

5.3 Đánh giá các kịch bản tăng trưởng

1) Kịch bản tăng trưởng không gian

(1) Các kịch bản

5.29 Phần 7.2 mô tả khung xã hội và kinh tế tương lai của Đà Nẵng giai đoạn tới năm 2025, trong phần này phân tích mô hình sử dụng đất của ba kịch bản trên cơ sở khung kinh tế – xã hội đó. Cuối cùng sẽ phân tích khung sử dụng đất cho kịch bản được chọn. Từ khung sử dụng đất này sẽ xem xét tính khả thi của các quy hoạch chuyên ngành khác.

5.30 Để đảm bảo thực hiện được tầm nhìn và mục tiêu phát triển tương lai của thành phố, đã xây dựng và kiểm tra các phương án kịch bản như sau:

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

5.31 Về ba kịch bản tăng trưởng này, đã chuẩn bị và đánh giá các mô hình tăng trưởng tương ứng trong bối cảnh phát triển bền vững. Tính bền vững theo định nghĩa trong Nghiên cứu này bao gồm các khía cạnh kinh tế, xã hội và môi trường. Đối với từng khía cạnh đều có các tham số để đánh giá cụ thể. Ví dụ, tính bền vững kinh tế được xác định căn cứ vào mức độ thu hút đầu tư, mức độ hỗn hợp của ngành công nghiệp và tác động tới vùng. Tính bền vững về xã hội được đánh giá căn cứ vào cơ hội việc làm, tính công bằng và khả năng tiếp cận dịch vụ. Tính bền vững về môi trường được tính theo mức độ ô nhiễm, vấn đề bảo tồn hệ sinh thái, khả năng đối phó với thiên tai.

(2) Kịch bản 1: Phương án Cơ sở

5.32 Khi ước tính hình thái và cách thức phát triển đô thị tương lai theo kịch bản phương án cơ sở, Đoàn Nghiên cứu sử dụng các giả định sau:

- (i) Mức độ biến thiên trung bình về quy mô dân số đã thấy trong giai đoạn 2000 - 2007;
- (ii) Cơ sở hạ tầng đô thị được cung cấp để hỗ trợ cho mức tăng trưởng trên;
- (iii) Không có tác động, can thiệp mang tính chiến lược vào phát triển đô thị hay giao thông vận tải.

5.33 Với Kịch bản 1, dân số tương lai của Đà Nẵng sẽ là 1,2 triệu người. Dân số sẽ tăng về phía tây bắc và phía nam, dọc theo tuyến QL1 nhưng không theo quy hoạch, đồng thời sự tăng trưởng tại trung tâm thành phố, bao gồm cả hai quận Hải Châu và Thanh Khê, sẽ chậm lại, khoảng 1-2%/năm. Mức độ tăng trưởng dân số nhanh nhất sẽ ở quận Liên Chiểu. Mật độ dân số ở hai quận Hải Châu và Thanh Khê sẽ cao ngang với

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

mức ở các quận khác (xem Bảng 5.3.1 và Hình 5.3.1). Vấn đề chính trong kịch bản này là sự ùn tắc tại trung tâm thành phố hiện tại và sự phát triển tràn lan mật độ thấp ở khu vực bên ngoài, khiến khó có thể cung cấp các dịch vụ cần thiết cho khu vực ngoại thành.

Bảng 5.3.1 Quy mô dân số theo Kịch bản 1: Phương án Cơ sở

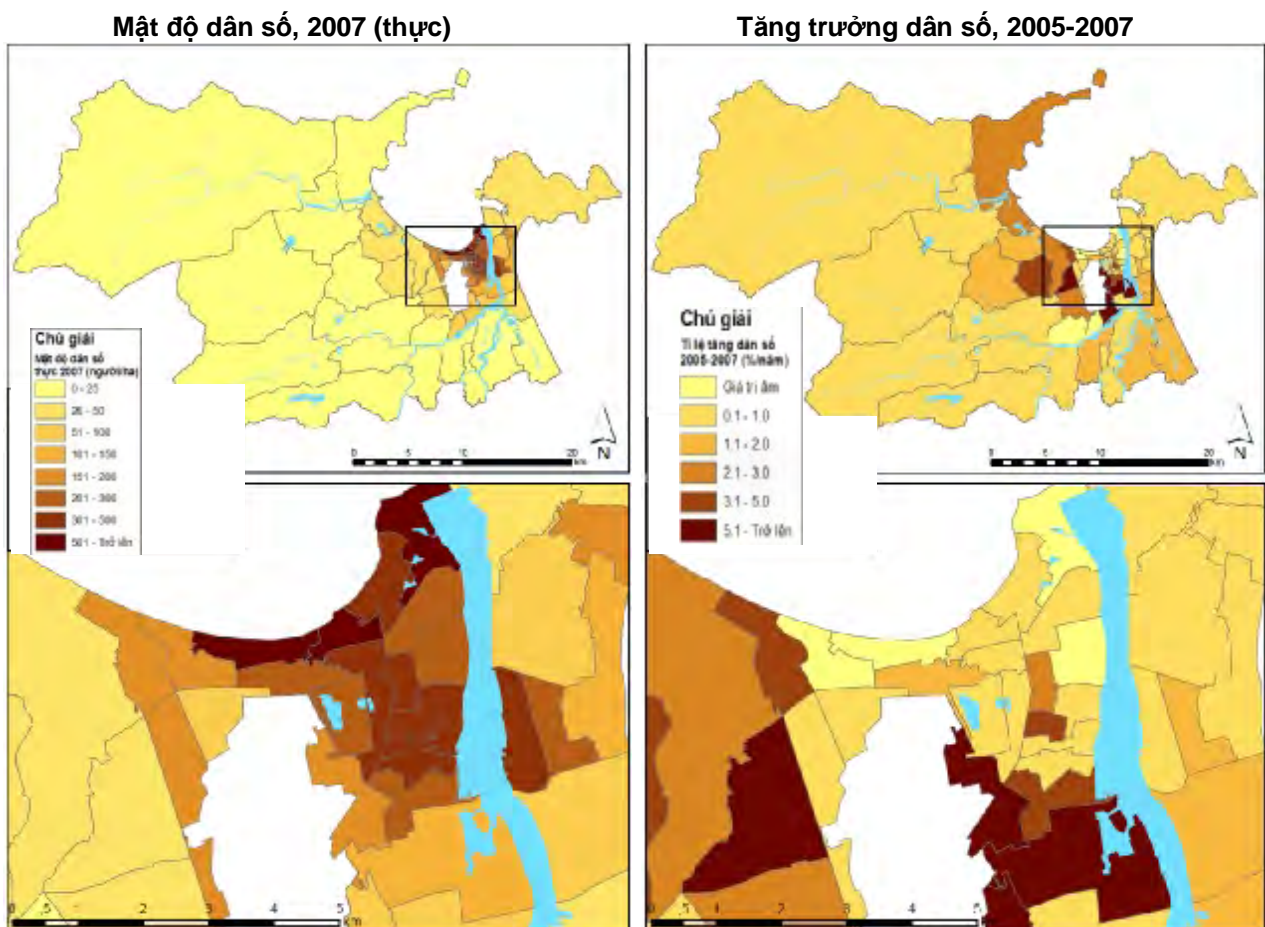
Quận/Huyện	Thực tế						Tương lai			
	Dân số (000)		Tăng trưởng (%/năm)		Mật độ dân số (người/ha)		2025			
	2000	2007	2000—2005	2005—2007	Tổng ¹	Rộng ²	Tốc độ tăng trưởng (%/năm)	Dân số (000)	Mật độ (người/ha)	
									Tổng ¹	Rộng ²
1. Hải Châu	184	195	0,8	1,0	92	206	1,1	238	113	251
2. Thanh Khê	154	167	1,5	0,3	180	250	1,6	222	239	331
3. Sơn Trà	103	120	2,8	0,7	20	76	2,5	186	31	118
4. Ngũ Hành Sơn	46	54	2,9	1,2	15	23	2,5	84	23	36
5. Cẩm Lệ	60	68	1,4	3,1	21	32	2,1	99	30	46
6. Liên Chiểu	66	95	6,6	2,5	11	26	6,0	270	33	74
7. Hòa Vang	105	107	0,1	0,7	2	14	0,3	113	2	14
Tổng	716	807	1,9	1,2	8	39	2,3	1.213	13	59

Nguồn: Tổng cục thống kê.

¹ Tổng diện tích đất, không tính quần đảo Hoàng Sa

² Khu vực đô thị và các khu vực khác phù hợp cho nhiều dạng phát triển khác nhau. Số liệu dựa trên kết quả phân tích điều kiện thổ nhưỡng, không tính các khu vực chịu ảnh hưởng của xói mòn, sông và hồ, đất lâm nghiệp, đất GTVT, nghĩa trang và các khu vực cần bảo vệ đặc biệt, ví dụ như đất san hô v.v.

Hình 5.3.1 Phân bố dân số năm 2007

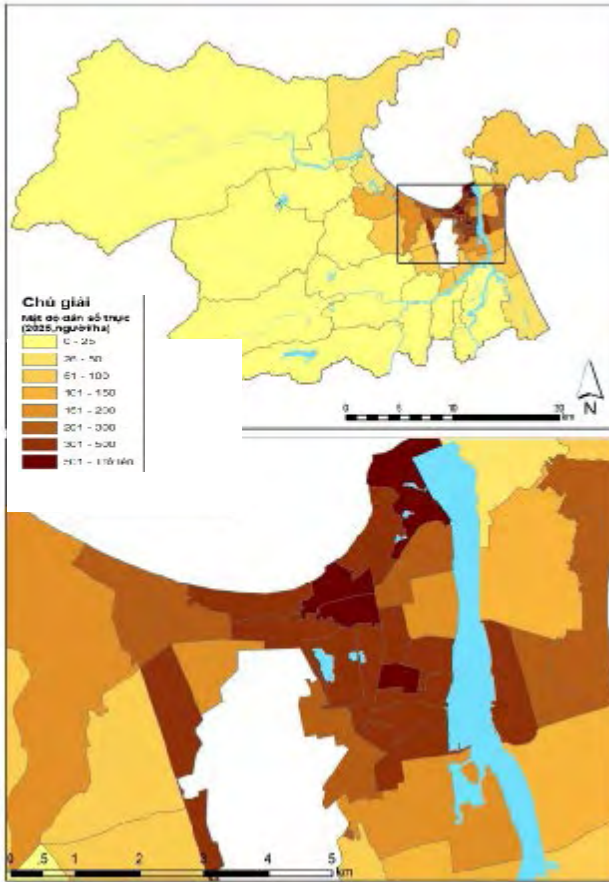


Nguồn: DaCRISS tổng hợp từ số liệu của Tổng cục thống kê

Nguồn: DaCRISS tổng hợp từ số liệu của Tổng cục thống kê

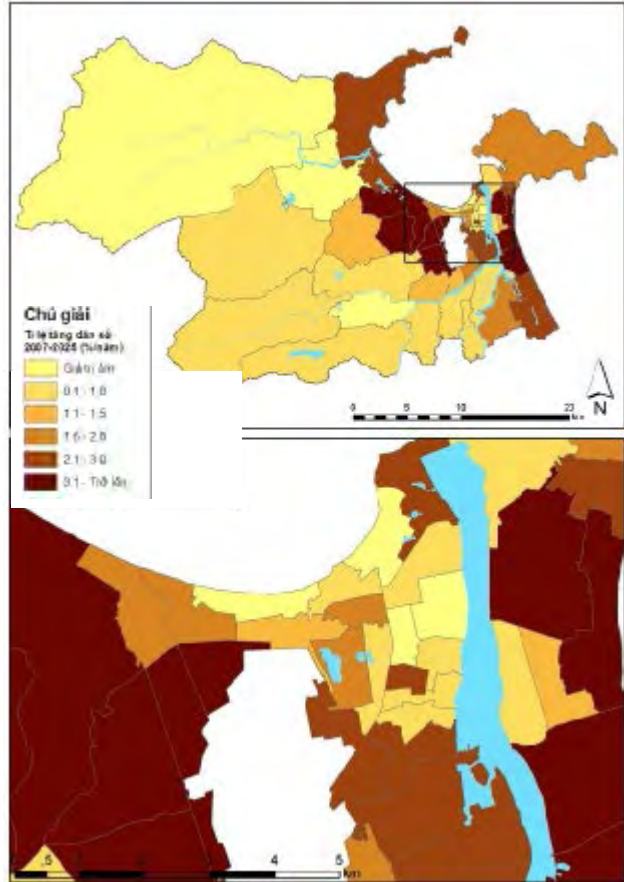
Hình 5.3.2 Phân bố dân số năm 2025, Kịch bản 1: Phương án cơ sở

Mật độ dân số, 2025



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Tăng trưởng dân số, 2007-2025



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

(3) Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng hiện tại

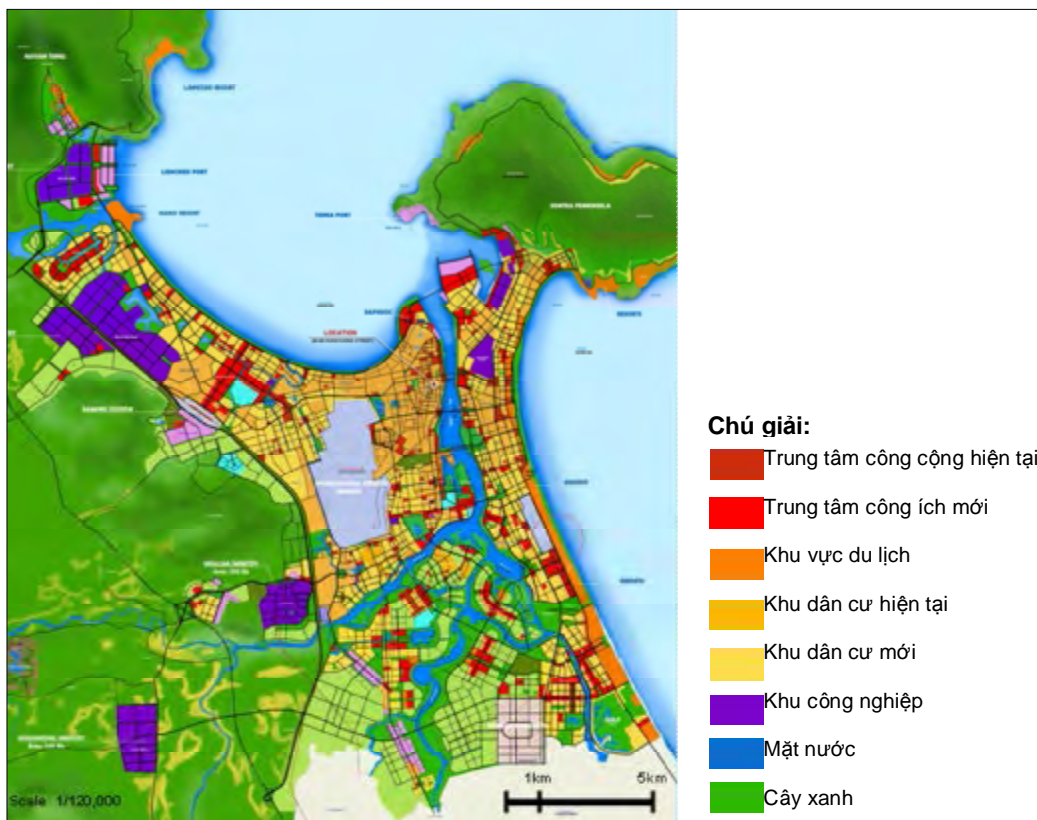
5.34 Kịch bản 2 là định hướng của quy hoạch xây dựng hiện tại nhằm đáp ứng được quy mô dân số tương lai một cách có kiểm soát. Các nguyên tắc quy hoạch chính áp dụng cho quy hoạch này bao gồm việc mở rộng các khu vực đô thị về phía tây bắc và phía nam theo các vùng đất bằng phẳng, kiểm soát phát triển về phía khu vực đồi núi và rừng. Quy hoạch này hướng tới việc gắn kết với các khu vực đô thị phía nam thuộc Quảng Ngãi. Quy hoạch này cũng bao gồm nội dung cải tạo các khu vực mặt nước và các khu công nghiệp nằm chủ yếu trên các hành lang cấp vùng để tách luồng giao thông liên tỉnh khỏi giao thông nội đô.

5.35 Mặc dù ý tưởng cơ bản và cơ cấu chung của thành phố tương lai theo quy hoạch và kịch bản này có thể được coi là hợp lý nhưng cần cân nhắc các vấn đề sau đây:

- (i) Diện tích đất được đánh giá là phù hợp cho phát triển trong quy hoạch của Sở Xây dựng là khoảng 240 km² sẽ là nơi cư trú cho 1,5 triệu người với mật độ dân số trung bình khoảng 60 người/ha (năm 2025). Do mật độ dân số ở các trung tâm nội thành hiện tại sẽ vẫn ở mức cao nên mật độ ở các khu vực bên ngoài sẽ thấp. Dân số tương lai có thể được bố trí tại các khu vực đô thị nhỏ hơn nơi có thể bố trí được những kết cấu hạ tầng đô thị cần thiết một cách hữu hiệu nhất;
- (ii) Khu vực đô thị phát triển tự phát/ không theo quy hoạch sẽ cần đến các phương thức vận tải tiếp cận là ô tô hay các phương tiện cá nhân khác. Các khu vực phụ thuộc vào ô tô không chỉ gây ra tác động tiêu cực tới môi trường mà cũng là một hệ quả “khá đắt” từ việc kiểm soát đất đai thiếu hiệu quả.

- (iii) Các đô thị hiện đại cần có các trung tâm đô thị có tính cạnh tranh, tạo điều kiện cho các hoạt động thương mại và kinh doanh ở mức cao. Có thể thấy khu vực đô thị hiện tại ở Đà Nẵng chưa có một trung tâm thương mại trung tâm rõ nét. Đối với thành phố Đà Nẵng tương lai, cần có các trung tâm đô thị được phân cấp chức năng rõ ràng để tạo môi trường cạnh tranh cho nhiều loại hoạt động thương mại và kinh doanh khác nhau – đây là vấn đề còn thiếu trong quy hoạch này.

Hình 5.3.3 Quy hoạch xây dựng hiện tại của thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Sở Xây dựng

Bảng 5.3.2 Mục đích sử dụng đất theo Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng

STT	Tên vùng	Màu	Diện tích (km ²)
1	Trung tâm hành chính công hiện tại	■	8,4
2	Khu công nghiệp	■	14,8
3	Khu dân cư hiện tại	■	60,7
4	Khu đô thị hóa	■	13,6
5	Khu vực nông thôn	■	9,0
6	Làng sinh viên Đà Nẵng	■	1,6
7	Khu vực quân sự	■	1,5
8	Khu vực sân bay	■	9,1
9	Khu vực cây xanh	■	53,9
10	Nghĩa trang	■	1,1
11	Khu vực du lịch	■	9,9
12	Khu vực mặt nước	■	14,0
	Tổng		197,6

Nguồn: DaCRISS tổng hợp từ số liệu của quy hoạch xây dựng

Bảng 5.3.3 Ước tính quy mô dân số Kịch bản 2: Quy hoạch xây dựng hiện tại

Quận/Huyện	Thực tế						Tương lai			
	Dân số (000)		Tăng trưởng (%/năm)		Mật độ dân số (người/ha)		2025			
	2000	2007	2000 - 2005	2005 - 2007	Tổng ¹	Ròng ²	Tốc độ tăng trưởng (%/năm)	Dân số (000)	Mật độ (người/ha)	
									Tổng ¹	Ròng ²
1. Hải Châu	184	195	0.8	1.0	92	181	0.3	204	97	189
2. Thanh Khê	154	167	1.5	0.3	180	213	0.2	174	188	225
3. Sơn Trà	103	120	2.8	0.7	20	67	1.9	168	28	89
4. Ngũ Hành Sơn	46	54	2.9	1.2	15	20	9.9	297	81	110
5. Cẩm Lệ	60	68	1.4	3.1	21	28	8.4	290	87	120
6. Liên Chiểu	66	95	6.6	2.5	11	24	4.3	204	25	51
7. Hòa Vang	105	107	0.1	0.7	2	12	2.4	163	2	17
Tổng	716	807	1.9	1.2	8	34	3.5	1.500	16	62

Nguồn: Tổng cục thống kê.

¹ Tổng diện tích đất, không tính quần đảo Hoàng Sa

² Khu vực đô thị và các khu vực khác phù hợp cho nhiều dạng phát triển khác nhau. Số liệu dựa trên kết quả phân tích điều kiện thổ nhưỡng, không tính các khu vực chịu ảnh hưởng của xói mòn, sông và hồ, đất lâm nghiệp, đất GTVT, nghĩa trang và các khu vực cần bảo vệ đặc biệt, ví dụ như dải san hô v.v.

(4) Kịch bản 3: Chiến lược đẩy nhanh tăng trưởng

5.36 Kịch bản 3 là kết quả của quy hoạch đẩy nhanh phát triển kinh tế cho vùng KTTĐMT và thành phố Đà Nẵng. Theo kịch bản này, thành phố tương lai sẽ có tầm quốc tế, có tính cạnh tranh, thân thiện với môi trường, có hình ảnh đặc trưng rõ nét và có tính hấp dẫn. Sau đây là các ý tưởng chính trong kịch bản này:

- (a) **Phát triển thành phố bền vững:** Vấn đề này không thể bị coi nhẹ và cần được hiểu và diễn giải phù hợp với thành phố. Để đáp ứng được các chỉ tiêu kinh tế, xã hội và môi trường trong tính bền vững thì phải áp dụng các nguyên tắc quy hoạch cơ bản sau đây;
- (b) **Đô thị nén:** Đô thị nén là đô thị có mật độ dân số ở mức từ trung bình (100 – 150 người/ha) tới cao (200 – 250 người/ha) với hình thức sử dụng đất hỗn hợp. Đây là mô hình đặc trưng với các khu vực đô thị hiện tại ở Việt Nam và một số nơi khác ở châu Á, thuận tiện cho các hoạt động kinh tế xã hội cũng như tạo ra sự cơ động và khả năng tiếp cận cao.
- (c) **Phát triển định hướng vận tải công cộng:** Các khu vực đô thị lớn sẽ không thể tránh được ùn tắc giao thông nếu như không phát triển hệ thống vận tải công cộng bao gồm đường sắt đô thị, xe buýt nhanh, xe buýt tiêu chuẩn, taxi và các phương tiện nhiều chỗ khác. Ngoài ra, các dịch vụ vận tải công cộng phải có đủ khả năng cạnh tranh với phương thức cá nhân. Để làm được điều đó thì không chỉ cần cải thiện chất lượng dịch vụ vận tải công cộng mà cũng cần phát triển khu vực đô thị sao cho có thể tiếp cận và sử dụng dịch vụ vận tải công cộng dễ dàng. Phát triển đô thị và phát triển vận tải công cộng phải gắn kết với nhau để các chuyến đi từ-cửa-tới-cửa trở nên ngắn hơn.
- (d) **Hệ thống vận tải công cộng cạnh tranh:** Các hệ thống vận tải công cộng phải hấp dẫn về các mặt an toàn, tiện lợi, đúng giờ, hoạt động thường xuyên và mức giá vé để khuyến khích người dân sử dụng.
- (e) **Môi trường sống tốt:** Người dân đô thị cần có điều kiện nhà ở, điều kiện sống tốt. Mạng lưới xã hội hình thành trong các cộng đồng hiện nay phải được tăng cường đồng thời tạo dựng các mối quan hệ mới trong các cộng đồng mới.

- (f) **Các trung tâm đô thị cạnh tranh:** Người dân và nhà đầu tư thực hiện nhiều hoạt động kinh tế, xã hội, văn hóa v.v. khác nhau trong đô thị. Do đó, quy hoạch phải giúp tạo dựng được các trung tâm đô thị phân cấp theo chức năng giúp người dân tiếp cận dễ dàng và hiệu quả hơn tới các dịch vụ cần thiết.
- (g) **Thiết kế đô thị và cảnh quan hấp dẫn và phù hợp:** Một đô thị nổi tiếng thường có được hình ảnh đặc trưng đã tạo dựng được trong nhiều năm và được xã hội chấp nhận. Do Đà Nẵng có cảnh quan đa dạng nên việc phải làm là gắn kết chúng với các khu di sản thiên nhiên, văn hóa v.v. hay các điểm nhấn không gian sao cho thu hút được cả khách tới thăm và người dân bản địa.
- (h) **Thành phố bảo vệ môi trường và chủ động đối phó với thiên tai:** Trước khi phát triển bất kỳ dự án nào trong thành phố thì cũng phải tính tới vấn đề bảo vệ môi trường tự nhiên, tập trung vào việc đánh giá tính phù hợp cho phát triển của khu vực đó một cách khoa học. Từ kết quả này có thể thấy rằng diện tích phù hợp cho phát triển ở thành phố chỉ chiếm khoảng 26% tổng diện tích, tương đương 250 km². Ngoài ra cũng cần có nhiều nỗ lực để đảm bảo thành phố chủ động đối phó với thiên tai.

Bảng 5.3.4 Phân bổ dân số theo Kịch bản 3: Chiến lược đẩy nhanh tăng trưởng

Quận/Huyện	Thực tế						Tương lai			
	Dân số (000)		Tăng trưởng (%/năm)		Mật độ dân số (người/ha)		2025			
	2000	2007	2000—2005	2005—2007	Tổng ¹	Ròng ²	Tốc độ tăng trưởng (%/năm)	Dân số (000)	Mật độ (người/ha)	
									Tổng ¹	Ròng ²
1. Hải Châu	184	195	0,8	1,0	92	206	0,4	209	99	188
2. Thanh Khê	154	167	1,5	0,3	180	249	0,7	188	203	234
3. Sơn Trà	103	120	2,8	0,7	20	81	3,8	235	39	84
4. Ngũ Hành Sơn	46	54	2,9	1,2	15	19	11,3	370	101	111
5. Cẩm Lệ	60	68	1,4	3,1	21	28	7,9	270	81	98
6. Liên Chiểu	66	95	6,6	2,5	11	24	7,7	363	44	74
7. Hòa Vang	105	107	0,1	0,7	2	12	8,7	481	7	57
Tổng	716	807	1,9	1,2	8	34	5,5	2.117	22	85

Nguồn: Tổng cục thống kê.

¹ Tổng diện tích đất, không tính quần đảo Hoàng Sa

² Khu vực đô thị và các khu vực khác phù hợp cho nhiều dạng phát triển khác nhau. Số liệu dựa trên kết quả phân tích điều kiện thổ nhưỡng, không tính các khu vực chịu ảnh hưởng của xói mòn, sóng và hồ, đất lâm nghiệp, đất GTVT, nghĩa trang và các khu vực cần bảo vệ đặc biệt, ví dụ như vỉa san hồ v.v.

2) Chiến lược tăng trưởng đề xuất

5.37 Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá nhanh các phương án kịch bản theo quan điểm phát triển Đà Nẵng bền vững, trong đó:

- (i) Tăng trưởng đô thị tránh theo hướng tràn lan, khuyến khích sử dụng đất hiệu quả;
- (ii) Tính bền vững về kinh tế đồng nghĩa với tính cạnh tranh, bao gồm đa dạng hóa ngành nghề, hấp dẫn đầu tư, tác động tới vùng, v.v.;
- (iii) Tính bền vững về xã hội nghĩa là có điều kiện sống tốt, bao gồm cơ hội việc làm, tiếp cận dịch vụ, tính bình đẳng, v.v.;
- (iv) Tính bền vững về môi trường cần xem xét đến mức độ ô nhiễm, vấn đề bảo vệ hệ sinh thái, chủ động đối phó với thiên tai, v.v.

5.38 Kết quả đánh giá nhanh các kịch bản trên được tổng hợp trong Bảng 5.3.5, thể hiện khu vực đô thị tiềm năng trong thành phố đủ rộng để đáp ứng cho dân số 2,1 triệu người.

Bảng 5.3.5 Đánh giá nhanh các kịch bản tăng trưởng không gian

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS.

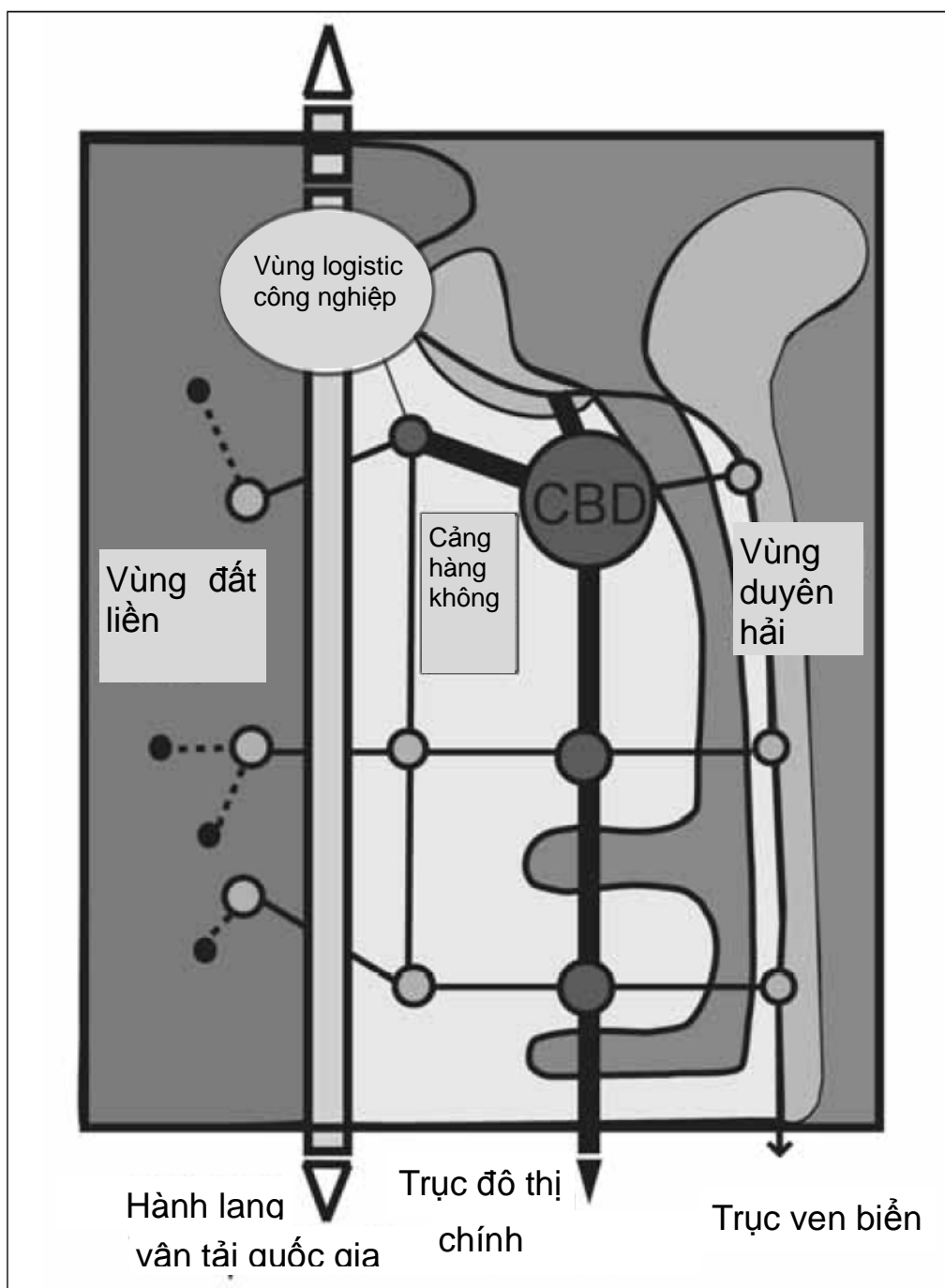
¹ Khu vực đô thị và các khu vực khác phù hợp cho nhiều dạng phát triển khác nhau. Số liệu dựa trên kết quả phân tích điều kiện thổ nhưỡng, không tính các khu vực chịu ảnh hưởng của xói mòn, sông và hồ, đất lâm nghiệp, đất GTVT, nghĩa trang và các khu vực cần bảo vệ đặc biệt, ví dụ như vỉa san hồ v.v.

5.39 Yếu tố chủ chốt trong quy hoạch phát triển đô thị bền vững là phải xác định được các chỉ tiêu phù hợp về mức độ tập trung của khu vực đô thị mà không làm tổn hại tới tính bền vững về môi trường. Phần lớn các khu vực đô thị truyền thống ở các thành phố tại Việt Nam đều có mật độ dân số dày đặc và sử dụng đất hỗn hợp. Đây thường là các trung tâm năng động, tạo điều kiện cho nhiều hoạt động đô thị và góp phần tạo dựng hình ảnh hấp dẫn cho thành phố đó. Các trung tâm này góp phần vào nền kinh tế của thành phố thông qua việc tạo cơ hội việc làm. Do các khu vực đô thị nhỏ và tập trung nên tính lưu động và khả năng tiếp cận của người dân khá tốt và được đảm bảo. Tóm lại, khu vực đô thị truyền thống ở Việt Nam là một mô hình thành phố bền vững.

5.40 Tuy nhiên, trong vài thập kỷ trở lại đây thì các khu vực đô thị này đang mở rộng nhanh chóng. Một đặc điểm quan trọng trong loại hình phát triển này – cho dù là có hay không có quy hoạch – là các khu vực đô thị đó dần mất đi tính tập trung. Các khu đô thị mới có mật độ dân số thấp và không được đảm bảo về dịch vụ và việc làm. Ở đây cũng khó phát triển các dịch vụ vận tải công cộng hữu hiệu và hiệu quả cũng như khó bố trí các dịch vụ cơ sở hạ tầng khác hiệu quả về chi phí.

5.41 Do các khu vực phía ngoài của Đà Nẵng đã bắt đầu đô thị hóa nên đây là thời điểm quan trọng mà thành phố phải xác định xem nên theo đuổi hình thái đô thị nào để đảm bảo cho Đà Nẵng trở thành một thành phố môi trường bền vững. DaCRISS kiến nghị phát triển theo hướng dựa vào vận tải công cộng, có sự gắn kết chặt chẽ với phát triển sử dụng đất ở mật độ trung tới cao.

Hình 5.3.4 Ý tưởng cấu trúc không gian của Kịch bản 3



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

5.4 Kết cấu hạ tầng đô thị và Chức năng đô thị cơ bản

1) Ý tưởng và định hướng quy hoạch

5.42 Mục tiêu chính của lập quy hoạch không gian là thúc đẩy phát triển các đô thị bền vững về môi trường, môi trường sống tốt và mang tính cạnh tranh. Về vấn đề này, Dự án DaCRISS đưa ra một số nguyên tắc chính được tóm lược như sau:

- (i) **Tính bền vững về môi trường:** Được đảm bảo bằng phân vùng môi trường trình bày trong phần 5.2.
- (ii) **Tính cạnh tranh:** Được thúc đẩy thông qua phát triển mang tính liên kết của các trung tâm hoạt động có hiệu quả với hệ thống giao thông đô thị tốt và cơ sở hạ tầng đã được cải thiện. Các trung tâm thương mại hiện đại được xây dựng, các khu công nghiệp được nâng cấp, các trung tâm mới (như khu liên hợp đại học, khu du lịch) cũng được xây dựng theo cách hiệu quả nhất.
- (iii) **Môi trường sống tốt:** Điều này đạt được thông qua nâng cao công tác quản lý sử dụng đất bằng cách kiểm soát việc xây dựng của các ngành công nghiệp gây ô nhiễm, các hoạt động trong khu dân cư cũng như khu tổng hợp; đồng thời cung cấp dịch vụ cơ sở hạ tầng cần thiết ở cấp phường/xã.

5.43 Đà Nẵng đang trên đà phát triển, dự kiến sẽ còn tăng trưởng hơn nữa; quản lý việc phát triển của quá trình đô thị hóa vô cùng quan trọng. Cần chú trọng đến ba vấn đề cơ bản sau:

- (i) **Vành đai tăng trưởng:** Để tránh sự phát triển lộn xộn của các khu đô thị, việc xây dựng một vành đai tăng trưởng được xem là cần thiết và có hiệu quả, đây là thực tiễn ở nhiều nước khác.
- (ii) **Chỉ đạo phát triển thông qua gắn phát triển mạng lưới giao thông chính với phát triển đô thị:** Giấy phép quy hoạch và giấy phép xây dựng phải được cấp cho nhà đầu tư một cách chiến lược, dựa trên quy hoạch đô thị theo hướng quy hoạch nén; và một khu đô thị hiệu quả là khu đô thị có sự hợp tác phù hợp giữa thành phố với nhà đầu tư.
- (iii) **Các quy định, chế tài sử dụng đất:** Quá trình phát triển phải được giám sát; và có những quy định, chế tài cần thiết để xây dựng các khu đô thị như mong muốn.

5.44 Các vấn đề khác trong quy hoạch không gian như sau:

- (i) Các khu vực đô thị sẽ được bố trí theo mô hình nén với mật độ dân số và các hoạt động kinh tế – xã hội cao, nơi tính linh động và khả năng tiếp cận được hỗ trợ bởi ba tuyến vận tải khối lượng lớn, hệ thống xe buýt gắn kết và các hệ thống vận tải công cộng khác. Các tuyến vận tải khối lượng lớn (hệ thống cụ thể sẽ được nghiên cứu chi tiết sau) sẽ tạo thành trục xương sống cho hệ thống đô thị, là tuyến phát triển các trung tâm hoạt động chính.
- (ii) Các khu vực đô thị chính sẽ được phát triển về phía nam và sau này sẽ nối với các khu vực đô thị tại Hội An và các cụm đô thị khác trong tỉnh Quảng Nam.
- (iii) Các hoạt động sản xuất công nghiệp cũng như các dự án phát triển đất đai quy mô lớn sẽ được bố trí trong hệ thống vận tải chiến lược, ví dụ như đường cao tốc, đường sắt và cả đường sắt cao tốc. Việc gắn kết với cảng biển và cảng hàng không cũng sẽ được cân nhắc kỹ lưỡng. Việc gắn kết hữu hiệu hệ thống vận tải liên tỉnh với các khu công nghiệp và các dự án phát triển quy mô lớn cũng như hệ thống đô thị có ý nghĩa quan trọng để Đà Nẵng có thể phát huy vai trò trung tâm cạnh tranh của vùng KTTĐ Miền Trung.

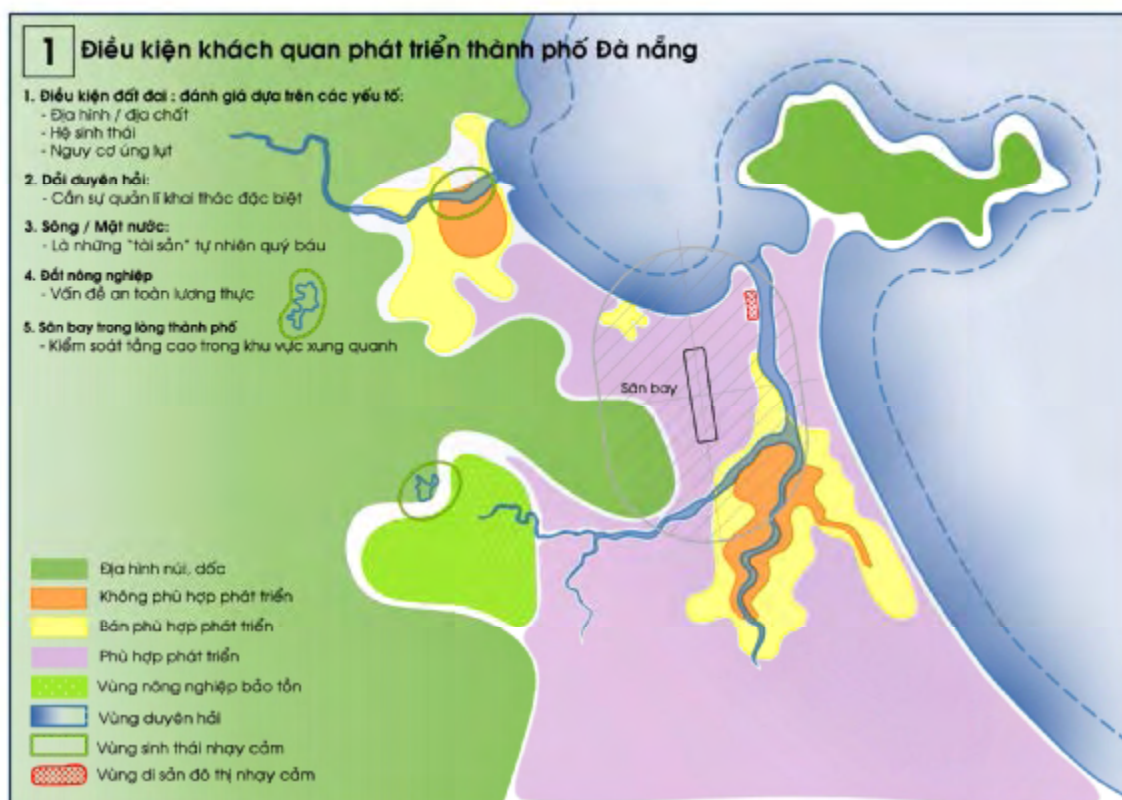
(iv) Các khu vực đô thị mật độ trung bình – cao sẽ được thiết kế sao cho bố trí đủ không gian các toà nhà cao tầng – thấp tầng có mục đích và công năng hỗn hợp/đa dạng cũng như có đủ không gian mở và không gian xanh.

2) Ý tưởng cấu trúc không gian

(1) Phân vùng

5.45 Thực hiện nghiên cứu môi trường cơ bản trước khi triển khai đầu tư phát triển. Phân vùng như sau: (i) vùng bảo tồn sinh thái (núi / rừng), (ii) vùng biển / sông gồm bờ sông và bờ biển và (iii) vùng phát triển đô thị nơi sẽ triển khai nhiều loại hình phát triển (xem hình 5.4.1).

Hình 5.4.1 Phân vùng bảo tồn và phát triển



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS.

(2) Mạng lưới không gian mở và không gian xanh

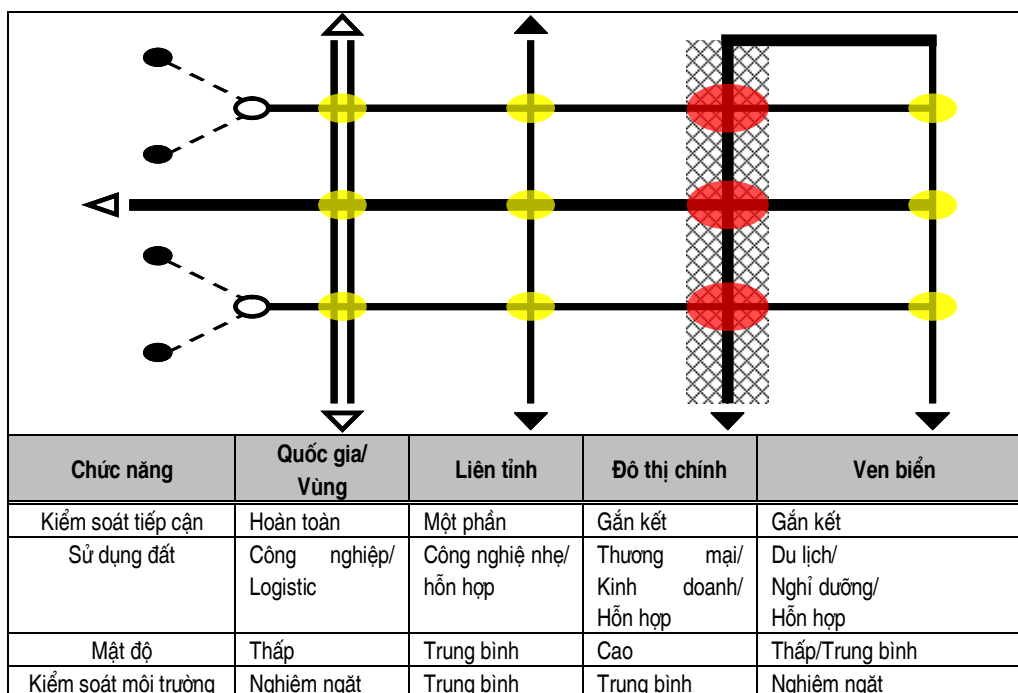
5.46 Với nguồn tài nguyên môi trường tự nhiên phong phú bao gồm rừng, núi, đồi, cây cối, nước (sông, hồ, biển), bãi biển có thể mang đến một mạng lưới không gian mở và không gian xanh lý tưởng; góp phần nâng cao tính độc đáo và hình ảnh đặc trưng riêng cho thành phố, tạo cảnh quan đa dạng; cung cấp một không gian lý tưởng về du lịch và nghỉ ngơi giải trí cho cả người dân và du khách nếu những tài nguyên này được giữ gìn một cách hợp lý.

(3) Cấu trúc cơ bản của mạng lưới giao thông đô thị

5.47 Các nguyên tắc trong phát triển mạng lưới giao thông đô thị là cung cấp kết cấu hạ tầng và dịch vụ vận tải để đáp ứng nhiều loại yêu cầu, nhu cầu và chức năng khác nhau; cụ thể như sau (xem Hình 5.4.2):

- (a) **Mạng lưới vận tải hàng hóa liên tỉnh:** Cảng biển sẽ đóng vai trò quan trọng trong lĩnh vực vận tải hàng hóa từ/tới thành phố Đà Nẵng. Sẽ có một khối lượng lớn hàng hóa được vận chuyển qua lại giữa hai cảng (Tiên Sa và Liên Chiểu) và các khu công nghiệp trong thành phố và các tỉnh khu vực miền Trung. Để có thể đáp ứng và phục vụ lưu lượng lớn xe tải thì mạng lưới đường chính yếu phục vụ vận tải hàng hóa phải được nghiên cứu kỹ lưỡng. Trong trường hợp đó thì phải cân nhắc những điều kiện như sau:
 - (i) Liên kết hiệu quả các đầu mối vận tải hàng hóa như cảng và khu công nghiệp với mạng lưới đường bộ liên tỉnh, ví dụ như đường bộ cao tốc Bắc – Nam và đường tránh quốc lộ 1A.
 - (ii) Tránh đưa luồng xe tải vào trong trung tâm đô thị hay các khu vực mới phát triển ở phía nam và phía đông khu vực nghỉ dưỡng ven biển.
- (b) **Mạng lưới vận chuyển hành khách liên tỉnh:** Ga đường sắt Đà Nẵng hiện tại và bến xe khách liên tỉnh sẽ được di dời ra khu vực gần nhà ga đường sắt cao tốc mới ở phía nam quận Liên Chiểu nơi sẽ có các tiểu trung tâm của Đà Nẵng trong tương lai. Điều này sẽ tạo điều kiện trung chuyển dễ dàng hơn cho hành khách. Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng sẽ vẫn tiếp tục nằm ở vị trí hiện tại và cần được nâng cấp năng lực nhà ga. Các bến hành khách sẽ được phát triển ở bờ tây sông Hàn. Để bố trí điều kiện tiếp cận tốt tới các bến hành khách này thì sẽ phải bố trí các dịch vụ vận tải công cộng thuận tiện, bao gồm hệ thống vận tải khối lượng lớn tốc độ cao ở đô thị (UMRT) và hệ thống xe buýt đô thị.
- (c) **Mạng lưới đường chính yếu:** Mạng lưới đường chính yếu đóng vai trò chính trong giao thông nội đô với cự ly đi lại tương đối dài, ví dụ như các chuyến đi giữa các quận/huyện và giữa các trung tâm đô thị. Quá trình quy hoạch mạng lưới đã cân nhắc quy mô và đặc điểm phát triển đô thị. Cũng cần thấy rằng việc nghiên cứu mạng lưới vận tải sẽ đòi hỏi phải điều chỉnh kịch bản và khung phát triển đô thị.
- (d) **Mạng lưới đường thứ yếu:** Mạng lưới đường thứ yếu sẽ bổ sung cho mạng lưới đường chính yếu và phục vụ dòng giao thông nội quận/huyện với cự ly chuyển đi tương đối ngắn. Quá trình quy hoạch mạng lưới có tính tới mật độ phát triển đô thị. Tuy nhiên, báo cáo này chưa vạch ra mạng lưới đường thứ yếu. Mạng lưới đường này sẽ được nghiên cứu cho từng khu vực sau khi đã quyết định được về mạng lưới đường chính yếu.
- (e) **Hành lang vận tải khối lượng lớn đề xuất:** Để bố trí dịch vụ vận tải hiệu quả giữa các khu vực và điểm phát sinh/thu hút nhu cầu vận tải lớn, ví dụ như các trung tâm đô thị hiện tại và mới, các trung tâm quận/huyện, các ga đường sắt, cảng hàng không, các khu phát triển mới trong kịch bản phát triển đô thị, và để tránh đầu tư quá nhiều vào phát triển đường bộ, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất mạng lưới UMRT phục vụ các hành lang vận tải khối lượng lớn chính.

Hình 5.4.2 Cơ cấu mạng lưới GTVT, Sử dụng đất và Kiểm soát môi trường



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

(4) Các trung tâm đô thị: Sẽ phát triển 3 trung tâm đô thị chính và một số trung tâm ngoại ô.

- (i) Ở cụm Tây – Bắc, khu trung tâm thương mại số 1 là các trung tâm hành chính mới, phục vụ các dịch vụ kinh tế-xã hội địa phương.
- (ii) Khu trung tâm thương mại số 2: Từng bước cải tạo trung tâm đô thị hiện nay theo cách bảo tồn các khu vực có giá trị văn hóa, lịch sử và cảnh quan đô thị cũng như các hoạt động kinh tế-xã hội truyền thống pha trộn với các mô hình phát triển hiện đại. Cần xem xét kỹ thiết kế cảnh quan và đô thị nhằm xây dựng hình ảnh một thành phố hấp dẫn và thu hút. Cũng cần có các quy định hướng dẫn xây dựng các công trình cao tầng cũng như thiết kế các công trình và cơ sở vật chất kỹ thuật trên nguyên tắc phù hợp.
- (iii) Khu trung tâm thương mại số 3 được phát triển ở cụm phía nam, nơi dự kiến tập trung phát triển trong tương lai. Đề xuất phát triển trung tâm đô thị mới có sức cạnh tranh quốc tế từ góc độ chức năng và thiết kế để phát triển các công trình cao tầng hiện đại nhằm cung cấp văn phòng, cơ sở thương mại, khách sạn, trung tâm hội nghị, v.v. Cùng với các trường đại học và cơ sở y tế chất lượng cao cũng như các khu nghỉ cao cấp, dự kiến trung tâm này sẽ trở thành điểm đến hấp dẫn không chỉ ở Việt Nam mà ở toàn khu vực Châu Á.

(5) Mở rộng đô thị về phía tỉnh Quảng Nam: Có khả năng mở rộng đô thị về phía tỉnh Quảng Nam, phát triển về phía Nam dọc theo các tuyến đường chính. Điều này đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc liên kết Đà Nẵng với khu vực Hội An.

(6) Ý tưởng cấu trúc không gian

5.48 Dựa trên nội dung cơ bản của các cuộc hội thảo trước, ý tưởng cấu trúc không gian được xây dựng như sau (xem Hình 5.4.3).

Hình 5.4.3 Ý tưởng cấu trúc không gian của thành phố Đà Nẵng

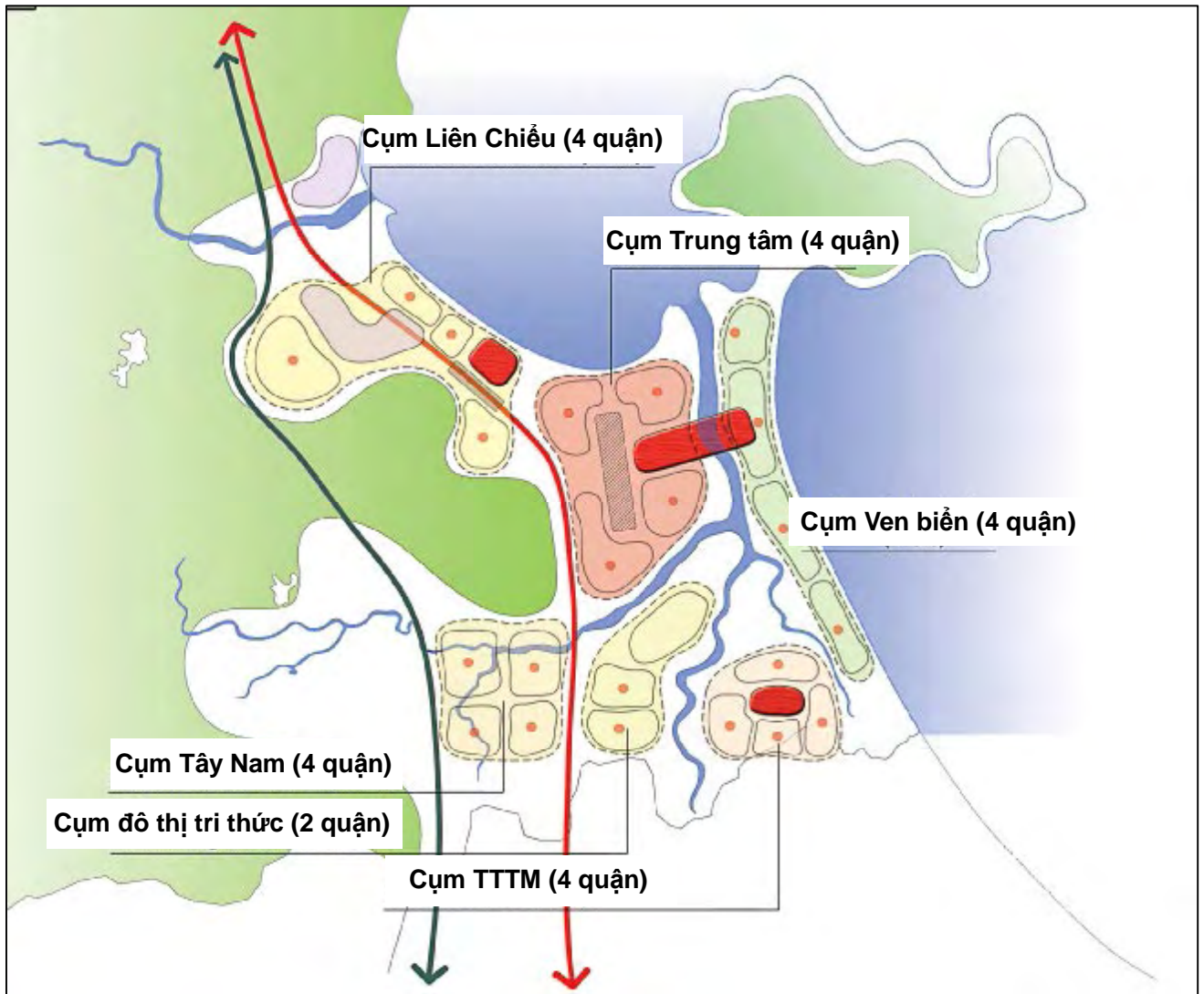


Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Các cụm phát triển

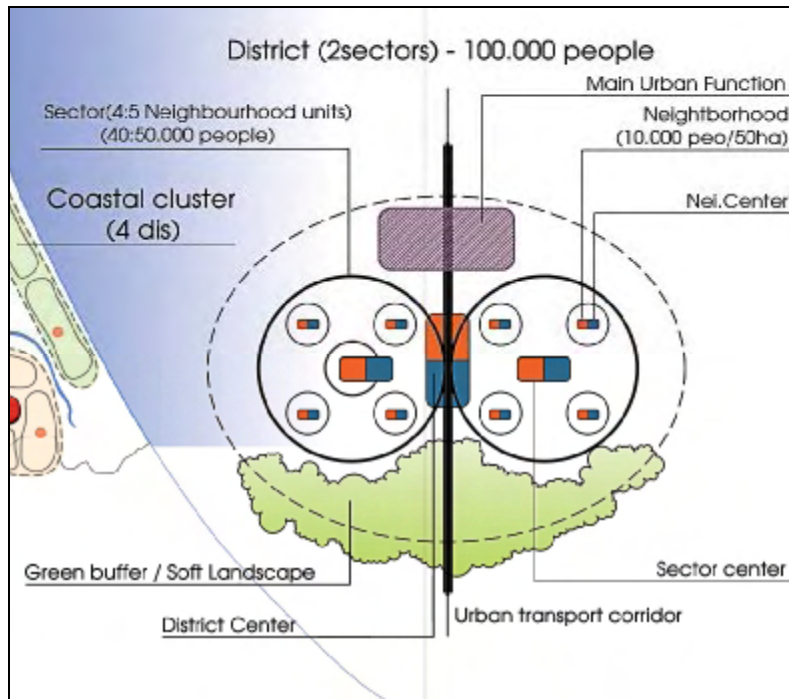
5.49 Vùng phát triển đô thị gồm 5 loại cụm đô thị là (i) cụm đô thị lịch sử hoặc khu vực đô thị đã phát triển hiện nay – khu vực cần tái phát triển chứ không phải phát triển mới, (ii) cụm đô thị/công nghiệp phía tây bắc, gồm các khu đô thị hiện có và các khu đô thị mới, (iii) cụm đô thị ở phía Nam thành phố nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển hiệu quả và hợp lý nhất và (v) cụm bán đô thị với các mục đích sử dụng đất như đất nông nghiệp đô thị, các hoạt động thân thiện với môi trường và có mật độ thấp, mở rộng đô thị trong tương lai, v.v.....

Hình 5.4.4 Ý tưởng phát triển theo mô hình “cụm”



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.4.5 Ý tưởng các cụm phát triển



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS.

4) Sân bay quốc tế Đà Nẵng

5.50 Vị trí và chức năng của sân bay Đà Nẵng sẽ ảnh hưởng tới sự phát triển đô thị tương lai của thành phố về nhiều mặt. Hiện tại, do sân bay nằm ở trung tâm thành phố nên thành phố tương đối thuận tiện hơn so với các đô thị khác. Sân bay này cũng tạo cơ hội thu hút một số lượng lớn khách du lịch với vai trò cửa ngõ nối ra ba khu di sản thiên nhiên thế giới, các bãi biển tươi đẹp, quần thể động thực vật trong phạm vi ảnh hưởng của sân bay. Tuy nhiên, sân bay vẫn còn có thể mở rộng hơn nữa để đáp ứng sự gia tăng về lưu lượng vận tải. Ngoài ra, chính vị trí của sân bay – tạo điều kiện tiếp cận tốt tới khu trung tâm thành phố cho khách tới thăm – lại là điểm yếu của sân bay này vì khi lưu lượng vận tải gia tăng, mức độ tiếng ồn cũng sẽ tăng theo.

5.51 Trên cơ sở cân nhắc trở ngại và thuận lợi của sân bay hiện hữu, Đoàn Nghiên cứu cho rằng vai trò và vị trí của sân bay Đà Nẵng có tác động mạnh mẽ tới toàn bộ chiến lược phát triển của thành phố, cụ thể như sau:

- (i) Việc nằm tương đối xa các đô thị lớn, không chỉ là Hà Nội và TpHCM mà còn cả các đô thị khác ở châu Á và trên thế giới, đã trở thành một điểm bất cập rõ ràng, cản trở quá trình phát triển của thành phố và của cả vùng. Việc tăng cường tính kết nối giữa thành phố Đà Nẵng với hai vùng kinh tế trọng điểm còn lại cần phải có tuyến đường bộ cao tốc và đường sắt cao tốc, nhưng hai dự án này cần nhiều thời gian và mức đầu tư khổng lồ. Trong trường hợp đó, hàng không là phương thức vận tải nhanh và hiệu quả nhất về chi phí. Tuy nhiên, việc Đà Nẵng nằm xa các đô thị lớn khác được bù đắp một phần bằng việc có sân bay nằm ngay trung tâm;
- (ii) Đảm bảo có được một sân bay cạnh tranh là giải pháp chiến lược và nhanh nhất giúp kết nối Đà Nẵng và vùng KTTĐMT với thế giới cũng như với vùng KTTĐBB và vùng KTTĐPN. Theo đó, sân bay hiện có cần được cải tạo và tăng cường để tương xứng với các sân bay quốc tế khác đang thu hút các chuyến bay trực tiếp

từ/tới các đô thị lớn trong khu vực và trên thế giới. Cơ hội sẽ đến khi các chiến lược phát triển và quảng bá du lịch được triển khai trong vùng KTTĐMT cùng với dự án cải tạo sân bay một cách đồng bộ. Kết nối trực tiếp với các đô thị khác cũng tạo thêm cơ hội du lịch MICE (gặp mặt, hội nghị, triển lãm). Tương tự như trên, cụ thể giữa Đà Nẵng với các đô thị mới có thể được bù đắp bằng việc khách có thể tới trung tâm thành phố tương đối dễ dàng và thuận lợi;

- (iii) Việc gắn kết hơn nữa chức năng và công trình sân bay với các khu vực đô thị, đặc biệt là khu thương mại trung tâm, có ý nghĩa quan trọng trong nỗ lực biến sân bay thành một phần nội tại của hệ thống đô thị về các mặt kết cấu hạ tầng, chức năng và cảnh quan. Ví dụ, nhà ga có thể biến thành trung tâm thương mại/vui chơi và có hệ thống trung chuyển, quá cảnh hiệu quả, ví dụ như xe buýt cao cấp, đường sắt nhẹ, đường sắt một ray v.v. để nối sân bay với các công trình thương mại trong khu trung tâm và các tổ hợp nghỉ dưỡng. Biến Đà Nẵng thành một thành phố cảng hàng không cũng có thể được coi là một phần trong tầm nhìn phát triển của thành phố; và
- (iv) Mặc dù theo quy định của ICAO thì các sân bay quốc tế không được có không gian bay hạn chế để đảm bảo hoạt động an toàn cho máy bay, nhưng nghiên cứu sơ bộ cho thấy có nhiều công trình với chiều cao trên 53m sẽ mọc lên ở khu vực gần sân bay do thiếu đất có thể phát triển được ở những địa điểm khác (xem Hình 5.4.6).

5.52 Mặc dù quy mô và chức năng của sân bay Quốc tế Đà Nẵng do Trung ương quyết định, nhưng Đoàn Nghiên cứu có một số ý kiến như sau:

- (i) Về khía cạnh tiếp cận của khách du lịch nội địa và quốc tế, sân bay có thể phục vụ cho du khách đến Quảng Nam và Huế, vấn đề này thậm chí sẽ được thực hiện tốt hơn khi các đường bộ cao tốc, đường sắt cao tốc hoàn thành. Lợi thế chiến lược này cần phải được duy trì trong tương lai. Tuy nhiên, để thực hiện được, thành phố Đà Nẵng phải khắc phục những tác động bất lợi của sân bay như sau: tiếng ồn của máy bay tăng lên và hạn chế chiều cao tĩnh không, vấn đề cần được chú trọng từ quan điểm phát triển và lập quy hoạch đô thị.
- (ii) Mức độ tiếng ồn tăng lên do số lượng chuyến bay tăng có thể là vấn đề lo ngại của người dân. Mặc dù tiến bộ của công nghệ góp phần làm giảm tiếng ồn máy bay, nhưng cũng cần tổ chức lại về sử dụng đất tại các khu vực bị ảnh hưởng và đưa ra các giải pháp cần thiết.
- (iii) Để hoạt động khai thác bay an toàn, có một bộ luật quốc tế giới hạn chiều cao tĩnh không trong phạm vi khu vực cụ thể từ tuyến bay được khai thác. Như đã trình bày trong báo cáo, theo bộ luật này, nhiều khu vực đô thị hiện hữu bị hạn chế xây các công trình trong giới hạn 45 m (53 m kể cả cao độ). Chiều cao này được xem là đủ cho phát triển tương lai của thành phố vì các lý do sau đây:
- Xây dựng quá mức các công trình cao tầng trong trung tâm thành phố sẽ làm nghiêm trọng hơn tình trạng ách tắc giao thông như tại thành phố Hồ Chí Minh. Kiến nghị cần phải áp dụng bộ luật này làm cơ sở kiểm soát chiều cao công trình trong trung tâm thành phố hiện hữu.
 - Kiểm soát chiều cao công trình cũng rất quan trọng xét từ góc độ thiết kế đô thị và cảnh quan của trung tâm thành phố gồm cả vùng văn hóa dọc sông Hàn.

Chiều cao công trình được tiêu chuẩn hóa và thống nhất sẽ tạo ra cảnh quan đô thị hài hòa, không chỉ làm tăng các giá trị văn hóa mà cả giá trị kinh tế.

- Do đó Đoàn nghiên cứu DaCRISS đề xuất cần phát triển một Khu thương mại trung tâm (CBD) mới ở phía Nam thành phố. Trung tâm này sẽ gắn kết chặt chẽ với các tuyến vận tải đô thị tốc độ cao khối lượng lớn (UMRT) và khuyến khích phát triển các công trình cao tầng theo hướng tập trung.

Hình 5.4.6 Hạn chế chiều cao công trình ở khu vực gần sân bay Đà Nẵng



Chú thích: Chiều cao công trình dựa trên thông tin cung cấp từ đơn vị đại diện của các công trình đó.

5.5 Các dự án phát triển đô thị hiện có

5.53 Bảng 5.5.1 thể hiện danh sách các dự án đã được UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt. Trong quá trình xây dựng quy hoạch, Đoàn Nghiên cứu đã dựa trên các dự án này.

Bảng 5.5.1 Danh mục các dự án đã được UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt (Tháng 11/2009)

STT	Tên dự án	Quận/huyện
Hải Châu		
HC-1	Khu vực phía Nam đường 3/2	Hải Châu
HC-2	Khu tái định cư Thuận Phước	Hải Châu
HC-3	Khu D Thuận Phước (khu tái định cư)	Hải Châu
HC-4	Khu vực đoạn Trần Quý Cáp - Lê Lợi - Đống Đa	Hải Châu
HC-5	Khu ven sông từ bảo tàng Chăm đến sông Cổ Cò	Hải Châu
HC-6	Tuyến thương mại, kinh doanh phía trước sân bay	Hải Châu
HC-7	Khu dân cư Tây Nam Hòa Cường	Hải Châu
HC-8	Khu dân cư Tuyên Sơn (giữa đường 2/9 và đường Núi Thành)	Hải Châu
HC-9	Ga hành khách quốc tế - sân bay Đà Nẵng (bao gồm đường dẫn)	Hải Châu
HC-10	Khu dân cư số 2 đường Nguyễn Tri Phương	Hải Châu
HC-11	Khu dân cư Tuyên Sơn 3	Hải Châu
HC-12	Khu dân cư ngã ba cầu Tuyên Sơn	Hải Châu
HC-13	Khu dân cư phía nam đường Phan Đăng Lưu	Hải Châu
HC-14	Khu đô thị hồ Đầm Rong ở Thuận Phước	Hải Châu
HC-15	Khu dân cư hồ Đầm Rong	Hải Châu
Thanh Khê		
TK-1	Khu dân cư Thanh Lộc Đán	Thanh Khê
TK-2	Khu dân cư 265B trên đường Trần Cao Vân	Thanh Khê
TK-3	Khu dân cư số 1 và 2 bà Thạc Gián - Đất xây dựng khu chung cư - Đất giao thông (đường Đỗ Quang kéo dài)	Thanh Khê
TK-4	Khu tái định cư phường Xuân Hà (Công ty Sản xuất tụ film thuộc Công ty phát triển công nghệ và thiết bị điện Đà Nẵng)	Thanh Khê
TK-5	Xây dựng cơ sở hạ tầng khu tái định cư Thanh Khê Tây	Thanh Khê
TK-6	Dự án nhà máy xử lý chất thải rắn cho nhà máy phân hóa học	Thanh Khê
TK-7	Cải thiện môi trường sông Phú Lộc	Thanh Khê
TK-8	Đường Hà Huy Tập kéo dài (khu dân cư Xuân Hà A)	Thanh Khê
TK-9	Khu dân cư Nam Xuân Hòa A	Thanh Khê
TK-10	Khu dân cư Phần Lãng 1	Thanh Khê
TK-11	Khu dân cư Thanh Lộc Đán 3	Thanh Khê
TK-12	Khu dân cư Huỳnh Ngọc Huệ (nhà máy xay xát cũ)	Thanh Khê
TK-13	Khu C - Khu dân cư Thanh Lộc Đán	Thanh Khê
TK-14	Khu dân cư Phần Lãng 2 (giai đoạn 2)	Thanh Khê
TK-15	Khu dân cư Phần Lãng 2 (giai đoạn 2)	Thanh Khê
TK-16	Khu dân cư trạm cơ khí ô tô Đà Nẵng	Thanh Khê
TK-17	Khu dân cư đầu đường Nguyễn Văn Linh	Thanh Khê
TK-18	Dự án di dời và tổ chức lại nhà máy dệt 29/3	Thanh Khê
TK-19	Dự án cải tạo xưởng nhìn ra thung lũng	Thanh Khê
TK-20	Dự án gia cố 4.342 m ² đất giáp phía tây Công ty 29/3	Thanh Khê
TK-21	Xây dựng cơ sở hạ tầng đoạn 30m đường Nguyễn Tất Thành	Thanh Khê, Liên Chiểu

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
Sơn Trà		
ST-1	Khu dân cư số 4	Sơn Trà
ST-2	Khu vực cuối đường Bạch Đằng	Sơn Trà
ST-3	Khu dân cư số 5	Sơn Trà
ST-4	Khu dân cư An Mỹ	Sơn Trà
ST-5	Khu dân cư An cư số 4	Sơn Trà
ST-6	Khu dân cư văn hóa - thể thao số 2	Sơn Trà
ST-7	Khu dân cư An Cư số 2 mở rộng	Sơn Trà
ST-8	Khu dân cư An Cư số 3 mở rộng	Sơn Trà
ST-9	Khu tái định cư An Nhơn 1	Sơn Trà
ST-10	Tuyến KTQD từ cầu sông Hàn ra biển	Sơn Trà
ST-11	Khu dân cư Nại Hiên Đông 2	Sơn Trà
ST-12	Siêu thị thương mại Bạch Đằng Đông	Sơn Trà
ST-13	Đường giao thông tới trung tâm hành chính quận Sơn Trà	Sơn Trà
ST-14	Khu vực phía Đông Nam khu công nghiệp An Đồn	Sơn Trà
ST-15	Đoạn nối đường Nguyễn Văn Linh và Sơn Trà - Điện Ngọc	Sơn Trà
ST-16	Khu đô thị chợ Mân Thái	Sơn Trà
ST-17	Khu dân cư Mân Thái 2 mở rộng	Sơn Trà
ST-18	Khu dân cư Nguyễn Văn Thoại mở rộng	Sơn Trà
ST-19	Khu dân cư phía bắc đường Phan Bá Phiến	Sơn Trà
ST-20	Tuyến đường dài 10,5m nối khu dân cư phía bắc đường Phan Bá Phiến và khu dân cư Thọ Quang mở rộng (2,28ha)	Sơn Trà
ST-21	Khu dân cư An Cư số 5 - Giai đoạn 1 (2ha) - Giai đoạn 1 - Giai đoạn 2 (8ha) - Giai đoạn 1 - Giai đoạn 2 và đoạn 30m đường Sơn Trà - Điện Ngọc (14ha) - Giai đoạn 3 (5ha)	Sơn Trà
ST-22	Khu dân cư Đại Địa Bảo (30ha)	Sơn Trà
ST-23	Khu dân cư làng chài Nại Hiên Đông (14ha)	Sơn Trà
ST-24	Khu công nghiệp dịch vụ thủy sản Đà Nẵng	Sơn Trà
ST-25	Khu dân cư Thọ Quang 3	Sơn Trà
ST-26	Khu tái định cư Thọ Quang 2	Sơn Trà
ST-27	Khu tái định cư An Đồn	Sơn Trà
ST-28	Đoạn đường sau đường Yết Kiêu	Sơn Trà
ST-29	Khu tái định cư Mân Thái 3	Sơn Trà
ST-30	Khu tập thể cán bộ tiểu đoàn hải quân 680 và trung đoàn hải quân 83	Sơn Trà
ST-31	Khu dân cư đầu đường Sơn Trà - Điện Ngọc (69 ha)	Sơn Trà
ST-32	Khu tái định cư Suối Đa	Sơn Trà
ST-33	Khu tái định cư phía đông đường Yết Kiêu (8,5ha)	Sơn Trà
ST-34	Khu dân cư đoạn đầu đường Sơn Trà - Điện Ngọc mở rộng (8,5ha)	Sơn Trà
ST-35	Tuyến du lịch, dịch vụ, thương mại từ đường Nguyễn Văn Linh đến đường Lê Văn Thụ (5,1 ha)	Sơn Trà
ST-36	Lô A 1.6, khu dân cư Vinh Mân Quang (8,6ha)	Sơn Trà
ST-37	Khu dân cư Bàu Gia Phước (2,7ha)	Sơn Trà
ST-38	Khu hậu cần cảng địa phương	Sơn Trà

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
Ngũ Hành Sơn		
NHS-1	Khu tái định cư phía đông nhà máy số 38 và 387	Ngũ Hành Sơn
NHS-2	Đơn vị 375	Ngũ Hành Sơn
NHS-3	Dự án phát triển nhà ở (với 576 căn hộ)	Ngũ Hành Sơn
NHS-4	Khu chung cư phía nam cầu Trần Thị Lý	Ngũ Hành Sơn
NHS-5	Khu dân cư T18	Ngũ Hành Sơn
NHS-6	Khu vực KTQD trên đường Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa, gồm có 8 khu vực như sau: a. Khu vực đầu cầu Tuyên Sơn b. Khu vực kho tàng hộ gia đình (dự án nâng cấp và mở rộng khu tái định cư đường Lê Văn Hiến) c. Khu vực Nhà máy Đá ốp lát và Nhà máy Sản xuất xe đạp d. Khu vực Công ty Vinaford e. Khu vực phía nam Ngân hàng NN&PTNT quận Ngũ Hành Sơn f. Nhà máy Vinamilk g. Khu đô thị Hòa Hải và Hòa Hải mở rộng h. Khu vực chợ Hòa Hải cũ	Ngũ Hành Sơn
NHS-7	Khu dân cư phía Nam Bệnh viện Phục hồi và điều trị chức năng (Khu trung tâm - Công ty vận tải biển Đà Nẵng)	Ngũ Hành Sơn
NHS-8	Xây dựng khu tái định cư Hòa Quý	Ngũ Hành Sơn
NHS-9	Khu dân cư mới ở phường Bắc Mỹ An (phía Nam đường Phan Tú)	Ngũ Hành Sơn
NHS-10	Khu dân cư từ đường Phan Tú tới đường Hồ Xuân	Ngũ Hành Sơn
NHS-11	Khu dân cư phía Bắc Nhà máy chế biến cao su Đà Nẵng	Ngũ Hành Sơn
NHS-12	Tổ dân cư 19 ở Khuê Trung	Ngũ Hành Sơn
NHS-13	Khu dân cư phía Bắc bến xe Đông Nam	Ngũ Hành Sơn
NHS-14	Khu dân cư phía Nam bến xe Đông Nam	Ngũ Hành Sơn
NHS-15	Khu dân cư Hòa Hải 1 và 3 (Giai đoạn 1)	Ngũ Hành Sơn
NHS-16	Khu tái định cư gần phía Tây khu đô thị FPT Đà Nẵng	Ngũ Hành Sơn
NHS-17	Khu dân cư Đông Trà dành cho người có thu nhập thấp	Ngũ Hành Sơn
NHS-18	Làng đại học - khu tái lập	Ngũ Hành Sơn
NHS-19	Khu dân cư phía bắc tu viện Phaolo (3,2ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-20	Tuyến dọc đường Sơn Trà - Điện Ngọc (đoạn chạy qua khu tái định cư Nam Phan Tú) (3,3ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-21	Khu biệt thự sát sân bay Nước Mặn(5,6ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-22	Khu tái định cư dọc đường Sơn Trà - Điện Ngọc, đoạn qua khách sạn Bến Thành - Non Nước, phường Hòa Hải (14,4ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-23	Khu tái định cư Đông Hải (80ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-24	Khu tái định cư Tân Trà (70.2ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-25	Khu dân cư làng đá Non Nước (32,2ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-26	Khu vực phía bắc sân bay Nước Mặn (1ha)	Ngũ Hành Sơn
NHS-27	Khu vực số 4 - Tuyên Sơn	Ngũ Hành Sơn
NHS-28	Nhóm nhà ở phía Nam Bắc Mỹ An mở rộng	Ngũ Hành Sơn
NHS-29	Khu dân cư Hòa Hải 2	Ngũ Hành Sơn
NHS-30	Khu dân cư Sơn Thủy	Ngũ Hành Sơn
NHS-31	Khu đô thị chợ Hòa Hải	Ngũ Hành Sơn
NHS-32	Khu đô thị chợ Hòa Hải mở rộng	Ngũ Hành Sơn
NHS-33	Trung tâm hành chính quận Ngũ Hành Sơn	Ngũ Hành Sơn
NHS-34	Khu H4 Hòa Hải	Ngũ Hành Sơn
NHS-35	Khu H5 Hòa Hải	Ngũ Hành Sơn
NHS-36	Khu vực phía nam khu dân cư Hòa Hải mở rộng	Ngũ Hành Sơn

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
NHS-37	Khu tái định cư Bá Tùng (giai đoạn 1)	Ngũ Hành Sơn
NHS-38	Khu tái định cư Bá Tùng (giai đoạn 2)	Ngũ Hành Sơn
NHS-39	Làng sản xuất đá Non Nước	Ngũ Hành Sơn
NHS-40	Khu tái định cư phía tây nam làng sản xuất đá Non Nước	Ngũ Hành Sơn
NHS-41	Khu vực số 4 phía Nam cầu Tuyên Sơn	Ngũ Hành Sơn
NHS-42	Khu tái định cư Khái Tây 2	Ngũ Hành Sơn
NHS-43	Khu tái định cư Mân Quang	Ngũ Hành Sơn
NHS-44	Khu tái định cư phía bắc đường vành đai phía nam thành phố	Ngũ Hành Sơn
Cẩm Lệ		
CL-1	Khu dân cư Hòa Phát 2	Cẩm Lệ
CL-2	Khu dân cư Hòa Phát 3	Cẩm Lệ
CL-3	Khu dân cư Hòa Phát 4	Cẩm Lệ
CL-4	Khu dân cư Hòa Thọ	Cẩm Lệ
CL-5	Khu dân cư Hòa Phát 5 (giai đoạn 1)	Cẩm Lệ
CL-6	Khu dân cư Hòa Phát 5 (giai đoạn 2)	Cẩm Lệ
CL-7	Khu dân cư Phước Tường	Cẩm Lệ
CL-8	Khu dân cư số 3 mở rộng	Cẩm Lệ
CL-9	Khu dân cư Hòa Thọ mở rộng (4,5ha)	Cẩm Lệ
CL-10	Khu dân cư Khuê Trung - Đò Xu - Hòa Cường (63ha)	Cẩm Lệ
CL-11	Khu dân cư Phong Bắc - Hòa Thọ (56ha)	Cẩm Lệ
CL-12	Khu công nghiệp Hòa Cẩm mở rộng	Cẩm Lệ
CL-13	Khu dân cư Phong Bắc 3	Cẩm Lệ
CL-14	Khu dân cư Trường Chính 1	Cẩm Lệ
CL-15	Khu dân cư phía Tây đường Trường Chính	Cẩm Lệ
CL-16	Khu dân cư An Hòa - Khuê Trung	Cẩm Lệ
CL-17	Tuyến KTQD đoạn ven sông Cẩm Lệ (phía Nam khu dân cư Bình Thái)	Cẩm Lệ
CL-18	Khu dân cư Bình Hòa	Cẩm Lệ
CL-19	Mở rộng CHC 35R-17L-CHK QT (bao gồm đèn hiệu ở phía nam sân bay)	Cẩm Lệ
CL-20	Đảo nổi	Cẩm Lệ
CL-21	Khu dân cư Phong Bắc 4	Cẩm Lệ
CL-22	Khu vực kho tàng và sản xuất Hòa Cẩm	Cẩm Lệ
CL-23	Khu dân cư mở rộng số 3	Cẩm Lệ
CL-24	Khu dân cư số 5 đường Nguyễn Tri Phương	Cẩm Lệ
CL-25	Khu dân cư Đông Phước	Cẩm Lệ
CL-26	Khu dân cư phía Nam sân bay	Cẩm Lệ
CL-27	Khu dân cư số 6 đường Nguyễn Tri Phương	Cẩm Lệ
CL-28	Trạm phòng tránh lao	Cẩm Lệ
CL-29	Khu dân cư phía nam cầu Cẩm Lệ	Cẩm Lệ
CL-30	Tuyến 50m - đường CMT8	Cẩm Lệ
CL-31	Khu E - phía Nam cầu Cẩm Lệ (giai đoạn 1) - 65,1ha	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-32	Khu E - phía Nam cầu Cẩm Lệ (giai đoạn 2) - 49,45ha	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-33	Khu F (Giai đoạn 1) - khu dân cư phía nam cầu Cẩm Lệ	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-34	Khu F (Giai đoạn 2) - khu dân cư phía nam cầu Cẩm Lệ	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-35	Khu B - Khu dân cư phía Nam cầu Cẩm Lệ (Giai đoạn 1 và 2)	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-36	Khu D - khu tái định cư phía nam cầu Cẩm Lệ (Giai đoạn 1 và 2)	Cẩm Lệ, Hòa Vang

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
CL-37	Khu F - khu tái định cư phía nam cầu Cẩm Lệ (Giai đoạn 1 và 2)	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-38	Khu công nghiệp Hòa Khánh mở rộng (Giai đoạn 1)	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-39	Đường ven sông Tuyên Sơn - Túy Loan	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-40	Khu C - khu dân cư phía nam cầu Cẩm Lệ	Cẩm Lệ, Hòa Vang
CL-41	Xây dựng cầu Nguyễn Tri Phương	Cẩm Lệ, Ngũ Hành Sơn
CL-42	Xây dựng cầu Tùng Lâm và Khuê Đông	Cẩm Lệ, Ngũ Hành Sơn
CL-43	Xây dựng đường Nguyễn Tri Phương - đoạn đầu tiên	Cẩm Lệ, Ngũ Hành Sơn
Liên Chiểu		
LC-1	Khu dân cư Trung Nghĩa	Liên Chiểu
LC-2	Khu dân cư Hòa Hiệp 2	Liên Chiểu
LC-3	Khu dân cư Hòa Mỹ mở rộng	Liên Chiểu
LC-4	Khu chung cư chợ Nam Ô (8,7ha)	Liên Chiểu
LC-5	Khu đô thị 1 phía bắc ga tàu	Liên Chiểu
LC-6	Khu tái định cư Hòa Minh 2	Liên Chiểu
LC-7	Khu tái định cư Hòa Minh 3	Liên Chiểu
LC-8	Khu A - Xuân Thiều	Liên Chiểu
LC-9	Khu B - Xuân Thiều	Liên Chiểu
LC-10	Khu dân cư J258, khu C Xuân Thiều Nam Ô	Liên Chiểu
LC-11	Trục 1 - Tây Bắc	Liên Chiểu
LC-12	Trục 2 - Tây Bắc	Liên Chiểu
LC-13	Khu vực 1 - Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-14	Khu vực 2 - Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-15	Khu vực 3- Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-16	Khu vực 4 - Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-17	Khu vực 5 - Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-18	Khu vực 6 - Khu đô thị Đông Bắc mới	Liên Chiểu
LC-19	Khu liên hợp thể dục thể thao (gần khu vực 6 - Khu đô thị Đông Bắc mới)	Liên Chiểu
LC-20	Khu tái định cư Hòa Hiệp 3	Liên Chiểu
LC-21	Khu tái thiết lập trường đào tạo thể dục - thể thao	Liên Chiểu
LC-22	Khu dân cư Hòa Minh (gần tượng phật Bubbha)	Liên Chiểu
LC-23	Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1:500 tuyến KTQD dọc đường Hoàng Văn Thái (đoạn chạy qua hồ điều chỉnh)	Liên Chiểu
LC-24	Khu dân cư Thanh Quang 3B	Liên Chiểu
LC-25	Khu tái định cư Hòa Hiệp mở rộng	Liên Chiểu
LC-26	Đoạn đường tới cụm công nghiệp Phước Lý	Liên Chiểu
LC-27	Khu tái định cư Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu
LC-28	Khu tái định cư Hòa Hiệp	Liên Chiểu
LC-29	Khu dân cư Thanh Quang 3B	Liên Chiểu
LC-30	Khu tái định cư Thanh Quang 3B	Liên Chiểu
LC-31	Khu vực phía Nam hầm Hải Vân	Liên Chiểu
LC-32	Quy hoạch sử đất đường DT602	Liên Chiểu
LC-33	Khu đô thị công nghiệp Hòa Khánh	Liên Chiểu
LC-34	Khu vực trên đường DT602t, đoạn gần khu công nghiệp Hòa Khánh mở rộng	Liên Chiểu
LC-35	Đoạn đường dài 80m phía tây nam Hòa Hiệp	Liên Chiểu
LC-36	Khu du lịch Nam Ô	Liên Chiểu
LC-37	Xây dựng cơ sở hạ tầng cho các khu tái định cư Hòa Minh - Hòa Khánh và Liên Chiểu	Liên Chiểu

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
LC-38	Khu dân cư Nhà máy gạch ngói Quang Thắng	Liên Chiểu
LC-39	Khu dân cư số 1, 2 và 3 đường Nguyễn Huy Tưởng	Liên Chiểu
LC-40	Khu dân cư Khánh Sơn 1	Liên Chiểu
LC-41	Khu tái định cư, xây dựng nhà máy sản xuất và kho bãi sau khu vực ga tàu	Liên Chiểu
LC-42	Xây dựng nhà máy sản xuất và kho bãi sau khu vực ga tàu	Liên Chiểu
LC-43	Khu dân cư phía Nam đường Hoàng Văn Thái	Liên Chiểu
LC-44	Khu công nghiệp Hòa Khánh mở rộng (Giai đoạn 1)	Liên Chiểu
LC-45	Khu công nghiệp Liên Chiểu	Liên Chiểu
LC-46	Khu đô thị công nghiệp (KCN Hòa Khánh mở rộng - Giai đoạn 2)	Liên Chiểu
LC-47	Khu đô thị du lịch Thủy Tú (401,6422 ha)	Liên Chiểu
LC-48	Trung tâm huấn luyện cầu thủ	Liên Chiểu
LC-49	Trung tâm Văn hóa thể thao quận Liên Chiểu (Giai đoạn 1)	Liên Chiểu
LC-50	Khu dân cư chợ Hòa Khánh (Giai đoạn 2)	Liên Chiểu
LC-51	Khu dân cư phía Nam khu hành chính quận Liên Chiểu	Liên Chiểu
LC-52	Cơ sở sản xuất và kho tàng phía chân đèo Đại La	Liên Chiểu
LC-53	Khu dân cư phía tây đường Nguyễn Huy Tưởng	Liên Chiểu
LC-54	Khu đô thị Số.1 Hòa Minh	Liên Chiểu
LC-55	Cụm công nghiệp Phước Lý	Liên Chiểu, Cẩm Lệ
LC-56	Khu tái định cư Phước Lý	Liên Chiểu, Cẩm Lệ
LC-57	Hồ Phước Lý điều chỉnh	Liên Chiểu, Cẩm Lệ
LC-58	Khu vực phía nam đường Nguyễn Tất Thành kéo dài	Liên Chiểu, Hòa Vang
LC-59	Quy hoạch sử dụng đất tỷ lệ 1:2000 dọc đường Hoàng Văn Thái	Liên Chiểu, Hòa Vang
LC-60	Tuyến KTQD - đường tránh tới phía Nam hầm Hải Vân	Liên Chiểu, Hòa Vang
LC-61	Khu tái định cư Thanh Lộc Đán - Hòa Minh mở rộng	Liên Chiểu, Thanh Khê
Hòa Vang		
HV-1	Khu dân cư Hòa Nhơn (Giai đoạn 1: 2ha)	Hòa Vang
HV-2	Khu tái định cư Hòa Liên 2	Hòa Vang
HV-3	Khu dân cư số 1 - đường DT605 - Tuyến gần đường DT605 (Giai đoạn 1) - Cơ sở hạ tầng tuyến KTQD (Giai đoạn 2) - Cơ sở hạ tầng tuyến bên trái khu dân cư số 1 đường DT605 (Giai đoạn 3)	Hòa Vang
HV-4	Khu dân cư số 2 - đường DT605	Hòa Vang
HV-5	Quy hoạch sử dụng đất tỷ lệ 1:500 dọc đường DT605	Hòa Vang
HV-6	Quy hoạch sử dụng đất tỷ lệ 1:2000 dọc đường Hòa Phong - Hòa Phú	Hòa Vang
HV-7	Cụm công nghiệp Thanh Vinh mở rộng	Hòa Vang
HV-8	Khu tái định cư Hòa Sơn	Hòa Vang
HV-9	Khu tái định cư Hòa Liên	Hòa Vang
HV-10	Khu dân cư trên quốc lộ 14B	Hòa Vang
HV-11	Tuyến KTQD dọc quốc lộ 1A	Hòa Vang
HV-12	Tuyến KTQD dọc đường DT602 a. Đoạn từ trại giam Hòa Sơn đến phía Nam hầm Hải Vân - Cơ sở hạ tầng khu dân cư số 6 - Cơ sở hạ tầng khu dân cư số 7 - Khu vực phía bên trái b. Đoạn từ đường tránh - Nam hầm Hải Vân - ngã ba lồi vào khu suối Mơ - Khu vực số 1, 2, 3, 4 và 5 - Khu vực phía bên trái	Hòa Vang
HV-13	Tuyến KTQD dọc quốc lộ 1A	Hòa Vang

Phần IV: Quy hoạch Tổng thể Phát triển Thành phố Đà Nẵng

STT	Tên dự án	Quận/huyện
HV-14	Khu tái định cư 1 đường DT602	Hòa Vang
HV-15	Khu tái định cư 3 đường DT602	Hòa Vang
HV-16	Khu tái định cư 5 đường DT602	Hòa Vang
HV-17	Khu tái định cư 7 đường DT602	Hòa Vang
HV-18	Khu tái định cư Tung Sơn đường DT602	Hòa Vang
HV-19	Nhà mẫu giáo Hòa Ninh - Giai đoạn 1 (5,6ha) - Giai đoạn 2 (5,4ha) - Giai đoạn 3 (10,ha)	Hòa Vang
HV-20	Khu dân cư phía Nam cầu Cẩm Lệ - khu A (giai đoạn 1)	Hòa Vang
HV-21	Khu dân cư phía Nam cầu Cẩm Lệ - khu A (giai đoạn 2)	Hòa Vang
HV-22	Khu tái định cư 2 đường DT602	Hòa Vang
HV-23	Khu tái định cư 2 đường DT602	Hòa Vang
HV-24	Khu tái định cư Phước Hưng	Hòa Vang
HV-25	Quy hoạch sử dụng đất tỷ lệ 1:2000 dọc đường Bắc Thủy Tú - Phố Nam	Hòa Vang, Liên Chiểu
HV-26	Xây dựng cầu và đường ở khu vực phía nam thành phố (đường vành đai phía Nam)	Hòa Vang, Ngũ Hành Sơn

Nguồn: Viện Quy hoạch đô thị, Tp. Đà Nẵng.

5.6 Quy hoạch chung

1) Đặc điểm chính của quy hoạch chung

5.54 Quy hoạch chung được lập sơ bộ trên bối cảnh và cân nhắc các dự án hiện có (xem Hình 5.6.1). Các đặc điểm chính của quy hoạch như sau:

- (i) Hệ thống xanh bao gồm mặt biển, sông, ao hồ, rừng, đất nông nghiệp nông thôn, công viên cũng như các tuyến phố có nhiều cây xanh làm nền tảng cho thành phố. Các đối tượng này được kết nối tốt với nhau tạo thành mạng lưới xanh cho thành phố.
- (ii) Mạng lưới vận tải khối lượng lớn tạo một nền tảng khác đảm bảo việc đi lại an toàn và thuận lợi cho người dân địa phương, giảm thiểu xung đột và tắc nghẽn trên các tuyến đường bộ. Để tăng cường hiệu quả của hệ thống vận tải, đã đề xuất phát triển gắn kết đô thị/sử dụng đất trên các hành lang vận tải.
- (iii) Các mô hình nhà ở cho người dân cũng cần được tính toán sao cho có thể đáp ứng được mật độ dân số trung bình tới cao. Để làm được điều đó thì cần bố trí các loại nhà chung cư chứ không phải các loại nhà biệt lập.
- (iv) Các khu công nghiệp về cơ bản sẽ được bố trí dọc các hành lang vận tải quốc gia/vùng để đảm bảo luân chuyển hàng hóa thuận tiện và tránh tạo ra xung đột do luồng giao thông đô thị và liên tỉnh chung.

5.55 Các chính sách đối với các yếu tố đô thị quan trọng

- (I) **Trung tâm đô thị:** Trung tâm đô thị Đà Nẵng lâu nay vẫn chủ yếu tập trung quanh khu vực Ủy ban nhân dân thành phố và chợ Hàn; có rất nhiều công ty đặt văn phòng tại khu vực này. Trong tương lai khu trung tâm đô thị này sẽ được mở rộng gấp đôi. Một phần của quận Ngũ Hành Sơn sẽ gắn với trung tâm đô thị qua hai cây cầu mới bắc qua sông Hàn. Đồng thời nhiều người dân vẫn sống trong khu vực này.
- (II) **Tiểu trung tâm đô thị:** Ngoài trung tâm đô thị trên, sẽ hình thành hai tiểu trung tâm đô thị; một ở quận Liên Chiểu nơi có nhà ga đường sắt cao tốc và đường sắt thường. Nơi đây cũng sẽ bố trí bến xe buýt. Trung tâm kia sẽ ở khu vực phía nam quận Ngũ Hành Sơn - đây là khu vực cửa ngõ phía nam. Với trường ĐHBK mới, trung tâm này sẽ đóng vai trò trung tâm phát triển công nghệ và nghiên cứu. Vị trí tiểu trung tâm đô thị nhánh được xác định căn trọng từ kết quả phân tích “đất phù hợp phát triển”.
- (III) **Vị trí sân bay:** Kết quả thảo luận về vị trí của sân bay Đà Nẵng hiện tại được tóm lược trong phần 6.3. Phương án 3 giả định sân bay Đà Nẵng vẫn được đặt ở vị trí cũ và sân bay Nước Mặn sẽ ngừng hoạt động vào năm 2025.
- (IV) **Mạng lưới giao thông đối ngoại:** Có một số dự án cho hệ thống giao thông quốc gia như: đường sắt cao tốc Bắc - Nam, đường cao tốc Bắc - Nam. Dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam sẽ được đưa vào khu đô thị hiện tại với một nhà ga. Dự án đường cao tốc Bắc Nam sẽ theo tuyến đường tránh quốc lộ 1A hiện nay.
- (V) **Công trình giao thông:** Cảng Tiên Sa sẽ tiếp tục là cảng biển nước sâu quan trọng nhất. Cảng Liên Chiểu sẽ theo quy hoạch của thành phố. Mỗi tiểu trung tâm đô thị sẽ có bến xe khách riêng.
- (VI) **Khu công nghiệp:** DaCRISS sẽ theo quy hoạch các khu công nghiệp của thành phố, trừ Khu công nghiệp Đà Nẵng hiện nay. Theo đó, 7 khu công nghiệp được xây dựng và đẩy mạnh phát triển công nghiệp. Các khu công nghiệp này được bố trí tại các khu vực ven đô, có cân nhắc đến các vấn đề môi trường một cách kỹ lưỡng.

- (VII) **Bảo tồn các khu vực ven sông, ven biển:** Khu ven biển Mỹ Khê vẫn được bảo tồn để phát triển du lịch và dành cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Đây là nội dung quan trọng giúp đẩy mạnh phát triển ngành du lịch Đà Nẵng. Bên cạnh đó, cảnh quan dọc hai bờ sông Hàn cũng đóng vai trò quan trọng cho phát triển ngành du lịch. Do vậy, quy hoạch sử dụng đất bảo tồn các khu vực này.
- (VIII) **Công viên và không gian xanh:** Công viên và không gian xanh trong khu trung tâm thành phố hiện tại rất hạn chế. Các công viên nhỏ thường nằm trong các khu dân cư. Quy hoạch sử dụng đất đề xuất phát triển một không gian mở tại Hoà Xuân. Khu vực này quá thấp không thể phát triển khu dân cư.
- (IX) **Mô hình phát triển khu dân cư:** Khu sử dụng hỗn hợp - khu dân cư kết hợp với thương mại là mô hình truyền thống của các thành phố ở Việt Nam. DaCRISS cũng đề xuất phát triển khu dân cư có mật độ dân số trung bình với 250 người/ha. Sẽ có một trường hợp ngoại lệ đối với khu vực gần nơi máy bay hạ cánh và khu đặc biệt để phát triển dân cư keo kiểu vùng ngoại thành.

Hình 5.6.1 Dự thảo quy hoạch chung



CHÚ GIẢI

Phân vùng sử dụng đất

Loại I: Nông thôn

- Đất nông nghiệp
- Đất ở nông thôn
- Khu bảo tồn thiên nhiên

Loại II: Dân cư

- KDC mật độ thấp
- KDC mật độ trung bình
- KDC mật độ cao
- KDC hiện hữu

Loại III: Thương mại và kinh doanh

- Khu thương mại trung tâm
- Trung tâm thương mại quận

Loại IV: Công cộng

- Tiện ích công cộng
- Công trình tiện ích chính
- Giáo dục cơ bản
- Đào tạo, giáo dục đại học

Loại V: Công nghiệp

- Công nghiệp nhẹ
- Bán công nghiệp

Loại VI: Không gian xanh và mở

- Mặt nước
- Không gian mở "mềm" (bãi biển, vùng đệm)
- Không gian mở "cứng" (công viên)
- Khu du lịch

Loại VII: Đất chuyên dùng

- Khu quân sự
- Nghĩa trang

Giao thông

- Đường cao tốc
- Đường quốc lộ
- Đường sắt cao tốc
- Đường đô thị cấp I
- Đường đô thị cấp II

Phân loại sử dụng đất

- (a) **Hệ thống phân vùng sử dụng đất:** Phân vùng sử dụng đất là cách thức thường dùng trong cơ cấu thể chế để quy định sử dụng đất ở nhiều quốc gia. Luật quy hoạch đô thị mới có hiệu lực từ đầu năm 2010 cũng lần đầu tiên quy định áp dụng hệ thống phân vùng sử dụng đất ở Việt Nam, dù chưa có hướng dẫn chi tiết. Vấn đề này đã được thảo luận trong nghiên cứu HAIDEP và một hệ thống phân vùng sử dụng đất được đề xuất như sau (xem Bảng 5.6.1).

Bảng 5.6.1 Đề xuất hướng dẫn phân vùng sử dụng đất trong quy hoạch chung

	Vùng
Loại I: Nông thôn	Đất nông nghiệp
	Đất ở nông thôn
	Trung tâm dịch vụ nông thôn
Loại II: Đất ở	Đất ở mật độ thấp
	Đất ở mật độ trung bình
	Đất ở mật độ cao
Loại III: Thương mại và kinh doanh	Trung tâm kinh doanh và thương mại
	Hành lang thương mại
	Quận thương mại
	Du lịch
Loại IV: Công cộng	Tiện ích đô thị khu vực / quận
	Giáo dục đại học/đào tạo
	Quân sự
	Nghĩa trang
Loại V: Công nghiệp	Công nghiệp nhẹ
	Khu công nghệ cao
Loại VI: Không gian xanh và mở	Khu vực mặt nước
	Không gian mở tự nhiên (vùng đệm, rừng)
	Không gian mở đô thị (công viên, bãi biển, quảng trường)
	Khu bảo tồn thiên nhiên

Nguồn: Chính sửa trong nghiên cứu DaCRISS căn cứ trên nghiên cứu HAIDEP

- (b) **Quy hoạch sử dụng đất đề xuất:** Trên cơ sở thảo luận ở các phần trước, Nghiên cứu đã xây dựng Quy hoạch sử dụng đất (xem Hình 5.5.2). Đặc điểm chính của quy hoạch như sau:
- (i) Đất phát triển đô thị phân bố ở các khu vực phù hợp cho phát triển dựa trên phân tích sự phù hợp cho phát triển. Các khu vực nhạy cảm về mặt môi trường gồm khu vực ven biển, diện tích đất lâm nghiệp, khu vực miền núi và diện tích mặt nước cần được xem xét kỹ lưỡng nhằm tránh phá hủy các hệ sinh thái và gây ra thiên tai cũng như bảo tồn chất lượng môi trường.
 - (ii) Khuyến khích phát triển với mật độ trung bình đến cao, đặc biệt là ở các trung tâm hiện có và trung tâm mới dọc các hành lang vận tải khối lượng lớn nhằm thúc đẩy phát triển thành phố nhỏ gọn.
 - (iii) Nhìn chung, cho phép sử dụng đất với mục đích hỗn hợp nhưng cần xác định rõ loại/mô hình phát triển/công trình để tránh xung đột và suy thoái môi trường.
 - (iv) Về nguyên tắc, đất đô thị nằm ở các khu vực với khoảng lùi nhất định tính từ bờ biển ở khu vực phía Bắc và phía Đông cũng như tính từ mạng lưới GTVT quốc gia/vùng ở phía Tây.

2) Quy hoạch sử dụng đất đô thị

5.56 Dựa trên chính sách trên, Đoàn Nghiên cứu đã xây dựng các phân khu chức năng chính của thành phố và đề xuất phân loại sử dụng để áp dụng (xem Bảng 5.6.2).

Bảng 5.6.2 Sử dụng đất theo quận/ huyện

	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngu Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng
Đất nông nghiệp	0	0	0	0	100	0	9.683	9.783
Đất ở nông thôn	0	0	0	0	0	0	1.489	1.489
Nghĩa trang	0	0	0	0	0	0	350	350
Khu dân cư mật độ thấp	0	0	518	388	394	169	654	2.123
Khu dân cư mật độ trung bình	38	0	305	742	381	1.135	1.695	4.297
Khu dân cư mật độ cao	0	33	369	616	0	206	230	1.454
Khu dân cư hiện nay	1.090	746	0	0	908	288	0	3.032
Khu thương mại trung tâm	58	31	100	194	0	113	0	495
Trung tâm thương mại quận	0	0	24	37	29	67	127	285
Tiền nghi công cộng	0	0	12	29	0	19	25	84
Công trình tiện ích chính	643	75	60	103	21	149	0	1.051
Cơ sở giáo dục cơ bản	0	0	38	52	5	35	40	171
Đại học, cao đẳng, cơ sở đào tạo	0	0	0	0	214	0	0	214
Đất quân sự	0	0	0	0	206	53	0	260
Đất kho tàng	0	0	0	0	0	96	25	121
Khu công nghiệp	0	0	0	0	0	814	100	914
Khu bán công nghiệp	0	0	0	0	0	0	1.154	1.154
Không gian mở và xanh	131	0	1.385	553	245	1.826	5.013	9.152
Khu du lịch và vui chơi giải trí	7	0	160	345	0	217	401	1,130
Rừng	0	0	2.655	0	63	2.344	50.571	55.632
Vùng đệm ven sông, hồ	69	0	107	321	528	401	1.143	2.571
Tổng	2.035	885	5.732	3.380	3.094	7.931	72.702	95.760

Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

3) Đặc điểm kinh tế – xã hội và Quy hoạch không gian

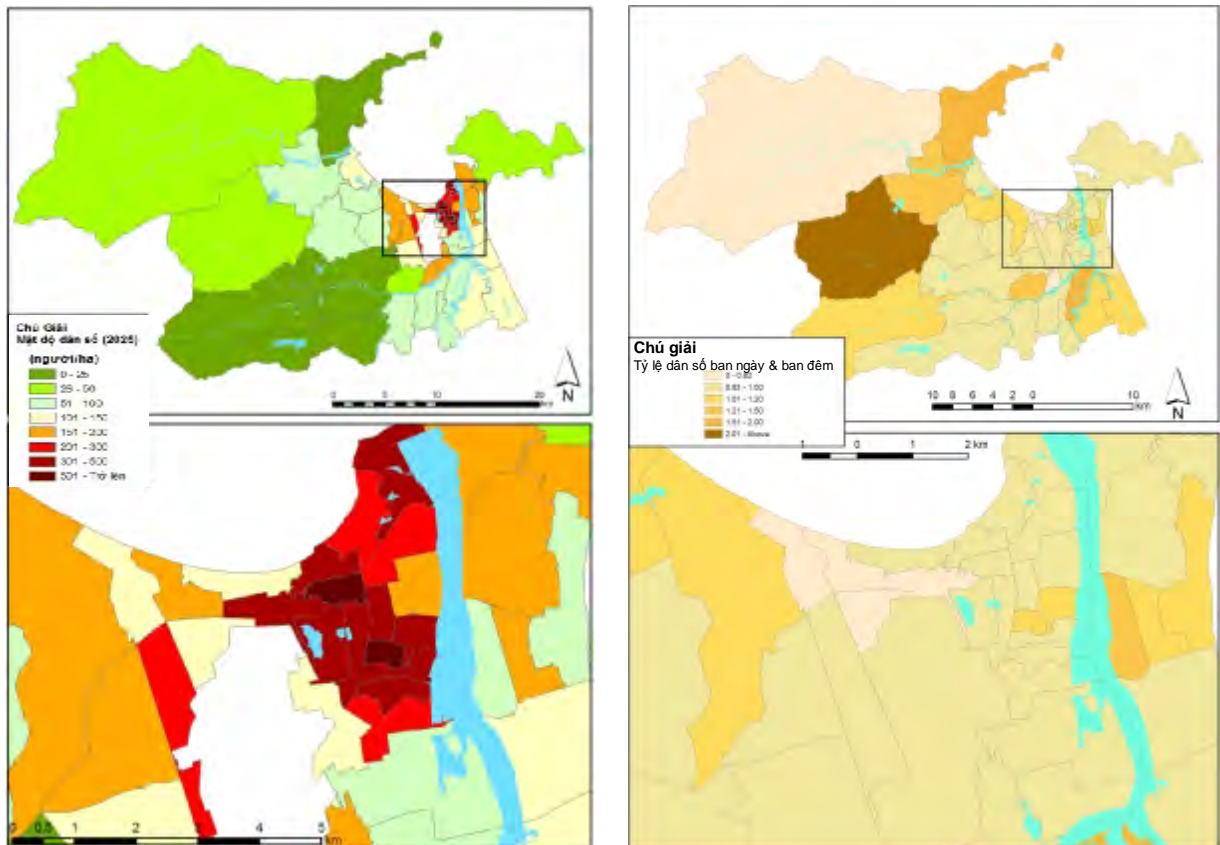
- (a) **Mật độ dân số và tỷ lệ dân số giữa ban ngày-ban đêm:** Các khu vực có các khu công nghiệp và các quận trung tâm có tỷ lệ dân số giữa ban ngày-ban đêm rất cao, là khu vực có nhiều người đến làm việc vào ban ngày. Tỷ lệ này cũng sẽ cao ở khu vực làng đại học ở quận Ngũ Hành Sơn, nơi có nhiều học sinh, sinh viên vào ban ngày (xem Hình 5.6.2).
- (b) **Phân bố lao động vào ban ngày:** Công nhân làm việc trong KV1 (nông, lâm, ngư nghiệp) được phân bố theo diện tích đất nông nghiệp dựa trên hiện trạng sử dụng đất với giả định rằng đất nông nghiệp sẽ không tăng trong tương lai (xem Chương 3.5 về phân bố đất nông nghiệp). Với tình trạng sử dụng đất hỗn hợp, công nhân trong ngành khu vực 2 cũng sẽ phân bố theo tỷ lệ dân số của từng xã/phường trên tổng dân số. Công nhân làm việc ở KV2 phân bố theo vị trí các khu công nghiệp. Tương tự đối với KV3, do tình hình sử dụng đất hỗn hợp của thành phố, công nhân làm việc trong KV3 sẽ phân bố theo tỷ lệ dân số của từng xã trong tổng dân số của thành phố. Công nhân làm việc trong KV3 cũng phân bố theo vị trí các trung tâm thương mại (xem Hình 5.6.3 và Hình 5.6.4).
- (c) **Phân bố số học sinh vào ban ngày:** Số học sinh cấp cơ sở và bậc trung học phân bố theo mật độ dân số. Số học sinh, sinh viên phi cư trú của cấp học bậc cao tập trung ở vành đai đại học thuộc quận Ngũ Hành Sơn (xem Hình 5.6.3 và Hình 5.6.5).

Bảng 5.6.3 Mật độ dân số chia theo phường/ xã trong kịch bản 3

Mã HIS	Phường/Xã	Diện tích (ha)		Mật độ dân số (người/ha)				Dân số		
		Tổng	Ròng ¹⁾	2007		2025		Số lượng		Tăng (07-25)
				Tổng	Ròng ¹⁾	Tổng	Ròng ¹⁾	2007	2025	
1	P. Bình Hiên	50	37	254	346	220	300	12.782	11.097	-0,8
2	P. Bình Thuận	52	46	289	327	264	300	14.894	13.653	-0,5
4	Hòa Thuận Tây	844	119	16	112	27	189	13.322	22.489	3,0
13	Hòa Thuận Đông	108	70	141	217	195	300	15.257	21.090	1,8
5	P. Hải Châu 1	92	71	159	207	161	210	14.615	14.820	0,1
6	P. Hải Châu 2	35	35	398	398	300	300	14.114	10.626	-1,6
7	Hòa Cường Bắc	350	269	58	75	136	176	20.148	47.484	4,9
3	Hòa Cường Nam	213	179	55	66	147	175	11.787	31.371	5,6
8	P. Nam Dương	24	24	470	470	300	300	11.250	7.179	-2,5
9	P. Phước Ninh	54	36	246	367	201	300	13.365	10.911	-1,1
10	P. Thanh Bình	75	74	260	262	114	115	19.545	8.595	-4,5
11	P. Thuận Phước	111	63	143	250	80	140	15.850	8.884	-3,2
12	P. Thạch Thang	102	86	178	211	253	300	18.180	25.821	2,0
Hải Châu		2.110	1.111	92	176	111	211	195.109	234.019	1,0
15	P. Chính Gián	74	74	273	273	172	172	20.325	12.773	-2,5
16	P. Tam Thuận	50	50	380	380	157	157	19.050	7.858	-4,8
18	P. Thạc Gián	78	66	240	284	254	299	18.653	19.672	0,3
19	P. Tân Chính	37	37	439	439	300	300	16.229	11.100	-2,1
20	P. Vĩnh Trung	52	50	363	373	292	300	18.692	15.030	-1,2
21	P. Xuân Hà	83	83	212	212	163	163	17.669	13.626	-1,4
14	P. An Khê	211	100	87	183	119	250	18.351	25.060	1,7
22	P. Hòa Khê	141	140	94	95	153	154	13.204	21.537	2,8
23	P. Thanh Khê Tây	119	119	117	117	186	186	13.903	22.184	2,6
17	P. Thanh Khê Đông	82	82	136	136	175	175	11.213	14.422	1,4
Thanh Khê		927	802	180	209	176	204	167.289	163.260	-0,1
24	P. An Hải Bắc	349	329	66	70	166	176	23.178	57.873	5,2
25	P. An Hải Tây	106	71	139	206	142	210	14.692	15.013	0,1
26	P. An Hải Đông	81	81	201	201	210	210	16.300	17.010	0,2
27	P. Mân Thái	107	107	124	124	173	173	13.259	18.490	1,9
28	P. Nại Hiên Đông	420	372	35	40	38	43	14.856	16.098	0,4
29	P. Phước Mỹ	204	204	75	75	133	133	15.250	27.045	3,2
30	P. Thọ Quang	4.750	1.331	5	17	8	29	22.435	38.258	3,0
Sơn Trà		6.017	2.810	20	43	32	68	119.970	189.785	2,6
31	Mỹ An	411	373	43	47	133	147	17.595	54.788	6,5
34	Khuê Mỹ	471	431	18	20	81	89	8.660	38.320	8,6
32	P. Hoa Hải	1.356	1.300	12	13	126	132	16.363	171.214	13,9
33	P. Hoa Quý	1.417	1.181	8	10	123	148	11.449	174.544	16,3
Ngũ Hành Sơn		3.655	3.321	15	16	120	132	54.067	438.866	12,3
36	P. Hòa Phát	611	531	17	19	96	111	10.263	58.839	10,2
35	P. Hòa An	309	302	44	45	147	151	13.476	45.548	7,0
37	P. Hòa Thọ Tây	847	615	10	13	26	36	8.053	21.954	5,7
38	P. Hòa Thọ Đông	254	223	39	45	69	79	9.985	17.592	3,2
39	P. Hòa Xuân	990	779	11	14	109	139	11.160	108.056	13,4
40	P. Khuê Trung	311	267	49	58	116	135	15.383	36.109	4,9
Cẩm Lệ		3.322	2.749	21	25	87	105	68.320	288.097	8,3
44	Hòa Hiệp Bắc	4.576	2.090	3	6	6	14	12.308	29.041	4,9
41	Hòa Hiệp Nam	796	720	19	21	108	119	15.428	85.694	10,0
45	Hòa Khánh Bắc	1.090	866	26	33	37	47	28.756	40.592	1,9
42	Hòa Khánh Nam	1.049	747	13	19	93	130	13.918	97.418	11,4
43	P. Hòa Minh	797	778	31	32	163	167	24.679	129.854	9,7
Liên Chiểu		8.308	4.916	11	19	46	78	95.089	382.599	8,0
46	P. Hòa Bắc	33.864	70	0	48	0	57	3.347	4.016	1,0
47	P. Hòa Châu	985	922	12	12	120	128	11.377	118.248	13,9
48	P. Hòa Khương	4.211	1.069	3	10	3	12	10.587	12.704	1,0
49	P. Hòa Liên	3.820	1.964	3	6	20	39	11.034	75.975	11,3
50	P. Hòa Nhơn	2.920	712	4	18	5	22	12.774	15.329	1,0
51	P. Hòa Ninh	10.105	552	0	8	1	10	4.384	5.261	1,0
52	P. Hòa Phong	1.810	1.564	8	9	9	11	13.784	16.541	1,0
53	P. Hòa Phú	8.586	371	1	12	1	14	4.373	5.248	1,0
54	P. Hòa Phước	712	670	14	14	177	188	9.674	126.230	15,3
55	P. Hòa Sơn	2.227	503	5	22	6	26	10.926	13.111	1,0
56	P. Hòa Tiến	1.393	1.171	11	13	13	15	14.653	17.584	1,0
Hòa Vang		70.633	8.481	2	13	6	48	106.913	410.246	7,8
Toàn thành phố		94.972	25.043	8	32	22	84	806.757	2.106.873	5,5

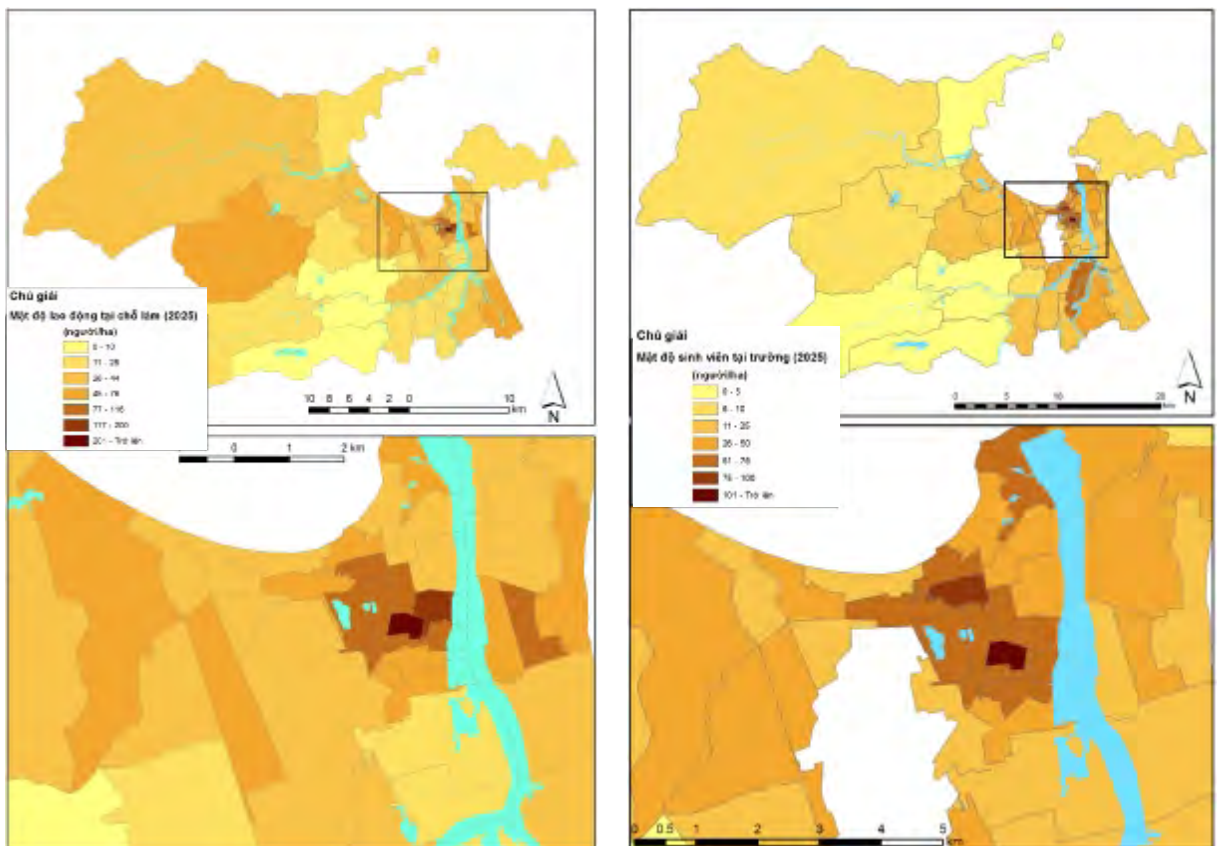
Nguồn: Dữ liệu cho năm 2007 của GSO, Dữ liệu cho năm 2025 của Nghiên cứu DaCRISS 2025

Hình 5.6.2 Mật độ dân số và tỷ lệ dân số giữa ban ngày /ban đêm



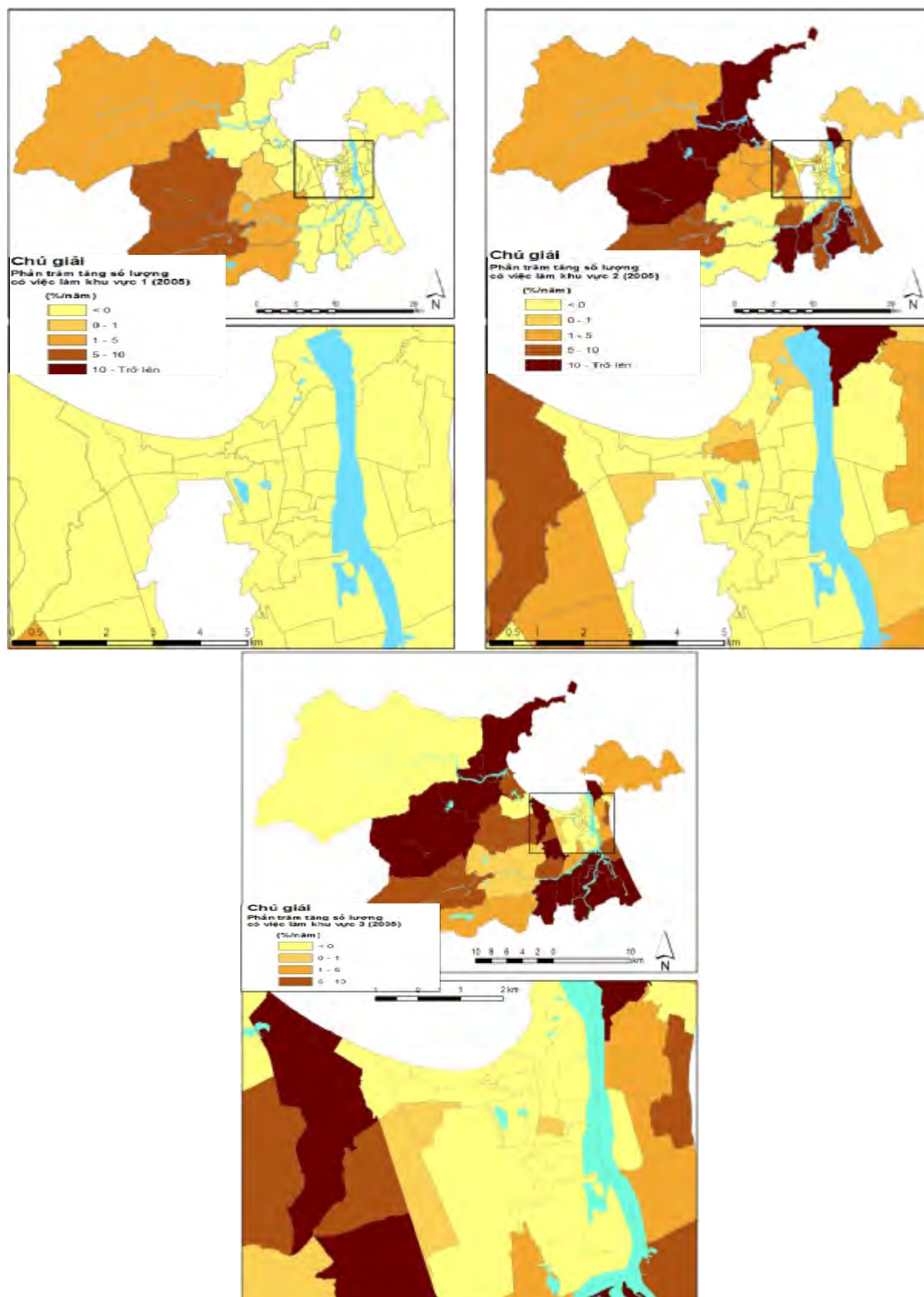
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.6.3 Phân bố lao động và học sinh/sinh viên vào ban ngày



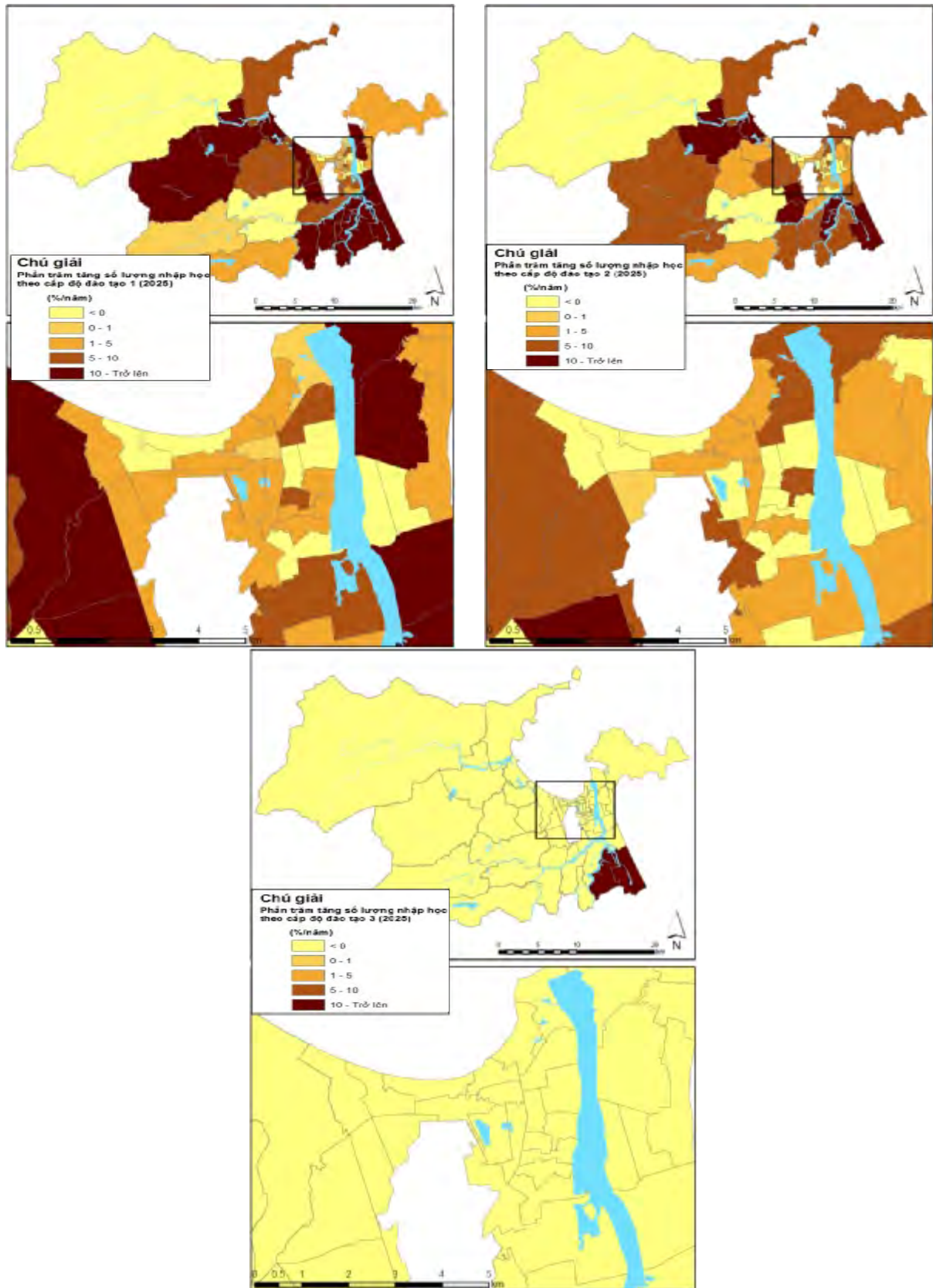
Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.6.4 Tỷ lệ tăng lao động theo ngành từ năm 2007 đến năm 2025



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.6.5 Tỷ lệ tăng số học sinh, sinh viên theo cấp học từ năm 2007 đến năm 2025



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

5.7 Thiết kế và cảnh quan đô thị

1) Bối cảnh

5.57 Cảnh quan và thiết kế đô thị là vấn đề mới nhưng rất quan trọng trong quy hoạch và phát triển đô thị thành phố Đà Nẵng vì các lý do sau;

- (i) Đà Nẵng là đô thị tương đối mới, không có các di sản quan trọng giống như 2 địa phương lân cận là Hội An và Huế. Tuy nhiên, Đà Nẵng sẽ đóng vai trò chức năng đầu mối của miền Trung và là cơ sở thực hiện tăng trưởng và phát triển liên kết vùng. Để thành phố có thể xây dựng được hình ảnh hấp dẫn thế giới thì không chỉ yếu tố chức năng mà hình ảnh thành phố ẩn tượng là điều rất quan trọng. Đà Nẵng cần xây dựng “hình ảnh thành phố” thể hiện những nét riêng đồng thời là “hình ảnh chung của vùng”.
- (ii) Đặc biệt thành phố có các thế mạnh về môi trường tự nhiên, có biển, núi và thảm động thực vật rộng lớn ở biển và đất liền, với hệ thống sông ngòi dày đặc. Khi gắn kết những môi trường tự nhiên này với các di sản văn hóa thế giới và các hình ảnh của Hội An và Huế thì Đà Nẵng và toàn vùng có thể nâng cao hình ảnh chung.
- (iii) Đà Nẵng được mong đợi sẽ phát triển hơn nữa và thực hiện được chức năng là trung tâm tăng trưởng quốc tế cạnh tranh của Việt Nam sau Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Chức năng đô thị, kinh doanh, thương mại sẽ được mở rộng gắn với sự tăng trưởng dân số. Một chủ trương quốc gia quan trọng nữa là Đà Nẵng cần được phát triển thành một hạt nhân đô thị mạnh thứ 3 trên cả nước và là đầu tàu tăng trưởng tại miền Trung để tăng cường phát triển liên kết và cân bằng với cả nước. Thành phố Đà Nẵng cần phải đáp ứng được mục tiêu quốc gia quan trọng này. Trong bối cảnh đầy, làm thế nào để thiết kế đô thị và quản lý quá trình phát triển tương lai là vấn đề quan trọng để tạo ra được hình ảnh và chức năng đặc trưng của thành phố.

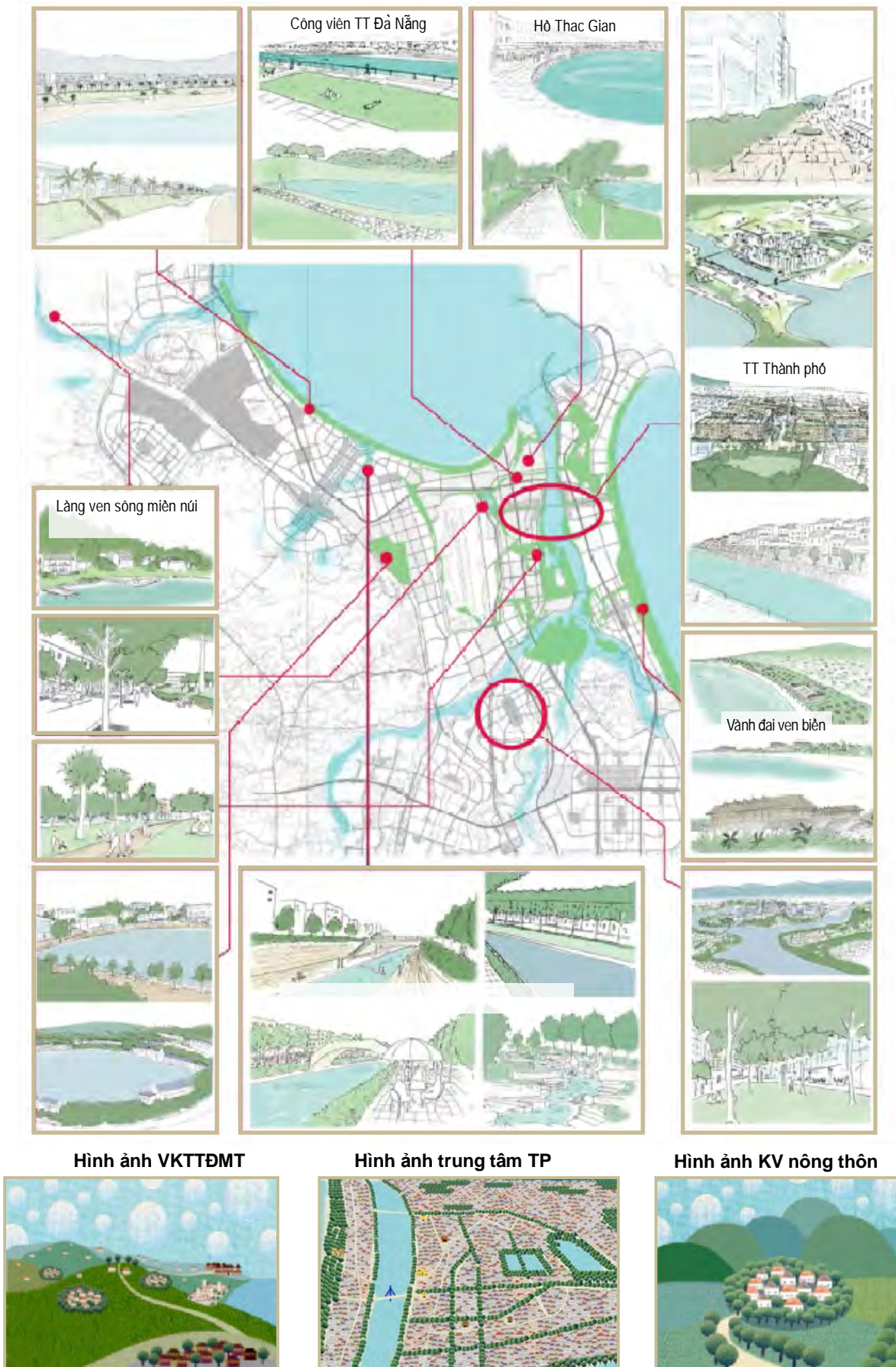
5.58 Tóm lại, thiết kế đô thị và cảnh quan tạo cho Đà Nẵng cả cơ hội và thách thức tùy thuộc vào cách giải quyết thế nào khía cạnh mô tả trên.

2) Đề xuất

5.59 Trước khi thực hiện thiết kế đô thị và cảnh quan chi tiết điều quan trọng là phải đi đến sự đồng thuận về những hình ảnh phải tạo ra cho thành phố Đà Nẵng. Bước đầu tiên hướng tới cải thiện cảnh quan và thiết kế đô thị, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện các nghiên cứu và đề xuất như sau;

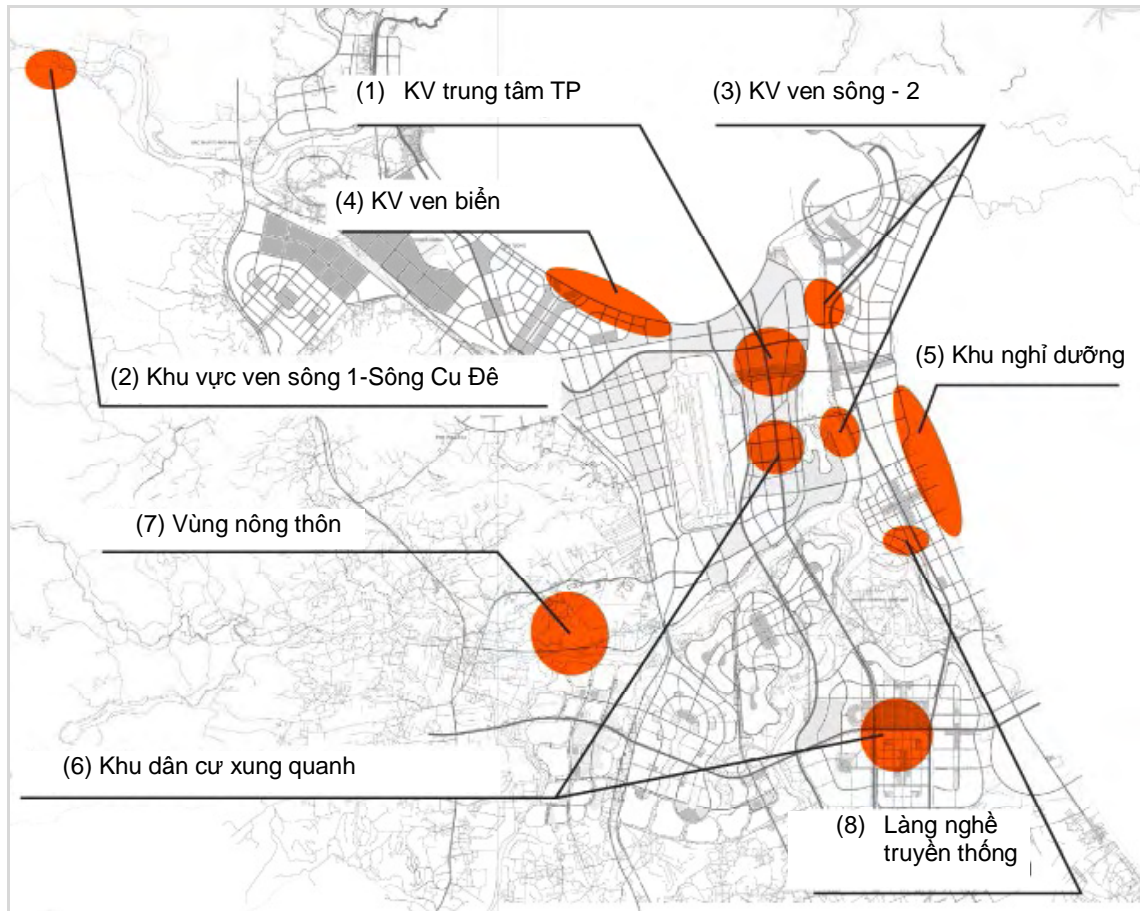
- (a) **Phát triển mạng lưới cây xanh-mặt nước:** Các khu vực núi/rừng, sông, bờ sông bờ biển, kênh, hồ, công viên và đường phố có cây xanh được kết nối thành một mạng lưới để tạo nên không gian và cảnh quan đô thị (xem hình 5.7.1)
- (b) **Tạo cảnh quan đặc trưng cho các khu vực chính:** Đà Nẵng cần có 1 định hướng rõ ràng để xây dựng được hình ảnh thành phố đặc trưng và hấp dẫn bằng cách định hướng hoặc kiểm soát các hoạt động phát triển và tái quy hoạch trong tương lai. Đoàn Nghiên cứu đã đưa ra các đề xuất sơ bộ một số hình ảnh tiêu biểu cho các khu vực quan trọng (xem hình 5.7.2)

Hình 5.7.1 Mạng lưới cây xanh – mặt nước



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.7.2. Cảnh quan quan trọng thiết kế cho TP. Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

(1) Hình ảnh trung tâm TP

Thiết kế các tòa nhà theo trật tự, có bản sắc văn hóa và kiểm soát chiều cao



(2) Phát triển du lịch dọc sông Cu Đê



Du lịch sinh thái



Có nhiều cảnh đẹp tự nhiên ven sông

(3) Khu trung tâm thành phố dọc sông Hàn

Thiết kế mặt tiền và chiều cao công trình phối hợp



(4, 5) Khu nghỉ dưỡng và dân cư ven biển



(4, 5) Phát triển dọc bờ biển



(6) Hình ảnh đô thị trung tâm số 3 (ở phía Nam)

Các tòa nhà cao tầng hiện đại tại khu vực cây xanh mặt nước



(7) Vùng nông thôn



(8) Làng nghề truyền thống



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 5.7.2 Thiết kế không gian đường

I Bãi đậu xe có cây xanh

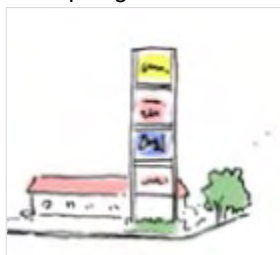


Trạm dừng xe buýt

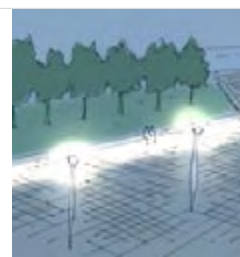


I Công trình trên đường phố

Biển quảng cáo



Công trình nghệ thuật

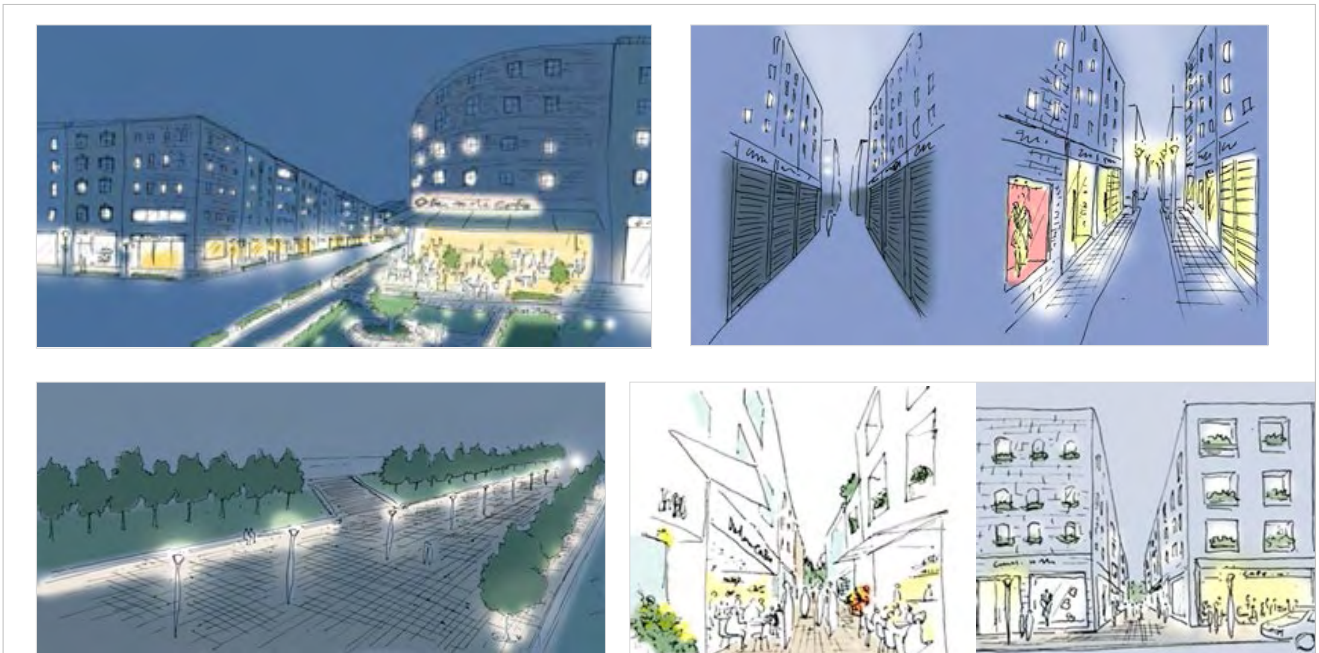


Các bảng treo hài hòa với môi trường



- (c) **Thiết kế không gian đường phố:** Các đường phố và không gian đường là yếu tố quan trọng trong thiết kế cảnh quan và làm nâng cao chất lượng cuộc sống (xem hình 5.7.3)
- (d) **Điện chiếu sáng:** Điện chiếu sáng trong thành phố cũng là yếu tố quan trọng làm đẹp cảnh quan đô thị. Màu sắc ánh sáng khác nhau tại các khu vực khác nhau có thể nhấn mạnh làm tăng tính đặc trưng và duyên dáng cho khu vực đấy (xem hình 5.7.4)

Hình 5.7.3 Điện chiếu sáng trong thành phố



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS