

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 IV

Quy hoạch tổng thể phát triển TP. Đà Nẵng

Tháng 12, 2010

Công ty ALMEC
Trung tâm phát triển quốc tế Nhật Bản

EID

JR

10-196

**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 IV: QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

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

1	GIỚI THIỆU.....	1-1
1.1	Giới thiệu chung	1-1
2	RÀ SOÁT CÁC QUY HOẠCH CỦA ĐÀ NẴNG.....	2-1
2.1	Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng	2-1
2.2	Quy hoạch Tổng thể thành phố Đà Nẵng (Quy hoạch Xây dựng).....	2-5
2.3	Quy hoạch Sử dụng đất Đà Nẵng giai đoạn 2006 - 2010.....	2-10
2.4	Quy hoạch Môi trường.....	2-12
2.5	Các tổ chức tài trợ tham gia thực hiện quy hoạch	2-23
3	TẦM NHÌN VÀ MỤC TIÊU.....	3-1
3.1	Ý kiến của các bên liên quan	3-1
3.2	Tầm nhìn	3-4
3.3	Khung phát triển kinh tế - xã hội	3-6
4	CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG.....	4-1
4.1	Chiến lược chung hướng tới tăng trưởng bền vững	4-1
4.2	Phát triển kinh tế.....	4-5
4.3	Phát triển xã hội.....	4-22
4.4	Quản lý môi trường.....	4-24
4.5	Phát triển không gian.....	4-26
4.6	Phát triển nhà ở và điều kiện sống	4-30
4.7	Phát triển giao thông vận tải	4-32
4.8	Kết cấu hạ tầng và công trình tiện ích đô thị	4-35
4.9	Phát triển nguồn nhân lực.....	4-37
4.10	Phát triển năng lực quản lý hành chính.....	4-39
5	LẬP QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TỔNG THỂ	5-1
5.1	Phương pháp luận.....	5-1
5.2	Phân tích môi trường tự nhiên và sự phù hợp cho phát triển.....	5-2
5.3	Đánh giá các kịch bản tăng trưởng.....	5-19
5.4	Kết cấu hạ tầng đô thị và Chức năng đô thị cơ bản	5-27
5.5	Các dự án phát triển đô thị hiện có	5-36
5.6	Quy hoạch chung	5-43
5.7	Thiết kế và cảnh quan đô thị.....	5-54
6	QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI	6-1
6.1	Các vấn đề cơ bản về phát triển giao thông bền vững.....	6-1
6.2	Cấu trúc cơ bản của hệ thống giao thông đô thị	6-14
6.3	Quy hoạch phát triển đường đô thị	6-16

6.4	Kế hoạch quản lý và an toàn giao thông	6-25
6.5	Quy hoạch giao thông công cộng	6-29
6.6	Nghiên cứu tiền khả thi các biện pháp ưu tiên	6-40
6.7	Các dự án được xác định	6-49
7	QUY HOẠCH HẠ TẦNG VÀ TIỆN ÍCH ĐÔ THỊ	7-1
7.1	Tổng quan	7-1
7.2	Quy hoạch cấp điện.....	7-3
7.3	Quy hoạch cấp nước.....	7-5
7.4	Quy hoạch hệ thống xử lý nước thải và hệ thống thoát nước	7-6
7.5	Quy hoạch hệ thống quản lý chất thải rắn.....	7-10
7.6	Các dự án/hành động được xác định	7-13
8	QUY HOẠCH QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG	8-1
8.1	Loại bỏ ô nhiễm	8-1
8.2	Nghiên cứu tiền khả thi các biện pháp ưu tiên	8-4
8.3	Quản lý thiên tai.....	8-22
8.4	Đối phó với tác động của việc ấm lên toàn cầu.....	8-31
8.5	Quản lý tổng hợp tài nguyên nước: tổ chức lưu vực sông.....	8-32
8.6	Quản lý tổng hợp vùng bờ	8-39
8.7	Các dự án / hành động được xác định.....	8-46
8.8	Cơ cấu thể chế quản lý môi trường	8-49
9	KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ	9-1
9.1	Đánh giá các dự án lựa chọn.....	9-1
9.2	Xây dựng chương trình	9-9
10	ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (ĐMC).....	10-1
10.1	Đánh giá môi trường chiến lược tại Việt Nam.....	10-1
10.2	Xem xét đánh giá môi trường chiến lược cho thành phố Đà Nẵng	10-2
10.3	Đánh giá môi trường chiến lược (SEA) trong quá trình lập dự án quy hoạch phát triển tổng thể thành phố Đà Nẵng.....	10-4
11	KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT.....	11-1
11.1	Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (KTTĐMT)	11-1
11.2	Thành phố Đà Nẵng	11-3

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1.1	Khái quát Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội Đà Nẵng.....	2-3
Bảng 2.2.1	Phân bố dân số theo quận/ huyện ở Đà Nẵng, năm 2005 và 20201	2-6
Bảng 2.3.1	Sơ lược về Quy hoạch Sử dụng đất giai đoạn 2006 - 2010	2-11
Bảng 2.4.1	Các chỉ số môi trường mục tiêu năm 2020	2-15
Bảng 2.4.2	Mục tiêu để trở thành thành phố môi trường.....	2-16
Bảng 2.4.3	Các hoạt động và giải pháp của địa phương trong “Đà Nẵng - thành phố môi trường”	2-16
Bảng 2.4.4	Các dự án Giai đoạn I, 2008-2010	2-19
Bảng 3.3.1	Dự báo dân số.....	3-6
Bảng 3.3.2	Cơ cấu kinh tế và việc làm.....	3-7
Bảng 3.3.3	Tỷ lệ học sinh, sinh viên các trường	3-7
Bảng 4.2.1	Mục tiêu và chiến lược cho phát triển kinh tế.....	4-6
Bảng 4.2.2	Những cản trở chính đối với các công ty sản xuất, chế tạo ở Đà Nẵng	4-10
Bảng 4.2.3	Các yếu tố đầu vào cần có để thúc đẩy phát triển ở Đà Nẵng.....	4-11
Bảng 4.2.4	Doanh nghiệp tuân theo yêu cầu phân loại rác thải	4-13
Bảng 4.2.5	Những doanh nghiệp tái chế chất thải rắn	4-13
Bảng 4.2.6	Những doanh nghiệp tái chế rác thải	4-13
Bảng 4.2.7	Các loại rác thải tái chế	4-14
Bảng 4.2.8	Phân loại doanh nghiệp sinh thái.....	4-16
Bảng 4.2.9	Ngành năng lượng sạch của Nhật Bản.....	4-17
Bảng 4.2.10	Ngành sinh thái ở Nhật Bản.....	4-18
Bảng 4.2.11	Các khu công nghiệp lớn tại Việt Nam theo lượng FDI đăng ký, 2003	4-20
Bảng 4.2.12	Các khu công nghiệp và đơn vị quản lý	4-20
Bảng 4.2.13	Các chỉ số chính về phát triển kinh tế	4-21
Bảng 4.3.1	Ý kiến của người dân về an toàn và an ninh.....	4-22
Bảng 4.3.2	Mục tiêu và chiến lược phát triển xã hội	4-23
Bảng 4.3.3	Các chỉ số phát triển xã hội chính.....	4-23
Bảng 4.4.1	Các mục tiêu và chiến lược quản lý môi trường	4-25
Bảng 4.4.2	Các chỉ số chính về quản lý môi trường.....	4-25
Bảng 4.5.1	Các mục tiêu và chiến lược phát triển không gian	4-28
Bảng 4.5.2	Các chỉ tiêu chính về phát triển không gian	4-29
Bảng 4.6.1	Các mục tiêu và chiến lược phát triển điều kiện sống, nhà ở.....	4-30
Bảng 4.6.2	Các chỉ số chính về phát triển điều kiện sống và nhà ở	4-31
Bảng 4.7.1	Các mục tiêu và chiến lược phát triển giao thông đô thị	4-33
Bảng 4.7.2	Các mục tiêu và chiến lược phát triển giao thông vùng	4-34
Bảng 4.7.3	Các chỉ số chính về phát triển giao thông vận tải.....	4-34
Bảng 4.8.1	Các mục tiêu và chiến lược chính về phát triển các công trình tiện ích và cơ sở hạ tầng	4-35
Bảng 4.8.2	Các chỉ số chính về phát triển các công trình tiện ích và cơ sở hạ tầng đô thị ...	4-36
Bảng 4.9.1	Các mục tiêu và chiến lược về phát triển nguồn nhân lực	4-37
Bảng 4.9.2	Các chỉ số chính về phát triển nguồn nhân lực	4-38
Bảng 4.10.1	Các mục tiêu và chiến lược phát triển năng lực quản lý đô thị.....	4-40

Bảng 4.10.2	Các chỉ số chính về phát triển năng lực quản lý.....	4-40
Bảng 5.2.1	Ghi điểm phân tích khả năng sạt lở đất	5-11
Bảng 5.2.3	Tiêu chuẩn đánh giá mức độ phù hợp cho phát triển.....	5-18
Bảng 5.3.1	Quy mô dân số theo Kịch bản 1: Phương án Cơ sở	5-20
Bảng 5.3.2	Mục đích sử dụng đất theo Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng.....	5-22
Bảng 5.3.3	Ước tính quy mô dân số Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng hiện tại	5-23
Bảng 5.3.4	Phân bố dân số theo Kịch bản 3: Chiến lược đẩy nhanh tăng trưởng.....	5-24
Bảng 5.3.5	Đánh giá nhanh các kịch bản tăng trưởng không gian.....	5-25
Bảng 5.5.1	Danh mục các dự án đã được UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt	5-36
Bảng 5.6.1	Đề xuất hướng dẫn phân vùng sử dụng đất trong quy hoạch chung	5-46
Bảng 5.6.2	Sử dụng đất theo quận/ huyện	5-47
Bảng 5.6.3	Mật độ dân số chia theo phường/ xã trong kịch bản 3	5-49
Bảng 5.6.4	Phân bố lao động và học sinh sinh viên vào ban ngày theo phường/xã trong phương án 3.....	5-50
Bảng 6.1.1	Tính hiệu quả sử dụng không gian đường bộ của từng phương thức.....	6-5
Bảng 6.1.2	Các kịch bản tỷ phần phương thức.....	6-6
Bảng 6.1.3	Tình hình giao thông theo kịch bản tỷ phần phương thức (không tác động)	6-7
Bảng 6.1.4	Tình hình giao thông theo KB tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch).....	6-7
Bảng 6.1.5	Điều kiện giao thông theo từng kịch bản (thực hiện cam kết, khu vực).....	6-11
Bảng 6.1.6	Điều kiện giao thông theo từng kịch bản (thực hiện cam kết, đoạn).....	6-11
Bảng 6.1.7	Đánh giá điều kiện giao thông ở từng khu vực	6-12
Bảng 6.1.8	Đánh giá điều kiện giao thông theo hành lang	6-13
Bảng 6.2.1	Các cơ hội phát triển hành lang vận tải.....	6-14
Bảng 6.3.1	Tốc độ thiết kế	6-19
Bảng 6.3.2	Danh mục các dự án đường đề xuất	6-20
Bảng 6.3.3	Loại cấu trúc giao cắt.....	6-21
Bảng 6.3.4	Mẫu mô hình mật độ đường mục tiêu trong khu đô	6-22
Bảng 6.3.5	Sơ lược về các tổ chức khai thác và bảo trì đường bộ	6-22
Bảng 6.3.6	Các hoạt động bảo trì phổ biến.....	6-23
Bảng 6.4.1	Phân loại các biện pháp quản lý giao thông.....	6-26
Bảng 6.5.1	Ước tính số lượng xe buýt ở Đà Nẵng.....	6-31
Bảng 6.5.2	Sơ lược về dự án xe buýt của KfW.....	6-32
Bảng 6.6.1	Chi tiết hướng tuyến UMRT đề xuất	6-47
Bảng 6.6.2	Chiều rộng cần có cho kết cấu đường sắt	6-48
Bảng 6.6.3	Bản đồ đường đề xuất để phát triển UMRT	6-48
Bảng 6.7.1	Các dự án được xác định	6-49
Bảng 7.2.1	Nhu cầu sử dụng điện theo 3 kịch bản.....	7-3
Bảng 7.3.1	Nhu cầu sử dụng nước theo 3 kịch bản.....	7-5
Bảng 7.5.1	Lượng chất thải sinh hoạt dự kiến	7-10
Bảng 7.6.1	Các dự án và kế hoạch hành động đề xuất	7-13
Bảng 8.2.1	Ước tính về nguồn nước, mục đích sử dụng và xử lý.....	8-4
Bảng 8.2.2	Điều kiện xử lý nước thải tại các khu công nghiệp.....	8-4
Bảng 8.2.3	Các cơ sở y tế cần cải thiện hệ thống xử lý nước thải (màu xám).....	8-7
Bảng 8.2.4	Thông tin bãi rác Khánh Sơn cũ	8-7
Bảng 8.2.5	Nước rỉ rác từ bãi rác Khánh Sơn và các chỉ tiêu liên quan	8-8
Bảng 8.2.6	Bảng dự án ưu tiên 1	8-11

Bảng 8.2.7	Ước tính chi phí sơ bộ cho biện pháp ưu tiên số 1	8-12
Bảng 8.2.8	Ước tính rác thải rắn cần xử lý trong tương lai	8-12
Bảng 8.2.9	So sánh các hình thức xử lý phục vụ quản lý rác thải rắn.....	8-14
Bảng 8.2.10	Bảng dự án ưu tiên 2.....	8-17
Bảng 8.2.11	Dự toán chi phí sơ bộ cho biện pháp ưu tiên 2	8-17
Bảng 8.2.12	Bảng dự án ưu tiên 3.....	8-20
Bảng 8.2.13	Dự toán sơ bộ cho biện pháp ưu tiên 3	8-21
Bảng 8.3.1	Thống kê những thiệt hại do lụt tại thành phố Đà Nẵng	8-23
Bảng 8.3.2	Thống kê về thiệt hại do bão tại Đà Nẵng	8-23
Bảng 8.7.1	Danh mục các dự án về quản lý môi trường.....	8-46
Bảng 9.1.1	Tóm tắt các dự án để lựa chọn theo nguồn và loại dự án.....	9-2
Bảng 9.1.2	Tóm tắt các dự án lựa chọn theo ngành và nguồn vốn đầu tư.....	9-2
Bảng 9.1.3	Tóm tắt các dự án lựa chọn theo chi phí đầu tư	9-2
Bảng 9.1.4	Dự báo GRDP (3 phương án)	9-4
Bảng 9.1.5	Dự báo ngân sách thành phố theo phương án GRDP trung bình	9-4
Bảng 9.1.6	Dự báo chi đầu tư XD cơ bản theo phương án ngân sách thành phố trung bình.....	9-4
Bảng 9.1.7	Tóm tắt chi phí dự án cho thành phố Đà Nẵng theo giai đoạn	9-7
Bảng 9.1.8	Tóm tắt chi phí dự án cho thành phố Đà Nẵng theo giai đoạn (tỉ đồng).....	9-7
Bảng 9.1.9	Tóm tắt chi phí dự án cho thành phố Đà Nẵng theo xếp hạng ưu tiên	9-7
Bảng 9.2.1	Chương trình chiến lược đề xuất.....	9-9
Bảng 9.2.2	Số dự án phân theo thời hạn thực hiện (số lượng).....	9-10
Bảng 9.2.3	Phần trăm dự án theo thời hạn thực hiện (%).....	9-10
Bảng 9.2.4	Chi phí của thành phố Đà Nẵng theo thời hạn thực hiện (triệu USD).....	9-10
Bảng 9.2.5	Dự báo ngân sách thành phố tại Đà Nẵng (triệu USD)	9-10
Bảng 9.2.7	Các dự án trung hạn (2013 - 2015).....	9-12
Bảng 9.2.8	Các dự án dài hạn (2016 - 2025)	9-14
Bảng 10.3.1	Đánh giá quy hoạch môi trường.....	10-8
Bảng 10.3.2	Đánh giá từng phương án.....	10-9
Bảng 10.3.3	Danh sách đại biểu tham dự cuộc họp.....	10-14
Bảng 11.1.1	Khả năng chia sẻ vai trò giữa các tỉnh trong vùng KTTĐMT (bản thảo)	11-2
Bảng 11.2.3	Chương trình chiến lược đề xuất	11-8

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.2.1	Bản đồ quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng tới năm 2020.....	2-8
Hình 2.2.2	Các dự án GTVT trong Quy hoạch Xây dựng.....	2-9
Hình 2.4.1	So sánh giữa QHPT KTXH, QHXD và QH TPMT	2-13
Hình 2.4.2	Quy trình Quy hoạch Hiện tại.....	2-14
Hình 2.4.3	Giải pháp liên tục trong ngăn chặn ô nhiễm.....	2-17
Hình 3.1.1	Ý kiến của người dân về tầm nhìn cho của thành phố (%).....	3-2
Hình 3.1.2	Ý kiến của người dân về các vấn đề phát triển chính cho thành phố(%).....	3-2
Hình 3.1.3	Ý kiến và quan niệm về thành phố môi trường (%).....	3-3
Hình 3.1.4	Tham gia và đóng góp xây dựng thành phố môi trường (%).....	3-3
Hình 3.1.5	Tham gia và đóng góp trong ngành công nghiệp (%).....	3-3
Hình 4.1.1	Các chiến lược ngành liên kết hướng tới thành phố môi trường.....	4-4
Hình 4.2.2	Những thay đổi về quy trình ra chính sách	4-8
Hình 4.2.3	Nhận thức và sự thống nhất về ý tưởng thành phố môi trường	4-12
Hình 4.2.4	Tỷ lệ các loại rác thải tái chế.....	4-14
Hình 4.2.5	Xưởng tái chế kim loại ở Quảng Nam.....	4-15
Hình 4.2.6	Nhà máy tái chế rác thải xây dựng ở Thành phố sinh thái Tokyo	4-15
Hình 4.3.1	Đánh giá việc cung cấp các dịch vụ đô thị.....	4-22
Hình 5.1.1	Hướng tiếp cận lập quy hoạch cấu trúc không gian tương lai của TP Đà Nẵng...	5-1
Hình 5.2.1	Khung phân tích sự phù hợp cho phát triển đô thị	5-3
Hình 5.2.2	Điều kiện sử dụng đất tổng thể.....	5-4
Hình 5.2.3	Cao độ.....	5-4
Hình 5.2.4	Vi cao độ	5-5
Hình 5.2.5	Phân bố độ dốc theo lưới	5-6
Hình 5.2.6	Phân bố địa chất.....	5-7
Hình 5.2.7	Địa mạo	5-7
Hình 5.2.8	Độ sâu ngập lụt năm 2007	5-9
Hình 5.2.9	Khu vực sạt lở sông và lũ quét	5-9
Hình 5.2.10	Nguy cơ sạt lở đất	5-11
Hình 5.2.11	Khu vực dễ bị ngập lụt.....	5-12
Hình 5.2.12	Vùng đệm ven sông và ven biển.....	5-13
Hình 5.2.13	Phân bố diện tích rừng	5-14
Hình 5.2.14	Khu bảo tồn sinh thái	5-14
Hình 5.2.15	Đất nông nghiệp	5-15
Hình 5.2.16	Khu vực bị xâm nhập mặn	5-16
Hình 5.2.17	Sự dâng lên của mực nước biển	5-16
Hình 5.2.18	Phân vùng môi trường	5-18
Hình 5.3.1	Phân bố dân số năm 2007	5-20
Hình 5.3.2	Phân bố dân số năm 2025, Kịch bản 1: Phương án cơ sở	5-21
Hình 5.3.3	Quy hoạch xây dựng hiện tại của thành phố Đà Nẵng.....	5-22
Hình 5.3.4	Ý tưởng cơ cấu không gian của Kịch bản 3.....	5-26
Hình 5.4.1	Phân vùng bảo tồn và phát triển	5-28
Hình 5.4.3	Ý tưởng cấu trúc không gian của thành phố Đà Nẵng	5-31

Hình 5.4.4	Ý tưởng phát triển theo mô hình “cụm”	5-32
Hình 5.4.5	Ý tưởng các cụm phát triển	5-33
Hình 5.4.6	Hạn chế chiều cao công trình ở khu vực gần sân bay Đà Nẵng	5-35
Hình 5.6.1	Dự thảo quy hoạch chung.....	5-45
Hình 5.6.2	Mật độ dân số và tỷ lệ dân số giữa ban ngày /ban đêm.....	5-51
Hình 5.6.3	Phân bố lao động và học sinh/sinh viên vào ban ngày.....	5-51
Hình 5.6.4	Tỷ lệ tăng lao động theo ngành từ năm 2007 đến năm 2025	5-52
Hình 5.6.5	Tỷ lệ tăng số học sinh, sinh viên theo cấp học từ năm 2007 đến năm 2025	5-53
Hình 5.7.1	Mạng lưới cây xanh – mặt nước.....	5-55
Hình 5.7.2	Thiết kế không gian đường.....	5-58
Hình 5.7.3	Chiếu sáng đô thị.....	5-59
Hình 6.1.1	Dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi.....	6-2
Hình 6.1.2	Dự án nâng cấp đoạn Đà Nẵng - Huế	6-3
Hình 6.1.3	Cơ cấu mạng lưới vận tải, sử dụng đất và kiểm soát môi trường	6-5
Hình 6.1.4	Phân bổ nhu cầu tương lai theo KB tỷ phần phương thức (thực hiện quy hoạch) ..	6-8
Hình 6.1.5	Phân vùng và các tuyến lọc để phục vụ phân tích, quy hoạch mạng lưới.....	6-10
Hình 6.3.1	Mặt cắt ngang đề xuất cho đường cao tốc Bắc - Nam đoạn trong Đà Nẵng	6-16
Hình 6.3.2	Mặt cắt ngang đề xuất cho đường giao thông liên tỉnh/ liên quốc gia trong phạm vi Đà Nẵng.....	6-16
Hình 6.3.3	Mặt cắt điển hình đề xuất cho đường đô thị.....	6-18
Hình 6.3.4	Bản đồ vị trí các dự án đường đề xuất	6-20
Hình 6.3.5	Ý tưởng phát triển nút giao	6-21
Hình 6.3.6	Sơ đồ các công tác bảo trì.....	6-24
Hình 6.4.1	Quy trình quản lý giao thông.....	6-26
Hình 6.5.1	Hình ảnh trạm dừng xe buýt	6-33
Hình 6.5.2	Các loại điểm dừng xe buýt và mô hình.....	6-33
Hình 6.5.3	Mạng lưới vận tải xanh tạm thời	6-35
Hình 6.5.4	Mô hình giao thông trong khu phố thương m.....	6-36
Hình 6.5.5	Ý tưởng sử dụng xe chung	6-37
Hình 6.5.6	Mô hình sử dụng đường cho người đi bộ	6-38
Hình 6.5.7	Các biện pháp để cải thiện tình hình giao thông tại cấp cộng đồng	6-39
Hình 6.6.1	Đề xuất ý tưởng về hệ thống kiểm soát giao thông hiện đại	6-41
Hình 6.6.2	Khu vực quản lý giao thông đô thị đề xuất tại Đà Nẵng	6-43
Hình 6.6.3	Vị trí các dự án UMRT đề xuất	6-46
Hình 6.6.4	UMRT và phát triển đô thị gắn kết	6-47
Hình 6.6.5	Đường sắt đô thị tại các thành phố châu Á.....	6-47
Hình 6.6.6	Xe buýt nhanh tại các thành phố khác	6-47
Hình 7.3.1	Mạng lưới cấp nước đề xuất cho Tp. Đà Nẵng.....	7-6
Hình 7.4.1	Hệ thống xử lý nước thải được đề xuất cho thành phố Đà Nẵng (phương án 3A) ..	7-7
Hình 8.2.1	Ý tưởng mô hình hệ thống xử lý nước thải y tế / công nghiệp	8-10
Hình 8.2.2	Ý tưởng hệ thống thu gom rác thải trong tương lai tại Đà Nẵng.....	8-16
Hình 8.2.3	Ý tưởng hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt trong tương lai	8-20
Hình 8.3.1	Độ sâu bị ngập trong trận lụt tháng 11 năm 2007 theo từng xã/phường.....	8-24
Hình 8.3.2	Khu vực bị lụt trong trận bão Ketsana 2009.....	8-25
Hình 8.3.3	Lượng mưa hàng giờ trong trận bão Ketsana (mm)	8-26
Hình 8.3.4	Độ sâu bị ngập trong trận bão Ketsana năm 2009.....	8-27

Hình 8.3.5 Thời gian bị ngập trong trận bão Ketsana năm 2009	8-28
Hình 8.3.6 Khu vực sạt lở bờ sông	8-29
Hình 8.3.7 Khu vực bị ngập lụt và khu vực có nguy cơ ngập lụt.....	8-30
Hình 8.4.1 Dự báo khu vực bị ngập do mực nước biển dâng lên 1m.....	8-31
Hình 8.5.1 Bản đồ lưu vực sông Vu Gia–Thu Bồn	8-33
Hình 8.6.1 Chu trình thực hiện và phát triển quản lý tổng hợp vùng bờ	8-39
Hình 8.6.2 Tài nguyên thiên nhiên tại thành phố Đà Nẵng	8-41
Hình 8.6.3 Vùng bờ tại Thừa Thiên Huế	8-42
Hình 8.6.4 Bản đồ các chương trình QLTHVB tại Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng và Quảng Nam.....	8-44
Hình 8.8.1 Hướng tiếp cận liên ngành trong phát triển thành phố môi trường.....	8-51
Hình 9.1.1 Quá trình sàng lọc dự án và lập chương trình đầu tư	9-1
Hình 9.1.2 Tiêu chí đánh giá dự án.....	9-3
Hình 9.1.3 Dự báo ngân sách thành phố	9-5
Hình 11.2.1 Đánh giá của người dân về các điều kiện sống tại thành phố Đà Nẵng	11-4
Hình 11.2.2 Đánh giá của người dân về dịch vụ tiện ích theo từng quận/huyện	11-4
Hình 11.2.3 Đánh giá của người dân về tiếp cận dịch vụ đô thị theo từng quận/huyện.....	11-5
Hình 11.2.4 Các chiến lược ngành liên kết hướng tới thành phố môi trường.....	11-7

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 thành phố 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
LĐTBOXH	: 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

1 GIỚI THIỆU

1.1 Giới thiệu chung

1.1 Trên cơ sở phân tích tình hình như được đề cập đến trong Phần III, Quy hoạch tổng thể phát triển cho thành phố, mục tiêu của quy hoạch hướng tới năm 2025 của tập Báo cáo này và kế hoạch thực hiện dự kiến từ năm 2015.

1.2 Căn cứ vào kết quả phân tích tình hình cũng như các quy hoạch hiện tại của thành phố (như: Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Quy hoạch xây dựng, Quy hoạch sử dụng đất, Quy hoạch môi trường), đề xuất các tầm nhìn và chiến lược cho từng ngành. Trong giai đoạn này, Đoàn Nghiên cứu chú trọng vào “tính bền vững” – “bền vững về kinh tế”, “bền vững về xã hội”, và “bền vững về môi trường”, và các giá trị cốt yếu. Các lĩnh vực trọng điểm được đặc biệt chú trọng đó là phát triển không gian, giao thông vận tải, các công trình tiện ích đô thị, môi trường (những ngành này sẽ được trình bày chi tiết trong các chương tiếp theo của phần này).

1.3 Tiếp đến, đề xuất một bản quy hoạch tổng hợp chú trọng vào mục tiêu thúc đẩy Đà Nẵng trở thành “thành phố môi trường”. Các đề án được đánh giá để xác định mức độ ưu tiên phù hợp với các chiến lược phát triển tổng thể của thành phố, danh mục ngắn các dự án được nhóm với nhau dựa trên các kế hoạch đầu tư để xây dựng 20 chương trình tổng thể nhằm đạt được mục tiêu thành phố môi trường.

2 RÀ SOÁT CÁC QUY HOẠCH CỦA ĐÀ NẴNG

2.1 Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng

1) Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2006 - 2010

2.1 Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng 2006 - 2010 (KHPT KTXH 2006 - 2010¹) do UBND thành phố và Sở KHĐT lập, lấy dữ liệu từ các Sở ngành khác. Kế hoạch này bao gồm các nội dung như tổng quan tình hình kinh tế thành phố Đà Nẵng, các cơ hội, thách thức và mục tiêu phát triển giai đoạn 2006 - 2010. Bản kế hoạch xác định những “thuận lợi đặc biệt” của thành phố được kỳ vọng sẽ góp phần thúc đẩy mức độ tăng trưởng kinh tế của thành phố bao gồm vị thế hành chính thuận lợi của Đà Nẵng (là thành phố trực thuộc trung ương) có nhiều các công trình và điểm đến du lịch hấp dẫn du khách, đồng thời trong Bản kế hoạch này cũng nhấn mạnh đặc biệt tới việc mở cửa nền kinh tế và thị trường.

2.2 Bản kế hoạch này cũng chỉ ra những thách thức lớn cần khắc phục, bao gồm (i) tăng trưởng kinh tế hiện nay còn tương đối thấp, (ii) yêu cầu đầu tư cao nhưng nguồn vốn còn hạn hẹp (iii) cần tăng cường năng lực quản lý đô thị của thành phố, (iv) đô thị hóa nhanh chóng nhưng cơ sở hạ tầng không đáp ứng kịp nhu cầu và (v) ngày càng có nhiều vấn đề môi trường liên quan tới sự mở rộng nhanh của thành phố.

2.3 Mục tiêu chung cho giai đoạn quy hoạch là xây dựng Đà Nẵng trở thành (i) trung tâm công nghiệp, thương mại và du lịch; (ii) đầu mối giao thông vận tải lưu thông hàng hóa và dịch vụ cho thị trường trong và ngoài nước, (iii) trung tâm viễn thông, ngân hàng và tài chính, (iv) trung tâm văn hóa, thể thao, giáo dục – đào tạo cho khu vực miền Trung và (vi) có vai trò chiến lược trong an ninh, quốc phòng của vùng và cả nước.

2.4 Các mục tiêu chính trong bản kế hoạch này là (i) đẩy mạnh tăng trưởng GDP, (ii) đạt mức GDP bình quân là 2.000 USD, (iii) phát triển đô thị toàn diện, (iv) đưa du lịch thành ngành mũi nhọn trong nền kinh tế vào năm 2010, (v) hội nhập với kinh tế thế giới, (vi) tiếp tục tăng cường tiềm lực tài chính, (vii) phát triển, mở rộng thị trường mới, bao gồm cả các dịch vụ tài chính và bất động sản, (viii) phát triển giáo dục – đào tạo, y tế, văn hóa, thông tin truyền thông, (ix) đẩy mạnh chương trình “5 KHÔNG” của thành phố, (x) xây dựng chương trình “3 CỐ” và (xi) tăng cường an ninh, quốc phòng.

2.5 Các mục tiêu tăng trưởng kinh tế chính trong giai đoạn 2006 – 2010 như sau: GDP tăng 14-15%, giá trị sản xuất công nghiệp tăng 22 – 24%, dịch vụ tăng 12 – 13%, nông lâm ngư nghiệp tăng 5-6%; kim ngạch xuất khẩu tăng 23-25%. Tổng đầu tư vào thành phố dự kiến sẽ tăng gấp đôi trong giai đoạn này, đạt khoảng 17.000 tỷ đồng/năm đến năm 2010. KHPT KTXH cũng đặt mục tiêu tạo thêm 32.800 việc làm mỗi năm trong giai đoạn 5 năm này; tuy nhiên, theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới thì mục tiêu này khó có thể đáp ứng được nhu cầu của thành phố do dân số mỗi năm tăng thêm 62.600 người trong giai đoạn này.

2.6 Bản dự thảo quy hoạch này cho thấy xu hướng hiện đại hóa sẽ tăng nhẹ cùng với sự tăng trưởng của ngành dịch vụ trong cơ cấu GDP (từ 46,2% năm 2005 lên 47,7% năm 2010), trong khi ngành công nghiệp/xây dựng có tỷ trọng tương đối ổn định (48,3% năm 2005 và 48,7% năm 2010) và tỷ trọng của ngành nông nghiệp/ngư nghiệp lại giảm (từ

¹ Đánh giá của Ngân hàng Thế giới dựa vào bản dự thảo KHPT KTXH tháng 5 năm 2005. KHPT KTXH được phê duyệt vào ngày 28 tháng 12 năm 2005.

5,5% năm 2005 xuống còn 3,7% đến năm 2010). Ngoài ra, bản kế hoạch này cũng đưa ra các mục tiêu cụ thể như cải tạo các công trình giáo dục, y tế, nâng tỷ lệ người được sử dụng nước sạch, v.v...

2.7 Kế hoạch này cũng nêu rõ các yếu tố sẽ góp phần thực hiện mục tiêu đề ra, bao gồm (i) áp dụng công nghệ tiên tiến, (ii) nâng cao năng suất, (iii) kiểm soát tăng trưởng doanh nghiệp, (iv) khuyến khích xuất khẩu và mở rộng thị trường, (v) phát triển ngành thông tin viễn thông, (vi) phát triển du lịch, và (vii) phát triển các tuyến đường kết nối chính.

2.8 Bản kế hoạch này xác định nhu cầu phải tiếp tục cải cách hành chính, bao gồm (i) cải cách toàn diện quản lý nhà nước từ cấp thành phố tới cấp phường xã, (ii) tăng cường năng lực quản lý đô thị và (iii) cải cách thủ tục hành chính để thu hút và thực hiện đầu tư trong và ngoài nước. Cụ thể, có thể thu hút đầu tư nước ngoài qua việc (i) cải cách thủ tục đầu tư, (ii) mở rộng các đối tác đầu tư, (iii) nhất quán trong lĩnh vực ưu tiên đầu tư và (iv) cải thiện thủ tục xét duyệt dự án đầu tư nước ngoài.

2.9 So với kế hoạch trước đó, KHPT KTXH 2006 – 2010 nhấn mạnh hơn đến vai trò phát triển ngành dịch vụ, đặc biệt là du lịch. Việc gắn kết giữa hạ tầng với quy hoạch không gian đô thị cũng được nhấn mạnh hơn. Trong khi bản quy hoạch trước tập trung vào phát triển ngành công nghiệp để đáp ứng nhu cầu trong nước và xuất khẩu thì kế hoạch mới này nhấn mạnh đến việc phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ và các công nghệ hiện đại hơn phục vụ các ngành công nghiệp mới.

2.10 Hướng tiếp cận của Sở KHĐT khi lập KHPT KTXH có vẻ cứng nhắc và không tính tới các phương án phát triển tương lai. Hơn nữa, chưa có sự đối chiếu hay gắn kết giữa KHPT KTXH với Quy hoạch tổng thể đô thị hiện có. Nếu so với bản Quy hoạch tổng thể do Viện Quy hoạch Đô thị và nông thôn (NIURP) lập từ năm 1999 thì việc này cũng không có gì ngạc nhiên, nhưng cũng chỉ ra sự thiếu gắn kết cơ bản trong hệ thống quy hoạch. Một phái đoàn của Ngân hàng Thế giới trước đó² đã đề xuất hướng tiếp cận giải quyết những vấn đề này là Sở KHĐT phải áp dụng cách lập quy hoạch chiến lược linh hoạt và thực tế hơn, trên cơ sở phối hợp với các cơ quan, ban ngành hữu quan như Sở Xây dựng, Sở TNMT. Hướng đi này sẽ giúp giải quyết những vấn đề do sự thiếu nhất quán nội bộ và thiếu số liệu chính xác. Cách làm này ngoài việc xây dựng được bản KHPT KTXH linh hoạt và có thể áp dụng tốt hơn còn có thể giúp lập kế hoạch chi tiết đáp ứng tốt hơn nhu cầu thực tế. Hướng tiếp cận này sẽ dựa trên “Chiến lược Phát triển Thành phố” (CDS) lần đầu tiên được giới thiệu thông qua dự án hỗ trợ kỹ thuật của ADB năm 2002-2003.³

2) Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020

2.11 Sở KHĐT thành phố Đà Nẵng đã lập dự thảo “Báo cáo Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020” (viết tắt là QHPT KTXH 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 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Quy hoạch này sẽ được phép triển khai. Khái quát về QHPT KTXH 2020 này được tổng hợp trong Bảng 2.4.1.

² Richard Dowall, tháng 4/ 2006

³ ADB TA 6026-REG: Tăng cường giảm nghèo tại đô thị thông qua việc tham gia vào Liên minh các thành phố (Cities Alliance)

Bảng 2.1.1 Khái quát Kế hoạch/Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng

Mục tiêu	2006–2010	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 Quy hoạch/Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng

2.12 John Henshall và Nguyễn Thị Thanh Hằng⁴, hai nhà kinh tế học và quy hoạch đô thị, đã rà soát bản QHPT KTXH này⁵ cho Ngân hàng Thế giới và có nhận xét như sau: “Quy hoạch này không đưa ra đầy đủ cách giải quyết cho các vấn đề quan trọng. Quy hoạch có đưa ra mức tăng trưởng dự báo cho các ngành công nghiệp/xây dựng và dịch vụ, nhưng thiếu các đánh giá về các chuyên ngành quan trọng trong các ngành khuyến khích tăng trưởng này (trang 21).”

⁴ Henshall, John và Nguyễn Thị Thanh Hằng, tháng 6 năm 2005. Hỗ trợ rà soát Kế hoạch kinh tế - xã hội 5 năm giai đoạn 2006 – 2010 của Đà Nẵng. Dự án Đầu tư CSHT ưu tiên, Ngân hàng Thế giới.

⁵ Nội dung rà soát dự trên bản KHPT KTXH dự thảo năm 2006, do đó số liệu có thể khác so với bản KHPT KTXH 2008.

2.13 Ngoài ra, 2 tác giả này cũng cho rằng một số chỉ tiêu đặt ra quá cao, nhất là các chỉ tiêu kinh tế, ví dụ như tăng trưởng GDP cho ngành công nghiệp và số lượng việc làm có thể tạo ra.

2.14 David Dowall⁶, chuyên gia về kinh tế đô thị và chính sách cơ sở hạ tầng, cũng đã nhận xét rằng QHPT KTXH đặt ra mục tiêu về mật độ quá thấp cho khu vực ngoại thành và nhấn mạnh cần thiết phải phát triển phù hợp những khu vực này.

2.15 Ngoài những nhận xét trên, Đoàn Nghiên cứu cũng nêu ra một vấn đề sau trong QHPT KTXH 2020.

- (a) **Kinh tế:** Thành phố hoàn toàn có cơ sở khi coi trọng sự phát triển của ngành dịch vụ trong giai đoạn phát triển đô thị sau. Rõ ràng là mức tăng trưởng của ngành này sẽ cao hơn nhiều so với ngành công nghiệp nhưng cần phải điều chỉnh lại thời gian quy hoạch do ngay đầu năm 2007 tỷ trọng GDP của ngành này (49%) đã cao hơn so với ngành công nghiệp (47%). Nguyên nhân không phải là do tăng trưởng nhanh của ngành dịch vụ mà do tốc độ tăng trưởng chậm của ngành công nghiệp. Kết quả là khó có thể đạt được mục tiêu tăng trưởng của ngành công nghiệp trong giai đoạn 2010 - 2020. Mặt khác, các mục tiêu về tốc độ tăng trưởng, tỷ trọng của ngành dịch vụ rất có khả năng đạt được
- (b) **Dân số:** Bảng 2.1.4 – 5 trong Chương 2 tổng hợp tình hình dân số ở Đà Nẵng. Tốc độ tăng trưởng tự nhiên có thể duy trì ở mức 1,0 – 1,2% trong giai đoạn dài hạn, mặc dù trong giai đoạn quy hoạch 5 năm, tốc độ này có thể tăng do dân số trong độ tuổi sinh sản tăng lên. Vì vậy, mục tiêu tăng trưởng dân số tự nhiên trong QHPT KTXH này là phù hợp. Tuy nhiên, cần xem xét đến tác động của tăng dân số cơ học. Bảng 2.1.5 cho thấy mức tăng dân số cơ học của thành phố là khoảng 0,7%/năm, thấp hơn nhiều so với mục tiêu đặt ra trong QHPT KTXH.

⁶ Dowall, David E. 2006. *Ghi chú về vấn đề quy hoạch ở Đà Nẵng*. Photocopy. (Mr. Dowall, Viện trưởng Viện Phát triển Đô thị và Vùng, Trường Đại học California, Berkeley thường xuyên tư vấn cho Ngân hàng thế giới, ADB, v.v.)

2.2 Quy hoạch Tổng thể thành phố Đà Nẵng (Quy hoạch Xây dựng)

1) Bối cảnh

2.16 Cùng với hệ thống quy hoạch hiện hành ở Việt Nam cũng như Luật Xây dựng và các văn bản luật liên quan thì Quy hoạch xây dựng hay quy hoạch tổng thể gồm có quy hoạch phát triển đô thị chung cho toàn thành phố và các quy hoạch chi tiết phát triển quận/huyện và địa phương. “Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng 2000 - 2020” đã được Viện Quy hoạch Đô thị Nông thôn (NIURP), Bộ Xây dựng lập năm 1999, điều chỉnh năm 2003, sau đó tiếp tục được cập nhật vào năm 2007. Trong quá trình lập quy hoạch tổng thể NIURP đã phối hợp với các cơ quan địa phương như Sở KHĐT, Sở XD, Viện Quy hoạch Xây dựng thành phố, Sở TNMT và Sở LĐT BXH.

2.17 Bản QH chung chứa đựng những đặc điểm truyền thống của một “tầm nhìn lớn” cố định cho thành phố. Quy hoạch này chưa gắn kết chặt chẽ với các vấn đề kinh tế - xã hội của QHPT KTXH. Bản QHTT cũng không thể hiện được sự cần thiết phải có phương pháp quy hoạch mang tính chiến lược hơn và liên kết bao gồm mục tiêu chung và cụ thể để thực hiện tầm nhìn cho thành phố, cho phép điều chỉnh quy hoạch khi có các vấn đề phát sinh và cơ hội mới.

2.18 Luật Xây dựng không yêu cầu chú trọng tới vấn đề sử dụng đất. Cơ sở pháp lý chính để lập quy hoạch sử dụng đất là Luật Đất đai. Do đó, bản QH chung của Đà Nẵng ít tham khảo cách phân loại sử dụng đất đề xuất và phân loại sử dụng đất hiện có và không đưa ra được sự thống nhất về loại đất và mật độ sử dụng đất phù hợp. Vì vậy, Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng khó có thể trở thành một công cụ quản lý đất đai phù hợp do chỉ cung cấp những hướng dẫn tối thiểu cho các cơ quan quản lý; ví dụ, như Sở Xây dựng, Viện KHĐT là các cơ quan chịu trách nhiệm lập quy hoạch chi tiết, quy hoạch phân vùng sử dụng đất, đồng thời trực tiếp kiểm soát phát triển một cách có hiệu quả. Do đó, thành phố cần phải cập nhật thông tin mới nhất cho danh mục các phân loại đất chưa đầy đủ hiện có để phục vụ cho việc lập QHTT này.

2) Phân bố dân số và mật độ dân số đề xuất

2.19 Số liệu từ Niên giám thống kê Đà Nẵng và dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP) cho thấy QHTT này sử dụng chiến lược phân bố không gian; theo đó, mật độ dân số chung trên phạm vi toàn thành phố tăng từ 6,1 người/ha (năm 2005) lên 9,6 người/ha (năm 2020); như vậy, mức tăng của cả giai đoạn sẽ là 57%. Chiến lược này hạn chế gia tăng mật độ dân số ở các quận nội thành (các quận Hải Châu và Thanh Khê) và hướng 80% tổng mức tăng trưởng dân số tương lai ra các quận ngoại thành và nông thôn (xem Bảng 2.2.1). Do đó, theo dự kiến thì mật độ dân số sẽ tăng gấp đôi ở quận Liên Chiểu, gấp 3 ở quận Cẩm Lệ và tăng gấp 4 lần ở quận Ngũ Hành Sơn. Cũng theo dự báo thì mật độ dân số ở các khu vực ngoại vi cũng tăng trên 50%.

2.20 Mật độ dân số đề xuất trong QHTT ở các khu vực ngoại vi ở mức rất thấp theo tiêu chuẩn châu Á: dưới 60 người/ha ở trong tất cả các trường hợp, và chỉ có 3 người/ha ở khu vực ngoại thành. Do đó, nếu thực hiện chiến lược không gian đề xuất này, để phát triển khu dân cư cần có một diện tích đất đáng kể (ước tính khoảng 20 - 30 km²), cũng như chi phí giải phóng mặt bằng và phát triển cơ sở hạ tầng, đường xá và dịch vụ công cộng cho các vùng ngoại vi có mật độ nhà ở thấp. Ngoài ra chiến lược này cũng có thể gây tác động tiêu cực tới các khu dân cư hiện tại và đất nông nghiệp ở khu vực ngoại vi

thành phố. Theo nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới⁷ thì chiến lược này cần phải được rà soát lại để có thể khai thác tốt hơn quỹ đất cũng như các công trình cơ sở hạ tầng và dịch vụ hiện có trong khu vực nội thành.

Bảng 2.2.1 Phân bố dân số theo quận/ huyện ở Đà Nẵng, năm 2005 và 2020¹

Quận/huyện	Diện tích (km ²)	Dân số 2005		Dân số 2020		Mức tăng 2005 – 2020
		Tổng	Mật độ (người/ha)	Tổng	Mật độ (người/ha)	
1. Hải Châu – Thanh Khê	30,36	356.563	117,4	356.563	117,4	0
2. Sơn Trà	60,88	116.679	18,5	138.000	22,7	21.321
3. Ngũ Hành Sơn	36,52	51.915	13,8	201.469	55,2	149.554
4. Liên Chiểu	82,37	82.363	8,8	159.220	19,3	76.857
5. Cẩm Lệ	33,25	65.506	19,7	200.000	60,0	134.494
6. Các khu vực khác	1008,75	107.997	1,5	244.748	2,3	136.751
Tổng/Bình quân	1.255,53	781.023	6,1	1.300.000	9,6	518.977

Nguồn: Niên giám thống kê Đà Nẵng, 2004; tài liệu của PPIP

¹ Giả định dân số năm 2020 là 1,3 triệu người

3) Yêu cầu tái định cư trong quy hoạch tổng thể

2.21 Trong khoảng thời gian 6 - 7 năm kể từ khi lập QHTT, Đà Nẵng đã liên tục phát triển và mở rộng với tốc độ nhanh chóng. Phần lớn quá trình đô thị hóa diễn ra không theo quy hoạch, nguyên nhân chính là do: (i) như đã đề cập ở trên, bản Quy hoạch tổng thể được lập không có sự khảo sát liên tục và trực tiếp ý kiến người dân, điều kiện địa phương; (ii) các yêu cầu về sử dụng đất và phân vùng trong quy hoạch tổng thể đi kèm với năng lực thực thi yếu ở địa phương, không đủ để đảm bảo thực hiện được những nội dung của quy hoạch này. Do đó, bản quy hoạch tổng thể hiện nay (quy hoạch chung) không thể hiện được tình hình thực tế đang diễn ra về phát triển sử dụng đất đô thị ở Đà Nẵng.

2.22 Tuy nhiên, một nội dung trong bản quy hoạch đã được tuân thủ một cách chặt chẽ và được cụ thể hóa ở quy hoạch chi tiết là mạng lưới đường đô thị và quốc lộ. Trong phần lớn các trường hợp thì có vẻ như mạng lưới này - vốn là khung phát triển cho thành phố - lại được thực hiện một cách cứng nhắc trên cơ sở các tiêu chuẩn thiết kế quốc lộ và cao tốc, không quan tâm nhiều tới chi phí, dự báo nhu cầu vận tải hay tác động tới các dự án phát triển hiện có, đã phần nào liên quan tới các nhóm đối tượng thu nhập thấp. Hướng tiếp cận này có thể mang lại những hậu quả nghiêm trọng về lâu dài:

- (a) **Mất sinh kế:** Ngoài những xáo trộn xã hội như sử dụng các tiêu chuẩn thiết kế rất tốn kém thì các dự án hoặc chương trình xây dựng quốc lộ và cao tốc còn làm mất đi nguồn sinh kế của nhiều người cũng như nhiều hộ gia đình vốn phụ thuộc vào nông nghiệp và ngư nghiệp khi bị buộc phải chuyển đến khu tái định cư. Nhiều hộ trong số đó đã và sẽ được tái định cư tới các khu vực đô thị hoàn toàn không phù hợp với họ (xa đất nông nghiệp và biển) hoặc vào các khu chung cư có chiều cao trung bình.
- (b) **Bồi thường không thỏa đáng:** Mặc dù Nhà nước là cơ quan thực hiện đền bù cho các hộ phải tái định cư này, nhưng số tiền đền bù nhìn chung không thỏa đáng nếu xét về cái giá mà các hộ này phải trả cho các lô đất ở khu tái định cư hay các căn hộ, hoặc chi phí xây dựng nhà mới. Điều đáng nói nhất là việc mất sinh kế và những khó khăn mà nhiều hộ gia đình phải đối mặt trong vấn đề tiếp cận nguồn tài chính cho nhà ở. Kết quả là chất lượng cuộc sống của nhiều hộ tái định cư bị giảm sút. Nhiều hộ buộc phải đi thuê nhà ở và do đó lại tạo thêm gánh nặng hành chính cho thành phố.

⁷ Báo cáo các vấn đề quy hoạch đô thị ở Đà Nẵng, Ngân hàng Thế giới, David E. Dowall, 06/2006

(c) **Không còn vốn đầu tư cho các chương trình khác:** Do không thể tránh được việc tái định cư khi thực hiện các dự án phát triển đô thị nhưng số lượng người cần tái định cư quá lớn của Đà Nẵng đã tạo thành một hợp phần lớn trong chương trình phát triển nhà ở, đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn trong nguồn vốn hạn hẹp của thành phố. Do đó, đối với chương trình nhà ở hiện tại, thành phố cần tập trung vào nhu cầu nhà ở thật (trái với lượng nhu cầu ảo); chẳng hạn như cải tạo các khu chung cư cũ nát, xây dựng các khu nhà mới và nhà ở dành cho người nhập cư. Nhu cầu tái định cư hiện nay do các dự án phát triển đường bộ, đường cao tốc tạo ra dường như đi ngược lại với những yêu cầu của Chiến lược quốc gia về xóa đói giảm nghèo và tăng trưởng toàn diện.

2.23 Mặc dù chi phí bồi thường thấp so với giá trị thực của các lô đất tái định cư tạo ra những thuận lợi nhất định cho chính quyền nhưng cần phải xem xét các hướng tiếp cận khác để giảm thiểu các tác động tiêu cực về kinh tế - xã hội do tái định cư gây ra, chi phí vốn ban đầu cho phát triển khu tái định cư, chi phí bảo trì - sửa chữa kéo dài của mạng lưới đường bộ quá lớn, trong nhiều trường hợp, không được sử dụng hết. Nếu sử dụng các tiêu chuẩn thiết kế đường bộ phù hợp, tương ứng với nhu cầu vận tải đã dự báo - và có thể dựa vào mô hình phân kỳ đầu tư - cùng với các bố trí hướng tuyến hợp lý hơn thì sẽ giúp giảm được yêu cầu đầu tư, cũng như chi phí giải phóng mặt bằng và xây dựng công trình. Sử dụng dự báo số lượng xe ô tô thấp và áp dụng tiêu chuẩn thiết kế đường phù hợp cho các khu vực phát triển mới sẽ giúp tăng doanh thu từ đất, tăng mật độ dân số, đồng thời hạn chế được việc phát triển mở rộng đô thị theo dạng vết dầu loang, v.v.

2.24 Do trên thực tế, mạng lưới đường bộ/cao tốc trong quy hoạch tổng thể được thiết kế mà không xem xét kỹ hiện trạng của địa phương nên rất khó để xác định được nhu cầu di dời cũng như tái định cư. Như vậy, yêu cầu tái định cư chi tiết chỉ thấy được cụ thể khi triển khai từng đoạn của tuyến đường bộ, đường cao tốc trong dự án. Mỗi ban quản lý dự án chịu trách nhiệm về công trình dân dụng có thể đánh giá sơ bộ về yêu cầu tái định cư tùy theo từng trường hợp cụ thể, sau đó tính toán cơ cấu kinh tế - xã hội của các hộ/đối tượng bị ảnh hưởng. Thông tin này sẽ được chuyển tới Sở Xây dựng để đưa ra các quyết định phù hợp về tái định cư. Với cách tiếp cận một chiều này thì khó có thể dự báo chính xác yêu cầu đầu tư và khó có thể lồng ghép vào trong chương trình nhà ở trung và dài hạn. Điều này dẫn tới việc các khu tái định cư nằm rải rác và phân tán trong thành phố, thậm chí nhiều khu hoàn toàn không phù hợp với yêu cầu thực sự của các hộ tái định cư. Điều này cũng khiến cho Sở Xây dựng và Viện Quy hoạch đô thị liên tục phải điều chỉnh các quy hoạch chi tiết để lồng ghép được các khu tái định cư mới.

4) Chiến lược tái phát triển đất ở Đà Nẵng

2.25 Thành phố Đà Nẵng đã thu hồi đất từ 4 nguồn chính để phục vụ cho phát triển đô thị: đất quân sự, đất DNNN chưa sử dụng, đất nông nghiệp và các khu vực nhà ở mật độ thấp và dột nát. Sau khi xây dựng và phát triển đường giao thông, các công trình dịch vụ từ đất thu hồi giải toả; những lô đất tốt sẽ được bán để phát triển thương mại, những lô còn lại sẽ được dùng cho việc tái định cư các hộ bị giải toả. Theo Báo cáo Phát triển Việt Nam (VDR, 2004) thì quỹ thu được từ bán bất động sản sẽ được dùng để tái đầu tư vào cơ sở hạ tầng và nâng cấp đô thị.

2.26 Với trường hợp đầu tiên thì bên chịu trách nhiệm thu hồi đất DNNN sử dụng kém hiệu quả và đất quân sự thuộc về trung ương, theo Chiến lược điều chỉnh đất. Mặc dù Luật Đất đai đã quy định các DNNN phải trả lại đất chưa sử dụng cho Nhà nước nhưng cơ chế trả đất đó hay các tiêu chí để đánh giá điều kiện phải trả lại thì vẫn chưa được xác định rõ. Vì vậy, trên thực tế việc thu hồi loại đất trên vẫn gặp rất nhiều khó khăn.

2.27 Ở Đà Nẵng có hai yếu tố giúp thu hồi đất hữu hiệu cho phát triển đô thị. Thứ nhất, do nhu cầu đất đô thị không cao như ở các đô thị lớn Hà Nội và Tp.HCM, nên tình hình lấn chiếm đất không quá nặng nề và dễ khắc phục. Thứ hai, các cấp lãnh đạo Đà Nẵng đặt quyết tâm cao và đồng lòng trong việc thu hồi lại đất các DNNN (và đất quân sự chưa sử dụng). Kết quả phân tích chi tiết hơn cũng cho thấy rằng năng lực của chính quyền địa phương trong việc huy động ý kiến của người dân cùng với các thủ tục tái phát triển đất khá minh bạch⁸ cũng là các yếu tố tạo ra sự thành công đáng kể khi nói đến thu hồi đất ở Đà Nẵng.

2.28 Do công tác bồi thường và chi phí phát triển các khu tái định cư sẽ làm giảm đáng kể mức lợi nhuận thu được từ điều chỉnh đất nên cần có biện pháp thể chế đủ mạnh để kiểm soát sử dụng đất ở các khu dân cư hiện tại. Nhu cầu nhà ở tại Đà Nẵng tương đối thấp so với các đô thị lớn khác, có thể lại là một yếu tố thuận lợi cho công tác này cho dù hiện nay các hướng dẫn kiểm soát phát triển, các cơ chế phát triển và năng lực quản lý nói chung còn thiếu và yếu. Một điểm khác biệt lớn giữa chiến lược phát triển đô thị ở Đà Nẵng và ở các đô thị khác là thành phố hạn chế sự tham gia của khu vực tư nhân vào công tác phát triển đất.

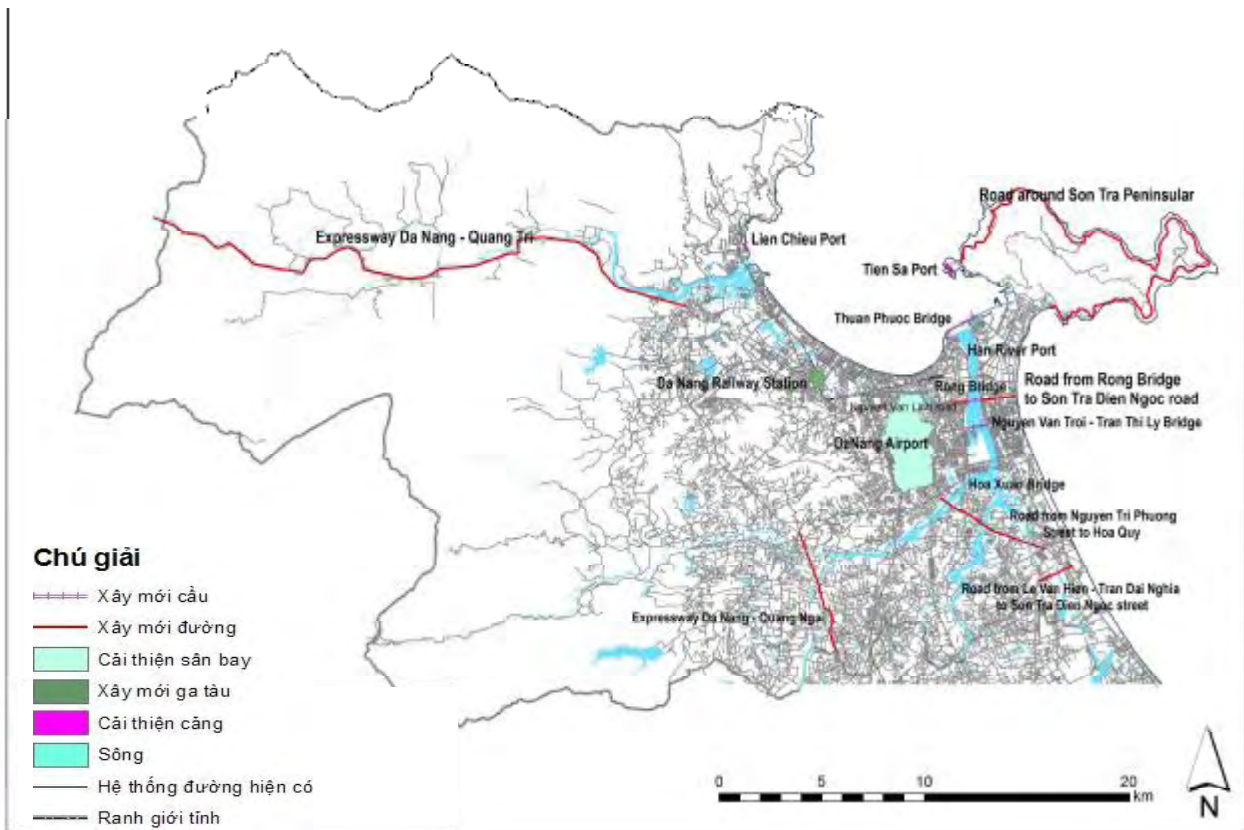
Hình 2.2.1 Bản đồ quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng tới năm 2020



Nguồn: Sở Xây dựng thành phố Đà Nẵng

⁸ Ví dụ các ban tái định cư và UBND thành phố hàng tuần đều có các ngày hoặc buổi tiếp dân (Ngân hàng Thế giới, 2004)

Hình 2.2.2 Các dự án GTVT trong Quy hoạch Xây dựng



Nguồn: Sở Xây dựng thành phố Đà Nẵng

2.3 Quy hoạch Sử dụng đất Đà Nẵng giai đoạn 2006 - 2010

2.29 Sở Tài nguyên Môi trường Đà Nẵng đã lập dự thảo “Quy hoạch Sử dụng đất Đà Nẵng giai đoạn 2006 - 2010”. Quy hoạch này điều chỉnh các quy hoạch sử dụng đất trước đó cho các giai đoạn 1997 - 2010 và 2004 - 2010; đồng thời tập trung vào cấp đất đô thị để 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.

2.30 QHSĐĐ này đưa ra định hướng phát triển cho thành phố về phía nam, tây, tây bắc và đông nam. Ngoài ra, các trung tâm đô thị vệ tinh cũng sẽ được phát triển ở các khu vực ngoại thành.

2.31 QHSĐĐ cũng ưu tiên phát triển đất theo nhóm đất. Trong quá trình công nghiệp hóa và đô thị hóa, không được phép chuyển đổi đất nông nghiệp, đặc biệt là đồng lúa để đảm bảo an ninh lương thực và tạo việc làm cho khu vực nông thôn. Đất công nghiệp cần dựa vào các dự án phát triển khu công nghiệp để có thể được sử dụng hiệu quả và hữu hiệu nhất. Các cánh rừng hiện tại cũng thuộc đối tượng được bảo vệ, song song với đó là những nỗ lực phủ xanh đồi trọc để nâng diện tích che phủ rừng lên 64,77% cho giai đoạn tới năm 2010. Theo dự báo trong KHPT KTXH 2006 - 2010, QHSĐĐ này ước tính diện tích đất dân cư đô thị sẽ phải tăng thêm 833,65 (nâng tổng diện tích lên thành 4.023 ha).

2.32 QHSĐĐ này có hai phương án phát triển. Phương án 1 ưu tiên bố trí đất cho công nghiệp, xây dựng và dịch vụ, thiết lập các trung tâm thương mại, du lịch và nghỉ dưỡng ở các vị trí thích hợp. Phương án 2 bố trí quỹ đất cho công nghiệp, thương mại, du lịch và cơ sở hạ tầng, đồng thời khuyến khích phát triển các khu dân cư mật độ cao. Phương án 1 cần nhiều đất phi nông nghiệp và ít đất nông nghiệp hơn so với Phương án 2. Cuối cùng, QHSĐĐ này đề xuất áp dụng Phương án 1, xét theo quan điểm hiệu quả kinh tế, quỹ đất đô thị và vị trí các cơ sở sản xuất công nghiệp.

2.33 Diện tích cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất được thể hiện trong Bảng 2.3.1. Ngoài ra, quy hoạch này cũng tính toán nhu cầu đất trong tương lai cho từng dự án

2.34 Căn cứ vào cách phân loại đất hiện hành thì quy hoạch này có vẻ ít quan tâm đến đất dân cư đô thị. Ngoài ra, quy hoạch này cũng không có kèm theo bản đồ thuyết minh hay thể hiện ranh giới các khu vực sử dụng đất, khiến người đọc khó hình dung được bức tranh sử dụng đất tương lai.

Bảng 2.3.1 Sơ lược về Quy hoạch Sử dụng đất giai đoạn 2006 - 2010

Mục đích ¹	2005		tới 2010	
	ha	%	ha	%
1. Đất nông nghiệp (nnp)	70.492	56,1	69.952	55,7
a. Sản xuất nông nghiệp (sxn)	9.236	7,4	7.934	6,3
• Cây hàng năm (chn)	7.605	6,05	6.652	5,29
– Lúa (lua)	5.277	4,2	4.548	3,6
– Khác (hnc)	2.329	1,9	2.104	1,7
• Cây lâu năm (cln)	1.630	1,3	1.282	1,0
b. Đất lâm nghiệp (lnp)	60.990	48,5	61.637	49,1
• Rừng sản xuất (rsx)	31.150	24,8	31.617	25,2
• Rừng phòng hộ (rph)	12.849	10,2	13.029	10,4
• Rừng đặc dụng (rdđ)	16.991	13,5	16.991	13,5
c. Đất nuôi trồng thủy sản (nts)	196	0,2	311	0,3
d. Đất nông nghiệp khác (nkh)	71	0,1	71	0,1
2. Đất phi nông nghiệp (pnn)	48.204	38,4	53.749	42,8
a. Đất ở (otc)	5.561	4,4	7.261	5,8
• Đất ở nông thôn (ont)	2.372	1,9	3.238	2,6
• Đất ở đô thị (odt)	3.189	2,5	4.023	3,2
b. Đất chuyên dụng (cdg)	7.960	6,3	12.110	9,6
• Đất văn phòng, công sở (cts)	172	0,1	176	0,1
• Đất an ninh, quốc phòng (cqa)	2.540	2,0	2.518	2,0
– Quốc phòng (QPH)	2.500	2,0	2.479	2,0
– An ninh (ANI)	39	0,0	39	0,0
• Đất sản xuất (csk)	1.802	1,4	4.435	3,5
– Khu công nghiệp (skk)	939	0,8	2.481	2,0
– Đơn vị kinh doanh (skc)	620	0,5	1.646	1,3
– Mỏ (sks)	188	0,2	204	0,2
– VLXD, gốm sứ (skx)	55	0,0	105	0,1
• Đất công cộng (ccc)	3.446	2,7	4.980	4,0
– Giao thông (dgt)	2.163	1,7	3.361	2,7
– Thủy lợi (dtl)	406	0,3	406	0,3
– Điện, nước, điện thoại	21	0,0	24	0,0
– Công trình văn hóa (DVH)	247	0,2	291	0,2
– Cơ sở y tế (DYT)	41	0,0	64	0,1
– Cơ sở giáo dục - đào tạo (DGD)	287	0,2	409	0,3
– Trung tâm thể dục - thể thao (DTT)	85	0,1	212	0,2
– Chợ (DCH)	38	0,0	42	0,0
– Di sản (LDT)	36	0,0	36	0,0
– Bãi rác, bãi chôn lấp (RAC)	123	0,1	134	0,1
c. Cơ sở tôn giáo (ttn)	108	0,1	108	0,1
d. Nghĩa trang (ntd)	785	0,6	600	0,5
e. Mặt nước (smn)	3.289	2,6	3.170	2,5
f. Khác (pnk)	30.500	24,3	30.500	24,3
3. Đất chưa sử dụng (csd)	6.958	5,5	1.953	1,6
a. Đất bằng (bcs)	2.107	1,7	126	0,1
b. Đất đồi (dcs)	4.572	3,6	1.548	1,2
c. Đất núi đá (ncs)	279	0,2	279	0,2
Tổng	125.654	100,0	125.654	100,0

Nguồn: Quy hoạch sử dụng đất 2006 - 2010, Sở Tài nguyên - Môi trường

¹ trong ngoặc là mã nhóm đất

2.4 Quy hoạch Môi trường

1) Ý nghĩa của Quy hoạch Môi trường trong hệ thống quy hoạch

2.35 “Đà Nẵng - Thành phố Môi trường”: Đà Nẵng đã đặt mục tiêu phấn đấu trở thành thành phố môi trường, đô thị môi trường, như thành phố Viên (Áo), đồng thời tăng cường phát triển bền vững và nâng cao mức sống cho người dân. Các ý tưởng chính trong quy hoạch này là: (i) phát triển bền vững, (ii) thành phố sinh thái, và (iii) thành phố môi trường, hướng tới một thành phố không ô nhiễm, không suy thoái môi trường nơi người dân sống hài hòa với thiên nhiên. Nhìn chung chất lượng môi trường ở Đà Nẵng trong 10 năm trở lại đây đã được cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, chính việc đô thị hoá quá nhanh và mở rộng các khu công nghiệp là nguyên nhân chính dẫn đến suy thoái môi trường, và các tác động tiêu cực.

2.36 Ba yếu tố là nước, không khí và đất được coi là các đối tượng quy hoạch chính. Chất lượng nước sông, hồ ở một vài nơi đã bị ô nhiễm ở mức cao, ở và nhiều nơi khác là mức trên tiêu chuẩn. Sông, đặc biệt là ở phía nam thành phố, thường xuyên bị nhiễm mặn trong mùa khô. Việc xả tự do nước thải sinh hoạt và công nghiệp, vứt rác bừa bãi xuống sông và hai bên sông là hai lý do khiến nước sông và hồ bị ô nhiễm. Kết quả là nước khu vực ven biển tại Vịnh Đà Nẵng, nhất là một vài khu vực gần các điểm xả nước ở phường Thanh Bình, đều bị ô nhiễm. Nước ngầm ở nhiều nơi, ví dụ như Hòa Khánh, Ngũ Hành Sơn và Cẩm Lệ, cũng bị ô nhiễm. Ngoài ra, nước ngầm ở Đà Nẵng còn bị nhiễm vi sinh. Điều này cũng xảy ra với các khu vực hai bên sông thường bị lụt lội.

2.37 Mức ô nhiễm bụi rất cao, đặc biệt ở các điểm hay tắc nghẽn giao thông. Ô nhiễm khí CO rất phổ biến. Ngoài ra, ô nhiễm không khí đã trở nên nghiêm trọng ở những khu vực quanh các khu công nghiệp do khí thải từ các cơ sở sản xuất không được xử lý tốt. Tiếng ồn và rung động cũng là một trong những mối quan ngại lớn của các khu vực dân cư trong thành phố.

2.38 Ô nhiễm đất chủ yếu có liên quan đến ô nhiễm nước; chẳng hạn đất nông nghiệp ở Hòa Hiệp bị ô nhiễm do nước thải chưa được xử lý của các khu công nghiệp gần đó thải ra, và đất ở gần bãi rác Khánh Sơn bị ô nhiễm nước rỉ rác,

2.39 Hình 2.4.1 cho thấy phần lớn các chỉ tiêu đặt ra trong Quy hoạch Thành phố Môi trường đều phù hợp với các chỉ tiêu trong KHPT KTXH nhưng lại không tương thích với chỉ tiêu trong Quy hoạch Xây dựng. Một trong những lý do cho việc này là KHPT KTXH và Quy hoạch Môi trường được lập năm 2008 còn Quy hoạch Xây dựng được lập trước đó, tức năm 2002. Ngoài trừ các biện pháp xử lý chất thải rắn và bảo vệ đa dạng sinh học rừng, thì phần lớn các biện pháp trong Quy hoạch Thành phố Môi trường đều nhằm kiểm soát hay giảm các chất gây ô nhiễm môi trường hiện nay. Tuy nhiên, quy hoạch này không đưa ra các biện pháp cụ thể về quản lý các hoạt động phát triển tương lai, ví dụ như phát triển các khu công nghiệp hay dân cư mới, các khu dịch vụ thủy sản, khu du lịch, v.v. Mặc dù KHPT KTXH giải quyết các vấn đề phát triển các khu du lịch làng sinh thái và làng nghề truyền thống và các làng nghề này hiện nay lại là nguồn gây ô nhiễm nước và không khí, nhưng KHPT KTXH lại không rõ ràng về cách thức nên kiểm soát các dự án xây dựng khu nghỉ dưỡng trên bãi biển Mỹ Khê và các khu vực phụ cận. Các dự án này sẽ tạo ra nhiều nước thải không qua xử lý trừ phi ở khu vực này có thiết kế hệ thống xử lý nước thải phù hợp trước khi có các hoạt động đầu tư này.

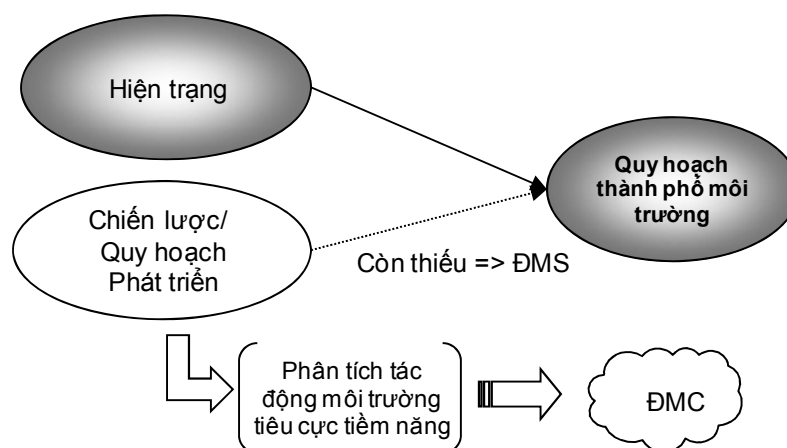
Hình 2.4.1 So sánh giữa QHPT KTXH, QHXD và QH TPMT

KHPTKTXH	Quy hoạch Xây dựng	Quy hoạch thành phố môi trường
w1 Cải thiện chất lượng nước nói chung		w2 Tới năm 2010 chấm dứt tình trạng ô nhiễm nước ở các khu dân cư
w2 Chấm dứt ô nhiễm nước ở khu dân cư		w3 Tới năm 2010 chấm dứt tình trạng ô nhiễm nước ở cửa sông và các khu vực ven biển
w3 Chấm dứt ô nhiễm nước ở khu vực ven biển		w6 Tới năm 2010 hoàn thiện hệ thống cấp nước cho các quận nội thành
w4 Chấm dứt ô nhiễm nước từ các cơ sở công nghiệp, đặc biệt là các nhà máy thép, xi măng, chế biến thủy sản		
w5 Hoàn thiện hệ thống cấp nước cho khu vực nội thành		
w6 Chấm dứt ô nhiễm nước ở khu dân cư		
ww1 Chấm dứt ô nhiễm nước ở khu dân cư	ww1 Từng bước tách hệ thống thoát nước mưa và nước thải, không chung như hiện tại	ww1 Tới năm 2010 xử lý nước thải tại các khu công nghiệp đạt tiêu chuẩn môi trường
ww2 Chấm dứt ô nhiễm nước ở khu dân cư	ww1 Thu gom nước thải thông qua hệ thống thoát nước thải riêng biệt vào các nhà máy xử lý nước thải trước khi thải ra sông	ww2 Tới năm 2015, 90% nước thải từ các cơ sở công nghiệp đạt tiêu chuẩn môi trường
	ww1 Xử lý nước thải công nghiệp và bệnh viện tại nguồn để đảm bảo tiêu chuẩn môi trường trước khi thải vào hệ thống nước thải chung	ww2 Tới năm 2015, thu gom và xử lý hợp vệ sinh 90% nước thải sinh hoạt từ các quận nội thành
		ww2 Tới năm 2020 thu gom và xử lý 100% nước thải công nghiệp và sinh hoạt
		ww1 Tới năm 2020, tái sử dụng 25% lượng nước
sw1 Thu gom và xử lý rác thải sinh hoạt và nguy hiểm	New Xây dựng nhà máy xử lý rác thải và xây dựng bãi chôn lấp Hòa Quý để phục vụ các khu vực phía đông sông Hàn	sw1 Tới năm 2010, thu gom và xử lý rác thải sinh hoạt và nguy hiểm, phí thu gom và xử lý rác thải ở mức chấp nhận được
sw2 Phân loại rác thải tại nguồn		sw2 Tới năm 2010, phân loại rác thải tại nguồn ở phạm vi toàn thành phố
sw3 Tới năm 2015 thu gom và xử lý hợp vệ sinh 100% rác thải		sw3 Hoàn tất hệ thống thu gom và xử lý rác thải sinh hoạt và nguy hiểm bao gồm cả rác thải
sw4 Tới năm 2020 tái sử dụng 95% lượng rác thải		sw4 Tới năm 2020, tái chế 70% lượng rác thải
so1 Giảm thiểu vấn đề ô nhiễm đất		so1 Tới năm 2020, giải quyết vấn đề ô nhiễm đất
gr1 Tới năm 2020, đạt chỉ tiêu không gian xanh 9-10m ² /người	gr1 Đạt chỉ tiêu không gian xanh 12-15m ² /người	gr1 Tới năm 2015, tăng diện tích cây xanh đô thị lên 3-4m ² /người
	New Phát triển vành đai xanh và công viên ở dọc sông Hàn và các bãi biển	New Tới năm 2015 bảo vệ đa dạng sinh thái rừng và trồng rừng, đạt chỉ tiêu độ bao phủ rừng 50,6%
Oth Tới năm 2020, Đà Nẵng là "Thành phố môi trường"		Oth Tới năm 2015 giảm chỉ số ô nhiễm không khí xuống dưới 100
Oth Khuyến khích người dân sử dụng các loại phương tiện tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường		

Nguồn: KHPT KTXH: Báo cáo Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội thành phố Đà Nẵng tới năm 2020, UBND Tp Đà Nẵng, tháng 7 năm 2008.
 Quy hoạch Xây dựng: Tóm tắt định hướng quy hoạch chung cho phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật tại thành phố Đà Nẵng tới năm 2020, 2002.
 Quy hoạch thành phố môi trường: Dự án Phát triển Đà Nẵng - Thành phố Môi trường, Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng, tháng 8 năm 2008.
 Chú thích: w = cấp nước và nước mặt, ww – nước thải, sw = chất thải rắn, so = đất, gr = cây xanh và oth = các vấn đề khác

2.40 Luật Bảo vệ Môi trường yêu cầu tất cả các quy hoạch vùng, đô thị và quận cần thực hiện đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC). Trong quá trình lập ĐMC thì nội dung đánh giá môi trường sơ bộ (ĐMS) có thể cung cấp một số đầu vào giúp sửa đổi hoặc cập nhật Quy hoạch Thành phố Môi trường để nó có thể bao quát được các tác động tiêu cực tới môi trường và đề xuất được các biện pháp phòng ngừa hay giảm thiểu, như thể hiện trong Hình 2.4.2 dưới đây. Do đó quy trình ĐMC cần phải được chính thức đưa vào trong quá trình lập và thực hiện quy hoạch này.

Hình 2.4.2 Quy trình Quy hoạch Hiện tại



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

2) Mục đích quy hoạch

2.41 Mục tiêu cho thành phố Đà Nẵng được trình bày trong quy hoạch hiện tại rõ ràng và phù hợp, và có nhiều điểm chung với dự án DaCRISS. Quy hoạch gồm có 4 mục tiêu, DaCRISS đề xuất thêm mục tiêu thứ 5, như trình bày sau đây:

- 1) Xây dựng “thương hiệu” - thành phố môi trường cho Đà Nẵng; đồng thời tạo một môi trường an toàn, lành mạnh cho người dân, các nhà đầu tư, cũng như khách du lịch trong nước và quốc tế;
- 2) Ngăn chặn và giảm thiểu ô nhiễm, suy thoái môi trường ở các khu dân cư, khu công nghiệp, khu vực ven biển; Đảm bảo chất lượng tốt cho nước, đất và không khí; Xử lý chất thải công nghiệp, chất thải độc hại.
- 3) Tăng cường khả năng quản lý và bảo vệ môi trường;
- 4) Nâng cao ý thức cộng đồng về bảo vệ môi trường, để biến nhận thức thành hành động cụ thể trong cuộc sống thường nhật;
- 5) Xây dựng mô hình tiên phong trong công tác quản lý môi trường ở Việt Nam.

2.42 Tuy nhiên, các mục đích được trình bày trên đây không thể đạt được nếu chỉ đơn thuần đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu về môi trường theo quy định của pháp lý hiện hành; Hơn nữa, cần phải thay đổi các mô hình và khái niệm môi trường, đặc biệt trong kiểm soát ô nhiễm và áp dụng chúng thành công.

3) Mục tiêu môi trường

2.43 Quy hoạch này vạch ra các mục tiêu định lượng với nhiều tham số/chỉ tiêu khác nhau về cả ba nhóm yếu tố là nước, không khí và đất với năm mục tiêu đặt ra năm 2020, thể hiện trong Bảng 4.4.1. Hiện nay lại chưa có đủ hệ thống đo lường đáng tin cậy để xác định mức độ chất lượng môi trường cụ thể, do đó khó có thể so sánh hiện trạng với mục tiêu đề ra. Việc xác định khoảng cách giữa hiện trạng và mục tiêu là rất quan trọng do nó sẽ tác động tới những nỗ lực của thành phố, người dân và khu vực kinh tế tư nhân. Vì vậy, trước mắt thành phố cần lắp đặt các trang thiết bị đo lường, quan trắc trước khi áp dụng hướng dẫn đo lường được quốc tế chấp nhận nhằm xác định chỉ tiêu định lượng cho thành phố. Sau đó, thành phố cần đào tạo cho các cán bộ đo lường môi trường ở các cơ quan hữu quan, các trường đại học và các viện nghiên cứu, phòng thí nghiệm. Do đây là một lĩnh vực tư vấn chuyên môn nên cần có một hệ thống xác định trình độ chính thức

cho các cán bộ đo lường môi trường được cấp phép cho thành phố. Mặc dù hệ thống này tốt nhất là nên áp dụng ở cấp quốc gia, sử dụng các tiêu chuẩn quốc tế, nhưng trước tiên có thể áp dụng mô hình kiểu mẫu ở Đà Nẵng.

2.44 Còn một luận điểm mấu chốt nữa cần bàn liên quan đến các chỉ tiêu định lượng. Mặc dù chính phủ đã áp dụng các tiêu chuẩn môi trường, đồng thời Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) cũng đã đưa ra các tiêu chí để có thể dễ dàng tham chiếu với các tiêu chuẩn này nhưng các mức WHO đưa ra không phải lúc nào cũng áp dụng được cho tất cả các nước, cũng như các tiêu chuẩn quốc gia ở Việt Nam không phải lúc nào cũng phù hợp cho tất cả các tỉnh thành. Với mục tiêu chính sách trở thành “thành phố môi trường”, Đà Nẵng có thể đưa ra các tiêu chí môi trường riêng, khác với ở thành phố Hồ Chí Minh hay Hà Nội, trong các quy định của mình. Theo hướng này thì các tiêu chí đó nên được rà soát, xem xét và tinh chỉnh hơn nữa và trở thành một chính sách đặc biệt.

Bảng 2.4.1 Các chỉ số môi trường mục tiêu năm 2020

	Chỉ biến	Hiện tại, 2005	Mục tiêu 2020
Chất lượng không khí	1. Chỉ số ô nhiễm không khí (API)	-	API: < 100 Được đo bằng các trạm tự động (từ năm 2012)
	2. Tiếng ồn	-	< 60 dB(A)
	• Khu vực dân cư	-	< 75 dB (A)
	• Đường phố	-	< 75 dB (A)
	3. Các cơ sở có kiểm soát ô nhiễm không khí	-	> 90%
	4. Mật độ cây xanh đô thị trên tổng dân số	2 m ²	> 6–8 m ²
Chất lượng nước	5. Các hộ gia đình được tiếp cận nước sạch	57%	> 95%
	• Khu đô thị ¹⁾	41%	> 70%
	• Nông thôn ²⁾		
	6. Nguồn nước đạt chất lượng: sông, ven biển, hồ và nước ngầm	-	100%
	7. Nước thải sinh hoạt đô thị đã qua xử lý	-	> 50%
	8. Nước thải công nghiệp đạt tiêu chuẩn	-	100%
Chất lượng đất	9. Thu gom rác thải rắn sinh hoạt	86%	> 90%
	10. Tái sử dụng rác thải rắn công nghiệp	-	> 70%
			Không thải rác thải độc hại & nguy hại

Nguồn: Phát triển Thành phố Môi trường Đà Nẵng, tháng 8, 2008

1) Trung bình của điểm quan trắc “trường cấp II Nguyễn Trãi” và “Nhà hát Trưng Vương”, dữ liệu gốc từ chương trình quan trắc môi trường quốc gia (2008)

2) Trung bình của điểm quan trắc “phía Nam đèo Hải Vân” và “Ngã 3 Huế”, dữ liệu gốc từ chương trình quan trắc môi trường quốc gia (2008)

4) Khung thời gian thực hiện và các hoạt động chính

2.45 Quy hoạch được phân kỳ thực hiện thành ba giai đoạn (giai đoạn 1: 2008–2010, giai đoạn 2: 2011–2015, giai đoạn 3: 2016–2020). Các hoạt động và phương pháp thực hiện của địa phương được tóm tắt trong Bảng 2.4.3. Một số dự án cụ thể được mô tả trong quy hoạch, và được kết hợp trong quy hoạch quản lý môi trường của DaCRISS.

2.46 Khung thời gian này có thể cần phải điều chỉnh dựa trên đánh giá kết quả các hoạt động trong giai đoạn 1: 2008–2010. Vì những hoạt động này là cần thiết, việc triển khai thực tế có thể khác. Áp lực môi trường cao hơn tương đương với việc gia tăng dân số và các hoạt động kinh tế; các cấp độ mục tiêu được trình bày trong Bảng 8.3.2, và được đánh giá tương đối cao, đòi hỏi những nguồn lực đáng kể (sự đầu tư của cả nhà nước và tư nhân), chủ yếu tập trung vào ngành môi trường để triển khai thực hiện các hoạt động này. Bên cạnh nguồn tài chính, việc triển khai các hoạt động cũng là một vấn đề quan trọng khác cần phải thảo luận.

Bảng 2.4.2 Mục tiêu để trở thành thành phố môi trường

STT	Tiêu chuẩn	Tình hình năm 2005	Mục tiêu năm 2020
Chất lượng không khí			
1	Chỉ số ô nhiễm không khí (API)	Không có	API <100 (được đo bởi hệ thống giám sát liên tục và tự động)
2	Độ ồn trong/ trên: - Các khu dân cư - Đường giao thông chính	Không có	< 60 dB(A) < 75 dB(A)
3	Diện tích khu vực kiểm soát khói, bụi	Không có	> 90 %
4	Độ bao phủ cây xanh trong lòng thành phố	2 m ² /người dân	> 6-8 m ² /người dân
Chất lượng nước			
5	Tỷ lệ người dùng nước sạch: - Nội đô - Khu vực nông thôn	57,4% 4,1%	> 95% > 70%
6	Mức độ đáp ứng tiêu chuẩn của nguồn cung cấp nước sạch cho trung tâm	98,5%	> 96%
7	Tỷ lệ nước thải sinh hoạt đô thị được xử lý	Không có	> 50%
8	Mức độ đáp ứng tiêu chuẩn của nước thải công nghiệp	Không có	100%
Đất (Quản lý chất thải rắn)			
9	Tỷ lệ thu gom chất thải rắn sinh hoạt	86%	> 90%
10	Tỷ lệ tái sử dụng chất thải rắn công nghiệp	Không có	> 70%, và không thải chất thải công nghiệp nguy hại

Nguồn: Quy hoạch "Xây dựng Đà Nẵng- thành phố môi trường", tháng 10/2008

Chú thích: > cao hơn; < thấp hơn

Bảng 2.4.3 Các hoạt động và giải pháp của địa phương trong "Đà Nẵng - thành phố môi trường"

	Giai đoạn 1: 2008-2010	Giai đoạn 2: 2011-2015	Giai đoạn 3: 2015-2020
Mục tiêu	Giải quyết các vấn đề môi trường bức thiết	<ul style="list-style-type: none"> Tập trung vào giải quyết các vấn đề môi trường bức thiết đến năm 2015 	<ul style="list-style-type: none"> Hoàn thành các dự án trong giai đoạn 2008-2015, và đảm bảo các tiêu chuẩn xây dựng đối với thành phố môi trường.
Nước	<ul style="list-style-type: none"> Xử lý triệt để đối với các khu vực có vấn đề như: Thanh Khê, Khanh Phuc, Thuan Phuc; Tránh ô nhiễm môi trường nước ven biển ở các bãi biển Thanh Bình và Mỹ Khê; Xây dựng hệ thống xử lý nước thải ở các khu công nghiệp như Hòa Khánh, Liên Chiểu, Thọ Quang. 	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo 90% người dân đô thị và 70% người dân nông thôn được cung cấp nước sạch Đảm bảo 90% nước thải ở các khu công nghiệp và khu chế biến được xử lý; Đảm bảo 90% nước xám trong khu dân cư được xử lý; Kiểm soát các nguồn nước độc hại (khảo sát nguồn và chất lượng nước độc hại) 	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo 100% nước thải sinh hoạt và công nghiệp được xử lý Tái chế 25% rác thải đã qua xử lý
Không khí	<ul style="list-style-type: none"> Giải quyết vấn đề ô nhiễm không khí ở các nhà máy chế biến hải sản, xi-măng, công nghiệp; Giảm thiểu bụi giao thông; Trồng cây xanh. 	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo chỉ số ô nhiễm dưới 100 (các chỉ số PM10, PM2.2, O3, SO2; CO phù hợp với tiêu chuẩn) Tăng cường trồng rừng để tăng tổng diện tích che phủ rừng lên 50,6%. Tăng diện tích cây xanh và mặt nước trong thành phố lên 3-4 m²/đầu người. 	-
Đất (QL chất thải rắn)	<ul style="list-style-type: none"> Thu gom rác thải nguy hại; Xã hội hóa toàn bộ quy trình quản lý chất thải rắn chung; bao gồm các khâu thu gom, vận chuyển và xử lý; Tăng cường các hoạt động phân loại rác thải tại nguồn; Tăng tỷ lệ rác thải rắn được tái chế lên 30% 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng hệ thống thu gom và xử lý rác thải y tế độc hại; Cố gắng thực hiện cơ chế công - tư trong quản lý chất thải rắn Tăng tỷ lệ chất thải rắn tái chế lên 50% 	<ul style="list-style-type: none"> Tăng tỷ lệ tái chế chất thải rắn lên 70%

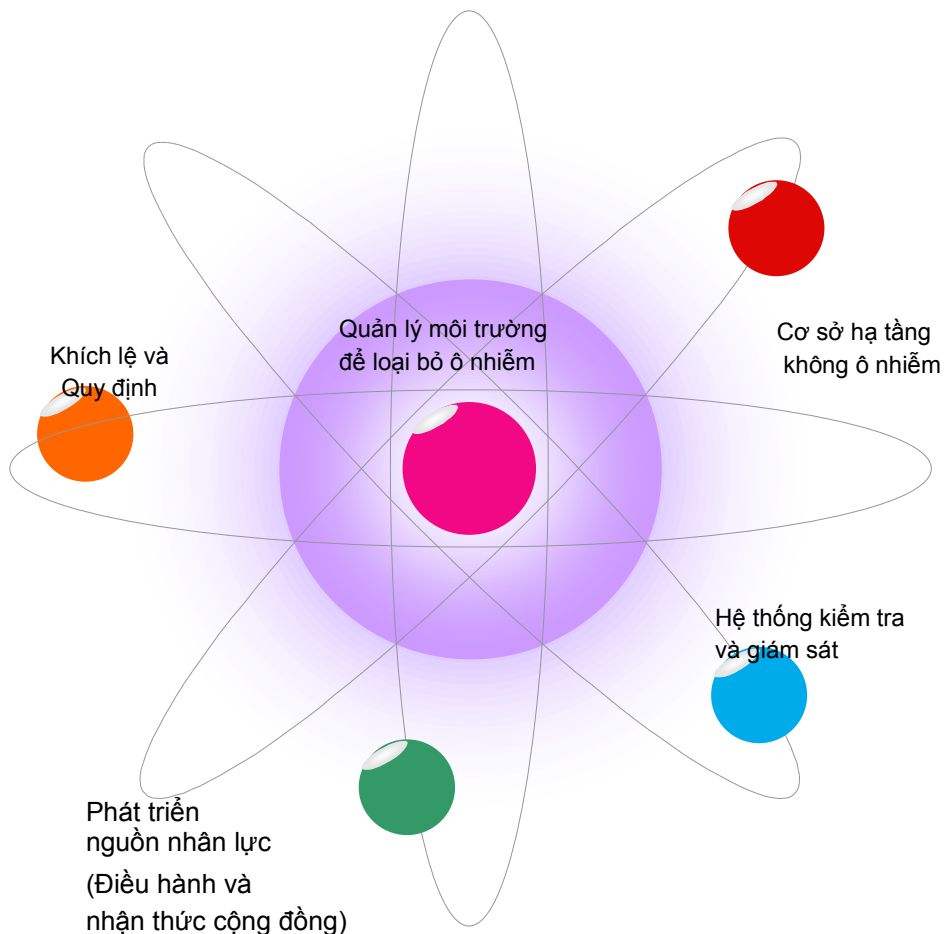
Nguồn: Quy hoạch "Xây dựng Đà Nẵng- thành phố môi trường", tháng 10/2008

2.47 Bên cạnh đó, Dự án DaCRISS đã lập các mốc thời gian thực hiện khác; gồm giai đoạn đến năm 2015 là mục tiêu ngắn hạn, giai đoạn đến năm 2025 là mục tiêu dài hạn. Do đó, các mốc triển khai quy hoạch quản lý môi trường sẽ được thay đổi như sau: giai đoạn 1 (2008–2010), giai đoạn 2 (2011–2015) được gộp lại thành một gọi là giai đoạn ngắn hạn (2009–2015). Trong năm 2010, gần cuối giai đoạn 1, tầm nhìn để triển khai vẫn chưa chắc chắn. Nhiều dự án đang đợi được xây dựng cũng như cấp vốn để cải thiện các vấn đề nước, không khí và đất. Đó là các dự án xây dựng các công trình: xử lý nước thải ở các khu công nghiệp, thu gom chất thải nguy hại, phân loại rác tại nguồn, xử lý ô nhiễm không khí ở các nhà máy và các công trình khác; việc triển khai các dự án này sẽ được thúc đẩy.

5) Quản lý môi trường

2.48 Tổ chức các hội thảo liên tiếp về quy hoạch quản lý môi trường tổng thể, trong đó xác định rõ các bên liên quan và trách nhiệm của họ. Quy hoạch hiện tại đề cập đến ba yếu tố là nước, không khí và đất (quản lý chất thải rắn), nhưng giải pháp cho các yếu tố này không thể bao hàm tất cả vấn đề, vì việc phối hợp là cần thiết. Do vậy, giải pháp này có thể được củng cố bằng giải pháp thực dựa trên các hoạt động thực tiễn, hoặc một giải pháp quy hoạch thực hiện (như trình bày ở các phần sau). Chẳng hạn, việc xóa bỏ một điểm nóng ô nhiễm sẽ là một thách thức lớn, các giải pháp khác nhau sẽ được kết hợp lại để đạt được mục tiêu đề ra. Các giải pháp này có thể bao gồm phát triển nguồn nhân lực, ứng dụng công nghệ hoặc cơ sở vật chất kỹ thuật phù hợp tạo sự khích lệ và xây dựng quy chế, hoặc xây dựng các hệ thống thanh tra và giám sát. (xem Hình 2.4.3).

Hình 2.4.3 Giải pháp liên tục trong ngăn chặn ô nhiễm



2.49 Trong Dự án DaCRISS, chuyên ngành môi trường được đi sâu tìm hiểu theo hướng tiếp cận mang tính “xuyên suốt”, trong đó môi trường đều được đề cập trong từng ngành.

6) Đặc điểm của quy hoạch

2.50 “Môi trường” là thuật ngữ có nghĩa rộng và thay đổi theo thời gian cho phù hợp. ở Nhật Bản, các vấn đề môi trường ban đầu được hiểu là các vấn đề ô nhiễm do các ngành công nghiệp. Sau đó các khái niệm về bảo tồn tự nhiên, quản lý chất thải, hiệu quả năng lượng được thêm vào. Hiện nay, thay đổi khí hậu và sự ấm lên toàn cầu đang là những vấn đề nóng. Đề án Đà Nẵng trở thành thành phố môi trường tập trung vào việc xóa bỏ các điểm nóng môi trường, xem xét mức độ ô nhiễm hiện tại và các năng lực cải thiện hiện trạng này. Việc xóa bỏ một điểm nóng được bắt đầu như một điểm khởi đầu cho quản lý môi trường là rất đúng đắn. Khi các biện pháp bắt đầu đi vào triển khai thực hiện và ý thức người dân được nâng cao thì lúc đó cần quan tâm đến các khía cạnh môi trường khác nữa.

7) Các dự án/chương trình và phân định yêu cầu tài chính

2.51 Tổng số 41 dự án và chương trình được xác định trong Quy hoạch nhằm cải thiện điều kiện không khí, nước và đất đến năm 2020, và các chương trình này được phân thành các giai đoạn: Giai đoạn I (2008-2010) bao gồm các dự án và chương trình ưu tiên cao nhất; Giai đoạn II (2011-2015) gồm các dự án và chương trình cần thiết để đạt được mục tiêu tối thiểu; và Giai đoạn III (2006-2020) gồm các dự án và chương trình để hoàn thành mọi mục tiêu. Phân chia giai đoạn như vậy có thể phù hợp nếu các dự án thuộc Giai đoạn I (xem bảng 24.4.2) được thực hiện thành công. Do vậy, mọi chương trình và dự án dự kiến cho Giai đoạn II cần được rà soát trên cơ sở kết quả của Giai đoạn I và điều chỉnh lại nếu cần.

2.52 Tổng chi phí cho các dự án và chương trình dự kiến ước tính khoảng 6.057,7 tỉ đồng, hoặc 378 triệu đô la Mỹ. Để có thể bố trí được khoản đầu tư khổng lồ này, dự kiến phân bổ chi phí như sau :

(a) Ngân sách nhà nước:	316,5 tỉ đồng	(19,8 triệu đô la Mỹ)	5,2%
(b) Ngân sách thành phố:	952,0 tỉ đồng	(59,5 triệu đô la Mỹ)	15,7%
(c) Vốn ODA:	2.316,6 tỉ đồng	(144,8 triệu đô la Mỹ)	38,2%
(d) Khác:	2.472,6 tỉ đồng	(154,5 triệu đô la Mỹ)	40,8%

2.53 Ngân sách của chính phủ, cả cấp trung ương và thành phố dự kiến đạt tỷ lệ 21% tổng kinh phí cần thiết. Khoản tiền từ bên ngoài thông qua vốn vay ODA ước đạt khoảng 145 triệu đô la Mỹ. Phần quan trọng nhất là 40% của các “thành phần khác”, gồm các khoản đóng góp từ thành phần tư nhân, cộng đồng, và/hoặc các khoản phí từ những đơn vị gây ô nhiễm hoặc bên hưởng lợi từ dự án. Tỷ lệ này là yếu tố mấu chốt để Dự án có thể thực hiện được và mang tính khả thi. Để đạt được điều này, Quy hoạch đề xuất thành lập một “Quỹ Bảo vệ Môi trường.” Mặc dù đề xuất này được xem là đi đúng hướng song chắc chắn vẫn cần phải nghiên cứu một kế hoạch chi tiết và thực tế hơn về quản lý nguồn vốn.

Bảng 2.4.4 Các dự án Giai đoạn I, 2008-2010

Công việc/dự án	Cơ quan thực hiện	Cơ quan phối hợp	Chi phí (triệu đồng)	Thời gian thực hiện	
Môi trường không khí	1. Quy hoạch và xây dựng một mạng lưới khí tượng tự động để theo dõi chất lượng không khí	Sở TNMT	Cơ quan ban ngành địa phương	20.000	2008—2012
	2. Khuyến khích sử dụng nhiên liệu sạch (vd: ga hoặc cồn) và giảm thải khí ô nhiễm từ các nguồn di động và cố định. • Nguồn di động: phát triển các loại phương tiện mới sử dụng nhiên liệu sạch; xây dựng trạm cung cấp nhiên liệu sạch. • Nguồn cố định: Hỗ trợ các doanh nghiệp sử dụng các nhiên liệu sạch (vd: khí tự nhiên, than hoá khí và năng lượng mặt trời); thực hiện ISO 14001.	Sở TNMT	SGTVT, SKHĐT	42.000	2008—2010
	3. Phát triển cây xanh công cộng	Sở XD	STNMT, SNN&PTNT, DO, UBND huyện	10.000	2008—2010
Môi trường nước	4. Khai thác và quản lý chương trình bảo vệ môi trường Ao Rỗng	UBND huyện Hải Châu	SGTVT, SXD, STNMT, SNN&PTNT	10.000	2008—2010
	5. Khai thác và quản lý chương trình bảo vệ môi trường Bàu Tràm	UBND huyện Liên Chiểu	SGTVT, SXD, STNMT, SNN&PTNT	5.000	2008—2010
	6. Quy hoạch và xây dựng hệ thống theo dõi chất lượng nước tự động	Sở TNMT	DPC, UBND huyện, SXD	15.000	2008—2010
	7. Xây dựng hệ thống xử lý nước thải trung tâm tại các khu công nghiệp (KCN): Liên Chiểu, Hòa Khánh mở rộng	Công ty phát triển hạ tầng – KCN – DN	STC, STNMT, SXD, BQLDA of Các KCN & Các KCX	40.000	2008—2009
	8. Thực hiện dự án xử lý dò rác thải phụ tại bãi rác Khánh Sơn mới	Công ty cổ phần đầu tư SG-DN	STC, STNMT, SXD, BQLDA of Các KCN & Các KCX	20.000	2008—2010
	9. Xây dựng hệ thống xử lý nước thải trung tâm tại KCN Đà Nẵng	Sở TNMT	SXD, UBND huyện Liên Chiểu	7.000	2008—2009
	10. Cải thiện môi trường sông Phú Lộc (PIIP-Thành phố Đà Nẵng)	Công ty liên doanh Masda	STC, STNMT, SXD, BQLDA của các KCN & các KCX	9.000	2008—2009
	11. Phát triển du lịch sinh thái, thành lập mô hình làng sinh thái, và nhân rộng các mô hình đó	Sở GTVT	STNMT, UBND huyện	132.931	2008—2010
Tổng			310.931		

Nguồn: Đề án Phát triển thành phố môi trường Đà Nẵng, tháng 8, 2008

2.54 Về phương diện này, cần chủ động thực hiện cơ chế hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP) đối với các dự án môi trường. Nói cách khác, không có sự tham gia rộng rãi và tích cực của thành phần tư nhân dưới mô hình PPP, các dự án sẽ khó có thể thực hiện thành công và không đạt được lợi ích mong đợi, đơn giản là vì cải thiện môi trường vốn đã cần nỗ lực chung và sự tham gia của mọi thành phần và các bên liên quan. Do vậy, hướng dẫn phát triển một cơ chế PPP cần được thể chế hoá trong ngành môi trường.

8) Thực hiện chương trình

2.55 Quy hoạch đưa ra tám biện pháp được nghiên cứu kỹ, đảm bảo sự liên kết và hợp lý gồm:

- (i) Nâng cao nhận thức công chúng và nghĩa vụ của họ liên quan tới việc bảo vệ môi trường.

- (ii) Tăng cường hệ thống quản lý môi trường đô thị thông qua việc thiết lập:
 - Một tổ quản lý môi trường ở cấp huyện (cử 2-3 cán bộ chuyên trách);
 - Tổ chức của các nhóm cộng đồng để hợp tác với hội phụ nữ và đoàn thanh niên,...;
 - Thành lập Phòng Cảnh sát Môi trường trực thuộc Cảnh sát Thành phố.
- (iii) Thiết lập một cơ chế xác nhận viển cảnh về một “Thành phố Môi trường,” phù hợp với hệ thống văn bản pháp lý và các biện pháp thực thi.
- (iv) Khuyến khích sự tham gia của quần chúng thông qua:
 - Tiêu chuẩn hoá các xã “xanh-sạch-đẹp”, gia đình sinh thái và các phong trào khác;
 - Thiết lập hệ thống chính thức để trao thưởng và công nhận những kinh nghiệm tốt.
- (v) Phát triển nguồn nhân lực thông qua tổ chức một đoàn chuyên gia để cung cấp những tư vấn khoa học về biện pháp môi trường
- (vi) Huy động các nguồn quỹ thực hiện biện pháp, thông qua:
 - Sử dụng chiến lược ngân sách trung ương và ngân sách địa phương;
 - Áp dụng chương trình PPP;
 - Kêu gọi vốn ODA về xử lý nước thải, quản lý chất thải rắn, giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn và không khí;
 - Thành lập một quỹ bảo vệ môi trường.
- (vii) Cân bằng bảo vệ môi trường với phát triển kinh tế - xã hội thông qua:
 - Thực hiện đánh giá môi trường chiến lược;
 - Chuẩn bị kế hoạch quản lý môi trường (EMP); và
 - Thiết lập các cơ chế sắp xếp dài hạn và tài chính hàng năm.
- (viii) Củng cố việc thanh tra định kỳ và theo dõi việc thực hiện chương trình/kế hoạch và chia sẻ trách nhiệm giữa các sở ban ngành liên quan của thành phố

2.56 Trong số 8 biện pháp nêu trên, một số biện pháp được cụ thể hóa như sau:

- (a) **Thành lập Phòng Cảnh sát Môi trường:** Đưa biện pháp này vào chính sách của thành phố là việc cần thiết để củng cố việc thực thi các luật môi trường. Người dân cần nhận thức được rằng không tuân thủ các điều luật này là một việc làm vi phạm pháp luật và có thể bị xử phạt. Biện pháp này, cần đi kèm với hệ thống pháp lý, sẽ khuyến khích thực hiện biện pháp thứ năm dưới đây;
- (b) **Tổ chức một đoàn chuyên gia:** Như một trong những dự án phát triển nguồn nhân lực (HRD), biện pháp này dự kiến được thực hiện sớm và cần được hỗ trợ từ các trường đại học và các viện hàn lâm khác tại Đà Nẵng cũng như từ các nhà tài trợ tiềm năng;
- (c) **Huy động vốn:** Trong quá trình lập ngân sách, cần đảm bảo sử dụng chiến lược ngân sách nhà nước. Chính phủ phải đề ra “vốn khởi động”; nếu không thì sẽ không huy động được ODA và các nguồn vốn tư nhân ;
- (d) **Đánh giá môi trường chiến lược:** Việc này cần được nghiên cứu JICA thực hiện chính thức nhằm hỗ trợ phương pháp tiếp cận quy hoạch có sự tham gia. Từ các ý kiến tư vấn của nhân dân về SEA cho thấy khái niệm và chính sách về một “Thành phố Đà Nẵng Môi trường” được ủng hộ rộng rãi bởi đông đảo người dân và thành phần kinh tế tư nhân;
- (e) **Kiểm tra môi trường đối với các ngành công nghiệp:** Việc này cần được các cơ quan môi trường có tư cách pháp lý phù hợp thực hiện. Tốt nhất là nên thành lập Cảnh sát Môi trường và để lực lượng này thực hiện nhiệm vụ trên. Đồng thời, cần thành lập ngay một hệ thống theo dõi chính thức và tổ chức một đoàn chuyên gia.

9) Tổ chức thực hiện quy hoạch

2.57 Chính sách về một thành phố môi trường đã được công bố và định hướng phát triển được công chúng ủng hộ rộng rãi. Điều cần làm ngay là chính quyền Thành phố Đà Nẵng nên thành lập một tổ chức đứng ra thực hiện Quy hoạch. Cần thành lập Ban Chỉ đạo nhằm đảm bảo sự điều phối liên ngành giữa các cơ quan liên quan. Cơ quan này sẽ do Chủ tịch UBND TP Đà Nẵng làm Trưởng ban và Giám đốc Sở TNMT làm phó ban. Các thành viên sẽ là cán bộ từ Sở KHĐT, Sở Tài chính, Văn phòng UBND, và các cơ quan liên quan khác. Công việc của Ban Chỉ đạo là:

- (i) Điều phối ngân sách và quá trình thực hiện với các cơ quan liên quan;
- (ii) Đề xuất ban hành các văn bản pháp lý;
- (iii) Đề xuất/phê chuẩn chức năng, công việc, và cơ cấu tổ chức của các dự án; và
- (iv) Báo cáo theo kỳ lên UBND TP Đà Nẵng về các vấn đề liên quan đến chức năng của STNMT.

2.58 Vai trò của Sở KHĐT và Sở Tài Chính đặc biệt quan trọng, vì đây là nơi thẩm duyệt dự án, đưa các vấn đề tài chính lên UBND TP Đà Nẵng, và huy động các nguồn vốn để điều phối với Sở TNMT. Sở VHNTTTT, đài phát thanh và truyền hình Đà Nẵng, Báo Đà Nẵng sẽ chịu trách nhiệm nâng cao nhận thức của công chúng. Quy hoạch cũng đề xuất phát động một “Chương trình Thành phố Môi trường” sẽ được phát sóng hàng ngày từ 17:00-19:00 và xuất bản trên báo tuần tại Đà Nẵng.

2.59 Ngoài ra, cần chú ý rằng cần thiết phải huy động kiến thức và nguồn nhân lực để đảm bảo Thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm trí tuệ môi trường danh tiếng nhất tại Việt Nam. Trường Đại học Kỹ thuật Đà Nẵng (Đại học Đà Nẵng) cần hợp tác với thành phố về việc thành lập các đoàn chuyên gia và/hoặc đoàn thanh tra môi trường. Thành phố cần thực hiện các kế hoạch sắp xếp tài chính cho việc hợp tác nghiên cứu và trao đổi nhân lực trên.

2.5 Các tổ chức tài trợ tham gia thực hiện quy hoạch

1) Dự án Đầu tư Hạ tầng ưu tiên (Ngân hàng Thế giới)

- (a) Phạm vi nghiên cứu:** Đây là một dự án đa ngành gồm 4 cấu phần chính: a) cơ sở hạ tầng phục vụ giảm nghèo, b) hạ tầng cải thiện môi trường, c) đường sá, d) tăng cường năng lực. Tổng chi phí đầu tư là 218 triệu USD, trong đó 152 triệu USD của Ngân hàng thế giới và 66 triệu USD là vốn đối ứng của chính phủ Việt Nam
- (b) Mục tiêu nghiên cứu:** Mục tiêu nghiên cứu chính của dự án như sau:
- (i) Giảm nghèo cho đô thị thông qua việc nâng cấp hạ tầng kỹ thuật, điều kiện môi trường và cải thiện điều kiện sống cho người nghèo ở khu vực đô thị;
 - (ii) Cải thiện điều kiện môi trường tại những khu vực bị ô nhiễm do nước thải, các vấn đề thoát nước;
 - (iii) Đẩy mạnh phát triển kinh tế thông qua đầu tư phát triển hạ tầng chiến lược, cải thiện và tạo môi trường đầu tư hấp dẫn;
 - (iv) Dẫn thích ứng với quy hoạch phát triển đô thị;
 - (v) Xã hội hóa quá trình lập quy hoạch, chương trình và đầu tư nâng cấp hạ tầng đô thị thông qua các giải pháp kỹ thuật có sự tham gia của cộng đồng, đóng góp nhân lực và nguồn vốn;
 - (vi) Tăng cường xây dựng, thực hiện và quản lý dự án có sự tham gia của cộng đồng để đáp ứng các nhu cầu của người dân;
 - (vii) Hỗ trợ về thể chế và tăng cường năng lực quản lý cho các cấp chính quyền của thành phố.
- (c) Dự án liên quan đến DaCRISS:** Các lĩnh vực trong phạm vi dự án nghiên cứu liên quan chính đến DaCRISS là xây dựng đường sá, xử lý nước thải. Đoàn nghiên cứu dự án DaCRISS làm việc chặt chẽ với dự án của Ngân hàng thế giới để có sự gắn kết giữa hai dự án.

2) Nghiên cứu khả thi cải thiện vận tải công cộng tại thành phố Đà Nẵng (KfW)

- (d) Phạm vi nghiên cứu:** Dự án nhằm xây dựng các hợp phần vận tải công cộng. Các hợp phần chính gồm: a) Cơ quan quản lý giao thông công cộng (PTA), b) hạ tầng xe buýt, c) vé xe buýt, d) bảo trì hệ thống xe buýt, e) hệ thống thu phí xe buýt, f) hệ thống thông tin và g) đào tạo. Tổng kinh phí đầu tư là 300.000 EURO.
- (e) Mục tiêu nghiên cứu:** Dự án có các mục tiêu chính sau đây:
- (i) Thiết lập hệ thống giao thông công cộng để giảm lượng giao thông cá nhân;
 - (ii) Giảm khí thải và cải thiện vấn đề tai nạn giao thông;
 - (iii) Giảm nghèo;
 - (iv) Tạo cơ hội tiếp cận việc làm và thị trường cho nông dân và doanh nghiệp nhỏ;
 - (v) Bình đẳng giới;
 - (vi) Cải thiện công bằng xã hội bằng cách hỗ trợ tham gia vào đời sống đô thị
 - (vii) Tạo điều kiện tiếp cận văn hóa và giáo dục, đóng góp cho phát triển bền vững thành phố.
- (f) Dự án liên quan đến DaCRISS:** Các lĩnh vực trong phạm vi dự án nghiên cứu liên quan chính đến DaCRISS là vận tải công cộng. DaCRISS đã phối hợp chặt chẽ với dự án KfW để có sự gắn kết giữa 2 dự án.

3) Xây dựng Đà Nẵng – thành phố môi trường (GTZ)

2.60 Phạm vi nghiên cứu: Dự án nhằm mục đích hỗ trợ giao thông công cộng và quản lý môi trường cho thành phố Đà Nẵng. Hai hợp phần chính của dự án là “thiết lập hệ thống quản lý giao thông công cộng (hợp phần 1) và “Xây dựng và thực hiện chiến lược chung về quản lý đô thị (hợp phần 2). Tổng chi phí đầu tư là 1.650.000 EUR, trong đó 1.500.000 EUR là vốn của GTZ và 150.000 EUR là vốn đối ứng của chính phủ Việt Nam.

2.61 Mục tiêu nghiên cứu: Các mục tiêu chính của dự án gồm:

- (i) Tăng thị phần vận tải công cộng nhờ các loại phương tiện giao thông công cộng sạch, an toàn và thân thiện với môi trường; giảm dần các phương tiện giao thông cá nhân, giảm kẹt xe; hỗ trợ cho người cho thu nhập thấp bằng các loại phương tiện giao thông tiên tiến và mang tính kinh tế (Hợp phần 1);
- (ii) Đảm bảo phương tiện vận tải công cộng bằng xe buýt đóng vai trò chính trong giao thông đô thị, từng bước đầu tư vào phát triển hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn, ít tác động đến môi trường sinh thái và phù hợp với xu thế phát triển (Hợp phần 1);
- (iii) Phát triển hạ tầng đô thị toàn diện và hoàn tất, đáp ứng các tiêu chuẩn của đô thị loại 1 về công trình công cộng, xây dựng thành phố “xanh – sạch – đẹp, đường phố và lối đi bộ rộng, thông thoáng” và phát triển bền vững (Hợp phần 1);
- (iv) Tăng cường năng lực tổ chức thực hiện chương trình hành động về môi trường đô thị cho thành phố Đà Nẵng (Hợp phần 2).

2.62 Dự án liên quan đến DaCRISS: Những lĩnh vực trong phạm vi nghiên cứu liên quan chính đến DaCRISS là giao thông công cộng và môi trường. DaCRISS sẽ phối hợp chặt chẽ chặt chẽ với KfW để có sự gắn kết giữa 2 dự án.

3 TẦM NHÌN VÀ MỤC TIÊU

3.1 Ý kiến của các bên liên quan

3.1 Kết quả khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của dự án DaCRISS, thực hiện trên 5.000 hộ gia đình và các thành viên để tìm hiểu ý kiến về tầm nhìn xây dựng “thành phố môi trường” của Chính quyền thành phố và các chủ đề chính về phát triển thành phố cho thấy, xây dựng “thành phố môi trường” là phù hợp với suy nghĩ và mong đợi của người dân. Người dân còn mong muốn phát triển rộng ý nghĩa “thành phố môi trường” chứ không chỉ đơn thuần là “thành phố không bị ô nhiễm” (như thể hiện trong bảng 3.1.1). Ý kiến của người dân được tổng hợp trong phần dưới đây:

- (i) Người dân mong đợi Đà Nẵng xứng danh là thành phố môi trường, đóng vai trò là trung tâm phát triển cạnh tranh của đất nước như Hà Nội và Hồ Chí Minh, dựa trên phát triển những lĩnh vực kinh tế tiềm năng bao gồm du lịch, các loại hình dịch vụ đa dạng, công nghệ cao và giáo dục đào tạo;
- (ii) Người dân tin tưởng thành phố sẽ quan tâm hơn đến vấn đề sức khỏe, vệ sinh môi trường, công bằng xã hội, đoàn kết cộng đồng và gia đình. Yêu cầu gìn giữ môi trường văn hóa và thiên nhiên cũng cần được nhấn mạnh;
- (iii) Người dân tin tưởng rằng liên kết với quốc tế sẽ được củng cố bằng nhiều phương án như phát triển Hành Lang Kinh Tế Đông - Tây.

3.2 Nghiên cứu đã tiến hành điều tra, khảo sát thu thập ý kiến của lãnh đạo 312 doanh nghiệp về thành phố môi trường. Những doanh nghiệp này hoạt động trong các lĩnh vực khác nhau tại thành phố Đà Nẵng (xem Bảng 3.1.2). Kết quả khảo sát như sau:

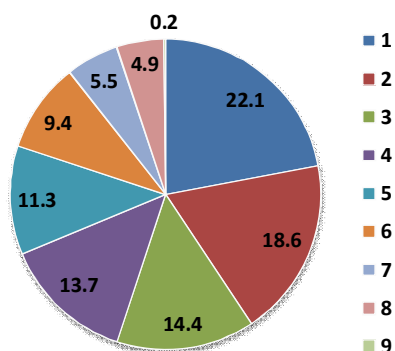
- (i) 67% người được hỏi có biết chủ trương của thành phố về thành phố môi trường, 33% không biết. Khoảng 91% đồng ý (“rất đồng ý” / “đồng ý”) với chủ trương này;
- (ii) Về ý kiến và quan điểm thành phố môi trường, người dân quan tâm đến các vấn đề: ít ô nhiễm nước và không khí, điều kiện vệ sinh tốt và sạch sẽ, bảo tồn các hệ sinh thái quan trọng, phòng chống thiên tai, không có ùn tắc giao thông và dễ tiếp cận với các dịch vụ và cảnh quan đẹp;
- (iii) Các vấn đề môi trường được đánh giá khác nhau bởi từng ngành, lĩnh vực. Các ngành khu vực I cho rằng ý thức của người dân về môi trường là quan trọng, trong khi các ngành khu vực II và III cho rằng cần phải đảm bảo chất lượng môi trường. Tất cả các ngành đều coi trọng vấn đề an toàn, sức khỏe người dân và phòng chống ô nhiễm và suy thoái môi trường;
- (iv) Hầu hết các doanh nghiệp đều bày tỏ sự sẵn lòng tham gia xây dựng thành phố môi trường: đóng góp tài chính (41%), nhân lực (35%), kiến thức / kỹ thuật (20%), khác (2%).

3.3 Qua khảo sát lấy ý kiến của các doanh nghiệp, mong muốn tham gia và cách thức tham gia xây dựng thành phố môi trường của doanh nghiệp được tổng hợp như sau (xem Bảng 3.1.3):

- (i) (97%) doanh nghiệp được khảo sát mong muốn tham gia xây dựng Đà Nẵng trở thành thành phố môi trường;
- (ii) Doanh nghiệp muốn tham gia bằng nhiều cách: đóng góp tài chính (41%), đóng góp nhân lực (35%), và đóng góp công nghệ và tri thức (20%); và
- (iii) Nhận thức về tầm quan trọng của việc xây dựng thành phố môi trường cao nhất là trong ngành khu vực I bao gồm nông nghiệp, ngư nghiệp và khai khoáng.

3.4 Rõ ràng người dân, doanh nghiệp thuộc tất cả các ngành, và chính quyền thành phố đồng ý với đề án “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.

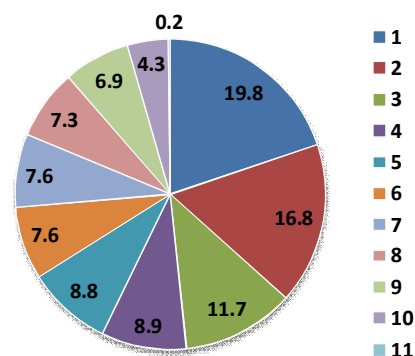
Hình 3.1.1 Ý kiến của người dân về tầm nhìn của thành phố (%)



- 1: Thành phố môi trường với đa dạng dịch vụ và du lịch
- 2: Trung tâm tăng trưởng của miền Trung có thể cạnh tranh với Hà Nội và Tp.HCM
- 3: Trung tâm văn hóa, nghệ thuật và du lịch
- 4: Thành phố sản xuất công nghiệp xuất khẩu hàng hóa rẻ đi khắp thế giới
- 5: Thành phố du lịch hiện đại với các hoạt động ngoài trời và vui chơi giải trí
- 6: Trung tâm của ngành công nghiệp công nghệ cao và giáo dục đào tạo
- 7: Cửa ngõ tuyến hành lang đông - tây của tiểu vùng sông Mê-kông
- 8: Trung tâm chế biến các nguyên liệu, tài nguyên tự nhiên của miền Trung
- 9: Khác

Nguồn: KSPVHGD do DaCRISS thực hiện năm 2008

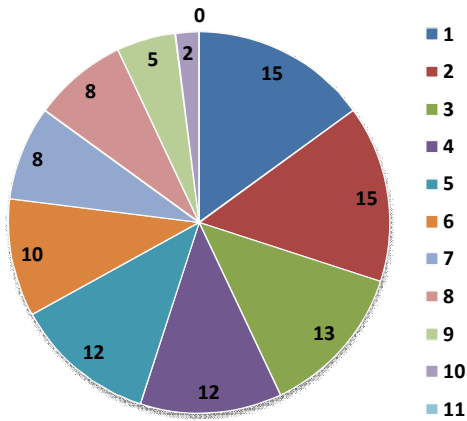
Hình 3.1.2 Ý kiến của người dân về các vấn đề phát triển chính cho thành phố (%)



- 1: Y tế và vệ sinh
- 2: Cộng đồng và gia đình lành mạnh
- 3: Chất lượng và cân bằng xã hội
- 4: Công nghiệp công nghệ cao và công nghệ tương lai
- 5: Thương mại và kinh doanh
- 6: Vươn xa ra thị trường quốc tế
- 7: Vui chơi giải trí
- 8: Thiên nhiên và môi trường tự nhiên
- 9: Văn hóa, lịch sử, nghệ thuật
- 10: Kiểm soát an toàn và trật tự
- 11: Khác

Nguồn: KSPVHGD do DaCRISS thực hiện năm 2008

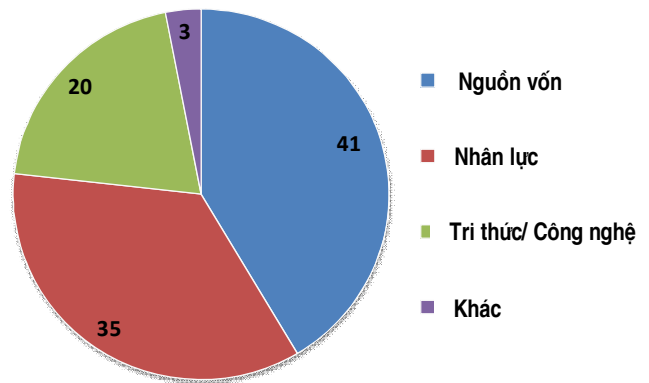
Hình 3.1.3 Ý kiến và quan niệm về thành phố môi trường (%)



1. Ít ô nhiễm không khí và ô nhiễm nước hơn
2. Sạch sẽ với điều kiện vệ sinh tốt
3. Bảo tồn hệ sinh thái quan trọng
4. Phòng chống thiên tai
5. Không có ùn tắc giao thông; đi lại dễ dàng
6. Cải thiện cảnh quan ít ô nhiễm không khí và ô nhiễm nước hơn
7. Giá trị văn hóa truyền thống được bảo tồn.
8. Sử dụng năng lượng hiệu quả.
9. Không có vấn đề tội phạm và ma túy
10. Không có người nghèo
11. Khác

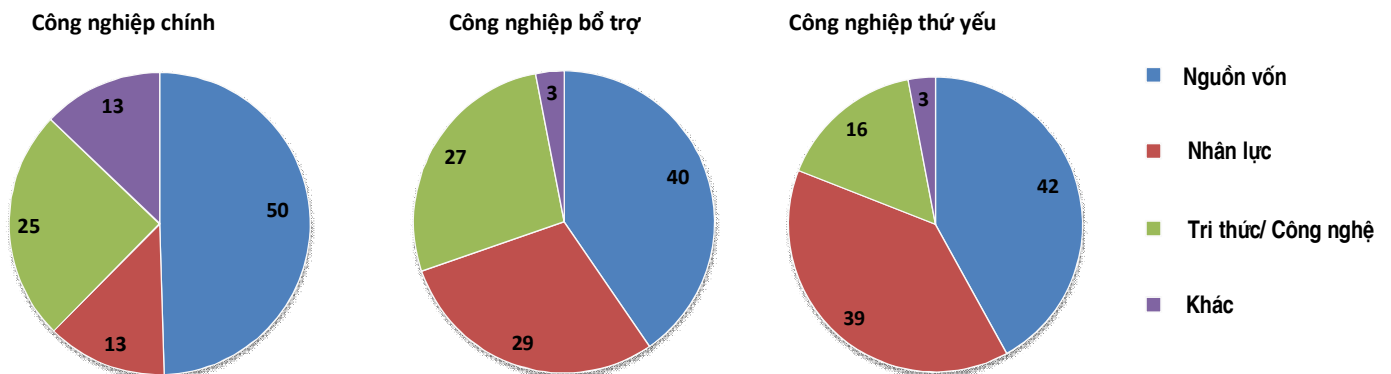
Nguồn: KSPVHGĐ do DaCRISS tiến hành năm 2008

Hình 3.1.4 Tham gia và đóng góp xây dựng thành phố môi trường (%)



Nguồn: KSPVHGĐ do DaCRISS tiến hành năm 2008

Hình 3.1.5 Tham gia và đóng góp trong ngành công nghiệp (%)



Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình của DACRISS 2008.

3.2 Tầm nhìn

3.5 Với quan điểm trên, 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, với mong muốn thành phố Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm của vùng và dẫn đầu trong triển khai thực hiện để đạt được mục tiêu đó. Do vậy, tầm nhìn “thành phố môi trường” được xác định cụ thể hơn như sau:

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

3.6 Với tầm nhìn được xây dựng từ ý kiến đóng góp của các bên liên quan trên đây, xác định các mục tiêu sau:

- (i) Để Đà Nẵng không chỉ đơn thuần 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 tránh được sự tàn phá do thiên tai và con người gây nên; hưởng ứng những lời kêu gọi góp phần làm thay đổi khí hậu toàn cầu; chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp và kinh doanh công nghệ mới, du lịch, giáo dục, chăm sóc y tế và dịch vụ; đẩy mạnh hệ thống đô thị thân thiện với môi trường;
- (ii) Để xây dựng một hình ảnh riêng biệt cho thành phố Đà Nẵng như là trung tâm đô thị điển hình của khu vực châu Á - Thái Bình Dương với vai trò trọng tâm là gắn kết vùng KTTĐ miền Trung với thế giới; và
- (iii) Để Đà Nẵng trở thành trung tâm phát triển các ngành công nghiệp mới của cả nước. Đây cũng là mục tiêu quốc gia mà Chính phủ cần thúc đẩy trong thế kỷ 21, với các ngành công nghệ môi trường, y tế, thương mại, phát triển nguồn nhân lực ngành du lịch sinh thái, MICE (du lịch hội nghị, mít-ting, triển lãm), bảo vệ môi trường, kiểm soát nguy cơ, và các ngành dịch vụ phụ trợ.

3.7 Để đẩy mạnh ý tưởng thành phố môi trường, thành phố cần sự hỗ trợ mạnh mẽ của người dân và các doanh nghiệp cho việc xây dựng cơ chế cần thiết tham gia hiệu quả của tất cả các ngành vào quá trình thực hiện chung.

3.8 Tầm nhìn trên có thể được hiểu theo các ý sau:

- (i) Không có ô nhiễm không khí, nước và đất;
- (ii) Bảo tồn hệ sinh thái và giá trị văn hóa;
- (iii) Ngành môi trường có vai trò chính trong tăng trưởng kinh tế;
- (iv) Người dân có nhận thức cao về môi trường;
- (v) Các hoạt động kinh tế - xã hội tạo ít sức ép lên môi trường;
- (vi) Người dân và các hoạt động đầu tư phát triển được bảo vệ tránh khỏi các tai họa do thiên nhiên và con người gây ra.

3.9 Đà Nẵng sẽ được xây dựng với hình ảnh cuốn hút đậm đà bản sắc; là thành phố môi trường thực sự với các mục tiêu phấn đấu sau:

- (i) An toàn và an ninh được đảm bảo;
- (ii) Đảm bảo ổn định sinh thái;
- (iii) Đảm bảo các tiện ích của thành phố;

- (iv) Giảm đói nghèo và đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế;
- (v) Bảo tồn giá trị văn hóa; và
- (vi) Người dân ngày càng thêm thân thiện, hiếu khách.

3.10 Để đạt được tầm nhìn trên cho thành phố, xây dựng các mục tiêu sau đây:

- (a) **Quản lý tăng trưởng có hiệu quả:** Cần kiểm soát hiệu quả quy mô và chất lượng của việc tăng trưởng trong tương lai. Mục tiêu dân số đến năm 2026 là 2,1 triệu người. Khu vực đô thị sẽ là khu vực nén để giảm thiểu dân số và tăng tối đa độ an toàn, thoải mái, tiện nghi thông qua việc phát triển gắn kết hơn nữa giữa việc sử dụng đất với quy mô đô thị, giao thông vận tải, môi trường. Quản lý tăng trưởng phải xem xét khả năng liên kết trong tương lai của khu đô thị với các địa phương lân cận.
- (b) **Phát triển kinh tế mang tính cạnh tranh:** Việc phát triển kinh tế của thành phố phải hướng tới mục tiêu các ngành công nghiệp mới bên cạnh các ngành công nghiệp lâu nay vẫn có. Cải cách cơ cấu kinh tế phải đi kèm với tăng trưởng và hiệu quả sản xuất của các ngành kinh tế.
- (c) **Đảm bảo phát triển xã hội tổng hợp:** Thành phố phải là nơi không chỉ dành cho người dân địa phương mà cho cả khách thập phương bao gồm cả khách du lịch. Người dân dù ở đô thị hay nông thôn đều phải được cung cấp đầy đủ các dịch vụ và được bảo vệ tránh khỏi các thảm họa do thiên tai hay con người gây ra. Tiếp tục phát huy năng lực của các nguồn lao động.
- (d) **Quản lý môi trường hiệu quả:** Môi trường đô thị phải được quản lý hiệu quả các chất gây ô nhiễm, đồng thời tăng khả năng ứng phó kịp thời các thiên tai, bảo tồn hệ sinh thái, ứng phó với các tác động từ biến đổi khí hậu, nâng cao ý thức môi trường của các bên liên quan, đưa ra các quyết sách can thiệp đúng lúc, và tổ chức giám sát có hiệu quả.
- (e) **Tăng cường quản lý:** Thành phố phải có nguồn tài chính ổn định dựa trên cơ sở điều chỉnh thuế, thúc đẩy trách nhiệm và bổn phận của người sử dụng, thực hiện cơ chế hợp tác công - tư. Các cán bộ của thành phố phải trang bị kiến thức năng lực chuyên môn đầy đủ để thực hiện nhiệm vụ quản lý, đồng thời cộng đồng cũng phải có cơ hội tham gia vào quá trình phát triển.

3.3 Khung phát triển kinh tế - xã hội

1) Khung phát triển chung

3.11 Tầm nhìn và các mục tiêu phát triển được thể hiện rõ trong các chỉ tiêu kinh tế - xã hội trọng điểm đã được lựa chọn nhằm cụ thể hóa các chiến lược để đạt được tầm nhìn và các mục tiêu. Các chỉ tiêu chính bao gồm các lĩnh vực sau: dân số, hộ gia đình, lao động, học sinh và sinh viên, GDP, sở hữu phương tiện giao thông; đó sẽ là cơ sở cho việc triển khai các quy hoạch. 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.

2) Dân số và hộ gia đình

3.12 Trong dự án DaCRISS, dân số mục tiêu xác định cho năm 2025 là 2,1 triệu người dựa theo kết quả các cuộc hội thảo, thành phố phải thấy được tầm quan trọng của chỉ tiêu này đối với quá trình công nghiệp hóa và đô thị hóa đang diễn ra ngày một nhanh chóng không chỉ trong vùng KTTĐ miền Trung mà của cả nước. Lý do đề ra mục tiêu dân số tương lai của thành phố Đà Nẵng là 2 triệu dân thể hiện định hướng chính sách mạnh mẽ rằng Đà Nẵng phải thực hiện chức năng là một trung tâm tăng trưởng cạnh tranh thực sự và là đầu tàu phát triển của vùng KTTĐMT. Nếu Đà Nẵng không trở thành một đô thị lớn được đầu tư hạ tầng và chức năng đô thị cao thì khó thu hút được những đầu tư có chất lượng có thể cạnh tranh với các thành phố khác tại châu Á, kể cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Quan điểm của Đoàn nghiên cứu là Đà Nẵng phải đề ra mục tiêu và tăng trưởng dân số trên 2 triệu dân trong tương lai.

3.13 Mặc dù tỉ lệ tăng dân số hiện nay chưa cao để có thể đạt được mức dân số trên. Để đạt được quy mô dân số này cần chú trọng tăng cơ hội việc làm với công việc tốt hơn, nâng cao chất lượng giáo dục, thực hiện các chiến lược quản lý môi trường, phát triển kinh tế - xã hội. Dự báo dân số chính thức theo quy hoạch của thành phố là 1,5 triệu vào năm 2020 và nếu vẫn với tốc độ tăng trưởng này, dân số năm 2025 sẽ đạt 1,7 triệu. Bên cạnh đó, số liệu dân số hiện nay chưa tính số dân không có đăng ký hộ khẩu chính thức, con số này cần phải được đưa vào số liệu thống kê dân số chính thức trong tương lai. Các nghiên cứu trước đây của Ngân hàng Thế giới cho rằng khoảng 20% dân số hiện nay của Đà Nẵng không có đăng ký chính thức; do đó khi xem xét vấn đề này Đoàn Nghiên cứu đã dự báo dân số vào năm 2025 của thành phố là 2,1 triệu dân (xem Bảng 3.3.1).

Bảng 3.3.1 Dự báo dân số

		2007	2020	2025
Dân số	Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội	806.744	1.369.000	1.738.554
	Bao gồm 20% lượng dân số chưa thống kê	968.093	1.642.800	2.086.265
Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)	Tăng dân số tự nhiên (%)	1,19	1,00	1,00
	Tăng cơ học (%)	0,51	3,90	3,90
	Tổng	1,70	4,90	4,90
Biến động dân số thực tế		3.843	45.395	57.650

Nguồn: Quy hoạch phát triển KT-XH và nghiên cứu của DaCRISS.

1) Ước tính số liệu năm 2025 dựa trên tỷ lệ tăng trưởng của các năm 2015 – 2020.

3.14 Quy mô hộ gia đình bình quân của Đà Nẵng là 3,93 người/hộ năm 2009; tuy nhiên, có thể giảm xuống còn 3,71 vào năm 2025; một phần là do biến động dân số và một phần dựa trên sự thay đổi lối sống - đây cũng là kinh nghiệm rút từ quá trình phát triển kinh tế của các thành phố khác. Do đó, số hộ gia đình của thành phố sẽ tăng lên 563.000 hộ vào năm 2015 so với 278.000 hộ trong năm 2009.

3) Cơ cấu kinh tế và việc làm

3.15 Dự kiến cơ cấu công nghiệp của thành phố sẽ thay đổi đáng kể như trong Quy hoạch Phát triển KT-XH. Cụ thể là chuyển dịch sang ngành dịch vụ, trong đó bao gồm các dịch vụ du lịch, thương mại, phần mềm công nghệ thông tin và truyền thông, ngân hàng; cho dù các ngành kinh tế khu vực II cũng sẽ tăng ổn định. Các ngành kinh tế khu vực I của thành phố sẽ giảm đáng kể và chuyển sang các địa phương lân cận. Do đó, thành phố sẽ mang tính đô thị cao.

Bảng 3.3.2 Cơ cấu kinh tế và việc làm

		2007	2009	QHPT KT-XH		2025	Tốc độ tăng trưởng (2009-2025)	
				2010	2020		Tỷ lệ (2025 / 2009)	% / năm
GDP: triệu đồng	Ngành KV 1	396	459	596	1.448	1.401	3,1	7,2
	Ngành KV 2	4.450	5.226	8.310	38.061	37.469	7,2	13,1
	Ngành KV 3	5.169	6.054	8.602	49.442	48.674	8,0	13,9
	Tổng	10.015	11.738	17.509	88.951	87.543	7,5	13,4
GDP/người	Triệu đồng	12,4	13,2	20,3	65,0	41,7	3,2	7,5
	US\$	730	775	1.156	3.022	2.452		
Việc làm phân theo ngành: (.000) ²⁾	Ngành KV 1	40	39	-	-	19	0,5	-4,5
	Ngành KV 2	123	135	-	-	222	1,6	3,2
	Ngành KV 3	203	234	-	-	493	2,1	4,8
	Tổng	366	408	-	-	734	1,8	3,7
Năng suất lao động phân theo ngành: Triệu đồng /ngành ³⁾	Ngành KV 1	10	12	-	-	75	6,3	12,2
	Ngành KV 2	47	39	-	-	169	4,4	9,6
	Ngành KV 3	22	26	-	-	99	3,8	8,7
	Trung bình	27	29	-	-	114	4,0	9,0

Nguồn: Quy hoạch Phát triển KT-XH và Nghiên cứu của DaCRISS.

1) Tất cả các giá chuyển sang giá cố định năm; 1USD=17.000 VND.

2) Tính toán dựa trên GRDP mục tiêu và sản lượng.

3) Ước tính theo so sánh với số liệu quốc gia.

4) Tỷ lệ học sinh, sinh viên các trường

3.16 Theo Quy hoạch Phát triển KT-XH tỷ lệ phổ cập tiểu học & THCS đạt 100%. Đối với các trường ĐH-CĐ, theo số liệu KSPVHGĐ năm 2007, bao gồm cả các trường dạy nghề, tỷ lệ này đạt 30% đối với các trường đại học, cao đẳng và 50% đối với các trường đào tạo nghề. Kết quả số học sinh, sinh viên được tính toán dựa trên dân số và tỷ lệ nhập học mục tiêu (tỷ lệ này không được ước tính cho năm 2025)

Bảng 3.3.3 Tỷ lệ học sinh, sinh viên các trường

		2007	Quy hoạch phát triển KT-XH		2025	Tốc độ tăng trưởng (07-25)	
			2010	2020		Tỷ lệ	% / năm
Tỷ lệ học sinh, sinh viên (vào các ngành): (%) ¹⁾	Tiểu học	99,4	100,0	100,0	100,0	-	-
	Trung học cơ sở	87,0	100,0	100,0	100,0	-	-
	Đại học – Cao đẳng	46,7	-	-	50,0	-	-
Học sinh/ sinh viên: (000) ²⁾	Tiểu học	50	-	-	144	2,9	6,0
	Trung học cơ sở	116	-	-	224	1,9	3,7
	Đại học – Cao đẳng	42	-	-	78	1,9	3,6
	Tổng	208	-	-	447	2,1	4,3

Nguồn: Quy hoạch Phát triển KT-XH và Nghiên cứu của DaCRISS.

1) Các chỉ tiêu năm 2025 dựa trên Quy hoạch Phát triển KT-XH cho các cấp tiểu học và THCS; dự đoán trên cơ sở so với các số liệu quốc tế.

2) Ước tính dựa trên tổng dân số và tỷ lệ nhập học. Bao gồm các trường đại học, cao đẳng, tại chức (vừa học vừa làm).

5) Sở hữu phương tiện giao thông

3.17 Tỷ lệ sở hữu ô-tô, xe máy trên hộ gia đình ước tính lần lượt là 23,2% và 69,9%. Số liệu này được tính toán dựa trên dự đoán phân bổ thu nhập trong tương lai, và tỷ lệ sở hữu phương tiện giao thông dựa trên thay đổi phân bổ thu nhập dự kiến.

4 CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

4.1 Chiến lược chung hướng tới tăng trưởng bền vững

1) Thành phố Đà Nẵng sẽ trở thành trung tâm tăng trưởng mang tính cạnh tranh quốc tế của vùng KTTĐ miền Trung, của Việt Nam, cũng như của các nước tiểu vùng sông Mê-kông mở rộng

4.1 Phát triển bền vững Đà Nẵng thành một thành phố môi trường phải đạt được trong bối cảnh tăng trưởng mạnh; bởi vì tăng trưởng của vùng KTTĐ miền Trung phụ thuộc rất nhiều vào sự phát triển của Đà Nẵng và ngược lại. 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 chia cơ hội phát triển với các vùng khác trong nước, như các khu vực miền núi, tiểu vùng sông Mê-kông mở rộng và hành lang đông - tây.

4.2 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 sẽ là cơ sở cho thành phố cũng như vùng KTTĐ miền Trung phát triển cung cấp các tiện nghi và dịch vụ đô thị chất lượng cao không chỉ cho người dân mà cho du khách và các nhà đầu tư

2) Thách thức

4.3 Với dân số mục tiêu gắn với phát triển kinh tế cao, cũng như 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:

(1) Môi trường kinh tế cạnh tranh

4.4 Tăng trưởng kinh tế là trọng tâm đối với việc phát triển chiến lược đã được hoạch định của thành phố. Phát triển kinh tế nghĩa là phải làm tăng đáng kể giá trị GDP, năng suất lao động, cũng như chuyển dịch cơ cấu kinh tế các ngành công nghiệp có giá trị cao hơn hoặc ngành dịch vụ. Phát triển kinh tế mang tính cạnh tranh là trọng tâm để tạo nhiều cơ hội việc làm hấp dẫn, nâng cao chất lượng sống, thu hút lao động nhập cư lành nghề, tăng nguồn thu cho thành phố, tạo điều kiện cung cấp các dịch vụ tốt hơn, và tăng mức đầu tư có chất lượng. Do thành phố dự kiến thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ nông nghiệp - công nghiệp - dịch vụ sang dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp; nên cần phải xây dựng chiến lược này một cách chi tiết.

4.5 Thành phố Đà Nẵng mong muốn sẽ trở thành trung tâm tăng trưởng cạnh tranh quốc tế lớn thứ 3 trong cả nước, song chiến lược tăng trưởng của thành phố Đà Nẵng không nên theo mô hình phát triển vùng kinh tế trọng điểm kia nghĩa là chủ yếu dựa vào vào ngành công nghiệp chế tạo có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và thị trường nội địa lớn. Đà Nẵng phải đi theo hướng phát triển riêng dựa vào lợi thế có 3 di sản thế giới, môi trường tự nhiên đa dạng trong vùng gồm Đà Nẵng, Huế và Quảng Nam. Đà Nẵng có trường đại học Đà Nẵng cũng là một lợi thế lớn để cung cấp nguồn nhân lực chất lượng. Những yếu tố đấy cho thấy Đà Nẵng có thể đạt được tăng trưởng thông qua phát triển chiến lược các ngành du lịch sinh thái, kinh tế môi trường, và hoạt động nghiên cứu và phát triển liên quan cũng như phát triển nguồn nhân lực đặc biệt cho ngành dịch vụ và tri thức.

(2) Kết nối với thế giới, các vùng KTTĐ miền Bắc và miền Nam

4.6 Về vấn đề này, Đà Nẵng phải kết nối trực tiếp với thế giới đồng thời tăng cường liên kết với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam, tuy nhiên việc này cũng cần nhiều thời gian do cách xa về địa lý. Nhưng Đà Nẵng có cơ hội và lợi thế lớn để kết nối với các thành phố lớn ở châu Á như Bangkok, Singapore, Hong Kong, Thượng Hải, Seoul và Tokyo. Vai trò của sân bay vì vậy cũng rất quan trọng để thu hút nhiều chuyến bay thẳng thường xuyên, dưới đây là những vấn đề cần phải được nghiên cứu:

- (i) Sân bay quốc tế Đà Nẵng cần phải được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cao và nhà ga sân bay phải đạt chất lượng có thể so sánh với Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;
- (ii) Sân bay hiện tại nằm ở vị trí chiến lược, thuận lợi đi lại giữa trung tâm thành phố và các điểm du lịch;
- (iii) Sân bay Đà Nẵng phải có chức năng là cửa ngõ chính của miền Trung. Vì vậy cần phải kết nối sân bay với các tuyến giao thông đường bộ, đặc biệt là tới các di sản thế giới ở Thừa Thiên-Huế và Hội An, như xây dựng tuyến đường sắt cao tốc, v.v.

4.7 Việc đẩy mạnh hơn nữa kết nối giữa thành phố với các nước thuộc tiểu vùng sông Mê-kông là rất quan trọng. Khi các hoạt động kinh tế - xã hội dọc tuyến hành lang đông - tây phát triển, Đà Nẵng phải đóng vai trò như một cửa ngõ quốc tế kết nối tiểu vùng với thế giới, để cung cấp các dịch vụ phụ trợ và cơ hội cho phát triển thương mại.

4.8 Đầu tư hơn nữa vào các dịch vụ và cơ sở hạ tầng giao thông của vùng cũng như của quốc gia, bao gồm; đường bộ cao tốc Bắc - Nam, đường sắt cao tốc Bắc - Nam, cảng và sân bay quốc tế, điện lực, bưu chính viễn thông, với các dự án và những hỗ trợ mạnh mẽ của trung ương là vô cùng quan trọng.

(3) Phát triển đô thị bền vững

4.9 Gia tăng dân số và các hoạt động kinh tế xã hội đòi hỏi phải có diện tích phù hợp cho phát triển đồng thời cũng tạo ra nhiều tác động ảnh hưởng đến môi trường. Dân số thành phố dường như sẽ còn tăng trưởng hơn nữa sau năm 2025, đây cũng là tình huống mà thành phố cần phải dự kiến chuẩn bị đối phó. Hiện không gian đô thị không chỉ bị hạn chế, mà thành phố cũng cần phải phát triển và thiết kế theo mô hình hấp dẫn và bền vững. Cần phải phát triển hình ảnh hấp dẫn như một thành phố môi trường mang tầm vóc quốc tế.

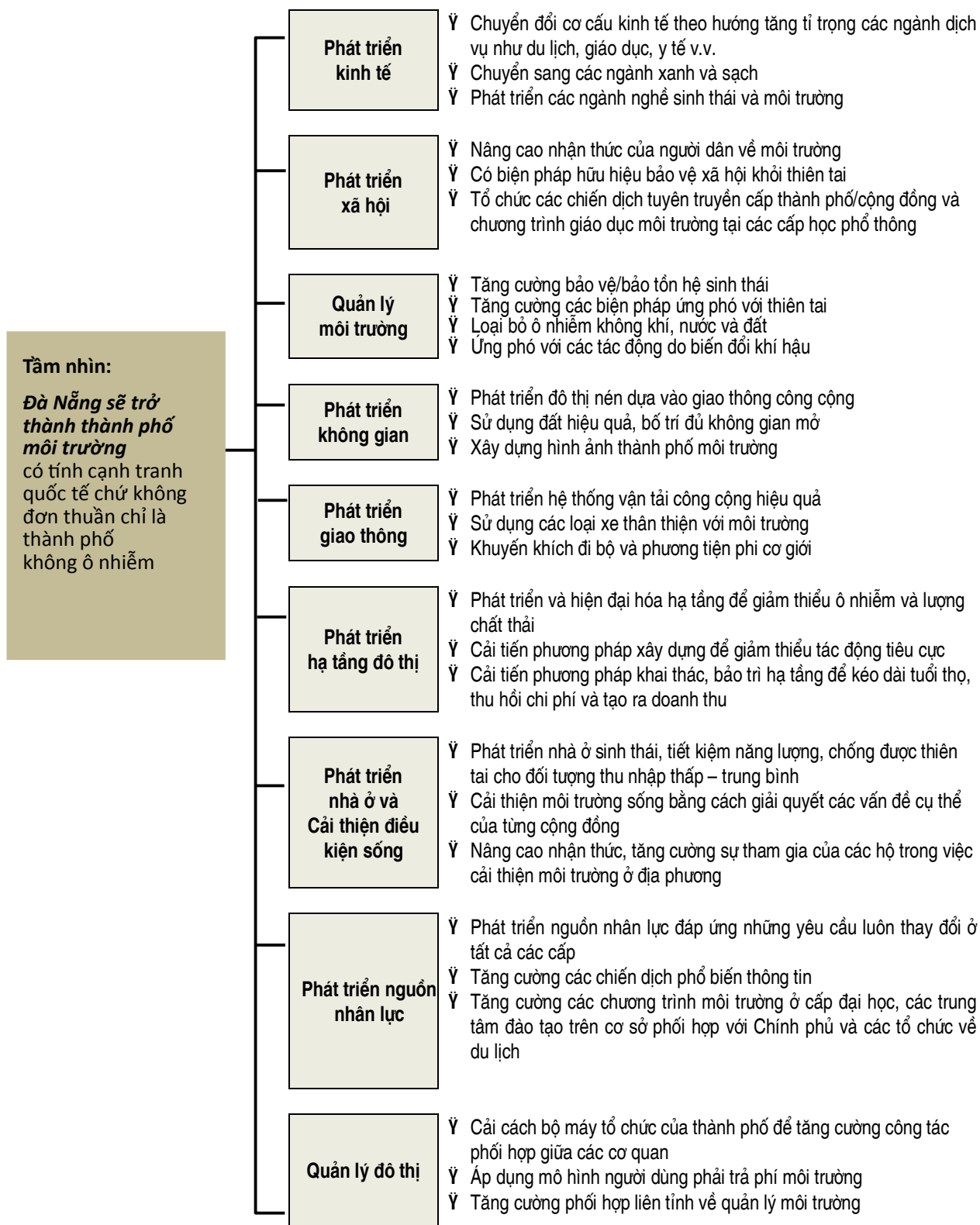
3) Nhu cầu về các chiến lược phối hợp và liên kết

4.10 Điểm yếu trong quy hoạch phát triển đô thị của nhiều thành phố ở Việt Nam là việc thực hiện thiếu sự thống nhất 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. 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 trong một khu vực tập trung, thì việc 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 thương mại. 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 “đánh cắp” 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 quan tâm trái ngược nhau 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.

4.11 Vì vậy, 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 để đẩy mạnh phát triển bền vững của thành phố. Để thực hiện được điều này, các chiến lược của từng ngành của đô thị phải bao gồm các nội dung môi trường được phối hợp chặt chẽ với các ngành khác (xem Hình 4.1.1).

Hình 4.1.1 Các chiến lược ngành liên kết hướng tới thành phố môi trường



4.2 Phát triển kinh tế

1) Các vấn đề

4.12 Để đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế thành phố Đà Nẵng và vùng KTTĐMT, Đà Nẵng cần giải quyết những thách thức trước mắt và lâu dài sau:

- (i) Hiện đại hóa các ngành công nghiệp hiện nay theo hướng cạnh tranh hơn nữa và không gây ô nhiễm;
- (ii) Mức độ cạnh tranh kinh tế của Đà Nẵng chưa mạnh như ở thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Hải Phòng. Năng suất còn tương đối thấp và doanh nghiệp nhà nước còn nắm vai trò chủ đạo. Chưa có ngành kinh tế mũi nhọn cũng như chưa có định hướng kinh tế cho thành phố. Ngoài ra hiện nay hầu hết các khu công nghiệp vẫn chưa hấp dẫn các nhà đầu tư;
- (iii) Thành phố có những hạn chế là thị trường nhỏ hẹp (quy mô dân số thấp), thiếu hạ tầng, xa các trung tâm tăng trưởng lớn trong nước và trên thế giới, đi theo các chiến lược tăng trưởng truyền thống như đẩy mạnh các ngành công nghiệp sản xuất cho thành phố thông qua việc phát triển các khu công nghiệp và tạo nhiều ưu đãi không phải là thành công lâu dài;
- (iv) Cần phải tìm ra các ưu thế vượt trội của thành phố Đà Nẵng so với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam và lập phương án phát triển kinh tế mang tính chiến lược hơn sẽ giúp đảm bảo phát triển bền vững cho thành phố và vùng KTTĐMT;
- (v) Thúc đẩy và hỗ trợ việc đầu tư của khu vực tư nhân.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.13 Mục tiêu kinh tế của thành phố là đảm bảo việc làm, tăng thu nhập cho người dân và xây dựng cơ sở vững chắc để phát triển các ngành có thế mạnh nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh cân xứng với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam và các trung tâm tăng trưởng khác trong khu vực. Phát triển kinh tế của Đà Nẵng là trọng tâm và là cơ sở cho việc tăng trưởng trong tương lai của thành phố cũng như vùng KTTĐ miền Trung. Điều này sẽ tác động rất lớn đến mức độ hấp dẫn của thành phố thông qua việc tạo nhiều cơ hội việc làm tốt hơn. Như đã giải thích sơ lược trong các chiến lược phát triển chung, thành phố phải nỗ lực tối đa để hiện đại hóa các ngành công nghiệp hiện hữu, đồng thời xây dựng nền tảng cạnh tranh cho các cơ sở công nghiệp mới. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm (xem Bảng 4.2.1):

- (i) Phát triển các ngành công nghiệp mang tính chiến lược (kinh tế môi trường, giáo dục đại học, chăm sóc y tế, dịch vụ, v.v...);
- (ii) Đẩy mạnh các ngành công nghiệp cổ hữu như công nghiệp sản xuất với sự phối hợp với các địa phương khác và tổ chức lại các khu công nghiệp hiện có hoặc đã quy hoạch;
- (iii) Thúc đẩy phát triển các doanh nghiệp vừa và nhỏ, các ngành công nghiệp thứ yếu.

Bảng 4.2.1 Mục tiêu và chiến lược cho phát triển kinh tế

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
• Đạt tăng trưởng kinh tế bền vững với mô hình gắn kết mới của các ngành công nghiệp	
Mục tiêu cụ thể	Chiến lược
Tăng cường phát triển kinh tế và cơ sở đầu tư cho thành phố	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cấp cơ sở hạ tầng và nâng cao quản lý các khu công nghiệp để tạo một môi trường xanh, sạch, hấp dẫn các nhà đầu tư với các ngành chiến lược. • Tăng cường kết nối giữa thành phố với thế giới bằng cách cải thiện giao thông vận tải, thông tin truyền thông. • Xây dựng các trung tâm đô thị mới bằng cách tăng cường quy hoạch và xây dựng đô thị để nâng tính cạnh tranh và môi trường sống hơn nữa cho thành phố
Phát triển các ngành công nghiệp chiến lược với vai trò là động lực tăng trưởng cho nền kinh tế thành phố	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế cụ thể để thúc đẩy các ngành công nghiệp chiến lược, như du lịch, công nghệ thông tin và truyền thông, ngành công nghiệp môi trường, chăm sóc y tế, giáo dục cao, dịch vụ. • Xây dựng các chương trình phát triển nguồn nhân lực, như: giáo dục cao, các khóa đào tạo và đào tạo lại, để đáp ứng được nhu cầu của các ngành công nghiệp mới.
Tạo điều kiện thuận lợi cho sự ra đời và phát triển các doanh nghiệp vừa và nhỏ	<ul style="list-style-type: none"> • Cải thiện môi trường đầu tư và kinh doanh cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ thông qua việc cung cấp đầy đủ các quy chế và cơ sở hạ tầng. • Cung cấp các dịch vụ phụ trợ và đào tạo cần thiết cho những doanh nghiệp này chuyển đổi ngành nghề từ khu vực I. • Lập một tổ chức chuyên cung cấp các dịch vụ phụ trợ và tư vấn cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Chuyển đổi vai trò của nhà nước từ lập quy hoạch sang tạo điều kiện/ hỗ trợ phát triển

4.14 Khu vực kinh tế tư nhân và đầu tư nước ngoài đang ngày càng có vai trò quan trọng với tư cách là các nhân tố mới trong thúc đẩy phát triển kinh tế. Tuy nhiên, các dự án đầu tư công nghiệp lớn ở Đà Nẵng cho đến nay đều là đầu tư Nhà nước hoặc có hỗ trợ của Nhà nước. Thành phố cần đẩy mạnh hơn nữa đầu tư tư nhân và nước ngoài để giảm dần sự phụ thuộc vào đầu tư Nhà nước và để phát huy hết tiềm năng của khu vực tư nhân và nước ngoài năng động. Để thúc đẩy được đầu tư tư nhân và FDI thì chính phủ trước hết cần xây dựng được một hệ thống thu thập thông tin chính xác và kịp thời về hiện trạng yêu cầu của khu vực tư nhân và nước ngoài, sau đó cần đưa ra các chính sách và biện pháp phù hợp nhằm xóa bỏ những rào cản đối với sự tăng trưởng của khu vực tư nhân và nước ngoài. Nếu chính phủ không hiểu rõ những yêu cầu của các khu vực này thì sẽ không thể đưa ra được quyết định đúng đắn nhằm xúc tiến, đẩy mạnh hoạt động của họ.

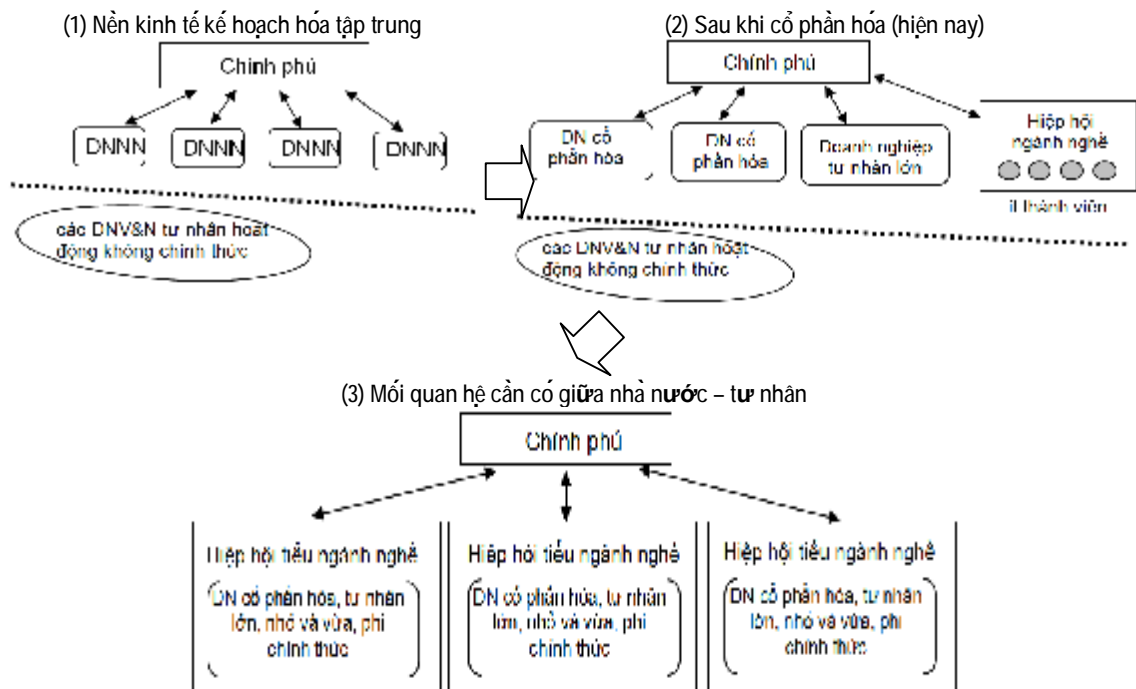
4.15 Không hiểu rõ những nhu cầu của khu vực tư nhân và nước ngoài có thể dẫn tới lãng phí ngân sách thực hiện các dự án phát triển không được các nhà đầu tư tư nhân và nước ngoài ưa chuộng. Dự án xây dựng “Công viên phát triển phần mềm” ở Đà Nẵng có thể được coi như một minh chứng cho loại dự án không tính toán kỹ đến nhu cầu, dẫn tới việc 70% không gian văn phòng chưa có người thuê sau khi khai trương một năm. Nếu chính quyền thành phố hiểu rõ và đúng hơn về xu hướng cũng như yêu cầu của ngành công nghệ thông tin thì dự án này hẳn đã có được kết quả khác so với hiện tại. Ngoài ra, kế hoạch của thành phố xây dựng “công viên công nghệ cao” ở Hòa Vang cũng đang gây ra nhiều quan ngại. Thành phố hy vọng các nhà sản xuất công nghệ cao hiện đại, có thể là quy mô trung bình, sẽ vào khu công nghiệp này nhưng các doanh nghiệp địa phương, phần lớn không hiện đại và quy mô trung bình, lại không thể chuyển vào khu này. Các doanh nghiệp nước ngoài hiện nay sản xuất sản phẩm công nghệ cao ở Đà Nẵng, dù không mấy hài lòng với chất lượng dịch vụ công cộng chất lượng kém, cũng không mấy quan tâm tới dự án này.

4.16 Để hiểu rõ hơn về hoạt động của khu vực tư nhân, Chính phủ cần có những thay đổi cơ bản về mối quan hệ với khu vực này. Với nền kinh tế kế hoạch tập trung thì chính phủ trực tiếp chịu trách nhiệm quản lý các DNNN cũng như thu thập các thông tin liên quan tới các doanh nghiệp này. Do khu vực tư nhân còn nhỏ/phi chính thức và đóng vai trò hạn chế trong phát triển kinh tế nên Chính phủ hầu như không có thông tin gì về các doanh nghiệp tư nhân (xem Hình 4.2.1 ⁽¹⁾).

4.17 Sau khi triển khai toàn diện chương trình cổ phần hóa các DNNN, Chính phủ không trực tiếp chịu trách nhiệm quản lý các doanh nghiệp đã cổ phần hóa này nhưng vẫn duy trì mối quan hệ gần gũi để trao đổi thông tin (xem Hình 4.2.1 ⁽²⁾). Chính phủ cũng thảo luận với lãnh đạo của các doanh nghiệp tư nhân lớn mới thành lập và đại diện của các hiệp hội ngành nghề. Tuy nhiên, số lượng hiệp hội ngành nghề còn nhỏ, đồng thời do một số lý do cụ thể mà thành viên chỉ gồm có các doanh nghiệp địa phương. Hầu hết các doanh nghiệp tư nhân, phần lớn là nhỏ và phi chính thức, vẫn chưa tham gia hiệp hội, đồng thời Chính phủ cũng không có kênh trao đổi thông tin chính thức với các đơn vị này. Trao đổi riêng lẻ với một số lượng nhỏ các doanh nghiệp tư nhân không giúp cho Chính phủ có được cái nhìn toàn diện về xu hướng cũng như nhu cầu của khu vực tư nhân. Trao đổi trực tiếp cũng không phải là cách hiệu quả để thu thập thông tin. Chính phủ cần khuyến khích khu vực tư nhân thiết lập các hiệp hội ngành nghề theo lĩnh vực hoạt động, ví dụ như hiệp hội các doanh nghiệp chế biến thực phẩm hay hiệp hội các nhà sản xuất vật liệu xây dựng, rồi giao tiếp với các đơn vị thành viên thông qua các hiệp hội này (Hình 4.2.1 ⁽³⁾). Tất cả các loại hình doanh nghiệp địa phương đều được phép tham gia hiệp hội, và nhờ đó chính phủ có thể giao tiếp với doanh nghiệp một cách hữu hiệu và toàn diện.

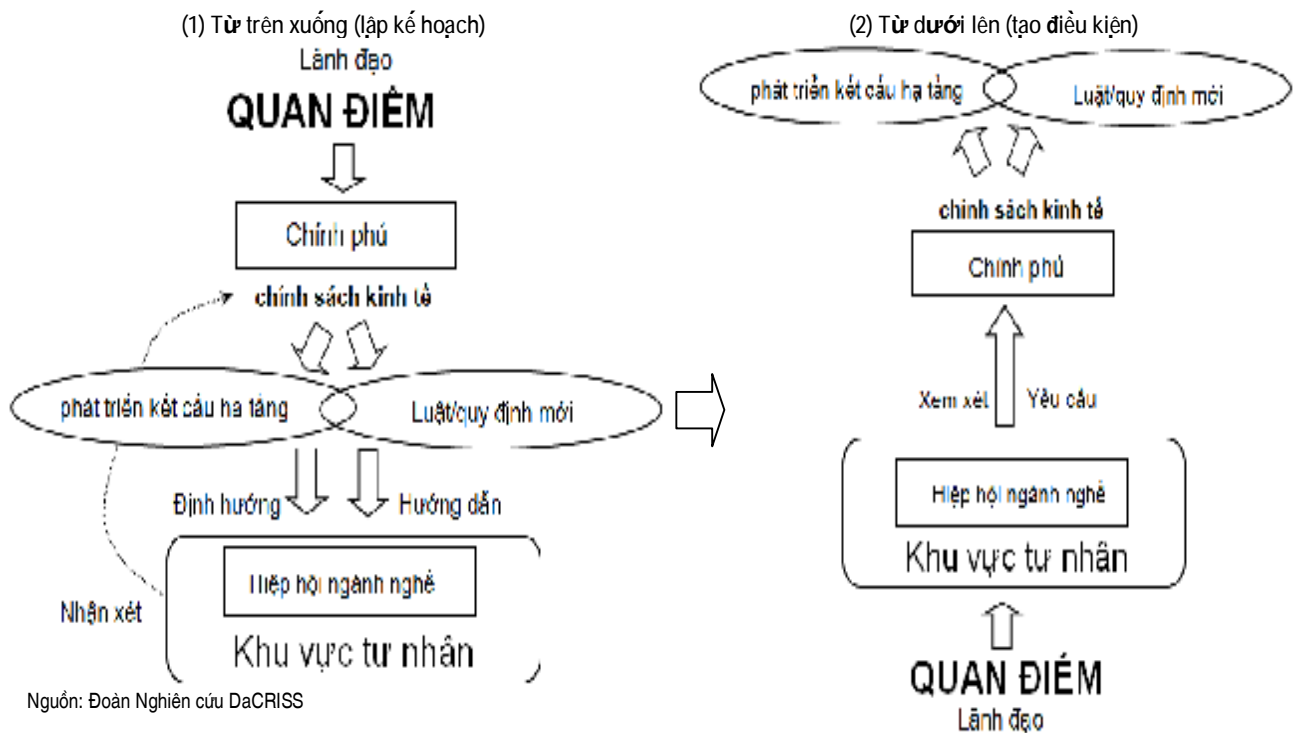
4.18 Ngoài ra, vai trò của chính quyền thành phố cần được tái xác định và cải tổ thành người tạo điều kiện, hỗ trợ phát triển kinh tế chứ không phải là người lập kế hoạch. Chính phủ có thể đã từng đặt ra kế hoạch tăng trưởng cho khu vực nhà nước trong nền kinh tế kế hoạch tập trung nhưng không thể đặt ra kế hoạch phát triển cho khu vực tư nhân trong nền kinh tế thị trường. Chính phủ – người tạo điều kiện – chỉ có thể hỗ trợ khu vực tư nhân và nước ngoài tăng trưởng. Việc áp đặt quan điểm của nhà nước về phát triển kinh tế lên khu vực tư nhân sẽ không thu được kết quả như mong muốn, ngay cả khi quan điểm đó có vẻ hấp dẫn và khả quan (Hình 4.2.2 ⁽¹⁾). Những sáng kiến về phát triển khu vực tư nhân mà không có sự tham gia thực sự của các bên liên quan khu vực tư nhân thì sẽ không thể tạo ra được những kết quả mong muốn. Quan điểm của lãnh đạo về phát triển kinh tế trước tiên nên được trình bày cho khu vực tư nhân, sau đó chính phủ sẽ lắng nghe phản hồi và yêu cầu của họ thông qua các hiệp hội ngành nghề (Hình 4.2.2 ⁽²⁾). Trên cơ sở những phản hồi và yêu cầu này của khu vực tư nhân, chính phủ có thể xây dựng các chính sách kinh tế có thể cụ thể hóa quan điểm của lãnh đạo.

Hình 4.2.1 Những thay đổi trong môi quan hệ Nhà nước - tư nhân



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS.

Hình 4.2.2 Những thay đổi về quy trình ra chính sách



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

4) Đẩy mạnh ngành công nghệ thông tin

4.19 Các ngành liên quan đến công nghệ thông tin đang trở thành một trong những ngành phát triển nhanh ở Việt Nam. Đà Nẵng cũng không phải là ngoại lệ. Thành phố hiện có khoảng 60 doanh nghiệp có thể cung cấp các dịch vụ công nghệ thông tin, sử dụng trên 4000 kỹ sư tin

học¹. Nhiều ý kiến cho rằng thành phố có một số lợi thế trong việc mở rộng ngành công nghệ thông tin. Đầu tiên là ở đây có nhiều trường đào tạo một số kỹ sư công nghệ cao cho các cơ sở địa phương. Trường Đại học Bách khoa Đà Nẵng, một trong những trường nói trên, mỗi năm có tới 2500 sinh viên tốt nghiệp. Khoa Công nghệ Thông tin với 250 sinh viên mỗi khóa cũng là một nguồn mạnh cung cấp kỹ sư công nghệ thông tin cho các đơn vị CNTT địa phương. Ngành CNTT của thành phố có thể tận dụng nguồn nhân lực này. Tuy nhiên, số sinh viên tốt nghiệp của ĐHBK Đà Nẵng lại thường đến TpHCM tìm kiếm cơ hội làm việc tốt hơn. Nhưng theo báo cáo một số muốn quay lại thành phố làm việc vì nhiều lý do khác nhau, dù đã làm việc vài năm ở TpHCM.

4.20 Ngoài ra, điều kiện thị trường lao động (kỹ sư CNTT) ở Đà Nẵng cũng khá hấp dẫn với nhà đầu tư nước ngoài khi so với ở TpHCM và Hà Nội. Mức lương trung bình của kỹ sư CNTT ở Đà Nẵng tương đối thấp hơn so với ở 2 thành phố lớn kia². Bên cạnh đó, mức luân chuyển kỹ sư ở Đà Nẵng không cao, một phần là do ở đây cơ hội làm việc còn hạn hẹp. Một số loại hình công ty phát triển phần mềm cần đảm bảo bí mật công nghệ nên thường nằm trong thành phố nơi nhân viên có xu hướng làm việc lâu dài cho một công ty. Cũng phải kể tới lợi thế của thành phố là sự cam kết mạnh mẽ của lãnh đạo thành phố với phát triển CNTT. Thành phố đã chuẩn bị một chương trình cụ thể³ về phát triển CNTT năm 2004 và đã thể hiện quyết tâm xây dựng một thành phố điện tử ở Đà Nẵng. Thành phố đã triển khai ý tưởng chính phủ điện tử từ năm 2006 trong khuôn khổ dự án của NHTG về phát triển CNTT ở Việt Nam⁴. Đà Nẵng là một trong ba thành phố thí điểm của dự án này, được cung cấp nền tảng cơ bản cho phát triển CNTT tại các phòng, ban cấp quận/huyện, cũng như được tạo điều kiện phát triển các loại hình dịch vụ chính phủ điện tử khác nhau phục vụ người dân và doanh nghiệp về những vấn đề như đăng ký đất, đăng ký kinh doanh, cấp CMND, cấp bằng lái xe, mua hàng, thủ tục thuế và hải quan, v.v. Dự án này cũng hỗ trợ các DN vừa và nhỏ địa phương áp dụng CNTT vào công việc của mình bằng cách tổ chức đào tạo, tập huấn và tư vấn, cải thiện hoạt động thương mại điện tử thông qua việc phát triển một cổng giao tiếp điện tử cho thành phố. Dự án này của NHTG sẽ hoàn tất vào năm 2010, nhưng thành phố cần tiếp tục duy trì hỗ trợ phát triển chính phủ và thương mại điện tử sau năm 2011 với trọng tâm lớn hơn.

5) Tạo điều kiện thuận lợi trong việc thành lập và phát triển các doanh nghiệp vừa và nhỏ

4.21 Theo định nghĩa của Chính phủ thì các doanh nghiệp vừa và nhỏ là các đơn vị sản xuất và kinh doanh độc lập đã đăng ký theo quy định pháp luật hiện hành và có số vốn đăng ký dưới 10 tỷ đồng hoặc có số lao động trung bình dưới 300.⁵ người. Tính tới cuối năm 2006, Đà Nẵng có 3271 doanh nghiệp, trong đó có 3201 doanh nghiệp (chiếm 98%) được coi là doanh nghiệp vừa và nhỏ, sử dụng dưới 300.⁶ lao động. 58% trong số đó, tức 1913 doanh nghiệp, là doanh nghiệp rất nhỏ, sử dụng dưới 9 lao động. Nhìn chung các doanh nghiệp nhà nước đều có quy mô lớn; ở Đà Nẵng có khoảng 100 doanh nghiệp nhà nước⁷; do vậy phần lớn các

¹ Theo kết quả phỏng vấn Giám đốc Sở Thông tin và Truyền thông, UBND thành phố Đà Nẵng, ngày 05/08/2009

² Theo phó tổng giám đốc của một công ty phát triển phần mềm ở Đà Nẵng, tháng 11 năm 2008, thì mức lương trung bình của kỹ sư CNTT là 200 – 300 USD/tháng, còn ở Hà Nội và TP HCM là trên 800 USD/tháng

³ “Chương trình tập trung phát triển công nghệ và công nghệ thông tin và quyết tâm trở thành một trong những địa phương đi đầu về công nghệ và hiện đại” kèm theo Quyết định 12/2004/QĐ-UB ngày 17/07/2004 của UBND thành phố Đà Nẵng

⁴ Dự án P079344, được thông qua ngày 15/09/2005

<http://web.worldbank.org/external/projects/main?pagePK=64283627&piPK=73230&theSitePK=387565&menuPK=387598&Projectid=P079344>

⁵ Nghị định 90/2001/CP-NDD, Ngày 23 tháng 11, 2001.

⁶ Trang 182, bảng 80, Niên Giám thống kê VN, 2007, Tổng Cục thống kê Việt Nam

⁷ Trang 48, bảng 27, Niên Giám thống kê Đà Nẵng, 2008, Cục thống kê Đà Nẵng

doanh nghiệp vừa và nhỏ là doanh nghiệp tư nhân. Thành phố cũng có một số hộ kinh doanh không đăng ký, hoạt động không chính thức. Các doanh nghiệp tư nhân vừa và nhỏ đã trở thành một lực lượng năng động trong phát triển kinh tế. Tỷ trọng của các doanh nghiệp tư nhân có đăng ký trong tổng lực lượng lao động ở Đà Nẵng năm 2007 là 50%, tăng từ 31% năm 2004.⁸ Tỷ trọng về vốn của các doanh nghiệp tư nhân ở Đà Nẵng cũng tăng mạnh, từ 18% năm 2004 lên 37% năm 2007.⁹

4.22 Các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở Đà Nẵng vẫn còn yếu và chưa phát huy được tiềm năng. Nhiều hộ kinh doanh không chính thức vẫn còn ở quy mô nhỏ. Các doanh nghiệp vừa và nhỏ trên cả nước và ở Đà Nẵng phải đối mặt với nhiều khó khăn, ví dụ như khả năng tiếp cận nguồn tài chính và đất, thiếu lao động có kỹ năng, những rào cản về hành chính, cơ sở hạ tầng yếu kém và tham nhũng.¹⁰ Theo điều tra của DaCRISS về vấn đề môi trường kinh doanh ở Đà Nẵng năm 2009, khả năng tiếp cận nguồn đất vẫn là một cản trở lớn đối với các công ty sản xuất/chế tạo trong nước (xem Bảng 4.2.2). Kết quả điều tra phỏng vấn cán bộ xã cũng cho thấy kết quả tương tự (xem Bảng 4.2.3). Nguồn đất cho các doanh nghiệp tư nhân quy mô nhỏ rất hạn chế. Thành phố nên phát triển các khu công nghiệp “cấp thấp” cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ, ví dụ như cụm công nghiệp chứ không phải là mở rộng các khu công nghiệp lớn hiện nay.

Bảng 4.2.2 Những cản trở chính đối với các công ty sản xuất, chế tạo ở Đà Nẵng

Cản trở	Tỷ lệ (%)
1. Tội phạm và mất trật tự	11
2. Tiếp cận nguồn đất	10
3. Điện	5
4. Quản lý thuế	5
5. Chính sách kinh tế vĩ mô	5
6. Giao thông vận tải	3
7. Chính sách điều tiết thiếu chắc chắn	3
8. Lao động có tay nghề/ trình độ	3
9. Tiếp cận nguồn vốn	3
10. Chi phí cấp vốn	3
11. Các hoạt động, thông lệ thiếu cạnh tranh	3
12. Thủ tục hải quan và thương mại	2
13. Nạn tham nhũng	2
14. Giải quyết xung đột	2

Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/ doanh nghiệp Đà Nẵng, Đoàn nghiên cứu DaCRISS thực hiện tháng 6/2009

4.23 Khả năng tiếp cận nguồn vốn có vẻ như là một hạn chế lớn khác cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở Đà Nẵng. Để cải thiện khả năng tiếp cận nguồn vốn này thì các ngân hàng thương mại¹¹ ở Đà Nẵng cần phải xây dựng các chương trình cho vay đặc biệt đối với các doanh nghiệp địa phương. Ngân hàng chính sách xã hội cũng có một chương trình cho vay áp dụng cho các doanh nghiệp nhỏ¹¹ với mức lãi suất ưu đãi. Chương trình cho vay này cần được tiếp tục mở rộng để loại bỏ các rào cản tài chính đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ khác.

⁸ Trang 49, bảng 28, Niên Giám thống kê Đà Nẵng, 2008, Cục thống kê Đà Nẵng

⁹ Trang 50, bảng 29, bảng 28, Niên Giám thống kê Đà Nẵng, 2008, Cục thống kê Đà Nẵng

¹⁰ “Đánh giá môi trường đầu tư, 2006 Vietnam”, Ngân hàng thế giới

¹¹ Tính tới 20/08/2009, chi nhánh của ngân hàng tại Đà Nẵng đã cho 45.000 hộ và 18 doanh nghiệp vừa và nhỏ tại thành phố vay, trung bình mỗi hộ nghèo được vay 6,6 triệu đồng còn mỗi doanh nghiệp vừa và nhỏ được vay trung bình 241 triệu đồng (phỏng vấn giám đốc ngân hàng ngày 30 tháng 7 năm 2009)

Bảng 4.2.3 Các yếu tố đầu vào cần có để thúc đẩy phát triển ở Đà Nẵng

Yêu cầu	Tỷ lệ (%)
1. Lao động lành nghề	50
2. Giá nguyên vật liệu	50
3. Người có trình độ, khả năng	38
4. Đất cho các doanh nghiệp	30
5. Đất cho sản xuất nông nghiệp	29
6. Tiếp cận tín dụng	21
7. Đất xây dựng nhà ở	16

Nguồn: Khảo sát xã/ phường của DaCRISS, năm 2008

4.24 Cũng cần có hỗ trợ kỹ thuật và quản lý để mở rộng hoạt động cho các doanh nghiệp tư nhân. Cấp chứng nhận tiêu chuẩn quốc tế, hỗ trợ ban đầu, tài trợ cho các doanh nghiệp trẻ cũng như hiện đại hóa quá trình giải quyết tranh chấp thương mại là những điểm trọng tâm trong chương trình hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ ở Việt Nam.¹² Ví dụ như về khía cạnh tài trợ thì trường Đại học Bách khoa Đà Nẵng trong 3 năm trở lại đây đã có một dự án thí điểm để các sinh viên tốt nghiệp và các giáo viên thiết lập hoạt động kinh doanh của mình trong khuôn viên trường.¹³ Trường có hỗ trợ tài chính và không gian sản xuất cho doanh nghiệp. Theo hiệu trưởng của trường thì đã có 4 dự án thương mại được triển khai. Xét về những khó khăn liên quan tới tiếp cận nguồn đất và nguồn vốn thì những tài trợ như vậy đối với doanh nhân trẻ sẽ rất có ích và hữu hiệu trong quá trình thành lập các doanh nghiệp vừa và nhỏ mới. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam tại Đà Nẵng cũng đã có một chương trình hỗ trợ doanh nhân toàn diện từ năm 1997 tới năm 2004, có tên “Khởi sự Doanh nghiệp và Tăng cường khả năng kinh doanh” với sự hỗ trợ kỹ thuật từ Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO).¹⁴ Một loạt các giáo trình về tiếp cận thị trường, quản lý kho bãi, kế toán, tính toán chi phí, quản lý nguồn nhân lực, lao động và năng xuất đã được xây dựng làm cơ sở tập huấn cho các giảng viên. Các kiến thức và tài liệu giảng dạy trong chương trình này cần được tiếp tục phát huy.

6) Thu hút các ngành kinh doanh môi trường

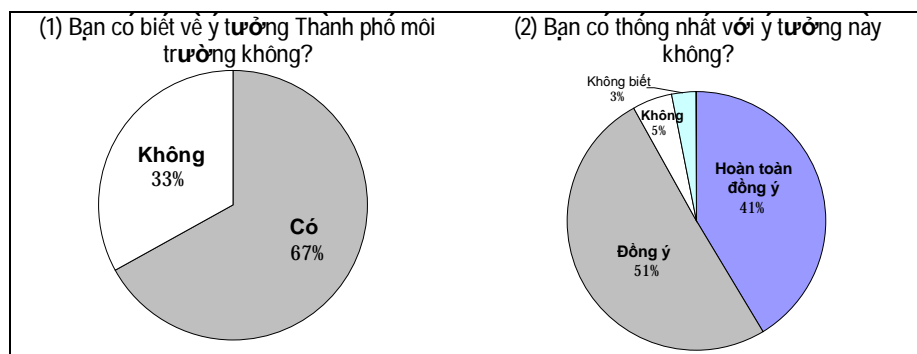
4.25 Từ năm 2008, thành phố Đà Nẵng đã có kế hoạch trở thành thành phố môi trường, theo đuổi phát triển bền vững. Thành phố đã có nhiều nỗ lực nâng cao nhận thức của người dân, nhờ đó nhiều người đã biết tới kế hoạch này cùng hướng tới tầm nhìn của thành phố. Theo điều tra của DaCRISS về các cơ sở kinh doanh năm 2009 thì 67% số người trả lời đã được biết tới kế hoạch đó của thành phố (Hình 4.2.3). Hơn nữa, đa số người trả lời cũng thống nhất với kế hoạch đó. Trên 90% số người trả lời hoặc đồng ý hoặc rất đồng ý với kế hoạch này của thành phố.

¹² “Các phương pháp hỗ trợ xây dựng môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ”, báo cáo tháng 8/2002, GTZ.

¹³ Thông tin thu thập từ phỏng vấn hiệu trưởng Đại học Đà Nẵng ngày 11/11/2008

¹⁴ ILO đã có nhiều dự án hỗ trợ kỹ thuật tương tự trên khắp thế giới. Nội dung và trọng tâm của các giáo trình thường xuyên được điều chỉnh để phản ánh điều kiện kinh doanh, làm việc ở địa phương.

Hình 4.2.3 Nhận thức và sự thống nhất về ý tưởng thành phố môi trường



Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

4.26 Tuy nhiên ý tưởng thành phố môi trường, theo nhận thức của các doanh nghiệp địa phương, còn khá hạn hẹp. Kết quả điều tra cho thấy nhiều doanh nghiệp chỉ coi “thành phố môi trường” là “ít ô nhiễm không khí và nước”, “sạch và có điều kiện vệ sinh tốt”, “được bảo vệ khỏi thiên tai”, hoặc “không tắc nghẽn giao thông”. Có vẻ như chỉ có một số ít doanh nghiệp thấy được cơ hội kinh doanh trong kế hoạch này của thành phố. Ở nhiều quốc gia công nghiệp, khái niệm “thành phố môi trường” không chỉ đơn giản là ít ô nhiễm hơn hay vệ sinh tốt mà còn mang ý nghĩa rằng các ngành nghề môi trường được đẩy mạnh phát triển và trở thành một trong những động lực phát triển kinh tế chính của thành phố đó. Một trong những ngành nghề môi trường đó là tái chế rác thải công nghiệp. Ví dụ, hiện có một số doanh nghiệp tái chế nằm ở một khu đặc biệt trong “Siêu đô thị môi trường Tokyo”¹⁵. Do tốc độ tăng trưởng ở Đông Á nhanh nên giá các loại khoáng sản tăng nhanh chóng và việc tái chế rác thải công nghiệp đã trở nên ngày càng có lợi nhuận cao. Ngoài ra, cùng với việc trở thành thành phố môi trường thì các doanh nghiệp và hộ gia đình ở Đà Nẵng cần phải cẩn trọng hơn đối với những hành vi có thể gây ra ô nhiễm môi trường, bao gồm cả cách xả rác thải. Điều tra của DaCRISS cho thấy 17% số người trả lời có phân loại rác thải rắn (Bảng 4.2.4). Tỷ lệ này cao hơn ở những đối tượng trong lĩnh vực sản xuất và xây dựng tạo nhiều chất thải rắn, lần lượt là 28% và 20%.

4.27 Các doanh nghiệp sản xuất và xây dựng cũng khá chủ động trong việc tái chế chất thải rắn (xem Bảng 4.2.5). Một phần ba số doanh nghiệp sản xuất và 23% doanh nghiệp xây dựng trả lời rằng có tái chế chất thải rắn. Về hệ thống thu gom rác thải, 20% số doanh nghiệp sản xuất và 38% doanh nghiệp xây dựng đánh dấu vào mục “các doanh nghiệp khác” thu gom rác thải để tái chế (Bảng 4.2.6). Hơn nữa, gần một nửa các doanh nghiệp sản xuất tự tái chế chất thải rắn. Điều này cho thấy rằng việc tái chế chất thải rắn là có khả thi về thương mại, ít nhất là đối với các ngành sản xuất và xây dựng.

¹⁵ <http://www2.kankyo.metro.tokyo.jp/recycle/superecotown/outline.pdf>

Bảng 4.2.4 Doanh nghiệp tuân theo yêu cầu phân loại rác thải

	%				Số lượng			
	Có	Không	Không rõ	Tổng	Có	Không	Không rõ	Tổng
Tổng	17	70	13	100	58	240	45	343
Sản xuất, chế tạo	28	67	5	100	17	41	3	61
Xây dựng	20	71	9	100	7	25	3	35
Khác sạn, nhà hàng	3	81	16	100	2	50	10	62
Kinh doanh, thương mại	13	67	20	100	7	36	11	54

Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

Bảng 4.2.5 Những doanh nghiệp tái chế chất thải rắn

	%				Số lượng			
	Có	Không	Không rõ	Tổng	Có	Không	Không rõ	Tổng
Tổng	16	73	11	100	55	250	38	343
Sản xuất, chế tạo	33	58	8	100	20	35	5	60
Xây dựng	23	66	11	100	8	23	4	35
Khác sạn, nhà hàng	5	82	13	100	3	51	8	62
Kinh doanh, thương mại	22	67	11	100	12	36	6	54

Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

Bảng 4.2.6 Những doanh nghiệp tái chế rác thải

	%					
	Tự túc	Thu gom cá nhân	DN khác	Nhà nước	Không rõ	Tổng
Tổng	34	44	15	0	7	100
Sản xuất, chế tạo	48	28	20	0	4	100
Xây dựng	25	38	38	0	0	100
Khác sạn, nhà hàng	33	67	0	0	0	100
Kinh doanh, thương mại	27	73	0	0	0	100

Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

4.28 Giấy và bìa carton, kim loại và nhựa có vẻ là ba loại chất thải tái chế nhiều nhất. Kết quả điều tra cho thấy 48% số người có tái chế nói rằng tái chế giấy và bìa, 24% tái chế kim loại (Bảng 4.2.7 và Hình 4.2.4). Trong ngành chế tạo và sản xuất, nhiều đơn vị tái chế nhựa, gỗ và thủy tinh.

4.29 Mặc dù có nhiều cơ hội kinh doanh nhưng ngành tái chế ở Đà Nẵng hiện chưa hoạt động mạnh và chưa hiện đại hóa. Theo một công ty đầu tư nước ngoài ở KCN Hòa Khánh thì giá trị thu được từ bán rác thải kim loại, chủ yếu là đồng, năm sau cao hơn năm trước¹⁶, cho thấy rằng công ty này hàng tuần bán chất thải công nghiệp (kim loại và rác thải khác) cho các đơn vị thu gom từ TpHCM tới. Theo giám đốc URENCO, mỗi ngày có 300 - 400 người nhặt rác ở các bãi rác tìm kiếm các loại rác còn có giá trị, sau đó bán lại cho 12-15 nhóm thu gom rác, chuyển tới TpHCM để tái chế hay tái sử dụng. Thành phố cũng có một số các cơ sở nhỏ tái chế kim loại nhưng chỉ có các thiết bị đơn giản không kiểm soát được ô nhiễm.

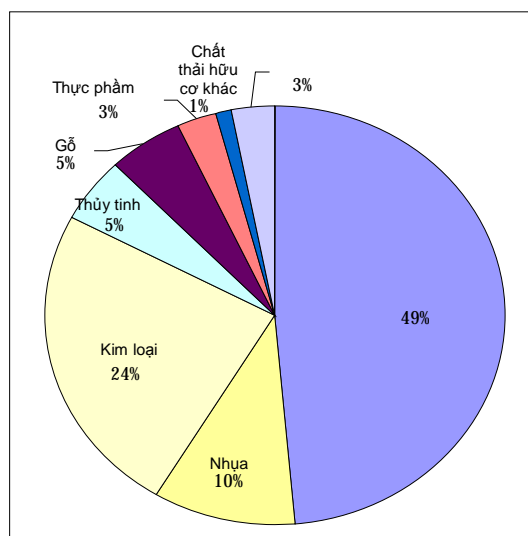
¹⁶ Phòng vấn giám đốc điều hành một doanh nghiệp chế tạo máy có vốn đầu tư nước ngoài ở KCN Hòa Khánh, ngày 22 tháng 9 năm 2008.

Bảng 4.2.7 Các loại rác thải tái chế

	%									
	Giấy, bia	Nhựa	Kim loại	Kính	Gỗ	Thức ăn	Chất thải hữu cơ khác	Khác	Không rõ	Tổng
Tất cả các cơ sở	48	10	24	5	5	3	1	3	0	100
Chế tạo, sản xuất	21	13	36	10	13	3	0	5	0	100
Xây dựng	64	14	21	0	0	0	0	0	0	100
Khách sạn, nhà hàng	75	0	0	0	0	25	0	0	0	100
Thương mại, kinh doanh	92	0	0	0	0	0	0	8	0	100

Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

Hình 4.2.4 Tỷ lệ các loại rác thải tái chế



Nguồn: Bảng 4.2.7

4.30 Từ đầu thập kỷ 90, vấn đề ô nhiễm từ các xưởng tái chế nhỏ đã trở nên bất cập ở nhiều tỉnh phía bắc, như Bắc Ninh, Vĩnh Phúc và Hưng Yên, nơi có nhiều xưởng tái chế đơn lẻ tập hợp nhau lại thành “làng nghề tái chế”.¹⁷ Không có biện pháp quản lý, các xưởng này là nguồn phát tán bụi, kim loại lỏng và gây ồn cho cả làng, gây ô nhiễm môi trường. Chính phủ đã có nỗ lực kiểm soát vấn đề ô nhiễm bằng cách yêu cầu địa phương thiết lập các cơ sở kiểm soát ô nhiễm tại tất cả các khu công nghiệp mới. Tuy nhiên, báo cáo cho thấy khó có thể di dời các cơ sở tái chế nhỏ vào các khu công nghiệp mới do hạn chế về tài chính. Có thể phải buộc các cơ sở tái chế này ngừng hoạt động trong tương lai gần nếu như không có các cơ sở tái chế quy mô lớn. Tất cả rác thải công nghiệp có giá trị có lẽ sẽ được chuyển tới các công ty tái chế ở các nước láng giềng, ví dụ như Trung Quốc.

¹⁷ Phỏng vấn chuyên gia của IDE/JETRO ngày 11/08/2008.

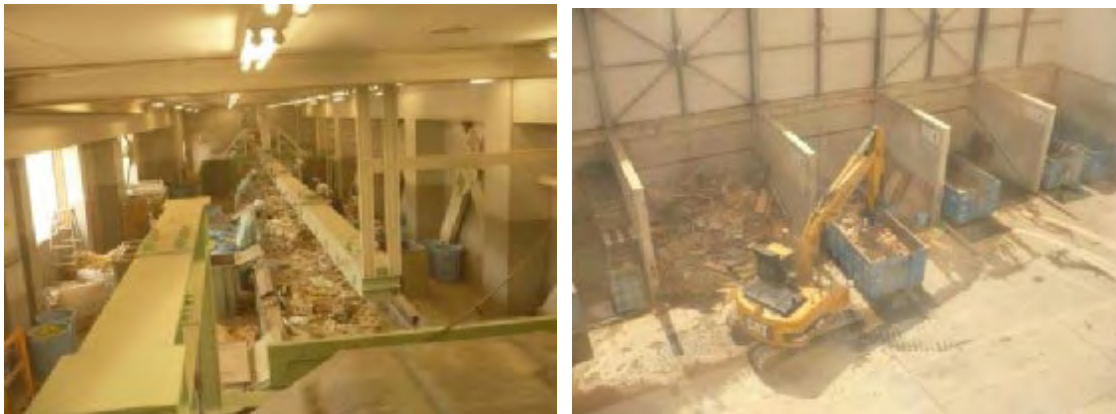
Hình 4.2.5 Xưởng tái chế kim loại ở Quảng Nam



Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

4.31 Thành phố môi trường Đà Nẵng hy vọng có được cơ hội tốt để thúc đẩy ngành tái chế hiện đại trong các khu công nghiệp cụ thể (Hình 4.2.6). ĐHBK Đà Nẵng và các cơ sở giáo dục khác có thể cung cấp nhiều kỹ sư chất lượng cao và chuyên gia quản lý cho các cơ sở đó. Có thể tập trung được một lượng lớn rác thải công nghiệp từ các khu kinh tế lớn ở các tỉnh kế cận và các khu công nghiệp và đô thị ở phía bắc, phía nam. Một số nhà máy, tòa nhà thương mại, các khu chung cư, các điểm du lịch đang được xây dựng ở miền Trung với khối lượng rác thải xây dựng khá lớn và có thể tái chế. Cũng có thể sử dụng hành lang Đông – Tây để thu gom chất thải rắn từ các nước láng giềng. Với vị trí địa lý thuận lợi và giàu nhân lực, Đà Nẵng có thể trở thành thành phố kiểu mẫu về ngành công nghiệp tái chế trong cả nước.

Hình 4.2.6 Nhà máy tái chế rác thải xây dựng ở Thành phố sinh thái Tokyo



Nguồn: Tiếng nói của 300 công ty/doanh nghiệp ở Đà Nẵng, DaCRISS, 2009.

4.32 Có nhiều quy mô phát triển ngành sinh thái có thể áp dụng phát triển ở Đà Nẵng (xem Bảng 4.2.8); và những kinh nghiệm của Nhật Bản (xem Bảng 4.2.9 và 4.2.10). Phát triển khoa học công nghệ đóng vai trò cốt yếu cho sự thành công của các ngành công nghiệp mới.

Bảng 4.2.8 Phân loại doanh nghiệp sinh thái

Danh mục		Mô hình	
Kiểm soát ô nhiễm môi trường	Trang thiết bị để quản lý ô nhiễm	Kiểm soát ô nhiễm không khí	Đường ống, thiết bị xử lý hóa học, thiết bị tách, thiết bị thu bụi, đường ống, thiết bị đốt rác, máy lọc khí, thiết bị khử mùi
		Xử lý nước thải	Hệ thống quạt gió, thiết bị xử lý hóa học, thiết bị xử lý sinh học, Bể lọc, thiết bị làm sạch/ tách dầu, bộ lọc, thiết bị xử lý nước thải, kiểm soát chất lượng nước, thiết bị lọc và làm sạch, ống dẫn, thiết bị bơm.
		Xử lý chất thải rắn	Hệ thống xử lý và chứa chất thải nguy hại, thiết bị và thu gom và vận chuyển, thiết bị nghiền và xử lý rác, Container/ hộp/ túi đựng rác..., thiết bị phân loại rác, dây chuyền vận chuyển rác, thiết bị đốt rác
		Cải thiện chất lượng nước và đất	Thiết bị xử lý/ hút, thiết bị xử lý nước
		Chống ô nhiễm tiếng ồn	Bộ giảm thanh/ giảm âm; thiết bị thu âm, dụng cụ giảm âm, tường cách âm ở đường cao tốc
		Đánh giá, phân tích, đo đạc môi trường	Thiết bị lấy mẫu/ đo/ quan trắc, thiết bị thu thập dữ liệu và các thiết bị, dụng cụ khác
		Khác	
	Dịch vụ	Kiểm soát ô nhiễm không khí	Đánh giá, quan trắc khí thải
		Xử lý nước thải	Xử lý nước thải, cung cấp dịch vụ xử lý nước, lắp đặt đường ống
		Xử lý chất thải rắn	Xử lý nước rỉ; thu gom, vận chuyển và nghiền rác, quản lý các thiết bị/ công trình nghiền rác, tái chế (phân loại/ đóng gói/ gột rửa), Đưa vào hoạt động các công trình/ thiết bị tái chế (tái chế vật liệu), nghiền rác thải nguy hại, quản lý rác thải y tế
		Cải tạo đất và chất lượng nước	Hệ thống làm sạch, đưa vào hoạt động các công trình/ thiết bị xử lý nước, dịch vụ cho các ngành công nghiệp
		Chống ô nhiễm tiếng ồn	Đánh giá/ quan trắc
		Nghiên cứu và phát triển	Quá trình giám sát ép môi trường kềm, giám sát ép
		Công nghệ môi trường	Nghiên cứu hệ sinh thái, đánh giá tác động môi trường, kiểm tra, xử lý nước, quy hoạch môi trường, đánh giá mức độ nguy hại, thí nghiệm, lĩnh vực nghiên cứu, nghiên cứu kỹ thuật môi trường, dịch vụ hợp pháp (quản lý điều lệ môi trường) quản lý môi trường
		Phân tích, thu thập dữ liệu, thẩm định và đánh giá	Đo đạc và quan trắc môi trường, lấy mẫu, xử lý mẫu, thu thập dữ liệu,...
		Cung cấp giáo dục, đào tạo và thông tin	Đào tạo giáo dục môi trường, dịch vụ nghiên cứu môi trường, quản lý và phân tích dữ liệu môi trường.
		Khác	
	Xây dựng và lắp đặt các thiết bị	Thiết bị kiểm soát ô nhiễm không khí	
		Thiết bị xử lý nước thải	Hệ thống thoát nước, hệ thống xử lý nước thải
		Thiết bị xử lý rác thải rắn	Máy nghiền rác, ngăn chứa, thiết bị nghiền rác, hệ thống xử lý chất thải nguy hại, công trình giúp tái chế rác
		Thiết bị làm sạch đất và cải thiện chất lượng nước	
		Thiết bị giảm âm thanh, tiếng ồn	Tường cách âm ở đường cao tốc
		Thiết bị đánh giá, phân tích và quan trắc môi trường	
	Khác		
	Công nghệ giám sát ép môi trường	Giám sát ép môi trường	Giám sát ép môi trường, công nghệ sinh học
		Giám sát ép môi trường và tiết kiệm sản phẩm tài nguyên	Giám sát ép môi trường / hiệu quả sử dụng sản phẩm tài nguyên
	Hiệu quả sử dụng nguồn tài nguyên	Kiểm soát ô nhiễm khí trong nhà	
Cấp nước		Thiết bị xử lý nước di động, hệ thống lọc nước, thiết bị cấp nước và lọc nước di động	
Vật liệu sinh học		Giấy đã sử dụng, các sản phẩm tái chế khác	
Các công trình năng lượng tái sinh		Nhà máy điện mặt trời, nhà máy điện bằng sức gió, nhà máy thủy điện, nhà máy nhiệt điện,....	
Năng lượng tiết kiệm và quản lý năng lượng			
Nông nghiệp và thủy sản ổn định			
Lâm nghiệp ổn định		Chống phá rừng, quản lý rừng	
Phòng chống thiên tai			
Du lịch sinh thái			
Khác		Bảo tồn tự nhiên, quản lý nguồn tài nguyên, sửa chữa máy móc/ thiết bị, sửa nhà, thành phố xanh,...	

Nguồn: OECD.

Bảng 4.2.9 Ngành năng lượng sạch của Nhật Bản

Loại	Đặc điểm
CCT (Công nghệ than sạch)	Công nghệ này được phát triển với mục đích để giảm tác động môi trường do phát năng lượng bằng than. Công nghệ này bao gồm khoáng chất tẩy rửa và tạp chất từ than và khí hóa (xem IGCC), xử lý khí ống khói bằng hơi nước để loại bỏ sulfur dioxide, thu hút carbon và công nghệ tích trữ để thu hút carbon dioxide ra khỏi khí ống khói và tách nước ra khỏi than loại thấp (than nâu) nhằm nâng cao chất lượng than giúp đạt hiệu quả cao hơn khi chuyển đổi thành nguồn năng lượng điện.
CCS (Thu gom và lưu trữ CO ₂)	Đây là công nghệ dựa trên thu khí CO ₂ từ các nguồn như: trạm điện nguyên liệu hóa thạch và giữ trong môi trường chân không bằng nhiều dụng cụ khác nhau.
GTL (khí hóa lỏng)	Đây là quy trình lọc để chuyển đổi khí gas thiên nhiên hay khí hydrocarbon thể khí khác thành chuỗi hydrocarbon dài hơn như khí gas hay dầu diesel. Đây là năng lượng sạch không có sulfur và benzene. Trong khi năng lượng khí gas hóa lỏng (LNG) cần được hóa lỏng bằng bộ tản nhiệt ở nhiệt độ siêu thấp, GTL có thể được vận chuyển ở nhiệt độ cố định.
Dầu trong cát	Dầu trong cát cũng được biết đến như cát nhựa, hay dầu nặng, là một loại trầm tích nhựa. Dầu thô được lọc sau khi tách cát và nhựa ở nhiệt độ cao và thêm hydrogen. Nhưng việc sản xuất cần nguồn năng lượng lớn và thải ra khí CO ₂ gấp 3 lần so với việc sản xuất dầu thô.
CBM (Mêtan trong tầng than đá)	Methan trong tầng than đá (CBM) hay khí than đá là loại khí thiên nhiên được chiết xuất từ tầng than đá. CBD bị chôn lấp có liên quan đến than bị lấp, do đó rất dễ tìm thấy và ít rủi ro.
Năng lượng mặt trời	Năng lượng mặt trời được tạo ra bằng việc thu ánh sáng và chuyển thành nguồn điện. Điều này được làm bằng cách sử dụng tấm mặt trời dạng phẳng chứa nhiều ô thu năng lượng riêng.
Năng lượng nhiệt mặt trời	Năng lượng nhiệt mặt trời là công nghệ khai thác năng lượng mặt trời để sản xuất năng lượng nhiệt, chuyển đổi năng lượng mặt trời một cách trực tiếp thành nguồn điện. Bộ thu năng lượng nhiệt mặt trời được cơ quan quản lý thông tin năng lượng Mỹ phân chia thành các loại bộ thu nhiệt độ cao, trung bình và thấp.
Sử dụng nhiệt lượng mặt trời	Sử dụng nhiệt mặt trời được biết đến qua các thiết bị làm nóng nước bằng năng lượng mặt trời trên mái nhà, cung cấp nước nóng và lò sưởi nhờ hệ thống mặt trời v.v..
Sưởi ấm thụ động	Công nghệ năng lượng mặt trời thụ động là cách thức sử dụng ánh sáng thành năng lượng có ích mà không tiêu tốn các nguồn năng lượng khác (không cần sử dụng hệ thống cơ học chủ động). Công nghệ này chuyển đổi ánh sáng thành nhiệt có ích cho nhu cầu sưởi ấm hoặc làm mát (nước, không khí, tận dụng khối lượng nhiệt) nhằm giảm tiêu thụ các nguồn năng lượng khác để tiết kiệm cho tương lai. Thiết kế một nhà tắm nắng bên phía hướng nắng của một tòa nhà là một ví dụ thường thấy. Cũng như vậy việc sử dụng cùng nguyên tắc thiết kế để giúp cách nhiệt trong mùa hè là cách làm mát thụ động.
Điện sinh khối/ Điện sản xuất từ rác	Điện sinh khối là năng lượng đốt cháy trực tiếp từ chất thải thông thường, bao gồm khí đốt và năng lượng khí sinh ra từ bùn cống thoát nước, thực phẩm thừa và xác động vật.
Sử dụng nhiệt sinh khối/ Sử dụng điện sản xuất từ rác	Nhiệt sinh khối là năng lượng đốt cháy trực tiếp từ chất thải thông thường, bao gồm sử dụng năng lượng nhiệt từ khí đốt và năng lượng khí sinh ra từ bùn cống thoát nước, thực phẩm thừa và xác động vật
Nhiên liệu sinh học/ Sản xuất nhiên liệu từ rác	Nhiên liệu sinh học bao gồm nhiên liệu chiết xuất từ chất thải cứng của lò chuyển đổi hay máy nén hơi trong lò hấp, nhiên liệu gỗ, bioethanol, nhiên liệu dầu diesel, các chất thải phát sinh từ dầu thải
Năng lượng gió	Năng lượng gió là sự chuyển đổi năng lượng của gió thành năng lượng có ích như tạo ra điện, turbin quạt gió.
Thủy điện	Thủy điện là năng lượng được tạo ra từ nguyên lý lực hút của thác nước hoặc dòng chảy.
Năng lượng địa nhiệt	Năng lượng địa nhiệt là loại năng lượng được chiết xuất từ nhiệt dự trữ trong trái đất. Năng lượng này sinh ra từ sự hình thành tự nhiên ban đầu của hành tinh, chất phóng xạ của khoáng chất và từ năng lượng mặt trời bị hấp thụ tại bề mặt. Có 3 công nghệ được áp dụng để chuyển đổi năng lượng địa nhiệt thành điện gồm hấp khô, chiếu tia và nhị phân
Sử dụng địa nhiệt	Nguồn cung cấp địa nhiệt bằng nước nóng, được phát hiện cách một vài dặm hay sâu hơn dưới bề mặt của quả đất có thể được sử dụng để cung cấp nhiệt một cách trực tiếp.
Năng lượng băng tuyết	Băng tuyết được tích trữ trong suốt mùa đông, sau đó được sử dụng như nguồn cung cấp năng lượng làm mát cho các công trình công cộng và nhà chung cư cũng như là nguồn năng lượng làm nóng và lạnh cho ngành nông nghiệp.
Chuyển hóa nhiệt năng	Chuyển hóa nhiệt năng được sử dụng như nguồn năng lượng làm mát và làm nóng bằng bom nhiệt và công cụ trao đổi nhiệt nhờ sự khác biệt nhiệt độ giữa nguồn nước/địa nhiệt và nhiệt độ xung quanh.
Chuyển hóa nhiệt năng đại dương	Chuyển hóa nhiệt năng đại dương là hệ thống chuyển đổi năng lượng hydro áp dụng sự khác biệt về nhiệt độ giữa nguồn nước sâu và nông để vận hành các động cơ làm nóng.
Năng lượng biển	Năng lượng biển được sinh ra từ năng lượng sóng biển.
Năng lượng thủy triều	Năng lượng thủy triều là hình thức thủy điện, chuyển đổi năng lượng thủy triều thành điện năng hay các dạng năng lượng có ích khác. Năng lượng thủy triều được phát sinh từ sự chuyển động tương đối của trái đất, mặt trăng và mặt trời tương tác với nhau qua lực hấp dẫn. Các tuabin lớn đặt dưới nước trong khu vực thủy triều cao và được thiết kế để thu nạp động năng của thủy triều lên xuống để tạo ra điện.
Pin nhiên liệu	Pin nhiên liệu là pin điện hóa tạo ra điện từ thùng nhiên liệu. Điện được phát ra qua sự tương tác điện phân giữa nhiên liệu (trên 1 cực) và ô xy hóa (trên cực âm).
Máy phát điện	Kết hợp nhiệt và năng lượng là sự sử dụng động cơ nhiệt hay trạm năng lượng để phát ra đồng thời cả điện và nhiệt có ích. Đây là một trong những hình thức phổ biến nhất của quy trình tái tạo năng lượng.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS.

Bảng 4.2.10 Ngành sinh thái ở Nhật Bản

Ngành môi trường kỹ thuật	Xử lý cuối đường ống (bảo vệ môi trường)		Phương pháp chống ô nhiễm môi trường không khí, môi trường nước; dụng cụ đo độ ô nhiễm môi trường đất, kết hợp với các phương tiện/ dụng cụ xử lý nước thải của các hộ gia đình
	Tái chế rác & 5RE	Tái chế rác	Các thiết bị trình xử lý trung gian, các thiết bị/ máy móc nghiền rác cuối cùng, Quản lý rác thải nguy hại
		5RE	Phân loại và tách riêng từng loại rác, giảm khối lượng rác, tái sử dụng, tái chế, tái chế nhiên liệu,...
	Vật liệu sinh thái		Nhựa phân hủy, Phân hủy dầu bôi trơn, Titanium dioxide (TiO ₂ - có độ đục cao và độ trắng sáng chói, được ứng dụng dùng trong sơn, hàng nhựa, mực và giấy), (chất xúc tác quang), giấy không làm từ bột gỗ, sơn đáy tàu bằng thiếc tự do, mực không bay hơi
	Công trình gắn/ gắn gũi với môi trường (nhà ở)		Nhà ở gắn gũi với môi trường, nhà ở tiết kiệm năng lượng có lớp cách nhiệt/ lớp cách nhiệt cao/kín gió, các biện pháp hội chứng nhà bệnh, mái nhà xanh và tường màu xanh, sử dụng nước mưa
	Nguyên liệu mới/ nguyên liệu tiết kiệm	Nguyên liệu mới	Năng lượng tự nhiên (năng lượng mặt trời, sử dụng nhiệt mặt trời, năng lượng gió, điện thủy triều, chuyển đổi năng lượng nhiệt biển, năng lượng hóa học (pin nhiên liệu, hợp kim chứa nguyên tố hóa học), năng lượng sinh khối, rác thải được chuyển thành năng lượng (nhiên liệu rắn, năng lượng sinh khối từ gỗ và rác thải nguy hại)
		Nguyên liệu tiết kiệm/ nguyên liệu chưa sử dụng	Hệ thống đồng phát, Hệ thống sử dụng năng lượng chưa sử dụng và nhiệt từ rác thải, thiết bị tiết kiệm năng lượng
Cải tạo tự nhiên		Công nghệ xanh, cải thiện sông theo hướng tự nhiên, biển nhân tạo, cải tạo đất, cải tạo đất nông nghiệp, cải tạo rừng, ngành nông nghiệp theo hướng bảo tồn tự nhiên	
Ngành môi trường dịch vụ	Tư vấn môi trường		Hỗ trợ áp dụng hệ thống quản lý môi trường, ESCO (công ty dịch vụ môi trường), triển khai các khách sạn sinh thái, cải tạo đất ô nhiễm (nhà máy), định giá bất động sản, thuê thiết bị môi trường
	Đánh giá tác động môi trường		Khảo sát/ phân tích và đánh giá môi trường
	Thông tin/ Giáo dục		Phổ biến thông tin môi trường (báo cáo môi trường, tài khoản môi trường), giáo dục và đào tạo nguồn nhân lực cho ngành môi trường, phương tiện thông tin/ phổ biến môi trường, du lịch sinh thái, tuyên truyền môi trường
	Tài chính		Cơ sở sinh thái (niêm tin đầu tư), đóng bảo hiểm để thực hiện trách nhiệm đối với những hoạt động gây ảnh hưởng đến môi trường, kinh doanh chất thải
	Phân phối		Cải thiện hàng hóa sinh thái, cửa hàng sinh thái/ thu đặt hàng, chợ đồ cũ, thị trường nguồn tài chế
	Hậu cần		Vận chuyển rác (hậu cần dây chuyền)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS.

7) Làm việc với nhà đầu tư nước ngoài và các đối tác chiến lược

4.33 Đà Nẵng có vị trí chiến lược trên trục QL1 và có cảng hàng không quốc tế cũng như cảng biển nước sâu. Đã có năm khu công nghiệp tiếp cận tốt tới cảng này. Thành phố có nhiều trường đại học, cao đẳng, bao gồm trường Đại học Bách khoa Đà Nẵng mỗi năm có tới trên 2000 sinh viên tốt nghiệp. Tuy nhiên những lợi thế này của Đà Nẵng chưa được phát huy hết để thu hút đầu tư nước ngoài. Sau đây là các yếu tố có thể coi là hạn chế đối với đầu tư nước ngoài. Thứ nhất, chi phí vận tải biển từ cảng Đà Nẵng tới các cảng biển lớn trên thế giới khá cao, cao gấp 3 lần so với từ cảng Sài Gòn. Do đó nhiều lúc các doanh nghiệp may mặc ở Đà Nẵng chuyển hàng vào TpHCM để xuất khẩu từ

cảng Sài Gòn. Thứ hai, các tàu không thường xuyên cập vào cảng Đà Nẵng¹⁸. Chính việc tàu ít qua lại cảng Đà Nẵng này đã khiến các đơn vị xuất khẩu địa phương gặp khó khăn trong việc lập kế hoạch sản xuất của mình.¹⁹ Thành phố Hồ Chí Minh với mật độ tàu biển dày đặc hơn tới nhiều điểm khác nhau trên thế giới đã trở thành cảng quen thuộc của các đơn vị này.²⁰ Thứ ba, nguồn cung lao động ở Đà Nẵng hạn chế mà chi phí lại ngày càng tăng²¹. Hơn nữa, việc tăng mức lương tối thiểu ở Đà Nẵng đã khiến thành phố ít hấp dẫn hơn với nhà đầu tư nước ngoài.²² Hệ thống cơ sở hạ tầng công nghiệp không được bảo trì tốt cũng là một hạn chế cản trở FDI, đặc biệt là về vấn đề cấp điện và thoát nước.²³

4.34 Tuy nhiên, bất chấp những hạn chế này, vẫn có nhiều doanh nghiệp muốn có mặt ở Đà Nẵng vì nhiều lý do khác nhau²⁴, và các sản phẩm chế tạo được xuất khẩu từ một trong các khu công nghiệp của thành phố. Với nhiều nỗ lực chủ động và mạnh mẽ, thành phố có thể thu hút nhiều hơn nữa nhà đầu tư nước ngoài. Một trong những biện pháp hữu hiệu nhất để thúc đẩy FDI là làm việc với một đối tác chiến lược nước ngoài là bên đã tham gia phát triển và quản lý các khu công nghiệp về các vấn đề phát triển đất, quản lý, tiếp cận thị trường v.v. Một nhà đầu tư có kinh nghiệm và uy tín quốc tế về phát triển khu công nghiệp có thể cung cấp dịch vụ chất lượng cao cho các doanh nghiệp nước ngoài trong khu công nghiệp cũng như quảng bá khu công nghiệp tới các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng một cách hữu hiệu.²⁵ Các đơn vị quản lý trong nước gặp khó khăn khi đáp ứng các yêu cầu của nhà đầu tư nước ngoài và quảng bá ra bên ngoài. Trên thực tế, nhiều KCN thành công ở Việt Nam là do các đối tác chiến lược nước ngoài quản lý, ví dụ như Thăng Long ở Hà Nội, Nomura ở Hải Phòng, KCX Tân Thuận ở TpHCM, v.v. (xem Bảng 4.2.11).

¹⁸ Theo số liệu năm 2006, lượng hàng qua cảng ở cảng Đà Nẵng là 2 triệu tấn, còn ở các cảng Sài Gòn và Hải Phòng lần lượt là 31 triệu tấn và 11 triệu tấn. Trang 12 "Phân tích ngành vận tải hàng hóa Đà Nẵng, Việt Nam", tháng 3 năm 2008, Chương trình hỗ trợ khu vực tư nhân Việt Nam, EU.

¹⁹ Về ngành may mặc, nhà sản xuất cần giao hàng cho đối tác nước ngoài đúng hạn. Do ít tàu vào cảng Đà Nẵng nên các nhà xuất khẩu hàng may mặc của Thành phố buộc phải xuất hàng từ cảng Sài Gòn.

²⁰ Trang 20, "Báo cáo cuối cùng về Nghiên cứu tiềm năng kinh tế Đà Nẵng", tháng 7 năm 2006, Chương trình hỗ trợ khu vực tư nhân Việt Nam, EU.

²¹ Các doanh nghiệp trong ngành may mặc thấy rằng lực lượng lao động đang ngày càng khan hiếm, trang 19-20, "Báo cáo cuối cùng về Nghiên cứu tiềm năng kinh tế Đà Nẵng", tháng 7 năm 2006, Chương trình hỗ trợ khu vực tư nhân Việt Nam, EU.

²² Đà Nẵng từng xếp trong nhóm thứ 3 về mức lương tối thiểu nhưng hiện nay thành phố đang ở nhóm thứ hai, cùng với Hải Phòng. Mức lương tối thiểu ở Đà Nẵng đã tăng 35%, từ 80USD lên 108USD. Đây được coi là một thông điệp tiêu cực đối với các nhà đầu tư nước ngoài đang tìm kiếm nguồn lao động lớn, giá rẻ ở thành phố.

²³ Theo các doanh nghiệp nước ngoài ở KCN Hòa Khánh, nguồn điện cấp cho khu công nghiệp không ổn định, tình trạng mất điện thường xuyên xảy ra. Đối với các doanh nghiệp CNTT phát triển phần mềm thì việc mất điện, dù là thời gian ngắn, cũng gây ảnh hưởng nặng nề tới hoạt động sản xuất. Họ phải đầu tư vào các thiết bị lưu điện để phòng trường hợp mất điện, dẫn tới chi phí sản xuất tăng. Hệ thống thoát nước bảo trì kém là cản trở lớn đối với các doanh nghiệp chế biến hải sản. Ngay cả ở KCN Thổ Quang là nơi phát triển riêng cho các doanh nghiệp chế biến hải sản thì năng lực hệ thống thoát nước còn thấp và thường xảy ra tình trạng hư hỏng. Hậu quả là nước thải chưa xử lý thoát ra môi trường và gây ô nhiễm môi trường sống, ảnh hưởng tới cộng đồng địa phương.

²⁴ Ví dụ một đơn vị sản xuất đồ điện tử tạo ra các sản phẩm điện tử có giá trị gia tăng cao với khối lượng nhỏ nên xuất khẩu bằng đường hàng không. Chi phí vận tải biển cao hoặc lịch vận tải biển không hợp lý không ảnh hưởng tới hoạt động xuất khẩu của đơn vị này. Một đơn vị sản xuất sản phẩm đất tiên cung cấp cho thị trường HongKong sử dụng cảng Đà Nẵng để xuất hàng. Theo đơn vị này thì lịch tàu biển từ cảng Đà Nẵng tới HongKong khá tốt, chi phí vận tải cũng không cao lắm.

²⁵ Có nhiều ý kiến cho rằng quản lý KCN cũng như quản lý khách sạn. Nếu được công nhận trên trường quốc tế về chất lượng quản lý, ví dụ như Hyatt, Hilton v.v., thì có thể có khách sạn với tiêu chuẩn quốc tế, có mạng lưới tốt giữa các khách sạn ở nước ngoài. Ngược lại, nếu quản lý kém và thiếu kiến thức về tiêu chuẩn quốc tế và có mạng lưới bên ngoài kém thì chẳng bao giờ có thể thu hút được nhiều khách du lịch nước ngoài tới khách sạn của mình.

Bảng 4.2.11 Các khu công nghiệp lớn tại Việt Nam theo lượng FDI đăng ký, 2003

Khu công nghiệp	Tỉnh	Quốc tịch	Tổng FDI (triệu \$)
Biên Hòa II	Đồng Nai	Việt Nam	1.107
Nhon Trạch I	Đồng Nai	Việt Nam	628
Tân Thuận	TpHCM	Đài Loan–Nhật Bản	612
VSIP	Bình Dương	Singapore–Việt Nam	596
Nhon Trạch II	Đồng Nai	Việt Nam	448
Thăng Long	Hà Nội	Nhật Bản–Việt Nam	440
Amata	Đồng Nai	Thái Lan–Việt Nam	356
Sài Đồng B	Hà Nội	Hàn Quốc–Việt Nam	322
Kim Hoa	Vĩnh Phúc	Việt Nam	270
Nomura	Hải Phòng	Nhật Bản–Việt Nam	221
Loteco	Đồng Nai	Nhật Bản–Việt Nam	175
Phú Mỹ I	BR-VT	Việt Nam	151
Liên Trung I	TpHCM	Trung Quốc–Việt Nam	119

Nguồn: Báo cáo đối thoại chính sách UNDP 2008/2, Hà Nội, tháng 7 năm 2008

4.35 Đà Nẵng có năm khu công nghiệp (Bảng 4.2.12), trong đó bốn khu đã phát triển và đang do DAIZICO (Công ty Phát triển và Khai thác hạ tầng KCN Đà Nẵng) quản lý. Còn khu công nghiệp Đà Nẵng hiện do một đơn vị nước ngoài, MASSDA, quản lý đây là một phần của một công ty của Malaysia tên là MASSCORP có nhiều kinh nghiệm về quản lý khu công nghiệp ở nước ngoài. DAIZICO do DIEPZA cấp giấy phép thành lập, đây cũng là đơn vị trách nhiệm cấp giấy phép kinh doanh cho các nhà đầu tư nước ngoài. Nhiều nhà đầu tư nước ngoài tại một trong bốn khu công nghiệp nói trên đã phàn nàn về cách thức quản lý các khu công nghiệp này cũng như cách thức bảo trì công trình của DAIZICO. Ngoài ra, DAIZICO có vẻ như không thực hiện quảng bá hình ảnh các khu công nghiệp này ra nước ngoài. Thông tin về các khu công nghiệp này chỉ đến được với các nhà đầu tư nước ngoài qua các hoạt động quảng bá chung của Trung tâm xúc tiến đầu tư Đà Nẵng. Thành phố cần lấy lại quyền quản lý trực tiếp đối với các khu công nghiệp này và tìm một đối tác chiến lược nước ngoài giúp phát triển và quản lý.

Bảng 4.2.12 Các khu công nghiệp và đơn vị quản lý

Khu công nghiệp	Đơn vị phát triển/quản lý	Quốc tịch
Đà Nẵng	MASSDA	Malaysia – Việt Nam
Hòa Khánh	DAIZICO	Việt Nam (Nhà nước)
Hòa Khánh (mở rộng)	SDN	Việt Nam (Tu nhân)
Liên Chiểu	DAIZICO	Việt Nam (Nhà nước)
Liên Chiểu (mở rộng)	SDN	Việt Nam (Tu nhân)
Thọ Quang	DAIZICO	Việt Nam (Nhà nước)
Hòa Cẩm	DAIZICO	Việt Nam (Nhà nước)

Nguồn: Sở KHĐT, Phòng Quan hệ Quốc tế, 13 tháng 11 năm 2008.

8) Du lịch

4.36 Du lịch đang ngày một trở thành ngành kinh tế quan trọng và dự kiến đây sẽ là một ngành công nghiệp mũi nhọn của thành phố, để đạt được mục tiêu của các quy hoạch là Đà Nẵng sẽ trở thành cửa ngõ quốc tế vào các khu di sản thế giới nằm trong ba địa phương Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam. Phần du lịch sẽ được trình bày chi tiết trong phần V của báo cáo này.

9) Các chỉ tiêu giám sát

4.37 Để đảm bảo việc phát triển kinh tế của địa phương theo hướng bền vững, đề xuất một danh mục các chỉ số để giám sát hoạt động phát triển kinh tế (xem Bảng 4.2.11).

Bảng 4.2.13 Các chỉ số chính về phát triển kinh tế

Phạm vi	Nội dung	Chỉ số
Mức độ kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> Tăng GDP Tăng thu nhập 	<ul style="list-style-type: none"> Tỷ lệ tăng trưởng và GDP GRDP/đầu người
Cơ cấu	<ul style="list-style-type: none"> Chuyển sang các ngành dịch vụ Phát triển các ngành mới Phát triển các doanh nghiệp vừa và nhỏ 	<ul style="list-style-type: none"> Tỷ trọng các ngành khu vực 1, 2 và 3 Tỷ trọng các ngành mới Tỷ trọng các doanh nghiệp vừa và nhỏ
Hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> Chú trọng chất lượng Nâng cao sản lượng 	<ul style="list-style-type: none"> Sản lượng của các ngành Sản lượng các doanh nghiệp phân theo loại và quyền sở hữu
Đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng đầu tư Cải thiện môi trường đầu tư Khuyến khích các doanh nghiệp vừa và nhỏ của địa phương 	<ul style="list-style-type: none"> Lượng đầu tư nội địa và FDI Chỉ số môi trường đầu tư Cung cấp các dịch vụ phụ trợ

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

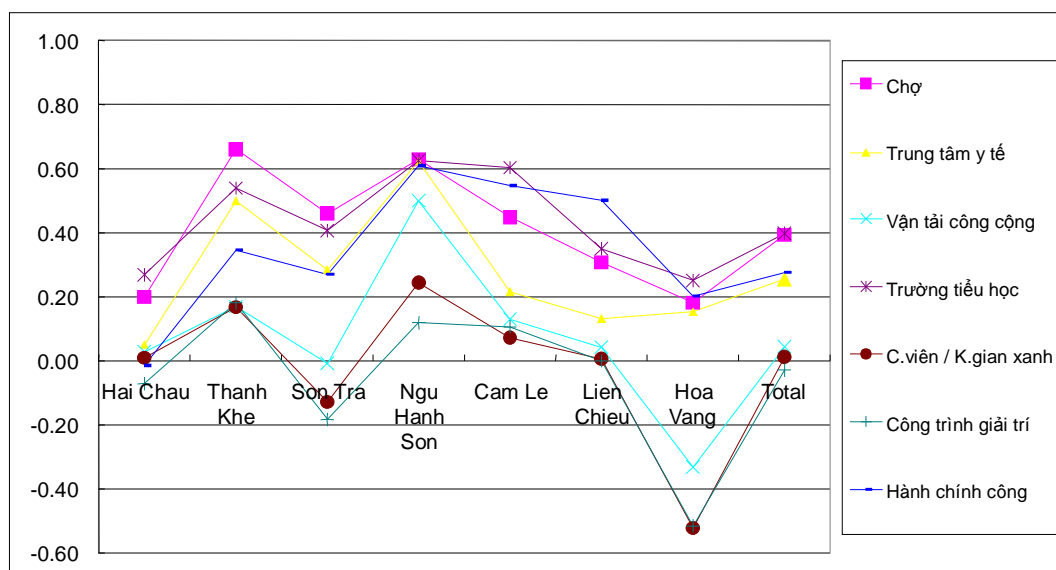
4.3 Phát triển xã hội

1) Các vấn đề

4.38 Người dân thành phố Đà Nẵng được hưởng môi trường và dịch vụ xã hội tương đối tốt hơn so với các địa phương khác trong cả nước, nhưng điều này vẫn chưa đủ. Dưới đây là một số vấn đề đã được xác định:

- (i) Cần giảm đói nghèo và thu hẹp khoảng cách giàu nghèo hơn nữa: Theo số liệu của Sở Lao động - Thương binh - Xã hội, hộ nghèo được xác định là hộ có thu nhập bình quân 260.000 đồng/người/tháng (ở khu vực đô thị) và 200.000 đồng/ người/ tháng (ở nông thôn). Như vậy, ước tính có khoảng 4.000 hộ nghèo (năm 2008) - tương đương 2% tổng số hộ gia đình toàn thành phố
- (ii) Giảm chênh lệch cung - cầu về các dịch vụ đô thị: Nhìn chung, người dân đánh giá cao các dịch vụ đô thị; tuy nhiên, vẫn có sự không hài lòng với nhiều dịch vụ đô thị ở từng khu vực cụ thể, và các dịch vụ chi tiết.
- (iii) Cải thiện an ninh, phòng chống tội phạm và các vấn đề an toàn thực phẩm, chăm sóc sức khỏe: Tương tự như dịch vụ đô thị, một số nơi cần cải thiện hơn nữa; nhìn chung, người dân hài lòng với tình hình hiện tại.

Hình 4.3.1 Đánh giá việc cung cấp các dịch vụ đô thị



Nguồn: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.3.1 Ý kiến của người dân về an toàn và an ninh

	Điều kiện hiện nay (%)			So với 5 năm trước (%)			
	Tồi	Bình thường	Tốt	Tồi hơn	Không thay đổi	Đã cải thiện	
Toàn thành phố	3,7	35,6	60,3	6,3	20,7	23,0	
Trên địa bàn điều tra	Ban ngày	4,4	29,1	66,5	5,5	21,8	72,7
	Ban đêm	7,6	37,2	55,2	7,8	24,6	67,6

Nguồn: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.39 Mục tiêu của ngành này là đảm bảo các điều kiện sống, hài hòa xã hội, không có người nghèo và đảm bảo công bằng xã hội. Dưới đây là một số chiến lược trọng tâm (xem Hình 4.3.1)

- (i) Xóa nghèo;
- (ii) Tạo cơ chế cộng đồng có thể tham gia vào các vấn đề địa phương một cách hiệu quả;
- (iii) Cải thiện an toàn/an ninh cho thành phố.

Bảng 4.3.2 Mục tiêu và chiến lược phát triển xã hội

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
• Đảm bảo các dịch vụ cơ bản, an toàn và an ninh cho tất cả mọi người	
Mục tiêu	Chiến lược
1. Xóa đói giảm nghèo	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định nguyên nhân và các tác động cụ thể của nghèo đói để xây dựng các giải pháp hiệu quả. • Xóa nghèo bằng cách cung cấp đầy đủ các giải pháp, như: việc làm, đào tạo, hỗ trợ tài chính, v.v... • Xây dựng chỉ tiêu riêng cho thành phố để đánh giá và xác định nghèo một cách tổng thể hơn.
2. Cung cấp các dịch vụ cơ bản đã được cải thiện	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng phương pháp hiệu quả để xác định những nhu cầu cụ thể đối với các dịch vụ đã cải thiện thông qua khảo sát và phân tích có hệ thống với sự tham gia của người dân (như, khảo sát phỏng vấn hộ gia đình, quy hoạch đô thị do đoàn Da-CRISS thực hiện) • Kêu gọi các cộng đồng tham gia vào cải thiện các vấn đề của địa phương hiệu quả hơn bằng cách phê duyệt các đề xuất của địa phương (như: bãi đỗ xe dọc đường, thực hiện 3R (reuse - recycle-reduce) trong quản lý chất thải rắn, quét dọn đường phố và không gian sống, v.v...)
3. Cải thiện an toàn, an ninh trong thành phố	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định các điểm đen (với nhiều nguyên nhân) ở cấp khu vực và xã/ phường với sự tham gia của cộng đồng, và lập đầy đủ các bản đồ. • Tập hợp các điểm đen trên bản đồ và đưa ra những biện pháp giải quyết thỏa đáng với việc chia sẻ vai trò ở cấp thành phố và cộng đồng. • Tổ chức cơ chế thích hợp để cải thiện tình hình ở cấp cộng đồng với các đề xuất của địa phương và sự hỗ trợ của thành phố.
4. Nâng cao ý thức cộng đồng về các vấn đề đô thị, và tăng cường các giải pháp	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng cơ chế phù hợp để thu thập tiếng nói của các bên liên quan. • Xây dựng cơ chế đầy đủ để các bên liên quan có thể tham gia vào quá trình lập kế hoạch cũng như quản lý

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các chỉ số giám sát và chiến lược

4.40 Các chỉ số giám sát chính như sau (xem Bảng 4.3.3).

Bảng 4.3.3 Các chỉ số phát triển xã hội chính

Phạm vi vấn đề	Nội dung	Chỉ số
Nghèo	<ul style="list-style-type: none"> • Mở rộng định nghĩa/chuẩn nghèo • Xóa bỏ nghèo đói về kinh tế • Quan tâm đến khía cạnh rộng hơn của vấn đề 	<ul style="list-style-type: none"> • Định nghĩa rộng hơn về nghèo • Số lượng các hộ nghèo theo tiêu chuẩn của Sở LĐ-TB-XH • Lập các giải pháp để chú trọng vào phạm vi nghèo đói rộng hơn
Chênh lệch cung - cầu của các dịch vụ đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định chi tiết, cụ thể khoảng cách giữa cung - cầu • Đưa ra các giải pháp để rút ngắn khoảng cách 	<ul style="list-style-type: none"> • Mật độ của dịch vụ • Sự hài lòng với các dịch vụ • Khả năng sử dụng các dịch vụ
Sự tham gia của cộng đồng	<ul style="list-style-type: none"> • Lập cơ chế thu thập ý kiến người dân • Xây dựng cơ chế kêu gọi cộng đồng tham gia vào giải quyết các vấn đề địa phương 	<ul style="list-style-type: none"> • Hiệu lực của cơ chế để thu thập được tiếng nói của cộng đồng, người dân • Hiệu lực của cơ chế để cộng đồng, người dân tham gia vào các hoạt động

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.4 Quản lý môi trường

1) Các vấn đề

4.41 Thách thức của thành phố là đảm bảo môi trường bền vững, hiện đang phải đối mặt với nhiều thách thức do thiếu hệ thống quản lý môi trường hiệu quả, sự gia tăng các ngành công nghiệp và quá trình phát triển của thành phố, nhận thức về bảo tồn và bảo vệ môi trường còn thấp của người dân và các doanh nghiệp. Kiểm soát và giảm ô nhiễm không khí, nước, đất và tiếng ồn là việc làm cấp bách và quan trọng; vì vậy, thành phố cũng cần phải quan tâm đến công tác bảo tồn môi trường tự nhiên và đa dạng sinh học, vì đây là những vấn đề rất cơ bản cho phát triển du lịch và quản lý thiên tai. Xây dựng thành phố theo định hướng nghĩa là phải chuẩn bị cũng như xây dựng tốt các giải pháp để phòng chống hàng loạt thiên tai, như: bão, ngập lụt, sạt lở bờ sông, xâm nhập mặn. Dưới đây là một số vấn đề chính:

- (i) Kiểm soát và giảm ô nhiễm không khí, nước và đất;
- (ii) Thường xuyên bị ảnh hưởng bởi thiên tai;
- (iii) Bảo tồn hệ sinh thái;
- (iv) Cam kết thực hiện chương trình môi trường toàn cầu.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.42 Môi trường bền vững là yếu tố quan trọng để đảm bảo phát triển kinh tế - xã hội bền vững. So với các thành phố khác, tại Đà Nẵng, môi trường bền vững có quan hệ chặt chẽ hơn với phát triển kinh tế và xã hội; nếu bảo vệ và cải thiện môi trường tự nhiên đa dạng thì sẽ đem lại rất nhiều nguồn lợi kinh tế thông qua du lịch, các ngành có liên quan và các ngành kinh doanh môi trường, đang thu hút đầu tư chất lượng và khách tham quan từ khắp nơi. Môi trường tự nhiên được bảo vệ tốt sẽ đem lại không gian lý tưởng, thu hút người dân trong thành phố và các vùng lân cận. Tuy nhiên, xu hướng phát triển hiện nay không đảm bảo đạt các mục tiêu trên. Mục tiêu quản lý môi trường cụ thể như sau:

- (i) Xây dựng hệ thống có hiệu quả để giảm thiểu và tránh ô nhiễm môi trường;
- (ii) Bảo tồn hệ sinh thái và phát triển du lịch sinh thái;
- (iii) Tăng cường các giải pháp phòng, tránh thiên tai;
- (iv) Cam kết thay đổi khí hậu toàn cầu;
- (v) Nâng cao nhận thức và ý thức về môi trường;
- (vi) Xây dựng hệ thống thể chế và tổ chức để quản lý môi trường bền vững.

4.43 Quản lý môi trường cần phải được nhìn nhận từ nhiều khía cạnh khác nhau như nội dung trong Bảng 4.4.1; đề xuất xây dựng một mạng lưới liên kết không gian bao gồm tất cả hệ sinh thái, rừng, không gian xanh, khu vực nguy hại, tài nguyên thắng cảnh, hồ nước, v.v... Mạng lưới này cung cấp cơ sở và khung sườn cho thành phố trong việc thực hiện bảo tồn và phát triển. Phần này sẽ được trình bày kỹ hơn trong phần quy hoạch không gian.

Bảng 4.4.1 Các mục tiêu và chiến lược quản lý môi trường

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng tính bền vững về môi trường như là cơ sở cho quản lý tăng trưởng của thành phố • Vấn đề môi trường mang tính bắt buộc trong phát triển kinh tế - xã hội và nâng cao hình ảnh của thành phố 	
Mục tiêu	Chiến lược
Xây dựng hệ thống hiệu quả để ngăn chặn và xóa bỏ ô nhiễm	<ul style="list-style-type: none"> • Tập trung vào các điểm nóng • Đưa ra các giải pháp phòng chống ô nhiễm • Xây dựng hệ thống giám sát có hiệu quả
Bảo tồn hệ sinh thái và phát triển ngành du lịch sinh thái	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định những hệ sinh thái cần bảo tồn • Xây dựng phân khu môi trường • Mở rộng liên kết hơn nữa ngành du lịch sinh thái trong quản lý môi trường
Tăng cường các giải pháp phòng, chống thiên tai	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cấp hệ thống thoát nước • Phát triển các khu đô thị không bị ngập lụt • Xây dựng hệ thống cảnh báo sớm
Cam kết biến đổi khí hậu toàn cầu	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường giảm thiểu khí CO₂ trong của các ngành liên quan • Ứng phó với tác động cảnh báo toàn cầu, như: sự dâng lên của mực nước biển, nạn lũ lụt thường xuyên, v.v...
Nâng cao nhận thức và ý thức xã hội về các vấn đề môi trường	<ul style="list-style-type: none"> • Kết hợp vấn đề môi trường trong chương trình dạy học ở các cấp phổ thông • Triển khai các chiến dịch thích hợp và thông tin công cộng • Tạo điều kiện cho các bên liên quan tiếp cận với các thông tin cần thiết
Xây dựng hệ thống tổ chức hành chính để quản lý môi trường bền vững	<ul style="list-style-type: none"> • Lập cơ quan giám sát và xúc tiến các hoạt động môi trường • Đẩy mạnh phối hợp liên ngành và liên sở

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các chỉ số giám sát

4.44 Các chỉ số giám sát chính (xem Bảng 4.4.2).

Bảng 4.4.2 Các chỉ số chính về quản lý môi trường

Vấn đề	Nội dung chính	Chỉ tiêu
Ô nhiễm	<ul style="list-style-type: none"> • Đánh giá các mức độ ô nhiễm • Đề ra giải pháp • Giám sát tình hình 	<ul style="list-style-type: none"> • Hiệu quả của các giải pháp và các trạm giám sát (không khí, nước, đất, tỷ lệ) • Thực tiễn của các giải pháp
Bảo tồn hệ sinh thái	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định các hệ sinh thái hiện tại • Bảo tồn hệ sinh thái đã xác định 	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định cụ thể hệ sinh thái cần được bảo tồn • Hiệu lực của các hiệp định pháp lý về bảo tồn • Hiệu quả của hệ thống giám sát
Ứng phó với các thảm họa	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định khu vực nguy hiểm • Đưa ra các biện pháp phòng chống 	<ul style="list-style-type: none"> • Hiệu lực của việc lập bản đồ hiểm họa • Tính thực tiễn và hiệu lực của các biện pháp
Ứng phó với việc biến đổi khí hậu	<ul style="list-style-type: none"> • Giảm khí nhà kính • Đánh giá tác động của việc biến đổi khí hậu • Phát triển thông tin và thay đổi khái niệm, nhận thức về biến đổi khí hậu 	<ul style="list-style-type: none"> • Phổ biến, trao đổi thông tin về thay đổi khí hậu trong xã hội • Tính toán nguồn thải khí các-bon • Ứng phó với những tác động tiêu cực có thể xảy ra do sự biến đổi của khí hậu
Ý thức xã hội	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường giáo dục môi trường 	<ul style="list-style-type: none"> • Mở rộng kiến thức môi trường trong sách giáo khoa • Thực hiện các chiến dịch • Đánh giá các thông tin cần thiết
Cơ quan quản lý môi trường	<ul style="list-style-type: none"> • Thành lập các cơ quan phù hợp cho quản lý phối hợp • Đề ra các quy chế và nguyên tắc đầy đủ 	<ul style="list-style-type: none"> • Hiệu lực của tổ chức hiệu quả và năng lực • Cung cấp đầy đủ các quy chế • Phân bổ ngân sách phù hợp

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

4.5 Phát triển không gian

1) Các vấn đề

4.45 Đà Nẵng là đô thị nén giống như nhiều đô thị tại Việt Nam. Diện tích đô thị nhỏ, có mật độ dân số cao, cung cấp những dịch vụ cần thiết và có nhiều hoạt động kinh doanh. Mật độ dân số cư trú và phi cư trú, thường trên 400 đến 500 người/ha. Đô thị nén này rất phù hợp với đi bộ và xe đạp, xe máy, người dân chỉ mất ít thời gian để đi làm, đi học và phục vụ các mục đích cá nhân. Mặc dù mật độ phát triển cao và nhà ở thấp tầng không cho phép người dân sống trong các không gian rộng, nhưng nhìn chung người dân hài lòng với điều kiện sống tại thành phố Đà Nẵng. Tóm lại, mô hình phát triển đô thị hiện nay tại các thành phố ở Việt Nam là mô hình thành công về phát triển không gian mà nhiều thành phố tại các nước phát triển và đang phát triển trên thế giới đang hướng đến.

4.46 Các đô thị hiện tại là các đô thị nén nhưng đô thị mới phát triển có xu hướng dàn trải hơn tạo ra sự gia tăng quá mức không gian đô thị. Điều này không chỉ thấy rõ ở Đà Nẵng mà tại hầu hết các thành phố trong cả nước, kể cả Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Với xu thế hiện đại hóa, hình thức phát triển như vậy đang diễn ra ở mọi nơi trên thế giới. Các khu đô thị có đường phố rộng, tòa nhà cao tầng, không gian mở rộng liệu có phải là mô hình mơ ước cho các thành phố Việt Nam trong tương lai? Câu trả lời có thể có hoặc không. Nhưng vấn đề quan trọng là liệu mô hình phát triển này có đảm bảo cho người dân tiếp cận tốt với vận tải công cộng, nhà ở giá cả phù hợp với khả năng, dịch vụ tiện ích với mức phí phù hợp, sử dụng đất hiệu quả mà không làm tổn hại đến môi trường. Tuy nhiên, hiện tại nhiều dự án phát triển hiện đại của thành phố đều hướng tới sự sở hữu ô-tô tư nhân, là định hướng không những trái ngược với những điều trên đây, mà còn trừ ra các nhóm có thu nhập từ thấp đến trung bình.

4.47 Tại Đà Nẵng, các nhà đầu tư hiện nay quan tâm vào xây dựng các tòa nhà cao tầng cho kinh doanh, thương mại cũng như khu dân cư cao tầng tại các khu vực đô thị hiện tại, bằng cách giải tỏa các công trình, tòa nhà hiện có; chủ yếu là do các khu vực đô thị này đã có sẵn cơ sở hạ tầng, dịch vụ và tiện ích. Mặc dù quan điểm của các nhà đầu tư này là có lý, nhưng nếu xu hướng này cứ tiếp tục thì sẽ nảy sinh một số vấn đề như sau:

- (i) Chú trọng phát triển các công trình cao tầng có thể thu hút nhiều phương tiện giao thông vào khu vực hơn và gây tắc nghẽn giao thông trên diện rộng hơn;
- (ii) Đa dạng hóa các hoạt động có thể tạo áp lực quá lớn cho các hoạt động hiện có;
- (iii) Xây dựng các tòa nhà cao tầng có thể gây trở ngại cho hoạt động của ngành hàng không.

4.48 Việc đặt sân bay quốc tế trong trung tâm thành phố nhận được cả ý kiến tán đồng và phản đối. Thuận lợi là gần với trung tâm thành phố và các điểm đến chính; bất lợi là tiếng ồn, độ an toàn và hạn chế chiều cao của các tòa nhà khu vực xung quanh sân bay. Với vị trí hiện tại, chi phí cho sân bay cũng rất cao. Tuy nhiên, theo quan điểm của Đoàn nghiên cứu, sân bay vẫn ở vị trí hiện tại là tốt vì những lý do sau đây;

- (i) Vai trò và năng lực của Đà Nẵng có thể bị giảm xuống nếu sân bay được đặt lại ở bên ngoài thành phố. Trên thực tế, chưa có vị trí nào khác thích hợp gần thành phố để chuyển sân bay;
- (ii) Khoảng cách gần của cửa khẩu hàng không quốc tế là yếu tố quan trọng cho thành công của thành phố Đà Nẵng trong định hướng trở thành điểm kết nối với thế giới và là trung tâm dịch vụ của vùng KTTĐ miền Trung;

(iii) Theo ước tính, tần suất của các chuyến bay sẽ không bằng sân bay Tân Sơn Nhất, và ô nhiễm tiếng ồn cũng ở mức có thể chấp nhận được. Việc cải tiến công nghệ trên các máy bay cũng là một yếu tố tích cực.

4.49 Có ba mô hình phát triển khác nhau cho Đà Nẵng đáng chú ý. Thứ nhất, xây dựng các tòa nhà cao tầng ở trung tâm đô thị hiện tại và các khu vực lân cận; thứ hai, phát triển mật độ thấp ở các khu vực ven trung tâm và ngoại ô; thứ ba, xây dựng các khu nghỉ dưỡng cao cấp (resort) dọc các bãi biển. Xu hướng phát triển này là nguyên nhân của các nguy cơ sau:

- (i) Phát triển quá mức các tòa nhà cao tầng cho mục đích thương mại, văn phòng và khu dân cư dành cho thị trường có thu nhập cao hơn, sẽ tăng mật độ dày lên của trung tâm thành phố, cũng như gia tăng giao thông vận tải bằng ô tô hơn, việc này có thể tạo nên tình hình xấu cho giao thông.
- (ii) Phát triển các tòa cao tầng mà không có hướng dẫn phù hợp có thể gây nguy hại cho cảnh quan đô thị của trung tâm thành phố, giá trị truyền thống và những tác động xấu cho hoạt động của sân bay đang ngày một trở nên quan trọng cho sự phát triển của thành phố trong tương lai.
- (iii) Mở rộng khu đô thị theo hướng ở các khu vực ngoài trung tâm nếu không có quy định phù hợp có thể dẫn đến phát triển lộn xộn; như vậy, khiến việc sử dụng đất không hiệu quả với mật độ sử dụng thấp. Mô hình phát triển này sẽ đòi hỏi chi phí cao hơn cho việc xây dựng các cơ sở hạ tầng cần thiết, tiêu thụ nhiều năng lượng hơn, gây ô nhiễm và tạo ra nhiều khí CO₂ hơn và khó cung cấp dịch vụ giao thông vận tải công cộng có hiệu quả. Do đó cần có những hướng dẫn cụ thể nhằm áp dụng mô hình phát triển này vào định hướng tăng sự tiện lợi cho người dân, gắn với các hoạt động đô thị; giảm chi phí cho việc xây dựng các cơ sở hạ tầng cần thiết; giảm những tác động xấu đến môi trường; và tăng cường khả năng ứng phó với thiên tai.
- (iv) Việc xây dựng các khu nghỉ dưỡng cao cấp (resort) dọc tuyến ven biển phải có quy định và hướng dẫn rõ ràng hơn, không chỉ về các vấn đề môi trường, mà cả khả năng tiếp cận của người dân đến những khu vực công cộng. Việc xây dựng các khu resort hiện nay dẫn đến quan ngại về cơ hội sử dụng các bãi biển của người dân bị thu hẹp. Những tác động từ việc xây dựng các khu nghỉ dưỡng lên hệ sinh thái biển cũng cần phải được đánh giá.
- (v) Bảo tồn và phát triển có kiểm soát rừng và các khu vực miền núi là quan trọng cho thành phố để giảm thiên tai, bảo tồn hệ động - thực hiện có, duy trì cảnh quan. Việc liên kết các khu vực đô thị và nông thôn cũng quan trọng để nâng cao khả năng tiếp cận và cung cấp các dịch vụ đô thị cần thiết ở những khu vực này; đồng thời khuyến khích phát triển mang tính thân thiện với môi trường như du lịch sinh thái.

4.50 Một số vấn đề chính về phát triển không gian như sau:

- (i) Gia tăng quá mức không gian đô thị;
- (ii) Chưa kiểm soát sử dụng đất chặt chẽ;
- (iii) Thiếu chiến lược quản lý tăng trưởng.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.51 Mục tiêu quan trọng trong phát triển không gian là xây dựng khung phát triển không gian để hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội và môi trường như mong muốn do cấu trúc đô thị có ảnh hưởng đến hiệu quả các hoạt động kinh tế-xã hội và môi trường bền vững. Ngoài ra Đà Nẵng cần xây dựng hình ảnh đặc trưng để thu hút quốc tế, có xét đến yếu tố

Đà Nẵng là cửa ngõ đến các di sản thế giới tại Việt Nam. Một hình ảnh Đà Nẵng nổi bật sẽ thu hút khách du lịch và các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài. Để đạt được điều này, phát triển không gian trong đó có thiết kế đô thị là yếu tố quy hoạch quan trọng. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm để đạt được mục tiêu:

- (i) Cập nhật quy hoạch tổng thể đô thị và cơ chế kiểm soát để đảm bảo phát triển;
- (ii) Thiết lập cơ chế kiểm soát/quản lý sử dụng đất hiệu quả, đặc biệt đối với các khu vực ngoại vi;
- (iii) Xây dựng các trung tâm đô thị mới và cải tạo lại các đô thị hiện tại;
- (iv) Cải tạo cảnh quan đô thị;
- (v) Tăng cường các tiện ích đô thị như xây dựng công viên/không gian xanh và các công trình vui chơi giải trí.

Bảng 4.5.1 Các mục tiêu và chiến lược phát triển không gian

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các khu đô thị bền vững về môi trường, tiện nghi và có tính cạnh tranh bằng cách quản lý không gian và tài nguyên đất hiện tại mang tính chiến lược 	
Mục tiêu	Chiến lược
Xây dựng mạng lưới không gian xanh và không gian mở làm cơ sở cho phát triển không gian	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các phân khu môi trường dựa trên cơ sở pháp lý thích hợp • Phát triển mạng lưới không gian mở và không gian xanh, bao gồm: rừng, các hệ sinh thái, các hồ chứa nước, các khu vực nguy hại, các di sản, công viên và vườn, bãi biển - đây là những cơ sở cho phát triển đô thị • Bảo tồn cảnh quan và quản lý thảm họa cho các khu vực bến nước, bến cảng • Xây dựng cơ chế liên kết để quản lý mạng lưới môi trường nhằm nâng cao chất lượng và sử dụng có hiệu quả
Xây dựng thành phố nén về giao thông	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng dựa trên quan điểm thành phố nén về giao thông công cộng • Xây dựng một hệ thống giao thông công cộng để mang đến cho người dân một sự thay đổi hấp dẫn • Chỉ đạo phát triển đô thị gắn với phát triển giao thông công cộng (như: xây dựng trung tâm thương mại gắn với tuyến xe buýt nhanh, và tuyến đường sắt nhẹ; phát triển không gian ngầm cho các công trình tiện ích thương mại, bãi đỗ, các trạm LRT ngầm; các công trình tiện ích hành chính, thương mại, kinh doanh gắn với bến tàu mới; cảng hàng không mới gắn với thương mại tổng hợp)
Phát triển các trung tâm đô thị mới và xây dựng lại trung tâm đô thị hiện có	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng ba trung tâm thương mại đặc biệt, bổ trợ cho nhau về chức năng để tránh tập trung quá mức cho trung tâm đô thị hiện tại (chuyển từ mô hình không gian đơn cực thành mô hình đa cực) • Xây dựng trung tâm thương mại mới mang tính cạnh tranh ở phía nam thành phố để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về các dịch vụ đô thị có chất lượng cao cho các khu vực thương mại quốc tế; chỉ đạo hơn nữa việc phát triển đô thị • Xây dựng trung tâm hành chính ở phía tây bắc thành phố gắn với các dịch vụ giao thông vùng theo quy hoạch (quốc lộ và đường sắt cao tốc)
Nâng cấp các khu đô thị hiện tại	<ul style="list-style-type: none"> • Phân loại các khu đô thị hiện tại thành từng cụm với những đặc điểm riêng của từng cụm. Ví dụ, các cụm đô thị dọc bờ biển và sông Hàn (đây là những khu vực đã có từ lâu), các cụm ở nông thôn và miền núi, và những cụm gần sân bay và cảng. • Xây dựng ý tưởng phát triển bền vững và độc đáo cho từng cụm • Xây dựng các phương pháp thực tiễn cho việc phát triển các khu vực đô thị hiện tại để đạt được ý tưởng phát triển đó.
Sử dụng thiết kế đô thị cho các vị trí hoặc các khu vực chiến lược để nâng cao hình ảnh của thành phố	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định và thiết kế các khu vực cần chú trọng đến thiết kế đô thị và cảnh quan, như: khu vực đô thị mang tính truyền thống, khu vực dọc sông Hàn, khu vực dọc bãi biển, Sơn Trà, Hải Vân • Xây dựng hệ thống phân vùng thích hợp để đảm bảo thiết kế cảnh quan đô thị cho những khu vực quy hoạch. • Xây dựng và áp dụng bắt buộc những chỉ đạo về thiết kế đô thị và cảnh quan cho những khu vực quy hoạch.
Thiết lập cơ chế hiệu quả để kiểm soát, quản lý việc xây dựng, sử dụng đất ở các khu vực trong thành phố	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng cơ chế hiệu quả để chỉ đạo và quản lý việc xây dựng phát triển theo định hướng đã đề ra • Lập hướng dẫn rõ ràng cho phát triển của các khu vực bị ảnh hưởng bởi hoạt động của sân bay

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các chỉ số giám sát

4.52 Các chỉ số giám sát chính như sau (xem Bảng 4.5.2).

Bảng 4.5.2 Các chỉ tiêu chính về phát triển không gian

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Chỉ tiêu
Quản lý tăng trưởng chung	<ul style="list-style-type: none"> • Tránh phát triển lộn xộn • Phát triển không gian nén • Tăng cường sử dụng đất hiệu quả 	<ul style="list-style-type: none"> • Kiểm soát sự phát triển của vành đai tăng trưởng bên ngoài • Mật độ dân số • Sử dụng đất theo mục đích
Mạng lưới không gian mở và không gian xanh	<ul style="list-style-type: none"> • Bảo vệ không gian thích hợp cho phát triển mạng lưới không gian mở và không gian xanh • Đảm bảo sự kết nối của mạng lưới • Thiết lập cơ chế quản lý thích hợp 	<ul style="list-style-type: none"> • Khu không gian mở và không gian xanh • Mức độ kết nối • Hiệu lực và hiệu quả của cơ chế quản lý
Thành phố nén về giao thông công cộng	<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo tính linh động của giao thông công cộng • Thúc đẩy quản lý đô thị liên kết 	<ul style="list-style-type: none"> • Dân số và tỷ lệ các dịch vụ giao thông công cộng • Mức độ hoạt động thương mại dọc tuyến giao thông công cộng

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.6 Phát triển nhà ở và điều kiện sống

1) Các vấn đề

4.53 Nhà ở và môi trường sống là mối quan tâm hàng đầu của người dân thành phố. Ngoài ra, người dân cũng có nhu cầu về điều kiện sống tốt hơn như điều kiện kinh tế cao hơn và thay đổi lối sống. Số dân nhập cư vào thành phố tăng lên cũng cần có đủ chỗ ở. Dưới đây là một số vấn đề chính:

- (i) Thiếu nhà ở giá rẻ cho người có thu nhập thấp trong đó có công nhân và sinh viên;
- (ii) Cấu trúc nhà dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai;
- (iii) Cần đáp ứng với những thay đổi về lối sống của người dân.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.54 Cung cấp đủ nhà ở và điều kiện sống tốt hơn cho người dân là nhiệm vụ quan trọng nhất của chính quyền thành phố. Tuy nhiên điều này không có nghĩa thành phố sẽ đáp ứng tất cả nhu cầu nhà ở mà là tạo cơ chế cung cấp nhà ở giá phù hợp cho mọi đối tượng, đặc biệt là người thu nhập thấp. Cơ chế phải xác định rõ ràng vai trò chung của nhà nước, khu vực tư nhân, cộng đồng và mọi cá nhân. Nhu cầu nhà ở của nhiều đối tượng khác nhau cũng cần được xác định rõ theo các yêu cầu về mức độ giá cả phù hợp với khả năng, nguồn tài chính để mua nhà v.v... Dưới đây là các chiến lược chính:

- (i) Cung cấp nhà ở giá rẻ cho người thu nhập thấp;
- (ii) Xây dựng các tiêu chuẩn và thiết kế nhà ở tiên tiến hơn;
- (iii) Lập cơ chế cải thiện môi trường sống toàn diện.

Bảng 4.6.1 Các mục tiêu và chiến lược phát triển điều kiện sống, nhà ở

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
• Cung cấp môi trường sống và nhà ở phù hợp cho tất cả mọi người, đặc biệt là nhóm có thu nhập thấp	
Mục tiêu	Chiến lược
Cung cấp nhà ở sinh thái thích hợp cho nhóm có thu nhập thấp	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường nâng cấp các dịch vụ và thiết kế nhà ở có chi phí thấp, tiết kiệm năng lượng, chống chịu được thiên tai phù hợp với điều kiện của vùng KTTĐ miền Trung • Xây dựng cơ chế thích hợp cho nhóm có thu nhập thấp có cơ hội sử dụng nhà ở • Phối hợp với Sở Xây dựng trong chính sách xây nhà chi phí thấp
Tăng cường xây dựng nhà sinh thái chi phí thấp để đáp ứng được nhu cầu của miền Trung	<ul style="list-style-type: none"> • Khuyến khích các ngành công nghiệp xây dựng nhà ở quan tâm đến ngành xây dựng nhà ở chi phí thấp • Khuyến khích các ngành công nghiệp xây dựng nhà ở hấp dẫn • Áp dụng nguồn vốn ODA để xây dựng cơ sở ban đầu cho phát triển công nghiệp
Xây dựng cơ chế cải thiện môi trường sống cũng như thực hiện cơ chế này	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng cơ chế hiệu quả để đánh giá môi trường sống hiệu quả dựa trên quy hoạch đô thị của DaCRISS • Xây dựng một cơ chế thích hợp để phản ánh kết quả đánh giá việc thực hiện quy hoạch của thành phố • Ủy quyền cho các cộng đồng địa phương để thu hút cộng đồng tham gia vào quá trình

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS.

3) Chỉ số giám sát

4.55 Các chỉ số giám sát chính như sau (xem Bảng 4.6.2).

Bảng 4.6.2 Các chỉ số chính về phát triển điều kiện sống và nhà ở

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Chỉ số
Nhu cầu về nhà ở tiện nghi	<ul style="list-style-type: none"> Mức độ tiện lợi Đặc điểm của nhà ở Khả năng tiếp cận với dịch vụ 	<ul style="list-style-type: none"> Giá cả Không gian nhà ở Kết cấu nhà Tiếp cận với các công trình tiện ích Vị trí
Cung cấp nhà ở tiện nghi	<ul style="list-style-type: none"> Mức độ tiện lợi Công nghệ Hỗ trợ của chính phủ cho các ngành công nghiệp Chính phủ hỗ trợ đến người sử dụng cuối cùng 	<ul style="list-style-type: none"> Chi phí Khả năng cung cấp (đơn vị nhà ở) Tiêu chuẩn thiết kế phù hợp Khoản vay Trợ giá
Đánh giá tổng thể điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> Đánh giá mục tiêu các điều kiện sống ở cấp phường/ xã Sự hài lòng của người dân về các điều kiện sống hiện nay Xác định chênh lệch cung - cầu trong điều kiện sống 	<ul style="list-style-type: none"> Trình bày chi tiết trong cuốn kỷ yếu đô thị (Urban Karte) (các chỉ số được phân nhóm như sau: nhóm thuận tiện, an toàn & an ninh, sức khỏe & y tế, tiện ích và năng lực)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.7 Phát triển giao thông vận tải

1) Các vấn đề

4.56 Nói chung, tình hình giao thông tại thành phố Đà Nẵng tương đối tốt so với các thành phố khác tại châu Á. Với mô hình đô thị nén và tỷ lệ sở hữu xe máy, xe đạp của người dân cao khiến thời gian đi lại tại Đà Nẵng ngắn. Thời gian đi lại trung bình trong thành phố khoảng 14-15 phút. Tình trạng ùn tắc giao thông tăng lên nhưng chỉ hạn chế ở một số điểm và vào những khoảng thời gian nhất định. Vấn đề nghiêm trọng hơn là an toàn giao thông do vận tốc di chuyển ở đây nhanh hơn các thành phố khác. Ngoài ra nếu người sử dụng mô tô xe máy chuyển sang dùng ô tô riêng thì đường phố đang được cho là rộng hiện nay sẽ trở nên chật chội do quá nhiều ô tô lưu thông và đường phố hẹp trong trung tâm thành phố sẽ bị tắc nghẽn. Dưới đây là các vấn đề chính trong phát triển GTVT:

- (i) Vấn đề tai nạn và ùn tắc giao thông tại một số tuyến đường và giao lộ đang trở nên nghiêm trọng;
- (ii) Thiếu chỗ đậu xe trong trung tâm thành phố;
- (iii) Thiếu phương tiện giao thông công cộng;
- (iv) Cần có những giải pháp phù hợp nhằm đối phó với lượng ô tô con ngày càng tăng.

4.57 Phát triển giao thông công cộng hiệu quả là giải pháp cho giao thông đô thị bền vững trong tương lai tại thành phố Đà Nẵng.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.58 Mục tiêu về giao thông đô thị là đảm bảo việc đi lại cho người dân và tiếp cận với các nhu cầu cần thiết cũng như đảm bảo việc đi lại thuận tiện, hiệu quả về mặt chi phí và thân thiện với môi trường, cũng cần xem xét thực hiện các chương trình môi trường toàn cầu. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm nhằm đạt được mục tiêu:

- (i) Gắn kết hiệu quả giữa GTVT đô thị và GTVT vùng;
- (ii) Phát triển hệ thống giao thông công cộng hấp dẫn người dân gắn với phát triển đô thị;
- (iii) Phát triển hệ thống đường hiệu quả gắn với sử dụng đất;
- (iv) Tăng cường hệ thống quản lý giao thông nhằm đảm bảo vận tải hành khách và hàng hóa được thuận tiện;
- (v) Phát triển giao thông thủy.

4.59 Phát triển giao thông thành phố Đà Nẵng cần phải xem xét đến giao thông vùng và giao thông đô thị trong mô hình liên kết để đảm bảo giao thông đồng bộ của hai loại giao thông đô thị và vùng (xem Bảng 4.7.1 và 4.7.2)

Bảng 4.7.1 Các mục tiêu và chiến lược phát triển giao thông đô thị

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo an toàn trong vận chuyển hành khách và hàng hóa • Cung cấp đầy đủ các phương tiện giao thông cho mọi người • Đảm bảo việc đi lại giữa các điểm đến • Cung cấp các dịch vụ giao thông vận tải với giá cả phù hợp • Giao thông không gây nguy hại cho môi trường 	
Mục tiêu	Chiến lược
Đảm bảo cung cấp giao thông an toàn	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định và xóa bỏ các điểm nóng • Tăng cường quy định giao thông • Nâng cấp cơ sở hạ tầng và các công trình tiện ích
Giảm ách tắc giao thông	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường quản lý và giám sát giao thông như: đường một chiều, bãi đỗ xe, kiểm soát tuyến, tín hiệu đường giao nhau.v.v. để tăng khả năng thông suốt của các tuyến đường hiện có • Phát triển giao thông công cộng và kiểm soát lượng sử dụng ô tô • Áp dụng việc quản lý nhu cầu như; bắt đầu bằng việc bố trí giờ đến công sở và đi học so le nhau, sau đó áp dụng các biện pháp bắt buộc mạnh mẽ hơn
Nâng cao quản lý giao thông	<ul style="list-style-type: none"> • Áp dụng các biện pháp quản lý giao thông tổng thể trong các trung tâm phát triển thương mại và trên các tuyến hành lang chính; gắn với việc cung cấp các công trình tiện ích, cơ sở hạ tầng; kiểm soát giao thông, luật giao thông và giáo dục giao thông cho mọi người • Quản lý các bãi đỗ xe bên đường. Phối hợp cộng đồng để có hiệu quả hơn • Triển khai phát triển đô thị (các tòa nhà cao tầng dành cho văn phòng, thương mại) để cung cấp đầy đủ các công trình đỗ xe và không gian cho các hoạt động cũng như người đến các tòa nhà này • Kiểm soát việc sử dụng ô-tô thông qua áp dụng các mức phí thỏa đáng như phí đỗ xe và lệ phí trước bạ cao hơn
Phát triển các dịch vụ giao thông công cộng mang tính cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng mạng lưới giao thông công cộng chính hoạt động trên tuyến “suông sống” của thành phố, kết nối các trung tâm phát triển thương mại với các điểm nút giao thông chính (như sân bay, ga tàu lửa, cảng). • Sử dụng các loại hình vận tải tiên tiến, không gây ùn tắc trên các tuyến giao thông công cộng chính như xe buýt nhanh, đường sắt nhẹ và các phương thức vận tải tương tự. • Thiết lập mạng lưới giao thông công cộng tổng thể kết nối với mạng lưới chính, các dịch vụ bằng xe buýt và các loại phương tiện khác. • Cung cấp các dịch vụ đầy đủ cho cả người nghèo cũng như người tàn tật. • Thúc đẩy khả năng của khối tư nhân để thu hút nguồn vốn đầu tư cũng như năng lực quản lý của họ
Xúc tiến giao thông đô thị xanh sạch	<ul style="list-style-type: none"> • Chuyển đổi loại phương tiện giao thông đô thị sang loại thải ít khí CO₂ và sử dụng năng lượng sạch • Tạo điều kiện sử dụng xe đạp và đi bộ bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng, môi trường
Nâng cao nhận thức của người dân trong vấn đề giao thông đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Kết hợp chặt chẽ các vấn đề giao thông đô thị trong sách giáo khoa của các trường học (tiểu học và trung học). • Triển khai các chiến dịch ở cấp thành phố và phường/ xã về an toàn giao thông, sử dụng giao thông công cộng, phương tiện giao thông...

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

Bảng 4.7.2 Các mục tiêu và chiến lược phát triển giao thông vùng

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> Tăng cường kết nối bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng và các dịch vụ có tính cạnh tranh giữa Đà Nẵng với các địa phương khác trong vùng KTTĐ miền Trung, cấp quốc gia và quốc tế Tăng cường chức năng của trục giao thông các nước tiểu vùng sông Mê-kông bằng cách cải thiện các dịch vụ xuyên suốt qua đường bộ và đường hàng không 	
Mục tiêu	Chiến lược
Tăng cường kết nối trực tiếp giữa Đà Nẵng với thế giới, để Đà Nẵng trở thành cửa ngõ mang tính cạnh tranh quốc tế	<ul style="list-style-type: none"> Tăng cường chức năng của ngõ cho sân bay hiện tại bằng cách mở rộng các công trình tiện ích và các tuyến bay giữa các thành phố lớn của châu Á Mở rộng tuyến bay trong khu vực các nước tiểu vùng sông Mê-kông, đặc biệt để kết nối những khu vực này với các di sản thế giới (như: Luan Prabang, Siem Riep, Li Jiam, Pagan,...) Cải thiện môi trường tại điểm của ngõ hàng không này để đem đến một hình ảnh tốt đẹp cho du khách Phát triển dịch vụ du thuyền ở Đà Nẵng như một điểm thu hút du khách Tăng cường các dịch vụ hậu cần, các tuyến đường bộ gom khách để kết nối các dịch vụ với các điểm đến của các tỉnh lân cận
Tăng cường kết nối giao thông đô thị và liên tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Thiết lập mật bằng chung giữa mạng lưới giao thông liên tỉnh (QL1, đường cao tốc Bắc - Nam, đường sắt thống nhất, đường sắt cao tốc) để đảm bảo giao thông thuận lợi Cung cấp giao thông thuận lợi đến sân bay và các nhà ga để đảm bảo kết nối giao thông thông suốt
Tăng cường kết nối giao thông nội vùng KTTĐ miền Trung	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp mạng lưới đường bộ kết nối Đà Nẵng với các địa phương lân cận để đảm bảo khả năng tiếp cận các điểm du lịch trong vùng tốt. Xây dựng các tuyến, dịch vụ du lịch mới

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Chỉ số giám sát

4.60 Các chỉ số giám sát chính như sau (xem Bảng 4.7.3).

Bảng 4.7.3 Các chỉ số chính về phát triển giao thông vận tải

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Chỉ số
An toàn giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Nguyên nhân tai nạn giao thông Sự hài lòng đối với an toàn giao thông 	<ul style="list-style-type: none"> Số lượng các tai nạn giao thông
Ùn tắc giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Các phương pháp quản lý giao thông Sự hài lòng chung đối với các điều kiện giao thông 	<ul style="list-style-type: none"> Thời gian trung bình đi đến các điểm đến
Phát triển giao thông công cộng mang tính cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ của chính phủ (bao gồm cả ngân sách) Sự hài lòng của những người sử dụng giao thông công cộng 	<ul style="list-style-type: none"> Mật độ dịch vụ trên địa bàn Tỷ lệ so sánh giữa phương tiện công cộng và phương tiện cá nhân
Kết nối vùng	<ul style="list-style-type: none"> Khả năng tiếp cận với các sân bay nhà ga... Sự hài lòng của người sử dụng giao thông vùng (đường bộ, đường hàng không, đường sắt...) 	<ul style="list-style-type: none"> Số lượng các đô thị được kết nối thông qua giao thông vùng (trong nước và quốc tế) Sự gia tăng lượng khách đến/ đi khỏi vùng

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.8 Kết cấu hạ tầng và công trình tiện ích đô thị

1) Các vấn đề

4.61 Nhiều nơi trong thành phố còn thiếu những hạ tầng và tiện ích đô thị cơ bản cả về chất lượng và số lượng. Các công trình đã xây dựng lâu năm làm ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ, giảm năng suất và chi phí vận hành cao. Vấn đề này cũng làm ảnh hưởng đến môi trường và chất lượng cuộc sống. Dưới đây là các vấn đề chính trong lĩnh vực này:

- (i) Cần hạ tầng và dịch vụ đáp ứng đủ cho mọi người dân;
- (ii) Cải thiện cung cấp dịch vụ hiệu quả;
- (iii) Đẩy mạnh thu hồi chi phí đầu tư.

2) Mục tiêu và các chiến lược trọng tâm

4.62 Cung cấp đủ hạ tầng và dịch vụ đô thị để xây dựng thành phố cạnh tranh và lành mạnh, giúp phát triển kinh tế - xã hội và môi trường bền vững. Cung cấp hạ tầng và dịch vụ là trách nhiệm của thành phố, nhưng cũng cần có sự tham gia tích cực hơn của khu vực tư nhân trong quá trình xây dựng và khai thác dịch vụ. Mặt khác người sử dụng cần đóng phí nhiều hơn để thu hồi chi phí đầu tư dịch vụ. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm:

- (i) Phát triển hiệu quả phương tiện và mạng lưới cung cấp dịch vụ như cấp nước, cấp điện, viễn thông, thoát nước, quản lý chất thải rắn;
- (ii) Cải thiện cơ chế khai thác và quản lý;
- (iii) Đẩy mạnh nguyên tắc người sử dụng phải trả tiền và tăng cường ý thức tiết kiệm.

Bảng 4.8.1 Các mục tiêu và chiến lược chính về phát triển các công trình tiện ích và cơ sở hạ tầng

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo sức khỏe và an toàn cho mọi người • Cung cấp đầy đủ dịch vụ cho các hoạt động kinh tế • Góp phần cải thiện môi trường, xóa bỏ ô nhiễm và phòng tránh thiên tai 	
Mục tiêu	Chiến lược
Tăng mật độ của các công trình tiện ích ở cả đô thị và nông thôn	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định khu vực vẫn còn thiếu các công trình tiện ích cơ bản; đặc biệt là vùng nông thôn như huyện Hòa Vang • Cải tạo và nâng cấp các công trình tiện ích cũ của các khu đô thị hiện nay • Xây dựng nguyên tắc chi trả phí dịch vụ nhằm đảm bảo các nguồn tài chính đầy đủ để đầu tư hơn nữa vào các dịch vụ tiện
Nâng cấp hệ thống thoát nước để cải thiện điều kiện vệ sinh và ngăn chặn lũ lụt	<ul style="list-style-type: none"> • Buộc các hộ gia đình kết nối với hệ thống thoát nước tập trung và xóa bỏ những bể chứa nước bẩn lâu nay vẫn dùng để phòng tránh hơn nữa ô nhiễm nước ngầm và lũ lụt • Triển khai các công trình xử lý nước thải trong các khu đô thị, các cơ sở y tế... để tránh ô nhiễm các hồ chứa nước, ô nhiễm đất (ví dụ: nước rỉ của bãi rác Khánh Sơn)
Nâng cao quản lý chất thải rắn	<ul style="list-style-type: none"> • Duy trì hệ thống thu gom chất thải rắn hiện tại bằng cách định kỳ nâng cấp cải thiện các công trình và thiết bị, dụng cụ đã cũ • Giám lượng thải cuối cùng; tăng cường tỷ lệ tái chế và tái sử dụng; triển khai việc xây dựng những trạm xử lý trung gian • Tận dụng và đưa vào hoạt động các công trình xử lý rác thải nguy hại ở bãi rác Khánh Sơn

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS.

3) Các chỉ số giám sát

4.63 Các chỉ số giám sát chính trong bảng sau (xem Bảng 4.8.2).

Bảng 4.8.2 Các chỉ số chính về phát triển các công trình tiện ích và cơ sở hạ tầng đô thị

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Các chỉ số
Mật độ các công trình tiện ích cơ bản	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng diện tích cung cấp dịch vụ Xây dựng nguyên tắc trả phí dịch vụ 	<ul style="list-style-type: none"> Mật độ của các dịch vụ Tỷ lệ phí thu được
Hệ thống thoát nước thải	<ul style="list-style-type: none"> Chuyển thành hệ thống tập trung Biện pháp xử lý của các công trình đặc biệt (các cơ sở công nghiệp, bệnh viện) Thoát nước lũ 	<ul style="list-style-type: none"> Kết nối của các hộ gia đình với hệ thống tập trung Tỷ lệ nước thải đã xử lý Khu vực ngập lụt trong mùa lũ
Quản lý chất thải rắn	<ul style="list-style-type: none"> Duy trì hệ thống thu gom hiện tại Giảm chất thải rắn, thực hiện tái chế Biện pháp xử lý đối với các công trình đặc biệt (các cơ sở công nghiệp, bệnh viện) 	<ul style="list-style-type: none"> Số thùng rác trong thành phố Phạm vi xử lý Tổng lượng chất thải rắn Tỷ lệ chất thải rắn được xử lý Tỷ lệ rác thải được tái chế Số cơ sở cần có các biện pháp xử lý đặc biệt (nhà máy công nghiệp, bệnh viện)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.9 Phát triển nguồn nhân lực

1) Các vấn đề

4.64 Mặc dù Đà Nẵng và các tỉnh trong vùng có tiềm năng về nguồn nhân lực nhưng chưa được phát triển theo hướng đáp ứng nhu cầu lao động có tay nghề theo thực tế. Một số vấn đề chính được xác định như sau:

- (i) Lao động hiện tại không đáp ứng đủ nhu cầu trong ngành dịch vụ;
- (ii) Cần nâng cao năng lực cho người dân;
- (iii) Phát triển nguồn nhân lực cho thành phố Đà Nẵng và vùng.

4.65 Đào tạo nguồn nhân lực chất lượng là vấn đề chính của thành phố. Hiện có một dự án quốc gia đang được quy hoạch nhằm xây dựng một trường đại học quốc tế từ quỹ Ngân hàng Phát triển châu Á. Hiện nay, Pháp đang tài trợ cho Hà Nội, Tp.HCM là Đức, Mỹ tài trợ cho Cần Thơ, có thể thành phố Đà Nẵng là Nhật Bản hoặc Anh. Trường đại học này cần đảm nhiệm vai trò trung tâm giáo dục bậc cao, đồng thời là trung tâm nghiên cứu và phát triển công nghệ cao, phối hợp với Khu Công nghệ cao.

4.66 Bên cạnh đó, thành phố đang cần thêm lao động phổ thông. Theo ước tính hiện nay của Đoàn Nghiên cứu, tỷ lệ phát triển dân số cơ học sẽ vào khoảng 3,9% vào năm 2025, như vậy sẽ có thêm 57.000 dân hàng năm (xem chi tiết trong phần 3.3). Số dân thêm này sẽ bổ sung thêm lực lượng lao động vào nhu cầu lao động của thành phố.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.67 Phát triển lực lượng lao động có kỹ năng và tay nghề là yếu tố then chốt phục vụ công cuộc phát triển kinh tế-xã hội và quản lý môi trường. Dưới đây là các chiến lược chính để đạt được mục tiêu:

- (i) Mở rộng và nâng cao giáo dục đại học;
- (ii) Đẩy mạnh đào tạo nghề phù hợp với các chiến lược phát triển ngành;
- (iii) Mở rộng trao đổi nguồn nhân lực ở cấp quốc gia và quốc tế.

Bảng 4.9.1 Các mục tiêu và chiến lược về phát triển nguồn nhân lực

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng Đà Nẵng thành một trung tâm phát triển nguồn nhân lực ở Việt Nam 	
Mục tiêu	Chiến lược
Mở rộng và tăng cường giáo dục bậc cao để đáp ứng nhu cầu ngày một tăng lên của thành phố, vùng KTTĐ miền Trung và cả nước	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường giáo dục bậc cao để đáp ứng nhu cầu của các ngành công nghiệp mới hiện nay, như: ngành sinh thái, du lịch sinh thái, y tế, quản lý, dịch vụ... để đáp ứng nhu cầu cao hơn • Xây dựng thành phố Đà Nẵng thành một trung tâm giáo dục bậc cao quan trọng bằng cách xây dựng làng đại học • Tăng cường gắn kết phối hợp với các trường đại học chất lượng quốc tế trên thế giới
Mở rộng và tăng cường đào tạo nghề	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định gắn với nhu cầu thực tế để cung cấp các chương trình đào tạo và đào tạo lại tương xứng • Tăng cường phối hợp với các cơ sở tiêu chuẩn quốc tế hiện tại của Đà Nẵng và các địa phương lân cận để cung cấp các cơ hội thực tập tốt nhất cho các học viên, sinh viên • Tăng cường phối hợp với các cơ sở giáo dục cao, các trung tâm đào tạo và các trường đào tạo nghề của Đà Nẵng và vùng KTTĐ miền Trung để tăng tính phối hợp • Thúc đẩy các chương trình tình nguyện của các nước hỗ trợ, các tổ chức phi chính phủ để liên kết đào tạo nghề trình bày ở trên

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các chỉ số giám sát

4.68 Các chỉ số giám sát chính như sau (xem Bảng 4.9.2).

Bảng 4.9.2 Các chỉ số chính về phát triển nguồn nhân lực

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Chỉ số
Giáo dục đại học	<ul style="list-style-type: none">• Đào tạo ngành mới• Hỗ trợ của chính phủ cho các trường đại học và cao đẳng	<ul style="list-style-type: none">• Tỷ lệ nhập học• Đa dạng chương trình đào tạo cho sinh viên• Học phí
Đào tạo nghề	<ul style="list-style-type: none">• Xác định chênh lệch cung và cầu trong đào tạo nghề• Hỗ trợ của chính phủ cho các trường đào tạo nghề• Phối hợp giữa các trường nghề và doanh nghiệp	<ul style="list-style-type: none">• Số trường• Số lao động qua đào tạo• Đa dạng chương trình đào tạo cho sinh viên• Học phí

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

4.10 Phát triển năng lực quản lý hành chính

1) Các vấn đề

4.69 Quản lý hành chính công là chìa khóa quan trọng góp phần vào sự phát triển thành công của tất cả các lĩnh vực theo phương thức bền vững. Quản lý hành chính công ảnh hưởng đến hiệu quả thực hiện các chính sách. Các vấn đề chính liên quan được xác định sau đây:

- (i) Quá trình phê duyệt mất nhiều thời gian;
- (ii) Thông tin chưa thực sự được công khai
- (iii) Thiếu cơ chế thực hiện đối với quy hoạch tổng thể đã được phê duyệt.

4.70 **Tài chính công luôn là vấn đề quan trọng** của tất cả các thành phố. Nguồn tài chính công luôn không thể đáp ứng các nhu cầu đầu tư cần thiết cho mọi nhu cầu của người dân đô thị. Dưới đây là các vấn đề chính:

- (i) Thiếu các nguồn tài chính;
- (ii) Cần cải thiện vấn đề sử dụng tài chính.

2) Mục tiêu và chiến lược trọng tâm

4.71 Vai trò của nhà nước đang dần thay đổi không chỉ tại Việt Nam mà tất cả các nước trên thế giới. Nhà nước sẽ đóng vai trò là người hỗ trợ chứ không phải là nhà cung cấp hạ tầng và dịch vụ. Do đó cần tăng cường sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng trong quản lý đô thị. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm thực hiện nhằm đạt mục tiêu đề ra:

- (i) Tăng cường năng lực quy hoạch và khung thể chế cho phát triển và quản lý đô thị;
- (ii) Thiết lập cơ chế tham gia hiệu quả của cộng đồng vào quá trình quy hoạch, phát triển và giám sát đô thị.

4.72 Phát triển và quản lý thành phố cần thực hiện theo chiến lược dài hạn và nguồn tài chính ổn định để đáp ứng nhu cầu về hạ tầng và phục vụ quá trình khai thác và quản lý. Mở rộng nguồn cấp vốn là vấn đề không chỉ là trách nhiệm của các ban ngành chức năng mà còn là của toàn xã hội. Dưới đây là các chiến lược trọng tâm để đạt được mục tiêu đề ra:

- (i) Mở rộng các nguồn tài chính;
- (ii) Đẩy mạnh nguyên tắc người sử dụng phải trả phí;
- (iii) Thực hiện cơ chế Hợp tác Nhà nước - Tư nhân;
- (iv) Tăng cường năng lực tài chính công.

Bảng 4.10.1 Các mục tiêu và chiến lược phát triển năng lực quản lý đô thị

◀ Mục tiêu tổng quát ▶	
<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo quản lý và quy hoạch đô thị mang tính phối hợp và liên kết • Thúc đẩy triển khai các dự án một cách hiệu quả • Tăng hiệu lực chức năng quản lý đô thị 	
Mục tiêu	Chiến lược
Tăng cường vai trò quy hoạch đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường phối hợp trong lập quy hoạch của các sở liên quan để xây dựng một quy hoạch đô thị mang tính liên kết • Xây dựng các hướng dẫn cụ thể để đánh giá các dự án công khai • Tăng cường khả năng quy hoạch đô thị để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của phát triển đô thị • Thiết lập các chỉ số bắt buộc để tạo điều kiện cho các bên liên quan trong việc giám sát hoạt động của các dự án
Tăng cường khả năng tài chính của các ngành	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng nguyên tắc trả phí • Mở rộng khả năng vay vốn • Thực hiện cơ chế Hợp tác Nhà nước-Tư nhân
Mở rộng cơ chế thực hiện dự án	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cấp các biện pháp hiện nay • Xây dựng các giải pháp thay thế dựa trên điều kiện thực tiễn tốt nhất của các nước (như: hệ thống cải tạo đất, đổi mới đô thị,...)
Thúc đẩy để tăng hiệu lực và tạo điều kiện cho các bên liên quan tham gia	<ul style="list-style-type: none"> • Áp dụng công nghệ thông tin và truyền thông vào quy hoạch đô thị và quản lý phát triển

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các chỉ số giám sát

4.73 Các chỉ số phát triển năng lực quản lý như sau (xem Bảng 4.10.2).

Bảng 4.10.2 Các chỉ số chính về phát triển năng lực quản lý

Phạm vi vấn đề	Nội dung chính	Chỉ số
Vai trò của quy hoạch đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các định hướng phát triển • Đề xuất của chính quyền để áp dụng các định hướng phát triển • Thực hiện giám sát các dự án 	<ul style="list-style-type: none"> • Hiệu lực của các định hướng phát triển được công khai • Triển khai các chỉ số để giám sát các dự án
Khả năng tài chính	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng nguyên tắc trả phí • Đề xuất của chính quyền để xây dựng cơ chế công - tư 	<ul style="list-style-type: none"> • Hệ thống thuế dựa trên nguyên tắc trả phí • Số các dự án theo mô hình hợp tác Nhà nước – Tư nhân.
Cơ chế thực hiện dự án	<ul style="list-style-type: none"> • Rút ra bài học kinh nghiệm từ các nước khác 	<ul style="list-style-type: none"> • Số bài học kinh nghiệm quốc tế đã áp dụng
Tận dụng công nghệ thông tin và truyền thông	<ul style="list-style-type: none"> • Đề xuất của chính quyền để thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin và truyền thông trong quy hoạch và quản lý phát triển đô thị 	<ul style="list-style-type: none"> • Phổ biến việc sử dụng công nghệ thông tin và truyền thông vào quy hoạch và quản lý phát triển đô thị

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

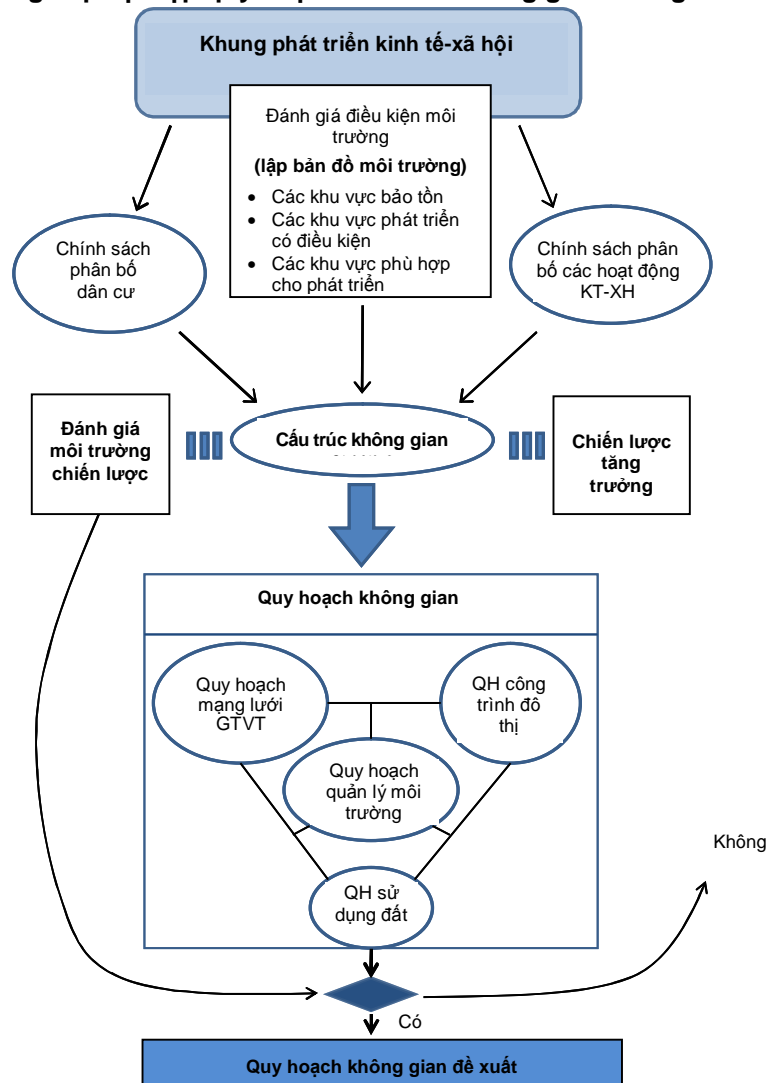
5 LẬP QUY HOẠCH ĐÔ THỊ TỔNG THỂ

5.1 Phương pháp luận

5.1 Mục đích của Quy hoạch không gian là đưa ra các quy hoạch về hình thái cấu trúc và sử dụng đất đô thị theo cách để có thể bảo vệ môi trường và phát triển đô thị phù hợp nhằm đảm bảo sự bền vững về kinh tế, xã hội và môi trường. Hướng tiếp cận của Nghiên cứu trong quy hoạch đô thị được tổng hợp trong phần dưới đây (xem Hình 5.1.1);

- (i) Khung phát triển kinh tế-xã hội thể hiện quy mô mục tiêu và chất lượng của các hoạt động kinh tế-xã hội của thành phố;
- (ii) Phân tích kỹ điều kiện tự nhiên của thành phố nhằm xác định các khu vực bảo tồn và phát triển;
- (iii) Phân tích các phương án cấu trúc không gian nhằm lựa chọn phương án tối ưu từ các góc độ sử dụng đất, chi phí xây dựng kết cấu hạ tầng và cung cấp dịch vụ cũng như các tác động môi trường;
- (iv) Các hợp phần quy hoạch không gian chính bao gồm quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch mạng lưới GTVT và quy hoạch công trình đô thị, các quy hoạch này có mối liên hệ chặt chẽ với nhau cũng như với quy hoạch môi trường.

Hình 5.1.1 Hướng tiếp cận lập quy hoạch cấu trúc không gian tương lai của TP Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

5.2 Phân tích môi trường tự nhiên và sự phù hợp cho phát triển

1) Tổng quan về các điều kiện tự nhiên

5.2 Về quy hoạch vùng thành phố Đà Nẵng, môi trường được coi là một trong những vấn đề chính cần được phân tích, đặc biệt là từ các góc độ nêu trên. Để hiểu được sự bức thiết về vấn đề môi trường và các cơ hội phát triển của Đà Nẵng, Đoàn Nghiên cứu DaCRISS đã xây dựng cơ sở dữ liệu GIS. Dựa trên cơ sở dữ liệu này, tiến hành phân tích các dữ liệu nhằm hỗ trợ cho công tác lập quy hoạch vùng cũng như đô thị.

5.3 Thành phố Đà Nẵng nằm ở miền Trung Việt Nam, tiếp giáp với biển Đông. Bao quanh khu vực phía tây và phía bắc thành phố là các dãy núi cao trên 1.000m so với mực nước biển. Khu vực đồng bằng được hình thành bởi phù sa sông Hàn và hệ thống sông nhánh nằm giữa các dãy núi và đường bờ biển:

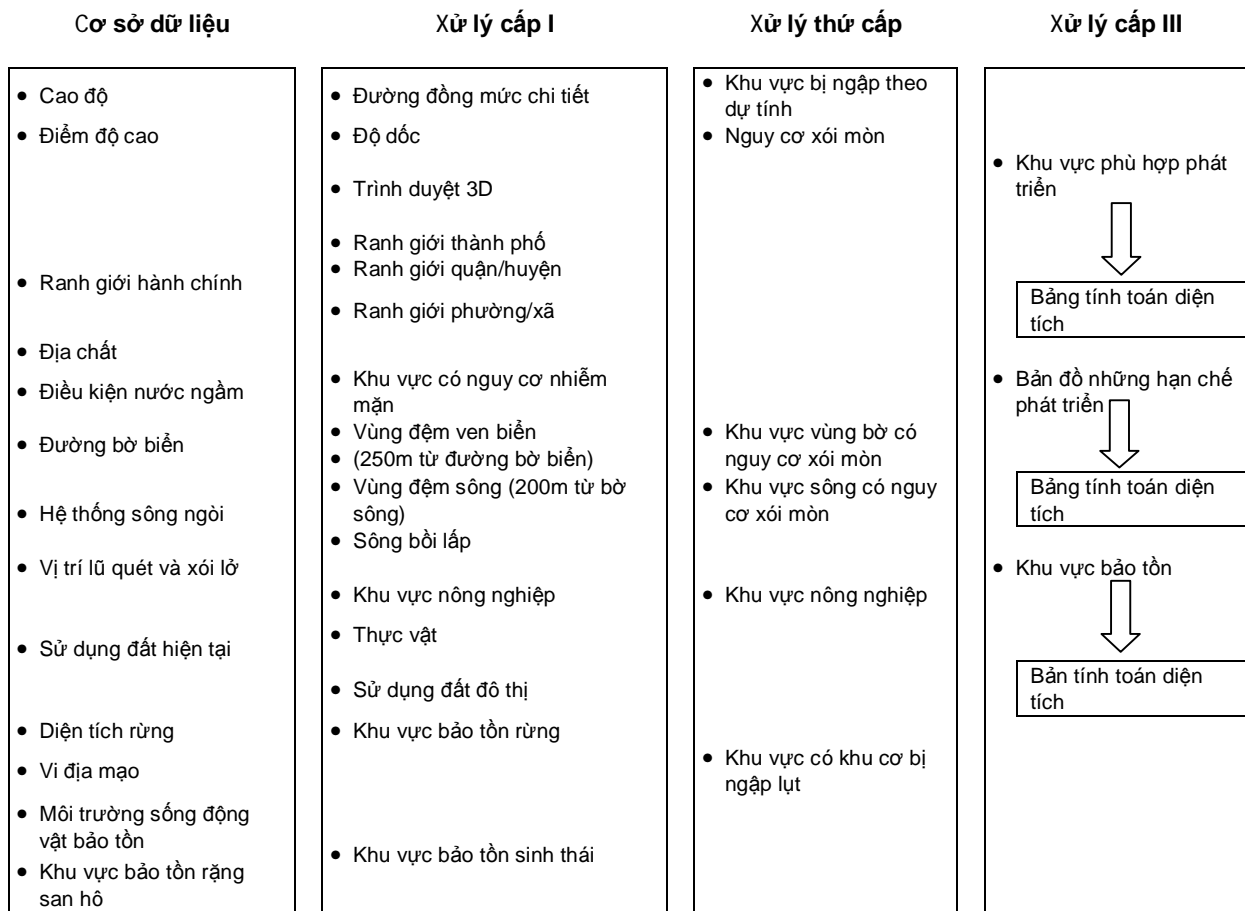
- (i) Một trong những đặc điểm địa hình tiêu biểu của khu vực bằng phẳng là sự hình thành các bãi cát lớn dọc bờ biển. Ở một số bãi cát, đụn cát lớn được hình thành. Sự tích tụ cát ven biển được diễn ra do quá trình kết hợp giữa luồng thủy triều, sóng và gió mạnh.
- (ii) Các con sông ở khu vực núi cao chảy theo hướng chính từ Tây sang Đông còn các con sông ở khu vực địa hình thấp lại đổi hướng sang phía bắc và đổ ra biển. Dọc các khu vực hạ lưu sông, phía sau các cồn cát ven biển là khu vực đất thấp và đầm lầy. Nhìn chung, độ cao của khu vực đất thấp là từ 1-2 m trên mực nước biển trong khi khu vực cồn cát ven biển có cao độ trên 2 m. Khu vực đất trũng dễ bị ngập lụt.
- (iii) Địa chất của khu vực đất thấp chủ yếu là phù sa, gồm cát, đất sét và sỏi. Độ dày lớp phù sa là khoảng 30 m hoặc hơn ở khu vực gần biển. Trữ lượng nước ngầm hiện chưa được xác định cụ thể. Tuy nhiên, khai thác cạn kiệt nguồn nước ngầm sẽ dẫn đến tình trạng xâm nhập mặn và lún đất trong tương lai.
- (iv) Quá trình bồi lắng hình thành nên bờ biển dài và bằng phẳng bởi các con sông và luồng hải lưu ở khu vực này dường như được diễn ra trong trạng thái cân bằng rất nhạy cảm. Cần hạn chế xây dựng bất cứ công trình có quy mô lớn nào có thể phá vỡ hoặc ảnh hưởng đến sự cân bằng tự nhiên dọc khu vực ven biển.

5.4 Mực nước biển tăng và sự thay đổi khí hậu như thay đổi lượng mưa hoặc cường độ của các cơn bão do sự nóng lên của khí hậu toàn cầu cũng ảnh hưởng đến điều kiện tự nhiên của khu vực nếu xét về lâu dài. Thiên tai như lũ lụt, sạt lở đất ở các khu vực dốc, sạt lở ven biển, thủy triều lấn sâu vào vùng nội địa và gió mạnh sẽ diễn ra thường xuyên hơn.

2) Phương pháp luận

5.5 Số liệu địa lý cơ bản đã được thu thập, gồm cả các bản đồ đã phát hành và bản đồ dạng số và được tập hợp thành cơ sở dữ liệu GIS như đã trình bày ở phần trên. Ngoài các hạng mục số liệu đầu vào, số liệu cơ sở vật chất kỹ thuật và môi trường cũng được tổng hợp nhằm phân tích sự phù hợp cho phát triển và bảo tồn. Các hạng mục số liệu cơ bản và quy trình xử lý số liệu được tổng hợp trong Hình 5.2.1.

Hình 5.2.1 Khung phân tích sự phù hợp cho phát triển đô thị



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

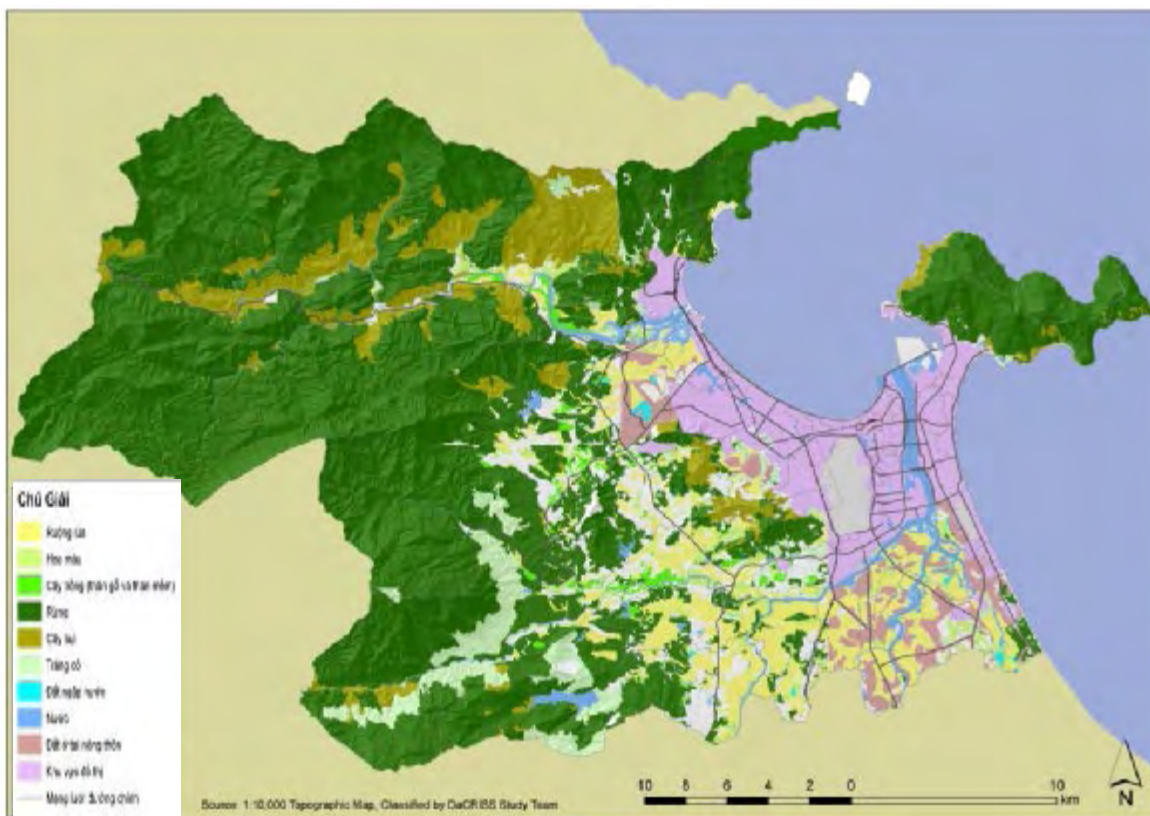
3) Phân tích số liệu chính

5.6 Trong phân tích số liệu cơ bản, các số liệu thu thập được diễn giải và sắp xếp lại phần chú thích bản đồ để dễ tìm hiểu các hiện trạng. Các chỉ số được tổng hợp trong phần dưới đây. Các chỉ tiêu này gồm (i) sử dụng đất, (ii) cao độ, (iii) vi cao độ, (iv) độ dốc, (v) địa chất, (vi) địa mạo, (vii) độ sâu mực nước ngập và (viii) khu vực sạt lở bờ sông và lũ ống/lũ quét.

5.7 **Sử dụng đất:** Đoàn Nghiên cứu phân loại sử dụng đất trong khu vực nghiên cứu thành 9 loại và được thể hiện trên bản đồ địa hình tỷ lệ 1:10.000. Tại Đà Nẵng, sử dụng đất có thể phân thành hai loại chính là sử dụng đất đô thị và nông thôn. Phân bố sử dụng đất thể hiện trong Hình 5.2.2. So với tổng diện tích đất của toàn thành phố (950km²), sử dụng đất đô thị chỉ chiếm 9% - tương đương 88 km² (trừ quần đảo Hoàng Sa).

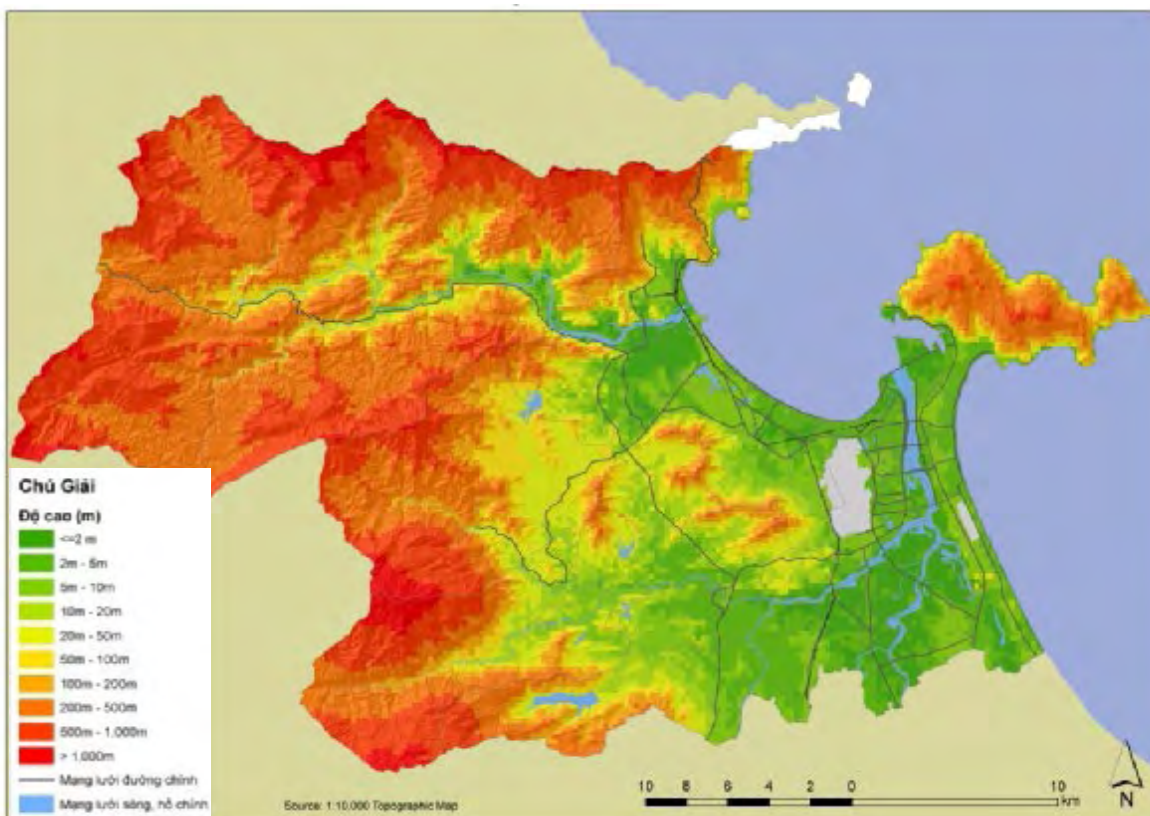
5.8 **Cao độ:** Cao độ của Đà Nẵng từ 0m (ở khu vực ven biển) đến 1.670m (ở khu vực vùng núi phía Tây thành phố). Phần phía đông của thành phố giáp với biển và là khu vực bồi lấp; phần phía tây là các dãy núi tương đối cao. Theo bản đồ địa hình, phân bố cao độ được thể hiện như Hình 5.2.3.

Hình 5.2.2 Điều kiện sử dụng đất tổng thể



Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS của DaCRISS

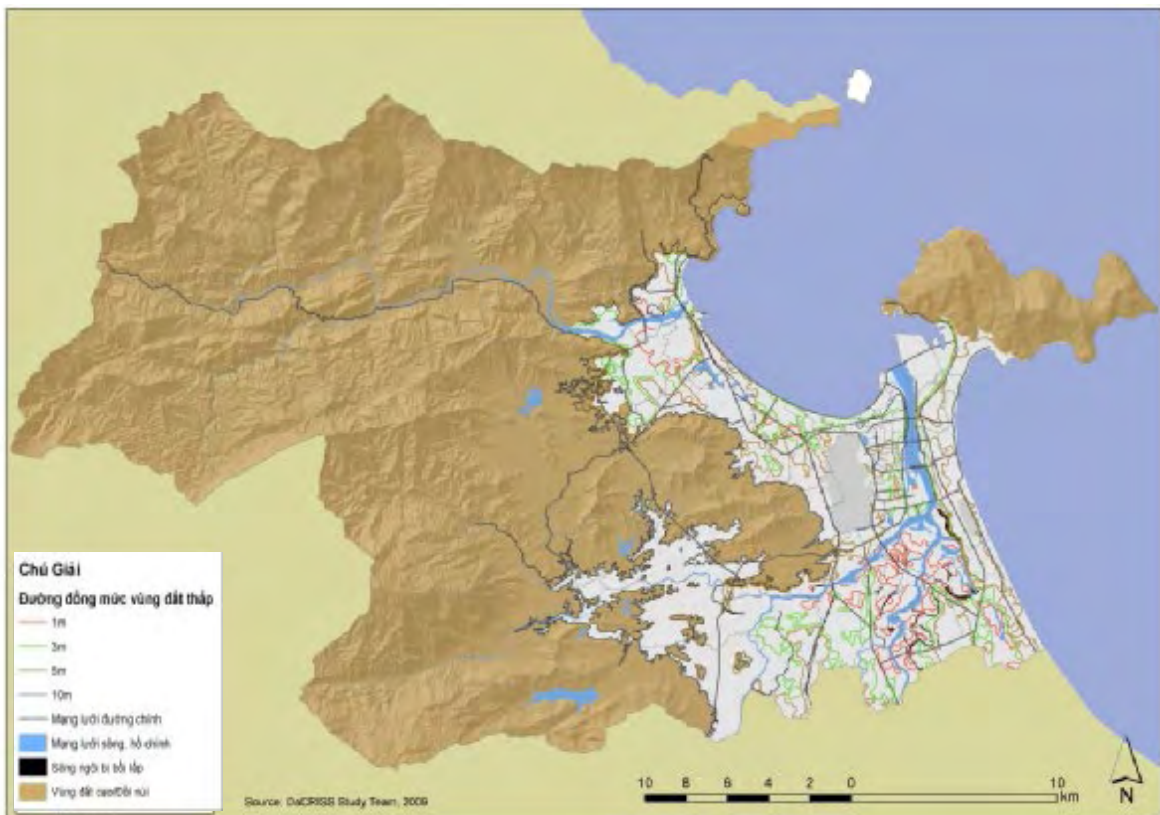
Hình 5.2.3 Cao độ



Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS của DaCRISS, 2008

5.9 **Vi cao độ:** Khu vực đồng bằng bồi lấp được hình thành do quá trình bồi lắng tích cực của hai con sông và luồng ven biển. Đồng bằng bồi lấp là một khu vực rất bằng phẳng. Tuy nhiên, điều kiện địa chất lại khác dựa theo loại vi địa mạo. Để xác định vi địa mạo của vùng đồng bằng, vi cao độ được phân tích dựa trên số liệu về độ cao của từng điểm. Số liệu độ cao của từng điểm được lập dựa trên mô hình TIN (“mạng lưới các tam giác đều”) và các đường đồng mức được thể hiện trên bản đồ địa hình hiện tại. Các đường đồng mức được lập lại chi tiết dựa trên các điều kiện địa lý thực tế. Các tuyến đường đồng mức chi tiết là đường 1m, 3m và 5m, được vẽ và nhóm lại với nhau để phân biệt nhóm có đặc điểm giống nhau cũng như sự khác nhau về điều kiện địa hình ở khu vực đồng bằng (Hình 5.2.4). Dựa trên bản đồ đồng mức chi tiết này, khu đô thị hóa thành phố hiện nay bao gồm sân bay, độ cao và các khu ven biển phía đông đều cao trên 5m so với mực nước biển. Phân bố các đường đồng mức chi tiết thể hiện các khu vực dễ bị ngập lụt.

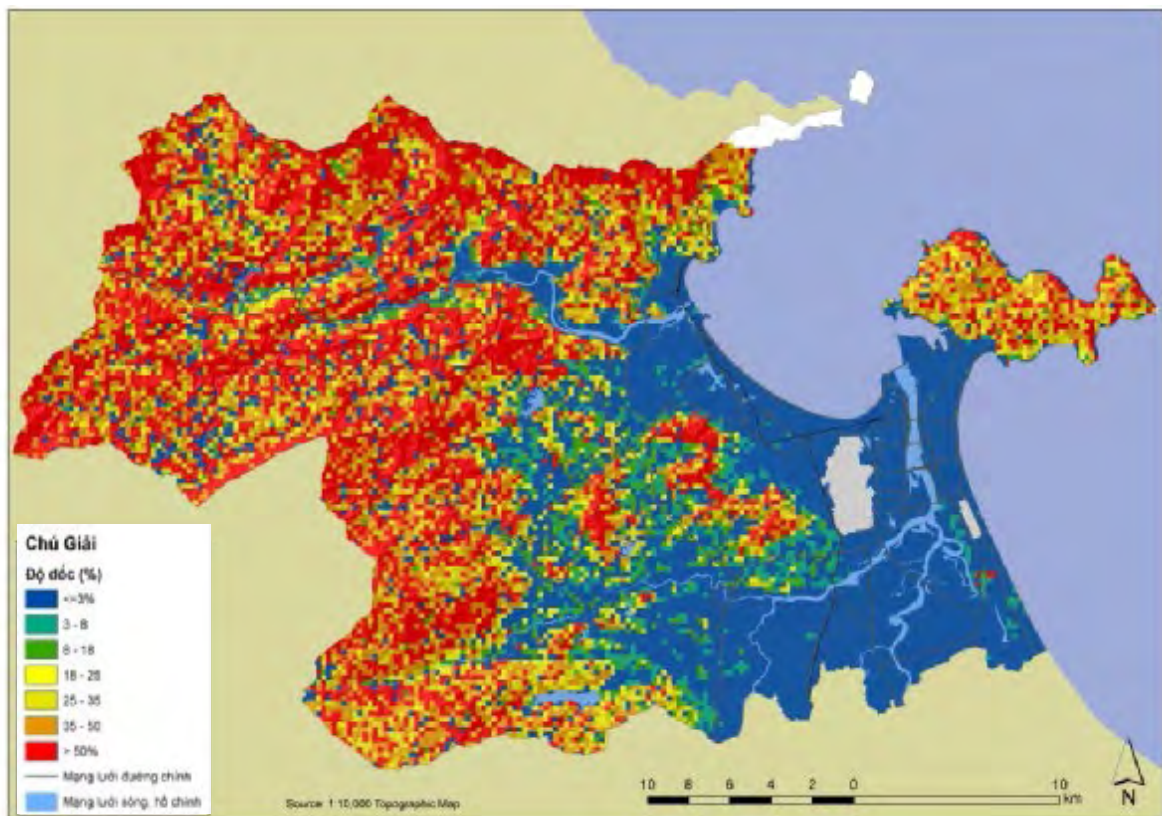
Hình 5.2.4 Vi cao độ



Nguồn: Xây dựng dựa trên dữ liệu GIS của DaCRISS

5.10 **Độ dốc:** Dựa trên số liệu đường đồng mức để xây dựng phân bố độ dốc. Phân bố độ dốc là một chỉ số quan trọng trong phân tích đất phù hợp cho phát triển. Để thuận tiện cho việc tính toán, các ô lưới 250m grid được sử dụng. Độ dốc được phân thành 7 loại (7) phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế. Phân bố độ dốc của các khu vực đồng bằng vùng phía đông dọc tuyến ven biển và sông Hàn được thể hiện trong Hình 5.2.5. Theo bản đồ độ dốc, 36% diện tích Đà Nẵng (khoảng 342 km²) ở đồng bằng có độ dốc dưới 3%, và 27% diện tích (tương đương 257km²) ở khu vực dốc có độ dốc trên 50%.

Hình 5.2.5 Phân bố độ dốc theo lưới



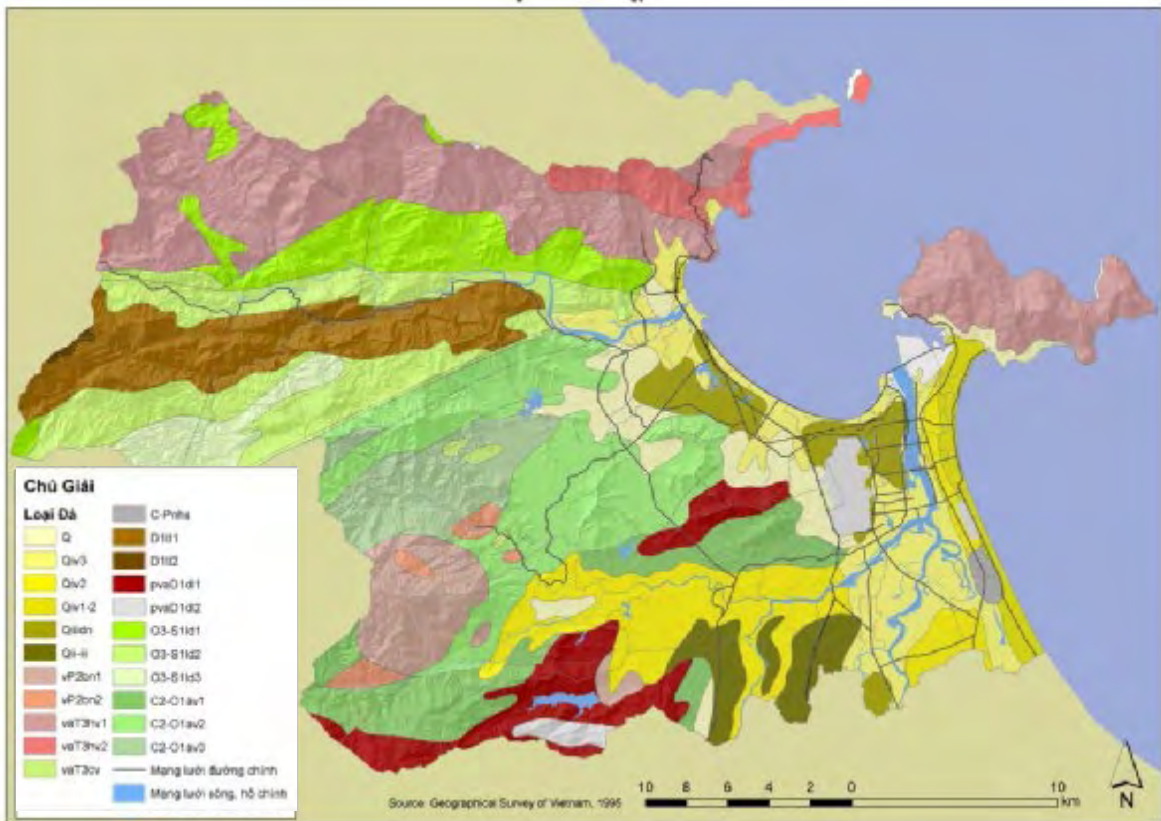
Nguồn: Xây dựng dựa trên dữ liệu GIS của DaCRISS

5.11 **Địa chất:** Phân loại đá thể hiện trong Hình 5.2.6. Dựa trên tính toán của GIS, 22% đất Đà Nẵng là đất bồi ven sông, rất phù hợp cho xây dựng địa chất. Tuy nhiên, các khu vực miền núi được hình thành từ thời đại cổ sinh (chiếm 49% diện tích Đà Nẵng) và thời đại trung sinh (chiếm 19% diện tích thành phố).

5.12 **Địa mạo:** Địa mạo vùng đồng bằng bồi đắp từng hiểu là các đặc điểm địa hình, đường đồng mức chi tiết và hình ảnh vệ tinh. Và vì địa mạo này được phân loại thành 7 loại, gồm: (i) vùng đồng bằng, (ii) đồng bằng được bồi đắp, (iii) vùng đầm lầy, (iv) đụn cát mới, (v) Đụn cát cũ và đụn cát thấp, (vi) Tuyến sông chết (vii) Vùng đồi núi. Khái niệm phân loại địa mạo cơ bản là để phân địa hình chi tiết thấy, cho thấy nguy cơ ngập lụt của vùng đồng bằng được bồi đắp (Hình 5.2.6). Đặc điểm của mỗi địa mạo sẽ được trình bày sau đây.

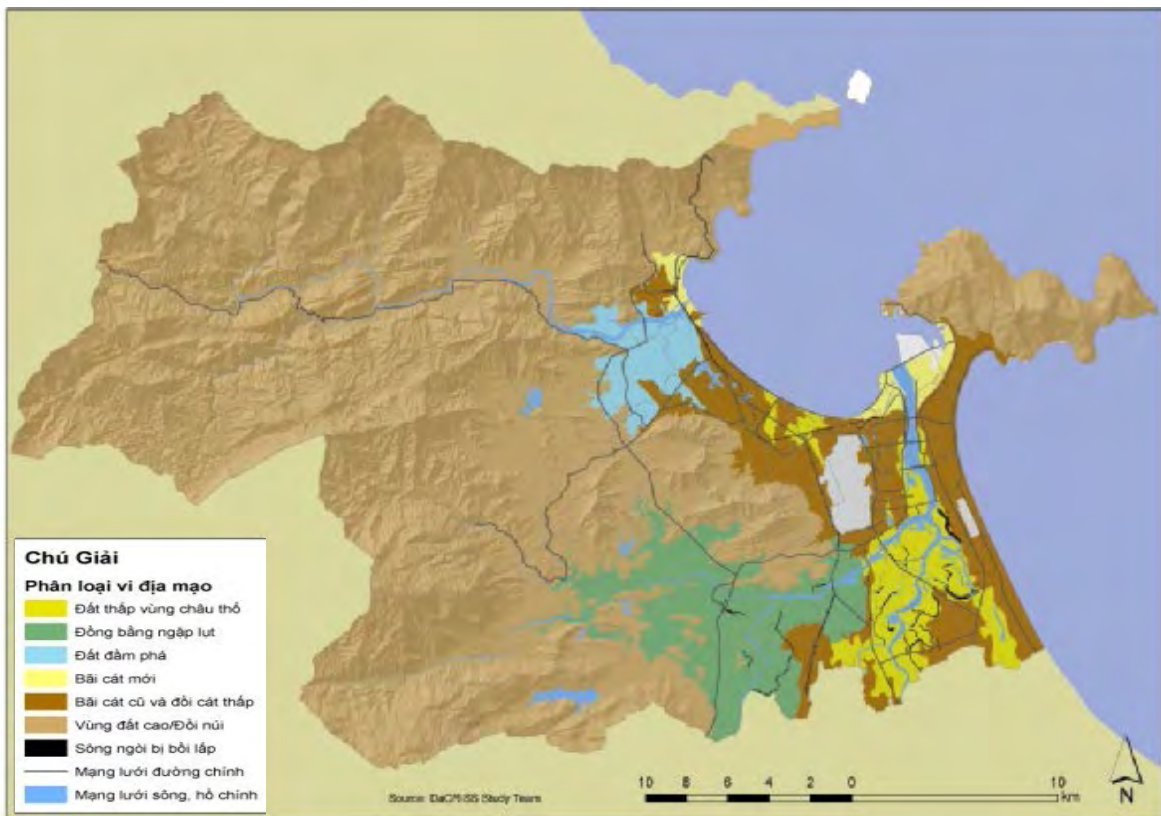
(i) **Vùng đồng bằng:** Vùng này được hình thành tại khu vực thấp của các sông Cẩm Lệ, Vĩnh Điện, Cổ Cò, Hàn. Đặc điểm địa hình của khu vực này là vùng trũng, có mực nước cao. Sử dụng đất ở đây chủ yếu là ruộng lúa, đầm lầy và một phần là ao nuôi cá. Cao độ bình quân của khu vực là 1m trên mực nước biển. Việc xâm thực mặn đáng kể do hoạt động của thủy triều ở khu vực này.

Hình 5.2.6 Phân bố địa chất



Nguồn: Bản đồ tài nguyên khoáng sản, địa chất của Việt Nam theo tỷ lệ 1:200,000, Khảo sát địa hình Việt Nam, Hà Nội, 1995

Hình 5.2.7 Địa mạo



Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRIS

(ii) **Vùng đồng bằng được bồi đắp:** Khu vực này khác so với vùng đồng bằng. Các dòng sông chảy từ miền núi xuống đồng bằng, bắt đầu uốn khúc ở đoạn dốc chân núi và đổi dòng liên tục trong mùa lũ. Lượng lớn cặn gồm cát và sỏi theo dòng lũ tụ lại ở các khu vực xung quanh các tuyến sông lớn. Đồng bằng ngập lũ được hình thành ở đoạn giữa của các con sông do quá trình bồi lắng của các sông lớn. Cao độ của khu vực này chủ yếu là từ 5 - 10m. Mục đích sử dụng đất ở khu vực này chủ yếu là cho nông nghiệp và vùng nông thôn.

(iii) **Vùng đầm lầy:** Vùng này nằm ở hạ lưu sông Cu Đê. Tuyến đường đồng mức 5m được lập cho địa hình đầm lầy, là khu vực bao quanh bởi đoi cát cũ về phía ven biển và chân núi về phía nội địa. Đoi cát thấp được hình thành ở khu vực cửa sông. Cao độ của khu vực này cao chưa đến 5m trên mực nước biển; và là khu vực có nguy cơ ngập lụt cao.

(iv) **Đoi cát mới:** Đoi cát tần thấp được hình thành ở khu vực cửa sông Hàn. Cao độ ở đây chưa đến 2 m.

(v) **Đoi cát cũ và đụn cát thấp:** Địa hình đoi cát lớn có độ dài hơn 20 - 30km được hình thành ở vùng ven biển phía Đông của miền Trung Việt Nam. Một đoi cát ven biển lớn kéo dài từ bắc tới nam trong khu vực nghiên cứu. Địa chất của đoi cát này là do sự bồi lắng của sông Thu Bồn và tuyến ven biển. Sông Thu Bồn chảy ra biển ở cửa Hội An - là nơi từng diễn ra hoạt động của một thương cảng cổ. Ở khu vực ven biển phía Nam của Hội An là một đoi cát lớn. Địa hình đoi cát lớn này bao gồm 2 hoặc 3 dòng chảy dọc tuyến ven biển hiện nay. Nơi rộng nhất của đoi cát này phải hàng kilomet. Cao độ của khu vực này là 5m trên mực nước biển. Ở một số đoạn của đoi cát này là các đụn cát nhỏ có độ cao từ 10-15m. Tuy nhiên, đoi cát nhìn chung là khu vực bằng phẳng. Khu vực đô thị chính (gồm cả sân bay) của Đà Nẵng được xây dựng trên địa hình đoi cát này, sử dụng đất cho nông nghiệp ở đây hạn chế do đất nghèo dinh dưỡng.

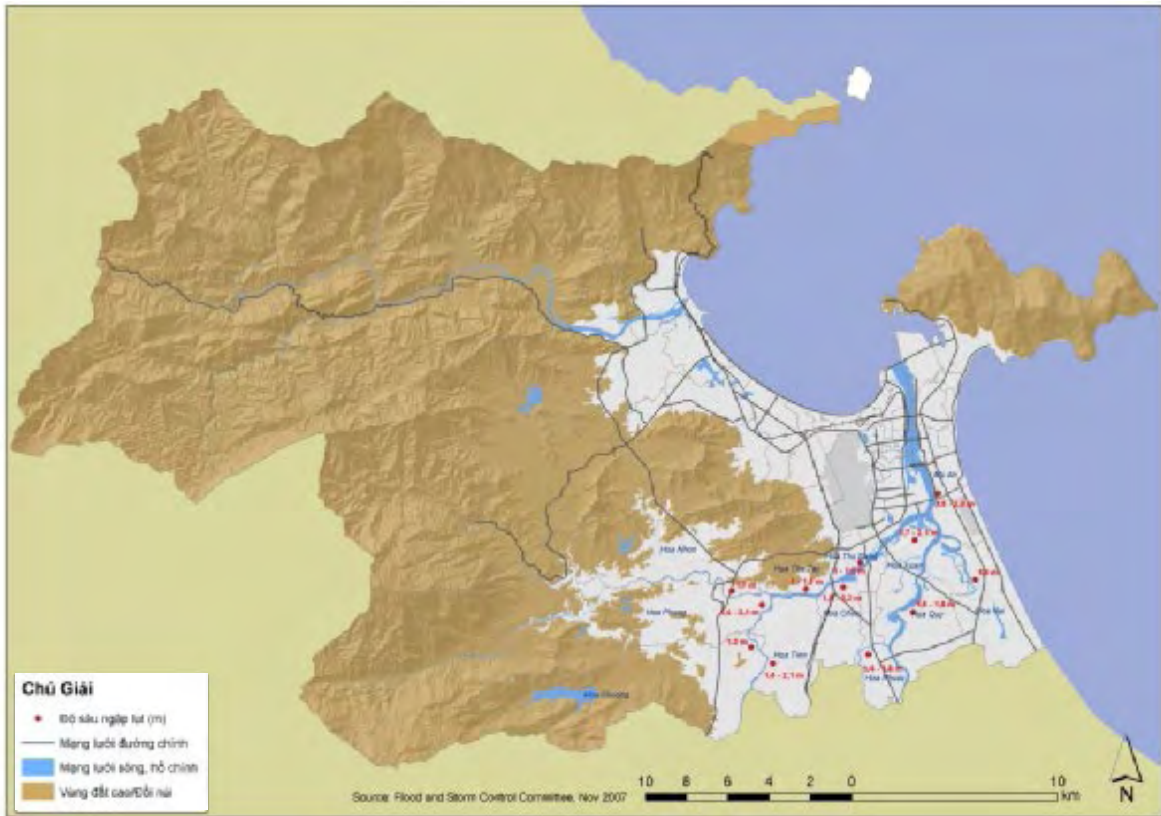
(vi) **Tuyến sông chết:** Nằm ở khu vực đồng bằng hoặc vùng bồi lấp. Các tuyến sông này chảy trong đất liền, đặc biệt là vùng đồng bằng, thỉnh thoảng lại đổi dòng do sự sạt lở bồi những cơn lũ lớn. Nhiều tuyến sông bị bỏ (chết) ở phía hạ nguồn sông Cẩm Lệ, Vĩnh Điện và Cổ Cò. Đây là vùng trũng hay đầm lầy là khu vực dễ bị ngập lụt sâu.

(vii) **Vùng đồi núi:** Đây là khu vực gồm núi và các vùng đồi.

5.13 **Độ cao mực nước lũ:** Lũ lụt xảy ra thường xuyên trong khu vực nghiên cứu. Đồng bằng được bồi đắp, đầm lầy và các vùng đồng bằng dễ bị ngập lụt được lập trong bản đồ vi địa mạo. Theo số liệu lũ lụt hiện tại của Ban phòng chống bão lụt Đà Nẵng, độ cao cơn lũ tháng 11/2007 được trình bày trong bản đồ Hình 5.2.8. Nguồn dữ liệu chỉ mô tả độ cao cơn lũ theo đơn vị phường/ xã. Do vậy, mỗi bản dữ liệu về độ cao các cơn lũ được mô tả gần với các tuyến sông trên từng xã/ phường. Ở khu vực đồng bằng, độ cao lũ lụt quan sát được nằm trong khoảng 1,5 - 2,2m (Hình 5.2.8).

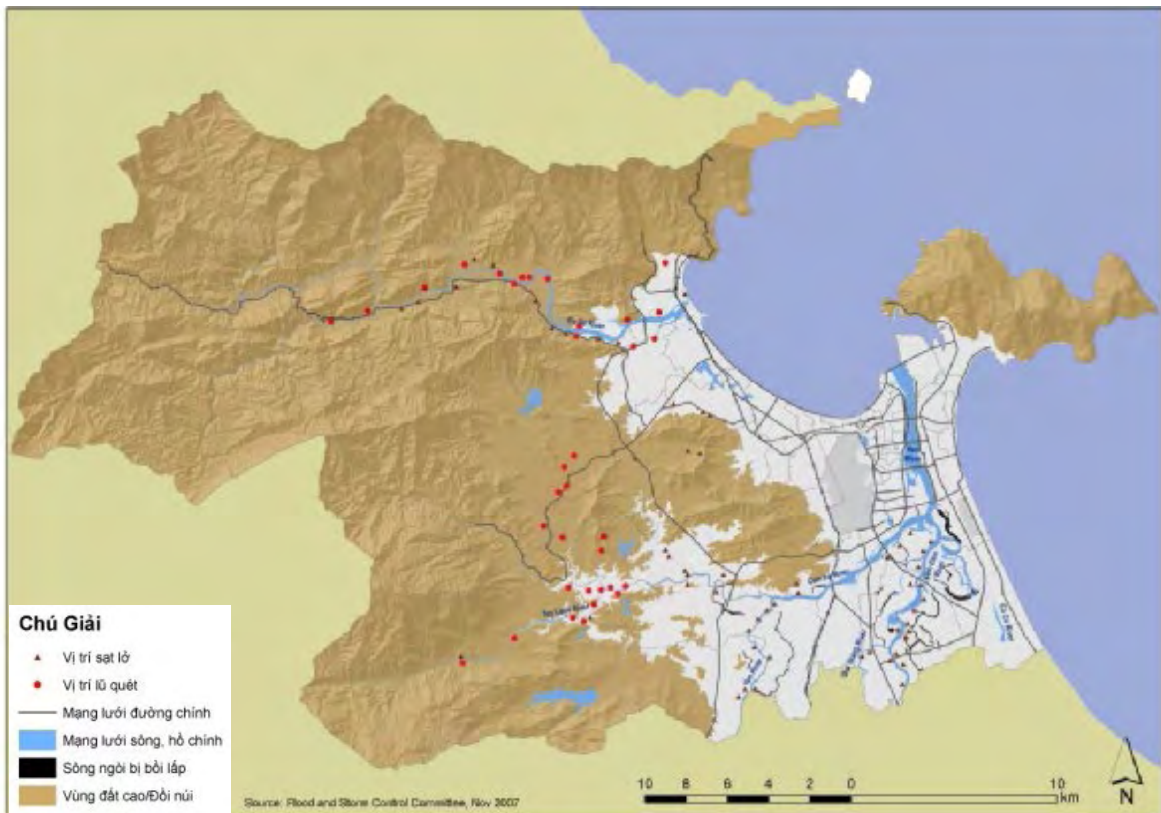
5.14 **Khu vực sạt lở sông và lũ quét:** Ủy ban Phòng chống bão lụt Đà Nẵng cũng cung cấp số liệu về lũ quét và khu vực xói mòn bờ sông (Hình 5.2.9). Sạt lở bờ sông xảy ra ở nhiều đoạn dọc các tuyến sông chính của khu vực nghiên cứu. Ngập lụt là nguyên nhân gây nên việc xói mòn bờ sông. Hiện tượng này xảy ra thường xuyên dọc bờ các con sông lớn của Đông Nam Á, do không có đê bảo vệ. Các khu vực lũ quét thường xảy ra ở thượng nguồn các dòng sông. Nước lũ thường chảy rất nhanh và rút cũng rất nhanh. Lũ quét mạnh là nguyên nhân của những thiệt hại lớn về nhà cửa, hoa màu, cũng như xói mòn đất.

Hình 5.2.8 Độ sâu ngập lụt năm 2007



Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

Hình 5.2.9 Khu vực sạt lở sông và lũ quét



Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

4) Phân tích dữ liệu thứ cấp

5.15 Trong phân tích dữ liệu thứ cấp, các hạn chế phát triển của thành phố Đà Nẵng đã được diễn giải và lập bản đồ dựa trên số liệu thu thập được. Các hạn chế này bao gồm (i) khả năng bị sạt lở, (ii) các khu vực dễ bị ngập lụt, (iii) vùng đệm ven biển và ven sông, (iv) các khu rừng, (v) khu bảo tồn sinh thái, (vi) đất nông nghiệp, (vii) khu vực xâm nhập mặn và (viii) ước tính diện tích bị nhiễm mặn nước biển

(1) Khả năng sạt lở đất

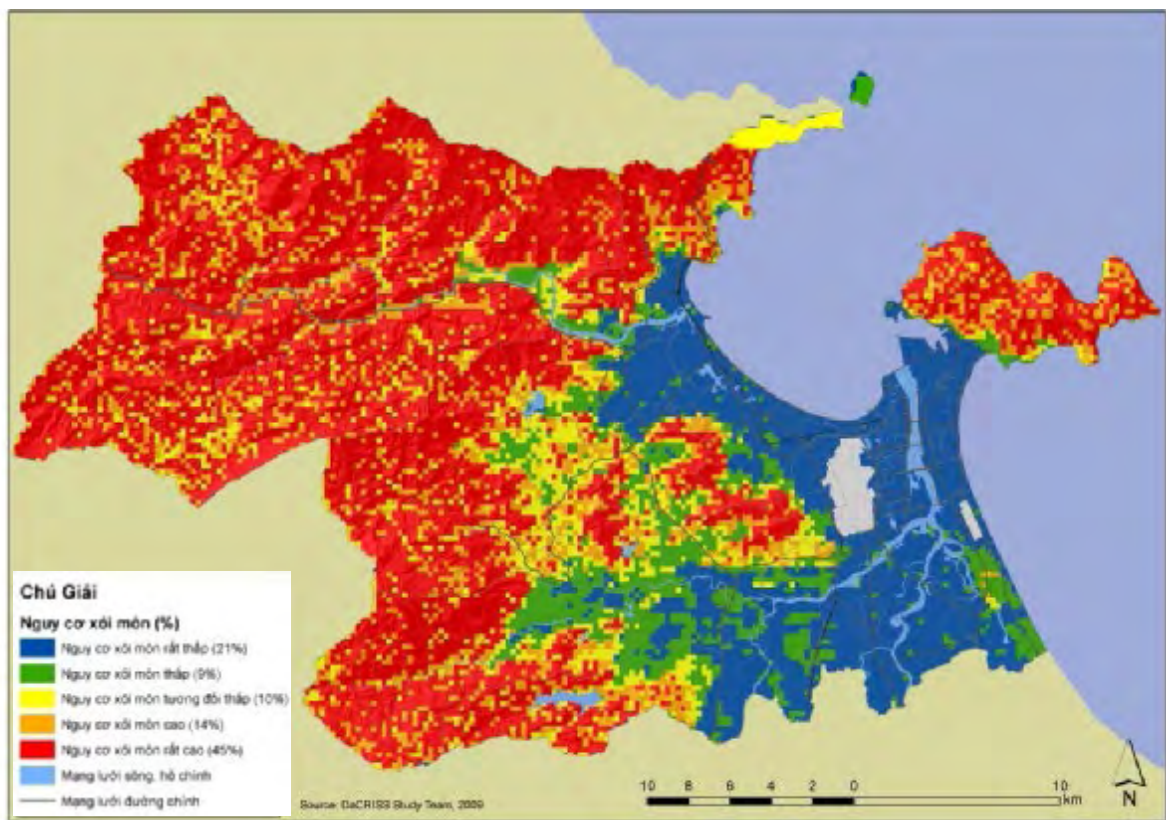
5.16 Khả năng xói mòn đất bề mặt được đánh giá bằng bản đồ thực vật, địa chất và độ dốc bề mặt. Nhìn chung, độ ngập của bề dốc càng lớn, khả năng sạt lở càng cao. Bản đồ thực vật và bản đồ địa lý là các nhân tố chính để đánh giá khả năng sạt lở đất. Loại hình dốc, thực vật, đã được trình bày và đánh dấu để đánh giá khả năng sạt lở bề mặt theo dòng chảy của khu vực nghiên cứu (Bảng 5.2.1). Phân tích khả năng sạt lở bằng cách sử dụng mạng lưới 250m. Bản đồ được thể hiện bằng 5 màu để thể hiện khả năng sạt lở của vùng nghiên cứu.

Bảng 5.2.1 Ghi điểm phân tích khả năng sạt lở đất

		0	1	2	3	4	5	6	7
Độ dốc (%)			0-3	3-8	8-18	18-25	25-35	35-50	>50
Địa hình	Lớp 1	Đất phù sa	Đất lũ tích	-	kỹ trung sinh thứ ba	-	Giới cổ sinh		
	Lớp 2	-	-	-	-	-	Đá phiến granit		
Thực vật		Đồng lúa, Nông nghiệp, Đầm lầy	-	-	Rừng, cây trồng	Đồng cỏ	Bụi cây		

Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

Hình 5.2.10 Nguy cơ sạt lở đất

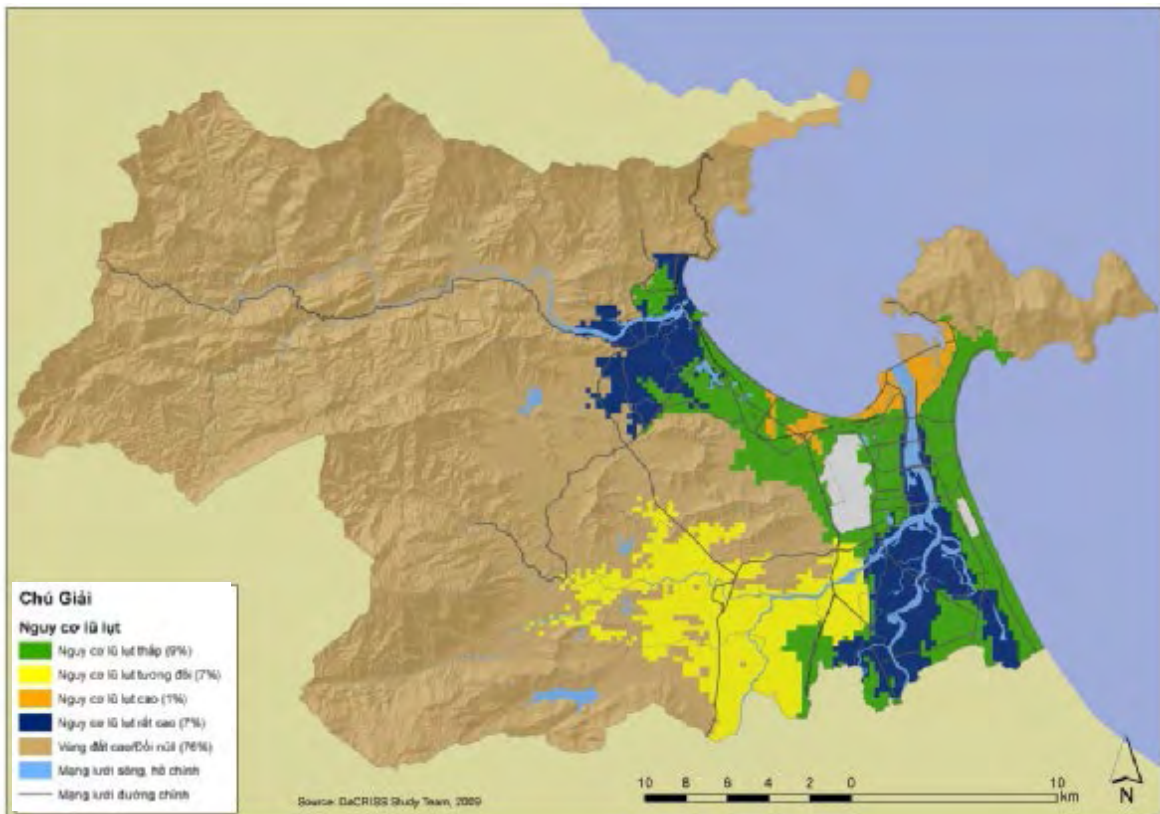


Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

(2) Khu vực dễ bị ngập lụt

5.17 Do Đà Nẵng nằm dưới cửa sông Hàn, là con sông bắt nguồn từ lưu vực sông thuộc tỉnh Quảng Nam, nên Đà Nẵng dễ bị ngập lụt vào mùa mưa. Trong trường hợp bị ngập lụt do mưa lớn hoặc thủy triều dâng cao, tất cả các sông hiện tại cũng như các tuyến sông cũ và cùng đầm lầy sẽ bị ngập. Số liệu độ cao chi tiết tại cao điểm được tổng hợp trong bản đồ địa hình tỷ lệ 1:5000. Theo số liệu về độ cao và bản đồ vi địa mạo, những khu vực này tương đối thấp và có nguy cơ ngập lụt cao. Nếu đồng bằng là khu vực để phát triển, thì cần phải áp dụng các biện pháp phòng tránh nguy cơ lũ lụt. Phân bố các khu vực được thể hiện trong Hình 5.2.11. Để lập bản đồ khu vực dễ bị ngập lụt, sử dụng các hình ảnh vệ tinh để trình bày về vi địa mạo. Các số liệu phụ về khu vực dễ bị ngập lụt cũng được tổng hợp trong bản đồ này để hiểu hiện tượng ngập lụt một cách rõ ràng.

Hình 5.2.11 Khu vực dễ bị ngập lụt

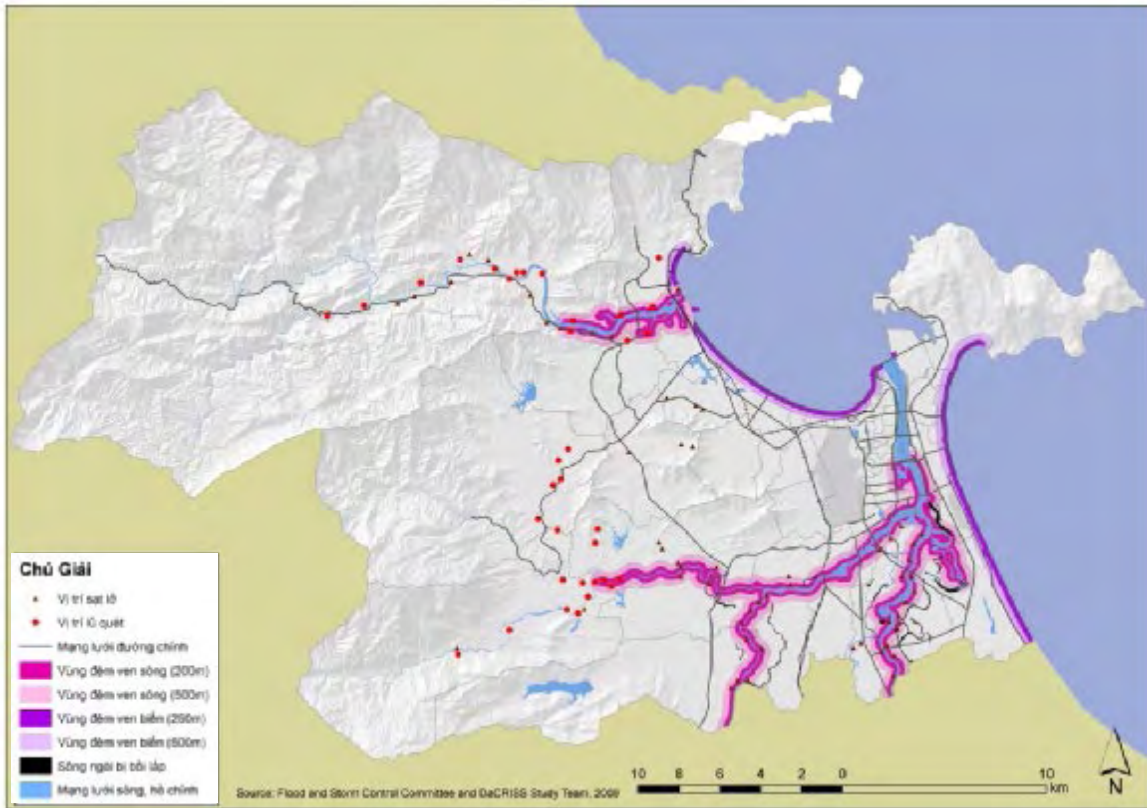


Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

(3) Vùng đệm ven sông và ven biển

5.18 Khu vực bến nước ven biển lẫn ven sông cần phải được nghiên cứu về vấn đề xói mòn, sạt lở bờ do dòng chảy của sông. Để chỉ ra khu vực có nguy cơ xói mòn, sạt lở, Hình 5.2.12 thể hiện vùng đệm 250m tính từ tuyến ven biển và 200m tính từ bờ sông. Xói mòn ven biển có thể là do sự thay đổi điều kiện của dòng chảy ven bờ. Đáng chú ý, đồng bằng duyên hải hiện nay được hình thành do sự bồi lắng của các dòng chảy các con sông trong nội địa, dòng chảy ven bờ và các hoạt động của thủy triều. Do đó, nên tránh những hoạt động xây dựng, phát triển sẽ là nguyên nhân gây nên sự thay đổi dòng chảy hiện tại của sông cũng như của biển. Bên cạnh đó, sự dâng lên của mực nước biển do sự ấm lên toàn cầu sẽ ảnh hưởng và làm biến đổi trầm tích ven biển. Vì vậy, vùng đệm được xác định là 250m tính từ tuyến ven biển. Đối với những tuyến sông không được xây kè bảo vệ cần phải xem xét đến khả năng sạt lở bờ; nên vùng đệm được xác định là 200m tính từ bờ sông. Những khu vực này phải được quản lý và xem xét cẩn thận trong các quy hoạch phát triển.

Hình 5.2.12 Vùng đệm ven sông và ven biển



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

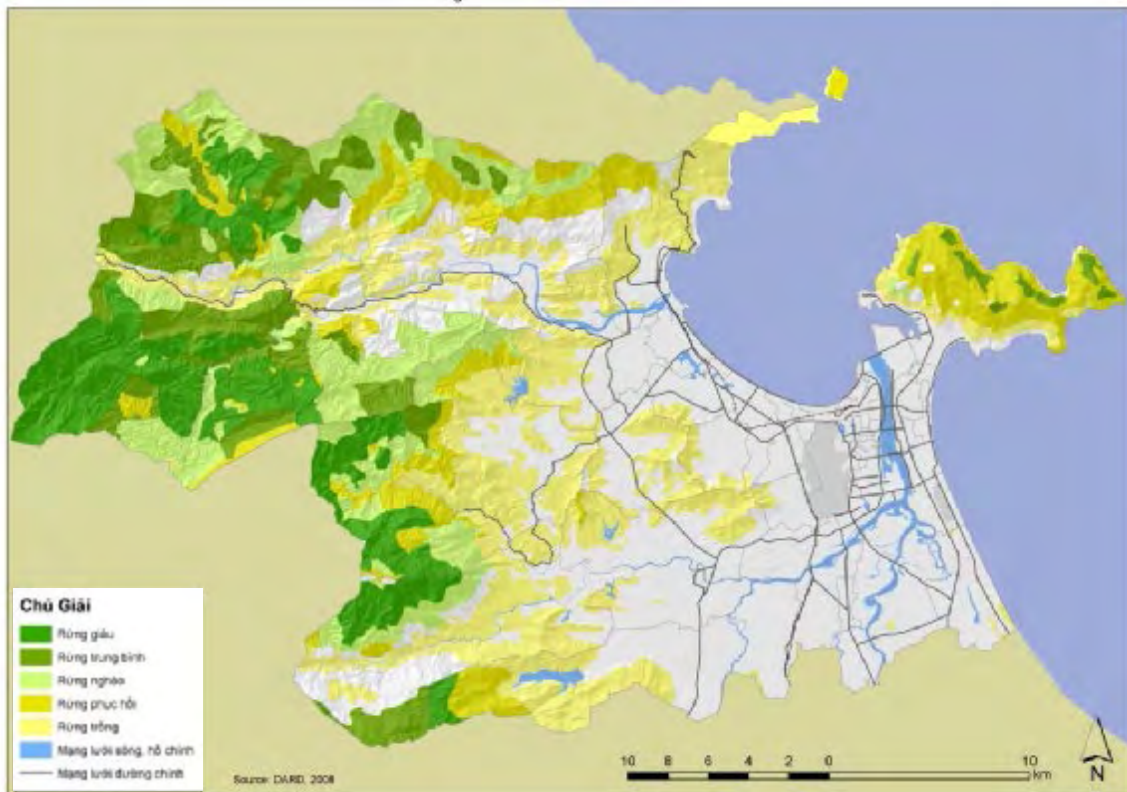
(4) Rừng

5.19 **Rừng:** Theo số liệu của Sở NNPTNT; rừng được phân thành 5 loại (i) Rừng giàu (10.608 ha), (ii) Rừng trung bình (8.664 ha), (iii) Rừng nghèo (10.640 ha), (iv) Rừng tái sinh (9.528 ha) và (v) rừng trồng (20.608 ha) như thể hiện trong Hình 5.2.13. Mong muốn rừng sẽ được phát triển phục vụ nghỉ dưỡng và du lịch. Tuy nhiên, cần nghiên cứu kỹ lưỡng việc bảo tồn sinh thái trong đó có quản lý lưu vực sông.

(5) Các khu bảo tồn sinh thái

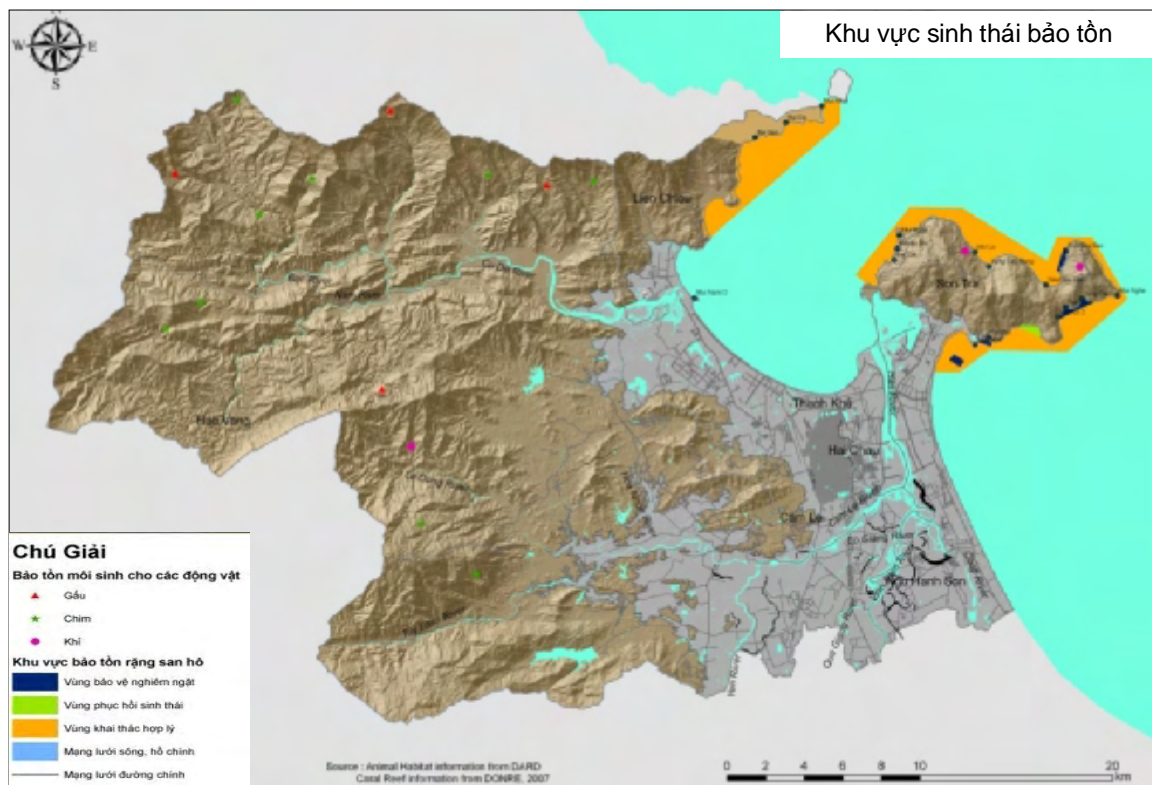
5.20 Các khu bảo tồn sinh thái được chia làm 2 loại: (i) khu bảo tồn trên biển và (ii) khu bảo tồn trên đất liền. Các khu bảo tồn sinh thái trên biển do chính quyền thành phố xác định như trong Hình 5.2.14; và được chia làm 3 loại là (i) khu vực bảo tồn nghiêm ngặt (vùng lõi), (ii) khu vực khôi phục sinh thái và (iii) khu vực khai thác hợp lý bao gồm cả khu vực (i) và (ii). Các khu vực dành cho bảo tồn sinh thái trên đất liền hoặc môi trường sống của các loài động vật được bảo vệ như thể hiện trong Hình 5.2.14.

Hình 5.2.13 Phân bố diện tích rừng



Nguồn: Sở NNPTNT, 2008

Hình 5.2.14 Khu bảo tồn sinh thái



Nguồn: Sở NNPTNT, 2008

(6) Các khu vực nông nghiệp

5.21 Khu vực nông nghiệp gồm các khu vực cây trồng, chiếm diện tích 814ha (tương đương 0,8%); và những khu vực khác dùng cho nông nghiệp như đồng lúa, ruộng vùng cao, vườn chiếm 8.235ha (tương đương 8,4%) như trong Hình 5.2.15). Về cơ bản, đất nông nghiệp được xem là những khu vực rất phù hợp cho phát triển của bất cứ loại hình sử dụng đất nào, do địa hình bằng phẳng. Ở Đà Nẵng, đồng bằng được bồi lấp, trừ khu đô thị hóa, cơ bản được sử dụng cho mục đích nông nghiệp như trồng lúa. Trong tương lai, việc mở rộng đô thị hiện tại sẽ ảnh hưởng đến đất nông nghiệp hiện nay. Đất nông nghiệp tốt với chất lượng đất tốt, không có nguy cơ ngập lụt, có sẵn hệ thống tưới tiêu hiệu quả,... có thể được đánh giá bằng các dữ liệu bổ sung như bản đồ đất, các dữ liệu về nguy cơ thiên tai cũng như hệ thống thủy lợi. Dựa trên các số liệu được tổng hợp, có thể đánh giá chi tiết cho sự phát triển trong tương lai.

Hình 5.2.15 Đất nông nghiệp



Nguồn: Bản đồ địa hình của Sở Tài nguyên - Môi trường tỷ lệ 1:10.000, Dữ liệu GIS của DaCRISS

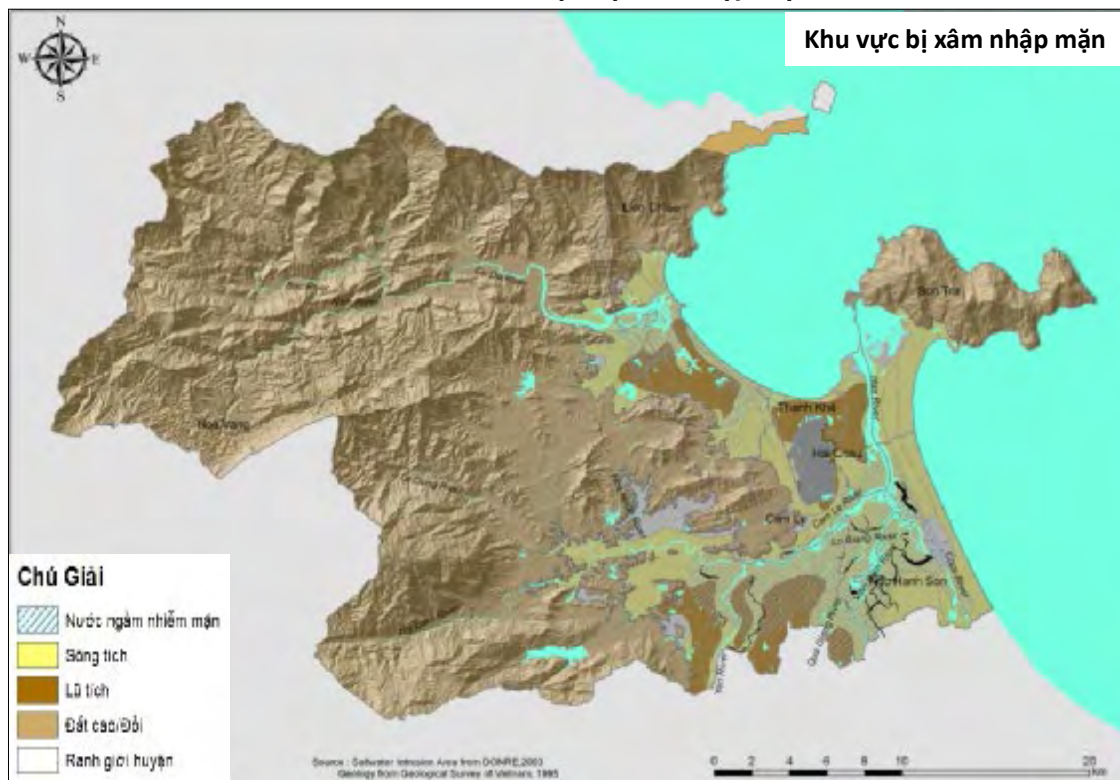
(7) Khu vực bị xâm nhập mặn

5.22 Việc sử dụng quá mức nguồn nước ngầm sẽ làm giảm chất lượng nước ngầm do sự nhiễm mặn ở khu vực ven biển. Những khu vực nước ngầm dễ bị nhiễm mặn do sự bồi lắng và lũ tích. Phân bố những khu vực dễ bị nhiễm mặn được thể hiện trong hình 5.2.16. Bản đồ này cũng thể hiện khu vực có nguy cơ sụt lún do việc khai thác nước ngầm. Để quy hoạch sử dụng đất đô thị lâu dài, những khía cạnh môi trường này phải được xem như một trong những vấn đề bức thiết của khu vực này.

(8) Ước tính diện tích bị xâm nhập mặn

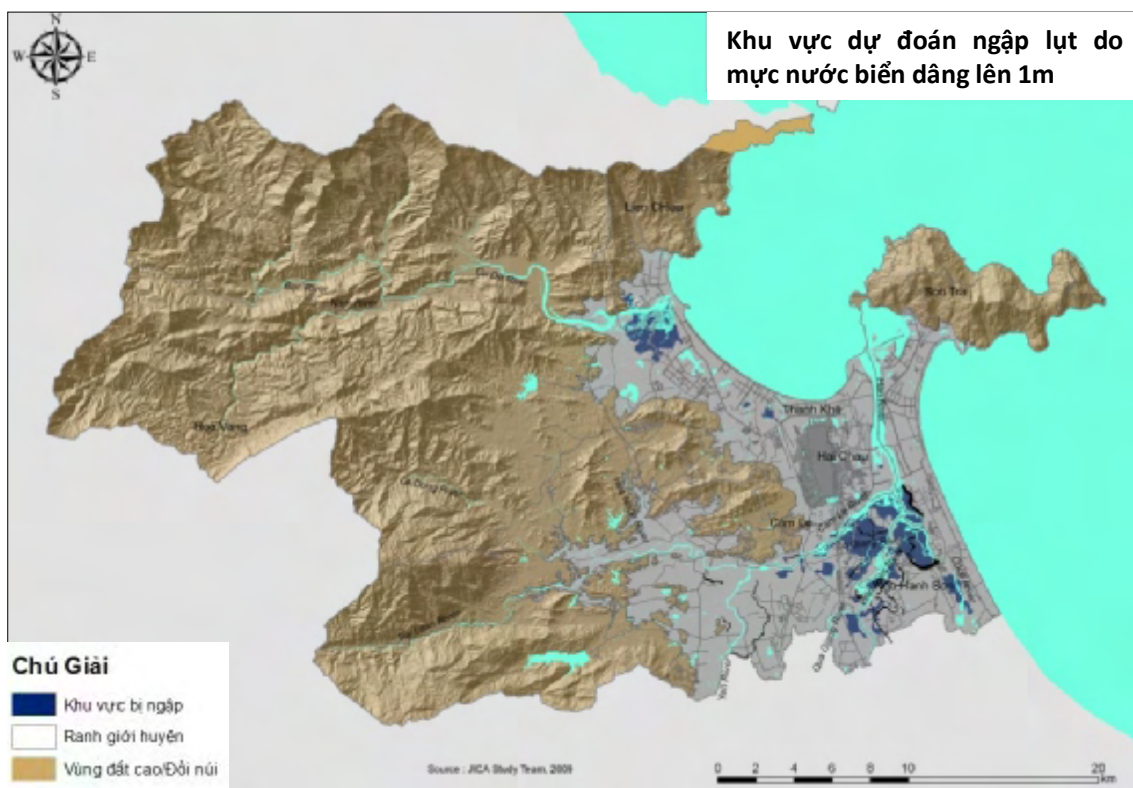
5.23 Khu vực có khả năng bị xâm nhập mặn do sự dâng lên của mực nước biển (sự ấm lên toàn cầu) được ước tính dựa trên bản đồ đồng mức chi tiết và vi địa mạo. Theo đó, sự dâng lên của mực nước biển 1m sẽ được xem là giá trị cực đại đến cuối thế kỷ 21. Khu vực đầm lầy ở hạ lưu sông Cu Đê và khu vực đồng bằng sông Hàn sẽ bị nhiễm mặn rộng hơn. Tổng diện tích bị xâm nhập mặn ước tính sẽ là 2.292ha. (Hình 5.2.16)

Hình 5.2.16 Khu vực bị xâm nhập mặn



Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

Hình 5.2.17 Sự dâng lên của mực nước biển



Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

5) Khu vực được xác định phù hợp cho phát triển

5.24 Điều kiện bắt buộc về môi trường và khu vực có vấn đề đối với việc phát triển được thảo luận và được phân tích từng khu vực một trong phân tích số liệu lần 2. Các số liệu này được kết hợp để xác định khu vực phù hợp cho việc phát triển trong vùng nghiên cứu. Một hệ thống mạng lưới 250m x 250m được xây dựng cho khu vực nghiên cứu. Để phân tích khu vực Đà Nẵng đã sử dụng khoảng 16.300mạng lưới.

5.25 Các chỉ số được sử dụng để phân tích khu vực phù hợp cho phát triển là: (i) bản đồ nguy cơ bị xói mòn, (ii) Bản đồ khu vực dễ bị ngập lụt, và (iii) Bản đồ khu vực có thể bị ngập. Trong nghiên cứu này, các điều kiện địa lý như khu vực không bị ngập lụt là các nhân tố chính để đánh giá tiềm năng sử dụng đất. Chỉ số khác được sử dụng để phân tích khả năng phù hợp cho sử dụng đất là tính dễ bị xói mòn, sạt lở đây là điều kiện bắt buộc trong nghiên cứu phát triển. Việc ghi điểm độ cao chung được thể hiện trong Bảng 5.2.2. Bảng này được xây dựng dựa trên những dữ liệu và thông tin hiện có của Đoàn nghiên cứu.

Bảng 5.2.2 Ghi điểm khu vực phù hợp cho phát triển

(A) Khu vực dễ bị xói mòn, sạt lở	(B) Khu vực dễ bị ngập lụt	Khu vực phù hợp cho phát triển	Loại (A+B)	Phân bố	
				%	km
1~3 => 1	1	Phù hợp	2~4	13	120
4~7 => 3	3	Mức độ phù hợp trung bình	5~7	6	60
8~10 => 5	4	Mức độ phù hợp thấp	8~10	3	33
	(C) Khu vực dễ bị chìm	Mức độ phù hợp thấp			
11~17	5	Không phù hợp		75	718
		Sông, hồ		2	20
		Tổng		100	950

Nguồn: Dữ liệu GIS của DaCRISS

5.26 Tổng diện tích của Đà Nẵng được xác định phù hợp cho phát triển bằng cách tổng kết các ghi điểm chung từ phân tích khu vực dễ bị ngập lụt và khu vực có khả năng xói mòn, sạt lở, cũng như bản đồ phân tích khu vực dễ bị ngập lụt. Điểm được phân thành ba loại: 1) phù hợp, 2) mức độ phù hợp trung bình 3) phù hợp và mức độ phù hợp thấp. Vùng cao được đánh giá là không phù hợp.

5.27 Theo phân tích này, diện tích phù hợp cho phát triển của vùng nghiên cứu là 13% (tương đương với 124km²). Cuối cùng, vùng đệm ven biển và ven sông sẽ được áp dụng để xác định khu vực phù hợp cho phát triển. Hình 5.2.18 thể hiện kết quả cuối cùng cho phân tích diện tích phù hợp cho phát triển.

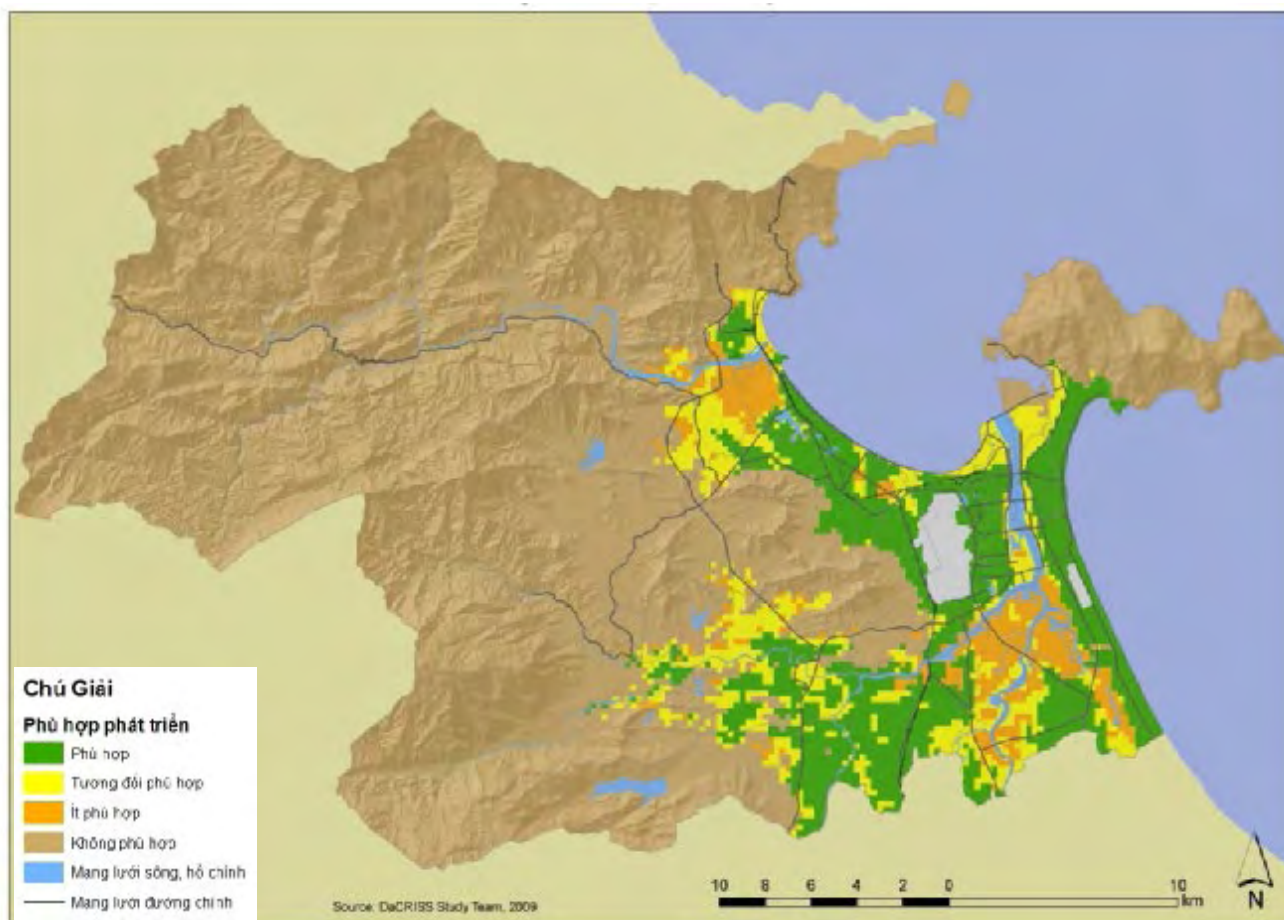
5.28 Bảng 5.2.3 thể hiện tiêu chuẩn về tính phù hợp cho phát triển ở Đà Nẵng. Có thể nhận thấy rằng, hầu hết diện tích của huyện Hòa Vang và bán đảo Sơn Trà không phù hợp cho phát triển, vì những khu vực này chủ yếu là núi. Diện tích không phù hợp cho phát triển ước tính khoảng 76% tổng diện tích toàn Đà Nẵng. Đồng bằng sông Hàn có cao độ thấp (có thể thấy trong bản đồ cao độ chi tiết trong chương này) và là khu vực dễ bị ngập lụt, do đó tỷ lệ diện tích phù hợp cho phát triển thấp. Diện tích phù hợp hoặc mức độ phù hợp cho phát triển trung bình chiếm 20% tổng diện tích toàn Đà Nẵng, đây là những khu vực đã được xây dựng phát triển (quận Hải Châu, Thanh Khê). Khu vực phù hợp cho việc phát triển hơn nữa trong tương lai ở quận Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, Liên Chiểu và Sơn Trà.

Bảng 5.2.3 Tiêu chuẩn đánh giá mức độ phù hợp cho phát triển

Phân vùng môi trường	Mức độ phù hợp	Phân bố	
		%	km ²
Khu vực phát triển	Phù hợp	13	124
Vùng chuyển tiếp	Mức độ phù hợp trung bình	7	66
Vùng đệm	Mức độ phù hợp thấp	4	38
Khu vực bảo tồn	Không phù hợp	76	722
-	Tổng	100	950

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.2.18 Phân vùng môi trường



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS