

20 | 2015

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

Chúc mừng năm mới
Happy new year
2015 Ất Mùi

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM
ISSN 1859-3658
www.ashui.com

ASHUI AWARDS
**ARCHITECT
OF THE YEAR
2014**

CÔNG TRÌNH CỦA NĂM:

HOUSE FOR TREES

THIẾT KẾ: CÔNG TY TNHH VÔ TRỌNG NGHĨA

KIẾN TRÚC SƯ CỦA NĂM:

NGUYỄN HÒA HIỆP



QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

*Tạp chí Quy hoạch Đô thị Kính chúc Quý vị và gia đình
Năm mới Sức Khỏe, Hạnh Phúc, An Khang và Thịnh Vượng!*

*Wish you and your family a new year of health, happiness and prosperity
Happy New Year!*



NEW YEAR
Chúc mừng năm mới
2015 Ất Mùi

Tổng biên tập *Editor-in-Chief*
TRẦN NGỌC CHÍNH

Phó tổng biên tập *Deputy Editor-in-Chief*
LÊ VIỆT HÀ
ĐỖ HẬU
NGUYỄN TRỌNG HÒA

Hội đồng cố vấn *Advisor Board*
GS.TSKH.KTS NGUYỄN THẾ BÁ
TS ĐỖ HOÀNG ÂN
PGS.TS LƯU ĐỨC HẢI
KTS LƯU TRỌNG HẢI
GS.TS LÊ HỒNG KẾ
GS.TS HOÀNG ĐẠO KÍNH
GS.TS NGUYỄN LÂN
TS ĐÀO NGỌC NGHIÊM
TS NGUYỄN QUANG
PGS.TS NGUYỄN HỒNG THỰC

Ban biên tập *Editorial Board*
NGUYỄN ĐỖ DŨNG
NGUYỄN NGỌC HIẾU
NGUYỄN HOÀNG MINH
NGUYỄN BẮC
LÊ VIỆT SƠN

Đối tác truyền thông *Media partner*
ASHUI.COM

Mỹ thuật *Designer*
DESIGN@ASHUI.COM

Trị sự, Phát hành, Quảng cáo *Contact*
Tầng 6 - Cung Trí thức Thành phố,
Khu đô thị mới Cầu Giấy, Quận Cầu Giấy, Hà Nội
Tel: 84(4) 37823910 - Fax 84(4) 37624430
Email: tapchiquyhoachdothi@gmail.com

Giấy phép báo chí số 863/GP-BTTTT ngày 15/6/2010
Mã số chuẩn quốc tế: ISSN 1859 - 3658
In tại Công ty TNHH MTV In Tài chính - Bộ Tài chính
Phát hành tháng 2/2015

Giá 49.500 VND



Ban đọc thân mến,

Hoa đào nở, chim én về, mùa xuân lại đến. Năm 2014 đã đi qua với biết bao dấu ấn đặc biệt trong mọi lĩnh vực của đời sống xã hội. Trong bối cảnh nền kinh tế thế giới và đất nước vẫn còn nhiều khó khăn, chúng ta chào đón xuân mới 2015 với những kế hoạch, dự định, cảm hứng và niềm tin thành công.

Nhân dịp đón Xuân Ất Mùi 2015, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam gửi đến các hội viên, đối tác, các độc giả của Tạp chí Quy hoạch Đô thị kết quả Đại hội IV (nhiệm kỳ 2014-2019) của Hội, và chương trình hoạt động trong năm nay.

Trong không khí lễ Tết truyền thống, mỗi chúng ta không khỏi nghĩ về những giá trị văn hóa. Thách thức của quá trình hiện đại hóa, đô thị hóa đối với bảo tồn, gìn giữ di sản văn hóa là rất lớn. Làm sao để quá trình này diễn ra một cách hữu cơ với những cái đã có và đang tồn tại để có thể cùng phát triển một cách bền vững hướng tới tương lai? Tạp chí Quy hoạch Đô thị sẽ cùng ban đọc xem xét vấn đề này qua các bài nghiên cứu, phân tích về tình hình phát triển đô thị Việt Nam thời gian qua, và tham khảo những bài học kinh nghiệm của thế giới. Đây cũng chính là thông điệp mà tạp chí và Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam mong muốn gửi tới các bạn trong những ngày đầu xuân.

Chúc các bạn và gia đình năm mới Hạnh phúc, An khang, Thịnh vượng!

Tổng biên tập
TRẦN NGỌC CHÍNH

CONTENTS

Nội dung



12



20



42

TIN TỨC

- 06. Tin trong nước
- 08. Tin dự án
- 10. Tin thế giới
- 12. Phóng sự ảnh Xuân
Đặng Tuấn Trung

NGHIÊN CỨU

- 14. Đô thị hóa ở Việt Nam và Nam bộ sau đổi mới
Nguyễn Đăng Sơn
- 20. Tái cấu trúc không gian Thành phố Hồ Chí Minh
Nguyễn Mai Anh
- 27. Nghiên cứu tư duy kỹ thuật lập đồ án quy hoạch chung xây dựng đô thị ở Việt Nam
Nguyễn Lâm
- 39. Giải pháp quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý đất đai tại các dự án ven bờ biển
Tạ Thị Thu Hương

NHÌN RA THẾ GIỚI

- 42. Khu phố cổ Dadaocheng, bài học bảo tồn và quản lý di sản của Đài Loan
Phạm Thúy Loan
- 49. Giao thông vận tải trong thời đại Kỹ thuật số
Vũ Minh Nhật
- 56. Quản trị phương tiện cơ giới và những chuyển biến trong quan niệm xuất hành của người dân London
Hoàng Linh



49



14

CỘNG ĐỒNG

60. Không gian sáng tạo
Trương Uyên Ly

70. "Cộng đồng xanh" Dự án khu dân cư Tái cân bằng - Thông điệp về cách tiếp cận thân thiện
Ong & Ong

72. Ashui Awards 2014

76. Công trình của Năm 2014: "House for trees"

80. Naman Retreat

VUPDA

84. Đại hội Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam lần thứ IV (nhiệm kỳ 2014-2019)

86. Nghị quyết số 01/2015/NQ-VUPDA ngày 19/01/2015
của Đoàn chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (nhiệm kỳ 2014-2019)

90. Danh sách thường trực Đoàn chủ tịch
Hội Quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam (nhiệm kỳ 2014-2019)

91. Danh sách Đoàn chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (nhiệm kỳ 2014-2019)

92. Danh sách Ban chấp hành khoá IV (2014- 2019)
Hội Quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam

96. Hội thảo quốc tế "Triển vọng quy hoạch vùng các đô thị lớn"

98. Chứng nhận đạt tiêu chuẩn chức danh giáo sư, phó giáo sư
chuyên ngành kiến trúc năm 2014



76



84



56



72

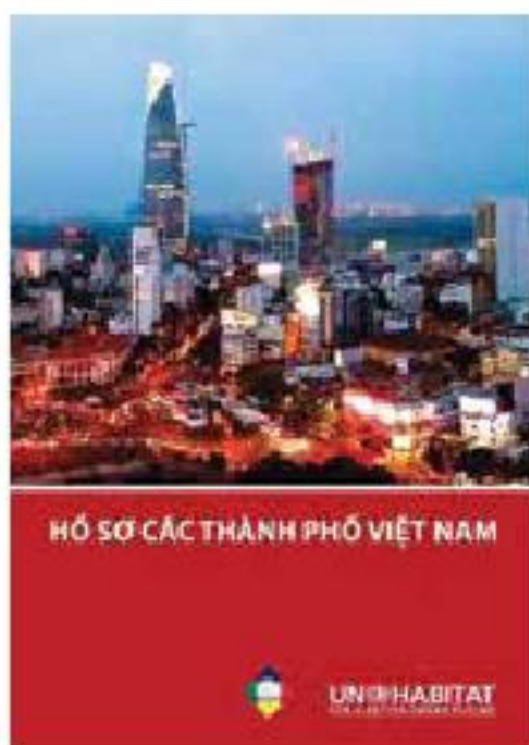
Đến hết 2014, cả nước có 774 đô thị

Thống kê của Bộ Xây dựng cho biết, tính đến tháng 12/2014, cả nước có 774 đô thị (tăng 4 đô thị so với năm 2013), trong đó có 2 đô thị đặc biệt, 15 đô thị loại I, 21 đô thị loại II, 42 đô thị loại III, 67 đô thị loại IV và 627 đô thị loại V; các chỉ tiêu về tỷ lệ đô thị hóa, chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật đô thị đều có chuyển biến tích cực. Đến nay cả nước có 15 quy hoạch xây

dựng vùng liên tỉnh đã được phê duyệt; 60/63 tỉnh phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng tỉnh; 15/15 khu kinh tế ven biển, 13/28 khu kinh tế cửa khẩu đã được phê duyệt quy hoạch chung. Tỷ lệ phù hợp quy hoạch chung đô thị đạt 100%; quy hoạch phân khu đạt khoảng trên 70%; quy hoạch chi tiết đạt khoảng trên 30%; quy hoạch xây dựng nông thôn đạt 94,9% (tăng 11,4% so với năm 2013).

UN-Habitat ra mắt “Hồ sơ các thành phố Việt Nam”

Chương trình Định cư Con người Liên Hợp Quốc (UN-Habitat) vừa xuất bản cuốn “Hồ sơ các thành phố Việt Nam”. Ấn phẩm này là thành quả của dự án Xây dựng Hệ thống Quan trắc Đô thị Việt Nam mà UN-Habitat phối hợp với Hiệp hội các đô thị Việt Nam thực hiện từ năm 2009 nhằm đánh giá các Mục tiêu Phát triển Thiên niên kỷ và Mục tiêu Phát triển Việt Nam tại các thành phố. “Hồ sơ các thành phố Việt Nam” được xây dựng dựa trên số liệu của 78 thành phố,



trải dài trên 6 vùng của đất nước. Số liệu được thu thập thông qua kết quả bảng điều tra, được tổng hợp, phân tích, kết hợp với dữ liệu thống kê điều tra quốc gia năm 2009 và cập nhật ở năm 2011, 2012.

Cuốn sách giới thiệu tình hình phát triển chung ở nhiều mặt của từng đô thị từ lịch sử hình thành, đặc điểm hành chính, đất đai, dân số, lao động, đến kinh tế, văn hóa xã hội, cơ sở hạ tầng và môi trường, đã phản ánh một phần bức tranh tổng thể về hệ thống đô thị của nước ta hiện nay.

TP.HCM xây cầu Thủ Thiêm 2

Ngày 3/2/2015, TP.HCM đã tổ chức lễ động thổ xây dựng cầu Thủ Thiêm 2, nối từ giao lộ Tôn Đức Thắng (Q.1, TP.HCM) với khu đô thị mới Thủ Thiêm (Q.2).

Theo thiết kế, cầu Thủ Thiêm 2 dài 1.473m (trong đó đường dẫn phía Q.1 dài khoảng 355m, đường dẫn phía Q.2 dài khoảng 233m), mặt cầu rộng cho sáu làn xe. Cầu được thiết kế có tuổi thọ 100 năm và chịu được động đất cấp 7. Theo chủ đầu tư, công trình được đầu tư theo hình thức BT (đầu tư, chuyển giao), dự kiến xây dựng trong ba năm.

Theo UBND TP, việc xây cầu Thủ Thiêm 2 nhằm giảm áp lực ùn tắc giao thông cũng như tăng khả năng kết nối giữa trung tâm hiện hữu với khu đô thị mới Thủ Thiêm. Theo quy hoạch, cầu Thủ Thiêm 2 là một trong bốn cầu Thủ Thiêm vượt sông Sài Gòn và một đường hầm vượt sông Sài Gòn (đã đưa vào sử dụng năm 2011).

Trong đó, cầu Thủ Thiêm 1 nối từ Q.Bình Thạnh qua Q.2 (đã đưa vào sử dụng năm 2010), cầu Thủ Thiêm 3 nối từ Q.4 qua Q.2 (chưa thi công) và cầu Thủ Thiêm 4 nối từ Q.7 qua Q.2 (chưa thi công).

Bảo tồn Thương xá Tax để giữ ký ức Sài Gòn xưa

Đó là một trong những yêu cầu được đưa ra tại văn bản của UBND TP.HCM về việc bảo tồn một số hạng mục của Thương xá Tax sau khi nhận được chỉ đạo của Thường trực Thành ủy TP. UBND TP nêu rõ ba giải pháp bảo tồn công trình nói trên. Cụ thể:

1. Nghiên cứu, đề xuất theo hướng giữ lại các hạng mục cần bảo tồn và tích hợp vào công trình mới tại vị trí phù hợp. Phục chế, bổ sung các chi tiết bị hỏng, thiếu ở phần bên trong công trình.

2. Nghiên cứu, đề xuất mô phỏng lại kiến trúc mặt tiền khối bê theo hình thức kiến trúc ban đầu năm 1924, để kết hợp với các công trình có giá trị về kiến trúc, lịch sử cùng thời kỳ tại khu vực như tòa nhà UBND TP, Nhà hát TP, chợ Bến Thành nhằm bảo tồn, lưu giữ lại ký ức hình ảnh Sài Gòn xưa, có giá trị lịch sử văn hóa của bao thế hệ cư dân đô thị Sài Gòn.

3. Nghiên cứu, đề xuất các giải pháp thiết kế, thi công phù hợp để tích hợp hạng mục cần bảo tồn vào công trình;

lấy ý kiến góp ý của các sở ban ngành, các tổ chức, hội nghề nghiệp và báo cáo thông qua Hội đồng Kiến trúc Quy hoạch TP trước khi trình UBND TP xem xét, quyết định.

UBND TP cũng nêu cụ thể các hạng mục của Thương xá Tax cần bảo tồn, yêu cầu Sở Quy hoạch - Kiến trúc TP cùng các cơ quan chức năng làm việc với đơn vị tư vấn thiết kế để đưa vào nghiên cứu ngay trong quá trình lập phương án thiết kế công trình.

Việt Nam cần 30 tỷ USD cho Chiến lược tăng trưởng xanh năm 2020

Việt Nam sẽ cần 30 tỷ USD để thực hiện Chiến lược Tăng trưởng xanh vào năm 2020; trong đó, 70% sẽ từ khu vực ngoài Nhà nước. Ngoài ra, dự báo, Việt Nam mất 2-6% của GDP để khôi phục thiệt hại do biến đổi khí hậu gây ra. Số tiền trên dùng để thực hiện 12 nhóm nhiệm vụ với 66 hoạt động theo các chủ đề: thể chế; rà soát các quy hoạch;

chuyển giao công nghệ; tạo cơ hội kinh doanh cho phát triển doanh nghiệp và tài chính.

Thời gian vừa qua, Chính phủ Việt Nam đã ban hành Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh theo QĐ 1393/QĐ-TTg ngày 25/9/2012 và Kế hoạch hành động quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2014-2020 theo QĐ 403/QĐ-TTg

ngày 20/3/2014. Đây là những chính sách hết sức quan trọng nhằm thúc đẩy tiến trình phát triển bền vững ở Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực phát triển kinh tế bền vững cũng như ứng phó với biến đổi khí hậu. Trong đó có nhiệm vụ quan trọng là rà soát khung thể chế và các quy hoạch ngành, lĩnh vực theo hướng tăng trưởng xanh.

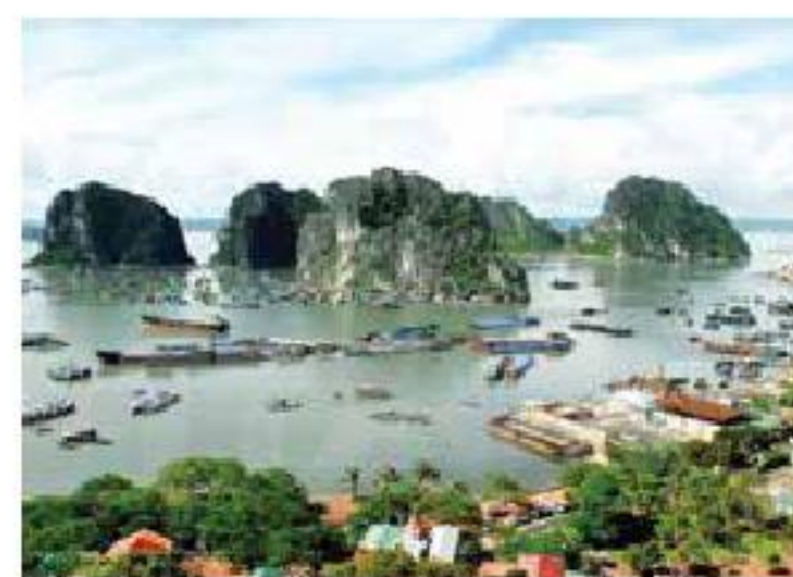
Sẽ xác định lại ranh giới vùng đệm Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long

Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh Nguyễn Văn Đốc cho rằng các quy hoạch vùng đệm Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long đã có từ hơn chục năm, khi đó thành phố Hạ Long chưa phát triển. Do quá trình phát triển, việc quản lý vùng đệm của Di sản thiên nhiên thế giới hiện nay có nhiều khó khăn, thậm chí không thể quản lý được. Tới đây, Quảng Ninh sẽ xem xét đưa những diện tích đang phát triển đô thị, du lịch ra khỏi vùng đệm.

Cũng vì việc xác định ranh giới bằng phương pháp thủ công nên sau khi rà soát lại thì vùng lõi Di sản hiện nay có diện tích tăng hơn 19km² so với diện tích khoảng 430km² của Hồ sơ Di sản. Phần diện tích vùng đệm nằm ở khu

dân cư ven Vịnh Hạ Long dọc theo quốc lộ 18 là nơi đang có nhiều hoạt động kinh tế xã hội đang diễn ra như: hoạt động khai thác than của doanh nghiệp, các dự án phát triển đô thị, du lịch như dự án Khu du lịch Tuần Châu, khu đô thị Hùng Thắng... cũng là điều bất cập trong quản lý di sản.

Ban Quản lý Vịnh Hạ Long cho biết các bước xác định lại ranh giới vùng đệm Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long gồm Quảng Ninh sẽ rà soát hồ sơ, dự kiến tọa độ cụ thể ranh giới vùng đệm của Di sản (dùng bản đồ hệ tọa độ VN 2000). Sau đó, Ủy ban Nhân dân tỉnh sẽ báo cáo, xin ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch. Nếu được chấp thuận, Bộ Văn hóa, Thể



Thao và Du lịch sẽ có văn bản đề nghị Ủy ban UNESCO Việt Nam có công hàm gửi Trung tâm Di sản thế giới. Sau khi có ý kiến đồng ý của Trung tâm Di sản thế giới, tỉnh Quảng Ninh mới tiến hành xác định và tổ chức cắm mốc ranh giới và công bố khu vực vùng đệm Di sản này.

Thực hiện giai đoạn một của Đề án giãn dân phố cổ Hà Nội

UBND quận Hoàn Kiếm vừa tổ chức thông tin tới báo chí về giai đoạn một của đề án. Theo đó, dự kiến trong tháng 3, quận sẽ khởi công xây dựng các dự án hạ tầng giao thông đô thị, xã hội khu nhà ở giãn dân. Quý III/2015, quận sẽ khởi công khu nhà ở và hoàn thành vào quý IV/2017.

533 hộ dân đang sống trong di tích, công sở, trường học sẽ nằm trong đối tượng giãn dân bắt buộc. Ông Phạm Tuấn Long, Phó ban quản lý phố cổ Hà

Nội cho hay, những đối tượng phải di dời trong giai đoạn một của dự án gồm: số dân sống trong di tích (464 hộ); trong công sở (21 hộ); trường học (13 hộ). Tổng số có 553 hộ với 1.856 nhân khẩu



thuộc diện phải dời. Bên cạnh đó, gần 6.000 nhân khẩu đang sống trong các căn hộ có giá trị, giá trị đặc biệt, biến số nhà đông hộ, nhà nguy hiểm, chung cư sở hữu tư nhân cũng nằm trong kế hoạch giãn dân đợt một.

Về quyền lợi của người dân thực hiện chủ trương giãn dân, Phó Chủ tịch quận Hoàn Kiếm, ông Lâm Quốc Hùng cho biết, với những hộ thuộc diện bắt buộc di dời, sẽ được tái định cư tại khu nhà ở giãn dân phố cổ Việt Hưng (quận Long Biên).

Khu kinh tế Vân Đồn được ưu tiên huy động vốn ODA

Thủ tướng Chính phủ vừa có quyết định một số cơ chế, chính sách đặc thù đối với tỉnh Quảng Ninh và Khu kinh tế (KKT) Vân Đồn, trong đó đáng chú ý là ưu tiên huy động vốn ODA để đầu tư cho một số dự án kết cấu hạ tầng trong KKT này.

Trở thành một trong 14 KKT ven biển



của cả nước, KKT Vân Đồn được xác định là một trong những cửa ngõ giao thương quốc tế quan trọng, là động lực chính để phát triển vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ.

KKT Vân Đồn là KKT tổng hợp với diện tích trên 2.000 km², trong đó vùng biển rộng hơn 1.600 km², tập trung phát triển các loại hình du lịch cao cấp, trung tâm thương mại và tài chính quốc tế, đầu mối giao thương và hậu cần, các công trình đầu mối - dịch vụ giao thông đường thủy và hàng không, gắn với phát triển các ngành công nghiệp, nông nghiệp sạch, chất lượng cao.

Thủ tướng chính thức cho mở casino ở Phú Quốc

Ngày 17/1, Văn phòng Chính phủ cho biết Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng vừa chấp thuận chủ trương đầu tư dự án khu du lịch, dịch vụ và vui chơi giải trí tổng hợp có casino tại huyện đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang.

Theo đó, Thủ tướng giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với UBND tỉnh Kiên Giang và các cơ quan liên quan nghiên cứu, tiếp thu, giải trình các ý kiến của các bộ, cơ quan liên quan về dự án, trên cơ sở đó hướng dẫn việc lập dự án theo đúng quy định của pháp luật; đề xuất ý kiến cụ thể, báo cáo Thủ tướng xem xét sau khi Chính phủ ban hành nghị định về kinh doanh casino.

Huyện đảo Phú Quốc thuộc tỉnh Kiên Giang và vùng đồng bằng sông Cửu

Long, nằm tại vùng biển Tây của Việt Nam. Phú Quốc nằm ở trung tâm Đông Nam Á, trên vành đai kinh tế biển Việt Nam - Campuchia - Thái Lan, với diện tích 589,23 km², dân số 96.940 người và 10 đơn vị hành chính.



Novaland mở bán căn hộ The Sun Avenue



Tập đoàn Novaland vừa chính thức mở bán dự án The Sun Avenue nằm sát khu đô thị mới Thủ Thiêm, TP.HCM với mức giá từ 1,68 tỷ đồng/căn.

The Sun Avenue tọa lạc ngay khu vực giao lộ giữa Đại lộ Mai Chí Thọ và đường Đồng Văn Cống, liền kề trung tâm hành chính Thủ Thiêm. Dự án gần các tuyến đường huyết mạch gồm cao tốc Long

Hà Nội: Công bố quy hoạch chi tiết khu nhà ở Thạch Bàn Lakeside



Ngày 21/1, Sở Quy hoạch - Kiến trúc Hà Nội phối hợp với UBND quận Long Biên và Công ty CP Tập đoàn Thạch Bàn tổ chức Hội nghị công bố và bàn giao quy hoạch chi tiết khu nhà ở Thạch Bàn Lakeside, tỷ lệ 1/500.

Theo quy hoạch, khu nhà ở Thạch Bàn Lakeside thuộc tổ 4, phường Thạch Bàn, quận Long Biên, Thành phố Hà Nội với tổng diện tích khoảng 7,89ha, dân số khoảng 2.811 người. Khu nhà ở Thạch Bàn Lakeside có phía Bắc giáp đường Thạch Bàn; phía Đông Bắc giáp đường hiện có; phía Đông Nam giáp khu vực hồ nước; phía Tây Nam giáp khu tái định cư phục vụ di dân dự án Công viên công nghệ thông tin và khu dân cư phường Thạch Bàn.

Không gian kiến trúc khu vực lập quy hoạch được xác lập chủ yếu là công trình cao tầng, thấp tầng và không gian cây xanh công cộng, tạo sự hài hòa giữa công trình công cộng dịch vụ thương mại, chung cư cao tầng với khu nhà vườn, trường học thấp tầng, khu dân cư hiện có và các công trình hạ tầng xã hội khác.

TP. Hồ Chí Minh chuyển đổi thành công hơn 7.600 nhà ở xã hội

Theo Hiệp hội Bất động sản TP Hồ Chí Minh, từ đầu năm 2014 đến nay, UBND TPHCM đã xem xét 11 dự án và đã chấp thuận cho chuyển đổi 8 dự án nhà ở thương mại sang nhà ở xã hội, đồng thời cơ cấu lại căn hộ lớn thành căn hộ vừa và nhỏ với số lượng căn hộ trước khi xin chuyển đổi là 3.522 căn, số lượng căn hộ sau khi chuyển đổi là 7.613 căn. Về kết quả giải ngân gói tín dụng ưu đãi 30.000 tỷ đồng, tính đến ngày 31/10/2014, các ngân hàng hoạt động trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đã ký hạn mức

tín dụng 1.470 tỷ đồng cho 1.513 khách hàng, trong đó đã giải ngân 658 tỷ đồng cho 2 doanh nghiệp và 393,83 tỷ đồng cho 1.444 cá nhân.

Để tiếp tục đẩy nhanh tiến độ giải ngân gói tín dụng 30.000 tỷ đồng, Hiệp hội Bất động sản TPHCM đề xuất, giảm lãi suất cho vay trong năm 2015 xuống còn 4-4,5%, ân hạn 3 năm đầu người tiêu dùng chưa phải trả lãi vay và nợ gốc; bổ sung thêm đối tượng tiếp cận gói tín dụng là các cặp vợ chồng mới kết hôn, người lao động ngoại tỉnh chưa có hộ khẩu thường trú.

Hiệp hội cũng kiến nghị Chính phủ, Bộ Xây dựng cho phép các khách hàng khi mua nhà ở thương mại dưới 1,05 tỷ đồng cũng được vay gói 30.000 tỷ đồng.



Kêu gọi đầu tư vào khu đô thị Đại học Quốc gia TPHCM

TPHCM đã ban hành danh mục 20 dự án để kêu gọi nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư vào khu đô thị Đại học Quốc gia TPHCM tại quận Thủ Đức với tổng vốn của các dự án lên đến 8.682 tỉ đồng.

Theo Trung tâm dịch vụ và Xúc tiến đầu tư Đại học Quốc gia TPHCM, đây là những dự án phục vụ giáo dục, thực hiện theo Luật Đầu tư, nhà đầu tư được giao đất sạch hoặc những nơi người dân đã nhận tiền bồi thường, Đại học



Khu ký túc xá Đại học Quốc gia TPHCM
Ảnh: Quỳnh Như /TBKTS

Quốc gia TPHCM lo đầu tư cơ sở hạ tầng, thời gian dự án từ 30-50 năm v.v... Một số dự án có vốn đầu tư lớn trong

danh mục này là dự án bệnh viện Đại học Quốc gia TPHCM trên diện tích 2,15 héc ta với số vốn ước 1.600 tỉ đồng; Khu trung tâm dịch vụ cộng đồng 4 (4,64 héc ta) vốn 1.000 tỉ đồng; Tòa nhà cao tầng trung tâm dịch vụ cộng đồng 1 (3,8 héc ta) vốn 960 tỉ đồng; Nhà A - Khu công nghệ phần mềm (giai đoạn 2) vốn 800 tỉ đồng; Nhà B - Khu công nghệ phần mềm (giai đoạn 2) 800 tỉ đồng; dự án khu hồ cảnh quan diện tích 111 héc ta có vốn 300 tỉ đồng...

Vingroup khởi công xây dựng tòa nhà cao nhất Việt Nam

Ngày 13/12/2014, công trình 81 tầng The Landmark81, thuộc khu đô thị cao cấp Vinhomes Central Park đã được Tập đoàn Vingroup chính thức khởi công xây dựng, dự kiến khánh thành vào cuối năm 2017.

Tòa nhà The Landmark81 có độ cao dự kiến 350m, gồm 81 tầng được xây dựng tại vị trí trung tâm của khu đô thị Vinhomes Central Park, ngay bên bờ sông Sài Gòn.

Đây là công trình phức hợp có tổng diện tích sàn xây dựng 141.000m², bao gồm các không gian chức năng như: khách

sạn; căn hộ dịch vụ; căn hộ thương mại Officetel; trung tâm mua sắm và các nhà hàng, bar, tầng quan sát... Trong đó, khu khách sạn 5 sao+ Vinpearl có quy mô khoảng 450 phòng với phòng tổng thống sang trọng bậc nhất, diện tích lên đến 1.000m² có tầm quan sát 360 độ quanh thành phố.

Công trình do công ty Atkins tư vấn thiết kế. Đây là đơn vị thiết kế cho các công trình hàng đầu thế giới như Bahrain World Trade Center, sân bay quốc tế King Abdulaziz tại Saudi Arabia, Lotus Hotel tại Thượng Hải...



Phối cảnh tòa nhà Vinhomes Central Park - Nguồn: Vingroup

Toronto là thành phố đáng sống nhất thế giới năm 2015 (The Economist)

Toronto - khu vực đông dân số một của Canada được đánh giá là nơi đáng sống nhất thế giới trong năm nay nhờ bảo đảm tính an toàn, dễ thích nghi với môi trường và chi phí hợp lý.

Đối với nhiều người, khi lựa chọn môi trường sống, sự an toàn là trên hết nhưng số khác lại dựa vào các yếu tố như văn hóa, sức sáng tạo, chi phí đời sống... The Economist vừa tiến hành khảo sát ở 50 thành phố khác nhau để tìm ra nơi đáng sống nhất (Livable Cities) dựa trên 3 tiêu chí chính là là độ an toàn, dễ thích nghi (hoặc dễ sống) và chi phí sinh hoạt. Theo đó, Toronto (Canada) hiện là thành phố được đánh giá đáng sống nhất thế giới năm 2015.

Ngoài Toronto, Canada còn có thêm Montreal đứng ngay vị trí thứ 2 trong danh sách này. Bảng xếp hạng cũng xuất hiện các đại diện nước Mỹ gồm San Francisco, Washington, D.C và Chicago. Châu Âu có thêm 3 thành phố vào top này là Stockholm, Amsterdam và Zurich. Danh sách chi tiết:



1. Toronto (Canada)
2. Montreal (Canada)
3. Stockholm (Thụy Điển)
4. Amsterdam (Hà Lan)
5. San Francisco (Mỹ)
6. Melbourne (Australia)
7. Zurich (Thụy Sĩ)
8. Washington, D.C (Mỹ)
9. Sydney (Australia)
10. Chicago (Mỹ)

Châu Á không có đại diện nào lọt top 10 nhưng lại được vinh danh ở hạng mục khác với top 10 thành phố an toàn nhất thế giới (Safe Cities) cũng do The Economist công bố mới đây, dẫn đầu là Tokyo (Nhật Bản).

Các bảo tàng của Paris đón lượng khách kỷ lục trong năm 2014

Không có gì là cường điệu khi gọi Paris là thành phố của các bảo tàng. Các thống kê về số lượt khách tham quan được Cơ quan du lịch Pháp công bố gần đây cho thấy các bảo tàng tại Paris vẫn tiếp tục đón lượng khách tham quan kỷ lục trong năm 2014.

Với 9,3 triệu lượt người tham quan, trong đó 70% là du khách nước ngoài, Louvre đứng đầu danh sách các bảo tàng nghệ thuật đón nhiều du khách nhất trong năm 2014. Tiếp theo là bảo tàng Orsay với 3,5 triệu lượt khách, Grand Palais 1,8 triệu, Quai Branly 1,5 triệu...



Bên cạnh các bảo tàng, Paris còn thu hút du khách bởi các công trình kiến trúc nổi tiếng khác: Tháp Eiffel đón tiếp trung bình hàng năm khoảng 7

triệu lượt khách trong đó 85% là người nước ngoài. Doanh thu từ việc bán vé tại đây năm 2013 là 73 triệu euro. Năm 2014, Cung điện Versailles đón tiếp 6 triệu trong khi Khải Hoàn Môn thu hút khoảng 1,7 triệu lượt khách.

Cũng trong năm 2014, mặc dù vẫn còn chịu tác động nặng nề của cuộc khủng hoảng kinh tế, Pháp vẫn được 83 triệu du khách trên toàn thế giới lựa chọn là điểm đến. Con số này giảm nhẹ so với 84,7 triệu khách năm 2013 nhưng vẫn là một con số ấn tượng so với dân số 66 triệu người của nước Pháp.

Nhật Bản xây "làng hydrogen" chuẩn bị Olympic Tokyo 2020

Nhằm chuẩn bị cho thể vận hội Olympic-Paralympic 2020, thành phố Tokyo (Nhật Bản) vừa quyết định xây dựng "thị trấn hydrogen", gồm các làng vận động viên sử dụng năng lượng hydrogen để cung cấp điện năng. Vị trí các làng vận động viên này được đặt tại khu vực Harumi, quận Chuo ở Tokyo. Theo kế hoạch, thị trấn hydrogen sẽ được lắp các trạm hydrogen, cung cấp điện và

nước ấm cho các tòa nhà có vận động viên tham dự. Sau khi kết thúc thể vận hội, các trạm hydrogen này sẽ dùng để cung cấp điện và nước ấm cho các trường học và cơ sở thương mại xung quanh.

Thành phố Tokyo xác định kế hoạch xây dựng thị trấn hydrogen này có quy mô lớn chưa từng có trong lịch sử, do đó đây cũng là một cơ hội để thúc đẩy xây dựng một xã hội hydrogen vốn đang nhận

được sự quan tâm của cộng đồng quốc tế nhân dịp thể vận hội Olympic 2020.

Theo chiến lược phát triển năng lượng của chính phủ Nhật Bản, năng lượng hydrogen không tạo hiệu ứng nhà kính, ngoài khả năng sản sinh ra điện năng còn được xem là nguồn năng lượng mới và đóng vai trò vị trí trung tâm trong các nguồn năng lượng sạch thay thế năng lượng truyền thống hiện nay.

Nga xây dựng tuyến đường sắt dài nhất thế giới nối Moscow đến Bắc Kinh

Chính phủ Nga đang triển khai kế hoạch xây dựng một tuyến đường sắt tốc độ cao nối liền từ Moscow đến Bắc Kinh chỉ trong thời gian di chuyển 48 giờ.

Hiện nay, việc di chuyển bằng đường sắt cũ giữa hai thành phố mất gần 7 ngày. Khoảng cách giữa hai thành phố Moscow và Bắc Kinh là hơn 7.000km tính theo đường chim bay. Theo tính toán ban đầu, dự án sẽ tiêu tốn trên 230 tỷ USD.



Theo trang web của Rumeni Glasul, Chính phủ Nga đã giao dự án đường sắt này cho tập đoàn Uralvagonzavod phối hợp với tập đoàn đường sắt Trung Quốc làm chủ đầu tư thực hiện.

Trung Quốc sẽ đầu tư 31 tỷ USD xây dựng cơ sở hạ tầng mới

Gới hoạch định chính sách kinh tế Trung Quốc vừa thông qua các dự án xây dựng đường sá và sân bay trị giá khoảng 192 tỷ nhân dân tệ (tương đương 31 tỷ USD), trong nỗ lực mới nhất nhằm tăng hoạt động đầu tư và hỗ trợ nền kinh tế đang tăng trưởng chậm lại.

Theo Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia Trung Quốc, sẽ có 5 tuyến đường sắt được xây dựng ở các tỉnh miền Trung và miền Nam là Quảng Tây, Quảng Đông và Tứ Xuyên.

Trong số tiền đầu tư trên, có khoảng 80 tỷ nhân dân tệ (13,11 tỷ USD) sẽ được dùng để xây dựng sân bay thứ ba tại Bắc Kinh. Sân bay này dự kiến được

xây dựng trong vòng 5 năm, có khả năng tiếp đón 72 triệu hành khách, vận chuyển 2 triệu tấn hàng hóa và bưu phẩm vào năm 2025, đáp ứng nhu cầu về vận tải hàng không đang tăng lên tại Bắc Kinh và thúc đẩy sự phát triển cân bằng giữa các khu vực phía Bắc cũng như phía Nam của thủ đô.



Australia thông qua Kế hoạch hành động chống biến đổi khí hậu

Thượng viện Australia vừa thông qua Dự thảo Kế hoạch hành động trực tiếp chống biến đổi khí hậu do chính phủ Liên đảng của Thủ tướng Tony Abbott đề xuất.

Kế hoạch nêu chi tiết chính sách và các bước tiến hành nhằm ngăn chặn tình trạng biến đổi khí hậu, trong đó cốt lõi là việc thành lập Quỹ giám lượng khí thải (ERF) trị giá 2,5 tỷ AUD (khoảng 2,3

tỷ USD). Chính phủ Australia sẽ dùng quỹ này để trả tiền cho các công ty có các dự án mang tính kinh tế cao nhằm giảm lượng khí thải, carbon gây hiệu ứng nhà kính.

Đây được coi là một biện pháp khuyến khích các công ty tự nguyện tìm cách hạn chế lượng khí thải carbon ở mức rẻ nhất. Chính phủ Australia tin tưởng có thể đạt mục tiêu giảm 5% khí thải

Nhật Bản sẽ giúp Ấn Độ xây thủ phủ mới của Andhra Pradesh

Sumitomo Corp. và các công ty khác của Nhật Bản, với sự ủng hộ của Chính phủ nước này, sẽ giúp Ấn Độ xây dựng hạ tầng cho thành phố thủ phủ mới của bang Andhra Pradesh, dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2024.

Andhra Pradesh bị chia tách thành hai bang hồi tháng 6/2014, theo đó khu vực phía Bắc được thành lập bang mới với tên gọi là Telangana. Trước đây, Hyderabad là thủ phủ của Andhra Pradesh, nhưng vì thành phố này thuộc địa phận Telangana nên Andhra Pradesh dự định thành lập một thủ phủ mới tại khu vực Vijayawada, trung tâm của bang.

Kế hoạch xây dựng hạ tầng bao gồm hệ thống cung cấp nước, cống rãnh thoát nước, cơ sở xử lý chất thải, nhà máy điện sinh khối, hệ thống đường sá đô thị, tòa trụ sở cho hoạt động của chính quyền bang, với vốn đầu tư khoảng 300 tỷ yen (2,48 tỷ USD). Nhật Bản sẽ tiến hành các nghiên cứu khả thi cho kế hoạch phát triển thành phố này.

Andhra Pradesh được coi như một địa điểm tiềm năng để Nhật Bản đầu tư bởi bang này có hải cảng và gần thành phố Chennai, trung tâm của ngành công nghiệp sản xuất ô tô.

Xuân

Ảnh: ĐẶNG TUẤN TRUNG



Hội hè ngày xuân



Ngày Tết trên bản H'Mông



Ngày Tết trên bản H'Mông
Ảnh: Trình Quang Minh



Chiều 30 tết



Ông đồ



ngiên cứu



Khu vực trung tâm TP Hồ Chí Minh - Nguồn: donre.hochiminhcity.gov.vn

Đô thị hóa

ở Việt Nam và Nam bộ sau đổi mới

NGUYỄN ĐĂNG SƠN
Viện Nghiên cứu đô thị & Phát triển hạ tầng

Đô thị hóa ở Việt Nam và Nam Bộ sau đổi mới

- Đô thị hoá

Đô thị hóa là sự mở rộng của đô thị tính theo tỷ lệ phần trăm giữa dân số và đô thị, hay diện tích đô thị trên tổng dân số của một vùng hay một khu vực. Nó cũng có thể tính theo giá trị tăng của hai yếu tố theo thời gian. Nếu tính theo cách đầu thì nó được gọi là mức độ đô thị hóa, còn nếu theo cách thứ hai nó có tên gọi là tốc độ đô thị hóa. Đô thị là nơi chốn, còn đô thị hóa là một quá trình, một trong những sự biến chuyển đồng thời về địa điểm, dân cư, kinh tế và môi trường giúp tạo ra xã hội đô thị.

Quá trình đô thị hóa vận động tạo ra đô thị và sự tương tác của quá trình này với những hệ thống khác. Đô thị hóa tác động đến tác động đến một tập hợp rất lớn các hoạt động xã hội, dân số và không gian. Nó được thể hiện bằng việc mở rộng các thành phố, nó cũng ảnh hưởng tới các điều kiện, tồn tại, lối sống và thái độ ứng xử của người dân.

Thông thường đô thị hóa là một khái niệm khiến người ta nghĩ rằng thành phố là một thực thể vật chất (phát triển đô thị, mở rộng các thành phố). Về ý nghĩa địa lý được định nghĩa như là sự tập trung về mặt không gian của một cum dân cư, của các hoạt động trong một thời gian nào đó về quy mô và mật độ.

Về mặt xã hội học, đô thị hóa là một khái niệm phức tạp hơn khiến người ta nghĩ đến một quá trình biến đổi và các khả năng khách quan của các hoạt động. Đúng ra phải coi đô thị hóa như việc phổ cập một hệ thống giá trị các thái độ và các tập tính đặc trưng cho xã hội công nghiệp. Như vậy đô thị hóa thể hiện những biến đổi thực sự của quan hệ từ xã hội đến không gian. Nhiều yếu tố đặc trưng tác động đến đô thị hóa như: yếu tố địa lý tự nhiên, địa lý kinh tế, giao thông v.v.. Sự di động trở thành vấn đề chính của quá trình đô thị hóa. Nó ảnh hưởng đến hình dáng của thành phố bởi vì chính

sự di động đã tạo ra phương thức mới trong việc sử dụng lãnh thổ đô thị. Sự di động là một quá trình quan trọng của đô thị hóa chứ không phải là hậu quả của quá trình này.

- Nam Bộ

Nam Bộ bao gồm các vùng địa lý: Đông Nam Bộ (Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước, Đồng Nai, TP HCM, Tây Ninh), Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và Tây Nam Bộ (An Giang, Bạc Liêu, Bến Tre, Cà Mau, Cần Thơ, Đồng Tháp, Hậu Giang, Kiên Giang, Long An, Sóc Trăng, Tiền Giang, Trà Vinh, Vĩnh Long), Vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

■ *Đô thị hóa tại Việt Nam và Nam Bộ Giai đoạn 1979-1989 và 1989-1999* (Theo “Đô thị hóa và cấu trúc đô thị Việt Nam trước và sau đổi mới 1979-1989 và 1989-1999” – Lê Thanh Sang, Nxb Khoa học Xã hội, năm 2008).

Nghiên cứu này trình bày một phân tích toàn diện về tăng trưởng đô thị, di cư đến đô thị, và chức năng đô thị Việt Nam. Cụ thể hơn là phân tích các thành tố (tăng tự nhiên, di dân thuần và thay đổi địa giới) của tăng trưởng đô thị giữa hai thời kỳ Tổng điều tra dân số 1979-1989 và 1989-1999 các khuôn mẫu vĩ mô và nhân tố quyết định của di cư đến đô thị trong những thập niên 1980, 1990 và các chức năng được chuyên môn hóa của đô thị Việt Nam trong thập niên 1990.

Trong khuôn khổ bao quát của lý thuyết sinh thái nhân văn, nghiên cứu đánh giá ảnh hưởng của các lý thuyết đô thị hóa đến quá trình đô thị hóa ở Việt Nam, bao gồm lý thuyết *hiện đại hóa* (modernization), lý thuyết *đô thị hóa quá mức* (over-urbanization), và lý thuyết *đô thị hóa quản lý* (managed urbanization). Nguồn nguyên liệu chính cho các phân tích là 3 cuộc điều tra dân số 1979, 1989 và 1999. Giai đoạn 1979-1989 phản ánh tính chất của một nền kinh tế kế hoạch tập trung. Trong khi đó, giai đoạn 1989-1999 phản ánh sự chuyển đổi từ mô hình kinh tế cũ sang nền kinh tế thị trường....

Các phát hiện cho thấy rằng, trên cấp độ toàn quốc, đô thị hóa ở Việt Nam bị ngưng trệ trong thời kỳ 1979-1989 nhưng đã gia tăng đáng kể trong thời kỳ 1989-1999 như là kết quả của chính sách đổi mới. Tăng tự nhiên là thành tố quan trọng nhất đóng góp cho tăng trưởng đô thị trong cả hai thời kỳ trên, nhưng sự đóng góp của di dân thuần đã tăng lên một cách ấn tượng trong giai đoạn sau đổi mới.

Di dân thường di chuyển đến các đô thị của các vùng kế cận, nhưng đồng thời cũng có một xu hướng di cư dài đằng từ các vùng phía Bắc vào các đô thị phía Nam, đặc biệt là đến các vùng Đông Nam Bộ và Tây Nguyên. Trong giai đoạn trước đổi mới, di cư đô thị do nhà nước tổ chức và điều phối. Tuy nhiên, sự phát triển của khu vực ngoài quốc doanh trong giai đoạn sau đổi mới đã nổi lên như một lực lượng chủ yếu thu hút di dân nông thôn-đô thị. Khuôn mẫu phân bố đô thị ở Việt Nam theo quy mô dân số thể hiện tính chất trung gian giữa mô hình phân bố thứ bậc - quy mô và mô hình đô thị áp đảo. Các thành phố lớn tập trung nhiều hơn vào các chức năng sản xuất công nghiệp và giao thông liên lạc, trong khi đó các đô thị nhỏ chuyên môn hóa cao hơn ở các chức năng thương mại, nông nghiệp và hành chính. Có hai thành phần cơ bản phản ánh chức năng chuyên môn hóa của đô thị Việt Nam. Thành phần *thứ nhất* là sự chuyển dịch từ một bên là các khu vực “truyền thống” sang một bên kia là khu vực “hiện đại”. Thành phần *thứ hai* là sự phân biệt giữa các đô thị được chuyên môn hóa cao trên các chức năng hành chính và thương mại với các đô thị được chuyên môn hóa cao trên các chức năng sản xuất công nghiệp và giao thông liên lạc. Đô thị có các khu vực “hiện đại” đạt tốc độ tăng trưởng nhanh hơn đô thị có các khu vực “truyền thống”...

Đông Nam Bộ có các tỷ lệ tăng trưởng đô thị cao nhất, chủ yếu là do mở rộng địa giới và di dân thuần dương. Sự tăng trưởng này phản ánh những thành tựu kinh tế ở vùng này. Sự phục

hồi sản xuất công nghiệp ở Đông Nam Bộ đã thu hút di dân đến đô thị và đẩy nhanh quá trình đô thị hóa.

Đồng bằng sông Cửu Long có mức đô thị hóa thấp hơn mức tăng dân số tự nhiên vì di dân thuần âm lớn hơn dân số đô thị được mở rộng. So với vùng phía Nam, đồng bằng sông Cửu Long có số di dân thuần âm lớn nhất. Có thể vì đây là vùng có mật độ dân số cao và tỷ lệ đô thị hóa thấp nhất ở miền Nam, các vùng đô thị ở đây không tiếp nhận đáng kể số nhập cư đô thị điều phối từ nơi khác trong khi vẫn trải qua quá trình suy giảm dân số đô thị do xuất cư trong những năm 1980.

■ Giai đoạn 1999-2009

(Theo “Đánh giá đô thị hóa ở Việt Nam – Báo cáo hỗ trợ kỹ thuật” Ngân hàng thế giới (WB), tháng 11/2011, Nguồn tài liệu nghiên cứu chính là các báo cáo thống kê 1999-2009).

Với sự khởi đầu từ chính sách Đổi Mới, Việt Nam đã tiến bước vào con đường tự do hoá kinh tế, mặt khác chính phủ cũng thực hiện nhiều chính sách khác nhau để khuyến khích tăng trưởng kinh tế và phát triển đô thị đồng đều hơn. Các thông điệp chính của của Báo cáo Đánh giá đô thị hóa ở Việt Nam:

(1) *Sự phát triển của hệ thống đô thị Việt Nam*: Phân tích này được thực hiện bằng cách xem xét 5 chuyển đổi diễn ra trong toàn hệ thống đô thị. Năm chuyển đổi hay chuyển biến bao gồm: những chuyển đổi về hành chính, không gian, kinh tế, dân số và phúc lợi xảy ra trong hệ thống đô thị của Việt Nam. (i) *Sự chuyển đổi đầu tiên – chuyển đổi về hệ thống hành chính* – liên quan đến những chính sách hay các thông lệ quản lý và thể chế tập trung vào đô thị hóa (và các vấn đề như phân cấp), có ảnh hưởng trọng yếu đến những chuyển đổi còn lại. Một trong những yếu tố của sự chuyển đổi về hệ thống hành chính, đó là *hệ thống phân loại đô thị*; (ii) *Sự chuyển đổi không gian* là đô thị hóa được xem xét từ khía cạnh không gian, và tập trung vào những thay đổi trong sử dụng đất khi đô thị hóa diễn ra; (iii) *Sự chuyển đổi về kinh*

tế đề cập đến tính chất và sự biến đổi trong các hoạt động kinh tế có vai trò *dẫn dắt* trong quá trình đô thị hóa, do đó, đây cũng là yếu tố thúc đẩy các chuyển đổi khác; (iv) *Sự chuyển đổi về đặc điểm dân số* đề cập đến những thay đổi kinh tế, xã hội do những biến đổi kinh tế xã hội và tổ chức không gian gây ra (và ngược lại) trong quá trình đô thị hóa ở Việt Nam; (v) *Sự chuyển đổi về phúc lợi* – có tương quan mật thiết đến những thay đổi về kinh tế, không gian, hành chính và dân số - đề cập đến việc *điều kiện sống* của người dân Việt Nam có được cải thiện nhờ đô thị hóa hay không nhất là đối với những người có hoàn cảnh khó khăn.

Tìm hiểu rõ những chuyển đổi này là điều quan trọng để phát triển các chính sách đúng đắn, cho phép Việt Nam tối đa hóa các lợi ích từ quá trình chuyển đổi đang diễn ra.

Kể từ khi đổi mới vào năm 1986, dân số đô thị ở Việt Nam bắt đầu tăng nhanh. Đánh giá này cho thấy, Việt Nam đang ở bước đầu của tiền đô thị hóa, và sớm chuyển sang giai đoạn trung gian với tốc độ đô thị hóa như hiện nay (hiện tại *dân số đô thị chiếm 34%* dân số toàn quốc, với *tốc độ tăng trưởng 3,4% năm*) với sự chuyển dịch kinh tế ngày càng tăng, hướng tới sản xuất công nghiệp tạo ra nhiều việc làm và sản phẩm kinh tế hơn. Các đô thị lớn nhất nước, Hà Nội và TP HCM, cùng các vùng xung quanh và một số đô thị có quy mô trung bình đã đạt tốc độ tăng trưởng dân số nhanh nhiều nhất nước trong 10 năm qua. Trái lại các đô thị nhỏ đạt tốc độ tăng trưởng dân số chậm nhất, thậm chí giảm dân số, trừ một vài trường hợp ngoại lệ.

Việt Nam đang phát triển hai hệ thống đô thị độc lập, có vai trò chủ chốt trong cả nước, và bao gồm một đô thị lõi cùng với vùng ngoại vi đó là hệ thống đô thị TP HCM và hệ thống đô thị Hà Nội. Tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng của Việt Nam do hai hệ thống đô thị này dẫn dắt nhờ tốc độ tăng trưởng cao và sự tập trung hoạt động công nghiệp trong vùng nội đô cũng như các vùng lân cận.

Việc nền kinh tế tăng trưởng dưới sự

dẫn dắt của một hoặc vài cực kinh tế là điều hoàn toàn thống nhất với kinh nghiệm của các nước phát triển nhanh khác trong giai đoạn đầu tiên hoặc trung gian của quá trình đô thị hóa. *Mặc dù tăng trưởng tập trung ở hai hệ thống đô thị nòng cốt là Hà Nội và TP HCM, nhưng hai vùng đô thị này lại đi theo những con đường tăng trưởng kinh tế khác nhau, do điều kiện địa lý kinh tế khác nhau.*

TP HCM và vùng Đông Nam Bộ chiếm tới gần một nửa (45%) tổng sản lượng công nghiệp cả nước. Tuy nhiên công nghiệp nặng và các ngành công nghiệp tăng trưởng nhanh (công nghệ cao) lại tập trung ở Hà Nội và vùng Đồng bằng sông Hồng, nhiều hơn so với TP HCM và Đông Nam Bộ (55% so với 39%).

Công nghiệp hóa đang tiến triển nhanh ở Hà Nội và Đồng bằng sông Hồng, do vị trí gần với các cơ sở công nghiệp lớn của miền Nam Trung Quốc.

Trái lại, TP HCM và Đông Nam Bộ đã thể hiện một dấu hiệu chi thấy sự bão hòa của các sản phẩm có giá trị gia tăng thấp. Mặc dù vậy, năng lực xử lý công-tên-nơ đang tăng nhanh tại cảng nước sâu gần TP HCM và đến năm 2015, sẽ tạo ra công xuất lắp đặt lớn hơn tổng số lượng hành hóa hiện nay đang được trung chuyển qua Singapore. Lần đầu tiên trong lịch sử đất nước, cảng nước sâu này đã kết nối Việt Nam với Tây Âu và Bắc Mỹ thông qua các dịch vụ hàng hải trực tiếp. Những biến đổi về đặc điểm kinh tế và chiến lược này có ý nghĩa rất quan trọng với các nhà hoạch định chính sách.

Mặc dù phát triển kinh tế tập trung nhiều ở hai vùng đô thị lõi là TP HCM và Hà Nội và điều này hoàn toàn có thể dự đoán được, nhưng những cải thiện về phúc lợi sẽ xảy ra ở diện rộng hơn.

Nhìn chung, dường như có sự hội tụ mạnh mẽ về phúc lợi ở tất cả các tỉnh; xu hướng ổn định trong cải thiện chủ yếu xuất phát từ cam kết mạnh mẽ và lâu dài của chính phủ đối với mục tiêu phát triển xã hội toàn diện. Từ phương diện kinh tế càng được củng cố bởi sự tăng trưởng mạnh của các đô thị lõi và tạo ra sự lan tỏa tích cực tới các vùng miền núi.

Nhưng những cải thiện này cần được diễn giải một cách thận trọng. Vẫn còn những chênh lệch trong khả năng tiếp cận dịch vụ hơn nữa tình trạng nghèo dai dẳng vẫn còn tồn tại ở một số vùng, Việt Nam cũng giống như nhiều nước khác, đang chuyển dần từ những bước đô thị hóa đầu tiên sang giai đoạn giữa của đô thị hóa và chuyển từ mức thu nhập thấp lên thu nhập trung bình; do đó, không những phải xem xét vấn đề khả năng tiếp cận dịch vụ mà còn phải giải quyết vấn đề chất lượng và tính đáng tin cậy của dịch vụ cơ bản.

Tuy nhiên, Báo cáo “Đánh giá đô thị Việt Nam” của WB lại không đề cập tới các vấn đề: *di dân và cấu trúc chức năng đô thị*.

(2) Kết nối danh mục đầu tư đô thị

Bắt nguồn từ khái niệm rộng hơn về tích tụ kinh tế và lý thuyết địa lý kinh tế, nên tập trung cơ sở hạ tầng có tính kết nối có liên quan đến hoạt động *vận tải* ở hệ thống đô thị của Việt Nam.

Vận tải liên đô thị khẳng định vai trò chi phối của hệ thống đô thị TPHCM và Hà Nội. Tuy nhiên, hai vùng này đang hạn chế ưu thế cạnh tranh của chính mình do những vận tải trong ngành hậu cần và chi phí vận tải quá cao.

(3) Mở rộng đô thị và phát triển không gian ở các đô thị Việt Nam

Đánh giá đô thị hóa cho thấy tăng trưởng kinh tế và phần lớn sự tăng trưởng dân số đô thị ở Việt Nam có nguồn gốc từ hai hệ thống đô thị độc lập gồm đô thị lõi chi phối – ngoại vi là TPHCM và Hà Nội.

Đảm bảo khả năng cạnh tranh của vùng đô thị TPHCM trên toàn cầu vẫn là một yêu cầu quan trọng, vì TPHCM và các vùng ngoại vi vẫn là nơi diễn ra phần lớn hoạt động kinh tế của đất nước, bao gồm 72% hàng hóa qua cảng biển và 62% hoạt động công nghiệp, nếu tính cả DBSCL.

Nhìn chung các đô thị Việt Nam đã đảm bảo được nguồn cung nhà ở đa dạng để đáp ứng các nhu cầu của nhiều phân khúc thị trường.

Các đô thị Việt Nam vẫn đảm bảo được *khả năng di chuyển* khá tốt cho dân cư. Mặc dù hầu hết các đô thị lớn đã quy

hoạch các hệ thống giao thông công cộng, nhưng thói quen *sử dụng xe máy* làm phương tiện giao thông cá nhân gần như đã trở thành phổ biến ở tất cả mọi người, và sẽ gây bất lợi cho hệ thống giao thông công cộng đô thị.

Thị trường đất đai ở Việt Nam phản ánh một số vấn đề sâu hơn và quản trị. Ví dụ như, sự khác biệt lớn hơn giữa “giá đất do nhà nước quy định” với “giá thị trường” (thường cao gấp 10 lần so với giá quy định) – đây là nguyên nhân gây ra những bóp méo và trở ngại lớn trên thị trường đất đai.

Một đánh giá sơ bộ về giá đất bất động sản ở Hà Nội và TPHCM cho thấy, giá đất ở hai thành phố này cao hơn so với các thành phố tương đương ở châu Á. Các quy định cho thị trường đất đai và bất động sản có vẻ như đang được cải thiện nhưng vẫn cần tiếp tục cải thiện hơn nữa.

Hệ thống quy hoạch đô thị ở Việt Nam có hai lĩnh vực cần được tăng cường. *Thứ nhất*, cách tiếp cận *quy hoạch tổng thể* hiện nay của Việt Nam không dựa trên kiểm chứng thực tế - và có thể cần cải tiến nhiều để thể hiện chính xác hơn những khía cạnh và giá trị của nhu cầu. *Thứ hai*, giống như nhiều nước khác, hệ thống quy hoạch có tính manh mún và chỉ dựa trên *từng chức năng* (kinh tế, xã hội, môi trường) mà *không lồng ghép* và phối hợp đầy đủ giữa các chuyên ngành với không gian. Đây là hai vấn đề quan trọng cần giải quyết – nhất là vì tính hiệu quả của hình thái đô thị và các lợi ích từ sự tích tụ kinh tế dài hạn sẽ phụ thuộc đáng kể vào mức độ giải quyết các điểm thiếu hiệu quả trong hệ thống quy hoạch đô thị nên không đảm bảo phát triển bền vững. Để hướng tới mục tiêu phát triển đô thị bền vững cần *đổi mới phương pháp quy hoạch*, chuyển từ quy hoạch tổng thể sang *quy hoạch chiến lược hợp nhất*.

Có những dấu hiệu cho thấy các tỉnh hiện nay đang hướng tới cách tiếp cận rủi ro và tổn kém hơn với tên gọi “*đô thị mới*”, hướng tới các dự án bất động sản cao cấp và mang tính quy ước thay vì dựa trên một chiến lược đô thị tổng hợp với các nhân tố chính là nhu cầu

thị trường và các chi phí, các lợi ích lâu dài?

(4) Các dịch vụ cơ bản

Việt Nam đã đạt tỷ lệ 96% dân số có điện, một thành tựu rất đáng kể đối với một nước đang phát triển, tuy nhiên, điều kiện tiếp cận với các dịch vụ cơ bản khác như nước và vệ sinh vẫn ở mức thấp.

Việt Nam có tỷ lệ đăng ký học tiểu học cao (gần 90%), ở cả thành thị cũng như nông thôn. Kết quả này có thể nhờ chính sách phổ cập giáo dục tiểu học của chính phủ.

Các tỉnh và cơ quan ngành thuộc tỉnh huy động tài chính từ nhiều nguồn khác nhau.

(5) Các vấn đề chính sách

Đánh giá đô thị hóa Việt Nam đưa ra một cái nhìn tổng quát về sự chuyển đổi đô thị đang diễn ra ở Việt Nam. Phương pháp phân tích khi xem xét quá trình chuyển đổi của 5 lĩnh vực (kinh tế, hành chính, dân số, không gian và phúc lợi) đem lại một khuôn khổ hiệu quả để tìm hiểu xem Việt Nam đang trong quá trình chuyển đổi từ xã hội nông thôn sang đô thị như thế nào.

Nhìn chung trên hầu hết các phương diện, quá trình chuyển đổi có tính tích cực do làm tăng thu nhập, giảm mức đói nghèo và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

Tuy nhiên nghiên cứu đánh giá này cũng xác định được một số lĩnh vực mà các nhà hoạch định chính sách có thể cần chú ý hơn khi Việt Nam tiếp tục đô thị hóa và hiện đại hóa. Đó là:

- (i) Các cân nhắc về không gian; (ii) Kết nối danh mục đầu tư đô thị; (iii) Quy hoạch đô thị; (iv) Giao thông đô thị; (v) Các thị trường nhà đất đô thị; (vi) Các dịch vụ cơ bản đô thị.

■ Giai đoạn từ sau hơn 20 năm đổi mới tới nay:

Trong 25 năm tiến hành công cuộc *đổi mới*, quá trình đô thị hóa diễn ra hết sức nhanh chóng, nhất là trong 10 năm trở lại đây, tại các thành phố lớn như Hà Nội, Đà Nẵng, TPHCM. Từ năm 1990 các đô thị bắt đầu phát triển, lúc đó cả nước có 500 đô thị (tỷ lệ đô thị hóa vào

khoảng 17-18%), đến năm 2000 con số này lên tới 649 và năm 2003 là 656 đô thị, tính đến năm 2013 cả nước có khoảng 770 đô thị, trong đó có 5 thành phố trực thuộc trung ương, 46 thành phố thuộc tỉnh và 650 thị trấn.

Theo dự báo của Bộ Xây Dựng, tỷ lệ đô thị hóa năm 2015 là 38% với 780 đô thị và 36 triệu dân, tỷ lệ đô thị hóa Việt Nam vào năm 2050 khoảng 50% với 100 đô thị, tương đương với số dân cư sinh sống tại đô thị chiếm 50 triệu dân.

Mục tiêu đề ra cho diện tích bình quân đầu người là 100m²/ người. Nếu đạt 100m²/người, Việt Nam cần có khoảng 450.000ha đất đô thị, nhưng hiện nay diện tích đất đô thị chỉ có 105.000ha bằng ¼ so với yêu cầu. Với tốc độ phát triển đô thị như vậy, Việt Nam sẽ phải đối mặt với ngày càng nhiều vấn đề phức tạp phát sinh từ đô thị hóa. Nhờ sự phát triển của hệ thống đô thị, tỷ lệ người dân được tiếp cận hạ tầng kỹ thuật thiết yếu như cấp nước, cấp điện, chiếu sáng, thu gom xử lý rác.. ngày càng gia tăng. Các công trình dịch vụ công cộng ngày phát triển cả về số lượng cũng như chất lượng, dần dần đáp ứng nhu cầu đa dạng của thị dân. Tuy nhiên, đô thị hóa là quá trình tất yếu của bất kỳ quốc gia nào, trong đó có Việt Nam. Tuy nhiên đô thị hóa thiếu quy hoạch khoa học sẽ làm nảy sinh và để lại nhiều hậu quả tiêu cực, cản trở sự phát triển của đất nước. Chính vì vậy, chiến lược đô thị hóa ở Việt Nam phải hướng tới mục tiêu phát triển bền vững giữa tự nhiên, con người và xã hội.

Đô thị hóa ở Đông Nam bộ : Theo kết quả điều tra dân số 1/4/2009, dân số Đông Nam Bộ là 14.025.387 người, chiếm 16,34% dân số Việt Nam là vùng có tốc độ dân số cao nhất nước, thu hút nhiều dân nhập cư từ các vùng khác đến sinh sống. Theo số liệu năm 2011 tổng dân số của Nam Bộ là 14.890.880 người trên một diện tích 23.547.9km² mật độ dân số là 631 người/km².

Đến năm 2020 dân số trong vùng ổn định ở mức 15-16 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa đạt 8%, khoảng 16 -17 vạn lao động được giải quyết việc làm.

Đô thị hóa ở Tây Nam Bộ : Do tốc độ đô thị hóa diễn ra khá nhanh, nhiều năm qua hàng loạt đô thị các tỉnh ĐBSCL đã được nâng cấp lên đô thị loại 3, loại 2 với vai trò là thành phố tỉnh lỵ, hoặc thị xã thuộc tỉnh. Tuy nhiên sự phát triển năng về không gian đô thị không đồng bộ với hệ thống hạ tầng, giao thông, thoát nước, xử lý rác thải dẫn đến tình trạng kẹt xe, ngập lụt cục bộ, ô nhiễm môi trường. Mặt khác, tốc độ đô thị hóa nhanh trong khi năng lực quản lý, trình độ quy hoạch, quản lý đô thị chưa theo kịp nên ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt của một bộ phận không nhỏ người dân tại các đô thị này.

Vai trò của thành phố trung tâm vùng - Thành phố HCM, trung tâm vùng Đông Nam Bộ:

TPHCM là trung tâm vùng Đông Nam Bộ và trở thành đầu mối giao thông quan trọng của Việt Nam và Đông Nam Á, bao gồm cả đường sắt, đường thủy và đường hàng không, khách du lịch quốc tế vào Việt Nam đạt khoảng 70% cả nước. TPHCM cũng giữ vai trò quan trọng nhất về các lĩnh vực kinh tế (công nghiệp, thương mại, dịch vụ), khoa học – công nghệ, giáo dục- đào tạo, y tế, văn hóa, truyền thông, thể thao, giải trí v.v..

TPHCM - Vũng Tàu – Đồng Nai- Bình Dương hợp thành tứ giác mạnh nhất cả nước, khu tứ giác này góp 48,1% ngân sách quốc gia.

Theo WB, TP HCM ngày càng trở nên quan trọng hơn với vai trò cửa ngõ kinh tế kết nối Việt Nam với thế giới. Năng lực xử lý công-ten-nơ qua các cảng nước sâu quanh TP HCM đang được mở rộng nhanh chóng. Đây là một yếu tố quan trọng để tiếp tục khả năng kết nối và cạnh tranh của thành phố (và toàn vùng) trong tương lai. Chương trình mở rộng được bắt đầu một cách nghiêm túc vào năm 2009 và có thể được tiếp tục thực hiện đến năm 2015-2016, khi đó công suất lắp đặt sẽ lớn hơn so với lượng hàng qua cảng hiện tại của Singapore. Lần đầu tiên trong lịch sử, Việt Nam đã được kết nối với Tây Âu và Bắc Mỹ thông qua các

dịch vụ vận tải biển trực tiếp thay vì phải chuyển tải qua Singapore, Hồng Kông hay một số điểm trung chuyển khác trong khu vực. Sự thay đổi này giúp giảm bớt 5-6 ngày trong lịch trình thông thường do chuyển chỗ công-ten-nơ xuyên lục địa và nhờ đó, tiết kiệm được tới 240 USD cho mỗi đơn vị tương đương 20 foot/ TEU (Twenty – foot Equivalent Units), gồm các chi phí vận chuyển, xử lý và các loại phí khác (mà đối với một chuyến hàng thông thường từ TPHCM đến LA, Long Beach, khoản tiết kiệm nói trên có thể tương đương 10%, mức cước từ cảng đến cảng, hoặc hơn). Cần lưu ý rằng TPHCM và vùng kinh tế xung quanh hiện đang triển khai nhiều bước nhằm củng cố tính bền vững và vai trò đầu tàu trong một đất nước nơi mà hoạt động kinh tế đang tập trung cao độ, cũng như củng cố tương lai tăng trưởng bền vững của thành phố và toàn vùng.

Những đầu tư nói trên chủ yếu bắt đầu từ khu vực tư nhân. Đây cũng là dấu hiệu cho thấy giới đầu tư hiện tại tin tưởng một cách mạnh mẽ rằng TPHCM cùng với khu vực lân cận sẽ tiếp tục sản xuất và cung cấp hàng hóa ra thế giới trong nhiều năm tới, Vùng TPHCM mở rộng vẫn chiếm lĩnh phần lớn các hoạt động kinh tế (71% số lượng hàng hóa qua cảng biển, 62% sản lượng công nghiệp nếu tính gộp chung ĐBSCL và Đông Nam Bộ), đồng thời cũng là vùng duy nhất trong cả nước có sự kết nối toàn cầu rộng như vậy. Hải Phòng cửa ngõ của Hà Nội, đã chậm hơn TPHCM trong việc nâng cao năng lực xử lý và năng lực cơ sở hạ tầng đường thủy cơ bản. Những đầu tư tư nhân quy mô lớn về công nghệ vài năm trước đây tại TPHCM là một bằng chứng khác cho thấy, thành phố và vùng lân cận hoàn toàn có thể cạnh tranh trên toàn thế giới về các loại hàng hóa giá trị cao. TP HCM cũng là một cửa ngõ để xuất khẩu một phần lớn sản phẩm thủy hải sản của Việt Nam, mà với tính chất mau hỏng, các sản phẩm này rất cần đến các dịch vụ hậu cần chuyên nghiệp, không khác mấy so với các sản phẩm dệt may hoặc điện tử cao cấp trên thị

trường tuy giá trị đơn vị thấp hơn.

- *Cần Thơ trung tâm vùng Tây Nam Bộ*: Cần Thơ là trung tâm kinh tế của Đồng bằng sông Cửu Long, TP là đầu mối giao thông giữa các tỉnh trong khu vực. Trong tương lai Cần Thơ sẽ trở thành trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, giáo dục - đào tạo, khoa học - công nghệ, y tế, văn hóa của vùng ĐBSCL; đồng thời là đô thị cửa ngõ vùng lưu vực sông Mê Kông, là đầu mối quan trọng về giao thông vận tải nội vùng và liên vận quốc tế, có vị trí chiến lược về quốc phòng an ninh. Thành phố tạo ra một trung tâm sức hút về các mặt để giảm sức ép dân số, giảm tập trung quá cao, không hợp lý và không tinh tế vào TPHCM.

Đô thị hóa ứng phó với biến đổi khí hậu

Đô thị hóa ứng phó với biến đổi khí hậu (BĐKH) là vấn đề khá mới ở Việt Nam, trong khi đó Việt Nam là một trong 5 nước tại Đông Nam Á chịu ảnh hưởng nghiêm trọng từ BĐKH (nhất là TPHCM và ĐBSCL). Do vậy, ứng phó với BĐKH là vấn đề sống còn trong phát triển đô thị. Chiến lược ứng phó với BĐKH bao gồm: *thích ứng* (với nhiệt độ gia tăng, mực nước biển dâng và khí hậu cực đoan) và *giảm nhẹ* (khí thải nhà kính).

Để phát triển thành phố thích ứng với BĐKH, khái niệm đô thị sinh thái đã và đang được nghiên cứu và thảo luận, áp dụng ở nhiều quốc gia, là loại hình đô thị có khả năng đảm bảo cho cư dân sống trong điều kiện chất lượng cuộc sống tốt hơn, sử dụng tối thiểu các nguồn tài nguyên thiên nhiên, hướng

tới sự phát triển bền vững, ứng phó với biến đổi khí hậu. Phát triển các đô thị sinh thái và đô thị xanh là lựa chọn mang tính chiến lược cho sự phát triển bền vững và xu thế đang diễn ra trên toàn thế giới.

Lý luận và thực tiễn

- Đô thị hóa ở các nước đang phát triển thường được giải thích bởi mô hình hiện đại hóa hoặc lý thuyết đô thị quá mức. Quá trình đô thị hóa ở các nước XHCN, nhìn chung được hiểu thông qua một hệ thống khái niệm và lý thuyết khác. Chính phủ các nước XHCN theo đuổi mục tiêu “đô thị hóa được quản lý thông qua các chính sách kinh tế và trực tiếp kiểm soát sự tăng trưởng đô thị. Tuy nhiên, sau khi đổi mới, Việt Nam đã chuyển đổi từ nền kinh tế tập trung, quan liêu, bao cấp sang nền kinh tế thị trường định hướng XHCN, do vậy chính phủ Việt Nam có thể theo đuổi *chính sách đô thị hóa hiện đại hoặc lý thuyết đô thị hóa quá mức kết hợp với đô thị hóa được quản lý*.

- Đô thị hóa là một quá trình, một trong những sự *chuyển biến* đồng thời về địa điểm, dân cư, kinh tế và môi trường giúp tạo ra một xã hội đô thị. Theo WB, nghiên cứu ở Việt Nam cần xem xét đô thị hóa theo 5 điểm chuyển đổi: (i) Chuyển đổi “*hành chính*”; (ii) Chuyển đổi “*không gian*”; (iii) Sự thay đổi “*kinh tế*”; (iv) Sự chuyển đổi “*dân số*”; (v) Sự chuyển đổi “*phúc lợi*”. Tuy nhiên cũng cần tính đến sự chuyển biến đồng thời về “*môi trường*” và BĐKH hướng tới mục tiêu “*phát triển bền vững*”. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đô thị hoá và cấu trúc đô thị Việt Nam trước và sau đổi mới 1979-1989 và 1989-1999 _ Lê Thanh Sang, Nxb Khoa học xã hội, năm 2008
2. Đánh giá đô thị Việt Nam – Báo cáo hỗ trợ kỹ thuật _ Ngân hàng thế giới, tháng 11/2011
3. Quy hoạch chiến lược hợp nhất_ Nguyễn Đăng Sơn, TC QH XD số 59 năm 2012
4. Tương lai đô thị Việt nam – Hành động hôm nay – Cục Phát triển đô thị, BXD, TC QH XD số 59 năm 2012
5. Đô thị hóa ở TPHCM_ Nguyễn Đăng Sơn, TC Quy hoạch đô thị số 13/2013
6. Đã đến lúc cần có ngành khoa học đô thị hóa_William Solecki, Karen C.Seto, Peter J.Marcotullio, TC Quy hoạch đô thị, số 13/2013

Abstract:

Urban is a location, while urbanization is a process of the simultaneous movement of location, population, economy and environment creating an urban society. At national level, urbanization in Vietnam standstilled in the period 1979-1989, but increased significantly during 1989 - 1999 as a result of the Renovation policy. Natural increase was the most important contributing factors to the urban growth in both periods. However, the net migration has increased dramatically in the after-Renovation period. It can be said, the urban population of Vietnam has increased rapidly since the Renovation in 1986. Vietnam is in the first step of pre-urbanization and soon transferred to the intermediate stage with the current speed of urbanization (current urban population accounts for 34% of the national population, with a growth rate of 3.4%) and the growing economy shifting, industrial production, providing more job opportunity and more economic outputs. The largest urban areas like Hanoi, Ho Chi Minh City and surrounding areas such as the Red River Delta, the South and some others of average -scale achieved the highest population growth rate during 10 years whereas the smaller areas had the slowest rate, even spent a reduction in the population growth, except for a few exceptions.

Keywords: urban, urbanization, net migration

TỪ SAU NGÀY GIẢI PHÓNG THỐNG NHẤT ĐẤT NƯỚC, THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH ĐÃ TRẢI QUA BA LẦN QUY HOẠCH TỔNG THỂ THÀNH PHỐ ĐƯỢC PHÊ DUYỆT VÀO CÁC NĂM 1993, 1998 VÀ 2010. CÁC ĐỒ ÁN QUY HOẠCH NÀY GIÚP CHÍNH QUYỀN THÀNH PHỐ ĐỊNH HƯỚNG CẤU TRÚC KHÔNG GIAN PHÁT TRIỂN THEO TỪNG GIAI ĐOẠN, TỪ ĐÓ CÓ CÁC CHÍNH SÁCH, CHƯƠNG TRÌNH PHÁT TRIỂN PHÙ HỢP. TUY NHIÊN SỰ PHÁT TRIỂN CỦA MỘT THÀNH PHỐ 8 TRIỆU DÂN GẶP NHIỀU THÁCH THỨC TRONG VIỆC THỰC THI QUY HOẠCH. BÀI VIẾT NÀY PHÂN TÍCH CẤU TRÚC KHÔNG GIAN ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ QUA CÁC GIAI ĐOẠN, PHÂN TÍCH QUY LUẬT PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN VÀ CUỐI CÙNG XEM XÉT CÁC TÁC ĐỘNG TỪ CHÍNH QUYỀN THÀNH PHỐ LÊN VIỆC TÁI CẤU TRÚC KHÔNG GIAN THÀNH PHỐ GIAI ĐOẠN 10 NĂM TIẾP THEO.

TÁI CẤU TRÚC

không gian Thành phố Hồ Chí Minh

THS. KTS. NGUYỄN MAI ANH

Viện Nghiên cứu phát triển thành phố Hồ Chí Minh

Cấu trúc không gian đô thị thành phố giai đoạn 2000 – 2010

Đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 đã được điều chỉnh vào năm 1998 và đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 123/1998/QĐ-TTg. Đồ án quy hoạch này xác định hướng phát triển chính của thành phố là hướng Đông Bắc; bổ sung hướng phát triển về phía Nam, Đông Nam và hướng phụ khác về phía Bắc, Tây Bắc. Cùng với định hướng này là một loạt các dự án phát triển ở phía Đông Bắc như Đại học Quốc gia Thủ Đức (800ha trong đó 600ha thuộc tỉnh Bình Dương), khu lịch sử văn hóa dân tộc (400ha kể cả sân golf Thủ Đức), Thảo Cầm Viên – Sở Thú (320ha, Quận 9), Trung tâm thể dục thể thao Rạch

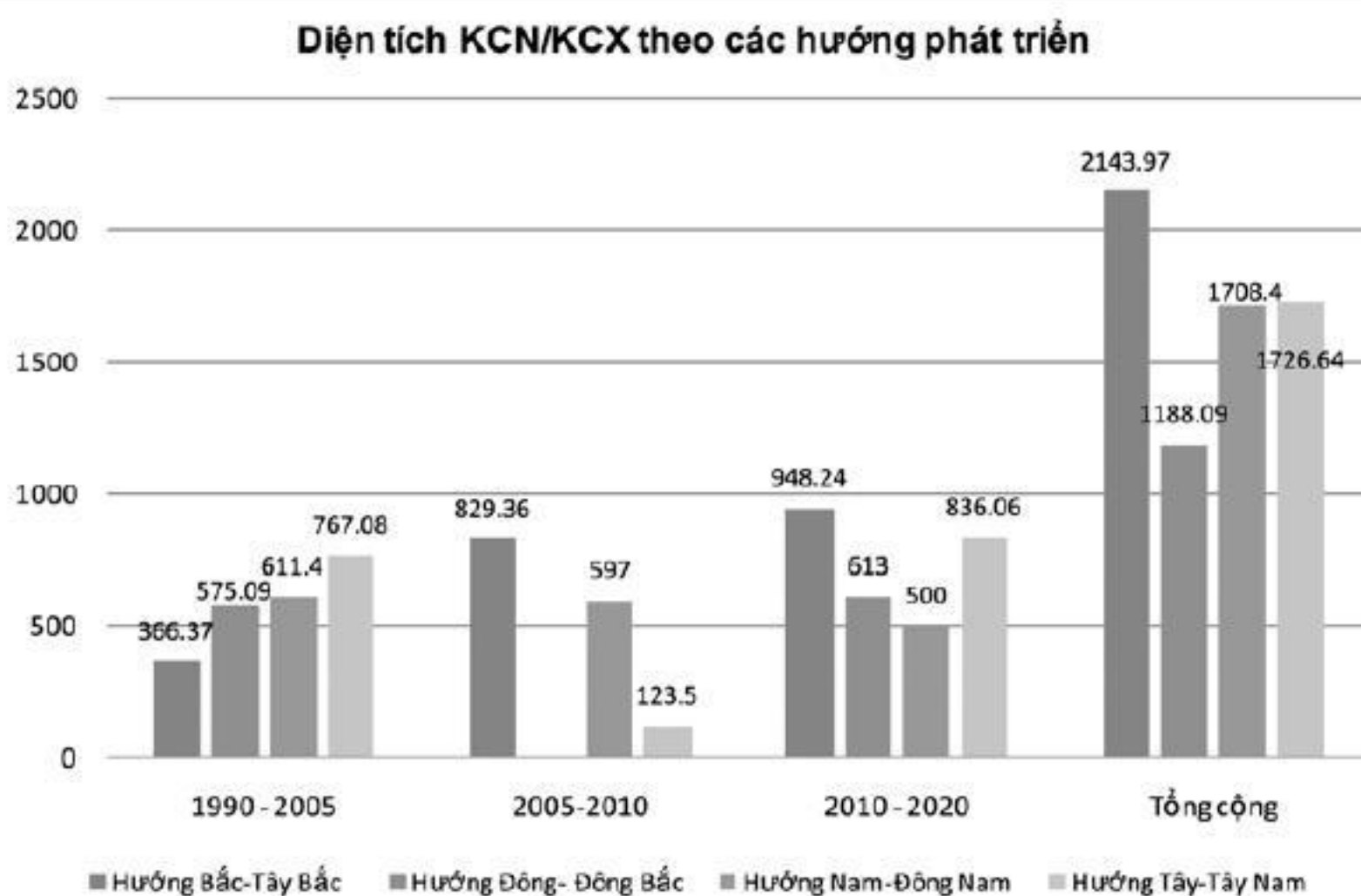
Chiếc (Quận 2). Khu Nam Sài Gòn được Chính phủ thành lập năm 1997 với diện tích gần 3.000 ha với đô thị kiểu mẫu hiện đại nhất cả nước – Phú Mỹ Hưng là các dự án phát triển quy mô lớn tại phía Nam. Năm 2004, khu đô thị Tây Bắc được thành lập, thể hiện quyết tâm của chính quyền thành phố trong định hướng phát triển về phía Bắc, Tây Bắc.

Không như định hướng phát triển đã xác định trong đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố phê duyệt năm 1998, dữ liệu cho thấy dân số tăng nhanh ở hướng Tây, Tây Nam (Bình Tân, Bình Chánh). Tỷ lệ dân số khu vực này so với tổng dân số toàn thành phố tăng từ 6,81% năm 2000 lên 14,73% năm 2013. Trong khi đó hướng phát triển chính của thành phố, hướng Đông, Đông Bắc, các con số này là

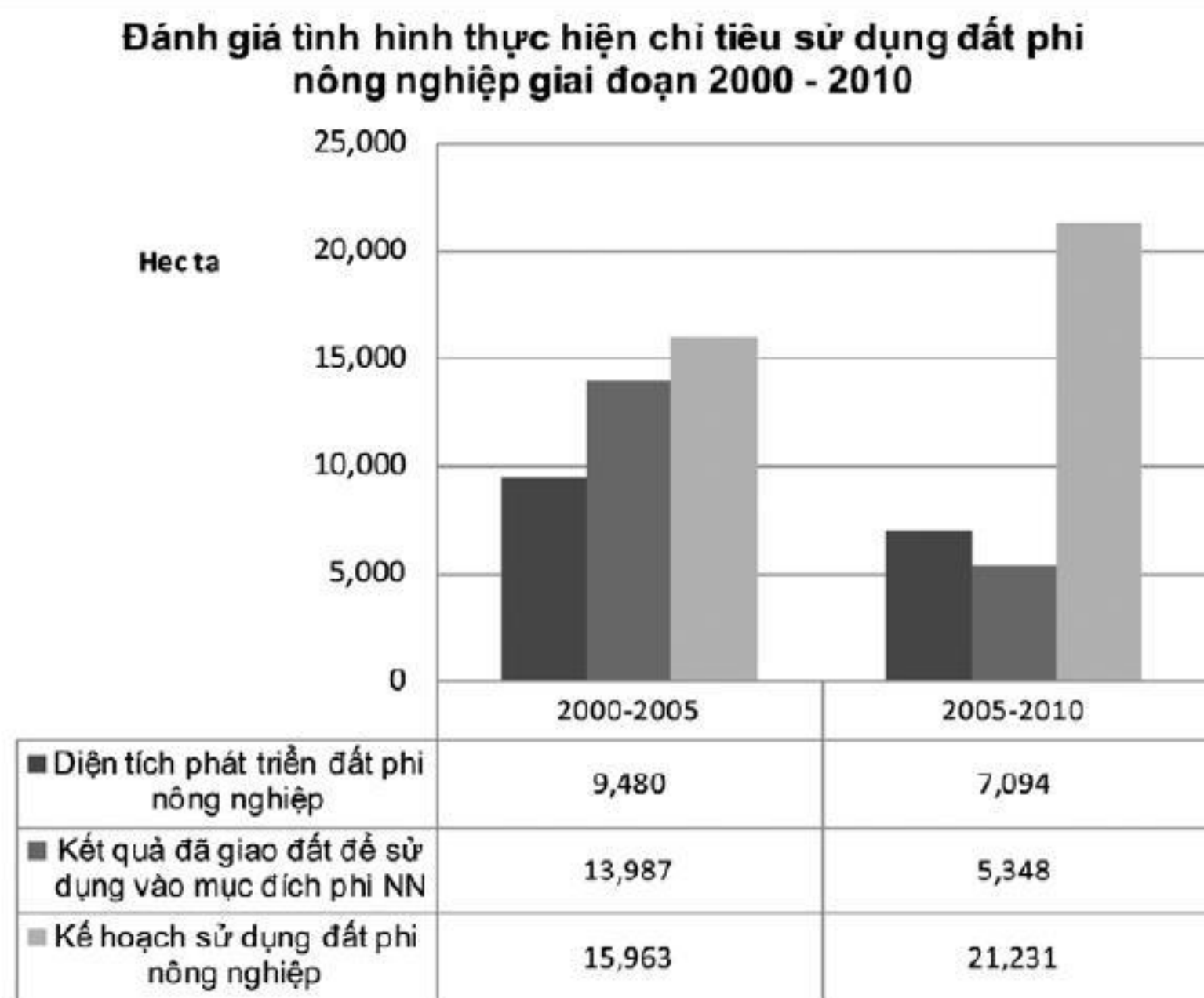
9,06% năm 2000 và 11,75% năm 2013. Tỷ lệ tăng dân số giai đoạn 2001 – 2005 tại hướng Tây, Tây Nam cao hơn hẳn các khu vực còn lại, sau đó giảm dần và ở mức tăng tương đương với các hướng còn lại.

Sự gia tăng dân số theo các khu vực khác nhau, đồng thời không giống với định hướng phát triển của thành phố có thể giải thích bằng sự tác động của các chính sách và đầu tư công của thành phố.

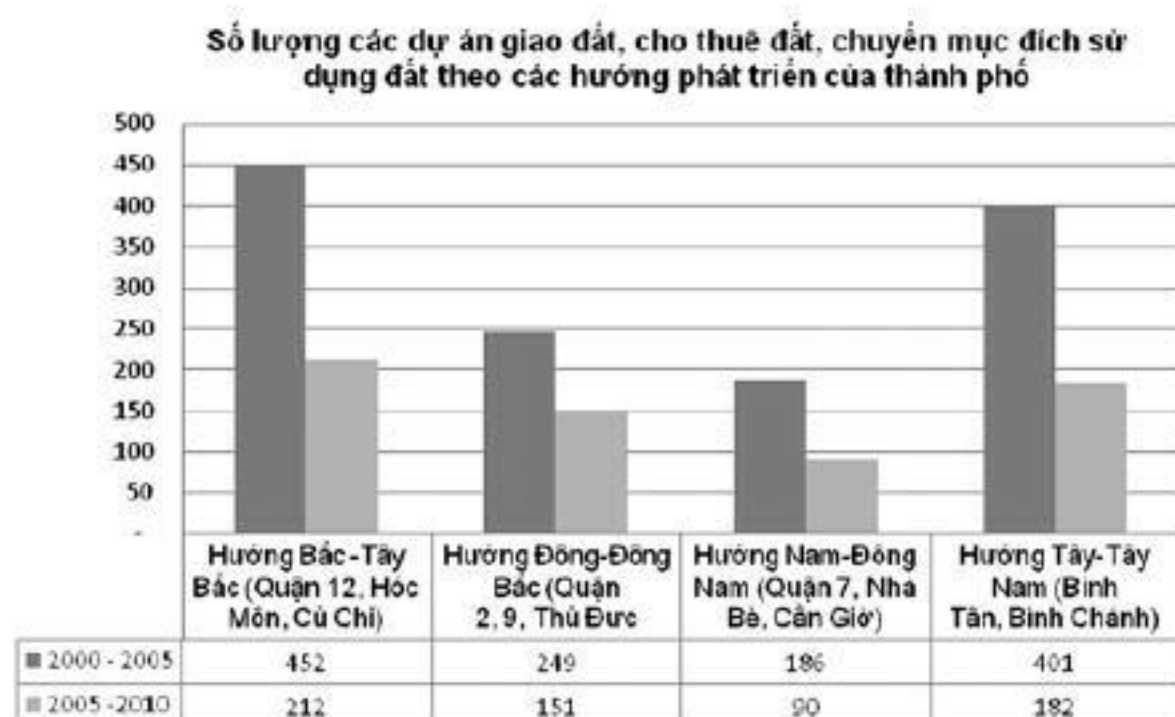
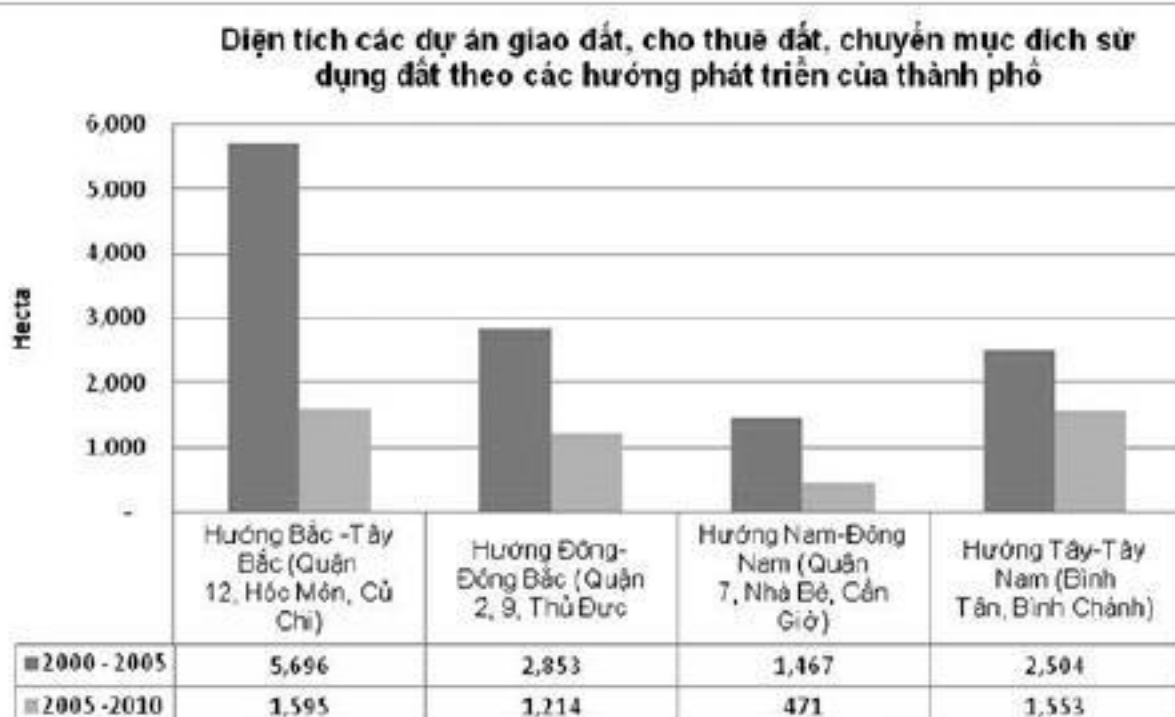
Định hướng phát triển của thành phố trong đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố năm 1998 kèm theo một loạt dự án đầu tư công (mặc dù chưa thực hiện) tại khu vực Đông Bắc cho thấy một khu vực đầy tiềm năng. Các dự án phát triển nhà ở vì vậy được đầu tư đồng bộ kèm theo mức giá cao so với thu nhập bình quân của người



Biểu đồ 3: Diện tích các KCN/KCX theo 4 hướng phát triển



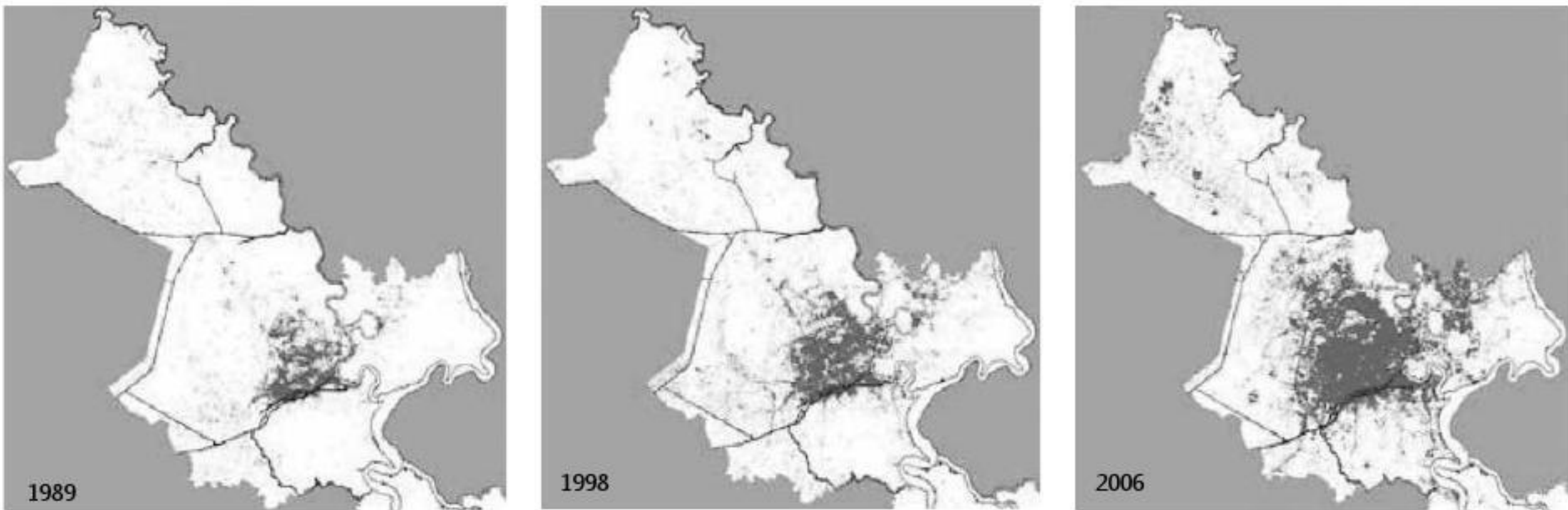
Biểu đồ 4: Tình hình thực hiện chỉ tiêu sử dụng đất phi nông nghiệp giai đoạn 2000 - 2010



Biểu đồ 5: Số lượng và diện tích các dự án giao đất, cho thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất theo các hướng phát triển của thành phố

Các khu công nghiệp, khu chế xuất hình thành và đi vào hoạt động làm gia tăng dân số nhanh chóng của các khu vực xung quanh. Rà soát danh sách các KCN/KCX cho thấy thành phố đã quy hoạch phát triển công nghiệp theo bốn hướng phát triển, tập trung phát triển trong giai đoạn từ 1991 – 2002. Giai đoạn sau 2005-2010, thành phố tập trung phát triển công nghiệp tại hướng Bắc-Tây Bắc (KCN Tân Phú Trung, Đông Nam) và hướng Nam-Đông Nam (KCN Hiệp Phước). Không có thêm đất khu công nghiệp tập trung bổ sung vào khu vực Đông-Đông Bắc kể từ khi thành lập Khu công nghệ cao năm 2002.

Số liệu báo cáo thực hiện chỉ tiêu đất phi nông nghiệp cho thấy kế hoạch sử dụng vượt xa thực tế (Biểu đồ 4). Giai đoạn 2005-2010, diện tích đất cung ứng cho phát triển đô thị thấp hơn giai đoạn trước (5.348ha so với 13.987ha) do diện tích và số dự án cung ứng ra thị trường quá lớn vào giai đoạn 2000-2005 nên mức độ đầu tư dự án chưa xong, do vậy, các dự án được tiếp tục thực hiện kéo dài sang giai đoạn 2005-2010. Biểu đồ 5 về số lượng và diện tích các dự án giao đất, cho thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất cũng cho thấy có sự đầu tư mạnh ở hướng Bắc-Tây Bắc, tuy nhiên ở đây có dấu hiệu của đầu cơ đất đai khi quy mô dân số không tăng tương ứng. Hướng Nam, Đông Nam là khu vực ít có sự chuyển đổi nhất mặc dù đã được xác định là hướng phát triển chính của Thành phố.



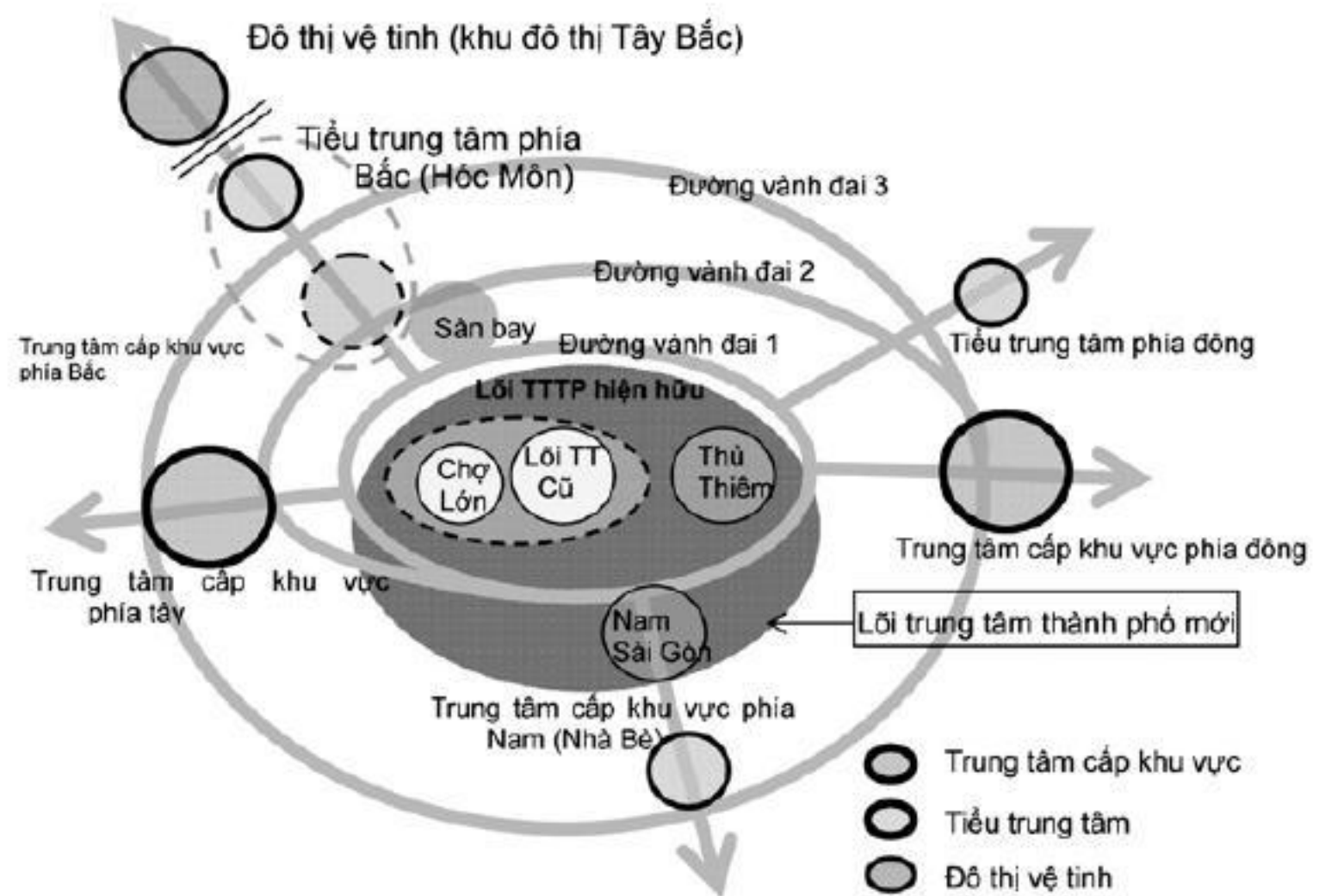
Hình 1: Đất xây dựng TPHCM (màu đỏ) qua các mốc thời gian (CAI-Asia, 3/2012)

Như vậy giai đoạn 2000 – 2010, thành phố phát triển theo cả bốn hướng. Hai hướng phát triển chính của thành phố là Đông Bắc và Nam-Đông Nam không phát triển như mong đợi. Chính sách phát triển của thành phố cùng với quy luật của thị trường, đầu cơ đất đai, phát triển nhà ở tự phát đã xác định lại cấu trúc không gian đô thị. Cả bốn hướng phát triển đều được cập nhật trong đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố lần thứ 2 vào năm 2010.

Quy hoạch chung cấu trúc không gian đô thị thành phố giai đoạn 2010 - 2025

Thành phố tiến hành lập điều chỉnh quy hoạch chung được Thủ tướng phê duyệt theo Quyết định 24/QĐ-TTg ngày 06 tháng 01 năm 2010. Đồ án này định hướng phát triển không gian thành phố đến năm 2025.

Định hướng phát triển không gian thành phố theo hướng tập trung - đa cực. Ngoài khu trung tâm hiện hữu, phát triển thêm bốn trung tâm cấp thành phố ở bốn hướng, tạo động lực phát triển đô thị tại các hướng với mục tiêu thu hút người dân ra các khu vực này, giảm dân nội thành giảm áp lực cho khu trung tâm hiện hữu. Thành phố phát triển theo hai hướng chính là Đông và Nam hướng ra biển, hướng phụ Bắc, Tây - Bắc và bổ sung thêm hướng phụ Tây, Tây - Nam. Thành phố tiếp tục phát triển đô thị vệ tinh Tây Bắc mặc dù sau 10 năm thành lập vẫn chưa được đầu tư trừ khu công nghiệp Tân Phú Trung và khu sân golf Củ Chi.



Hình 2: Hệ thống các trung tâm đô thị

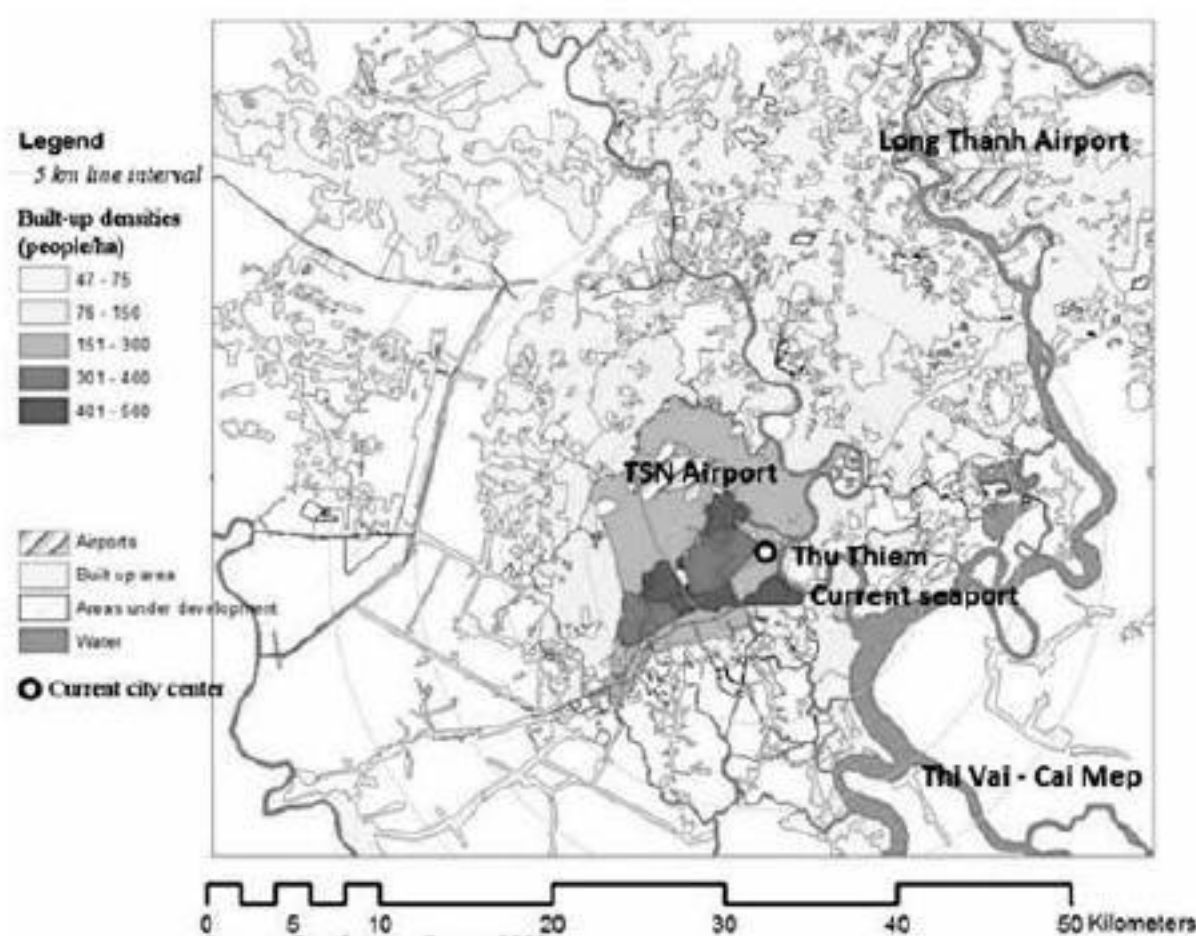
Thực trạng phát triển cấu trúc không gian thành phố

Thành phố Hồ Chí Minh hướng tới mô hình tập trung, đa cực nhưng thực chất thành phố phát triển đơn cực, lan tỏa từ trung tâm. Biểu đồ mật độ dân số và mật độ việc làm chứng minh cho nhận định trên (Hình 3, 4).

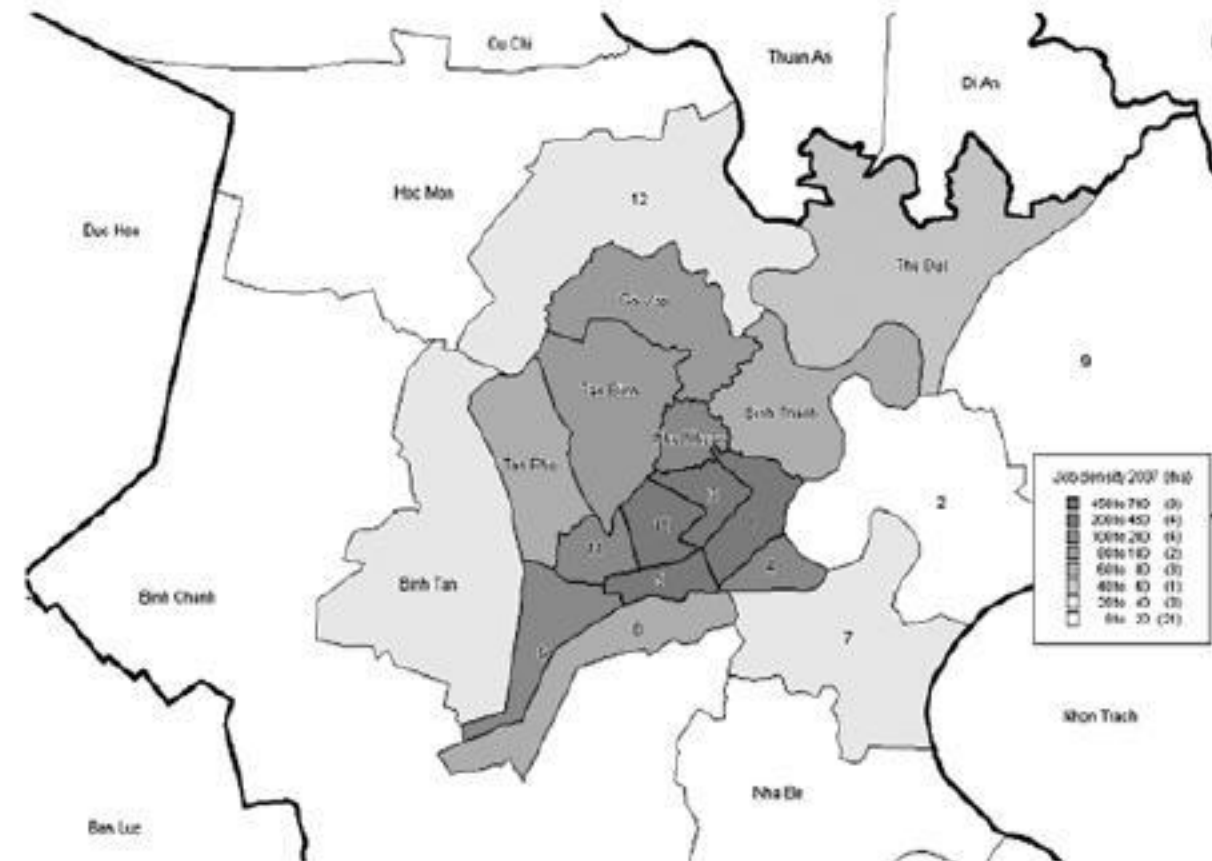
Theo quy luật phát triển của tất cả các thành phố trên thế giới, thành phố Hồ Chí Minh xuất phát từ cấu trúc đô thị đơn cực với trung tâm thành phố thuộc Quận 1 và Quận 3, dần được mở rộng sang một phần Quận 4 và Bình Thạnh. Được quy hoạch các hướng phát triển mở rộng từ năm 1998, thành phố vẫn

không hình thành cực phát triển thứ hai. Thành phố phát triển ra ngoại vi chủ yếu do việc hình thành các khu, cụm công nghiệp. Không một trung tâm phụ nào có thể so sánh tương ứng với trung tâm thành phố.

Mặc dù có sự giãn dân từ khu vực nội thành, có sự giảm mật độ dân số tại các quận trung tâm nhưng thay vào đó là thương mại dịch vụ với các cao ốc văn phòng, trung tâm thương mại. Như vậy sự giảm mật độ dân số tại các quận trung tâm là do tác động của lực thị trường và cơ sở hạ tầng sẵn có; đồng thời hoàn toàn đúng với quy luật phát triển của các thành phố đơn cực trên thế giới – thương mại dịch vụ dần dần



Hình 3: Mật độ dân số - (Nguồn: Huỳnh Thế Du, 2012)



Source: Illustrative approximation from MVA-ASIA (2007)

Hình 4: Mật độ việc làm - (Nguồn: Huỳnh Thế Du, 2012)

thay thế nhà ở trong khu trung tâm. Một loạt các dự án dọc bờ Tây sông Sài Gòn trong khu trung tâm 930 ha cho thấy các dự án đầu tư quy mô lớn vẫn tập trung vào khu trung tâm thành phố.

Có hai lý do để giảm mật độ tại khu trung tâm. Lý do đầu tiên là năng lực của cơ sở hạ tầng hiện có, tuy nhiên đang được thành phố tăng cường với hệ thống đường xuyên tâm (trục Bắc – Nam và Đông – Tây) và hệ thống metro số 1 Bến Thành – Suối Tiên và tuyến số 2 Bến Thành – Tham Lương và nhiều tuyến khác trong tương lai. Điều này rút ngắn thời gian di chuyển đến trung tâm thành phố.

Lý do thứ hai để hạn chế mật độ là các lý do môi trường khi có quá nhiều lưu thông vào thành phố làm tăng khí thải nhưng ô nhiễm môi trường chưa nghiêm trọng. Hiện tượng kẹt xe đã được thành phố giải quyết một phần bằng các cầu vượt thép được xây dựng gần đây tại các nút giao thông trọng điểm và tương lai là hệ thống 2 tuyến metro dự kiến hoàn thành trước năm 2020. Không có dấu hiệu nào cho thấy trung tâm thành phố giảm sức hấp dẫn của mình, cũng có nghĩa là không có dấu hiệu nào cho thấy thành phố Hồ Chí Minh sẽ chuyển từ cấu trúc đơn cực sang đa cực. Tuy nhiên vấn đề đặt ra là sự phát triển mật độ cao ở trung tâm thành phố có đem lại hiệu quả kinh tế tương xứng với chi phí đầu tư mở rộng đường và xây dựng hệ thống

metro? (Huỳnh Thế Du, 2012).

Khu đô thị Tây Bắc thành lập từ năm 2004 được xem là khu đô thị vệ tinh của thành phố hay một cực phát triển. Trong bán kính 30km từ trung tâm thành phố còn có các đô thị vệ tinh khác là Thủ Dầu Một, Biên Hòa. Hai đô thị này có thể mạnh hơn hẳn khu đô thị Tây Bắc. Đó là cơ sở hạ tầng sẵn có và các chính sách thu hút đầu tư mạnh mẽ của chính quyền tỉnh Bình Dương và Đồng Nai. Tháng 8/2014, Chủ tịch UBND TPHCM có ý kiến chỉ đạo về việc chưa xem xét phát triển thêm dự án nhà ở tại khu đô thị Tây Bắc, huyện Củ Chi với yêu cầu rà soát, xử lý thu hồi, hủy bỏ các dự án chậm tiến độ, quy hoạch chậm triển khai hoặc không còn phù hợp, ảnh hưởng đến quyền và lợi ích của người dân có đất trong vùng quy hoạch và dự án, gây bức xúc cho người dân. Điều này cho thấy tính khả thi của khu đô thị Tây Bắc cần xem xét lại. Phần sau phân tích cấu trúc không gian đô thị đơn cực và đa cực để trả lời câu hỏi liệu thành phố Hồ Chí Minh có nên theo đuổi cấu trúc tập trung – đa cực cho giai đoạn phát triển đến năm 2025.

Cấu trúc không gian đơn cực và đa cực

Hai cấu trúc không gian phổ biến hiện nay trên thế giới là cấu trúc đơn cực và đa cực (Lin *et al*, 2013). Hai mô hình đều có ưu điểm và khuyết điểm riêng. Không có thành phố nào trên thế giới hoàn toàn đơn cực hoặc hoàn toàn đa cực.

Nền kinh tế của một thành phố lớn hiện đại dựa trên di chuyển lao động và hội nhập của thị trường lao động, tránh bất kỳ sự phân mảnh không gian của thị trường lao động. Điều này có nghĩa là toàn bộ dân số cần tiếp cận với tất cả các công việc của đô thị trong thời gian khoảng một giờ (Bertaud, 2004). Mô hình đơn cực đáp ứng tốt hơn yêu cầu trên vì mô hình này giúp duy trì thị trường lao động đồng nhất bằng cách cung cấp khả năng di chuyển dễ dàng trên các tuyến đường xuyên tâm hoặc đường ray từ ngoại vi vào trung tâm. Tuy nhiên việc tập trung phát triển vào khu trung tâm đô thị sẽ dẫn đến quá tải về giao thông, cơ sở hạ tầng và các vấn đề về môi trường. Khi trung tâm chính mất sự hấp dẫn, thành phố có xu hướng phát triển đa cực.

Nhiều thành phố lớn trên thế giới xây dựng các đô thị vệ tinh theo mô hình đô thị đa cực. Ý tưởng hình thành một khu đô thị mới trong đó người dân sinh sống và làm việc ngay tại khu đô thị này được áp dụng ở nhiều thành phố trên thế giới. Các đô thị này theo thời gian sẽ trở thành cực phát triển mới của thành phố. Tuy nhiên không có bằng chứng cho thấy ý tưởng này vận hành đúng như vậy. Trong thực tế hầu hết những người sống trong đô thị vệ tinh làm việc ở bên ngoài và hầu hết người làm việc trong đô thị vệ tinh sống bên ngoài đô thị này. Khảo sát từ các đô thị vệ tinh xây dựng xung quanh

Seoul và Thượng Hải đều cho thấy người dân sinh sống trong các đô thị vệ tinh di chuyển tới trung tâm thành phố để làm việc hằng ngày, trong khi đó hầu hết công việc ở các thành phố vệ tinh được thực hiện bởi người dân sinh sống trong trung tâm thành phố (Bertaud, 2004).

Trong thực tế, một thành phố đa cực có vận hành giống với thành phố đơn cực: việc làm, bất kỳ ở đâu, thu hút người dân từ khắp nơi trong thành phố. Các đô thị vệ tinh chia nhỏ thị trường lao động. Để hợp nhất thị trường lao động trong đô thị đa cực gồm nhiều đô thị vệ tinh, cần có hệ thống giao thông nối kết toàn bộ các trung tâm đô thị (Hình

5). Việc di chuyển giữa đô thị trung tâm và đô thị vệ tinh hay giữa các đô thị vệ tinh với nhau làm gia tăng thời gian và khoảng cách đi lại, đồng thời làm tăng lượng khí thải từ phương tiện lưu thông. Do việc phát triển hệ thống giao thông công cộng giữa đô thị trung tâm và các đô thị vệ tinh tốn kém nên cấu trúc đa cực phụ thuộc vào phương tiện giao thông cá nhân. Trong khi đó, một thành phố đơn cực có mật độ cao sẽ giảm khoảng cách di chuyển, tăng khả năng tiếp cận cho người dân đến các dịch vụ đô thị và việc làm trong thành phố. Mô hình này khai thác hiệu quả không gian, giao thông công cộng và cơ sở hạ tầng (UN HABITAT, 2010). Và vì ít phụ thuộc vào phương tiện cá nhân, thành phố đơn cực làm giảm tiêu hao nhiên liệu và phát thải CO₂ (OECD, 2012).

Hình 6 cho thấy các đô thị đơn cực trên thế giới khai thác giao thông công cộng hiệu quả hơn như trường hợp của Thượng Hải. Thượng Hải quy hoạch các thành phố vệ tinh để giảm áp lực cho thành phố trung tâm từ những năm 50 của thế kỷ trước. Tuy nhiên, một trong các nguyên nhân chính dẫn đến việc các đô thị vệ tinh không phát triển như mong muốn là các tuyến

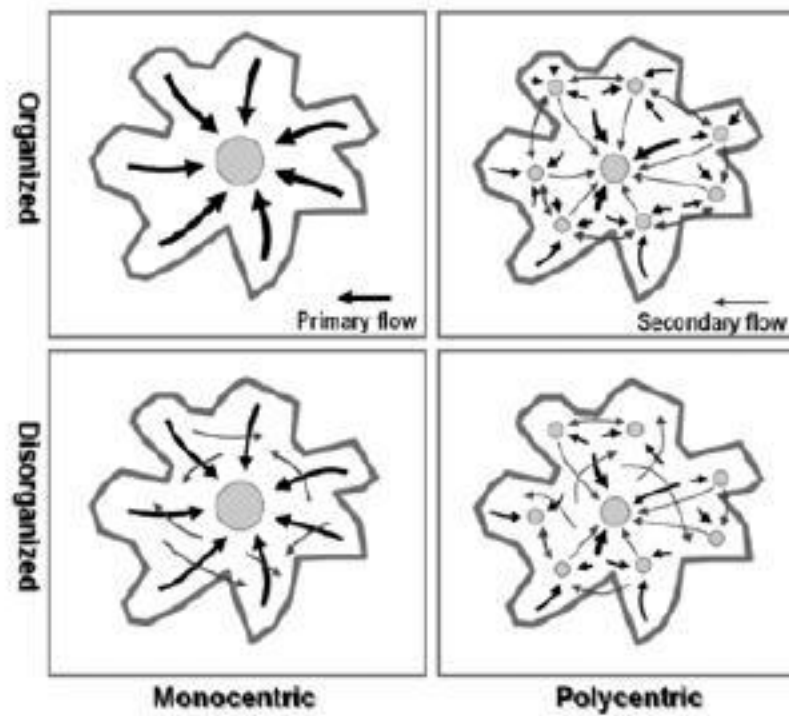
metro dù được quy hoạch xong chưa được đầu tư xây dựng; vì vậy, người dân định cư tại các đô thị mới đồng nghĩa với việc có một chiếc xe hơi để đi làm hằng ngày (Behar, 2012).

Không có cấu trúc không gian nào là tối ưu. Không có cấu trúc không gian nào là *dễ quản lý* hay *khó quản lý*. Cũng không đúng khi nhận định rằng mật độ quá cao hay quá thấp sẽ cản trở phát triển hay gây khó khăn trong quản lý. Có những thành phố đơn cực lớn vận hành tốt như London, New York và thành phố đa cực tốt như Atlanta, Phoenix. Vậy đâu là mô hình phát triển hợp lý cho thành phố Hồ Chí Minh?

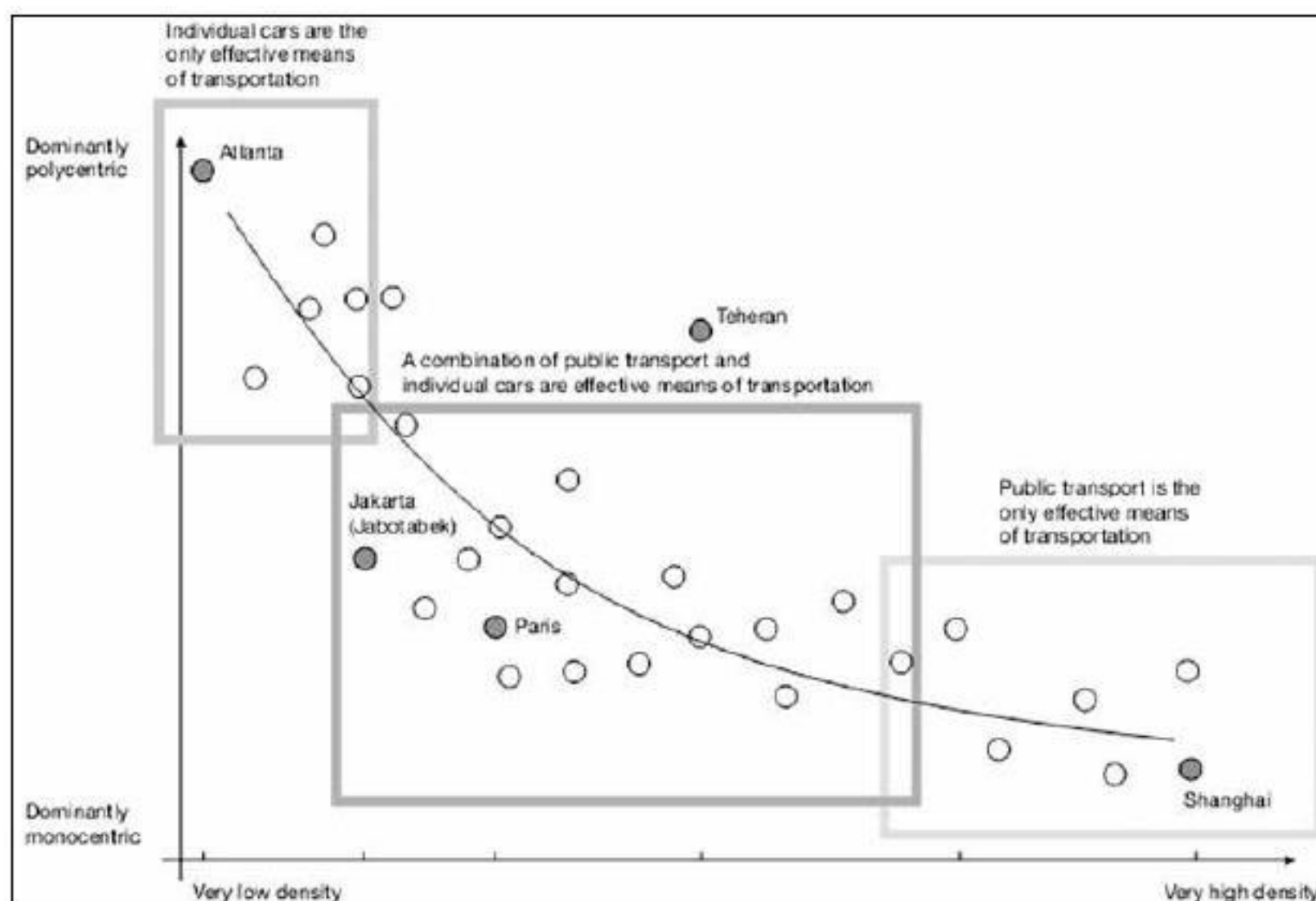
Quan điểm tái cấu trúc không gian thành phố Hồ Chí Minh

Mô hình tập trung, đa cực trong đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố phê duyệt năm 2010 được hiểu là vừa đơn cực và đa cực: tập trung phát triển quanh lõi trung tâm và các đô thị vệ tinh. Từ bản đồ định hướng phát triển không gian đến năm 2025 có thể thấy thành phố mở rộng không gian trong bán kính 15km từ lõi trung tâm. Các đô thị vệ tinh thuộc thành phố là khu đô thị Tây Bắc, huyện Củ Chi và khu đô thị Hiệp Phước, huyện Nhà Bè. Khu đô thị Hiệp Phước cách trung tâm thành phố 20km với động lực phát triển từ cảng Hiệp Phước sẽ nhanh chóng tập trung trong bán kính phát triển của thành phố. Đô thị vệ tinh Tây Bắc sẽ còn gặp nhiều khó khăn khi không có cơ sở hạ tầng sẵn có cũng như quyết tâm chính trị mạnh mẽ như trường hợp của Thủ Dầu Một và Biên Hòa, nhưng quan trọng hơn, kinh nghiệm trên thế giới cho thấy đô thị vệ tinh không phát triển như ý tưởng của chính quyền và người lập quy hoạch. Thực tế của khu đô thị Tây Bắc trong 10 năm vừa qua cũng cho thấy ý tưởng này không khả thi.

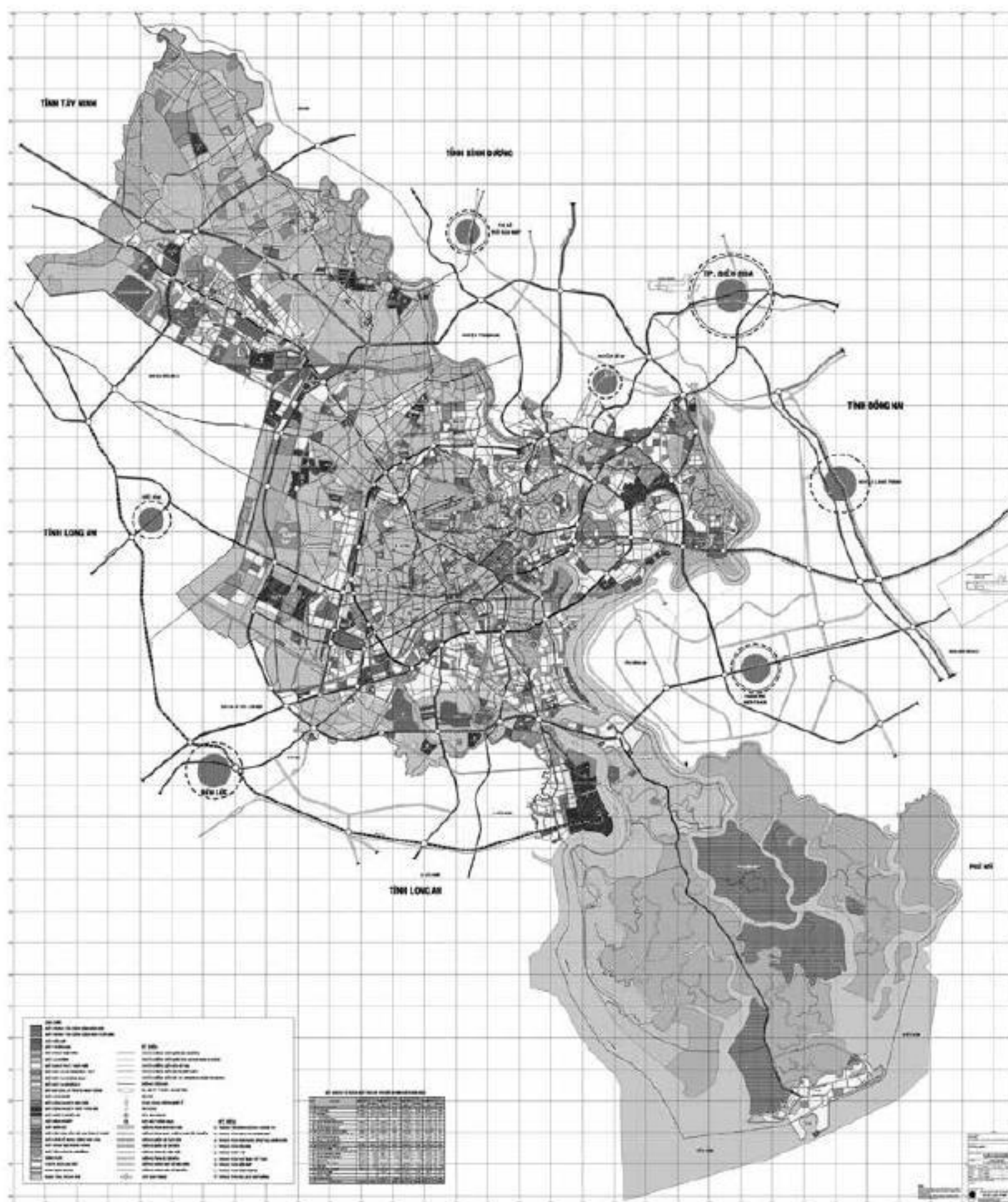
Thành phố sẽ tiếp tục phát triển đơn cực vì không có bằng chứng cho thấy trung tâm thành phố sẽ trở nên kém hấp dẫn để cấu trúc không gian đơn cực chuyển sang đa cực. Cấu trúc đơn cực là cấu trúc chính của nhiều đô thị lớn trên thế giới như Hongkong, Paris, New York,



Hình 5: Giao thông đô thị đơn cực và đa cực (Bertaud, 2001)



Hình 6: Mối quan hệ giữa cấu trúc không gian đô thị và tính hiệu quả chi phí (cost-effective) của giao thông công cộng (UN HABITAT, 2013)



Hình 7: Định hướng phát triển không gian đô thị đến năm 2025 theo đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố phê duyệt năm 2010.

London ... Cấu trúc này tạo ra một thị trường lao động hợp nhất và hội nhập như phân tích ở trên. Mặt trái của đô thị đơn cực khi có sự tập trung quá mức vào khu trung tâm sẽ quá tải cơ sở hạ tầng, tắc nghẽn giao thông và tác động xấu đến môi trường. Tuy nhiên, một thành phố đơn cực có mật độ cao ít gây áp lực lên môi trường tự nhiên trên toàn thành phố. Đất nông nghiệp, ngoài chức năng phục

vụ cho sản xuất nông nghiệp còn có chức năng bảo vệ môi trường, cân bằng nước, đây là vành đai xanh giữ khí hậu mát mẻ cho khu vực trung tâm thành phố; đặc biệt quan trọng trong bối cảnh biến đổi khí hậu toàn cầu (Sở Tài nguyên và Môi trường, 2013). Thành phố không cần nỗ lực trong việc chuyển đổi đất nông nghiệp sang phi nông nghiệp như các bản quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất đề ra.

Từ luận điểm trên, khuyến khích mật độ cao trong bán kính 15km từ trung tâm thành phố. Cần có nghiên cứu cụ thể cho từng khu vực, từng đối tượng vì vẫn có nhu cầu sống mật độ thấp. Bên cạnh đó cần xem xét các yếu tố về nền địa chất công trình và tác động của biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Khuyến khích sử dụng đất hỗn hợp, một mặt cung cấp việc làm và không gian công cộng, cửa hàng, ... ở giữa các khu dân cư, mặt khác tạo hiệu quả của việc giảm chiều dài chuyến đi. Định hướng xây dựng các siêu thị lớn, trường đại học, trung tâm nghiên cứu, bệnh viện sang các trung tâm phụ của thành phố để tạo động lực cho việc sớm hình thành các trung tâm này. Áp dụng mô hình TOD dọc các tuyến metro. Phát triển giao thông công cộng đồng thời hạn chế phương tiện giao thông cá nhân đặc biệt là xe ô tô như điều kiện tiên quyết để đảm bảo sự phát triển của thành phố trong tương lai. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Huỳnh Thế Du, 2012. *The transformation of Ho Chi Minh City: Issues in managing growth*. Harvard University.
- Sở Tài nguyên và Môi trường thành phố Hồ Chí Minh, 2013. *Dự thảo Báo cáo thuyết minh tổng hợp Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020, kế hoạch sử dụng đất 5 năm giai đoạn 2011 – 2015, Thành phố Hồ Chí Minh*.
- Behar. C. 2012. *Satellite cities, a good planning tool?*
- Bertaud. A. 2001. *Metropolis :A Measure of the Spatial Organization of 7 Large Cities*.
- Bertaud. A. 2004. *The spatial organization of cities: deliberate outcome or unforeseen consequence?*. Intitute of Urban and Regional Development. University of California at Berkeley.
- OECD. 2012. *Compact city policies: a comparative assessment*.
- UN HABITAT. 2010. *The state of Asia cities*.

Abstract

Three master plans approved in 1993, 1998 and 2010 oriented urban space development of Ho Chi Minh city in the future with appropriate policies and programs. However, the growth of 8 million people city have faced challenges in planning implementation. This article analyses space structure of Ho Chi Minh City through time, analyses principles of urban space development; and finally, considers the city government acts on restructuring the city space in the next ten years. The orientation of polycentric city since the master plans in 1998 and 2010 has been still unclear while the city keeps its strong monocentric structure supported by radial road and metro systems. There are no evidence for the weakness of the city CBD. The feasibility of Tay Bac urban area as a new satellite city established from 2004 should be examined for the fact that after a decade, many projects in slow progress have directly affected farmers' life in a vast farmland.

Key words: urban space structure, monocentric, polycentric, satellite city, Ho Chi Minh City.

NHỮNG NĂM GẦN ĐÂY, VIỆT NAM VỚI TỐC ĐỘ ĐÔ THỊ HÓA NHANH VÀ GIA TĂNG DÂN SỐ MẠNH MẼ, QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ ĐÓNG VAI TRÒ RẤT QUAN TRỌNG ĐỐI VỚI CÔNG CUỘC ĐẨY MẠNH SỰ NGHIỆP CÔNG NGHIỆP HÓA, HIỆN ĐẠI HÓA ĐẤT NƯỚC. SAU NĂM 2009, LUẬT QUY HOẠCH ĐÔ THỊ ĐƯỢC BAN HÀNH, CÓ RẤT NHIỀU ĐỒ ÁN QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG ĐƯỢC LẬP VÀ PHÊ DUYỆT. TUY NHIÊN VIỆC NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ NỘI DUNG QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG LÀ RẤT ÍT. TRONG BỐI CẢNH ĐÓ NỘI DUNG NGHIÊN CỨU NÀY VỚI MỤC ĐÍCH PHÂN TÍCH CÁC ĐỒ ÁN QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG CẤP QUỐC GIA, VÙNG, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG ĐỂ LÀM SÁNG TỎ ƯU KHUYẾT ĐIỂM CỦA CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ CỦA VIỆT NAM HIỆN NAY. MỘT PHẦN KẾT QUẢ PHÂN TÍCH CHO THẤY PHƯƠNG PHÁP LẬP QUY HOẠCH CHUNG XÂY DỰNG CẦN PHẢI ĐỀ CAO TÍNH CHIẾN LƯỢC, CẦN PHÂN BỐ ĐIỀU CHỈNH LẠI MẠNG LƯỚI QUY HOẠCH VÀ QUY MÔ ĐÔ THỊ HẠT NHÂN TRONG TƯƠNG LAI.

NGUYỄN LÂM

Nghiên cứu sinh Tiến sĩ, Đại học công nghiệp Nagoya-Nhật Bản

Nghiên cứu tư duy kỹ thuật lập đồ án quy hoạch chung xây dựng đô thị ở Việt Nam

1. BỐI CẢNH VÀ MỤC ĐÍCH NGHIÊN CỨU

Việt Nam đến ngày 1/4/2013 dân số ước tính là 89,5 triệu người. Theo xếp hạng, dân số Việt Nam đứng thứ 13 trên thế giới và đứng thứ 8 trong khu vực Châu Á. Trong đó, dân số thành thị là 28,9 triệu người chiếm 32,3%, dân số nông thôn là 60,6 triệu người chiếm 67,7%¹⁾. Tốc độ đô thị hóa hằng năm đạt 3,4%²⁾, giai đoạn từ năm 2001-2010 GDP tăng bình quân 7,26%³⁾.

Ngày 6-7/11/2009 Phó Thủ tướng Nguyễn Sinh Hùng, phát biểu tại Hội nghị đô thị toàn quốc là: “Việt Nam sẽ chỉ có một cơ hội duy nhất để đô thị hóa đúng đắn. Nếu thất bại trong đô thị hóa, chúng ta cũng sẽ thất bại trong công nghiệp hóa và hiện đại hóa”⁴⁾. Với kinh tế phát triển, tốc độ đô thị hóa nhanh và gia tăng dân số mạnh mẽ, quy hoạch phát triển đô thị có vai trò rất quan trọng đối với công cuộc đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa đất nước. Trong đó công việc lập đồ án quy hoạch chung xây dựng là tiền

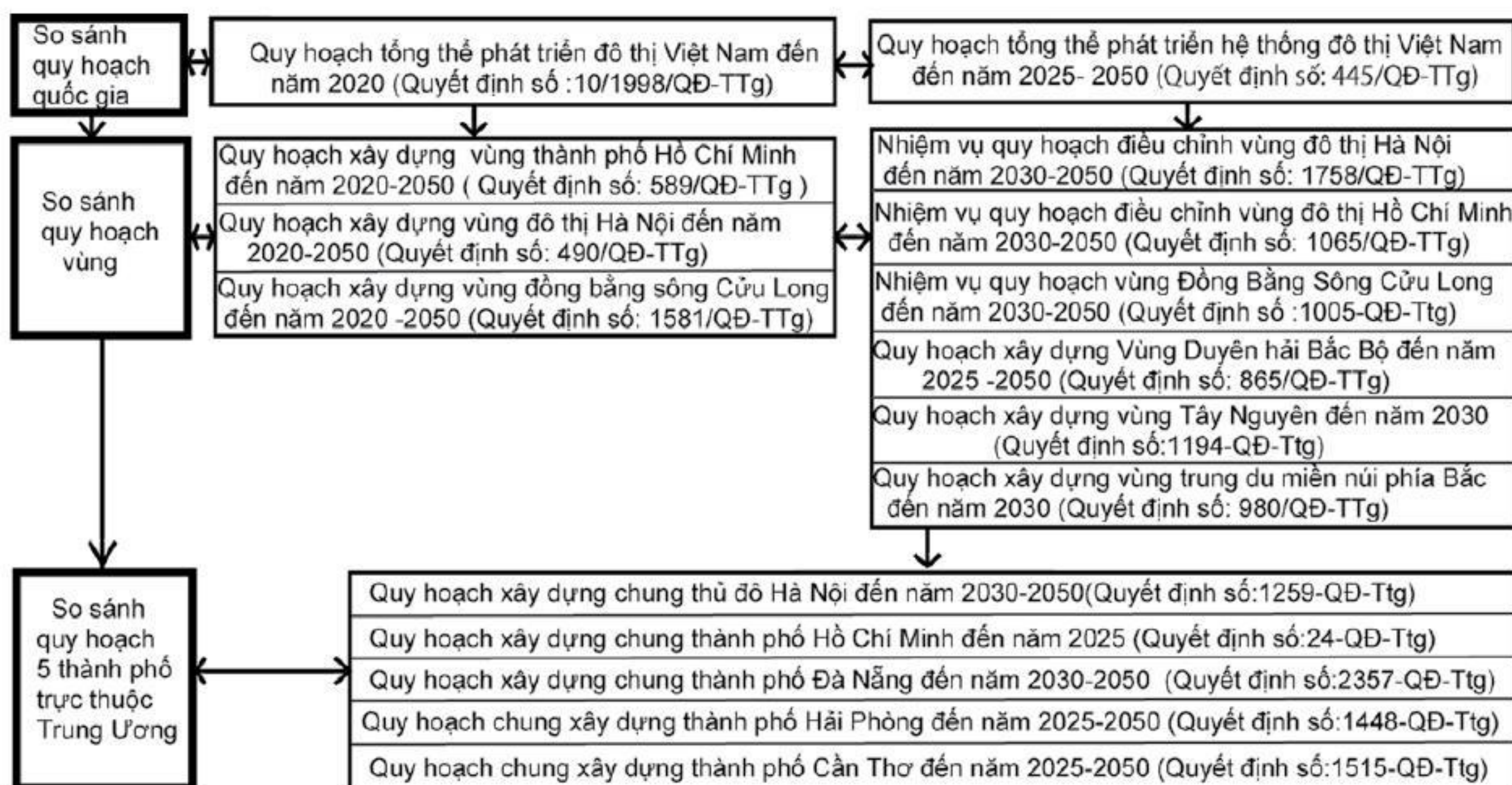
đề đầu tiên đề xuất ra hướng đi, thúc đẩy phát triển đô thị đúng hướng hoặc kiểm soát đô thị hóa. Nếu chiến lược quy hoạch xây dựng sai sẽ cản trở, gây lãng phí công cuộc xây dựng phát triển đô thị. Với ý nghĩa vai trò to lớn mà đồ án quy hoạch chung xây dựng có được, việc phân tích đồ án quy hoạch chung xây dựng có tác dụng giúp cho cái thiện việc lập đồ án quy hoạch chung xây dựng ngày càng phù hợp hơn để phục vụ công cuộc xây dựng đô thị hóa đúng hướng.

Hơn thế nữa ngày 30/10/2014, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng tại buổi tiếp Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam nhấn mạnh: “Đất nước đang trong tiến trình đẩy nhanh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đô thị hóa. Cùng với việc phát triển chuỗi đô thị, đất nước cũng đang tập trung cho xây dựng nông thôn mới, công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn. Trong bối cảnh đó, nhiệm vụ đặt ra đối với công tác quy hoạch phát triển đô thị, phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội ở các vùng nông thôn đòi hỏi phải có nhận thức đúng, phải có quy hoạch tốt mới

có thể phát triển bền vững”⁵⁾. Vậy Chính phủ Việt Nam cùng với yêu cầu đô thị hóa đúng hướng thì việc quy hoạch nông thôn hóa cũng đang đòi hỏi phải quy hoạch phát triển làm sao cho bền vững. Với tính cấp thiết như thế, việc xem xét đánh giá lại phương pháp lập đồ án quy hoạch chung xây dựng đô thị Việt Nam về chiến lược phát triển không gian quốc gia, vùng và thành phố có thật sự bền vững hay không là mục đích bài nghiên cứu muốn làm sáng tỏ.

Sau Đổi Mới năm 1986, đến năm 1998, Chính Phủ ban hành Quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2020 (Quyết định số 10/1998/QĐ-TTg). Đến năm 2009, Luật Quy hoạch được Quốc Hội thông qua.

Năm 2009, sau khi Thủ tướng ban hành điều chỉnh định hướng quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050 thì nhiều đồ án quy hoạch vùng, thành phố, khu đô thị vv... được điều chỉnh lại. Tuy nhiên những nội dung đồ án quy hoạch thành phố trực thuộc Trung Ương của



Biểu đồ 1: Khung nghiên cứu

Việt Nam sau khi phê duyệt chưa có nhiều nghiên cứu phân tích, đánh giá⁷. Vấn đề này có tác động rất lớn đến hệ thống phát triển đô thị quốc gia. Vì thế bài nghiên cứu này chọn đề án xây dựng quy hoạch chung của 5 thành phố là Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ làm đối tượng nghiên cứu so sánh chính. Với mục đích đi tìm lời giải đáp, bài viết muốn làm sáng tỏ tư duy kỹ thuật lập đề án quy hoạch xây dựng chung sau năm 2009. Cụ thể bằng kết quả phân tích so sánh đề án quy hoạch xây dựng chung sẽ làm sáng tỏ được ưu khuyết điểm của chiến lược phát triển quy hoạch đô thị Việt Nam hiện nay.

Ý NGHĨA VIỆC SO SÁNH QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VÀ PHƯƠNG PHÁP LUẬN

“Quan điểm của so sánh quy hoạch đô thị hướng đến mục đích chủ yếu là cải thiện tình trạng mang tính vật chất của đô thị. Kỹ thuật mang tính xã hội kiểm soát quy hoạch với nhiều phương pháp và nguyên nhân có liên quan đến nó. So sánh lẫn nhau giữa các quốc gia, qua các thời kỳ sẽ lý giải được bản chất kỹ thuật quy hoạch từng cá thể. Trước hết về phương pháp kỹ

thuật quy hoạch đô thị của từng cá thể rất đa dạng (như khái niệm, quan điểm, tư tưởng, phát triển thực tế, đồ án quy hoạch, nhân vật, vận động, tổ chức, tài chính, hành chính, pháp luật). Đặc biệt so sánh đưa ra các đặc trưng mang tính cá nhân khác nhau, với việc sắp xếp theo hệ thống thì những đối tượng đó dù phân tích về tư tưởng hay thể chế luật pháp đều có ý nghĩa mang tính kỹ thuật quy hoạch đô thị”⁸.

Trong nghiên cứu này tác giả sưu tầm tài liệu nghiên cứu từ năm 2012 đến năm 2014 bao gồm nội dung phê duyệt đề án và bản vẽ quy hoạch chung xây dựng quốc gia, cấp vùng. Từ những tư liệu nghiên cứu, tác giả trích dẫn nội dung quan trọng nhất có liên quan về không gian trong đề án. Sau đó so sánh xem xét phương pháp tư duy kỹ thuật về không gian quy hoạch của Việt Nam.

- Sự thay đổi tư duy định hướng phát triển quy hoạch đô thị quốc gia lập năm 1998 với định hướng quy hoạch đô thị năm 2009.
- Tư duy phát triển quy hoạch không gian vùng đô thị hiện nay.
- So sánh định hướng quy hoạch không gian trong nội dung đề án quy hoạch xây

dựng sau năm 2009 của 5 thành phố trực thuộc trung ương là Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh, Cần Thơ.

SỰ THAY ĐỔI CHÍNH ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN QUY HOẠCH ĐÔ THỊ VIỆT NAM VỀ KHÔNG GIAN

Sau khi Luật Quy hoạch đô thị 2009 được ban hành thì hệ thống quy hoạch đô thị Việt Nam được quy hoạch từ cao xuống thấp, theo tầng bậc là hệ thống quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng đô thị, quy hoạch chung xây dựng thành phố (quy hoạch khu kinh tế, quy hoạch phân khu, quy hoạch quận huyện, quy hoạch chi tiết⁹). Trong bài viết này chỉ đề cập đến quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng đô thị và quy hoạch cấp thành phố.

Định hướng chiến lược phát triển quy hoạch đô thị Việt Nam đến năm 2020

Vào năm 1998, Chính Phủ ban hành Quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2020 (Quyết định số 10/1998/QĐ-TTg) trong đó có nêu quan điểm *“phát triển các đô thị vừa và nhỏ, kiểm chế sự tăng trưởng của các thành phố lớn”*.

Dựa trên nội dung đó, tháng 5/2008, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020-2050 (Quyết định số 589/QĐ-TTg) với “mô hình tập trung đa cực trong đó thành phố Hồ Chí Minh là đô thị hạt nhân và hướng tới là một đô thị phát triển ngang tầm khu vực và quốc tế, cửa ngõ giao thương quốc tế, là trung tâm kinh tế hàng đầu của quốc gia và khu vực, kết nối các tỉnh, thành trong vùng với nhau, kết nối vùng thành phố Hồ Chí Minh với các vùng quốc gia và quốc tế. Cấu trúc không gian các vùng đô thị - công nghiệp tập trung: gồm vùng trung tâm bán kính 30 km với hạt nhân là thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị vệ tinh trực thuộc từ đường vành đai 2 vào trung tâm; vùng phụ cận từ 30 đến 50 km dọc theo tuyến vành đai số 3, phát triển mật độ thấp gần với vùng cảnh quan sinh thái. Phát triển các cực phát triển đối trọng gồm Đông Nam, Đông, Bắc, Tây Bắc, Tây Nam”.

Tháng 5/2008, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2020-2050 (Quyết định số 490/QĐ-TTg) là “vùng kinh tế tổng hợp lớn của quốc gia và khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Phát triển theo hướng vùng đô thị đa cực tập trung, xác định thành phố Hà Nội là đô thị hạt nhân, đóng vai trò chủ đạo của vùng. Không gian vùng Thủ đô được phân thành 2 phân vùng chính, vùng đô thị hạt nhân là Thủ đô Hà Nội mở rộng lựa chọn các loại hình phát triển kinh tế, kiểm soát gia tăng dân số và đất đai, hướng tập trung hình thành các trung tâm thương mại tài chính lớn của quốc gia, các khu nghiên cứu - đào tạo công nghệ cao, trung tâm văn hoá lớn. Vùng phát triển đối trọng trong phạm vi 30 - 60 km, hình thành theo 3 phân vùng lớn với các trung tâm tính lý là các hạt nhân phát triển”.

Tháng 10/2009, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1581/QĐ-TTg) với “mô hình đa cực tập trung kết hợp các hành lang kinh tế đô thị. Bao gồm 12 tỉnh 1 thành phố và lấy thành phố Cần Thơ là đô thị hạt nhân và là trung tâm của vùng. Phát triển

cấu trúc không gian toàn Vùng với hành lang kinh tế sông Tiền, sông Hậu, quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, cụm các đô thị trung tâm và các đô thị nhỏ được phân bố đều dựa trên các vùng nông nghiệp, công nghiệp và du lịch”.

Định hướng chiến lược phát triển quy hoạch đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050

Đến tháng 4/2009, Chính phủ ban hành điều chỉnh định hướng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số: 445/QĐ-TTg) có sự thay đổi lớn về chiến lược định hướng phát triển quy hoạch Như “định hướng phát triển chung không gian đô thị cả nước theo hướng phát triển các vùng đô thị hóa kết hợp với vùng kinh tế, hình thành phát triển các đô thị cực lớn. Mạng lưới đô thị cả nước được hình thành và phát triển trên cơ sở các đô thị trung tâm, gồm thành phố trung tâm cấp quốc gia, khu vực và quốc tế như: Thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, các thành phố Hải Phòng, Đà Nẵng, và Huế”.

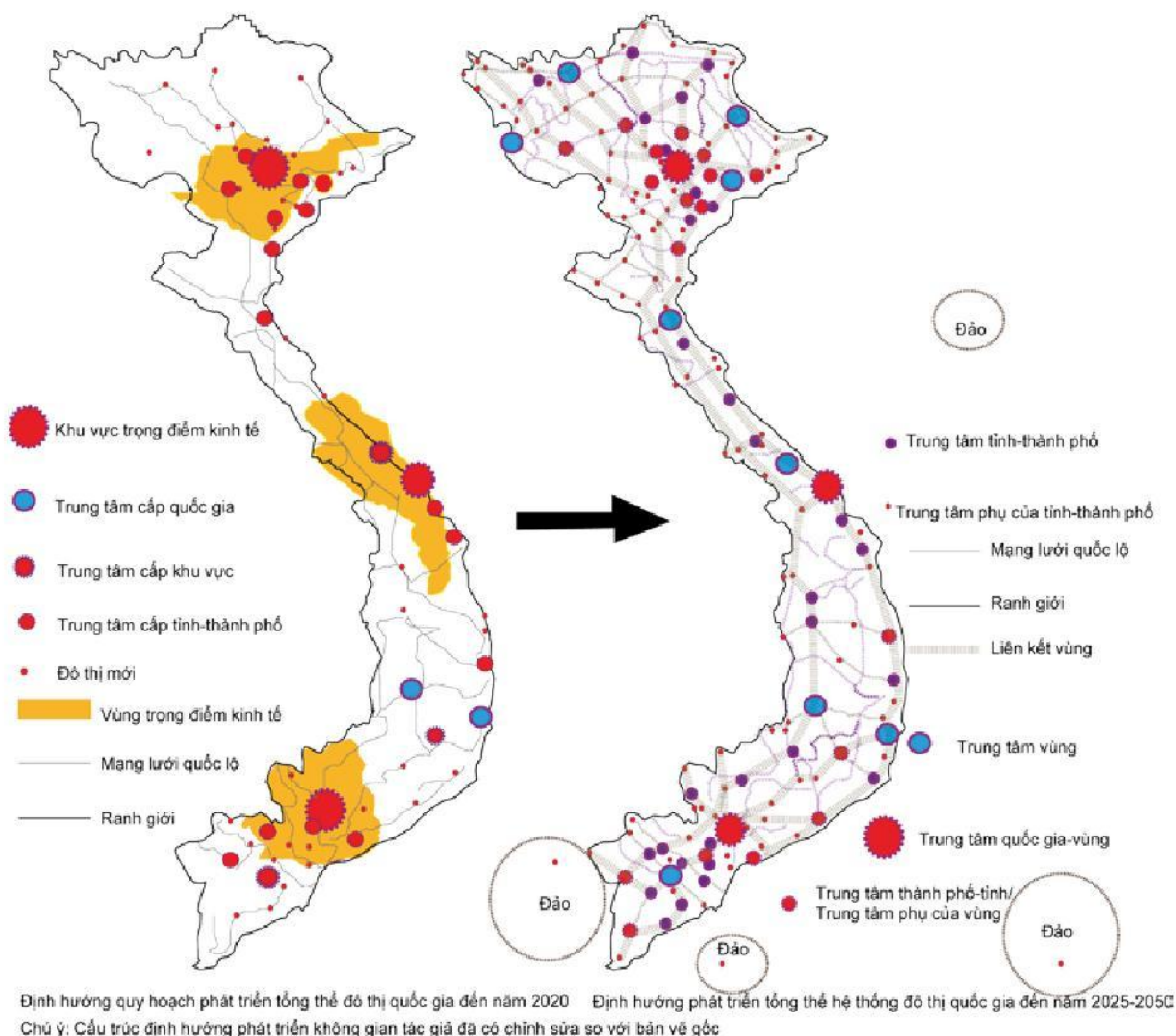
Dựa trên nội dung định hướng chiến lược phát triển đô thị quốc gia, cùng với Luật Quy hoạch năm 2009, đồ án quy hoạch vùng đô thị được lập và điều chỉnh, phân bố trên cơ sở 6 vùng kinh tế xã hội quốc gia.

Tháng 7/2008, Thủ tướng phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Duyên hải Bắc Bộ đến năm 2025-2050 (Quyết định số 865/QĐ-TTg) xác định “thành phố Hải Phòng - Hạ Long nối kết phát triển thành vùng đô thị hạt nhân, là vùng kinh tế tổng hợp (công nghiệp, du lịch và dịch vụ ...) có vai trò quan trọng trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, vùng trọng điểm của chiến lược kinh tế biển Việt Nam. Không gian vùng Duyên hải Bắc Bộ được tổ chức thành 2 vùng: vùng đô thị hạt nhân và vùng phát triển đối trọng. Vùng đô thị hạt nhân: thành phố Hải Phòng - Hạ Long nối kết phát triển thành vùng đô thị hạt nhân là động lực để phát triển vùng Duyên hải Bắc Bộ và khẳng định vai trò cấp độ quốc gia quốc tế với các dịch vụ: thương mại, du lịch, cảng biển, công nghiệp trong mối liên kết với vùng Thủ đô

Hà Nội và các trung tâm phân vùng. Vùng phát triển đối trọng: gồm 2 phân vùng. Trong đó các đô thị tính lý đóng vai trò hạt nhân phát triển”.

Tháng 11/2012, Thủ tướng phê duyệt Nhiệm vụ quy hoạch điều chỉnh vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030-2050 (Quyết định số 1758/QĐ-TTg) đặt ra một số yêu cầu là: “Phát triển Thủ đô Hà Nội và các tỉnh xung quanh trên cơ sở có sự phân công, hợp tác, chia sẻ và liên kết về các động lực, cơ hội phát triển, mối quan hệ cung cầu cũng như trách nhiệm giải quyết các khó khăn và thách thức trong vùng theo hướng hài hòa và bền vững. Xây dựng đồng bộ và hiện đại hệ thống mạng lưới hạ tầng kỹ thuật và xã hội của vùng, tạo điều kiện cho các đô thị tiếp tục phát huy vai trò là những hạt nhân tạo động lực thúc đẩy phát triển cho các khu vực xung quanh về kinh tế, văn hóa - xã hội. Phát triển cân bằng giữa đô thị và nông thôn, hạn chế những mất trái của quá trình đô thị hóa đến môi trường sông, tác động của biến đổi khí hậu nhằm xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội phát triển nhanh, thịnh vượng và có môi trường bền vững. Đề xuất mô hình liên kết phát triển giữa các đô thị trong cấu trúc quy hoạch vùng phù hợp với định hướng phát triển kinh tế xã hội”.

Tháng 6/2014, Thủ tướng phê duyệt Nhiệm vụ quy hoạch vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030-2050 (Quyết định số 1005/QĐ-TTg) xác định “thành phố Cần Thơ là đô thị hạt nhân động lực phát triển vùng, là vùng trọng điểm quốc gia về sản xuất nông nghiệp và đánh bắt, nuôi trồng thủy sản của cả nước với tốc độ tăng trưởng cao. Phát triển mạnh kinh tế biển, du lịch sinh thái cảnh quan sông nước tầm quốc gia và quốc tế”. Tháng 7/2014, Thủ tướng phê duyệt Nhiệm vụ quy hoạch điều chỉnh vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030-2050 (Quyết định số 1065/QĐ-TTg) yêu cầu được đặt ra là “xác định thành phố Hồ Chí Minh là đô thị hạt nhân động lực phát triển vùng, vùng kinh tế động lực hàng đầu của cả nước, có cơ cấu kinh tế hiện đại và là trung tâm kinh tế lớn của khu vực và châu Á. Điều chỉnh phân vùng phát triển kinh tế và đô thị đáp ứng yêu cầu liên kết vùng, điều chỉnh hệ thống



Bản đồ 1: Sự thay đổi cấu trúc hệ thống không gian đô thị quốc gia

phân bố đô thị vùng”.

Lần đầu tiên, tháng 7/2014, Quy hoạch xây dựng vùng Tây Nguyên đến năm 2030 (Quyết định số 1194/QĐ-TTg), tháng 6/2013 - Quy hoạch xây dựng vùng trung du miền núi phía Bắc đến năm 2030 (Quyết định số 980/QĐ-TTg) được Thủ tướng phê duyệt. Vùng Duyên hải Miền Trung vẫn chưa có quy hoạch xây dựng vùng, chỉ có Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm đến năm 2020-2030 (Quyết định số 1874/QĐ-TTg) là “vùng tập trung phát triển mạnh công nghiệp có lợi thế về dịch vụ, du lịch chất lượng cao tâm cố khu vực và quốc tế

gắn với phát triển hệ thống đô thị nhằm thu hẹp khoảng cách với các vùng Kinh tế trọng điểm khác trên cả nước”. Tuy nhiên hiện trạng của vùng Duyên hải Miền Trung hiện nay là: “Hiện nay vùng Duyên hải Miền Trung với sự quy hoạch phân bố lực lượng sản xuất theo mô hình cơ cấu kinh tế tỉnh dẫn đến sự phân tán nguồn lực và thiếu sự liên kết để giải quyết những vấn đề chung của bài toán phát triển đã và đang đặt ra khá gay gắt đối với mỗi địa phương trong vùng”. “Khả năng tut hậu về kinh tế so với các vùng phát triển ở phía bắc và phía nam đất nước còn lớn; năng lực cạnh tranh hàng hóa chưa cao; môi trường thu hút đầu

tu chưa hấp dẫn. Kinh tế phát triển vẫn mang tính cục bộ, manh mún theo từng địa phương, thiếu sự phối hợp, hợp tác phát triển chặt chẽ để biến lợi thế so sánh của vùng thành lợi thế cạnh tranh... đã tác động xấu đến tính bền vững của vùng”². Kết quả thu được từ Điều tra biến động dân số 1/4/2013 cho thấy “93,4% số người chuyển đi từ đồng bằng sông Cửu Long và 62,7% số người chuyển đi từ Bắc trung Bộ và Duyên hải Miền Trung chọn điểm đến là đông Nam Bộ. 46,3% số người chuyển đi khỏi tây Nguyên chọn điểm đến là Bắc trung bộ và Duyên hải miền trung và 62,6% số người chuyển đi từ trung du và miền núi phía Bắc chọn điểm đến là

đồng bằng sông Hồng, Bắc trung Bộ và Duyên hải Miền Trung vẫn là vùng dẫn đầu trong cả nước về số người chuyển đi (gần 130 ngàn người), tiếp đến là đồng bằng sông Cửu Long (121 ngàn người) và Đông Nam Bộ (gần 115 ngàn người)⁸¹. Từ những phân tích trên, như vậy Chiến lược phát triển đô thị quốc gia Việt Nam chuyển dịch từ phát triển đô thị vừa và nhỏ sang vùng đô thị kết hợp với vùng kinh tế và đô thị hạt nhân phát triển cực lớn. Trong đó các đô thị hạt nhân làm động lực phát triển vùng và phát triển quy hoạch kết hợp với phát triển kinh tế tại 2 miền Bắc và miền Nam.

Ngoài ra, kích bản chiến lược quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia hiện nay vẫn chủ yếu tập trung phát triển tại 2 miền Bắc và Nam, điều này trùng khớp với sự biến động di cư dân số và nơi tập trung sản xuất công nghiệp. Tuy nhiên vùng đô thị miền Trung vẫn chưa thể hòa nhập phát triển mạnh mẽ trong hệ thống đô thị quốc gia nếu không kịp thời tìm ra giải pháp thúc đẩy đưa khu vực miền Trung bắt kịp tốc độ và thu hẹp khoảng cách phát triển chung với các vùng đô thị. Như thế sẽ tạo ra sự bất cân đối, khoảng cách ngày càng lớn hơn trong mô hình phát triển xây dựng chung giữa các vùng khu vực trong hệ thống đô thị quốc gia.

Và nội dung kích bản quy hoạch xây dựng này chỉ đúng và dự đoán lạc quan theo hướng tốc độ tăng dân số, tình trạng tăng trưởng kinh tế xã thuận lợi như hiện nay. Tuy nhiên trong tương lai sẽ ra sao nếu có sự xáo trộn tình hình thì cần phải phân tích để xem chiến lược phát triển hiện nay liệu có còn phù hợp trong tương lai hay không.

Từ kết quả thu được từ điều tra Biến Động Dân Số-Cơ cấu dân số theo nhóm tuổi ngày 1 tháng 4 năm 2013 thì: “Do mức độ sinh gần đây đã giảm đáng kể trong khi tuổi thọ trung bình ngày càng tăng đã làm cho dân số nước ta có xu hướng già hoá với tỷ trọng dân số trẻ giảm và tỷ trọng người già ngày càng tăng. Và mức sinh của dân số nước ta giảm liên tục và nhanh”⁸².

Điều này chứng tỏ rằng dân số quốc gia sẽ giảm liên tục, nhanh và già hóa dân số mạnh mẽ trong tương lai. Như thế chiến lược quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia với quy hoạch đô thị cực lớn và phân bố quy hoạch xây dựng không hài hòa sẽ tạo ra quy hoạch không hợp lý trong tương lai và cần phải thay đổi chiến lược quy hoạch. Theo như bối cảnh Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng nhấn mạnh thì quy hoạch quốc gia không thể bền vững nếu tập trung quy hoạch xây dựng đô thị cực lớn và xem nhẹ quy hoạch phát triển các vùng đô thị nhỏ, hay vùng nông thôn. Ví dụ cụ thể minh chứng rõ nhất cần sự thay đổi dần chiến lược quy hoạch là yêu cầu đặt ra trong nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch vùng Hà Nội: “Phát triển Thủ đô Hà Nội và các tỉnh xung quanh trên cơ sở có sự phân công, hợp tác, chia sẻ và liên kết về các động lực, cơ hội phát triển, mối quan hệ cung cầu cũng như trách nhiệm giải quyết các khó khăn và thách thức trong vùng theo hướng hài hòa và bền vững”.

TƯ DUY KỸ THUẬT LẬP ĐỒ ÁN QUY HOẠCH XÂY DỰNG CHUNG CỦA 5 THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG SAU NĂM 2009

Tại Việt Nam, thành phố trực thuộc Trung Ương được xem là đầu tàu tăng trưởng kinh tế nơi tập trung nguồn tài chính, kinh tế, kỹ thuật, kinh nghiệm, nhân tài, nổi bật hơn so với các tỉnh thành khác. Vì thế tác giả cho rằng 5 thành phố trực thuộc Trung Ương đại diện cho kỹ thuật, tư duy lập quy hoạch xây dựng của Việt Nam.

Năm 1993 đồ án Quy hoạch chung xây dựng đến năm 2010 thành phố Hồ Chí Minh (Quyết định số 20/TTg) và Hà Nội (Quyết định số 132 TTg) được sự tư vấn kỹ thuật từ các chuyên gia thành phố Leningrad. “Trước đây quy hoạch Việt Nam ảnh hưởng rất nhiều từ Liên Xô như tư tưởng, giáo dục, tiêu chuẩn hướng dẫn luật v.v. Tuy nhiên mô hình quy hoạch đô thị của Liên Xô khi nền kinh tế tập trung chuyển sang kinh tế thị trường cùng với quy hoạch đô thị đã bộc lộ nhiều điểm yếu như: không có sự tham

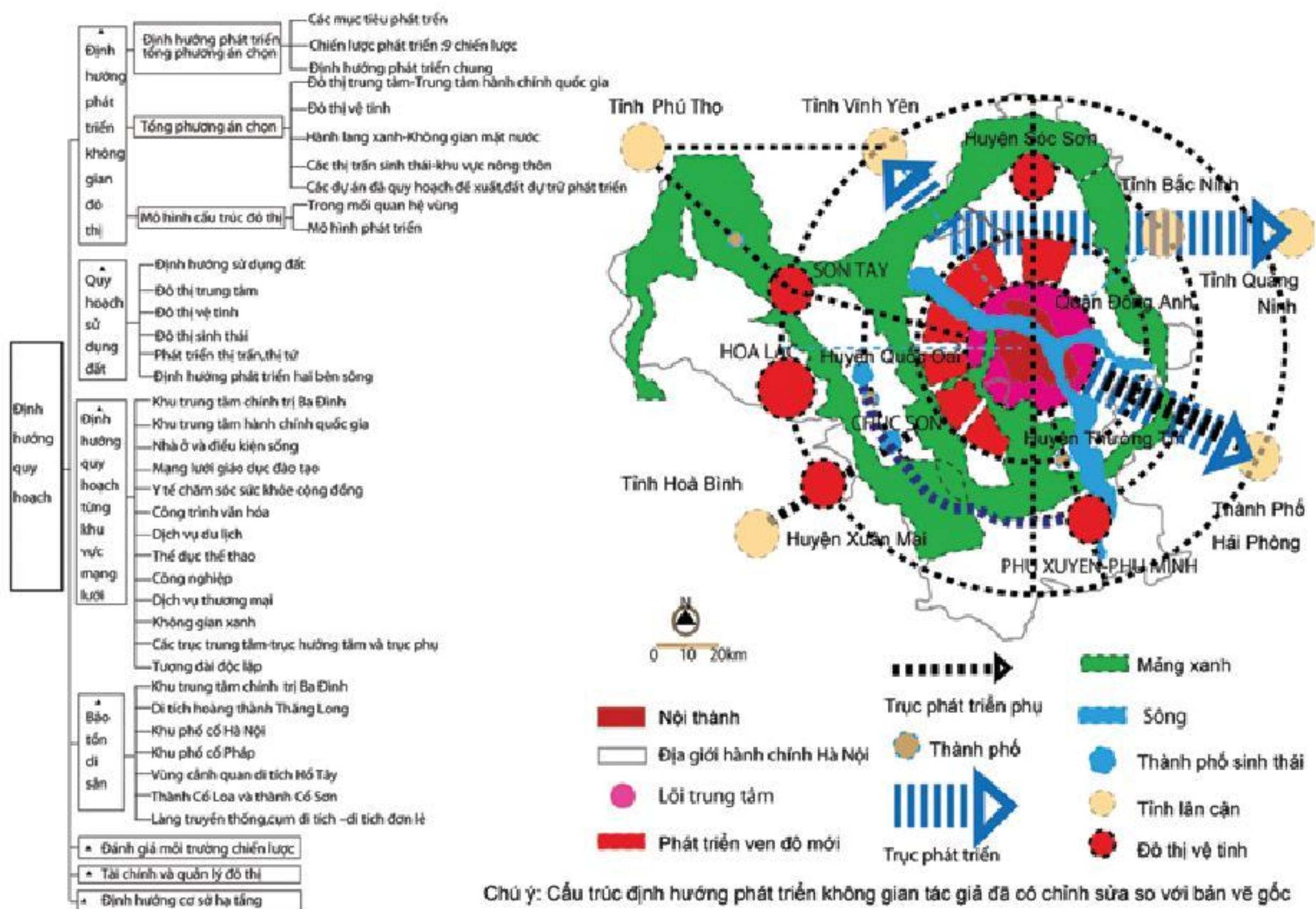
gia của cộng đồng, không đánh giá tác động ảnh hưởng đến sinh hoạt người dân, đề ra chỉ tiêu kinh tế xã hội không dựa trên số liệu phân tích rõ ràng, không liên kết vùng, lý tưởng hóa đồ án, không đánh giá hiệu quả tài chính. Hơn nữa vì tin vào chính phủ có khả năng kiểm soát dân số, dự đoán gia tăng dân số không chính xác, vì vậy kết quả phát sinh nhiều vấn đề, nội dung đồ án trở nên ảo tưởng⁸³.

Vậy tư duy kỹ thuật lập quy hoạch hiện nay của Việt Nam như thế nào thì so sánh nội dung quy hoạch không gian trong đồ án quy hoạch xây dựng chung các thành phố được lập sau năm 2009 sẽ tìm ra điểm chung này.

Đặc trưng tư duy kỹ thuật lập quy hoạch xây dựng chung thủ đô Hà Nội hướng đến năm 2030-tầm nhìn 2050

Ngày 29/05/2008, Quốc hội đã ra Nghị quyết (Số 15/2008 QH12) về việc điều chỉnh mở rộng địa giới hành chính thành phố Hà Nội từ 924km² lên 3.344,6 km². Sau đấy năm 2008, theo báo cáo của Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội (Số 240/TB-VPCP) về việc tổng rà soát dự án xây dựng là đến tháng 1/2009 có 772 dự án chiếm 75.695 ha, chủ yếu ở tỉnh Hà Tây cũ có 441 dự án với 48732 ha. Có thể nói việc mở rộng địa giới hành chính thành phố Hà Nội góp phần làm cho việc xây dựng đô thị một cách ồ ạt. “Tạo ra nhiều sự biến động về kinh tế, xã hội, văn hóa, đặc biệt về không gian đô thị, hạ tầng đô thị, mô hình phát triển và nhiều vấn đề khác. Và quá trình phát triển đô thị còn nhiều bất cập, công tác quản lý đô thị chưa theo kịp tốc độ đô thị hóa. Nguồn lực đầu tư của nhà nước còn hạn hẹp, hệ thống hạ tầng kỹ thuật chưa đáp ứng đủ nhu cầu đầu tư, công tác đền bù giải phóng mặt bằng gặp nhiều khó khăn, việc thu hút đầu tư không tập trung, dàn trải gây ô nhiễm môi trường, lãng phí đất đai và nguồn lực đầu tư”⁸⁴.

Tháng 7/2011, Quy hoạch xây dựng chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030-tầm nhìn 2050 được Thủ tướng chính phủ phê duyệt (Quyết định số 1259-QĐ-TTg). Trong nội dung định hướng quy hoạch này có những tư duy



Bản đồ 2: Nội dung và cấu trúc định hướng phát triển không gian đô thị thành phố Hà Nội

kĩ thuật quy hoạch cần nhấn mạnh phân tích là:

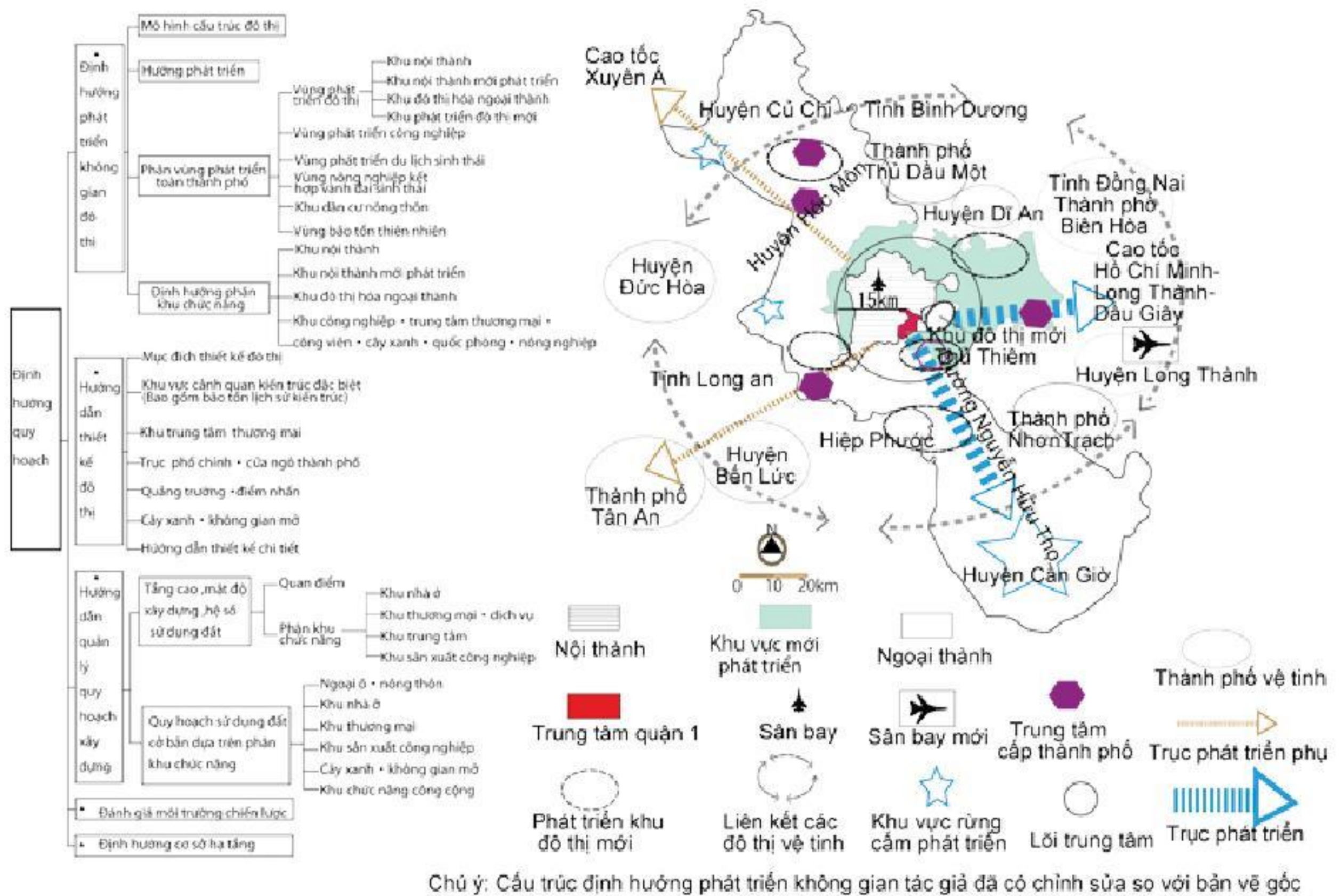
- Phát triển quy hoạch 5 đô thị vệ tinh được xây dựng gồm Sóc Sơn, Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Phúc Xuyên-Phú Minh. “Tuy nhiên đô thị vệ tinh được xây dựng ở những khu vực mà nhu cầu về đất đai còn rất thấp, trong khi vành đai xanh (chỉ được đầu tư, xây dựng hết sức hạn chế) lại nằm ở những nơi gần trung tâm thành phố Hà Nội hơn nhiều trong khi đây là những nơi hiện có mức cầu về đất đai cao nhất. Khoảng cách từ những thành phố vệ tinh tới trung tâm đô thị theo quy hoạch trong quy hoạch chung nhìn chung là khá xa theo chuẩn quốc tế và do đó, chi phí xây dựng các tuyến giao thông công cộng được ước tính lên tới 20 tỉ USD. Và tiêu chuẩn về mức sử dụng đưa ra hoàn toàn mang tính triệu tượng và chủ quan. Đặc biệt, hệ thống chuyên giao tài chính ở Việt Nam được thiết lập theo hướng khuyến khích mở rộng nhanh chóng các đô thị của Việt Nam. Do hoạt động mua bán

đất đai đem lại một trong những nguồn thu lớn nhất của tỉnh, và nhờ mở rộng địa giới hành chính và đất đai đô thị sẽ nâng cao vị thế của đô thị, nên việc bán đất và mở rộng địa giới được khuyến khích (kể cả khi không có nhu cầu rõ ràng). Thu nhập từ đất đai khác với hầu hết những thu nhập khác vì các tỉnh/thành được phép giữ lại toàn bộ nguồn thu từ đất, trong khi đối với các nguồn thu khác thì phải nộp lại một phần cho ngân sách nhà nước. Vì vậy các thành phố thu được nguồn lợi lớn từ việc bán đất và do đó khuyến khích bán càng nhiều đất càng tốt” (171-175.pp)²⁾. Với việc không xác định được nhu cầu thực tế, mở rộng địa giới hành chính thông qua mô hình đô thị vệ tinh làm cho đô thị hóa diễn ra nhanh hơn.

- Trong định hướng phát triển chung gồm có phát triển cân bằng dựa trên bảo tồn, định hướng hành lang xanh. “Hành lang xanh chiếm 70% 2,341km² quỹ đất tự nhiên của Hà Nội. Trong đó 40% tương đương 1338km² diện tích bảo

tồn gồm nông nghiệp, đa dạng sinh học, di sản văn hóa. 30% tương đương 1003km² diện tích phát triển dựa trên bảo tồn các cụm làng, 30% tương đương 1003km² phát triển đô thị”. Tuy nhiên đảm bảo cho việc bảo tồn hành lang xanh theo đúng như kịch bản định hướng quy hoạch trong tương lai là một bài toán rất lớn và khó khăn. Đòi hỏi công tác quản lý đô thị phải thật nghiêm ngặt và việc mở rộng địa giới hành chính sẽ kích thích xây dựng, bất động sản tăng giá đẩy mạnh tốc độ đô thị hóa ra ngoại thành là chiến lược đi ngược lại với bảo tồn hành lang xanh.

Ở Hà Nội “Khu vực cây xanh công viên rất ít, và có hạn chế là khu vực ngoại vi gần khu vực trung tâm. Khu vực này sẽ là khu vực mở rộng lõi đô thị, tốc độ đô thị hóa cao, sẽ là nơi giãn dân cho khu vực lõi đô thị. Trong khu dân cư người dân rất mong muốn có công viên nhỏ trong khu vực mà họ sinh sống”¹⁰⁾. Đây là khu vực phải cần được quy hoạch mảng xanh hơn cả, nếu



Bản đồ 3: Nội dung và cấu trúc định hướng phát triển không gian đô thị thành phố Hồ Chí Minh

quy hoạch chậm trễ sẽ khó khăn trong việc quy hoạch phát triển đô thị sau này. Ngoài ra chiến lược bảo tồn di sản, cấu trúc đô thị, tài chính kinh tế, quản lý đô thị đã được đề xuất trong nội dung định hướng quy hoạch. Nhìn chung quy hoạch tập trung đưa ra chiến lược, sắp xếp bố trí định hướng những khu vực quy hoạch xây dựng và phát triển trong tương lai. Đồng thời không đưa ra giải pháp để thực hiện cho được mục tiêu chiến lược đề ra.

Đặc trưng tư duy kỹ thuật lập quy hoạch xây dựng chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025

Sau khi thực hiện triển khai đồ án quy hoạch năm 1998 được Thủ tướng phê duyệt (Số 123/1998/QĐ-Ttg) một số nội dung không còn phù hợp. Ngày 06/01/2010, Thủ tướng phê duyệt điều chỉnh định hướng quy hoạch xây dựng chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 (Quyết định

số 24-QĐ-Ttg).

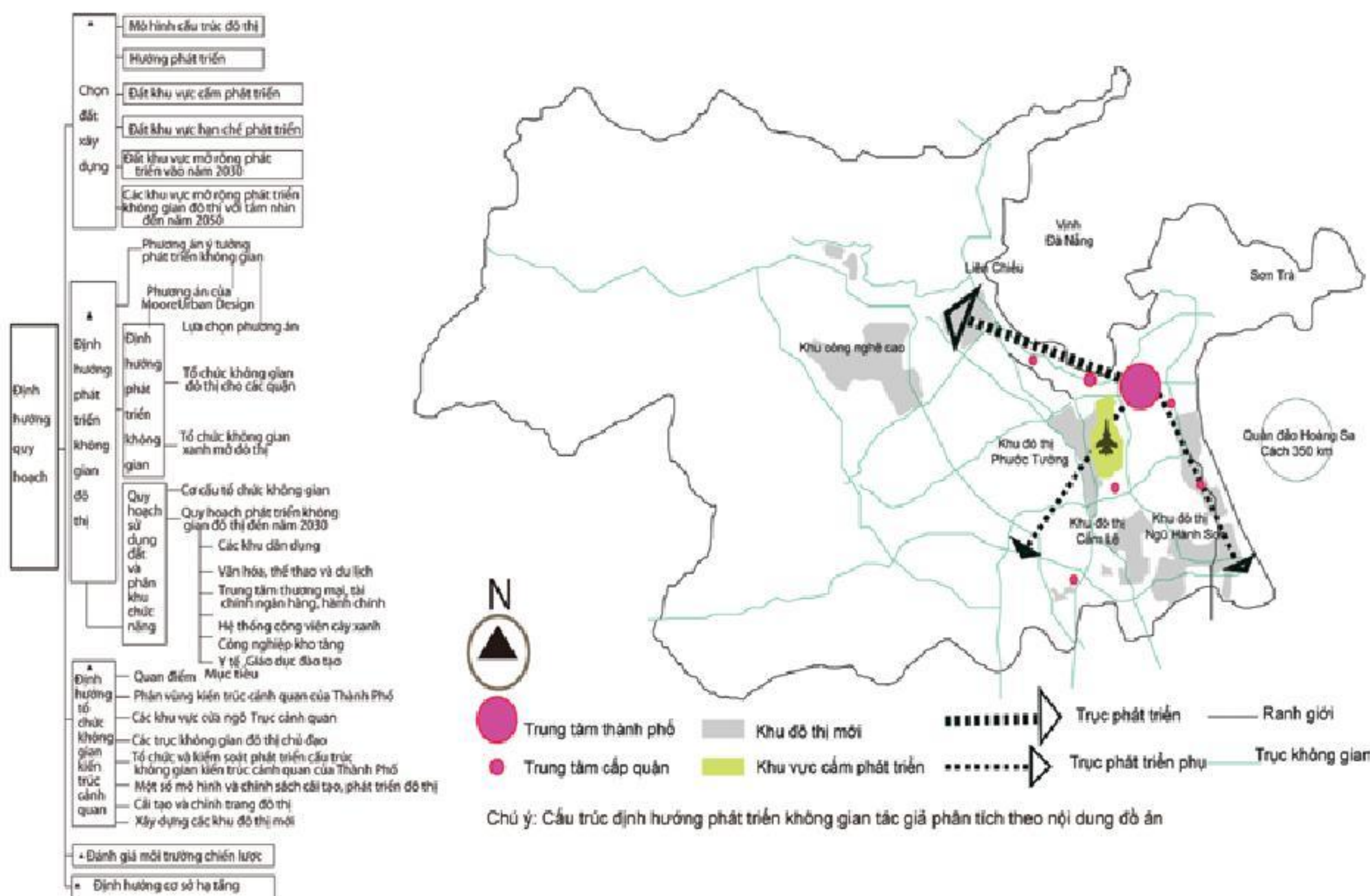
Từ năm 2006, công ty Nikken Sekkei - Nhật Bản đã bắt đầu tiến hành tư vấn điều chỉnh đồ án quy hoạch chung cho thành phố Hồ Chí Minh. “Tuy nhiên công việc thao tác phân tích đánh giá hầu như do công ty tư vấn đảm trách và sau đó nội dung cuối cùng thì 2 bên tiến hành thảo luận, và đưa ra kết luận”⁽¹⁾. Như thế để thấy rằng công tác phân tích, lập đưa ra định hướng quy hoạch của thành phố hoàn toàn dựa vào tư vấn nước ngoài.

Trong nội dung định hướng quy hoạch xây dựng chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 có những tư duy kỹ thuật cần nhấn mạnh phân tích là: Cũng như định hướng quy hoạch chung thành phố Hà Nội đến năm 2030-2050 thì thành phố Hồ Chí Minh cũng quy hoạch đô thị vệ tinh. Tuy nhiên lõi đô thị trung tâm với bán kính 15 km, và khoảng cách từ trung tâm đến đô thị vệ tinh của thành phố với

bán kính khoảng 20 km. Với tình trạng quản lý kiểm soát đô thị không tốt, mảng cây xanh công viên không có để ngăn cách đô thị lõi và vệ tinh đô thị và đô thị hóa theo hướng lan tỏa thì tương lai không xa lõi đô thị cùng với đô thị vệ tinh thành phố sẽ kết hợp tạo thành một đô thị cực lớn, ý nghĩa về vai trò cơ bản vệ tinh đô thị sẽ không thể thành hiện thực.

- Định hướng phát triển không gian được lập cho toàn thành phố, phân chia theo các chức năng không bị giới hạn trong phạm vi khu vực nội-ngoại thành. Vì thế định hướng quy hoạch chức năng trở nên mềm dẻo, linh hoạt hơn, không bị chi cắt bởi đơn vị hành chính trong một thành phố. Bởi như khu vực chức năng thương mại, công nghiệp,... bản thân nó phát triển mở rộng không theo đơn vị hành chính, mà phụ thuộc vào điều kiện hình thành.

- Nội dung hướng dẫn quản lý đô thị thì có đưa ra những con số về tầng



Bản đồ 4: Nội dung và cấu trúc định hướng phát triển không gian đô thị thành phố Đà Nẵng

cao, mật độ xây dựng theo phân khu chức năng đề xuất. Ngoài ra trước khi điều chỉnh lập quy hoạch chung thành phố có tiến hành khảo sát, phỏng vấn có sự tham gia của cộng đồng. Thiết kế đô thị theo quy hoạch chung xây dựng là nội dung mới, cải thiện cho việc kiểm soát xây dựng kiến trúc. Việc đưa ra những chỉ tiêu xây dựng kinh tế, xã hội-xây dựng ít so với những quy hoạch trước mà thay vào đó là hướng dẫn chi tiết thiết kế. Tuy nhiên thành phố Hồ Chí Minh là một trong những thành phố chịu ảnh hưởng nặng nề của biến đổi khí hậu, hiện tượng ngập úng thường xuyên diễn ra, nhưng trong đồ án quy hoạch xây dựng chung của thành phố không đề cập đến giải pháp giải quyết vấn đề nghiêm trọng này.

Đặc trưng tư duy kỹ thuật lập quy hoạch xây dựng chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050

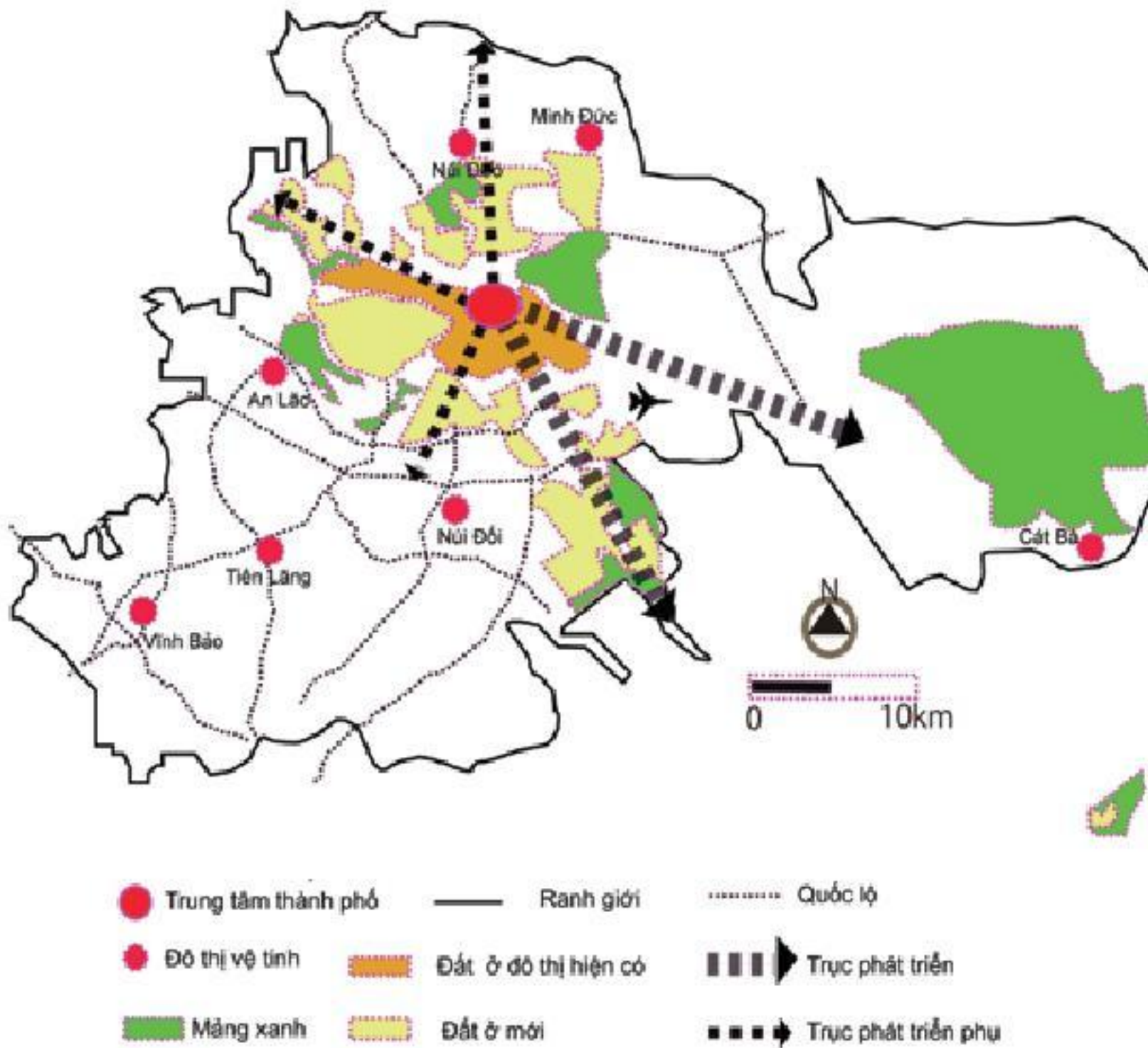
Ngày 04/12/2013, đồ án Quy hoạch xây

dựng chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng phê duyệt (Quyết định số 2357/QĐ-Ttg). Trong nội dung định hướng quy hoạch này có những tư duy kỹ thuật quy hoạch cần nhấn mạnh phân tích là:

- Khác với đồ án Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh là phân tán đa cực, thành phố Hà Nội là tập trung đa cực, còn cấu trúc đô thị thành phố Đà Nẵng là “*chuỗi khu đô thị tập trung dọc các trục giao thông lớn gắn kết cấu trúc khung thiên nhiên*”. Như vậy từ cấu trúc đô thị ta có thể thấy được Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh mở rộng phân tán ra bên ngoài, còn Đà Nẵng chủ yếu phát triển dọc theo trục giao thông chính.
- Ngoài ra, đô thị vệ tinh được nhắc đến trong đồ án tuy nhiên việc xác định thì không rõ ràng, như : “*Các đô thị vệ tinh: Năm 2005 có tổng diện tích đất xây dựng đô thị thuộc vùng ngoại thành khoảng 950 ha, Năm 2020 có tổng*

diện tích đất xây dựng đô thị thuộc vùng ngoại thành khoảng 1.900 ha”. Và không có bản vẽ mô hình cấu trúc đô thị, như thế trong tương lai sẽ rất khó khăn kiểm soát phát triển đô thị theo hướng bố cục, chiến lược được đề ra.

- Phương pháp quy hoạch phân khu chức năng và định hướng không gian của thành phố ở Đà Nẵng tương đối giống với phương pháp quy hoạch của thành phố Hồ Chí Minh lập năm 1998 về nội dung phân khu như dân cư, khu công nghiệp chỉ quy định nội dung về diện tích, phân bố vị trí khu vực nào đó trong thành phố.
- Trong định hướng không gian của thành phố Đà Nẵng gồm có: Tổ chức và kiểm soát phát triển cấu trúc không gian kiến trúc cảnh quan của thành phố; Một số mô hình và chính sách cải tạo, phát triển đô thị; Phân vùng kiến trúc cảnh quan của thành phố.
- Thành phố Đà Nẵng về kinh tế xã hội có 5 hướng đột phá chiến lược. Nhưng chiến lược quy hoạch phát triển xây



Chú ý : Cấu trúc không gian được vẽ theo bản đồ không gian định hướng phát triển và nội dung được phê duyệt

Bản đồ 5: Cấu trúc định hướng phát triển không gian đô thị thành phố Hải Phòng

dựng cho tương lai thì không đề cập đến trong đồ án quy hoạch xây dựng chung, không có hướng dẫn thiết kế đô thị, quản lý quy hoạch xây dựng.

- Nội dung Quy hoạch chung xây dựng thành phố Đà Nẵng vẫn còn nặng nề trong chỉ tiêu xây dựng cứng nhắc, không thấy đề ra giải pháp để quản lý, thực hiện nội dung ý tưởng quy hoạch đề ra. Kiến trúc cảnh quan hay bảo vệ di sản, di tích kiến trúc vẫn còn ít trong nội dung định hướng quy hoạch. Theo mục tiêu đồ án quy hoạch chung xây dựng là: Cụ thể hóa đề án xây dựng Thành phố Đà Nẵng - thành phố môi trường. Làm cơ sở để triển khai các quy hoạch chi tiết phục vụ công tác chuẩn bị đầu tư xây dựng. Làm cơ sở pháp lý để kiểm soát và quản lý phát triển đô thị. Như thế có thể thấy được nội dung đồ án quy hoạch xây dựng thành phố Đà Nẵng được lập với mục đích cụ thể hóa đồ án chứ không phải là định hướng chiến lược quy hoạch phát triển đô thị cho thành phố trong tương lai.

Đặc trưng tư duy kỹ thuật lập quy hoạch xây dựng chung thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 16/9/2009, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh đồ án Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn 2050 kế thừa từ đồ án Quy hoạch xây dựng chung được phê duyệt năm 2007 (Quyết định số 1077/QĐ-Ttg).

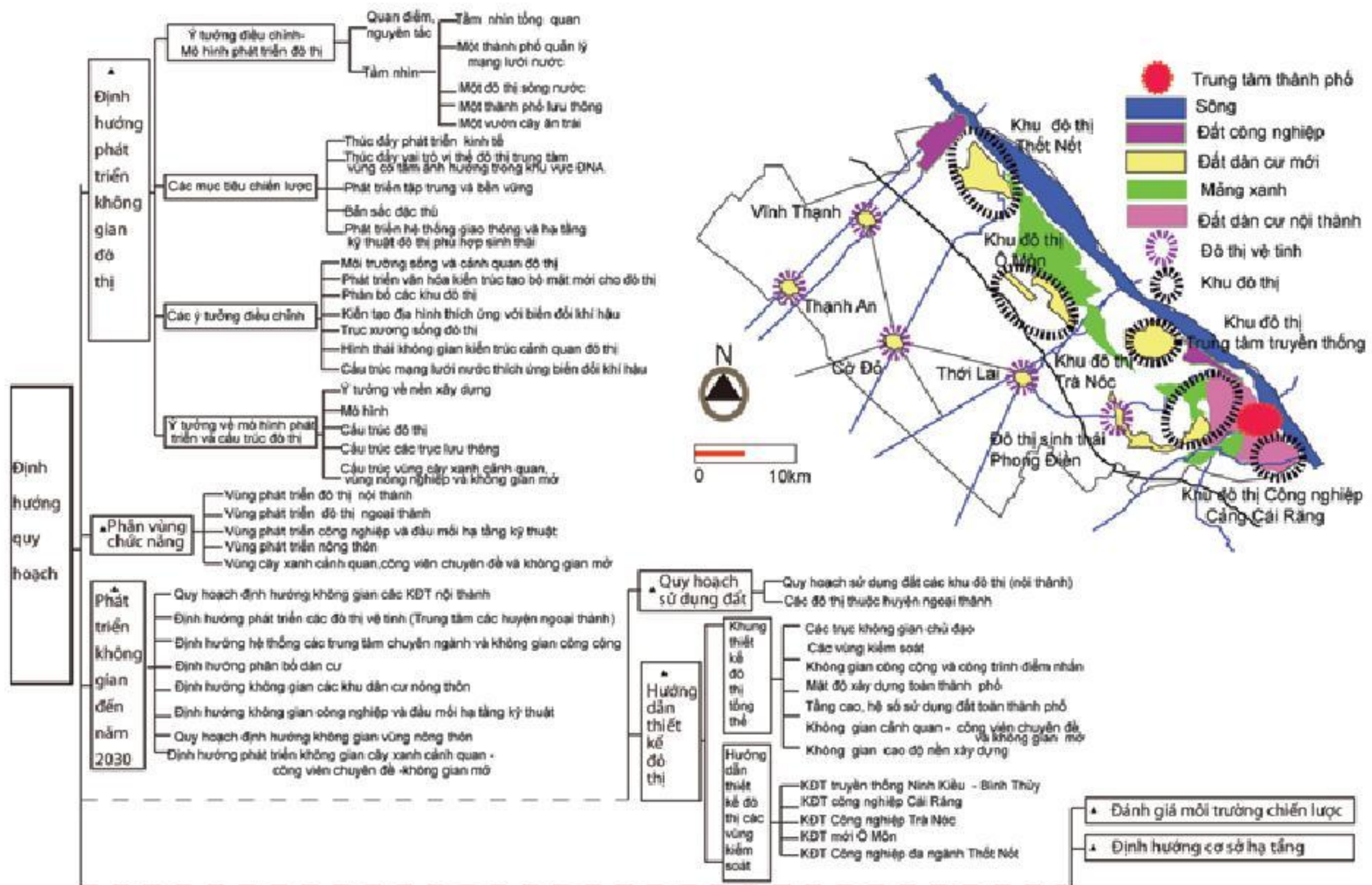
Trong nội dung định hướng quy hoạch này có những tư duy kỹ thuật quy hoạch cần nhấn mạnh phân tích là:

- Cấu trúc đô thị phát triển lan tỏa theo 5 hướng chính hướng ra biển Đông. Và định hướng quy hoạch xây dựng 7 đô thị vệ tinh là Minh Đức, Núi Đèo, An Lão, Núi Đồi, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Cát Bà tạo ra cấu trúc phân tán đa cực. Ngoài ra còn phát triển thêm 5 quận mới là Bến Rừng, Bắc Sông Cấm, Tây Bắc, An Dương, Tràng Cát-Cát Hải. “Tuy nhiên việc xây dựng đô thị vệ tinh

là cực kỳ tốn kém do vậy đến 2025 chỉ nên xây dựng từ 2-3 đô thị vệ tinh, nhất là những đô thị vệ tinh có cơ sở từ trước như Đồ Sơn, Cát Bà... còn các khu khác trước mắt nên đưa vào khu vực bảo vệ môi trường thiên nhiên¹²⁾.

Và cũng như Hà Nội, ở thành phố Hải Phòng “dân số đô thị và đất đô thị tăng đột biến vào những năm có quyết định hành chính thành lập các quận mới, việc chuyển đổi đất nông nghiệp chưa gắn liền với quy hoạch sử dụng lao động”¹³⁾. Như thế quyết định hành chính kích thích quá trình mở rộng đô thị của thành phố Hải Phòng và tác động ảnh hưởng không nhỏ việc lập quy hoạch chung xây dựng.

- Phân khu chức năng được chia thành khu dân cư gồm khu hạn chế phát triển đô thị và khu phát triển mở rộng, trung tâm các công trình dịch vụ công cộng, cây xanh, khu công nghiệp cũng chỉ định hướng về vị trí, sắp xếp và quy mô diện tích. “Chỉ tiêu xây dựng không thấy dựa trên một cơ sở khoa học nào. Việc mở rộng đô thị chủ yếu biến nông



Bản đồ 6: Nội dung và cấu trúc định hướng phát triển không gian đô thị thành phố Cần Thơ

thôn thành đô thị một cách chủ quan, thiếu tính bền vững”¹³⁾.

- Định hướng về kiến trúc, cảnh quan đô thị chia thành 2 vùng kiến trúc cảnh quan điển hình vùng kiến trúc cảnh quan đô thị và vùng cảnh quan tự nhiên. Hướng dẫn quản lý đô thị hay thiết kế đô thị, đánh giá môi trường chiến lược hay hoạch định chiến lược thích ứng giảm thiểu thiên tai, biến đổi khí hậu cũng không được đề xuất trong nội dung đồ án quy hoạch.

Đặc trưng tư duy kỹ thuật định hướng quy hoạch xây dựng chung thành phố Cần Thơ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 28/08/2013, Thủ tướng chính phủ phê duyệt điều chỉnh đồ án Quy hoạch chung xây dựng thành phố Cần Thơ đến năm 2025, tầm nhìn 2050 kế thừa từ đồ án Quy hoạch xây dựng chung quy hoạch thành phố Cần Thơ đến năm 2025 được phê duyệt năm ngày 7/9/2006 (Quyết định số 207/2006/QĐ-TTg).

- Nội dung quy hoạch chung xây dựng thành phố Cần Thơ với việc phân tích hiện trạng khoa học và chi tiết về “cấu trúc đô thị, bản sắc hình thái không gian đô thị, đô thị hóa phân bố và phát triển, thực hiện quy hoạch, phân bố công nghiệp, cơ sở hạ tầng, quy hoạch sử dụng đất, quan tâm về môi trường, thu hút đầu tư, nguồn lực, cơ chế chính sách, kiểm soát phát triển.

Từ đó đưa ra phát triển tầm nhìn cung cấp một bộ khung và các nguyên tắc không gian để định hướng phát triển đô thị, tạo ra những chiến lược phát triển mở và linh hoạt, (thích ứng với hoàn cảnh cụ thể, cũng như bảo tồn các di sản kiến trúc và cảnh quan đặc thù), thích ứng biến đổi khí hậu bao gồm giảm thiểu tác động của ngập lụt, và nước biển dâng. Cụ thể hóa 4 tầm nhìn hình ảnh Cần Thơ là: một đô thị sông nước, một thành phố lưu thông, một thành phố vườn cây ăn trái, một thành phố mạng quản lý nước.

Từ tầm nhìn đề xuất các mục tiêu chiến lược: thúc đẩy phát triển kinh tế, thúc đẩy vai trò vị thế đô thị trung tâm vùng có tầm

ảnh hưởng trong khu vực Đông Nam Á, phát triển tập trung và bền vững, bản sắc đặc thù, phát triển hệ thống giao thông và hạ tầng kỹ thuật đô thị phù hợp sinh thái, môi trường sông và cảnh quan đô thị, phát triển văn hóa kiến trúc tạo bộ mặt mới cho đô thị.

Sau đó đề xuất ra ý tưởng quy hoạch như: phân bố khu đô thị, kiến tạo địa hình thích ứng biến đổi khí hậu, điều chỉnh trục xương sống đô thị, hình thái kiến trúc cảnh quan đô thị, mạng lưới nước biến đổi khí hậu, nền xây dựng, mô hình phát triển và cấu trúc đô thị”.

Như thế có thể thấy rằng Quy hoạch chung xây dựng đô thị thành phố Cần Thơ mang tính chiến lược linh hoạt mềm dẻo, phân tích có logic.

- Mô hình phát triển theo “chuỗi các khu đô thị tập trung, đa trung tâm trong vùng đô thị nội thành và các đô thị vệ tinh trung tâm huyện. Phát triển đô thị xanh và mặt nước, có không gian đô thị nén, đan xen với mặt nước và các dải cảnh quan xanh”. So với các thành phố trực thuộc Trung

Uông là phát triển phân tán mở rộng thành phố theo hướng phát triển, thành phố Cần Thơ với định hướng chuỗi các khu đô thị tập trung đa trung tâm, đặc biệt không gian đô thị nén, là một bước tiến trong tư duy kỹ thuật phát triển đô thị trong tương lai khi bối cảnh dân số sẽ chững lại và giảm sút.

- Định hướng phát triển không gian gồm có phân vùng phát triển, và định hướng quy hoạch không gian. Giống như phương pháp quy hoạch không gian thành phố Hồ Chí Minh là quy hoạch phát triển không gian chức năng khu vực như nội thành, khu công nghiệp, khu du lịch sinh thái, đô thị vệ tinh, các trung tâm chuyên ngành công cộng. Nội dung này sẽ làm cơ sở định hướng quy hoạch phân khu trong tương lai giống như quy hoạch phân khu trung tâm hiện hữu 930ha của thành phố Hồ Chí Minh.

- Ngoài ra thiết kế đô thị gồm có: khung thiết kế đô thị tổng thể và hướng dẫn thiết kế đô thị các vùng kiểm soát, phân vùng quản lý thực hiện về phát triển không gian, đánh giá môi trường chiến lược với nội dung khá phong phú.

Ngày 05/10/2012, Hội đồng nhân dân Thành phố ra nghị quyết (số 16 /2012/ NQ-HĐND) về công tác lập, tổ chức thực hiện và quản lý quy hoạch đô thị. Như vậy có thể nói là quy hoạch chung xây dựng không chỉ đề ra định hướng mục tiêu, chiến lược mà còn đề ra những giải pháp như hướng dẫn thiết kế đô thị, quản lý đô thị, tài chính... để hướng dẫn thực hiện nội dung đồ án thành hiện thực trong tương lai.

Nhận xét chung về đặc trưng tư duy kỹ thuật định hướng quy hoạch chung xây dựng của 5 thành phố trực thuộc Trung Ương

Sau khi phân tích những khuyết điểm và ưu điểm của từng đồ án quy hoạch chung xây dựng, tác giả thấy rằng :

- Hiện nay xu thế quy hoạch đô thị của các thành phố trực thuộc Trung Ương ở Việt Nam là mở rộng đô thị nhằm mục đích kéo giảm dân số trung tâm nội thành, thông qua cấu trúc phân tán,

đa trung tâm, đặc biệt là đô thị vệ tinh. Tuy nhiên phương pháp này bị chỉ trích là khuyến khích mở rộng đô thị để thu được nguồn lợi lớn từ việc bán đất kể cả khi không có nhu cầu rõ ràng về giải quyết vấn đề đô thị.

- Ngoại trừ đồ án thành phố Hải Phòng lập năm 2009 do lúc đó luật pháp, nghị định hướng dẫn lập đồ án nội dung còn chưa hoàn thiện. Những đồ án của thành phố Cần Thơ, Hà Nội, Đà Nẵng sau này vẫn chưa bám sát với luật, nghị định hướng dẫn lập đồ án ban hành, như việc khảo sát, phỏng vấn lấy ý kiến cơ quan, tổ chức, cá nhân, công đồng trước khi lập đồ án quy hoạch chung còn khá ít, chỉ trừ thành phố Hồ Chí Minh. Thành phố Hà Nội năm 2007, với sự tư vấn của cơ quan hợp tác quốc tế Jica - Nhật Bản đã đưa ra báo cáo chương trình phát triển tổng thể đô thị thủ đô Hà Nội (HAIDEP) thì có khảo sát, phỏng vấn cá nhân trước khi lập quy hoạch, tuy nhiên nội dung đồ án quy hoạch chung xây dựng được Thủ tướng phê duyệt trong đánh giá hiện trạng không có nội dung này. Việc đánh giá, thu thập ý kiến công đồng trước khi lập quy hoạch là xu thế chung về phương pháp lập quy hoạch đô thị của các nước tiên tiến trên thế giới hiện nay.

- Nhìn chung tư duy lập đồ án quy hoạch chung xây dựng thành phố trực thuộc Trung Ương phần nào đã thay đổi qua thời gian về tư duy kỹ thuật phương pháp lập quy hoạch, ngoại trừ đồ án của thành phố Đà Nẵng cứng nhắc khi đề ra nhiều chỉ tiêu, không quy hoạch theo chiến lược. Cũng có thể hiểu rằng phương pháp lập những đồ án quy hoạch chung xây dựng tốt thì đều có tư vấn của nước ngoài. Như thành phố Hồ Chí Minh do công ty tư vấn của Nhật Bản hỗ trợ, thành phố Hà Nội do liên doanh công ty Hàn Quốc và Mỹ hỗ trợ tư vấn, thành phố Cần Thơ do công ty tư vấn Vương quốc Bỉ hỗ trợ tư vấn.

- Trong đồ án 5 thành phố trực thuộc Trung Ương chỉ có thành phố Đà Nẵng và Cần Thơ coi trọng giám thiêu thiên tai, thích ứng với biến đổi khí hậu và được đề cập khá chi tiết trong nội dung đồ án quy hoạch

chung xây dựng.

KẾT LUẬN

Sau khi phân tích, đánh giá nội dung đồ án quy hoạch chung xây dựng cấp quốc gia, vùng và 5 thành phố trực thuộc Trung Ương, tác giả rút ra một số nội dung quan trọng sau:

- Quy hoạch hệ thống quốc gia cần phân bổ điều chỉnh lại mạng lưới quy hoạch và quy mô đô thị hạt nhân trong tương lai khi dân số có khuynh hướng chững lại và giảm sút.

- Quy hoạch vùng đô thị cần phải liên kết chặt chẽ với nhau hơn. Cụ thể là khu vực Duyên hải miền Trung cần phải đẩy nhanh việc quy hoạch xây dựng chung để làm tiền đề phát triển vùng, rút ngắn khoảng cách chênh lệch với miền Bắc và miền Nam.

- Quy hoạch cấp thành phố cần phải đề cao tính hiệu quả, tính bền vững trong quy hoạch, không vì nguồn thu từ đất mà mở rộng thành phố quá mức, cần xác định nhu cầu thực tế khi mở rộng đô thị. Cần thận trọng hơn đối với việc lập quy hoạch đô thị vệ tinh, khu đô thị mới, cơ sở hạ tầng tốn kém không hiệu quả.

- Phương pháp lập quy hoạch chung xây dựng cần phải đề cao tính chiến lược, những chỉ tiêu cứng nhắc không dựa vào phân tích khoa học cần hạn chế đề xuất trong đồ án. Đồ án quy hoạch chung xây dựng không chỉ là đưa ra những mục tiêu định hướng quy hoạch cho tương lai mà còn là công cụ hướng dẫn thực hiện để từ mục tiêu định hướng trở thành hiện thực. Cần phải cập nhật thường xuyên, tuân thủ những nội dung luật, nghị định, hướng dẫn về lập đồ án quy hoạch có liên quan.

- Hiện nay nội dung đồ án quy hoạch được lập tốt đều có sự tư vấn từ nước ngoài, tuy nhiên việc nghiên cứu về chiến lược quy hoạch đô thị từ các nước phát triển áp dụng vào Việt Nam vẫn không nhiều. Vì thế phần nghiên cứu tiếp theo tác giả sẽ phân tích, nghiên cứu những chiến lược quy hoạch từ nước ngoài để tham khảo và ứng dụng cho Việt Nam cho tương lai. ■

CHÚ Ý

*) Hiện nay nghiên cứu sự so sánh các lập đồ án quy hoạch các thành phố của Việt Nam có : NGUYỄN Lâm,...:Nghiên cứu so sánh về sửa đổi nội dung định hướng quy hoạch trong đồ án quy hoạch chung thành phố Hồ Chí Minh và thành phố Hà Nội trước và sau khi luật quy hoạch đô thị năm 2009 ban hành ,Hội thảo quy hoạch quốc tế tổ chức tại Hà Nội ngày 7/11/2014 về Triển vọng quy hoạch vùng các thành phố lớn.

**) Trước năm 2009 thì quy hoạch đô thị Việt Nam cấp thành phố trở xuống có 3 cấp là quy hoạch chung xây dựng thành phố, quy hoạch chung xây dựng quận huyện, quy hoạch chi tiết quận huyện. Nhưng từ năm 2009 Luật quy hoạch ra đời thì giữa quy hoạch chung xây dựng và quy hoạch chung quận huyện có quy hoạch phân khu.

cạnh tranh của 7 tỉnh Duyên hải miền Trung, Hội thảo khoa học liên kết phát triển 7 tỉnh Duyên hải miền Trung.

- 7) Ts Tran Du Lich: Báo cáo đề dẫn hội thảo khoa học liên kết phát triển 7 tỉnh duyên hải miền, trang 7,Hội thảo khoa học liên kết phát triển 7 tỉnh Duyên hải miền Trung.
- 8) Ha Van Hue Deakin University Master's thesis 2000 year The changing ideological basic of planning practice in HaNoi Vietnam, lược dịch từ trang 59-67.
- 9) Thuyết minh tổng hợp đồ án quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030,tầm nhìn 2050,quyển 1 trang ?
- 10) Jica và Ủy Ban nhân dân thành phố Hà Nội :Báo cáo chương trình phát triển tổng thể đô thị thủ đô Hà Nội (HAIDIEP), Công viên và cây xanh, trang 18.
- 11) Matsumura Shigehisa :The study on the Enhancement of Practicability of the Urban planning Master Plan for Ho Chi Minh city,Viet Nam-Through the Analysis of the Adjustment Project of the Urban Planning Master Plan fo Ho Chi Minh city, Journal of Architect and planning of Japan,No44-2,Oct,2009.
- 12) Báo điện tử Bộ Xây Dựng, đăng tải 26/11/2013, tham khảo 11/1/2015.
<http://www.baovaydung.com.vn/news/vn/xa-hoi/do-thi/hai-phong-thanh-pho-huong-bien.html>
- 13) Vũ Thị Chuyên :“Tóm tắt Luận văn Tiến Sĩ: Phân tích quá trình đô thị hóa ở thành phố Hải Phòng giai đoạn 1985-2007, 2010, trang13,Thư viện quốc gia Việt Nam, Mã kho: LA10.04003.
- 14) Nguyen, T. A. The Study of Land Development Mechanism in Vietnam; the Case Study of Development Control in Residential Development Projects in Hanoi and Ho Chi Minh City,Ph.D. Thesis submitted to the University of Tokyo,2007
- 15) JICA The Study on Urban Transport Master Plan and Feasibility Study in Ho Chi Minh Metropolitan Area (HOUTRANS, 2004.
- 16) Matsumura shigehisa,,:Study on the Issues relating to the Application of the Urban Planning Law in Vietnam under the Transitional Economy- Through the

Analysis of the Zoning Plan and Architectural Management Guideline for Ho Chi Minh City, Journal of the City Planning Institute of Japan,Vol47,No.3,October,2012

- 17) Daisuke Kato, Kunihiro Narumi: The study on the change of the Land use in Hanoi befor and behind Doi Moi policy, Journal of the City Planning Institute of Japan,No38 -3,Oct,2003.
- 18) Lam Nguyen,...: A study on Transformation of urban master plan for Ho Chi Minh city that focuses on plan document, Journal of Architect and planning of Japan,Vo79, No702,Aug,2014
- 19) Journal Architect Institute of Vietnam: The research thematic, criticism on planning of Ho Chi Minh city,Nov,1998.
- 20) Matsumura Shigehisa :The study on the Enhancement of Praicability of the Urban planning Master Plan for Ho Chi Minh city,Viet Nam-Through the Analysis of the Adjustment Project of the Urban Planning Master Plan fo Ho Chi Minh city, Journal of Architect and planning of Japan,No44-2,Oct,2009.
- 21) Matsumura Shigehisa: The study on Practicability of Urban Planning Master Plan in Ho Chi Minh, Vietnam,, Journal of the City Planning Institute of Japan,No39-3,Oct,2004.
- 22) Takeo Ochi : A study on Roles of Urban Planning for city Formulation through Development Investments by the Private Sector in Vietnam under the Transition Economy-Through Examples of Urban Development in Urban Fringe, Journal of the City Planning Institute of Japan,No45-2,Oct,2010.
- 23) Urban Planning Institute of HCMC and Nikken Sekkei The study on the adjustment of HCMC master plan up to 2025,final report. Prepared for the Ho Chi Minh City Peoples Committee,2007.
- 24) Nguyen Ngoc Quang : Integration of transport and land use in Hanoi: Can we relieve traffic congestion by relocating some major land uses, 2007 international institute for geo information science and earth observation enschede, the Netherlands.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1) Bộ kế hoạch và đầu tư-Tổng cục thống kê: Điều tra biến động dân số và kế hoạch hóa gia đình thời điểm 1/4/2013 các kết quả chủ yếu, trang 2, trang 57,trang6.
- 2) Workbank : Đánh giá đô thị hóa ở Việt Nam, trang 17,trang 52.
- 3) Cổng thông tin điện tử Bộ Tài Chính: đăng tải 20/05/2014, tham khảo 11/1/2015.
http://mof.gov.vn/portal/page/portal/mof_vn/ttsk/3312584?pers_id=2177092&item_id=128539219&p_details=1
- 4) Bộ Xây Dựng đăng tải 10/31/2014, tham khảo 11/1/2015.
<http://moc.gov.vn/web/guest/tin-noi-bat/-/tin-chi-tiet/5Jlb/245897/thu-tuong-tiep-lanh-dao-hoi-quy-hoach-phat-trien-do-thi-viet-nam.html>
- 5) Watanabe shunichi : Quy hoạch đô thị cận đại Nhật Bản nhìn từ so sánh quốc tế, Sinh nhật quy hoạch đô thị, trang7, Nhà sách Hakusyoubo.
- 6) Nguyen Ba An :Tăng cường phối hợp giữa các địa phương trong vùng để phát huy lợi thế

Abstract

The study on technical and ideological of the master plan national, regional and municipalities of Vietnam for strategic space development after 2009.

Recently, with a fast developing economy, high speed of urbanization and rapid increase in population, the urban developed planning plays a key role in the process of pushing up the industrialization and modernization in Vietnam. After the promulgation of the 2009's Urban Planning Law, many master plan projects have been made & approved. However, researches to evaluate these projects are quite limited. In that situation, my research with the purpose to analyze all the master plan projects from national, regional levels and even municipalities in order to clarify the pros and cons of current development strategy for urban planning in Vietnam. Part of the research's result has shown that the methods for making master plan should be more strategic, the planning networks and the nuclear urban planning in the future when population tends to cease and decrease should be readjusted and rearranged too.

Key words: Municipalities, Regional and National Urban System Planning, Policy strategic space planning



Giải pháp quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý đất đai tại các **dự án ven bờ biển**

THS.KTS TẠ THỊ THU HƯƠNG

Việt Nam luôn tự hào có dải đất hình chữ S bám biển, không bao gồm đường ven đảo, dài trên 3,260km, với diện tích tự nhiên vùng ven biển là gần 5.87 triệu ha, chiếm 17,7% diện tích của cả nước. Đây là một lợi thế và tiềm năng không nhỏ về phát triển kinh tế biển, đảo, với các ngành mũi nhọn như du lịch biển, đảo; hàng hải; khai thác hải sản; khoáng sản; phát triển các khu công nghiệp, khu đô thị và các ngành dịch

vụ biển khác. Có 28 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có bờ biển với 134 đơn vị cấp quận/huyện có biên giới biển trải dài đều trên khắp 5 Vùng của cả nước nhưng tập trung chủ yếu ở Vùng Bắc Trung bộ, Vùng Duyên hải Nam Trung bộ và Vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Tuy nhiên trước tình trạng hàng loạt dự án ven biển đang có dấu hiệu chậm trễ trong công tác triển khai xây dựng cũng như quây rào

bỏ hoang làm ảnh hưởng đến cảnh quan khu vực ven biển, lãng phí tài nguyên du lịch và gây khó khăn cho các hoạt động lao động sản xuất của ngư dân ven biển. Bộ Xây dựng đã chỉ đạo thí điểm rà soát các dự án tại 7 tỉnh ven biển là Đà Nẵng, Quảng Nam, Khánh Hoà, Ninh Thuận, Bình Thuận, Kiên Giang, Bà Rịa - Vũng Tàu. Kết quả rà soát cho thấy tổng số dự án tại 7 tỉnh là 780 dự án; tổng diện tích là 37.578 ha.

Phân tích về tính chất dự án

Có 86% trong tổng số các dự án là các dự án du lịch, nghỉ dưỡng đồng thời chiếm 54% diện tích tổng các dự án. Nhóm nhà ở, biệt thự cao cấp chỉ có 52 dự án nhưng diện tích theo quy hoạch được duyệt lại chiếm tới 30% tổng diện tích đất quy hoạch của các dự án; Như vậy tổng số các dự án phục vụ mục đích riêng chiếm tới 93% số dự án và 84 % tổng diện tích đất theo quy hoạch của các dự án. Các dự án loại khác bao gồm: Quảng trường, công cộng; Bảo tồn, phòng hộ và các dự án Hạ tầng kỹ thuật, cảng, công nghiệp ven biển chỉ chiếm số lượng ra diện tích nhỏ.

Thực tế đây là một con số đáng ngạc nhiên và gây báo động vì hầu hết các khu du lịch, nghỉ dưỡng, khu nhà ở đều có các chính sách về bảo an và đảm bảo sự riêng tư nên khả năng cư dân thổ địa và các du khách tiếp cận khu vực bờ biển là bị hạn chế. Kết quả là người dân gần biển có khả năng không thể tiếp cận biển để bơi lội, nghỉ ngơi và khai thác hải sản, làm ảnh hưởng đến kế sinh nhai cũng như giảm chất lượng cuộc sống của người dân. Điều này chứng tỏ chất lượng quy hoạch chưa cao, tính dự báo và định hướng sử dụng đất đai, phát triển không gian chưa sát với thực tiễn phát triển tại khu vực ven biển.

Phân tích theo quy mô

Quy mô diện tích của các Dự án rất đa dạng, dự án nhỏ nhất có diện tích là 0,18 ha (tại Bà Rịa Vũng Tàu), dự án lớn nhất có diện tích 1557 ha (tại Cam Ranh – Khánh Hòa).

Các dự án có quy mô nhỏ dưới 20 ha chiếm 72% tổng số dự án, nhưng diện tích được phê duyệt theo quy hoạch chỉ chiếm 9% tổng diện tích đất của các dự án.

Các dự án có quy mô trung bình từ 20 ha đến 100 ha chiếm 19% tổng số dự án, diện tích được phê duyệt theo quy hoạch chiếm 16% tổng diện tích đất của các dự án.

Các dự án lớn và siêu lớn có quy mô trên 100 ha mặc dù gồm là 68 dự án,

nhưng diện tích được phê duyệt theo quy hoạch là 28.080 ha, chiếm 75% tổng diện tích đất của các dự án;

Các đồ án quy hoạch được phê duyệt, không có chương trình, kế hoạch triển khai cụ thể, chưa thực hiện đã điều chỉnh. Do đó không thể kiểm soát được thực trạng phát triển nóng tại các khu vực ven biển. Hậu quả là ở khu vực ven biển các dự án có quy mô nhỏ bố trí sát nhau, bảm sát bờ biển với mật độ dày đặc như tại tỉnh Bình Thuận và tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu dẫn đến tình trạng chia nhỏ bãi biển nên không tạo được kiến trúc thống nhất, không góp phần tạo nên hình ảnh (silhouette) đặc trưng cho bờ biển, tạo ra một hình ảnh xấu về mặt đứng kiến trúc đô thị khi tiếp cận từ phía bờ biển.

Đây là minh chứng cho việc quy định quản lý theo đồ án quy hoạch xây dựng và quy chế quản lý kiến trúc đô thị chưa được triển khai và thực hiện tại các địa phương. Công tác lập và quản lý xây dựng theo thiết kế đô thị còn lúng túng trong triển khai thực hiện, hoặc chưa được quan tâm đúng mức đã ảnh hưởng không nhỏ đến tổ chức không gian, kiến trúc cảnh quan trong phạm vi dự án và toàn khu vực ven biển.

Phân tích theo tình hình triển khai

Theo kết quả khảo sát tại 07 tỉnh, thành phố cho thấy số lượng dự án đã và đang triển khai chiếm 455 dự án (chiếm 58% số lượng dự án đã được phê duyệt), diện tích theo quy hoạch đạt 12.769 ha (chiếm 34% tổng diện tích đất theo quy hoạch của các dự án).

Số lượng dự án chưa triển khai là 310 dự án chiếm 40% số lượng dự án đã được phê duyệt, diện tích theo quy hoạch là 24.798 ha chiếm 66% tổng diện tích đất theo quy hoạch của các dự án. Các tỉnh có nhiều dự án chưa triển khai đầu tư xây dựng gồm Khánh Hòa (31 dự án với quy mô 9819 ha); Bình Thuận (147 dự án với quy mô 4358 ha); Kiên Giang (75 dự án với quy mô 3348 ha); Đà Nẵng (19 dự án với quy mô 2122 ha); Bà Rịa Vũng Tàu (29 dự án với quy mô 2048 ha).

Theo quy định Luật Đất đai sau 2 năm được phê duyệt QHCT mà dự án không được triển khai thì dự án sẽ phải dừng hoặc bị thu hồi. Trong số các dự án chưa triển khai thì số dự án đã được phê duyệt QHCT trước 2010 đến nay vẫn chưa triển khai có 172 dự án với diện tích là 7845 ha. Số dự án đã được phê duyệt QHCT trong giai đoạn 2010 đến 2012 đến nay vẫn chưa triển khai có 95 dự án với diện tích là 11.912 ha. Do đó số dự án có khả năng bị thu hồi theo số liệu báo cáo của các địa phương tính đến tháng 12/2014 là 267 dự án với diện tích là 19.757 ha.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy công tác chuẩn bị triển khai đầu tư xây dựng dự án còn bị ảnh hưởng bởi các yếu tố khách quan như thời tiết, biến đổi khí hậu và xâm nhập mặn. Bên cạnh đó một số quy định của pháp luật có sự thay đổi cũng sẽ gây ra những vướng mắc, khó khăn trong tổ chức thực hiện dự án. Nên cần rà soát, đánh giá lại năng lực của chủ đầu tư, tìm hiểu các vấn đề còn khó khăn, vướng mắc và đối chiếu sự phù hợp của dự án với định hướng phát triển của địa phương, từ đó có những hướng dẫn, hỗ trợ chủ đầu tư tiếp tục thực hiện hoặc chuyển đổi mục đích đầu tư hoặc thu hồi dự án.

Bên cạnh đó phần lớn diện tích đất dự án chưa triển khai xây dựng thuộc nhóm các dự án có quy mô trên 100 ha gồm 37 dự án (chiếm 5% tổng số dự án chưa triển khai xây dựng) với tổng quy mô 19.928 ha (chiếm 81% diện tích đất dự án chưa triển khai đầu tư xây dựng). Việc các dự án chậm triển khai xây dựng thuộc nhóm các dự án có quy mô lớn cho thấy sự cần thiết tăng cường giám sát quản lý việc cấp phép, chấp thuận đầu tư các dự án loại này một cách chặt chẽ hơn.

Quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng, quản lý đất đai chồng chéo, thiếu cơ quan quản lý kiểm soát xử lý các việc: triển khai xây dựng chậm hoặc triển khai xây dựng cầm chừng; một số dự án chưa nộp đủ tiền thuế đất; được cấp ưu đãi đầu tư không đúng quy định

pháp luật, xác định tiền thuê đất chưa phù hợp; không thực hiện đúng nội dung giấy chứng nhận đầu tư, chuyển nhượng vốn, chuyển nhượng quyền sử dụng đất không đúng quy định pháp luật; chưa thực hiện giải tỏa đền bù tái định cư cho người dân đúng quy định; xử lý đối với dự án đầu tư xây dựng bị chồng lấn về ranh giới.

Tình trạng một số nhà đầu tư năng lực tài chính yếu nhưng vẫn được giao thực hiện dự án có quy mô lớn, nguyên nhân là công tác đấu thầu, lựa chọn nhà đầu tư xây dựng tại các dự án chưa thực hiện nghiêm túc. Năng lực tài chính của Chủ đầu tư, theo quy định của pháp luật là phải đảm bảo 20% tổng mức đầu tư của dự án. Trên thực tế việc kiểm tra năng lực tài chính chưa nghiêm túc, dẫn đến tình trạng một số nhà đầu tư có năng lực tài chính yếu, không đủ khả năng triển khai đầu tư dự án với quy mô lớn, nhiều hạng mục. Bên cạnh đó còn thiếu quy định kiểm tra năng lực, khả năng kinh doanh bất động sản của các nhà đầu tư vì vậy kết quả của việc đầu tư chậm, thiếu đồng bộ.

Đề xuất các giải pháp tăng cường quản lý quy hoạch, quản lý đầu tư và quản lý sử dụng đất đai tại các dự án ven biển

a) Giải pháp quản lý quy hoạch

Việc rà soát và đánh giá tình hình quy hoạch, quản lý đầu tư xây dựng và quản lý sử dụng đất cần được tiếp tục triển khai thực hiện trên quy mô toàn quốc và tiến tới xây dựng quy hoạch chung khu vực ven biển toàn quốc để có cơ sở quản lý, kiểm soát phát triển đối với các dự án phát triển du lịch, đô thị; đảm bảo quỹ đất bố trí khu dịch vụ công cộng, công viên, quảng trường, bãi tắm công cộng phục vụ dân cư, khách du lịch, công trình hạ tầng kỹ thuật, khu bảo tồn, phòng hộ,...

Đánh giá sự phù hợp của các dự án đối với quy hoạch chung đã được phê duyệt. Rà soát tổng thể quy hoạch chung, quy hoạch phân khu đối với khu vực ven biển, trong đó cần tính toán đến vấn đề biến đổi khí hậu và

nước biển dâng, bão lũ, thiên tai...

Lập quy hoạch phân khu xây dựng khu vực ven biển và xây dựng quy chế quản lý quy hoạch kiến trúc đối với khu vực ven biển nhằm kiểm soát, quản lý không gian kiến trúc cảnh quan của khu vực, làm cơ sở cấp phép xây dựng và triển khai các dự án.

Rà soát đảm bảo 100% các dự án đều lập quy hoạch chi tiết, có quy hoạch chi tiết và có kết nối tốt với hạ tầng xung quanh trước khi quyết định chấp thuận đầu tư dự án.

b) Giải pháp quản lý đầu tư xây dựng

Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cần chỉ đạo các cơ quan chuyên môn tiến hành rà soát tổng thể các dự án ven biển trên địa bàn:

Đối với các dự án mới chấp thuận chủ trương, chưa giao đất: cần rà soát đảm bảo dự án phù hợp với quy hoạch chi tiết, quy hoạch phân khu, quy hoạch chung đã được phê duyệt. Việc chấp thuận đầu tư dự án thực hiện theo đúng quy định tại Nghị định 11/2013/NĐ-CP ngày 14/01/2013 của Chính phủ về Quản lý đầu tư phát triển đô thị nhằm đảm bảo thực hiện đúng quy hoạch, kế hoạch và đảm bảo tính khả thi cũng như hiệu quả đầu tư của dự án.

Đối với dự án đã được chấp thuận đầu tư, đã cấp giấy chứng nhận đầu tư, được giao đất, cần thực hiện thu hồi dự án theo đúng quy định của pháp luật về đất đai nếu dự án quá 02 năm chưa triển khai. Trường hợp dự án đang triển khai - rà soát đảm bảo không ngăn chia, phân lô bán tắm sát bờ biển; đền bù, giải phóng mặt bằng, thiết lập tuyến đường mới ra biển cho dân cư địa phương.

Với những dự án dân sinh, phát triển đô thị đã giải phóng mặt bằng nhưng chưa thực hiện đầu tư, hoặc chủ đầu tư có chủ trương xin tạm dừng nhưng vẫn quây rào chắn, biến khu vực ven biển thành bãi hoang hóa, thì cần có các giải pháp cụ thể, phù hợp để tạo thành đường ven biển, tạo điều kiện cho người dân tiếp cận bãi biển, khai thác quỹ đất ven biển trong thời gian chờ đầu tư xây dựng.

c) Giải pháp quản lý đất đai

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra đối với các dự án ven biển. Thành lập tổ công tác liên ngành có đại diện Bộ Xây dựng, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đại diện chính quyền địa phương: Kiểm tra, rà soát toàn bộ dự án về sử dụng đất, quy hoạch không gian kiến trúc cảnh quan, đầu tư xây dựng... để làm rõ những bất cập trong sử dụng đất, tổ chức không gian khu vực ven biển. Nâng cao chất lượng trong việc lập, thẩm tra, thẩm định, phê duyệt các quy hoạch sử dụng đất tại khu vực ven biển để tránh việc phải điều chỉnh dự án và điều chỉnh quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của dự án nhằm đảm bảo khả năng triển khai thực hiện.

Việc điều chỉnh quy mô, diện tích đất ven biển phải tuân thủ quy định của pháp luật. Chỉ thực hiện việc điều chỉnh chuyển đổi chức năng sử dụng đất, quy mô, diện tích dự án trong các trường hợp được phép theo quy định và phải bảo đảm cân bằng sinh thái, không làm ảnh hưởng đến cảnh quan ven biển và giảm thiểu tác hại của biến đổi khí hậu lên các khu vực lân cận. Đối với các dự án khởi công mới, cần kiểm soát chặt chẽ quy mô, diện tích sử dụng đất của từng dự án đầu tư theo đúng mục tiêu đã được phê duyệt.

Dải ven biển Việt Nam luôn được đánh giá là đẹp, thơ mộng và đa dạng sinh học tuy nhiên do tình trạng phát triển nóng và khai thác triệt để tài nguyên đất tại các dự án ven biển trong giai đoạn 20 năm vừa qua đã để lại nhiều hệ lụy và những ảnh hưởng bất cập đến sự khai thác và phát triển bền vững của dải đất ven biển Việt Nam. Vì thế việc nhanh chóng khắc phục tình trạng bất cập trong công tác quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý đất đai tại các dự án ven biển, bằng cách ban hành các văn bản quy phạm pháp luật nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, đầu tư, khai thác và bảo tồn một cách hợp lý dải ven biển nước ta là rất cần thiết và cấp bách và cần sự tham gia tập trung của các ngành, các cấp và của các địa phương có dải ven biển. ■

Khu phố cổ Dadaocheng

bài học bảo tồn và quản lý di sản của Đài Loan

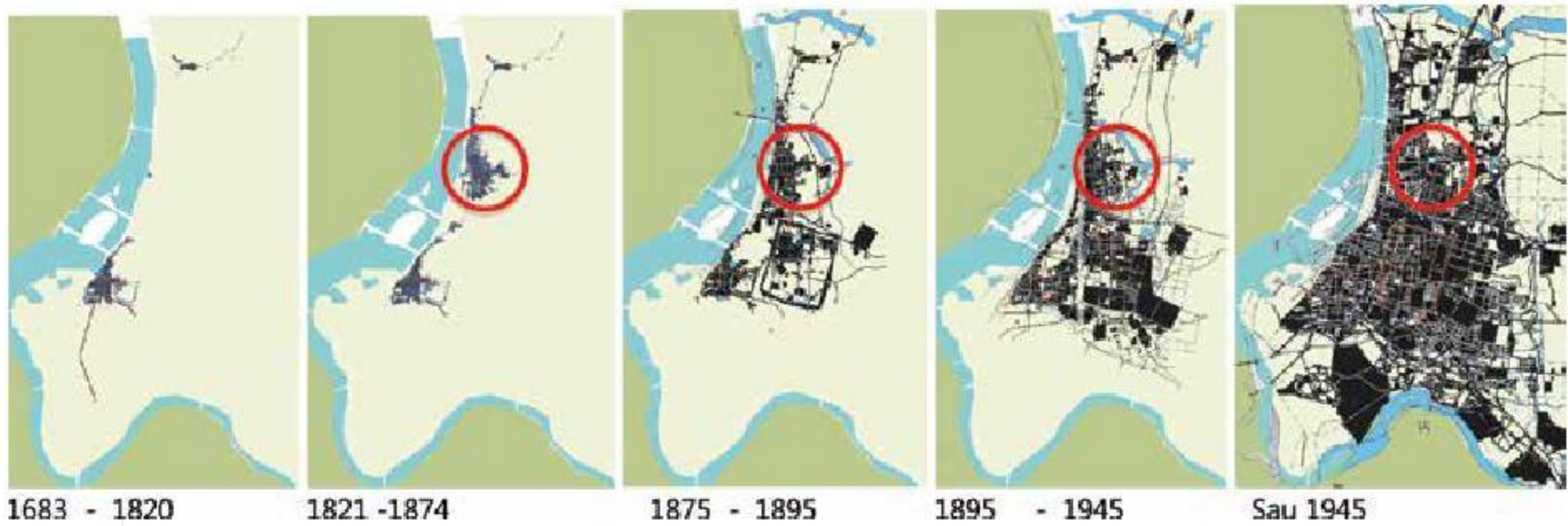
PGS.TS.KTS PHẠM THÚY LOAN
Viện Kiến trúc Quốc gia

C châu Á là một lục địa có lịch sử phát triển lâu đời với quỹ di sản di tích đô thị rất phong phú và giàu bản sắc. Cùng với sự trỗi dậy mạnh mẽ của những con rồng Châu Á và sự phát triển không gian vượt bậc ở nhiều thành phố, là nguy cơ và mối đe dọa về sự biến mất của các di sản, di tích cùng những giá trị thuộc về quá khứ. Bảo tồn di sản hiện nay đã được nhận thức như một quyết sách cho sự phát triển. Tuy nhiên, từ nhận thức đến hành động còn là một câu chuyện khá dài. Với công tác bảo tồn, mỗi quốc gia, mỗi địa phương lại có những cách thức thúc đẩy và thực hiện khác nhau, tính hiệu quả ở mỗi nơi cũng rất khác nhau. Để có thể có cái nhìn rõ hơn về chủ đề này, bài viết này xin giới thiệu kinh nghiệm bảo tồn di sản của thành phố Đài Bắc, Thủ đô của Đài Loan, trong đó tập trung vào kinh nghiệm quản lý và bảo tồn khu phố cổ Dadaocheng.

Bài viết gồm ba phần chính. Phần thứ nhất giới thiệu về thành phố Đài Bắc và lịch sử hình thành phát triển khu vực Dadaocheng. Phần thứ hai giới thiệu những kinh nghiệm cụ thể rất hiệu quả để thúc đẩy công tác bảo tồn và phục dựng di sản di tích ở Dadaocheng, nhờ đó 'bảo tồn' không chỉ là một khẩu hiệu mà đã thực sự đi vào cuộc sống, hồi sinh 'vóc dáng' và 'sức sống' của một khu vực lịch sử hơn 150 năm tuổi đúng như thờ vàng son của nó. Phần cuối chia sẻ những suy ngẫm của tác giả về những gì được đọc, được nghe và được nhìn thấy trực tiếp ở Dadaocheng, về những khó khăn trong toàn bộ quá trình và những thành quả đạt được trong nỗ lực bảo tồn di sản ở Đài Loan, với rất nhiều những bài học thú vị và hữu ích có thể xem xét áp dụng cho công tác bảo tồn di sản ở Việt Nam, đặc biệt là cho khu phố cổ Hà Nội.

'Khu vực đô thị lịch sử' Dadaocheng từ hiện thực đến sự công nhận chính thức

Dadaocheng là một trong những khu vực đô thị lâu đời nhất thành phố Đài Bắc với một lịch sử phát triển hơn 150 năm. Đài Bắc trở thành một thị trấn vào năm 1683 nhưng mãi cho tới năm 1709 mới thực sự bắt đầu phát triển và thu hút người nhập cư từ phía nam Đài Loan và từ Trung Quốc lục địa. Sự phát triển đầu tiên tập trung ở Manga, một tâm điểm giao thương bằng đường thủy nằm trên sông Tamsui, liên kết toàn bộ phía bắc Đài Loan. Năm 1853, do tranh chấp lãnh thổ nội bộ mà một số người đã phải rời khu vực Manga tới định cư ở Dadaocheng, cách Manga khoảng 1,5 km về phía bắc. 'Dadaocheng' - nghĩa là 'cánh đồng rộng lớn', nằm ở phía Tây của thành phố Đài Bắc hiện đại, và nằm sát sông Tamsui.



Hình 2. Vị trí của Dadaocheng trong lịch sử hình thành và phát triển thành phố Đài Bắc



Hình 1. Bản đồ Đài Loan và vị trí thủ đô Đài Bắc

Năm 1858, Triều đại Nhà Thanh (Ching Dynasty) đã ký kết hiệp ước Thiên Tân (Tienjin) với các quốc gia Tây phương, trong đó có Anh Quốc, Pháp, Mỹ, Nga đồng ý mở thêm 5 thương cảng giữa Trung Quốc Đại lục, Đài Loan với phương Tây, thiết lập hệ thống thuế quan, thẩm quyền lãnh sự cũng như quyền truyền giáo. Từ đó Manga trên đồng Tamsui của Đài Bắc đã trở thành một phần của mạng lưới thương mại thế giới. Tuy nhiên, do khu vực Manga dần dần trở nên khó hoạt động vì hiện tượng bồi lắng tự nhiên, nên vai trò thương cảng quốc tế được chuyển tới Dadaocheng vào năm 1862, và ngay sau đó, Dadaocheng trở thành một khu

vực giao thương tập nập thu hút rất đông thương gia trong nước và quốc tế, chủ yếu là bán buôn trà và các mặt hàng khác. Dadaocheng nhanh chóng trở thành đô thị lớn thứ hai của Đài Loan. Đến năm 1885, Nhà Thanh chính thức tuyên bố Đài Loan là một tỉnh của Trung Quốc, và bổ nhiệm thống đốc đầu tiên, người đã cố gắng hiện thực hóa Dadaocheng với những công trình như đường tàu hỏa, khu ở cho người nước ngoài, bưu điện, trường học, cục hải quan. Trà vẫn là thương phẩm chính của Dadaocheng cũng những mặt hàng đồ khô khác như thuốc bắc, vải lụa, long não.

Dadaocheng trở thành trung tâm giao thương quan trọng nhất. Nhiều doanh nghiệp tên tuổi và nổi bật nhất Đài Loan đã khởi nghiệp từ Dadaocheng và đến nay vẫn còn nhà và cửa hiệu ở khu vực này.

Từ thế kỷ 19 cho tới nay, trong suốt thời kỳ Nhật thuộc (1895 – 1945) Dadaocheng vẫn là thương cảng sầm uất nhất Đài Loan, nơi tụ hội và lập nghiệp của nhiều thương gia giàu có. Rất nhiều thương gia đã sao chép những chi tiết kiến trúc từ Nhật bản và Châu Âu cho ngôi nhà phố kết hợp của hàng của mình. Thời kỳ hậu chiến (sau 1945), Đài Bắc bước vào giai đoạn gia tăng dân số chóng mặt và thành phố được mở rộng mạnh mẽ ra các phía, xuất hiện những trung tâm đô thị mới nằm bên ngoài đô thị lõi. Dadaocheng lúc này, dù vẫn là khu vực thương mại bán buôn trà, đồ khô và thuốc bắc,

nhưng không còn là trung tâm chính của thành phố nữa.

Với hơn 150 năm lịch sử, Dadaocheng tập trung một số lượng lớn các công trình kiến trúc cổ và đa dạng, gồm nhà phố dạng ống, văn phòng và các công trình tín ngưỡng. Nhà phố truyền thống ở Dadaocheng có nhiều điểm tương đồng với nhà ống ở Khu Phố cổ Hà Nội: nhà thường cũng có hình ống với mặt tiền ngắn hơn hẳn chiều dài thửa đất; nhà cũng thường gồm 3 lớp nhà với 2 đến 3 sân trong. Lớp trước thường là cửa hàng và nơi tiếp khách, có gác lửng để cất đồ đạc hàng hóa khi có lụt lội; lớp thứ hai là không gian ở chính của chủ nhà và lớp nhà sau cùng thường là bếp, ăn và kho chứa đồ. Tuy nhiên, nhà ống ở Dadaocheng thường rộng dài, đường bệ hơn nhà ống ở Khu phố cổ Hà Nội, và điểm khác nhau lớn nhất là có hai lối tiếp cận. Một thửa đất của nhà ống Dadaocheng có đường lớn phía trước và đường phụ phía sau nên về mặt sử dụng thì thông thoáng và tiện lợi hơn. Thông qua mô típ kiến trúc đặc trưng cho mỗi thời kỳ lịch sử, chúng ta có thể đọc được câu chuyện lịch sử Đài Bắc khi quan sát cảnh quan phố xá. Cơ bản có các phong cách chính như sau: Min-nan, Phương Tây (Western), Barốc (Baroque), và Hiện đại (Modernism) (hình 3).

Cho đến những năm 1980, Chính quyền thành phố Đài Bắc dự kiến thực hiện một cuộc đổi mới về quy hoạch đô thị, trong đó phố Dihua – tuyến phố chính của khu vực Dadaocheng sẽ



Hình 3. Cấu trúc điển hình nhà hàng phố truyền thống ở Dadaocheng: nhà dạng ống, với 3 lớp nhà, 2 sân trong và 2 hướng tiếp cận trước sau

Thời kỳ	Kiểu/ Phong cách	Hình ảnh	Kết cấu/ vật liệu
1850-1870	Min-nan (Miền nam Phúc Kiến)		1 tầng, 3 lớp nhà, gạch và gỗ, hoặc gạch Phúc kiến. Kiến trúc mặt đứng kiểu truyền thống Min-nan với cửa gỗ, khuôn cửa sổ gỗ, ngói Min-nan
1870-1890	Phương Tây (tiền kỳ)		2 tầng, 3 lớp nhà, gỗ và gạch hoặc gạch Phúc kiến. Bắt chước mặt đứng các công trình Tây phương, hiên vòm, trang trí với lan can hình con tiện.
1890-1900	Phương Tây (hậu kỳ)		2 hoặc 3 tầng, 3 lớp nhà, gạch tây chuẩn, Bắt chước mặt đứng các công trình Tây phương, hiên vòm hoặc ngang.
1910-1930	Ba-rốc		3 tầng, 3 lớp nhà, có sân trong, bê tông cốt thép và gạch tây chuẩn. Mặt đứng được trang trí rất cầu kỳ bằng vữa trát
1930-1950	Hiện đại		3 tầng, với giếng trời trên cao, bê tông cốt thép. Thiết kế đơn giản theo các phân vị ngang, ban công phẳng, trang trí mặt đứng bằng gạch hoặc vữa.

được mở rộng từ 7,8m thành 20m. Kế hoạch đền bù đã bắt đầu được áp dụng từ năm 1987 và ngay sau đó trong khu vực đô thị lịch sử này đã xuất hiện khá nhiều các công trình hiện đại, cao tầng, thậm chí có công trình còn được xây ngay bên cạnh một ngôi đền cổ. Nhân thức được nguy cơ phá hủy một khu vực đô thị lịch sử lâu đời của Đài Bắc, đã có nhiều ý kiến phản đối kế hoạch mở đường, đặc biệt phải kể đến vai trò đấu tranh, vận động của một tổ chức Phi chính phủ có tên là Quỹ Văn hóa Yaoshan.

Ở Đài Loan, Luật Di sản văn hóa ra đời khá muộn, vào năm 1982. Thời kỳ đầu, ở Đài Loan cũng rất thiếu các cơ quan chuyên môn để tiến hành nghiên cứu và đào tạo bài bản về lĩnh vực này, vì vậy, những hoạt động bảo tồn đầu tiên được khởi xướng bởi các nhà nghiên cứu lịch sử, nghệ thuật hay các kiến trúc sư quan tâm đến những công trình cổ, cũ. Mọi thứ đều là những thử nghiệm ban đầu. Cuối những năm 1990, chính quyền Trung ương Đài Loan chuyển giao trách nhiệm đánh giá và xác định di sản cho các chính quyền địa phương, và chính quyền Đài Bắc – thành phố Thủ đô, lần đầu tiên đã thành lập Cục phát triển đô thị và văn hóa, nơi công tác của nhiều trí thức trẻ đi du học từ nhiều nơi trên thế giới. Một làn sóng mới cho phong trào bảo tồn đô thị lịch sử và cải tạo đô thị đã bắt đầu. Vào ngày 1 tháng 2 năm 2000, chính quyền thành phố Đài Bắc đã phê chuẩn ‘Điều lệ Quy hoạch Đô thị’, trong đó, lần đầu tiên Dadaocheng được chính thức xác định là ‘khu vực đô thị lịch sử đặc biệt’, và được bảo vệ bằng các cơ sở pháp lý rõ rệt. Chỉ một bước tiến nhỏ như vậy thôi trong quá trình chuyển từ nhận thức về bảo tồn sang hành động bảo tồn đối với trường hợp Dadaocheng đã mất 14 năm, qua 4 nhiệm kỳ Thị trưởng, trong suốt thời gian đó Quỹ Văn hóa Yaoshan đã vận động và đấu tranh không hề mệt mỏi và ngừng nghỉ. Điều lệ Quy hoạch Đô thị Đài Bắc cũng quy định Khu đô thị lịch sử đặc biệt Dadaocheng được quản lý dưới Sở Quy hoạch đô thị Đài Bắc

(Taipei Department of Urban Planning) và được bảo tồn thông qua các nội dung chính như sau:

1. Bảo tồn cảnh quan đường phố lịch sử bằng quy chế thiết kế đô thị
2. Lập danh mục bảo vệ và khôi phục nhà và công trình cổ
3. Cải thiện giao thông
4. Cải thiện môi trường
5. Ngăn ngừa thảm họa
6. Kế hoạch tái thiết hoạt động kinh doanh và xã hội
7. Tổ chức các workshop cộng đồng
8. Quản lý sử dụng đất bằng công cụ 'zoning'
9. Nhượng quyền phát triển

Trong 9 mục trên, mục 1 và 2 tập trung vào việc bảo tồn vỏ không gian kiến trúc cảnh quan lịch sử của toàn khu vực và của các ngôi nhà cụ thể. Mục 3, 4, 5 tập trung vào các giải pháp cải thiện hạ tầng và môi trường đô thị. Mục 6, 7 tập trung vào các giải pháp kinh tế xã hội nhằm phát triển tinh thần cộng đồng và thúc đẩy kinh tế khu vực. Cuối cùng, hai mục 8 và 9 là những nội dung liên quan đến quy hoạch đô thị và có tác dụng điều tiết (thông qua quy hoạch) ở cả cấp độ vi mô lẫn vĩ mô, có tác động to lớn như một 'bàn đạp' thúc đẩy toàn bộ guồng máy bảo tồn. Hai mục cuối này sẽ được giải thích và phân tích kỹ hơn ở phần sau (hình 5,6).

Thúc đẩy bảo tồn 'khu vực đô thị lịch sử Dadaocheng' bằng công cụ 'Nhượng quyền phát triển' (TDR)

Tổng diện tích khu đô thị lịch sử Dadaocheng là 40.48ha, với 77 công trình lịch sử (được liệt kê trong Điều lệ QHĐT) và 6 công trình di tích. Để thực hiện công tác bảo tồn và tôn tạo các di sản trên, các chủ sở hữu các công trình trên sẽ được "bồi thường" cho các chi phí thực hiện bảo tồn và 'sự thiệt thòi' do không được phát triển ngôi nhà của mình (nâng tầng hay mở rộng, đập đi xây mới) bằng quyền "nhượng quyền phát triển". Cách làm này có nguồn gốc từ từ kinh nghiệm của thành phố New York: *Transfer of Development Right* (TDR). TDR là một công cụ điều tiết phát



Hình 4. Kế hoạch mở rộng phố cổ DiHua thuộc Dadaocheng từ 7,8m lên 20m

triển thông qua quy hoạch, nó cho phép hạn chế chỉ tiêu sử dụng đất (cụ thể là hệ số sử dụng đất) tại một lô đất cụ thể (vì mục tiêu nào đó) bằng cách chuyển giao một phần hoặc toàn phần quyền phát triển trên lô đất đó sang lô đất khác (có khả năng tiếp nhận phát triển). TDR đã trở thành một thuật ngữ quen thuộc trong lĩnh vực quy hoạch, tuy nhiên cũng không phải được áp dụng rộng rãi ở nhiều nước. Ở Đài Loan, hệ thống công cụ TDR được nghiên cứu và đề xuất thành 4 loại cơ bản và vận hành song song, được tóm tắt theo bảng 1.

Khi áp dụng vào công tác bảo tồn ở Đài Loan, TDR tỏ ra là một công cụ vô cùng hiệu quả và có ý nghĩa lớn: nó giảm thiểu áp lực ngân sách chi trực tiếp cho công

tác bảo tồn, nhưng thúc đẩy hoạt động bảo tồn diễn ra nhanh chóng nhờ tạo ra được một cuộc chơi cùng thắng (win-win) cho tất cả các bên liên quan, đặc biệt là chủ sở hữu các công trình di sản.

Đối với khu vực đô thị lịch sử đặc biệt Dadaocheng, để bảo tồn và phục dựng các công trình lịch sử, các công cụ khuyến khích (incentives) và hỗ trợ (subsidies) được áp dụng như sau:

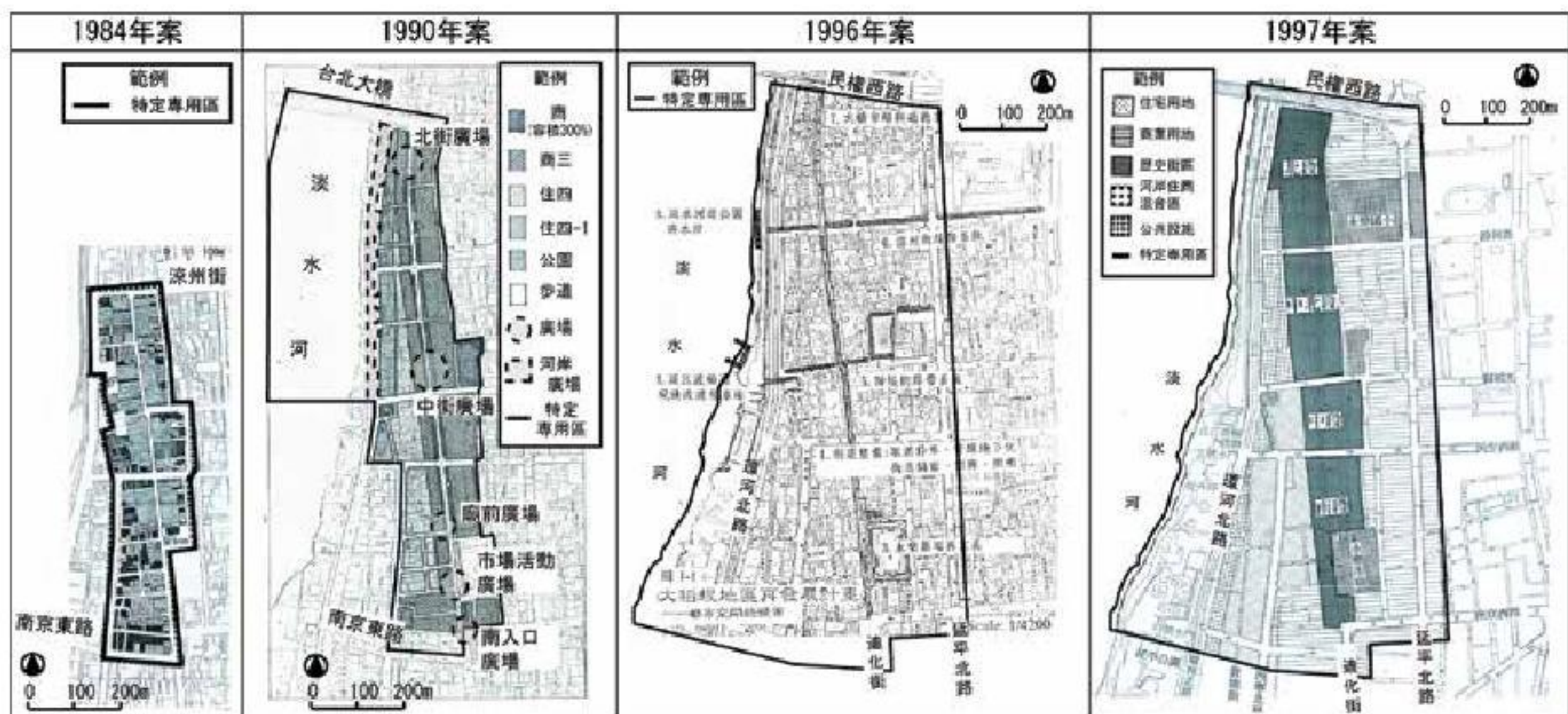
- Nếu phục dựng và duy trì công trình lịch sử theo các quy định thì:

Tổng sàn = Tổng sàn gốc V0 + Tổng sàn thưởng (V1, V2, V3, V4)

Trong đó:

Tổng sàn thưởng gồm:

V1: Sàn thưởng nếu phục dựng mặt đứng như nguyên gốc



Hình 5. Các bản quy hoạch cho khu vực Dadaocheng qua các thời kỳ



Hình 6. Ngôi nhà cổ ở số 84 phố Bau-An, trước và sau tôn tạo

- V1-1: áp dụng với công trình lịch sử (theo danh mục quy định)
- V1-2: sàn thưởng để bù đắp cho chi phí bảo dưỡng toàn bộ công trình
- V1-3: Nếu công trình không phải là công trình lịch sử thì phí phục dựng mặt đứng không được tính, mà chỉ tính phí duy tu bảo dưỡng công trình
- V2: Mức sàn thưởng nếu chuyển một lượng sàn sang mục đích công cộng
- Phần sàn chuyển sang mục đích sử dụng CC không bị tính trong tổng sàn
- Chi phí xây dựng phần diện tích chuyển/ hiến tặng cho mục đích sử dụng công cộng cũng sẽ được quy sang sàn thưởng

- V3: Mức sàn tính theo quy mô đất
- Lô đất trên 400m²: 15% diện tích đất
- Lô đất trên 1000m²: 20% diện tích đất
- Lô đất trên 2000m²: 25% diện tích đất
- V4: Mức sàn tính theo những tác động môi trường
- Theo đánh giá tác động môi trường để đánh giá tác động của kế hoạch duy tu bảo dưỡng công trình.

Hệ thống TDR cho khu vực đô thị lịch sử đặc biệt Dadaocheng:

- Điều 6. Nếu chủ nhà hiến tặng toàn bộ công trình lịch sử, đất cho nhà nước, đồng thời hoàn thành việc phục dựng và duy tu bảo dưỡng công trình, thì sẽ được

phép chuyển nhượng toàn bộ quyền phát triển (tổng sàn được phép phát triển) ra bên ngoài (kể cả phần sàn đã sử dụng)

- Điều 18: Những trường hợp không thuộc hệ thống trên, thì sẽ được ứng xử theo các văn bản pháp quy khác liên quan, hoặc phải được xem xét bởi Hội đồng thẩm định tái thiết đô thị

- Quy hoạch chi tiết: TDR có thể được áp dụng sau khi Hội đồng thẩm định tái thiết đô thị chấp nhận hồ sơ.

Công cụ TDR đã mang đến cho người dân một cơ hội để tham gia vào quá trình ra quyết định và hưởng lợi trực tiếp và gián tiếp từ công tác bảo tồn. Cơ chế đặc biệt này, trong hơn mười năm qua, đã làm cho Dadaocheng đã thay đổi đáng kể. Nhiều chủ nhà đã dọn dẹp mặt tiền, bỏ đi nhưng dây điện, điện thoại cũ, thừa, khôi phục nguyên trạng mặt đứng bằng những kỹ thuật bảo tồn tinh tế. Cho tới cuối năm 2012, đã có 340 hồ sơ đăng ký được nhận quyền TDR, trong số đó 275 trường hợp đã được chấp thuận và được nhận TDR; từ đó dần dần tiến hành cải tạo và khôi phục mặt đứng công trình về nguyên mẫu lịch sử. Dadaocheng đã hồi sinh lại khung cảnh một thời vàng son của nó.

Loại	TDR cho QHĐT Nguyên tắc	TDR cho di sản Nguyên tắc	Khu vực đô thị lịch sử đặc biệt Dadaocheng	Những nguyên tắc đặc biệt của QHĐT
Nơi nhận	1. Cần qua quy trình thẩm định TKĐT 2. Cần thỏa mãn điều kiện dưới đây:	Công trình còn thừa đất (nằm bên trong Đài Bắc)	Khu vực cho phép tiếp nhận (được định trước) Khu vực khác	Theo nguyên tắc TDR cho QHĐT, Nguyên tắc TDR cho di sản
	Diện tích: đất rộng hơn 1000m ²	Ko quy định	Ko quy định	Theo QHĐT
	Trong bán kính 500m tính từ lối ra vào ga đường sắt đô thị (MRT) Có công viên rộng trên 0.5ha ở gần	Ko quy định	Ko quy định	Theo QHĐT
Nơi nhượng	1. Công trình lịch sử hoặc công trình di tích, di sản	Các di sản, khu vực bảo tồn	Lô đất của các công trình lịch sử	Theo quy định về QHĐT
	2. Công trình công ích dự kiến nhưng do tư nhân sở hữu		Lô đất thuộc khu vực đô thị lịch sử	
	3. Công trình còn thừa đất để xây dựng nhưng chuyển thành KGCC (ko áp dụng đối với Đài Bắc)		Các lô đất khác đã qua thẩm định TKĐT	
Mức chuyển nhượng tối đa	30% tổng lượng sàn được phép phát triển (đối với các đối tượng thông thường)	40% tổng lượng sàn được phép phát triển (đối với các đối tượng thông thường)	40% hoặc 20% đối với khu vực nhận xác định	Theo Nguyên tắc thực hiện TDR cho QHĐT
	40% đối với đất thuộc khu vực tái thiết đô thị, khu vực thúc đẩy phát triển đô thị,	50% đối với đất thuộc khu vực tái thiết đô thị, khu vực thúc đẩy phát triển đô thị,	30% đối với khu vực khác	Nguyên tắc TDR cho di sản

Bảng 1: Hệ thống công cụ TDR

Cùng với công cụ TDR, công tác dân vận phục vụ bảo tồn cũng được thực hiện hết sức hiệu quả. Với các cuộc họp cộng đồng (community WS) và những nỗ lực của Quỹ Văn hóa Yaoshan, người dân khu phố cổ Dadaocheng đã bắt đầu nhận ra rằng bảo tồn chính là một cách phát triển khác. Thông qua việc bảo tồn cảnh quan đường phố lịch sử, bảo tồn các ngôi nhà cổ, hoạt động kinh doanh trở nên hiệu quả hơn nhờ môi trường và không khí lịch sử hấp dẫn, đặc biệt là các hoạt động bán lẻ và những dịch vụ đô thị.

Một số chủ nhà đã trao lại một phần hay toàn bộ ngôi nhà di sản của mình để lấy một giá trị bồi thường TDR và chuyển ra ngoài ở; những ngôi nhà hoặc phần nhà sau khi trao lại cho nhà nước sẽ được quản lý bởi Phòng Tái thiết đô thị thuộc Sở Quy hoạch Đài Bắc, và được sử dụng cho các mục đích công cộng. Những địa chỉ đó được gọi là các URS (Urban Regeneration Station) và được đánh số theo số nhà, tạo thành chuỗi các địa chỉ phục công cộng dưới hình thức: trung tâm văn hóa cộng đồng, bảo tàng nhỏ, hay thư viện v.v... Người dân khu vực có thể bày tỏ các ý kiến, quan sát, tâm tư về

khu vực bằng cách dán các mẫu giấy ghi ý kiến của mình lên bản đồ khu phố cổ tại những vị trí mà họ muốn phản ánh. Những cán bộ chuyên trách từ cơ quan quản lý sẽ có trách nhiệm thu thập và xử lý các ý kiến đó.

Năm 2005, Sở Quy hoạch thành phố đã giao cho Viện quản lý tài nguyên lịch sử (Institute of Historical resource management) – một tổ chức phi chính phủ, thực hiện việc đánh giá tổng thể quy chế quản lý ‘khu vực đô thị lịch sử đặc biệt Dadaocheng’. Những khuyến nghị của IHRM là các quy định trong khu vực đô thị lịch sử cần đặt người dân vào trọng tâm, hướng tới lợi ích và đồng thuận của người dân nhiều hơn; các công cụ kiểm soát nên theo hướng linh hoạt hơn; và các hướng dẫn thiết kế đô thị dưới Quy chế cần được xem lại và điều chỉnh định kỳ. IHRM đã tổ chức hàng loạt các workshop, các buổi trao đổi sâu, các hội nghị, hội thảo, các tua thăm quan có hướng dẫn và phân tích chuyên sâu cho người dân sống tại khu vực cũng như ở những khu vực khác, và cả du khách để nâng cao hiểu biết của người dân về công tác bảo tồn, giới thiệu cho họ các kinh nghiệm bảo tồn ở Penang, Malaysia, hay Tsugamo,

Nhật Bản. Những trao đổi như vậy đã giúp người dân hình dung được vai trò lớn lao của họ trong phát triển cộng đồng và thúc đẩy bảo tồn.

Những suy ngẫm từ kinh nghiệm của Dadaocheng, Đài Bắc

Trong một thế giới đang ngày càng ‘phẳng’¹ hơn, theo cách diễn đạt đầy ẩn dụ của Thomas Friedman, lịch sử và bản sắc dân tộc trở thành yếu tố quan trọng để khẳng định vai trò vị thế của mỗi quốc gia. Di sản, di tích là những bằng chứng rõ ràng và sống động của lịch sử văn hóa mỗi vùng đất, mỗi địa danh. Không chỉ những di vật được công nhận (thường có quy định về niên đại trên 100 năm) mà cả những dấu tích lịch sử cận đại và đương đại cũng cần được lưu giữ một cách có chọn lọc, để xâu chuỗi liên tục không ngắt quãng một câu chuyện tự sự về một thành phố, một địa phương, một quốc gia. Từ khi có những mâu thuẫn chính trị với Trung Quốc đại lục, Chính phủ và người dân Đài Loan ý thức sâu sắc hơn tầm quan trọng của công tác bảo tồn di sản trong củng cố niềm tự hào Đài Loan. Bảo tồn, do vậy, còn mang màu sắc của chính trị ở tầm quốc tế. Bên

canh ý nghĩa về khía cạnh tinh thần lớn lao đó, bảo tồn di sản cũng mang lại ý nghĩa vật chất thực tế góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế địa phương. Kinh nghiệm của rất nhiều quốc gia cho thấy du lịch và dịch vụ mang lại nguồn thu to lớn của rất nhiều thành phố có quỹ di sản phong phú. ‘Bảo tồn để phát triển’ không còn là câu chuyện xa lạ và khó hiểu.

Tuy nhiên, từ **nhận thức** đúng và đầy đủ rồi, chúng ta sẽ đối mặt với câu hỏi **hành động như thế nào?** Làm sao để thực hiện bảo tồn và quản lý di sản một cách hiệu quả nhất.

Kinh nghiệm Đài Loan cho thấy, chính quyền xem ‘bảo tồn’ là nỗ lực và trách nhiệm chung của cả xã hội, đặt người dân vào trung tâm của các chính sách bảo tồn; lồng ghép một cách thông minh nhiệm vụ bảo tồn vào công tác phát triển đô thị; dùng cơ chế điều tiết phát triển để bảo tồn mà không tổn chút ngân sách nào; cũng không bắt người dân phải hy sinh quyền lợi chính đáng của mình vì sự nghiệp bảo tồn, tạo ra một ‘cuộc chơi cùng thắng’. Nói cách khác, người dân được đền bù xứng đáng về cả vật chất và tinh thần nếu tham gia công cuộc bảo tồn. Đây có lẽ là khía cạnh mấu chốt cho sự thành công bền vững của bảo tồn.

Bên cạnh nhà nước, các tổ chức xã hội:

phi chính phủ, phi lợi nhuận do những chuyên gia, những trí thức có tâm và có tầm điều phối đã có vai trò quyết định đến sự thành công trong bảo tồn ở Dadaocheng nói riêng và toàn bộ Đài Loan nói chung. Bà Alice Chiu, một nghệ sĩ âm nhạc nhưng có tình yêu mãnh liệt với di sản và di tích đã cống hiến gần như trọn đời mình cho sự nghiệp bảo tồn từ khi làm giám đốc Quỹ văn hóa Yaoshan rồi sau đó là giám đốc Viện Quản lý tài nguyên di sản Đài Loan. Không chỉ riêng với phố cổ Dadaocheng, thành phố Đài Bắc còn rất thành công trong công tác bảo tồn các công trình kiến trúc lịch sử thời Nhật thuộc, bảo tồn và khai thác các khu nhà máy cũ thành các công viên sáng tạo, giữ lại dấu tích một khu dân cư cấp 4 thành một ‘bảo tàng’ về một thời tiền chiến v.v... tạo nên một câu chuyện lịch sử liên tục và sống động vô cùng hấp dẫn.

Tóm lại, thành công trong bảo tồn và quản lý di sản ở Đài Loan có được nhờ hội tụ:

- *Thứ nhất*, nhận thức đầy đủ và đúng đắn về công tác bảo tồn, ban đầu nhờ giới trí thức và chuyên gia, sau đó được sự ủng hộ về mặt chính trị của chính quyền, và được chia sẻ vận động sâu rộng đến xã hội.

- *Thứ hai*, cơ chế chính sách thúc đẩy hành động hiệu quả. Cụ thể, cơ chế “nhượng quyền phát triển” (TDR) đã có

tác dụng thực sự như động cơ và nhiên liệu của cỗ máy ‘bảo tồn’. TDR hoàn toàn có thể xem xét để áp dụng cho Khu Phố cổ Hà Nội vừa để thúc đẩy những đầu tư phục dựng cải tạo nhà cổ vừa có thể giúp giãn dân phố cổ một cách tự nguyện, theo đúng cơ chế thị trường.

- *Thứ ba*, làm bảo tồn với cách tiếp cận rất nhân văn: Thừa nhận, tôn trọng quyền lợi vật chất tinh thần của người dân; không cưỡng chế mà nâng cao nhận thức; tham gia và sự tôn trọng người dân là nguyên tắc được thống nhất áp dụng.

- *Thêm nữa*, khai thác trí tuệ và tâm huyết của các trí thức, chuyên gia, tạo điều kiện cho sự đóng góp hiệu quả của các tổ chức dân sự phi lợi nhuận, phi chính phủ cũng là yếu tố rất nổi bật cho thành công về bảo tồn ở Đài Loan. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bài trình bày của Vicky Wong ‘Transforming Heritage District in Taipei - The Case Study of Dadaocheng’ tại Hội nghị ARCSIA 2011 tại Đà Nẵng, Việt Nam
- Bài trình bày ‘Taipei city urban development & urban design review’ của Sở Quy hoạch Đô thị Đài Bắc, năm 2013 tại Thái Lan

CHÚ THÍCH

- ¹ ‘Thế giới phẳng’ là một tác phẩm của Thomas Friedman - một biên tập viên chuyên mục ngoại giao và kinh tế của tạp chí New York Times, viết về vấn đề toàn cầu hoá rất toàn diện và rõ nét.

Abstract

Asia is a continent with a long history of development, possessing rich and precious heritage and monuments. Along with the strong resurgence of the Asian Dragons such as Japan, Korea, Singapore or Taiwan and rapid physical development of many Asian cities, there are risks and threats on the disappearance of heritages and historical values of the past. Preserving heritage is now perceived as a decisive policy for development. However, from awareness to action is a long way. Each nation, each locality has their own ways to promote and implement conservation; and effectiveness is also very different from one place to another. To obtain a clearer view of this topic, this article would introduce heritage conservation experience of the city of Taipei, the Capital of Taiwan, which focuses on conservation experience of Dadaocheng – and historical town over 150 years of Taipei.

This paper consists of three main parts. The first part introduces the Taipei City and the history of Dadaocheng area. The second part introduces specific experience to promote conservation and restoration of historical buildings and townscape of Dadaocheng, which is very effective and smart. In the case here, ‘conservation’ is not just a slogan yet has come to real, reviving the old town’s glory in the past. The end of the paper shares the author’s reflections on what have been read, heard and seen about Dadaocheng, the challenges of the whole process and the achievements in heritage conservation efforts in Taiwan, with a lot of the lessons-learn for heritage conservation in Vietnam in general, and for the Old Quarter of Hanoi in particular.

Keywords: heritage conservation, heritage management, transfer of development right



Ảnh minh họa - Nguồn: millipulse.com

TRONG MỌI THỜI KỲ, THÁCH THỨC ĐỐI VỚI NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI CHƯA BAO GIỜ NHỎ, BỞI ĐÂY LUÔN LÀ LĨNH VỰC PHẢI ĐI TIÊN PHONG TRONG SỰ PHÁT TRIỂN CỦA XÃ HỘI, DẪN DẮT SỰ PHÁT TRIỂN CỦA NHIỀU NGÀNH KHÁC. CẢ THẾ KỲ 20, THẾ GIỚI CHÚNG KIẾN SỰ CHUYỂN MÌNH VĨ ĐẠI CỦA LĨNH VỰC NÀY, CẢ VỀ LƯỢNG & CHẤT. NHỮNG PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI MỚI RA ĐỜI, THAY ĐỔI HOÀN TOÀN CÁCH THỨC CON NGƯỜI ĐI LẠI. TRONG KHI MẠNG LƯỚI CƠ SỞ HẠ TẦNG BỀN VỮNG THEO CÁCH CON NGƯỜI CHƯA BAO GIỜ CHÚNG KIẾN TRONG LỊCH SỬ.

KTS. VŨ MINH NHẬT

Giao thông vận tải trong thời đại **Kỹ thuật số**

Vào những năm 90 thế kỷ trước, lĩnh vực giao thông có sự chững lại về công nghệ, khi một loạt phương thức vận tải đường như đã tới giới hạn công nghệ của mình. Xe hơi vẫn là loại phương tiện 4 bánh 1 động cơ, không khác nhiều với hồi đầu thế kỷ. Máy bay đã tạm chấm dứt cuộc đua về kích thước và tải trọng, chuyển dần sang hướng tiết kiệm nhiên liệu. Đường sắt cũng chững

lại sau những tiến bộ về tốc độ, do chi phí quá cao. Cũng như nền kinh tế toàn cầu, lĩnh vực giao thông cần một cú hích để bước sang một giai đoạn phát triển mới. Và cú hích ấy đã xuất hiện trong giai đoạn chuyển giao thế kỷ, đưa cả thế giới sang thời đại mới: thời đại kỹ thuật số.

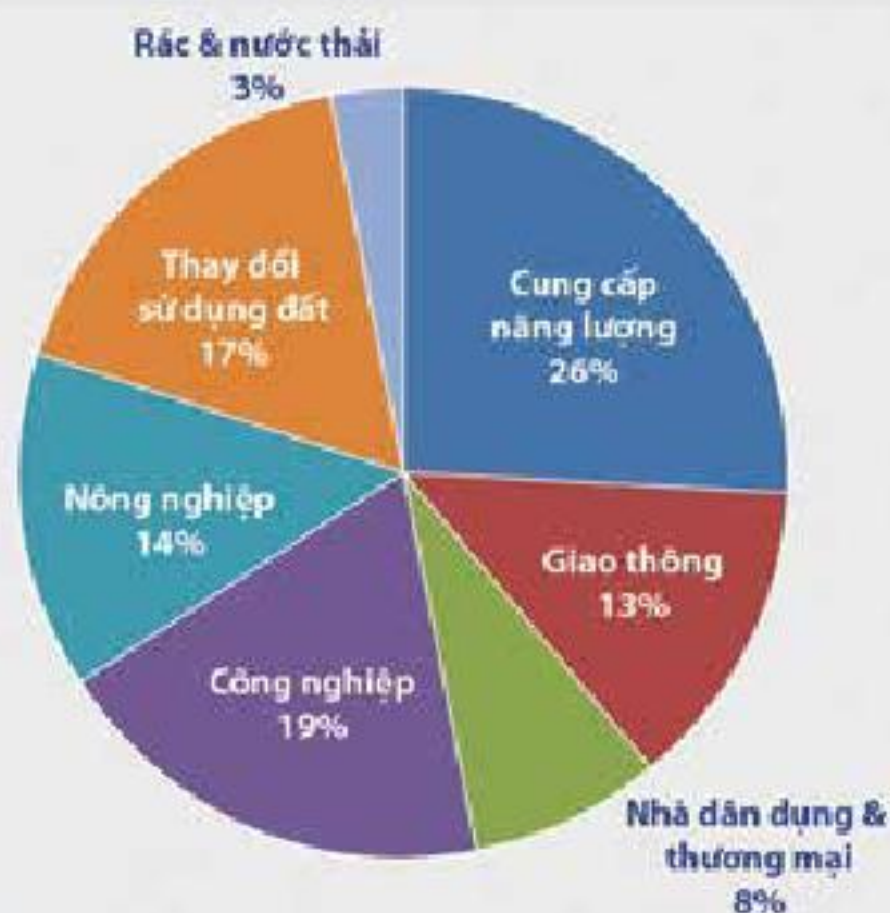
Thời đại mới, nhưng những thách thức truyền thống vẫn còn đó. Về cơ bản, những vấn đề như nạn ách tắc,

Quốc gia	2013	2030	2013-30 % thay đổi	Giai đoạn 2013-30
Anh	20.5	33.4	63	480
Mỹ	124.2	186.2	50	2800
Pháp	22.5	29.6	31	469
Đức	33.4	43.8	31	691

Thiệt hại kinh tế do nạn ách tắc giao thông ở một số quốc gia, đơn vị tính: tỷ USD
 Nguồn: INRIX, inrix.com

Ách tắc giao thông tiêu tốn các nước EU tới 2% tổng GDP hàng năm của khối này, tương tự với Nhật Bản, Australia. Hàn Quốc thậm chí còn thiệt hại tới 4%. Tại Việt Nam, ách tắc giao thông gây thiệt hại 30.000 tỷ đồng hàng năm (riêng tại Hà Nội & Tp. Hồ Chí Minh là 18000 tỷ đồng), chiếm 1% GDP cả nước.

Ở châu Âu, ngành giao thông vận tải gây ra 1/4 lượng khí thải vào năm 2011 (Theo số liệu của Ủy ban Môi trường châu Âu). Tại Việt Nam, giao thông vận tải ngốn 1/5 lượng nhiên liệu tiêu thụ trên toàn quốc mỗi năm.



Tác động của ngành giao thông vào lượng khí thải toàn cầu năm 2007 theo % - Nguồn: ipcc.ch - Đồ họa: nhatmarc



Ảnh minh họa - Nguồn: 4ever.eu

ô nhiễm môi trường, chi phí đầu tư lớn... vẫn là những bài toán phải giải trong thế kỷ mới. Những đổi mới đáng kinh ngạc trong lĩnh vực giao thông vận tải đang làm suy giảm vị thế của ô tô - biểu tượng của sự tự do và tính cơ động - khiến chúng trở thành nạn nhân của chính sự thành công do chúng tạo dựng. Trên khắp thế giới, sự ách tắc giao thông và thiệt hại kinh tế do xe hơi gây ra không chỉ áp đặt lên người tham gia

giao thông mà còn lên toàn thể xã hội. Và mặc dù đã có những tiến bộ trong lĩnh vực năng lượng bền vững, nhưng việc áp dụng vào đời sống vẫn còn rất chậm chạp, chưa tương xứng với mong đợi, nhất là trong lĩnh vực giao thông. 95% năng lượng sử dụng trong ngành này vẫn là nhiên liệu xăng dầu, tác nhân thải khí CO2 lớn nhất thế giới. Là ngành tiêu thụ nhiên liệu hàng đầu thế giới (1/4 lượng tiêu thụ toàn cầu),

do đó mọi thay đổi trong việc sử dụng nhiên liệu của giao thông vận tải sẽ tác động mạnh mẽ lên môi trường toàn cầu.

Những xu hướng được thừa nhận như phát triển giao thông công cộng, sử dụng công nghệ thân thiện với môi trường... vẫn đang được nhân rộng nhưng với tốc độ không đều. Trong khi đó, lĩnh vực công nghệ thông tin lại bước những bước đi dài, thay đổi lối sống của con người, một cách tự nhiên nó kéo theo các lĩnh vực khác vào cuộc, nếu không muốn bị bỏ lại bên lề thời đại.

Vấn đề muôn thuở mà các nhà quy hoạch giao thông phải đối mặt đó là việc tăng thêm cơ sở hạ tầng giao thông luôn là một quy trình chậm chạp và tốn kém. Những vấn đề kéo theo về môi trường, bồi thường đất đai, dịch chuyển dân cư... có thể kéo dài cả chục năm. Sự phát triển đó về cơ bản là theo bề ngang. Và trong thời đại mới, khi mà quá trình đô thị hóa mạnh mẽ sẽ khiến 60% dân số thế giới sống trong đô thị vào năm 2030 (số liệu Liên Hợp Quốc), người ta nghĩ đến những hướng phát triển theo chiều sâu

để khắc phục vấn đề, dựa trên những tiến bộ về công nghệ của thời đại này. Ngày nay, sự phát triển của công nghệ thông tin dẫn đến những mạng lưới cơ sở hạ tầng của lĩnh vực này liên tục mở rộng ra. Và không có gì ngạc nhiên, chúng mở rộng và bám theo mạng lưới giao thông có sẵn, bởi đó là mạng lưới rõ ràng nhất để tiếp cận tới các nhu cầu xã hội.

Xã hội giờ đây kết nối bằng công nghệ thông tin mật thiết một cách sâu đậm. Mọi lĩnh vực đều muốn tham gia vào mạng lưới kết nối mà công nghệ thông tin mang lại, mọi lĩnh vực đều nhìn thấy tiềm năng phát triển trong đó. Khả năng của các thiết bị di động ngày một mở rộng và xu hướng all-in-one (tất cả trong một) vẫn chưa có dấu hiệu dừng lại. Người ta vẫn muốn lên chặt vào một chiếc điện thoại những tính năng mới, có thể làm mọi thứ trong đời sống hàng ngày. Sự phát triển của những kho ứng dụng như App Store hay Google Play đem đến những tính năng mới cho chiếc điện thoại hay các thiết bị di động từng ngày một. Lĩnh vực giao thông không thể nào đứng ngoài cuộc, bởi những thay đổi lớn nhất của lĩnh vực này trong quá khứ là do tiến bộ công nghệ đem lại, khi con người chuyển từ đi bộ và sử dụng động vật sang các phương tiện cơ giới, khi sức người được thay thế bởi máy móc, khi con người có thể bay và giới hạn về cự li đã bị đập đổ.

NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG KỸ THUẬT SỐ

Với tốc độ của sự đổi mới và sự phức tạp của hệ thống giao thông, sẽ rất khó để dự đoán nhanh và chính xác các hệ thống này sẽ trông như thế nào trong những năm tới. Nhưng một số chủ đề quan trọng hiện đang nổi lên, và khi suy luận từ những phát triển hiện tại, ta có thể dự đoán được một số khía cạnh. Để tận dụng lợi thế của các công nghệ mới nổi, cần có những thay đổi xã hội rộng lớn hơn và các mô hình kinh doanh mới. Một hệ thống giao thông đô thị trong thời đại số được hình dung có thể có

những đặc điểm chính như sau:

1. Mạng lưới rộng lớn:

Thông tin là một phần trong cơ sở hạ tầng căn bản của giao thông vận tải như đường bộ và đường sắt. Người tham gia giao thông ngày nay có nhu cầu biết về: vị trí (nơi hiện tại và nơi đến), hành trình, độ dài hành trình, lựa chọn phương tiện, các thông tin cập nhật về tình hình giao thông hiện tại giúp họ có những lựa chọn tối ưu về hành trình. Cách đây vài năm những thiết bị định vị GPS là một lựa chọn phổ biến cho những người dùng xe hơi, nhưng hiện tại, smartphone đã khai tử những thiết bị như vậy. Có cả trăm phần mềm định vị và chỉ dẫn giao thông trên những kho ứng dụng của Apple hay Google, và quan trọng

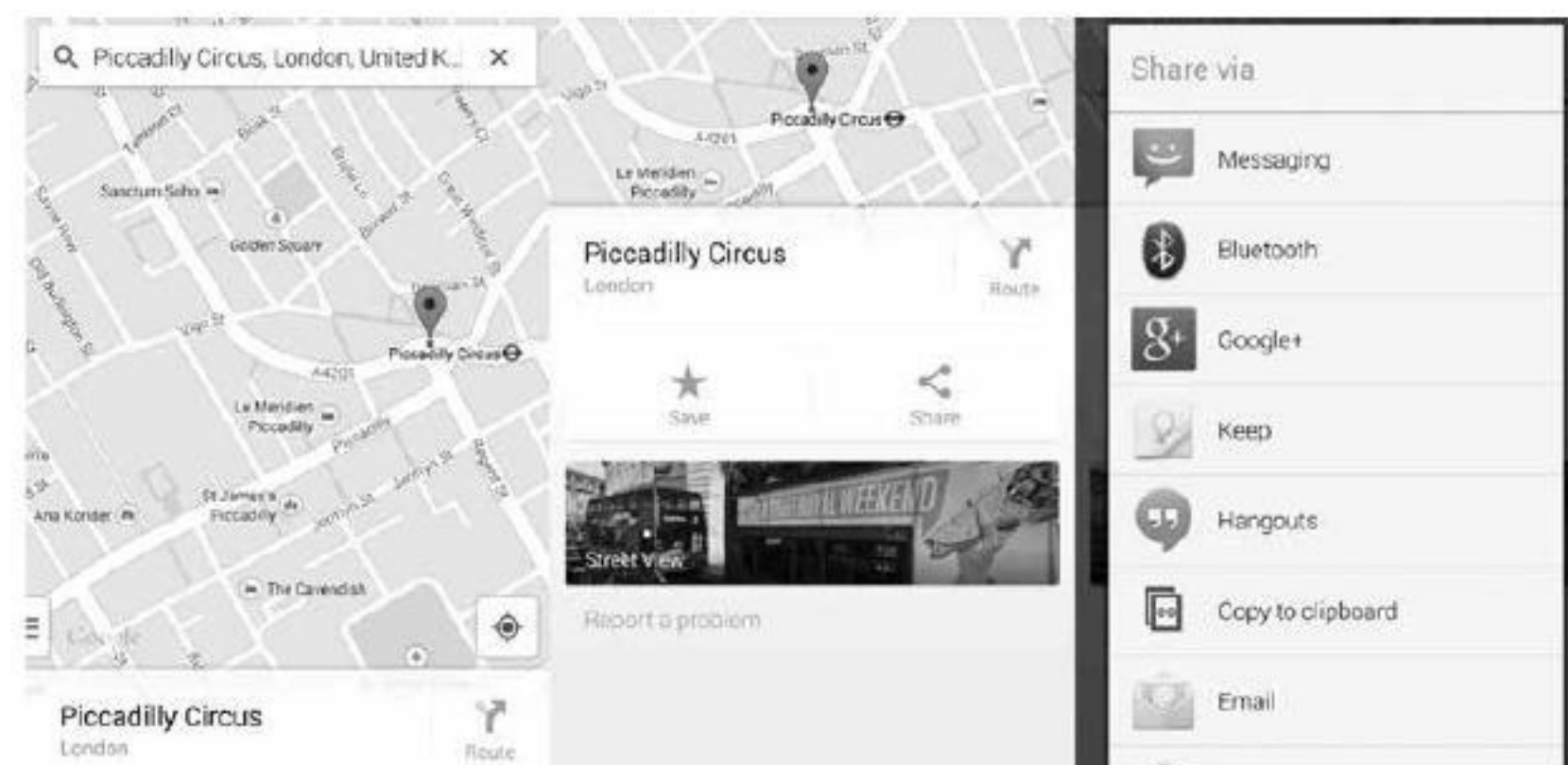
là, chúng hầu như miễn phí. Nhu cầu về những thông tin như vậy ở Việt Nam có thể thấy qua kênh VOV giao thông Hà Nội của Đài Tiếng nói Việt Nam, được xem là kênh phát thanh giao thông đầu tiên và duy nhất trong nước, có tính tương tác cao khi chia sẻ thông tin về giao thông theo thời gian thực giữa người tham gia và nhà đài. Là kênh phát thanh nên kênh thông tin này được giới tài xế đánh giá rất cao và có lượng khán giả rất ổn định.

Giá trị thực sự của những tiến bộ công nghệ không nằm quá nhiều ở mặt công nghệ, mà là ở việc chúng được kết nối ra sao. Giá trị của thiết bị tăng theo cấp số nhân khi chúng có thể giao tiếp với các thiết bị và hệ thống khác. Như những chuyên gia của Cisco chỉ ra: Một chiếc xe hơi có công nghệ cảm nhận được



Các ứng dụng bản đồ & định vị giao thông nở rộ trên thiết bị di động

Nguồn: gizmodo.com

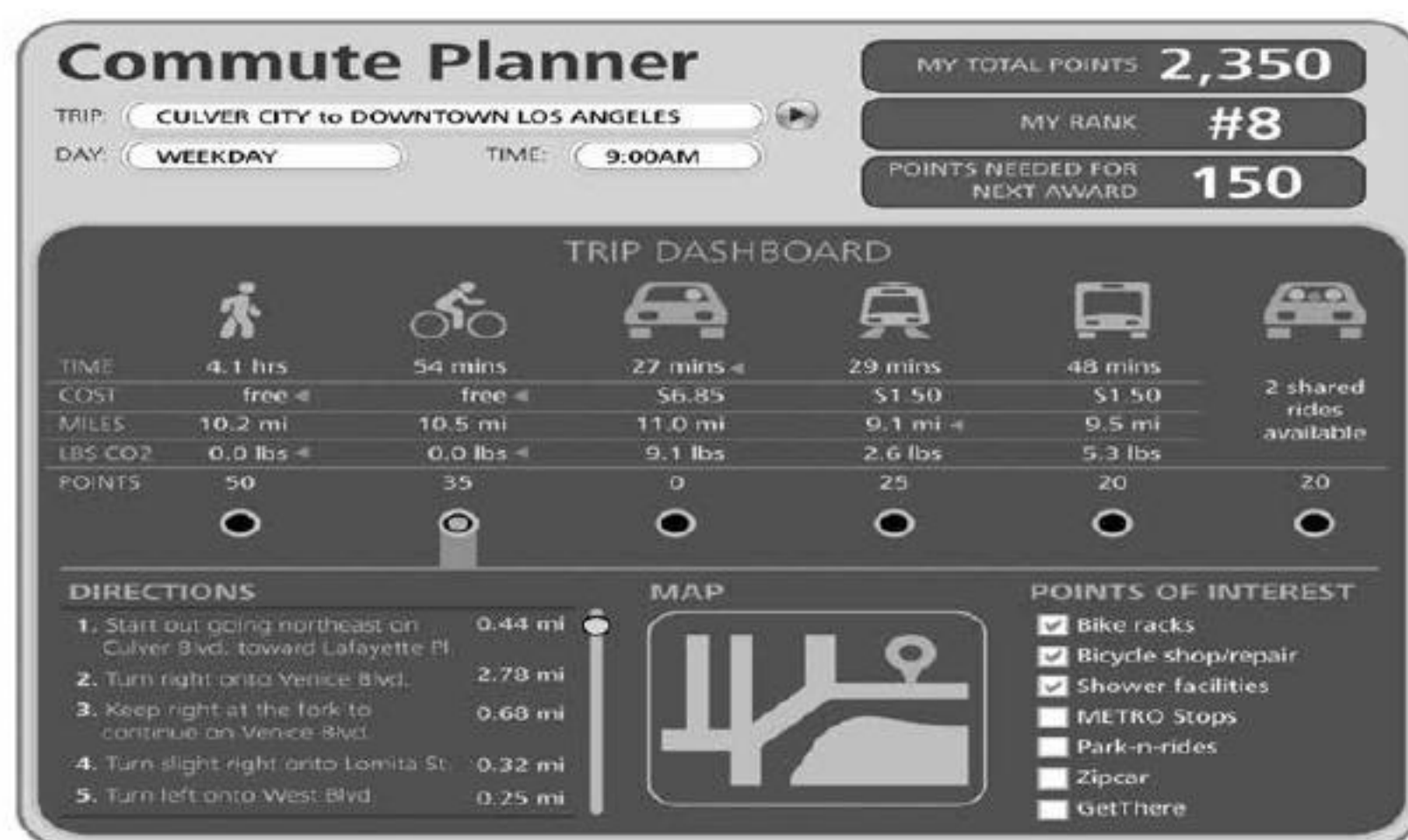


Việc chia sẻ thông tin địa điểm đã trở nên dễ dàng và quen thuộc - Nguồn: uptodown.com



Những đặc điểm chính của hệ thống giao thông thời đại kỹ thuật số.

Đồ họa: nhatmarc



Hình mẫu cơ chế giá linh hoạt áp dụng chi tiết trên từng chặng hành trình

- Nguồn: dupress.com

chương ngại vật trên đường chưa đủ tốt, nó phải biết báo cho cho tài xế hay hệ thống phanh hay hệ thống lái hoạt động, nó phải biết báo cho các xe xung quanh cảnh giác hay nhà chức trách khi có sự cố. Đó mới là mục tiêu của công nghệ giao thông trong thời đại mới. Kết nối mọi thứ, kết nối mọi nơi. Việc kết nối thông tin về tình hình hiện trạng của các phương tiện với nhau còn dẫn đến những kết quả khác. Nếu các xe được tích hợp vào một mạng lưới và chia sẻ thông tin như về tốc độ và khoảng cách với các xe xung quanh chẳng hạn, một hệ thống máy tính có thể tính toán và đưa ra tốc độ phù hợp cho từng xe để điều chỉnh nhằm ngăn ngừa kẹt xe xảy ra. Đó chính xác là những gì mà những hãng xe hơi như Ford đang nghiên cứu, và họ cho biết công nghệ trên (mà họ gọi là AAC - *adaptive cruise control* - công nghệ điều khiển hành trình thích ứng) nếu áp dụng cho 20% xe trên đường cao tốc sẽ giảm kẹt xe một cách hiệu quả, thông qua một thí nghiệm mô phỏng. Mà chưa cần đến những công nghệ tối tân như vậy, ta có thể thấy, chỉ một kênh thông tin như VOV giao thông ở Việt Nam đã giúp bao tài xế lựa chọn được một lối đi khác thay vì lao vào một đám tắc đường hỗn loạn ở Hà Nội. Theo Thilo Koslowski, người đứng đầu bộ phận thực nghiệm xe hơi tại Tập đoàn Gartner, “Tương tự như cách điện

thoại đã phát triển thành điện thoại thông minh, trong 10 năm tới xe hơi sẽ nhanh chóng trở thành loại phương tiện “kết nối” mà ta có thể truy cập, sử dụng và chia sẻ thông tin với người điều khiển, hành khách, cơ sở hạ tầng công cộng, và các loại máy móc bao gồm cả các xe khác.” Và nói đến kết nối thông tin ta lại phải nói đến mạng xã hội. Đúng, ta không thể né tránh nó được. Mạng xã hội một cách tự nhiên đã tham gia vào kết nối con người và phương tiện khi tham gia giao thông. Chúng ta đều có thể đã vô tình tham gia vào quá trình đó, khi đơn giản chụp một tấm ảnh trên đường đi làm vào buổi sáng và đăng lên Facebook. Một status bạn đăng lên cảnh báo tắc đường rõ ràng là hữu ích, miễn là bạn bè của bạn không đọc nó trên điện thoại trong lúc lái xe. Việc kết nối thành một mạng lưới rộng lớn đầu tiên đem lại lợi ích cho cá nhân người tham gia giao thông, và rộng ra, nó giúp cả mạng lưới giao thông được vận hành trơn tru hơn, giúp các nhà quản lý có được những quyết sách và điều chỉnh phù hợp. Nó còn giúp thu thập hành vi người dùng, một dạng dữ liệu quan trọng mà giá trị của nó có thể đem lại lợi nhuận chứ không dừng lại ở các nghiên cứu. Như các công ty xe hơi có thể mua thông tin về thói quen di chuyển của người dân để nghiên cứu mẫu xe mới chẳng hạn.

2. Giá cả linh hoạt:

Một thực trạng của ngành giao thông đang diễn ra trên toàn cầu, đó là mức phí người dân phải trả cho dịch vụ giao thông ít hơn chi phí bỏ ra để cung cấp những dịch vụ đó, và càng ít hơn khi so với thiệt hại kinh tế của nạn tắc đường hay ô nhiễm môi trường. Số liệu của Hoa Kỳ cho thấy, vào năm 2006, mức phí người dân phải trả cho lĩnh vực giao thông, tính cả thuế xăng dầu, chỉ đủ cho 50% chi phí bỏ ra cho đường cao tốc. Người dân thường có xu hướng cho rằng đó là những thứ miễn phí được thu hưởng, và thường có phản ứng ban đầu tiêu cực khi nhà chức trách có ý định tăng phí. Ở Việt Nam, những điều chỉnh thu phí đường bộ của chính quyền luôn là đề tài nóng với dư luận và khiến chính quyền phải nâng lên đặt xuống nhiều lần mới có được quyết định. Với sự nổi lên của công nghệ di động, những cơ chế giá mới năng động - điều không tưởng chỉ một thập kỷ trước - sẽ trở nên khả thi. Chính sách giá sẽ có thể dựa trên các thời gian khác nhau trong ngày, dựa trên tình trạng ùn tắc giao thông, hay tốc độ, công suất, thậm chí hiệu suất và mức khí thải. Thông tin về hành trình của bạn được thu thập thông qua phương tiện hoặc thiết bị di động, và căn cứ vào đó nhà chức trách sẽ thu phí của bạn. Công nghệ giúp việc tính toán chính xác và chi li hơn, giúp nhà chức trách quản lý hiệu quả hơn. Dưới

góc độ người dùng thì nó giúp họ có được kế hoạch tham gia giao thông phù hợp và kinh tế hơn. Lợi ích là to lớn khủng khiếp và đến từ 2 chiều.

Nếu cơ chế giá linh hoạt cho việc lái xe hiện vẫn ở thì tương lai vì đang hoàn thiện nốt về công nghệ, thì cơ chế giá linh hoạt cho việc đỗ xe đã thực sự hiện hữu. Phí đỗ xe thực sự đã có thể chia ra nhiều mức tùy thuộc vào thời điểm, vị trí, chủng loại xe. Nhiều thành phố ở Bắc Mỹ và châu Âu đã thiết lập mạng lưới đồng hồ tính tiền đỗ xe, cung cấp dịch vụ tìm kiếm và thông báo chỗ đỗ xe cho tài xế. Rõ ràng những cơ chế như vậy giúp nâng cao hiệu quả giao thông và tận dụng tốt không gian đô thị, vốn đã ngày càng chật hẹp.

Việc áp dụng mức giá linh hoạt là một tiến trình sáng sủa bởi không riêng gì ngành giao thông, rất nhiều lĩnh vực có đòi hỏi tương tự. Con người vẫn đang không ngừng nâng cấp các phương thức thanh toán cũng như tìm ra những phương thức thanh toán mới theo hướng tiện lợi hơn và an toàn hơn. Nhưng không phải là không có những trở ngại. Sự nghi ngại với những công nghệ mới trong lĩnh vực này là dễ hiểu bởi nó liên quan đến túi tiền của người dùng. Các nhà phát triển cũng

ít khi dám mạnh mẽ tuyên bố một phương thức thanh toán là tuyệt đối an toàn & bảo mật. Ngoài ra, với nhiều người dân đã quen chi trả mức phí tương đối thấp cho các dịch vụ giao thông công cộng, khi áp dụng cơ chế giá linh hoạt, với việc phải trả chính xác hơn giá trị dịch vụ mà họ sử dụng, sẽ khó để họ chấp nhận ngay sự thay đổi (khả năng cao là gia tăng) chi phí. Thay đổi thói quen không bao giờ là điều dễ dàng cả.

3. Đặt người dùng làm trọng tâm:

Có một lý do cơ bản mà xe hơi trên thế giới hay xe máy ở Việt Nam phổ biến: Nó đặt nhu cầu của người sử dụng vào trọng tâm của hành trình. Không cần phải lo lắng về lịch trình lúc nào, về chỗ ngồi có hay không, về thời tiết (vâng, với xe máy thì không), bạn thực sự có thể tới nơi bạn muốn với phương tiện cá nhân. Đó là sự tự do mang tính biểu tượng mà phương tiện cá nhân mang lại. Và với sự tự do đó, người ta sẵn sàng chấp nhận những bất tiện của giao thông, của chỗ đậu xe, và các chi phí cho xăng dầu. Dải lựa chọn của phương tiện cá nhân rõ ràng là rộng hơn, khi mà giao thông công cộng chỉ cho bạn đến đi từ những ga/bến này đến ga/bến khác, tất cả đều cố định và

khuôn khổ. Hiểu được bản chất đó là cơ sở cho những nhà thiết kế và quản lý nâng cao chất lượng giao thông công cộng, nếu họ coi đó lối thoát cho những vấn đề giao thông hiện tại.

Sự phát triển công nghệ trong vài thập kỷ qua cung cấp những triển vọng của một mô hình xoay quanh người sử dụng. Internet đem đến cho cá nhân những sức mạnh không ngờ tới. Người ta có khả năng tự giải quyết được nhiều việc nhờ Internet và các thiết bị di động. Họ còn tự giải trí với chúng. Con người là trung tâm của thế giới, và xoay quanh cái họ muốn là xu hướng của tất cả các lĩnh vực.

Các chuyên gia về giao thông cũng dần nhận ra rằng thay đổi hành vi của người dân có thể không hiệu quả bằng điều chỉnh hệ thống cho phù hợp nhu cầu của họ. Nhà chức trách nên cho người dân nhiều lựa chọn hơn. Chính sách giá cả linh hoạt cũng là một cách khuyến khích người dân thay đổi hành vi của họ, nhưng bằng cách cho họ nhiều giải pháp hơn. Thói quen hay hành vi khi di chuyển của người dân là rất linh động và đa diện, do đó ép họ theo một hướng không phải là xu thế phù hợp trong tương lai, khi mục tiêu là đạt được một hệ thống tối ưu và cân bằng. Nhu cầu của một đứa trẻ với một thanh niên là khác nhau, một ông già với một bà mẹ có con nhỏ là khác nhau, có thể nói giao thông là lĩnh vực có dải phục vụ rộng bậc nhất.

Và trong thời đại mới, cả hệ thống giao thông phải xoay quanh nhu cầu của con người với tất cả tính năng của nó. Sức mạng thông tin của hệ thống là khai thác dữ liệu từ nhiều nguồn: cơ sở hạ tầng, phương tiện giao thông, truyền thông, và từ từng cá nhân tham gia... Hệ thống tổng hợp chúng và trình bày thông tin cho người sử dụng. Đó còn là một biểu hiện của dân chủ. Người dùng có quyền truy cập tới những thông tin mà hệ thống thu thập được, bởi nó có sự góp sức của chính họ. Mục đích là rõ ràng: dữ liệu giao thông phải được cung cấp ở định dạng mở, cập nhật liên tục và được tự do truy cập.

Sự tự do mà phương tiện cá nhân đem lại luôn rất cuốn hút

Nguồn: edgeshapesindustry.com





Công nghệ vé điện tử giao thức NFC - Nguồn: techspot.com



Ảnh minh họa - Nguồn: strategicsociety.org.uk

4. Tích hợp sâu rộng

Hãy lấy ví dụ từ Google Maps - một dịch vụ đang cung cấp những gì cơ bản nhất cho nhu cầu giao thông của người dùng, và nhìn vào nền tảng đó bạn có thể hình dung ra kịch bản trong tương lai. Google Maps chỉ cho bạn biết vị trí hiện tại nhờ định vị GPS. Và khi bạn nhập địa chỉ muốn đến, nó sẽ cho bạn biết những cách ngắn nhất để đi đến đó, bằng loại phương tiện gì, chiều dài hành trình với từng loại phương tiện, với thời gian ước tính. Hành trình của bạn có thể kết hợp bởi nhiều phương tiện, và Google Maps hiện tại có thể chỉ chi tiết tới từng bến xe bus. Không khó hình dung trong tương lai gần, dịch vụ này có thể cập nhật tình hình theo thời gian thực (nhờ liên kết với VOV giao thông chẳng hạn) và có thể đưa ra chỉ dẫn cho bạn ngay khi có diễn biến xảy ra trên hành trình. Với những tiện ích hỗ trợ như trợ lý ảo Google Now, việc đưa ra quyết định trở nên thật dễ dàng. Hệ thống giao thông cần đảm bảo có nhiều phương thức di chuyển, không phải đơn giản là đi từ A đến B bằng một phương tiện, gần như không thể đảm bảo sự thuận tiện đó cho tất cả mọi người, vào mọi thời điểm. Người ta có thể phải sử dụng nhiều hơn một hình thức cho một hành trình, ta đang nói đến tích hợp nhiều loại hình giao thông vào một hệ thống, và công nghệ có nhiệm vụ giúp cho quá trình sử dụng, chuyển đổi các phương tiện đó diễn ra thật trơn tru, tự nhiên, với mục đích cuối cùng là có một hành trình thuận tiện và an toàn.

Một khía cạnh quan trọng của vấn đề tích hợp đó là hệ thống thanh toán phí. Hệ thống này phải được tích hợp sâu vào hệ thống giao thông, và hướng đến thống nhất một loại hình thanh toán hay ít nhất, càng ít loại hình càng tốt. Bất kể người dùng chọn xe đạp, xe bus, xe điện ngầm... họ đều có thể dùng một thiết bị cho việc thanh toán. Smartphone, thứ vật dụng cá nhân tiêu biểu cho thời đại, được lựa chọn cho vai trò đó. Smartphone được chỉ định như một loại vé điện tử của tương lai. Khi mà những công nghệ như NFC (*Near field communication* - công nghệ giao tiếp tầm gần) trở nên phổ biến, chiếc điện thoại sẽ như một thẻ nhận dạng của cá nhân bạn và giúp bạn nhanh chóng xác nhận cũng như thanh toán khi sử dụng một dịch vụ nào đó, mà các dịch vụ giao thông chỉ là một trong số chúng. Công nghệ vé đang này đang được một loạt các công ty châu Âu mời chào Việt Nam sử dụng cho các tuyến đường sắt đô thị đang xây dựng. Người dùng sẽ đơn giản là cài phần mềm lên smartphone của họ (áp dụng cho các hệ điều hành của Apple, Google, Microsoft, Blackberry...), đăng ký và khi lên/xuống tàu, đưa smartphone lại gần thiết bị soát vé là xong. Để hình dung ra sự thuận tiện sẽ lớn đến nhường nào khi những công nghệ đang này nhân rộng ra một loạt các hình thức/phương tiện giao thông khác, mặc dù vẫn còn một chặng đường mà các nhà phát triển phải vượt qua, như vấn đề bảo mật chẳng hạn. Về phía các phương tiện giao thông, muốn chúng hoạt động hiệu quả trong hệ thống mới, chúng cũng phải có

khả năng tiếp nhận và chia sẻ thông tin, chúng cũng phải là một thiết bị di động. Tiếp nhận thông tin từ hệ thống, cập nhật tình hình, đưa ra lựa chọn cho người dùng và thậm chí, tự quyết định khi cần: đó là vai trò của phương tiện giao thông trong tương lai. Công nghệ đang có xu hướng biến phương tiện cá nhân trong tương lai có tính người hơn, hay khả năng tương tác tốt hơn. Chiếc xe hơi trong tương lai có khả năng nhắc bạn cài dây an toàn, nhắc bạn đưa xe đi bảo dưỡng định kỳ, tự kiểm tra tình trạng xe và yêu cầu bạn sửa chữa nếu có. Không có gì là khó tưởng tượng bởi thực tế những ý tưởng tham vọng như xe tự lái đã thực sự thành hiện thực và chỉ còn đợi vượt qua các sát hạch thực tế.

5. Mô hình hợp tác quốc doanh-tư nhân mới:

Những ý tưởng tham vọng, những công nghệ tối tân, đều có giá của nó. Và trong một lĩnh vực đắt đỏ như giao thông, tiền luôn là câu hỏi đầu đầu. Phần lớn các quốc gia đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông bằng ngân sách quốc gia. Nhưng trong thời đại mới, quan điểm đang nổi lên mạnh mẽ đó là coi hạ tầng giao thông là một loại sản phẩm công cộng cần được chia sẻ bởi người sử dụng. Các loại thuế, phí là một cách để chính phủ có sự chia sẻ từ người dân. Nhu cầu về cơ sở hạ tầng giao thông tăng cao ở những nước đang phát triển, trong khi chi phí đắt đỏ khiến các quốc gia này luôn đau đầu với bài toán đầu tư. Xu hướng xã hội hóa trong đầu tư xây dựng là xu hướng đang nổi lên mạnh mẽ ở các

nước đang phát triển, còn ở các quốc gia phát triển là một hình thức đã đạt mức độ rất đa dạng và hoàn thiện.

Mối quan hệ giữa công-tư (*PPP: public-private partnership*) là mối quan hệ đặc biệt quan trọng trong thời đại mới, khi mà chính quyền muốn tận dụng sức mạnh sáng tạo hết sức mạnh mẽ của các doanh nghiệp tư nhân. Trong một hệ thống giao thông của tương lai, với mục đích phục vụ cho nhiều người, hẳn nhiên sự phức tạp của hệ thống là rất cao. Đó là một hệ sinh thái của của cơ sở hạ tầng, công nghệ, thiết bị... Trong đó cả hai phía tìm thấy những tiềm năng, lợi ích cho phía mình & cùng công nhận vai trò của nhau. Lợi ích & sự bình đẳng là điều kiện then chốt cho mối quan hệ bền vững & hiệu quả. Nhu cầu có những mô hình hợp tác mới giữa 2 khối quốc doanh - tư nhân sẽ càng cấp thiết, để đạt hiệu quả cao nhất.

KẾT LUẬN

Những đặc tính và xu hướng trên là những thứ đã phần nào bắt đầu đi vào hiện thực và có tính thực tế cao. Thực tế các nhà phát triển còn đưa ra nhiều mô hình concept táo bạo hơn nữa, bởi sức mạnh của công nghệ thông tin trong thời đại mới vẫn chưa nhìn thấy giới hạn. 5 đặc tính nói trên được nhiều chuyên gia công nhận và các quốc gia tiên tiến đã có những thử nghiệm mạnh mẽ trong việc hiện thực hóa chúng. Nhưng đây không chỉ là cuộc chơi của nhà giàu. Những quốc gia đang phát triển hoàn toàn có thể tìm thấy cơ hội trong cuộc chơi này. Bởi thời đại mới cũng đem đến khả năng chia sẻ công nghệ mạnh mẽ chưa từng thấy.

Hệ thống giao thông trong thời đại mới sẽ mang đủ những ưu nhược điểm mà cuộc cách mạng công nghệ

đem lại. Những tiện tích và sự kết nối vô tận thì đầy cuốn hút, nhưng không thể không coi chừng những kẻ hở bảo mật, sự riêng tư của người dùng hay lớn lao hơn: những nguy cơ với an ninh quốc gia. Tùy vào năng lực của mỗi quốc gia, họ sẽ phải chọn cách bước chân vào kỷ nguyên số ở mức độ nào. ■

NGUỒN THAM KHẢO:

<http://dupress.com/articles/digital-age-transportation/>
<http://www.forbes.com/sites/federicoguerrini/2014/10/14/traffic-congestion-costs-americans-124-billion-a-year-report-says/>
<http://www.prnewswire.com/news-releases/annual-cost-of-gridlock-in-europe-and-the-us-will-increase-50-percent-on-average-to-293-billion-by-2030-279094111.html>

Abstract

Transportation in digital age

The role of transportation is crucial for sustained economic growth and development of society. This vital infrastructure is considered as an important determinant for the success of any nation. In 20th century, its outburst changed the world through the technology revolution in 60s-80s. However, after Cold War finished, transportation seemed lost its motivation and stuck with old standards such as: speed, capacity, scale... for years, while society's requirements of transportation are still very high.

Fortunately, at the beginning of 21st century, the world stepped into a new era - the digital age. Information technology brings changes into every aspects of human life, and transportation is not an exception. In a strange world where people can concentrate many powers into little mobile devices, we have a lot of questions to ask: What characteristics of this era are? What features which transportation will have? How to adapt into a new world? Due to its huge role, transportation has to change and take advantages of new technology. Based on research of current trends, experts want to figure out, or forecast the ways transportation will transform in future, to become the pioneers, once again.

Keywords: Transportation, digital



Quản trị phương tiện cơ giới và những chuyển biến trong quan niệm xuất hành của người dân London

KTS. HOÀNG LINH

Nghiên cứu sinh ngành quy hoạch đô thị

Vấn đề ách tắc giao thông trong thành phố và những ảnh hưởng xấu mà phương tiện cơ giới đem lại cho môi trường là chủ đề quen thuộc trên các diễn đàn đô thị, tuy vậy nhiều năm qua đây vẫn là vấn đề nóng hổi thu hút sự quan tâm của chính phủ, các chuyên gia và dân chúng trên toàn cầu.

Sức ép gây nên ách tắc giao thông đến từ hai phương diện: trước tiên là sự chuyển dịch dân cư từ nông thôn vào thành phố thường gọi là quá trình đô thị hóa, kế đến là sự tăng trưởng không

ngừng của lượng xe cơ giới trong đô thị. Những năm gần đây tại các quốc gia đang phát triển, hai quá trình trên diễn ra song song, gây sức ép mạnh mẽ lên cơ sở hạ tầng non trẻ của các quốc gia này. Trung Quốc - đất nước có tỷ lệ đô thị hóa chạm ngưỡng 50% vào năm 2012, nền kinh tế phát triển nhanh cùng các chính sách phát triển công nghiệp ô tô của chính phủ tạo điều kiện cho người dân sở hữu những chiếc xe cá nhân. Sở hữu một chiếc xe ô tô không những đáp ứng nhu cầu di chuyển mà còn tượng trưng cho túi tiền và địa vị của

con người trong xã hội.

Những năm qua chính phủ Trung Quốc đã dành ngân sách lớn nhằm củng cố xây dựng hạ tầng giao thông, song vấn đề ùn tắc và ô nhiễm không khí vẫn không hề suy giảm mà trở nên nghiêm trọng hơn, tình trạng tương tự cũng diễn ra ở các nước Đông Nam Á, Mỹ La tinh hay Ấn Độ.

Tại Mỹ và các nước phương Tây, mặc dù sở hữu cơ sở hạ tầng giao thông đồ sộ và quá trình đô thị hóa đã đi vào ổn định, tuy nhiên nhiều thành phố lớn ở các quốc gia này lại là những “trung

tâm kẹt xe” và có lượng thải CO_2 và Dioxygen báo động. Los Angeles, San Francisco (Hoa Kỳ) hay Brussels (Bỉ), London (Anh), Milan (Ý) lần lượt vào top những thành phố tắc đường nhất hành tinh (theo Forbes).

Có thể thấy vấn nạn ùn tắc và ô nhiễm từ xe cộ mang lại là nỗi nhức đầu chung của toàn thế giới, từ các thành phố đang phát triển cho đến các siêu đô thị. Bài viết tóm tắt những giai đoạn phát triển của giao thông đô thị đồng thời phân tích một số chính sách quản trị mà các nước Châu Âu đã và đang áp dụng nhằm hạn chế ùn tắc xe cộ và ô nhiễm không khí.

Các giai đoạn phát triển giao thông của chính quyền đô thị:

Chính sách phát triển giao thông của chính phủ thường trải qua 3 giai đoạn: *Giai đoạn thứ nhất:* Chính phủ cố vũ người dân mua ô tô bằng cách xây dựng nhiều đường sá, đường cao tốc và các bãi đỗ xe công cộng. Tuy nhiên chính sách này khiến lượng xe ô tô tăng cao, giao thông đô thị tắc nghẽn, gây ô nhiễm không khí... vv. Tại những thành phố lớn với mật độ dân số dày, người ta nhận ra rằng xây dựng nhiều đường xá vẫn không thể giải quyết ách tắc, đó đó chính phủ phải đi tìm phương pháp giải quyết khác, mở ra giai đoạn thứ hai.

Giai đoạn thứ hai: Chính sách thay đổi từ “xây dựng hạ tầng phục vụ nhu cầu xe cộ” sang “đa dạng hóa phương tiện giao thông đáp ứng nhu cầu di chuyển trong thành phố”. Thay vì tìm cách nâng cao năng lực thông hành của xe cơ giới, chính phủ cố vũ những phương tiện giao thông khác thay thế ô tô. Những năm qua tại Bắc Kinh, chính quyền đã xây dựng hơn 500km đường tàu điện ngầm nhằm giải quyết tắc đường và ô nhiễm giao thông.

Giai đoạn thứ ba: Các thành phố tại Tây Âu và ven bờ đông nước Mỹ như New York, Boston hay thủ đô Seoul của Hàn Quốc là những thành phố điển hình đã phát triển tới giai đoạn thứ ba. Trong giai đoạn này, con người theo đuổi chất lượng sống, họ đòi hỏi sự ngăn nắp sạch sẽ, môi trường sống và

làm việc thoải mái. Nếu như trong hai giai đoạn đầu, đường sá trong thành phố chủ yếu phục vụ cho nhu cầu di chuyển đi lại của người dân thì tại giai đoạn thứ ba, đường giao thông trở thành không gian công cộng, góp phần quan trọng nâng cao chất lượng sống và thể hiện hình ảnh của một đô thị hiện đại, phát triển lành mạnh. Do đó các thành phố phát triển đến giai đoạn này thường thu hút được nguồn đầu tư và lao động chất xám, du lịch phát triển mạnh mẽ.

Các biện pháp quản trị xe cơ giới tại Châu Âu :

Phương pháp quản trị giao thông gồm 2 loại : quản lý lượng điểm đỗ xe ; quản lý lưu lượng phương tiện giao thông.

1) Quản trị số lượng điểm đỗ xe :

Có thể quản lý số lượng điểm đỗ xe từ bốn góc độ : (1) quản trị không gian: như việc hạn chế số lượng điểm đỗ xe tại các không gian quy định; (2) quản lý những bãi xe có sẵn : áp dụng quyền sử dụng điểm đỗ xe, thời điểm đỗ cho phép, và khoảng thời gian đỗ xe cho phép; (3) phương pháp thu phí : thu phí đỗ xe theo lượng thời gian đỗ; (4) phương pháp kỹ thuật thông tin: thông qua mạng internet cung cấp thông tin về vị trí đỗ xe thuận lợi, mức phí đỗ xe theo từng giờ và những thông tin liên quan cho người lái xe.

Hiện nay tại trung tâm thành phố London, mỗi vị trí đỗ xe đều lắp đặt bộ phận cảm ứng. Công nghệ cảm ứng xác định rằng điểm đỗ đó hiện đang có xe đỗ hay không và cung cấp thông tin cụ thể lên internet, thông tin luôn được cập nhật tức thời nhằm trợ giúp người lái tìm ra vị trí đỗ xe thuận lợi hơn. Tuy nhiên biện pháp hạn chế lượng đỗ xe cũng có mặt trái, cụ thể nhiều hộ gia đình sống ở hai bên đường rất cần khu đỗ xe, ngoài ra việc hạn chế các điểm đỗ cũng ảnh hưởng lớn đến hoạt động buôn bán thương mại trong trung tâm thành phố.

2) *Quản trị lưu lượng phương tiện thông hành:*
Quản trị lưu lượng thông hành cũng có thể tiến hành dưới bốn góc độ: (1) Quản lý không gian giao thông - hạn chế không gian dành cho xe cơ giới trong giờ cao điểm; (2) Thông qua khống chế lưu lượng xe ngoại vi di chuyển vào trung tâm bảo vệ quyền sử dụng đường xá của cư dân nội thành; (3) Thu phí tắc đường hoặc phí đường bộ: yêu cầu xe cơ giới nộp phí nếu di chuyển trong khu vực nội thành trong giờ cao điểm (London, Stockholm và Singapore đều đang áp dụng đạo luật này); (4) Thông qua mạng lưới công nghệ thông tin cập nhật tình trạng giao thông và phổ biến quy định, chi phí tham gia giao thông vào từng thời điểm cho người lái xe.



Giao thông trong giờ cao điểm tại New York, Mỹ - nguồn: newyork.cbslocal.com



Thiết bị cảm ứng và máy thu phí đỗ xe tự động tại London - nguồn: The Guardian

Thành phố Zurich (Thụy Sĩ) là ví dụ điển hình cho việc quản trị lưu lượng xe cơ giới. Thành phố này sử dụng đèn tín hiệu thông báo lưu lượng xe được phép lưu động trong khu vực nội thành nhằm giảm lưu lượng xe bên ngoài dồn vào trong thành phố, đồng thời phân loại các phương tiện cơ giới và những không gian được phép di chuyển. Tuy biện pháp này bảo vệ được dân bản địa và khu vực thương mại trung tâm hoạt động mà không chịu ảnh hưởng từ lưu lượng xe cộ từ ngoại vi nhưng cũng gây ra hiện tượng xe ô tô xếp hàng dài để chờ vào thành phố trong giờ cao điểm. Bên cạnh đó, nếu chỉ cho phép những loại xe nhất định được lưu hành trong những khu vực tương ứng, các phương tiện khác buộc phải đi đường vòng khiến tình trạng ô nhiễm thêm trầm trọng.

Chính sách thu phí ùn tắc giao thông và những vấn đề tồn đọng:

Nhiều thành phố tại Châu Âu đã đang thực hiện chính sách thu phí ùn tắc giao thông và phí ô nhiễm môi trường-khoản

phạt dành cho việc xe cộ làm ô nhiễm không khí. Năm 2000, thị trưởng London, Ken Livingstone đã đẩy mạnh chính sách thu phí ùn tắc giao thông tại London, trong khi thành phố Madrid gần đây áp dụng điểm đỗ xe thông minh để tính phí đỗ xe theo mức gây ô nhiễm không khí của từng loại phương tiện cơ giới. Trước sức ép ngày một gia tăng của lượng phương tiện cá nhân lên hạ tầng đô thị, tỷ lệ tắc đường và ô nhiễm môi trường tăng cao, các chính sách thu phí kể trên đã ảnh hưởng trực tiếp đến thói quen xuất hành của cư dân và đem lại những hiệu quả tích cực trong việc giảm thiểu ùn tắc. Tuy nhiên, chính sách thu phí cũng có những mặt trái và thường không được công chúng hoan nghênh. Ở nhiều thành phố khác tại Anh, dự thảo thu phí ùn tắc tuy đã được đề trình nhưng lại không được thông qua vì vấp phải làn sóng phản đối của dư luận. Sự phản đối của dân chúng đối với chính sách thu phí thường xuất phát từ ba khía cạnh:

1) *Tính công bằng xã hội*: chính sách thu phí được áp dụng cho tất cả loại hình phương tiện cơ giới trên địa bàn thành phố, tuy nhiên chính sách này châm ngòi cho cuộc tranh cãi giữa các chủ phương tiện tham gia giao thông: lái xe công đồ lỗi cho chủ phương tiện cá nhân gây tắc đường, dân nội thành cho rằng dân ngoại vi lái xe vào trung tâm gây ùn tắc, trong khi nhiều người quy trách nhiệm cho các bậc phụ huynh lái xe đưa đón con đi học trong giờ cao điểm....

2) *Tính rõ ràng, minh bạch trong mục đích thu phí*: luôn tồn tại sự hồ nghi của dân chúng đối với chính sách thu phí giao thông của chính phủ. Người dân luôn đặt câu hỏi là vì sao phải nộp phí? khoản tiền nộp phí của người dân sẽ được sử dụng vào việc gì? Có người cho rằng khoản tiền được dùng để bảo hành duy trì công trình đường xá, người lại cho rằng khoản tiền đó chỉ đơn giản được xung nạp vào công quỹ. Đôi khi người dân nộp phí nhưng lại không thấy được sự cải thiện rõ rệt tình trạng ùn tắc hoặc chất lượng công trình

đường xá vẫn không đảm bảo. Chính vì sự mơ hồ, không rõ ràng trong mục đích của việc thu phí gây nên sự hoài nghi của quần chúng vào tính công bằng minh bạch của chính sách.

3) *Hệ thống giao thông công cộng yếu kém:* tại nhiều thành phố, hệ thống giao thông công cộng chưa hoàn thiện, giao thông ỷ lại vào xe ô tô khiến chính sách thu phí ùn tắc rất khó thực thi bởi người dân không có sự lựa chọn ngoài di chuyển bằng phương tiện cá nhân. Do vậy, trước khi quyết định thực thi chính sách thu phí, chính quyền cần phải hoàn thiện hệ thống giao thông công cộng và có những chính sách cổ vũ người dân sử dụng giao thông công cộng.

Chuyển biến trong quan niệm xuất hành của người dân London:

London là thành phố Anh Quốc điển hình đã phát triển giao thông đến giai đoạn thứ ba. 50 năm trước, khi những toà cao ốc được xây dựng tại trung tâm tài chính của London, người ta quan tâm cần phải xây kèm thêm bao nhiêu bãi đỗ xe để đáp ứng đủ cho lượng xe cộ. Ở thời điểm hiện tại, người dân lại đòi hỏi giảm bớt số lượng đỗ xe nhằm đáp ứng chất lượng môi trường và thu hút đầu tư hiệu quả hơn. Những năm gần đây chính quyền London chú trọng giảm bớt không gian dành cho xe cơ giới, thay vào đó tập trung phát triển không gian công cộng, tăng thêm không gian dành cho xe đạp và không gian bộ hành. Ở giai đoạn thứ ba, chính quyền thành phố giảm thiểu xây dựng đường sá, tháo dỡ những tuyến cao tốc không cần thiết, lượng xe ô tô trong

thành phố cũng giảm xuống rõ rệt : năm 1971, 40% người dân dùng ô tô để xuất hành, đến những năm 1990, con số này lên đến 46%, tuy vậy năm 2010 tỷ lệ này chỉ còn 35%. Dù người London giàu có hơn nhưng tỷ lệ lái xe lại ngày càng giảm, họ tích cực sử dụng những phương tiện xuất hành khác như xe đạp, tàu điện ngầm, bộ hành. Người dân sẵn sàng bỏ nhiều thời gian trên phương tiện công cộng hay tận hưởng không gian đi bộ, hít thở không khí trong lành hơn là kẹt hàng giờ trong những chiếc ô tô trên quốc lộ.

Trong giai đoạn thứ ba, chính sách giao thông của chính phủ thường chú trọng đến 3 chỉ số: tỷ lệ tai nạn, độ tắc nghẽn giao thông và mức độ ô nhiễm không khí. Có rất nhiều giải pháp khác nhau để có thể giảm thiểu những chỉ số trên, trên thực tế, mấu chốt của vấn đề là làm sao để hạn chế số hữu phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô, xe máy). Những năm gần đây, chính quyền London đã tiến hành lập pháp và thực thi những chính sách cụ thể như:

- (1) Thông qua quản lý không gian, thu phí sử dụng hành chính nhằm quản lý lượng đỗ xe và dòng xe cộ.
- (2) Phát triển phương tiện công cộng thay thế phương tiện cá nhân như xây dựng hệ thống xe bus, tàu điện ngầm đồng thời cổ vũ người dân đạp xe, đi bộ.
- (3) Quy hoạch sử dụng đất đai theo định hướng phát triển giao thông công cộng: nhấn mạnh sử dụng đất phức hợp, thiết kế không gian đô thị phù hợp với phạm vi bộ hành, chú trọng sự chuyển tiếp tiện lợi giữa các loại phương tiện công cộng.



Thiết bị thu phí đỗ xe theo mức độ gây ô nhiễm tại Madrid. Nguồn: The Guardian

Những giải pháp trên đã tác động trực tiếp đến thói quen xuất hành của người London. Trong giai đoạn đầu, số hữu ô tô là tượng trưng cho địa vị xã hội, người dân đa phần sử dụng phương tiện cá nhân để xuất hành; tại giai đoạn thứ hai, người dân có sự lựa chọn giữa lái xe riêng hay sử dụng giao thông công cộng. Phát triển tới giai đoạn thứ ba, với việc dẫn đường của chính sách, quần chúng bắt đầu từ bỏ hoặc giảm thiểu sử dụng xe ô tô, thay vào đó lựa chọn các hình thức tham gia giao thông khác để thay thế. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- (1) Transport for London central London Congestion Charging Impacts Monitoring_ Sixth Annual Report. 2008
- (2) Greater London Authority. Spatial Development Strategy for Greater London. 2004.

Abstract

Traffic congestion and motor-vehicles' negative impacts on environment are general concerns of urban development on a global scale. Some cities from the developed world such as London, Los Angeles and Milan are sharing similar considerations with cities in the developing world such as Beijing, Delhi; nevertheless, each city has its own policy and solutions in order to reduce traffic pressure and pollution.. Considerably, these policies are required to meet the development demands and should tackle major problems of each city. This article synthesizes and summarizes the development periods of transport in urban areas, also it provides an analysis of some policies which are introduced and used in European cities to minimize congestion and pollution. Last but not least, it considers the influences on urban movements and mobility habits with example of London.

Keyword: Urban movements, Greater London



Heritage Space - Dolphin Plaza, Hà Nội

không gian sáng tạo

TRƯƠNG UYÊN LY

Đây là nghiên cứu do nhà báo, chuyên gia tư vấn truyền thông Trương Uyên Ly thực hiện theo đặt hàng của Hội đồng Anh Việt Nam. Mục đích của nghiên cứu là tìm hiểu về các không gian sáng tạo ở Việt Nam thông qua nghiên cứu tài liệu và phỏng vấn các doanh nhân sáng tạo tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Trong quá trình viết báo cáo về nghiên cứu này, tác giả đã ưu tiên những địa điểm không gian sáng tạo đang được nhiều người biết đến và tham dự, những không gian nổi bật trong các trào lưu về văn hóa hiện nay, cũng như lựa chọn những lĩnh vực liên quan nhiều nhất đến kinh nghiệm và hiểu

biết của cá nhân với tư cách là phóng viên về văn hóa và nghệ thuật. Các lĩnh vực nghiên cứu trong báo cáo bao gồm: Nghệ thuật thị giác, Âm nhạc, Điện ảnh, Múa, Thiết kế, và ICT (Công nghệ thông tin và truyền thông), ví dụ như Phần mềm, các dịch vụ máy tính, và dự án khởi nghiệp.

Trong bản báo cáo, những nhân vật, sự kiện, hoạt động mới, một số đang được coi là underground hoặc thử nghiệm trong bối cảnh địa phương cũng được ưu tiên nhất định, bởi tác giả bản báo cáo này cho rằng chính những cá nhân đang nỗ lực thử nghiệm cái mới sẽ là người đem đến sự thay đổi. Nghiên cứu về nhiều ngành sáng tạo

trong một khoảng thời gian ngắn là một công việc khó khăn và nhiều thử thách. Hi vọng rằng bản báo cáo sẽ đem đến một bức tranh toàn diện và cập nhật nhất về các không gian sáng tạo tại Việt Nam trong giai đoạn phát triển hiện nay.

Không gian sáng tạo – Các từ khóa

Tất cả các không gian sáng tạo ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đều khác nhau về quy mô, loại hình và lĩnh vực hoạt động. Mỗi không gian là một ví dụ độc đáo cho khái niệm “không gian sáng tạo”. Đó có thể là một văn phòng làm việc chung và kết nối những người cùng sở thích (như The Start Centre, Work

Saigon), một cơ sở đào tạo (như Học viện ADC), một quỹ đầu tư và văn phòng làm việc chung (như Saigon Co-working), một địa điểm chào đón tất cả những ý tưởng sáng tạo mới (Saigon Outcast, Hanoi Rock City), một diễn đàn chia sẻ thông tin trực tuyến (Hanoi Grapevine), hay địa điểm trò chuyện thảo luận của tất cả những người hoạt động trong các lĩnh vực sáng tạo và những người yêu văn hóa (Cà phê thứ bảy)

Bởi tính độc đáo đặc thù riêng, rất khó để có thể phân loại rõ ràng các không gian sáng tạo. Tác giả báo cáo này đã sử dụng những tiêu chí sau để phân loại: 'kết nối', 'sáng tạo', và 'có định hướng kinh doanh'. Không gian sáng tạo có thể là những địa điểm gặp gỡ của những cá nhân làm trong ngành sáng tạo như nghệ sĩ, nhạc sĩ, nhà thiết kế, nhà làm phim, nhà thiết kế các ứng dụng (apps), các doanh nghiệp khởi nghiệp, và cộng đồng sáng tạo nói chung.

Nếu theo định hướng kinh doanh, có rất nhiều các mô hình khác nhau bao gồm kinh doanh có lợi nhuận như Saigon outcast, Work Saigon và ADC

Academy; và phi lợi nhuận như Cà Phê Thứ Bảy. Một số có thể không đem lại lợi nhuận nhưng có thể tự hoạt động như Black Box, Saigon Outcast. Bằng cách sử dụng 3 tiêu chí này, tôi có thể nhận dạng được gần 40 không gian sáng tạo tại Việt Nam.

BỐI CẢNH SÁNG TẠO Ở VIỆT NAM *Mỗi ngày xuất hiện một điều mới lạ:*

Đổi Mới, chính sách nhằm cải cách kinh tế và xóa đói giảm nghèo của chính phủ vào năm 1986, và Toàn cầu hóa đã mang đến nhiều thay đổi tích cực cho xã hội Việt Nam. Tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng (thu nhập bình quân đầu người GDP trung bình tăng 7-8%/ năm kể từ năm 1990)¹, sự bùng nổ Internet và sự phát triển chóng mặt của các trang mạng xã hội (Việt Nam có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất về số người sử dụng Facebook, theo ICT News), đang mỗi ngày thay đổi và mang đến những ý tưởng mới lạ cho ngành sáng tạo ở Việt Nam.

Trong tuần đầu tiên thực hiện nghiên cứu (đầu tháng 4 năm 2014), người viết

đã chứng kiến Saigon Hub, một không gian sáng tạo khá nổi tiếng trong cộng đồng ICT và các dự án khởi nghiệp tại Thành phố Hồ Chí Minh đóng cửa. 6 ngày sau Station 3A, một không gian sáng tạo được coi là thú vị nhất tại Thành phố Hồ Chí Minh được khai trương, và đưa vào hoạt động như một không gian nghệ thuật bao gồm Mai's gallery, Saigon Open City, các hội chợ nghệ thuật, không gian cho các nghệ sĩ vẽ tranh graffiti, cửa hàng thời trang, và cửa hàng bán sản phẩm trang trí nội thất. Tại Hà Nội, vào đầu tháng 5, quán café nghệ thuật và âm nhạc mang tên Hầm Hành trên phố Đội Cấn, đã trở thành ngôi nhà và địa điểm gặp gỡ cho các nhà làm phim và âm nhạc. Ở khu vực khác của thành phố, một không gian làm việc chung mang tên Wunder Lab hướng tới ngành truyền thông. Thông tin mới nhất là khu Zone 9 sẽ mở cửa trở lại trong vòng hai tháng tới với tên gọi mới X98, dưới sự quản lý của người sáng lập cũ, kiến trúc sư Trần Vũ Hải.

Ngày càng nhiều các không gian sáng tạo được mở ra, và mọi người có thể



gặp gỡ chia sẻ những ý tưởng, hay thực hiện một điều gì đó mới mẻ. Sự phát triển của ngành công nghiệp sáng tạo đã vượt xa kỳ vọng của cá nhân người viết. Trước khi thực hiện nghiên cứu này, tôi chỉ có thể kể tên 10 không gian sáng tạo tại Việt Nam, nhưng tính đến thời điểm viết báo cáo, con số đã lên đến hơn 40 không gian.

Các không gian sáng tạo:

Khác với bối cảnh của những năm 1990 hay đầu năm 2000 khi mà rất nhiều không gian và sự kiện về sáng tạo và thể nghiệm nghệ thuật mới được tài trợ và phụ thuộc vào các tổ chức văn hóa như L'Espace, Viện Goethe, Hội đồng Anh, hay Quỹ Ford; bối cảnh này đang thay đổi và các không gian trở nên độc lập hơn.

Từ phụ thuộc một phần đến độc lập 100% Một ví dụ của không gian sáng tạo phụ thuộc một phần là Life Art/ Black Box, mở vào năm 2010, một không gian dành cho các khám phá mới về sân khấu, với các lớp học sử dụng nghệ thuật, âm nhạc, sân khấu, và các kỹ năng về múa để các cá nhân có thể tìm hiểu và phát triển bản thân mình. Phan Ý Ly, người sáng lập Life Art đặt mục tiêu rõ ràng rằng Life Arts sẽ hoạt động như một doanh nghiệp xã hội, và không phụ thuộc hoàn toàn vào các quỹ hỗ trợ bên ngoài. Life Art đã có nhận tài trợ từ Hội đồng Anh và CDEF (Quỹ phát triển và trao đổi văn hóa Đan Mạch) cho một số dự án sân khấu, còn lại hầu hết các khóa học được tổ chức từ các ngân sách của Life Arts với sự đóng góp (học phí và thời gian) từ người tham dự và các tình nguyện viên trẻ. Một ví dụ khác là Manzi, quán cà phê phòng tranh với 100% vốn đầu tư là của chủ sở hữu người Việt Nam. Các hoạt động ở không gian đều tự chủ về tài chính, trừ phần CDEF hỗ trợ cho chi phí tổ chức các sự kiện văn hóa.

Ví dụ nổi bật nhất về không gian sáng tạo độc lập 100%, hay nói cách khác họ sử dụng tiền của mình để duy trì hoạt động là Heritage Space và Zone 9, nay là X98 tại Hà Nội và Nhà Ga 3A Thành phố Hồ Chí Minh.

Heritage Space được khai trương



ADC Academy

không chính thức vào tháng 2 năm 2014. Đây là một không gian rộng nằm ở tầng trệt Dolphin Plaza, một tòa nhà chung cư ở Mỹ Đình, Hà Nội. Chị Nguyễn Hồng Minh, giám đốc điều hành Công ty cổ phần TID, chủ sở hữu Dolphin Plaza đồng thời cũng là nhà sưu tầm nghệ thuật, chia sẻ: “Tôi muốn có một trung tâm, một sân chơi, một điểm đến cho những trí thức và nghệ sỹ gặp gỡ và trao đổi, là nơi mà mọi người có thể trình bày những ý tưởng và suy nghĩ một cách cởi mở... việc những ý tưởng khác nhau và gây tranh cãi là điều hoàn toàn bình thường và lành mạnh.”. Heritage Space gồm ba phòng lớn, có một gallery dành cho các triển lãm nghệ thuật, một thư viện/cửa hàng sách/quán cà phê cho các buổi diễn thuyết, trò chuyện về nghệ thuật, sự kiện âm nhạc, giới thiệu sách và trung tâm kinh doanh với Wi-Fi miễn phí và nhiều sách tham khảo. Phòng thứ ba là phòng hội nghị lớn, có thể sử dụng linh hoạt như một không gian mở cho các sự kiện và hoạt động khác nhau. Đôi khi, Heritage Space không thu phí tổ chức các sự kiện và triển lãm. Hầu hết các sự kiện tổ chức ở đây đều miễn phí cho công chúng, trừ một số hoạt động âm nhạc.

Nhà Ga 3A, không gian rộng khoảng 2000 mét vuông, nằm giữa hai tòa nhà

cao tầng trên phố Tôn Đức Thắng, Thành phố Hồ Chí Minh là một ví dụ thú vị nữa về không gian sáng tạo độc lập 100%. Chị Đỗ Thị Tuyết Mai đến từ Công ty trách nhiệm hữu hạn Man Nghi (chủ sở hữu Mai's gallery) đã đầu tư xây dựng khu này, sau đó cho những người hoạt động trong lĩnh vực sáng tạo như họa sỹ, nhà thiết kế thời trang, nhiếp ảnh gia, nhà thiết kế nghệ thuật ứng dụng thuê lại. Nhà Ga 3A (3A là Alternative Art Area) khai trương vào ngày 6 tháng 4 năm 2014, là một địa điểm cho các nghệ sỹ gặp gỡ và giới thiệu tác phẩm của mình với công chúng. Mục tiêu của chị Mai là kết nối và tạo một không gian gặp gỡ cho các nhà sáng tạo, cộng đồng địa phương và khách du lịch. Chị muốn Nhà Ga 3A sẽ giống như SoHo ở New York, hay Khu 798 ở Bắc Kinh.

Zone 9 (hiện đã ngừng hoạt động, nhưng sắp mở cửa trở lại trong 2 tháng tới) là một điểm đến về văn hóa tại Hà Nội. Trước đây Zone 9 là khu nhà cũ theo lối kiến trúc Xô Viết những năm 1980, một xí nghiệp được phẩm nhà nước bị bỏ hoang được anh Trần Vũ Hải phát hiện. Anh là một kiến trúc sư trẻ và năng động, gây ấn tượng với nhiều người yêu nghệ thuật bởi phong cách thiết kế vintage, vốn được thể hiện rất rõ qua thiết kế thời

thượng của quán BarBetta. Cùng với một vài người bạn, Hải cũng thuê lại không gian rộng rãi trong Zone 9, mở ra BarBetta, một quán bar/câu lạc bộ đêm với thiết kế theo kiểu khu công nghiệp, sử dụng các máy móc cũ, ô cửa sổ cũ, chai lọ và đồ kim loại làm nội thất và trang trí. Quán này đã trở thành một địa điểm giải trí mới cho hàng nghìn bạn trẻ và người nước ngoài sinh sống tại Hà Nội.

Phong cách thiết kế gợi nhớ về thời kỳ xã hội chủ nghĩa những năm trước đây và không khí đượm buồn của khu nhà Zone 9 đã hấp dẫn nhiều người hoạt động trong lĩnh vực sáng tạo như họa sỹ, chủ sở hữu quán bar, kiến trúc sư, nghệ sỹ múa, nhiếp ảnh gia, chuyên gia tổ chức tiệc cưới... Không lâu sau đó, Zone 9 trở thành một địa điểm “ăn chơi” của thanh niên Hà Nội, và dường như nó trở thành một mối lo ngại của chính quyền thành phố. Sau vụ cháy làm 6 người thiệt mạng, khu này đã bị buộc phải đóng cửa.

Anh Trần Vũ Hải, hiện đang phát triển X98 từ một khu công nghiệp bị bỏ hoang khác, cho biết: “Không gian này không rộng như Zone 9, nhưng sẽ có tổ chức hơn. Tôi muốn tránh những điều đã xảy đến cho Zone 9, khi đó mọi việc diễn ra mà không có kế hoạch trước. Tôi muốn biến nó trở thành một không gian sáng tạo thực sự, không có những

thứ có thể gây điều tiếng đối với các nhà quản lý như bar hay câu lạc bộ. Ở đây sẽ có quán café, nhà hàng, cửa hiệu thời trang, studio về game của Đông, người đã tạo nên ứng dụng Flappy Bird, cửa hàng đồ trang trí nghệ thuật, văn phòng kiến trúc, và xưởng phim hoạt hình”.

Có rất nhiều ví dụ về các không gian sáng tạo độc lập 100%, ví dụ như CAMA, một công ty âm nhạc có chủ sở hữu là những người nước ngoài yêu âm nhạc, hay Hanoi Rock City (HRC) một không gian cho các sự kiện về sáng tạo. Từ năm 2008 CAMA đã mời rất nhiều ban nhạc quốc tế (hầu hết là ban nhạc rock) đến Việt Nam. Đầu năm 2012, quán bar âm nhạc CAMA ATK mở cửa, sớm trở thành một không gian cho các sự kiện âm nhạc thể nghiệm và các nghệ sỹ như Vũ Nhật Tân, Lương Huệ Trinh, Nhóm Ca Trù và Đàn Tranh, nhóm sáng lập Hầm Hành, và các nhạc sỹ quốc tế đang sinh sống tại Hà Nội gặp gỡ trao đổi ý tưởng, hợp tác trong các dự án và cùng biểu diễn. Quán cũng đã góp phần lôi cuốn khán giả Hà Nội đến với âm nhạc thể nghiệm. Hanoi Rock City khai trương vào cuối năm 2010, thuộc về một nhóm bạn yêu nghệ thuật và âm nhạc người Việt Nam và người Anh. Không gian này tổ chức tất cả các sự kiện về sáng tạo, đặc biệt là âm nhạc. HRC cũng

chào đón những nghệ sỹ graffiti và hip hop, người tổ chức các khu chợ ngoài trời, nghệ sỹ biểu diễn, và dành không gian cho các nghệ sỹ, nhạc sỹ, và nghệ sỹ múa tập luyện vào ban ngày. Onion Cellar Hầm Hành, trước đây là một nhóm, giờ đã có một không gian gặp gỡ mang tên gọi quán bar/café Hầm Hành, do một nhóm bạn Việt Nam và Pháp yêu điện ảnh và âm nhạc thể nghiệm lập nên.

Lịch sử các không gian sáng tạo²:

Một vài không gian sáng tạo có tuổi đời nhiều nhất ở Việt Nam được lập nên trong hai thập niên vừa qua, trong đó Salon Natasha, thành lập năm 1990, có lẽ là không gian ra đời sớm nhất³. L'space, Viện Goethe, và Hội đồng Anh là địa điểm gặp gỡ cho rất nhiều người làm về sáng tạo ở Việt Nam từ đầu những năm 2000. Những không gian khác được lập ra vào những năm sau 1990 như Gallery Blue Space (do chi Nga lập ra năm 1997)⁴ Nhà sàn Studio (năm 1998), Studio Anh Khánh (mở cửa cho công chúng vào năm 1999), Trung tâm nghệ thuật đương đại (do nghệ sỹ Trần Lương sáng lập, mở năm 2002, đóng cửa năm 2003), TPD (Trung tâm Phát triển tài năng Điện Ảnh) thành lập năm 2002, Quỳnh Gallery cuối năm 2003, Ryllega gallery (2004), rồi tới San Art, TPHCM (mở cửa năm 2007), New Space Arts Foundation, Huế (2008), Tadioto art bar (2008), Gallery Bui (mở năm 2008, đóng vào cuối năm 2011). Giữa những năm cuối thập niên 90, và thập niên đầu của thế kỷ 21, số lượng các không gian sáng tạo được lập ra ít hơn so với hiện nay.

Tình hình đã thay đổi rất nhiều trong những năm gần đây, đặc biệt từ năm 2009 với sự ra đời của hàng loạt không gian như Doclab, Cà Phê Thứ 7 (quán café với các buổi nói chuyện cởi mở về nghệ thuật hàng tuần dành cho công chúng), sau đó là YxineFF (2010), Saigon Outcast (2012), Đom Đóm (đầu năm 2013), Zone 9 (mở đầu 2013, đóng cửa 2014), Heritage Space (đầu 2014), ADC Academy (Tháng 3 năm 2014), Nhà Ga 3A (Tháng 4 năm 2014). Tất cả đã làm gia tăng đáng kể

Salon Văn hóa Cà phê thứ Bảy



số lượng không gian sáng tạo ở Việt Nam, môi trường sáng tạo và nghệ thuật trở nên phong phú hơn rất nhiều, đặc biệt là mảng âm nhạc thể nghiệm, làm phim, thiết kế, và người dân được tiếp cận các sự kiện văn hóa và nghệ thuật nhiều hơn.

Nhờ có Đom đóm và CAMA ATK, lần đầu tiên các nghệ sĩ theo dòng âm nhạc thể nghiệm có một không gian để biểu diễn thường xuyên. Doclab ra đời trở thành địa điểm gặp gỡ dành cho những nhà làm phim trẻ học hỏi các kỹ thuật làm phim, sử dụng các thiết bị, máy móc, và cơ sở vật chất với chi phí hợp lý. Doclab cùng với TPD, một trung tâm dành cho các nhà làm phim trẻ, đã trở thành nguồn khích lệ các nhà làm phim trẻ Việt Nam, và thông qua đó, đã góp phần xây dựng một cộng đồng lớn hơn cũng như lượng khán giả cho môi trường làm sáng tạo ở Hà Nội. YxineFF cũng là một ví dụ thú vị về không gian sáng tạo. Ra đời vào năm 2010 với mục tiêu tổ chức một festival phim ngắn trực tuyến hằng năm, và hiện nay YxineFF đã phát triển mạnh mẽ cả trong và ngoài nước. Trong lĩnh vực điện ảnh, YxineFF, Doclab và TPD đã mang đến thêm các cơ hội cho những người yêu thích làm phim, giúp chứng minh rằng việc làm một bộ phim hay, mang tính nghệ thuật, cảm động, phản ánh chủ đề ‘nóng’ của xã hội với chi phí thấp là có thể, không phải là một giấc mơ viễn vông.

Những năm gần đây cũng ghi nhận sự phát triển đáng kể của các không gian trong ngành công nghệ thông tin. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, the Start Centre, một không gian làm việc chung dành cho dân IT ra đời năm 2012 tại một tòa nhà ba tầng, không gian tầng thượng có thể chứa đến 40 – 50 người đã trở thành địa chỉ yêu thích của những người nước ngoài làm về IT tại Việt Nam. Sự thành công của The Start Centre đã khiến cho cộng đồng sáng lập tự tin mở thêm một không gian tương tự có tên là Saigon Hub vào tháng 6 năm 2013 cũng tại trung tâm thành phố. Địa điểm này cũng sớm trở thành một nơi được ưa thích trong

cộng đồng ICT tại Việt Nam và nước ngoài. TechinAsia, tạp chí trực tuyến chuyên đưa tin tức nhanh chóng và cập nhật về ngành đã thường xuyên viết bài về không gian này cho đến khi nó đóng cửa vào tháng 1 năm 2014. Saigon co-working một công ty mới ra đời vào tháng 7 năm 2013 tập trung vào các công ty khởi nghiệp và dịch vụ tư vấn có vẻ chưa nổi tiếng như Saigon Hub nhưng cũng có một mô hình kinh doanh rất sáng tạo. Công ty này cùng với một số công ty khác chia sẻ tiền thuê địa điểm, và kiếm thêm thu nhập từ việc cung cấp các dịch vụ kế toán và quản lý, cũng như tư vấn về marketing, làm thương hiệu, và tư vấn đầu tư. Sau khoảng một năm, công ty vẫn khá yên ổn và chưa cần phải lo lắng gì về chi phí vận hành. Tại Hà Nội, chương trình HATCH tập trung trợ giúp các công ty khởi nghiệp được thành lập vào năm 2013. Các chương trình hoạt động của công ty cũng rất năng động, cung cấp các dịch vụ tư vấn và đào tạo, tổ chức sự kiện cho các công ty khởi nghiệp. 5desire, một công ty khác trong lĩnh vực ICT thành lập năm 2011, và sau khi tái cấu trúc lại năm 2013 đã trở nên đặc biệt quan tâm đến đầu tư và tài trợ các công ty khởi nghiệp. Cả hai công ty đều tiếp cận được một cộng đồng lớn những người có mong muốn khởi nghiệp, hoặc đã lập công ty khởi nghiệp. Theo Lê Việt Đạt, người đồng sáng lập Hatch! và 5 desire, cộng đồng này có thể lên đến 8000 đến 10000 người. HUB IT, một không gian khác hoạt động trong ngành ICT cư ngụ tại một mặt sàn rộng rãi của một tòa nhà chung cư/văn phòng hiện đại tại Hà Nội được mở vào cuối năm 2013. Ban đầu HUB IT được thành lập như một không gian làm việc chung, nhưng sau khi nhận thấy tiềm năng của các công ty khởi nghiệp, đội ngũ sáng lập đã chuyển đổi HUB IT thành một vườn ươm (incubator), hỗ trợ sự hình thành và nuôi dưỡng các ý tưởng kinh doanh cũng như tìm kiếm nguồn vốn đầu tư⁵.

Tác động của các không gian sáng tạo: Khán giả được tiếp cận nhiều hơn với các hoạt động văn hóa nghệ thuật,

đồng nghĩa với việc phát triển con người tốt hơn

Không gian sáng tạo đang tạo ra một môi trường thân thiện và an toàn để mọi người có thể gặp gỡ, trao đổi ý tưởng, và thách thức những giới hạn tồn tại trong chính mình. Môi trường càng cởi mở và sáng tạo thì mỗi cá nhân lại càng có thể dễ dàng thể hiện bản thân và là chính mình. “Life Art đã thay đổi cuộc sống của tôi. Tôi thấy yêu đời và tự tin hơn nhiều so với tôi trước đây” Yoon Chi, học viên của một trong số các khóa học hướng đến phát triển cá nhân tại Life Art. Trung tâm này là một doanh nghiệp xã hội, tập trung sử dụng nghệ thuật như một phương tiện để cá nhân tìm hiểu và phát triển bản thân.

Các phòng tranh, studio, và các không gian liên quan đến lĩnh vực sáng tạo cũng chính là môi trường sáng tạo. Nếu có nhiều cơ sở như vậy, ngày càng nhiều người sẽ có thêm cơ hội để khám phá bản thân và cải thiện cuộc sống. Liên quan đến việc tiếp cận của công chúng đối với văn hóa và nghệ thuật, một ví dụ rõ ràng gần đây nhất là Zone 9, không gian sáng tạo quy mô lớn với sức chứa lên đến hàng nghìn người đã trở thành một địa điểm gặp gỡ của giới trẻ Hà Nội. Trước Zone 9, chưa từng có một địa điểm như vậy. Zone 9 là một tổ hợp thú vị với 60 doanh nghiệp nhỏ, đem lại khoảng 1000 việc làm, bao gồm các cửa hiệu, nhà hàng, quán bia hơi, quán café âm nhạc, quán bar, và thậm chí cả dịch vụ rửa xe, lớp học nhảy và yoga, studio chụp ảnh, văn phòng kiến trúc sư, phòng tranh và nhà riêng của các cá nhân có tên tuổi hoạt động trong ngành sáng tạo. Kể từ khi mở cửa vào đầu năm 2013, Zone 9 sớm trở thành nơi gặp gỡ của hàng nghìn ban trẻ trong và ngoài nước tại Hà Nội. Hoạt động về đêm của Barbeta, quán bar thiết kế theo phong cách thời kỳ xã hội chủ nghĩa và mang hơi hướng khu công nghiệp, cũng hấp dẫn hơn nghìn người tham dự.

Rất nhiều người đã coi Zone 9 như là một không gian giải trí, một ngôi nhà sáng tạo của riêng mình.

Thay đổi bản sắc của thành phố:

Nhà GA 3A cũng là một ví dụ nổi bật khác về sự đóng góp của nghệ thuật đối với sự phát triển đô thị. 3A nằm ngay tại quận 1, trung tâm tài chính và hành chính của Thành phố Hồ Chí Minh, nơi có rất nhiều ban bè quốc tế đến tham quan và ở lại sinh sống. Địa điểm của Nhà Ga 3A trước đây bao gồm một loạt các nhà hàng “cá và sushi” và không mấy nổi bật cho đến khi nó biến thành một không gian nghệ thuật. Hiện nay, đây đã trở thành một điểm đến thú vị cho nghệ sĩ và các khách muốn mua sản phẩm thủ công địa phương 100% có chất lượng cao, và khách du lịch muốn trải nghiệm những hoạt động văn hóa nghệ thuật mới mẻ và độc đáo đang diễn ra trong thành phố.

Tạo thêm nhiều công ăn việc làm:

Mỗi không gian sáng tạo dù lớn hay nhỏ đều tạo thêm công ăn việc làm. Với hơn 60 hộ kinh doanh và hơn 1000 nhân viên, Zone 9 có lẽ là mô hình tổ hợp sáng tạo lớn nhất tại Việt Nam từ trước đến nay.

Truyền cảm hứng về sáng tạo và kết nối:
Mặc dù đã bị đóng cửa, nhưng Zone 9 đã truyền đi nguồn cảm hứng sáng tạo và cảm hứng này ngày càng trở nên mạnh mẽ. Những người thành lập Zone 9 trước đây, anh Trần Vũ Hải và Đoàn Kỳ Thanh đã lập một Zone 9 khác mang tên gọi X98 với mô hình giống như trước để có thể tiếp tục theo đuổi giấc mơ của họ. Anh Đoàn Kỳ Thanh rất hào hứng với không gian sáng tạo mới này, vốn cũng khá gần với Zone 9 cũ. Anh và các bạn gọi đây là Thành phố sáng tạo. Họ mơ ước biến tòa nhà cao tầng (khoảng 10000 mét vuông) trở thành một không gian sáng tạo có cả văn phòng và các mô hình kinh doanh khác (như văn phòng kiến trúc, thiết kế nội thất, thiết kế thời trang...) Dự án này đang cuốn hút số lượng lớn các đối tác tham gia, và theo anh Hải, còn thu hút nhiều thành viên hơn trước. Ý tưởng về một không gian sáng tạo ngày càng được nhiều người ưa thích. Điều này cũng đồng nghĩa với việc mang lưới những người hoạt động trong lĩnh vực sáng tạo và kinh doanh

ngày một phát triển lớn hơn, và đây chính là điều sẽ góp phần quan trọng vào sự phát triển chung của xã hội.

Những cá nhân làm sáng tạo – họ là ai?

Họ chính là các bạn trẻ vốn đã sống trong quá trình thay đổi nói trên, giờ đang tự mình tạo nên những thay đổi mới. Hoạt động của họ đang đóng góp đáng kể vào môi trường sáng tạo ở Việt Nam, và góp phần khiến cho môi trường này ngày càng trở nên đa dạng và thú vị.

Điểm chung của những cá nhân này là họ đều có tiếp xúc với văn hóa phương Tây và có khả năng cập nhật những công nghệ hiện đại.

Đa số những người sáng lập của các không gian sáng tạo đều ở độ tuổi từ 20 – 50 tuổi, có nghĩa là họ sinh trong khoảng thời gian từ năm 1960 đến năm 1990. Được hưởng lợi từ nền kinh tế thị trường thời mở cửa, khi những luồng văn hóa mới được

“nhập khẩu” vào Việt Nam, song song với việc văn hóa Việt Nam được giới thiệu ra thế giới, thế hệ này đã có cơ hội học hỏi về những nền văn hóa mới và những cách giao tiếp thông qua nghệ thuật.

Nhà Sàn Studio được nghệ sĩ Nguyễn Mạnh Đức và giám tuyển Trần Lương sáng lập vào năm 1998. Trần Lương (sinh năm 1960)⁶ là một trong những nghệ sĩ đầu tiên ở Việt Nam nổi tiếng ở nước ngoài với những tác phẩm nghệ thuật đương đại chứ không phải vì những tác phẩm về chiến tranh/tuyên truyền sau thời kỳ Đổi mới. Có thể nói rằng, ông thuộc về thế hệ nghệ sĩ đương đại đầu tiên của Việt Nam và là một trong những người đặt nền móng cho nền nghệ thuật đương đại ở Việt Nam. Nhà Sàn từng là một trung tâm nghệ thuật sôi động duy nhất cho nghệ sĩ đương đại Việt Nam trong vài năm, cho tới khi bối cảnh nghệ thuật trở nên ngày càng đa dạng với nhiều không gian khác được mở ra vào những năm 2000. Nhờ vào Nhà Sàn mà một số nghệ sĩ đã được truyền cảm hứng và đạt được thành công không chỉ ở Việt Nam mà còn mang tầm quốc tế như Nguyễn Minh Thành, Trương Tân,

Nguyễn Mạnh Hùng... Năm 2010 Nhà Sàn đã buộc phải ngừng các hoạt động do yêu cầu từ phía chính quyền địa phương. Sau một vài năm vắng bóng, từ năm 2013 thế hệ trẻ trung nhất của Nhà Sàn đã tiếp nối “nhiệm vụ” để Nhà Sàn có thể tiếp tục hoạt động, dưới một mô hình mới mang tên “Nhà Sàn Collective” (tạm dịch là Nhóm nghệ sĩ Nhà Sàn) quy tụ một nhóm nghệ sĩ trẻ hơn để đóng góp tích cực vào bối cảnh nghệ thuật bằng các triển lãm thường xuyên và các buổi trò chuyện nghệ thuật.

Từ khía cạnh công nghệ thông tin và truyền thông đặc biệt là trong công đồng khởi nghiệp Start-up, có một thế hệ những doanh nhân đầy tham vọng và trẻ trung đã khởi nghiệp từ rất sớm. Jason Khải Hoàng – người đồng sáng lập Sài Gòn Hub mới chỉ ở độ tuổi 20. Ba trong số bốn người sáng lập của chương trình HATCH! đều dưới 25 tuổi. Một trong số những người sáng lập của Saigon Co-working cũng chỉ dưới 25 tuổi. Họ đều hành động và nói chuyện rất nhiệt huyết về công việc của mình.

Ngành công nghệ thông tin (ICT) cung cấp nhiều cơ hội lớn cho những người làm việc chăm chỉ và độc lập, và những người trẻ trong ngành này đang thay đổi nhận thức chung của xã hội Việt Nam về doanh nhân. Những nhà doanh nghiệp mới không còn chỉ được mô tả như “ở độ tuổi trung niên tầm 40 hay 50 mặc vest và mang cặp táp màu đen” nữa. Trên thực tế, những doanh nhân công nghệ thông tin khá là thoải mái. Hầu hết bọn họ đều đeo kính, mặc quần soóc và mặc áo thun trong khi nói chuyện kinh doanh một cách chắc chắn và tự tin sử dụng tất cả “những khái niệm kinh doanh thời thượng” để khẳng định việc họ thực sự đam mê công việc của mình. Sự tự tin và niềm đam mê của họ trở thành một nguồn cảm hứng khích lệ nhiều người trẻ tuổi khác theo đuổi giấc mơ, nỗ lực thực hiện ý tưởng kinh doanh một cách tự tin hơn và ít phụ thuộc vào cha mẹ mình hay những nguồn trợ giúp khác. Với những công nghệ mới và mạng xã

hội như Facebook, Twitter, ngày càng dễ dàng hơn và nhanh hơn để kết nối và chia sẻ ý tưởng cũng như cởi mở về mọi thứ trong cuộc sống. Mạng xã hội đã thay đổi cách thức sống của con người và Việt Nam không phải là ngoại lệ. Có thêm rất nhiều cơ hội mới. Việc tiếp cận được một lượng thông tin khổng lồ đã mang lại vô vàn các lựa chọn cho những ai muốn thành công từ một sự khởi đầu khiêm tốn.

Ngành công nghệ thông tin đã trở thành xuất phát điểm để khởi nghiệp, cả những người mới chỉ có ý tưởng khởi nghiệp, cho đến những người đã bắt đầu kinh doanh nhưng có tham vọng phát triển hơn nữa. Đây là mảng kinh doanh mà câu hỏi “bao nhiêu” không còn quan trọng bằng câu hỏi “ý tưởng kinh doanh đó sáng tạo và độc đáo như thế nào”. Một ví dụ về câu chuyện thành công trong ngành này là về “Flappy Bird”, một trò chơi điện thoại đơn giản, được phát triển bởi Nguyễn Hà Đông, lập trình viên trò chơi 29 tuổi. Không một chiến dịch quảng bá, trò chơi đã trở thành hiện tượng toàn cầu khi đứng đầu trong danh sách những trò chơi được tải miễn phí từ Apple Inc. từ 137 quốc gia, theo thống kê của App Annie Ltd., công ty cung cấp dịch vụ phân tích và marketing⁷. Nó cũng nằm trong số những trò chơi được tải miễn phí nhiều nhất tại Google Inc. Play tại 33 quốc gia, theo thống kê của Bloomberg⁸. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử một trò chơi điện thoại được tạo ra bởi một người Việt Nam có được thành công lớn như vậy và đó là lý do tại sao Flappy Bird và người sáng tạo ra nó trở thành nguồn cảm hứng và động lực cho những người làm ngành công nghệ thông tin tại Việt Nam⁹.

Yếu tố nước ngoài:

Rất nhiều người sáng lập của các không gian sáng tạo có liên hệ với văn hóa phương Tây, thông qua du học, làm việc cho các công ty nước ngoài hay tham gia vào các chương trình trao đổi văn hóa, chính là qua đó mà họ được truyền cảm hứng sáng tạo.

Đối với Phan Ý Ly, người sáng lập Life

Art – một doanh nghiệp xã hội sử dụng nghệ thuật để phát triển cộng đồng, một cuộc gặp gỡ với trải nghiệm văn hóa nước ngoài đã thay đổi cuộc sống của cô mãi mãi. Cô đang làm việc cho một tổ chức phi lợi nhuận cho tới khi cô biết tới một workshop về Nghệ thuật cho phát triển – một lý thuyết và thực hành giáo dục mới sử dụng nghệ thuật như một phương tiện để giúp cho người học phát triển bản thân từ bên trong. Workshop được tổ chức bởi Hội đồng Anh Việt Nam năm 2003 và truyền cảm hứng để cô nộp hồ sơ xin học bằng thạc sĩ ngành Nghệ thuật cho Phát triển ở Anh vào năm 2014. Năm 2010, cô sáng lập Life Art để ứng dụng những kiến thức cũng như theo đuổi ước mơ của bản thân về phát triển cộng đồng.

“Tôi muốn tạo nên một không gian để cùng làm việc vì tôi đã từng tới một không gian như vậy ở Dubai, và tôi muốn làm một thứ gì đó tương tự.”, Tuấn - người đồng sáng lập WORK SAIGON – chia sẻ. WORK SAIGON hiện là một không gian cùng làm việc và sáng tạo hiện đại với bể bơi, một khu vườn, bàn làm việc và studio sành điệu, quán cà phê và nhà hàng. Tuấn hợp tác cùng một đồng nghiệp Pháp, Laure Chevallier. Cả hai từng làm việc với nhau cho một công ty quảng cáo ở Dubai – nơi đã truyền cảm hứng cho Tuấn thành lập không gian Work Saigon.

Saigon Hub được truyền cảm hứng từ “THE HUB” – một chuỗi không gian co-working nổi tiếng ở nhiều thành phố trên thế giới. Jason Khải Hoàng, một trong những người đồng sáng lập và bạn bè của anh ghé thăm THE HUB ở Singapore và muốn mở một không gian tương tự ở thành phố Hồ Chí Minh. Một người sáng lập khác là Christopher Quang Zobrist, một doanh nhân trẻ và năng động người Mỹ gốc Việt. ADC Academy được sáng lập bởi Tạ Minh Trãi và bốn người bạn khác, gần như tất cả đều học ở nước ngoài. Ba người đồng sáng lập của Manzi: Vũ Trâm, Giang Đăng (đã rời Manzi từ tháng Năm năm 2013) và Bill Nguyễn đều là những người có trải nghiệm sâu sắc với nền văn hóa nước ngoài.

Trước khi mở Manzi, chị Vũ Trâm làm việc ở vị trí nhân viên văn hóa của Hội đồng Anh, anh Giang Đăng là một nhà nghiên cứu và đã sống ở nước ngoài trong nhiều năm. Bill Nguyễn học về nghệ thuật thi giác ở Anh.

Và có rất nhiều ví dụ khác về “yếu tố nước ngoài”, điều đó khẳng định “những ảnh hưởng phương Tây” là rất quan trọng hay nói một cách khác, sự trao đổi giao thoa giữa các nền văn hóa là chính nguồn cảm hứng cho rất nhiều người sáng lập các không gian sáng tạo.

Hỗ trợ cho những không gian sáng tạo Họ cần gì?

Tính bền vững là mục tiêu của tất cả các không gian sáng tạo. Những người sáng lập không gian sáng tạo trẻ rất chú tâm vào việc làm thế nào để giữ cho “ước mơ” của họ bền vững. Vào thời điểm này rất khó để nói mô hình sáng tạo nào sẽ tồn tại tốt hơn ở Việt Nam bởi vì tất cả những không gian này đều rất mới mẻ. Một vài không gian phi lợi nhuận dựa vào nguồn tài trợ hoặc nguồn đóng góp tự nguyện (Doclab, TPD, Together Higher, Nha San studio, Ga O, Dom Dom, CUCA). Một vài không gian khác thì phần nào mang định hướng kinh doanh (Hanoi Rock City, CAMA ATK, The Onion Cellar, Life Art, Heritage Space, Station 3A), và nhiều trung tâm được xây dựng từ nguồn vốn tư có (Hanoi Design Center, Work Room Four, HubIT, HATCH!, 5Desire).

Tư lực về nguồn vốn đang trở thành lựa chọn duy nhất cho rất nhiều không gian sáng tạo. Không giống như những năm 1990 hay 2000 khi những không gian sáng tạo và dự án nghệ thuật được hưởng lợi từ viện trợ và hỗ trợ nước ngoài, từ năm 2010 có ngày càng ít những không gian sáng tạo có cơ hội nhận tài trợ từ những viện văn hóa nước ngoài bởi một thực tế là nhiều nguồn vốn đã ngừng hoạt động do khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Cùng lúc đó sự tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam tạo điều kiện cho nhiều không gian sáng tạo phát triển và những nhà

tài trợ nước ngoài quyết định đây cũng là thời điểm thích hợp để ngừng viện trợ cho Việt Nam. Sự thay đổi này đồng nghĩa với việc không gian sáng tạo phải tìm kiếm những cách thức mới để tồn tại.

Chi Vũ Trâm, đồng sở hữu của Manzi chia sẻ ước mơ của mình là khiến cho Manzi trở nên hoàn toàn độc lập khỏi những nguồn tiền tài trợ. Trâm muốn Manzi đủ thành công và thu được lợi nhuận để chi và Bill Nguyễn (người chủ còn lại) có thể tái đầu tư khoản tiền này vào việc tổ chức các sự kiện văn hóa. Manzi đã mở được một năm rưỡi (cuối năm 2012) và những người chủ vẫn chưa thể trả tiền lương cho mình. Vẫn còn một con đường dài phía trước để những người chủ của Manzi biến giấc mơ của họ thành hiện thực. Chủ của Nhà Ga 3A, bà Đỗ Tuyết Mai chia sẻ bà muốn Nhà Ga 3A có thể tự duy trì hoạt động bằng nguồn tài chính của mình bởi vì: “Trên thực tế, trong cộng đồng nghệ thuật có một sự lười nhác và phụ thuộc vào các nguồn tài trợ. Trong quá khứ, có những nguồn tài trợ dồi dào, ví dụ như Saigon Open City là một dự án xin được tài trợ, nhưng giờ thì không còn nhiều cơ hội như vậy. Thêm vào đó, sẽ rất khó nếu chỉ xin tài trợ từ các quỹ văn hóa nước ngoài như Hội đồng Anh hay viện Goethe bởi vì bản thân nguồn tài chính của họ cũng có giới hạn. Tôi biết rằng cũng không dễ dàng để có thể tìm nguồn đầu tư, bởi vì tất cả những nhà đầu tư đều có những ưu tiên riêng và họ thường muốn là quảng bá cho văn hóa của chính họ”.

Những không gian sáng tạo được thành lập từ những năm 2010 đều hầu hết đang tự lo về tài chính nhưng câu hỏi về sự bền vững thì vẫn còn nguyên; Họ có thể tiếp tục như vậy trong bao lâu? Họ cần những kỹ năng cũng như mô hình kinh doanh nào để có thể tiếp tục tự lực tồn tại như vậy?

Điều quan trọng là họ cần phải học hỏi thêm từ những ngành công nghiệp sáng tạo đã phát triển hơn, tìm hiểu về những câu chuyện thành công cũng như thất bại để quyết định xem mô

hình và cơ cấu kinh doanh nào có thể áp dụng trong bối cảnh Việt Nam. Sau đây là những thách thức và nhu cầu được chính những nhà sáng lập các không gian sáng tạo đưa ra:

Sự ổn định và hỗ trợ từ chủ nhà và chính quyền

Một thách thức “kinh điển” hay “cổ điển” cho rất nhiều những nhà sáng lập các không gian sáng tạo là sự bất ổn từ phía chủ nhà và thiếu hỗ trợ từ phía chính quyền.

Saigon Hub thất bại trong việc có đủ thu nhập để chi trả mọi chi phí. Một thách thức chính là giá tiền nhà cao và sau gần một năm hoạt động, Saigon Hub đã đóng cửa vào ngày 1 tháng 4 năm 2014. Zone 9 bị buộc phải đóng cửa bởi tình trạng pháp lý nhập nhằng. Theo anh Trần Vũ Hải, chủ quán Barbeta và là một trong những người đầu tiên kinh doanh ở Zone 9, chính tình trạng như vậy đã khiến cho việc thuê Zone 9 trở nên phức tạp, vì không rõ ai có quyền sử dụng không gian này. Tadioto, quán bar nghệ thuật và là nơi gặp gỡ của các nhà văn, nhà báo, nhạc sĩ ở Hà Nội, đã phải chuyển chỗ ba lần (từ Triệu Việt Vương tới Trương Hán Siêu, rồi tới Zone 9 và hiện tại là một địa điểm khác ở Tổng Đán), tất cả đều do những vấn đề thường xuyên gặp phải với chủ nhà. Nhà Ga 3A – một không gian văn hóa mới khá thú vị ở TPHCM hiện đang được cho thuê trong 2 năm, tuy nhiên đây là khoảng thời gian quá ngắn để một không gian tạo được danh tiếng cũng như trở thành điểm đến cho du khách Việt Nam và nước ngoài muốn tìm hiểu về văn hóa. Có lẽ cần phải có một thời gian dài nữa Việt Nam mới có thể trở thành một thị trường phát triển cho các nghệ sĩ. Tại sao hợp đồng thuê nhà ở đây lại quá ngắn như vậy? Trong khi đó, chủ của Heritage Space, một chủ doanh nghiệp đầy kinh nghiệm đã tự cho mình 5 năm để đầu tư vào dự án này với hy vọng nó sẽ có khả năng tự chi trả và trở thành một địa điểm thân thuộc cho nghệ sĩ và những người yêu chuộng văn hóa nghệ thuật. Người sáng lập của Saigon Outcast, chi Đoàn Phương Hà cho biết việc làm các

thủ tục xin phép cho các sự kiện văn hóa rất mất thời gian và tốn kém. Quá trình xin giấy phép khá phức tạp bởi vì chi thường không biết phải làm thế nào cho đúng, chi thường nhận được những hướng dẫn không nhất quán từ các nhà chức trách. Chỉ cho một sự kiện, mà chi thường phải nộp rất nhiều giấy tờ, làm nhiều thủ tục khác nhau để có thể thực hiện được công việc, và còn thường phải trả cho họ “tiền bôi trơn”. *Nhận xét của người nghiên cứu:*

- Có thể hữu ích khi thay đổi tư duy của những nhà quản lý nghệ thuật từ quy chế “xin – cho” thành một dịch vụ có mức phí rõ ràng.
- Những giải pháp ngắn hạn: một chương trình đào tạo miễn phí cho chủ nhà và chính quyền địa phương, bao gồm cả công an thành phố/quận/phường về giá trị của những hoạt động văn hóa và nêu ra những lý do tại sao họ nên hỗ trợ cho các hoạt động trên. Nên khuyến khích các chủ nhà và chính quyền địa phương, ví dụ: Chứng chỉ hay Huy chương danh dự cho những chủ nhà có hỗ trợ tích cực.
- Những giải pháp dài hạn: Vận động chính sách; giảm thuế cho những chủ cho thuê nhà làm không gian văn hóa.

Đào tạo kỹ năng

Kỹ năng quản lý và kinh doanh

Rất nhiều không gian sáng tạo khởi nguồn từ giấc mơ của một cá nhân hay một nhóm nhỏ như Manzi, Hanoi Rock City, Saigon Outcast. Hầu hết những người sáng lập đã tự học được kinh nghiệm khá hữu ích từ thực tế. Tuy nhiên so với những người được đào tạo những kỹ năng này một cách bài bản, thì nhiều khả năng là họ đã phải trả giá nhiều hơn cho những kiến thức này bằng thời gian và công sức của riêng mình.

Manzi đang đấu tranh để tồn tại và chưa kiếm đủ lợi nhuận dù cho những người sáng lập đã cố gắng hết sức để có thu nhập và tài trợ từ một quán cà phê, một gallery nghệ thuật và một cửa hàng bán đồ lưu niệm. Tất cả đều nằm trong một ngôi nhà thanh lịch màu trắng ngay giữa trung tâm Hà Nội.

Tuy Saigon Outcast đã kiếm đủ tiền từ việc bán đồ uống để chi trả cho nhân viên, lợi nhuận này lại chưa đủ để trả lương cho chính những người chủ. Người sáng lập Saigon Outcast, chị Hà, không muốn phải phân chia thời gian giữa công việc ở Saigon Outcast và công việc tự do của chị là một nhà sản xuất trò chơi video và tổ chức sự kiện. Hà đầu tư tất cả tiền tiết kiệm của mình vào Saigon Outcast và giấc mơ của chị là có thể tập trung hoàn toàn vào Saigon Outcast và nó có thể kiếm đủ tiền cho chị trang trải các chi phí trong cuộc sống. Người sáng lập của ADC Academy Tạ Minh Trãi cho rằng họ cần phát triển nhóm những người giảng viên có tư duy kinh doanh, điều này có thể xóa bỏ khoảng cách trong các trường thiết kế ở Việt Nam nơi mà giáo án gần như không liên quan với thị trường thực tế¹⁰. Các kỹ năng có thể rất cơ bản. Như Trương Minh Quý – đồng giám đốc nghệ thuật của Ga O chia sẻ, anh mong muốn được học thêm về Quản lý, Nhân sự và Kế toán để có thể quản lý không gian một cách hiệu quả.

Kỹ năng kinh doanh trong nghệ thuật (cho chủ các không gian về nghệ thuật thị giác) (Quản lý nghệ thuật, phê bình nghệ thuật, giám tuyển, marketing nghệ thuật) Bà Đỗ Thị Tuyết Mai, chủ của Nhà Ga 3A cho rằng nâng cao kỹ năng kinh doanh và quản lý trong nghệ thuật cho các chủ không gian là rất cần thiết, để mối quan hệ giữa nghệ sĩ và thị trường có thể trở nên chuyên nghiệp hơn. “Ở Việt Nam, có quá ít người có kỹ năng quản lý nghệ thuật, và thiếu những kỹ năng này, những công việc đơn giản có thể trở nên rất phức tạp.” Chị Mai cho rằng điều duy nhất mà nghệ sĩ nên tập trung vào là làm nghệ thuật, còn những thứ khác nên được những người quản lý nghệ thuật chuyên nghiệp phụ trách. “Mọi thứ đều có thể bán trên thị trường,” chị Mai chia sẻ “Điều quan trọng nhất là câu chuyện mà bạn kể về chúng.” “Cần phải xây dựng một thể hệ những nhà quản lý nghệ thuật có kinh nghiệm kinh doanh các tác phẩm nghệ thuật

và các công việc hành chính bao gồm việc xin giấy phép cũng như làm việc với những cơ quan chức năng về nghệ thuật. Cần phải biết cách thức làm việc với nhiều người khác nhau, có kỹ năng nhân định tác phẩm, giám tuyển, cũng như mô tả và giải thích các tác phẩm nghệ thuật. Nhà quản lý nghệ thuật phải có nhiều kỹ năng khác nhau thì mới có thể thay đổi môi trường nghệ thuật ở Việt Nam và giúp cho nền nghệ thuật phát triển đúng hướng.”

Chị Mai lo rằng nếu có quá ít người có kỹ năng kinh doanh nghệ thuật một cách chuyên nghiệp, thì trường nghệ thuật Việt Nam sẽ luôn đi sau và hiển nhiên bị loại khỏi thị trường quốc tế.

Nhận xét của người nghiên cứu:

Có thể hỗ trợ nâng cao kỹ năng quản lý và kinh doanh nghệ thuật bằng cách trao học bổng để các nhà sáng lập không gian nghệ thuật Việt Nam đi học về quản lý nghệ thuật ở Anh. Cũng có thể tổ chức các khóa đào tạo ở Việt Nam cho những người kinh doanh nghệ thuật, chú gallery cũng như chủ của những không gian sáng tạo.

Hỗ trợ tài chính và đầu tư:

Tạ Minh Trãi, đồng sáng lập ADC Academy cho rằng chi phí mà sinh viên đóng ở ADC Academy đủ cho những khoản tiền điều hành trong 6 tháng, phần chi phí còn lại vẫn do những người sáng lập của ADC chi trả. Tuy nhiên sau một năm, ADC sẽ cần được đầu tư thêm. Hatch! là công ty chuyên “hỗ trợ” những công ty khởi nghiệp khác giờ cũng đang tìm kiếm thêm nguồn tài trợ. Đồng sáng lập của HubIT, Bobby Liu và đồng sáng lập của 5Desire, chị Nguyễn đều cho rằng họ sẵn sàng đón nhận thêm nguồn tài trợ/ đầu tư để có thể hỗ trợ thêm nhiều công ty khởi nghiệp. Một loại hình đầu tư khá thi khác là cùng lập nên một quỹ đầu tư, như 5Desire đề xuất.

“Hỗ trợ tài chính có thể là tài trợ cho một triển lãm, một sự kiện hay một chương trình”, chị Minh, chủ của Heritage Space chia sẻ. Chị cũng cho rằng “Có rất nhiều loại hình hỗ trợ khác nhau và có thể kết hợp chúng lại trong những dự án hoặc ý tưởng cụ thể.”

Kết nối/ Trao đổi ý tưởng/ Tư vấn :

Rất nhiều chủ của những không gian sáng tạo mong muốn học thêm từ những chuyên gia và đồng nghiệp thông qua hội thảo hay những sự kiện kết nối (networking). Saigon co-working muốn tổ chức hội thảo với những chuyên gia trong lĩnh vực ICT để chia sẻ và trao đổi kinh nghiệm. 5Desire cho rằng sẽ là một ý tưởng rất hay nếu mời những chuyên gia/ đối tác/ công ty từ Vương quốc Anh tới Việt Nam để tổ chức hội thảo/ các buổi diễn thuyết cho cộng đồng về những kỹ năng start up và chia sẻ kinh nghiệm. Hatch! và 5Desire muốn được hỗ trợ để kết nối với những nhà đầu tư/ quỹ tài trợ. Chủ của HubIT muốn thu hút những công ty Anh để đầu tư vào Việt Nam, một thị trường lớn đầy tiềm năng với nhân công giá rẻ và nhiều tài năng. ADC Academy muốn kết nối với các nhà đầu tư và doanh nhân để họ có thể hỗ trợ cho học viên. ADC cũng mong muốn đào tạo sinh viên thông qua việc “kết nối” họ với những doanh nghiệp để sinh viên có thêm nhiều kinh nghiệm và có thể tự tìm việc từ những nhà tuyển dụng tiềm năng.

Nhận xét của người nghiên cứu:

Kết nối mọi người trong lĩnh vực sáng tạo và kinh doanh là rất quan trọng để khám phá những cách thức để hợp tác với nhau. Nên tổ chức các cuộc hội thảo, chia sẻ kinh nghiệm, những chuyến đi thực tế và các cuộc gặp gỡ giữa đại diện các ngành nghề khác nhau để cung cấp một môi trường giàu cảm hứng cho các hoạt động sáng tạo. Những sự kiện này sẽ tạo ra những dự án thực sự và những dự án này nên được Hội đồng Anh tài trợ hay hỗ trợ.

Một vài ý tưởng cho hoạt động kết nối:

- o Tổ chức một cuộc hội thảo về những không gian sáng tạo tự chủ về tài chính. Work Saigon và Saigon Co-Working là những ví dụ điển hình; Work Saigon đã có đủ nguồn thu để chi trả mọi chi phí bao gồm cả lương của người chủ và Saigon Co-Working cũng kiếm đủ tiền từ việc cung cấp các dịch vụ như kế toán, hành chính và tư vấn cho các công ty hoạt động trong

không gian của mình.

o Một dự án thật sự: ADC Academy có thể làm việc với Trung tâm thiết kế Hà Nội để tìm kiếm những nhà thiết kế địa phương phù hợp, đây vốn đang là một thách thức không nhỏ. Việc sản xuất các sản phẩm thủ công mỹ nghệ dành cho xuất khẩu đang thiếu những nhà thiết kế giỏi người Việt Nam, trong khi đó các công ty vẫn đang phải thuê thiết kế người nước ngoài, vốn rất đắt đỏ, để chắc chắn có được những sản phẩm phù hợp với thị trường phương Tây.

o Một hội thảo về cách thức làm việc với những cơ quan chức năng địa phương: Tadioto, Zone 9, Nhà Ga 3A có thể chia sẻ kinh nghiệm về việc này, cũng như làm thế nào để đối phó với những thay đổi về mặt quy định/chính sách.

o Một dự án sáng tạo nơi mà “công nghệ gặp cái đẹp”: Những người trong lĩnh vực ICT làm việc với những nghệ sĩ thị giác (nhà làm phim, nhà thiết kế, nghệ sĩ hoạt hình, nhiếp ảnh gia và nghệ sĩ) Ví dụ <http://www.cinemadellarte.dk/> (Dự án này đã giành được Cúp Doanh nghiệp sáng tạo quốc gia ở Đan Mạch năm 2013 cho việc sử dụng công nghệ để làm hình ảnh động như thật).

o Một hội thảo giới thiệu và kết nối tất cả những không gian sáng tạo với nhau – để họ gặp gỡ, chia sẻ ý tưởng và cùng nhau xây dựng một kế hoạch hành động hướng tới một cộng đồng sáng tạo lớn mạnh hơn.

Hỗ trợ truyền thông:

- *Thúc đẩy ý thức “cùng làm việc”*

Chủ của những không gian co-working tin rằng đây là cách làm việc hiệu quả và sẽ truyền nhiều cảm hứng cho những người làm tự do. Khi mà trên toàn cầu, số lượng những người làm việc tự do đang tăng dần thì những không gian co-working có nhiều tiềm năng để phát triển thêm. Bobby Liu đến từ HubIT tin rằng “cần phải có thêm nhiều người biết về giá trị của việc co-working/ networking”

- *PR & truyền thông để thúc đẩy hoạt động của những không gian sáng tạo là một lĩnh vực mà Heritage Space muốn được*

hỗ trợ nhiều hơn. Tại thời điểm này có rất nhiều không gian sử dụng Facebook như một kênh quan trọng để quảng bá cho những sự kiện của mình.

- *Nhận xét của người nghiên cứu:*

PR và truyền thông trong bối cảnh này nên được nhìn nhận từ một góc độ rộng hơn. Nó đồng nghĩa với việc thúc đẩy những ngành công nghiệp sáng tạo và phát triển một thị trường những khách hàng tiêu thụ các sản phẩm nghệ thuật và văn hóa cũng như một môi trường xã hội ủng hộ và thấu hiểu được giá trị của sự sáng tạo.

Những sự hỗ trợ khác:

- *Hỗ trợ về cơ sở hạ tầng và thông tin:*

Rất nhiều không gian sáng tạo mong muốn nhận được hỗ trợ thực tiễn như mở rộng hay tái cơ cấu lại không gian, hay cung cấp những thiết bị tốt hơn. Saigon Hub muốn thiết kế lại, lập một không gian dành cho các hoạt động giao lưu và giải trí như bóng bàn hay bi-a, tách biệt với không gian làm việc, để những đồng nghiệp Việt Nam có thể thư giãn và trò chuyện, họ có thể cởi mở và làm việc với nhau tốt hơn. ADC Academy mong muốn có thêm nhiều sách thiết kế cho thư viện của mình. Vào lúc này họ đã có một giá sách trong góc phòng học, hầu hết những sách này được chủ của ADC đóng góp. Work Saigon có một không gian thư viện nhưng có rất ít sách. Anh Quý, đồng giám đốc của Ga O cho biết mình cần nhiều máy tính tốt hơn để dựng phim. Anh cũng mong muốn có thêm tài trợ để trả chi phí đi lại và ăn ở cho các trợ lý dự án. HubIT cần một phòng điện thoại riêng để các thành viên có thể gọi điện được trong một không gian riêng tư. Những người sáng lập Saigon Outcast muốn hợp tác với một nhà thiết kế nội thất để cải thiện không gian này và sử dụng nó tốt hơn.

Một vài lời cuối

Đây là một giai đoạn mới đầy hứng khởi cho môi trường sáng tạo ở Việt Nam. Đóng vai trò chính trong đó là những không gian sáng tạo trẻ đã được thành lập hoặc khởi động lại trong

vòng 5 năm qua. Những không gian này đang góp phần đáng kể cho sự phát triển của đất nước và khơi gợi cảm hứng cho hàng triệu con người. So với những không gian thời trước, chúng đã trở nên độc lập hơn rất nhiều. Nhờ vào sự phát triển kinh tế, quá trình toàn cầu hóa và những lợi thế của internet, các không gian đã có thể kết nối với một cộng đồng rộng lớn.

Tuy nhiên, những không gian sáng tạo trẻ này vẫn còn thiếu thốn kinh nghiệm về phát triển kinh doanh và làm thế nào để đảm bảo cho một tương lai lâu dài. Điều quan trọng là phải tạo nên một môi trường có thể hỗ trợ chúng phát triển. Cần phải xây dựng một xã hội lớn mạnh hơn và hỗ trợ cho những không gian này nhiều hơn. Chúng cần được chính quyền địa phương thấu hiểu và ủng hộ; cần đẩy mạnh tiêu dùng trong lĩnh vực nghệ thuật và sáng tạo, và thêm nhiều hỗ trợ về tài trợ vốn, đầu tư, đào tạo kỹ năng, hợp tác và kết nối. ■

CHÚ THÍCH

- ¹⁾ Nghệ Thuật Việt Nam sau năm 1990 – Hậu Đổi Mới, Joyce Fan, Báo Cáo Vietnamese Art after 1990 – Post Đổi Mới, Joyce Fan, Singapore Art museum curatorial report, 2008
- ²⁾ Nghệ Thuật đương Đại Việt Nam 1990 – 2010, Bùi Như Hương – Phạm Trung, Nhà Xuất Bản Tri Thức, 2012
- ³⁾ <http://thethaovanhoa.vn/van-hoa-giai-tri/nghe-thuat-duong-dai-viet-nam-ke-noi-cong-thong-tin-chau-a-n20130627150841141.htm>
- ⁴⁾ <http://thethaovanhoa.vn/van-hoa-giai-tri/nghe-thuat-duong-dai-viet-nam-ke-noi-cong-thong-tin-chau-a-n20130627150841141.htm>
- ⁵⁾ Xin mời xem thêm bài viết để biết thêm thông tin về bối cảnh start-up ở Việt Nam: <http://www.techinasia.com/nhip-cau-dau-tu-startup-vietnam/>
- ⁶⁾ <http://nhasanstudio.org/web/index.php?id=203>
- ⁷⁾ www.thanhvien.com.vn/pages/20140206/chang-trai-viet-game-flappy-bird-gay-sot-toan-cau.aspx
- ⁸⁾ <http://www.bloomberg.com/news/2014-08-22/flappy-bird-creator-dong-nguyen-offers-swing-copters-game.html>
- ⁹⁾ <http://cafebiz.vn/nhan-vat/cuu-ceo-fpt-nguyen-thanh-nam-toi-cuc-ky-nguong-mo-nguyen-ha-dong-20141015111723469ca48.chn>
- ¹⁰⁾ Mời xem thêm tại: <http://www.slideshare.net/taminhtrai/10-ieu-truong-thiet-ke-khong-day-ban-24251994>



“Cộng đồng xanh”

Dự án khu dân cư Tái cân bằng -
Thông điệp về cách tiếp cận thân thiện

Ong&Ong

Sự gia tăng áp lực dân số làm Thành phố Hồ Chí Minh gánh chịu một sức ép đáng kể về hạ tầng, đặc biệt là chất lượng điều kiện sống của người dân không đáp ứng được các yêu cầu của sự phát triển. Phát triển với mật độ cao là một trong những xu hướng phát triển đô thị trong tương lai, đặc biệt trong các khu vực nâng cấp cải tạo, và các quỹ đất trống còn lại trong quá trình chuyển đổi từ đất công nghiệp/ sản xuất sang đất ở. Sự phát triển mật độ cao này, một mặt giúp tiết kiệm năng lượng vận hành của các hạng mục công trình, một mặt giúp cho việc xây dựng, gắn kết các cá nhân thành những cộng đồng với các giá trị, định hướng rõ ràng. ‘Tái cân bằng’ là một dự án quy hoạch phát triển khu dân cư ngay tại trung tâm Quận Tân Bình được thiết kế ý tưởng bởi Tập đoàn Ong&Ong Việt Nam. Một trong những công ty thiết kế hàng đầu của Singapore. Với dự án này, chúng tôi đã chủ định những giá trị cần thiết cho cuộc sống hiện đại, ngay giữa khu vực trung tâm Tp.HCM, đó chính là sự thân thiện, sự cân bằng và sự gắn kết.

Ý tưởng ‘Đường phố cũng là một không gian mở’

Trong cách tiếp cận dự án phát triển trong khu hiện hữu chúng tôi coi trọng giá trị của các cộng đồng xung quanh và sự phát triển của cộng đồng mới phải được gắn kết thông qua các kết nối về hạ tầng và cảnh quan. Tất cả đường phố ngoài mục đích thiết kế cho việc lưu thông, chúng tôi sử dụng các tương tác về cảnh quan, và không gian mở phía cuối các tuyến, các không gian có che chắn và sự cân đối về tỷ lệ giữa các tầng trệt, tầng 1 của công trình để tạo nên một cảm giác thân thiện, gần gũi hơn cho dân cư. Ở đây, việc đi bộ sẽ đem lại cảm giác thú vị hơn nhiều so với việc sử dụng phương tiện cơ giới. Bên cạnh đó, các kỹ thuật thiết kế hạ tầng xanh cho phép giảm tải lượng nước thải trong hệ thống đường ống và tạo nên các khoảng xanh tự nhiên, giảm tốc độ và tạo nên sự thân thiện với người sử dụng.



Các công trình 'giao tiếp' bằng mảng xanh, sự riêng tư và an toàn

Việc xây dựng các khái niệm để công trình trở thành một yếu tố của không gian xanh đặt ra nhiều thách thức với chúng tôi, đặc biệt là trong việc tương tác với người sử dụng và giữa các công trình với nhau. Chúng tôi cố gắng để phá bỏ sự khô cứng của các mảng bê tông, thay vào đó bằng hệ thống cây xanh trên mặt đứng, vốn dĩ rất rẻ tiền và phát triển phù hợp với điều kiện môi trường tự nhiên hiện hữu. Bên cạnh đó, chúng tôi cố gắng tích hợp các giải pháp thiết kế không gian để tối đa hóa diện tích các không gian sử dụng trong công trình kiến trúc, nhưng đồng thời đảm bảo sự riêng tư cần thiết cho từng loại chức năng không gian, thông qua sự bố trí linh động các luồng giao thông theo chiều đứng ở vị trí cuối và giữa lô đất. Giải pháp thiết kế các không gian mặt đứng cho phép chúng tôi biến không gian đường phố thành các không gian mở thật sự thú vị và đem lại nhiều trải nghiệm cho người sử dụng.

Một mô hình thử nghiệm các cộng đồng xanh

Sự thân thiện, gần gũi với tự nhiên và gắn kết giữa con người với con người là những khái niệm cơ bản trong thiết kế của Tập đoàn Ong&Ong Việt Nam. Với dự án này, chúng tôi đưa ra những tương cơ bản trong việc gắn kết một cộng đồng từ 150 đến 200 thành viên, đây là những con số đã được khoa học chứng minh

rằng sẽ có sự liên kết tốt nhất về mặt xã hội. Bên cạnh đó, các không gian xanh và sự thân thiện của chúng được chuyển đổi thành các mặt, diện của không gian, bao bọc xung quanh các không gian công cộng tạo nên cảm giác thư giãn rất hiệu quả. Chúng tôi hy vọng chính sự liên kết với tự nhiên ở mọi góc độ, sẽ làm cho người sử dụng quên đi sự mệt mỏi, áp lực của cuộc sống đô thị và gắn kết với nhau nhiều hơn, bởi sự yêu thích thiên nhiên luôn nằm trong bản năng của chính mỗi chúng ta. ■



ASHUI AWARDS ARCHITECT OF THE YEAR 2014

CHIỀU NGÀY 11/1/2015, LỄ TRAO GIẢI “KIẾN TRÚC SƯ CỦA NĂM” VÀ “CÔNG TRÌNH CỦA NĂM” (ASHUI AWARDS 2014) ĐÃ DIỄN RA TẠI GRAND HOTEL SAIGON – 8 ĐỒNG KHÔI, QUẬN 1, TP.HCM. TRƯỚC ĐÓ, NGÀY 31/12/2014, ASHUI.COM ĐÃ CÔNG BỐ KẾT QUẢ BÌNH CHỌN. VỚI 84,14% PHIẾU BẦU, **KTS NGUYỄN HÒA HIỆP** (CÔNG TY KIẾN TRÚC A21 STUDIO) ĐÃ GIÀNH THẮNG LỢI CHO DANH HIỆU “KIẾN TRÚC SƯ CỦA NĂM 2014”; CÔNG TRÌNH “**NHÀ CHO CÂY XANH**” (HOUSE FOR TREES / THIẾT KẾ BỞI CÔNG TY VÕ TRỌNG NGHĨA) ĐÃ GIÀNH DANH HIỆU “CÔNG TRÌNH CỦA NĂM 2014” VỚI 51,72% PHIẾU BÌNH CHỌN.



Kiến trúc sư của năm: **NGUYỄN HÒA HIỆP**

KTS Nguyễn Hòa Hiệp cùng văn phòng a21 studio của anh có nhiều công trình được đề cử năm nay, đặc biệt công trình *The Chapel* (Nhà Nguyện) mới đây đã giành giải *Công trình của Năm* tại Festival Kiến trúc Thế giới 2014. Chính nhờ thành tích này mà không chỉ giới kiến trúc sư Việt Nam mà cả thế giới biết đến tên tuổi và những công trình của anh và a21 studio.

Công trình của Năm: **“HOUSE FOR TREES”** (Nhà cho cây xanh)

Công trình “*House for Trees*” (Nhà cho cây xanh) do kiến trúc sư nổi tiếng Võ Trọng Nghĩa cùng hai cộng sự người Nhật Bản Masaaki Iwamoto và Kosuke Nishijima thiết kế tại quận Tân Bình, TP.HCM. Dựa trên ý tưởng những chậu cây xanh, *House for trees* được chia làm 5 tầng trụ có thể trồng được cây xanh trên mái, khoảng đất trống giữa 5 tầng trụ được tận dụng làm thành những khu vườn nhỏ. Công trình này trong năm vừa qua cũng đã giành hai giải thưởng quốc tế về nhà ở quan trọng: AR House Awards (Vương Quốc Anh), WAF Awards tại Festival Kiến trúc Thế giới 2014.

Các danh hiệu “Kiến trúc sư trẻ” thuộc về KTS Vũ Linh Quang (công ty ARDOR Architects), “Nhà giá rẻ” thuộc về công trình “S House 3” (tại TPHCM, do công ty kiến trúc Võ Trọng Nghĩa thiết kế - ảnh bên), và “Tác giả sách & ấn phẩm kiến trúc” dành cho PGS.TS. Nguyễn Minh Hòa (khoa Đô thị học và Quản lý đô thị – Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn TPHCM).

Đây là hoạt động thường niên do mạng Ashui.com tổ chức nhằm tôn vinh kiến trúc sư Việt Nam có những tác phẩm xuất sắc, biểu đạt tổng hòa các giá trị: *Tài năng + Thực hành + Tiên phong* (3T), góp phần tạo nên xu thế và định hướng kiến trúc trong tương lai; đồng thời khẳng định vai trò của người kiến trúc sư trong xã hội, dần cải thiện môi trường hành nghề kiến trúc tại Việt Nam.

Website của giải thưởng: <http://ashui.com/awards/>



Nhóm thiết kế ngôi nhà “House for Trees” nhận giải “Công trình của năm 2014”.



KTS Vũ Linh Quang nhận giải “Kiến trúc sư của năm 2014”.

PGS.TS Nguyễn Minh Hòa nhận giải “tác giả sách và ấn phẩm kiến trúc”.







House for trees

House for trees được xây dựng trên một lô đất trống thuộc quận Tân Bình, TP.HCM nơi có mật độ dân cư đông đúc với những ngôi nhà nhỏ chen chúc nhau. Dựa trên ý tưởng những chậu cây xanh, House for trees được chia làm 5 tầng trụ có thể trồng được cây xanh trên mái. Khoảng đất trống giữa 5 tầng trụ được tận dụng làm thành những khu vườn nhỏ, tại đây - với những mảng xanh ở khắp mọi nơi, gia chủ có thể tận hưởng bầu không khí vô cùng trong lành tinh khiết.

Từ nội thất, các không gian ngoài trời cho đến những khu vườn tràn ngập bóng cây, tất cả như hòa quyện vào căn nhà nhằm tạo ra một sự gắn kết tuyệt đối giữa không gian bên trong và bên ngoài.

Thông tin dự án:

- Thiết kế: Vo Trong Nghia Architects
- Địa điểm: quận Tân Bình, TP.HCM
- Thể loại: Nhà ở tư nhân
- Diện tích: 226m²
- Kiến trúc sư: Võ Trọng Nghĩa, Masaaki Iwamoto, Kosuke Nishijima
- Thi công: Công ty CP Nhà Gió và Nước
- Hoàn thành: 04/2014

Giải thưởng:

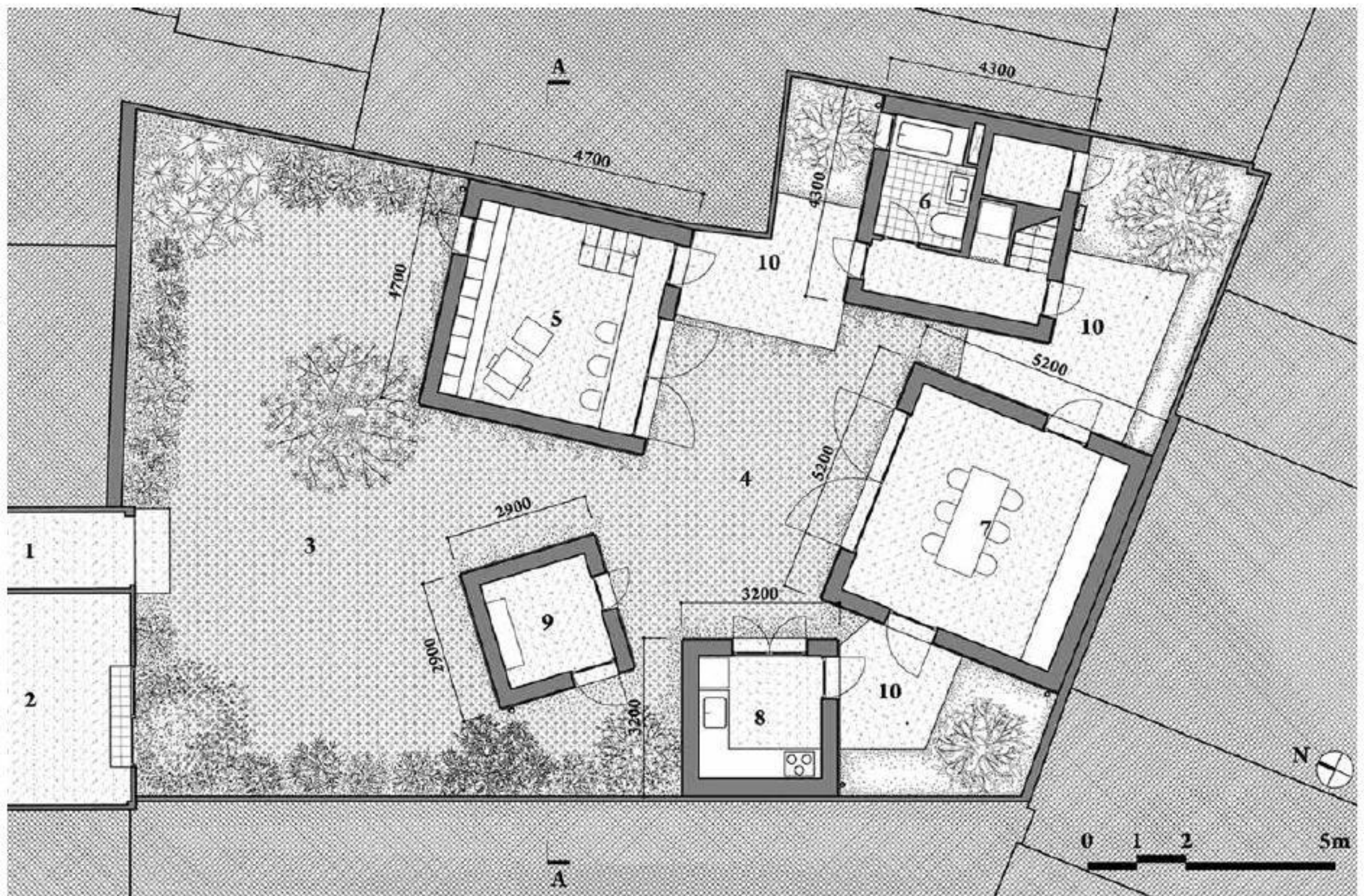
- AR House Awards 2014
- WAF Awards 2014 (Festival Kiến trúc Thế giới)
- Ashui Awards 2014 (Công trình của năm)

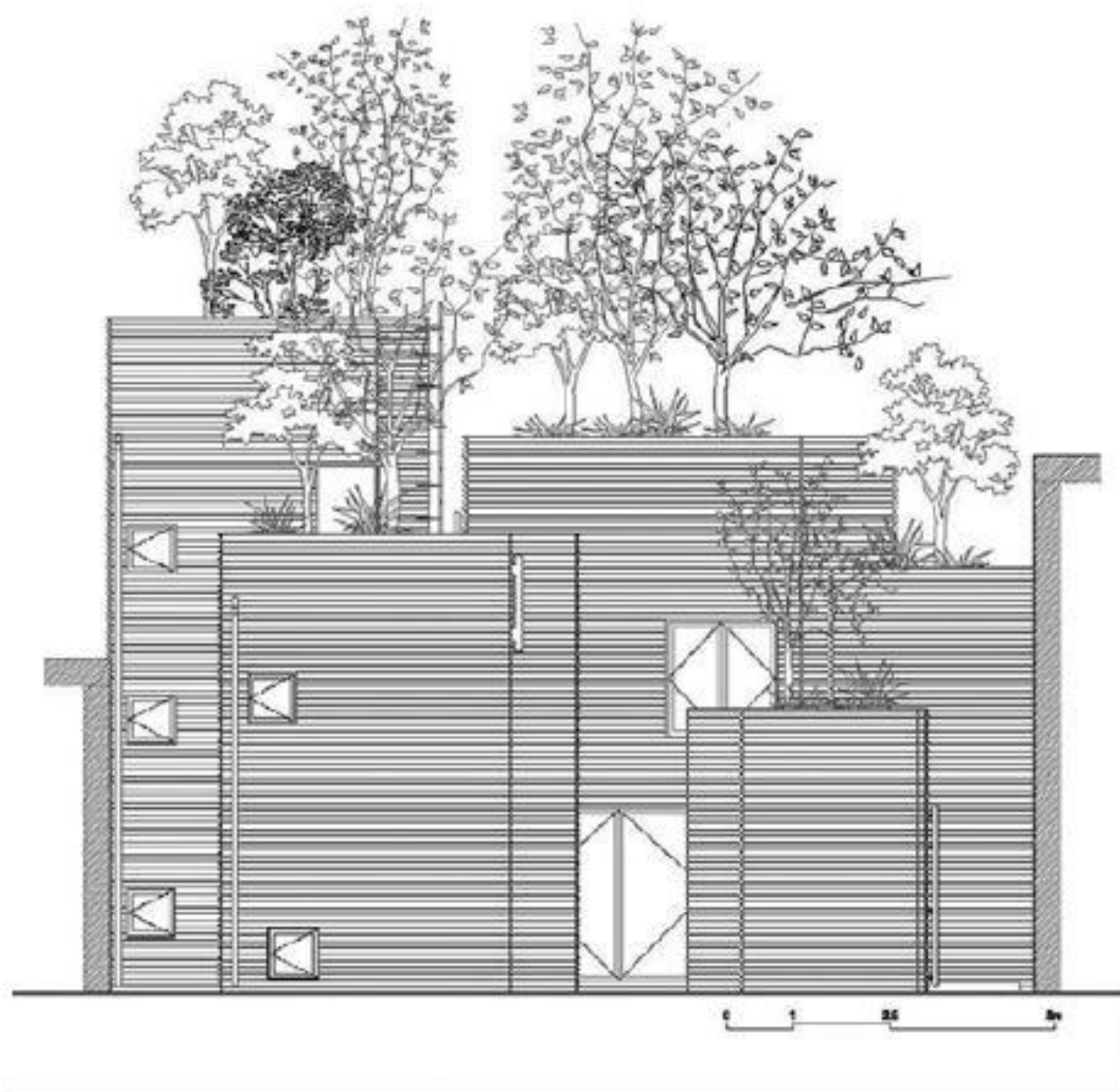
House for Trees, a prototypical house within a tight budget of 156,000 USD, is an effort to change this situation. The aim of the project is to bring green space back into the city, accommodating high-density dwelling with big tropical trees. Five concrete boxes are designed as "pots" to plant trees on their tops. With thick soil layer, these pots also function as storm-water basins for detention and retention, therefore contribute to reduce the risk of flooding in the city when the idea is multiplied to a large number of houses in the future.

The house is located in Tan Binh district, one of the most densely populated residential areas in Ho Chi Minh City, where many small houses are crowded together. The site is a remnant landlocked block within this suburb, accessed only by a small pedestrian lane. Resonating with this urban tissue, the house is designed as an accumulation of small fragments. Surrounded by typical Vietnamese row houses on all sides, House for Trees stands out like an oasis.











NAMAN RETREAT

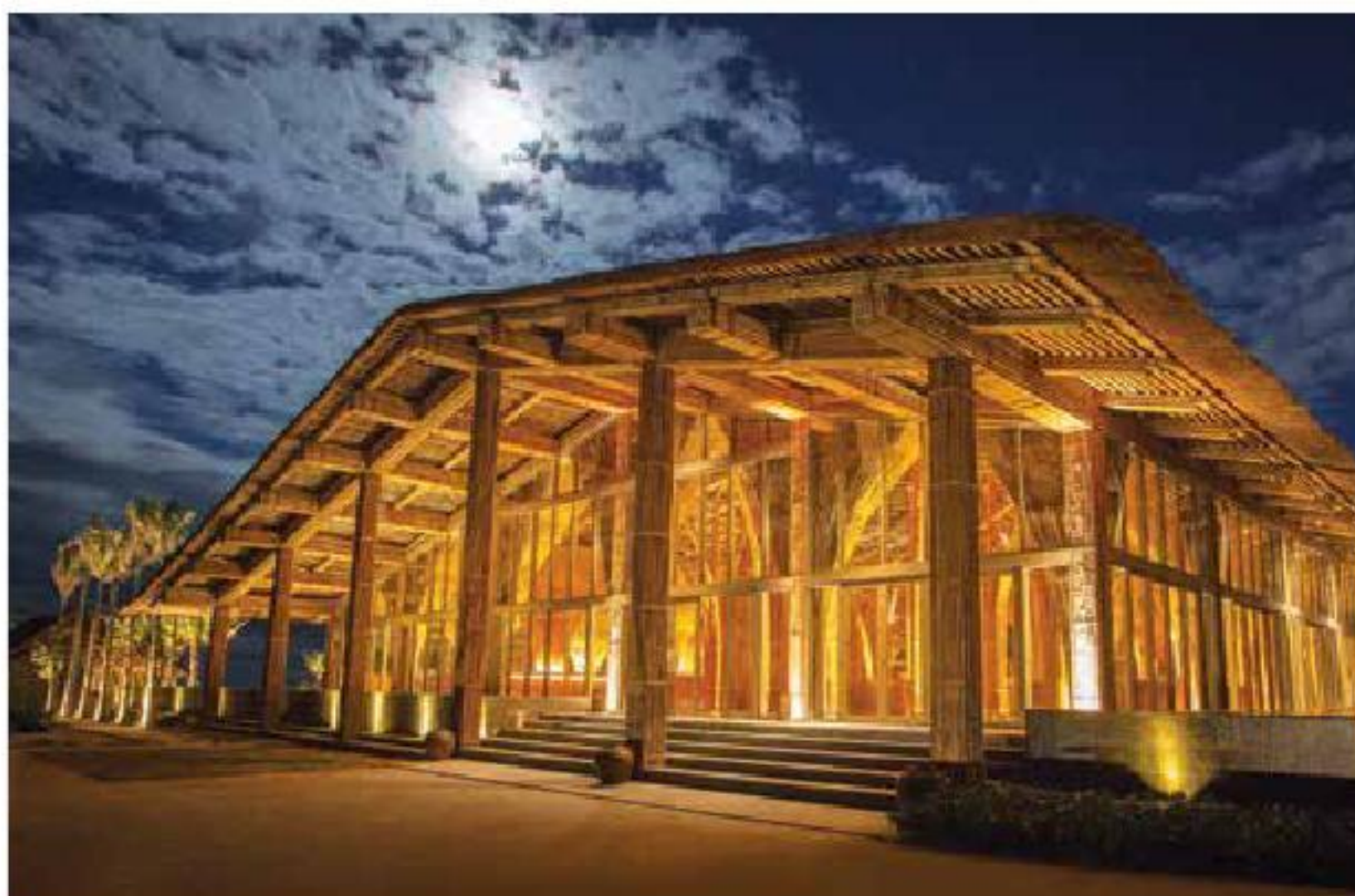


Ngày 30 tháng 01 năm 2015 – Công ty Cổ phần Đầu tư Phát triển và Xây dựng Thành Đô chính thức đưa Khu nghỉ dưỡng Naman Retreat vào hoạt động, hoàn thành giai đoạn một của dự án Khu nghỉ dưỡng và Nhà ở cao cấp The Empire tại thành phố Đà Nẵng, một trong những điểm du lịch và nghỉ dưỡng nổi tiếng trong nước cũng như quốc tế.

Dự án Khu nghỉ dưỡng và Nhà ở cao cấp The Empire với tổng diện tích 51.5 héc-ta do Công ty Cổ phần Đầu tư Phát triển

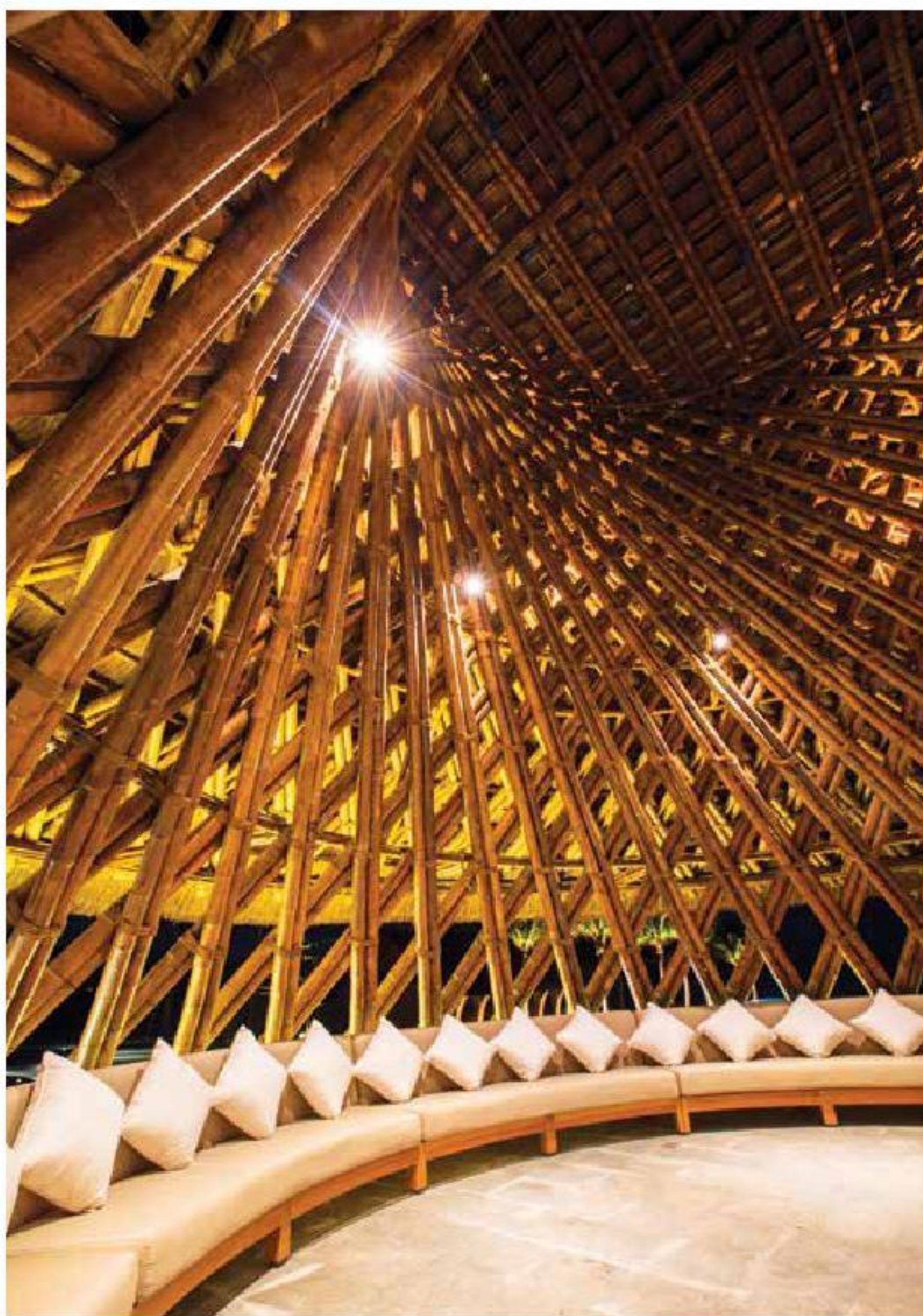
và Xây dựng Thành Đô làm chủ đầu tư. Dự án được xây dựng và phát triển tại Thành phố Đà Nẵng - biểu tượng đột phá của cả nước về tốc độ tăng trưởng kinh tế, phát triển du lịch. Dự án tọa lạc trên con đường 5-sao Trường Sa, nơi tập trung quần thể khu nghỉ dưỡng ven biển tập trung và đẳng cấp đồng thời là con đường di sản nối liền thành phố Đà Nẵng năng động với các Khu Di sản văn hóa Thế giới được UNESCO công nhận gồm phố cổ Hội An, thánh địa Mỹ Sơn và cố đô Huế. Đặc biệt hơn nữa, Dự án có lợi thế sở hữu vị trí đẳng cấp bậc nhất, được bao bọc bởi một trong sáu bãi biển đẹp nhất hành tinh, sông Cù Cờ thơ mộng cùng hai sân golf đẳng cấp Quốc tế - Montgomerie Links và Danang Golf Club.

Từ tháng 8/2013, Công ty Cổ phần Đầu tư Phát triển và Xây dựng Thành Đô đã đặt viên gạch đầu tiên cho Giai đoạn 1 của Dự án Khu nghỉ dưỡng cao cấp The Empire – Khu Nghỉ dưỡng Naman Retreat. Trải qua 18 tháng, đến nay khu



nghỉ dưỡng Naman Retreat đã hoàn thành và được đưa vào hoạt động. Với vốn đầu tư lên đến 30 triệu đô-la Mỹ trải dài trên diện tích 6 héc-ta, Naman Retreat là một quần thể bao gồm hai phân phụ: Khu Nghỉ Dưỡng và Khu Biệt Thự.





Khu Nghỉ Dưỡng

Được thiết kế bởi kiến trúc sư Võ Trọng Nghĩa – người đã đạt được rất nhiều giải thưởng quốc tế cho những công trình kiến trúc xanh độc đáo, kết hợp với kiến tạo nội thất tinh tế do nhà thiết kế nội thất trứ danh Vincent Koh chủ trì thực hiện cùng các cộng sự từ công ty Environment Design Consultant Malaysia, khu nghỉ dưỡng tại Naman Retreat mang đến cho du khách một không gian nghỉ dưỡng độc đáo từ những chất liệu truyền thống Việt Nam như tre, gỗ, đá, nước...

Khu nghỉ dưỡng có quy mô 120 buồng, bao gồm: (i) khu phòng Babylon, (ii) khu Pool Villa và (iii) 02 căn Biệt thự Sóng.

Khu phòng ở Babylon là một khối kiến trúc 3 tầng gồm 32 phòng (45m²) được bao phủ bởi hệ thống vườn treo xanh ngát nối liền với bể bơi Babylon thơ mộng. Khu pool villa bao gồm 52 căn pool villa một phòng ngủ (100m²) và 16 căn pool villa hai phòng ngủ (150m²) với hệ thống bể bơi và sân vườn riêng biệt trong khuôn viên mỗi căn. Nội thất tinh tế và khu sân vườn riêng biệt hoà mình với không gian xanh khép kín thích hợp với những du khách hướng đến trải nghiệm của sự riêng tư, thư giãn và lãng mạn. Độc đáo nhất là hai căn biệt thự Sóng ngay sát mặt biển mô phỏng hình ảnh con sóng vươn mình ra đại dương được thi công bằng công nghệ bê tông cốt-pha tre vô cùng độc đáo, tiện nghi bậc nhất với 3 phòng ngủ/căn, mái phủ cỏ xanh với diện tích 280m² hứa hẹn là không gian nghỉ dưỡng thú vị đặc biệt nhất cho cả ngay những vị khách khó tính nhất!

Khu Biệt Thự

Với diện tích từ 360m² đến 1000m² gồm 03 phòng ngủ, khu biệt thự để bán do đội ngũ kiến trúc sư dày dặn kinh nghiệm đến từ công ty thiết kế M.I.A thiết kế theo tiêu chí thẩm mỹ siêu hiện đại, có hồ bơi riêng và nội thất trang bị vô cùng tiện nghi, đẳng cấp. Mỗi căn biệt thự này như một tác phẩm nghệ thuật tinh tế hoà mình vào thiên nhiên, nắng vàng và biển xanh. Chủ sở hữu của

1 trong 40 căn biệt thự độc nhất (số đo vĩnh viễn) có cơ hội được sống và trải nghiệm những dịch vụ, lợi ích tuyệt vời của Naman Retreat. Ngoài ra, chủ sở hữu cũng có thể tham gia chương trình vận hành khai thác và phân chia lợi nhuận ngoài thời gian sử dụng của Naman Retreat. Khi bàn giao cho chủ sở hữu, các căn biệt thự sẽ được thi công hoàn chỉnh với đầy đủ nội thất theo phương án lựa chọn phù hợp với chủ sở hữu. Biệt thự biển tại Naman Retreat hẳn sẽ là một không gian sống lý tưởng, tạo cảm hứng bất tận về cuộc sống và con người tại dải đất miền Trung hiền hậu, thanh bình.

Môi trường sống lý tưởng & Những trải nghiệm khó quên

Đến với Naman Retreat, du khách hứa hẹn sẽ có khoảng thời gian đáng nhớ với nhiều cung bậc cảm xúc khác nhau. Nét độc đáo trong phong cách ẩm thực của Naman Retreat sẽ là một điểm nhấn khó quên cho những thực khách đi tìm nguồn cảm hứng mới. Nhà hàng Hay Hay với diện tích 1200m² và kiến trúc tre độc đáo là tác phẩm làm từ tre lớn nhất của kiến trúc sư Võ Trọng Nghĩa từ trước đến nay. Hay Hay thể hiện rõ nét văn hoá lúa nước đẹp tươi lâu đời của Việt Nam qua thiết kế kiến trúc nổi bật và những món ăn đậm hồn hương vị Việt. Nằm trên cùng một khuôn viên là Cofftee Club – nơi mà những chuyên gia đồ uống sẽ khơi dậy trong bạn tình yêu dành cho trà và cafe. Bar biển Sitini mang đến cho du khách cảm giác tươi mát vùng nhiệt đới với những loại cocktail phong phú cùng những món ăn vặt đặc trưng và tráng miệng ngọt ngào của ẩm thực bản địa. B Lounge – nơi quý khách không-thể-không-đến khi đã tới Naman Retreat, là sự kết hợp 3 trong 1 độc đáo: Nhà hàng | Lounge | Club. Không chỉ là nơi bạn có thể thưởng thức những trải nghiệm ẩm thực sáng tạo thú vị, hải sản tươi ngon nhất, những món ăn tapas Á-Âu đặc sắc mà còn là một điểm đến lý tưởng cho những tâm hồn trẻ năng động với những ly cocktail hấp dẫn, âm nhạc, tiệc tùng & DJ thời thượng. Bên cạnh đó, Pure Spa với thiết kế xanh độc nhất của công ty M.I.A xứng



đáng là một tác phẩm nghệ thuật bay bổng, lãng mạn nữa của Naman Retreat. Hệ thống trang thiết bị hiện đại bậc nhất miền Trung Việt Nam đưa khách đến với những hành trình thanh lọc cơ thể, thư giãn tâm hồn và tái tạo tinh thần. Đặc biệt, công nghệ thái độc của USA lần đầu tiên xuất hiện tại Việt Nam trên quy mô một khu nghỉ dưỡng chắc hẳn sẽ là một trải nghiệm nghỉ dưỡng kết hợp chăm sóc sức khoẻ không thể bỏ qua tại Naman Retreat. Khu nhà Hội Nghị được thiết kế bởi kiến trúc sư Võ Trọng Nghĩa với kiến trúc tre vượt nhịp 13.5m, diện tích 365m², sức chứa 300 người là địa điểm lý tưởng

để tổ chức tiệc cưới, sinh nhật, hội họp hay những sự kiện sang trọng, ấm cúng. Khu tổ chức sự kiện ngoài trời gồm 1 bể bơi trung tâm (550m²), thảm cỏ ngút ngàn (750m²) cùng toàn cảnh nhìn ra đại dương quyến rũ vô tận. Như một 'cung văn hoá' nhỏ trong khuôn viên khu nghỉ dưỡng Naman Retreat, shop Boutik là nơi quý khách có thể mang về nhà một phần dấu ấn của Naman Retreat, với những dòng sản phẩm – quà lưu niệm rất Việt, rất Naman! Đây cũng sẽ là địa điểm tổ chức những sự kiện văn hoá, triển lãm tranh, ảnh, sách của những nghệ nhân và tác giả nổi tiếng trong tương lai.



Đại hội Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam lần thứ IV (nhiệm kỳ 2014-2019)

Ngày 9/11/2014, tại Nhà hát Lớn Hà Nội, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (VUPDA) đã tổ chức đại hội, đánh giá kết quả hoạt động nhiệm kỳ III (2009-2014), bàn phương hướng hoạt động nhiệm kỳ IV (2014-2019).

Là tổ chức xã hội nghề nghiệp, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã có hơn 6.500 hội viên, tham gia tích cực hoạt động tư vấn, phản biện và giám định xã hội. Đặc biệt, với lực lượng đông đảo những người làm công tác quy hoạch, Hội đã tham gia cùng cơ quan quản lý trung ương, địa phương xây dựng văn bản pháp luật, thể chế quản lý, phát triển đô thị; tham gia hội đồng thẩm định các đồ án quy hoạch liên vùng, liên tỉnh, quy hoạch chung tỉnh, thành phố lớn... Nhiều cuộc hội thảo quốc tế do Hội tổ chức đã giúp chính quyền các địa phương thêm bài học kinh nghiệm trong quá trình phát triển đô thị.





3



4

Chú thích ảnh

1. Chủ tịch hội Trần Ngọc Chính - đọc báo cáo trước Đại hội
2. Quang cảnh Đại hội
3. Các ủy viên đoàn Chủ tịch ra mắt đại hội
4. Đồng chí Trịnh Đình Dũng Bộ trưởng Bộ Xây dựng phát biểu chỉ đạo
5. Tiến sỹ Norihiro Nakai - Chủ tịch Hội Quy hoạch đô thị Nhật Bản phát biểu chào mừng
6. Viện sỹ GS. Đặng Vũ Minh - Chủ tịch Liên hiệp các Hội KHKT Việt Nam phát biểu chỉ đạo
7. Các đơn vị được tặng danh hiệu đặc biệt xuất sắc VUPDA PRIZE
8. Các vị khách quý tham dự đại hội
9. Chủ tịch Hội trao chìa khóa luân phiên tổ chức Diễn đàn Quy hoạch đô thị cho Viện Quy hoạch đô thị nông thôn quốc gia



5



6



7



8



9

**NGHỊ QUYẾT SỐ 01/2015/NQ-VUPDA NGÀY 19/01/2015
CỦA ĐOÀN CHỦ TỊCH HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM
(NHIỆM KỲ 2014-2019)**

Ngày 10 tháng 01 năm 2015 tại Làng Văn hóa du lịch
Năng Sông Hồng, quận Long Biên, thành phố Hà Nội,
Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã tổ chức
phiên họp Đoàn Chủ tịch mở rộng lần thứ I, nhiệm kỳ
2014-2019.

Phiên họp có sự tham gia của các đồng chí:

- 1- Viện sĩ, GS Đặng Vũ Minh - Chủ tịch Liên Hiệp các hội Khoa học Kỹ thuật Việt Nam
- 2- TS. Nguyễn Đình Toàn - Thứ trưởng Bộ Xây dựng
- 3- Ông Nguyễn Hồng Quân - Cố vấn Ban Chấp hành Trung ương Hội, Nguyên Bộ Trưởng Bộ Xây dựng.
- 4- NGND.GS.TSKH. Nguyễn Thế Bá - Chủ tịch danh dự của Hội
- 5- PGS.TS. Vũ Trọng Bình - Vụ Trưởng Vụ Địa phương, Ban Kinh tế Trung ương và các đồng chí Ủy viên Đoàn Chủ tịch, một số đồng chí Ủy viên Ban chấp hành trung ương Hội và khách mời từ một số cơ quan và tổ chức có liên quan đến hoạt động của Hội.

Tổng số đại biểu tham dự Hội nghị: 54 đồng chí

Chủ trì Hội nghị: KTS Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội.

Hội nghị đã nghe KTS Trần Ngọc Chính báo cáo sơ kết tình hình hoạt động của Hội từ sau Đại hội lần thứ IV (tháng 11/2014) đến nay và Chương trình hoạt động năm 2015, dự kiến một số hoạt động trọng tâm của Hội trong 6 tháng đầu năm 2015; dự kiến phân công Thường trực Đoàn Chủ tịch và Đoàn Chủ tịch; dự kiến thành lập các Ban của Hội.

Hội nghị đã nghe TS Nguyễn Đình Toàn - Thứ trưởng Bộ Xây dựng, Viện sĩ Đặng Vũ Minh - Chủ tịch Liên hiệp các Hội Khoa học Kỹ thuật Việt Nam phát biểu ý kiến và chỉ đạo công tác của Hội trong thời gian tới.

Hội nghị đã thảo luận và thống nhất các nội dung cụ thể như sau:

**I. CHƯƠNG TRÌNH HOẠT ĐỘNG NĂM 2015 VÀ DỰ KIẾN
MỘT SỐ HOẠT ĐỘNG TRỌNG TÂM TRONG 6 THÁNG
ĐẦU NĂM 2015**

1. Công tác tổ chức và phát triển Hội:

- Kiện toàn tổ chức của Ban chấp hành Trung ương Hội, các Hội cơ sở. Hội nghị thống nhất mời GS.TS.KTS.Hoàng Đạo Kính tham gia Đoàn Chủ tịch của Hội.
- Củng cố tổ chức và hoạt động của Hội đồng khoa học của cơ quan TW Hội, các Ban chuyên môn và các hội thành viên.
- Nâng cao chất lượng hoạt động của Văn phòng trung ương Hội, các Hội cơ sở, Hội viên tập thể, Chi hội.
- Đổi thẻ và tổ chức phát thẻ Hội viên.
- Thành lập các Hội tại các địa phương, trước mắt thành lập Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị các tỉnh Quảng Nam, Lâm Đồng, Kiên Giang, Điện Biên và Lào Cai.
- Phát triển các Hội viên tập thể, Hội cơ sở, Chi hội và phát triển hội viên mới.
- Triển khai kết luận của Thủ tướng Chính phủ về xây dựng đề án Giải thưởng Quy hoạch Đô thị Quốc gia và đề án Hội đặc thù.
- Quan tâm và bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của hội viên trong lĩnh vực quy hoạch đô thị thông qua việc cung cấp Tạp chí Quy hoạch Đô thị miễn phí, tạo cơ hội cho Hội viên tham gia các hoạt động về khoa học và đào tạo do Hội tổ chức.

2. Hoạt động tư vấn, phản biện và giám định xã hội:

Tham gia tư vấn, phản biện với các cơ quan quản lý nhà nước (ở Trung ương và địa phương), xây dựng văn bản pháp luật, thể chế về quản lý quy hoạch và phát triển đô thị. Xây dựng quy chế và chương trình công tác với Ban Kinh tế Trung ương Đảng.

Khi có yêu cầu sẽ cử chuyên gia có chuyên môn và kinh nghiệm của Hội:

- Tham gia Hội đồng thẩm định của Bộ Xây dựng để góp ý cho các đồ án quy hoạch thuộc thẩm quyền Thủ tướng phê duyệt;
- Tham gia Hội đồng thẩm định của các địa phương, đóng góp ý kiến cho các đồ án quy hoạch;
- Tham gia Hội đồng thẩm định của Bộ Xây dựng về đề án nâng loại đô thị;
- Triển khai các hoạt động tư vấn về quy hoạch xây dựng đô thị và những công tác khác.

3. Hoạt động khoa học, công nghệ và môi trường:

Nhân kỷ niệm 40 năm giải phóng miền Nam thống nhất đất nước, sẽ phối hợp với UBND Thành phố Hồ Chí Minh và Hội Quy hoạch Nhật Bản tổ chức Hội thảo quốc tế với nội dung đóng góp cho công tác quy hoạch phát triển Thành phố Hồ Chí Minh.

Tổ chức Hội thảo nhân dịp kỷ niệm 70 năm thành lập nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Triển khai các dự án và các đề tài NCKH cấp nhà nước, cấp Bộ và thành phố.

Phối hợp với UBND các thành phố tổ chức buổi tọa đàm trong lĩnh vực về Quy hoạch và quản lý đô thị.

Triển khai các hoạt động giao lưu trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm, giới thiệu điển hình, lý luận mới có sự tham gia của các chuyên gia quốc tế... giữa các hội thành viên và hội viên (ưu tiên các hoạt động với 4 Hội Quy hoạch Việt Nam, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan).

Triển khai các hoạt động của Diễn đàn Quy hoạch Đô thị và Nông thôn.

4. Hợp tác quốc tế:

- Mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế, thiết lập hợp tác quốc tế với các tổ chức quốc tế trong lĩnh vực quy hoạch và quản lý đô thị;
- Triển khai các hoạt động hợp tác giữa Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam và Nhật Bản theo biên bản ghi nhớ đã ký kết;
- Triển khai các hoạt động hợp tác giữa Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam và Hội Phát triển vùng Hàn Quốc theo biên bản ghi nhớ đã ký kết;
- Chuẩn bị tổ chức đoàn tham gia Hội thảo quốc tế tại Thành phố Sejong (Hàn quốc) vào tháng 8/2015 với chủ đề "Đô thị thông minh toàn cầu và tái thiết đô thị".
- Tham gia các hoạt động của Diễn đàn Đô thị do Bộ Xây dựng chủ trì.
- Phối hợp với Tổ chức ISET xây dựng và triển khai dự án "Quy hoạch ứng phó với biến đổi khí hậu" do Quỹ FORD ROCKEFELLER tài trợ;
- Phối hợp với Tổ chức Quỹ FORD châu Á triển khai dự án

khảo sát về quy hoạch tại Bắc Ninh và Đà Nẵng;

- Phối hợp với Tập đoàn JUNGDO UIT và Viện Nghiên cứu Định cư Hàn Quốc (KRIHS) triển khai đề án "Đô thị thông minh và đô thị xanh" từ nguồn vốn ODA do Tổ chức Hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) tài trợ, áp dụng tại khu đô thị Yên Bình, Thái Nguyên và Kiên Giang.
- Tổ chức các đoàn tham gia hội thảo khoa học, nghiên cứu, trao đổi, học tập kinh nghiệm, tham quan du lịch, đào tạo ngắn hạn ...về quy hoạch, phát triển đô thị của các nước trong khu vực và trên thế giới, dự kiến tổ chức khảo sát tại Australia.

5. Hoạt động thông tin

- Xuất bản Tạp chí Quy hoạch Đô thị theo định kỳ;
- Nâng cấp trang thông tin điện tử của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam;
- Tiếp tục duy trì các bản tin và trang web để quảng bá cho hoạt động của Hội cơ sở tại các địa phương;
- Tăng cường trao đổi thông tin với các tổ chức quốc tế hoạt động trong lĩnh vực quy hoạch và phát triển đô thị;
- Tổ chức các hoạt động thông tin, tuyên truyền, phổ biến kiến thức, chia sẻ kinh nghiệm và giới thiệu các điển hình, mô hình tốt về quy hoạch, quản lý phát triển đô thị.

6. Hoạt động đào tạo, tôn vinh trí thức:

- Phối hợp với các cơ quan, Viện nghiên cứu của Bộ Xây dựng hoặc tự tổ chức các khóa đào tạo nâng cao năng lực về quy hoạch và quản lý đô thị cho các Hội viên, chính quyền các địa phương và cán bộ chuyên môn, cán bộ quản lý ở các địa phương.
- Tổ chức các buổi sinh hoạt chuyên đề với Câu lạc bộ Quy hoạch trẻ các trường Đại học đào tạo Kiến trúc Quy hoạch, Hạ tầng kỹ thuật và quản lý đô thị và với các Viện Quy hoạch.
- Tham gia các hoạt động về đào tạo đại học và trên đại học tại nhiều trường Đại học như: ĐH Kiến trúc Hà Nội, ĐH Kiến trúc TP.Hồ Chí Minh, ĐH Xây dựng, ĐH Phương Đông, ĐH Đông Đô, Viện Đại học mở, Đại học Kiến trúc Đà Nẵng...
- Tổ chức chấm và trao giải thưởng cho các đồ án sinh viên tốt nghiệp xuất sắc chuyên ngành Quy hoạch, Hạ tầng kỹ thuật và quản lý đô thị.

7. Công tác tài chính:

- Xây dựng cơ chế phù hợp để tạo nguồn tài chính phục vụ cho hoạt động của cơ quan Hội TW và hội thành viên thông qua dịch vụ và hợp tác về tư vấn, đào tạo bồi dưỡng, phản biện, thông tin quảng cáo, các nguồn tài trợ trong và ngoài nước khác.
- Đổi mới công tác thu Hội phí;
- Quản lý các đơn vị trực thuộc Hội.

8. Công tác trọng tâm 6 tháng đầu năm 2015:

- Triển khai thực hiện kết luận của Thủ tướng Chính phủ với công tác của Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam tại buổi làm việc ngày 30/10/2014.
- Kien toàn tổ chức Hội;
- Thành lập các Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị ở Quảng Nam, Điện Biên;
- Xây dựng quy chế phối hợp hoạt động với Ban Kinh tế Trung ương Đảng;
- Xây dựng chương trình, kế hoạch về những vấn đề cấp thiết trong phản biện xã hội;
- Tổ chức Hội thảo quốc tế nhân dịp kỷ niệm 40 năm giải phóng miền Nam thống nhất đất nước;
- Công tác thông tin, xuất bản Tạp chí Quy hoạch Đô thị. Nâng cấp trang thông tin điện tử của Hội;
- Xây dựng cơ chế tạo nguồn kinh phí cho các hoạt động của Hội.

II. PHÂN CÔNG TRONG THƯỜNG TRỰC ĐOÀN CHỦ TỊCH

1. Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội

- Phụ trách chung, chịu trách nhiệm trước Nhà nước về các hoạt động của Hội;
- Phụ trách công tác Tổ chức Hội, công tác Tuyên huấn, phụ trách Tạp chí, công tác Đối ngoại, công tác Tài chính, công tác Thi đua Khen thưởng;
- Trưởng Ban chuyên môn và Hội đồng khoa học.

2. Đỗ Hậu – Phó Chủ tịch thường trực kiêm Tổng Thư ký

- Thường trực tại Văn phòng TW Hội, thay mặt Chủ tịch giải quyết các công việc của Hội theo sự phân công khi Chủ tịch vắng mặt;
- Phụ trách và điều hành Văn phòng TW Hội;
- Trực tiếp đảm nhiệm Viện trưởng Viện Nghiên cứu Quy hoạch và Phát triển Đô thị;
- Trưởng ban Đào tạo, Hợp tác quốc tế và Thông tin.

3. Phan Thị Mỹ Linh - Phó Chủ tịch Hội

- Đại diện lãnh đạo Bộ Xây dựng tham mưu cho Hội Quy hoạch về công tác tư vấn phản biện xã hội và những hoạt động của Hội;
- Là đầu mối gắn kết giữa Bộ Xây dựng và Hội;
- Tư vấn cho Hội trong việc triển khai các nhiệm vụ NCKH, phản biện xã hội các văn bản pháp luật, thẩm định các đồ án Quy hoạch quan trọng trước khi trình Bộ Xây dựng và Thủ tướng Chính phủ.

4. Đỗ Hoàng Ân- Phó Chủ tịch Hội

- Phụ trách Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Hà Nội;
- Kết nối các hoạt động của Hội Trung ương với UBND thành phố Hà Nội về sự nghiệp quy hoạch phát triển Thủ đô;
- Trưởng ban Kinh tế và Doanh nghiệp.

5. Lưu Đức Hải – Phó Chủ tịch Hội

- Phụ trách công tác NCKH của Hội, Phó Ban chuyên môn và Hội đồng Khoa học, Trưởng Ban phát triển hội viên;
- Kết nối các hoạt động của Trung ương Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam với Tổng hội Xây dựng Việt Nam, Phụ trách công tác phát triển Hội viên khu vực phía Bắc và miền Trung (từ Quảng Bình trở ra)

6. Nguyễn Trọng Hòa – Phó Chủ tịch Hội

- Kết nối các hoạt động của Hội TW với khu vực Nam bộ, phụ trách phát triển hội viên khu vực Nam Bộ (Đông Nam bộ và Tây Nam bộ)
- Phụ trách công tác thông tin, tuyên truyền (Tạp chí) phía Nam
- Phụ trách nghiên cứu chiến lược phát triển đô thị, gắn kết các hoạt động của Hội với phát triển đô thị.

7. Đào Ngọc Nghiêm – Phó Chủ tịch Hội

- Phụ trách công tác nghiên cứu và tổ chức nghiên cứu về tư vấn, phản biện xã hội, các vấn đề về cơ chế chính sách pháp luật liên quan đến quy hoạch và quản lý đô thị.
- Phó ban chuyên môn và Hội đồng khoa học.

8. Hoàng Quang Huy – Phó Chủ tịch Hội

- Phụ trách Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đà Nẵng
- Kết nối các hoạt động của Hội TW với UBND thành phố Đà Nẵng về sự nghiệp quy hoạch phát triển TP Đà Nẵng;
- Phụ trách công tác quy hoạch và phát triển Hội viên khu vực Tây Nguyên.

9. Ngô Trung Hải – Phó Chủ tịch Hội

- Theo dõi hoạt động nghề nghiệp của các Viện, các đơn vị tư vấn về quy hoạch trong cả nước và bảo vệ quyền lợi của Hội viên;
- Là đầu mối của Hội để phản ánh với lãnh đạo Bộ Xây dựng về những nội dung công tác quan trọng có liên quan đến công tác Quy hoạch và phát triển đô thị.
- Phó Ban Chuyên môn và Hội đồng khoa học.
- Chủ tịch Diễn đàn Quy hoạch đô thị.

10. Trần Chí Dũng – Phó Chủ tịch Hội

- Phụ trách Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP Hồ Chí Minh;
- Kết nối các hoạt động của Hội Trung ương với UBND TP Hồ Chí Minh về sự nghiệp quy hoạch phát triển đô thị của thành phố;
- Phó ban chuyên môn và Hội đồng khoa học.

11. Trần Quốc Bảo – Phó Chủ tịch Hội

- Phó ban kinh tế Doanh nghiệp;
- Phụ trách các Hội viên Doanh nghiệp;
- Phụ trách công tác tài chính, tạo nguồn kinh phí cho Hội;
- Phụ trách phát triển hội viên khu vực miền Trung (từ Quảng Trị đến Bình Thuận)

III. PHÂN CÔNG TRONG ĐOÀN CHỦ TỊCH THAM GIA CÁC BAN CHUYÊN MÔN

1. Ban Kiểm tra

1. Ông Tô Anh Tuấn, Trưởng Ban
2. Ông Ngô Thu Thanh, Ủy viên
3. Ông Đỗ Đình Đức, Ủy viên
4. Ông Vũ Khánh Hưng, Ủy viên
5. Ông Nguyễn Phúc Tiến Ủy viên
6. Bà Lương Tú Quyên, Ủy viên
7. Bà Phạm Thị Nhâm, Ủy viên

2. Ban chuyên môn và Hội đồng Khoa học

1. KTS Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội - Trưởng Ban
2. KTS Phan Thị Mỹ Linh
3. PGS.TS. Lưu Đức Hải - Phó ban
4. TS. Đào Ngọc Nghiêm - Phó ban
5. Ths. KTS. Ngô Trung Hải - Phó ban
6. Ths.KTS. Trần Chí Dũng - Phó ban
7. TS Đỗ Hoàng Ân
8. Th.s. KTS. Đỗ Việt Chiến
9. PGS. TS. Phạm Hùng Cường
10. TS. KTS. Lưu Đức Cường
11. Ths.KTS. Vương Anh Dũng
12. PGS.TS Trần Trọng Hanh
13. GS.TS Đỗ Hậu
14. PGS.TS Nguyễn Trọng Hòa
15. PGS.TS. Nguyễn Minh Hòa
16. KTS Ngô Quang Hùng
17. Ông Nguyễn Thế Hùng
18. KTS Hoàng Quang Huy
19. GS.TS Lê Hồng Kế
20. GS.TS Hoàng Đạo Kính
21. PGS.TS Đỗ Tú Lan
22. GS.TS. Nguyễn Lân
23. PGS.TS Nguyễn Tố Lãng
24. PGS.TS Vương Ngọc Lưu
25. Ths.KTS. Phan Thanh Mai
26. Ths.KTS. Lã Thị Kim Ngân
27. TS. KTS. Lê Tuấn
28. TS. KTS. Dương Đức Tuấn
29. Ths. KS. Tô Anh Tuấn
30. PGS.TS. Phạm Tứ
31. PGS.TS Nguyễn Hồng Tiến
32. PGS.TS Nguyễn Hồng Thực
33. PGS.TS. Vũ Thị Vinh
34. Ths.KS. Lê Vĩnh

3. Ban Đào tạo, Hợp tác quốc tế và Thông tin

1. GS.TS Đỗ Hậu - Trưởng ban
2. PGS.TS Nguyễn Tố Lãng - Phó ban
3. TS Phạm Khánh Toàn - Phó ban
4. Nhà báo Lê Việt Hà - Phó ban

5. TS.KTS. Lê Tuấn
6. TS Lê Ngọc Cẩn
7. PGS.TS Phạm Hùng Cường
8. TS.KTS. Lưu Đức Cường
9. TS. Đỗ Đình Đức
10. TS Trần Hữu Hà
11. Ths. KTS. Ngô Trung Hải
12. TS.KTS. Nguyễn Xuân Hình
13. Ông Nguyễn Hoài Nam
14. Ths.KTS. Lã Thị Kim Ngân
15. TS Trần Quốc Thái
16. Ông Phùng Anh Tiến
17. Ông Nguyễn Việt Tiến
18. PGS.TS Nguyễn Hồng Thực
19. TS.KTS Dương Đức Tuấn
20. PGS.TS Phạm Tứ
21. Ths.KS. Trần Thanh Ý

4. Ban Phát triển Hội viên

1. PGS.TS Lưu Đức Hải - Trưởng ban
2. Ths. KTS Phan Thanh Mai – Phó ban
3. Ông Đỗ Hoàng Ân
4. Ông Trần Quốc Bảo
5. Ông Khoa Năng Du
6. Ông Nguyễn Ngọc Điệp
7. TS. Nguyễn Hữu Đức
8. PGS.TS Nguyễn Trọng Hòa
9. Ông Ngô Quang Hùng
10. Ông Hoàng Quang Huy
11. Ông Lê Đình Nam
12. Ông Nguyễn Việt Tiến

5. Ban kinh tế và Doanh nghiệp

1. Ông Đỗ Hoàng Ân - Trưởng ban
2. Ông Trần Quốc Bảo- Phó ban
3. Bà Phạm Thiếu Hoa
4. Ông Dương Công Minh
5. Bà Nguyễn Thị Nga,
6. Bà Lê Thị Thúy Ngà
7. Bà Trung Thị Lâm Ngọc
8. Ông Đặng Tiên Phong
9. TS. KTS. Lê Tuấn
10. Ông Trần Văn Thành
11. Ông Trần Minh Sơn
12. PGS.TS Mai Liên Hương
13. Ông No Sung Ki
14. Ông Kim Sang Soo

Các đồng chí Trưởng ban có trách nhiệm cùng với Ban xây dựng quy chế làm việc và kế hoạch hoạt động của Ban để sớm thông qua Thường trực Đoàn chủ tịch.

GS.TS Đỗ Hậu – Phó Chủ tịch kiêm Tổng thư ký Hội (đã ký)

Danh sách thường trực Đoàn chủ tịch HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM NHIỆM KỲ 2014-2019

(Kết quả bầu tại kỳ họp BCH lần thứ nhất, khóa IV, ngày 08/11/2014)

Chủ tịch :

KTS Trần Ngọc Chính, nguyên Thứ trưởng Bộ Xây dựng (ảnh bên)

Các Phó chủ tịch :

1. **TS Đỗ Hoàng Ân**, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Hà Nội, nguyên Phó chủ tịch UBND TP Hà Nội
2. **KTS Phan Thị Mỹ Linh**, Thứ trưởng Bộ Xây dựng
3. **PGS.TS.KTS Đỗ Hậu**, nguyên Phó hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
4. **PGS.TS Lưu Đức Hải**, nguyên Cục trưởng Cục Phát triển Đô thị - BXD
5. **PGS.TS Nguyễn Trọng Hòa**, Viện trưởng Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM
6. **KTS Hoàng Quang Huy**, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP Đà Nẵng
7. **ThS.KTS Ngô Trung Hải**, Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị-Nông thôn Quốc gia
8. **KTS Trần Chí Dũng**, Giám đốc Sở QH-KT TP.HCM, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP.HCM
9. **TS.KTS Đào Ngọc Nghiêm**, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Hà Nội, nguyên Giám đốc Sở QH-KT Hà Nội
10. **Trần Quốc Bảo**, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đà Nẵng

Tổng Thư ký : **PGS.TS.KTS Đỗ Hậu**



Danh sách đoàn chủ tịch **HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM** **NHIỆM KỲ 2014-2019**

(Kết quả bầu tại kỳ họp thứ nhất, khóa IV, ngày 08/11/2014, bổ sung ngày 10/01/2015)

STT	HỌ VÀ TÊN	CHỨC DANH
1.	Đỗ Hoàng Ân	Phó Chủ tịch Hội khóa III
2.	Trần Quốc Bảo	UV ĐCT Hội khóa III
3.	Trần Ngọc Chính	Chủ tịch Hội khóa IV
4.	Đỗ Viết Chiến	Cục trưởng Cục Phát triển Đô thị - Bộ XD
5.	Khoa Năng Du	Chủ tịch Hội QH PTĐT Hải Phòng
6.	Trần Chí Dũng	UV ĐCT Hội khóa III
7.	Vương Anh Dũng	Vụ trưởng Vụ Kiến trúc - Quy hoạch, Bộ Xây dựng
8.	Nguyễn Ngọc Diệp	UV ĐCT Hội khóa III, Vụ trưởng Vụ Kinh tế ngành - Văn phòng Chính phủ
9.	Nguyễn Hữu Đức	Vụ trưởng Vụ CQ địa phương- Bộ Nội Vụ
10.	Lưu Đức Hải	Phó chủ tịch Hội khóa III
11.	Ngô Trung Hải	Phó chủ tịch Hội khóa III
12.	Đỗ Hậu	Phó Chủ tịch kiêm Tổng thư ký Hội khóa III
13.	Nguyễn Trọng Hòa	Phó chủ tịch Hội khóa III
14.	Hoàng Quang Huy	Phó chủ tịch Hội khóa III
15.	Ngô Quang Hùng	Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch xây dựng Miền Nam
16.	Lê Hồng Kế	UV ĐCT Hội khóa III, Viện trưởng Viện Môi trường và Quy hoạch PTBV
17.	Đỗ Tú Lan	UV ĐCT Hội khóa III
18.	Nguyễn Tổ Lãng	UV ĐCT Hội khóa III, Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
19.	Phan Thị Mỹ Linh	UV ĐCT Hội khóa III, Thứ trưởng Bộ Xây dựng
20.	Vương Ngọc Lưu	Hiệu trưởng trường Đại học Kiến trúc
21.	Nguyễn Thị Nga	UV ĐCT Hội khóa III, Chủ tịch HĐQT Tập đoàn BRG
22.	Lê Thị Thủy Ngà	UV ĐCT Hội khóa III, Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Nam Cường
23.	Đào Ngọc Nghiêm	UV ĐCT Hội khóa III
24.	Nguyễn Hoài Nam	Phó GD Sở Kiến trúc Quy hoạch TP. Hồ Chí Minh
25.	Lê Đình Nam	UV ĐCT Hội khóa III, Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Thanh Hoá
26.	Lã Thị Kim Ngân	UV ĐCT Hội khóa III
27.	Trần Văn Thành	UV ĐCT Hội khóa III, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP HCM
28.	Nguyễn Hồng Tiến	Cục trưởng Cục kỹ thuật Hạ tầng - Bộ XD
29.	Nguyễn Việt Tiến	UV ĐCT Hội khóa III, Chủ tịch Hội Quy hoạch PTĐT Thừa Thiên Huế
30.	Phạm Tứ	UV ĐCT Hội khóa III, Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
31.	Tô Anh Tuấn	UV ĐCT Hội khóa III, Nguyên Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc TP. Hà Nội
32.	Dương Đức Tuấn	Chủ tịch UBND Quận Hoàn Kiếm
33.	Lê Tuấn	UV ĐCT Hội khóa III, Chủ tịch HĐQT kiêm TGD Công ty cổ phần Tư vấn & Thiết kế Kiến trúc Việt Nam (DAC)
34.	Hoàng Đạo Kính	UV BCH Hội khóa III

Danh sách Ban chấp hành khoá IV (2014- 2019)
HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM
(đã được bầu tại Đại hội lần thứ IV, phiên đại hội trù bị ngày 08/11/2014)

STT	HỌ /TÊN ĐỆM	TÊN	CHỨC VỤ VÀ ĐƠN VỊ CÔNG TÁC	TỈNH THÀNH
1.	Đỗ Hoàng	Ân	Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, khóa III Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Hà Nội	Hà Nội
2.	Lê Quốc	Anh	Phó Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Kiên Giang	Kiên Giang
3.	Nguyễn Ngọc	Anh	Chủ tịch HĐQT Công ty Điện chiếu sáng Đà Nẵng	Đà Nẵng
4.	Hoàng	Anh	Giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Vĩnh Phúc	Vĩnh Phúc
5.	Trần Thị Lan	Anh	Phó Cục trưởng Cục Phát triển đô thị, Bộ Xây dựng	Hà Nội
6.	Trần Quốc	Bảo	UV Đoàn Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III TGD Công ty cổ phần đầu tư xây dựng và thương mại VN Đà Thành, Đà Nẵng	Đà Nẵng
7.	Lê Trọng	Bình	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	Hà Nội
8.	Nguyễn Ngọc	Bình	Ủy viên ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam khóa III	Hà Nội
9.	Lê Ngọc	Cẩn	Hiệu trưởng Trường ĐH Xây dựng Miền Tây	Vĩnh Long
10.	Phạm Văn	Châm	Chủ tịch UBND Huyện Đông Anh	Hà Nội
11.	Lê Quỳnh	Chi	Trường Đại học Xây dựng	Hà Nội
12.	Đỗ Việt	Chiến	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Cục trưởng Cục Phát triển Đô thị - Bộ Xây dựng	Hà Nội
13.	Trần Ngọc	Chính	Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam, khóa III Nguyên Thứ trưởng Bộ Xây dựng	Hà Nội
14.	Tô Ngọc	Chính	Chủ tịch Hội Quy hoạch Bình Định	Bình Định
15.	Nguyễn Văn	Chung	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III UV BCH Liên hiệp các Hội khoa học kỹ thuật TP. Đà Nẵng	Đà Nẵng
16.	Hoàng Thái	Cương	Phó Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Thái Nguyên	Thái Nguyên
17.	Phạm Hùng	Cường	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó hiệu trưởng Trường Đại học Xây dựng	Hà Nội
18.	Trần Quốc	Cường	Ủy viên BCH Hội QHPTĐT Bình Định	Bình Định
19.	Lưu Đức	Cường	Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch ĐT&NT Quốc gia	Hà Nội
20.	Hán Minh	Cường	Công ty CP tư vấn thiết kế đầu tư và xây dựng ACUD	Hà Nội
21.	Lâm Quang	Cường	Đại học Xây dựng Hà Nội	Hà Nội
22.	Lê Phú	Cường	Phó giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Bình Dương	Bình Dương
23.	Khoa Năng	Du	Chủ tịch Hội QH PTĐT Hải Phòng Giám đốc Sở Xây dựng Hải phòng	Hải Phòng
24.	Nguyễn Ngọc	Diệp	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Vụ trưởng Vụ Kinh tế ngành - Văn phòng Chính phủ	Hà Nội
25.	Vũ Tuấn	Định	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Phó Giám đốc Sở Kiến trúc Quy hoạch Hà Nội	Hà Nội
26.	Đỗ Đình	Đức	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội	Hà Nội
27.	Lê Hữu Việt	Đức	Tổng Giám đốc Tổng công ty xây dựng Số 1- TP HCM	TPHCM
28.	Nguyễn Hữu	Đức	Vụ trưởng Vụ chính quyền địa phương- Bộ Nội Vụ	Hà Nội
29.	Nguyễn Văn	Đức	Phó Chủ tịch UBND Huyện Đan Phượng	Hà Nội
30.	Lê Anh	Đức	Hiệu trưởng trường Cao đẳng xây dựng số 2- TP HCM	TPHCM
31.	Trần Chí	Dũng	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh Chủ tịch Hội Quy hoạch PTĐT TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
32.	Vương Anh	Dũng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Vụ trưởng Vụ Kiến trúc - Quy hoạch, Bộ Xây dựng	Hà Nội
33.	Phạm	Giang	Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Bắc Giang	Bắc Giang
34.	Lê Việt	Hà	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó tổng biên tập Tạp chí Quy hoạch Đô thị Chủ tịch Ashui.com	Hà Nội
35.	Cao Văn	Hà	Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Bắc Ninh	Bắc Ninh

STT	HỌ /TÊN ĐỆM	TÊN	CHỨC VỤ VÀ ĐƠN VỊ CÔNG TÁC	TỈNH THÀNH
36.	Trần Hữu	Hà	Vụ khoa học công nghệ và môi trường- Bộ Xây dựng	Hà Nội
37.	Lưu Đức	Hải	Phó chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III Viện trưởng Viện Nghiên cứu Đô thị & phát triển hạ tầng	Hà Nội
38.	Ngô Trung	Hải	Phó chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia – Bộ Xây dựng	Hà Nội
39.	Phan Đức	Hải	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó chủ tịch kiêm tổng thư ký Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đà Nẵng	Đà Nẵng
40.	Phạm Thị Thanh	Hải	Giám đốc Công ty TNHH Tư vấn QH PTĐT HCM	TP.HCM
41.	Trần Trọng	Hạnh	Ủy viên ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III	Hà Nội
42.	Nguyễn Hồng	Hạnh	Phó Viện trưởng Viện NC Kinh tế xây dựng và đô thị	Hà Nội
43.	Đỗ	Hậu	Phó Chủ tịch kiêm Tổng thư ký Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam khóa III Nguyên Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội	Hà Nội
44.	Vũ Thuý	Hằng	Ủy viên BCH Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III	Hà Nội
45.	Trần Thu	Hằng	Phó Vụ trưởng Vụ Quy hoạch kiến trúc- Bộ Xây dựng	Hà Nội
46.	Nguyễn Xuân	Hình	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ nhiệm Khoa Quy hoạch, trường Đại học Kiến trúc Hà Nội	Hà Nội
47.	Lê Văn	Hiển	Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Hải Phòng	Hải Phòng
48.	Phạm Thiếu	Hoa	Phó chủ tịch Vingroup	Hà Nội
49.	Nguyễn Trọng	Hòa	Phó chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III Viện trưởng Viện nghiên cứu Phát triển TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
50.	Phạm Phú	Hòa	Chủ tịch HĐQT Công ty CP thiết kế XD Đà Nẵng	Đà Nẵng
51.	Nguyễn Minh	Hòa	Chủ nhiệm Khoa Đô thị học ĐH Khoa học XHN TP. HCM	TP HCM
52.	Lê Thị	Hòa	Thái Bình	Thái Bình
53.	Đỗ Ngọc	Hoàn	Phó giám đốc Phân viện Viện QH ĐT-NT Quốc gia- VIUP	
54.	Lê Sỹ	Hồng	Phó giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Phú Thọ	Phú Thọ
55.	Nguyễn Cảnh	Hồng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III TGD Công ty cổ phần cửa sổ nhựa Châu Âu	Hà Nội
56.	Park Chung	Ho	Tập đoàn Jungdo Hàn Quốc	
57.	Tạ Huy	Hoàng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám đốc Sở Xây dựng Đồng Nai	Đồng Nai
58.	Nguyễn Quốc	Hùng	Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội	Hà Nội
59.	Nguyễn Thế	Hùng	Giám đốc sở Quy hoạch Kiến trúc HN	Hà Nội
60.	Ngô Quang	Hùng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch xây dựng miền Nam – Bộ Xây dựng	TP. Hồ Chí Minh
61.	Phạm Mạnh	Hùng	Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Hà Nam	Hà Nam
62.	Hà Quang	Hùng	Phó TGD Công ty cổ phần tư vấn và thiết kế kiến trúc VN	Hà Nội
63.	Vũ Khánh	Hưng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Văn phòng Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
64.	Mai Liên	Hương	Phó Cục trưởng Cục hạ tầng kỹ thuật- Bộ Xây dựng	Hà Nội
65.	Hoàng Quang	Huy	Phó chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đà Nẵng	Đà Nẵng
66.	Huỳnh Đăng	Hy	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Tổng Thư ký Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam	Hà Nội
67.	Lê Hồng	Kế	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Viện trưởng Viện Môi trường và Quy hoạch Phát triển Bền vững	Hà Nội
68.	Nguyễn Văn	Khôi	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch Hiệp hội các đô thị Việt Nam	Hà Nội
69.	Trần Văn	Khơm	Trường Đại học Xây dựng Hà Nội	Hà Nội
70.	No Sung	Ki	Chủ tịch Tập đoàn Jungdo	Hàn Quốc
71.	Hoàng Trọng	Kim	Giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Nghệ An	Nghệ An
72.	Hoàng Đạo	Kính	Ủy viên BCH Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III	Hà Nội
73.	Đỗ Tú	Lan	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Phó Cục trưởng Cục Phát triển Đô thị - Bộ Xây dựng	Hà Nội
74.	Hoàng Ngọc	Lan	Phó Chủ nhiệm khoa QH, Trường ĐH Kiến trúc TP Hồ Chí Minh	TP Hồ Chí Minh
75.	Nguyễn Tố	Lăng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội	Hà Nội
76.	Nguyễn	Lân	Ủy viên BCH Hội Quy hoạch phát triển đô thị VN khóa III	
77.	Nguyễn	Lập	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám đốc Sở Xây dựng Bà Rịa - Vũng Tàu	Bà Rịa Vũng Tàu

STT	HỌ /TÊN ĐỆM	TÊN	CHỨC VỤ VÀ ĐƠN VỊ CÔNG TÁC	TỈNH THÀNH
78.	Hà Văn	Lê	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Giám đốc Sở Xây dựng Nghệ An	Nghệ An
79.	Phan Thị Mỹ	Linh	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Thứ trưởng Bộ Xây dựng	Hà Nội
80.	Trần Văn	Liên	Sở Xây dựng tỉnh Cà Mau	Cà Mau
81.	Tô Ngọc	Liễn	Viện trưởng Viện Kiến trúc quy hoạch xây dựng Lào Cai	Lào Cai
82.	Nguyễn Cửu	Loan	Chánh văn phòng Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Đà Nẵng	Đà Nẵng
83.	Vương Ngọc	Lưu	Hiệu trưởng trường Đại học Kiến trúc Hà Nội	HN
84.	Phan Thanh	Mai	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chánh văn phòng Hội Quy hoạch phát triển đô thị VN	Hà Nội
85.	Nguyễn Hữu	Mạnh	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám đốc Sở Xây dựng Bà Rịa - Vũng Tàu	Bà Rịa - Vũng Tàu
86.	Dương Công	Minh	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Him Lam thủ đô	Hà Nội
87.	Nguyễn Hoàng	Minh	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Viện trưởng Viện NC Quy hoạch và thiết kế đô thị nông thôn	Hà Nội
88.	Hoàng Hải	Minh	Phó Chủ tịch UBND TP. Huế	Thừa Thiên Huế
89.	Nguyễn Xuân	Minh	Chủ tịch HĐQT Công ty CP Kiến trúc BHA	
90.	Huỳnh Anh	Minh	Chủ tịch UBND Huyện Hớn Quảng, Bình Phước	Bình Phước
91.	Trần Văn	Mười	Chủ tịch HĐQT Tập đoàn quốc tế 5 sao	TP.HCM
92.	Trương Công	Mỹ	Phó Giám đốc Sở xây dựng Cần Thơ	Cần Thơ
93.	Lê Đình	Nam	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Thanh Hóa	Thanh Hóa
94.	Nguyễn Hoài	Nam	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó GD Sở Kiến trúc Quy hoạch TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
95.	Đặng Minh	Nam	Viện trưởng Viện Quy hoạch XD tỉnh Thừa Thiên Huế	Thừa Thiên Huế
96.	Dương Thành	Năm	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Chủ tịch Hội Quy hoạch PTĐT Hải Phòng	Hải Phòng
97.	Nguyễn Thị	Nga	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch HĐQT Tập đoàn BRG	Hà Nội
98.	Lê Thị Thuý	Ngà	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Nam Cường	Hà Nội
99.	Lã Thị Kim	Ngân	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	Hà Nội
100.	Phạm Thị	Nhâm	Phó Viện trưởng Viện QH ĐT-NT Quốc Gia	Hà Nội
101.	Đỗ Hữu	Nghị	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Chủ tịch UBND tỉnh Ninh Thuận	Ninh Thuận
102.	Dương	Nghĩa	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Vụ trưởng Vụ Kinh tế ngành - Văn phòng Chính phủ	Hà Nội
103.	Đào Ngọc	Nghiêm	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó chủ tịch Hội Quy hoạch PTĐT Hà Nội	Hà Nội
104.	Bùi Quý	Ngọc	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Tổng Giám đốc kiêm Chủ tịch HĐQT Tổng Công ty CP Quy hoạch - Kiến trúc và Phát triển ĐT Việt Nam	Hà Nội
105.	Trung Thị Lâm	Ngọc	Chủ tịch HĐQT Công ty Sao Thủy	Hà Nội
106.	Phan Đình	Ngôn	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám đốc Công ty Cây xanh Huế	Thừa Thiên Huế
107.	Đặng Tiên	Phong	Tổng GD Công ty cổ phần Sông Hồng	Hà Nội
108.	Nguyễn Thành	Phong	Giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Điện Biên	Điện Biên
109.	Nguyễn	Phú	Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Quảng Nam	Quảng Nam
110.	Nguyễn Thị Lan	Phương	Trường ĐHKT Hà Nội	Hà Nội
111.	Phan Thanh	Quang	Phó Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Kontum	Kontum
112.	Trương Văn	Quảng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị- Nông thôn quốc gia	Hà Nội
113.	Trần Minh	Quý	Phó Tổng giám đốc UDIC	Hà Nội
114.	Kim Sang	Soo	Giám đốc Công ty Posco A&C	Hàn Quốc
115.	Trần Văn	Sơn	Giám đốc Sở Kế hoạch Đầu tư Đà Nẵng	Đà Nẵng
116.	Trần Minh	Sơn	Tập đoàn Sungroup	
117.	Trần Thanh	Sơn	Trường ĐH Kiến trúc HN	Hà Nội
118.	Nguyễn Thế	Sửu	Nguyên Viện trưởng Viện Quy hoạch Xây dựng Nghệ An	Nghệ An
119.	Diệp Văn	Thanh	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Chủ tịch UBND thị xã Trà Vinh	Trà Vinh

STT	HỌ /TÊN ĐỆM	TÊN	CHỨC VỤ VÀ ĐƠN VỊ CÔNG TÁC	TỈNH THÀNH
120.	Nguyễn Nam	Thái	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Tổng Giám đốc Công ty Tư vấn Thiết kế Quy hoạch và Xây dựng Phương Nam	TP. Hồ Chí Minh
121.	Võ Quốc	Thái	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Giám đốc Sở Xây dựng Hải Phòng	Hải Phòng
122.	Trần Quốc	Thái	Phó Cục trưởng Cục Phát triển đô thị, Bộ Xây dựng	Hà Nội
123.	Ngô Thu	Thanh	Ủy viên BCH Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN khóa III	Hà Nội
124.	Nguyễn Ngọc	Thanh	Giám đốc Công ty CP Đầu tư Nam Long	TP. HCM
125.	Trần Văn	Thành	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
126.	Lê Tự Gia	Thanh	Phó Viện trưởng Viện QHXD Đà Nẵng	Đà Nẵng
127.	Lê Đức	Thắng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	Hà Nội
128.	Nguyễn	Thiểm	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Ủy viên BCH Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị VN	TP. Hồ Chí Minh
129.	Vũ Việt	Thiệu	Giám đốc Sở xây dựng tỉnh Nam Định	Nam Định
130.	Nguyễn Văn	Thịnh	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Văn phòng UBND TP. Hà Nội	Hà Nội
131.	Vũ Xuân	Thiện	Phó Cục trưởng Cục quản lý nhà & Bất động sản	Hà Nội
132.	Nguyễn Văn	Thọ	Giám đốc Sở Xây dựng tỉnh Hải Dương	Hải Dương
133.	Nguyễn Quốc	Thông	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó chủ tịch Hội Kiến trúc sư VN	Hà Nội
134.	Đỗ	Thông	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh	Quảng Ninh
135.	Nguyễn Hồng	Thục	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	
136.	Nguyễn Hồng	Tiến	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Cục trưởng Cục kỹ thuật Hạ tầng - Bộ Xây dựng	Hà Nội
137.	Bùi Mạnh	Tiến	Phó Giám đốc Sở QH-KT Hà Nội	Hà Nội
138.	Võ Thanh	Tín	Phó Chủ tịch Hội QHPTĐT Bình Định	Bình Định
139.	Nguyễn Phúc	Tiến	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Giám Đốc Trung tâm Quy hoạch Đô thị Miền Trung	Đà Nẵng
140.	Nguyễn Việt	Tiến	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch Hội Quy hoạch PTĐT Thừa Thiên Huế	Thừa Thiên Huế
141.	Phùng Anh	Tiến	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	Hà Nội
142.	Lê Thị Bích	Thuận	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu đô thị& Phát triển hạ tầng	Hà Nội
143.	Phạm Khánh	Toàn	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Vụ trưởng Vụ hợp tác quốc tế - Bộ Xây dựng	Hà Nội
144.	Lê Đình	Tri	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III	Hà Nội
145.	Trần Bình	Trọng	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Tổng Giám đốc VNCC - Bộ Xây dựng	Hà Nội
146.	Phạm	Tứ	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
147.	Lê Văn	Thương	Viện trưởng Viện Quy hoạch XD Miền Nam	TP. HCM
148.	Đàm Quang	Tuấn	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Phó Vụ trưởng Vụ Kiến trúc Quy hoạch	Hà Nội
149.	Dương Đức	Tuấn	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch UBND Quận Hoàn Kiếm	Hà Nội
150.	Tô Anh	Tuấn	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Nguyên Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc TP. Hà Nội	Hà Nội
151.	Nguyễn Mạnh	Tuấn	UV BCH Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III GD Sở xây dựng tỉnh Quảng Ninh	Quảng Ninh
152.	Lê	Tuấn	UV ĐCT Hội Quy hoạch Phát triển đô thị VN khóa III Chủ tịch HĐQT kiêm TGĐ Công ty cổ phần tư vấn và thiết kế kiến trúc VN	Hà Nội
153.	Trần Đình	Tự	Viện trưởng Viện QHXD tỉnh Quảng Bình	Quảng Bình
154.	Bùi Xuân	Tùng	Phó GD Sở Quy hoạch Kiến trúc HN	Hà Nội
155.	Lê Huy	Việt	Phó Viện trưởng Viện QHXD Thanh Hóa	Thanh Hóa
156.	Lê	Vinh	Giám đốc Sở Xây dựng Gia Lai	Gia Lai
157.	Lê	Vinh	Viện trưởng Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội	Hà Nội
158.	Lê Đức	Vinh	Phó Chủ tịch UBND tỉnh Khánh Hòa	Khánh Hòa
159.	Phan Trọng	Vinh	Chủ tịch UBND TP. Huế	Thừa Thiên Huế
160.	Vũ Thị	Vinh	Tổng Thư ký Hiệp hội các Đô thị Việt Nam	Hà Nội
161.	Trần Thanh	Ý	Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu QH& PTĐT	VUPDA

HỘI THẢO QUỐC TẾ “Triển vọng quy hoạch vùng các đô thị lớn”

Từ ngày 6 đến 8/11/2014, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã tổ chức Hội thảo quốc tế “Triển vọng quy hoạch vùng các đô thị lớn” tại Cung triển lãm Quy hoạch-Kiến trúc Quốc gia, Hà Nội.

Số lượng đại biểu:

Tham dự hội thảo có 500 đại biểu quốc tế và trong nước bao gồm:

- Đại biểu đến từ Hội Quy hoạch Nhật Bản: 85 chuyên gia
- Đại biểu đến từ Hội Quy hoạch Hàn Quốc: 65 chuyên gia
- Đại biểu đến từ Hội Quy hoạch Đài Loan: 20 chuyên gia
- Đại biểu trong nước:

Chương trình và nội dung Hội thảo:

Ngày 6/11/2014:

- Đón tiếp đại biểu và giao lưu giữa các đoàn khách quốc tế và Việt Nam. Tham dự và phát biểu gồm có: Ông Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ tịch UBND TP Hà Nội, Ông Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, Ông Norihiro Nakai - Chủ tịch Hội Quy hoạch Nhật Bản, Ông Mack Joong Choi - Chủ tịch Hội Quy hoạch Hàn Quốc, Ông Kuang Hui Peng - Chủ tịch Hội Quy hoạch Đài Loan.

Ngày 7/11/2014:

- 9h00 - 10h00: Phiên khai mạc toàn thể. Hội thảo đã nghe 2 tham luận dẫn đề quan trọng:
 - “Liên kết trong quy hoạch vùng ở Việt Nam”, trình bày: PGS. TS Nguyễn Tố Lăng (Chủ nhiệm Văn phòng Ban chỉ đạo Quy hoạch và Đầu tư xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội)
 - “Cấu trúc logic của việc giải thích bản chất của quy hoạch thành phố”, trình bày: GS.TS Shun-ichi J. Watanabe (Nhật Bản).
- 10h - 15h00: Hội thảo tại 6 tiểu ban với các chủ đề:
 - Quy hoạch Kinh tế - Xã hội và phát triển
 - Quy hoạch tổ chức không gian lãnh thổ vùng
 - Tổ chức giao thông và hạ tầng kỹ thuật
 - Môi trường - Phát triển bền vững và nguồn lực
 - Đào tạo quy hoạch vùng và thực tiễn quy hoạch
 - Quản lý phát triển vùng
- 15h00 - 16h00: Hội thảo trình bày dưới dạng các pano
- 16h00 - 17h30: Phiên đặc biệt toàn thể. Hội thảo đã nghe 4 tham luận của đại diện 4 Hội, cụ thể:
 - “Quy hoạch vùng ở Việt Nam”, trình bày: Ngô Trung Hải

(Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia, Việt Nam)

- “Tính toàn diện trong quy hoạch đô thị: Khái niệm và kinh nghiệm của Hàn Quốc”, trình bày: In Kwon Park (Hàn Quốc)
- “Quản lý việc mở rộng và thu hẹp lại các thành phố lớn: Những gợi ý từ các kinh nghiệm của Nhật Bản”, trình bày: Fumihiko SETA (Nhật Bản)
- “Mô hình mới sử dụng TOD và nguyên tắc tăng trưởng thông minh trong quy hoạch và thiết kế các thành phố lớn tại Đài Loan”, trình bày: Wann Ming Wey (Trường Đại học Quốc gia Đài Loan)
- 17h30 - 18h15: Tổng kết và bế mạc Hội thảo.

Ngày 8/11/2014:

- Đại biểu đi tham quan, khảo sát về quy hoạch xây dựng vùng Thủ đô Hà Nội.

Những kết quả đạt được của Hội thảo:

- Hội thảo đã có sự tham gia của một số lượng lớn các giáo sư, các nhà khoa học, các chuyên gia quốc tế có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực quy hoạch đô thị nói chung và quy hoạch vùng các thành phố lớn đến từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan.
- Hội thảo đã thu hút được một số lượng lớn các nhà quy hoạch, các nhà khoa học, giảng viên và sinh viên đến từ các cơ quan quản lý, các Viện nghiên cứu, các trường Đại học, các cơ quan tư vấn ở Việt Nam. Thông qua Hội thảo, các chuyên gia Việt Nam đã được chia sẻ các bài học kinh nghiệm trong lĩnh vực quy hoạch vùng các đô thị lớn từ các Hội Quy hoạch của Nhật Bản, Hàn Quốc và Đài Loan. Những bài học kinh nghiệm rút ra từ các chuyên gia nước ngoài sẽ rất bổ ích giúp cho các đô thị Việt Nam trong quá trình triển khai các đồ án quy hoạch vùng các thành phố lớn.

- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực Quy hoạch Kinh tế - Xã hội và phát triển vùng:

- + Tái tạo đô thị trong thành phố quy mô trung bình
- + Quản lý và giải quyết khu nhà ở ổ chuột trong thành phố
- + Giảm dân cư trong các thành phố quy mô lớn
- + Vấn đề di cư đô thị
- + Nghiên cứu tình trạng dễ bị tổn thương trong đô thị
- + Bản sắc đô thị
- + Cung cấp nhà ở cho đô thị



- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực Quy hoạch tổ chức không gian lãnh thổ vùng:
 - + Phương pháp luận quy hoạch một đơn vị ở
 - + Tổ chức không gian các hộ gia đình người cao tuổi
 - + Sử dụng đất hỗn hợp và môi trường sống
 - + Nhu cầu nhà ở đô thị
 - + Tổ chức không gian đô thị

- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực Quy hoạch tổ chức giao thông và hạ tầng kỹ thuật:
 - + Dịch vụ cung cấp hệ thống vận chuyển mới
 - + Tổ chức giao thông đi bộ
 - + Chính sách chống ùn tắc giao thông
 - + Môi trường xây dựng
 - + Cung cấp thông tin giao thông công cộng
 - + Cơ sở hạ tầng xanh
 - + Sử dụng tàu điện ngầm trong đô thị
 - + Cơ sở hạ tầng kỹ thuật khu đô thị lớn

- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực Môi trường - Phát triển bền vững và nguồn lực:
 - + Thay đổi chức năng sử dụng đất và lũ lụt
 - + Tác động phòng chống thiên tai
 - + Dự trữ các không gian xanh đô thị
 - + Ảnh hưởng của tàu điện ngầm
 - + Đánh giá tác động của đô thị hóa
 - + Năng lượng trong đô thị
 - + Lồng ghép biến đổi khí hậu trong quy hoạch đô thị

- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực: Đào tạo quy hoạch vùng và thực tiễn quy hoạch:

- + Xây dựng năng lực cho chính quyền địa phương
- + Nhận thức về lối sống trong thành phố
- + Đặc điểm của hệ thống đất đai
- + Hệ thống thông tin địa lý cho quy hoạch đô thị
- + Quản lý rủi ro
- + Phương pháp tham vấn cộng đồng trong quy hoạch đô thị
- + An toàn của trẻ em trong các dự án tái định cư
- + Văn hóa và quy hoạch thành phố

- Những nội dung đã được đề cập và trao đổi trong lĩnh vực Quản lý phát triển vùng:
 - + Quá trình tái thiết sau thảm họa
 - + Chính sách tư nhân hóa đất đai và nhà ở
 - + Quản lý dự án
 - + Thị trường bất động sản
 - + Quản lý và phát triển đô thị
 - + Tác động của cơ sở hạ tầng đô thị
 - + Quy hoạch dựa vào cộng đồng phòng chống thiên tai
 - + Biến đổi khí hậu và quy hoạch phát triển vùng
 - + Mô hình lựa chọn cho du khách ở bãi biển

Kết luận:

Hội thảo "Triển vọng Quy hoạch vùng các đô thị lớn" đã được tổ chức theo đúng nội dung và chương trình. Hội thảo đã thu hút được đông đảo các chuyên gia quốc tế và trong nước tham dự hội thảo. Nội dung của Hội thảo cũng như các bài tham luận của các chuyên gia quốc tế đến từ Hội Quy hoạch Nhật Bản, Hàn Quốc và Đài Loan rất hữu ích cho các nhà quy hoạch Việt Nam tham khảo trong quá trình quy hoạch vùng các đô thị lớn ở Việt Nam trong thời gian tới.

CHỨNG NHẬN ĐẠT TIÊU CHUẨN CHỨC DANH GIÁO SƯ, PHÓ GIÁO SƯ CHUYÊN NGÀNH KIẾN TRÚC NĂM 2014

Ngày 4 tháng 2 năm 2015, Hội đồng chức danh Giáo sư Nhà nước đã tổ chức Lễ công bố quyết định và trao giấy chứng nhận đạt tiêu chuẩn chức danh Giáo sư và Phó Giáo sư năm 2014 tại Văn Miếu - Quốc Tử Giám, Hà Nội. Sau đây là danh sách Giáo sư và Phó Giáo sư năm 2014 ngành Kiến trúc:

Giáo sư:

ĐỖ HẬU - Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam

Phó Giáo sư:

1. NGUYỄN TUẤN ANH - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
2. PHẠM ANH DŨNG - Trường ĐH Kiến trúc TP Hồ Chí Minh
3. ĐINH TUẤN HẢI - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
4. HOÀNG VĨNH HƯNG - Cục Phát triển Đô thị, Bộ Xây dựng
5. NGUYỄN THỊ THANH MAI - Trường Đại học Xây dựng
6. NGUYỄN VŨ PHƯƠNG - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
7. LÊ QUÂN - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
8. PHẠM TRỌNG THUẬT - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội



CÔNG TY CP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG VÀ TM VN ĐÀ THÀNH

Trụ sở chính: 258 đường 2/9, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng

Điện thoại: 0511 3624 667

Fax: 0511 3797 815

Website: www.vndathanh.com.vn - Email: info@vndathanh.com.vn

Các đơn vị thành viên

Sàn giao dịch Bất Động Sản VN Đà Thành

Địa chỉ: Tầng 1, 258 đường 2/9, Q.Hải Châu, TP.Đà Nẵng

Chi nhánh tỉnh Quảng Nam

Địa chỉ: 240 Phạm Văn Đồng, TT.Núi Thành, H.Núi Thành, Quảng Nam

Chi nhánh Đà Nẵng I

Địa chỉ: Tầng 2, 258 đường 2/9, Q.Hải Châu, TP Đà Nẵng

Ban Quản lý dự án

Địa chỉ: Tầng 3, 258 đường 2/9, Q.Hải Châu, TP Đà Nẵng

Xí nghiệp Xây lắp số I

Địa chỉ: Tầng 4, 258 đường 2/9, Q.Hải Châu, TP Đà Nẵng

Trung tâm kinh doanh vật liệu xây dựng

Địa chỉ: 103 đường 30/4, Q.Hải Châu, TP Đà Nẵng

Trung tâm Tư vấn quản lý dự án

Địa chỉ: 126 Lý Nhân Tông, P.Khuê Trung, Q.Cẩm Lệ, Đà Nẵng

Chi nhánh Buôn Hồ - Đắk Lắk

Địa chỉ: Đường Trần Hưng Đạo, thị xã Buôn Hồ, tỉnh Đắk Lắk

VN Đà Thành - Chắp cánh cho khát vọng an cư



NAMCUONG
CORPORATION



Chúc Mừng Năm Mới!

TẬP ĐOÀN NAM CƯỜNG

Km4, Đường Lê Văn Lương kéo dài, Hà Đông, Hà Nội

Tel: (84-4) 6325 1888 / Fax: (84-4) 6325 1999 / Website: www.namcuong.com.vn