

22 | 2015

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

Kỷ niệm

NGÀY ĐÔ THỊ VIỆT NAM 8/11

tại Thành phố Hồ Chí Minh

Chuyên đề

Xây dựng dự án Luật Quy hoạch

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM

ISSN 1859-3658

www.ashui.com



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 1

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

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,
80 Trần Thái Tông, 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 10/2015
Giá 49.500 VND



Bạn đọc thân mến,

Tạp chí Quy hoạch Đô thị số 22 này đến với các bạn đúng dịp chúng ta kỷ niệm **Ngày Đô thị Việt Nam 8/11**, lần đầu tiên được thực hiện năm 2008 với Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, mang ý nghĩa truyền thông đến các cấp ngành, các chính quyền đô thị, chuyên gia và người dân cùng nhìn nhận lại sự đóng góp của mình đối với đô thị. Năm nay, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam sẽ phối hợp với UBND Thành phố Hồ Chí Minh và các cơ quan chuyên ngành tổ chức hoạt động kỷ niệm Ngày Đô thị Việt Nam cùng Hội nghị “*Thành phố Hồ Chí Minh quản lý Quy hoạch-Kiến trúc-Xây dựng hướng tới phát triển bền vững giai đoạn 2016-2020 và tầm nhìn đến năm 2030*”.

Chuyên đề kỳ này sẽ mang đến những bài học kinh nghiệm của nhiều quốc gia trên thế giới cho Việt Nam trong việc xây dựng dự án **Luật Quy hoạch**, được xem như là nhân tố thúc đẩy cho một cuộc cải cách sâu rộng hơn về lĩnh vực quy hoạch và quản lý phát triển mang tầm vóc quốc gia.

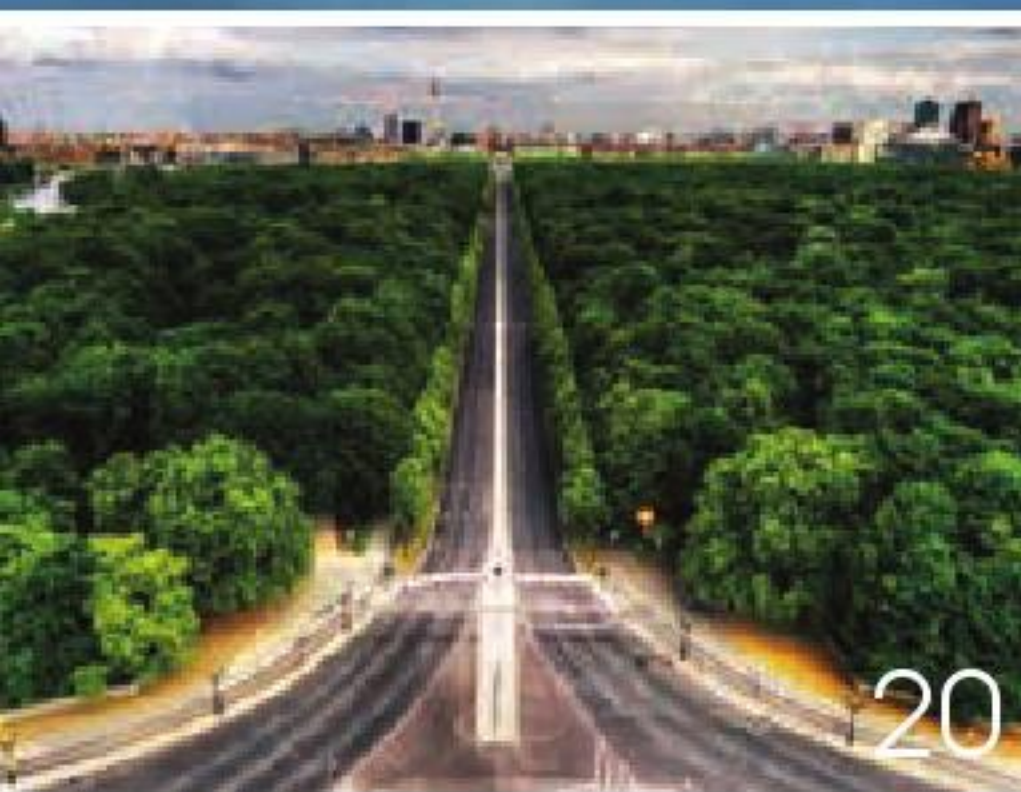
Bên cạnh đó, những vấn đề phát triển đô thị đáng quan tâm tại các thành phố lớn của chúng ta như: hành lang xanh ở Hà Nội, hệ thống hồ với Kinh thành Huế, kiến trúc đô thị Thành phố Hồ Chí Minh cũng có những bài viết và hình ảnh đặc sắc dành cho bạn đọc.

Với 22 số đã phát hành từ tháng 10/2010, **Tạp chí Quy hoạch Đô thị tròn 5 tuổi**. Nhân dịp này, ban biên tập trân trọng gửi tới các cộng tác viên, đối tác và bạn đọc lời cảm ơn và tri ân sâu sắc. Mong các bạn tiếp tục đồng hành cùng Tạp chí!

Tổng biên tập
TRẦN NGỌC CHÍNH

Nội dung

16



20



24

TIN TỨC

- 06. Tin trong nước
- 08. Tin dự án
- 10. Tin thế giới

CHUYÊN ĐỀ: XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT QUY HOẠCH

- 12. Những thách thức trong lĩnh vực Quy hoạch phát triển ở Việt Nam
Vũ Quang Các
- 16. Quy hoạch không gian Vương quốc Anh
UN-Habitat Việt Nam
- 20. Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian nước Đức
UN-Habitat Việt Nam
- 24. Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian Hàn Quốc
UN-Habitat Việt Nam
- 28. Quản trị vùng đô thị Portland - Một nghiên cứu cho Việt Nam
David Fiske
- 30. Quy hoạch phát triển - kinh nghiệm của Úc và đề xuất cho Việt Nam
Lawrie Wilson
- 35. Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian ở Malaysia
UN-Habitat Việt Nam
- 41. Cần đưa Quy hoạch tích hợp vào Luật Quy hoạch
Nguyễn Đăng Sơn
- 45. So sánh quan niệm phương thức vận dụng thiết kế đô thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và một số thành phố trên thế giới
Vũ Chí Kiên - Nguyễn Ngọc Trâm Anh - Trương Cẩm Tú - Bùi Quốc Cường

NGHIÊN CỨU

36





45

50. Khả năng hồi phục của đô thị - từ những thảm họa cho đến các bài học kinh nghiệm trong quá trình quy hoạch và quản lý không gian nhằm giảm thiểu rủi ro ngập lụt trong đô thị
Phan Nhật Duy

PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ

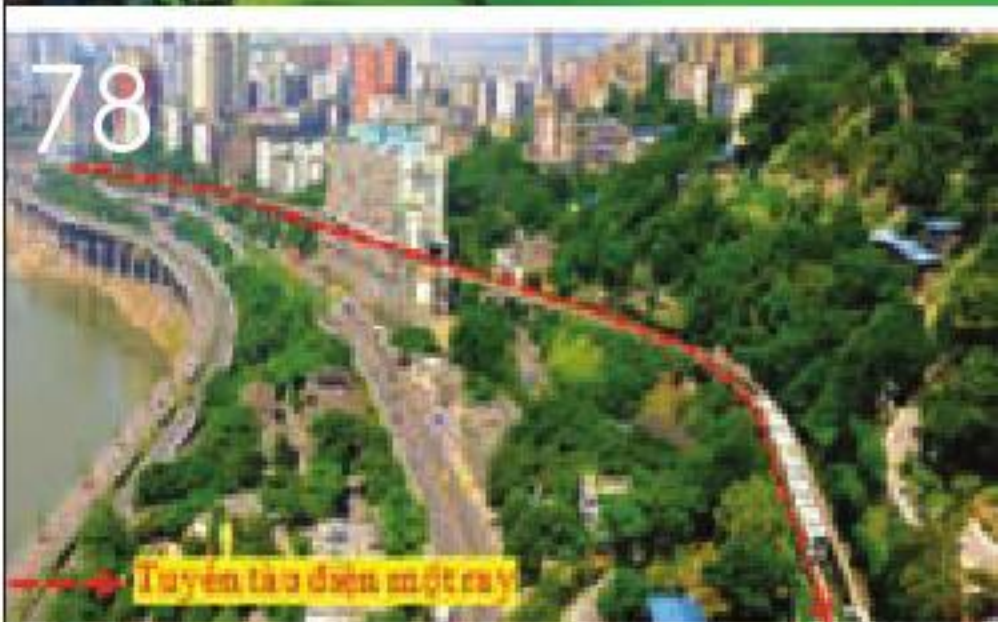
56. Tạo lập và phát triển Hành lang xanh Hà Nội trong bối cảnh đô thị hóa
Đào Phương Anh
63. Giá trị của hệ thống hồ đối với kiến trúc cảnh quan Kinh Thành Huế
Trần Ngọc Tuệ
68. Kiến trúc đô thị của thành phố Hồ Chí Minh - những cái nhìn từ xa
Hoàng Đạo Kính
70. Album ảnh "Sài Gòn - TP Hồ Chí Minh"
Nguyễn Thế Dương - Đặng Tuấn Trung

GIẢI PHÁP

78. Tàu điện một ray với phát triển hệ thống giao thông công cộng trong quy hoạch xây dựng Vùng đô thị tại Việt Nam
Bạch Ngọc Tùng

VUPDA

92. Tin hoạt động Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam
94. Kết quả giải thưởng đồ án sinh viên tốt nghiệp xuất sắc năm 2015
98. Khởi động giải thưởng Ashui Awards 2015 - Bình chọn các danh hiệu của năm cho kiến trúc sư, công trình, nhà thầu và chủ đầu tư



71

TPHCM trình dự án metro số 5 lên Chính phủ

UBND TP.HCM vừa trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phương án báo cáo và trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư dự án Xây dựng tuyến metro số 5 với một số điều chỉnh sau khi có góp ý của các bộ ngành liên quan.

Tuyến metro số 5 là một trong số 8 tuyến metro trong mạng lưới quy hoạch đường sắt đô thị TP.HCM, có tổng chiều dài 24 km, bắt đầu từ Bến xe Cần Giuộc mới, chạy dọc theo Quốc lộ 50, Tùng Thiện Vương, Lý Thường Kiệt, Hoàng Văn Thụ, Phan Đăng Lưu, Bạch Đằng, Điện Biên Phủ và kết thúc tại Cầu Sài Gòn, theo tài liệu từ Văn phòng UBND TP.HCM.

Sau khi điều chỉnh thay đổi về cơ cấu nguồn vốn, tổng mức đầu tư và thời gian thực hiện, dự án "Xây dựng công trình đường sắt đô thị TP.HCM, tuyến metro số 5" sẽ có tổng mức đầu tư dự kiến là 99.764 tỉ đồng, tương đương 3,75 tỉ euro.

Theo quy hoạch, TPHCM sẽ có 8 tuyến metro, gồm tuyến số 1 từ Bến Thành đi Suối Tiên (màu đỏ trên bản đồ); tuyến số 2 từ Bến Thành đi Tham Lương (màu tím); tuyến số 3A từ Bến Thành đi Tân Kiên (màu xanh lá cây); tuyến 3B từ Ngã 6 Cộng Hòa đi Hiệp Bình Phước (màu xanh

lá cây); tuyến 4A từ Cầu Bến Cát đi Bến Thành (màu vàng); và tuyến 4B từ Bến Thành đi Nhà Bè (màu vàng); tuyến số 5 từ Cầu Sài Gòn đi Bến xe Cần Giuộc (màu xanh da trời); và tuyến số 6 từ Ngã sáu Cộng Hòa đi Bình Hưng Hòa ra Quốc lộ 1 (màu cam).



Sơ đồ các tuyến metro; tuyến metro số 5 có màu xanh da trời trên bản đồ

Đồng Nai quy hoạch khu vực phụ cận sân bay Long Thành



UBND tỉnh Đồng Nai vừa tổ chức buổi làm việc với các sở, ngành và huyện Long Thành về việc quy hoạch phát triển không gian khu vực phụ cận Cảng Hàng không quốc tế Long Thành. Khu vực phụ cận Cảng Hàng không quốc tế Long Thành rộng khoảng 21.000 ha, bao gồm khu dân cư, dịch vụ phía Bắc; khu dân cư hiện hữu 2 bên, sản xuất nông nghiệp; khu dân cư phía Nam gần

với dịch vụ logistic; khu vực xung quanh hồ Cầu Mới gắn với du lịch sinh thái. Hiện tại trong khu vực này có một số dự án đầu tư đã được giới thiệu địa điểm từ trước, trong đó đa số là dự án khu dân cư và một số dự án nhỏ giới hạn thời gian. Tỉnh Đồng Nai đã thuê đơn vị tư vấn phân chia thành các vùng phát triển nông nghiệp, dịch vụ, đô thị, khu dân cư cho phù hợp với quy hoạch.

Thụy Sĩ hỗ trợ Cần Thơ xây dựng thành phố kiểu mẫu

Ngày 22/10, tại buổi làm việc với Ủy ban Nhân dân thành phố Cần Thơ, ông Martin Shenton, Giám đốc Chương trình, Phòng Kinh tế hạ tầng, Cơ quan Hợp tác Kinh tế Thụy Sĩ (SECO) cho biết đã thống nhất cơ bản các đề xuất của thành phố Cần Thơ trong hỗ trợ Dự án phát triển đô thị thành phố Cần Thơ kiểu mẫu, thích ứng với biến đổi khí hậu. Về cơ bản, SECO thống nhất hỗ trợ thực

hiện tích hợp hệ thống quản lý rủi ro lũ lụt đô thị. Đó là tổng hợp quản lý rủi ro lũ lụt và hệ thống cảnh báo sớm cho thành phố; hỗ trợ đầu tư và quy hoạch không gian, chuẩn bị sẵn sàng, cảnh báo sớm và phản ứng nhanh chóng với biến đổi khí hậu. SECO sẽ xem xét, hỗ trợ hợp phần hỗ trợ kỹ thuật thành phố hiểu rõ hơn rủi ro ngập úng phải đang đối mặt, đầu tư và vận hành hiệu quả hơn hệ thống hạ

tầng tích hợp để giảm thiểu rủi ro cho thành phố Cần Thơ. Dự kiến hợp phần quản lý và phát triển đô thị thành phố Cần Thơ kiểu mẫu, thuộc Dự án phát triển thành phố Cần Thơ tăng cường khả năng thích ứng biến đổi khí hậu, sau khi hoàn tất cả bước thẩm định cũng như các thủ tục pháp lý, sẽ được thực hiện từ năm 2016 đến năm 2021.

KOICA Hàn Quốc hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch đô thị xanh tại Việt Nam

Ngày 8/10, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng và Cơ quan Hợp tác quốc tế Hàn Quốc tại Việt Nam (KOICA) tổ chức lễ ký kết dự án “Hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch đô thị xanh” của Hàn Quốc cho Việt Nam. Dự án có thời gian thực hiện trong 3 năm (2016 - 2019), trị giá 6,5 triệu USD. Đại diện Bộ Xây dựng cho rằng, đây là cơ hội tốt để Việt Nam học tập kinh nghiệm thực tiễn của Hàn Quốc trong phát triển đô thị xanh, kinh nghiệm xây dựng văn bản, quy phạm pháp luật và hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn liên quan đến đô



thị xanh, thí điểm lập quy hoạch đô thị xanh tại đô thị Yên Bình (Thái Nguyên) và đô thị Rach Giá (Kiên Giang) thành đô thị xanh kiểu mẫu, từ đó nhân rộng ra các thành phố trên cả nước.

Khánh thành Cảng tàu khách quốc tế Tuần Châu



Sáng 7/10, tỉnh Quảng Ninh và Tập đoàn Tuần Châu đã tổ chức lễ công bố quyết định của Bộ GTVT công nhận Cảng tàu khách quốc tế Tuần Châu. Theo Quyết định số 3465/QĐ-BGTVT, từ ngày 1/10/2015, Cảng tàu khách Quốc tế Tuần Châu được đón tàu nước ngoài tại bến cảng phía Nam, Đông Nam đảo Tuần Châu, TP Hạ Long (Quảng Ninh). Cảng được phép tiếp nhận tàu thủy Việt

Nam và tàu nước ngoài có chiều dài đến 100m, mớn nước đến 5,5m.

Cảng tàu khách quốc tế Tuần Châu được khởi công từ năm 2012 với tổng giá trị đầu tư khi hoàn thiện là hơn 10 nghìn tỷ đồng. Cảng có tổng diện tích 1.728.133m² (bao gồm cả vùng nước neo đậu và vùng nước cửa cảng), diện tích mặt nước 661.197m², chiều dài neo đậu 6.030m, độ sâu tối thiểu 10m và tối đa là 17m, sức chứa trên 2.000 tàu.

Sau hơn 3 năm thi công, Tập đoàn Tuần Châu đã tập trung mọi nguồn lực, đẩy nhanh tiến độ xây dựng nên công trình đã hoàn thành sớm hơn 6 năm so với kế hoạch, đáp ứng kịp thời nhu cầu bến bãi cho các hãng tàu, tạo thêm vẻ đẹp cảnh quan xứng tầm Di sản Thiên nhiên Thế giới vịnh Hạ Long.

Thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu thành lập Đặc khu kinh tế

Ngày 17/8, Văn phòng Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh đã có thông báo kết luận của Chủ tịch Ủy ban Nhân dân thành phố Lê Hoàng Quân về việc giao các đơn vị liên quan khẩn trương hoàn thiện Đề cương chi tiết Đề án thành lập Khu kinh tế đặc biệt của TP. Hồ Chí Minh.

Theo ông Lê Hoàng Quân, để khai thác tốt các tiềm năng, lợi thế phát triển của thành phố, việc nghiên cứu thành lập Đặc khu kinh tế đặc biệt của thành phố trên địa bàn 4 quận-huyện gồm quận 7, huyện Nhà Bè, Bình Chánh và Cần Giờ được đặt ra nhằm tạo động lực, bước đột phá trong hoạt động sản xuất kinh doanh, xuất nhập khẩu, thu hút đầu tư, phát triển thương mại, dịch vụ, cơ sở hạ tầng... của thành phố trong những năm tới.

Để xây dựng Đề án đầy đủ, toàn diện và khả thi, ông Lê Hoàng Quân đề nghị Tổ Công tác xây dựng Đề án khẩn trương nghiên cứu, bổ sung và hoàn chỉnh Đề án; trong đó tập trung phân tích, đánh giá sự cần thiết, mục tiêu, yêu cầu, phạm vi xây dựng Đề án và lý do lựa chọn phát triển Đặc khu kinh tế tại Thành phố Hồ Chí Minh, nhất là trong bối cảnh Việt Nam đang hội nhập quốc tế sâu, rộng như hiện nay.



Công bố quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc khu phố cũ Hà Nội

Ngày 22/9, Sở Quy hoạch - Kiến trúc Hà Nội tổ chức công bố quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc khu phố cũ Hà Nội với 507,88 ha và có tính chất là khu vực hạn chế phát triển, bao gồm các khu vực bảo tồn, cải tạo và tái thiết đô thị. Khu phố cũ có diện tích 508ha (không bao

gồm các khu phố cổ, khu vực Hồ Gươm và phụ cận, khu vực Trung tâm chính trị Ba Đình). Đây là những khu đô thị cũ có mạng lưới các tuyến phố giao cắt tạo thành các ô phố với gần 215 ô phố và khoảng 150 tuyến phố, có nhiều không gian xanh, mặt nước, công trình di sản lịch sử cần bảo tồn

và hạn chế về xây dựng cao tầng.

Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc khu phố cũ Hà Nội xác định các công trình xây dựng được phép xây từ 4 - 6 tầng (khoảng 16 - 22m), mật độ xây dựng tại các ô phố không quá 70%. Đặc biệt, không xây mới bệnh viện, trường đại học trong các ô phố cũ.

TPHCM duyệt đề án xây bãi xe ngầm của Vingroup tại Công viên văn hóa Tao Đàn

Chính quyền TPHCM vừa thông qua đề án xây dựng bãi đậu xe của Vingroup tại Công viên văn hóa Tao Đàn.



Công trình gồm bốn tầng hầm này chỉ có hai tầng làm bãi đậu xe (bán tự động), còn hai tầng dùng vào hoạt động thương mại. Dự án đầu tư xây dựng bãi đậu xe ngầm tại khu vực sân bóng thuộc Công viên văn hóa Tao Đàn của Tập đoàn Vingroup được đầu tư theo hình thức đối tác công tư - hợp đồng xây dựng BOO (xây dựng - sở hữu - kinh doanh), được lãnh đạo TPHCM phê duyệt theo Quyết định số 5079. Tại công trình này,

tầng trệt vẫn sẽ được dùng làm sân bóng đá như hiện nay; hai tầng hầm B1, B2 dùng cho các hoạt động thương mại; còn hai tầng hầm B3, B4 dùng làm bãi đậu xe bán tự động với bốn tầng đậu xe (mỗi hầm hai tầng đậu xe).

Tổng số chỗ đậu xe của bãi xe ngầm này khoảng 1.200 ô tô và gần 1.000 xe máy. Thời gian xây dựng công trình là từ năm 2015 đến năm 2017, và tổng mức đầu tư của dự án khoảng 964 tỉ đồng.

Chủ dự án cải tạo chung cư cũ được miễn tiền sử dụng đất

Cải tạo chung cư cũ được miễn tiền sử dụng đất là một trong những nội dung mới được Bộ Xây dựng đưa vào dự thảo Nghị định về cải tạo, xây dựng lại chung cư cũ, thu hút sự quan tâm của doanh nghiệp.

Theo Bộ Xây dựng, Dự thảo quy định cho phép chủ đầu tư dự án đầu tư cải tạo xây dựng lại chung cư được miễn tiền sử dụng đất, tiền thuê đất và tiền chuyển mục đích sử dụng đất (nếu có) đối với toàn bộ phần diện tích đất được giao, kể cả phần diện tích đất được phép chuyển mục đích sử dụng để đầu tư xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ trong phạm vi dự án.



Một góc khu tập thể Trung Tự (quận Đống Đa), một trong các khu tập thể cũ, chất lượng đã xuống cấp. (Ảnh: Tuấn Anh TTXVN)

Trên thực tế, hầu hết các khu nhà chung cư cũ hiện nay cần phá dỡ để cải tạo, xây dựng lại đều đã được bán cho các

hộ gia đình, cá nhân theo Nghị định số 61/CP ngày 5/7/1994 của Chính phủ. Khuôn viên các khu đất để xây dựng các khu chung cư này thuộc quyền sử dụng chung của các chủ sở hữu nhà chung cư và Nhà nước.

Do đó, quy định này sẽ khuyến khích các doanh nghiệp tham gia thực hiện cải tạo, xây dựng lại nhà chung cư, góp phần cải thiện chỗ ở cho các đối tượng dân cư đang phải sinh sống trong các khu nhà ở cũ chật chội, kém chất lượng, không bảo đảm an toàn; đồng thời còn góp phần quan trọng để chỉnh trang đô thị theo quy hoạch mà Nhà nước không phải đầu tư.

1,2 tỷ USD xây tổ hợp dự án Empire City ở Thủ Thiêm

Ngày 2/10, Công ty TNHH Liên doanh Empire City đã động thổ dự án khu phức hợp tháp quan sát Thủ Thiêm (Empire City). Đây là dự án được xây dựng tại khu lõi trung tâm của khu đô thị mới Thủ Thiêm, dọc ven sông Sài Gòn (quận 2, Tp.HCM) với tổng vốn đầu tư 1,2 tỷ USD (xấp xỉ 27.000 tỷ đồng).

Dự án Empire City gồm một tòa nhà cao 86 tầng, tổ hợp khách sạn 5 sao,

khu dân cư, trên tổng diện tích gần 15 ha. Theo chủ đầu tư, tổng diện tích sàn xây dựng của khu phức hợp này là 730.000 m² được triển khai xây dựng thành bốn giai đoạn; trong đó, giai đoạn 1 với quy mô 130.000 m² sàn xây dựng sẽ được triển khai thi công xây dựng từ 2016 - 2018 và toàn bộ dự án sẽ hoàn thành vào năm 2022.

Chủ đầu tư của dự án Empire City là liên doanh giữa Denver Power Ltd

(Anh), trực thuộc tập đoàn tài chính đa quốc gia Gaw Capital Partners và hai công ty trong nước là Công ty Cổ phần Bất động sản Tiến Phước cùng Công ty TNHH Bất động sản Trần Thái theo tỷ lệ góp vốn 50:50.

Hiện, liên doanh Empire City đã thực hiện ký quỹ 35 triệu USD cho Tp.HCM và đang trong quá trình hoàn tất thiết kế chi tiết để đến đầu năm 2016 tiến hành xây dựng.

Thành phố biển Vũng Tàu sẽ bán đấu giá nhiều khu đất “vàng”

Sở Tài chính tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu vừa trình UBND tỉnh phương án sắp xếp, bố trí các trụ sở cũ của các cơ quan, đơn vị tại Thành phố Vũng Tàu.

Theo đó, sẽ có nhiều cơ sở nhà đất được thu hồi để tổ chức bán đấu giá trong khi một số khu đất khác được giao cho Thành phố Vũng Tàu làm trường học.

Theo ước tính của Sở Tài chính Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, với 64 trụ sở nhà, đất của các đơn vị hành chính sự nghiệp cấp

tỉnh nằm ở các vị trí đắc địa tại Thành phố Vũng Tàu thì giá trị dự kiến thu hồi sau khi bán đấu giá là hơn 2.200 tỷ đồng. Bên cạnh đó, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cũng chỉ đạo các ngành chức năng tham mưu, trình phương án bán đấu giá các trụ sở nhỏ, lẻ nằm xen kẽ trong các khu dân cư trước để từ đó rút ra phương thức bán đấu giá mang lại hiệu quả cao nhất. Việc này có thể tiến hành ngay trong những tháng cuối năm 2015.

1.270 tỷ đồng đầu tư dự án căn hộ xanh theo tiêu chuẩn LEED đầu tiên tại Việt Nam



Công ty cổ phần đầu tư và xây dựng Phúc Khang đã ký kết với Công ty Green Consult châu Á (thuộc US Green Building Council Mỹ) để xây dựng và phát triển dự án căn hộ xanh theo tiêu chuẩn LEED của Mỹ - Diamond Lotus. Dự án Diamond Lotus có diện tích

1,68ha, tổng vốn đầu tư 1.268 tỷ đồng, tọa lạc tại đường Lê Quang Kim, quận 8; được đầu tư, thiết kế, vận hành theo tiêu chuẩn LEED (tiêu chuẩn xanh trong kiến trúc hiện đại của Mỹ).

Diamond Lotus gồm 3 block chung cư, diện tích mỗi căn hộ từ 58-91m² và được Ngân hàng ACB bảo lãnh.

Tiêu chí LEED đã được áp dụng tại Mỹ (với hơn 60.000 công trình) và có 134 quốc gia khác trong lĩnh vực xây dựng. Ở châu Á, tiêu chuẩn LEED đã áp dụng tại hơn 2.000 công trình. Ở Việt Nam, Diamond Lotus là dự án căn hộ đầu tiên áp dụng tiêu chuẩn LEED.

Sun Group khởi công dự án cáp treo dài nhất thế giới

Tập đoàn Sun Group vừa khởi công dự án cáp treo và quần thể khu vui chơi giải trí biển Hòn Thơm - Phú Quốc. Đây là dự án cáp treo dài nhất thế giới, nối liền thị trấn An Thới với đảo Hòn Thơm, thuộc quần đảo Phú Quốc, một trong những điểm du lịch hấp dẫn nhất tại cực Tây Nam của Việt Nam.

Cáp treo Hòn Thơm sẽ là tuyến cáp treo 3 dây công nghệ châu Âu với chiều dài tới 7.899,99 m, dài hơn cáp treo Fansipan

đang giữ kỷ lục dài nhất thế giới tới 1.574,49 m. Tuyến cáp treo này có 6 trụ cáp, được xây dựng bằng qua các đảo Hòn Dừa và Hòn Rỏi, trong đó trụ cáp cao nhất là 160 m. Vận tốc của cáp đạt 8,5 m/s, công suất đạt 3.500 khách/giờ. Tổng số có 70 cabin, mỗi cabin cáp treo như những chiếc xe bus nhỏ chở được khoảng 30 khách.

Tổng đầu tư giai đoạn 1 của dự án là 4.900 tỷ đồng.

Khởi công Khu công nghiệp Việt Nam-Singapore (VSIP) tại Hưng Nguyên, Nghệ An

Sáng 16/9, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng và ông Lim Hung Kiang, Bộ trưởng Bộ Thương mại và Công nghiệp Singapore cùng tham dự Lễ khởi công Khu công nghiệp Việt Nam – Singapore (VSIP) tại huyện Hưng Nguyên, tỉnh Nghệ An.

Dự án do Công ty TNHH VSIP Nghệ An thực hiện, trực thuộc Công ty Liên doanh VSIP (Liên doanh giữa Tổng công ty Đầu tư và Phát triển công nghiệp Becamex IDC và Liên minh các nhà đầu tư Singapore, do Tập đoàn Sembcorp làm đại diện).

Dự án Khu liên hợp Công nghiệp – Đô thị – Dịch vụ VSIP Nghệ An nằm trong KKT Đông Nam với chính sách ưu đãi về thuế lên đến 15 năm. Tổng diện tích toàn bộ dự án được quy hoạch 1.475 ha với tổng số vốn đăng ký là 76,4 triệu USD (tương đương 1.700 tỷ VND), trong đó giai đoạn 1 xây dựng hơn 750 ha, các giai đoạn tiếp theo sẽ được xây dựng theo nhu cầu của các nhà đầu tư. Riêng giai đoạn 1 của dự án có 198 ha đất công nghiệp và 81 ha đất thương mại và nhà ở, vốn đầu tư khoảng 15,2 triệu USD.

Các ngành công nghiệp thu hút các nhà đầu tư vào VSIP Nghệ An gồm: Dệt may, sản xuất và phân phối nông sản, sản xuất các mặt hàng tiêu dùng nhanh... Đây là dự án thứ bảy của VSIP tại Việt Nam và là dự án thứ ba về cụm phức hợp công nghiệp, đô thị, dịch vụ được VSIP phát triển trên quy mô cả nước.



Châu Á kêu gọi nguồn vốn tư nhân đầu tư vào cơ sở hạ tầng

Trong bối cảnh nguồn vốn đầu tư từ nguồn ngân sách chính phủ cũng như các ngân hàng còn hạn hẹp thì việc kêu gọi đầu tư từ khu vực tư nhân trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng đang là vấn đề cấp thiết đặt ra cho các quốc gia tại khu vực châu Á.

Đây cũng chính là chủ đề của Hội nghị thường niên lần thứ sáu về Tài chính Cơ sở hạ tầng do Ngân hàng Thế giới (WB) phối hợp với Chính phủ Singapore và tờ Thời báo Tài chính (Anh) tổ chức ngày 20/10. Tại hội nghị, các nhà hoạch định chính sách và các chuyên gia hàng đầu về tài chính tư nhân đã thảo luận về các sáng kiến toàn cầu mới nhất, phản ứng



của các nhà đầu tư tổ chức và nhà tài trợ cũng như những cơ hội và trở ngại đang tồn tại tại các nền kinh tế mới nổi ở châu Á, đồng thời đưa ra các chiến lược hiệu quả để đẩy nhanh tiến độ đầu tư hạ tầng trong môi trường kinh tế đầy biến động hiện nay.

Mỹ chi 160 triệu USD nghiên cứu phát triển thành phố thông minh



Ngày 14/9, Chính phủ Mỹ đã công bố khoản đầu tư 160 triệu USD để nghiên cứu các giải pháp góp phần giảm ùn tắc giao thông và nâng cao chất lượng các dịch vụ trong thành phố trong sáng kiến mới mang tên “Smart Cities” (Những thành phố thông minh).

Khoản đầu tư này sẽ được dùng để tạo ra các mô hình thử nghiệm mạng lưới “Internet of Things” (Vật kết nối Internet), phục vụ nghiên cứu xây dựng thành phố thông minh.

Đây là mạng lưới mà tất cả các thiết bị đều được kết nối Internet và được cung cấp một định danh riêng, có thể truyền tải và trao đổi thông tin, dữ liệu qua một mạng duy nhất mà không cần tương tác với con người.

Mạng lưới cũng bao gồm các thiết bị cảm biến thông minh và một hệ thống phân tích dữ liệu khổng lồ.

Nhà Trắng khẳng định Mỹ có tiềm năng trở thành “nước đi đầu” trong lĩnh vực này trên toàn cầu.

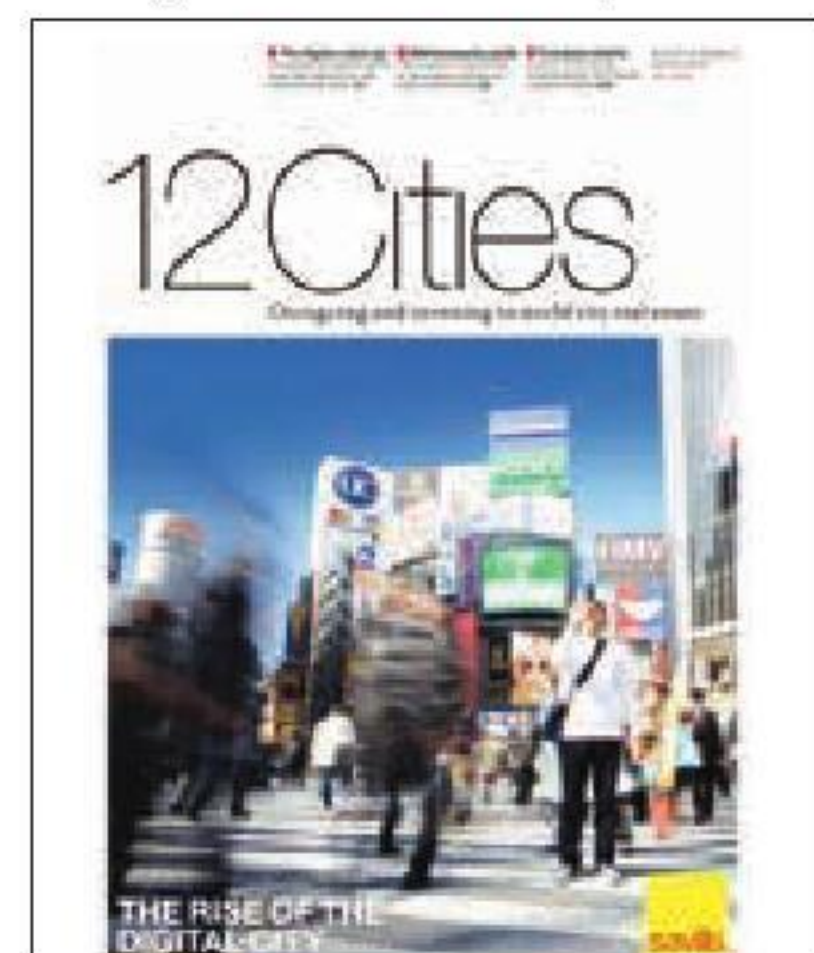
Chi phí thuê bất động sản tại London đắt đỏ nhất thế giới

Trong Báo cáo 12 thành phố (12 Cities report) vừa được công bố bởi Bộ phận Nghiên cứu thị trường của Savills toàn cầu, giá bất động sản tại London và New York duy trì ở mức ít đắt đỏ hơn (tính trên năng suất kinh tế) nếu so với Hong Kong, Thượng Hải, và Mumbai. Theo phương pháp này, Sydney, Los Angeles và San Francisco đem lại giá trị tốt nhất.

Chỉ số sống/làm việc của Savills là sự đo lường tổng hợp của giá thuê nhà ở và văn phòng tính theo đầu người trong một năm. Theo những số liệu mới nhất vừa được công bố, London đứng đầu danh sách, cùng với Hong Kong và New York là những thành phố đắt đỏ nhất thế giới mà doanh nghiệp phải chi trả chi phí cho nhân viên.

Chi phí sống/làm việc trung bình ở London là 118,425 USD trong nửa đầu năm 2015, tăng 20.7% kể từ khi chỉ số được triển khai vào năm 2008. Mức giá này cao hơn so với Hong Kong, nơi chi phí chỉ tăng 0.4% kể từ 2008 và New York với mức tăng 28.4%. San Francisco có tỉ lệ tăng cao nhất với 59.8% kể từ 2008.

Thành phố với mức chi phí thấp nhất trong bảng xếp hạng 12 thành phố này là Mumbai, nơi doanh nghiệp chỉ khoảng 29,088 USD để trang trải cho một nhân viên, tăng 24% so với 2008, trong khi mức phí ở Thượng Hải là 38,089 USD, tăng 15.6%.



Trung Quốc tính cứu tăng trưởng bằng đường sắt cao tốc

Để ngăn đà suy giảm tăng trưởng kinh tế, Trung Quốc đang dựa vào một biện pháp không phải là mới đối với nước này: đầu tư mạnh vào lĩnh vực đường sắt cao tốc.

Theo hãng tin *Bloomberg*, dù đã hứa sẽ không chi tiêu ồ ạt như giai đoạn hậu khủng hoảng tài chính toàn cầu, Chính phủ của Thủ tướng Lý Khắc Cường vẫn đang khuyến khích đầu tư mạnh vào các dự án đường sắt cao tốc trong nước, song song với đẩy mạnh tiếp thị công



nghệ đường sắt cao tốc của Trung Quốc ở nước ngoài.

Ngân hàng Thụy Sĩ UBS ước tính, đầu tư vào đường sắt ở Trung Quốc năm nay có thể vượt mức đỉnh thiết lập vào năm 2010, và sẽ duy trì ở mức khoảng 850 tỷ Nhân dân tệ, tương đương khoảng 133,6 tỷ USD, mỗi năm trong giai đoạn 2016-2020. Trung Quốc vừa quyết định xây thêm 3 tuyến đường sắt cao tốc ở phía Tây Nam, tỉnh miền Giang Tô thuộc phía Đông, và tỉnh Hồ Bắc thuộc miền Trung. Tổng vốn đầu tư của 3 dự án là 109,3 tỷ Nhân dân tệ.

Tháng trước, Chính phủ Trung Quốc ra một tuyên bố nói rằng, đầu tư vào đường sắt cao tốc giống như “một mũi tên trúng nhiều đích”, vừa tạo ra một “tấm đệm đỡ” cho nền kinh tế trong ngắn hạn, lại vừa tăng cường hiệu quả trong dài hạn.

Kuwait tìm kiếm nhà đầu tư cho các dự án trị giá 36 tỷ USD



Chính phủ Kuwait đang tìm kiếm các nhà đầu tư tư nhân, cả trong nước và nước ngoài, tham gia vào 9 dự án cơ sở hạ tầng trị giá khoảng 36 tỷ USD trong hai năm tới.

Hãng tin *Reuters* dẫn lời ông Adel Mohammad al-Roumi, người đứng đầu cơ quan quản lý các dự án hợp tác của Kuwait, chịu trách nhiệm giám sát các dự án hợp tác công-tư (PPP) cho biết nước này có nhiều dự án xây dựng rất

lớn, từ nhà máy điện, nhà máy xử lý chất thải, nước thải đến đường sắt và hệ thống tàu điện ngầm.

Tuy nhiên, tình trạng giá dầu thế giới sụt giảm từ năm ngoái đã thu hẹp nguồn thu ngân sách của nước này.

Vì vậy, Chính phủ Kuwait muốn tăng cường các dự án PPP, theo đó các nhà đầu tư tư nhân mua cổ phần, chịu một phần rủi ro và chia sẻ lợi nhuận từ hoạt động của các dự án này.

Trước đây, Kuwait mới chỉ hoàn tất một thỏa thuận PPP. Các dự án khác đã bị trì hoãn hoặc hủy bỏ vì nhiều vấn đề như nạn quan liêu, cơ sở pháp lý không rõ ràng và bất đồng giữa nội các và quốc hội. Tuy nhiên, một luật mới về PPP có hiệu lực trong năm nay có thể giúp phá vỡ các bế tắc, giúp nhà đầu tư dễ dàng vay vốn hơn.

Mitsubishi công bố kế hoạch xây tòa nhà cao nhất Nhật Bản

Công ty Xây dựng Mitsubishi của Nhật Bản mới đây đã công bố kế hoạch xây dựng tòa nhà cao nhất nước này, với độ cao 390m, tọa lạc tại vị trí trước nhà ga Tokyo.

Dự án dự kiến khởi công vào năm 2023 và hoàn thành vào năm 2027.

Chủ tịch Công ty xây dựng Mitsubishi, ông Hirotaka Sugiyama tuyên bố tòa nhà sẽ là biểu tượng mới của đất nước “Mặt Trời mọc”.

Theo kế hoạch, tòa nhà này gồm 61 tầng, cao 390m, trong đó có 5 tầng ngầm, là một tổ hợp văn phòng, trung tâm thương mại, khách sạn và đài quan sát.

Đây là một phần trong dự án phát triển một khu phức hợp trị giá 1.000 tỷ yen (8,3 tỷ USD), được dự kiến tiến hành trong 11 năm, gồm bốn tòa cao ốc và một trung tâm mua sắm, có tổng diện tích 31.000m², được đặt tên là Tokiwabashi District.

Tòa nhà cao nhất Nhật Bản hiện nay là tòa Abeno Harukas cao 300m ở thành phố Osaka. Trên thế giới, tòa nhà cao nhất hiện tại là tháp Burj Khalifa, ở Các Tiểu vương quốc Arab thống nhất, cao 828m và tòa nhà cao nhất châu Á là Tapei 101 ở Đài Loan (Trung Quốc), cao 508m.



NGÀY 24/8/2015, BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ PHỐI HỢP VỚI ỦY BAN KINH TẾ CỦA QUỐC HỘI CÙNG VỚI CHƯƠNG TRÌNH ĐỊNH CƯ CON NGƯỜI LIÊN HỢP QUỐC (UN-HABITAT) VÀ LIÊN MINH CÁC ĐÔ THỊ (CITIES ALLIANCE) TỔ CHỨC HỘI THẢO QUỐC TẾ “XÂY DỰNG DỰ ÁN LUẬT QUY HOẠCH - KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ SỰ LỰA CHỌN CHO VIỆT NAM”. HỘI THẢO ĐƯỢC TỔ CHỨC NHẪM CHIA SẺ NỘI DUNG DỰ THẢO LUẬT QUY HOẠCH ĐANG ĐƯỢC BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ NGHIÊN CỨU, HOÀN THIÊN.

TRONG HỘI THẢO NÀY, CÁC CHUYÊN GIA CÓ NHIỀU CƠ HỘI ĐỂ CHIA SẺ VỀ XU HƯỚNG QUỐC TẾ TRONG QUY HOẠCH, HƯỚNG DẪN QUỐC TẾ VỀ QUY HOẠCH VÙNG LÃNH THỔ, VÀ NHỮNG BÀI HỌC THIẾT THỰC TỪ CÁC QUỐC GIA ĐỂ ĐƯA RA NHỮNG ĐỀ XUẤT CHO QUY HOẠCH VIỆT NAM.

TẠP CHÍ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ XIN GIỚI THIỆU MỘT SỐ NỘI DUNG THAM LUẬN TẠI HỘI THẢO TRONG CHUYÊN ĐỀ KỲ NÀY

Những thách thức trong lĩnh vực quy hoạch phát triển ở Việt Nam

VŨ QUANG CẮC

Vụ Quản lý Quy hoạch - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

1. VAI TRÒ CỦA QUY HOẠCH VÀ TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI QUY HOẠCH Ở VIỆT NAM.

a) Vai trò của quy hoạch ở Việt Nam:

Quy hoạch đã góp phần tích cực vào việc điều hành, quản lý cũng như định hướng phát triển dài hạn của các cấp, ngành, địa phương và trên cơ sở đó làm căn cứ cho việc xây dựng các Văn kiện Đại hội Đảng các cấp, xây dựng các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm và hàng năm. Quy hoạch đã cung cấp những thông tin cần thiết cho việc xây dựng các chương trình phát triển, các dự án kêu gọi đầu tư trong và ngoài nước. Quy hoạch là một trong những công cụ hỗ trợ quan trọng cho các cấp lãnh đạo trong chỉ đạo, điều hành thực

hiện các nhiệm vụ chính trị cụ thể hoá những mục tiêu chiến lược đề ra trong từng thời kỳ, giải quyết có hiệu quả các vấn đề kinh tế, văn hóa, xã hội, quốc phòng - an ninh và môi trường.

Việc thực hiện các quy hoạch phát triển đã từng bước hình thành các vùng sản xuất công, nông, lâm nghiệp, thủy sản, du lịch và hệ thống đô thị phù hợp; hệ thống kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông nói riêng đã từng bước được đầu tư hoàn thiện nâng cao khả năng kết nối, hỗ trợ và tương thích với nhau.

Vị trí, vai trò của công tác quy hoạch ngày càng được nâng lên và từng bước được khẳng định rõ nét từ trung ương đến các địa phương và đã lan tỏa ra toàn

xã hội, tạo cơ sở để thống nhất nhận thức chung của cả cộng đồng.

Như vậy, vai trò của quy hoạch ở giai đoạn vừa qua đã góp phần quan trọng trong phát triển kinh tế-xã hội; đồng thời, quy hoạch tiếp tục là công cụ quan trọng không thể thiếu được trong giai đoạn hiện nay nhằm để giúp Chính phủ trong việc quản lý, điều tiết và phân bổ hợp lý nguồn lực quốc gia một cách có chủ ý, hiệu quả và nhất quán theo quy luật thị trường nên rất cần thiết đối với Việt Nam.

b) Tình hình quy hoạch triển khai quy hoạch ở Việt Nam:

- Quy định về quy hoạch hiện đang được điều chỉnh bởi 71 văn bản luật, pháp lệnh và 73 văn bản Nghị định

TT	Nhóm lĩnh vực	Luật/PL	Nghị định
1	Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội	0	2
2	Quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, sản phẩm	61	58
3	Quy hoạch xây dựng (gồm cả quy hoạch đô thị)	3	2
4	Quy hoạch sử dụng đất, khoáng sản, tài nguyên, môi trường	7	11
TỔNG SỐ		71	73

Biểu 1. tổng hợp số lượng văn bản luật, pháp lệnh và nghị định quy định về quy hoạch

hướng dẫn thực hiện luật, pháp lệnh (chưa kể đến các Thông tư, Quyết định của cấp có thẩm quyền ban hành điều chỉnh cho các hoạt động quy hoạch). (biểu 1)

- Từ những quy định của văn bản quy phạm pháp luật trên đã hình thành hệ thống quy hoạch ở Việt Nam với 4 nhóm chính sau đây:

(1) Nhóm 1: Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thực hiện theo Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 và Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ; được lập cho cấp vùng, lãnh thổ đặc biệt, cấp tỉnh, cấp huyện và do Bộ Kế hoạch và Đầu tư là đầu mối quản lý nhà nước.

(2) Nhóm 2: Quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, sản phẩm chủ yếu thực hiện theo Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 và Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ và 61 văn bản luật, pháp lệnh cùng 58 Nghị định liên quan; được lập ở cấp

quốc gia, cấp vùng, cấp tỉnh và do các Bộ quản lý ngành là đầu mối quản lý nhà nước.

(3) Nhóm 3: Quy hoạch xây dựng (bao gồm cả quy hoạch đô thị) do Bộ Xây dựng là đầu mối quản lý nhà nước; được thực hiện theo quy định tại Luật Xây dựng, Luật Quy hoạch đô thị, Luật Thủ đô và 2 Nghị định hướng dẫn Luật Xây dựng, Luật Quy hoạch đô thị. Trong đó:

- Quy hoạch xây dựng vùng được lập ở cấp vùng liên tỉnh, vùng tỉnh, vùng chức năng đặc thù, vùng liên huyện, vùng huyện, vùng dọc tuyến đường cao tốc, hành lang kinh tế liên tỉnh.

- Quy hoạch khu chức năng đặc thù được lập cho các khu chức năng như khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao, khu du lịch, khu sinh thái, khu bảo tồn...;

- Quy hoạch xây dựng nông thôn được lập cho cấp xã và điểm dân cư nông thôn. Quy hoạch xây dựng nông thôn hiện đang được các địa phương triển

khai thực hiện theo Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010-2020 do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04/6/2010.

- Quy hoạch đô thị bao gồm: Định hướng quy hoạch tổng thể hệ thống đô thị quốc gia; quy hoạch đô thị thành phố trực thuộc Trung ương và quy hoạch hệ thống kỹ thuật đô thị thành phố trực thuộc Trung ương; quy hoạch đô thị thành phố thuộc tỉnh, thị xã, thị trấn, khu đô thị mới.

(4) Nhóm 4: Quy hoạch sử dụng đất đai, tài nguyên, khoáng sản, môi trường do Bộ Tài nguyên và Môi trường là đầu mối quản lý nhà nước. Trong đó:

- Quy hoạch sử dụng đất đai thực hiện theo Luật Đất đai và các Nghị định hướng dẫn Luật Đất đai; được lập ở cấp quốc gia, cấp tỉnh, cấp huyện và cấp xã (*Luật Đất đai 2013 đã loại bỏ quy hoạch sử dụng đất cấp xã*).

- Quy hoạch tài nguyên, khoáng sản, môi trường được điều chỉnh bởi 6 Luật, Pháp lệnh và 10 Nghị định liên quan. Các quy hoạch này chủ yếu được lập ở cấp quốc gia và cấp tỉnh (trừ quy hoạch phát triển rừng và quy hoạch tài nguyên nước).

- Trên cơ sở đó, các cấp, các ngành tiến hành lập các quy hoạch theo quy định để phục vụ cho nhu cầu quản lý, điều hành phát triển kinh tế-xã hội. Thời kỳ quy hoạch 2011-2020, số lượng quy hoạch các loại phải lập là 19.285 quy hoạch. (biểu 2)

TT	Loại quy hoạch	Cả nước	Cấp vùng, lãnh thổ đặc biệt	Tỉnh, TP trực thuộc TW	Huyện, TP thuộc tỉnh, quận, thị xã	Xã, phường, thị trấn
1	Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội	0	21	63	708	0
2	Quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, sản phẩm chủ yếu	268	22	3.081	0	0
3	Quy hoạch đô thị	1	0	5	160	2.160
4	Quy hoạch xây dựng	0	33	58	772	9.001
5	Quy hoạch sử dụng đất	1	0	63	708	2.160
Tổng cộng:		19.285				

Biểu 2. tổng hợp số lượng các loại quy hoạch đã lập theo quy định

NHỮNG THÁCH THỨC TRONG LĨNH VỰC QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN Ở VIỆT NAM.

Thực tế cho thấy, công tác quy hoạch phát triển ở Việt Nam tuy đã đạt được những kết quả ban đầu nhưng còn không ít hạn chế, yếu kém, chưa thực sự trở thành công cụ quản lý hiệu quả trong phát triển kinh tế-xã hội. Những hạn chế, yếu kém của công tác quy hoạch chính là những thách thức đối với Việt Nam, cụ thể như sau:

a) Quy hoạch được lập quá nhiều, chất lượng quy hoạch thấp; quy hoạch không gắn với nhu cầu sử dụng cũng như nguồn lực thực hiện nên thiếu tính khả thi, gây lãng phí nguồn lực của đất nước; quy hoạch chưa phù hợp với nền kinh tế thị trường, gây trở ngại cho đầu tư và làm cản trở sự phát triển.

Tình trạng lập quy hoạch quá nhiều, nhưng chất lượng quy hoạch thấp, không hiệu quả đang diễn ra ở tất cả các bộ, ngành, địa phương và ngày càng có xu hướng gia tăng. Từ “quy hoạch” thường xuyên bị lạm dụng, nhiều ngành, lĩnh vực chỉ cần xây dựng các đề án, chương trình phát triển hoặc xây dựng tiêu chí để quản lý và đưa ra những dự báo, định hướng, chính sách phát triển cũng được lập thành quy hoạch gây lãng phí nguồn lực. Nhiều quy hoạch liên vùng, liên tỉnh được lập nhưng không rõ đối tượng quản lý, không quy định trách nhiệm tổ chức thực hiện nên không thể triển khai thực hiện được. Có những bản quy hoạch nội dung giống như một báo cáo nghiên cứu khoa học, thiếu thực tiễn và thiếu trọng tâm, trọng điểm, chưa thực sự phục vụ định hướng phát triển kinh tế - xã hội. Mục tiêu phát triển nhiều khi xuất phát từ mong muốn chủ quan, không phù hợp với yêu cầu của thị trường và nguồn lực thực có, dẫn đến quy hoạch thường xuyên bị phá vỡ, phải điều chỉnh trong thời gian ngắn sau khi ban hành dẫn đến kết quả thực hiện quy hoạch rất hạn chế.

Nhiều bản quy hoạch chất lượng thấp, không đáp ứng được nhu cầu của nền kinh tế như một số quy hoạch hạ tầng kỹ thuật với những biểu hiện là tình trạng ách tắc giao thông đường bộ, tình trạng

quá tải ở các cảng biển, chất lượng dịch vụ vận tải kém, cơ sở để phát triển vận tải đa phương thức, logistic chưa được quan tâm; hay một số quy hoạch hạ tầng xã hội vẫn chưa giải quyết được cơ bản nhu cầu của xã hội, nhất là về y tế, giáo dục. Việc xác định các công trình, dự án ưu tiên trong quy hoạch còn mang tính cảm tính, thiếu tính toán trên cơ sở khoa học nên không phù hợp với khả năng huy động nguồn lực, vì vậy kết quả thực hiện của quy hoạch rất hạn chế.

Nhiều quy hoạch ngành, sản phẩm chưa thực sự phù hợp với cơ chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa nên không phát huy được hiệu quả, thậm chí còn cản trở việc thu hút đầu tư và gây trở ngại cho phát triển kinh tế - xã hội. Trong thực tế, nhiều sản phẩm do thị trường quyết định (dựa trên quy luật cung - cầu, quy luật giá trị và quy luật cạnh tranh) nhưng vẫn được các cấp, các ngành tổ chức lập quy hoạch làm cản trở trong việc thu hút đầu tư (quy hoạch nuôi, chế biến cá Tra đến năm 2020 và quy hoạch phát triển tôm hùm đến năm 2020, định hướng đến năm 2030), đồng thời gây bất lợi cho các doanh nghiệp Việt Nam khi xuất khẩu sản phẩm ra thị trường quốc tế. Không ít loại quy hoạch sản phẩm được sử dụng như một dạng “giấy phép con” trong thủ tục hành chính gây cản trở hoạt động về đầu tư, kinh doanh của các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân.

b) Quy hoạch thiếu gắn kết, không thông nhất và còn nhiều chồng chéo, mâu thuẫn làm giảm hiệu lực, hiệu quả của quy hoạch. Sự thiếu gắn kết giữa các quy hoạch đặc biệt là khi xử lý các vấn đề mang tính liên ngành, liên vùng diễn ra khá phổ biến hiện nay. Hệ thống quy hoạch không thống nhất về đối tượng quy hoạch và không tương thích về thời kỳ, phạm vi, trình tự, phương pháp lập quy hoạch, gây khó khăn trong chỉ đạo, điều hành của các cơ quan quản lý quy hoạch (quy hoạch sử dụng đất có cấp quốc gia, cấp tỉnh, cấp huyện; quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội có ở cấp vùng, cấp tỉnh, cấp huyện; quy hoạch xây dựng vùng có cấp vùng liên tỉnh, vùng tỉnh, vùng huyện, liên huyện, vùng dọc tuyến

đường cao tốc, hành lang kinh tế liên tỉnh). Trên cùng một lãnh thổ, nhiều quy hoạch có sự trùng lặp về nội dung và cấp phê duyệt dẫn đến khó khăn khi tổ chức triển khai thực hiện và làm giảm hiệu lực, hiệu quả của quy hoạch. Một số ngành, lĩnh vực bị chia cắt, phân khúc để lập quy hoạch, dẫn đến tình trạng mâu thuẫn, chồng chéo khi thực hiện.

Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội mang tính chính trị, chỉ chú trọng xác định những chỉ tiêu, định hướng phát triển, chưa chú trọng việc tổ chức không gian lãnh thổ. Quy hoạch xây dựng vùng chủ yếu thiên về tính kỹ thuật, thiếu cơ sở để xác định động lực cho sự phát triển, xem nhẹ việc gắn kết ngành và lãnh thổ. Quy hoạch hệ thống kết cấu hạ tầng thiếu đồng bộ, tính kết nối kém, thiếu tính nhất quán và hiện đang là điểm nghẽn ảnh hưởng không nhỏ tới quá trình phát triển và hội nhập. Các tiểu ngành của kết cấu hạ tầng (KCHT) như đường bộ, đường thủy, cảng biển, cảng cá, sân bay, giao thông đô thị, cấp nước đô thị... đều lập quy hoạch riêng rẽ mà không quan tâm phối hợp liên ngành, do đó giữa các quy hoạch thiếu tính gắn kết, liên thông và nhiều khi còn gây trở ngại cho nhau.

Quy hoạch sử dụng đất chưa thực sự gắn được yếu tố không gian, thiếu sự gắn kết với các quy hoạch khác nên thực chất quy hoạch sử dụng đất mới chỉ là phép công quỹ đất dành cho các ngành nông nghiệp, lâm nghiệp, an ninh quốc phòng, xây dựng, đô thị... song vẫn được lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch độc lập gây nên hiện tượng vừa thừa lại vừa thiếu. Quy hoạch sử dụng khoáng sản đang được lập riêng rẽ và do nhiều bộ ngành quản lý khác nhau đã gây tình trạng khai thác lãng phí và tác động xấu đến cảnh quan môi trường, di tích lịch sử - văn hoá, danh lam thắng cảnh; ảnh hưởng tiêu cực đến an ninh xã hội, đặc biệt là ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường, khí hậu. Quy hoạch sử dụng nước được lập thiếu sự phối hợp liên ngành điển hình như việc phát triển hồ chứa thủy điện, thủy lợi làm ảnh hưởng đến an ninh lương thực, hủy hoại môi trường và đời sống xã hội.

c) Quy hoạch chưa thể hiện được vị trí, vai trò là công cụ của nhà nước để điều hành phát triển kinh tế - xã hội và sự kết nối giữa chiến lược với kế hoạch dẫn đến sự thiếu gắn kết trong mục tiêu, định hướng phát triển và giải pháp thực hiện.

Quy hoạch chưa thực sự gắn kết với Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội cả nước. Nội dung quy hoạch chưa chú trọng tới việc cụ thể hóa mục tiêu, định hướng giải pháp của chiến lược phát triển kinh tế - xã hội nhằm bố trí, tổ chức không gian các hoạt động kinh tế, xã hội, môi trường một cách ổn định, lâu dài trên cơ sở phát huy lợi thế, năng lực cạnh tranh của quốc gia, các vùng, lãnh thổ và từng địa phương.

Quy hoạch chưa thể hiện được vai trò là cầu nối để định hướng, chỉ đạo kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội trong việc xác định cụ thể nguồn lực thực hiện và phân kỳ có hiệu quả các nguồn lực thực hiện những dự án đầu tư trong quy hoạch.

d) Việc tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện quy hoạch bị buông lỏng, chưa xử lý kịp thời và thiếu kiên quyết trong chỉ đạo điều hành.

Quy định về công tác tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt quy hoạch chưa hợp lý, thiếu đồng bộ và còn mang tính hình thức. Các bộ, ngành, địa phương tư tổ chức lập, thẩm định, trình phê duyệt nhưng chưa đảm bảo tính tuân thủ, mối quan hệ hữu cơ giữa các quy hoạch và cơ chế phối hợp chưa tốt giữa các cơ quan quản lý quy hoạch dẫn đến sự thiếu khớp nối, mâu thuẫn và chồng chéo giữa các loại quy hoạch.

Nhiều quy hoạch được phê duyệt nhưng không được triển khai thực hiện do thiếu sự chỉ đạo, điều hành kiên quyết của các cấp, các ngành hoặc do không xác định thiếu cơ quan trực tiếp quản lý, điều hành. Vì thế, nhiều dự án được xác định “ưu tiên đầu tư” trong quy hoạch bị “treo”, không được triển khai thực hiện hoặc chậm triển khai rất lâu.

Nguyên nhân chính dẫn đến hạn chế, yếu kém của công tác quy hoạch:

Một là, tư duy và nhận thức của các cấp, các ngành về quy hoạch còn bất cập. Do ảnh hưởng của cơ chế kế hoạch hóa tập

trung, các cấp, các ngành chưa có sự nhận thức đúng đắn và đầy đủ về vị trí, vai trò của quy hoạch trong nền kinh tế thị trường; còn mang nặng tư tưởng cục bộ khi xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật, những chính sách liên quan đến quy hoạch cũng như trong việc tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch. Tư tưởng chủ nghĩa bình quân, căn bệnh thành tích, tư duy nhiệm kỳ và sự phối hợp kém hiệu quả của các cấp, các ngành đã tác động tiêu cực đến công tác quy hoạch, làm cho quy hoạch thiếu khách quan, không khả thi và bị điều chỉnh tùy tiện.

Đội ngũ cán bộ, chuyên gia tư vấn quy hoạch phần lớn không được đào tạo bài bản và chưa đáp ứng được yêu cầu đổi mới về phương pháp lập quy hoạch trong điều kiện kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế. Cách thức tổ chức lập quy hoạch vẫn làm theo cách truyền thống là độc lập khép kín trong ngành; không phối hợp để lập quy hoạch tổng hợp đa ngành; chậm ứng dụng những tiến bộ khoa học, kỹ thuật tiên tiến cũng như các công cụ hiện đại vào quy trình quy hoạch.

Hai là, ban hành quá nhiều văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh về công tác quy hoạch dẫn đến không thống nhất giữa các bản quy hoạch, thiếu tính chỉnh thể đồng bộ của hệ thống quy hoạch và giữa các bản quy hoạch còn nhiều chồng chéo, mâu thuẫn với nhau. Thống kê cho thấy riêng quy định về quy hoạch ngành, lĩnh vực, sản phẩm đã có 49/71 luật, pháp lệnh, nhưng các văn bản này được ban hành ở những thời kỳ khác nhau, do các cơ quan khác nhau đề xuất ban hành một cách độc lập, dẫn đến tình trạng tồn tại, bất cập của công tác quy hoạch như đã nêu trên.

Ba là, phương pháp và nội dung quy hoạch chưa đổi mới phù hợp với xu thế của thế giới. Trong khi xu hướng toàn cầu hóa đang diễn ra một cách mạnh mẽ, cùng với sự xuất hiện ngày càng nhiều ngành, lĩnh vực mới đã dẫn đến sự xung đột ngày càng lớn về sử dụng không gian giữa các ngành trong một quốc gia và giữa các quốc gia với nhau đòi hỏi phải đổi mới phương pháp lập quy hoạch để quy hoạch có khả năng hài hòa, phối hợp một cách hiệu quả trong việc phát

triển không gian cho các ngành, các quốc gia và liên kết giữa các quốc gia. Do vậy, đa số các nước hiện nay chuyển sang lập quy hoạch chiến lược, quy hoạch tích hợp đa ngành là chủ yếu. Trong khi đó, phương pháp và nội dung lập quy hoạch của Việt Nam vẫn được thực hiện theo phương pháp cũ, các quy hoạch được lập riêng rẽ (quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch xây dựng, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, sản phẩm chủ yếu đều đang được lập ra một cách độc lập với nhau) nên không phát huy hiệu quả của quy hoạch, mà ngược lại làm giảm đáng kể năng lực cạnh tranh quốc gia của Việt Nam.

Kết luận: Việt Nam đang trong công cuộc chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, nền kinh tế đã phát triển lên một tầm cao mới, bắt đầu đạt ngưỡng quốc gia có thu nhập trung bình và đang chủ động hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới nên việc thay đổi phương pháp xây dựng và quản lý quy hoạch là một đòi hỏi thực tiễn khách quan.

Tiếp tục khẳng định vai trò của quy hoạch chính là công cụ quan trọng, hữu hiệu của Chính phủ trong việc chỉ đạo, điều hành phát triển kinh tế-xã hội trong điều kiện của nền thị trường và quá hội nhập quốc tế ngày một sâu sắc. Phân tích trên đã chỉ ra được những tồn tại, hạn chế của công tác quy hoạch với nguyên nhân chính là sự thiếu thống nhất của hệ thống pháp luật, do đó đòi hỏi phải xây dựng một khung pháp lý hợp lý, hiệu lực để khắc phục được những tồn tại, hạn chế trên. Song, cho dù thế nào đi nữa thì khung pháp lý về quy hoạch này phải vừa đảm bảo đổi mới toàn diện về công tác quy hoạch, vừa tạo ra bước đột phá mạnh mẽ trong cải cách thủ tục hành chính để thúc đẩy hoạt động đầu tư, sản xuất kinh doanh hiệu quả; đồng thời phải là đòn bẩy để tăng trưởng kinh tế, góp phần đẩy mạnh quá trình tái cơ cấu nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất, hiệu quả và năng lực cạnh tranh quốc gia. ■

Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian Vương quốc Anh

UN-HABITAT VIỆT NAM

Dân số của Vương quốc Anh chiếm 12,3% dân số của EU, lớn thứ 3 trong khu vực này. Vương quốc Anh, Bao gồm nước Anh và 3 quốc gia khác, bao gồm: Xứ Wales, Scotland và Bắc Ireland, mỗi quốc gia này có hình thức tổ chức bộ máy chính quyền khác nhau. Ba quốc gia trên chịu tác động của luật pháp được ban hành bởi Quốc hội Anh, tuy nhiên các quốc gia này hoàn toàn có thể ban hành đạo luật riêng, trong một mức giới hạn nhất định.



Tên nước	Liên Hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ireland
Diện tích	243.000 km ² (bằng 2/3 diện tích Nhật Bản)
Dân số	61,8 triệu người (năm 2014)
Mật độ dân số	261,8 người/km ² (năm 2014)
Tỉ lệ dân thành thị	82,3% (năm 2014)
Tổng sản phẩm quốc nội (GDP)	1.532 tỉ bảng Anh (số liệu thực tế năm 2013) 1.621 tỉ bảng Anh (số liệu chưa chính thức năm 2013) (Nguồn: Quỹ Tiền tệ Quốc tế, Cục thống kê Vương quốc Anh)
Tổng sản phẩm quốc nội theo đầu người	25.291 tỉ bảng Anh (Nguồn: Quỹ Tiền tệ Quốc tế, Cục thống kê Vương quốc Anh)
Cơ cấu lao động	Ngành nông lâm ngư nghiệp: 1,1% Ngành công nghiệp xây dựng: 18,7% Ngành thương mại - dịch vụ: 79,3% (năm 2013)
Tốc độ tăng trưởng kinh tế	1,7% (Nguồn: Quỹ Tiền tệ Quốc tế, Cục thống kê Vương quốc Anh)

Nguồn: http://europa.eu/abc/maps/members/uk_en.htm

Chính quyền địa phương

Nhiều hình thức của bộ máy tự trị cùng tồn tại trong hệ thống chính quyền địa phương của nước Anh. Các bộ máy này được đánh giá, xem xét một cách thường xuyên. (bảng 1)

Các công cụ chính liên quan đến chính sách không gian

Ở Vương quốc Anh, bộ khung cho hệ thống quy hoạch không gian được thiết lập bởi Luật Quy hoạch Cấp thành phố, cấp quốc gia năm 1947. Mặc dù hệ thống hiện tại vẫn vận hành dựa trên Luật Quy hoạch cấp thành phố, cấp quốc gia được ban hành năm 1990, cùng với các Bộ luật liên quan, tuy nhiên, đã có những sửa đổi vào các năm 2004, 2011, cho phù hợp với bộ máy của nước Anh và Xứ Wales. Chính sách vùng hướng tới giải quyết vấn đề việc làm đã được thực hiện sau cuộc Đại Suy thoái. Mặc dù rất nhiều giải pháp đã được thực hiện trên quy mô vùng kể từ năm 1960, tuy nhiên chính sách vùng không thực sự được chú trọng dưới thời thủ tướng Thatcher. Trong thập niên 90, các giải pháp hướng đến tăng cường năng lực cạnh tranh, không giới hạn trong một vùng lãnh thổ nào, đã được triển khai. Ngoài ra, tám Cơ quan phát triển vùng (RDA) đã được thành lập ở Anh vào năm 1999. Tuy nhiên sau đó, cùng với sự thay đổi của bộ máy hành chính vào tháng 5 năm 2010, các Cơ quan phát triển vùng (RDA) đã bị bãi bỏ, hiện tại, Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương (LEPs) dựa trên hợp tác giữa chính quyền địa phương và các doanh nghiệp tư nhân đang là mô hình được khuyến khích áp dụng.

QUY HOẠCH KHÔNG GIAN Ở ANH

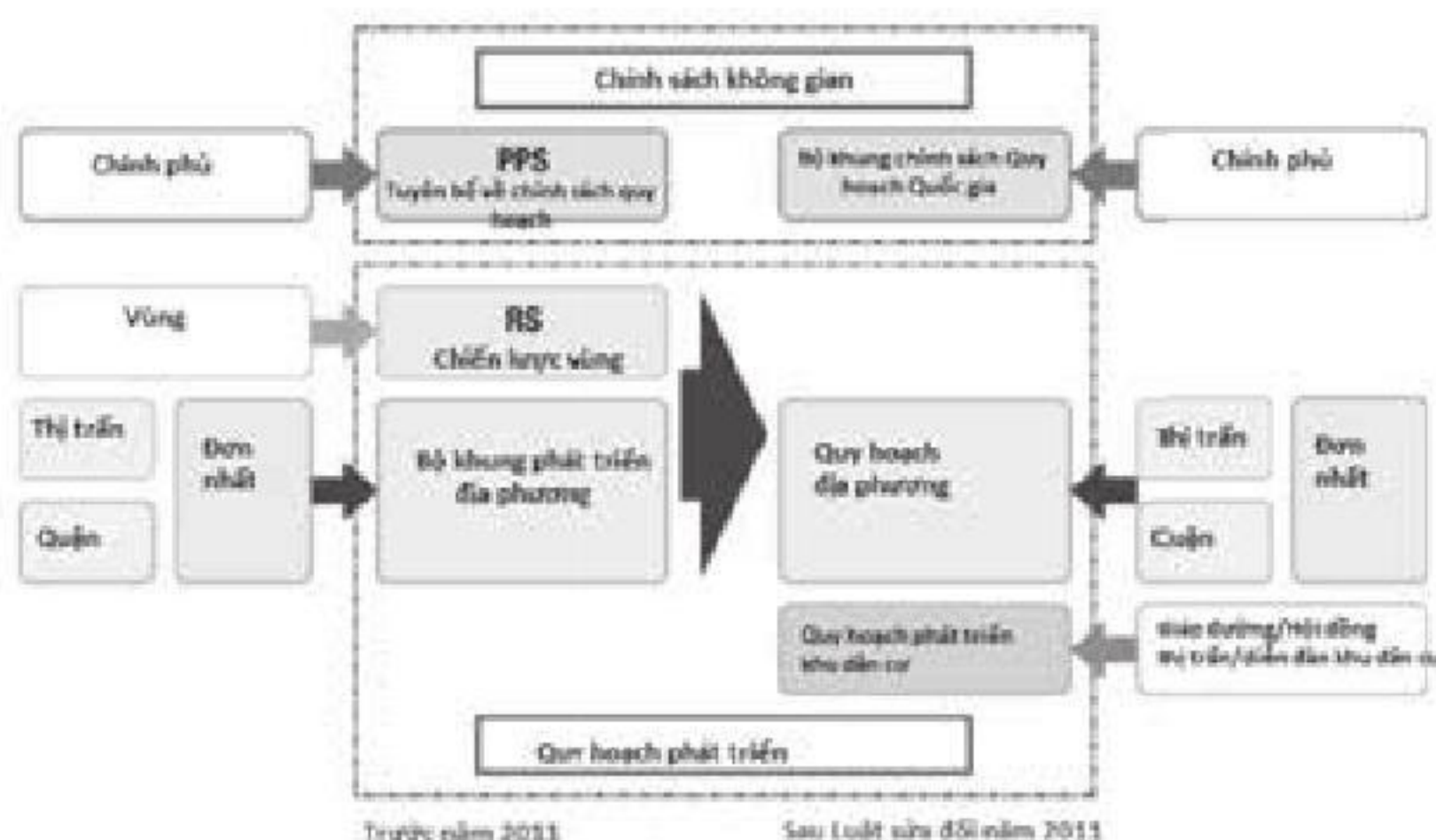
Hệ thống quy hoạch trước khi thay đổi bộ máy chính quyền năm 2010

Chính quyền Trung ương đã trình bày Bản Tuyên bố về Chính sách Quy hoạch (PPS), đề ra các chính sách quốc gia của chính phủ về quy hoạch không gian trên từng lĩnh vực, ngoài ra, Chiến

Bảng 1

Thủ đô Luân Đôn	Đơn nhất (thành phố Luân Đôn và các quận) Năm 2000, Chính quyền vùng Luân Đôn mở rộng được thiết lập, có thị trưởng được bầu trực tiếp và một hội đồng vùng. Chính quyền có chức năng hoạch định một số chính sách vùng.
6 vùng thành phố	Đơn nhất (bao gồm các quận)
Các khu vực khác	Đơn nhất hoặc chia làm 2 cấp (hạt, quận)

Bộ máy Chính quyền và Hệ thống Quy hoạch Không gian.



Các cơ quan chính liên quan đến Chính sách Không gian

Lĩnh vực hành chính	Đơn vị chịu trách nhiệm	Website
Quy hoạch không gian	Ban Cộng đồng và Chính quyền địa phương (tái tổ chức vào năm 2006)	http://www.communities.gov.uk cf. Planning Portal: http://www.planningportal.gov.uk/
Chính sách vùng, chính sách ngành	Ban Kinh doanh, Đổi mới, Kỹ năng	http://www.bis.gov.uk/
Quy hoạch vùng Luân Đôn mở rộng	Chính quyền vùng Luân Đôn mở rộng	http://www.london.gov.uk

lược Không gian vùng (RSS) cũng đề ra chính sách tổng thể về phát triển không gian cho toàn bộ 9 vùng của nước Anh. Trong khi đó, hội đồng địa phương đang xây dựng Khung Phát triển Địa phương (LDF). Chiến lược Không gian vùng (RSS) cũng như Khung Phát triển địa phương được đưa vào trong quy hoạch phát triển theo luật định để làm cơ sở (một phần) cho nhà chức trách địa phương đưa ra quyết định trong việc quản lý hệ thống cấp phép quy

hoạch, bao gồm việc cấp phép cho các dự án phát triển đơn lẻ.

Tuy nhiên, Liên minh Đảng Bảo thủ với Đảng Chính quyền tự do được thành lập từ tháng 5 năm 2010, Liên minh này ủng hộ chủ nghĩa địa phương, phản ánh thực tế rằng hệ thống quy hoạch trước đây, bao gồm Chiến lược Không gian vùng đã áp dụng cách tiếp cận từ trên xuống, một cách tiếp cận quan liêu, mà không đóng góp một vai trò đáng kể trong việc cung ứng nhà

ở, Chính phủ đã đề ra chính sách loại bỏ các quy hoạch phạm vi rộng và cải cách hệ thống quy hoạch tạo ra một hệ thống hướng tới cộng đồng nhiều hơn, dẫn đến việc ban hành Luật Địa phương vào tháng 11 năm 2011.

HỆ THỐNG QUY HOẠCH CẤP THÀNH PHỐ, CẤP QUỐC GIA HIỆN TẠI

Bộ khung được ban hành bởi Chính quyền Trung ương

Chính quyền trung ương đã ban hành Khung Chính sách Quy hoạch Quốc gia (NPPF) vào tháng 3 năm 2012, đưa ra các nguyên tắc trong công tác quy hoạch ở nước Anh. Nội dung của Khung Chính sách Quy hoạch Quốc gia là cơ sở cho việc lập Quy hoạch cấp địa phương, cấp khu dân cư, khuyến khích nền kinh tế mạnh mẽ và có tính cạnh tranh; đảm bảo sự phát triển của các khu trung tâm; hỗ trợ trong việc tạo ra sự thịnh vượng cho kinh tế nông thôn; thúc đẩy mô hình giao thông bền vững; hỗ trợ phát triển hạ tầng truyền thông; cung cấp nhiều lựa chọn về nhà ở chất lượng cao; thúc đẩy cộng đồng lành mạnh; bảo vệ vùng Vành Đai Xanh; giải quyết những thách thức từ biến đổi khí hậu, lũ lụt và thay đổi bờ biển; bảo tồn và cải thiện môi trường tự nhiên; sử dụng khoáng sản một cách bền vững. Khung Chính sách Quy hoạch Quốc gia (NPPF) là một tài liệu tóm lược dài 60 trang, cung cấp các thông tin cơ bản. Các thông tin về các dự án hạ tầng cụ thể sẽ không được đưa vào trong tài liệu này.

Trách nhiệm hợp tác

Luật Địa phương năm 2011 đã đề ra “Trách nhiệm hợp tác”, là một bộ nguyên tắc, quy định rõ trong quá trình lập quy hoạch phát triển, văn phòng quy hoạch địa phương (chẳng hạn như Hội đồng Địa phương) phải hợp tác với các cơ quan hoạch định quy hoạch và các tổ chức liên quan trong các vấn đề về chiến lược. Chẳng hạn như vấn đề nhà ở, việc làm, phát triển thương mại, hạ tầng, y tế, hạ tầng an ninh và văn

hóa, giảm thiểu cũng như thích ứng với biến đổi khí hậu.

CHÍNH SÁCH VÙNG CỦA NƯỚC ANH

Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương

Sau khi bãi bỏ các Cơ quan Phát triển vùng (RDA), Ý tưởng về Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương (LEP) đã được trình bày trong Bản Báo cáo ngân sách năm 2010 để tăng cường phát triển kinh tế vùng. Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương (LEP) có thể hiểu là mối quan hệ hợp tác công-tư và các học viện, có đến hơn 50% thành viên trong ủy ban tới từ khu vực tư nhân, và quan hệ này bao trùm nhiều lĩnh vực kinh tế khác nhau. Năm 2014, đã có 39 Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương được phê duyệt, bao trùm toàn bộ lãnh thổ nước Anh. Một vài Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương đang chồng chéo lẫn nhau. Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương cũng vận động nguồn quỹ thông qua quá trình đấu thầu, chẳng hạn như Quỹ Tăng trưởng vùng, và LEP cũng hợp tác với Hội đồng Địa phương trong việc lập Quy hoạch địa phương. Ngoài ra, Hợp tác Doanh nghiệp địa phương cũng đóng vai trò quản lý trong Quỹ Cơ cấu của Liên minh Châu Âu, trong giai đoạn 2014-2020.

Vùng Doanh nghiệp

Vùng Doanh nghiệp mới được thành lập vào năm 2011 bởi Liên minh Chính phủ (thực tế, vùng Doanh nghiệp đã tồn tại dưới thời Thủ tướng Thatcher). Vùng này được thành lập với mục đích hỗ trợ bước đầu cũng như tăng cường hoạt động kinh tế của các doanh nghiệp thông qua việc cung cấp các ưu đãi như lợi ích về thuế, đơn giản hóa thủ tục trong quy hoạch đô thị... Một số khu vực trong vùng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương được xây dựng theo mô hình Vùng Doanh nghiệp, đến năm 2014, ở nước Anh đã có 24 Vùng Doanh nghiệp.

Quỹ Phát triển vùng

Quỹ Phát triển vùng được xây dựng với mục đích hỗ trợ đầu tư cho các tổ

chức tư nhân, hướng tới phát triển kinh tế và đảm bảo cung cấp việc làm cho người dân. Dự toán ngân quỹ trong giai đoạn 2011-2017 ước tính đạt mức 3,2 tỉ bảng Anh. Các dự án mà ngân sách vượt mức 1 triệu bảng Anh sẽ được sử dụng nguồn quỹ này, nhưng nếu cơ quan quản lý dự án chỉ bao gồm các thành viên từ khu vực công, dự án đó sẽ không được phê duyệt--- quỹ này nên được đăng ký bởi các tổ chức tư nhân hoặc các tổ chức liên hiệp công-tư như Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương (Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương có thể đăng ký nhưng sẽ không được ưu tiên). Quỹ này đã cung cấp 16 tỉ bảng cho đầu tư tư nhân, cung cấp việc làm cho hơn 100.000 người.

Thỏa thuận Thành phố

Để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế ở thành phố/vùng có vai trò quan trọng trong tăng trưởng dài hạn ở nước Anh, chính quyền vùng và các thành phố đã xây dựng Thỏa thuận Thành phố để cung cấp quyền hạn cần thiết cũng như hỗ trợ về tài chính. Nội dung thỏa thuận sẽ khác nhau tùy theo từng vùng, thành phố. Ban đầu, thỏa thuận này có sự tham gia của 8 thành phố lớn, nhưng không bao gồm London (Birmingham, Bristol, Manchester, Leeds, Liverpool, Nottingham, Newcastle và Sheffield) (hầu hết đều là vùng thành phố và đều áp dụng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương như là nhân tố cốt lõi). Lần tới, thỏa thuận dự kiến sẽ đạt được sự tham gia của 20 thành phố khác.

Thỏa thuận Tăng trưởng

Thỏa thuận Tăng trưởng là một thỏa thuận được thiết lập giữa Chính phủ và vùng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương để phát triển kinh tế địa phương, cùng với đó là xây dựng hợp tác giữa hai bên. Chính phủ sẽ hỗ trợ vùng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương thông qua Quỹ Tăng trưởng Địa phương để tăng cường tính linh hoạt, tự do trong các hoạt động của vùng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương. Vùng Hợp tác Doanh nghiệp Địa phương sẽ lập quy hoạch chiến

lược kinh tế để đàm phán với chính phủ, sau đó sẽ triển khai quy hoạch. Nội dung chính của thỏa thuận bao gồm đào tạo nghề cho thanh niên, tạo việc làm mới, cung cấp nhà ở mới và phát triển hạ tầng giao thông/thông tin liên lạc. Thỏa thuận về một dự án với tổng ngân sách 6 tỉ bảng Anh đã được thông qua bởi Ủy Tạng trưởng Địa phương trong giai đoạn đầu tiên. Giai đoạn 2015-2016, Quỹ sẽ tài trợ 2 tỉ bảng Anh. Vào tháng 1 năm 2015, Quỹ đã hỗ trợ thêm 1 tỉ bảng Anh cho dự án.

QUY HOẠCH KHÔNG GIAN VÙNG THÀNH PHỐ LONDON

Đạo luật về vùng Thành phố London mở rộng đòi hỏi lãnh đạo thành phố phải xây dựng một chiến lược phát triển không gian cho thành phố London, dựa

trên quy hoạch của thành phố London mà đã thay thế bản hướng dẫn chiến lược cũ được ban hành vào tháng 2 năm 2014. Quy hoạch cho từng quận dự kiến sẽ liên kết với nhau và các chiến lược khác được ban hành bởi lãnh đạo thành phố cũng phải thống nhất với Quy hoạch thành phố London.

Sau khi ông Johnson được bổ nhiệm làm thị trưởng thành phố vào năm 2008, Quy hoạch thành phố London mới được lập vào tháng 7 năm 2011. Quy hoạch này hướng tới năm 2031 và các chính sách được nêu ra trong quy hoạch đều dựa trên các chiến lược: giải quyết những thách thức của biến đổi khí hậu và gia tăng dân số (chẳng hạn như cải thiện chất lượng sống), tăng cường năng lực cạnh tranh quốc tế (xây dựng nền kinh tế vững mạnh, đa dạng...), xây dựng

khu dân cư đa dạng, vững mạnh, an toàn và dễ tiếp cận, xây dựng thành phố hấp dẫn (các khu nhà, con phố, các danh lam thắng cảnh...), trở thành nhà tiên phong trong cải thiện môi trường (ứng phó với biến đổi khí hậu,...), tăng cường khả năng tiếp cận việc làm, tiếp cận các cơ hội và các tiện ích (ví dụ như nâng cấp hệ thống giao thông),...

QUY HOẠCH KHÔNG GIAN Ở CÁC QUỐC GIA KHÁC

Không như ở Anh, 3 quốc gia còn lại trong Vương quốc Anh xây dựng quy hoạch không gian dựa trên hệ thống của quốc gia mình. Hiện tại, một số quốc gia đang sử dụng quy hoạch không gian như là các chiến lược vùng, vượt ra ngoài phạm vi của quy hoạch sử dụng đất. ■

Xứ Wales	Các Luật cơ bản	Luật về Quy hoạch và Mua sắm bắt buộc yêu cầu Quốc hội Xứ Wales phải thiết lập Quy hoạch Không gian và Luật Chính quyền vào năm 2006, quy hoạch này được coi như là một chính sách để thiết lập bộ khung bao gồm nhiều lĩnh vực, như phát triển kinh tế... Vào tháng 10 năm 2014, bản dự thảo mới của Luật Quy hoạch được đệ trình lên Quốc hội Xứ Wales để tăng cường cách tiếp cận dựa vào quy hoạch, cũng như giải quyết các vấn đề về chiến lược...
	Quy hoạch	"Người dân, Không gian, Tương Lai --- Quy hoạch Không gian của Xứ Wales năm 2004" (được sửa đổi vào năm 2008) Bản Dự thảo Quy hoạch mới bao gồm Khung Phát triển Quốc gia dành cho quy hoạch không gian của Xứ Wales và các quy định trong việc xây dựng chiến lược phát triển cho nhiều địa phương khác nhau.
Bắc Ireland	Các Luật cơ bản	Nội dung cơ bản của Quy hoạch Không gian được quy định trong Quy hoạch năm 1991 của Bắc Ireland.
	Quy hoạch	"Chiến lược Phát triển vùng cho Bắc Ireland" (RDS) "Định hình tương lai cho chúng ta – Chiến lược phát triển vùng của Bắc Ireland đến năm 2025" (RDS2025) được xây dựng vào tháng 9 năm 2001. Chiến lược RDS2025 được sửa đổi vào năm 2008, và chiến lược mới với tên gọi "Chiến lược Phát triển vùng tới năm 2035 – Xây dựng tương lai tốt đẹp hơn" được lập vào tháng 3 năm 2012. Chiến lược RDS là tài liệu bổ sung cho chính sách nhà nước của Bắc Ireland về khía cạnh không gian, và thể hiện chiến lược không gian trong dài hạn cho khu vực công cũng như khu vực tư nhân. Chiến lược này được xây dựng trong mối tương quan với chiến lược không gian quốc gia của Ireland, và tháng 7 năm 2013, "Khung hợp tác - Chiến lược Không gian Bắc Ireland và Cộng Hòa Ireland" được thiết lập.
Scotland	Các Luật cơ bản	Dựa trên Quy hoạch cấp Quốc gia, thành phố ở Scotland vào năm 1997
	Quy hoạch	"KHUNG QUY HOẠCH QUỐC GIA Ở SCOTLAND" Đây là một chiến lược dài hạn, thể hiện khung phát triển không gian ở Scotland. Năm 1999, Chính quyền Scotland áp dụng mô hình phân cấp, Khung quy hoạch quốc gia đầu tiên được xây dựng vào năm 2004, khung thứ hai được xây dựng vào năm 2009, khung thứ ba được xây dựng vào năm 2014 (khung Quy hoạch Quốc gia được chính thức công nhận kể từ bản thứ 2). Cùng lúc đó, Chính sách Quy hoạch Scotland đã được xây dựng, bao gồm chính sách của chính phủ trong việc quản lý quy hoạch đô thị và quản lý sử dụng đất. Khung quy hoạch quốc gia lần thứ 3 đưa ra 14 lĩnh vực phát triển, bao gồm phát triển hạ tầng giao thông, phát triển khu vực đô thị trọng điểm, phát triển mạng lưới xanh... Do đây là Quy hoạch Phát triển theo luật định, chính quyền địa phương (một cấp duy nhất) đã thiết lập Quy hoạch Phát triển Địa phương. 4 vùng đô thị lớn (Aberdeen, Dundee, Edinburgh, Glasgow) đã thiết lập Quy hoạch Phát triển Chiến lược ở cấp liên vùng.



Thành phố Berlin, Đức

Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian nước Đức

UN-HABITAT VIỆT NAM

Lãnh thổ nước Đức có diện tích xấp xỉ bằng Nhật Bản và trải dài từ Biển Bắc và Biển Ban-tích về phía bắc cho tới dãy An-pơ về phía nam. Dân số nước Đức vào khoảng 80 triệu người và là quốc gia đông dân nhất trong Cộng đồng Châu Âu (EU). Tuy nhiên tỷ suất sinh của nước Đức, cũng như Nhật Bản, là khá thấp so với các quốc gia khác trong Cộng đồng Châu Âu. (Tỷ suất sinh là 1.33 trẻ/ 1 bà mẹ, theo số liệu năm 2006)

Sau Đại chiến Thế giới Thứ hai, nước Đức bị chia cắt thành Cộng hoà Liên bang Đức (Tây Đức) và Cộng hoà Dân chủ Đức (Đông Đức). Bức tường Berlin sụp đổ vào ngày 9/9/1989 và nước Đức thống nhất vào ngày 3/10/1990. Các giải pháp giảm thiểu sự chênh lệch giữa hai miền Đông và Tây Đức được áp dụng đồng thời với nhiều thay đổi, bao gồm việc cải thiện mạng lưới đường sắt cao tốc, trong đó đã tính đến các cấp hạ tầng cơ sở tại các nước Đông Âu và các nước châu Âu khác. Làn sóng di cư khỏi các bang thuộc Đông Đức cũ là hiện tượng nổi bật trong những năm gần đây.



Tên quốc gia	Cộng hoà Liên bang Đức
Diện tích	357.000 km ² (xấp xỉ 94% diện tích Nhật Bản)
Dân số	80,94 triệu người (cuối năm 2014; Cục Thống kê Liên bang)
Mật độ dân số	231,4 người/km ² (2014) (cuối năm 2010; Cục Thống kê Liên Bang)
Tỉ lệ phần trăm dân cư đô thị	75,1% (2014)
Tổng sản phẩm quốc nội GDP (thực tế)	2.725 tỉ Euro (2014)
GDP bình quân đầu người (ước tính)	35.230 Euro (2014)
Tỉ lệ phần trăm việc làm theo từng ngành	Nông lâm ngư nghiệp: 1,4% Công nghiệp xây dựng: 27,8% Thương mại - dịch vụ: 70,7% (2013)
Tốc độ tăng trưởng GDP (thực tế)	1,6% (2014)

Nguồn: http://europa.eu/abc/maps/members/germany_en.htm

Bảng 1: Tổ chức chính quyền

Chính quyền		Số lượng	Quy hoạch không gian
Chính quyền Liên bang		1	Các hướng dẫn không ngoại lệ
Các bang thuộc liên bang	Các bang khu vực	13	Quy hoạch dựa trên Đạo luật Quy hoạch Không gian
	Các bang là thành phố	3	Quy hoạch F
Các quận/huyện	Huyện	201	
	Quận	112	
Các khu tự trị		12.227	Quy hoạch F và quy hoạch B

Chính quyền địa phương và Hệ thống Quy hoạch Không gian.

Dưới hệ thống liên bang, chính quyền liên bang và của từng bang được định nghĩa tại Luật Cơ bản của Cộng hoà Liên bang Đức. Mỗi bang có chính quyền và những đạo luật riêng liên quan tới vấn đề quy hoạch không gian. Đồng thời, giữa các bang cũng có sự chia sẻ về thông tin, tham gia, đồng thuận, hợp tác cũng như trách nhiệm. (bảng 1)

Các công cụ chính của chính sách không gian

Liên quan tới quy hoạch không gian, Đức đã nỗ lực xây dựng quy hoạch vùng từ những năm đầu thế kỷ 20 để giải quyết vấn đề đô thị hoá, bao gồm cả quy hoạch không gian tập trung dưới chế độ phát xít. Một hệ thống quy hoạch không gian được áp dụng sau cuộc chiến vào những năm 1960, tuy nhiên những sửa đổi của Luật Cơ

Các cơ quan liên quan đến chính sách không gian

Lĩnh vực quản lý hành chính	Cơ quan	Trang Web
Hạ tầng cơ sở và các vấn đề đô thị	Bộ Giao thông, Xây dựng và Phát triển Đô thị Liên bang	http://www.bmvbs.de/
Quy hoạch không gian	Văn phòng Xây dựng và Quy hoạch vùng Liên bang	http://www.bbr.bund.de/BBR/EN/Home/home_node.html
Chính sách vùng	Bộ Kinh tế và Công nghệ Liên bang	http://www.bmwi.de/English/Navigation/root.html

bản của Cộng hoà Liên bang Đức đã loại trừ quyền lập pháp liên bang, hệ thống bao gồm quy hoạch không gian và yêu cầu các bang tuân thủ khung pháp lý của chính quyền liên bang khi lập quy hoạch. Do đó, quy hoạch

không gian được thay thế trong các lĩnh vực lập pháp đồng thời, hệ thống cho phép các bang sử dụng quyền của họ trong trường hợp chính quyền liên bang không dùng quyền lập pháp. Thực tế là, chính quyền liên bang chỉ

đưa ra hướng dẫn chung và các bang tự quản lý quy hoạch không gian của mình trên cơ sở Đạo luật Quy hoạch Không gian.

Về chính sách vùng, chuyển đổi cơ cấu kinh tế vùng như được quy định trong Hiến pháp là hoạt động chung mỗi khi chính quyền liên bang được yêu cầu hợp tác với chính quyền bang và chịu một nửa chi phí. Chính quyền chú trọng hỗ trợ các vùng thuộc Đông Đức cũ sau khi thống nhất hai miền Đông và Tây Đức.

Quy hoạch không gian

Vai trò của Chính quyền Liên bang

Tại cấp liên bang, Đạo luật Quy hoạch Không gian Liên bang được ban hành vào năm 1965 hoạch định khung thể chế cho quy trình quy hoạch không gian. Năm 1967, Hội nghị Bộ trưởng về Quy hoạch vùng được tổ chức nhằm thúc đẩy sự phối hợp liên chính quyền trong vấn đề quy hoạch cũng như trong việc xây dựng các khái niệm cơ bản về quy hoạch không gian. Sửa đổi quan trọng đối với Đạo luật Quy hoạch Không gian Liên bang vào năm 2008 tạo điều kiện cho chính quyền liên bang thiết lập quy hoạch không gian, tuy nhiên những quy hoạch này chỉ được thực hiện tại các đặc khu kinh tế (EEZs).

Khái niệm và chiến lược phát triển không gian tại Đức

“Khái niệm và Chiến lược Phát triển

Không gian tại Đức (2006)”, văn bản chính sách mới nhất về quy hoạch không gian liên bang xem xét tính bền vững, các đặc trưng của châu Âu và chú trọng tới ba lĩnh vực là: i) hướng tới tăng trưởng và sáng tạo ii) đảm bảo dịch vụ công cộng, iii) bảo tồn tài nguyên và bảo vệ cảnh quan văn hoá.

Quy hoạch không gian bang

Theo Điều 8 trong số 16 điều khoản của Đạo luật Quy hoạch Không gian Liên bang, chính quyền các bang thiết lập Quy hoạch vùng rộng cho toàn bang (quy hoạch vùng rộng toàn bang) áp dụng cho toàn bang và Quy hoạch vùng cho các khu vực của bang (quy hoạch vùng) áp dụng cho các khu vực khác nhau của bang. Quy hoạch vùng hiện nay được thiết lập tại 104 vùng trên toàn liên bang. (bảng 2)

Mối quan hệ giữa Quy hoạch Không gian với các hệ thống quy hoạch khác

Trong khi các quy hoạch không gian được thực hiện song song với các quy hoạch khác có liên quan, cũng có những vùng sử dụng Quy hoạch F như là quy hoạch tổng thể.

Quy hoạch vùng thành phố

Quy hoạch vùng thành phố thay đổi theo từng bang.

Thủ đô Berlin (cũng đồng thời là 1 bang của Đức) và bang Brandenburg bao quanh Berlin hiện đang thực

hiện một hiệp định toàn diện giữa hai bang về quy hoạch không gian, và đã đưa ra “Quy hoạch tổng thể về Phát triển Không gian giữa Berlin và Brandenburg”. (Đạo luật Berlin-Bonn được thi hành năm 1994 và là luật cơ bản về chuyển giao chức năng thủ đô). Ngoài ra, quy hoạch không gian của bang cũng đóng vai trò như Quy hoạch F cho ba thành phố là Berlin, Bremen và Hamburg bao gồm một vùng thành phố đơn lẻ, và tiếp đó là trường hợp như Frankfurt, nơi thành phố lập quy hoạch F của một vùng thành phố cùng với sự hợp tác của các thành phố láng giềng khác. Tuy nhiên nói chung là các thành phố lớn và các khu tự trị láng giềng thường lập Quy hoạch F một cách độc lập, tạo ra nhiều hiệp hội vùng hoặc các nhóm tương đương, và lập những quy hoạch vùng thành phố thông qua các nhóm đó.

Chuyển đổi cơ cấu kinh tế vùng

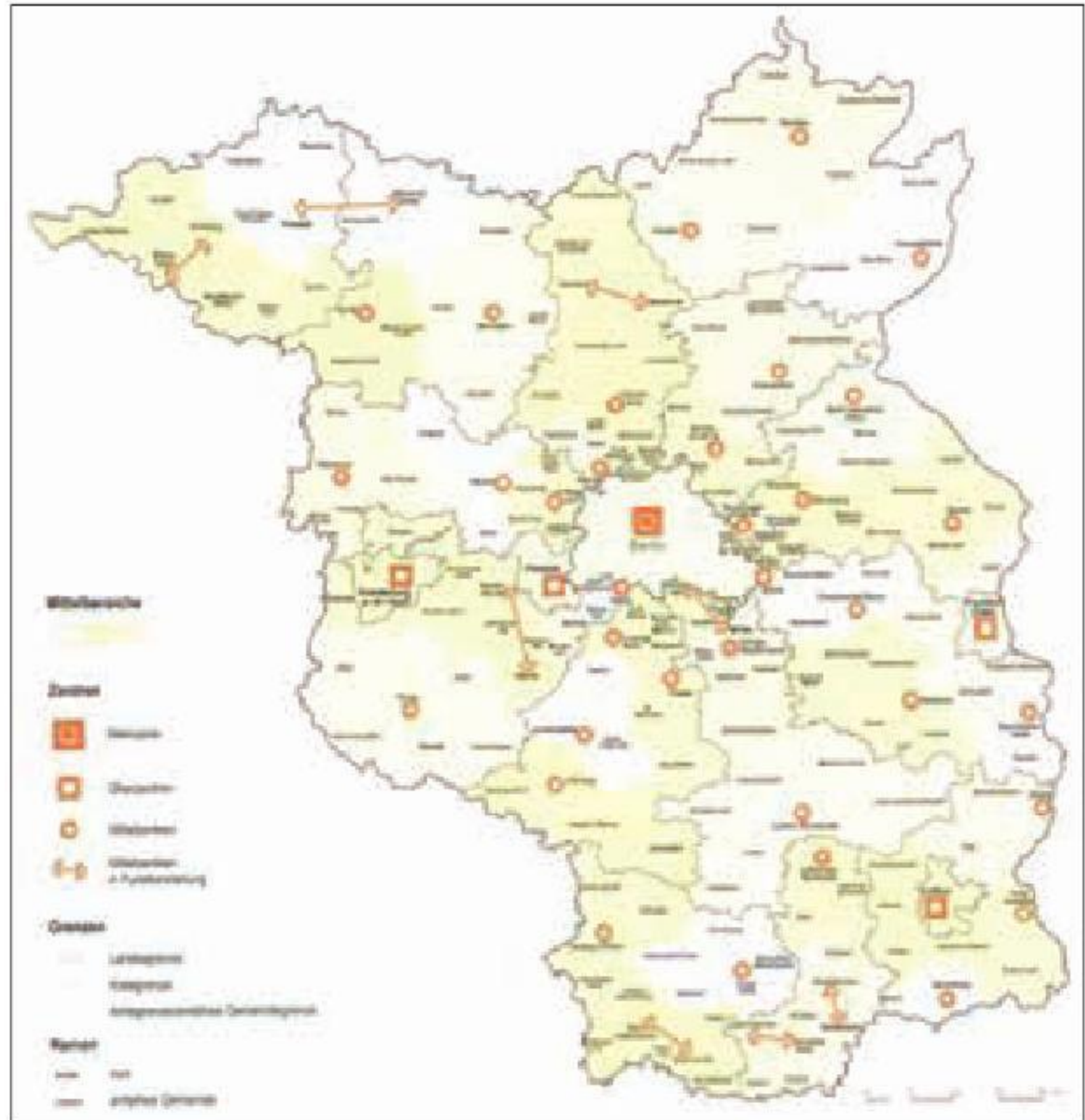
Chính sách vùng của Tây Đức cũ phát triển từ thời kỳ tái thiết hậu chiến cho tới thời kỳ xúc tiến phát triển kinh tế chủ yếu trong lĩnh vực nông nghiệp và phục hồi các khu vực công nghiệp suy thoái. Những sửa đổi trong Luật Cơ bản năm 1969 tạo ra khung chính sách đòi hỏi chính quyền liên bang hợp tác với chính quyền các bang và phải hỗ trợ tài chính cho việc chuyển đổi cơ cấu kinh tế vùng. Chính quyền liên

Bảng 2

Quy hoạch đô thị	Trên cơ sở Luật Xây dựng Liên bang (1960), cũng như Bộ Luật Xây dựng (1986), hội đồng tự trị cơ sở của các bang xây dựng Quy hoạch F (phác thảo việc sử dụng đất và bị ràng buộc với cơ quan hành chính đứng ra lập quy hoạch; tỉ lệ bản đồ 1:10.000), và Quy hoạch B (quy hoạch hướng dẫn xây dựng và bị ràng buộc với hoạt động tư nhân; tỉ lệ bản đồ 1:500). Đạo luật Quy hoạch Không gian Liên bang đòi hỏi Quy hoạch F và Quy hoạch B phải tuân thủ những quy hoạch vùng.
Đất nông nghiệp, vvv...	Cùng với Quy hoạch F bao trùm toàn bộ lãnh thổ khu tự trị bao gồm đất nông nghiệp, vvv..., Quy hoạch cảnh quan (Quy hoạch L) và Quy hoạch cấu trúc xanh (Quy hoạch G) cũng được thiết lập dựa trên quan điểm sử dụng đất một cách tự nhiên bao gồm sử dụng đất với mục đích nông nghiệp. Các quy hoạch phải thống nhất với nhau.
Phát triển hạ tầng cơ sở	Quy hoạch Đường xá Liên bang, phối hợp với quy hoạch không gian, được lập cho cơ sở hạ tầng chủ đạo.

bang đã hỗ trợ bằng cách trực tiếp hoặc gián tiếp, thông qua một cơ chế khung bao gồm những nhân tố như vùng cần sự hỗ trợ, mục tiêu chung và phương thức hỗ trợ tài chính hàng năm cho từng bang. Các bang có nhiệm vụ thực thi cơ chế khung này. Sau thống nhất giữa hai miền Đông và Tây Đức, sự hỗ trợ được dồn nhiều hơn cho các bang thuộc Đông Đức cũ. Quyết định về các vùng được hỗ trợ trong khoảng thời gian từ 2006-2013 được ban hành ngày 1/1/2007, trùng với khoảng thời gian thực hiện chính sách vùng của Cộng đồng Châu Âu.

Chính sách vùng của Cộng đồng Châu Âu: trong thời gian từ 2014-2020, 7 bang được xếp loại là “vùng đang trong giai đoạn quá độ” (bao gồm 18% dân số toàn quốc. (“vùng đang trong giai đoạn quá độ” có nghĩa là vùng có tổng thu nhập quốc nội (GDP) bình quân theo đầu người trong khoảng cao hơn 75% tới thấp hơn 90% trong chỉ số trung bình của 27 quốc gia EU. Tham khảo trang [EU for details](#) về khái niệm “vùng đang trong giai đoạn quá độ”). ■



Hình minh họa: Vùng thành phố, các trung tâm lớn và trung bình với các vùng trung tâm.
Nguồn: Quy hoạch phát triển quốc gia Berlin Brandenburg 2009/3

Quy hoạch vùng rộng cho toàn bang (quy hoạch vùng rộng toàn bang) và Quy hoạch vùng cho các khu vực của bang (quy hoạch vùng).

Bangladesh	China	India	Indonesia	Korea	Malaysia	Myanmar	Philippines
ASIA - PACIFIC							
Thailand	Vietnam	New Zealand					
European Union	Denmark	Finland	France	Germany	Italy	Netherlands	Spain
EUROPE							
Sweden	United Kingdom						
HOME PAGE TOP JAPANESE							
CONTACT	General Affairs Division, Policy Planning office, NRPB TEL: +81 3 5253 8111 (Ext 29158)						



Thành phố Seoul, Hàn Quốc

Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian Hàn Quốc

UN-HABITAT VIỆT NAM

Đại Hàn Dân Quốc chiếm gần nửa Bán đảo Triều Tiên với diện tích bằng khoảng một phần tư Nhật Bản. Đặc tính địa lý của Hàn Quốc tương tự Nhật Bản: khoảng 70% diện tích quốc gia là đất đồi núi.

Thế chiến thứ 2 kết thúc kéo theo sự chiếm đóng của quân đội Liên-xô và Mỹ ở phía bắc và nam của vĩ tuyến 38, đánh dấu quá trình chia cắt đất nước thành hai quốc gia. Một chính quyền được thành lập ở phía nam vào tháng 8 năm 1948 (Đại Hàn Dân Quốc). Một tháng sau, một chính quyền độc lập cũng được hình thành ở phía bắc (Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Triều Tiên).

Trong giai đoạn tăng trưởng kinh tế, mặc dù nhà nước thực hiện Quy hoạch tổng thể quốc gia và các chính sách nhằm ngăn ngừa sự tập trung quá mức tại thủ đô, nhưng tình trạng tập trung ở thủ đô vẫn tiếp diễn, dẫn đến các vấn đề về giao thông, giá nhà tăng nhanh chóng, tắc nghẽn và các vấn đề về môi trường. Bên cạnh đó, sự chênh lệch giữa các vùng, cũng như giữa các cấp trong hệ thống đô thị vẫn còn tồn tại, do vậy, sự chênh lệch vùng miền về các chỉ số phát triển chính từ lâu đã là một vấn đề cần phải giải quyết. Trong những năm 2000, biến đổi khí hậu toàn cầu ngày càng trở nên tồi tệ hơn, và trong nước, đòi hỏi phải có chiến lược tổng thể về đất đai quốc gia và khu vực đô thị, xem xét khía cạnh kinh tế và môi trường, do tỷ lệ sinh ngày càng giảm, xã hội già hóa, và thay đổi cơ cấu kinh tế.

Chính quyền địa phương và Hệ thống quy hoạch không gian

Có thể chia chính quyền địa phương thành chính quyền cấp tỉnh, cấp thành phố, và các đơn vị hành chính thấp hơn. Về hệ thống quy hoạch liên quan đến chính sách không gian, Hàn Quốc có hệ thống Kế

hoạch 5 năm về Phát triển Quốc gia Cân bằng, bao gồm các kế hoạch phát triển kinh tế xã hội, và Quy hoạch tổng thể lãnh thổ quốc gia, tương đương với quy hoạch không gian. Hệ thống quy hoạch đô thị và đất đai quốc gia được thống nhất dựa trên Đạo luật khung về Lãnh thổ Quốc gia và Đạo

luật Quy hoạch Lãnh thổ (quy định việc Quy hoạch và Sử dụng Lãnh thổ Quốc gia). Quy hoạch tổng thể Lãnh thổ Quốc gia được xây dựng dựa trên Đạo luật Khung về Lãnh thổ Quốc gia, đồng thời, Quy hoạch Đô thị và Quy hoạch vùng Đô thị được xây dựng dựa trên Đạo luật Quy hoạch Lãnh thổ Quốc gia. Cấu trúc



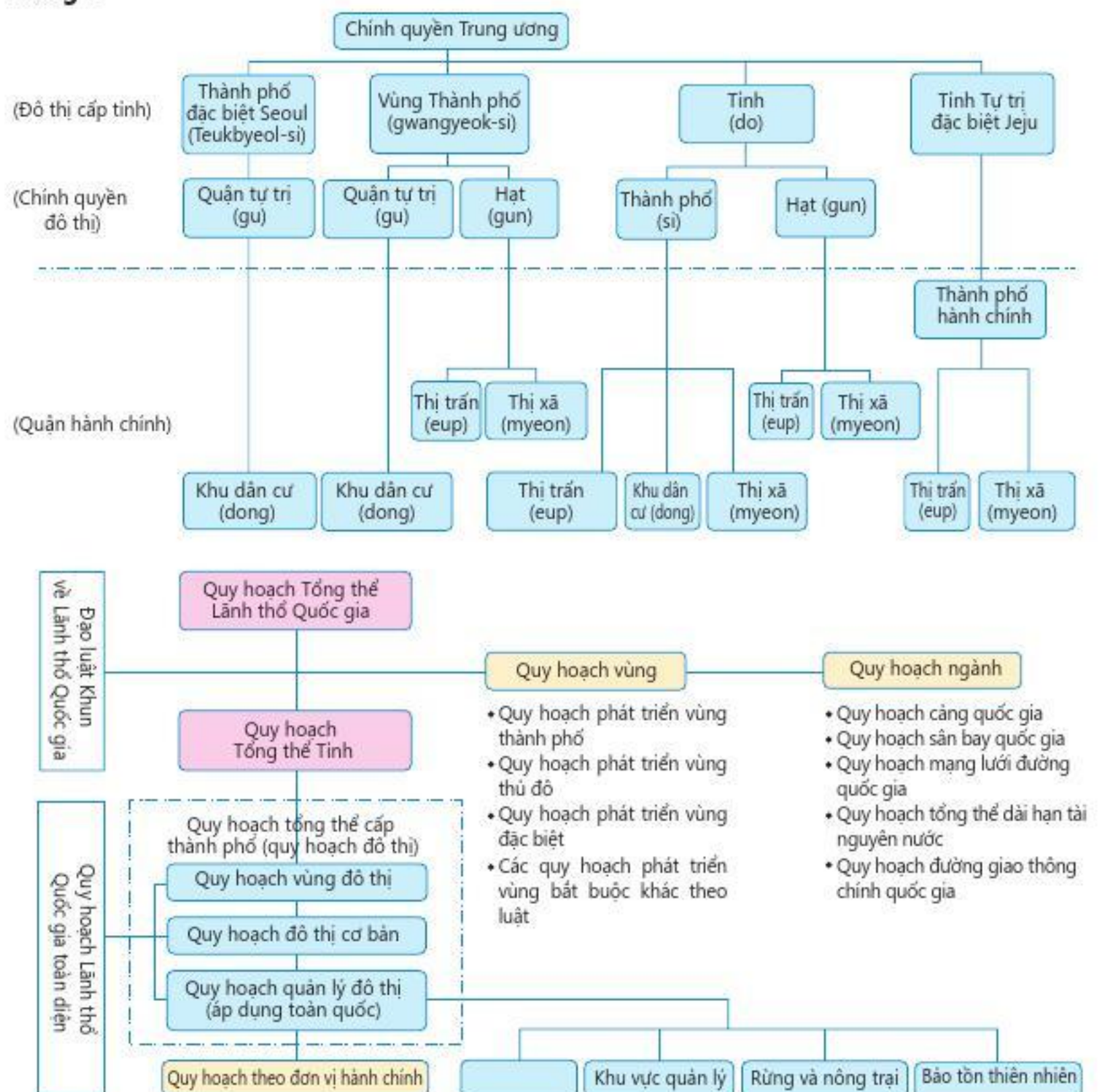
Bản đồ Hàn Quốc
Nguồn: Viện Nghiên cứu Phát triển
Đô thị & Môi trường Nhật Bản

Tên Quốc gia	Hàn Quốc
Diện tích	Khoảng 100,000 km ² (gần 45% Bán đảo Triều Tiên, một phần tư diện tích Nhật Bản)
Dân số	Khoảng 50,00 triệu (2013)
Mật độ dân số	494.4/km ² (2014)
Tỷ lệ dân số đô thị	82.4% (2014)
GDP (danh nghĩa)	USD 1,304,600 triệu đô-la (2013)
GNI bình quân đầu người	USD 25,920 (2013)
Tỷ lệ lao động theo ngành	Nông lâm ngư nghiệp: 6.1% Công nghiệp xây dựng: 24.4% Thương mại dịch vụ: 69.5% (2013)
Tăng trưởng GDP	3.4% (2014)

của hệ thống quy hoạch là “Quy hoạch tổng thể Lãnh thổ Quốc gia - Quy hoạch vùng Đô thị - Quy hoạch Đô thị”, trong đó quy hoạch ở cấp thấp hơn tuân theo quy hoạch ở cấp cao.

Trong hệ thống quy hoạch này, Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia được thực hiện sau khi ban hành Đạo luật Khung về Lãnh thổ Quốc gia năm 2002, tồn tại song song với Quy hoạch Tổng thể của Tỉnh và Quy hoạch Tổng thể cấp Thành phố. Cùng thời gian này, các quy hoạch ngành như Quy hoạch Mạng lưới Giao thông Quốc gia, Quy hoạch Nhà ở, v.v... và các quy hoạch vùng như Quy hoạch Phát triển vùng, Quy hoạch Phát triển Thủ đô, v.v. được xây dựng tương ứng với quy hoạch này. Quy hoạch vùng Đô thị là quy hoạch cấp cao, trong đó định hướng quy hoạch cho các quy hoạch liên thành phố của hơn hai thành phố lân cận. Theo năm 2014, 12 vùng liên thành phố bao gồm vùng thủ đô, vùng Busan, vùng Machangjin (馬昌鎭) (trước là thành phố Masan, Thành phố Changwon và thành phố Jinhae) đang chuẩn bị xây dựng quy hoạch này. (bảng 1).

Bảng 1



Nguồn: “Báo cáo thường niên 2008 về quy hoạch và sử dụng lãnh thổ quốc gia”, Bộ Đất đai, Giao Thông, Hàng Hải, Hàn Quốc

Quy hoạch không gian và Chính sách Phát triển Lãnh thổ

Khái quát hệ thống quy hoạch phục vụ phát triển quốc gia cân bằng

Kể từ năm 1962, Hàn Quốc đã xây dựng kế hoạch phát triển kinh tế 5 năm, đây là kế hoạch phát triển kinh tế xã hội quốc gia cấp cao và là Kế hoạch lần thứ 7. Thay thế kế hoạch này, chính quyền Roh Moo-hyun đã xây dựng Đạo luật Đặc biệt cho Phát triển quốc gia cân bằng và hình thành Kế hoạch Năm-năm phục vụ Phát triển Quốc gia cân bằng (2004-2008).

Đạo luật này được gia hạn dưới thời chính quyền Lee-Myung-bak (2009-2013) nhằm đóng góp phát triển quốc gia cân bằng thông qua cải thiện khả năng cạnh tranh vùng và mức sống, phát triển phù hợp với đặc tính vùng và xúc tiến mối quan hệ hợp tác hữu nghị liên vùng. Chính quyền cũng thiết lập 3 đặc khu (khu sinh sống cơ bản, khu kinh tế vùng và khu vực sinh sống cực lớn), đồng thời xây dựng “Kế hoạch Phát triển Vùng Cân bằng 5 năm”. Chính quyền Park Geun-hye (2014-), đã đề ra 2 mục tiêu chính là cải thiện chất lượng cuộc sống người dân trong vùng và tạo ra việc làm trong bản Kế hoạch phát triển Vùng 5 năm hoàn thiện. So với kế hoạch vùng trong quá khứ, được đề xuất và thực hiện dưới dạng sáng kiến của chính quyền trung ương, kế hoạch vùng của chính quyền Park ngược lại, tập trung vào khái niệm “điều chỉnh cho phù hợp với vùng” và khuyến khích chính quyền địa phương cùng người dân địa phương đóng góp sáng kiến phát triển vùng. Vì vậy, chính quyền trung ương và địa phương đã hợp tác xây dựng kế hoạch, khác với kế hoạch cũ. Một cái khái quát, kế hoạch tập trung vào 5 vấn đề sau;

- (1) Khôi phục khu vực sinh sống vùng
- (2) Tạo ra việc làm trong vùng
- (3) Cải thiện môi trường giáo dục
- (4) Phát huy văn hóa vùng
- (5) Trợ cấp và dịch vụ y tế cho mọi đối tượng

Theo kế hoạch này, 56 vùng được chỉ định làm “khu vực sinh sống hạnh

Tên chương trình hoặc lĩnh vực hành chính	Cơ quan	Trang Web
Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia, Quy hoạch phát triển vùng thủ đô	Bộ Hạ tầng đất đai và Giao thông	http://www.molit.go.kr/portal.do
Chính sách khuyến khích doanh nghiệp thành phố	Bộ Hạ tầng đất đai và Giao thông	http://www.molit.go.kr/portal.do
Kế hoạch Phát triển vùng 5 năm	Bộ Thương mại, Năng lượng và Công nghiệp	http://www.motie.go.kr/

Cơ quan chính phủ phụ trách Chính sách Phát triển Lãnh thổ

phúc”, xúc tiến nâng cấp cơ sở hạ tầng chẳng hạn như nâng cấp hệ thống đường nước, cống rãnh trong các làng nông nghiệp và làng chài, đồng thời gia tăng số lượng công viên khu dân cư. Bên cạnh đó, vốn phát triển kinh tế được tập trung đầu tư cho các dự án như phát triển các doanh nghiệp thị trấn, xúc tiến việc làm vùng thông qua ngành công nghiệp sáng tạo, v.v..

Quy hoạch Lãnh thổ Quốc gia toàn diện

Theo Đạo luật về Quy hoạch Tổng thể Phát triển Lãnh thổ Quốc gia, Quy hoạch này đã được xây dựng tại Hàn Quốc với khoảng thời gian một thập kỷ giữa Quy hoạch đầu tiên (1972-1981) và Quy hoạch lần thứ 3. Đạo luật đã được điều chỉnh thành Đạo luật Khung về Lãnh thổ Quốc gia (2002) và tên của quy hoạch được đổi thành Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia và Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia thứ 4 (2000-2020) được xây dựng. Hệ thống quy hoạch quốc gia đặc trưng bởi phương pháp xây dựng. Cụ thể, hệ thống có cấu trúc tầng bậc (Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia – Quy hoạch tổng thể cấp Tỉnh - Quy hoạch Tổng thể cấp thành phố) với Quy hoạch Vùng và Quy hoạch Ngành cho từng vùng và ngành cụ thể. Một đặc điểm khác của hệ thống quy hoạch là quy hoạch đô thị cho các thành phố/ hạt (áp dụng cho toàn bộ khu vực hành chính, điều này khác với hệ thống ở Nhật) được xây dựng dựa trên Quy hoạch Sử dụng Đất đai Quốc gia, và được gọi là Quy hoạch tổng thể cấp thành phố. Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia được điều chỉnh 5 năm một lần, hiện Hàn Quốc đang thực hiện điều chỉnh Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia

lần 4 (2011-2020). Quy hoạch có tầm nhìn về “Không gian xanh quốc gia hướng tới toàn cầu cho bước nhảy vọt tiếp theo của Hàn Quốc”, đề ra 4 mục tiêu – Đất quốc gia mang tính cạnh tranh, đất quốc gia xanh và bền vững, đất hấp dẫn với giá trị cao, và đất quốc gia mở ra thế giới – theo như chiến lược “Củng cố chuyên môn hóa vùng và mối quan hệ hợp tác vùng nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh của đất quốc gia”, “Tạo không gian quốc gia an toàn và thân thiện với môi trường”, “Tạo môi trường nhà ở/ đô thị tiên nghi và giàu bản sắc văn hóa”, “Xây dựng mạng lưới giao thông vận tải xanh tích hợp thông tin đất đai quốc gia”, “Xây dựng quỹ đất của quốc gia hàng hải mới phát triển mở ra thế giới” và “Xây dựng quỹ quản lý đất quốc gia vượt ra ngoài ranh giới tự nhiên”. Các nhân tố nổi bật của quy hoạch là (1) chuyển đổi từ tư duy cân bằng toán học sang chiến lược phát triển vùng tập trung vào năng lực cạnh tranh vùng, (2) thực hiện chiến lược tăng trưởng xanh, và (3) đề ra các mục tiêu nhằm củng cố sự đồng phát triển trong vùng, giá trị cũng như sự cởi mở của đất quốc gia.

Hệ thống Quy hoạch Vùng đô thị (Cấu trúc không gian của vùng thủ đô)

Theo Điều 4 của Đạo luật Điều chỉnh Quy hoạch vùng Thủ đô năm 1982, Quy hoạch Phát triển vùng Thủ đô là một quy hoạch toàn diện, dài hạn đặt ra các nguyên tắc nền tảng cho định hướng cơ bản cho các dự án phát triển hoặc nâng cấp tại thủ đô, phân phối các ngành công nghiệp và nhân lực, xây dựng các cơ sở trong vùng. Quy hoạch hiện hành là quy hoạch thứ 3 theo loại này (2006-2020).

Quy hoạch Phát triển vùng thủ đô được ưu tiên hơn các bộ luật và quy định hiện hành trong vùng liên quan đến quy hoạch sử dụng đất và nhiều quy hoạch phát triển khác nhau. Thực tế, Quy hoạch này hình thành cơ sở cho các bộ luật và quy định khác. Bộ Đất đai, Giao thông và Hàng hải xây dựng bản dự thảo, trình Ủy ban Quy hoạch Phát triển Vùng thủ đô (do Thủ tướng Chính phủ chủ trì), Ủy ban này sẽ phát triển và hoàn thiện dự thảo này.

Đạo luật Điều chỉnh Quy hoạch Vùng thủ đô gồm các quy định về xây dựng trường đại học, nhà máy, khu phức hợp công, và các công trình lớn khác, quy định về phát triển đất phục vụ mục đích nhà ở và công nghiệp, cùng với các quy chế địa phương theo từng khu vực cụ thể trong vùng (ví dụ: quy chế về biện pháp hạn chế tình trạng quá tải, quy chế về biện pháp kiểm soát tăng trưởng, và bảo tồn thiên nhiên).

Các chính sách khác với hiệu quả rõ rệt đối với lãnh thổ

Quan điểm quốc tế trong Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia

Bản điều chỉnh Quy hoạch Tổng thể Lãnh thổ Quốc gia lần 4 (2011-2020) đề ra chính sách xây dựng vành đai gồm khu ven biển phía đông, phía tây và ven biển phía nam thành “vùng phát triển cực lớn” và tập trung phát triển khu vực này thành trục tăng trưởng chiến lược để mở rộng về phía lục địa và đại dương, nhằm tận dụng lợi thế địa chính trị của Bán đảo Triều Tiên. Hơn nữa, quy hoạch đề cập mục tiêu củng cố chức năng cửa ngõ quốc tế của các cảng và sân bay bao gồm; cụm cảng chuyên môn hóa trong từng khu kinh tế vùng, củng cố Liên minh Cảng biển Đông Bắc Á, tăng cường tự do hàng không, củng cố chức năng cửa ngõ trung tâm của Sân bay Quốc tế Incheon, v.v... Quy hoạch đề ra mục tiêu, trong thời hạn lâu dài, xúc tiến quan hệ hợp tác quốc tế nhằm thiết lập hệ thống giao thông vận tải đường sắt và logistic để tạo điều kiện mở rộng ra Châu Á, Châu Âu, đồng thời bổ sung mắt xích còn

thiếu của tuyến Đường Xuyên Á, thông qua việc kết nối mạng lưới Đường sắt Bán đảo Triều Tiên với Đường sắt xuyên Siberia (TSR) và Đường sắt xuyên Trung Quốc (TCR).

Thêm vào đó, quy hoạch định hướng xúc tiến hợp tác trong phát triển khu vực xuyên biên giới tại khu vực Đông Bắc Á & ASEAN thông qua khai thác và khuyến khích các dự án hợp tác, mở rộng hợp tác thể chế giữa các quốc gia liên quan, v.v..

Thành phố sáng tạo

Điều 18 của Đạo luật Đặc biệt về Phát triển Quốc gia Cân bằng đặt ra giả thiết rằng quốc gia sẽ thực hiện các biện pháp di dời các bộ/ cơ quan chính quyền về địa phương. Theo đạo luật này, 157 bộ/ cơ quan chính quyền đã được chỉ định. Đối với các đơn vị chuyển ra ngoài thành phố Sejong, “Đạo luật Đặc biệt về Xây dựng và Hỗ trợ Thành phố Sáng tạo là kết quả của việc di dời các cơ quan bộ và chính quyền” đã được xây dựng vào tháng 1 năm 2007.

Thành phố sáng tạo hướng tới thực hiện vai trò trung tâm sáng tạo khu vực thông qua việc di dời tập hợp các cơ quan bộ/ chính quyền từ vùng đô thị và phát triển môi trường mới phù hợp để ổn định các cơ quan/ bộ, trường đại học, viện nghiên cứu và các doanh nghiệp. Từ đó, các đơn vị này sẽ cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao cho chính địa phương. Dự án sẽ kèm theo việc xây dựng tổng cộng 10 thành phố tại thủ phủ của mỗi tỉnh (ngoại trừ vùng đô thị và Thành phố Sejong). Đạo luật hỗ trợ di dời các bộ/cơ quan và đội ngũ nhân sự; các biện pháp về xử lý và sử dụng các địa điểm sau khi di dời; thiết lập tài khoản đặc biệt; quy trình phát triển đô thị; v.v..

Dự án kéo dài từ năm 2007-2030. Giai đoạn 1 (2007-12) là giai đoạn ổn định các bộ/ cơ quan chính quyền được di dời; Giai đoạn 2 (2013-20) là giai đoạn ổn định của các ngành công nghiệp, học viện và cơ quan nghiên cứu; Giai đoạn 3 (2021-31) là giai đoạn phát huy sáng tạo. Số lượng nhân viên thuộc các bộ/cơ quan chính quyền và công ty liên quan dự kiến phải di dời là 2,500-4,000 tại mỗi thành phố, dự

kiến dân số phát sinh là 15,000-25,000.

Vùng đô thị cấp tỉnh tại Hàn Quốc bao gồm Thành phố Đặc biệt Seoul, 6 vùng thành phố và 9 Tỉnh. Chính quyền đô thị gồm 163 thành phố và hạt.

Thành phố tự trị đặc biệt Sejong

Thành phố tự trị đặc biệt Sejong được xây dựng dựa trên cơ sở Đạo luật về Xây dựng Thành phố Tự trị Đặc biệt Sejong, được ban hành năm 2010 sau Đạo luật Đặc biệt về Xây dựng Thủ đô Hành chính mới- theo quyết định tại tòa án hiến pháp năm 2004. Thành phố Sejong là kết quả của đạo luật này, đây là thành phố tự trị đặc biệt đầu tiên của Đại Hàn Dân Quốc. Vào ngày 1 tháng 7 năm 2012, Thành phố Sejong tích cực đẩy mạnh các biện pháp thu hút ngành công nghiệp công nghệ cao và các trường đại học, nhằm xây dựng nền giáo dục, văn hóa, anh sinh đẳng cấp quốc tế đồng thời phát triển thành phố thông tin công nghệ cao nhằm đảm bảo tự cung tự cấp và đem lại môi trường sinh sống phù hợp cho người dân. Về phía các tổ chức công, 12 đơn vị hành chính trung ương kể cả Văn phòng Thủ tướng Chính phủ hoàn tất việc di dời trong năm 2012, theo đó là 18 đơn vị năm 2013 và 6 đơn vị năm 2014.

Thành phố tự cung tự cấp

Thành phố tự cung tự cấp là một thành phố tập trung vào việc xây dựng các ngành công nghiệp và hoạt động kinh tế là sáng kiến của các công ty tư nhân. Các công ty tự xây dựng địa điểm cần thiết nhằm tối đa hiệu suất và phối hợp giữa các ngành công nghiệp liên quan. Chẳng hạn ngành công nghiệp sản xuất và nghiên cứu phát triển, đồng thời, thành phố đóng vai trò đa năng, tự thỏa mãn các nhu cầu của người dân về nhà ở, giáo dục và y tế. Đạo luật Đặc biệt về Xây dựng thành phố tự cung tự cấp được ban hành năm 2004 chỉ định 6 khu vực để thí điểm dự án vào tháng 8 năm 2005. Năm thành phố trong số đó Taejeon, Chungju, Wonju, Muan and Yeongam/Haenam đã đi đến quyết định cuối cùng năm 2014. Chi tiết Đạo luật Đặc biệt về thành phố tự cung tự cấp được điều chỉnh năm 2011 và 2012. ■



Thành phố Portland, Oregon, Mỹ

Quản trị vùng đô thị **Portland** *Một nghiên cứu cho* **Việt Nam**

DAVID FISKE

chuyên gia Phân tích không gian,
Đại học Portland

Thành phố Portland, vùng đô thị Oregon, và khái quát hơn nữa là bang Oregon, được thừa nhận rộng rãi là nơi đi đầu trong quản trị đô thị và quy hoạch vùng. Chính phủ liên bang Mỹ có đóng vai trò trong quy hoạch vùng và địa phương, nhưng các địa phương chủ động trong việc lập ra định hướng lớn về chính sách và biện pháp khuyến khích thông qua các khoản trợ cấp và các gói quỹ liên bang khác. Nói chung, các bang và thành phố được trao trách nhiệm đưa ra quyết định sử dụng đất, còn nhiệm vụ phối hợp các kế hoạch địa phương với chính sách liên bang được giao cho chính quyền vùng và địa phương. Tuy nhiên, luật liên bang quy định tất cả những thành phố có dân số trên 50.000 người phải lập ra một tổ chức quy

hoạch (MPO) để phối hợp quy hoạch giao thông khu vực và các quyết định về rót vốn.

Dù tồn tại hệ thống giám sát liên bang, chính quyền bang và địa phương được trao quyền tự do đề ra quy định riêng phù hợp với các chính sách quy hoạch liên bang. Bang Oregon và vùng đô thị Portland đã phát triển thành một trong những hệ thống quy hoạch liên kết cao và phối hợp hiệu quả nhất ở Mỹ. Thông qua hệ thống quy hoạch trên toàn bang có tính ràng buộc pháp lý, và những cách tiếp cận sáng tạo để quản lý phát triển đô thị khu vực, khuôn khổ quy hoạch ở Portland, bang Oregon đã tự chứng minh là mô hình hữu dụng để phát triển các thành phố trên khắp thế giới.

MỤC TIÊU QUY HOẠCH TOÀN BANG Ở OREGON

Trong những năm 1970, Oregon đối mặt với một cuộc khủng hoảng mà nhiều bang của Mỹ cũng như nhiều nước trên thế giới trải qua: đô thị phát triển xâm phạm vào đất có giá trị nông nghiệp cao và giàu tài nguyên, và hồi đó mới có rất ít luật hay quy định để giải quyết vấn đề này. Là một bang mạnh về công nghiệp rừng và nông nghiệp cùng những giá trị bền vững, Oregon đã quyết định hành động để bảo đảm các thành phố có thể phát triển mà vẫn duy trì được những nguồn tài nguyên kinh tế quan trọng và trách nhiệm môi trường. Năm 1973, cơ quan lập pháp Oregon thông qua luật SB 100 để tạo nên hệ thống quy hoạch toàn bang và vạch ra tầm nhìn cho tất cả các quy trình lập quy hoạch để cả vùng nông

thôn và đô thị cùng thực hiện. SB100 đã thay đổi toàn diện công tác quy hoạch ở Oregon khi xác định 19 mục tiêu quy hoạch toàn bang có ràng buộc pháp lý, và yêu cầu tất cả các thành phố và địa hạt trong bang phải vạch ra kế hoạch sử dụng đất toàn diện. Những mục tiêu này được đưa ra để dẫn dắt phát triển đô thị theo cách không chỉ có lợi cho toàn bộ Oregon mà còn thực hiện được các chính sách phát triển, năng lượng và môi trường quốc gia. Trong khi các chính quyền địa phương được phép linh hoạt đưa ra quyết định sử dụng đất trong địa bàn của họ, và cuối cùng cũng phải chịu trách nhiệm triển khai các kế hoạch, SB100 hình thành một cơ quan lập pháp chịu trách nhiệm đánh giá những kế hoạch địa phương để xem chúng có tuân thủ và phù hợp với các mục tiêu quy hoạch trên toàn bang hay không. Khuôn khổ quy hoạch toàn bang được vạch ra để bảo đảm quá trình phối hợp tốt giữa chính quyền liên bang, bang, địa hạt và chính quyền địa phương. Và nó nhìn chung đã thành công trong việc tạo nên một quy trình thể chế có thể đoán trước để cộng đồng, doanh nghiệp và công dân có thể dựa vào.

METRO: CHÍNH QUYỀN VÙNG ĐÔ THỊ CỦA PORTLAND

Vùng đô thị Portland là vùng đô thị lớn nhất và đông dân cư nhất của bang Oregon. Vùng này có 1,5 triệu dân sinh sống, 25 thành phố riêng biệt và bao trùm 3 địa hạt khác nhau. Để phối hợp các nhu cầu quy hoạch phức tạp và để bảo đảm tuân thủ khuôn khổ quy hoạch toàn bang, một cơ quan quy hoạch vùng đã được lập ra. Cơ quan này có nhiều chức năng nhưng vai trò quan trọng nhất trong việc lập quy hoạch vùng của Metro có thể chia làm 3 loại: (1) quản lý phát triển đô thị, (2) quy hoạch dịch vụ vùng, và (3) quản lý thông tin đất đai vùng.

Quản lý phát triển đô thị

Theo Mục tiêu 14 của quy hoạch toàn bang, và theo quy trình quy hoạch toàn diện của từng thành phố, mọi khu vực đô thị đều phải lập ra **ranh giới phát**

triển đô thị (UGB). UGB là đường ranh giới hợp pháp chia tách đất đô thị với đất nông nghiệp, và được lập ra để giảm tình trạng đô thị lấn chiếm đất nông nghiệp. Mục tiêu 14 lập ra một quá trình pháp lý mà trong đó việc chuyển đổi đất nông nghiệp sang đất đô thị phải được chứng minh bằng thực tế rằng việc sử dụng đất cho đô thị như đề xuất không thể thực hiện ở nơi khác, những tác động đối với đất nông nghiệp ở mức tối thiểu và hiệu quả của các dịch vụ đô thị sẽ được bảo đảm. Metro chịu trách nhiệm duy trì UGB của khu vực Portland, trong đó bao gồm hầu như toàn bộ quyền tài phán của Metro, và trong quá trình thực hiện sẽ chỉ đạo các quyết định sử dụng đất ở địa phương. Metro triển khai các dự án hạ tầng, nhà cửa và dân số, cũng như lập kế hoạch toàn diện cho cả vùng (xem: Khái niệm phát triển 2040), và tất cả kế hoạch của địa phương phải thể hiện sự phối hợp với các mô hình phát triển tổng thể trước khi được thông qua. Hơn nữa, các thành phố có trách nhiệm triển khai các công cụ thực hiện như quy hoạch phân khu, quy chuẩn xây dựng và quy trình đánh giá công khai để bảo đảm phát triển đô thị gắn với các kế hoạch toàn diện của địa phương và khu vực.

Quy hoạch dịch vụ vùng

Metro cũng phối hợp các dịch vụ trong cả vùng như quy định về không gian mở và công viên, nhà để xe và tái chế, cũng như hệ thống giao thông vùng. Nó cũng đóng vai trò là MPO của Portland được chính quyền liên bang ủy nhiệm. Một khía cạnh quan trọng của Metro là nó được lập nên với chức năng trực tiếp là để tránh trùng lặp các dịch vụ trong vùng đô thị Portland, và để bảo đảm rằng *tất cả kế hoạch và dịch vụ bổ sung cho nhau*. Có lẽ ví dụ tốt nhất cho sự phối hợp vùng là Tri-Met, hệ thống giao thông vùng của Metro. Khi một tổ chức quy hoạch vùng như Tri-Met nhận được tiền từ ngân sách liên bang, Metro phải bảo đảm việc đầu tư được trải đều khắp vùng, và nó phải đáp ứng các mục tiêu giao thông đã được đồng thuận trên phạm vi vùng, cũng

như đáp ứng các hướng dẫn phát triển mà quốc gia quy định. Thông qua cơ chế phối hợp vùng này mà mạng lưới giao thông của khu vực Portland, đặc biệt là hệ thống tàu nhẹ MAX, đã được cả nước công nhận là hình mẫu của quy hoạch giao thông.

Quản lý thông tin đất đai vùng

Ngay từ những năm 1970 đã có những nỗ lực rất ý thức để hỗ trợ quy hoạch sử dụng đất và phát triển giao thông vùng bằng cơ sở thông tin kỹ thuật và phân tích kỹ càng. Metro đã lập ra một nguồn duy nhất cho mô hình nhu cầu du lịch cũng như hệ thống thông tin địa lý mở rộng (hay Hệ thống thông tin đất đai vùng = RLIS) mang tính mở và dễ tiếp cận cho tất cả các cơ quan công, nhóm cộng đồng, chủ doanh nghiệp sử dụng. Sức mạnh của hệ thống dữ liệu sống này không thể bị đánh giá thấp đối trong việc lập quy hoạch vùng hiệu quả. Nó giúp loại bỏ sự mơ hồ về thực tế, giúp các nhà hoạch định chính sách tập trung tranh luận về ý nghĩa của các chính sách quy hoạch chứ không phải cãi nhau về mức độ đáng tin cậy của thông tin sẵn có.

Văn hóa của quản trị vùng

Khuôn khổ quy hoạch được xác lập ở Oregon đã cơ bản tái định hình văn hóa phát triển đô thị và phát triển ở vùng. Phối hợp là điều có tính ràng buộc pháp lý đối với cấu trúc quy hoạch của bang, và nó đã bảo đảm các pháp lệnh của thành phố phù hợp với những mục tiêu phát triển cấp độ quốc gia. Nền văn hóa này được duy trì trong hơn 40 năm qua, giúp giải quyết không chỉ những vấn đề địa phương mà còn khẳng định vai trò và sự thành công của Portland ở tầm cỡ quốc gia, thậm chí toàn cầu. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Các mục tiêu quy hoạch toàn bang của Oregon: <http://www.oregon.gov/LCD/Pages/goals.aspx>
Khái niệm phát triển Metro 2040: <http://www.oregonmetro.gov/2040-growth-concept>
Sáng kiến Việt Nam – Oregon của ĐH Bang Portland: <https://www.pdx.edu/vietnam-oregon-initiative/>



Thành phố Melbourne, Úc

Quy hoạch phát triển **kinh nghiệm của Úc** và đề xuất cho Việt Nam

LAWRIE WILSON

Giám đốc Dự án Quốc tế
Hansen Partnership Pty Ltd

Tôi dành sự ủng hộ rất lớn của mình cho nền móng của dự án Luật Quy hoạch.

Việc thông qua các khái niệm cơ bản của dự án Luật đề xuất là thiết yếu nếu Việt Nam muốn nâng cấp các thông lệ quy hoạch nhằm đáp ứng những thách thức của quá trình hiện đại hóa và công nghiệp hóa đất nước; điều đó cũng có nghĩa là, lên kế hoạch phát triển xã hội, vật chất, môi trường và kinh tế theo phương thức phù hợp với thế kỷ 21.

Ý nghĩa của dự án Luật Quy hoạch là dự án luật này sẽ hợp lý hóa và chính thức hóa cấu trúc phân cấp

quy hoạch ở Việt Nam. Quan trọng hơn, bản dự án sẽ chú trọng hơn nữa đến vấn đề “quy hoạch vùng”, chính là nhân tố then chốt của một hệ thống quản lý phát triển và quy hoạch có hiệu quả, theo xu hướng thế giới. Điều này thể hiện đặc biệt rõ rệt tại Úc, nơi mà hai thành phố lớn là Sydney và Melbourne hiện đang trong quá trình thiết lập chính quyền quy hoạch vùng nhằm tạo dựng một cơ cấu tổ chức khung vùng áp dụng cho hai vùng đô thị quan trọng này. Có thể nói dự án Luật Quy hoạch là một nhân tố thúc đẩy cho một cuộc cải cách sâu rộng hơn về lĩnh vực quy

hoạch và quản lý phát triển mang tầm vóc quốc gia. Đây là bài học đầu tiên và cũng là quan trọng nhất từ các nền kinh tế phát triển hơn – đó là, sẽ chỉ có một “hệ thống quy hoạch” duy nhất, một hệ thống hoàn toàn toàn diện xuyên suốt tất cả các bộ và các cơ quan. Phương thức làm thế nào để có thể phân công rõ ràng các chức năng đặc thù cho các bộ và các cơ quan sẽ dựa trên phạm vi kỹ năng riêng sẵn có của các bộ và các cơ quan đó, tuy nhiên nguyên tắc chủ chốt vẫn là các chức năng này cần được phân công tại nơi mà chúng có thể được áp dụng một cách hiệu quả nhất.

Những nhân tố chung trong quản lý quy hoạch hiện đang được áp dụng tại các nền kinh tế phát triển

Thế giới đã nhận định rằng Việt Nam không tiến hành quy hoạch phát triển đô thị và vùng/ miền theo phương thức giống với những hệ thống đang được triển khai tại các quốc gia có nền kinh tế thị trường phát triển. Thay vào đó, Việt Nam áp dụng một quy trình vững chắc và kỷ càng cho việc chuẩn bị các quy hoạch xây dựng tổng thể và các quy hoạch kinh tế - xã hội. Nó là một quá trình liên quan tới việc xác định các yếu tố chức năng cần thiết cho các khu vực đô thị thành thị và/ hoặc nông thôn mới, tổ chức không gian của những chức năng này, và hình thái kiến trúc của các công trình xây dựng dành cho các không gian chức năng đó với mục tiêu cho 10, 15 hay 20 năm tới trong tương lai.

So sánh với các nước có nền kinh tế thị trường phát triển, nhiệm vụ của công tác quản lý quy hoạch là tạo ra một môi trường đô thị nơi có thể:

- cung cấp với mức độ lớn các tiện nghi đô thị thành thị và nông thôn,
- khuyến khích việc khai thác các tài nguyên thiên nhiên cũng như tài nguyên nhân tạo theo cách bền vững với môi trường và hệ sinh thái,
- tạo điều kiện đầu tư, và
- đảm bảo cung cấp có hiệu quả cơ sở hạ tầng xã hội và vật chất đô thị về phạm vi không gian.

Trong thời gian gần đây, những nhiệm vụ này được mở rộng bao gồm sự công nhận những lợi thế tương đối của các khu vực thành thị và nông thôn, nơi mà có thể được khai thác vì lợi ích của các công dân thông qua những cơ hội việc làm và kinh doanh/ thương mại.

Do vậy, rất khó để chúng ta có thể đặt quy trình quy hoạch đô thị và quy hoạch vùng/ miền như đang được áp dụng tại Việt Nam vào bối cảnh quốc tế tương xứng, bởi vì quy hoạch phát triển mà các nền kinh tế phát triển như nước Úc đang áp dụng lại dựa trên một cơ sở khá khác biệt; đó là

nước Úc áp dụng hệ thống dựa vào việc quản lý sử dụng đất đai và nguồn tài nguyên, trong khi ví dụ như, Bộ Xây dựng Việt Nam lại áp dụng hệ thống dựa vào quy hoạch tổng thể. Tại Úc, người ta đặt trọng tâm vào quy hoạch phát triển được kết hợp chặt chẽ với việc sử dụng đất đai một cách phù hợp, quản lý và khai thác các nguồn tài nguyên, và cung cấp các cơ sở hạ tầng xã hội và vật chất để cơ bản tạo nên hình dạng và đặc điểm của khu vực nông thôn và thành thị. Thiết kế đô thị (là đặc điểm chi phối trong quy hoạch không gian tại Việt Nam) lại là mắt xích cuối cùng trong hệ thống như vậy và thường được áp dụng trong quy hoạch ở cấp địa phương, và thiết kế đô thị được phản ánh thông qua mô hình kiến trúc của những đề án đầu tư do các nhà quản lý phát triển đánh giá hoặc thông qua các đề án nâng cấp đô thị nơi cần có những không gian công cộng với thiết kế chất lượng cao.

Tại các nền kinh tế phát triển như Úc, công tác quy hoạch và quản lý phát triển chú trọng rõ rệt vào việc đạt được CÁC KẾT QUẢ như dự kiến (các kết quả cuối cùng), trong khi Việt Nam vẫn còn quá chú trọng vào quy trình – nói chung là không có lợi cho các Kết quả.

Trong bất kỳ hệ thống quy hoạch nào, việc đạt được các Kết quả dự kiến hoàn toàn phụ thuộc vào việc đánh giá liên tục về TÍNH HIỆU QUẢ của các quy hoạch thông qua cam kết với quá trình giám sát và đánh giá. Hệ quả của nó là khi các quy hoạch rõ ràng là không hiệu quả trong việc đạt được các Kết quả như dự kiến, toàn bộ cơ sở của cả các quy hoạch này lẫn của hệ thống quy hoạch như một tổng thể cần phải được rà soát và điều chỉnh lại.

Một trong những nhận xét của tôi về hệ thống quy hoạch đô thị hiện nay ở Việt Nam là, theo những gì tôi biết, chưa có bất kỳ phân tích mang tính duy trì nào được thực hiện đối với tính hiệu quả của quy hoạch, do luôn luôn có sự chấp nhận không nghi ngờ

gì rằng hệ thống quy hoạch hiện tại là tốt nhất có thể. May mắn thay, theo ý kiến của tôi, việc thực hiện dự án Luật Quy hoạch sẽ tạo ra nhiều thay đổi trong hệ thống hiện tại và sẽ tạo điều kiện để chấm dứt tình trạng này, và sẽ là nhân tố thúc đẩy việc đánh giá và xem xét lại một cách toàn diện hệ thống quy hoạch như một tổng thể. Thông cáo báo chí ra ngày 21/7/2013 của Đài Tiếng nói Việt Nam (VOV) đã mô tả chính xác sự thất bại của hệ thống quy hoạch đô thị hiện hành trên phương diện sau đây:

“Việt Nam đang đối mặt với những hậu quả của suy thoái môi trường và của sự quản lý thiếu thận trọng nguồn tài nguyên thiên nhiên dành cho công nghiệp, của sự phát triển lao động bất cân bằng và của khoảng cách giàu nghèo giữa khu vực nông thôn và thành thị. Đô thị hóa không được kiểm soát đã tàn phá môi trường và thậm chí có thể làm gia tăng đói nghèo.”

Giả thuyết của tôi là sự thiếu vắng rõ rệt về hiệu năng của hệ thống quy hoạch hiện hành để tạo ra các thành phố đáp ứng được những thách thức của thế kỷ 21 tại Việt Nam - chính là nhân tố xúc tác cho công tác chuẩn bị dự án Luật Quy hoạch.

Những yếu kém trong hệ thống hiện hành

Những vấn đề cần có lời giải đáp kịp thời:

- Quy hoạch xây dựng tổng thể hiện nay có hiệu quả tới đâu?
- Những quy hoạch này có tạo ra những kết quả như yêu cầu trong việc cải thiện môi trường xây dựng tại các thành phố ở Việt Nam hay không?
- Những quy hoạch này có tạo ra các khu đô thị đủ sức cạnh tranh trong bối cảnh quốc tế hay không?

Nói cách khác, các quy trình quản lý phát triển đã và đang được áp dụng trong 40 năm qua có còn đủ hoặc có còn thích hợp để tiếp bước với chúng ta trong 40 năm nữa, hoặc thậm chí chỉ đến năm 2025 hay không? Tôi nhận định rằng câu trả lời rõ ràng là - không thể!

Hoạt động của một hệ thống quy hoạch phát triển có hiệu quả và hữu hiệu ở Việt Nam đòi hỏi phải có sự công nhận rằng các quy trình hiện hành đã không còn đưa ra kết quả mong đợi là tạo ra một thành phố hiện đại và hữu ích trên những lĩnh vực như tính năng sống, tính bền vững, khả năng tiếp cận các dịch vụ xã hội cũng như dịch vụ hạ tầng cơ sở công trình xây dựng, an ninh đầu tư, và xúc tiến cơ hội đầu tư trong môi trường cạnh tranh quốc tế.

Theo tôi, kế hoạch xây dựng tổng thể là di tích của thời kỳ tiền Đổi mới và có rất ít giá trị trong thời kỳ hậu gia nhập WTO này. Bạn có thể dừng lại và có một cái nhìn tổng quan về đa số các thành phố (và các khu vực lân cận) ở Việt Nam, rằng một điều không thể bác bỏ chính là quy hoạch đô thị như hiện nay đang áp dụng đã thất bại trong việc cung cấp chất lượng cho một cuộc sống như đã hứa hẹn. Đó là do tư tưởng quy hoạch xây dựng tổng thể và phương pháp luận không đề cập tới những vấn đề cần thiết để chuyển đổi phần lớn các khu vực định cư ở Việt Nam vào trong hệ thống định cư hiện đại, có hiệu quả, nơi có thể phát triển bền vững và cung cấp cuộc sống chất lượng cao, và những điều đó sẽ đảm bảo tính hiệu quả của các thành phố trong cuộc cạnh tranh trên trường quốc tế vào thời kỳ hậu gia nhập WTO này. Cố Thủ tướng Việt Nam Võ Văn Kiệt, trong một bài báo trên tờ Doanh nhân Sài Gòn cuối tuần số Tết 2006, đã đưa ra những nhận xét chân thực và gợi ý đối với vấn đề này. Ông Võ Văn Kiệt đã viết:

“...đô thị là một cơ thể thống nhất trong xây dựng và vận hành từ việc phân công cho Bộ Xây dựng làm quy hoạch, Bộ Giao thông - Vận tải xây dựng và quản lý hệ thống đường đô thị, Bộ Tài nguyên - Môi trường quản lý đất, chưa kể Bộ Công nghiệp phụ trách hệ thống điện, Bộ Bưu chính - Viễn thông (nay là Bộ Thông tin - Truyền thông) phụ trách xây dựng và quản lý hệ thống đường dây, đường cáp, đường ống nổi và ngầm là một cách

làm mạnh mẽ mang dấu vết tiểu nông. Kế hoạch đầu tư do đó mà chông chéo, dẫm chân, lệch pha, lỗi nhịp, gây nên tình trạng lộn xộn trong nghiên cứu, xây dựng và vận hành đô thị.”

Ông Võ Văn Kiệt tiếp tục đưa ra những đề xuất sau:

“Đã đến lúc cần thiết có một cơ quan, một đơn vị thống nhất các bộ phận chuyên môn này lại thành một khối trong công tác phát triển và quản lý đô thị, để đảm bảo sự phối hợp hài hòa, đồng bộ, và có kế hoạch theo một chiến lược tổng thể. Một ‘Ủy ban Nhà nước về Phát triển - Quản lý Đô thị và Môi trường’ đủ nhân lực, quyền lực và trình độ, đảm đương nhiệm vụ nghiên cứu chiến lược đô thị hóa quốc gia, phối hợp hiệu quả với các ngành hữu quan, giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo thống nhất quá trình lâu dài và đầy biến động này đang là một đòi hỏi nghiêm khắc của thực tế xây dựng sinh động.”

Theo quan điểm của tôi, dự án Luật Quy hoạch đã quan tâm đúng mức tới những nhận xét cũng như những đề xuất của ông Võ Văn Kiệt đưa ra năm 2006, và chúng cũng được cập nhật cho phù hợp với thời điểm hiện tại là năm 2015.

Tôi có ba nhận xét liên quan tới dự án Luật Quy hoạch:

1. Theo tôi, dự án Luật Quy hoạch là “một công trình đang được thực hiện”, có nghĩa là, dự án luật là bước khởi đầu cho một quá trình được liên tục duy trì về cải cách quy hoạch và được tiến hành bắt đầu từ các cấp cao nhất của hành chính công (quy hoạch cấp quốc gia và cấp vùng), và phải được mở rộng tới việc chuẩn bị cũng như thực hiện quy hoạch ở tất cả các cấp dưới (quy hoạch tổng thể tỉnh và quy hoạch địa phương ở cấp huyện và cấp xã)
2. Vẫn còn quá chú trọng tới quy trình thực hiện và thiếu chú trọng tới các Kết quả (đặc biệt vào cách làm thế nào để đạt được kết quả), cũng như tới cách làm thế nào để vận hành quản lý quy hoạch?
3. Quản lý quy hoạch vẫn bị coi là một quá trình tĩnh kết thúc bằng việc chuẩn bị và phê duyệt “Quy hoạch”

mà không cần đề cập gì đến công tác duy trì hoạt động của quy hoạch đó, trong khi bản chất tự nhiên của phát triển đô thị lại là một quá trình đầy biến động - và do vậy, các quy trình quản lý phát triển liên quan cũng phải năng động để có hiệu quả. Ví dụ, mục đích của cơ chế giám sát và đánh giá (M&E) (như được đề xuất trong dự thảo Luật Quy hoạch) là xem xét tính hiệu quả của các dự án quy hoạch và của hệ thống như một tổng thể. Tuy nhiên, sẽ có một số hệ quả như: quá trình giám sát và đánh giá hiệu quả sẽ xác định ra những thiếu sót trong cả một dự án quy hoạch cụ thể lẫn trong hệ thống quy hoạch tổng thể mà sẽ cần phải được quan tâm và giải quyết. Do vậy, thực tế là quá trình giám sát và đánh giá cần phải trở thành một phần không thể thiếu trong chương trình cải cách đang diễn ra và quá trình này phải được xây dựng trong hệ thống quản lý quy hoạch phát triển Việt Nam như một quá trình cần được cải tổ liên tục. Đó chính là trường hợp của quy hoạch vùng, nơi mà những tiến bộ trong nghiên cứu về biến đổi khí hậu, sáng kiến quy hoạch hướng tới “tăng trưởng xanh” và phát triển bền vững cần phải được đưa dần vào các quy hoạch vùng thông qua quy trình cập nhật liên tục.

Câu hỏi cần được trả lời ngay là liệu các cơ chế hiện hành của quy hoạch đô thị và quy hoạch vùng/ miền có đủ năng lực lẫn cách quản lý thể chế phù hợp để giải quyết những thách thức mà khu vực đô thị và nông thôn hiện đang phải đối mặt hay không, đặc biệt là trong việc đưa ra ứng phó biến đổi khí hậu, sáng kiến “tăng trưởng xanh” và phát triển thành thị và nông thôn bền vững?

Điều khó khăn chính là giải pháp cho những thách thức này thường xuyên bị hạn chế bởi các quy trình và công nghệ quy hoạch đô thị lỗi thời chưa được cập nhật kịp thời để có thể phản ánh hoàn cảnh đã thay đổi sau khi Việt Nam cải cách hành chính và trở thành thành viên của WTO.

Do vậy, thách thức mấu chốt là thừa nhận rằng những yếu kém trong cơ chế hiện hành - đặc biệt là những yếu kém từ thời kỳ tiền đổi mới và tiền gia nhập WTO, đã kéo theo hậu quả mà các đô thị của chúng ta đang gánh chịu hiện nay như tình trạng ách tắc giao thông, suy thoái môi trường, tiện nghi đô thị kém chất lượng; và thiết lập những cơ chế mới với mục đích cụ thể là tạo ra các thành phố phù hợp cho Việt Nam trong thế kỷ 21 là một nền kinh tế sôi động và đang phát triển. Dự án Luật Quy hoạch là điểm khởi đầu thích hợp trong việc thiết lập những cơ chế như vậy.

Trong thời điểm hiện tại, chúng ta không thấy có mối tương quan nào giữa Quy hoạch tổng thể (Xây dựng) với phát triển đô thị, bởi vì Quy hoạch tổng thể (Xây dựng) phản ánh hình thái kiến trúc được mong đợi trong khoảng thời gian từ 15 đến 20 năm tới, trong khi đó các nhà đầu tư trong lĩnh vực phát triển khu đô thị thành thị và nông thôn lại chỉ quan tâm đến kết quả ngay lập tức và những người sử dụng hệ thống định cư con người cũng vậy (các cư dân, công nhân, lợi ích thương mại, vv). Một số vấn đề sau đây nêu bật sự yếu kém của hệ thống hiện hành trong việc xác định vấn đề gì là lý tưởng cần phải đạt được cho các đô thị của Việt Nam, cụ thể như:

- Tính cạnh tranh khu vực/ toàn cầu
 - Công bằng xã hội
 - Phân bổ hiệu quả nguồn tài nguyên quốc gia
 - Phát triển bền vững
 - Sáng kiến “tăng trưởng xanh”
 - Giảm thiểu rủi ro thiên tai và tăng khả năng ứng phó biến đổi khí hậu
- Những lĩnh vực và phạm vi then chốt trong tính bền vững của các vùng/ địa phương của Việt Nam là nên tập trung đưa việc xây dựng khả năng phục hồi vào kết cấu địa phương, những mặt này bao gồm:

a) Giảm thiểu rủi ro thiên tai và tăng khả năng ứng phó với biến đổi khí hậu;

- b) Khả năng phục hồi trong lĩnh vực môi trường;
- c) Khả năng phục hồi trong lĩnh vực kinh tế-xã hội;
- d) Khả năng phục hồi trong lĩnh vực văn hóa;
- e) Khả năng phục hồi trong lĩnh vực vận tải và giao thông công cộng;
- f) Khả năng phục hồi trong lĩnh vực giáo dục, y tế và phúc lợi xã hội;
- g) Khả năng phục hồi không gian xanh cũng như các cơ sở vui chơi giải trí công cộng.

Áp dụng bài học từ những kinh nghiệm quốc tế cho Việt Nam

Công tác nào cần thiết để chuyển đổi hệ thống quản lý đô thị hiện hành sang cơ chế quản lý quy hoạch hiệu quả và hữu ích? Theo tôi, có hai yếu điểm chính mà chúng ta cần kịp thời quan tâm: 1. Đưa ra chỉ đạo khung cho vùng; 2. Thiết lập cơ chế quản lý phát triển.

1. Đưa ra chỉ đạo khung cho vùng:

Dự án Luật Quy hoạch đã đề cập tới vấn đề này một cách hiệu quả thông qua giới thiệu về một dự án Quy hoạch vùng toàn diện, trong đó tổng hợp tất cả những yêu cầu của quốc gia và của các ngành. Tuy nhiên, cho phép tôi đưa ra những gợi ý về những vấn đề cũng đáng được quan tâm trong công tác tổ chức thể chế cần thiết đối với dự thảo này:

- Quan trọng nhất là Quy hoạch vùng cần phải được công nhận là phương tiện chính trong việc áp dụng và thực hiện những sáng kiến về chiến lược và chính sách quốc gia cùng với các chỉ đạo ngành cho từng vùng và do vậy nó sẽ phục vụ cho mục tiêu “Chỉ đạo khung cho vùng”, và những quy hoạch tổng thể cho các tỉnh cũng như các thành phố trực thuộc trung ương đều phụ thuộc vào chỉ đạo khung này bởi chúng chính là công cụ để thực hiện quy hoạch vùng.

• Những vấn đề gì sẽ liên quan tới quá trình chuẩn bị và thực hiện Chỉ đạo khung về vùng?

- Tuân thủ những sáng kiến về chiến lược và chính sách quốc gia và những chỉ đạo ngành;
- Khuyến khích ứng phó tốt đối với biến đổi khí hậu, sáng kiến “tăng trưởng xanh” và phát triển bền vững;
- Xác định và thúc đẩy các lợi thế của từng vùng;
- Xác định và xử lý những tác nhân kìm hãm sự phát triển kinh tế, xã hội và môi trường của từng vùng;
- Hoạch định khung cho các dự án quy hoạch tổng thể cấp tỉnh nhằm thúc đẩy hệ thống đô thị hữu ích thích hợp cho từng vùng và đề xuất các giải pháp xử lý mọi nhân tố kìm hãm sự phát triển vùng;
- Thông tin đa chiều, trong đó nhiều sáng kiến có lợi cho các vùng sẽ được đề xuất lên tới cấp quốc gia và đồng thời xuống tới các cấp trực thuộc để thực thi những sáng kiến này.

• Quy hoạch vùng là một quá trình đầy biến động đòi hỏi có sự quản lý thường xuyên trong việc thực thi, giám sát và đánh giá, quản lý cơ sở dữ liệu và phải được liên tục hoàn thiện. Do đó, các chuyên gia kỹ thuật trong đội ngũ của cơ quan quản lý cũng phải tham gia triệt để vào việc chuẩn bị lập quy hoạch vùng nhằm đảm bảo sự vận hành có hiệu quả quy trình này.

• Trang bị cho việc chuẩn bị và thực hiện một dự án quy hoạch đòi hỏi kiến thức chuyên môn, tuy nhiên vẫn đề cần được giải quyết kịp thời chính là chúng ta có thể tìm ra nguồn kiến thức đó từ đâu. Những kiến thức này bao gồm:

- Xúc tiến kinh tế, tài chính và đầu tư cho thành thị và nông thôn
- Quy hoạch vận tải và quản lý giao thông
- Quản lý sử dụng đất, môi trường và nguồn tài nguyên
- Quy hoạch xã hội và vui chơi giải trí
- Sinh thái thành thị và nông thôn
- Quản lý và kiểm soát phát triển

2. Thiết lập cơ chế quản lý phát triển cho Việt Nam: Tôi cho rằng một hệ thống quản lý phát triển hiệu quả là

cốt lõi cho việc áp dụng và thực hiện tất cả các “Quy hoạch” được mô tả trong dự án Luật Quy hoạch.

“Quản lý phát triển” là một quá trình nhằm đảm bảo mọi đầu tư và phát triển diễn ra trong một khu vực hay một đơn vị lãnh thổ (ví dụ như một khu đô thị) phải được quản lý vì lợi ích lớn nhất cho quốc gia và cho các công dân của mình một cách bền vững (tức là đảm bảo ‘phát triển bền vững’). Đặc biệt là chính quá trình quản lý phát triển tiên tiến và tái phát triển sẽ đảm bảo việc tuân thủ các quy hoạch phát triển đề ra nhằm đạt được mục đích và mục tiêu đã được xác định cho một vùng đã được lựa chọn (có nghĩa là nói tới quy hoạch vùng, quy hoạch tổng thể cấp tỉnh hay quy hoạch địa phương).

Tại Úc (cũng như tại các nền kinh tế phát triển), quản lý phát triển được thực hiện bằng cách đánh giá những đề xuất phát triển và bằng cách cấp “giấy phép quy hoạch” tại những khu vực phù hợp (xin lưu ý rằng các nền kinh tế phát triển không yêu cầu trình Giấy phép đầu tư bởi vì Nhà nước không quan tâm tới tính khả thi của dự án đầu tư đề xuất vì đó là đặc quyền duy nhất của các nhà đầu tư). Đề án phát triển sẽ chỉ được đánh giá bằng giá trị quy hoạch của nó trên khía cạnh tuân thủ “Sơ đồ Quy hoạch” – là cái phản ánh tất cả những quy định và chính sách của chính phủ. Tại đa số các thành phố của Úc, quản lý phát triển được thực hiện ở cấp trực thuộc thành phố (tương đương với cấp quận tại các thành phố của Việt Nam) trong khuôn khổ khung quy hoạch phát triển đã được đề ra ở cấp quốc gia về quản lý.

Rõ ràng là chúng ta không thể chuyển đổi một cách biến hóa tức thì, từ quy trình quy hoạch dựa trên quản lý xây dựng sang quy trình quy hoạch dựa trên giá trị quy hoạch, bởi vì các nguồn lực cần thiết dành cho quản lý quy hoạch hiện nay tại Việt Nam chưa sẵn sàng trong phạm vi yêu cầu. Các nguồn lực cần thiết để

hỗ trợ cho một hệ thống như vậy bao gồm các chuyên gia giàu kỹ năng và kinh nghiệm trong lĩnh vực quản lý và quy hoạch phát triển, như là:

- Xúc tiến kinh tế, tài chính và đầu tư cho thành thị và nông thôn
- Quy hoạch vận tải và quản lý giao thông
- Quản lý sử dụng đất, môi trường và nguồn tài nguyên
- Quy hoạch xã hội và vui chơi giải trí
- Sinh thái của thành thị và nông thôn
- Quản lý và kiểm soát phát triển
- Thiết kế đô thị

Vận hành hệ thống quy hoạch và quản lý phát triển của Việt Nam

Nhân tố thứ ba cần được đề cập tới trong bất kỳ thảo luận nào về chủ đề “...khung thể chế quy hoạch và tác động đối với Luật Quy hoạch Việt Nam”, đó là vấn đề cần thiết phải nhìn nhận hệ thống quy hoạch là một tổng thể chứ không phải chỉ là những bộ phận tách rời. Và điều này tất nhiên đã được đề xuất trong dự án Luật Quy hoạch, tuy nhiên tôi trông đợi sự chú trọng hơn nữa vào cách mà hệ thống được vận hành như một tổng thể (có nghĩa là, bởi tất cả các bộ và cơ quan thích hợp và tại tất cả các cấp quản lý) và vào những ‘công cụ quy hoạch’ cũng như những nguồn lực cần thiết để vận hành hệ thống đó. Cần phải giải quyết cấp bách vấn đề các nguồn lực cần thiết (đặc biệt là nguồn nhân lực) để rà soát quy hoạch đô thị với sự chú trọng nhiều hơn nữa tới chỉ đạo khung về vùng và quản lý quy trình phát triển. Chúng ta có thể tìm ra ở đâu những kỹ năng chuyên môn cần thiết cho công tác chuẩn bị lập chỉ đạo khung về vùng? Đó chính là tình thế “tiến thoái lưỡng nan” của công tác quản lý phát triển mà Việt Nam đang đối mặt – ai sẽ là người đảm nhận việc này? Ví dụ, tại Úc, thống kê cho thấy khoảng 80% trong số các “nhà quy hoạch” chính là các nhà quản lý phát triển và 10% trong số đó là các nhà thiết kế đô thị. Tại Việt Nam, tình hình có lẽ ngược lại, và tôi không

biết liệu các khóa học về quy hoạch tại các trường đại học của Việt Nam có đào tạo quản lý phát triển hoặc quản lý đô thị hay không?

Kết luận

Cải cách quy hoạch là một quá trình “liên tục cải thiện”, tuy nhiên nó là một quá trình từng bước, và yêu cầu cơ bản cho việc liên tục cải thiện đó chính là sát hạch tính hiệu quả (có nghĩa là, “quy hoạch hay hệ thống quy hoạch có hiệu quả thế nào cho việc đạt được Kết quả mong đợi?”) Điều này chỉ có thể xảy ra trong một hệ thống chú trọng vào việc đạt được kết quả hơn là chú trọng vào quy trình.

Dự án Luật Quy hoạch phải được coi là sự khởi đầu cho một quá trình cải cách toàn bộ hệ thống quy hoạch và quản lý phát triển ở Việt Nam và làm thay đổi trọng tâm của hệ thống quy hoạch với mục tiêu đạt được các Kết quả dự kiến, ở tất cả các cấp quản lý quy hoạch, từ quy hoạch quốc gia cho tới quy hoạch địa phương. Đó phải là một quá trình từng bước và phải được liên tục giám sát cũng như đánh giá về “tính hiệu quả”.

Quy hoạch và quản lý phát triển không bao giờ là một quá trình tĩnh. Quá trình này phải luôn luôn được đánh giá và phân tích để có những sửa đổi và cải tổ nhằm đảm bảo rằng sự phát triển đô thị góp phần vào sự hình thành những thành phố hiện đại và hữu ích về nhiều mặt như tính năng sống, tính bền vững, khả năng tiếp cận các dịch vụ đô thị, an ninh đầu tư, và xúc tiến các cơ hội đầu tư trong môi trường cạnh tranh quốc tế.

Điều chúng ta cần ngay bây giờ chính là một con đường thể chế rõ ràng dẫn tới một hệ thống quy hoạch và quản lý phát triển có hiệu quả và hữu hiệu cùng với cam kết liên tục duy trì quá trình cải cách tại tất cả các cấp quản lý quy hoạch. Theo tôi, chúng ta phải thừa nhận dự thảo Luật Quy hoạch chính là bước đi đầu tiên trên con đường thể chế này. ■



Thành phố Kuala Lumpur, Malaysia

Tổng quan về chính sách Quy hoạch không gian ở Malaysia

UN-HABITAT VIỆT NAM

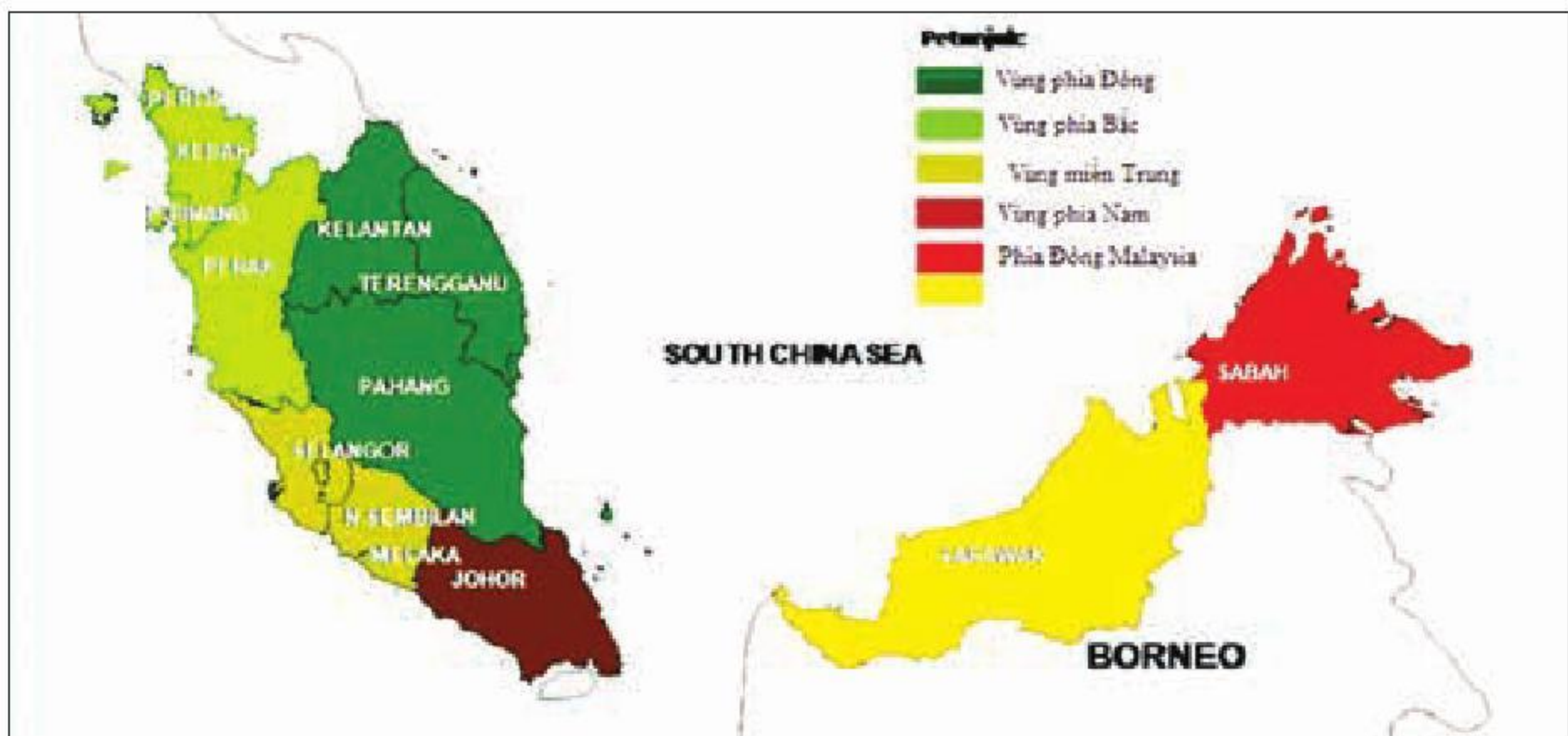
Malaysia nằm ở vùng Đông Nam Á với thủ đô là Kuala Lumpur. Hoạt động theo thể thức liên bang, chính quyền được chia thành 11 bang nằm trong bán đảo Malaysia (Johor, Kedah, Kelantan, Malacca, Negeri Sembilan, Pahang, Perak, Perlis, Penang, Selangor và Terengganu), 2 bang trên đảo Borneo (Sabah và Sarawak) và 3 vùng lãnh thổ liên bang (lãnh thổ liên bang Kuala Lumpur, Putrajaya ở bán đảo Malaysia và vùng lãnh thổ liên bang Labuan off Sabah).

Là một quốc gia Hồi giáo nhưng Malaysia cũng là đất nước đa dân tộc và đa văn hóa như người Malay, Trung Hoa và Ấn Độ, các nhóm dân bản địa khác như Sabah và Sarawak, gồm có Kadazan, Dusun, Bajau, Murut, Iban, Bidayuh và Melanau. Các ngành công nghiệp chính là sản xuất và chế biến cao su và dầu cọ, sản xuất công nghiệp nhẹ, điện tử, khai thác và nung chảy thiếc, khai thác và chế biến gỗ, du lịch và xăng dầu.

Malaya, tên trước đây của Malaysia, là thuộc địa của Anh từ cuối thế kỷ 18 và giành lại được độc lập vào ngày 31 tháng 8 năm 1957. Malaysia, một chính thể thống nhất được thành lập vào ngày 16 tháng 9 năm 1963 do sự hợp nhất của Singapore, Sarawak, vùng phía Bắc Borneo trước thuộc Anh và liên bang Malaya. Tuy nhiên, áp lực những ngày đầu mới thành lập đã dẫn đến mâu thuẫn giữa Malaysia và Indonesia, cũng như sự phân tách của Singapore năm 1965.

Chính quyền địa phương và hệ thống quy hoạch không gian

Theo chế độ quân chủ lập hiến liên bang, hệ thống hành chính chia làm ba cấp là chính quyền liên bang, chính quyền bang (gồm 13 bang; trong đó một vùng sẽ bao gồm hai hoặc nhiều bang) và chính quyền địa phương (149 chính quyền địa phương, 12 hội đồng thành phố, 39 hội đồng chính quyền đô thị và 98 hội đồng quận). Luật chính quyền địa phương năm 1976 (Điều 171) và Luật quy hoạch đô thị nông thôn năm 1976 (Điều 172) là nền tảng cho công tác làm luật liên



Bản đồ Malaysia. Nguồn: Sở Quy hoạch Đô thị và Nông thôn liên bang, Malaysia, 2010.

Thống kê về Malaysia.

Tên quốc gia	Malaysia
Diện tích bề mặt	Khoảng 330.000 km ² (khoảng 9/10 diện tích Nhật Bản)
Dân số	29,95 triệu (2013; Cục thống kê Malaysia)
Mật độ dân số	91,3 người/km ² (2014)
Tỉ lệ dân số thành thị	74% (2014)
GDP (danh nghĩa)	MYR 986,7 tỉ (2013; Cục thống kê Malaysia)
GDP trên đầu người (danh nghĩa)	USD 10.548 (2013; IMF)
Tỉ lệ lao động theo ngành	Nông lâm ngư nghiệp: 12,9% Công nghiệp xây dựng: 27,9% Thương mại - Dịch vụ: 59,2% (2013)
Tăng trưởng kinh tế	4,7% (2013; Cơ quan phát triển công nghiệp Malaysia)

Nguồn: Sở Quy hoạch Đô thị và Nông thôn liên bang, Malaysia, 2010

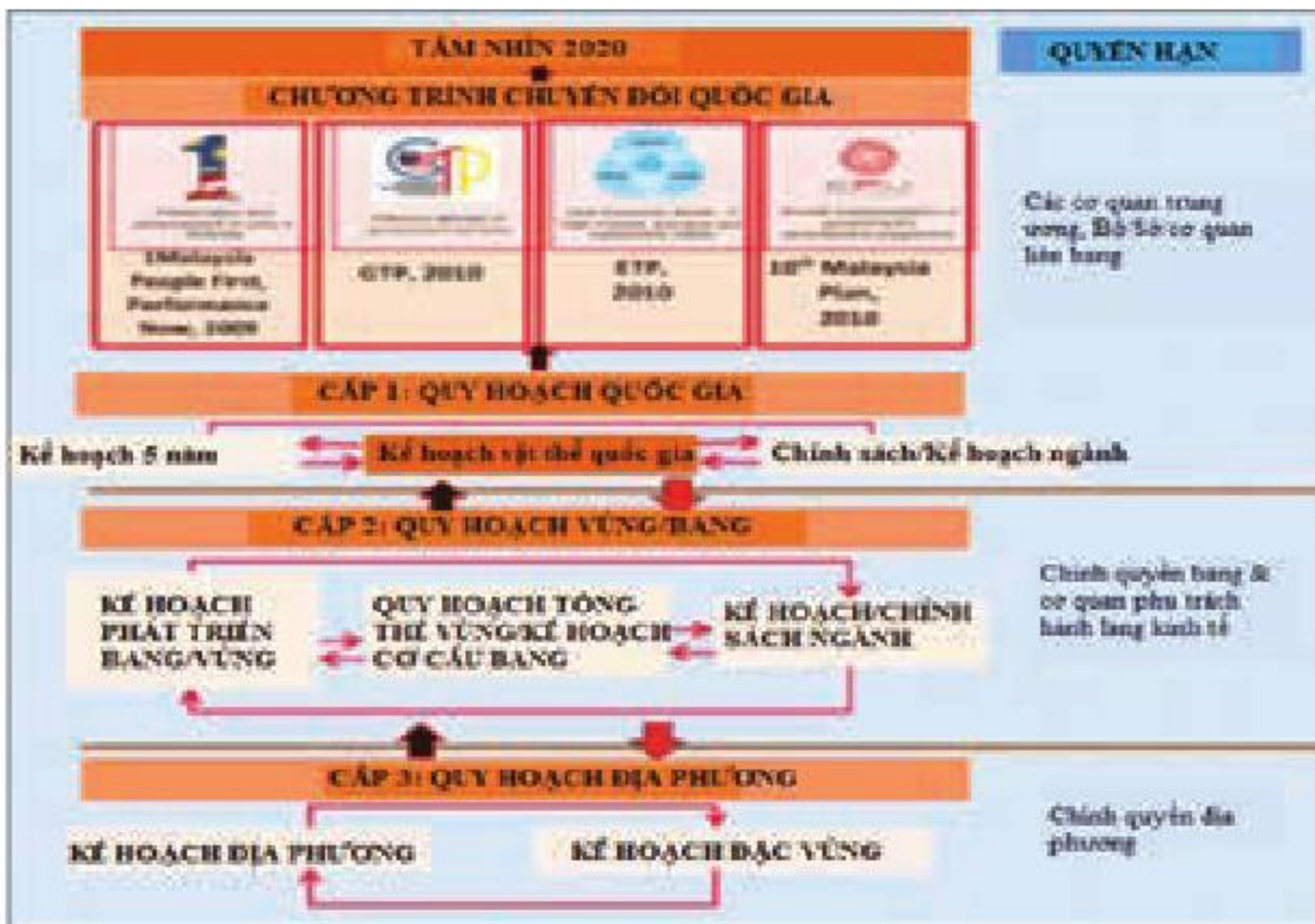
quan đến tái cơ cấu hệ thống chính quyền địa phương. Cơ cấu hành chính của Malaysia tận dụng triệt để quá trình phân cấp bao gồm hai dạng thức là phi tập trung hóa và phân quyền được mô tả trong bảng 1.

Theo như hệ thống kế hoạch phát triển quy định trong Điều 172, quy hoạch không gian chiến lược cấp quốc gia hay còn gọi là Quy hoạch vật thể cấp quốc gia (NPP) nằm dưới sự quản lý của cấp liên bang, chủ trì bởi Thủ tướng và Phó Thủ tướng. Trong

Bảng 1

Phi tập trung hóa	Phân quyền
Phi tập trung hóa chức năng Chính quyền liên bang chuyển giao trách nhiệm và chức năng cho các cấp thấp hơn thông qua các bộ và cán bộ chính quyền bang (các cơ quan địa phương). VD: Các sở được giao phụ trách về sức khỏe, giáo dục, nông nghiệp.	Các cấp chính quyền cao hơn chuyển giao quyền ra quyết định, tài chính và quản lý cho chính quyền địa phương. Chính quyền địa phương tuy nhiên lại không thể làm một mình nếu không có quan hệ tốt với chính quyền bang và liên bang.
Phi tập trung hóa (Tỉnh trưởng) Chính quyền liên bang chỉ định một cán bộ hoặc một đại diện chính quyền địa phương giúp thực hiện và củng cố chính quyền trung ương. VD: Cán bộ Tỉnh	Thẩm quyền bắt buộc: Xây dựng cơ sở vật chất và dịch vụ như thu gom rác, vệ sinh, kiểm soát dịch bệnh, kiểm soát xây dựng... Thẩm quyền tùy chọn: Phát triển sở hữu đất đai, đầu tư bất động sản.

Chỉnh sửa từ: Abd. Rahim Md. Yunus (2001)



Khung quy hoạch phát triển quốc gia. Nguồn: *Sở Quy hoạch Đô thị và Nông thôn liên bang, Malaysia, 2013; "Quy hoạch vật thể quốc gia 2"*

Các cơ quan phụ trách chính về chính sách không gian

Tên chương trình/lĩnh vực hành chính	Các tổ chức	Trang web
Kế hoạch Malaysia lần thứ 10	Phòng Quy hoạch Kinh tế, Văn phòng thủ tướng	http://www.epu.gov.my/home
Quy hoạch vật thể quốc gia (rà soát năm 2010)	Cơ quan Liên bang về Quy hoạch Đô thị và Nông thôn	http://www.townplan.gov.my/
Quy hoạch cấu trúc Kuala Lumpur	Hội đồng Kuala Lumpur	http://www.dbkl.gov.my/index.php?lang=en

khi đó, quy hoạch vùng gồm các dự án liên quan đến hai hoặc nhiều bang để cùng giải quyết những vấn đề chiến lược.

Theo như khung phát triển vật thể quốc gia, các chính sách và quy hoạch được chuyển thể thành Quy hoạch cấu trúc bang với bản đồ và các ví dụ minh họa. Các quy hoạch này đưa ra các chính sách cho mục đích phát triển sử dụng đất của bang.

Sau đó, Quy hoạch địa phương được soạn thảo ở cấp địa phương đưa ra các kế hoạch thực hiện và kiểm soát

phát triển cụ thể. Một loại quy hoạch khác, có tên gọi là Quy hoạch vùng đặc biệt là quy hoạch chi tiết của những vùng đang cần có sự can thiệp đặc biệt.

CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN QUY HOẠCH KHÔNG GIAN VÀ VÙNG LÃNH THỔ

Hệ thống quy hoạch kinh tế xã hội cấp quốc gia

Việc xây dựng, điều phối và ra quyết định về các chương trình, chính sách

phát triển kinh tế, xã hội được định hướng bởi Tầm nhìn 2020 và Kế hoạch Malaysia. Tầm nhìn 2020 là nhiệm vụ của toàn dân được nguyên Thủ tướng Tun Dr. Mahathir Mohamad giới thiệu trong Kế hoạch Malaysia lần thứ 6 năm 1991. Tầm nhìn đề cập đến 9 thách thức chiến lược mà Malaysia cần vượt qua, nhằm trở thành một quốc gia công nghiệp và phát triển vào năm 2020, trong đó nhấn mạnh môi trường và kiến tạo toàn hệ thống cho sự gia tăng các giá trị kinh tế, xã hội, chính trị, văn hóa và tinh thần.

Kế hoạch Malaysia là kế hoạch phát triển kinh tế toàn diện trong 5 năm được lập bởi phòng Quản lý Kinh tế của Văn phòng Thủ tướng. Kế hoạch Malaysia lần thứ 10 (2011-2015) đã sắp kết thúc. Trong khi đó, Kế hoạch Malaysia lần thứ 11 (2016-2020) đang ở giai đoạn chuẩn bị và dự kiến sẽ trình lên Quốc hội vào tháng 6 năm 2015. Kế hoạch tập trung vào cải thiện sự hòa nhập xã hội, đời sống người dân, phát triển bền vững và xác định các nguồn lực phát triển mới.

Kế hoạch Malaysia lần thứ 10 được thực hiện trong một thời điểm quan trọng khi mà nền kinh tế quốc gia đang chuyển đổi theo Tầm nhìn đến 2020, thể hiện nguyện vọng của Chương trình chuyển đổi và Mô hình Kinh tế mới. Các định hướng chính sách, chiến lược và chương trình mới làm nền tảng cho sự chuyển đổi về cơ cấu, đưa Malaysia trở thành quốc gia phát triển có thu nhập cao dựa trên sự hòa nhập và bền vững; trong đó đề cao nguyên tắc: Lấy dân làm đầu, hành động ngay. Các trọng tâm của Kế hoạch được gói gọn trong 10 Ý tưởng lớn sau:

1. Động lực từ bên trong, nhận thức từ bên ngoài
2. Phụ thuộc vào sự đa dạng quốc tế
3. Chuyển đổi thành quốc gia thu nhập cao nhờ chuyên môn hóa
4. Tạo điều kiện cho sự sáng tạo và phát triển tăng năng suất
5. Thu hút và giữ nhân tài
6. Đảm bảo các cơ hội công bằng và sự bảo vệ cho các đối tượng dễ bị tổn thương
7. Tăng trưởng tập trung và toàn diện

8. Đẩy mạnh hợp tác hiệu quả
9. Trân trọng tài nguyên môi trường; và
10. Chính phủ là một doanh nghiệp cạnh tranh

Hệ thống quy hoạch không gian cấp quốc gia (Quy hoạch vật thể quốc gia)

Quy hoạch vật thể quốc gia (NPP), các phương pháp và chính sách quy hoạch không gian chiến lược quốc gia được soạn thảo bởi Cơ quan Liên bang về Quy hoạch Đô thị và Nông thôn căn cứ theo Phần 6B và Điều 172. NPP đầu tiên được phê chuẩn bởi Hội đồng Bộ trưởng năm 2005, nêu rõ định hướng và hình thái chung cho sử dụng đất và phát triển không gian ở bán đảo Malaysia trong giai đoạn 2006 đến 2020. Việc rà soát NPP được thực hiện 5 năm một lần dựa trên việc xem xét Kế hoạch phát triển quốc gia 5 năm, dưới sự chỉ đạo của Hội đồng Quy hoạch vật thể quốc gia (NPPC).

Việc thực hiện tầm nhìn, chính sách, phương pháp và phân bổ đất đai trong NPP được xây dựng theo quy trình hợp tác giữa chính phủ liên bang và các bang thông qua các Quy hoạch cấu trúc bang. Hiện tại, Điều 172 yêu cầu NPP chỉ áp dụng cho bán đảo Malaysia do phát triển ở Sabah và Sarawak được quản lý bởi hệ thống quy hoạch khác. Bản NPP cập nhật (NPP-2) được tán thành vào tháng 8 năm 2010 với mục tiêu “thiết lập khung không gian quốc gia hiệu quả, công bằng và bền vững để từ đó định hướng phát triển tổng thể, hướng đến mục tiêu trở thành quốc gia thu nhập cao năm 2020”. Thêm vào đó, mục tiêu được xác định nhằm đưa ra giải pháp cho các vấn đề như biến đổi khí hậu, cơ cấu đô thị bền vững, đa dạng sinh học, an ninh lương thực và công nghệ xanh; và để hỗ trợ các lĩnh vực trọng điểm quốc gia giải quyết được các vấn đề về tội phạm, giáo dục, hộ gia đình thu nhập thấp bên cạnh đó tập trung vào phát triển toàn diện thông qua mối quan hệ giữa thành thị và nông thôn. NPP 2 xây dựng chiến lược phát triển cho bán đảo Malaysia, có tên gọi “Phân cấp tập trung”, trong đó ước tính đến năm 2020, tỉ lệ đô thị hóa ở bán đảo



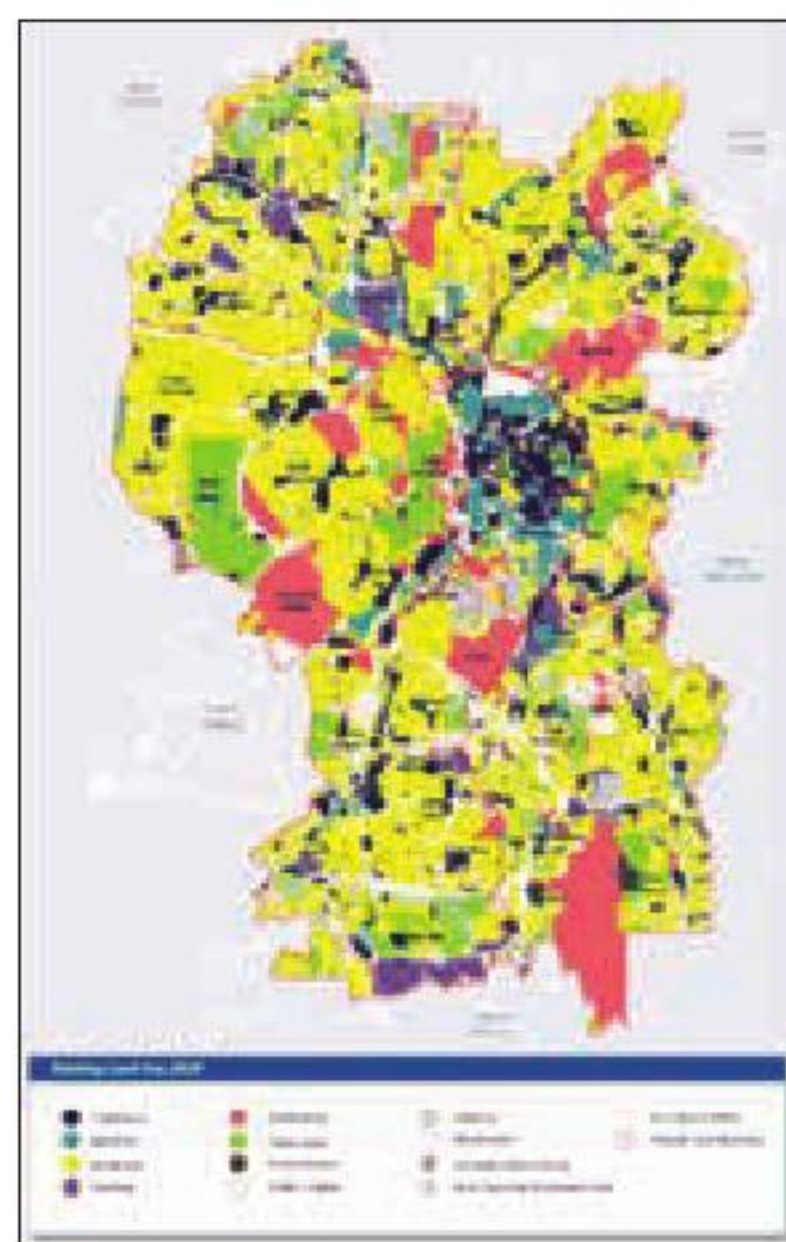
Chiến lược Phát triển NPP-2: “Phân cấp tập trung”

Nguồn: Cơ quan Liên bang về Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Malaysia, 2013 “Quy hoạch vật thể quốc gia 2”



Bản đồ hiện trạng sử dụng đất 2005

Nguồn: Dự thảo Kế hoạch Kuala Lumpur 2020



Bản đồ hiện trạng sử dụng đất 2005

Nguồn: Dự thảo Kế hoạch Kuala Lumpur 2020

Malaysia sẽ đạt mức 75% và 70% dân số tập trung ở bốn khu vực là khu Kuala Lumpur, khu George Town, khu Kuantan và khu Johor Bahru. Các chiến lược chính tập trung nguồn lực vào

một số lĩnh vực ưu tiên có tiềm năng tạo công ăn việc làm dọc theo các hành lang kinh tế (đồng thời cũng bảo vệ khu vực nông thôn và môi trường tự nhiên), để tập trung vào tương lai phát

triển đô thị và tái thiết ở một số khu vực đô thị trong điểm (gián tiếp tạo động lực kích thích phát triển ở những khu vực xung quanh trong vùng), và cuối cùng là hỗ trợ tăng trưởng thông qua thực hiện các dự án gây ảnh hưởng và cơ sở hạ tầng trọng yếu.

Hệ thống quy hoạch vùng đô thị lớn

Tốc độ đô thị hóa nhanh ở Malaysia là kết quả của phương pháp tiếp cận từ trên xuống của hệ thống quy hoạch với các chính sách mang định hướng thị trường nhằm thu hút sự tập trung của các hoạt động kinh tế vào khu vực “Tam giác vàng”. Chiến lược từ trên xuống được cụ thể hóa trong (1) tầm nhìn 2020, (2) Kế hoạch phát triển quốc gia 5 năm và (3) khung không gian quốc gia của chính quyền liên bang (NPP), bổ sung thêm bởi các chính sách hành chính vùng trong (4) chính sách đô thị hóa quốc gia (NUP) thúc đẩy phát triển đô thị bền vững. Liên quan đến tính thống nhất của luật và quy hoạch ở cấp địa phương, để xây dựng quy hoạch cấu trúc địa phương, cơ quan hành chính của thành phố (Tòa thị chính Kuala Lumpur) đã tham gia cùng với Cơ quan Liên bang về Quy hoạch Đô thị và Nông thôn xây dựng các mục tiêu, chiến lược và chính sách từ NPP và NUP, lồng ghép vào trong Quy hoạch cấu trúc Kuala Lumpur và Dự thảo Quy hoạch thành phố Kuala Lumpur 2020. Quy hoạch cấu trúc Kuala Lumpur là quy hoạch được lập theo luật quy hoạch lãnh thổ liên bang 1982 do tòa thị chính dự thảo. Khung thời gian cho quy hoạch hiện nay là 20 năm, từ 2000 đến 2020 bao gồm tầm nhìn, mục tiêu, chính sách và đề xuất cho thành phố.

Phần 16B của Điều luật 172 trao quyền cho cơ quan quy hoạch cấp địa phương lập quy hoạch đặc vùng. Quy hoạch này có tác động tương tự như quy hoạch địa phương, chỉ khác ở điểm nó đưa ra các đề xuất cụ thể về phát triển, tái phát triển, cải thiện, bảo tồn hoặc quản lý và những sự can thiệp chính. Mặc dù quá trình hiện đại hóa và phát triển công nghệ thông tin tạo điều kiện cho phân cấp về tăng trưởng kinh tế

và phát triển ra bên ngoài khu vực trung tâm Kuala Lumpur, việc phân vùng trong dự thảo Quy hoạch Kuala Lumpur 2020, cơ chế để định hướng phát triển, cho thấy các nhà quy hoạch thành phố có xu hướng tập trung các hoạt động kinh tế vào trong vùng nội đô có nhiều không gian với mục đích sử dụng hỗn hợp nhằm tăng sự hấp dẫn của khu vực này. Thêm đó, cũng nhằm thúc đẩy sự di dân vào trung tâm, làm giảm sự tắc nghẽn giao thông nội đô do lưu lượng lớn sự di chuyển vào trung tâm gây ra.

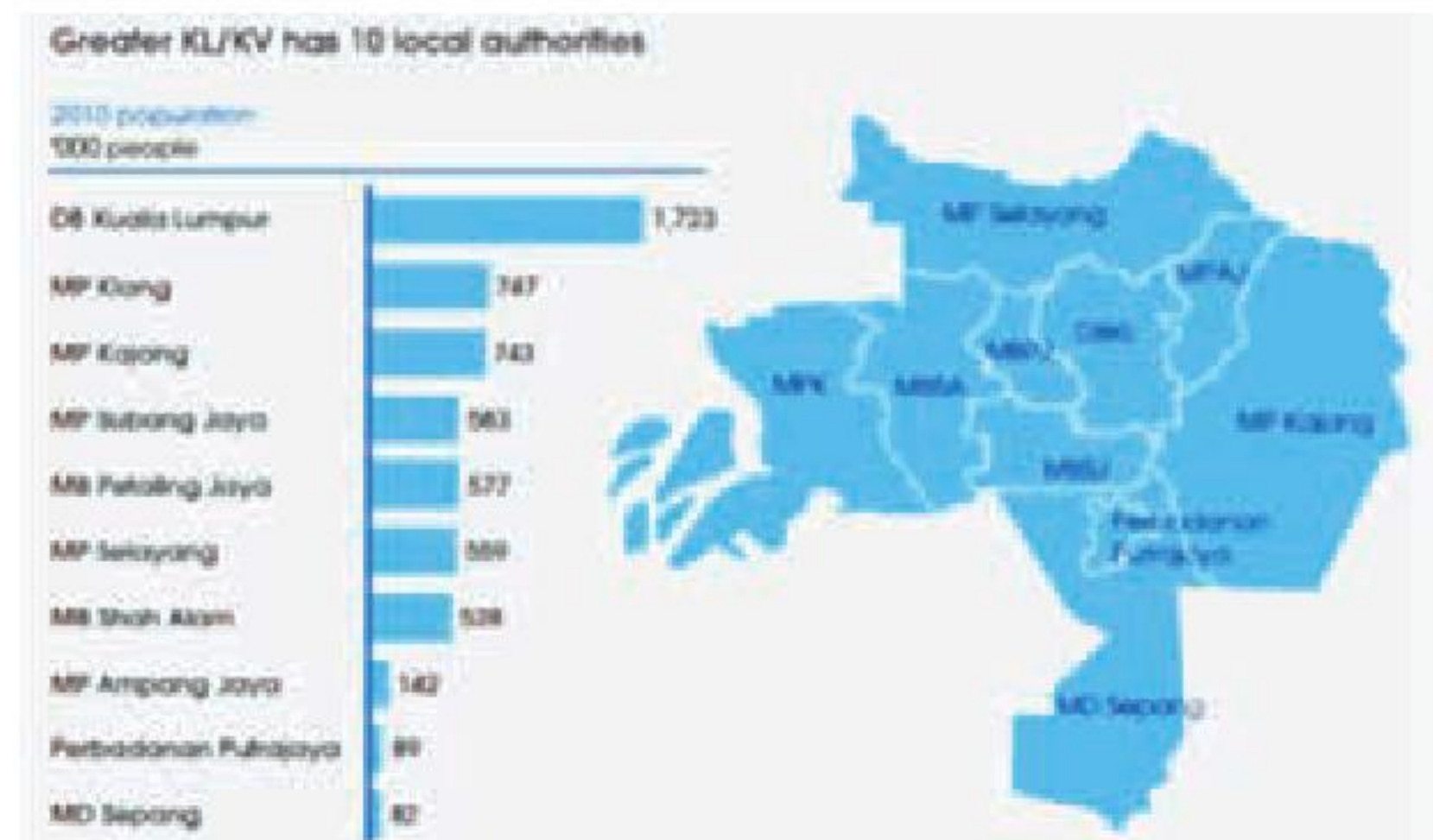
Tốc độ công nghiệp hóa kéo theo sự mở rộng thủ đô Kuala Lumpur, được biết đến với cái tên Thung lũng Klang (vùng đô thị lớn Kuala Lumpur). Do tầm quan trọng của hành lang Kuala Lumpur-Putrajaya, các chức năng hành chính liên bang dần chuyển sang Putrajaya, biến Kuala Lumpur trở thành trung tâm thương mại, tiêu dùng và tài chính. Các chức năng chủ yếu của đô thị trong trung tâm vẫn được giữ nguyên.

Vùng mở rộng thêm của Kuala Lumpur (xem Hình) là cụm từ được sử dụng trong Các vùng kinh tế trọng điểm quốc gia (NKEA) để mô tả vùng mở rộng Kuala Lumpur hoặc Thung lũng Klang, bao gồm 10 chính quyền đô thị, nằm dưới sự quản lý của các chính quyền địa phương sau:

1. Tòa thị chính Kuala Lumpur (DBKL), lãnh thổ liên bang Kuala Lumpur Putrajaya

2. Tập đoàn Putrajaya, lãnh thổ liên bang Putrajaya
3. Hội đồng thành phố Shah Alam (MBSA), bang Selangor
4. Hội đồng thành phố Petaling Jaya (MBPJ), bang Selangor
5. Hội đồng vùng thành phố Klang (MPK), bang Selangor
6. Hội đồng vùng thành phố Kajang (MPKj), bang Selangor
7. Hội đồng vùng thành phố Subang Jaya (MPSJ), bang Selangor
8. Hội đồng vùng thành phố Selayang (MPS), bang Selangor
9. Hội đồng vùng thành phố Ampang Jaya (MPAJ), lãnh thổ liên bang Kuala Lumpur
10. Hội đồng vùng thành phố Sepang (MDS), bang Selangor

Diện tích của vùng mở rộng thêm của Kuala Lumpur là 2793,27 km², nhỏ hơn diện tích của chùm đô thị quốc gia Kuala Lumpur trong bản rà soát gần đây nhất của Quy hoạch vật thể quốc gia. Vùng mở rộng Kuala Lumpur tập trung xây dựng các khu liên kết kinh tế mật độ cao tại những địa điểm trọng yếu như sân bay quốc tế Kuala Lumpur. Năm 2010, dân số vùng mở rộng Kuala Lumpur đạt xấp xỉ 6 triệu người, đóng góp 263 tỉ RM vào GNI quốc gia, tức là chiếm khoảng 20% dân số cả nước đóng góp 30% GNI quốc gia. Điều này cho thấy vùng mở rộng Kuala Lumpur đóng vai trò là động lực phát triển kinh tế hay còn gọi là NKEA.



Bản đồ ranh giới vùng mở rộng Kuala Lumpur. Nguồn: Chương trình chuyển đổi kinh tế, 2010

Quy hoạch vùng	Các bang liên quan	Kế hoạch phát triển	Quy hoạch địa phương
Vùng kinh tế bờ Đông	. Pahang . Terengganu . Kelantan . Quận Mersing ở Johor	. Việc xây dựng các đường lớn Simpang Pulai, Gua Musang, Kuala Terengganu. . Trường đại học mới ở Kelantan và Terengganu. . Nâng cấp sân bay Kuala Terengganu. . Dự án sản xuất thực phẩm Park, chế biến cọ dầu và một khu Halal tích hợp trong Pahang.	
Vùng hành lang kinh tế phía Bắc	. Perlis . Kedah . Pulau Pinang . Bắc Perak	. Dự án đường cao tốc nội địa TransEastern Kedah ở Kedah. . Mở rộng khu công nghệ cao Kulim ở Kedah. . Xây dựng đường vành đai và cây cầu thứ hai ở Pulau Pinang. . Khu phức hợp và sản xuất thực phẩm Halal ở Kedah. . Khu phức hợp Halal ở Perlis. . Xây dựng khu nhà ga phức hợp thực phẩm ở Ipoh, Perak.	
Iskandar Malaysia	Phần phía Nam Johor – từ Mukim, Serkat ở phía Tây, đến Pasir Gudang ở phía Đông, từ Kulai phía Bắc đến Johor Bahru phía Nam	. Phát triển thị trấn Nusajaya thành trung tâm hành chính mới của Johor. . Phát triển trung tâm giáo dục, trung tâm công nghiệp sáng tạo và một số điểm du lịch. . Phát triển khu hậu cần Johor, gồm 2 cảng quốc tế ở Tg. Pelepas và Pasir Gudang, sân bay quốc tế ở Senai. . Mở rộng đường băng sân bay quốc tế Senai, đưa Senai trở thành khu hậu cần tổng hợp.	

Các chính sách khác tác động lên lãnh thổ Các khu vực đô thị phát triển nhanh chóng

Nhìn vào tình hình hiện nay của Malaysia, cần có một ủy ban quy hoạch vùng (RPC) cho mỗi vùng có từ hai bang trở lên, theo như Mục 6A (Phần IIA) của Luật quy hoạch Đô thị và nông thôn 1976 (Điều 172). Theo như tiểu mục 6A (5b), Điều 172, ủy ban đóng vai trò quan trọng và có trách nhiệm soạn thảo một bản Quy hoạch tổng thể vùng trong quá trình quản lý phát triển vùng. Nhìn chung, khái niệm vùng là một khu vực gồm nhiều hơn hai đơn vị hành chính. Mặt khác, quy hoạch vùng là một tài liệu bao gồm các chiến lược phát triển không gian, phân

bố tăng trưởng cân bằng và hài hòa, để từ đó xây dựng khung hạ tầng đồng bộ và hiệu quả. Đây cũng là một công cụ để quản lý tăng trưởng và phát triển của vùng thành phố hoặc chùm đô thị. Dựa vào Điều thứ 3, Chương 17 của Kế hoạch Malaysia lần thứ IX, mục tiêu chính của quy hoạch vùng là mang lại sự phát triển cân bằng cho liên vùng. Ở bán đảo Malaysia, hiện có ba vùng quy hoạch cụ thể là vùng kinh tế bờ Đông (Ecer), Hành lang kinh tế phía Bắc (NCER) và Iskandar Malaysia (IM) ở miền Nam Johor.

Các vùng kinh tế

Các vùng kinh tế nêu trong Kế hoạch Malaysia lần thứ IX giúp cân bằng

phát triển giữa các vùng trong cả nước bằng cách tập trung tăng trưởng kinh tế thông qua hợp tác công tư (PPP). Việc xây dựng các định hướng, chính sách, chiến lược liên quan đến các vùng kinh tế đã được thành lập thông qua ba điều luật của Quốc hội: Luật Cơ quan Phát triển vùng Iskandar năm 2007 (Điều 664), Luật Cơ quan thực hiện Hành lang phía Bắc 2008 (Điều 687) và Luật Hội đồng phát triển vùng kinh tế bờ biển năm 2008 (Điều 688). Các cơ quan pháp lý chịu trách nhiệm về phát triển kinh tế vùng là Cơ quan Phát triển vùng Iskandar (IRDA), Cơ quan thực hiện phát triển hành lang phía Bắc (NCIA) và Hội đồng phát triển kinh tế bờ biển (ECERDC). ■

Cần đưa Quy hoạch tích hợp vào LUẬT QUY HOẠCH

NGUYỄN ĐĂNG SƠN

Phó Viện trưởng - Viện Nghiên cứu Đô thị & Phát triển Hạ tầng

HIỆN TRẠNG QUY HOẠCH Ở NƯỚC TA

Ở nước ta hiện nay là cơ chế “Kinh tế thị trường theo định hướng XHCN” với quá trình hội nhập toàn cầu, hệ thống kinh tế này trở nên “hỗn hợp”.

Tuy nhiên hiện nay vẫn sử dụng phương pháp quy hoạch truyền thống, vẫn kế thừa từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung nên còn nhiều tồn tại như: Sản phẩm quy hoạch nhanh chóng bị lạc hậu trước những sự thay đổi liên tục và nhanh chóng của thực tiễn.

Cách tiếp cận còn nặng từ trên xuống, mang tính áp đặt thiếu linh hoạt và hạn chế khả năng phát huy mọi nguồn lực trong xã hội.

Sự phối hợp đa ngành trong quá trình lập quy hoạch còn rất hạn chế dẫn tới sự chồng chéo giữa các loại quy hoạch phát triển ngành.

Tụt hậu về phương pháp quy hoạch trong bối cảnh toàn cầu hóa.

Có thể nói “mạnh ai nấy làm” nên “khập khểnh” không thể phát triển bền vững. Hiện nay ở nước ta lập quá nhiều quy hoạch nhưng không đồng bộ, thiếu thống nhất thiếu sự liên kết khớp nối và còn nhiều chồng lấn mâu thuẫn, Chất lượng và hiệu quả của quy hoạch thấp, điều chỉnh bổ sung nhiều mà không gắn với yêu cầu sử dụng cũng

như nguồn lực thực hiện, quy hoạch bị buông lỏng, chưa kịp thời, thiếu cương quyết, quản lý quy hoạch do nhiều cơ quan quản lý, thiếu cơ quan đầu mối, thiếu đảm bảo tính tập trung. Nguyên nhân trên là do tư duy và nhận thức về quy hoạch còn nhiều hạn chế. Phương pháp quy hoạch và nội dung quy hoạch chưa phù hợp với kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế vì vậy cần có Luật quy hoạch để giúp nhà nước trong quản lý điều hành kinh tế xã hội bảo vệ môi trường không gian thông qua đó thể hiện được sự công bằng hài hòa giữa vật chất - tinh thần, giữa kinh tế - xã hội và đảm bảo tính hiệu quả và tính bền vững theo đó quy hoạch cần phải được nghiên cứu theo hướng đa ngành gắn với không gian, lãnh thổ. Có thể nói ngành quy hoạch cần thay đổi cách tiếp cận cụ thể, từ đơn ngành sang cách tiếp cận tổng hợp, hệ thống và đa ngành.

CẦN ĐƯA PHƯƠNG PHÁP QUY HOẠCH TÍCH HỢP VÀO LUẬT QUY HOẠCH

Nghi quyết Hội nghị lần thứ IV BCH TƯ Đảng khóa XI “Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp vào năm 2020” có chỉ rõ cần “Xây dựng Luật quy hoạch có phạm vi điều chỉnh chung

cho các loại quy hoạch phát triển trên phạm vi cả nước”.

Còn theo Bộ trưởng Bộ Kế hoạch Đầu tư (ngày 20/2/2012): “Hiện nay, Chính phủ đang giao Bộ KH-ĐT chủ trì soạn thảo Luật Quy hoạch. Bộ KH-ĐT đang tiến hành bước triển khai đầu tiên. Về cơ quan thẩm định quy hoạch Bộ KH-ĐT cũng là cơ quan độc lập có thể thẩm định quy hoạch. Nên khi soạn luật. Bộ KH-ĐT sẽ đưa một phương án là để Bộ đứng ra làm cơ quan đầu mối thẩm định liên kết các loại quy hoạch, tránh chồng chéo, dàn trải lãng phí. Bộ đang là đầu mối tham mưu chính phủ hoạch định, phân bổ vốn nên đủ khả năng xem chúng ta có đủ nguồn lực thực hiện tổng thể các quy hoạch đã được duyệt hay không”.

Có thể nói, các điều nêu trên chính là cơ sở để đưa Phương pháp “Quy hoạch chiến lược hợp nhất”/ Quy hoạch tích hợp (ra đời từ thập niên 1990 trong thời kỳ toàn cầu hóa – kinh tế thị trường để đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững) vào Luật Quy hoạch đang soạn thảo ở nước ta, và cũng phù hợp với tinh thần Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam (Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam) số 153/2004/QĐ-TTg, ngày 17/8/2004 là “Quy hoạch tổng thể và kế hoạch phát triển của các ngành địa phương nhằm kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hòa giữa phát triển kinh tế, thực hiện tiến bộ xã hội và bảo vệ môi trường,

đảm bảo sự phát triển bền vững đất nước”.

Quy hoạch chiến lược hợp nhất là hợp nhất các quy hoạch : kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường , cơ sở hạ tầng và quy hoạch đô thị để tìm vùng chung/tiếng nói chung đảm bảo công bằng , sống tốt và tính bền vững.

Trên cơ sở vùng chung/ tiếng nói chung cần điều chỉnh các bản quy hoạch chuyên ngành cho phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững.

Mỗi quy hoạch lại có nhiều chiến lược, mỗi chiến lược lại có nhiều dự án/ chương trình, mỗi dự án/chương trình có thể có nhu cầu về không gian, *đầu ra* của quy hoạch chiến lược hợp nhất , chính là *đầu vào* của quy hoạch đô thị đã được điều chỉnh hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Tuy nhiên quy hoạch chiến lược hợp nhất không thay thế được các bản quy hoạch kinh tế, xã hội , bảo vệ môi trường và quy hoạch đô thị, đúng hơn là quy hoạch chiến lược như *một cái dù bao trùm lên các loại quy hoạch* nêu trên. Do vậy cần giao cho một đơn vị đứng ra làm đầu mối hợp nhất các bản quy hoạch nêu trên, cả ở cấp quốc gia và cấp tỉnh, thành phố, ở TPHCM hiện nay là Viện Nghiên cứu Phát triển.

Quy hoạch chiến lược hợp nhất là sự hợp tác về mặt tổ chức giữa nhà nước, cộng đồng và doanh nghiệp theo *phương pháp quy hoạch có sự tham gia*. Điều đó là sức mạnh để huy động các nguồn lực và phối hợp hành động trên diện rộng, là công cụ quản lý của chính quyền, cho nên đã thay đổi từ quan niệm “lập quy hoạch thành phố” sang “thành phố lập quy hoạch”.

Quy hoạch chiến lược hợp nhất so với quy hoạch truyền thống có những *điểm mới* sau đây:

- Mang tính chiến lược thay vì toàn diện
- Linh hoạt (hay “động”) thay vì cứng nhắc
- Mang tính hành động thay vì lý thuyết
- Tập trung vào quy trình thay vì sản phẩm
- Có sự tham gia rộng rãi của cộng đồng và các bên liên quan thay vì ý chí chính trị và quan điểm chuyên gia thuần túy

- Tâm nhìn dài hạn thay vì nhiệm kỳ
- Tính đến toàn cầu hóa thay vì chỉ địa phương
- Đóng vai trò điều phối và *hợp nhất liên ngành* trong hoạch định chính sách phát triển và quản lý đô thị thông qua khuyến khích các cơ quan quản lý phối hợp quy hoạch ngành theo không gian
- Kiến tạo hình thức đô thị hóa mới và hình thái đô thị theo hướng thân thiện với môi trường, bảo vệ tài nguyên và nâng cao chất lượng không gian sống.

QUY HOẠCH THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

Trong thời kỳ biến đổi khí hậu (BĐKH), để đáp ứng xu hướng biến đổi khí hậu vào hệ thống đô thị và cải thiện khả năng đáp ứng, cần ứng dụng chiến lược kép. Khả năng đáp ứng trong bối cảnh này được hiểu rộng như là khả năng của một hệ thống để quản lý cả hai việc thích ứng với biến đổi khí hậu (khả năng thích ứng) và đảm nhiệm việc khắc phục việc biến đổi khí hậu (khả năng khắc phục/ giảm nhẹ) (Tomkins & Adger 2005, Yohe 2001). Mặt khác thì “ *Quy hoạch thích ứng với BĐKH*” được triển khai trên cơ sở kết hợp giữa quy hoạch từ trên xuống với quy hoạch từ dưới lên, do đó “điều kiện phải đáp ứng” cho phép tạo nên “ hệ thống học thích ứng”, với điều kiện phải “tích hợp thêm “các chiến lược thích ứng và giảm nhẹ BĐKH” vào “quy hoạch chiến lược hợp nhất”.

Do vậy cần đổi mới phương pháp quy hoạch ở nước ta đưa “quy hoạch tích hợp” vào “Luật quy hoạch” để đảm bảo phát triển bền vững trong kinh tế thị trường - toàn cầu hóa, khủng hoảng sinh thái và BĐKH.

CẦN CHUYỂN TỪ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ HIỆN ĐẠI SANG QUY HOẠCH ĐÔ THỊ HẬU HIỆN ĐẠI

Trong thời kỳ toàn cầu hóa và kinh tế thị trường, hậu công nghiệp, thông tin và lập trình , khủng hoảng sinh thái thì không thích hợp nếu quy hoạch không gian vật chất lại vẫn sử dụng quy hoạch “đô thị hiện đại” truyền thống theo

phân khu kiểu hình học cứng nhắc thiếu sự linh hoạt . “*Trong khuôn khổ của quy hoạch chiến lược hợp nhất*” , cần sử dụng “*quy hoạch đô thị hậu hiện đại*” có tính đa phương thì ngoài phân khu linh hoạt và hợp lý và đa dạng có thể còn bao gồm nhiều loại: từ không gian lịch sử, không gian trí tuệ, không gian tinh thần, không gian nghệ thuật và không gian văn hóa đến không gian tự nhiên...

Về quy hoạch đô thị, ở nước ta từ sau 1954 tới nay (theo Luật Quy hoạch đô thị năm 2009) vẫn sử dụng theo phương pháp quy hoạch của Liên Xô cũ chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của *quy hoạch chức năng* do Le Corbusier đề xướng vào *thời kỳ công nghiệp*, hay còn được gọi là *quy hoạch tổng thể*, *quy hoạch đô thị hiện đại* hay *quy hoạch đô thị truyền thống* , đó là *quy hoạch phân khu chức năng kiểu hình học cứng nhắc, thiếu linh hoạt không thích ứng với kinh tế thị trường, toàn cầu hóa* với hàng trăm hàng ngàn các nhà đầu tư tư nhân và cá nhân mà trong đó sự điều tiết của nhà nước rất hạn chế.

Tuy nhiên trên thực tế , công tác quy hoạch đô thị ở nước ta hiện nay vẫn cố gắng dự báo và định hướng tối đa mọi việc. Trên cơ sở đó chính quyền luôn có mong muốn *kiểm soát* mọi quy định về quy hoạch và kế hoạch. Kế hoạch hóa thường ít linh hoạt hơn thị trường và chỉ có tác động đến những “*khối lượng hạn chế*” trong khi đó thị trường có thể tác động đến những “*khối lượng có tiềm năng không hạn chế*”. Điều này buộc công tác quy hoạch và kế hoạch phải thay đổi để có thể phản ứng và điều chỉnh thị trường.

Tóm lại, cái nhìn trong quy hoạch đô thị ở nước ta vẫn là tạo ra một cơ cấu ổn định trong tương lai theo kế hoạch. Trong khi đó công cụ *quy hoạch trong kinh tế thị trường cần được xem như những “công cụ điều tiết và điều chỉnh”* trong một thực tế kinh tế-xã hội năng động và linh hoạt.

Thời kỳ hiện nay là *thời kỳ toàn cầu hóa-kinh tế thị trường, hậu công nghiệp - thông tin và lập trình và khủng hoảng sinh thái* thì không thể sử dụng mãi phương pháp quy hoạch đô thị hiện đại mà chuyển

sang sử dụng phương pháp *quy hoạch đô thị hậu hiện đại* vì : so với quy hoạch hiện đại đơn thuần công năng thì quy hoạch đô thị hậu hiện đại khẳng định rằng phải thỏa mãn yếu tố con người sống trong đô thị , mặt khác một đô thị không đơn thuần chỉ là công năng mà còn có tính bản sắc hay giá trị lịch sử.

Theo William S.W.Lim: “ Không gian hậu hiện đại có tính đa phương và có thể gồm nhiều loại từ không gian lịch sử, không gian trí tuệ, không gian tinh thần, không gian nghệ thuật và không gian văn hóa... đến không gian tự nhiên và không gian thật sự... Tính hậu hiện đại là một hiện tượng văn hóa toàn cầu . Sự năng động và khác biệt của nó có tính toàn cầu thích ứng với địa phương... ”. Thực ra thì đô thị hậu hiện đại cũng chính là sự hòa trộn giữa các yếu tố hiện đại và hậu hiện đại trong thiết kế và tổng thể.

Do vậy có thể nói quy hoạch đô thị hậu hiện đại ngày nay thì ngoài việc phân khu chức năng còn cần phải linh hoạt, hợp lý và rất đa dạng vì nó còn được quyết định nhiều hơn bởi các đại lượng như vị trí địa hình, sự liên hệ giữa cảnh quan và nước, các di sản kiến trúc cần bảo tồn v.v... Nếu sử dụng “Quy hoạch phân khu” của quy hoạch đô thị hiện đại thì không thể cứng nhắc “kiểu hình học” như trước đây vì sẽ “không hiệu quả”, vì “đô thị rất phức tạp” do vậy mà cần “linh hoạt” tổ chức không gian để hợp nhất giữa khu ở , khu làm việc và dịch vụ công cộng, “phát huy vai trò của người đi bộ” và tránh giao thông con lắc, để giảm ách tắc giao thông nhằm tạo ra một cơ cấu đô thị “ *hợp lý*”, “ *đa dạng*” công năng sử dụng hỗn hợp (mixed use) theo hướng đa dụng và cần có giải pháp ứng xử có hiệu quả với sự “suy thoái về môi trường”. Một thành phố sinh động phải là “một bản liên hợp”. Quy hoạch đô thị hậu hiện đại “chứa đựng các nhu cầu không gian đa dạng” của các bản quy hoạch: kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường, cơ sở hạ tầng trong “sự hợp nhất hài hòa” hướng tới mục tiêu “phát triển bền vững” theo phương pháp quy hoạch chiến lược hợp

nhất/ quy hoạch tích hợp. Hiện có nhiều “mô hình đô thị” theo hướng hậu hiện đại như : thành phố sinh thái - kinh tế (Eco2 City) , thành phố sống tốt (Liveable City), tăng trưởng thông minh (Smart Growth), chủ nghĩa đô thị mới (New Urbanism), đô thị học cảnh quan v.v..

Trong kinh tế thị trường và toàn cầu hóa và khủng hoảng sinh thái , quy hoạch đô thị ở nước ta cần tập trung ngay vào một số vấn đề cấp thiết

- Quy hoạch đô thị cần có một sản phẩm quy hoạch duy nhất bao gồm cả quy hoạch sử dụng đất (SDĐ) và quy hoạch xây dựng chi tiết trong đó có phần SDĐ. Hiện nay tồn tại 2 loại quy hoạch có giá trị như nhau là quy hoạch SDĐ (do ngành TN-MT lập) và quy hoạch xây dựng chi tiết (do ngành xây dựng lập). Trong quá trình triển khai thực hiện, nội dung về quy hoạch SDĐ giữa 2 loại quy hoạch này thường có những điểm khác nhau. Sự khác nhau giữa 2 loại quy hoạch này gây khó khăn trong việc lựa chọn loại quy hoạch làm căn cứ giao đất, cho thuê đất, cho phép chuyển mục đích SDĐ và nhiều khi gây ra những khiếu nại của dân và doanh nghiệp.

- Cần kết hợp giữa *quy hoạch theo quy chế* và *quy hoạch theo dự án*, cần đưa khái niệm dự án vào trong các quy định. Chính dự án giúp điều chỉnh quy hoạch và là công cụ để kiểm soát đất đai.

- Cần có những *quy định cứng* đối với những mảng không thể xâm phạm, song cũng cần có những *quy định mềm* đối với những mảng gắn với sự phát triển kinh tế- xã hội.

- Thời hạn điều chỉnh quy hoạch chi tiết là 3 năm, kể từ ngày quy hoạch chi tiết được phê duyệt là quá dài không đáp ứng yêu cầu phát triển ngày càng nhanh chóng trong cơ chế thị trường và toàn cầu hóa. Quy hoạch thực chất là dự báo. Dự báo không bao giờ trở thành hiện thực hoàn toàn, cho dù đó có là dự báo của những nhà quy hoạch giỏi nhất. Công tác quy hoạch nên đưa ra những mục tiêu mang tính định hướng dựa trên cơ sở dự báo và thực tế sẽ tìm ra lời giải thích và đưa ra các biện pháp điều chỉnh . Nên điều chỉnh quy hoạch chi

tiết hàng năm và phân cấp cho chính quyền địa phương thực hiện.

Suy nghĩ công tác quy hoạch như một “hệ thống luôn điều chỉnh” sẽ dẫn đến thay đổi đáng kể trong “văn hóa trách nhiệm” của các cơ quan chuyên môn.

Quy hoạch đô thị cũng cần tính đến các yếu tố vừa cơ bản và vừa mới phát sinh

“*Mở rộng không gian*” trong quy hoạch đô thị trên cơ sở thông tin và giao thông phát triển, độ đo thời gian (time scale) trong vùng không ngừng thu nhỏ. Vì vậy “phạm vi ảnh hưởng” của thành phố không ngừng mở rộng một cách tương ứng, phạm vi không gian mà người làm quy hoạch quan tâm cũng không ngừng mở rộng. Theo ESCAP, 1993 thì vùng đô thị mở rộng các thành phố ở châu Á là khoảng 50km từ trung tâm thành phố vươn ra dọc theo các đường cao tốc , để có thể đi làm và về trong ngày .Hiện nay ở nước ta mới chỉ có quy hoạch vùng đô thị mở rộng của thủ đô Hà Nội và TP HCM , song vùng TPHCM chưa có cơ chế vận hành “liên kết” nên chưa thể trở thành “điểm nút trong mạng lưới kinh tế toàn cầu” trong “thời kỳ toàn cầu hóa và kinh tế thị trường”!

Về “*thời gian*” trong quy hoạch đô thị, Cerda là người đầu tiên đã coi lịch sử là một trong những môn học cơ bản về khoa học đô thị, theo ông lịch sử bản thân nó không phải là mục đích, cũng không có bổ sung về hiểu biết, đối với ông nó là con đường bắt buộc mà không có nó thì người ta không thể hiểu nổi ý nghĩa và vấn đề về thành phố. Còn theo C .Sitte thì chỉ có lịch sử mới cho ý nghĩa và một cơ sở khách quan cho các nguyên tắc về tổ chức các tổng thể đô thị. Quy hoạch đô thị không thể không biết tới “các di sản của quá khứ”, chính nó tạo nên “bản sắc của đô thị”.

Xây dựng hơn nữa quan niệm phát triển “mở rộng lĩnh vực thời gian”

Nhìn lại sự phát triển của kiến trúc và đô thị những năm qua ở nước ta thấy rất nhiều mâu thuẫn giữa “xưa” và “nay”, giữa “Đông” và “Tây”. Các nhà lý luận phương Tây có nói: “Thành phố là một quá trình” (City is a process). Một mặt

chúng ta cần nghiên cứu dưới góc độ lịch sử, “ôn cũ biết mới”, “lấy xưa xét nay”. Một mặt cần “dự đoán về tương lai”, cho dù những dự đoán này không được chính xác lắm nhưng nhận thức có thể không ngừng phát triển, điều quan trọng là biết thu nhận những nhận thức và quan điểm đúng đắn dù cho chúng còn phiến diện. Dựa vào tương quan và quy mô rộng lớn giữa không gian và thời gian, chúng ta cũng cần phải tự giác xuất phát từ những thay đổi và phát triển của quan niệm không gian và thời gian trong văn hóa, kinh tế và xã hội đô thị để quan sát sự vật, xuyên suốt quá khứ-hiện tại-tương lai.

Quy hoạch vì tính hài hòa xã hội.

Để đảm bảo tính hài hòa xã hội cần sử dụng phương pháp quy hoạch có sự tham gia, cần có tất cả các bên liên quan bao gồm cả tư nhân, các ngành khác không cùng ngành, các ngành công cộng, các tổ chức dựa vào cộng đồng, các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức quốc tế. Điều quan trọng là cần liên kết các ảnh hưởng lẫn nhau, tăng cường hợp tác, hiểu biết và biết nhượng bộ nhau giữa các thành viên trong xã hội. Quy hoạch đô thị cần được dựa trên sự nhất trí lẫn nhau và sự bình đẳng trong cộng đồng. Có thể nói đó là sự hài hòa giữa xã hội dân sự, doanh nghiệp và nhà nước. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Strategic planning_John M Bonfson & Robert Einsaweler, 1987
2. Planning under Pressure- The strategic choice Approach, John Frend & Allen Kickling, 1987
3. Integrated Urban Development- Urban management_UN, 1990
4. Strategic planning for Management Regional growth and Development _ Robert J Stimson, 1992
5. Monitoring and Evaluating Urban Development Programs _Elenor Hewitt, 1992
6. Strategic Issues: What are they and from where do they are?_ Peter Smith Ring, 1992
7. Applying Private Sector Strategic Planning in Public sector_John M Bryson & Wiliam P Roering, 1992
8. Quy hoạch đô thị_Piere Merlin, 1993
9. Đón thế kỷ sắp tới. Bàn về những phát triển học thuật trong quy hoạch đô thị Trung Quốc_Ngô Lương Dung, 1994
10. From Master Planning to Strategic Planning _ Gile Clark, 1996
11. From Master Planning to Integrated Strategic Planning_ Brian Roberts, 1998
12. Từ quy hoạch tổng thể đến quy hoạch chiến lược_VIE/95/051, 1998
13. Hướng tới sự tham gia của nhiều thành phần trong quản lý và phát triển đô thị_VIE/95/051, 1998
14. Đô thị hóa, khủng hoảng sinh thái & phát triển bền vững_ Nhiều Tác giả, Nxb Trẻ năm 2001
15. Some Recommendations on Urban Planning and management Methodologies in Viet Nam_ Nguyen Dang Son, 2003
16. Phương pháp tiếp cận mới về quy hoạch và quản lý đô thị_ Nguyễn Đăng Sơn, NXB Xây Dựng, 2005 và Tập 2, 2006
17. Khóa tập huấn về quy hoạch và quản lý đất đai_Region Rhône-Alpes (Pháp) & TP HCM (VN), 2006
18. Quy hoạch đô thị đạo lý Châu Á_William.S.W, NXB Xây Dựng 2007
19. Towards City Planning for Social Harmony_Nguyen Dang Son, Center for Asia – Pacific Studies & Kyung Hee University, Korea, 2009
20. Kiến trúc sẽ trở thành thứ yếu_Albert Speer, 2010
21. Mô hình BDKH liên kết và Quy hoạch đô thị bền vững – Nghiên cứu tại TPHCM_ Frank Schwartz, Ronald Eckert, Andrens Gravert, Ulrike Schinkel, Ralf Kersten, 2010.
22. Quy hoạch đô thị triển khai thực hiện về quy hoạch phân khu_Practice Berger, 2011
23. Triển khai thực hiện Luật Quy hoạch: đất đai và quy hoạch đô thị_Gautier Rouhet, 2011
24. Kinh nghiệm quốc tế trong đổi mới phương pháp quy hoạch đô thị đương đại_Ngô Trung Hải & Lưu Đức Cường, 2011
25. Zoning Plan_Robert van Nouhuys, 2011
26. Suy nghĩ về phát triển đô thị Việt nam_ Phạm Sỹ Liêm, TC Người Xây Dựng số 1&2 năm 2012
27. Quy hoạch phân khu và đổi mới phương pháp quy hoạch_Nguyễn Đăng Sơn, TC Người Xây Dựng số 1&2 năm 2012
28. Mô hình biến đổi khí hậu liên kết và quy hoạch đô thị bền vững_Frank Schwartz, Ronald Eckert, Andreas Gavert, Ulrike Schinkel & Ralf Kersten, 2010
29. Cần đổi mới phương pháp quy hoạch ở nước ta_ Nguyễn Đăng Sơn, TC Quy hoạch đô thị, số 12/2012
30. Quy hoạch chiến lược hợp nhất_ Nguyễn Đăng Sơn, TC Quy hoạch Xây dựng số 59/2012
31. Quy hoạch đô thị thời kỳ hậu hiện đại_ Phó Đức Tùng, Diễn đàn HKTS Quảng Nam, 25/10/2013
32. Đô thị: Chủ nghĩa hiện đại, hậu hiện đại_ Trần Quang, Ashui.com, 11/6/2014
33. Luật quy hoạch phải là cơ sở để phát triển đô thị bền vững_ Nguyễn Đăng Sơn, TC Người Xây dựng, số 7&8/2014

Abstract

In our country, there are many kinds of planning, such as: economic, social, environment and physical planning. But the lack of consistency among the different sectoral plans substantially undermines the value of planning. The need for greater co-ordination between planning processes by all agencies is recognized by all agencies and will only be overcome by preparing an Integrated Strategic Planning (ISP) for the City, towards sustainable development. For that reason, we need to submit ISP to the Law of Planning.

ISP is the coordination and integration between economic, social, environment and physical planning towards common target of liveability, equity and sustainability.

Strategies of sectoral planning must be adjusted, based on common planning target. The resulting strategies need to be transformed into projects and programs that are required to implement the strategy.

Each project or program needs a spatial. The need of spatial is the outputs of ISP and inputs of physical planning as well. The needs of spatial of sectoral planning is contained in physical planning.

It is important to recognize that ISP is not a substitute for sectoral planning, but rather as an umbrella all types of planning such as: economic, social, environment and physical planning.

Now physical planning still is the Master planning. Master Planning or Modern Planning is very rigid in the economic market. It is an obsolete tool for planners. For this reason, Modern Planning must be changed into Post Modern Planning, because Post Modern Planning is more flexible, reasonable and diverse.

Keywords: integrated strategic planning, sustainable development, law of planning



So sánh vận dụng thiết kế đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh và một số thành phố trên thế giới

THS.KTS **VŨ CHÍ KIÊN**
THS.KTS **NGUYỄN NGỌC TRÂM ANH**
THS.KTS **TRƯƠNG CẨM TÚ**
THS.KTS **BÙI QUỐC CƯỜNG**

NHỮNG NĂM GẦN ĐÂY, THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH BẮT ĐẦU QUAN TÂM ĐẾN CÔNG TÁC QUẢN LÝ KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN THÔNG QUA VIỆC TRIỂN KHAI THIẾT KẾ ĐÔ THỊ (TKĐT). TUY NHIÊN, ĐÂY LÀ MỘT LĨNH VỰC CÒN RẤT MỚI MẸ ĐỐI VỚI NHÀ THIẾT KẾ CŨNG NHƯ CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC, DẪN ĐẾN NHIỀU KHÓ KHĂN VÀ BẤT CẬP TỪ CÔNG TÁC LẬP ĐẾN CÔNG TÁC QUẢN LÝ. BÀI VIẾT NÀY PHÂN TÍCH QUAN NIỆM, NỘI DUNG CỦA TKĐT TRONG HỆ THỐNG QUY HOẠCH VIỆT NAM VÀ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN TKĐT TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH. ĐỒNG THỜI, BÀI VIẾT THÔNG QUA SƠ LƯỢC QUAN NIỆM VÀ PHƯƠNG THỨC VẬN DỤNG TKĐT TRONG HỆ THỐNG QUY HOẠCH CỦA BA THÀNH PHỐ PHÁT TRIỂN TRÊN THẾ GIỚI LÀ THƯỢNG HẢI - TRUNG QUỐC, SINGAPORE VÀ MELBOURNE - BANG VICTORIA - AUSTRALIA, ĐỂ CÓ MỘT GÓC NHÌN VỀ SỰ TƯƠNG ĐỒNG VÀ KHÁC BIỆT VỚI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH - VIỆT NAM.

MỘT SỐ QUAN NIỆM VỀ TKĐT TRÊN THẾ GIỚI

Trong lịch sử phát triển đô thị, TKĐT là một lĩnh vực tương đối mới. Thuật ngữ “Thiết kế đô thị” chỉ mới được đề cập lần đầu tiên vào năm 1953 trong bài giảng của J.L.Sert và Giedion tại Đại học Havard, Hoa Kỳ⁽¹⁾. Xuyên suốt lịch sử phát triển hơn nửa thế kỷ, có rất nhiều quan niệm về thuật ngữ “TKĐT” đã được các nhà đô thị học đưa ra, trong đó có hai luồng quan niệm chính. Luồng quan niệm thứ nhất cho rằng đối tượng tác động chính của TKĐT là hình thái vật thể của đô thị, trong khi luồng quan niệm còn lại cho rằng các hoạt động và yếu tố xã hội mới là đối tượng chính mà TKĐT cần quan tâm.

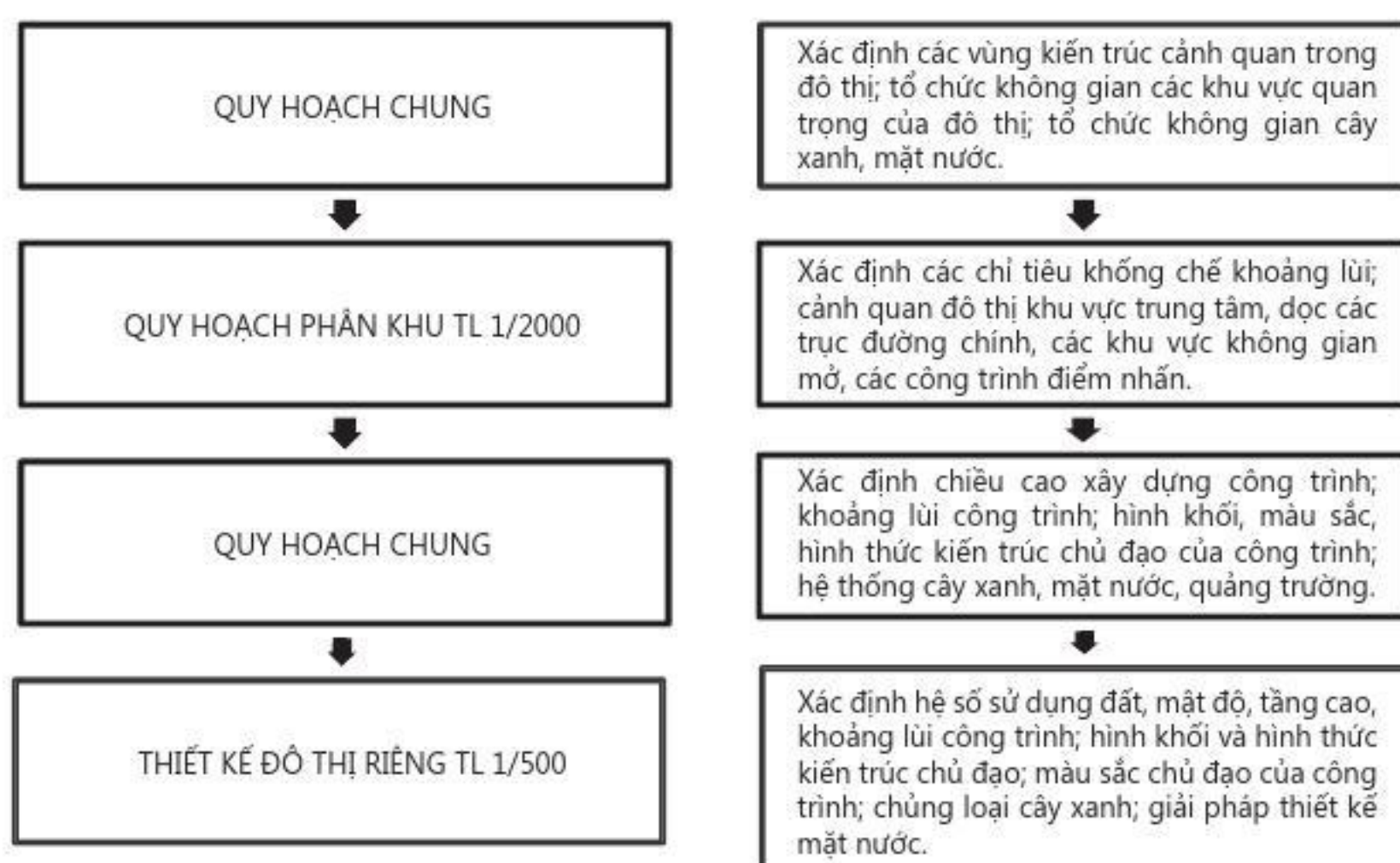
Luồng quan niệm thứ nhất đề cao yếu tố hình thái vật thể của đô thị, được các nhà đô thị học cổ điển đề xướng, trong đó có J.L.Sert và Alexander Cuthbert. J.L.Sert cho rằng TKĐT là “một phần của quy hoạch thành phố, trong đó quan tâm tới hình thái vật thể của thành phố”⁽²⁾. Đối với Alexander Cuthbert, ông cho rằng TKĐT là “sự kiến tạo và tái kiến tạo hình thể đô thị”⁽³⁾.

Luồng quan niệm thứ hai coi trọng các yếu tố xã hội và hoạt động đô thị, tuy xuất hiện muộn hơn nhưng được nhiều nhà đô thị học ủng hộ. Theo Kevin Lynch, thì TKĐT là việc “ứng xử với những mẫu hình không gian và thời gian của hoạt động của con người và sự thiết lập vật chất của nó, đồng thời quan tâm đến tác động kinh tế - xã hội và tâm lý của nó”⁽⁴⁾. Peter Buchanan đưa ra một ý kiến khác, theo đó “TKĐT về bản chất là sự tạo lập nơi chốn, nơi chốn ở đây không chỉ là một không gian nhất định, mà là tất cả các hoạt động, sự kiện tạo nên nó”⁽⁵⁾.

THIẾT KẾ ĐÔ THỊ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Quan niệm và vị trí của TKĐT trong hệ thống pháp lý quy hoạch đô thị Việt Nam

Khái niệm “TKĐT” lần đầu được đề cập trong văn bản pháp lý tại Nghị định 08/2005/NĐ-CP ngày 24 tháng 01



Hình 1. Nội dung TKĐT trong hệ thống QHĐT Việt Nam

năm 2005, trong đó Điều 30 xác định nội dung của TKĐT là “*nguyên cứu các vùng kiến trúc, cảnh quan trong đô thị; đề xuất tổ chức không gian cho các khu trung tâm, của ngõ đô thị, các tuyến phố chính, các trục không gian chính, quảng trường lớn, không gian cây xanh, mặt nước và các điểm nhấn trong đô thị; nghiên cứu xác định tầng cao tối đa, tầng cao tối thiểu của công trình xây dựng thuộc các khu chức năng và toàn đô thị*”⁽⁶⁾.

Năm 2009, Luật Quy hoạch Đô thị đô thị ra đời và xác định cụ thể nội dung của TKĐT đối với từng loại đồ án quy hoạch đô thị. Theo đó, các nội dung của TKĐT bao gồm xác định các vùng kiến trúc, cảnh quan trong đô thị; xác định khu vực không gian mở; xác định khoảng lùi, chiều cao, màu sắc, hình thức kiến trúc công trình; xác định hệ thống mặt nước, cây xanh, quảng trường⁽⁷⁾. Các nội dung này được củng cố và làm rõ thêm trong Thông tư số 06/2013/BXD-TT của Bộ Xây dựng hướng dẫn về nội dung TKĐT⁽⁸⁾. (hình 1)

Đối chiếu với các quan niệm về TKĐT phổ biến trên thế giới, có thể thấy quan niệm TKĐT tại Việt Nam tương đồng với luồng quan niệm thứ nhất về TKĐT, trong đó xem các yếu tố vật thể là đối tượng chính của TKĐT. Từ đó, hệ thống pháp lý về TKĐT được xây dựng xoay quanh việc định hình không gian

vật thể của đô thị hơn là chú trọng các yếu tố xã hội và hoạt động của đô thị.

Tình hình và một số khó khăn, bất cập trong công tác tổ chức thực hiện TKĐT tại Thành phố Hồ Chí Minh

Sơ lược tình hình thực hiện TKĐT

Năm 2006, sau khi Nghị định 08/2005/NĐ-CP được ban hành, thành phố triển khai đồ án TKĐT đầu tiên là TKĐT trục Nam Kỳ Khởi Nghĩa – Nguyễn Văn Trỗi. Mặc dù, cho đến nay đồ án này vẫn chưa được phê duyệt, nhưng đây là tiền đề cho các đồ án QHPK và cơ sở tham khảo cho các đồ án TKĐT sau này. Khi Luật Quy hoạch được ban hành, thành phố đã tổ chức lập ba đồ án TKĐT riêng tỷ lệ 1/2000 cho ba trục đường Phạm Văn Đồng, Mai Chí Thọ - Võ Văn Kiệt và Xa Lộ Hà Nội; ba đồ án này đã được phê duyệt và triển khai thực hiện.

Những năm gần đây, công tác quản lý không gian - kiến trúc – cảnh quan ngày càng được quan tâm hơn, nhiều khu vực được nghiên cứu về nhu cầu lập TKĐT. Trong số đó, đồ án TKĐT riêng tỷ lệ 1/500 đường Trường Sơn – Phan Đình Giót – Trần Quốc Hoàn, quận Tân Bình đã được phê duyệt. Bên cạnh đó, các khu vực dọc hai tuyến đường cao tốc Thành phố HCM - Long Thành - Dầu Giây và Quốc lộ 1 cũng đang được triển khai lập đồ án TKĐT riêng tỷ lệ 1/500. Nhìn chung, các đồ án TKĐT hiện nay

có chung một đặc điểm là đối tượng thiết kế là các tuyến đường mở mới hoặc mở rộng, chỉnh trang.

Một số khó khăn và bất cập

Thông qua tình hình TKĐT tại Thành phố như trên, có thể thấy rằng vị trí của TKĐT đã được khẳng định trong hệ thống pháp lý Việt Nam. Tuy nhiên, về nội dung và vai trò của TKĐT vẫn còn tồn tại một số bất cập, tạo nên sự lúng túng trong công tác quản lý thực hiện quy hoạch cũng như trong công tác thiết kế, dẫn đến tính hiệu quả và khả thi của TKĐT chưa cao, cụ thể như sau: (hình 2)

- + Về nội dung TKĐT trong từng đồ án quy hoạch đô thị và trong đồ án TKĐT riêng được hướng dẫn trong các văn bản quy phạm pháp luật còn chưa rõ ràng, nhiều nội dung bị trùng lặp với các nội dung của đồ án quy hoạch đô thị cũng như trùng lặp với nhau.
- + Về quan niệm cũng như các nội dung quy định của TKĐT mang tính cụ thể và chi tiết với mong muốn quản lý không gian kiến trúc cảnh quan đô thị đến từng lô đất. Tuy nhiên, tình hình thực tế về mức độ phát triển đô thị, nhu cầu đầu tư xây dựng chưa thể đạt đến tầm nhìn của đồ án TKĐT đề ra.
- + Nguồn lực kinh tế của nhà nước cũng như của xã hội cộng với cơ chế sở hữu và sử dụng đất đai đặc trưng của Việt Nam như hiện nay thì những viễn cảnh mong muốn của đồ án TKĐT khó có thể khả thi. Bên cạnh đó, thiếu những

chính sách, cơ chế thực hiện để cân bằng lợi ích cho người dân, chủ đầu tư và nhà nước để giúp phương án TKĐT mang tính khả thi cao.

TKĐT TRONG HỆ THỐNG QUY HOẠCH TẠI MỘT SỐ THÀNH PHỐ TRÊN THẾ GIỚI VÀ SO SÁNH VỚI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.

Thượng Hải

Hệ thống quy hoạch của thành phố Thượng Hải được phân thành 2 loại: quy hoạch pháp định (bao gồm quy hoạch chung và quy hoạch chi tiết) và quy hoạch phi pháp định (bao gồm các đồ án mang tính chất tổng hợp, đặc thù). Các đồ án TKĐT, vốn không được đề cập trong Luật Quy hoạch Đô thị và Nông thôn⁽⁹⁾, vì vậy thuộc về loại quy hoạch phi pháp định.

Trên phương diện quản lý, đồ án TKĐT được chuyển hóa thành các nội dung quản lý cho các khu vực phát triển trong đồ án Quy hoạch phân khu; hoặc nội dung đồ án TKĐT sẽ được chuyển hóa thành các văn bản quy phạm pháp luật địa phương và được cơ quan chức năng ban hành thực thi. Các TKĐT mang tính linh hoạt cao, có nhiều nội dung nghiên cứu sâu sát thực tế, có nhiệm vụ chính là bổ sung những nội dung còn thiếu của các đồ án quy hoạch pháp định - mang tính cố định⁽¹⁰⁾.

Nội dung TKĐT được xác định trong hệ thống quy hoạch thành phố Thượng Hải được xác định như sau (hình 2):

Về quan niệm TKĐT, Theo Tiêu chuẩn về Thuật ngữ trong Quy hoạch Đô thị (1998) của Trung Quốc, TKĐT được định nghĩa là "...việc thiết kế hoặc tổ chức các hình thể vật thể đô thị và môi trường không gian ..." ⁽¹¹⁾. Vì vậy quan niệm TKĐT của thành phố Thượng Hải tập trung thiết kế và tổ chức về hình thể vật lý cũng như môi trường không gian hoạt động của con người trong đô thị.

So sánh với thành phố Hồ Chí Minh:

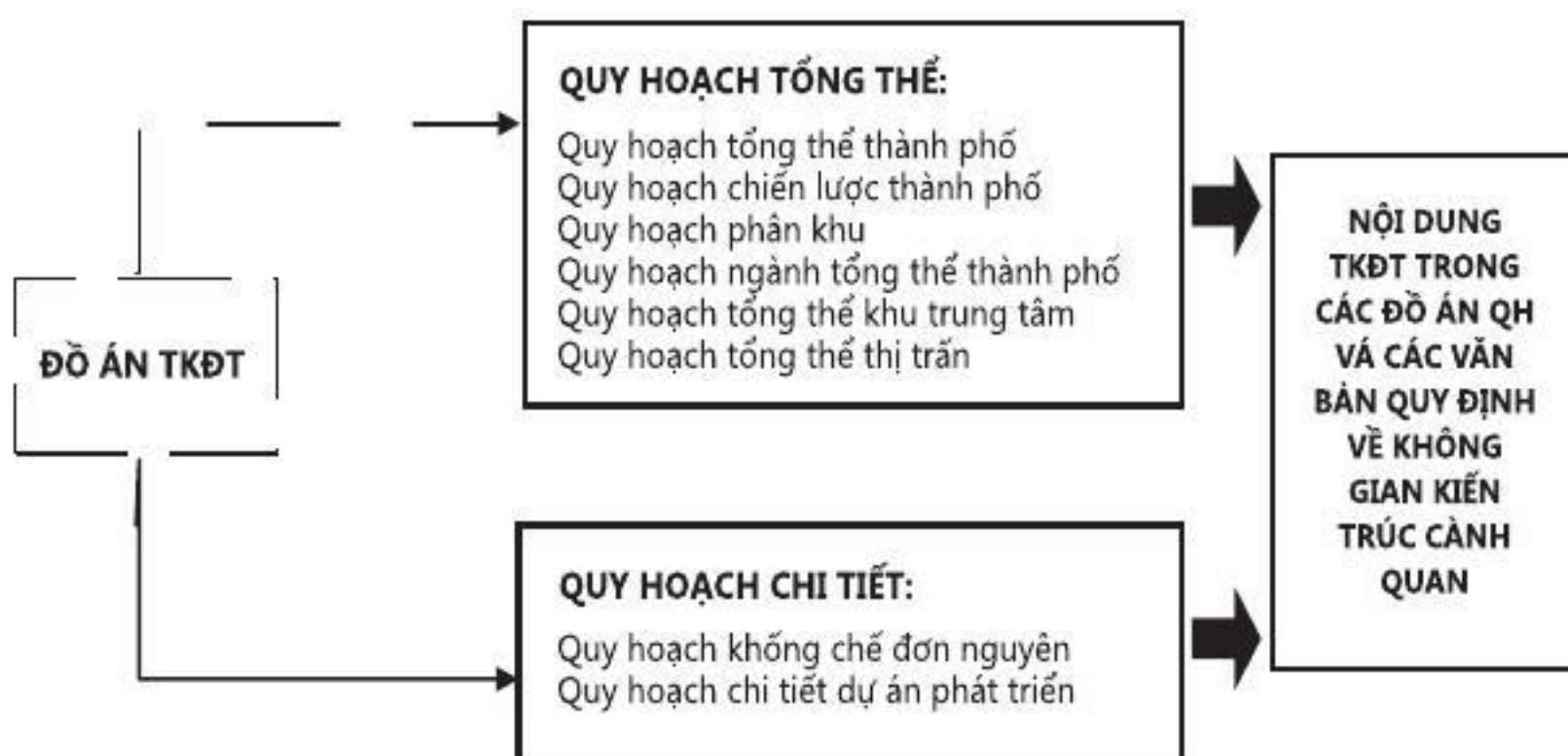
Những khác biệt cơ bản giữa nội dung TKĐT trong hệ thống quy hoạch thành phố Hồ Chí Minh và Thượng Hải có thể được khái quát như sau: (hình 2)

- TKĐT trong hệ thống quy hoạch Việt Nam mang tính pháp định và được quy định nội dung cụ thể trong từng cấp độ quy hoạch. Trong hệ thống quy hoạch Thượng Hải, TKĐT là một công cụ phi pháp định, việc lập đồ án TKĐT không bị ràng buộc bởi các quy định pháp luật phức tạp, cứng nhắc, nên có thể nhanh chóng bắt kịp tốc độ phát triển của đô thị và phân tích sâu sát những vấn đề của đô thị để đề ra các giải pháp và hỗ trợ nhanh chóng cho các đồ án quy hoạch.

- Đồ án TKĐT của Thượng Hải không bị ràng buộc về cách thức nên nội dung đồ án được chọn lọc để lập, thiết kế dựa trên nhu cầu thực tế và kết hợp vào nội dung các đồ án quy hoạch hoặc được pháp lý hóa bằng các văn bản quy phạm pháp luật nên tính hiệu quả và khả thi của đồ án được đề cao. Trong khi đó, nội dung TKĐT của Việt Nam được quy định bắt buộc trong từng đồ án quy hoạch với khung nội dung cố định, chứ không dựa trên nhu cầu thực tế, dẫn đến tính linh hoạt và hiệu quả không cao.

Singapore

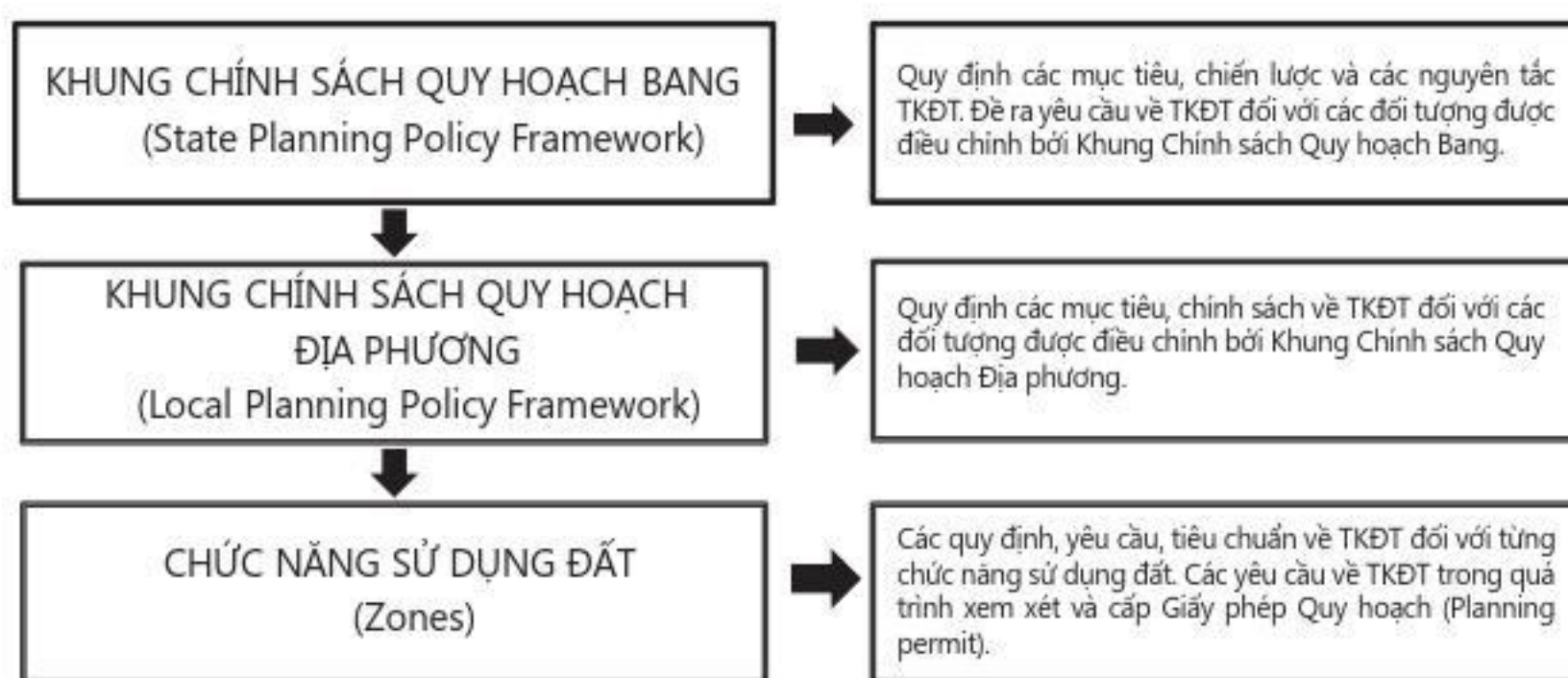
Sự phát triển đô thị ở Singapore được quy định và quản lý nghiêm ngặt bởi hệ thống quản lý nhà nước theo định hướng từ trên xuống (top-down government initiated system) ⁽¹²⁾. Công tác quy hoạch đô thị tại Singapore được thực hiện chủ yếu bởi cơ quan chuyên môn đại diện là Urban Redevelopment Authority (URA), tạm dịch là Cơ quan



Hình 2. Nội dung TKĐT trong hệ thống QH Trung Quốc – Thượng Hải



Hình 3. Nội dung TKĐT trong hệ thống QH Singapore



Hình 4. Nội dung TKĐT trong hệ thống QH Melbourne

tái phát triển đô thị.

Hiện nay, hệ thống quy hoạch đô thị tại Singapore được cấu trúc thành 3 tầng riêng biệt, bao gồm Quy hoạch Ý tưởng (Conceptual Plan) cho toàn đảo quốc - tương đương Quy hoạch chung tại Việt Nam, Quy hoạch Tổng thể (Master Plan) cho từng khu vực - Tương đương Quy hoạch Phân khu, và Hướng dẫn TKĐT (Urban Design Guideline) dành cho một khu vực cụ thể⁽¹³⁾. Trong đó, “*Hướng dẫn TKĐT có vai trò truyền tải các ý tưởng TKĐT trở thành các hướng dẫn nhằm giữ gìn và cải thiện bản sắc đô thị của các đối tượng quy hoạch khác nhau*”⁽¹⁴⁾.

Nội dung TKĐT được xác định trong hệ thống quy hoạch Singapore được xác định như sau: (hình 3)

Trong hệ thống này, nội dung TKĐT được tập trung thể hiện trong Hướng dẫn TKĐT và không được đề cập cụ thể trong Quy hoạch ý tưởng hay Quy hoạch tổng thể. Hướng dẫn TKĐT quy định cụ thể các chỉ tiêu khống chế như hệ

số sử dụng đất, chức năng của tầng trệt và các tầng chính công trình, chiều cao công trình, khoảng lùi và khoảng đệm nhằm hoàn thiện chất lượng đô thị, cấu trúc và hình thể đô thị, cảnh quan đường phố, tầng mái, mạng lưới giao thông bộ và giao thông cơ giới cho từng khu vực cụ thể. Các quy định này mang tính bắt buộc đối với các dự án phát triển mới hoặc tái phát triển trong khu vực đó⁽¹⁵⁾.

So sánh với thành phố Hồ Chí Minh:

Những khác biệt cơ bản giữa nội dung TKĐT trong hệ thống quy hoạch Việt Nam và Singapore có thể được khái quát như sau:

- Nội dung TKĐT trong hệ thống quy hoạch Việt Nam được cụ thể hóa trong tất cả cấp độ quy hoạch trong khi hệ thống quy hoạch Singapore chỉ tập trung thể hiện trong Hướng dẫn TKĐT.
- Nội dung TKĐT trong Hướng dẫn TKĐT của Singapore quy định cụ thể các đối tượng được điều chỉnh, nhưng không có thiết kế cụ thể mà chỉ

mang tính hướng dẫn cho các dự án sẽ được thực hiện. Trong khi đó, nội dung TKĐT của Việt Nam trong Đồ án QHPK tỷ lệ 1/2000 và TKĐT Riêng tỷ lệ 1/500 được thiết kế cụ thể thông qua các bản vẽ thiết kế.

Melbourne - Bang Victoria - Australia

Hệ thống quy hoạch bang Victoria được quy định bởi Luật Quy hoạch và Môi trường 1987 (Planning and Environment Act 1987). Trong đó, Quy chế Quy hoạch (Planning Scheme) là một văn bản pháp quy được sử dụng nhằm xác định các nguyên tắc quy hoạch cho việc sử dụng và phát triển đất tại mỗi khu vực hành chính địa phương⁽¹⁶⁾. Trong Quy chế Quy hoạch của bang Victoria, mục tiêu của TKĐT được xác định là “*tạo nên một môi trường đô thị an toàn, có công năng tốt và cung cấp chất lượng môi trường tốt với có tính đặc trưng về nơi chốn và văn hóa*”⁽¹⁷⁾. Nội dung TKĐT được xác định trong Quy chế Quy hoạch của các khu vực thuộc bang Victoria được xác định như sau: (hình 4)

Bên cạnh đó, các chính quyền địa phương (local councils) của bang Victoria còn xây dựng các Khung TKĐT (Urban Design Framework) nhằm đưa ra tầm nhìn và kế hoạch hành động cho việc phát triển đô thị cho từng khu vực cụ thể. Khung TKĐT là một văn bản mang tính hướng dẫn cho các đối tượng tham gia vào quá trình phát triển đô thị và không phải văn bản pháp quy. Tuy nhiên, Khung TKĐT được cập nhật trong Quy chế Quy hoạch của địa phương và là một trong những cơ sở để cơ quan có thẩm quyền xem xét để cấp Giấy phép Quy hoạch.

So sánh với thành phố Hồ Chí Minh:

Những khác biệt cơ bản giữa nội dung TKĐT trong hệ thống quy hoạch Việt Nam và Bang Victoria - Australia có thể được khái quát như sau:

- Nội dung TKĐT trong hệ thống quy hoạch Việt Nam được cụ thể hóa trong từng cấp độ quy hoạch thông qua các bản vẽ thiết kế thì tại bang Victoria - Australia, các nội dung TKĐT được xây

dựng dưới dạng quy định, hướng dẫn cũng như các tiêu chuẩn cụ thể đối với từng cấp độ quy hoạch.

- Các chính quyền địa phương tại bang Victoria xây dựng các tài liệu về TKĐT mang tính định hướng và tham khảo hơn là xác định các chỉ tiêu và thiết kế cụ thể để quản lý. Tuy nhiên đây cũng là những căn cứ được xem xét trong quá trình cấp Giấy phép Quy hoạch.

- Các đồ án TKĐT tại bang Victoria được thực hiện theo nhu cầu thực tế của dự án cũng như yêu cầu của Quy chế Quy hoạch đối với từng khu vực cụ thể chứ không mang tính bắt buộc đối với mọi dự án.

KẾT LUẬN

Thông qua phân tích quan niệm, nội dung và tình hình TKĐT tại thành phố Hồ Chí Minh và so sánh với 3 thành phố điển hình là Thượng Hải – Trung Quốc, Singapore và Melbourne – Bang Victoria – Australia, bài viết rút ra được một số kết luận như sau:

- Về quan niệm TKĐT, các thành phố nêu trên cho thấy xu hướng đề cao các yếu tố xã hội và hoạt động của con người trong đô thị, thông qua tác động một cách chọn lọc các yếu tố vật thể đô thị. Trong khi đó, tại Việt Nam nói chung và Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng, TKĐT được quan niệm là một công cụ để thiết kế, tổ chức các yếu tố vật thể đô thị và chưa có sự quan tâm đúng mức đến các yếu tố xã hội và hoạt động của con người trong đô thị.

- Về phương thức vận dụng công cụ TKĐT trong công tác quản lý đô thị, có những khác biệt rõ rệt giữa thành phố Hồ Chí Minh với ba thành phố nêu trên. TKĐT tại thành phố Hồ Chí Minh – Việt Nam được pháp luật quy định chi tiết, cụ thể từ đối tượng thiết kế, nội dung thiết kế, tổ chức thực hiện đến thời gian lập; nhưng TKĐT tại ba thành phố nêu trên không có quy định chi tiết, cụ thể trong các văn bản quy định pháp luật, nên việc sử dụng TKĐT làm công cụ hỗ trợ, hướng dẫn mang tính chất là khung mềm, linh hoạt, bổ sung cho hệ thống quy hoạch mang tính chất là khung cứng, cố định. Do đó, TKĐT của các thành phố nêu trên được sử dụng tập trung vào những nội dung cấp thiết, phù hợp với nhu cầu phát triển đô thị và mang tính linh hoạt cao hơn so với TKĐT của thành phố Hồ Chí Minh – Việt Nam. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Krieger, Alex, and William S. Saunders. *Urban design*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009. 17.
2. Krieger, Alex, and William S. Saunders. *Urban design*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009. 114.
3. Alexander R AC, Cuthbert. "Urban Design: Requiem for an Era – Review and Critique of the Last 50 Years." *Urban Design International* 12, no. 4 (12, 2007): 177-223.185.
4. Lynch, Kevin. *Quality in City Design*, 1966. 120.
5. Buchanan, Peter. *What City? : A Plea for Place in the Public Realm*, 1988. 33.
6. Chính phủ nước CHXHCN VN. *Nghị định số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 của Chính phủ về Quy hoạch Xây dựng*, 2005. 12.
7. Quốc hội nước CHXHCN VN. *Luật Quy hoạch Đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17/6/2009*, 2009. 14.
8. Bộ Xây dựng. *Thông tư số 06/2013/BXD-TT ngày 13/5/2013*, 2013.
9. Chen, Fei, and Kevin Thwaites. 2013. *Chinese urban design: The typomorphological approach*. Ashgate Publishing Limited, 152.
10. Geng Huizhi. 2008. *Urban Planning Management*. Southeast University Press, 2008.171.
11. Chen, Fei, and Kevin Thwaites. 2013. *Chinese urban design: The typomorphological approach*. Ashgate Publishing Limited. 152.
12. Yang, PP-j and Z. Li. "Two Asian Models of Planning Decision Making Case Studies of the Planning Process in Singapore New Downtown and Kaohsiung Multifunctional Business District." 2004. 71.
13. Yang, PP-j and Z. Li. "Two Asian Models of Planning Decision Making Case Studies of the Planning Process in Singapore New Downtown and Kaohsiung Multifunctional Business District." 2004. 71.
14. "Urban Planning & Design." *Urban Planning & Design*. Accessed September 1, 2015. <https://www.ura.gov.sg/uol/urban-planning.aspx?p1=browse&p2=urban-design-guidelines>.
15. Yang, PP-j and Z. Li. "Two Asian Models of Planning Decision Making Case Studies of the Planning Process in Singapore New Downtown and Kaohsiung Multifunctional Business District." 2004. 72.
16. Department of Planning and Community Development. "Chapter 1: Planning Schemes" In *Using Victoria's Planning System*, c2015, 2007. 3.
17. Areas, Urban. *Victoria planning provisions*. 1999

Abstract

In the recent years, Ho Chi Minh City has began to give attention to spatial, architecture and landscape management throughout the implementation Urban Design. However, this is a new field for designers and government agencies. Thus, there are many difficulties and issues regarding to urban design and urban management as well. This article aims to analyse the conception and contents of urban design in the planning system of Vietnam and the implementation of urban design in Ho Chi Minh City. Besides that, we also make a brief study on the conception and implementation of urban design in planning system of three developed cities which are Shanghai – China, Singapore and Melbourne – Victoria State – Australia. Based on these studies, this article provide an overview about the similarities and differences between Ho Chi Minh City and these three cities in term of urban design conception and implementation.

Key word: urban design

Khả năng hồi phục của đô thị

từ những thảm họa cho đến các bài học kinh nghiệm trong quá trình quy hoạch và quản lý không gian nhằm giảm thiểu rủi ro ngập lụt trong đô thị

PHAN NHỰT DUY

Giảng viên Khoa Quy hoạch, Trường Đại học Kiến trúc Tp. Hồ Chí Minh
Nghiên cứu sinh, Trung tâm nghiên cứu Vùng và Đô thị, Đại học Birmingham

Đô thị ngày càng chứng kiến tình trạng ngập lụt vốn được xem là một trong các hệ quả của mực nước biển dâng và mưa lớn ảnh hưởng bởi hiện tượng biến đổi khí hậu toàn cầu (BĐKH); và sự phát triển thiếu bền vững của môi trường xây dựng. Thiệt hại do ngập ngày càng nghiêm trọng tại các thành phố lớn khi sự tập trung con người và tài sản vào các khu trung tâm ngày càng lớn. Nghiên cứu của Doocy và nhóm tác giả năm 2013 cho thấy đã có 539.811 thiệt hại về con người do ngập lụt trên thế giới từ 1980 đến 2009. Năm 2014, 54% dân số thế giới hiện đang sống tại các đô thị, và dự báo sẽ tăng lên 66% vào năm 2050 (UN, 2014). Đồng thời, các đô thị ngày càng phát triển lớn hơn, nhất là các thủ phủ; điển hình, mức đô thị hóa của Mỹ đã tăng khoảng 22% sau 50 năm kể từ chiến tranh thế giới thứ 2 (Glaeser, 1998). Năm 2010, có 611 thành phố có dân số lớn hơn 750.000 dân, trong đó có 167 thành phố có dân số đã tăng lên 10 – 20 lần so với những thập niên 1960 (IPCC, 2014). Xu hướng này càng dễ tạo ra những khu vực rủi ro đến tính mạng, tài sản của người dân và như môi trường đầu tư một khi thảm họa xảy ra. Đây là vấn đề nhận được nhiều sự quan tâm của giới khoa học cũng như cộng đồng.

Lũ lụt được xem là một trong những loại thiên tai đã và đang trở thành một thách thức lớn đối với quá trình phát triển của nhiều nước, đặc biệt là các nước đang phát triển. Các biến cố liên quan đến ngập lụt đã xảy ra thường xuyên với cường độ ngày càng nhiều hơn ở khu vực châu Á từ 1975 - 2002 (Dutta, 2011). Việt Nam là một trong 40 quốc gia có ước tính có thiệt hại kinh tế trực tiếp đáng kể (UN, 2013) và có hai đô thị được đánh giá có mức độ rủi ro cao bởi vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và khả năng ứng phó với BĐKH: Tp. Hồ Chí Minh (TPHCM) và Đà Nẵng (WB, 2010; Hallegatte et.al, 2013). Đây là những “cảnh báo” đáng quan tâm. Nhiều giải pháp chống ngập dựa vào hệ thống hạ tầng kỹ thuật (hệ thống điều tiết thoát nước mưa, đê, bờ kè...) để giải quyết các mục tiêu ngắn hạn nhưng tình trạng ngập vẫn xảy ra. Các giải pháp này chủ yếu dựa vào sự phát triển của công nghệ vốn đòi hỏi nguồn vốn đầu tư lớn nhưng vẫn có những điểm yếu và giới hạn năng lực ứng phó; trong khi đó sự biến chuyển khó lường của yếu tố tự nhiên ngày càng rõ rệt. Trong khi đó, các thảm họa gần đây đã nói lên sức tàn phá xuất phát từ sự biến đổi của yếu tố tự nhiên

đối với môi trường nhân tạo vốn cần có khả năng phục hồi tốt hơn (UNISDR, UNHABITAT, and IFRC (2009). Đáng lưu ý, nhiều biến cố do thiên nhiên ngày càng xảy ra với những tình huống bất ngờ nằm ngoài dự kiến con người mặc dù hệ thống thông tin, khoa học kỹ thuật về dự báo ngày nay phát triển hơn nhiều so với các thập niên trước đây, chẳng hạn như Tsunami năm 2004 tại Nhật Bản. Tương tự một số quốc gia châu Á, Việt Nam vừa chứng kiến đợt nắng nóng lịch sử vào từ tháng 5 - 7 năm 2015 trên diện rộng, thì lại phải hứng chịu lũ lụt nghiêm trọng vào tháng 8 tại Quảng Ninh gây ra những thiệt hại nghiêm trọng. Qua những thiệt hại về con người, hàng nghìn tỉ đồng và hàng loạt các hoạt động kinh tế bị đình trệ, nhiều ý kiến cho rằng vấn đề công tác quy hoạch và quản lý quá trình phát triển đô thị đã bị buông lỏng, nhất là quy hoạch các tuyến dân cư và hạ tầng thoát nước (Thành, 2015). Qua những thách thức do sự thất thường của yếu tố thời tiết, quy hoạch phát triển không gian đô thị càng cho thấy tầm quan trọng. Tuy nhiên, vấn đề quy hoạch định cư hiện nay lại thiếu sự quan tâm đến yếu tố rủi ro do thiên tai như lũ lụt.

Do đó, bài viết này tổng hợp một số bài học kinh nghiệm đã được đúc kết từ một số thảm họa tại các thành phố lớn có liên quan đến ngập lụt; từ đó đề đến “khả năng hồi phục” (KNHP) của đô thị vốn được nhiều chuyên gia quan tâm hiện nay. Công tác quy hoạch và quản lý đô thị tại TPHCM cũng được bàn luận nhằm và đưa ra những kiến nghị cho mục tiêu phát triển dài hạn và bền vững.

Những tổn thất và thiệt hại: bài học kinh nghiệm cho sự thất bại của các hệ thống chống ngập của đô thị

Trong những thập kỷ gần đây, các tác động của thiên tai liên quan đến ngập lụt gây hệ quả rất nghiêm trọng. Mức độ và tần suất ngập tại các thành phố đã và đang diễn ra thường xuyên, khó tiên lượng hơn so với các giai đoạn trước đây (Zevenbergen et al., 2008). Từ đầu thế kỷ 21, hàng loạt những thảm họa liên quan đến ngập lụt đã xảy ra

ở Đài Loan (2001), Dresden – Đức (2002); Guangdong – Trung Quốc (2007); New Orleans–Mỹ (2005), Manila-Philippines (2009), Bangkok–Thái Lan (2011); Brisbane - Úc (2011) và Châu Âu năm 2014 (Bosnia-Herzegovina, Croatia, Serbia, Romania, Bulgaria). Những bài học từ ba thành phố sau đây sẽ cho thấy thiệt hại do ngập lụt có liên quan đến công tác lập và quản lý quy hoạch đô thị:

Qua so sánh cho thấy New Orleans đã

NEW ORLEANS ¹ (Katrina – Rita)	MANILA ² (Ketsana – Ondy)	BANGKOK ³ (“Thai flood”)
Thời điểm, tác nhân và yếu tố tự nhiên có liên quan		
- Tháng 8/ 2005 (29/8; 24/9) - Bão dẫn đến mưa lớn và sóng biển - Sông chính: Mississippi - Độ cao trung bình: thấp hơn 1.8-2.1m so với mực nước biển	- Tháng 9/2009 (25-26/9) - Bão nhiệt đới kéo theo mưa lớn - Sông, hồ chính: Pasig, Marikina, Laguna - Độ cao trung bình: cao hơn 1-3m so với mực nước biển	- Tháng 6-11/2011 - Bão theo mưa lớn, cùng với giai đoạn thủy triều lên - Sông chính: Chao Phraya - Độ cao trung bình: cao hơn 1-2m so với mực nước biển
Mức độ và thiệt hại		
- Mực nước ngập hơn 3m tại trung tâm - 80% diện tích New Orleans bị ngập - 85% dân số bị ảnh hưởng; 1.577 người thiệt mạng (Louisiana) - 850.791 nhà bị thiệt hại hoặc phá hủy - Ước tính thiệt hại 108 tỉ USD 	- Ngập trên đầu người (~ 1,6m) - 16 thành phố thuộc thủ phủ Manila bị ngập - 872.097 người bị ảnh hưởng; 241 người thiệt mạng - 65.521 công trình bị ảnh hưởng - Ước tính thiệt hại 43,3 tỉ USD 	- Ngập trên 1.5m tại trung tâm - 66/ 77 tỉnh thành bị ngập - 5,31 triệu người bị ảnh hưởng và 680 người thiệt mạng - 1,9 triệu ngôi nhà bị ảnh hưởng (phá hủy 19.000 nhà) - Ước tính thiệt hại 46,5 tỉ USD 
Liên quan đến công tác thiết kế, lập quy hoạch và quản lý đô thị		
- Đô thị có độ cao địa hình trung bình thấp, khoảng 1.8 - 2.1m so với mực nước biển; trong khi hiện tượng lún đất diễn ra trong quá trình đô thị hóa dẫn đến hệ thống đê thấp hơn khoảng 0,9m so với lúc mới xây dựng; - Sự mở rộng của đô thị dẫn đến định cư tràn lan ở vùng đất thấp, dọc các hệ thống sông ngòi, kênh rạch; - Một số ứng dụng internet được tận dụng làm phương tiện thông tin khi xảy ra sự cố; thuyền nhỏ được người dân sử dụng cứu sống được 4000 người, chủ yếu là trợ giúp cộng đồng	- Tần suất tính toán sai lệch: 1/30 năm so với 1/100 năm; - Khả năng thoát nước của “floodway” chỉ đạt 1.500 – 1.800 m³/s trong khi trên lý thuyết dự kiến 2.600-2.900 m³/s. - Sự định cư bất hợp pháp phát triển ở khu vực đồng bằng gần các sông hồ, như hồ Laguna từ những năm 1960, các khu vực dọc các kênh thoát nước.	- Đây không phải là ngập lụt cao nhất trong lịch sử (những năm 1942, 1983 and 1995), nhưng lại thiệt hại nghiêm trọng nhất do mức độ phát triển, tập trung của thủ đô Bangkok so với các thập niên trước đây. - Những dấu hiệu bất thường đã khởi nguồn từ mưa lớn đã diễn ra từ giữa năm, nhưng các đơn vị quản lý đã cho tích trữ nước tại các hồ điều tiết nhằm phục vụ nông nghiệp.
Bài học kinh nghiệm được đúc kết		
- Hệ thống hạ tầng được thiết kế bị lạc hậu so với sự thay đổi của các yếu tố tự nhiên, mực nước, cường độ bão... - Thiếu sự cân bằng giữa phát triển môi trường xây dựng và môi trường tự nhiên dẫn đến sự phân bố dân cư mật độ cao tại các vùng thấp gần các lưu vực sông ngòi có rủi ro ngập cao - Thiếu phổ biến thông tin và tăng cường khả năng ứng phó thường xuyên cho cộng đồng dẫn đến nhận thức sai lầm về mức độ rủi ro. Nhiều người vẫn ở lại thành phố vì tin vào khả năng bảo vệ của các công trình kỹ thuật đô thị cho đến khi toàn hệ thống bị phá hủy thì đã... “quá muộn” - Hệ thống giao thông thiếu đường thoát nạn khi nước dâng cao; và không thể khôi phục nhanh để người dân quay trở về sau thảm họa.	- Sự sai lệch giữa thực tế và tính toán thiết kế của hệ thống thoát nước ra hồ điều hòa dẫn đến nước tràn vào đô thị. - Tốc độ đô thị hóa quá nhanh và quản lý thiếu chặt chẽ dẫn đến phát sinh những khu vực định cư bất hợp pháp dọc theo các tuyến thoát nước lũ có mức rủi ro ngập cao; đồng thời quá trình sinh hoạt, lấn chiếm của người dân làm giảm năng lực thoát nước của hệ thống. - Sự lây lan của bệnh dịch do môi trường nước bị ô nhiễm làm tăng mức thiệt hại cao từ tác nhân gián tiếp và không có phương án dự phòng	- Dự báo sai về diễn tiến của thời tiết (lượng mưa) dẫn đến vận hành thiếu hợp lý quá trình trữ và thoát nước (trữ quá nhiều sau đó phải thoát khẩn cấp). - Không lường trước tình huống xảy ra của chuỗi các sự kiện thiên tai (bão, mưa lớn trùng với thời điểm thủy triều...) vượt ngoài khả năng tiên lượng và ứng xử hệ thống quản lý ngập. - Thiếu hỗ trợ tài chính hợp lý đối với các nhóm dân cư dễ bị ảnh hưởng và những ngành kinh tế quan trọng dẫn đến tổn thất, ảnh hưởng đến chính trị.

(1): trích dẫn từ Campanella (2006), Petterson et al. (2006), Cigler (2007); (2): trích dẫn Sato and Nakasu (2011); (3): trích dẫn WB (2012).

được trang bị hệ thống chống ngập quy mô lớn và đã có dự báo từ sớm về Katrina, nhưng lại bị thiệt hại nhiều nhất về sinh mạng con người do sự chú quan của người dân và thiếu hệ thống thoát nạn khẩn cấp của đô thị; trong khi Bangkok và Manila có mức thiệt hại về con người và tài sản thấp hơn nhưng lại có ảnh hưởng liên quan đến phát triển kinh tế quốc gia nhiều hơn. Cả ba trường hợp đều nói lên:

- Các công trình bảo vệ (đê bao, bờ kè, hồ chứa, ...) kèm theo hệ thống dự báo cho dù có hiện đại cũng không thể chống đỡ hay được tiên liệu hết các biến đổi khó lường do hậu quả của thiên tai trong đó có ngập lụt.
- Công tác quy hoạch và quản lý không gian đô thị bị ảnh hưởng quá nhiều từ yếu tố kinh tế ngắn hạn dẫn đến việc định cư, tập trung phát triển tại các khu vực có mức rủi ro ngập cao.
- Nhận thức và khả năng tự ứng phó của cộng đồng dân cư đóng vai trò rất quan trọng trong mức độ thiệt hại khi xảy ra biến cố.

Đô thị có khả năng phục hồi nhanh sau các thảm họa

Trước những diễn tiến phức tạp của biến đổi khí hậu (BĐKH) toàn cầu, rủi ro thiên tai là không lường và khó chống nếu một khi xảy ra. Các nhà nghiên cứu về đô thị hiện nay đang quan tâm nhiều đến việc làm thế nào một đô thị có khả năng tự điều chỉnh (cả hệ thống) để có thể duy trì hoạt động và “đứng dậy” một cách nhanh chóng sau sự “tấn công” và tiếp tục phát triển; hơn là làm thế nào để đô thị không bị tác động hay không chịu sự ảnh hưởng của thiên tai. Quan điểm này bắt đầu khởi nguồn từ khoảng thập niên 70, với những người tiên phong như Holling C.S (chú trọng vào hệ sinh thái) và sau đó nhiều tác giả khác đã mở rộng cũng như nghiên cứu chuyên sâu các vấn đề liên quan đến các lĩnh vực của đô thị như kinh tế, hạ tầng kỹ thuật, cộng đồng, chính quyền. Một số định nghĩa về KNHP (“urban resilience”):

- Khả năng “hấp thụ” những xáo trộn do tác động của thiên tai trong khi vẫn tiếp tục tồn tại (Holling, 1973);
- Khả năng chịu đựng của đô thị trước thảm họa thiên nhiên với những tổn thất nhỏ nhất tới hoạt động sản xuất và đời

sống của người dân (Mileti, 1999);

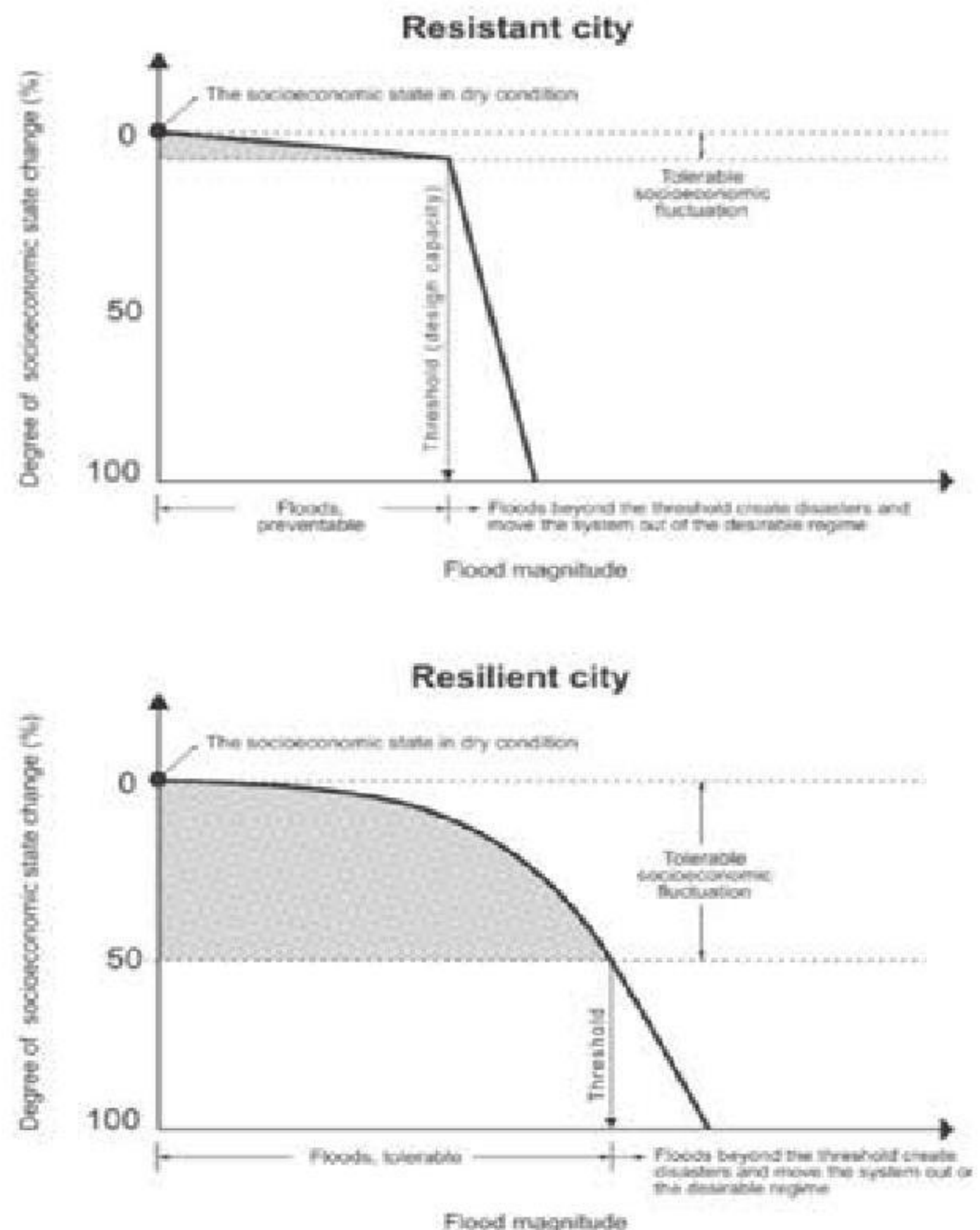
- Khả năng chấp nhận những tổn thất và hồi phục (UN, 2013); hay
- Năng lực của một thành phố có thể cân đối và tự tổ chức lại hầu hết mọi hoạt động để giảm thiểu những thiệt hại cho sự phát triển của đô thị (Liao, 2012)

Đây là hướng tiếp cận và giải quyết vấn đề trái chiều với quan điểm “chống chọi” (“resistance”). Liao (2012) đã so sánh và làm rõ sự khác nhau giữa đô thị có thể “đàn hồi” hay “chống chọi”. Các quan điểm về KNHP của đô thị có hai phân nhánh dựa trên hai nền tảng khác nhau là công nghệ và sinh thái: “engineering resilience” - vốn chú trọng vào khả năng duy trì hệ thống bền vững dựa vào sự

phát triển của công nghệ kỹ thuật, nhất là công nghệ xây dựng và hệ thống dự báo – quản lý thông tin; và “ecological resilience” – chú trọng vào khả năng tồn tại và trạng thái cân bằng lâu dài bằng khả năng tự có.

Quy hoạch và quản lý đô thị tại TP. Hồ Chí Minh: những vấn đề cần xem xét

Tp. Hồ Chí Minh (TPHCM) là một trong hai đô thị tập trung nguồn lực tài sản và niềm năng kinh tế quan trọng hàng đầu của Việt Nam và được dự báo sẽ phát triển thành đô thị cực lớn – “mega-city” với quy mô dân số có thể tăng lên 20 triệu dân đến 2050. Với vai trò đóng góp hơn 30% GDP Việt Nam, mọi ngừng trệ các hoạt động



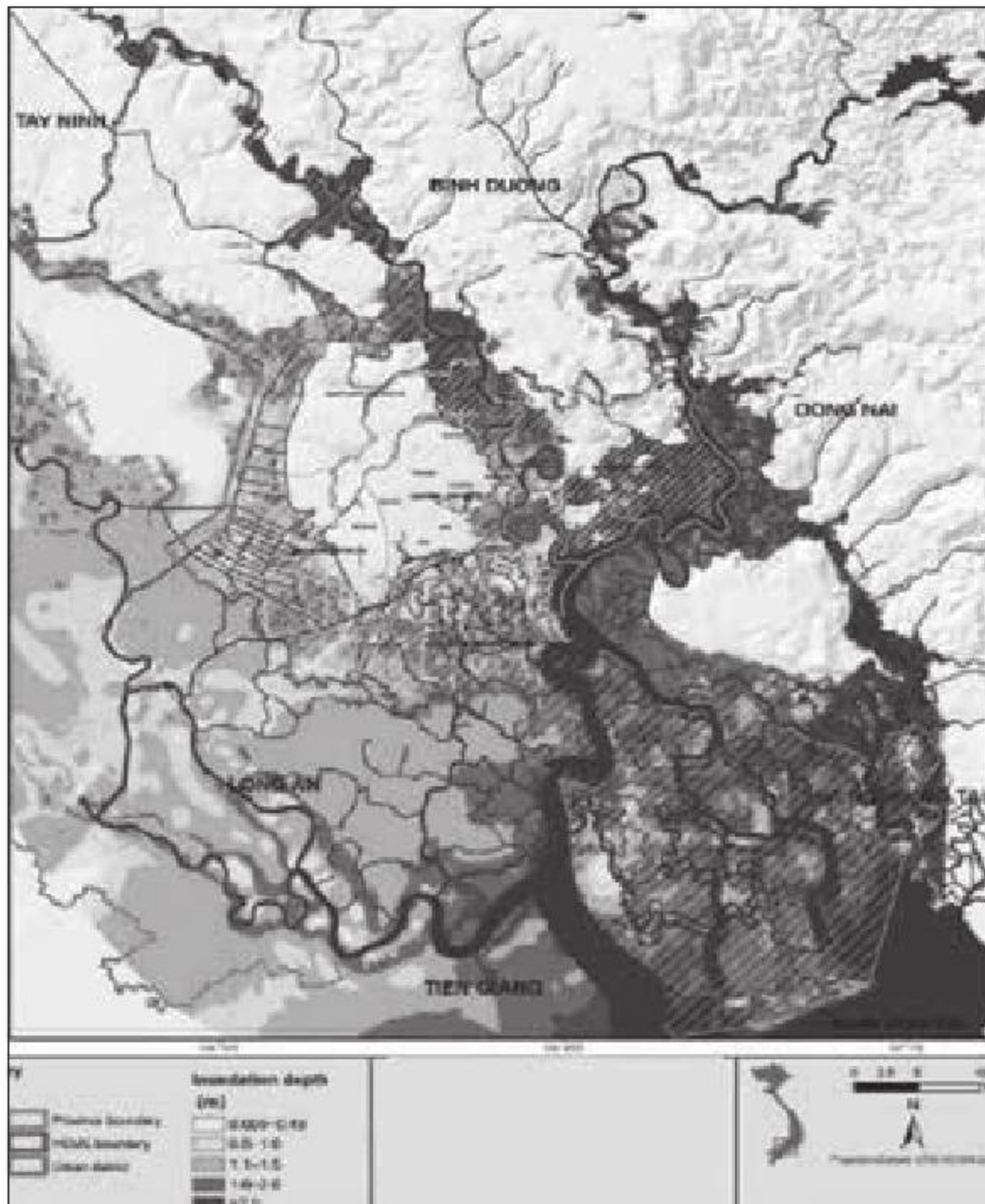
Hình 1: Sự khác nhau trong quan điểm ứng xử với ngập lụt của đô thị: “chống chọi” và “đàn hồi”. Nguồn: (Liao, 2012)

của thành phố do ngập lụt sẽ ảnh hưởng đến phát triển kinh tế của Vùng TPHCM và cả đến quốc gia. Trước thập niên 1960, thành phố này hầu như không bị ngập và hiện tượng ngập đã diễn ra rõ nét từ thập niên 1990 song song với quá trình phát triển và đô thị hóa (Hồng, 2011). Sau quá trình đô thị hóa nhanh từ sau giải phóng, diện tích và dân số đô thị đã tăng từ gần gấp đôi với sự mở rộng của các quận, huyện mới. Bảy trong 24 quận, huyện của thành phố (2, 7, 9, 12, Nhà Bè, Bình Chánh, Thủ Đức...) là nơi đang phải đối mặt với thực trạng ngập thường xuyên có mức rủi ro bị ảnh hưởng cao nhất về dân số và diện tích (ADB, 2010; bảng 3.14 & 3.15). Trên thực tế, các

khu vực này đã được mở rộng phát triển trong những năm gần đây và ngày càng thu hút sự tập trung đầu tư mới cho các khu dân cư và phát triển kinh tế. Trong tương lai, ADB năm 2010 đã dự báo TPHCM có thể bị ngập từ hơn 70% diện tích đối với mức rủi ro ngập nghiêm trọng do kết hợp nhiều yếu tố ảnh hưởng bởi mưa lớn, thủy triều và ảnh hưởng của bão. Ngân hàng thế giới (2010) cũng đã “cảnh báo” TPHCM là một trong các “điểm nóng” - thành phố gần biển có rủi ro bị ảnh hưởng cao nhất do biến đổi khí hậu ở châu Á cùng với Bangkok và Manila, và xếp thứ tư trong 20 thành phố có tỉ trọng GDP chịu rủi ro tổn thất cao nhất (Hallagatte et al., 2013). Nếu mục tiêu phát

triển kinh tế thiếu sự cân bằng về mặt tổ chức không gian nhằm giảm thiểu tối đa những khu vực có rủi ro ngập cao, và một khi yếu tố kỹ thuật – công nghệ thất bại như ba trường hợp tại New Orleans, Bangkok và Manilasẽ gây thiệt hại rất lớn. Từ góc độ quy hoạch và quản lý không gian đô thị, so sánh với những quan điểm về thích ứng của thế giới hiện nay cũng như những bài học kinh nghiệm tại một số thành phố, thực trạng và định hướng phát triển không gian đô thị của Tp. Hồ Chí Minh vẫn còn nhiều vấn đề cần được xem xét và cân nhắc:

Đối với quy hoạch và quản lý đô thị, sự mở rộng không gian về mặt chiều rộng (diện tích) theo nhu cầu phát triển kinh tế tại các khu vực có điều kiện tự nhiên không thuận lợi (địa hình, địa mạo, môi trường sinh thái...) sẽ dẫn đến sự tập trung dân cư tại những khu vực có khả năng ngập cao, tăng mức độ rủi ro cho sinh mạng và tài sản của người dân. New Orleans, Manila và Bangkok đã có được bài học kinh nghiệm do thiếu gắn kết quản lý rủi ro trong công tác quy hoạch không gian đô thị. Và gần đây nhất tại Quảng Ninh, khu đô thị Ao Cá phường Cao Thắng là một ví dụ điển hình về quy hoạch dân cư bất hợp lý, không đảm bảo an toàn đối với rủi ro do thiên tai (Lê Quang Hùng, 2015, trích trong bài viết của Manh Đức, 2015). Nhiều nhà nghiên cứu đã nhận định việc phát triển đô thị tại các khu vực có địa hình trũng - thấp, giảm diện tích mặt nước và tăng diện tích bề mặt không thấm nước, lún đất do quá trình xây dựng là các nguyên nhân chính dẫn đến ngập lụt hiện nay tại TPHCM (Storch, 2008; Hồng, 2011; Phi 2013). Tại TPHCM hiện nay, hàng loạt các dự án khu dân cư mới được quy hoạch và đầu tư nhiều ở các quận mới phát triển lại có rủi ro ngập cao (hình 2). Thêm vào đó, yếu tố mặt nước lại được xem là xu hướng được ưa chuộng về mặt cảnh quan trong các dự án bất động sản nên các khu dân cư có xu hướng tập trung nhiều dọc theo hệ thống sông ngòi, kênh rạch. Và thực tế, các khu vực này đã và vẫn đang đối mặt với tình trạng ngập thường xuyên. Năm 2014, trong 6 đợt ngập lớn (từ tháng 9 đến tháng 11), đã có 45/ 84 điểm ngập xảy ra tại các khu vực các quận mới phát triển (SCUF, 2014).



Hình 2: Các không gian phát triển của TPHCM nằm trong vực có rủi ro ngập cao.
Nguồn: Đánh giá dựa trên định hướng phát triển không gian của TPHCM, và bản đồ dự báo ngập nghiêm trọng của ADB (2010)
● Các khu vực dân cư đang phát triển nhanh
● Các khu công nghiệp-dân cư mới

Thủ Thiêm vẫn chưa thu hút nhiều nhà đầu tư với nhiều lý do, trong đó rủi ro ngập cao có thể là một yếu tố quan trọng.

- Việc phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật cần xem xét đến yếu tố rủi ro ngập dài hạn. Đô thị rất cần một hệ thống chống ngập, nhưng quy mô và mức đầu tư như thế nào là điều cần xem xét và quyết định dựa trên việc đánh giá rủi ro và quan điểm về thích ứng. Bảo vệ sự ổn định đến đâu và ở mức độ nào phải thích ứng để nghĩ đến một phương án “chấp nhận” nhưng tổ chức chặt chẽ để nhanh chóng phục hồi lại là điều cần hoạch định theo quan điểm của của lý thuyết về KNHP của đô thị. Đầu tư ở mức độ phù hợp sẽ vẫn đảm bảo sự ổn định trong một chừng mực nhất định, đồng thời có thể tiết kiệm chi phí để nâng cao năng lực tự ứng phó của đô thị thông qua cộng đồng như những bài học kinh nghiệm đã nêu ở phần trên. Đối với hệ thống giao thông, trong bối cảnh nước biển có xu hướng “dâng lên” mà giao thông lại “đi xuống” (ngập hóa) để đáp ứng cảnh quan là giải pháp cần xem xét một cách thận trọng. Điều đó sẽ dẫn đến mọi rủi ro mà người sử dụng phải gánh chịu cao hơn so với một hệ thống trên cao vì tổ chức thoát người, cứu nạn dưới lòng đất bao giờ cũng khó khăn hơn. Trong khi đó, giao thông ngầm bao giờ cũng cần kinh phí đầu tư lớn – vốn không phải là thế mạnh của các nước đang phát triển trong đó có Việt Nam. Yếu tố cảnh quan, thẩm mỹ có thể được xem xét; nhưng sự an toàn và tính khả thi về tài chính cần được chú trọng hơn và nên có sự cân đối hợp lý. Do vậy, tác tuyến đường sắt tại TPHCM nên ưu tiên đi trên cao ngoại trừ những trường hợp thật sự cần thiết. Đây là vấn đề cần lưu ý trong quá trình thiết kế và triển khai đầu tư cho các tuyến đường sắt nội thị.

- Về chiến lược phát triển đô thị, hướng phát triển về phía Nam và Đông Nam của thành phố trong những năm gần đây cần được đánh giá và cân nhắc ở nhiều góc độ khác nhau. Xu hướng phát triển hướng biển hiện nay khá phổ biến tại nhiều quốc gia do kinh biển đem lại; nhưng mặt trái của nó là những rủi ro thiên tai, và vẫn còn có nhiều ý kiến trái chiều nhau về giải pháp quy hoạch. Thực tế cho thấy mục

tiêu phát triển kinh tế và sự ổn định của môi trường tự nhiên thường mâu thuẫn nhau tại các đô thị lớn; và con người đã phải trả giá “khá đắt” cho hậu quả của việc phá vỡ sự cân bằng của môi trường tự nhiên; do đó cần có sự cân đối và hài hòa để phát triển bền vững. Thích ứng với nước biển dâng và phát triển hướng biển không nhất thiết phải “thăng tiến ra biển” một cách vội vàng về mặt không gian vì như vậy dễ kéo theo định cư, đô thị hóa; về lâu dài một nguồn lực và tài sản lớn của đô thị đổ dồn vào những khu vực rủi ro, đồng thời phá vỡ hệ sinh thái tự nhiên sẵn có. Một thảm họa nếu xảy ra trong khoảng thời gian ngắn cũng có thể làm mất đi những giá trị tích lũy của đô thị trong nhiều năm, và trở thành nỗi “ám ảnh” đối với người dân. Theo Petterson et al. (2006), chỉ có 25% người dân của New Orleans quay về trong một năm sau thảm họa, và tỉ lệ này gần như không tăng nhiều sau nhiều năm mặc dù chính phủ cũng đã có một số chính sách khuyến khích và hỗ trợ. Chấp nhận yếu tố rủi ro để phát triển là điều dễ hiểu trong quy luật cạnh tranh kinh tế, nhưng rủi ro có thể cho phép ở mức độ nào là điều quan trọng; và rủi ro để chấp nhận cho một đô thị hơn một triệu dân như New Orleans sẽ phải khác với một đô thị gần 10 triệu dân và đóng vai trò rất quan trọng trong nền kinh tế Việt Nam như TPHCM. Điều chưa xảy ra thì vẫn có thể, Bangkok là ví dụ rất điển hình khi có nhiều đặc điểm tương đồng với TPHCM.

- Đối với quy hoạch vùng, gắn kết hệ thống các đô thị Vùng TPHCM cũng cần cân nhắc đến các yếu tố rủi ro liên quan đến quy mô phát triển giữa các đô thị. Cân bằng sự phân bố dân cư và mức độ tập trung phát triển kinh tế giữa các đô thị trong một vùng có thể giảm áp lực và quá tải kèm theo rủi ro thiệt hại cho đô thị trung tâm; đồng thời giữ lại tiềm năng lao động cho các đô thị xung quanh. Để ứng phó với ngập lụt, Zevenbergen et al. (2008) đã đề xuất giải pháp điều chỉnh có hệ thống (không gian ba cấp) giúp đô thị nâng cao khả năng thích ứng; chẳng hạn, điều chỉnh cấp vùng hoặc cấp công trình sẽ giúp đô thị có sự điều chỉnh hoạt động hiệu quả hơn. Do đó, nhà quy hoạch cần nhìn ở góc độ rộng hơn về vấn đề xã hội,

quản lý rủi ro, các yếu tố khách quan tác động đến đô thị ngoài các mục tiêu mang tính chủ quan về lợi ích kinh tế và địa giới hành chính; hay cái đẹp về mặt cảnh quan nhưng thiếu tính bền vững.

Kết luận

Với sự phát triển hiện nay, con người thường hay có xu hướng dựa vào của công nghệ để “chống lại” thiên nhiên, nên các đô thị ngày càng có xu hướng vừa tập trung vừa mở rộng mà thiếu xem xét đến yếu tố tự nhiên sẵn có từ những giai đoạn mới hình thành. Cần nhớ rằng, bất kỳ công trình, sản phẩm nào do con người tạo ra đều dựa vào các dự báo hay mô hình tính toán giới hạn trong kiến thức được tích lũy ở một giai đoạn nhất định. Tất cả các công trình chống lũ đều có “khả năng chịu đựng” nhất định; trong khi ảnh hưởng của biến đổi khí hậu là không lường. Một khi đã nhận thấy “chống lại” với thiên nhiên là điều khó thì làm thế nào để thích ứng và khôi phục lại nhanh chóng mọi hoạt động của đô thị là một hướng đi phù hợp. Cần nhìn nhận ra rằng:

- Hướng đến việc điều chỉnh môi trường sống của con người cho phù hợp với các yếu tố đã tồn tại của tự nhiên sẽ bền vững hơn là lạm dụng công nghệ, kỹ thuật để điều chỉnh môi trường tự nhiên để phục vụ lợi ích ngắn hạn của con người.

- Càng có sự tập trung con người, tài sản vào các đô thị cực lớn thì những rủi ro thiệt hại càng cao; và nếu người dân đô thị càng quá tin tưởng, trông chờ vào hệ thống bảo vệ của đô thị thì năng lực ứng phó cộng đồng càng giảm, thiệt hại khi xảy ra biến cố càng lớn.

- Quy hoạch không gian, hạ tầng kỹ thuật và công tác quản lý đô thị do các nhà hoạch định chiến lược, quyết định hướng phát triển của đô thị có vai trò rất quan trọng trong việc giảm thiểu rủi ro và thiệt hại từ ngập lụt. Những rủi ro thường “tiềm ẩn” và xuất hiện qua từng giai đoạn tương ứng với mức phát triển của đô thị. Sự quan tâm về KNHP của đô thị có thể tạo ra những điều chỉnh phù hợp trong phương pháp lập luận nhằm đề ra các giải pháp quy hoạch không gian đô thị mang tính dài hạn và phù hợp hơn. TPHCM hiện nay được xem là một đô thị có tiềm

năng phát triển kinh tế trong khu vực và được tiên lượng sẽ ngày càng thu hút đầu tư trong và ngoài nước. Quá trình đầu tư phát triển sẽ đặt ra nhu cầu cho những bước điều chỉnh quy hoạch, tổ chức lại không gian đô thị phù với nhu cầu mở rộng không gian. Đây cũng được xem là cơ hội tốt để tích hợp những quan điểm mới về KNHP của đô thị, nhằm giảm thiểu những rủi ro do thiên tai, trong đó có ngập lụt. Về cơ bản, thành phố cần có những chiến lược và biện pháp:

- Xây dựng hệ thống quản lý tính hiệu quả của việc khai thác không gian đô thị tại các khu trung tâm hiện hữu nhằm hạn chế sự mở rộng của đô thị trên các khu vực không thuận lợi; đồng thời kiểm soát chặt chẽ sự phát triển của các khu vực mới (nhất là các khu công nghiệp, khu dân cư) dựa trên mức phát triển tổng thể và có tính toán và đánh giá yếu tố rủi ro.
- Đầu tư phát triển các công trình hạ tầng kỹ thuật (nhất là các công trình chống ngập, công trình giao thông) ở mức độ phù hợp, có hiệu quả (kinh phí, giải pháp thiết kế...) và có tính đến yếu tố rủi ro của thiên tai – dựa trên các kịch bản ngập lụt của đô thị.
- Xem xét thận trọng hơn đối với giải pháp phát triển của đô thị về phía Nam và Đông Nam; có thể giảm áp lực tập trung của TPHCM bằng việc cân đối lại mức độ đầu tư, phát triển với các đô thị trong vùng TPHCM. Nhìn chung, lý thuyết KNHP được xem có phần “nổi trội” trong những năm gần đây khi vấn đề thích ứng với BĐKH ngày càng được đặt vào trọng tâm cho mục tiêu phát triển của các thành phố. Đây được xem là một xu hướng có triển vọng cho những nghiên cứu chuyên sâu và ứng dụng thực tiễn. Bài viết này giới hạn trong phạm vi phân tích những bài học kinh nghiệm và những quan điểm mới về thích ứng với rủi ro thiên tai (trong đó có ngập lụt) để gọi

mở cho giải pháp quy hoạch không gian. Từ những quan điểm này, đô thị có thể được nghiên cứu chuyên sâu hơn về định hướng phát triển các hoạt động đô thị với tổ chức không gian theo từng phân vùng theo hướng linh động nhưng có kiểm soát. Đây cũng sẽ là tiền đề cho lý thuyết về “Tính đàn hồi của đô thị trong không gian” sẽ được tác giả nghiên cứu phát triển và trình bày ở các bài viết tiếp theo. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Asia Development Bank – ADB (2010). Ho Chi Minh City Adaptation to Climate Change. ADB, Philippines: ADB.
- Campanella (2006). Urban Resilience and the Recovery of New Orleans. *Journal of American Planning Association*: Vol.72-No.2. Tandifonline
- Cigler B.A. (2007). The “Big Questions” of Katrina and the 2005 Great Flood of New Orleans. *Public Administration Review*, Harrisburg: Pennsylvania State University.
- Doocy S., Daniels A., Murray S., Kirsch TD. (2013). The Human Impact of Floods: a Historical Review of Events 1980-2009 and Systematic Literature Review. *PLOS Currents Disasters* PLOS Currents Disasters.
- Dutta D. (2011). An integrated tool for assessment of flood vulnerability of coastal cities to sea-level rise and potential socio-economic impacts: a case study in Bangkok - Thailand. *Hydrological Sciences Journal*, 56 (5): 805-823
- Glaeser E., (1998). Are Cities Dying? *Journal of Economic Perspectives*, Vol.12, No.2 pp.139-160. Spring.
- Hallegatte S., Green C., Nicholls R. J. and Corfee-Morlot J (2013). Future flood losses in major coastal cities. *Nature Climate Change*, Vol. 3. Macmillan Publishers Ltd.
- Holling C. S. (1973). Resilience and Stability of Ecological Systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, Volume 4, pp. 1-23. Annual Reviews Inc.
- Hong, T. D. (2011). Flooding in Sai Gon (translated). [online: <http://khoahocnet.com/2012/01/23/tr%E1%BA%A7n-dang-h%E1%BB%93ng-ph%E1%BB%A5t/>].
- Mileti D. S. (1999). Disasters by design: a reassessment of natural hazards in the United States. Washington D.C: Joseph Henry Press.
- International Panel on Climate Change – IPCC (2014). Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp.
- Liao K. H (2012). A theory on Urban Resilience to Floods-A basis for alternative planning practices. *Resilience Alliance*, 17 (4)
- Petterson J. S., Stanley L. D., Glazier E., Philipp J. (2006). A Preliminary Assessment of Social and Economic Impacts Associated with Hurricane Katrina. *American Anthropological Association*, Vol. 108 – No. 4 [online]
- Phi, H.L. (2013). Urban Flood in Ho Chi Minh City: Causes and Management Strategy. *Construction Planning journal*, Vol. 63 (pp. 26-29). Hanoi.
- Đức T. (2015). Quảng Ninh học gì sau mưa lũ? Báo Người Lao động ngày 09/08/2015 [online: <http://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/quang-ninh-hoc-gi-sau-mua-lu-20150809225935586.htm>]
- Sato T. and Nakasu T. (2011). 2009 Typhoon Flood Disasters in Metro Manila. *National Research Institute for Earth Science and Disaster Prevention*, No. 45.
- Steering Center of The Urban Flood Control Program – SCUF (2014). Flooding reports [online: <http://ttcn.hochiminhcity.gov.vn/web/guest?sessionId=A089A9B0567EF5D67ECFB21E0C C1FDB1>]
- Storch H. (2008). Adapting Ho Chi Minh City for Climate Change. Urban Compactness: A Problem or Solution?. 44th ISOCARP Congress 2008 [online]
- Thành M. (2015). Quy hoạch dân cư trong phát triển đô thị. Báo Nhân dân [online: http://www.nhandan.com.vn/mobile/_mobile_chinhtri/_mobile_cungsuyngham/item/27115702.html]
- United Nations (2013). Global Assessment Report for Disaster Risk Reduction – GAR2013. Geneva: United Nations
- United Nations – UN (2014). World Urbanization Prospects – Highlights. New York: United Nations.
- UNISDR, UNHABITAT, and IFRC (2009). Resilient cities: disaster Risk Reduction in an Urbanizing World - Progress made in the implementation of the Hyogo Framework for Action. New York: United Nations Headquarters.
- World Bank (2010). Climate Risks and Adaptation in Asian coastal megacities: A synthesis report. Washington DC.
- World Bank (2012). Thai Flood: Rapid Assessment for Resilient Recovery and Reconstruction Planning. Washington
- Zevenbergen C., Veerbeek W., Gersonius B., and VanHerk S. (2008). Challenges in UMF - Travelling Across Spatial and Temporal Scales. UNESCO-IHE Institute for Water Education, the Netherlands

Abstract

Abstracts: Flooding has emerged as a serious problem because of its losses to cities. The rising sea level and uncertain precipitation have challenging flooding protection systems which have exposed their inefficiency through recent devastations in many countries. Urban resilience is a contemporary approach to mitigate potential impacts of climate change on urban areas where the concentration of people and assets has been higher. This can be seen a promising approach advocated by many experts despite preliminary concepts which should be developed in practice, especially in spatial planning.

Keywords: Flood mitigation, urban resilience, spatial planning development.

Tạo lập và phát triển Hành lang xanh Hà Nội trong bối cảnh đô thị hóa

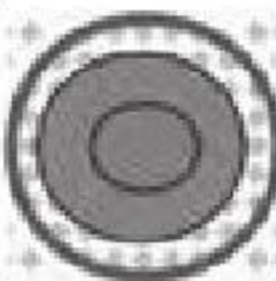
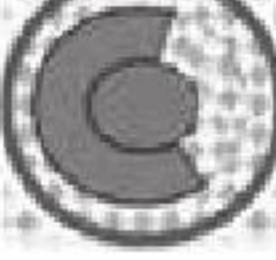
KTS. ĐÀO PHƯƠNG ANH

1. Giới thiệu

Cường trình Định cư Con người Liên Hợp Quốc nhận định Phát triển đô thị tràn lan thiếu kiểm soát là một trong những thách thức hàng đầu hiện nay thế giới phải đối mặt, đặc biệt là đối với các nước đang phát triển. Điều này kích thích hàng loạt nghiên cứu về các giải pháp quản lý sự phát triển của đô thị (UN Habitat, 2009). Pendall et al. (2002) đã tổng kết được ba loại chính sách ngăn chặn sự phát triển tràn lan của đô thị: vành đai xanh (greenbelts); ranh giới phát triển đô thị (urban growth boundaries) và ranh giới dịch vụ đô thị (urban service boundaries). Trong đó, vành đai xanh được coi là chính sách kiểm soát phát triển nghiêm ngặt nhất. Ý tưởng về một không gian xanh bao quanh thành phố được ra đời từ rất sớm, vào năm 1580, khi nữ hoàng

Elizabeth I ra sắc lệnh cấm không cho bất kỳ tòa nhà mới nào xây dựng trong khu vực bán kính 3 dặm (4.8 km) kể từ ngoại vi thành phố London. Tuy nhiên chỉ đến năm 1902, khái niệm “vành đai xanh” mới chính thức được xuất hiện trong mô hình thành phố vườn của Ebenezer Howard (Hall et al., 1973; Ravetz, 1980; Munton, 1983; Longley et al., 1992; Home, 1997; Parsons and Schuyler, 2002). Năm 1935, vành đai xanh đầu tiên trên thế giới được thiết lập tại London. Kể từ đó, vành đai xanh trở thành công cụ quy hoạch đô thị hữu ích và được áp dụng tại hàng loạt các nước Châu Âu, châu Á và Bắc Mỹ do đã thành công trong việc ngăn chặn sự phát triển lan tỏa của đô thị. Tuy nhiên, do điều kiện địa lý, kinh tế, xã hội khác biệt nên vành đai xanh đã có một số thay đổi để phù hợp với từng quốc gia như: nê

Bảng 1: Các biến thể của vành đai xanh

TT	Hình thức	Thành phố	Thể loại	Đặc trưng
1		London Paris Seoul	Vành đai xanh (greenbelts)	Hệ thống không gian mở bao bọc xung quanh thành phố
2		Copenhagen Stockholm	Nêm xanh (green wedges)	Hệ thống các không gian xanh phân tách khu vực phát triển đô thị
3		Randstad (Hà Lan)	Trái tim xanh (greenheart)	Hệ thống không gian mở tập trung nằm trong khu vực phát triển đô thị
4		Berlin Vienna	Hệ thống bảo vệ không gian mở (system of protected open areas)	Hệ thống bảo vệ không gian mở trong khu vực vùng đô thị
5		Roma Frankfurt	Mạng xanh (green network)	Mạng lưới không gian sinh thái trong vùng đô thị
6		Hà Nội	Hành lang xanh (green corridor)	Hệ thống không gian mở bao bọc một phần đô thị

xanh (greenwedges); hệ thống bảo vệ không gian mở (system of protected open areas), mạng lưới xanh (green network), trái tim xanh (green heart). Mặc dù vậy, về bản chất, tất cả những khu vực này đều xuất phát từ một ý tưởng chung, có chức năng và mục đích tương tự như vành đai xanh nên sau đây được gọi chung nhóm là vành đai xanh.

Hành lang xanh được thành lập vào năm 2011 với diện tích 2 341 km² chiếm 70% diện tích tự nhiên của Hà Nội, nhằm giới hạn sự phát triển lan tỏa của thành phố. Tuy nhiên, hành lang xanh không phải là không gian xanh đơn thuần mà là khu vực phức tạp có mật độ dân cư và mật độ xây dựng cao, đang tồn tại nhiều khu công nghiệp và các dự án phát triển; hệ thống làng xóm phân bố lan tỏa chiếm hơn ¼ diện tích khu vực và đang chịu tác động của đô thị hóa.

Mục đích của bài viết này là phân tích đánh giá hiện trạng hành lang xanh Hà Nội, nghiên cứu định hướng phát triển của khu vực kết hợp với việc tìm hiểu kinh nghiệm thực hiện hành lang xanh của các nước trên thế giới, nhằm đề xuất một số giải pháp về việc tạo lập và phát triển hành lang xanh Hà Nội trong bối cảnh đô thị hóa đang diễn ra mạnh mẽ.

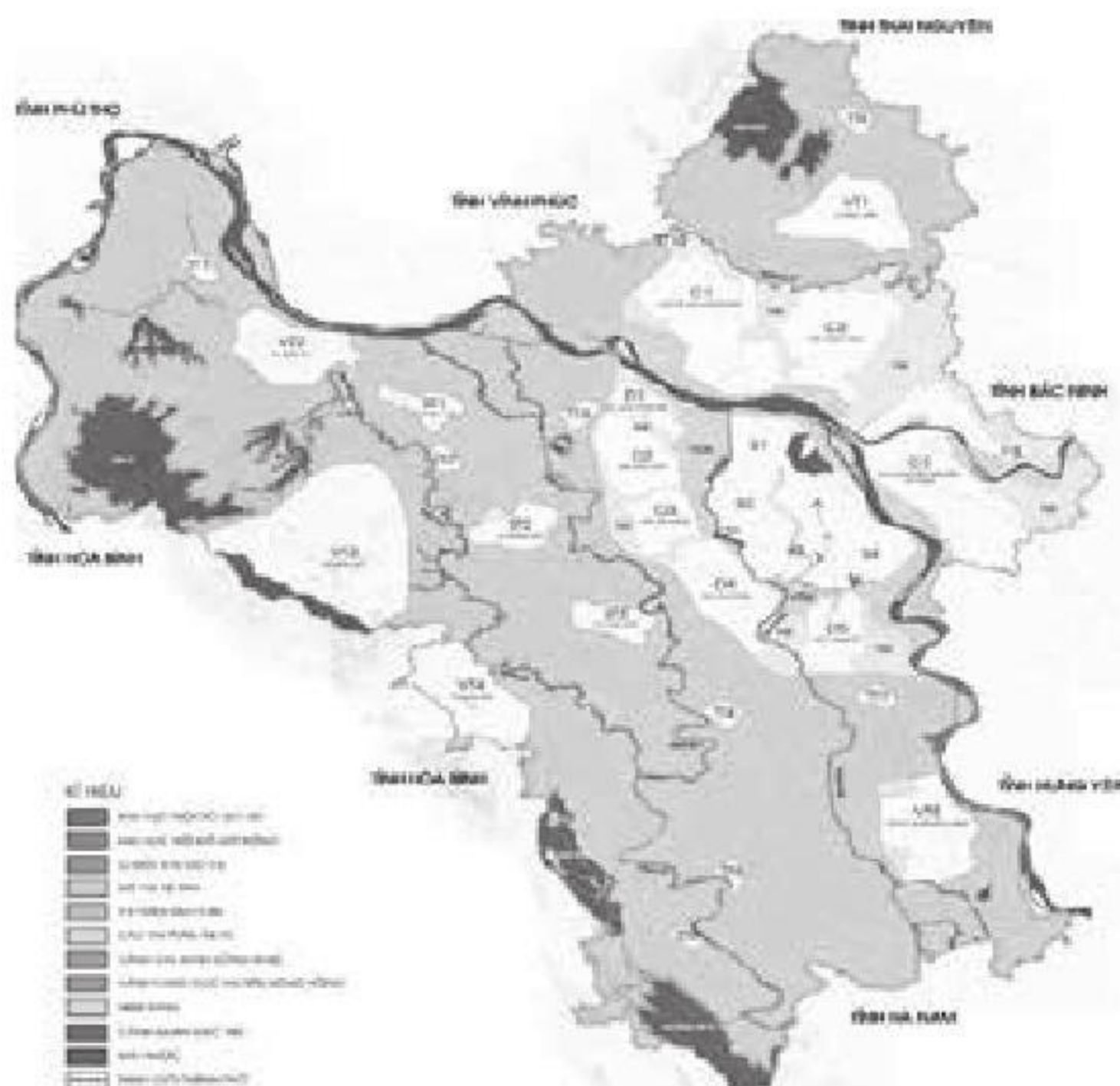
2. Đặc điểm của khu vực hành lang xanh Hà Nội

Theo đồ án quy hoạch chung (QHC) Hà Nội đến 2030, hành lang xanh có diện tích 2 341 km² chiếm 70% diện tích tự nhiên toàn thành phố. Đây là khu vực có địa hình phong phú, đồng bằng xen lẫn với đồi núi, sông hồ có cảnh quan đẹp, còn duy trì nhiều diện tích đất nông nghiệp năng suất cao; các làng xóm có giá trị truyền thống và văn hóa đặc sắc; đã hình thành nhiều

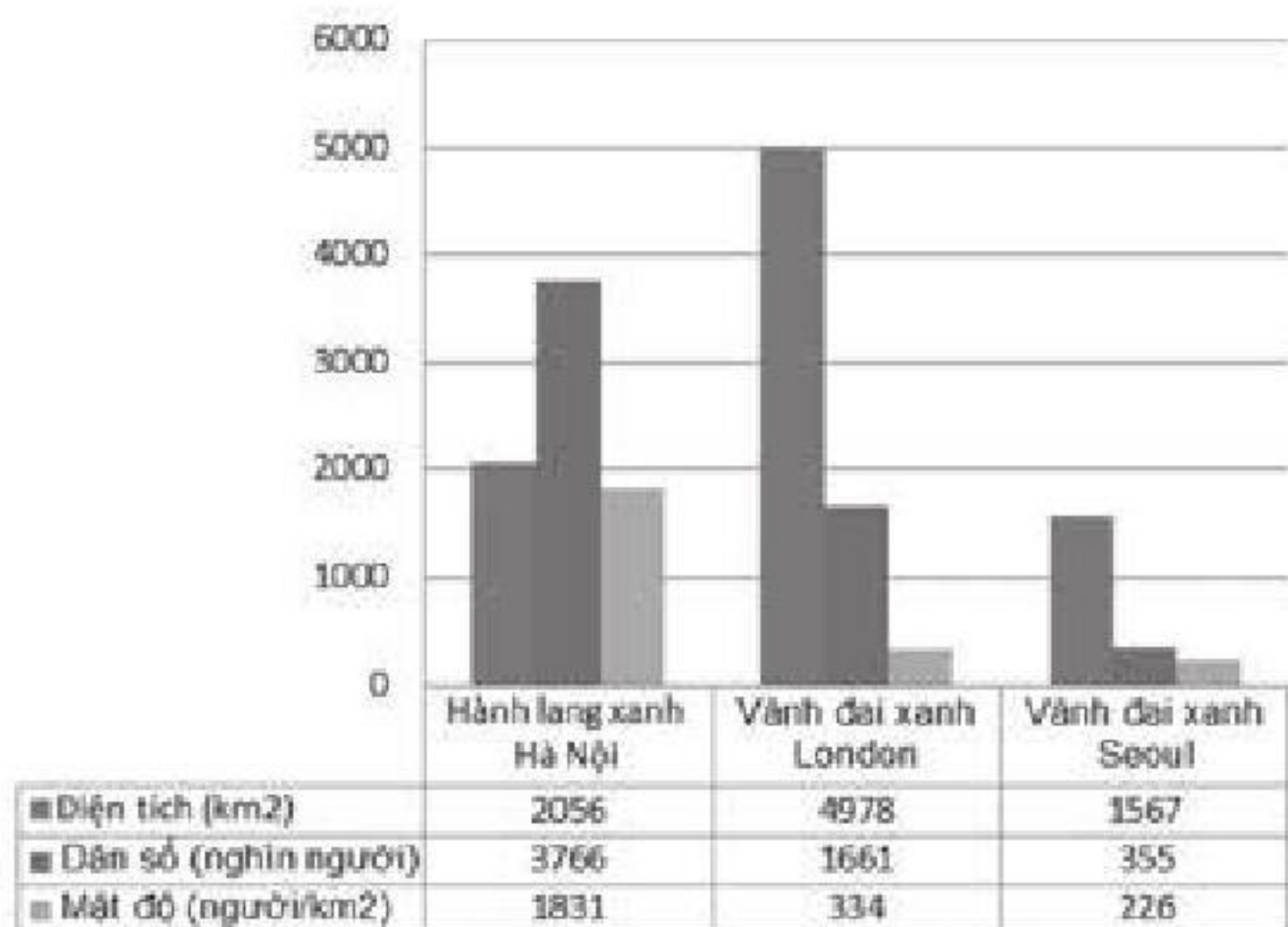
điểm du lịch sinh thái nổi tiếng. Có thể nói hành lang xanh Hà Nội là kho tài sản thiên nhiên và nhân văn quý giá, tạo điều kiện thuận lợi để khu vực phát triển đạt được các mục tiêu đã đề ra. Tuy nhiên bên cạnh những thuận lợi nêu trên, trong khu vực vẫn còn tồn tại rất nhiều thách thức. (lĩnh 1)

a). Mật độ dân số lớn và không đồng đều:

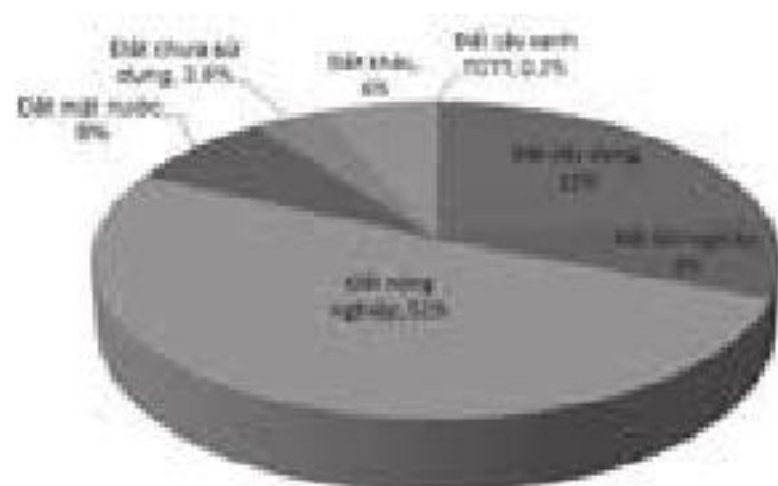
Mật độ dân số trong khu vực hành lang xanh Hà Nội lớn và không đồng đều. Tại các khu vực có địa hình đồi núi mật độ dân cư thấp, khoảng 350-600 người/km²; khu vực các huyện Gia Lâm, Đông Anh có mật độ dân cư cao, có nơi lên đến 2000 người/km² như khu vực tiểu vùng nam sông Đuống (N.T. Hồng, 2011). Năm 2008, mật độ dân số trong khu vực là 1256 người/km² (QHC Hà Nội, 2011). Nếu so sánh với mật độ dân cư cao nhất của vành đai xanh London vào



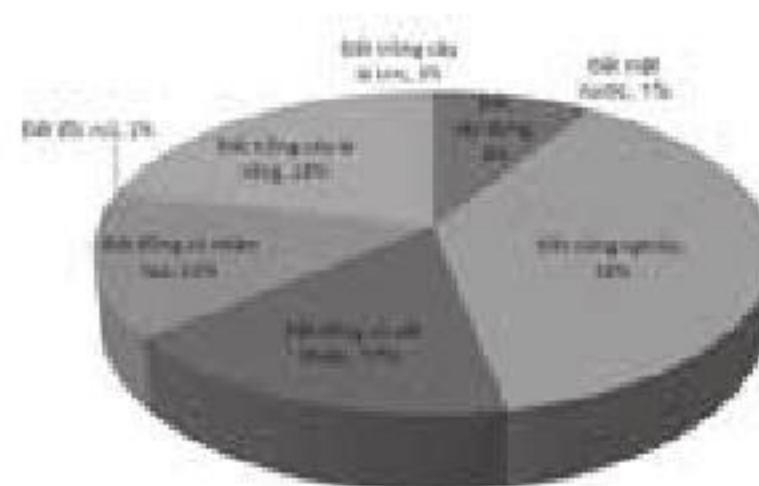
Hình 1: Hành lang xanh Hà Nội. Nguồn: QHC Hà Nội đến 2030



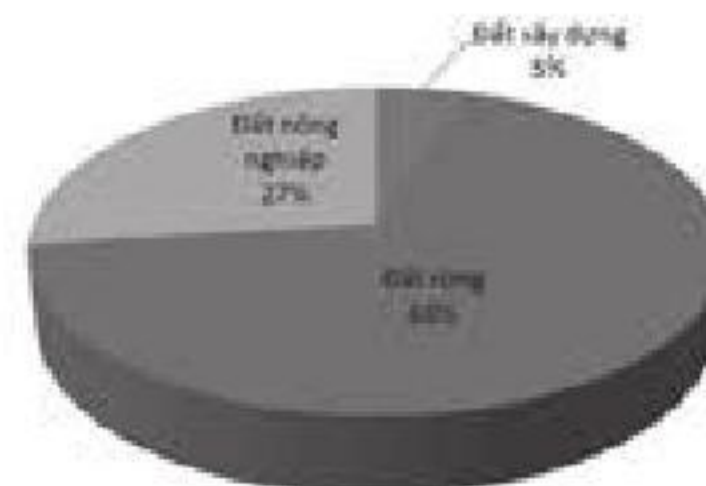
Hình 2: So sánh mật độ, diện tích và dân số trong hành lang xanh Hà Nội và vành đai xanh London, Seoul.



Hành lang xanh Hà Nội, 2008



Vành đai xanh London, 2001



Vành đai xanh Seoul, 1989

Hình 4: Sử dụng đất trong khu vực hành lang xanh Hà Nội, vành đai xanh London và Seoul

năm 1961 là 342 người/km² (Foley, 1971) và của vành đai xanh Seoul vào năm 1998 là 226 người/km² (Jun, 1998) sẽ thấy mật độ dân cư của hành lang xanh Hà Nội là rất cao. Do đó cần thiết phải có biện pháp kiểm chế làm giảm mật độ dân cư trong hành lang xanh Hà Nội. (hình 2)

b). *Diện tích xây dựng lớn:* Dân số trong hành lang xanh lớn, phát triển nhanh khiến cho nhu cầu nhà ở tăng cao, đất ở ngày càng hạn hẹp. Phát triển đất đai xây dựng trong các khu vực làng xóm khá tùy tiện, tự phát công thêm việc tách hộ nên mật độ và diện tích xây dựng ngày càng tăng, gây áp lực lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và môi trường. Năm 2008, diện tích xây dựng trong hành lang xanh Hà Nội khoảng 473 km² chiếm 23% diện tích hành lang xanh (QHC Hà Nội, 2011). Trong khi đó diện tích xây dựng trong vành đai xanh London năm 2001 chỉ chiếm 8% tổng diện tích vành đai xanh (Greenbelt, a greener future), con số này của vành đai xanh Seoul chỉ là 5% vào năm 1989 (Amati, 2007). (hình 3)

c). *Các làng xóm phát triển lan tỏa và phân tán trong khu vực:*

Hệ thống làng xóm trong hành lang xanh Hà Nội phát triển dựa trên nền tảng phân bố dân cư sản xuất nông nghiệp trước đây, do vậy các điểm dân cư phân bố rải rác và manh mún. Trong quá trình phát triển kinh tế xã hội, do phát triển dân cư nông thôn thiếu định hướng phù hợp nên khu vực nông thôn chỉ phát triển phình to thêm chứ vẫn theo dạng "xôi đỗ" và

lớn hơn trước đây. Hiện nay, các làng xóm trong hành lang xanh đã có quy mô tương đối to, nếu tiếp tục phát triển thiếu kiểm soát như hiện nay, rất có thể trong quá trình mở rộng các làng xóm sẽ bị kết hợp lại thành điểm dân cư to có quy mô đô thị. Điều này gây ảnh hưởng xấu đến hành lang xanh. (hình 4)

d). *Tồn tại nhiều dự án trong khu vực:*
Hiện tại các dự án phát triển đang tồn tại dày đặc trong hành lang xanh Hà Nội. Riêng trong khu vực Hà Tây cũ, đã có hơn 755 đồ án quy hoạch, dự án đầu tư với quy mô 621 km². Nếu thừa nhận toàn bộ diện tích chiếm đất như hiện nay thì hành lang xanh sẽ bị biến dạng nghiêm trọng. (hình 5)

Như vậy tình hình trong hành lang xanh là khá phức tạp với dân số đông, diện tích xây dựng lớn, các làng xóm phân tán manh mún và các dự án đang tồn tại dày đặc trong khu vực. Phát triển kinh tế, nâng cao đời sống người dân và bảo vệ diện tích đất nông nghiệp, không gian xanh trong khu vực là hai vấn đề khó dung hòa đặc biệt trong điều kiện phức tạp như hành lang xanh Hà Nội hiện nay.

3. Định hướng phát triển hành lang xanh Hà Nội

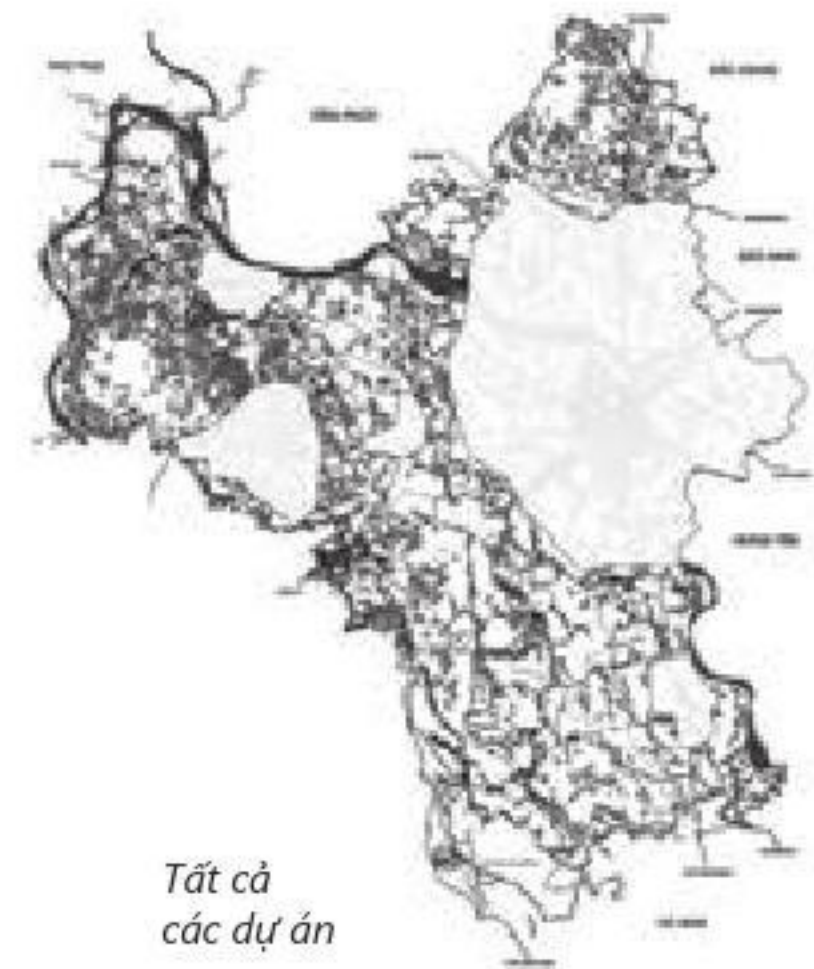
Theo định hướng của đồ án quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030, hành lang xanh Hà Nội sẽ được thực hiện linh hoạt hơn vành đai xanh. Nếu trong khu vực vành đai xanh các phát triển bị kiểm soát chặt chẽ nên có xu hướng phân cách các vùng nó đi qua thì hành lang xanh Hà Nội cho phép khu vực nông thôn phát triển cân bằng dựa trên bảo tồn, không bị đô thị hóa. Cụ thể, khu vực làng xóm sẽ không được mở rộng mà chỉ được tăng cường xây dựng cơ sở hạ tầng cho các cộng đồng hiện hữu. Hạn chế tối đa tăng mật độ xây dựng, chia nhỏ ô đất tùy tiện. Hình thành mạng lưới điểm dân cư nông thôn trong hành lang xanh bao gồm các thành phần: (1) trung tâm tiểu vùng trong huyện; (2) cụm đổi mới; (3) trung tâm dịch vụ sản xuất cụm; (4) điểm dân cư trung tâm xã; (5) điểm dân cư thôn xóm.



Hình 4: Phân bố dân cư trong hành lang xanh Hà Nội năm 2008.
Nguồn: QHC Hà Nội đến 2030



Các dự án đã được phê duyệt hoặc đang xây dựng



Tất cả các dự án

Hình 5: Các dự án hiện tại. Nguồn: QHC Hà Nội đến 2030

Với tình hình phức tạp trong khu vực nêu trên, định hướng phát triển dựa trên bảo tồn là hoàn toàn hợp lý. Bởi vì khi dân số đông và phức tạp về thành phần, việc kiểm soát phát triển quá nghiêm ngặt sẽ tước đi quyền phát triển của người dân, tạo nên làn sóng phản đối dữ dội, đồng thời ảnh hưởng xấu đến phát triển kinh tế. Tuy nhiên bên cạnh đó, vẫn còn một số vấn đề tồn tại trong định hướng quy hoạch.

a). Chưa xác định được chỉ tiêu giới hạn phát triển dựa trên bảo tồn: Việc thực hiện hành lang xanh sẽ trên cơ sở định hướng phát triển dựa trên bảo tồn. Tuy nhiên đồ án chưa xác định được chỉ tiêu được phép phát triển bao nhiêu là trong giới hạn bảo tồn. Điều này gây khó khăn cho chính quyền địa phương và người dân trong quá trình thực hiện hành lang xanh cũng như tạo kẽ hở cho những hoạt động phát triển đi ngược lại lợi ích của khu vực.

b). Kiểm soát diện tích khu vực hành lang xanh chưa chặt chẽ: Theo kinh nghiệm thực hiện vành đai xanh trên thế giới, diện tích các thành phần đất đai và toàn khu vực phải được kiểm soát nghiêm ngặt để tránh sự chuyển đổi sử dụng trái phép. Đồ án quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030 xác định diện tích hành lang xanh là 2 341 km² chiếm 70% diện tích tự nhiên toàn thành phố. Tuy nhiên trên thực tế, diện

tích của hành lang xanh chỉ có 2054 km² chiếm 61.4% diện tích thành phố (giảm 287km², tương đương 8.6%).

c). Dân số dự báo cho khu vực hành lang xanh chưa hợp lý: Năm 2008, diện tích khu vực nông thôn là 2998 km², dân số là 3.76 triệu người, mật độ dân số tương ứng là 1256 người/km². Giả sử người dân nông thôn sinh sống trải đều trong khu vực, như vậy ta có thể tính

được dân số nông thôn trong khu vực hành lang xanh Hà Nội vào năm 2008 theo công thức sau:

$$P = A \times S = 1256 \times 2054 = 2.597.824 \text{ (người)}$$

Trong đó:

P: Dân số nông thôn trong khu vực hành lang xanh Hà Nội năm 2008

S: Diện tích khu vực hành lang xanh Hà Nội

A: Mật độ dân cư khu vực nông thôn năm 2008

Như vậy thực chất, dân số trong khu vực hành lang xanh vào năm 2008 là khoảng 2,59 triệu; dự kiến đến 2020 con số này là 3,28 triệu, mật độ tương ứng là 1596 người/km². Như vậy sau 12 năm áp dụng chính sách hành lang xanh cho khu vực nông thôn Hà Nội, mật độ dân cư trong khu vực không những không giảm mà còn tăng mạnh, tăng thêm 340 người/km².

d). Các phát triển chưa được kiểm soát để phù hợp với mục tiêu hành lang xanh: Theo định hướng quy hoạch, diện tích đất ở đến năm 2030 tại khu vực nông thôn là 171 km², hầu như không có thay đổi so với hiện trạng năm 2008. Trong khi đất ở bị kiểm soát phát triển nghiêm ngặt thì đất xây dựng dành cho các mục đích khác lại được phát triển mạnh. Năm 2008, đất xây dựng phục vụ đô thị tại nông thôn chỉ có khoảng 27,8 km² thì đến 2030, dự kiến là 116 km². Đất xây dựng các công trình công cộng tại các điểm dân cư nông thôn năm 2030 dự kiến tăng hơn 35 km².

Đặc biệt, các khu công nghiệp vẫn được tiếp tục tồn tại và phát triển trong hành lang xanh. Đến năm 2020, diện tích đất khu công nghiệp chỉ là 8km². Đến 2030, trong hành lang xanh có 36.8 km² diện tích đất KCN, CCN và cụm CN làng nghề tăng lên 21.8 km² so với năm 2020. Hơn nữa, từ năm 2008 đến 2020, dân số trong khu vực nông thôn dự tính tăng thêm gần 700.000 người tuy nhiên theo định hướng quy hoạch diện tích đất ở không thay đổi. Điều này sẽ làm tăng mạnh mật độ dân cư và mật độ xây dựng tại khu vực nông thôn trong hành lang xanh.

Bảng 2: Diện tích các khu vực của Hà Nội

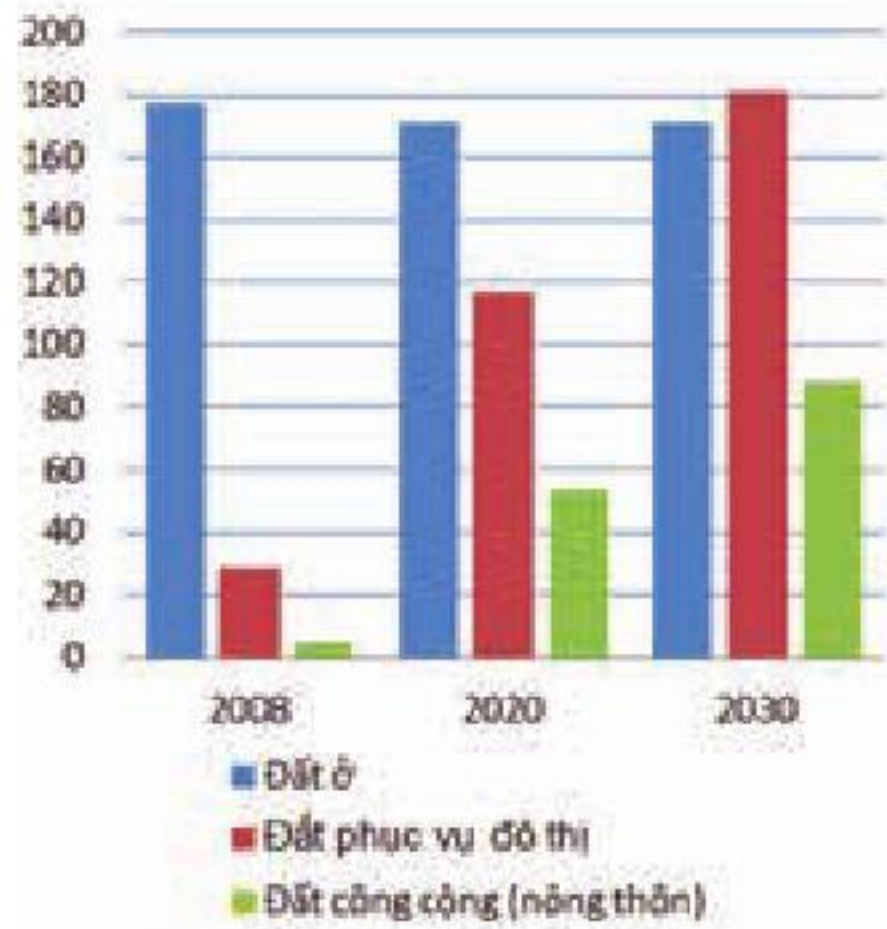
TT	Thành phần	Diện tích (km ²)	TT	Thành phần	Diện tích (km ²)
1	Toàn thành phố	3344.6	B3	Đô thị Hòa Lạc	201.13
A	Đô thị trung tâm	747.88	B4	Đô thị Xuân Mai	66.41
A1	Khu vực nội đô	159.69	B5	Đô thị Phú Xuyên	50.16
A2	Chuỗi khu đô thị phía Đông đường vành đai 4	255.43	C	Các thị trấn	103.82
A3	Khu đô thị Mê Linh – Đông Anh	113.02	C1	Thị trấn sinh thái Phúc Thọ	8.7
A4	Khu đô thị Đông Anh	98.54	C2	Thị trấn sinh thái Quốc Oai	18.69
A5	Khu đô thị Yên Viên-Long Biên-Gia Lâm	121.20	C3	Thị trấn sinh thái Chúc Sơn	21
B	5 đô thị vệ tinh	438.94	C4	11 thị trấn khác	55.43
B1	Đô thị Sóc Sơn	60.13	D	Hành lang xanh D = 1-A-B-C	2054
B2	Đô thị Sơn Tây	61.11			

Nguồn: Đồ án QHC Hà Nội đến 2030

Bảng 3: Dự báo dân số

Năm	Diện tích (km ²)	Dân số (1000 người)	Tỷ lệ tăng dân số trung bình (%)	Mật độ (người/km ²)
2008	2998	3766	2.2	1256
	2054	2579		
2020	2054	3279	-1.15	1596

Nguồn: Đồ án QHC Hà Nội đến 2030



Hình 7: So sánh sử dụng đất tại khu vực hành lang xanh qua các thời kỳ

Bảng 4: Quy hoạch hệ thống KCN CCN và cụm CN-làng nghề tại khu vực nông thôn Hà Nội đến năm 2030

TT	Hạng mục	Diện tích (Ha)
B	Khu vực nông thôn	3.680
B.1	KCN, CCN	2.180
1	H. Sóc Sơn	450
2	H. Gia Lâm	96
3	H. Ba Vì	20
4	H. Phúc Thọ	100
5	H. Đan Phượng	47
6	H. Thường Tín	663
7	H. Phú Xuyên	804
B.2	CCN - làng nghề	1.500

e). Quy mô của các điểm dân cư chưa hợp lý: Trong khi vành đai xanh Seoul quy định những điểm dân cư có hơn 1000 dân sinh sống bị loại trừ khỏi vành đai xanh thì đồ án quy hoạch Hà Nội cho phép trong một huyện hình thành từ 2-3 trung tâm tiểu vùng có quy mô dân số tối thiểu 2000 người. Như vậy, sau khi quy hoạch, trong khu vực hành lang xanh Hà Nội sẽ hình thành thêm ít nhất 32 điểm dân cư có quy mô dân số tối thiểu 2000 người. Việc hình thành quá nhiều các điểm dân cư lớn sẽ tạo nên sức ép cho công tác thực hiện và duy trì hành lang xanh.

Cần phải nói, hành lang xanh đóng vai trò quan trọng trong định hướng phát triển thủ đô Hà Nội. Đây không đơn thuần là công cụ quy hoạch nhằm hạn chế sự phát triển lan tỏa của đô thị trung tâm mà còn là giải pháp về cảnh quan, bảo vệ môi trường, tạo bản sắc cho thủ đô. Trên cơ sở tìm hiểu định hướng thực hiện hành lang xanh kết hợp với các nghiên cứu về thực trạng của khu vực có thể thấy hành lang xanh đang đứng trước hàng loạt thách thức lớn. Nếu không có quy định, hành động kịp thời, các hoạt động phát triển có thể gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến tính chất và kích thước của hành lang xanh Hà Nội.

4. Đề xuất giải pháp

a. Chính sách quản lý

Dự báo phát triển chính xác và kiểm soát chặt chẽ dân số trong khu vực hành lang xanh qua đó có kế hoạch đáp ứng nhu cầu ở, sản xuất và phát triển cho người dân, tránh trường hợp phát triển tự phát. Xây dựng hệ thống chính sách và quy định quản lý cho khu vực hành lang xanh Hà Nội bao gồm: các khu vực chức năng, các hoạt động phát triển nào được phép tồn tại và phát triển trong hành lang xanh, các khu vực và hoạt động nào bị cấm. Mật độ dân cư và xây dựng khống chế cho toàn khu vực và cho từng điểm dân cư. Về các chỉ tiêu và các hoạt động phát triển được phép trong hành lang xanh cần được đưa ra cụ thể, chi tiết và phải dựa trên điều kiện dân số, diện tích xây dựng, kinh tế xã hội của từng địa phương và theo từng giai đoạn. Khuyến khích phát triển giao thông công cộng trên các tuyến đường trong hành lang xanh để giảm tắc nghẽn, giảm khí thải; tránh xây dựng hay mở rộng thêm đường cao tốc hay đường mới.

b. Về quy hoạch kiến trúc

Để giữ được diện tích và tính chất xanh của hành lang xanh Hà Nội, cần thiết phải rà soát để loại bỏ những khu vực

chức năng không thuộc tính chất và quy mô cho phép của hành lang xanh như: các khu công nghiệp, các điểm dân cư lớn và có mật độ cao, các khu đô thị mới không phù hợp với tính chất nông thôn... Đối với các khu vực bị loại trừ khỏi hành lang xanh phải thiết lập giới hạn phát triển có dự báo cho tương lai để các khu vực này sẽ không phát triển phình to và lấn vào diện tích hành lang xanh. Các điểm dân cư trong hành lang xanh không được phép phát triển mở rộng ra ngoài ranh giới hiện có. Tùy theo điều kiện hiện trạng của điểm dân cư đó để chính quyền địa phương quyết định có được phép phát triển lấp đầy thêm trong khu vực hay không.

Nhà ở tại các điểm dân cư nông thôn trong hành lang xanh sẽ phải giữ nguyên diện tích hoặc chỉ được mở rộng thêm một phần rất nhỏ. Do đó cần có nghiên cứu mô hình kiến trúc cho nhà ở nông thôn trong khu vực vẫn giữ được bản sắc truyền thống, giữ được tính mở, hài hòa với thiên nhiên nhưng cần được cải tiến để khắc phục nhược điểm của nhà ở truyền thống để nâng cao chất lượng sống cho người dân. Đồng thời cần khuyến khích sử dụng vật liệu tự nhiên, hiện có của địa phương và thân thiện với môi trường.

6. Kết luận

Hậu quả của đô thị hóa tràn lan, thiếu kiểm soát khiến cho Hà Nội phải đối mặt với hàng loạt các vấn đề nghiêm trọng như tắc nghẽn giao thông, khói bụi, ô nhiễm môi trường. Hành lang xanh Hà Nội với diện tích chiếm 61,5% diện tích tự nhiên toàn thành phố chính là cơ hội để giải quyết các vấn đề trên. Tuy nhiên, việc tạo lập và phát triển hành lang xanh chưa bao giờ là vấn đề đơn giản, đặc biệt khi các thách thức đang bao trùm trong khu vực. Các đề xuất giải pháp của tác giả mới chỉ là những nghiên cứu bước đầu mang tính định hướng. Trong tương lai sẽ cần thêm những nghiên cứu sâu hơn về từng lĩnh vực, từng chỉ tiêu cụ thể; qua đó xây dựng mô hình phát triển cho khu vực nông thôn trong hành lang xanh, góp phần tạo nên bản sắc cho thành phố Hà Nội. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đồ án quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050
2. Vũ Thị Hồng, Xây dựng mô hình phát triển cho làng xã truyền thống trong khu vực hành lang xanh quy hoạch thành phố Hà Nội mở rộng 2030 tầm nhìn 2050, luận văn thạc sỹ tại Đại học Xây dựng Hà Nội, 2011.
3. PGS.TS Phạm Hùng Cường, Quy hoạch phát triển hành lang xanh Thủ đô Hà Nội cơ hội và thách thức, tạp trí kiến trúc, 2012.
4. PGS.TS Phạm Hùng Cường, Cơ sở thiết lập mô hình phát triển trong khu vực hành lang xanh phía Tây Hà Nội theo quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tạp trí công nghệ khoa học xây dựng, 2012.
5. Groome.D, 1990 Green corridors: a discussion of a planning concept. Lanscape Urban Planning, 19: 383-387
6. Hall, P.G., Thomas, R., Gracey, H., Drewett, R., 1973. The Containment of Urban England. Allen and Unwin, London.
7. Pendall, R., J. Martin, and W. Fulton. 2002. Holding the line: urban containment in the United States. Center on Urban and Metropolitan Policy, The Brookings Institution, Washington, D.C., USA.
8. Nilgun Guneroglu, Green corridors and fragmentation in South Eastern Black Sea coastal landscape. Ocean & Coastal Management.
9. Urban Biosphere Reserves A Report of the MAB Urban Group, UNESCO Headquarters, Paris, Room IV (Fontenoy Building) 23-27 October 2006
10. Naxiu, 2008. Do urban green corridors "work"? It depends on what we want them to do. What ecological and/or social functions can we realistically expect green corridors to perform in cities? What attributes define them, from a design and performance perspective?
11. Ebato, A. (1987), Tokyo no chiiki kenkyū (Tokyo: Daimeido).
12. Greenbelt: a greener future. A report by Natural England and the Campaign to Protect Rural England, 2008



Giá trị của hệ thống hồ đối với kiến trúc cảnh quan **Kinh Thành Huế**

ThS.KTS **TRẦN NGỌC TUỆ**

Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Thừa Thiên Huế

NÓI ĐẾN HUẾ NGƯỜI TA THƯỜNG NÓI ĐẾN KINH THÀNH HUẾ CỔ KÍNH, VỪA CÓ SÔNG HƯƠNG NHƯ DẢI LỤA NHÉ NHÀNG UỐN Lượn LÀM MINH ĐƯỜNG, NÚI NGỰ BÌNH LÀM TIỀN ÁN, CÓ TIỂU ĐẢO TRÊN SÔNG HƯƠNG LÀM TẢ THANH LONG - HỮU BẠCH HỔ, LĂNG TẨM ĐỀN ĐÀI VÀ CHÙA CHIỀM HÒA MÌNH TRONG CẢNH QUAN XANH CỦA NÚI ĐỒI. TẤT CẢ GIÁ TRỊ VỀ MẶT VẬT THỂ NÓI TRÊN ĐÃ ĐƯỢC UNESCO CÔNG NHẬN LÀ DI SẢN VĂN HÓA THẾ GIỚI.

KINH THÀNH HUẾ KHÔNG LỚN LẮM (KHOẢNG 520 HA) NHƯNG CÓ HƠN 48 HỒ LỚN NHỎ VÀ TẬP TRUNG TRONG KHU VỰC KINH THÀNH, TẠO MỘT NÉT ĐẶC TRƯNG RẤT RIÊNG CHO ĐÔ THỊ HUẾ. HỆ THỐNG HỒ TRONG KINH THÀNH CÓ VAI TRÒ HẾT SỨC QUAN TRỌNG TRONG ĐỜI SỐNG SINH HOẠT, VĂN HÓA LỊCH SỬ CỦA NHÂN DÂN. SÔNG NGỰ HÀ, HỒ TỊNH TÂM, HỒ HỌC HẢI... LÀ NHỮNG CẢNH QUAN GẮN LIỀN VỚI CÁC LỄ HỘI VĂN HÓA, HOẠT ĐỘNG VUI CHƠI, GIẢI TRÍ, THƯ GIÃN NGHỈ NGƠI CỦA TRIỀU ĐÌNH NHÀ NGUYỄN VÀ NGƯỜI DÂN TRONG KINH THÀNH.

Quá trình hình thành hệ thống hồ trong Kinh thành

Chúng ta lật lại lịch sử để đi tìm những cội nguồn những giá trị của hệ thống mặt nước trong Kinh thành Huế. Việc lập quy hoạch Kinh thành Huế diễn ra trong hai **năm 1803 đến 1804 chủ yếu** do vua Gia Long (1762-1820) và đại thần Nguyễn Văn Yển đi khảo sát thực địa hoạch định mô thức kiến trúc và mặt bằng xây dựng. Công cuộc xây dựng Kinh thành diễn ra bắt đầu từ năm 1805 đến 1832 mới cơ bản hoàn thành.

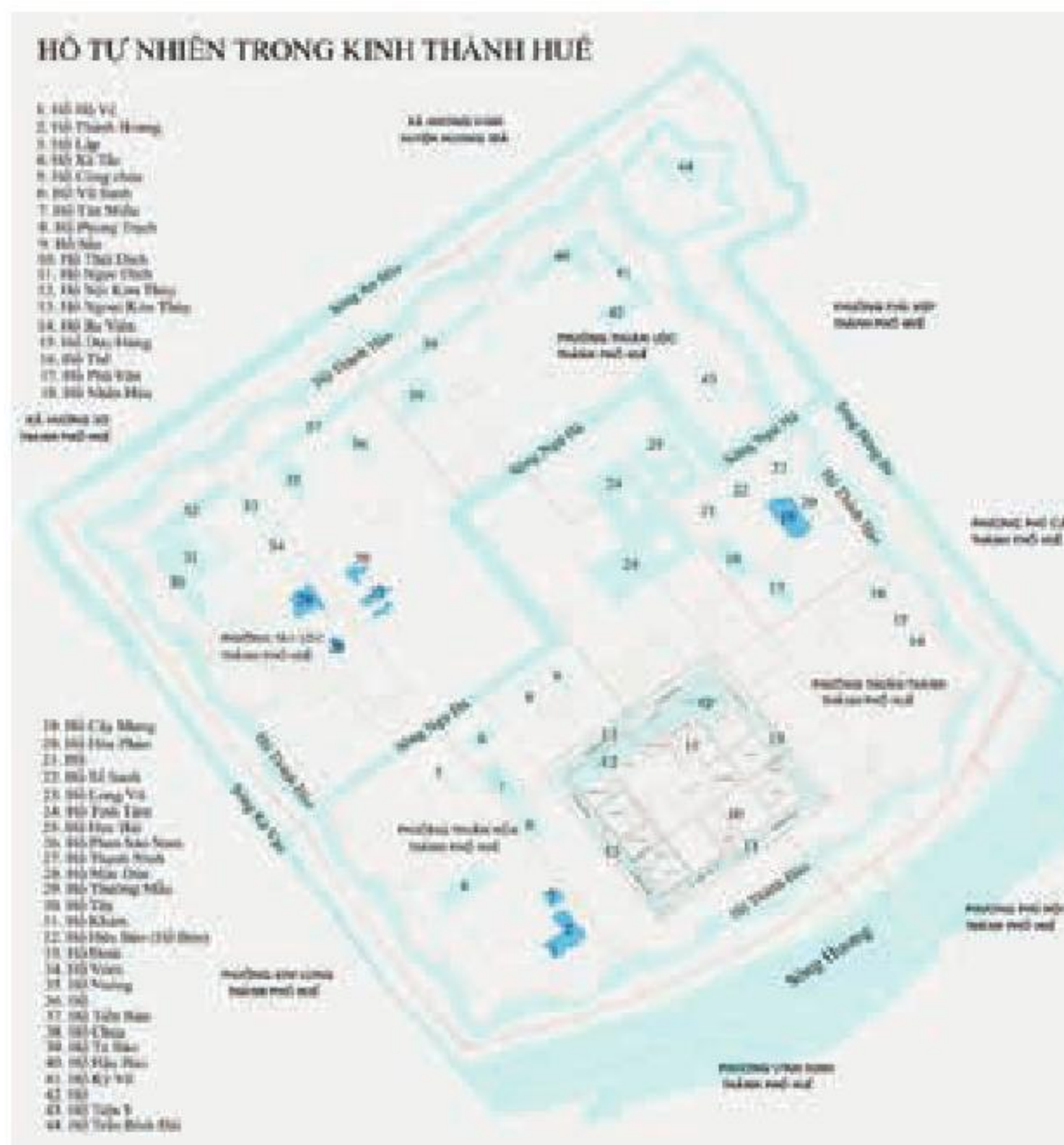
Trong khoảng thời gian 27 năm đó, mặt bằng Kinh thành đã được mở rộng hơn rất nhiều so với Đô thành Phú Xuân của thời các chúa Nguyễn và Tây Sơn (1786 - 1801). Có thể nói rằng trong lịch sử kiến trúc đô thị Huế từ xưa đến nay, chưa có đợt quy hoạch và xây dựng nào lớn lao và quan trọng như đợt diễn ra vào thời gian này. Đợt quy hoạch từ mùa hè năm 1803 đến mùa hè năm 1805 làm thay đổi một cách sâu sắc diện mạo địa lý tự nhiên của nó. Đáng kể nhất là phần quy hoạch liên quan đến các thủy lộ ở bờ bắc sông Hương, tức hai chi lưu Kim Long và Bạch Yến của dòng sông ấy. Trong các đợt xây dựng đầu tiên, người ta đã nắn dòng một số đoạn của hai chi lưu sông Kim Long và sông Bạch Yến để đắp xây thành lũy trên đó. Đồng thời, lợi dụng một số đoạn sông còn lại để tạo ra các ao hồ và hai con sông vừa tự nhiên, vừa nhân tạo là sông Ngự Hà và Hồ Thành hà ở ngoài thành như hiện nay. Có 3 nguồn gốc chính dẫn đến sự ra đời của hệ thống hồ ao này, gồm:

- **Hồ tự nhiên:** Đó là các ao hồ của 8 làng Phú Xuân, Vạn Xuân, Diễn Phái, An Vân, An Hoà, An Mỹ, An Bảo, Thế Lại trước đây, được vua Gia Long (và sau đó là vua Minh Mạng) cải tạo và quy hoạch trực thuộc các phường nội thành, sau khi triều Nguyễn hoàn tất công cuộc xây dựng và chính trang Kinh Thành Huế (1805 - 1832). Đáng chú ý là các hồ như: hồ Thành Hoàng, Hồ Vệ, Lấp, Mộc Đức, Sen (hồ Cây Mung), Hùng Nhuê,... (hình 1)

- **Hồ là vết tích của những con sông cũ:**
Dựa theo bài viết "*La Citadelle de Huế* -



Bản đồ hệ thống Kinh thành Huế từ năm 1805-1832
Nguồn: Trung tâm bảo tồn di tích Cố Đô Huế



Hình 1: Bản đồ hệ thống hồ tự nhiên trong Kinh thành Huế
Nguồn: Trung tâm bảo tồn di tích Cố Đô Huế

Onomastique" của L. Cadière về nguồn gốc hình thành của hơn 20 hồ, vốn là vết tích của các con sông Kim Long và Bạch Yến, từng chảy ngang qua vùng đất về sau được quy hoạch là Kinh Thành Huế, chúng tôi đã phân thành 2 nhóm:

Nhóm "Hồ là vết tích cũ của sông Bạch Yến": Đó là chuỗi các hồ nằm kế tiếp

nhau ở góc thành phía tây, phía đông và chạy dọc mép trong mặt bắc Kinh thành sau như hồ Tây, hồ Khâm, hồ Đoài, hồ Vòm, hồ Vương, hồ Chùa, hồ Hữu Bảo, hồ Tiên Bảo, hồ Tá Bảo, hồ Hậu Bảo, hồ Kỳ Võ...

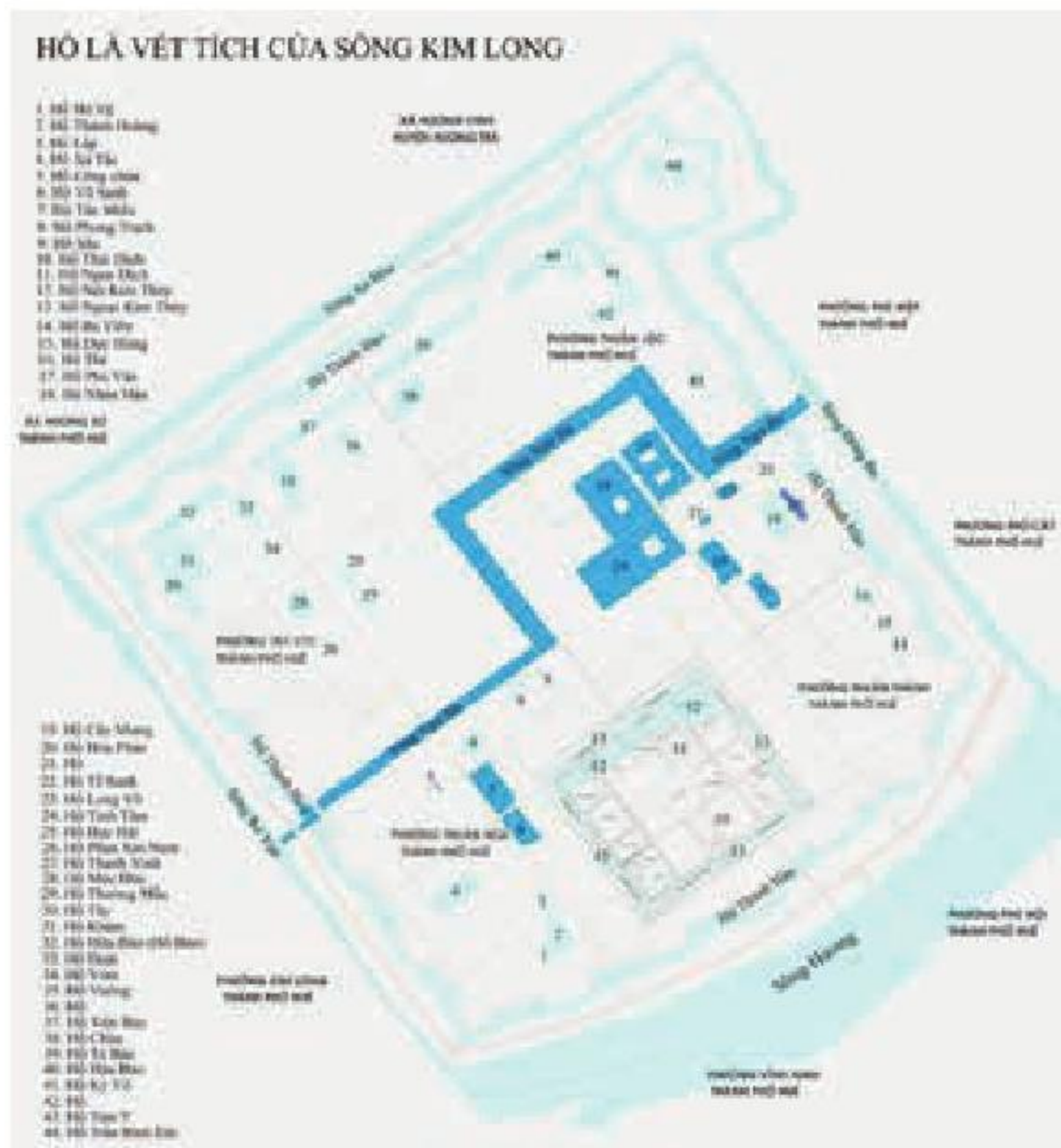
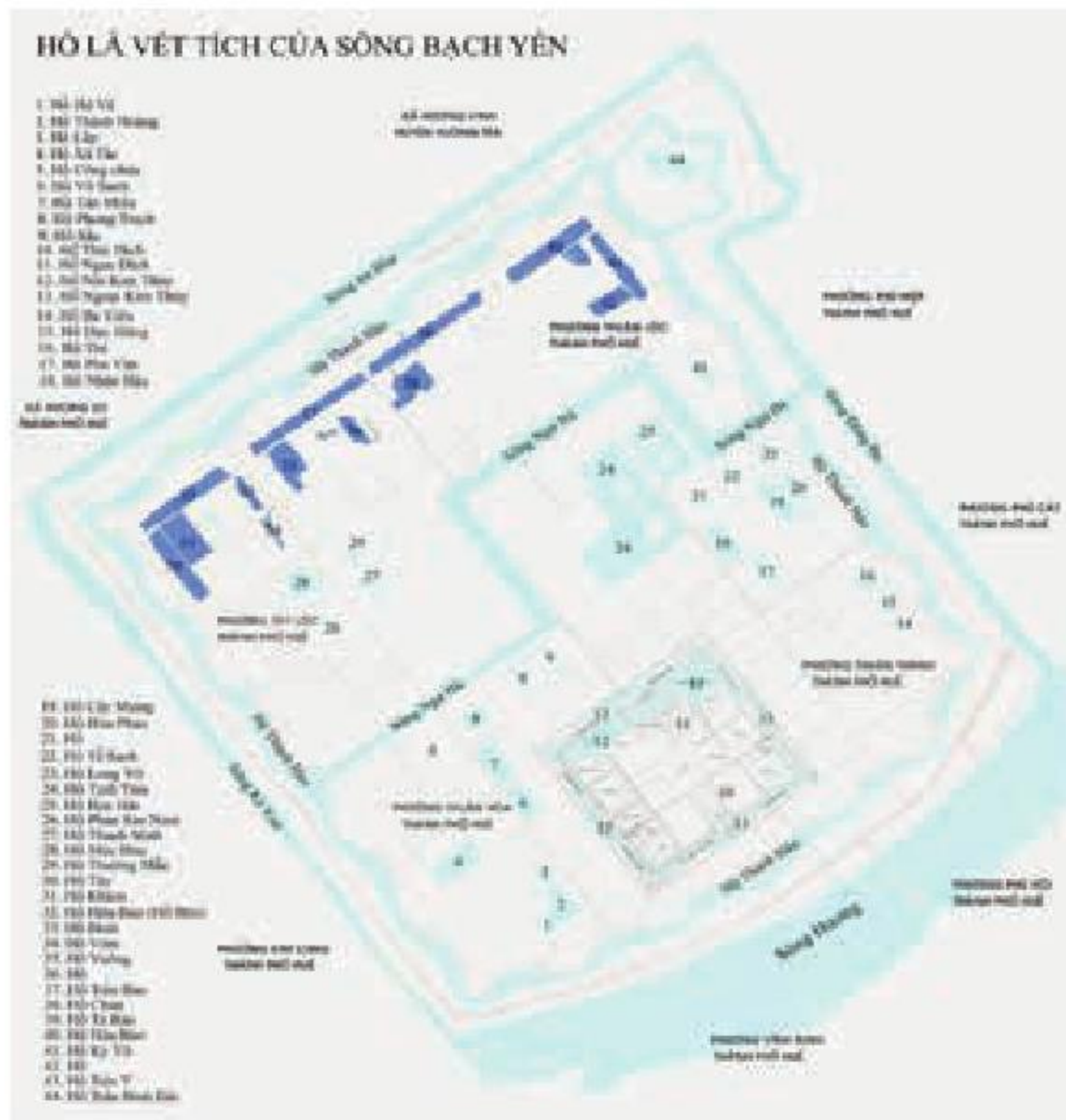
Nhóm "Hồ là vết tích cũ của sông Kim Long": Đoạn sông Kim Long chảy qua Kinh thành đã được vua Gia Long - vào

năm 1805, và vua Minh Mạng - vào năm 1825, cho đào đắp, nắn dòng chảy thành Ngự Hà, chảy ngang qua Kinh Thành, thông với Hồ Thành Hà phía tây (sông Ké Vạn) ở Tây Thành Thủy Quan và với Hồ Thành Hà phía đông (sông Đông Ba) ở Đông Thành Thủy Quan. Trong quá trình chỉnh lý sông Kim Long, thành Ngự Hà có nhiều đoạn sông đã được lấp, tạo thành nhiều hồ nhỏ nằm ở ven bờ nam Ngự Hà như: hồ Tân Miếu, Võ Sanh, Phú Văn, Nhon Hậu, Hỏa Pháo, Công Chúa và nổi tiếng nhất là hồ Học Hải và hồ Tinh Tâm, đã được triều đình tôn tạo, chỉnh trang thành những thắng cảnh danh tiếng của kinh đô Huế (hình 2).

- Hồ do triều đình nhà Nguyễn cho đào nhằm nhiều mục đích tôn tạo cảnh quan, phục vụ những nhu cầu sinh hoạt khác của triều đình và quân đội như: hồ Xã Tắc, hồ Sáu, Thanh Ninh, Phong Trach, Trấn Bình Đài. Đặc biệt là một loạt các hồ nhỏ chạy dọc theo bờ tường phía đông nam Kinh thành, vốn là những nơi triều đình cho lấy đất để xây đắp tường thành, về sau thành hồ nối tiếp nhau như hồ Ba Viên, Dục Hùng, Đông Thái, hồ Thê, Long Võ... Ngoài ra, ở khu vực Hoàng Thành, triều Nguyễn còn cho đào hồ Thái Dịch, Ngọc Dịch, Kim Thủy (trong) và Kim Thủy (ngoài), vừa để tôn tạo và cân bằng cảnh quan, vừa giải quyết vấn đề tiêu thông thoát nước từ trong Đại Nội ra Ngự Hà, tránh tình trạng úng ngập trong Hoàng cung.

Giá trị của hệ thống hồ trong Kinh thành Huế

Kinh thành Huế là nơi cư trú của đa số người dân của vùng đất Kinh kỳ dưới triều Nguyễn và ngày nay là không gian đô thị của 4 phường nội thành. Tổng dân số trong nội thành gần 60.000 người với hơn 10.000 hộ. Hệ thống mặt nước với 48 hồ lớn nhỏ và sông Ngự Hà chiếm một diện tích khá lớn và được hình thành bởi ý chí và sự khéo léo của những người tạo dựng Kinh thành và nó mang lại nhiều giá trị to lớn cho đời sống cư dân nội thành Huế.



Hình 2: Bản đồ hệ thống hồ là vết tích của sông Bạch Yến và sông Kim Long
Nguồn: Trung tâm bảo tồn di tích Cố Đô Huế

- Dùng để cấp nước sinh hoạt và giao thông: Từ những ngày mới hình thành, hệ thống hồ này đã đóng vai trò quan trọng trong việc cấp nước từ sông Hương để phục vụ đời sống sản xuất, sinh hoạt của Triều đình và người dân trong Kinh thành. Nước từ sông Hương chảy vào các hồ thành hào, sau đó qua Thủy Quan vào Ngự Hà và được thông với 48 hồ lớn nhỏ, tạo thành một hệ thống cung cấp nước sinh hoạt khổng lồ cho Kinh thành, hệ thống thủy đạo liên hoàn này đã giúp ghe thuyền từ đường biển qua cửa Tư Hiền hoặc Thuận An, ngược sông Hương vào sông Ngự Hà **trong Kinh thành bằng Đông Thành Thủy Quan**. Ngày nay, toàn bộ hơn 10.000 hộ dân trong 4 phường nội thành đã được cấp nước sạch. Tuy người dân không còn lấy nước trực tiếp từ ao hồ để sinh hoạt nhưng hệ thống hồ này vẫn là nguồn cung cấp nước cho tưới tiêu, sản xuất nông nghiệp (hình 3).

Sông Ngự Hà vừa được chỉnh trang
(Nguồn: congdongxaydung.vn)

- Điều tiết, thoát nước tự nhiên cho khu vực Kinh thành khi có mưa lũ: Tất cả các hồ thông qua hệ thống cống ngầm, cống nổi và mạch ngầm để nhận nước của vùng dân cư phụ cận. Nước mưa, nước thải chảy theo hệ thống cống hoặc ngấm vào đất rồi theo mặt bằng địa hình dồn về các hồ. Hồ sẽ trở thành “rốn nước” của cả khu vực. Với số lượng hồ đáng kể so với phạm vi không gian việc thu nước của hệ thống hồ đóng vai trò to lớn trong điều tiết nước. Hầu hết các hồ đều có hệ thống cống thông với nhau. Vì thế mực nước trong các hồ sẽ được điều tiết tự nhiên dựa trên một điều kiện cơ bản là địa hình dòng chảy. Nước từ các hồ nhỏ hoặc cao hơn, sau khi cân bằng với mặt nước chuẩn vốn có, sẽ theo hệ thống cống chảy về các hồ lớn và thấp trước khi chảy ra Ngự Hà, hoặc đổ thẳng ra Hồ Thành Hà. Theo chúng tôi, trong Kinh Thành ngày trước có đến 5 hệ thống tiêu thoát nước theo phương thức nói trên:

- Hệ thống 1: Nước mưa (và nước thải)



Sông Ngự Hà vừa được chỉnh trang. Nguồn: congdongxaydung.vn

trong khu vực Hoàng Thành sẽ theo cống ngầm đổ về hồ Ngọc Dịch hoặc hồ Kim Thủy (trong). Từ đây, nước lưu thông với hồ Kim Thủy (ngoài) rồi theo một cống lớn xuyên ngầm qua đường Đăng Thái Thân hiện nay, chảy dọc theo đường Phùng Hưng để ra Ngự Hà, hoặc theo cống ngầm dọc đường Đoàn Thị Điểm đổ ra hồ Tĩnh Tâm trước khi ra Ngự Hà.

- Hệ thống 2: Nước thải ở khu vực phía nam phường Thuận Lộc sẽ theo cống ngầm chảy về hai phía: ra hồ Phú Văn, qua hồ Nhơn Hâu, cắt ngang đường Tĩnh Tâm và đổ vào hồ Tĩnh Tâm, hoặc đổ vào hồ Cây Mung trực tiếp rồi theo cống ngầm (bằng qua đường Lê Văn Hưu hiện nay) đổ vào hồ Học Hải. Nước trong hồ Tĩnh Tâm cũng sẽ lưu thông với hồ Học Hải (qua cống ngầm cắt ngang đường Đinh Tiên Hoàng) rồi chảy ra Ngự Hà qua một cống lớn ở góc đông bắc hồ Học Hải.

- Hệ thống 3: Nước thải ở khu vực phía tây nam Kinh Thành sẽ đổ vào hồ Thành Hoàng, hồ Xã Tắc, hồ Võ Sanh, hồ Công Chúa, hồ Tân Miếu... rồi theo cống ngầm dọc đường Thạch Hãn dồn vào hồ Sấu, đổ ra Ngự Hà qua hai cống lớn ở đường Triệu Quang Phục.

- Hệ thống 4: Nước thải ở khu vực tây bắc Kinh Thành sẽ đổ vào các hồ Mộc

Đúc, Khám, Đoài, Vòm, hồ Tây...

chảy qua các hồ Vương, hồ Hữu Bảo, Tiên Bảo để theo cống ngầm thoát ra hào phía bắc Kinh thành hoặc dồn nước vào hồ Chùa trước khi ra sông Ngự Hà.

- Hệ thống 5: Nước thải trong khu vực Mang Cá theo các cống ngầm đổ ra hồ Hậu Bảo, hồ Kỳ Võ, hồ Trấn Bình Đài rồi mới thoát ra Ngự Hà và con hào phía đông bắc Kinh thành.

Lượng nước thải trong toàn bộ Kinh thành sẽ tập trung về các hồ như: Tân Miếu, Võ Sanh, hồ Sấu, Tĩnh Tâm, Học Hải, hồ Chùa, Thanh Ninh... rồi mới qua hệ thống cống lớn (ngầm hoặc lộ thiên) để đổ vào Ngự Hà. Lượng nước này cùng với lượng nước Ngự Hà nhận từ sông Hương và sông Ké Van chảy qua Tây Thành Thủy Quan, theo độ nghiêng địa hình đổ ra sông Đông Ba qua Đông Thành Thủy Quan và cống Thanh Long.

Với cơ chế hoạt động này, hệ thống hồ đóng một vai trò to lớn đối với việc tiêu thủy trong Kinh thành. Ngày nay, trong bối cảnh đô thị hóa và diễn biến của kịch bản biến đổi khí hậu ngày càng trở nên khó lường, tần suất lũ và mức ngập úng và thời gian hạn hán đã gia tăng thì vai trò điều tiết nước của hệ thống hồ và sông Ngự Hà càng phát huy.



- **Điều hòa vi khí hậu và tạo vẻ đẹp tự nhiên cho kiến trúc cảnh quan Kinh thành:** Kinh thành Huế với cấu trúc theo kiểu thành Vauban, được đóng khung bởi lớp tường thành cao 6,6m, bề **dày trung bình** 21,5m với mục đích phòng thủ, đã tạo nên một bức tranh khô cứng về không gian đô thị. Tuy Kinh thành phía Nam tiếp giáp với không gian sông Hương; phía Bắc, Đông và

Tây lần lượt kề cận các sông Bạch Yến, Đông Ba và sông Kim Long, nhưng tầm nhìn cảnh quan và không gian đô thị bị chia cắt bởi lớp tường thành cao. Trong bối cảnh ấy, hệ thống mặt nước trong Kinh thành gồm Hồ Thành hào, Ngự Hà và 48 hồ được phân bố trải rộng và chiếm tỷ lệ khá lớn, đã đóng vai trò to lớn trong việc điều hòa vi khí hậu và tổ chức kiến trúc cảnh quan. Các công trình quan trọng được bố trí quanh khu vực các hồ lớn như lầu Tàng thư và tịnh xá Ngọc Hương ở hồ Học Hải, Đàn Xã Tắc ở khu vực hồ Xã Tắc, Võ Sanh đường ở hồ Võ Sanh... Ở các công trình này, hồ đóng vai trò làm minh đường trong cấu trúc phong thủy vốn được các nhà quy hoạch áp dụng rộng rãi ở đô thị Huế dưới triều Nguyễn. Hệ thống hồ dày đặc, nằm đan xen trong các khu dân cư đã tạo nên các tuyến phố ven hồ, tạo thành nét rất đặc trưng của đô thị Huế. Có thể kết luận rằng, không gian mặt

nước đã được triều Nguyễn hoạch định và xây dựng với một tầm nhìn xa trông rộng. Cách chỉnh dòng các con sông tự nhiên đã tạo ra trong lòng Kinh thành Huế một hệ thống mặt nước gồm sông Ngự Hà và rất nhiều ao hồ, qua đó tạo ra một không gian sinh động, cân bằng và hài hòa giữa con người, kiến trúc và môi trường tự nhiên. Đây là một tài sản lớn mà cha ông ta đã để lại, cần được nhìn nhận đúng những giá trị để chúng ta có thái độ ứng xử chuẩn mực và phát huy vai trò của hệ thống mặt nước đối với không gian kiến trúc cảnh quan khu vực Kinh thành Huế. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Phan Thuận An (1999), *Kinh thành Huế*, Nhà xuất bản Thuận Hóa, Huế.
2. Đỗ Bang, *Từ điển lịch sử Thừa Thiên Huế*, NXB Thuận Hóa - Huế, 2000.
3. Lê Văn Thuyền (1997), *Dị tích - cảnh quan trên địa bàn Thành phố Huế và vùng phụ cận*.



Không ảnh hồ Tĩnh Tâm



Một góc hồ Tân Miếu và phố Nguyễn Trãi

Abstract

Hue is famous for its imperial city, which covers an area of about 520 hectare with 48 lakes of different sizes making Hue a unique feature and contributing a significant role to the architecture landscape of this city. This article investigates the formation of the lake system in the Imperial city from the time of planning to construction, which could be grouped into three types namely natural lakes of the eight villages, lakes that are remnants of the former rivers including Bach Yen and Kim Long, and those dug on purpose by the Nguyen Dynasty for landscaping, providing water for the Royal residents and army as well as preventing the city from flooding. The article continues to discuss the values of the lake system in the imperial city, which include providing water for daily use and serving as a waterway for transport, acting as a natural drainage system for the Imperial city in rainy season and regulating the microclimate and form natural beauty to the landscape of the imperial city.

Keyword: architectural landscape

Kiến trúc đô thị của thành phố Hồ Chí Minh

NHỮNG CÁI NHÌN TỪ XA

GS.TS.KTS. HOÀNG ĐẠO KÍNH

Đã từ khá lâu, ai đó cho rằng kiến trúc đô thị của thành phố Hồ Chí Minh thiếu cá tính, thậm chí thiếu đặc sắc. Ai đó kiên định dai dẳng cái nhận định thành phố này hoàn toàn “cosmopolitic”, để ám chỉ sự mờ nhạt về bản sắc địa phương. Những nhận biết như vậy có thể không sai, khi nhìn thành phố này một cách thoáng qua, khi làm biếng thâm nhập sâu hơn, khi làm biếng mở mắt và mở lòng để đón nhận hình ảnh một chốn thị thành, đích thực có cái “Tôi”, - chẳng giống một ai, trong hàng ngũ những đô thị “Việt” hơn, “Á đông” hơn. Với tư cách một đô thị, Sài Gòn – Thành phố Hồ Chí Minh vẫn đích thực Việt, mà nếu nó bộc lộ ra cái tính chất “cosmopolitic”, chính là bởi nó mở hơn cả, bởi nó có sức vươn tới những cái Mới hơn cả.

Mỗi một chốn thị thành, đã tồn tại đủ lâu, không thể không là sản phẩm trực tiếp mà một vùng đất, một cộng đồng dân cư và một tiến trình lịch sử tạo tác ra, khuôn đúc nên. Cả 3 yếu tố tác thành ấy có chung cái “Riêng” lớn, đi ra từ và mệnh danh bởi một khái niệm bao trùm, - “phương Nam”. Hễ nhìn bao quát đất nước mình, nhìn vào đất và nhìn vào xã hội, hẳn nhận ra: chính vùng đất phương Nam này duy nhất ít bị chi phối bởi những yếu tố triết lý – hành chính, ngư trị và kim hãm bèn vững những miền đất phía Bắc. Chính vùng đất này, bởi thế mà sẵn sàng cho sự công sinh: cơi mở – tiếp thu – công sinh. Một khi nhận ra cái thuộc tính tự nhiên – lịch sử – nhân văn ấy, ta khám phá ra cái mối liên hệ gốc rễ và hữu cơ của chuỗi: vùng đất – cộng đồng – lịch sử – con người – thành thị. Người viết những dòng này thiên về ý

nghĩ: chúng ta hiểu khá rõ, nhất là qua văn chương, người nông dân Nam Bộ, song có vẻ như hiểu chưa tương xứng văn hóa của cộng đồng dân cư Nam Bộ, càng ít hiểu về những đô thị – chốn thị thành Nam Bộ. Sài Gòn – Gia Định – Chợ Lớn, Biên Hòa, Cần Thơ, Mỹ Tho, Long Xuyên, Rach Giá, Hà Tiên v.v... tương như quen thuộc, vậy mà xem ra ta chưa hiểu đến nơi đến chốn. Người viết bài này cho rằng, cần nhận ra và gọi cho trúng tên những sự khác biệt, trước hết là khác biệt nổi trội, của chuỗi đô thị Nam Bộ, để hoạch định cho sát và cho trúng con đường phát triển. Không thể vận cái tư duy kiểu dùng một chiếc lược chung, cho bài tính mở mang các đô thị, ở từng vùng miền và cho từng đối tượng mà chẳng khi nào giống nhau.

Tôi đã có nhiều dịp suy ngẫm và trình bày sự nhìn nhận của mình về di sản văn hóa và di sản đô thị của thành phố Sài Gòn – Hồ Chí Minh, về những con đường mà những tài nguyên nhân văn ấy hòa dòng với phát triển. Càng ngẫm lung tôi càng thiên về cách tiếp cận sau: Ở nơi đây chớ nên quá cứng nhắc trong việc áp những thước đo – công thức về niên đại, về giá trị và về bảo tồn, nên nhìn nhận di sản của quá khứ thực tế hơn, mềm mại hơn và, từ đó, lần tìm ra những cách ứng xử khả thi hơn. Nhìn đông, hành xử động trong một cơ ngơi đô thị không ngưng đọng, mà động đây mạnh mẽ, - chính là cách dung hòa trong một thể, không tách lìa, cái sự lưu và sự biến. Chính sự dung hòa vĩ mô ấy mới giúp ta chủ động phần nào dòng chảy tự nhiên của sức sống kiến tạo cho

đô thị này, mở mang những cánh cửa mà nó vốn sở hữu dồi dào.

Từ tiếp cận trên, ta nhận ra, thành phố Hồ Chí Minh là chủ nhân của 3 di sản: Thiên nhiên, Đô thị và Nhân văn. Tôi liệt Thiên nhiên vào diện di sản, tuyệt nhiên không có sự đánh đồng với hai cái đi sau. “Di sản” thiên nhiên nói với hàm ý chất và chưa, là sự ám chỉ một thiên nhiên, còn sót lại sau cái sự “dùng” rồi. Thiên nhiên mà không tự nhiên. Thiên nhiên đã bị can thiệp. Chưa ai đong đếm xiết cái thiên nhiên – tài nguyên – di sản ấy can kiệt đến đâu, hủy hoại và chết đến đâu. Trên mặt đất, còn có thể đếm được diện tích bị chiếm dụng vung tay, sông ngòi – kênh rạch – mặt nước bị lấp vùi, bị vô sinh hóa. Song, dưới mặt đất, có ai thấu được cái sự chết mòn đang âm thầm diễn ra! Nói, tài nguyên thiên nhiên là di sản – tàn dư, là để chúng ta ưu tiên trước hết sự chữa trị và sự hồi sinh. Những biến đổi ngày nay, chẳng những của khí hậu, chính là tiếng gào thét, không thành tiếng, của Tòa thiên nhiên đang bị xâm hại chẳng? Ta hãy nhìn chăm chăm vào khuôn mặt của Đất, ta hãy áp tai vào nghe lòng Đất, rồi liệu mà hành xử! Đi cùng chiến lược hồi sinh tài nguyên – di sản thiên nhiên, một việc vĩ mô và thấu triệt hơn cả việc bảo vệ môi trường, phải là tư duy xuyên suốt về sử dụng hợp lý quỹ đất, - căn cơ và dè sẻn. Các khu đô thị theo quy hoạch phân tán, các khu công nghiệp bành trướng quá độ cần thiết, đang là trào lưu phổ biến. Việc lan tỏa lãnh thổ của thành phố Hồ Chí Minh trong chủ trương thiết lập vùng kinh tế tuy đúng, song lại tạo nguy cơ phi nông

ngiệp hóa và vô sinh hóa về phương diện thực vật những khoảng không gian rộng lớn, đồng thời dẫn tới sự vô định hình hóa đô thị và, tai họa hơn, phi tập trung hóa sự kết tụ nền văn hóa thành thị của một thành phố - đầu tàu - hạt nhân. Di sản đô thị, di sản kiến trúc đô thị, nên hiểu rộng là một khối di sản vật chất - kỹ thuật đồ sộ, có giá trị trước tiên về sử dụng và về kinh tế, với các đầu ra là khung cảnh toàn đô thị, diện mạo của những đường phố, kiến trúc các ô phố, quần thể và những công trình riêng lẻ, đã tồn tại cùng đô thị trong suốt quá trình lịch sử của nó, góp phần tạo nên những cái riêng, nguồn gien, những gì để hoài niệm bám víu vào và, cuối cùng, tạo nên những giá trị chuyên biệt, mà chỉ quỹ kiến trúc đô thị này sở hữu. Di sản đô thị không tách lìa khỏi khối tài sản kiến trúc - kỹ thuật - vật chất của thành phố hiện hữu, thích ứng để chung sống bình đẳng với cơ thể chung của thành phố. Với quỹ di sản kiến trúc đô thị, vì thế, không thể quy áp những khái niệm và những đòi hỏi tương tự những di tích. Như đã nói ở trên, sự cứng nhắc trong tiếp cận và trong ứng xử dẫn tới sự phá sản của những chủ trương và những giải pháp bảo tồn. Khu di sản phố cổ Hà Nội, một thời bị ứng xử như với di tích, đã không thành trong nỗ lực giữ lại. Sau này, chính cuộc vận động của sự phát triển, không kìm hãm được, của cộng đồng dân cư đã chỉ ra rằng, di sản phố cổ về bản chất là một cấu trúc - di sản sống động, nó đòi hỏi phải sống tiếp và hòa vào dòng phát triển chung. Chúng ta không nên và cũng không thể bảo tàng hóa, di tích hóa làng cổ Đường Lâm, phố cổ Hà Nội, khu phố Hoa ở Chợ Lớn v.v... Hợp lý hơn cả và trong tầm tay hơn cả, khi ta chọn cách ứng xử với những di sản đô thị kết hợp nhuần nhị bảo tồn - cái tạo và phát triển. Cái tạo phải được coi là công cụ chính, bởi nói đến cái tạo là đã ám chỉ cái sự cần níu giữ lại, cái sự thích ứng với nhu cầu cuộc sống mới và cuối cùng, cái sự chỉnh trang và nâng cấp. Cái cũ xuống cấp và cái cũ có khuôn mặt bê rạc không nên tương đồng với sự cổ kính.

Đối với thành phố Hồ Chí Minh, người viết muốn lưu ý thêm:

- Với di sản kiến trúc và đô thị thời thuộc địa. Đây là một quỹ tài sản vật chất lớn lao, đồng thời là một vốn liếng kiến trúc và văn hóa đặc biệt quý hiếm, một thành tố cấu thành cơ ngơi và diện mạo cho thành phố. Trong việc kiểm kê và đánh giá quỹ kiến trúc - đô thị này, có vẻ như chúng ta thiên về sự thống kê để bảo vệ những công trình kiến trúc cụ thể hơn là việc nghiên cứu - đánh giá và duy trì những cấu trúc không gian và cảnh quan, những trục đường và con phố cũ với tư cách là những đối tượng cần được coi trọng trong vốn liếng đô thị thời cận đại. Chúng ta cũng có vẻ như chú trọng nhiều hơn đến các giá trị về phương diện niên đại và về giá trị thẩm mỹ. Trong khi chính tính đa dạng về loại hình công trình, chỉ xuất hiện ở thời kỳ thuộc địa, phải được nhìn nhận như một giá trị nổi trội của di sản kiến trúc thời này. Ngoài trừ một số không nhiều những công trình được công nhận là di tích lịch sử, văn hóa hoặc kiến trúc thuộc diện được Luật Di sản văn hóa bảo hộ, bản thân quỹ kiến trúc đô thị thời thuộc địa cùng hàng trăm công trình khác không thể đưa vào diện này, chúng cần được kiểm kê - đánh giá - phân loại, đưa vào danh mục và điền vào bản đồ để quản lý. Việc sử dụng tiếp tục chúng trong cuộc sống hiện tại chính là nguyên có để duy trì chúng. Và, chỉ có thể duy trì chúng lâu dài, nếu ta thực hiện duy tu và cải tạo. Chính quyền thành phố cần ban hành những quy chế đặc thù về quản lý, duy tu và cải tạo, khai thác những công trình kiến trúc cũ đã được đưa vào diện có giá trị.

- Cấu trúc phố thị của cư dân người Hoa ở Chợ Lớn, ngay ở dạng hiện tại, cần nhìn nhận như một di sản đô thị quý hiếm. Ở ta cũng như ở các nước khác, một di sản chuyên biệt và sống động như vậy hầu như không còn nữa. Đô thị và văn hóa xưa nay của Sài Gòn vốn là sản phẩm lịch sử được tạo thành bởi công sức và tài trí của những công đồng dân cư từ bốn phương, cho nên dấu ấn của di sản thuộc công đồng người Hoa được chúng ta tôn trọng là điều tự nhiên. Lâu nay đã có khá nhiều nghiên cứu về di sản này, các chủ trương và giải pháp giữ lại

nó cũng đã được đưa ra. Tuy nhiên, sự biến dạng tăng tốc của chinatown đang nói lên sự chậm chân trong bảo tồn di sản. Ưu tiên số 1 lúc này là việc xác định giới hạn và đối tượng bảo tồn khả thi; xây dựng quy hoạch và đặc biệt, quy chế cùng các văn bản hướng dẫn bảo tồn và cải tạo; thực hiện bảo tồn và chỉnh trang thí điểm 1-2 đường phố, như Triều Quang Phục chẳng hạn; tổ chức các hoạt động văn hóa và du lịch. Đầu tư tiền của cho những nội dung trên có thể không lớn, cái chính là sớm bắt tay vào làm và làm có bài bản. Những chuyển động tích cực gần đây trong bảo tồn và phát huy khu di sản phố cổ Hà Nội có thể là những kinh nghiệm tham khảo.

Di sản văn hóa đô thị là một thành tố góp phần tạo nên sự đặc sắc cùng sức cuốn hút mạnh mẽ của Sài Gòn trước kia và thành phố Hồ Chí Minh ngày nay. Nếu diện mạo thành phố còn có thể làm cho ai đó phân vân về tính riêng biệt và tính bản sắc, thì lối sống - lối làm - cách giao thiệp của công đồng dân cư ở đây dễ dàng xóa nhòa đi sự phân vân ấy. Chính năng lượng tiềm tàng trong sự hút vào và tỏa ra của văn hóa đô thị đang trở thành một trong những động lực cho sự bồi đắp và thăng tiến không ngừng. Người viết bài này muốn đặc biệt nhấn mạnh những phẩm chất của người Sài Gòn - thành phố Hồ Chí Minh, rất thiết thân với sự phát triển thành phố nói chung, phát triển nền kiến trúc của nó nói riêng, đó là: nếp tư duy thiết thực và năng động, thói quen làm việc chu đáo và chuyên nghiệp, cùng với đó là sự thịnh hành một nền thẩm mỹ đời sống và đường phố bình dân đi ra từ nền văn hóa thị thành ở độ chín muồi.

Là kiến trúc sư, tôi hướng về anh chị em đồng nghiệp ở thành phố với niềm hy vọng có cơ sở. Họ đang làm việc một cách chuyên nghiệp, họ đang hướng tới những sáng tạo mang lại sự mới mẻ mở mắt.

Thành phố Hồ Chí Minh, chủ nhân của những tài nguyên - vốn liếng tinh thần và vật chất đồ sộ, đứng trước thời cơ trở thành một đô thị vừa vĩ đại và vừa đích thực là mảnh đất lành cho người đời. ■



Sài Gòn *Thành phố Hồ Chí Minh*

Ảnh: NGUYỄN THẾ DƯƠNG - AAPhoto (trang 70-75)
KTS ĐẶNG TUẤN TRUNG (trang 76, 77)

















Tàu điện một ray

VỚI PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TRONG QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÙNG ĐÔ THỊ TẠI VIỆT NAM

THS.KS. **BẠCH NGỌC TÙNG**

Phòng Quy hoạch và Hạ tầng kỹ thuật

Công ty CP tư vấn thiết kế đầu tư và xây dựng ACUD

I- ĐẶT VẤN ĐỀ

Quy hoạch xây dựng vùng là cụ thể hóa các chiến lược và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, phân bố dân cư và lao động, cải tạo và phát triển mạng lưới dân cư, hạ tầng kỹ thuật (HTKT), bảo vệ môi trường của một vùng lãnh thổ rộng lớn hay trong các vùng lãnh thổ địa phương... [5]. Một trong những yếu tố đóng vai trò quan trọng và là đối tượng chính trong quy hoạch xây dựng vùng là việc định hướng phát triển hệ thống giao thông. Hệ thống giao thông là tiền đề, điều kiện tiên quyết để hình thành và phát triển các hoạt động giao thương, các mối quan hệ về kinh tế - xã hội giữa trong và ngoài vùng. Hiện trạng giao thông công cộng (GTCC) trong các vùng đô thị lớn như Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, Đà Nẵng... chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải, giao thương, chưa là động lực để phát triển kinh tế, gây ra nhiều vấn đề môi trường cũng như tai nạn giao thông... Để giải quyết các vấn đề này thì việc định hướng chiến lược phát triển ưu tiên cho GTCC là hoàn toàn đúng đắn, nhất là các loại hình vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) khối lượng lớn. Tuy nhiên, việc hiểu

rõ và lựa chọn được loại hình GTCC phù hợp luôn là một trong những vấn đề cần quan tâm trong các đồ án quy hoạch xây dựng vùng hiện nay, đây chính là những cơ sở cho các đồ án quy hoạch ở giai đoạn sau.

Tàu điện một ray là một trong những phương tiện VTHKCC khối lượng lớn, có thể chạy với vận tốc từ 60 - 90 km/h với công nghệ bánh lốp và trên 500km/h với công nghệ đệm từ trường (Maglev). Năng lực vận chuyển từ 25.000 hành khách/ngày đêm/tuyến trở lên. Mặt khác phương tiện có mặt bằng chiếm dụng đất ít, không ảnh hưởng đến các phương tiện giao thông khác (do chạy trên cao), vượt địa hình phức tạp (với độ dốc 6-10%), có thể chế tạo sẵn và thi công lắp ghép thuận tiện với kết cấu thép nhẹ, gây ít tiếng ồn (sử dụng bánh lốp hoặc lực đẩy của từ trường), giảm thiểu ô nhiễm môi trường, vận hành an toàn, quản lý vận hành đồng bộ, chi phí hợp lý... [16] Tàu điện một ray có phạm vi ứng dụng rộng rãi trong VTHKCC có tính chất liên vùng, tốc độ cao, trong VTHKCC nội bộ vùng và cho các khu du lịch, khu vui chơi giải trí, công viên, sân golf... trong vùng đô thị.

Với những đặc điểm nổi bật trên, đến nay đã có hơn 500km tàu điện một ray được xây dựng tại hơn 30 nước trên thế giới [16]. Tuy nhiên, hiện nay phương tiện này chưa được đầu tư xây dựng tại Việt Nam nhưng bước đầu đã được đề xuất vào quy hoạch phát triển hệ thống GTCC tại các vùng đô thị lớn (Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Đà Lạt, tỉnh Quảng Ninh...) cùng với các loại hình VTHKCC khác như Metro, BRT, Bus... Tuy nhiên việc thiếu vắng chiến lược phát triển, hành lang pháp lý cũng như những quy định, hướng dẫn cụ thể về việc áp dụng hệ thống tàu điện một ray cho VTHKCC đô thị khiến cho các đề xuất áp dụng hệ thống này trong các đồ án quy hoạch đã và đang thực hiện trở nên không thực sự khả thi và hiệu quả.

Trong phạm vi bài viết này, tác giả nghiên cứu định hướng phát triển không gian vùng đô thị, định hướng phát triển GTCC bằng tàu điện một ray trong các đồ án quy hoạch đã và đang triển khai cho các vùng đô thị, cũng như những vai trò, đặc điểm và thực tế áp dụng các loại hình tàu điện một ray tại một số nước phát triển trên thế giới, từ đó đề xuất những định

hướng mang tính khả thi cao thông qua những tiêu chí được đề xuất để lựa chọn các tuyến tàu điện một ray trong hệ thống GTCC vùng.

II-PHÂN VÙNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ ĐỊNH HƯỚNG GTCC BẰNG TÀU ĐIỆN MỘT RAY TRONG QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÙNG TẠI VIỆT NAM

1. Phân vùng phát triển đô thị và chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam

Theo Quyết định số 445/QĐ-TTg ngày 07/4/2009 của Thủ tướng Chính phủ, về việc phê duyệt 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 trong đó: 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, Tp Hồ Chí Minh, Đà Nẵng...; các thành phố, thị xã trung tâm cấp tỉnh; các đô thị trung tâm cấp huyện, bao gồm các thị trấn huyện lỵ và các thị xã là vùng trung tâm chuyên ngành của tỉnh và các đô thị trung tâm cấp tiểu vùng, bao gồm các thị trấn là trung tâm các cụm khu dân cư nông thôn hoặc là các đô thị vệ tinh, đô thị đối trọng trong các vùng ảnh hưởng của đô thị lớn, cực lớn (Thủ đô Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, Đà Nẵng...). Các đô thị trung tâm được phân bố hợp lý trên cơ sở 6 vùng kinh tế xã hội quốc gia (xem Hình ảnh - 1).

Cùng với những định hướng phát triển vùng các đô thị là Chiến lược phát triển

giao thông vận tải Việt Nam trong đó định hướng về phát triển GTCC như sau: *Đối với thành phố lớn cần phát triển hệ thống xe buýt và nhanh chóng đầu tư xây dựng các tuyến VTHKCC khối lượng lớn như đường sắt trên cao và tàu điện ngầm để đạt tỷ lệ đảm nhận VTHKCC 25-30% và kiểm soát sự phát triển của xe máy, ô tô cá nhân. Ngoài ra cần tổ chức quản lý giao thông đô thị một cách khoa học, sử dụng công nghệ và trang thiết bị hiện đại, hướng tới phát triển hệ thống giao thông thông minh (ITS – Intelligent Transportation Systems).*

2. Định hướng phát triển GTCC sử dụng tàu điện một ray trong một số đồ án quy hoạch xây dựng vùng, các thành phố lớn tại Việt Nam

Trong những năm gần đây, nhiều đồ án quy hoạch xây dựng vùng, các thành phố lớn đã hoàn thành. Một phần quan trọng trong đó là việc định hướng phát triển hệ thống GTCC theo hướng VTHKCC khối lượng lớn, đặc biệt là việc đề xuất sử dụng tàu điện một ray. Tàu điện một ray không còn xa lạ ở các nước phát triển trên thế giới, tuy nhiên nó vẫn còn rất mới tại Việt Nam, nơi mà phương tiện này đang trong giai đoạn bước đầu đề xuất và nghiên cứu ứng dụng. Dưới đây là những đề xuất quy hoạch các tuyến tàu điện một ray trong các đồ án quy hoạch vùng, các thành phố lớn tại Việt Nam.

+ Thủ đô Hà Nội (Quy hoạch giao thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050)

Tính chất vùng: là trung tâm văn hóa, chính trị, kinh tế của cả nước đồng thời là trung tâm khoa học kỹ thuật và du lịch, là đầu mối giao thông quan trọng ở khu vực phía Bắc

Quy mô dân số đến năm 2030: khoảng 9,0 – 9,2 triệu người

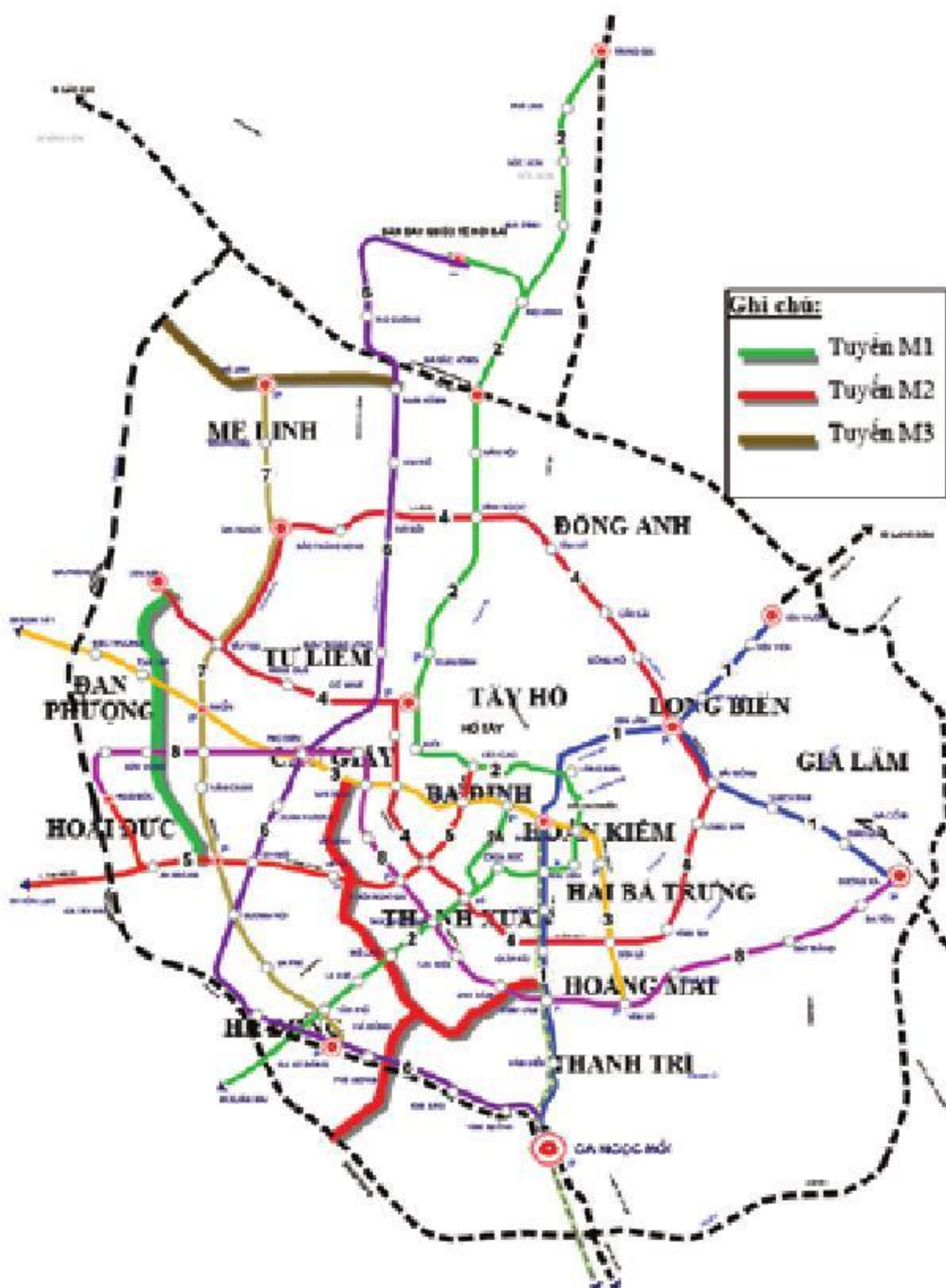
Loại hình GTCC: xe bus thường, xe bus nhanh (BRT), đường sắt trên cao, metro, tàu điện một ray (03 tuyến với tổng chiều dài 44 km)

(*) Trong 3 tuyến tàu điện một ray được đề xuất thì tuyến số 2 bao gồm cả 2 nhánh, mới đây đã được Bộ giao thông



Hình ảnh - 1: Phân vùng và định hướng phát triển đô thị Việt Nam

Nguồn: Điều chỉnh định hướng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2025



Hình ảnh - 2: Định hướng quy hoạch các tuyến tàu điện một ray tại Hà Nội
 Nguồn: Sở giao thông vận tải Hà Nội và Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải (TEDI), Hồ sơ trình thẩm định (2013), "Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050", Hà Nội.



Hình ảnh - 3: Định hướng quy hoạch các tuyến tàu điện một ray tại tỉnh Quảng Ninh
 Nguồn: Công ty Nikken Sekkei Civil Engineering (Nhật Bản) (2014), "Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và ngoài 2050", Quảng Ninh.

vận tải chấp nhận chủ trương để Hà Nội lập quy hoạch chi tiết hướng tuyến và lập dự án xây dựng thí điểm cho tuyến này.

+ **Tỉnh Quảng Ninh** (Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và ngoài 2050)

Tính chất vùng: là một trong ba trung tâm kinh tế lớn của vùng đồng bằng Sông Hồng, động lực phát triển của Miền Bắc

Quy mô dân số đến năm 2030: 2,34 triệu người

Loại hình GTCC: xe bus thường, đường sắt, tàu điện một ray (03 tuyến với tổng chiều dài 105,3 km). (xem Hình ảnh - 4)

+ **Thành phố Đà Lạt – Tỉnh Lâm Đồng** (Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030)

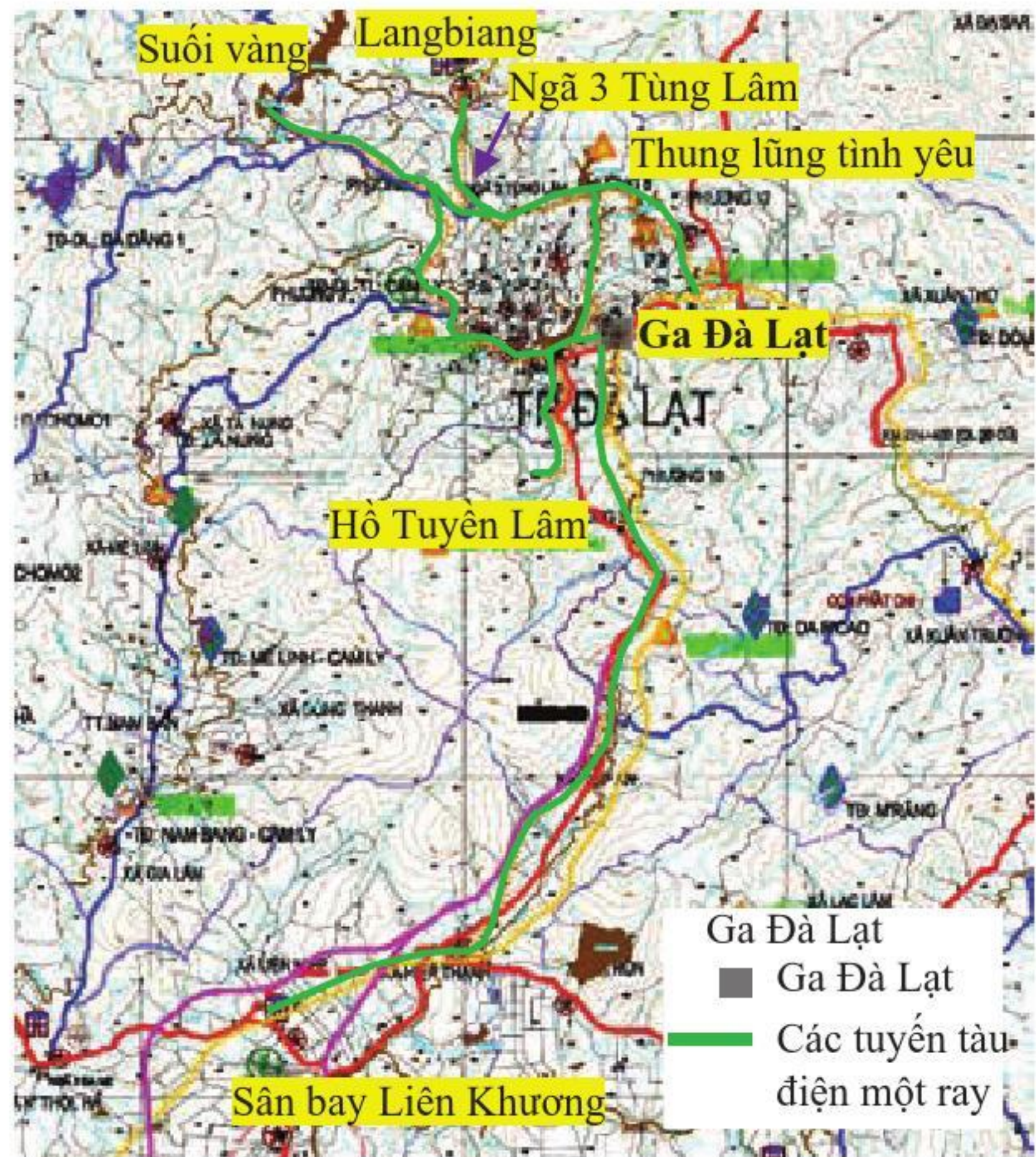
Thành phố Đà Lạt là thành phố trực thuộc tỉnh Lâm Đồng, nằm trên cao nguyên Lâm Viên, ở độ cao 1.500m so với mặt nước biển. Với nhiều cảnh quan đẹp Đà Lạt là một trong những thành phố du lịch nổi tiếng nhất của Việt Nam. Theo quy *Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* thì thành phố Đà Lạt đã định hướng phát triển giao thông đường sắt đô thị bằng 06 tuyến tàu điện một ray, với tổng chiều dài là 89,63 km, phục vụ chính cho phát triển du lịch khi có hướng tuyến với các điểm xuất phát từ ga Đà Lạt đi các khu du lịch trọng điểm như: Suối Vàng, Langbiang, hồ Tuyền Lâm, thung lũng Tình Yêu hay đi sân bay Liên Khương. (xem Hình ảnh - 4)

Từ những định hướng GTCC sử dụng tàu điện một ray kết hợp với nhiều hình thức VTHKCC khác trong một số đồ án QHXDV các thành phố lớn đã nêu trên, có thể thấy rằng những định hướng chiến lược phát triển GTVT quốc gia đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt đang dần được hiện thực hóa bằng việc phát triển đô thị theo hướng sử dụng GTCC là chính với phương thức vận chuyển nhanh,

khối lượng lớn, hiện đại... Tuy nhiên trong các đồ án quy hoạch này việc đề xuất sử dụng tàu điện một ray chưa thực sự rõ ràng về công nghệ về loại hình dẫn đến chưa có sự liên kết chặt chẽ giữa phát triển không gian vùng với các tuyến VTHKCC khối lượng lớn này, đặc biệt là với các công trình giao thông đầu mối (nhà ga tàu điện một ray, nhà ga trung chuyển...) theo TOD nhằm nâng cao năng lực của các tuyến VTHKCC, tăng hiệu quả sử dụng đất xung quanh nhà ga hướng tới phát triển nhiều không gian đặc thù trong và ngoài vùng đô thị...

3. Phát triển không gian vùng hướng đến các đầu mối trung chuyển giao thông công cộng (Transit-Oriented Development – TOD)

Việc định hướng phát triển hệ thống giao thông tương lai của các vùng đô thị có chú trọng đến GTCC đặc biệt là những loại hình VTHKCC khối lượng lớn, tốc độ cao với vai trò kết nối các khu vực ngoài vùng với các khu trung tâm, thương mại và định hướng mở rộng các đô thị trong và ngoài vùng... là hoàn toàn đúng đắn. Những tuyến GTCC này sẽ có những tác động lan tỏa và trở thành chất xúc tác cho các dự án cải tạo hoặc xây mới tại các khu vực xung quanh nhà ga. Vì vậy các nhà ga chính là động lực chính trong việc “tái điều chỉnh đất đai” trong khu vực nội đô. Phía bên ngoài thành phố, các dự án phát triển đô thị mới quanh nhà ga trở nên hấp dẫn với người dân và nhà đầu tư. Bên cạnh đó, phát triển đô thị bền vững cần thiết phải tích hợp phát triển hệ thống GTCC với tái cấu trúc đô thị dọc theo hành lang các tuyến VTHKCC khối lượng lớn và xung quanh trạm đỗ của nó. Phát triển các đô thị mới quanh các nhà ga giúp cải thiện tiêu chuẩn sống, chất lượng sống, bảo vệ và tăng cường môi trường tự nhiên, bảo tồn các giá trị văn hóa và lịch sử địa phương. Phát triển không gian ngầm cũng là cơ hội cho phát triển đô thị nhất là ở khu vực trung tâm thành phố nơi có mật độ và chiều cao công trình bị hạn chế.



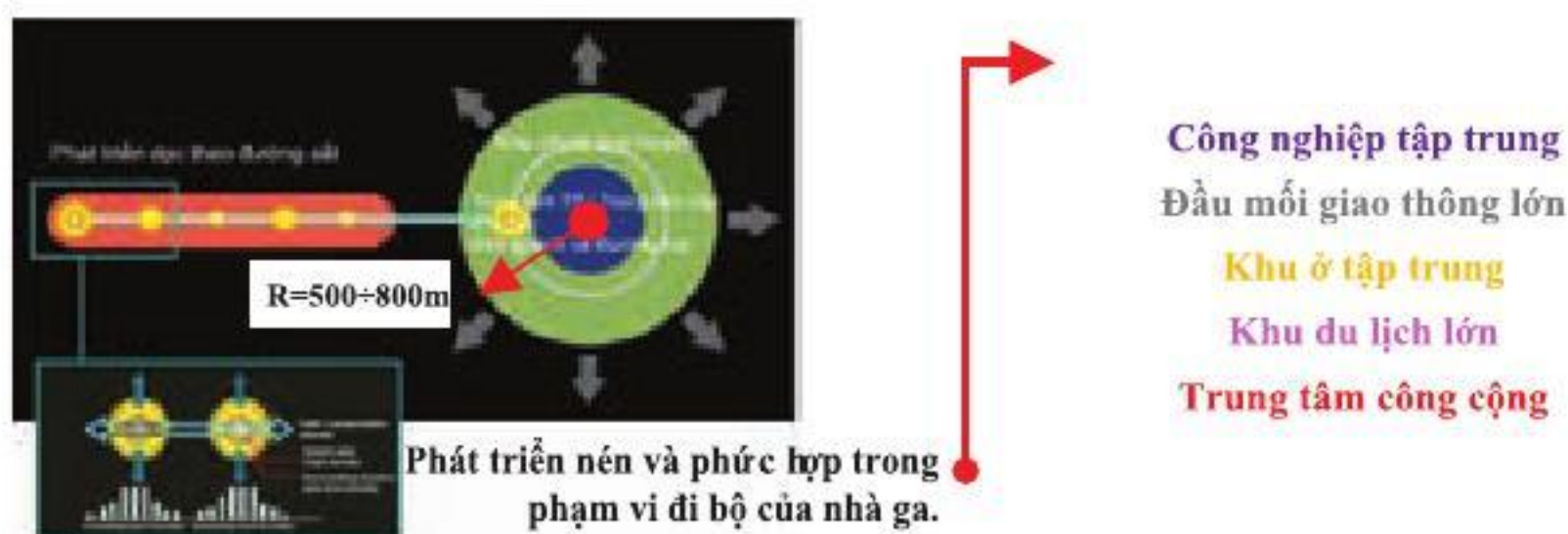
Hình ảnh - 4: Định hướng quy hoạch các tuyến tàu điện một ray tại tỉnh Tp. Đà Lạt
Nguồn: Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải (TEDI) (2013), “Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”, Lâm Đồng.

Các ga tàu điện chính là điểm chuyển đổi phương thức vận tải hành khách trong đô thị. Ga tàu điện là nơi kết nối các loại hình GTCC (metro - metro; metro - xe buýt, metro – monorail...) và kết nối với loại hình giao thông cá nhân (GTCN) như xe đạp, taxi, xe con, xe máy, đi bộ.... tạo thành các đầu mối giao thông đô thị. Hệ thống đường sắt đô thị (ĐSDT) được kỳ vọng sẽ đóng vai trò là trục xương sống về vận tải hành khách trong đô thị. Các đầu mối giao thông đô thị là động lực để mở rộng các hoạt động kinh tế xã hội. Vì vậy, song song với phát triển hệ thống GTCC vùng là phát triển không gian vùng đô thị hướng đến các đầu mối trung chuyển GTCC này (phát triển đô thị theo TOD - Transit-Oriented Development)

Theo tiêu chuẩn quy hoạch và thiết kế đô thị của Hiệp hội quy hoạch Hoa Kỳ (APA) thì phát triển đô thị theo TOD được hiểu như sau:

- Sử dụng tối đa GTCC trong đô thị, ít phụ thuộc vào giao thông cá nhân.
- Phạm vi tác động diễn ra trong vòng ½ dặm (0.8km) quanh trạm dừng GTCC.
- Bao gồm hỗn hợp đa dạng các hình thức sử dụng đất: nhà ở, làm việc....
- Mật độ sử dụng đất cao.
- Dễ dàng tiếp cận đến nhà ga bằng xe đạp/ đi bộ (đi bộ thoải mái, thư giãn và hấp dẫn)

Theo Viện Nghiên cứu Nikken Sekkei - Nhật Bản thì đặc điểm chính của TOD là hỗ trợ các điểm dừng, điểm trung chuyển của hệ thống VTHKCC khối lượng lớn tốc độ cao. Đô thị sẽ được



Hình ảnh - 5: Cơ cấu phát triển không gian của mô hình TOD

Nguồn: Bộ Xây Dựng và Bộ Đất đai Hạ tầng Giao thông và Du lịch Nhật Bản (2014), Kỷ yếu hội thảo “Mô hình phát triển đô thị tại các đầu mối trung chuyển giao thông, Việt Nam và Nhật Bản”, Hà Nội.



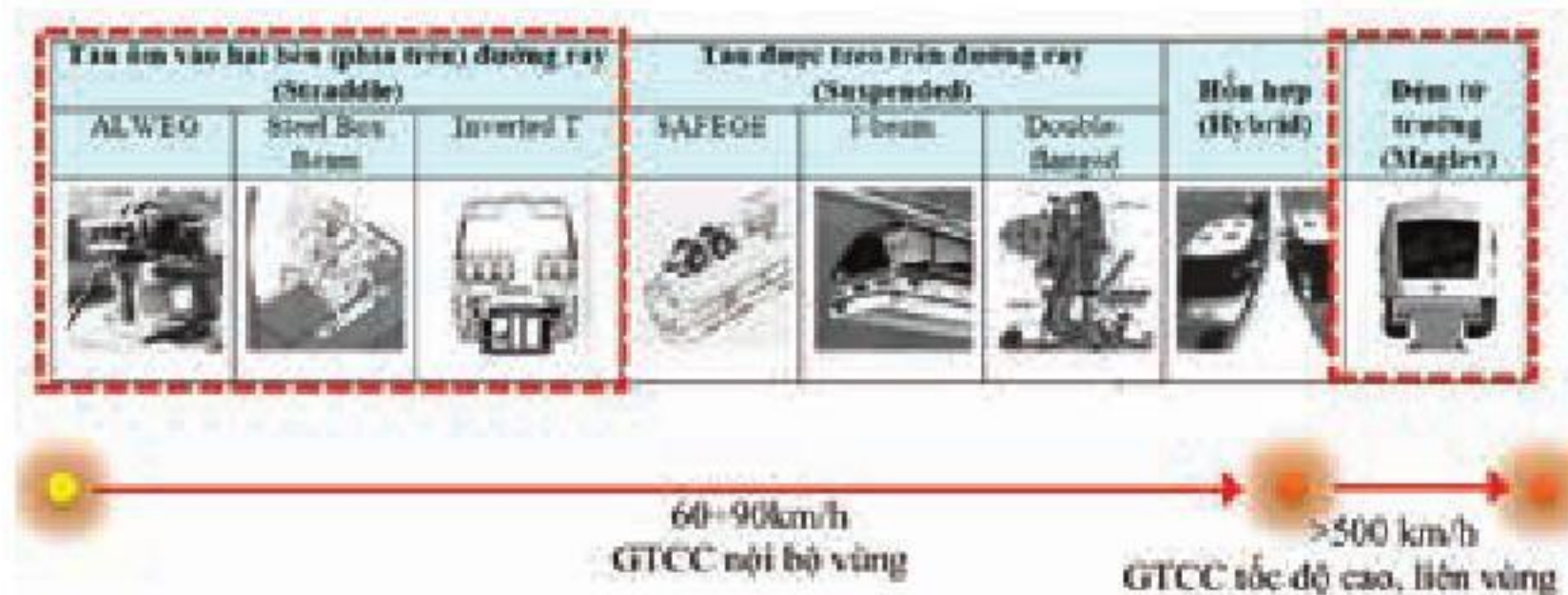
Hình ảnh - 6: Các loại hình phát triển đô thị theo TOD

Nguồn: Bộ Xây Dựng và Bộ Đất đai Hạ tầng Giao thông và Du lịch Nhật Bản (2014), Kỷ yếu hội thảo “Mô hình phát triển đô thị tại các đầu mối trung chuyển giao thông, Việt Nam và Nhật Bản”, Hà Nội.



Hình ảnh - 7: Các bộ phận trong hệ thống tàu điện một ray

Nguồn: El-Diraby, Bo Wang (2003), “Constructability Analysis of Monorail Project”, USA



Hình ảnh - 8: Các loại hình công nghệ của tàu điện một ray

Nguồn: 16. The Monorail Society [online] Available at: <http://www.monorails.org/index.html> [Accessed 06 July 2014], USA.

phát triển dọc theo hướng đường sắt, lấy nhà ga làm định hướng và cấu trúc đô thị phát triển lấy đầu mối GTCC làm trung tâm.

Với kinh nghiệm phát triển đô thị theo TOD của Nhật Bản thì định hướng này được phân làm 3 loại như sau: (xem Hình ảnh - 6)

- Loại A: Văn phòng là chủ yếu định hướng là các Khu trung tâm thương mại - tài chính (CBD - Central Business Development), được áp dụng chủ yếu tại khu vực trung tâm đô thị nơi có nhiều cơ quan, văn phòng làm việc.
- Loại B: Thương mại là chủ yếu được áp dụng tại nơi có nhiều đầu mối giao thông, thuận lợi cho việc kinh doanh.
- Loại C: Nhà ở là chủ yếu được áp dụng tại vùng ngoại thành, tạo thuận lợi cho việc giảm mật độ dân cư tập trung cao trong khu vực nội thành.

III-TÀU ĐIỆN MỘT RAY TRONG HỆ THỐNG GTCC TRÊN THẾ GIỚI VÀ ĐỀ XUẤT ÁP DỤNG TRONG HỆ THỐNG GTCC TẠI CÁC VÙNG ĐÔ THỊ Ở VIỆT NAM

1. Giới thiệu chung về tàu điện một ray

Tàu điện một ray hay còn gọi là Monorail, tên của nó được ghép bởi hai từ: Mono (một) và Rail (đường ray). Theo Hiệp hội tàu điện một ray (The Monorail Society²) thì tàu điện một ray được hiểu như sau: Tàu điện một ray là hệ thống vận tải trên một đường ray dùng để vận chuyển hành khách công cộng. Các toa tàu có kích thước lớn hơn đường dẫn và có di chuyển hai hướng trên cùng một đường ray. Tàu điện một ray chủ yếu được vận hành trên cao, tuy nhiên cũng có thể chạy ngầm trong điều kiện đặc biệt như vượt sông, núi... Hệ thống tàu điện một ray được vận hành bao gồm 6 bộ phận chính như Hình ảnh - 7 Trong đó, yếu tố quyết định về năng lực vận chuyển hành khách là phần Phương tiện (các toa tàu) được thể hiện qua 2 yếu tố: 1 Công nghệ tàu sử dụng: yếu tố này sẽ quyết định đến tốc độ vận hành của tuyến và 2 Kích cỡ các loại toa tàu: yếu tố này sẽ quyết định đến số lượng hành khách

vận chuyển trong mỗi chuyến.
Tàu điện một ray với 4 loại hình (xem Hình ảnh - 8), trong đó có 2 loại được sử dụng phổ biến và tiếp tục được phát triển trong tương lai là: (1) Tàu điện một ray ôm vào hai bên (phía trên của đường ray) – Straddle được sử dụng trong hệ thống GTCC nội bộ trong vùng (vận chuyển hành khách đô thị, vận chuyển hành khách du lịch) . (2) Tàu điện một ray cao tốc, sử dụng công nghệ đệm từ trường (Maglev) được sử dụng trong hệ thống GTCC có tính chất liên vùng. Các toa tàu điện một ray có chiều dài từ 40-60m và có sức chứa từ 170 người + 1000 người cho mỗi toa.

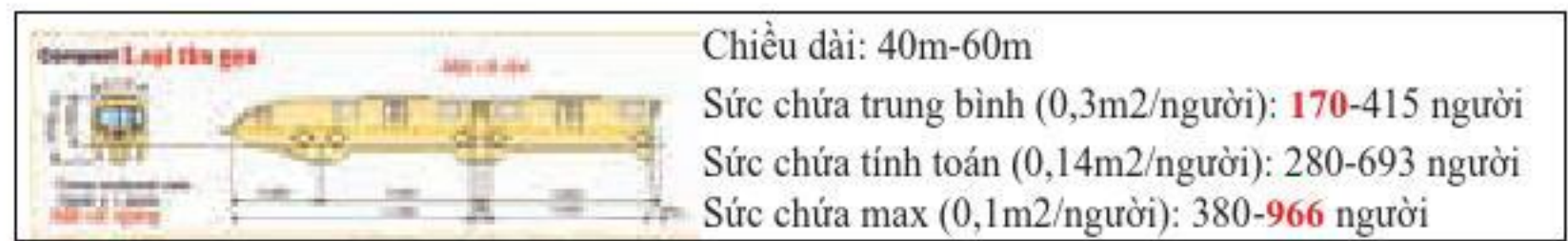
2. Vai trò và những đặc điểm cơ bản của tàu điện một ray trong vận tải hành khách công cộng

Về năng lực vận chuyển:

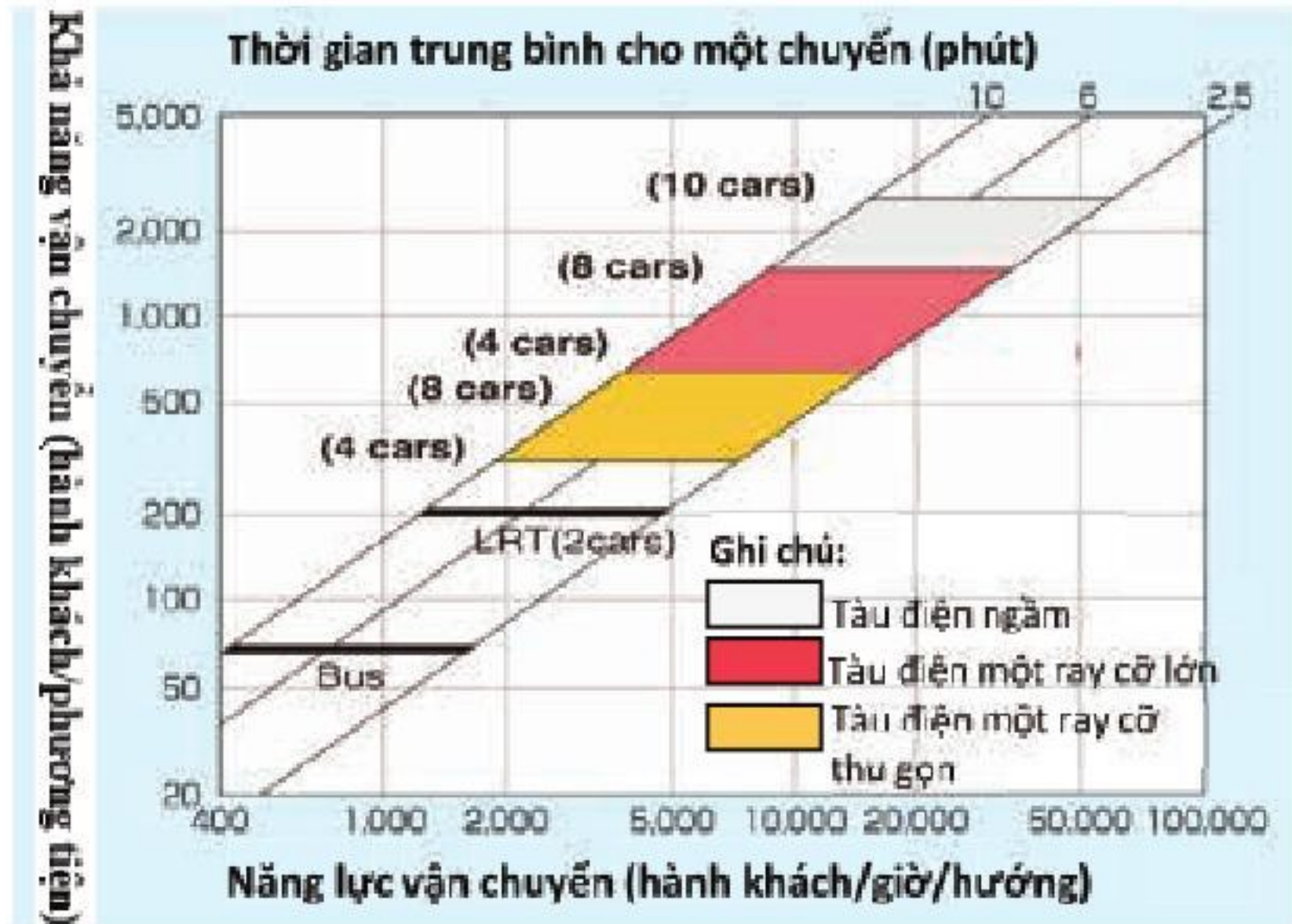
Năng lực vận chuyển của tàu điện một ray trung bình trong khoảng từ 2.000 - 33.000 hành khách/giờ/hướng và khoảng 125.000 hành khách/ngày/hướng. Theo Biểu đồ - 1 đối với hệ thống tàu điện một ray có 4 toa xe kiểu thu gọn và chạy với tần suất 10 phút/chuyến/hướng sẽ chở được khoảng 2.000 hành khách/giờ/hướng. Nếu tăng tần suất lên 2,5 phút/chuyến/hướng thì lưu lượng hành khách vận chuyển tăng lên đến 7.000 hành khách/giờ/hướng. Năng lực vận chuyển bằng 1,6 lần LRT và bằng khoảng 4 lần xe buýt thông thường. Chi tiết so sánh năng lực vận chuyển hành khách công cộng của tàu điện một ray với các phương tiện GTCC khác và phạm vi ứng dụng tàu điện một ray với năng lực vận chuyển hành khách tại Nhật Bản được thể hiện như Biểu đồ - 1, Biểu đồ - 2.

Về tính an toàn trong vận hành

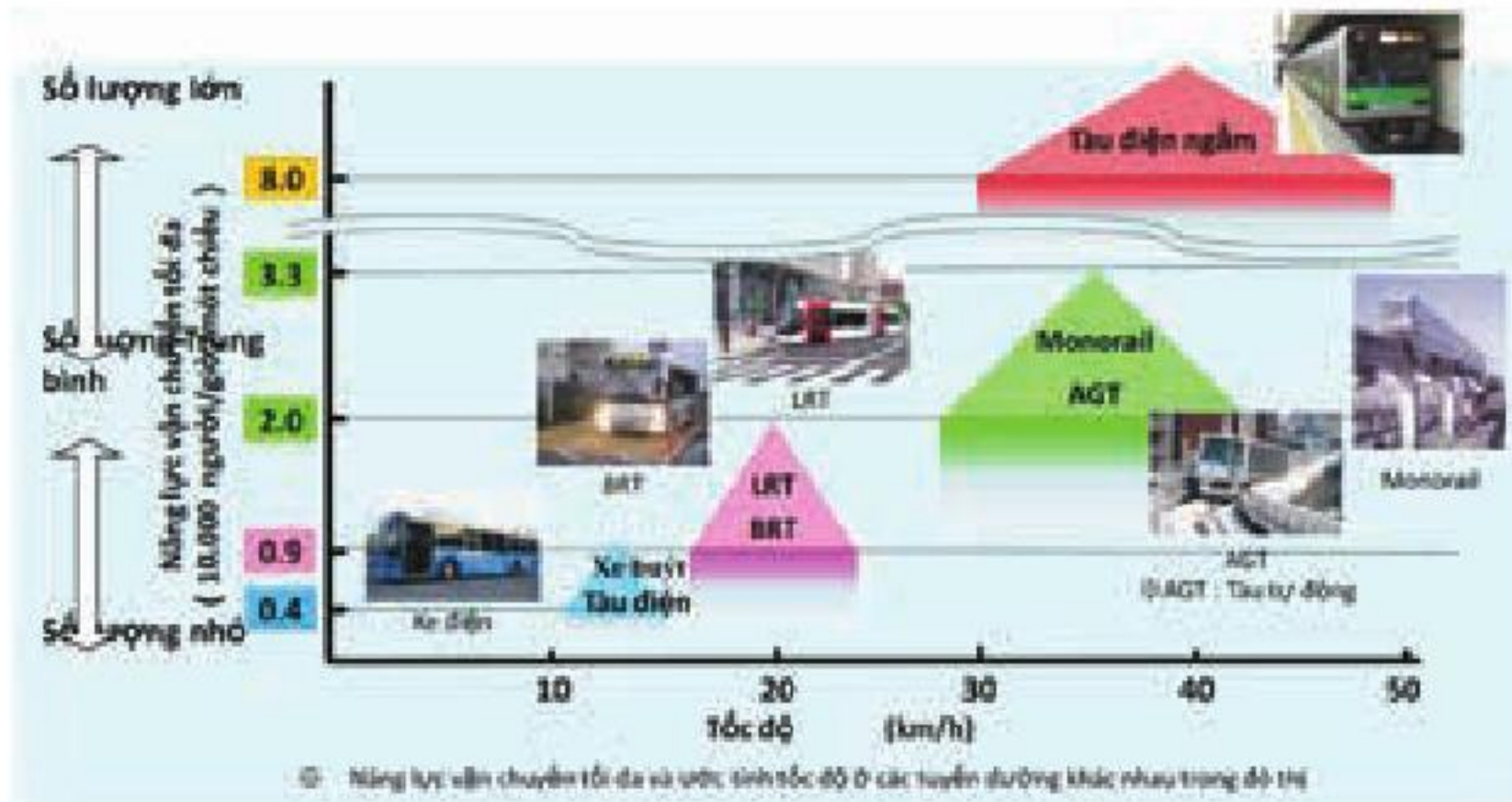
Tàu điện một ray chạy trên đường ray riêng, không giao cắt với các phương tiện khác, ngoài ra hệ thống có các toa tàu ôm sát lấy đường ray bằng nhiều liên kết chắc chắn (xem Hình ảnh - 10) . Vì thế tàu điện một ray trong quá trình vận hành chưa xảy ra tai nạn nào với các phương tiện giao thông khác cũng như là trật đường ray.



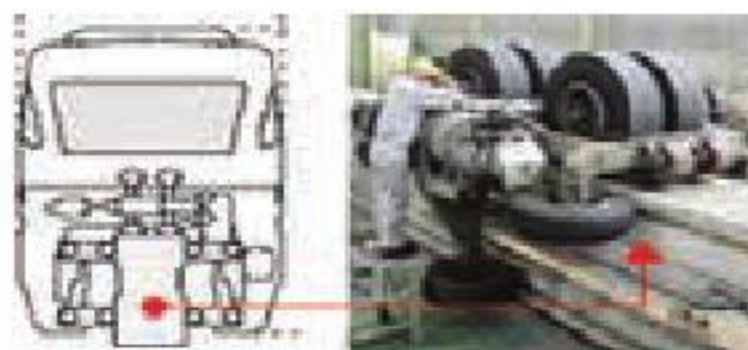
Hình ảnh - 9: Các loại toa tàu vận chuyển hành khách trên hệ thống tàu điện một ray
Nguồn: Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.



Biểu đồ - 1: So sánh năng lực vận chuyển của tàu điện một ray với các phương tiện GTCC khác
Nguồn: Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.

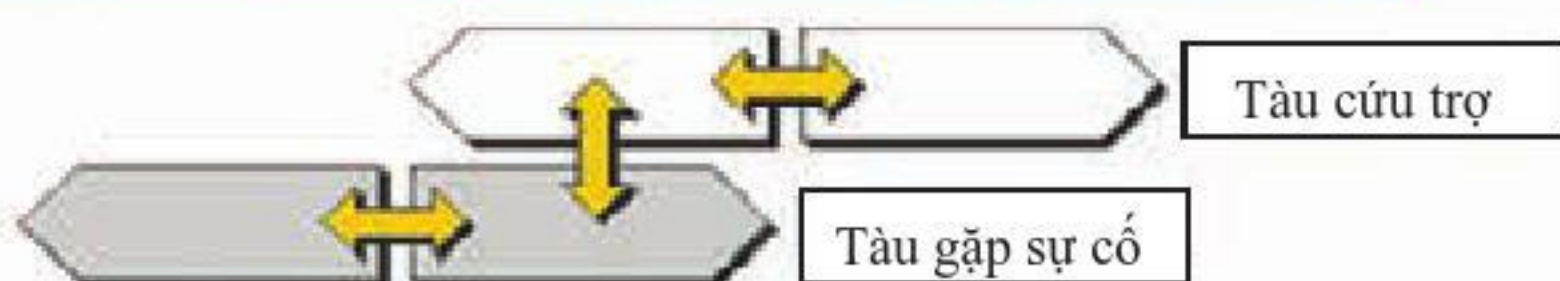


Biểu đồ - 2: Năng lực vận chuyển và phạm vi ứng dụng tàu điện một ray tại Nhật Bản
Bộ Xây Dựng và Bộ Đất đai Hạ tầng Giao thông và Du lịch Nhật Bản (2014), Kỷ yếu hội thảo “Mô hình phát triển đô thị tại các đầu mối trung chuyển giao thông, Việt Nam và Nhật Bản”, Hà Nội.

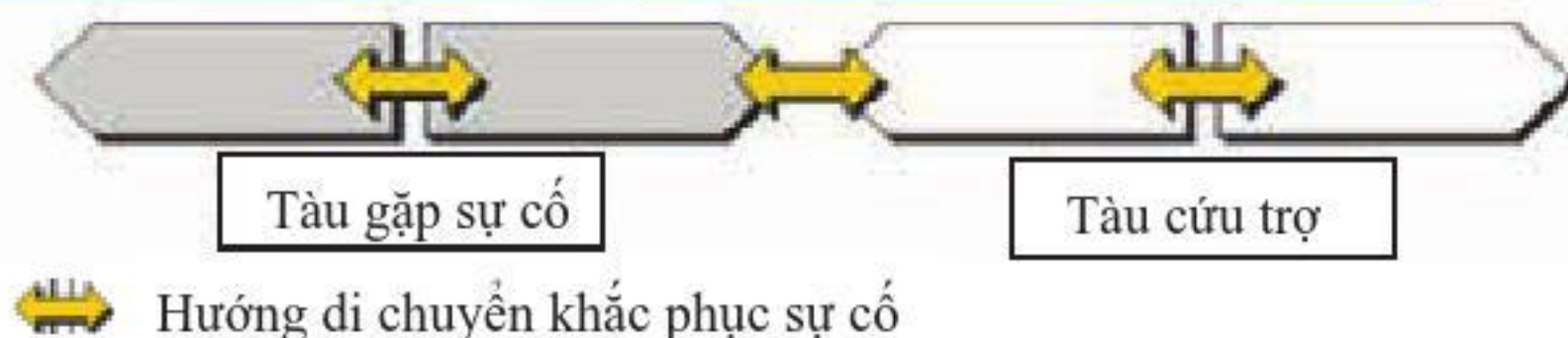


Hình ảnh - 10: Liên kết toa tàu với đường ray
The Monorail Society [online] Available at: <http://www.monorails.org/index.html> [Accessed 06 July 2014], USA.

Sơ đồ cứu trợ tàu với hệ thống có hai đường ray theo hai hướng



Sơ đồ cứu trợ tàu với hệ thống có một ray theo hai hướng



Hình ảnh - 11: Sơ đồ các phương pháp cứu trợ trên hệ thống tàu điện một ray
 Nguồn: The Monorail Society [online] Available at: <http://www.monorails.org/index.html> [Accessed 06 July 2014], USA.

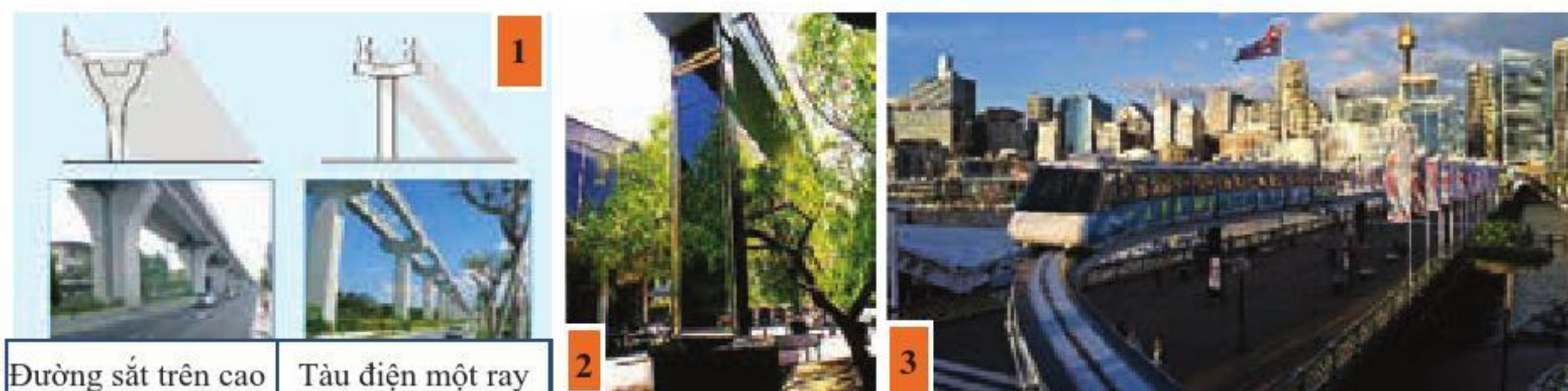
Hệ thống tàu điện một ray linh hoạt trong trường hợp cần thoát hiểm và cứu trợ hành khách trên tàu khi xảy ra sự cố bằng nhiều biện pháp khác nhau tùy theo từng sự cố cụ thể. Một số biện pháp như: sử dụng thang trượt trực tiếp xuống mặt đất hoặc kết nối với tàu cứu trợ.

Về môi trường đô thị và tác động tới cảnh quan

Tàu điện một ray thân thiện với môi trường, vì hầu hết được cung cấp bằng năng lượng điện. Theo thống kê thì năm 2007 hệ thống tàu điện một ray tại Las Vegas (Mỹ) khi xây dựng đã giảm được hàng năm ước tính khoảng dăm 3,2 triệu xe từ các con đường trọng điểm phía Nam Nevada, và giảm lượng khí thải hơn 58 tấn khí carbon monoxide (CO), các hợp chất hữu cơ dễ bay hơi (VOC) và các oxit nito (NOx) trong suốt quá trình của năm. [16]. Lượng khí thải hàng năm theo số liệu phân tích và so sánh tại thành phố Trùng Khánh (Chongqing) ở Tây Nam Trung Quốc giữa hai loại phương tiện GTCC là xe buýt và tàu điện một ray thì hệ thống tàu điện một ray có lượng phát thải khí CO₂ hàng năm trung bình bằng 1/5 so với xe buýt. [13]

Các toa tàu chạy trên đường ray bằng lớp cao su (với công nghệ thông thường) hoặc bằng lực đẩy của từ

Biểu đồ - 3: So sánh lượng phát thải hàng năm của tàu điện một ray và xe buýt tại Trùng Khánh – Trung Quốc
 Nguồn: Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.



Hình ảnh - 12: Tác động của tàu điện một ray với không gian đô thị
 Nguồn: The Monorail Society [online] Available at: <http://www.monorails.org/index.html> [Accessed 06 July 2014], USA.

Ghi chú

- (1): Ảnh hưởng tới không gian đô thị của hệ thống tàu điện một ray so với các loại đường trên cao khác.
- (2): Trụ đỡ và đường ray dẫn hướng được trang trí phù hợp với cảnh quan tại Sydney.
- (3): Tàu điện một ray với không gian sinh hoạt công cộng tại Sydney

trường (với công nghệ đệm từ). Cho nên hệ thống vận hành êm và rất yên tĩnh. Độ ồn của hệ thống từ 70 db – 80 db, nhỏ hơn so với một xe ô tô 4 chỗ thông thường [16]. Vì vậy tàu điện một ray có thể bố trí gắn kết với các công trình công cộng, thể thao, các khu ở trong đô thị.

Mặt khác với thiết kế kiểu dáng đẹp của các toa tàu và hệ thống cột, dầm đỡ thanh thoát nên dễ hòa hợp với cảnh quan đô thị hiện đại, được minh họa như Hình ảnh - 12.

Về chiếm dụng đất và các thông số kỹ thuật tuyến

+ Diện tích chiếm dụng đất [13]

Các bộ phận chính (ngoài nhà ga và trung tâm quản lý vận hành) của hệ thống tàu điện một ray bao gồm 02 phần cơ bản là phần phương tiện và phần kết cấu (xem Hình ảnh - 13).

Từ Hình ảnh - 13 và Bảng - 1 nhận thấy rằng khoảng không gian bên trên (tính từ phần tính không trên cùng trở lên) cần cho một toa tàu chạy từ 3,5 m – 3,75 m. Mặt khác với kích cỡ cột đỡ nhỏ, chỉ từ 0,8m – 1,6 m, nên có thể bố trí trên giải phân cách hoặc vỉa hè tại những tuyến đường có mặt cắt ngang hẹp trong các khu đô thị cải tạo.

+ Khả năng vượt địa hình [13]

Khả năng vượt dốc cho phép của tàu điện một ray từ 6 % - 10 %, có thể thích hợp với đa dạng địa hình, đặc biệt là các khu nghỉ dưỡng, du lịch sinh thái hay sân golf...

+ Bán kính rẽ nhỏ [13]

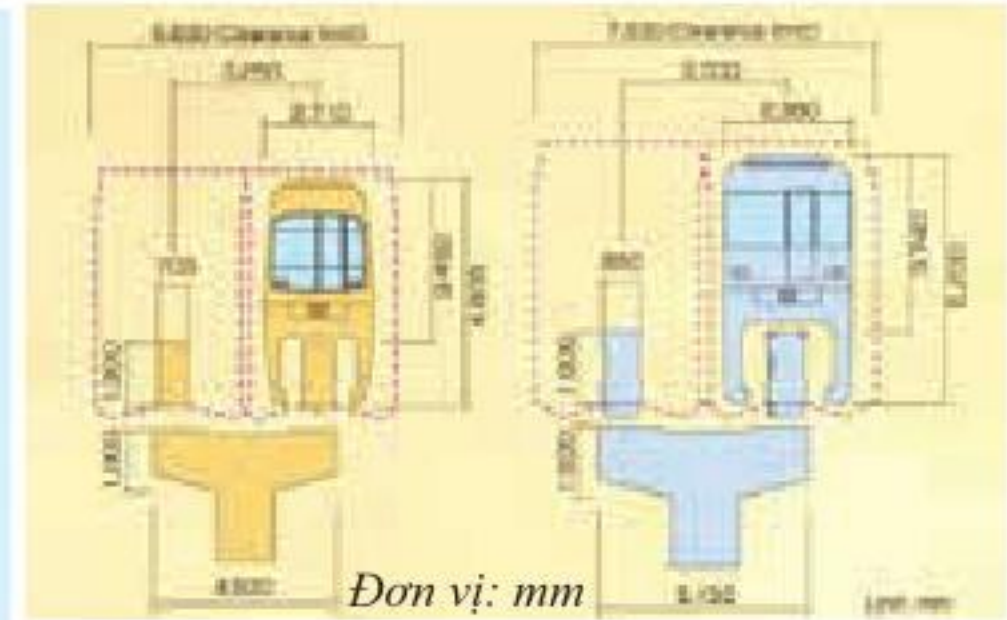
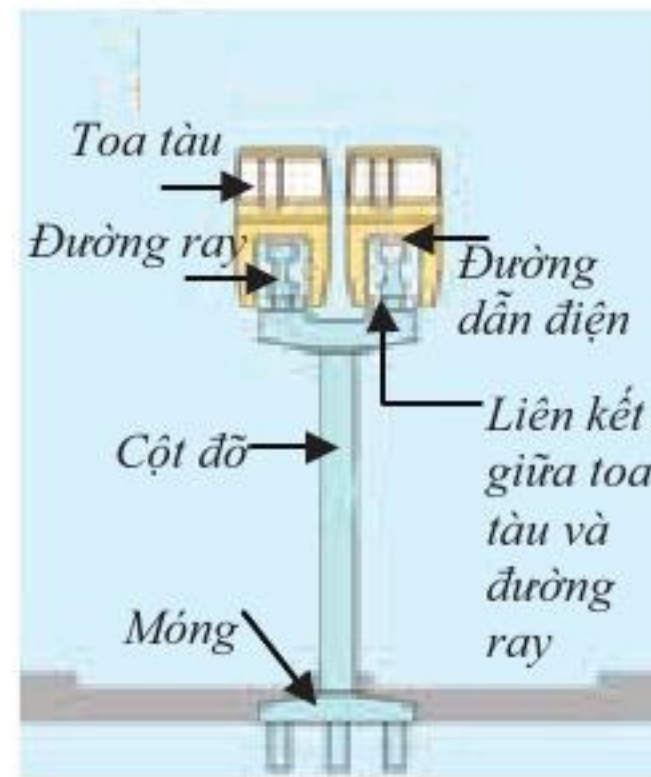
Với bán kính cong cho phép từ 40 m – 70 m nên có thể bố trí tại những khu vực có bán đường rẽ nhỏ, hạn chế ảnh hưởng đến không gian và giải phóng mặt bằng.

Về thi công lắp đặt:

Thời gian thi công xây dựng nhanh do các cấu kiện có thể được chế tạo sẵn, thi công lắp ghép nên dẫn đến ít gây ảnh hưởng đến các công trình lân cận, cho dù đó là khu vực kinh doanh hay khu ở.

Về chi phí đầu tư xây dựng:

Theo tính toán của nhà sản xuất tàu

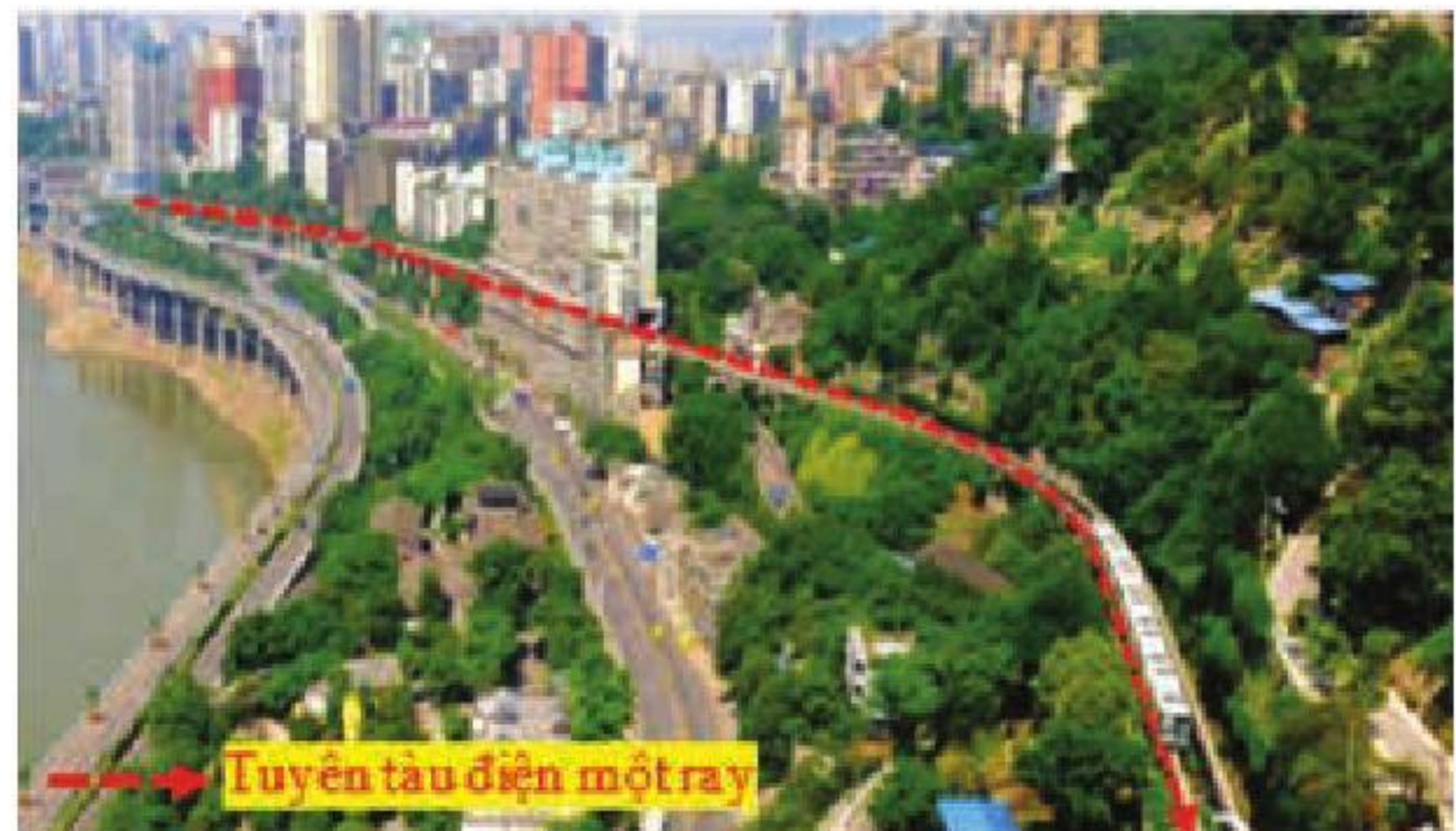


Tàu điện một ray cỡ nhỏ Tàu điện một ray cỡ lớn

Hình ảnh - 13: Các bộ phận chính và mặt cắt ngang điển hình của hệ thống tàu điện một ray
Nguồn: Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.

Loại tàu	Alweg Seattle	Cỡ lớn của Hitachi	Ở Malaysia	Bombardier MVI ở Las Vegas-Mỹ	Cỡ nhỏ của Hitachi
Các bộ phận					
Bề dày đường ray	0.9 m	0.8 m/ 0.85m	0.8 m	0.66 m	0.70 m
Chiều cao đường ray	1.5 m	1.4 m/ 1.5m	1.6 m-2.2m (loại dầm cong)	1.5 m-2.1 m (loại dầm cong)	1.3 m
Khoảng cách các cột**	25 m	20 m/ 25m	30 m	30 m	30 m*
Tĩnh không	5 m*	5.15 m	5.1 m	5.1m	4.5 m
Kích thước cột điển hình	1.2 m x 1.2 m	1.2 m x 1.6m*	1.2 m x 1.6 m	0.81 m x 1.42 m	0.81 m x 1.42 m*
Bán kính rẽ nhỏ nhất	40 m	70 m - 40 m	70 m – 40 m	45 m	40 m
Ghi chú: (*): Giá trị dựa trên các công trình đã xây dựng (**): Khoảng cách có thể tăng lên >30m, tùy thuộc vào loại kết cấu dầm lựa chọn					

Bảng - 1: Thông số của các hệ thống tàu điện một ray đã xây dựng tại một số nước trên thế giới



Hình ảnh - 14: Tuyến tàu điện một ray trên đồi ở Trùng Khánh - Trung Quốc
Nguồn: Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.

điện một ray hàng đầu của Mỹ - Tập đoàn Urbanaut [18] thì tổng chi phí cố định để xây dựng hệ thống tàu điện một ray khoảng 15 triệu USD/1 dặm

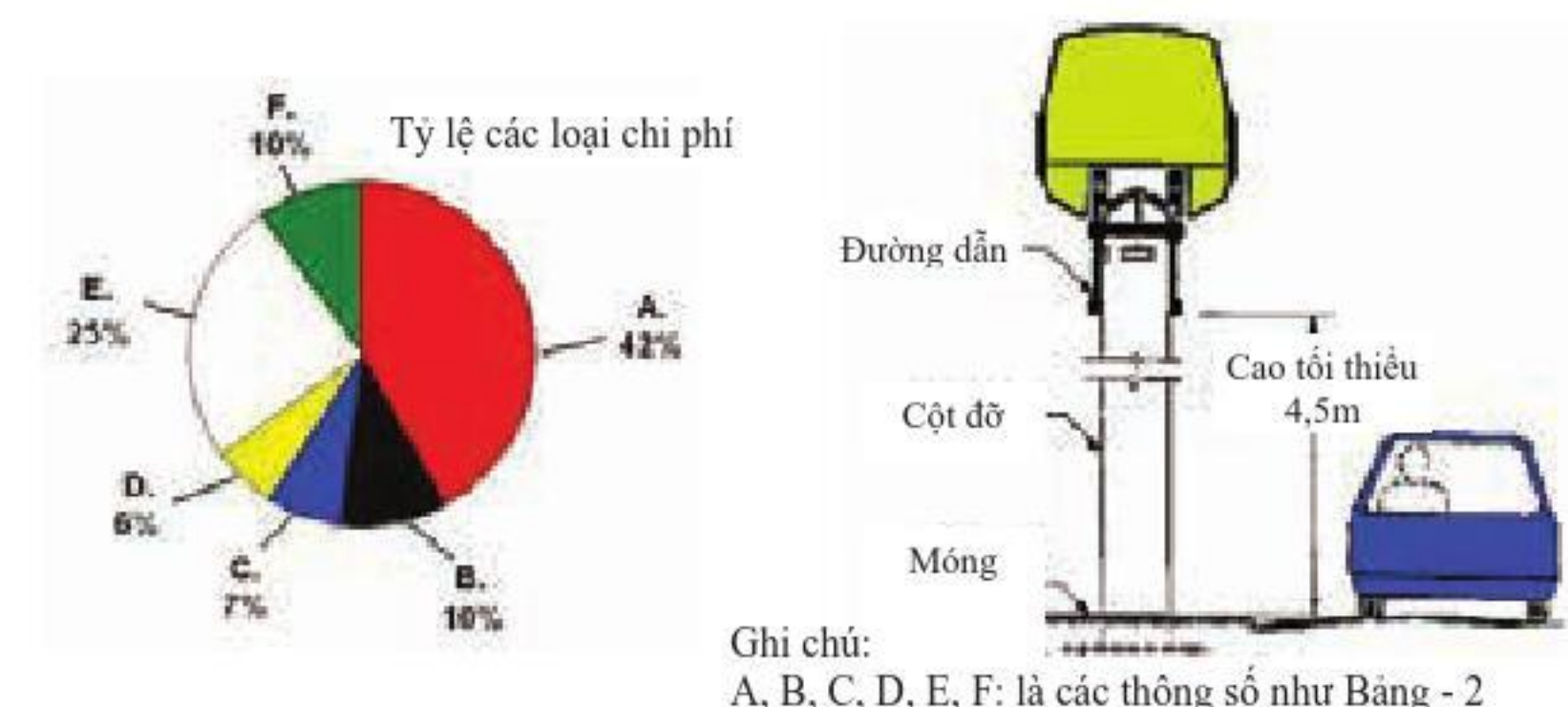
(1,6km) đối với hệ dạng đường một dầm đơn là khoảng 28 triệu USD/1 dặm (1,6km) đối với dạng dầm đôi. Giá thành này chỉ bằng 2/3 so với chi phí để

xây dựng 1km hệ thống LRT và bằng 1/3 so với chi phí xây dựng 1km tàu điện ngầm.

Tỷ lệ phần trăm các loại chi phí cố định tương ứng với các thiết kế điển hình được thể hiện như Hình ảnh - 15 dưới đây:

Chi phí cố định	Chi phí khác (phụ thuộc vào từng khu vực)
A-Đường dẫn và cột trụ	Giải phóng mặt bằng
B-Trạm dừng hoặc nhà ga	Các cấu trúc đặc biệt so với tiêu chuẩn thiết kế
C-Bảo trì và quản lý điều hành	Vượt địa hình đặc biệt
D-Năng lượng, hệ thống tín hiệu	Điều kiện thi công...
E-Toa tàu vận chuyển	
F-Chi phí dự phòng	

Bảng - 2 Tổng hợp các thành phần chi phí xây dựng hệ thống tàu điện một ray
Nguồn: Urbanaut Monorail [online] Available at: <http://www.urbanaut.com/> [Accessed 06 July 2014], USA.



Hình ảnh - 15: Tỷ lệ các thành phần chi phí của hệ thống tàu điện một ray điển hình
Nguồn: Urbanaut Monorail [online] Available at: <http://www.urbanaut.com/> [Accessed 06 July 2014], USA.



Hình ảnh - 16: Sơ đồ hệ thống quản lý và vận hành tàu điện một ray
Nguồn: Hitachi Rail [online] Available at: <http://www.hitachi-rail.com/index.html> [Accessed 20 July 2014], Japan.

Về quản lý và vận hành

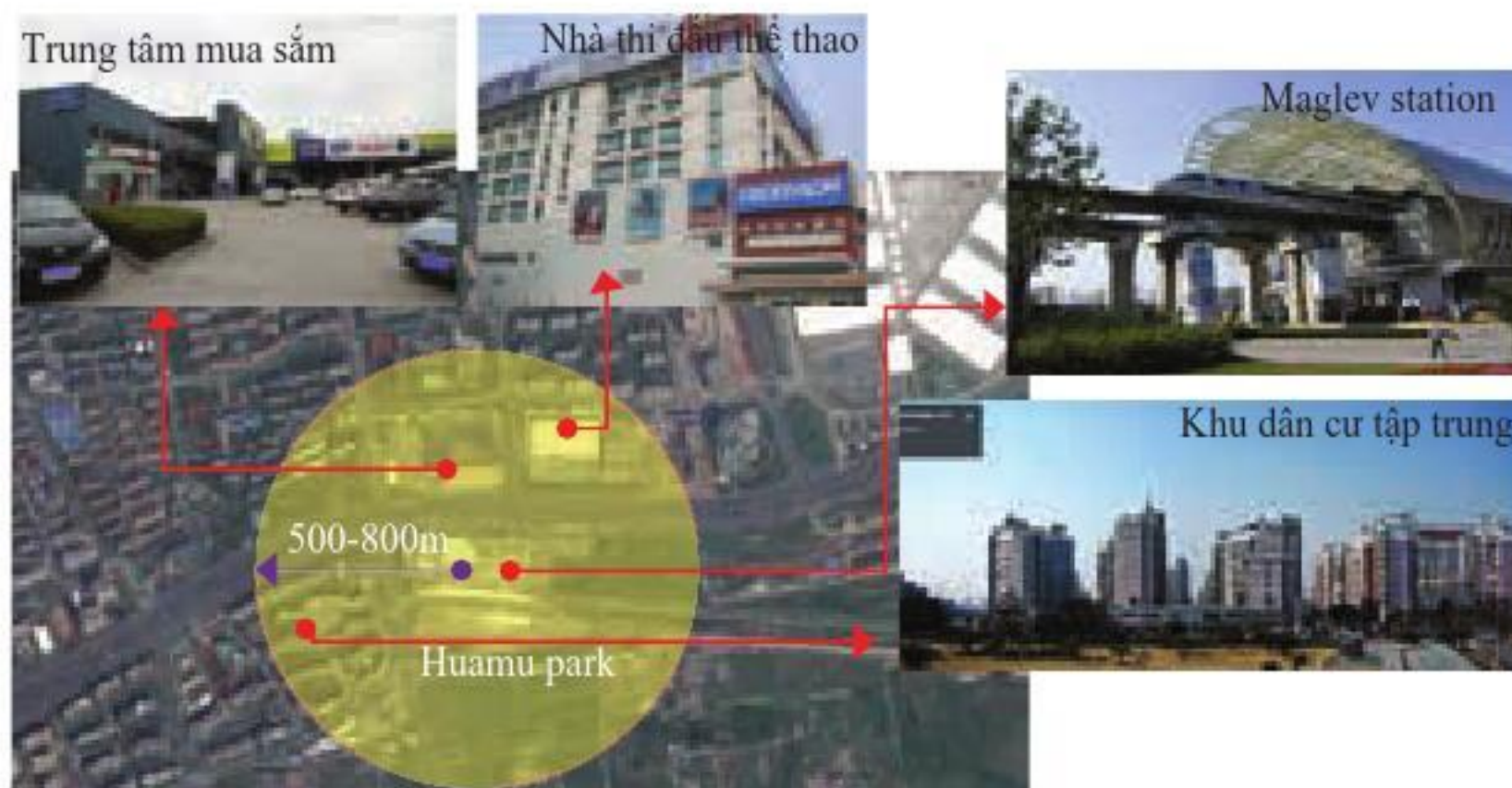
Hệ thống tàu điện một ray được quản lý vận hành tự động, ứng dụng các công nghệ hiện đại góp phần tạo dựng hệ thống GTCC thông minh, đem lại sự thuận tiện cho quản lý, vận hành và cho hành khách sử dụng. (xem Hình ảnh - 16).

3. Tàu điện một ray trong hệ thống GTCC vùng đô thị trên thế giới

Từ thực trạng các phát triển tàu điện một ray tại các nước trên thế giới đã trình bày bên trên thì dưới đây là các khu vực điển hình cho việc tham khảo làm căn cứ đề xuất ứng dụng các tuyến tàu điện một ray tại Việt Nam như sau:

+ *Tokyo – Nhật Bản*: là một trong những thành phố trung tâm có hệ thống tàu điện một ray kết nối với hầu hết các khu chức năng trên các trục đường chính, đặc biệt là kết nối với sân bay quốc tế. Hệ thống bắt đầu đưa vào sử dụng tháng 09/1964, kết nối giữa ga Hamamatsucho và sân bay Haneda, với chiều 17,8 km (xem Hình ảnh - 17), thời gian đi lại từ đầu đến cuối tuyến là 19 phút, với 11 nhà ga, 6 toa trên mỗi chuyến tàu, dạng tàu ôm từ hai phía bên trên (Straddle).

+ *Thành phố Incheon – Hàn Quốc*: với tuyến tàu điện một ray đặc biệt có kết cấu nhẹ, kết nối trung tâm thành phố qua các khu dân cư, khu cảng, vòng quanh đường bờ biển và công viên Wolmido với 5,1 km đường tàu điện một ray được xây dựng với 5 nhà ga. Hệ thống trụ đỡ, đường ray dẫn hướng và nhà ga được sử dụng kết cấu thép, lắp ghép, thi công thuận tiện và có kiểu dáng phù hợp với cảnh quan như (hình ảnh - 20) dưới đây:



Hình ảnh - 22: Tổ hợp các công trình xung quanh phạm vi tác động của ga đầu tuyến

STT	Tên tiêu chí	Nội dung tiêu chí
1	Phù hợp với quy mô, tính chất khu vực	➢ Là các khu vực trung tâm, có quy mô lớn với các công trình công cộng, thể thao, dịch vụ, du lịch, công nghiệp...
2	Đáp ứng nhu cầu hành khách hiện tại và tương lai	➢ Các tuyến đường giao thông trong khu vực có lưu lượng từ 20.000 hành khách/giờ/hướng (*) ➢ Liên kết phù hợp giữa các khu vực phát sinh và thu hút chuyển đi lớn ở hiện trạng và dự báo tương lai.
3	Có điều kiện thuận lợi để áp dụng	➢ Phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội từng khu vực; ➢ Phù hợp với không gian chiếm dụng đất và địa hình khu vực.
4	Gắn kết với phát triển đô thị	➢ Phù hợp với phân khu chức năng và sử dụng đất của từng khu vực; ➢ Tăng hiệu quả sử dụng đất.
5	Kết hợp với các phương thức vận tải hành khách công cộng khác	➢ Kết hợp tốt giữa các phương thức vận tải hành khách công cộng trong nội bộ và giữa vận tải khách nội bộ với vận tải khách liên vùng (nhà ga, sân bay, cảng..)
6	Tạo sức hút với hành khách sử dụng	➢ Khoảng cách và vị trí các ga đảm bảo khoảng cách đi bộ từ 500-800m tới khu vực phát sinh chuyển đi lại; ➢ Có khả năng kết nối với các phương tiện phụ trợ khác như (xe đạp, xe buýt...)
7	Phù hợp với cảnh quan, môi trường đô thị	➢ Không phá vỡ cảnh quan và ảnh hưởng đến môi trường đô thị.
Ghi chú: (*):Căn cứ theo Error! Reference source not found. : Năng lực vận chuyển và phạm vi ứng dụng tàu điện một ray tại Nhật Bản		

Bảng - 3: Các tiêu chí và nội dung các tiêu chí lựa chọn VTHKCC bằng tàu điện một ray

ứng cho toa bình thường đến toa hạng thương gia, chi phí này hoàn toàn thấp hơn đi taxi mà tốc độ lại rất nhanh, có hướng kết nối trực tiếp với sân bay và trung tâm thành phố. Vì vậy, đây là phương tiện ưu tiên lựa chọn hàng đầu của hành khách cho việc đi lại giữa trung tâm thành phố đến sân bay quốc tế và ngược lại.

4. Đề xuất áp dụng trong quy hoạch xây dựng vùng đô thị tại Việt Nam

Đề xuất tiêu chí lựa chọn tuyến phát triển tàu điện một ray trong hệ thống GTCC vùng

Để nâng cao tính khả thi cũng như phát tối đa vai trò và đặc điểm của tàu điện một ray, thì việc lựa chọn những khu vực trong vùng để phát triển loại phương

tiện này cần xem xét đến các tiêu chí được đề xuất sau đây: (Các tiêu chí được đề xuất này dựa trên cơ sở nghiên cứu của các chuyên gia trong nước về việc lựa chọn phương tiện GTCC, về đặc điểm, cấu tạo của hệ thống tàu điện một ray và kinh nghiệm thực tế tại các đô thị lớn trên thế giới đã ứng dụng loại phương tiện này vào VTHKCC.)

Lựa chọn các loại tàu điện một ray áp dụng trong hệ thống GTCC vùng tại Việt Nam.

+ Đối với các tuyến tàu điện một ray đã được đề xuất trong quy hoạch GTCC tại Thủ đô Hà Nội, tỉnh Quảng Ninh, Tp Đà Lạt: những định hướng trong các đồ án trên chỉ dừng lại ở hướng tuyến mà chưa có định hướng về loại hình, công nghệ sử dụng về phát triển không gian đô thị khi có các tuyến tàu điện một ray chạy qua, đặc biệt là tại các khu vực xung quanh nhà ga. Để qua đó có thể hình thành được khung phát triển không gian vùng đô thị chặt chẽ với GTCC và lấy đầu mối trung chuyển làm trung tâm (theo TOD), làm cơ sở vững chắc cho các nghiên cứu quy hoạch ở giai đoạn sau. Vì vậy, dưới đây là những đề xuất của tác giả nhằm bổ sung những vấn đề còn tồn tại trong các đồ án trên. (xem Bảng - 4)

Thế giới trước đây và Việt Nam hiện tại, các nhà ga đường sắt được quan niệm chỉ đơn giản là điểm dừng và đón khách đi, đem khách tới, với nhiều loại quy mô từ nhỏ đến lớn. Thế nhưng giờ đây nhà ga không còn đơn thuần mang ý nghĩa đó mà đã được lồng ghép trong đó có nhiều chức năng, nhiều hoạt động và được coi như là thành phố thu nhỏ có đầy đủ các dịch vụ thiết yếu và có mối liên hệ chặt chẽ với phát triển các khu vực xung quanh ga.

Vì vậy việc lựa chọn hình thức kiến trúc cho các công trình công cộng (ở đây là các ga tàu điện một ray) luôn cần thiết và phải được nghiên cứu kỹ lưỡng hoặc có thể tổ chức thi tuyển, hội thảo để thu thập những ý tưởng tốt đến từ các chuyên gia, doanh nghiệp hoặc có khi từ chính những đề xuất của người dân. Từ đó các nhà ga không chỉ đáp ứng tốt công năng, tính kết nối

Tàu điện một ray Vùng	Số tuyến	Chiều dài tuyến (km)	Hướng kết nối vùng	Vai trò	Loại hình và công nghệ sử dụng tàu điện một ray	Quy hoạch vị trí các nhà ga	Hình thức kết cấu và kiến trúc nhà ga (xem <i>Error! Reference source not found.</i>)
Thủ đô Hà Nội	3	44	Tuyến M1: Kết nối với ĐSDT, các trục giao thông chính, qua khu đô thị mới Đan Phượng và Hoài Đức Tuyến M2: Kết nối với ĐSDT, ĐSQG, ĐSCT, trục giao thông chính, qua khu đô thị trung tâm phía Tây Nam Tuyến M3: Kết nối với ĐSDT, ĐSQG, trục giao thông chính, qua trung tâm KĐT Mê Linh - Đông Anh	VTHKCC nội bộ vùng cùng với các phương thức vận tải khác như các tuyến ĐSDT, Metro, BRT...	* Tàu ôm hai phía (bên trên) đường ray- Straddle * Vận tốc trung bình từ 60-90km/h	* Bố trí các nhà ga phù hợp với phân khu chức năng của vùng, thuận tiện phát triển theo TOD. Với khoảng cách từ 2÷3 km bố trí 1 ga. (Nếu cần thiết phải điều chỉnh QHSDĐ tại khu vực xung quanh nhà ga và dọc tuyến)	* Kết cấu thép nhẹ cho cột và đường ray dẫn hướng hoặc BTCT * Màu sắc cột đỡ, đường dẫn và toa tàu hài hòa, phù hợp với cảnh quan môi trường * Hình thức kiến trúc nhà ga phù hợp với cảnh quan, phát triển đô thị xung quanh
Tỉnh Quảng Ninh	3	105,3	Chạy dọc theo hướng đường ven biển, song song với QL18, kết nối với các khu trung tâm TP Uông Bí, TX Quảng Yên và đi KCN Đình Vũ Cát Hải (Hải Phòng)	VTHKCC khối lượng lớn, và đóng vai trò chính trong GTCC vùng			
Tỉnh Lâm Đồng (Tp. Đà Lạt)	6	89,63	Kết nối từ các đầu mối giao thông tới các khu du lịch trọng điểm	VTHKCC phục vụ chính phát triển du lịch			

Bảng 4: Đề xuất phát triển các tuyến tàu điện một ray tại Thủ đô Hà Nội, tỉnh Quảng Ninh và Tp Đà Lạt

mà còn mang tính biểu trưng với hình thức kiến trúc đặc thù mang lại bản sắc riêng cho từng khu vực chức năng trong vùng phát triển. Dưới đây là một số hình thức ga tàu điện một ray tại các nước trên thế giới:

+ Đề xuất hướng phát triển tàu điện một ray trong hệ thống GTCC vùng
Trên cơ sở phát triển mạng lưới đô thị, đặc điểm phân vùng và chiến lược phát triển GTCC Việt Nam thì các loại hình tàu điện một ray được đề xuất nghiên cứu tương ứng như sau: (các khu vực nghiên cứu ứng dụng cần đáp ứng tốt các tiêu chí được đề xuất như Bảng - 3)

+ Tàu đệm từ cao tốc một ray kết nối liên vùng: sử dụng trong hệ thống GTCC các đô thị trung tâm (gồm các thành phố trung tâm cấp quốc gia, khu vực và quốc tế) như là: Thủ đô Hà Nội, Tp Hồ Chí Minh, các Tp Hải Phòng, Đà Nẵng, và Huế; thành phố trung tâm cấp vùng như: Hạ Long, Việt Trì, Thái Nguyên, Hòa Bình...

+ Tàu điện một ray kết nối tiểu vùng và phục vụ du lịch: sử dụng trong hệ thống GTCC các đô thị trung tâm cấp tỉnh và các khu du lịch, nghỉ dưỡng, sinh thái... cấp vùng.

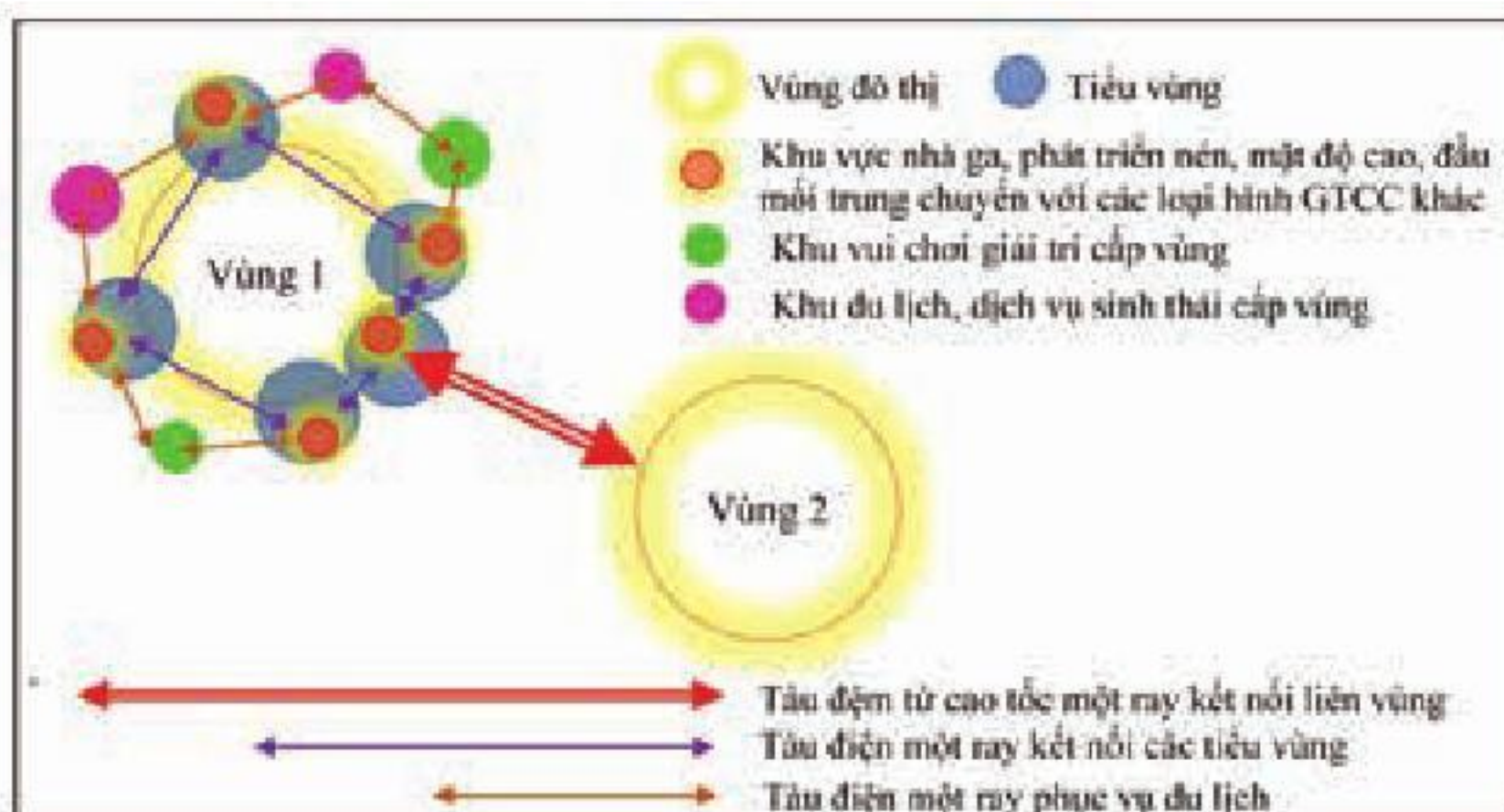


Hình ảnh - 23: Kết cấu cột đỡ, đường ray dẫn hướng và nhà ga tàu điện một ray tại các nước trên thế giới

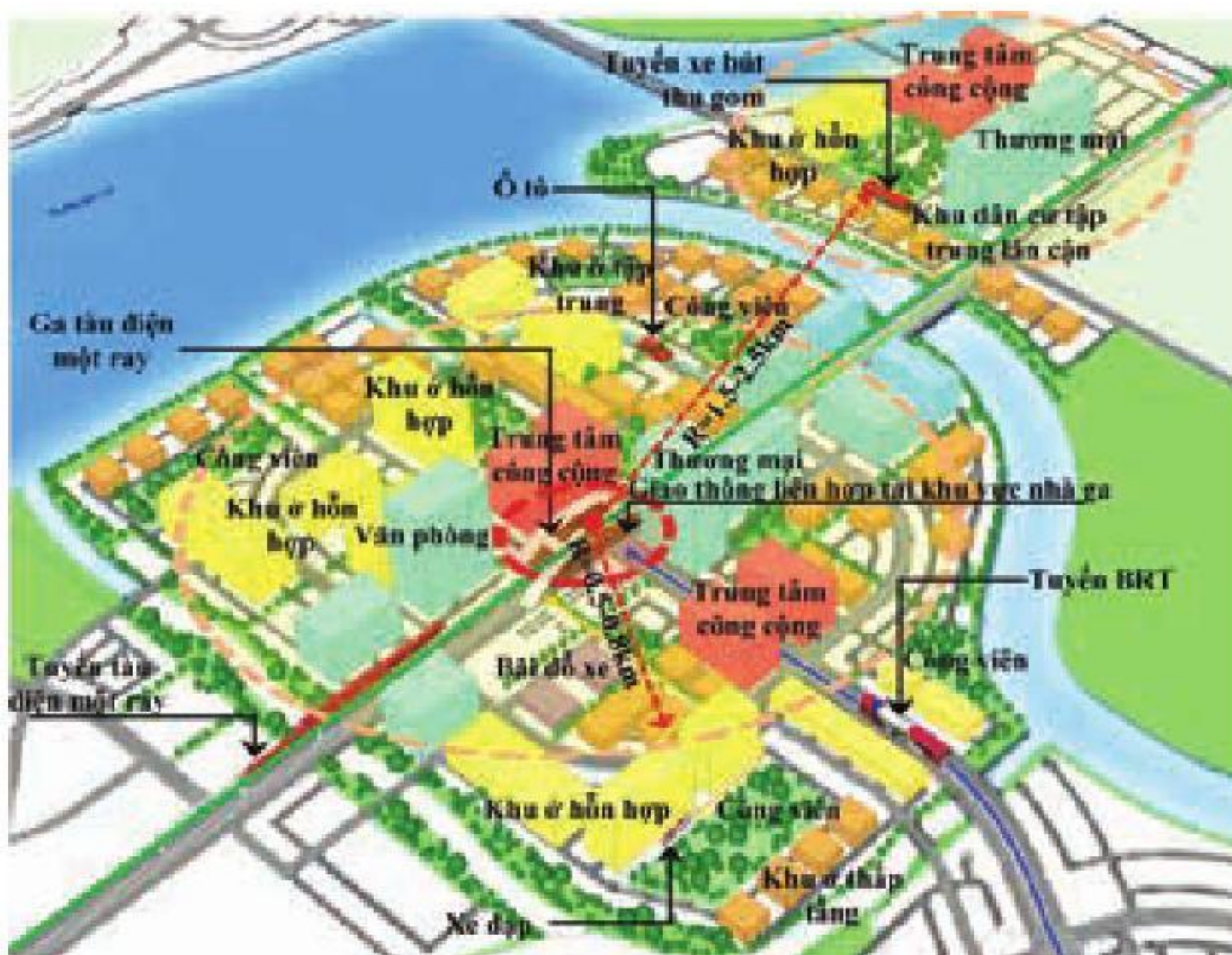
Ghi chú:

- (1): Ga trên tuyến có đường ray chạy trên giải phân cách tại Nhật Bản
(2): Ga tuyến có đường ray chạy trên vỉa hè, kết nối với trung tâm thương mại tại Chicago – Mỹ. Tiết kiệm tối đa diện tích đất chiếm dụng.
(3): Ga trên tuyến tàu điện một ray (kết cấu thép

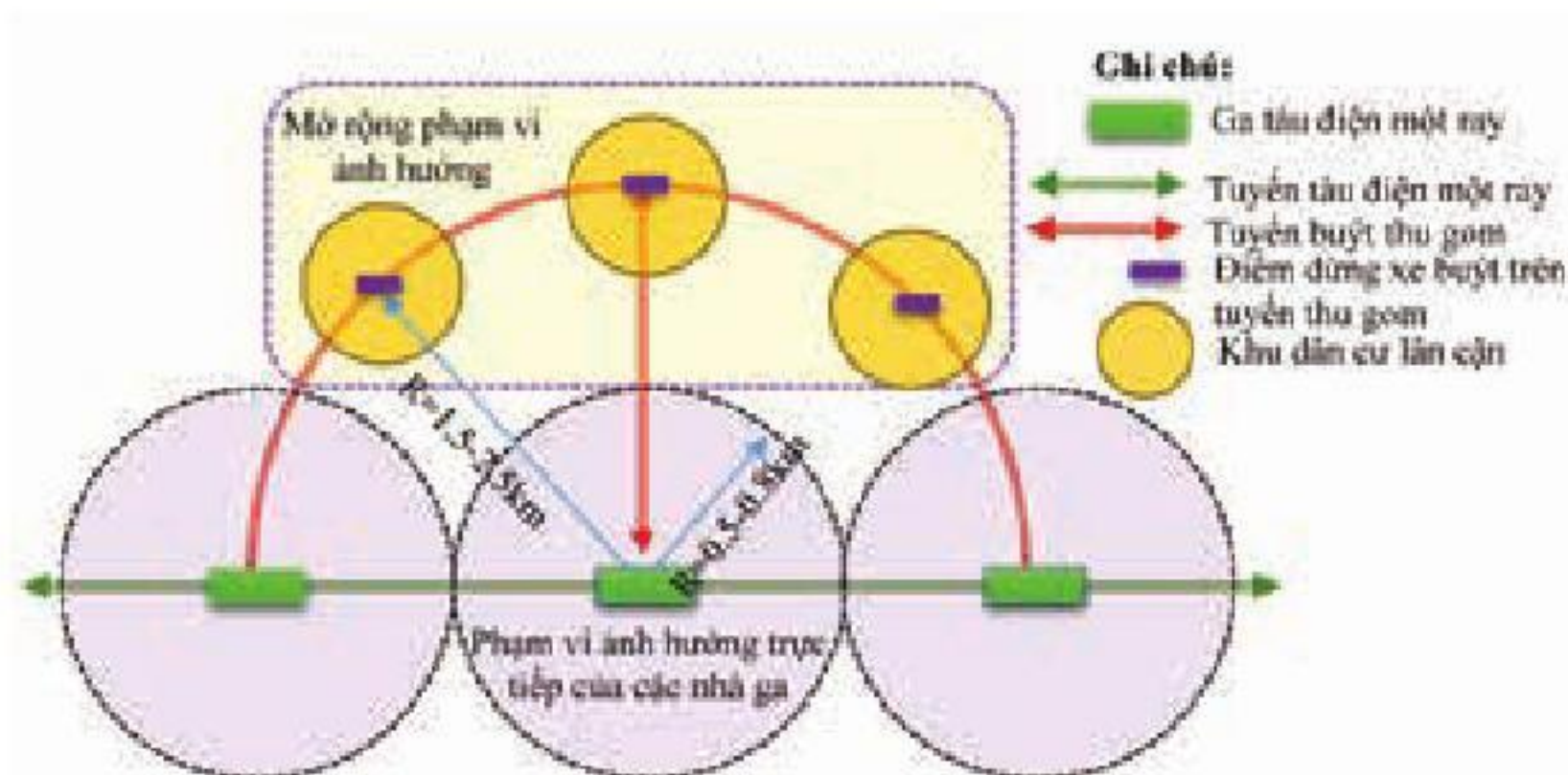
- nhẹ), phục vụ đi lại nội bộ trong công viên Jurong Birdpark – Singapore (rất phù hợp với cảnh quan).
(4): Ga nhỏ gọn dạng ống, trên vỉa hè, kết hợp với nhà hàng, tiết kiệm tối đa diện tích đất chiếm dụng.
(5): Cột đỡ thép dạng chữ V hoặc trụ tròn nhỏ, có màu sắc hài hòa phù hợp với cảnh quan xung quanh tại Incheon – Hàn Quốc.



Hình ảnh - 24: Định hướng các loại hình tàu điện một ray trong hệ thống GTCC vùng



Hình ảnh - 25: Sơ đồ phát triển không gian vùng đô thị xung quanh các đầu mối trung chuyển GTCC kết hợp với hệ thống vận tải liên hợp



Hình ảnh - 26: Sơ đồ bố trí mạng lưới xe buýt thu gom kết hợp với các tuyến tàu điện một ray

Các tuyến tàu điện một ray trong quy hoạch hệ thống GTCC vùng sẽ đóng vai trò: (1) Nối liền ngoại thành với nội thành, vùng ảnh hưởng với đô thị (là trung tâm của vùng, tiểu vùng); (2) Liên hệ giữa các trung tâm vùng với nhau (tiểu vùng); (3) Liên hệ giữa các trục phát triển giao thông trong vùng; (4) Nối liền mạng lưới giao thông vùng với hệ thống giao thông quốc gia.

Định hướng phát triển không gian vùng đô thị hướng đến các đầu mối trung chuyển GTCC (Transit-Oriented Development – TOD) và xây dựng hệ thống vận tải liên hợp

Không gian vùng đô thị được định hướng phát triển theo TOD để nâng cao hiệu quả sử dụng đất, hiệu quả kinh - tế xã hội... Tại các khu vực xung quanh nhà ga sẽ phát triển với mật độ nén cao, hỗn hợp các công trình theo các đầu mối trung chuyển giao thông.

Ngoài ra để nâng cao năng lực của các tuyến tàu điện một ray, để có thể mở rộng quy mô phát triển không gian đô thị theo TOD cần kết hợp bằng cách xây dựng hệ thống vận tải liên hợp (xem Hình ảnh - 25). Hệ thống vận tải liên hợp bao gồm nhiều loại phương tiện khác như: xe buýt, phương tiện cá nhân như: xe con; taxi; xe máy; xe đạp. Những phương tiện này sẽ có nhiệm vụ chuyên chở hành khách đi và đến từ các khu vực và kết nối với tuyến vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn tại ga. Trong đó, xe buýt (xe buýt nhanh - BRT và xe buýt thông thường) là loại hình phương tiện hỗ trợ thích hợp nhất vì nó có khả năng chuyên chở lớn và hành trình dài.

Định hướng quy hoạch vận tải liên hợp thông qua các tuyến xe buýt thu gom hỗ trợ phát triển các tuyến tàu điện một ray:

Khi đưa các tuyến tàu điện một ray vào hoạt động, bằng những ưu điểm của nó sẽ làm thay đổi một phần nhu cầu đi lại của người dân trong khu vực, mà ảnh hưởng trực tiếp là các tuyến xe buýt chạy song hành với nó. Vì vậy,

cần phải điều chỉnh hoặc tổ chức mới mạng lưới các tuyến xe buýt trong vùng đô thị (xem Hình ảnh - 26) với các yêu cầu sau:

Ga tàu điện với xe BRT

- Nên đặt nhà chờ của tuyến BRT gần ga để thuận tiện cho việc kết nối.
- Ga trung chuyển giữa ĐSĐT và BRT được kết nối tùy thuộc vào làn đường dành riêng của BRT và tuyến ĐSĐT chạy nối hay ngầm.
- Sử dụng đường đi bộ, hầm bộ hành, cầu bộ hành để kết nối ga ĐSĐT và nhà chờ BRT.

Ga tàu điện với mạng lưới xe buýt.

- Điều chỉnh hành trình các tuyến xe buýt chạy song hành với tuyến ĐSĐT.
- Điều chỉnh các điểm đỗ xe buýt và kết nối điểm đỗ với ga: Đảm bảo thuận tiện cho hành khách khi chuyển đổi giữa hai hệ thống xe buýt và tàu điện.
- Tổ chức các tuyến xe buýt thu gom: Kết nối các ga của tuyến đường sắt với các điểm hấp dẫn trong khu vực.
- Rút ngắn thời gian chờ tàu của hành khách thông qua việc điều chỉnh thời gian chạy xe buýt để hành khách không mất thời gian chờ tàu.
- Nghiên cứu cứu sử dụng chung một loại vé cho xe buýt và tàu điện.
- Nghiên cứu về cơ sở hạ tầng liên hợp tại các ga.

IV-KẾT LUẬN

Tàu điện một ray là một trong những phương tiện VTHKCC khối lượng lớn, có các đặc điểm nổi bật, phù hợp với nhiều nhu cầu khác nhau trong các vùng đô thị ở Việt Nam. Tuy nhiên do vận hành trên đường ray đặc biệt nên rất khó cho việc kết nối chạy tàu liên thông với cơ sở hạ tầng đường sắt thông thường đã và đang được phát triển rộng rãi ở Việt Nam. Vì vậy trong giai đoạn đầu các tuyến tàu điện một ray nếu được áp dụng tại Việt Nam sẽ đóng vai trò là những tuyến GTCC thu gom, trung chuyển hành khách từ hệ thống xe buýt về hệ thống đường sắt đô thị và kết nối

các tuyến đường sắt đô thị với nhau thông qua các trạm đỗ, nhà ga và đầu mối giao thông chính.

Trong các đồ án quy hoạch xây dựng vùng ngoài việc chú trọng phát triển tàu điện một ray trong hệ thống GTCC, thì cũng cần phải đưa ra những định hướng về loại hình công nghệ, để có được các giải pháp quy hoạch phát triển không gian vùng đô thị phù hợp nhằm nâng cao vai trò của phương tiện này trong hệ thống GTCC và là cơ sở cho các giai đoạn quy hoạch sau.

Phát triển không gian vùng đô thị hướng đến GTCC với cấu trúc đô thị lấy đầu mối trung chuyển GTCC làm trung tâm cần được nghiên cứu cụ thể hóa vào Việt Nam nhằm khuyến khích sử dụng GTCC, ít phụ thuộc vào GTCN, phát triển hỗn hợp tạo ra lợi ích kinh tế, tăng hiệu quả sử dụng đất, thuận tiện cho việc tiếp cận đến GTCC của hành khách...

Các cơ quan chức năng cần rà soát và xây dựng riêng hệ thống các văn bản pháp lý, tiêu chuẩn quy phạm chuyên ngành dành cho tàu điện một ray. Ngoài ra cần đề xuất các quy chế về hợp tác, đầu tư, chuyển giao và làm chủ công nghệ khi ứng dụng tàu điện một ray vào VTHKCC tại các vùng đô thị ở Việt Nam. ■

Chú thích:

- (1). Tái điều chỉnh đất đai: là phương pháp phát triển đất do một nhóm chủ sở hữu đất đai (hoặc những người có quyền sử dụng đất) phối hợp để kết hợp đất đai của riêng mỗi người và phân lại cho từng người theo quy hoạch đô thị nhằm xây dựng các công trình công cộng cần thiết như đường, công viên, trường học... Không có ai phải tái định cư di chuyển ra khu vực khác mà chỉ di chuyển trong phạm vi dự án phù hợp với quy hoạch. [2]
- (2). The Monorail Society: là Hiệp hội tàu điện một ray, được thành lập năm 1989. Hiệp hội là một tổ chức tình nguyện được thành lập nhằm thay đổi quan điểm và thúc đẩy phương thức VTHKCC bằng tàu điện một ray trên toàn thế giới. Hiệp hội hiện tại có hơn 6.900 thành viên thuộc 95 quốc gia của 6 châu lục.[16]

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Xây Dựng và Bộ Đất đai Hạ tầng Giao thông và Du lịch Nhật Bản (2014), *Kỷ yếu hội thảo "Mô hình phát triển đô thị tại các đầu mối trung chuyển giao thông, Việt Nam và Nhật Bản"*, Hà Nội.
2. Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội (2007), *"Báo cáo chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam - HAIDEP"*, Hà Nội.
3. Công ty Nikken Sekkei Civil Engineering (Nhật Bản) (2014), *"Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và ngoài 2050"*, Quảng Ninh.
4. Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải (TEDI) (2013), *"Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030"*, Lâm Đồng.
5. Phạm Kim Giao (2000), *"Quy hoạch vùng"*, Nxb Xây dựng, Hà Nội
6. Hồ Ngọc Hùng (2011), *Tuyển tập báo cáo Hội nghị khoa học và công nghệ - Lần thứ 16 "Monorail - Phương tiện mới trong hệ thống giao thông hành khách công cộng của thành phố Hà Nội"*, Trường Đại học xây dựng Hà Nội.
7. Joaquin Longhi, Ana Valverde, Phùng Trung Hậu (2011), *"Nhà ga cần là một công trình có sức sống"*, (10), 26-27.
8. Sở giao thông vận tải Hà Nội và Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải (TEDI), *Hồ sơ trình thẩm định (2013), "Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050"*, Hà Nội.
9. UBND thành phố Hà Nội (2011), *"Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050"*, Hà Nội.
10. American Planning Association (2009), *Quicknotes planning for Transit-Oriented Development [pdf]*, Available at: <<https://www.planning.org/pas/quicknotes/pdf/QN21.pdf>>, [Accessed August 10, 2014], USA.
11. El-Diraby, Bo Wang (2003), *"Constructability Analysis of Monorail Project"*, USA.
12. Hitachi Rail [online] Available at: <http://www.hitachi-rail.com/index.html> [Accessed 20 July 2014], Japan.
13. Japan Monorail Association. Japan Monorail Association Guide [pdf] Available at: <http://www.nihon-monorail.or.jp/index.htm> [Accessed 20 July 2014], Japan.
14. Ryan R.Kennedy (2009), *"Considering Monorail Rapid Transit for North American Cities"*, USA.
15. Shanghai Maglev Train [online] Available at: <http://www.smtdc.com/en/index.html> [Accessed 15 July 2014], China.
16. The Monorail Society [online] Available at: <http://www.monorails.org/index.html> [Accessed 06 July 2014], USA.
17. Tokyo Monorail [online] Available at: <http://www.tokyo-monorail.co.jp/english/> [Accessed 15 July 2014], Japan.
18. Urbanaut Monorail [online] Available at: <http://www.urbanaut.com/> [Accessed 06 July 2014], USA.

HƯỚNG TỚI NGÀY ĐÔ THỊ VIỆT NAM 8/11

Từ năm 1949, Hiệp hội Quốc tế các nhà Quy hoạch Đô thị và Vùng đã lấy ngày 8/11 hàng năm là ngày “Đô thị hóa thế giới”, hay còn gọi là ngày “Quy hoạch đô thị thế giới”. Đến nay, đã có nhiều quốc gia trên thế giới chính thức tham gia. Mục tiêu của ngày Quy hoạch đô thị thế giới là thu hút sự chú ý của mọi người dân đối với công tác Quy hoạch đô thị và Quy hoạch vùng trên toàn thế giới, đồng thời làm rõ sự đóng góp quý giá của công tác Quy hoạch đối với chất lượng chỗ ở và môi trường của toàn cầu. Ngày Quy hoạch đô thị thế giới còn là cơ hội cho các ý tưởng Quy hoạch đô thị và Quy hoạch vùng tỏa sáng, không chỉ với người trong nghề quy hoạch mà còn đối với cả công chúng rộng rãi.

Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam nhận thấy mục tiêu của Ngày Quy hoạch đô thị thế giới hoàn toàn trùng khớp với tôn chỉ, mục đích, hoạt động của Hội nên đã cùng với Hiệp hội các Đô thị Việt Nam đề xuất với Chính phủ lấy ngày 8/11 là ngày Đô thị Việt Nam. Và ngày 20/10/2008, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định 1519/QĐ-TTg chính thức công nhận “Hàng năm lấy ngày 8/11 là Ngày Đô thị Việt Nam và ngày đô thị Việt nam đã được tổ chức lần đầu tiên vào ngày 8/11/2008”.

Ngày Đô thị Việt Nam không chỉ là ngày tôn vinh, động viên các nhà Quy hoạch, cũng như nhắc nhở họ về trách

nhiệm đối với sự nghiệp phát triển các Đô thị, đó còn là ngày để các cấp các ngành, các chính quyền đô thị nhìn nhận lại sự đóng góp của mình đối với đô thị. Có quy hoạch tốt chúng ta mới tạo được một cuộc sống tốt đẹp cho người dân. Nhưng nếu không có sự quản lý tốt thì đồ án quy hoạch tốt kia sẽ bị phá vỡ và dẫn đến tình trạng đô thị phát triển lộn xộn.

Ngày Đô thị Việt Nam còn tôn vinh một lực lượng quan trọng khác nữa là các nhà đầu tư, nhà xây dựng, kiến trúc sư, nhà văn hóa - xã hội, lịch sử, môi trường và đông đảo quần chúng nhân dân... Họ chính là người đóng góp công sức, tiền của, trí tuệ tạo nên những viên gạch để xây dựng và phát triển đô thị. Tóm lại, ngày Đô thị Việt Nam là bức thông điệp kêu gọi toàn dân tập trung sức lực, trí tuệ hơn nữa cho sự nghiệp phát triển Đô thị.

Năm nay, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt nam phối hợp với Bộ Xây dựng, UBND thành phố Hồ Chí Minh tổ chức lễ kỷ niệm Ngày Đô thị Việt Nam tại thành phố Hồ Chí Minh cùng với tổ chức Hội thảo “Thành phố Hồ Chí Minh quản lý quy hoạch-kiến trúc-xây dựng hướng tới phát triển bền vững giai đoạn 2016-2020 và tầm nhìn đến năm 2030”, vào ngày 6/11. Đây là một trong những hoạt động thiết thực nhân kỷ niệm Ngày Đô thị Việt nam.

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM LÀM VIỆC VỚI UBND TP ĐÀ NẴNG

Ngày 10/7, Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam, do Ông Trần Ngọc Chính, Chủ tịch Hội dẫn đầu đã có cuộc làm việc với UBND thành phố Đà Nẵng. Tiếp đoàn có Chủ tịch UBND thành phố Huỳnh Đức Thơ và Phó Chủ tịch UBND thành phố Nguyễn Ngọc Tuấn.

Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam đánh giá cao kết quả công tác quy hoạch và triển khai quy hoạch đô thị của thành phố Đà Nẵng và cho đây là hình mẫu về phát triển đô thị của cả nước.

Trong chặng đường phát triển mới của thành phố, Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam và hội cơ sở là Hội Quy hoạch thành phố Đà Nẵng mong được đóng góp thêm với thành phố thông qua việc đề xuất ý tưởng; chủ động và tham gia phản biện các đồ án quy hoạch đầy trách nhiệm.

Phát biểu tại cuộc làm việc, Chủ tịch UBND thành phố Huỳnh Đức Thơ xác định nhiệm vụ nghiên cứu quy hoạch đô thị Đà Nẵng vẫn còn nhiều thách thức; quy hoạch ven biển cần có tầm nhìn và khai thác hài hòa, bền vững hơn.



Ảnh: Ashui.com

Đà Nẵng trong thời gian đến cũng tập trung đầu tư cho công tác quy hoạch phát triển đô thị, kiên trì giữ gìn bản sắc riêng theo hướng văn minh, hiện đại. Đặc biệt, hoạt động quản lý đô thị theo hướng thông minh hơn để phát huy hiệu quả hạ tầng đô thị. (Báo Đà Nẵng)

TUẦN LỄ ĐÔ THỊ TĂNG TRƯỞNG XANH VIỆT NAM 2015

Trong khuôn khổ các nhiệm vụ thực hiện *Chiến lược Tăng trưởng xanh quốc gia và Kế hoạch hành động Tăng trưởng xanh quốc gia*, Diễn đàn đô thị Việt Nam (Bộ Xây dựng) phối hợp với Hiệp hội các đô thị Việt Nam, Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam và BCI Asia tổ chức **Tuần lễ Đô thị Tăng trưởng xanh Việt Nam – 2015** với sự bảo trợ của Bộ Xây dựng và Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Mục đích của Chương trình nhằm giới thiệu và quảng bá các nội dung có liên quan đến xây dựng và phát triển đô thị tăng trưởng xanh tại Việt Nam, kết nối thúc đẩy các quan hệ hợp tác giữa các đối tác tiềm năng trong lĩnh vực xây dựng và phát triển đô thị tăng trưởng xanh, thiết thực chào mừng Ngày Đô thị Việt Nam 08/11.



U R B A N G R E E N G R O W T H
ĐÔ THỊ TĂNG TRƯỞNG XANH
2015

• **Địa điểm:** Bảo tàng Phụ nữ Việt Nam, 36 Lý Thường Kiệt, phường Hàng Bài, quận Hoàn Kiếm, Hà Nội.

• **Thời gian:** 4-5/11/2015.

• **Các hoạt động chính:**

- Triển lãm theo gian trưng bày với các nhóm chủ đề: các dự án đầu tư xây dựng đô thị xanh; quy hoạch và thiết kế kiến trúc, đô thị tăng trưởng xanh; công nghệ và vật liệu sạch, thân thiện với môi trường; các tổ chức quốc tế và trong nước và các đô thị tiêu biểu phong trào tăng trưởng xanh – sạch – đẹp 2015.
- Hội thảo, tọa đàm chuyên môn giới thiệu theo chuyên đề do các đơn vị tham gia triển lãm và các thành viên Diễn đàn đô thị Việt Nam đăng ký thực hiện.

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM THAM DỰ HỘI THẢO QUỐC TẾ VỀ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TẠI THÀNH PHỐ SEJONG - HÀN QUỐC

Từ ngày 20 – 22/8/2015, Hội Quy hoạch Hàn Quốc đã chủ trì tổ chức Hội thảo quốc tế với chủ đề: “Tạo dựng thành phố mới và tái thiết đô thị” tại Trung tâm Hội nghị thành phố Sejong-Hàn Quốc. Đây là hoạt động thường niên do 4 Hội Quy hoạch Nhật bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Việt Nam đã tổ chức từ nhiều năm nay nhằm chia sẻ những bài học kinh nghiệm trong công tác quy hoạch xây dựng đô thị và quản lý đô thị.

Tham dự Hội thảo quốc tế lần này nhiều nhà khoa học, giảng viên các trường đại học, các chuyên gia quy hoạch và nghiên cứu sinh đến từ nhiều nước trong khu vực Châu Á-Thái Bình Dương. Đây là năm thứ 5 Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tham dự Hội thảo quốc tế do các Hội Quy hoạch tổ chức. Đoàn Việt Nam gồm 8 thành viên do KTS Trần Ngọc Chính – Chủ tịch Hội làm trưởng đoàn.

Sau phiên họp toàn thể, Hội thảo đã chia ra 8 tiểu ban trình bày các tham luận và trao đổi các vấn đề:

- Quy hoạch vùng và đô thị
- Quản lý và tái thiết đô thị
- Cấu trúc không gian và sử dụng đất
- Nhà ở và đất đai
- Cảnh quan và thiết kế đô thị
- Chính sách đô thị và phúc lợi

- Quản lý thiên tai và môi trường
- Giao thông và an toàn giao thông

Các nhà khoa học, các giảng viên các trường Đại học Việt Nam đã gửi tới Hội thảo 12 báo cáo tham luận và đã trình bày 4 tham luận:

- Quy hoạch Trung tâm hành chính mới cho các thành phố (Ths Ngô Trung Hải- Nguyễn Xuân Anh-Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia (phiên đặc biệt)
- Lồng ghép yếu tố biến đổi khí hậu trong quy hoạch đô thị (GS. TS Đỗ Hậu, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt nam)
- Nâng cao điều kiện sống cho cộng đồng dân cư nghèo đô thị theo hướng bền vững (TS.KTS Đỗ Trần Tín, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội)
- Khả năng áp dụng mô hình thành phố vệ tinh trong các đô thị lớn ở Việt Nam (Ths Đoàn Ngọc Hiệp, Trường Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh)

Dịp này, lãnh đạo của 4 Hội đã họp thảo luận cho Hội thảo sẽ tổ chức năm 2016 và thống nhất những nội dung sau:

- Hội thảo quốc tế năm tới sẽ được tổ chức tại Đài Loan từ ngày 25-27/8/2016.
- Chủ đề Hội thảo: “Thành phố trong sự vận động-Hướng tới khả năng phục hồi và thích nghi với tương lai”.

KẾT QUẢ GIẢI THƯỞNG ĐỒ ÁN SINH VIÊN TỐT NGHIỆP XUẤT SẮC NĂM 2015

Nhằm ghi nhận và tôn vinh thành tựu trong phong trào học tập, sáng tạo của sinh viên các trường đại học đào tạo chuyên ngành Quy hoạch, Hạ tầng kỹ thuật đô thị và Quản lý đô thị trên toàn quốc, Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam thường niên tổ chức Giải thưởng Đồ án sinh viên tốt nghiệp xuất sắc. Kết thúc năm học 2014-2015, Hội đã nhận được tổng số 46 đồ án tốt nghiệp xuất sắc của các trường Đại học Kiến trúc Hà Nội, Đại học Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Xây dựng và Đại học Dân lập Phương Đông.

Ngày 23/10/2015, Hội đồng chấm giải thưởng đã tiến hành tập trung xét chọn tại trường Đại học Kiến trúc TP HCM. Căn cứ vào

thể lệ chấm giải và cơ cấu giải thưởng, Hội đồng đã chọn ra được **29 đồ án tốt nghiệp xuất sắc năm 2015** của các chuyên ngành Quy hoạch, Hạ tầng kỹ thuật đô thị và Quản lý đô thị, với sự tham gia của 53 sinh viên để trao giải.

Theo kết quả các trường có đồ án đạt giải cao, Hội đồng đã thống nhất công nhận Trường Đại học Kiến trúc TP HCM là đơn vị đạt giải Nhất trong số các trường tham gia.

Lễ trao giải thưởng dự kiến sẽ được tổ chức trong dịp 20/11/2015. Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam chúc mừng các sinh viên đoạt giải thưởng; trân trọng cảm ơn và biểu dương các trường, các thầy cô giáo đã có thành tích đào tạo những sinh viên xuất sắc.

CHUYÊN NGÀNH QUẢN LÝ ĐÔ THỊ				
STT	TÊN ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP	SINH VIÊN	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN	CƠ SỞ ĐÀO TẠO
Giải nhì				
1	Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị Vĩnh Phúc, tỉnh Vĩnh Phúc - Khu vực 1	Vũ Trung Thành Phan Thùy Thanh Nguyễn Mạnh Cường	PGS. TS. KTS Nguyễn Tố Lăng THS. KS Lê Thị Minh Huyền	ĐH Kiến trúc HN
2	Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc thành phố Bắc Ninh - Khu vực 2	Lương Đắc Hoạt Bùi Quang Vĩnh Nguyễn Minh Tâm	THS. KTS Phùng Anh Tiến THS. KS Nguyễn Quốc Công THS.KST Ngô Bảo Ngọc	ĐH Kiến trúc HN
Giải ba				
1	Quy chế quản lý quy hoạch kiến trúc TP. Việt Trì - tỉnh Phú Thọ (Khu vực 2)	Đặng Thị Kim Anh Vũ Thị Huyền Nguyễn Hải Hậu	TS. KTS Nguyễn Thị Lan Phương TS. KS Vũ Anh THS Nguyễn Ngọc Quân	ĐH Kiến trúc HN
Giải khuyến khích				
1	Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị Thị trấn Chũ, huyện Lục Ngạn, tỉnh Bắc Giang	Lê Hồng Chi Lê Viết Dũng Phạm Thị Ngọc Hà	TS. KTS Nguyễn Thị Lan Phương PGS. TS Mai Liên Hương	ĐH Kiến trúc HN

CHUYÊN NGÀNH HẠ TẦNG KỸ THUẬT				
STT	TÊN ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP	SINH VIÊN	GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN	CƠ SỞ ĐÀO TẠO
Giải nhất				
1	Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật và thiết kế kỹ thuật chi tiết không gian điều tiết nước mặt thích ứng biến đổi khí hậu một phần khu dân cư kết hợp khu trung tâm chính trị - hành chính và dịch vụ thương mại phía Tây Nam, khóm 06 và 09, phường 07, thành phố Trà Vinh, tỉnh Trà Vinh	Dương Hữu Trí	THS Trần Văn Chí THS Nguyễn Thị Thanh Hương THS Lê Thường Du	ĐH Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
Giải nhì				
1	Điều chỉnh Quy hoạch chuẩn bị kỹ thuật thành phố Điện Biên Phủ, tỉnh Điện Biên đến năm 2030	Nguyễn Đức Quyền	PGS.TS Nguyễn Lâm Quảng THS Nguyễn Thị Ngọc Uyên THS Uông Phương Lan THS Đặng Thị Nga TS Lê Minh Phương	ĐH Kiến trúc HN
2	Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật và thiết kế hệ thống hạ tầng kỹ thuật thoát nước mưa khu dân cư Naviland phường 8, TP. Trà Vinh, tỉnh Trà Vinh	Tô Hoàng Thành	THS Trần Thị Sen THS Hồ Thị Mỹ Hạnh THS Lê Thường Du	ĐH Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
Giải ba				
1	Quy hoạch và quản lý chất thải rắn thị xã Bim Sơn, tỉnh Thanh Hóa đến năm 2030	Trần Thị Hào	THS Nguyễn Thu Hà	ĐH Kiến trúc HN
2	Quy hoạch hệ thống kỹ thuật môi trường nước thải TP Tuy Hòa tỉnh Phú Yên đến năm 2030	Hoàng Hà Phương	PGS. TS Mai Liên Hương	ĐH Kiến trúc HN
Giải khuyến khích				
1	Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật khu đô thị mới Tương Bình Hiệp, phường Tương Bình Hiệp, TP. Thủ Dầu Một, tỉnh Bình Dương và thiết kế trạm biến áp đô thị	Tiêu Thảo Trang	THS Đinh Ngọc Sang THS Hồ Văn Dương THS Phan Tiến Tâm	ĐH Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh

CHUYÊN NGÀNH QUY HOẠCH			
STT	TÊN ĐỒ ÁN TỐT NGHIỆP	SINH VIÊN	CƠ SỞ ĐÀO TẠO
1- Giải nhất			
	Kiến trúc cảnh quan resort spa Nho - Trang trại trồng nho - Nhà máy sản xuất rượu vang nho Ninh Thuận	Bùi Thị Thanh Huyền	Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
	Kiến trúc cảnh quan 1/500 khu du lịch Cù Lao Bà Sang, Quận 9, TP. Hồ Chí Minh	Trần Việt Trinh	Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
	Thiết kế đô thị khu vực Cửa Bé Nha Trang (thuộc một phần đô thị Nam sân bay, phường Vĩnh Trường thành phố Nha Trang)	Điểm Thanh Thiện	Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
	Khu phố kinh tế và sinh thái sự hài hòa về kinh tế và giá trị sống trong khu phố cổ Hà Nội (Khu vực phố Hàng Buồm, HN)	Nguyễn Minh Trang	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch khu du lịch bắc bán đảo Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa đến 2035	Nguyễn Đức Lợi Nguyễn Anh Tuấn An Kiều Thị Ngân	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch thành phố Hội An tỉnh Quảng Nam đến năm 2030	Dương Đình Thi Nguyễn Thị Thanh Tâm Trần Thị Vân	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch du lịch làng nghề thêu ren thôn Văn Lâm	Đặng Xuân Mạnh Phạm Đức Trí	Đại học Xây dựng
	Quy hoạch xây dựng nông thôn mới xã Phú Nghĩa - Xây làng tre Việt, tỷ lệ 1/5000	Lê Thị Hồng Ngọc Vũ Quyết Tiến	Đại học Xây dựng
2- Giải nhì			
	Quy hoạch phân khu bán đảo Thanh Đa, Quận Bình Thạnh, TP. Hồ Chí Minh tỷ lệ 1/5000	Nguyễn Ngọc Khoa	Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
	Thiết kế đô thị khu vực hồ Đồng Nai TP. Bảo Lộc	Phùng Tuấn Anh	Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh
	Quy hoạch phân khu N9, huyện Gia Lâm, thành phố Hà Nội	Phạm Hà Ly Trần Diệu Linh Đỗ Ngọc Tuấn	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch phân khu du lịch sinh thái hồ Yên Trung, TP Uông Bí, tỉnh Quảng Ninh	Hà Thị Thúy Vân Nguyễn Thị Tuyền Nguyễn Chung Thành	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch đô thị Chân Mây, tỉnh Thừa Thiên Huế đến năm 2030	Đặng Ngọc Sơn Nguyễn Tiến Thịnh Ma Thanh Vĩnh	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch phân khu TL 1/2000 khu đô thị sông Lô - Thành phố Việt Trì - Phú Thọ	Nguyễn Văn An Đào Văn Yên	Đại học Xây dựng
	Quy hoạch phân khu 1/2000 khu du lịch vui chơi, giải trí, nghỉ dưỡng Hoàng Tân	Nguyễn Hoàng Hải Nguyễn Tiến Đạt	Đại học Xây dựng
	Quy hoạch chi tiết công viên Yên Sở tỷ lệ 1/2000 giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050	Nguyễn Thị Mìn Nguyễn Thị Vân Anh	Đại học dân lập Phương Đông
3- Giải ba			
	Quy hoạch thành phố Cam Ranh, tỉnh Khánh Hòa đến 2035 tầm nhìn đến 2050	Nguyễn Đức Dương Đỗ Quyết Toàn Nguyễn Bá Anh	Đại học Kiến trúc Hà Nội
	Quy hoạch phân khu khu đô thị Tây Nam thành phố Bắc Giang, tỷ lệ 1/2000	Phạm Thanh Nam Lăng Văn Tuấn Kiều Thị Bích	Đại học Xây dựng
	Quy hoạch tổ chức không gian du lịch làng cổ Đường Lâm	Phan Vũ Huy Hoàng Trần Quang Dũng	Đại học Xây dựng



nhân công mới không phải phải chờ đợi



THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION
1054 FIFTH AVENUE, NEW YORK, N.Y. 10028



WILLIAMSON

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26



100% Cigarettes mg. Nicotine mg. & mg. Tar mg.
100% Cigarettes mg. Nicotine mg. & mg. Tar mg.

all these things are necessary for the success of the program. The program is a long-term effort and it will take time to see the results. The program is a long-term effort and it will take time to see the results. The program is a long-term effort and it will take time to see the results.

[illegible]

CM-1670



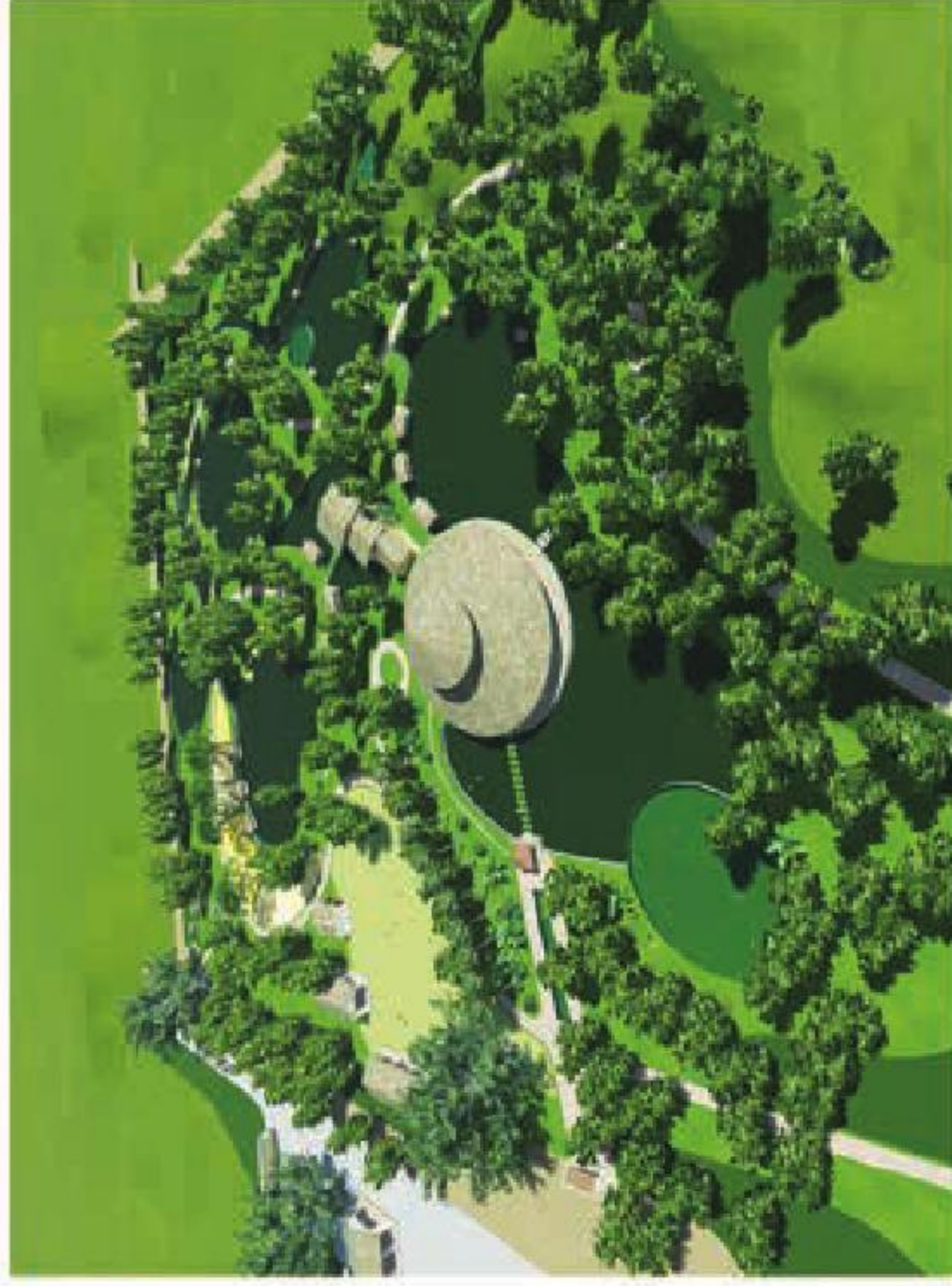
QUY HOẠCH XÂY DỰNG NÔNG THÔN MỚI XÃ PHÚ NGHĨA

THIẾT KẾ CHI TIẾT KHU HỒ CẦU LĂNG TRE PHÚ VINH
- CHỢ NGUYÊN LIỆU MÂY TRE KẾT HỢP

Xây làng tre Việt



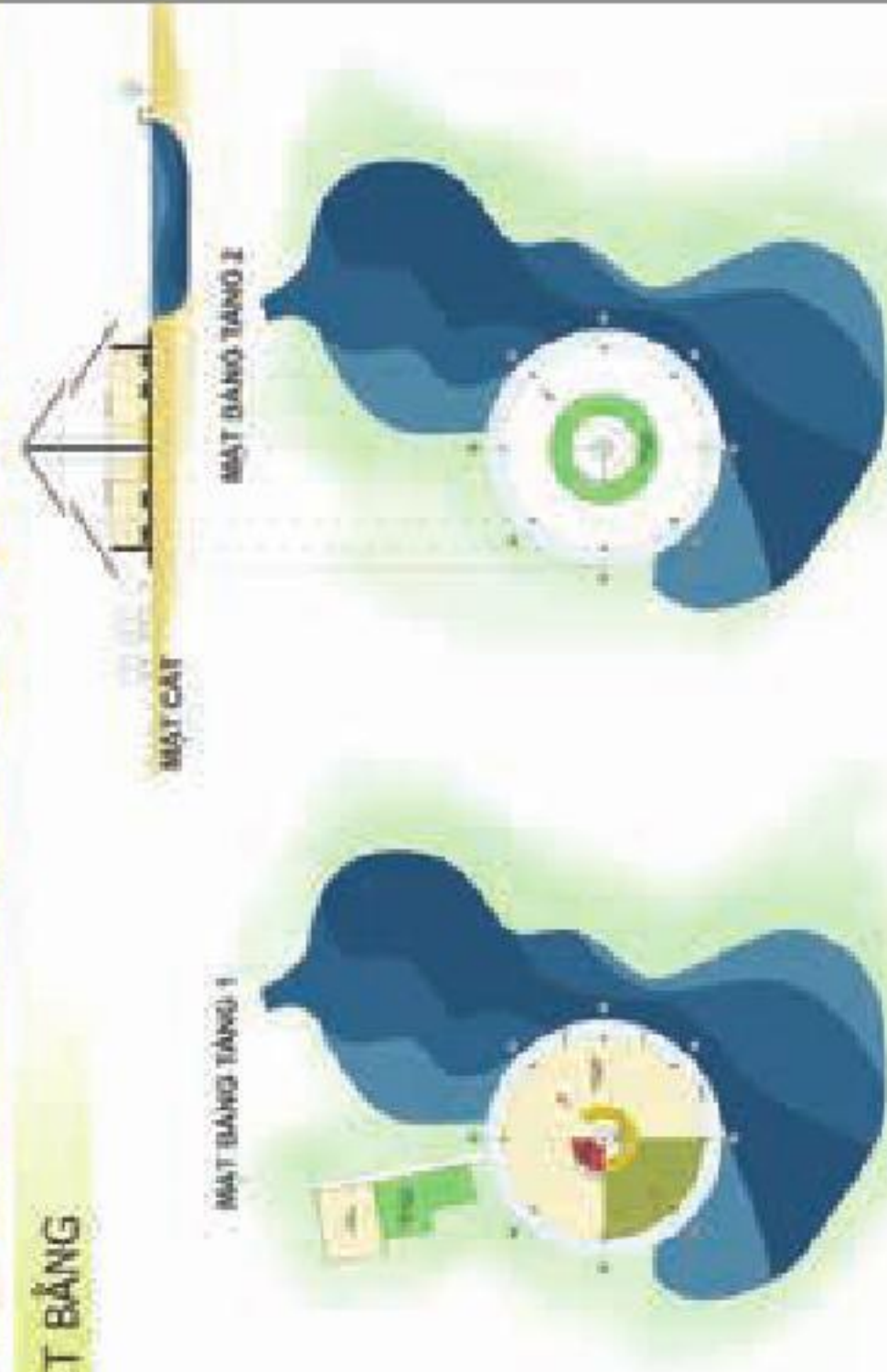
PHỐI CẢNH TỔNG THỂ



PHỐI CẢNH NHÀ ĂN TRUNG TÂM



MẶT BẰNG



MINH HỌA KHÔNG GIAN



KHỞI ĐỘNG GIẢI THƯỞNG ASHUI AWARDS 2015 BÌNH CHỌN CÁC DANH HIỆU CỦA NĂM CHO KIẾN TRÚC SƯ, CÔNG TRÌNH, NHÀ THẦU VÀ CHỦ ĐẦU TƯ

Mạng Ashui.com đã chính thức phát động Ashui Awards 2015 - bình chọn các danh hiệu "Kiến trúc sư của Năm", "Công trình của Năm", "Nhà thầu của Năm" và "Chủ đầu tư của Năm" thuộc hệ thống giải thưởng Ashui Awards 2015. (tiếng Anh: Architect of the Year, Building of the Year, Contractor of the Year, Developer of the Year) Đây là cuộc bình chọn được tổ chức thường niên từ năm 2012 với các thể loại Kiến trúc sư và Công trình. Năm nay Ashui Awards bổ sung thêm hai thể loại Nhà thầu và Chủ đầu tư. Giai đoạn đề cử kéo dài đến hết ngày 30/11/2015. Một hội đồng giám khảo sẽ được thành lập để chọn ra các đề cử chính thức lọt vào giai đoạn bỏ phiếu. Kết quả sẽ được công bố vào ngày 31/12/2015 dựa trên bình chọn của cộng đồng qua trang web của giải thưởng và của hội đồng giám khảo.

Hệ thống giải thưởng Ashui Awards nhằm mục đích tôn vinh các kiến trúc sư có những tác phẩm xuất sắc, là tấm gương lao động-hành nghề của giới kiến trúc sư, khẳng định vai trò của kiến trúc sư trong xã hội, góp phần cải thiện môi trường hành nghề kiến trúc tại Việt Nam; tôn vinh những công trình kiến trúc mới có giá trị, định hướng hoạt động tư vấn kiến trúc, những nhà thầu có uy tín, các chủ đầu tư, nhà phát triển bất động sản có nhiều đóng góp nổi bật cho xã hội. Giải thưởng được Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam bảo trợ. Trang web chính thức của giải thưởng: <http://ashui.com/awards>

CÁC HẠNG MỤC – ĐỐI TƯỢNG – TIÊU CHÍ:

Kiến trúc sư của Năm (Architect of the Year): dành cho một kiến trúc sư Việt Nam tiêu biểu, có thành tích nổi bật trong năm, đáp ứng các tiêu chí:

- Tài năng: Thiết kế các công trình có giá trị nghệ thuật kiến trúc cao, tạo nên phong cách riêng, tạo sự ảnh hưởng chuyên môn;
- Thực hành: Tổ chức quá trình thiết kế và xây dựng các công trình một cách chuyên nghiệp, chất lượng cao;
- Tiên phong: Các công trình thiết kế đáp ứng xu hướng của thời đại, phát triển bền vững, được xã hội và dư luận đánh giá cao.

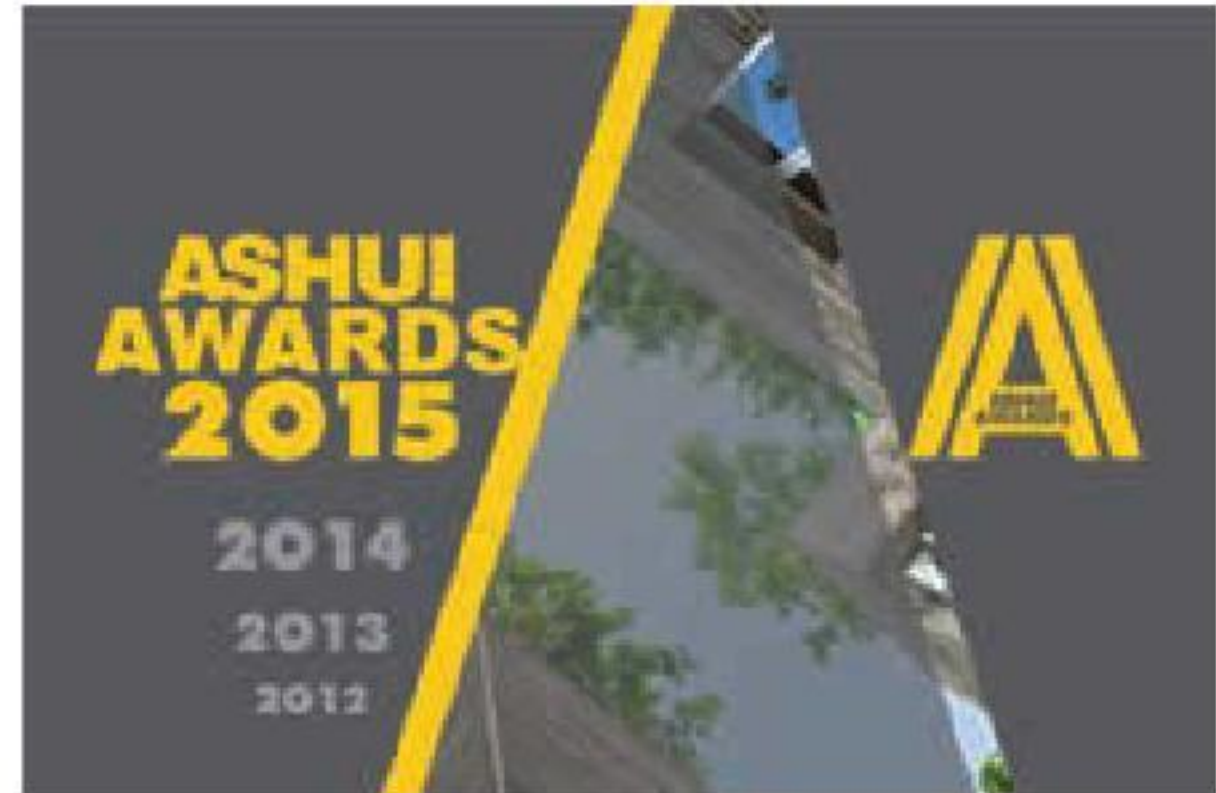
Công trình của Năm (Building of the Year): dành cho một công trình kiến trúc tiêu biểu hoàn thành xây dựng trong năm 2014 và 2015 tại Việt Nam, chưa được đề cử trước đó, đáp ứng các tiêu chí:

- Thẩm mỹ: có giá trị nghệ thuật kiến trúc cao;
- Sáng tạo: độc đáo, có xu hướng mới;
- Bền vững: công nghệ và giải pháp xây dựng bền vững với môi trường, xã hội.

Nhà thầu của Năm (Contractor of the Year): dành cho một nhà thầu xây dựng tiêu biểu của Việt Nam, đáp ứng các tiêu chí:

- Năng lực: kỹ thuật, chất lượng, giá cả;
- Chuyên nghiệp: đảm bảo tiến độ, an toàn lao động;
- Uy tín: được các chủ đầu tư và kiến trúc sư đánh giá cao.

Chủ đầu tư của Năm (Developer of the Year): dành cho một tổ chức hoặc cá nhân đáp ứng các tiêu chí:



- Hiệu quả: cung cấp các sản phẩm, dịch vụ bất động sản tốt nhất ra thị trường, đạt lợi nhuận tốt;
- Sức mạnh: nguồn lực tài chính vững chắc;
- Nhân văn: phát triển các dự án bất động sản mang lại nhiều giá trị cho khách hàng, cư dân, xã hội.

QUY TRÌNH THỰC HIỆN

Gồm 3 giai đoạn:

- 1- **Giai đoạn đề cử** (đến ngày 30/11/2015): qua 2 hệ thống
- Mọi người gửi thông tin về đề cử (sơ lược hoặc đầy đủ, ghi rõ hạng mục nào) về địa chỉ email: awards@ashui.com
- Các đề cử do Ban biên tập Ashui.com đề xuất.
- 2- **Giai đoạn chọn đề cử chính thức** (01/12 – 07/12/2015): do Hội đồng tuyển chọn gồm 07 thành viên có uy tín thực hiện thông qua những buổi họp và trao đổi trực tiếp. (Hội đồng được bổ sung đề cử)
- 3- **Giai đoạn bình chọn** (00:00, 10/12/2015 – 12:00, 31/12/2015 @3 tuần): lấy phiếu bình chọn online (trực tuyến) của cộng đồng theo mẫu/form trên trang web chính thức của giải thưởng. Đồng thời, Hội đồng tuyển chọn bỏ phiếu kín.

CÁCH TÍNH KẾT QUẢ

Kết quả cuối cùng được tính theo 50% kết quả bình chọn cộng đồng và 50% kết quả của Hội đồng tuyển chọn.

Kết quả bình chọn cộng đồng là tỷ lệ phần trăm theo số lượng phiếu trực tuyến.

Kết quả của Hội đồng tuyển chọn là tỷ lệ phần trăm theo số phiếu của các thành viên hội đồng.

CÔNG BỐ KẾT QUẢ – TRAO GIẢI

Kết quả được công bố trên trang web chính thức của giải thưởng và các phương tiện truyền thông đại chúng vào ngày 31/12/2015.

Lễ trao giải thưởng sẽ được tổ chức trang trọng vào hồi 15h chiều ngày 14/1/2016 (Thứ Năm) tại Khách sạn Hilton Hanoi Opera – 1 Lê Thánh Tông, Quận Hoàn Kiếm, Hà Nội.

CHỦ ĐẦU TƯ
CÔNG TY CỔ PHẦN NHÀ VIỆT NAM



THE BOAT CLUB
RESIDENCES

The Boat Club Residences

Dự án nhà ở cao cấp kiểu Singapore

Khu dân cư The Boat Club Residences (The BCR) với quy mô 14,5 ha tọa lạc trên đường Tam Đa, P.Trường Thạnh, Q9, Tp.HCM do công ty CP Nhà Việt Nam làm chủ đầu tư. The BCR kết nối với khu trung tâm thành phố bằng đường cao tốc Long Thành- Dầu Giây chưa đầy 20 phút, được xác định sẽ trở thành một trong những dự án nhà ở kết hợp với nghỉ dưỡng tại Tp.HCM.



Diêm Tơ Đất Việt

408 Nguyễn Thị Minh Khai, Phường 5, Quận 3, TP.HCM
ĐT : (84.8) 3 81 81 888 - 3 92 90 888
Web : www.housevietnam.com - www.theboatclub.vn



URBAN GREEN GROWTH

ĐÔ THỊ TĂNG TRƯỞNG XANH

2015

TUẦN LỄ ĐÔ THỊ TĂNG TRƯỞNG XANH VIỆT NAM 2015

Thời gian: 4-5/11/2015

Địa điểm: Bảo tàng Phụ nữ Việt Nam - 36 Lý Thường Kiệt, Hoàn Kiếm, Hà Nội

BẢO TRỢ

BỘ XÂY DỰNG - BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

CÁC ĐƠN VỊ TỔ CHỨC



TÀI TRỢ VÀNG



VP.INVEST
HỢP TÁC - PHÁT TRIỂN - BỀN VỮNG

TÀI TRỢ BẠC



Global
Green Growth
Institute



BẢO TRỢ THÔNG TIN

