

## 5 TẦM NHÌN VÀ MỤC TIÊU

### Tầm nhìn và mục tiêu

5.1 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, Nghiên cứu đề xuất tầm nhìn cho 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**

5.2 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 xây dựng một hình ảnh riêng biệt và đặc sắc cho thành phố Đà Nẵng 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.

### Khung phát triển kinh tế - xã hội

5.3 Tầm nhìn và các mục tiêu phát triển được thể hiện rõ trong các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính đã được lựa chọn nhằm cụ thể hóa các chiến lược để đạt được tầm nhìn và các mục tiêu. Các chỉ số kinh tế - xã hội hiện nay cho thành phố đến 2020 đã được xem xét để lập các chỉ số cho năm 2025 trong nghiên cứu này (xem Bảng 5.1).

**Bảng 5.1 Các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính**

		2007	2009	2025	Tăng trưởng (07-25)	
					Tỷ lệ	%/năm
Dân số (1.000 dân)	Tổng	807	890	2,100	2,6	5,5
	Trong độ tuổi LĐ <sup>1)</sup>	528	699 <sup>3)</sup>	1,160	2,2	4,5
Hộ gia đình	Tổng số (000)	204	278 <sup>3)</sup>	563	2,8	5,8
	Quy mô TB (người/hộ)	4	3,93 <sup>2)</sup>	3,71	0,9	-0,4
Việc làm: 000 (%)	Khu vực I	40 (11)	39 (10)	18 (2)	0,5	-4,1
	Khu vực II	123 (34)	135 (33)	198 (24)	1,8	3,4
	Khu vực III	203 (56)	234 (57)	611 (74)	2,4	5,1
	Tổng	366 (100)	408 (100)	826 (100)	2	3,9
Học sinh/ Sinh viên: 000 (%)	Tiểu học	59 (27)	63 (29)	144 (32)	2,4	5,1
	Trung học	93 (43)	86 (40)	224 (50)	2,4	5
	CĐ/ĐH	65 (30)	68 (31)	78 (18)	1,2	1,1
	Tổng	218 (100)	217 (100)	486 (100)	2,1	4,1
GDP: tỷ đồng (%) <sup>2)</sup>	Khu vực I	396 (4)	459 (4)	922 (1)	3,5	7,3
	Khu vực II	4.450 (44)	5.226 (44)	28.876 (17)	8,4	12,6
	Khu vực III	5.169 (52)	6.054 (52)	138.201 (82)	9,4	13,3
	Tổng	10.015 (100)	11.738 (100)	168.000 (100)	8,7	12,8
GDP bình quân/người: triệu đồng (USD) <sup>2)</sup>		12,4 (730)	13,2 (775)	41,7(2.452)	3,4	5,5
Tỷ lệ sở hữu phương tiện (% theo hộ gia đình)	Ô tô	1,5	1,6 <sup>3)</sup>	69,9	46,6	23,8
	Xe máy	90,1	84,6 <sup>3)</sup>	23,2	0,3	-7,3

Nguồn: Tổng cục Thống kê 2007, Dự án DaCRISS 2008

1) Dân số trong độ tuổi lao động giả định là 15 – 59 tuổi (nam) và 15 – 54 tuổi (nữ)

2) giá cố định năm 2000

3) Ước tính dựa trên tốc độ tăng trưởng 2007 – 2025

## Các kịch bản tăng trưởng

5.4 **Các kịch bản tăng trưởng:** Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá 3 kịch bản tăng trưởng sau:

- (a) **Kịch bản 1 (kịch bản cơ sở):** Kịch bản này thể hiện tình hình phát triển đô thị tương lai theo đó xu hướng hiện tại tiếp tục được duy trì mà không có sự can thiệp mạnh mẽ nào tới sự tăng trưởng của các khu vực đô thị. Theo ước tính, dân số tương lai vào năm 2025 sẽ khoảng 1,2 triệu người;
- (b) **Kịch bản 2 (Quy hoạch xây dựng hiện có):** Kịch bản này hướng tới sự phát triển đô thị tương lai theo quy hoạch đô thị hiện có do Sở Xây dựng lập. Quy mô dân số của kịch bản này năm 2025 là 1,5 triệu người;
- (c) **Kịch bản 3 (Chiến lược đẩy mạnh tăng trưởng):** Kịch bản này hướng tới sự phát triển đô thị đáp ứng được những đòi hỏi về tăng trưởng nhanh trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cũng như nhu cầu về phát triển bền vững của thành phố Đà Nẵng. Quy mô dân số tương lai sẽ đủ lớn để thành phố cung cấp được các dịch vụ có tính cạnh tranh quốc tế và chất lượng cao cho nhà đầu tư. Cụ thể, tới năm 2025, dân số thành phố sẽ là 2,1 triệu người, tới năm 2030 là 2,5 - 3 triệu người.

5.5 **Chiến lược tăng trưởng đề xuất:** Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá nhanh các phương án kịch bản theo quan điểm phát triển Đà Nẵng bền vững, trong đó: (i) Phát triển đô thị tránh sự phát triển tràn lan, tăng cường sử dụng đất hiệu quả; (ii) Bền vững về kinh tế là có khả năng cạnh tranh, bao gồm đa dạng ngành nghề, hấp dẫn đầu tư, tác động tới vùng...; (iii) Bền vững về xã hội nghĩa là có điều kiện sống tốt, bao gồm cơ hội việc làm, tiếp cận dịch vụ, cân bằng... và (iv) Bền vững về môi trường cần phải xem xét đến mức độ ô nhiễm, bảo vệ hệ sinh thái, sẵn sàng đối phó với thiên tai.v.v.

5.6 Kết quả đánh giá nhanh các kịch bản trên được tổng hợp trong Bảng 5.2, thể hiện khu vực đô thị tiềm năng trong thành phố đủ rộng để đáp ứng cho dân số 2,1 triệu người.

**Bảng 5.2 Đánh giá nhanh các kịch bản tăng trưởng không gian**

Mục		Kịch bản 1: Phương án cơ sở	Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng hiện tại	Kịch bản 3: Chiến lược đẩy nhanh tăng trưởng
Kỳ yếu	Dân số (000)	1.213 (2025)	1.500 (2025)	2.117 (2025)
	Diện tích "thực tế" <sup>1</sup> (ha)	20.572	24.028	25.043
	Mật độ thực tế (người/ha)	59	62	85
Tính bền vững	Kinh tế <ul style="list-style-type: none"> <li>Cơ cấu công nghiệp</li> <li>Hấp dẫn đầu tư</li> <li>Tác động tới vùng</li> </ul>	Thấp: <ul style="list-style-type: none"> <li>Sử dụng đất thiếu hiệu quả</li> <li>Giảm tính hấp dẫn đầu tư</li> <li>Ít tác động tới vùng</li> </ul>	Trung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Đô thị phát triển tự phát</li> <li>Thiếu trung tâm đô thị cạnh tranh</li> <li>Gắn kết với các khu vực đô thị thuộc các tỉnh phụ cận</li> </ul>	Cao: <ul style="list-style-type: none"> <li>Trung tâm thương mại trung tâm và các tiểu trung tâm có tính tập trung</li> <li>Vị trí chiến lược cho các ngành nghề mới</li> <li>Gắn kết tốt hơn với các tỉnh phụ cận</li> </ul>
	Xã hội <ul style="list-style-type: none"> <li>Bình đẳng</li> <li>Việc làm</li> <li>Tiếp cận dịch vụ</li> </ul>	Thấp: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ít cơ hội việc làm</li> <li>Tiếp tục giảm dân số cơ học</li> </ul>	Trung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Khó bố trí dịch vụ vận tải công cộng</li> </ul>	Trung tới cao <ul style="list-style-type: none"> <li>Nguồn nhân lực mạnh hơn</li> <li>Tăng khả năng tiếp cận dịch vụ</li> <li>Cộng đồng mạnh hơn</li> </ul>
	Môi trường <ul style="list-style-type: none"> <li>Mức độ ô nhiễm</li> <li>Hệ sinh thái</li> <li>Đối phó thiên tai</li> </ul>	Thấp: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ô nhiễm mở rộng</li> <li>Tác động tiêu cực tới hệ sinh thái</li> <li>Dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai</li> </ul>	Trung tới cao: <ul style="list-style-type: none"> <li>Môi trường được bảo tồn/cần nhắc</li> </ul>	Trung tới cao <ul style="list-style-type: none"> <li>Không ô nhiễm</li> <li>Hệ sinh thái được bảo tồn</li> <li>Các công trình hỗ trợ tốt hơn</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

<sup>1</sup> Khu vực đô thị và các khu vực khác phù hợp cho nhiều dạng phát triển khác nhau. Số liệu dựa trên kết quả phân tích điều kiện thổ nhưỡng, không tính các khu vực chịu ảnh hưởng của xói mòn, sóng và hồ, đất lâm nghiệp, đất GTVT, nghĩa trang và các khu vực cần bảo vệ đặc biệt, ví dụ như via san hô v.v.

## 6 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

6.1 **Thành phố Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm tăng trưởng có tầm vóc quốc tế của vùng KTTĐ miền Trung, của Việt Nam, cũng như của các nước tiểu vùng sông Mê-kông:** Sự tăng trưởng của Đà Nẵng thành phố môi trường phải theo hướng bền vững; bởi vì tăng trưởng của vùng KTTĐ miền Trung phụ thuộc rất nhiều vào sự phát triển của Đà Nẵng và ngược lại. Tuy nhiên việc đảm bảo tăng trưởng và phát triển bền vững cho thành phố Đà Nẵng và vùng KTTĐMT là nhiệm vụ vô cùng quan trọng. Giả định rằng, tăng trưởng của vùng KTTĐMT vẫn theo xu hướng hiện nay, trong khi đó vùng kinh tế trọng điểm phía Nam tăng trưởng nhanh, kể đến là vùng KTTĐ phía Bắc, thì chênh lệch giữa vùng KTTĐMT và 2 vùng kinh tế kia càng lớn hơn. Vì vậy, chính sách cơ bản nhất của thành phố Đà Nẵng là lập chiến lược tăng trưởng dài hạn và chắc chắn để xây dựng Đà Nẵng thành trung tâm tăng trưởng quan trọng thứ 3 trong cả nước, có vai trò liên kết các hạ tầng cơ sở vật chất và kinh tế xã hội với 2 vùng kinh tế trọng điểm kia và hỗ trợ thực hiện liên kết trong cả nước. Nếu không có trung tâm tăng trưởng mạnh ở khu vực miền Trung, thì sẽ rất khó, thậm chí là không thể liên kết với các trung tâm tăng trưởng ở phía Bắc và phía Nam và phân bổ lợi ích từ công cuộc phát triển tới các vùng khác trong nước, như các khu vực miền núi, khu vực thuộc tiểu vùng sông Mê-kông và hành lang đông - tây.

6.2 Để đáp ứng được yêu cầu của vùng trên đây, Đà Nẵng cần phải phát triển nhanh hơn nữa so với hiện tại. Trong tương lai, mục tiêu dân số của thành phố là 2,1 triệu người đến năm 2025, thậm chí có thể cao hơn ở những năm tiếp theo. Quy mô dân số lớn trong tương lai sẽ là cơ sở cho thành phố cũng như vùng KTTĐ miền Trung được cung cấp các tiện nghi và dịch vụ đô thị chất lượng cao không chỉ cho người dân thành phố mà cho khách thập phương và các nhà đầu tư.

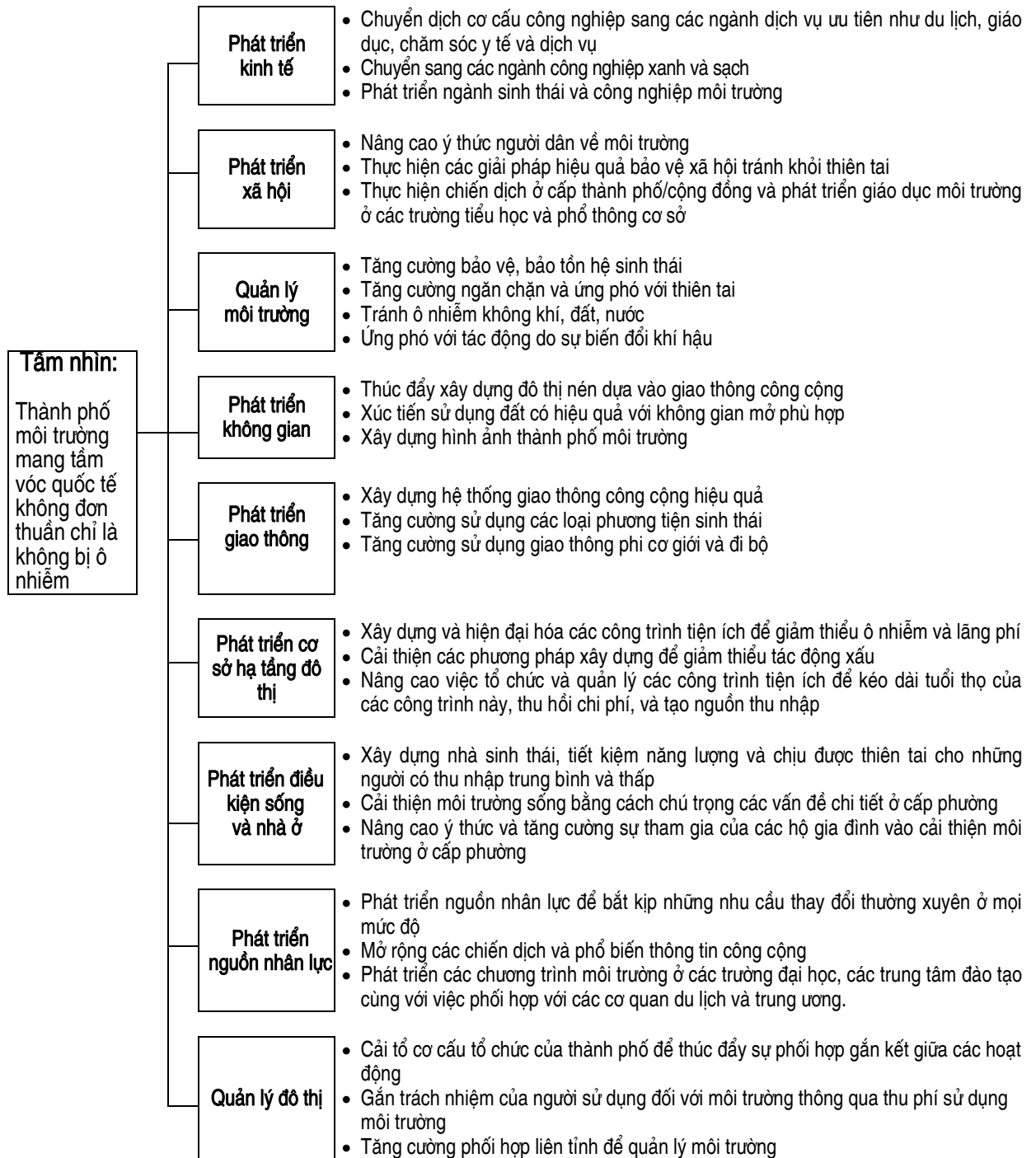
6.3 **Thách thức:** Với số dân dự kiến đạt trên 2 triệu người, cộng với mức độ phát triển kinh tế cao, cùng với tính bền vững của môi trường và xã hội, việc quản lý quá trình phát triển sẽ là một thách thức lớn không chỉ đối với thành phố, mà còn với cả Trung ương với mục tiêu phát triển đồng đều trên cả nước. Nếu không có các chiến lược phát triển phối hợp và liên kết ở các cấp chính quyền thành phố, địa phương và vùng, sẽ khó đạt được kịch bản đề xuất cho thành phố cũng như sự phối hợp giữa các ngành kinh tế. Các thách thức chính của Đà Nẵng là: (i) Môi trường kinh tế mang tính cạnh tranh, (ii) Kết nối với thế giới, các vùng KTTĐ miền Bắc và miền Nam, và (iii) Phát triển đô thị bền vững.

6.4 **Nhu cầu về các chiến lược phối hợp và liên kết:** Điểm yếu trong quy hoạch phát triển đô thị của nhiều thành phố ở Việt Nam là việc thực hiện thiếu sự phối hợp giữa các dự án và chính sách. Thiếu sự phối hợp không những sẽ gây lãng phí các nguồn tài nguyên vốn đã hạn chế mà còn đưa lại các sản phẩm không như ý. Chẳng hạn, đối với việc triển khai các dịch vụ giao thông công cộng, nếu sử dụng đất dọc các tuyến đường không được triển khai theo hướng tập trung, thì khả năng tiếp cận các dịch vụ này sẽ khó khăn, và không khuyến khích người dân sử dụng dịch vụ. Việc cho phép xây dựng ở các khu vực nhạy cảm về môi trường sẽ gây ra các tác động tiêu cực tới xã hội, dù cho nó mang lại hiệu quả kinh tế. Xây dựng các khu nghỉ dưỡng cao cấp (resort) dọc các bãi biển đồng nghĩa với việc bãi biển đó chỉ dành riêng cho khu nghỉ dưỡng đó sử dụng, như vậy sẽ lấy đi cơ hội sử dụng không gian công phục vụ nhu cầu nghỉ ngơi giải trí của người dân. Về các khu đô thị tập trung nhiều loại hình hoạt động khác nhau, có nhiều ý kiến trái chiều từ phía các đại biểu trong các cuộc họp thu thập ý kiến đóng góp từ phía người dân; Vì vậy cần phải có sự phối hợp để thống nhất giữa các chính sách và các sở,

ngành liên quan. Để thúc đẩy phát triển mọi mặt của Đà Nẵng theo quy hoạch có hiệu quả, cần phải có sự kết nối các chiến lược, cũng như phối hợp chặt chẽ của các đơn vị triển khai

6.5 Đồng thời, với tầm nhìn về một thành phố môi trường, vấn đề môi trường không thể chỉ là một phần phụ trong phát triển; mà nó là động lực đẩy mạnh phát triển bền vững 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 (xem Hình 6.1).

**Hình 6.1 Các chiến lược liên kết chuyên ngành hướng tới thành phố môi trường**



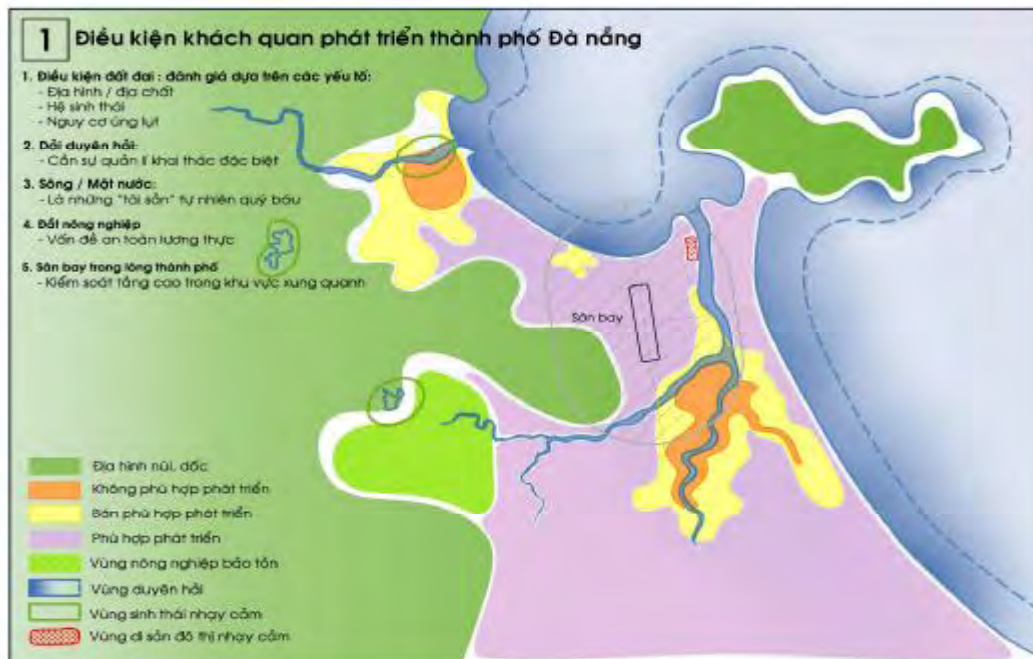
## 7 LẬP QUY HOẠCH ĐÔ THỊ CHUNG

7.1 **Ý tưởng quy hoạch:** Mục tiêu chính yếu của quy hoạch không gian là xác định chiến lược phát triển không gian nhằm hiện thực hóa mục tiêu trở thành thành phố môi trường, và tăng cường tính bền vững về xã hội, kinh tế và môi trường, cụ thể như sau:

- (i) Xây dựng chức năng và hình ảnh của thành phố môi trường mang tầm quốc tế;
- (ii) Củng cố nền kinh tế vùng và tăng tỷ lệ việc làm thông qua việc thu hút đầu tư (cả nội địa và quốc tế trong lĩnh vực du lịch, môi trường, giáo dục, chăm sóc sức khỏe, dịch vụ, v.v.);
- (iii) Xây dựng môi trường sống an toàn, thoải mái, tiện nghi và sạch sẽ; và
- (iv) Tạo ra môi trường mà ở đó môi trường sinh thái, quản lý thiên tai, ngăn ngừa ô nhiễm được chú trọng đồng thời đảm bảo sự thích nghi với biến đổi khí hậu.

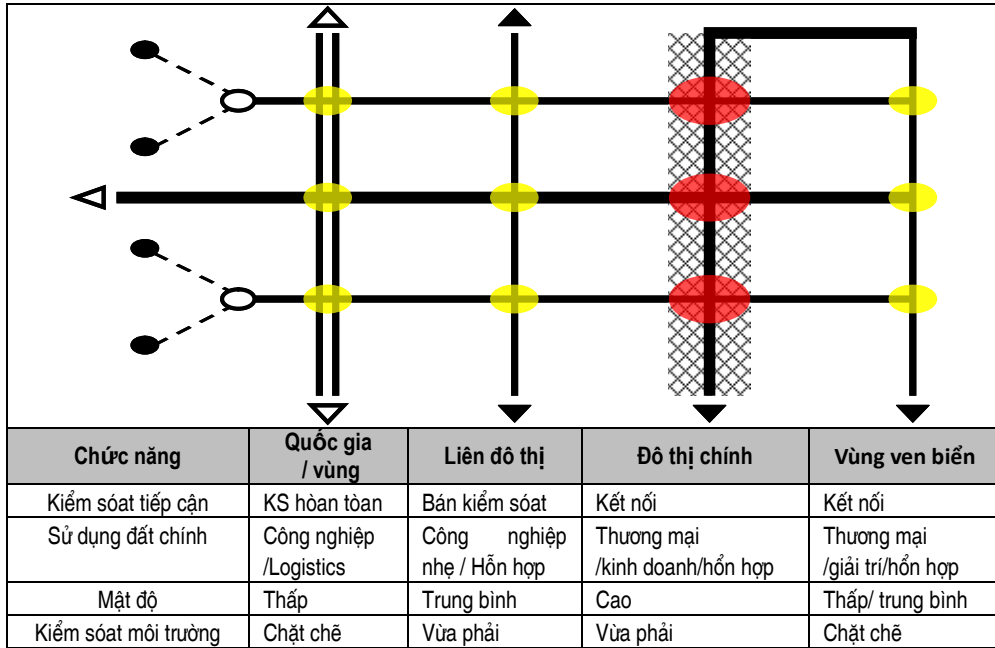
7.2 **Ý tưởng về cấu trúc không gian:** Các nội dung chính của cấu trúc không gian đề xuất như sau: (i) Phân vùng môi trường (Việc phân vùng môi trường này sẽ đưa ra các cân nhắc cơ bản về môi trường trước khi triển khai hoạt động phát triển; môi trường được phân vùng thành Vùng bảo tồn sinh thái, Vùng biển/sông và Vùng phát triển đô thị, xem Hình 7.1); (ii) mạng lưới không gian xanh và không gian mở (tận dụng nguồn tài nguyên môi trường thiên nhiên phong phú gồm rừng, đồi núi, cây xanh, mặt nước nhằm tạo ra hình ảnh đặc trưng của thành phố cũng như phục vụ phát triển du lịch, vui chơi giải trí); (iii) mạng lưới giao thông gồm vận tải hành khách/vận tải hàng hóa liên tỉnh/thành (cảng, đường bộ, đường sắt cao tốc, sân bay, bến xe cấp tỉnh), mạng lưới đường bộ chính yếu/thứ yếu, và các hành lang vận tải lớn; (iv) 3 trung tâm đô thị chính (Hải Châu, Liên Chiểu và Ngũ Hành Sơn) và các trung tâm tại các khu vực ngoại vi; và (v) mở rộng đô thị về phía tỉnh Quảng Nam (xem các Hình 7.2 và 7.3 về ý tưởng cấu trúc không gian chi tiết).

Hình 7.1 Phân vùng bảo tồn và phát triển



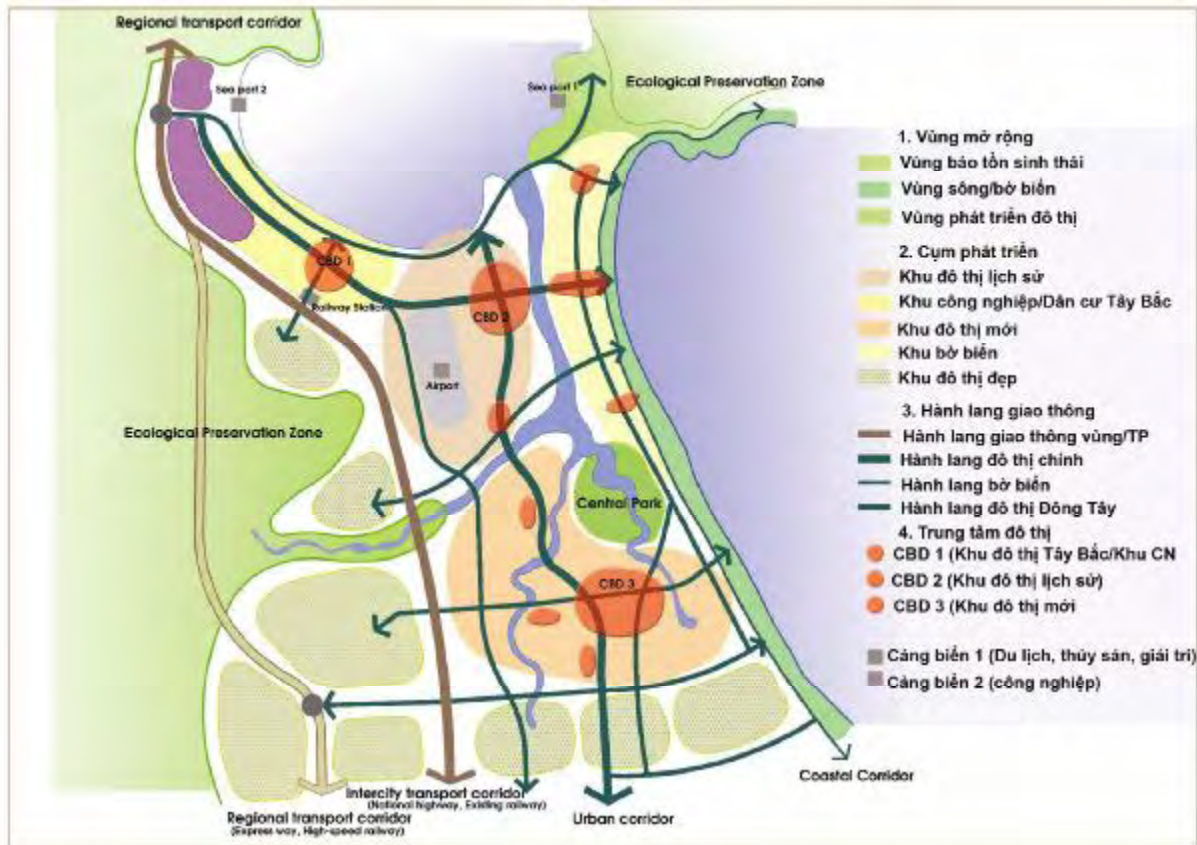
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**Hình 7.2 Cấu trúc mạng lưới giao thông, kiểm soát môi trường và sử dụng đất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**Hình 7.3 Ý tưởng quy hoạch cấu trúc không gian Tp. Đà Nẵng**



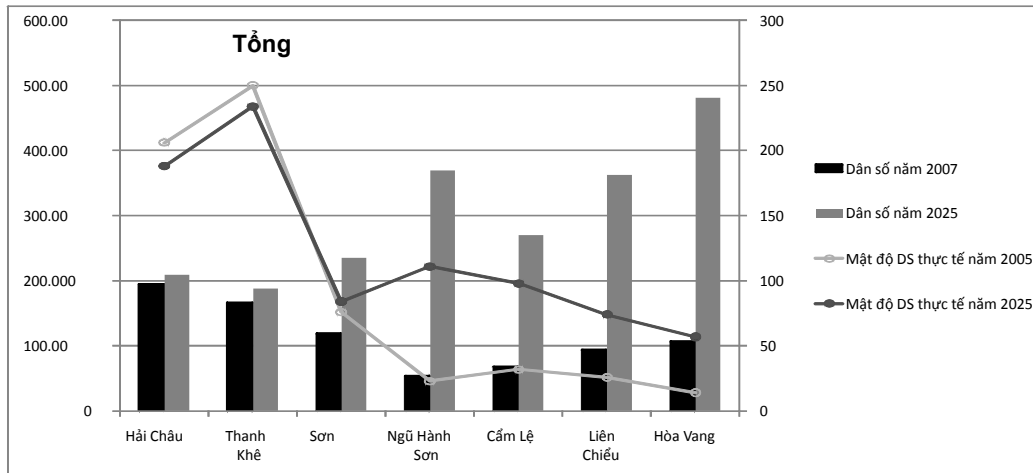
Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

**7.3 Quy hoạch chung đề xuất:** Các vấn đề chính để xem xét lập quy hoạch chung như sau (xem hình 7.7):

- (a) **Phân vùng môi trường:** Như đã trình bày ở trên trong mục 7.2.
- (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 250 người/ha dọc các tuyến vận tải đường sắt khối lượng lớn; 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 (CBD2 trong Hình 7.3); 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 (CBD trong Hình 7.3, trung tâm hành chính, phát triển gắn kết với các dự án giao thông quốc gia như đường bộ, đường sắt cao tốc), khu Ngũ Hành Sơn (CBD3 trong Hình 7.3, 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 mạnh 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 2010); Đề xuất nâng cấp và mở rộng hơn nữa hoạt động hàng không.
- (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.

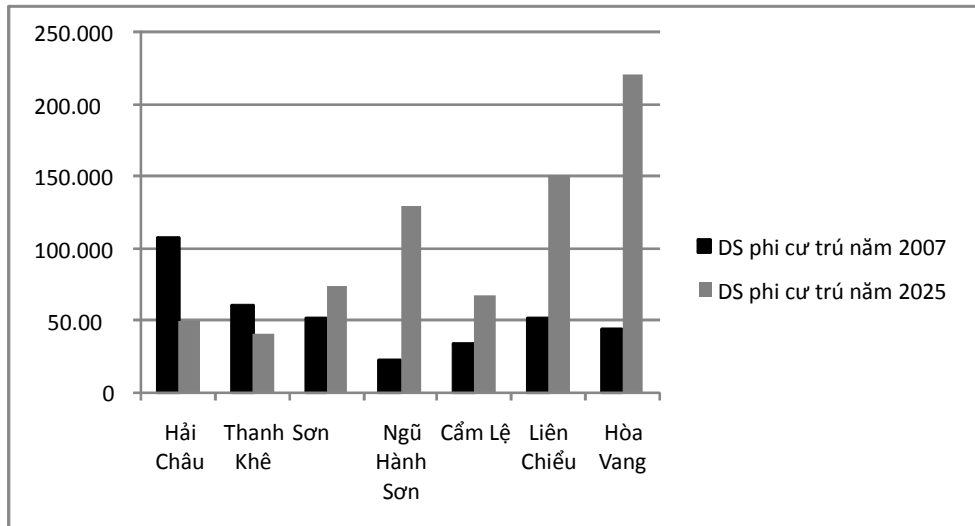
**7.4 Các biến động về KT-XH:** Các Hình 7.4 đến 7.6 tóm tắt các biến động về mật độ dân số, mật độ dân số, tỷ lệ việc làm, và sinh viên trong quy hoạch đề xuất. Dân số của thành phố sẽ tăng lên nhanh chóng, thu hút nhiều lao động cũng như học sinh, sinh viên. Mặc dù các khu vực trung tâm thành phố hiện nay có tốc độ tăng dân số thấp (các quận Hải Châu, Thanh Khê), nhưng tốc độ tăng dân số tại các quận khác rất cao, đặc biệt là khu đô thị mới tại Liên Chiểu và Ngũ Hành Sơn. Điều này sẽ tác động đến tỷ lệ việc làm và sinh viên sẽ tập trung nhiều tại Ngũ Hành Sơn do kế hoạch xây dựng đô thị đại học tại khu vực này.

**Hình 7.4 Chuyển đổi cơ cấu phân bố dân số (2007 - 2025)**



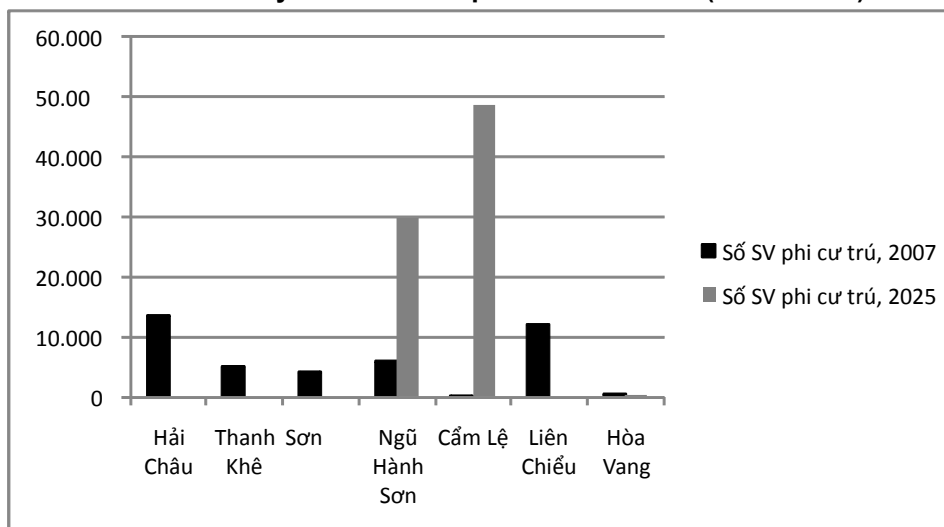
Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

**Hình 7.5 Chuyển đổi cơ cấu phân bố lao động – việc làm (2007 - 2025)**



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

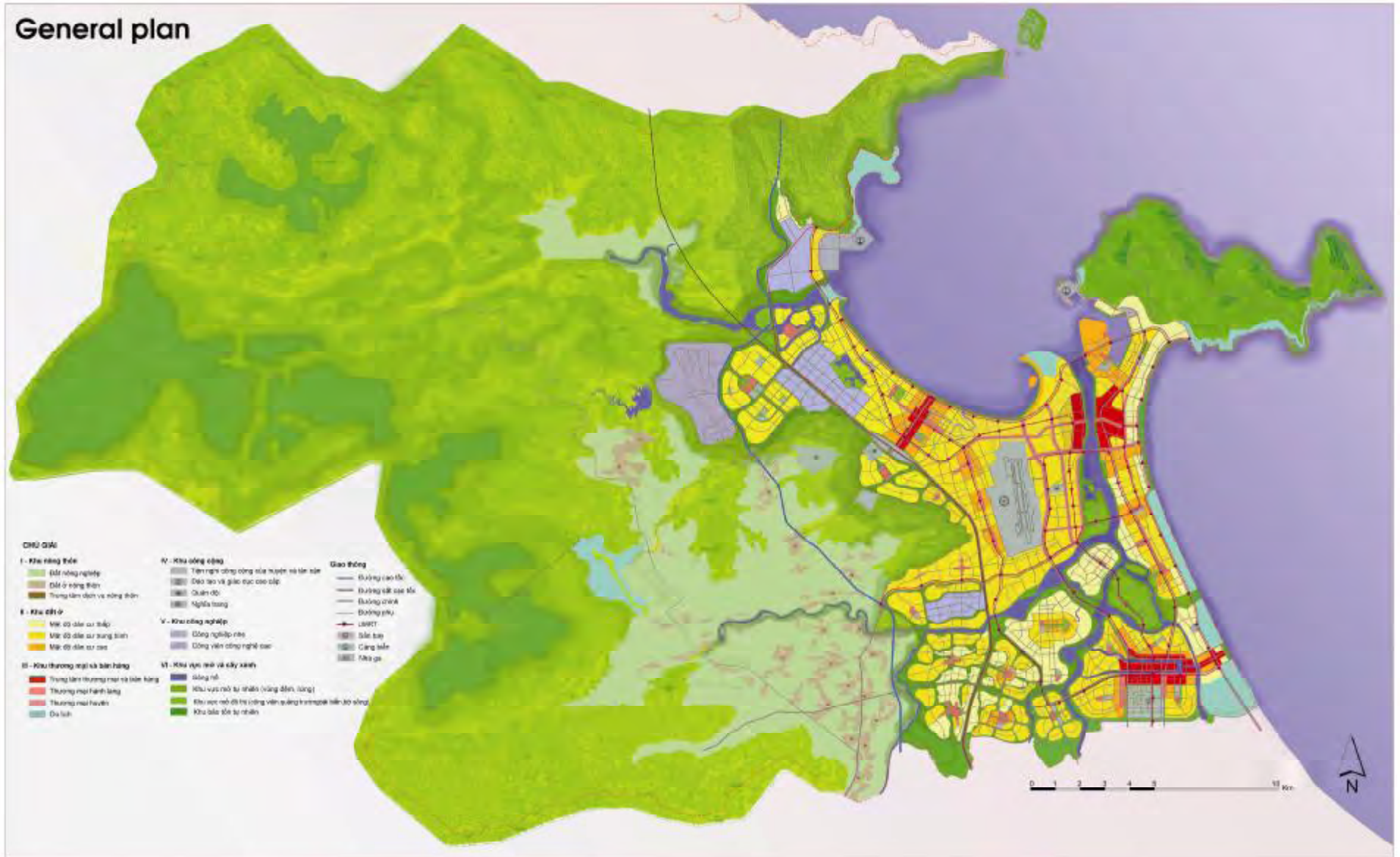
**Hình 7.6 Chuyển đổi cơ cấu phân bố sinh viên (2007 - 2025)**



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS



Hình 7.7 Quy hoạch chung đề xuất



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

## 8 QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI

### Căn cứ lập quy hoạch

8.1 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, nhất là khi thành phố muốn đóng vai trò quan trọng hơn trong sự tăng trưởng và phát triển của vùng KTTĐ miền Trung thông qua các chiến lược đã trình bày ở các chương trước. Các vấn đề chính cần cân 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 (Hành lang giao thông quốc gia/vùng, các trục đô thị chính, trục ven biển);
- (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.

### Phương án lựa chọn trên cơ sở tỷ phần phương thức

8.2 **Tầm quan trọng của chính sách phân chia phương thức:** Cách các phương thức vận tải đáp ứng nhu cầu giao thông đô thị tương lai sẽ ảnh hưởng mạnh mẽ tới tình hình giao thông cũng như chính sách đầu tư cơ sở hạ tầng và dịch vụ vận tải của thành phố. Bảng 8.1 và Hình 8.1 trình bày sự khác biệt trong tình hình giao thông theo từng kịch bản tỷ phần phương thức. Để phân tích lưu lượng giao thông của mỗi phương án tỷ phần phân chia phương thức, đã giả định 5 trường hợp sau: (i) Phương án cơ sở (mục tiêu); (ii) Phương án 1 (hiện trạng); (iii) Phương án 2 (xu hướng); (iv) Phương án 3 (sử dụng xe buýt ở mức cao); và (v) Phương án 4 (tăng sử dụng xe con). Tỷ phần phương thức hiện tại là 94% xe máy, 2% xe con và 4% xe buýt, và chắc chắn sẽ có những thay đổi mạnh mẽ như diễn biến tại Hà Nội, TpHCM và các thành phố khác ở châu Á. Vai trò của chính sách cân bằng tỷ phần phương thức chính là tác động của các phương thức đối với việc sử dụng không gian đường vốn có sự khác nhau rõ rệt giữa các phương thức.

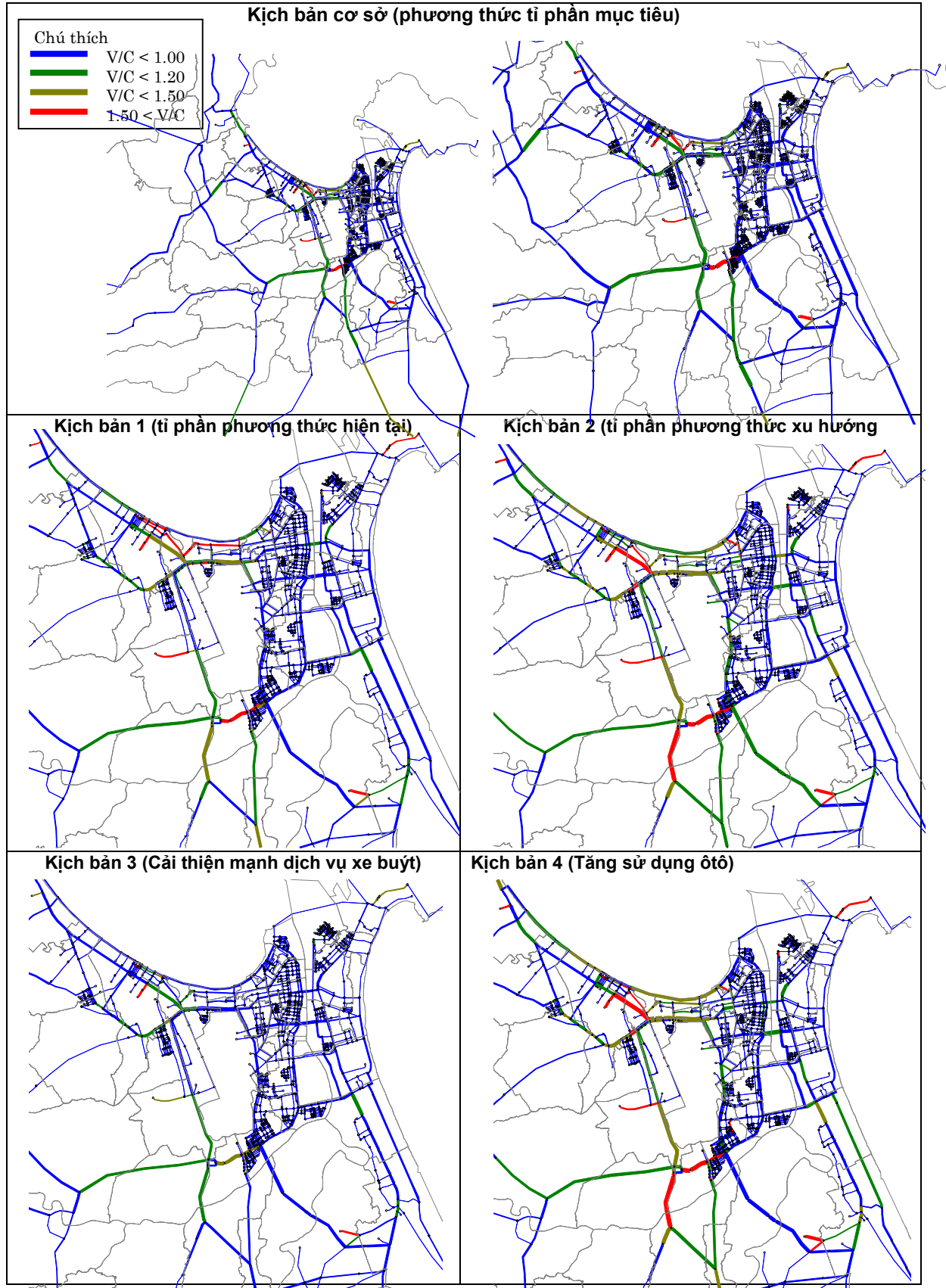
8.3 **Đề xuất chính sách về chia sẻ vai trò giữa các phương thức vận tải:** Kết quả phân tích cho thấy rõ ràng rằng việc mở rộng dịch vụ xe buýt và kiểm soát xe con là vấn đề quan trọng giúp cải thiện tình hình giao thông đô thị. Việc quản lý xe máy không nên áp dụng từ quan điểm tắc nghẽn giao thông mà từ quan điểm an toàn giao thông và chấp hành luật giao thông. Các mức tỷ phần giả định sẽ là 50% xe máy, 15% xe con và 35% xe buýt làm cơ sở cho bước quy hoạch giao thông.

**Bảng 8.1 Tình hình giao thông theo từng kịch bản tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch)**

Chỉ tiêu	2008	Thực hiện QH (2025) <sup>1)</sup>					
		Cơ sở 50/15/35 <sup>1)</sup>	PA-1 94/2/4 <sup>1)</sup>	PA-2 70/20/10 <sup>1)</sup>	PA-3 35/15/50 <sup>1)</sup>	PA-4 60/30/10 <sup>1)</sup>	
Nhu cầu giao thông (triệu PCU)	424	1.192	1.303	1.562	995	1.719	
Khối lượng luân chuyển	PCU-km (triệu)	2.594	9.600	10.594	12.016	8.825	12.278
	PCU-hrs. (triệu)	59	279	337	416	239	432
Đặc điểm đi lại	Tốc độ trung bình (km/h)	44	34	31	29	37	28
	Lưu lượng/năng lực	0,18	0,56	0,61	0,68	0,52	0,70
Chi phí GTVT (triệu USD)	Chi phí vận hành	284	1.426	1.139	1.959	1.302	2.066
	Chi phí thời gian đi lại	360	3.571	3.610	4.605	3.271	4.787
	Tổng chi phí	644	4.997	4.748	6.564	4.573	6.852

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS; 1) Tỷ phần đảm nhận phương thức của xe máy/xe con/xe buýt

Hình 8.1 Phân bố nhu cầu tương lai theo KB tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Chú thích: V/C (lưu lượng/năng lực) là giá trị trung bình hàng ngày

## Các dự án đề xuất

8.4 **Các dự án đường bộ:** Đường bộ là một trong những yếu tố hạ tầng cơ bản nhất hỗ trợ giao thông thông suốt trong thành phố và ảnh hưởng đến tình hình sử dụng đất cũng như quản lý môi trường. Về ngắn hạn, dự án đường bộ sẽ góp phần giảm thiểu ách tắc giao thông và tăng cường an toàn giao thông, về lâu dài, sẽ tác động đến trúc không gian, sử dụng đất và môi trường. Để có thể xây dựng mạng lưới đường bộ lý tưởng và các tuyến đường bộ với chức năng hiệu quả về lâu dài, cùng với các dự án đường bộ đang triển khai và đã cam kết, đề xuất thêm 5 dự án đường chính và 5 gói dự án đường thứ cấp để đáp ứng nhu cầu tương lai của thành phố (xem Bảng 8.2 và Hình 8.2). Nói chung, mật độ của mạng lưới trục giao thông (bao gồm đường chính và đường cấp II) trong khu đô thị được cho khoảng 3,5km/km<sup>2</sup>. Trong hệ thống lưới, khoảng cách của các đường trục chính là từ 500-600m. Tuy nhiên, rất ít thành phố có mạng lưới đường trục phát triển hoàn chỉnh như vậy. Do đó, đối với khu vực đô thị của thành phố Đà Nẵng, đường chính được xây dựng cách quãng 1-2km và được bổ sung bằng các đường thứ cấp để hình thành nên mạng lưới trục giao thông dạng lưới. Tuy nhiên, khi đường được mở rộng và lưu lượng gia tăng với xu hướng chuyển sang xe to hơn thì việc bảo trì đường bộ sẽ khó khăn và tốn kém hơn.

8.5 **Nghiên cứu khả thi tuyến vận tải công cộng tốc độ cao khối lượng lớn (UMRT) số 1:** UMRT<sup>1</sup> là hạ tầng chiến lược quyết định đến giao thông đô thị tương lai và cấu trúc của thành phố. Dự báo đến năm 2025, dân số thành phố tăng lên 2 triệu người và sẽ còn tiếp tục tăng cao hơn nữa, phát triển đô thị nén dựa trên vận tải công cộng là một xu thế tất yếu nhằm thực hiện chiến lược phát triển trở thành thành phố môi trường. Đã đề xuất 4 tuyến UMRT tiềm năng, và nghiên cứu khả thi Tuyến 1, tuyến quan trọng nhất.

8.6 Với tổng chiều dài 20km, Dự án UMRT sẽ nối các khu trung tâm thương mại và khuyến khích vận tải công cộng hiệu quả cao cùng với phát triển đô thị. Hệ thống này sẽ được thiết kế sao cho kết hợp sử dụng được cả hệ thống đường sắt nhẹ (LRT) và xe buýt nhanh (BRT) tùy theo nhu cầu giao thông; tuy nhiên, 5km đầu tiên trong trung tâm thành phố nên đi ngầm (xem Hình 8.2). Các phương án hướng tuyến và diện tích ga đã đề xuất đang được thảo luận, tuy nhiên, trong bước tiếp theo cần tiến hành nghiên cứu khả thi.

8.7 Quá trình phát triển UMRT thường kéo dài từ 7 đến 10 năm (bao gồm cả giai đoạn nghiên cứu) và cần khoản đầu tư lớn. Mặc dù việc phát triển UMRT sẽ gây tác động lớn đối với quá trình thu hồi đất, sử dụng đất và môi trường giao thông, tuy nhiên việc phát triển gắn kết với quy hoạch đô thị, trên thực tế, vẫn chưa được thực hiện. Trong nghiên cứu khả thi, sẽ đưa ra các phương án phát triển mới như đã có trong quá trình phát triển đường sắt và ga đường sắt tại Nhật Bản, trong đó chủ yếu tập trung vào phát triển gắn kết. Điều này sẽ kéo theo việc thu hồi đất, phát triển đô thị dọc tuyến, và phát triển UMRT sẽ được thực hiện một cách gắn kết, cũng như xác định được giải pháp hiệu quả nhất đối với thu hồi đất và tái định cư. Đồng thời, sẽ thực hiện quản lý giao thông dọc các hành lang UMRT như trình bày dưới đây. Ngoài ra, cần tăng cường đảm bảo đất cho phát triển UMRT, và khuyến khích nhu cầu giao thông công cộng, khi đó sẽ tiến hành phát triển UMRT<sup>2</sup>.

8.8 **Quản lý giao thông toàn diện tại trung tâm thành phố và các hành lang chính (cải thiện môi trường giao thông):** Tình hình giao thông tại Tp. Đà Nẵng khả quan hơn

<sup>1</sup> UMRT = Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao. UMRT bao gồm hệ thống giao thông vận tải khối lượng lớn (MRT), đường sắt nhẹ (LRT), và xe buýt nhanh (BRT), quyết định dựa trên nhu cầu giao thông và đặc điểm địa lý. UMRT là trục xương sống trong giao thông đô thị và cần phải phát triển gắn kết, phù hợp với sử dụng đất và phát triển đô thị dọc tuyến.

<sup>2</sup> Thực tế tại nhiều thành phố/đô thị ở châu Á, thiếu chiến lược phát triển toàn diện sẽ dẫn tới việc kéo dài thời gian xây dựng và/hoặc bất lợi cho người sử dụng sau khi đưa tuyến vào khai thác.



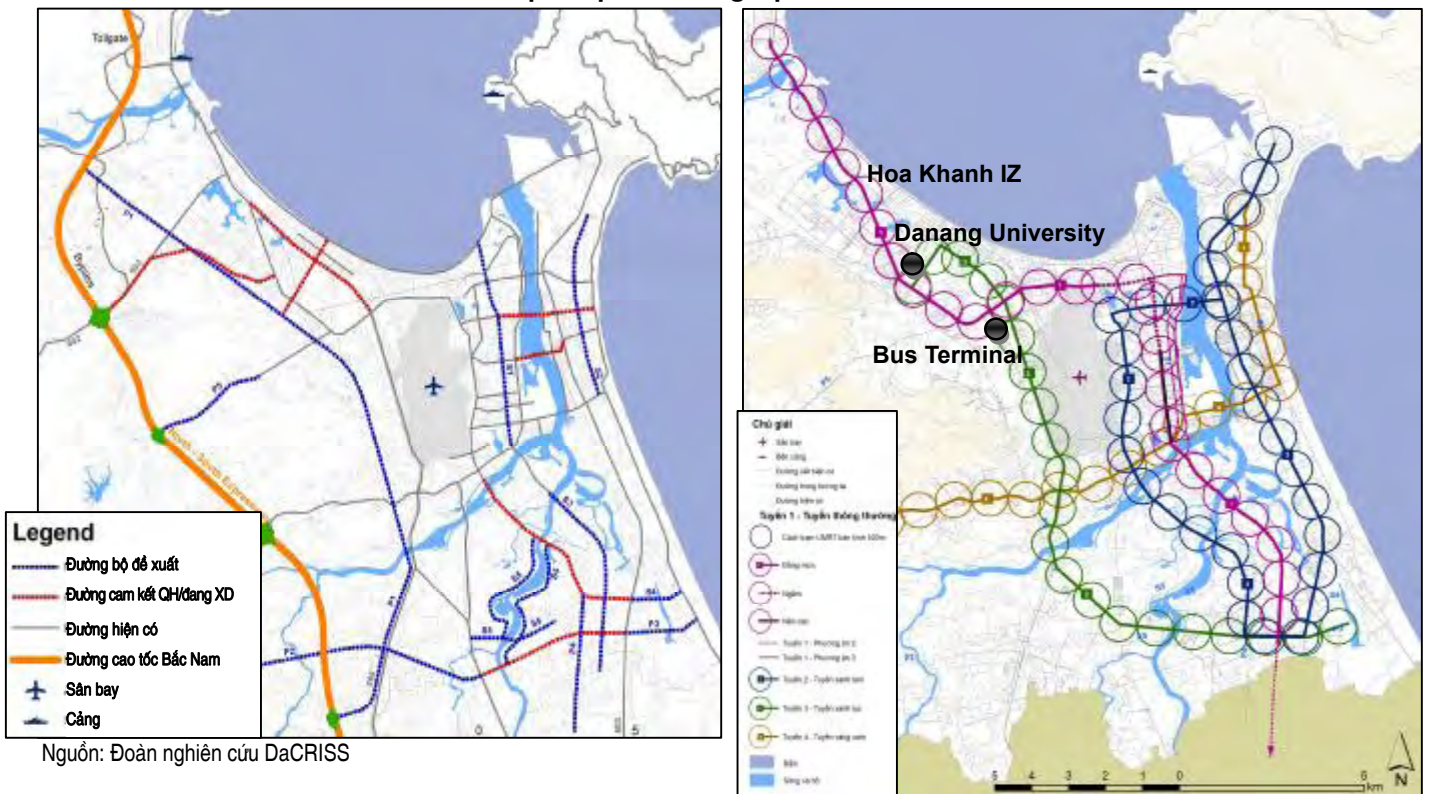
nhieu so với các thành phố lớn khác do tình trạng ùn tắc giao thông tương đối thấp và người dân khá hài lòng với điều kiện giao thông. Tuy nhiên, tình hình giao thông đô thị trong thành phố đang ngày càng trở nên tồi tệ hơn do sự gia tăng xe máy và ô-tô trong thời gian gần đây. Hiện nay, điều kiện giao thông xấu tại một số vị trí trong một khoảng thời gian nhất định trong ngày, tuy nhiên, nếu tình hình tiếp diễn, rất nhiều vấn đề (tắc nghẽn, tai nạn, ô nhiễm không khí, gia tăng lượng phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính, chi phí vận tải tăng cao) sẽ gia tăng và trở nên nghiêm trọng hơn. Mục tiêu của dự án đề xuất là thực hiện quản lý giao thông toàn diện, đồng thời tận dụng được cơ sở hạ tầng hiện nay, nhờ đó xây dựng được môi trường giao thông tốt hơn phục vụ cho việc phát triển UMRT trong tương lai. Các biện pháp chi tiết như sau: hệ thống kiểm soát tín hiệu giao thông đô thị, các vùng điều hòa giao thông, ví dụ Cấp 1: vùng điều hòa giao thông đô thị Tp. Đà Nẵng (trung tâm thành phố Đà Nẵng) và Cấp 2: vùng thông suốt giao thông đô thị Đà Nẵng (Ngoài trung tâm thành phố Đà Nẵng; quản lý giao thông trên các hành lang (quản lý giao thông dọc 5 hành lang chính gồm QL1 - Trường Chinh, QL14-Cách Mạng Tháng 8, Ngô Quyền – Lê Văn Hiến, Nguyễn Tất Thành, Âu Cơ); quản lý đậu đỗ xe đô thị, và xây dựng năng lực thể chế (tăng cường cơ cấu thể chế, các quy định và năng lực nhân sự, v.v).

**Bảng 8.2 Danh mục dự án đường bộ đề xuất**

Mã	Dự án	Chiều dài (km)	Chiều rộng (m)	Nội dung	Chi phí (triệu USD/km)		
					Xây dựng	Đất	Tổng
P1	Đường tránh Đà Nẵng	21,7	48,0	Mới	3,6	1,9	119,4
P2	Đại lộ đại học (1)	7,7	48,0	Mới	3,8	1,5	40,8
P3	Đại lộ đại học (2)	2,3	48,0	Mới	2,1	1,9	9,2
P4	Đường cao tốc Bắc - Nam	3,9	48,0	Mới	3,7	1,5	20,3
P5	Đường nối đường cao tốc Bắc - Nam với bến xe	4,3	48,0	Nâng cấp	3,8	1,5	22,8
S1	Đường cao tốc Bắc - Nam 1	6,1	48,0	Nâng cấp	4,2	31,0	214,7
S2	Đường cao tốc Bắc - Nam 1	5,4	33,0	Mới	1,7	5,5	38,9
S3	Mở rộng đường cao tốc Bắc - Nam	6,9	48,0	Mới	3,8	1,5	36,6
S4	Đường phía đông Hòa Xuân - Ngũ Hành Sơn	1,9	33,0	Mới	2,1	1,9	7,6
S5	Đường phía tây Hòa Châu - Hòa Xuân - Ngũ Hành Sơn	11,4	33,0	Mới	2,6	1,9	51,3
DR601	Nâng cấp đường 601	25,0	12,0	Nâng cấp	1,0	0,0	25,0
DR604	Nâng cấp đường 604	43,0	12,0	Nâng cấp	1,0	0,0	43,0
Tổng		139,6	-	-	-	-	629,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**Hình 8.2 Vị trí dự án đường bộ và UMRT đề xuất**



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

## 9 QUY HOẠCH HẠ TẦNG VÀ TIỆN ÍCH ĐÔ THỊ

### Quy hoạch cung cấp điện

9.1 Việc phát triển nhà máy điện và mạng lưới truyền tải điện cao thế (500 kV) được đề xuất trong “Quy hoạch tổng thể phát triển điện lực quốc gia lần thứ 6” trên cơ sở các dự báo nhu cầu sử dụng của thành phố Đà Nẵng. Các biện pháp nêu ra dưới đây cũng theo như quy hoạch tổng thể này.

9.2 **Dự báo nhu cầu sử dụng điện:** Nhu cầu trong tương lai được dự báo dựa trên khung phát triển kinh tế - xã hội và xu hướng tăng trưởng hiện nay, cũng như các nhân tố sau đây:

- (i) Tốc độ tiêu thụ năng lượng dự kiến tăng lên do số lượng ngành kinh tế khác nhau và tổng tiêu thụ nội địa. Tổng lượng tiêu thụ của những ngành trên sẽ tăng theo sự phát triển kinh tế. Trong khi đó hệ số tăng trưởng của ngành là khác nhau.
- (ii) Tiêu thụ năng lượng tăng tương ứng theo hệ thống giao thông mới bao gồm cả xe ô tô điện nhưng không tính đến đường sắt cao tốc.

9.3 Lượng tiêu thụ điện dự kiến của kịch bản thứ 3 năm 2025 cao gấp 10 lần năm 2007. Cần đẩy nhanh công tác phát triển của mạng lưới cung cấp điện do mức độ tăng trưởng hàng năm là hơn 12 %, cao hơn mức hiện tại (xem Bảng 9.1).

**Bảng 9.1 Nhu cầu sử dụng điện theo 3 kịch bản**

Mục	Đơn vị	2007	Kịch bản 1		Kịch bản 2			Kịch bản 3	
			2015	2025	2015	2020	2025	2015	2025
Ngành									
Nông, Lâm, Ngư nghiệp	GWh	1	1	2	1	1	2	1	3
Công nghiệp, Xây dựng	GWh	452	894	3.262	976	1.694	3.221	1.064	4.688
Thương mại, KS, Nhà hàng	GWh	65	102	528	112	200	391	122	1.059
Điện sinh hoạt	GWh	350	891	1.316	977	1.300	2.166	1.273	3.153
Khác	GWh	27	57	153	62	96	173	74	267
<b>Tổng lượng tiêu thụ</b>	<b>GWh</b>	<b>907</b>	<b>1.945</b>	<b>5.261</b>	<b>2.127</b>	<b>3.291</b>	<b>5.954</b>	<b>2.533</b>	<b>9.170</b>
Hệ số	lần	1,0	2,1	5,8	2,3	3,6	6,6	2,8	10,1
Hệ số giờ cao điểm		0,59	0,68	0,74	0,68	0,72	0,74	0,68	0,74
Nhu cầu giờ cao điểm	MW	175,5	327,8	814,5	359,5	518,2	921,8	426,9	1.414,6
Hệ số	lần	1,0	1,9	4,6	2,0	3,0	5,3	2,4	8,1
Lượng tiêu thụ/người	kwh/người	1.124	1.970	4.330	1.966	2.742	3.969	2.156	4.201

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

9.4 **Mở rộng mạng lưới và phát triển các nguồn năng lượng tái tạo:** Công ty điện lực đã phát triển khả năng cung ứng của các trạm điện và mạng lưới phân phối dựa trên quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và kế hoạch 5 năm của ngành điện. Tuy nhiên, khả năng cung cấp điện trong tương lai phải đáp ứng yêu cầu với quy hoạch tổng thể nêu trên.

9.5 **Cải thiện hệ thống vận hành đảm bảo cung cấp điện ổn định:** Khi mạng lưới truyền tải điện được lắp đặt trên toàn quốc, tỷ lệ thất thoát năng lượng sẽ giảm xuống dưới 10%. Việc cấp điện không ổn định làm nản lòng các nhà đầu tư, người dân và ảnh hưởng đến việc vận hành của các nhà máy xử lý và các trạm bơm, gây nên ô nhiễm môi trường.

9.6 **Chiến dịch tăng cường nhận thức bảo vệ môi trường và giảm bớt nhu cầu:** Việc giảm lượng tiêu thụ điện sẽ làm giảm tốc độ phát triển các công trình hạ tầng đang diễn ra rất nhanh. Chỉ cần mỗi người dùng tiết kiệm một lượng nhỏ điện năng tiêu thụ sẽ góp phần trì hoãn thời gian xây dựng thêm nhà máy điện.

## Quy hoạch cấp nước

9.7 **Dự báo nhu cầu:** Nhu cầu trong tương lai được dự báo dựa trên khung kinh - tế xã hội và xu hướng phát triển hiện nay (xem Bảng 9.2).

**Bảng 9.2 Nhu cầu sử dụng nước theo 3 kịch bản**

Mục	Đơn vị	2007	Kịch bản 1		Kịch bản 2		Kịch bản 3		
			2020	2025	2015	2020	2025	2015	2025
Đơn vị sử dụng	lít/người/ngày	118	180	200	180	200	200	180	200
Phạm vi dịch vụ	%	60	80	90	80	90	95	80	99
Nước sinh hoạt	m <sup>3</sup> /ngày	49.549	118.455	202.377	124.560	195.156	235.540	146.243	363.488
Nước cho các hoạt động khác	m <sup>3</sup> /ngày	14.950	29.164	50.594	31.140	48.789	58.885	36.561	90.872
Tỷ lệ thất thoát	%	40	25	20	25	20	20	25	20
Lượng nước tiêu thụ	m <sup>3</sup> /ngày	107.930	197.425	316.214	207.600	304.932	368.032	243.738	567.951
Hệ số	lần	1	1,8	2,9	1,9	2,8	3,4	2,3	5,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

9.8 **Quản lý và phát triển nguồn nước:** Dự án cấp nước ADB tại sông Cu Đê có thể sẽ đáp ứng đủ nhu cầu nước vào năm 2015. Xét về điều kiện địa lý thì rất quan ngại trong vấn đề có nguồn nước lớn nào khác để khai thác. Thượng nguồn sông Vu Gia là một trong những nguồn nước lớn đầy triển vọng ở tỉnh Quảng Nam. Tuy nhiên, việc hợp tác trong quản lý nguồn nước giữa các chính quyền địa phương vẫn còn lỏng lẻo. Hướng tiếp cận quản lý tài nguyên nước tổng hợp do DaCRISS đề xuất gồm nhiều bên tham gia hợp tác trong việc quản lý nguồn nước và kiểm soát ô nhiễm bao gồm việc điều chỉnh nhu cầu theo mùa, bảo vệ nguồn nước, phát triển chiến lược và bảo vệ môi trường, v. v... Nếu như việc khai thác nguồn nước chung còn gặp nhiều khó khăn thì cần phải tính đến phát triển nguồn nước riêng. Chương trình nước sạch cho vùng nông thôn cũng cần được phát triển do hệ thống cấp nước tập trung không thể đảm bảo cho cả khu vực nông thôn và thành thị.

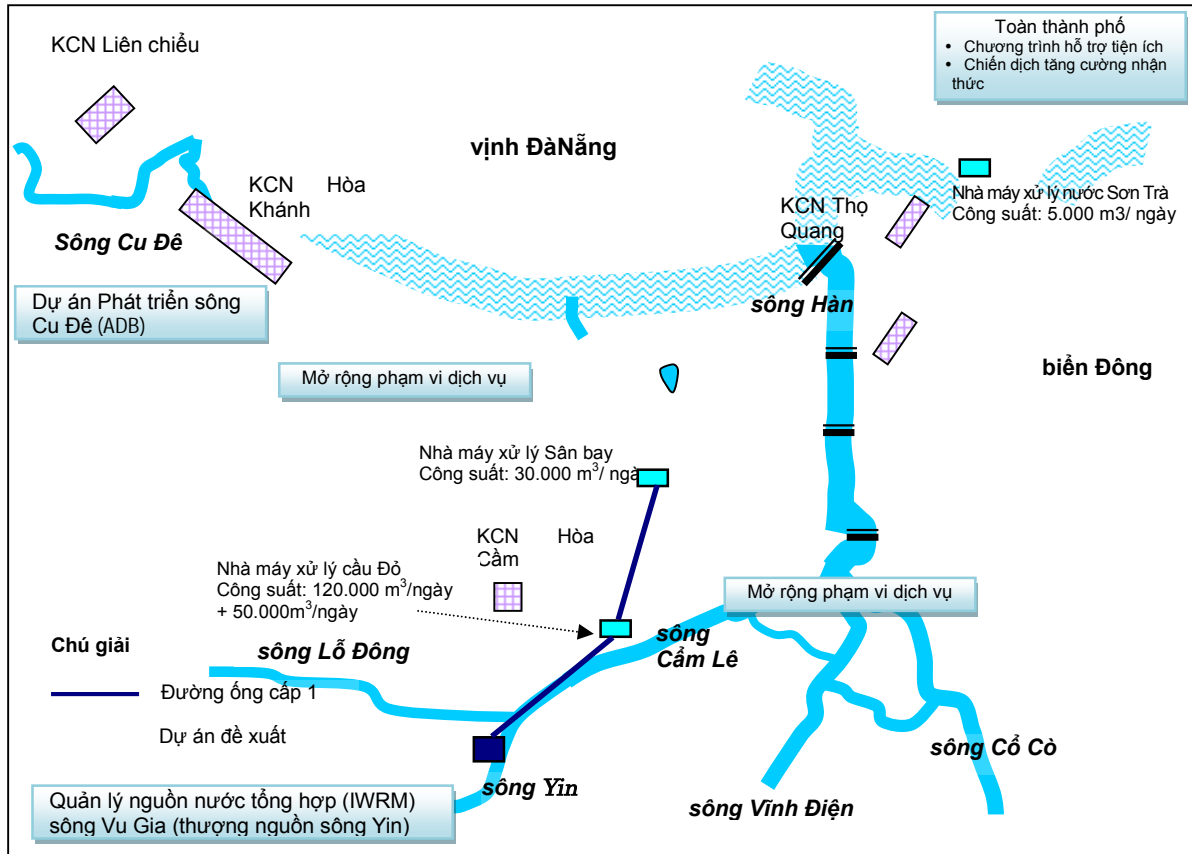
9.9 **Phát triển mạng lưới cung cấp và phân phối:** Mạng lưới cung cấp và phân phối nước sẽ được mở rộng nhằm vươn tới cả khu vực đô thị mới phát triển lẫn khu vực hiện chưa được cung cấp dịch vụ.

9.10 **Giải pháp chống thất thoát nước:** Chính phủ Hà Lan và Công ty cấp thoát nước Đà Nẵng đã hợp tác cải thiện hiệu quả của hệ thống thông qua việc triển khai dự án USP (Chương trình dịch vụ công ích). USP đem lại hiệu quả lớn trong việc cải thiện chống thất thoát nước và quan hệ khách hàng. Tỷ lệ thất thoát nước giảm từ 40 % xuống còn 36 % trong vòng một năm. Những nỗ lực hiện tại vẫn đang được tiếp tục.

9.11 **Chiến dịch tăng cường nhận thức:** Kiểm soát nhu cầu cũng mang lại hiệu quả góp phần trì hoãn khoản đầu tư mới, vì thế việc sử dụng một số biện pháp như là thiết bị xả nước tự động, vòi nước tiết kiệm và hệ thống tận dụng nước mưa. Việc hợp tác phối hợp với cộng đồng, giới truyền thông đại chúng và giáo dục môi trường tại các cấp trường học cũng rất cần thiết.

9.12 **Mạng lưới cấp nước đề xuất:** Dự án cấp nước do ADB tài trợ đang được triển khai tại sông Cu Đê. Mặc dù thượng nguồn sông Vu Gia là một trong những nguồn nước lớn đầy triển vọng, tuy nhiên hiện nay chưa có sự phối hợp giữa cơ quan có thẩm quyền địa phương và các ngành khác trong việc sử dụng nguồn nước. Hệ thống quản lý nguồn nước liên kết (IWRM) do DaCRISS đề xuất cho phép nhiều bên tham gia hợp tác trong việc quản lý nguồn nước và các quy định về ô nhiễm. Chương trình dịch vụ công ích do Đại sứ quán Hà Lan và Công ty cấp thoát nước Đà Nẵng hợp tác triển khai đã cải thiện hiệu quả của hệ thống hiện tại đã giảm tỷ lệ thất thoát nước. Mạng lưới cung cấp và phân phối nước sẽ được mở rộng nhằm vươn tới cả khu vực đô thị mới phát triển lẫn khu vực hiện chưa được cung cấp dịch vụ. Mạng lưới cấp nước tổng thể được trình bày trong Hình 9.1.

Hình 9.1 Mạng lưới cấp nước đề xuất cho Tp. Đà Nẵng



### Quy hoạch hệ thống xử lý nước thải và thoát nước

9.13 **Quy hoạch tổng thể theo dự án Ngân hàng thế giới:** Quy hoạch tổng thể về xử lý nước thải được lập trong Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên của Ngân hàng Thế giới. Các mục tiêu của quy hoạch này là: (i) Hỗ trợ chính quyền địa phương trong lựa chọn các chiến lược tổng thể ngắn hạn và trung hạn; (ii) Đề xuất các hướng lựa chọn nhằm tối ưu hóa hiệu suất hoạt động của các nhà máy xử lý nước thải hiện tại (iii) Xác định cụ thể các dự án đầu tư để hiện thực hoá các đề xuất và (iv) Đề xuất các giải pháp cụ thể bền vững nhằm tối ưu hóa phương pháp xử lý nước thải của các nhà máy hiện tại và các nhà máy xử lý nước thải đang đề xuất. Quy hoạch này tập trung chính vào hạng mục nước thải sinh hoạt. Phương án được lựa chọn là chia Đà Nẵng thành hai khu vực tiêu nước dựa trên các điều kiện thủy văn. Hai khu vực này là phía Bắc Đà Nẵng và phía Nam Đà Nẵng. theo quy hoạch của PIIP, đề xuất ba trạm xử lý nước thải (WWTP) để xử lý lượng nước thải sinh hoạt tại khu vực phía Bắc thành phố; và chỉ một trạm trung tâm để xử lý nước thải phía Nam thành phố (được đặt tại Hòa Xuân) (xem Hình 7.4.1 trong phần IV – Báo cáo chính về Quy hoạch mạng lưới xử lý nước thải tương lai PIIP).

9.14 Có 4 vấn đề chính được đề xuất trong quy hoạch tổng thể dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên là: (i) Mức độ đầu nối bề tự hoại trong tương lai, (ii) nâng cấp hệ thống vận hành và duy tu bảo dưỡng hệ thống nước thải, (iii) Chương trình nâng cao nhận thức cộng đồng và (iv) các quy định về vùng đệm.

9.15 Bên cạnh quy hoạch tổng thể, Đoàn Nghiên cứu DaCRISS đề xuất tăng cường duy trì các nội dung quan trọng của ngành này, như: i) bắt buộc phải xử lý nước thải công nghiệp, ii) xúc tiến hệ thống thoát nước độc lập ở khu vực nông thôn, iii) chiến dịch nâng cao ý thức đồng thời đặt ra mức thu phí thỏa đáng.



## Quy hoạch quản lý chất thải rắn

9.16 **Dự báo khối lượng CTR phát sinh:** Nhu cầu xử lý chất thải rắn trong tương lai được dự báo trên cơ sở khung kinh - tế xã hội và xu hướng phát triển hiện nay (xem Bảng 9.3). Khối lượng xử lý dự kiến sẽ tăng gấp 4 lần vào năm 2025. Và địa điểm bãi chôn lấp rác thải Khánh Sơn được dự báo sẽ hết công suất trong giai đoạn 2015-2020 theo kịch bản 3.

**Bảng 9.3 Lượng chất thải sinh hoạt dự kiến**

Mục	Đơn vị	2007	Kịch bản 1		Kịch bản 2			Kịch bản 3	
			2015	2025	2015	2020	2025	2015	2025
GDP /người	USD	1.200	2.015	4.000	3.000	3.500	5.000	3.000	5.000
Chất thải đô thị	Kg/người/ngày	0,8	1,1	1,2	1,1	1,15	1,2	1,1	1,2
Chất thải đô thị	Tấn/ngày	645	1.086	1.458	1.190	1.380	1.800	1.292	2.619
Tỷ lệ thu gom (đô thị)	%	85	90	95	90	92	95	90	95
Tỷ lệ thu gom (đô thị)	Tấn/ngày	549	977	1.385	1.071	1.270	1.710	1.163	2.489
Hệ số	lần	1,0	1,8	2,5	2,0	2,3	3,1	2,1	4,5
Tổng khối lượng tích lũy từ năm 2007	1000 Tấn	-	2.228	6.352	2.364	4.313	7.419	2.499	9.977

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

9.17 **Khâu xử lý trung gian và xử lý sau cùng:** Các bãi rác mới được đề xuất trong quy hoạch hạ tầng và tiện ích đô thị của nghiên cứu DaCRISS. Việc chọn địa điểm bãi rác cũng không phải dễ dàng do quỹ đất hạn hẹp ở Đà Nẵng. Về vấn đề này, việc đầu tư nhà máy xử lý rác thải sẽ góp phần giảm lượng rác thải cần xử lý sau cùng.

9.18 **Xử lý rác thải y tế:** Rác thải nguy hại được đề xuất đưa vào chung với rác thải công nghiệp và xử lý sau khi được phân loại đúng cách tại nguồn. Vì thành phố gặp khó khăn trong việc quản lý rác thải nên có thể thực hiện bằng nguồn lực từ bên ngoài. Lò đốt rác thải bệnh viện được đưa vào vận hành vào năm 2009 và theo báo cáo thì có đến 70 – 80% rác thải bệnh viện được công ty môi trường đô thị (URENCO) thu gom và xử lý.

9.19 **Tăng cường tái chế rác thải công nghiệp:** Khi ước tính được khối lượng và loại rác thải công nghiệp thì có thể đề xuất được các hình thức tái chế. Chẳng hạn xi măng, một sản phẩm công nghiệp chính của miền Trung, có thể dễ dàng trộn lẫn với bùn và tro ở các công đoạn sản xuất xi măng bước đầu. Rác thải xây dựng cũng có khả năng tái chế rất cao.

9.20 **Quy hoạch thu gom và vận chuyển rác thải :** Hệ thống thu gom và vận chuyển rác thải rắn cần được thiết kế phù hợp với loại hình xử lý và chôn lấp cuối cùng. Cần triển khai phân nguồn rác thải tại nguồn

9.21 **Nguồn vốn:** Theo kết quả khảo sát phỏng vấn hộ gia đình (KSPVHGĐ), mức sẵn sàng chi trả để cải thiện tốt hơn dịch vụ thu gom rác thải luôn thấp nhất trong số những dịch vụ công ích. Hơn nữa tỷ lệ thu phí chỉ khoảng 70%. Có rất ít kế hoạch đầu tư cho lĩnh vực xử lý rác thải là tình hình chung trên toàn thế giới. Sự kết hợp giữa nguồn trợ cấp và thu phí là giải pháp nhằm đảm bảo để duy trì dịch vụ. Xây dựng mức phí cần phải xét trên nguyên tắc người sử dụng phải trả phí dịch vụ, mức độ sử dụng dịch vụ, số lượng dịch vụ và phương pháp thu phí. Vấn đề quan hệ khách hàng có vai trò quan trọng nhằm tăng tỉ lệ thu phí. Việc ứng dụng hệ thống vi tính hoá không chỉ giúp lưu trữ tài liệu mà còn giúp phân tích yêu cầu của khách hàng nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ.

9.22 **Chiến dịch tăng cường nhận thức cho người dân:** Chiến dịch tăng cường nhận thức có một số mục tiêu chính là (i) tăng cường phân loại nguồn rác thải và 3R (tái sử dụng, giảm thiểu, tái chế), (ii) tăng tỷ lệ thu phí và (iii) giáo dục môi trường.

## 10 QUY HOẠCH QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG

### Loại bỏ ô nhiễm

10.1 Các vấn đề môi trường của thành phố Đà Nẵng được tóm lược dưới đây. Những vấn đề này cần được xem xét theo mục tiêu của thành phố là xây dựng Đà Nẵng trở thành hình mẫu của thành phố sinh thái:

- (i) Vấn đề quan tâm lớn nhất là chất thải đô thị, thường trộn lẫn với chất thải công nghiệp;
- (ii) Chất lượng nước ngầm thấp và thiếu cơ sở dữ liệu hệ thống về các tầng nước ngầm;
- (iii) Số lượng dự án xây dựng lớn dẫn đến việc chiếm dụng đất đai lớn, ảnh hưởng tới thảm thực vật ven biển và tính ổn định bờ sông;
- (iv) Chất thải rắn thường được thải vào nguồn nước như sông, hồ và biển; chất thải y tế và chất thải công nghiệp mới chỉ được xử lý một phần.
- (v) Chặt phá rừng, săn bắt thú rừng và đánh bắt cá – dù chưa có thống kê cụ thể nhưng là một vấn đề đáng quan tâm.

10.2 Hiện tại thành phố vẫn có các lợi thế về tự nhiên và thành phố cũng đã có các quyết định phù hợp để bảo tồn môi trường như:

- (i) Di dời các cơ sở gây ô nhiễm vào các khu công nghiệp tập trung và có đang xây dựng quy hoạch di dời các cảng dầu;
- (ii) Quyết định không phát triển các ngành công nghiệp quá mức;
- (iii) Thực hiện các dự án ODA, đặc biệt các dự án của Ngân hàng Thế giới, chính phủ Hà Lan và Úc trong các lĩnh vực như xử lý chất thải rắn, cấp nước hoặc xử lý nước thải.
- (iv) Thành lập các khu bảo tồn như khu vực rừng Bà Nà mặc dù vấn đề làm thế nào để bảo vệ các khu vực này một cách hiệu quả chưa được xem xét và
- (v) Duy trì tình trạng giao thông ở mức tốt hơn Hà Nội hoặc TPHCM.

10.3 Vấn đề quan tâm chính trong tương lai là quản lý môi trường. Với dự báo dân số của thành phố sẽ tăng lên 2,1 triệu dân vào năm 2025, phát triển các ngành kinh tế như du lịch, kinh doanh và các tác động do khai phá đất trong tương lai, xây dựng hạ tầng, ô nhiễm không khí từ các làng nghề, v.v. cần phải cân đối. Các vấn đề môi trường chính có thể xảy ra như sau:

- (i) Nguồn nước hiện có so với nhu cầu ngày càng tăng và vấn đề biến đổi khí hậu.
- (ii) Tác động của các dự án thủy điện trong tương lai;
- (iii) Vấn đề quản lý chất thải rắn do cơ cấu thể chế manh mún;
- (iv) Các tác động của việc lấn sông/biển đối môi trường tự nhiên;
- (v) Vấn đề quản lý rui ro, đặc biệt là lũ lụt;
- (vi) Ô nhiễm không khí do cơ giới hóa tăng lên và du lịch phát triển

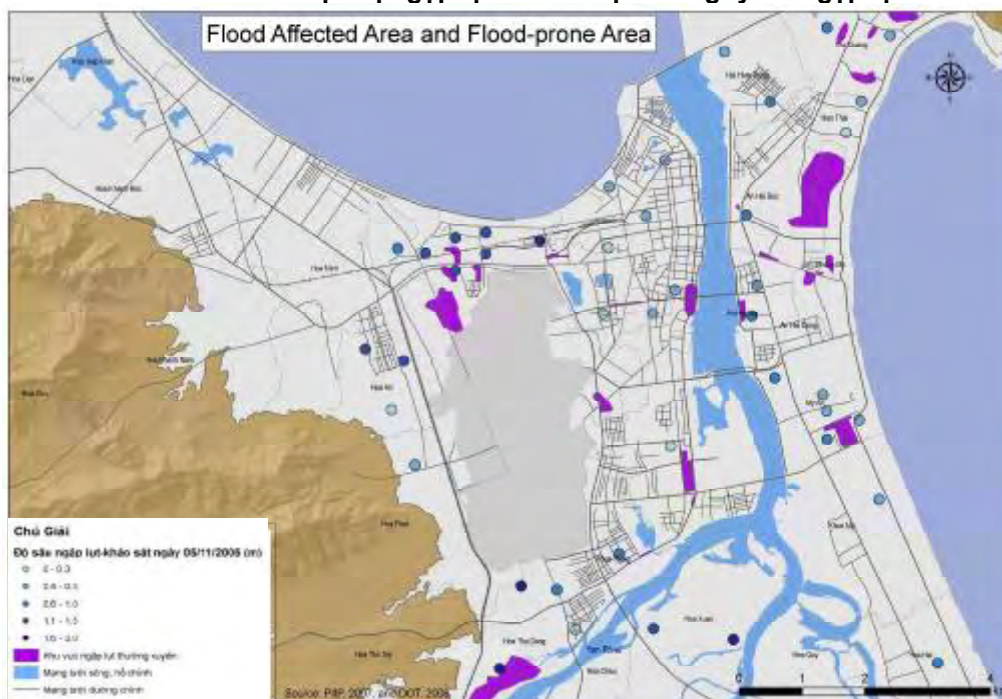
10.4 Rõ ràng là thành phố Đà Nẵng sẽ tăng trưởng mạnh hơn trong tương lai, tận dụng các lợi thế và tiềm năng kinh tế, với nhiều tài nguyên phục vụ phát triển du lịch. Dựa trên nghiên cứu các kịch bản phát triển của Đoàn nghiên cứu DaCRISS, Kịch bản 3, kịch bản tham vọng nhất nhưng là kịch bản mục tiêu chỉ ra rằng Đà Nẵng sẽ tiếp tục thu hút người nhập cư với tốc độ tăng trưởng cao. Đến năm 2025, dân số của thành phố sẽ đạt 2,1 triệu dân so với dân số năm 2007 là 806 nghìn người. Tốc độ tăng dân số trung bình là 5,7%/năm. Dân số tăng nhanh sẽ tạo ra rất nhiều áp lực môi trường.

10.5 Trên cơ sở xem xét sức ép môi trường ngày càng tăng và các nguồn lực của thành phố, cần sớm xác định 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, vi) Cần nhiều vốn đầu tư và phát triển nguồn nhân lực hơn nữa.

### Quản lý thiên tai

10.6 Lũ lụt xảy ra chủ yếu vào mùa mưa từ tháng 9 đến tháng 11. Vào ngày 28, 29, 30 tháng 9 năm 2009, trận bão Ketsana đổ bộ vào Đà Nẵng, mang theo gió và mưa lớn. Trận bão này đã gây lũ nghiêm trọng. Trong Khu vực Nghiên cứu, mặc dù lũ lụt là thiên tai thường xuyên nhất và gây thiệt hại lớn cho người dân hầu như mỗi năm, tuy nhiên những biện pháp phòng chống chưa được thực hiện đầy đủ (xem Hình 10.1). Các biện pháp phòng chống lũ lụt cần thiết cần được cân nhắc dựa trên công tác lập các quy hoạch phát triển đô thị.

Hình 10.1 Khu vực bị ngập lụt và khu vực có nguy cơ ngập lụt



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS dựa trên dữ liệu của PIIP 2007 và Sở GTVT 2008

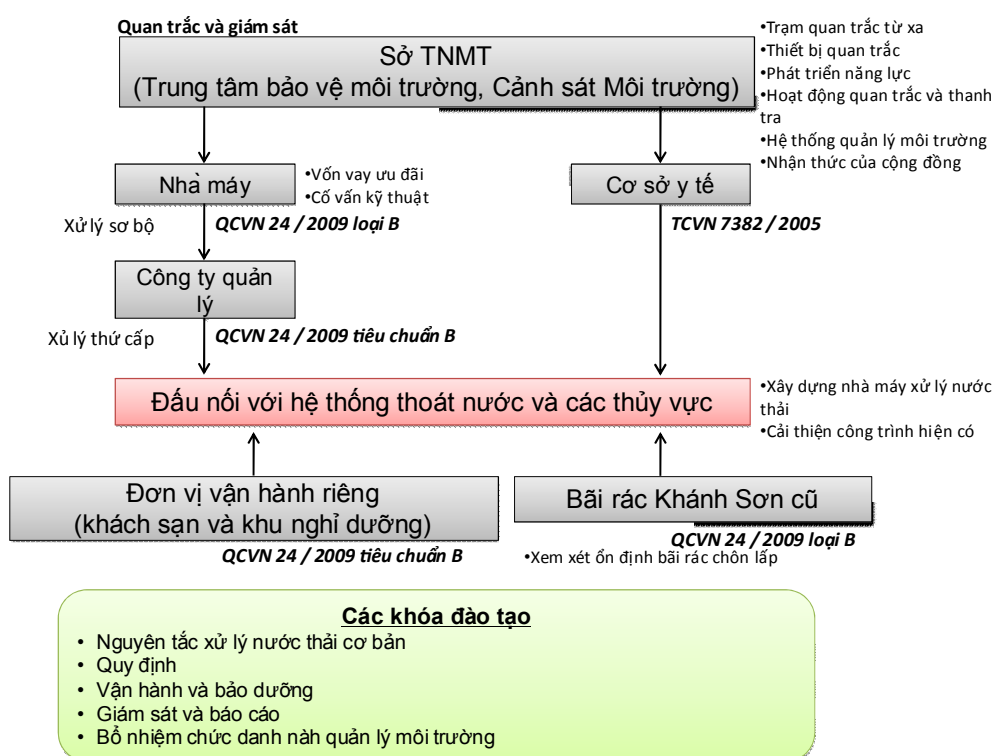
10.7 Các biện pháp phòng chống lũ lụt cần được triển khai như 1) xây kè sông đối với các sông chính, 2) Tăng cường quản lý tổng hợp lưu vực sông để kiểm soát dòng chảy kể cả trồng cây và kiểm soát xói lở tại thượng lưu lưu vực sông, 3) Thực hiện hệ thống cảnh báo sớm để quản lý lũ lụt, và 4) đẩy mạnh quản lý lũ lụt dựa vào cộng đồng.

10.8 Công tác phòng chống lũ lụt tại khu vực đô thị ở thành phố Đà Nẵng cũng rất quan trọng. Ngập lụt tại khu vực đô thị chủ yếu do hệ thống thoát nước kém. Theo Sở Giao thông vận tải, một trong những nguyên nhân gây ngập trong đô thị do các công trình xây dựng lớn không đấu nối với mạng lưới hiện hữu. Những bãi đất trống hoặc các khu vực đang thi công có lượng nước thoát lớn nhưng không được đấu nối vào hệ thống thoát chung, nước từ các khu vực xây dựng chảy tự do ra khu vực xung quanh gây ngập trong đô thị tại thời điểm mưa lớn. Quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước thành phố Đà Nẵng hiện đang được tiến hành với dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP), dự kiến hoàn thành vào năm 2011.

## Các biện pháp ưu tiên

**10.9 Kế hoạch xử lý nước thải công nghiệp và y tế:** Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên do Ngân hàng Thế giới tài trợ đã đề xuất cải thiện xử lý nước thải sinh hoạt, tuy nhiên về vấn đề cải thiện xử lý nước thải công nghiệp và y tế thành phố Đà Nẵng chỉ mới thực hiện một phần nhỏ. Do đó kế hoạch xử lý đã được đề xuất với các mục tiêu: i) Cải thiện xử lý nước thải trong các cơ sở y tế và khu công nghiệp để đáp ứng các tiêu chuẩn và quy định, ii) Bắt buộc các đơn vị vận hành thực hiện các quy định thông qua áp dụng một phần hệ thống nhà quản lý kiểm soát ô nhiễm chuyên nghiệp, iii) Cải thiện hiệu quả vận hành thông qua nâng cao năng lực cho đơn vị vận hành và iv) Thiết lập hệ thống quan trắc nước thải tin cậy hơn thông qua nâng cao năng lực quan trắc và thanh tra cho Sở TNMT. Các hợp phần của kế hoạch bao gồm: i) Hỗ trợ hạ tầng, ii) Phát triển năng lực cho đơn vị vận hành và iii) Năng lực quản lý cho Sở TNMT.

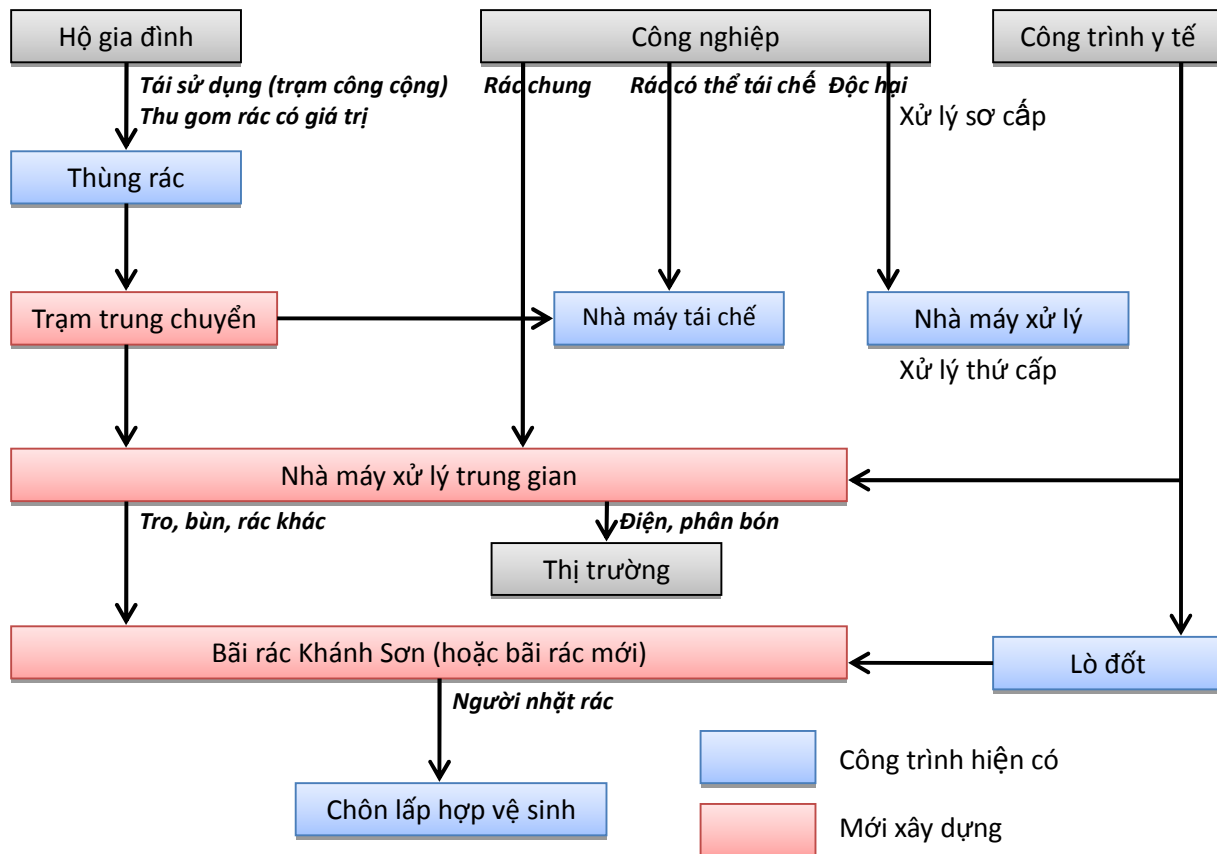
**Hình 10.2 Ý tưởng mô hình hệ thống xử lý nước thải y tế / công nghiệp**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**10.10 Kế hoạch xử lý chất thải rắn:** Hệ thống quản lý rác thải sinh hoạt được thiết lập với sự hỗ trợ của Ngân hàng thế giới. Tuy nhiên, cần cải thiện hệ thống hơn nữa để kéo dài thời gian sử dụng của bãi rác, đáp ứng lượng rác phát sinh gia tăng. Hơn nữa, hiện tại chưa có các biện pháp tái chế mang tính hệ thống, vì vậy kế hoạch phát triển hệ thống tiền xử lý được đề xuất với các mục tiêu: i) tăng cường vận hành hiệu quả nhà máy xử lý gồm cả phân loại rác thải tại nguồn, ii) Giảm lượng rác thải sinh hoạt nhờ đẩy mạnh các hoạt động 3R và iii) Hỗ trợ cơ chế phát triển sạch thông qua cải thiện thu gom rác thải. Dự án gồm các hợp phần: i) Nghiên cứu chuẩn bị để lựa chọn và thiết kế hệ thống xử lý phù hợp, ii) Vận hành hệ thống tiền xử lý và iii) Các hoạt động 3R.

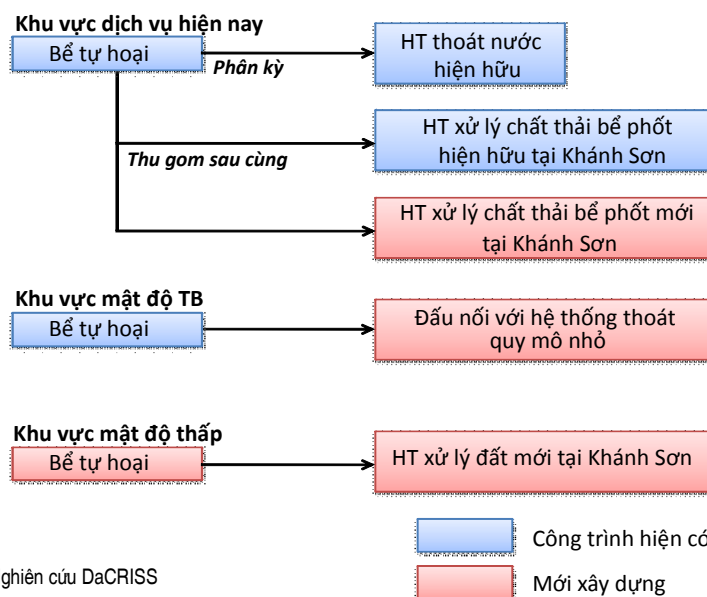
**Hình 10.3 Ý tưởng mô hình hệ thống thu gom chất thải trong tương lai**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**10.11 Xử lý nước thải:** Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình cũng cho thấy tỉ lệ đầu nối từ hộ gia đình vào hệ thống thoát chung thấp hơn 20%. Song song với việc loại bỏ dần việc sử dụng bể phốt, cần thực hiện thu gom chất thải bể phốt để ngăn chặn tình trạng ô nhiễm nước ngầm. Hiện tại không có hệ thống xử lý nước thải chung tại khu vực nông thôn. Trong bối cảnh đó, dự án này nhằm cải thiện các điều kiện xử lý nước thải sinh hoạt tại khu vực nông thôn và đô thị. Các hợp phần dự án gồm: (i) Hỗ trợ hệ thống, và (ii) Chế tài thực hiện.

**Hình 10.4 Ý tưởng hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt trong tương lai**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

## 11 KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ

### Đánh giá các dự án đề cử

11.1 Để đẩy mạnh xây dựng Đà Nẵng trở thành thành phố môi trường thực thụ, thì các dự án, hành động đề xuất ở nhiều lĩnh vực khác nhau phải được gắn kết thành các chương trình chiến lược, từ đó vạch ra các mục tiêu rõ ràng để tăng cường phối hợp thực hiện. 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.

11.2 **Phương pháp lập thứ tự ưu tiên:** 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. Mỗi dự án sẽ được cho điểm số từ 5 đến 1 biểu thị các tác động tích cực, điểm số 0 là không có tác động, và điểm -1 đến -5 đối với các tác động tiêu cực. Tổng điểm sẽ quyết định mức độ ưu tiên.

11.3 **Khả năng ngân sách:** Đoàn Nghiên cứu DaCRISS ước tính tổng chi phí đầu tư xây dựng cơ bản (CI)<sup>1</sup> là 5.576 tỉ đồng (328 triệu USD) cho giai đoạn 2010 – 2012, 13.579 tỉ đồng (799 triệu USD) cho giai đoạn 2010 – 2015 và 75.200 tỉ đồng (4.424 triệu USD) cho giai đoạn 2010 – 2025 (xem bảng 11.1) cho phương án tăng trưởng trung bình. Tổng mức chi đầu tư giai đoạn 2010 – 2015 trong phương án tăng trưởng trung bình tương đương với tổng chi phí ban đầu cho 66 dự án<sup>2</sup> được xếp theo thứ tự ưu tiên theo điểm sàng lọc thứ cấp.

11.4 Tổng vốn đầu tư cho tất cả các dự án ứng viên là 4,8 tỷ USD, những dự án sắp xếp mức độ ưu tiên từ cao đến trung bình đòi hỏi vốn đầu tư là 4,2 tỷ USD. Mặt khác, dự toán vốn đầu tư cho giai đoạn 2010-2015 từ 3,0 đến 5,9 tỷ USD. Điều này có nghĩa nếu kinh tế tăng trưởng mạnh, thành phố có thể đảm bảo vốn đầu tư cho các dự án tương lai.

**Bảng 11.1 Tổng hợp chi phí dự án của Tp. Đà Nẵng theo thời hạn<sup>1</sup> thực hiện**

Lĩnh vực	Ngắn hạn (2010 – 2012)		Trung hạn (2013 – 2015)		Dài hạn (2016 – 2025)		Tổng		
	triệu USD	%	triệu USD	%	triệu USD	%	triệu USD	%	
1. Phát triển kinh tế	77	36	1	0	78	2	0	0	
2. Phát triển xã hội	0	0	14	3	781	19	794	17	
3. Quản lý môi trường	1	1	194	36	17	0	212	4	
4. Phát triển không gian	0	0	1	0	272	7	273	6	
5. Phát triển giao thông	171	80	79	15	1,026	26	1,277	27	
6. Phát triển hạ tầng và tiện ích đô thị	42	20	143	27	1,419	35	1,604	34	
7. Điều kiện nhà ở và môi trường sống	0	0	0	0	26	1	26	1	
8. Phát triển nguồn nhân lực	0	0	0	0	329	8	329	7	
9. Quản lý khu vực đô thị	0	0	0	0	53	1	53	1	
10. Phát triển du lịch	0	0	31	6	80	2	111	2	
<b>Tổng</b>	<b>215</b>	<b>100</b>	<b>539</b>	<b>100</b>	<b>4,004</b>	<b>100</b>	<b>4,758</b>	<b>100</b>	
Phẩm trăm theo giai đoạn	5		11		84		100		
Tổng nguồn vốn	Giai đoạn	2010 - 2012		2013 - 2015		2016 - 2025		2010 - 2025	
	tỉ đồng	5.576		8.003		61.621		75.200	
	triệu USD	328		471		3.625		4.424	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

1) Chi phí các dự án nhà nước được tính 100% nguồn vốn nhà nước, dự án FDI tính 50% và dự án tư nhân đầu tư tính 0%

<sup>1</sup> Chi phí đầu tư chỉ số tiền doanh nghiệp dùng để mua tài sản cố định như đất, máy móc, nhà xưởng không phải chi phí hoạt động của doanh nghiệp. Vì vậy, chi phí dự án ban đầu phải được xem xét

<sup>2</sup> Bao gồm cả các dự án giao thông đang triển khai và đã cam kết và các dự án được liệt kê trong Quy hoạch thành phố môi trường

11.5 Tổng vốn đầu tư cho tất cả các dự án đề cử là 4,8 tỷ USD, những dự án sắp xếp mức độ ưu tiên từ cao đến trung bình đòi hỏi vốn đầu tư là 4,2 tỷ USD. Mặt khác, dự toán vốn đầu tư cho giai đoạn 2010-2015 từ 3,0 đến 5,9 tỷ USD. Điều này có nghĩa nếu kinh tế tăng trưởng mạnh, thành phố có thể đảm bảo vốn đầu tư cho các dự án tương lai.

11.6 Tuy nhiên, một số vấn đề sau đây có khả năng xảy ra: (i) GDP có thể sẽ không tăng như dự báo, (ii) tỉ trọng vốn đầu tư trên tổng GDP không thể đạt như dự báo, (iii) những biến động về chính trị, môi trường có thể yêu cầu phải sớm thực hiện những dự án không được xếp ưu tiên như trong phân tích này. Theo phương án đó, Chính phủ sẽ hỗ trợ vốn và sử dụng nguồn vốn ODA để tăng nguồn vốn đầu tư của thành phố.

### Xây dựng chương trình

11.7 Để tăng cường tối đa sự phối hợp trong việc thực hiện các dự án, đồng thời giảm thiểu xung đột và lãng phí các nguồn lực, cần thực hiện theo hướng tiếp cận sau đây: Với tầm nhìn của thành phố: “thành phố môi trường mang tính cạnh tranh, không đơn thuần là thành phố không ô nhiễm” có 5 mục tiêu sau (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. Mỗi dự án sau đó được nhóm thành 20 chương trình chiến lược quy về từng mục tiêu.

**Bảng 11.2 Các chương trình chiến lược đề xuất**

Mục tiêu	Chương trình chiến lược đề xuất
<b>A. Phát triển kinh tế:</b> Thúc đẩy các ngành / doanh nghiệp sinh thái để đẩy mạnh tăng trưởng cho thành phố Đà Nẵng và vùng KTTĐMT	P1. Chương trình thúc đẩy các ngành môi trường / sinh thái P2. Chương trình phát triển du lịch sinh thái P3. Chương trình phát triển giáo dục đại học ngành môi trường, kỹ thuật cao, y khoa... và các ngành liên quan đến các ngành mới
<b>B. Phát triển đô thị và cung cấp hạ tầng:</b> Phát triển các khu đô thị nén và hiệu quả để tạo khả năng cạnh tranh cho các hoạt động đầu tư và kinh tế xã hội	P4. Chương trình đẩy mạnh thực hiện theo quy hoạch đô thị tổng thể đã cập nhật P5. Chương trình phát triển giao thông công cộng thu hút người sử dụng P6. Chương trình phát triển các đường đô thị hiệu quả P7. Chương trình phát triển hơn nữa hệ thống xử lý nước thải, thoát nước và cải thiện công tác vận hành và quản lý P8. Chương trình nâng cấp khu công nghiệp hiện có và phát triển các khu dành cho các ngành công nghệ xanh và sạch
<b>C. Quản lý môi trường:</b> Đảm bảo môi trường bền vững trong quá trình phát triển đô thị nhanh chóng	P9. Chương trình loại bỏ ô nhiễm tại các điểm nóng đã được xác định và tăng cường giám sát và bắt buộc thực hiện theo quy định P10. Chương trình tăng cường đối thoại chính sách ở cấp vùng và quốc tế P11. Chương trình phát triển đất đô thị và các khu dân cư không bị ngập P12. Chương trình xây dựng và vận hành cơ chế tham gia liên ngành trong giám sát và quản lý môi trường
<b>D. Sống tốt:</b> Nâng cao điều kiện sống và chất lượng cuộc sống của người dân cũng sẽ thu hút nhiều khách du lịch	P13. Chương trình phát triển nhà ở chung cư sinh thái mới (giá có thể mua được, chống chọi thiên tai, tiết kiệm năng lượng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dân P14. Chương trình xây dựng các hướng dẫn thiết kế cảnh quan và đô thị và cơ chế thực hiện nâng cao hình ảnh và vị thế thành phố P15. Chương trình cải thiện chất lượng cuộc sống nông thôn P16. Chương trình thiết lập cơ chế tham gia của cộng đồng vào việc đánh giá môi trường sống và thực hiện các biện pháp cần thiết trong cộng đồng
<b>E. Quản lý:</b> Thành phố phải được quản lý hợp lý với tầm nhìn gắn kết	P17. Chương trình tăng cường ứng dụng CNTT trong quản lý kể cả GIS để đẩy mạnh chính phủ điện tử và thành phố điện tử P18. Chương trình cải thiện phí sử dụng và cơ chế phối hợp công – tư qua các chương trình của thành phố để mở rộng nguồn vốn P19. Chương trình đẩy mạnh xúc tiến đầu tư P20. Chương trình tăng cường phối hợp liên tỉnh trong việc lập quy hoạch gắn kết và thực hiện chính sách

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

## 12 ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC

### Rà soát đánh giá môi trường chiến lược thành phố Đà Nẵng

12.1 Sở Kế hoạch và Đầu tư đã ban hành quy định đề cương nhiệm vụ đánh giá môi trường chiến lược cho Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội (PTKTXH) đến năm 2020 vào ngày 15 tháng 10 năm 2008, 4 tháng sau khi bản dự thảo đầu tiên của quy hoạch PTKTXH được lập. Quy định chỉ rõ những nội dung cần đề cập trong đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) dựa trên Thông tư số 08/2006/TT-BKHCMNT ban hành vào ngày 8 tháng 9 năm 2006. Nội dung chính của ĐMC bao gồm (i) phương pháp kỹ thuật và trình tự pháp lý được áp dụng cho ĐMC, (ii) quy trình đánh giá, (iii) giải thích về kế hoạch PTKTXH và những tác động đến môi trường, (iv) mô tả khái quát về điều kiện tự nhiên, kinh tế và xã hội của thành phố Đà Nẵng, và (v) những nhận xét đóng góp về việc giảm thiểu những tác động xấu đến môi trường có thể xảy ra trong quá trình thực hiện Quy hoạch PTKTXH thành phố Đà Nẵng.

12.2 Mặc dù yêu cầu của ĐMC có hiệu lực chậm hơn một chút so với thời gian lập Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, nhưng quy hoạch này vẫn đang được chỉnh sửa trên cơ sở thảo luận giữa các cơ quan liên quan. Có thể nói rằng ĐMC cho quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội Đà Nẵng đang đi theo đúng trình tự.

12.3 Bản báo cáo ĐMC khá toàn diện và bao quát được tất cả những vấn đề được đề cập trong thông tư; thế nhưng vẫn còn một số điểm cần phải hoàn thiện. Bản chất của đánh giá môi trường chiến lược là (i) phân tích những tác động xấu tiềm tàng đối với môi trường tự nhiên và xã hội, (ii) xem xét ý kiến của người dân trong quá trình lập quy hoạch và (iii) đề xuất những biện pháp làm giảm bớt hoặc tăng cường cũng như cơ chế quản lý môi trường. Có thể hiểu rộng ra rằng, xác định phạm vi ĐMC là công việc thách thức vì các lĩnh vực và khu vực thực hiện ĐMC khá rộng, để có thể nêu ra tất cả các tác động môi trường có thể xảy ra, kết quả là không chỉ ra những khác biệt lớn giữa các phương án phát triển trong quy hoạch tổng thể, điều này trái ngược với mục tiêu đánh giá môi trường chiến lược. Nếu như đây là trường hợp của một dự án hoặc chương trình đơn lẻ mà các khu vực đã được xác định thì sẽ dễ dàng xác định những tác động tiêu cực đến môi trường và các vấn đề xã hội.

12.4 Điểm hạn chế duy nhất của ĐMC là đã không đưa ra những phân tích tác động về môi trường và xã hội cho 2 kịch bản khác nhau. Hướng dẫn kỹ thuật chung chỉ ra rằng xu hướng môi trường của trường hợp kiểm soát (phương án không tác động) cần được làm rõ để chỉ ra những tác động của quy hoạch PTKTXH. Vì báo cáo ĐMC hiện vẫn đang được chuẩn bị theo tiến độ của quy hoạch PTKTXH, nên quá sớm khi đưa ra kết luận rằng một điểm hạn chế nữa là ĐMC không yêu cầu ý kiến phản hồi của các bên liên quan vì đến nay vẫn chưa có một cuộc họp nào với các bên liên quan được tổ chức. Hướng dẫn kỹ thuật chung chỉ ra rằng quá trình thẩm vấn với các cấp thẩm quyền và các bên liên quan là một phần trong ĐMC nhằm tăng tính minh bạch và độ tin cậy của quy trình đánh giá môi trường chiến lược và điều này cũng có thể làm giảm bớt những nguy cơ tiềm ẩn của việc xem nhẹ những thông tin quan trọng.

12.5 Mặc dù đã có nhiều nỗ lực trong việc chuẩn bị báo cáo ĐMC, nhưng vẫn còn những thách thức trong việc lập báo cáo ĐMC cho các quy hoạch dài hạn như quy hoạch PTKTXH, đó là i) chênh lệch giữa thời gian lập báo cáo ĐMC và thời gian hoàn tất các dự án hiện tại và các biện pháp ngăn chặn những tác động xấu đối với môi trường, ii) mối tương quan của báo cáo ĐMC với quy hoạch xây dựng và iii) kết hợp xem xét những quy hoạch liên quan.



## ĐMC trong quá trình lập dự án quy hoạch phát triển tổng thể TP. Đà Nẵng

12.6 Việc xem xét các yếu tố về môi trường và xã hội đã được tiến hành theo những hướng dẫn về nghiên cứu môi trường và xã hội của JICA. Đoàn Nghiên cứu sẽ thực hiện đánh giá môi trường sơ bộ (ĐMS), đây là kết quả đánh giá ban đầu các tác động đến môi trường và xã hội của quy hoạch tổng thể. Thực hiện ĐMS nhằm bảo đảm khả năng tiếp nhận về mặt môi trường và xã hội của các dự án đề xuất ngay trong bước đầu lập quy hoạch tổng thể. ĐMS còn nhằm đảm bảo những tác động tiêu cực do dự án đề xuất và các hoạt động trong lúc thực hiện dự án gây nên sẽ được ngăn chặn và giảm thiểu.

**Bảng 12.1 Đánh giá quy hoạch môi trường**

Nội dung		Phương án	Quy hoạch xây dựng hiện	Chiến lược thúc đẩy phát triển
Ô nhiễm	Chất lượng không khí	B	B	E
	Tiếng ồn và độ rung	D	D	D
	Chất lượng nước (nước ngầm và nước mặt)	B	E	E
	Đất	-	-	-
	Nước thải	B	E	E
	Chất thải rắn	B	E	E
	Khu vực đường bờ biển	C	C	C
Môi trường tự nhiên	Quản lý và bảo tồn rừng	C	C	C
	Thực vật và động vật (đa dạng sinh học)	C	C	C
	Hệ sinh thái	B	C	C
	Hiện tượng nóng lên toàn cầu	B	B	E
Môi trường xã hội	Tái định cư bắt buộc	B	B	A
	Phân chia khu vực và cộng đồng	-	-	-
	Nhóm dễ bị tổn thương trong xã hội (người nghèo, người bản địa & người dân tộc)	B	E	E
	Di sản văn hoá và lịch sử (di tích, tài sản văn hoá & lịch sử)	-	E	E
	Cảnh quan	A	A	E
	Không gian xanh, công viên và không gian mở	A	E	E
	Y tế & sức khoẻ công cộng (vệ sinh)	C	C	C
	Môi trường sống	B	C	E
	An toàn & an ninh (tội phạm, quản lý thiên tai, v.v)	C	E	E
	Kinh tế địa phương (kinh doanh thương mại)	C	+	+
	Cơ sở hạ tầng & dịch vụ xã hội	C	+	+
	Phân phối không công bằng lợi ích & thiệt hại	-	-	-
	Mùi khó chịu	-	-	-
	Tai nạn	B	B	+
	Vấn đề xã hội khác (ổn định xã hội, bất bình đẳng, vv)	-	-	-
Đánh giá tổng thể		√	√√	√√

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Ghi chú:

**Phân loại đánh giá từng mục liên quan tới môi trường**

A: Tác động rất tiêu cực tới môi trường

B: Tác động tiêu cực tới môi trường ở mức nhất định

C: Tác động tiêu cực tới môi trường không thuộc bước nghiên cứu (khả năng tác động có thể xảy ra)

D: Tác động tiêu cực tới môi trường có thể xảy ra. Không có biện pháp quan trọng nào được triển khai cũng như không có phương hướng rõ ràng để giảm thiểu những tác động tiêu cực.

E: Giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường hoặc kế hoạch giảm thiểu mong muốn từ các chiến lược và/hoặc các dự án đề xuất

+: Tác động tích cực tới môi trường ở mức nhất định; -: Không có tác động

**Phân loại đánh giá tổng thể**

√: Xu hướng môi trường hiện tại đang mở rộng và có xu hướng tăng lên, và/hoặc những tác động tiêu cực lớn đến môi trường được dự báo có khả năng xảy ra cho một vài mục

√√: Tác động tiêu cực đến môi trường ở mức độ nhất định và các biện pháp nhằm giảm thiểu đang được xem xét thoả đáng theo những chiến lược và dự án đề ra

√√√: Ít nhất hoặc hầu như không có tác động xấu đến môi trường

## 13 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN DU LỊCH VÙNG KTTĐMT

13.1 Sở hữu 3 di sản thế giới, nhiều bãi biển đẹp và các khu du lịch ven biển cùng với các khu vực rừng bảo tồn và các khu vực núi non trong một diện tích khá khiêm tốn là thế mạnh so sánh không chỉ với các vùng khác trong cả nước mà còn trong cả khu vực châu Á (xem Hình 13.1 và Bảng 13.1). Mặc dù cụm du lịch T.T.Huế – Đà Nẵng – Quảng Nam có nhiều lợi thế và cơ hội, tuy nhiên, lại chưa phát huy được hết các thế mạnh này do thiếu cơ sở hạ tầng, quản lý môi trường, năng lực vận hành, các chiến lược quảng bá và thông tin. Thiếu phối hợp liên tỉnh cũng là yếu tố gây cản trở đối với việc thúc đẩy phát triển du lịch bền vững trong vùng.

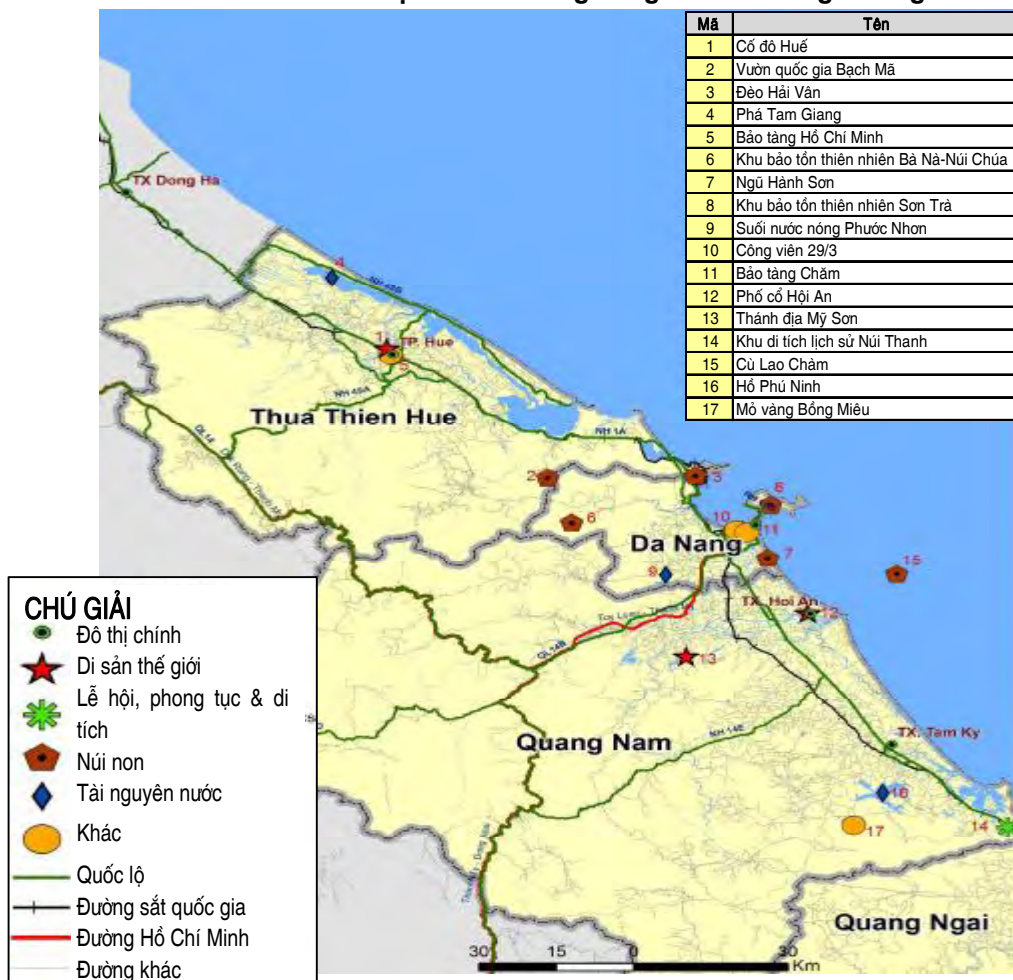
### Tổng hợp các vấn đề:

13.2 **Tăng cường phối hợp liên tỉnh:** Khi chọn địa điểm để đến tham quan du lịch tại miền Trung, du khách thường không nghĩ đến việc địa danh đó thuộc một đơn vị hành chính cụ thể nào, mà chỉ lựa chọn xem điểm tham quan đó có hấp dẫn hay không. Vì vậy, khi xem xét chính sách phát triển du lịch cần xác định các tài nguyên du lịch một cách riêng lẻ, sau đó kết hợp lại và tạo thành một sản phẩm hấp dẫn để thu hút du khách. Để thực hiện xúc tiến du lịch thành công, cần xác định vai trò của trung ương, địa phương và cộng đồng và tăng cường hướng tiếp cận cân bằng và mang tính chiến lược. Ba tỉnh miền Trung Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam đều có các tài nguyên du lịch đặc trưng riêng; nhưng với thực trạng hiện nay thì từng điểm đến của mỗi địa Phương này chưa đủ sức “nắm chân” du khách ở lại lâu hơn hoặc khiến du khách sẽ quay trở lại. Các tài nguyên chỉ có thể được khai thác tối đa nếu cả 3 địa phương cùng triển khai một chiến lược chung. Ngược lại, nếu một tỉnh cố gắng tạo ra một gói sản phẩm du lịch, gồm nhiều loại hình du lịch từ du lịch biển, núi, tham quan các di tích lịch sử, thì việc này đòi hỏi rất nhiều thời gian và đầu tư các hạ tầng du lịch. Ngoài ra, khi lượng du khách đông tập trung tại một nơi có thể làm cho môi trường xuống cấp nhanh chóng.

13.3 **Tạo dựng hình ảnh chung rõ nét cho cả vùng:** Với ba di sản thế giới, các bãi biển và vùng ven biển tuyệt đẹp, những vùng núi và rừng bảo tồn tập trung trong cùng một không gian tương đối gần nhau tạo cho ba địa phương của miền Trung (Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng và Quảng Nam) trở thành một điểm đến du lịch độc đáo. Tuy nhiên tiềm năng của cụm du lịch này chưa được khai thác hết, và rõ ràng là cần phải có sự phối hợp quản lý và xúc tiến du lịch cho cả vùng.

13.4 **Tăng cường quản lý môi trường:** Phát triển du lịch tạo ra nhiều thách thức chẳng hạn như những áp lực từ các hoạt động của con người gia tăng đồng thời cũng tạo ra các cơ hội như tăng nguồn tài chính phục vụ quản lý môi trường. Cơ hội đẩy mạnh các hoạt động tri thức như dịch vụ, nghiên cứu, công nghệ xanh cần được nghiên cứu sâu hơn. Quan điểm này rất phù hợp với mục tiêu xây dựng “Đà Nẵng – Thành phố Môi trường”. Nhìn chung, các đánh giá tác động môi trường là cần thiết đối với các khu du lịch; có thể thấy rõ rằng dọc khu vực ven bờ biển và ven sông tại Đà Nẵng có nhiều dự án khách sạn được phê duyệt một cách riêng lẻ mà không xem xét đến những tác động tổng hợp có thể gây ra. Tại Huế, có dự án quản lý tổng hợp vùng bờ kết hợp với dự án quản lý tổng hợp đầm phá, cả hai dự án đều trong giai đoạn lập quy hoạch. Hai dự án đã góp phần phát triển liên kết tại những khu vực này cũng như giảm thiểu tranh chấp các nguồn tài nguyên. Du lịch tạo ra cơ hội bảo vệ nguồn tài nguyên đồng thời tăng cường bắt buộc thực hiện theo các quy định hiện hành. Ngoài ra du lịch sinh thái cũng có thể góp phần tăng cường quản lý bền vững những khu vực nhạy cảm.

**Hình 13.1 Các điểm đến du lịch chính trong vùng Huế-Đà Nẵng-Quảng Nam**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

**Bảng 13.1 Các điểm đến du lịch chính trong vùng Huế-Đà Nẵng-Quảng Nam**

	Thừa Thiên-Huế	Đà Nẵng	Quảng Nam
Đô thị chính	• Tp. Huế	• Tp. Đà Nẵng	• Tp. Hội An • Tp. Tam Kỳ
Di sản thế giới	• Cố đô Huế (1) • Nhã nhạc cung đình Huế		• Phố cổ Hội An (12) • Thánh địa Mỹ Sơn (13)
Khu nghỉ dưỡng bãi biển	• Cảnh Dương, Thuận An, Lăng Cô	• Thanh Bình, Mỹ Khê, Bắc Mỹ An, Non Nước, Nam Ô	• Hà My, Cửa Đại, Tam Thanh, Tân Định
Làng nghề	• Các làng nghề quanh cố đô Huế • Các làng nghề gần ranh giới với tỉnh Quảng Trị	• Làng nghề tập trung ở khu vực núi Ngũ Hành Sơn	• Các làng nghề gần khu vực phố cổ Hội An, để tiếp cận • Các cụm làng nghề gần Tp. Tam Kỳ và hồ Phú Ninh
Lễ hội, tập quán và di tích	• Nhã nhạc cung đình • Các làng tắm vua/chúa	• Văn hóa Chăm được bảo tồn tại Bảo tàng Chăm	• Khu di tích lịch sử Núi Thành (14) • Các khu di tích Chăm quy mô nhỏ
Núi non/Động-thực vật	• Vườn quốc gia Bạch Mã (2) • Đèo Hải Vân (3)	• Khu bảo tồn thiên nhiên Bà Nà – Núi Chúa (6) • Đèo Hải Vân (3) • Ngũ Hành Sơn (7) • Khu bảo tồn thiên nhiên Sơn Trà (8)	• Cù Lao Chàm (15)
Tài nguyên nước	• Phá Tam Giang (4)	• Suối nước nóng Phước Nhơn (9) • Công viên 29/3 (10) • Bảo tàng Chăm (11)	• Hồ Phú Ninh (16)
Khác	• Bảo tàng Hồ Chí Minh (5)		• Mỏ vàng Bồng Miêu (17)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS. Ghi chú: số tương ứng với Hình 13.1

13.5 Về mặt địa lý tự nhiên, sơ bộ vùng miền Trung có thể được chia thành 3 tiểu vùng: Các hệ sinh thái rừng và núi, khu vực đồi núi và đồng bằng và hệ sinh thái biển và ven biển. Các vấn đề nghiêm trọng nhất liên quan đến việc phát triển tại 3 tiểu vùng này gồm có: sử dụng quá mức tài nguyên nước, ô nhiễm môi trường nước (do giao thông, các làng nghề và các hoạt động nông nghiệp), vấn đề xử lý chất thải rắn, phá rừng, buôn bán trái phép (thịt, lông thú...). Các dự án tài trợ đề ra mục tiêu các chính sách và quản lý nâng cao, nhưng việc lập quy hoạch và quản lý môi trường gắn kết còn hạn chế. Chủ yếu thực hiện đánh giá và quản lý môi trường theo từng phân đoạn đã làm ảnh hưởng đến tính hiệu quả của các biện pháp bảo vệ.

13.6 **Tăng cường kết nối giao thông ở tất cả các cấp:** Nâng cao khả năng tiếp cận đến và trong nội vùng) là một trong những vấn đề bức thiết nhất không chỉ cho phát triển du lịch mà còn duy trì tăng cường liên kết vùng. Phát triển các tuyến nối kết trực tiếp giữa vùng và các thành phố lớn trong cả nước và của châu Á sẽ làm gia tăng lượng khách du lịch do giảm thời gian đi lại và tăng tính tiện ích. Điều này cũng đúng với du lịch nội vùng vì hầu hết du khách sẽ đến tham quan tại các địa danh ở 2 tỉnh trở lên. Cải thiện giao thông vận tải (đường bộ và đường sông) của cả vùng có thể góp phần mở rộng các cơ hội cho du khách tới thăm những điểm du lịch nằm rải rác và ở xa.

13.7 Du khách có nhiều lựa chọn phương thức giao thông để đi lại trong vùng. Đà Nẵng có sân bay quốc tế, Thừa Thiên - Huế có cảng nước sâu Chân Mây có thể tiếp nhận các tàu khách. Dù mạng lưới giao thông đường bộ kết nối các trung tâm thành phố /tỉnh lỵ hiện đã được đảm bảo nhưng nhiều đường tỉnh trong vùng vẫn còn hẹp so với lượng xe lưu thông cao. Một số cây cầu ở Quảng Nam cần được kiên cố hóa. Các tuyến đường sắt hiện nay kết nối các thành phố chính; trong tương lai sẽ quy hoạch để xây dựng các tuyến đường sắt cao tốc. Các sông như sông Hương của Huế cũng mang lại nhiều cơ hội phát triển du lịch đường sông.

#### **Các gói dự án đề xuất:**

13.8 Sau khi chọn lọc bước đầu các dự án du lịch theo các vấn đề đã nêu, các dự án được nêu ra cũng đã được đánh giá trên cơ sở đáp ứng nhu cầu về khả năng tiếp cận, các dịch vụ và các vấn đề môi trường). Trên cơ sở đó 11 dự án đã được lựa chọn. Chi tiết dự án được trình bày trong phần V - chương 5 của Báo cáo chính. Sau khi nhận được ý kiến góp ý từ các địa phương và kết quả thảo luận với Tổng Cục Du lịch, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất 2 chương trình tổng hợp sau đây.

#### **(a) Đẩy mạnh du lịch liên tỉnh và phát triển nguồn nhân lực**

13.9 Rõ ràng việc tăng cường phối hợp liên tỉnh trong lĩnh vực du lịch là rất quan trọng trong phát triển kinh tế chung của vùng. Tuy nhiên, công tác hợp tác xúc tiến và quảng bá du lịch vùng chưa được thực hiện tốt tại miền Trung. Do 3 lý do sau đây: i) thiếu cơ quan chủ trì công tác phối hợp, ii) xúc tiến du lịch được thực hiện riêng lẻ giữa các bên nên khó có thể đề cao hình ảnh chung của vùng là một điểm đến du lịch chính, và iii) tài liệu xúc tiến du lịch vùng cũng chưa được phối hợp chuẩn bị. Trong quá trình nghiên cứu, cả khu vực nhà nước và tư nhân đều cho rằng cần phải có cơ chế phối hợp hiệu quả.

13.10 Một vấn đề nữa của vùng là không chỉ thiếu lao động trong ngành du lịch mà chất lượng các trường và hệ thống đào tạo vẫn còn thấp. Điều này đã được chính quyền các địa phương nêu ra, nhưng đến nay các biện pháp hữu hiệu vẫn chưa được thực hiện. Xét về yếu tố vùng được du khách quốc tế biết đến nhiều cũng như du lịch nội địa tăng trưởng mạnh trong những năm gần đây, thì việc phát triển nguồn nhân lực là một vấn đề

quan trọng được tất cả các địa phương thừa nhận. Trong khu vực tư nhân, có thể thấy những nỗ lực của các cá nhân, nhưng vấn đề thường là thiếu ngân sách và người đào tạo để có thể đáp ứng các nhu cầu.

13.11 Chương trình có các mục tiêu như sau:

- (i) Tăng cường Hiệp hội du lịch, đặc biệt có sự tham gia của chính quyền cấp Trung ương, cơ quan đề xướng các hoạt động triển khai;
- (ii) Xây dựng hình ảnh chung của vùng và thu hút du khách với vai trò là một điểm đến du lịch chính;
- (iii) Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao để đáp ứng nhu cầu của ngành du lịch đang tăng trưởng mạnh trong vùng.

13.12 Chương trình có các hợp phần đề xuất như sau: (i) Tăng cường và tái tổ chức Hiệp hội du lịch; (ii) Các hoạt động xúc tiến và quảng bá; và (iii) Thành lập Trung tâm Đào tạo Du lịch.

### **(b) Chương trình hỗ trợ du lịch cộng đồng và sinh thái**

13.13 Đến nay, du lịch phát triển chủ yếu tại khu vực ven biển miền Trung, Việt Nam, phần lớn nhờ vào tài nguyên thiên nhiên trong vùng đa dạng và sự tham gia tích cực của khu vực tư nhân trong việc khai thác các tài nguyên. Tuy nhiên, cả 3 địa phương Thừa Thiên-Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam đều gặp phải vấn đề chung là các cơ hội phát triển du lịch chỉ giới hạn ở phía Đông, và đầu tư hạ tầng cũng chỉ tập trung mạnh ở khu vực này.

13.14 Khu vực phía Tây của vùng có nhiều tiềm năng về tài nguyên / điểm đến du lịch, như tài nguyên văn hóa (nghề thủ công) và phong tục sống của dân tộc thiểu số với núi, rừng, cảnh quan tuyệt đẹp... Tuy nhiên du lịch trong vùng chưa và sẽ không thể phát triển nếu chỉ dựa vào yếu tố thị trường, do vùng vẫn còn thiếu các hạ tầng cơ bản để có thể làm hài lòng du khách chẳng hạn như đường tiếp cận, công trình vệ sinh, cơ sở lưu trú đầy đủ, công tác tổ chức du lịch tốt... vấn đề này hiện là trở ngại cho quá trình phát triển du lịch trong vùng.

13.15 Một vấn đề quan trọng nữa là vùng có tiềm năng lớn trong hợp tác liên tỉnh vì cả 3 địa phương đều có khu vực miền núi ở phía Tây kết nối bởi đường Hồ Chí Minh. Các địa phương cũng đều thống nhất rằng phát triển du lịch ở các khu vực này là rất cần thiết.

13.16 Chương trình có các mục tiêu như sau:

- (i) Đa dạng hóa các loại hình du lịch trong vùng để thu hút khách du lịch và kéo dài thời gian lưu trú;
- (ii) Cải thiện sinh kế cho người dân thông qua việc cung cấp các dịch vụ công, giáo dục và cơ sở kinh tế ổn định.
- (iii) Tăng cường phối hợp liên tỉnh trong ngành du lịch của 3 địa phương.

13.17 Chương trình có các hợp phần đề xuất như sau: (i) Xây dựng đường tiếp cận đến các điểm du lịch; (ii) Cải thiện vệ sinh và cấp nước nông thôn; (iii) Nâng cấp hạ tầng dọc đường mòn Hồ Chí Minh; và (iv) Xây dựng năng lực cho người dân địa phương.

## 14 KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT

### Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT)

14.1 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 tự 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) cửa ngõ hành lang Đông-Tây, (iii) nằm ở vị trí chiến lược quốc gia, (iv) quyết tâm cao của chính phủ đối với việc tăng trưởng và (v) giá nhân công và các dịch vụ tương đối thấp.

14.2 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 bằng cách tận dụng 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 bổ 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

14.3 Tầm quan trọng của việc liên kết và hợp tác giữa các tỉnh, thành trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung như là điều kiện tiên quyết để đạt được phát triển bền vững đã được hầu hết các đại biểu tham dự trong cuộc họp Ban chỉ đạo lần thứ 2 thừa nhận, khi Đoàn Nghiên cứu DaCRISS trình bày phác thảo sơ bộ về vai trò của các tỉnh thành.

### Thành phố Đà Nẵng

14.4 Có thể thấy thành phố Đà Nẵng đang được phát triển và quản lý tương đối tốt, cho dù vẫn có sự chênh lệch nhất định giữa các địa bàn trong tỉnh. Đánh giá tổng quan của người dân về các điều kiện sống và cung cấp dịch vụ là tích cực.

14.5 Các vấn đề chính mà thành phố đang gặp phải ảnh hưởng nhiều đến tương lai hơn là thời điểm hiện tại do đẩy mạnh đô thị hóa, đầu tư phát triển và áp lực sẽ gia tăng. Các vấn đề được tóm lược như sau:

- (a) Phát triển và mở rộng đô thị đã đang diễn ra. Hướng phát triển hiện tại sẽ gây ra các vấn đề (i) sử dụng đất không hiệu quả do phát triển đất ở mật độ thấp tại các khu vực ngoại vi đô thị, (ii) gây nên tình trạng tắc nghẽn do nhiều công trình cao tầng trong trung tâm thành phố, và (iii) tác động xấu đến môi trường do các dự án khu nghỉ dưỡng ven biển.

- (b) Môi trường có thể bị xuống cấp hơn nữa do các vấn đề sau:
- (i) Chất thải đô thị thường trộn lẫn với chất thải công nghiệp,
  - (ii) Chất lượng nước ngầm kém và thiếu dữ liệu hệ thống về điều kiện các tầng nước ngầm.
  - (iii) Nhiều dự án xây dựng lớn dẫn đến việc lấn sông/biển sẽ tác động đến các dải rừng ven biển và tính ổn định của bờ sông;
  - (iv) Rác thải đổ ra các thủy vực như các sông, hồ trong đô thị, biển và việc xử lý chưa triệt để rác thải công nghiệp, y tế cũng làm phát sinh nhiều vấn đề;
  - (v) Các hoạt động bất hợp pháp như chặt phá rừng, săn bắn và đánh bắt không được thống kê đầy đủ nhưng đây cũng là vấn đề cần quan tâm.
- (c) Tình hình giao thông sẽ sớm trở nên nghiêm trọng hơn do không có hệ thống giao thông công cộng cạnh tranh, khi người dân chuyển từ sử dụng xe máy sang ô tô, tập trung cao các hoạt động do có nhiều công trình kinh doanh/thương mại cao tầng trong khu vực trung tâm thành phố. Thiếu quản lý giao thông sẽ gây nên nhiều vấn đề giao thông nghiêm trọng hơn nữa trong toàn thành phố.
- (d) Để phát triển kinh tế bền vững, thành phố cần phải tạo ra các cơ hội việc làm để đáp ứng với tăng trưởng dân số và chuyển đổi cơ cấu ngành từ nông nghiệp sang công nghiệp và dịch vụ
- (e) Khi mở rộng đô thị và các hoạt động đầu tư phát triển tăng mạnh, khả năng bị tác động bởi thiên tai sẽ tăng lên và đồng thời cũng sẽ gia tăng các áp lực lên hệ sinh thái.
- (f) Rõ ràng người dân, doanh nghiệp thuộc tất cả các ngành, và chính quyền thành phố đồng ý với ý tưởng “Thành phố môi trường”, nhưng cũng cần phân tích kỹ hơn bằng cách lập chiến lược, kế hoạch và cơ chế thực hiện cụ thể. Tổng hợp các kết quả khảo sát; rà soát các chính sách, quy hoạch; các cuộc thảo luận, trao đổi giữa các chuyên gia, đề xuất tầm nhìn và mục tiêu cho Đà Nẵng như sau:

***Đà Nẵng trở thành Thành phố môi trường có tầm vóc quốc tế chứ không đơn thuần là thành phố không bị ô nhiễm***

14.6 Để Đà Nẵng có thể đảm nhiệm chức năng là trung tâm tăng trưởng cạnh tranh 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. Cũng có nhiều khả năng các chiến lược phát triển đề xuất trong nghiên cứu cho thấy Đà Nẵng sẽ thu hút hơn nữa dân số nhập cư từ các địa phương trong cả nước.

14.7 Điểm yếu điểm trong quy hoạch phát triển đô thị của nhiều thành phố ở Việt Nam là việc thực hiện thiếu sự phối hợp thực hiện giữa các dự án và chính sách. Thiếu sự phối hợp sẽ gây lãng phí các nguồn tài nguyên vốn đã hạn chế và không tận dụng hiệu quả. Do đó để thành phố Đà Nẵng đẩy mạnh phát triển theo tầm nhìn đặt ra một cách hiệu quả nhất cần phải có sự gắn kết giữa các chiến lược và phối hợp chặt chẽ của các đơn vị triển khai. Với tầm nhìn là một thành phố môi trường, vấn đề môi trường không thể chỉ là một phần phụ trong phát triển; mà nó là động lực để đẩy mạnh phát triển bền vững thành phố. Để thực hiện được điều này, các chiến lược của từng chuyên ngành đô thị phải bao gồm các nội dung môi trường với sự phối hợp chặt chẽ với các ngành khác.

