

Nghiên cứu Chiến lược Phát triển Liên kết Thành phố Đà Nẵng và Vùng phụ cận nước CHXHCN Việt Nam (DaCRISS)

BÁO CÁO CUỐI CÙNG / Phần I

Tóm tắt

Tháng 12, 2010

Công ty ALMEC
Trung tâm phát triển quốc tế Nhật Bản

EID

JR

10-195

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN LIÊN KẾT
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VÀ VÙNG PHỤ CẬN
Ở NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
(DACRISS)**

**BÁO CÁO CUỐI CÙNG
PHẦN I: BÁO CÁO TÓM TẮT**

THÁNG 12 NĂM 2010

**CÔNG TY ALMEC
TRUNG TÂM HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN**

Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo
1USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (DaCRISS) thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu tới Việt Nam từ tháng 6 năm 2008 tới tháng 11 năm 2010, do ông Iwata Shizuo từ Công ty ALMEC làm trưởng đoàn. Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia khác từ Công ty ALMEC và Trung tâm Phát triển Quốc tế Nhật Bản.

Trên cơ sở phối hợp với Đoàn đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cũng đã có nhiều buổi làm việc, thảo luận với các cơ quan hữu quan của Việt Nam. Sau khi quay trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất quá trình nghiên cứu và lập báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần thúc đẩy quá trình phát triển bền vững của thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận cũng như của cả Việt Nam và tăng cường mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ sự chân thành cảm ơn đối với các cán bộ và các cơ quan chức năng Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với Đoàn Nghiên cứu.

Tháng 12 năm 2010

HIROYO SASAKI
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 12 năm 2010

HIROYO SASAKI
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Tokyo

Về việc: Tờ trình

Thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bản báo cáo cuối cùng về Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (DaCRISS).

Bản báo cáo này bao gồm kết quả nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 6 năm 2008 tới tháng 11 năm 2010 do Đoàn Nghiên cứu JICA, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC và Trung tâm Phát triển Quốc tế Nhật Bản thực hiện.

Để có được bản báo cáo này, chúng tôi đã có được sự hỗ trợ từ rất nhiều cá nhân và tổ chức. Trước hết, chúng tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới tất cả những cá nhân và tổ chức đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu, đặc biệt là Ủy ban Nhân dân Thành phố Đà Nẵng.

Chúng tôi cũng cảm ơn các quan chức của quý cơ quan và Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận cũng như của cả Việt Nam.

Xin chân thành cảm ơn.

IWATA Shizuo
Trưởng Đoàn Nghiên cứu
Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết
Thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận
(DaCRISS)

MỤC LỤC

BÁO CÁO TÓM TẮT THỰC THI

BÁO CÁO TÓM TẮT

1	Giới thiệu chung.....	S-1
2	Phân tích hiện trạng và các chiến lược phát triển của VKTTĐMT	S-3
3	Phân tích hiện trạng thành phố Đà Nẵng	S-5
4	Rà soát các quy hoạch hiện tại của Đà Nẵng	S-13
5	Tầm nhìn và mục tiêu.....	S-15
6	Chiến lược phát triển thành phố Đà Nẵng.....	S-17
7	Lập quy hoạch đô thị chung.....	S-19
8	Quy hoạch phát triển giao thông vận tải.....	S-25
9	Quy hoạch hạ tầng và tiện ích đô thị	S-29
10	Quy hoạch quản lý môi trường	S-33
11	Kế hoạch đầu tư.....	S-37
12	Đánh giá môi trường chiến lược.....	S-39
13	Chiến lược phát triển du lịch vùng KTTĐMT	S-41
14	Kết luận và Đề xuất.....	S-45

DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1	Đề xuất chia sẻ vai trò giữa các tỉnh trong Vùng.....	S-4
Bảng 3.1	Thông tin tóm tắt về Tp. Đà Nẵng (năm 2009)	S-5
Bảng 3.2	Lịch sử phát triển của Tp. Đà Nẵng	S-6
Bảng 3.3	Khái quát tình hình kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng năm 2005, 2007 và 2009...S-7	
Bảng 3.4	Hệ thống giao thông vận tải của thành phố Đà Nẵng.....	S-9
Bảng 4.1	Tóm tắt Kế hoạch/Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng.....	S-14
Bảng 5.1	Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính	S-15
Bảng 5.2	Đánh giá nhanh các kịch bản tăng trưởng không gian.....	S-16
Bảng 8.1	Tình hình giao thông theo từng kịch bản tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch).....	S-24
Bảng 8.2	Danh mục dự án đường bộ đề xuất.....	S-27
Bảng 9.1	Nhu cầu sử dụng điện theo 3 kịch bản	S-29
Bảng 9.2	Nhu cầu sử dụng nước theo 3 kịch bản.....	S-30
Bảng 9.3	Lượng chất thải sinh hoạt dự kiến	S-32
Bảng 11.1	Tiêu chí đánh giá dự án	S-39
Bảng 11.2	Tóm tắt chi phí dự án cho thành phố Đà Nẵng theo giai đoạn (tỉ đồng) 1)	S-40
Bảng 12.1	Đánh giá quy hoạch môi trường.....	S-42
Bảng 13.1	Các điểm đến du lịch chính trong vùng Huế-Đà Nẵng-Quảng Nam.....	S-44

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 2.1	Quy hoạch không gian cho VKTTĐMT	S-4
Hình 3.1	Mô hình sử dụng đất tại Tp. Đà Nẵng, 2006	S-8
Hình 3.2	Mạng lưới giao thông tại Tp. Đà Nẵng, 2008	S-10
Hình 6.1	Các chiến lược ngành liên kết hướng tới thành phố môi trường.....	S-18
Hình 7.1	Phân vùng bảo tồn và phát triển.....	S-19
Hình 7.2	Cấu trúc mạng lưới giao thông, kiểm soát môi trường và sử dụng đất.....	S-20
Hình 7.3	Ý tưởng quy hoạch cấu trúc không gian Tp. Đà Nẵng.....	S-20
Hình 7.4	Chuyển đổi cơ cấu phân bố dân số (2007 - 2025).....	S-22
Hình 7.5	Chuyển đổi cơ cấu phân bố lao động – việc làm (2007 - 2025)	S-22
Hình 7.6	Chuyển đổi cơ cấu phân bố sinh viên (2007 - 2025)	S-22
Hình 7.7	Quy hoạch chung đề xuất.....	S-23
Hình 8.1	Phân bố nhu cầu tương lai theo KB tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch)..S-25	
Hình 8.2	Vị trí dự án đường bộ vàUMRT đề xuất.....	S-28
Hình 9.1	Mạng lưới cấp nước đề xuất cho Tp. Đà Nẵng.....	S-31
Hình 10.1	Khu vực bị ngập lụt và khu vực có nguy cơ ngập lụt	S-35
Hình 10.2	Ý tưởng mô hình hệ thống xử lý nước thải y tế / công nghiệp	S-36
Hình 10.3	Ý tưởng mô hình hệ thống thu gom chất thải trong tương lai.....	S-37
Hình 10.4	Ý tưởng hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt trong tương lai.....	S-38
Hình 13.1	Các điểm đến du lịch chính trong vùng Huế-Đà Nẵng-Quảng Nam	S-44

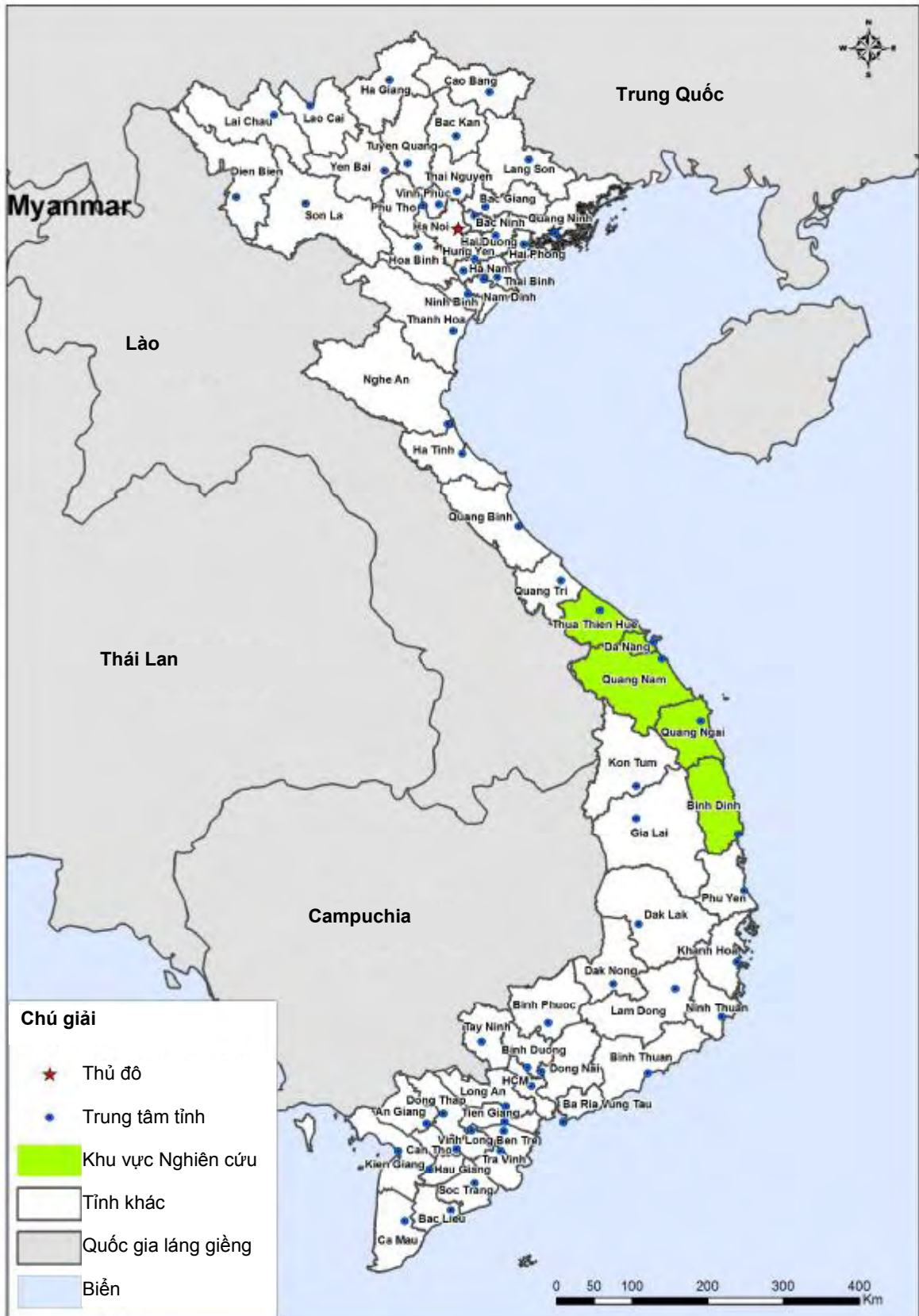
DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

ADB	: Ngân hàng phát triển châu Á
AFD	: Agence Française de Développement
AIDS	: Acquired Immune Deficiency Syndrome
APEC	: Tổ chức kinh tế châu Á - Thái Bình Dương
AS	: Bể sinh hóa sục khí
ASEAN	: Hiệp hội các nước Đông Nam Á
AUICK	: Trung tâm Thông tin châu Á Kobe
AusAID	: Cơ quan phát triển quốc tế của Úc
Ban QLDA	: Ban quản lý dự án
BanTĐC và GPMB	: Ban tái định cư và giải phóng mặt bằng
BCĐ	: Ban chỉ đạo
BOD	: Nhu cầu ô-xy sinh hóa
BQL	: Ban quản lý
BRT	: Vận chuyển bằng xe buýt
BVTV	: Bảo vệ thực vật
CBD	: Quận đô thị trung tâm
CCIDA	: Cơ quan hợp tác phát triển quốc tế Thụy Điển
CCN	: Cụm công nghiệp
CDM	: Cơ chế phát triển sạch
CDS	: Chiến lược phát triển thành phố
CEPT	: Công nghệ xử lý bằng hóa học
CER	: Chứng chỉ giảm phát thải
CMND	: Chứng minh nhân dân
CNTT	: Công nghệ thông tin
COWASU	: Công ty Xây dựng và Cấp nước Thừa Thiên - Huế
DaCRISS	: Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận
DAIZICO	: Công ty Phát triển và Khai thác hạ tầng KCN Đà Nẵng
DEIAA	: Vụ Thẩm định và Đánh giá tác động môi trường
DNVVN	: Doanh nghiệp vừa và nhỏ
DSS	: Hệ thống hỗ trợ quyết định
DPC	: Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng
DWSC	: Công ty Cấp nước Đà Nẵng
ĐHBK Đà Nẵng	: Đại học Bách khoa Đà Nẵng
ĐMC	: Đánh giá môi trường chiến lược
ĐMS	: Đánh giá môi trường sơ bộ
ĐNC	: Đoàn nghiên cứu
ĐSCT-BN	: Đường sắt cao tốc Bắc - Nam
ĐTM	: Đánh giá tác động môi trường
EMP	: Kế hoạch quản lý môi trường
EVN	: Tập đoàn điện lực Việt Nam
EWEC	: Hành lang kinh tế Đông - Tây
FAO	: Tổ chức Lương thực thế giới
FDI	: Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GIS	: Hệ thống thông tin địa lý
GRDP	: Tổng thu nhập bình quân trên đầu người
GTĐT	: Giao thông đô thị
GTVT	: Giao thông vận tải
HAIDEP	: Dự án Nghiên cứu phát triển tổng thể đô thị Tp. Hà Nội
HIS	: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình

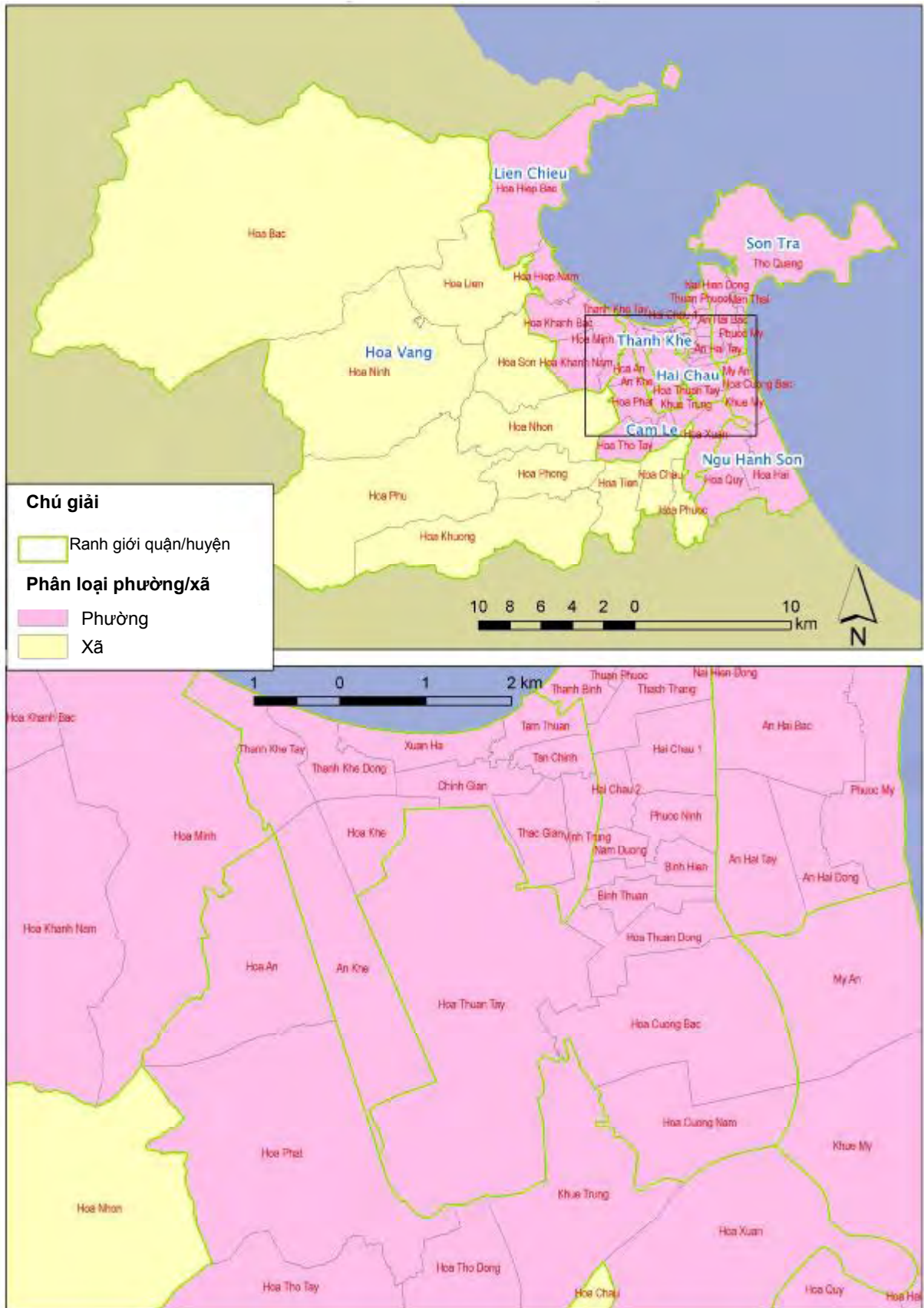
ICZM	: Năng lực quản lý tổng hợp vùng bờ
IEE	: Đánh giá môi trường sơ bộ
IEMS	: Hệ thống quan trắc tổng thể môi trường
ILO	: Tổ chức lao động quốc tế
IPP	: Trạm điện độc lập
IYB	: Nâng cao khả năng kinh doanh cho doanh nghiệp
IWRM	: Hệ thống quản lý nguồn nước liên kết
JICA	: Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
KCN	: Khu công nghiệp
KHCN	: Khoa học - Công nghệ
KCX	: Khu chế xuất
KSPVHGĐ	: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình
Khu KT	: Khu kinh tế
LĐTBXH	: Lao động - Thương binh - Xã hội
LHQ	: Liên hiệp quốc
LIHAS	: Dự án "Đánh giá nhà ở cho người thu nhập thấp ở Đà Nẵng"
LRT	: Giao thông ngầm, trên mặt đất và trên cao
LUR	: Quyền sử dụng đất
MICE	: Du lịch hội nghị, mít-tinh, triển lãm
MONRE	: Bộ Tài nguyên - Môi trường
MRT	: Vận chuyển khối lượng lớn
NH	: Đường cao tốc/ quốc lộ
NHTG	: Ngân hàng thế giới
ODA	: Vốn hỗ trợ phát triển
PCU	: Tổng nhu cầu giao thông (đơn vị xe con)
PEMSEA	: Chương trình Hợp tác về quản lý môi trường các biển Đông Á
PIIP	: Dự án cơ sở hạ tầng ưu tiên
PPP	: Hợp tác nhà nước và tư nhân
PTA	: Cơ quan quản lý giao thông công cộng
PTTH	: Phát thanh truyền hình
Trường PTTH	: Trường phổ thông trung học
QCVN	: Quy chuẩn Việt Nam
QH PTKTXH	: Quy hoạch Phát triển kinh tế - xã hội
QHSDĐ	: Quy hoạch sử dụng đất
QH TT	: Quy hoạch tổng thể
QH VKTTĐMT	: Quy hoạch Vùng KTTĐMT
QL	: quốc lộ
QLTHVB	: Quản lý tổng hợp vùng bờ
3R (reuse, reduce, recycle)	: Tái sử dụng, giảm thiểu và tái chế
SBR	: Bể phản ứng theo mẻ
SEDP	: Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội
SEA	: Đánh giá môi trường chiến lược
Sở KHĐT	: Sở Kế hoạch - Đầu tư
Sở NN & PTNT	: Sở Nông nghiệp - Phát triển nông thôn
Sở XD	: Sở Xây dựng
STC	: Sở Tài chính
SYB	: Khởi sự doanh nghiệp
TCN	: Tiêu chuẩn ngành
TCVN	: Tiêu chuẩn Việt Nam
TCXDVN	: Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam
TF	: Bể lọc
TNMT	: Tài nguyên - Môi trường
UBND	: Ủy ban nhân dân

UICN	: Tổ chức Bảo tồn thiên nhiên quốc tế
UMRT	: Vận tải đô thị tốc độ cao khối lượng lớn
UNDP	: Chương trình Phát triển Liên hiệp quốc
UNESCAP	: Ủy ban Liên hiệp quốc về kinh tế và xã hội châu Á Thái Bình Dương
URENCO	: Công ty Môi trường đô thị
USP	: Chương trình dịch vụ công ích
VCEP	: Chương trình Môi trường Việt Nam - Canada
VH-TT-DL	: Văn hóa - Thể thao - Du lịch
VITRANSS 2	: Nghiên cứu toàn diện phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam
VNAT	: Tổng cục du lịch Việt Nam
Vùng KTTĐMT	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung
VKTTĐMB	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Bắc
VKTTĐMN	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Nam
WHO	: Tổ chức Y tế thế giới
WDESP	: Dự án Thoát nước và vệ sinh môi trường
WSP	: Bể chứa nước thải
WWF	: Quỹ thiên nhiên thế giới
WWTP	: Trạm xử lý nước thải

Bản đồ Khu vực Nghiên cứu



Bản đồ địa giới hành chính thành phố Đà Nẵng



Hình ảnh vùng KTTĐMT và Đà Nẵng



Thành phố Đà Nẵng nhìn từ trên cao



Cố đô Huế



Nghề thủ công tại Hội An



Nhà máy lọc dầu Dung Quất



Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình



Resort biển tại Đà Nẵng

TÓM TẮT THỰC THI

MỤC TIÊU VÀ PHẠM VI CỦA NGHIÊN CỨU

1. Nghiên cứu Chiến lược Phát triển Liên kết Thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (gọi tắt là DaCRISS) được thực hiện từ tháng 6 năm 2008 đến tháng 11 năm 2010 theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam cho UBND thành phố Đà Nẵng nhằm thực hiện Nghiên cứu về phát triển đô thị tổng thể cho thành phố, đảm bảo thành phố phát triển phù hợp và bền vững.

2. Mục tiêu của nghiên cứu như sau:

- (a) Xây dựng các chiến lược phát triển vùng cho Vùng KTTĐ miền Trung;
- (b) Xây dựng các chiến lược phát triển liên kết và lập quy hoạch tổng thể cho thành phố Đà Nẵng;
- (c) Xây dựng kế hoạch hành động ngắn hạn đến năm 2015, bao gồm các nghiên cứu khả thi cho các dự án ưu tiên đã được lựa chọn;
- (d) Chuyển giao công nghệ, kinh nghiệm cho các đơn vị và cán bộ có liên quan, nội dung chủ yếu tập trung vào phát triển và quy hoạch đô thị.

3. Những sản phẩm của Nghiên cứu này được kỳ vọng sẽ không chỉ là những công cụ thiết thực của khung quản lý nhà nước hiện nay, mà còn là những mô hình phát triển đô thị vô giá cho các đô thị quy mô trung bình của Việt Nam. Đồng thời, toàn bộ quá trình nghiên cứu sẽ mang lại cơ hội lớn đặc biệt cho Đà Nẵng cũng như các vùng phụ cận trong việc xác lập tính chủ đạo trong việc tiếp cận quy hoạch tổng thể cũng như các sản phẩm khác của Nghiên cứu này, nhờ đó đảm bảo tính bền vững của các địa phương này.

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG

4. Vùng KTTĐMT có nhiều yếu tố kém thuận lợi hơn so với hai vùng KTTĐ phía Nam và phía Bắc do một số vấn đề như (i) quy mô dân số nhỏ, (ii) thiếu các công trình hạ tầng, (iii) thường xuyên bị thiên tai, (iv) khu vực kinh tế tư nhân yếu, (v) kết nối kém với các thị trường toàn cầu và các trung tâm tăng trưởng do (vi) thiếu sự phối hợp giữa các tỉnh trong vùng. Tuy nhiên, vùng KTTĐMT cũng có các thế mạnh và cơ hội mà đến nay vẫn chưa được khai thác hết (i) môi trường tự nhiên đa dạng và các di sản văn hóa phong phú, (ii) nằm ở vị trí chiến lược quốc gia cũng như trong tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, (iv) quyết tâm cao của chính quyền thành phố đối với việc tăng trưởng.

5. Để đẩy mạnh tăng trưởng vùng KTTĐMT theo hướng cạnh tranh và cân bằng, Đoàn Nghiên cứu đã xác định tầm nhìn, mục tiêu và các chiến lược phát triển cơ bản như sau:

- (a) Tầm nhìn của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung là trở thành “vùng công nghệ sinh thái”, nghĩa là vùng KTTĐMT cần đẩy mạnh phát triển kinh tế, cân bằng sinh thái và hài hòa dân tộc trên cơ sở phát huy tối đa công nghệ hiện đại.
- (b) Để phát triển năng lực của vùng KTTĐMT cần phải đẩy mạnh liên kết vùng ở mọi cấp, cụ thể như sau:
 - (i) Thiết lập vai trò hỗ trợ nhưng có khả năng cạnh tranh cho vùng KTTĐMT trong chiến lược phát triển quốc gia;
 - (ii) Tăng cường kết nối với thế giới;
 - (iii) Tăng cường phối hợp liên tỉnh để giải quyết các vấn đề chung giữa các tỉnh.
 - (iv) Đáp ứng được các nhu cầu hiện hữu nội vùng cũng như yêu cầu của từng địa phương.

6. Tầm quan trọng của liên kết và phối hợp giữa các tỉnh/ thành trong Vùng là điều kiện tiên quyết để phát triển bền vững đã được thừa nhận và thông qua giữa các địa phương khi Đoàn Nghiên cứu DaCRISS trình bày về việc xác định vai trò của các tỉnh/thành. Đề xuất ban đầu đã được chỉnh sửa nhiều lần trên cơ sở thảo luận tại các cuộc họp Ban chỉ đạo.

Bảng ES.1 Đề xuất chia sẻ vai trò giữa các tỉnh trong Vùng

Lĩnh vực chính		T.T. Huế	Tp. Đà Nẵng	Quảng Nam	Quảng Ngãi	Bình Định	
Chức năng đầu mối		B	(A)	B	(A)	A	
Lĩnh vực phát triển chiến lược	Du lịch	(A)	(A)	(A)	A	A	
	Công nghiệp	Truyền thống ¹⁾	B	B	B	(A)	B
		Môi trường ²⁾	A	(A)	A	B	B
	Dịch vụ ³⁾	(A)	(A)	B	A	A	
	Phát triển nguồn nhân lực	(A)	(A)	A	A	A	
	Quản lý môi trường	A	A	A	A	A	
	Nâng cao giá trị văn hóa	(A)	A	(A)	A	A	
Phát triển đô thị		A	(A)	A	A	(A)	
Phát triển nông thôn		A	B	A	A	A	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS.

Ghi chú: (A) = Vai trò vùng, A = Vai trò chính, B = Vai trò thứ yếu.

1) Gồm công nghiệp nặng;

2) Các ngành công nghiệp định hướng phi ô nhiễm và kinh tế môi trường;

3) Gồm y tế, giáo dục, v.v...

CÁC VẤN ĐỀ PHÁT TRIỂN CHÍNH

7. Có thể thấy thành phố Đà Nẵng đã phát triển và quản lý khá tốt mặc dù tình hình thay đổi tùy theo từng khu vực. Đánh giá chung của người dân về điều kiện sống và dịch vụ cũng rất khả quan.

8. Các vấn đề chính mà thành phố đang phải đối mặt dự kiến sẽ còn tiếp tục tăng trong tương lai do sẽ thúc đẩy quá trình đô thị hóa và đầu tư phát triển khiến áp lực ngày càng tăng. Các vấn đề này được tổng hợp như sau:

- (a) Tăng trưởng và mở rộng các khu đô thị hiện đang diễn ra. Các mô hình phát triển hiện nay có thể dẫn đến tình trạng: (i) sử dụng đất kém hiệu quả do phát triển các khu dân cư mật độ thấp ở các khu vực bán đô thị, (ii) ùn tắc do tập trung các công trình cao tầng trong khu vực trung tâm thành phố và (iii) tác động môi trường bất lợi của các dự án phát triển khu nghỉ dưỡng dọc bờ biển.
- (b) Tình hình môi trường của thành phố có thể tiếp tục bị suy thoái do:
 - (i) Các nguồn thải đô thị nằm xen lẫn với các nguồn thải công nghiệp;
 - (ii) Chất lượng nước ngầm kém và thiếu số liệu hệ thống về tình trạng các tầng nước ngầm;
 - (iii) Số lượng dự án xây dựng lớn đòi hỏi phải gia cố đất, ảnh hưởng tới các khu rừng ven biển và sự ổn định của bờ sông;
 - (iv) Chất thải rắn thải ra các thủy vực như sông, hồ và biển và các vấn đề phát sinh do chưa xử lý triệt để chất thải rắn y tế và công nghiệp và
 - (v) Các hoạt động trái phép như chặt phá rừng, săn bắn và đánh bắt hải sản, những vấn đề tuy chưa được lượng hóa nhưng vẫn là vấn đề tồn tại đang được dư luận rất quan tâm.

- (c) Tình hình giao thông đang xấu đi nhanh chóng do chưa có hệ thống vận tải công cộng cạnh tranh, xu hướng chuyển từ sử dụng xe máy sang sử dụng xe con, tập trung các hoạt động trong khu vực trung tâm thành phố do phát triển các công trình thương mại/kinh doanh cao tầng. Thiếu các biện pháp quản lý giao thông cũng làm tình hình giao thông ngày càng xấu đi trong toàn thành phố.
- (d) Để tăng trưởng kinh tế bền vững, thành phố cần tạo công ăn việc làm tương ứng với sự gia tăng dân số và sự thay đổi cơ cấu kinh tế từ sản xuất nông nghiệp sang sản xuất công nghiệp và dịch vụ.
- (e) Do mở rộng các khu đô thị và tăng cường các hoạt động phát triển, tác động của thiên tai có thể sẽ ngày càng tăng và các hệ sinh thái sẽ bị đe dọa.

TẦM NHÌN VÀ MỤC TIÊU

9. Thành phố Đà Nẵng lấy mục tiêu trở thành “Thành phố môi trường” là tầm nhìn và mục tiêu phát triển chính của thành phố. Trên cơ sở ý tưởng này, tuyên bố tầm nhìn đề xuất của thành phố Đà Nẵng như sau:

“Đà Nẵng sẽ trở thành Thành phố môi trường mang tầm vóc quốc tế chứ không đơn thuần chỉ là thành phố không bị ô nhiễm”

10. Với tầm nhìn được xây dựng từ ý kiến đóng góp của các bên liên quan trên đây, các mục tiêu sau đã được xác định: (i) Để Đà Nẵng không chỉ là thành phố không ô nhiễm mà còn đảm bảo sự bền vững của môi trường xung quanh bằng cách bảo tồn hệ sinh thái và các giá trị văn hóa; (ii) Để Đà Nẵng tạo lập được một hình ảnh riêng biệt và đặc sắc như là một hạt nhân đô thị quan trọng của khu vực châu Á - Thái Bình Dương với vai trò then chốt là gắn kết vùng KTTĐ miền Trung với thế giới; (iii) Để Đà Nẵng trở thành trung tâm phát triển các ngành công nghiệp mới của cả nước. Để đạt được tầm nhìn trên cho thành phố, từ mục tiêu chung đã được cụ thể hóa thành các mục tiêu cụ thể sau đây: (i) Quản lý tăng trưởng có hiệu quả; (ii) Phát triển kinh tế mang tính cạnh tranh; (iii) Đảm bảo phát triển xã hội tổng hợp; (iv) Quản lý môi trường hiệu quả; (v) Tăng cường quản lý.

11. Để Đà Nẵng có thể đảm nhiệm chức năng là trung tâm tăng trưởng lớn thứ 3 của cả nước, là đầu tàu tăng trưởng của vùng KTTĐMT, dân số tương lai của thành phố được giả định sẽ đạt 2,1 triệu dân vào năm 2025 và cao hơn nữa trong giai đoạn tiếp theo. Nghiên cứu cũng giả định rằng với các chiến lược phát triển đề xuất trong Nghiên cứu DaCRISS, Đà Nẵng chắc chắn sẽ thu hút hơn nữa một bộ phận dân cư từ các địa phương khác trong cả nước.

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CHUYÊN NGÀNH

12. Với tầm nhìn của một thành phố môi trường, vấn đề môi trường không thể chỉ là một phần phụ trong công cuộc phát triển; mà nó phải là động lực đẩy mạnh phát triển bền vững của thành phố. Để thực hiện được điều này, mỗi ngành phải có các chiến lược môi trường với sự phối hợp chặt chẽ với các ngành khác. Đề xuất chiến lược phát triển các chuyên ngành như sau:

- (a) **Phát triển kinh tế:** (i) Chuyển dịch cơ cấu công nghiệp sang các ngành dịch vụ ưu tiên như du lịch, giáo dục, chăm sóc y tế và dịch vụ; (ii) Chuyển sang các ngành công nghiệp xanh và sạch và (iii) Phát triển ngành sinh thái và công nghiệp môi trường.
- (b) **Phát triển xã hội:** (i) Nâng cao ý thức người dân về môi trường; (ii) Thực hiện các giải pháp hiệu quả bảo vệ xã hội tránh khỏi thiên tai và (iii) Thực hiện chiến dịch ở cấp thành phố/cộng đồng và phát triển giáo dục môi trường ở các trường tiểu học và phổ thông cơ sở.
- (c) **Quản lý môi trường:** (i) Tăng cường bảo vệ, bảo tồn hệ sinh thái; (ii) Tăng cường ngăn chặn và ứng phó với thiên tai; (iii) Tránh ô nhiễm môi trường không khí, đất, và nước và (iv) Ứng phó với tác động do sự biến đổi khí hậu.
- (d) **Phát triển không gian:** (i) Thúc đẩy xây dựng đô thị nén dựa vào giao thông công cộng; (ii) Xúc tiến sử dụng đất có hiệu quả với không gian mở phù hợp và (iii) Xây dựng hình ảnh thành phố môi trường.
- (e) **Phát triển giao thông vận tải:** (i) Xây dựng hệ thống giao thông công cộng hiệu quả; (ii) Tăng cường sử dụng các loại phương tiện sinh thái và (iii) Tăng cường sử dụng giao thông phi cơ giới và đi bộ
- (f) **Phát triển kết cấu hạ tầng đô thị:** (i) Xây dựng và hiện đại hóa các công trình tiện ích để giảm thiểu ô nhiễm và lãng phí; (ii) Cải thiện các phương pháp xây dựng để giảm thiểu tác động xấu và (iii) Nâng cao việc tổ chức và quản lý các công trình tiện ích để kéo dài tuổi thọ của các công trình này, thu hồi chi phí, và tạo nguồn thu nhập.
- (g) **Phát triển nhà ở và điều kiện sống:** (i) Xây dựng nhà ở sinh thái, tiết kiệm năng lượng và chịu được thiên tai cho những người có thu nhập trung bình và thấp; (ii) Cải thiện môi trường sống bằng cách chú trọng các vấn đề chi tiết ở cấp phường và (iii) Nâng cao ý thức và tăng cường sự tham gia của các hộ gia đình vào cải thiện môi trường ở cấp phường.
- (h) **Phát triển nguồn nhân lực:** (i) Phát triển nguồn nhân lực để bắt kịp những nhu cầu thay đổi thường xuyên ở mọi mức độ; (ii) Mở rộng các chiến dịch và phổ biến thông tin công cộng và (iii) Phát triển các chương trình môi trường ở các trường đại học, các trung tâm đào tạo cùng với việc phối hợp với các cơ quan du lịch và trung ương.
- (i) **Quản lý đô thị:** (i) Cải tổ cơ cấu tổ chức của thành phố để thúc đẩy sự phối hợp gắn kết giữa các hoạt động; (ii) Gắn trách nhiệm của người sử dụng đối với môi trường thông qua thu phí sử dụng môi trường và (iii) Tăng cường phối hợp liên tỉnh để quản lý môi trường.

QUY HOẠCH CHUNG ĐỀ XUẤT

13. **Ý tưởng về cấu trúc không gian:** Nguyên tắc phát triển mạng lưới giao thông đô thị là cung cấp hạ tầng và dịch vụ vận tải đáp ứng nhu cầu đa dạng thông qua việc đảm nhận các chức năng khác nhau như: (i) vận tải hàng hóa trong thành phố, (ii) vận tải hành khách trong thành phố, (iii) mạng lưới đường chính/thứ yếu và “các hành lang vận tải khối lượng lớn.

5.1 **Quy hoạch chung đề xuất:** Các vấn đề chính để xem xét lập quy hoạch chung như sau:

- (a) **Phân vùng môi trường:** Việc phân vùng môi trường này sẽ đưa ra các cân nhắc cơ bản về môi trường trước khi triển khai hoạt động phát triển; môi trường được phân vùng thành Vùng bảo tồn sinh thái, Vùng biển/sông và Vùng phát triển đô thị.
- (b) **Phát triển thành phố nén dựa vào vận tải khối lượng lớn:** Tăng cường sử dụng đất hỗn hợp (kinh doanh, thương mại và đất ở) với mật độ dân số 100-250 người/ha dọc các tuyến vận tải đường sắt khối lượng lớn (UMRT); triển khai vận tải công cộng khối lượng lớn tốc độ cao gồm đường sắt nhẹ, xe buýt nhanh, phụ thuộc vào nhu cầu và các điều kiện tự nhiên.
- (c) **Chỉnh trang các khu đô thị hiện hữu:** Phát triển và/hoặc bảo tồn khu vực đô thị trung tâm Hải Châu; quản lý giao thông đô thị và phát triển vận tải đô thị tốc độ cao khối lượng lớn; kiểm soát thiết kế đô thị và cả kiểm soát chiều cao của các công trình.
- (d) **Phát triển khu đô thị mới:** Phát triển khu vực đô thị trung tâm Liên Chiểu, khu trung tâm thương mại Ngũ Hành Sơn (trung tâm kinh doanh thương mại mới, giáo dục tổng hợp và công nghệ mới lấy Đại Học Đà Nẵng làm trung tâm). Gắn kết chặt chẽ với hệ thống vận tải công cộng tốc độ cao khối lượng lớn.
- (e) **Nâng cấp sân bay Đà Nẵng:** Giữ nguyên vị trí sân bay hiện hữu và tìm kiếm giải pháp phát triển gắn kết với các dự án đô thị, phát triển các ngành liên quan đến sân bay tại khu vực xung quanh (nhà ga sân bay mới đang được thi công và sẽ hoàn thành vào năm 2011); mở rộng và nâng cấp sân bay.
- (f) **Tăng cường kết nối với các mạng lưới giao thông vùng:** Tăng cường vai trò của Đà Nẵng là trung tâm vùng thông qua hợp tác trong vùng qua đường bộ, đường sắt cao tốc, hành lang kinh tế Đông – Tây, v.v...
- (g) **Phát triển các hạ tầng giao thông:** Phát triển cảng Tiên Sa, Liên Chiểu và các bến xe, tăng cường chức năng của các công trình này là các nút giao thông.
- (h) **Phát triển các khu công nghiệp:** Chuyển sang các ngành công nghiệp xanh và sạch, di dời các ngành công nghiệp gây ô nhiễm ra khỏi các khu đô thị hiện hữu; phát triển các khu công nghiệp mới dọc theo các đường quốc lộ và xây dựng công viên công nghệ cao cạnh tranh để bố trí các ngành công nghiệp mới.
- (i) **Cải thiện khu vực ven sông/biển:** Cải thiện môi trường, bảo tồn cảnh quan, phát triển du lịch và các cơ hội giải trí dọc khu vực ven sông, biển như bãi biển Mỹ Khê và sông Hàn.
- (j) **Tăng cường các khu vực cây xanh và không gian mở:** Quản lý môi trường, bảo vệ rừng và các khu vực ven biển; phát triển công viên tại các khu đô thị; bảo tồn không gian mở tại các khu vực dễ bị ngập lụt (như Hòa Xuân); và phát triển mạng lưới xanh.
- (k) **Phát triển các khu dân cư:** Phát triển và mở rộng đất đô thị không bị ngập gồm cả chung cư có khả năng chống chọi với thiên tai, tiết kiệm năng lượng và chi phí thấp.

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI

14. Hiện tại, thành phố Đà Nẵng có được hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải khá tốt cho cả giao thông đô thị và liên tỉnh và cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu. Tuy nhiên, câu chuyện tương lai sẽ khác. Để đạt được mục tiêu phát triển của thành phố, các vấn đề chính cần cần nhắc trong Nghiên cứu này như sau: (i) Gắn kết hiệu quả với mạng lưới giao thông quốc gia; (ii) Phát triển cấu trúc GTVT đô thị với phân cấp chức năng rõ ràng; (iii) Phát triển hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao hơn, gắn kết với các khu đô thị nén; (iv) Triển khai các phương tiện thân thiện môi trường; (v) Mở rộng không gian cho các phương tiện phi cơ giới và (vi) Phát triển không gian vận tải cho các hoạt động hỗn hợp và cải thiện cảnh quan đô thị.

15. Các dự án GTVT ưu tiên được tổng hợp thành gói dự án trong “Nghiên cứu khả thi về phát triển vận tải khối lượng lớn gắn kết và cải thiện môi trường giao thông trong khu vực trung tâm thành phố và trên các hành lang đô thị chính.”

QUY HOẠCH QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG

16. Mặc dù chất lượng môi trường của thành phố Đà Nẵng đã có những biến chuyển và cải thiện tích cực trong 10 năm qua nhưng quá trình đô thị hóa nhanh và sự mở rộng các khu công nghiệp là nguyên nhân dẫn đến suy thoái môi trường và các tác động bất lợi của các hoạt động này có thể sẽ phá hỏng những nỗ lực quản lý môi trường. Ngoài ra, dân số của thành phố dự kiến sẽ tăng lên 2,1 triệu người vào năm 2025, dân số tăng nhanh cũng tạo thêm áp lực cho môi trường. Do đó, quản lý môi trường trở thành một vấn đề chính của thành phố trong tương lai. Trong bối cảnh đó, cần sớm giải quyết một số vấn đề thể chế quan trọng gồm (i) Các quy định có tính bắt buộc hơn, (ii) Tham gia hơn nữa của người dân, (iii) Khuyến khích sự đóng góp của các đơn vị kinh tế, (iv) Thực hiện nghiên cứu phát triển các công nghệ thân thiện với môi trường, (v) Tăng cường sự phối hợp giữa các ban ngành và giữa các tỉnh/thành và (vi) Cần nhiều vốn đầu tư và phát triển nguồn nhân lực hơn nữa.

17. Các dự án môi trường ưu tiên được tổng hợp thành gói dự án “Giảm các điểm đen môi trường và thiết lập hệ thống vệ sinh bền vững cho thành phố Đà Nẵng nhằm phát triển thành thành phố môi trường”.

KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ

18. Các dự án lựa chọn được đánh giá một cách toàn diện để có thể sắp xếp theo thứ tự ưu tiên và đảm bảo phù hợp với các chiến lược chung của thành phố. Các dự án đề xuất được đánh giá theo 5 góc độ, đó là (i) chính sách chung, (ii) khía cạnh kinh tế, (iii) khía cạnh xã hội, (iv) vấn đề môi trường và (v) thực hiện và quản lý. Nghiên cứu Da-CRISS ước tính tổng nhu cầu vốn đầu tư trong giai đoạn 2010-2015 vào khoảng 13.579 tỷ đồng (799 triệu USD), tương đương với tổng chi phí ban đầu cho 66 dự án¹ được xếp theo thứ tự ưu tiên theo điểm sàng lọc thứ cấp. Ngoài ngân sách thành phố, có thể sử dụng ngân sách trung ương và vốn ODA để thực hiện tất cả các dự án ưu tiên cần thiết.

19. Tầm nhìn của thành phố là trở thành “thành phố môi trường mang tính cạnh tranh, không đơn thuần là thành phố không ô nhiễm” đã được cụ thể hóa thành 5 mục tiêu là (i) Phát triển kinh tế, (ii) Hạ tầng và phát triển đô thị, (iii) Mục tiêu quản lý, (iv) Điều kiện sống tốt và (v) Mục tiêu quản lý.

¹ Bao gồm cả các dự án giao thông đang triển khai và đã cam kết và các dự án được liệt kê trong Đề án thành phố môi trường.

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DU LỊCH CỦA VÙNG HUẾ - ĐÀ NẴNG - QUẢNG NAM

20. Sở hữu tới 3 di sản thế giới, nhiều bãi biển đẹp cùng các khu du lịch ven biển thơ mộng, các khu vực rừng bảo tồn và các khu vực núi non cùng trong một địa bàn với khoảng cách khá gần nhau là thế mạnh khiến 3 tỉnh/thành của miền Trung trở thành một trung tâm du lịch đặc biệt. Tuy nhiên, cần cải thiện hơn nữa các vấn đề sau: (i) tăng cường sự phối hợp liên tỉnh, (ii) tạo dựng hình ảnh chung rõ nét cho cả vùng, ((iii) tăng cường quản lý môi trường và (iv) Tăng cường kết nối giao thông ở tất cả các cấp.

21. Các dự án ưu tiên được tổng hợp trong gói dự án “Xúc tiến du lịch liên tỉnh và phát triển nguồn nhân lực” và “Chương trình hỗ trợ du lịch cộng đồng và du lịch sinh thái”.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

22. Tầm nhìn của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cho thấy để trở thành “vùng công nghệ sinh thái” thì vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cần tăng cường phát triển kinh tế, cân bằng sinh thái và hài hòa dân tộc bằng cách tận dụng công nghệ hiện đại. Phần đầu đạt tầm nhìn bằng cách thực hiện giải pháp định hướng công nghệ, tăng cường quản lý môi trường, bảo tồn giá trị văn hóa, phát triển nguồn nhân lực trên cơ sở cung cấp hạ tầng chiến lược và trở thành mô hình phát triển tương lai của Việt Nam.

23. Đà Nẵng cần phát triển cùng với vùng KTTĐ miền Trung theo tầm nhìn “phát triển Đà Nẵng thành thành phố môi trường có tầm vóc quốc tế chứ không đơn thuần là thành phố không ô nhiễm”. Điều này có nghĩa là Đà Nẵng không chỉ là thành phố không ô nhiễm mà còn đảm bảo sự bền vững về môi trường thông qua việc bảo tồn các hệ sinh thái và các giá trị văn hóa để Đà Nẵng phát triển thành một thành phố đặc biệt với hình ảnh là trung tâm đô thị lớn của khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, đóng vai trò chính kết nối vùng KTTĐ miền Trung với thế giới và phát triển Đà Nẵng thành trung tâm phát triển công nghiệp mới của cả nước. Để đạt được tầm nhìn phát triển này, cần kiểm soát sự phát triển đô thị không theo quy hoạch ở một số khu vực và cải thiện điều kiện giao thông vận tải về lâu dài. Xóa các điểm đen môi trường cũng là một vấn đề cấp bách khác.

24. Vùng Huế – Đà Nẵng – Quảng Nam là một trong ít vùng có nguồn lực phát triển du lịch dồi dào và phong phú, gồm 3 di sản thế giới, nhiều bãi biển/dãy núi đẹp được phân bố khá gần nhau. Phối hợp liên tỉnh và phát triển du lịch hỗ trợ đóng vai trò quan trọng đối với sự phát triển du lịch của vùng trong tương lai. Phát triển kết cấu hạ tầng ở khu vực sơn địa phía tây thành phố sẽ góp phần đa dạng hóa sản phẩm du lịch trong khi phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là rất cần thiết để đáp ứng nhu cầu tương lai của du khách. Ngoài ra, cần có các biện pháp bảo vệ môi trường phù hợp để đảm bảo sự phát triển du lịch bền vững của vùng.

BÁO CÁO TÓM TẮT

1 GIỚI THIỆU

Bối cảnh nghiên cứu

1.1 Kể từ khi được công nhận là đô thị loại I năm 1997, thành phố Đà Nẵng, cùng với các địa phương khác của Việt Nam đã trải qua sự thay đổi kinh tế-xã hội nhanh chóng. Tự do hóa kinh tế đã tạo nhiều cơ hội đầu tư, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và đem lại nhiều đổi thay về mặt xã hội. Về vị trí địa lý, thành phố Đà Nẵng nằm ở miền Trung Việt Nam, cách thủ đô Hà Nội 764 km và cách trung tâm kinh tế TP HCM 964 km. Dù khoảng cách địa lý này là một bất lợi cho sự tăng trưởng song chính tiến trình tăng trưởng của thành phố lại đóng vai trò then chốt và quyết định tới sự gắn kết giữa miền Bắc và miền Nam cũng như của cả nước.

1.2 Tăng trưởng kinh tế-xã hội ở Việt Nam đi liền với đô thị hóa nhanh với tỷ lệ đô thị hóa năm 2009 là 30% và dự kiến sẽ đạt 40% vào năm 2030 và tiếp tục tăng sau đó. Quyết tâm của Chính phủ Việt Nam đối với sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa cũng góp phần thúc đẩy quá trình đô thị hóa.

1.3 Thành phố Đà Nẵng đã xây dựng Quy hoạch Phát triển kinh tế-xã hội giai đoạn 2010-2020 và các quy hoạch chuyên ngành khác như quy hoạch xây dựng. Các quy hoạch này đã được các cơ quan chức năng phê duyệt. Tuy nhiên, hầu hết các quy hoạch đều được phê duyệt cách đây vài năm. Trong những năm đó, môi trường kinh tế của thành phố đã có những thay đổi tích cực.

1.4 Trong bối cảnh đó, Chính phủ Việt Nam đã đề nghị Chính phủ Nhật Bản thực hiện một nghiên cứu về phát triển đô thị toàn diện cho thành phố Đà Nẵng để đảm bảo rằng thành phố sẽ đi theo tiến trình phát triển đô thị phù hợp và bền vững. Đơn vị Tư vấn quốc tế gồm công ty ALMEC và Trung tâm Phát triển Quốc tế Nhật Bản (IDC), đã được lựa chọn và cử tới Đà Nẵng tiến hành nghiên cứu.

Mục tiêu

1.5 Mục tiêu của nghiên cứu như sau:

- (a) Xây dựng các chiến lược phát triển vùng cho Vùng KTTĐ miền Trung;
- (b) Xây dựng các chiến lược phát triển liên kết và lập quy hoạch tổng thể cho thành phố Đà Nẵng;
- (c) Xây dựng kế hoạch hành động ngắn hạn đến năm 2015, bao gồm các nghiên cứu khả thi cho các dự án ưu tiên đã được lựa chọn;
- (d) Chuyển giao công nghệ, kinh nghiệm cho các đơn vị và cán bộ có liên quan, nội dung chủ yếu tập trung vào phát triển và quy hoạch đô thị.

1.6 Nghiên cứu bao gồm các nội dung chi tiết sau:

- (a) Chiến lược phát triển cho Vùng KTTĐ miền Trung;
- (b) Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị cho thành phố Đà Nẵng đến năm 2025;
- (c) Chương trình giao thông đô thị cho thành phố Đà Nẵng;
- (d) Chương trình môi trường tổng thể bền vững cho thành phố Đà Nẵng;
- (e) Các kế hoạch triển khai thực hiện đến năm 2015;
- (f) Cơ sở dữ liệu thành phố: Tập bản đồ và kỹ yếu đô thị được xây dựng trên hệ trên cơ sở hệ thống thông tin địa lý (GIS) và các kế hoạch phát triển năng lực cho các đơn vị cũng như phát triển nguồn nhân lực.

1.7 Những sản phẩm của Nghiên cứu này được kỳ vọng sẽ không chỉ là những công cụ thiết thực của khung hành chính nhà nước hiện nay, mà còn là những mô hình phát triển đô thị vô giá cho các thành phố quy mô trung bình của Việt Nam. Đồng thời, toàn bộ quá trình nghiên cứu sẽ mang lại cơ hội lớn đặc biệt cho Đà Nẵng cũng như các vùng phụ cận trong việc xây dựng quy hoạch tổng thể cũng như các nghiên cứu của mình để đảm bảo tính bền vững của những địa phương này.

Tiến trình nghiên cứu

1.8 Các cuộc họp chính với các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan đã được triển khai từ tháng 6 năm 2008, bao gồm:

- (a) **Họp Ban chỉ đạo:** Họp Ban chỉ đạo được tổ chức định kỳ để thảo luận về tiến độ và các kết quả nghiên cứu. Cuộc họp Ban chỉ đạo lần 1 thảo luận về khung nghiên cứu. Cuộc họp lần 2 thảo luận về những ý tưởng ban đầu về bản Quy hoạch Tổng thể Phát triển Đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2025, kết quả điều tra, khảo sát ban đầu cũng được trình bày ở cuộc họp này. Cuộc họp Ban chỉ đạo lần 3 thảo luận về các chiến lược phát triển chi tiết vùng KTTĐMT. Cuộc họp lần 4 thảo luận về dự thảo Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng. Cuộc họp lần 5 thảo luận về nội dung Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng được nghiên cứu sâu hơn. Cuộc họp Ban chỉ đạo lần thứ 6 thảo luận kết quả cuối cùng của nghiên cứu bao gồm cả các dự án ưu tiên cho các bước tiếp theo
- (b) **Các cuộc họp với tổ đối tác:** Được tổ chức hàng tuần để thảo luận chi tiết các vấn đề nghiên cứu và cập nhật các dữ liệu để phối hợp tốt hơn và thực hiện ngay các yêu cầu nêu ra.
- (c) **Các hội thảo khoa học và hội thảo chuyên đề:** Các cuộc hội thảo lần 1 được tổ chức tại các tỉnh lân cận trong khu vực nghiên cứu. Ý tưởng sơ bộ về chiến lược phát triển cho Vùng KTTĐTB và Đà Nẵng được trình bày tại hội thảo cùng với cuộc thảo luận về việc chia sẻ vai trò giữa các tỉnh. Các cuộc hội thảo lần 2 thảo luận chi tiết hơn về xây dựng các chiến lược phát triển cho vùng KTTĐMT và thành phố Đà Nẵng. Các hội thảo lần 3 được tổ chức thành các buổi họp chuyên ngành với Sở Xây dựng, Sở GTVT và Sở TNMT. Hội thảo lần 4 cũng được tổ chức tiếp theo sau các cuộc họp chuyên ngành.
- (d) **Các cuộc điều tra khảo sát:** Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành nhiều cuộc khảo sát nhằm bổ sung số liệu thống kê, thông qua thu thập đánh giá và lấy ý kiến của người dân về các lĩnh vực của thành phố; đó là các cuộc khảo sát thực hiện với: người dân thành phố (Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình), lãnh đạo của tất cả các phường/ xã trong Vùng KTTĐ miền Trung (Khảo sát xã/ phường), các doanh nghiệp chính của Đà Nẵng (Khảo sát doanh nghiệp), các công ty du lịch hàng đầu của ba địa phương Thừa Thiên Huế, Quảng Nam và Đà Nẵng (Khảo sát các cơ sở du lịch). Các khảo sát khác gồm khảo sát giao thông, khảo sát phân tích môi trường và khảo sát lũ lụt về trận lụt sau bão Ketsana. Từ kết quả khảo sát, Đoàn Nghiên cứu đã bổ sung vào dữ liệu thống kê và đưa ra một bức tranh tổng thể hơn về tình hình thực tế cũng như các cơ sở vững chắc để quyết định các chính sách phát triển phù hợp cho thành phố.
- (e) **Tập huấn:** Đoàn Nghiên cứu đã tổ chức các buổi tập huấn về GIS và STRADA để tập huấn về tổng quan và chi tiết cho cán bộ các cơ quan ban ngành.
- (f) **Sự tham gia của cộng đồng:** Cuộc họp các bên liên quan được tổ chức để đánh giá các phương án phát triển với sự tham gia của chính quyền, đại diện các trường đại học, hội đoàn thể và khu vực tư nhân.
- (g) **Triển lãm:** Cuộc triển lãm kết quả quy hoạch đã được tổ chức tại Đà Nẵng để trưng bày các kết quả nghiên cứu ra cộng đồng nhằm thu thập các ý kiến đóng góp.

2 PHÂN TÍCH HIỆN TRẠNG VÀ CÁC CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CỦA VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM MIỀN TRUNG

Các vấn đề chính của Vùng Kinh tế Trọng điểm miền Trung (KTTĐMT)

2.1 Vùng KTTĐMT trải dài 400km từ bắc đến nam trên diện tích 27.953 km², dân số năm 2009 là 6,1 triệu người, trong đó dân số đô thị là 2 triệu người (33%).

2.2 Vùng KTTĐMT có nhiều bất lợi hơn so với Vùng KTTĐMB và vùng KTTĐMN vì các yếu tố sau đây: (i) thị trường trong nước nhỏ, (ii) thiếu cơ sở hạ tầng, (iii) hay bị ảnh hưởng thiên tai, (iv) khu vực kinh tế tư nhân còn yếu và (v) liên kết kém với thị trường thế giới và các trung tâm tăng trưởng. Mặc dù vùng KTTĐMT có nhiều trở ngại cho phát triển trong tương lai, nhưng vùng này cũng có nhiều cơ hội và thế mạnh cần được phát huy như sau: (i) giàu tài nguyên thiên nhiên và giá trị văn hóa, (ii) cửa ngõ của hành lang kinh tế Đông – Tây, (iii) nằm ở vị trí chiến lược trong nước, (iv) quyết tâm của chính phủ về thúc đẩy tăng trưởng và phát triển cho vùng KTTĐMT và (v) chi phí lao động, nhà cung cấp và dịch vụ tương đối thấp.

Các chiến lược phát triển

2.3 **Tầm nhìn đề xuất cho Vùng:** Vùng KTTĐMT có thể và cần phải thực hiện các vai trò khác với vùng kinh tế trọng điểm miền Bắc và miền Nam, là hai khu vực đang phải chịu những tác động xấu về mặt kinh tế - xã hội và môi trường do quản lý chưa tốt các hoạt động đầu tư phát triển. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đã và đang phải chịu tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng, ô nhiễm không khí, tai nạn giao thông tăng lên, thiếu nhà ở giá rẻ, công tác quản lý chất thải rắn chưa tốt, diện tích cây xanh ngày càng thu hẹp, gia tăng tội phạm, gia tăng khoảng cách giàu nghèo v.v... Mặc dù vùng kinh tế trọng điểm miền Bắc và miền Nam sẽ phát triển về kinh tế, nhưng tính bền vững trong tương lai lại không chắc chắn nếu cứ tiếp tục xu hướng hiện nay.

2.4 Tầm nhìn của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cho thấy để trở thành “vùng công nghệ sinh thái” vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cần tăng cường phát triển kinh tế, cân bằng sinh thái và hài hòa dân tộc bằng cách tận dụng công nghệ hiện đại. Phần đầu đạt tầm nhìn bằng cách thực hiện giải pháp định hướng công nghệ, tăng cường quản lý môi trường, bảo tồn giá trị văn hóa, phát triển nguồn nhân lực trên cơ sở cung cấp hạ tầng chiến lược.

2.5 **Định hướng không gian đề xuất:** Cấu trúc không gian hiện nay thể hiện vùng KTTĐMT gồm 4 cụm đô thị trong khu vực nghiên cứu và mạng lưới hành lang giao thông Bắc-Nam và Đông-Tây, về cơ bản sẽ được áp dụng trong Nghiên cứu này với các tầm nhìn như sau: (i) ba cụm đô thị, được nhóm lại thành Huế – Đà Nẵng – Hội An (liên kết thông qua phát triển đô thị và du lịch), Tam Kỳ – Dung Quất – Quảng Ngãi (phát triển công nghiệp nặng), Quy Nhơn – Xuân Hải (kết nối vùng KTTĐMT và vùng Tây Nguyên), (ii) hành lang phát triển Bắc-Nam, gồm cả hành lang ven biển (tuyến Đường sắt quốc gia 1, vận tải ven biển, hàng không, đường bộ cao tốc và đường sắt cao tốc quy hoạch, cùng với các hạ tầng giao thông khác được cải thiện), và hành lang vùng núi cao (đường Hồ Chí Minh), và (iii) hành lang phát triển Đông-Tây, gồm cả hành lang phát triển quốc tế Đông-Tây (gồm QL9, QL19, và QL14B, nhằm tăng cường tính kết nối quốc tế) và một hành lang phát triển đông-tây của địa phương (gồm QL24, QL49, và các tuyến khác nhằm cải thiện kết nối giữa các khu vực đô thị-nông thôn trong vùng) (xem Hình 2.1).

2.6 Căn cứ vào phân tích và thảo luận với các tỉnh, các hướng phát triển cơ bản được đề xuất cho vùng KTTĐMT được tóm lược như sau: (i) thiết lập vai trò hỗ trợ nhưng

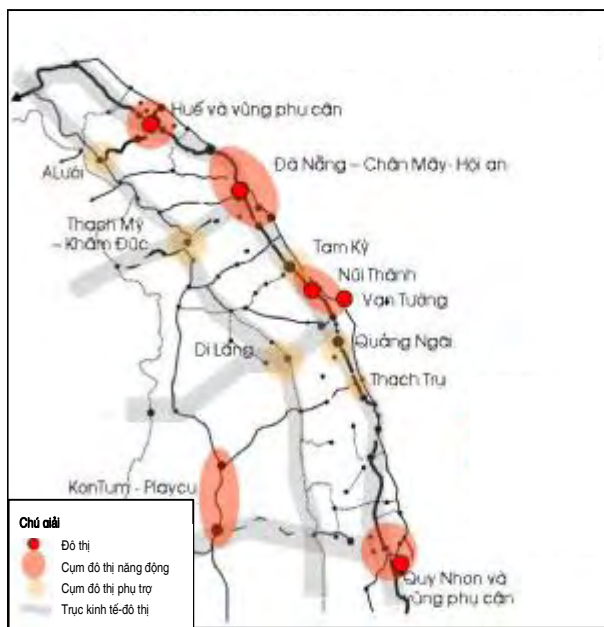
cạnh tranh trong chiến lược phát triển quốc gia, khác với vai trò của vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam, (ii) Đẩy mạnh kết nối với cộng đồng quốc tế, (iii) Tăng cường phối hợp liên tỉnh để tham gia vào các vấn đề chung của các tỉnh và (iv) Đáp ứng nhu cầu nội vùng, nhu cầu của các tỉnh/ thành, địa phương.

Nhu cầu tăng cường phối hợp liên tỉnh

2.7 Tầm quan trọng của liên kết và phối hợp giữa các tỉnh/ thành trong Vùng là điều kiện tiên quyết để phát triển bền vững. Thông qua các hoạt động đầu tư, phát triển được triển khai đồng thời tại mỗi địa phương, các dự án đầu tư phải được lựa chọn kỹ lưỡng và xem xét mức độ ưu tiên. Cần thiết phải xác định vai trò của các địa phương để phát triển vùng hiệu quả hơn, vì vùng cần phát triển hơn nữa để theo kịp với sự phát triển của vùng KTTĐ phía Bắc và phía Nam. Điều này đã được thừa nhận và thông qua giữa các địa phương khi Đoàn Nghiên cứu trình bày về việc xác định vai trò. Đề xuất ban đầu đã được chỉnh sửa nhiều lần trên cơ sở thảo luận tại các cuộc họp Ban chỉ đạo (xem Bảng 2.1).

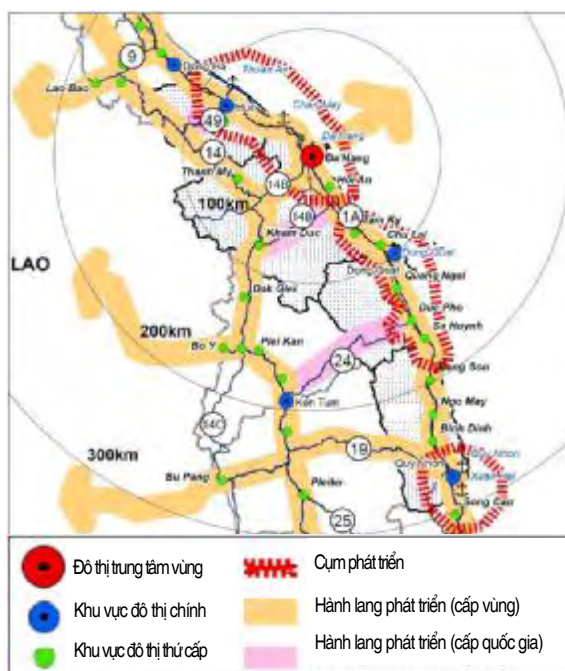
Hình 2.1 Quy hoạch không gian cho VKTTĐMT

Quy hoạch hiện có



Nguồn: Quy hoạch xây dựng, Sở XD

Cấu trúc không gian đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Bảng 2.1 Đề xuất chia sẻ vai trò giữa các tỉnh trong Vùng

Lĩnh vực chính		T.T. Huế	Tp. Đà Nẵng	Quảng Nam	Quảng Ngãi	Bình Định	
Chức năng đầu mối		B	(A)	B	(A)	A	
Lĩnh vực phát triển chiến lược	Du lịch	(A)	(A)	(A)	A	A	
	Công nghiệp	Truyền thống ¹⁾	B	B	B	(A)	B
		Môi trường ²⁾	A	(A)	A	B	B
	Dịch vụ ³⁾	(A)	(A)	B	A	A	
	Phát triển nguồn nhân lực	(A)	(A)	A	A	A	
	Quản lý môi trường	A	A	A	A	A	
Nâng cao giá trị văn hóa	(A)	A	(A)	A	A		
Phát triển đô thị		A	(A)	A	A	(A)	
Phát triển nông thôn		A	B	A	A	A	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS.

Ghi chú: (A) = Vai trò vùng, A = Vai trò chính, B = Vai trò thứ yếu.

1) Gồm công nghiệp nặng; 2) Các ngành công nghiệp định hướng phi ô nhiễm và kinh tế môi trường; 3) Gồm y tế, giáo dục, v.v...

3 PHÂN TÍCH HIỆN TRẠNG THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Vị trí của Đà Nẵng trong vùng

3.1 Đà Nẵng là một trong 5 thành phố trực thuộc trung ương¹ và là trung tâm kinh tế, văn hóa của miền Trung Việt Nam. Là thành phố có vị trí chiến lược trong khu vực Châu Á với khoảng cách từ 1000-2000km đến các trung tâm tăng trưởng chính gồm Bangkok, Malaysia, Singapor, Manila, Đài Loan, Quảng Châu, Hồng Kông, Nam Ninh, Côn Minh và một số thành phố khác nữa. Thành phố Đà Nẵng được kỳ vọng sẽ đóng vai trò quan trọng trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (với sự phát triển của hành lang Đông – Tây nối Việt Nam với Thái Lan qua Lào khiến dịch vụ du lịch và logistics ngày càng tăng). Cách thủ đô Hà Nội 764 km về phía Bắc và cách TPHCM 964 km về phía Nam, Đà Nẵng là trung tâm kết nối miền Bắc và miền Nam của Việt Nam do thành phố là trung tâm đô thị lớn nhất giữa 2 trung tâm tăng trưởng chính của cả nước.

3.2 Mặc dù thành phố đóng vai trò khá quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của vùng KTTĐMT, nhưng vị thế của thành phố về mặt dân số và kinh tế vẫn chưa cao so với 2 vùng KTTĐPB và KTTĐPN. Tổng sản phẩm nội vùng của vùng KTTĐMT chỉ chiếm 8% thấp hơn nhiều so với vùng KTTĐMB (20%) và vùng KTTĐMN (30%). Tương tự như vậy GDP của Đà Nẵng chỉ chiếm 5% so với 21% và 43% của KTTĐMB và MN, vùng KTTĐMT chỉ chiếm tỷ phần nhỏ. Dân số Tp. Đà Nẵng chiếm 38% dân số đô thị và đóng góp 25% DDP của vùng KTTĐMT, và có tiềm năng trở thành trung tâm tăng trưởng chính của vùng. Trong bối cảnh đó, Đà Nẵng sẽ trở thành đô thị chính trong vùng, và các chiến lược phát triển đưa Đà Nẵng trở thành trung tâm tăng trưởng là tất yếu trong quá trình tăng trưởng bền vững của toàn vùng.

Bảng 3.1 Thông tin tóm tắt về Tp. Đà Nẵng (năm 2009)

Nội dung		Vùng KTTĐ			Việt Nam	Tp. Đà Nẵng
		Bắc	Trung	Nam		
Diện tích	km ²	15.594	27.976	28.099	331.051	1.283
	% so với cả nước	5	9	9	100	0,4 (4,6) ²⁾
Dân số	000	14.328	6.109	15.535	86.025	890
	% so với cả nước	17	7	18	100	1,0 (14,6) ²⁾
	Tăng trưởng (% /năm): 00-09	1,35	0,58	2,98	1,15	2,7
Dân số đô thị	000	5.000	2.024	8.304	25.466	773
	% so với cả nước	20	8	33	100	3,0 (38,2) ²⁾
	Tăng trưởng (% /năm): 00-09	4,33	2,80	3,58	3,48	2,8
GDP ¹⁾	Tỷ đồng	239.241	62.585	486.366	1.144.015	15.474
	% so với cả nước	21	5	43	100	1,4 (24,7) ²⁾
	Tăng trưởng (% /năm): 00-07	11,9	11,0	11,8	11,3	12,3
GDP bình quân/người ¹⁾ : triệu đồng		10,2	17,7	36,1	13,8	19,1
Đầu tư trực tiếp nước ngoài	Số dự án: 88-09	3.106	416	7.665	12.575	164
	Triệu đô-la: 88-09	36.626	15.755	92.683	194.430	2.640

Ghi chú: Trong bảng hầu hết là dữ liệu năm 2009 trong niên giám thống kê, trừ những phần có chú thích.

1) Số liệu năm 2007, giá cố định năm 2007, tốc độ tăng trưởng thực tế (tính theo giá cố định năm 1994)

2) Số liệu trong ngoặc là tỷ lệ của Đà Nẵng so với vùng KTTĐMT

¹ Hà Nội, Tp.HCM, Đà Nẵng, Hải Phòng và Cần Thơ

Khái quát về thành phố

3.3 Vào giữa Thế kỷ 16, Đà Nẵng chỉ là một cảng nhỏ phục vụ trung chuyển hàng hóa và sửa chữa tàu nhỏ, nhưng đến đầu TK 20 thành phố đã phát triển trở thành trung tâm thương mại của cả vùng. Trong giai đoạn chiến tranh (1960 - 1975) đây là một trong các chiến trường chính của Việt Nam, tuy nhiên thành phố đã hoàn toàn độc lập vào năm 1975. Cuộc cải cách của thành phố bắt đầu vào năm 1986, kể từ đó thành phố đã đạt bước phát triển nhanh chóng. Chính thức tách ra từ tỉnh Quảng Nam vào năm 1996, trong suốt thời gian đó, Đà Nẵng đã trở thành đô thị trung tâm của vùng KTTĐMT. Bảng 3.2 dưới đây tóm tắt quá trình lịch sử phát triển của thành phố.

Bảng 3.2 Lịch sử phát triển của Tp. Đà Nẵng

Thời gian	Sự kiện
Giữa TK16	Cảng nhỏ cho trung chuyển hàng hóa và sửa chữa tàu
Đầu TK18	Trở thành thương cảng thay thế Hội An
1835	Cảng sông Hàn là cảng trao đổi hàng hóa duy nhất (thương cảng lớn nhất tại miền Trung)
1889	Chế độ đô hộ của thực dân Pháp trên cả nước Tách Đà Nẵng khỏi Quảng Nam (đổi tên thành Tourane)
Đầu TK20	Phát triển thành trung tâm thương mại chính
1950	Pháp trao trả Đà Nẵng cho chính quyền Bảo Đại
1965	Mỹ xây dựng căn cứ quân sự ở đây
1967	Được ấn định là thành phố trực thuộc Trung ương
1975	Hoàn toàn độc lập
1986	Đổi mới, phát triển thành phố
1996	Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa IX (tách tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng tách thành tỉnh Quảng Nam và thành phố Đà Nẵng)

Nguồn: Tổng hợp từ trang thông tin của thành phố (<http://www.danang.gov.vn>)

3.4 Thành phố Đà Nẵng có tổng diện tích hành chính là 1.256 km², trong đó diện tích phần đất liền là 950 km². Khu vực đô thị hóa của thành phố phát triển ở phía đông, dọc theo bờ biển trong khi khu vực phía Tây của thành phố hầu hết là vùng đồi núi. Diện tích các vùng có tiềm năng phát triển là 341 km², không bao gồm diện tích sông, hồ, rừng, sân bay quốc tế Đà Nẵng, các cảng biển, khu quân sự và các nghĩa trang. Thành phố Đà Nẵng có 8 quận/huyện với 56 phường/xã.

3.5 Tính đến năm 2009, dân số của thành phố là 890.490 người, trong đó dân số đô thị chiếm 87%. Trong giai đoạn 2005 – 2009, dân số thành phố tăng với tốc độ khá cao khoảng 2,7%/năm. Dân số tăng chậm ở các quận trung tâm như Hải Châu và Thanh Khê nhưng tăng nhanh ở các quận ven đô như Liên Chiểu. Tuy nhiên, mật độ dân số ở khu vực trung tâm cao hơn rất nhiều ở các khu vực khác. Các khu đô thị đang từng bước được mở rộng ra khu vực ngoại vi thành phố. Các số liệu dân số này chưa tính đến số dân cư không có đăng ký hộ khẩu chính thức trong khi các nghiên cứu đang được triển khai của Ngân hàng Thế giới cho thấy con số này chiếm khoảng 20%.

3.6 Theo dự báo, dân số sẽ tăng nhanh chủ yếu là do gia tăng dân số cơ học. Dịch cư đến thành phố sẽ tiếp tục tăng, dẫn đến nhu cầu nhà ở giá phù hợp với thu nhập của người dân tăng, tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên cũng tăng lên; và có thể dẫn tới tăng tỷ lệ thất nghiệp hoặc dư thừa lao động trong trường hợp kinh tế suy giảm. Quy mô hộ gia đình sẽ giảm xuống cùng với đà gia tăng dân số cơ học và các tập quán xã hội cũng sẽ thay đổi. Dự báo thành phố sẽ thiếu lao động có tay nghề vì những địa phương khác như thành phố Hồ Chí Minh có sức hấp dẫn hơn đối với lao động. Tỷ lệ gia tăng dân số cơ học sẽ phụ thuộc nhiều vào tăng trưởng kinh tế tại vùng KTTĐ miền Trung và cũng liên quan đến sự phát triển của Vùng KTTĐ phía Bắc và vùng KTTĐ phía Nam.

3.7 Thông tin kinh tế- xã hội của thành phố đã được tính toán dựa trên các chỉ tiêu được (xem Bảng 3.3) chọn cho thấy các đặc điểm sau đây;

- (i) Tăng trưởng kinh tế liên tục, đạt mức bình quân 16% trong giai đoạn 2005 – 2009. Theo đó, GDP bình quân cũng tăng từ mức 883 đô-la vào năm 2005 lên mức 1.629 đô-la vào năm 2009. Tăng trưởng kinh tế đạt được nhờ sự gia tăng ổn định của ngành kinh tế khu vực II và tăng trưởng của ngành kinh tế khu vực III tập trung vào du lịch. Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cũng có đóng góp vào quá trình tăng trưởng kinh tế.
- (ii) Tỷ lệ đói nghèo là 3,5%, tỷ lệ thất nghiệp là 5,0%, thấp hơn nhiều so với các thành phố khác² trên cả nước.
- (iii) Cần cải thiện các dịch vụ công cộng. Tiếp cận dịch vụ cấp nước máy, viễn thông, chất thải rắn và thoát nước thải còn thấp, đặc biệt là tại khu vực ngoại ô và nông thôn.
- (iv) Điều kiện y tế tương đối tốt, tuy nhiên, cần cải thiện ngành giáo dục do số lượng học sinh trên mỗi lớp vẫn còn cao³.

Bảng 3.3 Khái quát tình hình kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng năm 2005, 2007 và 2009

			2005	2007	2009	Tỷ lệ tăng 00 - 09 (%)	
1. Xã hội	Dân số	Tổng	779.019	806.744	890.490	2,7	
		Đô thị (%)	86	87	87	0,1	
		Nông thôn (%)	14	13	13	-0,8	
	Lao động	Tổng lao động	386.487	399.550	442.818	2,8	
		Việc làm ổn định	367.356	379.493	420.475	2,7	
		Tỉ lệ thất nghiệp (%)	4,95	5,02	5,05	0,4	
2. Kinh tế	GDP	Tỉ đồng (giá hiện hành)	11.691	15.474	24.663	16,1	
		GDP b/q đầu người	Ngân đồng (giá hiện hành)	15.007	19.181	27.696	13,0
		US\$ (1 US\$=17.000 đồng)	883	1.128	1.629	13,0	
	Cơ cấu kinh tế (%)	Ngành KV 1	5,1	4,3	3,9	-5,3	
		Ngành KV 2	50,2	45,6	44,6	-2,3	
		Ngành KV 3	44,7	50,2	51,5	2,9	
	Giá trị sx b/q đầu người (VND000) (giá hiện hành)	Nông nghiệp	1.152	1.292	1.783	9,1	
		Công nghiệp	21.532	26.062	34.868	10,1	
		Dịch vụ	10.498	15.065	21.904	15,8	
	FDI (95-09)	Số dự án	-	-	164	-	
		Vốn đăng ký (triệu US\$)	-	-	2.640	-	
		Vốn thực hiện (triệu US\$)	-	-	589	-	
	Thương mại	Kim ngạch xuất khẩu (triệu US\$)	349	470	476	6,4	
		Kim ngạch nhập khẩu (triệu US\$)	438	522	532	3,9	
	Du lịch	Số lượng (000) ²⁾	Nội địa	432	1.000	-	-
			Quốc tế	228	350	-	-
		Doanh thu (triệu US\$)	22	30	42	-	
3. Dịch vụ công	Phạm vi ¹⁾	Điện	-	100,0	-	-	
		Nước máy	-	63,4	-	-	
		Viễn thông	-	66,8	-	-	
	Y tế	Số giường bệnh	Số lượng	3.270	3.587	3.819	3,2
			Số lượng/000 dân	4,20	4,45	4,29	0,4
	Giáo dục	Ngành KV 1	Số sinh viên	63.871	59.317	63.217	-0,2
			Số trường	96	100	101	1,0
		Ngành KV 2	Số sinh viên	93.604	93.473	86.176	-1,6
			Số trường	67	70	71	1,2
		Ngành KV 3	Số sinh viên	131.840	122.502	138.491	1,0
			Số trường	22	20	23	0,9

Nguồn: Niêm giám thống kê, trừ các dữ liệu sau: 1) Khảo sát xã phường DaCRISS, 2008 2) Sở VH-TT-DL

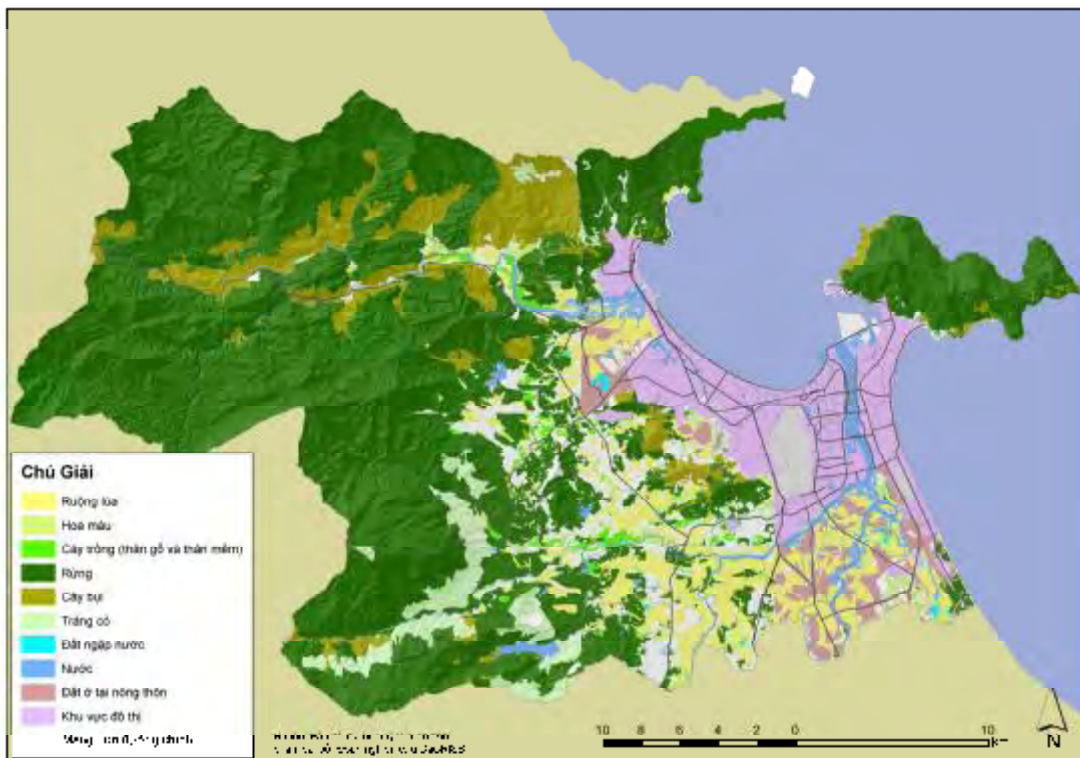
² Tỷ lệ đói nghèo TB trên cả nước là 13,4%, tỷ lệ thất nghiệp là 6,5% (năm 2009).

³ Tỷ lệ giường bệnh trung bình/1.000 dân là 2,7, và tỷ lệ học sinh/trường tiểu học, trung học và CĐ/ĐH lần lượt là 455, 605 và 4.457, bằng 0,73, 0,50 và 0,74 lần so với Đà Nẵng.

3.8 Mô hình phát triển không gian hiện tại của Đà Nẵng có các đặc điểm sau:

- (i) Về cơ bản thành phố Đà Nẵng gồm các khu đô thị tập trung với mật độ dân số cao, khu vực nông thôn tương đối nhỏ, dân cư thưa và khu vực miền núi rộng lớn. Khoảng 60% diện tích toàn thành phố là rừng, 28% là không gian xanh và không gian mở. Diện tích sử dụng đô thị (đất ở, kinh doanh/thương mại, công nghiệp, cơ quan...) chỉ chiếm khoảng 10% tổng diện tích.
- (ii) Tuy nhiên, các khu đô thị được mở rộng nhanh chóng ra các vùng ngoại thành, đặc biệt theo hướng Nam và Tây Nam. Mặc dù hầu hết các khu vực này còn trống và dân cư thưa, nhưng các khu nghỉ dưỡng cao cấp cũng đã bắt đầu phát triển dọc ven biển ở phía Nam.
- (iii) Có thể thấy rõ rằng sự phát triển không gian hiện nay có thể tạo ra sự gia tăng quá mức không gian đô thị như tại nhiều thành phố ở Việt Nam kể cả thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và các thành phố quy mô vừa và nhỏ khác.

Hình 3.1 Mô hình sử dụng đất tại Tp. Đà Nẵng, 2006



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS dựa trên dữ liệu của Sở TNMT

Môi trường và Giao thông Vận tải

3.9 Vấn đề chính trong tương lai là quản lý môi trường. Với dân số dự kiến tăng lên 2,1 triệu người vào năm 2025, sự phát triển của các ngành như du lịch, tác động từ việc gia cố đất, xây dựng cơ sở hạ tầng, ô nhiễm không khí từ các làng nghề, v.v, thành phố sẽ phải đối mặt với nhiều vấn đề môi trường tiềm tàng như sau:

- (i) Bảo vệ và quản lý nguồn nước nhằm đáp ứng nhu cầu trong tương lai cũng như các yêu cầu phát triển bền vững;
- (ii) Tác động của các dự án thủy điện tương lai như đập Sông Nam Sông Bắc, đập Túy Loan ở huyện Hòa Vang;
- (iii) Quản lý chất thải rắn do cơ cấu tổ chức chưa hợp lý, phụ thuộc vào Công ty Môi trường đô thị do nguồn tài chính không ổn định của Công ty;
- (iv) Tác động của việc gia cố đất đai tới môi trường tự nhiên do phát triển hạ tầng, du lịch và công trình dịch vụ cũng như nhà ở và
- (v) Quản lý rủi ro, thiên tai, đặc biệt là lũ lụt và sự cố giao thông cũng như ô nhiễm tiếng ồn do vận tải hàng không dự kiến sẽ tăng.

3.10 Hệ thống quản lý môi trường hiệu quả chưa được thiết lập. Thành phố cần: (i) giảm thiểu nếu không muốn nói là loại bỏ ô nhiễm trên cơ sở Đề án Thành phố Môi trường hiện nay, (ii) tăng cường chủ động đối phó với thiên tai và (iii) gắn kết các nguồn lực môi trường làm cơ sở phát triển đô thị và các hoạt động.

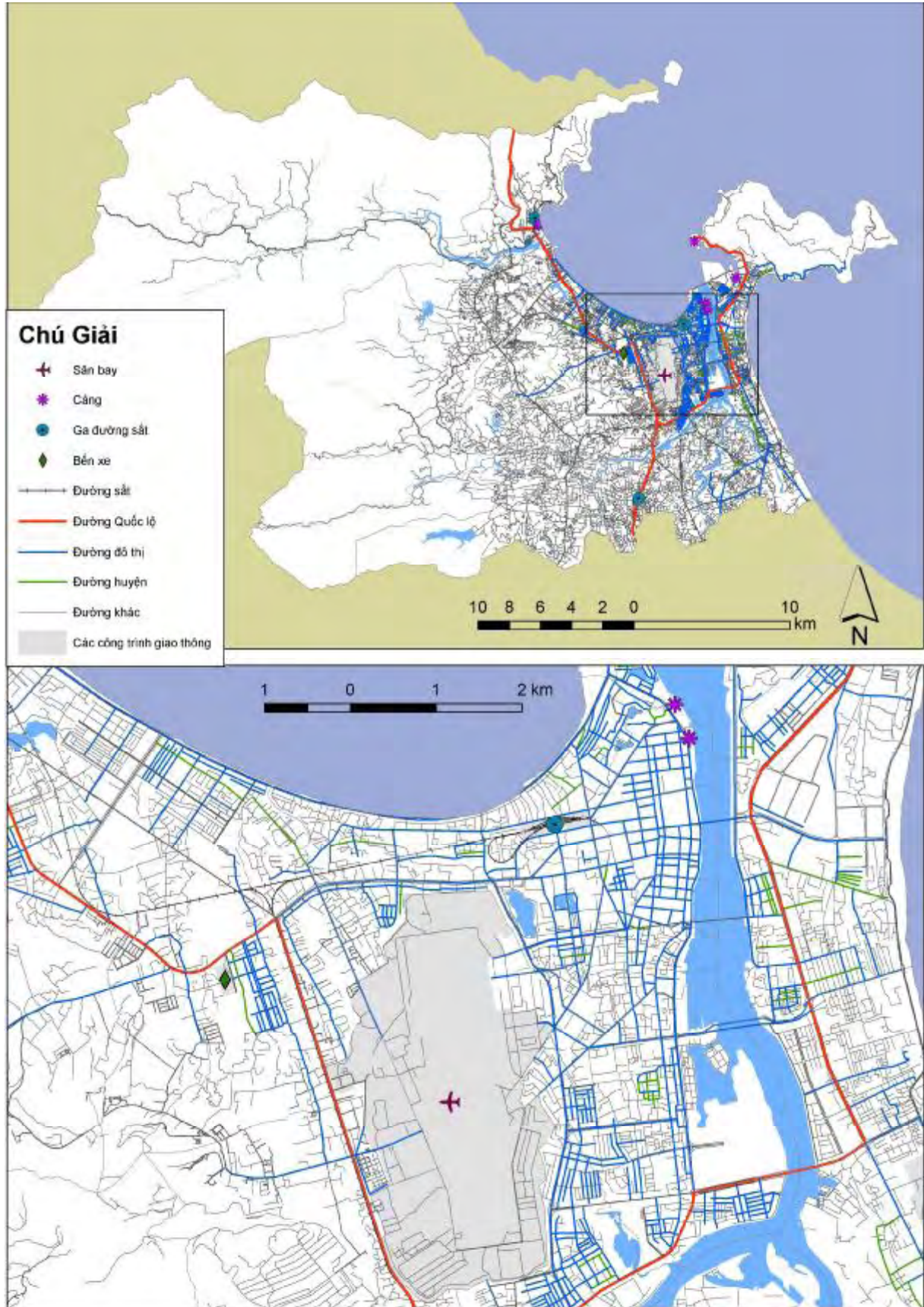
3.11 Hệ thống GTVT của thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong Bảng 3.2. Mặc dù giao thông của thành phố hiện chưa phải đối mặt với nhiều vấn đề nghiêm trọng nhưng tương lai thì chưa chắc. Do đó, thành phố, cần: (i) thiết lập chính sách ổn định về phát triển vận tải công cộng hiệu quả gắn kết với các chiến lược quản lý tăng trưởng, (ii) thiết lập liên kết hiệu quả với vận tải liên tỉnh và (iii) nâng cao ý thức của cộng đồng về an toàn, thực thi luật lệ giao thông và sử dụng phương tiện phi cơ giới cũng như đi bộ.

Bảng 3.4 Hệ thống giao thông vận tải của thành phố Đà Nẵng

Phương thức	Kết cấu hạ tầng	Dịch vụ	Đặc điểm giao thông	
Đường bộ	Đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Đường đô thị (311 km) Tín hiệu giao thông/bùng binh Cầu và cầu vượt 	<ul style="list-style-type: none"> Giao thông cá nhân: xe đạp, xe máy và xe con Vận tải công cộng: xe buýt, taxi, xe ôm 	<ul style="list-style-type: none"> Giao thông hỗn hợp và thiếu an toàn Ùn tắc trong giờ cao điểm
	Liên tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Quốc lộ 1A (37 km) và 14B (32km), Đường tỉnh (100 km) 	<ul style="list-style-type: none"> Cá nhân: Xe máy, xe con Xe khách liên tỉnh: tới nhiều nơi 	<ul style="list-style-type: none"> Giao thông hỗn hợp và thiếu an toàn Ùn tắc trong khu vực đã phát triển
Đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> Tuyến Bắc - Nam (42 km trong thành phố), kết nối tới Hà Nội và TPHCM 5 ga gồm cả ga Đà Nẵng 	<ul style="list-style-type: none"> Tần suất hoạt động hàng ngày (đi): 18 tàu khách, 12 tàu hàng 	<ul style="list-style-type: none"> Công suất năm 2006: Đi: 364.755 lượt khách, Đến: 377.030 lượt khách 	
Đường hàng không	<ul style="list-style-type: none"> Sân bay quốc tế Đà Nẵng (2 đường băng dài 3.048 m rộng 45 m, khai thác máy bay A320. Công suất của nhà ga hành khách là 1 triệu lượt khách/năm) 	<ul style="list-style-type: none"> Tần suất hoạt động hàng tuần (đi): 7 chuyến bay quốc tế, 120 chuyến bay nội địa 	<ul style="list-style-type: none"> Công suất năm 2007: Quốc tế: 27.000 lượt khách và 100 tấn hàng hóa, Nội địa: 1,41 triệu lượt khách và 8.800 tấn hàng hóa 	
Cảng và vận tải biển	<ul style="list-style-type: none"> Cảng Đà Nẵng gồm: Cảng biển nước sâu Tiên Sa (bến dài 965 m, luồng sâu 10-17 m), Cảng Sông Hàn (bến dài: 528m, luồng sâu: 6-7 m) 	<ul style="list-style-type: none"> Cảng Tiên Sa: Tiếp nhận tàu trọng tải tối đa 45.000 DWT, tàu container 200 TEU và tàu khách 75.000 GRT. Công suất 4,5 triệu MT/năm. Cảng Sông Hàn: Tiếp nhận tàu hàng công suất 500DWT. Công suất: 1 triệu MT/năm 	<ul style="list-style-type: none"> Khối lượng hàng hóa thông qua năm 2008: Tổng: 2,7 triệu MT, Nhập khẩu: 526.000 MT, Xuất khẩu: 1.231.000 MT, Nội địa: 985.000 MT, Container: 61,881 TEU, Tổng hành khách: 29.642 lượt khách 	
Đường thủy nội địa	<ul style="list-style-type: none"> 13 tuyến đường thủy (162,7km) và 18 bến khách 	<ul style="list-style-type: none"> Chủ yếu khai thác phục vụ vận tải hàng hóa, chưa có dịch vụ vận tải hành khách thường xuyên 	<ul style="list-style-type: none"> Không có số liệu 	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 3.2 Mạng lưới giao thông tại Tp. Đà Nẵng, 2008



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Tổng hợp các vấn đề

3.12 **Bền vững:** Các điều kiện hiện tại của thành phố Đà Nẵng được phân tích từ quan điểm phát triển bền vững của thành phố. “Bền vững” đề cập đến 3 khía cạnh: bền vững kinh tế, bền vững xã hội và bền vững môi trường. Các vấn đề ảnh hưởng đến việc phát triển được nêu ra dưới đây và đề xuất các giải pháp cho từng ngành.

3.13 **Quản lý tăng trưởng:** Thành phố có nguy cơ phát triển quá mức không gian đô thị. Những vấn đề chính mà thành phố phải đối mặt: i) Làm thế nào để đáp ứng việc không ngừng gia tăng dân số đô thị, ii) Làm thế nào để nâng cao vị thế của thành phố trong vùng cũng như trong cả nước, iii) Làm thế nào để sử dụng đất và không gian hiện có một cách hiệu quả mà không làm ảnh hưởng đến môi trường.

3.14 **Phát triển kinh tế:** Kinh tế Đà Nẵng vẫn chưa phát triển đến mức có thể đảm nhiệm vai trò là động lực tăng trưởng cho cả Vùng. Các vấn đề và thách thức mà thành phố đang gặp phải như sau:

- (i) Nếu thành phố không mở rộng các ngành kinh tế theo hướng xuất khẩu, thì các mục tiêu trong Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội mà thành phố đề ra có thể sẽ không đạt được;
- (ii) Trên cơ sở dữ liệu khảo sát phỏng vấn hộ gia đình và tỉ lệ dân nhập cư dự báo trong Kế hoạch PTKTXH thì trong 5 năm tới đòi hỏi mỗi năm phải tạo ra được 40.000 việc làm mới. Với việc gia tăng dân số cơ học như hiện nay trong khi dân số của Đà Nẵng tham gia vào lực lượng lao động đang giảm xuống thì đến năm 2020, mỗi năm thành phố cần phải tạo ra được trên 50.000 việc làm;
- (iii) Tỉ lệ thất nghiệp giảm chậm nhưng đều đặn trong những năm gần đây và quy mô lực lượng lao động được thuê dài hạn, có công việc ổn định đã tăng, mặc dù điều này chưa hoàn toàn thể hiện bức tranh rõ ràng về tình hình lao động;
- (iv) Tạo việc làm giá trị gia tăng cao hơn cũng là một thách thức của thành phố vì thành phố phải cạnh tranh với các khu vực công nghiệp ở phía Bắc và ở miền đông Nam bộ vì nguồn lao động đã qua đào tạo còn tương đối ít;
- (v) Cần xúc tiến đầu tư nước ngoài và tư nhân trong nước, đặc biệt trong ngành công nghiệp, không chỉ để tạo ra nhiều việc làm hơn mà còn đẩy mạnh môi trường kinh doanh năng động. Các vấn đề đặt ra ở đây là: sử dụng công nghệ thông tin, chi phí vận tải biển cao, tần suất tàu không thường xuyên, giao thông kém, chi phí giao thông tăng cao, nguồn nhân lực không đảm bảo về số lượng, tay nghề và chi phí nhân lực tăng cao; hạ tầng kém; cấp điện không ổn định, thể chế kém, tiếp cận tài chính và đất đai hạn chế; thuế cao và an ninh thấp.

3.15 Do vậy thành phố cần phải: i) xác định các chiến lược phát triển kinh tế khác với chiến lược của vùng KTTĐ miền Bắc và miền Nam, ii) xây dựng môi trường đầu tư cạnh tranh (về hạ tầng, nguồn lực và nhân lực) trên tất cả các lĩnh vực.

3.16 **Phát triển xã hội:** Trên cơ sở những xu hướng của các yếu tố cấu thành dân số thành phố Đà Nẵng, có thể dự báo những vấn đề sau đây:

- (i) Dân số sẽ tăng nhanh chủ yếu là do gia tăng cơ học. Tỉ lệ nhập cư sẽ tăng lên khoảng 2,6% cho giai đoạn đến năm 2015, và khoảng 3,8% cho giai đoạn 2015 đến 2020.
- (ii) Gia tăng dân số cơ học vẫn tiếp diễn sẽ dẫn đến nhu cầu nhà ở giá hợp lý tăng, tỉ lệ tăng dân số tự nhiên cũng tăng lên; và có khả năng tỷ lệ thất nghiệp hoặc thừa lao động cao hơn trong trường hợp kinh tế suy giảm;
- (iii) Quy mô hộ gia đình sẽ giảm xuống cùng với tỷ lệ di cư đang tăng lên và các tập quán xã hội thay đổi;

- (iv) Dự báo sẽ thiếu lao động có tay nghề khi những địa phương khác như thành phố Hồ Chí Minh tỏ ra hấp dẫn và thu hút lao động hơn Đà Nẵng; và
- (v) Tỷ lệ dịch cư sẽ phụ thuộc nhiều vào tăng trưởng kinh tế tại vùng KTTĐMT và cũng liên quan đến sự phát triển của vùng kinh tế trọng điểm phía bắc và phía nam.

3.17 Do vậy, thành phố cần: i) Cải thiện các điều kiện sống và các dịch vụ đô thị một cách tổng thể, ii) xây dựng cơ chế phù hợp để cung cấp nhà ở cho người có thu nhập thấp, iii) nâng cao hơn nữa ý thức cộng đồng trong quản lý và phát triển đô thị.

3.18 **Các dịch vụ tiện ích đô thị:** Nhìn chung, tình hình đang ngày một cải thiện, mặc dù có chênh lệch giữa các khu vực. Các vấn đề về tiện ích và dịch vụ đô thị được khái quát như sau:

- (i) Cấp điện: Cung cấp đủ điện và dịch vụ đáng tin cậy để đáp ứng nhu cầu đang tăng lên, xây dựng các nhà máy điện và các nguồn điện thay thế, cũng như kiểm soát nhu cầu để theo kịp xu hướng phát triển.
- (ii) Cấp nước: Cải thiện hệ thống cấp nước tập trung, phát triển các hệ thống riêng tại khu vực ngoại vi thành phố, giảm thất thoát nước, quản lý tổng hợp tài nguyên nước, phát triển tài nguyên nước ngầm và xây dựng năng lực nhân sự vận hành.
- (iii) Xử lý nước thải: Cần phải lập quy hoạch tổng thể xử lý nước thải, kiểm soát nước thải công nghiệp và cân đối giữa các quy hoạch cấp nước
- (iv) Quản lý rác thải rắn: Cần có các biện pháp xử lý rác thải công nghiệp và rác thải nguy hại, cũng như giảm lượng rác thải cần chôn lấp.

3.19 Do đó, thành phố cần: i) tiếp tục cải thiện các công trình tiện ích và dịch vụ về cấp nước, cấp điện, xử lý nước thải, quản lý chất thải rắn, ii) đáp ứng những nhu cầu cần thiết của người dân về cải thiện chất lượng nước; xây các nhà vệ sinh công cộng trong công viên, gần các thủy vực, dọc các trục đường chính; đồng thời cải thiện tình hình thoát nước.

3.20 **Phát triển Giao thông Vận tải:** Tăng cường cơ sở hạ tầng và dịch vụ GTVT có vai trò rất quan trọng đối với vùng KTTĐ phía Nam cũng như Đà Nẵng. Điều này không chỉ giúp kết nối các trung tâm tăng trưởng và các nguồn lực phát triển, tăng cường sức cạnh tranh của vùng mà còn nâng cao vai trò của thành phố Đà Nẵng như là động lực phát triển của vùng. Do đó, vấn đề quan trọng đối với thành phố Đà Nẵng không chỉ là phương pháp thực hiện mở rộng không gian hiệu quả mà còn bao gồm hỗ trợ các hoạt động đô thị và cải thiện môi trường đầu tư. Do đó, giao thông vận tải là biện pháp chiến lược để thành phố đạt được sự phát triển bền vững trong tương lai.

3.21 **Quản lý môi trường:** Môi trường đóng vai trò quyết định tới sự phát triển bền vững trong tương lai của thành phố. Do đó, mặc dù việc loại bỏ ô nhiễm là rất quan trọng nhưng cần cải thiện môi trường trong tất cả các hoạt động kinh tế-xã hội, xem xét bảo tồn hệ sinh thái, quản lý rủi ro thiên tai và có các biện pháp đối phó với sự biến đổi khí hậu toàn cầu.

3.22 **Tình hình tài chính của thành phố:** Tổng ngân sách thành phố năm 2007 là 7.954 tỷ đồng và vốn đầu tư chiếm 27% ngân sách. Thành phố đã đã gây dựng được nhiều nguồn vốn từ công tác chuyển đổi đất, tuy nhiên liệu có bền vững hay không vẫn đang là một câu hỏi. 3 vấn đề chính trong quản lý tài chính công cho phát triển đô thị của Đà Nẵng gồm:

- (i) Đảm bảo nguồn thu cần thiết;
- (ii) Cân đối vốn đầu tư và các khoản chi thường xuyên;
- (iii) Quản lý công tác khai thác và bảo dưỡng.

3.23 Do vậy, thành phố cần: (i) quản lý đất hiệu quả hơn nữa, (ii) tăng nguồn thu của thành phố, (iii) khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân trong việc cung cấp hạ tầng và dịch vụ.

4 RÀ SOÁT CÁC QUY HOẠCH HIỆN TẠI CỦA ĐÀ NẴNG

4.1 Hiện tại, thành phố Đà Nẵng đã có một số quy hoạch được thông qua, đóng vai trò khung định hướng và tác động tới quá trình phát triển và quản lý thành phố nói chung cũng như các ngành chính. Các quy hoạch do DaCRISS rà soát bao gồm:

- (a) **Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội, 2006 – 2010:** Bản dự thảo Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội giai đoạn 2006 - 2010 (KHPT KTXH 2006 - 2010¹) của thành phố Đà Nẵng do UBND thành phố và Sở KHĐT lập từ thông tin đầu vào do các sở khác cung cấp. Bản kế hoạch này bao gồm các nội dung như đánh giá hiện trạng kinh tế Đà Nẵng, các cơ hội và thách thức, các mục tiêu cho giai đoạn quy hoạch 2006 - 2010. Những “thuận lợi đặc biệt” được xác định trong KHPT KTXH vốn được kỳ vọng là sẽ góp phần đẩy mạnh kinh tế của Đà Nẵng bao gồm vị thế hành chính của thành phố, vai trò làm đầu mối và trung tâm du lịch của vùng, cũng như những nỗ lực nhằm mở cửa nền kinh tế và thị trường. Tuy nhiên bản kế hoạch này cũng nhận thức được các thách thức lớn cần-khắc-phục, bao gồm (i) mức độ phát triển kinh tế khá thấp hiện nay, (ii) yêu cầu đầu tư cao nhưng nguồn cấp vốn lại không đủ, (iii) yêu cầu phải nâng cao năng lực quản lý đô thị của thành phố, (iv) đô thị hóa nhanh chóng nhưng cơ sở hạ tầng không phát triển kịp yêu cầu, và (v) ngày càng có nhiều vấn đề môi trường liên quan tới sự mở rộng nhanh của thành phố.
- (b) **Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội tới năm 2020:** Sở KHĐT thành phố Đà Nẵng đã lập dự thảo “Báo cáo Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội thành phố Đà Nẵng giai đoạn tới năm 2020” năm 2008. Hội đồng Nhân dân thành phố đã thông qua kế hoạch này vào ngày 3 tháng 7 năm 2008 và đã trình lên Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Sau khi đã hoàn tất thủ tục hành chính này thì bản quy hoạch này sẽ được phép triển khai. Bảng 4.1 trình bày tóm tắt Quy hoạch Phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020.
- (c) **Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng (Quy hoạch Xây dựng):** Theo hệ thống quy hoạch hiện hành ở Việt Nam, Luật Xây dựng và các văn bản pháp lý liên quan, các quy hoạch xây dựng hay quy hoạch tổng thể tạo thành quy hoạch chung cho một khu vực đô thị và quy hoạch chi tiết quận và địa phương. “Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng 2000 - 2020” do Viện Quy hoạch đô thị nông thôn Việt Nam (NIURP²) tại Hà Nội lập năm 1999, sau đó được điều chỉnh lại vào năm 2003. Bản điều chỉnh tiếp theo được thực hiện vào năm 2007. Trong quá trình lập quy hoạch, Viện Quy hoạch đô thị nông thôn đã phối hợp với các cơ quan địa phương như Sở KHĐT, Sở XD, Viện Quy hoạch Đô thị, Sở TNMT và Sở LĐTĐBXH.
- (d) **Quy hoạch Sử dụng đất Đà Nẵng, 2006 – 2010:** Sở Tài nguyên Môi trường Đà Nẵng đã lập dự thảo “Quy hoạch Sử dụng đất Đà Nẵng 2006 - 2010”. Quy hoạch này điều chỉnh các quy hoạch sử dụng đất trước đó cho các giai đoạn 1997 - 2010 và 2004 - 2010. Quy hoạch mới này tập trung vào cấp đất đô thị đáp ứng nhu cầu phát triển của thành phố. Cụ thể, quy hoạch này tạo điều kiện chuyển đổi một phần đất nông nghiệp và đất chưa sử dụng sang đất đô thị.

¹ Đánh giá của NHTG dựa vào bản dự thảo KHPT KTXH xuất bản tháng 5 năm 2005. Bản KHPT KTXH này sau đó đã được thông qua vào ngày 28 tháng 12 năm 2005.

² Tái cơ cấu thành Viện Kiến trúc, Quy hoạch đô thị và nông thôn Việt Nam, trực thuộc Bộ Xây dựng

(e) **Đề án phát triển Đà Nẵng – thành phố môi trường:** Đề án “Đà Nẵng – thành phố môi trường” được xây dựng nhằm đưa thành phố Đà Nẵng thành một thành phố môi trường, với mục tiêu phát triển bền vững và cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân. Mặc dù chất lượng môi trường ở Đà Nẵng trong 10 năm qua đã có những thay đổi tích cực nhưng việc đô thị hóa và mở rộng nhanh chóng đã trở thành một tác nhân gây suy thoái môi trường và có thể dự báo những tác động tiêu cực trong tương lai sẽ tệ hơn, nếu như thành phố không nỗ lực quản lý hiệu quả những vấn đề này.

4.2 Giả định rằng những quy hoạch quan trọng đã rà soát được gắn kết trong một chính sách chung để giúp xây dựng Đà Nẵng thành một đô thị có tính cạnh tranh và môi trường sống tốt. Trong quá trình thực hiện mục tiêu chính sách này, đã triển khai nhiều dự án quan trọng của các nhà tài trợ, như Dự án CSHT Ưu tiên (PIIP) của NHTG, dự án cải tạo hệ thống vận tải công cộng của Ngân hàng Tái thiết và Phát triển Đức (KfW³), và dự án phát triển Đà Nẵng - thành phố môi trường của GTZ, v.v.

Bảng 4.1 Tóm tắt Kế hoạch/Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng

Mục tiêu	Kế hoạch/QH PTKT-XH giai đoạn 2006–2010	Quy hoạch PTKT-XH giai đoạn 2010–2020
Mục tiêu phát triển chung	<ul style="list-style-type: none"> Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm đô thị đóng vai trò quan trọng trong phát triển vùng kinh tế trọng điểm miền trung cũng như trên bình diện quốc gia. 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển thành phố Đà Nẵng thành một trong những trung tâm đô thị lớn nhất nước, trung tâm kinh tế, văn hóa xã hội của miền Trung
Phát triển kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> Đạt mức tăng trưởng GDP 14-15%/năm, trong đó nông nghiệp tăng 5-6%, công nghiệp 22-23%, và dịch vụ tăng 14-15% với tỷ trọng tương ứng là 3,2% - 48,8% - 48%. Kim ngạch xuất khẩu tăng 23-24%/năm Tới năm 2010, GDP bình quân đạt 2.000 USD 	<ul style="list-style-type: none"> Đạt mức tăng trưởng GDP 12-13%/năm, với tỷ trọng tương ứng các ngành nông nghiệp - công nghiệp - dịch vụ là 1,6% - 55,6% - 42,8%. Kim ngạch xuất khẩu tăng 19-20%/năm, và Tới năm 2020, GDP bình quân đạt 4.050 - 5000 USD
Phát triển xã hội	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao năng lực giáo dục và đào tạo nói chung Thành lập các trường dạy nghề, trung tâm phần mềm, trung tâm khoa học xã hội và nhân văn Thành lập trung tâm nghiên cứu sinh học và nâng cấp các bệnh viện hiện có, xây dựng các bệnh viện mới Giảm tỷ lệ hộ nghèo xuống 0,58% vào năm 2010. Xây thêm 10.500 đơn vị nhà ở. 	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện hơn nữa năng lực giáo dục và đào tạo nói chung 100% xã/phường và quận/huyện đạt chuẩn quốc gia về y tế. Giảm tỷ lệ suy dinh dưỡng xuống 10-12% và giảm tỷ lệ sinh xuống 0,3%. Giảm tỷ lệ hộ nghèo xuống 0,5% và nâng tỷ lệ hộ khá giả lên 60% (không có tiêu chí rõ ràng về hộ khá giả)
Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện chất lượng môi trường nước Xử lý nước thải tại các khu công nghiệp để đảm bảo tiêu chuẩn môi trường 	<ul style="list-style-type: none"> Tới năm 2020, đưa Đà Nẵng thành “thành phố môi trường” Tới năm 2015, 100% dân số đô thị và 90% dân số nông thôn được sử dụng nước sạch; Tới năm 2015, thu gom và xử lý 100% chất thải rắn; tới năm 2020 tái chế trên 95% chất thải rắn. Tới năm 2020, 100% lượng nước thải công nghiệp và sinh hoạt được thu gom và xử lý triệt để
Phát triển Cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> Cung cấp đường bộ, cảng hàng không, hệ thống cấp, thoát nước và không gian xanh đô thị. 	<ul style="list-style-type: none"> Tiếp tục cung cấp đường bộ, hệ thống cảng hàng không, cấp nước, thoát nước và cây xanh đô thị Đảm bảo cấp điện cho 100% hộ dân của thành phố, v.v.
Dân số	<ul style="list-style-type: none"> Giảm tỷ lệ tăng dân số trung bình xuống 1,9%/năm Tổng dân số của thành phố đạt 859 triệu người vào năm 2020 Tạo thêm 32.800 việc làm mỗi năm (2006-2010) 	<ul style="list-style-type: none"> Duy trì tỷ lệ tăng trưởng dân số tự nhiên ở mức 1%/năm Tăng dân số cơ học: 5% Tổng dân số 1,078 triệu (2015) và 1,369 triệu (2020) Tỷ lệ dân số đô thị: 92% (2020) Tạo việc làm: 32.000 - 35.000 việc làm/năm (2006 - 2010); 35.000 - 45.000 việc làm/năm (2011 - 2020)

Nguồn: Các bản kế hoạch/quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội của Đà Nẵng

³ Nghiên cứu khả thi Cải thiện Vận tải công cộng Thành phố Đà Nẵng 2008-2015