

25 | 2016

QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

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

Quy hoạch phát triển
hệ thống đô thị Quảng Nam
trong quá trình đô thị hóa
và hội nhập quốc tế



CÔNG TY CP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG VÀ THƯƠNG MẠI VN ĐÀ THÀNH

Trụ sở chính: 63 Lê Lợi, P.Thạch Thang, Q.Hải Châu, TP.Đà Nẵng
Điện thoại: 0511 3888 344 | Fax: 0511 3888 343
Email: vndt.co@gmail.com | www.vndathanh.com.vn



VN Đà Thành – Chắp cánh cho khát vọng an cư

TẦM NHÌN

Bằng nội lực vốn có của mình với sự sáng tạo của ban lãnh đạo & đội ngũ cán bộ nhân viên, kết hợp ứng dụng của khoa học công nghệ trong xây dựng và sản xuất kinh doanh, VN Đà Thành nỗ lực trở thành Công ty chuyên Đầu tư phát triển Dự án Bất Động Sản có đầu ra cho sản phẩm giá thành tốt nhất, phục vụ tầng lớp bình dân có ước mơ An cư – Lạc nghiệp, góp phần vào công cuộc xây dựng đất nước.



Dự án Khu đô thị Đông Nam



Dự án Khu đô thị Bắc Khu hành chính huyện Núi Thành



Dự án Vườn Phố Hội

CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ

- Dự án Khu dân cư Thống Nhất- Thị xã Điện Bàn, Quảng Nam
- Dự án Vườn Phố Hội - Thành phố Hội An, Quảng Nam
- Dự án Khu đô thị Bắc Khu hành chính huyện Núi Thành
- Dự án Khu căn hộ khách sạn nghỉ dưỡng tiêu chuẩn 5 sao - Thành phố Đà Nẵng
- Dự án Khu đô thị Đông Nam - Tỉnh Đắk Lắk
- Dự án khu dân cư 2A - Thị xã Điện Bàn, Quảng Nam
- Dự án Khu Khách sạn - Hội nghị Kinh tế Mở Chu Lai
- Dự án khu phức hợp thương mại dịch vụ VN Đà Thành - huyện Núi Thành, Quảng Nam
- Dự án Tòa nhà Văn phòng cho thuê VN ĐÀ THÀNH - 105 Lê Lợi, quận Hải Châu, Đà Nẵng



Dự án Khu dân cư Thống Nhất

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

Phó tổng biên tập *Deputy Editor-in-Chief*
LÊ VIỆT HÀ
ĐỖ HẬU
LÊ TUẤN

Hội đồng cố vấn *Advisor Board*
GS.TSKH.KTS NGUYỄN THẾ BÁ
TS ĐỖ HOÀNG ÂN
PGS.TS LƯU ĐỨC 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
NGUYỄN QUANG MINH

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 09/2016
Giá 49.500 VND



Bạn đọc thân mến

Quảng Nam là tỉnh nằm trong Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung đang bước vào thời kì phát triển mạnh mẽ về kinh tế - xã hội, là trung tâm giao thương của vùng Mê Kông mở rộng và khu vực châu Á - Thái Bình Dương, có vị trí rất quan trọng về an ninh quốc phòng đối với cả nước và khu vực miền Trung - Tây Nguyên. Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* kỳ này gửi tới bạn đọc chuyên đề “*Quy hoạch phát triển hệ thống đô thị Quảng Nam trong quá trình đô thị hóa và hội nhập quốc tế*”, nhân dịp Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tổ chức hội thảo cùng tên tại thành phố Tam Kỳ ngày 01/10/2016.

Chúng ta cùng tìm hiểu bức tranh hiện trạng công tác quy hoạch ở Việt Nam hiện nay, để thấy rõ sự cần thiết phải thiết lập mối liên kết giữa quy hoạch với quản lý phát triển đô thị, qua nghiên cứu của PGS.TS Phạm Hùng Cường. Với mục “Phát triển bền vững”, các tác giả sẽ cung cấp tới bạn đọc những câu chuyện về “Tăng trưởng xanh”, “Đô thị sinh thái”, “Đô thị nông nghiệp”,...

Cuối cùng là những thông tin cập nhật về lĩnh vực quy hoạch đô thị trong nước và quốc tế thời gian gần đây; về các hoạt động của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, đặc biệt là chuyển tham gia Hội nghị thường niên bốn Hội quy hoạch phát triển đô thị Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Việt Nam và hội thảo quốc tế “*Thành phố năng động - Hướng tới thành phố thích ứng và chống chịu trong tương lai*” tại Đài Loan cuối tháng 8 vừa qua.

Trân trọng,

Tổng biên tập
KTS Trần Ngọc Chính

Nội dung

TIN TỨC

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

CHUYÊN ĐỀ: QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG ĐÔ THỊ QUẢNG NAM TRONG QUÁ TRÌNH ĐÔ THỊ HÓA VÀ HỘI NHẬP QUỐC TẾ

- 18. Đô thị hóa Quảng Nam - một số vấn đề thực tiễn và định hướng phát triển
Nguyễn Phú
- 22. Quảng Nam hướng tới mục tiêu phát triển bền vững, trong quá trình công nghiệp hóa, đô thị hóa và hội nhập quốc tế
Nguyễn Quang
- 28. Khả năng chống chịu trước tác động biến đổi khí hậu của thành phố Hội An
Đỗ Hậu
- 33. Quy hoạch thành phố Tam Kỳ, với vai trò đô thị trung tâm tỉnh Quảng Nam và liên kết vùng trong quá trình hội nhập
Phạm Thị Nhâm
- 39. Công trình tượng đài Bà mẹ Việt Nam anh hùng: Giá trị ngưỡng vọng sâu sắc
Vũ Tiến

NGHIÊN CỨU

- 41. Mối quan hệ giữa công tác quy hoạch và chiến lược phát triển đô thị
Phạm Hùng Cường
- 45. Quản lý quy hoạch xây dựng thành phố Lào Cai ứng phó biến đổi khí hậu
Trịnh Xuân Trường



12



18



49. Đổi mới phương pháp luận về lập quy hoạch đô thị: tăng trưởng xanh nhìn từ góc độ quy hoạch đô thị xanh
Lê Kiều Thanh
52. Quy hoạch quản trị đô thị thúc đẩy tăng trưởng xanh ứng phó với biến đổi khí hậu và phát triển bền vững
Nguyễn Đăng Sơn

PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

58. Thành phố các-bon thấp, tương lai của các đô thị Việt Nam
Nguyễn Lê Ngọc Thanh
66. Xây dựng môi trường bền vững dựa trên nguyên tắc sinh thái cảnh quan một hướng tiếp cận cho vùng đô thị
Đỗ Duy Thịnh
72. Đô thị nông nghiệp hướng phát triển bền vững cho các thành phố vùng Bắc Trung Bộ
Phạm Hồng Sơn - Nguyễn Thị Kiều Vinh

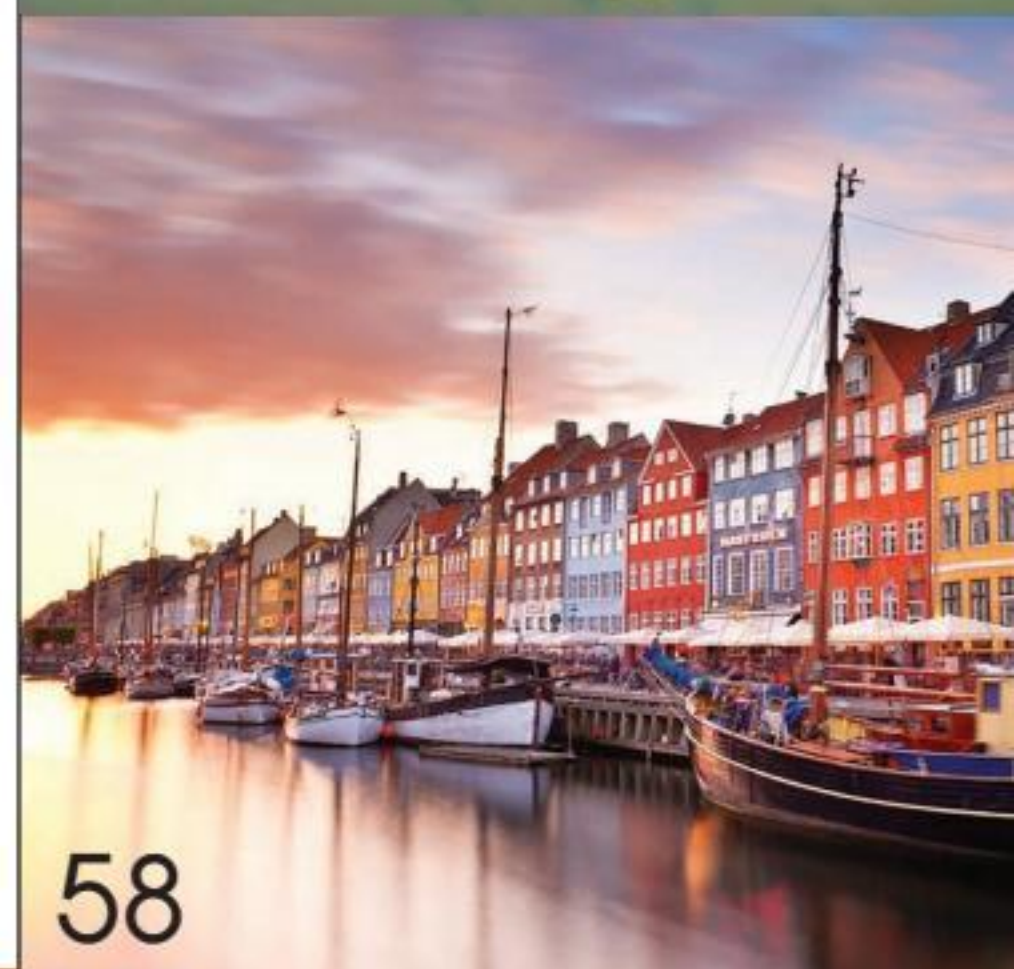
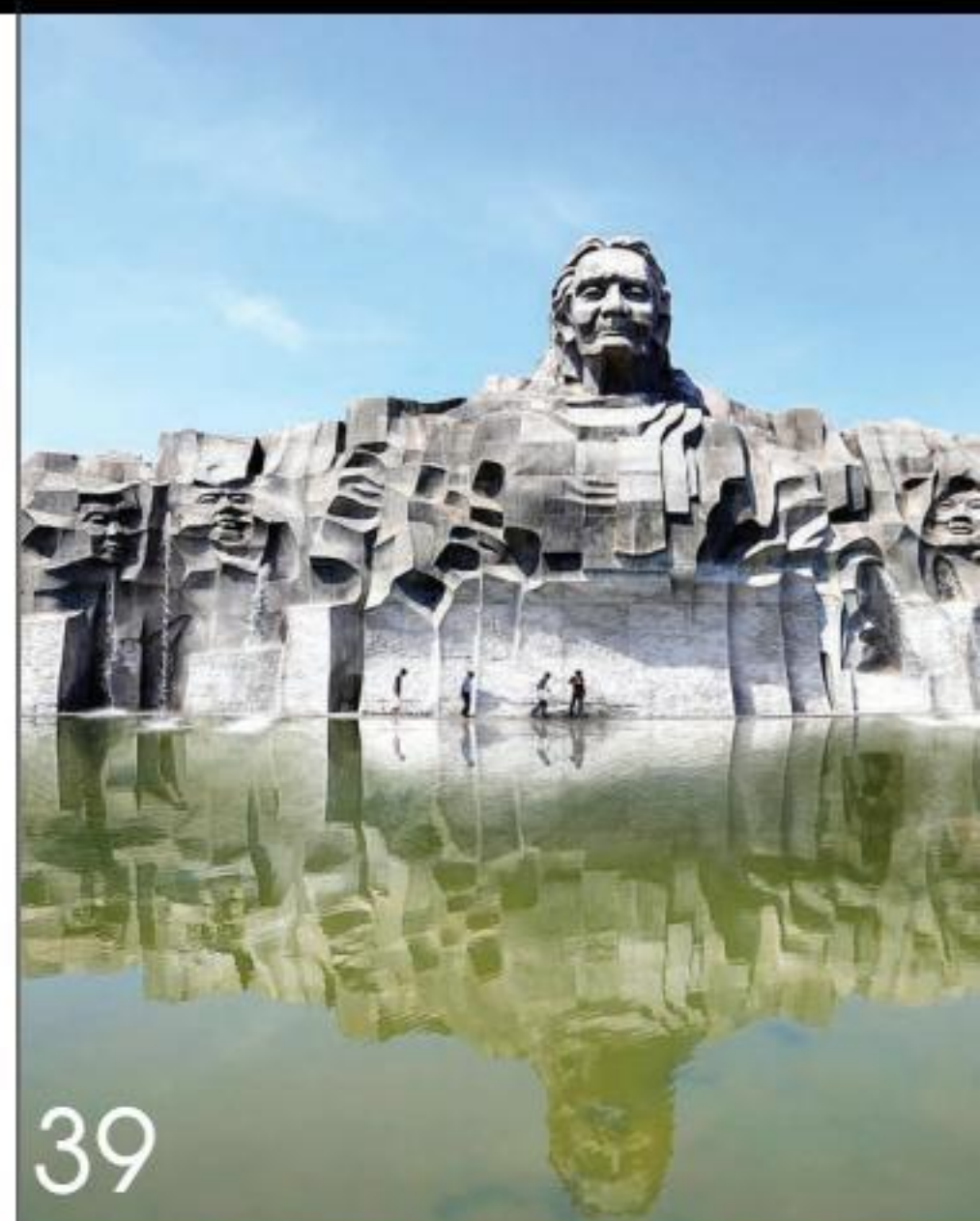
GIẢI PHÁP

79. Quản lý quy hoạch xây dựng đô thị tỉnh Thừa Thiên Huế trên nền GIS
Đặng Minh Nam - Nguyễn Xuân Nghĩa
86. Các “đảo” giữa lòng thành phố
Nguyễn Ngọc Quang - Nguyễn Trúc Anh

NHÌN RA THẾ GIỚI

89. Thiết kế đô thị tại châu Âu, quá khứ, hiện tại và tương lai
Yi Xin - Harald Bodenschatz - Dieter Frick - Aljoscha Hofmann

VUPDA



Triển lãm “Hà Nội thủ phủ tương lai”

Triển lãm đã diễn ra từ ngày 1/9 đến 21/9/2016 tại Trung tâm văn hóa Pháp (L'Espace, 24 Tràng Tiền, Hà Nội), đưa khán giả tìm về với lịch sử của Hà Nội cùng những so sánh, đối chiếu thực tế để hiểu rõ hơn về những thách thức thời nay của mảnh đất Hà thành ngàn năm văn hiến...

Giám tuyển: Sylvie Fanchette, Emmanuel Cerise, Amélie Codugnella. Thông qua một tập hợp phong phú các bản đồ và nghiên cứu thực địa, cuốn

sách của nhiều tác giả này cho ta thấy quá trình đô thị hóa dần trải đang phải đối mặt thế nào với hình thức đô thị hóa “vươn theo chiều cao”, biểu hiện của sự hình thành vùng đô thị lớn. Việc kết hợp các cách tiếp cận chuyên ngành theo nhiều quy mô không gian – xã hội khác nhau với một góc nhìn năng động cho phép chúng ta đánh giá được tác động của các dự án phát triển đô thị lớn đối với cuộc sống của các làng xã được hòa nhập vào công cuộc xây dựng thành



phố, đồng thời xác định lại vị thế của tầng lớp cư dân ven đô như một nhân tố góp phần vào sự đa dạng về nhân khẩu – xã hội học trong quá trình hình thành vùng đô thị lớn này.

Lập dự án chuẩn bị xây cầu Thủ Thiêm 3

Việc xây dựng cầu Thủ Thiêm 3 và mở rộng, nâng cấp đường Tôn Đản, quận 4 đã được chính quyền



Vị trí quy hoạch xây dựng cầu bắc sang khu đô thị Thủ Thiêm. (Nguồn: Ban quản lý Khu đô thị Thủ Thiêm)

TPHCM giao cho một liên danh trong nước lập dự án đầu tư, theo thông tin từ Văn phòng UBND TPHCM.

Cụ thể, chính quyền TPHCM đã giao cho liên danh Tổng công ty Thái Sơn - Công ty cổ phần Tập đoàn phát triển hạ tầng và bất động sản Việt Nam nghiên cứu lập đề xuất dự án cầu Thủ Thiêm 3 và mở rộng, nâng cấp đường Tôn Đản, quận 4 theo hình thức đối tác công-tư (hợp đồng BT - xây dựng, chuyển giao). Điểm đầu của cầu Thủ Thiêm 3 là đầu đường Tôn Đản (quận 4), băng qua đường Nguyễn Tất Thành và cảng Sài Gòn rồi vượt sông Sài Gòn để nối với khu đô thị mới Thủ Thiêm (quận 2).

Hợp tác giữa Việt Nam và Pháp trong bảo tồn di sản văn hóa

Ngày 15/9, Hội thảo chuyên đề văn hóa-di sản do tỉnh Thừa Thiên-Huế và thành phố Nîmes của Pháp đồng chủ trì đã diễn ra tại Cần Thơ. Hội thảo xoay quanh các vấn đề bảo tồn và phát triển bền vững các di sản văn hóa, xử lý nước thải cho vùng lõi các trung tâm thành phố...

Các cơ quan khảo cổ học Toulouse, Đại học La Rochelle của Pháp, cũng như các đơn vị chức năng của Việt Nam đều

đồng quan điểm cho rằng các di sản, công trình văn hóa lớn ở Hà Nội, Thừa Thiên-Huế, Thành phố Hồ Chí Minh... hiện đang đứng trước nguy cơ bị xuống cấp trầm trọng do thời gian và quá trình đô thị hóa, cũng như sự vô ý thức của con người. Các đô thị này luôn đứng trước thách thức phải thỏa mãn việc phát triển kinh tế song song với bảo tồn các di sản kiến trúc đô thị...

Hà Nội: Thí điểm tuyến phố đi bộ quanh hồ Hoàn Kiếm

Đúng 6 giờ tối 1/9, Chủ tịch thành phố Hà Nội Nguyễn Đức Chung đã chính thức thí điểm tuyến phố đi bộ quanh hồ Hoàn Kiếm. Thời gian hoạt động từ 19 giờ thứ Sáu đến 24 giờ Chủ nhật hàng tuần, từ ngày 1/9 đến hết năm 2016.

Phạm vi tổ chức không gian đi bộ trên các tuyến đường giao thông quanh hồ Hoàn Kiếm và vùng phụ cận là phố Đinh Tiên Hoàng, Hàng Khay, Lê Thái Tổ (1/2 đường Lê Thái Tổ phía bên hồ Hoàn Kiếm, đoạn từ Hàng Trống đến Hàng Khay), Lê Lai (đoạn từ Đinh Tiên Hoàng đến Lý Thái Tổ), Lê Thạch, Phố Trần Nguyên Hãn (đoạn từ Đinh Tiên Hoàng đến Lý Thái Tổ), Phố Đinh Lễ, Phố Nguyễn Xí, Phố Tràng Tiền (đoạn từ Ngô Quyền đến Hàng Bài), Phố Lò Sũ (Đinh Tiên Hoàng đến Nguyễn Hữu Huân), Phố Hàng Dầu (Đinh Tiên Hoàng đến Cầu Gỗ), phố Hồ Hoàn Kiếm, Lương Văn Can (đoạn từ Hàng Hành đến Lê Thái Tổ), Phố Hàng Bài (đoạn từ Hai Bà Trưng đến Hàng Khay), Bảo Khánh (đoạn từ Ngô Bảo Khánh đến Lê Thái Tổ).



Công bố điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

Ngày 11/8, tại Trung tâm Hội nghị quốc tế, Bộ Xây dựng tổ chức công bố quyết định điều chỉnh Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

Theo quy hoạch, phạm vi Vùng Thủ đô Hà Nội gồm toàn bộ ranh giới của Thủ đô Hà Nội và 9 tỉnh xung quanh là Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nam, Hòa Bình, Phú Thọ, Thái Nguyên và Bắc Giang (trong đó Phú Thọ, Thái Nguyên và Bắc Giang là 3 tỉnh được mở rộng so với quy

hoạch trước đây đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt).

Tổng diện tích toàn vùng khoảng 24.314,7km² với quy mô dân số - lao động đến năm 2030 đạt khoảng 21 - 23 triệu người (trong đó: Đô thị khoảng 11,5 - 13,8 triệu người; nông thôn khoảng 9,5 - 9,2 triệu người); khoảng 12,0 - 13,2 triệu lao động. Tỷ lệ đô thị hóa đến năm 2030 đạt khoảng 55 - 60%. Trên cơ sở vị trí, vai trò, điều kiện tự nhiên và kinh tế - xã hội, các tỉnh trong Vùng tạo thành các mối liên kết với



những đặc trưng và lợi thế riêng, chia sẻ chức năng, hỗ trợ phát triển để khai thác tối đa và hiệu quả các tiềm năng, động lực của các địa phương trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của từng tỉnh và toàn Vùng.

Diễn đàn Quy hoạch và Phát triển đô thị hướng tới Tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu

Trong hai ngày 23 và 24/8, tại TP Tam Kỳ, tỉnh Quảng Nam, Bộ Xây dựng, Diễn đàn đô thị Việt Nam và UN Habitat phối hợp với UBND tỉnh Quảng Nam tổ chức Diễn đàn Quy hoạch và Phát triển đô thị hướng tới Tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu (BĐKH).

Các nội dung trao đổi thảo luận cùng với các sáng kiến, ý tưởng của các đại biểu tại Diễn đàn sẽ được tổng hợp thành Sáng kiến về quy hoạch và phát triển đô thị năm 2016 (Sáng kiến Tam Kỳ). Thông qua đó, gửi gắm thông điệp thể hiện sự cam kết liên tục và lâu dài của ngành xây dựng Việt Nam đối với nhiệm vụ phát triển đô thị tăng trưởng xanh, ứng phó với BĐKH và mục tiêu phát triển bền vững đất nước và Chính phủ đã giao...



(Ảnh: Huy Nguyen)

Cuộc thi tuyển chọn "Ý tưởng Quy hoạch & Thiết kế cảnh quan hai bên bờ sông Hàn, TP Đà Nẵng"

Đây là cuộc thi thiết kế quốc tế, được UBND TP Đà Nẵng giao cho Sở xây dựng Đà Nẵng phối hợp cùng Viện Kiến trúc Quốc gia tổ chức với mong muốn tìm kiếm ý tưởng phát triển tổng thể cảnh quan ven sông cũng như ý tưởng thiết kế cảnh quan chi tiết hai bên bờ sông khu vực trung tâm.

Những giải pháp thiết kế từ cuộc thi được kì vọng sẽ mang lại cho thành phố một sức sống mới từ việc phát huy nội lực và giá trị của dòng sông và quỹ cảnh quan ven sông, từ đó đạt được

những giá trị cốt lõi về một thành phố hoà hợp với thiên nhiên, thân thiện với môi trường, có chất lượng sống tốt cho người dân Đà Nẵng.



Thành phố Hồ Chí Minh làm đường ven sông Sài Gòn

UBND TP HCM vừa chấp thuận đề nghị của Sở Quy hoạch - Kiến trúc về việc điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2.000 khu trung tâm hiện hữu TP (930ha) tại các khu vực bị ảnh hưởng trong phạm vi ranh giới thực hiện dự án đường ven sông Sài Gòn (đoạn từ đường Tôn Đức Thắng đến đường chui dạ cầu Sài Gòn).

Sau khi xây dựng dự án tuyến đường

ven sông Sài Gòn, khu vực này sẽ giảm áp lực giao thông cho đường Nguyễn Hữu Cánh hiện hữu, các chủ đầu tư có dự án tiếp giáp với tuyến đường này sẽ được hưởng lợi sau đầu tư hạ tầng kỹ thuật. Do đó, việc đề nghị huy động các nguồn vốn đầu tư để xây dựng tuyến đường này, là phù hợp với chủ trương của Thủ tướng về nhóm giải pháp về nguồn lực tài chính phát triển đô thị.

Morgan Stanley tài trợ vốn cho giao thông thông minh tại TPHCM

Công ty Vigilant Solutions của Mỹ chiều 12/9 đã đề xuất với chính quyền TPHCM triển khai dự án giải



(Ảnh: Văn Nam /TBKTSG)

pháp giao thông thông minh cho thành phố với tổng số vốn tính toán ban đầu vào khoảng 300 triệu đô la Mỹ do Ngân hàng Morgan Stanley tài trợ.

Vốn tài trợ cho dự án Hệ thống giao thông thông minh (ITS - Intelligent Transportation System) bao gồm nhân sự, công nghệ và xây dựng cơ sở điều hành giao thông ước khoảng 300 triệu đô la, sẽ giúp thành phố thực hiện mục tiêu giảm tắc nghẽn giao thông, cải thiện an toàn công cộng và giảm phát thải ra môi trường.

Tập đoàn Hàn Quốc GS E&C muốn đầu tư phát triển hạ tầng tại TP Hồ Chí Minh

Tại buổi làm việc với lãnh đạo TP.HCM ngày 23/8, ông Huh Myung Soo, Phó Chủ tịch Tập đoàn GS Engineering & Construction (GS E&C, Hàn Quốc), cho biết tập đoàn muốn mở rộng đầu tư trong lĩnh vực phát triển hạ tầng tại Thành phố Hồ Chí Minh, nhất là về hạ tầng giao thông.

Ông Huh Myung Soo cho biết dù gặp nhiều khó khăn, nhưng Dự án tuyến đường Tân Sơn Nhất-Bình Lợi-Vành

Đai Ngoài do GS E&C đầu tư từ năm 2004, dự kiến sẽ hoàn thành các hạng mục còn lại để bàn giao cho Thành phố Hồ Chí Minh vào cuối tháng 8/2016.

Đây được xem là công trình biểu tượng của Tập đoàn trong phát triển hạ tầng tại thành phố.



Hà Nội: Điều chỉnh cục bộ ô quy hoạch B4, Khu đô thị mới Tây Nam Hà Nội

UBND TP Hà Nội vừa có quyết định phê duyệt điều chỉnh cục bộ ô quy hoạch ký hiệu B4, thuộc điều chỉnh tổng thể quy hoạch chi tiết Khu đô thị mới Tây Nam Hà Nội - Khu xây dựng đợt đầu tỷ lệ 1/500.

Theo đó, vị trí khu quy hoạch thuộc địa giới hành chính phường Yên Hòa, Trung Hòa, quận Cầu Giấy, Hà Nội có

diện tích khoảng 15.716m². Mục tiêu điều chỉnh cục bộ từ chức năng hỗn hợp (văn phòng, dịch vụ, thương mại, ở...), dịch vụ phục vụ đỗ xe và gara cao tầng (kết hợp trạm xăng) thành chức năng hỗn hợp (xây nhà ở thấp tầng kết hợp dịch vụ thương mại tại tầng 1), dịch vụ phục vụ đỗ xe và gara cao tầng (kết hợp trạm xăng) phù hợp nhu cầu của chủ đầu tư; Điều chỉnh khối công trình B4/HH cao tầng (19 tầng) sang xây dựng công trình thấp tầng (5 tầng), mở rộng không gian cây xanh trong lõi

TPHCM bác đề xuất điều chỉnh quy hoạch khu trung tâm Thủ Thiêm



TPHCM đã bác đề xuất điều chỉnh quy hoạch dự án có tổng mức đầu tư dự kiến 4 tỉ đô la Mỹ tại 11 lô đất thuộc khu chức năng số 1 (khu lõi trung tâm) trong Khu đô thị mới Thủ Thiêm. Đây là kết luận của Chủ tịch UBND thành phố Nguyễn Thành Phong trong văn bản ngày 13/8 truyền đạt nội dung cuộc họp Ban Chỉ đạo Dự án đầu tư, xây dựng Khu đô thị mới Thủ Thiêm diễn ra hồi đầu tháng này.

Dự án này được đề xuất bởi 3 doanh nghiệp Mỹ, bao gồm Steelman Partners, Cantor Fitzgerald (tổ chức tài chính, đầu tư, cung cấp các dịch vụ tài chính, hiện diện tại hơn 30 thị trường lớn trên thế giới), Weidner Resorts (thuộc Weidner Holdings, phát triển và quản lý nhiều khách sạn, khu phức hợp nghỉ dưỡng 5 sao ở Mỹ, châu Á...) và Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Liên Thái Bình Dương (IPP) của Việt Nam.

dự án (kết hợp cây xanh nhóm nhà và cây xanh khu vực đỗ xe, tăng diện tích cây xanh đô thị).



Hải Phòng: Công bố quy hoạch chi tiết 1/2000 đảo Cát Hải thành đảo thông minh

Ngày 5/8, Ban quản lý Khu Kinh tế Hải Phòng tổ chức công bố quyết định của UBND thành phố về phê duyệt quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 đảo Cát Hải thuộc Khu Kinh tế Đình Vũ - Cát Hải. Đồ án thể hiện ý tưởng xây dựng Cát Hải thành đảo thông minh.

Đảo Cát Hải được quy hoạch thành đảo thông minh theo mô hình phát triển hợp nhất và cân bằng ở 3 phương diện xã hội, kinh tế và môi trường để hướng tới phát triển bền vững. Tổng diện tích được quy

hoạch là hơn 5.000ha có các phân khu hợp lý, trong đó dành 28% diện tích đất cho phát triển công nghiệp với nhiều khu công nghiệp lớn; chú trọng phát triển cảng biển, logistics và các dịch vụ cảng; phát triển du lịch sinh thái và giữ ổn định khu vực dân cư mang tính chất làng chài của đảo; giữ nguyên cơ sở sản xuất nước mắm Cát Hải cùng hệ thống giao thông thuận tiện, đa dạng; hạ tầng cơ sở đồng bộ, bảo đảm không làm ảnh hưởng tới môi trường sinh thái chung quanh...



Đồng ý hàng loạt cơ chế đặc thù cho sân bay Long Thành



Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc vừa có ý kiến chỉ đạo về đề án xây dựng cơ chế đặc thù trong công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư dự án cảng hàng không quốc tế Long Thành, tỉnh Đồng Nai. Trước đó, UBND tỉnh Đồng Nai cũng đã kiến nghị Chính phủ cho áp dụng hàng loạt chính sách đặc thù đối với dự án này. Trong đó nhấn mạnh đến việc cho phép tiến hành xây dựng ngay khung chính sách, tiến hành giải phóng mặt bằng trước khi dự án được phê duyệt. Cảng hàng không quốc tế Long Thành có diện tích đất thu hồi 5.000 ha, trong đó diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng cảng hàng không là 2.750 ha. Vị trí thực hiện dự án nằm trên địa bàn 6 xã: Bình Sơn, Suối Trầu, Cẩm Đường, Long An, Long Phước và Bàu Cạn (huyện Long Thành). Sau khi hoàn thành, sân bay Long Thành cách trung tâm Tp.HCM 40 km, cách Biên Hoà 30 km.

Lotte muốn đầu tư đường sắt Yên Viên-Lào Cai, giai đoạn 2

Công ty Lotte E&C - một công ty con thuộc Tập đoàn Lotte (Hàn Quốc) mong muốn được đầu tư nâng cấp, cải tạo tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai, giai đoạn 2 với tổng mức đầu tư 113 triệu đô la Mỹ.

Các hạng mục chính cần phải nâng cấp cho giai đoạn 2 gồm nâng cấp hơn 50 km đường sắt, cải tạo hơn 6 km; xây dựng mới 1 nhà ga; cải tạo 25 ga; cải tạo nâng cấp 21 cầu, xây mới 12 cầu.

Mục tiêu của việc nâng cấp tuyến đường sắt Yên Viên - Lào Cai giai đoạn 2 là nâng năng lực vận chuyển của tuyến đường sắt này đạt 5 triệu hành khách/năm và



7,5 triệu tấn hàng hóa/năm, rút ngắn thời gian chạy tàu trên tuyến khoảng 90 phút. Khác với lần đề xuất đầu tiên, lần này Lotte E&C đề xuất cụ thể hơn về hình thức đầu tư là hình thức BLT (xây dựng - cho thuê - chuyển giao). Lotte E&C tính toán thời gian hoàn vốn cho dự án là 20 năm.

Cơ chế đặc thù cho dự án đường sắt đô thị Cát Linh-Hà Đông

Thủ tướng Chính phủ vừa có ý kiến chỉ đạo về cơ chế đặc thù của Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến số 2A, Cát Linh-Hà Đông.

Theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, về dự toán: tổng thầu tự quyết định và chịu trách nhiệm việc áp dụng định mức, đơn giá; triển khai theo hình thức giá hợp đồng trọn gói bảo đảm không vượt giá hợp đồng trọn gói đã được ký kết và không vượt tổng mức đầu tư điều

chỉnh đã được phê duyệt.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu Bộ Giao thông Vận tải đánh giá lại việc chuẩn bị, thực hiện Dự án cho tới nay để nghiêm túc rút kinh nghiệm trong việc triển khai tiếp theo của Dự án và các dự án khác sau này thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC nhằm quản lý dự án chặt chẽ, hiệu quả, bảo đảm chất lượng và tiến độ xây dựng công trình, tuyệt đối an toàn cho công trình và cộng đồng.

Melbourne 6 năm liên tiếp giữ danh hiệu “thành phố đáng sống nhất” trên toàn cầu

Tạp chí *The Economist* công bố bảng xếp hạng những thành phố đáng sống nhất trên toàn cầu năm 2016, theo



đó thành phố Melbourne, thủ phủ bang Victoria của Australia đã phá kỷ lục với danh hiệu “thành phố đáng sống nhất thế giới” trong năm thứ 6 liên tiếp.

Bảng xếp hạng này đánh giá mức độ đáng sống về dịch vụ chăm sóc sức khỏe, cơ sở hạ tầng, văn hóa, môi trường và sự ổn định dựa trên thang điểm 100 đối với 140 thành phố trên thế giới.

Thành phố Melbourne được 97,5 /100 điểm với số điểm tuyệt đối trong những lĩnh vực y tế, giáo dục và cơ sở hạ tầng.

Ngoài Melbourne giữ vị trí quán quân, Australia còn có 2 thành phố khác lọt vào top 10 thành phố đáng sống nhất là Adelaide (bang Nam Australia) và Perth (bang Tây Australia) với vị trí lần lượt là thứ 5 và thứ 7.

Xếp thứ hai sau Melbourne là thủ đô Vienna của Áo và cũng giữ vị trí này 8 năm liên tục. Trong top 10 còn có các thành phố Vancouver, Toronto, Calgary (Canada), Auckland (New Zealand), Helsinki (Phần Lan) và Hamburg (Đức).

Danh hiệu “Thành phố thân thiện nhất thế giới” thuộc về Charleston

Thành phố Charleston thuộc bang South Carolina (Mỹ) mới đây được bình chọn là “Thành phố thân thiện nhất



thế giới” (World’s friendliest cities) trong cuộc khảo sát thường niên do tạp chí du lịch danh tiếng *Conde Nast Traveler* (Mỹ) thực hiện.

Theo bản tin ngày 17/8 của CNN, 128.000 người tham gia cuộc khảo sát tiến hành năm 2015 đã lựa chọn Charleston vì vẻ đẹp quyến rũ đậm chất miền Nam, văn hóa ẩm thực phong phú cùng các kiến trúc xây dựng độc đáo.

Đài Loan di dời trường học gần Formosa vì ô nhiễm



Chính quyền Đài Loan thông báo hôm 23/8 rằng, chi nhánh ở Syucuo của Trường Tiểu học Ciaotou sẽ được chuyển giao cho Trường Tiểu học Fongrong ở Lunbei để học sinh không phải tiếp xúc với các chất ô nhiễm của Công ty Hóa dầu Formosa ở thị trấn Mailiao, Yunlin.

Một nghiên cứu kéo dài 3 năm của Viện Nghiên cứu Sức khỏe quốc gia (NHRI) cho thấy nồng độ axit thioldiglycolic trong nước tiểu – một chỉ số là tác nhân gây ung thư – của học sinh Syucuo cao hơn đáng kể so với học sinh ở các trường khác.

Chính quyền Đài Loan cũng yêu cầu tất cả ban ngành hỗ trợ chính quyền Yunlin, tham gia công tác truyền thông về những mối nguy hiểm với học sinh, gia đình và nhà trường, đồng thời tiếp tục điều tra về nguyên nhân ô nhiễm, giám sát môi trường và tiến hành nghiên cứu dịch tễ học về những rủi ro sức khỏe cho các đối tượng nhạy cảm.

Nhà máy nickel thú nhận “nhuộm” đỏ dòng sông Nga

Hãng sản xuất nickel lớn nhất thế giới đã lên tiếng thừa nhận chất thải tràn ra từ một nhà máy của hãng này là nguyên nhân khiến một dòng sông ở vùng Bắc Cực của Nga chuyển màu đỏ như máu.

Theo tin từ *Reuters*, Norilsk Nickel nói mưa lớn vào hôm 5/9 đã khiến chất thải từ một trạm lọc của nhà máy Nadezhda chảy tràn ra dòng sông Daldykan. Norilsk Nickel nói rằng vụ tràn thải này không gây nguy hiểm cho con người



hay động thực vật.

Người dân địa phương đã lên tiếng cáo buộc Norilsk Nickel không tuân thủ đầy đủ các quy định về an toàn và bảo vệ môi trường.

Nhà hát Opera Sydney trải qua đợt trùng tu quy mô lớn

Công trình nổi tiếng nhất Australia, Nhà hát Opera Sydney, đang trải qua cuộc trùng tu lớn nhất từ trước tới nay. Chính quyền bang New South Wales đã quyết định chi 153 triệu USD cho dự án tu bổ này. Đặc biệt, hệ thống âm thanh trong thính phòng cũng cần được nâng cấp.

Ngoài việc nâng cấp thính phòng hòa nhạc có sức chứa 2.000 ghế ngồi và

phòng giải lao, dự án này còn tu bổ cả Trung tâm Học Sáng tạo cho trẻ em và các gia đình, cũng như thiết lập một trung tâm chức năng mới có tầm nhìn hướng ra Cầu cảng Sydney.

Dự án này sẽ được bắt đầu vào tháng 5/2017 với những phần nhỏ. Phần tu bổ lớn sẽ được tiến hành vào giữa năm 2019 và kéo dài trong khoảng 18 tháng. Trong thời gian đó, Nhà hát sẽ đóng cửa tạm thời một số khu vực.

Với lượng khách tham quan 8,2 triệu lượt người/năm, Nhà hát Opera Sydney hiện là điểm thu hút khách du lịch lớn nhất xứ

sở chuột túi và đã được UNESCO công nhận là Di sản Thế giới từ năm 2007.



74 ngày xây xong tòa nhà 70 tầng: Phép lạ ở Triều Tiên

Ngày 3/8, truyền thông Triều Tiên thông báo một tòa nhà 70 tầng nằm trên đại lộ dành cho các nhà khoa học đã được hoàn tất chỉ sau 74 ngày xây dựng.

Trang tin *Maeari* cho biết, dự án xây dựng đầy tiềm năng trên phố Ryomyong được coi là kỳ tích của quốc gia này, bất chấp lệnh trừng phạt và cấm vận nặng nề do Mỹ và Liên hợp quốc áp đặt. Đại lộ Ryomyong là nơi rất nhiều tòa nhà cao tầng ở thủ đô Bình Nhưỡng được



xây dựng để dành riêng cho những "nhà khoa học tương lai", những người đã đóng góp vào chương trình vũ khí hạt nhân của quốc gia này.

Maeari cũng khẳng định tốc độ phát triển đáng kinh ngạc của dự án xây dựng ở Ryomyong chỉ trong vòng chưa đầy nửa năm.

Thị trường bất động sản châu Á - Thái Bình Dương sau Brexit

Ngày 29/6, hãng nghiên cứu Jones Lang LaSalle (JLL) vừa chia sẻ thông tin mới nhất về việc sự kiện Brexit tác động đến thị trường bất động sản châu Á - Thái Bình Dương.

JLL đánh giá, các khách hàng nước ngoài đang phải hứng chịu những ảnh hưởng trực tiếp từ Brexit và họ cũng không có khả năng tham gia đấu thầu cho đến khi biến động này đi qua. Kể cả các ngân hàng có mối quan hệ chặt chẽ với châu Âu cũng không có khả năng đánh giá rủi ro với thị trường bấp bênh như hiện nay. Nhu cầu và việc đầu tư nội địa đang chi phối thị trường.

UNESCO đưa thêm 4 địa danh vào danh sách di sản thế giới

Ngày 15/7, Ủy ban Di sản Thế giới thuộc Tổ chức Văn hóa, Khoa học và Giáo dục Liên Hợp quốc (UNESCO) trong cuộc họp lần thứ 40 diễn ra tại



Istanbul, Thổ Nhĩ Kỳ, đã nhất trí đưa 4 danh thắng vào Danh sách Di sản Thế giới gồm: Hệ thống tưới tiêu cổ ở Iran, núi đá Huashan ở Trung Quốc, Đại học Phật giáo Nalanda ở Ấn Độ và thành phố đá cổ Nan Madol ở Micronesia.

Trước đó, ngày 13/7, UNESCO cũng liệt một loạt di sản thế giới vào danh sách bị đe dọa gồm thị trấn cổ Djenné ở Mali, thành phố cổ Shakhristabz ở Uzbekistan, cũng như toàn bộ 5 di sản của Syria.



Chuyên đề

Quy hoạch phát triển hệ thống đô thị Quảng Nam trong quá trình đô thị hóa và hội nhập quốc tế











Làng Tam Thanh. Ảnh: Kim Liên

ĐÔ THỊ HÓA QUẢNG NAM

MỘT SỐ VẤN ĐỀ THỰC TIỄN

và ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN

THS. **NGUYỄN PHÚ**

Sở Xây dựng tỉnh Quảng Nam

SAU GẦN 20 NĂM CHIA TÁCH, TỪ MỘT TỈNH CÓ XUẤT PHÁT ĐIỂM THẤP, KINH TẾ CHỦ YẾU DỰA VÀO SẢN XUẤT NÔNG NGHIỆP, KẾT CẤU HẠ TẦNG YẾU KÉM, ĐỜI SỐNG ĐẠI BỘ PHẬN NHÂN DÂN CÒN RẤT NHIỀU KHÓ KHĂN, QUẢNG NAM ĐÃ CÓ NHỮNG BƯỚC PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ, VƯƠN LÊN SÁNH VAI VỚI NHỮNG TỈNH THÀNH PHÁT TRIỂN TRÊN TOÀN QUỐC. THEO ĐÓ, HỆ THỐNG ĐÔ THỊ QUẢNG NAM KHÔNG NGỪNG MỞ RỘNG, BỘ MẶT ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN ĐỔI THAY TỪNG NGÀY.

QUẢNG NAM LÀ TỈNH DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG, ĐA DẠNG VỀ TỰ NHIÊN, VĂN HÓA

- Nằm trong vùng phát triển kinh tế trọng điểm miền Trung, Quảng Nam có nhiều lợi thế so sánh về phương diện địa lý, với điều kiện tương đối thuận lợi trong quan hệ và giao lưu kinh tế với các địa phương trong cả nước và nước láng giềng. Quảng Nam là một trong số rất ít địa phương trong cả nước đầy đủ các đầu mối giao thông quan trọng như: Sân bay, cảng biển, đường sắt và quốc lộ... Là nơi triển khai mô hình Khu kinh tế mở đầu tiên trong cả nước với những chính sách ưu đãi đầu tư hấp dẫn, đồng thời có cửa khẩu Nam Giang thông thương với nước bạn Lào và kết nối với vùng đông bắc Thái Lan.

- Quảng Nam có nền văn hóa đa dạng, đặc sắc với 2 di sản văn hóa thế giới Mỹ

Sơn và Hội An, 34 tộc người cùng sinh sống, những làng nghề truyền thống đặc sắc và các lễ hội độc đáo. Đây là vùng đất hứa hẹn nhiều cơ hội cho việc phát triển các đô thị có bản sắc.

- Quảng Nam có địa hình phức tạp, 3/4 diện tích là đồi núi, độ dốc lớn, bị chia cắt bởi nhiều sông suối. Thường xuyên chịu ảnh hưởng của thiên tai: lũ quét, ngập lụt, lở xoáy, sạt lở, động đất kích thích. Hệ thống sông có độ dốc lớn, lòng sông hẹp, hay bị cạn kiệt về mùa khô, khu vực hạ lưu thường xuyên bị ngập lụt vào mùa mưa... Việc xây dựng, phát triển đô thị và các điểm dân cư nông thôn Quảng Nam chịu tác động lớn bởi các điều kiện tự nhiên đặc thù.

NHỮNG VẤN ĐỀ VỀ ĐÔ THỊ HÓA THỜI GIAN QUA

Các chỉ tiêu chung về đô thị và đô thị hóa
Năm 1997, khi chia tách tỉnh, Quảng

Nam có khoảng 188.000 dân đô thị, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 13,9%. Đến nay, dân số đô thị trên toàn tỉnh Quảng Nam đã tăng gần gấp đôi, khoảng 358.900 tỷ lệ đô thị hóa đạt 24,1% (2015). Tỷ lệ đô thị hóa thấp hơn so với mức bình quân toàn quốc (khoảng 33%) và thấp hơn so với Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khoảng 37%); Tốc độ đô thị hóa trên toàn tỉnh Quảng Nam giai đoạn 1997-2015 là 3,66%, cao hơn với mức bình quân toàn quốc (khoảng 3,3%) và Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khoảng 3,1%). Quá trình đô thị hóa chủ yếu gắn với mở rộng địa giới hành chính và mở rộng không gian, nâng cấp và hình thành mới các đô thị. Diện tích đô thị mở rộng là nguyên nhân chính của sự gia tăng về dân số đô thị. Tỷ lệ gia tăng dân số cơ học tại các khu vực đô thị thấp, một số khu vực gia tăng cơ học âm...



Hội An. Nguồn: Tác giả

Mạng lưới hệ thống đô thị, điểm dân cư nông thôn

Số lượng đô thị tăng ít, tuy nhiên quy mô cấp loại đô thị đã phát triển đáng kể. Năm 1997, khi chia tách, toàn tỉnh có 14 đô thị, với 2 đô thị loại IV (thị xã Tam Kỳ và Hội An) và 12 đô thị loại V. Trải qua gần 20 năm đã hình thành thêm 01 đô thị, đến nay có 15 đô thị; với 01 đô thị loại II, 01 đô thị loại III, 01 đô thị loại IV và 12 đô thị loại V. Vẫn còn 03 huyện mới chia tách chưa có đô thị (Tây Giang, Nam Trà My và Nông Sơn).

Nhiều khu vực là động lực, tiền đề cho phát triển đô thị trong tương lai đã và đang được hình thành:

- Có 02 đô thị đang trong giai đoạn lập các thủ tục nâng loại, thành lập mới: Núi Thành (từ loại V nâng thành loại III), Hương An (đã được Hội đồng nhân dân tỉnh đã thông qua Đề án công nhận đạt tiêu chuẩn đô thị loại V).

- Các Trung tâm huyện lỵ To Viêng (Tây Giang), Trung Phước (Nông Sơn) và Tắc Pò (Nam Trà My) đã được xây dựng, cơ bản đáp ứng các tiêu chí của đô thị loại V.

- Đã quy hoạch, đầu tư xây dựng và bước đầu đã hình thành các khu chức năng đặc thù, các không gian kinh tế như: Khu kinh tế cửa khẩu Nam Giang, Khu Kinh tế mở, mạng lưới các khu, cụm công nghiệp, khu du lịch Nam Hội An...

- Cùng với phát triển đô thị, việc xây dựng nông thôn mới cũng đã được chú trọng đầu tư. Các khu Thị tứ, Trung tâm cụm xã và Trung tâm xã đã trở thành một mắt xích quan trọng trong liên kết đô thị - nông thôn như: Tam Đàn, Việt An, Sông Vàng...

Thương hiệu đô thị, sức cạnh tranh phát triển và chất lượng của các đô thị
Thương hiệu là biểu hiện về chất lượng và các đặc tính của sản phẩm. Khi

chúng ta nói đến thương hiệu của một nơi chốn (*place branding*) là nói về bản sắc và ý nghĩa, thể hiện sự ưa thích của mọi người về nơi đó. Việc xây dựng thương hiệu cho một địa phương rất quan trọng nhằm tăng sức hấp dẫn trong thu hút đầu tư, quảng bá phát triển du lịch, tăng cường bản sắc công dân và tính tự tôn...

Sau gần 20 năm chia tách, có thể thấy một trong những thành công của Quảng Nam là đã xây dựng nên một số đô thị có thương hiệu. Đó chính là Hội An-đô thị cổ-đô thị sinh thái, văn hóa; là Chu Lai-Khu kinh tế mở đầu tiên của cả nước; và gần đây là đô thị Tam Kỳ-thủ phủ xanh...

Tuy nhiên, phần lớn các đô thị còn lại, đặc biệt là khu vực miền núi và trung du chủ yếu đóng vai trò đơn thuần là trung tâm hành chính - chính trị - văn hóa của huyện; có quy mô quá nhỏ, động lực phát triển hạn chế, các chức

năng hỗ trợ, thu hút lao động không cao. Định hướng phát triển giữa các đô thị trong vùng là khá tương đồng sẽ không tạo ra sự khác biệt trong cạnh tranh phát triển, đây là thách thức để tạo ra động lực phát triển nội tại và lan tỏa tạo sức hút trong phát triển đô thị. Chất lượng hạ tầng các đô thị chưa cao, đặc biệt là các đô thị phía Tây của tỉnh: Hệ thống giao thông khung (giao thông cấp đô thị, các trục chính đô thị) không đồng bộ; xử lý nước thải, rác thải của đô thị (gần như phần lớn các

đô thị chưa có hệ thống thu và xử lý rác và nước thải); các công trình hạ tầng xã hội như: Các khu công viên cây xanh, cây xanh đường phố, cảnh quan đường phố chưa được đầu tư đúng mức.

Hạ tầng khung và liên kết giữa các đô thị, giữa đô thị và nông thôn:

Hạ tầng kết nối vùng còn yếu, thiếu tầng bậc. Mạng lưới giao thông chủ yếu ở cấp vùng (quốc lộ, đường tỉnh); giao thông kết nối nội vùng (các tuyến đường huyện, đường xã) phân bố

không đều, hướng tuyến quanh co, chất lượng đường còn thấp. Liên kết đô thị-nông thôn, khả năng cung ứng hạ tầng đến từng điểm dân cư vùng sâu vùng xa còn yếu.

Hạ tầng kỹ thuật về điện, viễn thông, nước sinh hoạt và mạng lưới hạ tầng xã hội (chợ, trường học, trạm y tế, nhà văn hóa ...) chưa được đầu tư đồng bộ.

Hạ tầng khung liên kết giữa các đô thị còn yếu. Đã xuất hiện nhu cầu sử dụng chung các hạ tầng giữa các đô thị, đặc biệt là vùng Đông song chưa được chú trọng và giải quyết hiệu quả (như cấp nước liên đô thị, nghĩa trang, xử lý chất thải rắn...)

MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TRONG THỜI GIAN TỚI

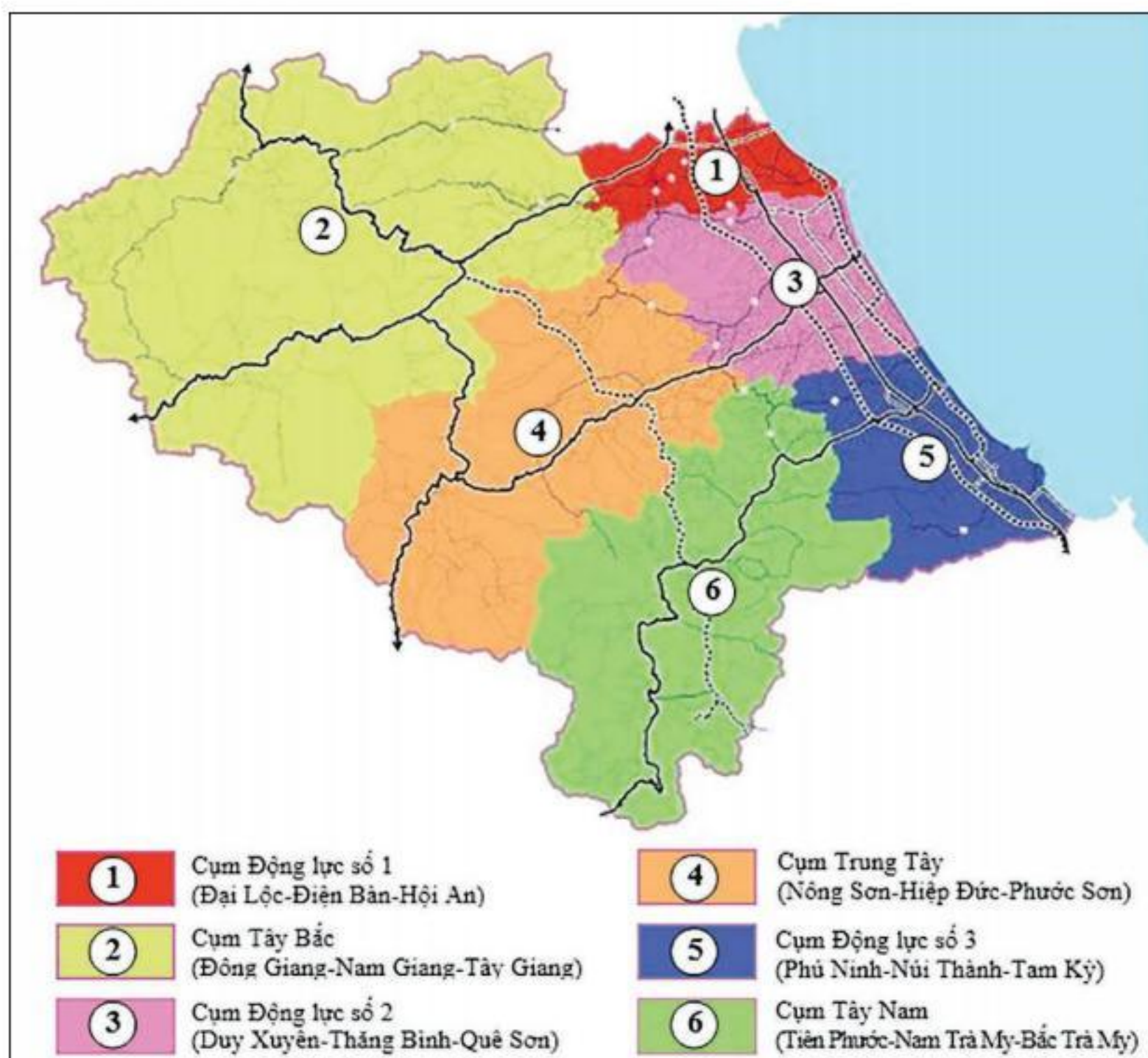
Xây dựng mạng lưới đô thị đều khắp, có tầng bậc

Rà soát, đề xuất các giải pháp nhằm cụ thể hóa các định hướng phát triển Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh và Chương trình phát triển đô thị tỉnh đã xác định:

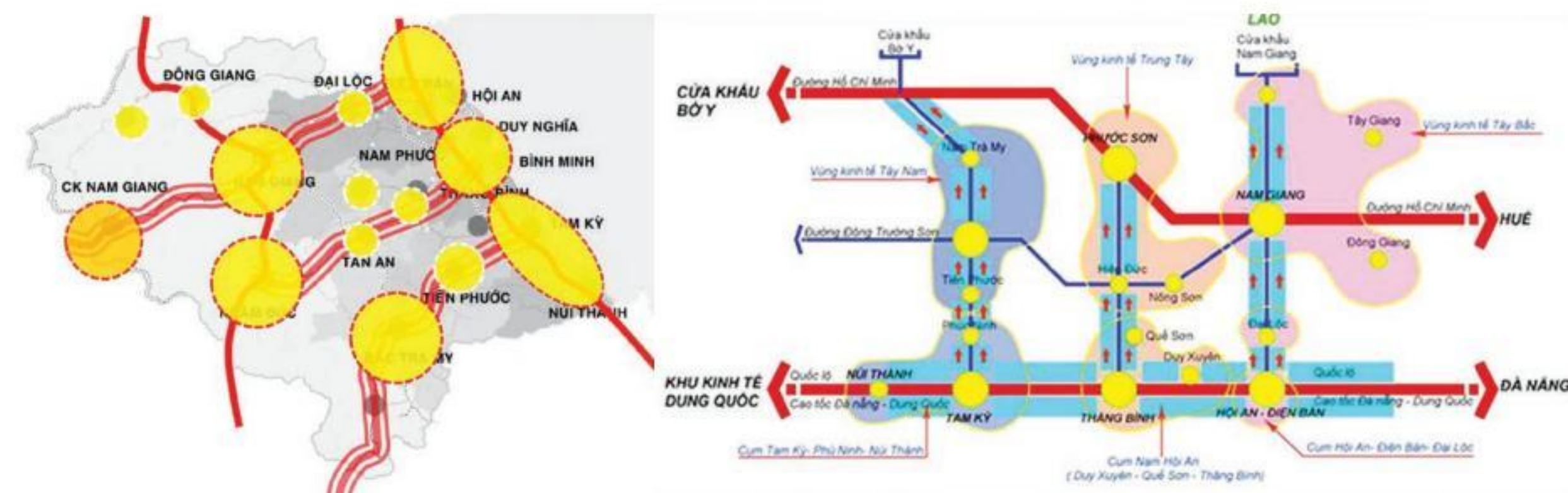
Về phân vùng phát triển và vùng động lực: Trên địa bàn tỉnh hình thành 3 cụm động lực thuộc vùng Đông của tỉnh, cụ thể:

- **Cụm động lực số 1:** Đại Lộc, Điện Bàn và thành phố Hội An. Định hướng phát triển Du lịch, Công nghiệp, Thương mại - Dịch vụ. Xác định Điện Bàn là cực đô thị động lực.

- **Cụm động lực số 2:** Duy Xuyên, Thăng Bình, Quế Sơn. Định hướng phát triển các chuỗi đô thị mới, kết hợp với quy



Sơ đồ phân vùng phát triển và vùng động lực



Các trục đô thị, hành lang phát triển

hoạch sắp xếp dân cư ven biển. Xác định vùng Đông huyện Thăng Bình, Duy Xuyên (đô thị Bình Minh, Duy Nghĩa) là cực đô thị động lực.

- *Cụm động lực số 3*: Phú Ninh, Núi Thành và Tam Kỳ. Định hướng phát triển Thương mại, Dịch vụ hỗ trợ cho Khu kinh tế Chu Lai - Dung Quất. Xác định đô thị Núi Thành là cực đô thị động lực.
Về các trục đô thị hóa:

- Trục Quốc lộ 1A: Kết nối các đô thị Núi Thành, Tam Kỳ, Hà Lam, Hương An, Nam Phước, Điện Bàn.

- Trục đường bộ ven biển: Kết nối các đô thị ven biển như Núi Thành, Tam Kỳ, Bình Minh, Duy Nghĩa và đô thị chuyên ngành Hội An.

- Trục đường Hồ Chí Minh: Kết nối dải đô thị P'Rao, Thạnh Mỹ, Khâm Đức.

Về các hành lang phát triển:

- Hành lang Bắc Quảng Nam: Kết nối Khu kinh tế cửa khẩu Nam Giang với thành phố Đà Nẵng và khu vực ven biển Bắc Quảng Nam, qua các tuyến Quốc lộ 14B, 14D và Tỉnh lộ ĐT609. Định hướng cực phát triển đô thị là Thạnh Mỹ.

- Hành lang Trung tâm Quảng Nam: Kết nối Khu kinh tế cửa khẩu Bờ Y, vùng Tây Nguyên với Quảng Nam, thông qua các tuyến Quốc lộ 14E, ĐT610, ĐT611. Định hướng cực phát triển đô thị là Khâm Đức.

- Hành lang Nam Quảng Nam: Kết nối Khu kinh tế Chu Lai - Dung Quất với vùng Tây Nguyên, thông qua tuyến Nam Quảng Nam. Định hướng cực phát triển đô thị là Trà My.

Xây dựng từng đô thị có thương hiệu, có bản sắc và đủ sức cạnh tranh:

- Xây dựng các đô thị có bản sắc, gắn liền với tự nhiên-văn hóa của từng khu vực cụ thể, tiếp tục phát huy và tạo dựng các **đô thị có thương hiệu** như: Đô thị Thạnh Mỹ -Khu Kinh tế cửa khẩu Nam Giang, Đô thị Tây Giang-văn hóa Cơ Tu...

- Đối với từng đô thị, chính quyền đô thị cần được quan tâm nhiều hơn đến cơ cấu, hiệu quả, năng lực cạnh tranh, vị thế đô thị trong hệ thống đô thị khu vực... Phát triển đô thị bền vững,

có trọng tâm, trọng điểm tạo đột phá thành công, gắn với không gian phát triển kinh tế (khu kinh tế, khu công nghiệp, các khu dịch vụ du lịch,...)

- Phát triển đô thị hướng đến mục tiêu phát triển bền vững. Nâng cao chất lượng đô thị. Mở rộng đô thị và tăng tỷ lệ đô thị hóa trên cơ sở phát triển dân số lành mạnh, nâng cao sức khỏe cộng đồng. Phân bổ, kết nối và hoàn thiện các trung tâm công cộng, các khu nghỉ ngơi vui chơi giải trí và hệ thống cây xanh, mặt nước trong đô thị để tạo các không gian mở, tạo cảnh quan chung và điều hoà môi trường không khí đáp ứng nhu cầu về môi trường ở, làm việc, đi lại, nghỉ ngơi giải trí cho các cá nhân và toàn xã hội.

Xây dựng hệ thống hạ tầng khung kết nối, liên kết phát triển, chú trọng vấn đề môi trường

- *Tăng cường liên kết các đô thị*: Tổ chức lập Quy hoạch vùng, từng bước đầu tư hạ tầng kết nối, hướng tới hình thành nên các chùm đô thị: (i) Tam Kỳ-Núi Thành-Phú Ninh, (ii) Hội An-Điện Bàn-Đại Lộc, (iii) Thăng Bình-Duy Xuyên-Quế Sơn. Chú trọng việc sử dụng chung hệ thống hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật khung; không ràng buộc trong một đô thị hoặc quản lý hành chính. Đầu tư xây dựng Thạnh Mỹ-Nam Giang trở thành đô thị trung tâm vùng phía Tây.

- *Tăng cường liên kết đô thị và nông thôn*: Tổ chức rà soát các quy hoạch nông thôn mới, lập các Quy hoạch xây dựng vùng huyện, từng bước đầu tư hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội theo hướng đảm bảo tính tầng bậc, không dàn trải, đầu tư có trọng điểm (tập trung vào một số khu vực thị tứ, trung tâm cụm xã...) - *Chú trọng vấn đề môi trường, biến đổi khí hậu*: Thực hiện có hiệu quả công tác đánh giá tác động môi trường ngay trong giai đoạn lập và thực hiện quy hoạch, đề xuất các giải pháp, kế hoạch, lộ trình thực hiện quy hoạch xây dựng kết hợp bảo vệ môi trường, bảo vệ nguồn nước. Ưu tiên các giải pháp đô thị xanh. Có giải pháp phát triển hợp lý đối với dải đất ven biển.

KẾT LUẬN

Quá trình phát triển đô thị Quảng Nam từ khi chia tách tỉnh đến nay đã đạt được nhiều kết quả tốt đẹp, cả về định hướng, quy hoạch... đóng góp quan trọng cho phát triển kinh tế của tỉnh, đất nước, trong đó có một số đô thị phát triển nhanh, "có thương hiệu" như Tam Kỳ, Hội An, Núi Thành... Tuy nhiên, trong quá trình phát triển có một số tồn tại như tỷ lệ đô thị hóa còn thấp, mạng lưới chưa đều khắp, sức cạnh tranh đô thị chưa cao, hạ tầng khung kết nối còn yếu...

Trong thời gian tới, cần tiếp tục đẩy mạnh phát triển đô thị để trở thành hạt nhân cho quá trình phát triển, kịp thời giải quyết các tồn tại, có các bước đi và giải pháp phát triển phù hợp với lộ trình và đặc điểm của tỉnh; đảm bảo sự hình thành của một mạng lưới đô thị đều khắp, có tầng bậc, xây dựng từng đô thị "có thương hiệu", đủ sức cạnh tranh, đảm bảo hạ tầng khung kết nối, liên kết và hỗ trợ phát triển lẫn nhau. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Kadie Ward, *Xây dựng thương hiệu địa phương cho các đô thị*;
- Ngân hàng thế giới (2012), *Đánh giá Đô thị hóa ở Việt Nam*;
- Sở Kế hoạch đầu tư QN (2015), *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Quảng Nam*;
- Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam, *Báo cáo Tổng kết 5 năm thực hiện Nghị quyết số 03-NQ/TU ngày 17/5/2011 của Tỉnh ủy về phát triển đô thị trên địa bàn tỉnh đến năm 2015 và tầm nhìn đến năm 2020*;
- Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn Quảng Nam (2014), *Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Quảng Nam*.
- <https://www.gso.gov.vn>

Quảng Nam

hướng tới mục tiêu phát triển bền vững

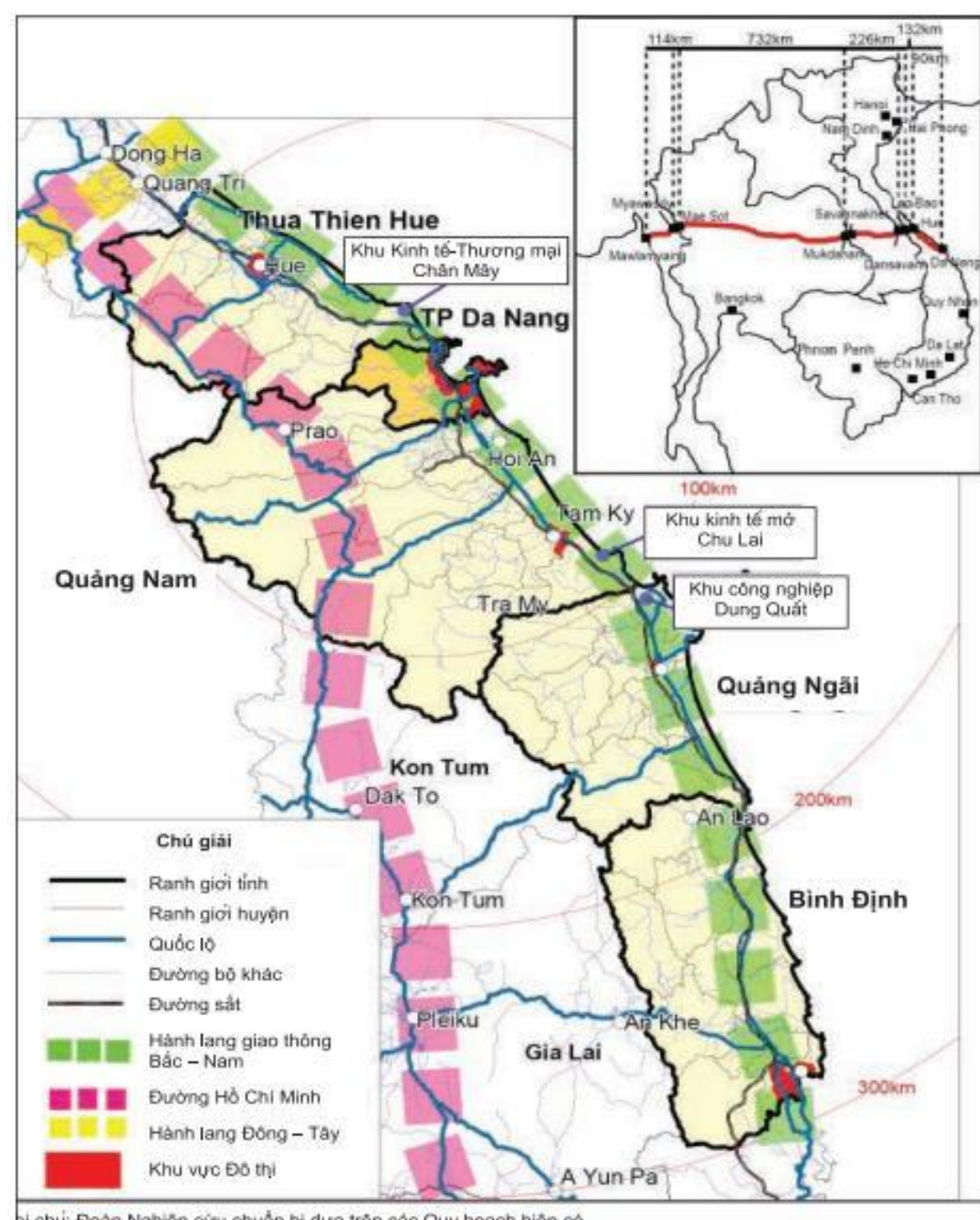
TRONG QUÁ TRÌNH CÔNG NGHIỆP HÓA, ĐÔ THỊ HÓA VÀ HỘI NHẬP QUỐC TẾ

TS. NGUYỄN QUANG
UN-Habitat Việt Nam

Quảng Nam giữ một vị trí chiến lược trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, với nhiều tiềm năng và lợi thế về nguồn lực tài nguyên và con người nổi trội để phát triển kinh tế, đặc biệt là dịch vụ du lịch. Toàn tỉnh có 125 km bờ

biển dài và đẹp kết nối hai khu di sản văn hóa nổi tiếng thế giới ở phía Bắc là Hội An và Mỹ Sơn với Khu kinh tế mở Chu Lai ở phía Nam. Song song với những thuận lợi và cơ hội, Quảng Nam đang phải đối mặt các thách thức to lớn trong việc duy trì chất lượng

tăng trưởng, bảo vệ môi trường và ứng phó với những tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu. Quá trình toàn cầu hóa diễn ra ngày càng mạnh mẽ trên toàn thế giới. Châu Á đang trở thành tâm điểm tăng trưởng kinh tế đầy sôi động. Tại Việt



Hình 1- Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Nguồn: DACRISS



Hình 2- Bối cảnh trong nước và quốc tế của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Nam, các thành phố phát triển với số lượng dân số đô thị tăng thêm khoảng một triệu người một năm, làm tăng nhu cầu tạo công ăn việc làm, xây dựng cơ sở hạ tầng, đảm bảo an sinh xã hội, và cân đối giữa tăng trưởng kinh tế với hạn chế tình trạng suy thoái môi trường. Quảng Nam không là ngoại lệ khi phải đối mặt các tác động về tăng dân số, công nghiệp hóa và đô thị hóa nhanh chóng.

Phát triển công nghiệp và đô thị hóa nếu được quản lý tốt sẽ tạo ra tăng trưởng kinh tế vững chắc, tiến bộ xã hội, và môi trường bền vững. Ngược lại, chất lượng quản lý yếu kém sẽ tạo ra sự phân biệt xã hội giàu nghèo, đô

thị hóa lộn xộn và phi chính thức, tình trạng ô nhiễm, sử dụng không bền vững và thiếu hiệu quả các nguồn lực đất đai, nước và các tài nguyên thiên nhiên khác. Trong bối cảnh đó, tầm nhìn chiến lược của Quảng Nam đến năm 2020 là thúc đẩy phát triển kinh tế và đảm bảo công bằng xã hội, phấn đấu tăng GDP đầu người của tỉnh bằng mức trung bình của quốc gia, trở thành trung tâm của sự tăng trưởng kinh tế ở phía Nam khu vực Duyên hải miền Trung. Với những nỗ lực của lãnh đạo tỉnh Quảng Nam, mục tiêu phát triển bền vững đã được đề cập rộng rãi như một nền tảng cơ bản trong định hướng phát triển của tỉnh.

Vị thế của Quảng Nam trong khu vực

- Quảng Nam có tiềm năng hợp tác chiến lược nổi trội với Đà Nẵng và các cực tăng trưởng kinh tế khác, như Dung Quất ở trung tâm vùng ven biển miền Trung. Tỉnh có được những tác động tích cực thông qua hợp tác trong vùng. Điều này là hết sức quan trọng đối với Quảng Nam, do tỉnh cần đạt được tốc độ tăng trưởng cao, xóa đói giảm nghèo với nguồn nhân lực và nguồn lực tài chính tương đối hạn chế.

- Quảng Nam có tiềm năng du lịch văn hóa, thiên nhiên đa dạng, độc đáo và cơ bản còn nguyên vẹn, đang được quản lý khá tốt. Những tiềm năng này xuất hiện trên toàn vùng, nhưng tiềm năng

Tóm tắt các vấn đề phát triển chính của tỉnh Quảng Nam:

Tóm tắt các vấn đề chính xuyên suốt và liên quan lẫn nhau	Không gian địa lý của vấn đề
Giảm nghèo bền vững Mặc dù có tăng trưởng kinh tế tương đối cao, tỉnh cần nhanh chóng và kiên trì thu hẹp khoảng cách thu nhập, tỉ lệ đói nghèo - những rào cản đối với phát triển kinh tế bền vững của địa phương	Vùng phía Tây (miền núi và nông thôn)
Huy động vốn phát triển kinh tế địa phương một cách có hiệu quả Số vốn từ FDI và đầu tư địa phương cần được phân bổ hiệu quả vào các vùng ưu tiên để phát triển kinh tế - xã hội	Toàn tỉnh
Phát triển nguồn nhân lực để tăng sức cạnh tranh của Quảng Nam - Phát triển nhân lực có tay nghề trong các ngành chủ chốt, đáp ứng nhu cầu thị trường của các khối ngoài nhà nước - Xây dựng năng lực quản lý và kỹ thuật của chính quyền để huy động nguồn lực từ các chuyên ngành cho phát triển kinh tế - xã hội	Toàn tỉnh
Mối liên kết nông thôn - thành thị và hội nhập vùng vì sự phát triển công bằng Tỉnh cần đẩy mạnh mối liên kết nông thôn - thành thị để thúc đẩy sự hội nhập và tăng trưởng ở vùng phía Đông và Tây, nhằm phân bổ đầu tư và lợi ích vào phát triển địa phương	Toàn tỉnh, vùng cao nguyên
Quản lý phúc lợi xã hội tập trung vào chất lượng khi phân chia cho nhiều đối tượng Các chương trình mục tiêu và phân bổ lợi ích cần được tính đến vấn đề đói nghèo đa chiều và tác động thiên tai, đặc biệt là ở khu vực phi chính thức	Vùng phía Tây và nông thôn
Phát triển cơ sở hạ tầng mang đến cơ hội phát triển cân đối Cần cân đối giữa phát triển mạng lưới giao thông công cộng, xe khách, xe tải với các loại xe nhỏ hơn; xử lý tốt vấn đề vệ sinh môi trường vùng đô thị và vùng phía tây	Vùng phía Tây và thành thị
Quản lý hoạt động các ngành chủ chốt làm ô nhiễm nguồn tài nguyên môi trường Phát triển kinh tế (thủy điện, khai thác mỏ, khu công nghiệp và du lịch) nhưng cần có những biện pháp giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực tới giá trị các nguồn tài nguyên	Vùng phía Đông và Tây, các mối đe dọa khác nhau
Thích ứng với thiên tai và biến đổi khí hậu trong phát triển kinh tế - xã hội Tăng cường năng lực thể chế và huy động nguồn lực xã hội sẽ nâng cao khả năng thích ứng và giảm thiểu các thiệt hại về kinh tế - xã hội cho sự phát triển bền vững của Quảng Nam	Cả phía Tây và Đông (sạt lở)
Chênh lệch vùng miền trong đầu tư vào CSHT cứng và mềm Cần ưu tiên phát triển hạ tầng để liên kết 2 vùng đông và tây, rút ngắn khoảng cách về đầu tư và tạo điều kiện hơn trong việc tiếp cận thị trường	Phía Tây
Phát triển và quản lý du lịch bền vững Tỉnh cần đẩy mạnh và mở rộng phương pháp tiếp cận tổng hợp về phát triển bền vững (như các sáng kiến đề xuất của UNESCO), trong khi vẫn bảo tồn các giá trị văn hóa đặc sắc của tỉnh	Hội An, Cù Lao Chàm, Mỹ Sơn

ở tỉnh Quảng Nam rất đặc biệt với các điểm đến nổi tiếng như Hội An, Mỹ Sơn... Các di sản thiên nhiên khác có nhiều tiềm năng chưa được khai thác.

- Quảng Nam có nền tảng cơ sở hạ tầng toàn diện như cảng biển, sân bay, khu kinh tế mở. Dù mức độ khai thác chưa cao, nhưng đây là tiền đề quan trọng cho sự phát triển trong tương lai nếu tỉnh xây dựng được các liên kết vùng để tăng khả năng cạnh tranh.

- Con người là yếu tố quyết định của sự phát triển. Về mặt này, người dân Quảng Nam sở hữu nhiều đức tính quý báu như: cần cù, sáng tạo, quyết tâm, và chính trực.

Các đô thị là động lực cho sự phát triển của tỉnh

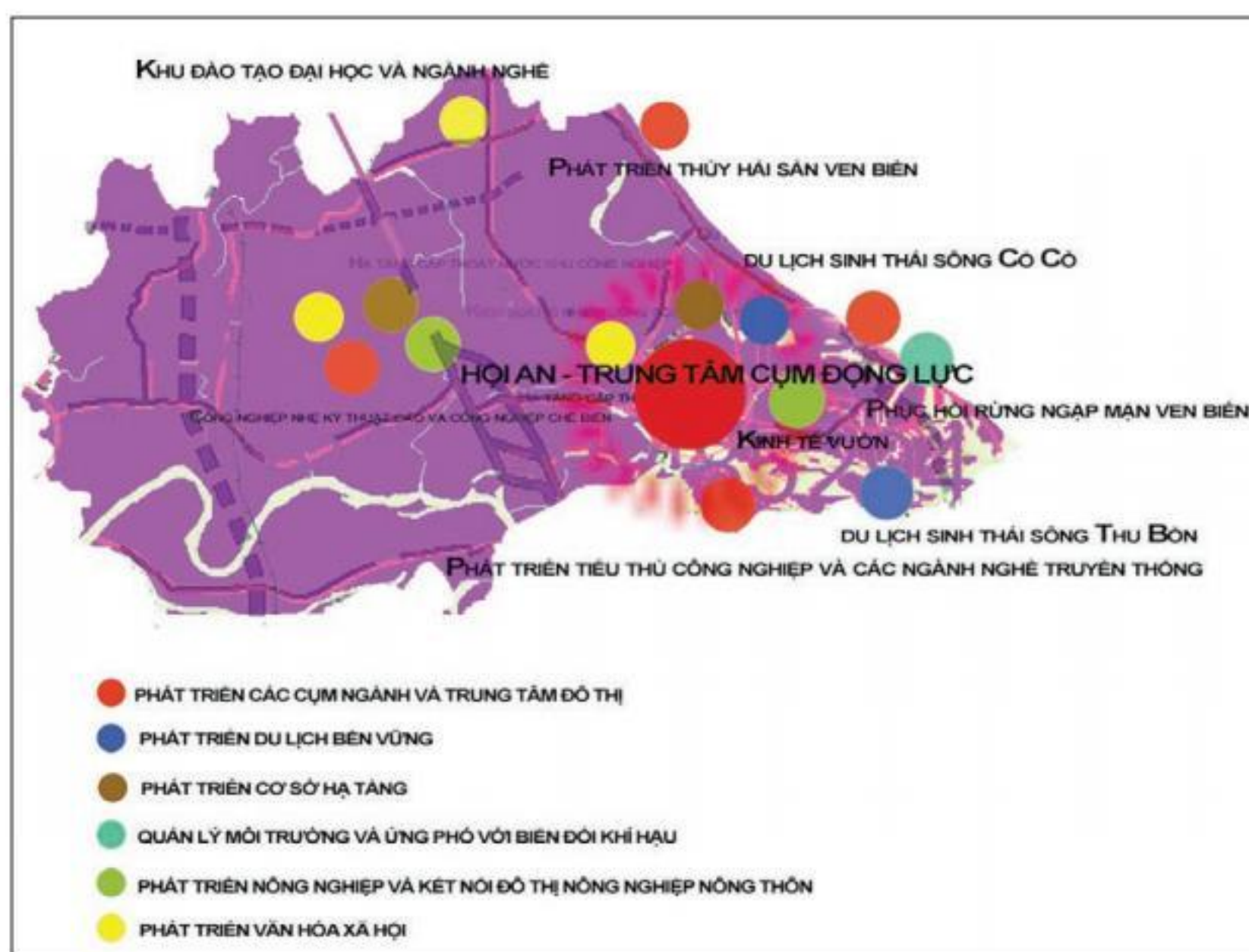
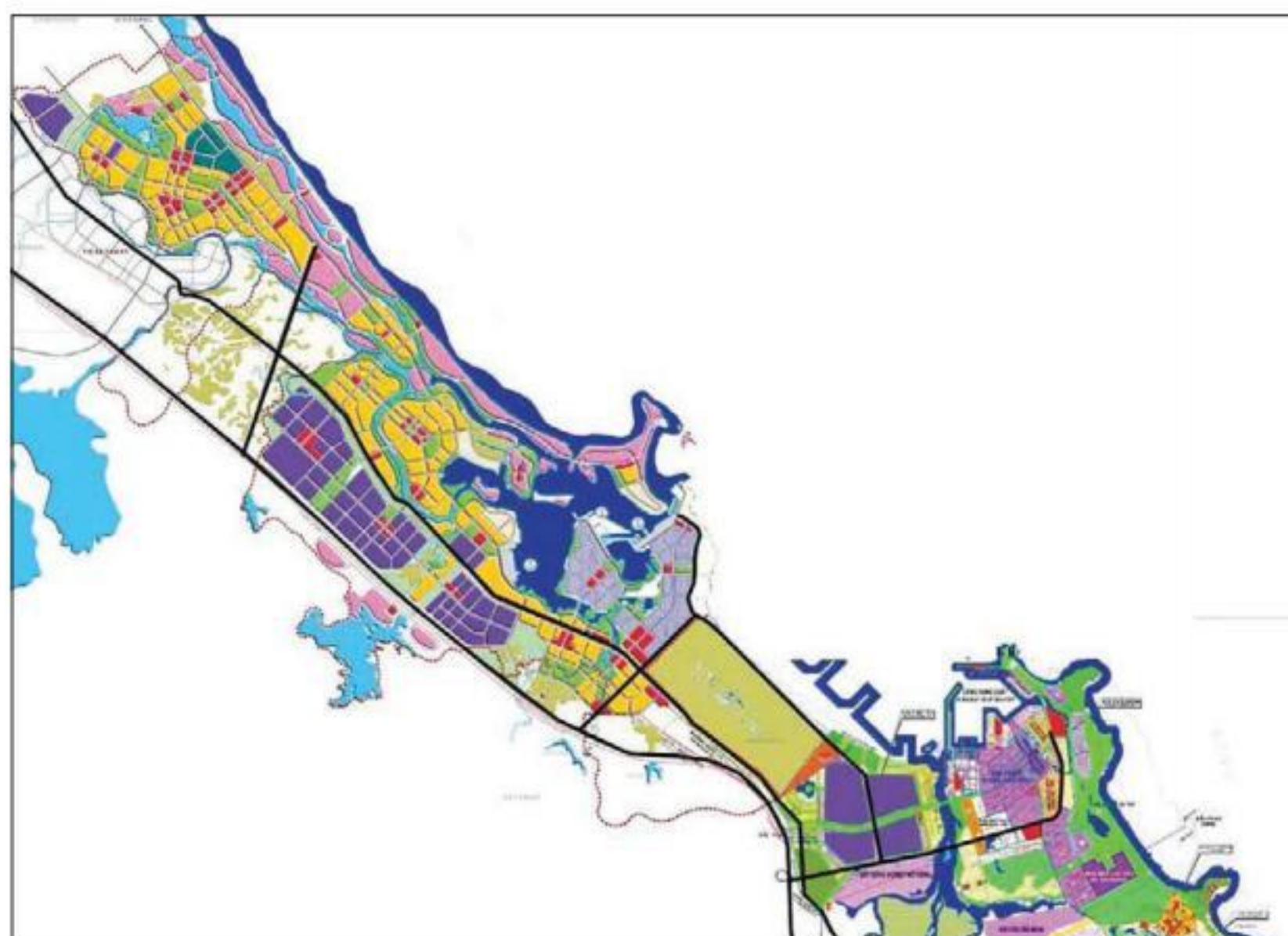
Các đô thị đóng một vai trò rất quan trọng trong sự phát triển của tỉnh Quảng Nam. Các đô thị chính của Quảng Nam, đặc biệt là các đô thị ven biển, đóng góp đáng kể vào GDP của tỉnh và có tiềm năng lớn trong việc thu hút đầu tư. Sự phát triển các đô thị ở trung du và vùng núi phía tây, một mặt, có thể tạo ra việc làm và cung ứng dịch vụ cho khu vực nông thôn lân cận, mặt khác, có thể thúc đẩy sự hình thành các tuyến du lịch mới.

Ba cụm đô thị động lực trong phát triển vùng Đông Quảng Nam là (1) Hội An - Điện Bàn, (2) Hà Lam - Bình Minh - Duy Nghĩa - Hương An và (3) Tam Kỳ - Núi Thành.

Cụm động lực số 1: Hội An - Điện Bàn

Với qui mô diện tích của vùng khoảng 120 km², dân số 120.000 người, mật độ dân số 965 người/km², đây là vùng dân cư tập trung đông nhất tỉnh.

Trong định hướng quy hoạch khai thác lãnh thổ tỉnh Quảng Nam, đây là một cực phát triển quan trọng ở phía Bắc với các chức năng phát triển chủ yếu là dịch vụ du lịch và công nghiệp, từng bước tạo thành trung tâm phát triển làm động lực lan toả và thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của cả vùng trung du và miền núi phía Bắc của tỉnh. Hướng ưu tiên phát triển của vùng là thương mại du lịch - công nghiệp - ngư nghiệp.

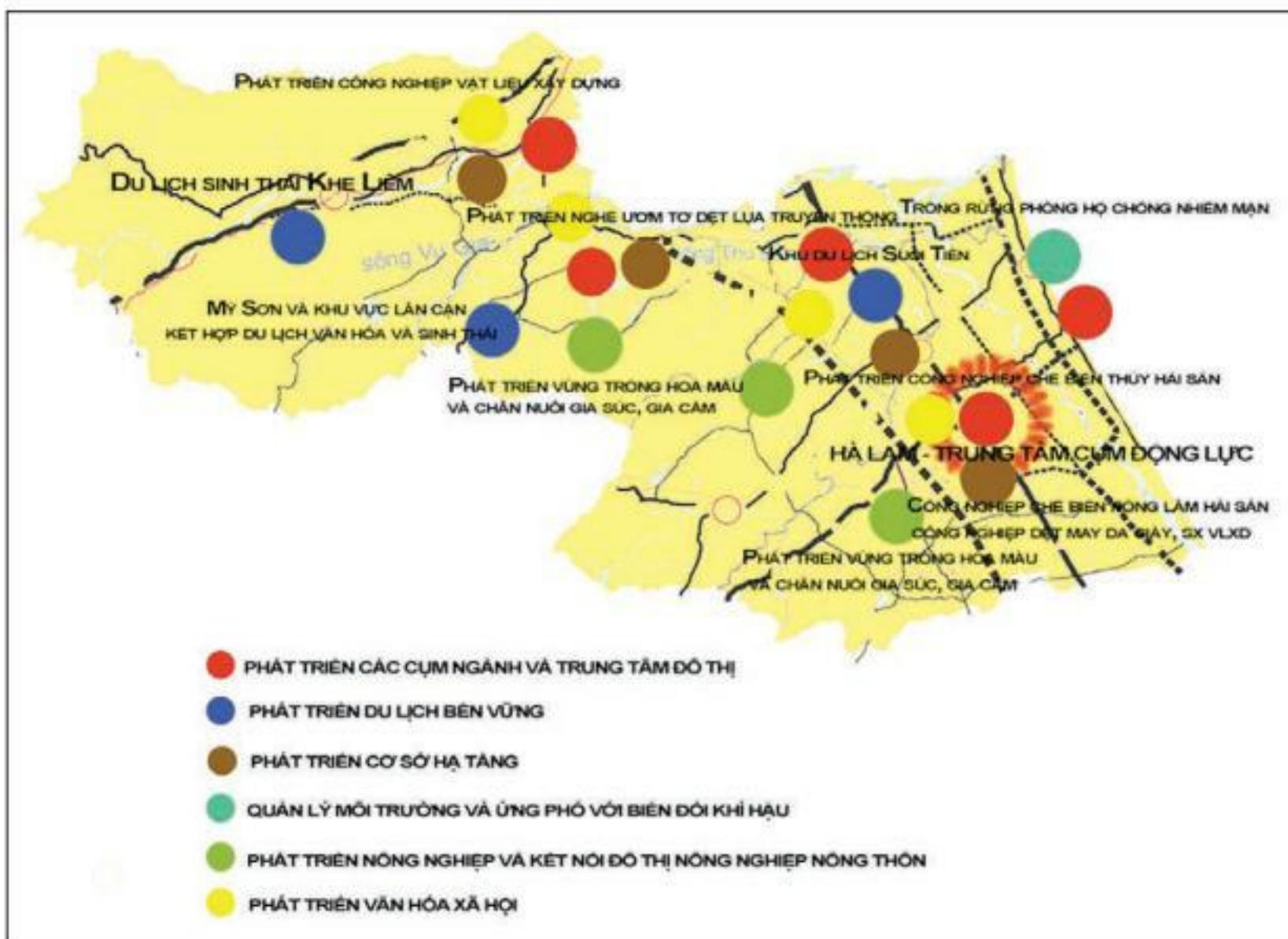


Thành phố Hội An:

Với những đặc trưng về địa lý, thiên nhiên, lịch sử và văn hóa, thành phố Hội An đã nhanh chóng trở thành một điểm du lịch quốc tế. Hội An kết hợp Điện Bàn và Đà Nẵng tạo thành chuỗi đô thị ven biển và một cực phát triển quan trọng ở phía Bắc Quảng Nam. Với sự phát triển tập trung vào du lịch và dịch vụ, Hội An có thể tạo ra ảnh hưởng và thúc đẩy sự phát triển kinh tế

- xã hội của cả vùng trung du và miền núi phía Bắc của tỉnh.

Tuy nhiên, du lịch những năm qua tác động tiêu cực lên hệ sinh thái tự nhiên, đặc biệt là khu vực ven biển, rừng dừa nước Cẩm Thanh và khu dự trữ sinh quyển Cù Lao Chàm, vốn là những nguồn lực giá trị của thành phố. Đặc biệt, từ khi được công nhận là Di sản văn hóa thế giới, thành phố phát triển với tốc độ đô thị hóa cao,



có thể đẩy mạnh phát triển các ngành công nghệ cao, sản xuất phụ tùng, chip điện tử, thiết bị điện, dệt may, tận dụng lợi thế về nguồn nhân lực và nguyên liệu sẵn có, xét đến nhu cầu ngày càng tăng của dân số và du lịch trong tương lai.

Cụm đô thị động lực số 2: Hà Lam - Bình Minh - Duy Nghĩa - Hương An

Cụm đô thị động lực thứ hai có vai trò thúc đẩy sự phát triển của các đô thị và vùng nông thôn trong cụm Trung Tây Quảng Nam. Với mạng lưới giao thông kết nối với Lào, quốc lộ 1A và hành lang Đông - Tây (quốc lộ 14E), thị trấn Hà Lam là điểm trung chuyển hàng hóa tiềm năng. Với nguồn nước, nguồn nguyên liệu thô, nhân công giá rẻ và kỹ năng thấp, Hà Lam có tiềm năng phát triển công nghiệp thủy tinh, gốm, lâm sản, cao su, chế biến nông sản, dệt may. Bên cạnh đó, các khu vực ven biển và dọc sông Trường Giang có thể phát triển du lịch sinh thái, chế biến thủy hải sản.

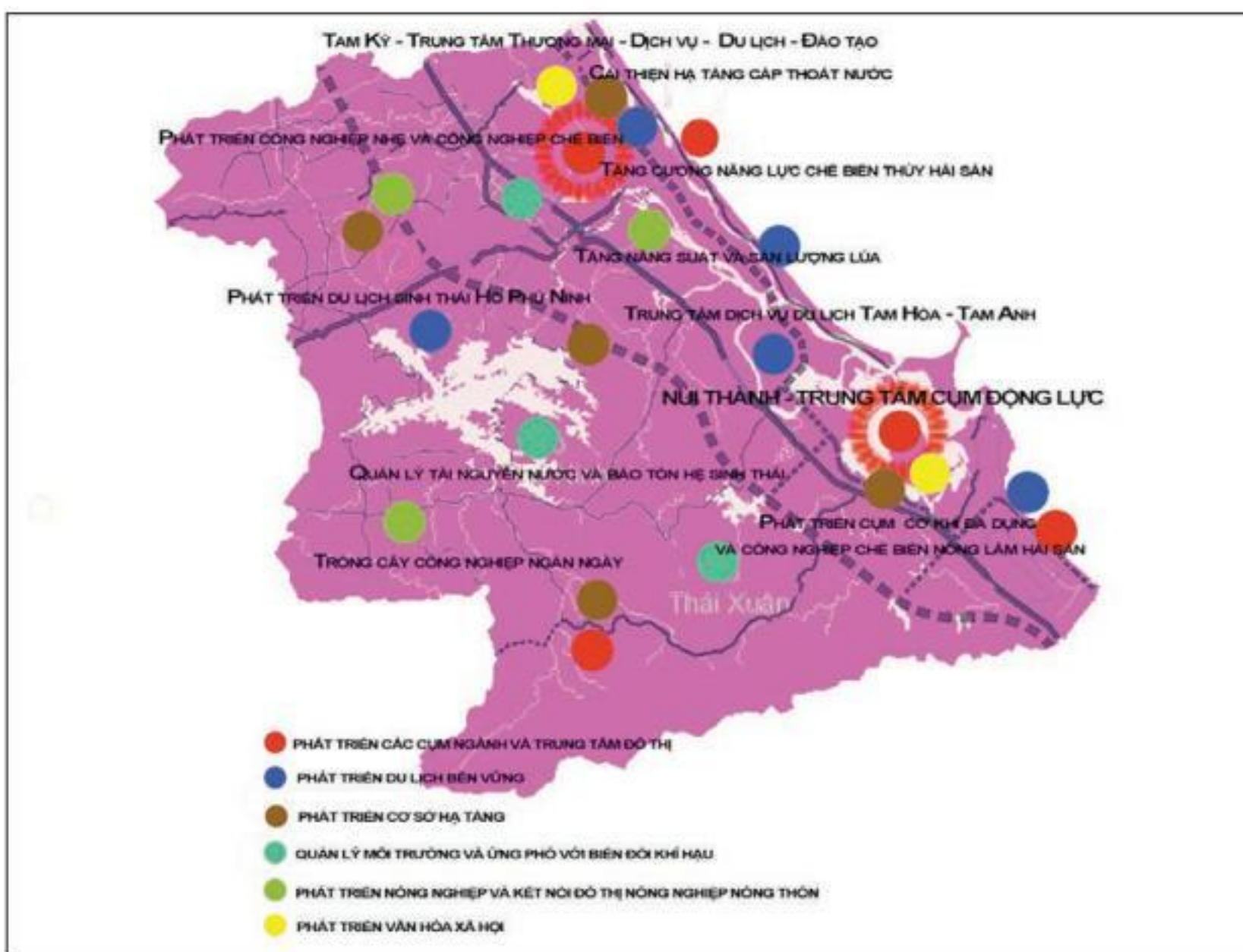
Cụm đô thị động lực số 3: Tam Kỳ - Núi Thành

Thành phố Tam Kỳ:

Thành phố Tam Kỳ là trung tâm kinh tế, chính trị và giáo dục của tỉnh, trong tương lai sẽ đô thị hóa nhanh chóng, có tiềm năng mở rộng vượt xa giới hạn của thành phố hiện nay. Do tỉnh Quảng Nam có thể tận dụng lợi thế của việc thúc đẩy quan hệ thương mại Việt - Lào những năm qua, thành phố Tam Kỳ cũng có cơ hội đẩy mạnh phát triển thương mại và dịch vụ. Với vai trò là đầu mối giao thông quan trọng của khu vực, thành phố có thể thúc đẩy phát triển thương mại và chuyển giao công nghệ. Công nghệ cao và công nghiệp sạch cũng có thể phát triển trong thành phố, với sự hỗ trợ của các cơ sở đào tạo và nghiên cứu hiện có.

Thị trấn Núi Thành - Chu Lai:

Cụm đô thị động lực thứ ba có vai trò thúc đẩy sự phát triển của các đô thị và khu vực nông thôn ở cụm Tây Nam Quảng Nam. Với vị trí gần sân



gây ra áp lực ngày càng tăng đối với môi trường đô thị, cơ sở hạ tầng xã hội và di sản văn hóa. Với mục tiêu bảo tồn di sản Hội An, có thể lựa chọn phân tán tăng trưởng dân số về phía Vĩnh Điện hoặc Nam Phước. Hai thị trấn này có thể hưởng lợi từ các trung tâm đô thị hiện nay và kết nối đường bộ đa dạng, có tiềm năng phát triển vùng đô thị Hội An - Nam Phước - Vĩnh Điện.

Điện Bàn:

Điện Bàn có nhiều dự án đô thị mới và khu công nghiệp ở cấp vùng. Cùng với các khu công nghiệp ở Đà Nẵng như Liên Chiểu, Hòa Khánh, Hòa Cầm, khu công nghiệp Điện Nam - Điện Ngọc đang hoạt động hiệu quả. Gần Đà Nẵng, Điện Bàn có thể hỗ trợ thành phố này trong phát triển công nghiệp và đào tạo nghề cũng như cung cấp các dịch vụ hỗ trợ. Điện Bàn

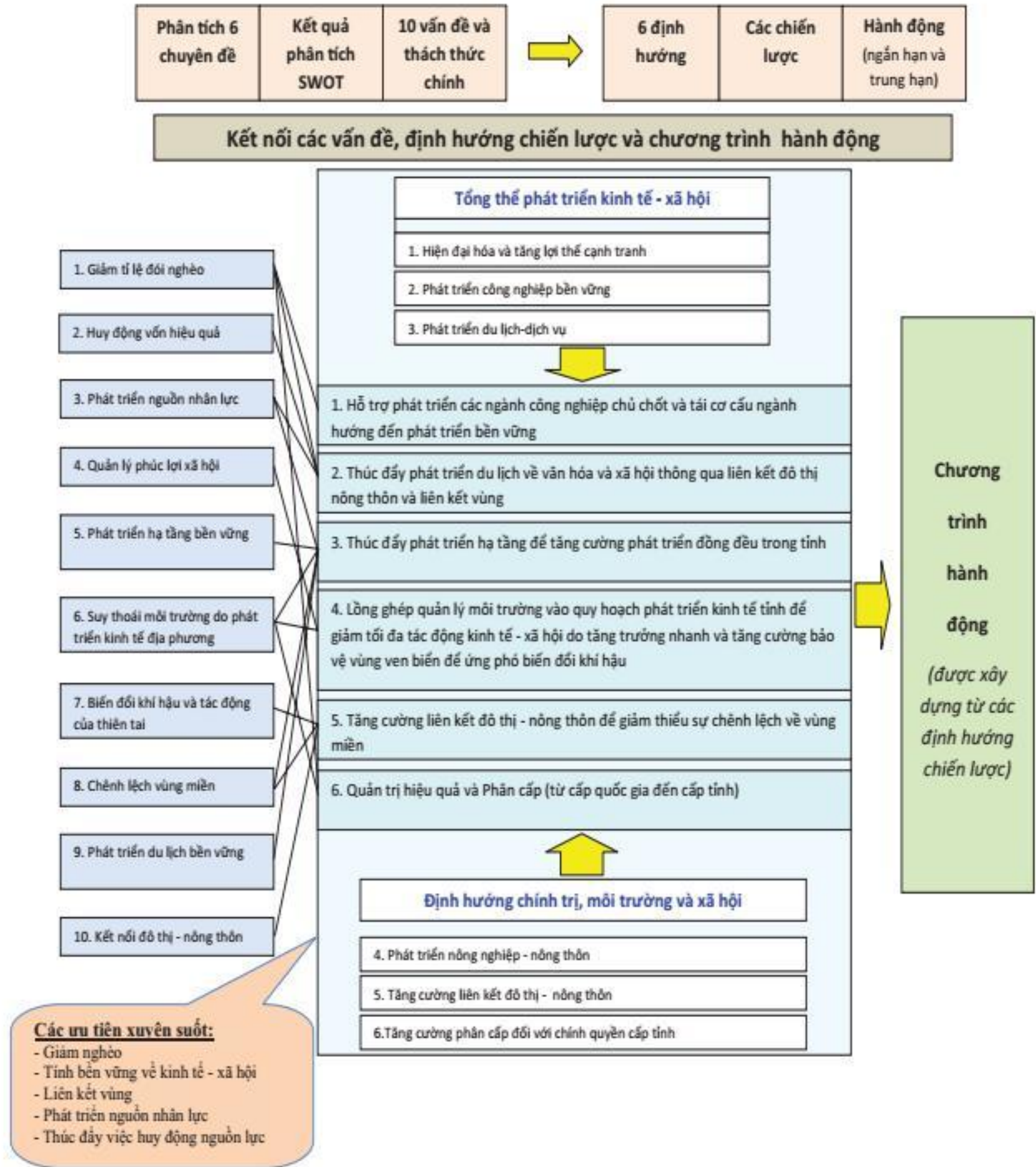
bay Chu Lai, cảng biển Kỳ Hà và khu kinh tế Dung Quất, là nơi tiếp giáp giữa đường sắt và đường quốc lộ, Chu Lai - Núi Thành có thuận lợi lớn về vận tải hàng hóa, phân phối thành phẩm, mở rộng hoạt động công nghiệp, có thể dễ dàng kết nối với các vùng khác trong cả nước và quốc tế. Bên cạnh ngành công nghiệp sản xuất ô tô - xe máy có tiềm năng phát triển mạnh nhờ tổ hợp khu công nghiệp cơ khí ô tô Chu Lai Trường Hải, sản xuất nông cụ và công nghiệp chế biến hải sản và nông sản cần được khuyến khích phát triển dựa trên nguồn cung phong phú về thủy sản và nông sản với các sản phẩm có giá trị gia tăng cao, hướng đến phân khúc cao hơn của thị trường địa phương và có được thị phần ở thị trường xuất khẩu.

Các giải pháp chiến lược và kế hoạch hành động

Giải pháp chiến lược thứ nhất: Phát triển các cụm ngành và cụm đô thị trọng điểm làm động lực cho phát triển kinh tế địa phương

- Phát triển vùng nguyên liệu có khả năng cạnh tranh cao, gắn với công nghiệp chế biến, khuyến khích việc hình thành các vùng chuyên canh cây công nghiệp (như cây cao su ở Hiệp Đức, Nam Giang, Phước Sơn, Đông Giang, Tây Giang, Nông Sơn, Thăng Bình), thảo dược (như sâm Ba Kích ở vùng núi Tây Bắc, sâm Ngọc Linh và quế Trà My ở vùng núi phía Tây Nam), các vùng chăn nuôi (như ở Tây Giang, Duy Xuyên, Quế Sơn, Thăng Bình), đánh bắt thủy hải sản xa bờ ở vùng Đông (Hội An, Điện Bàn, Tam Kỳ, Núi Thành) với chất lượng cao, năng suất cao để cung cấp nguyên liệu cho công nghiệp chế biến;
- Khuyến khích đầu tư vào các ngành công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp dệt may (Hội An, Điện Bàn, Duy Xuyên, Quế Sơn), da giày (Tam Kỳ, Đại Lộc, Thăng Bình) và các cơ sở sản xuất linh kiện điện tử (Chu Lai), và hình thành cụm cơ khí đa dụng dựa trên các cơ sở sản xuất ô tô hiện có trong Khu kinh tế mở Chu Lai;

Chiến lược phát triển tập trung vào đô thị hóa bền vững của tỉnh Quảng Nam:



- Mở rộng phát triển dịch vụ cảng, hàng không, tài chính, ngân hàng, thông quan và tìm kiếm đầu tư vào cơ sở hạ tầng chất lượng cao cho sự phát triển khu vực dịch vụ trong các khu kinh tế (khu kinh tế cửa khẩu Nam Giang, trung tâm thương mại tự do trong Khu kinh tế mở Chu Lai, trung tâm thương mại ở Hội An, Tam Kỳ, Hà Lam, Núi Thành và Khâm Đức);
- Tăng cường liên kết vùng, hợp tác quốc tế và các dịch vụ thông tin thị trường để tìm kiếm, mở rộng thị trường cho các sản phẩm địa phương;
- Tăng cường sáng kiến về tăng trưởng xanh trong quy hoạch và phát triển các đô thị động lực, đặc biệt là Hội An và Tam Kỳ, đồng thời thúc đẩy sự phát triển của các đô thị này theo hướng thành phố sinh thái.

Giải pháp chiến lược thứ hai: Phát triển du lịch bền vững bằng cách thúc đẩy liên kết đô thị - nông thôn và liên kết vùng

- Nâng cấp và đa dạng hóa sản phẩm du lịch và dịch vụ tại các điểm đến quan trọng, tập trung vào mối liên kết vùng và phát triển trung tâm du lịch thương mại.
- [Hội An và khu vực lân cận]: liên kết du lịch sinh thái và du lịch văn hóa (ví dụ, Cẩm Nam - Cẩm Kim, làng sinh thái Trà Nhiêu được tiếp cận thông qua chuyến tham quan du lịch dọc sông Thu Bồn - sông Trường Giang, và Hòn Kẽm Đá Dừng); Đào Cù Lao Chàm; Thánh địa Mỹ Sơn và khu vực lân cận có thể phát triển du lịch làng sinh thái Trà Kiệu, hồ Bàn Thạch, sông Thu Bồn, suối nước nóng Tây Viên, Dự án thủy điện Duy Sơn II, Suối Tiên, làng Đại Bình, Hòn Kẽm Đá Dừng, Khe Tân và Khe Lim.

- [Tam Kỳ và các khu vực Đông Nam ven biển]: du lịch biển Tam Thanh, kết nối các điểm tham quan Địa đạo Kỳ Anh
- Văn Thánh-Khổng Miếu - Sông Đầm - Tượng Mẹ Việt Nam Anh hùng, v.v...
- Phát triển du lịch có giá trị gia tăng cao liên quan nông nghiệp và ngành công nghiệp sáng tạo làm tăng doanh thu du lịch và tạo cơ hội để cải thiện cơ sở hạ tầng ở nông thôn (du lịch nông nghiệp, du lịch làng nghề dựa vào cộng đồng, ví dụ: khu vực đồng bằng sông nháy Duy Xuyên, Đại Lộc, xem xét liên kết du lịch với vùng sấm Ngọc Linh tại vùng núi phía Nam).
- Đẩy mạnh phát triển du lịch vùng thông qua việc lồng ghép các gói du lịch khác nhau [du lịch văn hóa, du lịch sinh thái trong hồ chứa tự nhiên và dự trữ sinh quyển, du lịch làng chài, sản xuất xanh và du lịch nghỉ dưỡng].
- Cung cấp các điều kiện ưu đãi cho đầu tư du lịch với chúng chỉ xanh hoặc các tiêu chuẩn bền vững quốc tế khi lập quy hoạch du lịch khu đa dạng sinh học nhạy cảm và rừng dọc theo đường mòn Hồ Chí Minh, để đáp ứng các quy định nghiêm ngặt nhằm hạn chế tác động tiêu cực.

Giải pháp chiến lược thứ ba: Xây dựng cơ sở hạ tầng hướng đến phát triển hiệu quả và toàn diện

- Xây dựng và nâng cấp mạng lưới cơ sở hạ tầng chiến lược phục vụ các trung tâm công nghiệp, đô thị chính (các tuyến đường Nam - Bắc và Đông - Tây kết nối các cụm động lực với ảnh hưởng lan tỏa trong các hành lang phát triển: Quốc lộ 1A và tuyến Đà Nẵng - Quảng Ngãi; tuyến đường từ cầu Cửa Đại đến Núi Thành; quốc lộ 14B, 14D và tuyến đường tỉnh 609 nối cụm động lực Hội An - Điện Bàn với cụm Tây Bắc; tuyến 14E, 611 nối cụm Duy Xuyên - Quế Sơn - Thăng Bình với cụm Hiệp Đức - Nông Sơn - Phước Sơn; tuyến đường Đông Trường Sơn nối các cụm Tây Nam, Trung Tây và Tây Bắc; tuyến đường Nam Quảng Nam nối cụm Tam Kỳ - Núi Thành với cụm Tiên Phước - Nam Trà My - Bắc Trà My; tuyến đường tỉnh số 616, theo hướng Tam Thanh - Tam Kỳ

- Trà My - Tắc Pô - Đắc Tô).
- Xây dựng và nâng cấp các tuyến đường phục vụ vận chuyển hàng hóa giữa các trung tâm đô thị và khu công nghiệp: Đường 14B nối khu công nghiệp Điện Nam - Điện Ngọc với khu công nghiệp Trảng Nhật; tuyến đường nối đường tỉnh số 603 và 607 từ Điện Ngọc đến Điện Nam Trung, phục vụ khu công nghiệp Điện Nam - Điện Ngọc; đường Thanh Niên - đoạn ven biển từ Duy Xuyên đến Núi Thành.
- Xây dựng và nâng cấp các tuyến đường phục vụ đa dạng hóa sản phẩm du lịch và giảm nghèo: Tuyến Tam Kỳ - Phú Ninh (phục vụ tuyến du lịch hồ Phú Ninh); tuyến Nam Phước - Mỹ Sơn (phục vụ tuyến du lịch Mỹ Sơn); kết nối giữa các đường chính dẫn đến các khu du lịch sinh thái có nhiều tiềm năng phát triển, thu hút khách du lịch ở phía tây như khu bảo tồn Sao La (Tây Giang, Đông Giang), khu bảo tồn voi (huyện Nông Sơn), khu bảo tồn thiên nhiên sông Thanh (huyện Nam Giang, Phước Sơn) và một phần khu bảo tồn thiên nhiên Ngọc Linh (huyện Nam Trà My).
- Nạo vét sông Cổ Cò, sông Trường Giang; nâng cấp và nạo vét luồng cảng biển Kỳ Hà, cảng biển Tam Hiệp để phục vụ phát triển thương mại và dịch vụ trong Khu kinh tế mở Chu Lai.
- Nâng cấp hạ tầng cơ bản (cấp điện, cấp nước, thoát nước và xử lý nước thải) để hỗ trợ phát triển kinh tế, đồng thời tăng tính bền vững về môi trường cho các trung tâm đô thị chính.
- Xây dựng và nâng cấp hạ tầng xã hội cho sự phát triển bền vững nguồn nhân lực.
- Xây dựng chính sách và cơ chế để thu hút đầu tư cơ sở hạ tầng từ khu vực tư nhân và cộng đồng, đặc biệt là các liên kết giao thông và hệ thống cấp nước cho các trung tâm đô thị ở vùng tây, VD: cải cách thủ tục hành chính, thúc đẩy phương thức BT "đổi đất lấy hạ tầng", mô hình BOT, PPP (hợp tác công - tư), đa dạng hóa mô hình FDI bằng các ưu đãi về thuế và quyền sử dụng đất trong các dự án phát triển; huy động các nguồn lực từ xã hội (Quỹ phát triển cộng đồng, đóng góp từ cộng đồng, thu phí dịch vụ từ người sử dụng dịch vụ cơ sở hạ tầng

để tái đầu tư xây dựng, bảo trì và nâng cấp các công trình cơ sở hạ tầng.

Giải pháp chiến lược thứ tư: Lồng ghép quản lý môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu

- Lồng ghép quản lý môi trường vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội Quảng Nam, ứng phó tác động của BĐKH nhằm phát triển tỉnh theo hướng bền vững
- Cải thiện công tác quản lý tài nguyên thiên nhiên, tập trung vào Quản lý tổng hợp tài nguyên nước (IWRM) và ứng phó biến đổi khí hậu

Giải pháp thứ năm: Phát triển nông nghiệp - nông thôn, kết nối vùng miền và kết nối đô thị - nông thôn

Phát triển nông nghiệp - nông thôn và tăng cường kết nối toàn diện giữa các vùng miền và đô thị - nông thôn, khai thác tiềm lực của cả đô thị và nông thôn, tạo ra mối quan hệ tương hỗ trong phát triển theo hướng bền vững và cân bằng trên địa bàn tỉnh.

Giải pháp chiến lược thứ sáu: Quản lý nhà nước hiệu lực và hiệu quả

- Thực hiện cải cách hành chính, tinh giản thủ tục hành chính.
- Ưu tiên nâng cao năng lực và đào tạo cho hệ thống quản lý hành chính của tỉnh.
- Xây dựng mô hình chính quyền kiến tạo phát triển.
- Cải cách qui trình quy hoạch và phương pháp đánh giá, hướng tới tầm nhìn dài hạn và phát triển bền vững cho tỉnh; khuyến khích quy hoạch có sự tham gia từ cấp tỉnh xuống cấp địa phương; huy động sự đóng góp của các tầng lớp xã hội nhằm sử dụng tài nguyên và nguồn lực một cách hiệu quả hơn.
- Đưa công nghệ thông tin vào sử dụng rộng rãi, đồng bộ và thống nhất trong thực hiện chức năng quản lý nhà nước ở các cấp địa phương, bao gồm các nỗ lực (a) xây dựng các trang web về kinh tế và hành chính như là nguồn thông tin chính thức, (b) áp dụng và quản lý hệ thống cơ sở dữ liệu của các doanh nghiệp, nhà máy, dự án đầu tư, (c) áp dụng hệ thống dữ liệu điện tử, thông quan điện tử để giải quyết thủ tục hành chính. ■



Khả năng chống chịu trước tác động biến đổi khí hậu của thành phố Hội An

GS.TS.KTS **ĐỖ HẬU**

Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam

Một vài nét về thành phố Hội An

Hội An là thành phố ven biển miền Trung, trực thuộc tỉnh Quảng Nam, cách trung tâm hành chính tỉnh Quảng Nam 50 km về phía Bắc và cách thành phố Đà Nẵng khoảng 25 km về phía Đông Nam. Thành phố có phía Tây và Bắc giáp huyện Điện Bàn, phía Nam giáp huyện Duy Xuyên, phía Đông giáp biển Đông. Hội An có chiều dài bờ biển 7.260 m, có cửa sông chính đảm bảo cho tàu thuyền 100-500 tấn

qua lại, địa hình tương đối bằng phẳng (trừ xã đảo Tân Hiệp).

Hội An là vùng đất có lịch sử rất lâu đời. Ngày 03/4/2006, Hội An được công nhận là đô thị loại III theo Quyết định số 602/2006/QĐ-BXD của Bộ Xây dựng. Ngày 20/01/2008, Chính phủ ban hành Nghị định số 10/2008/NĐ-CP, công nhận Hội An là thành phố trực thuộc tỉnh Quảng Nam theo trên cơ sở toàn bộ diện tích, dân số và các đơn vị hành chính thuộc thị xã Hội An trước đây. Hội An là đô thị Di sản thế giới,

khu dự trữ sinh quyển thế giới, là trung tâm kinh tế, văn hóa và là đầu mối giao lưu lớn của tỉnh, có vai trò động lực trong phát triển du lịch - dịch vụ của khu vực và của Quốc gia.

Thành phố Hội An có dân số tính đến 31/12/2015) 93.851 người, mật độ trung bình 1.512 người/km², phân bố trên 9 phường (Minh An, Sơn Phong, Cẩm Phô, Tân An, Thanh Hà, Cẩm Châu, Cẩm An, Cửa Đại, Cẩm Nam) và 4 xã (Cẩm Thanh, Cẩm Kim, Cẩm Hà, Tân Hiệp--cụm đảo Cù Lao Chàm).

Thành phần dân tộc: 92.340 người kinh (chiếm 98,4%), 1.511 người Hoa (chiếm 1,6%); Tổng số hộ gia đình 22.591 hộ, trong đó hộ sản xuất nông nghiệp: 3.599 hộ; hộ sản xuất phi nông nghiệp: 8.916 hộ; hộ nghèo: 121 hộ (chiếm 0,57%); hộ cận nghèo: 473 hộ (chiếm 2,22%).

Điều kiện tự nhiên và tác động của biến đổi khí hậu đến thành phố Hội An

Hội An có địa hình cồn - bàu cửa sông - ven biển với hệ thống sông lạch chằng chịt, vừa có biển vừa có đảo và rừng, độ dốc trung bình là 0,015. Sông Thu Bồn là sông chính chảy qua Hội An (tính từ Giao thủy đến Cửa Đại) dài 8,5 km, rộng 120-240m, diện tích lưu vực khoảng 3.510 km², lưu lượng nước bình quân 232 m³/giây. Ngoài ra còn có nhánh sông Đế Võng (dài 8,5 km xuất phát từ Điện Dương, Điện Bàn, chạy dọc theo bờ biển) và sông Trường Giang (nổi Tam Kỳ - Hội An, dọc theo

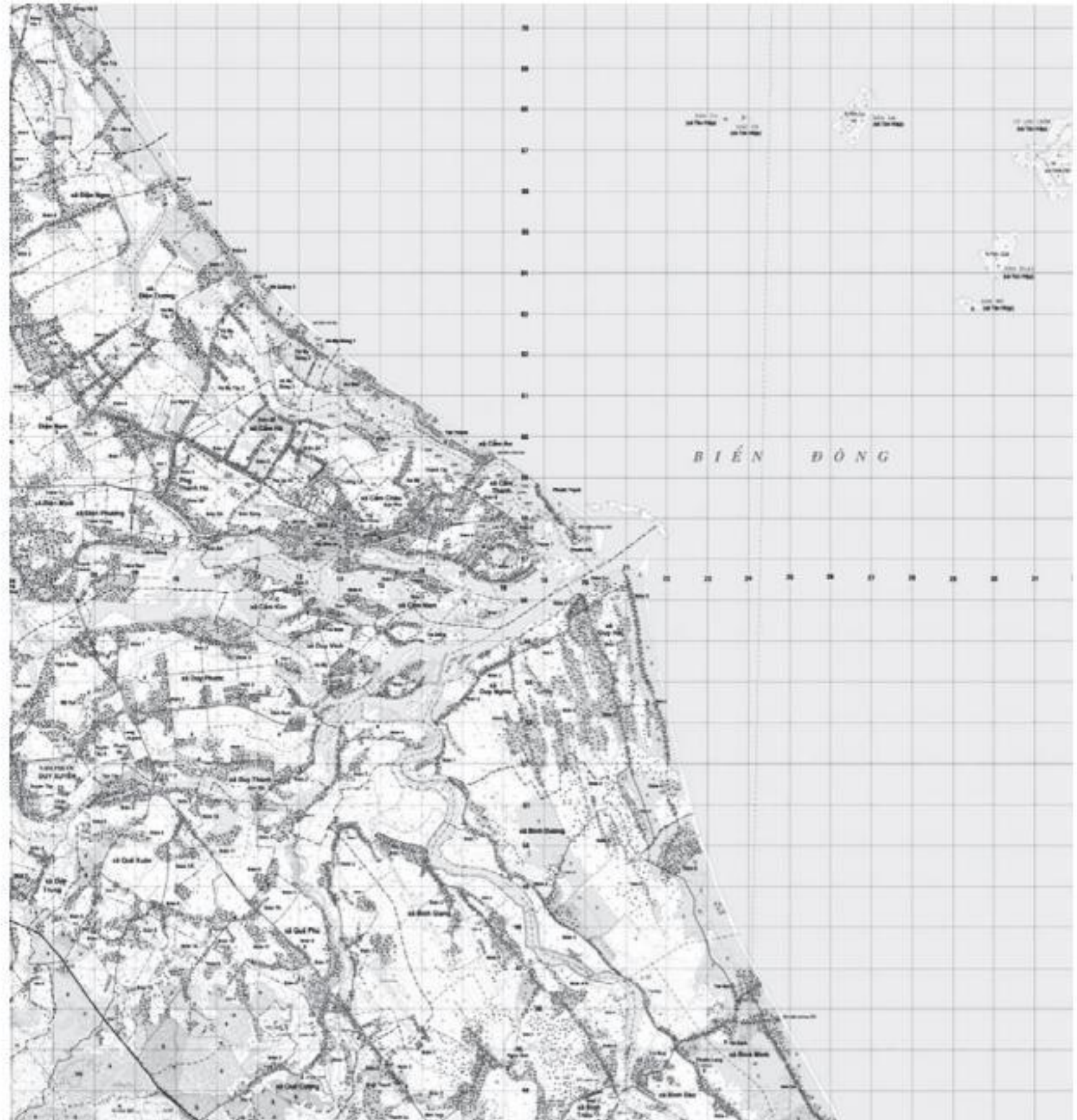
bờ biển) cùng đổ về Cửa Đại. Về mùa khô hai nhánh sông này có đoạn bị cạn và nhiễm mặn.

Vùng biển Hội An có chế độ bán nhật triều của biển Trung Trung Bộ, biên độ dao động của thủy triều trung bình 0,6m. Mùa khô, nước biển thâm nhập sâu vào đất liền gây mặn, độ nhiễm mặn trung bình 12‰.

Hội An nằm trong khu vực khí hậu nhiệt đới gió mùa. Nhiệt độ không khí trung bình hàng năm: 25,9°C, độ ẩm trung bình hàng năm 80-85% và lượng mưa trung bình 2.087 mm/năm. Thời tiết đặc trưng thành phố có 2 mùa: mùa khô kéo dài 8 tháng (từ tháng 2 đến tháng 9), mùa mưa 4 tháng (từ tháng 10 đến tháng 1 năm sau). Mùa mưa bão thường bắt đầu từ tháng 6 đến tháng 12 hàng năm, trung bình mỗi năm có từ 2- 3 cơn bão hoặc áp thấp nhiệt đới ảnh hưởng trực tiếp đến Hội An, lượng mưa tập trung lớn và gây lũ lụt thường ở tháng 10-11.

Từ năm 2005 đến nay, thành phố Hội An có sự biến động về điều kiện đất đai, địa chất thủy văn. Thành phố Hội An nằm gần cửa sông lớn mang tên Thu Bồn đổ ra biển Đông. Từ trong lịch sử địa hình luôn bị biến đổi bởi phù sa và sự dịch chuyển của cồn cát rộng lớn ven biển. Với sự biến đổi khí hậu mang tính toàn cầu thì ảnh hưởng của thiên tai càng nghiêm trọng hơn. Khu vực ven sông luôn chịu tác động của lũ lụt, ven biển chịu xâm thực mạnh của thủy triều. Từ năm 2011 đến năm 2015, Hội An đã bị nhiều rủi ro thiên tai làm thiệt hại nhiều người và của cải vật chất như:

- Năm 2011 bị ảnh hưởng của 3 đợt lũ trong đó đợt lũ từ ngày 04/11 đến 08/11 gây thiệt hại khá lớn về tài sản của nhà nước và nhân dân, làm ảnh hưởng đến sản xuất vụ Đông Xuân 2011-2012.
- Năm 2012, có 10 cơn bão và 2 áp thấp nhiệt đới hoạt động ở biển Đông, nhưng không ảnh hưởng trực tiếp đến tỉnh Quảng Nam; chỉ xuất hiện một đợt



lũ từ ngày 06 – 08/10/2012, mức nước lũ ở Hội An xấp xỉ ở báo động I. Có hơn 7 đợt dông sét, lốc kèm theo mưa to xảy ra trên địa bàn tỉnh Quảng Nam, riêng Hội An bị ảnh hưởng của đợt dông lốc kèm mưa to vào ngày 03/5/2012.

- Năm 2013, đã có 15 cơn bão và 5 áp thấp nhiệt đới hoạt động trên biển Đông, trong đó ảnh hưởng trực tiếp đến Việt Nam là 8 cơn bão và 1 áp thấp nhiệt đới, đặc biệt bão số 11 là cơn bão rất mạnh với sức gió cấp 11, 12, giật cấp 13, 14 kèm mưa lớn trên diện rộng đã đổ bộ trực tiếp vào Quảng Nam.

Thiên tai bão lụt năm 2013 đã làm chết 30 người, bị thương 5 người. Thiệt hại về vật chất, cơ sở hạ tầng ước tính trên 2.700 tỷ đồng. Đối với Hội An, năm 2013 ngoài việc nằm ngay tâm của cơn bão số 11 còn bị ảnh hưởng bởi một số cơn lũ trên địa bàn, trong đó cơn lũ lớn nhất diễn ra từ ngày 15 – 17/11/2013 với đỉnh lũ là 2,69m xuất hiện lúc 14h ngày 16/11/2013, trên báo động III là 0,69m.

- Trong năm 2014, có 5 cơn bão, 3 áp thấp nhiệt đới (ATNĐ) hoạt động trên biển Đông ảnh hưởng đến nước ta. Các cơn bão, ATNĐ không ảnh hưởng trực tiếp đến khu vực Quảng Nam, Đà Nẵng nhưng gián tiếp gây ra mưa vừa đến mưa rất to, dông lốc, gió mạnh gây tình trạng biển xâm thực, sạt lở bờ tại Cửa Đại nghiêm trọng, ảnh hưởng rất lớn đến đời sống, sản xuất kinh doanh của

người dân và các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố nói chung và khu vực ven biển nói riêng, nhất là trong lĩnh vực dịch vụ- du lịch. Tổng chiều bờ biển bị sạt lở hơn 600m, trong đó sạt lở nghiêm trọng 400m, sạt lở sâu vào bờ từ 5 - 15m, diện tích đất bị sạt lở 4.000m².

Các hiện tượng thời tiết nguy hiểm, nắng nóng diễn ra khá sớm, nền nhiệt độ trung bình ở mức cao hơn trung bình nhiều năm (TBNN) khoảng 0,3°C; đặc biệt, các đợt không khí lạnh tăng cường từ tháng 8 đến tháng 12/2014.

- Năm 2015, có 5 cơn bão và 1 áp thấp nhiệt đới hoạt động trên biển Đông, trong đó bão số 3 (từ ngày 11/9 – 14/9) đã đổ bộ vào Quảng Nam – Quảng Ngãi nhưng không gây thiệt hại lớn do sức gió nhỏ hơn cấp 6. Xảy ra 1 đợt lũ nhỏ nhưng không gây thiệt hại, đỉnh lũ lúc 22 h ngày 5/11: 0,73 m (dưới báo động I: 0,27 m). Ngoài ra, các hiện tượng thời tiết nguy hiểm diễn ra khá sớm: có 18 đợt không khí lạnh, 8 đợt nắng nóng, độ mặn ảnh hưởng lớn nhất vào ngày 2/8 là 14,3‰.

Các cú sốc và áp lực, cấp độ tác động và phạm vi ảnh hưởng liên quan đến BĐKH tại thành phố Hội An bao gồm:¹ (1) Áp thấp nhiệt đới và bão: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 5.² Toàn bộ các xã/phường trên địa bàn thành phố bị ảnh hưởng.

(2) Lũ, ngập lụt: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 5. Các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Sơn Phong, Minh An, Cẩm Phô, Cẩm Hà, Thanh Hà.

(3) Nước dâng, triều cường: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 5. Các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Cẩm An, Cửa Đại, Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Cẩm Hà.

(4) Sóng thần: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 5. Các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Tân Hiệp, Cẩm An, Cửa Đại, Cẩm Thanh, Cẩm Hà, Cẩm Châu.

(5) Động đất: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 4. Toàn bộ các xã/phường trên địa bàn thành phố bị ảnh hưởng.

(6) Gió mạnh từ biển: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 4. Các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Tân Hiệp, Cẩm An,

Cửa Đại, Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Minh An, Thanh Hà.

(7) Mưa lớn: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 3. Các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Sơn Phong, Cẩm Hà, Thanh Hà, Tân An.

(8) Nắng nóng: cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 3. Toàn bộ các xã/phường trên địa bàn thành phố bị ảnh hưởng.

(9) Hạn hán, xâm nhập mặn: Cấp độ rủi ro cao nhất là cấp độ 2. các xã/phường bị ảnh hưởng gồm Tân Hiệp, Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Sơn Phong, Cẩm Phô, Cẩm Hà, Thanh Hà, Tân An.

(10) Sạt lở, sụt lún đất do mưa lũ, dòng chảy: Cấp độ rủi ro cao nhất là cấp 2. các xã/phường bị ảnh hưởng gồm: Tân Hiệp, Cẩm An, Cửa Đại, Cẩm Thanh, Cẩm Châu, Cẩm Nam, Cẩm Kim, Minh An, Cẩm Phô, Thanh Hà.

Đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH tại TP Hội An

Theo tổ chức ARUP, khả năng chống chịu của đô thị với BĐKH được đánh giá thông qua bốn lĩnh vực: (i) Sức khỏe và Phúc lợi, (ii) Kinh tế và Xã hội, (iii) Hạ tầng và Môi trường, và (iv) Quản lý và Chính sách, bao gồm 12 mục tiêu (mỗi lĩnh vực có 3 mục tiêu) và 49 chỉ số. Các lĩnh vực, mục tiêu và chỉ số này chính là thành tố của Bộ chỉ số đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH của các thành phố..

Từ tháng 1/2016 đến nay, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam (VUPDA), Cục Phát triển Đô thị (UDA) thuộc Bộ Xây dựng, Viện Nghiên cứu Chuyển đổi Môi trường và Xã hội (ISET) và Quỹ Châu Á (TAF) phối hợp với UBND thành phố Hội An tiến hành đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH của thành phố và xây dựng bộ chỉ số. Mục đích của việc đánh giá là nhằm hỗ trợ thành phố và các ban ngành liên quan của thành phố Hội An cũng như tỉnh Quảng Nam xây dựng khả năng chống chịu và phục hồi tốt hơn trước những cú sốc và áp lực thường xuyên liên quan đến BĐKH. Nhóm chuyên gia đã sử



dụng phương pháp định lượng (thu thập số liệu thống kê) và phương pháp định tính (khảo sát qua bảng hỏi).. Kết quả khảo sát đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH tại thành phố Hội An như sau:

Về Sức khỏe và Phúc lợi

Với tăng trưởng kinh tế trung bình hàng năm trên 15% trong 10 năm qua, Hội An đã đầu tư mạnh cho phúc lợi xã hội của thành phố. Chất lượng dịch vụ chăm sóc sức khỏe, giáo dục, hạ tầng công cộng, hệ thống cung cấp điện, hệ thống tiêu thoát nước, thu gom và xử lý rác thải,... đã được cải thiện đáng kể so với trước đây.

Tuy nhiên, do đặc thù là phố cổ và chủ trương bảo tồn giá trị di sản, Hội An có tỷ lệ nhà kiên cố và bán kiên cố thấp. Bảo tồn phố cổ, nhà cổ là chủ trương đúng phục vụ mục đích gìn giữ giá trị văn hóa và phát triển du lịch, tuy nhiên với tỷ lệ nhà kiên cố và bán kiên cố thấp dẫn tới khả năng dễ bị tổn thương cao do BĐKH.

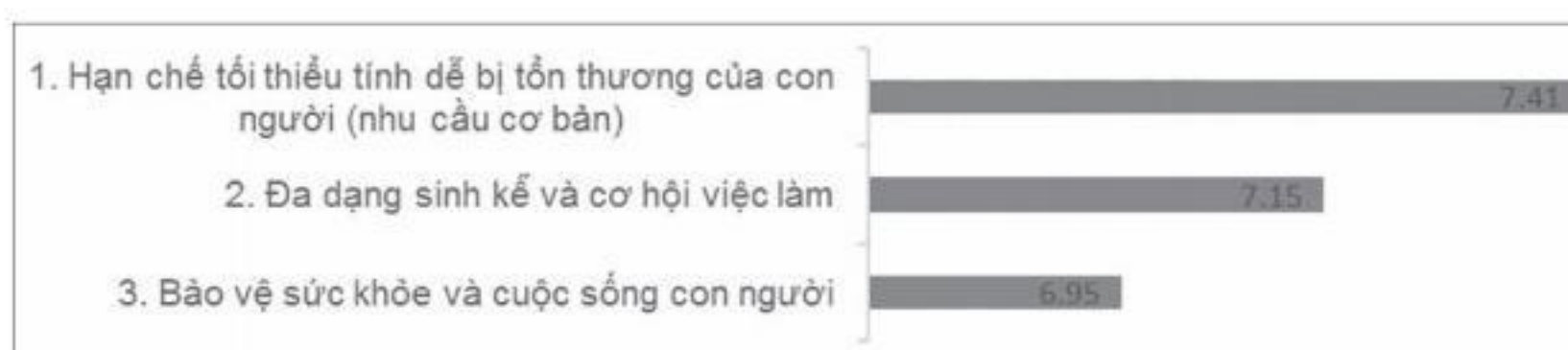
Ngoài ra, các chỉ số chính sách hỗ trợ doanh nghiệp ứng phó với những thay đổi/cú sốc chưa cao (PCI = 4.85), tỷ lệ xã/phường đạt chuẩn về y tế dưới 70%; Tính đa dạng ngành nghề thấp/phụ thuộc nhiều vào du lịch (68% GRDP) làm giảm khả năng chống chịu với BĐKH và các cú sốc của thành phố Hội An.

Về Kinh tế và Xã hội

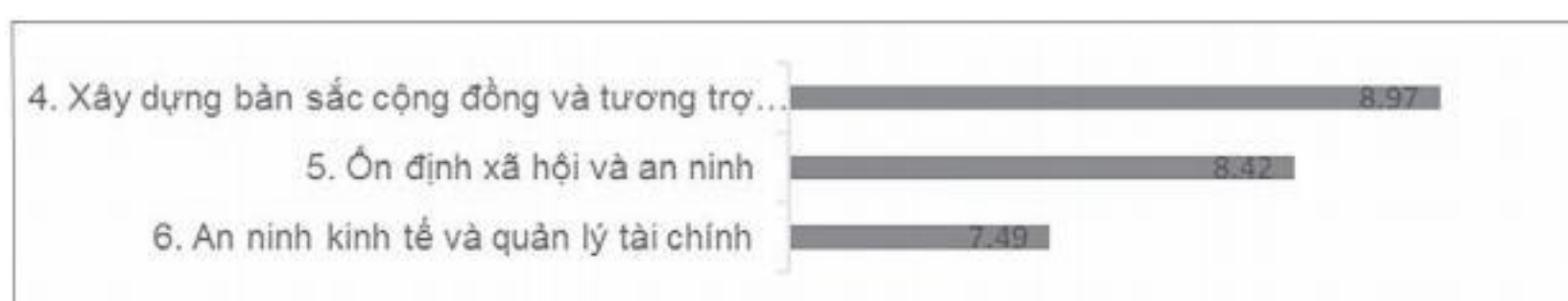
Kể từ khi đô thị cổ Hội An được công nhận là Di sản văn hóa thế giới (1999), Hội An đã được du khách trong nước và quốc tế biết đến khá nhiều. Lượng khách đến Hội An tăng cao, bình quân 15-20%/năm, riêng năm 2015 Hội An đã đón 2,152 triệu lượt khách đến tham quan lưu trú, giúp tạo ra nhiều sinh kế và thu nhập cho người dân, góp phần thúc đẩy các ngành thương mại dịch vụ phát triển. Qua đó, đã góp phần đưa ngành du lịch, thương mại trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, chiếm 68% GDP của thành phố. Nhờ vậy, đời sống kinh tế và đời sống văn hóa, tinh thần, phúc lợi xã hội của cộng đồng nhân

Lĩnh vực	Mục tiêu
Sức khỏe và phúc lợi	1. Hạn chế tính dễ bị tổn thương
	2. Đa dạng sinh kế và việc làm
	3. Bảo vệ sức khỏe con người
Kinh tế và xã hội	4. Xây dựng bản sắc cộng đồng và hỗ trợ lẫn nhau
	5. An ninh và phòng chống tội phạm
	6. Kinh tế và quản lý tài chính tốt
Hạ tầng và môi trường	7. Giảm thiểu rủi ro thiên tai
	8. Duy trì các dịch vụ thiết yếu
	9. Tổ chức tốt hệ thống thông tin liên lạc và giao thông đáng tin cậy
Quản lý và chính sách	10. Quản lý hiệu quả
	11. Nâng cao vai trò của các bên liên quan
	12. Lập kế hoạch phát triển có tính lồng ghép

Bảng 1: Khung đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH của đô thị



Hình 1: Kết quả đánh giá các mục tiêu thuộc khía cạnh Sức Khỏe và Phúc lợi



Hình 2: Kết quả đánh giá các mục tiêu thuộc khía cạnh Kinh tế và Xã hội

dân. Về thu nhập, đến nay bình quân đầu người tại địa phương là từ 417 USD (năm 2000) tăng lên 1.657 USD/người/năm 2014. Đây là cơ sở, động lực và nền tảng để chính quyền và nhân dân TP. Hội An xây dựng thành phố sinh thái – văn hóa – du lịch trong thời gian tới.

Ngoài ra, thương hiệu du lịch Hội An ngày càng được khẳng định. Tại Hội An, ngoài đô thị cổ, hiện nay thành phố đã xây dựng thêm nhiều điểm đến hấp dẫn cho du khách với những trải nghiệm và không gian độc đáo từ phố cổ- Di sản văn hóa thế giới đến những khi nghỉ dưỡng sinh thái ven sông, ven biển; có khu sinh quyền thế giới Cù Lao Chàm và nhiều hoạt động văn

hóa, văn nghệ dân gian. Đây thật sự là những điểm đến bổ sung, hỗ trợ để Di sản văn hóa thế giới thêm hấp dẫn, trở thành động lực của sự phát triển kinh tế - xã hội và góp phần đắc lực vào sự phát triển ngành kinh tế du lịch - dịch vụ Hội An.

Tuy vậy, xét về góc độ khả năng chống chịu với BĐKH và các cú sốc, thành phố Hội An cần lưu tâm những vấn đề sau:

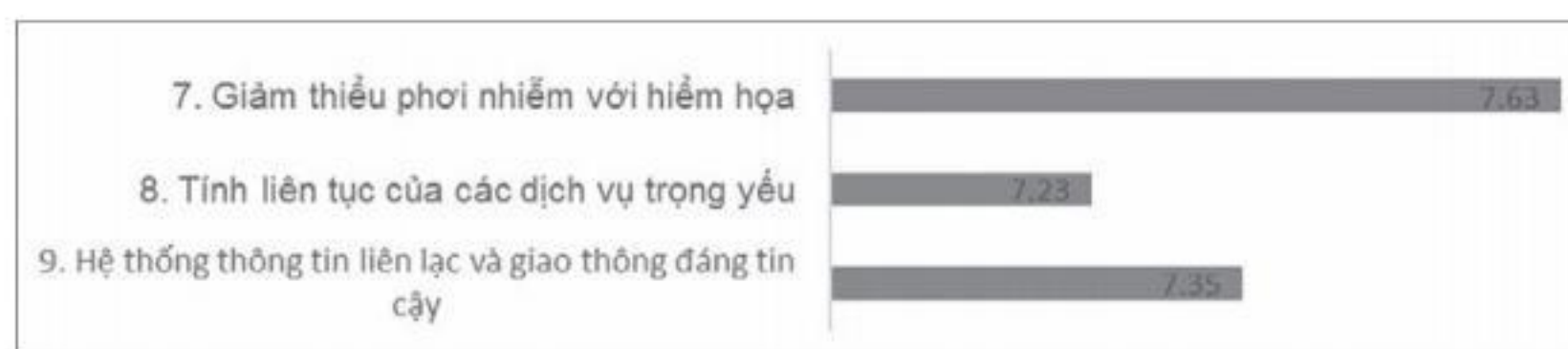
- Kinh tế thành phố phụ thuộc nhiều vào khu vực Thương mại và dịch vụ (chiếm trên 2/3 trong cơ cấu kinh tế của thành phố)
- Phố cổ Hội An phần lớn là nhà gỗ- là một trong những điểm thu hút khách du lịch, tuy nhiên tiềm ẩn nguy cơ hỏa hoạn cao.

Về Hạ tầng và Môi trường

Tính đến hết năm 2015 ngành thương mại dịch vụ đã chiếm gần 68% trong cơ cấu kinh tế Hội An, trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của thành phố. Tuy vậy, du lịch phát triển cũng gây nhiều áp lực lên thành phố, tác động mạnh mẽ đến môi trường tự nhiên và môi trường xã hội: Tình trạng gia tăng rác thải, nước thải từ dân sinh và hoạt động du lịch khiến vấn đề ô nhiễm môi trường trong phố và khu vực chùa Cầu, sông Hoài,... ngày càng nghiêm trọng; Sự chuyển dịch lao động từ các ngành nghề và từ các vùng miền khác đổ về Hội An làm tăng áp lực trong việc giữ gìn các giá trị văn hóa truyền thống. Áp lực gia tăng dân số cơ học từ dịch vụ du lịch và cung cấp dịch vụ, tạo áp lực lên hạ tầng của thành phố chưa theo kịp với tốc độ gia tăng dân số. Thành phố Hội An hàng năm đã xây dựng phương án ứng phó với thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo cấp độ rủi ro thiên tai, tuy nhiên chưa xây dựng được kế hoạch ứng phó với BĐKH cho toàn thành phố. Năng lực tài chính hạn chế dẫn tới các khoản đầu tư liên quan đến BĐKH thấp, chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn.

Về Quản lý và Chính sách

Thành phố Hội An chưa hình thành được bộ máy chuẩn bị ứng phó với BĐKH, chưa có một cơ chế giám sát đánh giá về hiệu quả của các hoạt động chống chịu với BĐKH đặc biệt là lồng ghép BĐKH vào kế hoạch phát triển ở địa phương. Vấn đề BĐKH là vấn đề mang phạm vi toàn vùng nên yêu cầu có sự phối hợp với các địa phương lân cận như bảo vệ rừng phòng hộ, hay



Hình 3: Kết quả đánh giá các mục tiêu thuộc Khía cạnh Hạ tầng và Môi trường



Hình 4: Kết quả đánh giá các Mục tiêu thuộc Khía cạnh Lãnh đạo và Chính sách

phòng chống cháy rừng. Cơ chế phối hợp mặc dù bước đầu đã được triển khai nhưng còn chưa có hiệu quả cao. Ngoài ra, tỷ lệ nhà ở của người dân thành phố Hội An ở vùng có rủi ro cao do BĐKH và các cú sốc cần phải di dời cao (30%) cũng hạn chế khả năng chống chịu với BĐKH của thành phố.

Kết luận

Trong những năm gần đây, thành phố Hội An đã và đang chịu tác động mạnh mẽ của biến đổi khí hậu, bão, lũ lụt, áp thấp nhiệt đới, biến xâm thực, sạt lở... đã gây nhiều thiệt hại về người, của cải, vật chất, sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp và người dân thành phố Hội An. Thông qua việc đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH cho thấy chính quyền và người dân thành phố Hội An cần có nhiều giải pháp mang tính lâu dài và trước mắt nhằm đảm bảo sức khỏe và phúc lợi cho người dân, phát triển kinh tế xã hội, có cơ chế khuyến khích và hỗ trợ các ngành nghề

kinh tế dễ bị tổn thương trong công tác ứng phó BĐKH, thiên tai nâng cấp hệ thống hạ tầng kỹ thuật, bảo vệ và duy trì các hệ sinh thái cung cấp dịch vụ môi trường bảo vệ cho thành phố, lồng ghép đầy đủ các đánh giá tổng thể về rủi ro và hiểm họa có tính đến các kịch bản thay đổi dài hạn trong tương lai. ■

Ghi chú

1. Quyết định số 803/QĐ-UBND ngày 08/4/2016 của UBND thành phố Hội An về phê duyệt phương án ứng phó với thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo cấp độ rủi ro thiên tai năm 2016.
2. Cấp độ rủi ro thiên tai được quy định tại Quyết định số 44/2014/QĐ-TTg ngày 15/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Báo cáo công tác phòng chống lụt bão và tìm kiếm cứu nạn năm 2010, 2011, 2012, 2013, 2014.
- Phương án ứng phó với thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo cấp độ rủi ro thiên tai năm 2016 trên địa bàn thành phố Hội An.
- Báo cáo kết quả đánh giá khả năng chống chịu với BĐKH của Tổ chức ISET

Abstract

Hoi An is a world heritage site, a world Biosphere Reserves, a economic and cultural center and exchange head of the province. Hoi An plays as a driving force in the tourism-service development of the region and the country. From 2011 to 2015, Hoi An is affected by natural risks which result in death toll and property damage. In order to support Hoi An Town as well as Quang Nam Province in developing the resilience to frequent shocks and pressure related to climate change. This article presents the results of assessment on resilience to climate change of Hoi An City.

Keyword: Climate change

Quy hoạch thành phố Tam Kỳ VỚI VAI TRÒ ĐÔ THỊ TRUNG TÂM TỈNH QUẢNG NAM VÀ LIÊN KẾT VÙNG TRONG QUÁ TRÌNH HỘI NHẬP

KTS **PHẠM THỊ NHÂM**

Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Quốc gia

MỞ ĐẦU

Thành phố Tam Kỳ, tỉnh Quảng Nam được định hướng là một trong các đô thị trọng điểm, trong liên kết vùng lãnh thổ của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Tam Kỳ trong tương lai được nhìn nhận là trung tâm kinh tế năng động trên trục kinh tế ven biển Đà Nẵng - Quảng Nam - Quảng Ngãi và vùng phía Đông tỉnh Quảng Nam; phát triển ngành kinh tế dịch vụ hỗ trợ khu kinh tế mở Chu Lai, tạo ảnh hưởng lan toả đến vùng miền núi phía Tây. Trong bối cảnh toàn cầu hoá, liên kết vùng ngày càng cấp thiết ở Việt Nam¹, đặc biệt đối với các tỉnh miền Trung,

mang lại tiềm năng to lớn cho việc giải quyết các vấn đề ngoài tầm ảnh hưởng của các đơn vị hành chính, như giảm thiểu tác động của biến đổi khí hậu, khai thác hạ tầng chung về kinh tế, đô thị... để thúc đẩy nền kinh tế thị trường, tăng trưởng kinh tế, nâng cao chất lượng sống và bảo vệ môi trường. Vậy, yếu tố thiên nhiên - văn hoá - kinh tế và lợi ích nào cần đến liên kết vùng để tạo động lực thúc đẩy Tam Kỳ trở thành cực tăng trưởng? Làm thế nào để thành phố Tam Kỳ và tỉnh Quảng Nam tăng cường liên kết vùng trong quá trình phát triển. Bài viết này sẽ đề cập đến các nhân tố

tạo động lực phát triển thành phố Tam Kỳ, tỉnh Quảng Nam và liên kết vùng những yêu cầu đặt ra trong quá trình hội nhập và phát triển bền vững.

CÁC NHÂN TỐ TẠO ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ VÀ ĐÔ THỊ HOÁ

Về vị trí

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, nhất là vùng ven biển Đà Nẵng - Quảng Nam - Quảng Ngãi đã có bước phát triển đột phá trong những năm qua. Nơi đây có mật độ dân số cao, hội tụ nhiều tiềm năng phát triển các



hoạt động kinh tế biển về du lịch nghỉ dưỡng, dịch vụ cảng biển, công nghiệp chế biến, công nghiệp nặng; đã hình thành hệ thống đô thị nằm dọc quốc lộ 1A và các hành lang hạ tầng quốc gia. Các dự án lớn của quốc gia nhằm khai thác lợi thế Chiến lược biển, như tuyến cao tốc Bắc Nam, tuyến hành lang quốc phòng ven biển, dự án công nghiệp nhà máy lọc dầu, sân bay quốc tế Chu Lai... đã và đang hình thành. Khu vực này đang trên đường trở thành trục kinh tế biển hùng mạnh của miền Trung và cả nước.

Xu hướng đầu tư nhanh chóng, đầu tư bằng mọi giá ở khu vực ven biển đến nay nhiều địa phương đã chịu những bài học đắt giá. Đầu tư nhanh có thể đem lại lợi ích trước mắt cho các địa phương, song tiềm ẩn nguy cơ ô nhiễm môi trường vô cùng to lớn và chịu tác động tiêu cực đến hệ sinh thái biển và biến đổi khí hậu. Do vậy, quy hoạch phát triển tỉnh Quảng Nam nên cân nhắc thấu đáo khi lựa chọn dự án trọng điểm về công nghiệp, dịch vụ cảng biển, hạn chế tác động đến môi trường. Lựa chọn mô hình đô thị, nên dịch chuyển hướng phát triển về phía Tây vùng trung du với quy mô đô thị phù hợp; hình thái không gian đô thị cần dành nhiều hành lang thoát nước tự nhiên lớn theo hướng Đông Tây.

Kiểm soát phát triển khu vực ven biển, dọc lưu vực sông, giảm thiểu bê tông hoá ven biển ven sông, nghiêm cấm đô thị hoá xâm lấn đến khu vực dễ bị tổn thương về môi trường, kiểm soát chất lượng môi trường đối với khu vực phát triển công nghiệp và cảng biển, giải quyết tốt các mối quan hệ giữa không gian kinh tế với bền vững về môi trường; mối quan hệ về lợi ích quốc gia - cộng đồng - doanh nghiệp.

Thành phố Tam Kỳ nằm trong vùng phía Đông tỉnh Quảng Nam, có nhiều cơ hội thu hút các nguồn lực đầu tư lớn. Việc lựa chọn mô hình đô thị để xây dựng và quản lý thành phố Tam Kỳ rất quan trọng để vừa khai thác hiệu quả kinh tế biển, tiết kiệm quỹ đất, vừa gìn giữ các đặc thù về cảnh quan thiên nhiên và thích ứng với biến đổi

khí hậu. Đồng thời kết nối thông minh với hệ thống đô thị toàn tỉnh, với khu kinh tế Chu Lai, các trục giao thông Đông Tây nhằm thúc đẩy nhanh tăng trưởng kinh tế và tiến trình đô thị hoá toàn tỉnh.

Kết nối Đông Tây đi qua địa bàn tỉnh Quảng Nam thông qua quốc lộ 14D, 14B, 14E đang hội nhập với hệ thống hành lang kinh tế Đông Tây; giúp tỉnh Quảng Nam mở rộng quan hệ quốc tế với các nước thuộc tiểu vùng sông Mê Kong, triển vọng thu hút đầu tư từ các nước phát triển hơn như Thái Lan, Đài Loan, Hồng Kong, Singapore... Từ đó hoàn thiện dần cơ sở hạ tầng đô thị, kích thích phát triển du lịch, công nghiệp đa ngành, công nghiệp chế biến, cảng và khai thác tốt tiềm năng vùng phía Đông, phát huy hiệu quả khu kinh tế cửa khẩu Nam Giang, Bờ Y, khu kinh tế biển Chu Lai, Dung Quất.

Chiến lược phát triển kinh tế biển và khai thác lợi thế Hành lang kinh tế Đông Tây là những mục tiêu to lớn mà tất cả các tỉnh trong dải miền Trung hướng đến nhằm tìm kiếm động lực then chốt tạo nên những bứt phá mới trong công cuộc công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Với những lợi thế và khó khăn tương đồng, các tỉnh của vùng duyên hải miền Trung đang có xu hướng cạnh tranh gay gắt dễ dẫn đến tiêu cực. Nếu các tỉnh chỉ đầu tư vào những lĩnh vực giống nhau ở các khu kinh tế, cảng biển nước sâu, khu công nghiệp, trung tâm đô thị động lực sẽ khiến nguồn lực quốc gia dàn trải và không đủ tính hấp dẫn thu hút đầu tư vào sản xuất và kinh doanh.

Do vậy, mỗi tỉnh, mỗi đô thị, mỗi khu kinh tế tiếp tục tìm riêng cho mình lợi thế đặc thù để hợp tác cạnh tranh lành mạnh. Định hướng quy hoạch quốc gia khẳng định Đà Nẵng - đô thị trung tâm quốc gia, tập trung các ngành kinh tế mũi nhọn về dịch vụ, công nghệ cao, du lịch, đào tạo và y tế chuyên sâu. Nhưng Đà Nẵng bất lợi về quỹ đất phát triển, phía Bắc là núi cao Hải Vân, phía Đông là biển, phía Nam là vùng dễ tổn thương do biến đổi khí hậu, phía Tây là đồi núi thấp nhưng bị ngăn

cách bởi hệ thống hạ tầng quốc gia dày đặc. Vậy tỉnh Quảng Nam, nhất là khu vực Điện Bàn và thành phố Tam Kỳ sẽ là địa bàn hỗ trợ tốt nhất bố trí các chức năng hỗ trợ thành phố Đà Nẵng cả về dịch vụ đô thị, du lịch, công nghiệp, công trình đầu mối hạ tầng và liên kết trên Hành lang kinh tế Đông Tây.

Về giá trị thiên nhiên và văn hoá

Vùng đất Quảng Nam trải qua nhiều thời kỳ lịch sử và phát triển không ngừng, là nơi giao hòa văn hóa của các nền văn minh Ấn Độ, Trung Hoa và Đại Việt đã làm nên một bản sắc văn hóa độc đáo xứ Quảng. Đó là dấu tích của các di sản văn hoá thế giới Mỹ Sơn và phố cổ Hội An; của trên 350 di tích có giá trị văn hoá phi vật thể và nền văn hoá các dân tộc ít người Cơ Tu, Xê Đăng...

Tỉnh Quảng Nam có hệ sinh thái biển, sinh thái núi đa dạng, phong phú; có khu dự trữ sinh quyển thế giới, cảnh quan thiên nhiên (biển, đảo, sông, hồ) hấp dẫn. Đó là những tài nguyên du lịch đặc sắc, giúp cho Quảng Nam đã khai thác tốt lĩnh vực du lịch và tương lai có thể sáng tạo nên nhiều sản phẩm du lịch đặc sắc, độc đáo.

Với tiềm năng và triển vọng đó, với những kinh nghiệm phát triển du lịch ở Hội An, Mỹ Sơn. Quảng Nam hoàn toàn có thể nâng cao vị thế của tỉnh trong Chương trình du lịch con đường di sản miền Trung thông qua Chiến lược phát triển du lịch Quảng Nam mang tầm vóc quốc tế.

Để xây dựng ngành du lịch thật sự là ngành kinh tế mũi nhọn của tỉnh, tương xứng với tiềm năng và bền vững, tỉnh Quảng Nam cần lập chương trình xây dựng nếp sống văn minh đô thị, nâng cao trình độ dân trí. Thành lập các Hiệp hội du lịch, hiệp hội bảo vệ môi trường.... Lựa chọn dự án đầu tư du lịch đa dạng, như du lịch cao cấp ở những vị trí nhạy cảm về cảnh quan môi trường biển; du lịch cộng đồng, du lịch sinh thái, hài hoà với thiên nhiên và thân thiện với môi trường xã hội ở những khu vực chứa đựng các di sản văn hoá, vùng sinh thái nông nghiệp,

nông thôn. Cải thiện chất lượng hạ tầng du lịch, sản phẩm du lịch và dịch vụ, kiểm soát quản lý môi trường du lịch, bảo đảm an ninh, an toàn cho du khách. Hình thành các trung tâm cung cấp các dịch vụ hỗ trợ du lịch tại các đô thị, trong đó thành phố Tam Kỳ là trung tâm hỗ trợ dịch vụ du lịch với cơ sở hạ tầng đô thị hiện đại.

Vai trò của đô thị tỉnh lỵ

Tam Kỳ là vùng đất văn hoá và truyền thống cách mạng, ghi dấu các công trình di tích lịch sử, cách mạng, văn hóa nổi tiếng như tượng đài Bà mẹ Việt Nam Anh hùng, địa đạo Kỳ Anh, di tích Văn Thánh - Khổng Miếu... Năm 1997 sau khi tách tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng, Tam Kỳ trở thành tỉnh lỵ của tỉnh Quảng Nam. Tháng 10/2005 thị xã Tam Kỳ được công nhận là đô thị loại III. Năm 2006 Tam Kỳ trở thành thành phố trực thuộc tỉnh. Đến nay thành phố Tam Kỳ được công nhận là đô thị loại II. So với các đô thị tỉnh lỵ của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Tam Kỳ có nhiều lợi thế so sánh để trở thành đô thị động lực, cực tăng trưởng kinh tế lớn.

- Thuận lợi để kết nối với hệ thống hạ tầng kỹ thuật quốc gia. Là nơi giao thoa của hai trục hàng lang kinh tế lớn. Kết nối Bắc – Nam với mạng lưới đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, QL1, đường ven biển, QL40B và hệ thống giao thông Quốc gia gồm đường sắt, đường bộ, hàng không. Kết nối Đông – Tây với quốc lộ 14D, 14B, 14E từ các huyện, đô thị miền ven biển đến khu vực trung du, miền núi với các tỉnh Tây Nguyên và các nước trong tiểu vùng sông Mê Kông.
- Tam Kỳ có khả năng tạo lan toả phát triển tất cả các huyện vùng đồng bằng ven biển và miền núi. Nằm ở trung điểm tỉnh Quảng Nam, liền kề với các trung tâm tiềm năng về kinh tế như: cách thành phố Đà Nẵng 70 km về phía Bắc; cách khu kinh tế Chu Lai, sân bay Chu Lai, cảng Kỳ Hà khoảng 30 km và khu kinh tế Dung Quất, cảng Dung Quất khoảng 40 km về phía Nam. Giai đoạn trước mắt, Tam Kỳ sẽ là điểm tựa thúc đẩy quá trình phát triển khu kinh

tế Chu Lai, tạo nên khu vực trọng điểm kinh tế của Tỉnh Quảng Nam và từ đó lan toả phát triển tất cả các huyện vùng đồng bằng ven biển và miền núi.

- Tam Kỳ đảm nhận chức năng trung tâm hỗ trợ dịch vụ du lịch. Là thành phố đặc trưng về cảnh quan thiên nhiên. Được xây dựng định vị theo hình sông thế núi, điểm nhấn thiên nhiên là 3 gò đất cao nhô (núi An Hà, Quảng Phú và Trà Cai), ngã 3 sông Tam Kỳ, sông Trường Giang, sông Bàn Thạch và hồ Phú Ninh. Tổ chức định cư con người Liên Hiệp Quốc tại Châu Á UNHABITAT đã trao tặng thành phố Tam Kỳ giải thưởng “Phong cảnh thành phố châu Á năm 2015”. Năm 2015, thành phố có tỷ trọng GDP từ dịch vụ và du lịch chiếm >70%, mặc dù cơ sở hạ tầng du lịch còn rất thô sơ với hệ thống khách sạn, trung tâm thương mại, dịch vụ, giải trí còn nghèo nàn, nhưng các dự án đầu tư về du lịch ở Tam Kỳ đã và đang bước đầu xây dựng cơ sở hạ tầng.

- Quỹ đất rộng lớn, có thể mở rộng để phát triển lâu dài.

- Nguồn nhân lực, thành phố có nhiều trường cao đẳng nghề (đại học Quảng Nam, cao đẳng nghề Quảng Nam, cao đẳng kỹ thuật Quảng Nam, cao đẳng y tế Quảng Nam, cao đẳng công nghệ Đông Á...) đã nơi tạo nên nguồn nhân lực tương đối dồi dào, có trí, thể lực tốt để Quảng Nam tiếp cận với khoa học công nghệ và trí thức mới cho phát triển kinh tế của thành phố.

Một số khó khăn, hạn chế

- Quy mô nền kinh tế còn nhỏ bé. Tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2012-2014 đạt 13,75%, tuy nhiên thu nhập bình quân đầu người năm 2014 đạt khoảng 2.106USD/người/năm gấp 1,04 lần so với cả nước (2.028 USD).
- Thu hút dân cư và tạo việc làm chưa cao. Tam Kỳ có tài nguyên thiên nhiên và văn hoá đặc trưng và đa dạng, GDP từ du lịch và dịch vụ chiếm >70%, nhưng tốc độ thu hút lao động và tăng dân số cơ học còn thấp (tăng trưởng dân số trung bình của Tam Kỳ năm 2014 là 0,802%, trong đó tăng cơ học -0,083%).

- Nguồn lực đầu tư thấp. Tổng thu ngân sách trên địa bàn năm 2014 đạt 870,817 tỷ đồng. Chi ngân sách thành phố năm 2014 là 846,056 tỷ đồng. Mặc dù cân đối thu chi dư, nhưng nguồn lực đầu tư của xã hội còn rất thấp. Vì vậy, kết hoạch đầu tư phát triển thành phố sẽ khó khăn. Ngoài ra, tỷ lệ đô thị hóa năm 2014 Tam Kỳ đạt 81,93%, nhưng mật độ dân số đô thị tập trung khá thấp mới đạt là 8.038 người/km². Điều này đòi hỏi nguồn vốn đầu tư dân trải hoặc khi chưa đủ nguồn lực đầu tư thì chất lượng đô thị sẽ chưa được cải thiện.

Các phân tích nêu trên thấy rằng, Tam Kỳ có nhiều lợi thế so sánh để phát triển trong vai trò là tỉnh lỵ. Nhưng để đảm nhận chức năng của đô thị trung tâm vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đòi hỏi tỉnh Quảng Nam và thành phố Tam Kỳ tham gia các chính sách liên kết vùng.

LIÊN KẾT VÙNG CÁC VẤN ĐỀ ĐẶT RA TRONG QUÁ TRÌNH HỘI NHẬP

Liên kết vùng là quá trình tất yếu

Ở Việt Nam những năm gần đây bắt đầu nhận thức và quan tâm đến liên kết vùng. Nhiều chuyên gia đánh giá rằng liên kết vùng hiện đang bất cập chưa chặt chẽ và đang gây lãng phí đầu tư công trong nhiều năm qua.

Theo các học giả phương Tây thì liên kết vùng là dựa trên các lợi thế so sánh về nguồn nhân lực, yếu tố địa chính trị, tài nguyên thiên nhiên, văn hoá bản địa... nhằm phân bố hợp lý cơ cấu kinh tế, phát triển cực tăng trưởng và mạng lưới liên kết lan toả từ cực tăng trưởng đến các khu vực lân cận; Vì tăng trưởng và phát triển không thể xuất hiện đồng đều ở mọi nơi với một nguồn lực tới hạn mà trước hết tập trung ở một số điểm có lợi thế phát triển hơn và sau đó sẽ lan toả qua các kênh khác nhau với những hiệu ứng khác nhau đối với nền kinh tế. Liên kết vùng phát triển kinh tế - xã hội – môi trường là yêu cầu tất yếu của quá trình phát triển do nhu cầu mở rộng quy mô

kinh tế cũng như tính lan toả phát triển của các địa phương trong vùng và giữa các vùng với nhau. Dưới tác động của nền kinh tế thị trường và hội nhập kinh tế, dịch cư, sự cố môi trường... buộc các địa phương phải cùng cam kết để giải quyết các vấn đề mới trong quá trình phát triển.

Trong thực tế, nhà nước ta đã vận dụng liên kết không gian vùng lãnh thổ trong quy hoạch phát triển đất nước. Liên kết vùng được thể hiện trong Chiến lược phát triển quốc gia với sự hình thành các vùng kinh tế trọng điểm, các đô thị lớn - trung tâm của vùng và quốc gia là các đầu tàu tăng trưởng kinh tế đất nước. Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung định hướng hình thành chuỗi cực tăng trưởng là Huế - Chân Mây, Đà Nẵng, Tam Kỳ - Chu Lai, Dung Quất - Quảng Ngãi, Quy Nhơn - Nhơn Hội tạo nên hành lang kinh tế biển thúc đẩy phát triển miền Trung và Tây Nguyên, trong đó Đà Nẵng là thành phố trung tâm vùng.

Vậy làm thế nào để liên kết vùng bền vững? Các nhà nghiên cứu cho rằng đó còn là sự đồng thuận về thể chế, cơ chế chính sách, quản trị vùng và chia sẻ lợi ích chung giữa các nhóm xã hội, trong đó có lợi ích riêng của địa phương, sự thống nhất giữa quản lý vĩ mô phân cấp giữa trung ương và địa phương, quản lý vi mô giữa các doanh nghiệp và người dân.... Ngoài ra, các tỉnh trong vùng cùng nhau chia sẻ nguồn lực phát triển hệ thống hạ tầng đồng bộ và hiện đại là yếu tố quyết định sự thành công của các mối quan hệ liên kết vùng.

Liên kết không gian vùng trong quy hoạch xây dựng tỉnh Quảng Nam

Chiến lược phân vùng phát triển:

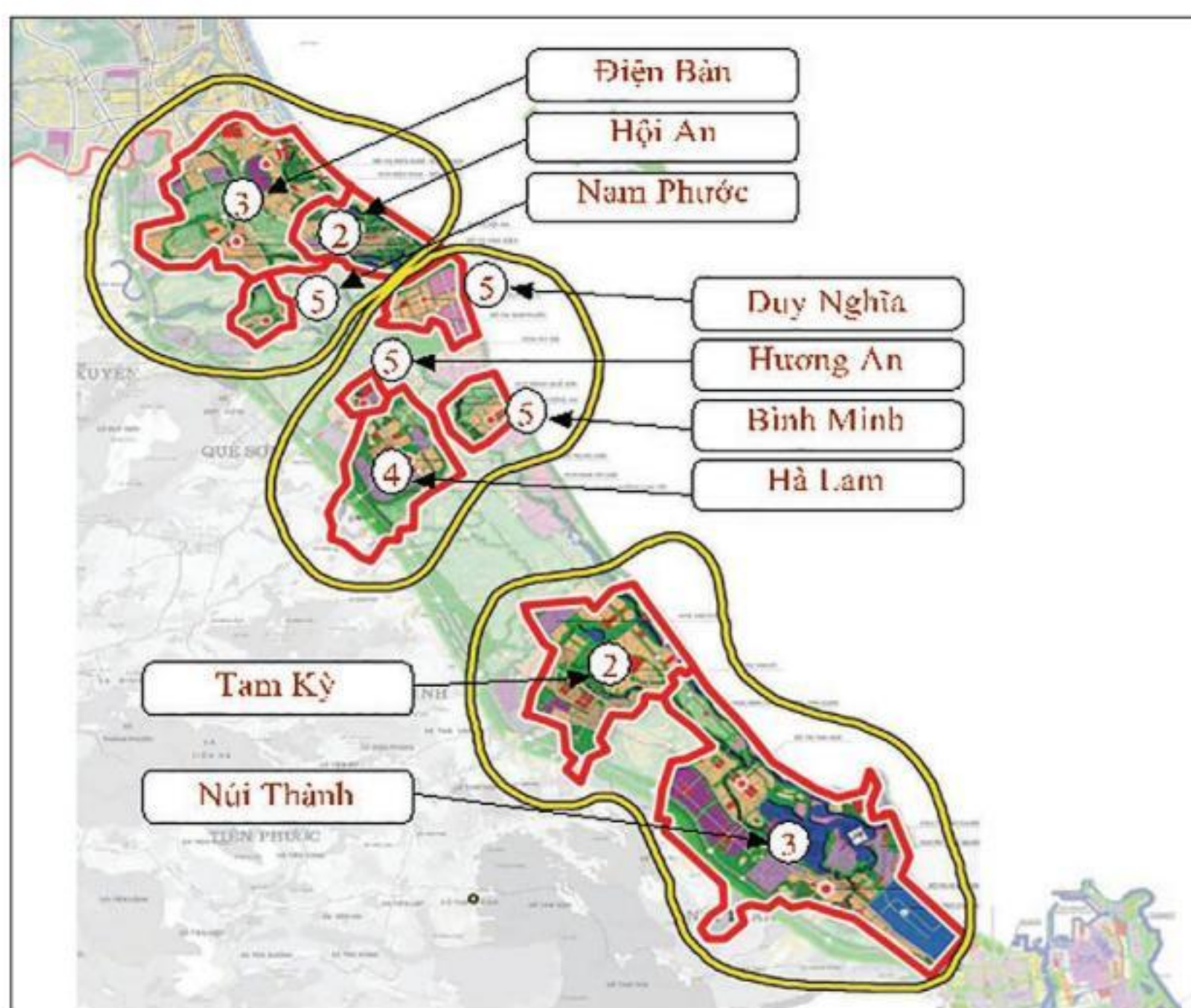
Liên kết không gian vùng đã được đặt ra trong quy hoạch xây dựng tỉnh Quảng Nam. Trong đó vùng phía Đông là động lực phát triển chiếm >10% diện tích, 54% dân số và vùng phía Tây chiếm gần 90% diện tích, 45% dân số là vùng sinh thái nông lâm nghiệp. Vùng phía Đông định hình phát triển 3 khu vực trọng điểm kinh tế là Điện Bàn -

Hội An, Duy Xuyên - Quế Sơn - Thăng Bình, Phú Ninh - Tam Kỳ - Núi Thành. Đây là những khu vực có nhiều lợi thế so sánh có thể tiến hành công nghiệp hoá nhanh, làm nền tảng cho quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá nền kinh tế của tỉnh Quảng Nam.

Khu vực Phú Ninh - Tam Kỳ - Núi Thành sẽ ưu tiên phát triển. Khu vực này tập trung nguồn lực đầu tư để thu hút hoạt động kinh tế năng động như công nghiệp, dịch vụ cảng năng; hình thành các ngành công nghiệp mũi nhọn và các ngành công nghiệp hỗ trợ,



Sơ đồ liên kết vùng Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Nguồn VIUP



Sơ đồ phân vùng kinh tế khu vực phía Đông tỉnh Quảng Nam

các hoạt động dịch vụ phục vụ phát triển công nghiệp. Đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng thông minh để kết nối cảng biển, sân bay, khu kinh tế Chu Lai, Dung Quất, công trình đầu mối với hệ thống các đô thị trung tâm của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Để khu vực này trở thành điểm đột phá phát triển, cần phải thống nhất không gian khu kinh tế Chu Lai và Dung Quất thành chỉnh thể thống nhất. Xóa bỏ rào cản về địa lý hành chính không chỉ về phân bố chức năng, kết nối hạ tầng, thu hút đầu tư mà cả cơ chế vận hành, phân chia lợi ích giữa các nhóm xã hội (đơn vị hành chính, doanh nghiệp), mới đạt hiệu quả tối đa phát triển vùng nói chung, giảm đầu tư công, từ đó mở ra các phát triển lan toả đến xung quanh Nam Quảng Nam và Bắc Quảng Ngãi.



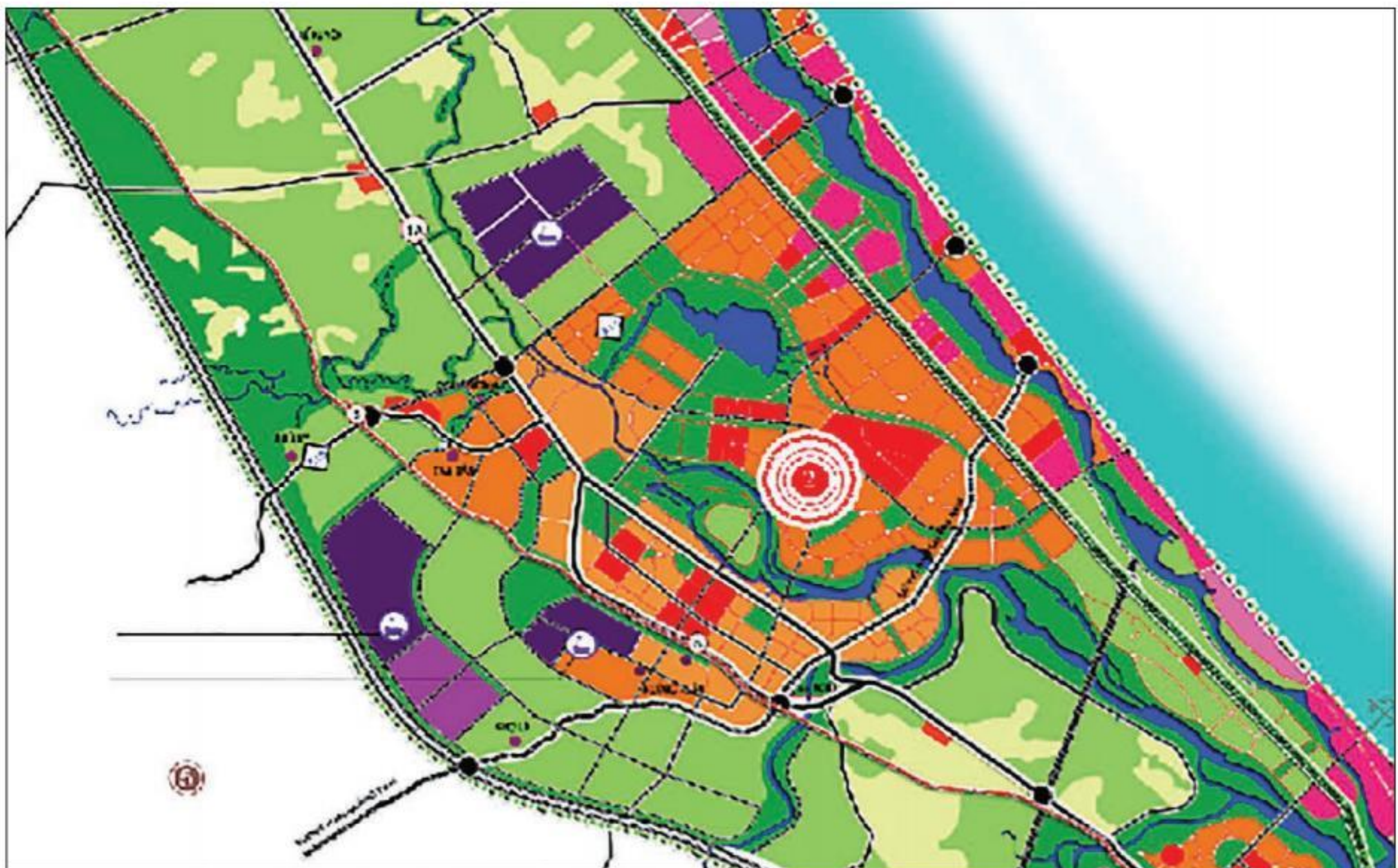
Sơ đồ liên kết không gian khu kinh tế Chu Lai và Dung Quất

Chiến lược cực tăng trưởng:

Thành phố Đà Nẵng đang trên đường khẳng định vai trò là cực tăng trưởng chính - đầu tàu kinh tế miền Trung. Sự hình thành cực tăng trưởng thứ cấp

gồm các thành phố Tam Kỳ, Quảng Ngãi, Quy Nhơn nhằm nhấn mạnh đến lợi thế quy mô của việc tập trung nguồn lực hạn hẹp của các tỉnh là cần

thiết. Các thành phố này là nơi thu hút lao động di cư, mà nếu không có nó thì nguồn lao động này sẽ tới các cực lớn nhất như Hà Nội, TPHCM, Đà



Sơ đồ định hướng không gian thành phố Tam Kỳ.

Năng. Các cực thứ cấp này sẽ mang lại hiệu ứng lan toả đến các vùng ngoại vi. Trong dài hạn sẽ đạt được tăng trưởng cân bằng trong toàn vùng và quốc gia. Phân bố các cực tăng trưởng chủ đạo và cực tăng trưởng thứ cấp này rất phù hợp với dải đất tự nhiên dài và hẹp của khu vực miền Trung. Thành phố Tam Kỳ gắn với khu kinh tế Chu Lai có tiềm năng nổi bật như phân tích ở trên, hỗ trợ tích cực thành phố Đà Nẵng về dịch vụ du lịch, dịch vụ công nghiệp phụ trợ, dịch vụ thương mại tài chính, cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao cho khu kinh tế Chu Lai – Dung Quất.

Những vấn đề đặt ra trong liên kết vùng:
Thực tế rất ít các liên kết phát triển diễn ra giữa các địa phương phù hợp với nguyên lý liên kết vùng “dựa trên lợi thế phát triển và mang tính tương tác của cực tăng trưởng với các vùng kém phát triển”. Liên kết vùng chưa thực sự trở thành một nguyên tắc thống nhất ở các cấp lãnh đạo địa phương trong chỉ đạo và vận hành phát triển không gian vùng. Liên kết nội vùng trong thời gian vừa qua còn mang tính hình thức, ít được khả thi. Một số sáng kiến giữa các địa phương thực chất chỉ là trao đổi thông tin, xúc tiến đầu tư hoặc hỗ trợ tài chính... Sự phối hợp giữa các địa phương trong việc hình thành chính sách thu hút và phân bổ đầu tư không có, như trong đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, hệ thống cảng biển nước sâu, khu kinh tế, sân bay, đường cao tốc..., hầu hết các tỉnh trông đợi từ nguồn ngân sách hạn hẹp của trung ương đã làm cho nguồn lực phân tán.

Mặt khác, chính sách cực tăng trưởng ở nước ta nói chung và khu vực miền Trung nói riêng không tránh khỏi sự chủ quan ở cả cấp trung ương và địa phương. Do lợi ích địa phương cục bộ chi phối hoặc do tư duy nền kinh tế bao cấp còn sót lại. Tuy đã phân cấp nhưng nhiều kế hoạch của địa phương vẫn phải qua Trung ương xin phép nên khó thực hiện. Nhiều chính sách của Chính phủ dự định tập trung

nguồn lực vào một số trung tâm có tiềm năng thực sự, do sức ép nhóm lợi ích cục bộ địa phương nên phải phân tán nguồn lực và khó tạo hiệu ứng tăng trưởng vùng.

Trong những năm qua, vùng duyên hải miền Trung nhận thức được tầm quan trọng của liên kết vùng, với sáng kiến lập Diễn đàn hợp tác các tỉnh duyên hải miền Trung và thành lập quỹ >50 tỷ đồng. Song vẫn chưa đủ mạnh tạo ra các tăng trưởng trong liên kết vùng. Mới tạo được những thay đổi về nhận thức. Thành phố Đà Nẵng đã có những hành động tích cực hợp tác phân công giữa các địa phương trong vùng, nhưng chưa hiệu quả. Nguyên nhân là, Đà Nẵng chưa được tự chủ, vẫn chịu nhiều chi phối từ Trung ương và hệ thống thể chế hiện hành. Do vậy, để phát triển khu vực Tam Kỳ - khu kinh tế Chu Lai trở thành một trong những cực tăng trưởng của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cần phải đặt trong khung cảnh chung về cải cách chính sách cả ở cấp Trung ương và địa phương. Các nguồn lực tài chính để phát triển liên kết vùng phải vận động từ nhiều nguồn khác nhau. Phải hình thành khung thể chế quản trị vùng, thiết lập cơ quan điều phối, quản lý và kiểm soát vùng. Trong đó yếu tố liên kết vùng là điều kiện bắt buộc có tính pháp lý để huy động nguồn lực và phân bổ lợi ích giữa các địa phương.

Kết luận

Để hội nhập vào thị trường quốc tế, Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung nói chung và tỉnh Quảng Nam, thành phố Tam Kỳ nói riêng phải xác định được lợi thế cạnh tranh của vùng, khắc phục những hạn chế trong thực trạng liên kết vùng, thúc đẩy lồng ghép các chuỗi giá trị để liên kết vùng có hiệu quả. Quảng Nam chịu tác động của biến đổi khí hậu nên cần tập trung vào các thế mạnh của mình nhất là lĩnh vực du lịch, dịch vụ cảng biển. Huy động cả doanh nghiệp và khối tư nhân tham gia các chương trình của Trung ương về tái cơ cấu kinh tế, chuyển đổi

mô hình tăng trưởng để phát triển bền vững, cam kết thực hiện những hành động để hạn chế biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường.

Đối với Ban điều phối vùng Duyên hải miền Trung:

- Lồng ghép các yếu tố liên kết vùng vào chương trình hành động hàng năm của các địa phương.
- Xây dựng mô hình thể chế tự nguyện có tính pháp lý.
- Tăng cường hợp tác, đối thoại phối hợp giữa các lãnh đạo địa phương trong việc thực thi các chính sách chung của Chính phủ về phát triển vùng. Hạn chế, tiến tới xoá bỏ tính cát cứ, khép kín về kinh tế của các tỉnh.
- Xin cơ chế đặc thù tập trung vào các ngành kinh tế chủ lực như chế biến hải sản, du lịch và cảng biển; đầu tư cơ sở hạ tầng, phát triển các khu vực được xác định là cực tăng trưởng.
- Đề xuất nhiều giải pháp tăng cường liên kết vùng như: duy trì, củng cố tổ chức, thực thi hiệu quả chức năng về kinh tế xã hội, có sự hợp tác hiệu quả của doanh nghiệp trong nước và các tổ chức quốc tế. ■

Ghi chú

- 1 Hội thảo “Liên kết vùng trong quá trình tái cơ cấu kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng của Việt Nam” ngày 3/4/2016 do Ban Kinh tế TW tổ chức.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1) Đề án đề nghị Thủ tướng Chính phủ công nhận thành phố Tam Kỳ là đô thị loại II trực thuộc tỉnh Quảng Nam.
- 2) Quy hoạch xây dựng Vùng Đông tỉnh Quảng Nam/Viện quy hoạch đô thị nông thôn Quảng Nam
- 3) Quy hoạch xây dựng Vùng Tây tỉnh Quảng Nam/ Viện quy hoạch đô thị nông thôn Quảng Nam
- 4) Hội thảo “Liên kết vùng trong quá trình tái cơ cấu kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng của Việt Nam” tháng 4-2016/Ban Kinh tế TW.
- 5) Liên kết vùng tư lý luận đến thực tiễn/TS Nguyễn Văn Huân. Phòng nghiên cứu phát triển kinh tế vùng, Viện kinh tế Việt Nam.



Công trình tượng đài Bà mẹ Việt Nam anh hùng: **Giá trị ngưỡng vọng sâu sắc**

NHÀ ĐIÊU KHẮC **VŨ TIẾN**

Đây là công trình do Đài Tiếng nói Việt Nam và Hội liên hiệp phụ nữ Việt Nam phát động. Được các Bộ ban ngành Trung ương thống nhất đề nghị xây dựng công trình *Bà mẹ Việt Nam anh hùng* tại tỉnh Quảng Nam, là nơi có nhiều bà mẹ Việt Nam anh hùng nhất cả nước. Ban Bí thư trung ương Đảng và Thủ tướng Chính phủ đã thống nhất chủ trương và đưa vào danh mục công trình văn hóa cấp Quốc gia để triển khai thực hiện. Tượng đài được xây dựng trên diện tích 15,3 ha tại khu vực núi Cẩm, một vùng đất thiêng tại xã Tam Phú, thành phố Tam Kỳ, tỉnh Quảng Nam. Tượng đài cao 18m, dài theo đường

cánh cung 120m. Tượng đài được gắn kết với hồ nước rộng hơn 1000m². Những dòng nước chảy từ vách tượng mẹ tràn trên mặt hồ, thể hiện tình cảm luôn như bát nước đầy, sự tận hiến của các Mẹ đối với Tổ quốc, đối với các con. Bên trong khối đá hoa cương hình cánh cung là bảo tàng với diện tích 1.400m², bao gồm: phòng trưng bày, phòng bảo quản và nơi ghi danh hơn 50.000 bà mẹ Việt Nam anh hùng, giới thiệu hình ảnh, cuộc đời, sự cống hiến cao cả của người Mẹ với Tổ quốc. Phía trước tượng đài là quảng trường tiền môn với 8 trụ huyền thoại, mỗi trụ cao 11.2m, đường kính gần 2m, trên các cột trụ khắc họa hình ảnh các Bà Mẹ

ở các miền đất nước. Đây vừa là cổng ảo cho công viên tượng đài Mẹ, vừa là 8 biểu tượng đẹp về Mẹ và người phụ nữ Việt Nam. Dọc theo lối dẫn chính lên tượng đài là 30 ngọn đèn đá, tượng trưng cho 30 năm Mẹ chờ đợi ngày giải phóng, thống nhất đất nước. Để xây dựng công trình lớn này, khối lượng đá hoa cương đồ sộ, được khai thác tại Bình Định chuyển về Quảng Nam lên đến 3.000m³ đá nguyên khối, với trọng lượng gần 10.000 tấn. Mỗi tảng đá có khối lượng từ 35 - 110 tấn. Nếu kể cả trọng lượng toàn khối đá và bê tông của khối tượng đài Mẹ là 20.000 tấn. Riêng 8 trụ Huyền Thoại bằng đá nguyên khối có trọng lượng hơn 1.500 tấn.

Công trình tượng đài dựa theo phác thảo của họa sỹ-nhà điêu khắc Đinh Gia Thắng, với sự tư vấn của hội đồng nghệ thuật công trình gồm nhiều nhà điêu khắc, họa sỹ, kiến trúc sư có uy tín, và sự giám sát chặt chẽ của Viện Khoa học công nghệ (Bộ Xây dựng) và Thanh tra Sở Xây dựng, cho thấy rõ tính nghiêm túc, cẩn trọng khi đặt chất lượng nghệ thuật, chất lượng nội dung tư tưởng và chất lượng kỹ thuật lên hàng đầu. Tượng đài khi đặt vào khung cảnh tự nhiên của khu núi Cẩm, vừa chế ngự được không gian nhưng vẫn có mạch nối kết hài hoà trong không gian cảnh quan tổng thể, với nhiều hạng mục kiến trúc độc đáo, cùng cây xanh, thảm cỏ. Khối tượng như hoà vào đồi núi xung quanh. Đồi núi sau lưng tượng Mẹ trở thành phông nền đẹp cho tượng Mẹ, như sự sắp xếp của tạo hoá thiên nhiên ban cho vậy.

Được biết để có phác thảo tượng đài, với cảm hứng là hình ảnh mẹ Nguyễn Thị Thù, quê ở xã Điện Thắng, huyện Điện Bàn, tỉnh Quảng Nam có 11 người con cháu là liệt sỹ. Họa sỹ Đinh Gia Thắng đã có thời gian dài trực tiếp gặp gỡ với Mẹ Thù lúc sinh thời, để có cảm xúc dựng nguyên mẫu người Mẹ Việt Nam anh hùng tiêu biểu. Tác giả

đã lựa chọn thể hiện đưa vào quần thể tượng đài ngôn ngữ tượng trưng, kết hợp dung dị với ngôn ngữ hiện thực, tạo ấn tượng mạnh, chuyển tải được nội dung tư tưởng, những xúc cảm thẩm mỹ tới công chúng. Hình tượng bà mẹ Việt Nam anh hùng mang hình bóng Mẹ Thù vừa có tính khái quát của ngôn ngữ tượng đài, vừa thể hiện được nét đẹp tiêu biểu của người Mẹ Việt Nam: Hiền từ, nhân hậu, bao dung, nhưng cũng đầy nghị lực can trường.

Công trình tượng đài bà Mẹ Việt Nam anh hùng mang ý nghĩa nhân văn đặc biệt: Người Mẹ như mở rộng vòng tay ôm trọn những đứa con của cả nước vào lòng. Mẹ như sinh mọc lên từ giang sơn gấm vóc. Nét trữ tình, tính hoành tráng tạo nên sức lan toả rộng. Người Mẹ với tình yêu Tổ quốc, yêu tự do, độc lập là người Mẹ Tổ quốc của chúng ta. Người Mẹ cao cả hiện ra trong sự bình dị gần gũi thiết tha trong cuộc sống hôm qua, hôm nay và ngày mai.

Cách biểu đạt nghệ thuật tượng đài mới mẻ, ấn tượng đã cho thấy bản lĩnh nghề nghiệp, nội lực tư duy, sáng tạo và tay nghề của tác giả. Sự độc đáo của tác phẩm ghi nhận những sáng kiến mới, đột phá, tâm huyết của tác giả với một công trình lớn mang giá

trị vững bền theo thời gian, tránh được những lỗi mòn đã hiện hữu lâu nay. Tôi là một nhà điêu khắc cũng đã làm nhiều tác phẩm tượng đài, đã tham gia nhiều triển lãm trong và ngoài nước nên nhìn nhận theo góc độ chuyên môn, tôi cũng đọc được mạch cảm xúc sáng tạo của tác giả, có nét rất riêng, nó như một tổng phổ của một bản giao hưởng hùng tráng bằng ngôn ngữ điêu khắc với hàm lượng nội dung tư tưởng rất rộng, mang đậm nét dân tộc nên không thể đem ví von, hay gán ghép nó giống cái tượng này, cái tượng kia trên thế giới được. Nhóm Cựu chiến binh Mỹ do Bà Marsha Lynn Four, Phó chủ tịch toàn quốc VVA dẫn đầu tới làm việc với tỉnh Quảng Nam và đến thăm tượng đài Mẹ Việt Nam anh hùng đã thốt lên: *"Đất nước Việt Nam có tượng đài bà Mẹ quá sức đẹp, hùng vĩ và thiêng liêng"*. Các đoàn khách đến thăm quan cũng đều có cùng những cảm tưởng như vậy, cho thấy tác động lớn lao của biểu tượng này tới công chúng như thế nào. Khi tận mắt chiêm ngưỡng cả một quần thể đồ sộ và hoành tráng được nghiên cứu giải quyết đầy công phu sáng tạo thế này, chắc nhiều người sẽ cảm nhận sự đầu tư cho Công trình này là quá xứng đáng. Thấy được sự quyết tâm của Đảng bộ và nhân dân Quảng Nam, để hoàn thành công trình thế kỷ này. Hiện nay, quần thể công trình này vẫn còn tiếp tục hoàn thiện thêm 2 vườn truyền thống, với những biểu tượng văn hoá đặc trưng của ba miền Bắc – Trung – Nam, và phòng trưng bày trong lòng tượng Mẹ. Hàng ngày có hàng ngàn người đến thăm quan tượng đài, cũng mở ra cơ hội phát triển du lịch cho Quảng Nam và tạo nhiều công ăn việc làm cho người dân. Hơn hết là ý nghĩa giáo dục truyền thống uống nước nhớ nguồn, giáo dục lòng yêu nước với mọi tầng lớp nhân dân, nhất là đối với thế hệ trẻ.

Thành công của tượng đài đã mang lại cảm xúc thiêng liêng cao quý của thế hệ hôm nay với Mẹ Tổ quốc để nhận ra mình cần phải sống đẹp hơn, xứng đáng hơn với lịch sử của đất nước. ■





Mối quan hệ giữa công tác quy hoạch và chiến lược phát triển đô thị

PGS. TS. **PHẠM HÙNG CƯỜNG**

Trường Đại học Xây dựng

Thời gian qua chúng ta đã quá tập trung và kỳ vọng vào công việc lập các đồ án Quy hoạch, có phần chưa chú trọng thích đáng đến các công cụ để quản lý phát triển đô thị. Thực tế cho thấy đồ án Quy hoạch mới chỉ đưa ra được mục tiêu, nội dung, kế hoạch mong muốn, dự kiến thực hiện, còn có thực hiện được hay không lại do Chiến lược phát triển đô thị, như các chính sách phát triển đô thị, giải pháp huy động nguồn lực quyết định. Đồng thời Chiến lược phát triển đô thị cũng định hướng cho các giải pháp Quy hoạch trong các đồ án ở mọi cấp độ. Nhiều đồ án quy hoạch không khả thi bởi đi lệch hoặc không có các định hướng phát triển rõ rệt.

Một số hạn chế của công tác quy hoạch liên quan tới phát triển đô thị
Phạm vi bài viết không có khả năng mô tả toàn diện bức tranh hiện trạng và công tác quy hoạch. Một số nhận định dưới đây nêu một số hạn chế của công tác quy hoạch hiện nay để thấy rõ sự cần thiết phải thiết lập mối liên kết giữa chúng với công tác quản lý phát triển đô thị.

1. Các đồ án quy hoạch chung, vùng gần đây liên tục được điều chỉnh, lập mới do sự phát triển kinh tế của đất nước. Hầu hết các đồ án quy hoạch chung mới được điều chỉnh lại trong vòng 10 năm trở lại, gắn với việc nâng cấp đô thị. Công việc xây dựng mới được thực hiện nên khó đánh giá được

hiệu quả của công tác quy hoạch. Tuy nhiên có thể thấy các định hướng phát triển trong các đồ án quy hoạch chung này đã có sự thay đổi khá nhiều cả về quy mô, cấu trúc so với giai đoạn trước. Đồng thời ngay trong quá trình lập và sau phê duyệt khoảng 5 năm, nhiều hạn chế đã lại bộc lộ và liên tục phải điều chỉnh trong quá trình lập đồ án quy hoạch phân khu hoặc chi tiết. Sự điều chỉnh trong các đồ án quy hoạch chung chủ yếu nằm ở sự điều chỉnh cho phù hợp với các nhu cầu phát triển, các dự án đầu tư lớn (các nhân tố tạo thị). Nhiều sự điều chỉnh làm thay đổi hoàn toàn cấu trúc đô thị, tuy nhiên không phải tất cả các yếu tố khác đều được điều chỉnh tương đồng, dẫn đến những hệ lụy về sự mâu thuẫn, chồng

chéo trong bản thân đồ án quy hoạch và trong quá trình thực hiện. Các mục tiêu đầu tư tạo sự phát triển cho đô thị không được nhìn nhận trên góc độ vùng dẫn đến những sự cạnh tranh trong quá trình thực hiện, hoặc sự đầu tư mang tính đầu cơ đất như sự phát triển các khu du lịch, nghỉ dưỡng ở các đô thị ven biển, đô thị du lịch trong tình trạng đầu tư dang dở, các khu vực cảnh quan bị băm nát (Đà Lạt, Phú Yên). Quy hoạch chung điều chỉnh “chiều” theo ý đồ của các nhà đầu tư lớn đã trở nên khá phổ biến và không ít các trường hợp xung đột với các định hướng phát triển bền vững.

2. Trong các quy định quản lý về lập đồ án quy hoạch, hiện đã phân theo các dạng như Quy hoạch phát triển khu đô thị mới, Quy hoạch cải tạo, Quy hoạch chỉnh trang đô thị, Quy hoạch các khu vực đặc thù... Tuy nhiên các nội dung của đồ án quy hoạch được quy định cụ thể vẫn theo cấp độ hơn là theo tính chất của khu vực đô thị. Chưa tạo ra sự gắn kết giữa công tác quy hoạch với quá trình phát triển.

Ví dụ, cũng là quy hoạch cải tạo nhưng quy hoạch cải tạo khu chung cư cũ và cải tạo khu dân cư làng xã cũ nội đô là khác biệt về tính chất phát triển, định hướng huy động nguồn lực, cách thức thực thi cải tạo. Tuy nhiên trong các quy định của nội dung đồ án quy hoạch thiên về quy định loại bản vẽ, phần nội dung khá giống nhau. Điều này dẫn đến chất lượng các đồ án chưa cao, thiếu tính khả thi.

3. Thiết kế đô thị ở Việt Nam phát triển rất chậm chạp, sự lộn xộn trong kiến trúc đô thị khá phổ biến, các khu đô thị xây dựng mới thiếu bản sắc, các quảng trường xây dựng hình thức, thiếu các không gian công cộng, các không gian mở. Các đặt hàng cho đồ án Thiết kế đô thị khá ít và cũng được triển khai rất ít. Những dự án có nội dung Thiết kế đô thị như chỉnh trang hai bên trục đường mặc dù đã làm nhiều nhưng không có hiệu quả. Công tác quản lý kiến trúc đô thị thực sự đang là một thách thức.

Bên cạnh những yếu kém về chuyên môn trong công tác lập đồ án Thiết kế đô thị thì cũng thấy chúng ta không có Chiến lược phát triển đô thị thực hiện công tác quản lý theo Thiết kế đô thị, nâng cao chất lượng các không gian đô thị. Các chính sách quản lý phát triển theo Thiết kế đô thị là không đầy đủ và không đủ sức mạnh. Ví dụ về sự thống nhất hình thái kiến trúc trong đô thị dù có được đề xuất trong Thiết kế đô thị thì vẫn chỉ là mong muốn. Điều này cũng cho thấy còn thiếu chính sách để thúc đẩy phát triển các hoạt động này.

4. Trên góc nhìn ngược lại từ hệ thống quản lý phát triển đô thị cũng cho thấy, khu vực nào, loại hình phát triển ít có các chính sách phát triển được ban hành thì ở khu vực đó công tác quy hoạch cũng rất chậm triển khai hoặc có lập nhưng không được thực hiện. Có thể thấy rõ số lượng các quy định phát triển cho các khu vực cải tạo chung cư cũ, cải tạo trục đường, cải tạo các làng xã đô thị hóa, quy hoạch khu vực bảo tồn là rất ít, không đầy đủ so với hệ thống các văn bản về quản lý phát triển các khu đô thị mới, khu công nghiệp tập trung, du lịch nghỉ dưỡng, hạ tầng khung.

Có thể rút ra nhận định: *Chỉ có khu vực phát triển nào, dạng phát triển nào có đầy đủ các chính sách phát triển thì các đồ án quy hoạch ở đó mới có cơ hội được thực hiện thành công.*

Một số định hướng về Khung chính sách trong Chiến lược phát triển đô thị
Từ một số nhận định về công tác quy hoạch trên đây cho thấy nếu tập trung vào công tác Quy hoạch hay chỉ thiết lập Kế hoạch đầu tư, quản lý đầu tư theo kế hoạch như nội dung chính của Nghị định 11 thì cũng chưa thúc đẩy được sự phát triển của đô thị một cách lành mạnh. Một Chiến lược phát triển tầm quốc gia, vùng và đô thị phải được thiết lập, trong đó việc xây dựng mục tiêu, hệ thống chính sách phát triển, xây dựng bộ máy thực hiện phải được đặt trong một hệ thống thống nhất cho các cấp quản lý. Nếu coi Chiến lược phát triển đô thị

là công cụ để quản lý phát triển thì hệ thống Khung chính sách phát triển đô thị lại là nội dung chủ đạo bên trong phải được thiết lập tốt. Khung chính sách được hiểu là những chính sách cơ bản để thực hiện chiến lược phát triển đô thị.

Khung Chính sách phát triển đô thị hiện nay cần phải kín được các khu vực phát triển, các vấn đề phát triển để hỗ trợ công tác quy hoạch. Đồng thời công tác quản lý quy hoạch không chỉ hướng tới hoàn thiện chính sách quản lý quy hoạch theo cấp độ (Quy hoạch chung, phân khu, chi tiết) mà phải thiết lập sự gắn kết hơn nữa với loại hình, tính chất của các khu vực phát triển.

Khung chính sách phát triển đô thị hiện nay phải bao hàm được đầy đủ hơn các nội dung quản lý phát triển. Từ quản lý quá trình lập Quy hoạch (thiết lập công cụ) đến Quản lý phương thức phát triển (huy động nguồn lực, cân bằng lợi ích, chính sách xã hội, quản lý vận hành các mô hình mới) và nâng cao năng lực của bộ máy quản lý

Trong đó quan trọng nhất là các chính sách phải hỗ trợ cho việc tạo ra các **nguồn lực để phát triển**, đồng thời đảm bảo sự **công bằng lợi ích** giữa các bên liên quan trong quá trình phát triển ấy. Ví dụ, hiện nay không có khung chính sách phát triển cho các làng xã đô thị hóa, không có chính sách nào để tạo điều kiện cho cá nhân tham gia đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật cũng như các công trình hạ tầng xã hội, thu gom đất, tái phát triển. Đây là khu vực không thể huy động các doanh nghiệp lớn, làm dự án lớn mà phải huy động được nguồn lực từ các nguồn lực quy mô nhỏ hơn nhưng rộng hơn và linh hoạt hơn. Cũng chính vì chỉ trông chờ vào nguồn lực Nhà nước mà cho đến nay chất lượng sống trong các khu vực này thực sự là thấp kém, chưa có một làng xã đô thị hóa nào trong vài trăm làng xã chuyển thành phường ở Hà Nội có thể được coi là mô hình mẫu để học tập, nhân rộng trong giai đoạn tới. Hoặc với các khu đô thị mới, khu nhà ở xã hội, các chính sách phát triển cũng

không đầy đủ, đặc biệt là các chính sách về quản lý vận hành. Chỉ đến khi có các xung đột xã hội, mâu thuẫn giữa các bên (giá dịch vụ, tiền bảo hành, duy tu...) chúng ta mới ban hành chính sách để tháo gỡ.

Từ thực tế phát triển đô thị giai đoạn vừa qua cho thấy các Chính sách quản lý phát triển rất cần được bổ sung, hoàn thiện cho các khu vực có các vấn đề nổi cộm:

- Hoàn thiện chính sách quản lý phát triển Khu đô thị mới;
- Quản lý phát triển các khu vực di sản và di sản trong đô thị;
- Quản lý phát triển các không gian du lịch ven biển;
- Quản lý phát triển hai bên trục đường;
- Quản lý phát triển làng xã đô thị hóa;
- Quản lý phát triển các không gian; công cộng đô thị (hỗ trợ cho đồ án Thiết kế đô thị);
- Quản lý phát triển các khu vực cải tạo đô thị.
- Quản lý phát triển các khu vực đặc thù : Khu công nghiệp, khu kinh tế....

Hướng tới xây dựng các chính sách quy mô nghị định, thông tư hoặc hướng tới một bộ Luật Phát triển đô thị, phù hợp các vấn đề phát triển đô thị.

Khung chính sách phát triển đô thị phải dự báo, nắm bắt và tháo gỡ được các xung đột có thể xảy ra trong quá trình phát triển tại từng khu vực.

Bản thân các đồ án quy hoạch không giải quyết được các xung đột về phát triển. Trường hợp quy hoạch bảo tồn các khu vực di sản có dân cư sinh sống (Quy hoạch làng cổ Đường Lâm) là một ví dụ về chính sách phát triển đô thị quyết định đến sự thành công của các đồ án quy hoạch. Đó là sự đòi hỏi phải kết hợp giữa quy hoạch Bảo tồn (chịu sự chi phối của luật Di sản), Quy hoạch xây dựng (sự chi phối của luật Xây dựng, luật Quy hoạch và quy định về Quy hoạch nông thôn mới), quy hoạch Du lịch (nhu cầu khai thác, đầu tư phát triển), các chính sách về đền bù, tái định cư của các hộ có công trình di sản... Các luật, chính sách này xung đột trong bản thân mục tiêu quản lý của mỗi luật, trong cùng một khu vực. Khó

khăn trong thực hiện đồ án quy hoạch là không có một Chính sách quản lý phát triển chính thức để điều phối các xung đột này, chỉ khi có chính quyền thành phố Hà Nội vào cuộc, giải quyết qua nhiều cuộc họp, đề xuất các quy trình khác biệt mới có thể gỡ được.

Các chính sách trong chiến lược phát triển cần có tính địa phương, tránh tình trạng đánh đồng giữa các khu vực kinh tế, địa lý. Bài học về xây dựng nông thôn mới với các tiêu chí thống nhất trong cả nước là một ví dụ. Cũng là phát triển nông thôn và điểm dân cư nông thôn nhưng mục tiêu, phương thức phát triển giữa đồng bằng Bắc Bộ, Nam bộ hay vùng núi Tây Nguyên là không thể giống nhau.

Chính sách phát triển đô thị tất yếu phải là chính sách liên ngành, đây sẽ là một khó khăn, thách thức lớn trong hiện trạng hệ thống quản lý ở nước ta. Trong đó cần sự tích hợp giữa chính sách quản lý phát triển không gian, vật thể, với quản lý đất đai, quản lý tài chính, đầu tư và các vấn đề xã hội.

Có chính sách phát triển liên ngành mới có thể tạo nền tảng cho các quy hoạch tích hợp.

Hiện nay chúng ta đã thấy rõ những lợi ích của quy hoạch tích hợp. Tuy nhiên chưa có chính sách phát triển đô thị tích hợp liên ngành thì việc lập các đồ án quy hoạch tích hợp cũng chưa có cơ sở.

Nếu chỉ dùng các chính sách trong thẩm quyền của Bộ Xây dựng để điều tiết quá trình phát triển đô thị đôi khi cũng sẽ tạo ra các hệ quả phụ không mong muốn. Ví dụ như chính sách chia nhỏ căn hộ chung cư, cho phép chia lô bán nền trở lại năm 2013 để giải quyết đóng băng bất động sản, giảm các chỉ tiêu quy hoạch khi phát triển nhà ở xã hội...

Tiếp tục nghiên cứu đổi mới công tác Quy hoạch, theo hướng lập Quy hoạch cấu trúc chiến lược và quy hoạch tích hợp. Nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc đổi mới việc lập các đồ án quy hoạch chung, gắn kết tốt hơn giữa định hướng phát triển không gian vật thể với các định hướng phát triển kinh tế xã hội.

Một số nội dung trong Chiến lược phát triển đô thị cần được ưu tiên thiết lập

Cần tập trung đổi mới Chiến lược phát triển đất đô thị. Đổi mới chính sách đất đai không chỉ là trên khía cạnh quản lý đất mà còn phải đổi mới trên khía cạnh phát triển đất. Tuy đã có Luật đất đai nhưng vấn đề phát triển đất đô thị, chuyển đổi đất ở nông thôn vẫn chưa được giải quyết ổn thỏa.

Hiện nay mặc dù các Ban phát triển quỹ đất đã tập trung một đầu mối về Bộ Tài nguyên Môi trường nhưng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của đô thị. Hoạt động của các Ban cơ bản theo dạng đơn vị sự nghiệp có thu, làm việc theo kế hoạch, trong khi quyền sử dụng đất đã được vận hành khá đầy đủ theo cơ chế thị trường (mặc dù chưa phải là quyền sở hữu đất).

Ban phát triển quỹ đất thực hiện chủ yếu cho các dự án đầu tư có nhà nước thu hồi đất. Các dự án do doanh nghiệp thực hiện vai trò của các Ban chưa cao, hoạt động chưa hiệu quả. Chính vì vậy nhiều dự án doanh nghiệp bỏ cuộc, chậm triển khai dự án vì công tác giải phóng mặt bằng, tạo quỹ đất sạch chậm thực hiện.

Nếu người đi thu gom, phát triển đất không được hưởng lợi tương xứng với giá trị đất tăng lên sau khi họ đã thu gom thì không thể khuyến khích hoạt động này, vốn mất nhiều công sức, phức tạp.

Vì vậy để phát triển được quỹ đất phục vụ cho phát triển đô thị, mấu chốt là *đưa hoạt động phát triển đất như một hoạt động của kinh tế thị trường* (không chỉ là hoạt động của các đơn vị nhà nước). Đây là một khó khăn, nhưng có chính sách này mới thúc đẩy được các mô hình phát triển thu gom tái phân lô, quy hoạch đi đôi với điều chỉnh đất, các mô hình thu gom đất cho các dự án nhỏ... vốn đã thành công ở nhiều nước nhưng hiện vẫn không thể áp dụng tại Việt Nam. Nếu mô hình này được hoạt động, các loại hình nhà ở siêu mỏng, siêu méo hai bên đường sẽ được giảm thiểu, các đất nông nghiệp xen kẹt trong khu làng xã cũ sẽ được thu gom và sử dụng có hiệu quả.

Xây dựng Chiến lược phát triển đô thị theo hướng tăng trưởng xanh, ứng phó biến đổi khí hậu, giảm thiểu thảm họa... cũng sẽ là một nội dung quan trọng cần được chuyển tải trong tất cả chính sách quản lý ở các khu vực đô thị. Đây đã là định hướng trong chính sách phát triển quốc gia. Tuy nhiên, để đưa được vào thực tiễn, các quy định cần cụ thể hơn, tránh những việc đánh giá hình thức, cần bổ sung thêm ngoài đánh giá tác động môi trường là các nội dung phòng chống giảm thiểu tác động của thảm họa, rủi ro và những tác động của biến đổi khí hậu. Thiết lập các cơ sở để xây dựng chính sách phát triển đô thị theo hướng tăng trưởng xanh. Bên cạnh chỉ số tăng trưởng xanh đang được nghiên cứu thiết lập sẽ là các chính sách khác để khuyến khích phát triển đô thị như việc sử dụng tiết kiệm năng lượng trong công trình, khuyến khích phát triển công trình xanh, phát triển hạ tầng xanh. Xây dựng Bộ chỉ số đô thị xanh, hạ tầng xanh, công trình xanh và các chính sách để thực hiện theo mục tiêu đó.

Xây dựng Chiến lược điều tiết quá trình đô thị hóa gắn với tăng trưởng kinh tế của các

đô thị trụ cột kinh tế của Việt Nam.

Xây dựng các chính sách điều tiết quá trình đô thị hóa tại các đô thị lớn. Vấn đề của các đô thị lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh sẽ là bài toán khó trong chiến lược phát triển nếu không được nhìn nhận rộng hơn trên góc độ đô thị hóa. Cần có các chính sách về dân cư, lao động, việc làm, nhập cư, di dân gắn với tăng trưởng kinh tế. Các chính sách giảm thiểu mặt trái của quá trình đô thị hóa.

Xây dựng Chiến lược phát triển hạ tầng đô thị, hạ tầng ngầm và hạ tầng kết nối vùng.

Xây dựng hoàn thiện hệ thống chính sách quản lý phát triển hạ tầng đô thị, tăng cường tính tương thích trong đầu tư, vận hành, nâng cấp. Chú trọng các chính sách quản lý phát triển hạ tầng ngầm. Thiết lập các chính sách quản lý kết nối hạ tầng vùng, hạ tầng đô thị với đường cao tốc, đường tránh, đường trục kinh tế.

Xây dựng Chiến lược phát triển vùng ven đô thị lớn liên quan đến quá trình chuyển hóa dân cư nông nghiệp và quản lý phát triển vành đai xanh.

Xây dựng chính sách quản lý phát triển vùng ven đô trong quá trình mở rộng đô thị, đảm bảo sự chuyển đổi

bền vững của dân cư nông nghiệp. Xây dựng chính sách quản lý phát triển Vành đai xanh, Hành lang xanh.

Xây dựng Chiến lược phát triển các không gian công cộng và thực hiện Thiết kế đô thị.

Xây dựng các chính sách để thực hiện quản lý kiến trúc đô thị, quản lý thực hiện triển khai theo Thiết kế đô thị. Bao gồm sự phối hợp các chính sách quản lý theo quy hoạch, thiết kế đô thị, chính sách khuyến khích và xử phạt, thanh tra xây dựng. Vận động cộng đồng và các chính sách xã hội hóa trong xây dựng theo Thiết kế đô thị.

Những Chiến lược và chính sách phát triển trên nếu được thiết lập sẽ có tác động tích cực đến công tác quy hoạch và ngược lại. Đưa công tác quy hoạch và phát triển đô thị thực sự gắn kết và là công cụ hiệu quả để quản lý công tác phát triển đô thị ở nước ta.

Khối lượng thiết lập các Chiến lược và chính sách phát triển đô thị ở nước ta trong giai đoạn tới sẽ là rất lớn. Tuy nhiên cũng không thể chờ đợi quá lâu bởi tốc độ đô thị hóa, sự phát triển của các đô thị rất nhanh hiện nay là một đòi hỏi thực tế, chính sách phải đi trước, không đi sau để giải quyết hậu quả. ■





Quản lý quy hoạch xây dựng thành phố Lào Cai ứng phó biến đổi khí hậu

THS.KS. TRỊNH XUÂN TRƯỜNG

Biến đổi khí hậu tại thành phố Lào Cai

Theo báo cáo Tổ chức con người của UNDP năm 2007-2008, trong thế kỷ XXI, những ảnh hưởng của biến đổi khí hậu (BĐKH) còn trầm trọng và khốc liệt hơn nữa, tác động nghiêm trọng đến Việt Nam trong thời gian tới. Việc dự báo và có những giải pháp quy hoạch, quản lý xây dựng đô thị nhằm giảm thiểu các tác động của biến đổi khí hậu đến đời sống cư dân đô thị, phát triển đô thị là việc làm hết sức cấp bách.

Thành phố Lào Cai có vị trí địa lý chiến lược quan trọng về quốc phòng, an ninh và phát triển kinh tế đối ngoại. Thành phố là nơi hội tụ của nhiều tuyến đường sắt, đường bộ và đường sông, tạo điều kiện cho việc giao lưu các hoạt động kinh tế với các địa phương trong vùng, rút ngắn khoảng

cách về thời gian cũng như chi phí đi lại của người dân. Lào Cai cũng là khu vực giàu tài nguyên, có lợi thế lớn trong phát triển kinh tế-xã hội. Trên địa bàn thành phố có mỏ Apatit lớn nhất cả nước, trữ lượng 1,4 tỷ tấn với khu vực quy hoạch khai thác và sản xuất rộng hàng trăm héc-ta, tập trung tại các xã Tả Phời, Cam Đường, Đồng Tuyển; mỏ grafit Nậm Thi với trữ lượng 25,5 triệu tấn. Với chức năng của nút giao thông quan trọng và trung tâm kinh tế lớn, Lào Cai là điểm trung chuyển lý tưởng cho sự lưu thông hàng hóa, hợp tác thương mại với các tỉnh khác trong cả nước, với thị trường Vân Nam và miền Tây Trung Quốc trong khu vực mậu dịch tự do ASEAN-Trung Quốc (CAFTA).

Lào Cai là thành phố vùng cao, có biên giới tiếp giáp với Trung Quốc ở phía Bắc, nằm hai bên bờ sông Hồng, tọa

độ địa lý từ 22°25' đến 25°30' vĩ độ Bắc và 103°37' đến 104°22' kinh độ Đông. Thành phố nằm trong khu vực đáy lòng máng thung lũng sông Hồng, giới hạn bởi hai dãy núi đá cổ Con Voi và Hoàng Liên Sơn chạy song song. Địa hình bị chia cắt nhỏ bởi các sông suối và khe tụ thủy giữa các quả đồi, dốc theo hướng từ Tây Bắc xuống Đông Nam với ba loại địa hình chủ yếu là: địa hình đồi núi có độ dốc trung bình khoảng 12°; địa hình thấp với độ dốc trung bình từ 6–9°, nằm ở ven sông Hồng và giữa các quả đồi; địa hình đất bồi tụ ven sông, diện tích hẹp, chỉ phân bố ở ven sông Hồng và cuối suối Ngòi Đum.

Do nằm sâu trong lục địa, thành phố ít khi chịu tác động trực tiếp của bão, nhưng thường chịu ảnh hưởng của hoàn lưu bão, gây ra mưa vừa, mưa to kéo dài từ 2–3 ngày sinh lũ lớn, tạo dòng chảy mạnh trên các sông suối, làm tăng hiện

tượng xâm thực bào mòn đất đai, ảnh hưởng đến sản xuất nông nghiệp, du lịch và sinh hoạt của nhân dân. Lượng mưa trung bình năm từ 1600–1800mm. Mùa mưa kéo dài từ tháng 5 đến tháng 9 (chiếm 80% tổng lượng mưa cả năm). Mùa khô kéo dài từ tháng 10 đến tháng 4 năm sau. Thành phố Lào Cai chịu ảnh hưởng của nhiều loại hình thiên tai, thời tiết cực đoan như lũ quét, sạt lở đất, ngập úng, sét đánh, giông lốc, giá rét và nắng nóng.

Trong những năm gần đây, thành phố đang chịu ảnh hưởng bởi các tác động ngày càng rõ rệt của BĐKH. Nhiệt độ trong khu vực có xu hướng tăng nhanh, các hiện tượng khí hậu cực đoan xảy ra nhiều và mạnh hơn. Đặc biệt, những tai biến thiên nhiên như lũ quét, lũ ống, sạt lở đất đang trở thành những mối nguy hại ảnh hưởng trực tiếp tới đời sống, sản xuất của con người, cũng như sự sinh trưởng, phát triển của nhiều loài sinh vật vùng núi cao, gây nhiều sức ép lên sự phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương. Trong các yếu tố liên quan đến BĐKH, sự biến đổi của lượng mưa ảnh hưởng mạnh nhất đến các loại hình thiên tai và thời tiết nguy hiểm, tiếp theo là sự thay đổi nhiệt độ bất thường. Sự thay đổi *lượng mưa* làm tăng thêm mức độ và thời gian hạn hán, sạt lở đất, cường độ của cơn lũ và mức độ ngập lụt. Thay đổi nhiệt độ bất thường vừa làm

tăng mức độ nắng nóng cục bộ vừa làm tăng rét đậm rét hại.

Lũ quét thường xảy ra trong thời gian từ tháng 5 đến tháng 9 hàng năm, trong đó tập trung vào tháng 7 và 8 trên các thung lũng, thềm khe suối thuộc lưu vực Ngòi Đường, Ngòi Đum, trong khi *sạt lở đất* thường xảy ra trên các sườn dốc tại các khai trường mỏ, xã Tả Phời, Hợp Thành, phường Nam Cường, dọc bờ sông Hồng, Nậm Thi. Hai loại thiên tai này thường xảy ra nhanh, bất ngờ và khốc liệt nên thường gây nên tổn thất nặng nề về người, công trình hạ tầng và đời sống kinh tế văn hoá xã hội, đặc biệt là tại các xã Tả Phời, Hợp Thành nơi tập trung dân tộc thiểu số.

Ngập úng thường do mưa lớn tại khu vực kết hợp với lũ từ thượng nguồn gây ra, thường xảy ra tại các địa bàn nằm ven sông Hồng như phường Xuân Tăng, Bình Minh, Vạn Hòa và một số điểm thuộc phường Kim Tân (dọc suối Ngòi Đum, Đường Nhạc Sơn tổ 23–26), phường Nam Cường (đường B4, Trần Hưng Đạo, khu quảng trường).

Lốc xoáy thường xảy ra trong khoảng từ tháng 4 đến tháng 6 trên địa bàn toàn thành phố. Các khu vực bị ảnh hưởng nhiều nhất là phường Duyên Hải (khu Công nghiệp), xã Tả Phời (Phìn Hồ Thầu), xã Cam Đường và xã Vạn Hòa. Ngày 05/5/2012, giông lốc mạnh cấp 7–8, giạt cấp 9–10 làm 40 nhà

bị tốc mái và giật đổ 25 cây xanh trên địa bàn phường Cốc Lếu, Nam Cường và xã Vạn Hòa.

Rét đậm, rét hại thường xảy ra từ tháng 12 đến tháng 2 năm sau và gây tác động đến toàn thành phố. Thiệt hại chủ yếu xảy ra tại các thôn vùng cao của các xã Tả Phời và Hợp Thành. Theo thống kê của UBND xã Tả Phời, từ năm 2008, rét đậm rét hại trên toàn xã đã làm chết 518 con trâu bò, và năm 2010 là 275 con. (bảng 1)

Ngoài những tác động của BĐKH tới đời sống và sản xuất, các công trình hạ tầng đô thị chịu ảnh hưởng của thiên tai được xem xét trong đánh giá này bao gồm các công trình giao thông, các công trình thủy lợi và tiêu thoát nước đô thị, các công trình công cộng và nhà cửa. Các thiệt hại chính bao gồm:

- làm sụt lún, chia cắt đường giao thông;
- làm gãy, hư hỏng cầu, cống, ngầm, tràn;
- phá vỡ hệ thống kênh mương và các công trình cấp nước sinh hoạt;
- làm tắc nghẽn, bồi lắng các cống tiêu thoát nước;
- làm đổ cột điện;
- làm lún, nứt, sập đổ các công trình công cộng và nhà cửa do lũ quét và sạt lở đất;
- gây ách tắc giao thông và hư hỏng đường xá khi ngập úng kéo dài;

TT	Danh mục thiệt hại	Thiệt hại (năm)							
		ĐVT	2004	2005	2006	2007	2009	2010	2011
I	Dân sinh								
1	Người chết	người				8			
2	Bị thương	người		2					2
3	Nhà sập, trôi, hư hỏng, ngập úng	hộ	85	142	49	76	656		279
4	Nhà di chuyển	hộ			34	17	29		
II	Nông nghiệp								
1	Lúa, hoa màu mất trắng, hư hỏng	ha	20	42,5	39,26	48,87	38,95		913 hộ bị thiệt hại
2	Gia súc, vật nuôi chết	con		52					02 HTX nuôi cá nước lạnh

Bảng 1: Tổng hợp thiệt hại do thiên tai tại thành phố Lào Cai (2004–2011)

Nguồn: Báo cáo của Ban chỉ huy Phòng chống lụt bão và Tìm kiếm Cứu nạn thành phố Lào Cai

- sạt lở bờ sông, hư hỏng đê kè.
Dựa trên các đánh giá về mức độ và quy mô thiệt hại, cơ sở hạ tầng giao thông là nhóm đối tượng bị ảnh hưởng nhiều nhất do các thiên tai liên quan đến BĐKH như lũ quét, sạt lở đất và ngập úng, tiếp theo là các công trình thủy lợi và cấp nước, nhà ở của người dân, cuối cùng là các công trình công cộng. Tại hầu hết các khu vực nằm trong vùng có nguy cơ cao về thiên tai đều có các tuyến đường giao thông bị ảnh hưởng, trong khi chỉ có ở một số xã phường vùng ven đô là có các công trình thủy lợi nơi có các hoạt động sản xuất nông nghiệp.

Theo kết quả đánh giá tính dễ bị tổn thương, mặc dù chịu ảnh hưởng của khá nhiều loại hình thiên tai, nhưng trong những năm gần đây, lũ quét, sạt lở đất và ngập úng là ba loại hình thiên tai nguy hiểm nhất từ trước đến nay. Biến đổi khí hậu tại thành phố Lào Cai đã và đang là những thách thức lớn đối với sự phát triển của thành phố Lào Cai hiện nay. Trong điều kiện khí hậu tương lai, cường độ và tần số của các thiên tai có thể sẽ tăng. Trong trường hợp này, thiệt hại kinh tế-xã hội và môi trường sẽ nghiêm trọng hơn nhiều nếu không có biện pháp thích ứng, phù hợp và kịp thời.

Khả năng chống chịu với BĐKH tại thành phố Lào Cai

Khung chống chịu với BĐKH của Tổ chức ARUP bao gồm 4 khía cạnh:

- Sức khỏe và phúc lợi
- Kinh tế - xã hội
- Hạ tầng và môi trường
- Quản lý và chính sách

Sức khỏe và phúc lợi:

Lào Cai là một đô thị đã và đang có quá trình đô thị hóa tương đối nhanh so với các đô thị cùng loại trong cả nước, điều này mang lại rất nhiều diện mạo mới cho thành phố, nhanh chóng phát triển, về hạ tầng. Tuy nhiên, chính sự nhanh chóng này cũng góp phần làm xáo trộn, thay đổi cuộc sống, sinh kế của một số bộ phận dân cư thành phố, đặc biệt là bộ phận người nghèo, khu vực ven đô

thị. Các đối tượng này dễ bị tổn thương với cả yếu tố phát triển đô thị và biến đổi khí hậu, thiên tai.

Diện hộ nghèo của thành phố chủ yếu tập trung ở các khu vực thấp trũng ven sông ngòi có nguy cơ ngập lụt, lũ quét. Đây là những khu vực thường phải gánh chịu tác động bởi các hiện tượng thời tiết nguy hiểm, rủi ro thiên tai. Biến đổi khí hậu sẽ làm tăng các hiện tượng thời tiết cực đoan như lũ lụt, sạt lở đất, cháy rừng, hạn hán, làm mất hay hư hỏng nhà cửa, giảm năng suất, sản lượng cây trồng, dịch bệnh phát sinh dẫn đến tỷ lệ nghèo càng tăng cao và công tác xóa đói giảm nghèo ở các khu vực địa phương sẽ gặp khó khăn hơn.

Đô thị hoá nhanh cùng với sự tác động của thiên tai ngày càng khắc nghiệt sẽ làm cho hoạt động sản xuất nông nghiệp không mang lại hiệu quả, cộng với sự phát triển đô thị trong những năm qua đã làm giảm đi diện tích đất sản xuất, người nông dân càng ngày không còn đất để thực hiện sản xuất, canh tác, nuôi trồng...

Kinh tế-xã hội:

Thành phố Lào Cai hướng tới đạt mức thu nhập 5.000USD/người/năm vào năm 2020, tăng gần gấp 5 lần so với năm 2010, và tỷ lệ hộ nghèo theo tiêu chí mới giảm xuống còn 2%. Với các mục tiêu này, đời sống người dân khu vực thành phố Lào Cai sẽ tương đối ổn định, chất lượng cuộc sống được nâng lên, tạo điều kiện để người dân có nguồn tài chính đầu tư nâng cao năng lực thích ứng. Tuy nhiên, việc phát triển KT-XH, thu hẹp diện tích sản xuất nếu không có chính sách phù hợp sẽ tạo nên sự phân hóa giàu nghèo lớn, mức thu nhập tăng lại tập trung chủ yếu vào khu vực doanh nghiệp và tiểu thương, trong khi những người lao động sẽ vẫn là những đối tượng chịu thiệt thòi nếu không được quan tâm đào tạo nâng cao trình độ và bố trí việc làm hợp lý.

Hạ tầng và môi trường:

Trong thời gian qua, các công trình cơ sở hạ tầng hỗ trợ phòng tránh và giảm

nhẹ rủi ro thiên tai đã từng bước được cải thiện và nâng cấp, nhưng hiện chỉ đáp ứng được khoảng 60% nhu cầu thực tế. Ngoài ra, hệ thống cảnh báo sớm lũ quét và bão cũng chưa hoàn thiện, vẫn còn hạn chế về mặt kỹ thuật. Sự phối hợp và trao đổi thông tin giữa các bên liên quan, độ chính xác và sẵn có của các thông tin khí hậu còn yếu và chưa đáp ứng yêu cầu thực tế. Như vậy có thể nói, tính linh hoạt, khả năng dự phòng và an toàn sự cố của hệ thống cơ sở hạ tầng hiện tại còn khá hạn chế.

Quản lý và chính sách

Tỉnh và thành phố Lào Cai chưa hình thành được bộ máy tổ chức rõ ràng trong chuẩn bị ứng phó với BĐKH, chưa có một cơ chế giám sát đánh giá về hiệu quả của các hoạt động chống chịu với BĐKH, đặc biệt là lồng ghép BĐKH vào kế hoạch phát triển ở địa phương. BĐKH là vấn đề mang phạm vi toàn vùng nên yêu cầu có sự phối hợp với các địa phương, tỉnh lân cận như bảo vệ rừng phòng hộ đầu nguồn ở Sa Pa, hay phòng chống cháy rừng giữa Lào Cai và Lai Châu, ngăn lũ trên sông Hồng. Cơ chế phối hợp mặc dù bước đầu đã được triển khai nhưng còn chưa hiệu quả.

Quản lý quy hoạch xây dựng thành phố Lào Cai ứng phó với BĐKH

Chương trình Mục tiêu Quốc gia ứng phó với BĐKH đang được triển khai trên địa bàn cả nước cũng như tỉnh Lào Cai cũng là một yếu tố không kém phần quan trọng. Chương trình đã tạo cơ hội cho tỉnh tiếp cận các nguồn lực mới, góp phần nâng cao nhận thức, năng lực của đội ngũ cán bộ các cấp, ngành cũng như phần lớn các nhóm cộng đồng dân cư ở Lào Cai.

Trong công tác quy hoạch phát triển KTXH và quy hoạch phát triển đô thị, các giải pháp nhằm giảm thiểu rủi ro thiên tai đã được tính đến. Trong đó, thành phố đã chủ động lồng ghép tương đối tốt các vấn đề về giảm thiểu rủi ro thiên tai của thành phố vào kế hoạch xây dựng đô thị loại III (trước đây) và loại II (đang thực hiện). Mặc dù vậy, sự phối kết hợp

giữa các ngành, các cấp trong hoạt động lập kế hoạch phát triển còn riêng lẻ và **thiếu tính đồng bộ**. Việc quy hoạch và xây dựng các khu kinh tế, cơ sở hạ tầng, giao thông quan trọng từ cấp II trở lên mới tính đến thiên tai theo quy luật tần suất lịch sử, chưa tính tới các hình thái thời tiết cực đoan do BĐKH vượt ra ngoài tần suất thiết kế. Sự tham gia của cộng đồng và các tổ chức xã hội trong quy trình lập kế hoạch còn nhiều hạn chế. Tỉnh và thành phố chưa có cơ quan, cán bộ chuyên trách về BĐKH (được chấm ở mức 3/5 điểm). Báo cáo đánh giá tính dễ bị tổn thương của thành phố cho thấy mặc dù việc quy hoạch không gian đô thị đã xem xét đến khả năng tần suất lũ xảy ra 2%, nhưng việc xây dựng kè sông Hồng hiện mới đáp ứng được tần suất lũ từ 4–7%. Điều này là do điều kiện về kinh tế, cũng như cao độ địa hình tự nhiên của thành phố. Trong tương lai việc xây dựng hệ thống kè sông gây thu hẹp dòng chảy, một số nơi khoảng 40–60m so với ban đầu, như ở khu vực Cốc Lếu-Kim Tân. Với các tác động tương lai của BĐKH, hiện tượng lũ, ngập lụt có thể sẽ xảy ra ở cường độ lớn hơn, ảnh hưởng đến kinh tế, đời sống của người dân nghiêm trọng hơn nếu thành phố không có những giải pháp thích ứng phù hợp. Ngoài ra, nắng nóng, hạn hán, rét đậm, rét hại cũng có thể gây nên những tác động hơn nhiều so với hiện tại. Các khu vực dễ bị tổn thương trong tương lai có thể bao gồm Cam Đường, Tả Phời, Hợp Thành, Bình Minh, Vạn Hòa, Xuân Tăng, và Kim Tân. Chính sách hỗ trợ người dân trước, trong và sau thiên tai, bao gồm cả những vấn đề bảo vệ, phục hồi môi trường đã và đang được triển khai (đạt

4/5 điểm). Tuy nhiên chính sách này áp dụng chủ yếu cho người dân bản địa, còn đối với nhóm lao động nhập cư còn chưa cụ thể. Mặc dù đã có chính sách di dời đảm bảo an toàn cho dân cư ở khu vực hay bị tác động, nhưng chưa có nghiên cứu chuyên sâu về tái định cư dẫn đến các chính sách, quy hoạch tái định cư còn nhiều bất cập, như thiếu hạ tầng cơ sở, khó khăn về sinh kế.

Một số nội dung trong quản lý quy hoạch xây dựng cần được tập trung thực hiện trong thời gian tới đó là:

- Quan tâm hơn trong quá trình lồng ghép BĐKH vào kế hoạch phát triển KT-XH;
- Công tác quy hoạch được lồng ghép với BĐKH;
- Đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng kỹ thuật đồng bộ;
- Nâng cao nhận thức cho các cấp và cộng đồng về BĐKH;
- Tăng cường sự phối kết hợp giữa các sở, ban ngành trong việc lập quy hoạch, kế hoạch có tính đến BĐKH;
- Lồng ghép vấn đề BĐKH vào công tác tái định cư, trong đó đặc biệt lưu ý việc cung cấp các dịch vụ xã hội và hỗ trợ về sinh kế;
- Tăng cường năng lực, chất lượng dự báo, cảnh báo thiên tai trong điều kiện BĐKH;
- Xây dựng cơ sở dữ liệu về BĐKH phục vụ công tác lồng ghép BĐKH vào kế hoạch, quy hoạch phát triển của thành phố.

Kết luận

Là một thành phố đang chịu ảnh hưởng bởi các tác động ngày càng rõ

rệt của BĐKH. Lào Cai nhận thấy tầm quan trọng giảm thiểu tác động của BĐKH và đang hướng tới trở thành một thành phố có khả năng chống chịu với BĐKH. Chiến lược dài hạn của thành phố đã xác định thích ứng với BĐKH là một mục tiêu quan trọng, các hành động cần được bắt đầu ngay từ bây giờ nhằm định hướng tốt hơn công tác quy hoạch đô thị và phát triển kinh tế của thành phố. Đây là một động lực quan trọng để thành phố Lào Cai xây dựng và triển khai kế hoạch hành động, nhằm đảm bảo bền vững cho sự phát triển của thành phố dưới tác động ngày càng tăng và khó dự đoán của BĐKH.

Mặc dù trong nhiều năm qua, Lào Cai đã có những hoạt động thiết thực về phòng chống thiên tai rủi ro, trên thực tế công tác phòng tránh và giảm nhẹ thiên tai mới tập trung vào việc khắc phục hậu quả mà chưa chú trọng đến chủ động phòng tránh. Bên cạnh đó, việc lồng ghép công tác phòng chống thiên tai vào các chương trình, dự án phát triển KT-XH, đồ án quy hoạch định hướng phát triển không gian, trên địa bàn thành phố vẫn chưa nhiều. Để giải quyết một cách cơ bản những thách thức, thành phố Lào Cai cần đưa ra một hệ thống khuôn khổ pháp lý toàn diện hơn, củng cố hơn nữa năng lực thể chế về quản lý, có những giải pháp cụ thể về tài chính, quy hoạch và đào tạo, chuyển giao kỹ thuật công nghệ nhằm phòng chống và giảm thiểu các rủi ro thiên tai trong thời gian tới và bảo vệ lợi ích hợp pháp của các tổ chức, cá nhân đầu tư vào lĩnh vực phòng, chống và giảm nhẹ thiên tai. ■

Abstract

With natural features and particular social factors, Laocai city and Laocai province have been suffering from substantial impacts of climate change. The most obvious evidence is the increase in natural disasters with increasingly high intensity, which has detrimentally impacted on all the aspects of social and economic life of local citizens. In order to diminish the negative impacts of climate change on Laocai city, the life of urban citizens as well as urban development, timely prediction, judicious planning, and efficient management of urban construction should be imperatively implemented.

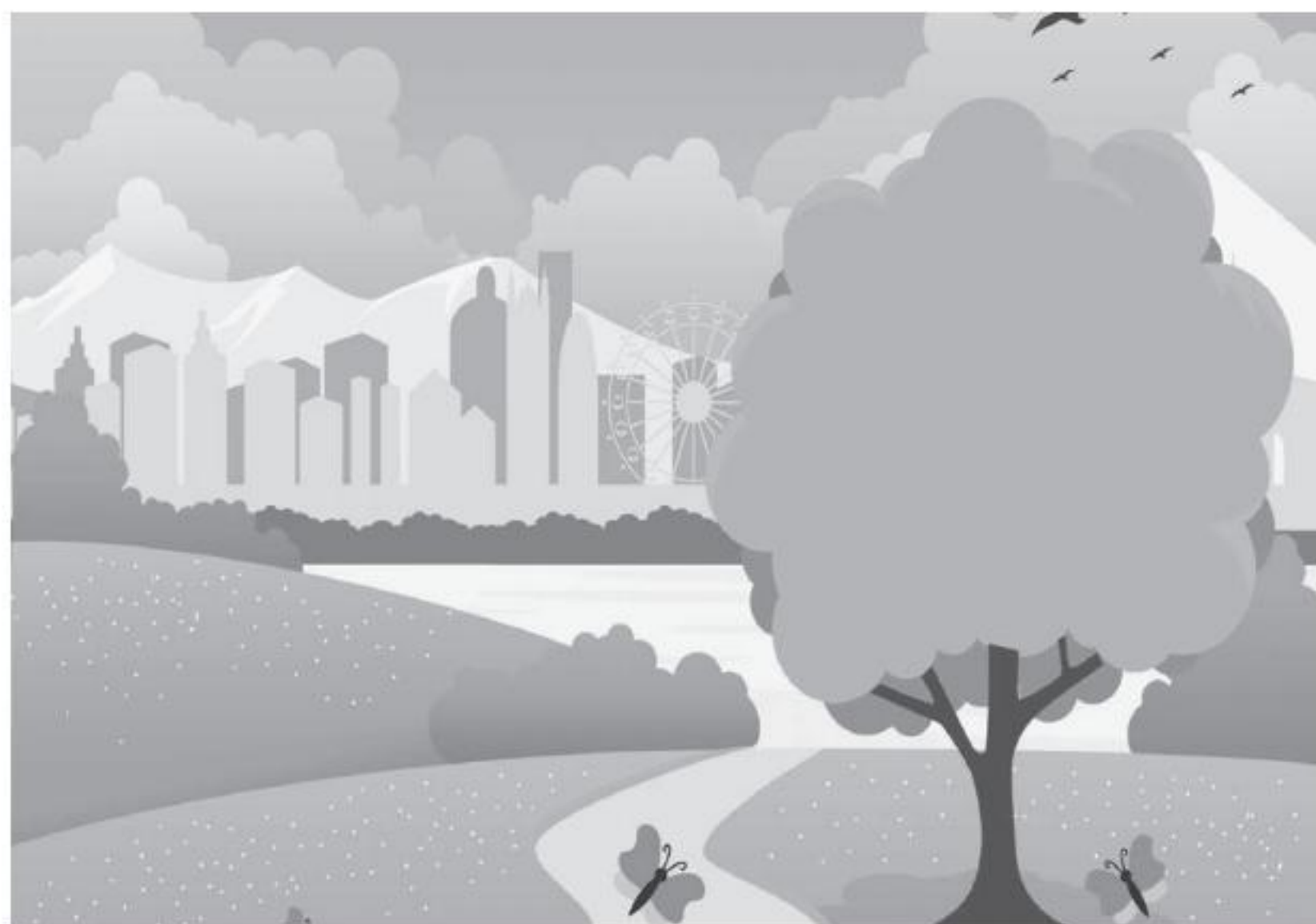
Keyword:

Đổi mới phương pháp luận về lập quy hoạch đô thị: tăng trưởng xanh

nhìn từ góc độ quy hoạch đô thị xanh

CÁC ĐÔ THỊ LÀ ĐẦU TÀU PHÁT TRIỂN KINH TẾ CỦA CÁC QUỐC GIA, NHƯNG CHIẾM TỚI 2/3 TỔNG NHU CẦU SỬ DỤNG NĂNG LƯỢNG VÀ 76% LƯỢNG KHÍ THẢI CACBON CÓ NGUỒN GỐC TỪ GIAO THÔNG, CÔNG NGHIỆP, CÁC HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG VÀ CÔNG TRÌNH. DO ĐÓ, VAI TRÒ CỦA QUY HOẠCH ĐÔ THỊ HƯỚNG TỚI MÔ HÌNH ĐÔ THỊ XANH ĐẶC BIỆT QUAN TRỌNG GÓP PHẦN ĐẠT ĐƯỢC CÁC MỤC TIÊU VỀ TĂNG TRƯỞNG XANH QUỐC GIA. (1) ĐỔI MỚI TƯ DUY QUY HOẠCH, (2) VẬN HÀNH CÁC CÔNG CỤ QUY HOẠCH KHUNG CẤU TRÚC CẢNH QUAN, QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT HỖN HỢP, QUY HOẠCH SINH KHÍ HẬU, QUY HOẠCH NÉN, HẠ TẦNG XANH LÀ NHỮNG HƯỚNG ĐI CÓ TRIỂN VỌNG ĐỂ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TIỆM CẬN VÀ GIẢI QUYẾT CÁC VẤN ĐỀ GIẢM THIỂU PHÁT THẢI, TIẾT KIỆM NĂNG LƯỢNG, THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU MỘT CÁCH HIỆU QUẢ VÀ TOÀN DIỆN. (3) SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG, NHÀ ĐẦU TƯ CÙNG VỚI CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC, CHÍNH QUYỀN ĐÔ THỊ, CÁC NHÀ TƯ VẤN QUY HOẠCH TRONG QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THỂ CHẾ, LẬP VÀ THỰC HIỆN QUY HOẠCH GIỮ VAI TRÒ HẾT SỨC QUAN TRỌNG TRÊN CON ĐƯỜNG TỚI MỤC TIÊU TĂNG TRƯỞNG XANH QUỐC GIA.

THS.KTS LÊ KIỀU THANH



Hiện nay, mô hình phát triển đô thị đã chuyển dần từ đô thị chức năng (Zoning) sang đô thị sinh thái (Eco), đô thị sinh thái kinh tế (Eco2) và đô thị thích ứng (Compatible-Adaptation) để giải quyết các thách thức phát triển, thích ứng biến đổi khí hậu, hướng tới mục tiêu tăng trưởng xanh, phát triển kinh tế nhanh, hiệu quả, bền vững. Khái niệm *Đô thị xanh (green city) - Eco city (đô thị sinh thái)* được xây dựng trên nguyên tắc lấy môi trường làm nền tảng phát triển, giảm thiểu phát thải Cacbon, sử dụng năng lượng tái tạo, và lồng ghép các yếu tố môi trường (cây xanh, mặt nước, hệ sinh thái tự nhiên) vào trong các hoạt động đô thị, tăng

trường kinh tế, giảm nghèo đói, tăng mật độ dân cư (nên bỏ vì không phù hợp với khái niệm tăng trưởng xanh), tăng cường chất lượng môi trường sống-Eco2.

- Được xác định trong *Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh tại Quyết định số 1393/QĐ-TTg ngày 25 tháng 9 năm 2012*, Tăng trưởng xanh là một nội dung quan trọng của phát triển bền vững, đảm bảo phát triển kinh tế nhanh, hiệu quả, bền vững và góp phần quan trọng thực hiện Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu, tăng trưởng xanh dựa trên tăng cường đầu tư vào bảo tồn, phát triển và sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên, giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng môi trường, nhằm kích thích tăng trưởng kinh tế. Theo đánh giá của Liên Hợp Quốc, các đô thị chiếm 2/3 tổng nhu cầu sử dụng năng lượng và 76% lượng khí thải cacbon có nguồn gốc từ giao thông, công nghiệp, các hoạt động xây dựng và công trình. Do đó vai trò của Quy hoạch đô thị hướng tới mô hình đô thị xanh đặc biệt quan trọng, góp phần đạt được các mục tiêu về tăng trưởng xanh có quy mô quốc gia.

Triết lý Quy hoạch đô thị - Tư duy quy hoạch đô thị

Từ lối tư duy Quy hoạch *Chinh phục thiên nhiên* của những thập niên 70 thế kỷ trước sang xu thế *thích ứng với thiên nhiên*. Các đô thị cổ của Việt Nam đã có nhiều bài học kinh nghiệm lịch sử quý báu về quy hoạch các đô thị cảnh quan sông nước như Hà Nội, Hội An, Cần Thơ, cảnh quan cao nguyên như Sapa, Đà Lạt. Thiên nhiên là nền tảng để xây dựng cấu trúc đặc trưng địa sinh thái, khai thác lợi thế cảnh quan, địa hình vào các giải pháp quy hoạch đô thị vườn (Đà Lạt), đô thị nước, đô thị hồ, đô thị ven sông (Cần Thơ, Hà Nội, Hội An).

- Xu thế trên thế giới như Hà Lan, Bỉ và các nước Châu Âu về giải pháp quy hoạch đô thị trong bối cảnh biến đổi khí hậu, nước biển dâng là chuyển hướng “tu bổ và xây dựng mới” hệ thống đê sang “tháo, thu hẹp lại” hệ

thống này dưới nhiều hình thức khác nhau. Các không gian được “tháo” khỏi hệ thống đê là cơ hội để phát triển quỹ đất các không gian xanh, sinh thái, phát triển hỗn hợp. Đây cũng là một triết lý quan trọng, để thích nghi với thiên nhiên, hơn là chinh phục.

- Giảm nhu cầu sử dụng năng lượng trong đô thị nhờ các giải pháp *hình thành và tạo lập khung cấu trúc cảnh quan* tổng thể của đô thị dựa trên các yếu tố cảnh quan Vùng đặc trưng như địa hình, khí hậu, thủy văn. Hay nói một cách khác, phát huy hơn nữa lợi thế sẵn có của điều kiện tự nhiên, hoặc biến thách thức (*ngập, lụt*) thành cơ hội (*phát triển đô thị nổi, đô thị nước*). Cấu trúc xanh này cho phép giảm đáng kể nhu cầu sử dụng năng lượng và phát thải của đô thị như giảm nhu cầu làm mát, giảm thiểu các hiệu ứng đảo nhiệt cho các hoạt động đô thị, giảm nhu cầu thoát nước mưa do tăng bề mặt thấm thấu của thảm thực vật, và tăng sức hấp dẫn của đô thị tạo bởi hình ảnh riêng biệt đặc trưng về điều kiện địa hình, thực vật không nơi nào có được.

- *Khung cấu trúc cảnh quan* này sẽ là giới hạn phát triển khu vực xây dựng đô thị, và là nền tảng đề xuất cho các giải pháp hạ tầng kỹ thuật Xanh, tiết kiệm năng lượng, thích ứng với biến đổi khí hậu. Giải pháp hạ tầng xanh như công viên nước, hồ điều hòa, vườn, thảm thực vật,... làm sạch nước bằng quá trình sinh học, mở rộng không gian nước tạo ra nhiều “không gian xanh sáng tạo” trong đô thị. Yếu tố này rất quan trọng đối với tiêu chí đô thị ưu việt, rất hấp dẫn hiện nay.

- *Thực hiện phân vùng chức năng* dựa trên đặc tính và tiềm năng các hệ sinh thái tự nhiên, tiềm năng tài nguyên, sinh thái xã hội (con người, văn hóa, lịch sử) và thích ứng với biến đổi khí hậu. Những yếu tố này rất cần được xem xét làm căn cứ để lập quy hoạch không gian và sử dụng đất;

Vai trò của hệ sinh thái tự nhiên trong và xung quanh đô thị

Khái niệm “*Dịch vụ sinh thái*” nói lên vai trò, chức năng của các hệ sinh thái

tự nhiên có khả năng cung cấp những lợi ích phục vụ cho con người như bảo vệ khu vực do các hiện tượng thiên tai tự nhiên, duy trì chất lượng nguồn nước tự nhiên, điều hòa khí hậu khu vực, cung cấp đất đai trồng trọt phì nhiêu, tài nguyên khoáng sản ... Các hệ sinh thái tự nhiên trong đô thị và xung quanh nó hoạt động và cung cấp các *dịch vụ sinh thái* đó mà không cần tới sự can thiệp, tác động nào của con người. Do đó đây được coi là nguồn lực quý giá của đô thị, rất cần xem xét và đánh giá khi nghiên cứu lập các đồ án quy hoạch, nhất là quy hoạch vùng.

Đô thị tự nó không thể phát triển bền vững, luôn luôn vận động, phải dựa vào hệ sinh thái tự nhiên trong đô thị và xung quanh bao gồm từ: hệ thống thủy văn, hải văn, sông biển, hồ, suối, rạch, tới đồi cồn cát, đồi núi và rừng, vùng trồng trọt, vùng ngập nước để tồn tại và thích nghi. Các hệ sinh thái tự nhiên trong đô thị và xung quanh nó hoạt động và cung cấp các *dịch vụ sinh thái* đó mà không cần tới sự can thiệp, tác động nào của con người. Tuy nhiên khi có các hoạt động xây dựng đô thị diễn ra, chuyển hóa các không gian tự nhiên như hồ, ao, vùng ngập nước tự nhiên, đồi cát, triền sông thành các không gian xây dựng thì các chức năng về sinh thái sẽ bị mất đi, gây mất cân bằng, ngập úng, đảo nhiệt, vệ sinh môi trường, sức khỏe con người, làm gia tăng chi phí đầu tư phát triển đô thị, giảm sức cạnh tranh của các dự án đầu tư (khu vực bị ngập lụt, thiếu cây xanh, nóng bức, chi phí đầu tư hạ tầng sẽ cao hơn so với khu vực có điều kiện cảnh quan cây xanh, mặt nước, thoát nước).

Phương pháp xác định hệ sinh thái trong đô thị và xung quanh (các vùng, điểm, tuyến) của đô thị và mối liên kết giữa chúng, đòi hỏi có góc nhìn vượt ra ngoài phạm vi ranh giới hành chính, chính trị một đô thị, một thành phố, và đôi khi cả một tỉnh, một vùng. Và chính nó sẽ giúp nhận diện và cân bằng giữa các mục tiêu phát triển với điều kiện địa lý tự nhiên để giảm những tác động tiêu cực, giảm khả năng cung cấp dịch vụ sinh thái của hệ sinh thái tự nhiên trong

TT	Hạng mục	Mục tiêu	Cung cấp thức ăn và nguồn nước	Điều hòa khí hậu, lũ lụt, hạn hán và VSMT	Cung cấp môi trường sống cho sinh vật bản địa tự nhiên	Cung cấp các dịch vụ tín ngưỡng và giải trí, văn hóa
1	Quy mô vùng	Xác định hình thái cảnh quan trọng				
		- Hoàn toàn tự nhiên				
		- Bán tự nhiên				
2	Quy mô đô thị	Kết nối hệ sinh thái vùng trong đô thị, công viên, không gian mở				
		- Bán tự nhiên				
		- Không gian tự nhiên nhân tạo				
3	Cấp khu vực	Xác định các điểm, vùng, tuyến cụ thể				
		- Bán tự nhiên				
		- Không gian tự nhiên nhân tạo				

Bảng 1: Các tiêu chí giám sát thực hiện

khí vẫn đảm bảo đạt được các mục tiêu kinh tế-xã hội, tăng khả năng thích ứng với điều kiện biến đổi khí hậu.

Các yếu tố cấu thành của Khung sinh thái vùng đô thị

Hầu hết các đô thị đều tập trung tại khu vực trung tâm và được bao quanh bởi hệ thống không gian sinh thái tự nhiên, càng ra xa trung tâm ranh giới giữa đô thị và tự nhiên càng mờ nhạt. Các hình thái cơ bản được định nghĩa và phân loại dựa trên mối quan hệ giữa đô thị và tự nhiên, được phân ra làm bốn hình thái chính:

- Hoàn toàn tự nhiên: như rừng cây, vùng ngập mặn, đầm, biển, sông, suối, hồ...
- Bán tự nhiên: công viên đô thị, công viên chuyên đề.
- Không gian tự nhiên nhân tạo: sân golf, ruộng, vườn.

- Không gian nhân tạo hoàn toàn (không gian xây dựng): công trình, đường phố, nhà ở...

Với phương pháp tiếp cận quy hoạch không gian đô thị trong đó môi trường làm trọng tâm thì các giải pháp sẽ thích ứng và hài hòa với tự nhiên, hướng tới các giải pháp lồng ghép hợp lý với yêu cầu *dịch vụ sinh thái* và mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội, trong khi đó phương pháp tiếp cận quy hoạch 'nhân tạo' lại có xu hướng ngược lại và thường phải "hy sinh" các yếu tố cảnh quan sinh thái tự nhiên cho các hoạt động kinh tế.

Các bước xác định Khung sinh thái vùng để đảm bảo ngưỡng phát triển bền vững của đô thị

- Xác định ranh giới, vị trí và phạm vi ảnh hưởng của hệ thống sinh thái tự nhiên như hệ thống thủy văn, sông, hồ, suối, rạch, tới đồi núi, cồn cát, và rừng,

vùng trồng trọt, vùng ngập nước để có thể bảo vệ những hệ thống sinh thái quan trọng của vùng.

- Xác định khung sinh thái vùng với các hình thái tự nhiên cơ bản.

Các tiêu chí giám sát thực hiện (xem bảng 1). ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chiến lược quốc gia về hành động tăng trưởng xanh, phê duyệt tại quyết định số 1393/QĐ-TTg ngày 25 tháng 9 năm 2012.
2. Chiến lược phát triển thành phố dựa vào cộng đồng cho Tam Kỳ và Quy Nhơn 2016
3. Planning sustainable cities – UN Habitat, Global report on Human Settlements 2011, Cities and climate change.
4. Urban pattern for Green Economy, Working with nature-UN Habitat for a better urban future

Abstract

The city's role as an engine of economic growth has become more important as the world becomes increasingly urbanised. It accounts for 2/3 of the total energy demand and 76% carbon emissions derived from transportation, industry, construction activities and buildings. Therefore, the role of urban planning towards green-growth urban model is particularly important contribution to the achievement of the objectives of the national green growth in Vietnam. The change is including (1) renovation in urban planning, (2) the tools of urban landscape planning to facilitate the sustainable growth of city (3) The participation in planning process of community, investors, local government, the planning consultant in order to implementation of green growth-based urban planning.

Keywords: Green growth, urban planning, climate change, urban space, eco service, semi natural, man-made natural, landscape pattern, landscape linkages, natural asset.

Quy hoạch quản trị đô thị thúc đẩy tăng trưởng xanh ứng phó với biến đổi khí hậu và phát triển bền vững

NGUYỄN ĐĂNG SƠN

Viện Nghiên cứu đô thị & phát triển hạ tầng

Quy hoạch và phát triển đô thị Việt Nam hướng tới tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu

Ngày 23/8/2016, tại TP Tam Kỳ (Quảng Nam), Bộ Xây dựng, Chương trình Định cư con người của Liên Hợp Quốc (UNHABITAT), UBND tỉnh Quảng Nam phối hợp tổ chức Diễn đàn “ Quy hoạch và phát triển đô thị Việt Nam hướng tới tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu”.

Trong bối cảnh Việt Nam có các cam kết và thỏa thuận ở cấp toàn cầu về phát triển bền vững (PTBV), giảm phát thải và ứng phó với biến đổi khí hậu (BĐKH), vì vậy diễn đàn này cần tổ chức nhằm triển khai các định hướng phát triển đô thị của Chính phủ, hỗ trợ các cơ quan trung ương và chính quyền địa phương trong thực hiện các mục tiêu quy hoạch và phát triển đô thị bền vững.

Theo UNHABITAT, Việt Nam là một trong những nước có mật độ dân số cao nhất trong khu vực và trên thế giới. Những thách thức của đô thị hóa ở Việt Nam phần lớn xuất phát từ dân số đô thị tăng nhanh. Có hơn 30% dân số ở Việt Nam sống trong đô thị (năm 2011) và tỷ lệ tăng trưởng bình quân hàng năm 3,4%. Tỷ lệ đô thị hóa cao hơn một số vùng có ảnh hưởng vùng miền

như Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng. Kinh tế phát triển và sự bành trướng ở hai đô thị Hà Nội và TPHCM, việc di lại thuận lợi, các khu công nghiệp tạo ra nhiều việc làm nhưng đi kèm theo đó là sự phân tầng, nghèo đói tăng lên và môi trường xuống cấp.

Quy hoạch và phát triển đô thị chưa đủ đáp ứng tăng trưởng kinh tế xã hội. Các khu đô thị đang gặp phải các vấn đề do mạng lưới hạ tầng đô thị yếu kém, tiếp cận nguồn nước sạch còn hạn chế, môi trường xuống cấp, vệ sinh đô thị chưa đạt tiêu chuẩn, ngập lụt, chưa quản lý được chất thải rắn, các vấn đề giao thông, thiếu nhà ở, và thị trường đất đai thiếu minh bạch...

Theo Bộ Xây dựng, các nghiên cứu về tăng trưởng xanh và ứng phó BĐKH gần đây đều đã khẳng định, khu vực đô thị có vai trò hết sức đặc thù trong việc tạo ra sự cộng hưởng giữa các mục tiêu kinh tế và mục tiêu môi trường. Hơn bao giờ hết những hoạt động diễn ra ở các đô thị đang định hình thế giới, đã tác động mạnh mẽ tới sự phát triển về mọi mặt ở các quốc gia nhưng cũng *chịu nhiều ảnh hưởng của BĐKH.* Đây cũng là nhân tố mấu chốt trong *thúc đẩy tăng trưởng xanh và ứng phó BĐKH* ở cấp quốc gia cũng như trên toàn cầu.

Diễn đàn đã thông qua “Sáng kiến Tam

Kỳ” với việc tập trung vào các nội dung chủ yếu: *Nâng cao hiệu quả công tác quy hoạch, phát triển đô thị, nâng cao năng lực quản trị, tính hiệu quả của quy phạm pháp luật và phát triển đô thị; việc thay đổi tư duy về lãnh đạo, cán bộ nhà nước về trách nhiệm giải trình, về tư duy phát triển và tầm nhìn mới sáng tạo. Cải thiện khả năng tiếp cận các dịch vụ đô thị, các giải pháp tiếp cận nguồn tài chính tư nhân trong các hạ tầng đô thị đối với phát triển đô thị tương lai...* Có thể nói, đô thị Việt Nam đang phải đối mặt với nhiều thách thức trong giai đoạn hiện nay, nhất là đối với BĐKH; do vậy, một mặt cần nhận rõ các tác động của BĐKH, trên cơ sở đó tìm ra các *chiến lược thúc đẩy tăng trưởng xanh, ứng phó với BĐKH và PTBV*, mặt khác cũng cần nhận rõ *vai trò có ý nghĩa quyết định của các chiến lược thúc đẩy tăng trưởng xanh và ứng phó với BĐKH trong quy hoạch và quản trị phát triển đô thị hướng tới PTBV.*

Tác động của biến đổi khí hậu

Sức ép của phát triển kinh tế, của văn minh và đô thị hóa đã làm tăng phát thải khí nhà kính (KNK) tới 70%, làm trái đất nóng dần lên, băng tan và nước biển dâng gây ra BĐKH, giảm khả năng của hệ sinh thái tự nhiên đối với sự PTBV, đe dọa cuộc sống của

hàng trăm triệu người trên thế giới. BĐKH là thách thức nghiêm trọng đối với nhân loại, ảnh hưởng sâu sắc và làm thay đổi toàn diện đời sống xã hội toàn cầu.

Ngày 12/12/2015 tại Hội nghị thượng đỉnh thứ 21 Công ước khung của LHQ về BĐKH (United Nation Framework Climate Change Conference -UNFCCC) COP 21 (Conference Of Parties 21) tại Paris đã thông qua Bản thỏa thuận chống BĐKH toàn cầu trong đó cam kết: hạn chế tăng nhiệt độ trái đất ở mức 2 độ C và cố gắng giới hạn ở mức 1,5 độ C, giảm KNK ở mức cao nhất càng sớm càng tốt.

Tại COP 21, Việt Nam đã đệ trình Báo cáo đóng góp dự kiến do quốc gia tự quyết định (Intended Nationally Determined Contributions – INDC) với mức giảm khí thải từ 8-25% tương ứng với mức đóng góp vô điều kiện (tự thực hiện) và có điều kiện (có sự trợ giúp quốc tế).

Báo cáo của Bộ TN&MT ngày 28/10/2014 đưa ra 3 kịch bản *tác động của BĐKH* cho Việt Nam vào cuối thế kỷ 21 và chọn kịch bản trung bình. Các kịch bản này được xây dựng trên kết quả một số điều tra về khí hậu vào giai đoạn 1989-1990. Theo kịch bản trung bình, nhiệt độ trung bình ở Việt Nam sẽ tăng 2-3 độ C, trong khi đó lượng mưa sẽ tăng 5-10%, mực nước biển sẽ tăng thêm 70cm so với mức trung bình của giai đoạn 1989-1990.

Theo dự báo, Việt Nam là một trong 10 nước chịu ảnh hưởng nặng nề do BĐKH. BĐKH sẽ ảnh hưởng rất bất lợi đến TPHCM trong những thập niên tới. Lượng mưa dự báo sẽ giảm trong mùa khô và tăng trong mùa mưa. Nhiệt độ trung bình dự báo sẽ tăng là 1 độ C vào năm 2050, và 2,6 độ C vào năm 2100. Mực nước biển dự kiến sẽ tăng 30cm cho đến năm 2050 và tiếp tục tăng trong khoảng 65-100cm vào năm 2100 so với mực nước biển trung bình trong giai đoạn 1990-1999. Như vậy TPHCM sẽ chịu ảnh hưởng hỗn hợp các yếu tố: *tăng nhiệt độ dẫn đến nhiệt độ cao hơn trong thành phố, suy giảm chất lượng không khí và nguồn nước, mực nước*

biển dâng dẫn đến nguy cơ ngập lụt và nhiễm mặn tăng lên, kết hợp với triều cường sẽ tạo ra các đỉnh lũ cao hơn, tăng lượng mưa trong mùa mưa sẽ tạo ngập úng nhiều hơn và hệ quả thay đổi dòng chảy của hệ thống sông ngòi dẫn đến sự gia tăng các sự cố vỡ đê bao gia tăng tăng xuất ngập lụt. Theo Ngân hàng thế giới (WB), TP HCM là một trong 5 thành phố chịu ảnh hưởng nặng nề do BĐKH.

Các chiến lược tăng trưởng xanh ứng phó với biến đổi khí hậu và PTBV, trường hợp TPHCM

UNFCCC sử dụng hai thuật ngữ quan trọng để nói về biện pháp *ứng phó với BĐKH* đó là *giảm thiểu* (mitigation) làm giảm năng lượng khí thải nhà kính, giảm nhiệt độ ấm lên toàn cầu và *thích ứng* (adaptation) với nhiệt độ tăng, nước biển dâng và khí hậu cực đoan. Hai biện pháp trên không thể tách rời nhau mà hỗ trợ lẫn nhau để ngăn chặn tác dụng xấu.

Để chủ động ứng phó đối với BĐKH, phải tiến hành đồng thời các *chiến lược giảm nhẹ* và *thích ứng*, trong đó “*thích ứng với BĐKH*” là trọng tâm, coi giảm thiểu hiệu ứng nhà kính là cơ hội để phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ môi trường, đó là giảm thiểu lượng khí thải từ những hoạt động của con người và phải thích ứng với với những tác động không thể tránh do tác hại của thiên tai và BĐKH để *chung sống với tự nhiên* một cách hòa bình.

Chính vì thế, các chiến lược, giải pháp ứng phó với BĐKH gắn liền với quá trình PTBV, bởi nó sẽ giúp giảm nhẹ rủi ro cho con người, đồng thời tăng khả năng ứng phó của cộng đồng đối với sự tàn phá của thiên nhiên. Để thực hiện Nghị quyết số 24 của Hội nghị lần thứ 7 Ban chấp hành Trung ương (khóa XI) về *Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường*, TP HCM đã đề ra nhiều “*chiến lược giảm nhẹ và thích ứng*” như: tham gia vào nhóm các “*thành phố các bon thấp*” (Low Carbon City) *thúc đẩy tăng trưởng xanh giảm nhẹ hiệu ứng nhà kính, tập trung chống ngập,*

chống nóng v.v.. thích ứng với BĐKH, PTBV và còn có nhiều *giải pháp* khác như: đổi mới công tác tuyên truyền hình thành ý thức chủ động ứng phó với BĐKH, đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật và công nghệ trong ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường, tăng cường quản lý nhà nước, ưu tiên bố trí tài chính và mở rộng hợp tác, hội nhập quốc tế.

Chiến lược thành phố các-bon thấp thúc đẩy tăng trưởng xanh, giảm nhẹ KNK và ứng phó với BĐKH

Khí CO₂, chiếm tới 60 % nguyên nhân của sự nóng lên toàn cầu, chính vì vậy CO₂ đã trở thành đối tượng chính trong các nỗ lực của loài người nhằm giảm phát thải khí nhà kính. Để giảm nhẹ KNK, chiến lược được lựa chọn là *thành phố các - bon thấp* để có “*hạn ngạch*” khí phát thải nhà kính, tham gia “*thị trường các-bon quốc tế*”.

Thành phố các - bon thấp luôn song hành với *tăng trưởng xanh*, cụ thể tập trung vào các nhiệm vụ chiến lược: *giảm KNK*, tăng cường sử dụng năng lượng sạch và năng lượng tái tạo, thực hành *sản xuất xanh* bằng việc “*công nghiệp hóa sạch*” và sử dụng tài nguyên hiệu quả, *xây dựng xanh*, nỗ lực tăng cường *phát triển năng lượng bền vững*, thực hiện *lối sống xanh* và khuyến khích tiêu dùng bền vững. Ngoài ra việc cải thiện chất lượng môi trường, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tạo việc làm cho người dân sẽ góp phần *thúc đẩy tăng trưởng xanh, giảm nhẹ BĐKH và PTBV*. Theo Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh thời kỳ 2012- 2020 tầm nhìn 2050 của Việt Nam: “*Tăng trưởng xanh là sự tăng trưởng dựa trên quá trình thay đổi mô hình tăng trưởng, tái cơ cấu nền kinh tế nhằm tận dụng lợi thế so sánh nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế thông qua nghiên cứu và ứng dụng công nghệ tiên tiến, phát triển cơ sở hạ tầng hiện đại để sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, giảm KNK ứng phó với BĐKH, góp phần xóa đói giảm nghèo và tạo động lực phát triển kinh tế một cách bền vững*”.

Mặc dù mới gia nhập tổ chức C40 (nhóm các thành phố dẫn đầu về ứng phó với BĐKH) từ năm 2009, song TPHCM đã vinh dự được đề cử vào chung kết giải những hạng mục thích nghi và ứng phó đã có những nỗ lực không ngừng trong việc thích ứng với BĐKH, đây là kết quả tổng hợp thực hiện các chiến lược cụ thể để giảm thiểu KNK của nhiều sở ngành trong thành phố.

Hiện nay các nhà khoa học đã đề xuất giải pháp mới là *thích ứng dựa trên hệ sinh thái* (Ecosystem Based Adaptation – EBA). Tiếp cận EBA là cách *tiếp cận quản lý bền vững* các tài nguyên thiên nhiên, các ngành nghề ở cấp độ khác nhau, đồng thời đảm bảo tăng cường được sức chịu đựng trước BĐKH. Mặt khác giải pháp EBA sẽ mang lại nhiều lợi ích về quản lý chất lượng đất, hệ sinh thái có thể hấp thụ và lưu giữ các bon, duy trì lượng các bon hiện tại và hỗ trợ đa dạng hóa các giải pháp về kinh tế.

Các chiến lược thích ứng với BĐKH hướng đến sống tốt và PTBV

Chiến lược thích ứng với BĐKH bao gồm cả giải pháp “*phi công trình*” và giải pháp “*công trình*” trong đó cần tập trung vào giải pháp phi công trình nhất là giải pháp “*quy hoạch*”.

1. Chống ngập để thích ứng với mực nước biển dâng, thời tiết cực đoan

TP HCM ở lẫn ranh của rừng sác chạy tới biển, từ Tây Nguyên đổ xuống, ăn thấp xuống Đồng Tháp Mười, có diện tích tự nhiên 2.095, 01km², dân số khoảng 7,5 triệu người, dự kiến đến năm 2025 lên tới 10 triệu người, có gần 60% diện tích là vùng đất thấp dưới 1,5m trên mực nước biển (120.000ha), với mạng lưới sông rạch chằng chịt (7.880km kênh rạch chính)

TP HCM lại nằm trên vùng cửa các con sông lớn : Lòng Tàu, Soài Rạp là nơi thoát nước của hệ thống sông Đồng Nai với bờ biển (khoảng 70-80km) nên một mặt chịu áp lực của nước nguồn từ trên đổ về hoặc khi mưa xuống, mặt khác lại chịu áp lực của biển từ dưới dâng lên quanh năm là lúc triều cao ,

xâm nhập mặn, gió bão và tình trạng mực nước biển dâng do khí hậu trái đất ấm dần lên (dự báo nước biển có thể dâng cao khoảng 1m so với hiện nay vào cuối thế kỷ này). *Triều, lũ, mưa và các tổ hợp của chúng chính là nguyên nhân gây ngập*.

Các trận mưa xuống , lũ về và các đợt triều cường làm ngập lụt, không chỉ riêng ở vùng đất thấp khu vực ngoại thành mà ngay cả một số quận trong khu vực nội thành như Bình Thạnh, Q6,Q7,Q8 v.v..làm ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế xã hội và gây nên những khó khăn và thiệt hại đáng kể cho người dân.

Theo trung tâm chống ngập cho biết hiện TP còn 49 điểm ngập do mưa và triều cường.

Giải pháp công trình:

Để khắc phục tình hình nêu trên , Bộ NN-PTNT đã đưa ra giải pháp *công trình thủy lợi* để chống ngập lụt tuy nhiên hiệu quả còn hạn chế , do vậy cần có giải pháp tổng thể mới có thể khắc phục được tình trạng ngập lụt ngày càng nặng nề ở thành phố.

Công trình thủy lợi giải pháp hàng đầu:

Trước tiên là phân vùng kiểm soát nước chống ngập úng:

- Vùng I :Gồm toàn bộ khu vực bờ hữu sông Sài Gòn-Nhà Bè
- Vùng II :Khu vực ngã 3 sông Sài Gòn – Đồng Nai
- Vùng III : Khu vực bờ tả sông Nhà Bè-Soài Rạp

Trong dự án này tập trung vào vùng I, là vùng khổng lồ khu vực nội thành cũ, với nhiều vấn đề bức xúc về tiêu thoát nước đô thị, môi trường và cải tạo đất. Để giải quyết các vấn đề trên cần xây dựng một hệ thống công trình khép kín bao gồm 13 cống kiểm soát triều và 172km đê bao kết hợp với các tuyến giao thông , cao trình không thấp hơn 2,5m. Sau khi hoàn thành hệ thống khép kín đảm bảo kiểm soát mực nước kênh rạch trong khu vực, trong đó có thể hạ thấp mực nước trong kênh rạch theo yêu cầu để tăng cường khả năng thoát nước của hệ thống thoát nước của đô thị cũ, biến dòng chảy 2 chiều thành

dòng chảy một chiều từ trên xuống dưới, tạo điều kiện tốt cho việc thoát lũ, ngăn chặn ảnh hưởng của hiện tượng mực nước biển dâng.

Đối với các dự án chống ngập do triều, ngoài các dự án trạm kiểm soát Nhiều Lọc – Thị Nghè, Bình Triệu, Bình Lợi, Rạch Lăng...thì các dự án cống kiểm soát triều như: Muong Chuối, Cây Khô...hiện chỉ mới khởi công.

Dự án Thiên Nam Group, với việc xây dựng 6 cống lớn, hơn 7km đê kè và một số cống nhỏ, cùng với cống Vàm Thuật (xây dựng bằng nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng Thế giới, cống Nhiều Lọc Thị Nghè (đã xây dựng) sẽ chống ngập cho trung tâm TPHCM, với diện tích 570km² và 6,5 triệu dân tránh được ảnh hưởng từ triều cường xâm nhập. Để chống ngập do mưa, cần vận hành hệ thống cống “*gạn triều*” kết hợp bơm hỗ trợ tại 3 vị trí cống: Bến Nghé, Tân Thuận, Phú Xuân.

Giải pháp cốt cao xây dựng:

Theo tính toán của Bộ NN-PTNT thì nếu tính với lũ lớn 200 năm mới có một lần và có xét tới mực nước biển dâng 0,7m thì mực nước ở trạm Phú An có thể dâng lên đến 2,5m. Đó là cơ sở để xem xét cao trình đê và cốt cao san nền, tuy nhiên cốt cao cũng có thể là 2m đối với khu vực trong đê bao.

Tiêu biểu cho giải pháp quy hoạch cốt cao xây dựng là quy hoạch khu trung tâm đô thị mới Thủ Thiêm có tính đến hồ điều hòa, vùng đất ướt ngập nước và cao trình san nền là 2,5m.

Giải pháp phi công trình:

Giải pháp quy hoạch “tích tụ dân cư “vào khu đất “ít bị tổn thương” theo hình thái “đô thị nén” để “sống chung với lũ”

Diện tích không gian đô thị của TPHCM sẽ bị thu hẹp khi mực nước biển dâng.

Theo kịch bản 65cm, diện tích bị ngập ở phía Tây-Nam thành phố, phạm vi diện tích bị ngập sẽ là khoảng 304km², gồm các quận, Bình Tân, huyện Bình Chánh và quận 12 ở phía Đông Bắc.

Theo kịch bản 100cm, ngập 473km², diện tích bị ngập tập trung ở phía Tây Nam thành phố, gồm Bình Tân, Bình

Chánh và quận 12 ở phía Đông Bắc và rải rác ở các huyện Nhà Bè, Cần Giò. Hiện nay Liên Hợp Quốc và nhóm G8 đã giới thiệu nhiều *giải pháp sinh thái* hơn trước để “*sống chung*”, chứ không phải chỉ ngăn triều, chống lũ.

Ở nước ta, Bộ NN&PTNT đề xuất cách tiếp cận “*đô thị thích nghi với ngập nước*” tại các vùng trũng thấp ngập nước, chứ không tuyệt đối chỉ bằng các công trình đê bao, không thực hiện ngập đến đâu nâng nền đến đó.

Chúng ta có thể tham khảo kinh nghiệm xây dựng tại khu đất ngập nước ở trung tâm đô thị mới Thủ Thiêm do Sasaki (Mỹ) quy hoạch phù hợp với điều kiện ngập nước. Nếu chúng ta nhận thức được nước ngập không còn là mối đe dọa nữa mà có thể sống chung và lợi dụng nó thì sẽ có nhiều sáng kiến sống chung với nước ngập. Những khu vực có thể phát triển theo kiểu thích nghi như những khu vực phía Tây Nam của TPHCM.

Theo Jioep Janssen, TPHCM có thể sử dụng *mô hình không gian thoát nước lũ cho sông* (room for the river) – mở rộng các vùng ngập nước và di dời dân ở các khu vực dễ bị ảnh hưởng, nhằm cho phép một lượng nước lớn chảy ra biển mà Hà Lan đã áp dụng. Thành phố cần phải kết nối cư dân thành phố với nước. Điều đó có thể gặp khó khăn, bởi vì ngày nay mọi người bỏ qua sông ngòi vì tình trạng xấu đi của nó. Nước hiện đang ở *sân sau* của TPHCM, nhưng nó phải ở *sân trước*.

Giải pháp quy hoạch đô thị sinh thái, đô thị xanh:

Do vậy để đáp ứng yêu cầu TP các bon thấp phải hướng đến *đô thị sinh thái, đô thị xanh, kiến trúc sinh thái, kiến trúc xanh và công trình xanh*.

Các đô thị nếu được *xây dựng theo các chuẩn mực xanh*, trên thực tế có thể giúp giảm tác động tiêu cực của cộng đồng cư dân đối với môi trường, qua đó đảm bảo môi trường sống lành mạnh và giảm mức phát thải nhà kính.

Đô thị sinh thái theo chuẩn quốc tế (International Ecocity Standard- IES) thì không chỉ xanh sạch đẹp. Thông qua các nhóm tiêu chí cơ cấu đô thị

(kiến trúc, đất đai...), hệ thống giao thông, năng lượng tái tạo, phúc lợi xã hội thì một đô thị sinh thái phải bảo đảm được sự hài hòa giữa kinh tế, xã hội và môi trường để sống tốt và phát triển bền vững.

Theo Hội Môi trường xây dựng đô thị Việt Nam, bảy tiêu chí của đô thị xanh là: không gian xanh, công trình xanh, đô thị xanh, giao thông xanh, công nghiệp xanh, chất lượng môi trường đô thị xanh, bảo tồn cảnh quan thiên nhiên danh lam thắng cảnh công trình văn hóa lịch sử, văn hóa cộng đồng dân cư thân thiện với môi trường thiên nhiên. Khái niệm *đô thị sinh thái* đã và đang được nghiên cứu, thảo luận, áp dụng ở nhiều quốc gia, là loại hình đô thị có khả năng đảm bảo cho cư dân sinh sống trong điều kiện chất lượng cuộc sống tốt hơn, sử dụng tối ưu các nguồn tài nguyên thiên nhiên, hướng tới sự phát triển bền vững, ứng phó với BĐKH, Phát triển đô thị sinh thái, đô thị xanh là *lựa chọn mang tính chiến lược* cho sự phát triển bền vững, và là xu thế đang diễn ra trên toàn thế giới. Tuy nhiên đô thị sinh thái, đô thị xanh chỉ *hoàn chỉnh* khi bao gồm cả các *công trình xanh, kiến trúc sinh thái và kiến trúc xanh*.

Giải pháp quy hoạch “dành không gian cho nước”:

Ở Khu đô thị mới Nam Sài Gòn, công ty tư vấn Skidmore, Owings & Merrill - SOM (Mỹ) đã quy hoạch theo mô hình “*đô thị đảo*” (City of Island) kết hợp phát triển các đô thị với các kênh rạch bao quanh, vừa bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên vừa thoát nước dễ dàng, rất tiếc là ý tưởng này không được thực hiện đầy đủ trong thực tế. Ở Nhật, trong quy hoạch họ luôn tính toán kỹ *không gian dành cho nước thấm và thoát*, còn ở nước ta vấn đề này chưa được quan tâm trong quy hoạch xây dựng.

Để thoát nước nhanh cần quy hoạch các *hồ điều tiết nước* tại tất cả các lưu vực, nơi nào không còn đất làm hồ điều hòa thì có thể nạo vét sâu các kênh rạch để trữ nước và thoát nước, duy trì một số vùng đất ướt ngập nước, hạn chế bê tông hóa diện tích đất để tăng lượng nước thấm xuống lòng đất, tăng mực

nước ngầm và hạn chế lún sụt đất. Giải pháp này có thể giảm 20-40% lượng nước chảy trên bề mặt. Tuy nhiên, giải pháp này hiện nay chưa được quan tâm thực hiện. TP HCM chỉ mới đang triển khai các hồ điều hòa: Gò Dưa (Thủ Đức) 95ha, Khánh Hội (Q4) 4,8ha, Bàu Cát (Tân Bình) 0,4ha v.v.. trong quy hoạch 103 hồ điều tiết.

Giải pháp giảm sử dụng nước ngầm:

Về lâu dài BĐKH ảnh hưởng đến nhiều mặt của thành phố, nhưng hiện tại, hiện tượng gây lún đất ảnh hưởng còn lớn hơn. Theo Joep Janssen thì càng nhiều người sống ở thành phố thì lượng nước ngầm họ lấy từ dưới đất lên để tiêu thụ càng cao. Và kết quả là đất bị lún xuống. Đối với TPHCM vấn đề này còn lớn hơn vì mực nước biển tăng, cứ mỗi năm TPHCM lún thêm vài centimet, trong khi nước biển chỉ dâng vài milimet hàng năm.

2. Chống nóng để thích ứng với nhiệt độ tăng giảm hiệu ứng đảo nhiệt đô thị

Tuy nhiên, để thích ứng với BĐKH không chỉ có đô thị sinh thái, đô thị xanh mà theo Tom Kopler có 2 nguyên tắc phổ biến là: (i) Hãy chắc chắn nâng cao khả năng dự trữ nước và công suất của hệ thống thoát nước sẽ ứng phó với mưa lớn đang gia tăng và nước biển dâng (đã được nêu ở trên) (ii) Đảm bảo kết cấu đô thị, bố trí đô thị có tác dụng làm mát, mang lại không khí trong lành cho thành phố.

Đảo nhiệt đô thị là một đại đô thị nóng một cách bất thường hơn so với các vùng xung quanh. *Hiệu ứng đảo nhiệt đô thị* có khả năng ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe và hạnh phúc của cư dân đô thị. Làm gia tăng năng lượng cung cấp cho điều hòa và tủ lạnh hoặc làm thay đổi hệ khí tượng địa phương. TPHCM có cấu trúc mất cân đối hiểm thấy trên thế giới khi có đến hơn 90% cư dân tập trung vào khu vực đô thị với một diện tích chỉ khoảng 7% diện tích toàn thành phố, do vậy hiệu ứng đảo nhiệt đô thị càng mạnh mẽ.

Để giảm hiệu ứng đảo nhiệt đô thị cần “*chống nóng*”, do vậy cần “*làm mát đô thị*”. Làm mát đô thị là một yếu tố quan

trọng để nâng cao sự thoải mái và chất lượng của không gian đô thị. Làm mát đô thị ở TPHCM là *tăng tỷ lệ cây xanh và không gian công cộng*, tạo bề mặt cỏ cây ẩm ướt, *bảo tồn diện tích sông nước kênh rạch* và tất cả các điều kiện trên được tích hợp, được tổ chức theo hướng bổ sung cho nhau theo hướng *kết hợp cây xanh với mặt nước*, thì hiệu quả làm mát đô thị càng lớn.

Xây dựng hành lang thông gió là việc rất quan trọng, nhằm tạo ra không khí mát và trong lành cho thành phố. Việc xây dựng hành lang thông gió phải được xác định và quy hoạch rõ ràng ngay trong các đồ án phát triển đô thị. Để đảm bảo cung cấp không khí trong lành cho thành phố, cho từng khu phố, đường phố và các block nhà nên xây dựng theo hướng gió chính. Hướng gió chính hợp lý nhất cho TPHCM là hướng gió mùa. Đường phố nên đặt song song với hướng gió hoặc nghiêng góc từ 30 độ. Mặt đường phải đủ rộng và không bị chặn bởi các công trình hoặc cây xanh dày đặc.

Quản lý bức xạ mặt trời là một công cụ quan trọng để thích ứng với BĐKH ở cấp độ toàn thành phố và từng công trình. Những biện pháp cụ thể có thể thực hiện để giảm thiểu bức xạ mặt trời là: sử dụng các vật liệu phản xạ trong công trình xây dựng tiết kiệm được chi phí cho các thiết bị làm mát.

Tránh ánh sáng mặt trời bằng cách tạo bóng râm trong không gian công cộng hoặc các tòa nhà cũng là một chiến lược để giảm tải nhiệt. Các cây có tán lớn thường được sử dụng cho các khu vực đô thị ở các vùng nhiệt đới để bảo vệ không gian mở và các tòa nhà bởi bức xạ mặt trời trực tiếp. Các “bóng đổ” trong các khu vực đi bộ cần được tính toán để góp phần làm mát, giảm năng lượng điều hòa làm mát tòa nhà.

Hồng Kông là *thành phố chiều thẳng đứng* (vertical city) có mật độ dày đặc nhà chọc trời (skyscraper), hiệu ứng *đảo nhiệt đô thị* là vấn đề luôn được quan tâm để giải quyết. Phân cách các tòa nhà nhằm nâng cao chất lượng khí lưu thông và môi trường dành cho người đi bộ rất được quan tâm. Khoảng lùi của

các tòa nhà – áp dụng cho người đi bộ tiếp giáp với các đường phố hẹp, cũng nhằm nâng cao chất lượng khí lưu thông và môi trường dành cho người đi bộ và để giảm hiệu ứng *hẻm sâu*.

Quy hoạch quản trị đô thị thúc đẩy tăng trưởng xanh, ứng phó với biến đổi khí hậu và phát triển bền vững Quy hoạch

Hiện nay ở nước ta đã có các loại quy hoạch như: quy hoạch kinh tế, xã hội, môi trường và quy hoạch không gian v.v.. tuy nhiên sự thiếu nhất quán giữa các quy hoạch chuyên ngành khác nhau đã làm giảm đáng kể giá trị của quy hoạch. Tất cả các tổ chức đều nhận thấy cần thiết phối hợp chặt chẽ hơn trong các quy trình quy hoạch bằng cách soạn thảo một *quy hoạch chiến lược hợp nhất* cho thành phố, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững. Vì lý do đó, đề nghị đưa quy hoạch chiến lược hợp nhất, quy hoạch tích hợp vào Luật Quy hoạch. Để đáp ứng yêu cầu PTBV, từ thập niên 1990 thế giới đã ra đời *phương pháp quy hoạch chiến lược hợp nhất* (Integrated Strategic Planning).

Quy hoạch đô thị ứng phó với BĐKH cũng không ngoài mục tiêu phát triển bền vững, cho nên cũng cần sử dụng phương pháp *quy hoạch chiến lược hợp nhất*.



Quy hoạch chiến lược hợp nhất trong thời kỳ BĐKH là sự hợp nhất giữa các bản quy hoạch: kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường, các chiến lược thích ứng và giảm nhẹ BĐKH và không gian vật chất để tìm ra mục tiêu quy hoạch chung, đảm bảo sống tốt, cng bằng xã hội, ứng phó với BĐKH và tính bền vững.



Tuy nhiên, quy hoạch chiến lược hợp nhất không thể thay thế các bản quy hoạch kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường, quy hoạch xây dựng đô thị và chiến lược ứng phó với BĐKH. Đúng hơn quy hoạch chiến lược hợp nhất là một cái dù bao trùm lên các bản quy hoạch và các chiến lược nêu trên.

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 sự phối hợp hành động trên diện rộng, và là công cụ quản lý của chính quyền cho nên sẽ thay đổi từ “*lập quy hoạch thành phố*” sang “*thành phố lập quy hoạch*”.

Nhưng nếu đã lập quy hoạch tích hợp rồi mà chưa tính đến yếu tố BĐKH thì Quy hoạch ứng phó với BĐKH có thể chỉ là “*tích hợp các chiến lược về BĐKH vào quy hoạch đô thị*” để có tiếng nói chung, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

Quy hoạch đô thị chứa đựng nhu cầu không gian của các bản quy hoạch kinh tế kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường và các chiến lược giảm thiểu và thích ứng với BĐKH trong sự hài hòa với mục tiêu phát triển bền vững theo phương pháp quy hoạch chiến lược hợp nhất. Tuy nhiên, 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 đô thị vẫn sử dụng phương pháp quy hoạch “*đô thị hiện đại*” truyền thống theo phân khu “*kiểu hình học*” cứng nhắc sẽ 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 chức năng có tính linh hoạt, hợp lý và đa dạng, có thể còn bao gồm nhiều loại không gian khác 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.

Thực ra đô thị hậu hiện đại cũng là sự pha trộn giữa các yếu tố hiện đại và hậu hiện đại. 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 cảnh quan ... Trong thời kỳ BĐKH thì quy hoạch đô thị hậu hiện đại phải kể đến *đô thị sinh thái, đô thị xanh*.

Theo Bộ Xây dựng, ở nước ta “*Phát triển đô thị sinh thái, đô thị xanh là lựa chọn mang tính chiến lược để ứng phó với BĐKH*”, vì chỉ có *đô thị sinh thái, đô thị xanh mới là cơ sở để thúc đẩy tăng trưởng xanh, ứng phó với BĐKH và PTBV*.

Ở nước ta, cần xây dựng được một bộ tiêu chí cho việc lập đồ án quy hoạch đô thị sinh thái, đô thị xanh. Bộ tiêu chí này phải xem xét một cách tổng hợp về môi trường đô thị, kinh tế đô thị, xã hội và văn hóa đô thị... đây là cơ sở quan trọng để lập đồ án quy hoạch, có tính quyết định đến chất lượng đô thị, thúc đẩy tăng trưởng xanh, ứng phó với BĐKH và PTBV.

Quản trị đô thị

Quản trị đô thị là hoạt động liên tục bao gồm huy động, kiểm soát và sử dụng các nguồn lực khác nhau được phối hợp lại để hoạch định lập chương trình xây dựng vận hành bảo trợ, bảo quản các dịch vụ công cộng và môi trường ngõ hầu đạt được các **mục tiêu phát triển bền vững** do chính quyền thành phố đề ra. Công tác này còn bao gồm cả quản lý tài chính, cung cấp dịch vụ, lập kế hoạch đầu tư vốn, quy hoạch không gian, quy hoạch đất đai, bảo

vệ môi trường, **các chiến lược thích ứng và giảm nhẹ BĐKH**. Sự phát triển được xem như là bền vững khi có sử dụng tài nguyên theo một cách thức không ngăn trở thế hệ tương lai sử dụng tài nguyên đó.

Chương trình quản trị đô thị cũng sẽ theo hướng tích hợp (integrated), có sự tham gia (participation) và bền vững (sustainable), sử dụng một cách có hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên và năng lượng, ứng phó chủ động với các hiện tượng BĐKH hướng tới mục tiêu PTBV.

Việc phối hợp thực hiện một cách đồng bộ, có sự tham gia của cộng đồng và doanh nghiệp, chương trình quản trị đô thị này, trong đó xác định hợp lý các “*linh vực*” và “*khu vực nhạy cảm*” có khả năng bị ảnh hưởng do BĐKH, sẽ làm cho TP phát triển kinh tế - xã hội một cách bền vững và góp phần giảm thiểu các ảnh hưởng của BĐKH, ngày càng thích ứng với hiện tượng này. ■

Tài liệu tham khảo

1. Review of HCM City Master Plans _Nguyen Dang Son & Harold Senter, National Project VIE/95/052, June 1997
2. Phương pháp tiếp cận mới về quy hoạch và quản lý đô thị _ Nguyễn Đăng Sơn, Nxb Xây dựng năm 2005, tập 2 năm 2006
3. Quy hoạch các giải pháp chống ngập cho TPHCM_ Bộ Nông nghiệp & Phát triển Nông thôn, Báo SGGP ngày 9/3/2008
4. Low Carbon Cities – 45th World Congress, Porto Portugal 18-22 October 2009, Spatial Planning for Low Carbon Cities
5. Seven Ingredients for Low carbon Cities ,

- a Statement from ISOCARP (International Society of City and Regional Planners) Cogress, Porto/Portugal (19-23 October 2009)
6. Cần xác định các khu vực nhạy cảm _ Nguyễn Trung Việt, Báo SGGP
7. Thách thức và thời cơ_ Nguyễn Văn Chiến, Báo SGGP
8. Giải pháp tổng thể chống ngập _ Nguyễn Đăng Sơn, TC Người đô thị ngày 25/7/2011
9. Thành phố chiều thẳng đứng, Kinh nghiệm Hồng Kông, TC Người đô thị ngày 25/11/2011
10. Thành phố xanh _ Nguyễn Đăng Sơn, TC SG ĐTXD tháng 5/2012
11. Quy hoạch xây dựng TP HCM trong điều kiện BĐKH và mực nước biển dâng_ Lê Hồng Kế, TC SG ĐTXD tháng 6/2012
12. Quy hoạch chiến lược hợp nhất _ Nguyễn Đăng Sơn, TC Quy hoạch xây dựng số 59 (năm 2012)
13. Tương lai đô thị Việt Nam - Hành động hôm nay _ Cục Phát triển Đô thị, TC Quy hoạch Xây dựng số 59 (năm 2012)
14. Đô thị sinh thái thích ứng với BĐKH _ Nguyễn Đăng Sơn, TC SG ĐTXD tháng 6/2013
15. Hướng dẫn về quy hoạch và thiết kế đô thị thích ứng với BĐKH, Sở QH - KT TPHCM và Đại học Kỹ thuật Cotbus, Đức, năm 2013
16. Cẩm nang về quy hoạch và thiết kế đô thị thích ứng với BĐKH, Sở QH – KT TPHCM và Đại học Kỹ thuật Cotbus , Đức, năm 2013
17. Quy hoạch phát triển đô thị xanh ở Việt Nam_ Trương Văn Quảng , TC Quy hoạch Đô thị số 15 (2013)
18. Đô thị xanh kiến trúc xanh & công trình xanh là động lực thúc đẩy tăng trưởng xanh_ Nguyễn Đăng Sơn, TC QH XD số 63 (2015)
19. Cần đưa quy hoạch tích hợp vào trong luật quy hoạch ở nước ta để PTBV_ Nguyễn Đăng Sơn, TC Quy hoạch Xây dựng số 75 (2015)
20. Phát triển đô thị xanh tại Việt Nam_ Lê Thị Bích Thuận, TC KT VN số 11/2015
21. Nước phải là sân trước của TPHCM_ Joep Janssen (Ngọc Đông thực hiện), TTCT, ngày 6/3/2011
22. Đô thị Việt Nam đối mặt nhiều thách thức _ Nguyễn Khôi (thực hiện), Báo SGGP ngày 24/8/2016

Abstract

In our country, there are many kinds of planning, such as: economic, social, environment and physical planning. But the lack of consistency between 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 Integrated Strategic Planning (ISP) for the City, towards sustainable development . For this reason, we need to submit ISP to the Law of Planning. In the time of climate change , ISP is the coordination and integration between economic, social, environment, climate change adaptation – mitigation strategies and physical planning towards common target of liveability, equity and sustainability.

Urban management is the continuous activity of mobilizing, controlling and applying diverse resources in a coordinated manner to plan, program, build, operate, maintain and safeguard public services and the environment in order to achieve the sustainable development objectives of city government . This includes among others financial management, service delivery, capital investment planning, spatial planning, land management, environmental protection, and climate change adaptation – mitigation strategies. Development is considered sustainable when it use resources in a way that does not prevent future generation from using the same resources.

Keywords: integrated strategic planning, climate change, sustainable development, urban management.

Thành phố các-bon thấp

Tương lai của các đô thị Việt Nam

THS.KTS. **NGUYỄN LÊ NGỌC THANH**

Khoa Kiến trúc - Đại học Kiến trúc Đà Nẵng

BỐI CẢNH NGHIÊN CỨU
Biến đổi khí hậu là một trong những thách thức lớn nhất đối với nhân loại. Nó đã trở thành một vấn đề quan tâm chung của cộng đồng quốc tế, và sự biến đổi ngày càng trở nên khắc nghiệt của khí hậu trái đất đã làm cho thế giới càng quan tâm mạnh mẽ đến vấn đề phát triển bền vững. Đối phó với biến đổi khí hậu, khống chế việc thải khí gây hiệu ứng nhà kính là trách nhiệm chung của nhân loại, để thúc đẩy phát triển thành phố các-bon thấp là một biện pháp quan trọng để ngăn chặn lượng khí thải các-bon dioxide và các dẫn xuất các-bon sinh ra từ sản xuất công nghiệp và sinh hoạt đô thị. Các nước trên thế giới hiện nay đã đạt đến một sự đồng thuận về vấn đề này. Để giải quyết những mâu thuẫn trong việc phát triển kinh tế và môi trường sinh thái, chính phủ các nước trên thế giới đã thống nhất chọn việc tiêu thụ năng lượng thấp, ô nhiễm thấp và lượng khí thải thấp làm tham số cơ sở của quá trình phát triển nền kinh tế các-bon thấp. Nhằm tăng cường hợp tác quốc tế ở các nước trên thế giới để chống lại biến đổi khí hậu, cần thúc đẩy phát triển và

xúc tiến các công nghệ các-bon thấp, bảo tồn tài nguyên, bảo vệ môi trường sống. Khó khăn nhất trong việc phát triển thành phố các-bon thấp là chưa có tiêu chí, quy chuẩn, quy phạm liên quan đến vấn đề tùy theo nhận thức và hiểu biết, thực trạng của từng quốc gia sẽ có những ứng xử riêng cho từng thành phố. Theo kế hoạch phát triển Việt Nam đến năm 2020 của chính phủ thì Việt Nam sẽ trở thành một quốc gia công nghiệp hiện đại hóa. Với xu hướng của thế giới về biến đổi khí hậu và trào lưu phát triển theo hướng các-bon thấp đang là hướng đi mới của các đô thị.

Hiện nay, phạm vi thực hiện việc phát triển các-bon thấp ngày càng mở rộng, bao gồm các lĩnh vực như kinh tế các-bon thấp, giao thông các-bon thấp, đời sống các-bon thấp, xanh hóa đô thị các-bon thấp, công nghiệp các-bon thấp, công nghệ các-bon thấp, kiến trúc các-bon thấp, vv..., tất cả đều chú trọng vào việc sử dụng tài nguyên, năng lượng và khí thải các-bon mà chiến lược phát triển thành phố các-bon thấp quan tâm. Tuy nhiên vận dụng vào phát triển thành phố các-bon thấp ở Việt Nam còn nhiều vấn đề tồn tại và thách thức.

QUAN ĐIỂM ĐÔ THỊ CÁC-BON THẤP

Nguồn gốc và bối cảnh ra đời

Từ 20 năm qua, chính phủ các nước trên toàn thế giới đã nỗ lực không ngừng để phát triển vấn đề biến đổi khí hậu từ Khung công ước của Liên hợp quốc năm 1992 “Biến đổi khí hậu. “Khái niệm thành phố các-bon thấp được khởi xướng lần đầu tiên trên lĩnh vực phát triển kinh tế. Đến năm 2003, chính phủ Anh công bố “*Năng lượng trắng*”^[1]. Lần đầu tiên đề xuất một khái niệm “nền kinh tế các-bon thấp”. Qua đó, đã chỉ ra nền kinh tế các-bon thấp là thông qua việc tiêu hao tài nguyên tự nhiên và ô nhiễm môi trường ở mức thấp nhất trong khi đó kinh tế đạt được càng nhiều, thông qua việc tạo nên tiêu chuẩn đời sống càng cao và chất lượng mức sống càng tốt, cuối cùng khái niệm các-bon thấp từ lĩnh vực phát triển kinh tế phát rộng đến lĩnh vực đời sống xã hội và đô thị, và đã được cộng đồng thế giới đón nhận và hưởng ứng. Đến năm 2005 các nước đã ký “Nghị định thư Kyoto”, trong năm này, thế giới đã thành lập Liên minh lãnh đạo khí hậu các thành phố trên thế giới C40 (Large Cities Climate Leadership Group), và

các thành viên của thành phố để thúc đẩy phát triển các-bon thấp thường tiến hành thăm dò và thực hành. Từ năm 2007 của “*Lộ trình Bali*” (Bali roadmaps) cho đến Hội nghị biến đổi khí hậu của Liên Hợp Quốc năm 2009 tại Copenhagen tiếp tục khơi dậy sự phản ứng của con người với biến đổi khí hậu, bảo vệ môi trường toàn cầu, sự phát triển của một nền kinh tế các-bon thấp và ý thức trách nhiệm và cộng đồng. Về giới học thuật, tổ chức thế giới và chính phủ các nước từ năm 2007 đã bắt đầu quan tâm đến khái niệm “đô thị các-bon thấp”.

Ý nghĩa thời đại của thành phố các-bon thấp

Đứng ở tầng vĩ mô mà nói, phát triển đô thị các-bon thấp sẽ thông qua giảm thiểu tiêu hao năng lượng và phát thải khí nhà kính, giảm thiểu hiện tượng ấm lên của khí hậu toàn cầu dựa vào tiến trình diễn biến biến đổi, giảm thiểu triệt tiêu các ô nhiễm toàn cầu tận gốc từ cái nguyên nhân sản sinh ra nguyên nhân cho việc biến đổi khí hậu, góp phần cải thiện môi trường sinh thái toàn cầu mang đến cơ hội, đời sống tốt đẹp cho cư dân toàn cầu đó là điều mong muốn của một thành phố các-bon thấp.

Đứng ở tầng giữa, phát triển đô thị các-bon thấp sẽ thay đổi phương thức tăng trưởng kinh tế đô thị, nâng cao năng lực cạnh tranh kinh tế đô thị, vì phát triển bền vững của nền kinh tế đô thị thậm chí phát triển toàn diện đô thị mang đến động lực thúc đẩy mạnh mẽ. Đứng ở tầng vi mô, phát triển đô thị các-bon thấp sẽ mang đến động lực và thời cơ chuyển đổi phần lớn từ không gian, phương thức đời sống v.v.. ở các mặt đô thị, đưa tới sự gắng sức mạnh mẽ vì đô thị phát triển hướng tới môi trường sinh thái chất lượng, mang đến phúc lợi vì con người đô thị thậm chí toàn nhân loại.

Định nghĩa thành phố các-bon thấp

Định nghĩa thành phố các-bon thấp có thể từ nhiều góc độ khác nhau mà giới định.

Quan điểm về vấn đề này có nhiều chuyên gia trên thế giới đã có những nhìn nhận như sau: (bảng 1)

Từ góc độ phát triển kinh tế bền vững, thành phố các-bon thấp được cho rằng khi phát triển kinh tế đô thị có thể thúc đẩy kinh tế, hoàn cảnh, lợi ích xã hội thống nhất và ưu hóa, và trong quá

trình phát triển kinh tế dần dần giảm thiểu phát thải của khí CO², đô thị hấp thụ năng lượng khí CO² không ngừng gia tăng, công nghiệp đô thị truyền thống hướng phát triển phát thải các-bon cao đang chuyển hướng tới nền công nghiệp phát thải các-bon thấp, cũng như tiêu dùng đô thị đang hướng phát

Chuyên gia lý giải về đô thị các-bon thấp trên thế giới

Nguồn: tác giả tổng kê từ những tài liệu tham khảo.

Chuyên gia	Về vấn đề giải thích đô thị các-bon thấp
I.Kildsgaard	Thúc đẩy phát triển đô thị các-bon thấp thì tất yếu phải tiến hành thiết kế đô thị sinh thái, nâng cao tiêu chuẩn về thiết kế, vật liệu, năng lượng v.v.. cho kiến trúc công trình, và phát triển năng lượng tái sinh tại địa phương.
Tom Roper	Công nghiệp trong quá trình phát triển ảnh hưởng không nhỏ đến môi trường và nhà lãnh đạo cần chỉ đạo loại hình xuất khẩu mới và cơ hội nghề nghiệp, trong quá trình phát triển đô thị các-bon cần nhấn mạnh đến năng lực quản lý môi trường.
J.L.Sawin và Kristen Hughes	Để giải quyết vấn đề là cần kết hợp các mặt tài nguyên năng lượng và kỹ thuật, quy hoạch, kiến trúc, và sản phẩm tiêu phí, bên cạnh đó thúc đẩy phân bố vận dụng hệ thống năng lượng như năng lượng sản xuất của địa phương hoặc cung ứng điện lực, đồng thời kết hợp năng lượng cung cấp hình thức mới, phân tán, quy mô nhỏ, đã có thể làm giảm thiểu mức sử dụng năng lượng than đá và khí tự nhiên.
Hồ Yên Cương	Đô thị các-bon thấp tức là đô thị đang có nền kinh tế các-bon cao chuyển sang kinh tế các-bon thấp, bao gồm sử dụng năng lượng các-bon thấp, đẩy mạnh hiệu xuất xanh hoá đô thị, đẩy mạnh tỷ lệ xử lý rác và tỷ lệ phổ biến khí ga và công việc khác...
Phó Doãn & Vương Văn Lâm	Đô thị các-bon thấp thông qua đô thị thúc đẩy kinh tế các-bon thấp phát triển, thúc đẩy phương thức sinh hoạt các-bon thấp, tăng việc sáng tạo mới và sử dụng kỹ thuật các-bon thấp, giảm thiểu khí CO ² và phát thải khí nhà kính, trọng tâm là giảm thấp sản lượng công nghiệp truyền thống, phương thức vận hành kinh tế xã hội bỏ không và tiêu tốn, hình hành tiết kiệm năng lượng hiệu quả cao, tối ưu hóa kết cấu, tận dụng tuần hoàn hệ thống kinh tế, hình thành phương thức sinh hoạt lành mạnh, tiết kiệm, các-bon thấp và mô hình tiêu dùng, cuối cùng thực hiện đô thị các-bon thấp, sạch sẽ, hiệu quả cao và phát triển bền vững.
Hạ Khôn Bảo	Đô thị các-bon thấp là khi phát triển đô thị kinh tế các-bon thấp thì thúc đẩy phương thức tiêu dùng các-bon thấp và phương thức sản xuất, cụ thể là hình thức tiết kiệm năng lượng tạo môi trường tốt của hệ thống sinh thái năng lượng phát triển đô thị bền vững.

thải các-bon cao chuyển sang hướng tiêu dùng đô thị tự các-bon thấp. Từ góc độ mô hình phát triển đô thị và cách thức phát triển xã hội có thể nói, thành phố các-bon thấp là thông qua khái niệm tiêu dùng và cách thức sinh hoạt của người dân, chất lượng đảm bảo cuộc sống không ngừng được nâng cao giúp cho giảm thiểu phát thải xây dựng mô hình và cách thức phát triển xã hội

Đặc trưng thành phố các-bon thấp

Đặc trưng động thái:

Zero các-bon là mục tiêu cuối cùng của việc theo đuổi thành phố các-bon thấp, nhưng trong giai đoạn ngắn thì việc thực hiện sẽ khó khăn: tất yếu phải thông qua việc điều chỉnh không ngừng phù hợp với phát triển đô thị. Trong quá trình đó, phương thức tiêu dùng sinh hoạt của người dân đô thị có thể không ngừng thay đổi, phát triển đô thị các-bon thấp ủng hộ việc điều chỉnh chính sách không ngừng, mô hình phát triển kinh tế đô thị cũng theo đó mà thay đổi, và sẽ từng bước phát triển mục tiêu hướng tới đô thị các-bon thấp.

Đặc trưng kinh tế:

Xây dựng thành phố các-bon thấp về cơ bản là đầu tư tài nguyên và năng lượng hóa thấp nhất, ứng dụng kinh tế xã hội hiệu quả cao và phương thức phát triển tập trung, thực hiện lợi ích kinh tế hóa lớn nhất, điều đó cũng đưa đến cho đô thị sự cạnh tranh rất lớn, đồng thời mang đến rất nhiều cơ hội.

Đặc trưng hệ thống:

Xây dựng thành phố các-bon thấp thì do hệ thống kinh tế, kỹ thuật, xã hội, tài nguyên và môi trường v.v.. tổ thành, cao độ tiêu chuẩn một công trình hệ thống động thái phức tạp, bao gồm các mặt quy hoạch, kiến trúc, năng lượng, kỹ thuật, chế độ v.v., đề cập tới ở từng phương diện sinh hoạt người dân.

Cơ hội khi phát triển đô thị các-bon thấp

Công nghiệp các-bon thấp sẽ là điểm tăng trưởng kinh tế mới đô thị:

Ngành công nghiệp các-bon thấp là một điểm tăng trưởng kinh tế mới, cũng là một điểm chính bắt buộc tất yếu trong phát triển đô thị, mà còn

mang đến lượng lớn cơ hội nghề nghiệp cho địa phương. Đối với mỗi thành phố có rất nhiều ưu thế và đặc trưng phát triển bản thân, do vậy có thể lựa chọn công nghiệp các-bon thấp phát triển phù hợp với bản thân. Phát triển đô thị công nghiệp các-bon thấp tất yếu phải dựa vào tài nguyên sẵn có và những ưu thế công nghiệp địa phương, bên cạnh phát triển ngành du lịch các-bon thấp, công nghiệp kỹ thuật cao v.v.. hay những lĩnh vực ngành công nghiệp các-bon thấp. Ví dụ Đà Nẵng, thành phố phát triển du lịch, đã dựa vào tài nguyên du lịch rất phong phú sẵn có và nhân lực con người, kết hợp khoa học phát triển hợp lý, trên cơ sở trọng tâm phát triển du lịch và kết hợp phục vụ thì nên điều chỉnh phát triển theo lối bền vững và sau đó hướng tới chuyển sang các-bon thấp.

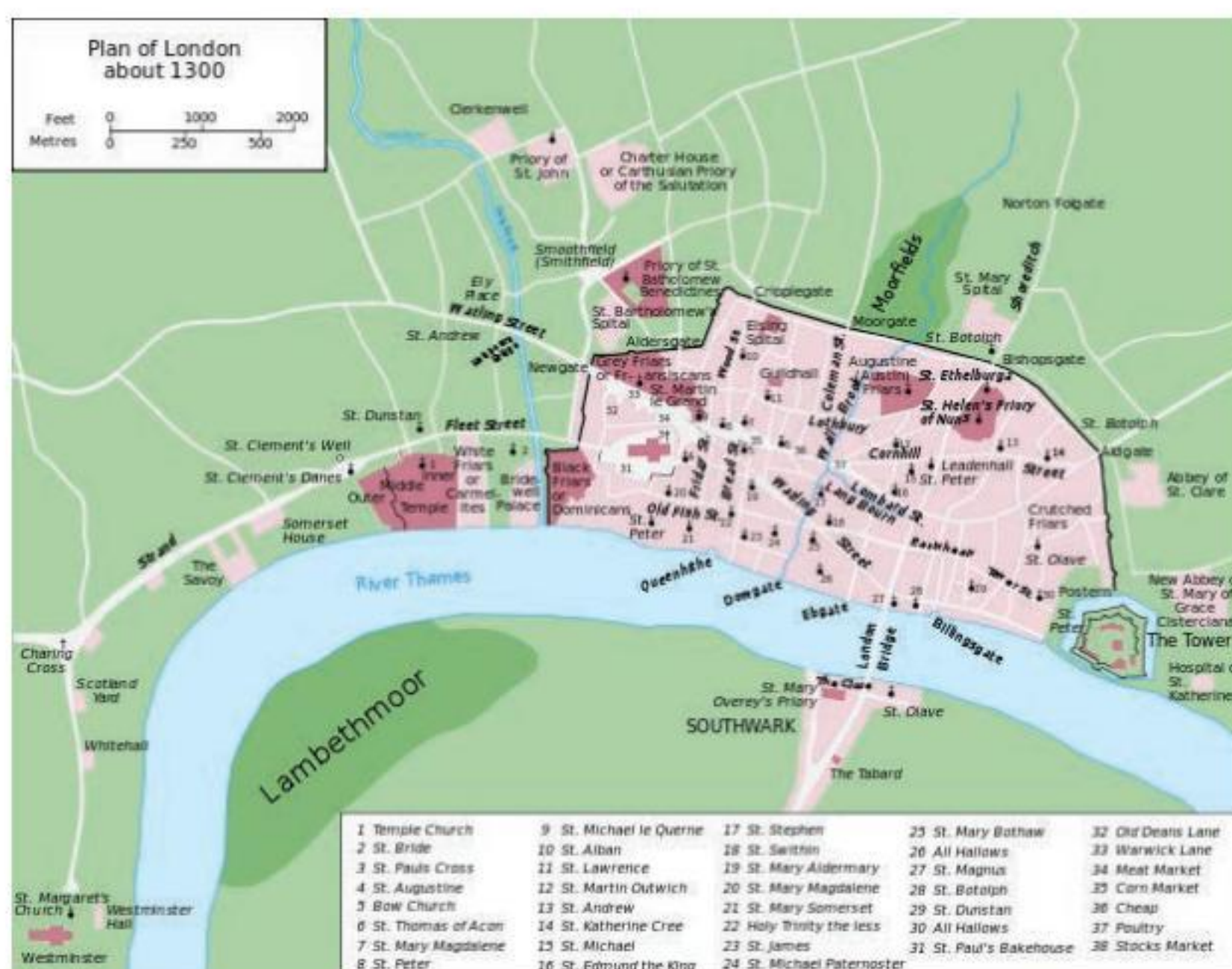
Phát triển đô thị các-bon thấp sẽ tạo nên ưu thế thay thế sự phát triển kế tiếp của đô thị
Ở Việt Nam, các nhà lãnh đạo luôn chú trọng thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội địa phương và nâng cao đời sống người dân, chú trọng thu hút đầu tư, cố gắng nâng cao hình tượng, thương hiệu của quốc gia. Trong xu thế phát triển các-bon thấp thế giới, Việt Nam

cũng được nhiều quốc gia trên thế giới biết đến, và cũng đang gặp nhiều những vấn nạn của nhóm nước đang phát triển, nếu phát triển đô thị không đưa kinh tế các-bon thấp làm trọng tâm phát triển thì gần như sẽ đoạn tuyệt với các mối quan hệ các nước trên thế giới, đoạn tuyệt với tương lai. Bên cạnh đó, Việt Nam sản xuất công nghiệp luôn dựa vào loại hình cũ phát thải các-bon cao, nếu tiến hành thực hiện phát triển, tất yếu phải điều chỉnh biện pháp quản lý đô thị phù hợp, nâng cao sức thu hút của các đô thị, tăng cường thực lực về kinh tế, biểu hiện bản sắc đô thị. Do đó, từ những lý luận sơ bộ về phát triển thành phố các-bon ở trên, Việt Nam đối với việc đẩy mạnh và phát triển đô thị các-bon thấp sẽ tạo nên động cơ cho sự phát triển và cơ hội cho tương lai, có thể sẽ là bước tiến lớn trong phát triển đô thị các-bon thấp của thế giới.

CÁC NƯỚC ĐÃ ỨNG DỤNG GIẢI PHÁP CÁC-BON THẤP VÀO TRONG ĐÔ THỊ

London, Anh

Anh là một quốc gia bắt đầu thực hiện quy hoạch đô thị các-bon thấp sớm



Bản đồ London. Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>

nhất. Năm 2003 cuốn sách da trắng năng lượng ra đời, chính phủ Anh đã tuyên bố đến năm 2050 Anh về cơ bản sẽ xây dựng trở thành một quốc gia các-bon thấp. Nước Anh còn ủng hộ cho các quốc gia khác trên thế giới phát triển hướng tới nền kinh tế các-bon thấp, và nước Anh đã trở thành nước dẫn đầu phát triển kinh tế các-bon thấp ở Châu Âu mà thậm chí cả thế giới. Đầu tiên có 3 thành phố được thử nghiệm là Bristol, Leeds, Manchester. [2] Biện pháp chính sách chủ yếu trong xây dựng thành phố các-bon thấp của London [3]



Thủ đô London. Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>

Biện pháp chính sách chủ yếu trong xây dựng thành phố các-bon thấp của London [3]

Nguồn: Greater London Authority. Action Today to Protect Tomorrow: The Mayor's Climate Change Action Plan. February 2007

Lĩnh vực	Tỉ lệ phát thải các-bon	Con đường thực hiện và biện pháp cụ thể	Mục tiêu giảm thải đến 2050 (Đơn vị:tấn)
Nhà ở	40%	Kế hoạch gia đình xanh, bao gồm: - Cải tạo phủ xanh mái và tường đứng của nhà - Tiết kiệm năng lượng trong gia đình và tư vấn sẽ tận dụng xoay vòng.	7700.000
Công trình thương mại và công trình công cộng	33%	Kế hoạch cơ cấu xanh, bao gồm: - Kế hoạch nhóm cải tạo xanh - Kế hoạch nhận dạng kiến trúc xanh	7000.000
Hạng mục phát triển mới		Đối với yêu cầu về quy hoạch tổng thể hạng mục phát triển mới nội thị cần tiến hành điều chỉnh, bộc lộ ở các mặt sau: - Dùng phương pháp phân tán hệ thống ứng dụng năng lượng - Trong quy hoạch, làm mạnh đối với yêu cầu tiết kiệm năng lượng - Kiến trúc tiết kiệm năng lượng và phát triển ứng dụng hạng mục	1000.000
Năng lượng cung cấp		Hướng đến phương pháp phân tán, năng lượng bền vững cung cấp chuyển đổi bao gồm: - Khích lệ rác phát điện hoặc các ứng dụng khác - Năng lượng tái sinh địa phương - Xây dựng quy mô lớn trạm phát điện năng lượng tái sinh - Thông qua khích lệ chính sách và quy hoạch mới phát điện năng lượng tái sinh	7200.000
Giao thông dưới đất	22%	Thay đổi phương thức đi lại của người dân London, phát triển giao thông công cộng, đầu tư hệ thống xe đạp và đi bộ, khích lệ năng lượng công cụ giao thông các-bon thấp, đối với trọng điểm giao thông nên thu phí phát thải CO ²	4300.000



Xe đạp thuê gần Victoria ở trung tâm London.
Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>



Các màu đỏ xe buýt hai tầng là một biểu tượng của London
Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>



Nhà ga St Pancras là nhà ga chính với Dịch vụ Eurostar và HS1 tốc độ cao
 Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>



Hệ thống ngầm London là hệ thống vận chuyển nhanh lâu đời nhất
 Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/London>

Copenhagen, Đan Mạch

Copenhagen là thủ đô và là thành phố lớn nhất của Đan Mạch, đồng thời là thành phố lớn thứ hai trong khu vực Bắc Âu (sau thành phố Stockholm -

thủ đô của Thụy Điển). Copenhagen rất quan tâm đến phát triển năng lượng mới để hướng tới xây dựng thành phố các-bon thấp. Trong mục tiêu chi đạo chiến lược phát triển năng lượng

mới, chế định chính sách năng lượng chỉ đạo phương thức tận dụng năng lượng, trong tổng lượng điện phát thì năng lượng điện tái sinh chiếm 30%. Trong tổng năng lượng điện

Biện pháp đô thị trung tính cac-bon của Copenhagen ^[4]. Nguồn: *Copenhagen, con đường hạnh phúc các-bon thấp*

Lĩnh vực	Đặc thù	Biện pháp cụ thể	Mục tiêu giảm phát thải đến năm 2025 (tấn)
Chính sách	Dự án Lighthouse	Chính phủ đã đưa ra 50 biện pháp chính sách và đã bình chọn ra dự án thực thi chính sách hiệu quả nhất là Dự án Lighthouse là dự án đã đưa lên một tầm mới trong việc ứng phó với biến đổi khí hậu	
Năng lượng	Tạo nhiều xe điện gió	Tăng cường trạm điện phong, hoàn thiện hệ thống công cấp điện trước đó, xây dựng thêm địa nhiệt đưa việc cung cấp nhiệt là trọng tâm xây dựng hạ tầng cơ bản, xây dựng nhiều trạm phát điện năng lượng mới và trạm cung cấp nhiệt, dùng năng lượng tái sinh thay thế năng lượng than đá, tận dụng nhiệt từ việc đốt rác phế phẩm.	375.000 (75%)
Giao thông	Xe ô tô dùng điện gió	Tăng cường hệ thống giao thông khỏe mạnh có lợi ích, khích lệ người dân đi xe đạp, hoàn thiện hệ thống phục vụ xe đạp, hoàn thiện hệ thống giao thông công cộng và giao thông thông minh, xe buýt giảm thiểu thải các-bon, hạn chế xe hơi, chính phủ quan tâm đến giao thông xanh, thành phố sẽ dùng năng lượng gió làm chỗ sạc điện của xe máy điện..., đèn giao thông cũng thiết kế theo tốc độ của xe đạp, đèn đường sử dụng đèn LED tiết kiệm năng lượng.	50.000 (10%)
Quy hoạch	Thừa nhận khu quy hoạch mới đều cần đạt được quy định tiêu chuẩn tối thiểu về tiêu hao năng lượng	Những khu mới phải đạt được tiêu chuẩn tối thiểu về năng lượng tiêu hao, yêu cầu tất cả các công trình đều tuân thủ nguyên tắc phát triển bền vững.	5.000 (1%)
Kiến trúc	Chính phủ thành phố địa phương sửa chữa bảo vệ môi trường kiến trúc	Có tiêu chuẩn kiến trúc rất nghiêm khắc, đẩy mạnh kiến trúc tiết kiệm năng lượng, đối với công trình tiêu chuẩn xác định cụ thể thông gió, khống chế nhiệt độ, ánh sáng, không chế tiếng ồn, quản lý tiết kiệm năng lượng, thúc đẩy xây dựng kiến trúc các-bon thấp, chỉ đạo mọi người giảm thải, mạng của chính phủ mở thông công năng bản đồ phân bố nhiệt lượng.	50.000 (10%)
Nhận thức công chúng	Bồi dưỡng giáo dục một thế hệ con người bảo vệ môi trường	Bồi dưỡng giáo dục một thế hệ con người bảo vệ môi trường, thành lập trung tâm khoa học khí hậu, giúp cho người dân hình thành một quan điểm về khí hậu trong lành, tốt đẹp.	20.000 (4%)

tái sinh thì điện gió chiếm tỷ trọng rất lớn. Hiện nay Copenhagen đã có hơn 5000 cây điện gió, tổng công suất đạt được là 3200MW, cung ứng 20% lượng điện của Copenhagen. Chính phủ Copenhagen đã thực hiện Dự án Lighthouse, năng lượng gió, kiến trúc tiết kiệm năng lượng, giao thông xanh, thu hồi rác, năng lượng mới... tới 6 lĩnh

vực được đẩy mạnh xây dựng đô thị các-bon thấp. Năm 2009, Copenhagen đã tuyên bố đến năm 2025 sẽ thành đô thị trung tính các-bon đúng nhất thế giới, kể hoặc chia làm 2 giai đoạn: giai đoạn 1 là mục tiêu đến 2015 toàn thành phố sẽ giảm lượng phát thải CO², giai đoạn 2 là đến năm 2025 lượng các-bon sẽ giảm về số không.



Panorama thành phố Copenhagen. Nguồn: <http://www.visitcopenhagen.com/sites/default/files/asp/visitcopenhagen/TravelTrade/>



Cảng mới của Copenhagen.
Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki/Copenhagen>



Hướng nhìn từ đỉnh nhà thờ Frederik's Church (The Marble Church) về Dinh Amalienborg, Copenhagen, Đan Mạch



Freiburg, Đức

Freiburg nằm ở phía nam của nước Đức. Thông qua việc xây dựng các khu thực nghiệm, tìm hiểu sâu vào lĩnh vực các-bon thấp, chính phủ Freiburg đã quan tâm thực hiện các chính sách liên quan có thể đảm bảo ổn định về môi

trường. Trong đó, tại 1 khu vực cách trung tâm 3km – khu , diện tích 600000 m² đã hình thành khu điển hình ở nước Đức thậm chí trên thế giới phát triển bền vững và tiết kiệm năng lượng giảm các-bon. ^[5]

Biện pháp đô thị trung tính tạo Các-bon của Freiburg, Đức

Lĩnh vực quan trọng	Biện pháp chính sách
Quy hoạch	Nội đô phát triển khu vực thay thế xe động cơ chạy nhanh; trung tâm khu vực sẽ có hạ tầng xã hội thương mại và đời sống cơ bản, đáp ứng đầy đủ mọi nhu cầu sinh hoạt của người dân trong khoảng cách ngắn
Khu thử nghiệm	Kiến trúc sử dụng tường cách nhiệt tốt và cung cấp sưởi ấm hiệu quả , đề cao di chuyển không cần xe, đề cao các phương thức vận chuyển thay thế, tích cực phát triển mạng tuyến xe đạp, tăng cường bãi để xe đạp và cả chỗ để xe đạp, nâng cao số lượng sử dụng công cụ giao thông không thải các-bon, giảm thiểu giao thông phát thải các-bon, dân cư trong khu vực thông qua các các phương thức giao lưu, học tập ... để hiểu rõ tình hình môi trường toàn cầu, tăng cường nhận thức giảm thải các-bon và năng lượng tiêu hao.
Năng lượng	Chính phủ thúc đẩy sử dụng tấm pin năng lượng mặt trời, dùng năng lượng mặt trời để hạn chế lạnh, đẩy mạnh sử dụng năng lượng mới, tích cực tận dụng điện nhiệt, giảm thiểu phát thải các-bon và năng lượng tiêu hao.
Môi trường	Quan tâm lớn đến xây dựng đô thị xanh, qua vườn hoa trên mái, vườn xanh tường đứng, phương pháp xanh mặt trời thêm tầng xanh 3d, kết hợp giảm thiểu đảo nhiệt đô thị Freiburg, đối với dòng hải lưu, bờ sông và thảm thực vật hai bên bờ sông cần tiến hành bảo vệ nguyên trạng, cân bằng hệ thống sinh thái tự nhiên, tạo nên một môi trường cuộc sống tốt.
Giao thông	Đưa ra các công cụ vận chuyển như tàu có đường ray, yêu cầu một số nơi trong khu vực cấm xe có động cơ và giảm thiểu hiệu suất giảm công cụ giao thông, hoàn thiện xây dựng hạ tầng cơ bản cho cuộc sống, giúp cho người dân không cần phải dùng xe để ra ngoài mà có thể thuận tiện mua sắm các loại cần thiết cho sinh hoạt.
Nhận thức xã hội	Khích lệ phần lớn người dân tích cực tham gia và liên quan đến giảm thiểu năng lượng, giảm thiểu sử dụng xe có động cơ, chính phủ cho người dân tham gia và quyết sách chính phủ tạo ra môi trường có lợi, khiêm tốn nghe những ý kiến của người dân, dưới sự đốc thúc của người dân đô thị không ngừng điều chỉnh và thay đổi với những phương án liên quan.



Xe điện VAG Freiburg.

Nguồn: https://en.wikipedia.org/wiki/Freiburg_im_Breisgau



Freiburg

Nguồn: https://en.wikipedia.org/wiki/Freiburg_im_Breisgau

KẾT LUẬN

Trước tình hình biến đổi khí hậu và những thực trạng của Việt Nam, thành phố các-bon thấp là hướng đi tất yếu của các đô thị tương lai. Trên đây là những quan điểm của tác giả về đô thị các-bon thấp. Cần có nhưng nghiên cứu nghiêm túc về thành phố các-bon thấp để đưa ra những lý luận thuyết phục. ■

Abstract

Nowadays, climate change has been getting much worse in the past few decades and being a rising concern for society. Urban Development low-carbon is an essential measure to prevent carbon dioxide emissions. Countries around the world have reached a consensus on this issue. As a developing country using traditional industrial model of high carbon emissions, Vietnam is not exception. In the article, the author would like to low-carbon city in the new trend. The author will put forward the views of low-carbon urban development. Also, the author will put measures of countries in the world appropriate to low-carbon trend. Research results can be used for strategic development of low-carbon city.

Keywords: Low-carbon cities; Development strategy; Urban low-carbon development solutions.

Xây dựng môi trường bền vững dựa trên nguyên tắc sinh thái cảnh quan một hướng tiếp cận cho vùng đô thị

ĐỖ DUY THỊNH

Khoa Kiến trúc, Đại học xây dựng Miền Tây (Trung Quốc)

MỞ ĐẦU

Đô thị hóa làm thay đổi bộ mặt các đô thị, mang đến nhiều lợi ích cho sự phát triển ở nhiều phương diện khác nhau, tuy nhiên, quá trình này gây ra những tác động tiêu cực đến môi trường sống của con người và sinh vật. Phát triển đô thị cần xem xét kỹ lưỡng nhằm phù hợp với các nguyên tắc sinh thái môi trường, cảnh quan ở các tỉ lệ khác nhau. Trong khi đó, các kiến trúc sư cảnh quan, những nhà quy hoạch thường phải vật lộn với việc chuyển dịch các quy tắc sinh thái thành một tỉ lệ thực tiễn cho con người, việc mà hầu hết những nghiên cứu sinh thái hướng đến những tỉ lệ cảnh quan lớn hơn[1].

Sinh thái học cảnh quan hướng đến giải quyết những vấn đề này dẫn đến [2] sự bắt tay giữa những nhà sinh thái học, địa lý học, kiến trúc sư cảnh quan, quy hoạch đô thị, và lịch sử đô thị. Do đó, những cấu trúc, chức năng, sự thay đổi của cảnh quan đã được khám phá dần dần. Cảnh quan sinh thái đưa ra khuôn khổ khái niệm cho những nhà thiết kế và quy hoạch có thể khám phá làm thế nào cấu trúc của đất phát triển cùng với những tiến trình sinh thái phù hợp. Nếu cảnh quan là lần ranh giao tiếp giữa những quá trình tự nhiên và con người thì hàm ý của cảnh quan sinh thái tập trung vào phương diện đối thoại của cả hai quá trình đó. Thêm



nữa, cảnh quan sinh thái cũng đề cập đến cảnh quan như một khám tượng tác giữa các hệ sinh thái, được kết nối bởi những dòng năng lượng, vật chất và dần dần hệ sinh thái phát triển trở nên đồng nhất giữa văn hóa và thị giác. Từ khi hệ sinh thái ở các tỉ lệ khác nhau được nghiên cứu, những dòng năng lượng và vật chất giữa các hệ sinh thái khác nhau về quy mô có thể được định dạng dẫn đến cảnh quan sinh thái cung cấp các khái niệm cơ bản cho việc nghiên cứu cảnh quan ở một tỉ lệ thích hợp với cuộc sống con người [1].

Khung thời gian và yếu tố con người - môi trường là hai cấu kiện chính yếu của tính bền vững. Một khung thời gian thông thường cho quy hoạch, thiết kế, bảo tồn, quản lý và chính sách được tính bằng con số hàng năm hoặc có khi lên đến vài thập kỉ. Trong khi đó khuôn khổ thời gian của tính bền vững được tính bằng một khung thời gian khác, để quy hoạch xuyên qua những thế hệ con người, phần lớn lịch sử đã để lại là những tương tác giữa đất-con người được tính bằng hai cho đến nhiều thế kỉ. Hầu hết các nghiên cứu về tính bền vững tập trung cho quy mô toàn cầu [3][4], chỉ một vài quốc gia đã bắt đầu nghiêm túc hướng đến những gợi ý cho tính bền vững [5] [6] [7] Hướng đến xây dựng một môi

trường cư trú, ý tưởng về phát triển đô thị bền vững không được đề cập cụ thể, tuy nhiên, môi trường nông nghiệp, kinh tế, rừng, ngư nghiệp, xã hội và những vấn đề sinh thái học đã có một tiếp cận đặc biệt trong tính bền vững. Điều đáng ngạc nhiên là, vai trò sắp xếp không gian trên đất lại thường bị bỏ đi. Rất ít những tài liệu nói về tính bền vững ở tỉ lệ cảnh quan và vùng đô thị[8]. Trong khi đó, những tỉ lệ này lại quan trọng nhất cho việc đạt được tính bền vững. Quan điểm của Forman¹ đề cập về xây dựng một môi trường bền vững với những tiếp cận cụ thể để luận giải những vấn đề của các nhà quy hoạch, thiết kế, bảo tồn, quản lý đất và người làm chính sách[2]. Bài viết này giới thiệu và ứng dụng những quy tắc tổng thể của sinh thái học cảnh quan ở tỉ lệ vùng nhằm gợi lên một suy nghĩ về làm thế nào để xây dựng một môi trường bền vững ở tỉ lệ vùng đô thị.

NHỮNG QUY TẮC TỔNG THỂ CỦA CẢNH QUAN VÀ SINH THÁI VÙNG

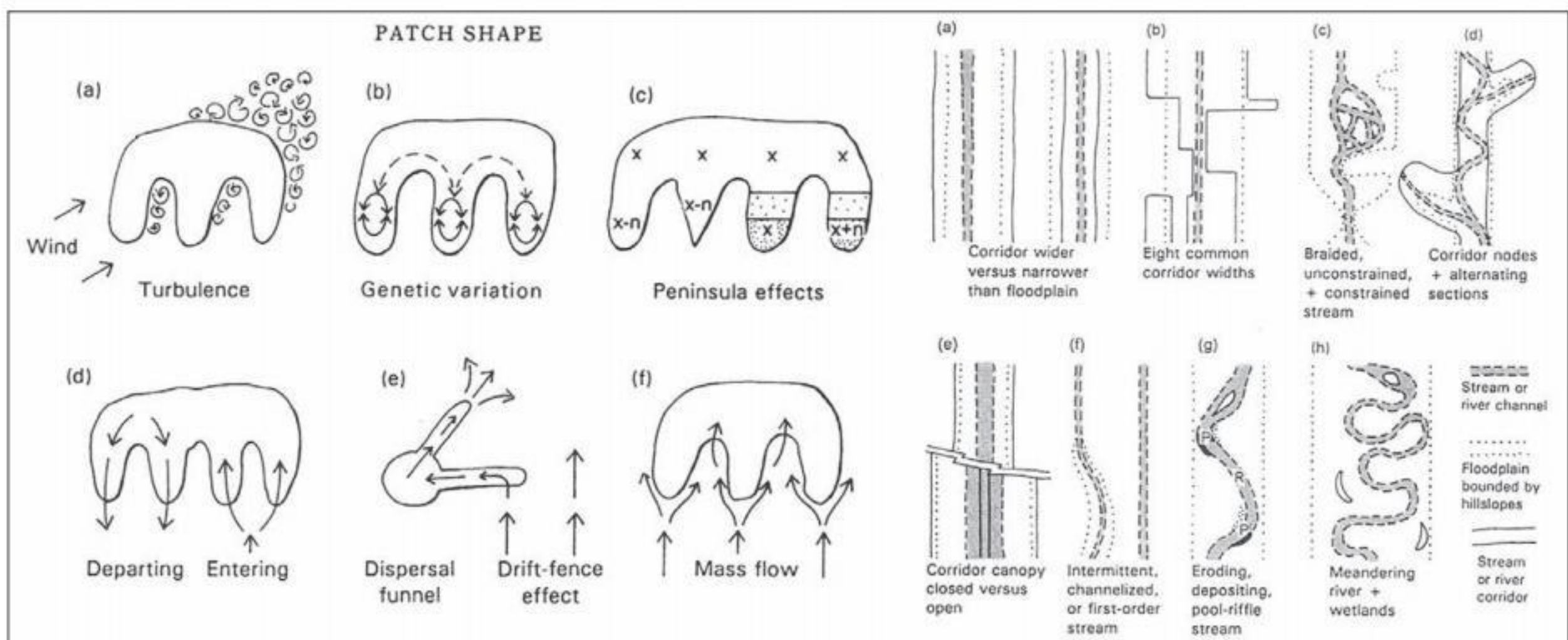
Cảnh quan và vùng: Một sự pha trộn của hệ sinh thái địa phương hoặc những loại đất được sử dụng được lặp đi lặp lại trên đất hình thành nên cảnh

quan, đó là yếu tố cơ bản trong một vùng với tỉ lệ rộng bao gồm một kiểu mẫu mang tính không lặp lại, tính tương phản mạnh², tính hạt thô³ của cảnh quan.

Mảng- Hành lang- Ma trận: Sự sắp xếp hoặc kiểu mẫu cấu trúc của những mảng⁴, hành lang⁵ và ma trận⁶, những thực thể này cấu thành cảnh quan, là một yếu tố chính quyết định những lưu dòng chức năng và sự chuyển động trong cảnh quan, và cũng là yếu tố làm thay đổi trong chính kiểu mẫu và quá trình của nó xuyên suốt qua thời gian.

Mảng thực vật tự nhiên lớn: Chỉ có trong những cấu trúc của cảnh quan, nó bảo vệ những tầng ngậm nước và hệ thống dòng chảy được liên kết với nhau, duy trì được quần thể sống của hầu hết các loài bên trong nó, cung cấp môi trường sống cốt lõi và thoát khỏi vỏ bọc cho hầu hết những loài động vật có xương sống trong phạm vi “đại gia đình”, và cho phép một chính thể xáo trộn gần như tự nhiên.

Hình dạng của mảng: để đạt được vài chức năng mẫu chốt, một hình dạng mảng tối ưu về phương diện sinh thái thường có lõi lớn với những đường biên là những đường cong tuyến tính



Hình 1: Tương tác của hình dạng mảng trong sự tương tác sinh thái qua các narrow lobes (tạm dịch là các nhánh hẹp); các dạng thức hành lang bám theo các dòng chảy.(Nguồn : [7])

và những nhánh rẽ hẹp (narrow lobes), hình dạng của chúng dựa vào vào các góc định hướng liên quan đến những lưu dòng lân cận (hình 1).

Sự tương tác giữa các hệ thống sinh thái: Tất cả các hệ thống sinh thái trong cảnh quan là có quan hệ với nhau, tỉ lệ dịch chuyển và lưu dòng tụt giảm mạnh mẽ với những đối tượng khác hệ sinh thái, nhưng tụt giảm dần dần đối với sự tương tác của những loài giữa các hệ sinh thái cùng loại.

Sự bùng nổ cư trú: Đối với những quần thể trên những mảng riêng rẽ, tỉ lệ tuyệt chủng nội bộ giảm cùng với chất lượng nơi cư trú tốt hơn hoặc kích cỡ mảng lớn hơn, và tái phụ thuộc hóa tăng lên với những hành lang, những bước đệm, ma trận thích hợp với môi trường cư ngụ, hoặc khoảng cách ngăn giữa các mảng bên trong nó.

Khả năng chống chịu của cảnh quan: Sự sắp xếp của những yếu tố không gian, đặc biệt là những vành đai chắn, đường dẫn, và những khu vực không đồng nhất cao, định đoạt khả năng chống chịu đối với lưu dòng và sự chuyển dịch của loài, năng lượng, vật chất, và sự xáo trộn trên cảnh quan.

Kích thước hạt (Grain size): Một cảnh quan với loại *hạt-thô* hàm chứa những khu vực *hạt-mịn* là tối ưu để cung cấp lợi ích sinh thái cho mảng lớn, những chủng loại đa môi trường cư trú bao gồm con người, và một dải rộng các nguồn tài nguyên, là điều kiện tốt cho môi trường.

Thay đổi cảnh quan: Đất được biến đổi bởi những quá trình phân định không gian trên nó, chồng lấn trong một trật tự, bao gồm cả sự xuyên qua, phân mảnh và sự mài mòn. Khi những quá trình này tăng lên đồng nghĩa với môi trường cư trú bị đánh mất và cô lập, nhưng về mặt khác, chúng là nguyên nhân của những ảnh hưởng rất khác lên kiểu mẫu không gian và tiến trình sinh thái.

Chuỗi của khả năng quan: Đất được chuyển biến từ thích hợp nhiều sang ít với môi trường cư trú trong số lượng nhỏ của những chuỗi khả năng⁷ cơ bản, tốt hơn hết về phương diện sinh thái, chúng là những dải song song phát triển từ một cạnh, xuyên suốt qua những thay đổi về kiểu mẫu dẫn đến một chuỗi “Tối ưu về mặt sinh thái”

Gộp-với-những giá trị nổi trội⁸: Trên phương diện sinh thái, đất hàm chứa con người đã được sắp xếp tốt nhất bằng tập hợp những cách sử dụng đất. Vẫn chưa tồn tại những mảng nhỏ và những hành lang tự nhiên trên khắp những khu vực đã được phát triển, cũng như những giá trị nổi trội của hoạt động con người được sắp xếp thành không gian dọc theo những đường biên chính của mảng (hình 2).

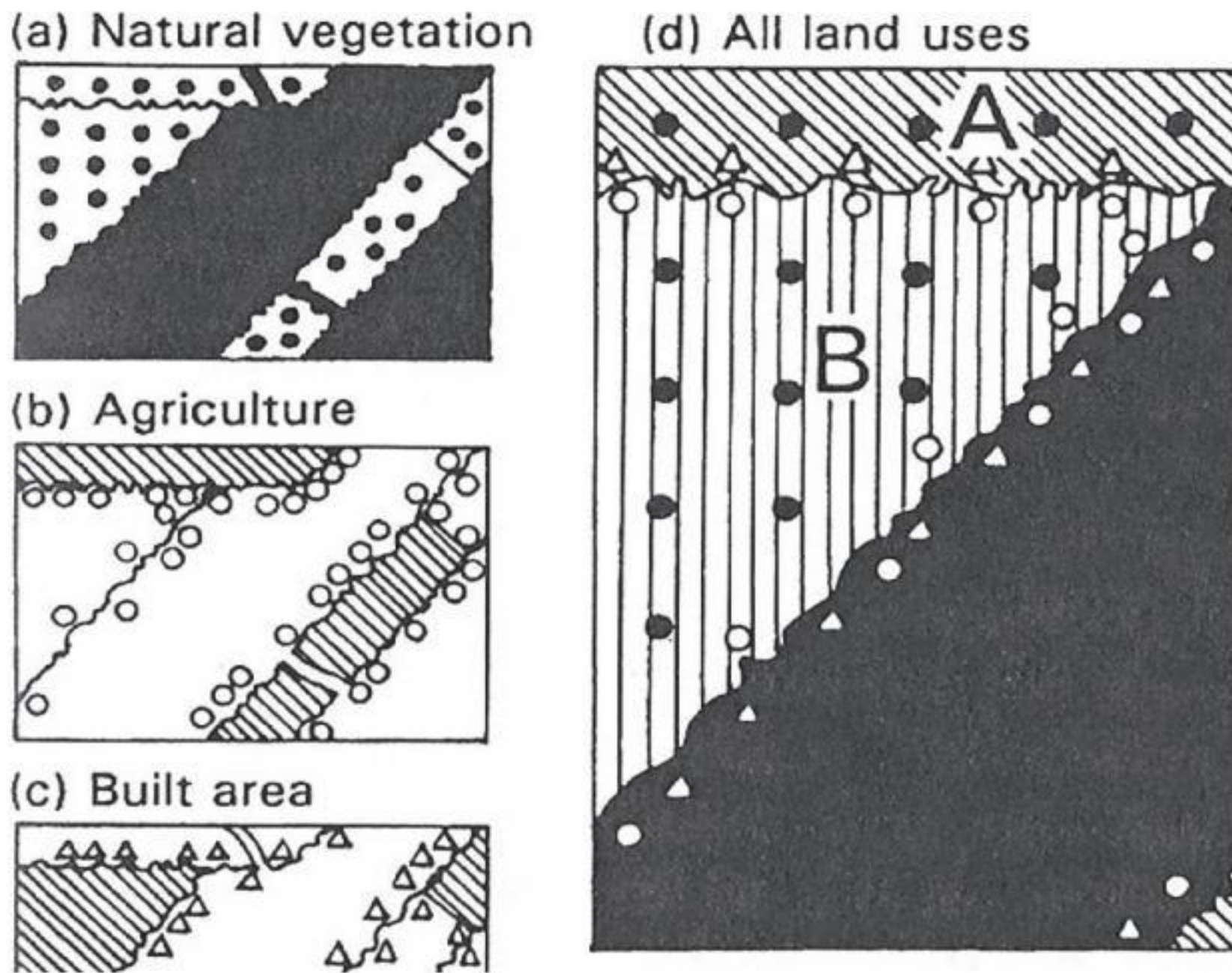
Những kiểu mẫu bắt buộc: Những kiểu mẫu ưu tiên hàng đầu cho sự bảo vệ, là những mảng thực vật tự nhiên lớn, những hành lang thực vật rộng bảo vệ cho những nguồn nước, tính kết nối cho những dòng dịch chuyển của những giống loài quan trọng giữa những mảng lớn với nhau, và những mảng nhỏ, những hành lang cung cấp các mẫu thực thể hỗn tạp của tự nhiên ở khắp nơi trong những khu vực đã phát triển. Đó là những kiểu mẫu không gì có thể thay thế cho những lợi ích sinh thái.

THIẾT KẾ MỘT VÙNG DÂN CƯ
Giả định rằng bạn là một nhà quy hoạch mang trọng trách phải thiết kế một cộng đồng bền vững mới trong một vùng dân cư thưa thớt và bạn có thể bỏ đi những bản thảo về vấn đề chính sách. Do đó, bạn sẽ khám phá khu vực và cân nhắc cái nào nên là quy tắc chỉ dẫn đầu tiên; tìm kiếm một nơi để đặt vị trí một hình mẫu không gian tối ưu được biết trước cho việc sử dụng đất? Hay là sử dụng những ngôi nhà và cơ sở sử dụng đất đang tồn tại xung quanh để tổ chức cộng đồng? Hoặc quy hoạch nó dựa trên sự sắp xếp của tự nhiên và những nguồn tài nguyên thiên nhiên?

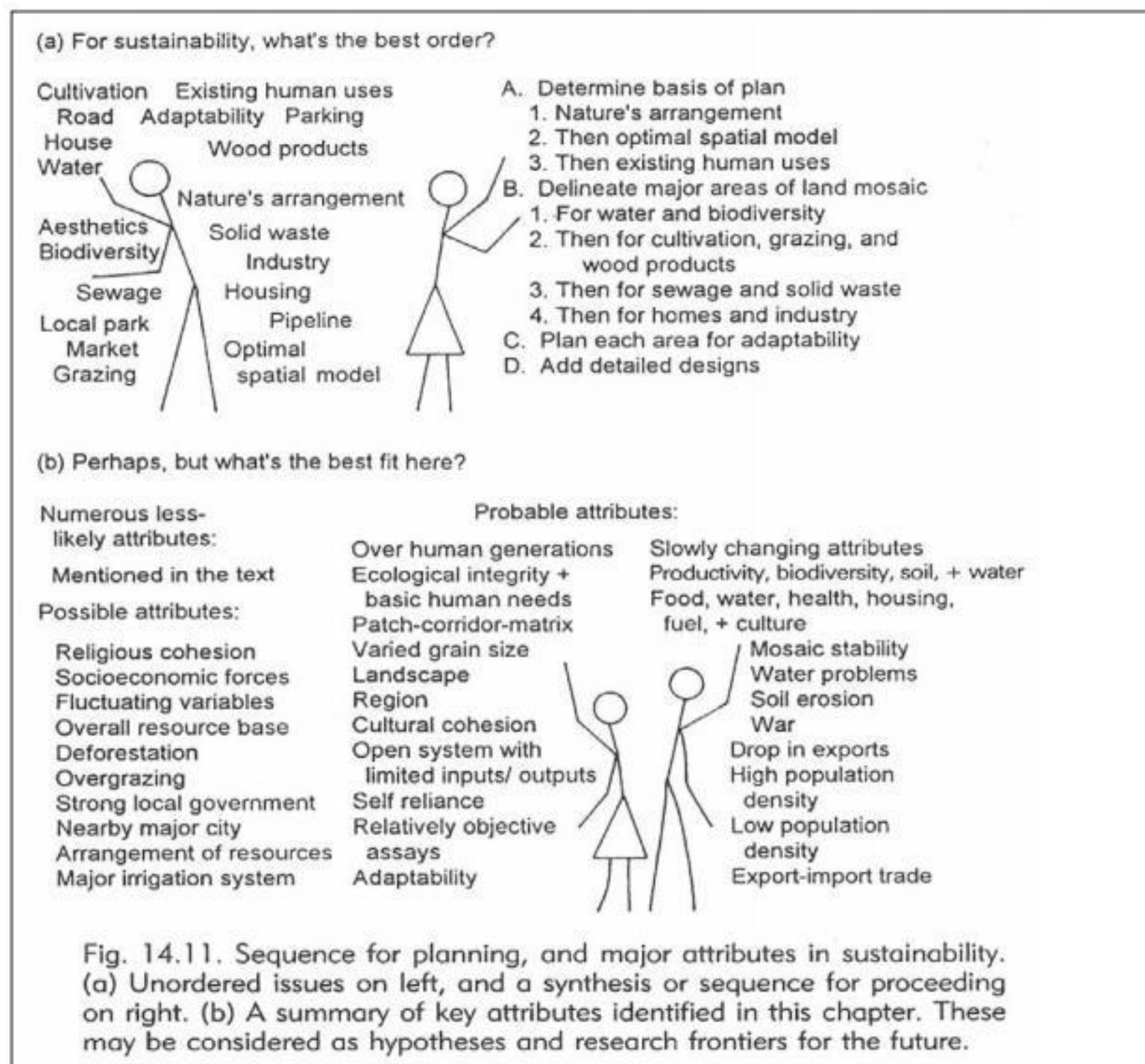
Hình mẫu không gian tồn tại trước đó có lẽ đã khớp một cách đẹp đẽ trên đất, nhưng thông thường sự sắp xếp đặc biệt của những nguồn tài nguyên thiên nhiên thì lại không khớp với những hình mẫu lý tưởng. Điều này sẽ dẫn đến những điều không hiệu quả và xung khắc không gian. Một cách tương tự thì những ngôi nhà và cách sử dụng đất thừa thớt có lẽ là hài hòa với tự nhiên. Nhưng thông thường trong một khu dân cư tăng cường hoặc mở rộng, chúng đang thoái hóa đất bằng những cách của riêng nó.

Trong một thiết kế, đầu tiên, tự nhiên cần phải được am hiểu, phải khớp với những nguồn tài nguyên thiên nhiên thì hầu như chúng mới thể hiện được tính bền vững. Một thiết kế như thế cần phải quyết đoán. Điều này có lẽ phát sinh những bất ngờ khó chịu ở những khu dân cư đã tự định ra những nhận thức, giá trị và những nguyện vọng về kinh tế. Tuy nhiên, do dựa trên sự sắp xếp “nội bộ” đặc trưng của tự nhiên, thiết kế của bạn sẽ là riêng biệt. Diện mạo sẽ không giống với những cộng đồng khác. Dĩ nhiên, những hình mẫu không gian tối ưu và những công trình đang tồn tại sẽ là những nhân tố thứ cấp tác động đến thiết kế dựa vào nguồn tài nguyên thiên nhiên.

Quy hoạch nên chi tiết như thế nào? Có lẽ, những quyết định mẫu chốt cho tính bền vững là những kế hoạch, sắp xếp tổng quát dựa trên những khu vực chính, những cơ cấu cho tính thích nghi và mềm dẻo (Hình 3). Rõ ràng là người thiết kế phải quan tâm đến vị trí của những con đường cụ thể, những tuyến hạ tầng, ranh giới, trường học, công viên, vv. Đó là những thứ quan trọng trong một kế hoạch ngắn hạn, và có thể được thay đổi dễ dàng nếu cần thiết, quan trọng hơn là cho suốt những thế hệ con người. Xác định những vùng chính yếu cho bảo vệ nguồn nước, công trình, đa dạng sinh thái, chăn nuôi vv. Một khi những khu vực lựa chọn chính này được ăn khớp thì nó sẽ là bán kiên cố. Tính bền vững rõ ràng là dựa trên kích cỡ, hình thù, và sự liên kết của những khu vực chính yếu này, tức là,



Hình 2: Sự sắp xếp của sử dụng đất dựa trên quy tắc gộp của các giá trị nổi trội. trong đó N: thảm thực vật tự nhiên, A đất nông nghiệp, B khu vực xây dựng. Những giá trị nổi trội của chúng được biểu hiện bằng những chấm đen nhỏ trong (a), những hình tròn trong (b), và những tam giác trong (c). (d) thể hiện sự hợp nhất kiểu mẫu của (a),(b),(c) (Nguồn: [7])



Hình 3: Chuỗi tiến trình cho quy hoạch, và những thuộc tính quan trọng để đạt được tính bền vững. (a) Những vấn đề lộn xộn bên trái, và một chuỗi tổng hợp tiến trình cho việc khởi đầu phát triển bên phải. (b) Tóm tắt những thuộc tính mẫu chốt đã được xác định. Những thuộc tính này có lẽ được xem xét như những giả thuyết và là phạm vi nghiên cứu trong tương lai.

dựa trên chất lượng của khám đất. Trong bán kính những khu vực chính, tính thích ứng là nguyên tắc chủ chốt. Chúng ta có thể dự đoán với sự chắc chắn trong tay, những thay đổi và nhiễu loạn không lường trước là từ thiên nhiên và con người sẽ xuất hiện. Những đối tượng được khốp một cách bán kiên cố với nơi chốn của nó là khó mà gìn giữ được trong sự đối mặt với lũ lụt, động đất, chiến tranh và những thay đổi trong mực nước ngầm. Một thiết kế tốt cần phải am hiểu sâu sắc những khoa học liên quan đến những tiến trình tự nhiên để xác định một cách hiệu quả những khu vực dùng chung. Tuy nhiên, ở một tỉ lệ chi tiết hơn, chúng có thể được thiết kế với những cấu trúc và sử dụng đất để dễ dàng điều chỉnh, sửa chữa, di dời, gỡ bỏ. Đó là những yếu tố mà một thiết kế tốt cần phải có.

Trong sự chọn lựa những khu vực chính, câu hỏi đầu tiên thường được đưa ra là những ngôi nhà và công trình được đặt nơi đâu? Đối với tính bền vững thì đó là một sai lầm nghiêm trọng [7]. Thay vào đó, những khu vực đầu tiên được đặt ra là những thứ cho nguồn nước, đa dạng sinh thái. Ưu tiên thứ hai là cho những khu vực trồng trọt, đồng cỏ cho chăn thả, rừng lấy gỗ; tiếp theo là, những khu vực cống thoát nước và những chất thải rắn là được lựa chọn; cuối cùng mới là những khu vực dành cho nhà ở và khu công nghiệp. Chuỗi rút gọn này có nghĩa rằng, để cho sự bền vững là tốt nhất trong tổng thể khu vực, những yếu tố nói trên cần xác lập trước hết rồi mới đến những công trình. Một người thiết kế mà xác lập vị trí cho những công trình trước những khu vực sử dụng đất quan trọng hơn, họ làm giảm giá trị sử dụng đất của nó. Nếu chỉ nghĩ về những kế hoạch ngắn hạn, hoặc là đánh cược vào những giá trị đầu ra và đầu vào để duy trì cộng đồng đó thì sẽ không thể dẫn đến một môi trường bền vững. Trên phạm vi rộng, sự xem xét cụ thể hơn trong quản lý những vành đai xanh, sự bảo vệ chống lại việc lạm dụng của con người nhắm vào những

khu vực tài nguyên thiên nhiên khác nhau bằng cách cải thiện thiết kế cạnh và đường biên đa dạng. Đối với nguồn nước, có lẽ cần yêu cầu bảo vệ tất cả những lưu vực cấp thoát nước. Những luồng gió mạnh ở các mùa khác nhau là nguyên nhân gây nên thay đổi về đất và có lẽ cũng là nguồn gốc của xói mòn. Những tác động lân cận giữa những vùng sử dụng đất khác nhau như là đất trồng trọt, công nghiệp, và bảo tồn thiên nhiên, đó là những thách thức cũng như cơ hội trong thiết kế cho các thể hệ con người trong tương lai. Thiết kế về mặt sinh thái là khởi tạo những kiểu mẫu biến đổi dựa trên khung của những liên kết gần và xa, tác động đến các loài.

Tóm tắt những thuộc tính mẫu chốt cho quy hoạch bền vững

Khái niệm của một môi trường sinh thái tập trung vào một khung thời gian được tính bằng thể hệ con người và sự duy trì đồng thời tính toàn vẹn sinh thái và những nhu cầu cơ bản của con người. Những thuộc tính sau đây là hứa hẹn nhất cho việc đạt được tính bền vững:

- Cảnh quan và vùng là những tỉ lệ không gian tối ưu cho quy hoạch và thực hiện. Hình mẫu *mảng-hành lang-ma trận* là hữu ích trong việc giải quyết tính không đồng đều của một khám đất hoặc cảnh quan. Sự thay đổi trong kích cỡ hạt mang đến nhiều lợi ích, bao gồm cả tính mềm dẻo của nó.

- Văn hóa là một lực cổ kết chủ chốt ở tất cả những tỉ lệ. Tín ngưỡng và những động lực kinh tế xã hội có thể cũng được xem là quan trọng trong sự cải thiện hiệu quả hợp tác. Một hệ thống mở với sự liên hợp trong những khu vực khác đưa ra những ý tưởng, trao đổi/ buôn bán, sự di cư quan trọng vv. Để ổn định, chỉ số đầu vào và đầu ra nên tương đối nhỏ so với những số lượng trong hệ thống. Việc tự cung ứng là hữu ích trong một môi trường xây dựng, như là, hệ thống thực phẩm địa phương, những không gian riêng tư, và hiệu quả trong sử dụng năng lượng, tái tạo và giao thông.

- Phép thử về tính bền vững là tốt nhất nếu mục tiêu có tính liên quan. Những thuộc tính có khuynh hướng chung là thay đổi chậm rãi, là một sự tập trung chủ yếu, hơn là những dao động bất thường.

- Tính thích nghi là quan trọng trong quy hoạch xuyên suốt qua những thế hệ con người. Cơ chế thích nghi có khả năng phản hồi thường xuyên với sự phát triển, tuy nhiên đối với sự hỗn loạn và thay đổi không thể dự đoán trước thì có lẽ là ít phát huy tác dụng hơn. Sự ổn định của khám, nơi mà những tương tác giữa những yếu tố bên cạnh và lân cận khó có thể ảnh hưởng, đó là điều quan trọng nhất trong mọi tỉ lệ cảnh quan.

- Để duy trì tính toàn vẹn sinh thái, yêu cầu tập trung vào những phạm trù của hiệu suất, đa dạng sinh thái, đất và nước. Trong khi đó, nhu cầu cơ bản của con người đòi hỏi tập trung vào thực phẩm, nước, sức khỏe, và nhà ở, cũng như năng lượng và sự cổ kết văn hóa. Những bài học trong lịch sử đã chỉ ra rằng, những vấn đề về nước, xói mòn, mật độ dân số tăng cao, chiến tranh, và sự tụt dốc trong xuất khẩu là những thuộc tính chìa khóa có liên quan đến sự giảm sút tính bền vững. Những yếu tố khác bao gồm cơ sở tài nguyên tổng thể, phá rừng, chăn thả quá mức, sự hiện diện của chính quyền địa phương hà khắc hay một thành phố lân cận lớn, và sự sụp đổ của hệ thống thủy lợi chính chính yếu.

Cũng khá giống nhau, những thuộc tính quan trọng có liên quan đến tính bền vững lớn hơn như là sự cổ kết thiên nhiên, sự phát triển dân số thấp, và thương mại xuất nhập khẩu. Những cái khác ở cấp độ tổng thể bao gồm sự sắp xếp của tài nguyên căn bản, sự cổ kết tín ngưỡng, những khớp nối khác nhau với những vùng lân cận liên kề, và một hệ thống thủy lợi chính hoặc hệ thống nương, kênh.

Những thuộc tính trên nêu ra những định hướng tổng quát cho việc xây dựng một môi trường bền vững. Mặc dù rất nhiều những thứ có liên quan, chúng đại diện cho một sự chắt lọc từ rất nhiều trong các bộ thuộc tính, sự

tổng hợp và những lựa chọn. Và điều quan trọng không kém đó chính là sự khớp hoàn toàn với nhau trong nội bộ giữa các thuộc tính này.

Quy hoạch cho mục tiêu đồng thời

Hầu như các bản quy hoạch được định hướng bởi đơn thể đối tượng chính yếu nào đó. Do đó, những bản đồ, những mô tả, tùy chọn và những biện lý được đưa ra một cách riêng nhằm hướng đến duy nhất một đối tượng, như là quy hoạch cho những căn nhà, con đường, hoặc là khu bảo tồn thiên nhiên, hay là bảo vệ một vùng đa dạng sinh thái, đất, cảnh quan hay một công viên đô thị nào đó. Những bản vẽ như thế thường được tạo ra bởi những chuyên gia trong một lĩnh vực riêng biệt, nó giúp dễ dàng cho sự phát triển và hiện thực hóa, nhưng thường là vô nghĩa và phản tác dụng trong bối cảnh của phát triển bền vững. Lý do khá dễ hiểu. Về mặt chính trị, kinh tế, hoặc là môi trường, những bản vẽ đó là không đúng. Bởi vì khi tập trung vào một đối tượng đơn thể chúng có khuynh hướng sẽ cực đại hóa các thuộc tính liên quan đến nó, trong khi đó những đối tượng khác thường được xem xét là thứ yếu.

Một môi trường bền vững, đúng là có một vài thuộc tính nhạy cảm quan trọng, những thứ liên quan đến sự sụt giảm và gia tăng tính bền vững. Do đó, quy hoạch, bảo tồn và quản lý cần tập trung vào một số các biến số đồng thời hơn là đơn lẻ. Điều này làm nên sự tối ưu hơn là sự cực đại hóa.

Đánh giá khách quan giữa những biến số liên quan sẽ là tối ưu. Nhưng trong những giới hạn thực tiễn, người làm quyết định thiết lập những ưu tiên, và tập trung vào những biến số được đánh giá là quan trọng nhất.

Kết hợp chặt chẽ tính bền vững vào quy hoạch và quản lý

Những vấn đề lớn tồn tại trong việc tạo lập tính bền vững như là sự gia tăng dân số, sự mở rộng của những thành phố lớn, liên kết hiệu quả mức độ cảnh quan toàn cầu, và sự phát

triển những hình mẫu kinh tế, mặc dù những yếu tố này đưa ra một giá trị đầy đủ cho những nguồn tài nguyên nhưng lại ít được chú ý quan tâm [9]. Sự tăng dân số là yếu tố mà hầu như làm cho tính bền vững bị phá vỡ.

Tuy nhiên, nếu giả thuyết rằng với bất kỳ một cảnh quan nào, hay một phần chính nào của cảnh quan, nó tồn tại một sự sắp xếp không gian tối ưu trong một hệ sinh thái và sử dụng đất nhằm cực đại hóa tính toàn vẹn của sinh thái. Điều đó là đúng cho việc đáp ứng những nhu cầu cơ bản của con người và để tạo nên một môi trường bền vững. Nếu vậy, cái chính nhưng cũng là sự thách thức để thực hiện đó là khám phá ra quy luật sắp xếp không gian.

Chuỗi các quy tắc quan trọng được liệt kê ở trên giúp đơn giản hóa công việc của những người quy hoạch, bảo tồn, quản lý và những người có liên quan với vấn đề sử dụng đất. Những kiểm kê của tất cả chủng loài hiện tại, chu trình dinh dưỡng khoáng, tỉ lệ xói mòn đất, và những sự biến đổi trong chất lượng nước ở cảnh quan hoặc vùng là hữu ích và nên được phát triển.

Những giải pháp không gian đang tồn tại, những sắp xếp không gian của hệ thống sinh thái và sử dụng đất, nó có ý nghĩa một cách sinh thái trong bất kỳ một cảnh quan hoặc tỉ lệ vùng nào.

Những giải pháp không gian ở một nơi mà cho phép chúng ta quả quyết rằng, đa dạng sinh thái, đất, và nước sẽ được bảo tồn một cách bền vững cho những thế hệ con cháu sau này. Mặc dầu mỗi loài, mọi hạt đất, và mọi

điểm trên mặt nước sẽ không được bảo vệ hoặc duy trì, nhưng, những kiểu mẫu không gian sẽ bảo tồn phần lớn những thuộc tính đó, cũng như những thuộc tính quan trọng nhất. Tính toàn vẹn của sinh thái sẽ được giữ gìn qua thời gian và nó có thể được thực hiện trong cảnh quan - điều chưa từng được trông thấy. ■

Ghi chú

1. Richard Townsend Turner Forman là một nhà sinh thái cảnh quan. Giáo sư khoa đào tạo sau đại học, trường thiết kế - Đại học Harvard.
2. Tính tương phản: ám chỉ đến khả năng phân biệt những đối tượng đối tượng hoặc những nhân tố không gian trong nó. Tính tương phản dựa trên số lượng của sự khác nhau giữa những yếu tố liên kề. nó liên quan đến sự đột ngột của vùng biên.
3. Tính hạt: ám chỉ đến độ thô trong mặt kết cấu/ cấu tạo hoặc là có tính chất hạt của những yếu tố không gian tổ hợp nên một khu vực. Thông số này được xác định bởi kích cỡ của những mảng có khả năng phân biệt và nhận ra được.
4. Mảng: là một khu vực rộng tương đối đồng nhất, nó không giống với những lân cận của nó. Điều này có nghĩa là những mẫu đồng nhất nhỏ hơn trong chính mảng đó lặp đi lặp lại những kiểu mẫu giống nhau trong cùng một mảng.
5. Hành lang: là một dải những loại đặc biệt, nó phân biệt với vùng đất giáp rang ở cả hai cạnh. Hành lang có những chức năng quan trọng, gồm có những dải dẫn nước như mương, kênh, sông, suối, những dải che chắn và cả những môi trường sống.
6. Ma trận: là hệ sinh thái nền hoặc những loại đất dùng trong một khám, biểu thị đặc điểm bởi độ che phủ tăng cường, tính kết nối cao.
7. Khám: là kiểu mẫu của những mảng, hành lang, và ma trận. Mỗi khám bao gồm những đối tượng được kết tụ giống nhau
8. Aggregation-with-outliers (Tạm dịch

Gộp-với- những giá trị nổi trội) Sinh thái vùng và cảnh quan đưa ra một lý thuyết và bằng chứng kinh nghiệm để hiểu và so sánh những cấu trúc không gian khác nhau. Thuộc tính này trả lời cho câu hỏi về sự sắp xếp tối ưu của sử dụng đất trong cảnh quan. Những quy tắc này bao gồm vài thuộc tính sinh thái cảnh quan: Những mảng lớn và hệ thực vật tự nhiên, Kích thước hạt, Nguy cơ lan rộng, Biến thể di truyền, thuộc tính vùng biên, những mảng nhỏ và thảm thực vật tự nhiên, những hành lang.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Forster Ndubisi, *Landscape Ecological Planning*, in *Ecological Design and Planning*, F.R.S. George F. Thompson, Editor. 1997, Wiley: US. p. 9-39.
2. Forman, R.T. and M. Godron, *Landscape ecology*. 619 pp. Jhon Wiley & Sons, New York, 1986.
3. Clark, H., *Sustainable Development*. 2007, Parliament.
4. Malone, T.F. and R. Repetto, *The Global Possible: Resources, Development, and the New Century. A World Resources Institute Book*. 1987, JSTOR.
5. Lubchenco, J., et al., *The Sustainable Biosphere Initiative: an ecological research agenda: a report from the Ecological Society of America*. Ecology, 1991. 72(2): p. 371-412.
6. Risser, P.G., J. Lubchenco, and S.A. Levin, *Biological research priorities: a sustainable biosphere*. BioScience, 1991. 41(9): p. 625-627.
7. Forman, R.T., *Land mosaics: the ecology of landscapes and regions*. 1995: Cambridge university press.
8. Forman, R.T., *Ecologically sustainable landscapes: the role of spatial configuration*, in *Changing landscapes: an ecological perspective*. 1990, Springer. p. 261-278.
9. MCNEIL, W., *Plagues and peoples* 1977, : Basil Blackwell: Oxford.

Abstract

Under the effect of modern urban development, living environment of human beings is becoming worse and the nature's inherent sustainability is also broken gradually. Scholars are still seeking solutions in various sectors to improve and reduce disadvantage impacts into the environment. Ecology landscape takes a great role in constructing a sustainable environment. Therefore, sustainable urban planning and developing need to be based on the ecological landscape principles. The article helps to disclose these principles in the large scale and approach how to build a sustainable environment in urban area.

Keywords: sustainable environment, ecological landscape, landscape urban region, land mosaic.

CÁC THÀNH PHỐ TRONG QUÁ TRÌNH MỞ RỘNG ĐÃ LẤY ĐI MỘT PHẦN THẬM CHỈ PHẦN LỚN DIỆN TÍCH NÔNG NGHIỆP XUNG QUANH NÓ. QUÁ TRÌNH MỞ RỘNG ĐÃ ĐẨY CÁC KHU ĐÔ THỊ, CÁC KHU SẢN XUẤT RA XA THÀNH PHỐ HƠN, LÀM THAY ĐỔI CƠ BẢN VIỆC BẢO TỒN VÀ SỬ DỤNG ĐẤT NÔNG NGHIỆP, THAY ĐỔI CUỘC SỐNG CỦA NGƯỜI NÔNG DÂN.

VÙNG NÔNG THÔN SAU KHI THÀNH PHỐ MỞ RỘNG TRỞ THÀNH VÙNG LÃNH THỔ THUỘC SỰ QUẢN LÝ HÀNH CHÍNH CỦA ĐÔ THỊ. THẾ NHƯNG, SỰ THAY ĐỔI NÀY KHÓ ĐÁNH GIÁ TRƯỚC ĐƯỢC CÁC BIẾN ĐỘNG TRONG QUÁ TRÌNH ĐÔ THỊ HÓA, CHỈ CÓ SỰ THAY ĐỔI CHÚNG TA ĐỂ NHẬN RA ĐƯỢC ĐÓ LÀ MỘT PHẦN DIỆN TÍCH NÔNG NGHIỆP SẼ BỊ MẤT ĐI VÀ CHUYỂN ĐỔI THÀNH MỤC ĐÍCH SỬ DỤNG KHÁC.

SỰ THAY ĐỔI NÀY KÉO THEO CÁC THÁCH THỨC LIÊN QUAN ĐẾN NHIỀU VẤN ĐỀ TRONG ĐÓ BAO GỒM VIỆC BẢO TỒN ĐẤT NÔNG NGHIỆP, HỆ SINH THÁI NÔNG NGHIỆP, NGUỒN NƯỚC SẠCH, THÀM THỰC VẬT VÀ NGUỒN LƯƠNG THỰC SẠCH CUNG CẤP CHO NGƯỜI DÂN. DO ĐÓ, CẦN CÓ MỘT ĐÁNH GIÁ THÍCH HỢP ĐỂ ĐƯA RA CÁC GIẢI PHÁP CÂN BẰNG GIỮA THÀNH PHỐ VÀ VÙNG NÔNG THÔN ĐỂ ĐÔ THỊ CÓ THỂ PHÁT TRIỂN THEO HƯỚNG BỀN VỮNG.

Đô thị nông nghiệp

hướng phát triển bền vững cho các thành phố vùng Bắc Trung Bộ

THS.KTS **PHẠM HỒNG SƠN**
THS.KTS **NGUYỄN THỊ KIỀU VINH**

TỔNG QUAN

Sự phát triển đô thị hóa diễn ra nhanh là điều khó tránh khỏi. Đến năm 2050, ước tính có khoảng 64% dân số châu Á sống trong các đô thị. Mỗi ngày có khoảng 1.000 ha đất nông nghiệp màu mỡ tại châu Á bị chuyển đổi thành các khu chức năng đô thị [3]. Đặc biệt là tại khu vực Đông Nam Á, nơi mức độ tàn phá rừng nhiệt đới xảy ra nhanh nhất. Tại Việt Nam, từ năm 2000 đến năm 2005 đã mất hơn 50% diện tích rừng nguyên sinh [3], nguyên nhân gây ra biến đổi khí hậu. Quá trình đô thị hóa diễn ra đẩy các khu ở, khu sản xuất công nghiệp ra xa thành phố hơn, làm thu hẹp diện tích đất nông nghiệp, đất canh tác, thậm chí phá hỏng các vùng sinh thái tự nhiên. Tại thành phố Hồ Chí Minh, 366.400ha

đất nông nghiệp tại các vùng đồng bằng ven biển và vùng châu thổ bao quanh đã biến thành khu công nghiệp, khu đô thị; tại Hà Nội, theo quy hoạch tổng thể đến năm 2010, 110km² đất nông nghiệp đã bị chuyển đổi thành các khu chức năng liên quan đến đô thị, dẫn đến hơn 150.000 người dân mất nguồn sinh sống [3].

Các thành phố vùng Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa cho đến Huế là các đô thị đang trong giai đoạn phát triển và mở rộng; theo định hướng quy hoạch, diện tích đô thị mở rộng hơn so với hiện trạng từ một cho đến hai lần. Tại thành phố Thanh Hóa, diện tích mở rộng đô thị từ khu vực trung tâm thành phố là 5.788ha lên đến 14.677ha [5]; thành phố Vinh từ diện tích 104,97km² mở

rộng lên đến 273,63km² [7]; thành phố Đồng Hới mở rộng từ 156km² lên đến 240km² [8]; thành phố Huế hiện tại có diện tích 71,684km² đang có định hướng quy hoạch mở rộng theo hướng trục Bắc-Nam và Đông-Tây. Tại các đô thị này, tỷ lệ nông nghiệp chiếm một phần lớn, sau khi mở rộng địa giới, hầu hết các vùng nông nghiệp, nông thôn xung quanh thành phố được sáp nhập vào đô thị làm tăng cao tỷ lệ đất nông nghiệp trong đô thị. Đặc biệt các thành phố loại II, III như Hà Tĩnh, Đồng Hới, Đông Hà, tỷ lệ này còn cao hơn rất nhiều, lên đến 70-80%. Thành phố Huế hiện tại với tỷ lệ đô thị hóa là 100%, sau khi mở rộng, các vùng nông nghiệp, thủy sản, làng nghề xung quanh sẽ chiếm khoảng 15-20% tỷ lệ phi đô thị.

VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU

Vùng sinh thái nông nghiệp, nông thôn có một vai trò rất lớn trong định hướng phát triển đô thị sinh thái, đô thị bền vững tại các thành phố vùng Bắc Trung Bộ. Đánh giá quy hoạch hiện trạng cho thấy, trung tâm các thành phố vùng này đang có lợi thế về địa hình với các giá trị sinh thái tự nhiên tương đối phong phú và thuận lợi. Tuy nhiên, với tốc độ phát triển đô thị trong tương lai, các giá trị sinh thái này đang dần bị thu hẹp; các khu đất trống đang dần bị lấp đầy bởi các khu đô thị, hệ thống kênh mương bị bê-tông hóa, ao hồ, sông ngòi ngày càng bị lấn chiếm, ô nhiễm...

Ngược lại, vùng nông thôn, nông - lâm - ngư nghiệp, thủy sản xung quanh đô thị lại có giá trị rất cao về mặt sinh thái, đóng vai trò cân bằng môi trường, cung cấp môi trường sạch, nguồn năng lượng, nguồn lương thực cho đô thị. Do đó khi đô thị mở rộng, ngoài các tác động tiêu cực thì đây là cơ hội để thành phố tăng cường thêm các giá trị sinh thái bổ sung cho sự phát triển chung của đô thị theo hướng bền vững từ đô thị nông nghiệp.

Trên thế giới, các nước phát triển cũng rất chú trọng vào phát triển các thành phần nông nghiệp đô thị trong trung tâm thành phố hoặc các vùng biên, đặc biệt là tại các nước như Mỹ, Cuba, Nga,

Trung Quốc... Nông nghiệp đô thị cung cấp không hoàn toàn nhưng đáp ứng được một phần nguồn thực phẩm sạch tại chỗ cho cư dân thành phố, duy trì các giá trị văn hóa sản xuất bản địa và văn hóa cảnh quan. (hình 1).

Các giá trị của đô thị nông nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Đô thị nông nghiệp là các vùng nông thôn, vùng định cư của người nông dân sinh sống dựa vào nông, lâm, ngư nghiệp. Trong quá trình đô thị hóa đã trở thành một phần trong cấu trúc của đô thị, mang chức năng vừa đô thị và vừa nông thôn.

Đô thị nông nghiệp chứa đựng nhiều giá trị sinh thái cao cho quá trình phát triển đô thị:

1. Vùng sinh thái nông nghiệp

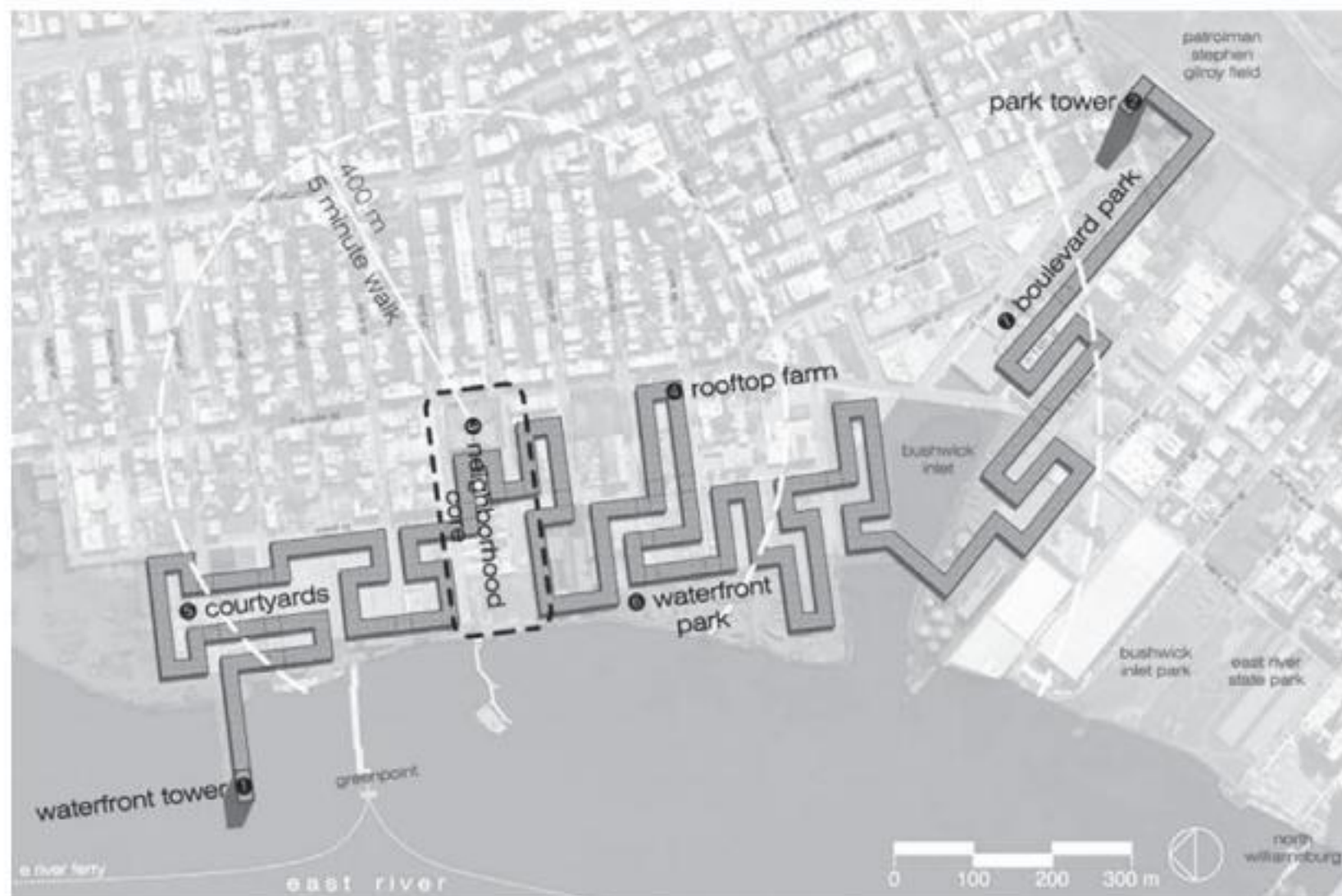
Vùng Bắc Trung Bộ, vùng sinh thái nông nghiệp là sự kết hợp bao gồm hệ sinh thái tự nhiên như hệ thống sông hồ, hệ đồi núi thấp, một phần rừng và hệ sinh thái nông nghiệp chủ yếu là đồng ruộng chiếm một tỷ trọng lớn, tiếp theo là các loại cây công nghiệp, một số loại cây hoa màu và chăn nuôi. Ở vùng ven biển có hệ sinh thái đầm phá, keo, tràm... rất đa dạng và đặc trưng. Sinh thái nông nghiệp cung cấp phần lớn nguồn thực phẩm cho người

dân địa phương, tạo ra công ăn việc làm và duy trì cuộc sống của người nông dân trong một chu trình khép kín mà không bị ảnh hưởng nhiều bởi các tác động bên ngoài.

Sinh thái nông nghiệp tạo thế mạnh cho du lịch sinh thái với các loại hình du lịch phong phú như dã ngoại, thăm quan, nghỉ dưỡng, thám hiểm và bảo tồn các giá trị văn hóa dân gian. Sinh thái nông nghiệp duy trì và điều hòa nguồn nước mặt một cách có hiệu quả, tái tạo đất làm tăng dinh dưỡng cho đất, chống xói mòn và xơ hóa đất. Sinh thái nông nghiệp duy trì và thu hút các loại sinh vật, côn trùng và động vật nhỏ, tạo ra sự cân bằng giữa các thành phần sinh thái trong tự nhiên và con người.

2. Sinh thái làng xã

Bao gồm các không gian ở của người nông dân, cũng giống với vùng miền Bắc, vùng Bắc Trung Bộ có cấu trúc làng



Hình 1: Ý tưởng quy hoạch Greenpoint Food District, Brooklyn, New York[4]



xã theo cụm, dòng họ hay làng nghề truyền thống. Hầu hết cấu trúc làng xã ở đây đều do văn hóa tập tục xa xưa để lại, tuy nhiên trong những năm gần đây, với sự phát triển nền kinh tế và các chính sách nông thôn hóa; các hệ thống hạ tầng có sự thay đổi, đường xá, kênh mương, nhà cửa đang dần theo lối bê tông hóa, phần nào làm thay đổi kiến trúc truyền thống. Tuy nhiên, phần lớn nơi đây vẫn giữ được kiến trúc nhà ở truyền thống kết hợp văn hóa lối sống đặc trưng phù hợp điều kiện khí hậu khắc nghiệt. Chính các đặc điểm này đã tạo ra không gian quy hoạch và kiến trúc nhà ở nông thôn vùng Bắc Trung Bộ có nét đặc trưng riêng và mang giá trị sinh thái cao. (hình 2)

3. Cảnh quan văn hóa

Nếu văn hóa được sinh ra từ các nhu cầu và phương thức sản xuất, khát vọng của con người, thì cảnh quan văn hóa được xem xét dưới khía cạnh là sự kết hợp giữa tự nhiên và văn hóa của con người. Điều này có lẽ đúng hơn với vùng Bắc Trung Bộ, nơi các giá trị văn hóa hòa cùng với các giá trị tự nhiên.

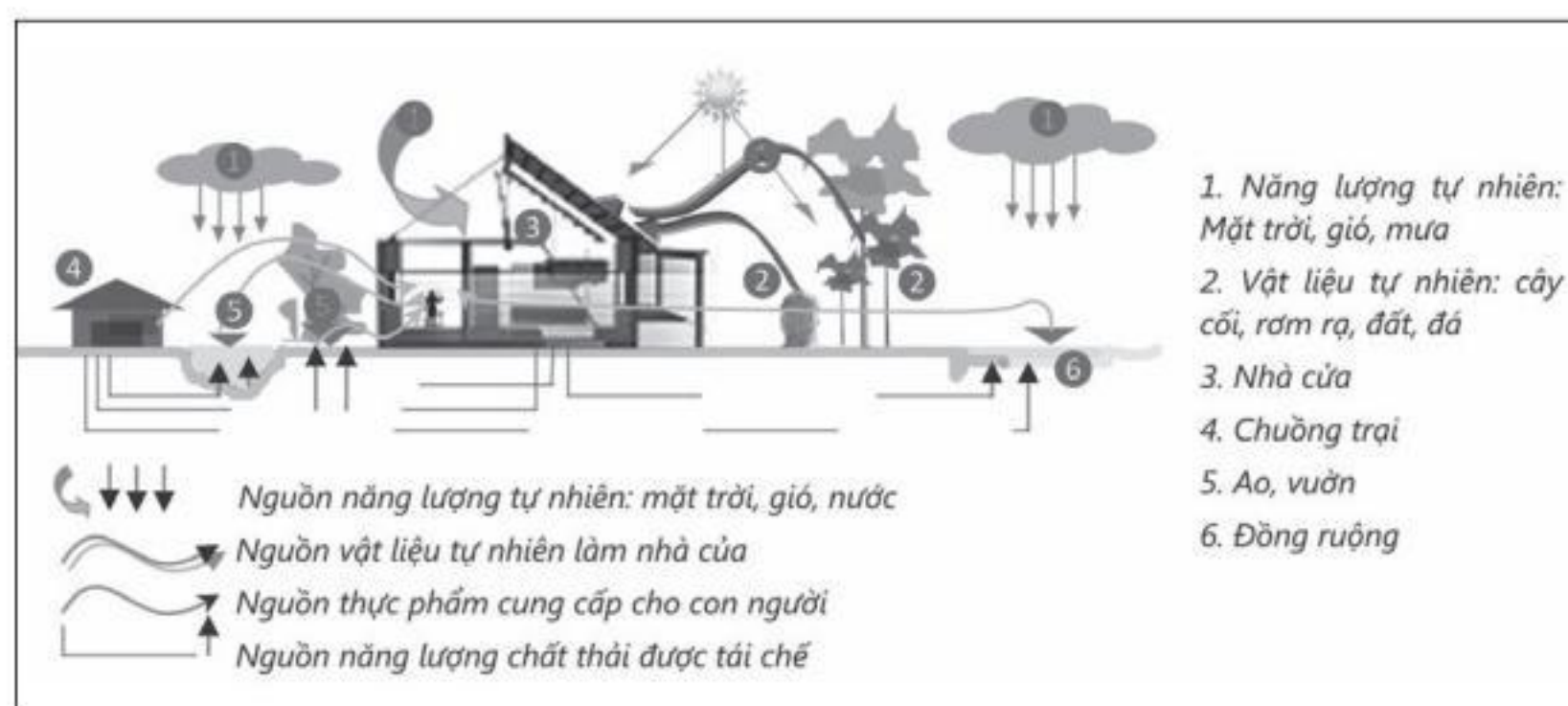
- Tính cách con người được tôi luyện từ khó khăn, gian khổ, khắc nghiệt của thiên nhiên.

- Giá trị kiến trúc phản ánh sự tìm tòi thông minh và khả năng ứng phó, hòa mình với thiên nhiên.

- Ở các vùng sông nước như sông Hương, sông Lam, sông Mã... đã sản sinh ra các giá trị văn hóa dân gian như điệu hò, ví dặm, dân ca mang giá trị đặc trưng phản ánh cuộc sống khó khăn thăng trầm, lời răn, dạy bảo nhiều hơn là giá trị giải trí so với các vùng miền khác.

- Giá trị văn hóa cung đình ở cố đô Huế được đưa lên một tầm cao hơn nhưng về bản chất cũng phản ánh cuộc sống lao động, bình dị của người dân như ca trù, nhạc lễ hay văn hóa ẩm thực.

Tóm lại, đặc trưng các giá trị cảnh quan nơi đây đã sinh ra nền văn hóa đặc trưng, các giá trị văn hóa này phản ánh một cách một mực, bình dị, khắc khổ nhưng đầy tính nhân văn như bản chất con người miền Trung.



Hình 2: Vòng năng lượng tuần hoàn sinh thái trong nhà ở nông thôn. Nguồn: tác giả

4. Nguồn lương thực, thực phẩm

Nông nghiệp đô thị cung cấp một phần lớn nguồn lương thực thực phẩm tươi sống tại chỗ phục vụ cho đô thị. Tuy còn ở mức khai thác và sản xuất thô sơ chủ yếu dựa vào cá thể hộ gia đình và phương thức truyền thống, thế nhưng đô thị nông nghiệp vùng Bắc Trung Bộ sẽ duy trì một lượng lớn thực phẩm từ lúa gạo, ngô, vùng, lạc... đặc biệt là nguồn thủy hải sản do nuôi trồng và đánh bắt. Nguồn lương thực là thu nhập chủ yếu của người nông dân, giúp họ có cuộc sống ổn định, tạo ra công ăn việc làm. Nguồn lương thực cũng cung cấp cho vùng trung tâm thành phố một lượng lớn nhu cầu thực phẩm tươi sống; giảm tải các áp lực về nguồn cung cấp từ bên ngoài vào.

Sự cung ứng nguồn lương thực trong phạm vi đô thị sẽ giảm bớt các chi phí về giao thông đi lại và kiểm định, giúp cho đô thị vận hành theo chu kỳ khép kín và tự cân bằng giữa cung và cầu. Khả năng cung ứng và tự cân bằng giúp cho đô thị có cấu trúc gọn nhẹ, giảm bớt các chi phí đầu tư hạ tầng và chi phí vận hành đô thị.

5. Lao động việc làm

Đô thị nông nghiệp tạo ra việc làm từ nội tại của nó, chính điều này giảm được một áp lực rất lớn trong việc tạo ra việc làm cho người dân. Việc làm nội tại theo phương thức truyền thống phù hợp với trình độ và tập quán lâu đời của người dân địa phương và

không phải phụ thuộc quá nhiều vào sự thay đổi trong quá trình chuyển đổi đô thị hóa.

Trong quá trình đô thị hóa, để tái cấu trúc lại một nền kinh tế phù hợp là vấn đề rất khó trong hoàn cảnh hiện nay, nhất là khi lực lượng lao động nông nghiệp phải chuyển sang một trình độ lao động chuyên môn khác là rất khó. Vì vậy, duy trì và phát huy việc làm theo lối truyền thống trước mắt là giải pháp thích hợp cho một cấu trúc lao động ổn định, tạo điều kiện từng bước nâng cao năng lực chuyên môn và công nghiệp hóa trong sản xuất nông nghiệp sau này.

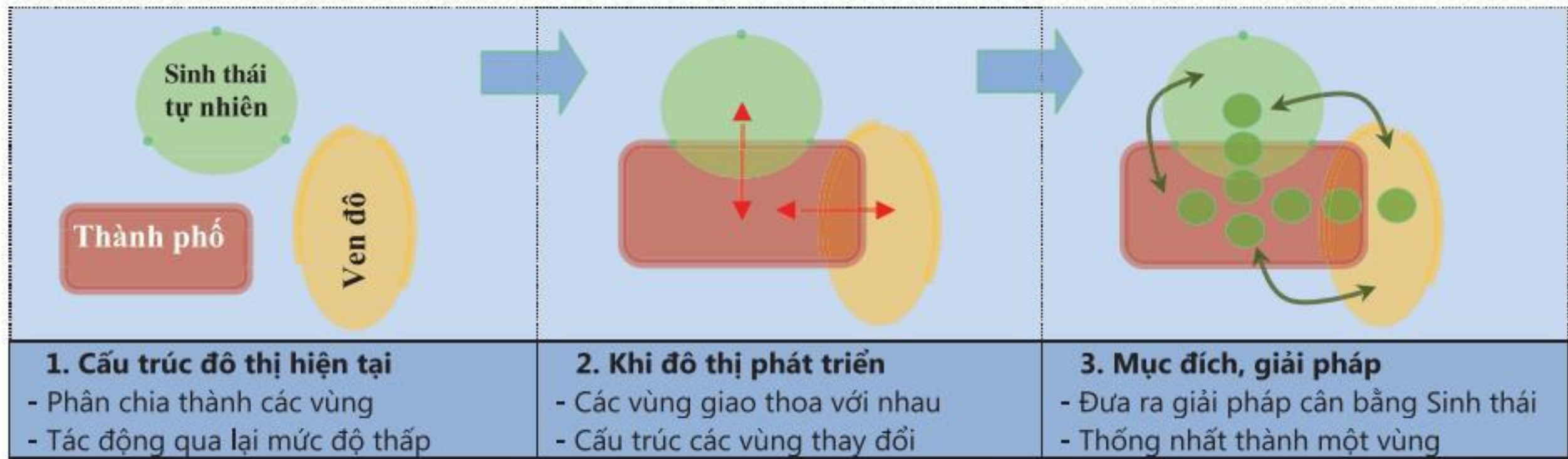
MỘT SỐ NGUYÊN TẮC PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ NÔNG NGHIỆP

1. Đánh giá để cân bằng vùng sinh thái trung tâm và vùng nông thôn

Việc đánh giá các giá trị sinh thái vùng trung tâm và nông thôn là rất quan trọng trước khi có định hướng phát triển đô thị. Bởi vì khi đô thị phát triển, vùng nông thôn sẽ mất dần hoặc sẽ chuyển đổi các cấu trúc sinh thái vốn có của nó. Trên nguyên tắc "dấu chân sinh thái" (footprint) phải giảm thiểu tối đa các vùng tự nhiên bị ảnh hưởng, tạo ra nguyên tắc cân bằng bù-trừ.

(a) Vùng sinh thái trung tâm thành phố:

Dựa theo các khảo sát và đánh giá hình thái tự nhiên của đô thị, các thành phố vùng Bắc Trung Bộ có các giá trị sinh thái tự nhiên tương đối thuận lợi. Đó là



Hình 3: Quá trình phát triển – thay đổi cấu trúc đô thị. Nguồn: tác giả

sự kết hợp giữa các yếu tố sông, núi và liên hệ thuận lợi với hệ sinh thái đầm phá, biển.

Các giá trị sinh thái tự nhiên tạo cơ hội cho vùng trung tâm liên kết với các vùng sinh thái tự nhiên hình thành nên các hệ sinh thái đa dạng trong đô thị. Đây cũng là yếu tố quan trọng nhằm giảm áp lực bởi sự phát triển đô thị lên các vùng biên, đặc biệt là các vùng nông thôn.

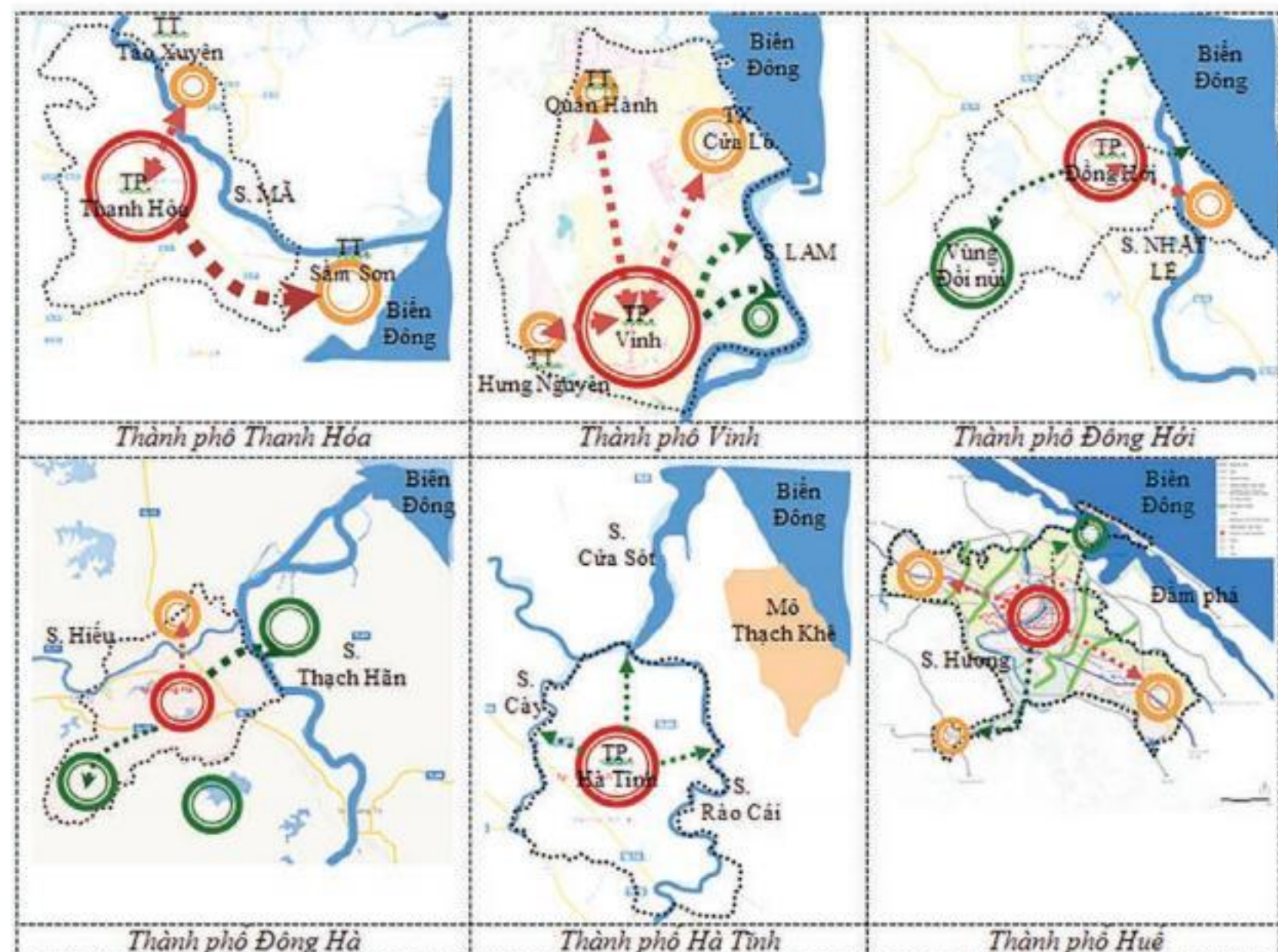
Với một địa hình dốc và ngăn từ Tây sang Đông của vùng Bắc Trung Bộ, đã tạo ra sự đa dạng trong địa hình từ núi cao phía Tây đến vùng trung du, đồng bằng và biển phía Đông. Có thể nhận dạng các đô thị có những cấu trúc đặc trưng sau:

- Thành phố phát triển ven sông như Vinh, Hà Tĩnh, Đồng Hới, trong đó có một số thành phố có thể có hướng phát triển đưa dòng sông vào trong lòng đô thị như Hà Tĩnh, Đông Hà.
- Thành phố phát triển hai bên sông như Huế, Thanh Hóa.
- Một số thành phố phát triển trực tiếp ven biển như Vinh, Đồng Hới, trong khi đó một số thành phố có sự tương tác với vùng ven biển như thành phố Huế, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Đông Hà.

(b) Vùng sinh thái nông thôn:

Nhận định đặc điểm các vùng sinh thái nông thôn, vùng biên các thành phố vùng Bắc Trung Bộ như sau:

- Phía Tây các thành phố hình thành hệ sinh thái đồi núi thấp với giá trị cây công nghiệp và các loại gỗ như



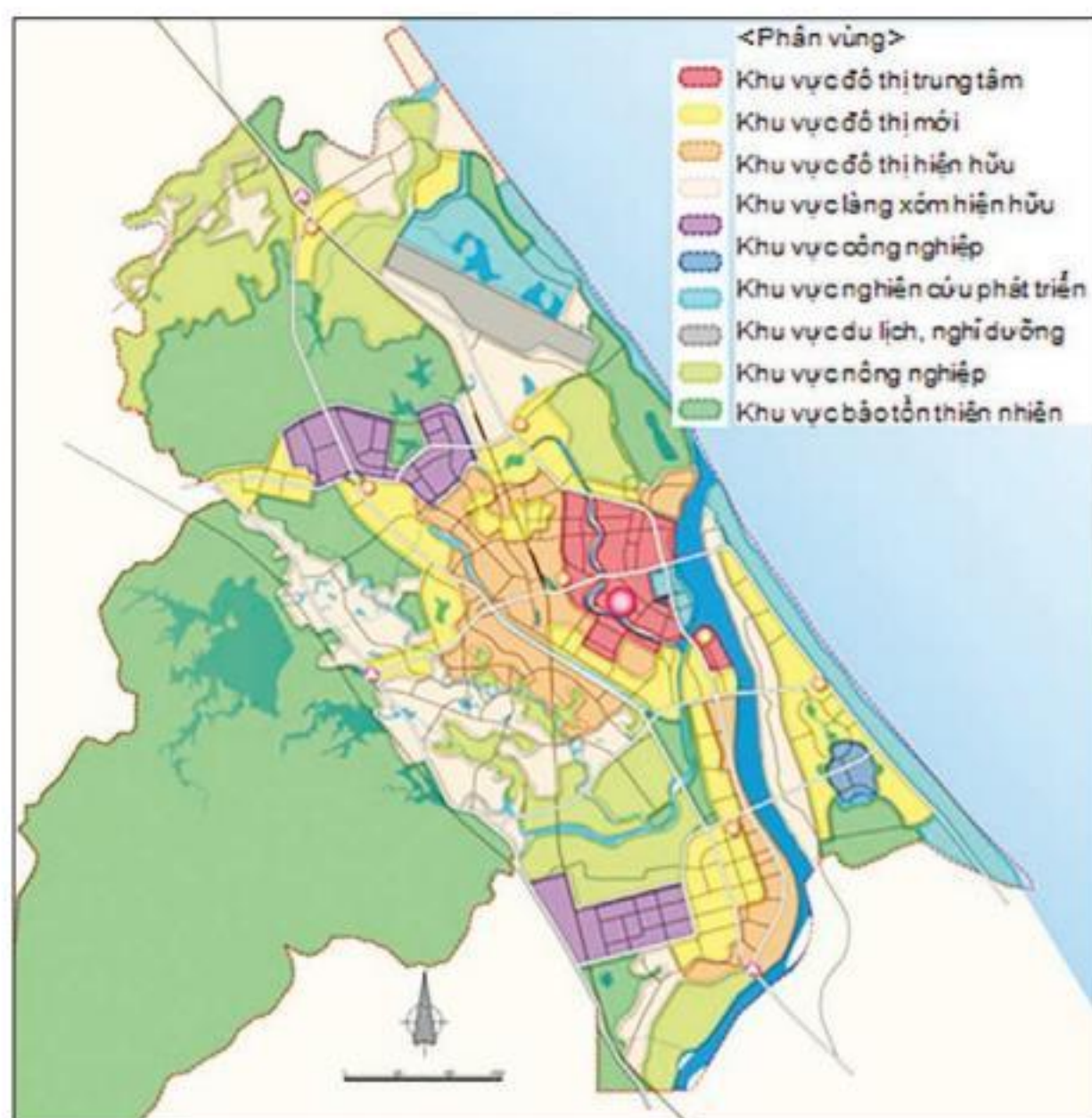
Hình 4: Hình thái tự nhiên đô thị vùng Bắc Trung Bộ. Nguồn: tác giả

thành phố Đồng Hới, Đông Hà, Thanh Hóa. Hệ sinh thái đồi núi tạo ra các thảm thực vật ngăn ngừa tình trạng lũ lụt, xói mòn đất, tạo ra các giá trị lớn về du lịch sinh thái, hệ thống cảnh quan núi rừng, hang động rất phong phú đa dạng.

- Hệ sinh thái nông nghiệp: chiếm một tỷ trọng lớn bao gồm chủ yếu là vùng sản xuất lúa, các loại cây hoa màu như lạc, ngô, đỗ, vùng. Vùng nông nghiệp tồn tại các giá trị văn hóa, tập tục và giá trị kiến trúc địa phương. Ở đây còn rất phát triển các làng nghề truyền thống như đan lát, nghề giấy, dệt

vải... nhất là tại các vùng Thanh Hóa, Thừa Thiên Huế.

- Hệ sinh thái đầm phá, biển phía Đông là một lợi thế lớn của vùng biên thành phố, nơi đây tồn tại ngành nghề nuôi trồng đánh bắt thủy hải sản. Các giá trị vùng đầm phá và biển không những tạo ra công việc ổn định cho người dân nơi đây mà còn tạo ra các giá trị văn hóa, tín ngưỡng đặc trưng của vùng sông nước. Cảnh quan sinh thái vùng này góp phần tạo ra các không gian mở với môi trường tự nhiên trong sạch cho vùng trung tâm khi thành phố mở rộng. Đặc biệt như vùng ven sông



Hình 5: Quy hoạch mở rộng TP Đồng Hới [8]



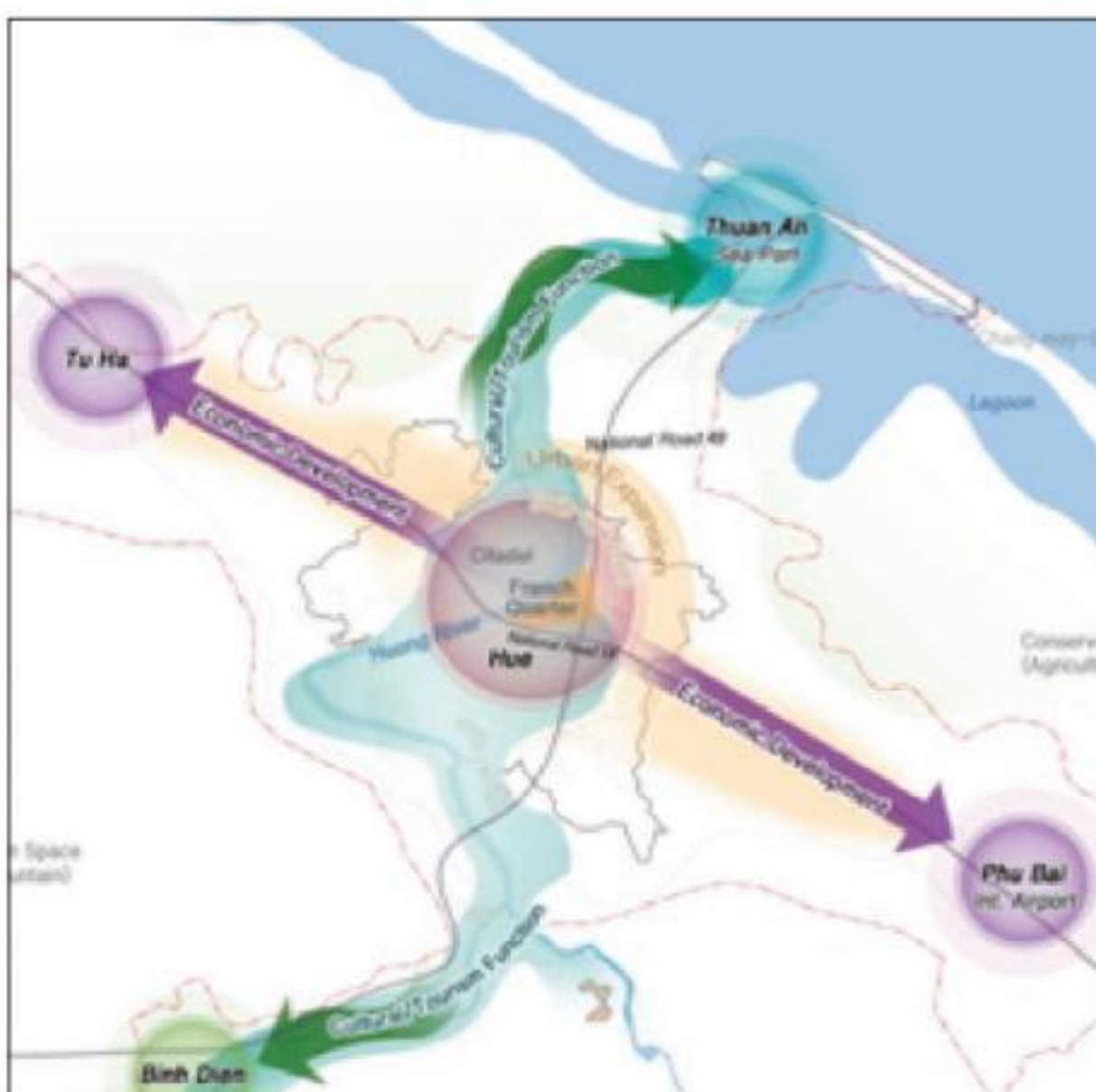
Hình 6: Quy hoạch mở rộng TP Vinh [7]

Lam, biển Cửa Hội, Cửa Lò của thành phố Vinh; vùng sông, biển Nhật Lệ của thành phố Đồng Hới, hay vùng đầm phá Tam Giang của thành phố Huế. Vùng ven biển Bắc Trung Bộ cũng nổi tiếng với nhiều bãi biển đẹp có giá trị cao về du lịch như bãi biển Sầm Sơn, Cửa Lò, Thiên Cầm, Nhật Lệ, Lăng Cô... Vùng sinh thái nông thôn sau khi trở thành một phần của đô thị sẽ đóng góp phần lớn các giá trị sinh thái cảnh quan tự nhiên, làm cân bằng tổng thể trong cấu trúc phát triển đô thị theo hướng sinh thái, nhân văn. (hình 4)

(c) Nhận dạng một số đặc điểm cấu trúc đô thị giữa vùng trung tâm và vùng nông thôn:

- Thành phố Vinh phát triển mở rộng theo mô hình đa cực sinh thái, trong đó vùng nông nghiệp, nông thôn chiếm một tỷ trọng khoảng hơn 40% về diện tích. Vùng đô thị nông nghiệp tạo thành một dải lớn từ Tây sang Đông phân chia các trung tâm theo hai hướng, phía Bắc là trung tâm đô thị Cửa Lò, Quán Hành, phía Nam là thành phố Vinh và thị trấn Hưng Nguyên.
- Thành phố Đồng Hới lại tồn tại một hệ cấu trúc các vùng nông nghiệp xen kẽ với trung tâm thành phố, kết hợp phía Tây là vùng đồi núi thấp và phía

Hình 7: Cấu trúc phát triển TP Huế [9]



Đông là vùng nuôi trồng, đánh bắt thủy hải sản. (hình 5,6,7)

- Cấu trúc quy hoạch không gian đô thị Huế hướng đến một đô thị phân tán, đô thị sinh thái, đô thị xanh, đô thị phong cảnh, lấy trung tâm thành phố làm lõi chính và phát triển ra theo trục. Trục phát triển kinh tế Bắc Nam theo hướng Hương Trà – TP Huế - Hương Thủy. Trục phát triển du lịch Đông Tây: khu vực Bình Điền – TP Huế - khu vực đầm

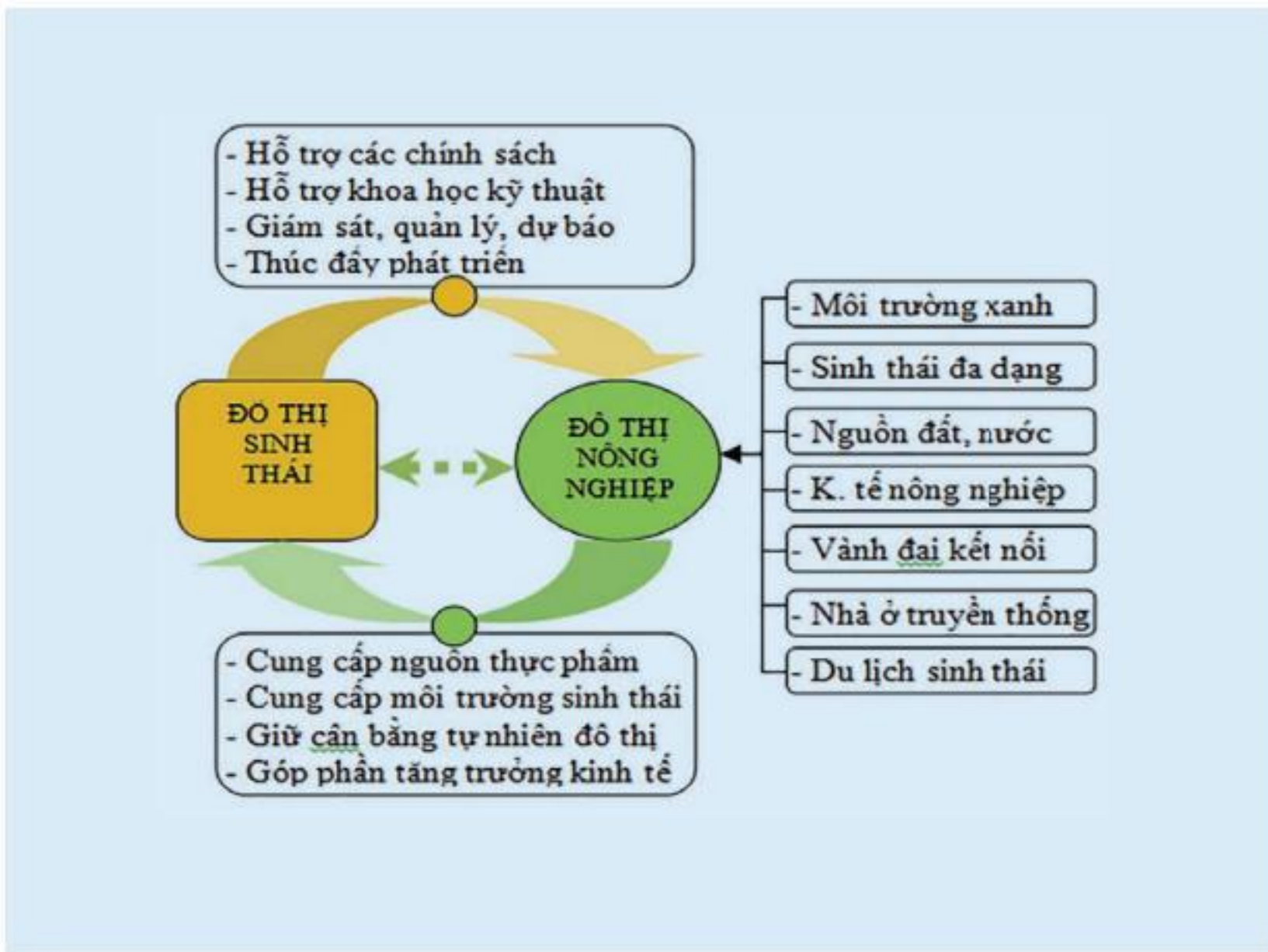
phá Thuận An.

Các vùng mở rộng xung quanh đô thị Huế chủ yếu hình thành các làng nghề truyền thống và du lịch sinh thái.

2. Phát triển mối quan hệ vùng trên quan điểm tích hợp và cân bằng

(a) Về kinh tế - xã hội:

Trong các tiêu chuẩn đô thị sinh thái, nền kinh tế tự cung ít bị ảnh hưởng đến



Hình 8: Sơ đồ cân bằng đô thị nông nghiệp trong đô thị sinh thái. Nguồn: tác giả

tác động bên ngoài là yếu tố rất quan trọng. Khả năng cung cấp nguồn lương thực sạch, tạo công ăn việc làm cho người dân trong phạm vi đô thị đem lại nhiều lợi ích thiết thực cho xã hội. Đối với các thành phố vùng Bắc Trung Bộ thì đây chính là một lợi thế. Do các đô thị này đang trên đà phát triển, tỷ lệ nông nghiệp trong đô thị còn rất cao nhất là đối với các phạm vi nghiên cứu không gian mở rộng.

Vùng đô thị nông nghiệp là nơi dễ bị ảnh hưởng đến cơ cấu nghề nghiệp trong quá trình đô thị hoá. Đó là quá trình biến đổi từ thành phần cơ cấu kinh tế thuần nông sang nền kinh tế thị trường. Khi đất đai nông nghiệp bị chuyển đổi thành đất đô thị với mục đích sử dụng khác thì một phần lực lượng lao động nông nghiệp buộc phải thay đổi ngành nghề. Nếu không có định hướng phát triển và tái cấu trúc ngành nghề, cơ cấu lại lao động sẽ dễ dẫn đến tình trạng thất nghiệp, các tệ nạn xã hội tăng cao.

Đô thị nông nghiệp xác định cơ cấu ngành nghề truyền thống là thành phần chính trong quá trình phát triển. Đô thị nông nghiệp bảo tồn các nghề truyền thống, tạo ra việc làm cho người nông dân dựa vào các điều kiện tự

nhiên và không lệ thuộc quá nhiều vào các tác động từ bên ngoài. Đô thị nông nghiệp phát triển từ lao động truyền thống hộ gia đình thành các liên minh hợp tác xã một cách có tổ chức và hệ thống. Chính điều này thu hút và tập trung một lượng lao động lớn với năng suất và công nghệ được cải thiện nhờ cách tiếp cận với vùng trung tâm.

Đô thị nông nghiệp góp phần tăng trưởng kinh tế theo hướng bền vững, nền kinh tế xanh chủ yếu từ chăn nuôi, trồng trọt và nuôi trồng đánh bắt từ các yếu tố tự nhiên thuận lợi vùng Bắc Trung Bộ. Đặc biệt, một nguồn lực kinh tế từ du lịch sinh thái rất lớn chưa được khai thác một cách thích đáng. Du lịch sinh thái gắn kết với yếu tố văn hoá địa phương là nét đặc trưng tiêu biểu cho vùng này, nó gắn liền với lao động bản xứ và chỉ có người dân nơi đây mới phát huy tốt.

(b) Về dân số:

Xu thế dịch chuyển dân số và lao động ra vùng trung tâm khi đô thị mở rộng thường diễn ra nhanh chóng và ồ ạt do cơ cấu lao động thay đổi, tình trạng không có việc làm khi đất đai bị thu hẹp. Điều này làm tăng áp lực cho vùng trung tâm do dịch chuyển lao

động, gây ra các xáo trộn trong quản lý xã hội và kinh tế. Để hạn chế sự thay đổi này, đô thị nông nghiệp cần có sự định hướng nhằm thu hút và tạo ra nhiều việc làm cho người dân địa phương phù hợp với truyền thống và tay nghề của họ. Vùng đô thị biên cũng giải quyết một phần nhu cầu ở cho người dân đô thị, thu hút các đầu tư từ vùng trung tâm vào đô thị nông thôn.

(c) Về sinh thái môi trường:

Đô thị nông nghiệp tạo ra các vành đai, hành lang, mảng không gian xanh liên kết hoặc xen kẽ giữa các trung tâm; hệ thống mảng xanh này mang nhiều giá trị về sinh thái tự nhiên, là nơi chịu ít sự ảnh hưởng của quá trình đô thị hóa. Trong đô thị nông nghiệp hoạt động theo một chu kỳ tương đối khép kín với hệ sinh thái đô thị chủ yếu là làng truyền thống, một nét đặc trưng trong quy hoạch kiến trúc dân gian mang đậm giá trị sinh thái nhân văn.

Các vành đai, mảng xanh đóng một vai trò như lá phổi xanh trong đô thị tạo ra không gian cảnh quan và môi trường trong sạch cho người dân. Sự điều tiết này không chỉ cho chính trong vùng mà có sức lan tỏa đến các trung tâm thành phố, nơi mà các yếu tố tự nhiên đã mất đi nhiều.

Đô thị nông nghiệp cung cấp một lượng lớn nước ngọt bằng cách giữ lại nguồn nước mưa qua các thảm thực vật, kênh, mương và đồng ruộng. Đồng thời có khả năng tái tạo khôi phục các vùng đất xơ, cằn cỗi, các vùng đất cát nóng. Vùng đầm phá, vùng ngập mặn được cải tạo và phủ xanh bằng các loại cây phù hợp như sù, vẹt, tràm...

(d) Về cấu trúc quy hoạch:

Cân bằng trong cấu trúc giữa vùng trung tâm và vùng đô thị nông nghiệp tạo ra một vòng tuần hoàn khép kín trong quá trình vận hành và phát triển đô thị. Sự thiếu hụt và bổ sung cho nhau giữa các vùng là nền tảng để phát triển đô thị trong trạng thái cân bằng. Nếu như vùng trung tâm là nơi đưa ra các quyết định phát triển đô thị và cũng là đầu vào tiêu thụ một lượng

lớn nguồn năng lượng thì đô thị nông nghiệp là nơi cung cấp đem lại sự cân bằng. Do đó quan điểm phát triển cấu trúc quy hoạch dựa trên yếu tố cân bằng để đô thị phát triển bền vững cần dựa vào nhiều yếu tố, trong đó trước mắt cần giải quyết các yếu tố sau:

- *Cấu trúc hạ tầng, sử dụng đất:*

Hệ thống hạ tầng trong vùng trung tâm chủ yếu là hệ thống “hạ tầng xám”, với mật độ xây dựng cao, trong khi đó ở vùng đô thị nông thôn tập trung chủ yếu là hệ thống hạ tầng xanh. Sự phát triển lan tỏa của đô thị kéo theo vùng đô thị nông thôn bị thu hẹp dần các giá trị sinh thái bởi hệ thống hạ tầng “xám”. Do đó, khi kết nối các vùng cần tránh trường hợp quy hoạch lan tỏa làm ảnh hưởng đến khu vực nông thôn. Trong trường hợp này nên kết nối các vùng bằng trục quy hoạch với các yếu tố tích hợp nhằm giảm diện tích chiếm đất, tăng mật độ xây dựng theo trục tuyến tính. Sự cân bằng trong kết nối giữa các vùng là sự kết nối mềm với yếu tố tích hợp đem lại hiệu quả sử dụng cao và đa năng.

- *Phát triển không gian*

Định hướng phát triển không gian phải xác định sự tương tác giữa các vùng để đưa ra định hướng tùy trường hợp cụ thể và phải dựa trên nguyên tắc cân bằng. Giải pháp không gian sinh thái cần xác định theo các vùng sau:

Vùng trung tâm: Là vùng tập trung của đô thị với mật độ dân cư và hạ tầng cao, ở đây các giá trị không gian sinh thái không cao mặt dù đô thị vùng

Bắc Trung Bộ có nhiều giá trị tự nhiên thuận lợi. Do đó, ở vùng trung tâm cần hạn chế sự lan tỏa của đô thị đến các hệ sinh thái tự nhiên, cần có quy hoạch phân vùng với các yếu tố tích hợp sử dụng đất cao. Tập trung chỉnh trang không gian cảnh quan để tăng các giá trị sinh thái nhân tạo.

Vùng đô thị nông thôn: đây là vùng có giá trị sinh thái tự nhiên cao, đa dạng, được tạo bởi các hệ sinh thái nông thôn, rừng núi, sông hồ, đầm phá và biển. Đối với vùng đô thị nông thôn cần phải đánh giá các hệ sinh thái tự nhiên một cách chính xác, cụ thể. Từ đó đưa các hệ sinh thái vào các mục đích sử dụng phù hợp như khai thác có hiệu quả, giải pháp tái tạo phục hồi trong chu kỳ ngắn; một số hệ sinh thái đưa vào diện bảo vệ đặc biệt để duy trì hệ sinh thái nguyên sinh vốn có. Bảo tồn các giá trị văn hoá, kiến trúc, các làng nghề truyền thống, phát triển mô hình hợp tác xã phù hợp, bảo tồn giá trị không gian làng xã, kiến trúc truyền thống.

Vùng giao thoa: đây là không gian dễ bị tổn thương và phá hủy trong quá trình mở rộng đô thị. Để hạn chế các tổn thương vùng đô thị nông thôn, vùng biên cần xác định tỷ trọng giao thoa dựa trên đánh giá các giá trị sinh thái từng vùng. Sự gắn kết giữa vùng trung tâm và vùng biên cần phát triển không gian theo dạng phân tán tuyến tính. Các trục không gian gắn kết giữa phần lõi các trung tâm với nhau bằng các tuyến giao thông tích hợp cao, tránh phát triển đô thị theo dạng lan

tỏa sẽ ảnh hưởng đến các giá trị sinh thái tự nhiên vùng đô thị nông thôn. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Galen Newman, and Jesse Saginor, 2016, *Priorities for Advancing the Concept of New Ruralism*, Sustainability 2016, 8, 269.
2. Kent Mullini, Deborah Henderson, Mark Holland, Janine de la Salle, Edward Porter and Patricia Fleming, 2008, *Agricultural Urbanism and Municipal Supported Agriculture: A New Food System Path for Sustainable Cities*, Submitted for the Surrey Regional Economic Summit
3. Nirmal Kishnani, 2016, *Xanh hóa Châu Á: Những nguyên tắc nổi bật cho Kiến trúc bền vững* (bản dịch), Ashui.com, FuturArc / BCI Asia và Nhà xuất bản Trí thức.
4. Steven Clarke, 2014, *Agricultural Urbanism: Lessons from the Cultural Landscape of Messina*, Athens Journal of Tourism.
5. Thuyết minh điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng TP Thanh Hoá đến năm 2025 tầm nhìn đến năm 2035 (2008), Viện quy hoạch xây dựng Thanh Hóa.
6. Thuyết minh điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng đô thị Hà Tĩnh (2014), Viện quy hoạch tỉnh Hà Tĩnh.
7. Thuyết minh tổng hợp điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Vinh, tỉnh Nghệ An đến năm 2030 tầm nhìn 2050 (2015), NIKKEN SEKKEI CIVIL ENGINEERING LTD.
8. Thuyết minh tổng hợp quy hoạch chung điều chỉnh xây dựng thành phố Đồng Hới và vùng phụ cận đến năm 2025, tầm nhìn 2035 (2012), NIKKEN SEKKEI CIVIL ENGINEERING LTD.
9. Thuyết minh tổng hợp điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (2014), Viện Quy hoạch xây dựng tỉnh TT Huế.

Abstract

The process of expansion cities has taken away a large part of the agricultural land around it. The process of expansion has pushed the urban area and the factory away from the city, making a fundamental change to the conservation and use of farmland, changed the lives of farmers.

Rural areas after the city expansion will become the territory of the administrative management of the municipality. However, this change is difficult to assess the impact on the process of urbanization, the only change we can easily recognize which part of agricultural area will be lost and conversion of agricultural land uses.

This change creates challenges related to various issues including the preservation of agricultural land and agricultural ecosystems, water resources, vegetation and clean sources of food supply for the people. Therefore, we need to have a proper assessment to provide solutions that balance between cities and rural areas to urban centers can develop in a sustainable way.

Keyword: farmland , agricultural urbanism, sustainable development, eco-city, urban design.

Quản lý quy hoạch xây dựng đô thị tỉnh Thừa Thiên Huế trên nền GIS

TS.KTS. **ĐẶNG MINH NAM**
NGUYỄN XUÂN NGHĨA

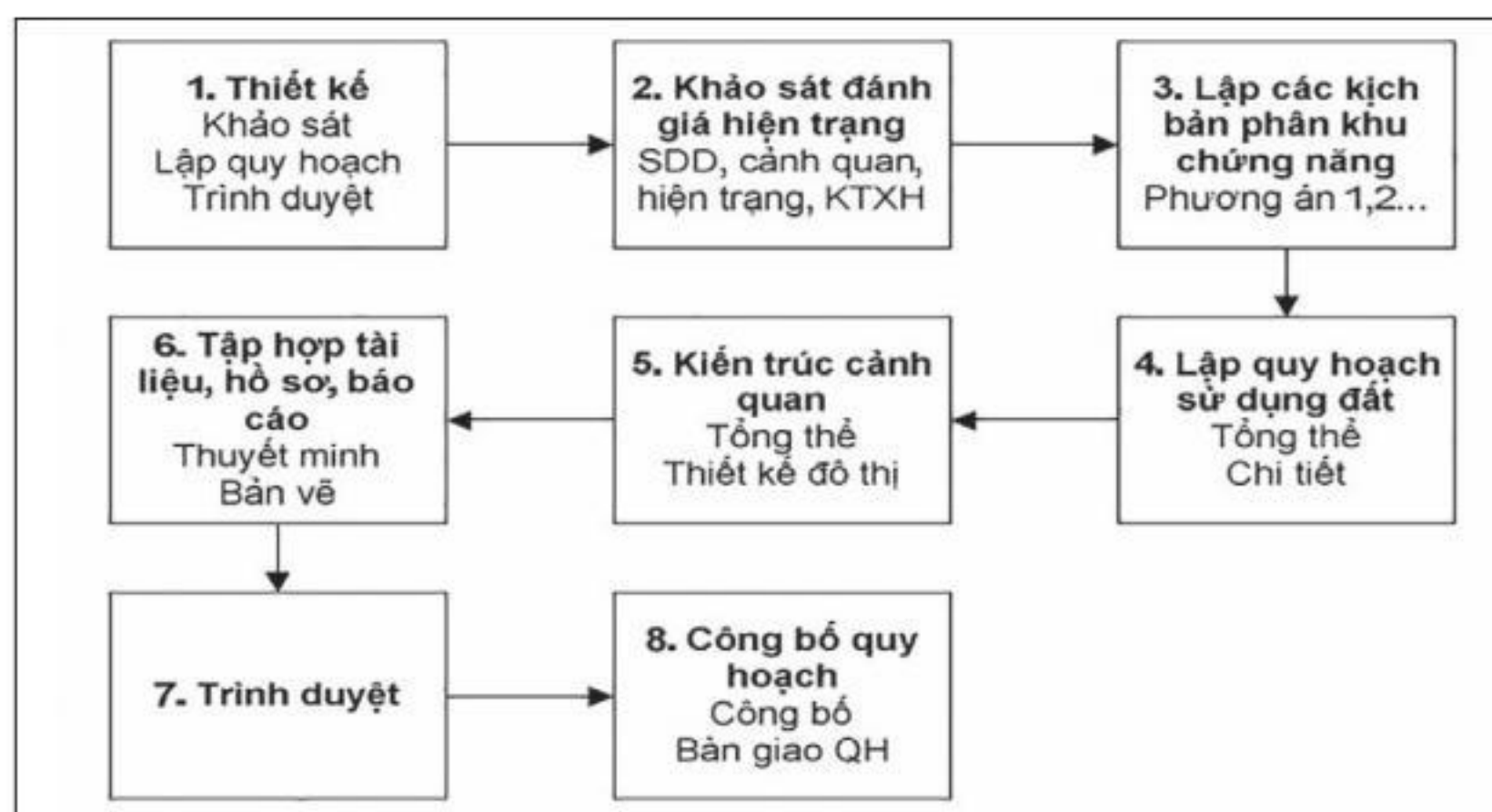
Viện Quy hoạch Xây dựng Thừa Thiên Huế

ĐẶT VẤN ĐỀ

1. Ở các nước phát triển, việc ứng dụng Hệ thống thông tin địa lý (GIS) vào quy hoạch xây dựng không còn là điều mới mẻ. Cùng với sự phát triển của khoa học kỹ thuật, những công nghệ mới hơn như 3D CityEngine hay công cụ chuyên nghiệp như Product Mapping trong việc xây dựng và chuẩn hóa dữ liệu cũng đã được áp dụng và đã mang lại hiệu quả cao trong quản lý và khai thác. Tuy vậy, ở Việt Nam, GIS chỉ mới xuất hiện vào những năm 90 của thế kỉ XX và chủ yếu chỉ được ứng dụng ở một số lĩnh vực như tài nguyên môi trường, phát triển nông nghiệp, kinh tế xã hội... Khó khăn nổi, lưu trữ rời rạc, lãng phí thời gian... trong quy hoạch vẫn là tình trạng chung ở nhiều đô thị Việt Nam. Đã đến lúc phải có những định hướng đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật một cách đồng bộ, mang tính hệ thống, nhằm đáp ứng sự phát triển kinh tế - xã hội và tốc độ đô thị hóa ngày một tăng nhanh ở các địa phương, thông qua việc vận dụng những thành tựu mới trong khoa học

công nghệ, chẳng hạn ứng dụng Hệ thống thông tin địa lý (GIS). Những năm gần đây, việc ứng dụng GIS trong quy hoạch đô thị đã có những chuyển biến và kết quả tích cực ở các tỉnh, thành phố lớn trên cả nước như Hà Nội, Thanh Hóa, thành phố Hồ Chí Minh. Ở Thừa Thiên Huế, có thể xem Viện Quy hoạch xây dựng Thừa Thiên Huế (HPI) là đơn vị tiên phong áp dụng và đang thực hiện xây dựng hệ thống

dữ liệu, quản lý và khai thác quy hoạch xây dựng dựa trên việc ứng dụng công nghệ GIS với những lợi ích vượt trội. Những kết quả mà HPI đạt được đã cho thấy những thành công bước đầu của việc ứng dụng GIS trong quản lý quy hoạch xây dựng đô thị. Đây cũng là kết quả của một đề tài khoa học công nghệ cấp tỉnh do tỉnh Thừa Thiên Huế đầu tư, Viện Quy hoạch Xây dựng Thừa Thiên Huế chủ trì.



Hình1. Các bước lập đồ án quy hoạch đô thị^[1]

2. Quy hoạch và quản lý đô thị là một trong những công cụ chủ yếu của bộ máy quản lý nhà nước nhằm định hướng, kiểm soát sự phát triển các đô thị. Hiện nay tình trạng mỗi cấp, mỗi ngành, mỗi địa phương tự quản lý quy hoạch và quản lý đô thị một cách thiếu hệ thống đã khiến các dự án có nguy cơ bị chồng lấn. Các quy hoạch ngành không được kế thừa và không phát huy được hiệu quả gây lãng phí. Đây chính là điều khiến nhiều nhà quản lý đô thị, quản lý xây dựng không ngừng trăn trở hàng tìm kiếm những giải pháp tối ưu, khắc phục tình trạng quản lý chồng lấn, thừa mà thiếu, nhiều công cụ mà lại ít hiệu quả. Việc phải có một hệ thống thông tin địa lý đầy đủ, chính xác, giúp các nhà quản lý đô thị, quản lý nhà nước thực hiện chức năng nhiệm vụ của mình một cách nhanh chóng trở nên vô cùng cấp bách. Với hệ thống thông tin địa lý GIS được vận hành, liên kết, cập nhật đầy đủ, người quản lý với một số thao tác có thể tìm kiếm được đầy đủ thông tin trên một vị trí cần tìm. Điều này không chỉ giúp hoàn thiện hệ thống cải cách hành chính theo hướng một cửa, mà còn giúp cơ quan nhà nước xử lý, cung cấp thông tin nhanh chóng cho các đối tượng liên quan; có các chính sách kịp thời cho người dân, các doanh nghiệp. Công cụ GIS cũng giúp tránh được những sai sót trong quản lý và xây dựng đô thị trong các đồ án quy hoạch, giúp người lãnh đạo có thể theo dõi và kiểm soát thông tin một cách đầy đủ, kịp thời, nhất là trong bối cảnh các tỉnh thành đang có nhiều biến động lớn về dân cư và đô thị như hiện nay.

Với những ưu việt của việc ứng dụng Hệ thống thông tin địa lý (GIS) vào quy hoạch xây dựng như đã nói ở trên, qua bài báo này, chúng tôi muốn giới thiệu những kết quả khả quan trong quản lý các đồ án quy hoạch đô thị nhờ ứng dụng GIS ở Thừa Thiên Huế. Những kết quả nghiên cứu bước đầu của chúng tôi đã cho thấy việc ứng dụng GIS để phục vụ công tác quản lý quy hoạch đô thị tại Thừa Thiên Huế

cũng như nhiều địa phương khác trên cả nước là vô cùng cần thiết và cần phải được triển khai nhanh chóng.

THỰC TRẠNG CÔNG TÁC QUẢN LÝ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TẠI THỪA THIÊN HUẾ VÀ NHỮNG BẤT CẬP, KHÓ KHĂN CẦN KHẮC PHỤC

Tại Thừa Thiên Huế, quá trình quy hoạch đô thị trong thời gian qua đã có những chuyển biến mạnh mẽ, góp phần tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai đầu tư xây dựng đô thị đồng bộ; hay thiết lập các chương trình phát triển và quản lý đô thị cho các giai đoạn ngắn hạn và dài hạn. Quy hoạch đô thị của tỉnh Thừa Thiên Huế đang được triển khai theo hướng đô thị di sản, văn hoá, cảnh quan, sinh thái và thân thiện với môi trường. Với mục tiêu đó, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế đã cho triển khai nhiều dự án quy hoạch xây dựng đô thị ở các địa phương làm cơ sở để quản lý và đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh nhà. Theo thống kê của Sở Xây dựng, trên địa bàn toàn tỉnh hiện có khoảng 285 đồ án quy hoạch (đã có quyết định phê duyệt), trong đó, có 159 đồ án quy hoạch xây dựng và 126 đồ án quy hoạch đô thị (xem Bảng 1).

Trên cơ sở những quy hoạch đã được phê duyệt, qua khảo sát, đánh giá quá trình triển khai thực hiện quy hoạch, đặc biệt là công tác quản lý quy hoạch đô thị, chúng tôi nhận thấy vẫn còn có những bất cập, khó khăn cần có giải pháp khắc phục:

- Các đồ án quy hoạch được quản lý ở nhiều cấp khác nhau: Sở Xây dựng, UBND các huyện, thị xã, thành

phố Huế, các ban quản lý Dự án, các chủ đầu tư. Việc triển khai các đồ án thường diễn ra ở nhiều thời điểm, nhiều vị trí khác nhau nên rời rạc về tổng thể và khó khớp nối với nhau, nhất là ở thành phố Huế.

- Việc hoàn thiện hệ thống cải cách hành chính theo hướng một cửa nhằm cung cấp thông tin, tăng tính công khai, minh bạch của đồ án quy hoạch đô thị đối với người dân cũng chưa thật sự có những đột phá.
- Đặc biệt, các tài liệu, số liệu quy hoạch tổng hợp của các sở, ban ngành và các đơn vị liên quan chưa được thống kê, cập nhật đầy đủ khiến việc chỉ đạo, quản lý, lập kế hoạch, cập nhật thông tin quy hoạch cho từng đô thị chưa được triệt để. Điều này gây ảnh hưởng đến những nhận xét đánh giá và đề xuất cụ thể mục tiêu phù hợp các quy hoạch ở thành phố Huế và các đô thị khác. Việc hình thành hệ thống cơ sở dữ liệu quy hoạch mang tính thống nhất, làm tiền đề cho quy hoạch kinh tế xã hội của địa phương cũng gặp không ít khó khăn. Xin được nêu một số khó khăn cơ bản như sau:
- + Hiện nay, Sở Xây dựng tỉnh Thừa Thiên Huế thường xuyên phải cập nhật, khai thác và xử lý các thông tin trong các tài liệu, hồ sơ, đặc biệt là các thông tin liên quan đến bản đồ, sơ đồ, bản vẽ. Tuy vậy, việc quản lý xây dựng, quy hoạch và đô thị chủ yếu vẫn dựa trên hồ sơ giấy, thiếu tính cập nhật, khó sử dụng trong phân tích dẫn đến nhiều khó khăn trong quản lý và cung cấp thông tin quy hoạch cho lãnh đạo.
- + Dữ liệu quy hoạch đô thị thường

Bảng 1: Danh sách các loại đồ án quy hoạch đã có quyết định phê duyệt. ^[1]

STT	Loại Quy hoạch	Số đồ án
1	Quy hoạch vùng	1 đồ án
2	Quy hoạch chung	17 đồ án
3	Quy hoạch phân khu, tỷ lệ 1/2.000 (hoặc tương đương)	19 đồ án
4	Quy hoạch chi tiết	90 đồ án
5	Quy hoạch các khu chức năng ngoài đô thị (khu công nghiệp, khu du lịch và các khu chức năng khác)	32 đồ án
6	Quy hoạch xây dựng nông thôn mới	>100 đồ án
7	Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật	6 đồ án

được lưu trong các file bản vẽ AutoCAD, vốn chỉ đáp ứng tốt trên máy cá nhân, không thích hợp cho việc chia sẻ và quản lý trên môi trường mạng nên khó khăn trong việc cập nhật biến động.

+ Các đồ án quy hoạch thường xuyên được điều chỉnh theo quy định, thời gian nghiên cứu dài, việc đóng góp ý kiến về các đồ án quy hoạch do vậy phải chỉnh sửa liên tục trong khi kho hồ sơ về các đồ án quy hoạch hạn chế. Hồ sơ lưu cũng thường không đầy đủ do một số thành phần bị rút ra để sử dụng và không quản lý được việc thu hồi.

+ Các đồ án quy hoạch đô thị, các dự án đầu tư do các cơ quan khác nhau lập nên thường không theo một quy chuẩn nhất định; các bản đồ cũng không theo một hệ tọa độ thống nhất... dẫn đến những mâu thuẫn, khác biệt khi đặt các quy hoạch, dự án trong cùng một khu vực hay các khu vực liên kề cạnh nhau...

Những khó khăn trên khiến công tác quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị gặp nhiều lúng túng, cần phải có giải pháp tháo gỡ. Do vậy, việc ứng dụng GIS vào quản lý quy hoạch đô thị là một giải pháp tối ưu trong giai đoạn hiện nay.

QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU

Việc Nghiên cứu và vận dụng GIS vào công tác quy hoạch đô thị ở tỉnh Thừa Thiên Huế được thực hiện theo các mục tiêu sau:

- Xây dựng được cơ sở dữ liệu (CSDL) GIS quy hoạch đô thị thống nhất tích hợp vào hệ thống cơ sở dữ liệu GIS Huế
 - Xây dựng được phần mềm khai thác và cung cấp thông tin quy hoạch đô thị cho cộng đồng bằng công nghệ WebGIS
 - Xây dựng được quy trình chuyển đổi thống nhất giữa các bản vẽ quy hoạch đô thị và CSDL GIS phục vụ cho việc phát triển, tích hợp nguồn dữ liệu quy hoạch đô thị vào CSDL GIS Huế
- Ngoài ra, để đảm bảo chất lượng nghiên cứu, đạt hiệu quả cao về thời gian thực hiện và phù hợp với kinh phí thực hiện, chúng tôi đã giới hạn phạm

vi nghiên cứu, chỉ tập trung vào một số đồ án quy hoạch bao gồm: quy hoạch chung, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, theo bảng thống kê bên dưới (Bảng 2).

Trong phạm vi nghiên cứu nêu trên, để đáp ứng các mục tiêu đề ra, chúng tôi đã tiến hành nghiên cứu thực trạng quản lý quy hoạch xây dựng trên địa bàn tỉnh nhằm lựa chọn các đồ án để xây dựng CSDL GIS quy hoạch đáp ứng đủ các thể loại quy hoạch: Quy hoạch chung thành phố Huế mở rộng (Hương Trà, Hương Thủy, Thuận An, Bình Điền), khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô (định hướng là đô thị loại III) - hai cụm đô thị động lực của Vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung và tỉnh Thừa Thiên Huế; các đồ án quy hoạch chi tiết của các khu vực quan trọng của thành phố Huế như khu Trung tâm phía Nam, khu đô thị An Vân Dương.

Với phạm vi và mục tiêu nghiên cứu trên, chúng tôi đã vận dụng một số phương pháp nghiên cứu cơ bản như:

- *Phương pháp thu thập dữ liệu:* Quá trình nghiên cứu đề tài nhóm nghiên cứu đã tiến hành tổ chức hội thảo tham vấn và làm các mẫu minh họa sản phẩm với các đơn vị liên quan trong quá trình thực hiện để được góp ý hoàn thiện sản phẩm.
- *Phương pháp bản đồ và hệ thống thông tin –GIS:* Phương pháp này dùng để thiết kế xây dựng, chuẩn hóa CSDL và hiển thị bản đồ trên không gian đồ họa với cơ sở toán học thống nhất. Trong 5 đồ án quy hoạch, dựa trên quá trình

đánh giá tổng quan, chất lượng mỗi đồ án, chúng tôi nhận thấy cần có 4 hồ sơ dạng file điện tử AutoCAD và 1 bộ hồ sơ giấy. Trong đó, việc nắn chỉnh và chuyển đổi dữ liệu dạng hồ sơ CAD phải theo quy trình chung, đối với dạng hồ sơ giấy cần phải thực hiện scan (chuyển thành dạng raster), nắn chỉnh và số hóa đối tượng.

- *Phương pháp phân tích và tổng hợp:* Tiến hành phân tích, thiết kế và xây dựng hệ thống trên cơ sở các quy chuẩn, và tham khảo các hệ thống GIS đã được triển khai thành công. Phân tích và tổng hợp nhu cầu của người sử dụng, các chức năng cần có làm cơ sở để xây dựng mô hình hệ thống, thiết kế cơ sở dữ liệu và xây dựng hệ thống.

KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Trong phạm vi một bài báo, chúng tôi xin giới thiệu sơ bộ những kết quả mà nhóm nghiên cứu đã đạt được khi ứng dụng GIS vào công tác quản lý đô thị ở Thừa Thiên Huế:

Quy trình xây dựng cơ sở dữ liệu quản lý quy hoạch xây dựng đô thị Cơ sở toán học của cơ sở dữ liệu

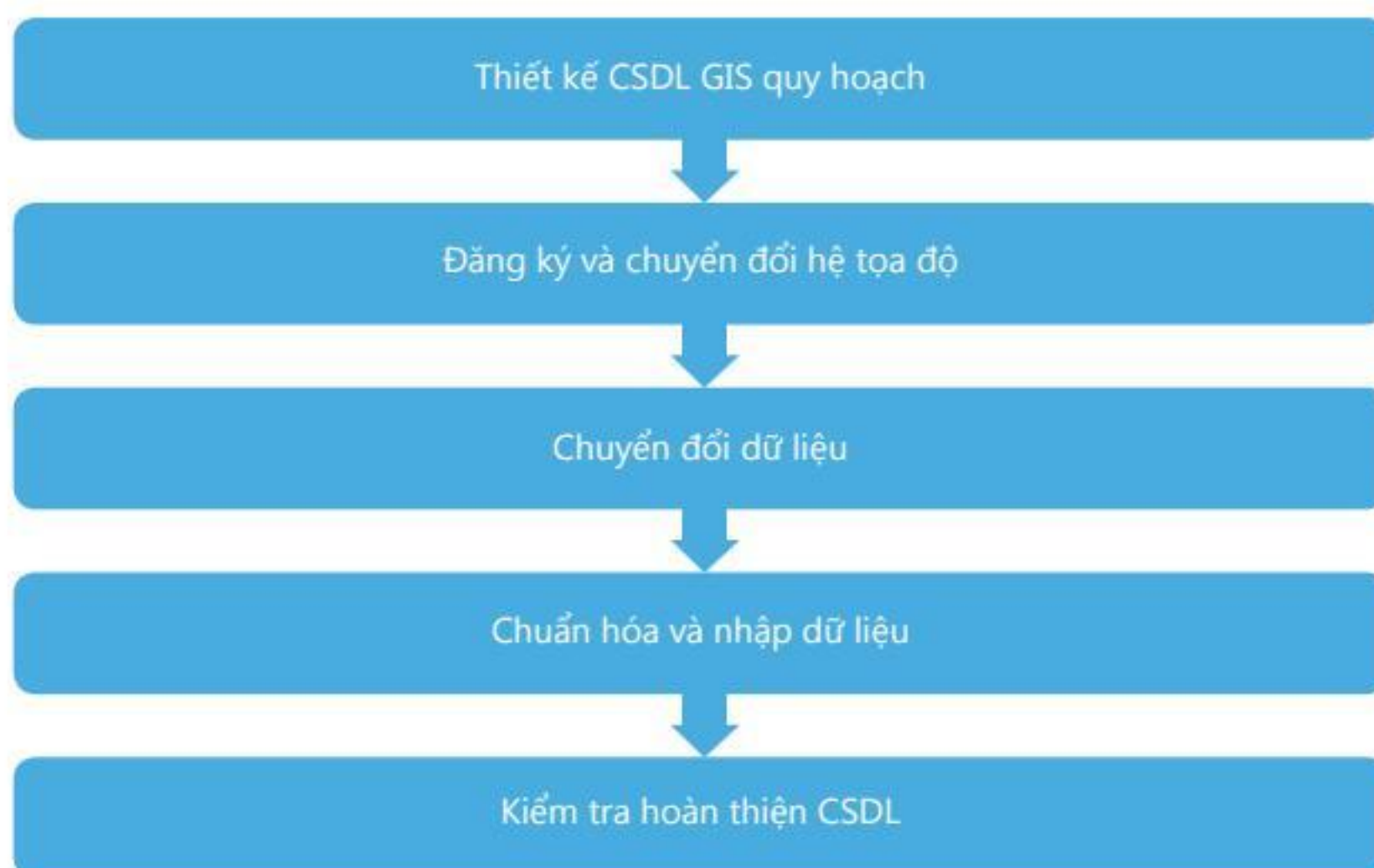
Cơ sở dữ liệu địa lý hệ thống quy hoạch xây dựng đô thị dựa trên nền cơ sở dự án GIS Huế, với hệ quy chiếu và hệ tọa độ quốc gia VN-2000, múi chiếu 491 (múi chiếu 3 độ).

Quy trình chuyển đổi

Quá trình chuyển đổi được thực hiện sau khi đánh giá chất lượng của các đồ án quy hoạch. Trong quá trình xây dựng cơ sở dữ liệu, việc thiết lập chuẩn

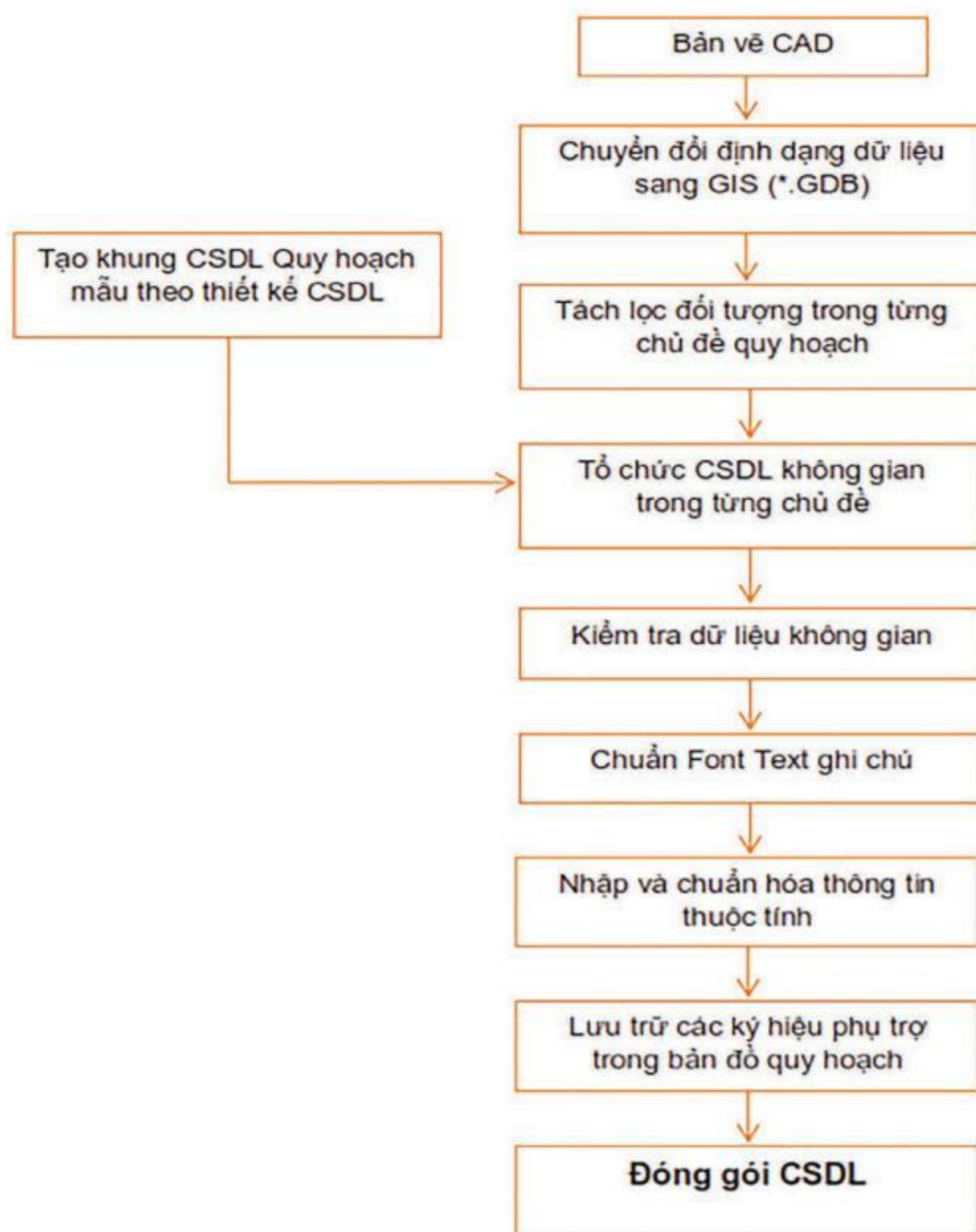
Bảng 2: Danh sách đồ án quy hoạch trong phạm vi nghiên cứu.

TT	Tên đồ án	Tỷ lệ	Quy mô
1	Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Huế đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050	1/25.000	34.800ha
2	Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô đến năm 2025 ^[2]	1/10.000	4.000ha
3	Quy hoạch chi tiết khu trung tâm phía Nam thành phố Huế	1/2.000	520ha
4	Quy hoạch chi tiết khu A – khu đô thị An Vân Dương	1/2.000	380,4ha
5	Quy hoạch chi tiết KV4, phường Xuân Phú ^[2]	1/500	9,62ha



Quy trình xây dựng CSDL GIS Quy hoạch xây dựng đô thị

Bảng 3: Quy trình chuyển đổi Dữ liệu



cơ sở dữ liệu GIS là rất quan trọng, các dữ liệu thu thập từ các nguồn được xác định theo chuẩn cơ sở dữ liệu GIS để phục vụ cho việc xây dựng dữ liệu thuộc tính và dữ liệu không gian. Các dữ liệu này được xây dựng dựa trên cơ sở toán học thống nhất theo Bộ chuẩn dữ liệu hệ thống thông tin địa lý tỉnh Thừa Thiên Huế^[3] và chuẩn của Thông tư 02/2012/TT-BTNMT ngày 19/03/2012 về “Quy định Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chuẩn thông tin địa lý cơ sở”^[4].

Chuyển đổi dữ liệu CAD sang GIS

Trong 5 đồ án nhóm nghiên cứu lựa chọn, có 4 đồ án ở định dạng file CAD. Đối với dạng dữ liệu này trước khi thực hiện chuyển đổi, chúng tôi đã đánh giá, rà soát chất lượng, thông tin của mỗi bản vẽ. Đối với nhóm dữ liệu này sự sai khác có thể xảy ra ở đây là bản đồ nền, hệ tọa độ. Sau khi đăng ký và nắn chỉnh tọa độ thống nhất với bản đồ nền thuộc dự án GIS Hue sẽ được tiến hành chuyển đổi theo quy trình như (Bảng 3).

Chuyển đổi dữ liệu Raster sang GIS

Ngoài những đồ án bằng file điện tử CAD, nhóm tác giả lựa chọn một đồ án quy hoạch là dạng Hồ sơ giấy. Đối với dạng hồ sơ này chúng tôi đã scan từng bản vẽ thành dạng dữ liệu Raster; thực hiện nắn chỉnh theo đối tượng, theo mẫu sao cho sai số thấp nhất, chấp nhận được. Khác với dạng dữ liệu CAD, với dạng dữ liệu này chúng tôi thực hiện quá trình số hóa đối tượng, nhập thông tin đối tượng.

Các nhóm dữ liệu GIS chuyển đề quy hoạch xây dựng

Dữ liệu Quy hoạch xây dựng được xây dựng gồm các nhóm dữ liệu phân chia theo nhóm bản vẽ quy hoạch: Nhóm dữ liệu Ranh giới khu quy hoạch, Quy hoạch định hướng phát triển không gian, Quy hoạch sử dụng đất, Quy hoạch không gian kiến trúc cảnh quan, Quy hoạch giao thông...(Bảng 4).

Trong mỗi Feature dataset nhóm dữ liệu có các Feature class lớp dữ liệu ở dạng dữ liệu điểm, đường, vùng, dữ liệu bảng hay dữ liệu quan hệ thực thể. Việc chuyển đổi, tách lọc dữ liệu

Bảng 4. Cấu trúc các nhóm dữ liệu trong CSDL GIS quản lý quy hoạch xây dựng đô thị

Nhóm dữ liệu	Ghi chú
BienGioiDiaGioi	Nhóm dữ liệu ranh giới quy hoạch
QuyHoachCapDien	Nhóm dữ liệu Quy hoạch cấp điện
QuyHoachCapNuoc	Nhóm dữ liệu Quy hoạch cấp nước
QuyHoachCGĐĐ_CGXD	Nhóm dữ liệu Quy hoạch Chỉ giới đường đỏ và chỉ giới xây dựng
QuyHoachChuanBiKyThuat	Nhóm dữ liệu Quy hoạch chuẩn bị kỹ thuật
QuyHoachDanCuCoSoHaTang	Nhóm dữ liệu Quy hoạch dân cư cơ sở hạ tầng
QuyHoachGiaoThong	Nhóm dữ liệu Quy hoạch giao thông
QuyHoachKhongGianKienTrucCanhQuan	Nhóm dữ liệu Quy hoạch không gian kiến trúc và cảnh quan
QuyHoachSuDungDat	Nhóm dữ liệu Quy hoạch Sử dụng đất
QuyhoachThoatNuoc	Nhóm dữ liệu Quy hoạch cấp nước
QuyHoachThoatNuocThai_VeSinhMoiTruong	Nhóm dữ liệu Quy hoạch thoát nước thải và vệ sinh môi trường
QuyHoachDinhHuongPhatTrienKhongGian	Nhóm dữ liệu Định hướng phát triển không gian

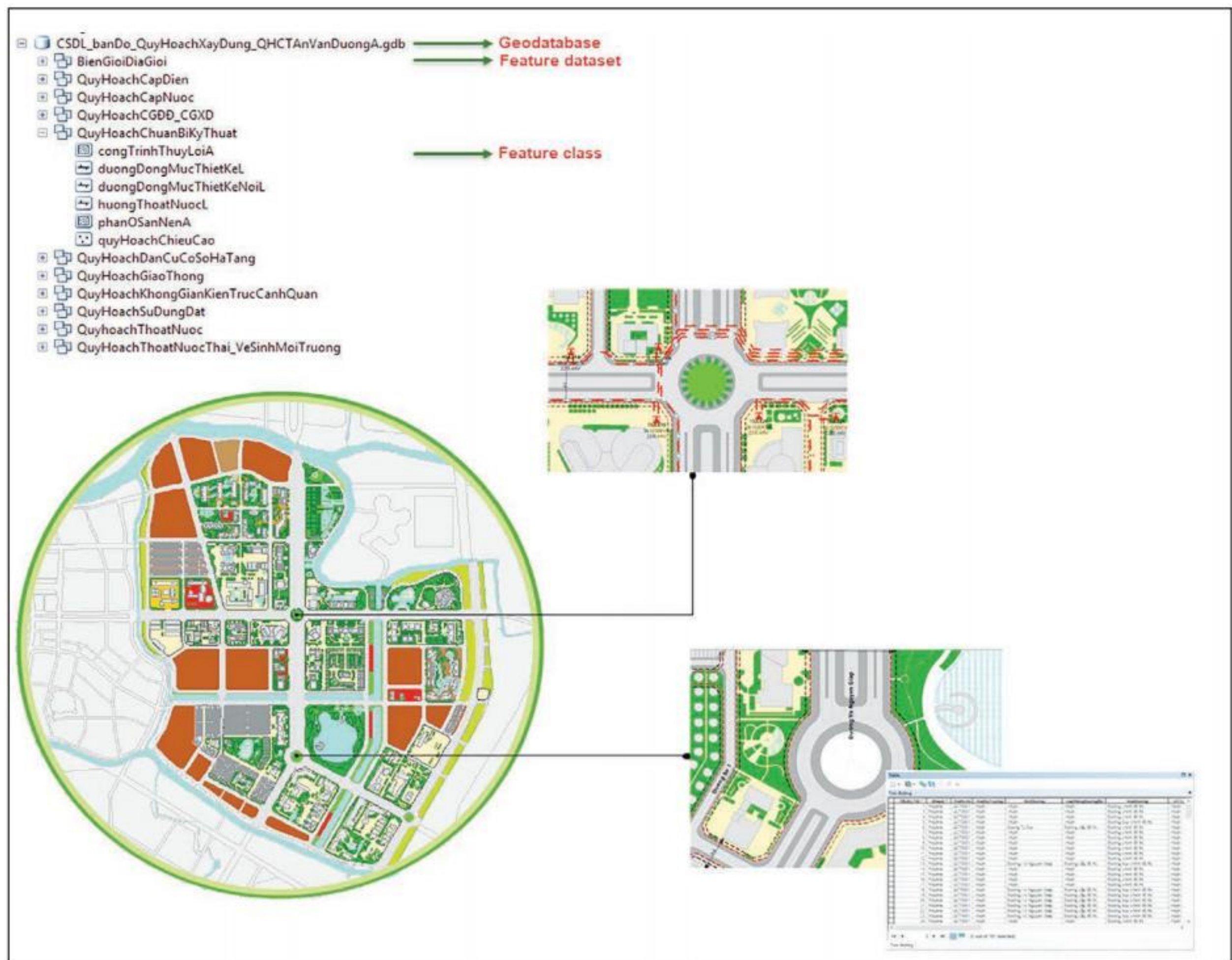
còn phụ thuộc phần nhiều vào kinh nghiệm, chuyên môn của chuyên gia hay người trực tiếp thực hiện công việc.

Phần mềm vận hành, khai thác ^[5]

Phần mềm được xây dựng dựa trên tiêu chí: thân thiện, dễ sử dụng, có khả năng nâng cấp khi công nghệ phát triển, đáp ứng nhu cầu tra cứu, quản lý và cập nhật dữ liệu quy hoạch xây dựng.

Khai thác dữ liệu đặc thù của ngành quy hoạch xây dựng trên nền bản đồ số

- Cung cấp chức năng cho phép quản lý thông tin quy hoạch;
- Khả năng chồng xếp các lớp dữ liệu trên nền bản đồ số;
- Khả năng khai thác tìm kiếm thông tin theo không gian, thuộc tính;
- Khả năng cập nhật thông tin từ các nguồn: Geodatabase, shapefile, excel.



Tạo lập bản đồ quy hoạch hỗ trợ nghiệp vụ lập quy hoạch các loại:

- Cho phép tạo lập bản đồ thủ công;
- Tạo lập bản đồ quy hoạch từ mẫu có sẵn;
- Trình bày bản đồ quy hoạch.

Thiết lập Atlas quy hoạch phục vụ cung cấp, chia sẻ thông tin quy hoạch bằng công nghệ GIS:

- Quản lý danh mục Atlas quy hoạch (thêm, sửa, xóa thư mục);
- Cung cấp chức năng cho phép quản trị nội dung Atlas quy hoạch;
- Cung cấp chức năng khi thác từng nội dung của Atlas quy hoạch;
- Cung cấp chức năng cho phép xem thông tin của từng đối tượng quy hoạch.

Phân tích không gian trên bản đồ quy hoạch:

- Cho phép thực hiện một số phép phân tích không gian cơ bản trên bản đồ quy hoạch phục vụ nghiệp vụ lập và theo dõi việc thực hiện quy hoạch.
- Chồng xếp với dữ liệu GIS của ngành khác
- Tạo bản đồ điểm nóng, bản đồ nhiệt (Hot Spot Analysis)
- Tạo bản đồ vùng đệm lĩnh vực quy hoạch

Cung cấp dữ liệu đặc thù ngành quy hoạch xây dựng:

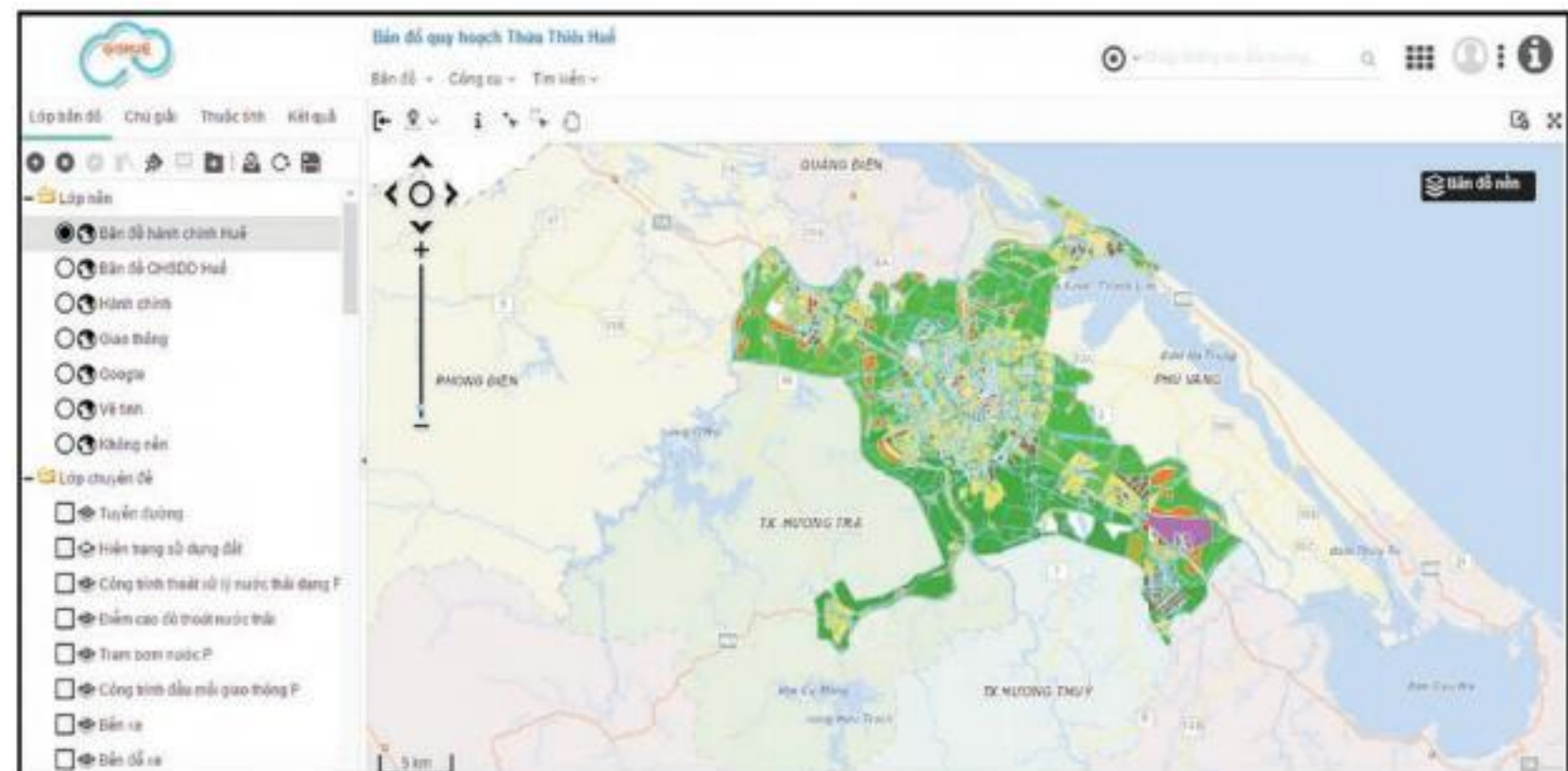
Cung cấp các chức năng cho phép cập nhật dữ liệu quy hoạch theo đơn vị đồ án hoặc cập nhật trực tiếp trên nền bản đồ số.

KẾT LUẬN

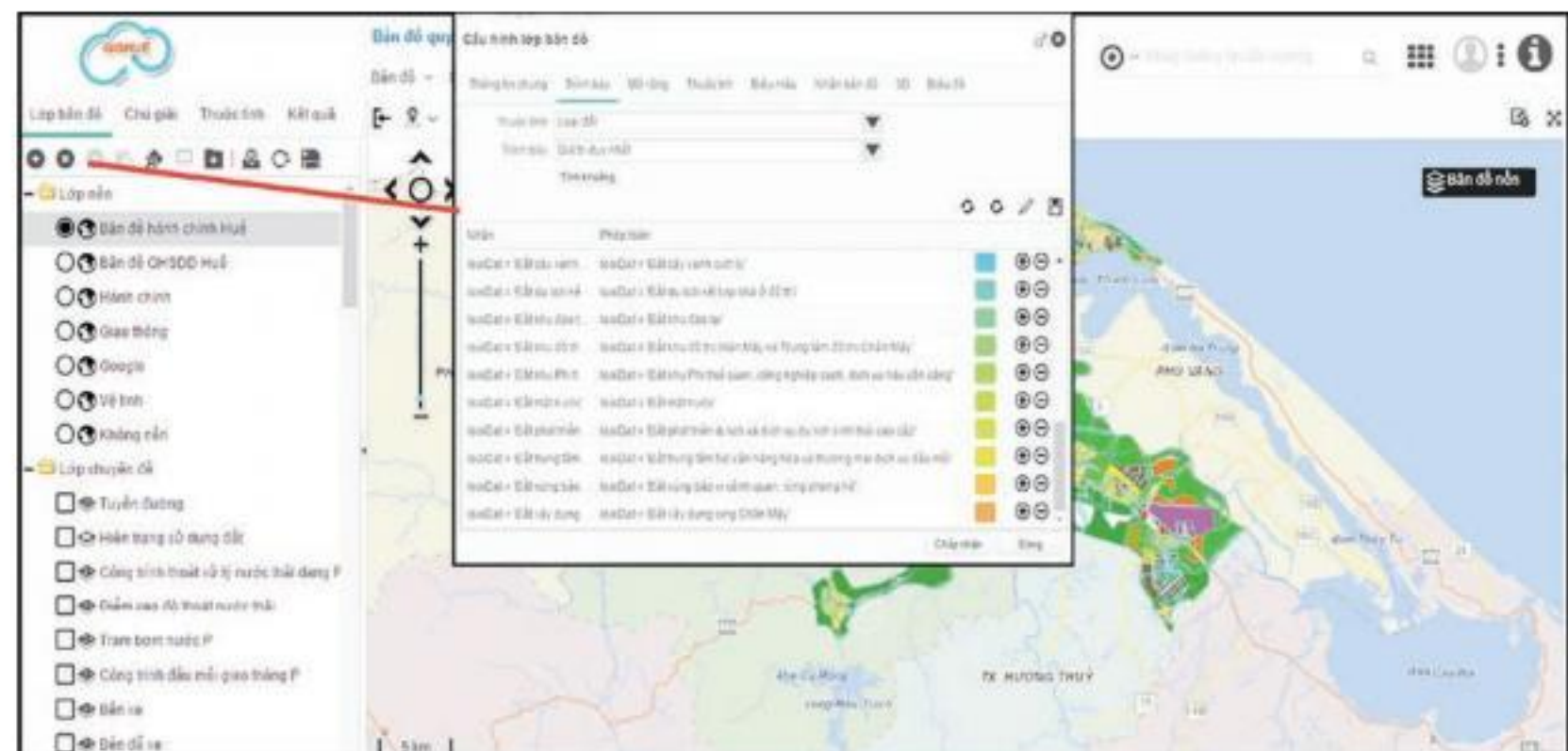
Hệ thống GIS đã và đang là một trong những giải pháp lựa chọn quan trọng trong chiến lược phát triển công nghệ thông tin trong các ngành quản lý ở Việt Nam nói chung cũng như tỉnh Thừa Thiên Huế nói riêng. Việc ứng dụng công nghệ GIS trong quản lý quy hoạch xây dựng đô thị là một hướng đi đúng đắn hướng đến việc cập nhật, khớp nối tất cả các đồ án quy hoạch theo một thể thống nhất trên địa bàn Thừa Thiên Huế, phù hợp với mục tiêu xây dựng chính quyền điện tử, công dân số. Qua quá trình nghiên cứu ứng dụng công nghệ GIS trong xây dựng cơ



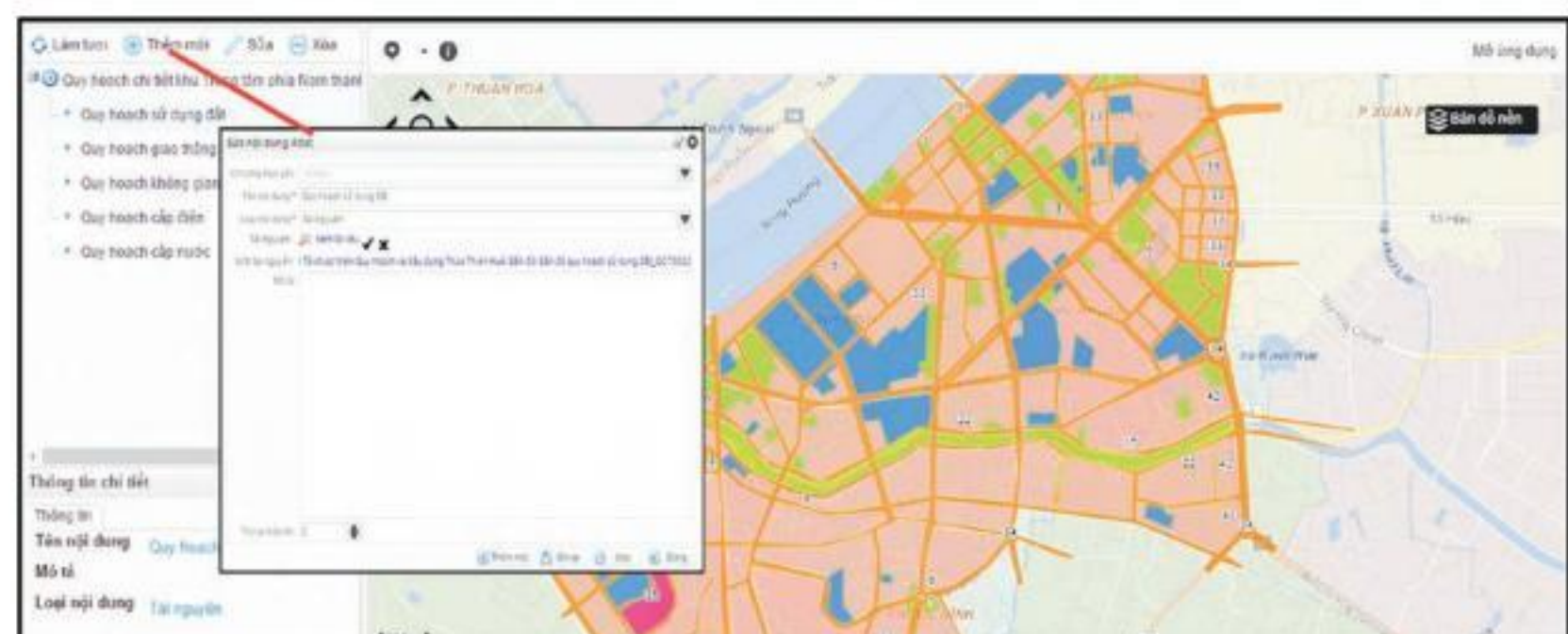
Phần mềm vận hành, khai thác [5]



Khai thác dữ liệu đặc thù của ngành quy hoạch xây dựng trên nền bản đồ số



Tạo lập bản đồ quy hoạch hỗ trợ nghiệp vụ lập quy hoạch các loại



Thiết lập Atlas quy hoạch phục vụ cung cấp, chia sẻ thông tin quy hoạch bằng công nghệ GIS

sở dữ liệu quy hoạch đô thị, chúng tôi có một số kết luận như sau:

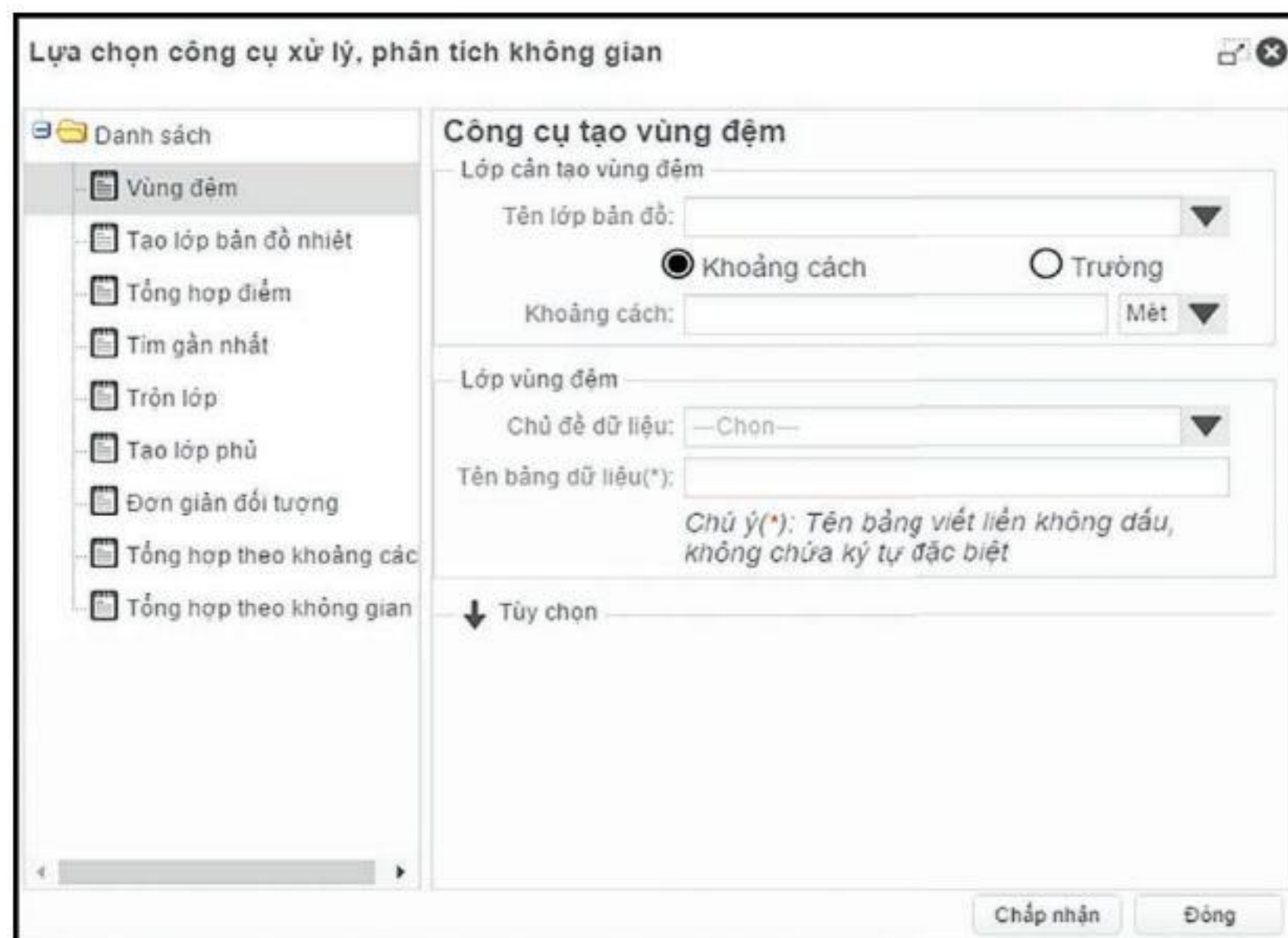
Nhóm nghiên cứu đã tiến hành rà soát, tổng hợp và đánh giá các quy hoạch đô thị trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế nói chung và trong phạm vi nghiên cứu của đề tài. Đây là một bước rất quan trọng nhằm đánh giá tổng quan chất lượng đồ án, rà soát thông tin trên mỗi bản vẽ, nhằm rút ngắn thời gian và nâng cao chất lượng đồ án và đặc biệt tránh bỏ sót thông tin; từ đó đưa ra phương pháp chuyển đổi tối ưu nhất.

Trong phạm vi thời gian cho phép của đề tài; Chúng tôi đã thực hiện chuyển đổi 5 đồ án quy hoạch bao gồm các quy hoạch chung, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết và đó cũng là những quy hoạch quan trọng của tỉnh Thừa Thiên Huế. Quá trình chuyển đổi được xây dựng chung theo một quy trình thông nhất.

Trên cơ sở dữ liệu chuyển đổi và chuẩn hóa, nhóm nghiên cứu đã xây dựng được phần mềm khai thác và cung cấp thông tin quy hoạch đô thị cho cộng đồng bằng công nghệ WebGIS. Ngoài

ra, đề tài cũng đã xây dựng được một quy trình chuyển đổi, xây dựng khung hỗ trợ, khai thác vận hành dữ liệu.

Kết quả nghiên cứu của đề tài đã nói lên được tính chất quan trọng của việc ứng dụng công nghệ GIS trong quản lý quy hoạch xây dựng đô thị. Đây cũng là nền tảng để các cấp, các ngành xây dựng một cơ chế phối hợp, phù hợp với tình hình hiện nay của tỉnh Thừa Thiên Huế nhằm chuyển đổi, cập nhật và xây dựng dữ liệu GIS chuyên ngành xây dựng mang tính đồng bộ và hiệu quả. ■



Phân tích không gian trên bản đồ quy hoạch

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Dự án Xây dựng năng lực Lập quy hoạch và Quản lý đô thị (CupCup);
- [2] Báo cáo chuyên đề: phân tích, đánh giá thực trạng việc quản lý các quy hoạch trên địa bàn tỉnh TT.Huế;
- [3] TT Thông tin dữ liệu điện tử tỉnh TTHuế là đơn vị phối hợp thực hiện nội dung chuyển đổi, chuẩn hóa dữ liệu 2 đồ án quy hoạch chung chân mây Lăng Cô và Quy hoạch chi tiết Khu vực IV phường Xuân Phú;
- [4] Chuẩn dữ liệu hệ thống thông tin địa lý tỉnh Thừa Thiên Huế;
- [5] Quy định Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chuẩn thông tin địa lý cơ sở" Thông tư 02/2012/TT-BTNMT ngày 19/03/2012;
- [6] Công ty cổ phần thông tin Địa lý (EK) là đơn vị phối hợp thực hiện nội dung: Xây dựng phần mềm khai thác và cung cấp thông tin theo công nghệ WebGIS

Abstract

The socio-economic development of each locality and the increasingly rapid speed of urbanization require the urban planning in order to expand the urban space, establish new urban areas and orient the synchronous construction investment of technical infrastructure. That the data base system on urban planning becomes more and more complex needs effective solutions which facilitate the management of urban planning and support the decision making on urban development, the efficient establishment and exploitation of data base. Therefore, in order to modernize the management of planning and development of urban planning, the application of Geographic Information System (GIS) into the system of urban planning management becomes an inevitable choice, which tends to implement the electronic government and provide public services in the network - based environment. In this article, the author would like to introduce the results and experience of GIS application in the planning and management of urban construction which is carried out by Hue Planning Institute (HPI) in coordination with local specialized agencies.

Keywords: GIS Database, management and planning of urban construction, General planning, detailed planning, zoning planning, ArcGIS, Hue City, center of the south, An Van Duong, Zone 4 of Xuan Phu, Chan May – Lang Co.

Các “ĐẢO” giữa lòng thành phố

NGUYỄN NGỌC QUANG

Trường Đại học Giao thông Vận tải (UTC)

NGUYỄN TRÚC ANH

Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội (HUPI)

Trong “*Bức thư xúc động gửi Bộ trưởng Thăng từ viện K*” đăng trên báo điện tử Vietnamnet ngày 23 tháng 12 năm 2014, tác giả Bình Nguyên đã mạnh dạn nói lên những khó khăn, vất vả và hiểm nguy của các bệnh nhân và người thân của họ mỗi khi đi bộ qua đường, và con đường 70 đã trở thành “vật cản”, ngăn trở họ mỗi khi muốn tiếp cận dịch vụ ở phía bên kia đường. Đây thực sự không còn là vấn đề của riêng các bệnh nhân ở bệnh viện K-Thường Tín khi đi qua con đường tỉnh lộ 70, mà nó còn thực sự là vấn đề nan giải ở đô thị và là bài toán hóc búa mà các nhà quản lý và quy hoạch cần tìm ra giải pháp. Đó là bài toán giải quyết mâu thuẫn giữa tính cơ động và khả năng tiếp cận để đảm bảo sự công bằng về cơ hội cho các nhóm người khác nhau trong xã hội. Đường phố khác với đường cao tốc, đường quốc lộ và đường trục đô thị ở chỗ chức năng chính của nó là nơi con người có thể gặp gỡ, giao lưu, mua sắm, chơi đùa và tham gia các hoạt

động xã hội một cách an toàn (Schepel & Zuidgeest 2009; Efroymson et al. 2009; Appleyard et al. 1982), được hiểu là khả năng tiếp cận. Mặt khác, đường phố cũng là nơi cho các phương tiện giao thông đi lại, giúp cho mọi người

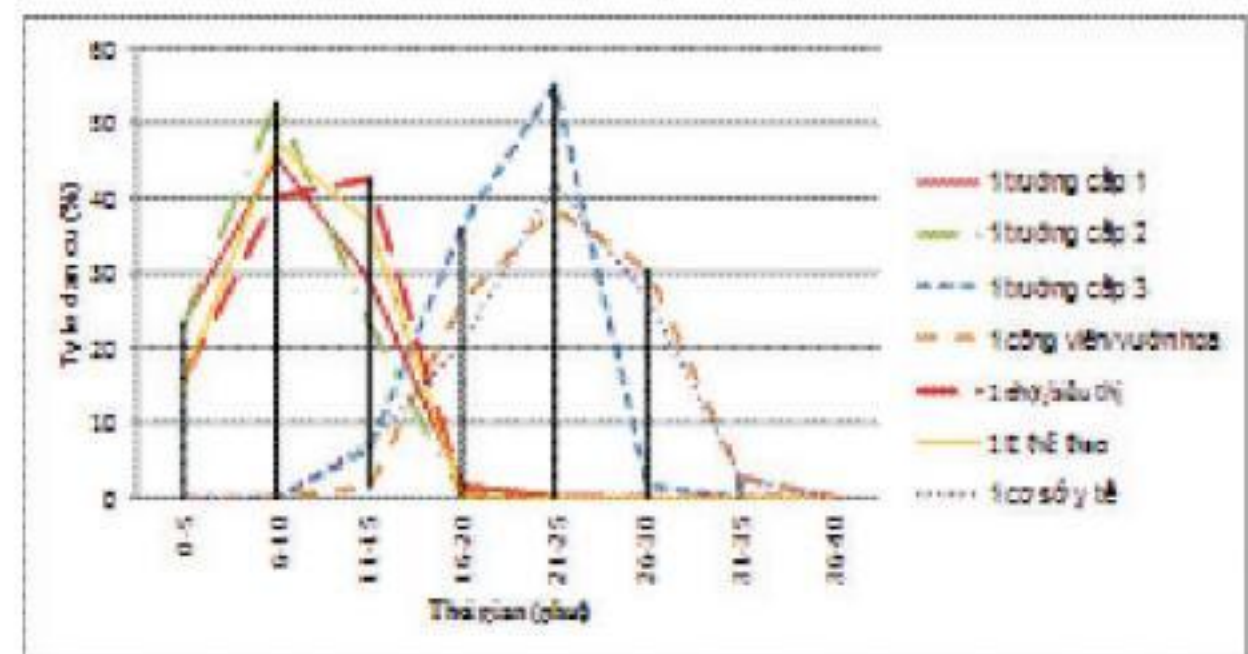
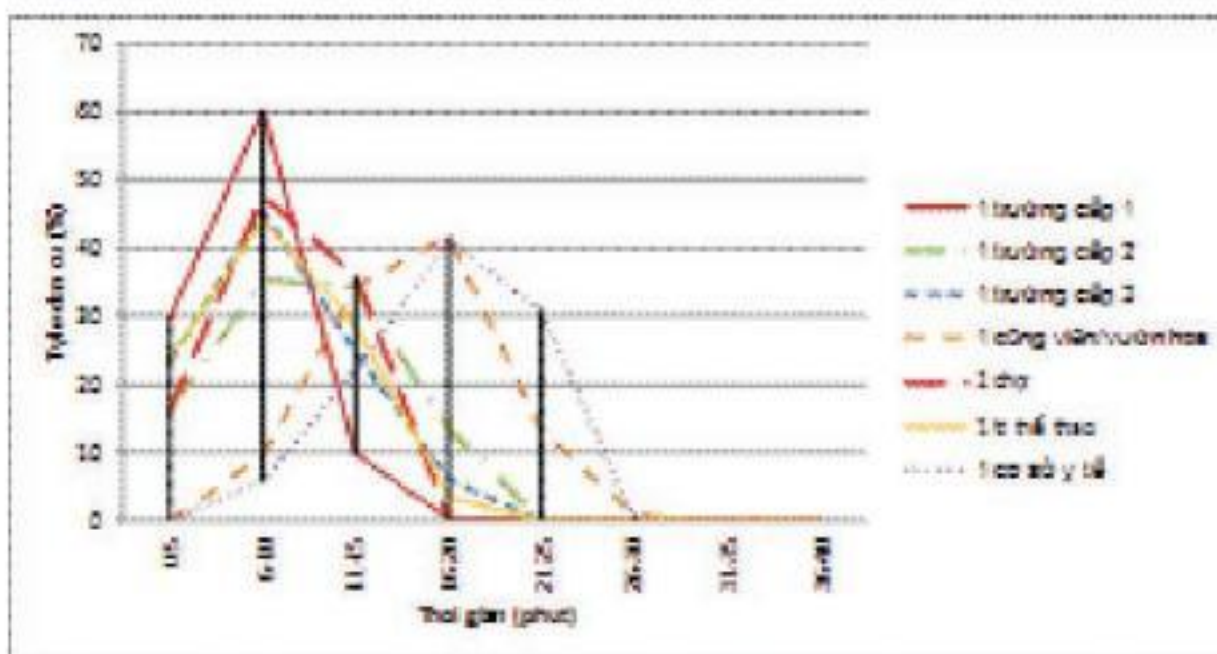
có thể đi từ khu vực này sang khu vực khác của thành phố, hay còn gọi là tính cơ động. Tuy nhiên, với các đường phố nói chung thì khả năng tiếp cận thường được ưu tiên, trong khi đó các tuyến đường trục, tuyến đường chính thì tính



Hình 1: Các “barrier” giao thông. Nguồn: <http://vnexpress.net>



Hình 2: Các “hòn đảo” giữa lòng đô thị



Hình 3: Ví dụ thời gian đi bộ đến 1 cơ sở/dịch vụ xã hội gần nhất của dân cư trong 2 “đảo” ở Hà Nội

cơ động lại được ưu tiên nhiều hơn. Ở các tuyến phố mà tính cơ động được ưu tiên thường có mật độ các xe cơ giới cao, chạy với tốc độ lớn, rất nguy hiểm cho người đi bộ, xe đạp, đặc biệt là trẻ em và người cao tuổi. Hơn nữa, các tuyến đường này thường có chiều dài khá lớn, ít giao cắt để đảm bảo tính cơ động cho các phương tiện, có thể duy trì tốc độ lưu thông cao. Do vậy, ở góc độ nào đó các con đường này (với dòng phương tiện cơ giới có lưu lượng lớn, chạy với tốc độ cao) đã trở thành rào cản (barrier) hay một số học giả còn gọi là “những con đường chết chóc” (deadly roads) (Schiller et al. 2010; Litman 2011; Knoflacher 2007; Godefrooij et al. 2009; GTZ 2009; Mohan 2007; Efroymsen et al. 2009) đối với những người không sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới, đặc biệt là những người tàn tật, người già và trẻ em. Các nhóm đối tượng này thường phải đi bộ rất xa, có khi vài trăm mét, nhưng cũng có nơi lên tới vài cây số để đến được nút giao có đèn tín

hiệu (hoặc cầu vượt dành cho người đi bộ) nên đôi khi họ buộc phải chấp nhận băng qua đường, phó mặc tính mạng cho sự may rủi mỗi khi muốn đi bộ qua đường (Hong Phúc 2012) để tham gia các hoạt động xã hội hoặc thăm người thân, bạn bè hay tiếp cận các dịch vụ. Một cách hình ảnh thì những con đường như vậy đã chia cắt thành phố thành những “hòn đảo” biệt lập và những nhóm người không sử dụng phương tiện giao thông cơ giới, đặc biệt là người tàn tật, người già và trẻ em, sẽ bị “nhốt” trong các “hòn đảo” này. Tùy theo điều kiện giao thông từng nơi, từng lúc mà họ sẽ bị “nhốt” trong vài giờ cao điểm hoặc nhiều giờ trong ngày.

Các “đảo” này cũng có kích thước không đồng đều, to nhỏ khác nhau và đặc biệt là các điều kiện cơ sở vật chất xã hội như trường học, công viên, vườn hoa, khu thể thao, cây xanh, mặt nước, vv khác nhau rất xa dẫn tới sự thiếu công bằng rất lớn giữa những người sử

dụng phương tiện cơ giới với những người không thể hoặc không đủ điều kiện sử dụng phương tiện cơ giới; giữa những người sống trong cùng một “đảo”, cũng như giữa những người sống trên các “hòn đảo” khác nhau. Sự gia tăng các phương tiện giao thông cơ giới cá nhân, chủ yếu là xe máy trong những năm gần đây và xu thế chuyển từ xe máy sang ô tô con cá nhân trong thời gian tới đã đặt ra bài toán khó mà các nhà quản lý và quy hoạch cần tìm ra lời giải là phải tổ chức không gian và giao thông đô thị như thế nào để đảm bảo sự công bằng (tương đối) cho các nhóm dân cư trong xã hội. Ở một số nước tiên tiến họ đã đặt ra các tiêu chí rất cụ thể cho công tác quy hoạch, ví dụ: trẻ em ở từng khu phố (trong phạm vi 1 “đảo”) có thể tự đi bộ an toàn đến trường và đảm bảo có thể tiếp cận tối thiểu 2 trường học trong phạm vi 10-15 phút bằng đi bộ/xe đạp, hoặc người già có thể tự đi bộ trong phạm vi không quá 10 phút tới công viên, vườn hoa hoặc câu lạc bộ

thể thao, vv (Lucas 2012; Metz 2011; Wee & Geurs 2011). Đây là vấn đề hoàn toàn mới, chưa được nghiên cứu đầy đủ trong quy hoạch đô thị ở Hà Nội. Trong những năm gần đây, thành phố nói chung và ngành giao thông vận tải nói riêng đã có nhiều nỗ lực trong việc giải quyết vấn nạn tắc nghẽn giao thông của thủ đô, nhằm đáp ứng sự gia tăng nhanh của các phương tiện giao thông cơ giới. Cùng với nó, việc đi lại của các nhóm đối tượng khác như người già, người tàn tật, và trẻ em lại gặp nhiều khó khăn hơn. Nói cách khác thì những người sử dụng các phương tiện thô sơ (đi bộ và đi xe đạp) đang tạm hy sinh quyền lợi của mình và việc đi lại của họ cũng đang bị “tạm quên” trong các chính sách giao thông đô thị. Các nhà quy hoạch hy vọng rằng, trong thời gian không xa, sau khi các tuyến xe buýt nhanh, tàu điện ngầm và tàu điện trên cao hoàn thành thì quyền lợi của họ sẽ được đền bù. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng nếu thành phố không sớm khôi phục và phát triển giao thông phi cơ giới, tạo môi trường tốt để người dân hình thành thói quen đi bộ và đi xe đạp thì các dự án tốn kém kia cũng sẽ không phát huy được hiệu quả như mong đợi.

Khuyến nghị

Trước khi tuyến đường sắt trên cao Cát Linh-Hà Đông (tuyến ĐSDT số 2A) đi vào hoạt động, thành phố nên khôi phục và chỉnh trang lại hệ đường,

quản lý chặt chẽ việc buôn bán, kinh doanh và đỗ xe trên hè để dành lối đi cho người đi bộ và đi xe đạp cho các tuyến phố trong phạm vi 500m quanh các ga ĐSDT và các tuyến đường dẫn tới các cơ quan, trường học, bệnh viện gần đó. Về lâu dài, để khuyến khích người dân sử dụng các loại hình giao thông công cộng, thành phố cần sớm nghiên cứu, đánh giá khả năng tiếp cận các cơ sở hạ tầng và dịch vụ xã hội cho các nhóm đối tượng có tiềm năng sử dụng giao thông công cộng; đầu tư xây dựng đường dành riêng cho người sử dụng xe đạp, đi bộ; cải tạo, chỉnh trang hệ phố, cây xanh bóng mát cho thân thiện hơn với người đi bộ, xe đạp, dần tạo thành mạng lưới đường hoàn chỉnh cho người đi bộ và xe đạp. Bên cạnh đó, thành phố cần nghiên cứu phát triển loại hình xe đạp công cộng quanh các ga ĐSDT để khuyến khích những người sử dụng xe máy chuyển dần sang sử dụng GTCC. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Appleyard, D., Gerson, M.S. & Lintell, M., 1982. *Livable streets*, Berkeley: University of California Press (October 26, 1982).

Efroymson, D., Rahman, M. & Shama, R., 2009. *Liveable Cities: Ideas and Action*, Dhaka, Bangladesh: HealthBridge-WBB Trust.

Godefrooij, T., Jong, H. de & Rouwette, A., 2009. From car-based to people-centred cities. In T. Godefrooij, C. Pardo, & L. Sagaris, eds. *Cycling-Inclusive Policy Development : A Handbook*. Utrecht, The Netherlands: GTZ (Transport Policy Advisory Services). Available

at: http://germany-wuf.de/upload/Cycling-Inclusive_Policy_Development.pdf.

GTZ, 2009. *Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook*. Transport Policy Advisory Services.

Hồng Phúc, 2012. Bỏ cầu bộ hành, mạo hiểm băng qua đường. *VnExpress*. Available at: <http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2012/05/bo-cau-bo-hanh-mao-hiem-bang-qua-duong/>.

Knoflacher, H., 2007. Success and failures in urban transport planning in Europe — understanding the transport system. *Sadhana*, Vol. 32(Part 4), pp.293–307.

Litman, T., 2011. *Measuring Transportation: Traffic, Mobility and Accessibility*. Victoria Transport Policy Institute, 73(10), pp.28–32. Available at: <http://vtpi.org/measure.pdf>.

Lucas, K., 2012. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, pp.105–113. Available at: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0967070X12000145> [Accessed June 2, 2012].

Metz, D., 2011. A delicate balance: Mobility and Access Needs, Expectations and Costs OECD, ed. *Discussion Paper 2011-07*, International Transport Forum. Available at: <http://www2.cege.ucl.ac.uk/cts/members/staff.asp?StaffID=687>.

Mohan, D., 2007. Traffic safety as a pre-requisite for sustainable urban transport: an international analysis. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*, Vol. 7, 20. Available at: http://www.jstage.jst.go.jp/article/easts/7/0/7_2907/_article.

Schepel, S. & Zuidgeest, M., 2009. Ideas that shape urban form-and how urban form shapes us. In T. Godefrooij, C. Pardo, & Lake Sagaris, eds. *Cycling-Inclusive Policy Development : A Handbook*. Utrecht, April 2009: GTZ (Transport Policy Advisory Services).

Schiller, P.L., Bruun, E.C. & Kenworthy, J.R., 2010. *An introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation*, London, Washington DC.: Earthscan Publisher.

Wee, B. van & Geurs, K., 2011. Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research (EJTIR)*, 11(11), pp.350–367.



Thiết kế đô thị tại châu Âu quá khứ, hiện tại và tương lai

TS **YI XIN**, Đại học Đông Nam, Trung Quốc

GS.TS **HARALD BODENSCHATZ**, Đại học Công Nghệ Berlin (TU Berlin)

GS.TS **DIETER FRICK**, Đại học Công Nghệ Berlin (TU Berlin)

ALJOSCHA HOFMANN, Đại học Công Nghệ Berlin (TU Berlin)

NGUYỄN HOÀNG LINH - dịch

NGƯỜI CHÂU ÂU LUÔN TỰ HÀO VỀ THÀNH PHỐ CỦA HỌ, BỀ DÀY LỊCH SỬ, NÉT PHONG PHÚ ĐA DẠNG TRONG VĂN HOÁ PHƯƠNG TÂY ĐƯỢC PHẢN CHIẾU TRONG KHÔNG GIAN ĐẶC TRƯNG CỦA MỖI ĐÔ THỊ. NHỮNG THÀNH PHỐ NHƯ LONDON, PARIS, COPENHAGEN, BERLIN, MILAN, ATHENS, BUDAPEST, VIENNA... ĐƯỢC CẤU THÀNH BỞI MẠNG LƯỚI KIẾN TRÚC VÀ KHÔNG GIAN MANG ĐẬM NHỮNG DẤU TÍCH KHÔNG THỂ PHA TRỘN CỦA LỊCH SỬ VÀ VĂN HOÁ ĐỊA PHƯƠNG. XÉT VỀ QUY MÔ XÂY DỰNG HAY NHÂN KHẨU, QUẢN LÝ HÀNH CHÍNH HAY NGUYÊN TẮC THIẾT KẾ ĐÔ THỊ, THÀNH PHỐ Ở CHÂU ÂU TỒN TẠI NHỮNG ĐIỂM KHÁC BIỆT RÕ NÉT SO VỚI CÁC ĐÔ THỊ KHÁC TRÊN THẾ GIỚI. DO VẬY, CHÚNG TA CẦN NHÌN LẠI CHẶNG ĐƯỜNG LỊCH SỬ ĐÔ THỊ Ở CHÂU ÂU ĐỂ HIỂU RÕ HƠN TIẾN TRÌNH PHÁT TRIỂN CỦA NGÀNH THIẾT KẾ ĐÔ THỊ TẠI ĐÂY.

Nhìn lại tiến trình phát triển của thiết kế đô thị tại châu Âu

Cuối thế kỷ 19, tốc độ đô thị hoá nhanh chóng và sức ép từ tăng trưởng nóng đem lại diện mạo mất kiểm soát về không gian tại các thành phố ở châu Âu. Trước bối cảnh đó, các nhà quản lý và nghiên cứu đô thị đề xuất sử dụng công cụ quy hoạch và thiết kế đô thị tích hợp với những thành tựu công nghệ tích lũy được từ ngành xây dựng, môi trường, và kinh tế học nhằm hệ thống hoá không gian công cộng trong thành phố. Lấy mỹ học đô thị làm trọng tâm, các nhà quản lý và học thuật hy vọng giải quyết sự lộn xộn của không gian gây ra bởi quá trình đô thị hoá, nâng cao hình ảnh thành phố, cải thiện hệ thống giao

thông, cung cấp không gian xanh, dịch vụ giải trí, thúc đẩy thương mại nội đô phát triển, đồng thời cải thiện chất lượng sống tại những khu đô thị cũ dành cho công nhân.

Những năm 1920, chủ nghĩa hiện đại chiếm vị thế chủ đạo trong lĩnh vực kiến trúc và thiết kế đô thị, đề cao nguyên tắc phân khu công năng trong không gian thành phố. Hiến chương Athens đề ra bốn công năng cơ bản của thành phố, bao gồm: cư ngụ, nơi làm việc, giao thông và nghỉ dưỡng. Trong đó, không gian công cộng – vốn là nơi sinh hoạt và giao lưu cộng đồng chỉ được coi là một công năng phụ trợ. Sau Thế chiến thứ nhất, cùng với quá trình tái đô thị hoá (*re-urbanisation*) và phát triển ồ ạt của phương tiện cơ giới,

đô thị trở nên hỗn loạn, cơ sở hạ tầng quá tải, lý thuyết phân vùng công năng ngặt nghèo của chủ nghĩa hiện đại đã đem lại những mặt tiêu cực trong phát triển đô thị. Song song với quá trình suy thoái tại khu trung tâm của những thành phố lớn, xu hướng chuyển dịch ra ngoại ô sinh sống của tầng lớp trung lưu thúc đẩy quá trình ngoại ô hoá, khoét sâu tình trạng suy thoái ở khu vực nội đô. Trước bối cảnh đó, các nhà quy hoạch và thiết kế đô thị tại châu Âu đã có những điều chỉnh về nhận thức và lý luận, phản đối việc phân vùng công năng khô cứng của chủ nghĩa hiện đại.

Từ năm 1975, phong trào bảo tồn đô thị phát triển, thu hút sự tham gia của hầu hết các thành phố lớn tại châu Âu với

khẩu hiệu “*Phát triển tương lai vì quá khứ*” (A Future for Our Past). Trên nền tảng đó, mọi tầng lớp trong xã hội đều đạt được nhận thức chung, cho rằng không gian đô thị cần được tái phát triển nhằm phục vụ nhu cầu lợi ích của con người. Các nhà quản lý bắt đầu tái thiết khu vực nội đô, cải thiện không gian công cộng, nâng cấp hệ thống giao thông bộ hành, bảo tồn, phục chế di tích lịch sử, xây dựng những khu thương mại kết hợp văn hoá giải trí quần chúng.

Đầu thế kỷ 20, thiết kế đô thị tại châu Âu chủ yếu nhằm đối phó những thách thức mà xã hội công nghiệp mang lại cho thành phố. Xuất phát từ nhu cầu phát triển bền vững, thiết kế đô thị đương đại cần kết hợp yếu tố kinh tế, xã hội, văn hoá và môi trường cùng tạo dựng không gian thành phố và vùng đô thị trong xã hội hậu công nghiệp. Năm 1994, Hiến chương Aalborg (Đan Mạch) được các nước châu Âu cùng thông qua. Những năm 1987 và 1992, lần lượt Báo cáo Brundtland, “Tuyên bố về môi trường sống và phát triển” và “Chương trình nghị sự cho thế kỷ 21” được thông qua tại hội nghị của Liên hiệp quốc họp tại Rio de Janeiro. Năm 2003, Hội quy hoạch Liên minh châu Âu ban hành “Tân hiến chương Athens”, đề xuất phương hướng thiết kế đô thị chủ nghĩa hiện đại theo xu thế phát triển bền vững.

Năm 2007, nước Đức trong lần chủ trì phiên họp của Liên minh châu Âu đề xuất chính thức đưa ý tưởng phát triển bền vững tại các thành phố châu Âu vào Hiến chương Leipzig. Cùng với xu thế toàn cầu hoá và chuyển biến cơ cấu kinh tế, các thành phố ở châu Âu chuyển dần từ mở rộng khu vực ven đô sang tái cấu trúc không gian nội đô, nâng cao chất lượng sống nhằm tăng cường sức cạnh tranh, thu hút nguồn đầu tư và chất xám. Các thành phố thi hành chiến lược tái thiết đô thị để thích ứng với thành phần xã hội ngày càng đa dạng hoá, không gian đô thị theo kịp nhu cầu phát triển kinh tế và những phương thức sinh hoạt mới. Những năm gần đây, giới học thuật



Hình 1: Bản đồ đường sắt ngầm tại London năm 1908

thảo luận sôi nổi xung quanh chủ đề phát triển đô thị bền vững, đề ra những tư tưởng chủ đạo: phát triển thành phố mật độ cao, giảm thiểu cảnh quan nhỏ lẻ vỡ vụn, phát triển không gian xanh, sử dụng những thiết bị tái sinh nguồn năng lượng, đa dạng hoá công năng sử dụng đất, hoàn thiện hệ thống giao thông công cộng và không gian bộ hành. Bên cạnh đó là việc tự do hoá đầu tư và giảm thiểu quản chế, khuyến khích khu vực kinh tế tư nhân tích cực tham gia xây dựng đô thị.

Tăng trưởng dân số

Ở thế kỷ 18, tăng trưởng dân số tại các đô thị châu Âu tương đối chậm, bước sang thế kỷ 19, quá trình công nghiệp hoá khiến dân số đô thị tăng trưởng vượt bậc, xu thế này bắt đầu từ Anh quốc sau lan rộng ra toàn châu lục, đạt đến tột đỉnh trước khi diễn ra thế chiến thứ nhất. Giai đoạn tăng trưởng của các thành phố tại châu Âu tập trung từ năm 1880 đến 1910. Khi đó, Âu châu chiếm tới bốn trong sáu thành phố lớn nhất thế giới, gồm London, Paris, Vienna và Berlin. Cuối thế kỷ 19, một số thành phố vốn dĩ quy mô trung bình đã phát triển thành đại đô thị, trong đó phải kể đến

Berlin, Moscow và Budapest. Chiến tranh đã tàn phá những tài sản mà các đô thị lớn nhỏ ở châu Âu tích lũy trong khoảng thời gian dài, khiến tăng trưởng dân số đình trệ, tốc độ mở rộng không gian đô thị giảm sút. Đến nay chỉ còn số ít thành phố ở châu Âu như Istanbul, London hay Moscow có dân số đô thị tiếp tục tăng trưởng, còn với những thành phố khác quá trình này đã chững lại. Những năm qua, các đô thị tại châu Âu đối diện với vấn đề già hoá dân số, tỷ lệ người già gia tăng trong khi lượng thanh niên giảm sút, ảnh hưởng nghiêm trọng đến kết cấu lực lượng lao động.

Quyền lực của hệ thống hành chính công

Từ thời kì cổ điển (Hy Lạp và La Mã cổ) tới nay, thiết kế đô thị tại châu Âu được vận hành dưới sự quản chế của bộ phận công quyền hành chính và chính phủ. Bất luận trong thời kỳ La Mã hay Trung cổ, chế độ cộng hoà tự trị của chính quyền chiếm chủ đạo tại các thành phố ở châu Âu. Từ sau thế kỷ 18, quốc vương và những nhà thống trị bắt đầu xây dựng chế độ trung ương chuyên quyền cùng với hệ thống hành chính công hiệu quả; người ta thông

qua những bản kế hoạch quản lý sự tăng trưởng và phát triển thành phố. Đây cũng là thời kỳ thiết kế đô thị phong cách Baroque được đẩy mạnh ở châu Âu, đạt được những thành tựu to lớn ở các thành phố như Roma, Paris, Turin, Vienna, đó đều là thành phố thủ đô-trung tâm chính trị của các quốc gia. Sau Thế chiến thứ nhất, hệ thống kinh tế xã hội tại châu Âu đối diện với khủng hoảng và thách thức. Bộ máy công quyền hành chính của đô thị đã phát huy vai trò quan trọng trong việc tái xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng giao thông, đầu tư xây dựng nhà ở xã hội và nâng cấp không gian tại các khu dân cư. Giai đoạn giữa hai cuộc chiến tranh thế giới, hệ thống hành chính công chiếm địa vị chủ đạo trong chính thể tại châu Âu, ảnh hưởng sâu sắc tới sự phát triển của các đô thị, đặc biệt ở Đông Âu, xu thế này kéo dài đến sau những năm 1990. Thập niên đầu sau Thế chiến thứ hai, người châu Âu một lần nữa dựa vào hệ thống công quyền vững mạnh nhằm thúc đẩy công cuộc tái thiết đô thị, cải tạo khu vực dân cư, hệ thống hạ tầng và xây mới nhà ở xã hội. Đến những năm 1990, cùng với chính sách phục vụ chủ nghĩa tự do tân thời, bộ phận công quyền tại các thành phố châu Âu co hẹp dần về nguồn nhân lực và tài chính,

tuy vậy xét trên bình diện thế giới, bộ phận hành chính công tại các thành phố ở châu Âu đã phát huy được vai trò và tầm ảnh hưởng quan trọng đối với tiến trình tái thiết và phát triển đô thị.

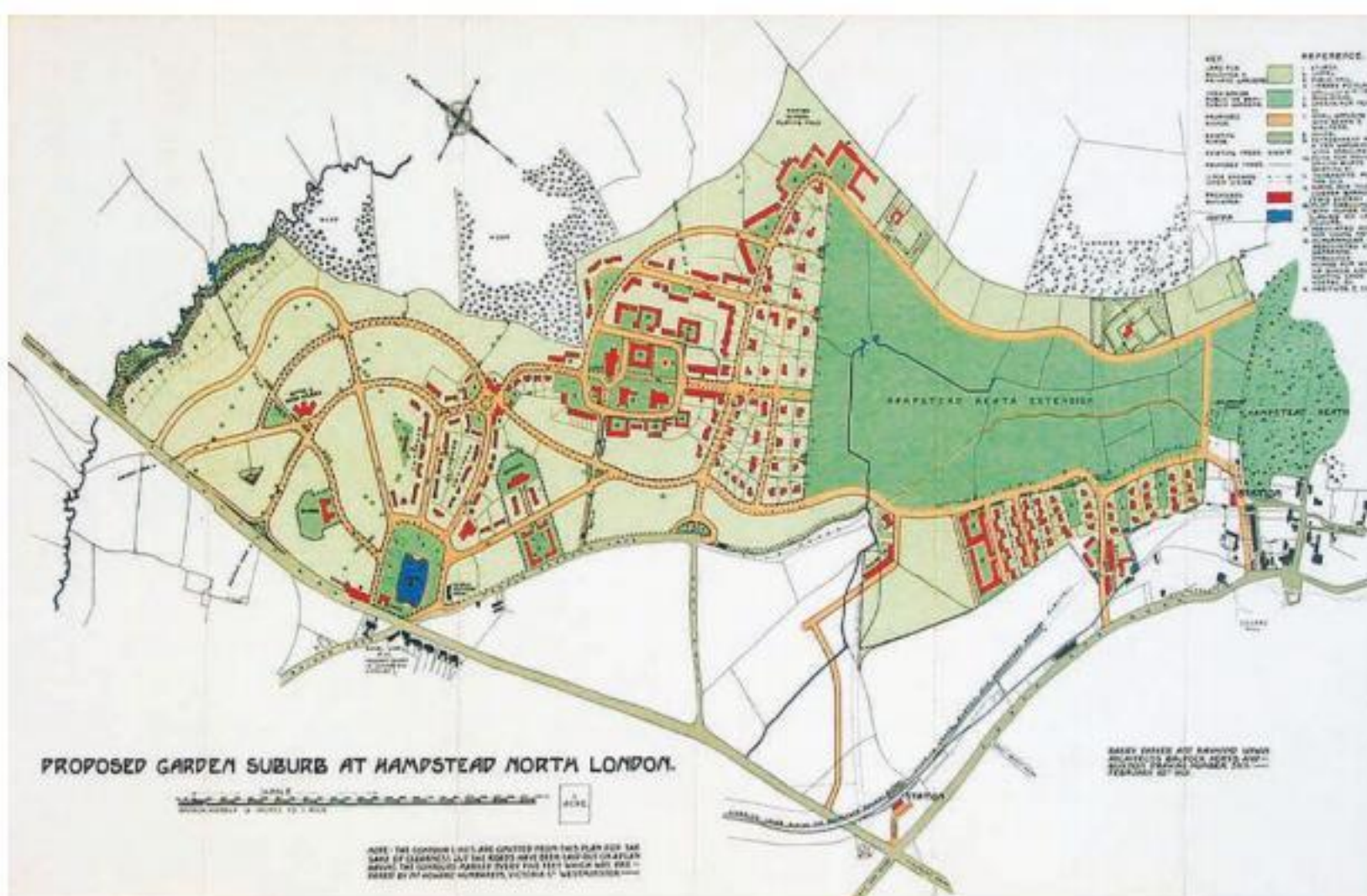
Sự hình thành của chuyên ngành thiết kế đô thị đương đại

Chuyên ngành thiết kế đô thị đương đại được hình thành thông qua quá trình giao lưu mật thiết trong giới quản lý và học thuật tại châu Âu và Mỹ ở cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20. Ở châu Âu, thông qua những buổi hội thảo và triển lãm, các giáo sư cùng nỗ lực thúc đẩy sự ra đời của các hiệp hội, tạp chí khoa học, bắt đầu từ Đức, Pháp và Anh quốc, từng bước hình thành chuyên ngành thiết kế đô thị. Như đã phân tích ở trên, bối cảnh và động lực thúc đẩy sự hình thành và phát triển của ngành thiết kế đô thị là để giải quyết những thách thức phát triển trong quá trình đô thị hoá gấp gáp từ trước Thế chiến thứ nhất. Trong những năm 1860, những nhân vật ảnh hưởng mạnh mẽ lên ngành thiết kế đô thị là những kỹ sư công trình và quan chức hành chính, như Ildefonso Cerdá - người phụ trách quy hoạch Barcelona, James Hobrecht - người phụ trách quy hoạch Berlin, và Eugène Haussmann - phụ trách quy hoạch Paris.

Từ cuối thế kỷ 19, vai trò chủ đạo trong công tác thiết kế đô thị chuyển giao dần cho giới kiến trúc sư phụ trách. Những năm 1910, chuyên ngành thiết kế đô thị chính thức ra đời, giới học thuật đạt được những nhận thức chung về nội hàm và ý nghĩa của thiết kế đô thị: tuy hình thái không gian là nội dung trọng tâm, tuy nhiên thiết kế đô thị không chỉ gói gọn thảo luận về hình thái không gian. Thiết kế đô thị là sự kết hợp hài hoà của nghệ thuật, khoa học và thiết kế công trình, nhiệm vụ chủ yếu nhằm đưa ra phương án giải quyết những vấn đề tồn tại trong không gian đô thị, giao thông, văn hoá, kinh tế xã hội ở một thời kỳ phát triển nhất định. Do đó, nội dung hành động của thiết kế đô thị được mở rộng từ tổ hợp hình thái kiến trúc của các cụm công trình đến phạm vi thành phố, vùng đô thị. Ngoài ra, thiết kế đô thị không chỉ là thành quả chuyên ngành của giới kỹ thuật, đồng thời còn là sản phẩm chung của bộ máy công quyền hành chính, liên quan đến lĩnh vực kinh tế, dân sinh xã hội và chính sách công.

Mục tiêu của thiết kế đô thị

Trong bối cảnh lịch sử phát triển đặc thù của châu Âu, việc thiết lập mục tiêu của ngành thiết kế đô thị không ngừng thay đổi. Trước Thế chiến thứ nhất, nhiệm vụ của thiết kế đô thị nhằm khống chế sự phát triển hỗn loạn của đô thị, tái lập trật tự trong môi trường xây dựng và dẫn dắt thành phố phát triển theo hướng hợp lý. Thông qua những cuộc hội thảo, tranh luận của nhiều chuyên ngành khác nhau, người ta đạt được những nhận thức chung về đường lối phát triển của đô thị: dựa trên công tác bảo tồn di tích lịch sử, tạo dựng hình ảnh và sức hút của khu vực trung tâm thành phố, đồng thời phát triển khu vực dân cư theo tiêu chí phát triển nén và đa dạng hoá tầng lớp xã hội; đối với khu vực vành đai ven đô, cần thiết lập những khu công nghiệp tách biệt có đầy đủ dịch vụ và không gian để mở rộng phát triển, đi kèm với đó là khu



Hình 2: Bản thiết kế đô thị vùng Hamdstead ngoại ô London thế kỷ 19

ở dành cho công nhân cùng với những khu công viên giải trí nghỉ dưỡng dành cho quần chúng.

Sau Thế chiến thứ nhất, các thành phố tại châu Âu bị huỷ hoại, đặc biệt ở khu vực nội thành. Bộ phận hành chính công nổi lên với vai trò dẫn dắt công cuộc tái thiết đô thị. Cùng với đó, một số trường phái thiết kế đô thị nổi lên với ngày càng nhiều kiến trúc sư, nhà quy hoạch theo xu hướng học hỏi kinh nghiệm của nước Mỹ trong phát triển đô thị, ưu tiên phát triển giao thông cơ giới, theo đuổi công năng phân khu, đẩy mạnh phát triển kiến trúc cao tầng. Trong giai đoạn từ 1950 đến 1960, mô hình cải tạo và phát triển đô thị trên được áp dụng tại nhiều thành phố ở châu Âu. Tuy vậy, việc ưu tiên phát triển giao thông cơ giới cũng khiến cho quảng trường và những tuyến phố tại trung tâm thành phố mất đi sức hấp dẫn. Trong khoảng thời gian này, yếu tố lịch sử và bảo tồn di sản văn hoá trong kiến trúc và thiết kế đô thị ít nhận được sự quan tâm, nhiều khu vực nội đô lịch sử bị tháo dỡ và phá hoại. Trong những năm 1970, chủ nghĩa thiết kế đô thị hiện đại ngày càng bộc lộ nhiều bất cập, quần chúng biểu tình phản kháng hành vi phá huỷ những công trình lịch sử cùng với việc xây dựng đô thị phục vụ cho phát triển xe cơ giới.

Chủ nghĩa hậu hiện đại ra đời sau đó với ba đặc tính cơ bản: ngoài việc tôn trọng và bảo vệ những di sản kiến trúc đã minh chứng kiến chặng đường phát triển của thành phố, chủ nghĩa hậu hiện đại nhấn mạnh việc nâng tầm những yếu tố lịch sử trở thành nét cá tính đặc trưng của đô thị; phát huy giá trị xã hội của thiết kế đô thị nhằm phục vụ cộng đồng; phản đối mô hình tháo dỡ - xây mới để cải tạo những khu phố trong nội thành; phản đối xây dựng hàng loạt những khu dân cư với kiến trúc đơn điệu trùng lặp; chú trọng khía cạnh sinh thái trong thiết kế đô thị - thông qua thủ pháp thiết kế giảm thiểu ô nhiễm âm thanh, khí thải, xử lý chất thải và giảm bớt tiêu hao năng lượng trong đô thị.



Hình 3: Thiết kế tổng thể khu Les Hales - Paris

Năm thách thức lớn đối với thiết kế đô thị tại châu Âu

Đối với thiết kế đô thị đương đại, chi đề ra cương lĩnh “thiết kế đô thị bền vững” là chưa đủ để áp dụng hiệu quả công cụ thiết kế đô thị vào thực tiễn, mà cần chỉ ra những khu vực nào trong không gian đô thị cần nhận sự quan tâm đặc biệt và là trọng tâm tương lai của thiết kế đô thị? Thông qua những hoạt động triển lãm và hội thảo diễn ra tại Berlin, London, Munich, Nice.. kết hợp với thành quả nghiên cứu thảo luận của các chuyên gia về lĩnh vực “thiết kế đô thị và những không gian trọng yếu”, giới học thuật chuyên ngành đã đúc kết ra năm thách thức lớn mà ngành thiết kế đô thị tại châu Âu cần giải quyết ở hiện tại và tương lai:

- 1- Nâng cấp, cải tạo đô thị nhằm nâng cao hình ảnh trung tâm thành phố;
- 2- Đem lại sinh khí cho những khu ở cũ dành cho công nhân trong nội thành;
- 3- Tái sử dụng hiệu quả những khu đất hoang hoá trong nội thành;
- 4- Nâng cao chất lượng không gian tại khu vực ven đô, ngoại ô;
- 5- Cải thiện kết cấu và hình thái không gian trong vùng đô thị lớn.

Tuy những thách thức tại các thành

phố ở châu Âu có nhiều nét tương đồng, song không đồng nghĩa với việc có thể áp dụng công thức chung để giải quyết vấn đề ở các đô thị khác nhau. Mỗi thành phố có những đặc điểm phát triển và bối cảnh lịch sử riêng biệt, do đó cần nghiên cứu những đối sách phù hợp với từng thành phố.

Nâng cấp, cải tạo đô thị nhằm nâng cao hình ảnh trung tâm thành phố

Ngày nay, tiềm năng phát triển tại các trung tâm đô thị không bị mất đi, ngược lại, khu vực này đang trải qua quá trình phục hưng với những biến đổi sâu sắc. Từ 1980 tới nay, các thành phố ở châu Âu chuyển từ quá trình “ngoại ô hoá” sang giai đoạn “tái trung tâm hoá” - trung tâm thành phố trở thành trọng tâm của tiến trình phục hưng đô thị tại châu Âu. Cùng với quá trình thu hút đầu tư, giới chức quản lý ban hành hàng loạt những chính sách và chiến lược nhằm nâng cao chất lượng không gian của trung tâm thành phố dưới lăng kính của kiến trúc và thiết kế đô thị. Dự án thu hút thảo luận và quan tâm cao độ đến từ các tầng lớp xã hội, đặt ra câu hỏi: làm sao để tận dụng những không gian đặc sắc, phát huy tính đặc trưng từ



Hình 4: khu ở dành cho công nhân Ahrensfelder Terrassen-Berlin trước và sau khi cải tạo (phải)

văn hoá, lịch sử - biến khu vực nội đô trở thành cánh cửa sổ của toàn thành phố, tham gia vào quá trình cạnh tranh toàn cầu nhằm thu hút không chỉ khách du lịch mà còn các tập đoàn, công ty và chất xám trên thế giới.

Như vậy, thiết kế đô thị trở thành chất xúc tác quan trọng trong quá trình phục hưng trung tâm thành phố. Trong đó, quảng trường, khu phố và các không gian công cộng trở thành tâm điểm của công cuộc tái thiết, nhưng không phải để phục vụ giao thông cơ giới, mà nhằm thích ứng với nhu cầu bộ hành trong đô thị. Tuy vậy, những mặt trái của quá trình cải tạo trung tâm đô thị, tác động tiêu cực đến xã hội đôi khi lại không được quan tâm đúng mức. Những khu thương mại mới xây trong thành phố không nhằm đáp ứng nhu cầu tiêu thụ của đại bộ phận quần chúng, mà ưu tiên phục vụ khách du lịch hoặc tầng lớp giàu có để mua sắm, giải trí. Không gian công cộng trong trung tâm đô thị trở thành nơi trải nghiệm của một bộ phận nhỏ trong xã hội. Do đó, dù đứng trên góc độ hình thái hay công năng, không gian công cộng dần mất đi ý nghĩa vốn có. Một trung tâm đô thị phát triển bền vững không những cần bảo tồn được diện mạo lịch sử, thích hợp bộ hành, duy trì được cảnh quan đặc trưng và văn hoá phong phú, đồng thời cần thể hiện được tính đa dạng và dung hoà nhu cầu của các tầng lớp khác nhau, tránh sự xa lánh, bài xích những bộ phận yếu thế trong xã hội.



Hình 5: Làng olympic London và các dự án tái phát triển những khu đất hoang hoá

Đem lại sinh khí cho những khu ở cũ dành cho công nhân trong nội thành

Những khu ở dành cho công nhân được hình thành từ trước Thế chiến thứ nhất, thường tọa lạc ven trung tâm thành phố. Những khu ở này có mật độ kiến trúc dày đặc, môi trường sinh hoạt và công năng hỗn loạn, thường

trở thành mục tiêu bị phê phán và tháo dỡ trong chủ nghĩa kiến trúc hiện đại. Trong quá khứ, đây là những khu ở dành cho công nhân, tuy vậy, trong quá trình phát triển đô thị, nhiều cư dân bị mất việc làm, chuyển tới nơi ở mới. Hiện tại cư dân ở khu vực này được cấu thành bởi nhiều tầng lớp khác

nhau với kết cấu xã hội phức tạp, chủ yếu là dân di cư với thu nhập kinh tế tương đối thấp. Một bộ phận tầng lớp trung lưu, thanh niên chuyển tới khu vực này sinh sống khiến giá bất động sản trong khu vực ấm lên. Tuy phần lớn cư dân hiện tại không phải là tầng lớp công nhân khi xưa, nhưng trong ký ức của của người dân đô thị nơi đây vẫn là khu ở của công nhân. Sinh sống trong khu vực này, người ta vẫn cảm nhận được dấu tích của sự chuyển đổi từ xã hội công nghiệp sang hậu công nghiệp ở châu Âu.

Hiện nay, những khu ở như vậy là đối tượng hàng đầu được chính phủ quan tâm đầu tư cải tạo, không chỉ thông qua thiết kế đô thị mà còn bao gồm chính sách xã hội và giáo dục. Không gian công cộng như hè phố, quảng trường, công viên, thiết bị dịch vụ xã hội, trường học cũ đều được cải thiện nâng cấp. Ngoài ra, người dân trong khu vực còn được cung cấp những dịch vụ mới như nhà trẻ, thư viện khu và những không gian giao lưu ngoài trời cho người già, phụ nữ và trẻ em. Nếu như trước đây những khu vực nhà ở công nhân đã từng bị giải phóng, phá dỡ trên quy mô lớn, bị thay thế bởi những dự án bất động sản mới, thì ngày nay, chính những dự án cải tạo khu ở cũ của công nhân mang lại giá trị lịch sử và tính đa dạng cho trung tâm thành phố, từng bước trở thành những không gian đặc trưng của đô thị.

Tái sử dụng hiệu quả những khu đất hoang hoá trong nội thành

Từ góc độ của thiết kế đô thị, những mảnh đất hoang hoá nội thành từng là biểu tượng phản ánh sự quá độ của xã hội công nghiệp, minh chứng cho sự chuyển biến của đô thị trong lĩnh vực quân sự, giao thông hay thương mại. Trước đây, những mảnh đất đó từng là khu công nghiệp, cảng khẩu, sân bay, đất thương nghiệp hay quân sự... Những năm gần đây, số lượng đất hoang hoá nội đô ngày càng gia tăng, đất công nghiệp, xưởng sản xuất bỏ hoang cùng với lượng lớn công trình kiến trúc văn phòng và dịch vụ

không được sử dụng. Tuy những khu đất này nằm rải rác trong nội đô, có hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông thuận lợi, song bị hoang phế, cách li với cuộc sống đô thị xung quanh, trở thành những ốc đảo cô lập trong kết cấu không gian thành phố.

Tuy vậy, các chuyên gia đô thị cho rằng, những mảnh đất hoang hoá ở nội đô có thể tạo ra những cơ hội to lớn cho công tác thiết kế đô thị, những mảnh đất này tiềm tàng giá trị phát triển, tuy vậy cũng đem lại những thách thức nhất định. Tại đây, người ta có thể xây dựng những khu công năng tích hợp, tạo dựng những phố xá, vườn hoa công viên hay khu dân cư mới với công năng sử dụng đất đa dạng. Tuy nhiên, tái thiết khu vực này cũng mang lại những thách thức to lớn như việc thu hồi-giải phóng mặt bằng, tái sử dụng đất và các công trình kiến trúc hiện trạng. Chủ yếu những mâu thuẫn phát sinh trong quá trình cải tạo khu vực này đến từ

khía cạnh pháp lý (quyền sử dụng đất và bất động sản), khiến cho việc cải tạo những mảnh đất này khó khăn hơn rất nhiều nếu so sánh với việc đầu tư xây dựng trên đất trống hoặc khu vực ven đô. Mặc dù còn nhiều thách thức, song việc cải tạo những mảnh đất hoang hoá đem lại giá trị to lớn cho sự phát triển kinh tế và môi trường sinh thái trong đô thị bởi vị trí ưu việt và giá trị lịch sử của khu vực trung tâm. Vấn đề là làm sao để bảo tồn những giá trị lịch sử, không gian hay những kết cấu đặc thù của những công trình kiến trúc cũ và hoà nhập vào tiến trình xây dựng không gian đô thị mới đem lại tính cân bằng giữa dấu ấn lịch sử và nhu cầu phát triển của đô thị.

Nâng cao chất lượng không gian tại khu vực ven đô, ngoại ô

Tại những đại đô thị ở châu Âu, khu vực ven đô được cấu thành bởi những mảnh ghép không gian lộn xộn thiếu



- | | | |
|--|--|--|
| 1 - Médiathèque | 6 - Futur Parc de 14 ha | 12 - Hôtel-de-Ville Serris |
| 2 - Pôle universitaire du Val d'Europe | 7 - Future école | 13 - Gare RER "Val d'Europe-Serris-Montevrain" |
| 3 - Future université | 8 - Futur lycée | 14 - Gare RER-TGV Marne-la-Vallée / Chessy |
| 4 - La Vallée Village | 9 - Futur gymnase | |
| 5 - Centre Commercial Val d'Europe | 10 - "Carré Élysée" réalisé par VINCI Immobilier | |

Hình 6: Ý tưởng phát triển thị trấn Val d'Europe-ngoại ô Paris

tổ chức, song vẫn không ngừng phát triển dần trải. Khu vực này chủ yếu tập trung các khu vực dân cư lớn, tách biệt lẫn nhau về mặt hình thái không gian, công năng hay sự liên kết xã hội. Giữa những khu dân cư này chỉ có thể liên kết bởi những tuyến giao thông vành đai dành cho phương tiện cơ giới. Người ta từng hy vọng sự phát triển của khu vực ven đô có thể bù đắp cho sự suy thoái của nội đô, tuy vậy từ cuối thế kỷ 20, các đô thị trên thế giới đã rút ra những bài học từ sự thất bại của quá trình ngoại ô hoá. Việc mở rộng khu vực ven đô cùng với sự phát triển dần trải của không gian đô thị khiến việc phát triển kinh tế vùng ý lại vào giao thông cơ giới, đem lại vấn đề về ô nhiễm môi trường, biến đổi khí hậu, đồng thời đe dọa nền tảng liên kết trong xã hội và văn hoá. Đối với khu vực ven đô, nhiệm vụ trọng tâm của thiết kế đô thị bao gồm: khống chế sự phân hoá và phát triển manh mún rời rạc của không gian cảnh quan đô thị; phát triển những thị trấn ở vùng ven, tránh ý lại vào xây dựng những khu đô thị bất động sản; nâng cao chất lượng không gian cảnh quan, cải thiện chất lượng sống tại những khu nhà ở xã hội tại vùng ven đô. Những nhiệm vụ kể trên cần có sự hỗ trợ của chính sách, đặc biệt về tài chính. Ví dụ miễn giảm thuế đối với tầng lớp lao động hàng ngày di chuyển giữa trung tâm thành phố và vùng ngoại ô, đánh thuế đối với hành vi xây dựng trái phép trên đất nông nghiệp. Đối với những dự án nhà ở mới xây ở vùng ven, chỉ phê duyệt những dự án tích hợp công năng đa dạng, phục vụ nhiều tầng lớp cư dân, tuyệt đối tránh những dự án công năng đơn điệu, chỉ nhằm đến đối tượng tầng lớp cư dân cụ thể. Trên nền tảng đó, đề xuất phát triển mô hình khu phố có kích thước nhỏ, mật độ mạng lưới giao thông dày; tăng cường liên kết giữa các trung tâm trong vùng thành phố thông qua giao thông công cộng, phát triển những tiểu trung tâm có sức hấp dẫn

với quần chúng, qua đó khắc phục sự phát triển dần trải tại khu vực ngoại vi.

Bước sang thế kỷ 20, giới học thuật châu Âu cùng phê bình, chỉ trích việc xây dựng hàng loạt những khu nhà ở công nhân ở thế kỷ 19, thay vào đó, khuyến khích xây dựng những khu nhà ở xã hội quy mô lớn. Ngày nay, người ta đều nhận ra những khu ở quy mô lớn như vậy phát sinh nhiều vấn đề về dân sinh xã hội, kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật cũng như thiết kế đô thị, bao gồm vấn đề chính sách tái định cư, quyền sử dụng đất tập trung trong tay chủ dự án, không gian đô thị thiếu tính linh hoạt, công năng đơn điệu, không gian công cộng thiếu sức hút với quần chúng. Hiện tại, những dự án cải tạo những khu ở trên chủ yếu cải thiện chất lượng không gian công cộng, tháo dỡ một phần hoặc toàn bộ kiến trúc, thay đổi diện mạo và kết cấu những khu ở đó.

Cải thiện kết cấu và hình thái không gian trong vùng đô thị lớn

Những thành phố lớn ở châu Âu lấy phát triển bền vững làm mục tiêu vĩ mô, đồng nghĩa với việc cần có phương hướng hành động trên bình diện vùng thành phố. Đứng trên góc độ phát triển trong tương lai để xây dựng hệ thống giao thông vùng, thay đổi phương thức đi lại trong đô thị, cải tạo những mảng xanh trong thành phố, tái phát triển các trục tuyến chính trong đô thị. Trong tương lai, vùng thành phố lớn cần phát triển những mô hình giao thông mới, vấn đề biến đổi khí hậu và tiết kiệm năng lượng sẽ chuyển biến phương thức đi lại của con người. Đối với giới trẻ, xe hơi không còn tượng trưng cho địa vị xã hội; những biện pháp thu phí, đánh thuế đối với ô tô, hay chính sách phát triển phương tiện công cộng khiến con người không còn ý lại vào xe hơi, thay vào đó, người ta tiếp nhận những phương tiện khác, đi bộ hay đạp xe. Nhu cầu của thời đại khiến ngành công nghiệp ô tô theo đuổi vật liệu nhẹ và bền vững

hơn, giảm thiểu khí thải và tiêu hao ít năng lượng. Không gian của đô thị cũng đổi thay cùng với nhu cầu phát triển giao thông bền vững, cùng với sự xuất hiện của kỹ thuật mới, những mô hình như xe buýt điện năng, tàu điện nội đô hay cáp treo nội đô được đưa vào sử dụng.

Trong thập niên gần đây, người ta bắt đầu xây dựng những khu công viên quy mô lớn tích hợp với phát triển nông nghiệp nhằm phục vụ nhu cầu giải trí và thư giãn, đồng thời cải thiện vi khí hậu trong đô thị. Những công viên này được xây dựng ở khu vực ven đô, giúp khống chế sự phát triển lộn xộn và rời rạc của cảnh quan vùng ven đô. Ý tưởng phát triển những công viên quy mô lớn từng vấp phải những phản đối trong quá khứ, song ngày nay là một trong những yếu tố quan trọng đối với thiết kế đô thị châu Âu đương đại.

Nét đặc trưng trong cấu trúc không gian thành phố của châu Âu được hình thành bởi những trục đường chính, những đại lộ xanh mát và những tuyến đường hướng tâm, những yếu tố đó cấu thành khung xương của thành phố, liên kết những khu vực khác nhau thành một mối tổng thể. Những tuyến đường này thường bao gồm chức năng giao thông công cộng, tập trung khu vực thương mại và dịch vụ. Hai bên đường là những kiến trúc đặc sắc, trở thành biểu tượng của thành phố đồng thời dung hoà những yếu tố lịch sử và văn hoá đa dạng của đô thị. Sau Thế chiến thứ hai, cùng với đà phát triển của xe hơi và quá trình ngoại ô hoá, khu vực trung tâm với những tuyến phố chủ đạo và khu vực thương mại mất đi sức hút vốn có. Đối với mục tiêu phát triển bền vững, việc tái sinh những trục tuyến chính trong đô thị có ý nghĩa to lớn. Thu hút đầu tư vào những tuyến phố này sẽ trở thành chất xúc tác đem lại sức sống cho những khu vực lân cận, đồng thời phát huy tác dụng liên kết nội thành và ngoại vi, củng cố sự phát triển của vùng thành phố. ■

HỘI THẢO QUỐC TẾ: “THÀNH PHỐ NĂNG ĐỘNG - HƯỚNG TỚI THÀNH PHỐ THÍCH ỨNG VÀ CHỐNG CHỊU TRONG TƯƠNG LAI”

Trong hai ngày 25-26/8/2016, tại Trường Đại học Văn hóa – Đài Loan, Hội thảo quốc tế với chủ đề “**Thành phố năng động- Hướng tới thành phố thích ứng và chống chịu trong tương lai**” đã được tổ chức. Đây là hoạt động thường niên giữa bốn hội quy hoạch Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Việt Nam từ nhiều năm nay.

Quá trình mở rộng nhanh chóng các đô thị ở khu vực châu Á và Thái Bình Dương có nguy cơ rủi ro cao từ các thảm họa thiên nhiên như lũ lụt, lốc xoáy nhiệt đới, và động đất. Điều này một phần do vị trí của các đô thị nằm ở ven biển, ven sông, hoặc trong khu vực địa chấn. Nhưng quan trọng hơn, do đô thị có mật độ dân số cao, việc mở rộng các khu dân cư thiếu cơ sở hạ tầng đô thị và việc thực thi không đúng các quy định trong quá trình mở rộng đô thị vào các khu vực có nguy cơ bị thiên tai và biến đổi khí hậu có thể sẽ dẫn đến những thay đổi trạng thái khí hậu, làm trầm trọng thêm những rủi ro thảm họa tác động đến các đô thị trong thời gian tới. Xuất phát từ yêu cầu trên và nhằm giảm thiểu các tác động bất lợi của quá trình biến đổi khí hậu (BĐKH) đến các đô thị ở khu vực châu Á thì việc dự báo và có những giải pháp quy hoạch và quản lý xây dựng đô thị nhằm giảm thiểu các tác động của biến đổi khí hậu đến đời sống cư



Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam Trần Ngọc Chính phát biểu tại Hội thảo.

dân đô thị, phát triển đô thị là việc làm hết sức cấp bách. Chính vì vậy, chủ đề lần này của hội thảo được chọn nhằm hướng tới thành phố thích ứng và năng động.

Việt Nam là đất nước đã và đang chịu ảnh hưởng của thiên tai và biến đổi khí hậu. Theo báo cáo Tổ chức con người của



Đoàn đại biểu Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tham gia Hội thảo.

UNDP năm 2007-2008, BĐKH sẽ tác động nghiêm trọng đến Việt Nam trong thời gian tới. Chính vì vậy, nhiều bài tham luận của các chuyên gia Việt Nam đã được trình bày trong hội thảo liên quan đến chủ đề này.

Tham dự hội thảo lần này, Hội Quy hoạch Đài Loan gồm 58 đại biểu, Hội Quy hoạch Nhật Bản 50 đại biểu, Hội Quy hoạch Hàn Quốc 61 đại biểu, đoàn Việt Nam do KTS Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam - làm trưởng đoàn, cùng 31 giảng viên của trường Đại học Kiến trúc Hà Nội, Đại học Kiến trúc TP Hồ Chí Minh và các cán bộ đang công tác tại các Sở Xây dựng Trà Vinh, Tiền Giang, Bình Định, Thanh Hóa...là thành viên của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam.

Tại hội thảo, ngoài phiên toàn thể, 3 phiên đặc biệt, Ban tổ chức đã tổ chức 17 tiểu ban, gồm 94 chuyên gia trình bày các tham luận. Đoàn Việt Nam đã trình bày 08 bài tham luận trong Hội thảo:

1. *Thành phố Đà Nẵng Việt Nam - Một thành phố năng động thích ứng và chống chịu trong tương lai* (Người trình bày: GS.TS Đỗ Hậu)
2. *Cơ chế ưu đãi để giảm thiểu rủi ro thiên tai tại thành phố Đà Nẵng* (Người trình bày: GS.TS Đỗ Hậu)
3. *Quy hoạch và phát triển đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu tại Việt Nam* (Người trình bày: TS Đỗ Trần Tín)
4. *Giải pháp đô thị vệ tinh trong vùng đô thị hóa các thành phố cực lớn - Khả năng vận dụng cho thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam* (Người trình bày: Ths. Đoàn Ngọc Hiệp)
5. *Giao thông công cộng hướng tới phát triển bền vững của TP. Hồ Chí Minh*



Đoàn đại biểu Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam tham quan tòa tháp Taipei 101, TP. Đài Bắc

(Người trình bày: Ths. Khổng Minh Trang)

6. *Mô hình phát triển đường sắt trên cao của TP Hồ Chí Minh* (Người trình bày: TS. Vũ Việt Anh)
7. *Yếu tố văn hóa truyền thống trong quá trình phát triển đô thị bền vững tại Bắc Ninh* (Người trình bày: Ths. Nguyễn Thị Diệu Hương)
8. *Cách tiếp cận mới và vấn đề đặt ra đối với hệ thống quy hoạch đô thị ở Việt Nam: Quy chế quy hoạch đô thị mới tại thành phố Hồ Chí Minh* (Người trình bày: PGS.TS Nguyễn Trọng Hòa)

Ngoài ra, hai chuyên gia của Việt Nam là TS Đỗ Trần Tín và TS Vũ Việt Anh tham gia điều hành các phiên họp của hội thảo.

Nhân dịp này đại diện lãnh đạo của bốn Hội đã họp và thống nhất hội thảo năm tới sẽ được tổ chức tại thành phố Nagoya (Nhật Bản) từ ngày 24 đến 26/8/2017, với chủ đề "Thành phố sống tốt cho tất cả mọi người".

ĐẠI HỘI HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC TP.HCM NHIỆM KỲ 2016-2020

Sáng 16/8, Đại hội Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh đã diễn ra tại Trường.

Tham dự đại hội có sự hiện diện của ông Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, GS.TS.TKS Đỗ Hậu - Phó Chủ tịch kiêm Tổng thư ký Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam, KTS Khương Văn Mười - Phó Chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam; đại diện lãnh đạo nhiều doanh nghiệp, tổng công ty, sở ngành các địa phương; cùng toàn thể Ban giám hiệu và thầy cô là trưởng các đơn vị, giảng viên các khoa, hội viên Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM.

Đại hội đã nghe TS.KTS Phạm Ngọc Tuấn trình bày báo cáo tổng kết, đánh giá hoạt động của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM trong nhiệm kỳ qua và

phương hướng kế hoạch hành động của nhiệm kỳ tới.

Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM được thành lập năm 2010, sau khi tách ra từ Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị TPHCM. Ban chấp hành Hội giai đoạn đầu có 05 thành viên, do NGƯT.PGS.TS.KTS Phạm Tứ - nguyên Hiệu trưởng nhà trường làm Chủ tịch Hội.

Báo cáo tập trung đánh giá những kết quả đạt được trong các mảng nội dung: công tác tổ chức; hoạt động tư vấn, phản biện và giám định xã hội; hoạt động khoa học, công nghệ và môi trường; hoạt động đào tạo, tôn vinh tri thức.

Theo báo cáo, trải qua nhiệm kỳ 5 năm (2010- 2015), Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM đã tích cực

tham gia vào các hoạt động đào tạo của Nhà trường và hoạt động nghề nghiệp của Trung ương Hội cũng như các tổ chức nghề nghiệp khác.

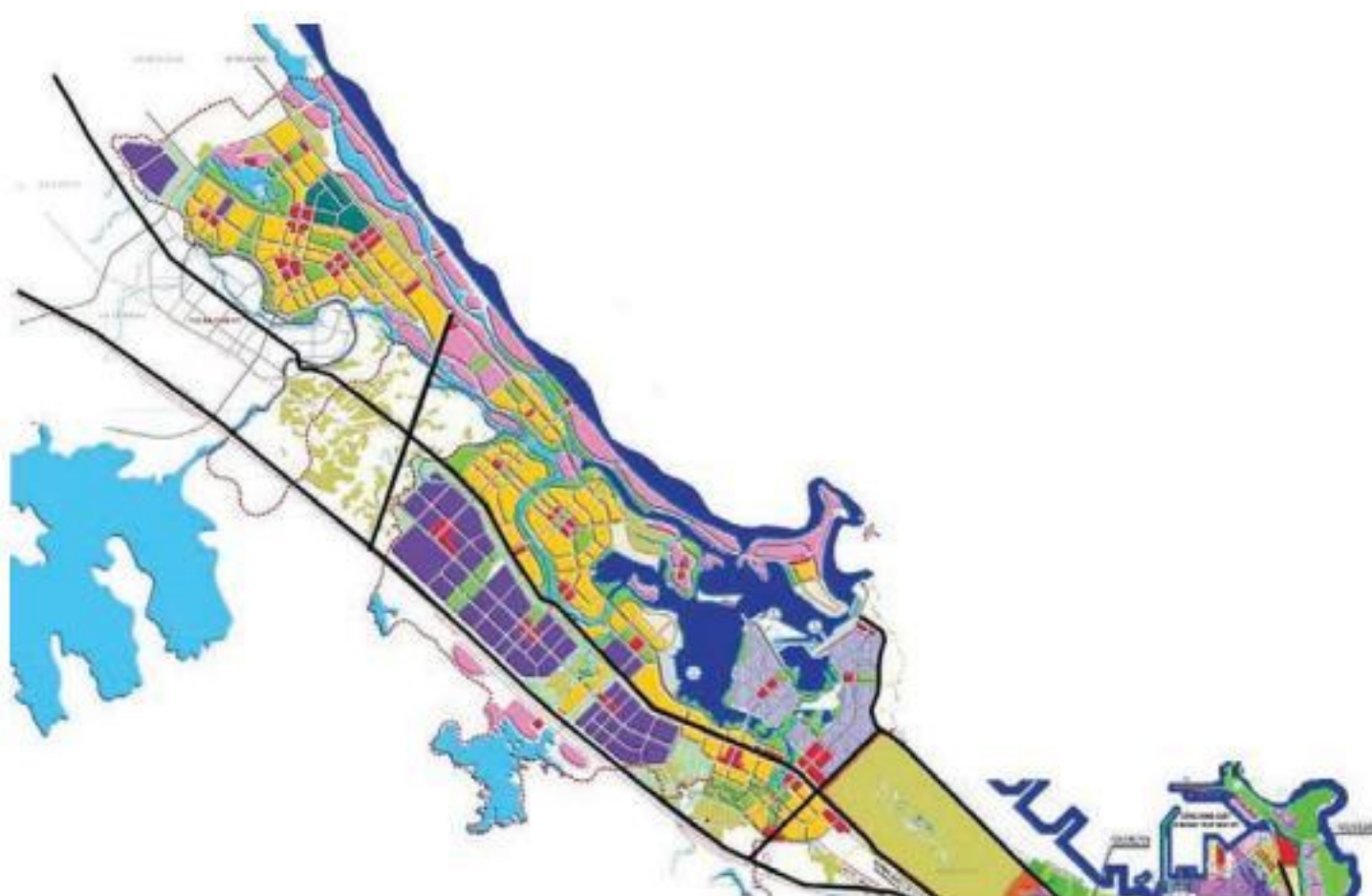
Nhiều đồ án tốt nghiệp Xuất sắc của sinh viên Trường tham gia và đạt giải thưởng cao của Hội Quy hoạch; nhiều giảng viên của Trường được nhận bằng khen của Trung ương Hội vì có những đóng góp tích cực trong tác sinh hoạt chuyên môn và hoạt động đào tạo, hoạt động nghề nghiệp. Hội đạt danh hiệu Tập thể xuất sắc.

Trong nhiệm kỳ qua, các hoạt động trọng tâm của Hội tập trung vào công tác đào tạo và nghiên cứu khoa học của Nhà trường, tham gia công tác tư vấn, phản biện xã hội trong lĩnh vực quy hoạch xây dựng. Trong nhiệm kỳ, Hội kết nạp được 32 thành viên mới.

Trên cơ sở đó, Hội đề xuất phương hướng hoạt động nhiệm kỳ IV (2016 – 2020) với những nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu như: Phát huy vai trò Hội cơ sở, làm tốt nhiệm vụ là tổ chức xã hội – nghề nghiệp về lĩnh vực quy hoạch xây dựng và phát triển đô thị; Đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền, phổ biến kiến thức để tập hợp và nâng cao năng lực các thành viên hội; Đẩy mạnh các hoạt động tư vấn, phản biện, giám định xã hội; Tăng cường hoạt động nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ và chương trình đào tạo trong lĩnh vực quy hoạch và xây dựng phát triển đô thị; Tăng cường và mở rộng hợp tác; Chăm lo công tác thi đua khen thưởng; Đổi mới phương pháp hoạt động của tổ chức Hội và công tác hội viên.

Đại hội cũng đã thu hút 11 ý kiến thảo luận trực tiếp, thẳng thắn và trách nhiệm của các đại biểu góp ý cho các nội dung trong báo cáo, công tác tổ chức và cả những hiến kế cho phương hướng hoạt động nhiệm kỳ mới.

Đại hội nhất trí bầu ra danh sách 11 thành viên Ban chấp hành Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM và Ban kiểm tra gồm 03 người.



DANH SÁCH BAN CHẤP HÀNH HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC TPHCM

1. TS.KTS Lê Văn Thương - *Chủ tịch Hội*
2. ThS.KS Nguyễn Hoàng Minh Vũ - *Phó chủ tịch*
3. PGS.TS.KTS Phạm Anh Dũng - *Phó chủ tịch*
4. ThS.KTS Hoàng Ngọc Lan - *Phó chủ tịch*
5. TS.KTS Phạm Ngọc Tuấn - *Phó chủ tịch*
6. TS.KTS Đỗ Phú Hưng
7. ThS.KTS Đoàn Ngọc Hiệp
8. TS.KTS Trần Mai Anh
9. TS.KTS Võ Anh Tuấn
10. ThS.KTS Quách Thanh Nam
11. ThS.KTS Trương Thị Thanh Trúc

DANH SÁCH THÀNH VIÊN BAN KIỂM TRA

1. ThS.KTS Mã Văn Phúc
2. ThS.KTS Quách Thanh Nam
3. ThS.KTS Huỳnh Thị Mai Phương

Nhân dịp này, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã trao tặng Bằng khen của Trung ương Hội cho Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM.

Phát biểu chỉ đạo Đại hội, ông Trần Ngọc Chính đánh giá cao những kết quả mà Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM đã làm được trong nhiệm kỳ vừa qua. Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đề nghị Ban chấp hành Hội nhiệm kỳ mới của Trường sẽ làm tốt công tác gắn kết hội viên và tăng cường quan hệ, hợp tác với các hội nghề nghiệp khác. Ông Trần Ngọc Chính bày tỏ sự tin tưởng Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Đại học Kiến trúc TPHCM sẽ tiếp

tục đồng hành xuất sắc với mục tiêu chung của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam trong công cuộc xây dựng các đô thị "hiện đại – văn minh – bền vững".

Phát biểu tiếp thu và cảm ơn ý kiến chỉ đạo của ông Trần Ngọc Chính, TS.KTS Lê Văn Thương - Hiệu trưởng nhà trường - đại diện cho BCH nhiệm kỳ mới bày tỏ sự quyết tâm thực hiện những nhiệm vụ mà Đại hội đã đề ra, xây dựng Hội vững mạnh về mọi mặt; tập hợp và đoàn kết các tổ chức cá nhân cùng tham gia tích cực, góp phần xây dựng đô thị phát triển bền vững; đẩy mạnh các hoạt động tư vấn, phản biện và giám định xã hội...

Lan Hương

ASHUI AWARDS 2016



TỪ 7/7 ĐẾN 31/12/2016

WWW.ASHUI.COM/AWARDS

A B C D E

ARCHITECT OF THE YEAR
BUILDING OF THE YEAR
CONTRACTOR OF THE YEAR
DEVELOPER OF THE YEAR
ENGINEERING OF THE YEAR
KIẾN TRÚC SƯ CỦA NĂM
CÔNG TRÌNH CỦA NĂM
NHÀ THẦU CỦA NĂM
CHỦ ĐẦU TƯ CỦA NĂM
HÃNG KỸ THUẬT CỦA NĂM

ASHUI AWARDS

LÀ HỆ THỐNG GIẢI THƯỞNG LĨNH VỰC XÂY DỰNG TẠI VIỆT NAM,
ĐƯỢC TỔ CHỨC THƯỜNG NIÊN TỪ NĂM 2012
VỚI CUỘC BÌNH CHỌN **KIẾN TRÚC SƯ CỦA NĂM.**
NĂM 2013, 2014, ASHUI AWARDS TIẾP TỤC BÌNH CHỌN THÊM
DANH HIỆU **CÔNG TRÌNH CỦA NĂM.**
NĂM 2015, ASHUI AWARDS BỔ SUNG HAI HẠNG MỤC
NHÀ THẦU CỦA NĂM VÀ CHỦ ĐẦU TƯ CỦA NĂM.
TỪ NĂM 2016 CÓ THÊM **HÃNG KỸ THUẬT CỦA NĂM.**

GIẢI THƯỞNG LÀ **SỰ KIỆN NỔI BẬT TRONG NĂM** ĐƯỢC THỰC HIỆN BỞI **ASHUI.COM-**
WEBSITE CHUYÊN NGÀNH KIẾN TRÚC-XÂY DỰNG-QUY HOẠCH
ĐẦU TIÊN TẠI VIỆT NAM (TỪ NĂM 2000),
VỚI SỰ BẢO TRỢ CỦA HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM.



Smart & Green City



THAY ĐỔI MỚI, THỬ THÁCH MỚI, CƠ HỘI MỚI

Với phương châm "thành công của khách hàng là giá trị của doanh nghiệp",
JUNGDO UIT vận hành hoạt động với sự sáng tạo
công nghệ cao dựa trên bề dày kinh nghiệm tích lũy cho
các dự án đã được kiểm định chất lượng trong lĩnh vực phát triển
quy hoạch đô thị và thông tin địa không gian.

Mục tiêu của chúng tôi
là hướng tới trở thành một công ty hàng đầu về
phát triển đô thị xanh và thân thiện môi trường.



Smart Green City



Quy hoạch
Smart Green city



Xây dựng hệ thống &
Quy hoạch đô thị ít lượng khí thải



Quy hoạch đô thị

Quy hoạch cơ bản đô thị
& Quy hoạch quản trị



Quy hoạch cho
các đơn vị quận huyện



Dự án phát triển đô thị



Tổ hợp công nghiệp



Quy hoạch thu hút
khách du lịch

Thông tin đô thị



Hệ thống thông tin đất đai
(LIS)



Hệ thống thông tin
quy hoạch đô thị (UPIS)



Hệ thống đánh giá
sự thích hợp đất đai (LSA)

Không gian địa lý (GeoNURIS)



Electric Package



GIS cho
phân phối Electricity



Hệ thống
quản lý GAS & Utilities



G-CRM