

32 | 2018

QUY HOẠCH

ĐÔ THỊ

HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

VIETNAMESE JOURNAL OF URBANISM

ISSN 1859-3658

www.ashui.com

60 năm Ngành Xây dựng
với sự nghiệp phát triển đô thị Việt Nam



<https://tieulun.hopto.org>



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 BÀ
TS ĐỖ HOÀNG AN
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,
1 Tôn Thất Thuyết, 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 CP In DVTM Bình Minh
Phát hành tháng 04/2018

Giá 49.500 VND



Bạn đọc thân mến,

Ngày 29/4 hàng năm kể từ 1958 đã trở thành Ngày truyền thống của ngành Xây dựng Việt Nam. Chặng đường 60 năm xây dựng đất nước cùng sự gắn bó mật thiết với công tác quy hoạch hướng đến sự phát triển bền vững của các đô thị đã để lại nhiều dấu ấn quan trọng. Nhân dịp này, Tạp chí *Quy hoạch Đô thị* trân trọng gửi đến bạn đọc những hình ảnh ấn tượng và một số bài viết cho Hội thảo “60 năm ngành Xây dựng với sự nghiệp phát triển đô thị Việt Nam”.

Những nghiên cứu về giải pháp, định hướng phát triển cho các đô thị vùng Đồng bằng sông Cửu Long, cho thành phố Đà Lạt, hay những vấn đề đang được giới nghề quan tâm như *quy hoạch tích hợp, khả năng thích ứng*,... cũng sẽ mang đến nhiều tham khảo bổ ích qua các bài viết khoa học trong số này.

Và như thường lệ, tạp chí *Quy hoạch Đô thị* số 32 tiếp tục cập nhật nhiều thông tin chuyên ngành trong nước, quốc tế, và các hoạt động của Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam.

Trân trọng

Tổng biên tập
Trần Ngọc Chính

Nội dung



TIN TỨC

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

CHUYÊN ĐỀ: 60 NĂM NGÀNH XÂY DỰNG VỚI SỰ NGHIỆP PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

- 18. 60 năm Ngành Xây dựng, với sự nghiệp phát triển đô thị Việt Nam
Trần Ngọc Chính
- 21. Thành tựu của công tác quy hoạch đô thị nông thôn trong sự phát triển đô thị 60 năm qua
Lưu Đức Cường
- 28. Những đề xuất để phát triển bền vững đô thị Đà Nẵng
Nguyễn Cửu Loan
- 34. Xây dựng đô thị hướng tới mục tiêu phát triển bền vững
Trần Thị Lan Anh
- 38. Thành phố năng động phát triển theo hướng tăng trưởng xanh và bền vững tại Việt Nam
Trương Văn Quảng

GIẢI PHÁP

- 43. Thành phố Hồ Chí Minh hướng đến thành phố quốc tế
Nguyễn Đăng Sơn
- 48. Giải pháp cân bằng giữa phát triển đô thị và nông thôn đối với thành phố Đà Lạt
Trần Đức Lộc

PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

- 51. Lý thuyết thích ứng với lũ lụt: cơ sở khoa học cho thiết kế đô thị trong điều kiện thủy văn phức tạp
Nguyễn Văn Long





NGHIÊN CỨU

- 57. Xây dựng mô hình tích hợp quy hoạch sử dụng đất với quy hoạch giao thông trong các đồ án quy hoạch xây dựng tại Việt Nam
Đặng Thị Nga
- 65. Xây dựng mô hình công viên nghĩa trang và cơ sở hỏa táng tại các đô thị lớn ở Việt Nam
Hán Minh Cường - Phan Trọng Toại - Bạch Ngọc Tùng
- 73. Mảng đặc, một vấn đề lớn trong phương án giảm ùn tắc giao thông Hà Nội
Nguyễn Hoàng Minh

CÔNG NGHỆ

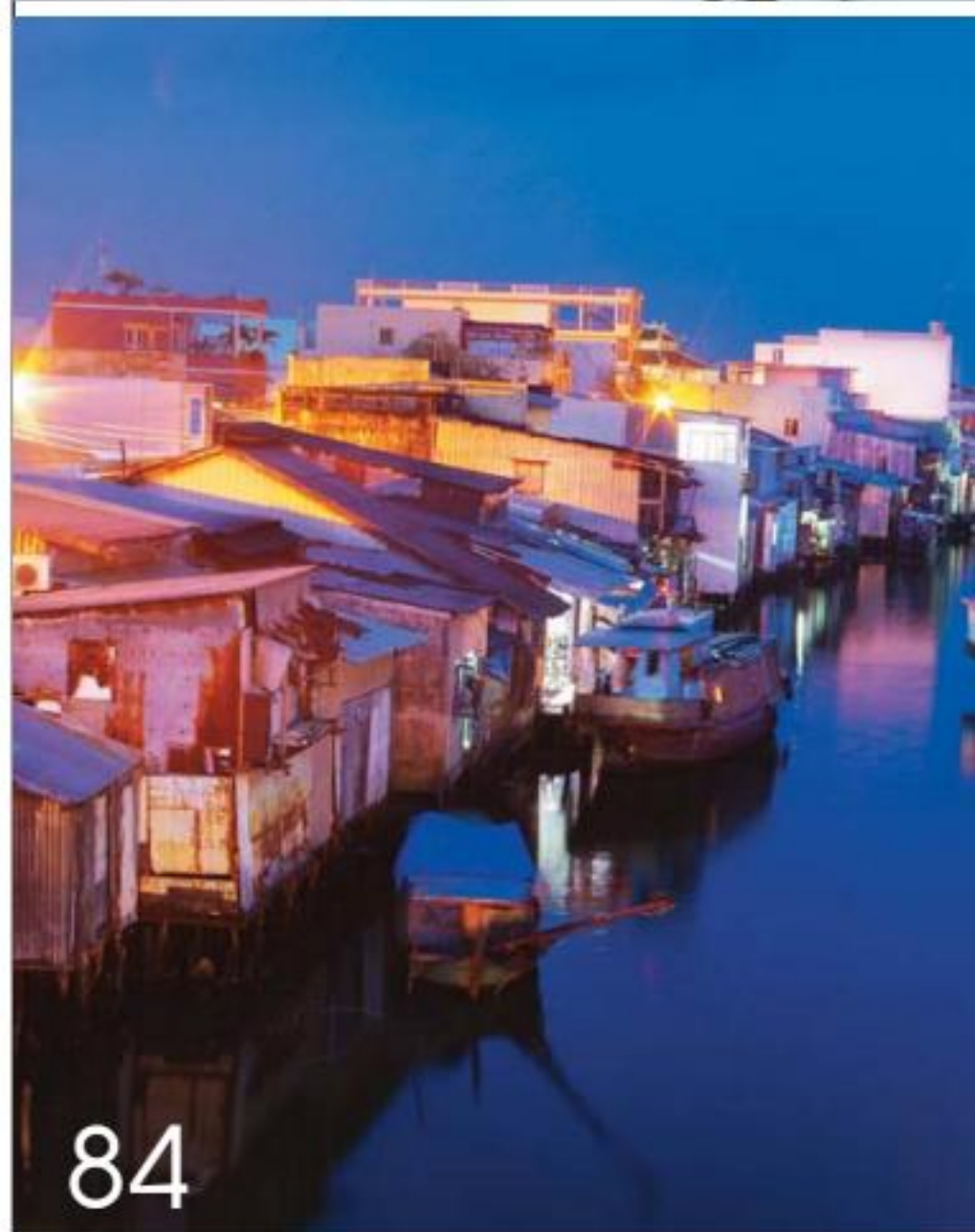
- 78. OPod Tube Housing
Trình Huy Long

QUY HOẠCH VÙNG

- 82. Công bố điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050
- 84. Đồng bằng sông Cửu Long
Đặng Tuấn Trung
- 89. Quản lý phát triển đô thị & nông thôn theo hướng tăng cường khả năng chống chịu ở vùng đồng bằng sông Cửu Long
Nguyễn Ngọc Hiếu

VUPDA

- 96. Tóm tắt đề án thành lập giải thưởng Quy hoạch Đô thị quốc gia
- 98. Hội thảo "Phát triển nông nghiệp đô thị và khu vực ven đô thành phố Hà Nội theo hướng phát triển bền vững"
- 98. Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam lần 4, khóa IV (nhiệm kỳ 2014- 2019)
- 98. Hội thảo cuối kỳ Dự án Hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch đô thị xanh Việt Nam



TPHCM quy hoạch phát triển không gian ngầm thành phố

Ngày 14/4, Sở Quy hoạch - Kiến trúc TP HCM cho biết, đến năm 2019 sẽ hoàn chỉnh quy hoạch phát triển không gian ngầm thành phố, ưu tiên tập trung phát triển ở khu trung tâm (vùng lõi 930 ha) và Khu đô thị mới Thủ Thiêm (quận 2). Trong hai khu này, đơn vị quy hoạch sẽ phân tích địa chất, thủy văn, hiện trạng xây dựng các công trình trên mặt đất và đô thị ngầm. Từ đó xác định ranh

giới, chức năng sử dụng không gian để xây dựng các công trình ngầm.

Việc nghiên cứu này còn dự báo nhu cầu phát triển và sử dụng không gian ngầm đô thị, xác định các khu chức năng dưới mặt đất, vị trí và quy mô ga tàu điện ngầm, hầm đường ô tô, bãi đỗ xe... Ngoài ra, còn có khu vực được nghiên cứu sâu, làm quy hoạch ngầm chi tiết là điểm xung quanh hệ thống



Không gian ngầm trước chợ Bến Thành sau khi tuyến metro số 1 hoàn thành.

nhà ga metro, dự kiến rộng 150 ha thuộc lõi của khu trung tâm thành phố.

Điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội

Thủ tướng Chính phủ vừa có ý kiến về việc điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

Theo đó, Thủ tướng Chính phủ giao UBND thành phố Hà Nội chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và các cơ quan

liên quan nghiên cứu quy hoạch các khu đô thị hiện đại, có hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội đồng bộ tại khu vực: Đông Anh, Gia Lâm, Yên Viên và Long Biên, hạn chế tối đa việc xây dựng các công trình thấp tầng góp phần giảm tải dân số trong khu vực nội đô lịch sử từ 1,26 triệu dân xuống còn 0,8 triệu dân theo Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Cần Thơ mời gọi đầu tư hàng trăm ngàn chỗ ở mới

UBND TP Cần Thơ đã ban hành Quyết định số 539/QĐ-UBND phê duyệt danh mục đầu tư xây dựng 18 khu đô thị mới và 2 khu tái định cư trên địa bàn trong giai đoạn 2018-2020 với tổng diện tích lên đến hơn 1.800 ha, tạo chỗ ở mới cho khoảng 100.000 hộ cư dân đô thị.

Hiện tại địa phương này chỉ có hơn 1,2 triệu dân, với định hướng là thành phố có hơn 2 triệu dân vào năm 2030 nên việc quy hoạch phát triển thêm nhiều khu dân cư là rất cần thiết. Mặt bằng giá bất động sản tại TP Cần Thơ trong thời gian qua được xem là thấp nhất trong 5 đô thị loại 1 nên dự báo sẽ có đợt điều chỉnh tăng giá mạnh trong thời gian tới, đây sẽ là cơ hội hấp dẫn cho các nhà đầu tư bất động sản.

Hội thảo “Phát triển Đô thị thông minh tại Việt Nam hướng đến Tăng trưởng xanh và Phát triển bền vững”



Bà Nienke Trooster, Đại sứ Hà Lan tại Việt Nam

Chiều 29/3, tại Hà Nội, Bộ Xây dựng và Đại sứ quán Hà Lan đã tổ chức hội thảo “Phát triển Đô thị thông minh tại Việt Nam hướng đến Tăng trưởng xanh và Phát triển bền vững”.

Trong khuôn khổ chương trình, Cục Phát triển đô thị và Nhóm các đối tác về Đô thị thông minh Vương quốc Hà Lan đã ký kết Ý định thư về phát triển mối quan hệ hợp tác, tạo tiền đề cho những hoạt động tiếp theo giữa hai phía Việt Nam và Hà Lan trong

lĩnh vực phát triển Đô thị thông minh.

Các đại biểu tham dự hội thảo đã tập trung trao đổi, thảo luận về các chủ đề: các vấn đề chính sách và khung pháp lý phát triển đô thị thông minh, những kinh nghiệm thực tế về quy hoạch đô thị, phát triển vùng đô thị và ứng dụng công nghệ trong phát triển đô thị thông minh trong điều kiện tại Việt Nam. Để duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế trong khi vẫn đảm bảo có thể đối phó với những thách thức trong tương lai, tạo không gian cho tăng trưởng cũng như đảm bảo đủ công ăn việc làm và trang bị những kỹ năng cần thiết cho lực lượng lao động, Việt Nam không chỉ cần có một kế hoạch dài hạn mà còn cần một kế hoạch thông minh. Điều đó nằm trong những hành động mà hai bên sẽ phối hợp triển khai trong thời gian tới.



Đà Nẵng muốn biến cảng Tiên Sa thành cảng du lịch

UBND TP.Đà Nẵng vừa gửi văn bản hồi thúc Sở Du lịch phối hợp cùng các đơn vị liên quan triển khai Đề án chuyển công năng cảng Tiên Sa thành cảng phục vụ du lịch, theo thông tin từ Sở Du lịch Đà Nẵng ngày 5/4.

Được biết, Đà Nẵng đang triển khai Dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 với tổng mức đầu tư hơn 1.000 tỉ đồng, dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối năm nay. Đến năm 2022, sẽ chuyển một phần

trung chuyển hàng hóa về cảng Liên Chiểu, giúp giảm tải cho cảng Tiên Sa và từng bước chuyển cảng Tiên Sa thành cảng du lịch.



Hội thảo cuối kỳ Dự án Hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch Đô thị Xanh Việt Nam

Hội thảo do Bộ Xây dựng và Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) tổ chức tại Hà Nội, ngày 28/3/2018. Dự án Hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch Đô thị Xanh Việt Nam được triển khai trong các năm 2015 - 2018, với tổng giá trị 6,5 triệu USD, nguồn vốn ODA Hàn Quốc, do KRIHS, JUNGDO IT, Trường Đại học Anyang,

Viện Nghiên cứu pháp chế Hàn Quốc thực hiện.

Dự án gồm 4 hợp phần. Hợp phần 1 định nghĩa khái niệm đô thị xanh (ĐTX) và xây dựng bộ chỉ tiêu ĐTX. Hợp phần 2 phát triển hệ thống hỗ trợ quyết định trong quy hoạch ĐTX tại Việt Nam (GDSS) và hệ thống giám sát ĐTX. Hợp phần 3 đề xuất phương án ĐTX cho hai đô thị Rạch Giá (Kiên Giang) và Yên Bình (Thái Nguyên). Hợp phần 4 đề xuất khung pháp lý quy hoạch ĐTX và đề xuất văn bản hướng dẫn quy hoạch ĐTX.

Kết quả mà dự án hướng đến là phát triển bền vững, nâng cao vị thế quốc tế của ĐTX và góp phần ứng phó với biến đổi khí hậu; tăng cường năng lực quy hoạch ĐTX và nâng cao chất lượng đời sống và năng lực cạnh tranh của đô thị.



Ông Kim Jinoh - Giám đốc KOICA Việt Nam

Điều chỉnh quy hoạch chung TP Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh

Ngày 21/3, Bộ Xây dựng có Văn bản số 575/BXD-QHKT gửi Văn phòng Chính phủ về việc chủ trương điều chỉnh quy hoạch chung TP Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh.

Sau khi nghiên cứu văn bản số 916/UBND-QH1 ngày 09/02/2018 của UBND tỉnh Quảng Ninh, Bộ Xây dựng có ý kiến như sau: Để đáp ứng yêu cầu, mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Ninh trong giai đoạn tới, Bộ Xây dựng thống nhất chủ trương điều chỉnh tổng thể quy hoạch chung TP Hạ Long. Tuy nhiên, để đảm bảo tuân thủ các quy định của Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12, UBND tỉnh cần làm rõ các nội dung liên quan đến điều kiện, nguyên tắc và hình thức điều chỉnh; rà soát các quy hoạch, dự án đầu tư đang triển khai, đánh giá sự phù hợp hay chưa phù hợp với quy hoạch chung TP Hạ Long đã phê duyệt năm 2013.

Do quy hoạch phân khu Hạ Long Xanh thuộc ranh giới hành chính TP Hạ Long (đô thị loại I), chưa phù hợp với đồ án quy hoạch chung TP Hạ Long (2013) về đất xây dựng đô thị, quy mô dân số, các khu chức năng đô thị...; vì vậy, để có cơ sở pháp lý phê duyệt quy hoạch phân khu Hạ Long Xanh tại TP Hạ Long, UBND tỉnh Quảng Ninh cần báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung TP Hạ Long theo quy định pháp luật về quy hoạch đô thị.

Doanh nghiệp Nhật Bản tìm cơ hội phát triển đô thị TP Hồ Chí Minh

Hiệp hội Bất động sản TP Hồ Chí Minh (HoREA) và Hiệp hội doanh nghiệp Nhật Bản phát triển đô thị sinh thái hải ngoại (J-CODE) vừa phối hợp tổ chức "Hội thảo chính trang và phát triển đô thị" vào chiều 03/3.

Hội thảo được tổ chức với mục đích

trao đổi kinh nghiệm chính trang và phát triển đô thị của Nhật Bản và Việt Nam. Qua đó, TP Hồ Chí Minh giới thiệu danh mục 193 dự án mời gọi đầu tư trên địa bàn như các dự án metro; dự án cải tạo, di dời nhà trên và ven kênh rạch; dự án xây dựng lại chung

cư cũ hư hỏng nặng; dự án kinh doanh bất động sản nhằm mời gọi các doanh nghiệp Nhật Bản tìm kiếm cơ hội hợp tác đầu tư với các doanh nghiệp Việt Nam. Đã có 19 tập đoàn, doanh nghiệp Nhật Bản đã tham dự nhằm tìm kiếm cơ hội hợp tác.

Hà Nội: 250 triệu Euro xây mới sân vận động Hàng Đẫy

Sân vận động Hàng Đẫy sẽ khoác lên mình tấm áo đẹp lộng lẫy với mức kinh phí được đầu tư dự kiến 250 triệu Euro. Được biết, theo lộ trình mới nhất, ngay sau



khi V.League 2018 khép lại, sân vận động Hàng Đẫy hiện tại sẽ được đập bỏ, khởi công xây mới lại toàn bộ. Sân vận động Hàng Đẫy sẽ mới được xây dựng trên quỹ đất hiện tại, không mở rộng thêm.

Theo thiết kế, sân Hàng Đẫy mới có 4 tầng hầm, 2 tầng nổi và khán đài tạo thành quần thể văn hoá thể thao và dịch vụ, thay vì chỉ phục vụ cho thể thao như hiện tại. Sân Hàng Đẫy mới dự kiến không còn đường piste, có sức chứa 2 vạn khán giả, có mái che theo tiêu chuẩn FIFA.

Hà Nội đề nghị cơ chế đặc thù xây dựng 3 tuyến đường sắt đô thị

Nhóm 5 cơ chế đặc thù vừa được UBND TP. Hà Nội kiến nghị Thủ tướng Chính phủ áp dụng để đầu tư 3 tuyến đường sắt đô thị ưu tiên có tổng mức đầu tư lên tới 125.614 tỷ đồng, gồm tuyến đường sắt đô thị số 2 đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình; tuyến đường sắt đô thị số 5 đoạn Văn Cao - Hòa Lạc; tuyến đường sắt đô thị số 3 ga Hà Nội - Hoàng Mai.

Trong 3 dự án này, tuyến số 2 đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình và tuyến số 5 đoạn Văn Cao - Hòa Lạc đã có nhà đầu tư (Vingroup) đề xuất thực hiện theo hình thức BT. Tuyến số 3, đoạn ga Hà Nội - Hoàng Mai sẽ do UBND TP. Hà Nội trực tiếp làm chủ đầu tư với đơn vị quản lý dự án là PMU đường sắt đô thị Hà Nội.



Hạ tầng hàng không hút nhà đầu tư

Rất nhiều nhà đầu tư đang xếp hàng chờ tín hiệu đồng thuận của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để tham gia bỏ vốn vào các dự án hạ tầng sân bay dưới hình thức hợp đồng đối tác công - tư (PPP).

Theo thống kê của Cục Hàng không Việt Nam, hiện có ít nhất 5 dự án hạ tầng cảng hàng không có vốn góp của các nhà đầu tư tư nhân được triển khai, gồm: Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn (Sungroup); Nhà ga hành khách

quốc tế, Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; Nhà ga hành khách quốc tế, Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh; Cảng hàng không quốc tế Phan Thiết; Nhà để xe, Ga quốc nội, Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất.

Cơ hội gọi vốn đầu tư tư nhân vào lĩnh vực hàng không trở nên rõ nét hơn sau khi Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch Phát triển giao thông - vận tải hàng không giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030.

Đà Nẵng kêu gọi đầu tư vào 3 dự án hạ tầng

TP Đà Nẵng đang kêu gọi đầu tư vào 3 dự án cơ sở hạ tầng, bao gồm cảng Liên Chiểu, di dời và xây dựng nhà ga tàu hỏa mới và khu phức hợp xử lý chất thải rắn Hòa Nhơn, với tổng vốn đầu tư dự kiến hơn 800 triệu đô la Mỹ.

Thông tin này được ông Nguyễn Hữu Nhĩ, Phó chánh văn phòng Ban Xúc tiến và Hỗ trợ Đầu tư (IPA) Đà Nẵng, xác nhận sáng 10/3. Theo ông Nhĩ, hai dự án cảng Liên Chiểu và xây dựng nhà ga tàu hỏa mới sẽ được đầu tư theo hình thức hợp tác công tư với nguồn vốn ODA, trong khi đó dự án xử lý chất thải sẽ được đầu tư theo hình thức hợp tác công tư.

Tập đoàn Sumitomo Nhật Bản sẵn sàng thực hiện dự án đô thị thông minh Nhật Tân - Nội Bài

Sumitomo vừa có văn bản đề nghị thực hiện Dự án đô thị thông minh Nhật Tân - Nội Bài gửi đến Thành phố Hà Nội.



Đại diện Tập đoàn Sumitomo (Nhật Bản) cho rằng, Hà Nội đã và đang thu hút rất nhiều nguồn đầu tư từ các nhà đầu tư nước ngoài vào các dự án bất động sản.

Tuy nhiên, tính chất của đô thị thông minh Nhật Tân - Nội Bài là hoàn toàn khác biệt.

Đây không chỉ là sản phẩm bất động sản nhà ở (resident) hay nghỉ dưỡng (resort) mà là dự án đem đến những giá trị về kinh tế và xã hội lâu dài cho Hà Nội, giải quyết những vấn đề bất cập của thành phố hiện nay và đem đến những giá trị lâu dài.

TP.HCM lãng phí hàng nghìn tỷ đồng vì xây thừa nhà tái định cư

Kiểm toán Nhà nước mới công bố “Báo cáo kiểm toán hoạt động đầu tư xây dựng, mua nhà, đất phục vụ tái định cư và công tác quản lý, bố trí quỹ nhà, đất tái định cư giai đoạn 2016 – 2020 của TP.HCM”. Cơ quan kiểm toán cho rằng TP.HCM đang lãng phí hàng nghìn tỷ đồng với hơn một nửa số lượng quỹ nhà đất tái định cư dôi dư.

Cũng theo Kiểm toán Nhà nước, một số dự án có thời gian đầu tư kéo dài, việc bố trí tái định cư chậm (thậm chí một số dự án không bố trí được), chi phí vận

hành cao, hiệu quả thấp, gây lãng phí nguồn vốn đầu tư từ ngân sách.



Khu tái định cư Vĩnh Lộc B xuống cấp trầm trọng khi bị bỏ hoang. (Ảnh: Zing.vn)

Nhiều dự án ở Hà Nội, TP.HCM tăng tầng phá vỡ quy hoạch

Kiểm toán Nhà nước vừa có báo cáo về việc quản lý, sử dụng đất dự án khu đô thị 2013-2016 tại 7 địa phương gồm Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, thị xã Cam Ranh (Khánh

Hòa), Sầm Sơn (Thanh Hóa), Đồng Nai, Lào Cai, trong đó chỉ ra nhiều sai sót, bất cập.

Cụ thể, theo Kiểm toán Nhà nước, việc phê duyệt, điều chỉnh quy hoạch còn chưa sát với nhu cầu, tình hình sử dụng đất thực tế, chất lượng lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch chi tiết còn yếu kém nên quá trình triển khai thực hiện dự án phải điều chỉnh nhiều lần do trùng lặp quy hoạch với các dự án khác hoặc không phù hợp với quy hoạch chung, quy hoạch giao thông và xây dựng đô thị.



Khu công nghệ cao Hòa Lạc thu hút được hơn 66.000 tỉ đồng

Sau 21 năm hoạt động, khu công nghệ cao Hòa Lạc (Hà Nội) thu hút được hơn 66.000 tỉ đồng vốn đầu tư và lấp đầy hơn nửa diện tích. Đến nay khu công nghệ này vẫn còn 241 ha mặt bằng chưa được giải phóng xong.

Tại buổi tiếp Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc thăm và làm việc tại khu công nghệ cao Hòa Lạc vào ngày 22/2, ông Chu Ngọc Anh, Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ cho biết tính đến năm 2017, khu công nghệ cao Hòa Lạc đã có 81 dự án đầu tư với tổng số vốn đăng ký 66.174 tỉ đồng trên tổng diện tích 358 ha. Phát biểu trong buổi làm việc, Thủ tướng khẳng định, đây là nơi Chính phủ đặt nhiều kỳ vọng và quyết tâm xây dựng thành công khu công nghệ cao này.



Phối cảnh tổng thể dự án khu công nghệ cao Hoà Lạc (nguồn: Ashui.com)

Thủ tướng chính thức kết luận phương án mở rộng Tân Sơn Nhất

Văn phòng Chính phủ vừa có thông báo kết luận của Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc tại cuộc họp Thường trực Chính phủ về phương án điều chỉnh Quy hoạch mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất.

Theo đó, Thủ tướng đồng ý lựa chọn phương án do Công ty Tư vấn ADP-I đề xuất. Cụ thể là thực hiện việc điều chỉnh Quy hoạch mở rộng, đầu tư và

xây dựng mới một nhà ga hành khách hiện đại, đồng bộ và đạt tiêu chuẩn quốc tế tại khu vực phía Nam để đáp ứng yêu cầu phục vụ đạt 20 triệu hành khách/năm, nâng công suất khai thác của Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không, bảo đảm tối thiểu đạt 50 triệu hành khách/năm.



Mercer: 20 thành phố có chất lượng sống nhất thế giới năm 2018

Theo Bảng xếp hạng chất lượng sống thường niên Mercer - ấn phẩm lần thứ 20 (dựa theo Cuộc khảo sát chất lượng sống toàn cầu), chín năm liên tiếp thành phố Vienna đều đứng ở vị trí đầu tiên, sau đó là Zurich đứng ở vị trí thứ 2, Auckland và Munich cùng đứng thứ 3. Xếp hạng ở mức khu vực, Vancouver (5), Singapore (25), Montevideo (77) và



Port Louis (83) là những thành phố có vị trí cao nhất tương ứng ở các khu vực Bắc Mỹ, Châu Á, Châu Mỹ La tinh và Châu Phi.

Mercer đã đánh giá, khảo sát điều kiện sống tại hơn 450 thành phố trên thế giới. Danh sách đưa ra được dựa trên 39 yếu tố, chia thành 10 hạng mục: Môi trường chính trị - xã hội, môi trường kinh tế, tình trạng văn hoá - xã hội, các dịch vụ chăm sóc sức khoẻ, hệ thống giáo dục và trường học, giao thông và hệ thống dịch vụ công cộng, hoạt động giải trí, hàng hoá tiêu dùng, thị trường nhà ở và môi trường tự nhiên.

Berlin hiện nay là thị trường nhà ở phát triển nhanh nhất thế giới

Trong bảng xếp hạng được công bố mới nhất của hãng tư vấn và dịch vụ bất động sản Knight Frank về chỉ số giá cả nhà ở đô thị, Berlin đứng ở vị trí



đầu tiên, trong bối cảnh giá nhà ở đô thị trên toàn thế giới có xu hướng gia tăng. Giá nhà ở tại Thủ đô của Đức đã tăng 20,5% trong năm nay, tính đến quý IV năm 2017 – thành phố duy nhất trong 150 thị trường được theo dõi đưa ra dự báo mức tăng trưởng trên 20%. Kate Everett-Allen - người đứng đầu cuộc nghiên cứu dân cư toàn cầu cho biết: Dân số ngày càng tăng, nền kinh tế có xu hướng ổn định, tỷ lệ thất nghiệp thấp và các nhà đầu tư nước ngoài có sự quan tâm nhiều hơn tới thị trường nhà ở khiến cho giá nhà ở được đẩy lên cao hơn.

Dubai xây dựng cơ sở biến rác thải thành năng lượng lớn nhất thế giới

Dubai mới đây đã thông báo kế hoạch đối phó với rác thải một cách đầy táo bạo đó là xây dựng một nhà máy xử lý rác thải thành điện năng lớn nhất thế giới. Gulf News và New Atlas đã báo cáo Chính phủ về kế hoạch phát triển cơ sở này với mục tiêu xử lý 2 triệu tấn rác thải mỗi năm. Với công suất 185MW, nhà máy này sẽ cung cấp điện năng cho khoảng 120.000 ngôi nhà.

Dubai có nỗ lực đầy tham vọng để biến rác thải thành năng lượng. Theo Chính phủ Dubai, nhà máy xử lý rác thải thành điện năng này sẽ xử lý khoảng 5.000 tấn rác mỗi ngày và cung cấp năng lượng cho khoảng 2.000 tòa nhà chọc trời với kích thước của tòa tháp Burj Khalifa, tương đương với khoảng 2% lượng điện năng tiêu thụ hàng năm của Dubai.



Hơn 100 thành phố trên thế giới chủ yếu sử dụng năng lượng tái tạo

Một báo cáo mới đây cho thấy, trên 100 thành phố trên toàn cầu đang vận hành chủ yếu bằng năng lượng sạch. Con số này đã tăng lên từ 40 thành phố trong năm 2015 và ngày càng nhiều các thành phố lớn trên thế giới từ Seattle, Washington (Hoa Kỳ) đến Inje (Hàn Quốc) từ bỏ việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch và chuyển sang dùng

năng lượng tái tạo.

Theo báo cáo của CDP, hơn 100 thành phố trên toàn cầu đã thu được 70% năng lượng từ gió, mặt trời, nước và sinh khối. Một số thành phố trong danh sách này thậm chí còn sử dụng 100% năng lượng từ các nguồn tái tạo như Burlington (Canada), Vermont – thành phố đầu tiên ở Hoa Kỳ sử dụng

hoàn toàn năng lượng tái tạo cho việc vận chuyển. 58 thành phố khác của Hoa Kỳ đã tham gia vào phòng trào #WeAreStillIn (trên mạng xã hội để chống lại sự biến đổi khí hậu và ủng hộ Hiệp định Paris về biến đổi khí hậu). Các thành phố này đã cam kết chuyển đổi sang sử dụng hoàn toàn các nguồn năng lượng tái tạo.

Singapore là thành phố đắt đỏ nhất thế giới 5 năm liên

Theo Báo cáo Chi phí sinh hoạt toàn cầu của *Economist Intelligence Unit* (EIU) mới công bố, Singapore tiếp tục là thành phố đắt đỏ nhất thế giới. Đây là năm thứ 5 liên tiếp dẫn quốc đảo Đông Nam Á đứng đầu danh sách này.

“Ở các hạng mục như chăm sóc cá nhân, hàng tiêu dùng gia đình, Singapore có giá thấp hơn đáng kể so với các thành phố khác, nhưng tiếp



tục là nơi có chi phí mua và chạy ô tô đắt đỏ nhất thế giới. Giá cả quần áo tại Singapore cũng đắt thứ 3 thế giới”, báo cáo của EIU cho biết.

Thống trị danh sách thành phố đắt đỏ nhất thế giới là khu vực châu Á - Thái Bình Dương và châu Âu.

London: Dự báo thị trường bất động sản tăng trưởng nhờ một loạt công trình mới

Mặc dù thị trường bất động sản vẫn đang ở tình trạng bất ổn, nhưng nhiều chuyên gia vẫn hy vọng London sẽ vượt qua được thời kỳ khó khăn này. Bức tranh toàn cảnh của thủ đô sẽ thay đổi khi một loạt các công trình xây dựng lại xuất hiện theo dọc bờ sông Thames, những tòa nhà bằng kính và thép sáng sẽ đem đến cho thành phố một nét hoàn toàn mới.

Các địa điểm nổi tiếng của London như phố John's Wood, Wapping, Shoreditch, khu mới được xây lại King's Cross và Canary Wharf, với hai tuyến đường sắt xây gần Crossrail, một tuyến đi qua London nối Berkshire, Essex và sân bay Heathrow với trung tâm thành phố sẽ được hoàn thành vào năm 2018.

David Galman - Giám đốc bán hàng tại Galliard Homes - Công ty đi đầu trong việc phát triển bất động sản thành công tại nhiều khu vực bao gồm Docklands, Bermondsey, và Shoreditch cho biết: Nhu cầu từ các nhà đầu tư khu vực châu Á vẫn khá cao. Các nhà đầu tư đến từ Singapore, Malaysia và Hong Kong từ lâu đã là khách hàng mua bán bất động sản London. Trong những năm gần đây, mối quan tâm đến từ các nhà đầu tư Trung Quốc chắc chắn sẽ gia tăng. Khoảng 25% giá trị kinh doanh của Galliard Homes hiện nay đến từ châu Á.

Saudi Arabia sắp xây siêu thành phố 10 tỷ USD ở Ai Cập

Saudi Arabia và Ai Cập ngày 4/3 đã thành lập một quỹ hợp tác trị giá 10 tỷ USD để xây dựng một siêu thành phố rộng hơn 1.000 km vuông ở phía Nam bán đảo Sinai của Ai Cập. Thỏa thuận được hai bên ký kết trong cuộc gặp giữa thái tử Mohammed bin Salman của Saudi Arabia và Tổng thống Abdel Fattah al-Sisi của Ai Cập tại Cairo.



Một quan chức Saudi Arabia nói với hãng tin Reuters rằng quỹ hợp tác nói trên sẽ cấp vốn cho việc xây dựng siêu thành phố có tên NEOM phần thuộc lãnh thổ Ai Cập. Hồi tháng 10 năm ngoái, thái tử Mohammed công bố kế hoạch siêu thành phố này, gọi đây là một phần trong chiến lược nhằm giảm sự phụ thuộc của Saudi Arabia - nước xuất khẩu dầu lớn nhất thế giới - vào nguồn thu từ dầu.

Điều đặc biệt là NEOM sẽ được vận hành hoàn toàn bằng năng lượng gió và mặt trời. Tất cả các dịch vụ trong thành phố sẽ được tự động hóa toàn bộ, những công việc lặp đi lặp lại và nặng nhọc được xử lý hoàn toàn bằng robot.

Google và BIG tiết lộ kế hoạch xây dựng khuôn viên công nghệ xanh

Google và BIG đã hợp tác để cùng thiết kế và xây dựng một khuôn viên to lớn và đẹp mắt ở Sunnyvale, bang California, Hoa Kỳ. Với tên gọi Moffett Park, dự án có diện tích 9,6 triệu m2 được thiết kế là nơi làm việc cho 4.500 nhân viên cùng với những tòa nhà có kiến trúc độc đáo được che

phủ bởi các mái nhà xanh. Dự án này được dự kiến hoàn thành sớm nhất vào năm 2021.

Mục tiêu thiết kế khuôn viên của Google và BIG là tạo ra một không gian cộng đồng và đem lại cuộc sống lành mạnh cho mọi người ở Sunnyvale. Không khí nơi đây sẽ được

làm sạch nhà không gian xanh bao gồm hệ thống cây xanh phủ kín các mái nhà. Dự án này hướng đến tiêu chuẩn LEED Vàng và dự kiến sẽ tăng điểm nhờ vào hệ thống tưới tiêu thấp và phương tiện vận chuyển thân thiện với môi trường như đi xe đạp đến nơi làm việc.

Chuyên đề

60 năm Ngành Xây dựng với sự nghiệp phát triển đô thị Việt Nam



THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Ảnh: Hanoi Fly - Ashui

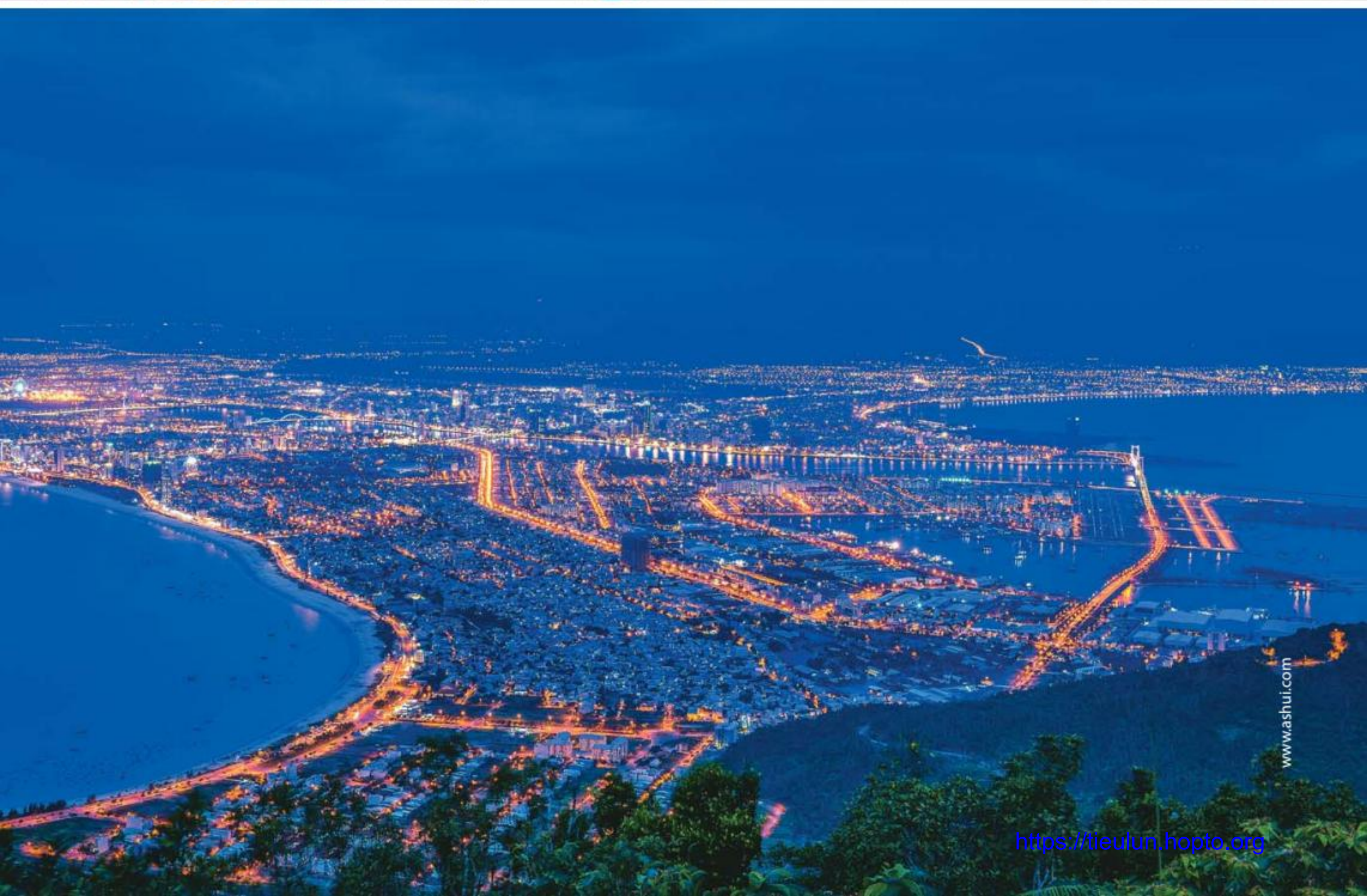




THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Ảnh: NGUYỄN THẾ DƯƠNG

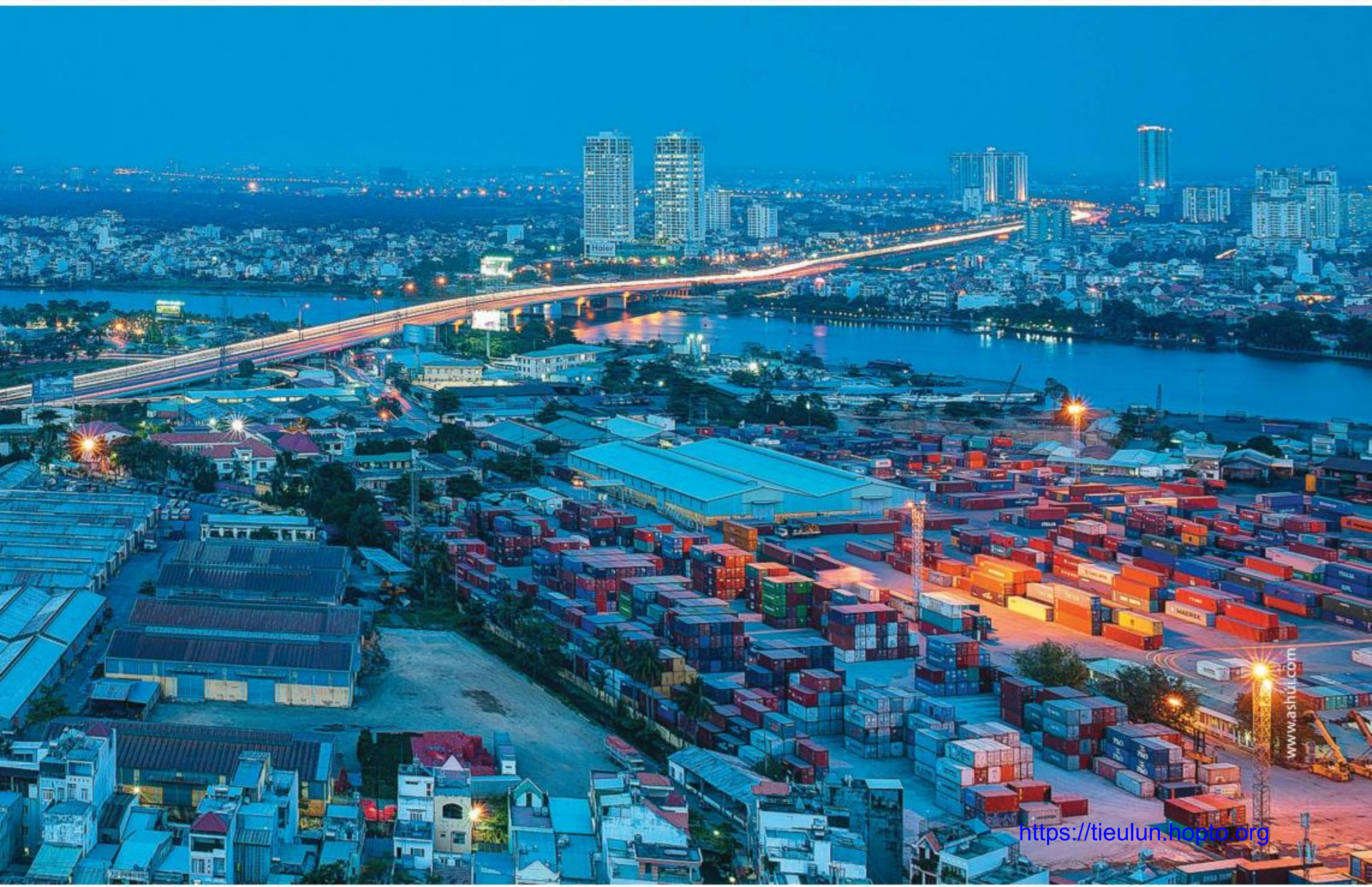




THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Ảnh: NGUYỄN THẾ DƯƠNG





60 NĂM NGÀNH XÂY DỰNG VỚI SỰ NGHIỆP PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM

TRẦN NGỌC CHÍNH

Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam

Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam (VUPDA) được thành lập từ năm 1998, là thành viên của Liên hiệp các Hội khoa học Kỹ thuật Việt Nam, đến nay đã trải qua 20 năm hoạt động, với tổng số 6700 hội viên và 40 Hội cơ sở, chi hội và Hội viên tập thể trên cả nước. Hội đã không ngừng phát triển hội viên, thực sự là cầu nối giữa các hội viên với các cơ quan quản lý nhà nước; là tiếng nói của các cá nhân, tổ chức trong vấn đề quy hoạch và phát triển đô thị.

Trải qua nhiều thời kỳ, quy hoạch đô

thị có vai trò rất quan trọng trong sự nghiệp xây dựng và phát triển đất nước. Công tác xây dựng và phát triển đô thị trong 60 năm qua kể từ ngày 29/4/1958, theo Nghị quyết của kỳ họp thứ VIII Quốc hội khóa I, Bộ Kiến trúc được thành lập - nay là Bộ Xây dựng, đã đạt được những kết quả to lớn và có những đóng góp quan trọng đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ đất nước. Từ đó đến nay, ngày 29/4 hàng năm đã trở thành ngày truyền thống của ngành Xây dựng Việt Nam. Trải qua hai cuộc chiến tranh chống





Pháp và chống Mỹ, từ đồng tro tàn của chiến tranh, Việt Nam đã đứng lên xây dựng đất nước “ngày một đàng hoàng hơn, to đẹp hơn”. Chúng ta đã xác định phát triển đô thị là động lực để phát triển kinh tế - xã hội, là nhiệm vụ trọng tâm để các cấp, các ngành tập trung thực hiện. Hơn thế nữa, phát triển đô thị còn góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thu hút đầu tư, cải thiện môi trường và nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân.

Song song với tiến trình đẩy mạnh đô thị hóa, mạng lưới đô thị cả nước đã không ngừng được mở rộng. Tính đến tháng 12 năm 2017, Việt Nam đã có 813 đô thị, trong đó có 2 đô thị loại đặc biệt; 19 đô thị loại I; 23 đô thị loại II; 45 đô thị loại III; 85 đô thị loại IV và 640 đô thị loại V. Tỷ lệ đô thị hóa toàn quốc khoảng 37,5%. Khu vực đô thị Việt Nam đã đóng góp đáng kể trong tổng sản phẩm quốc nội (GDP), giá trị sản xuất công nghiệp, giá trị xuất nhập khẩu và tiến bộ khoa học - công nghệ, có tác động lan tỏa, thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội.

Góp phần vào sự nghiệp công nghiệp hoá-hiện đại hoá, công tác quy hoạch xây dựng các đô thị đóng vai trò quan trọng bởi vì trong hệ thống đô thị Việt Nam, đặc biệt là các đô thị trung tâm quốc gia, trung tâm vùng lãnh thổ, các đô thị có ý nghĩa quan trọng vừa là hạt nhân, vừa là động lực thúc đẩy phát

triển kinh tế-xã hội của cả vùng và của cả nước. Tại các đô thị lớn như thành phố Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ... và các đô thị xung quanh các cực tăng trưởng này đã thu hút các doanh nghiệp lớn trong nước và các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) xây dựng các khu công nghiệp tập trung, các khu đô thị mới, các khu dân cư và cơ sở hạ tầng thiết yếu. Theo số liệu từ Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch và Đầu tư) cho biết, năm 2017, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam đạt 35,88 tỷ USD, tăng 44,4% so với cùng kỳ 2016 và tăng cao nhất trong 10 năm trở lại đây. Cùng với đó, vốn FDI giải ngân đạt 17,5 tỷ USD, tăng cao nhất từ trước đến nay. Trong 19 lĩnh vực mà các nhà đầu tư nước ngoài đã đầu tư vào Việt Nam trong năm 2017 thì lĩnh vực kinh doanh bất động sản đứng thứ 3 với tổng vốn đầu tư đăng ký là 3,05 tỷ USD, chiếm 8,5% tổng vốn đầu tư đăng ký. Điều này càng khẳng định vai trò quan trọng của ngành xây dựng đối với việc thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế.

Nhìn lại thời gian đổi mới, công tác quy hoạch xây dựng đã có nhiều thay đổi, đóng góp vào tiến trình xây dựng đất nước một cách thiết thực, hiệu quả. Trong định hướng xây dựng hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2020 được Thủ tướng phê duyệt, đã đề xuất

những quan điểm phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế của cả nước, của từng vùng lãnh thổ và từng địa phương. Việc phát triển hệ thống đô thị trên 10 vùng lãnh thổ bao gồm: vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và đồng bằng sông Hồng, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và Đông Nam Bộ, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, vùng Đồng bằng sông Cửu Long, vùng miền Nam Trung bộ, vùng Tây Nguyên, vùng Bắc Trung bộ, vùng Cao Bằng-Lạng Sơn, Bắc Giang-Bắc Ninh-Bắc Cạn và Thái Nguyên, vùng Lào Cai, Yên Bái, Hà Giang-Tuyên Quang-Phú Thọ-Vĩnh Phúc và vùng Tây Nguyên đã trở thành một trong những điều kiện tiên quyết, quyết định sự đi lên của cả đất nước.

Nhiều đô thị mới hình thành và phát triển; các đô thị hiện hữu từng bước được nâng cấp, cải tạo, mở rộng cả về quy mô đất đai, hạ tầng kỹ thuật (giao thông, cấp điện, cấp nước, thoát nước thải, vệ sinh môi trường...) và hạ tầng xã hội (giáo dục, y tế, văn hóa, thể thao...). Bộ mặt đô thị đã có nhiều thay đổi theo hướng văn minh, hiện đại, chất lượng sống của người dân đô thị từng bước được nâng cao. Khu vực đô thị đã chiếm tỷ trọng chi phối trong tổng sản phẩm quốc nội và một số chỉ tiêu phát triển chủ yếu khác; đã và đang có tác động to lớn thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội ở các vùng

và cả nước. Việc xuất hiện và mở rộng các đô thị là trung tâm hành chính kinh tế đã tạo đà cho sự phát triển và tăng trưởng.

Các đô thị đã đảm nhiệm được vai trò là trung tâm giao lưu thương mại trong nước và quốc tế, thu hút đầu tư, phát triển kinh tế đối ngoại; trung tâm dịch vụ, phát triển văn hoá giáo dục, phát triển công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, các ngành nghề mới, trung tâm phát triển và chuyển giao công nghệ trong vùng và cho các ngành, nâng cao dân trí và phát triển nguồn lực, giữ vai trò trong tăng thu ngân sách cho Nhà nước hàng năm, tạo động lực phát triển đô thị.

Từ chiến lược phát triển vùng, chiến lược phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật với mạng lưới giao thông quốc gia theo hướng Bắc-Nam, phát triển hệ thống giao thông liên Á, xây dựng và nâng cấp cải tạo các cảng biển, các khu dịch vụ hàng hải quốc tế, các khu cảng container, các cửa khẩu quốc tế mở ra ở biên giới nước ta với các nước bạn như Trung Quốc, Lào, Campuchia... đã hình thành những trung tâm thương mại, các điểm đô thị biên giới rất có ý nghĩa trong sự phát triển kinh tế-xã hội và bảo vệ quốc phòng vững mạnh.

Với mục tiêu nâng cao điều kiện sống của người dân đô thị bằng cách đầu tư, cải thiện các dịch vụ hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và môi trường đô thị... thông qua chương trình nâng cấp đô thị quốc gia, tình hình đô thị hóa tại Việt Nam đang diễn ra nhanh chóng với nhiều kết quả đáng ghi nhận. Với 5 tiêu chí cơ bản để đánh giá phân loại đô thị gồm: (1) Vị trí, chức năng, vai trò, cơ cấu và trình độ phát triển kinh tế - xã hội; (2) Cơ cấu và trình độ phát triển kinh tế - xã hội; (3) Quy mô dân số; (4) Tỷ lệ lao động phi nông nghiệp; (5) Trình độ phát triển cơ sở hạ tầng và kiến trúc, cảnh quan đô thị (trích Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 về phân loại đô thị) đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu đổi mới mà thực tiễn đặt ra, cũng như hạn chế nhiều tiêu cực với một quốc gia đang phát triển phải đối mặt, dự đoán được nhiều kịch bản để thích nghi với

giai đoạn phát triển mới của Việt Nam. Qua đó, các đô thị chính là động lực để phát triển hoàn chỉnh hệ thống đô thị Việt Nam có chất lượng và tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội các địa phương, bằng cách xác định rõ định lượng thích hợp của từng tiêu chí như mật độ, tỷ lệ dân số phi nông nghiệp..., tạo đà cho các đô thị vừa và nhỏ và đô thị đặc thù phát triển bền vững.

Thực hiện Nghị định số 11/2013/NĐ-CP, các địa phương đã tích cực rà soát, bổ sung các quy hoạch, xây dựng chương trình phát triển đô thị, thành lập khu vực phát triển đô thị, làm cơ sở thu hút đầu tư, tập trung nguồn lực phát triển đô thị, hạ tầng kỹ thuật; rà soát, phân loại, điều chỉnh các dự án đầu tư phát triển đô thị; tăng cường kiểm soát các dự án từ khâu quy hoạch, chấp thuận đầu tư cho đến kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện; đồng thời quan tâm quản lý phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị.

Để thúc đẩy đầu tư phát triển và tăng cường quản lý phát triển hệ thống đô thị theo chiến lược phát triển đô thị, quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn quốc gia, chương trình phát triển đô thị, tạo lập các đô thị, khu vực phát triển đô thị, dự án phát triển đô thị có hệ thống hạ tầng đô thị phát triển đồng bộ, hiện đại, thân thiện với môi trường, đáp ứng yêu cầu chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, tiết kiệm năng lượng, xây dựng đô thị tăng trưởng xanh, đô thị thông minh; đa dạng hóa các nguồn lực phát triển đô thị; (hiện nay Bộ Xây dựng đang triển khai xây dựng Luật Quản lý phát triển đô thị). Đây là tiến trình nằm trong kế hoạch hoàn thiện hệ thống công cụ pháp luật điều chỉnh các hoạt động về phát triển đô thị một cách có hiệu quả phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của đất nước nhằm kiến tạo môi trường sống đô thị có chất lượng, sử dụng hiệu quả tài nguyên, thích ứng với biến đổi khí hậu, góp phần tăng khả năng cạnh tranh của các đô thị, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế các vùng và cả nước. Hành trình 60 năm cũng gắn liền với những công trình mang dấu ấn, mở

ra một bước phát triển mới của ngành Xây dựng của Việt Nam. Đó là những công trình như: Lăng Bác (1975), Thủy điện Hòa Bình (1994). Trung tâm Hội nghị Quốc gia (2005), Tòa nhà Bitexco TP. Hồ Chí Minh (2010), Thủy điện Sơn La (2012), Nhà Quốc hội (2014), Nhà ga hành khách quốc tế T2, Nội Bài (2015), Cầu Nhật Tân (2015), Thủy điện Lai Châu (2016), Hầm Đèo Cả (2017)... và gần đây tòa nhà The Landmark 81 đã được cất nóc (tháng 3/2018) là dấu mốc quan trọng của dự án và khẳng định khả năng, kinh nghiệm của ngành xây dựng Việt Nam nói chung và Công ty cổ phần xây dựng Coteccon nói riêng. Dự án Landmark 81 cũng được bầu chọn là *"Công trình chào mừng 60 năm ngành Xây dựng"* của Bộ Xây dựng. Trong quá trình công nghiệp hóa - hiện đại hóa ở Việt Nam, công tác quy hoạch xây dựng đô thị có vai trò rất quan trọng bởi lẽ bao giờ cũng đi trước một bước, nó hoạch định cho chiến lược phát triển không gian kinh tế của một địa phương, một vùng lãnh thổ, là cơ sở cho việc hình thành các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu du lịch, các khu kinh tế và phục vụ công tác quản lý xây dựng, từng bước đưa việc xây dựng đô thị đi vào nề nếp. Cho nên có thể nói công tác quy hoạch xây dựng luôn đồng hành với các bước tăng trưởng trong lĩnh vực đầu tư xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội, là căn cứ quan trọng cho công tác kế hoạch, quản lý đầu tư và thu hút đầu tư xây dựng; quản lý khai thác và sử dụng các công trình xây dựng trong đô thị, điểm dân cư nông thôn. 60 năm ngày truyền thống Ngành Xây dựng Việt Nam (29/4/1958 - 29/4/2018), là dịp để chúng ta cùng nhau ôn lại chặng đường 60 năm xây dựng đất nước gắn liền với lịch sử hào hùng của dân tộc và cùng tôn vinh các nhà Quy hoạch, Kiến trúc, Xây dựng, các nhà khoa học, các chuyên gia, các tổ chức xã hội - nghề nghiệp và các doanh nghiệp tích cực tham gia vào công tác xây dựng và phát triển đô thị với tâm huyết cũng như tinh thần trách nhiệm cao nhất cho sự phát triển bền vững của Đô thị Việt Nam. ■

Thành tựu của công tác QUY HOẠCH ĐÔ THỊ NÔNG THÔN trong sự phát triển đô thị 60 năm qua

PGS.TS.KTS. **LƯU ĐỨC CƯỜNG**

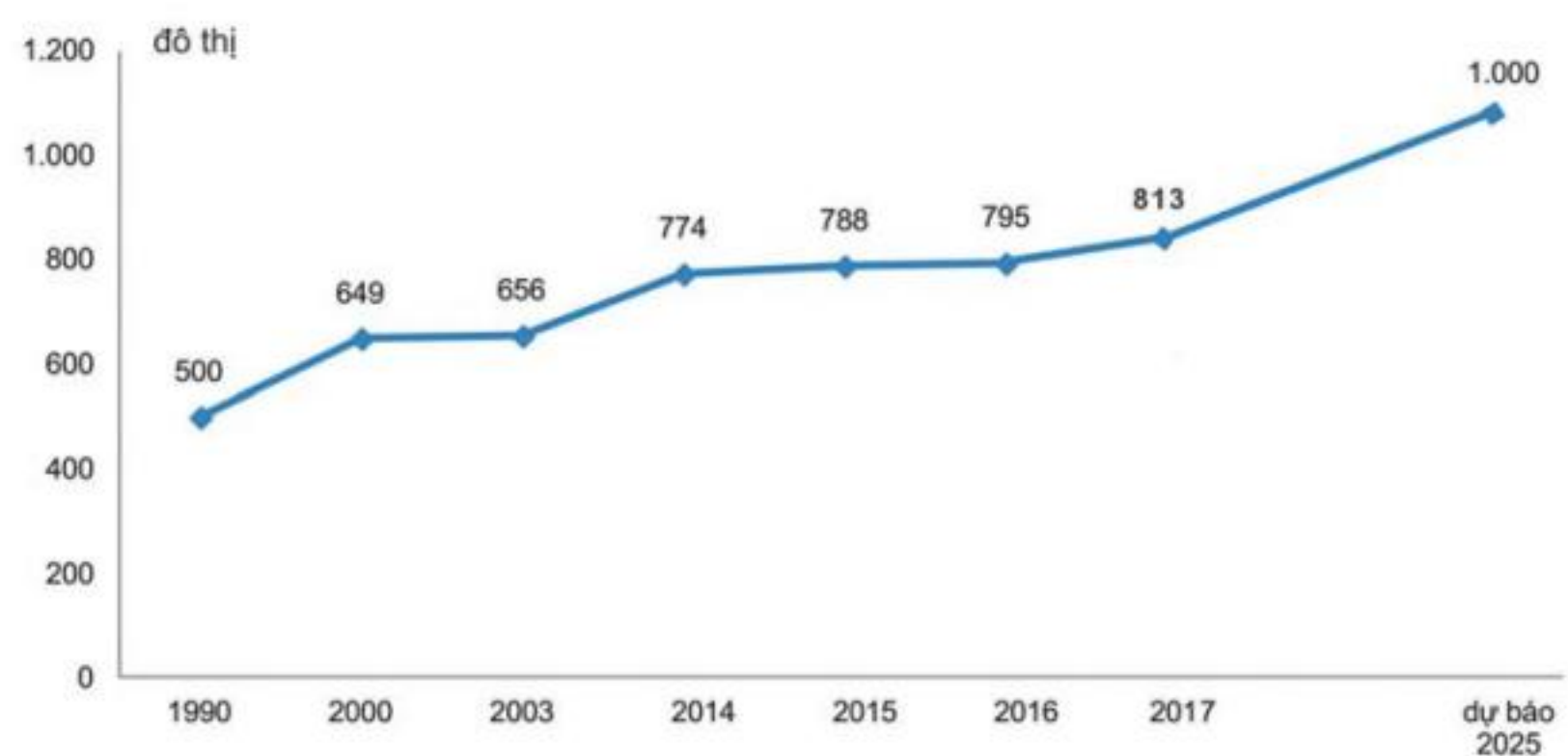
Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia

Trong gần 60 năm qua, kinh tế Việt Nam đã thu được nhiều thành tựu to lớn và có ý nghĩa lịch sử. Chúng ta đã thực hiện thành công chặng đường đầu của công cuộc đổi mới, đưa đất nước ra khỏi tình trạng kém phát triển, đời sống nhân dân có nhiều thay đổi tích cực, sức mạnh quốc gia về mọi mặt được tăng cường, độc lập, tự chủ và chế độ xã hội chủ nghĩa được giữ vững, vị thế và uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế được nâng cao, tạo tiền đề để nước ta tiếp tục phát triển mạnh mẽ và bền vững hơn trong giai đoạn mới. Đạt được thành tựu trên phải kể tới sự đóng góp hàng đầu của ngành Xây dựng, trong đó nổi bật là công tác quy hoạch đô thị - nông thôn (QHĐTNT). Sau hơn 30 năm thực hiện Đổi mới (từ năm 1986), Việt Nam đã gắn kết quá trình đô thị hóa với tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và đã đạt nhiều thành tựu quan trọng. Quy hoạch đô thị trong nền kinh tế thị trường đã trực tiếp phục vụ môi trường đầu tư, góp phần tạo ra sự tăng trưởng ổn định ở các đô thị, ngày càng khẳng định vị trí và vai trò của đô thị trong công cuộc đổi mới kinh tế - xã hội của cả nước. Từ những năm đầu của thời kỳ đổi mới, tỉ lệ đô thị hoá trên

toàn quốc chỉ đạt ở mức rất thấp là 18% vào năm 1986, tới nay đã đạt gần 37,5% vào năm 2017. Đến nay cả nước có 813 đô thị, tỷ lệ phủ kín quy hoạch chung đô thị đạt 100%, quy hoạch phân khu đạt khoảng 77%, quy hoạch chi tiết đạt khoảng 38%, quy hoạch nông thôn đạt 99,4%. [1]

Sự tăng trưởng không chỉ về số lượng đô thị, qui mô dân số và đất đai mà đã hướng tới việc nâng cao chất lượng đô thị, phát triển bền vững để đô thị Việt Nam có môi trường sống và làm việc tốt, có tính cạnh tranh cao trong thu hút đầu tư phát triển kinh tế và

thực sự là hạt nhân của quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước. Hệ thống hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật đô thị, kể cả khu vực nông thôn được quan tâm đầu tư xây dựng từng bước theo hướng đồng bộ, hiện đại. Nhìn chung, diện mạo kiến trúc, đô thị, nông thôn Việt Nam đã có nhiều thay đổi theo hướng hiện đại hơn và có bản sắc. Kết quả này thể hiện đô thị Việt Nam đã phát triển liên tục không ngừng, từ những giai đoạn đầu tiên của ngành xây dựng cho đến ngày nay. Chúng ta cùng tổng kết lại một số thành tựu đã đạt được của công tác



Hình 1: Số lượng đô thị Việt Nam từ năm 1990 và dự báo đến năm 2025

Nguồn: World Bank, Bộ Xây dựng 2016 - 2017

QHĐTNT qua các thời kỳ phát triển của đất nước.

Từ khi các đô thị Việt Nam hình thành, có lẽ từ mô hình Thành cổ Cổ Loa thời kỳ trước Công nguyên cho đến Thăng Long - Đông Đô - Hà Nội và các đô thị dọc theo chiều dài đất nước hình chữ S chủ yếu hình thành theo mô hình Đô và Thị như một cấu trúc lưỡng tính gắn chặt với nhau thành một cấu trúc điển hình kéo dài suốt thời kỳ Phong kiến. Cho đến thế kỉ 19, các kiến trúc sư người Pháp đã mang đến Việt Nam cách làm quy hoạch đô thị hiện đại theo kiểu phương Tây. Vào đầu thập niên 60 của thế kỉ 20, KTS Hoàng Như Tiếp có viết cuốn sách về Quy hoạch xây dựng đô thị Việt Nam được xem như một tài liệu đầu tiên ở Việt Nam do người Việt viết phương pháp, quy trình lập quy

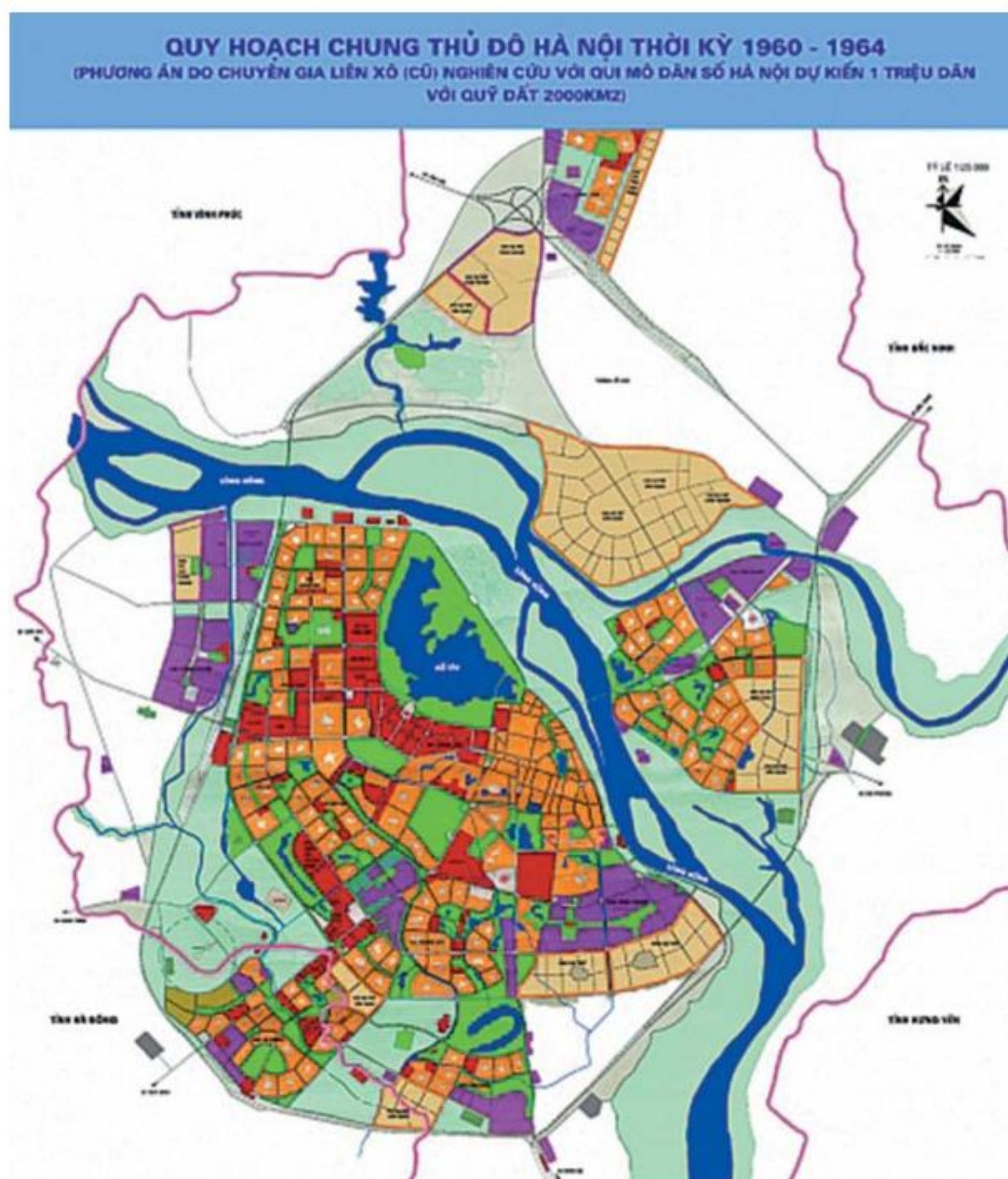
hoạch. Kể từ đây công tác QHĐTNT đã ngày một hoàn thiện và được nâng cao chất lượng từ phương pháp luận đến thực tiễn, đóng góp nhiều thành tựu lớn lao trong công cuộc xây dựng đất nước qua các thời kỳ.

Thời kỳ 1956 - 1964: Cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp thắng lợi, cách mạng Việt Nam đã chuyển sang giai đoạn mới: miền Bắc bước vào thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa xã hội, miền Nam tiếp tục cuộc cách mạng dân tộc dân chủ. Nhân dân miền Bắc bắt tay vào xây dựng khôi phục và phát triển đất nước. Năm 1956 Phòng đô thị được thành lập trong Nha kiến trúc thuộc bộ Thủy lợi - Kiến trúc. Đây chính là tiền thân của Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia,

trực thuộc Bộ Xây dựng bây giờ (Viện QHĐTNTQG).

Với tầm nhìn chiến lược lâu dài, Chủ tịch Hồ Chí Minh khi đó thấy rằng việc thiếu quy hoạch các đô thị và lễ lối canh tác nhỏ lẻ, manh mún của nông thôn sẽ là rào cản lớn cho công cuộc xây dựng chủ nghĩa xã hội ở miền Bắc. Người đã chú trọng và dành nhiều thời gian quan tâm đến công tác quy hoạch, kiến trúc, đặc biệt với đề án quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội, Bác từng khẳng định: *"Trong 4 điều quan trọng cho dân sinh thì ở và đi là hai vấn đề cũng cấp thiết như ăn với mặc, vì vậy kiến trúc là việc rất quan trọng, chúng ta phải tùy hoàn cảnh mà xây dựng ngay trong khi kháng chiến, và ngay sau khi kháng chiến thành công"*.

Theo lời dạy của Bác, thế hệ các kiến trúc sư đầu tiên đã dồn nhiều tâm sức khôi phục và xây dựng mới một số thành phố công nghiệp như Hải Phòng, Nam Định, Việt Trì, Thái Nguyên, ghi dấu lịch sử phát triển cho các đô thị này. Từ 1960 đến 1964, đô thị hóa phát triển theo chiều rộng với xu hướng chiến lược là xây dựng một mạng lưới đô thị trung bình và nhỏ đều khắp trên toàn lãnh thổ đất nước. Công tác quy hoạch đô thị nông thôn (QHĐTNT) lúc đó đi sâu vào các lĩnh vực: Thiết kế, cải tạo, phát triển xây dựng, phục hồi các đô thị và điểm dân cư nông thôn toàn miền Bắc. Công tác lập đề án QHXD bước đầu được hình thành theo quy trình của Liên Xô. Đề án quy hoạch Thủ đô Hà Nội được thực hiện với sự trợ giúp của chuyên gia Liên Xô. Chuyên gia Trung Quốc sang giúp quy hoạch 2 thành phố công nghiệp Thái Nguyên và Việt Trì. Ba Lan giúp quy hoạch TP. Hải Phòng... Với sự hợp tác của các nước XHCN, Viện QHĐTNTQG khi đó đã tham gia nghiên cứu quy hoạch tiểu khu Kim Liên, Trung Tự, những mô hình đô thị đầu tiên được quy hoạch một cách bài bản. Những công việc QHXD thực hiện trong giai đoạn này đã đặt nền móng vững chắc và chấp cánh cho ngành quy hoạch xây dựng của nước ta sau này.



Hình 2: Phương án quy hoạch chung thủ đô Hà Nội thời kỳ 1960 - 1964.
Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia

Thời kỳ 1965 - 1975: Công tác hợp tác quốc tế phát triển mạnh trong thời kỳ này: Nhiều đoàn chuyên gia các nước xã hội chủ nghĩa sang giúp Việt Nam. Ngoài các chuyên gia Liên Xô sang giúp quy hoạch Thủ đô, Ba Lan giúp quy hoạch Hải Phòng, còn có các chuyên gia của CHDC Đức giúp quy hoạch thành phố Vinh, xây dựng khu nhà ở Quang Trung, Rumani giúp quy hoạch thị xã Thái Bình, CHDCND Triều Tiên giúp quy hoạch thị xã Bắc Giang, Cuba giúp quy hoạch thị xã Đồng Hới. Ngoài ra, còn có đoàn chuyên gia xây dựng của Đảng cộng sản Nhật do KTS Noro Lara - Moriaki làm trưởng đoàn đã giới thiệu những kinh nghiệm và ưu điểm, nhược điểm của quy hoạch xây dựng đô thị Nhật Bản và đóng góp những ý kiến về xây dựng và cải tạo thủ đô Hà Nội.

Với sự giúp đỡ nhiệt tình của các đoàn chuyên gia nước ngoài, công tác QHĐTNT đã được mở rộng cả nhận thức thực tế cũng như lý thuyết và đã có một bước trưởng thành rõ rệt. Giai đoạn này, các cán bộ thuộc Viện QHĐTNTQG đã phối hợp với các chuyên gia nước ngoài tham gia xây dựng quy hoạch thành phố Hải Phòng, thành phố Vinh, khu nhà ở Quang Trung - Vinh, thành phố Nam Định, thị xã Phú Lý, thành phố Hòn Gai - Bãi Cháy, thành phố Thái Bình, thị xã Bắc Giang, khu nghỉ mát Tam Đảo, khu công nghiệp Bãi Bằng (Vĩnh Phú), khu công nghiệp Gò Dầu (Thái Nguyên)... Quy hoạch nông thôn cũng chưa bao giờ được mở rộng như thời kỳ này. Với 2 điểm quy hoạch nông thôn được thực hiện ở Đào Viên - Khoái Châu - Hải Hưng và Yên Sở ở ngoại thành Thủ đô Hà Nội, cũng như quy hoạch các huyện điểm: Quỳnh Lưu - Nghệ An, Vũ Thư, Đông Hưng - Thái Bình, Nam Ninh - Nam Định... Qua công tác thực tiễn, Viện QHĐTNTQG đã nghiên cứu rút kinh nghiệm đưa ra 3 mô hình công tác quy hoạch, kiến trúc xây dựng thời kỳ này như sau:

- Mô hình quy hoạch vùng tỉnh của đoàn Bungari, đặc biệt là cách phân tích diễn biến thay đổi từng giai đoạn



Hình 3: Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn - Bộ Xây dựng làm việc với chuyên gia Liên Xô tại St.Petersburg năm 1973.

Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia



Hình 4: Điều chỉnh cục bộ QHC Hà Nội năm 1981 do chuyên gia Liên Xô thực hiện.

Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia

tiến lên sản xuất lớn của mạng lưới các điểm dân cư nông thôn và sự xuất hiện các đô thị nông nghiệp, trên địa bàn nông thôn.

- Mô hình giải quyết quy hoạch xây dựng cụ thể của đoàn chuyên gia CHDC Đức, nhằm đáp ứng các yêu cầu bức bách trước mắt (đặc biệt là vấn đề nhà ở cho việc hồi cư) trên cơ sở xác định hợp lý một khu dân cư của đô thị.

- Mô hình bảo vệ môi trường lâu bền

trong quy hoạch phát triển khai thác du lịch, bảo tồn sinh thái, bảo vệ môi trường cảnh quan vùng Hạ Long, hài hòa với việc phát triển các ngành kinh tế (công nghiệp, nông lâm nghiệp, nuôi trồng chế biến hải sản, phát triển cảng biển, khai thác vật liệu xây dựng...) của đoàn chuyên gia Hungari.

Thời kỳ 1976 - 1985: Đất nước thống nhất, công cuộc xây dựng chủ nghĩa

xã hội được thực hiện trên phạm vi cả nước. Chúng ta đứng trước hai hệ thống đô thị hoàn toàn khác nhau ở hai miền, lại bị chiến tranh tàn phá. Lần đầu tiên, công tác quy hoạch xây dựng đã nghiên cứu những định hướng đô thị hóa mang tính chiến lược cho cả nước trong thời kỳ hòa bình, với một nền kinh tế yếu kém do bị ảnh hưởng bởi chiến tranh.

Trang sử mới của đất nước, cũng là giai đoạn mới của ngành xây dựng, đòi hỏi những nhận thức quan điểm mới, những tầm nhìn mới. Một cục diện mới về phát triển đô thị đã được hình thành với hai hình thái phát triển đô thị riêng biệt. Miền Bắc nhanh chóng phục hồi các đô thị, các cơ sở công nghiệp và hạ tầng đô thị bị tàn phá nặng nề trong chiến tranh. Miền Nam, các đô thị chủ yếu là đô thị phi sản xuất, do hậu quả của chiến tranh để lại. Nhưng từ những năm 1980 trở đi, hệ thống đô thị toàn quốc đã dần hình thành, với các đô thị cấp quốc gia như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh; các đô thị trung tâm vùng và mạng lưới các thị trấn huyện lỵ. Công tác quy hoạch xây dựng nông thôn cũng được đặc biệt chú ý. Nhiều quy hoạch vùng huyện được lập trong phạm vi cả nước. Quy hoạch cấp cơ sở ở nông thôn và cấp xã cũng được triển khai trên cơ sở các nghiên cứu định hình khu trung tâm xã và các công trình hạ tầng xã hội và kỹ thuật kèm theo.

Đây là giai đoạn hoàn thiện các lý luận quy hoạch xây dựng đô thị và nông thôn XHCN. Lúc này, Viện QHĐTNTQG đảm đương gần như toàn bộ công tác thiết kế từ quy hoạch chung đô thị, đến quy hoạch chi tiết và quy hoạch điểm dân cư nông thôn trên toàn quốc. Số lượng các đồ án quy hoạch được Viện lập trong giai đoạn này cũng rất lớn. Ngoài việc thực hiện đồ án quy hoạch các loại, Viện đã biên tập và hệ thống hóa các tiêu chuẩn thiết kế quy hoạch đô thị và các thiết kế điển hình khu ở, đưa công tác quy hoạch vào nề nếp theo một quy trình chặt chẽ. Với tư cách là cơ quan đầu ngành làm công tác quy hoạch đô thị,

Viện đã có dịp so sánh 2 đường lối đô thị hóa, 2 hệ thống đô thị hình thành và phát triển dưới 2 chế độ chính trị - kinh tế - xã hội khác nhau để rút ra những bài học cần thiết hết sức thực tiễn, từng bước vượt qua thử thách ở giai đoạn tiếp theo với những định hướng mới về chính sách kinh tế xã hội.

Thời kỳ đổi mới 1986 - 1994: Bước vào thời kỳ đổi mới, với sự tác động lớn từ

những đường lối chính sách mới của Đảng và Nhà nước, đòi hỏi công tác QHĐTNT phải được nghiên cứu đổi mới, để có giải pháp thỏa đáng, thiết thực và khả thi. Tình trạng bùng nổ dân số, thiếu nhà ở, “phố hóa” các tiểu khu nhà ở, sửa mặt tiền, mở cửa hàng khắp nơi, ách tắc giao thông, phát triển thị trường buôn bán bất động sản... cùng việc hình thành các khu công nghiệp tập trung, các dự án đầu tư của



Tổng bí thư Đỗ Mười chỉ đạo QHXD Hà Nội



Tổng bí thư Đỗ Mười chỉ đạo quy hoạch khu vực trung tâm Hà Nội



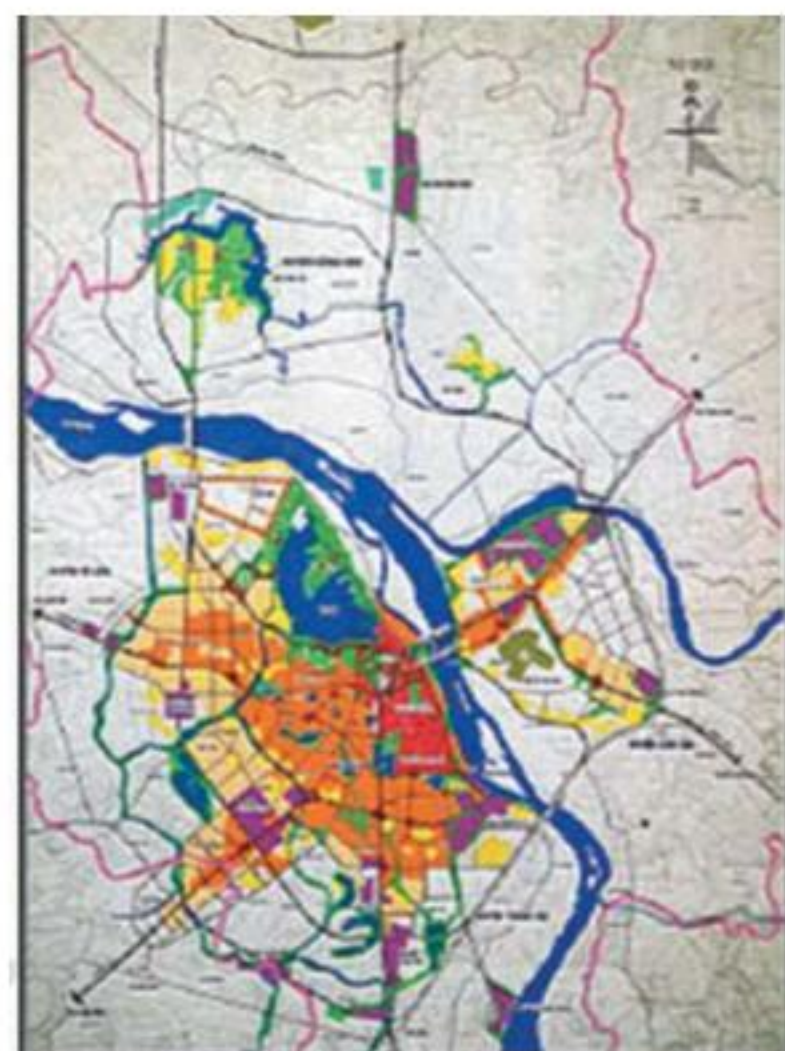
Thủ tướng Võ Văn Kiệt thực địa khảo sát quy hoạch khu vực hóa dầu ven biển miền Trung



Thủ tướng Võ Văn Kiệt và Phó Thủ tướng Trần Đức Lương nghe Viện báo cáo quy hoạch thành phố Việt Trì và thị xã Vĩnh Yên

Hình 5: Lãnh đạo Đảng, Chính phủ, Nhà nước chỉ đạo công tác quy hoạch xây dựng tại các địa phương trên cả nước

Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia



Hình 6: Quy hoạch chung thủ đô Hà Nội năm 1992

Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia

nước ngoài, đã dồn dập đòi hỏi ngành xây dựng phải tìm giải pháp giải quyết. Vì vậy, nội dung và phương pháp QHĐTNT có nhiều đổi mới để đáp ứng với cơ chế thị trường theo định hướng XHCN: khai thác và quản lý có hiệu quả nhất quỹ đất, không gian cảnh quan kiến trúc, kết cấu hạ tầng và môi

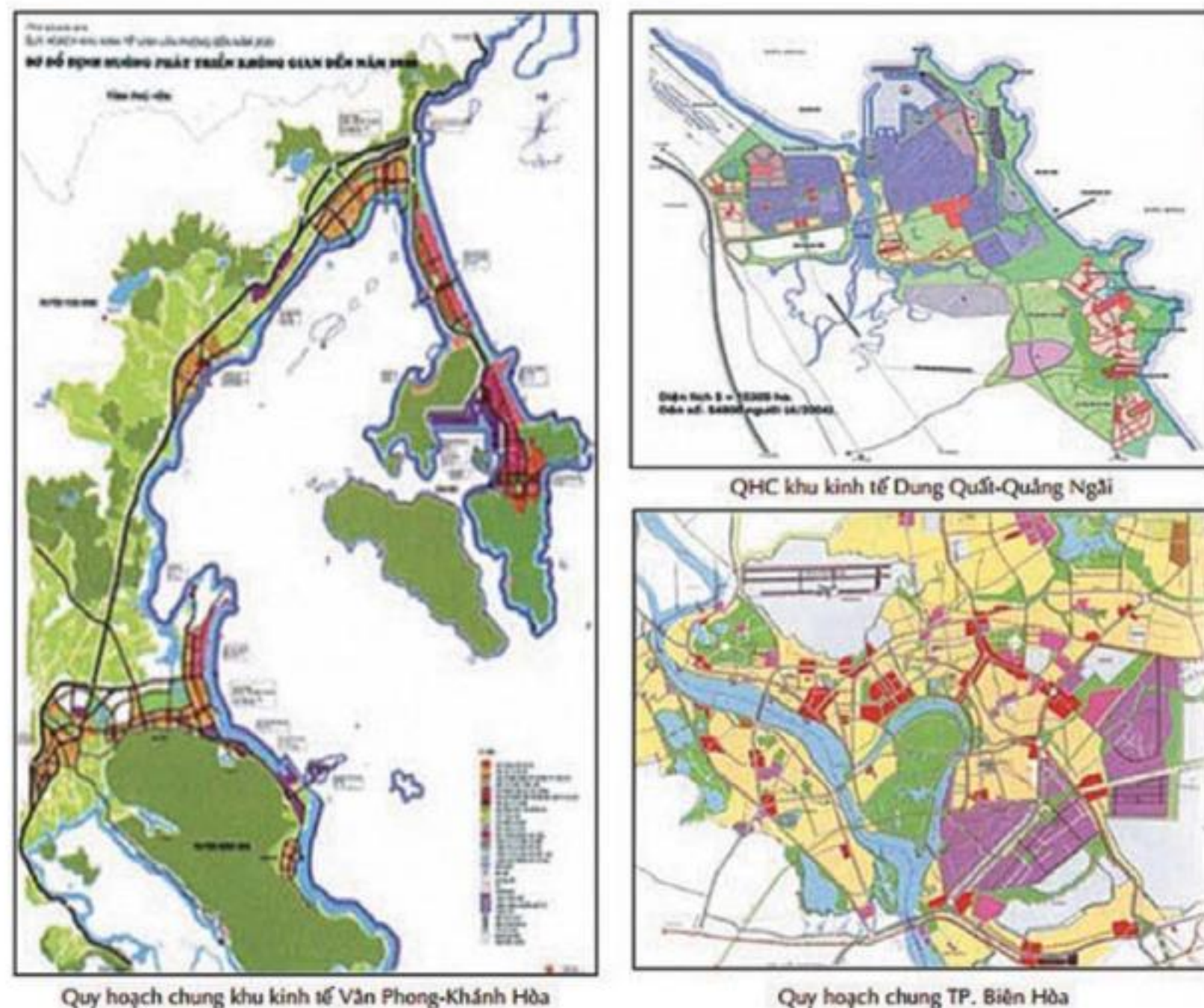
trường. Nhiều chương trình nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước, cấp ngành như chương trình về đô thị hóa, chiến lược phát triển đô thị, phát triển kết cấu hạ tầng nông thôn, động thái dân số đô thị, xã hội học đô thị, giao thông đô thị... đã được thực hiện để đổi mới công tác QHĐTNT.

Trong thời kỳ này đã diễn ra một sự kiện quan trọng, đó là Hội nghị đô thị toàn quốc lần đầu tiên diễn ra tại thủ đô Hà Nội vào năm 1990, với nhiều nội dung có liên quan đến công tác QHĐTNT và nhu cầu tiếp tục đổi mới công tác lập quy hoạch. Tiếp đó vào ngày 28/12/1993, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định số 322-BXD/ĐT về quy định lập các đồ án quy hoạch xây dựng đô thị. Ngày 17/8/1994 đánh dấu một bước ngoặt lịch sử, đó là lần đầu tiên Chính phủ ban hành Nghị định số 91- CP về Điều lệ quản lý quy hoạch đô thị. Từ đây mở ra một thời kỳ mới quản lý công tác QHĐTNT bằng các văn bản quy phạm pháp luật.

Thời kỳ 1995 - 2008: Giai đoạn bùng nổ xây dựng theo định hướng hiện đại hóa, công nghiệp hóa. Ngành xây dựng liên tiếp giúp địa phương nghiên cứu điều chỉnh các quy hoạch đô thị, trong đó phải kể đến Hà Nội, TP. HCM, Hải Phòng, Đà Nẵng, Huế, Cần Thơ, Hạ Long, Nha Trang, Vũng Tàu... Đồng thời tiếp tục nghiên cứu quy hoạch các đô thị mới và các đô thị tỉnh lỵ mới được tách tỉnh, như Vạn Tường - Dung Quất, Chu Lai - Kỳ Hà, Bắc Ninh, Hưng Yên, Gia Nghĩa. Bước đầu tiến hành nghiên cứu sâu rộng các quy hoạch vùng lãnh thổ quan trọng như: vùng Thủ đô Hà Nội, vùng biên giới phía Bắc, vùng duyên hải miền Trung, vùng Tây Nguyên, vùng TP. HCM, vùng đồng bằng sông Cửu Long... Tiến hành nghiên cứu thí điểm một số thiết kế đô thị ở Đồ Sơn - Hải Phòng, Hạ Long - Quảng Ninh, Đà Lạt - Lâm Đồng và ở một số đô thị khác. Quy hoạch các vùng sinh thái và các vùng đặc thù khác như: Vườn quốc gia Ba Vì, khu nghỉ mát Tam Đảo, khu du lịch sinh thái bán đảo Cà Mau, khu du lịch sinh thái Hạ Long, khu du lịch sinh thái vịnh Văn Phong. Các quy hoạch bảo tồn như quy hoạch bảo tồn và phát huy giá trị khu phố cổ Hà Nội; cổ đô Hoa Lư, tỉnh Ninh Bình; cổ đô Huế, tỉnh Thừa Thiên Huế, QH bảo tồn và phát huy giá trị di sản thiên nhiên thế giới vịnh Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh,



Hình 7: Quy hoạch vùng thủ đô Hà Nội năm 1995
Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia



Hình 8: Các đồ án quy hoạch chung khu kinh tế giai đoạn 1995 - 2008
Nguồn: Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn quốc gia

QH làng văn hóa du lịch các dân tộc Việt Nam, QH các khu kinh tế cửa khẩu và ven biển và nhiều quy hoạch xây dựng khác đã được thực hiện trong thời kỳ này

Nếu như trước năm 1990 có rất ít đồ án quy hoạch xây dựng đô thị được phê duyệt thì từ năm 1995, hầu hết các đô thị của nước ta đã có quy hoạch được duyệt. Năm 1998 đánh dấu một sự kiện quan trọng nữa, đó là Hội nghị đô thị toàn quốc lần thứ hai diễn ra tại Thành phố Hồ Chí Minh, với nhiều nội dung liên quan đến công tác QHĐTNT.

Thời gian này, nhiều văn bản pháp quy quan trọng như Luật Xây dựng, Nghị định về quy hoạch xây dựng, đánh giá tác động môi trường trong quy hoạch xây dựng đã được ban hành. Ngày 26/11/2003, Quốc hội khóa XI thông qua Luật Xây dựng. Trong luật Xây dựng có chương II về Quy hoạch xây dựng lần đầu tiên được ban hành, quy định về công tác QHXD vùng, đô thị và nông thôn. Tiếp theo đó ngày 24/01/2005, Chính phủ ban hành nghị định 08/2005/NĐ-CP về quy hoạch xây dựng, mở ra một thời kỳ luật hóa công tác QHXD vùng, đô thị, nông thôn.

Thời kỳ 2009 đến nay: Thời kỳ này, lĩnh vực QHXD đã có những chuyển hướng mạnh mẽ phù hợp với xu thế toàn cầu và hội nhập thế giới. Các phương pháp luận mới về QHXD đã được du nhập vào Việt Nam, góp phần đổi mới và nâng cao chất lượng QHXD trong nước, cụ thể là đô thị học cảnh quan, chiến lược phát triển đô thị, quy hoạch cấu trúc chiến lược, đô thị phát triển bền vững, đô thị Xanh, đô thị ứng phó BĐKH, đô thị chống chịu, đô thị tăng trưởng xanh.

Giai đoạn này hệ thống văn bản pháp quy về lĩnh vực QHXD cơ bản đã được kiện toàn. Bộ Xây dựng cũng đã xây dựng và ban hành các Thông tư hướng dẫn tạo các cơ sở và căn cứ cho công tác quản lý xây dựng và phát triển đô thị, giảm dần các vướng mắc góp phần loại bỏ nhiều quy định không phù hợp tại các địa phương. Năm 2009 Quốc hội thông qua Luật Quy hoạch đô thị. Đây là lần đầu tiên Việt Nam có một luật riêng về QHĐT. Năm 2014 Quốc hội thông qua Luật Xây dựng (sửa đổi), trong đó có chương II quy định về QHXD vùng và QHXD điểm dân cư nông thôn. Một số văn bản pháp quy khác cũng lần lượt được ban hành như

Nghị định 44/2015/NĐ-CP quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng để hướng dẫn thi hành Luật Xây dựng và Thông tư 12/2016/TT-BXD quy định về hồ sơ của nhiệm vụ và đồ án quy hoạch xây dựng vùng, quy hoạch đô thị và quy hoạch xây dựng khu chức năng đặc thù, đã nâng tầm lĩnh vực QHXD trong công cuộc xây dựng đất nước.

Nhiều đồ án quy hoạch quan trọng đã được triển khai thực hiện như Quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2035, Quy hoạch vùng trung du và miền núi Bắc Bộ, điều chỉnh QHXD vùng thủ đô Hà Nội, Quy hoạch chi tiết trung tâm chính trị Ba Đình, QHCT nhà tang lễ Quốc gia; QHXD hệ thống trụ sở làm việc của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan TW tại Hà Nội và TP HCM đến năm 2030, QH quản lý chất thải rắn vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, QH quản lý chất thải rắn lưu vực sông Đồng Nai, QH thoát nước lưu vực sông Cầu, QH quản lý chất thải rắn vùng Đồng Bằng Bắc Bộ... Nhiều đồ án QHXD đã được thực hiện với sự phối hợp của tư vấn nước ngoài. Hình thức hợp tác này tận dụng được mặt mạnh của tư vấn nước



Hình 9: Khu đô thị Linh Đàm, Hà Nội, khu đô thị kiểu mẫu đầu tiên tại Thủ đô Hà Nội
Nguồn: HUD



Hình 10: Khu đô thị Phú Mỹ Hưng, khu đô thị kiểu mẫu đầu tiên tại Thành phố Hồ Chí Minh
Nguồn: Phú Mỹ Hưng

ngoài, tiết kiệm chi phí cho chủ đầu tư và quan trọng hơn là khẳng định được vị trí, uy tín và xu hướng hội nhập của ngành xây dựng.

Quá trình phát triển đô thị đã thu hút được một nguồn vốn đầu tư lớn cho công tác phát triển hạ tầng đô thị và nâng hiệu quả sử dụng đất đô thị, mang lại một nguồn thu đáng kể cho ngân sách nhà nước. Trên cơ sở đồ án QHXD đô thị được duyệt, một khối lượng lớn các nguồn vốn đầu tư xây dựng đô thị thuộc các thành phần kinh tế đã được huy động; không gian đô thị không ngừng mở rộng, bộ mặt đô thị đã có những thay đổi rõ nét. Nhiều công trình, đường phố, khu đô thị đã được xây dựng theo QH, nhất là ở các đô thị lớn. Tại nhiều TP trên cả nước đã xuất hiện một số khu phố mới khang trang với những công trình kiến trúc có hình khối, bố cục, đường nét của kiến trúc hiện đại, thể hiện sự phát triển của đất nước trong thời kỳ đổi mới và hội nhập.

Sự phát triển của Ngành Xây dựng trong đó gắn liền với công tác QHĐTNT, không thể thiếu bàn tay của các nhà quy hoạch, các kiến trúc sư tài

ba đã dành cả đời cống hiến cho sự nghiệp phát triển đô thị nông thôn của nước nhà. Có thể nhắc đến như cố KTS Hoàng Như Tiếp, Viện trưởng đầu tiên của Viện QHĐTNTQG, tác giả cuốn sách “Quy hoạch xây dựng đô thị Việt Nam” được xem như một tài liệu đầu tiên ở Việt Nam do người Việt viết về phương pháp, quy trình lập quy hoạch; cố GS Đàm Trung Phùng, tác giả cuốn sách “Đô thị Việt Nam”, cố GS. TSKH. NGND Nguyễn Thế Bá, người thầy đáng kính đã có công giảng dạy bao thế hệ các nhà quy hoạch, kiến trúc sư như, tác giả cuốn sách “Quy hoạch đô thị” vốn là tài liệu gối đầu giường cho kiến trúc sư quy hoạch, và còn rất nhiều cá nhân khác đã dành nhiều tâm huyết cho ngành xây dựng nói chung và công tác QHĐTNT nói riêng.

Những thành tựu trong lĩnh vực QHXD nêu trên là kết quả của một quá trình đổi mới công tác QHĐTNT thường xuyên, liên tục, linh hoạt trong việc xác định mục tiêu, định hướng, chú ý nhiều hơn đến yếu tố thị trường để cập nhật phục vụ việc lập quy hoạch, bổ sung và điều chỉnh quy hoạch kịp thời. Vì vậy, nhiều đồ

án QHĐTNT đã bám sát với tình hình thực tế, đáp ứng được yêu cầu phát triển trong tình hình mới; đồng thời cũng là căn cứ để xây dựng các kế hoạch ngắn - trung - dài hạn. Điều này chỉ có thể đạt được nhờ có sự quan tâm, lãnh đạo, chỉ đạo của Đảng, Nhà nước, và đặc biệt là nhờ sự nỗ lực, phấn đấu không ngừng của các thế hệ cán bộ ngành xây dựng 60 năm qua.

Sáu mươi năm là một chặng đường dài, vừa để khẳng định vai trò thành tựu của công tác quy hoạch đô thị nông thôn trong sự nghiệp phát triển đô thị, vừa là dịp đúc kết các bài học kinh nghiệm, tìm ra các giải pháp đột phá trước các thách thức của đô thị hóa hiện nay và các vấn đề tồn tại của đô thị hóa mang tính toàn cầu. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Xây dựng, 2017, Báo cáo Hội nghị tổng kết năm 2017 và triển khai nhiệm vụ 2018 Ngành xây dựng.
2. Lưu Đức Cường, Cao Sỹ Niêm, 2017, Vai trò của ngành quy hoạch xây dựng trong hệ thống quy hoạch ở Việt Nam với sự nghiệp xây dựng và phát triển đất nước

Những đề xuất để phát triển bền vững đô thị Đà Nẵng

NGUYỄN CỬU LOAN

Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Đà Nẵng

20 NĂM TRƯỚC THUỘC TRUNG ƯƠNG LÀ QUẢNG THỜI GIAN ĐÁNH DẤU SỰ PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ CỦA ĐÔ THỊ ĐÀ NẴNG. TỪ MỘT THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TỈNH, ĐÀ NẴNG ĐÃ TRỞ THÀNH ĐÔ THỊ LOẠI I- TRUNG TÂM CẤP QUỐC GIA, VỮNG VÀNG VÀ NĂNG ĐỘNG TRÊN CON ĐƯỜNG PHÁT TRIỂN. BIỂU HIỆN RÕ RÀNG VÀ TẬP TRUNG NHẤT CỦA SỰ PHÁT TRIỂN ĐÓ LÀ HÌNH ẢNH ĐỔI MỚI TỪNG NGÀY CỦA KHÔNG GIAN ĐÔ THỊ. CHO DÙ CÒN CÓ NHỮNG BẤT CẬP, SONG KHÔNG THỂ PHỦ NHẬN NHỮNG THÀNH CÔNG CỦA CÔNG TÁC QUY HOẠCH XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ.



Trước đây, Đà Nẵng là một đô thị nhỏ bé với những khiếm khuyết, ảnh hưởng từ cuộc chiến tranh và sự trì trệ của thời bao cấp, không gian đô thị chỉ gói gọn trong phạm vi các quận Hải Châu, Thanh Khê và một phần các quận Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, tương ứng với diện tích khoảng 5.600 ha. Các khu dân cư đa phần sống trong điều kiện hạ tầng kỹ thuật kém, đặc biệt là các xóm dân chài. Những con đường đất trong đô thị còn khá phổ biến. Tình trạng ngập nước trong mùa mưa bão là thường xuyên. Nhiều khu vực và đường phố thiếu ánh điện. Đất

nông nghiệp, mồ mả đan xen trong thành phố. Các cơ sở kinh tế manh mún, chắp vá lẫn lộn với khu ở. Không gian công cộng thiếu thốn, nghèo nàn. Bộ mặt kiến trúc đô thị sơ sài, thiếu quản lý...

Đến nay, ranh giới đô thị đã lên tới khoảng hơn 20.000 ha, gấp hơn 3 lần ranh giới cũ trong vòng 15 năm. Hệ thống hạ tầng được nâng cấp và phát triển khá đồng bộ. Các khu dân cư mới được quy hoạch khang trang, hiện đại. Các khu phố cũ được cải tạo nâng cấp. Các cơ sở kinh tế lớn được định hình rõ rệt. Các cơ sở kinh tế gây ô nhiễm

môi trường được đưa dần ra khỏi trung tâm. Khả năng cung cấp hạ tầng điện, nước và các dịch vụ đô thị ở mức đảm bảo. Bộ mặt kiến trúc đô thị có tổ chức. Điều kiện vệ sinh môi trường được cải thiện rõ rệt...

Trong những năm gần đây, đặc biệt là từ khi Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013, công tác triển khai quy hoạch chung và quản lý đô thị đã thực hiện khá tốt và có định hướng phù

hợp. Tiến độ triển khai các dự án được đẩy mạnh trong những năm gần đây nhất, kết quả có thể lược khảo qua những thông số công việc từ năm 2010 đến tháng 9/2015 như sau: Giới thiệu địa điểm xây dựng công trình 670; Thẩm định đồ án quy hoạch 1216; Cấp giấy phép xây dựng công trình 9083; Cung cấp thông tin quy hoạch 16186; Thẩm định thiết kế, dự toán công trình 2854. Với khối lượng công việc nêu trên cho thấy những nỗ lực rất lớn từ các cấp, các ngành và nhân dân địa phương có thể xem là những kinh nghiệm quý báu.

NHỮNG TÁC ĐỘNG ĐỂ PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

- Ngày 01/01/1997, Thành phố Đà Nẵng trở thành đơn vị hành chính trực thuộc Trung ương được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa IX kỳ họp thứ 10 phê chuẩn ngày 06/11/1996 việc chia tách tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng thành hai đơn vị hành chính trực thuộc Trung ương là thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam. Đây là bước ngoặt lịch sử trọng đại để thành phố Đà Nẵng bứt phá đi lên phát triển cùng các đô thị trên cả nước.

- Ngày 15/07/2003, Thủ tướng Chính phủ ký Quyết định số 145/2003/QĐTTg công nhận Thành phố Đà Nẵng là đô thị loại I, trở thành một trong bốn Thành phố lớn quan trọng của cả nước là Hà Nội, Hồ Chí Minh, Hải Phòng và thành phố Đà Nẵng.

- Ngày 16/10/2003, Bộ Chính trị - BCH Trung ương Đảng ban hành nghị quyết số 33/NQ - TW đồng ý cho Đà Nẵng được áp dụng cơ chế riêng để xây dựng phát triển Thành phố trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa, phấn đấu trở thành Đô thị hạt nhân vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung - Tây Nguyên. Trong những năm 1997 đến 2005 với sự quyết tâm, nỗ lực, kiên trì bền bỉ, sự đồng thuận của các cấp lãnh đạo cùng quân và nhân dân thành phố đã *"tạo nên sự đổi thay một cách sâu sắc và toàn diện diện mạo của Thành phố..."*

- Sự thay đổi nhanh chóng về cơ sở hạ tầng phát triển, môi trường sinh thái, chất lượng dịch vụ lành mạnh, năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) luôn đứng trong nhóm dẫn đầu (đặc biệt trong 3 năm liên 2008, 2009, 2010 Đà Nẵng được xếp thứ nhất). Đà Nẵng trong 20 năm qua đã được bạn bè quốc tế và nhân dân cả nước biết đến không chỉ bởi Đà Nẵng có thiên nhiên cảnh quan kỳ thú, hấp dẫn; Người Đà Nẵng hiếu khách, hiền hòa, chân thực mà còn bởi *"Đà Nẵng đã có những tiến bộ lớn lao để trở thành một thành phố thân thiện, an bình và có cuộc sống tốt"*

Mọi người dân Thành phố Đà Nẵng có thể tự hào khẳng định: Đô thị biển loại I Đà Nẵng đã, đang là một thành phố trẻ trung, năng động, đầy sức sống được gắn kết hài hòa với thiên nhiên phong phú đa dạng của sông, biển, núi, hòa quyện, phát triển và vẫn cần tiếp tục tìm giải pháp phát triển bền vững theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

- Trong suốt chặng đường phát triển 20 năm qua của Đà Nẵng, đội ngũ những người làm công tác khoa học, công nghệ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, trên cả nước và quốc tế đã tâm huyết, nhiệt thành cống hiến, đóng góp cho đô thị Đà Nẵng phát triển nhanh, xứng tầm là đô thị hạt nhân trung tâm vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung - Tây Nguyên; Họ là những chuyên gia kinh nghiệm hàng đầu trong Quy hoạch, Kiến trúc, Xây dựng, Hạ tầng kỹ thuật, cảnh quan, môi trường sinh thái ... Đã, đang và tiếp tục hiến kế, đóng góp những ý tưởng sáng tạo táo bạo, độc đáo, thiết thực, hiệu quả cho một diện mạo mới của Đà Nẵng phát triển đến năm 2030; Tầm nhìn đến năm 2050, đó là những ý tưởng :

- Thành phố xanh.
- Thành phố môi trường.
- Thành phố thông minh.
- Thành phố điện tử viễn thông.
- Thành phố khoa học công nghệ.
- Thành phố tín dụng, tài chính ngân hàng.
- Thành phố giáo dục đào tạo.
- Thành phố sự kiện

NHỮNG THÀNH TỰU ĐẠT ĐƯỢC TRONG QUÁ TRÌNH QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ ĐÀ NẴNG

Có thể nói quy hoạch và phát triển đô thị của thành phố Đà Nẵng trong chặng đường với hai thập kỷ qua và cho đến nay vẫn còn nhiều vấn đề còn tồn tại cần phải giải quyết để hướng tới sự phát triển bền vững. Song, chúng ta không thể phủ nhận sự thành công của Đà Nẵng hôm nay mà phải thừa nhận sự thành công đó là sự nỗ lực, quyết tâm của mọi tầng lớp nhân dân thành phố qua những nhận xét sau:

1. Chính quyền luôn quan tâm đặc biệt đến công tác quy hoạch xây dựng đô thị, xem đó là lĩnh vực được quan tâm hàng đầu. Phát huy mọi nguồn lực có thể để tập trung cho sự nghiệp phát triển đô thị. Các lãnh đạo định kỳ nghe báo cáo và chỉ đạo kịp thời các vấn đề hết sức cụ thể, thường xuyên kiểm tra thực tế tình hình thực hiện, sắp xếp lịch tiếp dân giải quyết các kiến nghị. Yếu tố thành công nhất của ý chí lãnh đạo là lòng quyết tâm rất cao, là sự lôi cuốn được niềm tin, sự đồng thuận của cộng đồng xã hội và đặc biệt là lòng nhiệt tình cao độ của các lực lượng trực tiếp tham gia thực thi những ý chí đó. Điều đó đã tạo nên được một sức mạnh tập thể to lớn hiếm thấy. Với sức mạnh này, Đà Nẵng đã dám làm những việc mà nhiều năm trước đó ít ai dám nghĩ như: giải toả hàng vạn ngôi nhà để mở những tuyến đường huyết mạch như đường Nguyễn Tất Thành, Bạch Đằng Đông (nay là đường Trần Hưng Đạo), Ngô Quyền, Võ Nguyên Giáp, Điện Biên Phủ, Nguyễn Văn Linh, Phạm Văn Đồng, Võ Văn Kiệt, Trường Sa, Hoàng Sa, thu hồi chuyển đổi hàng nghìn hecta đất để mở rộng các khu đô thị Tây Bắc; Nguyễn Tri Phương - Trường Sa, Thuận Phước, Bắc Mỹ An, Hoà Hải..., kè sông, kè biển, bảo tồn cảnh quan để khai thác các giá trị còn tiềm ẩn ...

2. Chính sách đầu tư đồng bộ, các dự án đầu tư luôn phải đảm bảo cân đối được quỹ đất tái định cư và các yêu cầu về hạ tầng kỹ thuật. Các thiết chế xã hội cũng luôn được lồng ghép thận trọng trong các đồ án quy hoạch nhờ sự phối hợp chặt chẽ và kịp thời giữa các cấp, ngành, các địa phương. Trong trường hợp các dự án riêng biệt không cân đối được quỹ đất tái định cư thì các yếu tố đó sẽ được cân đối lại bằng các dự án lân cận trên cơ sở phù hợp quy hoạch trên diện rộng. Vấn đề này được minh chứng trên thực tế là các khu quy hoạch mới có giá trị cao hơn hẳn khi chưa đầu tư. Các hộ dân tái định cư được sống trong môi trường mới có dịch vụ xã hội tốt hơn và nhanh chóng ổn định được cuộc sống. Ví dụ tiêu biểu là khu vực đường Nguyễn Văn Linh, Trần Thị Lý, Hàm Nghi sầm uất hình thành từ dự án Bàu Thạc Gián-Vĩnh Trung; khu dân cư Tuyên Sơn hình thành từ khu vực thấp trũng; những đường phố Bạch Đằng Đông, đường 2 tháng 9, đường 3 tháng 2 cũng hình thành từ những xóm nhà chõ hay ruộng rau muống... Các trung tâm đô thị mới Tây Bắc, Trường Sa, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn được hình thành từ các khu vực kém phát triển nay đã định hình rõ nét. Cùng với việc đầu tư các khu quy hoạch mới, thành phố cũng rất quan tâm việc chỉnh trang nâng cấp hạ tầng cho các khu ở cũ. Kể từ khi thành phố trực thuộc Trung ương cho đến nay Đà Nẵng đã nâng cấp cải tạo hàng trăm km đường nội thị, kiệt hẻm, hàng trăm km đường thoát nước, tuyến điện chiếu sáng; bê tông hoá phần lớn hệ thống giao thông nông thôn. Vấn đề thoát nước đô thị và vệ sinh môi trường được chú trọng đầu tư. Bằng nguồn vốn vay của Ngân hàng thế giới, hệ thống thoát nước đô thị đã thực hiện được giai đoạn 1, giải quyết căn bản nạn ngập lụt trong đô thị; các khu xử lý nước thải đang được triển khai xây dựng. Nghĩa trang Hoà Sơn rộng hàng trăm ha được hình thành, đã quy tập di dời được hàng vạn mộ trong thành phố.

3. Khai thác du lịch cũng là lĩnh vực rất được quan tâm. Các khu vực chính đã và đang triển khai quy hoạch và đầu tư xây dựng là bán đảo Sơn Trà với các khu du lịch nội địa, biệt thự, nhà hàng; vệt du lịch dọc tuyến đường Hoàng Sa-Võ Nguyên Giáp-Trường Sa – Nguyễn Văn Thoại đã thu hút nhiều dự án đầu tư trong và ngoài nước; khu đô thị Đa Phước, các khu vực Nam Ô, Nam Hải Vân cũng đã được quy hoạch và lên kế hoạch đầu tư ban đầu... Các khu công nghiệp Hoà Khánh, Liên Chiểu, Hoà Cầm, khu công nghệ cao có tổng diện tích gần 900ha đang dần được lấp đầy. Khu công nghiệp dịch vụ thủy sản Thọ Quang đang thu hút đầu tư. Khu cảng địa phương và hậu cần cảng Tiên Sa đã quy hoạch mở rộng, đang từng bước đầu tư. Cảng Liên Chiểu, khu kho tàng sau ga đường sắt mới, các cụm công nghiệp nhỏ... cũng đang được quy hoạch và đầu tư xây dựng. Tuy nhiên, những khu vực có ảnh hưởng đến tài nguyên môi trường, di sản thành phố đều thận trọng cân nhắc trước khi cấp phép triển khai dự án. Ngoài ra cũng cần phải kể tới một số dự án tiêu biểu như dự án cấp nước thành phố, dự án nâng cấp sân bay quốc tế Đà Nẵng, cầu Thuận Phước, cầu quay sông Hàn, Cầu Rồng, cầu Trần Thị Lý, cầu Tuyên Sơn, cầu vượt Hoà Cầm, Cầu vượt Ngã ba Huế, Trung tâm hội chợ triển lãm, Nhà biểu diễn đa năng, Khu Liên hợp TDTT Hòa Xuân, hệ thống bệnh viện, trường học, Thiết chế văn hóa... Chính sách đầu tư đồng bộ trong một thời gian tuy không dài nhưng đã đem lại cho thành phố một diện mạo và sức sống mới.

4. Chính sách giải phóng mặt bằng và tái định cư trong thời gian qua, thành phố đã phải giải toả hơn 100 nghìn hộ dân. Để thực hiện được khối lượng công việc khổng lồ và khó khăn như vậy cần phải có sự đồng thuận xuyên suốt từ các cấp lãnh đạo Đảng, chính quyền cho đến các đoàn thể quần chúng cộng với sự quyết tâm cao độ và Đà Nẵng đã làm được như vậy. Bên cạnh đó còn phải có các chính sách tái

định cư phù hợp, đồng thời với việc sử dụng các công cụ pháp lý một cách sáng tạo, linh hoạt. Về khai thác quỹ đất để đầu tư hạ tầng là chính sách mà thành phố đã thực hiện một cách kiên định trong những năm qua. Cho dù còn nhiều tranh luận về vấn đề này nhưng phải nhìn nhận đây là biện pháp hữu hiệu để đạt được mục đích nhanh chóng phát triển đô thị trong một thời gian ngắn trong điều kiện có xuất phát điểm thấp. Nhờ chính sách này, cùng lúc có thể đạt được các mục tiêu giải toả nhanh, tái định cư đầy đủ, có hạ tầng tương đối đồng bộ.

5. Các tổ chức tư vấn và các hiệp hội nghề nghiệp được huy động tham gia tích cực vào công tác thiết kế và phản biện. Trên địa bàn thành phố có nhiều đơn vị tư vấn thiết kế quy hoạch thuộc địa phương và trung ương hoạt động có hiệu quả, trong đó Viện Quy hoạch thành phố đóng vai trò chủ lực. Hàng năm các đơn vị tư vấn thực hiện hàng trăm đồ án quy hoạch các loại. Các Hội Quy hoạch, Xây dựng, Kiến trúc sư đã phát huy được vai trò tư vấn và phản biện, tham mưu tích cực cho các cấp lãnh đạo. Trong nhiều trường hợp, thành phố đã vận động nhân dân tự nguyện tham gia đóng góp kinh phí, đất đai để thực hiện các dự án. Phổ biến là chính sách “Nhà nước và nhân dân cùng làm” được áp dụng nhiều cho việc mở rộng, nâng cấp hạ tầng cho các tuyến đường, tuyến kiệt hẻm. Cũng có những dự án mở rộng đường lớn như đường Lê Duẩn, Điện Biên Phủ, nhân dân tự nguyện hiến đất mặt tiền. Dự án cầu quay sông Hàn có sự đóng góp tích cực về kinh phí của nhân dân toàn thành phố...

6. Việc triển khai ồ ạt các đồ án quy hoạch chi tiết mà vẫn đảm bảo được tính thống nhất toàn cục là nhờ thực hiện một cách khoa học dựa theo đồ án quy hoạch chung. Để đảm bảo cho việc kết nối các đồ án quy hoạch chi tiết và theo dõi tình hình phát triển đô thị, UBND thành phố đã giao cho Sở Xây dựng tổ chức thành công việc hệ

thống hoá toàn bộ các đồ án trên địa bàn thành phố trên nền địa hình số hoá theo hệ thống cao độ, toạ độ quốc gia. Nhờ đó việc kiểm soát các đồ án rất thuận tiện, đồng thời có khả năng khai thác và cung cấp thông tin phối hợp cho các đơn vị khác. Bên cạnh việc tuân thủ quy hoạch chung, trong nhiều trường hợp cũng có những sự điều chỉnh linh động theo tình hình thực tiễn. Những ví dụ tiêu biểu là việc đề xuất đầu tư xây dựng cầu Thuận Phước được Chính phủ chấp thuận. Việc khai thác sớm các khu vực Bắc Mỹ An, Hoà Hải, Nam Cẩm Lệ, mở rộng KCN Hoà Khánh, khu cảng địa phương, lấn biển Thuận Phước... là những dự án đi trước tiến độ nhưng không phá vỡ quy hoạch chung. Các đồ án quy hoạch sau khi được phê duyệt đều được công bố công khai theo quy định...

NHỮNG HẠN CHẾ, KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

Nếu đi sâu phân tích thêm một số yếu tố khác, có thể thấy được nhiều điểm hạn chế, khó khăn, vướng mắc trong thời gian qua làm cho công tác quy hoạch đô thị, nhất là khả năng định hướng trong quy hoạch đô thị bị hạn chế, từ đó đã khách quan làm tác động tiêu cực đến công tác khai thác đất đô thị. Một trong những yếu tố chính đó là:

- Thời gian triển khai các dự án còn chậm mà thường được gọi là “quy hoạch treo”. Nguyên nhân chính là do công tác điều tra, đánh giá hiện trạng sử dụng đất chưa sát thực tế, phải giải toả đền bù khối lượng lớn, công tác đánh giá năng lực đầu tư và cân đối nguồn vốn chưa được chú trọng. Ngoài ra, công tác dự báo quy hoạch không mang tính tổng thể nên hiệu quả của dự án chưa cao... Tuy lãnh đạo thành phố đã có chỉ đạo rà soát tính khả thi của từng dự án và các cơ quan liên quan đã thực hiện công tác điều chỉnh, nhiều dự án đã được tháo gỡ vướng mắc và đẩy nhanh được tiến độ, nhưng vẫn còn tồn tại nhiều dự án lớn đang “đắp chiếu” nằm chờ động thái của nhà đầu tư. Đến thời điểm hiện tại, trên toàn thành phố còn khoảng 302 dự án chưa được triển khai.

- *Khớp nối hạ tầng chưa đồng bộ:*
Công tác khảo sát, đánh giá hiện trạng của các dự án còn nhiều hạn chế dẫn đến việc tồn tại một số vấn đề kỹ thuật hạ tầng chưa khớp nối đồng bộ giữa khu quy hoạch và khu vực giữ lại chính trang. Vấn đề này những năm gần đây đã có sự giải quyết tích cực, tuy nhiên.

- *Vấn đề quy hoạch nông thôn và chuyển đổi đất nông nghiệp còn nhiều bất cập:*
Thành phố Đà Nẵng được công nhận là đô thị loại I, theo quy định tỷ lệ đất phi nông nghiệp là 80%, do vậy xu hướng phát triển đô thị và sử dụng các vùng đất thuận lợi cho phát triển đô thị là xu hướng tất yếu. Tuy nhiên thực tế sự phối hợp và khả năng đầu tư xây dựng các dự án còn chưa đồng bộ, hiện tượng quy hoạch “da beo”, quy hoạch theo kiểu “găm nhăm” vào các làng quê sinh thái, chưa được cân nhắc tính toán kỹ lưỡng... dẫn đến việc đề xuất sử dụng đất còn tùy tiện, chưa có sự cân bằng và sự chuyển tiếp hợp lý giữa đô thị và nông thôn. Nếu tình trạng này tiếp tục kéo dài, các khu vực nông thôn sẽ rơi vào quá trình đô thị hoá cưỡng bức, mất phương hướng và mất bản sắc, nguy cơ xoá sổ và phá vỡ nhiều cấu trúc không gian truyền thống vốn dĩ có giá trị văn hoá lâu đời; Vấn đề quy hoạch nông thôn chưa được nhìn nhận đúng mức, thực tế quy hoạch nông thôn mới chưa phát huy được vai trò định hướng, ngược lại đã làm hạn chế tính linh hoạt trong sử dụng đất tại các địa phương; Công tác chuyển đổi cơ cấu ngành nghề cho cư dân diện tái định cư còn nhiều lúng túng và chưa triệt để.

- *Vấn đề Quy hoạch và Môi trường:*
Việc đề xuất cốt san nền xây dựng các khu dân cư trong khu vực nội thành, những khu vực vốn dĩ không bị ngập úng... chưa được tính toán tận dụng tốt yếu tố địa hình khu vực, dẫn đến phải sử dụng một khối lượng lớn đất đắp gây lãng phí tài nguyên đồng thời làm phát sinh lượng lớn xe chở đất, cát san nền ra vào thành phố đã gây ô nhiễm môi trường ở một số khu vực, một số trục đường chính của thành phố trong một thời gian khá dài nhưng chưa có được những giải pháp khắc phục hiệu

quả; quy hoạch khai thác khoáng sản chưa được nghiên cứu, kiểm soát tốt đã làm cho môi trường cảnh quan đô thị ở một số khu vực bị suy thoái nghiêm trọng; nhiều dự án lấn biển, lấn sông, công trình xử lý môi trường... sắp triển khai nhưng chưa đánh giá hết tác động môi trường, tiềm ẩn nhiều rủi ro cho đô thị; các cơ sở công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp gây ô nhiễm môi trường trong khu dân cư cần phải sớm quy hoạch các cụm công nghiệp và có kế hoạch cụ thể để thực hiện di dời.

- *Vấn đề quy hoạch đô thị và tổ chức giao thông đô thị còn nhiều điểm lệch pha:*

Quy hoạch đô thị đã dần xác định được hệ thống hạ tầng khung cho đô thị, trong đó hệ thống giao thông vành đai, giao thông trục của thành phố đã được quan tâm đầu tư đồng bộ. Tuy nhiên, tại khu vực trung tâm đô thị cũ việc tổ chức giao thông còn nhiều bất cập, hiện tượng ùn tắc giao thông giờ cao điểm đã bắt đầu xuất hiện và diễn ra tương đối thường xuyên tại một số khu vực. Vấn đề đậu đỗ xe ô tô tại các tuyến đường chật hẹp tại khu vực trung tâm đô thị đã trở nên phức tạp và gây ùn tắc giao thông cục bộ, tuy nhiên chưa có giải pháp xử lý thích hợp, chưa đầu tư hệ thống giao thông tĩnh thích hợp.

- *Hệ thống văn bản pháp luật đã ban hành còn nhiều bất cập như:*

+ Luật Đất đai 2013 đã quy định về việc xác định mục đích sử dụng đất, quy trình giao nhận quyền sử dụng đất... đã cơ bản khắc phục được tình trạng buông lỏng quản lý sử dụng đất đai. Tuy nhiên, đây cũng là một trong những yếu tố đóng khung khá chặt, làm cho tình hình thanh khoản của thị trường bất động sản của cả nước nói chung và TP Đà Nẵng nói riêng.

+ Nghị định 11/2013/NĐ của Chính phủ: Quy định lấy ý kiến Bộ Xây dựng đối với những trường hợp chuyển quyền sử dụng đất cho người dân tự xây dựng nhà ở, đã phần nào làm cho các dự án chậm tiến độ và phát sinh thêm thủ tục hành chính về đất đai.

+ Một số văn bản Trung ương chưa cho phép bán nhà ở xã hội được đầu tư từ ngân sách, đã làm cho tính thanh

khoản của loại hình nhà ở này thấp. Trong khi đó thời gian qua, thành phố đã đầu tư và lượng tồn kho căn hộ loại này còn khá nhiều, cần được giải quyết để thu hồi vốn đầu tư.

- Một số Dự án do Trung ương đầu tư chậm được triển khai thực hiện như:

Di dời ga đường sắt, Đường sắt 2 chiều Đà Nẵng – Dung Quất, Hầm đường sắt Hải Vân, Làng Đại học Đà Nẵng, cảng Liên Chiểu... có ảnh hưởng không nhỏ đến sức hút đầu tư vào các dự án bất động sản của thành phố.

- Vấn đề quy hoạch và phát triển bền vững:

Điểm lại tình hình phát triển đô thị, có thể thấy ít nhiều sự mất cân bằng về sử dụng đất. Tỷ lệ đất ở cao do chia lô nhiều, tỷ lệ đất công trình công cộng, cây xanh, thể thao, mặt nước còn thấp. Không gian các trung tâm còn bó hẹp theo trục đường. Chưa chú trọng tổ chức các không gian mở, đặc biệt thiếu các quảng trường lớn. Các vấn đề về phát triển khu vực ven đô, giao thông công cộng,... chưa được quan tâm đúng mức, đã ảnh hưởng đến tiến trình xây dựng “Thành phố môi trường” và thương hiệu của thành phố.

- Yếu tố tiện ích đô thị chưa được chú trọng:

Nhìn chung, việc nghiên cứu các đồ án quy hoạch, nhất là các khu dân cư, khu tái định cư, khu đô thị mới hiện nay chỉ mới đáp ứng đảm bảo cân đối đủ các loại đất thương phẩm, hệ thống hạ tầng đầu nối. Công trình hạ tầng xã hội chưa được quan tâm cân bằng sử dụng đất đúng mức. Các khu dân cư thường

giống nhau về giải pháp chia lô và có không gian lặp đi lặp lại. Một số đồ án có yêu cầu tổ chức cảnh quan cũng còn sơ sài, chưa được nghiên cứu kỹ, mới chỉ hướng tới cái đúng chứ chưa tìm đến cái đẹp... Đây là một trong những nguyên nhân làm cho tính hấp dẫn và giá trị thương mại sử dụng đất chưa cao cần thiết phải xem xét lại.

KHẮC PHỤC NHỮNG TỒN TẠI, HẠN CHẾ, HƯỚNG TỚI MỘT ĐÔ THỊ BỀN VỮNG CÓ THỂ ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHƯ SAU:

- Cần rà soát lại quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013. Theo đó cần thiết điều chỉnh nhiều chỉ tiêu để phù hợp với tình hình phát triển đô thị; bổ sung một số công trình kỹ thuật đầu mối, công trình trọng điểm có khả năng tác động tích cực đến nhu cầu phát triển của thành phố, tạo được sức hấp dẫn của đô thị.

- Tiếp tục chỉ đạo công tác rà soát quy hoạch, công bố quy hoạch định kỳ nhằm thông tin rộng rãi, công khai về quy hoạch, mặt khác phát hiện và xử lý kịp thời các dự án không khả thi, điều chỉnh quy hoạch hoặc huỷ bỏ quy hoạch.

- Thực hiện khớp nối và phù kín quy hoạch chi tiết; đầu tư có trọng tâm, trọng điểm nhằm hạn chế “quy hoạch treo” đồng thời tạo được sức hút trong đầu tư phát triển đô thị. Ngoài ra, cần

tập trung các hướng chính phát triển không gian đô thị và các vùng ven.

Quy hoạch mạng lưới giao thông, xây dựng đồng bộ hệ thống hạ tầng và phân đợt xây dựng đô thị phù hợp với điều kiện năng lực địa phương.

- Việc lập quy hoạch và thực hiện quy hoạch là vấn đề quan trọng và cần phải được nghiên cứu một cách chặt chẽ.

Quá trình lập quy hoạch phải thực hiện đúng các bước quy hoạch và phải quan tâm đến năng lực đầu tư, khả năng thực thi các ý đồ quy hoạch, nắm bắt kịp thời các biến động về kinh tế xã hội, xác định quy hoạch là dự báo chiến lược nhưng tính thực tế rất cao;

- Công tác lập quy hoạch cần có sự tham gia rộng rãi của cộng đồng, đặc biệt là giới chuyên môn: Lâu nay công tác lập quy hoạch thường do các đơn vị tư vấn nghiên cứu dưới sự chỉ đạo của các cấp quản lý. Cách làm này chưa phát huy được trí tuệ cộng đồng và đôi khi thiếu sự ủng hộ của quần chúng. Gần đây, một số nghiên cứu như quy hoạch cảnh quan sông Hàn, hầm qua sông Hàn ... có tổ chức các cuộc thi và lấy ý kiến cộng đồng, tuy nhiên số lượng còn hạn chế. Trong thời gian tới cần tạo điều kiện cho quần chúng tham gia nhiều hơn các ý tưởng quy hoạch, thực hiện đúng phương châm dân biết, dân bàn, dân làm, dân kiểm tra;

- Cần đánh giá lại hiệu quả đầu tư: Trong khi đón nhận những thành công ban đầu, cũng cần tỉnh táo đánh giá hiệu quả đầu tư trong một trường đoạn



lớn hơn. Hiện nay đã nhìn thấy tỷ lệ xây dựng trên các lô đất đã khai thác là khá thấp trong khi lượng kinh phí giải toả và đầu tư hạ tầng là rất lớn. Có thể phải xem xét và điều chỉnh chính sách tái định cư sao cho hạn chế nhu cầu ảo, đầu tư lệch pha và hình thành một thị trường bất động sản ảo.

- Tiếp tục kiến nghị với các cơ quan Trung ương và Chính phủ để được điều chỉnh các văn bản pháp luật phù hợp với yêu cầu thực tế phát triển của địa phương.

KẾT LUẬN

Thành phố Đà Nẵng trong các giai đoạn xây dựng phát triển đều được lãnh đạo Đảng, chính quyền các cấp đặc biệt quan tâm, được các nhà khoa học trên cả nước, quốc tế tâm huyết, nhiệt tình cống hiến, được nhân dân thành phố Đà Nẵng đồng tình trong mọi chủ trương, được xác định nhiều tiềm năng, lợi thế phát triển tổng thể kinh tế, xã hội quốc phòng. Đà Nẵng ở “**vị trí cuối của hành lang kinh tế Đông Tây mở ra biển Đông**”, Đà Nẵng có bờ biển đẹp, địa hình phong phú, đa dạng: biển, núi, sông, đồng bằng, khí trời nắng gió hòa quyện hấp dẫn. Con người Đà Nẵng hiếu khách, nhân từ, chân thật, vị tha, cuộc sống tinh thần lành mạnh, có nếp sống đô thị văn hoá, văn minh, cần cù, chịu khó, ham học; Truyền thống đã này nờ cho thành phố những di sản văn hóa, di tích lịch sử, những danh thắng

huyền thoại “*Rừng đẽ trướng Non Nước*”, “*Ngũ phụng tề phi*”, điêu khắc làng nghề đá Non Nước ...

Giai đoạn 1997- 2005, toàn không gian thành phố Đà Nẵng trở thành một đại công trường cho cải tạo, chỉnh trang, xây dựng mới cơ sở hạ tầng đã thay đổi diện mạo thành phố Đà Nẵng.

Giai đoạn 2005 – 2015, một diện mạo mới của một đô thị rộng mở hiện đại, mỹ quan, một đô thị trẻ trung, năng động phát triển theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, làm cho đời sống mọi người dân đô thị từ việc làm đến, ở, đi lại, hoạt động thể thao, vui chơi giải trí, nghỉ ngơi...ngày một nâng cao và hoàn thiện.

Giai đoạn 2020 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Thành phố Đà Nẵng phấn đấu cho một **Đô thị có khả năng chống chịu** (trong chương trình khởi động 100 thành phố thế giới có khả năng chống chịu) để trở thành **Thành phố trung tâm dịch vụ và du lịch quốc tế** với không gian xanh của núi Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Phước Tường tiếp nối dãy núi Hải Vân - Bạch Mã trải mình lên Bà Nà - Núi Chúa, tiếp đến không gian rộng mở mặt nước Vịnh Đà Nẵng, biển Đông, sông Hàn, sông Cổ Cò, Cẩm Lệ, Cầu Đỏ, Túy Loan, sông Cu Đê, những di sản viện cổ Chăm, di tích thành Điện Hải, danh thắng Ngũ Hành Sơn với đa dạng hang động, chùa chiền, vườn tượng, làng nghề điêu khắc đá Non Nước, những di tích văn hóa lịch sử... cần được sáng tạo, đổi mới, tảo bạo

trong quy hoạch, kiến trúc, cảnh quan, hạ tầng kỹ thuật sao cho hài hòa với thiên nhiên biển, sông, núi hòa quyện, đầu tư tương xứng, quản lý khai thác hợp lý để thành phố Đà Nẵng tiếp tục bứt phá, phát triển bền vững; Xứng đáng là Đô thị biển loại I, trung tâm vùng kinh tế trọng điểm Miền Trung - Tây Nguyên, đáp ứng niềm tin của các cấp lãnh đạo Đảng, chính quyền, Nhà nước và nhân dân thành phố.

Cuối cùng, nhìn nhận một cách khách quan, công tác quy hoạch phát triển đô thị trong một chặng đường 20 năm qua tại Đà Nẵng đã đạt được những bước tiến mạnh mẽ, góp phần làm thay đổi hẳn hình ảnh đô thị cả về lượng và chất. Và dù công tác quy hoạch đô thị thành phố Đà Nẵng còn rất nhiều việc phải làm, thậm chí nhiều mặt phải sửa chữa và khắc phục thì với những gì đã và đang diễn ra hiện nay, cho phép chúng ta hy vọng về một tương lai tốt đẹp hơn của thành phố này.■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 – Viện Quy hoạch Xây dựng Đà Nẵng
- Các tài liệu, văn bản liên quan
- Hội thảo: Đà Nẵng, 20 năm Quy hoạch và phát triển (tạp chí chuyên đề Đô thị & Phát triển phối hợp với Hội Quy hoạch – Kiến trúc – Xây dựng Đà Nẵng tổ chức)
- Hội Thảo: Những khó khăn – thách thức mục tiêu phát triển bền vững của TP. Đà Nẵng trong tương lai (Hội Quy hoạch Phát triển đô thị TP. Đà Nẵng và tạp chí chuyên đề Đô thị & Phát triển tổ chức)



Đổi mới quy hoạch xây dựng đô thị hướng tới mục tiêu phát triển bền vững

TS. KTS. **TRẦN THỊ LAN ANH**

Cục Phát triển đô thị Bộ Xây dựng

TRƯỚC YÊU CẦU THỰC TIỄN HIỆN NAY, CÔNG TÁC QUY HOẠCH ĐÃ THỂ HIỆN YÊU CẦU ĐỔI MỚI, ĐẶC BIỆT LÀ VIỆC TÍCH HỢP CÁC QUY HOẠCH CHUYÊN NGÀNH VỚI QUY HOẠCH ĐÔ THỊ (QHĐT). HƯỚNG ĐẾN PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG, SẢN PHẨM QUY HOẠCH ĐÔ THỊ CẦN THỂ HIỆN TÍNH CHIẾN LƯỢC, TĂNG CƯỜNG SỰ ĐIỀU TIẾT VĨ MÔ CỦA NHÀ NƯỚC, TRÁCH NHIỆM CỘNG ĐỒNG VÀ ĐẶT TRONG HỆ THỐNG PHỐI HỢP TOÀN DIỆN.

Quy hoạch xây dựng đô thị hiện nay

Trong thời gian qua, với chính sách đổi mới, hội nhập, cùng với sự phát triển nhanh về các mặt kinh tế – xã hội, hệ thống các đô thị Việt Nam đã tăng nhanh cả về số lượng, chất lượng. Đến tháng 12/2017 cả nước có khoảng 813 đô thị trong đó có 2 đô thị đặc biệt (Hà Nội, TP HCM), 19 đô thị loại I, 23 đô thị loại II, 45 đô thị loại III, 84 đô thị loại IV và khoảng 640 đô thị loại V. Tỷ lệ đô thị hóa đạt xấp xỉ 37,5%. Đóng góp cho sự phát triển chung có vai trò lớn của hệ thống các đô thị QHĐT. Tuy nhiên, trên yêu cầu phát triển thực tiễn, có thể chỉ rõ một số những vấn đề cần khắc phục trong thời gian tới.

Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị quốc gia, quy hoạch xây dựng vùng tỉnh đã và đang có đóng vai trò quan trọng trong phát triển đô thị và điểm dân cư nông thôn. Hiện nay, theo Luật quy hoạch sẽ có hiệu lực từ ngày 01/01/2019, Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia sẽ là một quy hoạch

chuyên ngành và là một nội dung của quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh. Tuy nhiên, hiện nay theo pháp luật về xây dựng, quy hoạch đô thị các quy hoạch xây dựng vùng tỉnh vẫn là căn cứ pháp lý để các địa phương triển khai rà soát, tổ chức nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng tỉnh. Thực tế cho thấy trong thời gian qua các quy hoạch xây dựng vùng tỉnh tính hiệu lực không cao; hệ thống đô thị hình thành và phát triển theo hướng dàn hàng ngang, tăng về số lượng đô thị (gấp 1,5-2 lần so với hiện trạng), trong khi chất lượng chưa đảm bảo tiêu chuẩn quy chuẩn thiết kế, dự báo trong của các quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị thường không chính xác; dễ bị phá hỏng, phải điều chỉnh. Về nguyên tắc quy hoạch xây dựng, quy hoạch chung đô thị đã được lập trên cơ sở tiếp cận đa ngành và quy hoạch chung đô thị có ảnh hưởng mạnh nhất đến quá trình phát triển của từng đô thị nhưng còn thiếu hiệu quả, chưa phù hợp thực tế phát triển

tại địa phương. Có một khoảng cách lớn giữa quy hoạch mang tính tầm nhìn và thực tế triển khai quy hoạch được duyệt. Thiếu cơ chế chính sách chuyên hoá quy hoạch thành các chương trình kế hoạch thực thi phù hợp với thực tế phát triển của địa phương dẫn đến nhiều quy hoạch vẫn “treo” sau khi được duyệt. Để các quy hoạch có hiệu quả hơn, quy hoạch cần có tính chiến lược, ít cứng nhắc hơn và điều quan trọng nhất cần dựa trên các nguồn lực thực tế của địa phương và phải tính tới các rủi ro, thách thức phải chống chịu để có tính khả thi cao hơn.

Quy hoạch phân khu (thực hiện theo Luật QHĐT), cần được triển khai để điều tiết sử dụng đất, kết nối hạ tầng cơ sở, nhưng thiếu hoặc chưa thể hiện vai trò hoặc không tách bạch được với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất (thực hiện theo Luật Đất đai) dẫn đến những khó khăn trong quản lý đầu tư, giao đất, cho thuê đất, thu hồi đất, chuyển mục đích sử dụng đất vào mục đích phát triển đô thị.

Quy hoạch chi tiết tại các quận, phường, các khu có chức năng đặc thù chưa có nội dung thiết kế đô thị, hoặc nếu có thì còn sơ sài, chưa đủ cơ sở để xây dựng quy chế quản lý kiến trúc cảnh quan đô thị. Bên cạnh đó, quy hoạch chi tiết 1/500 thường xuyên được điều chỉnh tăng diện tích kinh doanh giảm diện tích công trình hạ tầng kỹ thuật – xã hội và cây xanh dẫn đến dự án sau được thực hiện không đảm bảo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng, thiếu trầm trọng diện tích cây xanh, mặt nước, công viên và các công trình phúc lợi công cộng.

KINH NGHIỆM QUỐC TẾ

Kinh nghiệm của Nhật Bản

QHĐT Nhật Bản là một bản quy hoạch chiến lược phát triển hay cải tạo nâng cấp chung cho đô thị, rất nhiều dự án mẫu chốt được xác định tại bước quy hoạch chung đô thị. Tuy nhiên quy hoạch đô thị thường chịu ảnh hưởng rất mạnh bởi quy hoạch giao thông, đặc biệt tuyến đường sắt cao tốc (Shinkansen) và sự gắn kết các loại hình giao thông thủy bộ, hàng không... Trên quan điểm phát triển bền vững quy hoạch các thành phố của Nhật thường được xem xét kỹ cả quy hoạch “cứng” và “mềm” của đô thị. Phần cứng là xây dựng hạ tầng cả kỹ thuật và xã hội cho đô thị, phần mềm là chuẩn bị chất lượng dân cư, môi trường sống cho người dân đô thị. Quy hoạch vùng và quy hoạch chung được xem là công cụ pháp luật quan trọng, được chuyển tải thành các chương trình dự án cụ thể (quy định tại Điều 3 trong Luật Quy hoạch), quảng bá xúc tiến đầu tư nên sau khi được hoàn chỉnh, sẽ được công bố rộng rãi, đặc biệt về quy hoạch sử dụng đất đô thị và quy hoạch hạ tầng cơ sở, các chương trình, chính sách và những nguyên tắc phát triển để các nhà đầu tư và nhân dân tham gia thực hiện.

QHĐT của Nhật Bản có 03 sản phẩm chính: một là quy hoạch sử dụng đất, hai là quy hoạch hạ tầng và ba là danh mục các dự án phát triển. Quy hoạch sử dụng đất là việc lập kế hoạch tận

dụng đất đai một cách có hiệu quả, trên cơ sở đánh giá đúng điều kiện tự nhiên – môi trường và nhận biết chính xác sự phân bố các khu vực chức năng cũng như hạ tầng đô thị. Quy hoạch sử dụng đất là nội dung chủ yếu trong các đồ án QHĐT chủ yếu xác định đề xuất hai khu vực cơ bản: khu khuyến khích và hạn chế phát triển đô thị. Các khu vực này được quy hoạch chia nhỏ theo giải thửa hay từng lô với các quy định chặt chẽ về thiết kế kỹ thuật công trình đô thị.

Quy hoạch các quận huyện được lập có nội dung chủ yếu liên quan đến quản lý sử dụng đất, quy định hệ số sử dụng đất, tầng cao tối đa và các quy định về quản lý môi trường đô thị, giữ gìn đặc trưng cho từng khu vực đô thị. Vì vậy quy hoạch quận huyện có thể xem là phần bổ sung chi tiết cho quy hoạch sử dụng đất toàn thành phố, là cơ sở để cấp phép quy hoạch, cấp các quyền phát triển cho các khu vực, dự án xây dựng đô thị. QHĐT cấp quận cũng xác định phương thức triển khai dự án trong đó có loại hình dự án tái điều chỉnh đất xây dựng đô thị và thiết lập điều lệ quản lý sử dụng đất và các hướng dẫn thiết kế kỹ thuật đô thị, đảm bảo các khu chức năng đô thị được quản lý hiệu quả, đặc biệt với các khu vực khuyến khích phát triển đô thị; khu vực hạn chế phát triển đô thị và các khu vực cấm phát triển, các khu vực đất trống dự trữ phát triển đô thị trong dài hạn.

Các khu vực chuyển đổi từ ven đô vào đô thị cũng được quản lý rất chặt chẽ; khu chuyển đất nông thôn vào đô thị phải tuân thủ kế hoạch chuyển đổi mục đích sử dụng đất quốc gia và phải được Bộ Nông nghiệp của Nhật Bản chấp thuận.

Kinh nghiệm của Australia

Quy hoạch ở Australia là một quá trình từ dưới lên trên, quy hoạch bắt đầu từ cấp chính quyền địa phương, có sự tham gia, tham vấn của chính quyền cấp cao đảm bảo sự phối hợp cần thiết giữa các cơ quan có liên quan tại địa phương. Để kiểm soát phát triển, sau bản quy hoạch chiến lược, thực hiện

lập quy hoạch cấu trúc chỉ ra các yêu cầu quản lý sự thay đổi: về sử dụng đất (đối với tất cả các khu vực chức năng bao gồm cả việc chuyển đổi đất tại khu vực nông thôn và chuyển đổi hoạt động nông nghiệp). Địa phương dựa trên kiến thức và kinh nghiệm của mình tổ chức lập quy hoạch chiến lược cho toàn đô thị và lập quy hoạch cấu trúc cho từng phần khu vực. Sự can thiệp của chính phủ vào quy trình quy hoạch ở Australia là không đáng kể (trừ các dự án xây dựng đường cao tốc, đường sắt...).

Tại Australia đồ án quy hoạch tại địa phương được lập làm cơ sở để cấp phép quy hoạch. Các khu thực sự có nhu cầu đầu tư xây dựng cải tạo chỉnh trang, xây dựng mới tổ chức lập quy hoạch cấu trúc làm cơ sở cấp giấy phép quy hoạch và lập hồ sơ dự án phát triển đô thị; Đơn xin cấp phép được xem xét khi thỏa mãn các điều kiện về quy hoạch chiến lược, quy hoạch cấu trúc và không làm ảnh hưởng đến xung quanh (đặc biệt là ảnh hưởng về tiếng ồn, ô nhiễm về môi trường... cũng như những đóng góp tích cực về tạo thêm không gian xanh, trồng cây, bảo vệ khí hậu, nâng cao khả năng tiếp cận...). Đồ án quy hoạch đô thị được duyệt là công cụ pháp luật để phổ biến rộng rãi cho công chúng, cộng đồng, doanh nghiệp và các bên liên quan thực hiện. Việc cấp phép quy hoạch là một quy trình mở tạo tính linh hoạt tối đa cho nhà đầu tư cũng là công cụ hữu hiệu để tăng cường kiểm soát quá trình đầu tư phát triển đô thị theo quy hoạch được duyệt.

MỘT SỐ NỘI DUNG ĐỀ XUẤT NGHIÊN CỨU ĐỔI MỚI

Quy hoạch đô thị và nông thôn triển khai theo phạm vi lãnh thổ quốc gia, vùng liên tỉnh, vùng tỉnh; Quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị cần đi trước một bước và mang tính chiến lược hướng tới mục tiêu phát triển bền vững. *Bền vững về xã hội*: Để đô thị phát triển bền vững, quy hoạch xây dựng đô thị phải cân bằng được mọi giá trị văn hóa, xã hội, kỹ thuật, môi trường và dịch vụ thiết yếu. Để đạt được yêu cầu đó, công

tác tuyên truyền phải được tiến hành xuyên suốt; chính quyền cần tạo điều kiện thuận lợi nhất để người dân được tham gia quy hoạch và quản lý phát triển đô thị.

Bền vững về tự nhiên: Tiêu chí này dựa trên nguyên tắc quy hoạch phải tạo sự thân thiện với môi trường xung quanh, ứng phó thích nghi với biến đổi khí hậu (BĐKH); thiết lập một thứ tự ưu tiên trong quy hoạch các đô thị được cảnh báo rủi ro thiên tai từ BĐKH, Quy hoạch phải đề xuất được giải pháp mang tính dự báo, giải pháp khu cụ thể rủi ro xảy ra và gairi pháp khắc phục sau rủi ro, thiên tai.

Bền vững về kỹ thuật: Thể hiện sự gắn kết quy hoạch hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội với quy hoạch không gian, kiến trúc cảnh quan. Quy hoạch quy định chi tiết yêu cầu đồng bộ các hạng mục xây trước, xây sau nhịp nhàng và hợp lý. Trong đó lựa chọn công nghệ cũng là điều đáng chú ý. Công nghệ tốt nhất là công nghệ phù hợp với sự tiến bộ, với năng lực vận hành phù hợp với điều kiện kinh tế – xã hội...

Bền vững về tài chính: Công tác phân tích kinh tế – xã hội và tài chính được thực hiện rất nghiêm ngặt ở tất cả các giai đoạn của quy hoạch để ước toán được các chi phí cần thiết để thực hiện quy hoạch, và triển khai đầu tư xây dựng.

Quy hoạch cần có vai trò tăng cường điều tiết khống chế vĩ mô nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, sự hiểu biết và trách nhiệm của cộng đồng, các bên liên quan trước pháp luật về quy hoạch và quản lý phát triển đô thị.

Đồ án quy hoạch đô thị và nông thôn phải là công cụ luật pháp để xử lý thỏa đáng các mối quan hệ giữa phát triển đô thị từ điều tiết sự phát triển của cả hệ thống đến sự phát triển trong từng đô thị các khu vực mới hoặc có tiềm năng hình thành đô thị; cần làm rõ các quy định về bảo tồn và cần nắm vững trọng điểm cần sửa đổi trong quá trình phát triển mới. Điều đó được hiểu mọi ý đồ phát triển đô thị cần phải xem xét đầy đủ các khía cạnh phát triển bền vững (quan hệ tác động, phân bố, đồng

bộ, cơ chế thực hiện...), và trù tính cẩn thận về mặt chiến lược cũng như các nội dung ưu tiên và bước thực hiện. Trong đó việc xác lập Chương trình phát triển đô thị; lựa chọn chương trình ưu tiên trước mắt cần được nghiên cứu để triển khai ngay được.

Quy trình và nội dung quy hoạch cần đổi mới theo hướng lồng ghép nội dung phát triển bền vững, ứng phó BĐKH, phát triển đô thị xanh. Cho dù các mục tiêu phát triển bền vững, ứng phó BĐKH, phát triển đô thị xanh và điều kiện lồng ghép có được đề ra đầy đủ đến đâu, vấn đề quan trọng vẫn là biện pháp lồng ghép vào quá trình lập quy hoạch và chương trình phát triển đô thị.

Từ đó, cho thấy, quy hoạch xây dựng đô thị và nông thôn bền vững phải trở thành nội dung làm việc thường xuyên của cấp lãnh đạo địa phương. Biện pháp này sẽ khắc phục tình trạng phê duyệt chậm trễ và nội dung quy hoạch đơn điệu.

Đồng thời, phải nâng cao năng lực lập và thực hiện các quy hoạch cho các đơn vị quy hoạch để các cơ sở này có thể lập các phương án quy hoạch có nội dung khả thi, tầm nhìn dài hạn, có hiệu quả thiết thực nhiều mặt, đáp ứng nhanh kế hoạch triển khai quy hoạch phát triển đô thị. Trước mắt, quy hoạch cần tiến hành nhanh và trúng các dự án ưu tiên 5 -10 năm, tạo đà cho phát triển đô thị. Còn các mục tiêu đầu tư xây dựng lâu dài cần có tầm nhìn rộng, mang chiến lược.

Để phát huy tác dụng với toàn xã hội, hệ thống quản lý hiện nay cần được xây dựng và chấn chỉnh theo hướng nghiêm túc về các quy định thể chế và mở rộng về cách làm và nội dung để quy hoạch đi vào cuộc sống, sát lợi ích của xã hội. Việc phổ biến kiến thức, thông tin quy hoạch rộng rãi và khuyến khích đóng góp ý kiến, là các cách để nhà quy hoạch biết đối thoại, lắng nghe và đến gần với người dân hơn.

Thiết lập cơ chế để các thành phần liên quan thường xuyên phối hợp, tránh tình trạng chồng lấn hay sự chia cắt các ngành, các địa phương, vì quy hoạch

cần sự phối hợp chia sẻ của toàn xã hội. Các trang web, triển lãm, hội thảo, họp báo công bố, tờ rơi... là các phương tiện truyền thông rất khả thi và hữu hiệu. Các quy hoạch ngắn hạn và kế hoạch xây dựng cần phù hợp với các kỳ bầu cử Đảng và chính quyền, khuyến khích sự tham gia góp ý của các tổ chức, đồng thời cũng giúp các thể chế này cam kết và cụ thể hơn chương trình hành động cụ thể về phát triển đô thị. Đối với vấn đề theo dõi, giám sát đánh giá, điều chỉnh quy hoạch, hàng năm cần có các cuộc họp giữa cơ quan quản lý quy hoạch, cơ quan lập quy hoạch, chính quyền địa phương và các bên liên quan (nhà đầu tư, người dân trong khu quy hoạch) để đánh giá đúng sai, tiến độ thực hiện và biện pháp bổ sung khắc phục.

Hỗ trợ tất cả các biện pháp trên có vai trò không nhỏ của việc đổi mới công nghệ, đặc biệt là việc áp dụng công nghệ tin học và hệ thống thông tin địa lý GIS vào quá trình lập, quản lý và theo dõi điều chỉnh quy hoạch. Các thông tin về phát triển đô thị cần được kết nối trực tiếp qua đường dẫn tới cổng điện tử của Chính phủ.

Về quy trình quy hoạch cần tập trung đổi mới các nội dung sau:

Đánh giá đầy đủ điều kiện địa lý và nguồn tài nguyên tự nhiên: Nhiệm vụ này khẳng định các cơ sở để một đô thị tồn tại lâu dài. Kinh nghiệm cho thấy những nơi có điều kiện thời tiết, khí hậu thuận lợi, nguồn nước dồi dào, ít lụt bão thiên tai... cũng là nơi để các đô thị tọa lạc và ngày càng phồn thịnh. Các phân tích và dự báo phát triển kinh tế – xã hội phải chính xác, đồng bộ, cập nhật góp phần phân tích đánh giá các xu hướng, động lực phát triển kinh tế, tình hình đời sống xã hội và diễn biến dân số đô thị nhằm cụ thể hóa các nhu cầu phát triển không gian mà quy hoạch cần đáp ứng.

Cân đối đất đai và cơ sở vật chất cho các hoạt động kinh tế - xã hội đô thị: Các quỹ đất có thể phát triển đô thị sẽ được cân đối để làm sao vừa đáp ứng cho các thời kỳ phát triển đô thị ngày càng cao,

vừa đảm bảo mật độ tiện nghi cần thiết và quỹ đất cho các hoạt động khác. Đồng thời giải pháp nhà ở và các công trình phục vụ công cộng (trường học, bệnh viện, cây xanh công viên...) cũng được hoạch định.

Tổ chức phát triển giao thông đô thị:

Nhiệm vụ này nhằm bố trí đủ và hợp lý cho các nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và đi lại của người dân trong đô thị cũng như với các địa bàn khác và quốc gia. Đồng thời, nó cũng xác định chi giới giao thông và hành lang bố trí các hạ tầng kỹ thuật đô thị.

Đảm bảo cung cấp hạ tầng kỹ thuật:

Nhiệm vụ này đảm bảo các nhu cầu cấp nước, cấp điện và thoát nước bẩn, các nhu cầu cơ bản và thường xuyên cho sự tồn tại và phát triển của các hoạt động đô thị.

Đảm bảo vệ sinh môi trường: Rác thải đô thị các loại ngày càng nhiều và cần có giải pháp thu gom và xử lý hữu hiệu. Bên cạnh đó là các vấn đề đảm bảo vệ sinh công cộng, đảm bảo yếu tố văn minh đô thị.

Đánh giá tác động môi trường của các giải pháp quy hoạch: Lập quy hoạch và quản lý không tốt sẽ gây ra tác động môi trường không nhỏ. Do đó bản thân người làm công tác quy hoạch cần phải xem xét đầy đủ các tác động bất lợi có thể gây ra cho quá trình phát triển đô thị. Quy chế quản lý thực hiện: Đây là nội dung hướng dẫn thực hiện và quản lý quy hoạch và kiến trúc cảnh quan đô thị. Trong đó, đưa ra cơ chế chính sách phát triển kèm theo các hướng dẫn thiết kế đô thị cụ thể cũng như các công bố, cấm mốc chi giới quy hoạch, hướng dẫn thủ tục phê duyệt dự án đầu tư, cấp phép xây dựng ...

Quy hoạch và các quy định quản lý đô thị cần được đặt trong hệ thống phối hợp toàn diện, hợp tác với nhiều ngành liên quan. Ví dụ nhu cầu phát triển cơ sở vật chất của các ngành chính là dữ liệu đầu vào cho việc nghiên cứu lập quy hoạch. Các ý đồ tổ chức không gian đô thị - sản phẩm đầu ra của quy hoạch cũng cần sự nắm bắt, phản hồi từ các ngành, để cùng tuân thủ quy hoạch được duyệt.

Bên cạnh đó, quy hoạch cần đặt trong hệ thống phối hợp thống nhất của các vùng miền (vùng núi - đồng bằng, nông thôn - đô thị) của các chủ thể quốc gia và từng địa phương, của các lĩnh vực phát triển kinh tế - xã hội.

Quy hoạch và việc quản lý đầu tư xây dựng và quản lý vận hành. Nhờ đó sẽ chấm dứt tình trạng quy hoạch không sát, riêng rẽ - chồng chéo, hoặc quy hoạch có tính hình thức chiếu lệ. Theo đó cần tập trung thực hiện các nhiệm vụ sau:

Thứ nhất, cần tiếp tục kiên trì nguyên tắc xuyên suốt là quản lý và phát triển đô thị phải phù hợp quy hoạch đô thị. Năm 2013, Chính phủ đã ban hành Nghị định 11/2013/NĐ-CP xác định những nguyên tắc cơ bản để phát triển đô thị, yêu cầu đảm bảo phù hợp với quy hoạch nhưng đồng thời phải có kế hoạch, lộ trình thực hiện cụ thể đối với từng khu vực phát triển đô thị được xác định. Mỗi đô thị cần xác định rõ định hướng phát triển trong mối tương quan tổng thể quy hoạch vùng tỉnh và quốc gia. Từ đó, đề ra các chương trình phát triển đô thị, các khu vực phát triển đô thị để ưu tiên tập trung nguồn lực đầu tư đảm bảo đồng bộ theo lộ trình.

Thứ hai, tiếp tục đẩy mạnh công tác nghiên cứu, rà soát, bổ sung hoàn chỉnh hệ thống quy hoạch vùng tỉnh, quy hoạch chung xây dựng các đô thị, các khu chức năng đặc thù, các khu vực dân cư tập trung. Đồng thời, cần nghiên cứu áp dụng các mô hình, tiến bộ khoa học công nghệ trên thế giới trong phát triển đô thị đi đôi với khai thác và phát huy các kinh nghiệm truyền thống về ứng phó với biến đổi của điều kiện tự nhiên. Có những giải pháp đồng bộ, toàn diện phù hợp với bối cảnh và đặc thù riêng của mỗi đô thị.

Phát triển đô thị cần chú trọng việc nâng cao chất lượng, điều kiện sống cho người dân; khai thác đặc trưng văn hóa, lối sống để tạo dựng những mô hình đô thị đặc thù của khu vực. Phát huy tối đa sự tham gia của cộng đồng, huy động được các nguồn lực đa dạng tại chỗ

đồng thời sử dụng có hiệu quả hỗ trợ của trung ương và bạn bè quốc tế.

Thứ ba, chú trọng nâng cao năng lực và chất lượng đội ngũ nguồn nhân lực xây dựng và phát triển đô thị đi đôi với cải cách thủ tục hành chính nhằm giải phóng các tiềm năng của đô thị; phát huy sự sáng tạo, thu hút sự tham gia của các thành phần kinh tế trong xã hội, tạo nên sự cân bằng trong nguồn lực đầu tư phát triển kinh tế địa phương.

Thứ tư, thay đổi và điều chỉnh trong xây dựng và phát triển đô thị để thích ứng với BĐKH. Nguy cơ của BĐKH không chỉ tác động đến riêng một đô thị, một khu vực nào. Từ đô thị lớn trung tâm vùng hay đô thị nhỏ tất cả đều đã và đang chịu tác động và ảnh hưởng. Việc chủ động liên kết và phối hợp hành động mới có thể hạn chế xuống mức thấp nhất những tác động bất lợi, nâng cao khả năng sẵn sàng ứng phó và tạo nên cơ hội tăng trưởng chung cho đô thị các tỉnh và cả nước.

Quy hoạch và chương trình quản lý đô thị cần được xem xét điều chỉnh phù hợp với yêu cầu phát triển mới. Phát triển là quá trình năng động với nhiều diễn biến về nguy cơ cũng như thời cơ khó mà lường hết được. Còn quy hoạch cần bám sát thực tiễn, cần được xem xét thường xuyên để nó có thể được điều chỉnh kịp thời, kế thừa các nhân tố tích cực và khắc phục các yếu tố tiêu cực. Vấn đề này cần lồng ghép ở 2 mức độ: Hàng năm đánh giá và bổ sung tất cả các quy hoạch hiện hành. Đây là quá trình liên tục đến khi quy hoạch được thực hiện kể cả Chiến lược phát triển đô thị quốc gia, các quy hoạch chuyên ngành hiện hành.

Đánh giá điều chỉnh lại nội dung quy hoạch. Khi ở địa bàn có các thay đổi gây tác động lớn như thiên tai, nhập tách hành chính, cấp hạng, quy hoạch hay dự án cấp vùng quốc gia ... Tất cả các nhiệm vụ trên, nếu được lồng ghép chặt chẽ theo một quy trình thống nhất, chắc chắn sẽ phát huy tác dụng tích cực giúp cho đô thị phát triển bền vững. ■

Thành phố năng động phát triển theo hướng tăng trưởng xanh và bền vững tại Việt Nam

TS.KTS. **TRƯƠNG VĂN QUẢNG**

Hội Quy hoạch phát triển Đô thị Việt Nam (VUPDA)

1. Thành phố năng động là gì ?

Nghiên cứu của Tập đoàn quản lý bất động sản Jones Lang LaSalle nước Mỹ (JLL) tại các thành phố năng động, vốn đầu tư nước ngoài trực tiếp (FDI) tăng cao và vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng thì TP Hồ Chí Minh trở thành thành phố có biên độ phát triển lớn nhất, được xếp ở vị trí thứ 6 trong tổng số 120 thành phố. Trong 120 thành phố được thống kê, có 10 thành phố năng động nhất gồm: London (Anh); San Jose (Mỹ); Bắc Kinh, Thẩm Quyển, Thượng Hải cùng ở Trung Quốc; TP. Hồ Chí Minh (Việt Nam); Boston (Mỹ); Vũ Hán (Trung Quốc); San Francisco (Mỹ); Trùng Khánh (Trung Quốc). Báo cáo nêu rõ, việc đầu tư cơ sở hạ tầng như đường tàu điện ngầm đầu tiên của TP. Hồ Chí Minh cũng đang góp phần thúc đẩy tăng trưởng GDP của Việt Nam. “TP này thu hút vốn đầu tư 506,3 triệu USD chỉ trong tháng 2 năm 2015, tăng 170,5% so với cùng kỳ năm ngoái. Các yếu tố này dẫn đến một sự gia tăng nhanh chóng trong kết nối giao thông, với số lượng hành khách hàng không tăng hơn 11% mỗi năm trong vòng 5 năm qua”. Ông Stephen Wyatt, Tổng giám đốc công ty JLL Việt Nam, cho biết: “TP. Hồ Chí Minh đã thực sự bắt

đầu phát triển đáng kể trong 2 năm qua do sự kết hợp từ việc cải thiện điều kiện kinh tế và niềm tin trở lại vào thị trường. Chúng tôi đang nhìn thấy rất nhiều nhà đầu tư và phát triển dự án nước ngoài cũng như trong nước đang cố gắng để có được một vị trí trong TP này”. Hiện, TP. Hồ Chí Minh có dân số khoảng 8 triệu người. Với xu hướng di cư từ nông thôn ra thành thị, dân số của TP. Hồ Chí Minh được dự báo có thể đạt đến 13,2 triệu người vào năm 2025, hình thành nên một siêu đô thị rộng lớn. (*Báo Người lao động điện tử*). Vậy thành phố năng động là gì? Thành phố năng động phải hội tụ các phẩm chất sau: (1) Môi trường đầu tư phát triển kinh tế hấp dẫn; (2) Môi trường văn hóa xã hội an toàn, lành mạnh; (3) Môi trường y tế, giáo dục bình đẳng, chất lượng; (4) Hạ tầng kỹ thuật và chất lượng dịch vụ đô thị phát triển đồng bộ, thuận tiện; (5) Môi trường tự nhiên trong lành; (6) Chất lượng quản trị đô thị tốt (Người dân hài lòng, hạnh phúc).

2. Thành phố năng động và khả năng thích ứng với Biến đổi khí hậu (BĐKH)?

Thế giới đang phải đối mặt với những ảnh hưởng của biến đổi khí hậu (BĐKH)

và sự tăng cao của mực nước biển dâng (NBD). BĐKH đang làm ra tăng lụt, bão, thiên tai ở hầu hết các nước trên phạm vi toàn cầu. Theo nhiều nghiên cứu, trong thế kỉ XXI, nhiều thành phố của các quốc gia ven biển đang đứng trước nguy cơ bị nước biển nhấn chìm, hàng trăm triệu người ở các nước đang phát triển sẽ phải di chuyển do tác động của nước biển dâng cao, điều này sẽ gây tác động nặng nề đến phát triển kinh tế và sinh thái đối với tất cả các khu vực, trong đó Đông Á sẽ phải gánh chịu hậu quả nghiêm trọng nhất, tiếp sau đó là Trung Đông và Bắc Phi. Nếu mực nước biển tăng từ 1 mét đến 5 mét thì phần trăm dân số chịu ảnh hưởng sẽ tăng từ 2% lên 8,6%; tác động đến GDP tăng từ 2,1% lên tới 10,2%; còn phần trăm diện tích đất đô thị bị ảnh hưởng sẽ tăng từ 1,7 lên đến gần 9%. Mức độ rủi ro cao về lãnh thổ bị thu hẹp do nước biển dâng cao theo thứ tự là Trung Quốc, Ấn Độ, Bangladesh, Việt Nam, Indonesia, Nhật bản, Ai Cập, Hoa Kỳ, Thái Lan và Philippines.

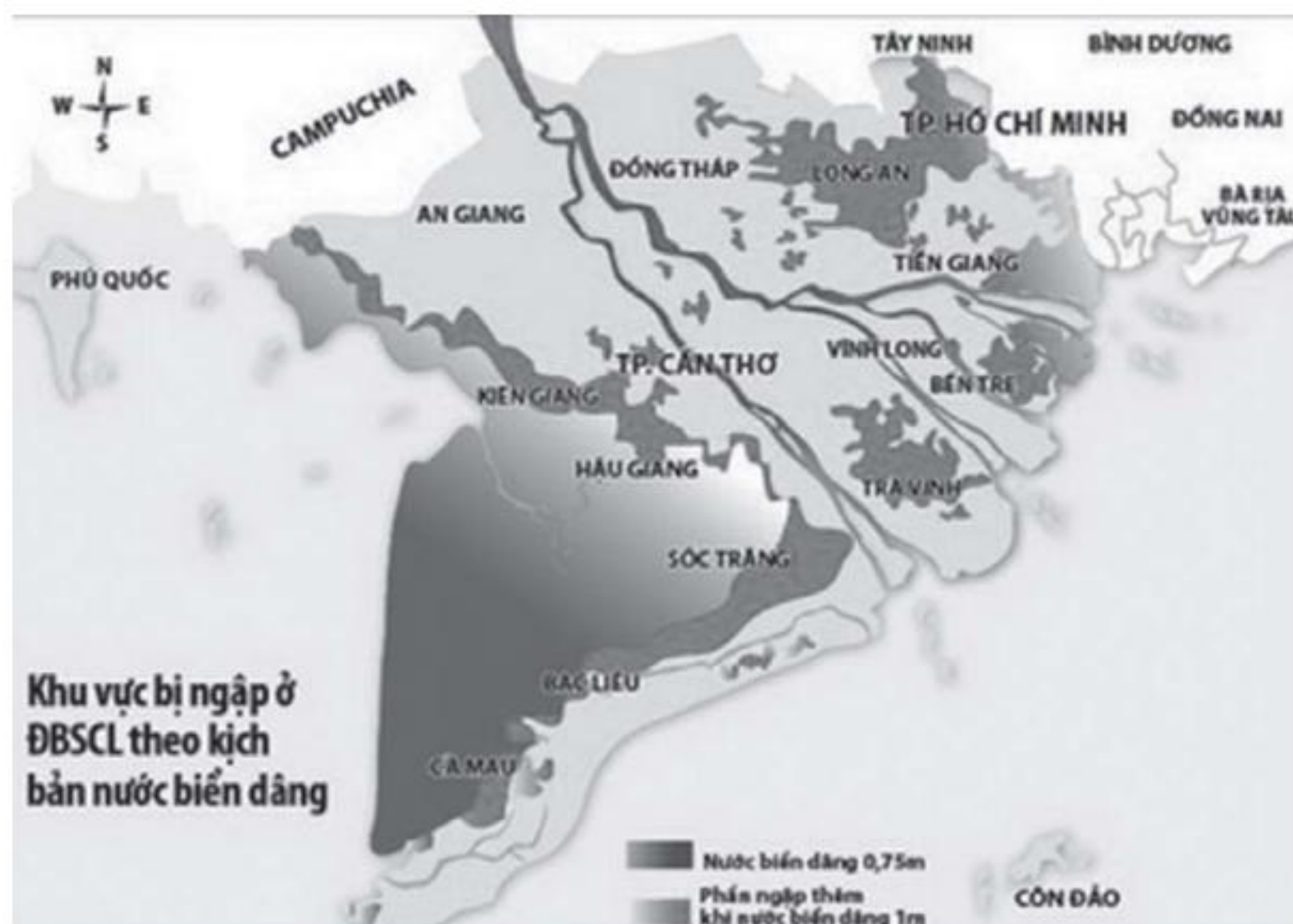
Theo công bố các chuyên gia tại Copenhagen, Việt Nam là một trong 11 quốc gia chịu ảnh hưởng lớn của hiện tượng nóng lên toàn cầu và hệ quả của nó. Điều này được thể hiện rõ khi thời tiết bất thường, gây ảnh

hường nghiêm trọng đối với Việt Nam những năm gần đây như lũ lụt ở các tỉnh miền Trung và Tây nguyên, hạn hán, xâm mặn ở Đồng bằng sông Cửu Long (tháng 3,4/2016 là một ví dụ) và hạn hán đồng bằng sông Hồng. BĐKH đang từng ngày tác động lên Việt Nam, mỗi năm thiệt hại hàng trăm nhân mạng và hàng chục triệu USD.

Trong “Chương trình mục tiêu quốc gia ứng phó với biến đổi khí hậu”, QĐ số 158/2008/QĐ – TTg ngày 02/12/2008 của Chính phủ Việt Nam khẳng định, ứng phó với BĐKH được tiến hành trên nguyên tắc phát triển bền vững, bảo đảm tính hệ thống, tổng hợp, ngành, liên ngành, vùng, liên vùng. Các nhiệm vụ ứng phó với BĐKH, NBD phải được tích hợp trong các chiến lược, chương trình, qui hoạch, kế hoạch phát triển của các ngành, các địa phương...

Tại QĐ số 2139/QĐ-TTg ngày 05/12/2012 của Chính phủ Việt Nam phê duyệt “Chiến lược quốc gia về BĐKH”, khẳng định cần phải tiến hành đồng thời các giải pháp thích ứng với tác động của BĐKH và giảm nhẹ phát thải khí nhà kính, bảo đảm an toàn tính mạng người dân và tài sản, nhằm mục tiêu phát triển bền vững. Các giải pháp ứng phó với BĐKH phải có tính hệ thống, đồng bộ, liên ngành, liên vùng, trọng tâm, trọng điểm, phù hợp với từng giai đoạn và các qui định quốc tế; dựa trên cơ sở khoa học kết hợp với kinh nghiệm truyền thống và kiến thức của địa phương; tính đến hiệu quả kinh tế - xã hội và các yếu tố rủi ro, bất định của BĐKH...

Việc xây dựng các kịch bản tác động của biến đổi khí hậu cho thế kỉ 21 là nhiệm vụ trọng tâm, các kịch bản này là cơ sở cho việc đánh giá những tác động của biến đổi khí hậu đến các đối tượng khác nhau của tự nhiên, đời sống kinh tế - xã hội và con người. Các kịch bản biến đổi khí hậu, mực nước biển dâng cho Việt Nam được xây dựng theo các kịch bản phát thải nhà kính khác nhau là: Thấp (B1), Trung bình (B2) và Cao (A1F1) và được khuyến nghị lựa chọn kịch bản Trung bình (B2). Với kịch bản này, các đô



Kịch bản nước biển dâng ở Đồng bằng sông Cửu Long

thị ven biển của Việt Nam phải đứng trước một thách thức lớn bên cạnh tầm nhìn chiến lược hướng ra biển và phát triển bền vững hệ thống đô thị quốc gia. Tính đến tháng 1/2014 Việt Nam có khoảng 770 đô thị, trong đó vùng ven biển có khoảng 345 đô thị. Tuy số lượng các đô thị thấp hơn các vùng nội địa nhưng qui mô các đô thị lại lớn hơn... và khả năng ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, nước biển dâng, triều cường, xâm mặn là rất lớn...

Xu hướng thích ứng tác động biến đổi khí hậu, phát triển bền vững, giảm thiểu tác động tới môi trường, giảm thiểu việc sử dụng tài nguyên tự nhiên và năng lượng đang thúc đẩy các xu hướng hợp tác mang tính toàn cầu và sự cần thiết phải thiết lập các tiêu chuẩn mới trong phát triển kinh tế và quy hoạch đô thị (như mô hình kinh tế xanh, đô thị sinh thái, đô thị xanh, thông minh và phát triển đa năng...). Theo đó thành phố năng động còn phải có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng. Phát triển năng động theo hướng tăng trưởng xanh, đảm bảo nâng cao chất lượng sống, bảo tồn môi trường tự nhiên và di sản văn hóa, gắn phát triển kinh tế, đô thị - nông thôn với bảo đảm an ninh quốc phòng.

3. Xây dựng thành phố năng động theo hướng tăng trưởng xanh và phát triển bền vững trong tương lai tại Việt Nam.

Trong gần ba mươi năm đổi mới Việt Nam đã thu được nhiều kết quả đáng khích lệ. Nhiều mục tiêu thiên niên kỉ cơ bản đã đạt được như xóa đói giảm nghèo, sức khỏe cộng đồng... Tuy nhiên, nền kinh tế phát triển chưa bền vững. Chất lượng tăng trưởng, hiệu suất, hiệu quả và tính cạnh tranh của nền kinh tế còn thấp. Tăng trưởng kinh tế chủ yếu phát triển theo chiều rộng, dựa vào khai thác tài nguyên với cường độ cao, hiệu quả thấp. Tài nguyên có nguy cơ bị cạn kiệt, môi trường bị ô nhiễm nặng. Các ngành kinh tế thân thiện với môi trường chưa được phát triển, công nghệ chậm được đổi mới... Hệ thống đô thị tuy có gia tăng về số lượng, qui mô nhưng chất lượng đô thị còn thấp. Phát triển đô thị còn lãng phí nguồn tài nguyên đất đai, cảnh quan, ảnh hưởng tới môi trường, thiếu tính bền vững.

Để giải quyết các vấn đề trên, trong xu hướng hội nhập và phát triển, Việt Nam rất cần tham gia vào quá trình tái cấu trúc nền kinh tế mang tính toàn cầu. Đó chính là sự nỗ lực của cộng đồng quốc tế hướng tới một nền

kinh tế tăng trưởng xanh (Nền kinh tế xanh). Theo Liên Hiệp Quốc, “nền kinh tế xanh” là một nền kinh tế nhằm cải thiện hạnh phúc con người, công bằng xã hội và giảm thiểu đáng kể những nguy cơ kiệt quệ về môi sinh. Đây là nền kinh tế đạt được trạng thái cân bằng giữa ba yếu tố là tăng trưởng kinh tế, công bằng xã hội và bảo vệ môi trường.

Đối với Việt Nam tăng trưởng xanh được hiểu 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 việc nghiên cứu và áp dụng công nghệ tiên tiến, phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ, hiện đại để sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, giảm phát thải khí nhà kính, ứng phó với biến đổi khí hậu, góp phần xóa đói giảm nghèo và tạo động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế một cách bền vững. Ngày 25/9/2012, tại Quyết định số 1393/QĐ-TTg, Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt “Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh thời kỳ 2011 – 2020 và tầm nhìn đến 2050”. 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. Phát triển và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn tự nhiên, giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện nâng cao chất lượng môi trường, qua đó kích thích tăng trưởng kinh tế. Quy hoạch đô thị, nông thôn có hệ thống thu gom xử lý nước thải đạt qui chuẩn qui định. Diện tích cây xanh đạt tiêu chuẩn đô thị tương ứng. Phấn đấu tỉ lệ đô thị lớn và vừa đạt tiêu chí đô thị xanh đạt 50%.

Mục tiêu của tăng trưởng xanh là khuyến khích các ngành kinh tế sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên với giá trị gia tăng cao, hạn chế tiến tới xóa bỏ những ngành sử dụng lãng phí tài nguyên thiên nhiên, gây ô nhiễm môi trường; ứng dụng và phát triển công nghệ hiện đại nhằm sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, giảm phát

thải khí nhà kính, góp phần ứng phó hiệu quả với vấn đề biến đổi khí hậu; nâng cao đời sống nhân dân thông qua việc tạo thêm việc làm từ các ngành công nghiệp xanh và xây dựng lối sống thân thiện với môi trường.

Năng lượng sạch. Sử dụng nguồn năng lượng sạch cũng không nằm ngoài mục tiêu tăng trưởng xanh... Năng lượng sạch là loại năng lượng không gây ô nhiễm không khí hay sản phẩm phụ nhiễm độc trong tiến trình phát điện. Gió, năng lượng mặt trời, thủy triều và địa nhiệt là thí dụ về các tài nguyên có thể cung cấp năng lượng sạch. Một nghiên cứu mới đây tại Mỹ cho biết trong khoảng 20 - 40 năm nữa, con người có thể thay thế hoàn toàn năng lượng hóa thạch bằng các dạng năng lượng tái tạo được, từ đó xây dựng một thế giới xanh, sạch hơn. Khủng hoảng năng lượng và biến đổi khí hậu đang là những mối quan tâm lớn nhất của cả thế giới hiện nay về tương lai của trái đất và loài người. Sự khai thác và sử dụng quá mức nguồn nhiên liệu hóa thạch vào cuối thế kỷ 20 đã khiến trữ lượng của chúng giảm nhanh và nhiều đến mức báo động, đồng thời gây nên hiện tượng ấm lên toàn cầu. Với tính hình đó, nhiều nguồn năng lượng mới, sạch và dễ tái tạo hơn đã được nghiên cứu và phát triển như sức nước, sức gió, ánh nắng mặt trời, sóng biển.... Các công nghệ này, một số đã đi vào ứng dụng thực tế, còn lại vẫn đang trong giai đoạn thử nghiệm, do đó dù ít hay nhiều con người vẫn đang phải phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch.

Việt Nam là quốc gia có tiềm năng rất lớn về nguồn năng lượng tái tạo phân bố rộng khắp trên toàn quốc. Sinh khối từ các sản phẩm hay chất thải nông nghiệp có sản lượng tương đương 10 triệu tấn đầu/năm. Tiềm năng khí sinh học xấp xỉ 10 tỉ m³ năm có thể thu được từ rác, phân động vật và chất thải nông nghiệp. Tiềm năng kỹ thuật của thủy điện nhỏ (<30MW) hơn 4,000MW. Nguồn năng lượng mặt trời phong phú với bức xạ nắng trung bình là 5kWh/m² /ngày phân bố trên khắp đất nước. Vị trí địa lý của Việt Nam

với hơn 3,400km đường bờ biển cũng giúp Việt Nam có tiềm năng rất lớn về năng lượng gió với tiềm năng ước tính khoảng 500-1000 kWh/m² /năm. Những nguồn năng lượng thay thế này có thể được sử dụng giúp Việt Nam đáp ứng nhu cầu năng lượng ngày càng tăng nhanh. Mặc dù Việt Nam đã triển khai sớm và thành công một số dự án nhưng việc ứng dụng năng lượng tái tạo tại Việt Nam vẫn chưa khai thác hết tiềm năng sẵn có.

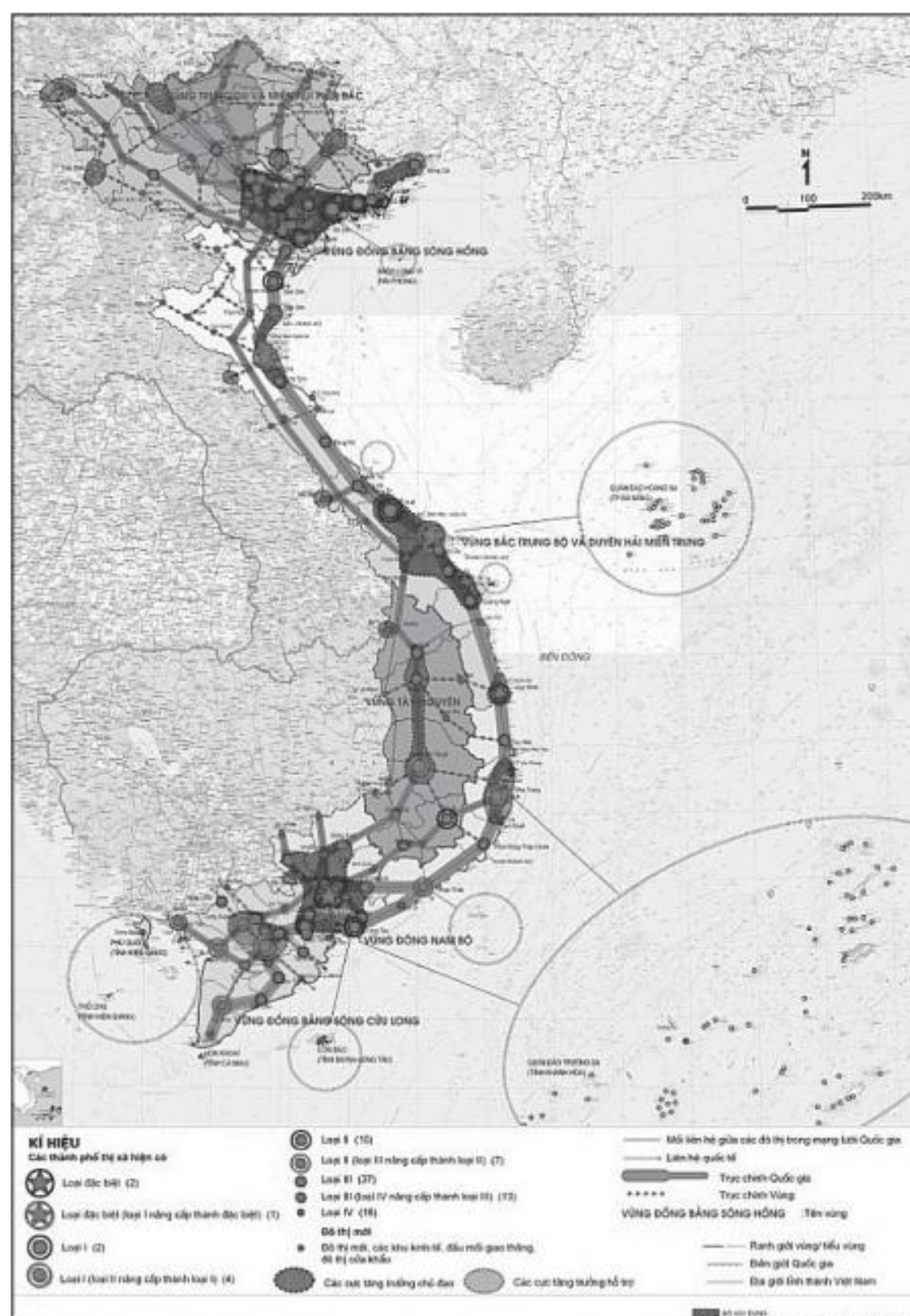
Chính phủ Việt Nam đã ban hành nhiều chính sách khuyến khích phát triển năng lượng tái tạo, đề ra mục tiêu sử dụng năng lượng tái tạo và hướng đến một thị trường điện cạnh tranh với nguồn đầu tư và mô hình kinh doanh đa dạng. Quyết định số 1855/QĐ-TTg ngày 27/12/2007 của Chính phủ Việt Nam phê duyệt *Chiến lược phát triển Năng lượng tái tạo quốc gia của Việt Nam đến năm 2020 tầm nhìn 2050*, Chính phủ Việt Nam khuyến khích việc phát triển và sử dụng năng lượng mới và năng lượng tái tạo; cung cấp các hỗ trợ tài chính cho nghiên cứu sản xuất thử và xây dựng những mô hình thí điểm; miễn thuế nhập khẩu thuế sản xuất và lưu thông.

Cụ thể, Chính phủ Việt Nam đã đề ra mục tiêu tăng thị phần của năng lượng tái tạo trong tổng năng lượng thương mại sơ cấp từ 3% năm 2010 lên 5% năm 2020 và 11% năm 2050 (Quyết định 1855/2007/QĐ-TTg) và tăng thị phần điện sản xuất từ nguồn năng lượng tái tạo như gió và sinh khối từ 3.5% tổng sản lượng điện sản xuất năm 2010 lên 4.5% năm 2020 và 6% năm 2030 (Quyết định số 1208/QĐ-TTg ngày 21/07/2011 hay Tổng sơ đồ VII).

Về nhiên liệu sinh học, Chính phủ Việt Nam đã đề ra mục tiêu đạt sản lượng hàng năm 100 nghìn tấn xăng E5 và 50 nghìn tấn B5 vào năm 2010 tương đương với 0.4% tổng nhu cầu xăng dầu dự kiến của cả nước; 1.8 triệu tấn xăng ethanol và dầu thực vật hay 5% nhu cầu xăng dầu vào năm 2025 (Quyết định 177/2007/QĐ-TTg). Xăng E5 là loại xăng chứa 5% xăng sinh học trong tổng thể tích; B5 là dầu chứa 5% dầu sinh học trong tổng thể tích...



Các cực tăng trưởng chủ đạo, các vùng đô thị hóa động lực của Việt Nam



Mạng lưới đô thị Việt Nam đến 2025, tầm nhìn 2050

Mặc dù một số dạng năng lượng như thủy điện, gió hay ánh sáng mặt trời đã được áp dụng vào thực tế, nhưng ngoại trừ thủy điện, tỷ lệ % năng lượng cung cấp bởi các nguồn năng lượng mới này vẫn còn rất thấp. Thực tế này cũng đang diễn ra tại Việt Nam. Việc sử dụng năng lượng sạch đòi hỏi một sự thay đổi trên diện rộng với sự nỗ lực của không chỉ một, hai quốc gia mà của toàn thế giới. Mặc dù vậy, một trái đất xanh, sạch, phát triển bền vững là mong muốn của cả nhân loại, và khi con người đồng lòng chung sức, không có gì là không thể.

Bên cạnh việc khuyến khích sử dụng nguồn năng lượng sạch, ngày 28/6/2010 Quốc hội Việt Nam đã ban hành Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả số 50/2010/QH12. Luật này quy định về sử dụng năng lượng tiết kiệm

và hiệu quả; chính sách, biện pháp thúc đẩy sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của tổ chức, hộ gia đình, cá nhân trong việc sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả; ngày 29/3/2011 Chính Phủ cũng đã ban hành Nghị định số 21/2011/ND-Quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả.

Xây dựng thành phố năng động cũng không ngoài mục tiêu phát triển theo hướng tăng trưởng xanh và bền vững. Mục tiêu này đã trở thành một yêu cầu chiến lược tất yếu trong định hướng phát triển hệ thống đô thị khu vực, thế giới và Việt Nam. Các lĩnh vực cần ưu tiên trong các chiến lược thuộc Chương trình nghị sự 21, kịch bản biến đổi khí hậu, tăng trưởng xanh của Chính Phủ Việt Nam phải được lồng ghép và cụ

thể trong chiến lược phát triển bền vững đô thị của Việt Nam, cụ thể là:

- (1) Những lĩnh vực kinh tế trong khu vực đô thị cần ưu tiên nhằm phát triển bền vững: Chuyển dịch cơ cấu và duy trì tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững; Thay đổi mô hình sản xuất và thói quen tiêu dùng theo hướng thân thiện với môi trường; Thực hiện quá trình "công nghiệp hóa sạch"; Tăng cường mối liên kết giữa khu vực đô thị và nông thôn theo hướng bền vững.
- (2) Những lĩnh vực xã hội trong khu vực đô thị cần ưu tiên nhằm phát triển bền vững: Xây dựng chương trình phát triển đô thị quốc gia khoa học, hợp lý nhằm phát triển bền vững hệ thống đô thị; phân bố hợp lý dân cư, lao động và hệ thống đô thị theo nguồn lực, tiềm năng, ngưỡng phát triển từng vùng,

miền; Tập trung nỗ lực để giảm nghèo đô thị, đẩy mạnh thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội; Tiếp tục giảm mức tăng dân số và tạo thêm việc làm cho người lao động; Nâng cao chất lượng giáo dục để nâng cao dân trí và trình độ nghề nghiệp, phù hợp với yêu cầu của quá trình đô thị hóa; Phát triển về số lượng và nâng cao chất lượng của dịch vụ y tế, chăm sóc sức khỏe, cải thiện điều kiện lao động và vệ sinh môi trường sống.

(3) *Những lĩnh vực sử dụng tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường và kiểm soát ô nhiễm trong khu vực đô thị cần ưu tiên nhằm phát triển bền vững:* Tiết kiệm nguồn tài nguyên đất đai; hạn chế phát triển đô thị, công nghiệp vào khu vực đất nông nghiệp gắn với chiến lược an ninh lương thực quốc gia; sử dụng hiệu quả và bền vững tài nguyên đất phát triển đô thị; Bảo vệ môi trường nước và sử dụng bền vững tài nguyên nước; Bảo tồn đa dạng sinh học; bảo vệ và phát triển hệ sinh thái rừng, nông nghiệp, biển, hải đảo, giữa các khu vực đô thị và nông thôn; Giảm ô nhiễm không khí, tiếng ồn, đất, nước ở các đô thị và khu công nghiệp; quản lý chất thải rắn và chất thải nguy hại; Thực hiện các biện pháp giảm sự gia tăng biến đổi khí hậu và hạn chế những ảnh hưởng có hại của biến đổi khí hậu (nhất là ảnh hưởng của mực nước biển dâng, triều cường...), phòng và chống thiên tai; Đổi mới phương pháp lập qui hoạch đô thị, nông thôn; Phát triển đô thị xanh, kiến trúc xanh...

Để phát triển thành phố năng động, nâng cao chất lượng đô thị hóa và phát triển đô thị bền vững tại Việt Nam, cần tiếp tục thực hiện (nhưng có điều chỉnh cho phù hợp) Quyết định của Thủ tướng Chính phủ (số 445/QĐ-TTg, ngày 07/4/2009) phê duyệt “Điều chỉnh định hướng qui hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050”. Theo đó, tiếp tục thực hiện kịch bản phát triển hệ thống đô thị Việt Nam (Quyết định số 445) phát triển theo giai đoạn: (1) Giai đoạn từ 2009 đến năm 2015; (2) Giai đoạn từ 2016 đến năm

2025; (3) Giai đoạn từ 2026 đến năm 2050; Mô hình phát triển theo Mạng lưới (*Liên kết mạng*)... Đây là mô hình hướng tới thể hiện vai trò của chính quyền các cấp từ Trung ương đến địa phương ngày một lớn mạnh; sự phân cấp và tổ chức mạng lưới đô thị theo dạng tầng bậc phân bố tương đối đều khắp lãnh thổ Việt Nam, giảm thiểu sự phát triển chênh lệch, tạo điều kiện phát triển cân bằng hơn giữa các vùng, giữa khu vực đô thị và nông thôn. Mạng lưới cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội phát triển đồng bộ, hiện đại tạo điều kiện cho người dân được hưởng chất lượng đô thị hóa tốt hơn, tiếp cận chất lượng dịch vụ đô thị, khoa học công nghệ, công nghệ thông tin... tốt hơn, hoàn thiện hơn. Hệ thống đô thị Việt Nam phát triển cân đối, bền vững, có mối liên kết chặt chẽ với khu vực nông thôn, không gây tổn hại đến môi trường, có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng, có sức cạnh tranh cao, có vị thế xứng đáng, có mối liên kết hài hòa với hệ thống đô thị khu vực và quốc tế.

Kịch bản phát triển theo giai đoạn đảm bảo sự phát triển đô thị phù hợp với các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam theo từng thời kỳ, là sự kết tinh chuỗi đặc điểm của quá trình đô thị hóa Việt Nam chuyển dần từ mô hình cấu trúc mạng (theo cấp, loại đô thị), gắn với các cực tăng trưởng, phân bố hợp lý theo các vùng lãnh thổ quốc gia và trên địa bàn cả nước giai đoạn ngoài năm 2025 sang Cấu trúc mạng (theo mối liên kết) và phát triển đồng đều ở giai đoạn ngoài năm 2025 (Mô hình mạng lưới – Liên kết mạng). “Khung phát triển” lãnh thổ quốc gia được thiết lập trên cơ sở phân bố nguồn lực nhằm tạo khung phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam cũng như nguồn lực phát triển hệ thống đô thị Việt Nam cơ bản dựa trên các đặc điểm của điều kiện tự nhiên, vị thế, nguồn tiềm năng, mối quan hệ, xu hướng hội nhập, các chiến lược phát triển ngành, phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam, kế thừa những mặt tích cực của Đổi mới lần 1, quá trình đô thị hóa (*bùng phát*

đô thị) lần 2. Đồng thời đón trước các thay đổi trong Đổi mới lần 2 (*quá trình tái cơ cấu nền kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng của Việt Nam*), chuẩn bị cho giai đoạn bùng phát đô thị lần 3 cũng như các cơ hội thách thức trong xu hướng hội nhập, biến đổi khí hậu, nước biển dâng... làm cơ sở để xác định “Khung phát triển” lãnh thổ quốc gia, trong đó tiếp tục duy trì các cực tăng trưởng chủ đạo và thứ cấp/Các vùng kinh tế trọng điểm, vùng đô thị lớn, các đô thị lớn, cực lớn, các khu kinh tế..., các trục hành lang kinh tế động lực chủ đạo Bắc – Nam; các trục hành lang kinh tế động lực liên kết hỗ trợ Đông – Tây, nan quạt, hành lang vành đai biên giới, hải đảo gắn với kinh tế biển, cửa khẩu, an ninh quốc phòng...

Đảm bảo thực hiện các mục tiêu chiến lược phát triển hệ thống đô thị quốc gia là: “Từng bước xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đô thị Việt Nam phát triển theo mô hình mạng lưới đô thị; có cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội phù hợp, đồng bộ, hiện đại; có môi trường và chất lượng sống đô thị tốt; có nền kiến trúc đô thị tiến tiến, giàu bản sắc; có mối quan hệ và vị thế xứng đáng, có tính cạnh tranh cao trong phát triển kinh tế, xã hội quốc gia, khu vực và quốc tế, góp phần thực hiện tốt hai nhiệm vụ chiến lược là xây dựng xã hội chủ nghĩa và bảo vệ tổ quốc”. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Chương trình nghị sự 21, kịch bản biến đổi khí hậu, tăng trưởng xanh của CP Việt Nam;
- Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh thời kỳ 2011 – 2020 và tầm nhìn đến 2050;
- Chiến lược phát triển Năng lượng tái tạo quốc gia của Việt Nam đến năm 2020 tầm nhìn 2050;
- Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả;
- Nghị định số 21/2011/NĐ Quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả;
- QĐ số 445/QĐ-TTg, ngày 07/4/2009 của Chính phủ Việt Nam về phát triển hệ thống đô thị quốc gia;
- Nghiên cứu của Tập đoàn quản lý bất động sản Jones Lang LaSalle nước Mỹ (JLL);
- Báo Người lao động điện tử.



Hoàng hôn Sài Gòn, Ảnh nguồn: Nguyễn Thế Dũng

Thành phố Hồ Chí Minh hướng đến thành phố quốc tế

NGUYỄN ĐĂNG SƠN

Viện Nghiên cứu đô thị & phát triển hạ tầng

Thành phố quốc tế

Toàn cầu hóa là quá trình chứa đựng trong đó các dòng chảy trong một “thế giới không biên giới”, “thế giới phẳng”. Thế giới không biên giới này là kết quả của 4 chữ “C” : thông tin liên lạc phát triển (Communications), sự hoạt động của thị trường vốn (Capital), các tập đoàn và sự linh hoạt của chúng (Corporations), chủ nghĩa tiêu dùng

dựa vào chất lượng và nhãn hiệu sản phẩm, cả hai đều không biên giới (Consumerism). Các thành phố và nền kinh tế toàn cầu mới đã làm nổi bật lên “sự nối kết chặt chẽ với nhau của nền kinh tế với môi trường cơ sở vật chất, văn hóa và xã hội”. Quá trình này gắn kết với nhau thông qua các đô thị là các đầu mối kinh tế chính trị của mỗi quốc gia, trong đó trung tâm sáng tạo, hoạt động và quyền lực nằm trong các thành

phố lớn dần dần hình thành nên mạng lưới các thành phố có đẳng cấp thế giới (World City), thành phố toàn cầu (Global City), thành phố quốc tế. UBND TP HCM vừa có quyết định xây dựng TP HCM phát triển nhanh, toàn diện, vững chắc tăng cường vai trò đầu tàu phát triển hiện đại của vùng và cả nước theo NQ 16-NQ/TW của Bộ chính trị và trở thành một trong những trung tâm phát triển của khu vực Đông Nam Á, một thành phố hiện đại, đẳng cấp quốc tế, thành phố quốc tế (International City) và có bản sắc riêng. Để TPHCM hướng đến thành phố quốc tế ở “vị trí hàng đầu” khu vực Đông Nam Á trong đó có Singapore, mà Singapore lại là *thành phố quốc tế, thành phố toàn cầu, thành phố có đẳng cấp thế giới*, do vậy thành phố cần đề ra “*Các mục tiêu chiến lược*” (có tham khảo kinh nghiệm của các thành phố: Thượng Hải, Singapore, Kuala Lumpur v.v..) cho một “*Tầm nhìn dài hạn*” từ 20-30 năm tới hướng đến thành phố quốc tế và “*Khát vọng đưa TPHCM trở lại vị trí hàng đầu*” mà Sài Gòn trước đây đã từng là “*Hòn ngọc viễn Đông*”. Cách tiếp cận “so sánh với các chuẩn mực quốc tế” sẽ giúp TP HCM định vị mình chính xác trong cuộc đua quốc tế.

Hướng đến thành phố quốc tế, thành phố toàn cầu, thành phố cạnh tranh, thành phố hiện đại

Trước tiên thành phố cần có được quy mô kinh tế hiện đại và sức mạnh tổng hợp tương thích với một thành phố đẳng cấp thế giới.

Chỉ số đô thị sức mạnh thế giới (theo The Memoreal Foundation – Tokyo tháng 10/2009) có 6 tiêu chí: (1) Kinh tế, (2) Nghiên cứu & Phát triển, (3) Tương tác văn hóa, (4) Khả năng sống, (5) Sinh thái & Môi trường thiên nhiên, (6) Khả năng tiếp cận.

Thành phố toàn cầu hay thành phố có đẳng cấp thế giới là thành phố có ảnh hưởng hữu hình và trực tiếp trên nền kinh tế toàn cầu thông qua các phương tiện kinh tế, xã hội, văn hóa, chính trị mà các thành phố bình thường khác không có (theo Globalization

and World Cities Study Group and Network – GaWC).

Các tiêu chí về *thành phố quốc tế, thành phố toàn cầu* bao gồm: (1) Trung tâm tài chính của thế giới, (2) Địa điểm tổng hành dinh về các hợp tác liên quốc gia, bao gồm cả các tổng hành dinh khu vực, (3) Chủ nhà của các định chế quốc tế, (4) Khu vực dịch vụ thương mại phát triển nhanh chóng, (5) Trung tâm của vận tải quốc tế, (6) Trung tâm của sản xuất quan trọng trên thế giới, (7) Dân số lớn, (8) Trung tâm nghiên cứu và giáo dục, có nhiều khả năng về hội nghị và triển lãm. (theo Friedman, năm 1996).

Theo Gilles Antier: (1) Quy mô dân số từ 3-20 triệu, (2) Lưu lượng vận tải hàng không: 8-60 triệu lượt khách, (3) Tổng chiều dài của mạng lưới tàu điện ngầm 10-100km, (4) Vai trò của thị trường chứng khoán từ 100-1000 tỷ Euro, (5) Số lượng trung tâm phát minh khoa học và công nghệ 10-20 trung tâm, (6) Tổ chức các sự kiện lớn: thể vận hội - các triển lãm toàn cầu, (7) Tầm quan trọng về mặt di sản và văn hóa: 30-100 cuộc / năm, (8) Tổ chức các hội nghị quốc tế: trung tâm văn hóa nghệ thuật thế giới công nhận, có khu vực trung tâm thành phố được xếp hạng.

Thành phố quốc tế, thành phố thế giới trong xu hướng toàn cầu hóa trước tiên phải là *thành phố cạnh tranh*. Các trụ cột của thành phố cạnh tranh là: (1) Sức mạnh kinh tế, (2) Tính hấp dẫn toàn cầu, (3) Hạ tầng đô thị, (4) Môi trường tự nhiên và hiểm họa, (5) Tài chính vững vàng, (6) Nguồn lực con người, (7) Quản lý công hiệu quả, (8) Bản sắc văn hóa xã hội (theo Economist Intelligence Unit - EIU, hiện nay TPHCM được xếp hạng trong số các thành phố cạnh tranh của thế giới nhưng chỉ xếp thứ 109/120).

Thành phố hiện đại là TP công nghệ cao, có nhiều công trình “đô thị nổi” cũng như “đô thị ngầm” hiện đại, kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, bền vững, TP thông minh, TP đa truyền thông. Thành phố hiện đại lại chính là *cốt lõi* của một thành phố cạnh tranh. Tuy nhiên để trở thành thành phố hiện

đại, trước mắt thành phố cần tập trung vào tái cơ cấu công nghiệp và tái cơ cấu đô thị.

Cả thế giới và Việt Nam đang ở trong cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 mang tên “*cách mạng số*”. Công nghiệp 4.0 là thời cơ để chúng ta xây dựng chiến lược công nghiệp mới, trong đó nhấn mạnh đến vai trò của công nghiệp nặng, công nghiệp tiêu dùng công nghiệp phụ trợ và cả công nghiệp dịch vụ. Năm công nghệ hiện đại của thiên niên kỷ mới là: (1) Công nghệ thông tin, (2) Dữ liệu internet của vạn vật (Internet of Things - IoT), (3) Công nghệ sinh học, (4) Công nghệ nano, (5) Công nghệ vật liệu và công nghệ in 3D. Do vậy cần nỗ lực đẩy mạnh công nghiệp hóa cả diện rộng và bề sâu mới tránh được hiện tượng chuyển sang “*thời đại hậu công nghiệp*” quá sớm.

Tái cơ cấu công nghiệp cần ưu tiên ngành công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp dịch vụ và ngành công nghiệp phụ trợ để trở thành trung tâm sản xuất quan trọng trên thế giới *hướng đến thành phố cạnh tranh*. Khu vực dịch vụ có rất nhiều tiềm năng để duy trì và phát triển thị trường lao động, TP cần khai thác thu hút đầu tư nhiều hơn nữa, nhất là thị trường công nghệ. Các doanh nghiệp cần được thông tin đầy đủ hơn trong áp dụng công nghệ mới. Ngoài ra cần tập trung duy trì các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong khu vực tư nhân để đem lại lợi ích cho nhiều người hơn. TP cần đầu tư phát triển để trở thành một trung tâm sản xuất quan trọng của thế giới.

Tái cơ cấu đô thị cần hoàn thiện hình thái *thành phố đa trung tâm*. Trên cơ sở đột phá phát triển Thủ Thiêm với 4 cầu, 1 hầm kết nối sẽ hình thành một “*Cụm trung tâm thống nhất lớn hơn*” (Greater CBD) với quy mô bao gồm Sài Gòn – Chợ Lớn – Thủ Thiêm - Phú Mỹ Hưng – Quận 4 và một phần Quận Bình Thạnh để trở thành một trung tâm tài chính của thế giới, một “*cực tăng trưởng*” của Vùng TPHCM và cả nước, thì mới xứng tầm là một trung tâm của *một thành phố quốc tế*

có vị trí hàng đầu ở khu vực Đông Nam Á. Do vậy trung tâm đô thị mới Thủ Thiêm cần có những quyết sách để hướng tới mục tiêu các chức năng của đô thị toàn cầu TPHCM. Mặt khác cần hoàn chỉnh các trung tâm khu vực như đô thị tỉnh vệ tinh Tây Bắc Củ Chi và trung tâm khu vực đô cảng Hiệp Phước và ưu tiên phát triển các trung tâm khu vực khu đô thị công nghệ cao Quận 9 cửa ngõ ra miền Đông và đô thị khu vực Tân Tạo – Tân Kiên huyện Bình Chánh - cửa ngõ ra miền Tây. Trên cơ sở đó hoàn chỉnh mô “*hình thành phố đa trung tâm*” theo quy hoạch đã được phê duyệt thì phân bố dân cư sẽ hợp lý hơn và mới cần bản giải quyết được các “*căn bệnh đô thị*” của một thành phố cực lớn với khoảng 10 triệu dân, giảm được ùn tắc giao thông và giảm ô nhiễm môi trường hướng đến thành phố sống tốt.

Tuy nhiên thành phố cần bảo tồn cảnh quan thiên nhiên của một thành phố sông nước – kênh rạch và các di sản đô thị từ thời Pháp, khu chợ người Hoa và các đền, chùa của người Việt để bảo tồn bản sắc đô thị và trở thành thành phố hấp dẫn.

“*Sau nửa thế kỷ chiến tranh và nghèo đói. TP HCM đang gấp gáp bước về phía trước với những kế hoạch khổng lồ về mở rộng và phát triển đô thị; quyết tâm đoạt lấy vị trí xứng đáng là một trong những đô thị hàng đầu của thế giới*” (theo New York Times, 2006).

Danh sách thành phố toàn cầu năm 2008 có 130 thành phố, trong đó TP HCM xếp 84/130 loại “Beta”, thành phố có sự kết nối trung bình với thế giới, độ tập trung 6.100.000 người. Hiện nay ASEAN có 6 thành phố toàn cầu theo thứ tự bao gồm: Singapore, Bangkok, Kuala Lumpur, Manila, Jakarta và TP Hồ Chí Minh (theo A.T Kearner, 2010).

Đánh giá của TPHCM theo Tiêu chí đô thị toàn cầu Gilles Antier thì có thể đạt từ 2-3 điểm (năm 2015) và từ 4-5 điểm (năm 2030) trên thang điểm 5 (theo Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia – Bộ Xây dựng, tháng 11/2015).

Phát triển cơ sở hạ tầng hiện đại dành cho một thành phố có đẳng cấp quốc tế

Cơ sở hạ tầng hiện đại là một hệ thống công trình phức hợp có tính chất nền tảng của một thành phố hiện đại như: đường bộ, đường sắt, nhà ga, bến cảng, phi trường, cấp thoát nước, điện, mạng viễn thông v.v chính là động lực để phát triển thành phố quốc tế, thành phố toàn cầu.

Tuy nhiên trước mắt cần tập trung phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ với phương tiện vận tải công cộng có sức chở lớn kết hợp với giảm phương tiện lưu thông cá nhân để giảm ùn tắc giao thông. Theo kinh nghiệm của Singapore thì thành phố không bị ùn tắc giao thông hay thành phố đi lại dễ dàng chính là tiêu chuẩn hàng đầu của thành phố kiểu mẫu.

TPHCM ở vị trí trung tâm vùng Đông Nam Á, do vậy cần phát triển hạ tầng hiện đại cả về giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không, bến cảng, viễn thông v.v.. để thành phố trở thành đầu mối (HUB) cho các phương tiện di chuyển và phân phối người, hàng hóa và viễn thông quan trọng trong vùng, quốc gia, khu vực, quốc tế và trở thành trung tâm vận tải quốc tế, cung cấp hàng hóa công hiệu quả là hướng đến thành phố thương mại, thành phố quốc tế / thành phố toàn cầu.

Liên kết Vùng, hợp tác trong cả nước và toàn cầu

Trong xu hướng toàn cầu hóa cần chú trọng liên kết Vùng đô thị nhằm tạo thuận lợi cho cho việc hội nhập mạng lưới kinh tế toàn cầu, thì vùng đô thị mới đủ lực để trở thành “điểm nút trong mạng lưới kinh tế toàn cầu” của dòng lưu chuyển hàng hóa, vốn và thông tin toàn cầu. Đó chính là xu hướng của thành phố toàn cầu.

Chức năng phát triển của TP HCM là chức năng Vùng, chức năng quốc gia và chức năng khu vực - quốc tế, là Trung tâm – tọa độ liên kết vùng – quốc gia và hội nhập quốc tế. Trung tâm phát triển Vùng từ góc nhìn “vị thế phát triển Vùng” của TPHCM, cần xác định rõ tọa độ “Vùng

TPHCM” thay cho “Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam”.

Tuy quy hoạch Vùng đô thị, Vùng TPHCM bao gồm TPHCM và các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang đã được chính phủ phê duyệt từ năm 2006, nhưng vẫn mạnh ai nấy làm nên hiện nay đang rất cần có cơ chế vận hành nhằm hợp tác và kết nối trong vùng để Vùng TPHCM có thể trở thành một điểm nút của mạng lưới kinh tế toàn cầu và có thể trở thành một “mô hình kinh tế”, như kiểu “đặc khu kinh tế”. Tuy nhiên nếu nhìn về tương lai TPHCM cũng có thể liên kết cả “vùng đô thị cực lớn” với bán kính tới 150km gồm cả Tây Nguyên, Nam Trung Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long để cả Vùng càng “thịnh vượng” hơn.

Thể chế quản trị phát triển vùng phải là “thể chế vượt trội”, có thứ bậc cao (không cào bằng), có phạm vi không gian đủ lớn bao gồm cả 8 tỉnh, thành phố thuộc vùng TPHCM với vai trò trung tâm đầu tàu là TPHCM, và “tứ giác kinh tế” TPHCM, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai và Bình Dương mạnh nhất cả nước hiện nay sẽ trở thành “động lực” phát triển Vùng, sẽ đi đầu trong việc thực hiện chiến lược “cùng thắng” của Vùng, như kiểu Thượng Hải, Singapore, Dubai, Incheon v.v. TPHCM cũng sẽ hợp tác và liên kết có hiệu quả với các thành phố khác trong cả nước và trên thế giới thông qua nhiều hiệp định thương mại đã được ký kết.

Xây dựng thành phố sống tốt, thành phố văn minh, thành phố nghĩa tình, thành phố vì dân

Thành phố toàn cầu chỉ hạnh phúc khi là thành phố sống tốt. Các thành tố của thành phố sống tốt bao gồm: (1) Sự phát triển của cá nhân tố (i) sinh kế (ii) sức khỏe (iii) giáo dục (iv) an toàn, an ninh, (2) Môi trường sống tốt: không khí, đất, nước đều sạch, thu gom chất thải rắn có hiệu quả, không có khu nhà ổ chuột, (3) Đời sống văn hóa – xã hội cộng đồng gồm: (i) cộng đồng hành

động và xã hội dân sự (ii) quản trị đô thị có sự tham gia của dân cư (iii) tập quán và tiện nghi văn hóa (iv) công đồng và không gian công cộng đối với không gian chung của thành phố (theo Mike Douglass). Hiện nay TP HCM được xếp hạng trong các thành phố sống tốt nhưng chỉ xếp thứ 145 thế giới. Nói cách khác *thành phố sống tốt* được dựa trên 3 phần tác động qua lại là môi trường lành mạnh, kinh tế sống động, và xã hội tốt đẹp. Một sự cân bằng giữa ba thành phần nêu trên là yếu tố quyết định cho tiêu chí sống tốt, công bằng xã hội và tính bền vững.

Còn *thành phố vì dân* chính là sự hài hòa giữa chất lượng sống tốt, xã hội tốt đẹp, môi trường sinh thái lành mạnh, kinh tế sống động và *văn hóa* cộng đồng phong phú, trong đó lấy con người làm trung tâm.

“Nếu thành phố là ngôi nhà chung của chúng ta, chúng phải được phát triển công bằng về xã hội, bền vững về sinh thái có sự tham gia của cộng đồng, hiệu quả về kinh tế, đầy màu sắc văn hóa” (theo UMPAP) Thành phố sống tốt cũng là thành phố

văn minh. Thành phố văn minh là thành phố có trình độ tổ chức và sinh hoạt cao, có đời sống văn minh đô thị, tất yếu phải được hình thành từ nếp sống cộng đồng.

Tuy nhiên trước mắt thành phố cần tập trung vào an toàn, an ninh hướng đến *thành phố thanh bình*, giảm ô nhiễm môi trường, giảm ngập lụt để trở thành *“thành phố lành mạnh”*, giảm ùn tắc giao thông để *“thành phố đi lại dễ dàng”*, chỉnh trang đô thị bao gồm giải tỏa và tái định cư nhà lụp xụp rách nát ở ven và trên kênh rạch, hiện nay còn tới 20.000 căn; cải tạo các chung cư cũ; hiện nay có tới 474 chung cư; phát triển nhà ở cho người thu nhập thấp, để giải quyết các *“căn bệnh đô thị”* và ứng phó kịp thời với biến đổi khí hậu (BĐKH) vì TPHCM là một trong 5 thành phố chịu tác động nặng nề của BĐKH v.v..

Thành phố nghĩa tình cũng là đặc trưng *“văn hóa đô thị”* của TPHCM cần được phát huy và là một phần của *“thành phố có bản sắc nhân văn”*, đây cũng là đặc điểm nổi trội hay giá trị cốt lõi của TPHCM.

Quản lý trị thành phố tốt để hướng đến thành phố quốc tế có vị trí hàng đầu khu vực Đông Nam Á

Quản trị thành phố tốt là để cân bằng giữa cạnh tranh và sống tốt và *hài hòa* giữa kinh tế, xã hội và môi trường *phát triển bền vững*, hướng đến thành phố quốc tế ở vị trí hàng đầu khu vực Đông Nam Á.

Quản trị thành phố tốt có các đặc trưng: (1) Sự tham gia, (2) Quy tắc về luật lệ, (3) Minh bạch, (4) Trách nhiệm, (5) Hướng đến đồng thuận, (6) Công bằng, (7) Hiệu lực và hiệu quả, (8) Có trách nhiệm, (9) Tâm nhìn, (10) Phân cấp, (11) An ninh (theo UNDP & UNCH/HABITAT)

Các thành phố hiện đang đấu tranh với 3 xu hướng cực lớn: toàn cầu hóa, đô thị hóa và phân quyền hóa. Thành phố là động lực phát triển kinh tế, vấn đề không phải là hạn chế phát triển đô thị mà là quản trị nó (theo WB).

Trước mắt thành phố cần tập trung vào *cải cách hành chính* hướng tới *“chính quyền đô thị phục vụ người dân và doanh nghiệp”*, huy động sự tham gia của

Sài Gòn - Nhiều Lọc; ảnh: Nguyễn Thế Dương



người dân và doanh nghiệp (coi doanh nghiệp tư nhân là trụ cột) để “hài hòa lợi ích” giữa người dân doanh nghiệp và nhà nước, tuy nhiên cũng cần xây dựng ý thức và văn hóa cộng đồng, cải thiện môi trường kinh doanh và hỗ trợ doanh nghiệp, cải cách thể chế để phát huy tiềm năng kinh tế, chống tham nhũng để xây dựng chính quyền minh bạch và dân chủ, dám làm và dám chịu trách nhiệm, luôn hướng tới sự đồng thuận, công bằng, hoạt động của chính quyền cần *quyết liệt* nhưng có hiệu lực và hiệu quả, xây dựng “*chính quyền điện tử*”, “*thành phố thông minh*” để có thể “*quản trị thông minh*”, “*thành phố khởi nghiệp*” và xây dựng “*kịch bản*” cụ thể cho tầm nhìn dài hạn để “*hướng đến thành phố quốc tế ở vị trí hàng đầu khu vực Đông Nam Á*”, tuy nhiên cần sáng tạo, đi tắt đón đầu vì các thành phố khác trong khu vực không đứng chờ mà đang chuyển động rất nhanh.

Trong danh sách “10 thành phố năng động nhất thế giới” được công bố trong báo cáo tạo Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF) ngày 18/1/2017 tại Thụy Sĩ, TPHCM xếp thứ 2 (theo CMI – bảng xếp hạng các thành phố năng động nhất thế giới 2017 của Tập đoàn Jone Lang Lasalle - JLL)

Mặt khác nâng cao chất lượng nguồn lực con người để sáng tạo, phát triển con người có mục tiêu đó là yếu tố quyết định trong phát triển thành phố. Do vậy cần xây dựng TP thành trung tâm giáo dục - đào tạo và nghiên cứu - phát triển đẳng cấp khu vực và quốc tế. Cần đổi mới công nghệ đào tạo và phương thức liên kết ba lĩnh vực – quản lý, đào tạo nguồn nhân lực và

phát triển doanh nghiệp sáng tạo, phù hợp với thời đại của cuộc cách mạng công nghiệp lần 4.

Rất cần có cơ chế đặc thù “*nổi trội*” để TP HCM trở thành “*đầu tàu*” và là “*động lực*” cho Vùng đô thị TPHCM và cả nước. Đó là những cơ chế chính sách để phân bổ nguồn lực trong và ngoài nước, phân cấp, phân quyền, ủy quyền cho TPHCM để thành phố có thể *tự chủ* huy động mọi nguồn lực tài chính từ đất đai, tài sản, con người và văn hóa vì văn hóa cũng là nguồn lực kinh tế, hợp tác trong vùng, trong nước và thu hút đầu tư quốc tế. Về cơ chế đột phá cho TP cần đề cập tới vấn đề đột phá trong quy hoạch phát triển kinh tế, đột phá về tài chính đô thị, cơ chế phân cấp ngân sách, đột phá trong tổ chức bộ máy quản lý và coi phát triển nguồn nhân lực là yếu tố quyết định v.v.. Theo kinh nghiệm của Singapore, để xây dựng bộ máy chính quyền chuyên nghiệp, trung thực và tâm huyết với mục tiêu phát triển có thể dùng công thức MPH trong tư duy chỉ đạo bộ máy, trong đó M (Meritocracy) là trọng hiền tài, P (Pragmatism) là tư duy thực tế, H (Honesty) là sự trung thực.

Có thể nói, cơ chế tốt cũng chính là nguồn lực để phát triển, để TPHCM có thể trở thành *thành phố hiện đại và cạnh tranh, thành phố sống tốt, văn minh, nghĩa tình* và thịnh vượng, hướng đến “*TP vì dân*” (City for People), lấy dân làm trung tâm. Nếu TP HCM là ngôi nhà chung thì trước tiên phải là TP sống tốt, chúng phải được phát triển công bằng về xã hội, bền vững về sinh thái, có sự tham gia của cộng đồng, hiệu quả về kinh tế,

đầy màu sắc về văn hóa và là TP toàn cầu đặc trưng.

TP HCM sẽ là đầu tàu phát triển kinh tế của vùng và cả nước hướng tới thành phố quốc tế có vị trí hàng đầu ở khu vực Đông Nam Á. TPHCM phải là “*Hòn ngọc chiếu sáng Viễn Đông*”. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Mega – Metro Regions on the Pacific Rim _Robert Stimson, 1996
2. Conference on strategies for an International City_ Taipei 1996
3. Issues and solution for a world city_ Gary Hack, 1996
4. What is a global city?_Susan S,T/Fainstain, 1996
5. Ho Chi Minh City , Vietnam _ Nguyen Dang Son & Tran Thanh An, 1998
6. 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
7. Liveable Cities_Globalizing City Life and Civic Space in Asia Pacific_ Mike Douglass,2006
8. Quy hoạch vùng Đức và Việt Nam_Wolfgang R.Burkhardt,2007
9. Nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng TPHCM đến năm 2005_Nikkei Seikei & Viện QH XD TPHCM, 2007
10. Những chiến lược của Vùng đô thị lớn – Thách thức, quyền lực và quy hoạch, Hà Nội, tháng 4/2010
11. Vùng TPHCM _ Nguyễn Đăng Sơn , TC QH ĐT số 14/2013
12. Hướng đến thành phố vì nhân sinh_ Nguyễn Đăng Sơn, TC QH ĐT số 21/2015
13. TPHCM hướng đến căn minh hiện đại nghĩa tình phát triển bền vững _ Nguyễn Đăng Sơn, TC Người Xây dựng, tháng 9&10 /2015
14. TPHCM – đô thị đặc biệt (đô thị toàn cầu) cơ hội và thách thức _ Ngô Trung Hải, Kỷ yếu Hội thảo khoa học “ Quản lý quy hoạch - kiến trúc TPHCM do Bộ XD & UBND TPHCM đồng tổ chức, TPHCM tháng 11/2015
15. Năm mục tiêu chiến lược để TPHCM trở lại vị trí hàng đầu khu vực Đông Nam Á _ Nguyễn Đăng Sơn, TC SG ĐT XD tháng 5/2016

Abstract

J. Freidman lists the following indicators to define world/international city: (1) they are major financial center of the world; (2) they are the sites of headquarters for transnational corporations (TNCs), including regional headquarters; (3) they host international institutions; (4) their business-services sector is rapidly growing; (5) they are the centers of international transportation; (6) they are important manufacturing centers in the world; and (7) they have a large population. Some scholars also include criteria such as research and education center, convention and exposition capabilities.

Key words: World city, international city

Giải pháp cân bằng giữa phát triển đô thị và nông thôn đối với thành phố Đà Lạt

ThS, KTS. **TRẦN ĐỨC LỘC**

TRONG XU THẾ PHÁT TRIỂN CHUNG, CÁC CẤP CHÍNH QUYỀN THƯỜNG CHÚ TRỌNG ĐẾN TỐC ĐỘ VÀ MỨC TĂNG TRƯỞNG VỀ KINH TẾ, NHƯNG CHƯA LƯU Ý ĐẾN KHOẢNG CÁCH “CHỒN LẤN” GIỮA 2 CỰC ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN TRONG CÙNG MỘT ĐỊA BÀN THUỘC CẤP HUYỆN / THÀNH PHỐ (TP) ĐANG QUẢN LÝ. ĐIỀU ĐÓ DẪN ĐẾN: ĐÔ THỊ NGÀY CÀNG PHÁT TRIỂN NHANH, ĐẾN ĐỘ THIẾU KIỂM SOÁT VỚI NHIỀU CĂN BỆNH ĐÔ THỊ MÃN TÍNH; CÒN KHU VỰC NÔNG THÔN ĐANG HƯỚNG VỀ XU THẾ “ĐÔ THỊ HÓA”, XEM ĐÓ NHƯ MỘT MỤC TIÊU VÀ ĐÍCH ĐẾN CỦA SỰ PHÁT TRIỂN. BÀI VIẾT NÀY THỬ ĐƯA RA GIẢI PHÁP – MANG TÍNH ĐỊNH HƯỚNG, KHÔNG CHỈ RIÊNG CHO TP ĐÀ LẠT, MÀ MỞ RỘNG CHO CÁC HUYỆN, THÀNH PHỐ KHÁC TRONG TỈNH LÂM ĐỒNG VÀ CẢ NƯỚC (NẾU PHÙ HỢP); NHẤT LÀ KHI TỈNH LÂM ĐỒNG ĐANG TRIỂN KHAI THÍ ĐIỂM CHƯƠNG TRÌNH “LÀNG ĐÔ THỊ XANH” ĐẦU TIÊN CỦA CẢ NƯỚC TẠI TP ĐÀ LẠT.



VAI TRÒ QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÀ NHIỆM VỤ PHÁT TRIỂN KINH TẾ VÙNG:

Do chiến lược phát triển kinh tế của TP Đà Lạt trong suốt quá trình hình thành và phát triển, nên TP Đà Lạt trở thành nơi tập hợp (đầu vào) và chuyển giao (đầu ra) các sản phẩm nông nghiệp truyền thống từ các địa phương trong vùng phụ cận (như: cây, hoa, củ, quả, trà, cà phê, bò sữa...), tạo thành thế mạnh về kinh tế nông nghiệp xuất khẩu cho đô thị.

Ngược lại, do cấu trúc địa hình miền núi có nhiều tầng bậc, với hình thái đô thị đặc trưng là “*Thành phố trong rừng và Rừng trong thành phố*”, nên nhiều công trình hạ tầng đầu mối của TP Đà Lạt được quy hoạch chung “gửi gắm” vị trí tại các đô thị vệ tinh (như: Sân bay quốc tế Liên Khương tại huyện Đức Trọng, Nhà máy cấp nước Suối Vàng tại huyện Lạc Dương, nhà máy thủy điện Ankroet, Đa Nhim tại huyện Lạc Dương và Đơn Dương...); nhiều dự án có quy mô lớn, có phạm vi hoạt động cấp tỉnh, vùng và quốc gia, gắn liền với vùng sản xuất nông nghiệp rộng lớn, nhưng không chiếm giữ vị trí tại TP Đà Lạt, mà chuyển về các huyện giáp cận (như: Nông trường bò sữa và nhà máy sữa tại huyện Đơn Dương, trang trại cà phê và hoa tại huyện Lâm Hà, các khu du lịch sinh thái, sân golf kết hợp du lịch canh nông, vườn thú... bố trí tại một số huyện trong tỉnh (như: Lạc Dương, Đơn Dương, Đức Trọng...). Ngoài mục tiêu tìm kiếm quỹ đất bằng phẳng và diện tích lớn cho xây dựng, đặt chi phí thấp về thuê đất và nhân công do rẻ hơn khu vực đô thị, đồng thời cũng mong muốn phát huy được giá trị bền vững lâu dài nhờ các đặc tính nổi bật là khí hậu tương đồng, giàu tài nguyên, sản vật và môi trường, cảnh quan phong phú...

TP Đà Lạt hiện nay đang phát triển với tốc độ nhanh, nhưng về quy mô tăng trưởng và chất lượng quản lý đô thị chưa tương xứng với cấp hạng đô thị (về đội ngũ, trình độ, cơ chế, trách nhiệm...), nên Chính quyền đô thị chịu nhiều áp lực, trước các hiện

tượng: Hình thái kiến trúc đô thị đang bị xuống cấp; nhiều vùng canh tác nông nghiệp đã xâm lấn vào đất rừng và đất quy hoạch đô thị; một số công trình và nhà ở xây dựng trái phép, không phù hợp với quy hoạch, có nguy cơ làm phá vỡ địa hình tự nhiên và cảnh quan đô thị; những ngôi nhà phố xuất hiện dày đặc ở khu vực trung tâm làm xóa nhòa dần hình ảnh đô thị đặc trưng của TP Đà Lạt; nhiều giá trị văn hóa đô thị trải qua hơn trăm năm chưa được bảo tồn và phát triển tích cực...

Trong lúc đó, tại các khu vực nông thôn giáp ranh với TP Đà Lạt (mặc dù có xã cách TP Đà Lạt với khoảng cách địa lý rất ngắn), thuận lợi giao thông về đường bộ, đã hình thành các “điểm dân cư đô thị” trên địa bàn nông thôn, với tiện ích cao, kiến trúc đẹp... và ngày càng đang phát triển nhanh, nhưng lại theo chiều hướng ngược về phía ranh giới đô thị của TP Đà Lạt và đương nhiên lâu dần sẽ trở thành những “đô thị cửa ngõ” của Đà Lạt; nhưng các khu ở này lại nằm ngoài phạm vi đồ án quy hoạch đô thị của TP Đà Lạt (do thuộc địa bàn nông thôn), người dân không được định hướng về kiến trúc theo tiêu chí đô thị và đang được chính quyền cấp xã quản lý quy hoạch, xây dựng, kiến trúc với cơ chế là “nhà ở, đất ở nông thôn” – theo quy hoạch và tiêu chí xây dựng “nông thôn mới”.

Từ khảo sát thực tiễn các đô thị trong tỉnh, cho thấy vấn đề “cân bằng giữa phát triển đô thị và nông thôn” đối với các đô thị trong tỉnh (nói chung) và các vùng ngoại vi của TP Đà Lạt với các khu vực làng xã nông thôn tại các huyện giáp ranh (nói riêng), đã có những tín hiệu tốt từ sự kết hợp, tương tác, giao thương... về phát triển “kinh tế vùng” rất thuận lợi, giữa 2 chiều từ khu vực đô thị đến nông thôn và ngược lại, như tuân theo một quy luật tự nhiên đã định sẵn; nhưng về cấu trúc đô thị tại các khu vực “vùng đệm” này đang có sự “tranh chấp” giữa định hướng phát triển đô thị và quy hoạch xây dựng nông thôn mới, đối với các khu vực nông thôn đang là “cửa ngõ của đô thị”.

Khi Nhà nước đề ra chính sách “xây dựng nông thôn mới” phát triển xanh và bền vững, nhìn lại các đồ án quy hoạch xây dựng xã nông thôn mới và cơ chế quản lý xây dựng đối với khu vực nông thôn, đặt ra vấn đề cho những nhà quản lý quy hoạch xây dựng cùng suy nghĩ là: Làm thế nào chuyển hóa cấu trúc “làng quê” theo chiều hướng “đô thị hóa nông thôn” để *cải thiện tiện ích hạ tầng đô thị và nâng cao cuộc sống cho người dân, mà không đánh mất bản sắc làng nghề truyền thống ?...*

MỤC TIÊU CHIẾN LƯỢC TỪ ĐỒ ÁN QUY HOẠCH CHUNG 704:

Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung TP Đà Lạt và vùng phụ cận đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 704/QĐ-TTg ngày 12/5/2014) đã và đang được Chính quyền và các ban ngành tỉnh, TP Đà Lạt đồng loạt triển khai, có những điểm nổi bật sau:

- **Tầm nhìn quy hoạch:** Tạo sự lan tỏa, kết tinh giữa TP Đà Lạt với các địa phương giáp cận, thành một tổng thể vùng rộng lớn (là 3.355,93 km², trong đó Đà Lạt rộng 393,29 km², chiếm tỷ lệ 11,71% diện tích toàn vùng phía Bắc tỉnh Lâm Đồng, với tỷ lệ bao phủ rừng khoảng 64% diện tích quy hoạch), với chiến lược xây dựng các đô thị và nông thôn phát triển xanh và bền vững.
- **Mục tiêu quy hoạch:** Kết nối TP Đà Lạt với các đô thị vệ tinh (theo các hướng tuyến giao thông đối ngoại vành đai và xuyên tâm qua TP Đà Lạt), là các vùng nông thôn, nhưng chịu sức hút phát triển kinh tế từ các cực đô thị, có xu hướng trở thành các “đô thị cửa ngõ” và là đô thị vệ tinh của TP Đà Lạt.
- **Giải pháp quy hoạch:** Hình thành một chuỗi 6 đô thị vệ tinh (thuộc 4 huyện Lạc Dương, Đơn Dương, Đức Trọng và một phần huyện Lâm Hà) bao quanh TP Đà Lạt. Các đô thị này cùng tương tác và chia sẻ với TP Đà Lạt về các chức năng đặc thù theo định hướng của Quy hoạch chung 704 là “xây dựng TP Đà Lạt thành một đô thị cấp vùng, hiện đại, có bản sắc, mang tầm quốc gia và ý nghĩa quốc tế...”.

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CÂN BẰNG PHÁT TRIỂN GIỮA ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN:

Từ các mục tiêu chiến lược của đồ án Quy hoạch chung 704 (nêu trên), Chính quyền các đô thị cần tuân thủ trong quá trình lập đồ án quy hoạch chung các đô thị vệ tinh trong vùng phụ cận (hiện nay chỉ có đô thị Lạc Dương được tỉnh phê duyệt) và quy hoạch phân khu tại các khu vực ven đô (TP Đà Lạt đang triển khai). Đối với TP Đà Lạt, cần rà soát lại các đồ án quy hoạch xây dựng xã nông thôn mới đã được phê duyệt sau 5 năm triển khai (từ 2012 – 2017), để xem xét sự thống nhất về định hướng và giải pháp quy hoạch của từng xã giáp ranh, trên quan điểm phát triển chung cho toàn TP Đà Lạt. Để hướng tới bài toán cân bằng của sự phát triển giữa đô thị và nông thôn, xét riêng trên địa bàn TP Đà Lạt và vùng phụ cận (theo Quy hoạch chung 704), tác giả đề xuất một số giải pháp mang tính định hướng sau:

Đối với TP Đà Lạt:

- (1) Để phát triển TP Đà Lạt theo hướng “xanh và bền vững”, trước hết các nhà quản lý phải kiểm soát chặt quỹ đất rừng, tài nguyên – môi trường rừng và tỷ lệ bao phủ rừng, để luôn giữ hình ảnh đặc trưng của Đà Lạt là “Thành phố trong rừng và Rừng trong thành phố” và mục tiêu chiến lược là xây dựng TP Đà Lạt theo xu hướng “đô-thị-sinh thái-rừng”, trong cơ cấu quy hoạch sử dụng đất.
- (2) Cân bằng và chuyển hóa một phần quỹ đất nông nghiệp hiện có trong đô thị sang đất xây dựng để đáp ứng tiêu chí phát triển đô thị và nhu cầu tăng trưởng kinh tế cho xã hội. Phần quỹ đất nông nghiệp còn lại phải tương ứng với cơ cấu quy hoạch sử dụng đất cho phát triển đô thị, đồng thời phải thực hiện chính sách phát triển nông nghiệp – công nghệ cao, để gia tăng năng suất cây trồng, đảm bảo quy mô sản lượng và chất lượng cao, cải thiện cuộc sống cư dân được sống tốt với làng nghề trong lòng đô thị.
- (3) Giảm tỷ lệ mật độ xây dựng trên đất

đô thị chủ yếu còn tối đa 50% và khống chế tầng cao tối đa là 5 tầng (tính từ cốt mặt đường vào nhà), ngoại trừ những “công trình điểm nhấn, công trình cao tầng” (có tầng cao trên 5 tầng). Điều này dẫn đến mục tiêu phát triển đô thị hướng về các vùng ngoại vi, để giảm áp lực cho các khu trung tâm không trở thành những “khu đô thị nén” trong lòng thành phố;

- (4) Kiểm soát gia tăng dân số thường trú, chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao do tăng cơ học và thu hút du khách, để đảm bảo động lực phát triển kinh tế bền vững cho một thành phố du lịch nổi tiếng trong nước và quốc tế - như TP Đà Lạt;
- (5) Có lộ trình thích hợp để đề xuất mở rộng ranh giới đô thị, nâng hạng đô thị, sau khi đã tiến hành xây dựng, nâng cấp chất lượng hạ tầng đô thị tại các khu ở nông thôn giáp cận với ranh giới đô thị, để đủ điều kiện và tiêu chí hội nhập với bước phát triển của TP Đà Lạt...

Đối với các đô thị vệ tinh của TP Đà Lạt:

- (1) Quy hoạch xây dựng các khu vực dự án có quy mô lớn, các công trình cấp vùng hoặc quốc gia, tại các đô thị vệ tinh để kéo giãn cư dân TP Đà Lạt và du khách đến tham quan, thụ hưởng, nhằm góp phần tạo sức hấp dẫn khám phá vùng đất mới và động lực phát triển kinh tế đô thị cho các huyện giáp ranh;
- (2) Xây dựng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc (mật độ xây dựng, tầng cao) ưu thế hơn TP Đà Lạt, tạo sức hấp dẫn các nhà đầu tư chiến lược quan tâm đến vùng đất mới;
- (3) Hình thành và phát triển đồng bộ các tuyến đường giao thông đối ngoại, mở rộng lộ giới quốc lộ, tỉnh lộ, kết nối với đường cao tốc, quy hoạch phát triển các loại hình phương tiện giao thông xanh (xe điện) và hiện đại (tramway), nhằm kết nối giao thương thuận lợi giữa TP Đà Lạt và các đô thị vệ tinh, với hệ thống các thành phố lớn cấp tỉnh và quốc gia;
- (4) Xây dựng các khu dân cư kiểu mẫu tại vùng nông thôn; hình thành mô

hình “làng đô thị xanh”, với giải pháp quy hoạch tinh tế gắn du lịch và canh nông, đồng bộ hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, kết nối với các khu vực sản xuất nông nghiệp, tại các vùng giáp ranh (vùng đệm) giữa nông thôn với TP Đà Lạt...

KẾT LUẬN

Trong xu thế phát triển hiện nay, vấn đề phát triển đô thị bền vững theo hướng tăng trưởng xanh cần có nhiều giải pháp mang tính vĩ mô hơn để đảm bảo cân bằng phát triển đô thị và nông thôn. Bài học kinh nghiệm của tỉnh Lâm Đồng qua các giải pháp cân bằng, phát triển giữa đô thị và nông thôn được khái quát là:

- (1) Vấn đề về quy hoạch, tổ chức không gian đô thị cần nhìn nhận xu hướng phát triển của khu vực nông thôn đặt trong bài toán về mô hình phát triển không gian đô thị giai đoạn sau này.
- (2) Định hình một hệ thống đô thị vệ tinh để chia sẻ vai trò, chức năng cho các đô thị trung tâm.
- (3) Phát triển mô hình “Làng đô thị xanh” đối với các khu vực giáp ranh đô thị, các khu vực nằm giữa các đô thị vệ tinh tạo sự kết nối và định hướng phát triển cho cả khu vực đô thị và khu vực nông thôn.
- (4) Vấn đề quy hoạch nông thôn mới và đầu tư phát triển khu vực nông thôn cần tính toán, tiếp cận các tiêu chí đô thị trong quá trình tổ chức thực hiện... Tỉnh Lâm Đồng đã phối hợp cùng Bộ Xây dựng tổ chức Hội thảo khoa học chuyên đề về mô hình “Làng đô thị xanh”, nhưng kết quả hội thảo vẫn chỉ là định hướng và nghiên cứu học thuật, do chưa xác định được mô hình cụ thể từ các nước để chọn lọc cho TP Đà Lạt. Do vậy, công tác lập quy hoạch xây dựng mô hình “Làng đô thị xanh” hiện nay cần tích hợp nhiều ý kiến chuyên gia, những nhà quản lý và khoa học có tầm nhìn chiến lược và kinh nghiệm thực tiễn, đặc biệt là sự thống nhất của nhiều ngành chức năng từ Trung ương đến Địa phương... để trở thành một mô hình thực sự thuyết phục. ■

Lý thuyết thích ứng với lũ lụt:

cơ sở khoa học cho thiết kế đô thị trong điều kiện thủy văn phức tạp

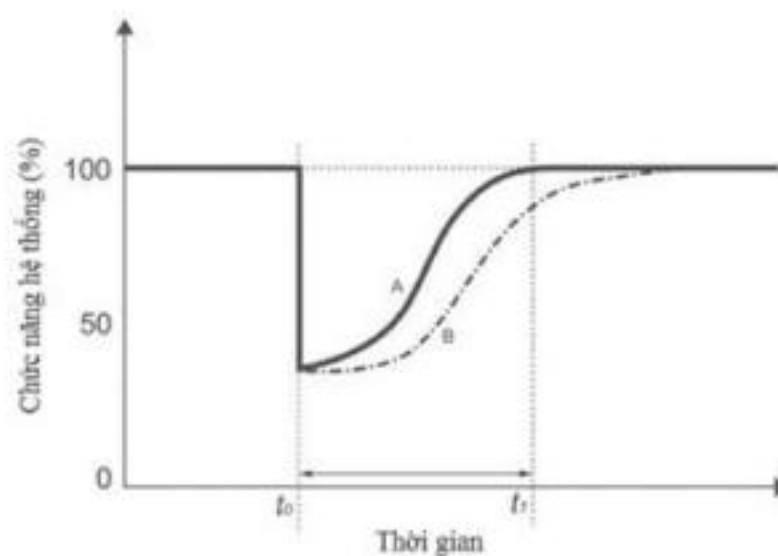
NGUYỄN VĂN LONG

Đại học Nông Lâm TP HCM

LÝ THUYẾT VỀ KHẢ NĂNG THÍCH ỨNG

Quan điểm về thích ứng (phục hồi) có hai cách diễn giải phổ biến: một là khả năng thích ứng kỹ thuật (*engineering resilience*); hai là khả năng thích ứng sinh thái (*ecological resilience*) (Holling 1996). Từ hai cách diễn giải này dẫn đến các cách tiếp cận khác nhau khi áp dụng vào quản lý rủi ro lũ lụt.

Thích ứng kỹ thuật



Hình 1: Khả năng thích ứng của một hệ thống kỹ thuật bị hư hỏng được tính bằng thời gian cần thiết ($t_1 - t_0$ đối với trường hợp A) để hệ thống phục hồi 100% chức năng ban đầu. Thời gian phục hồi càng lâu, hệ thống càng ít thích ứng (trường hợp B).
Nguồn: Tham khảo từ (Liao 2012)

Khái niệm thích ứng kỹ thuật nhấn đến sự ổn định của hệ thống trong trạng thái cân bằng, tốc độ phục hồi và khả năng chịu đựng sự can thiệp (Holling 1973). Thích ứng kỹ thuật gồm bốn thuộc tính cơ bản: sức chịu đựng (sức mạnh thực tế để chịu đựng được những xáo trộn); dự phòng (các thành phần trong hệ thống có thể thay thế được nhau); khả năng đáp ứng (khả năng xác định các vấn đề và huy động các nguồn lực cần thiết); tốc độ phục hồi (khả năng phục hồi hệ thống một cách kịp thời) (Bruneau et al., 2003). Khái niệm này bao gồm cả hai khả năng kháng cự và phục hồi từ các rối loạn, các chức năng được phục hồi càng nhanh thì khả năng thích ứng càng cao (Hình 1). Do đó, thích ứng kỹ thuật nhấn mạnh khả năng trở về điều kiện ban đầu như khi chưa xảy ra rối loạn.

Thích ứng sinh thái

Theo Holling (1973) trong một nghiên cứu mang tên “tính ổn định và thích ứng của hệ thống sinh thái” (*Resilience and Stability of Ecological Systems*) đã dẫn nhập thuật ngữ “thích ứng - hồi phục” vào lĩnh vực sinh thái, ông cho

rằng: “hệ thống sinh thái sau khi chịu sự can thiệp sẽ duy trì một khả năng hồi phục cân bằng, đồng thời khả năng phục hồi quyết định đến khả năng duy trì các mối quan hệ trong nội bộ hệ thống. Hệ thống có khả năng chịu sự can thiệp bên ngoài vừa duy trì khả năng ổn định bên trong, nó phản ánh hệ thống sinh thái tồn tại thuộc tính tự ổn định lại trạng thái cân bằng khi chịu sự can thiệp (Holling, 1973).

Holling (1973) định nghĩa khả năng thích ứng của hệ thống là khả năng hệ thống có thể hấp thụ những rối loạn mà vẫn tồn tại. Khái niệm thích ứng sinh thái này tập trung vào sự kiên trì, hoặc khả năng duy trì cùng một chế độ đã được xác định bởi các quá trình, các cấu trúc, tính phản hồi và đặc điểm riêng của hệ thống (Walker et al. 2004). Do các hệ thống không hoạt động gần trạng thái cân bằng nên khả năng thích ứng sẽ liên quan tới những thay đổi mà hệ thống có thể chịu đựng được và khả năng tái thiết hoặc tổ chức lại (Carpenter et al. 2001). Khả năng thích ứng sinh thái được đo bằng mức độ xáo trộn mà hệ thống có thể trải qua trước khi chuyển sang một chế độ cân bằng khác (Gunderson

& Holling 2002). Thích ứng sinh thái nhấn mạnh về tính linh động, khi bị xáo trộn hệ thống sẽ tự chuyển sang trạng thái mới, đồng thời có khả năng tồn tại ở bất kì chế độ nào.

Sự khác nhau giữa hai thuộc tính thích ứng

Thích ứng kỹ thuật giả định về việc duy trì trạng thái tối ưu của các chức năng trong hệ thống, còn thích ứng sinh thái giả định mỗi chế độ có một trạng thái ổn định riêng. Thích ứng kỹ thuật cho rằng bất kỳ sự thay đổi nào khác trạng thái tối ưu đều bị coi là lệch lạc, nhưng trong khái niệm thích ứng sinh thái thì bất kỳ sự dao động nào khỏi chế độ ban đầu đều là bình thường, bởi vì các hệ thống vốn có tính linh động (Holling 1973). Về cơ bản, khả năng thích ứng kỹ thuật là khả năng duy trì sự ổn định, tức không thay đổi trạng thái của hệ thống hoặc chỉ có những dao động tối thiểu; khả năng thích ứng sinh thái là khả năng tồn tại ở bất kì chế độ nào. Đây là hai thuộc tính rất khác nhau, thậm chí có phần mâu thuẫn nhau (xem Bảng 1). Các hệ thống có khả năng thích ứng kỹ thuật cao có thể có khả năng thích ứng sinh thái thấp; nhưng khả năng thích ứng kỹ thuật thấp vẫn có thể mang lại khả năng thích ứng sinh thái cao (Holling 1973, 1996).

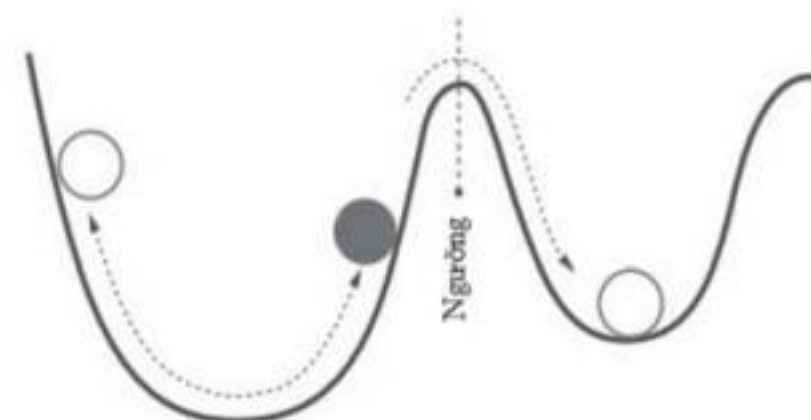
KHUÔN KHỔ LÝ THUYẾT THÍCH ỨNG SINH THÁI

Khái niệm thích ứng sinh thái giả định rằng một hệ thống (quả bóng) có nhiều chế độ (lòng chảo), do đó có nhiều hơn một lòng chảo hấp dẫn (Hình 2). Hệ thống có thể di chuyển trong lòng chảo, không bao giờ nằm im ở dưới đáy; quả bóng có thể di chuyển vượt qua một ngưỡng và chuyển sang một lòng chảo hấp dẫn mới. Thích ứng kỹ thuật chỉ quan tâm tới việc liệu hệ thống có giữ được vị trí ở đáy của lòng chảo hay không, còn thích ứng sinh thái quan tâm đến việc liệu hệ thống có còn ở trong lòng chảo hiện tại hay không (Holling 1996).

Khi áp dụng lý thuyết thích ứng vào những cộng đồng đối mặt với rủi ro từ thiên nhiên khiến chủ đề “khả năng phục hồi” được quan tâm nhiều hơn. Khi đó, khả năng thích ứng là khả năng hồi phục về trạng thái trước khi có thảm họa. Điều này khác với kháng cự, tức khả năng chịu đựng sự xáo trộn mà không bị gián đoạn (Etkin 1999). Trong quản lý rủi ro, kháng cự có nghĩa phòng chống lũ lụt bằng cơ sở hạ tầng kiểm soát lũ, còn khả năng thích ứng là khả năng chuyển từ trạng thái bị ảnh hưởng bởi lũ lụt sang trạng thái bình thường (De Bruijn 2004). Đối với các thành phố chịu ảnh hưởng bởi lũ lụt, hệ thống sinh thái - xã hội này được



Khái niệm thích ứng kỹ thuật



Khái niệm thích ứng sinh thái

Hình 2: Thích ứng kỹ thuật giả định chỉ có một chế độ và một trạng thái ổn định lý tưởng (Hình trên). Lòng chảo thể hiện một vùng trạng thái hay “lòng chảo hấp dẫn”, là nơi hệ thống có xu hướng duy trì sự cân bằng vốn có của hệ thống. Quả bóng đại diện cho trạng thái của hệ thống tại một thời điểm. Phần đáy của lòng chảo đại diện cho trạng thái tối ưu. Thích ứng sinh thái cho rằng hệ thống có nhiều chế độ, do đó có nhiều “lòng chảo hấp dẫn”. Hệ thống có thể vượt ngưỡng và chuyển sang một lòng chảo mới (Hình dưới). Nguồn: Phòng theo (Scheffer et al., 1993; Walker et al., 2004; Liao, 2012).

Bảng 1. Sự khác nhau giữa thích ứng kỹ thuật và thích ứng sinh thái
Nguồn: Tham khảo từ (Holling, 1996, 1973; Liao 2012)

Nội dung	Thích ứng kỹ thuật	Thích ứng sinh thái
Khung lý thuyết	Thích ứng = thích ứng + phục hồi.	Thích ứng = chịu đựng + tổ chức lại.
Giả định	Một trạng thái cân bằng (một chế độ). Có thể dự đoán được.	Nhiều trạng thái cân bằng (nhiều chế độ). Không thể dự đoán được và không chắc chắn.
Hoạt động	Dao động xung quanh trạng thái lý tưởng của chức năng hệ thống hay trạng thái ổn định.	Thay đổi chế độ
Trọng tâm	Ổn định/nhất quán - nhanh chóng trở lại trạng thái cân bằng.	Chỉ ổn định nhất quán trong chế độ hiện tại
Thước đo	Tốc độ phục hồi về trạng thái ổn định trước đó.	Mức độ rối loạn mà hệ thống có thể chịu đựng được và vượt qua trước khi chuyển sang một chế độ khác.
Vai trò của những xáo trộn	Xáo trộn là mối đe dọa cho hệ thống.	Xáo trộn là cơ hội để học tập và rút kinh nghiệm.

đặc trưng bởi những hành vi phức tạp, phi tuyến tính, các rối loạn có thể bất ngờ và sự ổn định là không chắc chắn. Khả năng hệ thống sinh thái - xã hội của thành phố quay trở lại các điều kiện trước khi xảy ra thiên tai, giả sử một trạng thái tối ưu là khó có thể xảy ra. Do đó, thích ứng kỹ thuật không còn phù hợp để đưa ra một giải pháp hiệu quả trong quản lý lũ lụt tại đô thị. Thích ứng sinh thái là một khuôn khổ phù hợp hơn trong quản lý rủi ro lũ lụt, khái niệm này dựa trên một mô hình thực tế về sự cân bằng đa dạng, tập trung vào việc làm sao hệ thống có thể tồn tại trong một môi trường thay đổi liên tục (Adger et al., 2005). Những nghiên cứu về hệ thống sinh thái - xã hội gần đây đã chứng minh khái niệm thích ứng sinh thái là một khuôn khổ lý thuyết tiềm năng, có thể giải quyết mối quan hệ phức tạp giữa con người và thiên nhiên. Trong quản lý lũ lụt đô thị, đây là công cụ để giải quyết các hiểm họa lũ lụt phát sinh từ sự giao thoa giữa hệ sinh thái ven sông và các động lực học đô thị (Liao, 2016).

LÝ THUYẾT KHẢ NĂNG THÍCH ỨNG VỚI LŨ CỦA ĐÔ THỊ

Từ xu thế duy trì sự ổn định đến khả năng thích ứng

Hai luận điểm chính trong lý thuyết thích ứng sinh thái áp dụng vào quản lý rủi ro lũ lụt bao gồm: (1) Thích ứng phát sinh từ việc thích nghi với tính dễ biến đổi, không chắc chắn và bất ngờ của thiên nhiên (Folke 2003); (2) Thích ứng có được từ sự trải nghiệm và học hỏi từ các rối loạn (Holling 1973). Theo đó, bản thân lũ lụt là một tác nhân thích ứng vì mỗi lần trải qua lũ lụt các thành phố sẽ tự điều chỉnh cấu trúc, quy trình nội bộ và xây dựng kiến thức, dẫn đến các chiến lược đối phó đa dạng được tích lũy theo thời gian (Folke, 2006; Liao 2016). Như vậy, lý thuyết thích ứng với lũ của đô thị tập trung vào khả năng thích ứng hơn là duy trì tính ổn định của hệ thống. Vì lũ lụt là một phần của động lực học đô thị nên thích ứng không phải là khả năng chống lại lũ hay khả năng phục hồi về

trạng thái trước khi xảy ra lũ, thích ứng là khuynh hướng để tiếp tục tồn tại trong điều kiện thủy văn phức tạp.

Các thuộc tính về khả năng thích ứng với lũ của đô thị

Khả năng thích ứng với lũ của thành phố được hiểu là khả năng chịu đựng lũ lụt, có thể tổ chức lại nếu tổn thất vật chất và sự gián đoạn kinh tế xã hội xảy ra để ngăn ngừa tử vong và thương tích. Do đó, tính thích ứng gắn với khả năng tự tổ chức, khả năng thích nghi và dự phòng để chống phát sinh. Nếu thiệt hại và gián đoạn xảy ra, phần còn lại của hệ thống sẽ tái tổ chức - phục hồi lại trật tự kinh tế xã hội. Khả năng thích ứng với lũ của đô thị có 3 thuộc tính quan trọng Liao (2012), bao gồm:

Khả năng thích ứng tại chỗ của hệ thống sinh thái - xã hội

Các thành phố cần có khả năng tự tổ chức để tránh thiệt hại xảy ra. Khả năng phản ứng nhanh dựa trên những điều kiện của địa phương (địa phương hóa) bao gồm hai khía cạnh: thứ nhất, đó là khả năng thích ứng với lũ của hệ thống sinh thái đô thị. Vì khả năng giảm thiểu thiệt hại lũ lụt gắn liền với năng lực chứa lũ của thành phố nên thiệt hại sẽ giảm đi nếu các thành phố có khả năng chứa lũ trong các không gian dự phòng. Hệ sinh thái ven sông, đất ngập nước đô thị tham gia trực tiếp vào quá trình chứa lũ và điều hòa dòng nước lũ, do đó khả năng thích ứng với lũ sẽ phụ thuộc chủ yếu vào việc thiết lập một hệ thống sinh thái phù hợp với quá trình sinh thái lũ hay không. Bên cạnh đó các không xanh có thể chuyển đổi chức năng để chứa lũ cũng gia tăng đáng kể năng lực thích ứng với lũ của thành phố; thứ hai, khả năng phản ứng nhanh của cộng đồng dân cư đô thị đối với công tác ứng phó với lũ. Kiểm soát lũ là một phương pháp tập trung hóa, trong đó các cơ quan chức năng được giao phó nhiệm vụ giảm thiểu các nguy cơ từ lũ cho người dân. Khi không có phản ứng tại chỗ (địa phương hóa), lũ lụt thường trở thành thảm họa nếu các biện pháp tập trung hóa không đem

lại hiệu quả. Phản ứng tại chỗ với lũ lụt dựa vào điều kiện thích ứng tại địa phương, không phụ thuộc vào tổ chức bên ngoài (ví dụ chính quyền cấp trên) và cơ chế quản lý (cơ sở hạ tầng kiểm soát lũ) để giảm thiểu rủi ro từ lũ. Khi rủi ro xảy ra từ lũ, các thành phố có thể tổ chức lại nhanh chóng do nội bộ phản ứng kịp thời hoặc có khả năng phục hồi và sửa chữa các thiệt hại mà không cần chờ đợi sự trợ giúp từ bên ngoài (chính quyền trung ương, tổ chức cứu trợ).

Điều chỉnh kịp thời sau mỗi trận lũ lụt
Chất lượng của khả năng thích ứng thể hiện bằng sự điều chỉnh kịp thời, đây cũng là một hình thức rút kinh nghiệm từ lũ để đối phó với một trận lũ tiếp theo có thể xảy ra bất cứ lúc nào. Các thành phố có thể tăng khả năng thích nghi nhờ khả năng học hỏi từ mỗi trận lũ, tức là khả năng điều chỉnh kịp thời các hành vi (thích ứng của cá nhân, cộng đồng), vật chất (tài sản, hạ tầng) và thể chế của mình để chuẩn bị tốt hơn cho trận lũ tiếp theo. Nhờ trải qua các trận lũ các thành phố có thể hiểu được động thái và quá trình sinh thái của lũ để điều chỉnh khả năng tiếp nhận (chứa lũ) hoặc nâng cấp cấu trúc để thích ứng với thách thức mới. Tóm lại, đây là một quá trình học tập - rút kinh nghiệm, trong đó những trải nghiệm đều dẫn tới việc thích nghi để tránh lặp lại những sai lầm và thiệt hại trước đó. Ngược lại, kiểm soát lũ điều chỉnh sau thiệt hại bằng cách nâng cấp cơ sở hạ tầng kiểm soát lũ. Tuy nhiên, công việc nâng cấp này thường mất nhiều năm, thậm chí hàng thập kỷ và thường tốn kém hơn. Rõ ràng, khi các biện pháp điều chỉnh kịp thời trên toàn hệ thống nhiều khả năng sẽ đem lại hiệu quả cao hơn giải pháp ứng phó dựa vào cơ sở hạ tầng chống lũ.

Sự dư thừa của các hệ thống dự phòng (hệ thống con)

Hệ thống quản lý rủi ro lũ lụt có dự phòng sẽ bao gồm nhiều biện pháp giảm thiểu, chuẩn bị, ứng phó và tái tổ chức. Khả năng thích ứng với lũ lụt sẽ được phân bổ qua các cấp độ từ cá

nhân, cộng đồng tới cấp thành phố. Khi rủi ro lũ lụt vượt quá khả năng của một cấp độ thì thành phố vẫn có thể dựa vào những cấp độ khác để duy trì hoạt động. Dự phòng đòi hỏi tính đa dạng, linh hoạt và nhân rộng các chức năng trên nhiều quy mô. Tính linh hoạt của một thành phố với lũ thể hiện trong tính chất “lưỡng cư”, tức chuyển đổi bản thân để hoạt động trong điều kiện ngập nước. Ví dụ, một thành phố có thể chuyển đổi chế độ giao thông công cộng từ trên cạn sang hệ thống giao thông đường thủy khi bị ngập lụt trên diện rộng. Hay các tòa nhà có thể chuyển đổi chức năng sang chứa lũ hoặc thoát lũ ở tầng trệt, thậm chí nổi trên lũ để tiếp tục duy trì hoạt động. Tuy nhiên, các thành phố hiện đại tương đối cứng nhắc về cơ chế hoạt động. Do phụ thuộc nhiều vào cơ sở hạ tầng kiểm soát lũ tập trung nên nhiều hệ thống vật chất (ví dụ xe cộ) chỉ có thể hoạt động trong điều kiện khô ráo và trở nên rối loạn khi môi trường chuyển sang ngập lụt. Để có thể thích ứng với lũ các thành phố cần sự linh hoạt trong cả điều kiện khô ráo và ngập nước.

ĐÔ THỊ THÍCH ỨNG VỚI LŨ: TỪ LÝ THUYẾT ĐẾN HÀNH ĐỘNG THỰC TẾ

Để tồn tại trong điều kiện thủy văn phức tạp, các thành phố cần thiết lập mối quan hệ cân bằng giữa đô thị hóa và động lực thủy văn sao cho chúng không là loại trừ lẫn nhau. Để xây dựng một mô hình thích ứng với lũ, các thành phố cần tính đến các tình huống xấu và sẵn sàng chuyển sang cơ chế thích nghi với lũ, đồng thời cần kết hợp quá trình sinh thái lũ vào thiết kế đô thị và phổ biến động lực học của lũ tới người dân đô thị.

Thiết lập các “vùng ngập nước tự nhiên” để thúc đẩy khả năng thích ứng với lũ lụt

Khả năng thích ứng với lũ của thành phố là khả năng chịu đựng ngập lụt, tức là năng lực chứa lũ trong các vùng ngập tự nhiên trong đô thị. Khả năng

chịu đựng ngập lụt là yếu tố rất quan trọng để ngăn ngừa thiệt hại do lũ lụt, và nó quyết định đến việc liệu thành phố có thích nghi được với lũ lụt hay không. Thiết lập không gian chứa lũ dựa trên hệ sinh thái đất ngập nước là giải pháp chứa lũ hiệu quả để giúp các thành phố nâng cao khả năng chịu đựng lũ đồng thời phục hồi lại hệ sinh thái các dòng sông chảy qua đô thị. Đất ngập nước (ĐNN) có chức năng tự nhiên là truyền tải và lưu trữ dòng chảy, đồng thời trở thành bể trầm tích trong các trận lũ. Khi lũ lụt xảy ra, khối lượng vận chuyển và lưu trữ lũ tại vùng ĐNN lớn hơn nhiều so với kênh rạch. Lưu trữ ở vùng ngập xảy ra khi nước bị ngắt khỏi dòng chảy chính và được giải phóng chậm sau khi đỉnh lũ đã trôi qua. Lưu trữ nước diễn ra lâu dài trên bề mặt ĐNN và thông qua quá trình thẩm thấu dẫn tới một lượng nước lớn được giữ lại trong suốt thời kỳ ngập lụt. Thảm thực vật vùng ĐNN có tác dụng giữ nước và kìm hãm dòng chảy để giảm cao độ của dòng nước lũ, từ đó giúp giảm tốc độ xói mòn đất. Việc bố trí các vùng ĐNN rải rác trong đô thị sẽ giúp phân tán dòng chảy, thảm thực vật dày làm giảm sóng lũ, nhờ trì hoãn việc giải phóng nước lũ trên bề mặt do đó làm tăng thêm lượng nước lưu trữ. Nhờ những động thái thủy văn này, các con sông ở vùng ngập lũ tự nhiên có đỉnh lũ thấp và tốc độ lũ nhỏ hơn các con sông bị kiểm soát hai ven bờ.

Xây dựng chức năng điều tiết lũ cho các vùng ngập lũ là cơ sở để các thành phố ven sông thiết lập các không gian chứa lũ hiệu quả để giảm thiểu lưu lượng lũ, tốc độ lũ, từ đó giảm thiểu thiệt hại rủi ro từ lũ lụt. Thiết kế đô thị cần xác định động thái và không gian phân bố của lũ để có thiết lập các không gian chứa lũ hiệu quả. Xác định lũ ở cường độ, tần suất và mức đỉnh lũ ở các hướng tiếp cận khác nhau (không gian phân bố của lũ) sẽ có phương án giảm thiểu rủi ro tốt hơn, các khu vực chứa lũ sẽ điều chỉnh linh hoạt và phù hợp hơn khi được dự báo trước. Hiện nay, các vùng ĐNN đang bị nhanh

chóng thu hẹp bởi quá trình đô thị hóa, các chức năng của vùng ngập hầu hết bị thay thế bởi các hệ thống kiểm soát dòng chảy. Tuy nhiên, mặc dù các công trình kiểm soát lũ đã thành công đáng kể trong việc cung cấp nước cho con người và nông nghiệp thì chúng lại thất bại trong việc bảo vệ các chức năng sinh thái cơ bản của sông ngòi. Các dòng sông bị xâm hại thường có lưu lượng đỉnh lũ cao hơn, lưu lượng xả xuống hạ lưu cũng tăng lên, dẫn đến nguy cơ lũ lụt cao hơn. Diện tích vùng ngập bị đô thị hóa có khả năng chịu đựng lũ lụt kém hơn vì chức năng của đất như truyền tải, lưu trữ nước và trầm tích đã bị giảm đáng kể.

Kết hợp quá trình sinh thái lũ vào thiết kế đô thị

Tích hợp hệ sinh thái ven sông vào thiết kế đô thị. Một hệ sinh thái ven sông khỏe mạnh và có chức năng đầy đủ sẽ đảm bảo cung cấp các dịch vụ hệ sinh thái đầy đủ và liên tục, đặc biệt trong việc điều hòa dòng nước lũ. Khi dựa vào kiểm soát lũ, hệ sinh thái ven sông thường bị thay đổi, thiếu nước hoặc chuyển hướng dòng chảy, chỉ để lại một phần dịch vụ hệ sinh thái ban đầu. Duy trì hoặc khôi phục sự toàn vẹn của hệ sinh thái ven sông là cơ hội để các thành phố thích ứng tốt hơn với lũ lụt, đây được coi là yếu tố quan trọng nhất giúp thành phố chống lại những trận lũ lụt khó dự đoán và bất ngờ. Tích hợp hệ sinh thái ven sông vào thiết kế đô thị là cơ hội để khôi phục lại một số dịch vụ hệ sinh thái của các con sông chảy qua đô thị. Bằng cách mở rộng các công viên ven sông thành các diện tích ngập nước tự nhiên (công viên ngập nước), tự nhiên hóa các không gian mở ven sông, hay khôi phục điều kiện tự nhiên các kênh rạch sẽ tạo thêm môi trường ngập nước, theo thời gian dịch vụ hệ sinh thái sẽ được hồi phục. Ngày nay, thay đổi sang mô hình một thành phố thích ứng với lũ là rất quan trọng, tức cần thiết phải dựa trên sự năng động của hệ thống sinh thái - xã hội để ứng phó với những tác động động bất ngờ của thiên tai thay vì tìm kiếm và duy trì

sự ổn định của môi trường. Từ bỏ tính ổn định và vĩnh cửu, các thành phố cần xây dựng các cấu trúc thích nghi, có tính di động và dễ thay đổi để thích ứng, đây là cách thực tế nhất để sống trên các vùng đồng bằng ngập lũ.

Cấu trúc đô thị linh hoạt để thích ứng với lũ. Nhận định rằng thành phố và lũ lụt không thể cùng tồn tại là không có cơ sở. Nhờ sáng kiến trong quy hoạch và thiết kế, các thành phố có thể không cần đến hạ tầng kiểm soát lũ và sống chung với lũ bằng cách cải tạo môi trường xây dựng, thêm tính đa dạng và linh hoạt vào các hệ thống dự phòng (Liao, 2012). Đối với các công trình xây dựng, các tòa nhà với kiến trúc Pilotis (kiến trúc cột chịu lực) được hỗ trợ bằng các cột tiếp đất là một hình thức hiện đại của nhà sàn là một giải pháp. Kiến trúc này không quá xa lạ ở các khu vực đô thị và đã được xây dựng với quy mô lớn ở nhiều nước, ví dụ như tại Singapore có tới 83% dân số thành phố này sống trong các khu chung cư là các tòa nhà cao tầng có cột chịu lực ở dưới, thường được gọi là “tầng hầm”, tầng này có chức năng như một không gian mở với hệ thống thông gió và an ninh. Tầng hầm này cũng cho phép các tòa nhà chứa được nước lũ nhờ việc sử dụng tường, nội thất chống thấm và đưa hệ thống điện lên cao. Ngoài ra, các giải pháp tôn nền công trình, thiết kế tường và nền nhà chống lũ, cửa ngăn di động chống lũ hay tầng trệt thích ứng với lũ cũng là những ý tưởng cần thiết trong thiết kế đô thị.

Quản lý nước mưa phi tập trung cần được vận hành để kiểm soát lượng chảy tràn trong đô thị. Các kênh sinh thái (Bio-swales), vườn mưa, đất ngập nước được xây dựng trong đô thị sẽ tạo thêm không gian mở để thúc đẩy lưu giữ, thấm và xử lý nước mưa, tạo điều kiện cho hạ tầng xanh được lồng ghép vào quản lý lũ lụt. Các công viên đô thị cũng được thiết kế thành khu vực đất ngập nước để cho phép lũ lụt theo định kỳ đi vào, chẳng hạn như Công viên Vĩnh Trường ở Thái Châu, Trung Quốc và Công viên Bishan-Ang Mo Kio ở Singapore. Để đối phó với nguy cơ lũ lụt đang một gia tăng tại các thành phố, có một xu hướng mới

nổi là kết hợp chức năng giữ nước lũ vào không gian mở không xanh. Ví dụ, tại Rotterdam, Hà Lan, một dự án thích ứng khí hậu đang được tiến hành để thiết kế lại một số quảng trường và sân chơi hiện tại thành các “quảng trường nước” ngập đầy nước, tạm thời lưu trữ nước lũ để tạo ra các chức năng liên quan đến nước mang màu sắc vui tươi và có tính thẩm mỹ. Ngoài ra, các không gian mở ở bất kỳ đô thị nào nếu được thiết kế một cách sáng tạo, có thể hoạt động tốt trong việc vận chuyển và lưu giữ nước lũ trong khi vẫn duy trì được các giá trị giải trí và thẩm mỹ. Ví dụ, các không gian có mặt sàn cứng, khó thoát nước như quảng trường, sân chơi và các khu thể thao cũng có thể chuyển đổi thành khu vực chứa lũ khi cần thiết.

Phổ biến động lực học của lũ tới cộng đồng

Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng các cộng đồng thích nghi mà không chống lại các rối loạn từ lũ thì thường tồn tại lâu dài hơn (Liao, 2016). Xây dựng khả năng thích ứng với lũ lụt của đô thị về cơ bản là một quá trình thích ứng thay vì kháng cự với các dòng sông. Các thành phố cần làm quen với các trận lũ đến theo chu kỳ, cho phép lũ đi vào thành phố để trở nên kiên cường trước những trận lũ mạnh hơn. Khả năng thích ứng với lũ của đô thị cũng phù hợp với lối sống “sống chung với lũ” vẫn được duy trì đến tận ngày nay ở các cộng đồng nông thôn ở các vùng ngập lũ tại đồng bằng sông Cửu Long của Việt Nam. Nhờ phân biệt giữa lũ lụt theo chu kỳ ôn hòa và thảm họa, họ đã đưa lối sống và môi trường xung quanh thích ứng với động lực học của lũ, đồng thời khai thác lợi ích của lũ để tăng năng suất trong nghề thủy sản và nông nghiệp.

Để nâng cao nhận thức sống chung với lũ, thiết kế đô thị cần đưa nước mưa và lũ theo chu kỳ vào tâm trí của người dân. Ví dụ như nâng cao hiểu biết của người dân về khả năng điều tiết lũ và cải thiện chất lượng nước của ĐNN ven sông; hay sự quan sát thay đổi chế độ nước sông theo mùa, sự bồi đắp phù sa cho các sinh cảnh ven sông, quan sát sự phong phú

của hệ sinh thái lưỡng cư theo thời gian. Thiết lập không gian chứa lũ trong đô thị, đặc biệt là các không gian mở cũng giúp người dân hiểu hơn về động lực học của lũ, nhờ đó có thể hiểu biết tốt hơn về lũ tự nhiên. Bên cạnh đó, các nhà nghiên cứu cần tiếp tục khám phá các dịch vụ sinh thái lũ tại các thành phố nhằm phổ biến vai trò của lũ tới người dân. Cần làm sáng tỏ và phân loại lũ, trong đó lũ tốt cần được đón nhận và lợi dụng, tránh xuyên tạc để tạo các hình ảnh tiêu cực về lũ. Các mô hình chuyển đổi sang thích ứng với lũ sẽ được đón nhận nếu công chúng thực sự hiểu đúng về lũ, hướng đến chấp nhận sống chung với lũ trong đô thị.

Từng bước chuyển đổi từ kiểm soát lũ sang thích ứng với lũ

Lý thuyết thích ứng cho thấy chống lũ làm giảm khả năng thích ứng với lũ lụt của đô thị. Khi hạ tầng kiểm soát lũ lụt mất tác dụng, lũ lụt có thể gây ra những hậu quả nặng nề so với giải pháp thích ứng. Đồng thời, khi các cơn lũ bị ngăn chặn là một lần mất đi cơ hội học tập khả năng thích ứng. Nhận thức và đánh giá thấp về rủi ro lũ lụt khiến người dân ít biết cách đối phó với ngập lụt khi sự cố xảy ra. Ngoài ra, kiểm soát lũ lụt chỉ tập trung vào các dòng sông mà ít chú ý vào môi trường đã được xây dựng nên dễ tạo ra một cảm giác sai lệch về độ an toàn, an ninh và làm giảm khả năng phản ứng tại chỗ với lũ. Kiểm soát lũ làm giảm khả năng thích ứng với lũ của đô thị nên theo thời gian lũ lụt có thể dễ dàng gây ra xáo trộn, làm phức tạp việc tái tổ chức, khiến thành phố phải phụ thuộc nhiều vào các lực lượng trợ giúp bên ngoài. Hạ tầng kiểm soát lũ cũng làm giảm khả năng cung ứng các dịch vụ sinh thái vì ngăn ngừa lũ lụt định kỳ. Khi chế độ lũ bị thay đổi, các loài bản địa khó thích nghi khiến các chức năng sinh thái và tính đa dạng sinh học bị giảm sút, điều này góp phần vào sự sụp đổ hệ sinh thái ven sông. Tuy nhiên, ngày nay kiểm soát lũ vẫn được xem là khái niệm tối quan trọng đối với các thành phố. Khi kiểm soát lũ được xem là biện pháp ưu tiên trong quản lý lũ thì dường như các biện pháp thích

ứng với lũ sẽ rất khó được thực hiện trong tương lai gần. Thách thức về quan niệm này cần phải được khắc phục để tạo điều kiện cho mô hình thích ứng có thể diễn ra.

KẾT LUẬN

Quan điểm thích ứng với lũ của đô thị dựa trên khả năng thích ứng sinh thái có ý nghĩa quan trọng đối với các thành phố đang đối mặt với rủi ro ngập lụt. Nền tảng thích ứng sinh thái cho rằng thích ứng phát sinh từ việc thích nghi với tính dễ biến đổi, không chắc chắn và bất ngờ của thiên nhiên và thích ứng có được từ sự trải nghiệm và học hỏi từ các rối loạn. Vì vậy, khả năng thích ứng với lũ của thành phố được định nghĩa là khả năng chịu đựng lũ lụt và khả năng tổ chức lại của thành phố nếu tổn thất vật chất và sự gián đoạn kinh tế - xã hội xảy ra để ngăn ngừa thiệt hại. Tính thích ứng của một thành phố gắn với khả năng tự tổ chức, khả năng thích nghi và dự phòng để chống phát sinh. Về cơ bản, thành phố cần phải có khả năng cho phép lũ lụt đi vào thành phố, tức là khả năng chứa lũ - chứ không phải chống lại lũ. Khả năng thích ứng với lũ của đô thị có 3 thuộc tính quan trọng: khả năng thích ứng với lũ lụt tại chỗ (thích ứng địa phương); điều chỉnh kịp thời sau mỗi trận lũ; và sự dư thừa trong các hệ thống con. Do đó, trở lại của các điều kiện như trước khi xảy ra lũ lụt không phải là điều quan trọng nhất, mà tốc độ tái tổ chức mới là vấn đề then chốt.

Việc chống lại lũ lụt bằng hạ tầng kiểm soát lũ đã làm mất đi mối liên kết giữa con người với thiên nhiên và không giải quyết được các hiện tượng cực đoan dự kiến sẽ gia tăng do biến đổi khí hậu. Thực tế đã chứng minh kháng cự với lũ không phải là cách tiếp cận đáng tin cậy để đạt được an toàn lũ lụt trong dài hạn. Thách thức hiện nay là làm sao để chuyển đổi một thành phố kiểm soát lũ sang một thành phố thích ứng với lũ. Làm sao để thay đổi nhận thức rằng lũ là một phần tự nhiên của động lực học đô thị và thích ứng với lũ là hành động nhân

văn về mặt kinh tế xã hội. Chúng tôi cho rằng thay đổi từ mô hình kiểm soát lũ sang thích nghi với lũ sẽ dẫn đến một tương lai tốt đẹp hơn, nơi thành phố trở nên an toàn trước các trận lũ và người dân có cơ hội linh hoạt đầy đủ các kiến thức sinh thái lũ. Quy hoạch và thiết kế đô thị đóng một vai trò không thể thiếu để hiện thực hóa việc chuyển đổi sang mô hình thích ứng với lũ trong tương lai. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Adger, W. N., T. P. Hughes, and C. Folke, S. R. Carpenter, and J. Rockström. 2005. Social-ecological resilience to coastal disasters. *Science* 309:1036-1039. <http://dx.doi.org/10.1126/science.1112122>
- Bichard, E., & Kazmierczak, A. (2012). Are homeowners willing to adapt to and mitigate the effects of climate change? *Climate Change*, 112, 633-654. <http://dx.doi.org/10.1007/s10584-011-0257-8>.
- Bruneau, M., S. E. Chang, R. T. Eguchi, G. C. Lee, T. D. O'Rourke, A. M. Reinhorn, M. Shinozuka, K. Tierney, W. A. Wallace, and D. von Winterfeldt. 2003. A framework to quantitatively assess and enhance the seismic resilience of communities. *Earthquake Spectra* 19(4):733-752.
- Carpenter, S. R., F. Westley, and M. Turner. 2005. Surrogates for resilience of social-ecological systems. *Ecosystems* 8:941-944. <http://dx.doi.org/10.1007/s10021-005-0170-y>.
- Colten, C. E., and A. R. Sumpter. 2009. Social memory and resilience in New Orleans. *Natural Hazards* 48(3):355-364. <http://dx.doi.org/10.1007/s11069-008-9267-x>.
- De Bruijn, K. M. 2004. Resilience indicators for flood risk management systems of lowland rivers. *International Journal of River Basin Management* 2(3):199-210. <http://dx.doi.org/10.1080/15715124.2004.9635232>.
- Dewan, A. M. (2013). Floods in a megacity: geospatial techniques in assessing hazards, risk and vulnerability. New York: Springer.
- Etkin, D. 1999. Risk transference and related trends: driving forces towards more mega-disasters. *Environmental Hazards* 1:69-75. <http://dx.doi.org/10.3763/ehaz.1999.0109>.
- Folke, C. 2003. Freshwater for resilience: a shift in thinking. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London: Series B Biological Sciences* 358(1440):2027-2036. <http://dx.doi.org/10.1098/rstb.2003.1385>
- Folke, C. 2006. Resilience: the emergence of a perspective for social-ecological systems analyses. *Global Environmental Change* 16:253-267. <http://dx.doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2006.04.002>
- Godschalk, D. R. 2003. Urban hazard mitigation: creating resilient cities. *Natural Hazards Review* 4(3):136-143. [http://dx.doi.org/10.1061/\(ASCE\)1527-6988\(2003\)4:3\(136\)](http://dx.doi.org/10.1061/(ASCE)1527-6988(2003)4:3(136)).
- Gunderson, L. H., and C. S. Holling, editors. 2002. *Panarchy: understanding transformations in human and natural systems*. Island Press, Washington D.C., USA.
- Holling C. S., and G. K. Meffe. 1996. Command and control and the pathology of natural resource management. *Conservation Biology* 10 (2):328-37. <http://dx.doi.org/10.1046/j.1523-1739.1996.10020328.x>
- Holling, C. S. 1973. Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics* 4:1-23. <http://dx.doi.org/10.1146/annurev.es.04.110173.000245>.
- Holling, C. S. 1986. The resilience of terrestrial ecosystems: local surprise and global change. Pages 292-317 in W. C. Clark and R. E. Munn, editors. *Sustainable development of the biosphere*. Cambridge University Press, Cambridge, UK.
- Holling, C. S. 1996. Engineering resilience versus ecological resilience. Pages 31-43 in P. C. Schulze, editor. *Engineering within ecological constraints*. National Academy Press, Washington D.C., USA.
- Holling, C. S., L. H. Gunderson, and G. D. Peterson. 2002. Sustainability and panarchies. Pages 63-102 in L. H. Gunderson and C. S. Holling, editors. *Panarchy: understanding transformations in human and natural systems*. Island Press, Washington D.C., USA.
- Liao, K.-H. (2012). A theory on urban resilience to floods—a basis for alternative planning practices. *Ecology and Society*, 17(4), 48.
- Liao, K.H., T. A. Le and K. Van Nguyen (2016). "Urban design principles for flood resilience: Learning from the ecological wisdom of living with floods in the Vietnamese Mekong Delta." *Landscape and Urban Planning* 155: 69-78.
- Moss, T., and J. Monstadt, editors. 2008. *Restoring floodplains in Europe: policy contexts and project experiences*. IWA Publishing, London, UK.
- Parker, D. (Ed.). (2000). *Floods*. In. London: Routledge.
- Postel, S., et al. (1996). Forging a sustainable water strategy. In L. R. Brown (Ed.), *State of the world* (pp. 40-59). New York: W. W Norton.
- Scheffer, M., S. H. Hosper, M.-L. Meijer, B. Moss, and E. Jeppesen. 1993. Alternative equilibria in shallow lakes. *Trends in Ecology and Evolution* 8(8):275-279. [http://dx.doi.org/10.1016/0169-5347\(93\)90254-M](http://dx.doi.org/10.1016/0169-5347(93)90254-M).
- Walker, B., C. S. Holling, S. R. Carpenter, and A. Kinzig. 2004. Resilience, adaptability and transformability in social-ecological systems. *Ecology and Society* 9(2):5. [online] URL: <http://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss2/art5/>.

Xây dựng mô hình TÍCH HỢP QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT VỚI QUY HOẠCH GIAO THÔNG trong các đô án quy hoạch xây dựng tại việt nam

ĐẶNG THỊ NGÀ

Trường đại học Kiến trúc Hà Nội

Những năm trở lại đây, với sự phát triển không ngừng của nền kinh tế, các đô thị lớn của Việt Nam đã, đang và sẽ có nhiều thay đổi. Quá trình đô thị hóa mạnh mẽ và việc liên tục mở rộng địa giới làm quy mô các đô thị ngày một rộng lớn và nhu cầu lưu thông kết nối phát triển mạnh giữa các cực đô thị. Đặc biệt tại hai đô thị lớn của Việt Nam là Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh thì các khu trung tâm đô thị phát triển mạnh, mật độ tập trung dân cư và mật độ xây dựng càng ngày càng cao, làm cho quá trình cơ giới hóa tại đây diễn ra một cách nhanh chóng và nhu cầu giao thông tăng nhanh đột biến. Dẫn tới hạ tầng giao thông đô thị bị quá tải, gây ra tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên gây ảnh hưởng trực tiếp tới quá trình phát triển của đô thị.

Hiện tại đã có rất nhiều những giải pháp được đưa ra thực hiện như: nâng cấp, mở mới các tuyến đường, cải thiện hệ thống giao thông công cộng....tất cả những giải pháp trên đã thu được những hiệu quả nhất định qua đó đáp ứng được phần nào nhu cầu gia năng giao thông đô thị, tuy nhiên để thực thi xây dựng những giải pháp mang tính bền vững hơn thì cần phải có những giải pháp “Đi tắt đón đầu”, thay vì “Chạy theo nhu cầu” như hiện nay. Và một trong những việc làm thiết yếu đầu tiên phải xuất phát từ Quy hoạch, bao gồm: lập quy hoạch, quản lý quy hoạch và triển khai thực hiện quy hoạch... quy hoạch mà tác giả đề cập đến ở đây là Quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông. Quy hoạch sử dụng đất – tạo ra các khu giao thông (Transport Analysis Zone – TAZ). Với mỗi một phương án quy hoạch sử

dụng đất sẽ phát sinh ra một nhu cầu giao thông khác nhau. Mạng lưới giao thông đô thị (Urban Transport Network) kết hợp với phương tiện giao thông (Vehicles) và sự cung cấp vận tải hành khách công cộng nhằm thỏa mãn yêu cầu giao thông. Mỗi liên hệ tuần hoàn đó được thể hiện qua sơ đồ dưới bên. Từ sơ đồ bên có thể thấy rằng giữa quy hoạch sử dụng đất và giao thông có mối quan hệ tương tác lẫn nhau. Những quyết định về quy hoạch giao thông ảnh hưởng đến sự phát triển sử dụng đất, đồng thời những điều kiện sử dụng đất lại tác động ngược trở lại các hoạt động giao thông. Chính vì vậy, khi xem xét lập quy hoạch hay điều chỉnh thành phần nào cần thiết phải xét đến thành phần kia và có những đánh giá cụ thể về những tác động gây ra để có phương án điều chỉnh cân bằng tốt nhất.



Hình 1: Quy hoạch sử dụng đất (năm 2011) và Quy hoạch giao thông vận tải (năm 2016) thủ đô Hà Nội

Mặt khác, hiện nay, trong các đồ án Quy hoạch xây dựng ở Việt Nam, công tác lập quy hoạch sử dụng đất nói chung thường dựa vào những lập luận nhằm dự báo về nhu cầu sử dụng đất đai, từ đó định hướng quy hoạch sử dụng đất cho từng khu vực cụ thể. Trong những nội dung đề cập tới xây dựng mô hình tích hợp để đánh giá những tác động từ việc lập hay điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất tới mạng lưới giao thông để qua đó có thể kịp thời điều chỉnh quy hoạch mạng lưới phù hợp với yêu cầu của quy hoạch sử dụng đất đề ra. Các đồ án chỉ dừng lại ở việc dự báo quỹ đất dành cho giao thông, quy mô mặt cắt ngang của các tuyến đường được thiết lập dựa trên Cấp hạng và phân loại đường đã được xác định theo đề xuất quy hoạch và dựa vào Bảng tra số 4.4 Quy định về các loại đường trong đô thị thuộc QCVN số 01:2008/BXD – Quy hoạch xây dựng. Điều này đã dẫn đến có rất nhiều tuyến đường khi xây dựng xong thì lưu lượng xe thông qua quá ít so với khả năng thông hành của tuyến đường đó theo quy mô mặt cắt ngang đã lựa chọn từ bước lập quy hoạch, gây lãng phí đầu tư xây dựng, hoặc ngược lại thì sẽ dẫn đến ách tắc giao thông do

khả năng thông hành của tuyến đường bị quá tải.

Vì vậy, cần nghiên cứu và xây dựng mô hình tích hợp giữa hai loại hình quy hoạch là quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông giúp cho quy hoạch đô thị có cơ sở khoa học, từ đó có thể kiểm chứng được tính hợp lý của các đồ án quy hoạch. Nhằm hạn chế tối đa được việc lập điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất hay quy hoạch giao thông gây lãng phí thời gian và chi phí thực hiện, gây ra những vấn nạn về giao thông đô thị như hiện nay, để qua đó sẽ tập trung được mọi nguồn nhân lực, nguồn kinh phí vào nghiên cứu đầu tư xây dựng phát triển đô thị theo đúng kế hoạch đã đề ra để từng bước nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân, góp phần xây dựng lên những thành phố sống tốt cho tất cả mọi người.

THỰC TRẠNG NỘI DUNG LẬP QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT VÀ QUY HOẠCH GIAO THÔNG
Hiện nay, đối với hai loại hình quy hoạch này đang được các cơ quan chức năng thuộc Bộ Xây dựng và Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài nguyên và môi trường cùng nghiên cứu thực hiện. Tùy



cấp độ của đồ án quy hoạch xây dựng đô thị và tùy hạng mục trong quy hoạch giao thông được phân cấp của cho từng bộ phận chức năng thiết kế và thẩm định khác nhau, từ cơ sở đến trung ương. Tuy nhiên, việc liên kết phối hợp giữa các cơ quan này lại thiếu tính đồng bộ và chặt chẽ, nên quy hoạch giao thông và quy hoạch xây dựng đô thị không được giải quyết triệt để. Nhiều vấn đề bị chồng chéo, đang rất cần sự phối hợp. Điều này được thể hiện khá

Quy định về các loại đường trong đô thị (Bảng 4.4 QCVN số 01:2008/BXD)

Cấp đường	Loại đường	Tốc độ thiết kế (km/h)	Bề rộng 1 làn xe (m)	Bề rộng của đường (m)	Khoảng cách hai đường (m)	Mật độ đường km/km ²
Cấp đô thị ^(*)	1. Đường cao tốc đô thị				4.800÷8.000	0,4÷0,25
	- Cấp 100	100	3,75	27÷110	-	
	- Cấp 80	80	3,75	27÷90	-	
	2. Đường trục chính đô thị	80÷100	3,75	30÷80 ^(*)	2400÷4000	0,83÷0,5
	3. Đường chính đô thị	80÷100	3,75	30÷70 ^(*)	1200÷2000	1,5÷1,0
	4. Đường liên khu vực	60÷80	3,75	30÷50	600÷1000	3,3÷2,0
Cấp khu vực	5. Đường chính khu vực	50÷60	3,5	22÷35	300÷500	6,5÷4,0
	6. Đường khu vực	40÷50	3,5	16÷25	250÷300	8,0÷6,5
Cấp nội bộ	7. Đường phân khu vực	40	3,5	13÷20	150÷250	13,3÷10
	8. Đường nhóm nhà ở, vào nhà	20÷30	3,0	7÷15	-	-
	9. Đường đi xe đạp Đường đi bộ		1,5 0,75	≥3,0 ≥1,5	-	-

Ghi chú:

(*) Phụ thuộc quy mô, hình dáng đô thị và nhu cầu giao thông

(**) Bề rộng cần tăng lên theo tính toán cụ thể khi trên tuyến bố trí đường sắt đô thị và tuyến ô tô buýt tốc hành.

Văn bản pháp lý	Nội dung trích dẫn
Luật Quy hoạch Đô thị (30/2009/QH12)	Điều 38 Đối tượng của quy hoạch hạ tầng kỹ thuật đô thị /Điều 40 Nội dung quy hoạch hạ tầng kỹ thuật đô thị <i>Quy hoạch giao thông đô thị bao gồm việc xác định quỹ đất dành cho xây dựng và phát triển giao thông, vị trí, quy mô công trình đầu mối; tổ chức hệ thống giao thông đô thị trên mặt đất, trên cao và dưới mặt đất; xác định phạm vi bảo vệ và hành lang an toàn giao thông</i>
Nghị định 37/2010/NĐ-CP Về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị	Điều 16: Nội dung đồ án quy hoạch chung <i>a) Xác định mạng lưới giao thông đối ngoại, giao thông đô thị, vị trí và quy mô các công trình đầu mối giao thông như: cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, ga đường sắt, bến xe đối ngoại; tổ chức hệ thống giao thông công cộng và hệ thống bến, bãi đỗ xe; xác định chỉ giới đường đỏ các trục chính đô thị và hệ thống hào, tuy nê kỹ thuật.</i> Điều 19: Nội dung đồ án quy hoạch phân khu <i>a) Xác định mạng lưới giao thông, mặt cắt, chỉ giới đường đỏ và chỉ giới xây dựng; xác định và cụ thể hoá quy hoạch chung về vị trí, quy mô bến, bãi đỗ xe (trên cao, trên mặt đất và ngầm); tuyến và ga tàu điện ngầm; hào và tuy nê kỹ thuật;</i> Điều 20: Nội dung đồ án quy hoạch chi tiết <i>b) Xác định mạng lưới giao thông (kể cả đường đi bộ nếu có), mặt cắt, chỉ giới đường đỏ và chỉ giới xây dựng; xác định và cụ thể quy hoạch chung, quy hoạch phân khu về vị trí, quy mô bến, bãi đỗ xe (trên cao, trên mặt đất và ngầm)</i>
Quy chuẩn Quy hoạch đô thị QCXDVN 01/2008	- Hệ thống giao thông trong đô thị phải đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá, hành khách và đảm bảo khả năng liên hệ nhanh chóng, an toàn giữa tất cả các khu chức năng trong đô thị và với các công trình giao thông đối ngoại, các đô thị, điểm dân cư khác. - Lập quy hoạch phải dự báo nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hoá và các loại phương tiện giao thông trong đô thị để xác định quỹ đất xây dựng dành cho các phương tiện giao thông sẽ phát triển trong tương lai. Đối với những đô thị từ loại III trở lên, cần dự kiến khả năng phát triển và tổ chức mạng lưới giao thông vận tải hành khách công cộng hiện đại như đường sắt đô thị, ô-tô buýt tốc hành..., các nhà ga liên hợp giữa đường sắt quốc gia, đường sắt ngoại ô với đường sắt đô thị và các đầu mối tiếp vận với đường ô-tô, đường thủy và đường hàng không.

Nguồn: Luật QH đô thị Việt Nam, Nghị định 37/2010/NĐ-CP hướng dẫn lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị, Quy chuẩn quy hoạch đô thị số 01/2008

rõ nét thông qua những tổng hợp dưới đây về Nội dung nhiệm vụ yêu cầu lập QHSDD, QHGT trong các Văn bản pháp lý hiện hành và quá trình triển khai Lập các đồ án quy hoạch tại các địa phương.

Nội dung nhiệm vụ yêu cầu lập quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông

Nội dung theo quy định của Quy hoạch xây dựng đô thị:

Nội dung theo Quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất thuộc Bộ tài nguyên và môi trường

Căn cứ theo Thông tư số 29/2014/TT-BTNMT ngày 02 tháng 06 năm 2014 Quy định chi tiết việc lập, điều chỉnh quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất như sau:

Việc lập quy hoạch sử dụng đất và kế hoạch sử dụng đất cần tiến hành phân tích, đánh giá tình hình quản lý, sử dụng đất; kết quả thực hiện quy hoạch,

kế hoạch sử dụng đất kỳ trước và tiềm năng đất đai, chi tiết được thực hiện theo trình tự sau:

1. Điều tra, thu thập thông tin, tài liệu;
2. Phân tích, đánh giá điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và môi trường tác động đến việc sử dụng đất;
3. Phân tích, đánh giá tình hình quản lý, sử dụng đất, kết quả thực hiện quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất kỳ trước và tiềm năng đất đai;
4. Xây dựng phương án quy hoạch sử dụng đất;
5. Lập kế hoạch sử dụng đất kỳ đầu;
6. Xây dựng báo cáo thuyết minh tổng hợp và các tài liệu có liên quan;
7. Thẩm định, phê duyệt và công bố công khai.

Nội dung theo Quy hoạch ngành giao

thông trong Quy hoạch chuyên ngành. Ngoài các yêu cầu về nội dung quy hoạch bên trên, thì đối với các đồ án Quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật cũng sẽ được quy định riêng cho từng loại, trong đó có hạng mục Giao thông. Trích dẫn nội dung theo Điều 21 và 22 của Nghị định 37/2010/NĐ-CP như sau:

Điều 21. Nguyên tắc lập đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật

1. Đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật được lập cho thành phố trực thuộc Trung ương nhằm cụ thể hóa nội dung định hướng quy hoạch hạ tầng kỹ thuật trong đồ án quy hoạch chung thành phố để đảm bảo đủ cơ sở lập dự án đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị.
2. Đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật được lập cho từng đối tượng hạ tầng kỹ thuật trên phạm vi toàn đô thị.

3. Nội dung đồ án quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật phải đảm bảo phù hợp với đồ án quy hoạch chung thành phố trực thuộc Trung ương được duyệt.

Điều 22. Nội dung đồ án quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị:

1. Đánh giá thực trạng xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị (giao thông đối ngoại và giao thông đô thị); giao thông vận tải khách công cộng.
2. Dự báo nhu cầu vận tải và xác định các

chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật, quỹ đất dành cho giao thông.

3. Xác định quy hoạch hệ thống giao thông đối ngoại của đô thị (giao thông đường bộ, đường sắt; đường thủy và đường hàng không) bao gồm: cụ thể tuyến; vị trí, quy mô các công trình đầu mối: cảng hàng không, cảng biển, cảng sông, nút giao thông, bến bãi đỗ xe đối ngoại.

4. Xác định quy hoạch hệ thống giao thông đô thị bao gồm: phân loại và tổ chức mạng lưới đường đô thị, xác định cụ thể các tuyến

đường sắt đô thị (trên mặt đất, trên cao, dưới mặt đất), vị trí và quy mô các công trình: nhà ga, bến bãi đỗ xe khu vực đô thị, các đầu mối giao thông; xác định chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng đường phố chính cấp đô thị.

5. Xác định quy hoạch vận tải khách công cộng.

6. Xác định các chương trình, dự án đầu tư; sơ bộ tổng mức đầu tư, nguồn và kế hoạch thực hiện.

7. Đánh giá môi trường chiến lược.

8. Bản đồ hiện trạng và quy hoạch hệ thống giao thông thể hiện ở tỷ lệ 1/10.000 - 1/25.000.

Bảng tổng hợp Quá trình triển khai lập quy hoạch tại một số địa phương:

Khu vực	Cấp đô thị	Quy hoạch chung xây dựng	Quy hoạch giao thông vận tải
Hà Nội	Đặc Biệt	Quyết định số 1259/QĐ-TTg, ngày 26/7/2011 V/v Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050	• Chương trình phát triển đô thị Hà Nội (HAIDEP) 2006-2007 (JICA tài trợ) • Quyết định số 519/QĐ-TTg, ngày 31/3/2016 V/v Phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050
TPHCM	Đặc Biệt	Quyết định số 24/QĐ-TTg, ngày 06/01/2010 V/v Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025	• Quyết định số 101/QĐ-TTg, ngày 22/01/2007 V/v Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020. • Quyết định số 568/QĐ-TTg, ngày 08/04/2013 V/v Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố HCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020. • Năm 2017 Thủ tướng tiếp tục phê duyệt bổ sung nội dung trong quy hoạch.
Đà Nẵng	Loại 1	Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013 V/v Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050	Quyết định số 5030/QĐ-UBND ngày 28/7/2014 V/v Phê duyệt Quy hoạch Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.
Hải Phòng	Loại 1	Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 V/v Phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050 (hiện tại đang nghiên cứu lập điều chỉnh quy hoạch chung thành phố đến năm 2035, tầm nhìn đến năm 2050)	Nghị quyết số 32/2014-NQ-HĐND Tp. Hải Phòng, ngày 10/12/2014 V/v Phê duyệt quy hoạch giao thông vận tải đường bộ thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030
TP. Bắc Giang	Loại 2	• Quyết định số 652/QĐ-UBND tỉnh Bắc Giang, ngày 06/12/2013 V/v Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung TP. Bắc Giang tới năm 2030, tầm nhìn 2050. • Quyết định số 865/QĐ-UBND tỉnh Bắc Giang, ngày 05/12/2017 V/v Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung TP. Bắc Giang tới năm 2035, tầm nhìn 2050	Quyết định số Quyết định số 884/QĐ-UBND tỉnh Bắc Giang, ngày 25/5/2017 V/v Phê duyệt Quy hoạch hệ thống hạ tầng giao thông TP. Bắc Giang đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

* Đối với Quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất: Được lập hàng năm hoặc theo kỳ kế hoạch sử dụng đất (5 năm) trên cơ sở Phân tích, đánh giá tình hình quản lý, sử dụng đất; kết quả thực hiện quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất kỳ trước và tiềm năng đất đai để đưa ra phương án quy hoạch sử dụng đất.

Thực trạng quá trình triển khai lập quy hoạch

Như đã đề cập bên trên, có thể thấy rằng, yêu cầu triển khai lập QHSDD và QHGTVT hiện đã được quy định cụ thể bởi các Bộ, ngành khác nhau, nhưng chưa có sự liên kết chung để thể hiện được mối liên hệ giữa 02 loại hình quy hoạch này. Điều này có thể thấy rõ hơn thông qua Bảng tổng hợp dưới đây: Bảng tổng hợp Quá trình triển khai lập quy hoạch tại một số địa phương

Từ bảng tổng hợp trên, có thể thấy rằng: công tác điều chỉnh quy hoạch chung ở từng địa phương thường diễn ra sau một thời gian lập quy hoạch. Điều này không thể tránh khỏi bởi những bất cập mới xuất hiện cần giải quyết, bởi những thay đổi về tình hình kinh tế xã hội vùng, hay do quy hoạch trong phạm vi quốc gia thay đổi. Tuy nhiên, việc phối hợp thực hiện đánh giá những tác động của công tác sử dụng đất lên mạng lưới giao thông trong cùng quá trình lập quy hoạch là chưa được thực hiện rõ nét.

CƠ SỞ KHOA HỌC VỀ PHƯƠNG PHÁP XÂY DỰNG MÔ HÌNH TÍCH HỢP SỬ DỤNG ĐẤT VÀ GIAO THÔNG

Giới thiệu chung về mô hình hóa tương tác giữa quy hoạch sử dụng đất và giao thông.

Từ những năm 1960, nhiều lý thuyết và mô hình đã được sử dụng để nghiên cứu sự tương tác qua lại giữa hai bộ phận gắn bó hữu cơ này, tương tác giữa sử dụng đất và giao thông vận tải. Để có thể có những hiểu biết sâu hơn về những hoạt động của các vùng đô thị khác nhau, những mô hình tương tác sử dụng đất và giao thông vận tải (Transportation / Land Use Modeling - TLUM) đã được phát triển. Những lý do đằng sau việc sử dụng mô hình TLUM là rất nhiều, chẳng hạn như khả năng dự báo mô hình đô thị dựa trên một tập hợp các giả định về kinh tế để đánh giá những tác động của các thể chế đến những tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường. Các ứng dụng khác của TLUM liên quan đến những lý thuyết

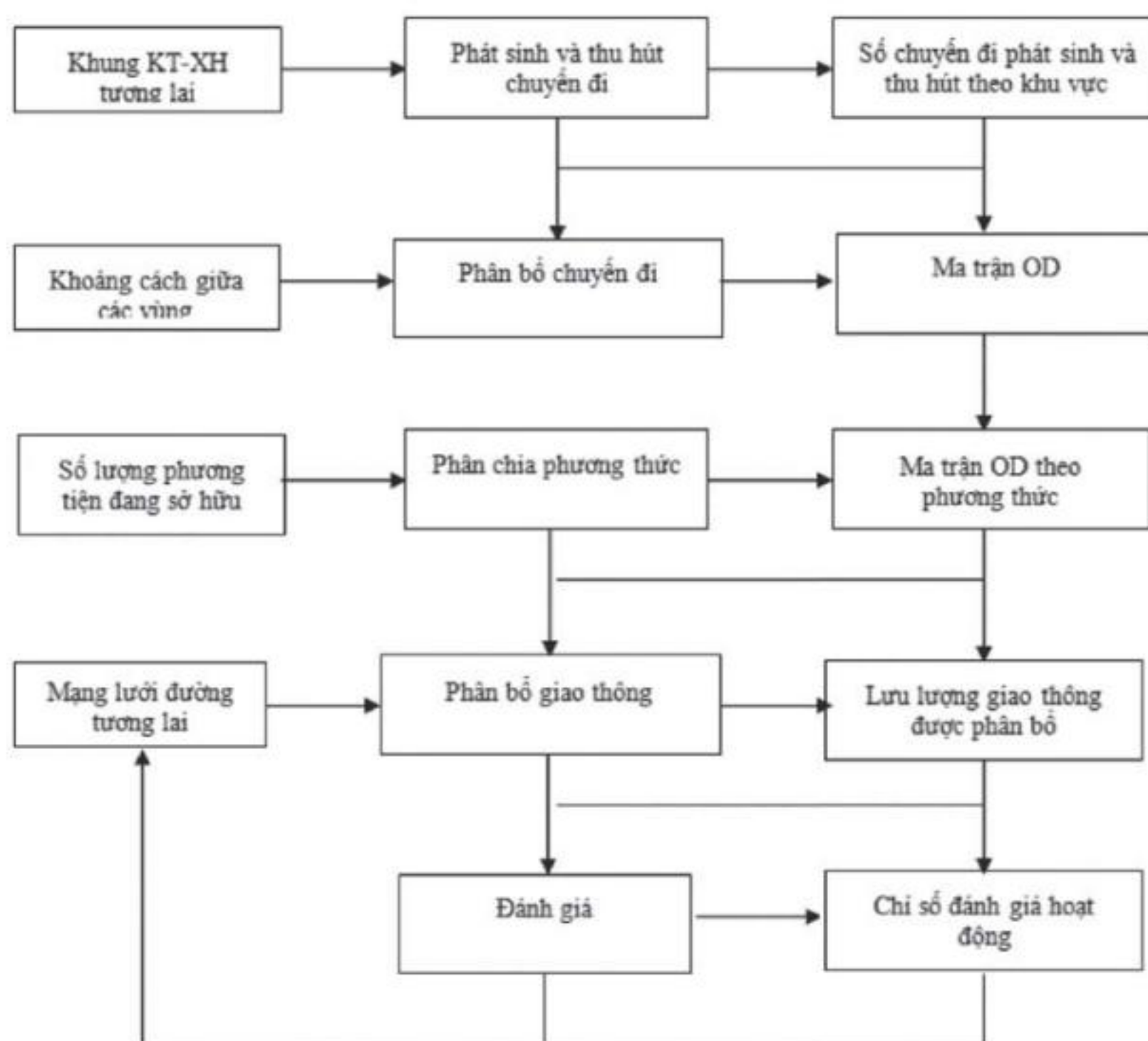
thực nghiệm, chính sách và thực tiễn về hệ thống đô thị. Với một mô hình mô phỏng, có thể được đánh giá được những lý thuyết đô thị và những tác động của các giải pháp chính sách, chẳng hạn như quản lý tốc độ tăng trưởng và chi phí do tắc nghẽn giao thông có thể được đo lường. Không quá ngạc nhiên kể từ khi mô hình TLUM ra đời, đã trở thành công cụ trong quy hoạch của mỗi quốc gia. Ứng dụng và phát triển mô hình này thường được thực hiện bởi các cơ quan khác nhau liên quan đến giao thông vận tải, quy hoạch vùng và đánh giá tác động môi trường.

Tổng quan về mô hình bốn bước trong phân tích dự báo nhu cầu giao thông tích hợp với sử dụng đất

Nền tảng cốt lõi của mô hình tương tác sử dụng đất và giao thông vận tải bao gồm hai phần rõ ràng, sử dụng đất và giao thông vận tải. Các thành phần sử dụng đất chủ yếu dựa trên vị trí nhà ở, những hoạt động công

nh nghiệp và thương mại, chúng có xu hướng ổn định hơn các thành phần giao thông vận tải, là thành phần thường xuyên thay đổi. Hầu hết mô hình TLUM được áp dụng vào các khu vực, chủ yếu là cấp đô thị, với quy mô lớn hơn mô hình sẽ rất phức tạp. Mô hình của các thành phần giao thông có liên quan đặc biệt và được chia làm bốn giai đoạn tuần tự để ước lượng nhu cầu đi lại, nơi phát sinh sự di chuyển từ đâu và bao nhiêu hành trình, chúng được phân bổ như thế nào, phương thức nào được sử dụng cho chuyến đi, và cuối cùng tuyến đường nào trong mạng lưới giao thông được sử dụng:

+ Bước đầu tiên được gọi là Phát sinh chuyến đi (Trip generation), nhằm ước đoán hệ số hành trình, thông thường là đối với cấp vùng. Các phương pháp phổ biến nhất hay dùng là phân tích chéo và phân tích hồi quy. Phương pháp phân tích chéo, tìm cách xác định một nhóm kinh tế xã hội cụ thể trong dân cư của phạm vi nghiên cứu có



Hình 2: Sơ đồ phương pháp luận dự báo nhu cầu vận tải theo mô hình 4 bước

Nguồn: Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050



những đặc điểm chung về việc phát sinh hành trình. Phát sinh hành trình trong vùng cụ thể sẽ được xác định nhờ các thông số riêng của từng vùng. Phân tích hồi quy ước tính số hành trình phát sinh tại mỗi vùng (biến phụ thuộc) như là một hàm của một loạt các biến độc lập.

+ Bước thứ hai được gọi là Phân bổ chuyến đi (Trip distribution), nhằm phân bổ số hành trình giữa các điểm đi và điểm đến. Kỹ thuật phổ biến để ước tính số hành trình phân bổ là mô hình hấp dẫn (Gravity model). Có nhiều dạng thức khác nhau của mô hình hấp dẫn và kỹ thuật hiệu chỉnh mô hình cũng khác nhau.

+ Bước thứ ba là Phân chia phương thức, nhằm định ra tỷ trọng của những chuyến đi bởi các phương thức khác nhau: lái xe ô tô, xe khách, phương tiện giao thông công cộng, đi xe đạp và đi bộ. Mô hình logit thường được sử dụng cho phân tích này bởi nó đánh giá được sự ưu tiên của mỗi cá nhân thông qua

xác suất lựa chọn một phương thức cụ thể giữa hai điểm đi và điểm đến.

+ Bước cuối cùng là *Phân bố giao thông* (Traffic assignment), khi số hành trình giữa các vùng theo từng phương thức đã được ước tính, những hành trình này sẽ được phân bổ lên từng tuyến đường trên mạng lưới. Bước này được thực hiện chủ yếu bằng cách sử dụng phương pháp nghiên cứu những hoạt động nhằm giảm chi phí hoặc thời gian đi lại trên mạng lưới.

ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP XÂY DỰNG MÔ HÌNH TÍCH HỢP GIỮA QUY HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT VỚI QUY HOẠCH GIAO THÔNG TRONG CÁC ĐỒ ÁN QUY HOẠCH XÂY DỰNG TẠI VIỆT NAM.

Về giải pháp thực hiện xây dựng mô hình tích hợp từ bước lập quy hoạch

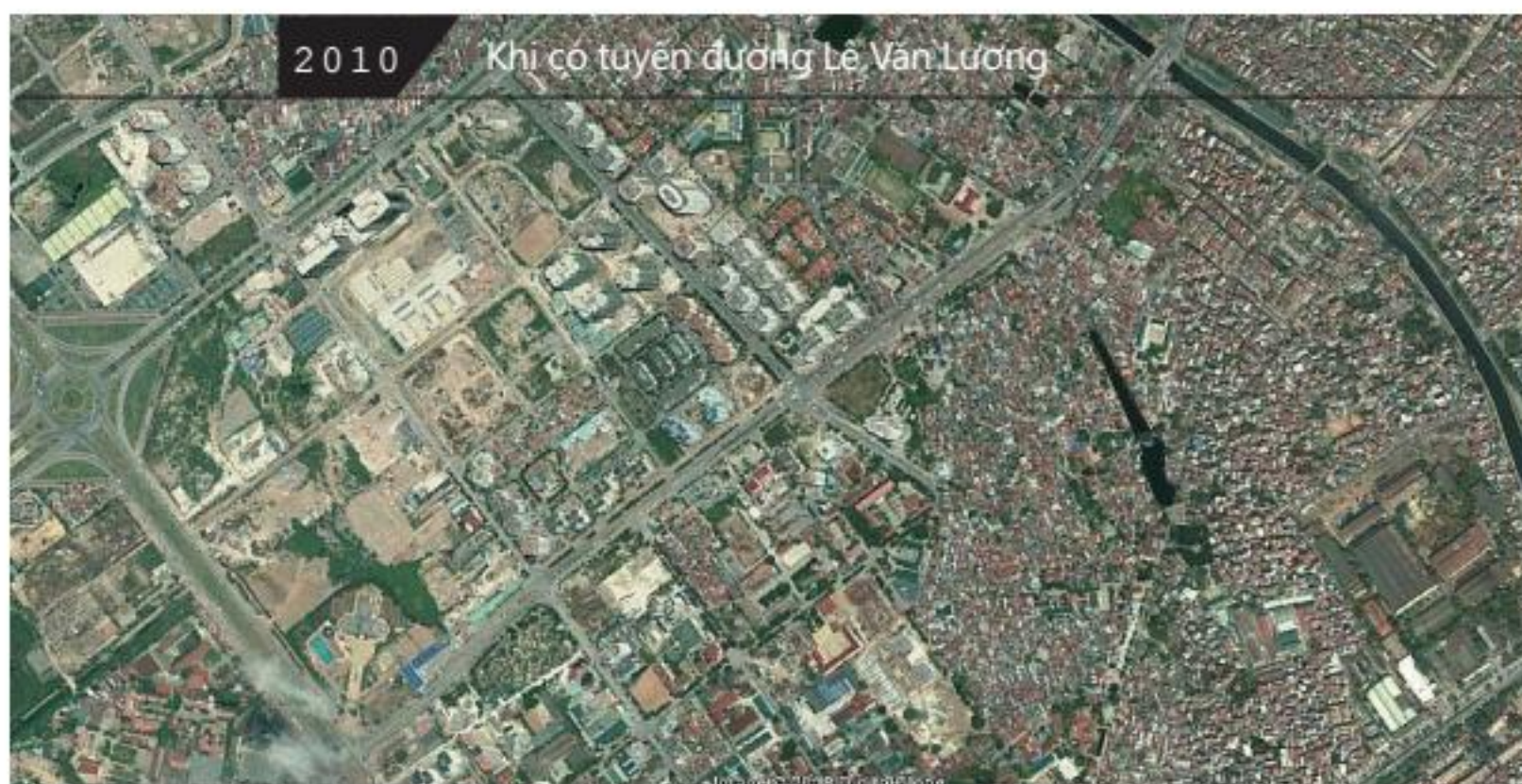
Như vậy, để đô thị lớn nước ta phát triển theo định hướng bền vững, việc cân đối hài hòa mối quan hệ tương tác

nêu trên cũng như giải quyết các vấn đề mâu thuẫn của mối quan hệ này là hết sức cần thiết. Trước tiên, nhận định và tôn trọng tầm quan trọng quy hoạch giao thông, bảo đảm ưu tiên nguồn vốn đầu tư xây dựng. Bên cạnh đó, quy hoạch giao thông và quy hoạch xây dựng đô thị cần được lập và quản lý thực hiện phối hợp, đồng bộ từ cấp trung ương đến các ban ngành địa phương. Các văn bản pháp luật hướng dẫn cần cụ thể, rõ ràng, không chồng chéo ở từng tỷ lệ quy hoạch khác nhau. Nên chăng xây dựng một cơ quan quản lý thống nhất cả hai vấn đề quy hoạch giao thông và quy hoạch xây dựng đô thị từ cấp vùng đến cấp thành phố, nhằm đảm bảo tính thông suốt và giải quyết hai vấn đề này một cách hệ thống và triệt để. Mọi giải pháp nhằm mục tiêu chính là cương quyết thực hiện chiến lược phát triển quy hoạch giao thông. Vì chỉ khi hệ thống giao thông phát triển hoàn chỉnh thì đô thị mới phát triển hướng tới bền vững.



2002 Khi chưa có tuyến đường Lê Văn Lương

Toàn bộ tuyến đường dài 2,7km có điểm đầu là đường Khuất Duy Tiến qua các địa phận xã Trung Văn (huyện Từ Liêm), phường Nhân Chính (quận Thanh Xuân) xã Dương Nội, Văn Khê và Yên Nghĩa thuộc địa bàn Hà Đông. Tuyến đường được thiết kế theo tiêu chuẩn hiện đại, mặt cắt 40m, 6 làn xe



2010 Khi có tuyến đường Lê Văn Lương



Tuyến đường thông xe đưa vào sử dụng, các công trình cao tầng dọc theo hai bên tuyến đường dần được hình thành.



2018 Khi khai thác tuyến đường Lê Văn Lương



Với đoạn giao từ Đường Láng đến ngã tư Hoàng Minh Giám (Thanh Xuân) dài 1km có khoảng 33 dự án chung cư cao từ 25-35 tầng với tổng dân số hơn 100 ngàn người.

Hình ảnh vệ tinh biến đổi của trục đường Lê Văn Lương qua các giai đoạn

Về giải pháp trong quá trình triển khai thực hiện dự án

Có thể thấy rằng, khi đầu tư xây dựng, nhà đầu tư phải chọn chức năng sử dụng nào đem lại hiệu quả đầu tư cao và có hệ số sử dụng đất cao, nhằm đem lại hiệu quả kinh tế. Nhưng chính điều đó lại ảnh hưởng

đến mức độ giao thông hiện hữu, làm tăng thêm áp lực đối với hệ thống giao thông hiện hữu. Chính vì việc ưu tiên phát triển hoặc thay đổi chức năng sử dụng đất và hệ số sử dụng đất đã được định hình khung từ giai đoạn lập quy hoạch sẽ sẽ thu hút một lưu lượng giao thông rất lớn và làm

này sinh hiện tượng ùn tắc giao thông tại một số đoạn đường. Từ đó tính thông suốt bị giảm đi, đồng thời nó cũng ảnh hưởng tới khả năng tiếp cận khu đất và khả năng phát triển tại các khu vực lân cận. Tuy nhiên, việc điều chỉnh quy hoạch hay thay đổi phân kỳ đầu tư xây

dựng thực tế là rất khó tránh khỏi vì nhiều nguyên nhân. Chính vì vậy để khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông thì cần có những quy định cụ thể về trình tự xây dựng và thẩm duyệt để đánh giá các dự án liên quan đến vấn đề giao thông đô thị. Những quy định này phải được áp dụng cho tất cả các thành phố, thị xã khi thực hiện các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng trong đô thị. Bên cạnh đó, việc đánh giá cũng cần được tiến hành một cách khoa học bằng cách sử dụng các mô hình dự báo giao thông, xây dựng trên những số liệu chính xác, cụ thể.

Có thể lấy ví dụ cụ thể trong trường hợp này đối với tuyến đường Lê Văn Lương – Hà Nội.

Năm 2010, nhằm giảm tải sức ép giao thông cho đường Nguyễn Trãi (Thanh Xuân) về Hà Đông, TP Hà Nội thông xe tuyến đường Lê Văn Lương kéo dài (nay là đường Tố Hữu) theo hình thức BT (đổi đất lấy hạ tầng). Khi đó, tuyến đường này được xem là kiểu mẫu, huyết mạch cho trục phía Tây Nam Hà Nội. Tuy nhiên, chỉ sau 7 năm đi vào khai thác của tuyến đường rộng đến 6 làn xe vẫn không đủ cho các phương tiện đi lại. Nhiều xe máy và cả ô tô phải lấn vào làn đường BRT hay đi lên vỉa hè. Nguyên nhân của tình trạng này là do dòng người đổ ra từ các khu đô thị (KĐT), chung cư hai bên đường quá lớn bởi có đến 35 - 40 dự án cao ốc, KĐT mới 2 bên tuyến đường.

Hiện tại, do chúng ta chưa lường trước được sự đồng bộ khởi động của các dự án sau khi tuyến đường Lê Văn Lương đi vào sử dụng. Chúng ta chưa tính được việc kết nối của tuyến đường này với các đường phân chia khu vực. Để giải quyết được tình trạng này, trước hết, phải đánh giá, nhìn nhận lại và phải có cơ chế quản lý, kết hợp tuyến đường Lê Văn Lương với các đường giao khu vực lân cận. Sau đó, cần rà soát lại tiến độ các dự án. Xem tốc độ phát triển dự án có đồng bộ với việc kết

nối giao thông giữa tuyến Lê Văn Lương và các tuyến đường đô thị cũ để xác định tiến độ đầu tư, khai thác các dự án.

Nếu có quy định khi triển khai các dự án cao ốc tại các đô thị phải có đánh giá tác động về giao thông thì chắc chắn sẽ hạn chế được tình trạng ùn tắc giao thông.

Tương tự, trên trục đường Trần Phú, trong khoảng hơn 2 năm trở lại đây, đếm sơ sơ cũng có hàng chục khu nhà từ 17 đến hơn 30 tầng mọc lên như: Tòa nhà Fodacon, Sông Đà, Big C Hồ Gươm Plaza, chung cư SUD, Hattoco... Các khu nhà cao tầng này chỉ cách nhau vài trăm mét khiến tuyến đường hiện cũng đang trong tình trạng quá tải.

Một số các giải pháp khác

- Mối quan hệ tương tác giữa quy hoạch sử dụng đất và giao thông vận tải là một mối quan hệ phức tạp cả về lý luận và thực tiễn nên cần được nghiên cứu làm sáng tỏ hơn, đáp ứng được yêu cầu bức thiết hiện nay trong công tác lập, điều chỉnh quy hoạch, thực hiện dự án của các địa phương. Vì vậy, các cơ quan quản lý, cơ quan làm công tác quy hoạch và các trường đào tạo về quy hoạch cần có kế hoạch định hướng nghiên cứu sâu hơn, rộng hơn qua đó làm chủ được các các mô hình nghiên cứu phân tích của các nước phát triển đã thực hiện, từ đó linh hoạt áp dụng cho các điều kiện thực tế ở Việt Nam.

- Tiếp đến, các cơ quan chức năng cần tiến hành rà soát đánh giá tổng thể về quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông vận tải đang triển khai, nhằm khắc phục những vấn đề bất cập, thực hiện điều chỉnh, hoàn thiện cả hai loại quy hoạch, nâng cao hiệu quả của công tác điều chỉnh quy hoạch.

- Và cuối cùng là công tác quản lý quy hoạch: Cần tăng cường kiểm tra, giám sát thực hiện quy hoạch, ngăn ngừa vi phạm và xử lý vi phạm ngay từ khi vừa bắt đầu. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. UBND thành phố Hà Nội (2016), *Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050*;
2. UBND thành phố Hà Nội (2011), *Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050*;
3. Sở quy hoạch kiến trúc Hà Nội (2015), dự án Hỗ trợ nâng cao năng lực Quy hoạch và quản lý đất đai cho Sở quy hoạch kiến trúc Hà Nội.
4. UBND thành phố Đà Nẵng (2010), *Nghiên cứu Chiến lược Phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và Vùng phụ cận nước CHXHCN Việt Nam (DaCRISS)*;
5. UBND thành phố Hà Nội (2007), *Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP)*;
6. Bộ Xây dựng (2008), *QCXDVN :01/2008/BXD – Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về quy hoạch xây dựng*, Hà Nội ;
7. Bộ Xây dựng và Viện Kiến trúc, Quy hoạch đô thị và nông thôn (2013), *Dự án Xây dựng năng lực lập quy hoạch và quản lý đô thị (CUPCUP)*, Hà Nội ;
8. Nguyễn Anh Tài (2013), *Luận văn thạc sĩ – Phân tích ảnh hưởng của công tác quy hoạch sử dụng đất đến mạng lưới giao thông đô thị thành phố Vinh từ một số mô hình tương tác*, Đại học xây dựng Hà Nội ;
9. Vũ Thị Vinh, Phạm Hữu Đức, Nguyễn Văn Thịnh. *Quy hoạch mạng lưới giao thông đô thị*. Nhà xuất bản Xây dựng, 2001.
10. Institute of Transportation Engineers., 2003. *Trip Generation Handbook: An Ite Recommended Practice*.
11. C.B. Schoeman, North West University, South Africa., 2015. *Land Use Management and Transportation Planning*.
12. I.M. Schoeman, North West University, South Africa, 2017. *Transportation, Land Use and Integration*.
13. Giuliano, G., 1995. *Land use impacts of transportation investments: highway and transit*. In: Hansen, S. (Ed.), *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press, New York, pp. 305–341.
14. Kim, T.J., 1983. *A combined land use-transportation model when zonal travel demand is endogenously determined*. *Transportation Research* 17B, 449–462.
15. Kim, T.J., Rho, J.H., Suh, S., 1989. *Integrated Urban Systems Modeling: Theory and Applications*. Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, The Netherlands.
16. Michael G. McNally - *Four-step mode* - Department of Civil & Environmental Engineering and Institute of Transportation Studies, University of California, Irvine; CA 92697-3600, U.S.A.

Xây dựng mô hình công viên nghĩa trang & cơ sở hỏa táng tại các đô thị lớn ở Việt Nam

**HÁN MINH CƯỜNG
PHAN TRỌNG TOẠI
BẠCH NGỌC TÙNG**

TRONG PHẠM VI BÀI VIẾT NÀY, NHÓM TÁC GIẢ ĐÃ NGHIÊN CỨU VÀ TRÌNH BÀY KHÁI QUÁT QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH PHÁT TRIỂN ĐẤT NGHĨA TRANG ĐÔ THỊ, ĐẶC BIỆT LÀ LOẠI HÌNH CÔNG VIÊN NGHĨA TRANG CÓ SỬ DỤNG CÁC CÔNG NGHỆ HỎA TÁNG HIỆN ĐẠI THÔNG QUA NHỮNG NGHIÊN CỨU VỀ BÀI HỌC KINH NGHIỆM CỦA NHẬT BẢN (MỘT ĐẤT NƯỚC CÓ TỶ LỆ HỎA TÁNG CAO NHẤT THẾ GIỚI, VỚI 99,9%) CÙNG VỚI ĐÓ LÀ NHỮNG ĐỊNH HƯỚNG CỦA CHÍNH PHỦ VIỆT NAM, NHỮNG VĂN BẢN HƯỚNG DẪN, CÁC CHÍNH SÁCH ƯU ĐÃI HỖ TRỢ CỦA VIỆT NAM ĐỐI VỚI CÁC LOẠI HÌNH NÀY. TỪ NHỮNG CƠ SỞ TRÊN, NHÓM TÁC GIẢ ĐÃ ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỂ THÚC ĐẨY ĐẦU TƯ XÂY DỰNG NGHĨA TRANG, CƠ SỞ HỎA TÁNG CHO CÁC THÀNH PHỐ LỚN Ở VIỆT NAM NÓI CHUNG VÀ CHO VÙNG THỦ ĐÔ HÀ NỘI, MỘT SỐ TỈNH LÂN CẬN NÓI RIÊNG, NHẪM ĐÁP ỨNG NHU CẦU CỦA CƯ DÂN, SỬ DỤNG HIỆU QUẢ QUỸ ĐẤT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG.

ĐẶT VẤN ĐỀ

Nghĩa trang là một hạng mục hạ tầng xã hội cần thiết trong đời sống, đã có lịch sử ra đời và hình thành từ rất lâu. Ở Việt Nam, nơi nào có cộng đồng dân cư sinh sống tập trung thì nơi đó đều có sự hình thành các nghĩa trang. Vì vậy, trong quá trình quy hoạch phát triển đô thị, thì ngoài việc nghiên cứu đề xuất các giải pháp nâng cao tiện ích sống của người dân thì vấn đề quy hoạch xây dựng nghĩa trang luôn cần phải được lưu tâm và thực hiện song song. Hiện nay ở Việt Nam chủ yếu thực hiện táng theo hình thức mai táng và cả nước có 101.064 ha đất nghĩa trang chiếm

0,3% diện tích đất toàn quốc, tăng 4.013 ha so với kỳ kiểm kê năm 2005. Riêng thành phố Hồ Chí Minh có 951 ha đất nghĩa trang, thành phố Hà Nội có 2.893 ha đất nghĩa trang. Đặc biệt trong số đó là tại tỉnh Thừa Thiên Huế địa phương có tỷ lệ đất nghĩa trang lớn nhất cả nước với trên 9.448,51 ha. Trong khi đó, đất ở chỉ với diện tích là 18.235, 27 ha, bằng 1,87% diện tích tự nhiên và tương đương 1/2 diện tích đất ở của tỉnh. Mặt khác, theo số liệu của Tổng cục thống kê, hiện nay Việt Nam có tỷ suất chết thô vào khoảng 6,8 người chết/1.000 dân, như vậy với dân số hiện nay vào khoảng 92 triệu dân thì mỗi năm sẽ có khoảng 620.000 người chết/

năm, và nếu tính trung bình mỗi người cần 4m² để mai táng, thì mỗi năm cả nước cần khoảng hơn 240 ha đất nghĩa trang mà trong đó chủ yếu là đất canh tác nông nghiệp, điều này sẽ gây lãng phí tài nguyên đất đai và ảnh hưởng đến ô nhiễm môi trường do nước thải... Để giải quyết vấn đề trên, Chính phủ Việt Nam đã ban hành Quyết định 2282/QĐ-TTg về phê duyệt đề án khuyến khích sử dụng hình thức hỏa táng nhằm từng bước đưa việc sử dụng hình thức hỏa táng trở thành hình thức táng phổ biến của người dân Việt Nam tại các địa phương trên toàn quốc theo hướng văn minh, hiện đại, tiết kiệm đất đai và bảo vệ môi trường.

Hiện nay nhu cầu hòa táng tại các thành phố lớn, đặc biệt là khu vực nằm trong vùng Thủ đô Hà Nội (vùng Thủ đô bao gồm toàn bộ ranh giới của Thủ đô Hà Nội và 9 tỉnh xung quanh là: Vĩnh Phúc, Bắc Giang, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nam, Hòa Bình, Phú Thọ, Thái Nguyên, tổng diện tích toàn vùng khoảng 24.314,7km²) đang tăng và trong những năm trở lại đây (tỷ lệ hiện tại là 65%). Công viên nghĩa trang đang từng bước được đầu tư xây dựng và đưa vào hoạt động để thay thế cho các nghĩa trang truyền thống đang dần quá tải, xuống cấp và ô nhiễm nghiêm trọng. Đây là mô hình, là hướng phát triển mới thu hút được nhiều sự quan tâm và đầu tư của các doanh nghiệp trong và ngoài nước. Các hoa viên nghĩa trang này mang một nét thanh tịnh, thiêng liêng, sạch đẹp, an toàn về môi trường đã dần thay đổi quan niệm về nghĩa trang truyền thống của người dân. Loại hình hoa viên nghĩa trang đã xuất hiện ở nhiều khu vực như Nghĩa trang Vĩnh Hằng (Hà Nội), Nghĩa trang Lạc Hồng Viên (Hòa Bình), Nghĩa trang công viên Thiên Đức (Phú Thọ). Hoa viên nghĩa trang An Viên Vĩnh Hằng (Đồng Nai)...Tuy nhiên, việc đầu tư xây dựng các cơ sở hỏa táng tại các thành phố lớn này còn đang gặp nhiều khó khăn. Vì vậy, bài viết này được thực hiện nhằm đề xuất mô hình công viên nghĩa trang và giải pháp thúc đẩy

đầu tư phát triển cơ sở hỏa táng tại các thành phố lớn ở Việt Nam nói chung và cho Vùng thủ đô Hà Nội, một số tỉnh lân cận nói riêng nhằm đáp ứng nhu cầu của cư dân, sử dụng hiệu quả quỹ đất và bảo vệ môi trường.

ĐẶC ĐIỂM HIỆN TRẠNG, QUY HOẠCH NGHĨA TRANG, QUẢN LÝ SỬ DỤNG CƠ SỞ HỎA TÁNG TẠI MỘT SỐ THÀNH PHỐ LỚN Ở VIỆT NAM VÀ NHẬT BẢN

Hiện trạng và quy hoạch nghĩa trang, quản lý sử dụng cơ sở hỏa táng tại một số đô thị lớn ở Việt Nam

Hiện trạng biến động sử dụng đất nghĩa trang tại Việt Nam

Tính từ năm 2000 đến nay, Việt Nam đã tiến hành 4 cuộc Tổng điều tra đất đai (năm 2000, 2005 và 2010, 2015). Từ bộ số liệu của các cuộc tổng điều tra này có thể phân tích và xem xét những biến động trong cơ cấu sử dụng đất nghĩa trang hiện nay để nắm bắt được tổng thể từ đó đưa ra một số khuyến nghị nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực đất đai trên cả nước. Từ bảng trên có thể thấy rằng: Giai đoạn 2000-2010, diện tích đất nghĩa trang, nghĩa địa tăng trưởng tương đối nhanh ở mức 8%/năm, tăng từ 93.700 ha năm 2000 lên tới 101.000 ha vào năm 2010, tiếp tục tăng lên đến 104.000 ha vào năm 2015 và chiếm khoảng 3,2% trong tổng cơ cấu diện

tích đất phi nông nghiệp. Tình trạng lập mồ mã tự do, phân tán trong đất canh tác, ngoài quy hoạch sử dụng đất diễn ra phổ biến, ảnh hưởng đến sản xuất nông nghiệp và vệ sinh môi trường. Do vậy, vấn đề quy hoạch và định mức sử dụng đất nghĩa trang, nghĩa địa đang nổi lên cấp bách ở tất cả các địa phương, cần phải giải quyết trong thời gian tới.

Hiện trạng và quy hoạch nghĩa trang

a) Tại Hà Nội:

Thành phố Hà Nội có khoảng 2.362 nghĩa trang (Cấp Quốc gia, thành phố, huyện, xã, thôn) với diện tích đất nghĩa trang khoảng 2743 ha (chiếm 0,82% diện tích đất tự nhiên). Trong đó:
+ 1 nghĩa trang Quốc Gia: Nghĩa trang Mai Dịch (Q. Cầu Giấy), diện tích hiện có khoảng 5,5ha.
+ 5 nghĩa trang tập trung Thành phố (nghĩa trang Yên Kỳ, Vĩnh Hằng, Thanh Tước, Văn Điển, Sài Đồng) với tổng diện tích khoảng 101,3ha (không bao gồm nghĩa trang liệt sỹ Nhõn, Ngọc Hồi).
+ 3 nghĩa trang tập trung huyện (Nghĩa trang nhân dân Thị xã Sơn Tây, Hà Đông, Xuân Đình) với tổng diện tích khoảng 12,15ha
+ Nghĩa trang xã, thôn: 2.353 nghĩa trang với tổng diện tích khoảng 2624ha
Hiện nay, Hà Nội đang triển khai đầu tư xây dựng mới, mở rộng một số nghĩa trang nhằm phục vụ nhu cầu an táng của người dân. Việc đầu tư xây

Bảng 1: Hiện trạng sử dụng đất phi nông nghiệp của Việt Nam qua cuộc tổng điều tra
Nguồn: Tổng điều tra đất đai năm 2000, năm 2005, năm 2010 và năm 2015

Chỉ tiêu	Diện tích (ha)				Biến động (ha) tăng (+), giảm (-).			
	Năm 2000	Năm 2005	Năm 2010	Năm 2015	2000-2005	2005-2010	2000-2010	2000-2015
Tổng diện tích	2.850.298	3.232.715	3.670.186	3.697.829	+382.417	+ 437.471	+819.888	+847.531
Đất ở	443.178	598.428	680.477	698.611	+155.250	+ 82.049	+237.299	+255.433
Đất chuyên dùng	1.072.202	1.383.766	1.794.479	1.839.161	+311.564	+ 410.713	+722.277	+766.959
Đất tôn giáo, tín ngưỡng		12.804	14.620	1.834.200		+1.816		+1.834
Đất nghĩa trang, nghĩa địa	93.741	97.052	100.939	103.578	+3.311	+3.887	+7.198	+9.837
Đất sông suối và mặt nước chuyên dùng	1.143.087	1.137.445	1.075.736	986.969	-5.642	-61.709	-67.351	-156.118
Đất phi nông nghiệp khác		3.221	3.936	51.169	+3.221	+715	+3.936	+51.169

dựng nghĩa trang, cơ sở hỏa táng hiện nay đang còn gặp nhiều khó khăn, tuy nhiên việc triển khai cải tạo, mở rộng, nâng cấp và đầu tư xây dựng mới vẫn được tiến hành nhằm bảo vệ môi trường, hạn chế sử dụng đất bừa bãi và đặc biệt nhằm đáp ứng sự phát triển đô thị hóa của thành phố Hà Nội.

b) Tại các tỉnh lân cận vùng Thủ đô Hà Nội

- Bắc Ninh: do chưa có quy hoạch nghĩa trang vì vậy hiện nay, UBND tỉnh Bắc Ninh triển khai thu hút dự án đầu tư xây dựng nghĩa trang theo nội dung của Quy hoạch chung đã được phê duyệt. Theo quyết định số 1560/QĐ-TTg ngày 10/9/2015 về việc phê duyệt đồ án Quy hoạch chung đô thị Bắc Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã xác định nhu cầu xây dựng nghĩa trang đến năm 2030 khoảng 100ha. Xây dựng 04 nghĩa trang quy mô trung bình theo hình thức công viên nghĩa trang gắn với từng khu vực đô thị Bắc Ninh, từ Sơn, Tiên Du. Quy hoạch nghĩa trang theo phương pháp diện táng.

- Hải Dương: Hải Dương chưa có Quy hoạch quản lý nghĩa trang vùng tỉnh; theo thống kê đến năm 2015 diện tích đất nghĩa trang tại tỉnh Hải Dương là 1.656 ha. Hiện nay trên địa bàn thành phố Hải Dương mới có 01 nghĩa trang cấp thành phố với diện tích khoảng 8 ha, dự kiến mở rộng khoảng 24 ha; trong nghĩa trang chủ đầu tư đã xây dựng 01 cơ sở hỏa táng nhằm phục vụ nhu cầu của người dân.

Tỉnh đang tiến hành thu hút 01 dự án đầu tư xây dựng nghĩa trang tại huyện Chí Linh TP Hải Dương.

- Tỉnh Hòa Bình: diện tích đất dành cho nghĩa trang tại tỉnh Hòa Bình khoảng 4.609ha. Trong đó có 01 công viên nghĩa trang Lạc Hồng Viên với diện tích khoảng 189ha do Tập đoàn Toàn Cầu Lâm chủ đầu tư. Tỉnh đang dự kiến thu hút dự án nghĩa trang xã Yên Mông - TP Hòa Bình với diện tích 85 ha.

- Vĩnh Phúc: Diện tích đất nghĩa trang trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc theo thống kê đến năm 2015 khoảng 1.238ha. Do nhu cầu cần thiết và nhằm quản lý tốt

về công tác an táng địa phương đã tiến hành lập và phê duyệt quy hoạch, xây dựng quản lý đất nghĩa trang, nghĩa địa trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc tại Quyết định số 29/2007/QĐ-UBND ngày 19/6/2007. Theo Quy hoạch chung tỉnh Vĩnh Phúc đã được phê duyệt dự kiến đến năm 2030 thì tỉnh Vĩnh Phúc cần đầu tư thêm 02 nghĩa trang là Nghĩa trang huyện Tam Đảo và Nghĩa trang huyện Bình Xuyên với diện tích khoảng 100ha, đầu tư theo hình thức công viên nghĩa trang.

- Tỉnh Bắc Giang: Diện tích đất nghĩa trang theo thống kê đến năm 2015 là 3.850ha. Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Bắc Giang đang trong giai đoạn thu hút dự án đầu tư xây dựng nhằm xã hội hóa đầu tư xây dựng nghĩa trang. Nghĩa trang tại xã Yên Trung với diện tích theo quy hoạch mới khoảng 60 ha, hiện nay tỉnh Bắc Giang đang tiến hành thu hút dự án đầu tư xây dựng nghĩa trang tại huyện Lục Nam với diện tích khoảng 100ha (đầu tư theo hình thức công viên nghĩa trang với hình thức táng: Hung táng, cát táng, hỏa táng...)

c) Nhận xét chung:

Các nghĩa trang nhân dân đô thị hiện tại tỷ lệ sử dụng đất dùng cho mai táng là khá cao, lên tới 60-90% tổng diện tích đất nghĩa trang. Diện tích đất dành cho giao thông nội bộ hiện thường chiếm 9,35-20,07%; diện tích đất dành cho cây xanh là từ 0-16%.

Về lĩnh vực mai táng tại các thành phố hiện nay chủ yếu có hai hình thức chôn cất (địa táng) và hỏa táng (tại các đô thị hiện nay việc người dân sử dụng hình thức hỏa táng chiếm tỷ lệ cao). Nhưng với hình thức chôn cất vẫn là tập quán từ xa xưa của cha ông để lại và nó đã ăn sâu vào trong nếp nghĩ của mọi người Việt Nam cho đến ngày nay và sẽ tiếp tục kéo dài đến một giai đoạn về sau này. Cho nên việc chôn cất các lọ tro cốt sau quá trình hỏa táng vẫn được thực hiện, vì vậy nhu cầu sử dụng đất để chôn cất (địa táng) vẫn cao.

Hiện nay, việc sử dụng hình thức hỏa táng chủ yếu tập trung tại các đô thị lớn với mật độ dân số cao và không có

khả năng bố trí quỹ đất dành cho các nghĩa trang hung táng, táng một lần... người dân sử dụng hỏa táng nhằm sử dụng tài nguyên đất đai cho hợp lý.

Hiện trạng các cơ sở hỏa táng

Do quá trình đô thị hóa nhanh và tỷ lệ tăng dân số cao kèm theo sự phát triển nhanh chóng của nền kinh tế tại các khu đô thị lớn, tập trung đông dân cư diện tích đất ở ngày càng bị thu hẹp. Điều này tăng thêm áp lực cho diện tích đất nghĩa trang tại các khu đô thị này. Các cơ sở hỏa táng tại các khu đô thị thuộc vùng thủ đô Hà Nội cũng như Hải Phòng đã được sử dụng từ lâu dẫn tới tình trạng hiệu suất vận hành giảm không đáp ứng được nhu cầu hỏa táng tăng cao. Việc đầu tư mua sắm lò hỏa táng tại các cơ sở hỏa táng được thực hiện và sử dụng từ lâu nên công nghệ, thông số kỹ thuật đã lựa chọn phù hợp tại thời điểm đầu tư chưa bắt kịp với tốc độ tăng về nhu cầu hỏa táng; Sự hạn chế của kinh phí đầu tư nên đầu tư phân chia theo giai đoạn dẫn tới số lượng các lò hỏa táng đã đầu tư phải vận hành liên tục để đáp ứng nhu cầu hỏa táng; Vậy, tỷ lệ sử dụng hỏa táng tăng, số lượng ca hỏa táng tăng lên, tần suất hoạt động của các lò hỏa táng liên tục, chế độ duy tu bảo dưỡng chưa được quan tâm thích đáng cũng là nguyên nhân khiến cho hiệu suất vận hành giảm.

Để giải quyết áp lực về diện tích đất nghĩa trang tại các đô thị và đáp ứng nhu cầu hỏa táng tăng cao, công nghệ hỏa táng của cơ sở hỏa táng được quy định phải sử dụng công nghệ hỏa táng hiện đại, đảm bảo các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về môi trường (Chương IV - Nghị định số 23/2016/NĐ-CP của Chính phủ Về xây dựng, quản lý, sử dụng nghĩa trang và cơ sở hỏa táng ngày 05/04/2016). Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành quy chuẩn kỹ thuật môi trường về lò hỏa táng; Công nghệ hỏa táng lần đầu được áp dụng tại Việt Nam phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền thẩm định. Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Tài

TT	Tỉnh/Thành phố	Số cơ sở hỏa táng	Tỷ lệ sinh ‰ (Năm 2014)	Tỷ lệ tử (Năm 2014)	Tỷ lệ sử dụng hỏa táng (%)	Số lò hỏa táng
1	Hà Nội	2	18,9	6,6	65	14
2	Bắc Ninh		22,3	7,4		
3	Hải Phòng	1	18,4	8,4	32	2
4	Hải Dương	1	16	7,0		
5	Hòa Bình		19,5	6,9		
6	Bắc Giang		21	6,9		



Hình 1: Các cơ sở hỏa táng tại các thành phố lớn chưa đáp ứng được yêu cầu về môi trường

nguyên và Môi trường tổ chức thẩm định công nghệ hỏa táng lần đầu áp dụng ở Việt Nam.

Quy trình lập quy hoạch xây dựng nghĩa trang tại Việt Nam

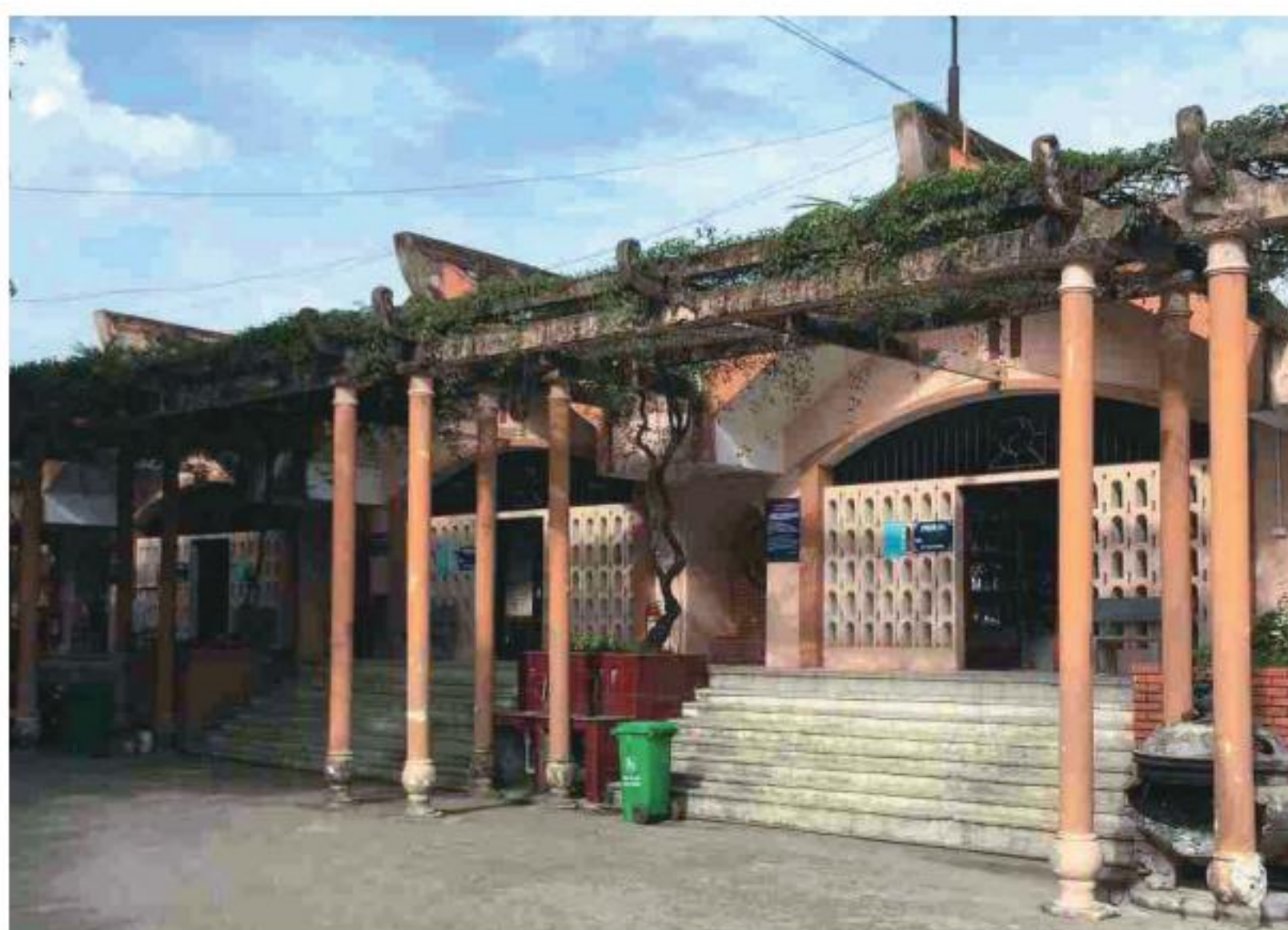
Quy trình lập quy hoạch xây dựng nghĩa trang bao gồm 7 bước thực hiện như sau:

Bước 1 - Xác định ranh giới nghĩa trang, khảo sát và đánh giá hiện trạng khu đất quy hoạch xây dựng nghĩa trang. Bao gồm các nội dung chủ yếu sau:

- Xác định ranh giới khu đất quy hoạch xây dựng nghĩa trang;
- Xem xét, đánh giá hiện trạng khu vực quy hoạch xây dựng nghĩa trang;
- Đánh giá hiện trạng sử dụng đất, kiến trúc cảnh quan, kinh tế xã hội và hạ tầng kỹ thuật, môi trường khu vực quy hoạch xây dựng nghĩa trang.

Bước 2 - Xác định các hình thức táng, quy mô, tính chất và các chỉ tiêu sử dụng đất. Bao gồm các nội dung chủ yếu sau:

- Xác định tính chất nghĩa trang
- Lựa chọn hình thức táng



Hình 2: Phòng chờ và phòng hành lễ của cơ sở hỏa táng tại thành phố lớn Việt Nam xuống cấp, không đáp ứng nhu cầu phục vụ người dân

- Dự báo quy mô nghĩa trang.

Bước 3 - Quy hoạch sử dụng đất và không gian kiến trúc cảnh quan. Bao gồm các nội dung chủ yếu sau:

- Các yêu cầu về quy hoạch sử dụng đất

- và không gian kiến trúc cảnh quan
- Quy hoạch các khu chức năng chính trong nghĩa trang.
- Quy định về kích thước, kiểu dáng các mộ, bia mộ; các yêu cầu đối với thiết kế công trình trong nghĩa trang;

Bước 4 - Quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật

Các nội dung của bước này là xác định các yêu cầu và nội dung cụ thể khi quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật trong nghĩa trang như: Quy hoạch san nền, Quy hoạch hệ thống giao thông, Quy hoạch hệ thống cấp nước, Quy hoạch thoát nước, Quy hoạch xử lý chất thải rắn và khí thải, Quy hoạch hệ thống cấp điện, Quy hoạch hệ thống thông tin liên lạc

Bước 5. Đánh môi trường chiến lược.

Bước 6 – Tham vấn ý kiến cộng đồng.

Bước 7 - Chuẩn bị hồ sơ trình thẩm định và phê duyệt quy hoạch. Từ quy trình trên có thể thấy rằng việc sử dụng công nghệ tiên tiến trong Hỏa táng tại các dự án nghĩa trang luôn là một điều quan trọng nhất, điều này đóng vai trò quyết định cho việc lựa chọn vị trí, khoanh vùng ranh giới (Bước 1), đảm bảo các quy định về môi trường (Bước 5) và được sự đồng thuận cao từ nhân dân khu vực xung quanh dự án (Bước 6).

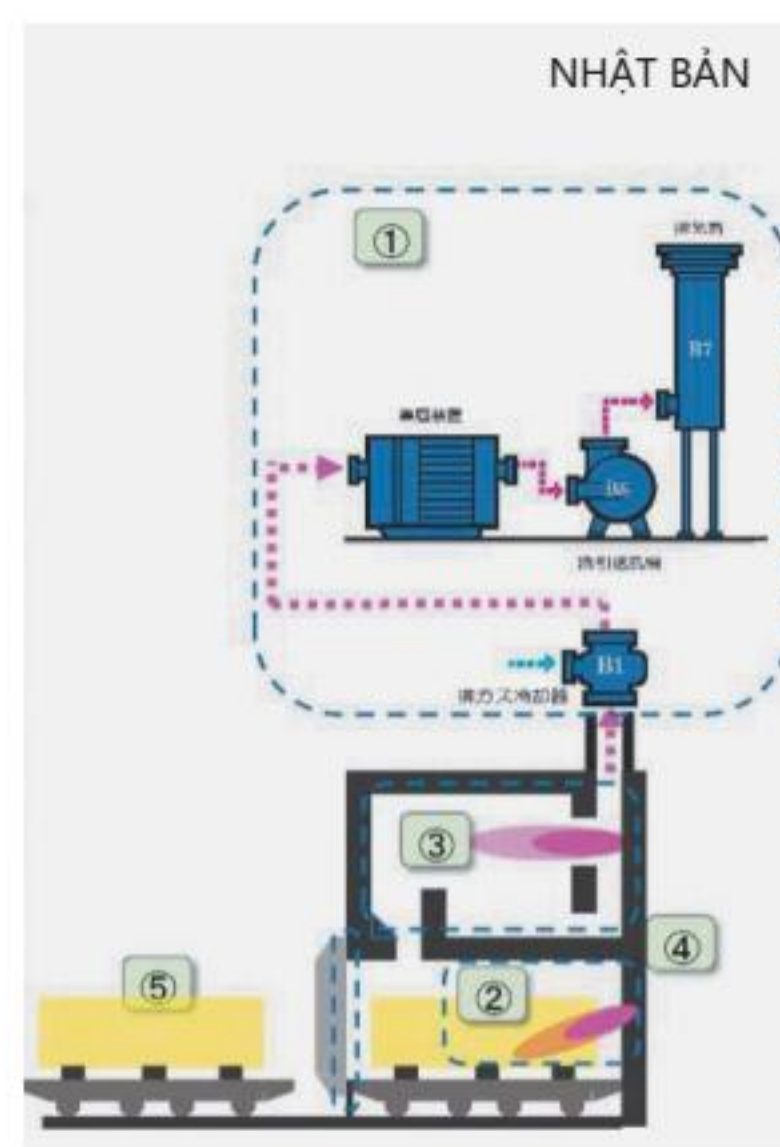
Mô hình quy hoạch nghĩa trang và cơ sở hỏa táng tại Nhật Bản

- Nhật Bản là đất nước có tỷ lệ hỏa táng rất cao (99,9%). Hiện nay, Nhật Bản đang sở hữu công nghệ hỏa táng rất hiện đại; dùng nhiên liệu gas và dầu diesel để đốt để thay thế các công nghệ lạc hậu sử dụng điện, diezen, củi đốt để hỏa táng.
- Nhật Bản đang áp dụng hệ thống lò hỏa thiêu thân thiện với môi trường, xây dựng kết hợp giữa nhà tang lễ và đài hóa thân; áp dụng hệ thống quản lý dịch vụ tang lễ đồng bộ...



Hình 3: Mô hình công viên nghĩa trang tại Nhật Bản

So sánh công nghệ hỏa táng của Việt Nam và Nhật Bản



Hình 4: Sơ đồ công nghệ hỏa táng của Việt Nam và Nhật Bản

	Việt Nam	Nhật Bản
Thiết bị xử lý khí thải	Thải khí trực tiếp từ buồng đốt phụ - Bụi và muối không qua xử lý mà thải trực tiếp ra ngoài không khí - Khí thải nhiệt độ cao được thải ra ngoài không khí - Do không phải là thải khí cưỡng chế nên cháy không ổn định.	Lắp đặt thiết bị giảm nhẹ tác động đến môi trường - Máy làm lạnh khí thải - Ngừa tái tổng hợp các loại dioxin nhờ vào việc làm lạnh nhanh khí thải - Hạn chế xả hơi nóng ra ngoài không khí. - Thiết bị thu gom bụi - Bổ sung thiết bị thu gom bụi và muối. - Máy thông khí hấp dẫn - Do thải khí cưỡng chế nên cháy trong buồng đốt được ổn định.
Buồng đốt chính	Thiết bị đốt - Do ngọn lửa không tiếp xúc trực tiếp lên tử thi nên mất thời gian. Cửa - Cửa đóng không chặt nên khói, nhiệt độ, bụi từ buồng đốt thoát ra ngoài, tác động xấu đến môi trường làm việc.	Thiết bị đốt - Do ngọn lửa tiếp xúc trực tiếp với phần chính diện của tử thi nên thời gian hỏa táng ngắn. - Quan tài đặt trên xe đẩy nên thời gian hỏa táng ngắn. Cửa - Cửa đóng kín khít nên khói, nhiệt độ, bụi không thoát ra ngoài, không gây ảnh hưởng đến môi trường làm việc.
Buồng đốt phụ	Thiết bị đốt - Do dung tích nhỏ nên không phân hủy hết khí thải. (Tiêu chuẩn khí thải Nhật Bản)	Thiết bị đốt - Xử lý tại buồng đốt phụ với nhiệt độ cao, thể tích lớn với thiết kế đối lưu nên có thể phân hủy hết các chất gây ô nhiễm.
Nhiệt độ thân lò	Nhiệt độ bề mặt lò - Nhiệt độ bề mặt lò cao làm ảnh hưởng xấu đến môi trường làm việc.	Nhiệt độ bề mặt lò - Nhiệt độ bề mặt lò thấp nên không làm ảnh hưởng tới môi trường làm việc.
Xe đẩy quan tài	Đẩy quan tài vào lò - Nhân viên đẩy quan tài vào lò bằng tay.	Đẩy quan tài vào lò - Vận chuyển tự động bằng các xe đẩy trong lò.
Hình ảnh công trình thực tế		

Hiện trạng các công viên nghĩa trang và cơ sở hỏa táng tại Nhật Bản

Với công nghệ hiện đại, và những yêu cầu kiểm soát chặt chẽ khí thải ra môi trường được thiết lập ở mức cao, vì vậy các cơ sở hỏa táng của Nhật Bản có thể đặt ở trong khu dân cư. Vì vậy, các cơ sở hỏa táng này thường được đặt ở khu vực thuận tiện đi lại trong đô thị.

ĐỀ XUẤT XÂY DỰNG MÔ HÌNH



Hình 5:
Sơ đồ vị trí các cơ sở hỏa táng ở Tokyo, Nhật Bản



Hình 6: Một cơ sở hỏa táng đặt trong khu dân cư ở Nhật Bản (cơ sở hỏa táng Kanazawa-shi-Minami)



Hình 7: Hệ thống lò hỏa táng với thiết bị xử lý khí thải hiện đại của Nhật Bản



Hình 8: Cơ sở hỏa táng ở Nhật Bản được xây dựng hiện đại, văn minh để người dân yên tâm lựa chọn sử dụng

CÔNG VIÊN NGHĨA TRANG VÀ GIẢI PHÁP THỨC ĐẨY ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HÒA TÁNG

Theo Quyết định 2282/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt đề án khuyến khích sử dụng hình thức hỏa táng nhằm từng bước đưa việc sử dụng hình thức hỏa táng trở thành hình thức táng phổ biến của người dân Việt Nam tại các địa phương trên toàn quốc theo hướng văn minh, hiện đại, tiết kiệm đất đai và bảo vệ môi trường. Trong đó, đề xuất mục tiêu chung cho Quy hoạch nghĩa trang Việt Nam như sau:

- Quy hoạch nghĩa trang phải phù hợp với quy hoạch xây dựng và các quy chuẩn kỹ thuật hiện hành; phù hợp với phong tục, tập quán, tôn giáo và văn minh hiện đại; sử dụng đất có hiệu quả, đảm bảo các yêu cầu về cảnh quan và vệ sinh môi trường.

- Xây dựng nghĩa trang theo mô hình tập trung.

- Các đô thị đang sử dụng các nghĩa trang hiện có đến khi hết diện tích sử dụng thì đóng cửa, trồng cây xanh, cải tạo thành nghĩa trang công viên để đảm bảo môi trường tự nhiên và không khí trong lành, thích hợp để tưởng nhớ người quá cố.

- Khuyến khích hình thức xây dựng lò hỏa táng nhằm đảm bảo vệ sinh môi trường, giảm quy mô đất và có thể đáp ứng được nhu cầu tăng dân số thì cần tăng tỷ lệ hỏa táng.

Vì vậy, để thực hiện được những mục tiêu nêu trên, thì cần song song thực hiện các vấn đề sau:

Về quy hoạch và xây dựng công viên nghĩa trang, cơ sở hỏa táng

Khuyến khích cư dân sử dụng hình thức hỏa táng nhằm tiết kiệm quỹ đất và bảo vệ môi trường ở các thành phố lớn bằng việc thực hiện quy hoạch bố trí nghĩa trang hỏa táng và cơ sở hỏa táng ở vị trí thuận tiện cho việc đi lại của cư dân. Đồng thời cần xây dựng cơ sở hỏa táng hiện đại, sạch đẹp để khuyến khích cư dân lựa chọn hình thức hỏa táng.



Một góc công viên nghĩa trang Thiên Đức Vĩnh Hằng Viên

Về quy chuẩn kỹ thuật đối với công viên nghĩa trang và cơ sở hỏa táng

Với quy chuẩn về phạm vi cách ly từ cơ sở hỏa táng đến khu dân cư hiện nay của Việt Nam, không thể tìm được vị trí thuận tiện đi lại để xây dựng cơ sở hỏa táng. Đây là một nguyên nhân khiến các nhà đầu tư chưa đầu tư xây dựng cơ sở hỏa táng tại các thành phố lớn vì lo ngại vị trí không thuận lợi sẽ là lý do cư dân không muốn sử dụng cơ sở của mình, dẫn đến khó thu hồi vốn.

Quy chuẩn khoảng cách ly cao đối với cơ sở hỏa táng là do hiện nay các cơ sở hỏa táng chưa đáp ứng được yêu cầu về môi trường, gây ảnh hưởng đến dân cư xung quanh. Cần có quy chuẩn nghiêm ngặt đối với khí thải từ cơ sở hỏa táng đồng thời giảm khoảng cách ly đối với cơ sở hỏa táng đáp ứng được yêu cầu cao về môi trường.

Về liên kết giữa chính quyền và doanh nghiệp, các ưu đãi đối với doanh nghiệp đầu tư công viên nghĩa trang và cơ sở hỏa táng

Việc chuẩn bị quỹ đất để xây dựng cơ sở hỏa táng đối với các doanh nghiệp là khó khăn vì thường bị cư dân phản đối do quan niệm cơ sở hỏa táng gây ảnh hưởng đến môi trường và cảnh quan. Hỏa táng về bản chất là một dịch vụ công ích mà chính quyền cung cấp cho cư dân, vì vậy tại Nhật Bản chính quyền cung cấp đất và xây dựng hạ tầng cho cơ sở hỏa táng. Hiện nay tại Thành phố Hồ Chí Minh, chính quyền đã có chính sách cấp đất cho các doanh nghiệp đầu tư vào nghĩa trang và cơ sở hỏa táng. Chính quyền các

thành phố lớn khác ở Việt Nam cũng nên học tập và thực hiện chính sách này để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư.■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- 1) Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam, Nghị định số 23/2016/NĐ-CD, 2016. Nghị định về Xây dựng, Quản lý, sử dụng nghĩa trang và cơ sở hỏa táng tại Việt Nam (tài liệu tiếng Việt);
- 2) Thủ tướng chính phủ, Quyết định số 2282/TTg, 2016. Quyết định Phê duyệt Đề án khuyến khích tỷ lệ hỏa táng tại Việt Nam (tài liệu tiếng Việt);
- 3) Bộ Khoa học và Công nghệ, Tiêu chuẩn quốc gia số 7956:2008/TCVN, 2008, Nghĩa trang đô thị - Tiêu chuẩn thiết kế (tài liệu tiếng Việt);
- 4) Trung tâm nghiên cứu phát triển Hạ tầng kỹ thuật – Bộ Xây dựng, 2016. Dự án Điều tra nghĩa trang và cơ sở hỏa táng cho Vùng thủ đô Hà Nội và các tỉnh lân cận (tài liệu tiếng Việt);
- 5) Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ, 2014. Hướng dẫn quy hoạch nghĩa trang (tài liệu tiếng Việt và tiếng Anh);
- 6) Bộ kế hoạch và Đầu tư – Tổng cục thống kê, 2011. Mức sinh và mức chết ở Việt Nam: thực trạng, xu hướng và những khác biệt (tài liệu tiếng Việt);
- 7) UBND thành phố Hồ Chí Minh, Quyết định 14/2015/QĐ-UBND, 2015. Quy định về chính sách hỗ trợ chi phí khuyến khích hỏa táng trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh; (tài liệu tiếng Việt);
- 8) UBND thành phố Hà Nội, Quyết định 03/2017/QĐ-UBND, 2017. Quy định về chính sách hỗ trợ chi phí khuyến khích hỏa táng trên địa bàn thành phố Hà Nội; (tài liệu tiếng Việt);
- 9) Tổng cục thống kê, 2000, 2005, 2010, 2015. Tổng điều tra dân số, đất đai Việt Nam (tài liệu tiếng Việt);
- 10) Công ty Nikken Sekkei Civil, Ltd, 2012. Mô hình quy hoạch nghĩa trang và cơ sở hỏa táng tại Nhật Bản (tài liệu tiếng Anh).



Mảng đặc, một vấn đề lớn trong phương án giảm ùn tắc giao thông Hà Nội

TS. KTS. **NGUYỄN HOÀNG MINH**

Viện Nghiên cứu Quy hoạch và Thiết kế Đô thị Nông thôn (IPU)

**MỘT SỐ NHẬN ĐỊNH VỀ
PHƯƠNG THỨC ĐI LẠI TRONG
GIAO THÔNG ĐÔ THỊ HÀ NỘI.**

a/ Đi bộ: Di chuyển khoảng cách ngắn <500m, với điều kiện khí hậu Hà Nội khoảng cách ngắn 200-250m là thích hợp cho đi bộ.

b/ Xe đạp: Đã từng là phương tiện phổ biến ở Hà Nội, hiện nay sử dụng hạn chế, chưa có thiết kế an toàn cho phương tiện xe đạp. Xe đạp điện là một phương tiện mới cần kiểm soát.

c/ Xe máy: Xe 02 bánh có động cơ là phương tiện phổ biến, chiếm tỷ lệ 80% phương tiện tại khu vực nội đô Hà Nội

và 60% tỷ lệ phương tiện trên các tuyến đường chính. Năm 2016 có 5.045.672 xe máy; (gấp 10 lần tổng số xe ô tô) cung cấp 80% nhu cầu di chuyển, nhưng là phương tiện kém an toàn (tỷ lệ người chết cao gấp 7 lần so với người sử dụng ô tô - TRAMOC)

Hà Nội là đô thị phụ thuộc vào phương tiện cá nhân, chủ yếu là xe máy.

d/ Xe ô tô cá nhân: Là phương tiện an toàn, tương thích với các điều kiện thời tiết, tuy chiếm diện tích lớn nhưng dễ kiểm soát theo dòng phương tiện. Năm 2009, tỷ lệ sở hữu xe ô tô Hà Nội là 13xe/1000 dân, thấp hơn Bangkok 30

lần; Jakarta 20 lần, Melbourne 50 lần và xấp xỉ mức Thượng Hải năm 1995. Năm 2016, Hà Nội có khoảng 370.000 xe con (ước tính 50 xe/1000 dân, tăng khoảng 4 lần so với năm 2009) hàng ngày chiếm 42,18% mặt đường lưu thông toàn thành phố (Xe ô tô và xe máy chiếm 85,8% diện tích mặt đường. Theo định hướng tỷ lệ sở hữu xe con khoảng 100-120 xe con/1.000 dân.

e/ Xe buýt, BRT: Năm 2015, Hà Nội có khoảng 1482 xe buýt các loại, khối lượng vận chuyển hành khách đạt 468,9 triệu lượt, đáp ứng được khoảng 6% nhu cầu đi lại của người dân thành

phố. Đối tượng sử dụng xe buýt chính là học sinh, sinh viên (65%), công nhân (15%), (TEDI2012). và Hệ thống xe buýt chủ yếu phục vụ khu vực nội đô (trong vành đai 3), theo thống kê có 39,6% người dân hiếm khi đi và 38,7% chưa bao giờ đi xe buýt. Hiện nay tuyến BRT số 01 mới đưa vào sử dụng.

f/ Taxi: có từ năm 1994, năm 2012 có 17.405 phương tiện chiếm 8% số lượng xe con, vận chuyển 20% nhu cầu đi lại trong hệ thống giao thông công cộng. Mạng lưới xe buýt thưa, chưa thuận tiện, đặc biệt các khu vực mới: hạn chế đối tượng sử dụng xe buýt. Uber, Grab nếu được quản lý phát triển tốt sẽ là một mô hình giao thông thông minh.

7/ Xe ôm: xuất hiện sớm khoảng 1989, là một phương thức đi lại thuận tiện của người dân thủ đô, bởi khả năng tiếp cận tối đa các khu vực với khoảng 60 triệu lượt/năm với khoảng 25.000 xe ôm.

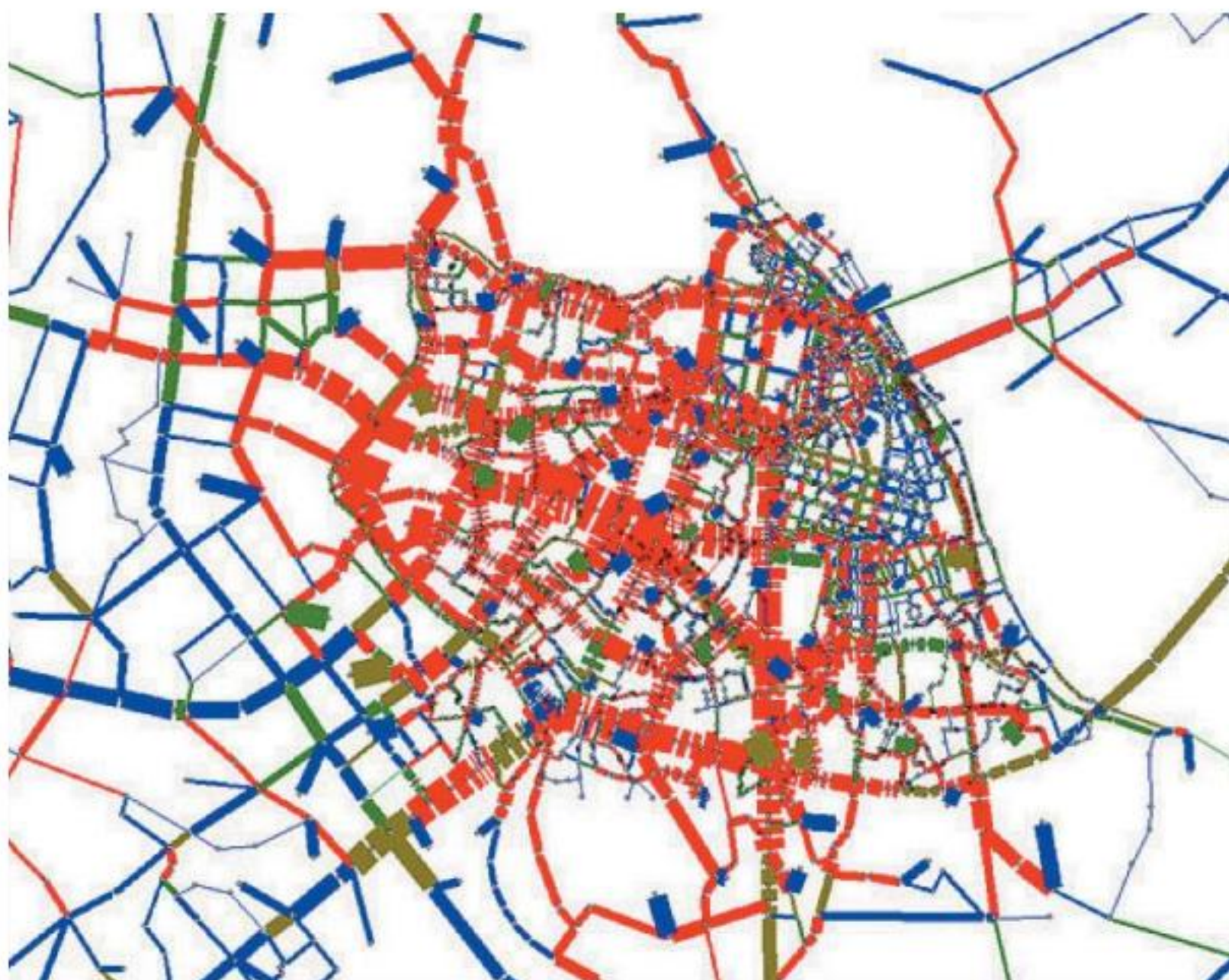
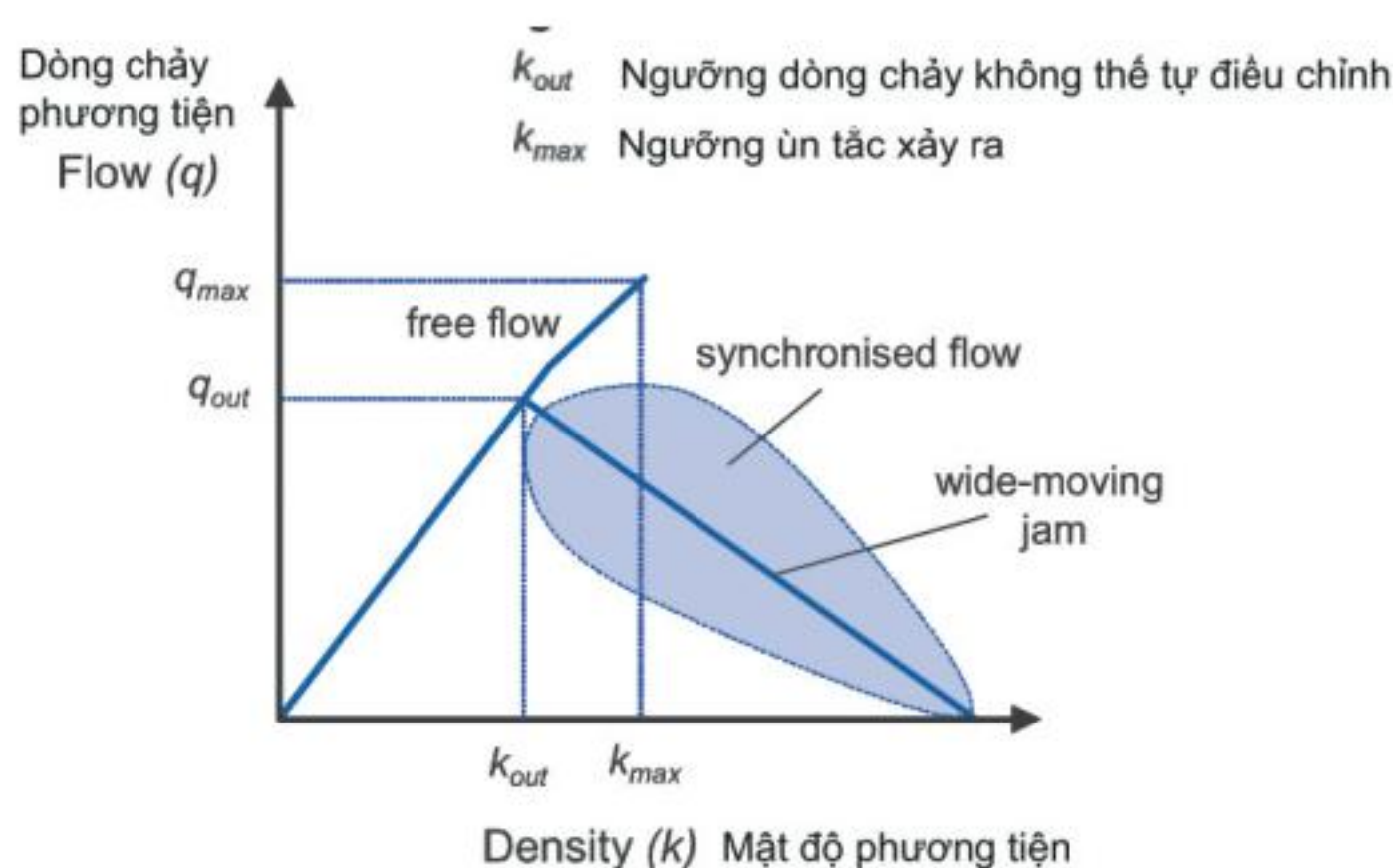
BỐN NHẬN ĐỊNH VỀ ÛN TẮC GIAO THÔNG HÀ NỘI

Thiếu đường:

- Ûn tắc giao thông hầu hết diễn ra trong nội đô và dọc các tuyến đường huyết mạch do quá nhiều phương tiện dồn vào trong những giờ cao điểm vượt quá lưu lượng thiết kế.
- Giao thông công cộng chưa phát triển, hệ thống xe buýt thưa, sử dụng bất tiện và thiếu hạ tầng giao thông cho xe buýt.
- Dân số và lượng phương tiện tăng nhanh hơn sự phát triển hệ thống hạ tầng giao thông.

Mật độ phương tiện

- Xe máy khiến mật độ phương tiện trở nên rất cao khi lưu thông trong giờ cao điểm. Tăng khả năng cao về ùn tắc khi xảy ra va chạm.
- Lý thuyết về dòng chảy và mật độ phương tiện cho rằng: Khi mật độ phương tiện vượt quá một mức nào đó, dòng phương tiện sẽ mất khả năng tự điều chỉnh trước sự cố.
- Ngưỡng mật độ phương tiện có liên quan đến kích thước xe. Theo quan sát, xe buýt là phương tiện dễ bị ảnh hưởng bởi sự cố nhất, kế tiếp là xe ô



Mô phỏng lưu lượng giao thông Hà Nội năm 2020, theo kịch bản không có cải thiện đáng kể. (Màu đỏ là thể hiện vấn đề tắc nghẽn giao thông)

Nguồn: [4]



Hệ thống đường thứ cấp nhỏ bé, ít liên thông

tô con còn xe máy là loại phương tiện ít bị ảnh hưởng nhất do có kích thước nhỏ nhất.

Giao thông đổ dồn vào đường chính

- Theo một tính toán mô phỏng TEDDI: "...nếu tới năm 2020, Hà Nội không có bất cứ biện pháp nào để cải thiện tình trạng giao thông thì hầu hết toàn bộ các tuyến đường sẽ rơi vào tình trạng quá tải, các phương tiện không có khả năng lưu thông trong điều kiện bình thường tại mọi thời điểm trong ngày;
- Trong đó nghiêm trọng nhất là các

tuyến đường trung tâm nội đô, khi mà mật độ phương tiện tăng nhiều lần nhưng diện tích đường không có gì thay đổi."

Hệ thống đường nhánh ít liên thông

- Sử dụng không ảnh phân tích có thể nhận thấy mạng đường nhánh kết nối với đường chính có sự liên thông rất hạn chế với nhau. Nhiều tuyến chỉ là ngõ ngách cụt, chỉ có kết nối duy nhất với đường chính.
- Không chỉ ít liên thông trong thực tế mà mạng lưới đường nhánh cũng được thiết kế để giảm thiểu sự liên kết với

nhau. Cách thức quy hoạch này có thể ngăn ngừa luồng xe cộ vãng lai đi qua các đơn vị đô thị nhưng đồng thời cũng khiến giao thông dồn cả vào các tuyến đường chính xung quanh.

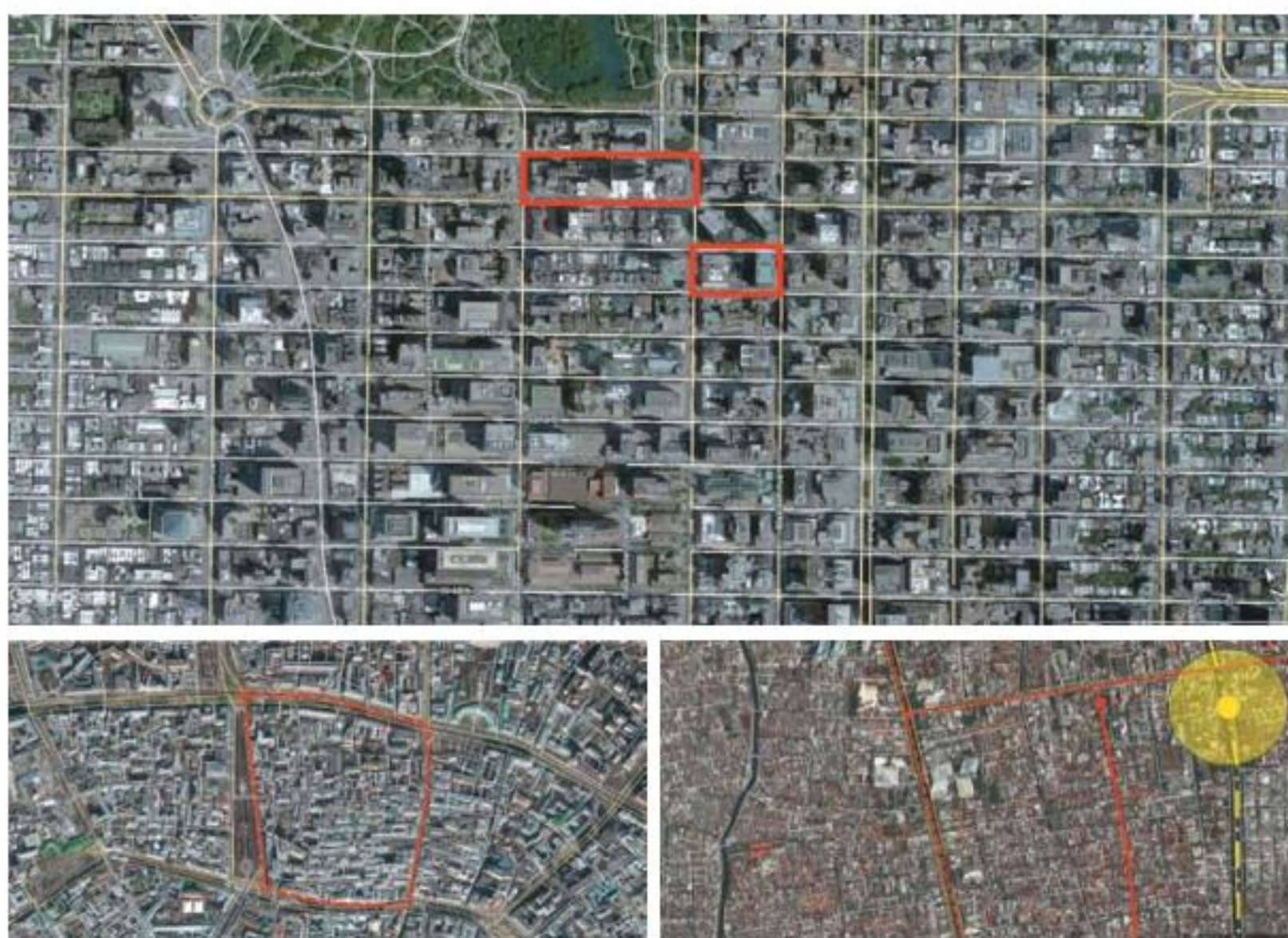
Gia tăng kết nối các tuyến đường thứ cấp sẽ là biện pháp hiệu quả hỗ trợ cho các tuyến đường chính.

TÍNH LIÊN THÔNG TRONG CẤU TRÚC GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

Trong cấu trúc giao thông khu vực trung tâm đô thị được minh họa dưới đây có sự tương phản giữa cấu trúc hệ đường ô cò có liên thông (New York, Tokyo) và hệ thống vành đai hướng tâm với cấu trúc ít liên thông (Moscow), hệ thống kết hợp (Jakarta). Theo TomTom, xếp hạng các thành phố tắc đường nhất trên thế giới Jakarta xếp thứ 3, Moscow xếp thứ 13, New York xếp thứ 49.

Cấu trúc giao thông Hà Nội là hệ thống đường vành đai và hướng tâm tương tự như mô hình thành phố Moscow, tuy vậy các hệ thống vành đai và hướng tâm của Hà Nội lại chưa có mật cắt đủ lớn và chưa hoàn thiện. Nếu xem xét chi tiết hơn, khu phố Pháp tại khu vực trung tâm Hà Nội đã được xây dựng với cấu trúc giao thông hệ thống ô bàn cờ, kích thước khoảng 100x100m có liên thông so với các cấu trúc lớn 800-1000x1000m ít liên thông trong quá trình phát triển đô thị.

Các cấu trúc lớn hiện hữu này ở khu vực trung tâm Hà Nội không có lợi cho sự phát triển giao thông công cộng đô thị và được gọi là MẢNG ĐẶC.



Hệ thống giao thông TP.Jakarta với đường cao tốc trên cao, đường sắt trên cao hoàn chỉnh. Tuy nhiên các tuyến đường phụ hỗ trợ lại thiếu và không liên thông

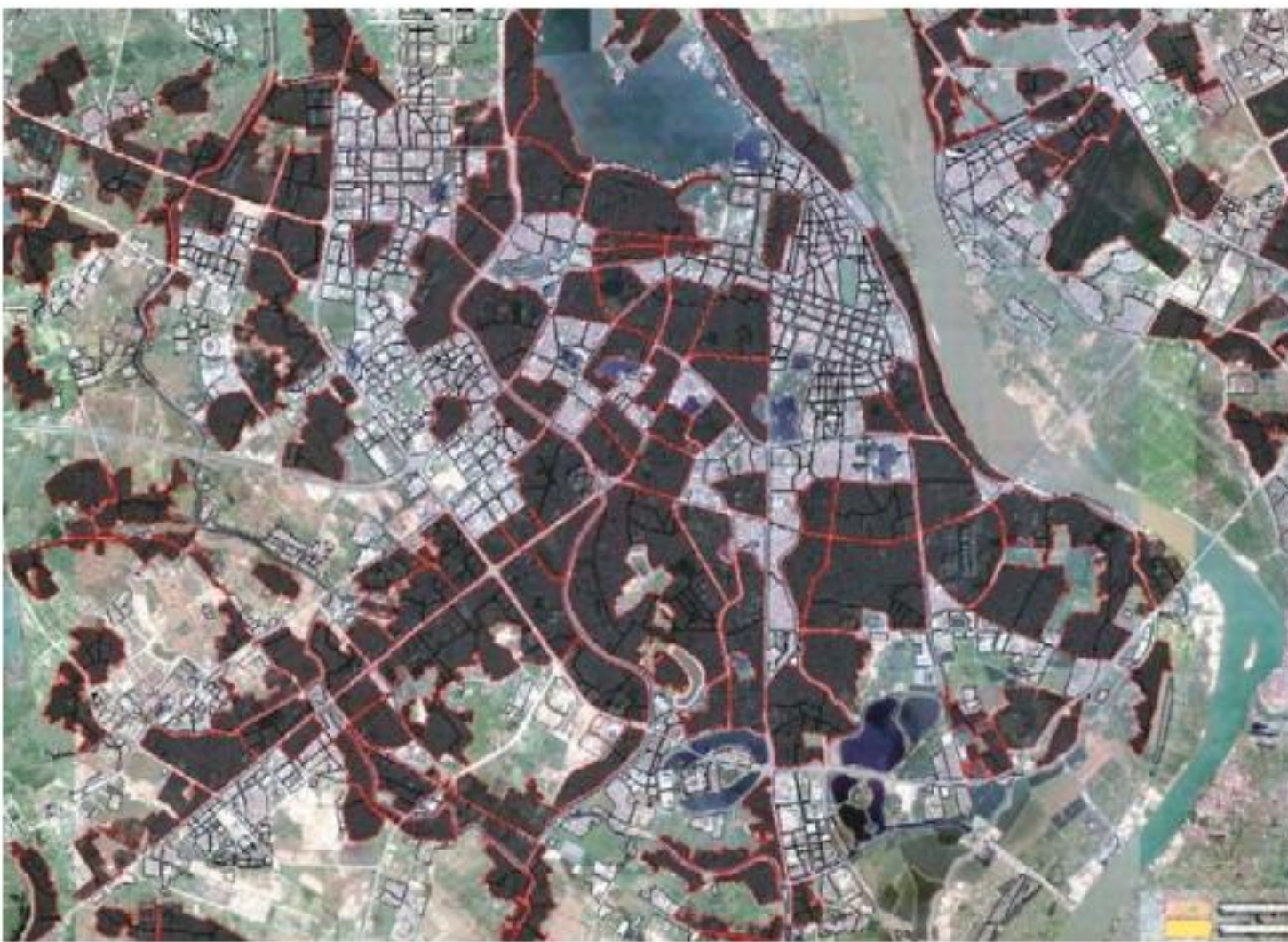
SUPER BLOCK – HANOI [100X100; 800-1000X1000-1200]

Mạng đường không thống nhất, thưa và ít liên thông



SUPER BLOCK – HANOI [100X100; 1000X1000]

Mạng đặc cản trở sự liên thông trong đô thị?



Sơ đồ minh họa một phần sự tồn tại của Mạng Đặc trong hiện trạng và định hướng phát triển đô thị Hà Nội; Nguồn: IPU

“MÀNG ĐẶC” CẢN TRỞ SỰ PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG CÔNG CỘNG HÀ NỘI.

Màng đặc (GSB-Giant Super Block) là khái niệm thể hiện tình trạng thiếu đường giao thông tại một khu vực. Cụ thể Mạng đặc là những phần đô thị không có đường giao thông tối thiểu 3 làn xe liên thông xuyên qua khu vực có kích thước lớn hơn 500mx500m.

Nơi nào có Mạng đặc càng lớn và phân bố dày thì điều kiện giao thông càng khó khăn. Vị trí, kích thước các mảng đặc là căn cứ quan trọng xác định năng lực giao thông và là cơ sở cho thiết lập các kế hoạch mở đường.

Trên thực tế, Mạng Đặc có xu hướng tăng và lọt vào cấu trúc trung tâm đô thị trong định hướng phát triển Hà Nội. Hiện tượng gia tăng này không chỉ

ở khu vực đô thị trung tâm Hà Nội mà còn ở nhiều khu vực khác trong thành phố với mức độ phát triển rất nhanh và được “hỗ trợ” bởi quy định diện tích đất ở tối thiểu 30m²/người.

Sự hình và phát triển thành Mạng đặc:

Sự hình thành do đặc trưng của cấu trúc Đô-Thị gồm phần đô là thành và thị là khu phố chợ, làng xóm xung quanh và là hệ quả của quá trình đô thị hóa nhanh và thiếu kiểm soát. Các không gian khu vực làng xóm đô thị hóa đã có sự gia tăng nhanh về dân số cư trú và mật độ xây dựng.

Sự tồn tại và phát triển của Mạng đặc mà chúng tôi gọi là “khối u” trong cấu trúc giao thông Hà Nội một phần do các định hướng phát triển quy hoạch, hầu như né tránh tạo các tuyến đường xuyên qua. Điều này đã làm hạn chế

khả năng liên thông giữa các khu vực trong đô thị và phụ thuộc hoàn toàn vào tuyến đường chính. Mặt khác, điều này cũng thể hiện một số quan điểm cứng nhắc trong áp dụng mô hình đơn vị ở, cụ thể là:

- + Ở quy mô khu ở, quy hoạch phân khu xác lập cấu trúc các mạng liên thông là đường chính đô thị, đường trục, đường liên khu vực với tốc độ thiết kế 60-100km/h, khoảng cách 600-1000m làm cơ sở phân chia cấu trúc.
- + Ở quy mô các đơn vị ở (500x500m), nguyên tắc hạn chế đường giao thông đi xuyên đơn vị ở được áp dụng cứng nhắc và trở ngại của “MÀNG ĐẶC” đã tạo nên hệ thống các tuyến đường phụ ít liên thông, hoặc chỉ kết nối ra đường chính.

Do vậy, về cơ bản các hệ thống

Pod Tube Housing

Thiết kế: James Law Cybertecture

KTS TRẦN HUY LONG
(tổng hợp từ *Yankodesign.com* và
jameslawcybertecture.com)



Có nhiều sự miêu tả về cách mà cư dân đô thị sẽ sống trong thời gian tới, và dĩ nhiên, điều này được khắc họa bởi các bộ phim khoa học viễn tưởng và các ý tưởng kiến trúc cảnh quan đô thị. Trên hết, là tầm nhìn về tương lai cho dù đó là những ý tưởng không tưởng hoặc trong mắt bạn dường như là quá nhỏ bé. Một ví dụ cho điều này là Nhà ống OPod được thiết kế bởi văn phòng kiến trúc James Law Cybertecture đến từ Hồng Kông.

Nhà ống OPod là một đơn vị nhà ở thực nghiệm, có chi phí thấp, rẻ tiền để giải quyết các vấn đề về nhà ở giá rẻ tại Hồng Kông. Được xây dựng bằng những ống bê tông có đường kính 2,5m với chi phí thấp và được đúc sẵn, thiết kế này sử dụng cấu trúc bê tông cường lực để chứa một căn hộ có mật độ sử dụng cao cho một hoặc hai người được trang bị đầy đủ tiện ích với không gian phòng khách, nấu ăn và phòng tắm trong phạm vi 9,29m². Mỗi nhà ống OPod được trang bị ổ khóa điện thoại thông





minh để truy cập trực tuyến cũng như đồ nội thất tiết kiệm không gian nhằm tối đa hóa không gian bên trong. Mẫu nhà này có thể được xếp chồng lên nhau để trở thành một tòa nhà thấp tầng và một cộng đồng mô đun trong một thời gian ngắn, và cũng có thể được đặt hoặc di chuyển đến các địa điểm khác nhau trong thành phố.

Những ngôi nhà ống đáng yêu này nhằm vào những người trẻ tuổi không có tiền thuê nhà riêng ở Hồng Kông, thu gọn mọi thứ mà họ cần vào một không gian vui nhộn và gọn gàng.







CÔNG BỐ ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH XÂY DỰNG VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

Hội nghị công bố Quy hoạch xây dựng vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 vừa được tổ chức ngày 23/3/2018 tại TP Cần Thơ với sự tham dự của các Bộ ngành, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam và 13 tỉnh, thành phố trong vùng.

Theo đó, phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long theo hướng tăng trưởng xanh, bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu; có vai trò, vị thế quan trọng đối với quốc gia, khu vực Đông Nam Á; trở thành vùng trọng điểm quốc gia về sản xuất nông nghiệp và đánh bắt, nuôi trồng thủy sản; phát triển mạnh kinh tế biển, du lịch sinh thái cảnh quan sông nước.

Phạm vi vùng Đồng bằng sông Cửu Long bao gồm toàn bộ ranh giới hành chính của thành phố Cần Thơ và 12 tỉnh: Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh, Hậu Giang, An Giang, Sóc Trăng, Kiên Giang, Bạc Liêu và Cà Mau.

PHÁT BIỂU CỦA THỨ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG PHAN THỊ MỸ LINH: Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là trung tâm sản xuất nông nghiệp lớn nhất cả nước. Với hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc, vùng còn là trung tâm nuôi trồng, đánh bắt và chế biến - xuất khẩu thủy sản hải sản, vùng kinh tế biển của cả nước. Bên cạnh đó, vùng ĐBSCL còn có nhiều tài nguyên khoáng sản với trữ lượng lớn dưới lòng biển và thềm lục địa; có vị trí thuận tiện trong



Thứ trưởng Bộ Xây dựng Phan Thị Mỹ Linh

giao thương với các nước ASEAN và Tiểu vùng sông Mê Công. Trong những năm qua, vùng ĐBSCL được sự quan tâm đặc biệt của Đảng và Chính phủ thông qua nhiều chính sách hỗ trợ và ưu tiên tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, ổn định an ninh trật tự; hoạch định các chiến lược cơ bản ở cấp quốc gia và quốc tế. UBND các tỉnh, thành phố trong vùng ĐBSCL đã quan tâm chú trọng đến công tác quy hoạch xây dựng, tổ chức lập và phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng tỉnh làm cơ sở pháp lý quan trọng để kế hoạch hóa đầu tư, phân bổ nguồn lực và công cụ quản lý đầu tư xây dựng, quản lý phát triển

đô thị, nông thôn, xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật ở từng địa phương. Các quy hoạch chung đô thị, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, dự án đầu tư khu đô thị, khu du lịch, khu công nghiệp, hạ tầng kỹ thuật được triển khai thực hiện tại các tỉnh, thành phố trong vùng đã góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội ở địa phương, tạo diện mạo mới cho vùng. Bên cạnh những thành tựu đó, chúng ta cũng nhận thấy những thách thức mới đang đặt ra đối với phát triển kinh tế xã hội trong vùng, đó là: tác động của biến đổi khí hậu, hạn chế trong liên kết vùng nội vùng và ngoại vùng, hệ thống kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh

tế - xã hội; gia tăng mâu thuẫn giữa mục tiêu phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường sinh thái,...Chúng ta cũng nhận thấy công tác quản lý thực hiện quy hoạch vùng còn nhiều hạn chế, nguồn lực kinh tế còn khó khăn đã làm cho công tác quy hoạch và phát triển đô thị nói chung và vùng ĐBSCL nói riêng còn nhiều bất cập.

Trong bối cảnh phát triển mới, để đáp ứng các yêu cầu phát triển về kinh tế, xã hội, theo sự chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Xây dựng đã tổ chức lập quy hoạch xây dựng vùng vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 15/01/2018. Theo đó, sự phát triển bền vững của vùng ĐBSCL không chỉ có ý nghĩa đối với các tỉnh trong vùng mà còn có ý nghĩa đối với cả Quốc gia; đóng vai trò đặc biệt quan trọng tới phát triển sản xuất sản phẩm nông nghiệp. Kết quả nghiên cứu là quá trình nỗ lực của nhiều cơ quan, tổ chức, các chuyên gia quy hoạch xây dựng trong quá trình lập quy hoạch. Đồ án cũng được sự ủng hộ của Ủy ban nhân dân, các Sở ban ngành chuyên môn của các tỉnh, thành phố trong vùng ĐBSCL. Đồ án Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã xác định một tầm nhìn mới và các chiến lược phát triển của

vùng, khẳng định tính chất, vai trò vị thế của vùng ĐBSCL trong bối cảnh quốc gia và quốc tế, với mục tiêu xây dựng phát triển trở thành một vùng *“trọng điểm quốc gia về sản xuất nông nghiệp và đánh bắt, nuôi trồng thủy sản; phát triển mạnh kinh tế biển, du lịch sinh thái cảnh quan sông nước; Phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, mang đặc thù của vùng theo hướng tăng trưởng xanh, bền vững và thích ứng với biến đổi khí hậu”*.

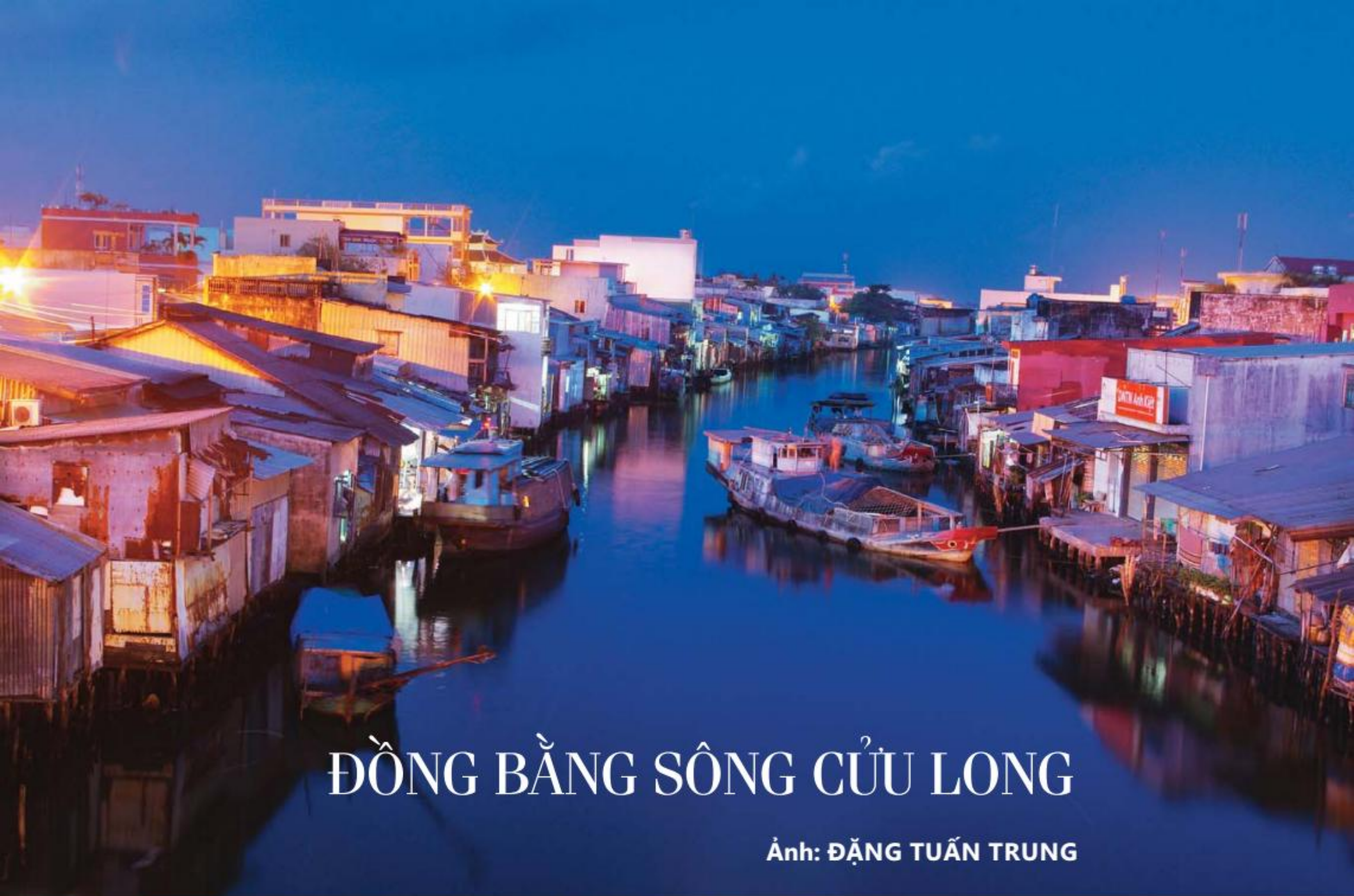
Đồ án được phê duyệt là căn cứ để các địa phương trong vùng tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng tỉnh, quy hoạch chung đô thị, khu chức năng đặc thù, quy hoạch nông thôn, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật và các chương trình phát triển đô thị trên địa bàn.

Để việc tổ chức thực hiện và triển khai công tác lập quy hoạch xây dựng và các dự án đầu tư xây dựng đảm bảo các quan điểm, nguyên tắc và tuân thủ định hướng phát triển không gian; định hướng hệ thống hạ tầng kỹ thuật theo đồ án Quy hoạch vùng ĐBSCL đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhân buổi lễ công bố quy hoạch này, Bộ Xây dựng mong rằng Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trong vùng sẽ chỉ đạo Ủy ban nhân dân các cấp; các Sở, ban ngành phối hợp với các

Bộ, ngành có liên quan sớm triển khai các công việc trọng tâm sau:

- Rà soát đánh giá và nghiên cứu việc lập điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng tỉnh.
- Kiểm soát việc hình thành và phát triển các khu đô thị, khu kinh tế, công nghiệp, du lịch dịch vụ... đảm bảo phù hợp với quy hoạch xây dựng được phê duyệt;
- Xây dựng chính sách kiểm soát đất đai, kiểm soát đầu tư xây dựng; chính sách ưu đãi đầu tư cho từng khu vực đặc thù, tạo điều kiện xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật, dịch vụ và xã hội;
- Xây dựng chính sách tạo và phân bổ vốn, có chương trình đặc biệt thu hút các nguồn vốn đầu tư từ các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước.
- Đẩy mạnh hợp tác giữa các địa phương trong vùng, xây dựng các công trình đầu mối hạ tầng kỹ thuật vùng.
- Ban hành chính sách kiểm soát và cơ chế hợp tác thúc đẩy phát triển phát triển vùng, kiểm soát phân bổ dân cư trên toàn lãnh thổ;
- Nghiên cứu tổ chức lập Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị của các thành phố, thị xã trong vùng; lập thiết kế đô thị để làm công cụ quản lý kiến trúc, cảnh quan các đô thị trong vùng theo hướng phát triển hiện đại, bảo vệ môi trường và vẫn giữ những nét đặc trưng văn hóa riêng. ■





ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Ảnh: ĐẶNG TUẤN TRUNG











Quản lý phát triển đô thị & nông thôn theo hướng TĂNG CƯỜNG KHẢ NĂNG CHỐNG CHỊU ở vùng đồng bằng sông Cửu Long

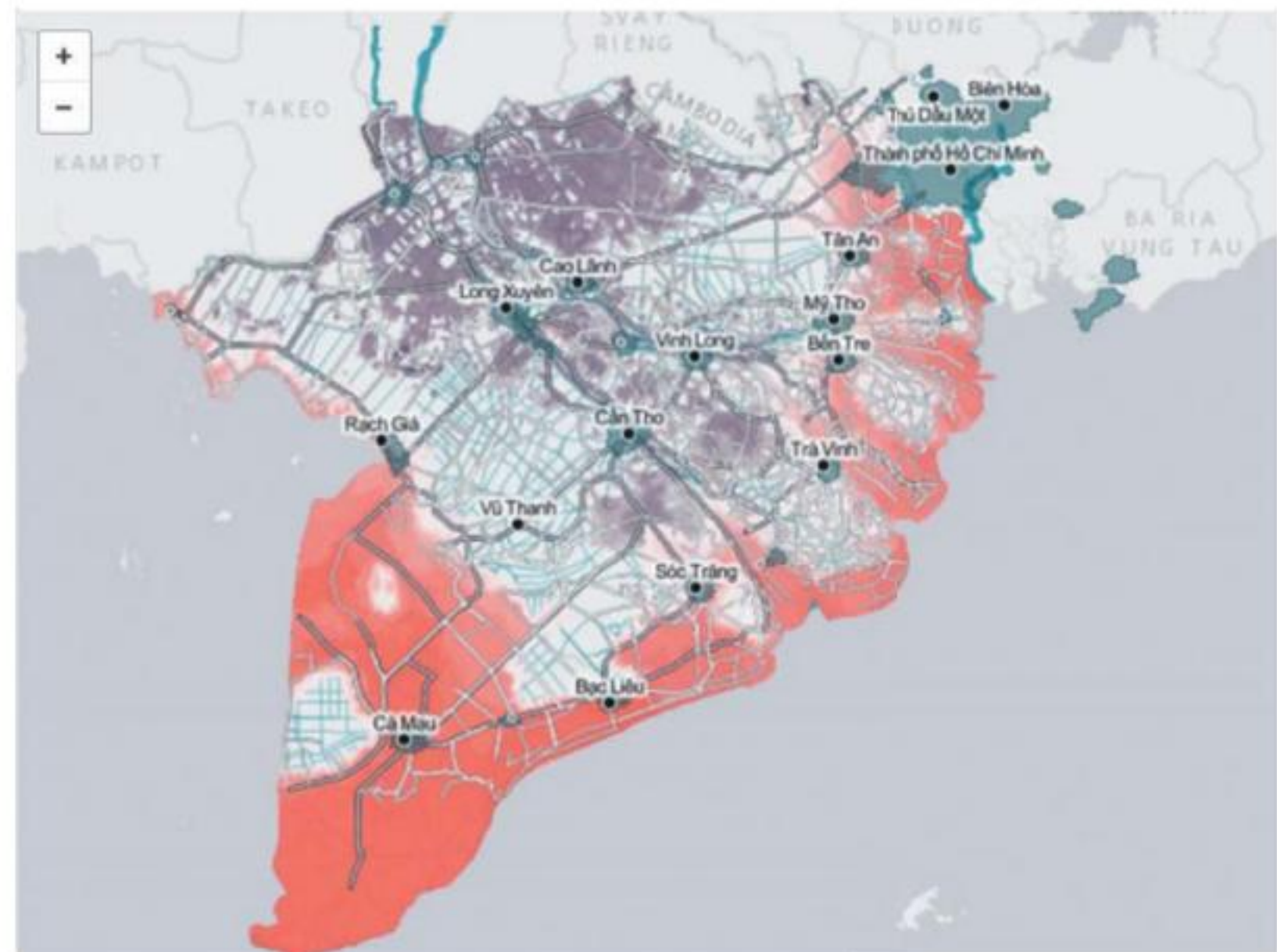
TS. NGUYỄN NGỌC HIẾU
Đại học Việt Đức

Ngày 15/1/2018, Chính phủ đã phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng đồng bằng sông Cửu Long với cách tiếp cận mới trong xây dựng và phát triển vùng có tính đến ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, cấu trúc kinh tế nông nghiệp hướng đến giá trị gia tăng thay vì sản lượng trong bối cảnh mới (QĐ68/2018/TTg). Điều chỉnh quy hoạch hạn chế mở rộng đô thị và khu công nghiệp ở vùng đồng bằng sông Cửu Long, tập trung khai thác các khu công nghiệp đã quy hoạch và đang xây dựng, qua đó điều chỉnh nhịp độ đô thị hóa và công nghiệp hóa của vùng (Government, 2018). Các mục tiêu và định hướng, giải pháp phát triển từ cấp độ vùng liên tỉnh là cơ sở để các tỉnh và từng đô thị chuyển hướng trong chiến lược phát triển của mình. Tuy nhiên, việc thực hiện chuyển hướng khó có thể chỉ dựa vào hướng dẫn từ cấp độ vùng. Trên thực tế việc lựa chọn dự án cụ thể, hướng phát triển ưu tiên, hay giải pháp kỹ thuật và đầu tư cần tuân thủ định hướng của vùng, nhưng đánh giá và quyết định chủ yếu từ cấp độ đô thị trong khuôn khổ quy hoạch, chương trình đầu tư cụ thể. Bài viết này cung cấp thông tin và thảo luận về phương pháp lựa chọn các giải pháp theo cách tiếp cận tăng cường khả năng chống chịu ở cấp độ từng đô thị.

MỘT SỐ ĐÁNH GIÁ VỀ HỆ THỐNG ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN TỪ GIÁC ĐỘ KHẢ NĂNG PHỤC HỒI (CHỐNG CHỊU) BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

Vùng đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng của nhiều thách thức về biến đổi khí hậu do tự nhiên và con người gây ra bao gồm cả ngập lụt, khô

hạn, xâm nhập mặn, nước biển dâng, xói lở bờ, sụt lún mặt đất, suy giảm lượng phù sa và nguồn nước mùa lũ cùng với đô thị hóa và công nghiệp hóa gây ô nhiễm. Các thành phố ở vùng ven biển chịu tác động của nhiễm mặn, hạn hán, và sụt lún do khai thác nước ngầm và tương lai là nước biển dâng. Các thành phố vùng đầu nguồn chịu



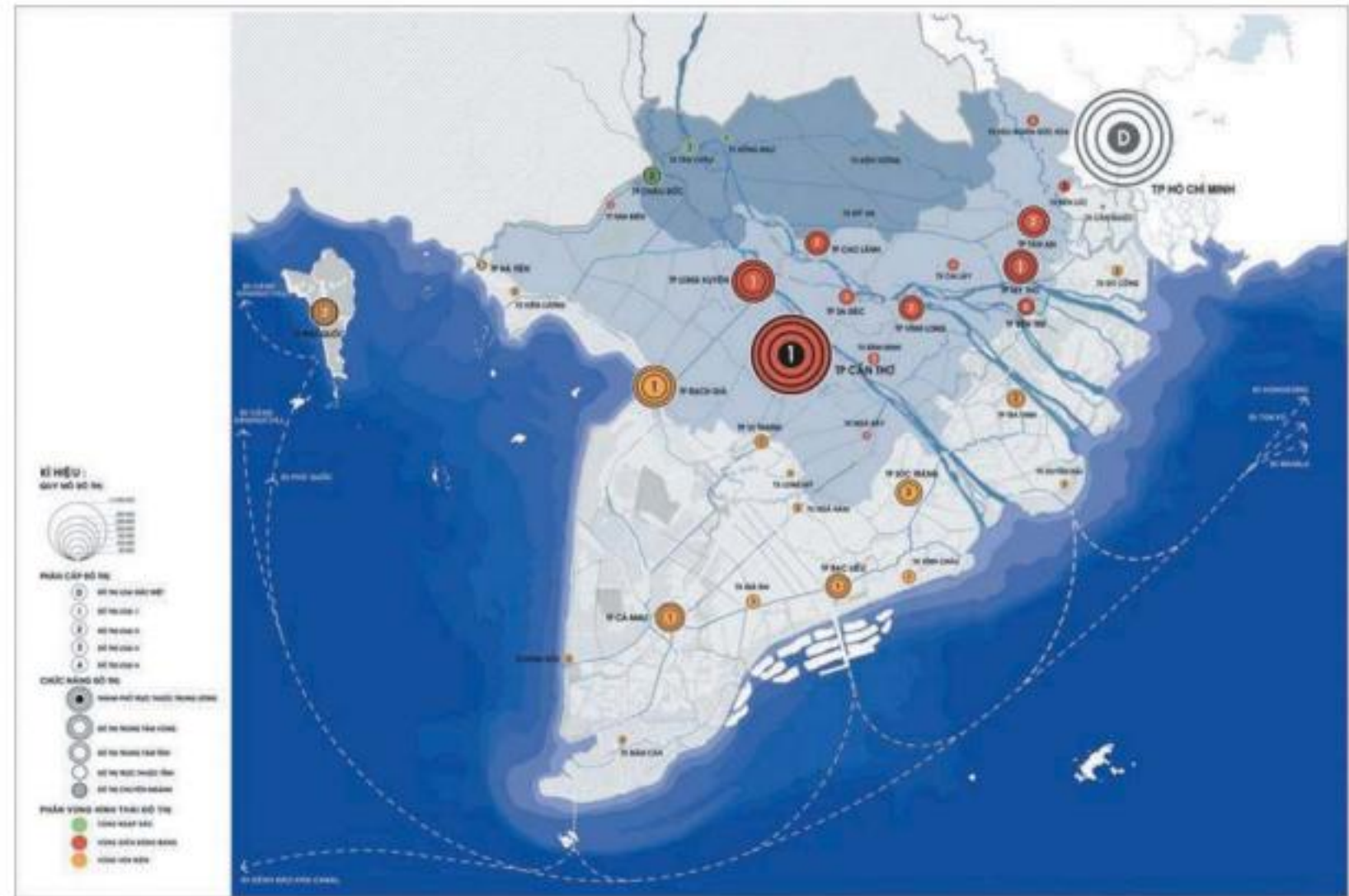
Hình 1: hai mối đe dọa về nhiễm mặn mùa khô và ngập lụt mùa mưa đến các đô thị ở đồng bằng sông Cửu Long (màu đỏ: nhiễm mặn, xám: ngập lụt)

Nguồn: <http://icem.com.au/DELTA/>

tác động của nước ngập sâu về mùa lũ và tương lai là suy giảm về nguồn nước và phù sa. Các thành phố vùng đồng bằng tương lai chịu tác động của hạn và mặn cùng với ngập lụt (hình 1). Với các diễn biến cực đoan của thời tiết hiện tại, xu hướng xây dựng đập thượng nguồn sông Mekong và biến đổi khí hậu khó lường, hệ thống đô thị và các điểm dân cư nông thôn ở đồng bằng sông Cửu Long cần được chuẩn bị để đối mặt với các thách thức đa chiều hơn, gay gắt hơn, và bất định hơn.

Đánh giá về sức chống chịu (*resilient assessment*) là 'cách tiếp cận để chuẩn bị và tăng cường khả năng phục hồi khi đối mặt với các thách thức đa dạng khó lường như đô thị hóa nhanh, thiên tai, khủng bố và biến đổi khí hậu'. Các phẩm chất của một hệ thống có sức chống chịu là có khả năng phản hồi - đáp ứng, sử dụng các nguồn lực đa dạng, phối hợp các năng lực thích ứng có tính dự phòng, linh hoạt, lành mạnh, phát triển không loại trừ, tích hợp các chiều cạnh và cấp độ để ứng phó với thay đổi.

Các tiêu chí cơ bản để đánh giá thường được quy về bốn chiều cạnh (*dimension*) bao gồm (1) sức khỏe, (2) kinh tế, (3) hạ tầng và hệ sinh thái, và (4) khả năng lãnh đạo. Các tiêu chí cụ thể khi đánh giá có được lựa chọn để áp dụng phù hợp với các thách thức và vấn đề của địa phương để có được chất lượng cuộc sống, đảm bảo sinh kế, duy trì và khai thác tài nguyên và bảo vệ môi trường bền vững, gắn kết xã hội/cộng đồng để cùng vượt qua thách thức (Arup, 2014). *Kết quả khảo sát đánh giá khả năng chống chịu ở một số thành phố đô thị loại 2 và 3 khu vực đồng bằng sông Cửu Long (Tân An, Bạc Liêu, Bến Tre, Vị Thanh, Long Xuyên, Sóc Trăng, Vĩnh Long) cho thấy nền tảng để chống chịu với biến đổi khí hậu tại các thành phố hiện nay ổn định. Dù có một số vấn đề thách thức đối với an toàn nguồn nước cho một số thành phố như Bạc Liêu hay Bến Tre¹. Đa số các thành phố đã có các kế hoạch hành động, được nâng cấp một số khu nghèo, được tiếp cận nguồn vốn hỗ*



Hình 2: quy hoạch hệ thống đô thị đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020.
Nguồn: (Linh V P Thang N V, 2016)

trợ để đầu tư nhiều hạng mục cơ sở hạ tầng thiết yếu như nước sạch, vệ sinh môi trường, cấp điện, và giao thông đối ngoại. Tuy nhiên các đề xuất quy hoạch và đầu tư phát triển ở đa số các đô thị trên cho thấy một số xu hướng có thể dẫn đến bất lợi và suy giảm sức chống chịu trên một số phương diện:

- Đề xuất mở rộng ranh giới đô thị và các khu công nghiệp có thể làm suy yếu sức chống chịu. Các đề xuất làm tốc độ mở rộng nhanh hơn tốc độ gia tăng dân số từ 3 tới 4 lần, trong khi đó, hiệu quả sử dụng đất hiện trạng còn thấp. Các đô thị lớn có tốc độ tăng trưởng dân số khoảng 1% còn cả vùng chỉ khoảng 0,4%/năm². Tuy nhiên, dự báo tăng trưởng dân số cho thời kỳ này đều rất cao, từ 2 đến 3% nếu dự báo dài hạn sẽ dẫn đến sai khác lớn.
- Đa số các đề xuất mở rộng ảnh hưởng từ mục tiêu nâng hạng đô thị. Bầy đô thị trên chủ yếu là các đô thị loại III & II đang chuẩn bị nâng hạng căn cứ theo quy hoạch vùng và hệ thống đô thị quốc gia (Xem hình dưới). Tuy nhiên, yêu cầu nâng hạng đòi hỏi đáp ứng nhiều tiêu chí, trong đó có dân số (Nghị quyết 1210 của Ủy ban thường vụ Quốc hội 2016 về phân loại đô thị) (National Assembly_SC, 2016). Quy mô dân số là điều kiện bắt buộc dẫn đến sức ép mở

rộng ranh giới nội và ngoại thị để có đủ dân số nhưng làm tăng diện tích đất xây dựng và tự nhiên đáng kể.

- Việc lập quy hoạch thiếu các đánh giá về kinh tế và dự báo trên nguồn số liệu tin cậy. Phương pháp lập quy hoạch sử dụng dữ liệu về kinh tế gắn với quyết tâm chính trị, thường chọn kịch bản tăng trưởng cao theo quy hoạch phát triển kinh tế xã hội để dự báo dài hạn (15-20 năm) và tạo ra quỹ đất rộng để thu hút đầu tư. Tuy nhiên, tổng hợp các đề xuất biến đồng bằng sông Cửu Long thành vùng công nghiệp với diện tích đất đưa vào phát triển tới 35'000ha tiềm ẩn nhiều yếu tố bất ổn. Sự khác biệt ngày càng lớn giữa quy hoạch và thực tế thông qua tỉ lệ lấp đầy khu công nghiệp, tỉ lệ hấp thụ của các khu đô thị mới ven đô đã dẫn tới điều chỉnh tổng thể chiến lược phát triển vùng (Xem hình dưới).

- Quy hoạch thiếu tích hợp ảnh hưởng sâu sắc tới chất lượng quy hoạch và quản lý thực thi. Hiện nay các đồ án quy hoạch và dự án phát triển tuyệt đại đa số xây dựng trên nền tảng CAD. Hồ sơ quản lý không mã hóa theo các đối tượng kết nối với dữ liệu không gian là nguyên nhân cản trở việc khai thác các công cụ phân tích và kiểm soát phát triển theo phương pháp tích hợp đa ngành.

Thiếu nền tảng này rất khó việc giám sát sự thay đổi, phân tích tác động liên ngành, và đặc biệt là cung cấp bằng chứng khi cần phối hợp để ra quyết định có nhiều bên tham gia. Vì vậy cần sớm chuyển các hồ sơ đồ án thành nền tảng GIS và kết nối hệ thống dữ liệu thuộc tính diện rộng theo chuẩn thống nhất. Đồng thời, quy trình làm quy hoạch của ngành xây dựng chưa được tích hợp với quy hoạch giao thông và đặc biệt là kế hoạch nguồn lực dẫn tới các kế hoạch phân kỳ đầu tư cho quy hoạch chung và triển khai quy hoạch phân khu thiếu cơ sở (Khuat Viet Hung, 2010, Nguyen Ngoc Hieu, 2017). Có căn cứ nguồn lực, quy hoạch sẽ không thể 'vẽ' quá to và quá xa khi bởi cơ chế huy động hoặc phân bổ được nguồn khả thi sẽ ràng buộc các phương án phát triển.

- *Quá trình ra quyết định thiếu các bằng chứng từ đánh giá đa chiều.* Quá trình quản lý phát triển tại các thành phố khảo sát vừa qua cho thấy nhiều lựa chọn về quy hoạch chung chưa được

giải trình bằng các đánh giá về lợi ích và chi phí, đánh giá đa ngành, ví dụ như so sánh về số lượng việc làm và thu nhập tạo ra trên diện tích đất chuyển đổi, so sánh về lợi ích trong lựa chọn ngành sản xuất, phân khúc chuỗi giá trị gia tăng, và đặc biệt là hiệu quả các phương án đầu tư hạ tầng theo kỳ đầu tư. Những kỳ vọng cao hơn như so sánh nguồn thu từ thuế đất phi nông nghiệp ở khu vực đô thị cùng với các chi phí quản lý bảo trì, tác động đến nguồn nước và tài nguyên nông nghiệp trong tính toán tác động chưa được đề cập.

- *Ngoài ra, việc áp dụng quy chuẩn vẫn cứng nhắc, chưa phù hợp với đặc điểm địa phương.* Quy hoạch để nâng loại đô thị đã thiết kế theo cấp loại đô thị ở cấp tương lai 15-20 năm nên tiêu chuẩn áp dụng cao. Việc coi xe hơi làm nền tảng đi lại cơ bản đòi hỏi quỹ đất dành cho giao thông đường bộ khá lớn tương phản với mật độ dân cư và mật độ đi lại thấp hiện hữu. Trong khi thực tế người dân vẫn di chuyển bằng xe máy

còn hàng hóa nông sản, vật liệu xây dựng và nguyên liệu công nghiệp đang đi đường thủy thì đầu tư mạnh cho giao thông đường bộ sẽ dẫn đến giảm khả năng đầu tư cho thể mạnh giao thông đường thủy.

- *Cần cân nhắc áp dụng các tiêu chuẩn sử dụng đất phù hợp hơn ở các đô thị trung bình.* Các đô thị nhỏ có nhu cầu về dịch vụ và không gian công cộng thấp hơn so với thành phố lớn. Việc áp dụng quy chuẩn về mật độ xây dựng thấp có thể phù hợp với nhóm cư dân có thu nhập khá nhưng cũng cản trở khả năng tiếp cận đến chỗ ở phù hợp của người nghèo. Các đô thị có mật độ dân cư thấp, ít nhu cầu đất dịch vụ và đang tiếp cận tốt đến mặt nước tự nhiên và không gian mở của vùng nông nghiệp liền kề có thể giảm tỉ lệ diện tích đất cây xanh và công trình công cộng để giảm chi phí nhưng vẫn đảm bảo chất lượng sống hài hòa.

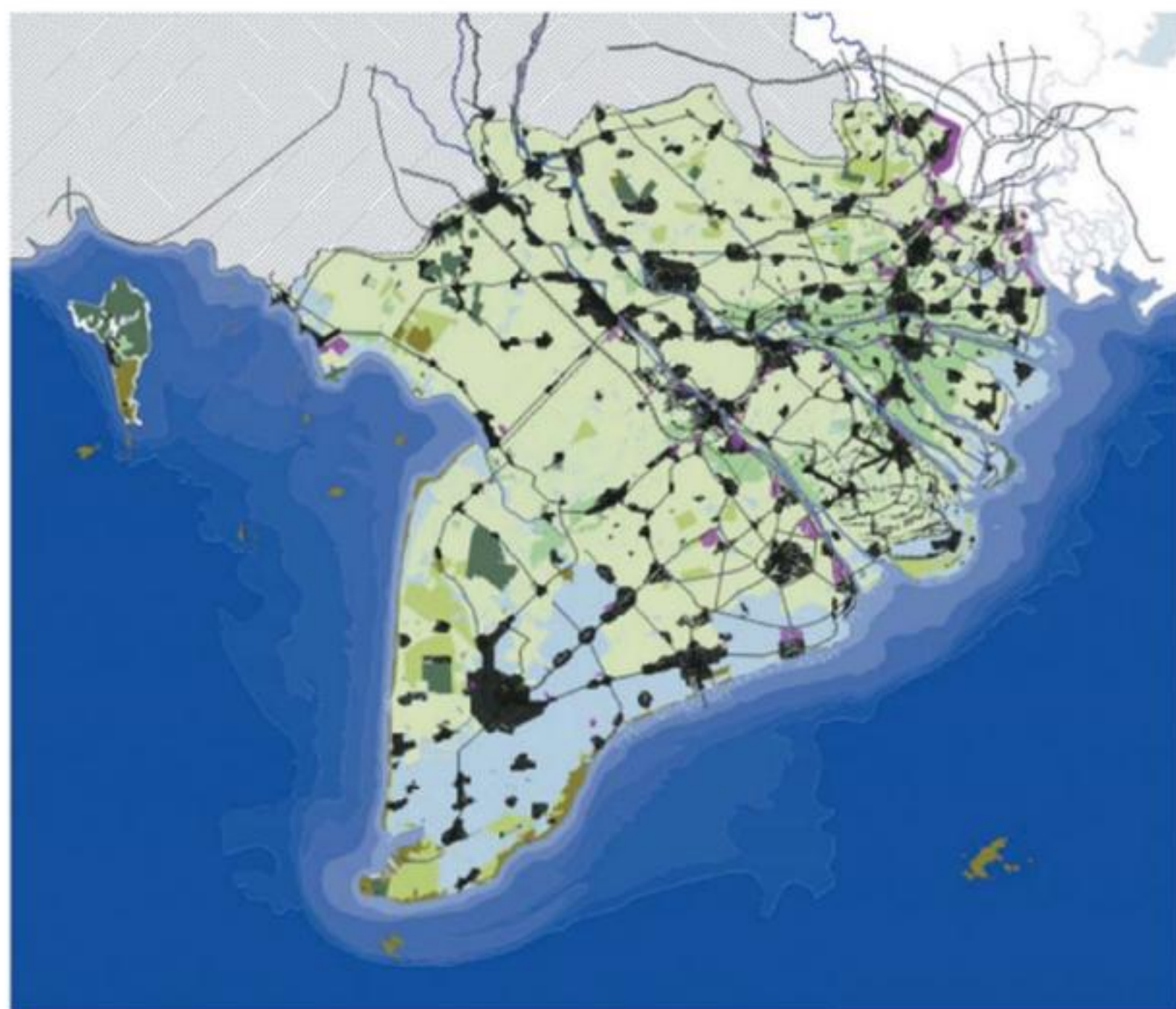
QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ NÔNG THÔN TRONG BỐI CẢNH MỚI

Dựa trên khảo sát 7 thành phố trong vùng và các nghiên cứu đã có, phần thảo luận tiếp theo trao đổi về một số lựa chọn về tổ chức không gian đô thị nông thôn trong mối quan hệ với lựa chọn mô hình tăng trưởng, thực tiễn gia tăng dân số, mở rộng đô thị, và cách thức tổ chức quản lý phát triển.

a) Mô hình tăng trưởng kinh tế dẫn đến tổ chức lại không gian

Vấn đề đầu tiên là lựa chọn mô hình tăng trưởng kinh tế dẫn đến điều chỉnh trong quy hoạch đô thị và nông thôn. Nếu lựa chọn công nghiệp hóa theo mô hình vùng nông nghiệp sinh thái nuôi trồng thủy sản như điều chỉnh quy hoạch vùng mới được đề cập thì tổ chức định cư thay đổi như thế nào?

Có thể hình dung cơ cấu vùng sẽ đi theo các lựa chọn về phát triển cụ thể. Kịch bản công nghiệp hóa nhanh theo hành lang phát triển đông-tây và tây bắc – đông nam của quy hoạch 2009 dường như đã không phù hợp. Nếu lựa chọn mô hình phát triển vùng kinh tế nông nghiệp sinh thái, công nghiệp



Hình 3: tổng hợp diện tích đất đề xuất làm công nghiệp và đô thị đồng bằng sông Cửu Long (2016).

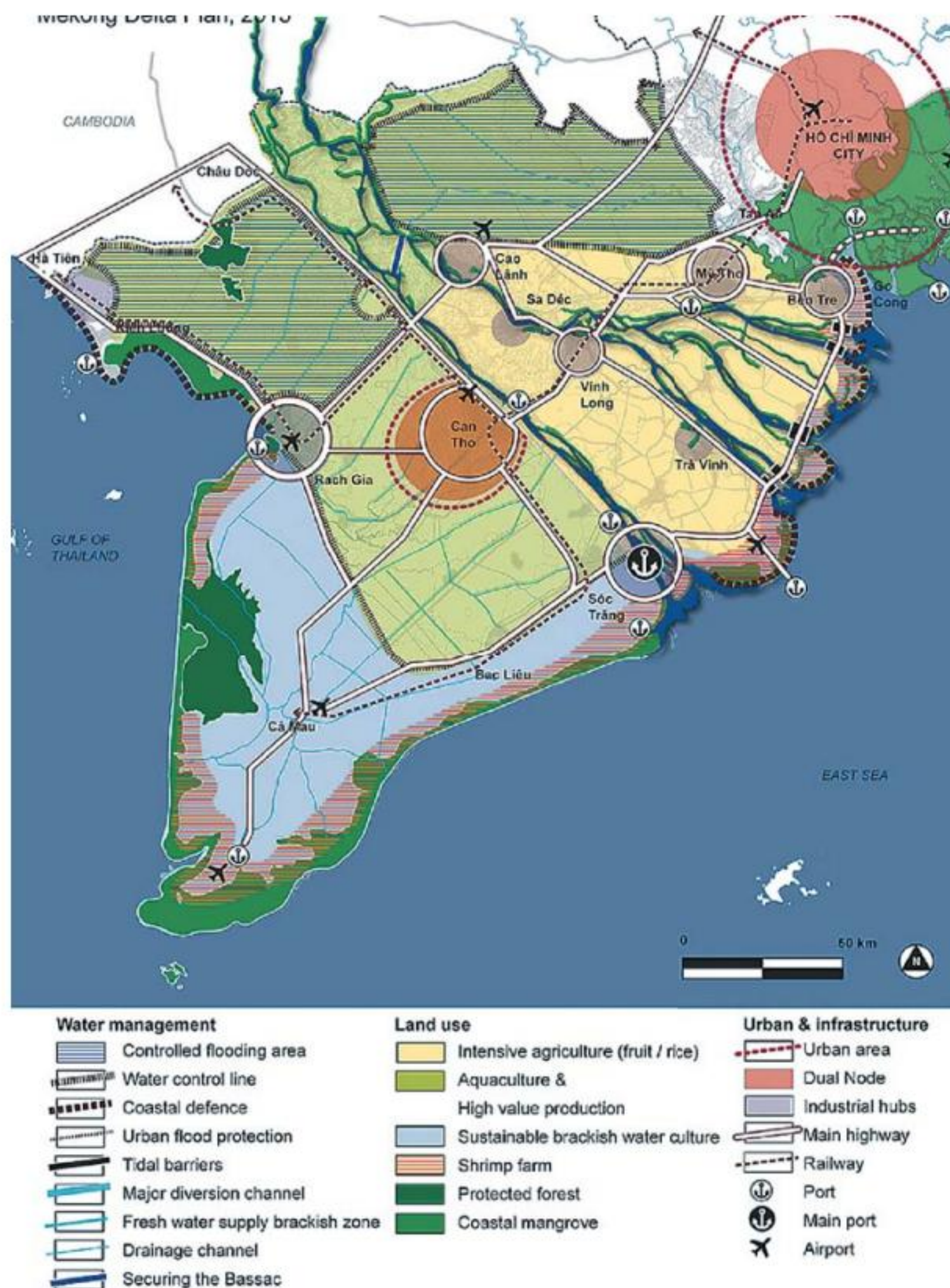
Nguồn: (Linh V P Thang N V, 2016)

hóa nông nghiệp theo đề xuất kịch bản số 2 của Hà Lan (Veerman C.M. et al, 2013) thì các đô thị cần phải đảm nhận vai trò mới làm động lực mới từ việc phục vụ và tiêu thụ sản phẩm, hỗ trợ chế biến, phân phối, và kinh doanh. Kịch bản này dẫn tới kéo giảm về nhu cầu đầu tư phát triển trên phạm vi vùng dù không đồng đều. Tốc độ đô thị hóa và công nghiệp hóa giảm xuống không đồng nhất và một số đô thị cấp vùng vẫn có khả năng giữ được tốc độ tăng trưởng. Một số khu vực có tiềm năng phát triển du lịch, dịch vụ gắn với nông nghiệp, thương mại gắn với xuất khẩu ở một số cửa ngõ (quốc tế) sẽ có nhu cầu mở rộng và cần hỗ trợ để tăng trưởng nhanh hơn các vùng khác. Quá trình cơ cấu lại sản phẩm nông nghiệp do thích ứng biến đổi khí hậu và đầu tư nông nghiệp công nghệ cao cũng sẽ hình thành các vùng chuyên canh mới, khu vực chế biến phân phối và các vai trò mới trong hệ thống đô thị. Các đô thị khác về cơ bản cần đánh giá lại nhu cầu tăng trưởng về đô thị hóa.

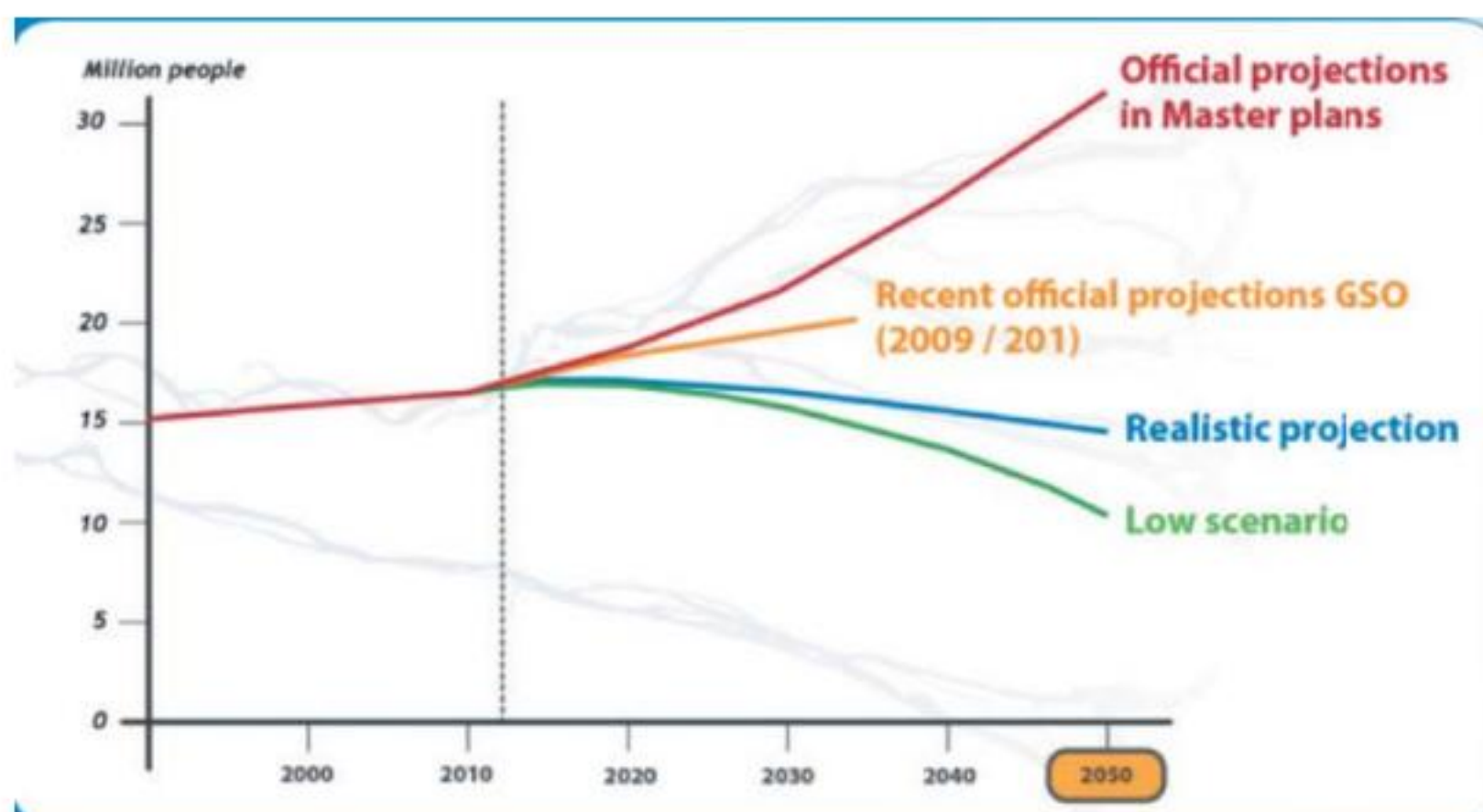
b) Tăng trưởng dân số và tính toán mở rộng đô thị

Cần làm rõ tốc độ tăng trưởng dân số trong vùng trong bối cảnh di cư ngoại vùng cao và tăng trưởng dân số thấp. Thực tiễn ba thập kỷ phát triển vừa qua cho thấy năng suất lao động tăng nhanh trong lĩnh vực nông nghiệp, công nghiệp chế biến, và vận và chênh lệch thu nhập nông thôn thành thị là động lực của đô thị hóa. Tại miền Tây Nam Bộ, dòng xuất cư ở vùng trong giai đoạn năm 2011 là 160'000, bình quân giai đoạn 2009-2014 khoảng 900'000³. Trong khi đó phụ nữ vùng này có tỉ lệ sinh con thấp thứ nhì cả nước (bình quân hộ 1,9 con năm 2012), tỉ lệ tăng dân số tự nhiên bình quân thực tế chỉ còn 0,3%/năm. Tốc độ tăng dân số tại các đô thị tính tổng cộng cả vùng là khoảng 0,4%/năm, nghĩa là dân số nông thôn thực tế đang giảm.

Dân số giảm cần điều chỉnh giảm về nhu cầu đầu tư hạ tầng đô thị nhỏ và khu vực nông thôn. Khả năng hấp thụ kém của các đô thị cấp tỉnh vùng đồng bằng sông Cửu Long cùng làn sóng di cư



Hình 4: kịch bản mô hình công nghiệp hóa dựa vào doanh nghiệp nông nghiệp
Nguồn: (Veerman C.M. et al, 2013)



Hình 5: Dự báo dân số vùng đồng bằng sông Cửu Long
Nguồn: (Veerman C.M. et al, 2013)

ra tới miền Đông Nam Bộ dẫn tới cần lựa chọn kịch bản phù hợp cho tăng trưởng dân số và nhu cầu đầu tư hạ tầng khu dân cư nông thôn, khu vực vượt lũ, nhu cầu mở rộng đô thị cấp huyện tương ứng. Chú ý rằng có nhiều lao động đã di cư nhưng vẫn đăng ký thường trú tại quê hương. Chỉ cần đối chiếu số người dân Tây Nam Bộ tạm trú dài hạn ở vùng Đông Nam bộ và nếu họ đã có việc làm trên 2 năm thì có thể coi là đã xuất cư khỏi vùng. Khi cập nhật về dân cư cũng cần làm rõ tỉ lệ xuất cư trong độ tuổi sinh đẻ bởi về lâu dài dân cư ở Tây Nam bộ sẽ giảm nhanh hơn nữa khi chỉ còn người già ở lại (chưa tính đến kịch bản biến đổi khí hậu).

Bên cạnh chỉ tiêu dân số, phương pháp tính dự báo trong quy hoạch phát triển đô thị cũng có thể cần điều chỉnh. Một số đồ án quy hoạch chung được làm gần đây sử dụng nhiều giả định để dự báo, chẳng hạn chỉ cần dành diện tích khu công nghiệp nhất định là sẽ có được số lao động phi nông nghiệp tương ứng và giúp chuyển dịch cơ cấu kinh tế. Dân số có việc làm ở khu công nghiệp giả định sẽ tiếp tục được quy đổi thành tổng quy mô dân số ra gồm cả nhân khẩu phụ thuộc để tính ra nhu cầu tăng trưởng dân số ở tỉnh lỵ. Cách làm 'tính của trong lỗ' dẫn đến sai số lớn khi tỉ lệ lấp đầy khu công nghiệp thấp, nhân khẩu phụ thuộc là người

già, trẻ con vẫn ở lại vùng nông thôn để giảm chi phí sinh hoạt chứ không di cư. Các căn cứ để tính toán nhu cầu phải được xác thực khi dự báo và quy hoạch như đối chiếu các nguồn số liệu, so sánh lợi thế cạnh tranh, và sử dụng thống kê chi tiết ngành thay vì sử dụng số liệu gộp để làm dự báo dài hạn.

c) Lựa chọn các mô hình phát triển phù hợp

Cần nhắc áp dụng mô hình đô thị hóa vùng nông nghiệp theo mô hình 'thành phố - làng' 'desakota'. Nếu các điểm dân cư nông thôn bên ngoài đô thị phát triển theo xu hướng công nghiệp hóa nông nghiệp phân tán có thể cân nhắc mô hình phát triển 'desakota' gắn với nền tảng cụm dân cư truyền thống (Xem hình dưới).

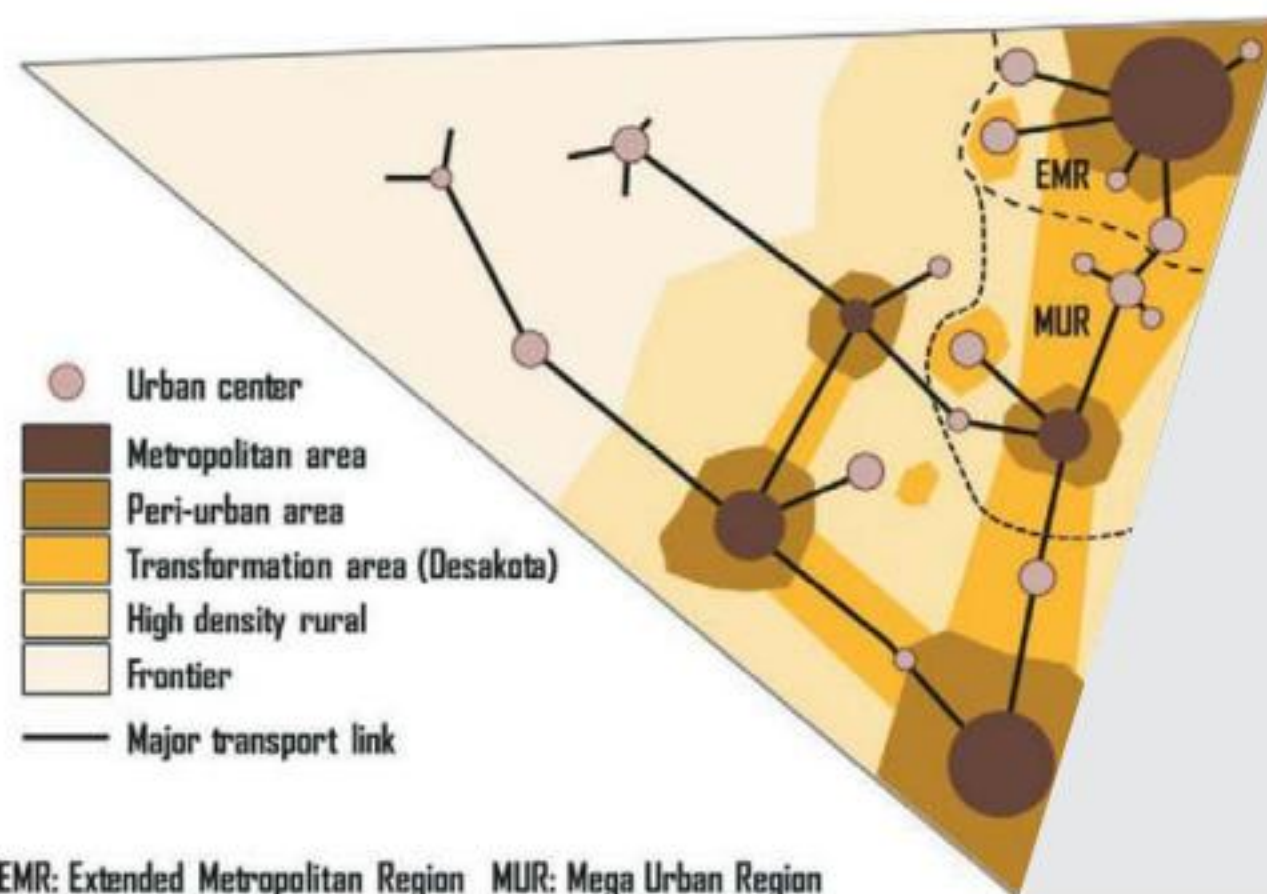
Đồng thời, việc mở rộng không gian đô thị và nông thôn cần tính toán kỹ lưỡng. Việc phát triển dàn trải (sprawl) vốn đã cảnh báo về chi phí cao và tính hiệu quả thấp cả ở quốc tế và trong nước (MOC, 2015, Environmental Defence Canada, 2013). Trong bối cảnh ngân sách khó khăn, việc lựa chọn tổ chức không gian vùng ven với mức độ đầu tư hạ tầng và tiện ích để mở rộng ranh giới đô thị trong vùng nông nghiệp phải tính đến nhiều giải pháp khác nhau, đặc biệt là mô hình ở cộng đồng tự quản, giảm thiểu trợ cấp và kiểm soát chi phí.

Lựa chọn khu vực trung tâm và ngoại

vi phù hợp với bối cảnh. Về mặt thiết kế, khu vực trung tâm các đô thị cần vỉa hè rộng và cây có bóng mát để phục vụ đi bộ và thương mại, dịch vụ. Khu vực trung tâm (Central Business District - CBD) có nguồn thu từ thuế kinh doanh cần khoản đầu tư không gian công cộng tương xứng; tuy nhiên, nếu mở rộng thiết kế này ra khu vực ngoại vi có mật độ dân số thấp sẽ làm tăng chi phí đầu tư, tăng bê tông hóa bề mặt, và tăng chi phí bảo trì hạ tầng - do Nhà nước chịu trách nhiệm. Việc thu hẹp không gian công cộng ở ngoại vi cũng cần linh hoạt, gia giảm theo khả năng chi trả của các cộng đồng dân cư.

Hạ tầng xanh cần vận dụng linh hoạt trong bối cảnh sông nước. Không gian công cộng của các đô thị đồng bằng sông Cửu Long vốn có nhiều mặt nước và giao thông thủy là các tài sản có giá trị, cần được bảo vệ để gia tăng khả năng chống chịu về biến đổi khí hậu như giữ được nước, thích ứng với ngập, mặn, và giảm bê tông hóa bề mặt. Với dạng đô thị này, nhu cầu đất bố trí cây xanh cho khu ở cũng cần tiết giảm khi cây xanh đã được duy trì ở cấp độ gia đình, cây xanh đã tồn tại cùng không gian mặt nước và khu vực làm nông nghiệp liền kề.

Các khu ở nông thôn cần phát triển các mô hình nông thôn và nông nghiệp sinh thái thích ứng biến đổi khí hậu. Việc khai



Hình 6: mô hình vùng đô thị desakota
Nguồn: (T. G. McGee, 1991)

Tổ chức định cư theo mô hình Desakota có suất đầu tư thấp, chỉ cần bổ sung một số tiện ích nhất định và tăng cường tiếp cận bằng xe hơi tại các đầu mối kết nối để vận chuyển hàng hóa gắn với khai thác giao thông thủy là có thể đáp ứng nhu cầu định cư phân tán mật độ trung bình ở vùng nông nghiệp. Cần nghiên cứu để mô hình phát triển kiểu đan xen này bổ sung cho việc đáp ứng nhu cầu đô thị hóa tập trung thường có suất đầu tư cao hơn. Ít nhất mô hình này sẽ bền vững hơn về mặt tài chính do ít phải phụ thuộc vào nguồn đầu tư nhà nước và khai thác tốt hơn hệ thống giao thông thủy có chi phí thấp.

thác tài nguyên đất và nước theo mô hình sinh thái đòi hỏi phải tổ chức lại sản xuất nông nghiệp và khu dân cư nông thôn. Các vấn đề này phải được kết nối đa cấp độ và liên ngành nếu lựa chọn các mô hình mới như đề xuất của nhóm chuyên gia tư vấn Hà Lan. Có thể hình dung các vấn đề về quản lý đất đai, giao thông, thủy lợi, hạ tầng dân sinh, xây dựng đều phải có những điều chỉnh và phối hợp để đảm bảo thực hiện chuyển đổi mô hình này (hình 7).

Phát triển đô thị và quản lý nước tích hợp.

Cả vấn đề khô hạn, sụt lún, và ngập lụt đều cần chiến lược quản lý nước tổng hợp. Quy hoạch và quản lý phát triển đô thị có thể đóng góp vào quá trình này thông qua các chính sách bổ sung nước ngầm, chống bê tông hóa bề mặt thông qua cơ chế thu phí bê tông hóa (*soil sealing charge*⁵) hoặc khuyến khích và hướng dẫn thiết kế sử dụng vật liệu làm đường và vỉa hè, mặt phủ cho phép thấm bề mặt. Các khu vực ngập lụt cục bộ có thể bổ sung bằng các hồ chứa phân tán tại cấp độ hộ gia đình hoặc khu vực để giảm nhu cầu tiêu thoát tại chỗ cũng như trữ nước cho mùa khô, cho các nhu cầu nước ngọt khác. Các giải pháp liên quan cần phải tích hợp vào quy hoạch đô thị và quản lý phát triển đô thị - nông thôn thành chính sách và quy định thống nhất theo như khuyến nghị của nhiều chuyên gia (Monre et al.).

c) Phương pháp quy hoạch và lựa chọn giải pháp ứng phó biến đổi khí hậu

Về mặt phương pháp, biến đổi khí hậu là lĩnh vực tồn tại nhiều yếu tố bất định nên có thể lựa chọn hiện tại cũng là các chiến lược và chính sách mang tính thích ứng. Bản thân các quy hoạch dù có tính pháp lý để thực hiện cũng cần tạo 'cửa' cho sự thay đổi khi có biến động đủ lớn. Để làm được điều này, cần ứng dụng các phương pháp hiện đại và phù hợp để xây dựng quy hoạch, chiến lược hành động có tính thích ứng với diễn biến thực tế và khả năng thực thi. Các phương pháp để đối phó với biến đổi khí hậu có khả năng thích ứng cần nghiên cứu vận dụng. Các công cụ như xây dựng chính sách có tính thích



Figure 7-2 Inundated rice paddies in the wet season (Upper Delta) offer controlled retention of river floods after two crops.

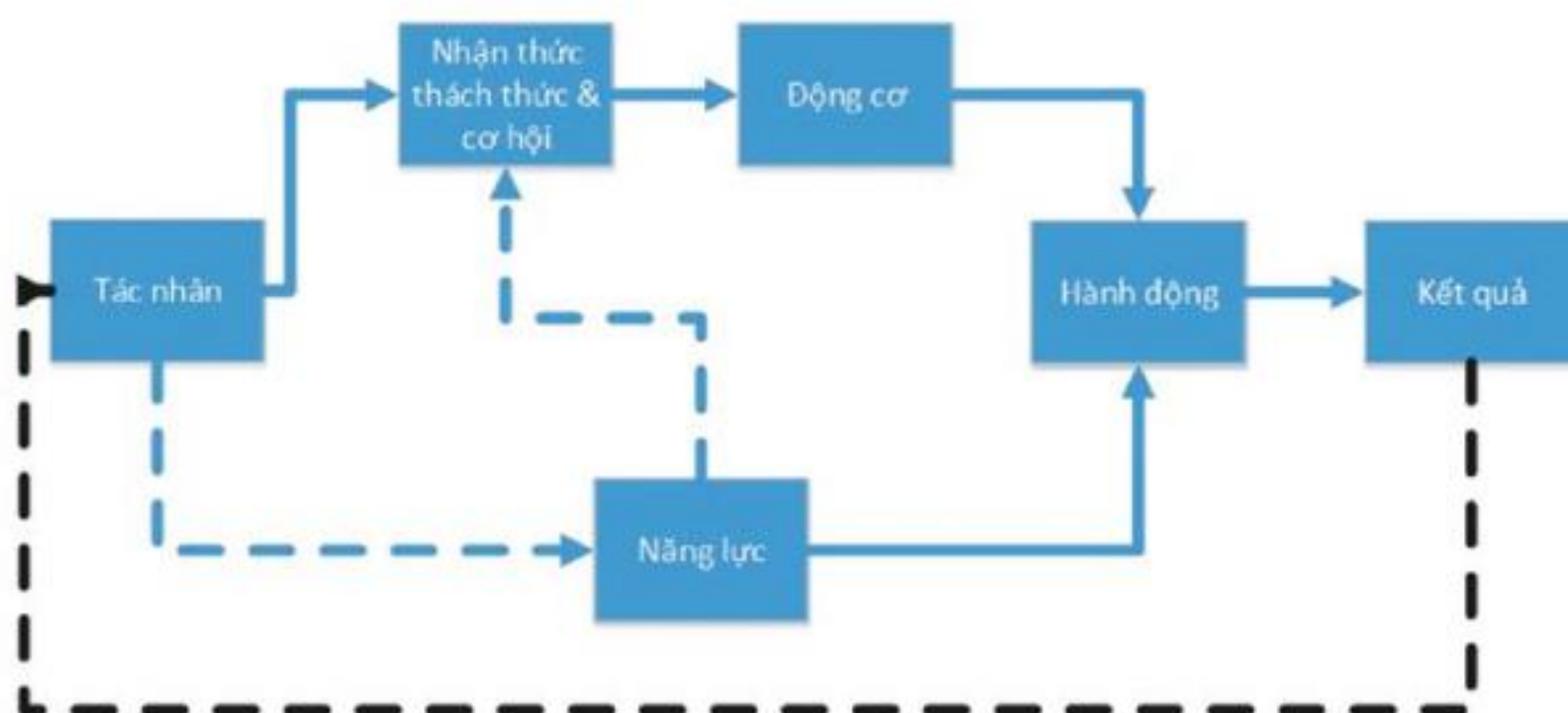


Figure 7-3 Controlled flooding in the Upper Delta, using the inundated paddies for fish farming in the wet season or "floating vegetables", offering an attractive economic proposition.

Hình 7: mô hình nông nghiệp sinh thái lúa – cá và rau thích ứng ngập lụt vào mùa lũ.
Nguồn: (Veerman C.M. et al, 2013).



Hình 8: mô hình lựa chọn chính sách hướng đến chiến lược thích ứng dài hạn
Nguồn: (Marjolijn Haasnoot et al., 2013)



Hình 9: mô hình lựa chọn chính sách theo động cơ và khả năng
Nguồn: vẽ lại từ bài viết của tác giả Hồ Long Phi (Ho Long Phi et al., 2015)

ứng (*Adaptive Policy Pathway - APP*) (Marjolijn Haasnoot et al., 2013), hay thiết kế quy hoạch theo khả năng thực thi - động cơ và khả năng (*Motivation & Ability - MOTA*) (Ho Long Phi et al., 2015, Phi Ho Long, 2016) cần được nghiên cứu và áp dụng.

- *Xây dựng chính sách theo lộ trình thích ứng.* Các chính sách được chuẩn bị để đi chặng đường dài với các lựa chọn

để có thể chuyển tiếp khi có điều kiện. Giải pháp ngắn hạn có thể chưa tối ưu ở thời điểm hiện tại, hay 10 năm, 20, 50, hay 100 năm. Tuy nhiên, việc lập chính sách vẫn hướng tới mục tiêu lâu dài, không hối tiếc (*non-regret*), 'để cửa' cho khả năng chuyển sang lộ trình mới ứng dụng các giải pháp có tính dài hạn hoặc căn cơ hơn khi có điều kiện thuận lợi. Việc theo dõi

độ chín khi chuyển sang lộ trình phù hợp hơn dựa vào khả năng theo dõi và đánh giá, ví dụ từ lộ trình B rồi chuyển sang A hoặc C để có thể thích ứng với bối cảnh mới (hình 8).

- *Lựa chọn giải pháp theo động cơ và năng lực của bên tham gia.* Các hành động thích ứng theo tiếp cận sức chống chịu thường đòi hỏi sự tham gia của nhiều; vì vậy năng lực của họ sẽ có tính quyết định đến thành công của dự án. Trong bối cảnh ngân sách có hạn, các giải pháp chống ngập lụt hay trữ nước, chống ngập bằng cách đào hồ thay vì tôn nền, sử dụng nguồn lực thông minh theo khả năng và nhu cầu đa dạng ... đều dẫn đến phải thể chế hóa các quy định về cơ chế và ràng buộc đầu tư xây dựng hạ tầng trong vùng ngập lụt như thu phí bê tông hóa bề mặt (*soi sealing*) đi kèm khuyến khích trữ nước dưới đất hoặc tạo điều kiện thấm và giảm dòng chảy bề mặt... Những nội dung này muốn thực hiện phải đi kèm với các đánh giá về năng lực, động cơ thực thi từ cộng đồng để chuyển hóa thành các quy định, tiêu chuẩn và sắp xếp thể chế phù hợp khi hội tụ đủ các điều kiện sử dụng mô hình MOTA (Xem hình dưới).

MỘT SỐ VẤN ĐỀ GỢI Ý

Một số các nội dung thảo luận ở trên chưa đại diện hết các vấn đề cần cân nhắc trong quản lý phát triển đô thị và nông thôn ở vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, các vấn đề nổi bật cần chú ý bao gồm:

- *Phương pháp dự báo và lập quy hoạch:* phù hợp với biến động dân số, tính bất định của biến đổi khí hậu, và các mô hình tăng trưởng kinh tế. Chú ý áp dụng tiêu chuẩn phù hợp với khả năng và đặc điểm địa phương trong thiết kế và lập dự án phát triển;
- *Tổ chức không gian định cư:* không gian kinh tế vùng nông nghiệp tham khảo đô thị hóa *desakota*, đầu tư xây dựng mật độ cao và cơ cấu đô thị theo không gian kinh tế sinh thái và đô thị-làng;
- *Chuyển đổi đất đai:* tránh mở rộng tràn lan dễ dãi, đặc biệt vì động cơ nâng

loại đô thị, và thiếu tích hợp với quản lý phát triển. Việc ra quyết định cần bổ sung tính toán về xu hướng tăng trưởng dân cư, đánh giá tác động đến nguồn thu và khả năng chi trả của ngân sách, tính bền vững về tài nguyên nông nghiệp, nguồn nước, và cả các tiêu chuẩn về quy hoạch phù hợp với khả năng tiếp cận của người thu nhập thấp;

- *Đầu tư giao thông:* chú ý tới tận dụng khả năng giao thông thủy để bố trí khu dân cư, hạ tầng kết nối thủy-bộ và tiêu chuẩn giao thông phù hợp với sự kết hợp hai loại hình giao thông, giao thông xe máy;

- *Quản lý nước* tích hợp với quản lý phát triển đô thị: sử dụng nguồn nước thông minh, giảm bê tông hóa bề mặt, trữ nước dưới đất, phí bê tông hóa bề mặt;

- *Quản lý phát triển:* tiến tới quản lý xây dựng tích hợp trên nền công nghệ Web GIS để tích hợp các ngành giao thông, đất đai, xây dựng, nông nghiệp, và tài nguyên nước, và cho phép tích hợp các chiến lược đa cấp độ. Tuy nhiên nền tảng thể chế, cơ chế trao đổi thông tin, mua bán số liệu, chia sẻ và khai thác thương mại cần song hành với năng lực kỹ thuật để khai thác và quản lý bền vững.

Mong rằng những gợi ý trên giúp các nhà quản lý và lập chính sách có thêm thông tin để đánh giá và lựa chọn giải pháp phù hợp cho vùng và địa phương trong bối cảnh mới. ■

Ghi Chú

1. Dự thảo báo cáo nhóm tư vấn Ngân hàng thế giới về khả năng chống chịu biến đổi khí hậu ở các đô thị loại II vùng đồng bằng sông Cửu Long, 2017
2. Thống kê giai đoạn 2009-2014, Tổng cục thống kê.
3. Hội thảo thích ứng biến đổi khí hậu và vấn đề di cư ở đồng bằng sông Cửu Long, 2016.
4. Desakota là một dạng phát triển đô thị hóa đan xen giữa các khu vực định cư nông thôn và thành thị ở vùng ven đô thị lớn được nhận diện bởi Terry McGee.

5. Thuế bê tông hóa được áp dụng ở Đức, Áo và khuyến nghị áp dụng rộng rãi ở châu Âu để ràng buộc trách nhiệm người xây dựng bồi hoàn chi phí đầu tư thoát nước và chống ngập do tác động từ công trình xây dựng của mình gây ra soil sealing EUROPE, C. 2011. *Report on best practices for limiting soil sealing and mitigating its effects*, Austria, EU commission DG.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- AL, V. C. M. E. 2013. Mekong Delta Plan. Hanoi, Vietnam: DONRE, MARD, MFE, PW, Royal Haskoning, Wageningen University, Deltares, ARUP 2014. Cities Resilience Index Understanding and measuring city resilience. In: AL, S. B. E. (ed.). Arup, Rockefeller foundation.
- CANADA, E. D. 2013. The High Cost of sprawl: Why Building More Sustainable Communities Will Save Us Time and Money. Toronto, Canada.
- EUROPE, C. 2011. *Report on best practices for limiting soil sealing and mitigating its effects*, Austria, EU commission DG.
- GOVERNMENT 2018. Adoption of Mekong construction regional plan. 68/2018/TTg. Vietnam: Government Office.
- HAASNOOT, M., KWAKKEL, J. H., WALKER, W. E. & TER MAAT, J. 2013. Dynamic adaptive policy pathways: A method for crafting robust decisions for a deeply uncertain world. *Global Environmental Change*, 23, 485-498.
- HIEU, N. N. 2017. Integrated planning: from understanding to implementing institution *Vietnam Architecture Journal*, 206, 5.
- HUNG, K. V. 2010. Quy hoạch tích hợp giao thông đô thị. *Quản lý giao thông đô thị*, 2010 Hanoi. Hanoi.
- LONG, P. H. 2016. Urban flood management: from planning to implementation.
- MCGEE, T. G. 1991. The Emergence of Desakota Regions in Asia : Expanding a Hypothesis. *The Extended Metropolis : Settlement Transition in Asia*, Ginsburg.
- MOC 2015. Policy note on urban infrastructure development needs from 2016-2035. 3064. Vietnam: Ministry of Construction.
- MONRE, CITIES, C. & ARUP. 2010. Su ung pho ve nuoc va khi hau cho thanh pho Ho Chi Minh. C40 Hoi thao cuoc song do thi. Hochiminh city.
- NATIONAL_ASSEMBLY_SC 2016. Resolution on urban classification. 1210. Vietnam: Standing Committee National Assembly.
- PHI, H. L., HERMANS, L. M., DOUVEN, W. J. A. M., VAN HALSEMA, G. E. & KHAN, M. F. 2015. A framework to assess plan implementation maturity with an application to flood management in Vietnam. *Water International*, 40, 984-1003.
- THANG N V, L. V. P. 2016. Du thao danh gia quy hoach tong the phat trien kinh te xa hoi vung dong bang song Cuu Long.

TÓM TẮT ĐỀ ÁN THÀNH LẬP GIẢI THƯỞNG QUY HOẠCH ĐÔ THỊ QUỐC GIA

Việc tổ chức Giải thưởng Quy hoạch đô thị Quốc gia nhằm tôn vinh các nhà quy hoạch, kiến trúc sư, các nhà quản lý đô thị, các doanh nghiệp, nhà thầu xây dựng, các tổ chức xã hội, người dân tham gia vào công tác quy hoạch và phát triển đô thị. Từ đó, tăng cường giáo dục nếp sống văn minh đô thị, góp phần lập lại trật tự xây dựng có chiến lược, lộ trình quy hoạch đô thị đồng bộ, hạn chế gây ô nhiễm môi trường, hướng tới môi trường phát triển bền vững.

Qua nhiều lần báo cáo xin ý kiến Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng và Bộ Tài nguyên và Môi trường, Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam đã được sự ủng hộ và đồng ý trong việc thành lập giải thưởng. Cụ thể, Bộ Xây dựng đã có công văn số 2958/BXD-TCCB, ngày 08/12/2017 xác nhận đồng ý là cơ quan bảo trợ giải thưởng và cử Thứ trưởng Phan Thị Mỹ Linh tham gia Hội đồng Giải thưởng; Bộ Tài nguyên và Môi trường đồng ý bảo trợ và cử TS Nguyễn Thế Đồng, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Môi trường tham gia Hội đồng Giải thưởng. Phòng Thương mại công nghiệp Việt Nam (VCCI) đã đồng ý tham gia bảo trợ Giải thưởng và cử báo Diễn đàn Doanh nghiệp (thuộc VCCI) là cơ quan truyền thông cùng với Tạp chí Quy hoạch Đô thị của Hội.

Hội nghị Ban chấp hành Hội diễn ra tại Phú Quốc năm 2017 vừa qua đã thống nhất đề án Giải thưởng Quy hoạch đô thị Quốc gia là cần thiết. Căn cứ vào nội dung cuộc họp Ban thường trực tổ chức giải thưởng ngày 09/1/2018 đã thống nhất nội dung của Đề án GIẢI THƯỞNG QUY HOẠCH ĐÔ THỊ QUỐC GIA.

PHẠM VI GIẢI THƯỞNG

Giải thưởng Quy hoạch Đô thị Quốc gia là giải thưởng có phạm vi cả nước, dự kiến được tổ chức xét chọn và trao giải định kỳ 2 năm 1 lần. Giải thưởng sẽ được trao cho các loại công trình và các tác phẩm sau:

1. Đề án quy hoạch xây dựng vùng, quy hoạch chung xây dựng, quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, quy hoạch điểm dân cư nông thôn, thiết kế đô thị, thiết kế cảnh quan... (Tác giả các đề án gửi hồ sơ tham gia đến Hội đồng)
2. Các khu vực đã được đầu tư xây dựng: Khu đô thị mới, khu tái thiết đô thị; tuyến đường, tuyến phố, góc phố; các khu du lịch, công nghiệp, các khu hẻm cải tạo

thành công. (Lãnh đạo các đô thị giới thiệu các tuyến phố, khu đô thị... hoặc các nhà đầu tư, các kiến trúc sư gửi tài liệu về các khu vực dự thi)

3. Các ấn phẩm về quy hoạch đô thị: Sách và Tạp chí (Các tác giả gửi tác phẩm đến Hội đồng)

4. Các tổ chức và cá nhân lãnh đạo quản lý đô thị xuất sắc: Giải thưởng dành cho các tập thể lãnh đạo đô thị, tập đoàn, chủ đầu tư, các cá nhân có thành tích đặc biệt trong công tác chỉ đạo, đầu tư, xây dựng thành phố, các khu đô thị,...

ĐỐI TƯỢNG DỰ GIẢI

Là các tổ chức, công dân Việt Nam và có tác phẩm ở trong và ngoài nước, tập thể hoặc tác giả là người nước ngoài có tác phẩm tại Việt Nam.

TIÊU CHÍ XÉT GIẢI (sẽ do Hội đồng giải thưởng Quy hoạch đô thị Quốc gia quyết định, gợi ý một số tiêu chí sau):

- Ý tưởng sáng tạo tốt, độc đáo;
- Khai thác địa hình cảnh quan và đặc thù văn hóa xã hội tại địa điểm lập quy hoạch;
- Giải pháp tổ chức không gian đô thị và cảnh quan đảm bảo tốt môi trường sống và làm việc cho con người;
- Không gian đô thị và cảnh quan có ý nghĩa văn hóa, xã hội, lịch sử và tính nhân văn;
- Hướng tới phát triển bền vững, có giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu;
- Các tác phẩm đóng góp cho sự nghiệp phát triển quy hoạch đô thị;
- Các tập thể, tổ chức và cá nhân có thành tích xuất sắc trong công tác quản lý đô thị, đầu tư và xây dựng các thành phố, các khu đô thị, quần thể du lịch;
- Các tiêu chí liên quan đến các chỉ tiêu, chỉ số liên quan để xác định bằng định lượng.

CƠ CẤU GIẢI THƯỞNG

Gồm 2 loại giải thưởng:

1. Giải của Hội đồng gồm:

- Giải Đặc biệt
- Giải Vàng, giải Bạc, giải Đồng

2. Giải của các tổ chức xã hội nghề nghiệp khác, các nhà đầu tư, các cơ quan truyền thông tặng cho tác phẩm

quy hoạch, các đô thị, khu/cụm công trình thực tế đã xây dựng và các ấn phẩm khác.

Biểu tượng của Giải (sẽ thông báo cụ thể sau, có thể là một hình tượng biểu trưng cho Đô thị) sẽ được mạ vàng, bạc và đồng (hoặc chất liệu khác).

QUYỀN LỢI CỦA ĐỐI TƯỢNG ĐOẠT GIẢI

- Bằng chứng nhận kèm Biểu tượng (bằng Vàng, Bạc, Đồng và chất liệu khác);
- Gắn biển đối với các tuyến phố, khu đô thị... đã được xây dựng;
- Tiền thưởng cho tác giả tác phẩm;
- Tác giả, tác phẩm được công bố trên các website, tạp chí chuyên ngành quy hoạch;
- Những tác phẩm có giá trị cao sẽ được kiến nghị Bộ Xây dựng và Chính phủ có hình thức khen thưởng đặc biệt khác.

HỘI ĐỒNG GIẢI THƯỞNG QUY HOẠCH QUỐC GIA

- Chủ tịch Hội đồng: Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam
- Đại diện một số hội nghề nghiệp
- Một số nhà quy hoạch có uy tín, có thể mời chuyên gia quốc tế.
- Đại diện cơ quan truyền thông.

Hình thức chấm: Giải được tổ chức theo dạng Hội đồng thành viên xem xét và sẽ có triển lãm (dạng Biennale) để lấy ý kiến cho giải của các tổ chức xã hội nghề nghiệp khác, các nhà đầu tư, các cơ quan truyền thông.

Danh sách Hội đồng Giải thưởng Quy hoạch Đô thị Quốc gia dự kiến:

1. KTS Trần Ngọc Chính - Chủ tịch Hội QHPTĐTVN - Chủ tịch Hội đồng
2. Bà Phan Thị Mỹ Linh - Thứ trưởng Bộ Xây dựng
3. TS Nguyễn Thế Đồng - Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Môi trường, Bộ TN&MT
4. Ông Vũ Tiến Lộc - Chủ tịch Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
5. Bà Võ Hồng Ánh - Chủ tịch Hiệp hội các Đô thị Việt Nam (ACVN)
6. GS.TS Đỗ Hậu - Phó chủ tịch Hội QHPTĐTVN

7. Ông Trần Ngọc Hùng - Chủ tịch Tổng Hội Xây dựng Việt Nam
8. Ông Nguyễn Trần Nam - Chủ tịch Hiệp hội Bất động sản Việt Nam
9. PGS.TS Trần Đình Thiên - Viện trưởng Viện Kinh tế Việt Nam
10. GS.TS Hoàng Đạo Kính - ủy viên Ban chấp hành Hội QHPTĐTVN
11. KTS Khương Văn Mười - Phó Chủ tịch Hội Kiến trúc sư Việt Nam
12. TS.KTS Ngô Trung Hải - Phó Chủ tịch QHPTĐTVN
13. PGS.TS Nguyễn Minh Hoà - Đại học Quốc gia TP.HCM
14. Nhà báo Hồ Quang Lợi - Phó chủ tịch Hội Nhà báo Việt Nam
15. KTS Salvador Pérez Aroyo - Chủ tịch Công ty Sdesign
16. TS.KTS Ngô Việt Nam Sơn - Công ty Tư vấn Thiết kế Ngô Viết
17. TS Michael Digregorio - Giám đốc Quỹ Châu Á tại Việt Nam
18. Nhà báo Lê Việt Hà - Phó Tổng biên tập Tạp chí Quy hoạch đô thị

TÀI CHÍNH

Quỹ giải thưởng Quy hoạch đô thị Quốc gia được hình thành từ nguồn hỗ trợ từ các tổ chức, cá nhân, trong và ngoài nước.

Quỹ được thành lập có tài khoản riêng nhằm duy trì Quỹ cho các hoạt động tiếp theo. Mọi kinh phí cho hoạt động của Giải thưởng từ nguồn Quỹ này, sẽ báo cáo với Ban Kiểm tra của Hội và Ban chấp hành sau mỗi mùa giải.

BAN TỔ CHỨC LỄ TRAO GIẢI THƯỞNG

- Trưởng ban Tổ chức: Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam
- Các thành viên khác do Trưởng ban Tổ chức quyết định

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- Dự kiến tháng 11/2018 sẽ trao giải lần thứ Nhất.
- Tháng 5/2018 sẽ họp báo chính thức (tại Hilton Hotel)
- Tháng 10/2018 nhận các đề cử, tác phẩm và ấn phẩm.

HỘI THẢO “PHÁT TRIỂN NÔNG NGHIỆP ĐÔ THỊ VÀ KHU VỰC VEN ĐÔ THÀNH PHỐ HÀ NỘI THEO HƯỚNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG”

Hội thảo do Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam và Quỹ Châu Á tại Việt Nam tổ chức ngày 05/4/2018 tại Hà Nội. Hội thảo nằm trong khuôn khổ Dự án “*Hướng tới một cuộc sống tốt đẹp hơn cho nông dân – Xây dựng sự hợp tác giữa các tổ hợp tác dưới sự quản lý của hợp tác xã để sản xuất rau quả an toàn ở Hà Nội, Pha III*”. Hội thảo nhằm nâng cao nhận thức về sự cấp bách, tầm quan trọng và trách nhiệm của chính quyền các quận huyện trong phát triển nông nghiệp đô thị và khu vực ven đô theo hướng bền vững.

Tại hội thảo, các đại biểu cũng đã trao đổi, thảo luận và đề xuất nhiều giải pháp xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý, cơ chế chính sách; giải pháp trong điều chỉnh quy hoạch xây dựng và quy hoạch sử dụng đất; giải pháp giữ quỹ đất cho phát triển nông nghiệp lựa chọn một cấu trúc cân bằng, hợp lý giữa các yếu tố trong hệ sinh thái nông nghiệp và có bước đột phá trong định hướng và xây dựng chính sách phát triển nông nghiệp bền vững.

Những kiến nghị được nêu trong các bài tham luận và ý kiến thảo luận tại hội thảo sẽ là những đề xuất, kiến nghị với Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội và UBND các Quận, Huyện



với mong muốn hiện thực hóa những nội dung và giải pháp thực thi trong Luật Thủ đô, Nghị quyết số 03/2015/NQ-HĐND của HĐND Thành phố Hà Nội về một số chính sách thực hiện Chương trình phát triển nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao thành phố Hà Nội giai đoạn 2016-2020 và các giải pháp về xây dựng cơ chế, chính sách trong phát triển nông nghiệp đô thị và khu vực ven đô hướng tới phát triển bền vững.

HỘI NGHỊ BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG HỘI QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VIỆT NAM LẦN 4, KHÓA IV (NHIỆM KỲ 2014- 2019)

Hội nghị đã diễn ra tại Trung tâm Hội nghị quốc tế Almaz, khu đô thị Vinhomes Riverside, Long Biên, Hà Nội chiều ngày 13/01/2018.

Hội nghị đã tổng kết, đánh giá tình hình hoạt động của Hội năm 2017; trao tặng các Quyết định khen thưởng của Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật Việt Nam và của Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam cho các tập thể và cá nhân có thành tích xuất sắc trong hoạt động xây dựng Hội năm 2017.

Hội nghị cũng đặt ra một số nhiệm vụ trọng tâm trong năm 2018:

- Tổ chức Hội thảo nhân dịp 60 năm ngày Truyền thống ngành Xây dựng Việt Nam (29/4/1958- 29/4/2018)
- Lễ kỷ niệm 20 năm thành lập Hội (1998- 2018);
- Tổ chức Hội nghị thường niên và Hội thảo quốc tế năm 2018 của bốn Hội Quy hoạch Việt Nam, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan từ ngày 23-25/8/2018 tại thành phố Hồ Chí Minh;
- Triển khai Giải thưởng Quy hoạch đô thị Quốc gia.

HỘI THẢO CUỐI KỲ DỰ ÁN HỖ TRỢ KỸ THUẬT QUY HOẠCH ĐÔ THỊ XANH VIỆT NAM

Hội thảo do Bộ Xây dựng và Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) tổ chức tại Hà Nội, ngày 28/3/2018.

Dự án Hỗ trợ kỹ thuật quy hoạch đô thị xanh Việt Nam được triển khai trong các năm 2015 - 2018, gồm 4 hợp phần: Hợp phần 1 - định nghĩa khái niệm đô thị xanh (ĐTX) và xây dựng bộ chỉ tiêu ĐTX; Hợp phần 2 - phát triển hệ thống hỗ trợ quyết định trong quy hoạch ĐTX tại Việt Nam (GDSS) và hệ thống giám sát ĐTX; Hợp phần 3 - đề xuất phương án ĐTX cho hai đô thị Rạch

Giá (Kiên Giang) và Yên Bình (Thái Nguyên); Hợp phần 4 - đề xuất khung pháp lý quy hoạch ĐTX và đề xuất văn bản hướng dẫn quy hoạch ĐTX. Trong 4 hợp phần trên, Hội Quy hoạch Phát triển đô thị Việt Nam tham gia thực hiện Hợp phần 1 và Hợp phần 4. Kết quả mà dự án hướng đến là phát triển bền vững, nâng cao vị thế quốc tế của ĐTX và góp phần ứng phó với biến đổi khí hậu (BĐKH); tăng cường năng lực quy hoạch ĐTX và nâng cao chất lượng đời sống và năng lực cạnh tranh của các đô thị Việt Nam.



NAM CUONG
CORPORATION



DƯƠNG NỘI - KHU ĐÔ THỊ ZERO ENERGY

TẬP ĐOÀN NAM CƯỜNG
NHÀ ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN BẤT ĐỘNG SẢN
UY TÍN - VỮNG BỀN - NHÂN VĂN

<https://tieulun.hopto.org>



VINHOMES
imperia

Nơi hội tụ
**trinh
hoa**

Vinhomes Imperia Khu đô thị phức hợp & sang trọng bậc nhất Hải Phòng

- Nơi giao hòa của 3 dòng sông lớn mang tài lộc và may mắn
- Sở hữu tổ hợp khách sạn, thương mại, giải trí thời thượng 45 tầng - Biểu tượng tự hào mới của Thành phố Hải Phòng - dẫn lối trở về cho mọi hành trình viên mãn
- Hệ thống tiện ích toàn diện, mang đến chuẩn sống resort 5 sao ngay trong lòng thành phố: quảng trường ánh sáng, đại lộ danh vọng, bến thuyền đẳng cấp, clubhouse, đài phun nước ánh sáng, trường học Vinschool, phòng khám Vinmec Clinic, trung tâm thương mại Vincom, khu thể thao, vui chơi giải trí,...

HOTLINE: 1800 1179
imperia.vinhomes.vn

Add: Hồng Bàng, TP Hải Phòng