UBND thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Khảo sát Thu thập Dữ liệu Phát triển Đô thị Thích ứng và Bền vững tại thành phố Đà Nẵng

Báo cáo Cuối kỳ

Tháng 11/2022

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

Almec Corporation
Deloitte Tohmatsu Financial Advisory LLC
Nippon Koei Co., Ltd.

1R
JR
22-36

UBND THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM

KHẢO SÁT THU THẬP DỮ LIỆU PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THÍCH ỨNG VÀ BỀN VỮNG TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tháng 11/2022

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN

ALMEC CORPORATION
DELOITTE TOHMATSU FINANCIAL ADVISORY LLC
NIPPON KOEI CO., LTD.

MỤC LỤC

TÓM TẮT

1 GIỚI THIỆU 1-1
1.1 Bối cảnh và mục tiêu 1-1
1.2 Cơ cấu thực hiện Nghiên cứu 1-3

2 HIỆN TRẠNG, CÁC QUY HOẠCH VÀ DỰ ÁN, CÁC VẤN ĐỀ TRONG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG 2-1
2.1 Giới thiệu về Thành phố 2-1
2.2 Rà soát các chính sách và quy hoạch đô thị 2-12
2.3 Phát triển đô thị 2-39
2.4 Giao thông đô thị 2-55
2.5 Quản lý thiên tai và Môi trường 2-76
2.6 Dịch bệnh 2-104

3 LỰA CHỌN CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN CHO QUY HOẠCH TỔNG THỂ TÍCH HỢP ... 3-1
3.1 Điều kiện phát triển cơ sở hạ tầng của thành phố Đà Nẵng 3-1
3.2 Lựa chọn dự án ưu tiên 3-23
3.3 Đề xuất cách thức và cơ chế triển khai 3-65

4 Ý TƯỞNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CHO THÀNH PHỐ BỀN VỮNG VÀ THÍCH ỨNG 4-1
4.1 Điều kiện tiên quyết 4-1
4.2 Các chiến lược của Thành phố Đà Nẵng cho một Thành phố bền vững và thích ứng 4-3
4.3 Đề xuất các Chương trình Phát triển Đô thị 4-20
4.4 Lựa chọn các dự án ODA tiềm năng 4-23

5 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA HIỆN HỮU VÀ GA MỚI 5-1
5.1 Hiện trạng dự án do thành phố Đà Nẵng đề xuất 5-1
5.2 Đề xuất Dự án phát triển khu vực ga hiện hữu 5-10
5.3 Phát triển khu vực ga Đà Nẵng mới 5-25
5.4 Đề xuất các dự án ODA 5-34

6 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN NỘI KHU CẢNG LIÊN CHIỂU 6-1
6.1 Hiện trạng dự án do thành phố Đà Nẵng đề xuất 6-1
6.2 Đề xuất dự án phát triển khu vực nội khu cảng 6-17
6.3 Đề xuất dự án ODA 6-27

7 KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ 7-1
7.1 Kết luận 7-1
7.2 Khuyến nghị 7-4

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1 Khung nghiên cứu 1-2
Hình 1.2 Cơ cấu tổ chức của Nghiên cứu 1-3
Hình 1.3 Lưu đồ Nghiên cứu 1-5
Hình 2.1 Vị trí địa lý Đà Nẵng với các tỉnh lân cận 2-1
Hình 2.2 Các quận, huyện hành chính của Đà Nẵng 2-2
Hình 2.3 Tổng số vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (FDI) và số dự án 2-4
Hình 2.4 Tổng vốn FDI của Đà Nẵng theo quốc gia, 05/2020 (Số vốn đầu tư) 2-4
Hình 2.5 Tổng vốn FDI của Đà Nẵng theo ngành, 05/2020 (Số vốn đầu tư) 2-4
Hình 2.6 Thu chi của thành phố Đà Nẵng 2-6
Hình 2.7 Sự thay đổi và cấu thành thu ngân sách 2-7
Hình 2.8 Sự thay đổi và cấu thành thu nội bộ 2-7
Hình 2.9 Thu ngân sách so với GDP 2-8
Hình 2.10 Sự thay đổi và cấu thành chi ngân sách 2-8
Hình 2.11 Chi ngân sách so với GDP 2-9
Hình 2.12 Dư nợ đầu kỳ và chênh lệch dư nợ trần vay tối đa 2-10
Hình 2.13 Các đơn vị hành chính Trung ương và địa phương ở Việt Nam 2-12
Hình 2.14 Tổng quan về các khu vực và thành phố ở Việt Nam 2-12
Hình 2.15 Hệ thống quy hoạch tại Việt Nam 2-13
Hình 2.16 Lịch sử các quy hoạch và dự án của JICA 2-27
Hình 2.17 Lịch sử các quy hoạch và dự án của Chính phủ Nhật Bản 2-32
Hình 2.18 Lịch sử nghiên cứu và dự án của các nhà tài trợ quốc tế 2-38
Hình 2.19 Cấu trúc đô thị hiện tại của thành phố Đà Nẵng 2-39
Hình 2.20 Cấu trúc phát triển không gian của thành phố Đà Nẵng 2-42
Hình 2.21 Các phân khu và dân số được đề xuất 2-42
Hình 2.22 Quy hoạch sử dụng đất năm 2030 2-44
Hình 2.23 Quy hoạch khu hành chính và thương mại được đề xuất (2030) 2-45
Hình 2.24 Đề xuất Nghiên cứu tiền khả thi về tái phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu 2-50
Hình 2.25 Vị trí của các dự án chính trong Quy hoạch chung 2-54
Hình 2.26 Hiện trạng mạng lưới giao thông tại thành phố Đà Nẵng 2-55
Hình 2.27 Hệ thống giao thông đô thị hiện tại của thành phố Đà Nẵng 2-57
Hình 2.28 Quốc lộ và đường cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng) 2-59
Hình 2.29 Đường sắt Quốc gia và Đường sắt cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng) 2-60
Hình 2.30 Lượng hành khách và lượng hàng hóa tại CHKQT Đà Nẵng 2-63
Hình 2.31 Định hướng phát triển đường sắt của thành phố Đà Nẵng 2-66
Hình 2.32 Quy hoạch mạng lưới giao thông thành phố Đà Nẵng 2-67
Hình 2.33 Hệ thống vận tải công cộng (đường sắt) được đề xuất 2-69
Hình 2.34 Định hướng các bãi đỗ xe công cộng 2-70
Hình 2.35 Thành phố Đà Nẵng qua ảnh vệ tinh 2-76
Hình 2.36 Tần suất bão ở Việt Nam (1960 – 2017) 2-77
Hình 2.37 Mức độ nhạy cảm đối với hạn hán hàng năm ở Việt Nam (1985 - 2015) 2-78

Hình 2.38 Phần trăm diện tích đất bị ngập do nước biển dâng 50 cm 2-79
Hình 2.39 Tỉ lệ hộ nghèo theo huyện năm 2014 2-80
Hình 2.40 Sơ đồ tổ chức các cơ quan quản lý nhà nước về quản lý thiên tai 2-81
Hình 2.41 Sơ đồ khung quản lý dữ liệu 2-82
Hình 2.42 Chiến lược trung hòa Cac-bon đến năm 2050 của Đà Nẵng 2-87
Hình 2.43 Các khu vực bị ảnh hưởng của lũ, ngập lụt 2-91
Hình 2.44 Vùng bị ảnh hưởng sạt lở ven sông, bờ biển 2-92
Hình 2.45 Vùng ảnh hưởng của sóng thần và nước biển dâng 2-92
Hình 2.46 Sơ đồ quy trình rà soát Môi trường và xã hội 2-95
Hình 2.47 Ga hiện hữu và ga mới chồng ghép với bản đồ ngập lụt 2-99
Hình 2.48 Số ca nhiễm trong đợt bùng phát đầu tiên vào 23/01/2020 2-104
Hình 2.49 Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ hai vào 25/7/2020 2-105
Hình 2.50 Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ ba vào 28/01/2021 2-105
Hình 2.51 Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ tư vào 27/4/2021 2-106
Hình 2.52 Kiểm soát sự bùng phát và thể hiện sự chuẩn bị sẵn sàng 2-115
Hình 2.53 Cơ cấu tổ chức chống lại COVID-19 2-118
Hình 2.54 Ảnh hưởng của COVID-19 tới du lịch Việt Nam 2-123
Hình 2.55 Du lịch quốc tế và nội địa ở Việt Nam 2-123
Hình 2.56 Phân tích ý tưởng vùng lân cận trong 20 phút ở Portland 2-125
Hình 2.57 Ý tưởng về Khu dân cư 20 phút ở Melbourne 2-126
Hình 2.58 Hình ảnh đường phố ở thành phố 15 phút ở Paris 2-126
Hình 2.59 “Đường xe đạp Corona” trên Đại lộ Leclerc ở Paris 2-127
Hình 2.60 Quảng cáo cho Thử nghiệm Cuộc sống Đường phố 2-128
Hình 2.61 MIYA Thiết kế vỉa hè đường phố 2-128
Hình 3.1 Sơ đồ tổ chức Thành ủy Đà Nẵng 3-1
Hình 3.2 Sơ đồ tổ chức Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng 3-2
Hình 3.3 Sơ đồ tổ chức Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng 3-2
Hình 3.4 Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam 3-15
Hình 3.5 Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Quốc hội 3-16
Hình 3.6 Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền phê duyệt Chủ trương đầu tư của cơ quan cấp tỉnh (v.d. UBNDTP Đà Nẵng) 3-17
Hình 3.7 Thủ tục thực hiện dự án Đầu tư công đối với các dự án sử dụng vốn ODA. 3-18
Hình 3.8 Trình tự, thủ tục triển khai dự án được kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng 3-19
Hình 3.9 Trình tự, thủ tục triển khai dự án không được kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng 3-20
Hình 3.10 Trình tư, thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam 3-21
Hình 3.11 Trình tự, thủ tục triển khai dự án đầu tư trực tiếp thuộc thẩm quyền quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của cơ quan cấp tỉnh (UBNDTP Nẵng) 3-22
Hình 3.12 Quy trình tuyển chọn, sàng lọc dự án ưu tiên 3-23
Hình 3.13 Bản đồ vị trí các dự án trong danh sách ngắn 3-33
Hình 4.1 Ba cửa ngõ quốc tế của thành phố Đà Nẵng 4-4
Hình 4.2 Quy hoạch phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại Đà Nẵng trong QHC 4-5

Hình 4.3 Các dự án ưu tiên để cải thiện sự tiếp cận của sân bay 4-6
Hình 4.4 Ý tưởng Dự án Quản lý Giao thông thông minh..... 4-8
Hình 4.5 Mối quan hệ giữa đầu tư vào giảm nhẹ thiên tai và tăng trưởng kinh tế 4-9
Hình 4.6 Đầu tư công cho phòng chống thiên tai và đầu tư tư nhân vào phát triển đô thị trong tương lai 4-10
Hình 4.7 Cải thiện hoạt động phòng chống thiên tai của đô thị thông qua Tái phát triển Khu đô thị hiện hữu 4-13
Hình 4.8 Giảm thiệt hại do thiên tai thông qua việc thực hiện đúng Chu trình quản lý rủi ro thiên tai 4-14
Hình 4.9 Các ví dụ về Kiểm soát lũ theo khu vực ở Nhật Bản..... 4-16
Hình 4.10 Sự mở rộng đô thị hóa ở thành phố Đà Nẵng (2000-2020)..... 4-17
Hình 4.11 Các khu vực đô thị hóa có độ cao so với mực nước biển dưới 5m và 10m . 4-17
Hình 4.12 Các ví dụ về quy hoạch sử dụng đất và tiêu chí thiết lập các khu vực có nguy cơ cao tại Nhật Bản 4-18
Hình 4.13 Các ví dụ về Bản đồ rủi ro (Thành phố Hekinan) 4-19
Hình 4.14 Lộ trình thực hiện các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng..... 4-21
Hình 4.15 Bản đồ vị trí các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng..... 4-22
Hình 5.1 Vị trí dự án..... 5-1
Hình 5.2 Vị trí ga đường sắt hiện hữu và ga mới, hướng tuyến của tuyến đường sắt hiện hữu và mới đi qua thành phố Đà Nẵng (hiện hữu xanh, mới đỏ)..... 5-2
Hình 5.3 Ý tưởng thiết kế khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu..... 5-3
Hình 5.4 Ý tưởng thiết kế khu vực ga Đà Nẵng mới..... 5-3
Hình 5.5 Vị trí của 3 địa điểm di dời tạm thời ga hành khách Đà Nẵng đang được xem xét..... 5-5
Hình 5.6 Các khu vực cần tái định cư và số lượng nhà cần được tái định cư 5-6
Hình 5.7 Vị trí các phương án di dời ga ĐSVN..... 5-11
Hình 5.8 Mạng lưới đường sắt liên quan đến Dự án di dời ĐSVN 5-13
Hình 5.9 Hình ảnh về cải thiện đường tiếp cận 5-14
Hình 5.10 Bản đồ phân loại công trình của khu vực ga hiện hữu 5-15
Hình 5.11 Bản đồ phân loại sở hữu tài sản của khu vực ga hiện hữu 5-15
Hình 5.12 Quy hoạch bố trí công trình Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu 5-16
Hình 5.13 Hình ảnh 3D Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu 5-17
Hình 5.14 Các hình ảnh về công trình của Dự án phát triển đô thị Khu vực ga hiện hữu 5-17
Hình 5.15 Kế hoạch phát triển theo giai đoạn Khu vực ga hiện hữu 5-18
Hình 5.16 Bản đồ vị trí dự án MRT1/2 & LRT7..... 5-19
Hình 5.17 Chia sẻ vai trò công tư trong Phát triển khu vực ga hiện hữu 5-20
Hình 5.18 Dự án Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga..... 5-24
Hình 5.19 Ga đa phương thức của ĐSCT, đường sắt đô thị và LRT (Ga JR Toyama).. 5-26
Hình 5.20 Tầm nhìn và giải pháp của Thành phố Thông minh Bắc Hà Nội 5-27
Hình 5.21 Kế hoạch phát triển theo giai đoạn Khu vực ga mới 5-28
Hình 5.22 Thủ tục Dự án Di dời ga ĐSVN..... 5-35
Hình 5.23 Lộ trình phát triển khu vực ga với các dự án ODA tiềm năng..... 5-37
Hình 5.24 Khu vực Khoảng cách đi bộ và Sử dụng đất ở MM21..... 5-38

Hình 5.25 Xe đạp và trạm đỗ "baybike" 5-38
Hình 5.26 Các công nghệ và ý tưởng khác nhau để hiện thực hóa thành phố thông minh 5-39
Hình 5.27 Công nghệ và Dịch vụ của Nhật Bản trong Dự án Thành phố Thông minh Kashiwa-no-ha (1) 5-41
Hình 5.28 Công nghệ và Dịch vụ của Nhật Bản trong Dự án Thành phố Thông minh Kashiwa-no-ha (2) 5-42
Hình 5.29 Các giải pháp không có rào cản trong khu vực nhà ga 5-43
Hình 5.30 Bản đồ công trình không có rào cản của khu vực ga 5-44
Hình 5.31 Trung tâm mua sắm ga phía đông ga Kawasaki với công nghệ môi trường. 5-46
Hình 5.32 Dòng nước mưa khi vật liệu chứa nước mưa bằng nhựa được chôn dưới sân trường 5-46
Hình 5.33 Ví dụ về chôn lấp vật liệu chứa nước mưa bằng nhựa trong nhiều trường hợp 5-47
Hình 5.34 Bản đồ nguy cơ lũ lụt (Vùng thủy nội địa) 5-48
Hình 5.35 Bản đồ nguy cơ lũ lụt sơ bộ cho địa điểm Dự án phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu 5-49
Hình 6.1 Vị trí Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu 6-1
Hình 6.2 Định hướng phát triển được trình bày trong QHC Đà Nẵng 6-2
Hình 6.3 Ý tưởng mạng lưới xanh của Đà Nẵng 6-3
Hình 6.4 Khu vực nôi khu cảng Liên Chiểu trong Quy hoạch phân khu 6-4
Hình 6.5 Quy hoạch sử dụng đất khu vực cảng Liên Chiểu trong QHC 6-4
Hình 6.6 Đề xuất sử dụng đất khu vực đô thị cảng 6-5
Hình 6.7 Quy hoạch phát triển đường vào dự án phát triển cảng 6-6
Hình 6.8 Quy hoạch mạng lưới giao thông xung quanh phát triển cảng 6-7
Hình 6.9 Đề xuất nhà ga hàng hóa Kim Liên và đường sắt mới trong Nghiên cứu Cảng JICA 6-8
Hình 6.10 Đề xuất bãi hàng hóa và nhà ga hành khách tại ga Kim Liên của Sở GTVT .. 6-8
Hình 6.11 Mạng lưới giao thông LRT/MRT được đề xuất trong Quy hoạch chung 6-9
Hình 6.12 Phân tích rủi ro ngập lụt tại Khu vực nôi khu cảng Liên Chiểu 6-10
Hình 6.13 Kết quả bản đồ truy vết lũ hạ lưu sông Cu Đê năm 2013 6-11
Hình 6.14 Vị trí hành lang thoát lũ và các khu đô thị được quy hoạch đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 6-11
Hình 6.15 Kết quả mô phỏng lũ trong trường hợp có (trên) và không có (dưới) hồ chứa S. Bắc 6-13
Hình 6.16 Ý tưởng “Đô thị cảng ngoại ô” của Khu vực nội địa cảng Liên Chiểu 6-17
Hình 6.17 Bản đồ ý tưởng “Đô thị cảng ngoại ô” 6-20
Hình 6.18 Phát triển theo giai đoạn của Phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu 6-20
Hình 6.19 Các công trình xung quanh ga Kim Liên (bán kính 300m) và cửa sông Cu Đê 6-24
Hình 6.20 Vị trí các hộ dân xung quanh ga Kim Liên trong khu đất do Đường sắt ĐN quản lý 6-25
Hình 6.21 Hình ảnh các hộ dân xung quanh ga Kim Liên trong khu đất do ngành đường sắt quản lý 6-25
Hình 6.22 Lộ trình thực hiện phát triển Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu 6-29

Hình 6.23 Các biện pháp kiểm soát lũ toàn diện cho sông Tsurumi..... 6-30
Hình 6.24 Cách thức hoạt động của hồ trữ nước..... 6-31
Hình 6.25 Hiện trạng sử dụng đất của Naka-ku, thành phố Yokohama 6-32
Hình 6.26 Các công trình vui chơi giải trí dọc biển ở thành phố Yokohama..... 6-32
Hình 6.27 Ví dụ về vùng đệm theo phân vùng (Khu vực Shin Yamashita, Naka-ku, Thành phố Yokohama)..... 6-33
Hình 6.28 Đường (trái) và sông (phải) làm vùng đệm giữa các mục đích sử dụng đất khác nhau..... 6-34
Hình 6.29 Mạng lưới giao thông ở Naka-ku, thành phố Yokohama 6-35
Hình 6.30 Tóm tắt Dự án sản xuất nhiên liệu sinh học để tiêu thụ trong nước..... 6-36
Hình 6.31 Dự án sản xuất nhiên liệu sinh học để tiêu thụ trong nước..... 6-36
Hình 7.1 Cơ chế điều phối để thúc đẩy Chương trình phát triển đô thị..... 7-6

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1 Tóm tắt về các cuộc họp và thu thập thông tin với các đối tác 1-5
Bảng 2.1 Ước tính dân số và dân số trong độ tuổi lao động 2-3
Bảng 2.2 So sánh dân số trong độ tuổi lao động giữa các ngành 2-3
Bảng 2.3 Tốc độ tăng trưởng GRDP theo ngành của thành phố Đà Nẵng (%/năm)..... 2-3
Bảng 2.4 So sánh GRDP giữa các ngành 2-3
Bảng 2.5 Số dư các khoản vay và vay ký quỹ đầu năm 2-10
Bảng 2.6 Tổng quan hệ thống quy hoạch 2-13
Bảng 2.7 Tổng quan về Luật Việt Nam 2-14
Bảng 2.8 Sơ lược nội dung các quy hoạch cấp cao liên quan đến thành phố Đà Nẵng2-16
Bảng 2.9 Danh mục các nghiên cứu, khảo sát và chương trình dự án của JICA 2-20
Bảng 2.10 Danh mục dự án, nghiên cứu, khảo sát tại Việt Nam của các cơ quan Nhật Bản, từ năm 2012 đến nay 2-28
Bảng 2.11 Danh sách các kế hoạch, khảo sát và dự án của các tổ chức quốc tế 2-33
Bảng 2.12 Danh sách các nghiên cứu và dự án của các nhà tài trợ quốc tế 2-36
Bảng 2.13 Tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược của Quy hoạch chung 2-41
Bảng 2.14 Phân bổ dân số của khu vực đô thị 2-43
Bảng 2.15 Danh sách dự án trọng điểm trong Đề án thành phố thông minh 2-46
Bảng 2.16 Những dự án ưu tiên được lựa chọn cho phát triển đô thị 2-53
Bảng 2.17 Quốc lộ và đường cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng) 2-58
Bảng 2.18 Đường sắt Quốc gia và Đường sắt cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng)..... 2-60
Bảng 2.19 Lượng hành khách tại sân bay quốc tế Đà Nẵng 2-63
Bảng 2.20 Lượng hàng hóa tại sân bay quốc tế Đà Nẵng 2-63
Bảng 2.21 Danh sách các dự án LRT được đề xuất 2-68
Bảng 2.22 Danh sách các dự án liên quan đến giao thông vận tải 2-72
Bảng 2.23 Danh sách các dự án GTVT ưu tiên được lựa chọn 2-76
Bảng 2.24 Các chính sách và kế hoạch lập pháp của Việt Nam nhằm cải thiện khả năng thích ứng với khí hậu và giảm thiểu rủi ro thiên tai 2-84
Bảng 2.25 Chiến lược đến năm 2030 với tầm nhìn đến 2045 2-85
Bảng 2.26 Tóm tắt về ĐMC cho mô hình TOD và cảng Liên Chiểu 2-89
Bảng 2.27 Các giải pháp về kết cấu được nêu trong Kế hoạch phòng chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025 của Thành phố Đà Nẵng 2-90
Bảng 2.28 Danh mục các dự án, đầu tư công trình phòng, chống thiên tai thực hiện trong giai đoạn 2026 – 2030 trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được đề xuất trong Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 2-93
Bảng 2.29 Các quyết định về việc thu hồi đất và tái định cư trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 2-95
Bảng 2.30 Các điểm nổi bật trong hiện trạng cơ sở hạ tầng hiện có 2-97
Bảng 2.31 Sức ép do khoảng cách chênh lệch giữa cơ sở hạ tầng hiện có so với yêu cầu cần cải thiện và hiện đại hóa để chống lại thiên tai trong tương lai 2-98
Bảng 2.32: Chiến lược giảm thiểu cần thiết để giải quyết các vấn đề biến đổi

khí hậu.....2-100
Bảng 2.33 Danh mục các dự án ưu tiên trong lĩnh vực quản lý thiên tai 2-103
Bảng 2.34 Sơ lược về 4 đợt bùng phát dịch ở Việt Nam.....2-107
Bảng 2.35 Số ca tử vong do COVID-19 tại Đà Nẵng trong đợt bùng phát dịch thứ 4..2-108
Bảng 2.36 So sánh các Chỉ thị ứng phó với COVID-19..... 2-112
Bảng 2.37 Hỗ trợ người dân và lĩnh vực bị ảnh hưởng bởi COVID-19 2-114
Bảng 3.1 Tổng hợp cơ sở pháp lý và các quy định chính cho các phương thức đầu tư cơ sở hạ tầng tại Việt Nam.....3-7
Bảng 3. 2 Các Nghị định hướng dẫn về đầu tư công, PPP, và đầu tư trực tiếp (tư nhân) ở Việt Nam.....3-8
Bảng 3.3 Phân loại các dự án đầu tư công.....3-10
Bảng 3. 4 Những thay đổi chính về quy định của Luật Đầu tư PPP so với Nghị định 63/2018/ND-CP 3-11
Bảng 3. 5 Phân loại dự án PPP theo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư 3-12
Bảng 3. 6 Phân loại dự án đầu tư tư nhân theo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư.....3-13
Bảng 3.7 Danh sách dài.....3-24
Bảng 3.8 Danh sách rút gọn các Dự án 3-30
Bảng 3.9 Hồ sơ Dự án của các dự án trong danh sách ngắn 3-33
Bảng 3.10 Các ví dụ về nguồn vốn 3-64
Bảng 3.11 Ví dụ về Dự án chuyển đổi từ Dự án BT sang Dự án công.....3-65
Bảng 4.1 Định hướng phát triển của các cửa ngõ quốc tế 4-3
Bảng 4.2 Hướng phát triển của mạng lưới giao thông 4-5
Bảng 4.3 Các dự án ưu tiên để cải thiện khả năng tiếp cận và kết nối xung quanh các cửa ngõ quốc tế 4-6
Bảng 4.4 Sơ lược các hợp phần Dự án Quản lý Giao thông thông minh 4-8
Bảng 4.5 Các biện pháp đối phó thảm họa theo quy trình theo từng giai đoạn 4-11
Bảng 4.6 Các biện pháp đối phó riêng lẻ theo chu trình quản lý rủi ro thiên tai 4-14
Bảng 4.7 Phát triển theo giai đoạn của các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng. 4-21
Bảng 5.1 Tóm tắt 3 địa điểm di dời tạm thời ga hành khách Đà Nẵng đang được xem xét.....5-5
Bảng 5.2 Chi phí ước tính sơ bộ (bằng USD) của Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và phát triển đô thị Đà Nẵng 5-7
Bảng 5.3 Dự toán chi phí dự án cho các dự án liên quan trong Quy hoạch chung.....5-7
Bảng 5.4 Mật độ xây dựng thuần tối đa của lô đất sử dụng hỗn hợp cao tầng theo diện tích lô đất và chiều cao công trình.....5-8
Bảng 5.5 Đánh giá sơ bộ so sánh các vị trí di dời tạm thời ga hành khách ĐSVN 5-12
Bảng 5.6 Đề xuất cải thiện đường tiếp cận xung quanh khu vực ga hiện có.....5-14
Bảng 5.7 Số lượng công trình hiện có theo loại và quyền sở hữu tại khu vực ga hiện hữu 5-15
Bảng 5.8 Quy hoạch công trình đô thị Phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu.....5-16
Bảng 5.9 Dự án đề xuất cho Chương trình Phát triển Khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu 5-22
Bảng 5.10 Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Chương trình Tái phát triển Khu vực Ga đường sắt Hiện hữu.....5-22

Bảng 5.11 Thay đổi sử dụng đất và chủ sở hữu đất 5-24
Bảng 5.12 Danh mục dự án đề xuất Chương trình Phát triển khu vực Ga Đà Nẵng mới5-30
Bảng 5.13 Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Chương trình phát triển khu vực ga đường sắt mới..... 5-32
Bảng 5.14 Danh mục Dự án ODA tiềm năng đề xuất cho Phát triển khu vực ga..... 5-36
Bảng 5.15 Tổng quan về Công nghệ và Ý tưởng..... 5-40
Bảng 6.1 Tóm tắt dự án Phát triển cảng Liên Chiểu 6-6
Bảng 6.2 Các dự án do thành phố Đà Nẵng quy hoạch quanh khu nội địa Liên Chiểu6-14
Bảng 6.3 Phân bổ nguồn vốn công và tư cho các dự án đề xuất 6-22
Bảng 6.4 Các vấn đề đã được xác định và các biện pháp đối phó về rủi ro thiên tai tại khu vực nội khu Cảng Liên Chiểu 6-26
Bảng 6.5 Danh mục dự án có khả năng áp dụng ODA cho phát triển cảng Liên Chiểu6-28
Bảng 7.1 Các dự án ưu tiên được lựa chọn và Cơ quan thực hiện..... 7-1
Bảng 7.2 Danh sách dự án ODA tiềm năng 7-3

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

ACCCRN	Mạng lưới ứng phó với biến đổi khí hậu của các thành phố Châu Á
ACV	Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam
ADB	Ngân hàng phát triển châu Á
AED	Máy khử rung tim tự động bên ngoài
AFD	Cơ quan phát triển Pháp
AGT	Chuyển tuyến theo hướng dẫn tự động
AH1	Đường xuyên Á 1 (Asian Highway 1)
ASCN	Mạng lưới các thành phố thông minh ASEAN
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ATC	Kiểm soát giao thông khu vực
ATM	Máy rút tiền tự động
AusAID	Cơ quan phát triển quốc tế Úc
BCP	Kế hoạch liên tục kinh doanh
BLT	Xây dựng-Cho thuê-Chuyển giao
BOD	Nhu cầu oxy sinh hóa
BOO	Xây dựng-Sở hữu-Vận hành
BOT	Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao
BRT	Xe buýt nhanh
BT	Xây dựng-Chuyển giao
BTL	Xây dựng-Chuyển giao-Cho thuê
BTO	Xây dựng-Chuyển giao-Vận hành
C/P	Đối tác
CBD	Khu trung tâm thương mại
CCNDPC	Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai
CCNDPC/SR	Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn
CCTV	Camera giám sát
CSIRO	Tổ chức Nghiên cứu Khoa học và Công nghiệp Khối thịnh vượng chung
DaCRISS	Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và các vùng phụ cận
DARD (Sở NNPTNT)	Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn
DATRAMAC	Trung tâm quản lý VTCC và đèn tín hiệu Đà Nẵng
DAWACO	Công ty cấp nước Đà Nẵng
DDIF	Quỹ đầu tư phát triển thành phố Đà Nẵng
DF/R	Dự thảo Báo cáo cuối kỳ
DHPIZA	Ban Quản lý khu công nghệ cao và các khu công nghiệp
DLWISA	Sở Lao động, Thương binh & Xã hội
DOC (Sở XD)	Sở Xây dựng
DOCST (Sở VHTTDL)	Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch
DOET (Sở GDĐT)	Sở Giáo dục và Đào tạo
DOF (Sở TC)	Sở Tài chính
DOH (Sở YT)	Sở Y tế
DOIC (Sở TTTT)	Sở Thông tin và Truyền thông
DONRE (Sở TNMT)	Sở Tài nguyên và Môi trường
DOT (Sở GTVT)	Sở Giao thông vận tải
DOTurism (Sở DL)	Sở Du lịch
DPC (UBND Tp)	Uỷ ban nhân dân thành phố Đà Nẵng
DPI (Sở KHĐT)	Sở Kế hoạch và Đầu tư
DUPI (Viện QHĐT)	Viện Quy hoạch Đô thị thành phố Đà Nẵng
DWT	Trọng tải toàn phần
ECG	Điện tâm đồ
EIA (ĐTM)	Đánh giá tác động môi trường
EOI	Bày tỏ nguyện vọng
EPP	Quy hoạch bảo vệ môi trường
ESC	Cân nhắc môi trường và xã hội
EV	Xe điện
EWEC	Hành lang kinh tế Đông Tây
F/R	Báo cáo cuối kỳ
FAR	Hệ số sử dụng đất
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEMA	Cơ quan Quản lý Khẩn cấp Liên bang
FS (NCKT)	Nghiên cứu khả khi
FSMA	Ban Quản lý An toàn thực phẩm

GCF	Quỹ khí hậu xanh
GCP (QHC)	Quy hoạch chung
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GFDRR	Cơ sở Toàn cầu để Giảm nhẹ và Phục hồi Thiên tai
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
GIZ	Tổ chức Hợp tác quốc tế Đức
GRDP	Tổng sản phẩm quốc nội theo khu vực
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HSR	Đường sắt cao tốc
IC/R	Báo cáo khởi động
ICAO	Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
ICT (CNTTTT)	Công nghệ thông tin truyền thông
IGES	Viện Chiến lược Môi trường Toàn cầu
IMP	Quy hoạch tổng thể tích hợp
IOC	Trung tâm điều hành thông minh
IP	Chủ trương đầu tư
IPA Danang	Ban xúc tiến đầu tư thành phố Đà Nẵng
IPR	Rà soát Chính sách Đầu tư của Việt Nam
ISO	Tổ chức Quốc tế về Tiêu chuẩn hoá
IT (CNTT)	Công nghệ thông tin
IT/R	Báo cáo giữa kỳ
ITS	Hệ thống giao thông thông minh
IZ (KCN)	Khu công nghiệp
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JCM	Cơ chế tín dụng chung
JICA	Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản
JR	Đường sắt Nhật Bản
JSC	Công ty cổ phần
JST	Đoàn nghiên cứu JICA
KOICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Hàn Quốc
KPI	Chỉ số hoạt động quan trọng
LCCAP	Kế hoạch hành động biến đổi khí hậu địa phương
LED	Điốt phát quang
LEP	Luật Bảo vệ môi trường
LFDC	Trung tâm phát triển quỹ đất
LLC	Công ty trách nhiệm hữu hạn
LRT	Đường sắt nhẹ
MaaS	Lưu thông như một dịch vụ
MAN	Mạng lưới khu vực đô thị
MARD (Bộ NN&PTNT)	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn
MIC (Bộ TTTT)	Bộ Thông tin và Truyền thông
MICE	Phân khúc du lịch hội họp, khuyến khích, hội nghị và triển lãm
MIT (Bộ CT)	Bộ Công Thương
MLIT	Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch
MM21	Minato Mirai 21
MOC (Bộ XD)	Bộ Xây dựng
MOF (Bộ TC)	Bộ Tài chính
MOH (Bộ YT)	Bộ Y tế
MOIC	Bộ Thông tin và Truyền thông
MONRE (Bộ TNMT)	Bộ Tài nguyên và Môi trường
MOT (Bộ GTVT)	Bộ Giao thông Vận tải
MOU	Biên bản ghi nhớ
MP	Quy hoạch tổng thể
MPAs	Các khu bảo tồn biển
MPI (Bộ KHĐT)	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
MRT	Vận chuyển công cộng khối lượng lớn
MVA	Megavolt Ampere
NA	Quốc hội
NCP	Quy hoạch tổng thể quốc gia
NIP	Dự án đầu tư quốc gia
NMT	Giao thông phi cơ giới
NSP	Quy hoạch chuyên ngành quốc gia
O&M	Vận hành và Bảo trì
OD	Điểm đi-điểm đến

ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
OECF	Quỹ hợp tác kinh tế hải ngoại
OFID	Quỹ Phát triển Quốc tế OPEC
OPEC	Tổ chức các nước xuất khẩu dầu mỏ
PC (UBND)	Ủy ban nhân dân
PFMRP	Chương trình cải cách quản lý tài chính công
PIIP	Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên
PIIP-PMU	Ban quản lý dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên Đà Nẵng
PM	Thủ tướng Chính phủ
PMU	Ban Quản lý dự án
PPE	Thiết bị bảo hộ cá nhân
PPP	Quan hệ đối tác công tư
Pre-FS (NCTKT)	Nghiên cứu tiền khả thi
R&D	Nghiên cứu và phát triển
ROW	Lộ giới
SARS	Hội chứng hô hấp cấp tính nghiêm trọng
SCDP	Dự án Phát triển bền vững thành phố Đà Nẵng
SDGs	Các mục tiêu phát triển bền vững
SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
SECO	Ban thư ký nhà nước Thụy Sĩ về các vấn đề kinh tế
SEDP	Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội
SMART JAMP	Thành phố thông minh được hỗ trợ bởi Đối tác chung ASEAN của Nhật Bản
SPC	Công ty Mục đích Đặc biệt
SRUDD	Khảo sát thu thập dữ liệu phát triển đô thị bền vững và thích ứng tại thành phố Đà Nẵng
TCFD	Lực lượng đặc nhiệm về công khai tài chính liên quan đến khí hậu
TEU	Đơn vị tương đương 20 feet
TMF	Tổ chức Toyota Mobility Foundation
TOD	Phát triển theo định hướng vận tải công cộng
TOR	Điều khoản tham chiếu
UN	Liên hợp quốc
UNDP	Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc
UNEP	Chương trình môi trường Liên hiệp quốc
UNESCO	Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên hợp quốc
UPI	Viện Quy hoạch đô thị Đà Nẵng
USAID	Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ
USD	Đô la Mĩ
USP	Dự án không có trong quy hoạch
VGTB	Vu Gia – Thu Bồn
VINASARCOM	Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn
VITRANSS3	Khảo sát Thu thập Dữ liệu cho Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải Bền vững ở Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VNDMA	Cơ quan quản lý thiên tai Việt Nam
VNR	Đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng thế giới (WB)
WHO	Tổ chức y tế thế giới
WRI	Viện tài nguyên thế giới

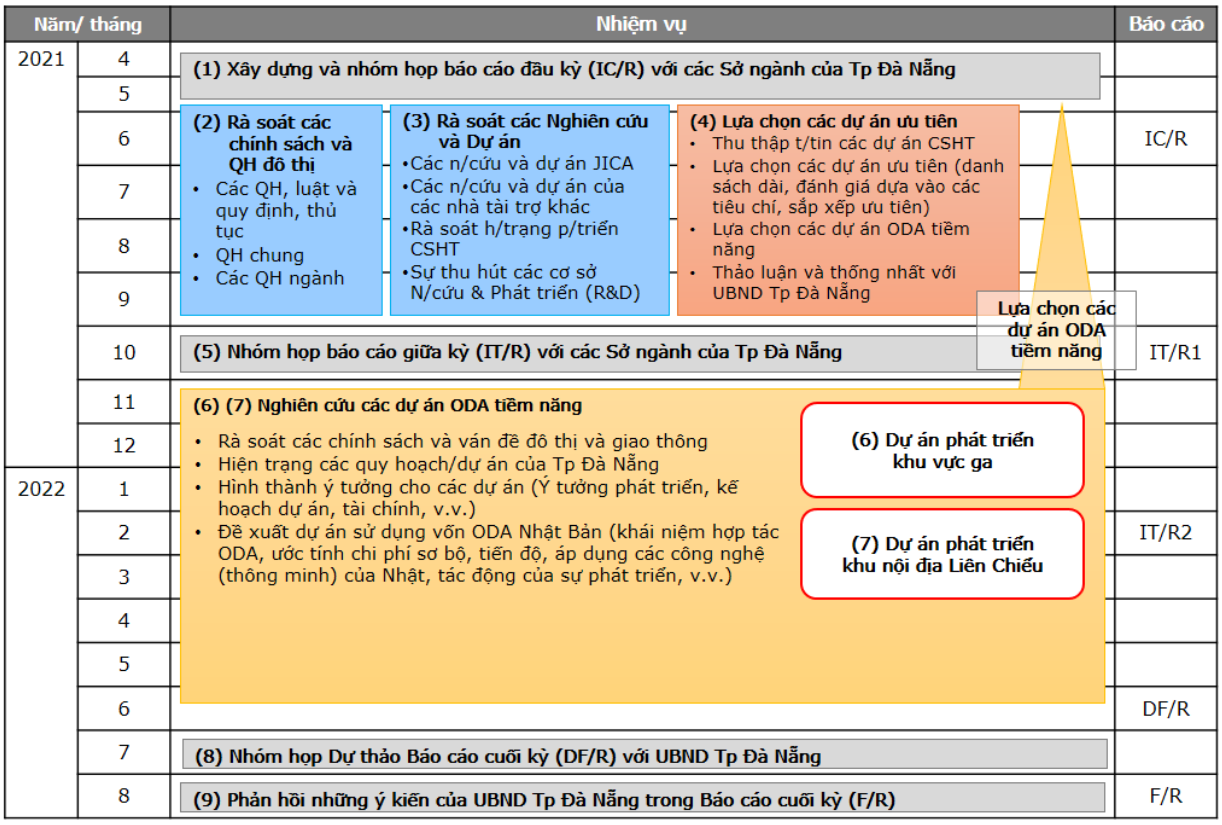
Tóm tắt

1 GIỚI THIỆU

Bối cảnh: Tiếp theo Quy hoạch xây dựng chung đã được phê duyệt năm 2021, Chính quyền thành phố Đà Nẵng hiện đang lập Quy hoạch tổng thể làm cơ sở cho quy hoạch phát triển thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050 theo Luật Quy hoạch Việt Nam.

Mục tiêu: Trên cơ sở đó, để góp phần vào sự phát triển bền vững hơn nữa của Thành phố Đà Nẵng, cùng với tiến trình xây dựng Quy hoạch tổng thể tích hợp, nghiên cứu này của JICA sẽ hỗ trợ thu thập thông tin, đề xuất lựa chọn các dự án ưu tiên và xây dựng các dự án ODA tiềm năng cho thành phố.

Khu vực mục tiêu	Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Thời gian nghiên cứu	Tháng 5/2021 - Tháng 8/2022 (16 tháng)
Đối tác	Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng (UBND Tp Đà Nẵng) Đối tác chính: Sở Kế hoạch và Đầu tư (Sở KHĐT) Đối tác khác: Sở Xây dựng (Sở XD); Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT); Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Sở NN&PTNT); Sở Tài nguyên và Môi trường (Sở TNMT); Ban quản lý các dự án đầu tư CSHT ưu tiên (Ban HTUT)



IC/R-BC đầu kỳ, IT/R -BC giữa kỳ, DF/R-Dự thảo BC cuối kỳ, F/R -BC cuối kỳ Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.1: Lưu đồ Nghiên cứu

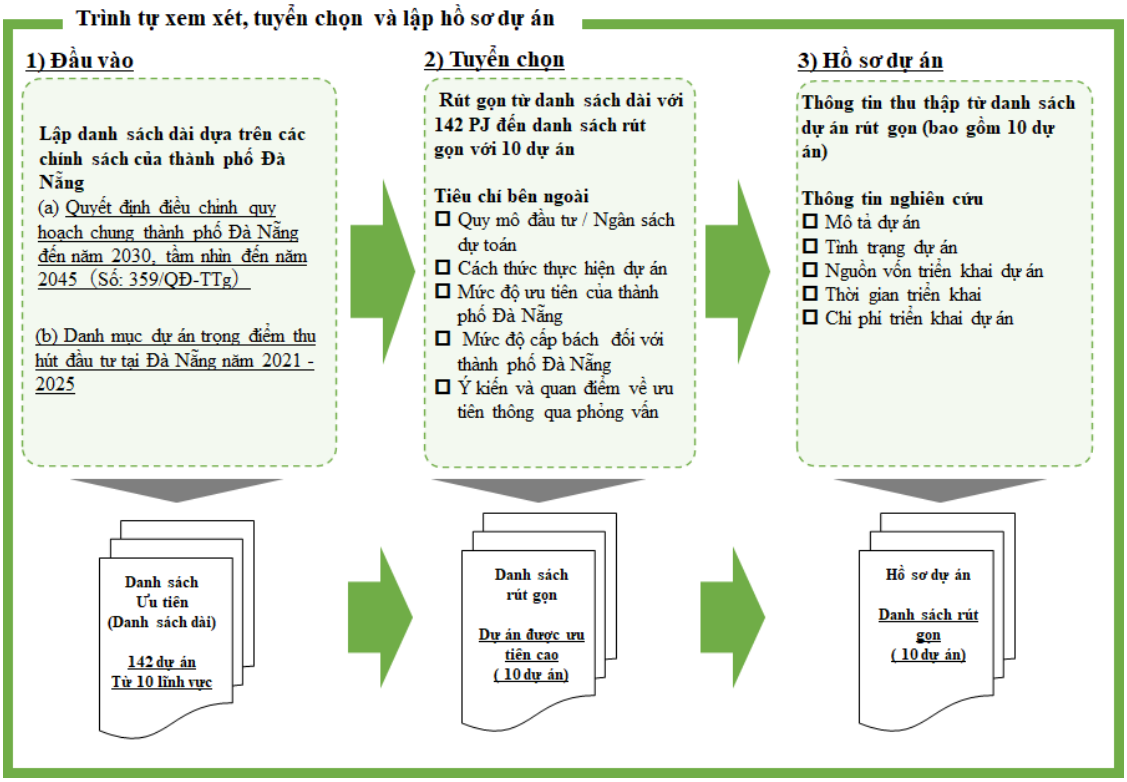
2 LỰA CHỌN CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN CHO QUY HOẠCH TỔNG THỂ TÍCH HỢP

2.1 Lựa chọn dự án ưu tiên

Các dự án ưu tiên được lựa chọn thông qua "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến 2030, tầm nhìn đến 2045" (Quyết định Số 359/QD-TTg) và "Danh sách các dự án kêu gọi đầu tư tại Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025". Ngoài ra, qua việc thu thập và xem xét các thông tin bổ sung của dự án mà không được mô tả trong các chính sách nói trên, một số dự án tiềm năng có khả năng bị bỏ qua trong các danh sách đã được xem xét. Dự án ưu tiên được lựa chọn và đánh giá qua 03 giai đoạn sau:

- Giai đoạn 1: Lên danh sách chung các dự án dựa trên chính sách của thành phố Đà Nẵng
- Giai đoạn 2: Rút ngắn danh sách dự án dựa trên các tiêu chí bên ngoài chính sách
- Giai đoạn 3: Xây dựng hồ sơ dự án cho các dự án trong danh sách rút gọn

Trong giai đoạn 2, các tiêu chí bên ngoài được áp dụng để sàng lọc từ danh sách dài đến danh sách rút gọn. Theo các tiêu chí bên ngoài, quy mô dự án (ngân sách ước tính ban đầu), sơ đồ dự án, mức độ ưu tiên, mức độ khẩn cấp và phỏng vấn với các cơ quan liên quan được áp dụng để sàng lọc các dự án tiềm năng. Trong giai đoạn 3, Đoàn Nghiên cứu thu thập thông tin cập nhật về dự án trong danh sách rút gọn thông qua phỏng vấn các cơ quan liên quan để xây dựng hồ sơ dự án.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

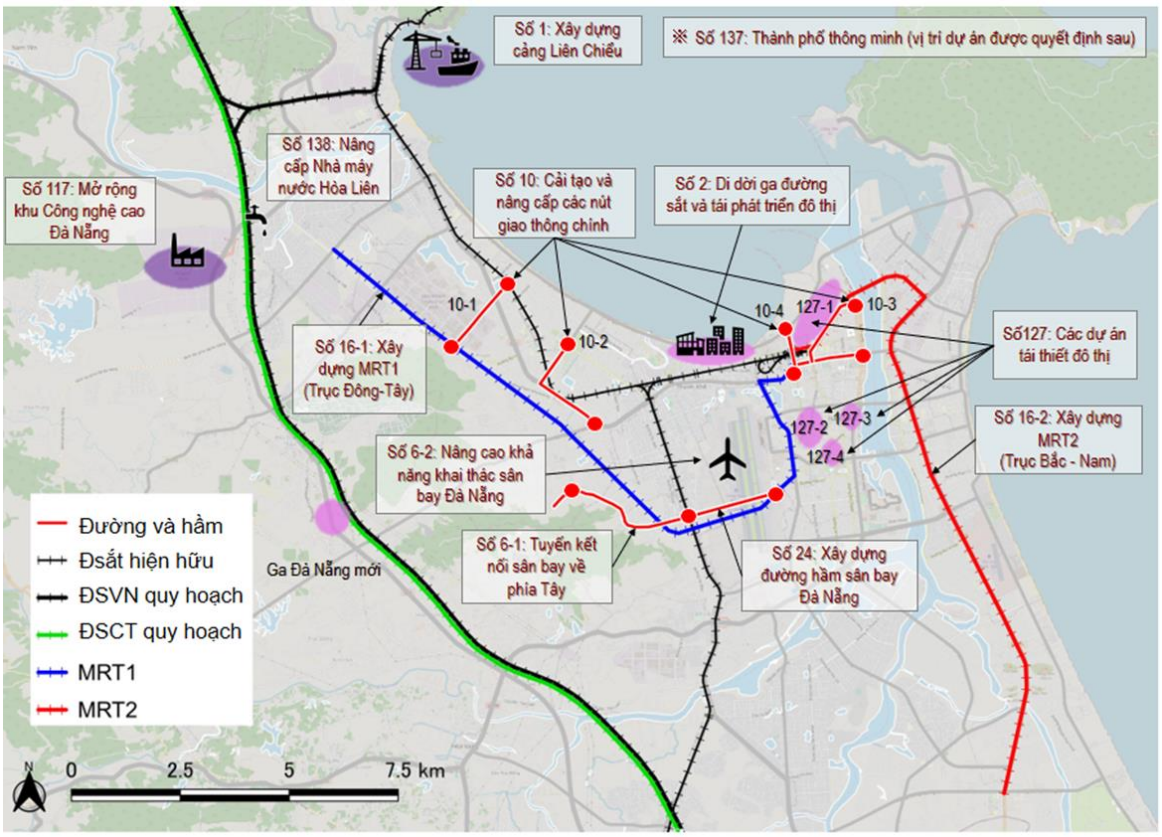
Hình 2.1: Quy trình tuyển chọn, sàng lọc dự án ưu tiên

Đoàn Nghiên cứu JICA đã chọn 10 dự án sau đây trong danh sách dài bằng cách sàng lọc theo các tiêu chí bên ngoài.

Bảng 2.1: Danh sách rút gọn các Dự án

	Lĩnh vực	Tên dự án	Nguồn vốn	Quy mô (Tỷ VND)	Tiêu chí bên ngoài			
					Quy mô đầu tư	Cách thức thực hiện	Mức độ ưu tiên	Mức độ cấp bách
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu	Ngân sách TW, Ngân sách TP, PPP, và các nguồn vốn khác	3,426.3	✓	✓	✓	✓
24	Giao thông	Dự án đường hầm sân bay Đà Nẵng	Ngân sách thành phố, PPP, ODA	8,228.0	✓	✓	✓	✓
10	Giao thông	Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông	Ngân sách thành phố	1,812.0	✓	✓	✓	✓
138	Công nghiệp, cấp điện, cấp nước	Đầu tư mới nhà máy nước Hòa Liên giai đoạn 1, giai đoạn 2	Ngân sách thành phố	2,276.5	✓	✓	✓	✓
117	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Khu công nghệ cao thành phố Đà Nẵng	Ngân sách Trung ương, ngân sách thành phố, và các nguồn Vốn khác	8,841.0	✓	✓	✓	✓
137	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Thành phố thông minh; Giai đoạn 2021 - 2025: phát triển các ứng dụng thông minh	Ngân sách thành phố, các nguồn vốn xã hội hoá	1,197.0	✓	✓	✓	✓
2	Giao thông	Dự án Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố* xem xét hình thức BT	11,295.0	✓	✓	✓	
6	Giao thông	Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Ngân sách Trung ương, PPP, và các nguồn vốn khác	2,252.0	✓	✓	✓	
16	Giao thông	Hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lượng lớn như hệ thống tàu điện ngầm, hệ thống xe điện bánh sắt Tramway.	PPP	54,500.0	✓	✓	✓	
127	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Các dự án tái phát triển đô thị	Vốn nhà đầu tư, Ngân sách Trung ương	2,615.0	✓	✓	✓	

Nguồn：Quy hoạch chung, Danh sách dự án đầu tư



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên Quy hoạch chung. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.2: Bản đồ vị trí các dự án trong danh sách rút gọn

2.2 Đề xuất cách thức và cơ chế triển khai

2.2.1 Hiện trạng

Tổng chi phí đầu tư của 10 dự án ưu tiên trong nghiên cứu này được ước tính khoảng 96,4 nghìn tỷ đồng. Với mức nợ công cao cùng với ngân sách hạn hẹp tại các tỉnh, thành phố, Việt Nam càng cần phải xúc tiến việc đầu tư công một cách hiệu quả. Hơn nữa, theo đề xuất của Luật PPP mới được ban hành, Việt Nam mong muốn thúc đẩy và khuyến khích khối doanh nghiệp tư nhân đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng.

Bảng 2.2 tóm tắt các nguồn vốn giúp thúc đẩy phát triển đô thị thành phố.

Bảng 2.2: Các ví dụ về nguồn vốn

Tổ chức	Nguồn vốn (Ví dụ)
Chính phủ Việt Nam (Trung ương, địa phương)	・Các nguồn vốn Chính phủ, Đối tác Công tư (PPP) (Hỗ trợ trực tiếp VGF / Bảo lãnh), Trợ cấp ・Cho thuê đất công
Nguồn vốn ODA (Nhật Bản, các nước khác)	・Cấp vốn / Vay ưu đãi ・Các khoản đầu tư từ khối tư nhân
Doanh nghiệp tư nhân (Việt Nam, Nhật Bản, các nước khác)	・Các khoản đầu tư từ khối tư nhân
Tổ chức tín dụ tư nhân (Việt Nam, Nhật Bản, các nước khác)	・Đầu tư vốn cổ phần / Cho vay (Tài chính doanh nghiệp) ・Nguồn tài chính cho dự án

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Theo Luật PPP ban hành năm 2021, các dự án được đề xuất theo cơ chế xây dựng – chuyển giao (BT) trước đây sẽ bắt buộc phải xem xét lại khi cơ chế này không còn được áp dụng. Dưới cơ chế BT trước đây, áp dụng trước khi Luật PPP được ban hành, đất công được cấp cho các doanh nghiệp tư nhân dưới hình thức chuyển đổi cho các khoản đầu tư. Giá đất được chia không bao gồm phần tính toán giá trị tăng lên trong tương lai do dự án phát triển trên đất; do vậy, giá trị đất công thường có giá trị thấp hơn so với giá trị hợp lý trên thị trường. Với lý do trên, cơ chế BT thường vấp phải các thách thức liên quan đến tính minh bạch của việc triển khai dự án. Vậy nên, theo luật PPP mới, các dự án BT trước đây cần phải được xem xét và chuyển đổi qua cơ chế mới như xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT).

Theo Luật PPP, các cơ chế như xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT), xây dựng – sở hữu – kinh doanh (BOO), xây dựng – thuê dịch vụ - chuyển giao (BLT), xây dựng – chuyển giao – kinh doanh (BTO), xây dựng – chuyển giao – thuê dịch vụ (BTL), và kinh doanh – quản lý (O&M) đã được ban hành, và các dự án BT trước đây sẽ được chuyển đổi sang một trong các cơ chế trên như BOT. Các cơ chế trên được tổ chức dưới hình thức là một doanh nghiệp tư nhân “vận hành” hoặc “ sở hữu” cơ sở hạ tầng/cơ sở vật chất công trong một thời gian của hợp đồng. Các cơ chế này phù hợp này cho các dịch vụ tạo ra nguồn doanh thu cho các doanh nghiệp tư nhân, như phát triển và vận hành bệnh viện hoặc cảng biển. Đối với các cơ sở hạ tầng công cộng, như vận hành đường sắt, các cơ chế trên được xem xét là chưa phù hợp. Hiện nay, các doanh nghiệp vận hành tư nhân bắt buộc phải thông qua hình thức đấu thầu để được sở hữu đất công.

Bên cạnh đó, rất nhiều dự án đầu tư cơ sở hạ tầng đang bị trì hoãn, bao gồm các dự án dưới cơ chế BT đã được phê duyệt tại thành phố Đà Nẵng. Các dự án chậm tiến độ / trì hoàn được đánh giá làm gây ảnh hưởng tới đời sống cư dân xung quanh khu vực dự án; vậy nên, một số dự án đang được xem xét hủy bỏ hoặc rút ra khỏi quy hoạch. Tại cuộc họp về việc xem xét hủy bỏ các dự án do Bộ Xây Dựng chủ trì tại thành phố Đà Nẵng năm 2021, 18 dự án tại huyện Hòa Vang được đề xuất bãi bỏ quy hoạch.

2.2.2 Đề xuất cơ chế triển khai dự án

(1) Rà soát lại các dự án đầu tư công

Theo ước tính của Ngân hàng thế giới (WB), hàng năm Việt Nam cần khoảng 25 – 30 tỷ Đô la Mỹ để phát triển cơ sở hạ tầng mới trong thập kỷ tới[1]. Trong khi đó, tỷ lệ nợ công trên GDP của Việt Nam đã đạt 55,9% vào năm 2020. Ở Việt Nam, do tỷ lệ nợ công trên GDP được giới hạn tối đa là 65%[2], nên dựa vào nợ công không phải là một hướng đi bền vững. Ngoài ra, do ngân sách hạn hẹp, nên phải xem xét kỹ lưỡng tính cần thiết của các dự án đầu tư công, đồng thời ưu tiên các dự án được thực hiện với sự tham gia của vốn đầu tư tư nhân dưới hình thức PPP hoặc FDI không phụ thuộc vào nợ công. Đối với các dự án đầu tư công, điều quan trọng là phải sử dụng các cơ chế đầu tư hiệu quả. Ví dụ, tách bạch việc phát triển cơ sở hạ tầng theo chiều dọc giữa xây dựng và vận hành, bao gồm sự kết hợp giữa việc phát triển cơ sở hạ tầng được tài trợ bởi các khoản vay ODA và việc vận hành và bảo trì do khu vực tư nhân thực hiện là một giải pháp thay thế. Một giải pháp thay thế khác là thúc đẩy đầu tư cơ sở hạ tầng bằng cách thành lập Tổng công ty đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng[3] với tư cách là đơn vị liên kết do Thành phố Đà Nẵng tài trợ.

[1] Viet Nam Systematic Country Diagnostic Update - 2021 「HOW WILL VIET NAM BLOSSOM?

[2] Được nêu trong Nghị quyết 25/2016/QH14, Kế hoạch tài chính quốc gia 5 năm 2016 – 2020.

[3] Tại Tp. HCM, chính quyền thành phố đã thành lập cơ quan nhà nước liên quan đến cơ sở hạ tầng như Công ty Nhà nước Đầu

(2) Mở rộng các biện pháp hỗ trợ đối tác công tư (PPP) và nâng cao năng lực.

Đối với các dự án dự kiến thực hiện theo hình thức PPP, chính quyền trung ương và thành phố Đà Nẵng cần xây dựng và cập nhật các hướng dẫn và pháp lệnh thực thi để thực hiện PPP. Muốn vậy, chính quyền thành phố Đà Nẵng cần nâng cấp, củng cố hệ thống điều hành và các biện pháp hỗ trợ (ví dụ: bảo đảm quỹ đất cho dự án, cung cấp vốn của Nhà nước để đảm bảo tính khả thi về tài chính của dự án (VGF), bảo đảm nguồn thu dự án, thiết kế ưu đãi đầu tư và phát hành trái phiếu dự án) dựa trên Luật PPP. Việc nâng cao năng lực của nhân sự liên quan đến PPP cũng rất cần thiết. Hiện tại, đội ngũ cán bộ có kiến thức và chuyên môn về PPP và có khả năng quản lý phù hợp các dự án từ quy hoạch đến thực hiện ở thành phố Đà Nẵng còn mỏng. Do đó, việc nâng cao năng lực cho nhân sự, đặc biệt trong lĩnh vực tài chính, pháp lý và phân tích rủi ro, là rất quan trọng để thúc đẩy hơn nữa hình thức PPP ở thành phố Đà Nẵng. Để thúc đẩy đầu tư từ các nhà đầu tư nước ngoài, điều quan trọng là phải cải thiện hệ thống vận hành và tạo môi trường đầu tư thuận lợi cho các dự án bằng cách thực hiện các biện pháp cải thiện nguồn thu của dự án, cơ chế chia sẻ rủi ro giữa nhà nước và tư nhân, và trợ cấp của chính phủ.

(3) Thúc đẩy đầu tư tư nhân

Luật PPP chỉ định các lĩnh vực áp dụng cho hình thức PPP, bao gồm: giao thông vận tải; y tế và giáo dục – đào tạo; cơ sở hạ tầng CNTT; thủy lợi, cấp nước, xử lý nước thải và chất thải; lưới điện và nhà máy điện. Do các dự án không thuộc các lĩnh vực được liệt kê trên sẽ không được điều chỉnh bởi Luật PPP, nên cần tạo cơ chế hỗ trợ để thúc đẩy đầu tư tư nhân. Trong trường hợp phát triển thành phố thông minh quy mô lớn hoặc phát triển các khu công nghiệp, giả định rằng các công ty Nhật Bản và Việt Nam sẽ thành lập các liên danh và kinh nghiệm thực tiễn đã có các đề xuất của khu vực tư nhân để phát triển khu vực cụ thể dưới hình thức FDI. Mặt khác, phát triển đô thị thường bao gồm việc thu hồi đất quy mô lớn và phát triển nhà tái định cư với số tiền bồi thường và chi phí phát triển lớn, khiến các công ty tư nhân khó thực hiện các dự án mà không có sự hỗ trợ từ khu vực công. Ngoài ra, do dự án BT đã không còn là một hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo Luật PPP hiện hành nên không được phép giao đất công để bồi thường đầu tư thông qua hình thức BT. Do đó, cần tạo ra một môi trường đầu tư thân thiện cho các công ty tư nhân thông qua các nỗ lực và hỗ trợ của chính phủ.

tư và Tài chính TP.HCM (HFIC) để thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng.

3 Ý TƯỞNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CHO THÀNH PHỐ BỀN VỮNG VÀ THÍCH ỨNG

3.1 Các chiến lược cho Thành phố bền vững thích ứng

Quy hoạch chung (QHC) có tầm nhìn phát triển thành phố Đà Nẵng "Thông minh, Sáng tạo, Bản sắc và Bền vững". Để đạt được tầm nhìn này, ba ý tưởng phát triển được đề xuất để hiện thực hóa một thành phố bền vững và có khả năng thích ứng.

Chiến lược 1 1) Phát triển kinh tế - xã hội gắn với phát triển cửa ngõ quốc tế: Thành phố sẽ thúc đẩy phát triển các đầu mối xung quanh cảng Liên Chiểu, ga Đà Nẵng mới, và sân bay đồng thời phát triển các khu vực lân cận. Một cấu trúc đô thị nén bao gồm ba cửa ngõ quốc tế và mạng lưới này sẽ được hình thành để thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội tại mỗi địa điểm.

Chiến lược 2) Improvement of Connectivity and Mobility: Phát triển đường bộ và đường sắt xung quanh sân bay Đà Nẵng, cảng Liên Chiểu và nhà ga mới để tăng cường khả năng tiếp cận và kết nối, có tính đến nhu cầu trong tương lai sau khi phát triển cảng và nhà ga mới cũng như mở rộng sân bay. Vì vậy, phát triển hệ thống giao thông khu vực và cửa ngõ (ĐSTĐC, di dời ĐSVN, Cảng Liên Chiểu, mở rộng sân bay, v.v.), hệ thống đường sắt đô thị (MRT, LRT), mở rộng mạng lưới đường bộ, cải thiện dịch vụ xe buýt đô thị, quản lý giao thông cần được đẩy mạnh.

Chiến lược 3) Đảm bảo tính bền vững và thích ứng: Thành phố Đà Nẵng, với mục tiêu trở thành thành phố quốc tế, cần đảm bảo tính bền vững của ngành công nghiệp và nền kinh tế cũng như thúc đẩy sự phát triển đô thị mạnh mẽ bằng cách thực hiện các biện pháp phòng chống lũ lụt và các thảm họa cụ thể khác của thành phố, đồng thời quan tâm đến các vấn đề toàn cầu như biến đổi khí hậu và sự lây lan của các bệnh truyền nhiễm.

3.2 Đề xuất các Chương trình Phát triển Đô thị

Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất Chương trình phát triển đô thị tổng hợp và theo từng giai đoạn sau đây, bao gồm ba nút giao thông quốc tế (nhà ga, cảng và sân bay), được kết nối với mạng lưới giao thông trục đô thị và với sự phát triển đô thị xung quanh các nút này.

Chương trình tái phát triển khu vực ga đường sắt hiện hữu: nhằm mục đích tái phát triển đất công cộng sau khi di dời ga ĐSVN và khu đô thị hiện hữu theo phương thức tích hợp để tạo thành một nút giao thông cho các ga MRT1 và LRT7, giao thông công cộng đường bộ, đường vào sân bay, và một trung tâm dịch vụ đô thị và phòng chống thiên tai cho người dân và khách du lịch.

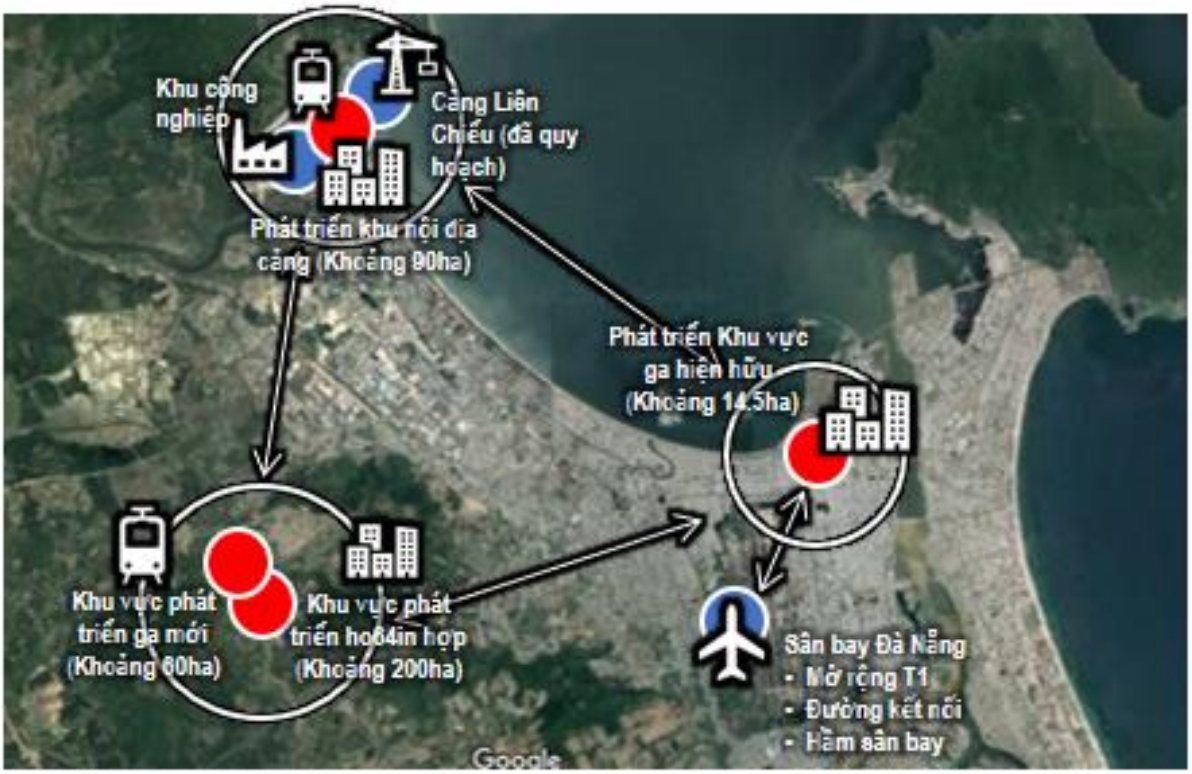
Chương trình phát triển đô thị cảng Liên Chiểu: Ngoài việc phát triển cảng Liên Chiểu, còn có mục tiêu phát triển đô thị cảng xung quanh cảng. Chương trình bao gồm: trung tâm logistics, ga hành khách hàng hóa Kim Liên, chức năng phòng chống thiên tai liên quan đến sông Cu Đê, phát triển đô thị có giá trị gia tăng cao.

Chương trình phát triển khu vực ga mới: Vị trí di dời ga Đà Nẵng được hình dung sẽ trở thành một đầu mối giao thông và đô thị mới ở miền Trung Việt Nam thông qua việc phát triển các ga ĐSTĐC và ĐSVN. Chương trình hướng tới mục tiêu ứng dụng các công nghệ thông minh về giao thông, năng lượng, môi trường và dịch vụ xã hội trong việc phát triển khu vực ga ĐSVN và khu vực xung quanh bằng cách tận dụng lợi thế về vị trí địa lý (gần khu vực đồi nú)i và gần các khu công nghiệp.

Bảng 3.1: Định hướng phát triển của các cửa ngõ quốc tế

Cửa ngõ quốc tế	Vị trí và diện tích	Nội dung trong QHC	Định hướng phát triển	
			CSHT giao thông	Chức năng đô thị
Trung tâm thành phố (nhà ga hiện hữu và khu vực sân bay)	• Quận Thanh Khê • Khoảng 14,5ha (xung quanh khu vực ga hiện hữu)	• Di dời ga hiện hữu • Tái phát triển đô thị khu vực ga • Mở rộng phát triển sân bay và trung tâm logistic	• Di dời ga hiện hữu • MRT1 • LRT7	• Phát triển đô thị dựa trên TOD • Trung tâm giao thông, dịch vụ du lịch và phòng chống thiên tai • Phát triển hỗn hợp các công trình thương mại, kinh doanh và nhà ở
Khu vực ga Đà Nẵng mới	• Huyện Hòa Vang • Khoảng 60ha (xung quanh khu vực ga mới)	• ĐSTĐC • ĐSVN	• Ga Đà Nẵng mới (ĐSTĐC, ĐSVN) • LRT10, LRT3 • Mở rộng AH1 (dự kiến)	• Phát triển đô thị thông minh với TOD
Khu vực cảng Liên Chiểu	• Quận Liên Chiểu • Khoảng 90ha (khu nội địa cảng)	• Cảng quốc tế • Trung tâm logistic	• Ga Kim Liên của ĐSVN (nâng cấp ga hàng hóa, phát triển ga hành khách tạm thời) • Đường dẫn (đang triển khai)	• Phát triển đô thị cảng với đất hỗn hợp và trung tâm logistic

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 3.1: Ba cửa ngõ quốc tế của thành phố Đà Nẵng

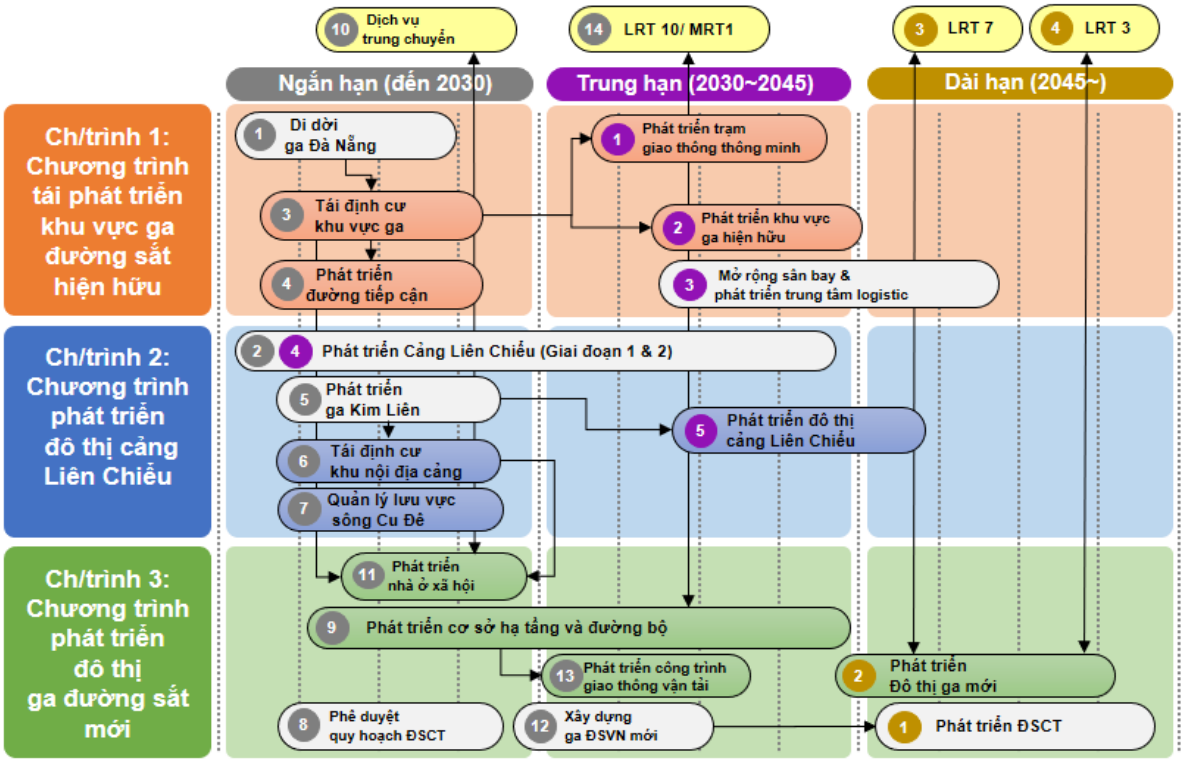
3.3 Các Dự án chiến lược và Lộ trình thực hiện

Trên cơ sở QHC với mục tiêu 2030 và tầm nhìn 2045, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất lộ trình thực hiện chương trình như sau:

Ngắn hạn (~ 2030): Thúc đẩy tái phát triển trung tâm thành phố bằng cách tạm thời di dời ga Đà Nẵng hiện tại. Tại khu vực xung quanh cảng Liên Chiểu, phát triển ga Kim Liên và trung tâm logistics gắn với phát triển cảng. Tại khu vực xung quanh ga Đà Nẵng mới, việc phát triển nhà ở xã hội và cơ sở hạ tầng xung quanh ga sẽ được đẩy mạnh, cùng với việc thu hồi đất trước dành cho ĐSTĐC và ĐSVN.

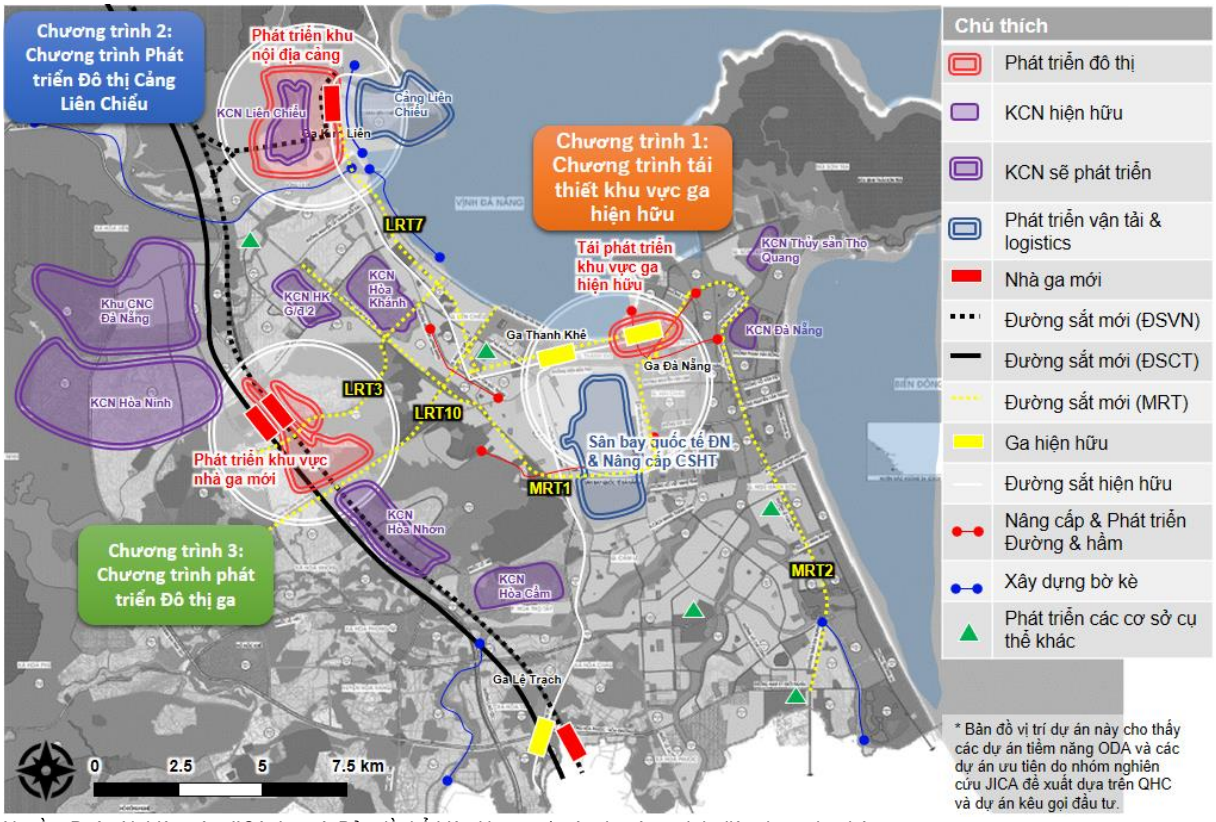
Trung hạn (2030-2045): Ngoài phát triển khu cực xung quanh Cảng Liên Chiểu, phát triển MRT1 để cung cấp kết nối Đông - Tây giữa trung tâm thành phố và Cảng Liên Chiểu, LRT10 là kết nối Bắc - Nam giữa trung tâm thành phố và nhà ga đường sắt mới.

Dài hạn (2045 ~): Thúc đẩy công nghệ thông minh và phát triển ĐSTĐC và ĐSVN nhằm nâng cấp khu vực xung quanh ga Đà Nẵng mới. Phát triển LRT7 tận dụng ga Kim Liên và đường ray ĐSVN sau khi di dời. Phát triển LRT3 để kết nối trực tiếp với nhà ga mới, tạo ra ba đầu mối cửa ngõ quốc tế và mạng lưới giao thông công cộng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.2: Lộ trình thực hiện các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 3.3: Bản đồ vị trí các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng

3.4 Lựa chọn các dự án ODA tiềm năng

Trong các dự án chiến lược được đề xuất, Đoàn Nghiên cứu JICA đã áp dụng các tiêu chí sau để lựa chọn ra các dự án có thể xem là các dự án ODA tiềm năng:

- Chính phủ có quyết tâm mạnh mẽ trong việc thực hiện các dự án ODA và các chính sách và quy hoạch cấp cao liên quan nhất quán.
- Yêu cầu cách tiếp cận trung & dài hạn cùng với hỗ trợ kỹ thuật.
- Các dự án cơ sở hạ tầng cơ bản để phát triển đô thị bền vững được hỗ trợ trong khi cơ sở hạ tầng công cộng được sử dụng để hỗ trợ sự phát triển của khu vực tư nhân.
- Tính ưu việt của công nghệ Nhật Bản và kinh nghiệm của các công ty Nhật Bản tham gia vào thị trường (chẳng hạn TOD, công nghệ thông minh, v.v.).
- Sự phù hợp với các cuộc nghiên cứu và dự án trước đây của JICA nhằm tăng cường sự cộng hưởng và hiệu quả.

Dựa trên thảo luận với Thành phố Đà Nẵng, JICA và Đoàn nghiên cứu, dự án (1) và dự án (2) đã được lựa chọn và được UBND Thành phố chính thức đồng ý[4].

(1) Phát triển khu vực ga Đà Nẵng: Bao gồm “Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị”, “Phát triển Thành phố thông minh”, “Phát triển hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn” và “Tái thiết đô thị”.

(2) Phát triển khu nội địa Cảng Liên Chiểu: bao gồm “Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu”, “Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị”, “Phát triển Thành phố thông minh” và “Tái

[4] Căn cứ theo văn bản gửi JICA của UBNDTp số 212/SKHDT-KTDN ngày 21/01/2022

thiết đô thị".

4 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA HIỆN HỮU VÀ GA MỚI

4.1 Phát triển khu vực ga hiện hữu

4.1.1 Ý tưởng phát triển

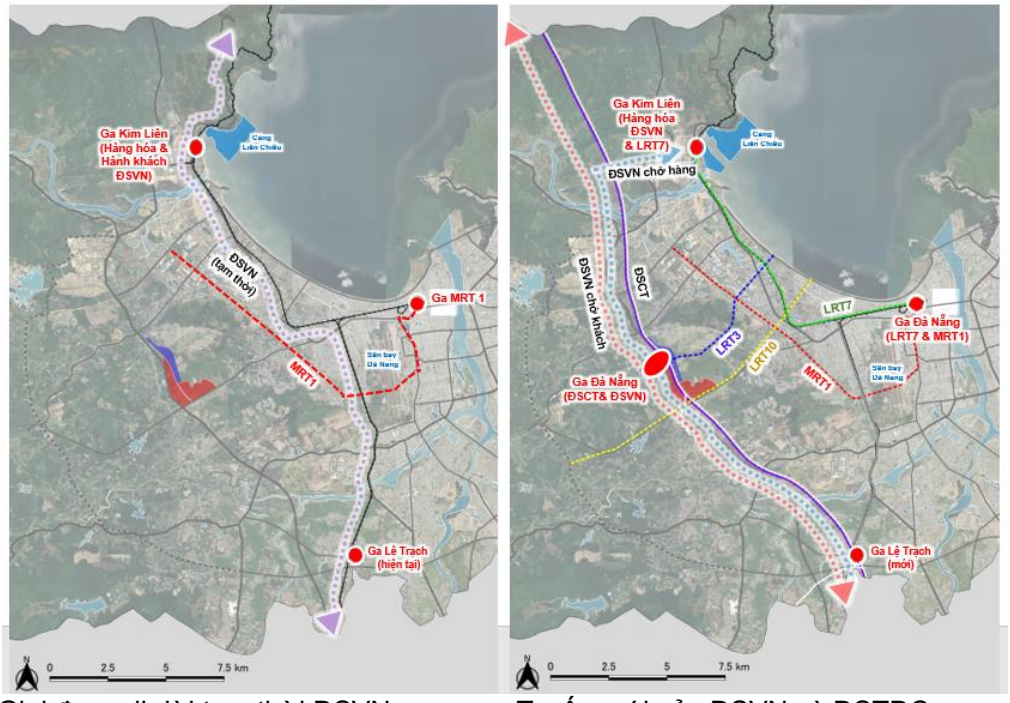
Nhà ga hiện hữu nằm ở trung tâm thành phố và gần sân bay Đà Nẵng. Có tiềm năng phát triển sử dụng đất công sau khi ĐSVN di dời, dự kiến các ga MRT 1/2 và ga LRT 7 sẽ được xây dựng tại khu vực này.

Trên cơ sở đó, đề xuất ý tưởng phát triển "tạo ra một trung tâm giao thông và du lịch ở trung tâm thành phố". Các chức năng đô thị sau đây là bắt buộc.

- Trạm giao thông: bến xe buýt (bao gồm cả xe buýt du lịch), trạm thu phí xe điện tử, bến xe đạp công cộng, v.v.
- Trung tâm du lịch: thông tin du lịch, không gian sự kiện, không gian mở
- Công viên đô thị: cây xanh và mặt nước, quảng cáo tầm thấp ngoài trời
- Thị trường: công trình thương mại, dịch vụ ăn uống, văn phòng dùng chung
- Chức năng ở: căn hộ dịch vụ, căn hộ cho thuê.

4.1.2 Phạm vi Dự án

1) Dự án di dời ga ĐSVN: Bộ GTVT và thành phố Đà Nẵng đã thảo luận về vấn đề di dời ga hành khách và ga hàng hóa ĐSVN khỏi vị trí hiện hữu. Thành phố Đà Nẵng mong muốn nhà ga này sẽ được di dời tạm thời ra khỏi trung tâm thành phố và việc tái phát triển khu vực ga hiện hữu sẽ được thực hiện trong thời gian sớm nhất. Theo kết quả đánh giá, chúng tôi khuyến nghị nên di dời về ga hành khách về Ga Kim Liên.



Giai đoạn di dời tạm thời ĐSVN Tuyến mới của ĐSVN và ĐSTĐC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 4.1: Mạng lưới đường sắt liên quan đến Dự án di dời ĐSVN

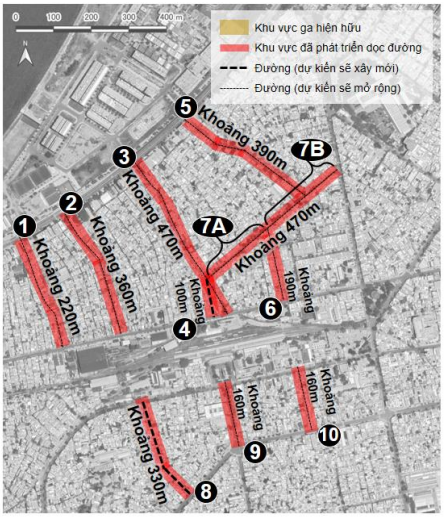
Thuận lợi của việc di dời tạm thời đến ga Kim Liên như sau:

- Sử dụng hiệu quả quỹ đất hiện có của ĐSVN và đất xung quanh bằng cách di dời ga khỏi trung tâm thành phố (cải thiện đường tiếp cận, phát triển cơ sở hạ tầng công cộng, xúc tiến đầu tư, v.v.)
- Phát triển ga hành khách Kim Liên như một cửa ngõ mới vào khu vực phát triển nội địa cảng Liên Chiểu
- Chuyển đổi ga hành khách Kim Liên thành ga LRT 7 sau khi di dời toàn bộ cơ sở vật chất của ĐSVN về khu vực ga mới ở Hòa Sơn.

Trong trường hợp di dời tạm thời về ga Kim Liên (phương án 1), kế hoạch di dời ĐSVN theo từng giai đoạn được đề xuất như sau:

- Trong thời gian tạm thời di dời, ga Đà Nẵng và các công trình liên quan sẽ được di dời về khu vực ga Kim Liên. Nhà ga hành khách Kim Liên mới sẽ được xây dựng và đường ray hiện tại sẽ tiếp tục được sử dụng. Mặc dù đường ray sẽ bị bỏ hoang một phần ở trung tâm thành phố, nhưng nó sẽ được dành cho LRT 7 trong tương lai và được mở rộng khi cần thiết.
- Sau khi hoàn thành việc di dời toàn bộ tuyến ĐSVN về ga Đà Nẵng mới, ga hành khách Kim Liên sẽ được sử dụng làm ga LRT 7. Đường ray sẽ được sử dụng cho đường LRT 7 kết nối với khu vực ga hiện hữu ở trung tâm thành phố. Đoạn đường ray không sử dụng từ trung tâm thành phố về phía Nam sẽ được chuyển thành đường dành cho xe đạp và người đi bộ.
- Đề xuất chuyển vị trí ga hành khách về phía Nam, nơi được chỉ định là khu vực sử dụng hỗn hợp trong QHC. Thuận lợi là nhà ga hành khách mới sẽ là cửa ngõ mới của đô thị cảng với các công trình thương mại và dân cư, tránh được các tác động tiêu cực trong quá trình xây dựng Cảng Liên Chiểu, tránh xung đột với vận tải hàng hóa và hành khách.

2) Dự án cải thiện đường tiếp cận: Nhà ga Đà Nẵng hiện tại sẽ trở thành nhà ga đầu cuối cho các tuyến MRT 1/2 và LRT 7 trong tương lai, và khu vực xung quanh dự kiến sẽ được tái phát triển, dẫn đến nhu cầu giao thông cao hơn nhiều so với hiện tại. Do đó, trước khi di dời ga ĐSVN, các tuyến đường tiếp cận Bắc - Nam xung quanh khu vực ga sẽ được cải tạo.Chiều rộng hiện tại của các đường vào theo hướng Bắc - Nam rất hẹp, với các con hẻm khoảng 2-3m và một làn đường duy nhất ở mỗi hướng. Đường vào cần được mở rộng hoặc xây mới tối thiểu 15 mét. Hơn nữa, vì đây là những đường vào ga và dự kiến sẽ được sử dụng bởi khách du lịch, v.v., nên xem xét việc đi lại không có rào cản và đường dành cho xe đạp, v.v., nên được đảm bảo trên đường chính.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2: Đề xuất cải thiện đường tiếp cận

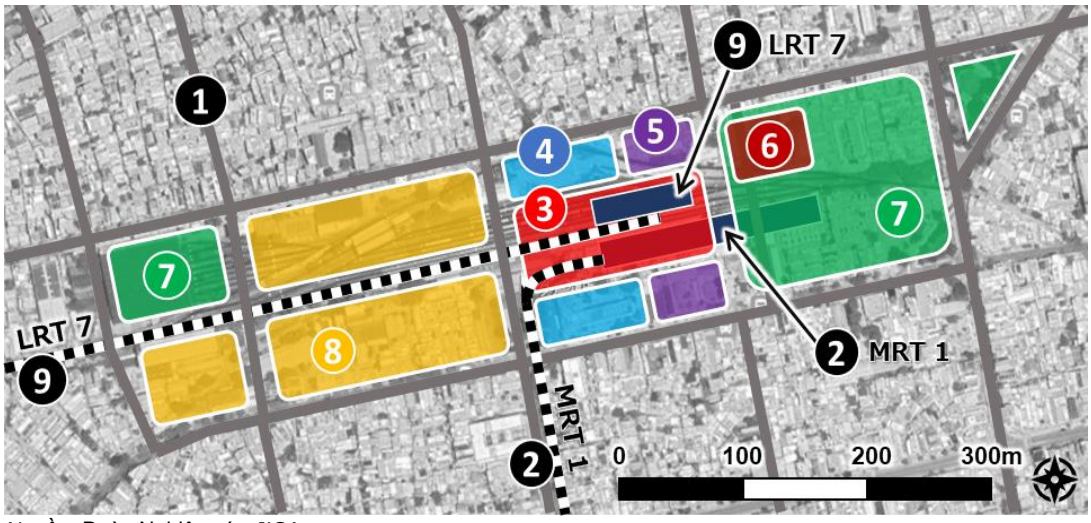
3) Tái phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu: Sau khi di dời nhà ga và các công trình của ĐSVN, một dự án tái phát triển có thể được thúc đẩy bằng cách sử dụng đất công và kết

hợp đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng từ khu vực công (các công trình nhà ở bao gồm di dời, phát triển đường tiếp cận, v.v.) và các dự án phát triển đô thị của khu vực tư nhân.

Bảng 4.1: Quy hoạch công trình đô thị Tái phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu

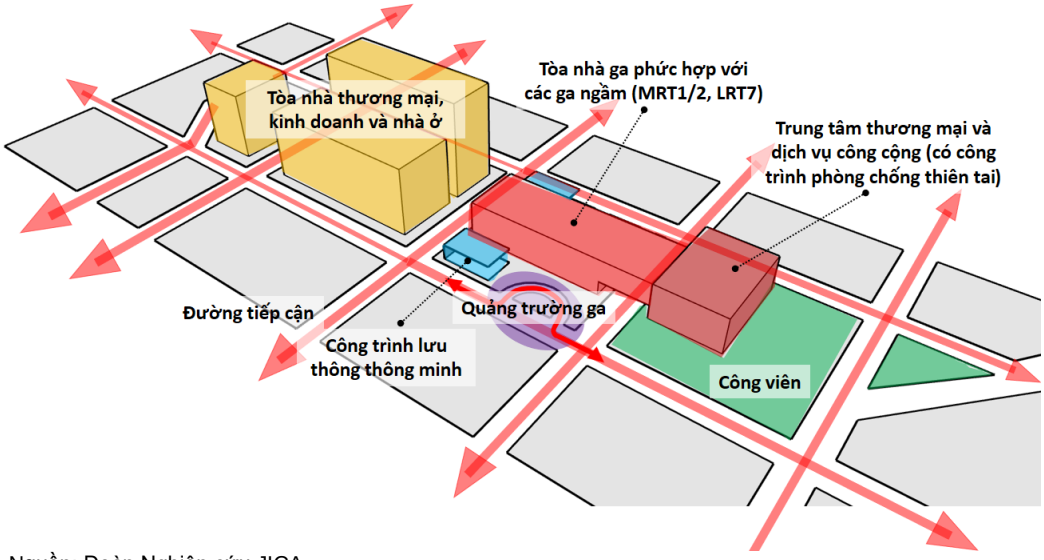
Công trình đô thị	Nội dung	Đơn vị thực hiện
(1) Đường tiếp cận	Đường của khu dự án	Công/Tư
(2) Ga MRT 1/2	Ga MRT 1/2 (ngầm)	Công
(3) Tòa nhà phức hợp ga	Tòa nhà phức hợp thương mại, kinh doanh và dịch vụ công cộng	Tư
(4) Quảng trường ga	Các phương tiện đón và trả khách cho xe buýt nội thành, taxi và ô tô	Công
(5) Phương tiện di chuyển thông minh	Dịch vụ giao thông thân thiện với môi trường (xe buýt điện mini, xe đạp công cộng, v.v.)	Công/Tư
(6) Trung tâm dịch vụ công cộng và thương mại	café, trung tâm thông tin du lịch, v.v.	Công
(7) Công viên	Công viên, không gian mở cho các sự kiện công cộng	Công
(8) Tòa nhà thương mại, kinh doanh và nhà ở	Công trình thương mại, kinh doanh, công trình nhà ở bao gồm cả các hộ tái định cư (giới hạn chiều cao từ 50 ~ 70m)	Tư
(9) Trạm LRT 7	Ga LRT 7 (trên cao hoặc ngầm) sau khi hoàn thành di dời ĐSVN sang ga mới	Công

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

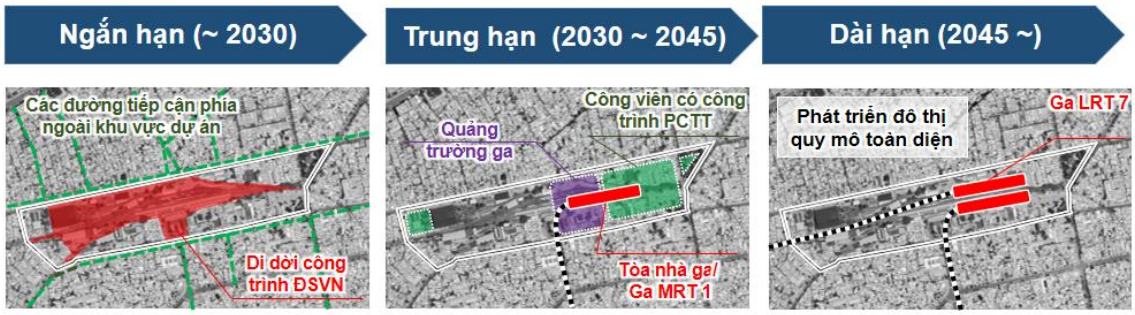
Hình 4.3: Quy hoạch bố trí công trình Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.4: Hình ảnh 3D Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như hình dưới đây. Trước mắt, ga ĐSVN (bao gồm cả di dời tạm thời) được di dời và phát triển đường vào khu vực xung quanh. Trong trung hạn, chức năng như một đầu mối giao thông được phát huy bằng cách thúc đẩy quá trình chuẩn bị đất và các công trình công cộng như ga MRT1 và các công viên. Cuối cùng, trong dài hạn, ga LRT7 và dự án phát triển đô thị cho toàn bộ khu vực xung quanh ga được thúc đẩy nhằm tăng cường chức năng và tăng sức hấp dẫn cho trung tâm thành phố thông qua phát triển hỗn hợp.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.5: Kế hoạch phát triển theo giai đoạn Khu vực ga hiện hữu

4) Dự án xây dựng MRT1 và MRT2: MRT1 và MRT2 sẽ kết nối trung tâm Thành phố Đà Nẵng với các đô thị chính phía Tây và Nam, sân bay, là xương sống của mạng lưới giao thông thành phố Đà Nẵng. Dự án này được xác định là ưu tiên cho đến năm 2030 trong QHC, nhưng cần phải có một nghiên cứu sâu hơn để thực hiện dự án này.

Dự án MRT1 và 2 được tóm lược như sau.

Bảng 4.2: Phác thảo dự án MRT1/2

Hạng mục	Phác thảo
Lộ trình: Tuyến MRT 1	Ga Đà Nẵng hiện hữu - Nguyễn Tri Phương - Sân bay Đà Nẵng (ngầm) - Đường số 4 KCN Hòa Khánh
Lộ trình: Tuyến MRT 2	Ga Đà Nẵng hiện hữu - Đống Đa - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa - Đại học Đà Nẵng
Kết cấu	Ngầm trong đô thị, đồng mức hoặc trên cao ở các khu vực ngoại thành
Hướng tuyến	Hầm chui qua sân bay Đà Nẵng đang được xem xét, nhưng tuyến Điện Biên Phủ qua bến xe trung tâm và nút giao thông Ngã Ba Huế cũng nên được xem là phương án đi ngầm.
Vị trí ga	Ga Đà Nẵng hiện tại

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Dự án xây dựng LRT7: LRT7 là tuyến nối từ ga Kim Liên đến ga Đà Nẵng hiện tại, sử dụng tuyến đường sắt sau khi ĐSVN hiện tại được di dời sang tuyến ĐSTĐC. Tuyến này rất quan trọng vì nó kết nối trung tâm thành phố với khu đô thị hiện hữu phía Tây, đồng thời kết nối với tuyến MRT 1/2 tại ga Đà Nẵng hiện hữu.

4.1.3 Danh sách dự án và chia sẻ vai trò giữa Nhà nước và Tư nhân

Kế hoạch tài chính cho các dự án khác nhau trong khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu dựa trên chính sách Nhà nước sẽ chịu trách nhiệm cho các dự án không tạo ra doanh thu như khảo sát và phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản, trong khi khu vực tư nhân sẽ chịu trách nhiệm các dự án tạo ra doanh thu.

Cụ thể, dự án khảo sát và xây dựng tuyến đường sắt đô thị sẽ do khu vực công chịu trách nhiệm. Phát triển đường bộ và cơ sở hạ tầng sẽ dựa vào ngân sách công, nhưng tài chính

tư nhân dựa trên nguyên tắc người thụ hưởng trả tiền và BOT sẽ được xem xét cho các dự án cơ sở hạ tầng dự kiến tạo ra doanh thu hoạt động.

Phát triển đô thị về cơ bản là một dự án của khu vực tư nhân. Diện tích phát triển chỉ giới hạn khoảng 14,5 ha và nằm trong trung tâm đô thị đắc địa nên kỳ vọng sinh lời cao. Do đó, có thể hình dung rằng khu vực tư nhân có thể đi đầu trong phát triển đô thị tích hợp, bao gồm cả phát triển đường xá và cơ sở hạ tầng trong khu vực. Trong trường hợp này, cần làm rõ các điều kiện tiên quyết để phát triển cơ sở hạ tầng công cộng, chẳng hạn như đảm bảo quỹ đất cho các ga MRT 1/2 và LRT 7 và các phương tiện vận tải liên phương thức.

Bảng dưới đây hiển thị danh sách dự án với sự chia sẻ vai trò giữa khu vực công và tư.

Bảng 4.3: Danh mục dự án đề xuất cho Chương trình Tái phát triển Khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu

Dự án		Nội dung	Đơn vị thực hiện	Nguồn tài chính	Giai đoạn
Dự án di dời ga ĐSVN		Phá dỡ công trình ĐSVN, tái định cư	SGTVT, BGTVT/ĐSVN	Tp. ĐN, Bộ GTVT	Ngắn hạn (~2030)
Dự án cải thiện đường tiếp cận		Mở rộng đường, phát triển mới	SGTVT	Tp. ĐN	Ngắn hạn (~2030)
Dự án Tái phát triển Đô thị	Cơ sở hạ tầng	Đường, tiện ích đô thị, công viên, công trình phòng chống thiên tai	SGTVT/SXD	Tp. ĐN	Ngắn hạn (~2030)
	Phát triển đô thị	Tiện ích thương mại, kinh doanh, dân cư	Tư	Tư	Trung & Dài hạn (2030~2045,2045~)
Dự án phát triển MRT 1/2		Ga, đường sắt	SGTVT	Tp. ĐN	QH & thiết kế: Ngắn hạn (~2030) Xây dựng:Trung hạn (2030~2045)
Dự án phát triển LRT 7		Ga, đường sắt	SGTVT	Tp. ĐN	QH & thiết kế: Ngắn hạn (~2030) Xây dựng:Trung & dài hạn (2030~)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.1.4 Cân nhắc về Môi trường và Xã hội

Cần phải di dời một số lượng lớn các tòa nhà cho mục đích ở và kinh doanh để tái phát triển khu vực ga. Sau đó, phải lập phương án tái định cư theo quy định của Luật Đất đai. Dự án cũng được xếp loại I theo Luật Bảo vệ Môi trường và Nhóm A theo Luật Đầu tư công, và phải lập báo cáo Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) sơ bộ.

Các cân nhắc về môi trường và xã hội của địa điểm dự án được tóm tắt như sau.

Bảng 4.4: Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Tái phát triển Khu vực ga đường sắt hiện hữu

Tác động đến môi trường tự nhiên	・ Vị trí dự án, diện tích 14 ha xung quanh nhà ga và các tuyến đường vào ga cần được mở rộng, nối liền hai phường Tân Chính và Tam Thuận của quận Thanh Khê. Là một khu dân cư rất đông đúc của Thành phố Đà Nẵng. Như vậy, không có môi trường tự nhiên nào khác ngoài khu vực công viên. Tác động đến môi trường tự nhiên là hạn chế nếu xét đến ảnh hưởng của dự án tái phát triển ga. ・ Đường hẹp, chỗ đậu xe hạn chế. Do đó, cần chú ý đến tác động của bụi đến không khí, tiếng ồn và hệ thống thoát nước trong quá trình thi công. ・ Mặc dù khu vực nhà ga không được xác định là khu vực có nguy cơ cao theo bản đồ

	nguy hiểm hiện có, kết quả phân tích rủi ro có thể thay đổi, xem xét với tần suất cao hơn cao hơn và biến đổi khí hậu. Trong trường hợp rủi ro thiên tai cao, nên thực hiện các biện pháp phòng chống thiên tai như nâng cốt đất cho các công trình quan trọng và các công trình giữ ngầm.
Xem xét về mặt xã hội	・ Hiện tại, khoảng 300 tòa nhà dân cư và kinh doanh kiêm nhà ở đã được xác định trong 14 ha xung quanh nhà ga. Tác động có thể tăng hơn nữa theo quan điểm của việc thu hồi đất cần thiết để mở rộng đường vào. ・ Các nghiên cứu chi tiết về số lượng nhà ở bị ảnh hưởng do thu hồi đất này tại thời điểm nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới đề cập trong 5.1, nhưng cần được khảo sát lại do tình hình thay đổi và sự thay đổi về thiết kế. Mật độ dân số của các phường Tam Thuận và Tân Chính là khoảng 300 người/ha, là khu vực đông dân cư nhất của thành phố Đà Nẵng, và dự kiến sẽ gặp khó khăn trong việc chuẩn bị địa điểm di dời trong khu vực lân cận. ・ Thành phố Đà Nẵng trực tiếp thu hồi quyền sử dụng đất đối với các khu đất dẫn đến rất nhiều chi phí và khiến việc triển khai dự án bị đình trệ. Điều quan trọng là phải tận dụng các dự án điều chỉnh lại đất đai và phương án chuyển đổi tương đương quyền sử dụng đất. ・ Cần phải xem xét để đảm bảo thiết kế thân thiện với người sử dụng cho dự án tái phát triển

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2 Phát triển khu vực ga Đà Nẵng mới

4.2.1 Ý tưởng phát triển

Khu ga Đà Nẵng mới (khoảng 60 ha) nằm ở nút giao thông chiến lược của trục đường sắt quốc gia (ĐSTĐC ĐSVN), trục công nghiệp (dọc Khu công nghệ cao Khu công nghiệp) và trục môi trường và du lịch (tài nguyên thiên nhiên và du lịch như Bana Hills). Mục tiêu là ***"phát triển đô thị ngoại ô thông minh như một cửa ngõ quốc tế và trong nước, được trang bị các phương thức giao thông và chức năng đô thị đa dạng"***.

Các chức năng đô thị bao gồm:

- Đầu mối giao thông đa phương thức: kết nối các khu vực liên tỉnh qua ĐSTĐC, các khu vực nội thành thông qua xe buýt trung chuyển và LRT, và các khu vực ga thông qua phương tiện di chuyển thông minh và NMT (đi bộ và xe đạp).
- Trung tâm thương mại và kinh doanh: thúc đẩy các hoạt động kinh tế xã hội và cơ hội việc làm
- Cụm môi trường: hài hòa với các khu vực đồi núi với các công trình phòng chống thiên tai
- Vườn ươm thông minh: hình thành các hành lang công nghiệp thông minh phối hợp với khu công nghệ cao và các khu công nghiệp.

4.2.2 Phạm vi dự án

1) Phát triển ĐSVN/ĐSTĐC

Ga ĐSTĐC/ĐSVN Đà Nẵng sẽ được phát triển dọc theo AH1 tại huyện Hòa Vang, cách nút giao với đường Bà Nà-Suối Mơ khoảng 2 km về phía Tây Bắc. Khu vực phát triển đô thị

xung quanh ga được quy hoạch khoảng 300 ha và depot đường sắt khoảng 30 ha. Sau khi NCKT của ĐSTĐC/ĐSVN được triển khai, quỹ đất dành cho đường sắt và hạ tầng giao thông sẽ được đảm bảo trước.

ĐSTĐC dự kiến sẽ được sử dụng bởi người lao động và khách du lịch, bao gồm cả những người di chuyển đường dài từ Hà Nội và TP.HCM, và ĐSVN cho những người di chuyển đường dài từ các tỉnh lân cận. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển đến trung tâm thành phố, LRT 3 nên kết nối trực tiếp với ga trên cao của ĐSTĐC/ĐSVN, và một quảng trường ga cho các dịch vụ trung chuyển sẽ được phát triển ở cả cửa bắc và cửa nam.

2) Phát triển đất và cơ sở hạ tầng

Do ga mới nằm ở khu vực đồi núi nên cần phải phát triển quỹ đất. Các cơ sở hạ tầng công cộng như đường trục chính, tiện ích (cấp thoát nước, cấp điện và xử lý chất thải), công viên, v.v. sẽ được phát triển.

3) Phát triển đô thị và phát triển thành phố thông minh

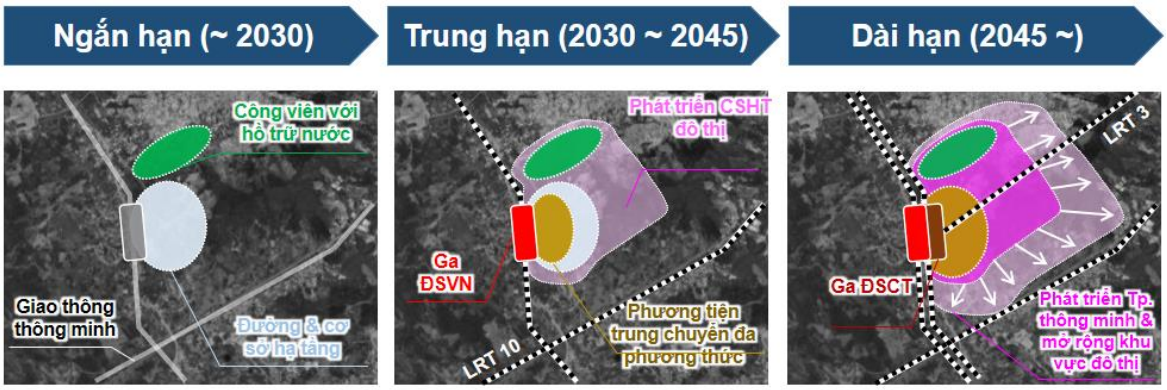
Cùng với quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng bao gồm ĐSTĐC/ĐSVN và mạng lưới đường bộ xung quanh ga, việc phát triển đô thị sẽ được nghiên cứu để tạo ra một đô thị thông minh. Do khu vực này sẽ là trung tâm của nhiều phương tiện giao thông và một khu dân cư quy mô lớn được lên kế hoạch phát triển ở Khu vực sườn đồi tiếp giáp với khu vực phía Tây của nhà ga, nên khu vực nhà ga được kỳ vọng sẽ thu hút nhiều việc làm mới hơn là người đến sinh sống.

Trong quá trình phát triển đô thị mà dự kiến sẽ do khu vực tư nhân thực hiện, cần chuẩn bị các quy hoạch của nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng như nhà ga và các phương tiện vận tải đa phương thức, các tuyến đường trục, các công trình xã hội (trường học, bệnh viện, v.v.) cơ sở hạ tầng công cộng và không gian xanh, và các công trình phòng chống thiên tai. Các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng công cộng này sẽ là tiền đề cho sự phát triển đô thị do khu vực tư nhân đề xuất.

4) Phát triển LRT10, LRT3

Đoạn phía Nam của LRT10 sẽ đi qua đường Bà Nà-Suối Mơ hiện có, nhưng sẽ phải thu hồi đất ở trung tâm thành phố. LRT 3 là tuyến mới đi qua khu vực đồi núi, trung tâm thành phố là khu đô thị nên dự án này được cho là sẽ mất nhiều thời gian. Cần phải xem xét dự án này kết hợp với quy hoạch phát triển đường mới. Do cả hai tuyến đều giao nhau với MRT1 và LRT7, nên cần nghiên cứu và lập kế hoạch phối hợp trong giai đoạn đầu, bao gồm cả việc phát triển các ga trung chuyển, cũng như điều phối toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị và các vị trí ga.

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như hình dưới đây. Trước mắt, các công trình công cộng xung quanh ga sẽ được phát triển trước khi xây dựng ga ĐSVN / ĐSTĐC và trong trung hạn sẽ xây dựng ga ĐSVN mới và các công trình trung chuyển đa phương thức nhằm phát triển ga thành đầu mối giao thông. Về lâu dài để hiện thực hóa thành phố thông minh, cần phát triển mạng lưới giao thông diện rộng như ĐSTĐC và LRT3.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.6: Kế hoạch phát triển theo giai đoạn Khu vực ga mới

4.2.3 Danh sách dự án và chia sẻ vai trò giữa Nhà nước và tư nhân

Kế hoạch tài chính cho các dự án khác nhau trong khu vực Ga Đà Nẵng mới dựa trên chính sách rằng nhà nước sẽ chịu trách nhiệm đối với các dự án không tạo ra doanh thu như khảo sát và phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản, trong khi khu vực tư nhân sẽ thực hiện các dự án tạo ra doanh thu.

Cụ thể, các dự án khảo sát và xây dựng đường sắt sẽ do khu vực công chịu trách nhiệm. Phát triển đường bộ và cơ sở hạ tầng sẽ dựa vào nguồn vốn công, nhưng một phần sẽ do nhà phát triển chi trả và BOT có thể được xem xét cho các dự án cơ sở hạ tầng dự kiến tạo ra doanh thu hoạt động.

Phát triển đô thị về cơ bản là một dự án của khu vực tư nhân, nhưng đối với các hoạt động của thành phố thông minh, mục đích là tăng thu thuế thông qua việc thành lập một công ty mục đích đặc biệt (SPC) do khu vực nhà nước và tư nhân cùng tài trợ.

Bảng 4.5: Danh mục dự án đề xuất Phát triển khu vực Ga Đà Nẵng mới

Dự án chính	Tiểu dự án	Đơn vị thực hiện	Giai đoạn	Nguồn tài chính
Phát triển ĐSTĐC-ĐSVN	ĐSTĐC-cập nhật NCKT	BGTVT	Ngắn hạn (~2025)	Vốn công (trung ương)
	NCKT di dời ĐSVN	BGTVT・ĐSVN	Ngắn hạn (~2030)	Vốn công (trung ương)
	Phát triển ĐSVN	BGTVT	Trung hạn 2030~2045)	Vốn công (trung ương)
	Phát triển ĐSTĐC	BGTVT・ĐSVN	Dài hạn (~2045)	Vốn công (trung ương)
Phát triển đất và cơ sở hạ tầng	Phát triển đất	SXD, SGTVT	Ngắn hạn (~2030)	[Trường hợp 1] Phát triển đất, đường trục chính và cơ sở hạ tầng: Vốn công (thành phố) Đường nhỏ và cơ sở hạ tầng bên trong khu dự án: Vốn tư nhân [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Mở rộng AH1	BGTVT	Ngắn hạn (~2030)	Vốn công (trung ương)
	Đường trục chính	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn công (thành phố)
	Phương tiện chuyển giao đa phương thức	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Tiện ích (cấp nước, thoát nước thải, thoát	SXD	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố)

Dự án chính	Tiểu dự án	Đơn vị thực hiện	Giai đoạn	Nguồn tài chính
	nước mưa, cấp điện, xử lý chất thải, v.v.)			[Trường hợp 2] BOT
	Các công trình phòng chống thiên tai và hồ trữ nước	SNN&PTNT, SXD	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
Phát triển đô thị và phát triển thành phố thông minh	Nhà ở xã hội	SXD	Ngắn hạn (～2030)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Cơ sở thương mại và kinh doanh	SXD, SKHĐT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Cơ sở vật chất khu dân cư	SXD	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Công nghệ thông minh	SXD, STTTT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Vận hành thành phố thông minh	STTTT	Dài hạn (~2045)	SPC (đầu tư công tư)
Phát triển LRT10, LRT3	LRT10	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công: xây dựng Vốn tư nhân: vận hành (chuyển nhượng) [Trường hợp 2] BOT
	LRT 3	SGTVT	Dài hạn (~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công: xây dựng Vốn tư nhân: vận hành (chuyển nhượng) [Trường hợp 2] BOT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.4 Cân nhắc về Môi trường và Xã hội

Việc di dời các tòa nhà để ở và kinh doanh, thu hồi đất nông nghiệp hơn 10 ha trong khu vực ga mới là bắt buộc. Sau đó, phải lập phương án tái định cư theo quy định của Luật Đất đai. Dự án cũng được phân loại lần lượt là I và Nhóm A theo Luật Bảo vệ Môi trường và Luật Đầu tư công, đồng thời phải lập báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM) sơ bộ và báo cáo ĐTM.

Các cân nhắc về môi trường và xã hội của địa điểm dự án được tóm tắt như sau.

Bảng 4.6: Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Dự án phát triển khu vực ga đường sắt mới

Khía cạnh	Mô tả
Tác động đến môi trường tự nhiên	・ Địa điểm thực hiện dự án tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang. Khu vực này bao gồm đất nông nghiệp, nhà ở và nghĩa trang công cộng. Khu vực này bao gồm các cánh đồng ở độ cao khoảng 30 m và những ngọn đồi nhỏ lên đến 140 m. ・ Không bao gồm các khu bảo vệ môi trường. Có không gian xanh, chủ yếu đã được sử dụng cho các mục đích nông nghiệp hoặc thương mại. Không có sông và ao hồ. ・ Rủi ro lũ lụt theo bản đồ nguy cơ lũ lụt là thấp, nhưng cần phải xem xét kỹ lưỡng tác động trong giai đoạn nghiên cứu khả thi sắp tới. ・ Trong phạm vi nghiên cứu này, phân tích rủi ro lũ lụt sơ bộ được thực hiện bằng cách sử dụng dữ liệu độ cao và dữ liệu sử dụng đất trước đây. Nguy cơ ngập lụt trong khu vực xét về độ cao và sử dụng đất nhìn chung được coi là thấp.

Khía cạnh	Mô tả
Cân nhắc về mặt xã hội	・ 419 tòa nhà và khu đất nông nghiệp đã được xác định tại khu vực ga mới được đề xuất vào năm 2022. Trong khi khảo sát địa điểm để xác nhận đất nông nghiệp hoặc nhà ở trong khu vực chưa được thực hiện, việc tái định cư cho các dự án đường khác để phát triển phía Tây Đà Nẵng đã được thực hiện tại vùng lân cận trong những năm gần đây. Do đó, các hạn chế đã được thông báo cho người dân ở cấp huyện, chẳng hạn như cấm xây dựng mới và chuyển đổi đất trồng cây sang đất nông nghiệp để tăng giá trị đất. ・ Sự phát triển của các khu công nghiệp trong khu vực lân cận và khu du lịch Bà Nà Hills đã gia tăng cơ hội việc làm cho người dân. Nhiều người dân sở hữu đất nông nghiệp và từng là nông dân toàn thời gian, nhưng một số lượng lớn các thành viên trong gia đình hiện đang làm việc trong các nhà máy hoặc trong lĩnh vực dịch vụ. ・ Khu vực dự án có mật độ dân cư thấp với ít thách thức trong việc đảm bảo nhà ở tái định cư. Tuy nhiên, việc đền bù đất nông nghiệp đang gặp khó khăn. Điều quan trọng là phải tham khảo các vấn đề với cư dân trong những trường hợp sớm nhất, bao gồm cả các chính sách để duy trì sinh kế.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN NỘI KHU CẢNG LIÊN CHIỂU

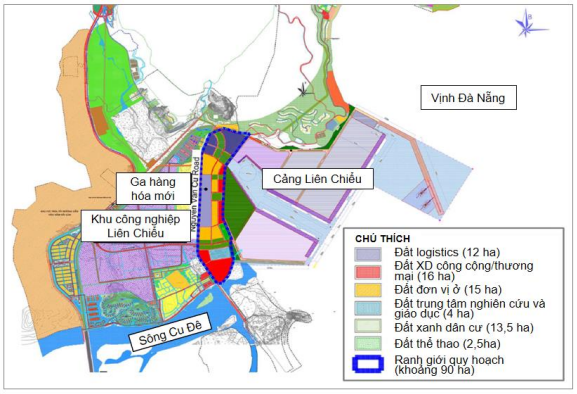
5.1 Ý tưởng phát triển

Trong Quy hoạch chung, khu vực này được xác định là "Cụm Cảng biển & Logistics" cũng như là một phần của "Khu vực ven Bờ biển". Ngoài ra, cũng cần coi đây là một điểm kết nối của mạng lưới xanh, nơi tuyến ven biển và sông Cu Đê gặp nhau; và ga Kim Liên sẽ là điểm cuối phía bắc của tuyến LRT số 7.

Trong một nghiên cứu của JICA, “Khảo sát thu thập dữ liệu về sự phát triển của cảng Liên Chiểu ở thành phố Đà Nẵng” (2021), việc sử dụng đất hỗn hợp được đề xuất như một đô thị cảng.

Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng (do Đoàn nghiên cứu JICA chỉnh sửa)

Hình 5.1: Quy hoạch sử dụng đất khu vực cảng Liên Chiểu trong Quy hoạch chung

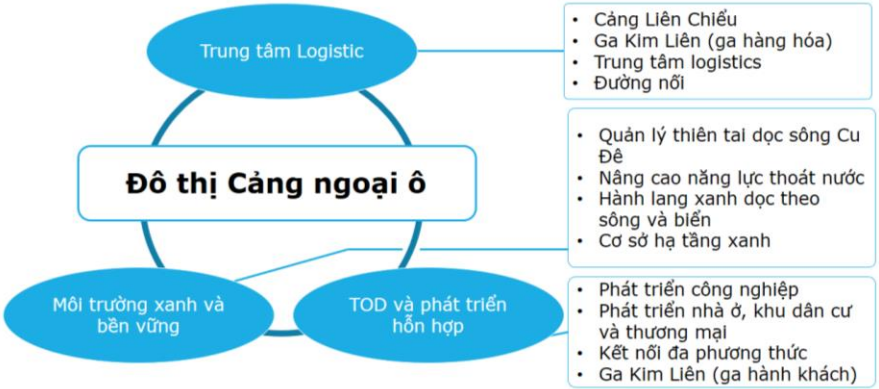


Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu về phát triển cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng, JICA, 2021

Hình 5.2: Đề xuất sử dụng đất khu vực đô thị cảng

Mặt khác, với vị trí nằm gần khu vực cảng và sông làm gia tăng mối quan ngại về thảm họa tự nhiên. Do đó, đề xuất Khu vực Nội khu Liên Chiểu sẽ được phát triển như một "Đô thị Cảng Ngoại ô" với ba trụ cột: trung tâm logistics, môi trường bền vững và xanh và TOD và phát triển sử dụng hỗn hợp.

Ý tưởng này nhằm mục đích nâng cao tầm quan trọng về hậu cần và công nghiệp của thành phố Đà Nẵng với sự cân nhắc về tính bền vững.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.3: Ý tưởng “Đô thị cảng ngoại ô” của Khu vực nội địa cảng Liên Chiểu

5.2 Các nội dung của dự án

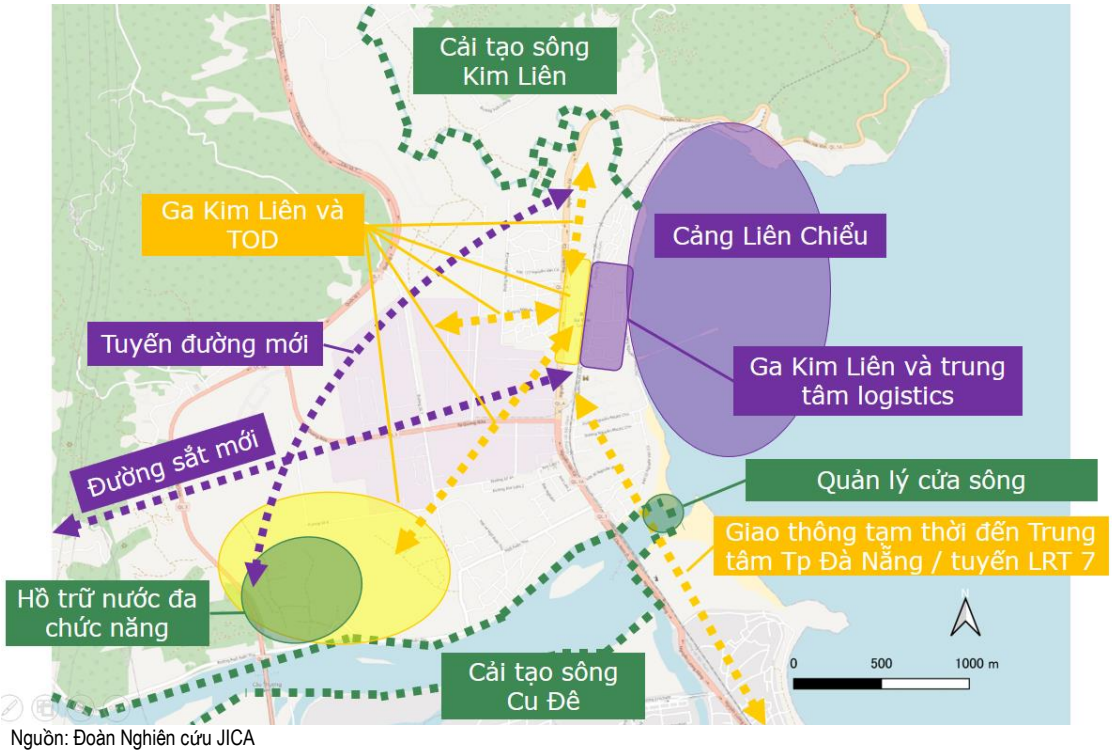
Dựa trên các trụ cột trên, các dự án sau đây được đề xuất để phát triển khu vực nội khu cảng Liên Chiểu như một đô thị cảng ngoại ô.

Bảng 5.1: Nội dung của Dự án Phát triển Khu vực nội địa Liên Chiểu

Trụ cột	Dự án	Nội dung
Khu hậu cần	Cảng Liên Chiểu	Cảng Liên Chiểu là cơ sở hạ tầng cốt lõi cho sự phát triển của khu vực với chức năng là "Đô thị cảng ngoại ô". Kế hoạch đầu tư đã được phê duyệt để thực hiện Giai đoạn 1, bao gồm hai bến vào năm 2024, và các dự án phát triển cơ sở hạ tầng cụ thể đang trong quá trình triển khai. Hơn nữa, Giai đoạn 2 được lên kế hoạch vào năm 2030 và Giai đoạn 3 vào năm 2050. Điều quan trọng là phải phát triển ổn định cảng phù hợp với nhu cầu và thúc đẩy phát triển xung quanh để sử dụng và nâng cao sự thuận tiện của cảng Liên Chiểu.
	Ga Kim Liên (ga hàng hóa)	Với sự phát triển của cảng Liên Chiểu, tầm quan trọng của ga Kim Liên như một ga hàng hóa sẽ tăng lên. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển đất tăng lên gắn liền với sự phát triển từng giai đoạn của cảng Liên Chiểu, nhà ga sẽ được mở rộng và đường sắt phát triển cùng với sự phát triển của cảng. Mặc dù theo bản đồ thì khu vực nhà ga không được coi là có nguy cơ cao, nhưng kết quả phân tích rủi ro có thể thay đổi, khi xét đến tần suất cao hơn cao hơn và biến đổi khí hậu. Trong trường hợp rủi ro thiên tai cao, nên thực hiện các biện pháp phòng chống thiên tai như nâng cốt đất cho các công trình quan trọng và các công trình trữ nước dưới đất.
	Trung tâm logistic	Sự phát triển của một trung tâm logistics ở phía đông của ga Kim Liên đang được Sở GTVT xem xét. Trung tâm logistics giữa cảng Liên Chiểu và ga Kim Liên được kỳ vọng sẽ cải thiện sự thuận tiện cho cả hai bên. Mặt khác, do khu vực hiện hữu xung quanh ga Kim Liên hầu hết là các khu vực đã đô thị hóa nên việc giải tỏa và tái định cư đất đai sẽ cần phải hết sức thận trọng và mất khá nhiều thời gian.
	Kết nối đường bộ	Như đã đề cập trước đó, việc xây dựng một tuyến đường kết nối cảng Liên Chiểu và tuyến tránh đường hầm Hải Vân (QL1A) đã được HĐND Thành phố Đà Nẵng phê duyệt. Việc thực hiện dự án này được kỳ vọng sẽ cải thiện sự thuận tiện của cảng và tách biệt logistics với giao thông địa phương
Phát triển bền vững và môi trường xanh	Quản lý thiên tai dọc sông Cu Đê	Trong trường hợp lũ tần suất 5% như đã đề cập ở trên, tổng diện tích ngập được ước tính là khoảng 22,832 km^2 dọc theo sông Cu Đê. Cần xem xét các biện pháp kiểm soát ngập lụt toàn diện trên toàn lưu vực, bao gồm cả việc xây dựng các công trình chứa nước và đê chắn sóng. Ngoài ra, sự suy giảm chức năng giữ nước do chuyển đổi sử dụng đất và thay đổi lượng mưa và mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu cũng cần được tính đến
	Nâng cao năng lực thoát nước mưa	Hầu hết nội khu cảng Liên Chiểu nằm ở vị trí thấp, và bản đồ nguy hiểm năm 2009 cho thấy nguy cơ ngập lụt cục bộ. Trong khi rủi ro cục bộ được giảm bởi cao độ đất do phát triển, cần thiết kế để tăng cường khả năng thoát nước trong khu vực nói chung. Giả định rằng lũ lụt ở sông Cu Đê và nước dâng do bão có thể xảy ra cùng một lúc, tốt nhất nên thực hiện các biện pháp như cải thiện chức năng giữ nước, bao gồm cả việc phát triển một hồ chứa nước đa năng.
	Hành lang xanh dọc sông và biển	Trong Quy hoạch chung, vùng nội địa của Cảng Liên Chiểu được định vị tại nút "hành lang xanh" giữa sông Cu Đê và bờ biển, do đó khuyến nghị xây dựng các tuyến đường phù hợp với người đi bộ và xe đạp để cải thiện cuộc sống của công dân. Để thực hiện, cần phối hợp với các biện pháp liên quan đến phòng chống thiên tai, chẳng hạn như kết hợp khu trữ nước đa năng như một phần của hành lang xanh và thiết kế các tuyến đường có chức năng làm đê chống triều cường và lũ sông
	Cơ sở hạ tầng xanh	Với sự nhấn mạnh về tính bền vững và xu hướng toàn cầu hướng tới trung hòa carbon, điều quan trọng là phải phát triển cơ sở hạ tầng thân thiện với môi trường từ quan điểm thu hút các công ty tư nhân. Khuyến nghị thực hiện kế hoạch nhà máy điện sinh khối, được đề xuất trong Quy hoạch chung
TOD và phát triển	Phát triển công nghiệp	Phát triển công nghiệp là lĩnh vực sử dụng đất quan trọng nhất trong khu vực về sự đồng bộ với cảng Liên Chiểu. Phát triển đất cho các khu công nghiệp đã và đang được tiến hành, và các nhiệm vụ trong tương lai sẽ là thu hút công nghiệp và duy trì cơ sở hạ tầng.
	Phát triển dân	Nhiều khu đất xung quanh ga Kim Liên và ven sông Cu Đê đã được đô thị hóa để sử dụng

	cư và thương mại	cho dân cư và thương mại. Trong tương lai, sự phát triển của khu vực sẽ dần dần dẫn đến việc sử dụng các khu đô thị hiện có tiên tiến hơn và phát triển các khu đất chưa phát triển ở phía tây nam của khu vực. Ngoài ra, khi việc sử dụng đất công nghiệp và hậu cần trong khu vực tăng lên, các cân nhắc sử dụng đất chi tiết, chẳng hạn như vùng đệm theo phân vùng thương mại, là cần thiết để tránh tiếng ồn và thông qua các vấn đề giao thông
	Kết nối đa phương thức	Từ góc độ kết nối giao thông thuận tiện cũng như cân nhắc môi trường, cần thiết lập một mạng lưới giao thông trong khu vực kết hợp với sự phát triển của ga Kim Liên và phát triển dân cư. Ngoài các tuyến xe buýt truyền thống, việc áp dụng các phương thức vận tải linh hoạt hỗ trợ ICT như xe buýt theo yêu cầu có thể mang lại hiệu quả. Tại ga Kim Liên, đề nghị xây dựng một nhà ga trung chuyển để nâng cao sự thuận tiện trong việc di chuyển.
	Ga Kim Liên (ga hành khách)	Tại ga Kim Liên, đề xuất phát triển theo từng giai đoạn sao cho phù hợp với việc di dời của ĐSVN và tái phát triển ga Đà Nẵng hiện tại. Đầu tiên, ga Đà Nẵng hiện tại sẽ được tạm thời di dời đến ga Kim Liên để làm nhà ga hành khách cho tuyến đường sắt Quốc gai. Sau khi hoàn thành nhà ga Đà Nẵng mới, cơ sở này sẽ được sử dụng làm nhà ga cho Tuyến số 7 của LRT. Theo kế hoạch trong Kế hoạch thi công chung, TOD sẽ được xúc tiến tại ga Kim Liên, với sự phát triển của một quảng trường nhà ga và các cơ sở công viên và bãi đậu xe. Ngoài ra, cần quy hoạch mạng lưới giao thông công cộng trong khu vực, nghiên cứu các biện pháp hướng dẫn sử dụng đất tiên tiến của khu vực xung quanh nhà ga.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.4: Bản đồ ý tưởng "Đô thị cảng ngoại ô"

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên sự phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như hình dưới đây.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.5: Phát triển theo giai đoạn của Phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu

5.3 Cơ chế tài chính

Cơ chế tài chính cho sự phát triển của nội khu cảng sẽ dựa trên chủ trương là khu vực công sẽ đầu tư phát triển các dự án không tạo doanh thu, chẳng hạn như các điều tra, khảo sát và công trình hạ tầng cơ bản trong khi khu vực tư nhân sẽ đầu tư cho các hợp phần tạo doanh thu của các dự án. Bảng 6.3 trình bày chi tiết việc phân bổ các nguồn vốn công và tư của các dự án đề xuất.

Bảng 5.2: Phân bổ nguồn vốn công và tư cho các dự án đề xuất

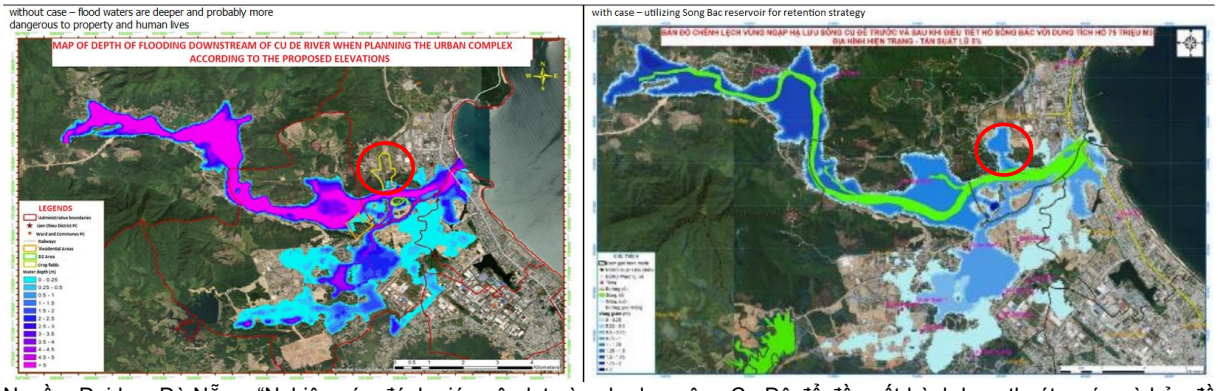
Trụ cột phát triển	Dự án	Cơ quan phụ trách	Lịch trình	Cơ chế tài chính
Trung tâm hậu cần	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 1 (2 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2024	Đầu tư công
	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 2 (3 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2030	[Trường hợp 1] KV công: Xây dựng KV Tư nhân: Khai thác (Nhượng lại) [Trường hợp 2] BOT
	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 3 (12 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2050	[Trường hợp 1] KV công: Xây dựng KV Tư nhân: Khai thác (Nhượng quyền) [Trường hợp 2] BOT
	Khai thác cảng Liên Chiểu	Sở GTVT và Ban HTUT	2024-	KV tư nhân: Hoạt động khai thác (Nhượng quyền)
	Mở rộng ga Kim Liên và điều chỉnh/mở rộng đường sắt (hàng hóa)	Sở GTVT	-2030	Đầu tư công (Ngân sách thành phố)

	Xây dựng đường nối Cảng Liên Chiểu và Hầm Hải Vân (QL1A)	Ban HTUT	F/S và thiết kế chi tiết hoàn thành vào cuối năm 2022 Khởi công xây dựng vào đầu năm 2023	Đầu tư công (Ngân sách thành phố)
	Trung tâm logistics Liên Chiểu	Sở GTVT	-2045	Nguồn vốn tư nhân
Môi trường bền vững và xanh	Kè chống sạt lở bờ tả sông Cu Đê quận Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống sạt lở Liên Chiểu-Kim Liên (đoạn từ cầu Tràng Tiền đến Nhà máy xi măng Hải Vân)	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống sạt lở Liên Chiểu (đoạn từ Xuân Thiều đến Nam Ô)	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Nghiên cứu chi tiết phân tích rủi ro ngập lụt và lập kế hoạch giảm thiểu rủi ro thiên tai tại Khu vực cảng Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	2022	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Cải thiện khả năng thoát nước của sông Kim Liên	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống lũ sông Cu Đê	Sở NN&PTNT	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Cải tạo hệ thống thoát nước khu vực nội cảng Liên Chiểu	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Hồ trữ nước đa năng dọc sông Cu Đê	Sở NN&PTNT và Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Phát triển hành lang xanh	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
TOD và Phát triển công trình sử dụng đất hỗn hợp	Di dời tạm thời ga đường sắt từ ga Đà Nẵng đến ga Kim Liên và phát triển khu vực xung quanh	Sở GTVT	2022-2025	Ga đường sắt: Đầu tư công (Ngân sáchThành phố) Xung quanh: Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Phát triển tuyến LRT 7	Sở GTVT	-2045	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)/PPP
	Cụm công nghiệp Hòa Hiệp Bắc, phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu (14,48ha)	BQL Khu CNC	2022-2030	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Nguồn điện sinh khối 15MW tại KCN Liên Chiểu	Sở CT	2022-2025	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Phát triển công trình Park & Ride (gửi xe-đi tàu) tại Ga Kim Liên	Sở GTVT	2022-2025	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Quản lý giao thông công cộng các tuyến nhánh	Sở GTVT	2025-2045	Đầu tư công (Ngân sách thành phố)
	Phát triển hành lang xanh	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Phát triển khu dân cư và thương mại xung quanh hồ trữ nước đa năng	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.4 Các cân nhắc về môi trường và xã hội

Cân nhắc về môi trường: Theo Đại học Đà Nẵng, "Nghiên cứu đánh giá lũ vùng hạ lưu sông Cu Đê để đề xuất hành lang thoát nước và bản đồ phòng chống lũ", Đại học Đà Nẵng, tháng 4/2021, sự gia tăng diện tích ngập lụt của sông Cu Đê sau khi đô thị hóa hiện tại làm nổi bật tác động đáng kể của đô thị hóa đối với lũ lụt, đòi hỏi phải có kế hoạch giảm thiểu rủi ro và ứng phó thiên tai phù hợp. Đây là nền tảng cho các nghiên cứu tiếp theo nhằm đưa ra các giải pháp kết cấu và phi kết cấu góp phần tăng khả năng thoát lũ để giảm tác động của lũ đến nền kinh tế và xã hội trong khu vực.



Nguồn: Đại học Đà Nẵng, "Nghiên cứu đánh giá ngập lụt vùng hạ lưu sông Cu Đê để đề xuất hành lang thoát nước và bản đồ ngập lụt phòng chống ngập lụt", tháng 4/2021 (hình trái/phải: trường hợp không có/có hồ Sông Bắc)
Ghi chú) Các bản đồ này thể hiện rủi ro lũ lụt ở xác suất lũ 5% (có thể xảy ra 5 lần trong 100 năm).

Hình 5.6: Phân tích rủi ro ngập lụt sông Cu Đê (2021)

Trong tương lai, cần nghiên cứu đánh giá bổ sung cho các lưu vực sông khác và xem xét các vấn đề xã hội, kinh tế, môi trường cũng như các vấn đề khác để đưa ra quyết định phù hợp có cho phép đầu tư xây dựng hay không. Các tiêu chí đối với dự án xây dựng cần xem xét tác động đến mực nước, các khu vực đô thị không được phép ngập lên đến 0,3m để ứng phó với lũ tần suất thường xuyên.

Cân nhắc về xã hội: Sẽ phải thu hồi một diện tích đất lớn để làm nhà ở và các khu kinh doanh và việc này phải được chuẩn bị theo quy định của pháp luật về đất đai. Các nhóm DA được phân loại là I và Nhóm A theo Luật Bảo vệ Môi trường và Luật Đầu tư Công, và được phân loại thuộc dự án yêu cầu báo cáo sơ bộ Đánh giá Tác động Môi trường, báo cáo ĐTM và giấy phép môi trường. Cần lưu ý rằng chưa có một nghiên cứu nào liên quan đến đánh giá tác động môi trường và xã hội liên quan đến sự phát triển của khu nội cảng Liên Chiểu hoặc một nghiên cứu chi tiết về dân số, nghề nghiệp và sinh kế trong lưu vực sông Cu Đê.

6 ĐỀ XUẤT CÁC DỰ ÁN ODA TIỀM NĂNG

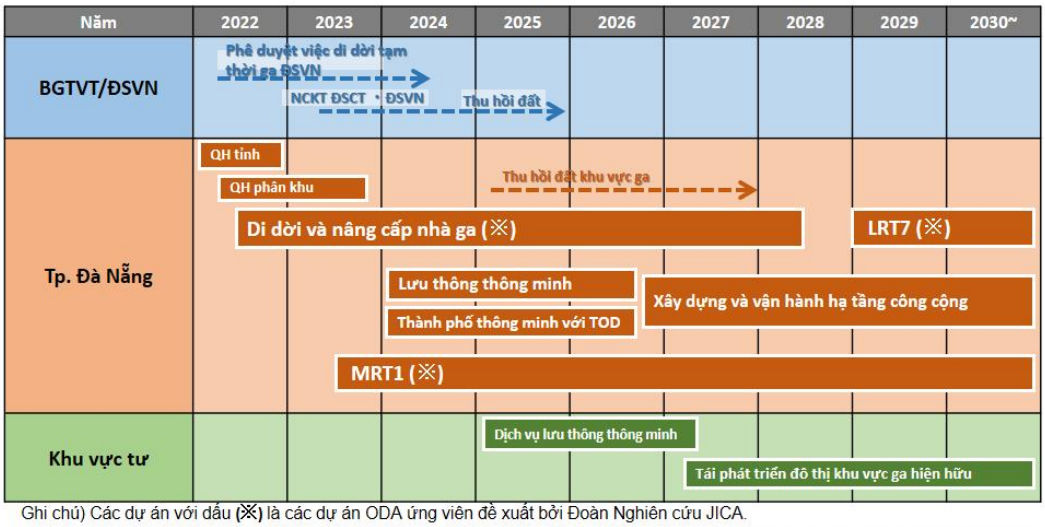
6.1 Các dự án ODA tiềm năng cho Phát triển khu vực ga

Các dự án ODA tiềm năng cho Phát triển khu vực ga được đề xuất như sau.

Bảng 6.1: Các dự án ODA tiềm năng đề xuất cho Phát triển khu vực ga

Dự án ODA tiềm năng	Đối tác	Giai đoạn	Nội dung	Các hành động cần thực hiện của Thành phố
1) Dự án di dời và nâng cấp ga đường sắt	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, n/cứu vị trí tuyến đường và nhà ga, nghiên cứu TOD khu vực các ga ĐSVN, thiết kế cơ sở, dự toán chi phí dự án, v.v.	• Hoàn thiện đề xuất dự án di dời tạm thời bao gồm vị trí nhà ga • Phê duyệt của Bộ GTVT về dự án di dời tạm thời • Xác nhận nguồn vốn (ngân sách trung ương, ngân sách thành phố, ODA, PPP) và cơ quan chủ quản (Bộ GTVT hoặc UBNDTp) • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung-dài hạn	• Xây dựng các công trình đường sắt ĐSVN, ga Kim Liên (phục vụ hành khách và hàng hóa), các phương tiện trung chuyển đa phương thức, v.v.	
2) Dự án phát triển MRT 1 và 2	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, nghiên cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga; Nghiên cứu TOD (phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, ekinaka [doanh nghiệp trong nhà ga], v.v.); thiết kế cơ sở, dự toán chi phí dự án, v.v	• Xác nhận nguồn vốn (ngân sách thành phố, ODA, tư nhân) • Hoàn thiện hướng tuyến đường sắt và vị trí ga • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung hạn	• Xây dựng công trình, nhà ga MRT, công trình nút giao thông và công trình ekinaka	
3) Dự án phát triển LRT 7	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, n/cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga, n/cứu TOD, thiết kế cơ sở, ước tính chi phí dự án	• Xác nhận nguồn vốn (ngân sách thành phố, ODA, tư nhân) • Hoàn thiện hướng tuyến đường sắt và vị trí ga • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung & dài hạn	• Xây dựng công trình, nhà ga LRT, công trình nút giao thông và công trình ekinaka	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Ghi chú) Các dự án với dấu (※) là các dự án ODA ứng viên đề xuất bởi Đoàn Nghiên cứu JICA.

<Hình ảnh>

Xây dựng MRT
(vd. Jakarta, Indonesia)

TOD/ quảng trường ga
(vd. Nhà ga Kawasaki, Nhật Bản)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.1: Lộ trình phát triển khu vực ga với các dự án ODA tiềm năng

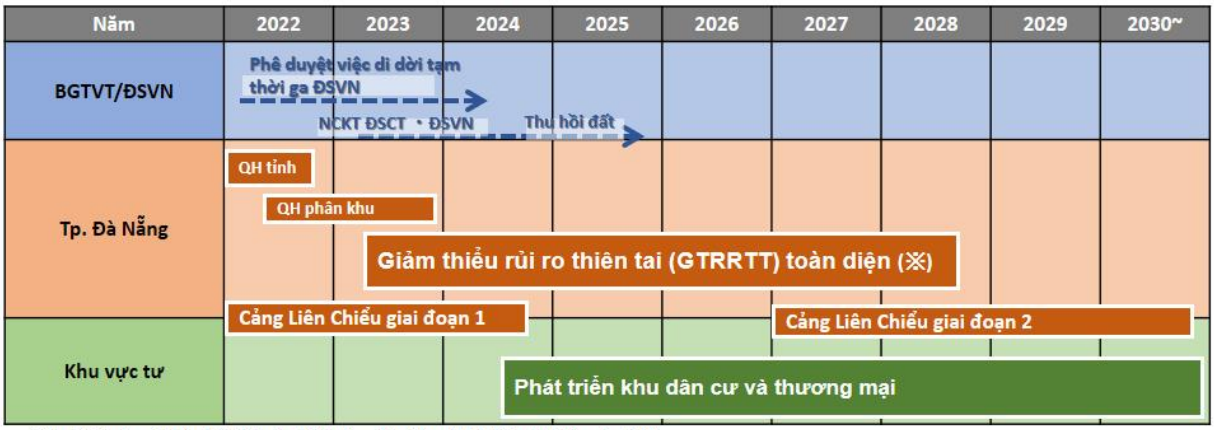
6.2 Các dự án ODA tiềm năng cho Phát triển nội khu cảng Liên Chiểu

Các dự án ODA tiềm năng cho Phát triển nội khu cảng Liên Chiểu được đề xuất như sau.

Bảng 6.2: Danh mục dự án ODA tiềm năng đề xuất cho phát triển nội khu cảng Liên Chiểu

Dự án ODA tiềm năng	Đối tác	Giai đoạn	Nội dung	Các hành động cần thực hiện của Thành phố
4) Giảm thiểu rủi ro thiên tai toàn diện khu vực nội địa cảng Liên Chiểu	SNN& PTNT	Ngắn hạn	• Phân tích chi tiết rủi ro thiên tai (lũ lụt sông Cu Đê, phòng chống lũ lụt nội địa, tác động của phát triển cảng / phát triển đô thị, thích ứng với nước biển dâng, v.v.) và lập kế hoạch đối phó với các rủi ro đã xác định với các dự án cụ thể và ưu tiên	• Tiến hành phân tích rủi ro toàn diện dựa trên phân tích khoa học về rủi ro • Xác định các khu vực / địa điểm thích hợp để phát triển và các khu vực / địa điểm cần có các biện pháp và công trình GTRRTT • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung hạn	• Thiết kế cơ sở, ước tính chi phí và xem xét môi trường và xã hội cho các dự án ưu tiên • Thực hiện các dự án ưu tiên	

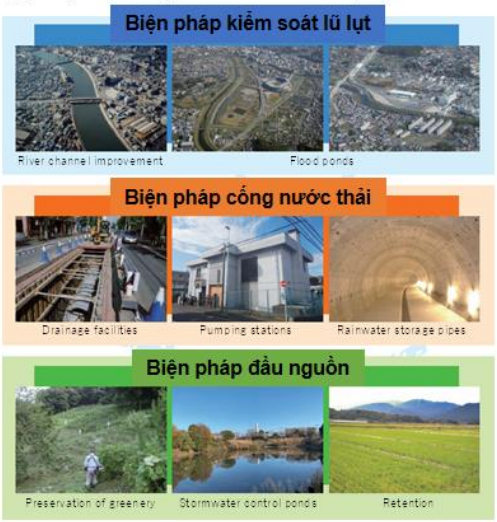
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



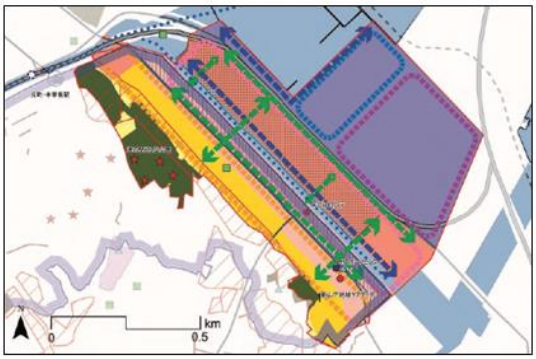
Ghi chú) Dự án với dấu (※) là dự án ODA ứng viên đề xuất bởi Đoàn Nghiên cứu JICA.

<Hình ảnh>

Các biện pháp Kiểm soát ngập lụt toàn diện (Ví dụ: Sông Tsurumi, TP. Yokohama)



Quy hoạch phân vùng vùng đệm giữa khu công nghiệp, khu logistics và khu đô thị
(Ví dụ: Quận Shin Yamashita, TP. Yokohama)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.2: Lộ trình phát triển Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu với dự án ODA tiềm năng

7 KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

7.1 Kết luận

Nghiên cứu này nhằm hỗ trợ việc lựa chọn các dự án ưu tiên trong Quy hoạch tổng thể tích hợp đang được chuẩn bị để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững và mạnh mẽ ở Thành phố Đà Nẵng, tổng hợp thông tin và đưa ra đề xuất cho hai dự án dự kiến được thực hiện bằng nguồn vốn ODA: "Dự án Phát triển Khu vực Ga Đà Nẵng" và "Dự án Phát triển Khu nội địa Cảng Liên Chiểu".

Ngoài ra, để thực hiện các dự án ưu tiên này, điều cần thiết là phải tiến hành đánh giá rủi ro thiên tai dựa trên bằng chứng khoa học, và dựa trên kết quả đánh giá rủi ro để nghiên cứu trước các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai, không xem rủi ro thiên tai là điều tất yếu.

Các dự án sau đây được đề xuất là dự án ODA tiềm năng trên quan điểm nhu cầu đầu tư công vào cơ sở hạ tầng giao thông và giảm thiểu rủi ro thiên tai, thúc đẩy đầu tư tư nhân thông qua các dự án ODA, sử dụng kinh nghiệm và bí quyết của Nhật Bản.

Bảng 7.1: Danh sách dự án ODA tiềm năng

	Dự án	Đối tác	Thời gian
Phát triển khu vực ga	1) Dự án di dời và nâng cấp ga đường sắt	Sở GTVT	Ngắn hạn
	2) Dự án phát triển MRT1/2	Sở GTVT	QH&thiết kế: Ngắn hạn Xây dựng: Trung hạn
	3) Dự án phát triển LRT7	Sở GTVT	QH&thiết kế: Ngắn hạn Xây dựng: Trung & dài hạn
Phát triển khu nội địa Cảng Liên Chiểu	4) Quản lý tổng thể thiên tai khu vực nội địa cảng Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	Ngắn & Trung hạn

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Trên cơ sở thảo luận giữa UBNDTP. Đà Nẵng Đà Nẵng và JICA vào ngày 25 tháng 8 và ngày 16 tháng 9 năm 2022, bốn (4) dự án ODA nêu trên đã được UBND thành phố Đà Nẵng chính thức đề nghị với JICA. Trong số đó, Sở GTVT nhấn mạnh các dự án MRT1 và LRT7 là các dự án ưu tiên đòi hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản. Cần lưu ý rằng các LRT7 phụ thuộc vào điều kiện di dời của ĐSVN và ĐSTĐC do Bộ GTVT quản lý. Ngoài ra, Sở NN&PTNT đã đồng ý đề xuất về quản lý toàn diện thiên tai không chỉ ở khu vực nội địa Cảng Liên Chiểu mà còn khu vực xung quanh có tính đến triều cường, xói lở bờ biển, bồi lắng, v.v.

Bước tiếp theo, Sở GTVT sẽ chuẩn bị đề xuất dự án về các dự án MRT1 hoặc LRT7 như một dự án ưu tiên và trình Sở KHĐT thẩm định, báo cáo UBND thành phố phê duyệt.

7.2 Khuyến nghị

Nghiên cứu này nhằm hỗ trợ việc lựa chọn các dự án ưu tiên trong Quy hoạch tổng thể tích hợp đang được chuẩn bị để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững và mạnh mẽ ở Thành phố Đà Nẵng, tổng hợp thông tin và đưa ra đề xuất cho hai dự án dự kiến được thực hiện

bằng nguồn vốn ODA: “Dự án Phát triển Khu vực Ga Đà Nẵng” và “Dự án Phát triển Khu nội địa Cảng Liên Chiểu”.

Ngoài ra, để thực hiện các dự án ưu tiên này, điều cần thiết là phải tiến hành đánh giá rủi ro thiên tai dựa trên bằng chứng khoa học và dựa trên kết quả đánh giá rủi ro để nghiên cứu trước các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai, không xem rủi ro thiên tai là điều tất yếu.

Chương trình và lộ trình phát triển đô thị bền vững và thích ứng của thành phố Đà Nẵng được đề xuất trong nghiên cứu này cần phải được thực hiện một cách tổng hợp và hiệu quả thông qua sự phối hợp của nhiều dự án và sự hợp tác của các bên liên quan. Trong số này, nghiên cứu đề xuất một số dự án ODA tiềm năng, đặc biệt là những dự án có thể sử dụng công nghệ và kinh nghiệm của Nhật Bản và sẽ hỗ trợ trung và dài hạn và mang lại lợi ích cho thành phố Đà Nẵng.

Sau khi Quy hoạch chung được phê duyệt, thành phố Đà Nẵng đã và đang thực hiện một số nhiệm vụ quy hoạch, trong đó có việc lập quy hoạch tổng thể tích hợp, quy hoạch phân khu và Nghiên cứu tiền khả thi cho việc di dời ga đường sắt.

Cùng với những nỗ lực này của Thành phố, khuyến nghị rằng Thành phố sẽ thực hiện các hành động tiếp theo dựa trên kết quả và đề xuất của Nghiên cứu JICA:

1) Xem xét dự án phát triển MRT và khu vực ga, có xét đến kinh nghiệm của Nhật Bản về MRT, TOD, thành phố thông minh, giảm thiểu rủi ro thiên tai, v.v

Dự án di dời và nâng cấp ga là một trong những dự án ưu tiên chính của Thành phố, nhằm thực hiện các dự án liên quan như dự án phát triển đô thị khu vực ga, dự án xây dựng MRT1/2 và LRT7, sau khi di dời các công trình ĐSVN.

Kinh nghiệm và công nghệ của Nhật Bản và quốc tế sẽ được áp dụng cho dự án xây dựng đường sắt đô thị, đặc biệt là MRT1 & 2 và LRT7. Điều quan trọng là phải tiến hành một nghiên cứu kỹ thuật về hướng tuyến đường sắt và vị trí ga, ước tính chi phí, v.v. trong thời gian ngắn hạn. Việc thực hiện một phân tích khoa học về rủi ro thiên tai và nghiên cứu các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai dựa trên kết quả phân tích rủi ro cũng là điều cần thiết. Ngoài ra,sau khi dự án được phê duyệt, đất công cộng dành cho đường sắt sẽ được đảm bảo trong giai đoạn đầu của dự án.

2) Xem xét các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai (GTRRTT) dựa trên phân tích và đánh giá khoa học về rủi ro

Để thực hiện sự phát triển bền vững và thích ứng của vùng nội khu Liên Chiểu nhằm có thể thúc đẩy đầu tư tư nhân, cần phải xem xét toàn bộ lưu vực sông trên cơ sở phân tích khoa học về rủi ro ở giai đoạn đầu lập quy hoạch phát triển. Cần cân nhắc các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai phù hợp dựa trên kết quả đánh giá sau khi xem xét các biện pháp khác nhau. Để đạt được mục tiêu này, cần chia sẻ kinh nghiệm và ý tưởng về giảm nhẹ rủi ro thiên tai và quản lý sông khu vực Liên Chiểu với thành phố Đà Nẵng, xác định rủi ro thiên tai của toàn thành phố Đà Nẵng bao gồm sông Cu Đê và xây dựng các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai cho mỗi lưu vực.

Có thể thấy rằng các đánh giá rủi ro về lũ lụt chưa được thực hiện cho toàn thành phố, và rủi ro thiên tai không chỉ giới hạn ở lũ lụt, mà bao gồm nước dâng do bão, thiệt hại do muối và biến đổi khí hậu. Vì vậy, các biện pháp tổng hợp giảm thiểu rủi ro thiên tai được yêu cầu không chỉ đối với khu vực xung quanh Cảng Liên Chiểu, mà còn đối với

từng lưu vực sông bao gồm cả lưu vực sông thượng nguồn và trung nguồn. Phát triển bền vững là cần thiết dựa trên các ứng phó căn cứ theo kết quả phân tích rủi ro thiên tai trung và dài hạn.

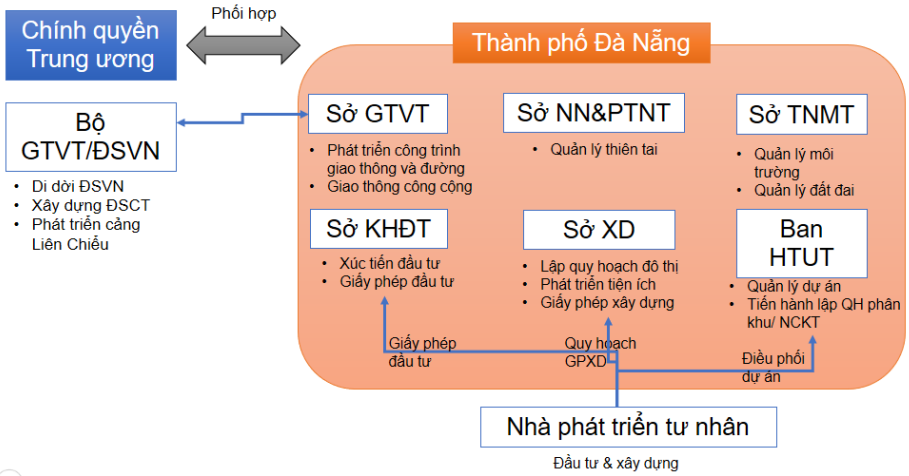
Việc phát triển cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai có thể liên quan đến việc giới thiệu công nghệ từ các công ty tư nhân, nhưng thay vì yêu cầu khu vực tư nhân phải gánh quá nhiều gánh nặng, điều quan trọng là phải đảm bảo cuộc sống và sự an toàn của người dân, bao gồm cả việc phát triển một môi trường đầu tư hấp dẫn giúp khu vực tư nhân có thể dễ dàng đầu tư. Điều quan trọng là khu vực công phải dẫn dắt việc phát triển cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai để có thể phòng chống thiên tai. Ngoài ra, ở những khu vực khó giảm thiểu rủi ro thông qua cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai, việc hạn chế phát triển sẽ được áp dụng để tránh tạo ra những rủi ro mới.

3) Thiết lập cơ chế phối hợp để thúc đẩy Chương trình phát triển đô thị

Để hiện thực hóa các dự án chiến lược, các dự án này phải được phối hợp với nhau với các bên liên quan khác nhau. Vì vậy, đề xuất thiết lập một cơ chế phối hợp nhất định với các chức năng sau:

- để phối hợp giữa thành phố và chính quyền trung ương (Bộ GTVT, v.v.) cho các dự án cấp quốc gia
- để phối hợp giữa các sở, ngành của Thành phố (đô thị, giao thông, quản lý thiên tai, môi trường, đầu tư, v.v.)
- để thiết lập một trung tâm một cửa cho các nhà phát triển tư nhân thực hiện các thủ tục cần thiết (cấp phép, điều phối, v.v.)

Để thúc đẩy sự phát triển đô thị của Thành phố Đà Nẵng trong tương lai dựa trên Quy hoạch tổng thể tích hợp và Quy hoạch chung, điều quan trọng là phải tăng cường năng lực của ban ngành theo vai trò của mình theo hướng dẫn của UBND Thành phố. Cụ thể, các vai trò sau sẽ được yêu cầu: Sở KHĐT tăng cường năng lực điều phối và xúc tiến đầu tư; Sở GTVT tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông vận tải trên cơ sở phối hợp với chính quyền trung ương; Sở XD cải thiện cơ sở hạ tầng đô thị và hướng dẫn quản lý và phát triển quy hoạch đô thị; Sở NN&PTNT thúc đẩy phát triển đô thị thích ứng với thiên tai; Sở TNMT thúc đẩy bảo tồn môi trường; Sở TTTT xúc tiến Thành phố Thông minh; và Ban HTUT thực hiện và quản lý các dự án lớn.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 7.1: Cơ chế phối hợp để thúc đẩy Chương trình phát triển đô thị

4) Thúc đẩy sự tham gia của các tổ chức tư nhân để tăng giá trị và sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ công

Do hình thức BT không còn được áp dụng do Luật PPP sửa đổi, cơ sở hạ tầng công cộng về cơ bản được tài trợ bởi Nhà nước hoặc ODA. Mặt khác, trong các dự án phát triển đô thị, hệ thống phát triển cơ sở hạ tầng sử dụng đầu tư tư nhân có thể được xem xét, chẳng hạn như đóng góp của khu vực tư nhân cho cơ sở hạ tầng công dựa trên tiêu chuẩn kỹ thuật thông qua việc ưu đãi cho các dự án của khu vực tư nhân.

Ngoài ra, để đảm bảo các dự án phát triển đô thị không bị giới hạn bởi lợi ích của một số bên tư nhân, cần áp dụng khái niệm thu giữ giá trị đất và xây dựng cơ chế thể chế để nâng cao giá trị bất động sản và mức độ hài lòng của người sử dụng dịch vụ công.

1 GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh và mục tiêu

1.1.1 Bối cảnh

Tiếp theo Quy hoạch xây dựng chung đã được phê duyệt năm 2021, Chính quyền thành phố Đà Nẵng hiện đang lập Quy hoạch tổng thể làm cơ sở cho quy hoạch phát triển thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050 theo Luật Quy hoạch Việt Nam. Quy hoạch tổng thể tích hợp sẽ là tài liệu cơ bản thể hiện định hướng phát triển kinh tế và xã hội của thành phố trong tương lai, và các dự án ưu tiên sẽ được lựa chọn dựa trên các chỉ tiêu kinh tế và xã hội cần đạt được trong tương lai.

1.1.2 Mục tiêu

Trên cơ sở đó, để góp phần vào sự phát triển bền vững hơn nữa của Thành phố Đà Nẵng, cùng với tiến trình xây dựng Quy hoạch tổng thể tích hợp, nghiên cứu này của JICA sẽ hỗ trợ thu thập thông tin, đề xuất lựa chọn các dự án ưu tiên và xây dựng các dự án ODA tiềm năng cho thành phố.

Khu vực mục tiêu	Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Thời gian nghiên cứu	Tháng 5/2021 - Tháng 8/2022 (16 tháng)
Đối tác	Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng (UBND Tp Đà Nẵng) • Đối tác chính: Sở Kế hoạch và Đầu tư (Sở KHĐT) • Đối tác khác: Sở Xây dựng (Sở XD); Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT); Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Sở NN&PTNT);Sở Tài nguyên và Môi trường (Sở TNMT); Ban quản lý các dự án đầu tư CSHT ưu tiên (Ban HTUT)

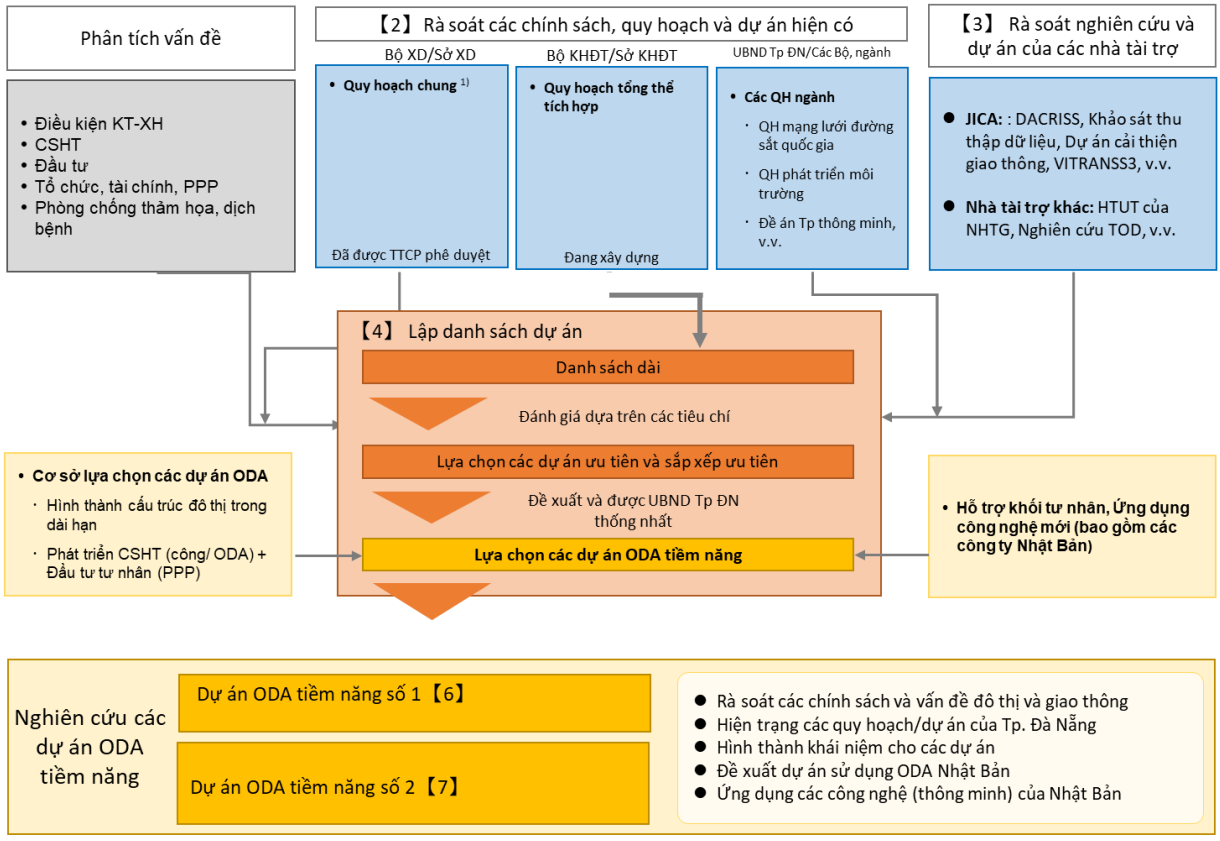
1.1.3 Mục tiêu

Với việc ban hành Luật Quy hoạch vào năm 2017, Quy hoạch tổng thể tích hợp đã được triển khai thay cho Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội (QHPTKTXH) thông thường. Do đó, có ba loại quy hoạch hỗ trợ các kế hoạch của chính quyền địa phương: (a) Quy hoạch tổng thể tích hợp (được coi là phiên bản mới của QHPTKTXH), (b) Quy hoạch chung (được coi là quy hoạch đô thị), và (c) Quy hoạch chuyên ngành.

Trong số này, Quy hoạch tổng thể tích hợp sẽ là tài liệu cơ bản thể hiện định hướng phát triển kinh tế xã hội của thành phố Đà Nẵng, vì vậy nội dung quy hoạch sẽ được phối hợp với các dữ liệu khảo sát và các kế hoạch, dự án hiện có, đồng thời xem xét các lĩnh vực dễ chịu tác động của thiên tai và các loại dịch bệnh lây lan trong thời gian gần đây. Trong nghiên cứu này, danh sách dự án ưu tiên như một phần của Quy hoạch tổng thể tích hợp sẽ được đề xuất nhằm giải quyết các vấn đề đô thị và giới thiệu các công nghệ mới.

Gần đây, chính phủ Việt Nam đang cố gắng thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng thông qua quan hệ đối tác công tư (PPP), vì vậy với vai trò và tầm quan trọng của nguồn vốn ODA, thông qua việc phát triển cơ sở hạ tầng vì lợi ích cộng đồng và hỗ trợ sự tiến bộ của khu vực tư nhân với mục đích hình thành một nguồn vốn kết hợp các quỹ công, ODA, PPP, khuyến khích sự tham gia của các công ty Nhật Bản, tận dụng thế mạnh của Nhật Bản

thông qua các lĩnh vực chẳng hạn như quy hoạch phát triển khu vực nhà ga và xây dựng thành phố thông minh.



1) Quyết định của TTCP số 359/QD-TTg ngày 15/3/2021, phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045
2) Các dự án ODA tiềm năng theo đề xuất của Đoàn Nghiên cứu JICA vào tháng 9/2021. Hai dự án sẽ được lựa chọn sau khi thu thập và phân tích dữ liệu cũng như tham vấn với thành phố Đà Nẵng.
3) Hạng mục công việc【1】, 【5】, 【8】, 【9】 là chuẩn bị báo cáo và tổ chức các buổi họp báo cáo.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.1: Khung nghiên cứu

1.2 Cơ cấu thực hiện Nghiên cứu

1.2.1 Sắp xếp tổ chức để thực hiện Nghiên cứu

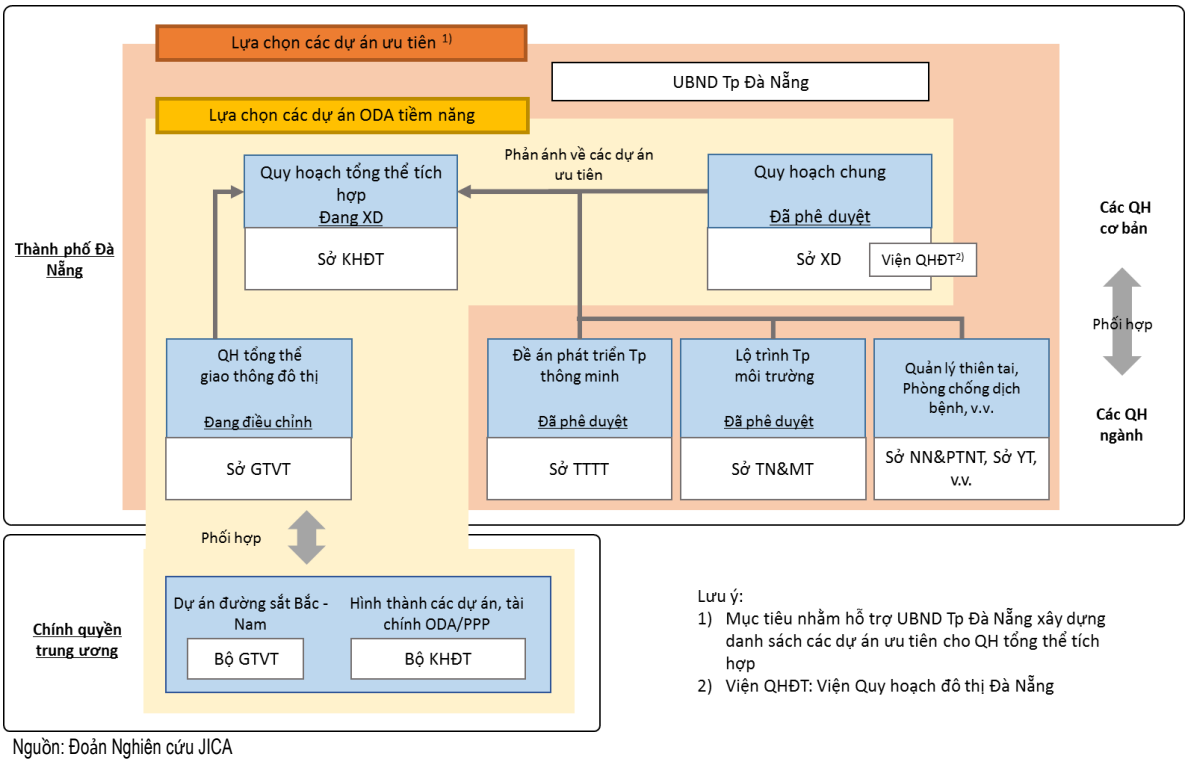
UBND thành phố Đà Nẵng là cơ quan chủ trì tham gia vào Nghiên cứu này. Trong số các phòng ban, 03 sở ban ngành sau đây sẽ là đối tác chính tham gia thực hiện nghiên cứu bao gồm (a) Sở KHĐT phụ trách Quy hoạch Tổng thể Tích hợp, (b) Sở GTVT phụ trách Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị, và (c) Sở XD phụ trách Quy hoạch chung,. Hơn nữa, có nhiều cơ quan phụ trách lĩnh vực này, bao gồm cả các cơ quan trung ương (xem hình 1.2).

Đề xuất tổ chức cuộc họp phối hợp do UBND Tp. Đà Nẵng chủ trì và mời các bên liên quan thảo luận về báo cáo nghiên cứu, đặc biệt tại thời điểm “lựa chọn các dự án ưu tiên” và “xây dựng các dự án ODA tiềm năng”. Việc sắp xếp các cuộc họp sẽ được thảo luận với UBND thành phố Đà Nẵng và JICA.

Trong nghiên cứu này, "phát triển khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu" và "các dự án liên quan đến quy hoạch thành phố và giao thông đô thị như Phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu và Dự án giao thông thông minh" được đề xuất sơ bộ là các dự án ODA tiềm năng.

Để thúc đẩy việc thực hiện các dự án ODA này, bao gồm cả quá trình phê duyệt, không thể thiếu sự tham gia của Sở KHĐT, Sở GTVT và Sở XD. Ngoài ra, dự án xây dựng đường sắt Bắc Nam do Bộ GTVT phụ trách sẽ là tiền đề phát triển khu vực ga Đà Nẵng sau khi di dời ga hiện hữu. Để thực hiện các dự án ODA, cần có sự phối hợp của Bộ KHĐT và Bộ Tài chính. Trong giai đoạn lập “báo cáo giữa kỳ” và “dự thảo báo cáo tổng kết”, cần xem xét tổ chức thảo luận với các cơ quan này.

Với một hệ thống tổ chức thực hiện như vậy, quá trình ra quyết định lựa chọn các dự án ưu tiên và xây dựng các dự án ODA sẽ diễn ra thuận lợi và hiệu quả.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.2: Cơ cấu tổ chức của Nghiên cứu

1.2.2 Kế hoạch làm việc của Nghiên cứu

Lưu đồ nghiên cứu được trình bày trong Hình dưới đây. Chủ yếu có 3 nội dung nghiên cứu như sau.

(1) Hạng mục công việc (2) và (3): Rà soát các Chính sách, Quy hoạch, Nghiên cứu và Dự án Đô thị

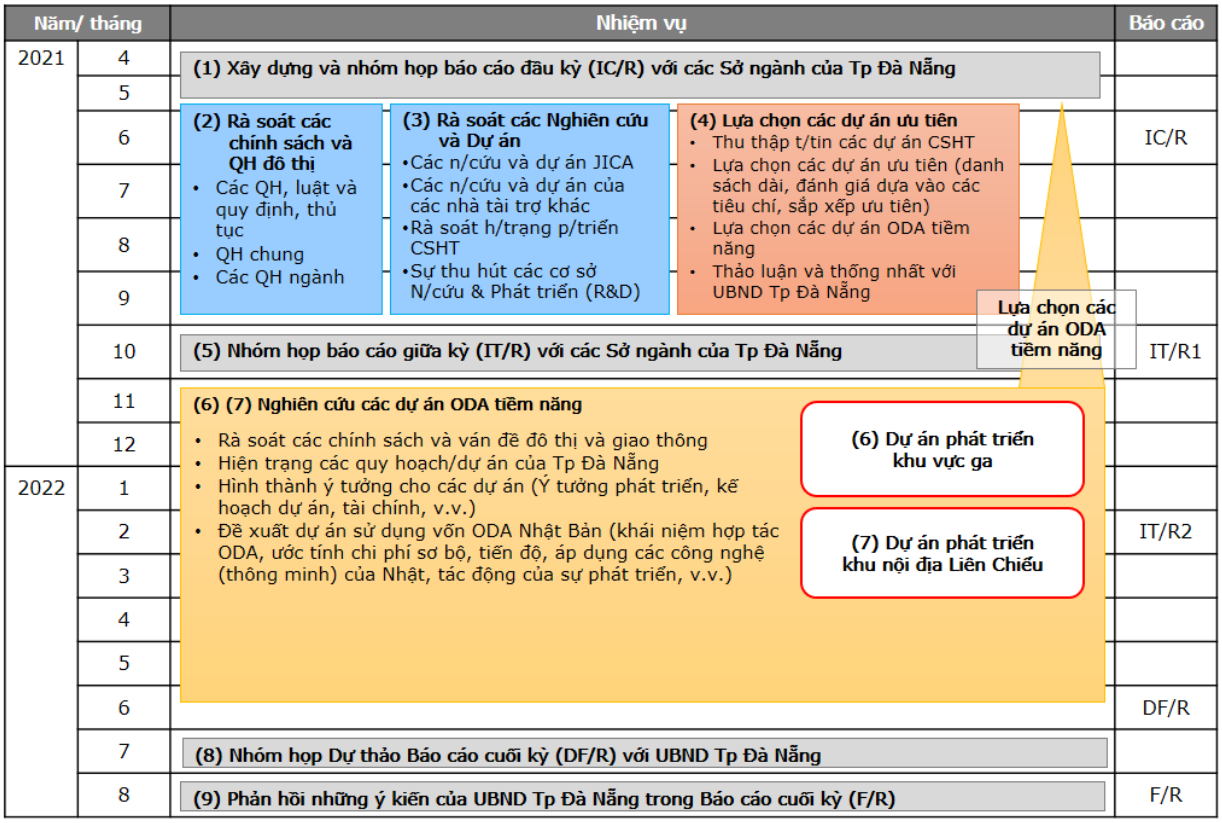
Trong Hạng mục công việc (2), các chính sách và quy hoạch đô thị lớn của Việt Nam và thành phố Đà Nẵng được xem xét. Đầu tiên, quy trình xây dựng được tóm lược và các luật điều chỉnh việc lập các quy hoạch khác nhau được tổng hợp. Ngoài ra, tình trạng hiện tại của việc xây dựng và cập nhật các quy hoạch khác nhau cũng được tóm tắt. Trong Hạng mục công việc (3), các nghiên cứu và dự án đã hoặc đang được thực hiện bởi các tổ chức Nhật Bản và quốc tế được xem xét. Chương 2.2 giới thiệu tổng quan về Hạng mục công việc (2) và (3), sau phần giới thiệu tổng quan về thành phố Đà Nẵng trong Chương 2.1. Các chương từ 2.3 đến 2.6 mô tả hiện trạng của 5 phân ngành (phát triển đô thị, giao thông đô thị, môi trường, quản lý thiên tai và các bệnh truyền nhiễm) để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững và thích ứng và những thách thức liên quan đến sự phát triển của Đà Nẵng.

(2) Hạng mục công việc (4): Lựa chọn các dự án ưu tiên

Thông tin liên quan đến quá trình xây dựng Quy hoạch tổng thể tích hợp và thành phần của các dự án ưu tiên được thu thập và sẽ đưa ra các khuyến nghị cho Thành phố Đà Nẵng về việc lựa chọn các dự án ưu tiên. Thông tin về việc lựa chọn hai dự án ODA tiềm năng, cũng sẽ được trình bày sâu hơn trong các Hạng mục công việc (6) và (7), sẽ được thu thập và xem xét. Chi tiết được nêu trong Chương 3.

(3) Hạng mục công việc (6) và (7): Nghiên cứu về các dự án ODA tiềm năng

Trong Hạng mục công việc (6) và (7), hai dự án ODA tiềm năng được lựa chọn dựa trên thông tin thu thập được trong Hạng mục công việc (4), ý định của thành phố Đà Nẵng và tính khả thi của việc thực hiện như dự án ODA. Ngoài ra, các vấn đề cần giải quyết, thực trạng các nghiên cứu của thành phố Đà Nẵng và các ý tưởng dự án dựa trên các vấn đề này sẽ được xem xét và đề xuất. Chi tiết được đưa ra trong Chương 4,5 và 6.



IC/R-BC đầu kỳ, IT/R -BC giữa kỳ, DF/R-Dự thảo BC cuối kỳ, F/R -BC cuối kỳ Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.3: Lưu đồ Nghiên cứu

1.2.3 Danh sách các cuộc họp

Tóm tắt về các cuộc họp và thu thập thông tin với các đối tác trong nghiên cứu này được trình bày trong bảng dưới đây.

Bảng 1.1: Tóm tắt về các cuộc họp và thu thập thông tin với các đối tác

Ngày	Các đơn vị	Các chủ đề chính
Năm: 2021		
4/8	Sở GTVT	Thu thập thông tin về các kế hoạch và các vấn đề liên quan đến giao thông vận tải, các dự án ưu tiên.
5/8	Văn phòng quốc tế, thành phố Yokohama	Thu thập thông tin về hợp tác liên thành phố với Thành phố Đà Nẵng, các dự án đang triển khai hoặc dự kiến thực hiện
13/8	Sở XD	Thu thập thông tin về các kế hoạch liên quan và các vấn đề phát triển đô thị, các dự án ưu tiên.
19/10	Đoàn Nghiên cứu (ĐNC) Đối tác Khu vực Tư nhân của JICA	Thu thập thông tin về việc sử dụng giao thông thông minh để thúc đẩy việc sử dụng du lịch và giao thông công cộng tại Thành phố Đà Nẵng
20/10	ĐNC Phát triển Cảng Liên Chiểu của JICA	Thu thập thông tin về phát triển cảng và khu vực lân cận tại Thành phố Đà Nẵng
12/11	Sở KHĐT, Viện Nghiên cứu QH và phát triển	Thảo luận về các tiêu chí lựa chọn dự án ưu tiên, danh mục dự án, dự thảo Báo cáo giữa kỳ bao gồm các dự án ODA tiềm năng và thu thập thông tin về tình hình triển khai QH tổng thể tích hợp
22/12	Sở KHĐT	Để xác nhận việc xem xét BC giữa kỳ và cách thức tổ chức các cuộc tham vấn BC giữa kỳ
Năm: 2022		
16/02	Ban Quản lý Khu CNC (DHPIZA)	Thu thập thông tin về thực trạng quy hoạch và hoạt động của khu công nghệ cao và các khu công nghiệp
18/02	Sở GTVT	Thu thập thông tin về tình hình nghiên cứu tại Thành phố Đà Nẵng, bao gồm các kế hoạch liên quan và tiến độ dự án cho các dự án triển khai ODA tiềm năng
23/02	Sở GTVT, Ban HTUT	Giải thích ý tưởng các dự án ODA tiềm năng cho các cơ quan liên

		quan và thu thập thông tin về tình hình các kế hoạch liên quan và tiến độ dự án đang được xem xét tại Thành phố Đà Nẵng
24/02	Viện QH xây dựng	Giải thích ý tưởng các dự án ODA tiềm năng cho các cơ quan liên quan và thu thập thông tin về tình hình các kế hoạch liên quan và tiến độ dự án đang được xem xét tại Thành phố Đà Nẵng
28/02	Sở TNMT	Giải thích ý tưởng các dự án ODA tiềm năng cho các cơ quan liên quan và thu thập thông tin về tình hình các kế hoạch liên quan và tiến độ dự án đang được xem xét tại Thành phố Đà Nẵng
16/3	Sở XD, Sở NNPTNT, Sở KHĐT, UBND Thanh Khê & Liên Chiểu, Trung tâm XTĐT	Giải thích ý tưởng về các dự án triển khai ODA tiềm năng cho các cơ quan liên quan và thu thập thông tin về tái định cư, nghiên cứu phòng chống thiên tai, kỳ vọng của JICA và Nhật Bản
18/3	Đại học Đà Nẵng	Thu thập thông tin về các nghiên cứu về phòng chống thiên tai trong vùng lân cận của các dự án triển khai ODA tiềm năng
20/4	Sở GTVT, Sở XD, Sở KHĐT	Giải thích tóm tắt BC giữa kỳ, trao đổi quan điểm về chương trình phát triển được đề xuất của ĐNC và các dự án ODA tiềm năng
22/4	Nhóm Tp. Thông minh Bắc Hà Nội của Tập đoàn Sumitomo	Thu thập thông tin về các phương pháp phát triển đô thị ở Thành phố thông minh Bắc Hà Nội
25/4	Ban HTUT	Giải thích tóm tắt BC giữa kỳ, trao đổi quan điểm về chương trình phát triển được đề xuất của Đoàn nghiên cứu và các dự án ODA tiềm năng
25/4	Sở KHĐT, Sở GTVT	Giải thích tóm tắt BC giữa kỳ, trao đổi quan điểm về chương trình phát triển được đề xuất của ĐNC và các dự án ODA tiềm năng
27/4	ĐNC lập hồ sơ kiểm soát lũ của JICA	Trao đổi thông tin với Đoàn nghiên cứu lập hồ sơ phòng chống lũ lụt khu vực miền Trung về hợp phần phòng chống thiên tai tại thành phố Đà Nẵng
11/5	Sở NTPTNT, Viện QHXD, Ban HTUT, Sở TNMT, Sở KHĐT	Thu thập thông tin về các nghiên cứu giảm nhẹ rủi ro thiên tai trong các khu vực mục tiêu của các dự án ODA tiềm năng
28/6	Sở KHĐT, Sở GTVT, Sở NN&PTNT, Sở XD, Ban HTUT	Trình bày về sự án phát triển khu vực ga, dự án phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu và thảo luận về các dự án ODA tiềm năng
5/8	Cuộc họp chung về Dự thảo báo cáo cuối kỳ (UBNDTP, Sở KHĐT, Sở GTVT, Sở XD, Ban HTUT, các Sở ngành liên quan)	Trình bày về dự thảo báo cáo cuối kỳ và tiếp nhận các ý kiến ban đầu về các dự án ODA tiềm năng được đề xuất
16/9	Cuộc họp giữa UBNDTP Đà Nẵng và JICA	Thảo luận về sự ưu tiên của các dự án ODA tiềm năng được đề xuất và các bước tiếp theo

Lưu ý: Các dự án ODA tiềm năng = Tái phát triển Khu vực Ga Đà Nẵng hiện tại & Dự án Phát triển Ga Đà Nẵng mới và Dự án Phát triển Nội địa Cảng Liên Chiểu

Trung tâm xúc tiến đầu tư (Trung tâm XTĐT)
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2 HIỆN TRẠNG, CÁC QUY HOẠCH VÀ DỰ ÁN, CÁC VẤN ĐỀ TRONG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

2.1 Giới thiệu về Thành phố

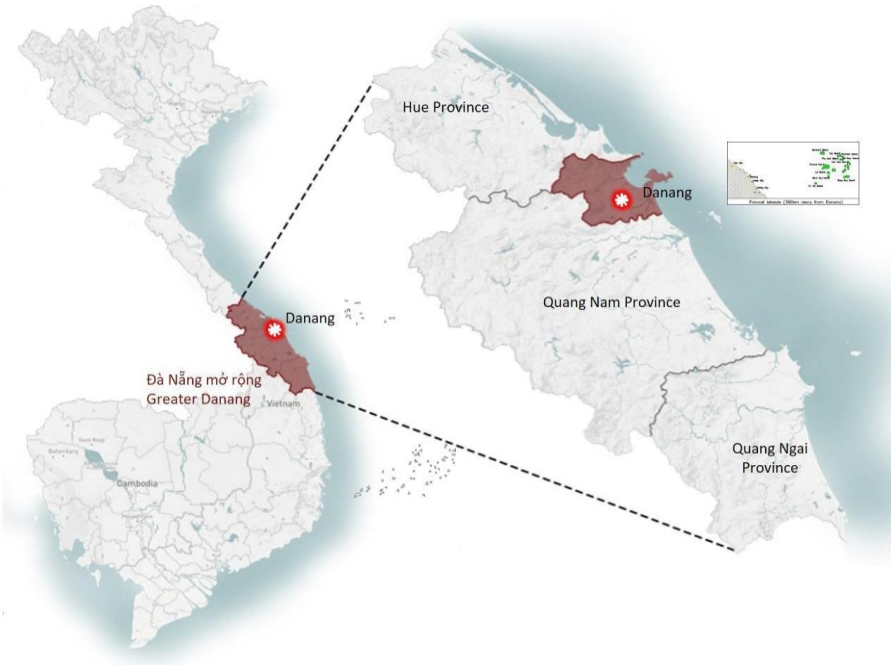
Từ một bến cảng nhỏ, thành phố Đà Nẵng đã phát triển nhờ vào các mối quan hệ giao thương với các nước khác. Khởi nguồn là một thành phố cảng nhỏ vào thế kỷ 16, thành phố Đà Nẵng đã có những phát triển mạnh mẽ để trở thành một trong những thương cảng sầm uất vào thế kỷ 20, giúp các tàu cỡ lớn trong giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp đóng tàu châu Âu có thể dễ dàng ghé thăm Vịnh Đà Nẵng. Sau khi người Mỹ thay thế quân đội Pháp vào những năm 1950, Đà Nẵng bắt đầu phát triển cơ sở hạ tầng như đường xá, sân bay và cảng biển và trở một trung tâm chính trị, quân sự và văn hóa ở Miền Trung Việt Nam. Sau khi chiến tranh kết thúc và đất nước giành được độc lập năm 1975, thành phố đã và đang có những bước phát triển ấn tượng và là đô thị trực thuộc Trung ương từ năm 1996. Đà Nẵng hiện là thành phố cảng lớn thứ ba ở Việt Nam có cảng nước sâu quốc tế và đóng vai trò quan trọng với tư cách thành phố lớn nhất ở miền Trung Việt Nam.

Tổng dân số của Thành phố Đà Nẵng năm 2019 là 1,13 triệu người, đứng thứ 4 cả nước. Ngoài ra, GDP bình quân đầu người năm 2019 cao gấp đôi mức trung bình của cả nước (Đà Nẵng: 4.095 USD, Trung bình Việt Nam: 2.172 USD), giúp thành phố được công nhận là trung tâm kinh tế và văn hóa ở Miền Trung Việt Nam.

2.1.1 Các quận hành chính

Nằm ở miền Trung Việt Nam, chỉ cách thành phố Hồ Chí Minh một giờ bay, Đà Nẵng là cửa ngõ của Hành lang kinh tế Đông Tây khu vực Bán đảo Đông Dương, là cầu nối thiết yếu cho giao thông đường bộ và đường hàng không.

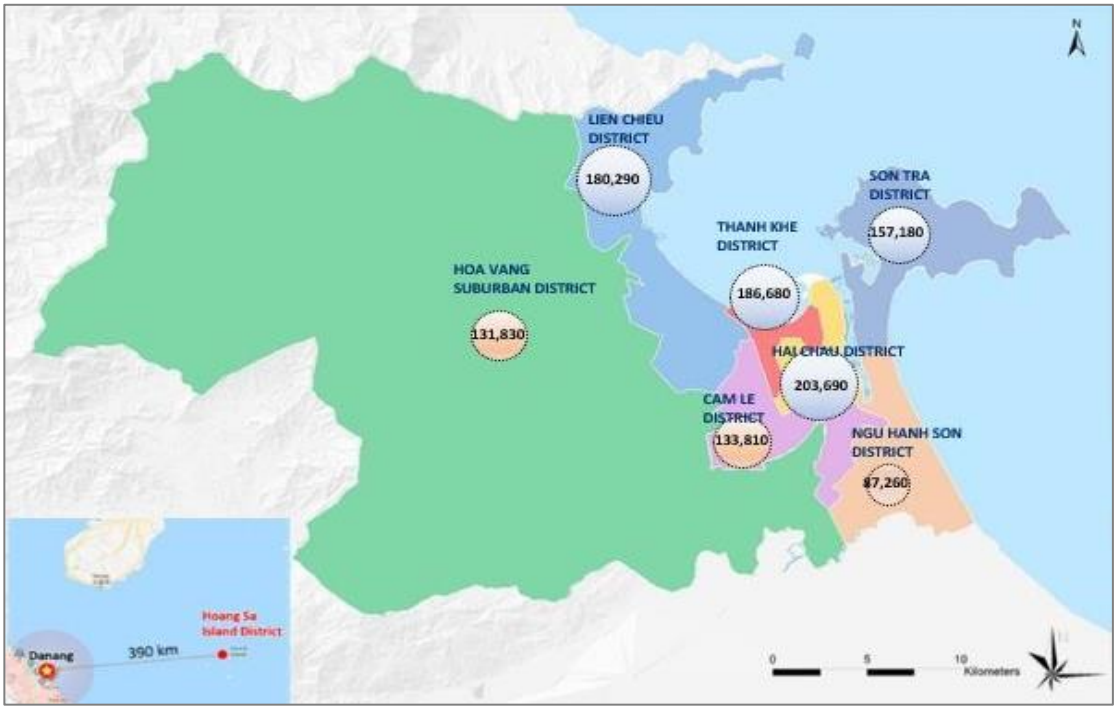
Thành phố Đà Nẵng tiếp giáp với tỉnh Thừa Thiên Huế và tỉnh Quảng Nam, và cùng với bốn tỉnh - bao gồm tỉnh Quảng Ngãi và tỉnh Bình Định - tạo thành một khu kinh tế với tổng dân số 5,8 triệu người.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.1: Vị trí địa lý Đà Nẵng với các tỉnh lân cận

Thành phố Đà Nẵng có diện tích 1.284,88 km^2 với 8 quận: Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hàng Sơn, Liên Chiểu, Cẩm Lệ, Hòa Vang và Hoàng Sa. Trung tâm của thành phố là quận Thanh Khê và Hải Châu, chiếm 2% tổng diện tích đất và 40% dân số thành phố Đà Nẵng.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.2: Các quận, huyện hành chính của Đà Nẵng

2.1.2 Tình hình Kinh tế - Xã hội[1]

Đà Nẵng có tốc độ tăng trưởng dân số tự nhiên đều trong khoảng 2% mỗi năm trong vòng 10 năm qua, chủ yếu ở khu vực thành thị do sự gia tăng dân số trong độ tuổi lao động và sự phát triển của ngành du lịch và công nghệ thông tin. Theo Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045 (Số 359/QD-TTg), dân số thành phố được dự báo sẽ tăng trưởng nhanh hơn tốc độ công nghiệp hóa của thành phố, dự báo tốc độ tăng trưởng sẽ khoảng 2,9% trong giai đoạn 2020-2030.

Năm 2019, nhóm dân số trong độ tuổi lao động trong các ngành dịch vụ chiếm tỷ lệ 68.2%, các ngành công nghiệp thứ cấp chiếm 28,5%, và các ngành công nghiệp cơ bản chiếm 3,3%. Trong những năm 2010, lao động trong ngành dịch vụ có xu hướng tăng lên, trong khi lao động trong ngành công nghiệp cơ bản giảm xuống. Dân số trong độ tuổi lao động trong các nhóm ngành như du lịch, IT, logistics, cũng như số lượng nhân sự trong các ngành này được kỳ vọng sẽ tăng lên trong tương lai. Theo Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến 2030, tầm nhìn đến 2045 (Số 359/QD-TTg), tỷ lệ tăng dân số trong độ tuổi lao động từ năm 2020 đến 2030 sẽ khoảng 2,9%. Nếu xét theo tốc độ tăng trưởng trong từng ngành, ngành du lịch sẽ tăng 2-4 lần năm 2030, ngành logistics sẽ tăng 2.6 lần và ngành công nghệ thông tin sẽ tăng 3,3 lần năm 2030.

[1] Dữ liệu về thay đổi trong dân số và GDP được tham khảo từ Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2045 (Số 359/QD-TTg)

Bảng 2.1: Ước tính dân số và dân số trong độ tuổi lao động

	2016	2017	2018	2019	Sơ bộ 2020	Dự báo 2030
Dân số (1.000 người)	1.080	1.097	1.114	1.134	1.170	1.557
Tốc độ tăng trưởng (%/ năm)	—	1,6%	1,5%	1,8%	3,2%	(2020-2030) Tb.2,9%
Dân số trong độ tuổi lao động (1000 người)	—	—	—	581	598	798
Tốc độ tăng trưởng (%/ năm)	—	—	—	—	2,9%	(2020-2030) Tb.2,9%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Quy hoạch chung

Bảng 2.2: So sánh dân số trong độ tuổi lao động giữa các ngành

Lĩnh vực	2013	2016	2019
Ngành dịch vụ	66,45%	67,42%	68,20%
Ngành thứ cấp	29,61%	29,09%	28,48%
Ngành cơ bản	3,94%	3,49%	3,32%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Quy hoạch chung

Tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân của thành phố Đà Nẵng những năm 2010 ước tính khoảng 8%. Tuy nhiên, theo Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2045 (Số 359/QD-TTg), mục tiêu đến năm 2020 tốc độ tăng trưởng hàng năm khoảng 10%. Dựa trên đà tăng trưởng của ngành du lịch, logistics và công nghệ thông tin, những ngành dịch vụ được dự báo sẽ tăng trưởng ở mức trung bình 11% hàng năm trong những năm 2020.

Tính đến năm 2019, ngành dịch vụ đóng góp 72.6% GRDP, ngành công nghiệp thứ cấp đóng góp 25.3% GRDP và ngành công nghiệp cơ bản đóng góp 2.1% GRDP. Tỷ trọng của các ngành dịch vụ cũng tăng lên từ những năm 2010 và dự báo sẽ đạt 78% năm 2030.

Bảng 2.3: Tốc độ tăng trưởng GRDP theo ngành của thành phố Đà Nẵng (%/năm)

	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Tốc độ tăng trưởng GRDP	8,56%	7,27%	10,07%	10,62%
Ngành dịch vụ	—	7,80%	10,70%	11,06%
Ngành thứ cấp	—	5,70%	9,03%	10,22%
Ngành cơ bản	—	3,00%	2,79%	2,79%

Nguồn: Quy hoạch chung, Khảo sát khả thi về việc áp dụng hệ thống giao thông mới của Nhật Bản tại Đà Nẵng (METI Nhật Bản)

Bảng 2.4: So sánh GRDP giữa các ngành

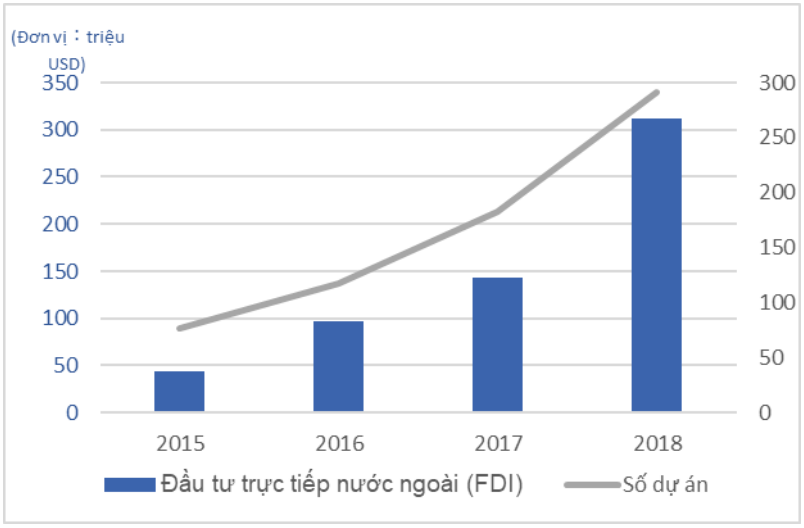
	2013	2016	2019	2030
Ngành dịch vụ	70,44%	71,93%	72,60%	77,99%
Ngành thứ cấp	27,01%	25,73%	25,28%	20,93%
Ngành cơ bản	2,55%	2,33%	2,12%	1,07%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Quy hoạch chung

Đối với đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (FDI), các nhà đầu tư nước ngoài đánh giá cao về tiềm năng tăng trưởng kinh tế của Đà Nẵng trong giai đoạn 2015-2018. Xu hướng này

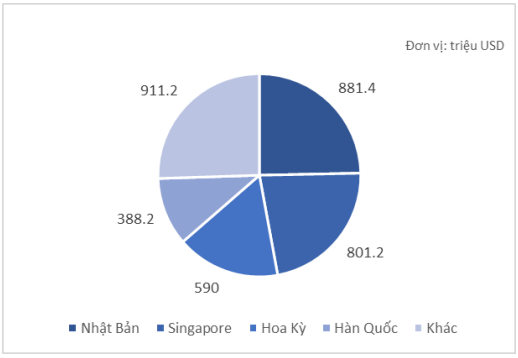
khiến cho số lượng dự án có thể đầu tư tang ở mức trung bình 150% mỗi năm, và tổng số tiền đầu tư cam kết tăng trung bình gần 200% mỗi năm.

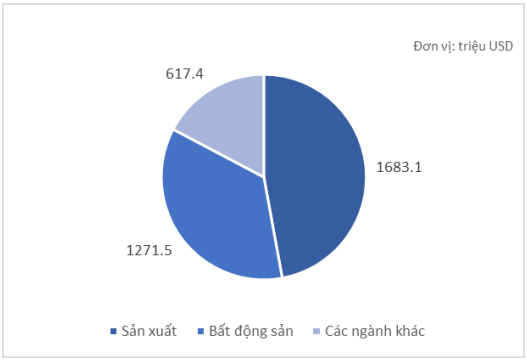
Theo số liệu về tổng mức đầu tư lũy kế chia theo quốc gia và vùng lãnh thổ mới nhất, Nhật Bản đang đứng đầu. Nhật Bản, Singapore, Mỹ và Hàn quốc chiếm khoảng 75% vốn đầu tư. Xét theo ngành, ngành công nghiệp chế tạo (chiếm khoảng 50%) và bất động sản (chiếm khoảng 35%) chiếm khoảng 85% tổng vốn đầu tư, và giữa các ngành vốn đầu tư có sự mất cân đối.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện từ Asia Review 2019.4（Viện nghiên cứu kinh tế Việt Nam）

Hình 2.3: Tổng số vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (FDI) và số dự án





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện từ dữ liệu thu thập trên trang web Ban xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Đà Nẵng (IPA)

(Trái) Hình 2.4: Tổng vốn FDI của Đà Nẵng theo quốc gia, 05/2020 (Số vốn đầu tư)

(Phải) Hình 2.5: Tổng vốn FDI của Đà Nẵng theo ngành, 05/2020 (Số vốn đầu tư)

2.1.3 Tình hình tài chính

Dù thành phố Đà Nẵng duy trì được tốc độ tăng trưởng kinh tế ổn định, nhưng do nguồn thu ngân sách gần như không đổi dẫn đến việc nguồn lực tài chính dành cho cơ sở hạ tầng bị hạn chế. Vì thế, việc xem xét đảm bảo các nguồn kinh phí thay thế khác ngoài các nguồn thu ngân sách là hết sức cần thiết.

(1) Tổng quan về tình hình tài khóa của thành phố Đà Nẵng

Luật Ngân sách Nhà nước là một trong những bộ luật quan trọng liên quan đến lĩnh vực quản lý tài chính công của Chính phủ Việt Nam. Luật Ngân sách Nhà nước, ban hành năm 2002, được sửa đổi năm 2015 và ltiếp tục được hoàn thiện vào năm 2020. Luật Ngân sách Nhà nước quy định các chính sách liên quan đến thu chi của Chính phủ, các mức trần nợ công, và các chính sách quản lý ngân sách tại thời điểm điểm thực hiện. Mục đích của việc ban hành bản sửa đổi bổ sung năm 2020 là hợp nhất Luật Ngân sách Nhà nước và Luật doanh nghiệp, trong đó nội dung của Luật Ngân sách Nhà nước 2015 không thay đổi nhiều.

Về khung pháp lý liên quan đến tài chính công, Chính phủ đã ban hành “Nghị định quy định một số cơ chế đặc thù về đầu tư, tài chính, ngân sách và quản lý đối với thành phố Đà Nẵng” (số 144/2016/NĐ-CP ngày 01/11/2016), có hiệu lực từ năm 2016. Văn bản này bao gồm quy định về thu hút đầu tư, tài trợ của Chính phủ, và tài trợ từ nước ngoài như ODA. Tuy nhiên, Chính phủ đã yêu cầu Bộ Tài chính sửa đổi luật này năm 2020 để điều chỉnh các chính sách phù hợp với các kế hoạch phát triển nêu trên, ví dụ là Quy hoạch và xây dựng chung và Luật Ngân sách nhà nước sửa đổi năm 2015. Cụ thể, để mở rộng quyền hạn quyết định của thành phố Đà Nẵng, các hạn chế sẽ được nới lỏng hơn, như nới lỏng mức trần vay, bỏ mức trần diện tích mở rộng khu công nghiệp, khu công nghệ cao, cũng như có các sửa đổi để dễ dàng nhận hỗ trợ từ nước ngoài hơn.

Thành phố Đà Nẵng gần đây đã được nhận khoản hỗ trợ tài chính từ Cục Kinh tế thuộc Bộ Kinh tế Liên bang Thụy Sĩ (SECO) và Ngân hàng Thế giới (WB) để thực hiện Chương trình Cải cách quản lý tài chính công (PFMRP) giai đoạn 2019-2025. Dự án bao gồm tư vấn và nâng cao năng lực trong 04 lĩnh vực: chiến lược, lập ngân sách trung hạn, báo cáo đánh giá dịch vụ hành chính và quản lý nợ. Xu hướng tài chính công của Đà Nẵng như sau.

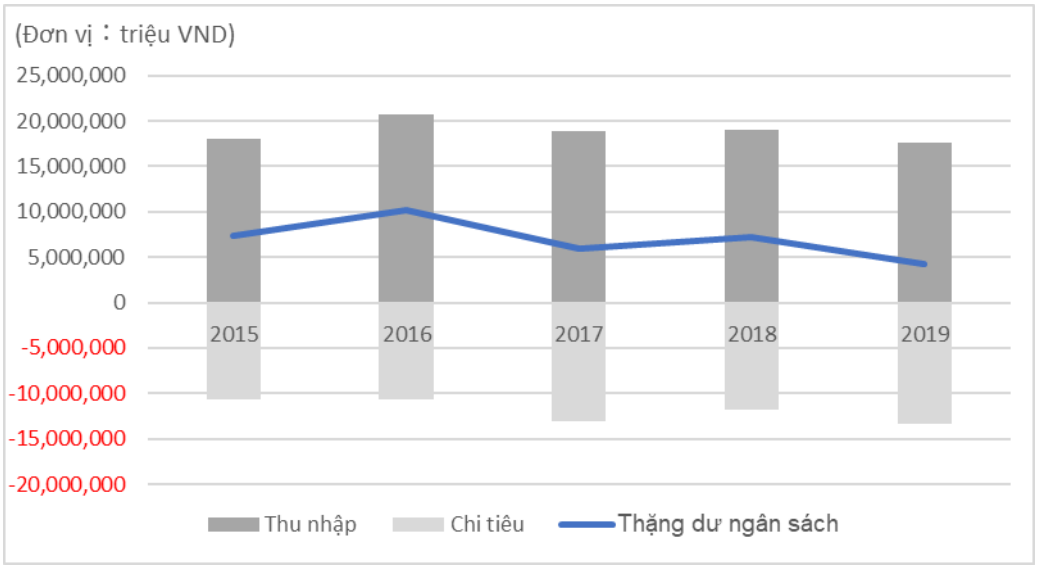
- Trong 5 năm gần đây, GDP có xu hướng tăng, tuy nhiên, tốc độ tăng ngân sách thu thấp hơn so với tốc độ tăng GDP
- Khả năng vay tăng đều theo tiến độ trả nợ
- Việc huy động vốn từ thị trường vốn gặp nhiều khó khăn do dữ liệu và thông tin tài chính công khai còn ít. Việc truy cập dữ liệu chi tiết bị hạn chế, tài khoản thu chi thỉnh thoảng có thay đổi, khiến việc khó so sánh giữa các năm. Ngoài ra, có những phần dữ liệu tính toán không khớp nhau, do đó thiếu sự tin cậy. Những thông tin này thường được công bố bằng tiếng Việt, và không được cung cấp đủ cho các nhà tài trợ quốc tế.

(i) Thu và chi

Trong giai đoạn 2015-2019, tuy phần thu tăng không đáng kể nhưng ngân sách vẫn có thặng dư [*][2].Dự toán ngân sách được dự chi trong 02 năm, trong đó thu chi ngân sách từ tài khóa năm trước có thể được chuyển sang năm sau. Ngân sách mỗi năm có thể được hạch toán như bảng dưới đây. Cách thức tương tự cũng được áp dụng cho phân tích thu

[2] Theo một số báo cáo, nửa đầu năm 2021, ngân sách bị giảm do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19. Nguồn: https://access-online.net/?p=5350

chi phía dưới.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.6: Thu chi của thành phố Đà Nẵng

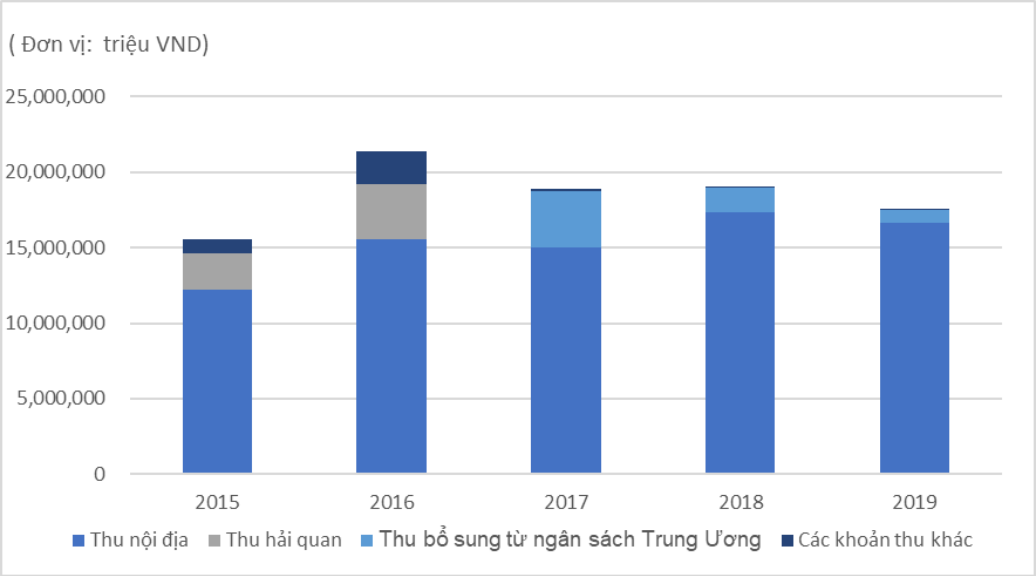
(ii) Nguồn thu ngân sách

Chính quyền địa phương có 02 loại nguồn thu chính:"Nguồn thu hoàn toàn thuộc về chính quyền địa phương (Thuế đất ở, thuế tài nguyên không bao gồm dầu khí, và thuế doanh nghiệp, v.v.)" và "Các khoản thu được phân chia theo tỷ lệ giữa trung ương và địa phương (Thuế giá trị gia tăng không bao gồm nhập khẩu, thuế thu nhập doanh nghiệp không phải là doanh nghiệp hạch toán độc lập, thuế thu nhập đối với người có thu nhập cao)". Tỷ lệ phân bổ nguồn thu do Ủy ban thường vụ Quốc hội quyết định; Tuy nhiên từ năm 2017-2020, Đà Nẵng được phân bổ 68% nguồn thu cho thành phố Đà Nẵng và 32% cho ngân sách Trung ương. [*][3]

Số thu từ năm 2015 đến 2019 không tăng nhiều, với xu hướng chung là đi ngang. Cấu phần chính là thu nội bộ, chủ yếu bao gồm thu thuế từ các công ty và tiền sử dụng đất.

Do sự khác biệt về định dạng dữ liệu tài chính của Sở Tài chính giữa 2 giai đoạn (2015-2016) và (2017-2019), rất khó để so sánh phân tích dữ liệu giữa 2 giai đoạn.

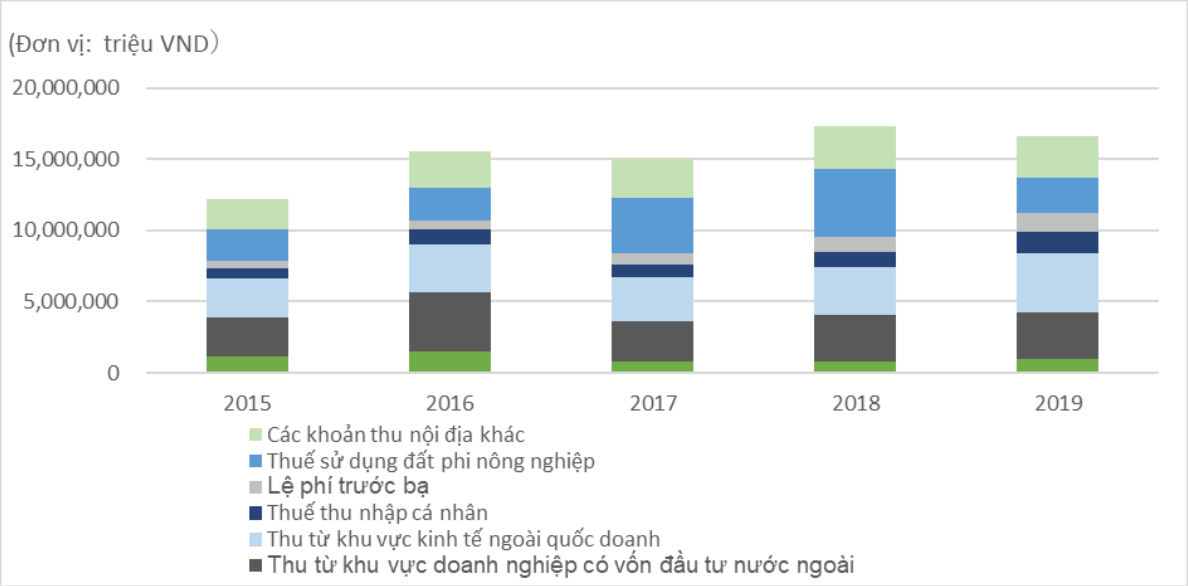
[3] Nguồn: Ngân sách cho Tp.HCM: Ngược đời bội thu và bội chi (VnEconomy)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.7: Sự thay đổi và cấu thành thu ngân sách

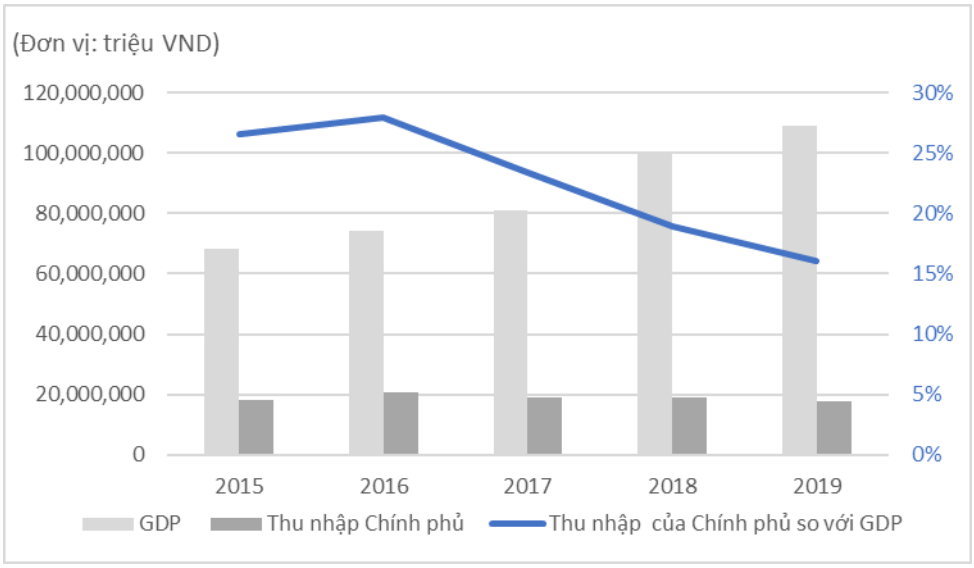
Phần dưới đây sẽ phân tích khoản thu nội bộ chiếm tỷ trọng lớn trong tổng thu. Nguồn thu chính là thu thuế. Thuế từ các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và khu vực tư nhân chiếm tỷ trọng lớn trong nguồn thu, mà nguồn thu này cũng đáng kể trong phần tiền thu sử dụng đất. Nhìn chung, số thu có xu hướng tăng dần do phần tăng từ tiền thu sử dụng đất và thuế của các công ty tư nhân.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.8: Sự thay đổi và cấu thành thu nội bộ

Tỷ trọng thu ngân sách trên GDP đang có xu hướng giảm do nguồn thu của thành phố Đà Nẵng không tăng so với mức tăng GDP, mặc dù GDP tăng do cả tốc độ tăng dân số và GDP bình quân đầu người.



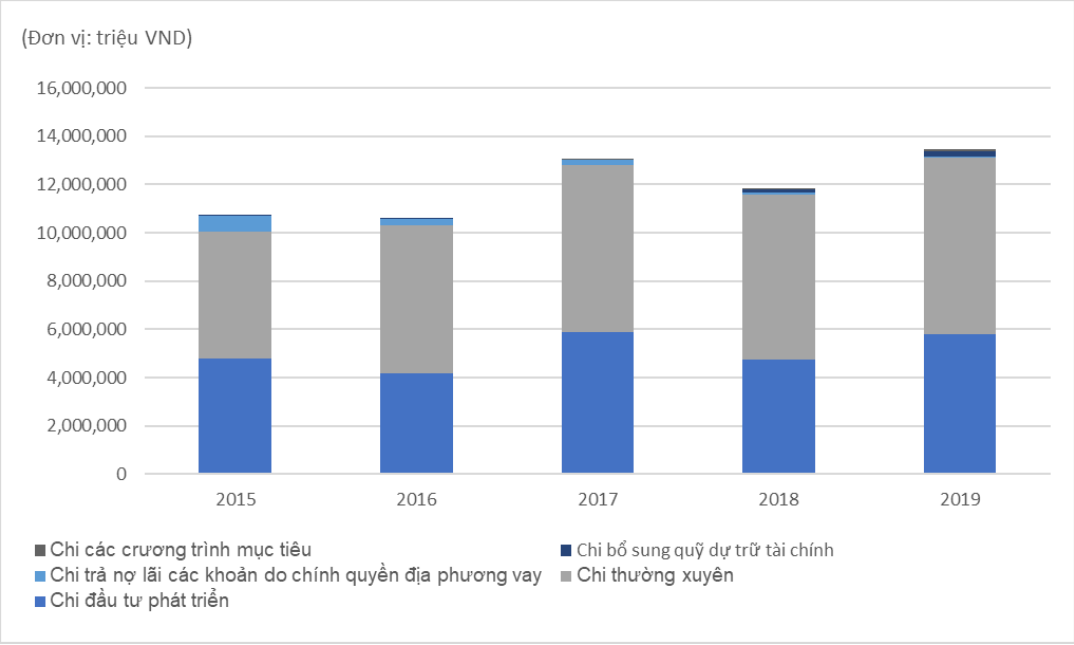
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.9: Thu ngân sách so với GDP

(iii) Chi ngân sách

Các chi tiêu chính là chi thường xuyên và chi đầu tư phát triển. Các khoản chi thông thường là các khoản chi liên quan đến chi phí hoạt động của chính quyền thành phố (ví dụ như tiền lương của nhân viên) và các dịch vụ do chính quyền thành phố điều hành (Giáo dục và chăm sóc y tế). Phần chi đầu tư phát triển được sử dụng cho các công trình hạ tầng kinh tế, hạ tầng xã hội do thành phố quản lý.

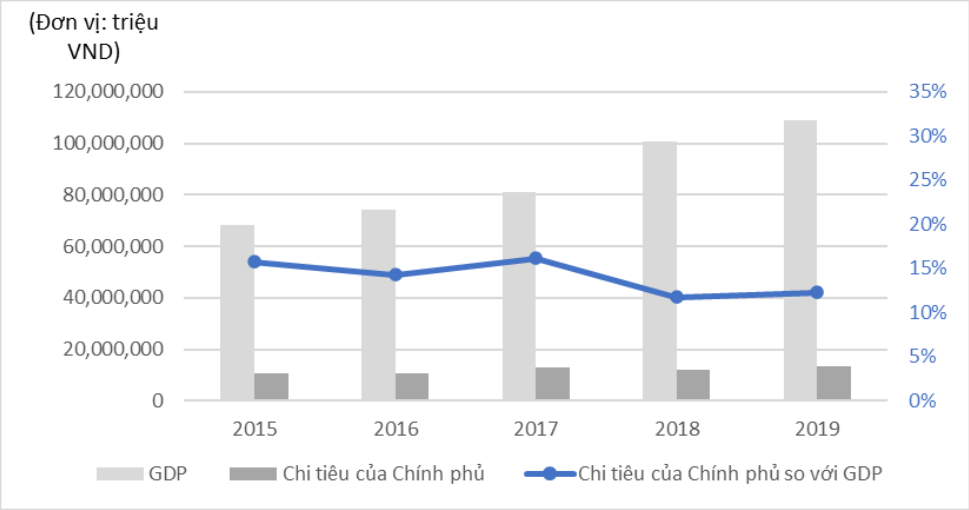
Chi tiêu của thành phố Đà Nẵng trong 5 năm qua có xu hướng tăng vừa phải. Chi tiêu thông thường, chiếm tỷ trọng đáng kể hàng năm, tăng vừa phải. Chi tiêu vãng lai tăng góp phần làm tăng tổng chi tiêu. Chi tiêu phát triển nhìn chung không đổi, chỉ biến động nhẹ qua từng năm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.10: Sự thay đổi và cấu thành chi ngân sách

Tỷ lệ chi tiêu trên GDP tương tự như tỷ lệ thu nhập trên GDP. Mặc dù GDP thành phố Đà Nẵng tăng – do dân số và GDP bình quân đầu người tăng – nhưng thu của thành phố không tăng so với mức tăng của GDP và tỷ lệ chi trên GDP cũng có xu hướng giảm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.11: Chi ngân sách so với GDP

(2) Các nguồn tài trợ thay thế ngoài Ngân sách

Như đã đề cập ở trên, xu hướng thu chi cho thấy nguồn thu ngân sách đang chững lại; do đó, các nguồn tài chính thay thế khác ngoài nguồn Ngân sách chung cần được xem xét đánh giá cho các dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn. Ví dụ một số nguồn là phát hành trái phiếu địa phương, vay từ các quốc gia khác và vay từ nhà tài trợ. Ở Việt Nam, có thể vay các khoản vay với chi phí thấp từ các tổ chức quốc tế như Ngân hàng Thế giới, JICA và các nhà tài trợ quốc tế khác; các khoản vay này giúp thành phố giảm đáng kể gánh nặng tài chính. Tuy nhiên, khi vay tiền, có một số quy định như giới hạn vay.

Nghị định của Chính phủ quy định một số cơ chế đặc thù liên quan đến đầu tư, tài chính, ngân sách và quản lý thành phố Đà Nẵng (Nghị định số 144/2016 / NĐ-CP ngày 01/11/2016) quy định mức trần với mức vay không quá 40% ngân sách thành phố hàng năm. Tuy nhiên, bản sửa đổi năm 2020 đề xuất rằng giới hạn vay – từ Chính phủ trung ương, các tổ chức tài chính và Chính phủ nước ngoài – không được vượt quá 60% ngân sách hàng năm của thành phố [*][4].

Theo các quy định khác về cấp vốn, chính quyền các địa phương không được phép vay vốn trực tiếp từ nước ngoài theo Nghị định quy định về quản lý nợ của chính quyền cấp tỉnh (Số 93/2018/ND-CP). Nghị định này cũng quy định các tổ chức, cá nhân không được bảo lãnh phát hành trái phiếu, vay vốn ở thị trường trong nước và nước ngoài. Do đó, nếu chính quyền địa phương vay từ chính phủ nước ngoài, tỉnh cần vay vốn thông qua trung ương.

Chính quyền địa phương cũng có thể vay vốn, với sự chấp thuận của Hội đồng nhân dân, để trang trải các khoản thâm hụt tài chính của họ hoặc để trả nợ gốc vay. Ngoại trừ việc Chính phủ vay lại Nguồn vốn Hỗ trợ Phát triển Chính thức (ODA), khoản vay này phải được

[4] Source: https://www.mof.gov.vn/webcenter/portal/mbtc/r/m/fd_btccd/pduthvaba/pduthdalayka5_chitiet?id=15664&_afrLoop=1366360272485329#%40%3F_afrLoop%3D1366360272485329%26id%3D15664%26rightWidth%3D0%26showFooter%3Dfalse%26showHeader%3Dfalse%26_adf.ctrl-state%3D1d5obg1k5c_4

thực hiện bằng VND[*][5].

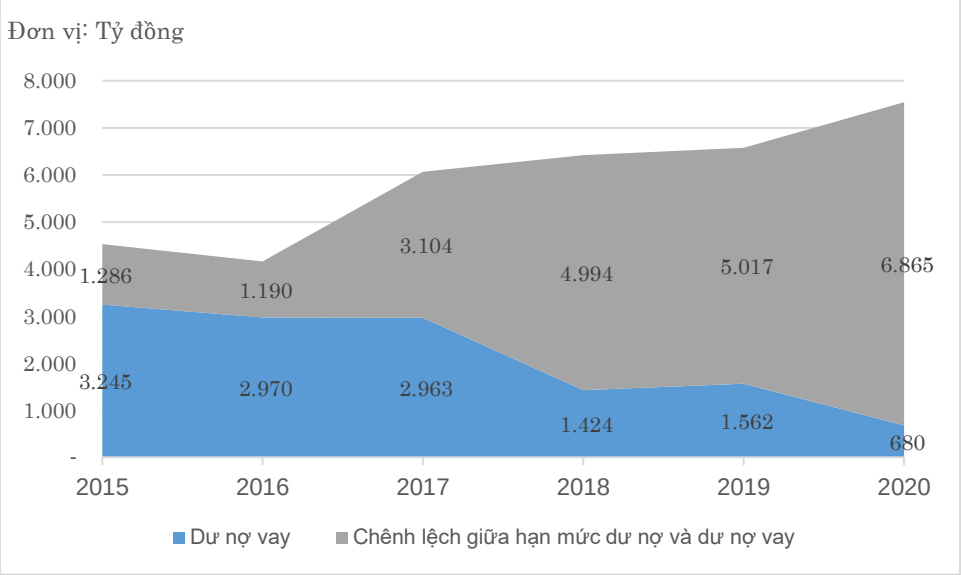
Đoàn Nghiên cứu JICA đã phân tích những thay đổi trong số tiền vay thực tế và số tiền ký quỹ cho vay (biên độ giữa giới hạn vay và số tiền vay hiện tại, được tính bằng cách trừ đi số tiền vay trong hạn mức vay). Tại thời điểm đầu năm 2020, dư địa vay còn tương đối lớn với biên độ vay rộng. Tuy nhiên trước đó trong giai đoạn 2015, mức nợ/ khoản vay đã gần chạm đến hạn mức vay (chủ yếu là trái phiếu chính quyền địa phương) và không còn dư địa cho vay. Số dư trái phiếu chính quyền địa phương là 2.600 tỷ đồng vào đầu năm 2016 đã được mua lại 1.500 tỷ đồng vào năm 2017 và 1.100 tỷ đồng vào năm 2019. Như vậy, tất cả trái phiếu đã được mua lại vào đầu năm 2020, còn số dư dư nợ giảm đáng kể. Biên độ cho vay được mở rộng vào đầu năm 2020, với biên độ gấp khoảng 10 lần dư nợ cho vay. Kể từ đầu năm 2020, mặc dù trái phiếu địa phương mới không được phát hành, vẫn còn các khoản vay từ các quốc gia khác cho các dự án cơ sở hạ tầng (Giả định rằng các khoản vay nước ngoài cho các dự án cơ sở hạ tầng được thực hiện thông qua Chính phủ).

Bảng 2.5: Số dư các khoản vay và vay ký quỹ đầu năm

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hạn mức dư nợ vay tối đa	4.531	4.160	6.067	6.418	6.578	7.544
Dư nợ vay (đầu năm)	3.245	2.970	2.963	1.424	1.562	680
Chênh lệch giữa dư nợ tối đa và dư nợ vay	1.286	1.190	3.104	4.994	5.017	6,865
Dư nợ vay trên hạn mức dư nợ tối đa	140%	140%	205%	451%	421%	1.110%

Trái phiếu chính quyền địa phương (đầu năm)	N/A	N/A	2,600	1,100	1,100	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên số liệu thu thập từ trang web Sở Tài chính Đà Nẵng

Hình 2.12: Dư nợ đầu kỳ và chênh lệch dư nợ trần vay tối đa

Như đã đề cập ở trên, trần/ hạn mức cho vay được Chính phủ công bố đến năm 2020 là 7.544 tỷ đồng và dư nợ cho vay đầu năm 2020 là 680 tỷ đồng. Tuy nhiên, theo Thời báo Tài Chính ngày 11/8/2021, cơ quan truyền thông của bộ Tài Chính có đề cập đến hạn mức vay năm 2021 ước tính là 4.977 tỷ đồng, và dư nợ ước tính là 1.611 tỷ đồng vào cuối năm

[5] Source: https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-chinh-nha-nuoc/Nghi-dinh-93-2018-ND-CP-quy-dinh-ve-quan-ly-no-cua-chinh-quyen-dia-phuong-372142.aspx

2021. Có thể nói rằng thu nhập của Chính phủ giảm dẫn đến việc giảm mức trần của tổng các khoản vay. Thu nhập của Chính phủ giảm có thể là do tình hình kinh tế khó khăn trong đại dịch Covid-19. Theo bài báo này, Bộ Tài chính một lần nữa đề xuất nâng mức trần vay từ 40% ngân sách hàng năm của thành phố lên 60%. Nếu đề xuất này được thực hiện, mức trần cho vay năm 2021 dự kiến khoảng 7.500 tỷ đồng và biên độ vay cuối 2021 ước tính khoảng 5.900 tỷ đồng.

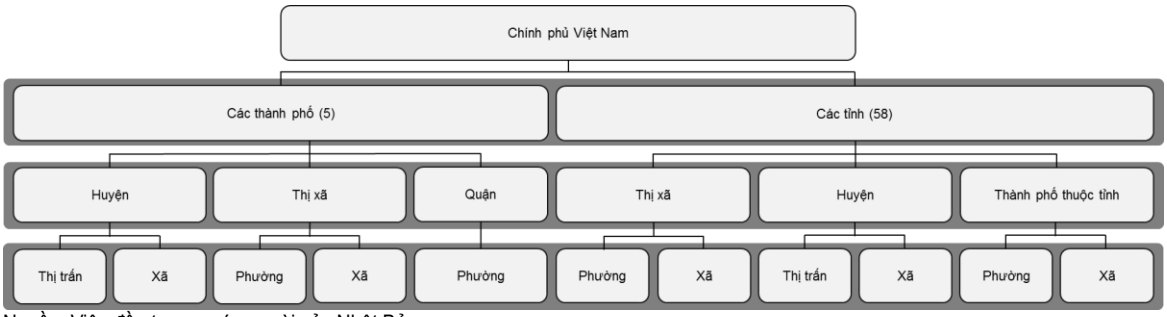
Năm 2022, hạn mức cho vay lại của Đà Nẵng là 5.282 tỷ đồng, với tổng dư nợ đầu kỳ là 1.099 tỷ đồng; Như vậy, biên độ vay ước tính là 4.183 tỷ đồng[6] Biên độ vay bình quân hàng năm còn thấp so với tổng kế hoạch dầu tư cơ sở hạ tầng. của thành phố Đà Nẵng như trình bày trong bảng 2.22.

[6] Nguồn: http://www.taichinh.danang.gov.vn Phụ lục II Công bố thông tin nợ công

2.2 Rà soát các chính sách và quy hoạch đô thị

2.2.1 Hệ thống hành chính của Việt Nam

Năm 2013, theo Điều 110 của Hiến pháp, các đơn vị hành chính của Việt Nam được chia thành cơ quan hành chính trực thuộc trung ương (thành phố) và tỉnh, thành phố bao gồm huyện, thị xã và quận, tỉnh bao gồm thị trấn, huyện và thành phố thuộc tỉnh, tất cả được chia thành ba cấp quản trị. Ngoài ra, còn có những đặc khu kinh tế do Quốc hội phê duyệt.



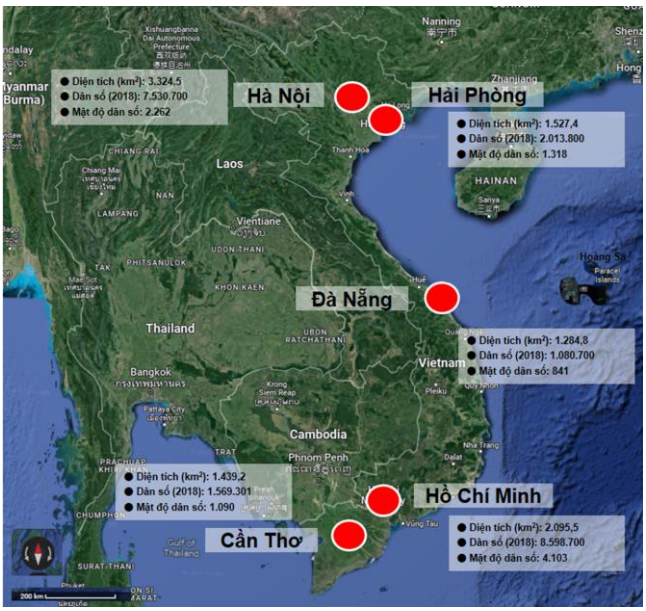
Nguồn: Viện đầu tư ra nước ngoài của Nhật Bản

Hình 2.13: Các đơn vị hành chính Trung ương và địa phương ở Việt Nam

Trục Bắc Nam của Việt Nam được chia thành 3 miền: Bắc, Trung, Nam – do sự khác biệt về mô hình phát triển xuất phát từ các yếu tố lịch sử, địa lý và khí hậu. Về mặt địa lý, phía Bắc Việt Nam giáp Trung Quốc, thành phố hành chính Hà Nội là trung tâm phát triển của khu vực Miền Bắc, phía Nam giáp ASEAN (Campuchia) và phát triển xung quanh thành phố kinh tế Hồ Chí Minh.

Đà Nẵng là thành phố thương mại lớn thứ 3 của Việt Nam và là trung tâm phát triển của miền Trung, nhưng thành phố tụt hậu so với sự phát triển tương ứng của miền Bắc và miền Nam. Về địa lý khu vực này dài và hẹp, với nhiều dãy núi và khí hậu khắc nghiệt nên sản lượng nông nghiệp thường thấp và nền tảng cho phát triển công nghiệp còn yếu.

Tuy nhiên Chính phủ Việt Nam đã coi việc phát triển miền Trung là mục tiêu quan trọng và việc mở hành lang Đông-Tây được kỳ vọng là chất xúc tác cho sự phát triển của khu vực miền Trung trong tương lai.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.14: Tổng quan về các khu vực và thành phố ở Việt Nam

2.2.2 Hệ thống quy hoạch tại Việt Nam

Ở Việt Nam, các Quy hoạch phát triển Kinh tế - xã hội, Quy hoạch Xây dựng và các quy hoạch ngành được xây dựng riêng lẻ và chưa có sự phối hợp đầy đủ giữa các quy hoạch. Sau khi Luật Quy hoạch 2017 được ban hành vào năm 2017, các quy hoạch này đã được tích hợp (xem Hình 2.15).

Ở cấp quốc gia, Quy hoạch sử dụng đất, Quy hoạch không gian biển và 39 quy hoạch ngành được lập theo Quy hoạch tổng thể quốc gia. Ở cấp tỉnh, các quy hoạch ngành được bao gồm trong Quy hoạch tổng thể tích hợp và do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Tại các thành phố trực thuộc Trung ương, trong đó có thành phố Đà Nẵng, Quy hoạch xây dựng thành phố được lập theo Quy hoạch tổng thể tích hợp.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.15: Hệ thống quy hoạch tại Việt Nam

2.2.3 Các quy hoạch của Việt Nam và các luật liên quan

Bảng dưới đây tóm tắt từng quy hoạch và luật liên quan đến chính sách đất đai và thực hiện quy hoạch.

Bảng 2.6: Tổng quan hệ thống quy hoạch

Hệ thống quy hoạch	Nội dung
(i) Hệ thống Quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội (nay được gọi là Quy hoạch Tổng thể tích hợp, trước đây là Quy hoạch phát triển KTXH)	・Đây là quy hoạch chiến lược phát triển đặt ra mục tiêu cho đầu tư phát triển, tích hợp các đề xuất bao gồm các quy hoạch ngành (giao thông, công nghiệp, giáo dục, phúc lợi, v.v..) với sự tham gia chuẩn bị của tất cả các ban ngành liên quan ・Quy hoạch phát triển KTXH Quốc gia bao gồm “Chiến lược 10 năm phát triển KTXH” và “Kế hoạch 5 năm phát triển KTXH”, trong đó chiến lược 10 năm phân chia thành 2 thời kỳ ・Chiến lược 10 năm từ 2011-2020 có mục tiêu “đặt nền móng để đến năm 2020 đất nước cơ bản trở thành nước công nghiệp tiên tiến và đẩy mạnh

Hệ thống quy hoạch	Nội dung
	công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo con đường XHCN" ・Cả "Chiến lược 10 năm" và "Kế hoạch 5 năm" đều do Bộ Kế hoạch Đầu tư (Bộ KHĐT) chủ trì, điều phối các ban ngành liên quan để hoàn thiện và trình Chính phủ tham vấn phê duyệt. ・Hệ thống lập Quy hoạch phát triển KTXH áp dụng thủ tục từ dưới lên, theo đó các cấp địa phương đệ trình đề xuất lên cấp cao hơn để biên soạn và trình Bộ KHĐT tổng hợp trên phạm vị toàn quốc.
(ii) Hệ thống Quy hoạch không gian (Quy hoạch xây dựng)	・Nôi dung trình bày các đề xuất chi tiết hơn về bố trí không gian sử dụng đất, tòa nhà và cơ sở hạ tầng của các tỉnh, thành phố, huyện hoặc các khu vực phát triển. ・Quy hoạch không gian thuộc thẩm quyền của Bộ Xây dựng được lập ở bốn cấp độ: (i) Định hướng Quy hoạch Phát triển Đô thị Toàn diện Quốc gia, (ii) Quy hoạch Vùng, (iii) Quy hoạch tổng thể, (iv) Quy hoạch chi tiết (Quận, Huyện, Khu công nghiệp, dự án phát triển).
(iii) Quy hoạch ngành	・Quy hoạch ngành đưa ra các mục tiêu và chiến lược của các bộ và các ban ngành của chính quyền địa phương trong các lĩnh vực riêng (như cấp nước, giao thông đô thị, công nghiệp, v.v.).

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên Diễn đàn Luật và Pháp lý Việt Nam, Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch

Bảng 2.7: Tổng quan về Luật Việt Nam

Luật	Nội dung
Luật Quy hoạch (2017)	・Luật Quy hoạch đánh dấu sự chuyển đổi thể chế nhằm đồng bộ và thống nhất các quy định về quy hoạch hiện hành. Luật quy định việc lập, thẩm định, quyết định hoặc phê duyệt, công bố, thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tổng thể. Quy hoạch tổng thể ngành quốc gia và quy hoạch kỹ thuật và quy hoạch chuyên ngành được liệt kê trong hai phụ lục của Luật. ・Thời hạn của các quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia là 10 năm, tầm nhìn 30-50 năm đối với quy hoạch chung cấp quốc gia hoặc 20-30 năm đối với quy hoạch cấp vùng, cấp tỉnh.
Quy hoạch Xây dựng (2013)	・Chương 2 của Luật Xây dựng quy định về quy hoạch xây dựng gồm 4 loại quy hoạch: (i) Quy hoạch xây dựng vùng; (ii) Quy hoạch xây dựng đô thị; (iii) Quy hoạch xây dựng khu chức năng đặc thù; (iv) Quy hoạch xây dựng nông thôn. ・**(i) Quy hoạch xây dựng vùng** (Quy định tại Mục 2, Chương 2) Quy hoạch xây dựng vùng được thực hiện cho các vùng sau: Vùng liên tỉnh; Vùng tỉnh; Các vùng liên huyện; Các khu vực huyện; Khu chức năng đặc thù; Vùng nằm dọc theo đường cao tốc, hành lang kinh tế liên tỉnh. ・**(ii) Quy hoạch xây dựng đô thị** (Quy định tại Mục 18 Chương 2 Luật Quy hoạch đô thị) Các loại quy hoạch đô thị là: 1. Quy hoạch chung thành phố trực thuộc trung ương, thành phố thuộc tỉnh, thị xã, thị trấn và khu đô thị mới; 2. Quy hoạch phân khu được lập cho các khu vực trong thành phố, thị xã, khu đô thị mới; 3. Quy hoạch chi tiết được lập cho các khu vực đáp ứng yêu cầu phát triển và quản lý đô thị hoặc nhu cầu đầu tư xây dựng. **(iii) Quy hoạch xây dựng khu chức năng đặc thù** (Quy định tại Mục 3, Chương 2) Quy hoạch xây dựng khu chức năng đặc thù được thực hiện đối với các khu chức năng sau: Khu kinh tế; Khu công nghiệp, Khu chế xuất, Khu công nghệ cao; Khu du lịch, nghỉ dưỡng sinh thái; Khu bảo tồn; khu di tích cách mạng, lịch sử - văn hóa; Khu nghiên cứu và đào tạo; Khu thể dục thể thao; Sân bay, cảng biển; Các khu hạ tầng kỹ thuật đầu mối; Các khu chức năng đặc thù khác được xác định theo quy hoạch xây dựng vùng đã được phê duyệt hoặc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định thành lập. ・**(iv) Quy hoạch xây dựng nông thôn** (Quy định tại Mục 4, Chương 2) Quy hoạch xây dựng nông thôn được thực hiện đối với xã, điểm dân cư nông thôn. Quy hoạch xây dựng nông thôn được phân thành các cấp sau: Quy hoạch chung xây dựng được thực hiện cho toàn bộ địa giới hành chính của xã; Quy hoạch chi tiết xây dựng được lập cho các điểm dân cư nông thôn

Luật	Nội dung
Luật Quy hoạch đô thị (2009)	・ Luật điều chỉnh các hoạt động quy hoạch đô thị, tổ chức thực hiện quy hoạch đô thị và quản lý phát triển đô thị theo quy hoạch. ・ Như đã mô tả trong Luật Xây dựng, các loại quy hoạch đô thị gồm: 1. Quy hoạch chung; 2. Quy hoạch phân khu, 3. Quy hoạch chi tiết. Ba quy hoạch này thể hiện sự phát triển của khu đô thị theo từng giai đoạn. ・ Ngoài ra còn có các quy định như: Lấy ý kiến về quy hoạch đô thị, Thẩm định và phê duyệt quy hoạch đô thị, Công bố quy hoạch và Quản lý phát triển đô thị.

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên Diễn đàn Luật và Pháp lý Việt Nam, Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch

2.2.4 Hiện trạng lập và cập nhật các loại quy hoạch quốc gia, khu vực và thành phố Đà Nẵng

Tóm tắt của từng quy hoạch của Việt Nam, khu vực miền Trung và thành phố Đà Nẵngđược mô tả trong bảng dưới đây. Chi tiết của từng lĩnh vực được đề cập trong bảng 2.6 và trong Chương 2.

Bảng 2.8: Sơ lược nội dung các quy hoạch cấp cao liên quan đến thành phố Đà Nẵng

Tổ chức	Quy hoạch	Nội dung
Cấp quốc gia		
Ban Chấp hành Trung ương Đảng	Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (phê duyệt năm 2018)	・Các chính sách và nhiệm vụ trọng tâm nhằm phát triển Việt Nam trở thành quốc gia ven biển vững mạnh, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu và nước biển dâng; ngăn ngừa suy thoái môi trường, phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển, ứng dụng công nghệ để phát triển kinh tế biển bền vững.
Bộ Giao thông Vận tải (MOT)	Chiến lược phát triển đường sắt quốc gia đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 (phê duyệt năm 2015)	・Mục tiêu đến năm 2020: Nâng cấp tuyến đường sắt hiện có để tăng tốc độ chạy tàu. Nghiên cứu phương án đầu tư tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi 1.435m. Xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. ・Mục tiêu từ năm 2020 đến năm 2030: Khai thác hiệu quả tuyến đường sắt hiện có. Khởi công xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao, ưu tiên các đoạn có nhu cầu lớn trên trục Bắc - Nam và theo khả năng huy động vốn. Xây dựng và khai thác các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. ・Tầm nhìn đến năm 2050: Hoàn thành xây dựng hệ thống đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Sau năm 2050, vận hành hệ thống đường sắt với tốc độ chạy tàu 350 km h. Hoàn thành xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị tại các thành phố khác theo quy hoạch đã được phê duyệt.
Bộ Giao thông Vận tải (MOT)	Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (phê duyệt tháng 10/2021)	・Mạng lưới đường sắt giai đoạn 2021-2030: 16 tuyến với 4.871 km, gồm 7 tuyến hiện hữu (2.440 km) và 9 tuyến quy hoạch phát triển mới (2.431 km). Tuyến cao tốc từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm dài 1.545 km sẽ được quy hoạch và bắt đầu đầu tư trong giai đoạn này. ・Mạng lưới đường sắt đến năm 2050: 25 tuyến với 6.409 km. Hoàn thành tuyến đường sắt tốc độ cao các đoạn khác (Vinh - Đà Nẵng vào năm 2040, Đà Nẵng - Nha Trang vào năm 2050). Xây dựng các tuyến kết nối vùng, các tuyến liên vùng theo nhu cầu thực tế (bao gồm tuyến kết nối các tỉnh Tây Nguyên Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước). ・Quy hoạch bao gồm việc di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm đô thị về phía Tây thành phố; xây dựng đường sắt mới song song với Đường cao tốc (phía Đông) trên cùng hành lang với Đường sắt Bắc Nam tốc độ cao trong tương lai; xây dựng ga hàng hóa tại Kim Liên để kết nối với Cảng Liên Chiểu.
Bộ Giao thông Vận tải (MOT)	Quy hoạch tổng thể phát triển mạng lưới cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 (phê duyệt tháng 9/2021)	・Cảng biển Đà Nẵng được xếp vào loại cảng biển loại I, được định hướng là một trong năm cảng biển đặc biệt tiềm năng của Việt Nam. ・Sau năm 2030, Cảng Tiên Sa sẽ từng bước được chuyển đổi công năng sang phục vụ du lịch, phù hợp với tiến độ đầu tư Cảng Liên Chiểu. ・Dự kiến hoàn thành đầu tư Cảng Liên Chiểu vào năm 2050, có khả năng tiếp nhận tàu đến 100.000 DWT
Cấp vùng		
Bộ Kế hoạch Đầu tư (MPI)	Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Phê duyệt năm	・Mục tiêu đến năm 2020: Phát triển Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (gồm Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định) trở thành khu vực phát triển năng động, nhanh và bền vững, là động lực thúc đẩy sự phát triển của Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, là cửa ngõ ra biển quan trọng của Vùng Tây Nguyên và Vùng Tam giác phát triển Campuchia-Lào-Việt Nam và Hành lang kinh tế Đông Tây. ・Định hướng đến năm 2030: Tiếp tục là khu vực phát triển năng động, chất lượng tăng trưởng ngày càng cao, có cảnh quan đẹp, là trung tâm du lịch, dịch vụ chất lượng cao

	2014)	của cả nước và khu vực Đông Nam Á. Thành phố Đà Nẵng là một trong những trung tâm du lịch, thương mại và giao thương quốc tế lớn của Vùng và cả nước. ・Đối với thành phố Đà Nẵng: Phát triển du lịch bằng việc triển khai các địa danh văn hóa, lịch sử, cảnh quan thiên nhiên ven biển dọc Hải Vân-Sơn Trà-Bà Nà; Phát triển trung tâm nghề cá gắn với ngư trường Biển Đông và Hoàng Sa; Xây dựng các trung tâm dạy nghề công nghệ cao, chất lượng cao, trung tâm y tế chuyên khoa cho toàn vùng; Nâng cấp và mở rộng Sân bay Đà Nẵng; Xây dựng đường cao tốc đoạn La Sơn - Đà Nẵng, Đà Nẵng - Quảng Ngãi; Nâng cấp Cảng Đà Nẵng.
Bộ Kế hoạch Đầu tư (MPI)	Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội vùng Duyên hải miền Trung đến năm 2020 (Phê duyệt năm 2008)	・Mục tiêu: Phát triển vùng ven biển miền Trung trở thành vùng kinh tế phát triển về hướng Đông và là một trong những hành lang kinh tế Bắc - Nam quan trọng. ・Đối với thành phố Đà Nẵng: Phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm kinh tế biển của Vùng và là một trong ba trung tâm kinh tế biển lớn của cả nước. Phát triển hạ tầng kỹ thuật ven biển, bao gồm: Đường cao tốc đoạn Cam Lộ - Đà Nẵng, Đà Nẵng - Quảng Ngãi; Hạ tầng kỹ thuật hành lang kinh tế Đà Nẵng - Dung Quất - Nhơn Hội; Cảng Liên Chiểu là cảng cửa ngõ; Nâng cấp Sân bay Đà Nẵng. Phát triển Đà Nẵng trở thành trung tâm đào tạo nguồn nhân lực cho vùng, Đại học Đà Nẵng trở thành trung tâm quốc gia về giáo dục đại học và nghiên cứu khoa học. Hình thành trung tâm nghiên cứu khoa học - công nghệ biển, v.v
Cấp tỉnh		
Sở Kế hoạch Đầu tư thành phố Đà Nẵng (DPI)	Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Phê duyệt năm 2020)	・Mục tiêu: Xây dựng Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và khu vực Đông Nam Á; một thành phố sinh thái, hiện đại, thông minh và thành phố đáng sống. Mục tiêu: + Giai đoạn 2016-2020: Tăng trưởng kinh tế 8-9%/năm; Cơ cấu kinh tế: dịch vụ 64-65%, công nghiệp - xây dựng 33-34%, nông nghiệp 1-2%; Về môi trường: Tỷ lệ chất thải rắn được thu gom và xử lý 95% (huyện Hòa Vang 80%), tỷ lệ nước thải được thu gom và xử lý đạt quy chuẩn trước khi thải ra môi trường 60%, tỷ lệ dân số nông thôn được sử dụng nước hợp vệ sinh 95-97%, rừng độ che phủ 43-44%; Về văn hóa - xã hội: Dự báo dân số khoảng 1,6 triệu người (kể cả quy đổi), trong đó dân số chính thức (không kể khách tham quan) khoảng 1,17 triệu người. ・Đến năm 2030: Phấn đấu tốc độ tăng trưởng kinh tế giai đoạn 2021-2030 đạt 12%/năm. Cơ cấu kinh tế: khu vực dịch vụ 67-68%, công nghiệp và xây dựng 31-32%, nông nghiệp 1%. Dân số dự báo khoảng 2,5 triệu người (quy đổi), trong đó dự báo dân số chính thức (không tính khách) khoảng 1,5 triệu người. Tỷ lệ chất thải rắn được thu gom và xử lý đạt 100%, tỷ lệ nước thải được thu gom và xử lý đạt 80%, tỷ lệ cây xanh đô thị 6 - 8m2 / người, tỷ lệ dân cư nông thôn được sử dụng nước hợp vệ sinh đạt 100%. Độ che phủ của rừng khoảng 45%.
Sở Kế hoạch Đầu tư thành phố Đà Nẵng (DPI)	Quy hoạch thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 (Quy hoạch tổng thể tích hợp)	・Sở KHĐT đang chủ trì xây dựng Quy hoạch tổng thể tích hợp trên cơ sở lồng ghép các định hướng phát triển đề xuất của các ngành, lĩnh vực và quận, huyện liên quan đến kết cấu hạ tầng, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên địa bàn thành phố, có tính đến các yếu tố liên vùng và hội nhập kinh tế quốc tế. ・Mục tiêu của Quy hoạch tổng thể tích hợp: Đề xuất phương hướng, nhiệm vụ và giải pháp đẩy mạnh thực hiện các đột phá chiến lược; hướng tới sự phát triển bền vững trên cả 3 trụ cột: kinh tế - xã hội - môi trường trên địa bàn thành phố Đà Nẵng trong dài hạn. Tổ chức không gian phát triển kinh tế - xã hội đảm bảo sự kết nối đồng bộ giữa quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và quy hoạch thành phố Đà Nẵng nhằm khai thác tối đa tiềm năng, lợi ích của thành phố Đà Nẵng để phát triển nhanh và bền vững. ・Quy hoạch này hiện đang được hoàn thiện và dự kiến sẽ được trình lên Trung ương để phê duyệt vào tháng 6 năm 2022
Sở Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng (DOT)	Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Phê duyệt năm 2014)	・Chỉ tiêu: Tỷ lệ đất giao thông trong đô thị chiếm 20% - 26% đất xây dựng đô thị; Mật độ đường đến năm 2020 là 3-5 km / km2, đến năm 2030 là 5-6 km / km2; Mật độ mạng lưới giao thông công cộng 2-2,5 km / km2 đất xây dựng đô thị; Diện tích đất giao thông tĩnh đạt 3 - 4% diện tích đất xây dựng đô thị. ・Hệ thống giao thông công cộng: 1 tuyến tàu điện ngầm (Metro) kết nối các đô thị phía Bắc, trung tâm và phía Nam; 03 tuyến tàu điện (Tramway) và 04 tuyến buýt nhanh (BRT). Thị phần vận tải hành khách công cộng đạt 15-20% vào năm 2020 và 25-35% vào năm 2030. ・Đường sắt: Đến năm 2020 di dời ga đường sắt ra khỏi trung tâm thành phố và xây dựng ga Đà Nẵng mới rộng 33ha (giai đoạn 1), ga Kim Liên mới. Đến năm 2030, đầu tư xây dựng hoàn chỉnh các hạng mục di dời đường sắt ra ngoài thành phố, xây dựng 20km đường sắt quốc gia và hầm Hải Vân mới.

		・Vận tải hàng không: Nâng cấp Cảng hàng không Đà Nẵng phục vụ 6 triệu lượt khách/năm, 200.000 tấn hàng/năm vào năm 2020; 10 triệu hành khách/năm, 1 triệu tấn hàng hóa/năm vào năm 2030. ・Cảng biển: Phát triển cảng Đà Nẵng thành cảng tổng hợp quốc gia, định hướng là cửa ngõ quốc tế của khu vực miền Trung.
Sở Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng (DOT)	Nghiên cứu khả thi về phát triển dịch vụ xe đạp công cộng tại thành phố Đà Nẵng theo hình thức đối tác công tư (PPP) (Phê duyệt năm 2019)	・Dịch vụ chia sẻ xe đạp được đề xuất tại khu vực nội thành Đà Nẵng nhằm giúp tăng cường kết nối, khả năng tiếp cận với mạng lưới xe buýt, chuyển đổi mô hình vận tải từ cá nhân sang phương tiện công cộng và thúc đẩy TOD, giảm thiểu ô nhiễm môi trường do khí thải. ・Kế hoạch thực hiện: 2 giai đoạn: ・Giai đoạn 1 (2020-2025): xây dựng và đưa vào hoạt động thí điểm 30 trạm chia sẻ xe đạp (150 xe đạp), tập trung chủ yếu ở trung tâm thành phố và khu vực ven biển phía Đông (quận Hải Châu, Sơn Trà và Ngũ Hành Sơn). ・Giai đoạn 2 (2026-2030): phát triển thêm 40 trạm (thêm 200 xe đạp), mở rộng tuyến trên toàn thành phố và bổ sung các trạm tại trung tâm nội thành và các quận Thanh Khê, Liên Chiểu, Cẩm Lệ.
Sở Xây dựng thành phố Đà Nẵng (DOC)	Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045 (Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2021)	・Tầm nhìn / Mục tiêu: Đến năm 2030, Đà Nẵng sẽ là một phần của chuỗi cung ứng toàn cầu, là cửa ngõ của Hành lang kinh tế Đông Tây và là trung tâm kinh tế du lịch, dịch vụ và hàng hải của Việt Nam và khu vực lân cận. Theo Tầm nhìn 2045, Đà Nẵng sẽ là một đô thị thông minh với sự sáng tạo bền vững và độc đáo. ・Cấu trúc đô thị: "phát triển đô thị an toàn và an ninh" bao gồm phòng chống thiên tai và các biện pháp đối phó với các bệnh truyền nhiễm, (cấu trúc đô thị tránh dày đặc = lõi phân tán + đô thị nhỏ gọn (lõi) + thông minh (phòng chống thiên tai và dòng người), chuyển đổi sang đô thị phát triển đa tâm, mô hình cấu trúc phân cấp của các thị trấn và huyện, mô hình đô thị nén, và đô thị môi trường. ・Giao thông đô thị: MRT (2 tuyến), LRT (11 tuyến), tàu điện (2 tuyến) và phát triển mạng lưới xe buýt công cộng ・Các dự án và nguồn vốn lớn: Cảng Liên Chiểu, di dời ga đường sắt, Đại học Đà Nẵng... (vốn Trung ương), hầm Sông Hàn, hầm sân bay, nhà cộng đồng, nhà máy xử lý chất thải Khánh Sơn, ... (vốn chính quyền địa phương), tổ hợp tài chính, khu du lịch Làng Vân, tổ hợp pháo hoa quốc tế, v.v. (vốn tư nhân)
Sở Thông tin Truyền thông thành phố Đà Nẵng (DOIC)	Đề án thành phố thông minh giai đoạn 2018-2025 tầm nhìn đến năm 2030 (được phê duyệt trong năm 2018)	・Mục tiêu của Đề án là phát triển Đà Nẵng trở thành thành phố thông minh ứng dụng CNTT và cách mạng công nghiệp 4.0. Trước năm 2020, thành phố tập trung chuẩn bị cơ sở hạ tầng, nền tảng và dữ liệu thông minh. Trong giai đoạn 2021-2025, thành phố sẽ tập trung phát triển các ứng dụng thông minh. Ngoài việc áp dụng các công nghệ CNTT như chính phủ điện tử và trung tâm dữ liệu, chính sách phát triển quận Liên Chiểu như một mô hình đô thị thông minh cũng được trình bày. Giao thông thông minh cũng là một thành phần quan trọng, sẽ được phát triển bằng cách xây dựng (i) Hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh, (ii) Cơ sở dữ liệu giao thông, (iv) Cổng thông tin giao thông trực tuyến, và (iv) Hệ thống giám sát bãi đậu xe.
Ban Quản lý khu Công nghệ cao và các khu công nghiệp thành phố Đà Nẵng (HPIZA),	Đề án về “Phát triển tổng thể Khu Công nghệ cao Đà Nẵng đến năm 2030” (phê duyệt năm 2019)	・Mục tiêu: Giai đoạn 2020-2025, hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật các khu chức năng; Thu hút ít nhất 03 dự án đầu tư với quy mô vốn trên 100 triệu USD: Tỷ lệ đóng góp của Khu Công nghệ cao Đà Nẵng vào GRDP của thành phố đến năm 2025 đạt tối thiểu 10%. ・Giai đoạn 2026-2030: Phát triển hoạt động khoa học và công nghệ (KH&CN), nghiên cứu - phát triển, chuyển giao công nghệ, ươm tạo - khởi nghiệp đổi mới sáng tạo gắn với sản xuất công nghệ cao; Tỷ lệ đóng góp của Khu Công nghệ cao Đà Nẵng vào GRDP của thành phố đến năm 2030 đạt tối thiểu 15% .
Sở Tài Nguyên Môi Trường thành phố Đà Nẵng (DONRE),	Dự án (Đề án) Xây dựng Đà Nẵng - Thành phố Môi trường, Giai đoạn 2021-2030 (Phê duyệt năm 2021)	・Phạm vi của Đề án trong giai đoạn đến năm 2025 là giải quyết các vấn đề môi trường quan trọng cũng như kiểm soát chất lượng môi trường của thành phố. Trong giai đoạn đến năm 2030, mục tiêu tập trung xây dựng “một hệ thống quản lý môi trường dựa trên hệ sinh thái”. Bốn hợp phần chính bao gồm: (i) ngăn ngừa và kiểm soát ô nhiễm, (ii) cải thiện môi trường, (iii) bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học và (iv) nâng cao năng lực và nhận thức về bảo vệ môi trường với các tiêu chí và nhiệm vụ cụ thể đã được xác định. Kinh phí để thực hiện dự kiến là vốn Chính phủ (35%), vốn ODA (21%) và vốn xã hội hóa (44%).
Sở Du lịch Đà Nẵng	Kế hoạch phát triển du lịch thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025 (phê duyệt năm 2020)	・Mục đích của Kế hoạch: phục hồi ngành du lịch sau đại dịch Covid-19, góp phần phát triển bền vững trở thành ngành kinh tế mũi nhọn. Định hướng phát triển: Phát triển du lịch toàn thành phố, trọng tâm là khu vực ven biển Sơn Trà - Ngũ Hành Sơn, vịnh Đà Nẵng, khu đồi phía Tây và bán đảo Sơn Trà đảm bảo khai thác có hiệu quả nguồn nước tự nhiên, các di tích lịch sử văn hóa, cảnh quan thiên nhiên. và đa dạng sinh học; Toàn thành phố sẽ trở thành điểm du lịch hấp dẫn với 6 cụm du lịch chuyên đề (Cụm du lịch đô thị trung tâm thành phố với điểm nhấn là đô thị cổ; Cụm du lịch sinh

		thái cộng đồng miền núi, hồ phía Tây và Bán đảo Sơn Trà; Du lịch tàu biển Cụm du lịch tại cảng biển Tiên Sa; Cụm văn hóa, thể thao khu vực xung quanh trung tâm văn hóa thể thao và Khu di tích danh thắng Ngũ Hành Sơn; Cụm du lịch bãi Đông và Cụm du lịch ven vịnh Đà Nẵng)
Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (DARD)	Kế hoạch Phòng, chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025	・Đây là kế hoạch ứng phó thiên tai được thực hiện trên địa bàn thành phố Đà Nẵng trong giai đoạn 5 năm 2021-2025, làm cơ sở cho các đề xuất đầu tư, dự án xây dựng, lắp đặt thiết bị, phát triển nguồn nhân lực. ・Các biện pháp công trình và phi công trình được mô tả ở mức khái niệm để ứng phó với thiên tai tại Thành phố Đà Nẵng.
DARD	Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)	・Đề án gồm 4 chương: 1. Sự cần thiết và cơ sở pháp lý của Đề án; 2. Hiện trạng giảm nhẹ thiên tai của Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2011-2020; 3. Nỗ lực xây dựng thành phố an toàn về thiên tai đến năm 2030; và 4. Tổ chức thực hiện Đề án. ・Tác động của biến đổi khí hậu được đánh giá dựa trên các mô phỏng và các biện pháp đối phó được đề xuất đối với các rủi ro tiềm ẩn được xác định thông qua đánh giá được trình bày.

Ghi chú) ■ : Đa ngành, ■ : Giao thông, ■ : Phát triển đô thị, ■ : Môi trường; ■ : Disaster Management
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên tài liệu được thu thập

2.2.5 Rà soát các nghiên cứu và dự án

(1) Hỗ trợ Việt Nam và Thành phố Đà Nẵng của các Tổ chức của Nhật Bàn (Nghiên cứu, Khảo sát và Dự án)

Ngoài JICA là cơ quan thực hiện viện trợ phát triển chính thức (ODA) của chính phủ Nhật Bản hợp tác quốc tế, nội dung sau đây cũng đánh giá những nỗ lực đóng góp của một số tổ chức, bộ ngành của chính phủ Nhật Bản như Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch (MLIT), Bộ Môi trường (MOE), Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp (METI) và Bộ Y tế, Lao động và Phúc lợi (MHLW).

Bảng dưới đây liệt kê các dự án do JICA và các tổ chức của Nhật Bản thực hiện trong 15 năm qua, mỗi dự án được tóm tắt theo trình tự thời gian và theo lĩnh vực.

Bảng 2.9: Danh mục các nghiên cứu, khảo sát và chương trình dự án của JICA

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Nghiên cứu chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (DaCRISS)	Cấp vùng	2008 | 2010	UD UT EV DM IF	・Mục tiêu của dự án là xây dựng chiến lược phát triển cho Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, chiến lược phát triển đô thị tích hợp và quy hoạch tổng thể cho thành phố Đà Nẵng, và kế hoạch hành động ngắn hạn đến năm 2015 bao gồm Nghiên cứu tiền khả thi (Pre-FS) cho các dự án ưu tiên. ・Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị đã được thành phố Đà Nẵng lập và phê duyệt dựa trên cơ sở tham khảo kết quả của Nghiên cứu này.
Dự án Cải thiện giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng (DTRIP)	Cấp thành phố	2013 | 2016	UD UT EV DM IF	・Với mục đích tăng cường năng lực của Sở Giao thông vận tải thành phố Đà Nẵng trong việc lập kế hoạch, thực hiện, đánh giá và quản lý hệ thống giao thông đô thị phù hợp với các chính sách phát triển đô thị, dự án đã thực hiện một số mô hình thí điểm như cải thiện quản lý hệ thống tín hiệu và trung tâm điều khiển giao thông, quản lý phương tiện giao thông sử dụng hệ thống thông tin địa lý (GIS) v.v.
Khảo sát thu thập dữ liệu về phát triển đô thị tích hợp bền vững tại thành phố Đà Nẵng (SIUD)	Cấp thành phố	2014 | 2016	UD UT EV DM IF	・Biên bản Ghi nhớ (MOU) được ký kết với Thành phố Đà Nẵng về Hợp tác Kỹ thuật để Phát triển Đô thị Bền vững dựa trên kinh nghiệm của Thành phố Yokohama. Một số diễn đàn phát triển đô thị đã được tổ chức nhằm đưa ra các khuyến nghị về phát triển đô thị toàn diện, quản lý tài chính tự chủ, cũng như cách thức hình thành và vận hành các dự án cơ sở hạ tầng đối tác công tư (PPP).
Khảo sát thu thập dữ liệu để xây dựng chiến lược giảm nhẹ thiên tai ở Việt Nam	Cấp quốc gia	2017 | 2018	UD UT EV DM	・Dự án nhằm xác định và phân tích các vấn đề và các biện pháp cần thiết trong lĩnh vực quản lý thiên tai ở Việt Nam và đưa ra các khuyến nghị cho chính phủ Việt Nam. ・Các dự án được JICA đề xuất hỗ trợ là: hỗ trợ quản lý thông tin để vận hành an toàn các đập; hỗ trợ đánh giá nguy cơ sạt lở đất; lập kế hoạch và cảnh báo sớm; và hỗ trợ các biện pháp đối phó với sạt lở đất để bảo tồn cơ sở hạ tầng quan trọng.

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
			IF	
Khảo sát thu thập dữ liệu phát triển cảng Liên Chiểu	Cấp quận (Liên Chiểu)	2020 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Khảo sát thu thập và cập nhật thông tin về nhu cầu xếp dỡ hàng hóa của thành phố Đà Nẵng và dự toán chi phí dự án Khu cảng Liên Chiểu nhằm khẳng định tính khả thi của quy hoạch phát triển Khu cảng Liên Chiểu, đồng thời đề xuất phân chia chức năng giữa khu vực công và khu vực tư nhân, phương thức hoạt động, quy hoạch phát triển cho khu vực xung quanh cảng, và mạng lưới đường bộ và đường sắt hiệu quả.
Khảo sát Thu thập Dữ liệu cho Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải Bền vững (VITRANSS3)	Cấp quốc gia	2020 | 2021	UD UT EV DM IF	・Mục đích của dự án này là thu thập thông tin, phân tích dữ liệu và hỗ trợ xây dựng chiến lược cơ bản về phát triển giao thông và vận tải trong Kế hoạch Tổng thể Quốc gia (NCP) và Kế hoạch Phân khu Quốc gia (NSP) về Giao thông vận tải.
Nghiên cứu thu thập và xác nhận thông tin về các dự án đầu tư phòng chống thiên tai trong lĩnh vực kiểm soát lũ lụt	Cấp vùng	2021 | 2022	UD UT EV DM IF	・Trong nghiên cứu này, một số quốc gia đang phát triển, bao gồm cả Việt Nam, đã được sàng lọc dựa trên mức độ thiệt hại do lũ gây ra dựa trên GDP trong khu vực bị ngập lụt. ・Do đó, lưu vực sông Vu Gia - Thu Bồn, giáp ranh giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam, được xác định là lưu vực ưu tiên cho các dự án kiểm soát lũ lụt ở Việt Nam. Các lưu vực được xác định được tính toán có diện tích vùng ngập lũ là 264 km^2, dân số là 211.144 người trong vùng ngập lũ và GDP là 698 triệu USD trong vùng ngập lũ
Dự án phát triển công nghệ đánh giá rủi ro sạt lở đất dọc theo các tuyến giao thông chính	Cấp vùng	2011 | 2016	UD UT EV DM IF	・Ba phần tư quốc lộ ở Việt Nam nằm trên dốc và 30% đi qua các vùng núi, nơi hàng năm xảy ra sạt lở đất do bão và mưa lớn, gây thiệt hại to lớn về tính mạng con người và kinh tế. Trong dự án này, JICA đã hỗ trợ phát triển công nghệ đánh giá rủi ro thiên tai mái dốc và đào tạo nguồn nhân lực để sử dụng công nghệ, từ đó góp phần giảm thiểu rủi ro thiên tai mái dốc dọc theo mạng lưới giao thông trục chính. ・Dự án bao gồm tỉnh Hòa Bình, tiếp giáp với Hà Nội và các tỉnh Thừa Thiên-Huế, Đà Nẵng và Quảng Nam ở miền Trung, nơi chịu ảnh hưởng mạnh của khí hậu gió mùa và có lượng mưa hàng năm cao.
Dự án Thúc đẩy Hệ thống Phòng ngừa và Giảm nhẹ Thiên tai Bền vững sử dụng CNTT	Cấp vùng	2014 | 2015	UD UT EV DM	・Trong dự án này, các vấn đề trong phòng chống thiên tai ở Việt Nam được sắp xếp thành ba loại: (1) thu thập và phân phối thông tin liên quan đến thiên tai, (2) ra quyết định về các biện pháp đối phó khi có thiên tai, và (3) kiểm soát dòng chảy của sông và công tác phục hồi. ・Tại Thành phố Đà Nẵng và tỉnh Bình Định, để cải thiện (1) và (2), các hoạt động sau đã được thực hiện: A. Nâng cao năng lực hiểu biết về các công nghệ liên quan đến phòng chống thiên tai của Nhật Bản và cách vận hành hệ thống cho các cán bộ Việt Nam trong phòng chống thiên tai, B. Xác minh khả năng thích ứng của các công nghệ và hệ thống liên quan đến phòng chống thiên tai của Nhật Bản tại Việt Nam, và C. Nghiên cứu kế hoạch giới thiệu hệ

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
			IF	thống thông tin phòng chống thiên tai tại Việt Nam trong tương lai.
Khảo sát về Kinh doanh dữ liệu tạo điều kiện cho giao thông du lịch bền vững và Quy hoạch Giao thông công cộng và phát triển đô thị ở Việt Nam	Cấp vùng	2019 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Dự án hướng tới sự phát triển của một thành phố du lịch bằng cách cung cấp dữ liệu về dòng người cho các tổ chức quy hoạch công và tư khác nhau ở thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam. Thông qua việc sử dụng dữ liệu dòng người, có thể tính đến các mục sau để lập kế hoạch. ・(1) hiểu và đo lường một cách định lượng tác động của các vấn đề đô thị như tắc nghẽn giao thông, tác động tiêu cực đến môi trường sống do sự tập trung của khách du lịch và tính dễ bị tổn thương của cơ sở hạ tầng giao thông, và (2) tiếp thị dựa trên hành vi tiêu dùng liên quan đến du lịch và hành vi lưu diễn.
Khảo sát chuẩn bị Dự án quản lý nước thải và chất thải rắn ở Đà Nẵng	Cấp thành phố	2012 | 2014	UD UT EV DM IF	・Nghiên cứu này được bắt đầu với mục đích chuẩn bị cho việc thương mại hóa các dự án quản lý chất thải và thoát nước như các dự án cơ sở hạ tầng PPP. Năm 2013, sau khi bắt đầu nghiên cứu, JICA và UBND thành phố đã thống nhất không triển khai nghiên cứu nội dung liên quan đến dự án thoát nước trong khuôn khổ của nghiên cứu. ・Do đó, nghiên cứu này chỉ đánh giá hiện trạng quản lý chất thải tại Thành phố Đà Nẵng, xem xét các phương án đưa vào sử dụng các công trình xử lý chất thải, xem xét các đặc điểm thiết kế của từng phương án, phân tích và đánh giá rủi ro và các biện pháp liên quan và khả năng sinh lời của dự án.
Dự án Cải thiện Hiệu quả Năng lượng cho Người dân Đà Nẵng	Cấp thành phố	2021 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Tại TP Đà Nẵng, giá điện tăng nhanh do tiêu thụ năng lượng tăng đang gây áp lực lên đời sống của người dân. Tuy nhiên, các biện pháp tiết kiệm và năng lượng hiệu quả cụ thể vẫn chưa được thực hiện. ・Vì vậy, dự án này nhằm mục đích triển khai các biện pháp tiết kiệm và hiệu quả năng lượng cho người dân và doanh nghiệp bằng cách sử dụng các công nghệ đã được chứng minh là hiệu quả ở Nhật Bản, đồng thời phổ biến các phương pháp tiết kiệm và hiệu quả năng lượng phù hợp cho người dân, thông qua ba hoạt động sau: ・ (1) Thực hiện các phương pháp tiết kiệm và sử dụng năng lượng hiệu quả cho nhà ở và doanh nghiệp tiêu dùng, (2) Đặt mục tiêu tiết kiệm và hiệu quả năng lượng cho các doanh nghiệp tiêu dùng, đồng thời hỗ trợ các đối tác xây dựng các mô hình mô phỏng để tăng cường năng lực quản lý của họ và (3) Tiến hành phổ biến các hoạt động nâng cao nhận thức liên quan đến tiết kiệm năng lượng.
Nghiên cứu tiền Khả thi trong quản lý nước thải công	Cấp vùng	2018 | 2019	UD	・Tại Thành phố Đà Nẵng, chất lượng nước sông và biển đang suy giảm do tốc độ đô thị hóa nhanh chóng, v.v., tác động đến nguồn lợi thủy sản và du

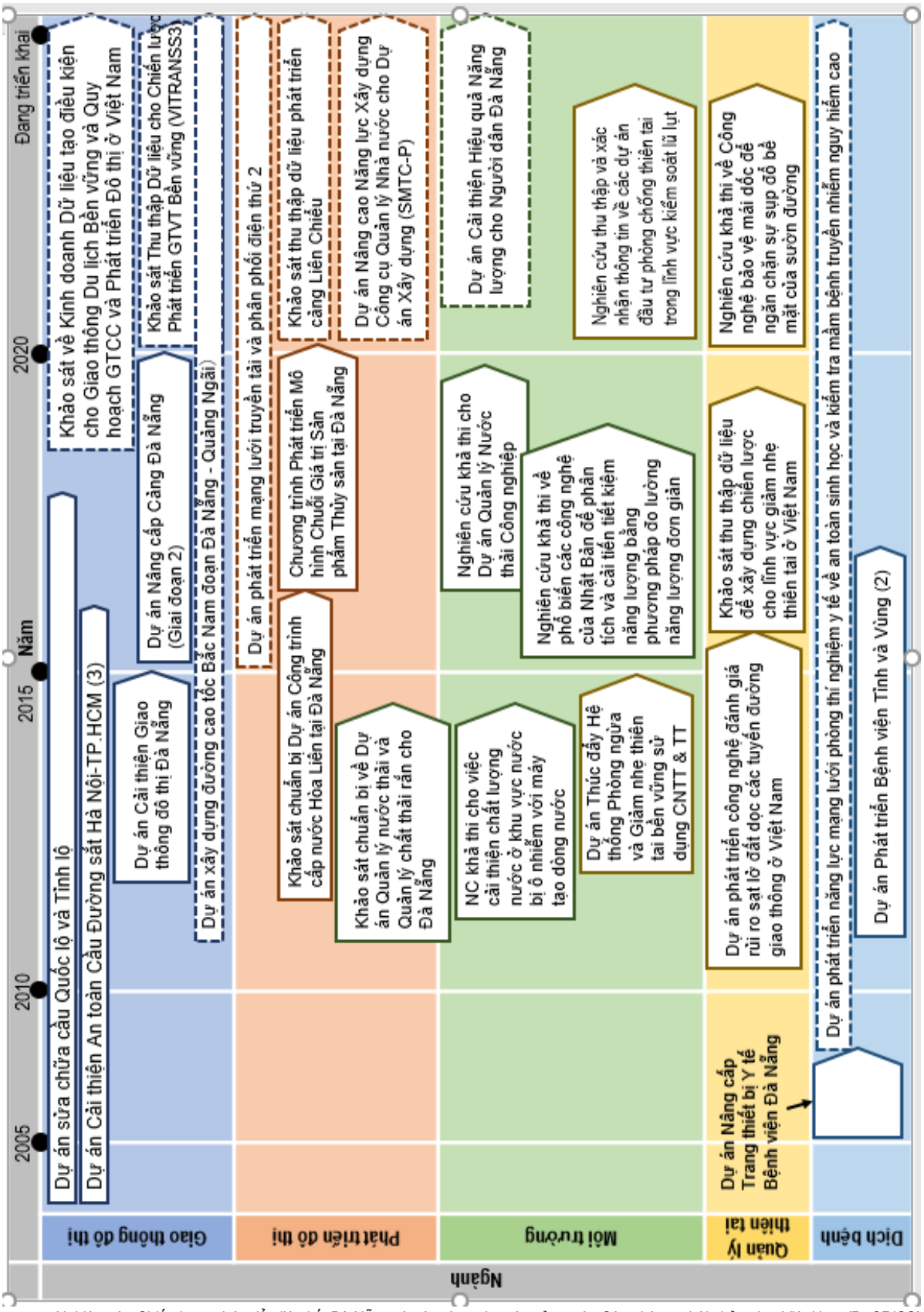
Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
nghiệp			UT	lịch cũng như các nguy cơ đối với sức khỏe ngày càng rõ rệt. ・Để giải quyết vấn đề này, việc lắp đặt các công trình xử lý nước thải và giám sát thường xuyên nước thải trong các khu công nghiệp đã được xem xét đến, tuy nhiên vẫn còn nhiều vấn đề khác nhau, bao gồm cả khía cạnh kỹ thuật. ・Khảo sát này nhằm nâng cao năng lực quản lý môi trường và tuân thủ pháp luật của các khu công nghiệp bằng cách triển khai gói dịch vụ tư vấn môi trường và lắp đặt, cải tiến, bảo trì các công trình xử lý nước thải và công nghệ giám sát môi trường theo thời gian thực nhằm thử nghiệm việc giám sát môi trường, đồng thời ứng dụng các kinh nghiệm thực tiễn của Thành phố Yokohama.
			EV	
			DM	
			IF	
Chương trình Phát triển Mô hình Chuỗi Giá trị Sản phẩm Thủy sản tại Đà Nẵng	Cấp thành phố	2017 | 2020	UD	・Chất lượng cá đánh bắt của ngư dân Việt Nam giảm đáng kể tại thời điểm cập cảng. Sử dụng công nghệ và bí quyết của Thành phố Kushiro Chương trình nhằm xây dựng một mô hình chuỗi giá trị sản phẩm thủy sản, điều cần thiết cho việc thúc đẩy ngành thủy sản, thông qua ba hoạt động sau. ・(1) Giới thiệu các công nghệ vệ sinh và kiểm soát chất lượng, (2) Cải tiến và phát triển sản phẩm tiêu tốn ít tài nguyên và các sản phẩm biển tươi ngon, chất lượng cao và (3) Các hoạt động PR.
			UT	
			EV	
			DM	
			IF	
Khảo sát chuẩn bị Dự án Công trình cấp nước Hòa Liên tại Đà Nẵng	Cấp huyện (Hòa Vang)	2013 | 2016	UD	・Khảo sát nhằm mục đích xây dựng kế hoạch xây dựng cơ sở vật chất cho các nhà máy xử lý nước, công trình lấy nước và đường ống dẫn nước ở huyện Hòa Vang, thôn Hòa Liên và Hòa Bắc, đồng thời xác minh tính khả thi của dự án như một dự án PPP / BOT để giải quyết nhu cầu sử dụng nước ngày càng tăng tại Đà Nẵng. ・Những điều sau đây được xem xét trong cuộc khảo sát; (1) tính nhất quán với luật pháp và quy định của Việt Nam, (2) tác động đến môi trường và xã hội và (3) chia sẻ thông tin với chính quyền thành phố và UBND huyện.
			UT	
			EV	
			DM	
			IF	
Dự án Cải tiến Trang thiết bị Y tế Bệnh viện Đà Nẵng	Cấp vùng	2005	UD	・Mặc dù khu vực Nam Trung Bộ, bao gồm cả Thành phố Đà Nẵng, đã được chỉ định là khu vực cần đầu tư bổ sung trong "Chiến lược 10 năm bảo vệ chăm sóc sức khỏe" và "Kế hoạch cơ bản để phát triển mạng lưới bệnh viện", mức độ chăm sóc sức khỏe vẫn thấp hơn so với khu vực phía nam và phía bắc. ・Bệnh viện Đà Nẵng, bệnh viện tuyến trên duy nhất của khu vực Nam Trung Bộ, không có khả năng cung cấp các dịch vụ chăm sóc sức khỏe cần thiết. Trang thiết bị y tế xuống cấp làm suy giảm các chức năng chẩn đoán, khám và điều trị cơ bản. Dự án này nhằm cung cấp các trang thiết bị cấp thiết và cơ bản để cải thiện dịch vụ y tế của Bệnh viện Đà Nẵng.
			UT	
			EV	
			DM	
			IF	
Dự án phát triển năng lực cho	Cấp thành phố	2007 |	UD	・Việt Nam đang bị đe dọa bởi nhiều bệnh truyền nhiễm khác nhau, đề án "Thiết kế phát triển toàn

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
mạng lưới phòng thí nghiệm y tế về an toàn sinh học và kiểm tra các mầm bệnh truyền nhiễm nguy hiểm cao		Đang triển khai	UT EV DM IF	diện cho hệ thống y tế Việt Nam đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020" đã đưa việc phòng chống dịch bệnh truyền nhiễm trở thành một ưu tiên hàng đầu, đặc biệt chú trọng đến nhu cầu cấp thiết phải thiết lập một hệ thống tầm soát chính xác và nhanh chóng trong nước. ・Vì vậy, nhằm mục đích tăng cường năng lực của mạng lưới phòng xét nghiệm chẩn đoán các bệnh truyền nhiễm lớn tại các huyện mô hình, dự án đã thiết lập một hệ thống đào tạo và triển khai xác định, thiết kế và bảo trì các trang thiết bị cần thiết
Nghiên cứu khả thi để phân tích và cải tiến tiết kiệm năng lượng bằng phương pháp đo lường năng lượng đơn giản	Cấp thành phố	2015 | 2017	UD UT EV DM IF	・Tiêu thụ năng lượng ở Việt Nam đang tăng ở mức vượt quá tốc độ tăng trưởng kinh tế và chính phủ đang nỗ lực cải thiện các quy định liên quan đến tiết kiệm và hiệu quả năng lượng. Tuy nhiên, do thiếu kinh nghiệm, công nghệ và nguồn nhân lực trong việc thực hiện tiết kiệm năng lượng nên những nỗ lực thực chất là chưa đủ. ・Thành phố Đà Nẵng đã đặt mục tiêu trở thành thành phố môi trường vào năm 2020, dự án hướng tới việc thúc đẩy các biện pháp tiết kiệm năng lượng thông qua các hoạt động sau: ・(1) Khảo sát tiết kiệm năng lượng đơn giản cho các công ty tư nhân và nhà nước bằng công nghệ của Osumi Co., Ltd. và thu thập và phân tích dữ liệu, (2) Xây dựng lộ trình cho việc triển khai các biện pháp tiết kiệm năng lượng và cung cấp dịch vụ tư vấn, và (3) Xây dựng “Sổ tay hướng dẫn thực hiện chẩn đoán tiết kiệm năng lượng” để củng cố lại kiến thức.
Chương trình “Nâng cao Năng lực Xây dựng Công cụ Quản lý Nhà nước trong Dự án Xây dựng (SMTC-P)”	Cấp quốc gia	2020 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Ở Việt Nam, các dự án cơ sở hạ tầng quy mô lớn đã được triển khai, nhưng hệ thống quản lý hợp đồng và hệ thống dự toán chi phí xây dựng vẫn còn phiến diện và lạc hậu. Dự án nhằm hỗ trợ nâng cao năng lực của Bộ Xây dựng trong việc cải thiện hệ thống dự toán cho các dự án xây dựng công cộng thông qua các hoạt động sau . ・(1) Xây dựng phương pháp lập dự toán và đơn giá, (2) chuẩn bị hướng dẫn thực hiện cho khảo sát thực địa, (3) khảo sát thực địa thí điểm và (4) tập huấn hướng dẫn thực hiện.
Dự án sửa chữa cầu Quốc lộ và Tỉnh lộ	Cấp quốc gia	2004 | 2018	UD UT EV	・Đường bộ có vai trò quan trọng đối với vận tải hàng hóa và hành khách ở Việt Nam, tuy nhiên chất lượng đường quốc lộ và tỉnh lộ cũng như chất lượng của hệ thống cầu cống còn kém do chiến tranh bị hư hại và thiếu bảo dưỡng, sửa chữa do hạn chế về ngân sách, gây ra các vấn đề về an toàn và hiệu quả giao thông. ・Dự án cải tạo và thay thế các cây cầu dễ bị tổn thương trên tuyến quốc lộ và tỉnh lộ xuyên Việt, nhằm đóng góp vào sự phát triển kinh tế - xã hội

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
			DM IF	của khu vực thành thị và nông thôn bằng cách đảm bảo mạng lưới đường bộ an toàn, thông suốt, đáng tin cậy và nâng cao hiệu quả của mạng lưới logistics, bao gồm tăng cường kết nối trong khu vực ASEAN-Mekong.
Nghiên cứu khả thi để cải thiện chất lượng nước ở khu vực nước bị ô nhiễm với máy tạo dòng nước	Cấp quốc gia	2013 | 2014	UD UT EV DM IF	・Tại Việt Nam, tình trạng ô nhiễm nguồn nước ngày càng nghiêm trọng do tốc độ phát triển kinh tế và đô thị hóa nhanh chóng. Các biện pháp đang được thực hiện chủ yếu ở các thành phố lớn để cải thiện hệ thống thoát nước thải, nhưng sẽ mất nhiều thời để đạt được hiệu quả. ・Máy tạo tia là một thiết bị trực tiếp cải thiện chất lượng nước của một khu vực nước tù đọng. Nghiên cứu này xem xét việc sử dụng tiềm năng của sản phẩm này để cải thiện các vấn đề về nước sinh hoạt, cảnh quan và du lịch do chất lượng nước kém gây ra.
Dự án nâng cấp cảng Đà Nẵng (giai đoạn 2)	Cấp quốc gia	2015 | 2020	UD UT EV DM IF	・Dự án nâng cấp cảng Tiên Sa dựa trên nghiên cứu của OECF được thực hiện vào năm 1998 và hoàn thành vào năm 2004 với khoản vay bằng đồng Yên, tuy nhiên sau thời gian ngắn thì công suất hàng hóa xếp dỡ đã vượt xa dự kiến ban đầu. Ngoài ra, lượng tàu khách quốc tế cập cảng ngày càng nhiều, cùng với sự phát triển của các nước trong khu vực trên hành lang kinh tế Đông nên việc mở rộng Cảng Tiên Sa là điều cấp thiết. ・Do đó, dự án xây dựng bến container và nạo vét luồng tàu, khu neo đậu nhằm nâng cấp Cảng Tiên Sa đã được triển khai.
Dự án phát triển mạng lưới truyền tải và phân phối điện lần thứ 2	Cấp quốc gia	2015 | ongoing	UD UT EV DM IF	・Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về điện của Việt Nam, việc xây dựng mới các đường dây tải điện kết hợp với việc xây dựng các nhà máy điện mới đã được ưu tiên thực hiện. Tuy nhiên việc nâng cấp lưới điện hiện có chưa được quan tâm đúng mức, do đó hệ số phụ tải của các công trình truyền tải và phân phối điện ngày càng tăng. ・Dự án nhằm đảm bảo cung cấp điện ổn định thông qua việc xây dựng và cải thiện các cơ sở truyền tải và phân phối, cải tạo mạng lưới phân phối điện trong và xung quanh các khu công nghiệp ở các đô thị lớn.
Dự án Phát triển Bệnh viện Tỉnh và Vùng (2)	Cấp quốc gia	2012 | 2017	UD UT EV DM	・Mặc dù Việt Nam đang đạt được những cải thiện đáng kể về các chỉ số y tế, nhưng số lượng và chất lượng dịch vụ y tế ở nhiều tỉnh vẫn còn nhiều bất cập. ・Dự án này nhằm góp phần tối ưu hóa hệ thống y tế cộng đồng bằng cách tăng cường năng lực cho các bệnh viện tuyến tỉnh thông qua các hoạt động sau: ・(1) Chuẩn bị trang thiết bị y tế cơ bản, (2) chuẩn bị trang thiết bị y tế cao cấp để đối phó với các bệnh không lây nhiễm mới và (3) đào tạo quản lý bệnh

Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
			IF	viện và đào tạo kỹ thuật.
Nghiên cứu khả thi về Công nghệ bảo vệ mái dốc để ngăn chặn sự sụp đổ bề mặt của sườn đường	Cấp thành phố	2020 | 2021	UD UT EV DM IF	・Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) đã xây dựng các quy định cụ thể về phòng chống thiên tai đường bộ và việc thiết lập các biện pháp phòng chống thiên tai dốc là một vấn đề cấp bách. ・Tấm thảm thực vật chống xói mòn của Công ty TNHH Rontai ngăn chặn dòng chảy của đất và xói mòn mái dốc bằng cách xử lý ban đầu nước mưa chảy trên bề mặt của mái dốc và bao phủ toàn bộ bề mặt bằng cây xanh, giúp ngăn chặn sự sụp đổ bề mặt của dốc. ・Nghiên cứu này nhằm mục đích xác nhận mức độ hữu ích của các công trình bảo vệ mái dốc ở Việt Nam thông qua việc giới thiệu và thử nghiệm các công nghệ được đề xuất, nhằm mục đích xây dựng các dự án ODA sau này.
Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam (Đoạn Đà Nẵng- Quảng Ngãi)	Cấp vùng	2011 | On-going	UD UT EV DM IF	・Thành phố Đà Nẵng và các tỉnh lân cận Quảng Nam, Quảng Ngãi là nơi tập trung nhiều cơ sở hậu cần và sản xuất, trong đó có các khu chế xuất đặc thù. Lưu lượng giao thông ngày càng tăng nhanh cùng với sự phát triển kinh tế nhanh chóng trong những năm gần đây và dự kiến sẽ còn tăng hơn nữa trong tương lai, vì vậy việc xây dựng đường cao tốc là một vấn đề cấp thiết. ・Dự án xây dựng đường cao tốc Đà Nẵng và Quảng Ngãi, tuyến đường có mức độ ưu tiên cao nhất trong mạng lưới đường bộ cao tốc Bắc Nam của Việt Nam, nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông, nâng cao hiệu quả vận tải và hậu cần, thúc đẩy an toàn giao thông trong và xung quanh Thành phố Nẵng.
Dự án Cải thiện An toàn Cầu Đường sắt thành phố Hà Nội- HCM (3)	Cấp quốc gia	2004 | 2017	UD UT EV DM IF	・Các cầu trên tuyến đường sắt hiện tại đã xuống cấp nghiêm trọng theo thời gian, nhiều nơi phải cho tốc độ 40 km/h vì lý do an toàn. Để đảm bảo an toàn đường sắt và nâng cao năng lực vận tải, việc sửa chữa những cây cầu này là vấn đề cấp thiết. ・Dự án này nhằm góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững của khu vực dọc tuyến đường sắt Hà Nội - TP Hồ Chí Minh thông qua việc thay thế 44 cây cầu đã xuống cấp nghiêm trọng qua các năm để đảm bảo an toàn chạy tàu, rút ngắn thời gian vận chuyển hành khách và hàng hóa, nâng cao năng lực vận tải.

Lưu ý: Thứ tự phạm vi là cấp quốc gia, cấp vùng, cấp thành phố và cấp quận/huyện.
UD=Phát triển đô thị, UT=Giao thông đô thị, EV=Môi trường, DM=Quản lý thiên tai, IF=Dịch bệnh
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ tài liệu thu thập được



Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết Đà Nẵng và các vùng phụ cận của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (DaCRISS) và Khảo sát thu thập dữ liệu về phát triển đô thị bền vững và tổng hợp tại Đà Nẵng của JICA không được đưa vào vì các dự án này bao gồm tất cả các lĩnh vực ngoại trừ "Dịch bệnh". Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.16: Các quy hoạch và dự án của JICA, 2005 đến nay

Bảng 2.10: Danh mục dự án, nghiên cứu, khảo sát tại Việt Nam của các cơ quan Nhật Bản, từ năm 2012 đến nay

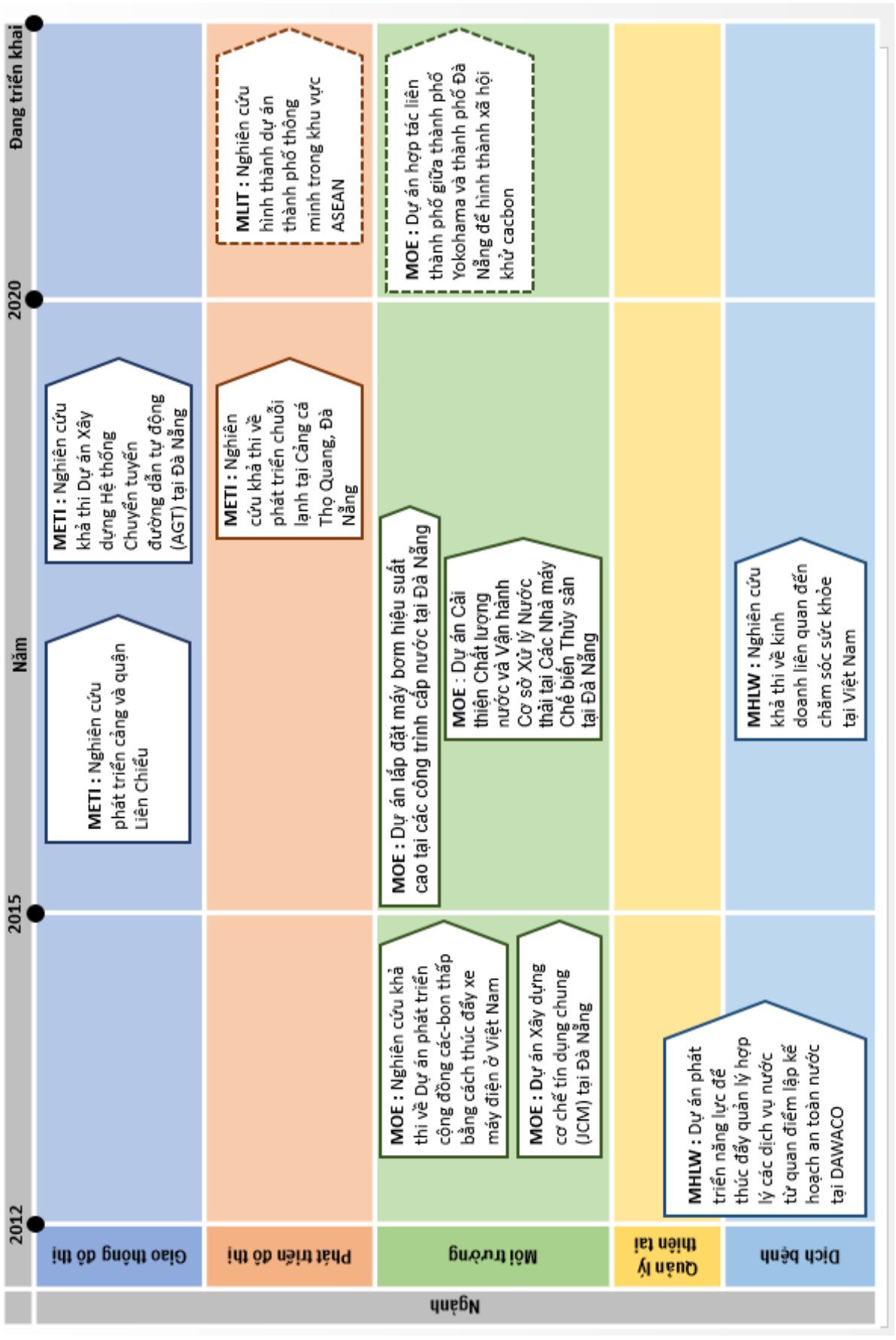
Tổ chức	Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Bộ Môi Trường	Giới thiệu máy bơm hiệu suất cao cho các công trình nước uống tại thành phố Đà Nẵng	Cấp thành phố	2015 | 2017	UD UT EV DM IF	・Hợp tác kỹ thuật để phát triển đô thị bền vững, được thực hiện như một dự án trợ cấp thiết bị theo Cơ chế tín dụng chung (JCM) thông qua sự hợp tác liên thành phố giữa Thành phố Yokohama và Thành phố Đà Nẵng. ・Nhằm góp phần giảm lượng tiêu thụ điện và lượng khí thải CO_2, 02 máy bơm của nhà máy xử lý nước do Tổng công ty Công trình nước Đà Nẵng làm chủ đầu tư đã được thay thế bằng máy bơm hiệu suất cao. Tốc độ dòng chảy, áp suất và công suất điện sẽ được theo dõi cho đến năm 2035 trong 18 năm.
Bộ Môi Trường	Hỗ trợ hình thành một xã hội khử cacbon thông qua hợp tác liên thành phố giữa Thành phố Yokohama và Thành phố Đà Nẵng	Cấp thành phố	2020 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Dự án hỗ trợ các nỗ lực của Thành phố Đà Nẵng nhằm tạo ra một xã hội khử cacbon và các-bon thấp, giúp xây dựng “Thành phố Thông minh Các-bon thấp” đang được thúc đẩy thông qua hợp tác liên thành phố giữa Thành phố Yokohama và Thành phố Đà Nẵng. ・Có hai hoạt động chính gồm; hỗ trợ xây dựng “kế hoạch môi trường 10 năm tiếp theo (2020-2030)” tại thành phố Đà Nẵng và nghiên cứu thương mại hóa các dự án mới về các-bon thấp.
Bộ Môi Trường	Dự án cải thiện chất lượng nước và vận hành công trình xử lý nước thải tại các nhà máy chế biến thủy sản	Cấp thành phố	2017	UD UT EV DM IF	・Tại thành phố Đà Nẵng, các công trình xử lý nước thải được lắp đặt tại mỗi nhà máy chế biến thủy sản chưa được đầu tư hoặc quản lý đầy đủ, nước thải vượt tiêu chuẩn chấp nhận đã chảy vào nhà máy xử lý nước thải tập trung, gây ô nhiễm nguồn nước ở các vùng xung quanh. ・Vì vậy, với mục đích cải thiện hệ thống xử lý nước thải tại các nhà máy chế biến thủy sản địa phương và mở rộng công nghệ của các công ty Nhật Bản ra nước ngoài, "Kragel", công nghệ xử lý khoảng 90% thành phần BOD đã được giới thiệu trong khuôn khổ dự án này.
Bộ Môi Trường	Nghiên cứu khả thi về dự án phát triển cộng đồng các-bon thấp bằng cách thúc đẩy xe máy điện tại Việt Nam	Cấp thành phố	2013 | 2014	UD UT EV DM IF	・Việc sử dụng xe máy tràn lan ở Việt Nam đã dẫn đến các vấn đề xã hội nghiêm trọng như ô nhiễm không khí, ảnh hưởng sức khỏe con người do khí thải, tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông. Việc sử dụng rộng rãi xe máy điện đã bị hạn chế vì loại phương tiện này được coi là không bền. ・Nghiên cứu góp phần cải thiện môi trường sống và giảm phát thải khí nhà kính do tiêu thụ xăng thông qua việc khuyến khích sử dụng xe máy điện do Terra Motors tại Nhật Bản phát triển và sản xuất thông qua các nghiên cứu sau. ・ (1) Khảo sát tiềm năng sử dụng rộng rãi xe máy điện tại Thành phố Đà Nẵng, (2) chuẩn bị kế hoạch cho việc sử dụng rộng rãi xe máy điện, và (3) phân tích tiềm năng của việc triển khai dự án JCM.

Tổ chức	Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Bộ Môi Trường	Dự án Hỗ trợ Hình thành Dự án JCM tại Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam	Cấp thành phố	2013 | 2014	UD UT EV DM IF	・Quá trình đô thị hóa và phục hồi các ngành du lịch và thủy sản đã gây ra các vấn đề nghiêm trọng về xử lý rác thải và ô nhiễm môi trường nước tại Thành phố Đà Nẵng. ・Do đó, khảo sát chuẩn bị cho Dự án Phát triển Cơ sở Hạ tầng Môi trường (Dự án Cơ sở hạ tầng PPP) của JICA vào năm 2013 đã tiến hành nghiên cứu khả thi và hỗ trợ thiết lập một hệ thống đốt rác và phát điện tại Thành phố Đà Nẵng bằng cách sử dụng JCM.
Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp	Báo cáo Nghiên cứu khả thi Dự án Giới thiệu Hệ thống AGT (hệ thống vận tải tự động theo đường cố định) tại Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam	Cấp thành phố	2018 | 2019	UD UT EV DM IF	・Cùng với tốc độ phát triển nhanh và tiến trình cơ giới hóa vượt bậc thì vấn đề tắc nghẽn giao thông xảy ra ở thành phố Đà Nẵng là điều không thể tránh khỏi. Vì vậy, việc phát triển hệ thống giao thông đô thị bền vững là vấn đề cấp thiết. ・Nghiên cứu đã giới thiệu mô hình vận tải mới (AGT) của Nhật Bản và xem xét tính khả thi khi triển khai AGT như một hệ thống giao thông đô thị cốt lõi ở trung tâm Đà Nẵng. Nghiên cứu cho thấy những lợi ích sau đây khi thực hiện dự án: ・ (1) Phát triển đô thị bền vững, (2) giảm chi phí xã hội thông qua giao thông hiệu quả hơn, (3) cải thiện tiềm năng của Đà Nẵng, và (4) giảm tác động môi trường.
Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp	Nghiên cứu khả thi về phát triển chuỗi lạnh tại Cảng cá Thọ Quang, Đà Nẵng	Cấp quận (Sơn Trà)	2018 | 2019	UD UT EV DM IF	・Ngành thủy sản của thành phố Đà Nẵng có tiềm năng cả về xuất và tiêu thụ. Khảo sát nhằm tìm hiểu thực trạng và các vấn đề liên quan đến chế biến đông lạnh hải sản và việc phân phối tại thành phố Đà Nẵng, đồng thời tìm hiểu khả năng ứng dụng hệ thống dây chuyền lạnh tiết kiệm năng lượng sử dụng công nghệ Nhật Bản. Khảo sát dự kiến kinh doanh chế biến và bán hàng đông lạnh và kinh doanh dịch vụ bảo quản sản phẩm đông lạnh. ・Khảo sát đã cho thấy tính ưu việt của việc ứng dụng công nghệ Nhật Bản dựa trên quan hệ đối tác công tư và tiềm năng mang lại lợi ích kinh tế, giảm thất thoát, tiết kiệm năng lượng và lợi ích cho các bên.
Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp	Dự án nghiên cứu phát triển cảng Liên Chiểu ở Việt Nam	Cấp quận (Liên Chiểu)	2016 | 2017	UD UT EV	・Nghiên cứu khảo sát tính khả thi của dự án xây dựng cảng mới tại quận Liên Chiểu, phía bên kia vịnh Đà Nẵng, nhằm giải quyết vấn đề danh sách chờ triền miên do nhu cầu vận chuyển hàng hóa container và hành khách quốc tế tăng nhanh, tình trạng ùn tắc trong xếp dỡ hàng hóa và vận tải hành khách tại bến, tai nạn giao thông trong thời gian gần đây. ・Các nội dung của giai đoạn 1 nghiên cứu tiền khả thi do Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng thực hiện đã được xem xét nghiên cứu từ khía cạnh kỹ thuật, kinh tế tài chính và môi

Tổ chức	Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
				DM IF	trường, đồng thời đưa ra các đề xuất để thực hiện dự án. ・Nghiên cứu được thực hiện dưới sự tham gia hợp tác giữa Thành phố Yokohama và Thành phố Đà Nẵng.
Bộ Y tế, Lao động và Phúc lợi	Nghiên cứu khả thi của Bộ Y tế, Lao động và Phúc lợi về Kinh doanh liên quan đến chăm sóc sức khỏe ở Việt Nam	Cấp quốc gia	2017	UD UT EV DM IF	・Để duy trì cơ sở kinh doanh ổn định cho ngành kinh doanh chăm sóc sức khỏe ở Nhật Bản, nơi dân số đang giảm, cần phải tăng cường khả năng cạnh tranh thông qua quốc tế hóa và mở rộng ra nước ngoài. ・Nghiên cứu này xem xét sự phát triển thị trường tại Thành phố Đà Nẵng, nơi các tổ chức chăm sóc sức khỏe của Nhật Bản có lợi thế cạnh tranh và môi trường kinh doanh đang trong quá trình tăng trưởng trong khi nhu cầu chăm sóc sức khỏe dự kiến sẽ tăng theo tốc độ tăng trưởng kinh tế. Đồng thời, nghiên cứu tập trung vào các mục sau đây trong mối quan hệ với khả năng sinh lời. (1) hiểu biết chi tiết về nhu cầu chăm sóc sức khỏe tại địa phương; (2) nguồn cung cấp nhân viên y tế địa phương ổn định; và (3) sự khác biệt của các dịch vụ chăm sóc sức khỏe.
Bộ Y tế, Lao động và Phúc lợi	Dự án Phát triển nguồn nhân lực thúc đẩy quản lý cấp nước hợp lý từ khía cạnh kế hoạch an toàn nguồn nước của Công ty Cấp nước Thành phố Đà Nẵng,	Cấp thành phố	2012	UD UT EV DM IF	・Thành phố Đà Nẵng chiếm một vị trí quan trọng trong hậu cần của các hoạt động kinh tế trong khu vực châu Á, cùng với tiến trình mở rộng đô thị và kéo theo đó là nhu cầu về nước ngày càng tăng. Tổng công ty Cấp nước thành phố Đà Nẵng (DAWACO) đã chuẩn bị lên kế hoạch an toàn nguồn nước và đang xem xét việc xây mới các nhà máy xử lý nước, cải tạo mạng lưới đường ống phân phối nước, đồng thời phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực quản lý và kỹ thuật để có thể quản lý tốt cơ sở vật chất. ・Dự án triển khai nghiên cứu xây dựng chương trình thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực DAWACO, đảm bảo nguồn nước sạch an toàn cho người dân trong khu vực.
Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch (MLIT)	Nghiên cứu xây dựng dự án thành phố thông minh trong khu vực ASEAN	Cấp quốc gia	2021 | Đang triển khai	UD UT EV	・Chính phủ Nhật Bản đã công bố tại Hội nghị Cấp cao Mạng lưới các Thành phố Thông minh ASEAN-Nhật Bản (ASCN) lần thứ 2 vào tháng 12 năm 2020 rằng họ sẽ đưa ra một chính sách toàn diện mới để phát triển đô thị bền vững ở các nước ASEAN, đó là "Thành phố Thông minh được hỗ trợ bởi Hiệp định Đối tác Tương hỗ ASEAN (Smart JAMP) ". ・Là một phần của Smart JAMP, nghiên cứu triển khai việc khảo sát điều tra các quy hoạch tổng thể, nghiên cứu khả thi, kế hoạch phát

Tổ chức	Tên Nghiên cứu/Dự án	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
				DM	triển nguồn nhân lực và các dự án trình diễn thí điểm dựa trên hợp tác ASEAN-Nhật Bản, nhằm mục đích hình thành các dự án thành phố thông minh tại các thành phố thành viên ASCN
				IF	

Lưu ý: Thứ tự phạm vi là cấp quốc gia, cấp vùng, cấp thành phố và cấp quận/huyện.
UD=Phát triển đô thị, UT=Giao thông đô thị, EV=Môi trường, DM=Quản lý thiên tai, IF=Dịch bệnh
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ tài liệu thu thập được



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.17: Lịch sử các quy hoạch và dự án của Chính phủ Nhật Bản

(2) Hỗ trợ Việt Nam và Thành phố Đà Nẵng của các Tổ chức Quốc tế (Chương trình, Nghiên cứu, Khảo sát và Dự án)

Phần này đánh giá hoạt động của Ngân hàng Thế giới (WB), Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB), Chương trình Phát triển Liên hợp quốc (UNDP), Chương trình Môi trường Liên hợp quốc (UNEP) và Quỹ Phát triển Quốc tế OPEC (OFID) tại Việt Nam và thành phố Đà Nẵng, với tư cách là viện trợ quốc tế đại diện

Bảng 2.11: Danh sách các kế hoạch, khảo sát và dự án của các tổ chức quốc tế

Tổ chức	Tên dự án/Nghiên cứu	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Ngân hàng Thế giới (WB)	Dự án cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP)	Cấp thành phố	2008 | 2013	UD UT EV DM IF	・Mục tiêu của dự án là nâng cao hiệu quả và tính bền vững của các dịch vụ đô thị tại thành phố Đà Nẵng thông qua nâng cấp đô thị, cải thiện cơ sở hạ tầng môi trường, xây dựng các tuyến giao thông chiến lược tại các khu vực lựa chọn, đồng thời tăng cường thể chế trong quy hoạch đầu tư và quản lý các dịch vụ đô thị. ・Chương trình bao gồm 04 hợp phần: 1) Nâng cấp đô thị: Nâng cấp cơ sở hạ tầng ở các vùng thu nhập thấp, các khu tái định cư và chương trình cho vay cải thiện nhà ở; 2) Cải thiện cơ sở hạ tầng môi trường; 3) Cầu đường đô thị; 4) Nâng cao năng lực và hỗ trợ thực hiện dự án.
Ngân hàng Thế giới (WB)	Dự án Phát triển Bền vững thành phố Đà Nẵng (SCDP)	Cấp thành phố	2013 | 2021	UD UT EV DM IF	・Tiếp nối dự án PIIP, dự án Phát triển bền vững thành phố Đà Nẵng (SCDP) có mục tiêu mở rộng khả năng tiếp cận của người dân đến các dịch vụ chất lượng thông qua việc cải thiện các tiện ích đô thị như: hệ thống thoát nước, thu gom và xử lý nước thải, xây dựng mạng lưới đường huyết mạch và hệ thống giao thông công cộng tại một số khu vực của thành phố Đà Nẵng. ・Dự án gồm 05 hợp phần: 1) Cải thiện hệ thống thoát nước và nước thải, 2) Phát triển xe buýt nhanh (BRT), 3) Phát triển các tuyến đường chiến lược đô thị, 4) Hỗ trợ kỹ thuật và nâng cao năng lực, và 5) Các hoạt động được chuyển giao từ PIIP Đà Nẵng. ・Hợp phần BRT không được tiến hành và dự án đã kết thúc vào ngày 30 tháng 6 năm 2021. Thành phố Đà Nẵng đang triển khai các hoạt động còn lại bằng nguồn vốn đối ứng cho đến ngày 30 tháng 12 năm 2022
Ngân hàng Thế giới (WB)	Nghiên cứu tiền khả thi Cải thiện kết nối đường sắt Đà Nẵng & Tái phát triển đô thị	Cấp thành phố	2016	UD UT EV DM IF	・Mục đích của dự án này là chọn một địa điểm mới để di dời nhà ga đường sắt về phía tây của thành phố kết hợp với sự phát triển của đường sắt Bắc-Nam và nghiên cứu các chức năng đô thị và giao thông của nhà ga mới, đồng thời nghiên cứu tái phát triển nhà ga cũ và khu vực xung quanh theo hướng đổi mới đô thị chiến lược; nghiên cứu xây dựng kế hoạch về nguồn tài chính tiềm năng cho việc triển khai kế hoạch di dời nhà ga này. ・Hiện tại vị trí dự định di dời nhà ga đường sắt đã được thay đổi và thành phố đang chọn tư vấn để cập nhật nghiên cứu tiền khả thi này.
Ngân hàng phát triển	Dự án cải thiện mạng lưới giao	Cấp vùng	2005 |	UD	・Mục tiêu của dự án là nâng cấp mạng lưới đường tỉnh và huyện; Đánh giá công tác xây

Tổ chức	Tên dự án/Nghiên cứu	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Châu Á (ADB)	thông khu vực miền Trung		2013	UT EV DM IF	dựng năng lực của các tổ chức và cơ chế chính sách trong lĩnh vực giao thông đường bộ trong phạm vi 19 tỉnh thuộc miền Trung và Tây Nguyên, từ Thanh Hóa đến Bình Thuận.
Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)	Dự án Chăm sóc sức khỏe tại khu vực Vùng Duyên hải Nam Trung Bộ	Cấp vùng	2008 | 2016	UD UT EV DM IF	・Mục tiêu của dự án là cải thiện các dịch vụ chăm sóc sức khỏe với các đối tượng mục tiêu như phụ nữ, trẻ em và dân tộc thiểu số ở thành phố Đà Nẵng và 07 tỉnh dọc theo vùng duyên hải Nam Trung Bộ. ・Kết quả của dự án bao gồm (i) nâng cấp dịch vụ bệnh viện nhằm cung cấp dịch vụ y tế chất lượng ngày càng tốt hơn; (ii) Nâng cao năng lực phát triển nguồn nhân lực, nhân viên có tay nghề ngày càng cao hơn và phát triển nguồn nhân lực là người dân tộc thiểu số; (iii) Cải thiện khả năng tiếp cận chăm sóc sức khỏe chất lượng cho người nghèo từ xa; và (iv) Cải thiện quản lý hệ thống y tế tỉnh về vốn chủ sở hữu, hiệu suất và hiệu quả hơn.
Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)	Dự án hỗ trợ kỹ thuật cung cấp nước cho thành phố Đà Nẵng	Cấp thành phố	2008 | 2013	UD UT EV DM IF	・Dự án hỗ trợ xem xét những hạn chế ảnh hưởng lớn đến tính bền vững của dịch vụ cung cấp nước ở thành phố Đà Nẵng và các khu vực ven đô thị, đồng thời đưa ra các khuyến nghị để giải quyết những vấn đề này nhằm đạt được việc cung cấp nước an toàn bền vững.
Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)	Dự án Thành phố thông minh và tiết kiệm năng lượng tại Đà Nẵng (SEECP Đà Nẵng), giai đoạn 1	Cấp thành phố	2019 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Dự án này bao gồm 02 thành phần chính: (1) Chiếu sáng thông minh; Thay mới 63.607 đèn đường hiện có bằng đèn LED; Thay thế 1.754 tủ điện / bảng điều khiển cũ, trung tâm điều khiển tích hợp với các tính năng của thành phố thông minh bao gồm chiếu sáng thông minh với hệ thống điều khiển thông minh. (2) các tòa nhà thông minh; Đổi mới 100 tòa nhà công cộng với công suất tải trọng lớn hơn 600kW bao gồm các bệnh viện, trường học và các tòa nhà văn phòng ứng dụng keetw quả nghiên cứu của kế hoạch hành động hiệu quả năng lượng của Đà Nẵng.
Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP)	Xây dựng phòng thí nghiệm thành phố	Cấp thành phố	2019 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	・Vào năm 2019, UNDP và thành phố Đà Nẵng đã ký một bản ghi nhớ (MOU) xây dựng một phòng thí nghiệm hoạt động dựa trên sự đổi mới công nghệ trong lĩnh vực môi trường và cung cấp dịch vụ hành chính để quản lý chất thải bằng cách sử dụng các giải pháp điện tử.
Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP)	Trung tâm kinh tế tuần hoàn Đà Nẵng vì một thành phố xanh và bền vững	Cấp thành phố	2020 | Đang triển khai	UD UT EV DM	・Trung tâm kinh tế tuần hoàn Đà Nẵng sẽ phát triển các chương trình lớn mạnh và bền vững để truyền bá nhận thức và tạo ra tác động lớn hơn trong cộng đồng ở khu vực miền Trung. Tập trung hỗ trợ người tài với các dự án sáng tạo vì môi trường, nhằm thúc đẩy cải thiện hệ thống xử lý chất thải rắn tại Đà Nẵng và các tỉnh miền Trung; thúc đẩy tiêu dùng xanh bền

Tổ chức	Tên dự án/Nghiên cứu	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
				IF	vững trong cộng đồng tại khu vực miền Trung.
Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP)	Dự án xây dựng mô hình trình diễn về quản lý chất thải tổng hợp nhằm giảm khối lượng chất thải, tối ưu hóa phân loại và tái chế tại nguồn tại quận Ngũ Hành Sơn và Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng.	Cấp quận (Ngũ Hành Sơn và Hòa Vang)	2020 | Đang triển khai	UD	・Mục tiêu của dự án là góp phần phân loại hiệu quả chất thải rắn sinh hoạt trên địa bàn thành phố Đà Nẵng thông qua các mô hình quản lý chất thải tích hợp tại quận Ngũ Hành Sơn và Hòa Vang nhằm giảm thiểu rác thải, đặc biệt là rác thải nhựa đại dương.
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Chương trình Nhân cư Liên Hợp Quốc (Un-Habitat)	Chương trình Nhân cư của Liên Hợp Quốc (UN-Habitat) Nghiên cứu về "Chiến lược phát triển thành phố tăng trưởng xanh cho Đà Nẵng"	Cấp thành phố	2013 | 2019	UD	・Nghiên cứu thảo luận về các chủ đề chính liên quan đến tăng trưởng xanh bao gồm: cơ sở hạ tầng, dịch vụ đô thị và phát triển công nghiệp bền vững (giao thông, năng lượng, công nghiệp xanh, quản lý chất thải); quản lý tài nguyên thiên nhiên (quản lý tổng hợp tài nguyên nước, bảo tồn hệ sinh thái và bảo vệ tài nguyên môi trường, phát triển nông nghiệp, liên kết đô thị - nông thôn); liên kết xã hội (phát triển công bằng, sức khỏe và chăm sóc sức khỏe, phát triển cộng đồng)
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Quỹ Phát triển Quốc tế OPEC (OFID)	Dự án Cải thiện hạ tầng giao thông thành phố Đà Nẵng	Cấp thành phố	2019 | 2022	UD	・Dự án bao gồm xây dựng (1) 14,3 km đường Vành đai Phía Tây 2 (chiều rộng 44-48m), cầu trên tuyến (chiều rộng 38,5m) và các hạ tầng kỹ thuật khác; (2) 1,2km đường trải nhựa nối cầu Cổ Cò với nút giao Trần Đại Nghĩa, Võ Chí Công và các hạ tầng kỹ thuật khác; (3) Cầu 100m bắc qua sông Cổ Cò, nối đường Võ Quý Huân với đường Võ Chí Công
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Quỹ Rockefeller Foundation	Chương trình 100 thành phố có khả năng chống chịu	Cấp thành phố	2014 | 2019	UD	・Các thành phố Đà Nẵng và Cần Thơ của Việt Nam được lựa chọn để triển khai hỗ trợ kỹ thuật giúp xây dựng năng lực, kiến thức về khả năng phục hồi, lập kế hoạch và tổ chức các hội thảo nhằm đánh giá các lĩnh vực dễ bị tổn thương, xác định các lĩnh vực ưu tiên cho nghiên cứu và can thiệp chuyên sâu, và xây dựng khung các chiến lược ưu tiên cho các thành phố để tăng cường khả năng phục hồi
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	

Lưu ý: Thứ tự phạm vi là cấp quốc gia, cấp vùng, cấp thành phố và cấp quận/huyện.
UD=Phát triển đô thị, UT=Giao thông đô thị, EV=Môi trường, DM=Quản lý thiên tai, IF=Dịch bệnh
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ tài liệu thu thập được

(3) Hỗ trợ cho Việt Nam và thành phố Đà Nẵng của các nhà tài trợ quốc tế

Phần này đánh giá những nỗ lực của Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID), AGEnce Frangaise de Developpement (AFD), Deutsche Gesellschaft fur Internationale Zusammenarbeit (GIZ), và Cơ quan Phát triển Quốc tế Úc (AusAID), Cơ quan Quốc tế Hàn Quốc (KOICA) và Quỹ Phát triển Quốc tế OPEC (OFID) tại Việt Nam và Thành phố Đà Nẵng là cơ quan đại diện của chính phủ quốc gia chịu trách nhiệm về viện trợ quốc tế.

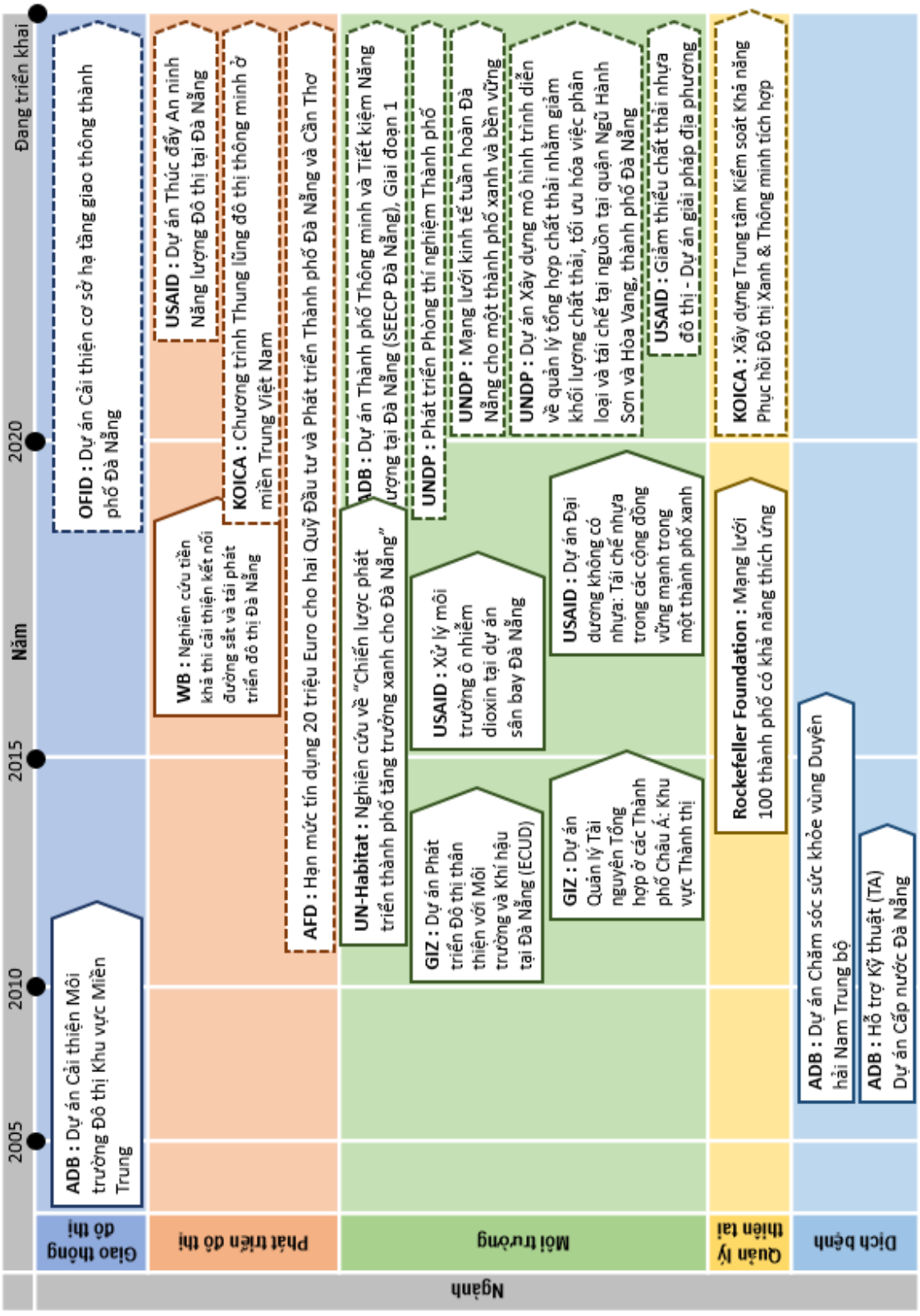
Bảng 2.12: Danh sách các nghiên cứu và dự án của các nhà tài trợ quốc tế

Tổ chức	Tên dự án/Nghiên cứu	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID)	Xử lý môi trường ô nhiễm dioxin tại dự án sân bay Đà Nẵng	Cấp quận (Thanh Khê)	2015 | 2018	UD UT EV DM IF	· Dự án nhằm mục đích làm sạch ô nhiễm dioxin (trong đất và trầm tích còn sót lại hàng thập kỷ sau khi chất độc da cam và các chất diệt cỏ khác được rải tại sân bay trong Chiến tranh Việt - Mỹ) để loại bỏ nguy cơ phơi nhiễm dioxin tại khu vực này, đồng thời nâng cao năng lực triển khai đối với các hoạt động khắc phục tương tự tại các địa điểm khác ở Việt Nam
Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID)	Dự án Đại dương không nhựa: Tái chế nhựa trong các cộng đồng vững mạnh vì một thành phố xanh	Cấp quận (Thanh Khê và Sơn Trà)	2017 | 2019	UD UT EV DM IF	· Dự án phối hợp với tổ chức phụ nữ cấp cơ sở để thúc đẩy tái chế và tái sử dụng chất thải nhựa, tập trung triển khai thí điểm các mô hình tái chế chất thải quy mô nhỏ, dựa vào cộng đồng dân cư, cần được chính quyền và xã hội công nhận và hỗ trợ.
Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID)	Giảm thiểu chất thải nhựa thành phố - Dự án giải pháp địa phương	Cấp thành phố	2021 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	· Các hoạt động chính của dự án: Hỗ trợ xây dựng và triển khai kế hoạch hành động giảm thiểu rác thải nhựa cấp huyện; Hỗ trợ xây dựng và thực hiện các chính sách liên quan đến quản lý chất thải nhựa cấp thành phố; Chia sẻ thông tin và truyền thông kết nối thông qua các nền tảng kỹ thuật số; Kết nối, trao đổi kinh nghiệm giữa các địa phương trong việc giải quyết vấn đề ô nhiễm nhựa... ·
Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID)	Dự án thúc đẩy an ninh năng lượng đô thị tại Đà Nẵng	Cấp thành phố	2021 | Đang triển khai	UD UT EV DM IF	· Mục tiêu của dự án là thúc đẩy triển khai các giải pháp năng lượng phân tán, tiên tiến tại các đô thị Đà Nẵng. · Dự án nhằm đạt được các kết quả mong đợi ở cấp độ cao sau đây: (1) Đã triển khai ít nhất 40 megawatt hệ thống năng lượng phân tán, tiên tiến; (2) Huy động ít nhất 60 triệu đô la đầu tư công và tư cho các hệ thống năng lượng đô thị tiên tiến, phân tán và (3) Ít nhất 05 giải pháp sáng tạo để giải quyết các vấn đề về năng lượng và môi trường đô thị đã được chứng minh và / hoặc thương mại hóa.
Cơ quan phát triển Pháp (AFD)	Hạn mức tín dụng 20 triệu euro cho hai Quỹ đầu tư phát triển Đà Nẵng và thành phố Cần Thơ	Cấp thành phố	2021 | Đang triển khai	UD UT	· Quỹ Đầu tư Phát triển Đà Nẵng (DDIF) đã ký thỏa thuận vay với Bộ Tài chính, với tổng giá trị khoản vay là 10 triệu Euro, nhằm cho các tiểu dự án vay trong lĩnh vực AFD tài trợ, bao · gồm: dành cho đối tượng thu nhập thấp; Dự án giảm thiểu ô nhiễm môi trường, xử lý nước

Tổ chức	Tên dự án/Nghiên cứu	Phạm vi	Năm	Lĩnh vực	Tổng quan
				EV	thải, chất thải rắn, cung cấp nước sạch, dự án sử dụng công nghệ, vật liệu giảm thiểu ô nhiễm môi trường; Đầu tư mới, mở rộng cơ sở hạ tầng bệnh viện, trung tâm y tế, cơ sở khám bệnh, chữa bệnh (không bao gồm trang thiết bị); Đầu tư mới, mở rộng cơ sở hạ tầng các trường phổ thông, cao đẳng, đại học, cơ sở dạy nghề (không bao gồm trang thiết bị); Tiết kiệm điện, sử dụng năng lượng tái tạo; Tổ chức lại đô thị và quy hoạch không gian đô thị.
				DM	
				IF	
Tổ chức hợp tác quốc tế Đức (GIZ)	Dự án Phát triển Đô thị thân thiện với Môi trường và Khí hậu tại Đà Nẵng (ECUD)	Cấp thành phố	2010 | 2014	UD	・Dự án tập trung vào việc xây dựng chiến lược phát triển môi trường và thiết lập mạng lưới giám sát và đánh giá thích ứng với biến đổi khí hậu, cũng như đề xuất các phương pháp tích cực để giảm thiểu tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Tổ chức hợp tác quốc tế Đức (GIZ)	Dự án Quản lý tổng hợp tài nguyên ở các thành phố Châu Á: Mối liên hệ giữa các đô thị	Cấp thành phố	2013 | 2015	UD	・Dự án này cung cấp hỗ trợ kỹ thuật cho 10 thành phố của 6 quốc gia Châu Á, bao gồm: Mông Cổ, Trung Quốc, Việt Nam (Thành phố Đà Nẵng), Thái Lan, Indonesia và Philippines về phát triển đô thị bền vững liên quan đến tài nguyên nước, năng lượng và an ninh lương thực, nông nghiệp.
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Cơ quan hợp tác Quốc tế Hàn Quốc (KOICA)	Xây dựng Trung tâm Kiểm soát Khả năng Phục hồi Đô thị Xanh & Thông minh Tích hợp	Cấp thành phố	2020 | 2022	UD	・Tung tâm có chức năng phát hiện sớm và cảnh báo thiên tai để giúp các cơ quan địa phương đối phó với tình huống khẩn cấp.
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	
Cơ quan hợp tác Quốc tế Hàn Quốc (KOICA)	Chương trình Thung lũng Thành phố Thông minh tại Miền Trung Việt Nam	Cấp thành phố	2019 | 2025	UD	・KOICA đã ký biên bản ghi nhớ với ba thành phố ở miền Trung Việt Nam gồm Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng và Quảng Nam về 'Chương trình Thung lũng Thành phố Thông minh', nhằm thúc đẩy phát triển thành phố bền vững bằng cách xây dựng các thành phố thông minh. ・Chương trình bao gồm các nội dung liên quan đến văn hóa và du lịch, nâng cao năng lực ứng phó với thiên tai và phát triển quản lý thiên tai toàn diện.
				UT	
				EV	
				DM	
				IF	

Lưu ý: Thứ tự phạm vi là cấp quốc gia, cấp vùng, cấp thành phố và cấp quận/huyện.
UD=Phát triển đô thị, UT=Giao thông đô thị, EV=Môi trường, DM=Quản lý thiên tai, IF=Dịch bệnh
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ tài liệu thu thập được

Bảng dưới đây liệt kê các dự án được thực hiện bởi các tổ chức quốc tế và Cơ quan Hợp tác Quốc tế của các nước trong 15 năm qua. Ngoài ra, mỗi dự án được tóm tắt theo trình tự thời gian theo lĩnh vực.



Lưu ý: Dự án Đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP) và Dự án Phát triển Bền vững Thành phố Đà Nẵng (SCDP) của WB không được đưa vào vì các dự án này bao gồm tất cả các lĩnh vực ngoại trừ "Dịch bệnh". Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.18: Lịch sử nghiên cứu và dự án của các nhà tài trợ quốc tế

2.3 Phát triển đô thị

2.3.1 Hiện trạng

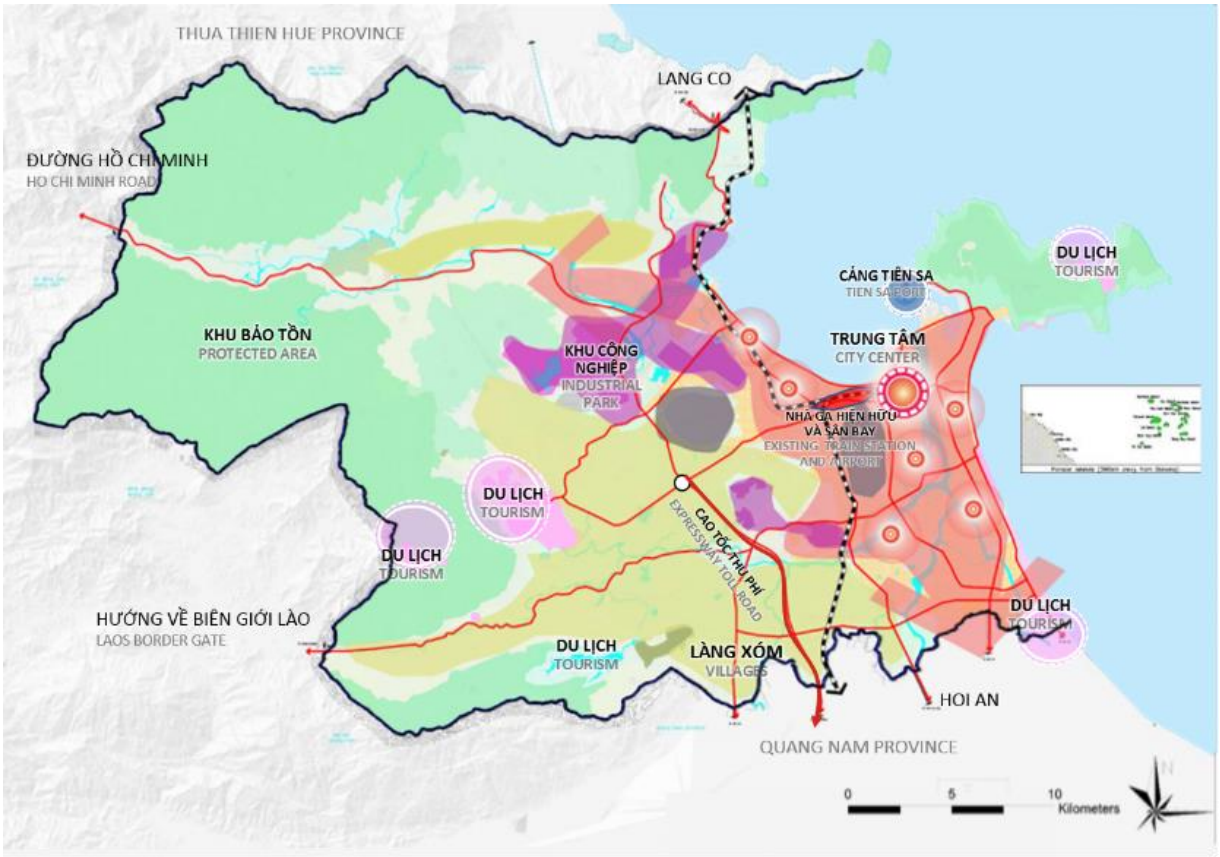
(1) Cấu trúc đô thị

Cấu trúc đô thị hiện nay của thành phố Đà Nẵng là cấu trúc đô thị đơn tâm và hầu hết các trung tâm thương mại - dịch vụ nằm ở Thanh Khê và Hải Châu.

Khu đô thị hiện nay chủ yếu tập trung xung quanh trung tâm phố cũ, trải dài ven biển và quốc lộ 1 theo hướng Bắc Nam, là nơi phát triển các khu vực tăng trưởng mới.

Phần lớn khu vực sản xuất kinh doanh bao gồm các khu công nghiệp phía Bắc quận Liên Chiểu và quận Cẩm Lệ, dọc theo trục đường cao tốc Bắc Nam. Các cơ sở hạ tầng chính như sân bay quốc tế, nhà ga đường sắt ... đều nằm ở trung tâm thành phố.

Nhiều nút du lịch nằm ở bán đảo Sơn Trà và ven biển. Ở khu vực sườn đồi phía Tây có một số khu du lịch như Bà Nà Hills rất nổi tiếng đối với du khách quốc tế và trong nước.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.19: Cấu trúc đô thị hiện tại của thành phố Đà Nẵng

Đà Nẵng đang thiếu các đô thị "vệ tinh" bên cạnh đô thị hiện hữu, dẫn đến việc sử dụng cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông chưa hiệu quả. Mật độ dân số, đặc biệt là ở các khu vực ngoại thành, quá thấp.

(2) Sử dụng đất

Đà Nẵng gồm 6 quận nội thành: Hải Châu, Thanh Khê, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, Liên Chiểu, Sơn Trà; 1 huyện ngoại thành là Hòa Vang và 1 huyện đảo là Hoàng Sa.

Tính đến năm 2019, trong tổng diện tích đất 97.988 ha (không bao gồm huyện Hoàng Sa), đất xây dựng bao gồm khu dân cư, công nghiệp, hạ tầng giao thông, ... chiếm 18.396 ha (18,7%), còn các loại đất khác là đất chưa phát triển chiếm 79.592 ha (81,2%). Khu thương mại chính nằm ở trung tâm thành phố, các khu dân cư mới được mở rộng về phía Nam. Các khu đô thị mới ngoài trung tâm thành phố đang thiếu các trung tâm thương mại, dịch vụ phục vụ cư dân.

Trong số đất không ở còn lại, diện tích đất công nghiệp đạt 2.588ha, chiếm 11,39%, được tập trung tại phía Tây Bắc khu đô thị. Ở một số khu vực, sự phân bố sử dụng đất kém và không có các thành phần của đất sử dụng hỗn hợp. Các cơ sở công nghiệp nhỏ nằm rải rác khắp Đà Nẵng và trong các khu dân cư.

Mặc dù các khu công nghiệp đã được phát triển nhưng kết nối giữa các khu công nghiệp và trung tâm thành phố còn kém. Cần tăng cường mạng lưới giao thông xung quanh các khu công nghiệp, tạo vùng đệm giữa các khu dân cư và khu công nghiệp. Khu vực nông nghiệp và cây xanh chủ yếu ở phía Tây và Nam.

Đất dành cho phát triển còn hạn chế: Diện tích đất thuận lợi cho phát triển thành phố còn hạn chế, chỉ chiếm 35,8% tổng diện tích (tương đương 35.100 ha), trong đó 17% diện tích đã sử dụng và chỉ còn 18,8%.

Sử dụng không gian và hệ số sử dụng đất (FAR) kém hiệu quả tại trung tâm thành phố: Sân bay quốc tế nằm ở trung tâm thành phố giúp thuận tiện cho việc đi lại, tuy nhiên việc hạn chế về chiều cao xây dựng xung quanh khu vực sân bay cản trở tiềm năng phát triển của khu đô thị hiện tại, vì vậy phần lớn các dự án cam kết tại Đà Nẵng có Hệ số sử dụng đất (FAR) trung bình thấp. Ngoài ra, một số công trình như khu quân sự, nghĩa trang Hòa Sơn ở Hòa Vang và bãi rác Khánh Sơn ở Hòa Khánh Nam chiếm diện tích đất lớn của khu vực phát triển chiến lược, và nằm gần vị trí nhà ga đường sắt mới.

Các vấn đề về sử dụng đất như sau:

Khó khăn về quỹ đất dành cho hạ tầng giao thông: Việc thiếu quỹ đất dành cho giao thông ở trung tâm đô thị hiện tại sẽ hạn chế sự phát triển của đường sắt / tàu điện đô thị trong tương lai.

Rủi ro ngập lụt: Diện tích đất hạn chế của thành phố Đà Nẵng bị ảnh hưởng bởi biến đổi khí hậu. Theo kịch bản biến đổi khí hậu và nước biển dâng ở Việt Nam của Bộ TNMT, nếu mực nước biển dâng 100 cm thì 1,13% diện tích thành phố có nguy cơ bị ngập, trong đó quận Liên Chiểu (4,92% diện tích) và Ngự Quận Hành Sơn (4,6% diện tích) có rủi ro cao nhất.

2.3.2 Các quy hoạch và dự án liên quan

(1) Quy hoạch chung

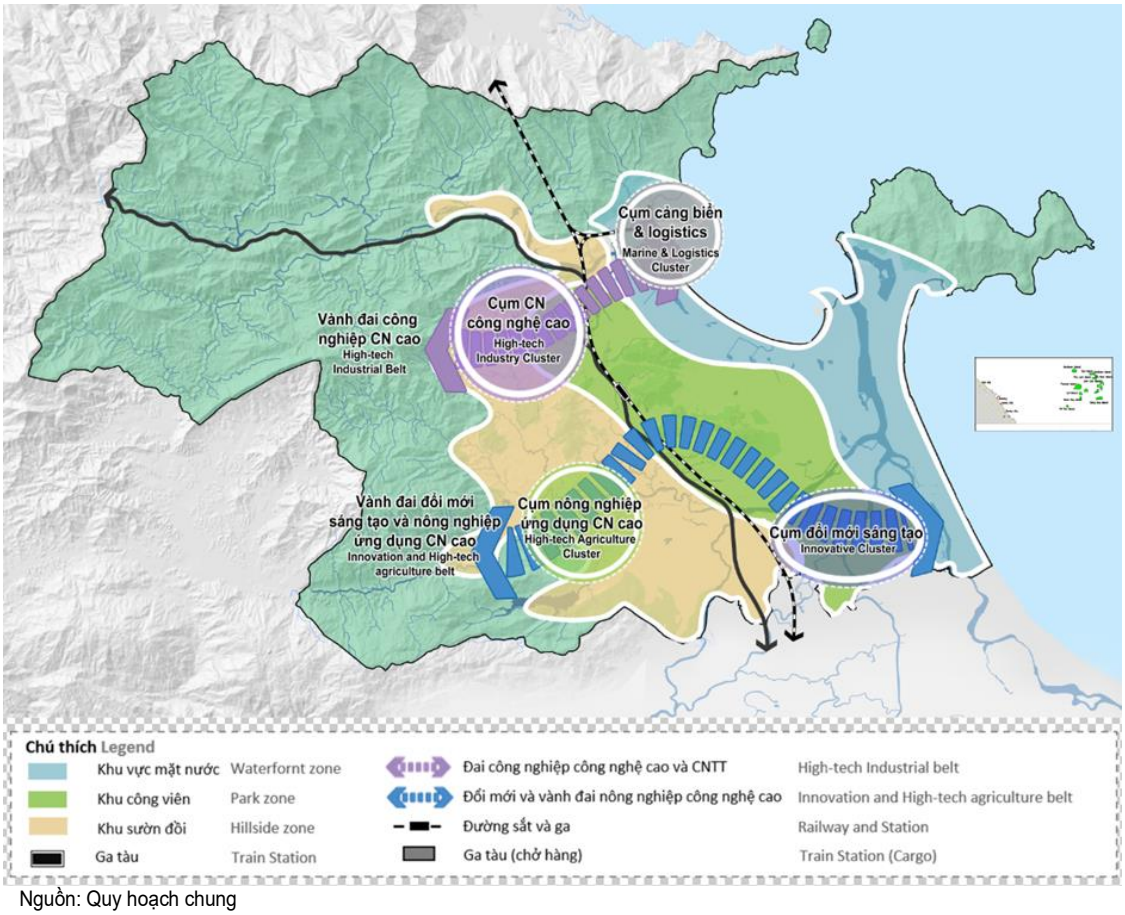
Tầm nhìn và Chiến lược: Theo Quy hoạch xây dựng chung được phê duyệt vào tháng 3/2021, dự báo dân số được điều chỉnh thành 1,79 triệu người vào năm 2030, trong khi mục tiêu của kế hoạch trước đó là 2,5 triệu người.

Tầm nhìn, chiến lược quy hoạch, cấu trúc không gian đô thị được thể hiện trong Bảng 2.13.

Bảng 2.13: Tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược của Quy hoạch chung

Tầm nhìn	Thành phố Đà Nẵng trở thành thành phố lớn; thông minh, sáng tạo; bản sắc và phát triển bền vững
Mục tiêu	• Xây dựng Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và khu vực Đông Nam Á, với vai trò là trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, du lịch, thương mại, tài chính, hậu cần, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, công nghiệp phụ trợ; • Là một trong những trung tâm văn hóa - thể dục thể thao, giáo dục - đào tạo, y tế chất lượng cao, phát triển khoa học - công nghệ của cả nước; • Trung tâm tổ chức các sự kiện khu vực và quốc tế; • Là đô thị cảng biển, đô thị ven biển quốc tế với vị trí là hạt nhân của chuỗi đô thị và là cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Tây Nguyên; • Trở thành thành phố sinh thái, hiện đại và thông minh, thành phố đáng sống; quốc phòng, an ninh và chủ quyền biển, đảo được bảo đảm vững chắc.
Chiến lược quy hoạch	a. Bảo tồn thiên nhiên, củng cố mạng lưới cây xanh và mặt nước để tạo nên một thành phố thân thiện với môi trường. b. Cải thiện cơ sở hạ tầng tạo sức bật cho thành phố Đà Nẵng c. Các cụm công việc phi tập trung và các nút đô thị d. Tăng mật độ dân số để phát triển mô hình đô thị nén e. Cải thiện hệ thống giao thông và phát triển thành phố theo định hướng vận tải công cộng f. Phát triển các khu đô thị hỗn hợp để xây dựng một thành phố sôi động g. Phát triển các loại hình cơ sở hạ tầng xã hội và nhà ở để tạo ra một thành phố hòa nhập h. Bảo tồn di sản đô thị như một phần bản sắc riêng biệt của Đà Nẵng
Chiến lược phát triển không gian đô thị	• Các khu đô thị điển hình: (1) khu ven sông, (2) khu lõi xanh, (3) khu sườn đồi và 1 khu sinh thái. • 2 vành đai kinh tế: (1) Vành đai phía Bắc - Khu công nghiệp công nghệ cao và Vành đai Hậu cần - Biển; (2) Vành đai phía Nam - Vành đai đổi mới và nông nghiệp công nghệ cao • 4 cụm việc làm tập trung ưu tiên: (1) Cụm công nghiệp công nghệ cao; (2) Cụm Hàng hải và Hậu cần; (3) Cụm Nông nghiệp công nghệ cao; (4) Cụm đổi mới; và phát triển du lịch trên toàn thành phố.

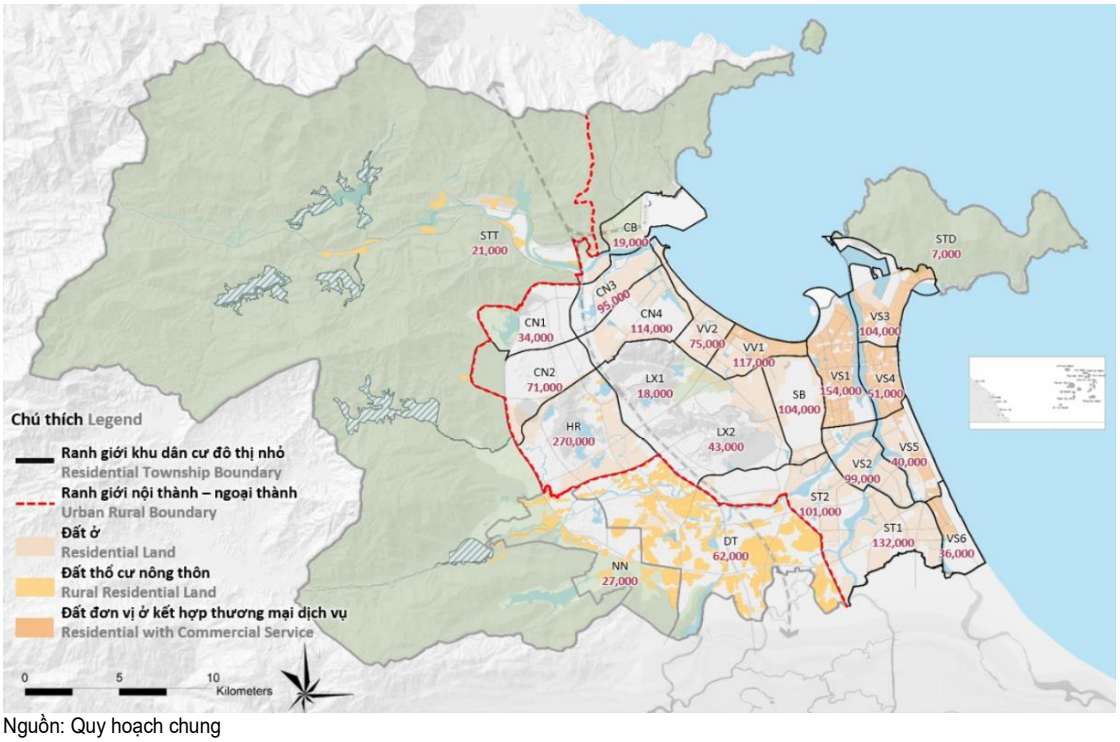
Nguồn: Quy hoạch chung



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.20: Cấu trúc phát triển không gian của thành phố Đà Nẵng

Theo Quy hoạch chung, có 12 phân khu với 19 khu đô thị có quy mô dân số và mật độ dân cư khác nhau.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.21: Các phân khu và dân số được đề xuất

Bảng 2.14: Phân bổ dân số của khu vực đô thị

ID	Khu	Diện tích (ha)	Dân số	Việc làm	Đặc điểm
VS	Khu sông Hàn và dọc theo biển	6.644	484.000	424.000	Khu đô thị hiện tại được cải tạo và tái thiết, hình thành một khu đô thị nén tại trung tâm thành phố, tập trung phát triển thương mại, dịch vụ và du lịch.
VV (BA)	Khu dọc theo vịnh Đà Nẵng	1.530	192.000	48.000	Khu vực tái thiết và cải tạo đô thị, một khu vực lối sống hỗn hợp cho người dân có thu nhập trung bình, kết hợp với các hoạt động thương mại và giải trí đa dạng (du lịch và giải trí biển)
CB (PA)	Khu cảng biển Liên Chiểu	1.285	19.000	32.000	Trọng tâm là phát triển Cảng Liên Chiểu, cụm logistics và khu đô thị cảng biển.
CN (HTP)	Khu Công nghệ cao	5.585	314.000	223.000	Tập trung phát triển công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp sạch, thân thiện với môi trường, bền vững và hiện đại
LX (CH)	Khu trung tâm lõi xanh	4.775	61.000	126.000	Khu vực này nổi bật với dãy núi Phước Tượng - An Ngãi nhiều cây xanh, đường cao tốc Bắc - Nam, đường sắt tốc độ cao và nhà ga
ST (UA)	Khu đổi mới	3.903	233.000	134.000	Phát triển các dịch vụ giáo dục, đào tạo, y tế, thể dục, thể thao chất lượng cao
SB (AP)	Khu sân bay	1.327	104.000	4.000	Sân bay và cụm hậu cần hiện đại mới
SD (HR)	Khu đô thị sườn đồi	2.729	270.000	35.000	Khu đô thị mới, nhà cao tầng (đến 25 tầng), FAR cao, mật độ xây dựng thấp; cụm du lịch nghỉ dưỡng sinh thái núi ven đồi phía Tây
NN (HTA)	Khu nông nghiệp công nghệ cao	2.986	27.000	17.000	Phát triển nông nghiệp công nghệ cao
DT (AA)	Khu dự trữ cho phát triển	5.858	62.000	31.000	Dự phòng phát triển giai đoạn sau năm 2030 đến năm 2045
STT (WEA)	Khu sinh thái phía Tây	57.692	21.000	21.000	Các khu du lịch cao cấp; du lịch sinh thái, cộng đồng gắn với hệ sinh thái rừng, núi đa dạng sinh học, cảnh quan thiên nhiên, hồ chứa nước để đảm bảo phát triển bền vững.
STD (STNTA)	Khu sinh thái phía Đông	30.500 + 4.232	7.000	6.000	Bán đảo Sơn Trà là khu du lịch quốc gia, bao gồm các điểm tâm linh và khu nghỉ dưỡng sinh thái. Huyện Hoàng Sa là đơn vị hành chính cấp huyện đặc biệt của Thành phố về an ninh biển
	Tổng		**1.794.000**	**1.100.000**	

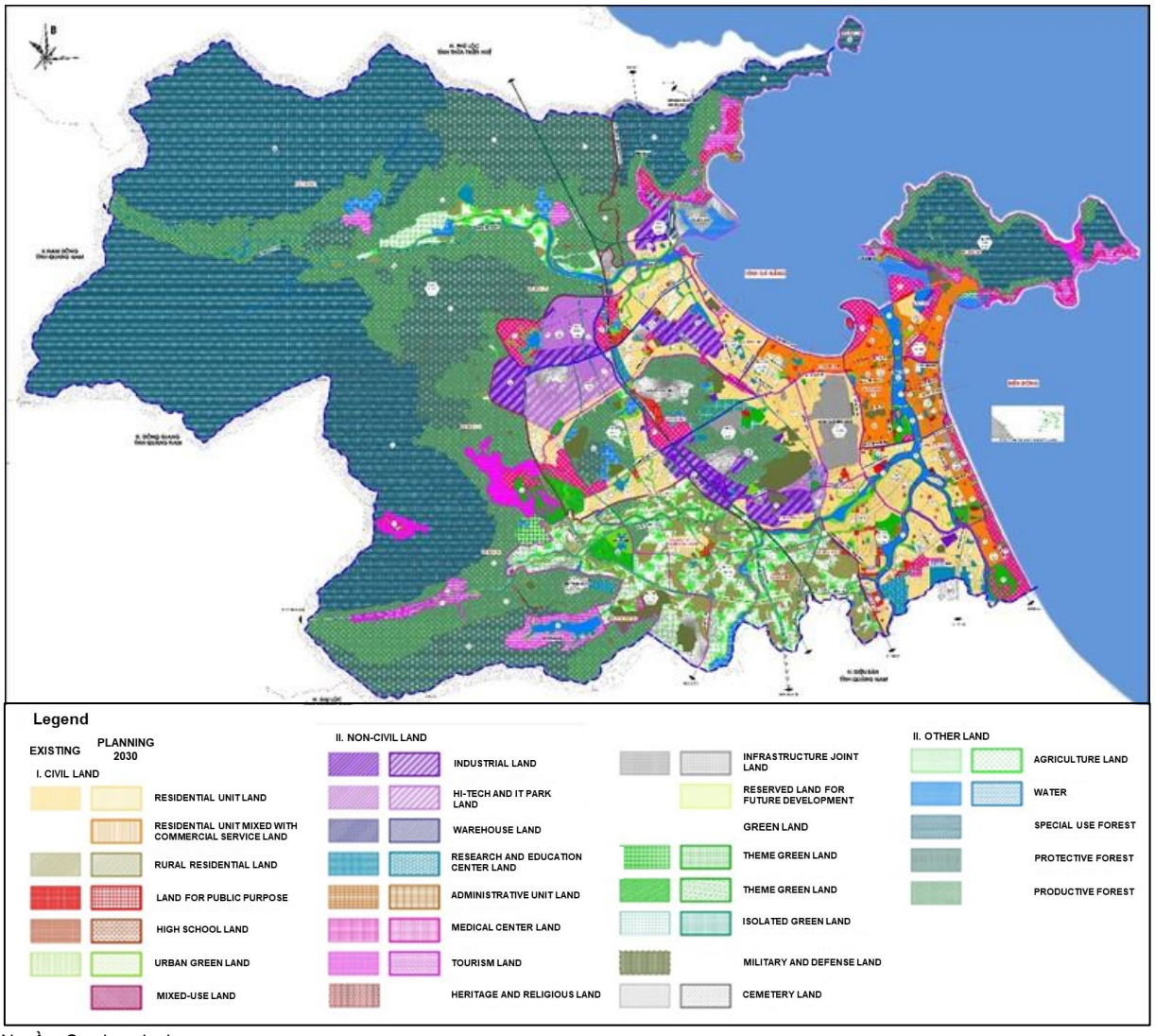
Nguồn: Quy hoạch chung

Thành phố Đà Nẵng đã phê duyệt Nhiệm vụ tư vấn lập quy hoạch phân khu tỷ lệ 1:2000 của các phân khu này. Dự kiến đến tháng 6/2023 sẽ hoàn thành quy hoạch phân khu.

Sử dụng đất: Để đáp ứng mục tiêu phát triển dân số lên 1,78 triệu dân vào năm 2030, những nội dung chính của kế hoạch sử dụng đất trong tương lai như sau:

- Tập trung phát triển tại các khu vực đô thị hiện hữu, tránh phát triển đô thị phân tán, duy trì các khu vực ngoại thành và khu vực nông nghiệp.
- Hạn chế phát triển vùng trũng thấp phía Nam cho đến khi giải quyết xong vấn đề lũ lụt ở Quảng Nam.
- Phát triển các khu du lịch Làng Vân, khu phi thuế quan, cảng Liên Chiểu, khu công nghệ cao, trung tâm logistic, đồng thời di dời, tập trung các cơ sở tiểu thủ công nghiệp. vào khu vực đã được phê duyệt.

- Thúc đẩy phát triển các cụm như cụm logistic gần Cảng Liên Chiểu, cụm nông nghiệp phía Tây Nam, khu đô thị mới phía Tây với nhà ở cao tầng để thúc đẩy quá trình phi tập trung tại trung tâm thành phố và giải quyết nhu cầu tái định cư.
- Phân tán các trung tâm phụ có chức năng hành chính và thương mại, chẳng hạn như (a) trung tâm logistic + trung tâm hành chính gần ga đường sắt mới, (b) trung tâm dịch vụ công nghệ cao + trung tâm hành chính, (c) Trung tâm dịch vụ đại học + trung tâm hành chính.

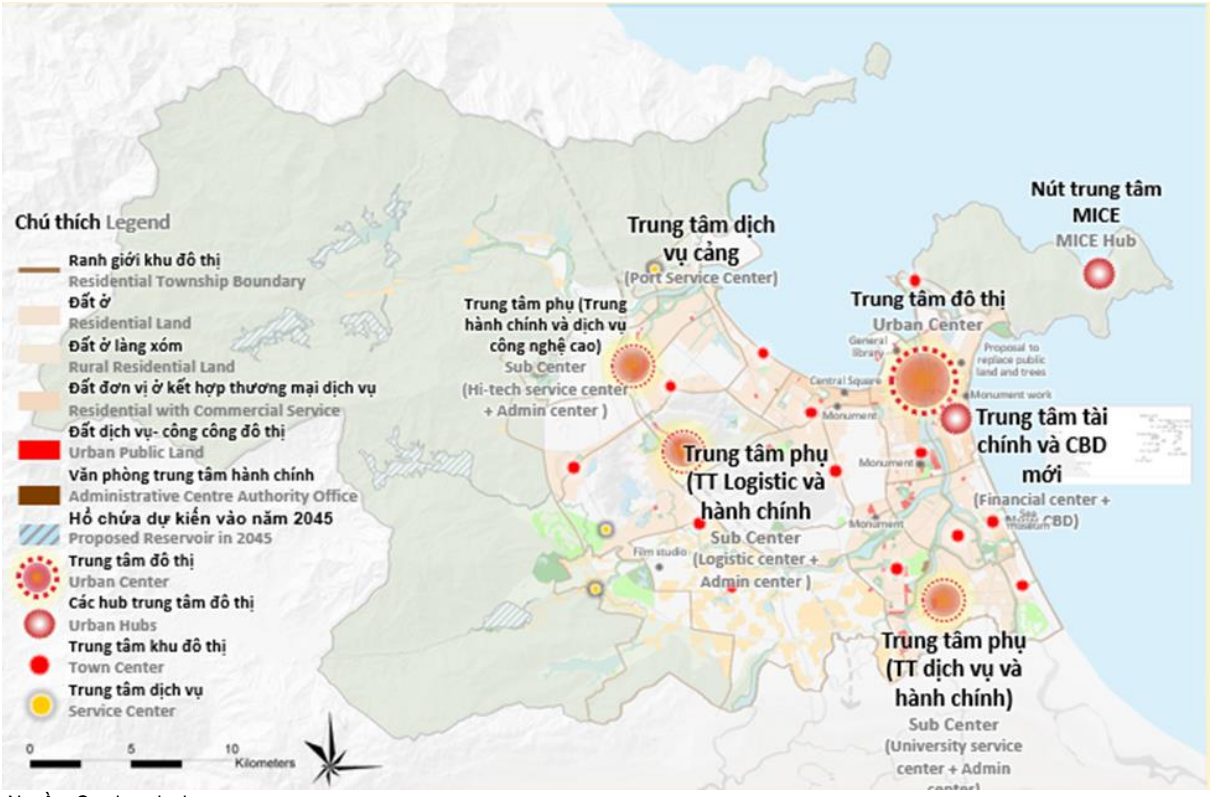


Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.22: Quy hoạch sử dụng đất năm 2030

Các trung tâm đô thị: Ngoài trung tâm đô thị hiện tại ở trung tâm thành phố, đề xuất nên phân tán các trung tâm phụ có chức năng hành chính và thương mại như (a) trung tâm logistic + trung tâm hành chính gần ga đường sắt mới, (b) trung tâm dịch vụ công nghệ cao + trung tâm hành chính, (c) trung tâm dịch vụ đại học + trung tâm hành chính. Trung tâm MICE được đề xuất tại Bán đảo Sơn Trà.

Ngoài việc phát triển các trung tâm/cụm đô thị này, cần phát triển các công trình công cộng đi kèm như đường bộ, giao thông công cộng, không gian cho người đi bộ, hạ tầng xã hội và công viên.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.23: Quy hoạch khu hành chính và thương mại được đề xuất (2030)

Phát triển công nghiệp và logistic: Đất công nghiệp bao gồm cả công nghiệp nhẹ và công nghiệp nói chung có diện tích khoảng 2.326 ha. Chỉ các ngành công nghiệp không gây ô nhiễm mới được phép hoạt động trong thành phố và các khu công nghiệp sẽ dần được nâng cấp thành khu Công nghệ cao, tập trung vào cơ khí và chế tạo có giá trị cao. Điều này giúp bảo vệ môi trường tự nhiên Đà Nẵng đảm bảo công nghiệp không ảnh hưởng đến cảnh quan du lịch.

Đất hậu cần và Kho bãi phục vụ trụ cột là logistics và kinh tế biển. Hoạt động của trung tâm logistics và kho bãi được đề xuất nằm trong các cụm công nghiệp để tiện phục vụ cho từng khu công nghiệp.

Phát triển ga mới: Đường sắt tốc độ cao Bắc Nam (ĐSTĐC) sẽ chạy song song ở phía đông của đường cao tốc Bắc Nam. Nhà ga mới sẽ là ga tổng hợp của ĐSTĐC và Đường sắt Việt Nam (VNR), với việc di dời nhà ga hiện tại khỏi trung tâm thành phố.

Ga Đà Nẵng mới tọa lạc tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng, cách trục Bà Nà - Suối Mơ khoảng 1,1 km về phía Bắc. Tổng diện tích đất cho khu ga Đà Nẵng và khu phát triển đô thị tổng hợp khoảng 300ha, trong đó dự kiến khoảng 30ha cho khu ga hành khách, khoảng 60ha cho depot đường sắt tốc độ cao, bao gồm các công trình kiến trúc và hạ tầng tại ga tổng hợp (đường sắt Bắc Nam, đường sắt tốc độ cao); kho chứa hàng hóa (sử dụng tại chỗ) và các công trình phụ trợ liên quan khác.

Quy mô cụ thể được cập nhật, phát triển theo quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia, quy hoạch ga đường sắt được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Nhà ga này kết nối trực tiếp đến Sân bay Quốc tế Đà Nẵng, trung tâm thành phố hiện tại bằng mạng lưới xe buýt và phương tiện công cộng.

Du lịch Hội nghị và Sự kiện (MICE): Các hoạt động du lịch MICE phát triển xung quanh thành phố, tập trung dọc theo Bờ Đông và ven sông Hàn, đặc biệt, phát triển thành khu phức hợp bao gồm trung tâm tài chính, thương mại, giải trí, casino, dọc theo đường Võ Văn Kiệt với các trung tâm hội nghị hiện hữu.

Đề xuất phát triển một trung tâm MICE ở phía bắc bán đảo Sơn Trà.

Những phát triển này mang lại tiềm năng cho du lịch hội nghị, cũng như các sự kiện và lễ hội lớn khác.

(2) Đề án Xây dựng Thành phố thông minh Đà Nẵng giai đoạn 2018-2015, tầm nhìn đến năm 2030

"Đề án xây dựng thành phố thông minh tại Đà Nẵng giai đoạn 2018-2025 và tầm nhìn đến năm 2030" là một chính sách dành cho thành phố thông minh được xây dựng vào năm 2018, đồng thời giới thiệu các công nghệ ICT như chính phủ điện tử, quản lý giao thông thông minh và đề xuất xây dựng mô hình thí điểm quận thông minh tại Liên Chiểu theo mô hình thành phố thông minh.

Mục tiêu của Đề án là phát triển Đà Nẵng trở thành thành phố thông minh ứng dụng CNTT và cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0. Trước năm 2020, thành phố tập trung chuẩn bị cơ sở hạ tầng, nền tảng và dữ liệu thông minh. Trong giai đoạn 2021-2025, thành phố sẽ tập trung phát triển các ứng dụng thông minh khác. Ngoài việc áp dụng các CNTT như quản trị điện tử và trung tâm dữ liệu, chính sách phát triển quận Liên Chiểu như một mô hình đô thị thông minh cũng được mô tả. Giao thông thông minh cũng là một thành phần quan trọng, sẽ được phát triển thông qua việc xây dựng (i) Hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh, (ii) Cơ sở dữ liệu giao thông, (iv) Cổng thông tin giao thông trực tuyến, và (iv) Hệ thống giám sát bãi đậu xe.

Thành phố Đà Nẵng là thành viên của Mạng lưới Thành phố Thông minh Châu Á (ASCN), và Sở Thông tin Truyền thông là bộ phận điều phối thành phố thông minh. Bộ Đất đai-Hạ tầng và Du lịch (MLIT) của Nhật Bản đã tiến hành "Dự án SMART JAMP" tại thành phố Đà Nẵng, bao gồm lập bản đồ kỹ thuật số, chia sẻ xe đạp công cộng, v.v.

Bảng 2.15: Danh sách dự án trọng điểm trong Đề án thành phố thông minh

Trụ cột	Chương trình/Dự án	Đơn vị chịu trách nhiệm	Thời gian
1. Quản trị thông minh	a) Nâng cấp mở rộng mạng đô thị (MAN)	Sở TTTT	2019-2021
	b) Nâng cấp mở rộng trung tâm dữ liệu Đà Nẵng	Sở TTTT	2019-2025
	c) Phát triển mạng không dây diện rộng (Wireless MAN)	Sở TTTT	2021 - 2022
	d) Trung tâm giám sát điều hành và xử lý tập trung đa nhiệm	Sở TTTT	2020 (Phase 1) and 2021-2025
	đ) Hình thành nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu chuyên ngành	Sở TTTT	2019-2020
	e) CSDL hệ thống thông tin địa lý (GIS)	Sở XD	2019 - 2020
	g) Land database	Sở TNMT	2021 - 2022
	h) Cơ sở dữ liệu về bản đồ địa điểm xây dựng, nhà ở, quy hoạch, cây xanh, chiếu sáng, cấp thoát nước	Sở XD	2021 - 2023
	i) Hoàn thiện CSDL công dân	Sở TTTT	2019 - 2020
	j) Hoàn thiện CSDL nhân hộ khẩu	Sở TTTT	2019 - 2020
	k) Hoàn thiện CSDL doanh nghiệp	Sở TTTT	2019 - 2020
	l) Xây dựng Kho dữ liệu	Sở TTTT	2019 - 2025

Trụ cột	Chương trình/Dự án	Đơn vị chịu trách nhiệm	Thời gian
	m) Phát triển nền tảng phân tích dữ liệu thông minh	Sở TTTT	2021 - 2025
	n) Cập nhật, nâng cấp nền tảng, ứng dụng của Hệ thống thông tin Chính phủ điện tử	Sở TTTT	2019 – 2021
	o) Dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 4	Sở TTTT	2019 - 2020
	p) Triển khai mô hình "Khu đô thị thông minh"	UBND Quận Liên Chiểu	2019 - 2020 (g/đ1) và 2021 - 2022
	q) Xây dựng bộ KPI cho thành phố thông minh	Sở TTTT	2020
2. Kinh tế thông minh	a) Hệ thống giám sát du lịch thông minh	Sở DL	2019 - 2022
	b) Cơ sở dữ liệu du lịch	Sở DL	2019 - 2020
	c) Hệ thống quản lý trực tuyến chỗ ở	Sở TTTT	2019 – 2020
	d) Thẻ du lịch thông minh	Sở DL	2019 - 2020 (g/đ1) và 2021 - 2022
	d) Điểm đến thực tế ảo	Sở DL	2021 - 2025
3. Giao thông thông minh	a) Hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh	Sở GTVT	2019 – 2025
	b) Cơ sở dữ liệu giao thông vận tải	Sở GTVT	2019- 2020
	c) Cổng giao thông trực tuyến	Sở GTVT	2019- 2020
	d) Giám sát việc đậu xe	Sở GTVT	2020
4. Môi trường thông minh	a) Hệ thống quan trắc môi trường	Sở TNMT	2019-2020 và 2021 – 2022
	b) Cơ sở hạ tầng CNTT-TT cho Khu liên hợp xử lý chất thải rắn, Sở TN&MT giai đoạn 2021-2025	Sở TNMT	2021 - 2025
	c) Quản lý chất thải thông minh Sở TNMT giai đoạn 2021-2022	Sở TNMT	2021 - 2022
	d) Hệ thống giám sát cấp nước DOC 2021-2022	Sở XD	2021 - 2022
	đ) Giám sát hệ thống nước thải DOC 2021-2022	Sở XD	2021 - 2022
5. Đời sống thông minh	a) Hoàn thiện hệ thống giám sát an ninh	Công an Tp	2020 (g/đ1) và 2021 - 2022
	b) Hệ thống giám sát và điều khiển chiếu sáng công cộng	Sở XD	2021 - 2022
	c) Mạng thiết bị IoT của trường học	Sở GDĐT	2019 – 2020
	d) Cơ sở dữ liệu giáo dục và học bạ điện tử	Sở GDĐT	2020
	d) Cơ sở dữ liệu giáo dục nghề nghiệp	Sở LĐTBXH	2020
	e) Cơ sở dữ liệu về hồ sơ sức khỏe công dân	Sở Y tế	2019 – 2020
	g) Thư viện học liệu điện tử	Sở GD	2021 - 2022
	h) Lớp học thông minh	DOET	2021 - 2023
	i) Bệnh viện điện tử	DOH	2019
	k) Bệnh viện thông minh	DOH	2020 (GĐ 1) và 2021 - 2025
	l) Chăm sóc y tế trực tuyến (y tế từ xa)	DOH	2022 - 2025
	m) Cơ sở dữ liệu về an toàn vệ sinh thực phẩm (VSATTP)	BQL ATTP	2019 - 2020
	n) Truy xuất nguồn gốc thực phẩm	BQL ATTP	2020 (GĐ 1) và 2021 - 2023
	o) Hệ thống cảnh báo cháy	Công an Tp	2021 - 2022
	p) Trung tâm huấn luyện cứu hộ và an toàn	Công an Tp	2021 - 2024
	q) Giám sát tàu và thuyền	Sở NNPTNT	2020
	r) Giám sát cây xanh công cộng	Sở XD	2021 - 2022
	s) Giám sát rừng	Sở NNPTNT	2020
6. Công dân thông minh	a) Vườn ươm ứng dụng thành phố thông minh	Sở TTTT	2023 - 2025
	b) Cổng dịch vụ dữ liệu (giai đoạn 2)	Sở TTTT	2019 - 2020
	c) Triển khai các hình thức thanh toán dịch vụ công trực tuyến	Sở TTTT	2019 – 2020
	d) Truyền thông, hướng dẫn và đào tạo công dân và cán bộ công chức	Sở TTTT	thường xuyên từ năm 2019

Nguồn: Đề án Thành phố Thông minh

1) Sở LĐTBXH: Sở Lao động - Thương binh và Xã hội, BQL ATTP: Ban Quản lý An toàn Thực phẩm

(3) Kế hoạch phát triển du lịch

Mục đích của Kế hoạch nhằm thực hiện Đề án tái cơ cấu ngành du lịch thành phố Đà Nẵng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030, phục hồi ngành du lịch sau đại dịch Covid-19, góp phần phát triển bền vững trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.

Theo dự báo, du lịch vẫn còn bị ảnh hưởng nặng nề bởi đại dịch và du lịch Đà Nẵng sẽ tập trung vào khách du lịch cả nước, với mục đích tham quan là nghỉ ngơi, giải trí, thăm thân, MICE.

Để đặt ra mục tiêu, hai kịch bản phát triển được đề xuất: (i) Đại dịch được kiểm soát tại Đà Nẵng và Việt Nam vào quý IV / 2020 - Lượng khách du lịch trong nước là 90% và quốc tế là 30% so với năm 2019; (ii) dịch bệnh được kiểm soát tại Đà Nẵng và Việt Nam vào quý 1/2021 và vắc xin được cung cấp vào quý 4/2021. Lượng khách du lịch trong nước là 55-65% và quốc tế là 5% so với năm 2019.

Phát triển du lịch toàn thành phố, trọng tâm là khu vực ven biển Sơn Trà - Ngũ Hành Sơn, vịnh Đà Nẵng, khu đồi phía Tây và bán đảo Sơn Trà để đảm bảo khai thác hiệu quả tài nguyên nước tự nhiên, các di tích lịch sử văn hóa, cảnh quan thiên nhiên và đa dạng sinh học.

Toàn thành phố sẽ trở thành điểm du lịch hấp dẫn với 6 cụm du lịch chuyên đề gồm (i) cụm du lịch đô thị tại trung tâm thành phố với điểm nhấn là đô thị cổ, (ii) cụm du lịch sinh thái cộng đồng miền núi và hồ phía Tây và Bán đảo Sơn Trà, (iii) cụm du lịch tàu du lịch tại cảng biển Tiên Sa, (iv) cụm văn hóa thể thao khu vực xung quanh trung tâm văn hóa thể thao và thắng cảnh Ngũ Hành Sơn, (v) cụm du lịch dọc bãi biển phía Đông, và (vi) cụm du lịch ven vịnh Đà Nẵng.

(4) Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP)

Dự án PIIP do Ngân hàng Thế giới thực hiện từ năm 2008 đến năm 2013. Mục tiêu của dự án là nâng cao hiệu quả và tính bền vững của các dịch vụ đô thị tại thành phố Đà Nẵng thông qua nâng cấp đô thị, cải thiện cơ sở hạ tầng môi trường, xây dựng các tuyến giao thông chiến lược tại các khu vực được chọn và tăng cường thể chế trong quy hoạch đầu tư và quản lý các dịch vụ đô thị.

Trong 4 hợp phần, nội dung và kết quả của “Nâng cấp đô thị: Nâng cấp cơ sở hạ tầng vùng thu nhập thấp, khu tái định cư và chương trình cho vay cải thiện nhà ở” được tóm tắt như sau:

- Nâng cấp cơ sở hạ tầng khu vực thu nhập thấp: đường bê tông nhựa, bê tông xi măng trong ngõ, điện chiếu sáng đường, hệ thống cấp nước, thoát nước và hạ tầng xã hội bao gồm nhà ở cộng đồng, nhà trẻ, chợ... cho 13.600 hộ gia đình.
- Xây dựng khu tái định cư: xây dựng 3 khu tái định cư gồm các khu chung cư và trường học tại Thanh Khê Tây, Hòa Minh, Hòa Quý.
- Quỹ cải thiện nhà ở và nâng cao hiệu quả chi phí hoạt động của quỹ tín dụng vi mô: khoản vay 1 triệu USD do Hội Liên hiệp Phụ nữ Đà Nẵng quản lý cho khoản tín dụng vi mô để phát triển nhà ở.

Nhờ đó, mức độ ô nhiễm nước sông Phú Lộc được giảm thiểu, công tác thu gom, thoát nước và xử lý nước thải được tăng cường thông qua chương trình đấu nối hộ gia đình thí

điểm, hệ thống thoát nước ở quận Liên Chiểu, quận Sơn Trà được cải thiện và khu vực ngập lụt của Quận Hải Châu và Quận Thanh Khê giảm đáng kể.

(5) Dự án Phát triển bền vững Thành phố Đà Nẵng (SCDP)

Sau khi hoàn thành PIIP, Dự án Phát triển bền vững Thành phố Đà Nẵng (SCDP) đã được NHTG khởi động từ năm 2013, bao gồm nâng cấp cơ sở hạ tầng.

Tiếp nối theo PIIP, mục tiêu của SCDP là mở rộng khả năng tiếp cận của người dân thành phố với các dịch vụ công cộng, cải thiện hệ thống thoát nước, thu gom và xử lý nước thải, mạng lưới đường huyết mạch và giao thông công cộng tại một số khu vực của thành phố Đà Nẵng.

Có 5 hợp phần: 1) Cải thiện hệ thống thoát nước và nước thải, 2) Phát triển xe buýt nhanh (BRT), 3) Phát triển các tuyến đường chiến lược đô thị, 4) Hỗ trợ kỹ thuật và nâng cao năng lực, và 5) Các hoạt động được chuyển giao từ PIIP Đà Nẵng.

Hợp phần BRT không được tiến hành và dự án đã kết thúc vào ngày 30 tháng 6 năm 2021. Thành phố Đà Nẵng đang triển khai các hoạt động còn lại bằng nguồn vốn đối ứng cho đến ngày 30 tháng 12 năm 2022.

(6) Nghiên cứu tiền khả thi về cải thiện kết nối đường sắt và tái phát triển đô thị Đà Nẵng

Năm 2016, WB đã tiến hành nghiên cứu tiền khả thi về Di dời ga đường sắt Đà Nẵng và phát triển đô thị xung quanh các khu vực ga mới, đồng thời tái phát triển đô thị khu vực ga cũ dựa trên định hướng giao thông công cộng. Mục đích của dự án này là chọn vị trí cho nhà ga trung tâm mới trên tuyến đường sắt phía Tây của thành phố kết hợp với phát triển đường sắt Bắc Nam, nghiên cứu chức năng đô thị và giao thông của nhà ga trung tâm mới, đồng thời nghiên cứu tái phát triển ga hiện hữu và khu vực xung quanh như một chiến lược đổi mới đô thị và đề xuất các nguồn tài chính tiềm năng để triển khai dự án.

Các nguyên tắc khung được đề xuất như sau:

- một tuyến trung chuyển công cộng mới bằng BRT kết nối ga mới và ga hiện hữu
- cá các điểm đến ở các nhà ga hành lang với kết nối tốt hơn
- khuyến khích các điểm tập trung hoạt động (của người dân trong khu vực) tại các trạm trung chuyển gần các nút giao
- tăng cường kết nối tuyến trung chuyển với khu vực xung quanh thông qua các đường kết nối xanh bắc – nam
- hình thành hình thái đô thị theo hướng cao dần từ đông sang tây
- kết nối tuyến trung chuyển với các điểm thu hút chính của thành phố - biển/ sông/ công viên

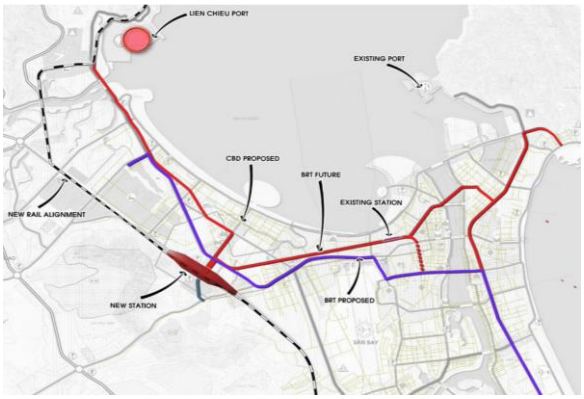
Các nội dung chính của hợp phần tái phát triển đô thị khu vực ga cũ (khoảng 12ha) được tóm tắt như sau:

- Hạ tầng giao thông gồm tuyến đường Bắc-Nam, ga và hầm BRT, công viên ga, lối đi dành cho người đi bộ.

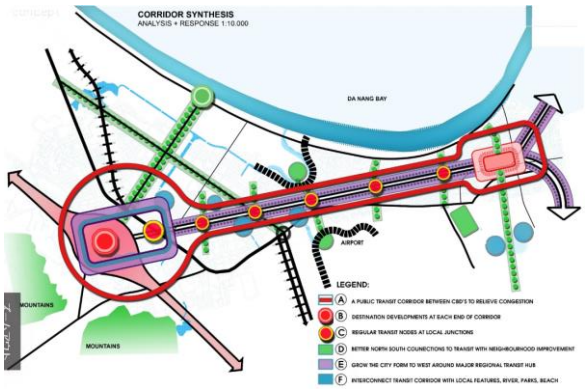
- Công trình đô thị hỗn hợp (chiều cao công trình: 20m - 50m, FAR: 700%) với khối đế mặt phố.
- UBND thành phố Đà Nẵng có kế hoạch đầu tư tất cả các tuyến đường được đề xuất, các hợp phần khác liên quan đến tái phát triển đô thị sẽ do nhà đầu tư bỏ vốn xây dựng.
- Đối với việc tái định cư trong khu vực tái phát triển nhà ga cũ, ước tính có 368 hộ gia đình sẽ bị ảnh hưởng.

Lưu ý rằng UBND thành phố Đà Nẵng có kế hoạch cập nhật báo cáo tiền khả thi do vị trí nhà ga mới đã được điều chỉnh và dự án BRT do SCDP đề xuất đã bị hủy bỏ trong Quy hoạch xây dựng chung. Vì vậy, cần phải xem xét lại tổng thể đường bộ và mạng lưới giao thông công cộng và lựa chọn phương thức vận tải phù hợp kết nối với nhà ga mới, dự kiến vị trí nhà ga mới cách ga hiện tại 10km.

Điều khoản tham chiếu của dịch vụ tư vấn lập Nghiên cứu tiền khả thi đang được hoàn thiện và sau đó sẽ được phê duyệt. Dự kiến, việc lựa chọn tư vấn sẽ hoàn thành vào tháng 6 năm 2022, báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi được đệ trình vào tháng 12 năm 2022, và được phê duyệt vào tháng 6 năm 2023.

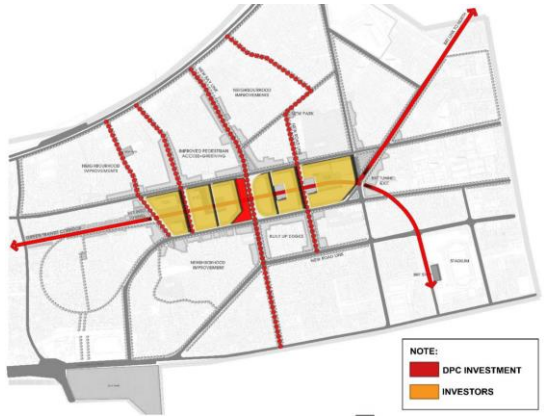


Vị trí của các nhà ga mới và hiện hữu và tuyến BRT



Khái niệm phát triển hành lang giữa nhà ga mới và nhà ga hiện hữu

Ý tưởng thiết kế địa điểm ga hiện hữu



Cấu phần dự án của vị trí ga hiện hữu

Nguồn: Báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu tiền khả thi cải thiện kết nối đường sắt và tái phát triển đô thị Đà Nẵng, NHTG, 2016

Hình 2.24: Đề xuất Nghiên cứu tiền khả thi về tái phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu

(7) Dự án phát triển cảng Liên Chiểu

Chủ trương đầu tư phát triển Cảng Liên Chiểu, hợp phần hạ tầng dùng chung, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 3 năm 2021 và sẽ được xây dựng trước năm 2025 bằng nguồn vốn công. UBND TP Đà Nẵng đã giao cho Ban Quản lý các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên (PIIP PMU) quản lý và thực hiện dự án này.

Quy hoạch chi tiết 1: 500 của dự án đã được UBND Tp.Đà Nẵng phê duyệt trong tháng 4/2022. Báo cáo Nghiên cứu khả thi (NCKT) và Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) đã được Bộ TNMT và UBNDTP phê duyệt vào tháng 6/2022. Thiết kế chi tiết dự kiến đã được Bộ GTVT phê duyệt trong tháng 10/2022 và việc xây dựng sẽ được khởi công vào tháng 11/2022.

Đồng thời, Ban HTUT đã hoàn thành bộ tiêu chí để lựa chọn nhà đầu tư cầu cảng và đang được Sở KHĐT và các cơ quan liên quan xem xét. Việc đầu tư các cầu cảng dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2025, cùng với việc hoàn thành xây dựng cơ sở hạ tầng dùng chung.

2.3.3 Các vấn đề

Vì Quy hoạch chung được phê duyệt vào tháng 3 năm 2021 là quy hoạch chính thức mới nhất, nên các quy hoạch ngành khác sẽ được cập nhật theo Quy hoạch xây dựng chung này. Một số vấn đề liên quan đến phát triển đô thị có thể tóm lược như sau:

- **Điều chỉnh các quy hoạch liên quan với hướng tuyến của đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) mới và vị trí của ga mới:** Trong Quy hoạch xây dựng chung, hướng tuyến của ĐSTĐC được sửa đổi để đi qua khu vực sườn đồi, cách khoảng 10 km tính từ ga hiện tại. Ngoài ra, cần lưu ý rằng mạng lưới đường chưa được mở rộng ở khu vực sườn đồi và có một nghĩa trang gần ga. Do đó khi triển khai Nghiên cứu khả thi xây dựng nhà ga mới cần tập trung vào nghiên cứu mạng lưới giao thông bao gồm cả đường bộ và giao thông công cộng.
- **Phát triển mới tại và xung quanh ga mới trong khu vực cây xanh và sườn đồi:** Trong Quy hoạch xây dựng chung, khu vực vị trí ga mới được phân loại là “Phân khu trung tâm lõi xanh” bao gồm các khu cây xanh và nghĩa trang. Cần chú ý đến quỹ đất và cân nhắc về môi trường khi xây dựng nhà ga mới. Ngoài ra, vùng nội địa phía tây của khu vực ga được chỉ định là “phân khu sườn đồi”, sẽ bao gồm các tòa nhà dân cư cao tầng (FAR 25) với 270.000 dân. Trong khi có tiềm năng để hiện thực hóa khái niệm phát triển định hướng giao thông công cộng (TOD) ở các khu vực phát triển mới, cần phải xem xét các tác động môi trường và phát triển giao thông quy mô lớn này, đồng thời lập kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn ngắn, trung và dài hạn gắn với các dự án giao thông và đô thị.
- **Đưa các hợp phần công nghệ thông minh vào thành phố thông minh:** Đề án Thành phố thông minh đã được phê duyệt vào năm 2018 và có nhiều dự án liên ngành dựa trên công nghệ thông minh. Thành phố thông minh không phải là một mô hình riêng lẻ, độc lập mà gắn kết chặt chẽ với hạ tầng và dịch vụ đô thị. Do đó, có thể bổ sung thêm nội dung về ứng dụng CNTT trong các dự án thuộc hạng mục quy hoạch đô thị và phát triển hạ tầng kỹ thuật đô thị để nâng cao hiệu quả quản lý đô thị và cung cấp các dịch vụ, tiện ích thông tin, minh chứng cho người dân. Khu vực tư nhân có cơ hội tham gia vào một số hợp phần như lắp đặt công nghệ mới, quản lý dữ liệu. Các dự án này phải mang lại lợi nhuận cho các nhà đầu tư và hiệu quả cho việc quản lý giao thông và đô thị của khu vực công.

- **Bao gồm các biện pháp phòng chống thiên tai cho thành phố có khả năng chống chịu:** Thành phố Đà Nẵng đang phải đối mặt với nguy cơ nghiêm trọng của biến đổi khí hậu, nước biển dâng và ngập lụt. Để giảm thiểu và thích ứng với những vấn đề này, cần áp dụng các biện pháp toàn diện để tăng cường khả năng thích ứng và chống chịu cho các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, như là: tăng cường chức năng quản lý thiên tai đối với các dự án phát triển đô thị và các công trình công cộng (trường học, bệnh viện, công viên), ứng dụng công nghệ thông minh, vân vân…

Trong số các dự án được nêu trong GCP và các quy hoạch liên quan, các khu vực chiến lược được ưu tiên hàng đầu giúp dẫn dắt phát triển kinh tế - xã hội của thành phố, gồm (a) Cảng Liên Chiểu và khu công nghệ cao, (b) khu vực sườn đồi với nhà ga mới, và (c) trung tâm thành phố CBD hiện tại.

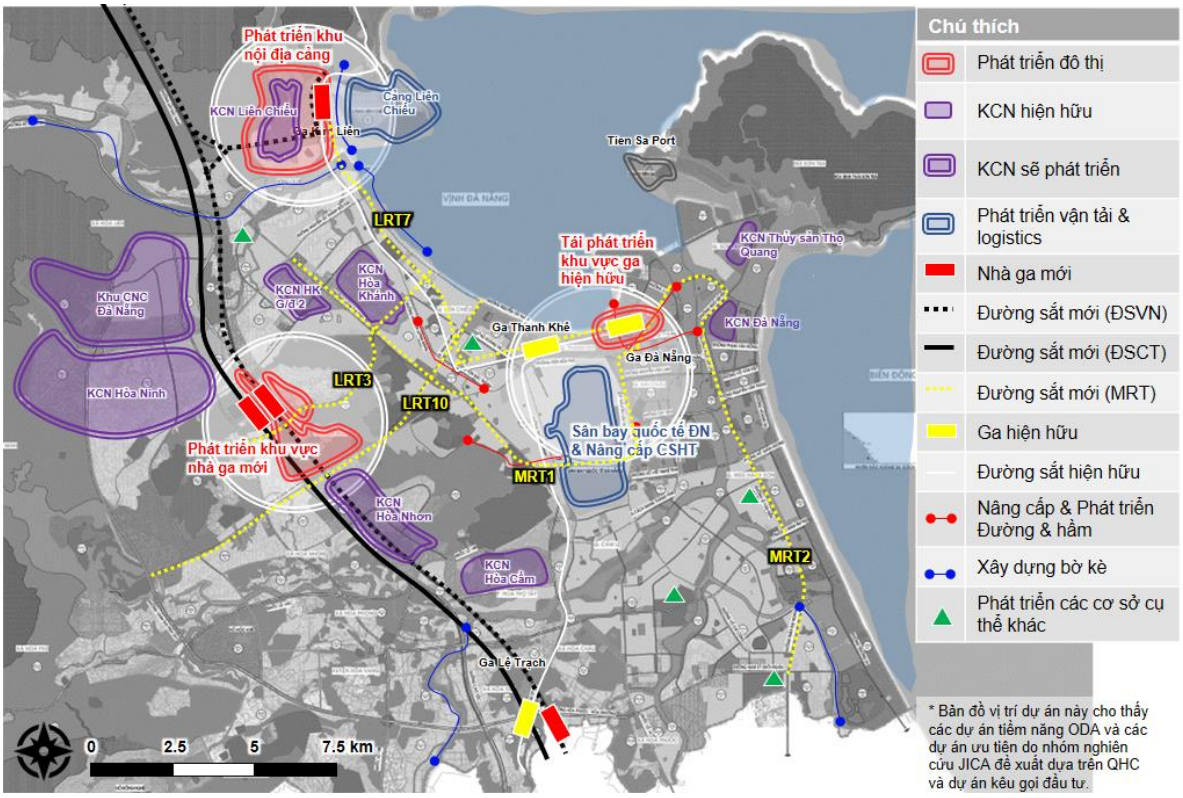
Trên cơ sở rà soát các quy hoạch, dự án liên quan và phân tích các vấn đề, các dự án phát triển đô thị ưu tiên được đề xuất như sau:

- Dự án di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị do Sở GTVT chủ trì là dự án giao thông, cần điều chỉnh sử dụng đất hợp lý với mạng lưới giao thông và tạo điều kiện cho dự án TOD phát huy hiệu quả trong khu vực xanh.
- Khu công nghệ cao do Ban Quản lý khu Công nghệ cao làm chủ đầu tư, các khu công nghiệp sẽ được kết hợp sử dụng hài hòa với các ngành công nghiệp thân thiện với môi trường, vì vậy các dự án phát triển đô thị như khu dân cư, thương mại và cơ sở kinh doanh sẽ được tích hợp để thúc đẩy hình thành các khu định cư mới.
- Các dự án tái thiết đô thị bao gồm phát triển căn hộ thu nhập thấp, tái định cư phát triển cơ sở hạ tầng, v.v. Vì trung tâm thành phố rất dễ bị ngập lụt, nên các biện pháp phòng chống thiên tai cần được xem xét.
- Dự án thành phố thông minh là toàn diện bao gồm nhiều lĩnh vực và dự án khác nhau. Dự án thí điểm lấy quận Liên Chiểu làm mô hình sẽ được tiến hành nhằm lựa chọn các công nghệ thông minh phù hợp để giải quyết các vấn đề đô thị và thúc đẩy đầu tư tư nhân.

Bảng 2.16: Những dự án ưu tiên được lựa chọn cho phát triển đô thị

TT	Lĩnh vực	Dự án	Cơ quan chịu trách nhiệm	Nguồn vốn đầu tư	Dự toán (Tỷ VND)
2	Giao thông	Dự án di dời nhà ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Sở GTVT	Hình thức đầu tư: BT, Nhà nước góp vốn để bồi thường giải phóng mặt bằng tái định cư (ngân sách Trung ương, ngân sách thành phố).	11,295.00
117	Khu /cụm công nghiệp & Khu đô thị	Khu Công nghệ cao	Ban QL Khu CNC và các Khu Công nghiệp	Ngân sách Trung ương, ngân sách thành phố, các nguồn vốn khác	8,841.00
118	Khu /cụm công nghiệp & Khu đô thị	Khu Công nghệ cao mở rộng	Ban QL Khu CNC và các Khu Công nghiệp	Ngân sách Trung ương, ngân sách thành phố, các nguồn vốn khác	151.00
127	Khu /cụm công nghiệp & Khu đô thị	Các dự án tái phát triển đô thị	Sở XD	Vốn nhà đầu tư/ vốn nhà nước	2,615.00
137	Khu /cụm công nghiệp & Khu đô thị	Thành phố thông minh, - Giai đoạn 2019-2020: chuẩn bị cơ sở hạ tầng và cơ sở dữ liệu làm nền tảng cho các dự án thành phố thông minh - Giai đoạn 2021-2025: phát triển các ứng dụng thành phố thông minh.	Sở TTTT	Vốn nhà nước/vốn xã hội hóa	2138

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Quy hoạch chung



Nguồn: Do Đoàn nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên Quy hoạch chung.

Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập.

Hình 2.25 Vị trí của các dự án chính trong Quy hoạch chung

2.4 Giao thông đô thị

2.4.1 Hiện trạng

(1) Giao thông đối ngoại

Thành phố Đà Nẵng có lợi thế với cả 5 phương thức giao thông đối ngoại: đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay và đường thủy nội địa. Đặc điểm của từng phương thức được tóm tắt như sau:

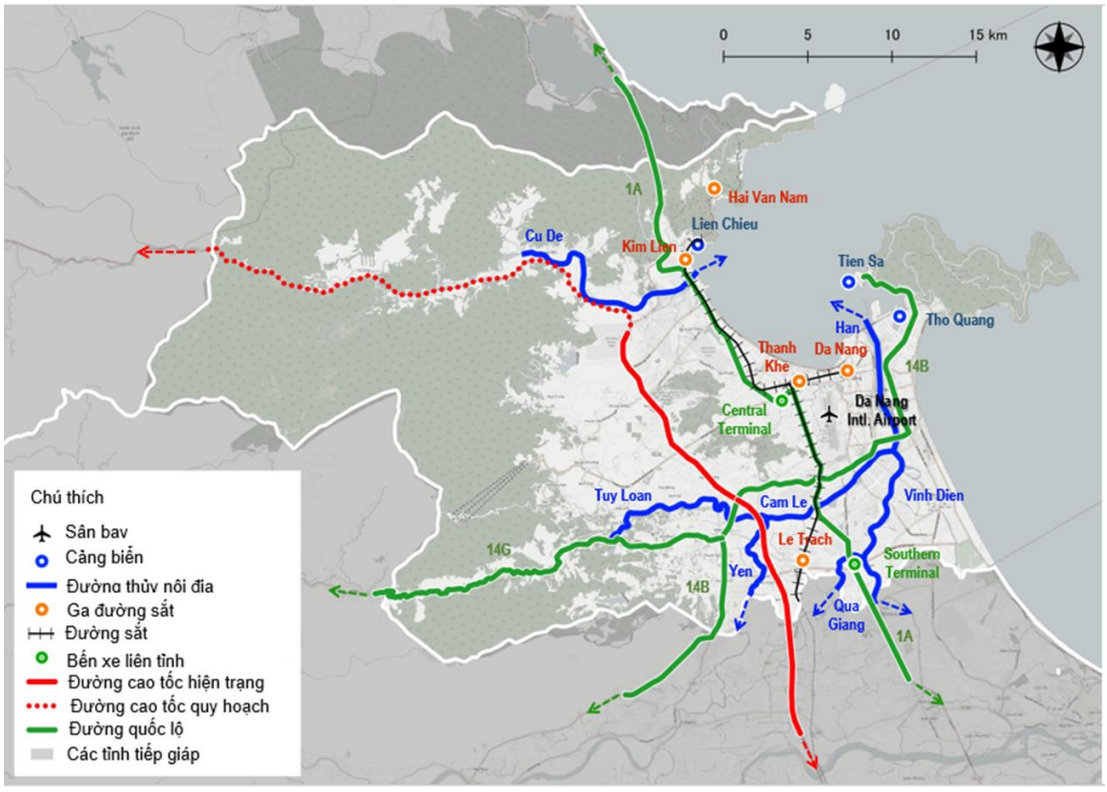
(i) Đường bộ: gồm đường cao tốc (7,97 km đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi và đường cao tốc La Sơn - Túy Loan đang được xây dựng); các tuyến quốc lộ (119,28 km QL1, QL14B, QL14G, hầm Hải Vân - Túy Loan); 2 bến xe liên tỉnh (Trung tâm và phía Nam)

(ii) Đường sắt: Tuyến đường sắt Bắc Nam chạy qua thành phố dài khoảng 30 km, với các ga Đà Nẵng, Thanh Khê, Kim Liên, Hải Vân Nam, Lệ Trạch. Ga Đà Nẵng thuộc quận Thanh Khê, diện tích đất của ga và các công trình liên quan là 24 ha.

(iii) Cảng biển: Đà Nẵng có 3 cảng biển Tiên Sa, Thọ Quang và Liên Chiểu.

(iv) Sân bay: Sân bay quốc tế Đà Nẵng cách trung tâm thành phố 5km, là sân bay hỗn hợp quân sự và dân dụng, diện tích khoảng 1.100 ha, diện tích sân bay khoảng 850 ha, trong đó phần dân dụng khoảng 150 ha.

(v) Đường thủy nội địa: 7 tuyến đường thủy đang khai thác với tổng chiều dài 63,2km, trong đó có 19,9km đường thủy quốc gia. Hiện có 04 tuyến đường thủy phục vụ du lịch: sông Hàn - cầu Trần Thị Lý; Sông Hàn - cửa biển - bán đảo Sơn Trà; Sông Hàn - Cù lao Chảo; Khu bán đảo Sơn Trà



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.26: Hiện trạng mạng lưới giao thông tại thành phố Đà Nẵng

Các vấn đề liên quan đến tình hình giao thông đối ngoại hiện tại được liệt kê dưới đây.

- Vị trí ga và các công trình công nghiệp đường sắt trong trung tâm thành phố ảnh hưởng đến quy hoạch, môi trường, giao thông đô thị và cảnh quan khu vực của thành phố. Ga Đà Nẵng không có khả năng mở rộng khi nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa tăng cao.
- Khu vực hàng hóa có diện tích kho hẹp và sức chứa hàng hóa của ga Đà Nẵng bị hạn chế do lệnh cấm xe tải hoạt động trong thành phố vào ban ngày.
- Vị trí sân bay gần trung tâm thành phố gây bất lợi về phát triển hạ tầng và năng lực cảng hàng không, ảnh hưởng đến các khu dân cư xung quanh và giao thông trên các tuyến chính từ phía Tây vào trung tâm thành phố và hạn chế chiều cao xây dựng trong thành phố.
- Sự quá tải của hạ tầng giao thông kết nối các cảng biển có tác động tiêu cực đến hạ tầng và thời gian giải phóng hàng hóa. Toàn bộ hàng hóa qua cảng Tiên Sa đều phải đi qua trung tâm thành phố với tổng chiều dài khoảng 19km nên đã gây ùn tắc giao thông cục bộ, tai nạn giao thông rất nghiêm trọng trên các tuyến.

(2) Giao thông đô thị

(i) Mạng lưới đường bộ: Tính đến 31/12/2019, thành phố có 2.440 tuyến đường với tổng chiều dài 1.436 km và 74 cầu (trên 25m, không kể cầu trên đường cao tốc) với tổng chiều dài 14.961m.

(ii) Giao thông công cộng: Hệ thống giao thông công cộng bằng xe buýt của thành phố Đà Nẵng hiện nay gồm 20 tuyến xe buýt, trong đó: 06 tuyến buýt liền kề; 12 tuyến xe buýt nội đô (gồm 11 tuyến do thành phố trợ giá và 01 tuyến buýt TMF do Quỹ Toyota Mobility Foundation-TMF tài trợ cho thành phố Đà Nẵng - 160 xe); và 02 tuyến xe buýt du lịch.

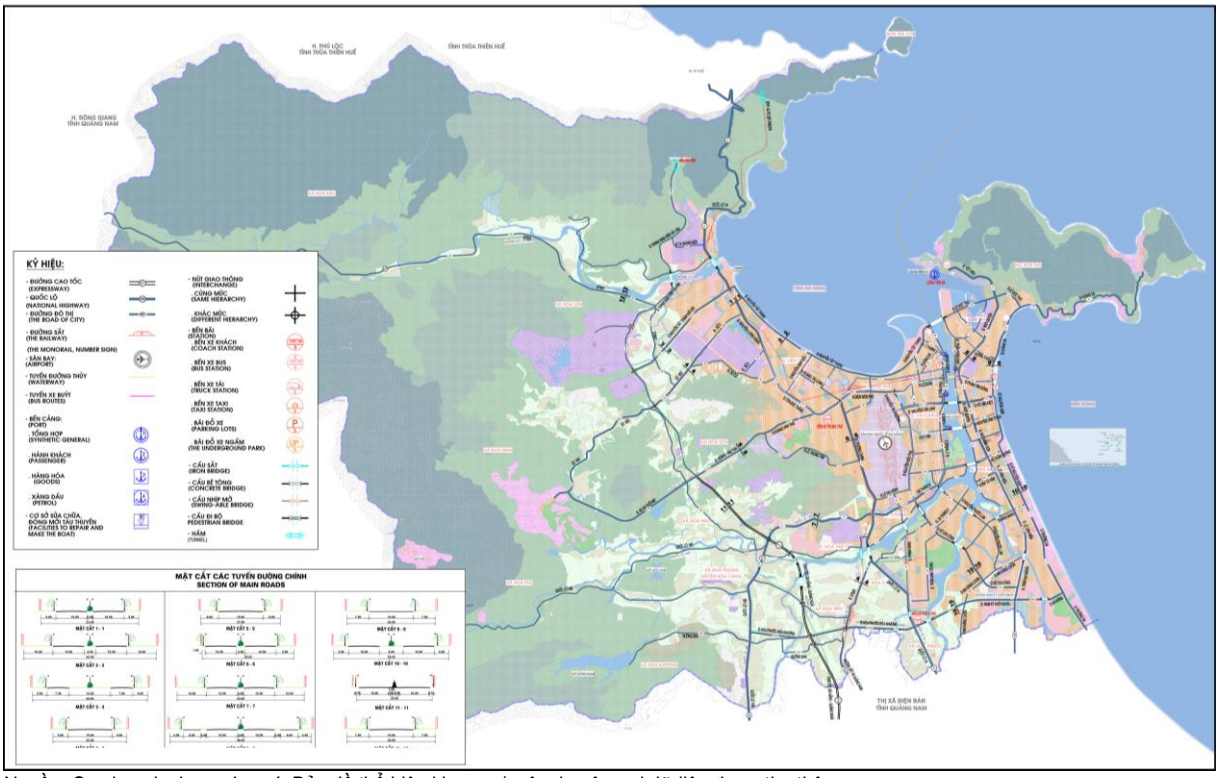
(iii) Bãi đỗ xe: Thành phố có 56 bãi đỗ xe công cộng tại 3 quận Hải Châu, Thanh Khê và Sơn Trà.

Các vấn đề liên quan đến tình hình giao thông đô thị hiện nay được liệt kê dưới đây.

- Mạng lưới đường bộ: Các tuyến đường phục vụ theo hướng Đông Tây còn hạn chế do bị ngăn cách không gian bởi sân bay. Chỉ có hai tuyến đường chính theo hướng này là đường Điện Biên Phủ ở phía Bắc và đường Cách Mạng Tháng 8 ở phía Nam sân bay. Vì vậy, các tuyến đường này tiềm ẩn nguy cơ ùn tắc và tai nạn giao thông rất cao.
- Mật độ mạng lưới đường ở các quận huyện thấp hơn tiêu chuẩn (2,46-7,5 km/km^2 so với 7,7-12,5 km/km^2). Diện tích đất giao thông bình quân đầu người cũng thấp hơn tiêu chuẩn (3,51-6,42 m^2/người so với 15,5-17,5 m^2/người) ..
- Trong những năm gần đây, tình trạng ùn tắc giao thông diễn ra thường xuyên hơn ở thành phố Đà Nẵng và được dự báo sẽ không chỉ mở rộng về quy mô mà còn về số lượng các điểm ùn tắc. Nguyên nhân: (1) Công tác quy hoạch, đầu tư bãi đỗ xe công cộng và giao thông công cộng chưa phù hợp và còn thiếu, nhất là các khu vực được quy hoạch làm trung tâm thương mại, phát triển nhà cao tầng, nơi tập trung nhiều người; (2) Mạng lưới đường bộ hiện nay có dạng bàn cờ với nhiều nút giao ở khoảng cách ngắn làm ảnh hưởng đến luồng lưu thông, gây xung đột giao thông cũng như

tăng nguy cơ tai nạn giao thông. Mạng lưới đường giao thông thiếu phân cấp;

- Việc đi lại của các phương tiện cỡ lớn vào giờ cao điểm, đặc biệt là xe buýt du lịch vào mùa du lịch cũng làm tăng nhanh tình trạng ùn tắc giao thông của thành phố.
- Thiếu kết nối giữa các điểm du lịch và các đầu mối giao thông quan trọng.
- Đà Nẵng cần có một hệ thống giao thông đồng bộ với giao thông công cộng toàn diện kết nối tất cả các khu vực của thành phố và một môi trường khuyến khích người đi bộ và đi xe đạp để giảm thiểu việc sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân.
- Giao thông công cộng: Mặc dù đã đầu tư tăng số lượng xe buýt (từ 1 tuyến nội đô năm 2015 lên 12 tuyến năm 2019) nhưng việc gia tăng hành khách sử dụng phương tiện công cộng vẫn còn hạn chế. Giao thông công cộng chỉ đáp ứng được 2% nhu cầu đi lại. Lý do: (1) Hầu hết nhu cầu đi lại của thành phố Đà Nẵng là tuyến có cự ly ngắn; (2) Mức độ bao phủ của dịch vụ giao thông công cộng còn hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân; (3) Thiếu đầu tư vào cơ sở hạ tầng khuyến khích người đi bộ và đi xe đạp, ví dụ: đường dành cho phương tiện phi cơ giới đã được xác định trong Quy hoạch giao thông vận tải đến năm 2020 (phê duyệt năm 2014) nhưng chưa được triển khai trên thực tế.
- Bãi đậu xe: Các bãi đậu xe hiện tại vẫn chưa được khai thác hết mặc dù còn nhiều ô tô đậu trên đường phố. Nguyên nhân là do việc phân bố các bãi đậu xe này chưa phù hợp với nhu cầu. Hơn nữa, việc xử phạt vi phạm đỗ xe chưa đủ nghiêm khắc. Hiện nay, xe máy, ô tô đậu dọc các tuyến đường hẹp, lối đi bộ gây cản trở giao thông và tầm nhìn. Đất dành cho bãi đậu xe cũng không đủ.



Nguồn: Quy hoạch chung. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.27: Hệ thống giao thông đô thị hiện tại của thành phố Đà Nẵng

2.4.2 Các quy hoạch và dự án liên quan

Các quy hoạch và dự án giao thông liên quan được rà soát và tóm tắt bao gồm các Quy hoạch ngành GTVT quốc gia (đường bộ, đường sắt, cảng, sân bay) và Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng..

(1) Các quy hoạch quốc gia ngành giao thông

1) Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia 2021-2030

Bối cảnh:

Ngày 10/01/2020, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành Quyết định số 45/QĐ-TTg (Quyết định 45) phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia 2021-2030). Theo Quyết định 45, đây là quy hoạch ngành quốc gia, bao gồm cơ sở hạ tầng quốc lộ và đường cao tốc (bao gồm cả đường cao tốc vành đai của các thành phố). Thực hiện theo Quyết định này, Bộ GTVT là cơ quan chủ trì xây dựng Quy hoạch.

Ngày 10/12/2020, Hội đồng thẩm định nhà nước về Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia giai đoạn 2021-2030 được thành lập theo Quyết định số 2036/QĐ-TTg. Sau khi Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia 2021-2030 theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021.

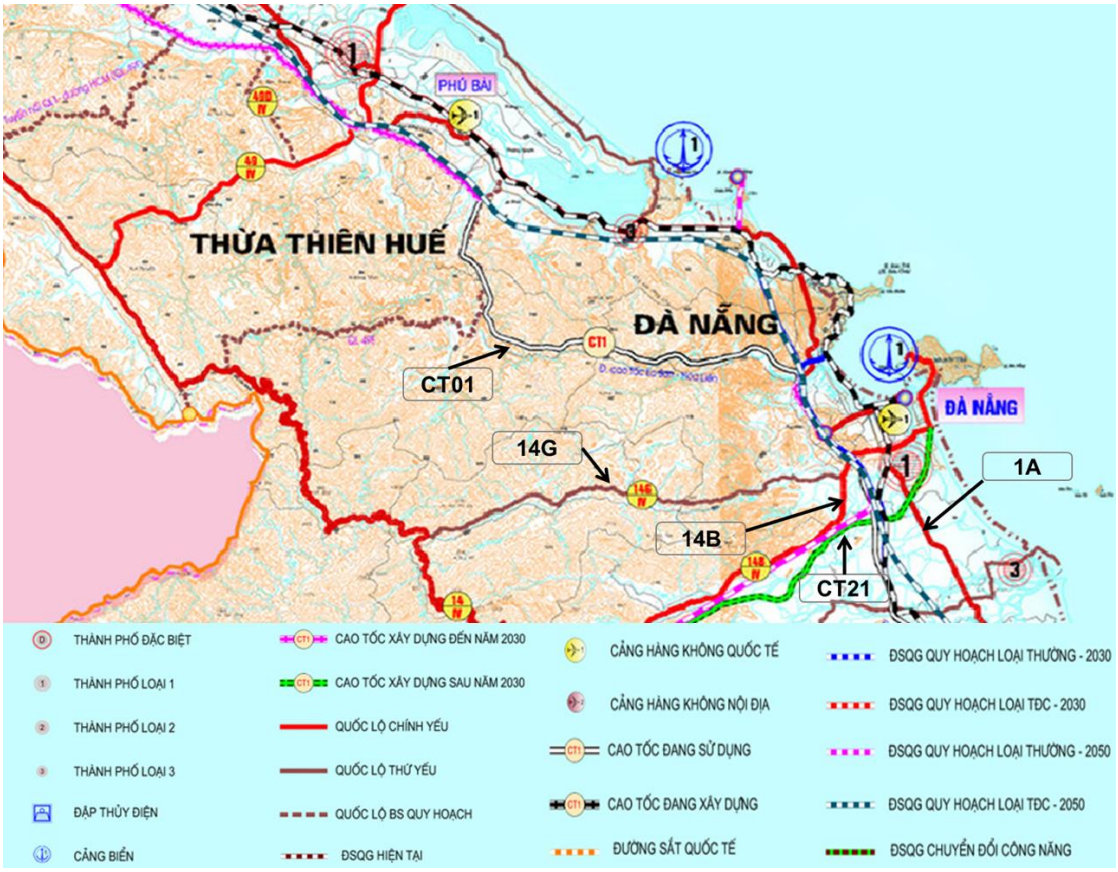
Quy hoạch phát triển các tuyến quốc lộ và đường cao tốc tại thành phố Đà Nẵng:

Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg, các tuyến quốc lộ và đường cao tốc đi qua hoặc kết nối với thành phố Đà Nẵng được tóm tắt trong Bảng dưới đây.

Bảng 2.17: Quốc lộ và đường cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng)

TT	Tên đường	Mã số	Chiều dài dự kiến (km)	Số làn xe	Thời gian đầu tư	
					Trước 2030	Sau 2030
1	Đường cao tốc Bắc Nam phía Đông	CT.01				
1.1	Đoạn từ La Sơn (tỉnh Thừa Thiên Huế) đến Hòa Liên (thành phố Đà Nẵng)		66	6	✓	
1.2	Đoạn từ Hòa Liên đến Túy Loan (TP. Đà Nẵng)		12	6	✓	
1.3	Đoạn từ thành phố Đà Nẵng đến tỉnh Quảng Ngãi		127	6	✓	
2	Đường cao tốc Bắc Nam phía Tây	CT.02				
	Đoạn từ Cam Lộ (tỉnh Quảng Trị) đến Túy Loan (thành phố Đà Nẵng)		Trùng với đường cao tốc Bắc Nam phía Đông			
3	Cao tốc Đà Nẵng - Thạch Mỹ - Ngọc Hồi - Bờ Y (Kon Tum)	CT.21	281	4		✓
4	Quốc lộ 1A	1A		4		
5	Quốc lộ 14B (thành phố Đà Nẵng đi tỉnh Quảng Nam)	14B	74	2-4		
6	Quốc lộ 14G (thành phố Đà Nẵng đi tỉnh Quảng Nam)	14G	66	2		

Nguồn: Quyết định số 1454/QĐ-TTg



Nguồn: Biên tập từ bản đồ Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia 2021-2030. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.28: Quốc lộ và đường cao tốc (đoạn Thành phố Đà Nẵng)

2) Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2021-2030

Bối cảnh:

Ngày 14/01/2020, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành Quyết định số 82/QĐ-TTg (Quyết định 82) Phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2021-2030). Theo Quyết định 82, đây là quy hoạch ngành quốc gia, bao gồm hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao, kết nối với đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng. Thực hiện theo Quyết định này, Bộ GTVT là cơ quan chủ trì xây dựng Quy hoạch.

Ngày 29/12/2020, Hội đồng thẩm định nhà nước về Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2021-2030 được thành lập theo Quyết định số 2239/QĐ-TTg. Sau khi Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2021-2030 theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021.

Quy hoạch phát triển đường sắt quốc gia và đường sắt tốc độ cao tại thành phố Đà Nẵng:

Theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg, sẽ có 3 tuyến đường sắt quốc gia đi qua hoặc kết nối với thành phố Đà Nẵng như sau:

- 2 tuyến đường sắt thông thường: i) Đường sắt Bắc Nam và ii) Đường sắt Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước.

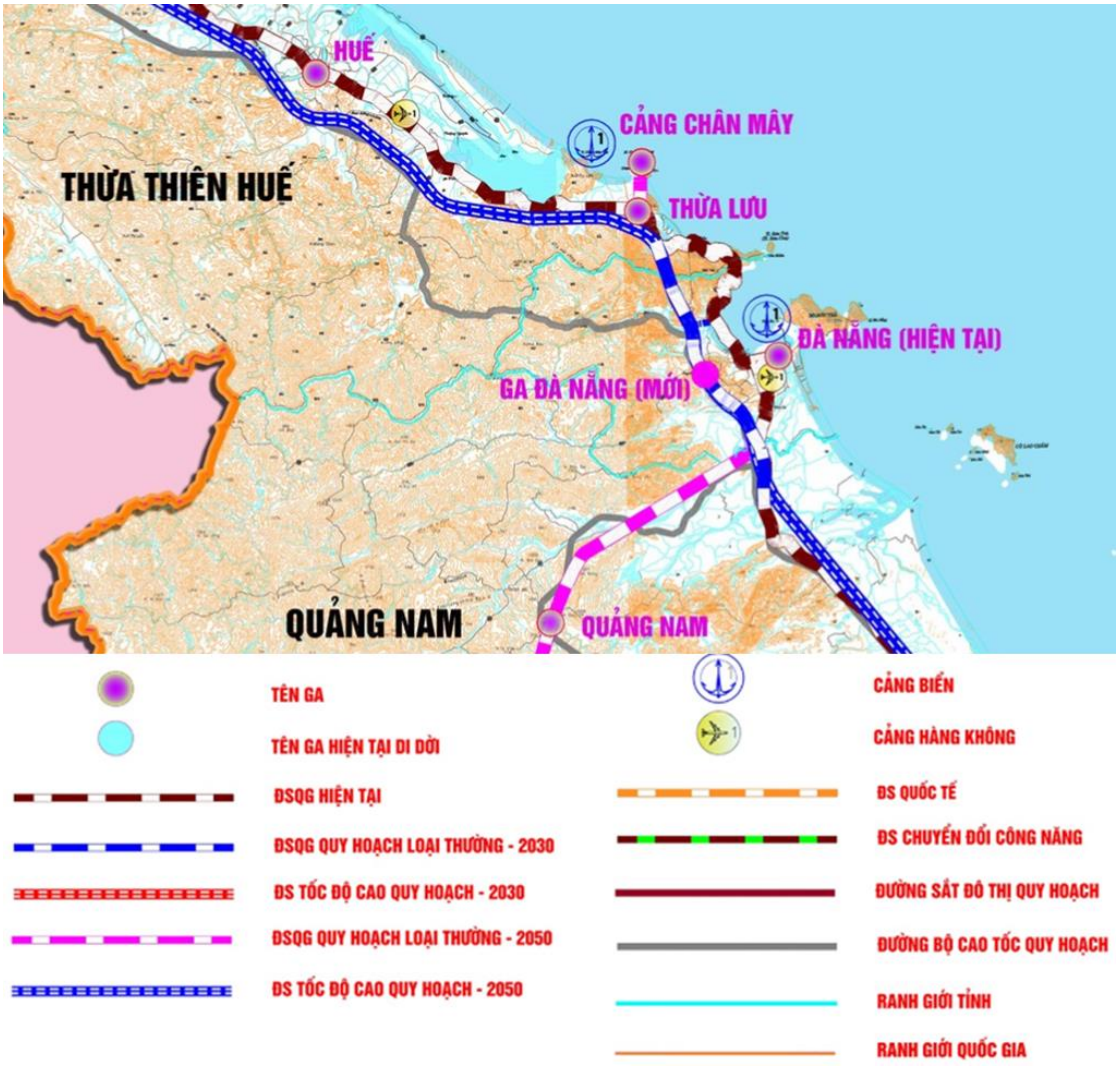
- 1 tuyến đường sắt tốc độ cao: ĐSTĐC Bắc Nam

Ngoài ra, ga Đà Nẵng hiện tại sẽ được di dời từ trung tâm thành phố về phía Đông thành phố Đà Nẵng. Đoạn đường sắt Bắc Nam hiện hữu đi qua thành phố Đà Nẵng sẽ được chỉnh tuyến lại. Hướng tuyến mới của Đường sắt Bắc Nam trong thành phố Đà Nẵng sẽ song song với phía Đông của Đường cao tốc Bắc Nam. Ga hàng hóa sẽ được xây dựng tại khu vực Kim Liên và kết nối với cảng biển Liên Chiểu.

Bảng 2.18: Đường sắt Quốc gia và Đường sắt tốc độ cao (đoạn Thành phố Đà Nẵng)

TT	Tên tuyến đường sắt	Chiều dài dự kiến (km)	Khổ đườngray (mm)	Thời gian đầu tư	
				Trước 2030	Sau 2030
1	Đường sắt Bắc Nam hiện có (Hoặc đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh)	1726	1000	✓	✓
2	Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (tuyến mới)	550	1435		✓
3	Đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam				
	Đoạn từ thành phố Vinh (tỉnh Nghệ An) đến thành phố Nha Trang (tỉnh Khánh Hòa), bao gồm Tp. Đà Nẵng	894	1435		✓

Lưu ý: "Đầu tư" bao gồm xây dựng mới, phục hồi, nâng cấp hoặc cải tiến.
Nguồn: Quyết định số 1769/QĐ-TTg



Nguồn: Biên tập từ bản đồ Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2021-2030

Hình 2.29: Đường sắt Quốc gia và Đường sắt tốc độ cao (đoạn Thành phố Đà Nẵng)

3) Quy hoạch cảng biển quốc gia 2021-2030

Bối cảnh:

Ngày 13/01/2020, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã ban hành Quyết định số 77/QĐ-TTg (Quyết định 77) Phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch phát triển cảng biển 2021-2030). Theo Quyết định 77, đây là quy hoạch ngành quốc gia, bao gồm toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam hiện có, cơ sở hạ tầng phụ trợ cho phát triển cảng biển, bao gồm khu neo đậu tránh trú bão cho tàu biển; báo hiệu hàng hải và các khu vực có khả năng phát triển cảng biển. Thực hiện theo Quyết định này, Bộ GTVT là cơ quan chủ trì xây dựng Quy hoạch.

Ngày 15/12/2020, Hội đồng thẩm định Nhà nước về Quy hoạch phát triển cảng biển quốc gia 2021-2030 được thành lập theo Quyết định số 2084/QĐ-TTg. Sau khi Hội đồng thẩm định nhà nước xem xét, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển cảng biển quốc gia giai đoạn 2021-2030 theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021.

Quy hoạch phát triển cảng biển tại thành phố Đà Nẵng:

Theo Quyết định số 1579 / QĐ-TTg, cảng biển Đà Nẵng thuộc Nhóm cảng biển số 3. Quy hoạch phát triển cảng biển Đà Nẵng (bao gồm cả huyện đảo Hoàng Sa) như sau:

a) Khu bến Tiên Sa

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và nước khu vực Tiên Sa (Bán đảo Sơn Trà, Đà Nẵng).
- Chức năng: phục vụ phát triển liên vùng và vận chuyển hàng hóa cho Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào và Đông Bắc Thái Lan; bao gồm bến container, bến đa năng, nhà bến hàng rời và bến hành khách quốc tế. Sau năm 2030, các bến này sẽ dần chuyển đổi thành cảng du lịch phù hợp với tiến độ đầu tư và khai thác của bến Liên Chiểu.
- Kích cỡ tàu: tàu container trọng tải đến 4.000 TEU (50.000 tấn); tàu tổng hợp, tàu hàng rời có trọng tải đến 50.000 tấn; tàu khách có tải trọng đến 225.000 GT.

b) Khu bến Liên Chiểu

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước khu vực Liên Chiểu (từ cửa Cu Đê đến chân đèo Hải Vân).
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của cả nước và liên vùng; Khu bến này sẽ được phát triển thành bến cửa ngõ quốc tế của vùng Duyên hải miền Trung Việt Nam; bao gồm bến container, bến đa năng, bến hàng rời, bến hàng lỏng/khí, dịch vụ công cộng và bến sà lan.
- Kích cỡ tàu: tàu có trọng tải đến 100.000 tấn trở lên, nếu có khả năng.

c) Khu bến Thọ Quang

- Phạm vi quy hoạch: vùng đất và vùng nước khu vực Thọ Quang (Bán đảo Sơn Trà, Đà Nẵng).
- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố Đà Nẵng và các khu vực lân cận; gồm bến đa năng, bến container, bến hàng hóa lỏng/khí, bến dịch vụ công cộng và các bến phục vụ nhiệm vụ quốc phòng - an ninh.
- Kích cỡ tàu: tàu có trọng tải đến 20.000 tấn.

d) Khu bến Mỹ Khê: bến nổi hàng lỏng, bến du thuyền.

e) Khu neo đậu tránh trú bão, khu neo đậu, chuyển tải

- Các bến nổi, khu neo đậu, chuyển tải khu vực Liên Chiểu, có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng từ 3.000 ÷ 7.000 tấn; di dời phù hợp với tiến độ xây dựng bến Liên Chiểu.
- Khu neo đậu tránh trú bão Thọ Quang, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 3.000 tấn.
- Khu neo đậu tránh trú bão vịnh Đà Nẵng.
- Các khu neo đậu tránh trú bão khác, nếu đủ điều kiện.

4) Quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không quốc gia 2021-2030

Bối cảnh:

Ngày 4/3/2020, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành Quyết định số 336/QĐ-TTg (Quyết định 336) Phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch phát triển cảng hàng không quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (gọi tắt là Quy hoạch phát triển cảng hàng không quốc gia 2021-2030). Theo Quyết định 336, Bộ GTVT là cơ quan chủ trì lập Quy hoạch.

Ngày 15/12/2020, Hội đồng thẩm định Nhà nước về Quy hoạch phát triển cảng hang không quốc gia giai đoạn 2021-2030 được thành lập theo Quyết định số 2082/QĐ-TTg. Đến tháng 4/2022, các tài liệu của Quy hoạch này vẫn đang được xem xét. Dự kiến, Quy hoạch này có thể được phê duyệt vào nửa cuối năm 2022.

Quy hoạch phát triển sân bay Đà Nẵng

Theo Dự thảo Báo cáo cuối cùng của Quy hoạch phát triển cảng hang không quốc gia giai đoạn 2021-2030, định hướng cho sân bay Đà Nẵng như sau:

- Hạng sân bay: 4E (tiêu chuẩn ICAO) và sân bay quân sự loại I.
- Giai đoạn 2021-2030:

  - Xây dựng nhà ga mới để nâng công suất lên 25 triệu khách/năm;

  - Mở rộng sân đỗ để đáp ứng nhu cầu và cung cấp chỗ đậu qua đêm cho các hãng;

  - Phát triển mặt đất phục vụ: phát triển bãi đậu xe và các công trình phụ trợ gắn với nhà ga hành khách.
- Giai đoạn 2030-2050

  - Xây dựng nhà ga mới để nâng công suất lên 30 triệu khách/năm;

  - Mở rộng sân đỗ để đáp ứng nhu cầu và cung cấp chỗ đậu qua đêm cho các hãng;

  - Phát triển mặt đất phục vụ: phát triển bãi đậu xe và các công trình phụ trợ gắn với nhà ga hành khách.
- Nhu cầu đất theo các thời kỳ: Tổng diện tích sân bay: 855,57 ha. Trong đó:
  - Giai đoạn 2021-2030

    Diện tích đất quy hoạch hàng không dân dụng: 194,62 ha

    Diện tích đất quy hoạch sử dụng cho quân sự: 660,95 ha.

- Giai đoạn 2030-2050

  Diện tích đất quy hoạch hàng không dân dụng: 223,56 ha

  Diện tích đất quy hoạch sử dụng cho quân sự: 632,01 ha.

Kết quả Lưu lượng Giao thông Hàng không

Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (DIA) là sân bay lớn thứ ba tại Việt Nam, sau Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất ở Thành phố Hồ Chí Minh và Sân bay Quốc tế Nội Bài ở Hà Nội. DIA do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) quản lý và vận hành. Sản lượng hành khách hàng năm của DIA trong năm 2019 là 15,5 triệu, bao gồm 7,1 triệu hành khách chuyến bay quốc tế và 8,4 triệu hành khách chuyến bay nội địa. Khối lượng hàng hóa hàng năm vào năm 2019 là 40.000 tấn.

Tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) cao của lượng hành khách hàng năm được ghi nhận tại DIA, là 25,8% từ năm 2010 đến năm 2019. Đặc biệt, tốc độ tăng trưởng kép hàng năm của hành khách quốc tế từ năm 2010 đến năm 2019 là rất cao, 87,9%.

Bảng 2.19: Lượng hành khách tại sân bay quốc tế Đà Nẵng

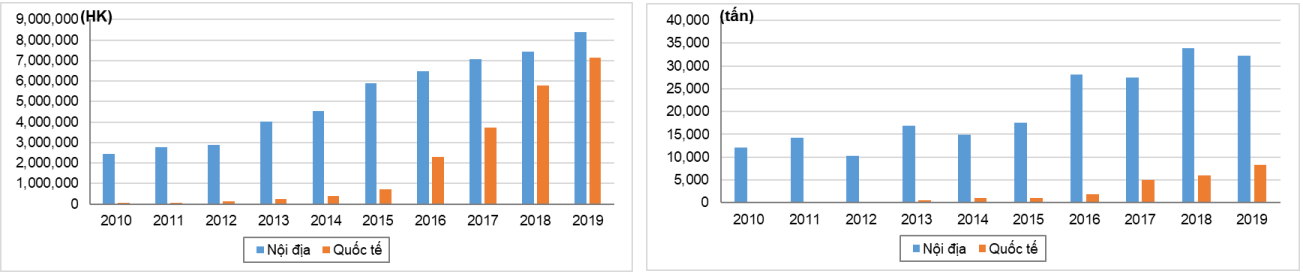
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
Khách nội địa	2.437.885	2.760.848	2.886.102	4.020.434	4.541.218	5.897.692	6.489.615	7.064.255	7.451.776	8.401.167	16,7%
Khách quốc tế	45.802	56.690	142.659	258.636	403.299	729.006	2.287.820	3.726.682	5.775.054	7.131.156	87,9%
Tổng	2.483.687	2.817.538	3.028.761	4.279.070	4.944.517	6.626.698	8.777.435	10.790.937	13.226.830	15.532.323	25,8%

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Dự thảo) (tháng 5 năm 2021)

Bảng 2.20: Lượng hàng hóa tại sân bay quốc tế Đà Nẵng

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	CAGR
Hàng nội địa (t)	12.168	14.194	10.346	16.845	14.840	17.600	28.186	27.481	33.865	32.269	13,0%
Hàng quốc tế (t)	141	87	39	572	1.025	1.079	1.810	5.094	6.024	8.357	66,6%
Tổng (t)	12.309	14.281	10.385	17.417	15.865	18.679	29.996	32.575	39.889	40.626	16,1%

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Dự thảo) (tháng 5 năm 2021)



Nguồn: Do Đoàn nghiên cứu JICA thực hiện dựa trên Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không và sân bay quốc gia giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Dự thảo) (tháng 5 năm 2021)

Hình 2.30 Lượng hành khách (trái) và lượng hàng hóa (phải) tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng

Các cơ sở hiện có tại sân bay

Các cơ sở trên không trong DIA đã được phát triển để đáp ứng các máy bay Code-E có nghĩa là các máy bay lớn như dòng B777 và dòng B787 ngoại trừ máy bay Code-F như dòng A380 theo yêu cầu của Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO). Có hai đường băng trong DIA, có chiều dài lần lượt là 3.500 m và 3.048 m. Khoảng cách giữa hai đường băng chỉ 214 m và không cho phép cất, hạ cánh độc lập với hai đường băng.

Công suất của nhà ga hành khách quốc tế và nhà ga hành khách nội địa lần lượt là 4,0 triệu hành khách/năm (tr HK/năm) và 6,0 tr HK/năm. Tổng công suất hiện tại của DIA là 10,0 tr HK/năm.

Các vấn đề

Lượng hành khách thực tế hàng năm nhiều hơn công suất của DIA. Sự vượt quá công suất này được cho rằng đã khiến mức độ phục vụ hành khách thấp hơn so với điều kiện thiết kế và tác động tiêu cực đến việc tăng trưởng nhu cầu vận tải hàng không.

Tình trạng vượt quá công suất nghĩa là việc đầu tư phát triển cảng hàng không không theo kịp nhu cầu phát triển. Theo Quy hoạch phát triển Cảng hàng không quốc gia 2021-2030 (dự thảo), có hai nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên; không đủ tiềm lực tài chính để phát triển, khó chuyển đổi đất quân sự chiếm diện tích lớn trong đất cảng hàng không thành đất phát triển hàng không dân dụng.

(2) Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng

1) Kịch bản phát triển

Theo Quy hoạch chung đến 2030, tầm nhìn 2045, kịch bản phát triển sau đã được quyết định và thiết lập cho thành phố Đà Nẵng:

- Tốc độ tăng GRDP: 9,5-10,5%/năm (một số năm có thể đạt 12%).
- Tỷ lệ tăng dân số: 2,9%. Đến năm 2030: 1,79 triệu (trong đó 1,56 triệu thường trú, còn lại là khách vãng lai), đến năm 2045: 2,56 triệu
- Số lao động: Đến năm 2025: 690.000 người; đến năm 2030: 798.000.

2) Chiến lược phát triển không gian

Chiến lược phát triển không gian được thiết lập như sau:

- Bảo tồn thiên nhiên, tăng cường mạng lưới cây xanh và mặt nước để tạo ra một thành phố thân thiện môi trường.
- Cải thiện cơ sở hạ tầng để tạo khả năng phục hồi cho thành phố Đà Nẵng
- Phân cấp các cụm việc làm và các nút đô thị
- Gia tăng mật độ dân số để phát triển mô hình đô thị nén
- Cải thiện hệ thống giao thông và sự phát triển của thành phố theo định hướng giao thông công cộng
- Phát triển các khu đô thị sử dụng hỗn hợp để xây dựng một thành phố sôi động
- Phát triển các loại hình cơ sở hạ tầng và nhà ở xã hội để tạo ra một thành phố dành cho tất cả mọi người
- Bảo tồn Di sản đô thị như một phần của bản sắc riêng biệt Đà Nẵng

Chiến lược quy hoạch CSHT giao thông chính như sau:

- Sân bay: Tối ưu hóa sân bay hiện tại với việc thu hồi đất tối thiểu và cần thiết.
- Cảng biển: Đầu tư Cảng Liên Chiểu phục vụ logistic và chuyển đổi công năng Cảng Tiên Sa làm du lịch tàu biển.
- Ga và đường sắt tốc độ cao: Bố trí dọc theo đường cao tốc để sử dụng chung hành

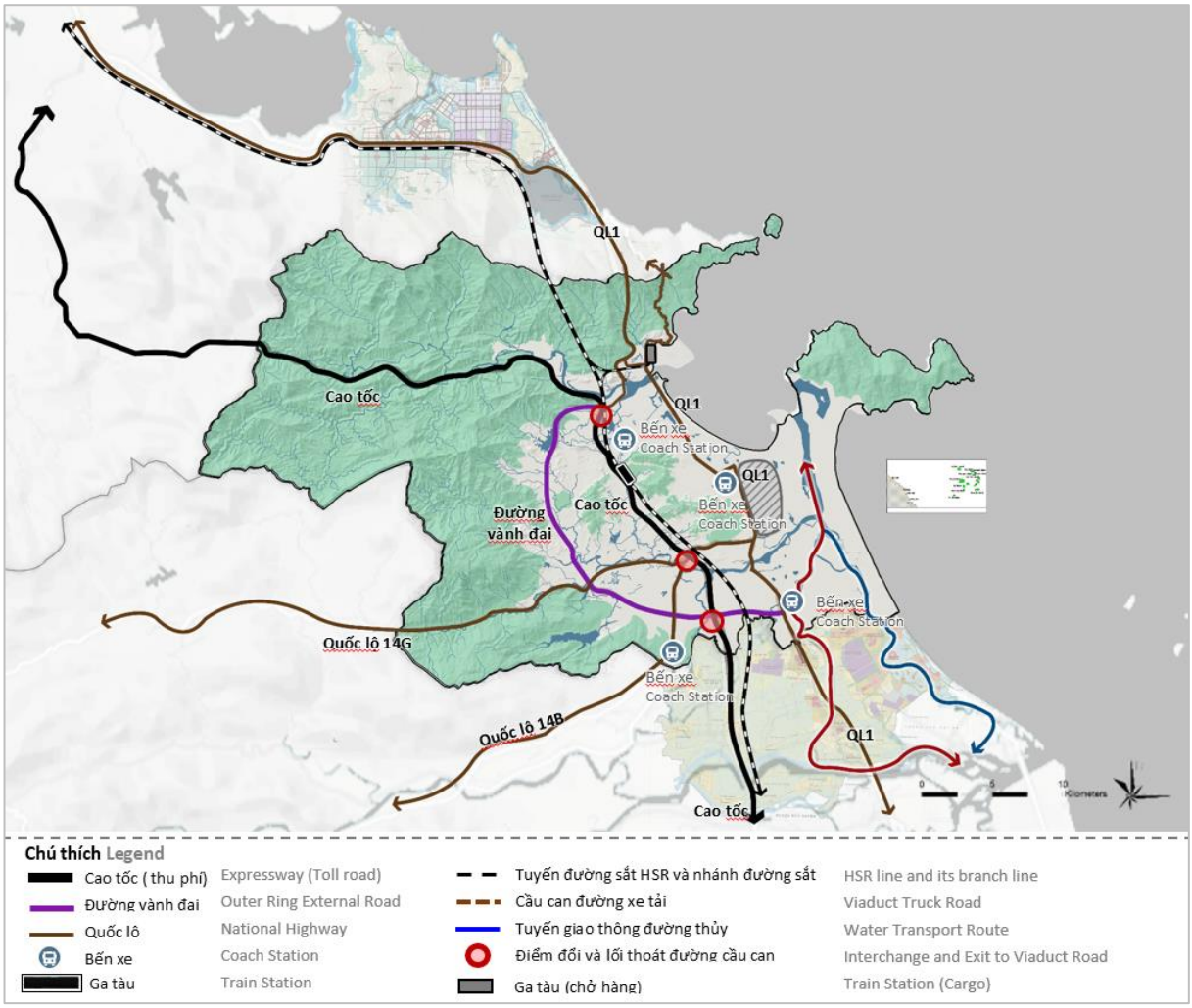
lang giao thông.

3) Định hướng phát triển trong lĩnh vực Giao thông vận tải

Để hỗ trợ các chiến lược phát triển đặc biệt và kế hoạch sử dụng đất đã đề ra, định hướng phát triển ngành giao thông vận tải đã được hoạch định như sau:

Giao thông đối ngoại:

- Đường bộ: nâng cấp Quốc lộ 14B, đoạn từ Túy Loan đến cầu Hà Nha (huyện Đại Lộc, tỉnh Quảng Nam), đoạn qua Đà Nẵng dài khoảng 8 km, đạt quy mô đường chính đô thị 6 làn xe. Nâng cấp Quốc lộ 14G từ huyện Hòa Vang đến Tây Giang (Quảng Nam), đoạn qua Đà Nẵng dài khoảng 23 km, đạt quy mô thiết kế đường cấp III đồng bằng. Tổ chức các nút giao thông kết nối với hệ thống giao thông nội thị.
- Đường sắt: tuyến hành lang cho đường sắt cao tốc và đường sắt quốc gia chạy song song phía Đông đường cao tốc; xây mới ga đường sắt công suất 10 triệu hành khách/ năm, diện tích khoảng 30 ha, depot khoảng 60 ha, tại khu vực phía Bắc nút giao giữa đường Bà Nà - Suối Mơ và đường cao tốc, gắn với hình thành hệ thống trung tâm thương mại, dịch vụ (tổng diện tích 300ha), là động lực phát triển khu vực phía Tây thành phố. Xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với cảng Liên Chiểu.
- Cảng biển: Đầu tư xây dựng mới cảng Liên Chiểu, công suất 50 triệu tấn/năm, diện tích khoảng 450 ha (bao gồm cả mặt nước); khu hậu cần của cảng khoảng 195 ha. Cảng Tiên Sa sẽ từng bước chuyển thành cảng du lịch sau khi cảng Liên Chiểu đi vào hoạt động. Tiếp tục phát triển khu bến Thọ Quang là cảng tổng hợp cho tàu 10.000 - 20.000 tấn, có bến chuyên dùng cho tàu 5.000 - 10.000 tấn.
- Sân bay: Tiếp tục nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng đạt công suất 30 triệu lượt khách/năm, cấp 4E, là cảng hàng không cửa ngõ quốc tế, diện tích đất dự kiến khoảng 856 ha. Phát triển và mở rộng đồng bộ các công trình cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không theo quy hoạch để trở thành trung tâm logistics chuyên dùng.
- Bến xe: được quy hoạch kết nối với đường sắt tốc độ cao và đường cao tốc Bắc Nam tạo thành các nút giao thông (với sự phát triển của các đô thị TOD mới). Có 2 bến xe quy hoạch mới (1) Bến phía Bắc (43ha) - trên đường Nguyễn Tất Thành, thuộc khu vực Dana Úc - Dana Ý; và (2) Bến phía Tây (13ha) - trên QL14B, thuộc khu vực nhà máy xi măng Hòa Khương. Tiếp tục phát triển bến xe phía Nam, định hướng chuyển đổi bến xe trung tâm thành phục vụ vận tải hành khách công cộng. Chuyển đổi khu vực Ga đường sắt hiện hữu thành Ga Giao thông công cộng trung tâm kết hợp dịch vụ thương mại và công viên (sau khi di dời ga).
- Đường thủy: phát triển tuyến đường thủy sông Hàn - sông Cổ - sông Thu Bồn (37km); Sông Hàn - sông Vĩnh Điện - sông Thu Bồn (67km); tuyến từ Vịnh Đà Nẵng đến Hòn Sơn Trà Con - Cù Lao Chàm (50km) để kết nối trung tâm thành phố với Hội An nhằm phát triển du lịch. Phát triển cảng sông Hàn thành cảng đón tàu du lịch cỡ lớn, khai thác tối đa lợi thế cảng đường thủy khu vực trung tâm thành phố, thúc đẩy phát triển du lịch đường thủy nội địa và đường biển quốc tế.



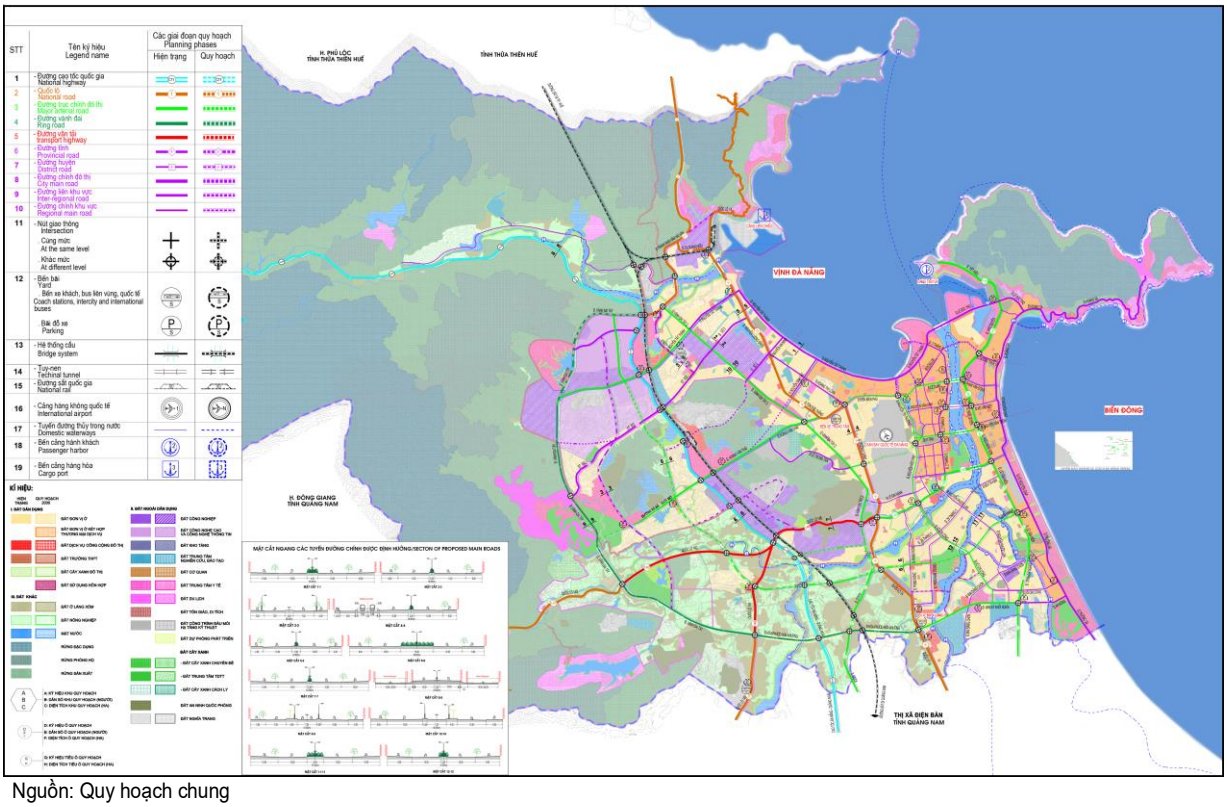
Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.31: Định hướng phát triển đường sắt của thành phố Đà Nẵng

Hệ thống đường đô thị:

- Nối dài đường Vành đai phía Tây đi qua Khu Công nghệ cao, kết nối tại nút giao cao tốc La Sơn - Túy Loan và đường tránh Nam hầm Hải Vân.
- Quy hoạch tuyến đường giữa đường Vành đai phía Tây và đường cao tốc kết nối với đường Nguyễn Tất Thành (nối dài) qua Quốc lộ 14B gần Trung tâm hành chính huyện Hòa Vang và kéo dài ra biển. Kéo dài đường Vành đai 2 phía Tây đến đường Vành đai phía Nam.
- Quy hoạch và xây dựng đường hầm xuyên sân bay, kết nối phía Đông và phía Tây; bổ sung các tuyến mới nối trực tiếp từ cảng Liên Chiểu đến đường tránh Nam hầm Hải Vân - Túy Loan, từ đường Nguyễn Sinh Sắc đến đường Hoàng Văn Thái nối dài, từ Khu công nghiệp Hòa Khánh đến ga đường sắt mới để tạo thành một trục chính Đông - Tây.
- Tại khu vực trung tâm thành phố, quy hoạch tuyến đường Lê Duẩn nối với đường Đống Đa tạo trục liên thông từ đường Điện Biên Phủ đến đường 3 tháng 2; Quy hoạch tuyến đường Hoàng Hoa Thám qua đường Nguyễn Tất Thành (qua khu vực ga đường sắt hiện hữu) tạo thành trục kết nối chính từ Nguyễn Hữu Thọ - Lê Đình Lý - Hoàng Hoa Thám - Nguyễn Tất Thành nhằm giảm tải cho các tuyến lân cận.

- Quy hoạch và xây dựng đường hầm vượt sông nối từ khu vực đường Đống Đa - Trần Phú đến Vân Đồn - Trần Hưng Đạo; cầu đường bộ nối đường 29 Tháng 3 (quận Cẩm Lệ) với đường Bùi Tá Hán (quận Ngũ Hành Sơn)
- Các trục chính đô thị theo hướng Bắc - Nam: Quốc lộ 1 (đoạn Tạ Quang Bửu đến đường Vành đai phía Nam); Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa; Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Hữu Thọ - Võ Chí Công - Võ Quí Huân; Đường vành đai 2 phía Tây kéo dài đến đường vành đai phía Nam;
- Các trục đô thị chính theo hướng Đông - Tây: Trục 1 Tây Bắc - Hoàng Thị Loan - Điện Biên Phủ - Lê Duẩn - Cầu sông Hàn - Phạm Văn Đồng; đường hầm sân bay (từ đường Vành đai phía Tây 2) - Duy Tân - Trần Thị Lý - Nguyễn Văn Thoại; Trung tâm hành chính Hòa Vang - Khu liên hợp thể thao Hòa Xuân - Minh Mạng; Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái - Bà Nà Suối Mơ.
- Phố đi bộ: Cần cải thiện khả năng tiếp cận dành cho người đi bộ tại các tuyến phố thương mại lớn và lối đi dạo; xem xét tổ chức phố đi bộ tại các khu mua sắm, nhất là khu vực trung tâm thành phố, các tuyến phố ven sông Hàn như Bạch Đằng, Trần Hưng Đạo, ven biển phía Đông như Võ Nguyên Giáp, Nguyễn Tất Thành ven vịnh Đà Nẵng.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.32: Quy hoạch mạng lưới giao thông thành phố Đà Nẵng

Giao thông công cộng đô thị:

- Định hướng phát triển mạng lưới MRT: Định hướng xây dựng 2 tuyến MRT (Mass Rapid Transit – VTCC khối lượng lớn, tốc độ cao) trong giai đoạn đến năm 2030. Các tuyến dọc theo đường Vành đai phía Tây 2 - sân bay quốc tế Đà Nẵng - ga ĐN hiện hữu (sẽ được phát triển thành ga trung tâm giao thông công cộng) - Đống Đa - qua sông Hàn - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Bến xe phía Nam. Tuyến MRT sẽ đi khác mức, trong đó đoạn qua trung tâm

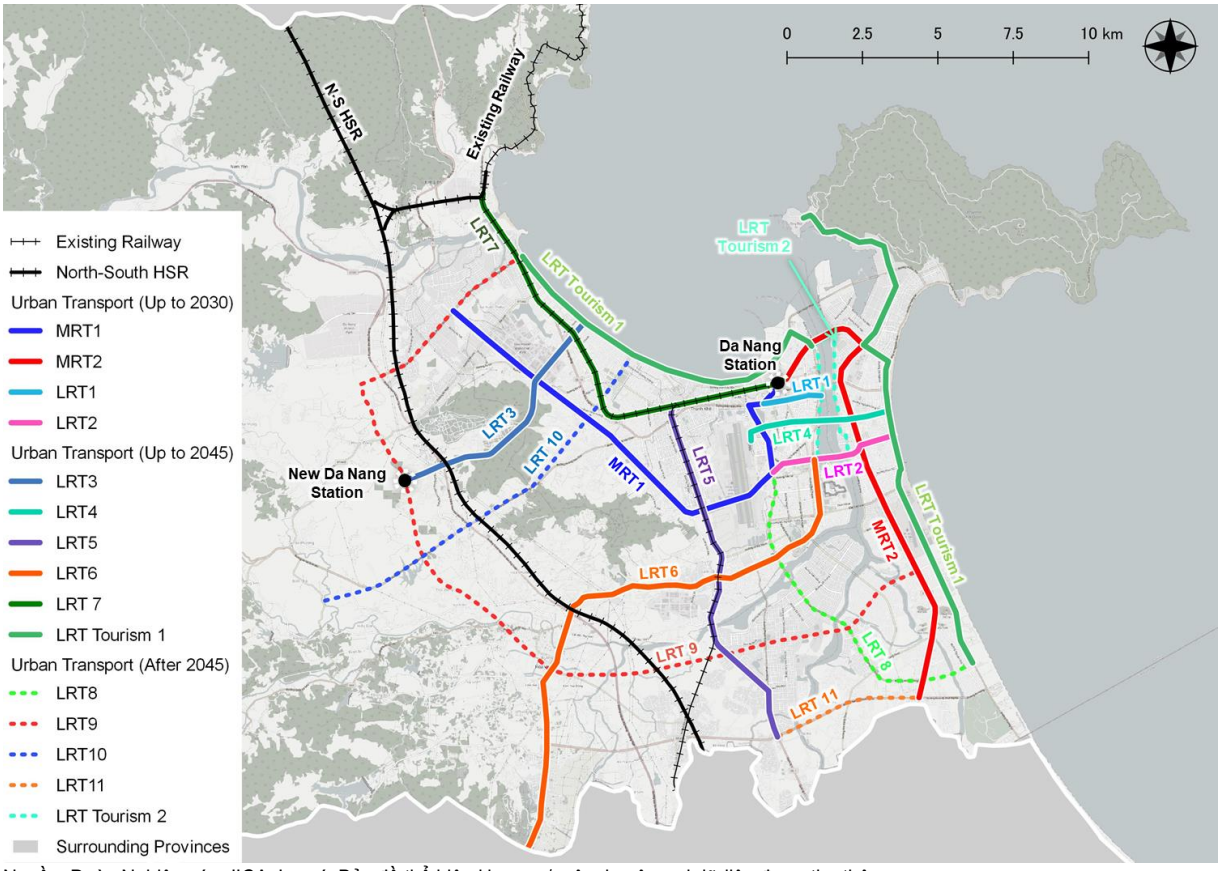
thành phố đi ngầm, các đoạn còn lại đi trên cao.

- Đề xuất mạng lưới LRT: Tổng cộng có 14 tuyến LRT sẽ được định hướng bao gồm các tuyến kết nối tuyến MRT với các trung tâm đô thị, các tuyến tàu điện tramway ven biển (dọc Vịnh Đà Nẵng và tuyến kết nối Cảng Tiên Sa dọc theo bờ Đông) và các tuyến khác dọc theo sông Hàn hình thành mạng lưới giao thông công cộng hoàn chỉnh cho thành phố. Các tuyến vận tải của mạng lưới BRT hiện tại được định hướng sẽ được nâng cấp thành LRT và MRT trong tương lai khi cần thiết để đáp ứng công suất hành khách lớn hơn.
- Các tuyến LRT phục vụ du lịch: Ngoài mạng lưới vận chuyển nhanh, các tuyến du lịch được định hướng cho phép du khách thưởng ngoạn phong cảnh sông nước, bãi biển và danh lam thắng cảnh của Đà Nẵng. Nhưng các tuyến này được thực hiện dưới dạng xe điện du lịch hoặc xe buýt.
- Các trạm LRT được định hướng tại tất cả các trung tâm đô thị và tại các điểm giao cắt của các tuyến LRT. Các trạm trung chuyển này được đặt tại tất cả các nút giao thông lớn như Trung tâm thành phố, ga đường sắt, khu đổi mới và sân bay quốc tế Đà Nẵng. Bố trí trạm tuân theo khoảng cách quy định, được nghiên cứu cụ thể trong quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật.

Bảng 2.21: Danh sách các dự án LRT được đề xuất

Thời gian triển khai	Tuyến	Lộ trình
Đến 2030	Tuyến LRT1	Dọc đường Lý Thái Tổ - Hùng Vương với điểm đầu tại Công viên 29/3 - điểm cuối Chợ Hàn.
	Tuyến LRT 2	Sân bay - Duy Tân - cầu Trần Thị Lý - điểm cuối tại đường Võ Nguyên Giáp.
Đến 2045	Tuyến LRT 3	Kết nối vịnh Đà Nẵng đến Ga đường sắt mới. Điểm đầu tại kết nối với tuyến LRT ven vịnh Đà Nẵng, tuyến đi dọc tuyến đường Nguyễn An Ninh - đường số 2 KCN Hòa Khánh - đi ngầm ngang Ga đường sắt mới và kết thúc tại tuyến đường quy hoạch phía Tây (kết nối với tuyến LRT 9).
	Tuyến LRT 4	Sân bay - Nguyễn Văn Linh - Võ Văn Kiệt - điểm cuối đường Võ Nguyên Giáp
	Tuyến LRT 5	Điểm đầu khu vực Ngã ba Huế - tận dụng tuyến đường sắt cũ - Điểm cuối Bến xe phía Nam.
	Tuyến LRT 6	Điểm đầu Khu vực đầu cầu Trần Thị Lý - theo tuyến QL14B - Trung tâm hành chính huyện Hòa Vang - Bến xe phía Tây Nam.
	Tuyến LRT 7	ận dụng tuyến đường sắt hiện trạng, điểm đầu tại khu vực đô thị Cảng Liên Chiểu, điểm cuối tại Ga đường sắt hiện tại (Ga trung tâm GTCC).
	Tuyến LRT Du lịch 1	Tuyến ven vịnh Đà Nẵng: Dọc tuyến Nguyễn Tất Thành - đường 3/2 (điểm cuối tại ga trung chuyển trong phạm vi nút giao đường 3/2 và đường Đống Đa) và tuyến chạy dọc bờ biển phía Đông với điểm đầu từ Cảng Tiên Sa - Yết Kiêu - Ngô Quyền - Vương Thừa Vũ - Hoàng Sa – Võ Nguyên Giáp. Điểm cuối tại khu vực Bãi tắm Tân Trà và kết nối tuyến LRT 7.
Sau 2045	Tuyến LRT 8	Điểm đầu ga trung chuyển sân bay, đi dọc đường Nguyễn Hữu Thọ - Võ Chí Công – điểm cuối tại khu vực Bãi tắm Tân Trà (đường Trường Sa)
	Tuyến LRT 9	Điểm đầu khu vực cuối đường Nguyễn Tất Thành (kết nối với tuyến LRT 7 và LRT ven vịnh Đà Nẵng) - Nguyễn Tất Thành nối dài đi qua Khu CNTT tập trung - dọc tuyến đường quy hoạch giữa đường cao tốc Quốc gia và đường Vành Đai Tây - Trung tâm hành chính Hòa Vang - Khu liên hợp TDTT Hòa Xuân - Minh Mạng.
	Tuyến LRT 10	Điểm đầu tại Khu du lịch Bà Nà đi dọc đường Hoàng Văn Thái và đường Nguyễn Sinh Sắc ngang qua Quảng trường trước UBND Quận Liên Chiểu. Điểm cuối đường Nguyễn Sinh Sắc giao với đường Nguyễn Tất Thành (kết nối với tuyến LRT ven vịnh Đà Nẵng).
	Tuyến LRT 11	Kết nối từ điểm cuối của tuyến MRT2 tại Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Bến xe phía Nam.
	Tuyến LRT Du lịch 2	Chạy vòng quanh sông Hàn trên đường Trần Hưng Đạo - Trần Thị Lý - Bạch Đằng.

Nguồn: Quy hoạch chung



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.33: Hệ thống vận tải công cộng (đường sắt) được đề xuất

Hệ thống xe buýt:

- Mạng lưới xe buýt được định hướng bổ sung cho mạng lưới LRT bao gồm hai loại: Xe buýt liên tỉnh và hệ thống xe buýt đô thị.
- Hệ thống xe buýt đô thị: Tiếp tục phát triển mạng lưới xe buýt nội đô để đảm bảo độ phủ và bán kính phục vụ cần thiết; dịch vụ kết nối và thu phí các tuyến MRT, LRT thuận tiện để thu hút người dân sử dụng phương tiện công cộng.
- Mạng lưới xe buýt được định hướng là mạng trung chuyển nhánh kết nối các đơn vị, nhóm dân cư đến trung tâm đô thị, nơi hành khách có thể chuyển sang các tuyến MRT/LRT chính để kết nối với các khu vực khác.
- Mạng lưới xe buýt hiện tại sẽ được tích hợp trong mạng lưới xe buýt định hướng. Đồng thời tích hợp với các nút giao thông liên phương thức và các trạm trung chuyển để tạo thành một hệ thống và mạng lưới giao thông công cộng hoàn chỉnh.
- Mạng lưới xe buýt trung chuyển mới được định hướng dọc theo các tuyến MRT/LRT chính để dự phòng trong trường hợp có sự cố. Nó đảm bảo kết nối các khu dân cư, nơi làm việc đến bến xe trong vòng 10 phút đi bộ. Các tuyến và trạm xe buýt trung chuyển chi tiết sẽ được nhà điều hành định hướng theo nhu cầu tại từng thời điểm

Giao thông tĩnh:

- Phát triển mạng lưới bãi đỗ xe, điểm đỗ xe công cộng đảm bảo diện tích đất dành cho giao thông tĩnh đạt (3 ÷ 4)% diện tích đất xây dựng đô thị, trong đó tổng diện tích bãi đỗ xe ở khu vực trung tâm khoảng 120 ha. Khuyến khích khai thác không gian ngầm

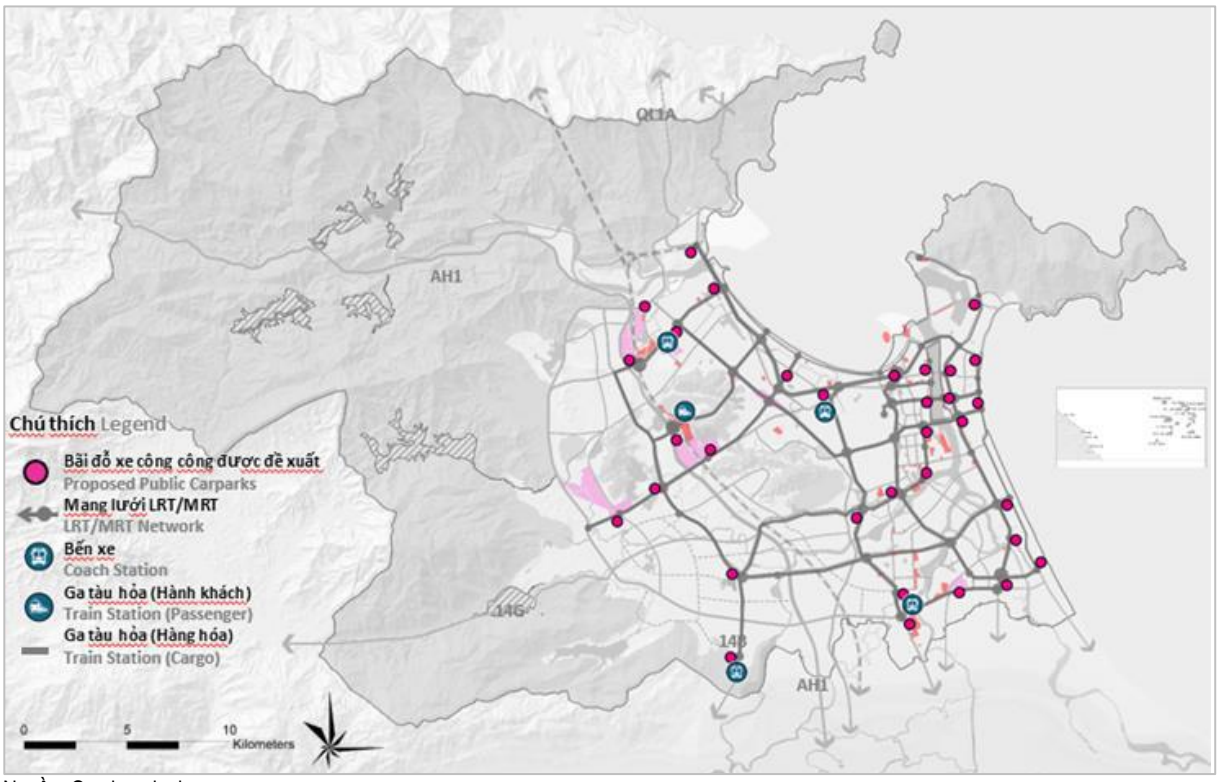
làm bãi đậu xe kết hợp dịch vụ công cộng đô thị

Vận tải phi cơ giới (NMT):

- Khuyến khích đi bộ trong trung tâm thành phố hiện hữu bằng cách thu hẹp các tuyến đường ven sông Hàn và chuyển một số tuyến đường nhỏ thành đường một chiều tại các khu vực đông đúc.
- Phát triển mạng lưới NMT trong các hành lang xanh, khu đệm đường bộ và đường sắt, lối đi dạo trên bãi biển, bờ sông và các không gian xanh khác. Những cải tiến này tạo thành một mạng lưới rộng lớn sẽ khuyến khích việc giải trí và sử dụng NMT.

TOD:

- Trong thành phố, TOD sẽ được đặt ở tất cả các lô đất cách trạm LRT trong khoảng 500m. Các TOD chính sẽ được bố trí tại các ga trung chuyển đa phương thức, bao gồm ga đường sắt mới, ga tàu du lịch Tiên Sa, khu đổi mới, sân bay quốc tế Đà Nẵng, trung tâm thành phố, Ngũ Hành Sơn và trung tâm thể thao Tiên Sơn.



Nguồn: Quy hoạch chung

Hình 2.34: Định hướng các bãi đỗ xe công cộng

4) Danh sách các dự án liên quan đến giao thông vận tải

Trong nghiên cứu này, ban đầu Đoàn nghiên cứu cho rằng sẽ xem xét danh sách các dự án được xác định trong Quy hoạch Tổng thể Tích hợp (IMP) bởi tư vấn địa phương do Sở KHĐT thuê và từ đó xác định các dự án ưu tiên. Tuy nhiên, do danh mục dự án của IMP đang được nghiên cứu nên danh mục dự án kèm theo Quy hoạch chung (GCP) và danh mục dự án kêu gọi đầu tư vào thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2025 được coi là danh sách dài các dự án như trong bảng phía dưới.

Ngoài ra, các hợp phần dự án sau được đưa vào danh sách dài vì không thể thiếu để phát triển giao thông đô thị một cách toàn diện:

- Bến xe liên tỉnh
- Hệ thống các tuyến buýt
- Vận tải phi cơ giới (NMT)
- Phát triển theo định hướng GTCC (TOD)
- Hệ thống thủy nội địa (cho du lịch)

Bảng 2.22: Danh sách các dự án liên quan đến giao thông vận tải

STT	Ngành	Tên dự án	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn đầu tư	Khái toán (tỷ VND)	QĐ 359	Kêu gọi đầu tư	Cả hai
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu (bao gồm đầu tư xây dựng tuyến đường kết nối từ Cảng Liên Chiểu đến đường Hồ Chí Minh, đường vành đai phía Bắc)	Sở GTVT	Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố: Phần hạ tầng dùng chung, đê chắn sóng… Vốn nhà đầu tư (PPP và các nguồn Vốn khác): bến cảng, logistic	3.426,30 (chưa kể nguồn vốn nhà đầu tư)			✓
2	Giao thông	Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Sở GTVT	Hình thức đầu tư: BT, phần vốn nhà nước tham gia để bù giải tỏa tái định cư (Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố	11.295,00			✓
3	Giao thông	Nạo vét, thoát lũ khẩn cấp sông Cổ Cò (đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng)	Sở GTVT	Vốn vay ODA theo cơ chế tài chính trong nước được cấp phát từ Ngân sách Trung ương; Ngân sách thành phố (đối ứng)	585,5	✓		
4	Giao thông	Tuyến đường vành đai phía Tây đoạn từ Quốc lộ 14B đến đường Hồ Chí Minh	Sở GTVT	Vốn Trái phiếu Chính phủ; Ngân sách thành phố (đối ứng)	1.499,00	✓		
5	Giao thông	Dự án cải thiện hạ tầng giao thông thành phố Đà Nẵng - OFID (Đường vành đai phía Tây 2 kết nối đến ĐT605, Đường và cầu qua sông Cổ Cò)	Sở GTVT	Vốn vay OFID; Ngân sách thành phố (đối ứng)	1.370,44	✓		
6	Giao thông	Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở GTVT	Vốn Ngân sách Trung ương; PPP và các nguồn vốn khác	2.252,00	✓		
7	Giao thông	Nâng cấp, cải tạo đường ĐT 601	Sở GTVT	Ngân sách thành phố; Ngân sách TW	643,52	✓		
8	Giao thông	Tuyến đường Trục I Tây Bắc (đoạn từ nút giao thông Ngã ba Huế đến Bệnh viện Ung thư, đoạn từ Hồ Tùng Mậu đến Quốc lộ 1A và đoạn nối Nguyễn An Ninh từ nút giao Quốc lộ 1A đến đường sắt)	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	364,54	✓		
9	Giao thông	Cụm nút giao thông phía Tây cầu Trần Thị Lý	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	723,43	✓		
10	Giao thông	Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông: - Đoạn nối đường Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái; - Đoạn nối đường Lê Duẩn- Đống Đa; - Đoạn nối đường Hoàng Hoa Thám - Nguyễn Tất Thành; - Đoạn nối từ cổng KCN Hòa Khánh đến nhà ga đường sắt mới..	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	1.812,00	✓		
11	Giao thông	Xây dựng các bãi đỗ xe trên địa bàn thành phố đáp ứng nhu cầu đỗ xe trong trung tâm thành phố và ven biển Các bãi đỗ xe khu vực trung tâm thành phố, trên địa bàn quận Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	2.500			✓
12	Giao thông	Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 14G	Sở GTVT	Ngân sách Trung ương	Bộ GTVT quản lý	✓		
13	Giao thông	Mở rộng tuyến Quốc lộ 14B (g/đ 2)	Sở GTVT	Ngân sách Trung ương	Bộ GTVT quản lý	✓		
14	Giao thông	Trung tâm Logistics Cảng Liên Chiểu	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất			✓
15	Giao thông	Mở rộng trung tâm Logistics kho bãi tại khu vực phía nam Trung tâm Logictis - Cảng Đà Nẵng	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư, dự án đầu tư có sử dụng đất	293,24	✓		
16	Giao thông	Hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lượng lớn như: tàu điện ngầm (metro), xe điện bánh sắt (tramway) Hệ thống tàu điện ngầm thành phố gồm 2 trục: - Trục Đông Tây (M1): là tuyến kết nối từ Nam Ô 1 đi qua trung tâm, đến khu vực An Hải Đông (biển Mỹ Khê), quy hoạch làm tuyến kết nối đồng thời với trục Đông Tây của GTCC Tp - Trục Nam Bắc: là tuyến kết nối trục Nam Bắc trung tâm nhờ kết nối cửa vào khu Sơn Trà Tịnh Viên và khu lân cận sân bay, đến khu vực Khuê Trung	Sở GTVT	PPP	54.500,00			✓
17	Giao thông	Trung tâm Logistics Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng (nhà ga hàng hóa)	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất			✓
18	Giao thông	Trung tâm Logistics Khu Công nghệ cao	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất			✓
19	Giao thông	Trung tâm Logistics ga hàng hóa Kim Liên	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất			✓

STT	Ngành	Tên dự án	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn đầu tư	Khái toán (tỷ VND)	QĐ 359	Kêu gọi đầu tư	Cả hai
20	Giao thông	Hầm qua sông Hàn	Sở GTVT	PPP	5.700	✓		
21	Giao thông	Cầu vượt sông Hàn nối đường 29 Tháng 3 với đường Bùi Tá Hán	Sở GTVT	Ngân sách thành phố và vốn nhà đầu tư	425	✓		
22	Giao thông	Tuyến đường giữa vành đai phía Tây và đường bộ cao tốc (đoạn từ đường Nguyễn Tất Thành nối dài - Quốc lộ 14B - biển)	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	1.600	✓		
23	Giao thông	Mở rộng nhà ga T1 Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở GTVT	Ngân sách Trung ương	5.000	✓		
24	Giao thông	Đường hầm qua sân bay Đà Nẵng - Chiều dài tuyến khoảng 3,7km với phần hầm khoảng 2,48km. Quy mô 6 làn xe cơ giới và xây dựng các nhánh kết nối với khu đô thị phía Tây sân bay quốc tế Đà Nẵng; - Mở rộng đường Lê Trọng Tấn, đường Trưng Nữ Vương tới khu vực nút giao với đường Duy Tân với quy mô lần lượt là B=27,5m và B=32m; - Cải tạo các nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ, Duy Tân bằng các nút giao bằng, điều khiển bằng đèn tín hiệu; - Cải tạo nút giao giữa đường Lê Trọng Tấn và Trường Chinh, xây dựng cầu vượt dọc trên đường Trường Chinh với chiều dài cầu 211m, quy mô 2 làn xe cơ giới, không giải phóng mặt bằng; - Cải tạo nút giao giữa đường Lê Trọng Tấn và đường Vành đai phía Tây 2, xây dựng cầu vượt dọc trên đường Vành đai phía Tây 2 với chiều dài 291,3m, quy mô 4 làn xe cơ giới	Sở GTVT	Ngân sách thành phố, PPP, ODA	8.228,00		✓	
25	Giao thông	Tàu điện kết nối giữa thành phố Đà Nẵng và Hội An Dự án đã được đưa vào quy hoạch chung mạng lưới tuyến VTCC để làm cơ sở triển khai và đề xuất bố trí vốn cho công tác chuẩn bị đầu tư.	Sở GTVT	PPP	7.497-14.995			✓
59	Du lịch – Thương mại	Chuyển đổi Cảng Tiên Sa thành Cảng du lịch Thông số hiện trạng: - Tổng chiều dài bến: 1.700 m; - Luồng vào cảng: 6,3 km từ điểm hoa tiêu, độ sâu -11m, với đê chắn sóng dài 450m; - Tổng diện tích bãi: 18ha, bãi container: 83.309 m2; - 08 bến (chiều dài từ 84m đến 310 m, độ sâu từ 5m đến 14.3m)	Sở GTVT – Sở DL	100% vốn nhà đầu tư				✓
137	Khu/cụm công nghiệp & Khu đô thị	Thành phố thông minh - Giai đoạn 2019-2020: Sẵn sàng hạ tầng, nền tảng và dữ liệu thông minh; tổng kinh phí 941 tỷ đồng ~ 41 triệu USD: + Ngân sách Tp: 345 tỷ đồng ~ 15 triệu USD + Xã hội hóa: 596 tỷ đồng ~ 26 triệu USD - Giai đoạn 2021-2025: Thông minh hóa các ứng dụng; tổng kinh phí 1.197 tỷ đồng ~ 52 triệu USD trong đó: + Ngân sách Tp: 305 tỷ đồng ~ 13 triệu USD + Xã hội hóa: 892 tỷ đồng ~ 39 triệu USD	Sở TTTT	Ngân sách Tp và vốn xã hội hóa	2.138,00		✓	
A1	Giao thông	QH chuyên ngành giao thông đô thị		Ngân sách thành phố	12,47	✓		
A2	Giao thông	Quy hoạch cảng hàng không quốc tế		Ngân sách thành phố	20	✓		
Add.	Giao thông	Bến xe liên tỉnh		Ngân sách thành phố				
Add.	Giao thông	Hệ thống xe buýt		Ngân sách Tp, vốn nhà đầu tư				
Add.	Giao thông	Vận tải phi cơ giới (NMT)		Ngân sách Tp, vốn nhà đầu tư				
Add.	Giao thông/ Phát triển đô thị	Phát triển theo định hướng VTCC (TOD)		Ngân sách Tp, vốn nhà đầu tư				
Add.	Du lịch – Thương mại	Hệ thống đường thủy		Ngân sách Tp, vốn nhà đầu tư				

Ghi chú: Các dự án có màu xám biểu thị các dự án giao thông được bổ sung để lập kế hoạch bao trùm toàn ngành GTVT. Nguồn: Quy hoạch chung

2.4.3 Các vấn đề

(1) Các vấn đề

Vì Quy hoạch chung được phê duyệt vào tháng 3/2021 là quy hoạch chính thức mới nhất và các quy hoạch ngành khác sẽ được cập nhật theo Quy hoạch chung này. Một số vấn đề liên quan đến phát triển ngành GTVT như sau:

- Mạng lưới hệ thống giao thông công cộng: Các tuyến MRT và LRT được đề xuất trong Quy hoạch chung. Tuy nhiên, không có mô tả nào về việc các tuyến đường được đề xuất này được đánh giá đúng đắn bằng việc phân tích nhu cầu giao thông, kinh tế, tài chính và môi trường xã hội / tự nhiên, v.v. Cũng không giải thích rõ lý do tại sao các dự án BRT bị hủy bỏ mặc dù nó đang được triển khai vào thời điểm đó.
- Mạng lưới giao thông kết nối khu vực ga đường sắt mới và các khu đô thị khác: Mạng lưới đường bộ hiện có kết nối đến khu vực đặt ga đường sắt mới chưa đầy đủ. Mặc dù, một số dự án đường bộ và đường sắt mới kết nối khu vực này với các khu đô thị khác, đặc biệt là với trung tâm đô thị đã được đề xuất trong Quy hoạch chung nhưng chúng vẫn không đủ để vận chuyển nhu cầu giao thông khổng lồ được tạo ra và thu hút đến/đi từ khu vực ga mới.
- Mạng lưới giao thông đến cảng Liên Chiểu: Mặc dù các tuyến đường mới nối từ cảng Liên Chiểu đến đường Hồ Chí Minh và đường vành đai phía Bắc đã được đề xuất trong Quy hoạch chung, nhưng nó cũng cần được xem xét để phát triển mạng lưới đường bộ cần thiết ở khu vực xung quanh cảng Liên Chiểu mới để kết nối với các khu công nghiệp, trung tâm hậu cần và kho bãi, v.v.
- Dự án giao thông thông minh: Việc triển khai Đề án Thành phố thông minh tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2018-2025 đã được bắt đầu từ năm 2018. Đối với lĩnh vực giao thông, bao gồm các dự án sau: (a) hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh, (b) cơ sở dữ liệu GTVT, (c) cổng thông tin giao thông trực tuyến và (d) giám sát việc đậu xe. Mặc dù các hợp phần này đang được Sở GTVT thực hiện và một số phần đã được JICA và TMF hỗ trợ trước đây, nhưng hiện vẫn chưa hoàn thành. Hợp phần giao thông thông minh này sẽ được tiếp tục nghiên cứu và triển khai để tích hợp phương tiện cá nhân và phương tiện công cộng như vận tải xe buýt, phi cơ giới, đi bộ thông qua khái niệm MaaS (Tính di động như một dịch vụ), ITS, v.v.
- Các dự án phân ngành khác: Để phát triển toàn diện hệ thống giao thông đô thị, cần tiếp tục thực hiện các dự án sau; mạng lưới tuyến và dịch vụ xe buýt công cộng, bến xe liên tỉnh, đường thủy, phố đi bộ, giao thông phi cơ giới (NMT), phát triển theo định hướng vận tải công cộng (TOD).

(2) Các dự án ưu tiên

Các dự án ưu tiên của ngành GTVT được xác định sau đây nhằm thúc đẩy các vấn đề phát triển không chỉ trong ngắn hạn mà còn cả trung và dài hạn:

- Tăng cường mạng lưới và dịch vụ giao thông cho toàn thành phố
- Nâng cấp các chức năng đô thị, cơ sở hạ tầng và phát triển du lịch
- Phát triển cảng/trung tâm hậu cần và khu công nghệ cao ở các quận/huyện phía Tây
- Phát triển khu vực ga đường sắt mới

Bảng 2.23: Danh sách các dự án GTVT ưu tiên được lựa chọn

STT	Ngành	Dự án	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn đầu tư	Tổng múc đầu tư ước tính (tỷ VND)
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu (bao gồm đầu tư xây dựng tuyến đường kết nối từ Cảng Liên Chiểu đến đường Hồ Chí Minh, đường vành đai phía Bắc)	Sở GTVT	Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố: Phần hạ tầng dùng chung, đê chắn sóng… Vốn nhà đầu tư (PPP và các nguồn Vốn khác): bến cảng, logistic	3.426,30 (chưa kể nguồn vốn nhà đầu tư)
2	Giao thông	Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Sở GTVT	Hình thức đầu tư: BT, phần vốn nhà nước tham gia để bù giải tỏa tái định cư (Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố).	11.295,00
6	Giao thông	Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Sở GTVT	Vốn Ngân sách Trung ương; PPP và các nguồn vốn khác	2.252,00
10	Giao thông	Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông: - Đoạn nối đường Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái; - Đoạn nối đường Lê Duẩn- Đống Đa; - Đoạn nối đường Hoàng Hoa Thám - Nguyễn Tất Thành; - Đoạn nối từ cổng KCN Hòa Khánh đến nhà ga đường sắt mới.	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	1.812,00
14	Giao thông	Trung tâm Logistics Cảng Liên Chiểu	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất
16	Giao thông	Hệ thống giao thông VTCC khối lượng lớn như: tàu điện ngầm (metro), xe điện bánh sắt (tramway)	Sở GTVT	PPP	54.500,00
24	Giao thông	Đường hầm qua sân bay Đà Nẵng, chiều dài tuyến khoảng 3,7km với phần hầm khoảng 2,48km. - Mở rộng đường Lê Trọng Tấn, đường Trưng Nữ Vương; - Cải tạo các nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ, Duy Tân; - Cải tạo nút giao giữa đường Lê Trọng Tấn và Trường Chinh; - Cải tạo nút giao giữa đường Lê Trọng Tấn và đường Vành đai phía Tây 2.	Sở GTVT	Ngân sách thành phố, PPP, ODA	8.228,00
137	Khu/cụm công nghiệp & Khu đô thị	Thành phố thông minh - Giai đoạn 2019-2020: Sẵn sàng hạ tầng, nền tảng và dữ liệu thông minh; - Giai đoạn 2021-2025: Thông minh hóa các ứng dụng	Sở TTTT	Ngân sách Tp và vốn xã hội hóa	2.138,00
A1	Giao thông	QH chuyên ngành giao thông đô thị	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	12,47
A2	Giao thông	Quy hoạch cảng hàng không quốc tế	Sở GTVT	Ngân sách thành phố	20,00

Nguồn: Quy hoạch chung

2.5 Quản lý thiên tai và Môi trường

2.5.1 Hiện trạng

(1) Khí hậu

Đà Nẵng là một thành phố ven biển, nằm bên sông Hàn và sông Cu Đê. Chế độ thủy văn bị ảnh hưởng bởi khí hậu gió mùa và các phụ lưu của lưu vực Vu Gia - Thu Bồn. Lượng mưa biến động theo mùa ở thượng nguồn là một vấn đề có vai trò kiểm soát lớn đối với nguy cơ lũ lụt và hạn hán trên toàn thành phố Đà Nẵng. Thời tiết Đà Nẵng nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa với lượng mưa trung bình hàng năm là 2075 mm/năm (30 – 533 mm/tháng).

Nguồn: Google map. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.35: Thành phố Đà Nẵng qua ảnh vệ tinh

(2) Rủi ro thiên tai tại Thành phố Đà Nẵng

Các loại rủi ro thiên tai thường gặp: Các loại thiên tai điển hình thường xảy ra và gây ảnh hưởng trực tiếp tới thành phố Đà Nẵng có thể kể đến như bão nhiệt đới, lũ lụt, nắng nóng kéo dài, hạn hán và xâm nhập mặn. Những rủi ro về thiên tai này sẽ còn tăng thêm do Đà Nẵng nằm trong vành đai nhiệt đới Bắc bán cầu. Thời tiết bị chi phối bởi hoàn lưu gió mùa và chịu ảnh hưởng trực tiếp từ các nhiễu động nhiệt đới như bão, áp thấp nhiệt đới, đới hội tụ liên chí tuyến. Thêm vào đó là địa hình phức tạp của Việt Nam với núi cao, có độ dốc lớn nằm tiếp giáp các đồng bằng, cộng với bão và mưa lớn kéo dài, dẫn đến lũ lụt thường xuyên.

(i) Bão, áp thấp nhiệt đới: Việt Nam trung bình hứng chịu từ bốn đến sáu cơn bão mỗi năm, mùa bão kéo dài từ tháng 4 đến tháng 9 ở Tây nam, từ tháng 8 đến tháng 11 ở khu vực Duyên hải miền Trung, và từ tháng 10 đến tháng 3 ở vùng Đông Bắc. Theo Quỹ Hợp tác ASEAN – ROK, 2017, hàng năm có rất nhiều cơn bão đổ bộ vào Việt Nam. Bão kèm theo gió mạnh, sóng thần, triều cường và mưa lớn kéo dài, có khả năng gây ra những thiệt hại thảm khốc cho đất nước. Sẽ có sự khác biệt lớn giữa các vùng và thường các tỉnh miền Trung và ven biển sẽ có nguy cơ cao hơn. Từ năm 1998 đến 2015, có 26 cơn bão, 13 áp thấp nhiệt đới và 46 trận lũ ảnh hưởng trực tiếp đến thành phố Đà Nẵng, làm 219 người chết/mất tích, 226 người bị thương, 156 tàu bị mất và 138.134 ngôi nhà bị phá hủy. Tổng thiệt hại về cơ sở hạ tầng và nông nghiệp sau những trận bão, lũ này là 9.401,6 tỷ đồng (423 triệu USD).

Nguồn: UNDP, 2020. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.36: Tần suất bão ở Việt Nam (1960 – 2017)

(ii) Mưa lớn: Lượng mưa phân bố không đều, thường tập trung vào khoảng thời gian từ tháng 9 đến tháng 11. Lượng mưa trung bình là 2.100mm. Những năm gần đây, do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, các trận mưa thường có xu hướng tập trung hơn và với cường độ cao, dẫn đến thường xuyên xảy ra lũ lụt.

(iii) Lũ trong sông và ngập lụt: Lũ lụt là một nguy cơ thường gặp nhất và gây chết người nhiều nhất tại Việt Nam, gây ra 68,8 % tổng số thương vong từ năm 1990 đến 2014 (PreventionWeb, 2014). Hầu hết các tỉnh, thành phố đều bị ảnh hưởng từ lũ lụt với cường độ và thời gian khác nhau. Hầu hết các vùng của Việt Nam đều có lượng mưa trung bình hàng năm khoảng 2.000 mm, trong đó, các tỉnh miền núi phía Bắc và miền Nam nhận được lượng mưa trung bình tương ứng từ 3.000 - 4.000 mm (JICA, 2015). Mưa với tần suất cao và điều kiện đất thay đổi dẫn đến lũ quét và tình trạng sạt lở đất do nước ở các tỉnh miền núi.

Theo báo cáo cuối kỳ của "Khảo sát thu thập dữ liệu đầu tư cho phòng chống thiên tai trong khu vực phòng chống lũ lụt" (tháng 3 năm 2022), sau quá trình sàng lọc, xem xét nguy cơ thiệt hại do lũ gây ra dựa trên GDP tại khu vực bị ngập lụt và các yếu tố khác, lưu vực sông Vu Gia-Thu Bồn được chọn là lưu vực sông ưu tiên cao cho các dự án phòng chống lũ lụt tại Việt Nam. Nghiên cứu ước tính diện tích bị ngập là 264km^2 với dân số trong vùng ngập là 211.144 người, và GDP tại vùng ngập là 698 triệu USD.

Đồng thời, một mô phỏng của Đại học Đà Nẵng (2021) chỉ ra rằng sông Cu Đê có thể gây ngập lụt tại vùng đất trũng hai bên bờ và khu vực đô thị phía hữu ngạn. Chi tiết được trình bày trong Chương 6

(iv) Lũ quét, sạt lở đất, sụt lún do mưa, lũ và dòng chảy: Đợt mưa lớn bất thường kéo dài ở khu vực miền Trung trong tháng 10, đặc biệt tại 7 tỉnh ven biển từ Nghệ An tới Quảng Ngãi với tổng lượng mưa phổ biến từ 1000 - 2500 mm và trên 3000 mm (Hướng Linh), (Quảng Trị): 3.408 mm, A Lưới (Thừa Thiên Huế): 4.526 mm. Tình trạng ngập lụt thường xuyên trầm trọng hơn bởi lũ dâng cao tại tất cả 16 con sông chính tại khu vực miền Trung và Tây Nguyên với mức lũ vượt mức báo động 3. Ghi nhận hơn 317.000 hộ gia đình bao gồm khoảng 1,2 triệu cư dân đã phải di dời do lũ lụt từ ngày 12 đến ngày 19 tháng 10 năm 2020 với mực nước lũ từ 5 đến 9 mét.

Trong thời gian mưa lũ, các hồ chứa thủy lợi, thủy điện sẽ thực hiện các quy trình vận hành để giảm lũ cho hạ du và giảm thiểu mức độ rủi ro lũ lụt. Hồ chứa Tả Trạch có thể chứa 435 triệu m^3 nước (40% tổng lượng lũ) trong các đợt lũ từ ngày 6 đến ngày 20 tháng 10 năm 2020, nhờ vậy mà rủi ro do lũ lụt tại thành phố Huế đã được giảm thiểu. Tương tự, hồ chứa Đắk Mi 4 đã giữ lại khoảng 30 triệu m^3 nước mỗi giờ giúp giảm 55% lượng lũ vào ngày 28 tháng 10 năm 2020.

(v) Hạn hán: Hạn hán cũng là một nguy cơ thường xuyên gây ảnh hưởng tới mọi miền của đất nước, ảnh hưởng tới khu vực miền Trung nơi vốn đã thiếu mưa và khả năng trữ nước của các hồ chứa còn hạn chế. Năm 2005, các tỉnh miền Nam phải đối mặt với tình trạng thiếu mưa trầm trọng và trải qua các đợt nắng nóng kéo dài. Sự suy giảm mực nước của các hệ thống sông lớn và các hồ chứa đã gây ra một đợt hạn hán lớn ảnh hưởng đến khoảng một triệu người (UNW-DPC, 2014).

Nguồn cung cấp nước đô thị của thành phố đang bị căng thẳng do bị ảnh hưởng bởi hạn hán, xâm nhập mặn ở các con sông và khai thác nước sông. Những điều trên ngày càng ảnh hưởng đến khả năng đáp ứng nhu cầu nước, từ đó làm tăng áp lực lên các lĩnh vực kinh tế - xã hội như phát triển du lịch, vệ sinh môi trường, sức khỏe cộng đồng.

Nguồn : UNDP, 2020. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.37: Mức độ nhạy cảm đối với hạn hán hàng năm ở Việt Nam (1985 - 2015)

(vi) Xâm nhập mặn: Xâm nhập mặn được xếp vào một trong những vấn đề đáng lo ngại vì nó gây tác động đến sự phát triển của nền nông nghiệp của đất nước. Trong mùa khô 2019 – 2020 tại Đồng bằng Sông Cửu Long, cả nước đã trải qua giai đoạn có mức độ xâm nhập mặn nghiêm trọng nhất, đặc biệt là tại khu vực hạ lưu sông Vu Gia chảy qua một số phụ lưu nhỏ hơn đến cửa sông Hàn. Khu vực này là nơi sinh sống của một lượng lớn dân cư và bao gồm cả đất phục vụ nông nghiệp. Sản xuất nông nghiệp và đời sống của người dân bị giảm sút và ảnh hưởng nghiêm trọng với 58.400 ha lúa, 1.241 ha hoa màu, 6.650 ha cây ăn quả và 8.715 ha nuôi trồng thủy sản bị phá hủy. Khoảng 96.000 hộ dân gia đình với 430.000 người dân bị thiếu nước sạch. Theo Công ty cổ phần Cấp nước Đà Nẵng, xâm nhập mặn tại trạm cấp nước cầu Đỏ diễn ra từ 15 đến 20 ngày với mức ghi nhận cao nhất là 6.279,5 mg/L năm 2005.

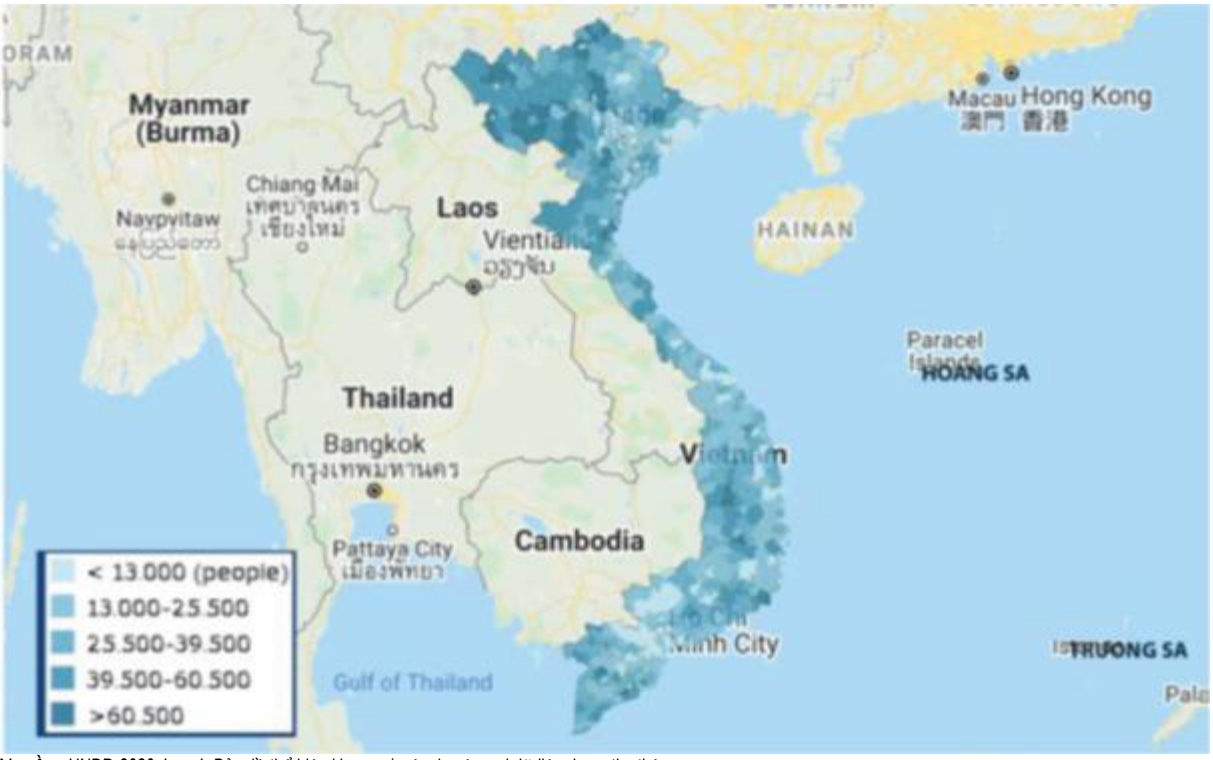
Nguồn : UNDP, 2020. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.38: Phần trăm diện tích đất bị ngập do nước biển dâng 50 cm

Các tác động của thiên tai: Năm 2020, tại 43 tỉnh, thành phố có 202 cơn dông, lốc và mưa lớn, trong đó có 09 đợt thiên tai trên diện rộng tại 21 tỉnh, thành phố Bắc Bộ và Duyên hải miền Trung làm 44 người chết, 127 người bị thương và 62.022 ngôi nhà bị hư hỏng, 36.952 ha lúa, hoa màu bị thiệt hại sau mưa đá, gió lốc và sét đánh. Chi phí sửa chữa hàng tỷ đồng cho những ngôi nhà bị hư hỏng tại bốn tỉnh Bắc Kạn, Lạng Sơn, Lai Châu, Lào Cai, ước tính khoảng 61.786 tỷ đồng (2,7 tỷ USD).

Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng Bộ NN & PTNT đã chủ trì hội nghị với lãnh đạo các tỉnh, thành ĐBSCL bàn về công tác phòng, chống hạn hán, thiếu nước và xâm nhập mặn.

Chỉ thị số 04 /CT-TTg được ban hành ngày 22/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc triển khai các giải pháp cấp bách phòng, chống hạn hán, thiếu nước và xâm nhập mặn với kinh phí hỗ trợ 530 tỷ đồng (23 triệu USD) từ nguồn dự phòng ngân sách trung ương năm 2020 cho 8 tỉnh.



Nguồn : UNDP, 2020. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

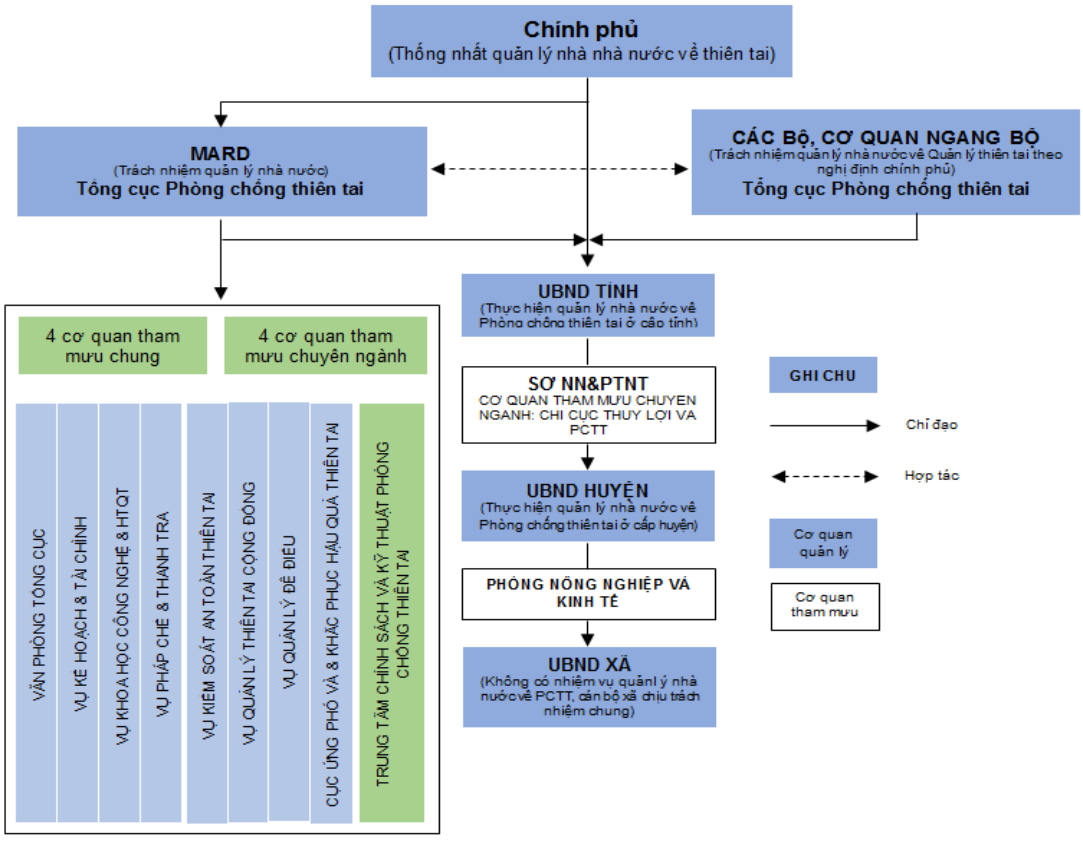
Hình 2.39: Tỉ lệ hộ nghèo theo huyện năm 2014

(3) Các cơ quan của Chính phủ liên quan đến quản lý thiên tai

Tại Đà Nẵng, các cơ quan cấp tỉnh tuân theo khuôn khổ chính quyền trung ương Việt Nam, như một tập hợp con với sự hợp tác liên ngành được thành lập nhằm phối hợp trong quản lý và phòng chống thiên tai. Sẽ có sự kiểm tra, cân đối hợp tác giữa nhiều cơ quan nhà nước tùy thuộc vào mức độ nghiêm trọng của sự cố thiên tai. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (Bộ NN&PTNT) là cơ quan hàng đầu trong quản lý rủi ro thiên tai của Việt Nam, chỉ đạo các cơ quan trực thuộc Tổng cục Phòng, chống thiên tai Việt Nam. Dưới sự dẫn dắt và chỉ đạo của Bộ NN&PTNT, các Bộ, ngành phối hợp cùng thực hiện công tác phòng, chống thiên tai.

Bộ NN&PTNT là cơ quan Chính phủ thực hiện chức năng quản lý về nông nghiệp, lâm nghiệp, diêm nghiệp, ngư nghiệp, cấp nước, thủy lợi và phát triển nông thôn trên phạm vi cả nước; bao gồm cả các chức năng quản lý nhà nước trong thực hiện các dịch vụ công. Ngoài ra Bộ NN & PTNT còn đóng vai trò là chủ tịch Ban Chỉ đạo Quốc gia về Phòng, chống thiên tai với Tổng cục Phòng, chống thiên tai làm văn phòng thường trực.

Ban Chỉ đạo Quốc gia về phòng, chống thiên tai phối hợp với Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn (VINASARCOM) chỉ đạo, hướng dẫn các địa phương trong quá trình ứng phó thiên tai. VINASARCOM có trách nhiệm thực hiện các hoạt động Tìm kiếm và Cứu nạn (SAR) khi có sự cố thiên tai xảy ra đồng thời cũng là đơn vị quân đội tại Việt Nam tham gia chỉ huy sự cố trong trường hợp thiên tai cần đến nguồn lực và sự hỗ trợ từ quân đội. VINASARCOM có thể kêu gọi sự hỗ trợ từ Bộ Quốc phòng trong việc huy động nguồn lực từ Quân đội Nhân dân Việt Nam và Không quân Nhân dân Việt Nam khi có thiên tai xảy ra. Tại cấp địa phương, Ban Chỉ huy phòng, chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn các tỉnh, thành phố, huyện, xã chịu trách nhiệm ứng phó thiên tai.

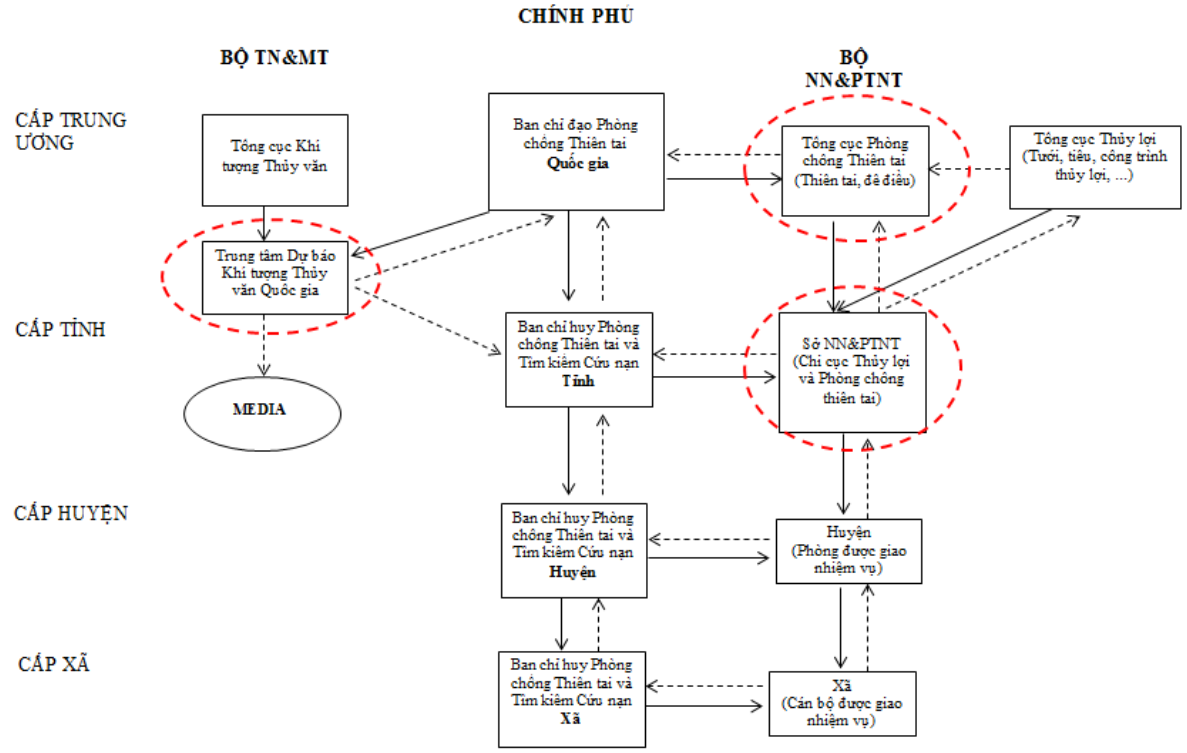


Nguồn: Sổ tay tham khảo Quản lý thiên tai Việt Nam

Hình 2.40 Sơ đồ tổ chức các cơ quan quản lý nhà nước về quản lý thiên tai

(4) Dữ liệu nghiên cứu thiên tai

Đoàn Nghiên cứu nhận thấy, các cơ quan quản lý nêu trên không có đầy đủ tất cả các dữ liệu cần thiết. Một số dữ liệu chi tiết thuộc các sở/ ban/ ngành chuyên môn, ví dụ liên quan đến dữ liệu về thoát nước đô thị có thể sẽ thuộc sự quản lý của Sở Xây dựng. Mọi phân tích chi tiết đều cần tiếp cận với dữ liệu về lũ lụt và thoát nước đã được xác nhận từ "Chi cục thủy lợi (tài nguyên nước) và phòng chống thiên tai".



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 2.41: Sơ đồ khung quản lý dữ liệu

(5) Ưu tiên giải quyết biến đổi khí hậu và khả năng thích ứng

Với những tác động ngày càng tăng của biến đổi khí hậu, việc tài trợ rủi ro công hiệu quả là cần thiết để thực hiện các biện pháp giảm thiểu công trình bảo vệ (từ tiêu thoát nước đầy đủ đến rào cản lũ lụt) ở các lưu vực sông, vùng ven biển và khu vực đô thị. Các khoản đầu tư nhằm mục tiêu cải thiện cơ sở hạ tầng quan trọng là điều cần thiết cho các tuyến đường dẫn đến các cây cầu, đến các cơ sở quan trọng như nhà máy xử lý nước và nhà máy thủy điện. Các tác động tài chính của việc tái những mất mát và hư hỏng tiềm ẩn do các hiểm họa và khí hậu thường xuyên gây ra cần được xem xét thích đáng vì chi phí có thể vượt quá khả năng tài chính của Việt Nam để phục hồi và xây dựng lại. Các nguồn lực hiện tại chỉ có thể đáp ứng 21% số vốn cần thiết để tái thiết và phục hồi (Ngân hàng Thế giới, 2018).

Ước tính rằng các thiên tai lớn xảy ra trong nước có thể gây thiệt hại trên 4% GDP, trong trường hợp xảy ra một thiên tai lớn, dự đoán rằng Việt Nam có 40% khả năng có thể xảy ra một sự kiện với thiệt hại kinh tế vượt quá US $ 6,7 tỷ trong 50 năm tới (Ngân hàng Thế giới, 2018). Do đó, nhu cầu cấp bách về đầu tư vào khả năng thích ứng, vốn đã nhận được sự hỗ trợ đáng kể từ các đối tác quốc tế như:

- Ngân hàng Thế giới đã đầu tư 1,7 tỷ đô la Mỹ cho mục tiêu cải thiện trong thập kỷ qua (Ngân hàng Thế giới, 2018).
- Chương trình Khả năng phục hồi của Thành phố (Giai đoạn I và II)
- Hỗ trợ khả năng phục hồi trong các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng quan trọng ở Việt Nam
- Nâng cao khả năng thích ứng của các đô thị loại II ở Đồng bằng sông Cửu Long

(GFDRR, 2019) về lồng ghép lập kế hoạch có thông tin về rủi ro, huy động vốn từ Quỹ Khí hậu Xanh (GCF) để hỗ trợ các hành động thích ứng và khả năng phục hồi chi phí

Để ứng phó với thích ứng với khí hậu, Việt Nam cũng đã xây dựng các chính sách quan trọng để giải quyết các vấn đề về ứng phó với khí hậu thông qua Ban chỉ đạo trung ương về phòng chống thiên tai, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cùng với chính quyền các tỉnh.

Từ năm 2017, Đà Nẵng đã chủ trương chiến lược ứng phó làm cơ sở và hướng dẫn cho các sở, ban, ngành thành phố thực hiện các hành động và sáng kiến đã đề xuất. Chiến lược cũng sẽ hỗ trợ các sở đó đạt được các mục tiêu về khả năng chống chịu của thành phố bằng cách truyền đạt rõ ràng các mục tiêu hành động cho mỗi sáng kiến về khả năng chống chịu. Giám đốc phụ trách hoặc văn phòng CRO sẽ chỉ đạo quá trình phục hồi, bao gồm truyền đạt chiến lược, cộng tác với các bộ phận liên quan, đối tác nền tảng và 100 thành phố có khả năng chống chịu, và thúc đẩy việc thực hiện chiến lược. Dưới đây là tóm tắt một số sáng kiến:

1. Phối hợp với các tổ chức tài chính và tư vấn kỹ thuật (WB, AFD, ADB, GRP, v.v.) để huy động các nguồn lực và thực hiện các hành động/ sáng kiến có mức độ ưu tiên cao, cụ thể là; Vận động tài trợ mở rộng cho nhà ở chống bão; Nghiên cứu cơ chế tài chính để chủ động ứng phó với thiên tai; Duy trì, bảo vệ và phục hồi các hệ sinh thái và vùng đệm tự nhiên để tăng khả năng trữ và thoát nước lũ; Điều chỉnh quy hoạch đô thị theo hướng phát triển bền vững; Đầu tư hệ thống quan trắc khí tượng thủy văn để cảnh báo sớm lũ và chất lượng môi trường; Đầu tư vào dữ liệu, quản lý dữ liệu và cơ sở hạ tầng cho ứng phó thiên tai ở tất cả các cấp; Bắt đầu quản lý tổng hợp lưu vực sông Vu Gia Thu Bồn và để phát triển liên vùng.
2. Xây dựng kế hoạch làm việc cho giai đoạn thực hiện, cộng tác với 100 thành phố có khả năng chống chịu và các đối tác nền tảng, huy động các nguồn lực để thực hiện bốn sáng kiến chính, bao gồm:
   - Sử dụng năng lượng hiệu quả trong các tòa nhà: hợp tác với WRI.
   - Công cụ quản lý khủng hoảng: cộng tác với 3S.
   - Trực quan hóa nền tảng thích ứng với khí hậu: hợp tác với CSIRO.
   - Cơ chế bảo hiểm cho nhà chống bão: hợp tác với Swiss Re.
3. Duy trì và tăng cường nguồn lực của Văn phòng CRO để thực hiện Chiến lược và thúc đẩy các hoạt động:
   - Tiến hành tiếp cận, truyền đạt các khái niệm về khả năng chống chịu và tích hợp cách tiếp cận về khả năng chống chịu vào các kế hoạch và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội.
   - Thực hiện các chương trình truyền thông và nâng cao nhận thức về khả năng chống chịu trong cộng đồng.
   - Thực hiện các cuộc khảo sát, phỏng vấn và đánh giá về khả năng phục hồi trong các giai đoạn khác nhau. Xây dựng kế hoạch hành động để tăng chỉ số khả năng chống chịu của thành phố và giải quyết các thách thức còn tồn tại.
   - Duy trì các cuộc thảo luận thường xuyên với 100 thành phố có khả năng chống chịu về quá trình thực hiện, hợp tác với các đối tác liên quan và 100 thành phố để giải

quyết các thách thức nảy sinh trong giai đoạn thực hiện

4. Giám sát và theo dõi hiện trạng khả năng chống chịu của thành phố, việc thực hiện quy trình xây dựng khả năng chống chịu và tiến trình tăng khả năng chống chịu. Việc giám sát cũng sẽ cho phép điều chỉnh kịp thời quá trình thực hiện khả năng chống chịu. Văn phòng CRO sẽ xây dựng kế hoạch giám sát, thực hiện đánh giá định kỳ và báo cáo kết quả hoạt động hàng năm và theo mức tăng 5 năm vào các năm 2020, 2025 và 2030 cho 100 thành phố.

Bảng 2.24: Các chính sách và kế hoạch lập pháp của Việt Nam nhằm cải thiện khả năng thích ứng với khí hậu và giảm thiểu rủi ro thiên tai

Mục tiêu ngành	Các chính sách / chương trình có liên kết tiềm năng đến Khung Sendai về Giảm thiểu rủi ro thiên tai	Các chính sách / chương trình có liên kết tiềm năng đến các Mục tiêu phát triển bền vững	Các chính sách / chương trình có liên quan tiềm năng đến Thỏa thuận Khí hậu hoặc Môi trường Paris
Phát triển quốc gia	· Quy hoạch đồng bằng sông Cửu Long (2018) · Quy hoạch tổng thể thoát nước vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020	· Quy hoạch phát triển KT-XH giai đoạn 2016-2020 · Chiến lược phát triển bền vững giai đoạn 2011-2020 · Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bèn vững (2017) · Chiến lược phát triển công nghiệp đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035	· Chương trình mục tiêu quốc gia ứng phó với biến đổi khí hậu (NTPRCC) giai đoạn 2012 – 2015 · Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu
Nông nghiệp	· Tích hợp nông nghiệp vào các kế hoạch thích ứng quốc gia (2020-2030) hoặc NAP-Ag	· Kế hoạch cơ cấu lại ngành nông nghiệp gia đoạn 2017-2020	· Tích hợp nông nghiệp vào các kế hoạch thích ứng quốc gia (2020-2030) hoặc NAP-Ag
Giảm thiểu rủi ro thiên tai và khí hậu	· Chiến lược quốc gia phòng, chống và giảm nhẹ thiên giai đoạn 2007- 2020	· Chiến lược phát triển bền vững gia đoạn 2011-2020	· Kế hoạch hành động quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn 2012-2020 · Chiến lược quốc gia bảo vệ môi trường đến năm 2020, tầm nhìn 2030
Giảm thiểu tính dễ bị tổn thương	· Chiến lược quốc gia về bình đẳng giới giai đoạn 2011-2020 (2012)	· Chương trình mục tiêu quốc gia phát triển nông thôn mới (NTM) 2010 · Chiến lược quốc gia về bình đẳng giới giai đoạn 2011-2020	· Luật bảo vệ môi trường (2014) · Quy hoạch phát triển điện VII · Chiến lược sản xuất cong nghiệp sạch hơn đến năm 2020
Phát triển đô thị	· Quy hoạch cấp nước Thành phố HCM đến năm 2025 · Quy hoạch tổng thể cấp nước vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020	· Định hướng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 với tầm nhìn đến 2050 · Quy hoạch thủ đô, (hoặc quy hoạch vùng) theo Luật Xây dựng 2013	· Luật đất đai (2013) · Chính sách đất đai quốc gia (2018)

Nguồn: Giảm thiểu rủi ro thiên tai ở Việt Nam, Báo cáo hiện trạng 2020, Trung tâm ứng phó với thiên tai châu Á, Văn phòng Liên hợp quốc về giảm thiểu rủi ro thiên tai

2.5.2 Các quy hoạch và dự án liên quan

(1) Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng

Trong Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt vào tháng 3 năm 2021, các dự án được quy hoạch là quan trọng về quản lý rủi ro thiên tai và do đó cần ưu tiên thực hiện được trình bày trong bảng dưới đây.

Bảng 2.25: Chiến lược đến năm 2030 với tầm nhìn đến 2045

Trong phần	Chiến lược
Định hướng quy hoạch hạ tầng kỹ thuật – Chuẩn bị kỹ thuật	
Cao độ nền và phòng chống thiên tai	Cao độ nền khống chế tính theo mực nước tính toán đối với khu ở, khu công nghiệp - kho tàng và khu trung tâm là P=1%. Cao độ nền khống chế tính theo mực nước tính toán đối với khu cây xanh cách ly, thể dục thể thao là P=10%.
	Cao độ nền khống chế có xét đến mực nước biển dâng theo kịch bản biến đổi khí hậu: +0,25m.
	Đối với những khu vực đô thị cũ như Hải Châu, Thanh Khê và những khu vực đô thị mới đã được xây dựng: Giữ lại cao trình hiện trạng, từng bước nghiên cứu giải pháp nâng cao độ các tuyến kè hiện trạng tại các khu vực cần thiết dọc sông Hàn, Cổ Cò, Cẩm Lệ, Cu Đê, Vĩnh Điện,… lên đến cao độ mực nước khống chế kết hợp với giải pháp bố trí trạm bơm và hồ điều hòa.
	Đối với các khu vực dân cư giữ lại chỉnh trang và khu vực quy hoạch đô thị mới thuộc huyện Hòa Vang: Bố trí đê bao tại các khu vực cần thiết dọc tuyến sông Túy Loan, Yên, Cu Đê, Vĩnh Điện,… Khu vực trong đê, cốt nền xây dựng tối thiểu P=5% và cơ bản theo địa hình hiện trạng tương ứng với tần suất P=(1÷5) %, kết hợp giải pháp bố trí trạm bơm và hồ điều hòa.
	Tăng cường củng cố, nâng cấp công trình thủy lợi, đê, kè đảm bảo an toàn trước thiên tai và nâng cao hiệu quả quản lý. Nâng cấp hệ thống kè biển và cửa sông lớn tại các khu vực cần thiết như kè dọc vịnh Đà Nẵng, kè biển của khu đô thị Đa Phước, kè Nam Ô, kè đường Hoàng Sa - Võ Nguyên Giáp - Trường Sa, kè cửa sông Hàn, kè sông Cu Đê,...
Thoát nước mưa	Lưu vực thoát nước mưa được chia thành 05 khu theo đặc điểm địa hình và nguồn tiếp nhận, gồm: (1) Khu vực trung tâm Thành phố, (2) khu vực Tây Bắc, (3) khu vực phía Đông, (4) khu vực phía Nam và (5) khu vực huyện Hòa Vang. Nguồn tiếp nhận là các sông: Hàn, Cẩm Lệ, Túy Loan, Cu Đê, Cổ Cò, Phú Lộc, các hồ điều hòa; kênh hở và vịnh Đà Nẵng. Riêng khu vực ven biển phía Đông ưu tiên lựa chọn phương án thoát nước mưa về hướng sông Hàn.
	Hệ thống thoát nước: Đối với các khu đô thị cũ, tiếp tục sử dụng hệ thống thoát nước nửa riêng, từng bước chuyển thành hệ thống thoát nước riêng hoàn toàn. Đối với khu vực ven biển, khu vực đang phát triển và xây dựng mới thì ưu tiên sử dụng hệ thống thoát nước riêng hoàn toàn; khu vực vịnh Đà Nẵng hạn chế thoát nước mưa qua các cửa xả bằng giải pháp nâng cấp hệ thống cống bao.
	Tiến hành nạo vét các sông Cu Đê, Cổ Cò nhằm mục tiêu nâng cao khả năng thoát lũ. Triển khai các giải pháp cải tạo, chỉnh trang hồ tại khu vực đô thị.
Thiết kế đô thị - Tổ chức mạng lưới không gian xanh	
Tổ chức không gian mặt nước	Khu vực dải cát ven biển Đà Nẵng tổ chức các công viên, lối đi bộ, đảm bảo hành lang bảo vệ bờ biển và tiếp cận của người dân, du khách. Các dòng sông ở Đà Nẵng bao gồm: Sông Yên, sông Cu Đê, sông Hàn, sông Cổ Cò, sông Cẩm Lệ, sông Vĩnh Điện,..., các hành lang xanh, công viên tuyến tính.
	Hồ và hồ chứa bao gồm các hồ hiện có như hồ Đồng Nghệ, hồ Hòa Trung, hồ Hóc Khế, hồ Trước Đông, vv. cũng như các hồ chứa mới được tổ chức ở vùng trũng thấp phía Tây Đà Nẵng và vùng đồng bằng ngập lụt.
	Quy hoạch các khu đô thị mới ưu tiên dành quỹ đất tổ chức hồ điều hòa, hành lang thoát lũ; các khu vực trũng thấp, bị ảnh hưởng thường xuyên của lũ lụt ưu tiên áp dụng mô hình đô thị thích ứng ngập lụt, dùng quỹ đất tạo khu vực chứa nước tạm, v.v.

Nguồn: Quy hoạch chung

Tổng nhu cầu kinh phí thực hiện các hoạt động của Phương án Phòng, chống thiên tai thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2021-2025 dự kiến là: 2.282.067 tỷ đồng. Trong đó có a)

Hoạt động phi xây dựng chiếm 173.406 tỷ đồng và b) Hoạt động xây dựng sử dụng 2.113.361 tỷ đồng.

(2) Đề án "Xây dựng Đà Nẵng – Thành phố môi trường"

Thành phố Đà Nẵng đã công bố chính sách phát triển thành thành phố môi trường trong năm 2008 với Quyết định số 41/2008/QD-UBND[1]. Từ đó, các mục tiêu và tiêu chí về thành phố môi trường được Thành ủy, Hội đồng nhân dân, cũng như các cấp chính quyền địa phương xác định là nhiệm vụ trọng tâm. Các mục tiêu và tiêu chí này cũng đã được lồng ghép vào chiến lược, kế hoạch, chương trình phát triển của Thành phố nhằm thúc đẩy phát triển dịch vụ - du lịch và các ngành công nghiệp tiên tiến, công nghệ cao, đồng thời đảm bảo chất lượng môi trường. Nhiều dự án đã được UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt và triển khai. Trong giai đoạn 2021 – 2023, các chương trình, kế hoạch cụ thể, các tiêu chí về nâng cao nhận thức và tinh thần trách nhiệm đề cập trong đề án "Xây dựng Đà Nẵng – Thành phố Môi trường"[2] sẽ được thực hiện theo bốn (4) chiến lược chính:

1. **<u>Kiểm soát và phòng chống ô nhiễm</u>**
   - Nâng cao hiệu quả đánh giá tác động môi trường chiến lược
   - Thúc đẩy sản xuất và tiêu dùng bền vững thông qua sử dụng các tiêu chuẩn ISO
   - Di dời cơ sở sản xuất ra khỏi làng nghề và khu dân cư
   - Phát triển năng lượng tái tạo và thiết lập lộ trình sử dụng nhiên liệu thay thế cho các phương tiện công cộng
   - Kiểm soát các nguồn thải bằng cách lập kế hoạch ứng phó khủng hoảng về môi trường
   - Xây dựng hệ quan trắc môi trường
2. **<u>Cải thiện môi trường</u>**
   - Môi trường nước: Cải tạo và nâng cấp hệ thống xử lý nước thải, mở rộng cấp nước sạch và tái sử dụng nước thải
   - Không khí: kiểm soát khí thải, duy trì và cải thiện chỉ số chất lượng không khí
   - Môi trường đất và chất thải rắn, chất thải nguy hại: nâng cấp cơ sở hạ tầng thu gom và xử lý chất thải rắn, đẩy mạnh phân loại tại nguồn, cải thiện môi trường bãi chôn lấp (sinh quyển) và cải thiện quản lý chất thải nguy hại.
3. **<u>Bảo tồn tự nhiên và đa dạng sinh học</u>**
   - Thực hiện dự án bảo tồn đa dạng sinh học (2021 - 2030) Bà Nà - Núi Chúa Sơn Trà, khu bảo vệ cảnh quan Nam Hải Vân, bảo tồn đa dạng sinh học hệ sinh thái biển
   - Phát triển hệ thống công viên cây xanh và cây xanh đường phố
   - Quản lý, bảo vệ và phát triển hệ sinh thái rừng, ngăn chặn khai thác động thực vật, chặt phá rừng và phòng tránh cháy rừng.

[1] Quyết định số 41/2008/QD-UBND ban hành ngày 21 tháng 8 năm 2008 "Xây dựng Đà Nẵng - Thành phố môi trường"

[2] Quyết định số. 1099/QD-UBND ngày 02 tháng 4 năm 2021 ban hành Đề án "Xây dựng Đà Nẵng - Thành phố Môi trường" giai đoạn 2021-2030

4. <u>Nâng cao năng lực và nhận thức</u>

- Thực thi pháp luật trong bảo vệ môi trường, cải tiến công nghệ sản xuất và xử lý chất thải
- Thúc đẩy các phong trào và mô hình bảo vệ môi trường
- Huy động sự tham gia của cộng đồng trong bảo vệ môi trường
- Xây dựng hệ thống thông tin về chất lượng và bảo vệ môi trường
- Đánh giá mức độ hài lòng của cộng đồng về bảo vệ môi trường

Tổng kinh phí dự kiến thực hiện Đề án trong giai đoạn 2021-2030 là 15.546 tỷ đồng từ 3 nguồn vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA và vốn xã hội hóa. Kế hoạch này cũng nêu rõ các nguồn vốn ODA ưu tiên thực hiện: cải tạo, phục hồi môi trường các khu vực khai thác khoáng sản; nâng cấp, cải tạo, xây dựng và các công trình xử lý nước thải, chất thải.

Tầm nhìn dài hạn để đạt được carbon trung tính cho thành phố Đà Nẵng vào năm 2025, liên kết kế hoạch môi trường với các mục tiêu phát triển bền vững của Liên hợp quốc (SDGs)

Nguồn: UBND thành phố Đà Nẵng, Sở TNMT TP. Đà Nẵng, "Xây dựng Đà Nẵng trở thành thành phố môi trường" (tài liệu không ghi ngày xuất bản)

Hình 2.42: Chiến lược trung hòa Cac-bon đến năm 2050 của Đà Nẵng

Thành tựu đáng kể cùng nhiều giải thưởng danh giá, chẳng hạn như: thành phố Đà Nẵng được vinh danh là một trong số 11 thành phố bền vững về môi trường của khu vực Đông Nam Á (2011), giải thưởng Thành phố có lượng cacbon phát thải thấp của Châu Á (2012), giải thưởng Phong cảnh thành phố Châu Á/ Asian Townscape Award – ATA) (2013), giải thưởng Thành phố xuất sắc trong chuyển đổi, và giải thưởng Thành phố Xanh quốc gia năm 2018 của Việt Nam.

Tuy nhiên, bởi phương pháp tiếp cận mới, cũng như tại thời điểm đó, Việt Nam chưa có các hướng dẫn cụ thể của các bộ, ngành Trung ương nên rất khó để đạt được mục tiêu đầu tư. Quá trình quy hoạch đô thị còn gặp nhiều thách thức; Chưa tuân thủ nghiêm ngặt các quy định, tiêu chuẩn, dẫn đến vấn đề khoảng cách tối thiểu từ cơ sở sản xuất đến khu

dân cư xung quanh khu công nghiệp chưa phù hợp. Các trạm trung chuyển rác được đặt trong hoặc gần khu vực dân cư. Sự bùng nổ của các dự án du lịch ven biển đã làm quá tải hệ thống thoát nước, hệ thống xử lý nước thải và chất thải rắn. Cơ sở hạ tầng môi trường được đầu tư ở quy mô vừa và nhỏ, công nghệ xử lý chưa được lựa chọn kỹ lưỡng, dẫn đến tình trạng ô nhiễm kéo dài và phản tác dụng.

Các phương tiện, thiết bị quan trắc môi trường để dự báo và phòng chống ô nhiễm vẫn còn kém chất lượng, lạc hậu. Khả năng quan trắc môi trường tự động và ứng dụng công nghệ thông tin vẫn ở mức thấp. Nguồn nhân lực cho công tác quản lý môi trường tương ứng với phát triển đô thị và những yêu cầu quản lý chuyên ngành mới. Nguồn lực tài chính từ ngân sách thành phố không ổn định. Việc thu gom, xử lý, chôn lấp rác thải và nước thải cũng như các vấn đề về giao thông công cộng đang gây ra nhiều khó khăn cho thành phố trong khi tư nhân hóa là một thuật ngữ khá mới với nhiều thách thức được đặt ra.

Đà Nẵng công bố đề án nhằm xây dựng địa phương trở thành đô thị thân thiện với môi trường trong giai đoạn 2021-2030. Trọng tâm của nó sẽ là bảo vệ môi trường. Các giải pháp môi trường đã được lồng ghép với các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội. Dự án cũng tập trung vào cải cách hành chính và ứng dụng các thành tựu từ cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong khuôn khổ dự án này, tổng vốn đầu tư trên 15 nghìn tỷ đồng (652,28 triệu USD), mục tiêu của dự án là duy trì và nâng cấp các tiêu chí môi trường hiện có.

(3) Rà soát đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) được nêu trong Quy hoạch chung

Quy hoạch chung (Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (2020)) lập ĐMC trên cơ sở Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị; Thông tư số 12/2016/TT-BXD ngày 29/6/2016 của Bộ Xây dựng quy định về hồ sơ nhiệm vụ và đồ án quy hoạch xây dựng vùng, quy hoạch đô thị và quy hoạch xây dựng các khu chức năng.

Đánh giá các kế hoạch về bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, các mục tiêu chung được đặt ra như sau.

(i) Hạn chế các tác động tiêu cực do quá trình phát triển đô thị, các tác động từ hoạt động sản xuất, sinh hoạt, vui chơi giải trí,vv... ảnh hưởng đến môi trường; đảm bảo chất lượng môi trường và bảo vệ sức khỏe cộng đồng, cảnh quan cây xanh, mặt nước, ngăn chặn tốc độ gia tăng ô nhiễm và từng bước nâng cao chất lượng môi trường sống.

(ii) Phát triển đô thị theo hướng bền vững, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, nâng cao sức khỏe và chất lượng cuộc sống của người dân.

(iii) Các phương án lập kế hoạch sau đây đã được xây dựng trong phần ĐMC của QHC. Các vấn đề được xây dựng theo mô hình TOD và cảng Liên Chiểu được tóm tắt trong Bảng.

- Tác động của tốc độ tăng dân số được lựa chọn chậm hơn tốc độ tăng dân số đã được phê duyệt theo Quyết định 39 nêu trong Nhiệm vụ điều chỉnh Quy hoạch chung, cụ thể đến năm 2030 là 1,55 triệu người, đến năm 2045 là 2,31 triệu người
- Tác động của việc mở rộng đô thị về phía Tây và Nam thành phố

- Tác động của mô hình phát triển đô thị nén và tự cung tự cấp, làm giảm nhu cầu đi lại đối với các dịch vụ, giáo dục và giải trí
- Tác động của việc hình thành đường cao tốc và đường vành đai ngoài
- Tác động của mô hình TOD (phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng)
- Tác động của việc hình thành Cảng Liên Chiểu
- Tác động nâng cao năng lực khai thác của Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng
- Định hướng xây dựng thành phố Đà Nẵng trong tương lai có hệ thống thoát nước riêng, nâng cấp tiêu chuẩn xả nước thải sinh hoạt và nước thải công nghiệp
- Tác động của việc nâng cấp bãi rác Khánh Sơn thành Khu liên hợp xử lý chất thải rắn Khánh Sơn
- Tác động đối với nguồn nước sinh hoạt, sự ảnh hưởng của quá trình xâm nhập mặn[3]

Bảng 2.26 Tóm tắt về ĐMC cho mô hình TOD và cảng Liên Chiểu

	Mặt tích cực	Hạn chế và Giải pháp
Mô hình TOD	· Cho phép cư dân sinh sống, làm việc, vui chơi, mua sắm trong bán kính đi bộ, tăng sức hấp dẫn của đô thị, mang lại sự thuận tiện cho sinh hoạt và sản xuất. · Tăng sự thân thiện giữa con người với môi trường tự nhiên, giảm phương tiện cá nhân từ đó giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông. · Giảm tiêu thụ một lượng lớn nhiên liệu sử dụng cho các phương tiện giao thông cá nhân, do đó giảm ô nhiễm không khí, ô nhiễm tiếng ồn và phát thải khí nhà kính. · Tăng tính năng động, thoải mái cho con người khi di chuyển, nâng cao chất lượng cuộc sống, nâng cao năng lực cạnh tranh kinh tế thương mại. · Tạo thói quen vận hành giao thông hiện đại cho mỗi cá nhân và cả cộng đồng, đáp ứng nhu cầu trong thời đại công nghiệp 4.0.	· Khó khăn khi thu hồi đất · Chi phí thực hiện lớn, gây chậm trễ - Đa dạng hóa nguồn vốn, thu hút hỗ trợ tài chính quốc tế (ODA) · Sử dụng tốt quỹ đất hiện có, quy hoạch TOD phải được thể hiện hoặc lồng ghép trong quy hoạch phân khu tương ứng. · Cần có cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các bên liên quan, đảm bảo kết nối vận tải hành khách công cộng, thực hiện phát triển tổng hợp ngay từ khâu nghiên cứu, quy hoạch, định hướng phát triển cho giai đoạn tiếp theo. · Tăng cường kết nối, đảm bảo sự thuận tiện của giao thông công cộng để thu hút người dân sử dụng, từng bước thay đổi thói quen sử dụng phương tiện cá nhân. · Phải đảm bảo hài hòa về quy hoạch, đảm bảo phát triển đô thị hiện đại đồng thời giữ được bản sắc riêng, vốn có của Đà Nẵng. · Tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích doanh nghiệp tư nhân đầu tư phát triển dịch vụ vận tải hành khách công cộng.
Cảng Liên Chiểu	· Nâng cao khả năng tiếp nhận và vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng nói riêng và khu vực miền Trung nói chung. · Giải quyết áp lực kết nối giao thông của cảng Tiên Sa, tạo điều kiện phát triển Cảng Tiên Sa thành cảng du lịch tàu biển trong tương lai. · Tạo lực đẩy phát triển kinh tế khu vực Tây Bắc thành phố và các vùng lân cận.	· Tác động đến tài nguyên sinh vật vịnh Đà Nẵng · Tăng nguy cơ ô nhiễm nguồn nước khu vực Vịnh Đà Nẵng, thượng nguồn sông Cu Đê · Ảnh hưởng đến hoạt động du lịch · An toàn giao thông xung quanh khu vực cảng

Nguồn: Quy hoạch chung

[3] Chỉ thị 04/CT-TTg ngày 22 tháng 1 năm 2020, của Thủ tướng Chính phủ về việc triển khai các giải pháp cấp bách phòng, chống hạn hán, cấp bách, thiếu nước, xâm nhập mặn với kinh phí hỗ trợ 530 tỷ đồng (23 triệu USD) từ nguồn dự phòng ngân sách trung ương năm 2020

(4) Kế hoạch Phòng, chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025

Ngày 26 tháng 5 năm 2022, Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng đã ban hành "Kế hoạch phòng chống thiên tai giai đoạn 2021-2025". Đây là kế hoạch thực hiện công tác phòng, chống thiên tai giai đoạn 2021-2025, là cơ sở để đề xuất kinh phí đầu tư, xây dựng cơ sở vật chất, mua sắm phương tiện, thiết bị, phát triển nguồn nhân lực ...

Những thiên tai thường xảy ra hoặc những thiên tai gây ảnh hưởng trực tiếp đến thành phố Đà Nẵng như lũ ống, ngập lụt, lũ quét, sạt lở đất, sụt lún đất, bão, áp thấp nhiệt đới, gió mạnh trên biển, triều cường, hạn hán, nắng nóng kéo dài, xâm nhập mặn, xói lở bờ sông, bờ biển, v.v, hầu hết đều là thiên tai do thời tiết. Ghi nhận về thiên tai gần đây là các trận bão và bão lớn vào các năm 2006, 2009, 2013 (hai lần), 2015, 2022; lũ ống, lũ quét năm 1998, 1999, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013; và gia tăng tình trạng thiếu nước và nhiễm mặn. Từ năm 1998 đến 2020, có hơn 30 cơn bão, 13 áp thấp nhiệt đới và 48 trận lũ ảnh hưởng trực tiếp đến thành phố Đà Nẵng. Thiên tai gây nên những thiệt hại nặng nề như làm 447 người chết, bị thương, 146.494 ngôi nhà bị sập hoặc hư hỏng, 436 tàu thuyền bị hư hỏng, chìm hoặc mất tích, v.v..

Để ứng phó với các thảm họa thiên tai trên, các biện pháp phi công trình và công trình đã được xây dựng ở cấp độ khái niệm. Một số biện pháp phi công tình đã được đề cập đến là thành lập Ban chỉ huy phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và dân phòng các cấp, các ngành, tập huấn năng lực, kiến thức phòng, chống thiên tai cho nhân dân vùng thường xuyên bị ảnh hưởng, nâng cao năng lực dự báo, cảnh báo, điều tra cơ bản hiện trạng lũ quét, sạt lở đất, cơ sở hạ tầng vùng bãi ngang, ven sông và xây dựng kế hoạch triển khai, phương án quản lý lũ tổng hợp trên các lưu vực sông. Một số biện pháp về kết cấu được thể hiện ở Bảng dưới đây.

Bảng 2.27: Các giải pháp về kết cấu được nêu trong Kế hoạch phòng chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025 của Thành phố Đà Nẵng

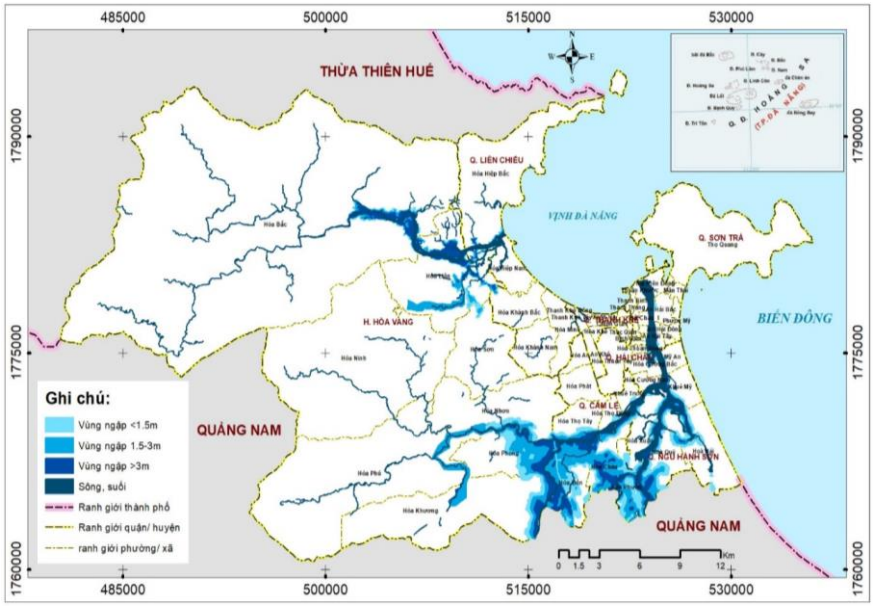
Nhóm	Giải pháp
Phòng chống áp thấp nhiệt đới, bão, bão mạnh, siêu bão	Xây dựng, sửa chữa và nâng cấp các nhà cộng đồng trú tránh thiên tai tại các khu vực thường xuyên xảy ra thiên tai.
	Tu bổ, củng cố và nâng cấp hệ thống đê, kè biển và khu vực cửa sông.
	Xây dựng kè chống xói lở bờ sông.
Phòng chống lũ, ngập lụt	Xây dựng, củng cố, nâng cấp hệ thống công trình thủy lợi;
	Xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ di dời dân cư khu vực thường xuyên bị ảnh hưởng bởi lũ và ngập lụt tới nơi an toàn.
	Sửa chữa và nâng cấp đập: An Trạch – Hà Thanh và Para Phước Hưng
	Đầu tư trang thiết bị quan trắc an toàn đập của hai hồ chứa lớn Đồng Nghệ và Hòa Trung.
	Xây dựng và nâng cấp công trình xây dựng có xem xét đến phòng, chống thiên tai.
	Phối hợp với các sở, ngành, cơ quan có chuyên môn liên quan đánh giá lại tổng thể hệ thống tiêu thoát nước, khả năng thoát lũ trên các sông thành phố Đà Nẵng
Phòng chống lũ quét, sạt lở đất	Xây dựng công trình phòng chống lũ quét, sạt lở đất và cơ sở hạ tầng phục vụ di dời dân cư khu vực có nguy cơ cao xảy ra lũ quét, sạt lở.
	Di dời người dân ra khỏi các khu vực có nguy cơ cao xảy ra lũ quét, sạt lở đất
Phòng chống sạt lở bờ sông, bờ biển	Xây dựng đê kè biển Liên Chiểu
Phòng chống hạn hán, xâm nhập mặn	Xây dựng, nâng cấp các hồ chứa nước, công trình, hệ thống công trình kiểm soát mặn
Xây dựng trung tâm điều hành và dữ liệu phòng chống thiên tai	Xây dựng, củng cố và nâng cấp Trung tâm Phòng chống và Giảm nhẹ thiên tai thành phố
	Xây dựng và nâng cấp hệ thống quan trắc

Nguồn: Kế hoạch phòng chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025 của Thành phố Đà Nẵng

(5) Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)

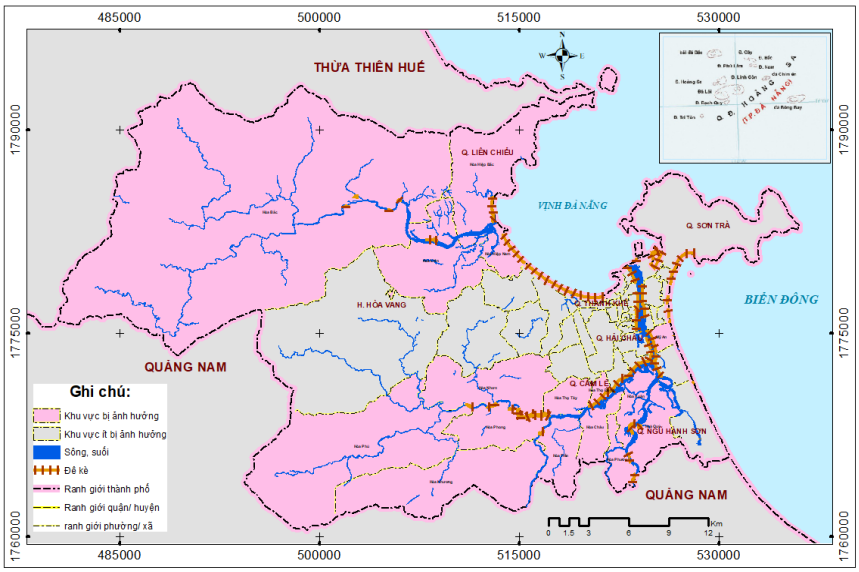
Tháng 7 năm 2022, dự thảo Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng đã được chuẩn bị. Tài liệu này gồm có 4 phần: 1. Sự cần thiết và cơ sở pháp lý để xây dựng đề án, 2. Thực trạng công tác phòng chống thiên tai của thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2011 – 2020, 3. Xây dựng thành phố án toàn về thiên tai đến năm 2030, 4. Tổ chức thực hiện.

Các thảm họa thiên tai chính được đề cập trong tài liệu này qua rà soát hồ sơ ghi nhận thiên tai trùng với kế hoạch phòng, chống thiên tai giai đoạn 2021 – 2025. Theo bản đồ dưới đây và như mô tả trong tài liệu, vùng dọc theo lưu vực sông Vu Gia – Thu Bồn chảy ở phía Nam thành phố là vùng có nguy cơ lũ lụt chủ yếu tại Đà Nẵng.



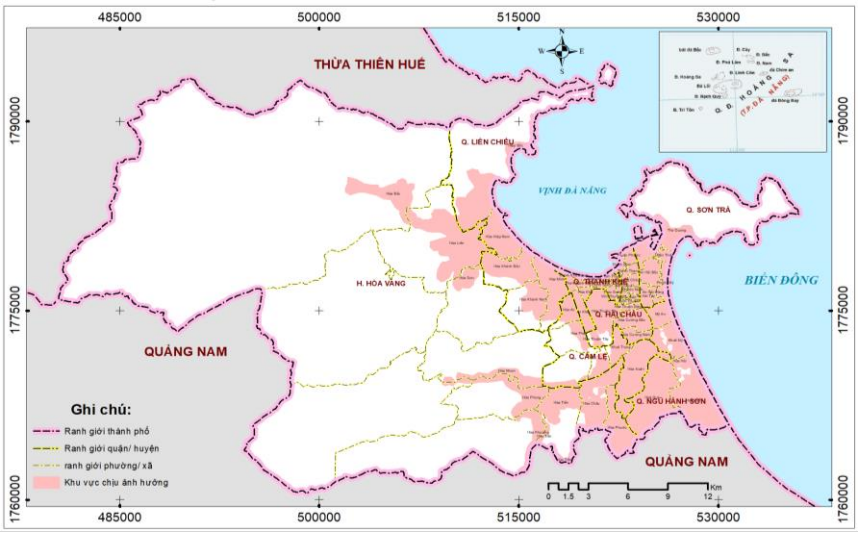
Nguồn: Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)

Hình 2.43: Các khu vực bị ảnh hưởng của lũ, ngập lụt



Nguồn: Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)

Hình 2.44: Vùng bị ảnh hưởng sạt lở ven sông, bờ biển



Nguồn: Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)

Hình 2.45: Vùng ảnh hưởng của sóng thần và nước biển dâng

Đề án cũng đánh giá tác động của biến đổi khí hậu dựa trên hai kịch bản (RCP4.5 và RCP8.5). Dự kiến lượng mưa trung bình hàng năm tăng 16,2% (RCP4.5) và 16,4% (RCP8.5) với mưa trái mùa và mưa lớn dị thường sẽ xảy ra nhiều hơn. Mùa bão sẽ có xu hướng kết thúc muộn hơn và cường độ có khả năng tăng khoảng 2-11%. Mực nước biển dâng có thể là 12-14cm vào năm 2030 và 17-20cm vào năm 2040.

Từ việc xem xét các rủi ro trên, các giải pháp cụ thể đã được đề xuất. Đối với lĩnh vực xây dựng và quy hoạch, có 7 kiến nghị được đề xuất, cụ thể là: đảm bảo an toàn nhà ở và công trình dân dụng trước gió bão; quản lý chặt chẽ cao độ nền các khu dân cư; hoàn chỉnh hệ thống tiêu thoát nước chống ngập vùng nội đô; tăng cường các giải pháp chống lũ trong quy hoạch; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu và mô hình kiểm soát xây dựng; tăng cường công tác bảo vệ cây xanh, phòng chống nắng nóng, giảm thiểu rủi ro trong mùa mưa bão; và tăng cường thanh tra và kiểm soát.

Tất cả các khu vực của thành phố đều được đánh giá ở tần suất 5% (có khả năng xảy ra

1 lần trong 20 năm) trong Quy hoạch chung. Điều quan trọng cần lưu ý là đề án khuyến nghị xem xét lũ lụt với tần suất 1% (có khả năng xảy ra 1 lần trong 100 năm) khi xác định các tiêu chuẩn kiểm soát lũ cho các vùng hạ lưu sông để lựa chọn quy mô đê kè sông đảm bảo.

Dựa trên đề xuất trên của đề án, cần phải xây dựng bản đồ nguy cơ lũ lụt chính xác cho tần suất 1% (có khả năng xảy ra 1 lần trong 100 năm), đồng thời có tính đến tác động của biến đổi khí hậu nói trên. Danh sách các dự án trong phòng, chống thiên tai kèm theo tài liệu này được thể hiện trong Bảng dưới đây.

Bảng 2.28: Danh mục các dự án, đầu tư công trình phòng, chống thiên tai thực hiện trong giai đoạn 2026 – 2030 trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được đề xuất trong Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030

STT	Danh mục dự án
I	**Giải pháp nâng cấp đảm bảo an toàn cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai**
1	Nâng cấp đảm bảo an toàn hồ Đồng Nghệ giai đoạn 2.
2	Nâng cấp đảm bảo an toàn hồ Hòa Trung giai đoạn 2.
3	Nâng cấp đảm bảo an toàn 11 hồ chứa nhỏ: Hòa Phong 1, Hòa Phong 2, An Nhơn, Hố Trảy, Phú Túc, Hố Lăng, Tân An, Diêu Phong, Hóc Gối, Hố Thung, Hố Cái.
4	Nạo vét chống bồi lấp và tăng dung tích chứa của 19 hồ chứa thủy lợi nhỏ: Hóc Khế, Đồng Tréo, Hố Cau, Trường Loan, Hố Gáo, Bàu Tràm, Hòa Khê, hồ bơi Quân sự QK5, Hòa Phong 1, Hòa Phong 2, An Nhơn, Hố Trảy, Phú Túc, Hố Lăng, Tân An, Diêu Phong, Hóc Gối, Hố Thung, Hố Cái.
5	Xây dựng, nâng cấp, sửa chữa đập dâng An Trạch và Hà Thanh.
6	Sửa chữa, nâng cấp 13 đập dâng nhỏ.
7	Kiên cố hóa hệ thống kênh mương chính (50km) và kênh nội đồng.
8	Hoàn thiện hệ thống kênh tiêu đồng ruộng.
9	Chương trình quản lý tưới tiêu tự động và ngầm hóa hệ thống kênh tưới nội đồng.
10	Đầu tư kè biển đường Võ Nguyên Giáp (dài 1.255 m).
11	Xây dựng, sửa chữa, nâng cấp các nhà cộng đồng trú tránh thiên tai tại các khu vực thường xuyên xảy ra thiên tai.
12	Xây dựng, củng cố, nâng cấp mở rộng cảng cá Thọ Quang thành phố Đà Nẵng kết hợp với dịch vụ hậu cần tàu cá.
13	Tu bổ, củng cố, nâng cấp hệ thống đê, kè biển và khu vực cửa sông; Xây dựng các tuyến kè chống sạt lở bờ các sông Yên, Tú Loan, Cầu Đỏ - Cẩm Lệ, Vĩnh Điện, Quá Giáng, Cổ Cò, Cu Đê,…
14	Xây dựng công trình phòng chống ngập đô thị cho thành phố.
15	Xây dựng cơ sơ hạ tầng phục vụ di dời dân cư khuv vực thường xuyên chịu ảnh hưởng của lũ, ngập lụt đến nơi an toàn.
16	Đầu tư trang thiết bị quan trắc an toàn đập và trang thiết bị quan trắc khí tượng thủy văn chuyên dùng mưa, mực nước, lưu lượng lũ đến hồ cho việc dự báo định lượng lũ phục vụ công tác quản lý, vận hành và xử lý tình huống khẩn cấp của hai hồ chứa lớn Đồng Nghệ và Hòa Trung.
17	Đầu tư xây dựng nâng cấp, sửa chữa và xây dựng mới đường quản lý và cứu hộ cứu nạn các hồ chứa.
18	Cải tạo, sửa chữa 3 trạm bơm lớn An Trạch, Bích Bắc, Túy Loan và các trạm bơm nhỏ còn lại; mở rộng công suất các trạm bơm chống hạn.
19	Lập kế hoạch định kỳ nạo vét các hồ điều tiết nhằm tăng khả năng lưu chứa và thoát nước thoát nước cho lưu vực.
20	Xây dựng, nâng cấp công trình giao thông kết hợp phòng, chống thiên tai.
21	Xậy dựng công trình phòng chống lũ quét, sạt lở đất và cơ sở hạ tầng phục vụ di dời dân cư khu vực có nguy cơ cao xảy ra lũ quét, sạt lở.
22	Đầu tư, xây dựng các dự án chống sạt lở đất đá vùng đồi núi huyện Hòa Vang, các tuyến đường lên bán đảo Sơn Trà, quốc lộ 1 lên đèo Hải Vân, Bà Nà - Suối Mơ,…
23	Xây dựng hệ thống hạ tầng truyền dẫn phục vụ thông tin quan trắc, đo đạc phục vụ cảnh báo sớm thiên tai.
24	Xây dựng các hệ thống cảnh báo sớm thiên tai tại những khu vực thường xuyên xảy ra các loại hình thiên tai nguy hiểm, sức tàn phá lớn như lũ, lũ quét, sạt lở,...

25	Xây dựng, nâng cấp hệ thống theo dõi, giám sát, cảnh báo các loại hình thiên tai.
26	Xây dựng hệ thống trạm khí tượng thủy văn chuyên dùng, quan trắc tự động.
27	Xây dựng, củng cố, nâng cấp Trung tâm Phòng chống và Giảm nhẹ thiên tai thành phố.
II	**Giải pháp cơ sở hạ tầng phát triển và đảm bảo an ninh nguồn nước**
1	Xây dựng các hồ từ việc cải tạo, phục hồi môi trường các khu vực đã dừng việc khai thác khoáng sản.
2	Đầu tư xây dựng hồ chứa lưu vực sông Cu Đê (04 hồ).
3	Đầu tư xây dựng hồ chứa Khe Lâm lưu vực sông Túy Loan (01 hồ).
4	Tiếp tục thực hiện xây dựng đập tạm hàng năm trong mùa khô đập Quảng Huế .
5	Đầu tư xây dựng đập sông Bắc hỗ trợ đập Nam Mỹ cấp nước 240.000 m3/ngày.
6	Nâng cấp, sửa chữa các đập dâng nhỏ phục vụ tưới cho sản xuất nông nghiệp (15 đập dâng).
7	Nạo vét chống bồi lấp và tăng dung tích chứa hồ chứa nước lớn và vừa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (Ưu tiên các hồ: Đồng Nghệ, Hòa Trung và Trước Đông, bàu Tràm.
8	Dự án nạo vét, chỉnh trị khôi phục dòng chảy, kè kiên cố và xây dựng các đập dâng trên các sông, trục tiêu thoát lũ để tái sử dụng nước, cấp nước, tiêu thoát lũ và đảm bảo cảnh quan, môi trường: Sông Cổ Cò; trục tiêu thoát nước sông Tây Tịnh xã Hòa Tiến, huyện Hòa Vang; các trục tiêu thoát nước xã Hòa Châu và Hòa Khương, huyện Hòa Vang; các trục tiêu thoát lũ và nước mưa về sông Yên và Túy Loan xã Hòa Phong, huyện Hòa Vang.
9	Dự án Xây dựng trạm bơm nước thô Nam Mỹ và đường ống từ Nam Mỹ về Hòa Liên, công suất 240.000 m^3/ngày.
10	Dự án Nâng cấp, sửa chữa các trạm bơm phục vụ tưới cho sản xuất nông nghiệp (15 trạm bơm).
11	Dự án Xây dựng hệ thống cấp nước, tưới tiên tiến tiết kiệm nước trong sản xuất nông - lâm nghiệp và nuôi trồng thủy sản.
12	Xây dựng, nâng cấp các công trình, hệ thống công trình kiểm soát, phòng mặn.
III	**Giải pháp nâng cao năng lực bảo vệ và phát triển bề vững rừng**
1	Trồng rừng mới rừng phòng hộ, rừng đặc dụng từ các nguồn vốn trồng rừng thay thế và vốn chương trình mục tiêu phát triển lâm nghiệp bền vững và trồng rừng sản xuất.
2	Xây dựng cơ sở hạ tầng bảo vệ rừng và phòng cháy chữa cháy rừng.
3	Xây dựng đầu tư vườn ươm giống cây Lâm nghiệp.
4	Xây dựng mới trụ sở Ban quản lý rừng đặc dụng Bà Nà - Núi Chúa, Trạm Kiểm lâm Nam Hải Vân, Trạm Kiểm lâm cửa rừng Phú Túc.
5	Đầu tư thiết kế xây dựng đường ranh cản lửa.
6	Tăng cường công tác bảo vệ nghiêm ngặt từng Khu bảo tồn thiên nhiên Sơn Trà bằng biện pháp xây dựng thiết lập hàng rào tại các khu vực vùng lõi, vùng trọng điểm, dễ bị tác động, xâm hại dự kiến khoảng 50km.
7	Xây dựng hệ thống, mạng lưới cấp nước phục vụ phòng cháy chữa cháy rừng tại 8 khu vực trên địa bàn thành phố.

Nguồn: Đề án Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030 (Dự thảo)

2.5.3 Rà soát về Môi trường và Xã hội

(1) Cơ sở pháp lý thực hiện Đánh giá Tác động Môi trường

Tùy theo quy mô, tính chất của dự án đầu tư, báo cáo Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) của dự án phải trình Bộ Tài nguyên và Môi trường (Bộ TN&MT) hoặc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh (ví dụ: UBND thành phố Đà Nẵng) thẩm định, phê duyệt và tuân thủ theo luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020 và Nghị định 08/2022/ND-CP ngày 10 tháng 1 năm 2022 Quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường; Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13 tháng 6 năm 2019; Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020; Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013; cùng các luật và nghị định bắt buộc khác như Luật Tài nguyên nước số 17/2012/QH13; Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12; Luật Bảo vệ sức khỏe nhân dân số 21/LCT/HĐNN8, v.v.

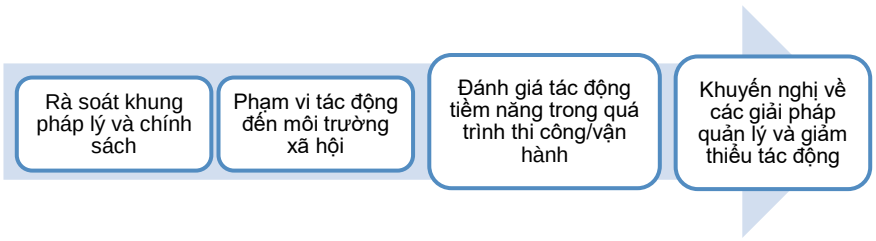
Quyết định ban hành làm căn cứ để tính toán bồi thường, hỗ trợ tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố Đà Nẵng bao gồm các nội dung trong bảng sau. Các quyết định của thành phố Đà Nẵng về chính sách bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cũng được áp dụng đối với các dự án ưu tiên.

Bảng 2.29: Các quyết định về việc thu hồi đất và tái định cư trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Quyết định số 05/2021/QD-UBND ngày 15 tháng 3 năm 2021 của UBND thành phố Đà Nẵng Ban hành quy định về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố Đà Nẵng;
Quyết định số 15/2017/QD-UBND ngày 10 tháng 4 năm 2017 của UBND thành phố Đà Nẵng về việc Ban hành Quy định về trình tự, thủ tục thu hồi đất và bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố Đà Nẵng;
Quyết định số 17/2020/QD-UBND ngày 20 tháng 6 năm 2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định về trình tự, thủ tục thu hồi đất và bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố ban hành kèm theo quyết định số 15/2017/QD-UBND ngày 10 tháng 4 năm 2017 của UBND thành phố Đà Nẵng.
Quyết định số 09/2020/QD-UBND ngày 07 tháng 4 năm 2020 của UBND thành phố Đà Nẵng về Quy định Bảng giá các loại đất trên địa bàn thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2020 – 2024.

Nguồn: Đánh giá tác động môi trường và xã hội Dự án phát triển các Đại học quốc gia Việt nam – tiểu dự án Đại học Đà Nẵng (vay vốn WB 2020)

Thông thường, các bước sau là bắt buộc đối với rà soát môi trường và xã hội đối với các dự án mới hình thành.



Hình 2.46: Sơ đồ quy trình rà soát Môi trường và xã hội

Trong trường hợp JICA cung cấp hỗ trợ tài chính cho các dự án ưu tiên, Hướng dẫn rà soát Môi trường và Xã hội của JICA (phiên bản sửa đổi năm 2022) sẽ được áp dụng để làm thủ tục.

Hướng dẫn của JICA đề cập đến "JICA áp dụng Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)" cho các cuộc điều tra chuẩn bị liên quan đến việc hình thành hợp tác ngành và khu vực, các nghiên cứu ở cấp cao hơn và các cuộc điều tra cho quy hoạch tổng thể cho Hợp tác kỹ thuật lập kế hoạch phát triển. Cụ thể, một ĐMC có thể bao gồm: kiểm tra chính sách và kế hoạch của một dự án ở cấp độ Đánh giá môi trường sơ bộ (IEE), xác định phạm vi, xác nhận hiện trạng của các tình huống môi trường và xã hội để làm cơ sở, ước tính và đánh giá các tác động, kiểm tra các phương án thay thế, kế hoạch bao gồm trường hợp dự án đề xuất không được thực hiện, các biện pháp giảm thiểu, công bố thông tin và hỗ trợ tham vấn các bên liên quan.

ĐMC được đề cập trong Hướng dẫn của JICA phù hợp với Phân vùng môi trường, Đánh giá môi trường chiến lược, Đánh giá tác động môi trường được quy định trong Luật Bảo vệ môi trường (2020).

(2) Kinh nghiệm thu hồi đất tại thành phố Đà Nẵng

Thành phố Đà Nẵng được đánh giá là một trong những địa phương thành công nhất trong lĩnh vực thu hồi đất và tái định cư đối với các dự án cơ sở hạ tầng lớn[4]. Thành phố Đà Nẵng đã áp dụng chính sách đền bù một cách linh hoạt với nhiều phương án khác nhau, mức đền bù sát với giá đất thị trường, đồng thời tạo điều kiện cho cộng đồng tái định cư tiếp cận hợp lý với các dịch vụ xã hội và đào tạo nghề. Tuy nhiên, do tốc độ đô thị hóa nhanh chóng với nhiều dự án phát triển đô thị trong vài thập kỷ qua, việc chuẩn bị đất hoặc nhà ở phục vụ tái định cư ngày càng trở nên khó khăn hơn và áp lực đối với các cơ quan, đơn vị thu hồi đất của thành phố ngày càng tăng. Hơn nữa, tác động của biến đổi khí hậu như tần suất và mức độ nghiêm trọng của lũ lụt cũng cần phải đưa vào quy hoạch các khu tái định cư.

(3) Rà soát các vấn đề Môi trường và xã hội

Người đề xuất dự án xem xét sự cần thiết phải phối hợp với các ban ngành liên quan, tổ chức tham vấn cộng đồng dân cư và cá nhân chịu tác động trực tiếp của dự án đầu tư từ giai đoạn chuẩn bị trước đó. Việc phản ánh các thông tin phản hồi từ cộng đồng dân cư là cần thiết cho việc thực hiện dự án một cách bền vững.

Trong giai đoạn Đánh giá tác động môi trường sơ bộ, các thông tin cơ bản về môi trường tự nhiên, hiện trạng sử dụng đất, các chỉ tiêu bảo vệ môi trường cần được thu thập một cách toàn diện.

Thu hồi đất là hợp phần gặp nhiều khó khăn, nhất là trong quản lý chi phí và tiến độ. Việc Thành phố thu hồi trực tiếp đặt ra gánh nặng nặng nề. Đề án điều chỉnh quy hoạch đất đai, chia tỷ lệ quyền sử dụng đất, hạn chế quyền sử dụng đất do chỉ định quy hoạch thành phố cần được xem xét trong giai đoạn đầu, có thể có sự trợ giúp của các chuyên gia ngoài như Nhật Bản.

Tác động của các dự án được giảm thiểu và yêu cầu phải liệt kê các biện pháp đối phó. Đồng thời, những người đề xuất cũng nêu bật những lợi ích cải thiện môi trường liên quan đến việc thực hiện dự án nhằm tạo sự đồng thuận giữa các bên liên quan.

Trong trường hợp dự án đề xuất có công trình công cộng, cần có sự tham vấn chi tiết của lãnh đạo Thành phố để thực hiện đến cùng việc di dời.

[4] JICA Đánh giá hậu kỳ về Dự án vốn vay ODA Nhật Bản "Dự án Cải thiện Cảng Đà Nẵng" (2019), Dự án Đầu tư Cơ sở hạ tầng Ưu tiên Đà Nẵng (WB tài trợ, 2008-2013), Dự án Phát triển Thành phố Bền vững Đà Nẵng do WB tài trợ, (2013-2021)

Trong trường hợp thu hồi đất tại khu dân cư và trang trại hiện có, cần chuẩn bị Kế hoạch Hành động Tái định cư. Nội dung của kế hoạch chủ yếu gồm những phần sau.

- Cơ sở lý luận về tái định cư, Các dự án vì lợi ích công cộng
- Giảm thiểu tái định cư, các kế hoạch thay thế
- Tham vấn cộng đồng, Đánh giá nhanh và Thông báo thu hồi đất
- Kiểm kê đất đai và tài sản có trên đất
- Quy hoạch các điểm tái định cư hoặc bồi thường trực tiếp, nhà ở và phục hồi sinh kế
- Niêm yết công khai phương án lấy ý kiến người dân, đơn vị kinh doanh
- Giải quyết khiếu nại
- Giám sát và Đánh giá

2.5.4 Các vấn đề

(1) Hiện trạng cơ sở hạ tầng hiện có

Trong cuộc họp Ban Chỉ đạo Trung ương về Phòng chống Thiên tai (CCNDPC) năm 2020, các tham chiếu đến cơ sở hạ tầng hiện có cho thấy nhu cầu trang bị, sửa chữa, mở rộng và đại tu trong một số trường hợp như nêu trong Bảng 2.24.

Bảng 2.30: Các điểm nổi bật trong hiện trạng cơ sở hạ tầng hiện có

TT	Loại công trình	Tình trạng và điều kiện
1	Các công trình quản lý rủi ro thiên tai như hồ chứa, đập, kè, cống, các công trình phòng chống hạn hán và lũ lụt, các khu neo đậu, v.v.	・ Không hoàn chỉnh hoặc không đồng bộ. Nhiều công trình xuống cấp, hư hỏng chưa được sửa chữa, không bảo vệ được người và tài sản khi xảy ra thiên tai
2	1.500km đê sông	・ Không được nâng cấp. Gồm 230 đoạn đê, kè, cống dễ bị tổn thương và hư hỏng chưa được duy tu, sửa chữa
3	Hệ thống đê biển (được nâng cấp theo Chương trình đầu tư đê biển cho các tỉnh từ Quảng Ninh đến Quảng Nam và từ Quảng Ngãi đến Kiên Giang)	・ Chỉ có 887 trong tổng số 2.861km theo quy hoạch (gần 30%) đê biển được nâng cấp và cải tạo, tuy nhiên chúng chỉ chống được triều cường trung bình hoặc bão cấp 9-10.
4	Hệ thống hồ chứa gồm 6.750 hồ thủy lợi	・ 200 hồ chứa được xây dựng trước đây đã xuống cấp với một số hồ bị xuống cấp nghiêm trọng có nguy cơ bị hỏng
5	Hệ thống cấp nước và tiêu thoát đô thị	・ Các công trình chống lũ, tiêu úng, chống hạn được xây dựng mới hoặc sửa chữa, nâng cấp, đặc biệt ở Đồng bằng sông Cửu Long, Duyên hải Nam Trung Bộ và miền Trung.
6	Neo đậu tàu thuyền tránh bão	・ Trên 50% khu neo đậu tránh trú bão chưa được đầu tư. Kết quả là có tới 83.850 tàu, thuyền không có nơi neo đậu an toàn trong thiên tai
7	Quản lý đê sông và xói lở bờ biển	・ 2.358 điểm sạt lở dọc theo tổng chiều dài hơn 3.133 km đã được khảo sát và phát hiện, trong đó có 206 điểm đặc biệt xung yếu và dễ bị tổn thương (xói lở tiềm ẩn đe dọa an toàn đê điều, khu dân cư và cơ sở hạ tầng quan trọng phía sau các tuyến đê này) trên tổng chiều dài 427 km

Nguồn: cuộc họp Ban Chỉ đạo Trung ương về Phòng chống Thiên tai (CCNDPC), 2020

Năng lực của một thành phố để dự đoán, tiếp nhận và phục hồi sau sự cố là vô cùng quan trọng nếu các thành phố của chúng ta muốn phát triển bền vững và phát triển khi đối mặt với những bất ổn trong tương lai. Khả năng phục hồi của thành phố là đặc trưng của các mạng lưới vật chất, xã hội, môi trường và kinh tế phức tạp và liên kết với nhau. Cơ sở hạ tầng là yếu tố quan trọng thúc đẩy sự thịnh vượng kinh tế, sức khỏe và hạnh phúc và phát triển bền vững đòi hỏi phải phát triển và cải thiện hơn nữa.

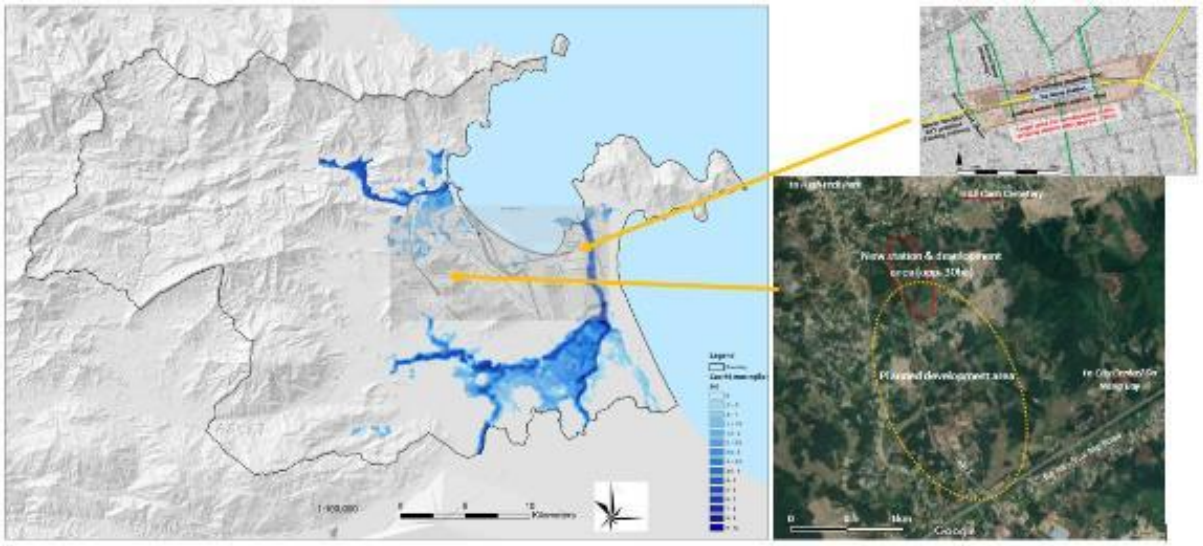
Bảng 2.31 Sức ép do khoảng cách chênh lệch giữa cơ sở hạ tầng hiện có so với yêu cầu cần cải thiện và hiện đại hóa để chống lại thiên tai trong tương lai

TT	Các sức ép về cơ sở hạ tầng	Tác động
1	Đô thị hóa nhanh	・ Góp phần làm tăng mức độ rủi ro thiên tai tại các địa phương. Các khu vực trước đây là vùng ngập lụt, hành lang thoát lũ nay đã trở thành các khu đô thị mới, cao hơn mực nước lũ nhưng lấn chiếm bờ sông gây cản trở dòng chảy và thu hẹp hành lang thoát lũ.
2	Công trình giao thông	・ Để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của thành phố, việc đầu tư các dự án hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng giao thông đã ảnh hưởng đến hành lang thoát lũ, làm giảm diện tích mặt hồ, làm tăng rủi ro thiên tai.
3	Hệ thống hồ chứa cho thủy lợi	・ Được coi là hệ thống phòng, chống thiên tai, chủ yếu bao gồm các công trình quy mô vừa và nhỏ. Các nghiên cứu đánh giá hiện nay chỉ ra rằng, kinh phí xây dựng hạn hẹp cùng với công nghệ, kỹ thuật lạc hậu đã khiến nhiều công trình thủy lợi xuống cấp nhanh chóng, gây lãng phí nguồn nước và hiệu quả tưới. Mức tiêu thụ còn thấp, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn trong mùa mưa bão. Biến đổi khí hậu đã kéo theo cả lượng mưa lớn với tần suất cao hơn gây ra lũ lụt, lũ quét và sạt lở đất. Ngoài ra còn xảy ra những đợt hạn hán kéo dài bất thường. Điều quan trọng là phải xem xét lại năng lực tưới, tiêu, cấp nước và phòng chống lũ lụt của các hệ thống xây dựng hiện có.
4	Xâm nhập mặn và nước biển dâng	・ Vùng ven biển bị nhiễm mặn và nước biển dâng đã làm cho nước mặn xâm thực vào đất canh tác gây khó khăn cho việc lấy nước tưới, cấp nước cho nuôi trồng thủy sản, công nghiệp và sinh hoạt trong mùa khô.
5	Hệ thống dự báo và cảnh báo	・ Đầu tư để tăng cường và hiện đại hóa hệ thống dự báo, cảnh báo sớm là chưa đủ để đối phó với các tình huống thiên tai ngày càng phức tạp, đòi hỏi công tác dự báo chính xác, chất lượng tốt, cảnh báo, báo cáo và giám sát kịp thời. Tình hình càng trở nên trầm trọng hơn do địa hình thay đổi đáng kể do việc xây dựng cơ sở hạ tầng, phát triển đô thị và sự thiếu phối hợp vận hành của các nhà máy thủy điện.
6	Tích hợp phòng chống thiên tai vào kế hoạch tổng thể	・ Ngày càng thừa nhận rằng phát triển kinh tế xã hội và đầu tư cơ sở hạ tầng cần được tích hợp với các cân nhắc về thích ứng với biến đổi khí hậu và lập kế hoạch khả năng thích ứng vào quy hoạch tổng thể để đảm bảo rằng tầm nhìn đạt được khả năng thích ứng của thành phố thông qua ý tưởng, thiết kế, quy hoạch và xây dựng tốt hơn.

Nguồn: Sở NN&PTNT, Dự thảo "Kế hoạch phòng, chống thiên tai giai đoạn 2021-2025 trên địa bàn thành phố Đà Nẵng"

(2) Các chiến lược thích ứng với rủi ro lũ lụt và biến đổi khí hậu được lồng ghép vào quy hoạch đô thị

Quy hoạch đô thị Đà Nẵng đã bắt đầu coi ngập lụt và biến đổi khí hậu là yếu tố ảnh hưởng đến các kế hoạch phát triển. Tuy nhiên, những cân nhắc này vẫn chưa thể hiện bất kỳ ảnh hưởng lớn nào đến quy hoạch và phát triển các khu vực ven đô. Quy hoạch và phát triển đô thị tiếp tục được phối hợp lỏng lẻo với việc xem xét rủi ro lũ lụt vẫn còn nhiều bất cập và cách tiếp cận này cần phải thay đổi trong tương lai.



Nguồn: Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng và Đoàn nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 2.47: Ga hiện hữu và ga mới chồng ghép với bản đồ ngập lụt

Quy hoạch chung nhấn mạnh:

(i) Bảo vệ, phục hồi các hệ sinh thái và đa dạng sinh học, đặc biệt là hệ sinh thái bán đảo Sơn Trà, núi Bà Nà, núi Bạch Mã, hệ sinh thái rạn san hô ven biển và vịnh Đà Nẵng.

(ii) Xây dựng hệ thống quan trắc môi trường cửa sông, ven biển và các khu công nghiệp.

(3) Các chương trình và dự án ưu tiên

(i) Thực hiện cụ thể hóa Quy hoạch chung (điều chỉnh chương trình phát triển đô thị; lập khu vực phát triển đô thị; quy hoạch phát triển đô thị); quy hoạch phân khu, quy hoạch nông thôn, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật bao gồm quy hoạch không gian ngầm, quy hoạch cảng hàng không quốc tế; lập kế hoạch mô hình hóa và số hóa; cơ sở dữ liệu quy hoạch và quản lý việc thực hiện quy hoạch);

(ii) Các dự án thuộc lĩnh vực hạ tầng kinh tế - kỹ thuật, hạ tầng kỹ thuật đầu mối;

(iii) Các dự án sử dụng vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước (dự án động lực, trọng điểm nhằm hỗ trợ, thúc đẩy tăng trưởng và phát triển chung, thúc đẩy đô thị hóa, thời gian thu hồi vốn dài hạn), các nguồn vốn khác (dự án có khả năng thu hồi vốn sớm, góp phần vào tăng trưởng)

2.5.5. Các đề xuất

(1) Các biện pháp giảm thiểu tiềm năng

Sau khi xem xét các vấn đề về biến đổi khí hậu và khả năng thích ứng trong kế hoạch tổng thể của mình, chính phủ đã xác định các chiến lược giảm thiểu chính sẽ được thực hiện để giúp thành phố có khả năng thích ứng tốt hơn trước các thiên tai trong tương lai.

Bảng 2.32: Chiến lược giảm thiểu cần thiết để giải quyết các vấn đề biến đổi khí hậu

TT	Chiến lược giảm thiểu	Mô tả
1	Bản đồ phân vùng lũ lụt chi tiết để cải thiện việc phổ biến thông tin cho các vùng dễ bị lũ lụt	・ Bản đồ này tương tự như bản đồ phân vùng lũ lụt do FEMA của Hoa Kỳ sử dụng, trong đó khu vực dễ xảy ra lũ lụt được phân vùng và phân chia dựa trên nguy cơ lũ lụt theo tỷ lệ phần trăm (%) khả năng lũ lụt mỗi năm. Điều này cung cấp dữ liệu hữu ích cho các nhà lập kế hoạch và người dân về nguy cơ phát triển tiềm ẩn để họ có thể lập kế hoạch trước để giảm thiểu rủi ro lũ lụt.
2	Tăng số lượng bãi ngập lũ sông tự nhiên để kiểm soát lũ lụt	・ Các phương pháp nhân tạo để giảm thiểu rủi ro lũ lụt rất không bền vững, vì cần phải xây dựng một lượng lớn đê bao hoặc đê mới ở các vùng trũng thấp và những phương pháp này sẽ hạn chế dòng chảy của sông và chuyển nguy cơ lũ lụt sang các địa điểm khác.
3	Tăng năng lực giữ nước	・ Để tăng khả năng giữ nước, một số diện tích sử dụng đất có thể được chuyển đổi thành ao trữ nước, như ruộng vũng. Một chiến lược khác là quy định pháp luật rằng các chủ đầu tư phát triển các lô đất lớn dành ít nhất 10% diện tích đất để giữ nước dưới dạng ao giữ nước hoặc bất kỳ vùng nước thích hợp nào.
4	Cải thiện khả năng thích ứng trong cơ sở hạ tầng nhà ở và nhận thức của cộng đồng	・ Các trận lũ lụt lớn có khả năng ảnh hưởng đến một khu vực đáng kể và sự gia tăng số lượng thời gian thực và cảnh báo sớm, hệ thống phát hiện lũ lụt và các tuyến đường sơ tán là các chiến lược thích ứng chính cần được lập kế hoạch và thực hiện phù hợp với một số biện pháp nâng cao năng lực cho cộng đồng nằm ở đó. Thông tin quan trọng phải được phổ biến một cách hiệu quả đến cộng đồng thông qua tiếp cận, đào tạo và giáo dục.
5	Cải thiện hệ thống cảnh báo hồ chứa và phối hợp tốt hơn với các đơn vị vận hành hồ chứa để xử lý lũ lụt sắp xảy ra	・ Khung khả năng chống chịu được đề xuất trong nghiên cứu này là để các nhà quy hoạch thành phố đánh giá khả năng thích ứng của hệ thống giao thông khi ngập lụt về chức năng dịch vụ khẩn cấp.
6	Xem xét khả năng thích ứng của giao thông trong lũ lụt	・ Trước khi quyết định sử dụng biện pháp giảm thiểu nào, người dùng có thể đưa ra một thẻ tính điểm, trong đó liệt kê các chỉ số (giống như hiệu quả xã hội, hiệu quả môi trường, hiệu quả kinh tế, v.v.) và cân nhắc từng chỉ số.

Nguồn: Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng

(2) Khuyến nghị

Có thể nhận thấy một cách rõ ràng rằng đã có nhiều nhận thức và ý thức hơn để đưa hoạt động thích ứng với biến đổi khí hậu cũng như lập kế hoạch thích ứng với quản lý thiên tai vào sự phát triển chung của Đà Nẵng. Điều đáng chú ý là trong Điều chỉnh quy hoạch chung cho Thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, các chiến lược quản lý thiên tai chính sẽ được thực hiện trong các lĩnh vực sau:

- Có sự quan tâm sâu sắc nhằm ưu tiên các cân nhắc về khả năng thích ứng trong phát triển đô thị bền vững và có khả năng thích ứng, đặc biệt là liên quan đến mực nước biển dâng, xâm nhập mặn dẫn đến xói lở bờ biển ảnh hưởng lớn đến cơ sở hạ tầng đô thị và hệ sinh thái ven biển (tương tự như trường hợp Bãi biển Cửa Đại ở Phố cổ Hội An). Nước biển dâng cũng đang ảnh hưởng đến nguồn nước ngọt.
- Ngoài ra, việc xây dựng các nhà máy thủy điện ở thượng nguồn cũng chặn dòng chảy ảnh hưởng đến nguồn cung cấp nước ngọt cần được giải quyết.
- Quy hoạch phát triển đô thị ở Việt Nam với tần suất ngập lũ 5%. Tuy nhiên, trong bối cảnh biến đổi khí hậu, tần suất lũ có thể tăng lên 1 hoặc 2% trong tương lai. Đà Nẵng cần có một chiến lược thích ứng để giảm thiểu các nguy cơ và tổn thương đó.
- Cần đề xuất các biện pháp chủ động toàn diện (như hồ điều hòa, hồ chứa để đảm bảo trữ nước và chuyển dòng nước lũ khi mưa lớn. Việc xây dựng đê / kè ngăn tác hại của xâm nhập mặn nên được đưa vào để kiểm soát ngập lụt các khu vực đô thị đảm bảo khả năng thích ứng với thiên tai do biến đổi khí hậu, nước biển dâng và xâm nhập mặn (Lưu ý: Cần đề xuất vấn đề thích ứng cho các dự án ứng viên cụ thể như các biện

pháp kiểm soát lũ trên sông Cu Đê để phát triển nội địa Cảng Liên Chiểu).

- Trọng tâm là nghiên cứu các vấn đề thích ứng theo cách tiếp cận toàn diện cho toàn thành phố.
- Cần nghiên cứu tác động của khả năng thích ứng và biến đổi khí hậu đến phát triển Cảng Liên Chiểu một cách cụ thể (nhưng không hạn chế) đến môi trường sinh thái, dòng hải lưu, đường ven biển cũng như các dự án du lịch khác trong khu vực như Làng sinh thái du lịch LÀNG VÂN.
- Đề xuất xem xét xây dựng hồ chứa nước / xây dựng đập ở cửa sông Hàn / xây dựng đê tương tự như ở Hà Lan. Các khái niệm ban đầu về "thành phố nghìn hồ" để đối phó với vấn đề nhiễm mặn được xem xét và nghiên cứu sâu hơn ở giai đoạn sau.
- Nhiều biện pháp quản lý rủi ro thiên tai hiệu quả nhất và có thể chấp nhận được trên lưu vực sông Vu Gia – Thu Bồn có thể là phi công trình do đặc điểm tự nhiên của lưu vực sông và mức độ phát triển hiện có ở các vùng bị ảnh hưởng lũ lụt.
- Để giảm thiểu rủi ro thiên tai vô hình, điều quan trọng là phải giảm cả mức độ phơi nhiễm và mức độ dễ bị tổn thương. Việc giảm mức độ phơi nhiễm mà không giảm mức độ dễ bị tổn thương sẽ không có hiệu quả trong việc giảm thiểu rủi ro thiên tai. Vì vậy, ví dụ, các chương trình tái định cư cần quan tâm nhiều hơn đến phát triển sinh kế và giảm thiểu tính dễ bị tổn thương sau quá trình tái định cư, để tránh những phơi hiễm và tổn thương trong tương lai phát sinh từ các kịch bản rủi ro thiên tai khác nhau.
- Hiện tại, cơ cấu thể chế cần thiết để vận hành điều phối hồ chứa không tồn tại. Chúng tôi khuyến nghị rằng cần xây dựng và phê duyệt quy chế vận hành các hồ chứa như một dòng thác. Điều này có thể cho phép giảm khu vực nguy hiểm và theo đó là các khu vực rủi ro. Trong quản lý rủi ro thiên tai, hành động này được phân tích là các biện pháp phi công trình.
- Quản lý rủi ro thiên tai thông minh sẽ là công cụ hữu hiệu trong việc giải quyết các thách thức về quản lý rủi ro thiên tai trong bối cảnh hiện tại và tương lai trên lưu vực sông Vu Gia - Thu Bồn. Cảnh báo sớm các thảm họa liên quan đến nước có liên quan mật thiết đến dự báo thời tiết. Vì vậy, sự phối hợp giữa các cơ quan Khí tượng Thủy văn và việc phổ biến các dự báo thiên tai phải thực chất và hiệu quả. Cảnh báo sớm thiên tai là một loại dự báo ngắn hạn. Cảnh báo kịp thời, chính xác là rất quan trọng và việc phổ biến các cảnh báo là điều thiết yếu để đảm bảo ứng phó hiệu quả. Vì vậy, tất cả các yếu tố phải được thực hiện tự động, thông minh dựa trên công nghệ thông tin và truyền thông hiện đại.
- Thực hiện chính sách và chiến lược quản lý rủi ro
    - Nâng cao năng lực thể chế cho một chiến lược quản lý rủi ro lũ lụt dựa trên rủi ro ở cấp quốc gia
    - Tăng cường phối hợp các hoạt động quản lý rủi ro thiên tai của tỉnh Quảng Nam và thành phố Đà Nẵng và của các cơ quan, chính quyền địa phương để đảm bảo việc triển khai xây dựng và đảm bảo rằng các kế hoạch quản lý rủi ro thiên tai không mâu thuẫn và tránh được hoặc giảm thiểu tối đa các tác động tiêu cực từ thượng nguồn đến hạ lưu. Điều này có thể đòi hỏi các cuộc họp thường xuyên, chính thức giữa hai chính quyền
    - Có thể đạt được mức giảm đáng kể tác động của thiên tai trong điều kiện hiện tại và trong tương lai thông qua tăng cường quy hoạch sử dụng đất và quản lý chặt chẽ việc thực hiện kế hoạch sử dụng đất
    - Pháp luật không quy định nội dung của kế hoạch quản lý rủi ro thiên tai ở quy mô lưu vực sông, tuy nhiên các nghiên cứu đề xuất xây dựng chiến lược và kế hoạch

quản lý rủi ro thiên tai không trái với quy định của pháp luật và có thể áp dụng phương pháp luận cho lưu vực sông

- Cải thiện kế hoạch sơ tán phương tiện giao thông cho người dân để tìm cách thoát khỏi thảm họa nhanh nhất nếu cải thiện kế hoạch vận chuyển. Và con đường được nâng cấp đã chuẩn bị cho người dân một con đường sơ tán an toàn hơn cho đến khi nước lũ dâng cao đến mức tràn qua con đường. Mặt khác, kế hoạch sơ tán giao thông tốt hơn cần có sự bố trí khả thi với hệ thống tiêu thoát nước, không làm cản trở dòng chảy tiêu thoát trên mặt đất
- Cải tạo hệ thống tiêu thoát nước có thể được tiến hành và sẽ tốt theo: Đối với các khu đô thị cũ, hệ thống thoát nước bán tách riêng có thể tiếp tục được sử dụng, dần dần chuyển nó thành hệ thống thoát nước tách riêng hoàn toàn. Đối với các khu vực ven biển, các khu vực đang phát triển và xây dựng mới, ưu tiên sử dụng hệ thống thoát nước tách riêng hoàn toàn; Tại khu vực vịnh Đà Nẵng, cần hạn chế tiêu nước mưa qua các cửa xả bằng cách nâng cấp hệ thống cống.[5]
- Tiến hành nạo vét sông Cu Đê và sông Cổ Cò nhằm nâng cao khả năng thoát lũ. Thực hiện các giải pháp cải tạo, chỉnh trang các hồ trong các khu vực đô thị và nên tận dụng chiến lược này để quản lý lưu lượng mưa.
- Một mục nữa được xác định trong kế hoạch tổng thể điều chỉnh cũng có lợi cho công tác quản lý thiên tai: Kiểm soát chặt chẽ hoạt động xây dựng đô thị, đặc biệt là xây dựng các dự án, công trình ở miền núi, vùng sản xuất nông nghiệp, khu bảo tồn sinh thái, khu kiểm soát ô nhiễm. Thực hiện các giải pháp công trình và phi công trình để thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng, nhất là các tác động tiêu cực như: Hạn hán, xâm nhập mặn ảnh hưởng đến cấp nước sinh hoạt, sản xuất nông nghiệp và nuôi trồng thủy sản. Hình thành hệ thống hồ điều hòa mang bản sắc riêng, thiết lập chuỗi "không gian xanh" với mục tiêu kiến tạo không gian cảnh quan, điều hòa vi khí hậu. Sẽ rất tốt nếu theo và thực hiện.
- Triển khai hệ thống thẻ tính điểm khả năng thích ứng với các tiêu chí đánh giá bao gồm năng lực sinh thái, xã hội, kinh tế, thể chế, cơ sở hạ tầng và cộng đồng, tạo cơ sở cho chiến lược thích ứng và giảm thiểu tổng thể.
- Xây dựng nâng cao năng lực thể chế về quản lý rủi ro lũ lụt tổng hợp:
  Sẽ có lợi nếu tiến hành các cuộc phỏng vấn sâu, bán cấu trúc với các bên liên quan chính của chính phủ về các chính sách và đo lường hiệu quả thực hiện. Hội thảo tập huấn bổ sung nhằm nâng cao nhận thức về các biện pháp đối phó với nguy cơ lũ lụt cũng sẽ hữu ích để làm quen với các bên liên quan chính về các vấn đề chính sách, xây dựng chính sách và ứng phó vận hành như một phần của biện pháp đối phó lũ lụt sẽ được tham chiếu đến hướng dẫn của ADB cũng như các hướng dẫn giảm thiểu lũ lụt quốc tế khác.

(3) Kết luận

Khuôn khổ để chính phủ phê duyệt chính sách và khuyến nghị về thiên tai đã được coi trọng và được chính phủ Việt Nam đưa vào quy hoạch tổng thể và hướng dẫn thiết kế để cải thiện quy hoạch trong tương lai hướng tới khả năng thích ứng của thành phố. Liên Hợp Quốc đã nhấn mạnh rằng trong các thảm họa thiên nhiên khắc nghiệt, một cơ sở hạ tầng mỏng manh sẽ gây ra hậu quả nghiêm trọng cho người dân địa phương, vô tình tạo ra sự chậm trễ để những người bị ảnh hưởng tự giúp đỡ họ trong khi cản trở hoạt động cứu trợ nhân đạo do chính quyền địa phương hoặc từ nước ngoài cung cấp vì các tuyến đường giao thông đổ nát, hệ thống điện không an toàn, công trình nhà cửa trong tình trạng hư

[5] Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2021

hỏng.

Cùng với đó, UBND thành phố Đà Nẵng đã ban hành Kế hoạch hành động ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 vào ngày 28/7/2021 (Quyết định số 2609/QĐ-UBND). Đây là một khởi đầu tốt để hướng tới việc xây dựng các thành phố có khả năng thích ứng. Một cân nhắc quan trọng khác mà Đà Nẵng nên đưa vào là việc áp dụng các chính sách tài khóa kết hợp với tái bảo hiểm để giảm thiểu rủi ro lũ lụt và chi phí tái thiết.

(4) Danh mục các dự án ưu tiên

Dựa trên các khuyến nghị nói trên, các dự án sau đây đã được đề xuất là các dự án ưu tiên trong lĩnh vực quản lý thiên tai.

Trong số các dự án được chọn dưới đây, “Số 1 là Dự án Cảng Liên Chiểu”, nằm gần sông Cu Đê, “Số 2 là Dự án di dời ga và tái phát triển đô thị ”, nằm gần các khu vực miền núi sẽ phải có các biện pháp phòng chống thiên tai như lũ lụt và sạt lở đất, như một phần của các dự án phát triển giao thông và đô thị toàn diện. "Số137 là Dự án Thành phố thông minh ”sẽ được ưu tiên áp dụng các công nghệ thông minh để quản lý thiên tai.

"Số 3 là Dự án Nạo vét, thoát lũ khẩn cấp sông Cổ Cò ”,“ Số 84, 85, 86, 87 là các dự án Kè chống sạt lở ”được lựa chọn nhằm mục đích phòng chống thiên tai cho các vùng bị lũ lụt.

Bảng 2.33: Danh mục các dự án ưu tiên trong lĩnh vực quản lý thiên tai

STT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Kinh phí ước tính (Tỉ đồng)	Thời gian
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng cảng Liên Chiểu	NSTW, NSTP, PPP, các nguồn khác	3426,3	2020-25
2	Giao thông	Di dời ga tàu hỏa và tái phát triển đô thị	NSTW, NSTP, *BT được xem xét lại	11.295,00	2025-30
137	Khu/cụm công nghiệp và khu đô thị	Thành phố thông minh, Thành phố Đà nẵng: 2021-2025: phát triển các áp dụng thành phố thông minh với tổng vốn đầu tư 1.197 tỉ đồng, trong đó: Ngân sách thành phố 305 tỉ đồng và vốn xã hội hóa 892 tỉ đồng	NSTP, vốn xã hội hóa	1.197,00	2020-25
3	Giao thông	Nạo vét và tiêu thoát lũ khẩn cấp sông Cổ Cò (đoạn qua thành phố Đà Nẵng)	ODA, NSTW, NSTP	585,5	2020-25
84	Nông, lâm, thủy sản	Kè chống sạt lở bờ trái sông Cu Đê tại quận Liên Chiểu	NSTW, NSTP	300	2020-25
85	Nông, lâm, thủy sản	Kè chống sạt lở sông Yên (đoạn từ đập An Trạch – Cầu sông Yên – giao với sông Cẩm Lệ)	NSTW, NSTP	180	2020-25
86	Nông, lâm, thủy sản	Kè chống sạt lở Liên Chiểu - Kim Liên (đoạn từ Cầu Tràng đến Nhà máy xi măng Hải Vân)	NSTW, NSTP	143,3	2020-25
87	Nông, lâm, thủy sản	Kè chống sạt lở Liên Chiểu (đoạn từ Xuân Thiều đến Nam Ô)	NSTW, NSTP	166,9	2020-25

Nguồn: Quy hoạch chung

2.6 Dịch bệnh

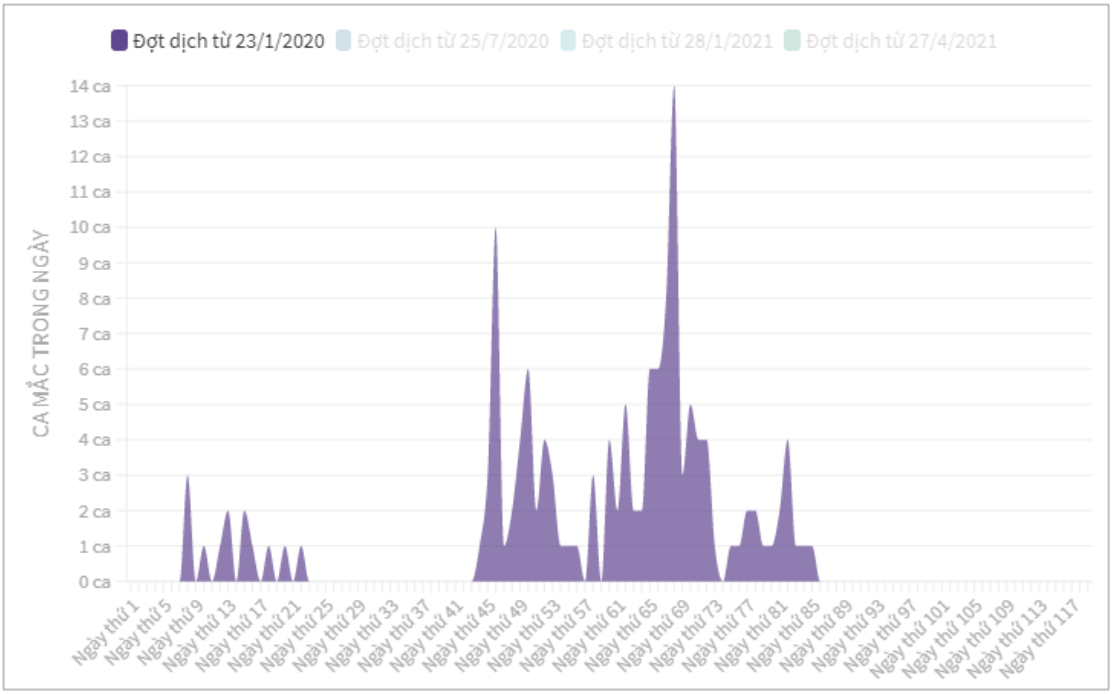
2.6.1 Hiện trạng

(1) Tình trạng lây nhiễm COVID-19 tại Đà Nẵng và Việt Nam

Cho đến cuối tháng 7 năm 2021, Việt Nam đã trải qua 3 giai đoạn bùng nổ dịch Covid và đang tiếp tục giai đoạn thứ 4. Bốn đợt bùng nổ vào các ngày 23/01/2020; ngày 25/7/2020; ngày 28/01/2021 và ngày 27/4/2021. Các biểu đồ sau đây thể hiện số ca mắc bệnh trong 4 đợt bùng phát. Mặc dù số ca nhiễm tiếp tục đang tăng đỉnh, nhưng tỷ lệ lây nhiễm và tử vong do dịch tương đối thấp so với các quốc gia khác cho đến đợt bùng phát thứ ba vào tháng 1/2021. Ngoài ra, bằng cách thực thi các biện pháp đối phó mạnh mẽ để ngăn chặn sự lây lan, sẽ trình bày dưới đây, sự lây nhiễm đã được giảm thiểu về 0 sau khi bùng phát. Hơn nữa, dù xuất hiện nhiều ca nhiễm hơn so với đợt bùng phát thứ nhất và thứ hai, Việt Nam đã thành công trong việc kiềm chế đợt bùng phát thứ ba mà không có ca tử vong nào.

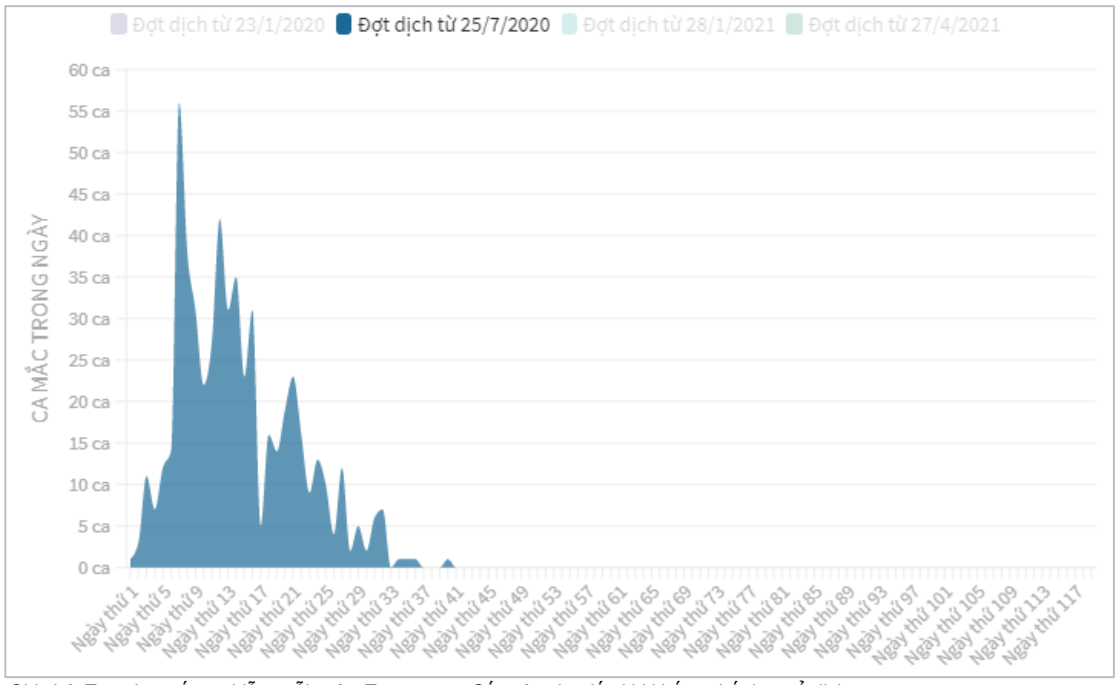
Với những thành công trong chống lại đại dịch toàn cầu như vậy, Việt Nam đã được biểu dương là một trong những ví dụ điển hình. Được sự hỗ trợ của chính quyền trung ương mạnh mẽ và kinh nghiệm của các đại dịch trong quá khứ, Việt Nam đã thực hiện một loạt các biện pháp đối phó bao gồm phát triển các bộ xét nghiệm nhanh, truy dấu liên lạc, ngăn ngừa lây truyền chéo cho nhân viên y tế, khóa mục tiêu, nhanh chóng hạn chế đi lại và thông tin liên lạc rõ ràng.

Tuy nhiên, trong đợt bùng phát thứ tư, hiện vẫn đang tiếp diễn, tình hình khác với các đợt bùng phát khác. Các trường hợp nhiễm bệnh đã lên đến hơn 300.000 ca, và tử vong hơn 8.000 ca (tinh đến tháng 7, 2021). Nguyên nhân là do thời gian này Việt Nam phải đối phó cùng lúc hai biến thể của virus SARS-CoV-2, bao gồm biến thể của Anh (alpha) và biến thể kép của Ấn Độ (Delta), cả hai đều là các biến thể lan truyền nhanh chóng.



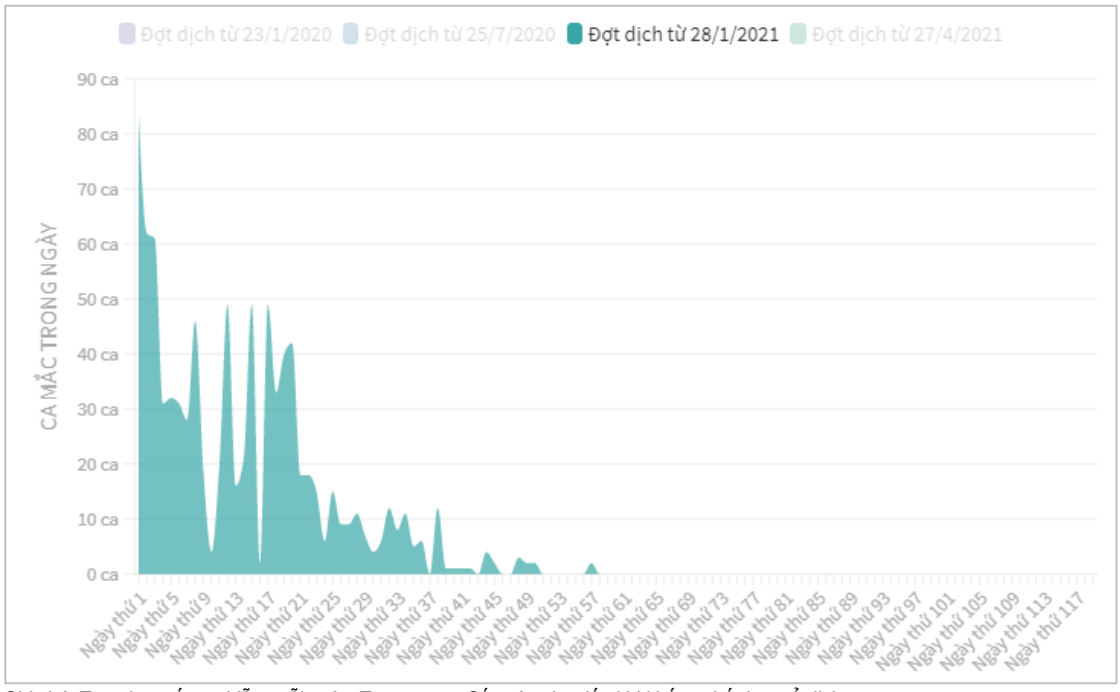
Ghi chú: Trục dọc: số ca nhiễm mỗi ngày, Trục ngang: Số ngày cho đến khi khống chế được ổ dịch
Nguồn: Thông tấn xã Việt Nam

Hình 2.1: Số ca nhiễm trong đợt bùng phát đầu tiên vào 23/01/2020



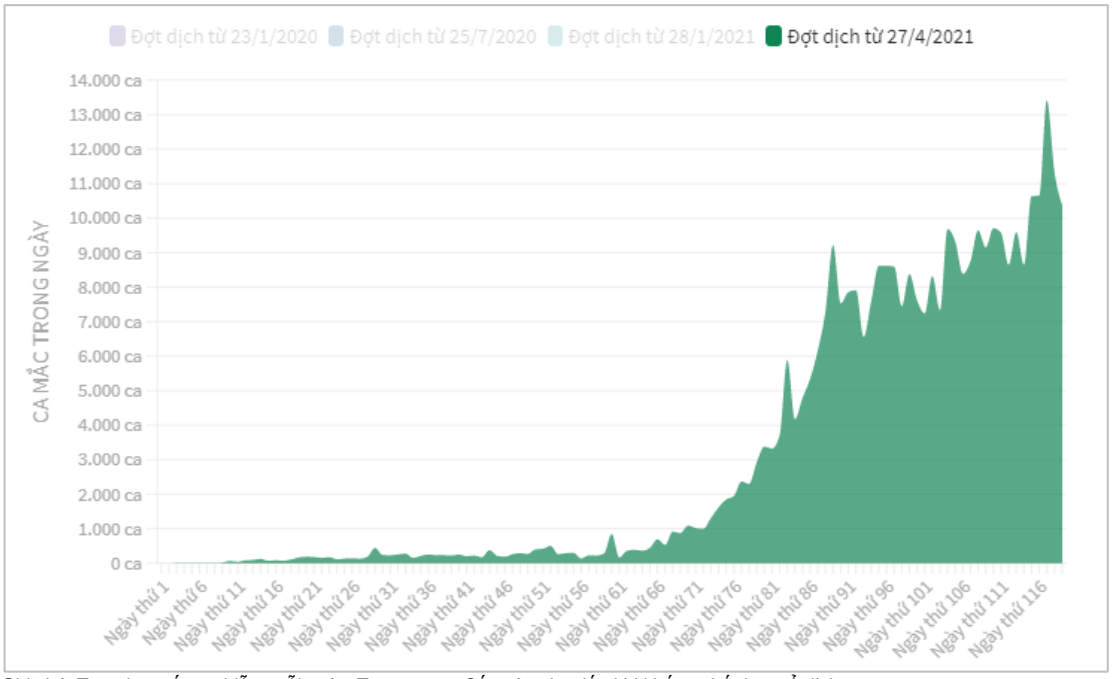
Ghi chú: Trục dọc: số ca nhiễm mỗi ngày, Trục ngang: Số ngày cho đến khi khống chế được ổ dịch
Nguồn: Thông tấn xã Việt Nam

Hình 2.2: Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ hai vào 25/7/2020



Ghi chú: Trục dọc: số ca nhiễm mỗi ngày, Trục ngang: Số ngày cho đến khi khống chế được ổ dịch
Nguồn: Thông tấn xã Việt Nam

Hình 2.3: Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ ba vào 28/01/2021



Ghi chú: Trục dọc: số ca nhiễm mỗi ngày, Trục ngang: Số ngày cho đến khi khống chế được ổ dịch
Nguồn: Thông tấn xã Việt Nam

Hình 2.4: Số ca nhiễm trong đợt bùng phát thứ tư vào 27/4/2021

Bảng 2.1: Sơ lược về 4 đợt bùng phát dịch ở Việt Nam

Đợt	Bắt đầu- Kết thúc	Số Ca nhiễm		Tử vong	Mô tả
		Trong nước	Nhập cảnh		
1	23/1/2020–16/4/2020	106	309	0	Trường hợp đầu tiên xuất hiện tại TP.HCM là ca nhập cảnh từ Vũ Hán.
2	25/7/2020–1/12/2020	554	582	35	Diễn ra cao điểm nhất trong 36 ngày tại Đà Nẵng; Trường hợp điển hình là 1 bệnh nhân của Bệnh viện C Đà Nẵng.
3	28/1/2021–25/3/2021	910	391	0	Bùng phát tại Hải Dương từ một người xuất khẩu lao động bị phát hiện dương tính khi nhập cảnh vào Nhật Bản. Ổ dịch chủ yếu là ổ dịch ở Hải Dương (726 ca, chiếm gần 80% tổng số ca).
4	27/4/2021–	300.000+	1.100+	8.270+	Đợt bùng phát có thêm một chủng vi rút. Đang tiếp diễn

Nguồn: Bộ Y tế

Do đã thành công trong việc kiềm chế dịch bệnh trong giai đoạn đầu (đợt bùng phát thứ nhất), sau đợt Covid-19 đầu tiên, Chính phủ đã chỉ đạo đẩy mạnh du lịch trong nước và mở cửa du lịch quốc tế. Theo đó, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã triển khai chương trình kích cầu du lịch nội địa "Người Việt Nam đi du lịch Việt Nam" và đã có một số kết quả khả quan. Các doanh nghiệp du lịch Việt Nam cũng đã nhanh tay đưa ra những sản phẩm hấp dẫn với mức giá được cho là "thấp chưa từng có", cam kết đảm bảo chất lượng để thu hút khách nội địa. Việc hình thành liên kết giữa các hãng hàng không, hãng lữ hành, nhà hàng, khách sạn và các điểm đến đã tạo ra chương trình kích cầu nội địa với mức giảm giá sâu hơn và có nhiều điểm hấp dẫn du khách trong nước.

Về phía Hiệp hội Du lịch Việt Nam, ngay từ tháng 2/2020 đã triển khai chương trình kích

cầu và thông qua quy chế du lịch an toàn cho các doanh nghiệp, đơn vị du lịch. Tiếp đó, Hiệp hội Du lịch Việt Nam phát động chương trình kích cầu du lịch nội địa toàn quốc với chủ đề "Du lịch Việt Nam - Điểm đến sáng giá" gồm 2 giai đoạn (từ ngày 15/5/2020 đến ngày 15/7/2020 và từ ngày 15/7 đến hết năm 2020). Tuy nhiên, nó đã gây ra một đợt bùng phát ở Đà Nẵng, được ghi nhận ở trên là đợt bùng phát thứ hai tại Việt Nam, bắt đầu từ ngày 24 tháng 7 năm 2020, khi trường hợp đầu tiên được quan sát tại Bệnh viện C, thành phố Đà Nẵng. Khi ổ dịch được công bố đã được kiểm soát, vào ngày 7 tháng 9 năm 2020, tổng số người chết ở Đà Nẵng là 31 người, tương đương 91,2% (31/34) người chết ở Việt Nam tính đến thời điểm đó. 3 trường hợp còn lại ở tỉnh Quảng Nam, ngoài Đà Nẵng. Tỷ lệ tử vong ở Đà Nẵng là 7,5% (31/413), khá cao[1]. Tại Đà Nẵng, thời gian lây lan COVID 19 trong đợt bùng phát thứ 2 như sau:

- Ngày 25/7/2020, BYT công bố bệnh nhân thứ 416, được phát hiện tại Đà Nẵng nhưng không truy xuất được nguồn lây. Bệnh viện C Đà Nẵng đã được phong tỏa.
- Ngày 26/7/2020, BYT công bố bệnh nhân thứ 418. Các bệnh viện Đà Nẵng bị phong tỏa.
- Ngày 27/7/2020 xác nhận thêm 11 bệnh nhân tại Đà Nẵng. Thành phố Đà Nẵng bắt đầu giãn cách xã hội từ 0h ngày 28/7.
- Từ 31/7/2020, Việt Nam ghi nhận trường hợp tử vong đầu tiên và tiếp tục ghi nhận 31 trường hợp tại Đà Nẵng.
- Kể từ ngày 7//2020, khôi phục hoạt động của tàu bay, tàu hỏa, ô tô đi và đến Đà Nẵng.
- Từ ngày 11/9/2020, Đà Nẵng kết thúc giãn cách xã hội.
- Ngày 15/9/2020, chính thức nối lại các chuyến bay thương mại quốc tế.

Trong các đợt bùng phát tiếp theo, trung tâm dịch là Hải Dương và TP. Hồ Chí Minh. Số người chết tại Đà Nẵng, được thể hiện trong bảng dưới đây, là tương đối thấp trong nước, khi so với TP Hồ Chí Minh, nhưng vẫn đang tăng lên. Tính đến ngày 26/8/2021, tại Đà Nẵng có 55 trường hợp tử vong do COVID 19.

Bảng 2.2: Số ca tử vong do COVID-19 tại Đà Nẵng trong đợt bùng phát dịch thứ 4

Ngày thống kê	Ca tử vong	
	Đà Nẵng	Việt Nam
8/7/2021	1	-
18/7/2021	1	29
30/7/2021	3	159
3/8/2021	1	186
4/8/2021	1	256
5/8/2021	1	393
6/8/2021	1	296
10/8/2021	1	388
11/8/2021	1	342
12/8/2021	2	326
14/8/2021	3	349
23/8/2021	3	389

Nguồn: Bộ Y tế

[1] Tổng cục Thống kê Việt Nam

(2) Các biện pháp đối phó chính với COVID-19

Mặc dù có các biện pháp đối phó với đại dịch COVID-19 khác nhau, nhưng nhìn chung có thể được phân thành hai loại: các biện pháp đối phó với sự lây nhiễm và bệnh tật; và các biện pháp đối phó để giảm thiểu tác động kinh tế và xã hội của COVID-19. Trước đây, các biện pháp được thể hiện bằng việc kiểm soát và đóng cửa biên giới, sử dụng thiết bị bảo hộ cá nhân (PPE), phát hiện sớm và cách ly ca nhiễm, đồng thời nâng cao năng lực và khả năng y tế. Sau đó là trợ cấp cho lĩnh vực và người dân bị ảnh hưởng nhiều nhất, tạm hoãn thanh toán, giảm và miễn thuế và nâng cao năng lực để tái triển khai.

Một số biện pháp đối phó chính được thực hiện ở Việt Nam và Đà Nẵng được mô tả dưới đây, được phân loại thành hai loại đã đề cập ở trên.

(i) Các biện pháp đối phó chống lại sự lây lan của COVID-19:

Các hành động đầu tiên của Việt Nam đối với COVID-19 diễn ra nhanh chóng và triệt để. Ở cấp quốc gia, *"khi hai trường hợp COVID-19 đầu tiên được xác nhận ở Việt Nam vào nửa cuối tháng 1 năm 2020, Chính phủ bắt đầu thực hiện các biện pháp phòng ngừa, tăng cường sàng lọc đầu vào và kéo dài thời gian nghỉ Tết Nguyên đán cho các trường học. Đến ngày 13 tháng 2 năm 2020, số ca mắc đã tăng lên 16, với mức độ lây truyền cục bộ hạn chế được phát hiện tại một ngôi làng gần thủ đô Hà Nội. Vì điều này có khả năng gây ra sự lây lan thêm của vi rút, Việt Nam đã thực hiện một cuộc kiểm dịch nhắm mục tiêu, kéo dài ba tuần, trên toàn làng ảnh hưởng đến 11.000 người*"[2]

Ngoài ra, chính phủ còn thực hiện các biện pháp kiểm soát biên giới nghiêm ngặt. Vào tháng Hai, Việt Nam đã cấm nhập cảnh với những người nước ngoài đã ở lại Trung Quốc trong vòng 14 ngày qua. Vào tháng 3, Việt Nam đã kéo dài thời gian tạm ngừng nhập cảnh và mở rộng bao gồm Vương quốc Anh, Châu Âu và Hoa Kỳ, sau đó dần dần đến các quốc gia còn lại trên thế giới.

Từ cuối tháng 3, chính phủ đã thực thi các hạn chế đối với các hoạt động đối với tất cả người dân ở Việt Nam. Vào ngày 27 tháng 3 năm 2020, "về quyết liệt thực hiện đợt cao điểm phòng, chống dịch COVID-19, số 15/CT-TTg" đã được ban hành, trong đó xác định các hạn chế sau:

- Dừng các hoạt động hội họp, các sự kiện tập trung trên 20 người trong 1 phòng; không tụ tập từ 10 người trở lên ngoài phạm vi công sở, trường học, bệnh viện; yêu cầu thực hiện khoảng cách tối thiểu 2m giữa người với người tại các địa điểm công cộng.
- Dừng triệt để các nghi lễ tôn giáo, hoạt động có tập trung từ 20 người trở lên tại các cơ sở tôn giáo, tín ngưỡng, thờ tự; dừng tất cả các hoạt động văn hóa, thể thao, giải trí tại các địa điểm công cộng.
- Tạm đình chỉ hoạt động các cơ sở kinh doanh dịch vụ trên địa bàn, trừ các cơ sở kinh doanh các loại hàng hóa, dịch vụ thiết yếu. Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định cơ sở kinh doanh, dịch vụ cần đóng cửa.
- Hạn chế việc di chuyển của người dân, nhất là từ các tỉnh, thành phố có dịch đến các địa phương khác. Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo hạn chế các chuyến bay và các hoạt động vận chuyển hành khách từ Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến các nơi khác trên toàn quốc. Tạm dừng hoặc tổ chức lại hoạt động giao thông công cộng

[2] Kamal Malhotra, "Game-Changers in Viet nam's Successful COVID-19 Response", UN Chronicle, 30 Augusto 2020, Game-Changers in Viet Nam's Successful COVID-19 Response | United Nations

để hạn chế đi lại, tập trung đông người trừ các phương tiện vận chuyển hàng hóa.

Thời gian áp dụng chỉ thị này và thực hiện theo chỉ thị số 16 (đề cập dưới đây) tùy thuộc vào quyết định của từng Ủy ban nhân dân. Mỗi Ủy ban nhân dân ban hành tài liệu để quyết định thời gian áp dụng.

Vào ngày 31 tháng 3 năm 2020, chính phủ quốc gia đã ban hành "về thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch COVID-19, số 16/CT-TTg" để thực thi các hạn chế nghiêm ngặt hơn. Sự khác biệt so với chỉ thị 15 được thể hiện dưới đây.

Chỉ thị 16 được tóm tắt như sau:

1. Thực hiện cách ly toàn xã hội trong vòng 15 ngày kể từ 0 giờ ngày 01 tháng 4 năm 2020 trên phạm vi toàn quốc theo nguyên tắc gia đình cách ly với gia đình, thôn bản cách ly với thôn bản, xã cách ly với xã, huyện cách ly với huyện, tỉnh cách ly với tỉnh, phân xưởng, nhà máy sản xuất phải bảo đảm khoảng cách an toàn, đeo khẩu trang, thực hiện khử trùng, diệt khuẩn theo quy định.

2. Bộ Y tế, Bộ Công an, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh phải thần tốc, cương quyết, dồn mọi nguồn lực và bằng mọi giải pháp xử lý triệt để các "ổ dịch" tại Bệnh viện Bạch Mai (Hà Nội), Quán bar Buddha (thành phố Hồ Chí Minh

3. Các cơ quan, đơn vị nhà nước bố trí cho cán bộ, công chức, viên chức sử dụng công nghệ thông tin làm việc tại nhà; chỉ những trường hợp thật sự cần thiết như trực chiến đấu, trực cơ quan, cung ứng hàng hóa dịch vụ thiết yếu, xử lý tài liệu mật và các nhiệm vụ cần thiết khác theo yêu cầu mới đến làm việc tại công sở; tăng cường tổ chức họp trực tuyến. Người đứng đầu chịu trách nhiệm về việc cán bộ, nhân viên lây nhiễm dịch bệnh do không chấp hành nghiêm quy định phòng, chống dịch tại công sở.

4. Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố chỉ đạo cơ bản dừng hoạt động vận chuyển hành khách công cộng. Hạn chế tối đa việc di chuyển từ địa bàn, khu vực này sang địa bàn, khu vực khác; dừng việc di chuyển từ vùng có dịch đến các địa phương khác, trừ trường hợp đặc biệt vì lý do công vụ và các trường hợp cung cấp lương thực, thực phẩm, nhu yếu phẩm cần thiết, xe đưa đón công nhân, chuyên gia của các doanh nghiệp, chuyên chở nguyên vật liệu sản xuất.

5. Giao Bộ Y tế:

a) Chỉ đạo các bệnh viện thực hiện các quy trình và quản lý chặt chẽ, tránh lây nhiễm chéo trong bệnh viện; kiểm soát chặt chẽ, yêu cầu kê khai y tế bắt buộc đối với bệnh nhân, người nhà, người chăm sóc bệnh nhân; mỗi một bệnh nhân chỉ được một người chăm sóc; dừng việc thăm bệnh nhân tại các cơ sở y tế. Có quy định chặt chẽ về tiếp nhận bệnh nhân, không để một cá nhân lây nhiễm làm ảnh hưởng đến hoạt động của toàn bộ bệnh viện.

b) Đề xuất cụ thể cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong nước sản xuất trang thiết bị, dụng cụ y tế, đặc biệt là máy thở, máy theo dõi bệnh nhân, máy truyền dịch, máy lọc máu, báo cáo Phó Thủ tướng Chính phủ Trịnh Đình Dũng chỉ đạo.

c) Báo cáo Thủ tướng Chính phủ các phương án, kịch bản và khả năng ứng cứu đối với trường hợp khẩn cấp về dịch vào chiều ngày 31 tháng 3 năm 2020.

d) Tổ chức, sắp xếp việc tiếp tục khám chữa bệnh tại Bệnh viện Bạch Mai (Hà Nội), bảo đảm an toàn cho cán bộ, nhân viên y tế và nhân dân theo đề nghị của Ban Chỉ đạo và

Bộ Y tế.

đ) Xem xét, xử lý các kiến nghị của Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, hỗ trợ, tạo điều kiện cho Hà Nội kiểm soát dịch bệnh trên địa bàn.

6. Bộ Y tế tổng hợp và định kỳ công bố 2 lần/ngày kết quả xét nghiệm dương tính ở các địa phương, bảo đảm chính xác.

7. Tạm thời đóng cửa các cửa khẩu chính, cửa khẩu phụ dành cho người qua lại từ 00 giờ ngày 01 tháng 4 năm 2020 trên tuyến biên giới với Lào và Campuchia. Kiểm soát chặt chẽ việc nhập cảnh qua các cửa khẩu quốc tế trên các tuyến biên giới đường bộ; tất cả người nhập cảnh từ Lào, Campuchia đều phải cách ly tập trung 14 ngày.

8. Bộ Quốc phòng chỉ đạo tổ chức, sắp xếp, mở rộng các cơ sở cách ly tập trung, tách bạch các trường hợp mới cách ly và đang cách ly, không để lây chéo; tăng cường quản lý đường mòn, lối mở trên các tuyến biên giới.

9. Bộ Công an tăng cường chỉ đạo việc bảo đảm an ninh trật tự, phòng chống tội phạm, nhất là đối với vùng nông thôn.

10. Bộ Tài chính chỉ đạo Tổng cục Hải quan xử lý các vướng mắc trong xuất khẩu khẩu trang vải; yêu cầu các doanh nghiệp kinh doanh bảo hiểm không giới thiệu và triển khai gói bảo hiểm liên quan đến bảo hiểm đối với bệnh COVID-19.

11. Các Bộ, ngành, địa phương và các cơ quan báo chí tiếp tục đẩy mạnh thông tin, tuyên truyền ủng hộ chủ trương bảo vệ sức khỏe của nhân dân, chấn chỉnh một số báo rút tít gây hoang mang, hiểu nhầm. Người chịu trách nhiệm phòng, chống dịch không phát ngôn gây hoảng loạn trong nhân dân.

12. Bô Công Thương, Ủy ban nhân dân các địa phương chú ý bảo đảm hàng hóa, lương thực, thực phẩm thiết yếu cho nhân dân./.

Ngày 24/4/2020, Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Chỉ thị 19, số 19/CT-TTg, “về tiếp tục thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch COVID-19 trong tình hình mới”, tiếp tục chỉ đạo ỦBNDTp. Đà Nẵng thực hiện hạn chế này từ ngày 28/7/2020 đến hết đợt bùng phát thứ 2.

Bảng 2.3: So sánh các Chỉ thị ứng phó với COVID-19

STT	Hạng mục	Chỉ thị 15	Chỉ thị 16	Chỉ thị 16+ (mới, trong đợt bùng phát 4)	Chỉ thị 19
1	Tụ họp đông người	· Dừng việc tụ tập đông người trên 20 người / phòng; · Ngừng các hoạt động văn hóa, thể thao, vui chơi giải trí; · Không tụ tập 10 người trở lên ngoài văn phòng, bệnh viện và trường học	· Cách ly xã hội; Mọi người phải ở nhà, chỉ ra ngoài khi thật cần thiết; · Không tụ tập quá 2 người ở nơi công cộng, ngoài công sở, bệnh viện, trường học.	· Mọi người chỉ ra ngoài khi thực sự cần thiết; · Không tụ tập quá 3 người ở nơi công cộng, ngoài công sở, bệnh viện, trường học.	· Dừng các lễ hội, nghi lễ tôn giáo, các giải đấu thể thao và các cuộc tụ tập đông người; · Không tụ tập đông người ở những nơi công cộng, trừ công sở, bệnh viện, trường học.
2	Khoảng cách tiếp xúc gần	· 2m	· 2m	· 1.5m	· 1m
3	Doanh nghiệp và Doanh nghiệp	· Tạm đình chỉ hoạt động của các cơ sở kinh doanh, dịch vụ (ăn uống, nhà hàng, karaoke ...) · Hàng hóa, dịch vụ thiết yếu được phép mở.	· Tạm đình chỉ hoạt động của các cơ sở kinh doanh, dịch vụ (ăn uống, nhà hàng, karaoke ...) · Hàng hóa và dịch vụ thiết yếu được phép mở nhưng buộc phải áp dụng các biện pháp ngăn chặn cụ thể	· Dừng các dịch vụ kinh doanh không thiết yếu, dừng các chợ nhỏ lẻ, chợ tự phát; · Các hàng hóa, dịch vụ, nhà máy, xưởng thiết yếu được phép mở cửa nhưng buộc phải áp dụng các biện pháp ngăn chặn cụ thể	· Vẫn đóng cửa: khu vui chơi, giải trí, karaoke, massage, quán bar, vũ trường, cơ sở làm đẹp; · Được mở: nhà hàng, quán ăn, xổ số, khách sạn, bán buôn, bán lẻ, danh lam thắng cảnh, khu thể thao, tượng đài.
4	Giao thông	· Hạn chế di chuyển từ vùng có dịch sang vùng khác. · Hạn chế các chuyến bay từ Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến các địa phương khác.	· Dừng tất cả các phương tiện giao thông công cộng (taxi, xe đạp, xe buýt…) trừ những trường hợp cần thiết. · - Dừng mọi việc di chuyển từ vùng có dịch sang vùng khác, trừ trường hợp đặc biệt.	· Dừng tất cả các phương tiện giao thông công cộng. · Việc vận chuyển lương thực, thực phẩm, vật dụng cần thiết, công nhân, chuyên gia, nguyên vật liệu cho các khu công nghiệp vẫn bình thường nhưng phải áp dụng các biện pháp phòng ngừa cụ thể	· Giao thông công cộng được phép tiếp tục hoạt động.

Nguồn: Đoán Nghiên cứu JICA

Bắt đầu bùng phát đợt 4, từ 18h ngày 31/7/2021 đến khi có thông báo mới, Đà Nẵng thực hiện cách ly xã hội. Hầu hết mọi người được yêu cầu ở nhà ngoại trừ các trường hợp sau:

- Đi mua thức ăn và các vật dụng cần thiết trong cuộc sống;
- Cấp cứu, khám chữa bệnh, xét nghiệm SARS-CoV-2, tiêm phòng, mua thuốc và các trường hợp khẩn cấp khác như thiên tai, hỏa hoạn.
- Đi công tác / công vụ, làm việc tại các cơ quan, văn phòng nhà nước, báo chí.
- Đi làm việc tại các cơ sở kinh doanh, dịch vụ đã được cấp phép; các nhà máy, cơ sở sản xuất được phép hoạt động.
- Tham gia điều khiển phương tiện vận chuyển, giao nhận các mặt hàng thiết yếu, hàng phục vụ sản xuất, xuất nhập khẩu.

- Thực hiện nhiệm vụ vệ sinh môi trường đô thị, xử lý sự cố điện nước, hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin, phòng chống dịch bệnh theo quy định.

Thành phố Đà Nẵng tạm đình chỉ hoạt động tất cả các cơ sở kinh doanh, dịch vụ (kể cả hoạt động bao tiêu của các nhà hàng, cửa hàng, quán ăn, đồ uống). Chỉ những trường hợp sau mới được phép làm việc:

- Siêu thị, siêu thị mini, chợ dân sinh, cửa hàng tạp hóa bán các mặt hàng thiết yếu.
- Kho thuốc, trang thiết bị y tế, vật tư tiêu hao phục vụ công tác khám bệnh, chữa bệnh và phòng chống dịch bệnh; cơ sở khám bệnh, chữa bệnh.
- Cửa hàng xăng, trạm xăng dầu.
- Ngân hàng, cơ sở kinh doanh cung cấp dịch vụ liên quan trực tiếp đến hoạt động ngân hàng, hỗ trợ doanh nghiệp (như đăng ký, đăng ký giao dịch bảo đảm, bảo hiểm ...), bổ trợ tư pháp (như: công chứng, luật sư, đấu giá viên, thừa phát lại, trọng tài thương mại, tư vấn pháp luật, quản lý và thanh lý tài sản ...), ngân quỹ, chứng khoán.
- Khách sạn được sử dụng làm cơ sở cách ly y tế tập trung cho những người có nhu cầu.
- Dịch vụ bưu chính, viễn thông, thư tín, thông cáo báo chí.
- Hoạt động xuất nhập khẩu.
- Dịch vụ vận chuyển hàng thiết yếu, hàng phục vụ sản xuất và xuất nhập khẩu.
- Dịch vụ suất ăn công nghiệp.
- Các trường hợp đặc biệt khác do Chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định.

Ngoài ra, lĩnh vực sản xuất và xây dựng cũng bị ảnh hưởng. Chỉ thị này yêu cầu các nhà máy, xí nghiệp, cơ sở sản xuất phải có phương án, kịch bản phòng chống dịch theo quy định như cam kết đầy đủ các điều kiện an toàn phòng, chống dịch; tổ chức sản xuất với phương án giãn ca 50%, kíp sản xuất, bộ phận quản lý làm việc trực tiếp không quá 50% số người tại trụ sở. Chủ cơ sở sản xuất phải chủ động ngừng sản xuất khi không đủ điều kiện phòng, chống dịch theo quy định. Trường hợp để xảy ra dịch bệnh do thiếu trách nhiệm sẽ bị xử lý nghiêm minh trước pháp luật. Đối với công trình xây dựng phải dừng thi công tại tất cả các công trình xây dựng trên địa bàn thành phố (kể cả hoạt động xây dựng nhà ở). Các công trình trọng điểm, cấp bách của Thành phố chỉ được phép xây dựng khi được Ủy ban nhân dân Thành phố hoặc Ủy ban nhân dân các quận, huyện cho phép.

(ii) Hỗ trợ người dân và khu vực bị ảnh hưởng bởi COVID-19

Các hỗ trợ chính thức cho những người bị ảnh hưởng bởi COVID-19 được liệt kê trong bảng sau. Từ tình hình nhà nước có hỗ trợ người nghèo và người thất nghiệp (số 7, 10, 12 và 16), hỗ trợ nhu yếu phẩm và dịch vụ (bữa ăn, điện và nước sạch), có thể thấy tình hình kinh tế có vẻ trầm trọng, đặc biệt là đối với người nghèo. Vì vậy, đối với việc lập kế hoạch và thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng, nên xem xét và sử dụng nguồn lao động như một nguồn nhân lực lớn.

Bảng 2.4: Hỗ trợ người dân và lĩnh vực bị ảnh hưởng bởi COVID-19

STT.	Biện pháp khắc phục	Ngày hiệu lực	Tóm tắt	Nơi ra văn bản
1	Hỗ trợ tiền ăn 1 triệu đồng / người cho người lao động thực hiện "3 tại chỗ" (sản xuất tại chỗ - ăn tại chỗ - nghỉ tại chỗ)	24/08/2021	Chính phủ quyết định trả thêm tiền ăn ở trực tiếp cho công nhân, lao động ở lại nơi làm việc liên tục mà không về nhà trong thời gian có dịch	Tổng liên đoàn lao động Việt Nam
2	Thêm tiền hỗ trợ lực lượng y tế chống dịch tại 19 tỉnh, thành phố phía Nam	11/08/2021	Hỗ trợ tăng cường dinh dưỡng cho cán bộ y tế tuyến đầu phòng, chống COVID-19 tại 19 tỉnh, thành phố phía Nam đang thực hiện xã hội hóa theo Chỉ thị 16	
3	Đề xuất tạm dừng, giảm đóng BHXH đến tháng 6/2022 đối với các doanh nghiệp gặp khó khăn do Covid-19	Đang tiến hành dự thảo	Bộ LĐ-TB & XH hướng dẫn BHXH Việt Nam nghiên cứu, đề xuất chính sách tạm dừng, giảm đóng BHXH năm 2021 đối với các doanh nghiệp đến tháng 6/2022.	Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội
4	Giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp gặp khó khăn do Covid-19 tại TP.	16/08/2021	Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh vừa ban hành Kế hoạch 2724 / KH-UBND hỗ trợ các doanh nghiệp bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 trên địa bàn: (1) Giải pháp hỗ trợ tín dụng (2) Giải pháp hỗ trợ tổ chức sản xuất kinh doanh, tiết giảm chi phí, chăm lo đời sống người lao động (3) Giải pháp hỗ trợ mở rộng thị trường (4) Giải pháp hỗ trợ thông tin, đào tạo nguồn nhân lực	UBND TPHCM
5	Các đối tượng bổ sung được miễn đóng hội phí công đoàn	10/08/2021	Bổ sung đối tượng được miễn đóng đoàn phí công đoàn đối với đoàn viên tại đơn vị sự nghiệp, doanh nghiệp có mức lương thấp hơn mức lương tối thiểu vùng.	
6	Giảm hóa đơn tiền điện do giai đoạn 4 của Covid-19	06/08/2021	Bộ Công Thương có Công văn 4748 / BCT-ĐTĐL về việc hỗ trợ giảm giá điện, giảm hóa đơn tiền điện cho khách hàng sử dụng điện bị ảnh hưởng bởi Covid-19 đợt 4, bao gồm: + Các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đang thực hiện phân chia xã hội theo Chỉ thị 16 kể từ ngày 30/7/2021. + Các quận, huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đang thực hiện xã hội hóa trên toàn địa bàn theo Chỉ thị 16 kể từ ngày 30/7/2021.	Bộ CT
7	TP.HCM: Hơn 900 tỷ đồng hỗ trợ người nghèo, công nhân thất nghiệp	05/08/2021	Theo đó, gói hỗ trợ thứ hai sẽ được trao cho 3 nhóm, gồm: 344.000 lao động tự do, mỗi nhóm nhận 1,5 triệu đồng, với tổng kinh phí 501 tỷ đồng. Nhóm thứ hai là 90.500 hộ nghèo và cận nghèo được hỗ trợ mỗi hộ 1,5 triệu đồng, với tổng kinh phí 150 tỷ đồng. Nhóm thứ ba là 170.000 công nhân nghèo, khó khăn sống trong các nhà trọ, khu cách ly được hỗ trợ mỗi người 1,5 triệu đồng, tổng số tiền là 254 tỷ đồng.	UBND TPHCM
8	Công bố gói hỗ trợ viễn thông 10.000 tỷ đồng cho người dân, kéo dài 3 tháng	02/08/2021	Bộ Thông tin và Truyền thông vừa công bố gói hỗ trợ dịch vụ viễn thông lên tới gần 10.000 tỷ đồng từ 7 nhà cung cấp dịch vụ.	Bộ TTTT
9	Điều chỉnh, giảm giá nước sạch cho người dân bị ảnh hưởng bởi dịch COVID-19	30/07/2021	Yêu cầu Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương khẩn trương xem xét, giảm giá nước sạch cho sinh hoạt và sử dụng nước sạch để hỗ trợ đồng bào bị ảnh hưởng bởi dịch COVID-19.	Phó Thủ Tướng
10	07 thủ tục BHXH, lao động - tiền lương, việc làm hỗ trợ khó khăn do Covid-19	09/07/2021	07 thủ tục hành chính trong lĩnh vực bảo hiểm xã hội, việc làm, lao động - tiền lương, bao gồm: (1) Thủ tục hỗ trợ người lao động và người sử dụng lao động, tạm ngừng đóng góp vào quỹ hưu trí và tử tuất do đại dịch COVID-19 (2) Quy trình hỗ trợ người sử dụng lao động đào tạo, bồi dưỡng, nâng cao kỹ năng nghề để duy trì việc làm cho người lao động do đại dịch COVID-19;	Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội

STT.	Biện pháp khắc phục	Ngày hiệu lực	Tóm tắt	Nơi ra văn bản
			(3) Quy trình hỗ trợ nhân viên ngừng việc do đại dịch COVID-19; (4) Thủ tục hỗ trợ người lao động tạm hoãn thực hiện hợp đồng lao động, nghỉ không hưởng lương do đại dịch COVID-19; (5) Thủ tục hỗ trợ người lao động chấm dứt hợp đồng lao động, hợp đồng làm việc nhưng không đủ điều kiện hưởng trợ cấp thất nghiệp do đại dịch COVID-19; (6) Thủ tục hỗ trợ hộ kinh doanh gặp khó khăn do đại dịch COVID-19; (7) Thủ tục hỗ trợ người sử dụng lao động vay vốn trả lương ngừng việc, trả lương khôi phục sản xuất do đại dịch COVID-19.	
11	Hồ sơ, thủ tục cho doanh nghiệp vay vốn trả lương ngừng việc	07/07/2021	Ban hành quyết định hỗ trợ tổ chức vay vốn trả lương cho người lao động trong thời gian tạm dừng do COVID 19	Quyết định của TTCP
12	Hỗ trợ 1 triệu đồng cho người lao động nghỉ việc vì bị cách ly, phong tỏa	01/07/ 2021	Người bị cách ly y tế hoặc trong khu vực phong tỏa theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền từ 14 ngày trở lên trong thời gian từ ngày 01 tháng 5 năm 2021 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021; Người đang tham gia BHXH bắt buộc đến thời điểm ngay trước khi nghỉ việc được hỗ trợ một lần 1.000.000 đồng / người. Ngoài ra, người lao động vẫn được nhận trợ cấp thôi việc từ người sử dụng lao động.	Chính phủ
13	05 đối tượng được hỗ trợ tiền mặt do ảnh hưởng của bão Covid-19 tại TP.	25/06/2021	(1) Chính sách hỗ trợ người lao động tạm hoãn thực hiện hợp đồng lao động, nghỉ không hưởng lương (2) Chính sách hỗ trợ người lao động bị chấm dứt hợp đồng lao động nhưng không đủ điều kiện hưởng trợ cấp thất nghiệp (3) Chính sách hỗ trợ người lao động không có hợp đồng lao động (lao động tự do) bị mất việc làm do ảnh hưởng của dịch Covid-19 (4) Hỗ trợ hộ kinh doanh ngừng hoạt động (5) Hỗ trợ người kinh doanh tại các chợ truyền thống.	UBND TPHCM
14	Giảm 30 loại phí từ ngày 1/7, hỗ trợ khó khăn do dịch Covid-19	01/07/2021	Giảm 30 loại phí, lệ phí từ ngày 1/7 đến hết ngày 31/12/2021 nhằm tháo gỡ khó khăn cho nhiều đối tượng do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19	Bộ TC
15	Nhiều đối tượng hơn được hỗ trợ với chi phí thử nghiệm và cách ly Covid-19	07/05/ 2021	Chính phủ đồng ý, công dân Việt Nam từ nước láng giềng về nước bằng đường bộ khi thực hiện các biện pháp cách ly y tế tập trung theo yêu cầu phòng, chống dịch được ngân sách Nhà nước hỗ trợ chi phí cách ly y tế bao gồm: - Vận chuyển từ cơ sở, địa điểm phát hiện đến cơ sở cách ly y tế tập trung; - Kiểm tra sàng lọc SARS-CoV-2; - Một số quyền lợi khác tại cơ sở cách ly bắt buộc.	Chính phủ
16	Hỗ trợ nhân viên nghỉ không lương do COVID-19	04/11/ 2020	Người lao động làm việc theo chế độ hợp đồng lao động phải đồng ý tạm hoãn thực hiện hợp đồng lao động, nghỉ việc không hưởng lương từ 01 tháng trở lên do doanh nghiệp, cơ sở giáo dục tư thục, cơ sở giáo dục, cơ sở giáo dục thành lập. Giáo dục công lập tự đảm bảo kinh phí chi thường xuyên cho các trường mầm non, mẫu giáo, tiểu học, trung học cơ sở, trung học phổ thông gặp khó khăn do đại dịch COVID-19 không có nguồn thu hoặc không có nguồn trả lương thì được hỗ trợ theo mức. 1.800.000 đ / người / tháng. Thời gian hỗ trợ theo thời gian thực tế tạm hoãn thực hiện hợp đồng lao động, nghỉ không hưởng lương hàng tháng tùy theo tình hình thực tế của dịch kể từ ngày 01 tháng 4 năm 2020 và không quá 3 tháng..	Bộ LĐ, TB và XH

Nguồn: Đoán Nghiên cứu JICA

2.6.2 Các kế hoạch, tổ chức và luật có liên quan

(1) Các kế hoạch

Trong nghiên cứu này, chưa có kế hoạch nào liên quan đến ứng phó hoặc ngăn chặn đại dịch và dịch bệnh dài hạn của nhà nước Việt Nam được tìm thấy. Tuy nhiên, có thể thấy Việt Nam đã và đang thực hiện một kế hoạch dài hạn dựa trên kinh nghiệm của SARS.

Từ năm 2005 đến năm 2014, dự án "Kiểm soát và phòng ngừa cúm gia cầm và cúm ở người" được Ngân hàng Thế giới hỗ trợ thực hiện nhằm nâng cao năng lực giám sát, chẩn đoán, ứng phó dịch bệnh quốc gia và tăng cường cơ chế điều phối ngành dọc và ngành. Dự án đã góp phần xây dựng năng lực trung và dài hạn cho quốc gia bằng cách kết hợp việc tiếp tục ứng phó khẩn cấp với tăng cường rộng rãi hệ thống thú y và y tế công cộng, tăng cường khả năng sẵn sàng thông qua các bài tập mô phỏng, đảm bảo sự phối hợp giữa các ngành và nâng cao nhận thức.

Nguồn: Ngân hàng thế giới

Hình 2.5: Kiểm soát sự bùng phát và thể hiện sự chuẩn bị sẵn sàng

(2) Các tổ chức

Ngày 30/01/2020, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ra quyết định số 170 QĐ-TTg thành lập BAN CHỈ ĐẠO QUỐC GIA PHÒNG, CHỐNG BỆNH SARS COVY 2 (COVID 19) với các nhiệm vụ sau:

1. Thủ tướng Chính phủ

Theo quy định của Việt Nam, Thủ tướng Chính phủ chịu trách nhiệm về một số hoạt động trong nhiệm kỳ công tác của mình và đặc biệt là trong COVID 19 như sau:

- Chủ trì xây dựng chính sách và thực thi pháp luật;

- Chủ trì, chịu trách nhiệm về hoạt động của hệ thống hành chính nhà nước từ Trung ương đến địa phương;

- Thực hiện chế độ thông tin trước Nhân dân trên các phương tiện thông tin đại chúng về những vấn đề quan trọng thuộc thẩm quyền giải quyết của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ..

2. Ban Chỉ đạo Quốc gia giúp Thủ tướng Chính phủ:

- Chỉ đạo, điều hành, phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, các cơ quan liên quan và địa phương trong công tác phòng, chống bệnh viêm đường hô hấp cấp do vi rút mới, Virus Corona trên toàn quốc.

- Chỉ đạo sự phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ với các cơ quan Đảng, Mặt trận Tổ quốc và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để huy động các nguồn lực tham gia, hỗ trợ thực hiện các trường hợp khẩn cấp, các kế hoạch phòng chống dịch bệnh này của BYT.

2. Ban Chỉ đạo có trách nhiệm tổ chức thực hiện; đôn đốc các bộ, ngành, địa phương và các cơ quan liên quan thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

3. Hàng ngày báo cáo Thủ tướng Chính phủ và các cấp có thẩm quyền về tình hình dịch bệnh.

Mới đây, Ban Chỉ đạo đã ban hành Quyết định 2686 / QĐ-BCĐQG ngày 31/5/2021 quy định rõ nhiệm vụ của các bên khác:

Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương

a) Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố chịu trách nhiệm toàn diện về công tác phòng chống dịch trên địa bàn, thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả phương châm 4 tại chỗ, các chỉ thị về công tác phòng chống dịch Covid-19 của tỉnh từ Bộ Chính trị, Ban Bí thư, Ủy ban Trung ương, Thủ tướng Chính phủ, Ban Chỉ đạo Quốc gia phòng, chống COVID-19.

b) Chỉ đạo các cấp, các cơ quan chức năng theo dõi tình hình, chủ động cập nhật các thông tin cơ bản về dịch tễ theo quy định tại Mục II.1 làm cơ sở đánh giá nguy cơ, dự báo tình hình dịch của địa phương và cả nước.

c) Tổ chức thực hiện nghiêm túc các biện pháp phòng, chống dịch tương ứng với các cấp độ nguy cơ nêu trên. Căn cứ vào tình hình thực tế, các quy định của Quy chế này và các thông tin, dự báo liên quan để quyết định các biện pháp bổ sung hoặc cao hơn, mạnh mẽ hơn để khống chế dịch, thực hiện mục tiêu kép.

d) Trường hợp áp dụng các biện pháp ảnh hưởng đến giao thương hàng hóa, đi lại của nhân dân với các tỉnh lân cận thì phải chủ động thông báo cho Ủy ban nhân dân các tỉnh có liên quan để biết và phối hợp. Trường hợp áp dụng các biện pháp ở mức “Nguy cơ rất cao” trên toàn tỉnh phải báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các địa phương, bộ ngành liên quan phối hợp.

e) Có phương án bảo đảm đủ lương thực, thực phẩm, nhu yếu phẩm cho nhân dân trong khu vực phong tỏa, khu vực ở mức độ “Nguy cơ rất cao”.

2. Bộ Y Tế

a) Căn cứ vào tình hình dịch bệnh trên thế giới, trong nước và từng tỉnh, kịp thời đề xuất UBND tỉnh, Ban Chỉ đạo tỉnh chuẩn bị ứng phó hiệu quả.

b) Bám sát tình hình thực tế tại địa phương và trường hợp các tỉnh đề xuất áp dụng mức cao nhất trên phạm vi toàn tỉnh thì báo cáo, đề xuất Thủ tướng Chính phủ để có chỉ đạo phù hợp với các Bộ, ngành, địa phương có liên quan. Trường hợp xét thấy cần áp dụng mức “Rủi ro rất cao” trên địa bàn toàn tỉnh mà tỉnh chưa báo cáo, Bộ Y tế chủ động trao đổi với tỉnh để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

c) Chủ động báo cáo, đề xuất với Ban Chỉ đạo quốc gia về phòng, chống dịch bệnh 19,

Thủ tướng Chính phủ phương án áp dụng cấp độ "Nguy cơ cao" hoặc cấp độ "Nguy cơ rất cao" trên phạm vi toàn quốc.

d) Phối hợp, vận động các Bộ, ngành, cơ quan trung ương, thành viên Tổ công tác cập nhật, tích hợp, xác định mức độ rủi ro của từng địa phương, báo cáo về công tác phòng, chống dịch bệnh do vi khuẩn Covid-19 cho Ban Chỉ đạo quốc gia và Bộ Y tế. Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan liên quan để tổ chức triển khai các hoạt động và thu thập thông tin về công tác phòng, chống dịch Covid-19 kịp thời, hiệu quả.

e) Chủ trì, phối hợp với Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Thông tin và Truyền thông, các Bộ, ngành, cơ quan Trung ương chỉ đạo Đội Thông tin nhanh chóng ứng phó sự cố phòng, chống vi rút Covid-19 (thuộc Ban chỉ đạo). Hướng dẫn quốc gia về phòng, chống Covid-19) được xây dựng, quản lý và công bố trên địa chỉ antoancovid.vn.

e) Đôn đốc, kiểm tra, giám sát việc thực hiện quyết định này; đề nghị Ban Chỉ đạo quốc gia phòng, chống dịch bệnh 19, Thủ tướng Chính phủ khen thưởng các tổ chức, cá nhân thực hiện tốt và xử lý các tổ chức, cá nhân không nghiêm túc thực hiện; đề xuất sửa đổi, bổ sung Quy chế này cho phù hợp với tình hình.

3. Bộ Thông tin và Truyền thông

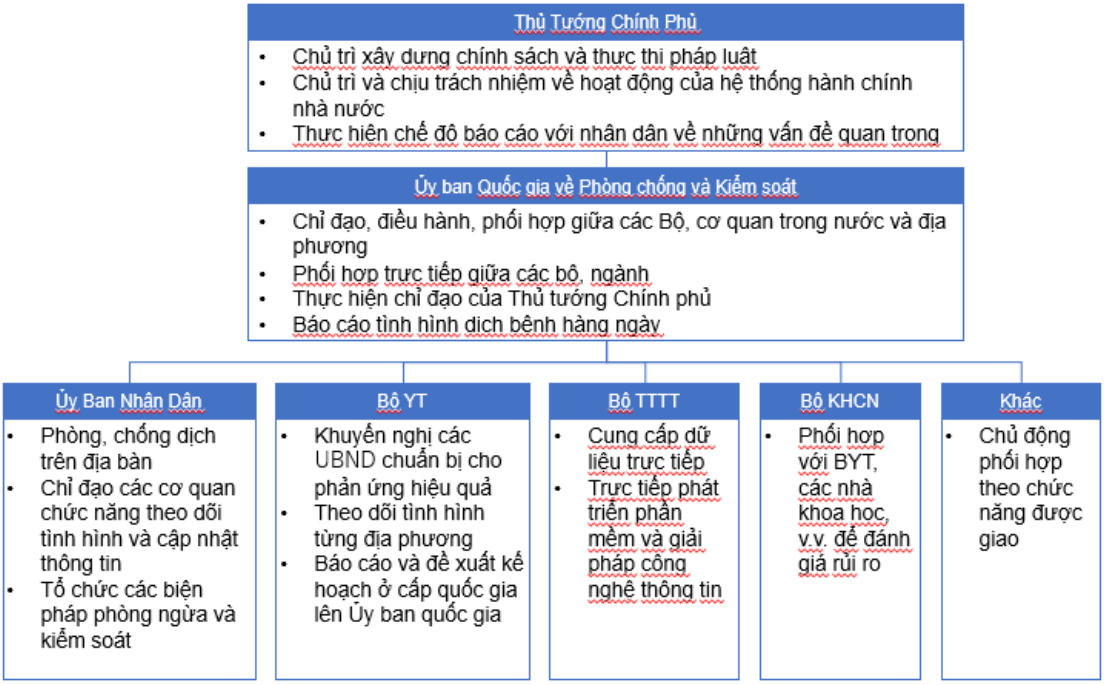
a) Chỉ đạo các đơn vị liên quan cung cấp kịp thời, thường xuyên số liệu tổng hợp về diễn biến di động, địa chỉ số, bản đồ số phục vụ công tác đánh giá nguy cơ dịch.

b) Chỉ đạo xây dựng, hoàn thiện các phần mềm, giải pháp công nghệ thông tin đáp ứng yêu cầu phòng, chống dịch như giải pháp giám sát, cách ly, khai báo sức khỏe, quản lý xét nghiệm ...

4. Bộ Khoa học và Công nghệ

Phối hợp với Bộ YT, Đại học Quốc gia Hà Nội và các đơn vị liên quan huy động các nhà khoa học, thành viên Dự án Hệ thống tri thức số Việt Nam và đội ngũ tình nguyện viên tham gia phối hợp với các địa phương triển khai đánh giá mức độ nguy cơ dịch bệnh..

5. Các Bộ, ngành, cơ quan, đơn vị liên quan theo chức năng, nhiệm vụ được giao chủ động phối hợp triển khai thực hiện có hiệu quả Quy chế này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.6: Cơ cấu tổ chức chống lại COVID-19

Mới đây, Chính phủ đã ban hành Quyết định 1438/QĐ-TTg ngày 25/8/2021 về việc kiện toàn Ban Chỉ đạo quốc gia phòng, chống dịch COVID-19. Theo Quyết định, đồng chí Phạm Minh Chính, Ủy viên Bộ Chính trị, Thủ tướng Chính phủ làm Trưởng Ban Chỉ đạo. Bộ Y tế là cơ quan thường trực chính của Ban Chỉ đạo. Đồng thời, thành lập 8 tiểu ban do các cơ quan hữu quan đứng đầu. Trách nhiệm của từng ủy ban như sau:

1. Ban chỉ đạo quốc gia

Ban Chỉ đạo quốc gia có trách nhiệm xây dựng kế hoạch, đề ra các nhiệm vụ, giải pháp chỉ đạo thực hiện quyết liệt, kịp thời, phù hợp và hiệu quả công tác phòng, chống dịch COVID-19 theo chỉ đạo và kết luận của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Ban Bí thư, Quốc hội và Chính phủ.

Đồng thời, sự lãnh đạo, chỉ đạo tập trung, thống nhất, xuyên suốt trong việc thực hiện các nhiệm vụ:

- Phòng, chống dịch bệnh, chăm sóc y tế; đảm bảo an sinh xã hội; đảm bảo trật tự an toàn xã hội; thực hiện thông tin liên lạc; đảm bảo hậu cần cho công tác phòng chống dịch; tổ chức sản xuất và lưu thông hàng hoá.

- Vận động, khuyến khích, kêu gọi mọi tầng lớp nhân dân, các đoàn thể, tổ chức xã hội, tổ chức tôn giáo, cộng đồng doanh nghiệp, doanh nhân ... phát huy tinh thần đại đoàn kết toàn dân tộc, tăng cường sự đồng thuận, ủng hộ của xã hội, tích cực tham gia và tự giác thực hiện phòng chống dịch.

- Phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ hoạt động giữa các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, các cơ quan của Đảng, Quốc hội, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, các tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức xã hội, đoàn thể, Đảng ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân cấp

tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc tổ chức thực hiện các kế hoạch, giải pháp nhiệm vụ phòng, chống dịch bệnh.

- Huy động, bố trí và sử dụng hợp pháp các nguồn lực trong và ngoài nước cho công tác phòng, chống dịch.

Ban Chỉ đạo quốc gia trực tiếp chỉ đạo Tổ công tác đặc biệt của Chính phủ thực hiện công tác phòng chống dịch tại các địa phương; kiểm tra, đôn đốc các ban, bộ, ngành, địa phương, tổ chức, cơ quan, đơn vị trong việc thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp phòng, chống dịch; huy động và hỗ trợ theo thẩm quyền các nguồn lực cho công tác phòng, chống dịch của địa phương khi cần thiết.

2. Tiểu ban Y tế (Trưởng ban: Bộ trưởng Bộ Y tế)

Nhiệm vụ của Tiểu ban Y tế là chỉ đạo, hướng dẫn và tổ chức thực hiện các hoạt động giám sát, xét nghiệm, cách ly, điều trị người nhiễm COVID-19, tiêm chủng ... và các biện pháp phòng chống dịch. COVID-19; đảm bảo mọi người dân được tiếp cận nhanh nhất với các dịch vụ y tế cần thiết; sẵn sàng nhân lực, phương tiện để kịp thời tiếp nhận, sơ cứu, cấp cứu và điều trị các trường hợp ốm đau; tham mưu việc vận động, hỗ trợ nâng cao năng lực y tế tại địa phương khi cần thiết; xây dựng các kịch bản, sẵn sàng ứng phó với các tình huống dịch bệnh.

3. Tiểu ban An ninh, trật tự xã hội (Trưởng ban: Bộ trưởng Bộ Công an)

Tiểu ban An ninh - Trật tự xã hội có nhiệm vụ chỉ đạo công tác bảo đảm an ninh, quốc phòng, trật tự, an toàn xã hội, phòng chống tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật khác; chỉ đạo và kiểm soát chặt chẽ việc thực hiện các biện pháp ngăn cách xã hội; truy tìm, cách ly, khoanh vùng và các giải pháp phòng, chống dịch bệnh; xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm pháp luật.

4. Tiểu ban An sinh xã hội (Trưởng ban: Bộ trưởng Bộ Quốc phòng)

Nhiệm vụ của Tiểu ban An sinh xã hội là chỉ đạo việc bảo đảm lương thực, thực phẩm và các nhu yếu phẩm cần thiết cho nhân dân ở những nơi xã hội hóa vùng xa được tăng cường; chăm lo đời sống nhân dân, tổ chức hỗ trợ các vùng, địa phương có dịch, chăm lo người có công, gia đình chính sách, hộ nghèo, phụ nữ, trẻ em, người già, người tàn tật, người yếu thế, người có hoàn cảnh khó khăn, người những người bị mất việc làm do dịch COVID-19 ...

5. Tiểu ban Tài chính - Hậu cần (Trưởng ban: Phó Thủ tướng Chính phủ)

Tiểu ban Tài chính - Hậu cần có nhiệm vụ chỉ đạo, hướng dẫn việc bảo đảm kinh phí, cấp phát và quản lý sử dụng kinh phí phòng, chống dịch; chỉ đạo, tổ chức thực hiện mua sắm vắc xin, vật tư, trang thiết bị, hóa chất, thuốc ... phục vụ công tác phòng, chống dịch bệnh; tổ chức triển khai kế hoạch mua sắm dự phòng để sẵn sàng hỗ trợ các địa phương trong trường hợp vượt quá khả năng ứng phó của địa phương; đề xuất xây dựng các chế độ, chính sách đối với lực lượng phòng chống dịch, nhất là lực lượng tuyến đầu.

6. Tiểu ban Sản xuất và lưu thông hàng hóa (Trưởng ban: Phó Thủ tướng Chính phủ)

Tiểu ban Sản xuất và Lưu thông hàng hóa có nhiệm vụ chỉ đạo công tác đảm bảo an toàn phòng, chống dịch trong hoạt động sản xuất kinh doanh; bảo đảm cung cấp đầy đủ, kịp thời lương thực, thực phẩm, nhu yếu phẩm cho các địa phương, nhất là các địa phương thực hiện xã hội hóa xa; đảm bảo hàng hóa lưu thông thông suốt, không để cản trở hoạt động cung ứng.

7. Tiểu ban Vận động xã hội hóa (Trưởng ban: Chủ tịch Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam)

8. Tiểu ban Tuyên truyền vận động xã hội hóa có trách nhiệm chỉ đạo việc tổ chức vận động, vận động

(3) Luật

Năm 2003, Việt Nam hứng chịu đại dịch SARS. Việt Nam báo cáo tổng cộng 63 trường hợp mắc SARS và 5 trường hợp tử vong trước ngày 8 tháng 4 năm 2003. Trong đợt dịch, nhiều cuộc điều tra đã được tiến hành cẩn thận và kỹ lưỡng, kiểm tra bệnh nhân, bao gồm cả gia đình, người tiếp xúc và nhân viên y tế của họ. Các báo cáo được tổng hợp để trình Chính phủ, Tổ công tác được thành lập do Giáo sư Nguyễn Văn Thường, Thứ trưởng Bộ Y tế lúc bấy giờ làm Tổ trưởng.

Cũng trong thời gian này, đã có sự phối hợp liên tục giữa Bộ Y tế, WHO và các cơ quan liên quan như Bộ Ngoại giao, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Quốc phòng và Tổ chức Hải quan nhằm tăng cường hiểu biết cho cộng đồng về dịch bệnh cũng như những cách phòng bệnh nhằm kiểm soát dịch bệnh và hạn chế lây truyền.

Sau thời gian điều trị, đại dịch SARS ở Việt Nam được kiểm soát vào ngày 28 tháng 4 năm 2003, Việt Nam trở thành quốc gia đầu tiên được WHO công nhận là quốc gia khống chế được đại dịch SARS.

Dựa trên bài học kinh nghiệm trong công tác phòng chống dịch SARS, năm 2007, Chính phủ Việt Nam đã ban hành Luật Phòng chống bệnh truyền nhiễm (số 03/2007 / QH12, Hà Nội, ngày 21/11/2007). Một số điểm chính được áp dụng trong thời COVID-19 được hiển thị như sau:

I. NGUYÊN TẮC PHÒNG NGỪA VÀ BỆNH TRUYỀN NHIỄM

Theo Điều 4 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm, các nguyên tắc phòng, chống bệnh truyền nhiễm bao gồm:

1. Phòng bệnh là chính, trong đó thông tin, giáo dục, truyền thông và giám sát bệnh truyền nhiễm là biện pháp then chốt. Kết hợp các biện pháp chuyên môn, kỹ thuật y tế với các biện pháp xã hội, hành chính trong phòng, chống bệnh truyền nhiễm.

2. Thực hiện công tác phối hợp liên ngành và huy động xã hội hóa trong công tác phòng, chống bệnh truyền nhiễm; lồng ghép các hoạt động phòng, chống bệnh truyền nhiễm vào các chương trình phát triển kinh tế - xã hội.

3. Thông tin công khai, chính xác, kịp thời về dịch.

4. Chủ động, tích cực, kịp thời, triệt để trong công tác phòng, chống dịch.

II. TRÁCH NHIỆM CỦA TỔ CHỨC, CÁ NHÂN TRONG PHÒNG CHỐNG BỆNH TRUYỀN NHIỄM

Cơ sở khám bệnh, chữa bệnh

Theo quy định tại Điều 32 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm, cơ sở khám bệnh, chữa bệnh trong phòng chống bệnh truyền nhiễm có các trách nhiệm sau đây:

1. Thực hiện các biện pháp cách ly phù hợp theo từng nhóm bệnh; Chăm sóc toàn diện người mắc bệnh truyền nhiễm. Trường hợp người bệnh không chấp hành yêu cầu cách ly của cơ sở khám bệnh, chữa bệnh thì bị áp dụng biện pháp cưỡng chế cách ly theo quy

định của Chính phủ.

2. Tổ chức thực hiện các biện pháp tiêu độc, khử trùng môi trường và xử lý chất thải tại các cơ sở khám bệnh, chữa bệnh.

3. Bảo đảm trang phục bảo hộ lao động và các điều kiện vệ sinh cá nhân cho bác sĩ, nhân viên y tế, người bệnh và người nhà của họ.

4. Theo dõi sức khoẻ của bác sĩ, nhân viên y tế trực tiếp chăm sóc và điều trị cho nhân dân.

5. Thông báo những thông tin liên quan đến người mắc bệnh truyền nhiễm cho cơ quan y tế dự phòng cùng cấp.

Bác sĩ và nhân viên y tế

Theo quy định tại Điều 33 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm thì thầy thuốc, nhân viên y tế trong công tác phòng chống lây truyền bệnh truyền nhiễm tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh có trách nhiệm sau đây:

1. Thực hiện các biện pháp ngăn chặn sự lây lan của các bệnh truyền nhiễm.

2. Tư vấn các biện pháp phòng, chống bệnh truyền nhiễm cho người bệnh và người nhà người bệnh.

3. Giữ bí mật thông tin liên quan đến bệnh nhân.

Bệnh nhân và người nhà

Theo quy định tại Điều 34 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm, bệnh nhân và người nhà bệnh nhân trong việc phòng chống bệnh truyền nhiễm tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh có trách nhiệm sau đây:

1. Bệnh nhân có trách nhiệm:

a) Khai báo trung thực diễn biến của bệnh;

b) Tuân thủ chỉ định, hướng dẫn của bác sĩ, nhân viên y tế và nội quy, quy chế của cơ sở khám bệnh, chữa bệnh;

c) Người mắc bệnh truyền nhiễm nhóm A ngay sau khi ra viện phải đăng ký theo dõi sức khỏe với y tế xã, phường, thị trấn nơi cư trú.

2. Người nhà bệnh nhân có trách nhiệm thực hiện đúng chỉ định, hướng dẫn của bác sĩ, nhân viên y tế và nội quy, quy chế của cơ sở khám bệnh, chữa bệnh.

III. KHAI BÁO, BÁO CÁO

Theo quy định tại Điều 47 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm, việc khai báo, báo cáo dịch bệnh như sau:

1. Khi có dịch, người nhiễm dịch, người phát hiện có dịch, nghi ngờ có dịch phải báo cho cơ quan y tế nơi gần nhất trong thời hạn 24 giờ, kể từ ngày phát hiện dịch. .

2. Khi phát hiện có dịch hoặc nhận được công bố dịch, cơ quan y tế phải báo cáo Ủy ban nhân dân nơi có dịch và cơ sở y tế dự phòng để khẩn trương tổ chức thực hiện các biện pháp chống dịch.

3. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định cụ thể về chế độ công bố, báo cáo dịch.

IV. TỔ CHỨC CÁCH LY Y TẾ

Tại Điều 49 Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm quy định việc tổ chức cách ly y tế như sau:

1. Người mắc bệnh dịch, người nghi mắc bệnh dịch, người mang mầm bệnh dịch, người tiếp xúc với tác nhân gây bệnh nhóm A và một số bệnh nhóm B theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế phải cách ly.

2. Hình thức cách ly bao gồm cách ly tại gia đình, tại cơ sở khám bệnh, chữa bệnh hoặc tại các cơ sở, địa điểm khác.

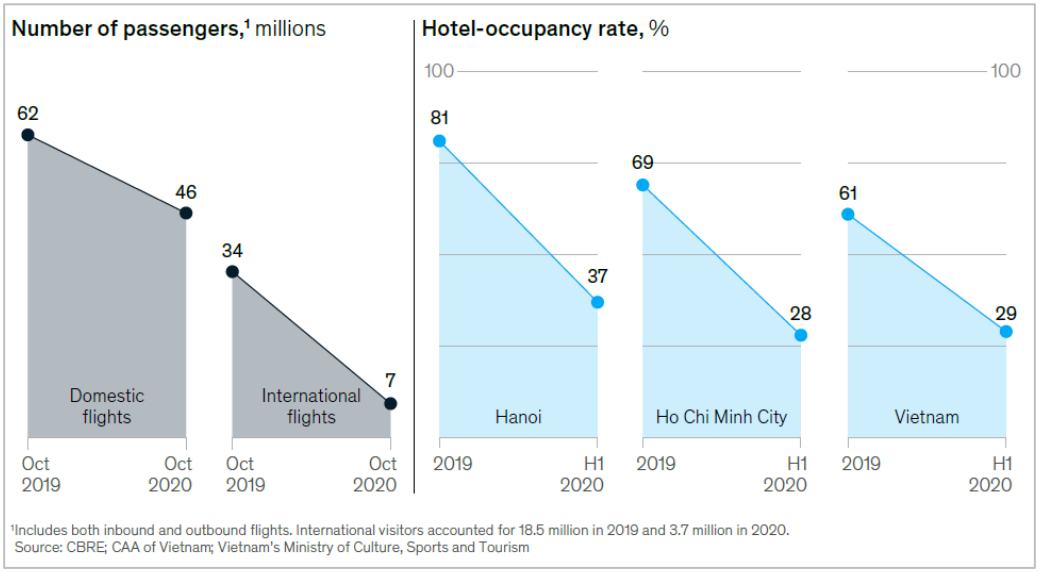
3. Các cơ sở y tế trong vùng có dịch có trách nhiệm tổ chức cách ly.

2.6.3 Các vấn đề

(1) Ảnh hưởng tới du lịch

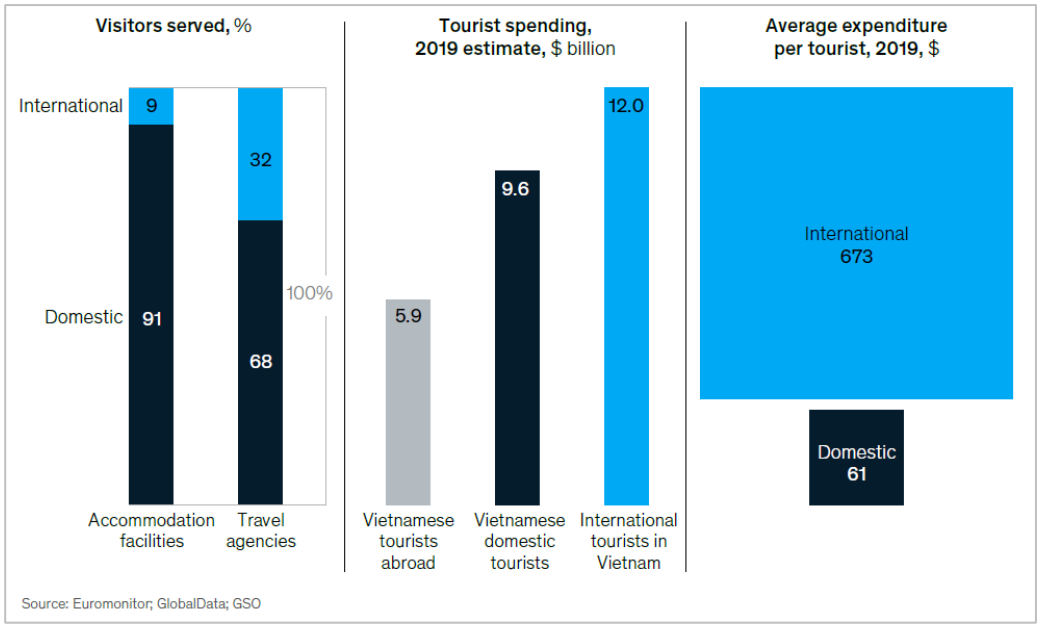
COVID-19 đã tác động đặc biệt mạnh mẽ đến du lịch vì kiểm soát biên giới, kiểm dịch và hạn chế du lịch. Trong trường hợp của Việt Nam, số lượng hành khách trên các chuyến bay nội địa giảm từ 62 triệu (tháng 10 năm 2019) xuống 46 triệu (tháng 10 năm 2020) và trên các chuyến bay quốc tế từ 34 triệu xuống 7 triệu. Tỷ lệ lấp đầy khách sạn giảm từ 61% xuống 29% vào năm 2020.

Ở Việt Nam, du lịch quốc tế có tầm quan trọng hơn du lịch nội địa. Mặc dù phần lớn lượng khách là khách nội địa, nhưng khách du lịch quốc tế có tổng chi tiêu lớn hơn do chi tiêu cho mỗi khách du lịch lớn hơn 11 lần so với khách du lịch nội địa.



Nguồn: McKinsey & Company

Hình 2.7: Ảnh hưởng của COVID-19 tới du lịch Việt Nam



Nguồn: McKinsey & Company

Hình 2.8: Du lịch quốc tế và nội địa ở Việt Nam

Trong trường hợp của Đà Nẵng, nền kinh tế phụ thuộc rất nhiều vào lĩnh vực du lịch. Ngành dịch vụ chiếm 64,35% GDP (2019)[3], và các ngành khác như xây dựng và nông nghiệp cũng được hưởng lợi từ du lịch. Hơn nữa, việc quảng bá du lịch trong nước sau thành công trong việc xử lý COVID-19 đợt dịch đầu tiên đã gây ra đợt bùng phát thứ hai ở Đà Nẵng với 31 người chết, cho thấy khó mở cửa du lịch ngay cả với thị trường nội địa.

Tính đến tháng 1/2020, hoạt động du lịch tiếp tục khởi sắc với tổng lượng khách, du lịch Đà Nẵng tăng 16,6% so với cùng kỳ năm 2019. Tuy nhiên, từ tháng 2/2020, trong bối cảnh diễn biến phức tạp của dịch COVID -19, ngành du lịch thành phố Đà Nẵng có lượng khách giảm mạnh và nhiều thị trường trọng điểm, ảnh hưởng trực tiếp đến các chỉ số tăng trưởng của du lịch. Đến tháng 2/2020, tổng lượt khách tham quan và du lịch đến Đà Nẵng giảm 46,6%, tổng doanh thu du lịch giảm 38,4%, thì đến tháng 5 năm 2020, con số này giảm tiếp, lần lượt là 79,9% và 88,4%.

Tính đến thời điểm cơ bản khống chế được dịch (đợt bùng phát đầu tiên ở Việt Nam) từ tháng 5 đến tháng 7/2020, lượng khách du lịch nội địa trong tháng 7 đã tăng 4,5 lần so với tháng 5 (từ hơn 150 nghìn lượt lên hơn 680 nghìn lượt), tinh theo lượt.

Tuy nhiên, đến cuối tháng 7/2020, dịch bệnh lại bùng phát, trực tiếp tại TP Đà Nẵng, thành phố buộc phải thực hiện các biện pháp giãn cách xã hội, tạm dừng đón khách du lịch. Hơn nữa, từ tháng 4/2020 đến nay, không có khách quốc tế qua đường hàng không, đường biển đến Đà Nẵng.

Qua thống kê sơ bộ, từ tháng 1/2020 đến tháng 8/2020, ước tính tổng thiệt hại của các doanh nghiệp du lịch tại Đà Nẵng (lữ hành, cơ sở lưu trú du lịch, khu, điểm du lịch) là hơn 4.900 tỷ đồng (tương đương 216 triệu USD).

Dự kiến cả năm 2020, doanh thu của các doanh nghiệp du lịch sẽ giảm 80% so với năm 2019. Số lao động du lịch phải tạm ngừng việc, nghỉ việc đến tháng 8/2020 ước tính khoảng 31.874 người/50.963 người, chiếm 62,5% tổng số lao động du lịch của thành phố (không kể nhân viên nhà hàng, giáo viên và cán bộ quản lý nhà nước về du lịch)[4].

(2) Tình trạng y tế từ trước

Từ ngày 24 tháng 7 năm 2020 (Bắt đầu bùng phát ổ dịch thứ 2 ở Việt Nam) đến tháng 1 năm 2021, Đà Nẵng ghi nhận tỷ lệ tử vong cao nhất Việt Nam. Một trong những nguyên nhân là do bệnh nhân Đà Nẵng mắc bệnh cơ địa nặng, bệnh kéo dài[5].

[3] Trung tâm xúc tiến đầu tư thành phố Đà Nẵng

[4] Nguồn: UBND TP Đà Nẵng

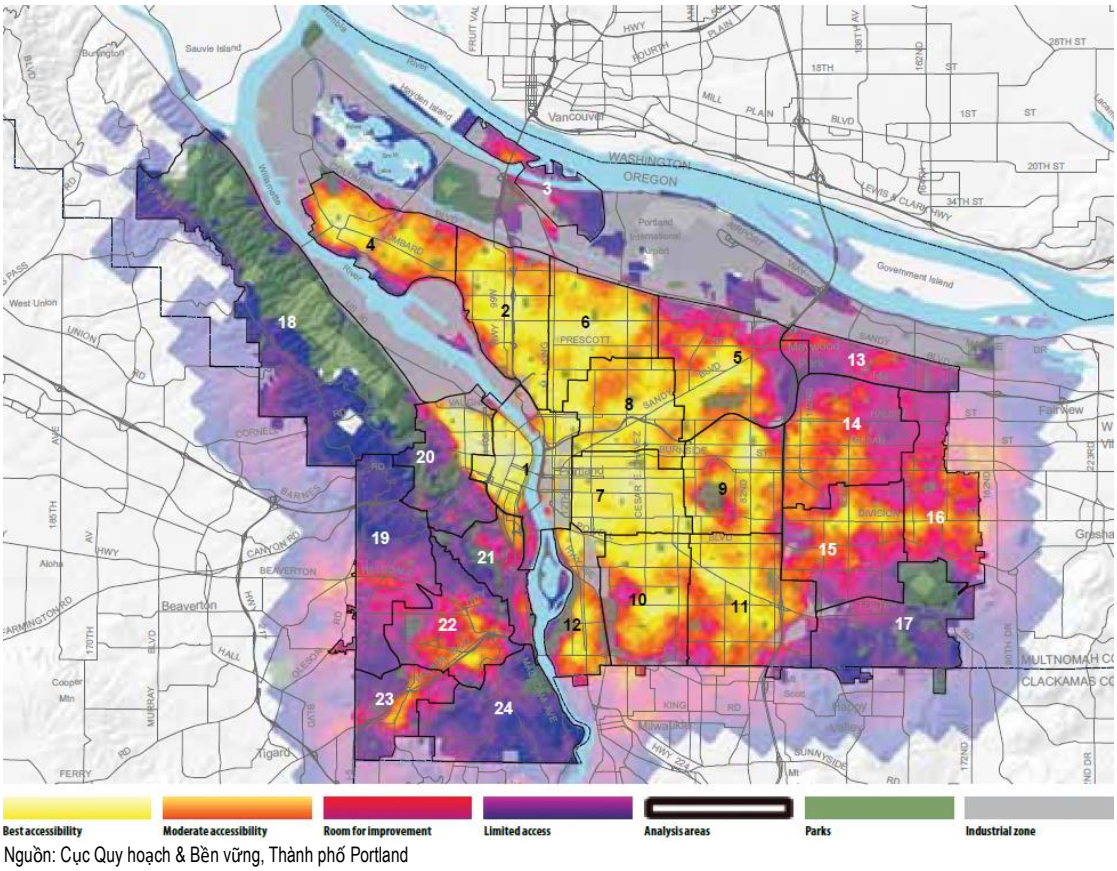
[5] Nguồn: Cong an. com

2.6.4 Các sáng kiến cho trạng thái "Bình thường Mới" trong/ hậu COVID-19

(1) Các sáng kiến quốc tế cho đô thị trong/ hậu COVID-19

Thành phố 15 phút là một khái niệm về đô thị trong đó hầu hết các nhu cầu của con người trong cuộc sống hàng ngày đều nằm trong khoảng cách đi bộ 15 phút. Khái niệm này đã tồn tại trước đại dịch COVID-19 và đã được chú ý vì tính bền vững của môi trường sống trong khu vực lân cận trong tình hình đại dịch mà bạn phải sống trong và xung quanh nhà của bạn. Các khái niệm tương tự đã được áp dụng ở các thành phố lớn (Melbourne, Paris, v.v.) trên khắp thế giới.

Khái niệm này có nguồn gốc từ Portland, Oregon. Thành phố Portland đã thông qua Kế hoạch Portland vào năm 2012. Kế hoạch này bao gồm khái niệm "khu phố 20 phút". Hình 2.9 cho thấy phân tích bản đồ làm nổi bật các khu vực mà họ có thể tiếp cận các dịch vụ và tiện nghi thương mại trong năm 2010. Nó có tính đến các yếu tố ảnh hưởng đến việc tiếp cận của người đi bộ, chẳng hạn như địa hình, vỉa hè và kết nối đường phố. Kế hoạch này đặt ra mục tiêu 90% cư dân Portland có thể dễ dàng đi bộ hoặc đạp xe để đáp ứng mọi nhu cầu hàng ngày trong vòng 20 phút quanh nhà của họ vào năm 2030.



Nguồn: Cục Quy hoạch & Bền vững, Thành phố Portland

Hình 2.9: Phân tích ý tưởng vùng lân cận trong 20 phút ở Portland

Nguồn: Thành phố Melbourne

Hình 2.10: Ý tưởng về Khu dân cư 20 phút ở Melbourne

Là một phần trong lộ trình hướng tới thành phố 15 phút ở Paris, 650 km đường xe đạp, "đường vòng hào quang", đã được chuẩn bị sẵn sàng từ Louvre đến Place de la Bastille tại đợt phong tỏa đầu tiên vào tháng 5 năm 2020. Những nỗ lực này đang diễn ra và sớm nhất là Năm 2022, ô tô, dự tính là, sẽ không thể đi qua khắp các quận 1 đến quận 4, chiếm khoảng 7% diện tích thành phố.

Nguồn: Paris en Commun

Hình 2.11: Hình ảnh đường phố ở thành phố 15 phút ở Paris

Nguồn: The Paris en Selle association

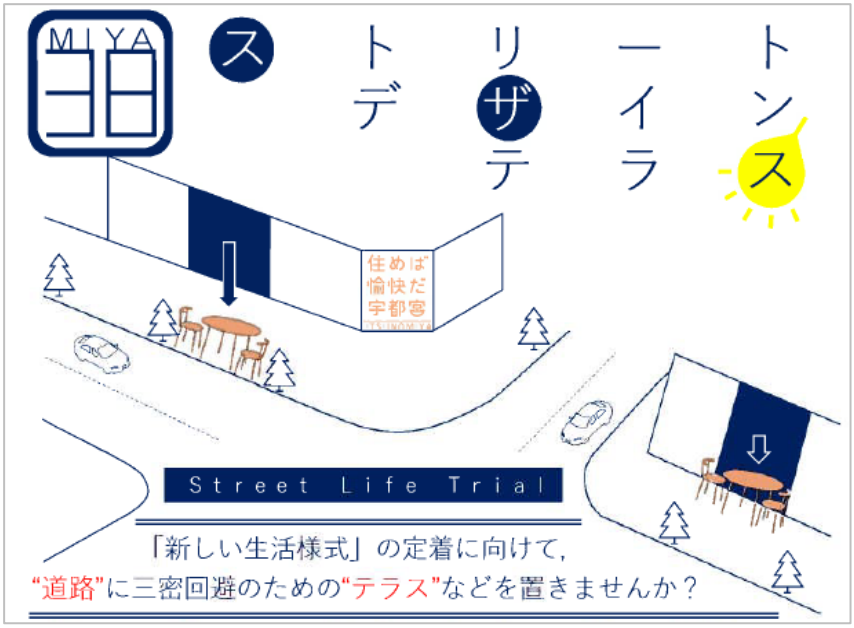
Hình 2.12: "Đường xe đạp Corona" trên Đại lộ Leclerc ở Paris

(2) Bãi bỏ quy định về tiêu chuẩn cho phép đối với việc chiếm dụng đường bộ ở Nhật Bản

Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản bắt đầu bãi bỏ quy định về tiêu chí cấp phép cho việc chiếm dụng đường bộ từ ngày 5 tháng 6 năm 2020, với mục đích hỗ trợ các nhà hàng bị ảnh hưởng bởi COVID-19, tránh "Ba C" (Closed spaces - Không gian kín, Crowded places with people - Nơi đông người, Close-contact setting - Tiếp xúc gần chặt chẽ" và thúc đẩy một" lối sống mới ". So với các nước khác, việc mở quán cà phê vỉa hè và chợ trên đường là rất khó, vì ở Nhật Bản phải trả phí chiếm dụng lòng đường. Mặt khác, việc bãi bỏ quy định này đã tạo điều kiện cho các nhà hàng dọc đường có thể đặt chỗ ngồi ngoài vỉa hè mà không phải trả phí chiếm dụng với điều kiện phải hợp tác làm sạch khu vực xung quanh. Nhiều thành phố đang sử dụng hệ thống nới lỏng này để thực hiện các dự án sử dụng đường.

Một trong những dự án, MIYA Thiết kế vỉa hè đường phố (Thành phố Utsunomiya City), đang xúc tiến việc lắp đặt ghế ngồi ngoài vỉa hè trong các nhà hàng trên chín con đường lớn. Trong dự án, các hạn chế sử dụng đường được quảng bá với các hình minh họa như trong Hình 2.53 để bạn hiểu rõ hơn, và các nhãn dán cho biết phạm vi sử dụng được gắn vào các cửa hàng được phép, để việc sử dụng đường hiện có không bị ảnh hưởng.

Ngoài ra, thành phố đặt mục tiêu sử dụng lâu dài các khoảng sân dọc theo con đường bằng cách tiếp tục thực hiện dự án bằng cách sử dụng hệ thống khác hiện có ngay cả sau khi thời gian bãi bỏ quy định kết thúc (dự kiến vào ngày 30/9/2021).



Nguồn: Thành phố Utsunomiya

Hình 2.13: Quảng cáo cho Thử nghiệm Cuộc sống Đường phố

Nguồn: Thành phố Utsunomiya

Hình 2.14: MIYA Thiết kế vỉa hè đường phố

(3) Các giải pháp ở Đà Nẵng và Việt Nam

- **Giáo dục trực tuyến**

Ở Việt Nam: Trước diễn biến phức tạp của dịch bệnh Covid-19, giữa năm 2020, Bộ Giáo dục và Đào tạo (Bộ GTĐT) đã có văn bản hướng dẫn tất cả các tình huống cho năm học 2020-2021. Bộ yêu cầu các trường đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, dạy học trực tuyến ứng phó với tình hình dịch bệnh để đảm bảo an toàn sức khỏe cho giáo viên và học sinh.

Đến thời điểm đó, học sinh Việt Nam bắt đầu học trực tuyến ở một số Tỉnh và địa phương do bị lây nhiễm COVID 19. Việc dạy học trực tuyến được áp dụng tại Việt Nam, bắt đầu là một giải pháp tạm thời, nhưng với những ưu điểm vượt trội đã được nghiên cứu và đánh giá, Bộ GDĐT tính toán để biến đó thành giải pháp lâu dài vừa bổ trợ vừa hợp túi tiền.

Trong những trường hợp cụ thể, phương án dạy học trực tiếp có thể được thay thế trực tiếp.

Như vậy, ngày 24/8/2021, Bộ trưởng Bộ Giáo dục và Đào tạo, ông Nguyễn Kim Sơn đã ký ban hành Chỉ thị 800/CT-BGDĐT về việc triển khai nhiệm vụ năm học 2021-2022 ứng phó với dịch Covid-19, tiếp tục đổi mới và kiên trì mục tiêu giữ vững chất lượng giáo dục và đào tạo. Theo nội dung của Chỉ thị trên, Việt Nam sẽ thực hiện một kế hoạch năm học linh hoạt, phù hợp với tình hình dịch bệnh.

Năm học 2021-2022, toàn ngành giáo dục tiếp tục thực hiện nhiệm vụ kép, đồng thời tích cực triển khai các giải pháp phòng, chống dịch bệnh Covid-19 đang diễn biến phức tạp, đảm bảo an toàn trường học; đồng thời nỗ lực khắc phục khó khăn để hoàn thành tốt nhiệm vụ năm học, đáp ứng yêu cầu đổi mới và đảm bảo chất lượng giáo dục đào tạo.

Thực hiện chỉ thị, nhiệm vụ quan trọng hàng đầu là chủ động xây dựng và triển khai kế hoạch năm học linh hoạt, phù hợp với tình hình dịch bệnh của địa phương, triển khai có hiệu quả các biện pháp phòng chống dịch. Theo đó, phối hợp với ngành y tế, ngành giáo dục cần chủ động xây dựng các kịch bản, giải pháp ứng phó với dự báo dịch Covid-19 còn kéo dài và phức tạp.

Đồng thời, hoạt động khai mạc được tổ chức linh hoạt theo hình thức trực tiếp hoặc trực tuyến tùy theo tình hình dịch bệnh của địa phương. Tổ chức dạy học được yêu cầu "tận dụng tối đa thời gian dạy trực diện khi dịch trong tầm kiểm soát". Trường hợp dịch bệnh diễn biến phức tạp, không thể tổ chức dạy trực diện thì tổ chức dạy trực tuyến để hoàn thành kế hoạch năm học và đảm bảo chất lượng giáo dục.

Chỉ thị yêu cầu chú trọng đào tạo, bồi dưỡng giáo viên các kỹ năng cần thiết để thực hiện dạy học trực tuyến và đào tạo từ xa. Đồng thời xây dựng nền tảng dạy và học trực tuyến dùng chung, hệ thống bài giảng chuẩn hóa, kho tư liệu điện tử dùng chung theo hướng tạo môi trường tương tác, tăng khả năng thích ứng và trải nghiệm cho người học, nâng cao năng lực tự học cho học sinh, sinh viên[6].

Tại Đà Nẵng: Đến tháng 9/2020, mặc dù dịch COVID-19 cơ bản được khống chế tại Đà Nẵng nhưng để đảm bảo an toàn phòng chống dịch, ngành giáo dục thành phố vẫn quyết định tổ chức dạy học trực tuyến cho học sinh trong năm.

Rút kinh nghiệm trong đợt dạy học trực tuyến do ảnh hưởng của đợt dịch đợt 1 tại các địa phương khác và đợt giữa năm học tại Đà Nẵng, năm học 2020 - 2021, Sở GDĐT thành phố Đà Nẵng đã chỉ đạo các trường triển khai 3 hình thức dạy học trực tuyến để các trường trên địa bàn huyện linh hoạt lựa chọn cho phù hợp với tình hình của trường mình. Hình thức tương tác đầu tiên giữa giáo viên và học sinh thông qua phần mềm Zoom, phần mềm hỗ trợ trực tuyến. Hình thức thứ hai là quay video, clip bài giảng để tự học ở nhà. Cách cuối cùng, để hỗ trợ những học sinh không sử dụng được công nghệ trực tuyến, do điều kiện của mình, đó là giáo viên phải photo bài giảng và có hướng dẫn cụ thể để phụ huynh hỗ trợ con.

Về giáo dục trực tuyến, thực tế Đà Nẵng còn một số khó khăn. Một số gia đình thiếu thiết bị và cơ sở hạ tầng CNTT như kết nối với Internet. Ngoài ra, thiếu giáo án và sách vở vì thiếu kinh nghiệm. Ngoài ra, do thời gian cách ly kéo dài nên người dân không thể ra ngoài mua sách và trạm xá.

[6] Source: MOET

- **Chính quyền điện tử**

Việt Nam: Thông qua Thông báo số 339/TB-VPCP do Văn phòng Chính phủ ban hành ngày 26/8/2020, Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các bộ, ngành, địa phương khẩn trương cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4, tối thiểu đạt mục tiêu 30% vào năm 2020, và Năm 2021, hầu hết các dịch vụ công được cung cấp trực tuyến ở mức độ 4. Định nghĩa mức độ như sau:

- Dịch vụ công trực tuyến mức độ 1 là dịch vụ bảo đảm cung cấp đầy đủ thông tin về: trình tự thực hiện; cách thực hiện; thành phần, số lượng hồ sơ; thời hạn giải quyết; chủ thể thực hiện thủ tục hành chính; cơ quan giải quyết thủ tục hành chính; và phí và lệ phí dịch vụ.

- Dịch vụ công trực tuyến mức độ 2 là dịch vụ công trực tuyến mức độ 1 và bổ sung cho phép người sử dụng tải các mẫu văn bản, tờ khai để hoàn thiện hồ sơ theo yêu cầu. Hồ sơ hoàn chỉnh được gửi trực tiếp hoặc qua đường bưu điện đến cơ quan, tổ chức cung cấp dịch vụ.

- Dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 là dịch vụ công trực tuyến mức độ 2 và cung cấp thêm biểu mẫu điện tử cho phép người sử dụng điền và gửi trực tuyến các biểu mẫu văn bản đến cơ quan, tổ chức cung cấp dịch vụ; các giao dịch trong quá trình xử lý hồ sơ và cung cấp dịch vụ trên môi trường mạng; việc nộp phí, lệ phí (nếu có) và nhận kết quả trực tiếp tại cơ quan cung cấp dịch vụ hoặc qua dịch vụ bưu chính.

- Dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 là dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 và bổ sung cho phép người sử dụng nộp phí (nếu có) để thực hiện trực tuyến; và việc trả kết quả có thể được thực hiện trực tuyến, gửi trực tiếp hoặc qua đường bưu điện cho người sử dụng.

Trong thời gian dịch bùng phát, Việt Nam tăng cường tuyên truyền, vận động người dân, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 và 4 để giải quyết các thủ tục hành chính. Từ đó hạn chế việc đi lại, tiếp xúc, tụ tập đông người, đảm bảo an toàn sức khỏe nhân dân. Đây là giải pháp góp phần thực hiện xóa bỏ xã hội, giảm tiếp xúc trực tiếp, giảm nguy cơ lây truyền bệnh trong cộng đồng.

Đà Nẵng: Chính quyền Đà Nẵng yêu cầu các đơn vị phải bố trí luân phiên công chức, viên chức để tiếp nhận, giải quyết kịp thời, hiệu quả hồ sơ yêu cầu giải quyết thủ tục hành chính.

Đồng thời, tăng cường tuyên truyền, khuyến khích tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ công trực tuyến (tại địa chỉ https://dichvucong.danang.gov.vn) để thực hiện các thủ tục hành chính trên môi trường mạng; sử dụng dịch vụ bưu chính công ích trong việc gửi hồ sơ, nhận kết quả giải quyết thủ tục hành chính.

Ông Trần Ngọc Thạch, Phó Giám đốc Sở Thông tin và Truyền thông Đà Nẵng, ngày 28/7/2020 cho biết, hiện nay, hơn 95% thủ tục hành chính của Đà Nẵng đã được thực hiện trực tuyến mức độ 3 và 4; tương ứng với 1.334 dịch vụ trên Cổng thông tin điện tử thành phố (https://dichvucong.danang.gov.vn); trừ một số dịch vụ về đền bù giải phóng mặt bằng; phải xử lý nhiều văn bản quy phạm pháp luật và triển khai trên các ứng dụng chuyên ngành, chưa triển khai trực tuyến.

- **Nền tảng thông tin trực tuyến về hỗ trợ tài chính**

Nhằm thông tin rộng rãi, cụ thể về kết quả hỗ trợ người dân thành phố Đà Nẵng gặp khó khăn do đại dịch COVID-19 theo Nghị quyết 42 / NQ-CP, Sở Thông tin và Truyền thông phối hợp với Sở Lao động, Thương binh và Xã hội thành phố Đà Nẵng triển khai kênh tra cứu trực tuyến thông tin hỗ trợ kinh phí cho người dân gặp khó khăn do dịch COVID-19.

Theo đó, thành phố Đà Nẵng triển khai thực hiện đảm bảo kịp thời, công khai, minh bạch, hỗ trợ đúng đối tượng cho 4 nhóm đối tượng chính gồm: Nhóm công nhân, hộ kinh doanh (hơn 15.390 người); nhóm bảo trợ xã hội (hơn 26.800 người); nhóm người có công cách mạng (hơn 14.300 người); nhóm hộ nghèo và hộ cận nghèo (hơn 46.800 người).

Người dân, doanh nghiệp, tổ chức có thể tra cứu thông tin được hỗ trợ qua nhiều kênh như qua Cổng dữ liệu mở Thành phố tại địa chỉ https://congdulieu.vn hoặc https://opendata.danang. gov.vn/; qua ứng dụng Zalo Tổng đài 1022 Đà Nẵng; qua tin nhắn điện thoại SMS; hoặc có thể được chia sẻ thông qua API (giao diện lập trình ứng dụng chia sẻ thông tin) để tích hợp vào các ứng dụng khác.

(4) Định hướng phát triển thành phố thích ứng tại thành phố Đà Nẵng

Theo các sáng kiến toàn cầu này, các hướng sau đây có thể thực hiện được tại thành phố Đà Nẵng trong/ sau Covid-19.

- Tái cấu trúc đô thị theo phân cấp chức năng đô thị: Chức năng đô thị tập trung ở khu trung tâm được phân cấp thành các khu dân cư và trường đại học ở phía Nam, khu cảng Liên Chiểu phía Tây Bắc, khu nhà ga mới phía Tây Nam, hình thành một đầu mối đô thị mới được kết nối bằng mạng lưới giao thông công cộng.
- Hình thành mạng lưới giao thông cốt lõi và tăng cường không gian NMT (Giao thông phi cơ giới như xe đạp và người đi bộ): Cải thiện giao thông dựa trên đường sắt như MRT và LRT, dịch vụ xe buýt trên các tuyến đường huyết mạch, và không gian dành cho xe đạp và người đi bộ trong các khu đã phát triển, các điểm du lịch, các khu đô thị mới, và phát triển không gian giao thông hấp dẫn và thuận lợi cho người đi bộ.
- Cải thiện môi trường sống có tính đến các nhóm dễ bị tổn thương: Phát triển nhà ở xã hội cho người nghèo, nhà ở tái định cư bị ảnh hưởng bởi các dự án cơ sở hạ tầng và tái phát triển, v.v., đảm bảo môi trường sống hợp vệ sinh và an toàn bằng cách nâng cấp các cơ sở hạ tầng cũ kỹ, v.v.
- Các hoạt động quản lý đô thị dựa vào cộng đồng và nâng cao năng lực ứng phó với thiên tai: Thúc đẩy sự tham gia của người dân vào phát triển đô thị, bao gồm quản lý cơ sở hạ tầng và dịch vụ đô thị dựa vào cộng đồng, sơ tán khi có thiên tai và nâng cao chức năng phòng chống thiên tai.
- Phân cấp và phối hợp các dịch vụ hành chính và sử dụng CNTT-TT: Xây dựng thành phố thông minh thông qua CNTT bằng cách quản lý các dữ liệu hành chính khác nhau, sử dụng CNTT-TT để cung cấp thông tin về thiên tai, phòng chống thiên tai, du lịch, giao thông, v.v. và đơn giản hóa các thủ tục hành chính trực tuyến.

3 LỰA CHỌN CÁC DỰ ÁN ƯU TIÊN CHO QUY HOẠCH TỔNG THỂ TÍCH HỢP

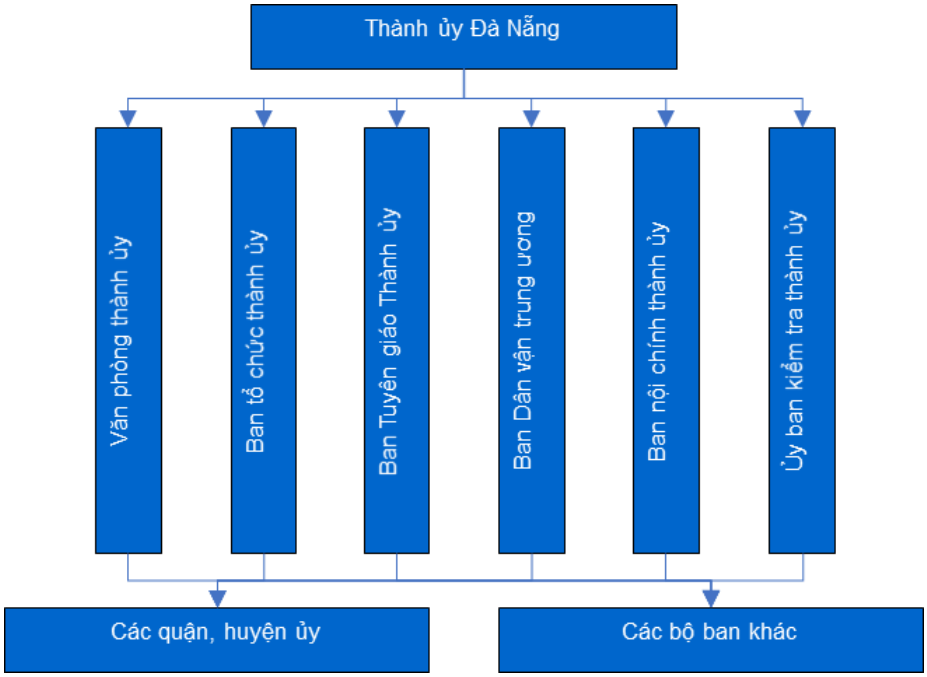
3.1 Điều kiện phát triển cơ sở hạ tầng của thành phố Đà Nẵng

3.1.1 Tổ chức

(1) Cơ cấu tổ chức của chính quyền thành phố Đà Nẵng

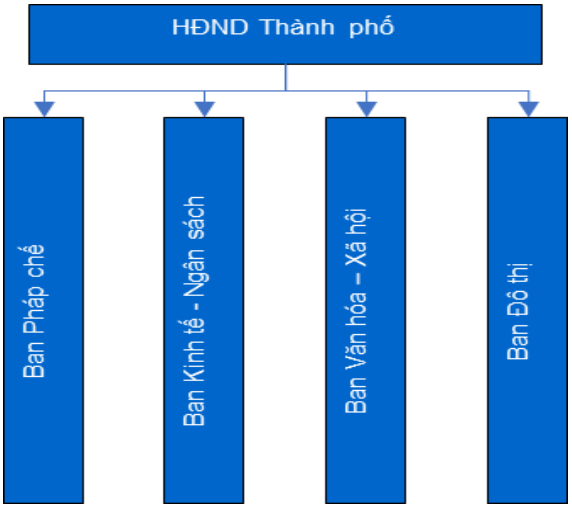
Đà Nẵng là một trong năm thành phố trực thuộc trung ương theo đơn vị hành chính ở Việt Nam. Dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản, cũng như các thành phố khác ở Việt Nam, Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng (tương đương với hội đồng thành phố ở Nhật) và Ủy ban nhân dân thành phố (UBND TP), (tương đương với chính quyền thành phố ở Nhật Bản), là cơ quan ra quyết định và thực thi các công việc hành chính.

UBNDTP có chức năng là cơ quan hành chính nhà nước ở địa phương, UBNDTP chịu trách nhiệm thi hành các văn bản của cơ quan nhà nước ở Trung ương và nghị quyết của Hội đồng nhân dân Thành phố. Trực thuộc UBND TP Đà Nẵng có các sở ban ngành và 8 UBND quận, huyện.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, theo dữ liệu từ trang thông tin điện tử Sở Tài chính

Hình 3.1: Sơ đồ tổ chức Thành ủy Đà Nẵng



Nguồn: Trang thông tin điện tử UBND TP

Hình 3.2: Sơ đồ tổ chức Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Trang thông tin điện tử UBNDTp.ĐN

Hình 3.3: Sơ đồ tổ chức Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng

(2) Các cơ quan chính liên quan đến dự án cơ sở hạ tầng tại thành phố Đà Nẵng

Các cơ quan như Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông Vận tải, Sở Xây dựng, Sở Tài nguyên và Môi trường là những cơ quan chủ chốt có liên quan trực tiếp đến các dự án cơ sở hạ tầng.

(i) Sở Kế hoạch và Đầu tư (Sở KHĐT - DPI)

Sở Kế hoạch và Đầu tư giải quyết những vấn đề liên quan đến kế hoạch và đầu tư của thành phố dưới sự kiểm soát của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Vai trò chính của Sở Kế hoạch và Đầu tư là lập quy hoạch liên ngành, ví dụ các kế hoạch phát triển cấp cao như "Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (SEDP)". Các chức năng chính của sở như sau:

- Đưa ra quyết định và chỉ thị về các kế hoạch và quản lý đầu tư vùng.
- Căn cứ vào Chiến lược Phát triển Kinh tế - Xã hội và các quy hoạch quốc gia để rà soát, cập nhật quy hoạch và tiến hành các hoạt động liên quan đến các luật và quy định về quy hoạch và đầu tư củaThành phố.
- Thông báo về quy hoạch và đầu tư cho UBND cấp quận và các sở, ban, ngành.
- Xây dựng chiến lược và quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội đô thị.
- Giám sát và tổng hợp các báo cáo hàng tháng, hàng quý và hàng năm của thành phố.
- Phối hợp với Bộ Tài chính về dự toán ngân sách thành phố và phân bổ ngân sách cho từng sở, ban, ngành của thành phố.
- Đối với đầu tư trong nước và đầu tư nước ngoài, trình UBND Thành phố danh mục các dự án đầu tư trong nước và các dự án tiềm năng có thể thu hút đầu tư nước ngoài trong từng thời kỳ quy hoạch.
- Tổ chức các hoạt động xúc tiến đầu tư và quản lý các thủ tục đầu tư.
- Phối hợp với các sở quản lý ODA và các văn phòng UBND quận/huyện để tranh thủ các chương trình ODA, báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư.
- Giám sát và đánh giá các chương trình dự án ODA.
- Đánh giá sau quá trình và kết quả đấu thầu, báo cáo chủ tịch UBND Thành phố.
- Đánh giá quy hoạch tổng thể phát triển và các quy hoạch khác để quản lý các khu công nghiệp, khuchế xuất.

(ii) Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT - DOT)

Sở GTVT là cơ quan chuyên môn thuộc UBND Thành phố, chịu sự giám sát của Bộ Giao thông Vận tải, chịu trách nhiệm tham mưu, giúp UBND Thành phố quản lý nhà nước về: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt đô thị, vận tải, an toàn giao thông, quản lý khai thác, duy tu, bảo trì hạ tầng giao thông đô thị gồm: Cầu đường bộ, cầu vượt, hè phố, đường phố, dải phân cách, hệ thống biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu điều khiển giao thông, hầm cầu dành cho người đi bộ, hầm cơ giới đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe trên địa bàn Thành phố.. Cụ thể, Sở GTVT phụ trách các dự án liên quan đến phát triển hệ thống giao thông công cộng và cảng. với các chức năng chính như sau:

a) Các chức năng liên quan đến giao thông công cộng

- Ban hành các thủ tục, quy định và biểu giá liên quan đến giao thông và vận tải.

b) Các chức năng liên quan đến quản lý giao thông công cộng

- Phát triển, vận hành, đổi mới và bảo trì, v.v. của hệ thống giao thông đô thị.
- Giám sát các quy tắc và quy định liên quan đến quản lý giao thông công cộng.
- Lắp đặt và quản lý hệ thống báo hiệu trên các tuyến đường do thành phố Đà Nẵng

quản lý.
- Cấp giấy phép xây dựng đối với các công trình phát triển đường bộ.
- Xây dựng kế hoạch quản lý nhu cầu giao thông và kế hoạch phát triển mạng lưới giao thông công cộng.

c) Các chức năng liên quan đến phát triển vận tải công cộng
- Thực hiện các dự án phát triển liên quan đến giao thông vận tải, phát triển đất và giao thông đường thủy phù hợp với các quy hoạch cấp cao.
- Đánh giá hoạt động kinh doanh của các dự án phát triển vận tải công cộng.
- Thương mại hóa các dự án phát triển giao thông công cộng và hoạt động với tư cách tổ chức thực hiện dự án.

d) Các chức năng liên quan đến thông tin liên lạc và vận tải
- Thực hiện và đánh giá các dự án liên quan đến giao thông đường bộ và đường thủy.
- Đánh giá và cung cấp phê duyệt liên quan đến mua sắm, sản xuất và bảo trì thiết bị.
- Tiến hành giáo dục và đào tạo cho người lái xe và người điều khiển, và quản lý giấy phép.

(iii) Sở Xây dựng (Sở XD - DOC)

Sở Xây dựng là cơ quan chuyên môn, thuộc UBNDTP, chịu sự giám sát của Bộ Xây dựng, thực hiện các chức năng tham mưu cho UBNDTP quản lý về các lĩnh vực: Quy hoạch xây dựng và kiến trúc; hoạt động đầu tư xây dựng; phát triển đô thị; hạ tầng kỹ thuật đô thị và khu công nghiệp (bao gồm: cấp nước, chiếu sáng, công viên, cây xanh…); thực hiện một số nhiệm vụ quyền hạn khác theo phân cấp, ủy quyền của UBNDTP và theo quy định của pháp luật

Các chức năng chính như sau:

- Ban hành các quy tắc và quy định liên quan cho lĩnh vực xây dựng.
- Quản lý kế hoạch và thiết kế phát triển các khu dân cư ở các khu vực thành thị và nông thôn.
- Đánh giá các dự án xây dựng.
- Quản lý khoản đầu tư xây dựng, số lượng và đơn giá.
- Quản lý quy hoạch và sản xuất vật liệu xây dựng.
- Lập kế hoạch kinh doanh xây dựng và phát triển công nghiệp ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.
- Xây dựng các chính sách và hệ thống liên quan cho các dự án xây dựng và phát triển công nghiệp.
- Hỗ trợ xây dựng quy hoạch huyện và hướng dẫn thực hiện các dự án đã được phê duyệt.

(iv) Sở Tài nguyên và môi trường (Sở TNMT-DONRE)

Sở Tài nguyên và môi trường cơ quan chuyên môn trực thuộc UBNDTP, thực hiện chức năng tham mưu, giúp UBNDTP quản lý nhà nước về đất đai, môi trường, tài nguyên khoáng sản, tài nguyên nước,, địa chất, khí tượng thủy văn, biến đổi khí hậu, đo đạc và bản đồ. Sở TNMT chịu sự giám sát, hoạt động theo hướng dẫn của Bộ Tài nguyên và môi trường và các hướng dẫn của UBND TP. Sở TNMT đã chủ trì thực hiện các giải pháp như “Thành phố Đà Nẵng – Xây dựng chiến lược toàn diện đổi mới quy hoạch thành phố môi trường mới”, “Tăng cường hệ thống quản lý rủi ro thiên tai” và “Quản lý quy hoạch không gian (Nâng cao năng lực quản lý để sử dụng đất và phát triển đô thị, thúc đẩy phát triển bền vững)”. Ngoài ra, Trung tâm Phát triển quỹ đất (LFDC) trực thuộc Sở Tài nguyên và môi trường cung cấp các dịch vụ như đấu giá đất, giao quyền sử dụng đất, thu hồi và bồi thường kênh mương thủy lợi, v.v.

(3) Các cơ quan khác liên quan đến dự án cơ sở hạ tầng ở thành phố Đà Nẵng

(i) Sở Tài chính (Sở TC - DOF)

Sở Tài chính là cơ quan chuyên môn trực thuộc UBND TP, thực hiện chức năng tham mưu, giúp UBNDTP thực hiện chức năng quản lý nhà nước về tài chính, ngân sách nhà nước, thuế phí, lệ phí và thu khác của ngân sách nhà nước, tài sản nhà nước, các quỹ tài chính nhà nước và doanh nghiệp, kế toán kiểm toán độc lập, giá và các hoạt động dịch vụ tài chính của Thành phố theo quy định của pháp luật.. Các nhiệm vụ chính như sau.

- Các hoạt động liên quan đến việc lập ngân sách của thành phố
- Dự thảo phương án thu thuế, nhận phí và các khoản đóng góp
- Chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra, cung cấp thông tin, phổ biến pháp luật về tài chính đầu ư
- Định giá và quản lý các tài sản công, ví dụ như đất
- Quản lý tài chính doanh nghiệp
- Thanh tra, kiểm tra hành chính liên quan đến văn phòng cấp quận

(ii) Ban xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Đà Nẵng (IPA Đà Nẵng)

IPA Đà Nẵng là cơ quan thuộc UBND thành phố Đà Nẵng, có chức năng tham mưu UBNDTPtổ chức thực hiện và quản lý các hoạt động xúc tiến đầu tư trong nước và nước ngoài, hỗ trợ và tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư thành lập và triển khai các dự án đầu tư, là cầu nối giữa nhà đầu tư với Chính quyền thành phố Đà Nẵng.
Các nhiệm vụ chính cụ thể như sau.

- Cung cấp thông tin về môi trường, cơ hội đầu tư tại thành phố Đà Nẵng
- Tổ chức hội thảo, triển lãm xúc tiến đầu tư
- Giới thiệu và làm trung gian các dịch vụ về đất đai, văn phòng và cơ sở vật chất cần thiết cho các dự án đầu tư
- Cung cấp dịch vụ tư vấn và hỗ trợ các thủ tục đầu tư (xin giấy phép đầu tư, thành lập tập đoàn, v.v.)

(iii) Ban quản lý các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng (ưu tiên (Ban HTUT = PIIP PMU)

Ban HTUT, trực thuộc UBNDTP, phụ trách phát triển cơ sở hạ tầng, bao gồm dự án di dời ga đường sắt và dự án phát triển cảng Liên Chiểu.

3.1.2 Cơ sở pháp lý

Tính đến tháng 05/2021, có ba phương thức đầu tư cơ sở hạ tầng chính tại Việt Nam, gồm có: phương thức đầu tư công, phương thức hợp tác tác công -tư (PPP), và phương thức đầu tư tư nhân. Mỗi phương thức được quy định và hướng dẫn tương đối cụ thể bởi các Luật và Nghị định riêng biệt (Bảng 3-1 và bảng 3-2 tóm tắt những so sánh chính giữa các phương thức đầu tư và những nghị định hướng dẫn có liên quan) tùy thuộc vào nguồn vốn, loại tài sản cơ sở hạ tầng và các giai đoạn của dự án như: Luật Quy Hoạch Đô Thị (17/06/2009), Luật Quy Hoạch (24/11/2017), Luật Xây Dựng (17/06/2020), Luật Quản Lý, Sử Dụng Tài Sản Công (21/06/2017), Luật Đấu Thầu (26/11/2013), Luật Quản Lý Nợ Công (23/11/2017) và Luật Ngân Sách Nhà Nước (25/06/2015).

Việc phát triển cơ sở hạ tầng tại thành phố Đà Nẵng sẽ không nằm ngoài các phương thức và khung pháp lý kể trên. Theo phỏng vấn với đại diện từ Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng, tính đến thời điểm tháng 5/2021, chưa có một quy định chính thức nào được ban

hành phục vụ riêng và cụ thể cho việc phát triển cơ sở hạ tầng tại thành phố. Mặc dù vậy, quyết định số 393 của Thủ tướng Chính phủ (18/03/2020) “về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” và quyết định số 359 của Thủ tướng Chính phủ (15/03/2021) “về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể đô thị Đà Nẵng điều chỉnh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” đã đưa ra được tầm nhìn và kế hoạch phát triển tổng thể hệ thống cơ sở hạ tầng cho thành phố Đà Nẵng từ nay đến năm 2030 cùng các danh sách nhóm dự án cần ưu tiên đầu tư. Những danh sách này cũng nêu rõ quy mô đầu tư, nguồn vốn và kế hoạch đầu tư.

Bảng 3.1: Tổng hợp cơ sở pháp lý và các quy định chính cho các phương thức đầu tư cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

Phương thức đầu tư	Đầu tư công	Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ("PPP")	Đầu tư (tư nhân) trực tiếp
Các nhóm văn bản Luật	Luật Đầu tư công (Có hiệu lực từ 01/01/2020) Nghị định 29/2021/ND-CP, Nghị định 40/2020/ND-CP, Nghị định 56/2020/ND-CP và Nghị định 114/2021/ND-CP thay thế cho Nghị định 56, Nghị định 97/2018/ND-CP	Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP (Có hiệu lực từ 01/01/2021), Nghị định 28/2021/ND-CP, Nghị định 35/2021/ND-CP	Luật đầu tư (Có hiệu lực từ 01/01/2021), Nghị định 31/2021/ND-CP
Phạm vi	Luật quy định việc quản lý nhà nước về đầu tư công; quản lý và sử dụng vốn đầu tư công; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước, các đơn vị liên kết, các tổ chức và cá nhân liên quan đến hoạt động đầu tư công	Luật quy định khung pháp lý cho phương thức PPP; quản lý nhà nước, quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đầu tư theo phương thức đối tác công tư	Luật quy định khuôn khổ pháp lý cho hoạt động đầu tư kinh doanh tại Việt Nam và hoạt động đầu tư kinh doanh ra nước ngoài, trừ hoạt động đầu tư công do Luật Đầu tư công quy định và đầu tư theo phương thức PPP do Luật Đầu tư PPP quy định
Đối tượng áp dụng	Cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân có tham gia hoặc có liên quan đến hoạt động đầu tư công, quản lý và sử dụng vốn đầu tư công	Các bên trong hợp đồng đầu tư theo hình thức đối tác công tư, cơ quan quản lý nhà nước và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đầu tư theo ph thức đối tác công tư	Nhà đầu tư và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đầu tư kinh doanh
Quy định đấu thầu	Nhà thầu được lựa chọn dựa trên các thủ tục do Luật Đấu thầu cung cấp	Nhà đầu tư PPP được lựa chọn dựa trên các thủ tục quy định tại Mục III của Luật Đầu tư PPP và Nghị định 35/2021 / NĐ-CP	Quy định về lựa chọn nhà đầu tư tư nhân được quy định tại Điều 29 Luật Đầu tư, Luật Đấu thầu và Nghị định 25/2020 / ND-CP

Nguồn: Luật và các quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.2: Các Nghị định hướng dẫn về đầu tư công, PPP, và đầu tư trực tiếp (tư nhân) ở Việt Nam

Phương thức đầu tư	Nghị định hướng dẫn	Nội dung liên quan
Đầu tư công (Luật Đầu tư công)	**Nghị định 29/2021/ND-CP** về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư Ngày 26/03/2021	Nghị định này quy định về: ▪ Trình tự, thủ tục thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án quan trọng quốc gia theo quy định tại Luật Đầu tư công, Luật Xây dựng, dự án PPP và dự án đầu tư tư nhân có chủ trương đầu tư được Quốc hội chấp thuận ▪ Giám sát và đánh giá các dự án đầu tư ở Việt Nam và đầu tư ra nước ngoài; chi phí giám sát và đánh giá liên quan đến các hoạt động trên ▪ Giám sát và đánh giá hoạt động đầu tư chứng khoán ▪ Giám sát và đánh giá vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi
	Nghị định 40/2020/ND-CP về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công Ngày 06/04/2020	Nghị định này quy định chi tiết một số điều của Luật Đầu tư công về: ▪ Hồ sơ, nội dung và thời gian thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư, quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư, các trường hợp điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án đầu tư công nhóm A, B, C ▪ Nguyên tắc, thẩm quyền, trình tự, thủ tục quyết định chủ trương đầu tư; nguyên tắc, thẩm quyền, nội dung, trình tự, thủ tục lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án đầu tư công nhóm A, B, C tại nước ngoài ▪ Trình tự đầu tư đối với đối tượng cấp bù lãi suất tín dụng ưu đãi để cấp vốn điều lệ cho ngân hang, quỹ tài chính nhà nước ngoài ngân sách và hỗ trợ các đối tượng chính sách khác theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ ▪ Quản lý thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư, nhiệm vụ quy hoạch và dự án đầu tư công không có cấu phần xây dựng ▪ Trình tự, thủ tục điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm vốn ngân sách nhà nước
	Nghị định 56/2020/ND-CP về quy định sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi Ngày 25/05/2020 **Nghị định 114/2021/ND-CP** Ngày 16/12/2021 để thay thế cho Nghị định 56/2020/ND-CP	▪ Nghị định này cung cấp khuôn khổ pháp lý cho việc chuẩn bị, phê duyệt và thực hiện các dự án công sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài ▪ Quy định áp dụng cho tất cả các bên liên quan đến chu trình dự án
	Nghị định 97/2018/ND-CP về cho vay lại vốn vay ODA, vay ưu đãi Ngày 30/06/2018	Nghị định này áp dụng đối với: ▪ Bên vay lại vốn vay ODA, vay ưu đãi nước ngoài của Chính phủ theo quy định của Luật Quản lý nợ công ▪ Bộ Tài chính và cơ quan được Bộ Tài chính ủy quyền cho vay lại ▪ Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong quá trình quản lý, thực hiện việc cho vay lại và thu hồi vốn cho vay lại vốn vay ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài của Chính phủ
Hợp tác công tư (Luật Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP)	**Nghị định 35/2021/ND-CP** về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư Ngày: 29/03/2021	Nghị định này quy định chi tiết về các lĩnh vực được áp dụng PPP, quy mô đầu tư, hội đồng thẩm định dự án, chuẩn bị dự án PPP, lựa chọn nhà đầu tư, chuyển giao công trình, chấm dứt hợp đồng dự án PPP
	Nghị định 28/2021/ND-CP về cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư Ngày: 26/03/2021	Nghị định này quy định chi tiết về: ▪ Cơ chế quản lý tài chính đầu tư PPP bao gồm vốn, doanh thu, cơ chế quản lý và sử dụng vốn nhà nước, hệ thống cơ sở hạ tầng, trình tự, thủ tục xử lý tài sản chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền

		▪ Vốn đầu tư công chi cho: Chuẩn bị dự án, xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng và công trình tạm; ▪ Trình tự, thủ tục xử lý tài sản chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền
Đầu tư tư nhân (Luật Đầu tư)	**Nghị định 31/2021/ND-CP** về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư Ngày: 26/03/2021	Nghị định này quy định chi tiết về: ▪ Ngành, nghề đầu tư kinh doanh (Chương II) ▪ Ưu đãi và hỗ trợ đầu tư (Chương III) ▪ Thực hiện dự án đầu tư (Chương IV) ▪ Việc thành lập tổ chức kinh tế và thực hiện hoạt động đầu tư của nhà đầu tư nước ngoài ▪ Hoạt động đầu tư ra nước ngoài ▪ Ưu đãi đầu tư ▪ Quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư kinh doanh

Nguồn: Luật và quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.1.3 Phương thức đầu tư công

Dự án kết cấu hạ tầng được phân loại là *dự án đầu tư công* khi dự án sử dụng một phần hoặc toàn bộ vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước. Việc chuẩn bị, phê duyệt và thực hiện triển khai dự án đầu tư công được quy định cụ thể bởi **Luật Đầu tư công**, **Nghị định 29/2021/ND-CP** (26/03/2021) về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư, và **Nghị định 40/2020/ND-CP** (Ngày 06/04/2020) về quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công. Trong các văn bản pháp lý này, vốn đầu tư công được định nghĩa là nguồn vốn từ ngân sách nhà nước (trung ương hoặc địa phương), nguồn thu ngân sách được giữ lại hợp pháp của các cơ quan nhà nước và các đơn vị hành chính sự nghiệp. Các dự án sử dụng nguồn vốn vay ưu đãi ODA cũng được coi là dự án công mà việc chuẩn bị, phê duyệt và triển khai sẽ được thực hiện theo hướng dẫn chi tiết của **Nghị định 114/2021/ND-CP** (ngày 16/12/2021) về quy định sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi, và **Nghị định 97/2018/ND-CP** (ngày 30/06/2018) về cho vay lại vốn vay ODA, vay ưu đãi (Xem chi tiết về trình tư, thủ tục của dự án ODA ở phần 1.4.3). Luật Đầu tư công cũng áp dụng với phần vốn công, nếu có, trong các dự án có nguồn vốn hỗn hợp theo phương thức hợp tác công – tư PPP hoặc hình thức đầu tư tư nhân.

Ngoại trừ nhóm dự án được nhận vốn ODA, việc triển khai dự án đầu tư công bao gồm 3 giai đoạn chính: bước (1) chuẩn bị, thẩm định và phê duyệt chủ trương đầu tư (IP) (tương ứng với bước phê duyệt Nghiên cứu tiền khả thi), bước (2) thành lập, thẩm định và phê duyệt quyết định đầu tư (tương ứng với bước phê duyệt Nghiên cứu khả thi), và bước (3) triển khai dự án (tương ứng với việc hoàn tất hợp đồng mua sắm, xây dựng và vận hành). Cơ quan có thẩm quyền quyết định ở mỗi giai đoạn phụ thuộc vào tính chất, mức độ quan trọng, phạm vi, lĩnh vực, quy mô đầu tư cũng như địa điểm triển khai dự án. Bảng 3-3 phân loại các nhóm dự án và cơ quan có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công. Đối với các dự án sử dụng vốn ODA (gồm cả dự án không phải là dự án trọng điểm quốc gia), Thủ tướng Chính phủ là cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư. Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư cho các dự án sử dụng nguồn vốn ngân sách của thành phố.

Bảng 3.3:Phân loại các dự án đầu tư công

Phân Loại	Mô tả dự án	Thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư
1. Dự án trọng điểm quốc gia (NIP)	A. Vốn đầu tư công từ **10,000 tỷ đồng** trở lên B. Ảnh hưởng lớn đến môi trường hoặc tiềm ẩn khả năng ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường, bao gồm nhà máy điện hạt nhân, đất có yêu cầu chuyển mục đích sử dụng từ **50 ha** trở lên**,** vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, khu bảo vệ cảnh quan, rừng phòng hộ chắn gió, và rừng sản xuất từ **1,000 ha** trở lên C. Đất trồng lúa từ **500ha** trở lên D. Di dân tái định cư từ **20.000 người trở lên ở miền núi, từ 50.000 người trở lên ở các vùng khác** E. Áp dụng cơ chế, chính sách đặc biệt cần Quốc hội quyết định	• **Quốc hội** quyết định chủ trương đầu tư (Theo Điều 7, Luật Đầu tư công)
2. Dự án nhóm A	A. Dự án thuộc lĩnh vực quốc phòng, an ninh có mức độ tuyệt mật; Dự án sản xuất chất độc hại, chất nổ; Dự án hạ tầng khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao B. Có tổng mức đầu tư từ **2,300 tỷ đồng** trở lên, bao gồm các lĩnh vực giao thông, công nghiệp điên, khai thác dầu khí, hóa chất/ phân bón/ xi măng, chế tạo máy, luyện kim, khai thác, chế biến khoáng sản, xây dựng khu nhà ở C. Có tổng mức đầu tư từ **1,500 tỷ đồng** trở lên, bao gồm các lĩnh vực giao thông [(1)], thủy lợi, cấp thoát nước, xử lý rác thải và công trình hạ tầng kỹ thuật khác, kỹ thuật điện, sản xuất thiết bị thông tin điện tử, hóa dược, sản xuất vật liệu khác, công trình cơ khí khác, bưu chính/viễn thông D. Có tổng mức đầu tư từ **1,000 tỷ đồng** trở lên, bao gồm các lĩnh vực sản xuất nông nghiệp/lâm nghiệp/nuôi trồng thủy sản, vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, hạ tầng kỹ thuật khu đô thị mới E. Có tổng mức đầu tư từ **800 tỷ đồng** trở lên, bao gồm các lĩnh vực y tế/văn hóa/giáo dục, nghiên cứu khoa học/công nghệ thông tin/phát thanh/truyền hình, kho tàng, du lịch/ thể dục thể thao, xây dựng dân dụng trừ xây dựng khu nhà ở, các dự án quốc phòng, an ninh khác	• **Thủ tướng** quyết định chủ trương đầu tư cho dự án sử dụng **vốn ngân sách trung ương, bao gồm vốn ODA** • **Ủy ban nhân dân Đà Nẵng** quyết định chủ trương đầu tư cho dự án sử dụng **vốn ngân sách thành phố** (Theo Điều 8, Luật Đầu tư công)
3. Dự án nhóm B & C	A. Tổng mức đầu tư dưới **2,300 tỷ đồng** cho dự án thuộc lĩnh vực quy định tại khoản **2 - B** ở trên B. Tổng mức đầu tư dưới **1,500 tỷ đồng** cho dự án thuộc lĩnh vực quy định tại khoản **2 - C** ở trên C. Tổng mức đầu tư dưới **1,000 tỷ đồng** cho dự án thuộc lĩnh vực quy định tại khoản **2 - D** ở trên D. Tổng mức đầu tư dưới **800 tỷ đồng** cho dự án thuộc lĩnh vực quy định tại khoản **2 - E** ở trên	• **Thủ tướng và Ủy ban nhân dân Đà Nẵng**: như trên • **Các Bộ** quyết định chủ trương đầu tư cho các dự án sử dụng vốn đầu tư do cơ quan, tổ chức của mình quản lý (Theo Điều 9 và 10, Luật Đầu tư công)

Nguồn: Luật và quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.1.4 Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP)

Vào tháng 06/2020, Quốc hội đã ban hành Luật Đầu tư PPP đầu tiên tại Việt Nam để tạo lập khung pháp lý cao nhất cho việc chuẩn bị, phê duyệt và thực hiện các dự án đầu tư PPP. Khác với đầu tư công và đầu tư tư nhân, Luật xác định rõ phương thức PPP là hình thức hợp đồng dài hạn giữa nhà nước và nhà đầu tư tư nhân. Không chỉ nâng cao vị thế pháp lý của phương thức PPP tại Việt Nam, Luật còn đưa ra một số thay đổi đáng chú ý so với các quy định hiện hành được đề cập trong Nghị định 63/2018 / NĐ-CP (04/05/2018). Bảng 3-4 tổng hợp những thay đổi đáng chú ý so với các quy định về PPP trước đây.

Bảng 3.4: Những thay đổi chính về quy định của Luật Đầu tư PPP so với Nghị định 63/2018/ND-CP

Khía cạnh chính của PPP	Những thay đổi chính so với Nghị định 63
A. Các lĩnh vực đủ điều kiện để được đầu tư PPP	Các lĩnh vực cơ sở hạ tầng đủ điều kiện để được đầu tư PPP được rút ngắn từ 9 xuống còn 5 lĩnh vực: ▪ Giao thông vận tải ▪ Y tế, giáo dục - đào tạo ▪ Hạ tầng công nghệ thông tin ▪ Thủy lợi, cung cấp nước sạch, thoát nước và xử lý nước thải, chất thải ▪ Lưới điện, nhà máy điện
B. Quy mô đầu tư	Tổng mức đầu tư không thấp hơn **200 tỷ đồng** đối với các lĩnh vực không thuộc Y tế, giáo dục-đào tạo và không thấp hơn **100 tỷ đồng** đối với lĩnh vực Y-tế, giáo dục-đào tạo. Nghị định 35/2021/ND-CP quy định quy mô đầu tư cho các lĩnh vực như sau: ▪ Giao thông vận tải >= 1,500 tỷ đồng ▪ Lưới điện, nhà máy điện >= 1,500 tỷ đồng cho dự án năng lượng không tái tạo, và >= 500 tỷ đồng cho dự án năng lượng tái tạo ▪ Thủy lợi, cung cấp nước sạch, thoát nước và xử lý nước thải, chất thải ▪ >= 200 tỷ đồng ▪ Y tế, giáo dục - đào tạo >= 100 tỷ đồng ▪ Hạ tầng công nghệ thông tin >= 200 tỷ đồng
C. Phân loại dự án PPP và cơ quan có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư	Tùy vào tính chất của dự án, Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, và Ủy ban nhân dân là cơ quan có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư PPP
D. Hội đồng thẩm định PPP	Tùy thuộc vào cấp phê duyệt chủ trương đầu tư, hội đồng thẩm định PPP có thể bao gồm cấp quốc gia, cấp liên bộ và cấp tỉnh
E. Vốn công trong dự án PPP	Vốn công góp vào các dự án PPP không quá 50% tổng quy mô đầu tư
F. Trình tự, thủ tục lựa chọn nhà đầu tư	Trình tự, thủ tục riêng biệt cho dự án PPP được mời thầy và dự án PPP không được mời thầu Các thủ tục được quy định tại Chương III của Luật Đầu tư PPP và Nghị định 35/2021 / NĐ-CP
G. Chia sẻ doanh thu của dự án	Chính phủ chi trả phần giảm doanh thu hoặc được nhận phần chênh lệch tăng doanh thu từ doanh nghiệp hợp tác PPP
H. Cơ chế tài chính cho doanh nghiệp dự án	Doanh nghiệp dự án được phép huy động vốn thông qua phát hành trái phiếu dự án
I. Hợp đồng PPP	Hợp đồng xây dựng-chuyển giao được lược bỏ; các hợp đồng PPP khác bao gồm BOT, BTO, BOO, O&M, BLT, và BTL vẫn giữ nguyên

Ghi chú (1): Lộ trình PPP mới có thể không được áp dụng với dự án PPP không thuộc với các lĩnh vực PPP nêu trên. Tùy thuộc vào lộ trình đầu tư, nhà đầu tư và phân loại dự án, các luật và quy định khác có thể được áp dụng (v.d. Luật Quản lý tài sản công, Luật Đầu tư, v.v). Trong trường hợp đó, nhà đầu tư có thể phải tham khảo ý kiến của Bộ Kế hoạch đầu tư hoặc Sở Kế hoạch đầu tư địa phương để xem xét thêm.
Nguồn: Luật và quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

Dự án PPP bao gồm 5 giai đoạn chính: (1) Chuẩn bị, thẩm định và phê duyệt chủ trương đầu tư (IP) (Phê duyệt Nghiên cứu tiền khả thi), (2) Thành lập, thẩm định và phê duyệt quyết định đầu tư (Phê duyệt Nghiên cứu khả thi), (3) Lựa chọn nhà đầu tư, (4), Thành lập công ty dự án và ký kết hợp đồng PPP, (5) Triển khai hợp đồng PPP. Vì PPP được coi là phương thức kết hợp giữa đầu tư công hoàn toàn và đầu tư tư nhân thuần túy, các dự án PPP có thể được phân loại theo thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư: Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, và Hội đồng nhân dân Tỉnh, tùy theo tính chất của dự án. Bảng 3-5 tổng hợp về các loại dự án và cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư.

Bảng 3.5: Phân loại dự án PPP theo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư

Loại dự án & Mô tả	Thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư
A. Vốn đầu tư công tư 10.000 tỷ đồng trở lên B. Ảnh hưởng lớn đến môi trường hoặc tiềm ẩn khả năng ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường, bao gồm: nhà máy điện hạt nhân, đất chuyển đổi mục đích sử dụng từ 50ha trở lên, rừng phòng hộ từ 500ha trở lên, và rừng sản xuất từ 1000ha trở lên C. Đất chuyển đổi mục đích sử dụng từ 500ha trở lên để trồng lúa nước D. Di dân tái định cư từ 20.000 người trở lên ở miền núi, từ 50.000 người trở lên ở vùng khác E. Áp dụng cơ chế, chính sách đặc biệt cần được Quốc hội quyết định	**Quốc hội** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 12, Khoản 1, Luật Đầu tư PPP)
A. Di dân tái định cư từ 10.000 người trở lên ở miền núi, từ 20.000 người trở lên ở vùng khác B. Sử dụng vốn ngân sách trung ương, tổng mức đầu tư tương đương dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công, dự án sử dụng vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài C. Đầu tư xây dựng mới trong lĩnh vực hàng không công suất từ 01 triệu tấn/năm trở lên D. Cảng biển/cảng biển loại 1 với tổng mức đầu tư tương đương dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công	**Thủ tướng Chính phủ** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 12, Khoản 2, Luật Đầu tư PPP)
A. Dự án thuộc phạm trù quản lý của các Bộ, ngoại trừ những dự án được quy định tại Khoản 1 và 2	**Bộ trưởng** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 12, Khoản 3, Luật Đầu tư PPP)
A. Dự án thuộc phạm trù quản lý của địa phương, ngoại trừ những dự án được quy định tại Khoản 1 và 2	**Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 12, Khoản 4, Luật Đầu tư PPP)

Nguồn: Luật và quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.1.5 Phương thức đầu tư trực tiếp (tư nhân)

Phương thức đầu tư trực tiếp sử dụng vốn tư nhân theo quy định của Luật Đầu tư áp dụng đối với các dự án kết cấu hạ tầng không thuộc lĩnh vực áp dụng của Luật Đầu tư công và Luật Đầu tư PPP. Việc chuẩn bị, phê duyệt và triển khai các dự án tư nhân được quy định cụ thể bởi Luật Đầu tư, và Nghị định 31/2021/ND-CP (ngày 26/03/2021) quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư.
Việc triển khai dự án đầu tư tư nhân bao gồm 3 giai đoạn: bước (1) chấp thuận chủ trương đầu tư và lựa chọn nhà đầu tư, bước (2) xin cấp giấy chứng nhận đăng ký đầu tư, và bước (3) triển khai dự án. Giống như các đề án đầu tư khác, cơ quan có thẩm quyền ở mỗi giai đoạn phụ thuộc vào mức độ quan trọng, phạm vi, lĩnh vực, quy mô đầu tư và địa điểm. Bảng 3-6 cung cấp phân loại dự án đầu tư tư nhân theo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư tuân thủ quy định của Luật Đầu tư.

Bảng 3.6: Phân loại dự án đầu tư tư nhân theo cơ quan có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư

Loại dự án & Mô tả	Thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư
A. Ảnh hưởng lớn đến môi trường hoặc tiềm ẩn khả năng ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường, bao gồm: nhà máy điện hạt nhân, đất chuyển đổi mục đích sử dụng từ 50ha trở lên, rừng phòng hộ từ 500ha trở lên, và rừng sản xuất từ 1000ha trở lên B. Đất chuyển đổi mục đích sử dụng từ 500ha trở lên để trồng lúa nước từ 02 vụ trở lên C. Di dân tái định cư từ 20.000 người trở lên ở miền núi, từ 50.000 người trở lên ở vùng khác D. Áp dụng cơ chế, chính sách đặc biệt cần được Quốc hội quyết định	**Quốc hội** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 30, Luật Đầu tư)
A. Không phân biệt nguồn vốn, thuộc các trường hợp sau: di dân tái định cư từ 10.000 người trở lên ở miền núi, từ 20.000 người trở lên ở vùng khác; dự án đầu tư xây dựng mới và dự án đầu tư kinh doanh trong lĩnh vực hang không với công suất từ 01 triệu tấn/năm trở lên; Cảng biển/cảng biển hạng 1 với quy mô vốn đầu tư từ 2,300 tỷ đồng trở lên; chế biến dầu khí;, kinh doanh đặt cược; xây dựng kết cấu hạ tầng khu công nghiệp, khi chế xuất; xây dựng nhà ở với quy mô sử dụng dất từ 50ha trở lên hoặc dưới 50ha nhưng quy mô dân số từ 15,000 người trở lên ở khu vực đô thị / từ 100ha trở lên hoặc 100ha nhưng quy mô dân số từ 10,000 trở lên ở khu vực không phải là đô thị / di tích quốc gia B. Của nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực kinh doanh dịch vụ viễn thông C. Đồng thời thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của từ 02 Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trở lên D. Dự án đầu tư khác thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ	**Thủ tướng Chính phủ** phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 31, Luật Đầu tư)
A. Có đề nghị Nhà nước giao đất, cho thuê đất không thông qua đấu giá, đấu thầu hoặc nhận chuyển nhượng, có đề nghị cho phép chuyển mục đích sử dụng đất B. Nhà ở với quy mô sử dụng dất từ 50ha trở lên hoặc dưới 50ha nhưng quy mô dân số từ 15,000 người trở lên ở khu vực đô thị / từ 100ha trở lên hoặc 100ha nhưng quy mô dân số từ 10,000 trở lên ở khu vực không phải là đô thị / di tích quốc gia, sân golf, dự án của nhà đầu tư nước ngoài tại khu vực có ảnh hưởng đến quốc phòng, an ninh	Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng phê duyệt chủ trương đầu tư (Điều 32, Luật Đầu tư)

Nguồn: Luật và quy định, Đoàn Nghiên cứu JICA

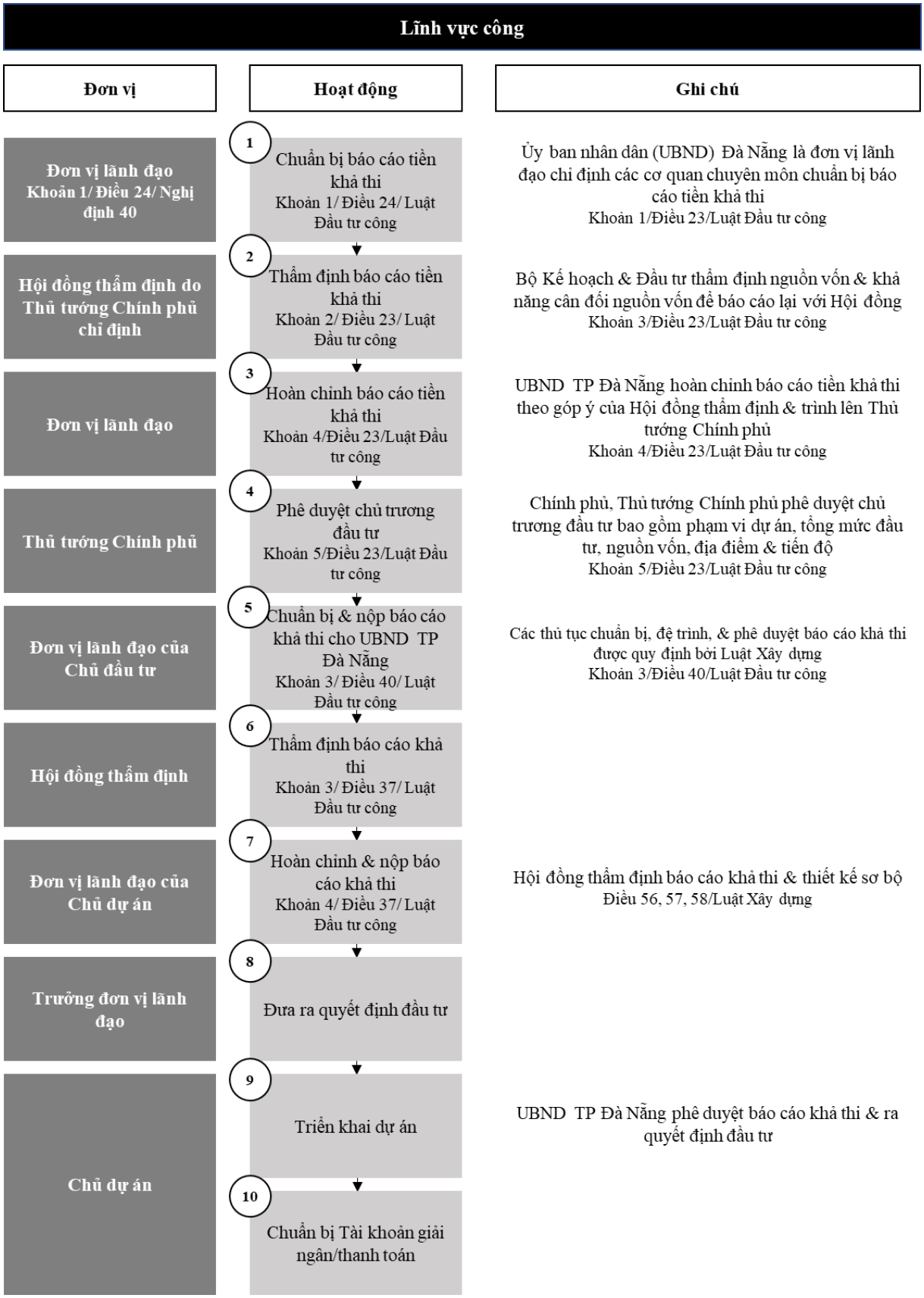
3.1.6 Các quy định liên quan đến việc triển khai dự án

Thủ tục triển khai dự án đầu tư công, PPP, và đầu tư trực tiếp (tư nhân) tại Đà Nẵng, và quy định về ngân sách và tài chính của Đà Nẵng được giải thích dưới đây.

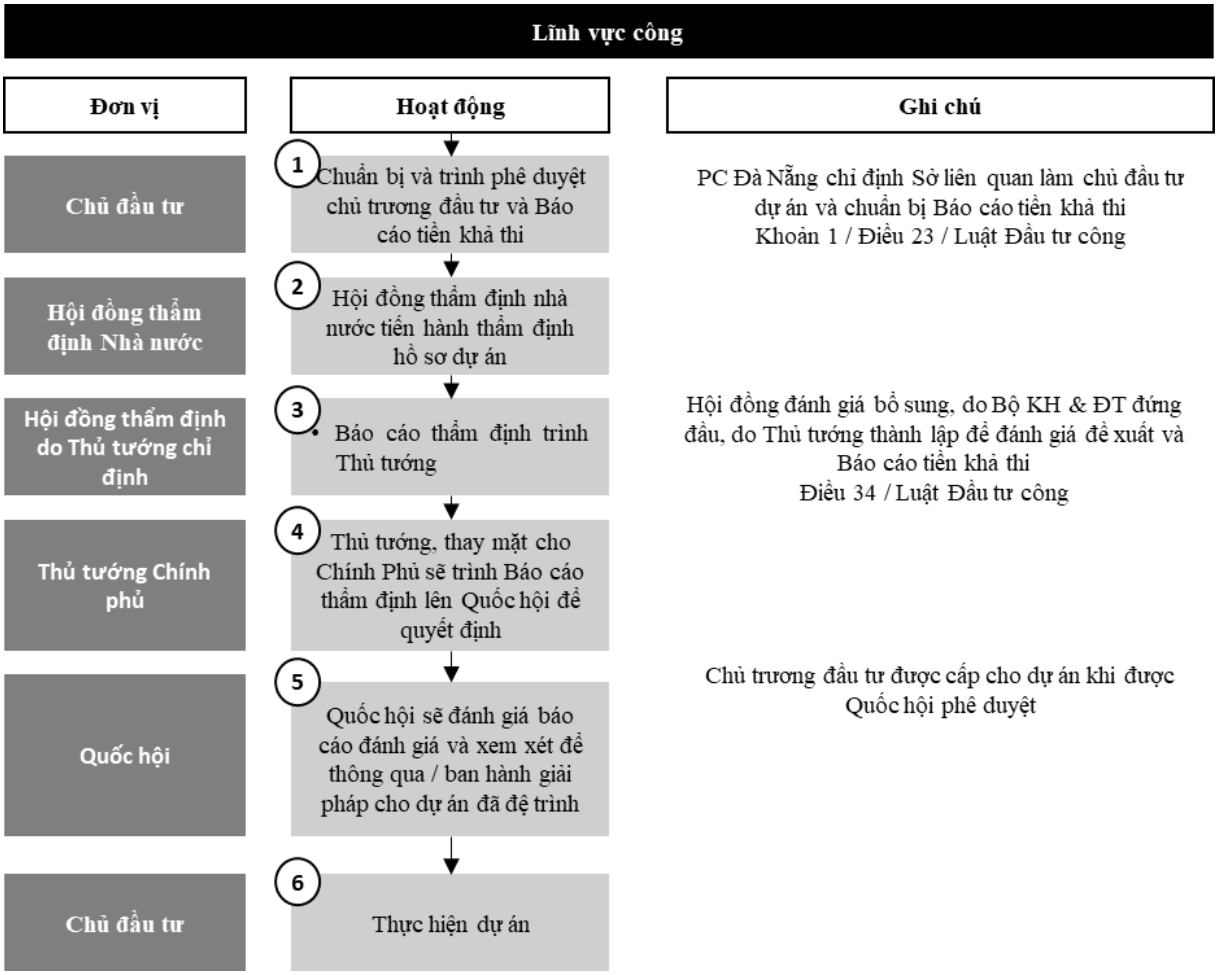
(1) Trình tự, thủ tục triển khai dự án đầu tư công

Trình tự, thủ tục triển khai dự án đầu tư công tại Đà Nẵng được trình bày trong các hình sau đây.

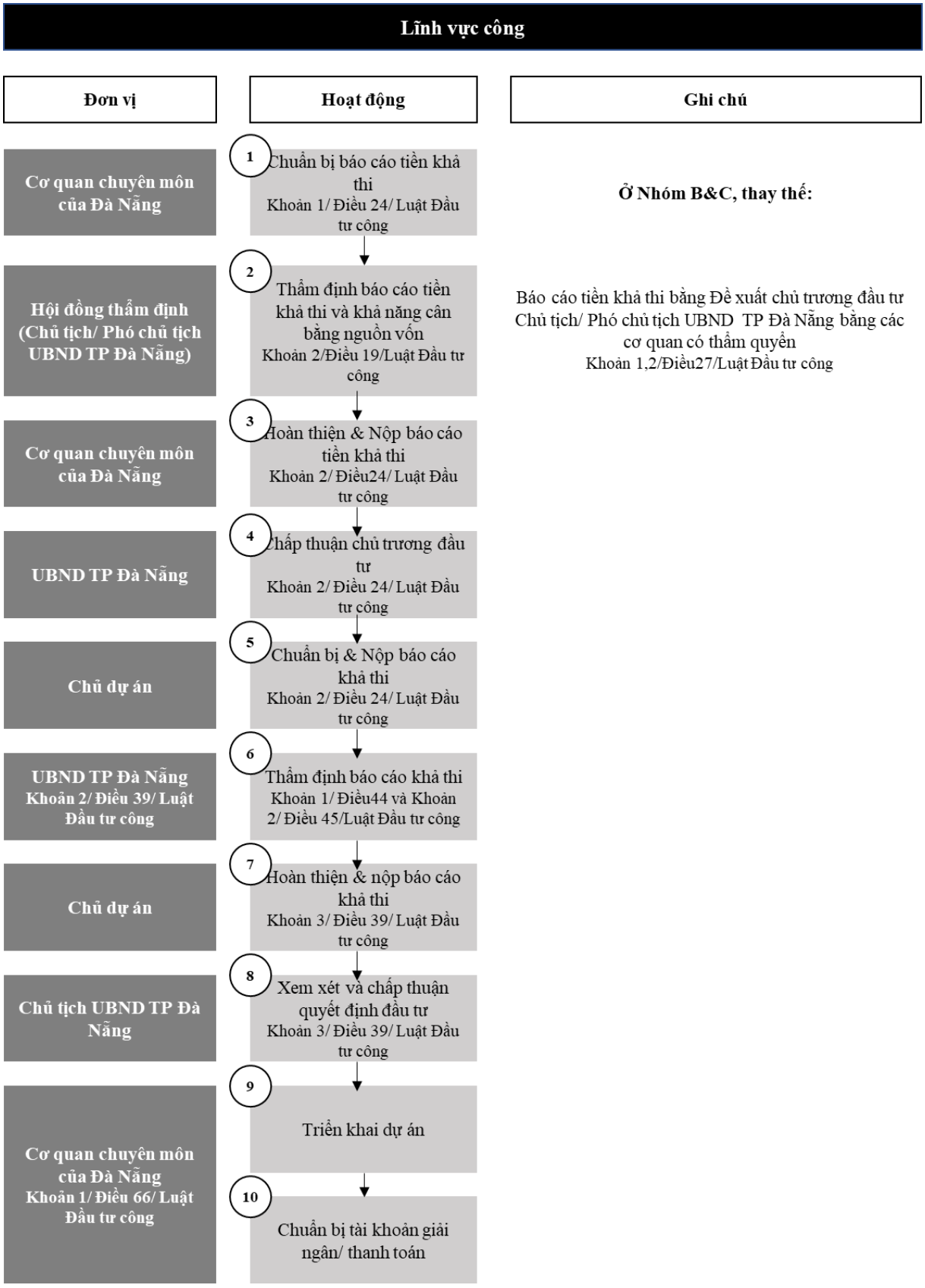
Đối với các dự án sử dụng vốn ODA, trình tự, thủ tục hơi khác khi Bộ Tài chính và Bộ Kế hoạch và Đầu tư có vai trò chủ chốt hơn trong cả quá trình - đặc biệt là về các điều khoản và điều kiện của thỏa thuận vay. Tất cả dự án ODA phải được Bộ Tài chính và Bộ Kế hoạch và Đầu tư thẩm đinh, và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt cả chủ trương đầu tư và thỏa thuận vay.



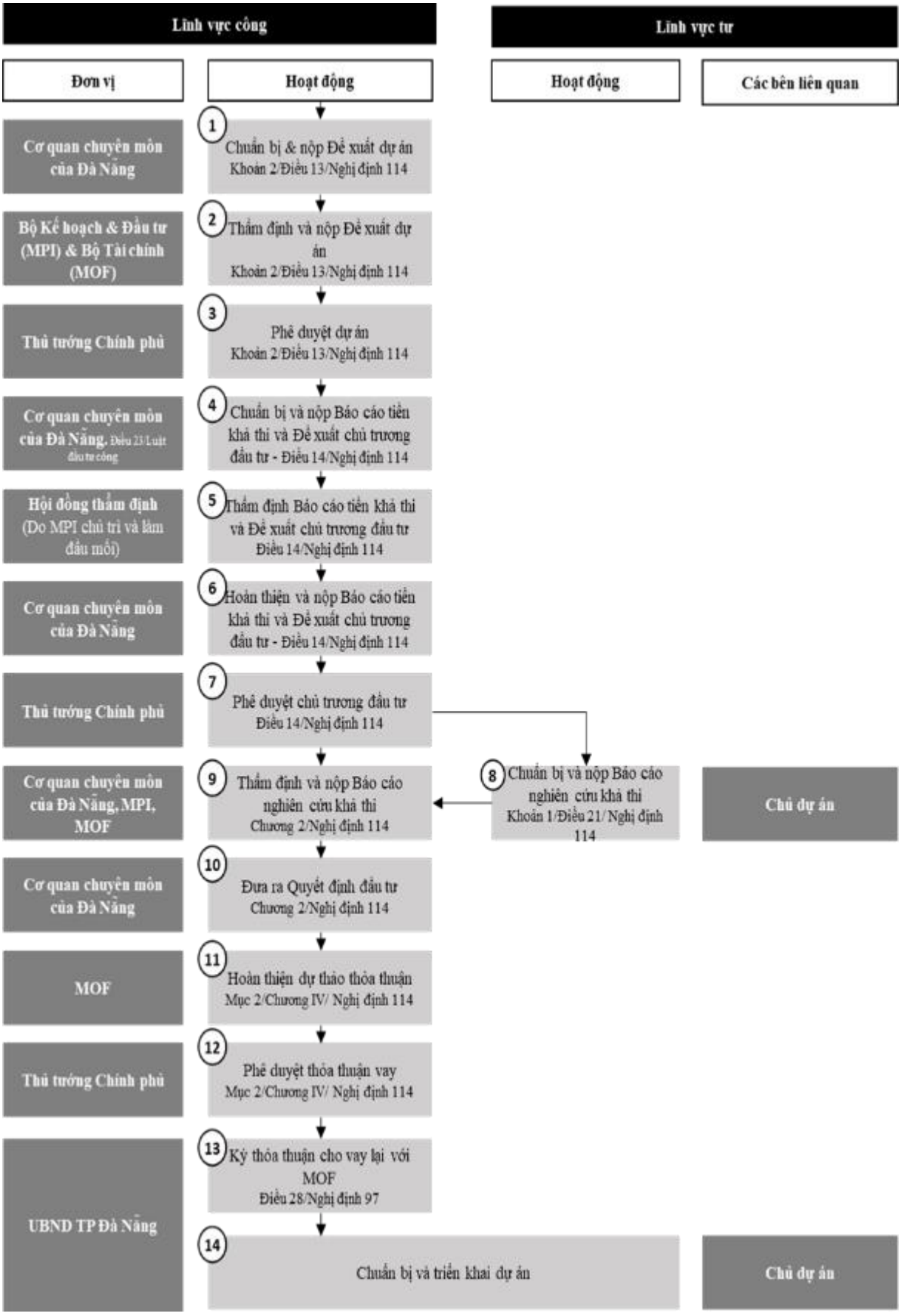
Hình 3.4: Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam



Hình 3.5: Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Quốc hội



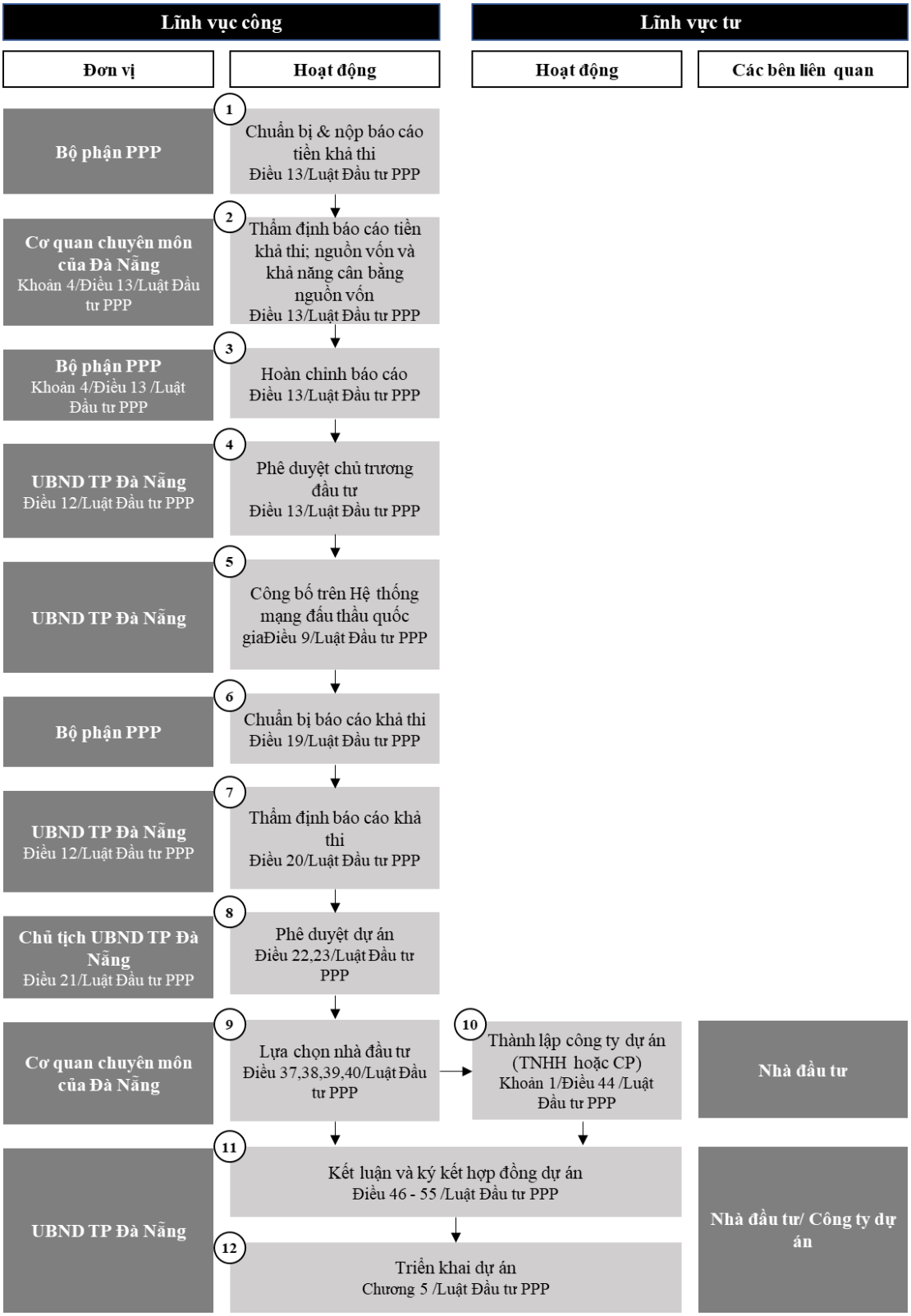
Hình 3.6: Thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền phê duyệt Chủ trương đầu tư của cơ quan cấp tỉnh (v.d. UBNDTP Đà Nẵng)



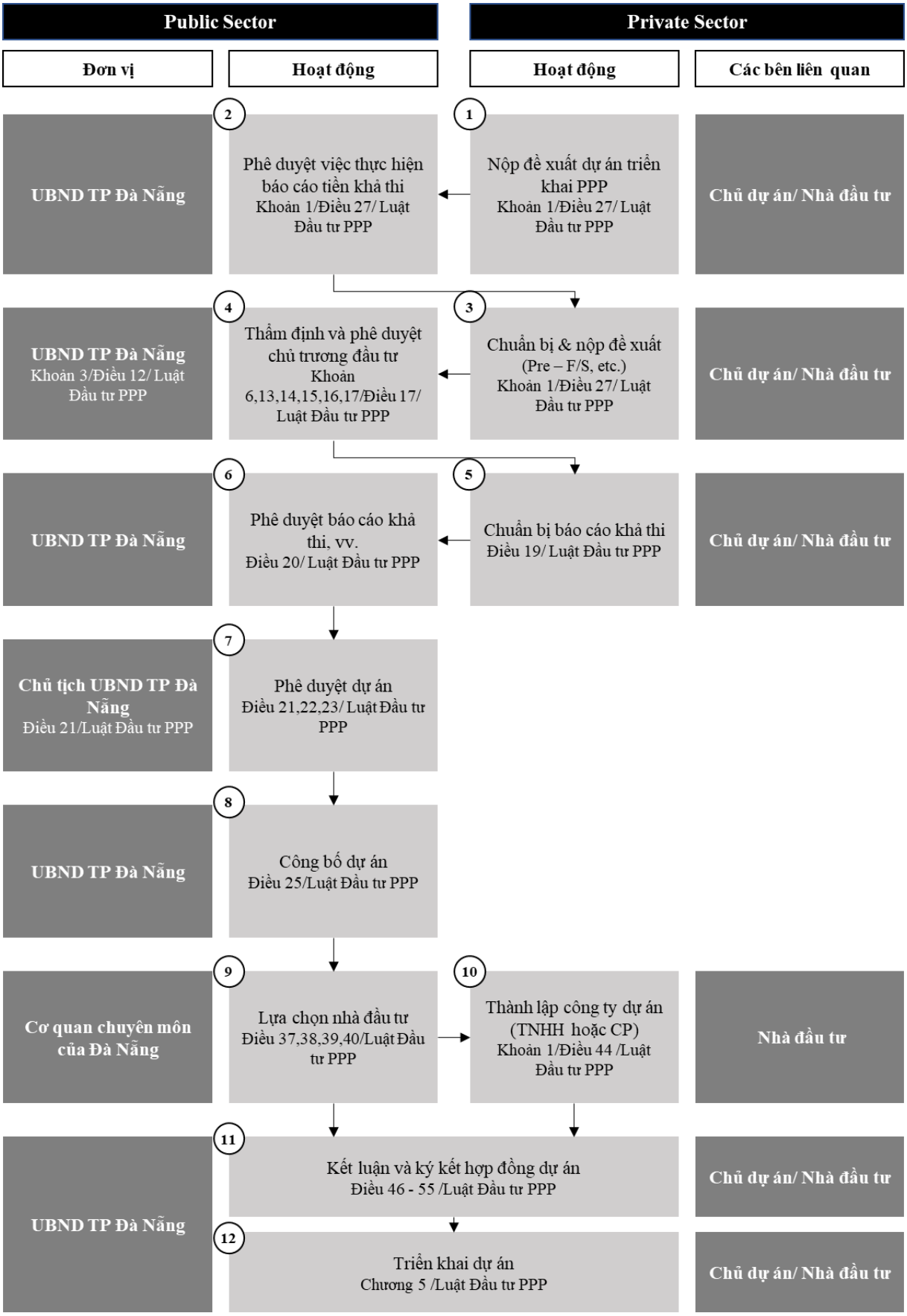
Hình 3.7: Thủ tục thực hiện dự án Đầu tư công đối với các dự án sử dụng vốn ODA

(2) Trình tự, thủ tục triển khai dự án PPP

Trình tự, thủ tục triển khai được trình bày ở Hình 3.8 đối với các dự án được kêu gọi đầu tư và ở Hình 3.9 đối với các dự án không được kêu gọi đầu tư (USP).



Hình 3.8: Trình tự, thủ tục triển khai dự án được kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng

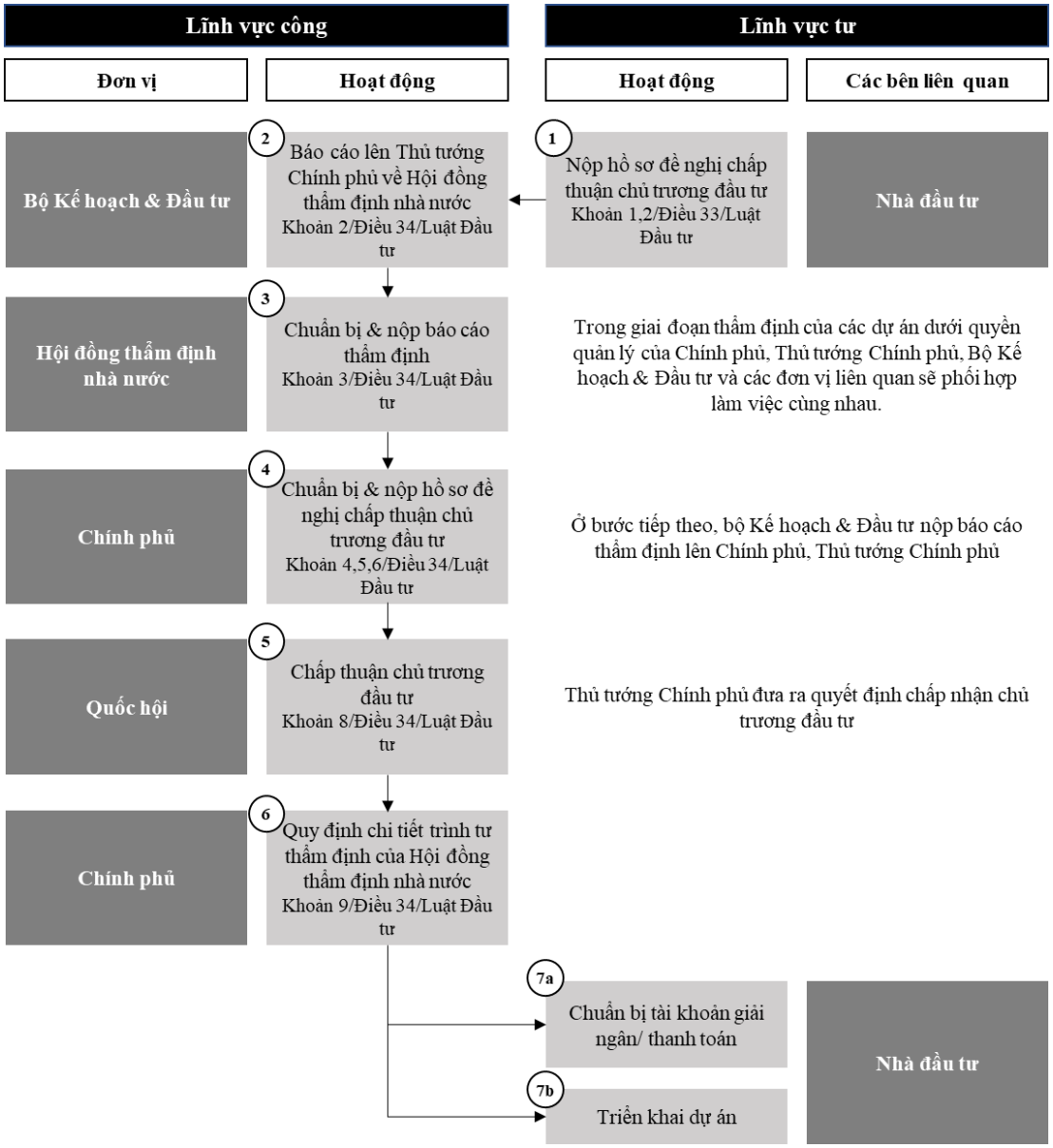


Hình 3.9: Trình tự, thủ tục triển khai dự án không được kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng

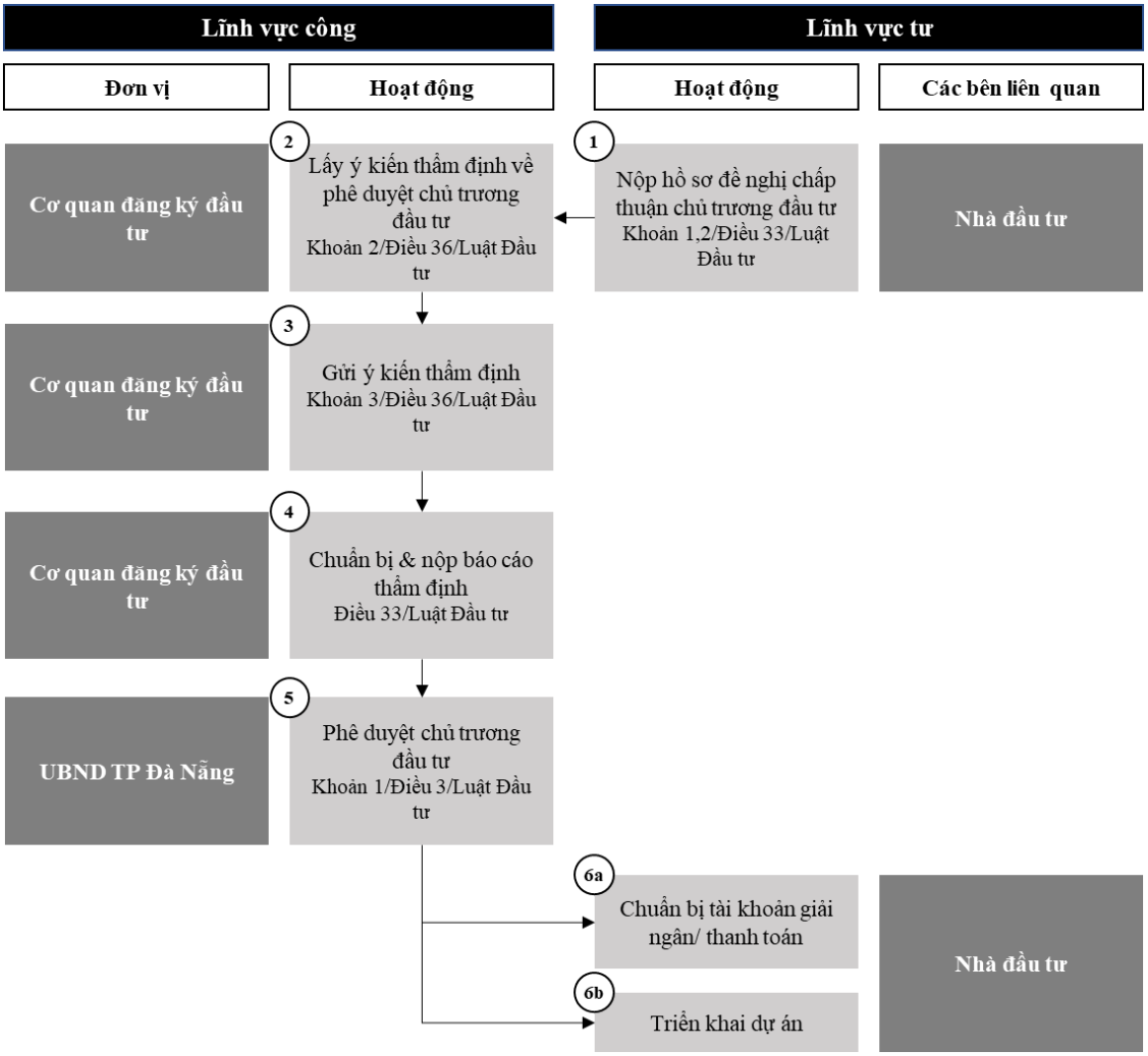
(3) Trình tự, thủ tục triển khai dự án đầu tư trực tiếp (tư nhân)

Việc phát triển cơ sở hạ tầng công cộng thông qua đầu tư (tư nhân) trực tiếp không có quy định cụ thể như trong Luật Đầu tư PPP về quá trình triển khai dự án PPP, nên các phương thức triển khai dựa trên các điều luật và quy định khác nhau có thể áp dụng cho đầu tư trực tiếp (tư nhân) - đáng chú ý có Luật Đầu tư mới và Nghị định 31 nêu trên. Nhà đầu tư, nếu đã có quyền sử dụng đất công, có thể thực hiện phát triển cơ sở hạ tầng trên đất theo quy định của pháp luật có liên quan.

Trình tự, thủ tục đầu tư trực tiếp tại Đà Nẵng được trình bày trong Hình 3.10 đối với các dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ (Các dự án quan trọng cấp quốc gia hoặc thuộc nhóm A), và trong Hình 3.11 đối với các trường hợp thuộc thẩm quyền của UBNDTP Đà Nẵng (Các dự án thuộc nhóm B và nhóm C).



Hình 3.10: Trình tư, thủ tục triển khai dự án đầu tư công thuộc thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam



Hình 3.11: Trình tự, thủ tục triển khai dự án đầu tư trực tiếp thuộc thẩm quyền quyền phê duyệt chủ trương đầu tư của cơ quan cấp tỉnh (UBNDTP Nẵng)

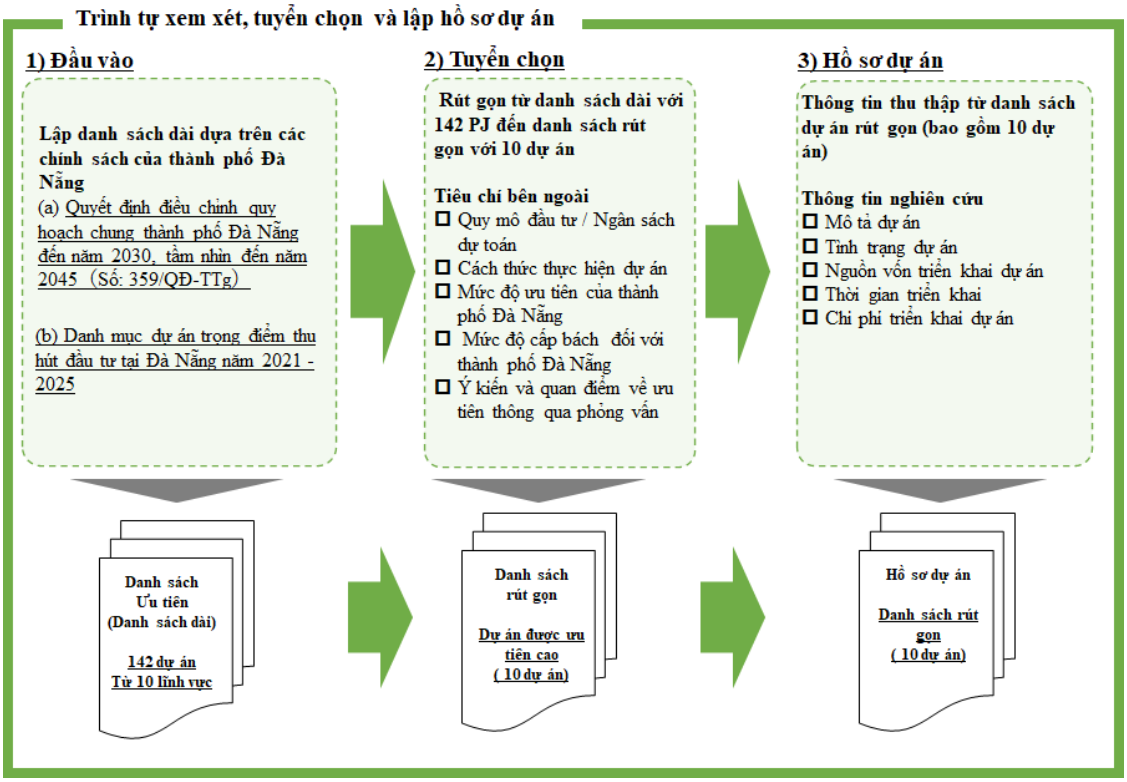
3.2 Lựa chọn dự án ưu tiên

3.2.1 Quy trình lựa chọn

Mục đích của chương này là xác định danh sách cơ sở hạ tầng ưu tiên cho tăng trưởng kinh tế của thành phố Đà Nẵng trong tương lai. Các dự án ưu tiên được lựa chọn thông qua "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến 2030, tầm nhìn đến 2045" (Quyết định Số 359/QD-TTg) và "Danh sách các dự án kêu gọi đầu tư tại Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025". Ngoài ra, qua việc thu thập và xem xét các thông tin bổ sung của dự án mà không được mô tả trong các chính sách nói trên, một số dự án tiềm năng có khả năng bị bỏ qua trong các danh sách đã được xem xét. Dự án ưu tiên được lựa chọn và đánh giá qua 03 giai đoạn sau:

- Giai đoạn 1: Lên danh sách chung các dự án dựa trên chính sách của thành phố Đà Nẵng
- Giai đoạn 2: Rút ngắn danh sách dự án dựa trên các tiêu chí bên ngoài chính sách
- Giai đoạn 3: Xây dựng hồ sơ dự án cho các dự án trong danh sách rút gọn

Trong giai đoạn 2, các tiêu chí bên ngoài được áp dụng để sàng lọc từ danh sách dài đến danh sách rút gọn. Theo các tiêu chí bên ngoài, quy mô dự án (ngân sách ước tính ban đầu), sơ đồ dự án, mức độ ưu tiên, mức độ khẩn cấp và phỏng vấn với các cơ quan liên quan được áp dụng để sàng lọc các dự án tiềm năng. Trong giai đoạn 3, Đoàn Nghiên cứu thu thập thông tin cập nhật về dự án trong danh sách rút gọn thông qua phỏng vấn các cơ quan liên quan để xây dựng hồ sơ dự án.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.12: Quy trình tuyển chọn, sàng lọc dự án ưu tiên

3.2.2 Xây dựng Danh sách dài

Để xây dựng danh sách dài, Đoàn Nghiên cứu JICA, đã thu thập 108 dự án được mô tả trong "Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045" và 57 dự án trong "Danh mục các dự án kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025" thông qua phỏng vấn với Sở KHĐT. Qua đó, danh sách chung có 142 dự án, sau khi loại bỏ các dự án trùng nhau trong 02 chính sách nêu trên. Ngoài ra, nhóm dự án JICA cũng xác định tất cả các dự án trong danh sách chung phù hợp với 10 lĩnh vực trong 02 chính sách trên như sau:

- Giao thông vận tải: Đường bộ, Bãi đậu xe, Đường sắt và Logistics, v.v.
- Giáo dục: Cao đẳng, Đại học, Trường quốc tế, Trường dạy nghề, v.v.
- Y tế: Bệnh viện, Viện dưỡng lão, Kiểm soát bệnh truyền nhiễm, v.v.
- Du lịch – Thương mại: Khu nghỉ dưỡng, Trung tâm hội nghị, Cảng quốc tế, Chợ, v.v.
- Văn hóa – Thể thao: Du lịch MICE, Trung tâm triển lãm, Công trình lịch sử, văn hóa, v.v.
- Nông – Lâm – Ngư nghiệp: Cảng cá, Bờ kè, Khu công nghệ cao nông nghiệp, v.v.
- Khoa học – Môi trường: Xử lý chất thải, Phòng chống thiên tai, v.v.
- Công nghệ thông tin: Khu phần mềm, Khu công nghệ cao, Công nghệ cao hàng không vũ trụ, v.v.
- Khu công nghiệp/ Cụm & Khu đô thị: Khu công nghiệp, Thành phố thông minh, v.v.
- Công nghiệp, Cấp nước & Điện: Cấp nước, Nhà máy điện, Năng lượng mặt trời, v.v.

Bảng 3.7: Danh sách dài

TT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Tổng mức đầu tư (Tỷ VND)	Giai đoạn
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu (bao gồm đầu tư xây dựng tuyến đường kết nối từ Cảng Liên Chiểu đến đường Hồ Chí Minh, đường vành đai phía Bắc)	Ngân sách TW, Ngân sách TP, PPP và các nguồn vốn khác	3426.3	2020-25
2		Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Ngân sách TW, Ngân sách TP *xem xét lại hình thức BT	11,295.0	2025-30
3		Nạo vét, thoát lũ khẩn cấp sông Cổ Cò (đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng);	ODA, Ngân sách TW, Ngân sách TP	585.5	2020-25
4		Tuyến đường vành đai phía Tây đoạn từ Quốc lộ 14B đến đường Hồ Chí Minh	Vốn Trái phiếu Chính phủ; Ngân sách thành phố	1,499.0	2020-25
5		Dự án cải thiện hạ tầng giao thông thành phố Đà Nẵng - OFID (Đường vành đai phía Tây 2 kết nối đến ĐT605, Đường và cầu qua sông Cổ Cò)	Vốn vay OFID; Ngân sách TP	1,370.4	2020-25
6		Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Vốn Ngân sách TW; PPP và các nguồn vốn khác	2,252.0	2025-30
7		Nâng cấp, cải tạo đường ĐT 601	Ngân sách TW, Ngân sách TP	643.5	2020-25
8		Tuyến đường Trục I Tây Bắc (đoạn từ nút giao thông Ngã ba Huế đến Bệnh viện Ung thư, từ Hồ Tùng Mậu đến Quốc lộ 1A và đoạn nối Nguyễn An Ninh từ nút giao Quốc lộ 1A đến đường sắt)	Ngân sách TP	364.5	2020-25
9		Cụm nút giao thông phía Tây cầu Trần Thị Lý	Ngân sách TP	723.4	2020-25
10		Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông: Đoạn nối đường Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái; Đoạn nối đường Lê Duẩn- Đống Đa; Đoạn nối đường Hoàng Hoa Thám - Nguyễn Tất Thành; Đoạn nối từ cổng Khu công nghiệp Hòa Khánh đến nhà ga đường sắt mới.	Ngân sách TP	1,812.0	2020-25
11		Xây dựng các bãi đỗ xe khu vực trung tâm thành phố, quận Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn	Vốn nhà đầu tư	2,500.0	2020-25
12		Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 14G	Ngân sách TW	Bộ GTVT quản lý	2020-25
13		Mở rộng tuyến Quốc lộ 14B (g/đ 2)	Ngân sách TW	Bộ GTVT quản lý	2020-25
14		Trung tâm Logictics Cảng Liên Chiểu	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
15		Mở rộng trung tâm Logictics kho bãi khu vực phía nam Trung tâm Logictis - Cảng ĐN	Vốn nhà đầu tư	293.2	2020-25
16		Hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lượng lớn như: hệ thống tàu điện ngầm (metro), hệ thống xe điện bánh sắt (tramway). Hệ thống tàu điện ngầm thành phố gồm 2 trục:- Trục Đông Tây (M1): từ Nam Ô 1 đi qua trung tâm, đến khu vực An Hải Đông (biển Mỹ Khê); Trục Nam Bắc: cửa vào khu Sơn Trà Tịnh Viên đến khu vực Khuê Trung	PPP	54,500.0	2025-30
17		Trung tâm Logictics Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng (nhà ga hàng hóa)	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
18		Trung tâm Logictics Khu Công nghệ cao	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
19		Trung tâm Logictics ga hàng hóa Kim Liên	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
20		Hầm qua sông Hàn	PPP	5,700	2025-30
21		Cầu vượt sông Hàn nối đường 29 Tháng 3 với đường Bùi Tá Hán	Ngân sách TP, Vốn nhà đầu tư	425.0	2025-30
22		Tuyến đường giữa vành đai phía Tây và đường bộ cao tốc (đoạn từ đường Nguyễn Tất Thành nối dài - Quốc lộ 14B - biển)	Ngân sách TP	1,600.0	2025-30
23		Mở rộng nhà ga T1 Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Ngân sách TW	5,000.0	-

TT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Tổng mức đầu tư (Tỷ VND)	Giai đoạn
24		Đường hầm qua sân bay Đà Nẵng - Chiều dài tuyến khoảng 3,7km với phần hầm khoảng 2,48km. Quy mô 6 làn xe cơ giới và xây dựng các nhánh kết nối với khu đô thị phía Tây sân bay quốc tế Đà Nẵng	Ngân sách TP, PPP, ODA	8,228.0	2020-25
25		Tàu điện kết nối giữa thành phố Đà Nẵng và Hội An	PPP	7,497-14,995	2025-30
26	Giáo dục	Đầu tư xây dựng Đại học Đà Nẵng;	Ngân sách TW, PPP	8,620.0	2020-25
27		Trường Cao đẳng nghề Đà Nẵng, Hòa Quý (giai đoạn 1)	Ngân sách TP,	285.8	2020-25
28		Trường Cao đẳng Văn hoá nghệ thuật	Ngân sách TP	200.0	2020-25
29		Trương đào tạo liên cấp quốc tế	Vốn nhà đầu tư	300.0	2020-25
30		Dự án Khu giáo dục ngoại khóa và du lịch sinh thái khu vực Khe Răm	Vốn nhà đầu tư	1,476.0	2020-25
31		Trường đào tạo liên cấp quốc tế từ mẫu giáo đến cấp III, huyện Hòa Vang. DT 1,8ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-21
32		Trung tâm đào tạo kỹ năng sống quốc tế, huyện Hòa Vang. DT 46ha	Vốn nhà đầu tư	227.7	2020-25
33		Khu đô thị Đại học, gồm Khu giáo dục và đào tạo, khu khách sạn thực hành, khu biệt thự sinh thái và các cơ sở vật chất phụ trợ khác, quận Ngũ Hành Sơn. DT 20ha	Vốn nhà đầu tư	342.0	2020-25
34		Trường mầm non thuộc khu ở, Khu CNC Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
35		Trường Đại học quốc tế, huyện Hòa Vang. DT : 2.741,125 m2	Vốn nhà đầu tư	1,138.0	2020-25
36		Trường cao đẳng đào tạo lao động tay nghề cao theo chuẩn quốc tế và khu vực, huyện Hòa Vang - Diện tích tối thiểu 40.000m2	Vốn nhà đầu tư	1,000.0	2020-25
37	Y tế	Nâng cấp, cải tạo Bệnh viện Đa khoa Đà Nẵng (cơ sở 1)	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	2020-25
38		Bệnh viện Đà Nẵng (cơ sở 2, Hòa Quý)	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	2020-25
39		Nâng cấp, cải tạo Bệnh viện Phụ sản - Nhi Đà Nẵng (từ 600 giường lên 1.000 giường)	Ngân sách TP	1,579.5	2020-25
40		Mở rộng Bệnh viện Phụ sản - Nhi Đà Nẵng (quy mô 1.000 giường)	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	2020-25
41		Bệnh viện đa khoa Hải Châu (giai đoạn 2)	Ngân sách TP	163.3	2020-25
42		Trung tâm Y tế quận Thanh Khê (giai đoạn 1)	Ngân sách TP	398.2	2020-25
43		Trung tâm Y tế quận Sơn Trà (giai đoạn 1)	Ngân sách TP	241.6	2020-25
44		Trung tâm Y tế quận Cẩm Lệ (giai đoạn 1)	Ngân sách TP	238.9	2020-25
45		Bệnh viện Bắc Hòa Vang	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	2020-25
46		Trung tâm y tế quận Ngũ Hành Sơn	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	-
47		Trung tâm chẩn đoán y khoa chất lượng cao, DT 5.000-10.000 m2	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
48		Bệnh viện đa khoa/chuyên khoa chất lượng cao: Ít nhất 30 giường bệnh; chuyên khoa: Ít nhất 20 giường bệnh	Vốn nhà đầu tư, PPP, BTL	NĐT đề xuất	2025-30
49		Trung tâm điều trị Ung bướu quốc tế chất lượng cao, bệnh viện Ung bướu, quận Liên Chiểu Quy mô 500 giường bệnh	Vốn vay ưu đãi từ JBIC (BOT)	11,000.0	2020-25
50		Trung tâm chăm sóc người cao tuổi, phường Hòa Xuân, quận Cẩm Lệ; Diện tích 10.840 m2	Vốn nhà đầu tư	500	2020-25
51	Du lịch – Thương mại	Chợ Đầu mối Hòa Phước	Ngân sách TP, PPP	790.0	2020-25
52		Trung tâm thương mại chợ Cồn	PPP	532.0	2020-25
53		Khu du lịch nghỉ dưỡng tổng hợp Làng Vân	Vốn nhà đầu tư	47,000.0	2020-25
54		Dự án Khu phức hợp nghỉ dưỡng, sân golf tại huyện Hoà Vang	Vốn nhà đầu tư	40,212.9	2020-25
55		Khu du lịch quốc gia Sơn Trà	Ngân sách NN, Vốn nhà đầu tư	22,150.0	-
56		Công viên châu Á	Vốn nhà đầu tư	4,000.0	-

TT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Tổng mức đầu tư (Tỷ VND)	Giai đoạn
57		Công viên chuyên đề phía Nam bán đảo Sơn Trà	Vốn nhà đầu tư	4,896.0	2020-25
58		Bến du thuyền quốc tế, khu vực từ đường Bạch Đằng đến đường Như Nguyệt, quận Hải Châu. DT: 20,982 m2	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
59		Chuyển đổi Cảng Tiên Sa thành Cảng du lịch, quận Sơn Trà, chiều dài bến: 1.700 m	-	-	2025-30
60		Tuyến phố đi bộ Bạch Đằng – cầu Nguyễn Văn Trỗi – Trần Hưng Đạo	Ngân sách NN, vốn XHH	400.0	2020-25
61		Làng ẩm thực quốc tế, quận Cẩm Lệ. DT 2ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
62		Công viên Bách Thảo, huyện Hòa Vang, DT 200ha	Vốn nhà đầu tư, PPP	NĐT đề xuất	2020-25
63		Trung tâm mua sắm giải trí ngầm, Bãi tắm Sơn Thủy, quận Ngũ Hành Sơn, 3ha.	Vốn nhà đầu tư	910.8	2020-25
64		Trường đua ngựa và trang trại nuôi ngựa, quận Liên Chiểu và huyện Hòa Vang	Vốn nhà đầu tư	4,554.0	2020-25
65		Khu phức hợp trung tâm tài chính thương mại, vui chơi giải trí, casino và chung cư cao cấp, quận Sơn Trà. DT:61.767 m2	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
66		Khu tổ hợp đô thị thông minh - Phi thuế quan sườn đồi, huyện Hòa Vang. DT dự kiến 850ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
67	Thể thao – Văn hóa	Tu bổ, phục hồi và tôn tạo Di tích Thành Điện Hải (giai đoạn 2)	Ngân sách TP	84.3	2020-25
68		Cải tạo tòa nhà 42 Bạch Đằng để làm Bảo tàng Đà Nẵng	Ngân sách TP	507.8	2020-25
69		Công viên 02 đầu cầu và cầu đi bộ Nguyễn Văn Trỗi	Vốn nhà đầu tư	120.0	2020-25
70		Khu Công viên Safari (công viên Bách Thảo - Bách Thú, khu vực Hồ Đồng Xanh, Đồng Nghệ)	Vốn nhà đầu tư	1,000.0	2020-25
71		Khu công viên Bách Thảo (khu vực giáp dự án Bà Nà)	Vốn nhà đầu tư	987.8	2020-25
72		Vườn Tượng APEC mở rộng (Khu đất bên cạnh Công viên APEC)	Ngân sách TP	759.2	2020-25
73		Khu tổ hợp công trình phục vụ lễ hội pháo hoa Quốc tế Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	11,400.0	-
74		Nâng cấp, cải tạo công viên 29 tháng 3	Ngân sách TP	600.0	-
75		Đầu tư quảng trường Khu vực Thành Điện Hải	Ngân sách TP	1,000.0	-
76		Cung triển lãm kiến trúc thành phố	Ngân sách TP	20.0	-
77		Công viên các khu đô thị	Ngân sách TP	300.0	-
78		Trung tâm văn hóa biểu diễn nghệ thuật (Trung tâm văn hóa thành phố)	Ngân sách TP	300.0	-
79		Công viên Văn hóa lịch sử Ngũ Hành Sơn, phường Hòa Hải. DT: 92.46 ha	Vốn nhà đầu tư	2,000.0	2020-25
80		Khu liên hợp thể thao Hòa Xuân, quận Cẩm Lệ. Đầu tư xây dựng Khu liên hợp 1.295..389 m2	Ngân sách NN, vốn XHH	4,377.0	2020-25
81		Nhà hát lớn thành phố	Vốn nhà đầu tư	5,000.0	2025-30
82		Trường quay Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	150-200	2025-30
83	Nông, lâm, ngư nghiệp	Nâng cấp mở rộng cảng cá Thọ Quang thành phố Đà Nẵng	Ngân sách TW, Ngân sách TP, Nguồn khác	217.5	2020-25
84		Kè chống sạt lở tả ngạn sông Cu Đê trên địa bàn quận Liên Chiểu	Ngân sách TP, Ngân sách TW	300.0	2020-25
85		Kè chống sạt lở sông Yên (đoạn từ hạ lưu đập An Trạch - cầu Sông Yên - ngã ba sông Cẩm Lệ)	Ngân sách TP, Ngân sách TW	180.0	2020-25
86		Đê, kè biển Liên chiểu - Kim Liên (đoạn từ cầu Trắng đến cảng nhà máy xi măng Hải Vân)	Ngân sách TP, Ngân sách TW	143.3	2020-25
87		Đê, kè biển Liên Chiểu (đoạn từ Xuân Thiều đến Nam Ô)	Ngân sách TP, Ngân sách TW	166.9	2020-25
88		Khu nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, xã Hòa Ninh, huyện Hòa Vang. DT 140ha	Vốn đầu tư công, Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
89		Vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao Hòa Khương - Hòa Phong, huyện Hòa Vang. DT 16,2ha	Vốn đầu tư công, Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
90		Vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao Hòa Phú, huyện Hòa Vang. DT 26,5ha	Vốn đầu tư công, Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
91		Vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao Hòa Khương, huyện Hòa Vang. DT 24,5ha	Vốn đầu tư công, Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25

TT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Tổng mức đầu tư (Tỷ VND)	Giai đoạn
92		Vùng chăn nuôi tập trung gia súc, gia cầm, xã Hòa Khương, huyện Hòa Vang. DT 10,9ha	Vốn đầu tư công, Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
93		Trung tâm giết mổ gia súc, gia cầm tập trung, huyện Hòa Vang	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
94		Nuôi trồng, khai thác thủy sản kết hợp du lịch sinh thái, xã Hòa Liên, huyện Hòa Vang. DT: 50 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
95	Môi trường – Khoa học	Dự án Cải thiện môi trường nước khu vực phía Đông Q. Sơn Trà	Ngân sách TP	1,447.0	2020-25
96		Nâng cấp, cải tạo Trạm xử lý nước thải Phú Lộc (g/đ 2)	Ngân sách TP	321.7	2020-25
97		Nâng cấp, cải tạo Trạm xử lý nước thải Ngũ Hành Sơn	Ngân sách TP	275.0	2020-25
98		Nâng cấp, cải tạo một số hạng mục tại Bãi rác Khánh Sơn	Ngân sách TP	184.0	2020-25
99		Mở rộng, nâng cấp Trung tâm Công nghệ sinh học phục vụ nghiên cứu và phát triển vùng Nam Trung Bộ	Ngân sách TP, Ngân sách TW, Nguồn khác	610.2	2020-25
100		Tuyến ống thu gom nước thải đường Nguyễn Tất Thành	Ngân sách TP	444.7	2020-25
101		Xây dựng Trạm xử lý nước thải Hòa Xuân (giai đoạn 3)	Ngân sách TP	776.5	2020-25
102		Tuyến ống thu gom nước thải dọc đường ven sông Tuyên Sơn - Túy Loan, đoạn từ cầu Đỏ đến QL14B	Ngân sách TP	300.4	2020-25
103		Tuyến ống thu gom nước thải đường 2/9 (đoạn từ đường Phan Thành Tài đến đường Thăng Long)	Ngân sách TP	168.3	2020-25
104		Tuyến ống thu gom nước thải dọc đường Trần Hưng Đạo nối dài, đoạn từ cầu Tuyên Sơn đến Trạm xử lý nước thải Ngũ Hành Sơn	Ngân sách TP	110.0	2020-25
105		Các dự án thu gom nước thải các khu vực dọc tuyến đường Nguyễn Tất Thành Khu vực Nam Ô	Ngân sách TP	308.0	2020-25
106		Trạm trung chuyển rác thải tại khu vực đường Lê Thanh Nghị, khu vực Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ	Ngân sách TP	172.0	2020-25
107		Nhà máy xử lý chất thải rắn tại bãi rác Khánh Sơn	Vốn nhà đầu tư	1,700.0	-
108		Dự án Nhà máy xử lý chất thải rắn sinh hoạt (1.000-1.500 tấn/ngày)	Vốn nhà đầu tư	4,000.0	-
109		Nhà máy xử lý chất thải rắn sinh hoạt, phường Hòa Khánh Nam, quận Liên Chiểu. Công suất: 1.000 tấn/ngày	Vốn nhà đầu tư	3,000.0	2020-22
110	Công nghệ thông tin	Khu Công nghệ thông tin tập trung số 1 tại Hòa Liên giai đoạn 2	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
111		Khu Công viên phần mềm số 2 (phường Thuận Phước)	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2025-30
112		Khu Công nghệ thông tin tập trung số 2 tại Hòa Liên	Ngân sách TP,	799.6	-
113		Khu Công viên phần mềm số 3 (tổ hợp không gian sáng tạo)	Ngân sách TP	NĐT đề xuất	-
114		Dự án thuộc công nghệ hàng không, vũ trụ, Khu CNC	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
115		Dự án thuộc lĩnh vực công nghệ thiết kế, chế tạo robot, Khu CNC	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
116		Dự án sản xuất chip, cảm biến sinh học, Khu CNC	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
117	Khu/cụm công nghiệp & khu đô thị	Khu công nghệ cao thành phố Đà Nẵng	Ngân sách TP, Ngân sách TW, Nguồn khác	8,841.0	2020-25
118		Mở rộng Khu công nghệ cao thành phố Đà Nẵng	Ngân sách TP, Ngân sách TW, Nguồn khác	151.0	2020-25
119		Khu Đô thị An Đồn	Vốn nhà đầu tư	-	2020-25
120		Khu Đô thị FPT Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	1,663.7	2020-25
121		Khu Đô thị Đại học thuộc phường Hòa Quý	Vốn nhà đầu tư	350.0	2020-25
122		Khu đô thị sườn đồi: Khu đô thị phía Tây đường tránh Nam hầm Hải Vân	Vốn nhà đầu tư	1,370.4	2020-25

TT	Ngành	Dự án	Đầu tư	Tổng mức đầu tư (Tỷ VND)	Giai đoạn
123		Khu đô thị sườn đồi: Khu biệt thự sinh thái hồ Trước Đông	Vốn nhà đầu tư	769.3	2020-25
124		Khu đô thị ven sông phía Tây Nam Nhà máy nước Cầu Đỏ	Vốn nhà đầu tư	477.0	2020-25
125		Khu đô thị sinh thái phía Bắc đường Hoàng Văn Thái	Vốn nhà đầu tư	9,198.4	2020-25
126		Khu đô thị phía Đông đường tránh Nam hầm Hải Vân	Vốn nhà đầu tư	619.2	2020-25
127		Các dự án tái thiết đô thị	Vốn nhà đầu tư, Ngân sách TW	2,615.0	-
128		Khu dịch vụ liên kết nhà ở phục vụ Khu công viên phần mềm số 2, quận Hải Châu. DT 26.377 m2	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-21
129		Khu công nghiệp Hòa Cầm giai đoạn 2, phường Hòa Thọ Tây, quận Cẩm Lệ và xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang. DT 120,19 ha	Vốn nhà đầu tư	2232.9	2020-25
130		Khu công nghiệp Hòa Ninh, xã Hòa Ninh, huyện Hòa Vang. DT: 400,02 ha	Vốn nhà đầu tư	6083.2	2020-25
131		Khu công nghiệp Hòa Nhơn, xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang. DT 360,1ha	Vốn nhà đầu tư	5657.5	2020-25
132		Không gian sáng tạo, Hòa Xuân, Cẩm Lệ. DT: 15.1 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
133		Cụm Công nghiệp Hòa Nhơn, xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang. DT: 24,7 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
134		Cụm công nghiệp Hòa Khánh Nam, phường Hòa Khánh Nam, quận Liên Chiểu. DT 13,29 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
135		Cụm công nghiệp Hòa Hiệp Bắc, phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu. DT 14,48 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
136		Nhà xưởng cho thuê, Khu phụ trợ phục vụ Khu CNC, huyện Hòa Vang, DT: 55,3 ha	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	2020-25
137		Thành phố thông minh. Giai đoạn 2021-2025: Thông minh hóa các ứng dụng với tổng kinh phí 1.197 tỷ VND, trong đó NSTP 305 tỷ VND, vốn XHH 892 tỷ VND	Ngân sách TP, vốn XHH	1,197.0	2020-25
138	Công nghiệp, Cấp nước & điện	Đầu tư mới nhà máy nước Hòa Liên giai đoạn 1, giai đoạn 2	Ngân sách TP	2,276.5	2020-25
139		Nguồn điện từ xử lý CTR sinh hoạt phát điện với công suất 2x18MW tại bãi rác Khánh Sơn	Vốn nhà đầu tư	1,730.0	-
140		Nguồn điện sinh khối 15MW tại Khu công nghiệp Liên Chiểu	Vốn nhà đầu tư	500.0	-
141		Nguồn điện năng lượng mặt trời mặt đất khoảng 250MW tại các mỏ khoáng sản đã đóng cửa	Vốn nhà đầu tư	3,750.0	-
142		Sản xuất điện từ năng lượng mặt trời, thành phố Đà Nẵng	Vốn nhà đầu tư	NĐT đề xuất	-

Nguồn：Quy hoạch chung

Lưu ý: Vốn xã hội hóa là loại vốn để thực hiện dự án. Nguồn vốn đến từ khu vực tư nhân, nhưng nó được sử dụng theo những cách đóng góp cho cộng đồng và công dân, chẳng hạn như chăm sóc sức khỏe, giáo dục, đào tạo nghề, thể thao, văn hóa và môi trường.

3.2.3 Tiêu chí sàng lọc

Trong quá trình sàng lọc danh sách chi tiết, Đoàn Nghiên cứu JICA đã đánh giá các dự án dựa trên những tiêu chí ngoại biên sau đây để xác định các dự án cho danh sách rút gọn.

(1) Tiêu chí ngoại biên A-1：Quy mô đầu tư/ Ngân sách dự kiến

Nhìn chung, một trong những yếu tố quan trọng khiến bên cho vay và nhà đầu tư quan tâm đến dự án cơ sở hạ tầng là các dự án này cần có quy mô đầu tư nhất định. Trong cuộc khảo sát dựa trên Luật Đầu tư công tại Việt Nam, mức ngưỡng quy mô là trên 800 tỷ đồng (tương đương 4,8 tỷ yên). Tuy nhiên, các dự án ưu tiên được xác định thông qua phỏng vấn vẫn được đưa vào danh sách dù ngân sách ước tính dưới 800 tỷ đồng.

(2) Tiêu chí ngoại biên A-2：Kế hoạch dự án

Khảo sát này ưu tiên vào nhóm dự án sử dụng ngân sách công (ngân sách trung ương và thành phố), vốn ODA và PPP, trong đó ngân sách công chỉ gồm các dự án từ nhóm A trở lên. Các dự án với 100% vốn từ nhà đầu tư xếp sau vì khảo sát này ưu tiên các dự án công. Ngoài ra, căn cứ vào tình hình tài chính như số dư tài khoản vay và tỷ suất vốn vay của thành phố Đà Nẵng – do ngân sách thành phố bị giới hạn theo cơ cấu pháp lý hiện hành – các phương thức PPP được ưu tiên.

＜Tiêu chí phân loại dự án nhóm A theo Luật Đầu tư công＞

- Dự án thuộc lĩnh vực quốc phòng, an ninh có mức độ tuyệt mật; Dự án sản xuất chất độc hại, chất nổ; Dự án hạ tầng khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao
- Dự án có tổng mức đầu tư từ 2.300 tỷ đồng trở lên, bao gồm dự án giao thông, công nghiệp điện, khai thác dầu khí, hóa chất, phân bón, xi măng, chế tạo máy, luyện kim, khai thác chế biến khoáng sản, xây dựng khu nhà ở
- Dự án có tổng mức đầu tư từ 1.500 tỷ đồng trở lên, bao gồm dự án giao thông khác, thủy lợi, cấp thoát nước, xử lý rác thải, công trình hạ tầng kỹ thuật khác, kỹ thuật điện, sản xuất thiết bị thông tin điện tử, hóa dược, sản xuất vật liệu khác, công trình cơ khí khác, bưu chính viễn thông
- Dự án có tổng mức đầu tư trên 1.000 tỷ đồng trở lên, bao gồm sản xuất nông, lâm nghiệp, nuôi trồng thủy sản, vườn quốc gia, khu bảo tồn thiên nhiên, hạ tầng kỹ thuật khu đô thị mới
- Dự án có tổng mức đầu tư từ 800 tỷ đồng trở lên, bao gồm y tế, văn hóa, giáo dục, nghiên cứu khoa học, công nghệ thông tin, phát thanh, truyền hình, kho tàng, du lịch, thể thao, xây dựng dân dụng trừ xây dựng khu nhà ở, dự án quốc phòng an ninh khác

(3) Tiêu chí ngoại biên A-3：Mức độ ưu tiên của thành phố Đà Nẵng

Đồ án “Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045” đã chỉ ra 03 dự án “Đầu tư xây dựng cảng Liên Chiểu”, “Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị”, và “Phát triển các hồ chứa mới” là những dự án xúc tác để đạt được mục tiêu và tầm nhìn của Đà Nẵng. Đoàn Nghiên cứu JICA xác nhận thông qua phỏng vấn với các cơ quan liên quan rằng các dự án hướng tới kiểm soát bệnh truyền nhiễm Covid-19, và phòng chống thiên tai lũ lụt, xói mòn bờ biển là rất cần thiết. Theo góc độ này, 11 dự án đã được đưa vào danh sách ngắn.

(4) Tiêu chí ngoại biên A-4：Mức độ cấp thiết với thành phố Đà Nẵng

Đồ án “Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045” và bản “Danh mục các dự án kêu gọi đầu tư ở Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025” đã xác định mốc thời gian cho từng dự án. Dựa vào mức độ cấp thiết, các dự án quy hoạch trong giai đoạn 2020-2025 được ưu tiên hơn những dự án giai đoạn sau 2025.

3.2.4 Phát triển danh sách rút gọn

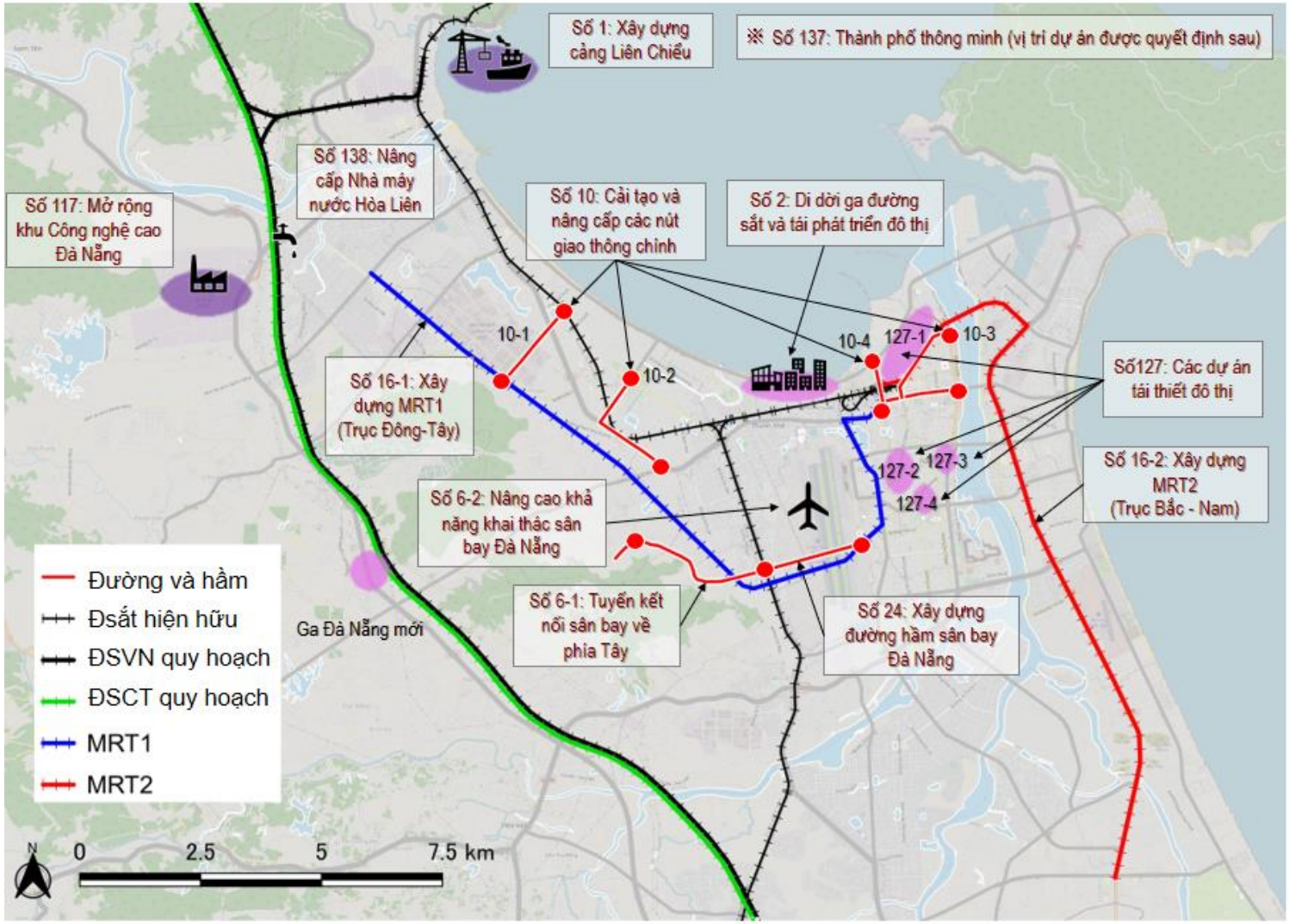
Đoàn Nghiên cứu JICA đã chọn 10 dự án sau đây trong danh sách dài bằng cách sàng lọc theo các tiêu chí bên ngoài. Bảng 3.8 cho thấy các dự án trong danh sách rút gọn được sắp xếp lại thỏa mãn từ 3 tiêu chí bên ngoài trở lên

Bảng 3.8: Danh sách rút gọn các Dự án

	Lĩnh vực	Tên dự án	Nguồn vốn	Quy mô (Tỷ VND)	Tiêu chí bên ngoài			
					Quy mô đầu tư	Cách thức thực hiện	Mức độ ưu tiên	Mức độ cấp bách
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu	Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố, PPP, và các nguồn vốn khác	3,426.3	✓	✓	✓	✓
24	Giao thông	Dự án đường hầm sân bay Đà Nẵng	Ngân sách thành phố, PPP, ODA	8,228.0	✓	✓	✓	✓
10	Giao thông	Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông	Ngân sách thành phố	1,812.0	✓	✓	✓	✓
138	Công nghiệp, cấp điện, cấp nước	Đầu tư mới nhà máy nước Hòa Liên giai đoạn 1, giai đoạn 2	Ngân sách thành phố	2,276.5	✓	✓	✓	✓
117	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Khu công nghệ cao thành phố Đà Nẵng	Ngân sách Trung ương, ngân sách thành phố, và các nguồn Vốn khác	8,841.0	✓	✓	✓	✓
137	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Thành phố thông minh; Giai đoạn 2021 - 2025: phát triển các ứng dụng thông minh	Ngân sách thành phố, các nguồn vốn xã hội hoá	1,197.0	✓	✓	✓	✓
2	Giao thông	Dự án Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Ngân sách Trung ương, Ngân sách thành phố* xem xét hình thức BT	11,295.0	✓	✓	✓	
6	Giao thông	Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng	Ngân sách Trung ương, PPP, và các nguồn vốn khác	2,252.0	✓	✓	✓	
16	Giao thông	Hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lượng lớn như hệ thống tàu điện	PPP	54,500.0	✓	✓	✓	

	Lĩnh vực	Tên dự án	Nguồn vốn	Quy mô (Tỷ VND)	Tiêu chí bên ngoài			
					Quy mô đầu tư	Cách thức thực hiện	Mức độ ưu tiên	Mức độ cấp bách
		ngầm, hệ thống xe điện bánh sắt Tramway.						
127	Các khu/cụm công nghiệp, khu đô thị	Các dự án tái phát triển đô thị	Vốn nhà đầu tư, Ngân sách Trung ương	2,615.0	✓	✓	✓	

Nguồn : Quy hoạch chung, Danh sách dự án đầu tư



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên Quy hoạch chung. Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

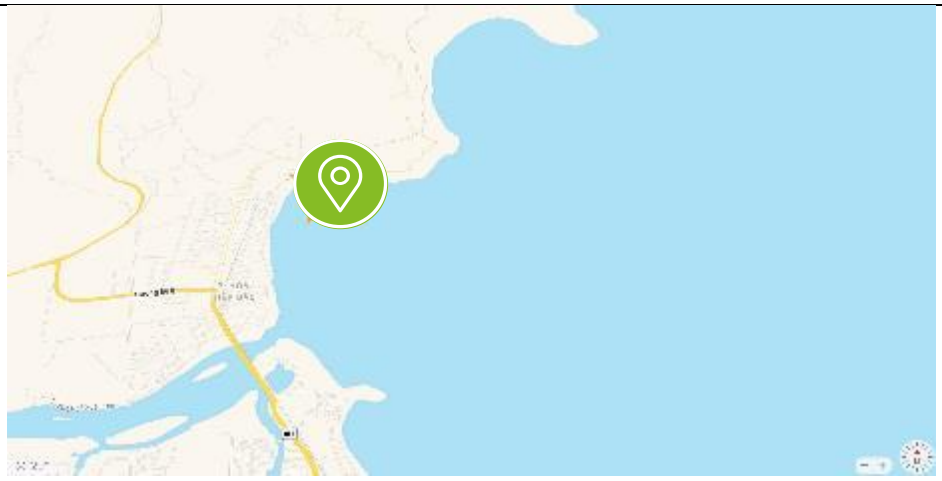
Hình 3.13: Bản đồ vị trí các dự án trong danh sách rút gọn

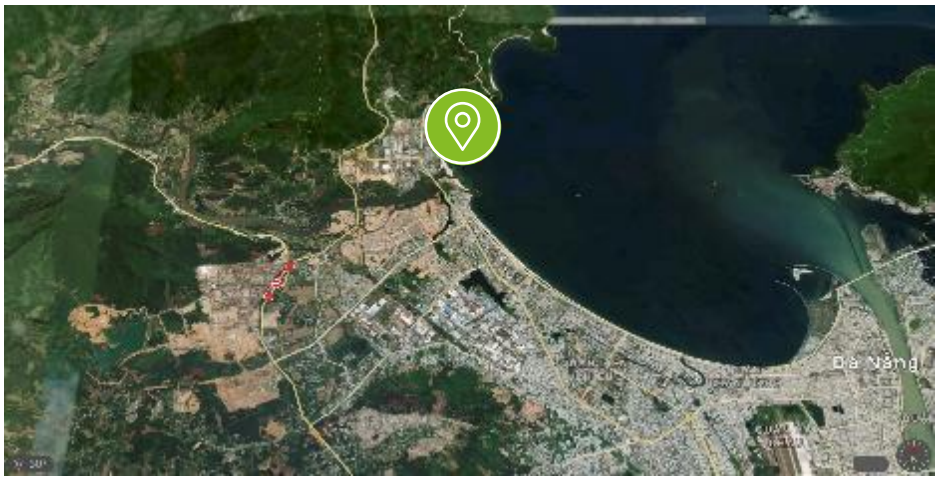
3.2.5 Hồ sơ Dự án

Sau đây là hồ sơ của những dự án ưu tiên nằm trong danh sách rút gọn ở mục 3.2.4:

Bảng 3.9: Hồ sơ Dự án của các dự án trong danh sách ngắn

Tên Dự án	Cơ quan phụ trách
Đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu	Bản Quản lý các Dự án Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Ưu tiên Thành phố Đà Nẵng (Ban HTUT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**1. Mục đích dự án:** Dự án có mục tiêu phát triển cảng biển quốc gia, tạo nên tính kết nối liên vùng; thúc đẩy phát triển các luồng giao thương của nền kinh tế Đông Tây; tạo điều kiện thuận lợi để đầu tư, phát triển kinh tế - xã hội cho khu vực miền Trung và Tây Nguyên; giảm tải cho khu vực bến cảng Tiên Sa, Sơn Trà và khu vực nội thành Đà Nẵng **2. Kết quả dự kiến:** - Giai đoạn 1: Hoàn thành 2 cầu cảng vào cuối năm 2026. Nâng số lượng hàng hóa lưu thông qua cảng lên 5 triệu tấn / năm. - Giai đoạn 2: Đến cuối năm 2038 hoàn thành 6 cầu cảng. **3. Các hạng mục chính - Giai đoạn 1:** - Kè chắn sóng dài khoảng 820m và đê chắn sóng dài khoảng 350m. - Hàng rời: trọng tải lên đến 100.000 tấn. - Tàu container: tải trọng đến 100.000 tấn, sức chứa 6.000 đến 8.000 TEU. - Luồng tàu và khu nước: luồng tàu dài khoảng 7.250m, rộng 160m, cao trình đáy nạo vét -14m (hệ thống hải đồ). - Khu quay trở, hệ thống báo hiệu hàng hải. - Hệ thống giao thông kết nối với cảng: đường nối từ đường nội bộ cảng đến tuyến tránh Nam hầm Hải Vân - Hạ tầng kỹ thuật khác như gia cố, san lấp và chỉnh trang mặt bằng. - Hạ tầng cấp điện, cấp nước và các công trình phụ trợ đồng bộ kh, v.v Nguồn: Quyết định Số 435/QD-TTg & Vietnam Finance
A2. Địa điểm dự án	**Địa điểm dự án:** Phường Hòa Hiệp Bắc, Quận Liên Chiểu, Thành phố Đà Nẵng. Tổng diện tích quy hoạch 450 ha, bao gồm diện tích trên mặt nước.





Vị trí của cảng Liên Chiểu

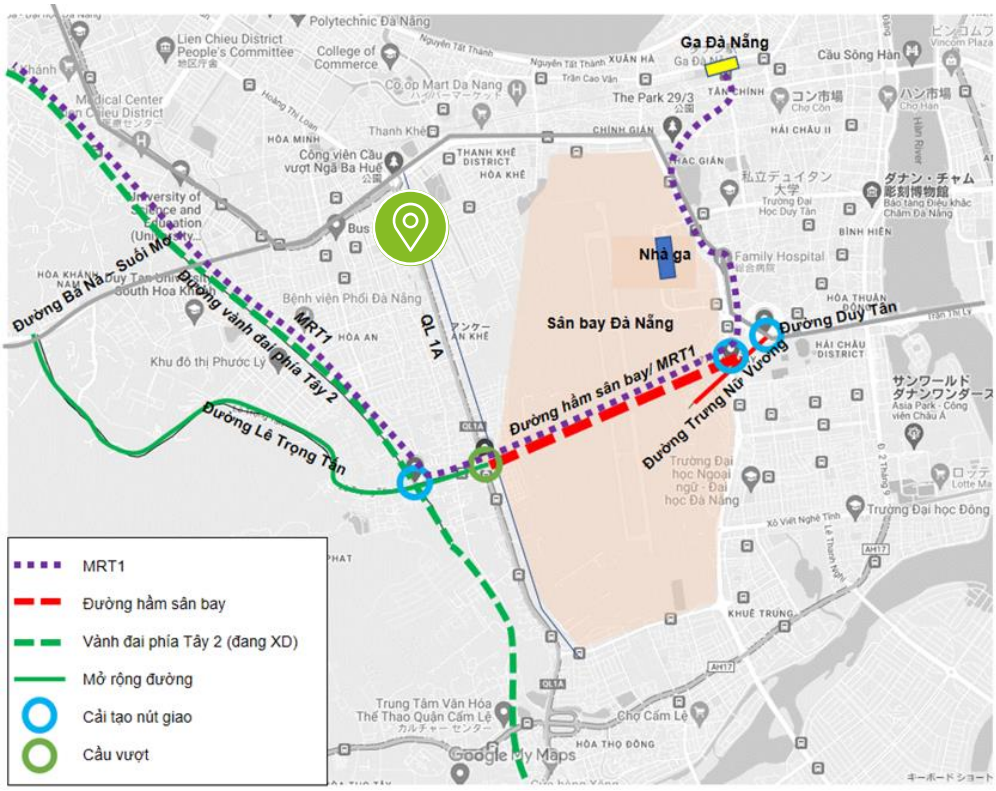
Nguồn: VOV

A3. Hình ảnh dự án

A4. Cơ chế đầu tư	Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: Ngân sách nhà nước, ngân sách địa phương
A5. Tình trạng	Đã được giao cho Ban HTUT thực hiện. Hiện Ban HTUT đang thực hiện các thủ tục xin phê duyệt Quyết định đầu tư để khởi công dự án vào tháng 9/2022. **Theo Ban HTUT:** - Hiện nay, Ủy ban Nhân dân Thành phố Đà Nẵng đã phê duyệt quy hoạch chi tiết 1/500 của dự án. - Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án đã được phê duyệt vào 26/6/2022. - Công tác rà phá bom mìn dự kiến triển khai vào tháng 9/2022 và dự kiến khởi công xây dựng trong tháng 11/2022 cho các hạng mục hạ tầng dùng chung: đê, kè chắn song, nạo vét luồng tàu, đường và cầu cảng. - Lựa chọn Nhà đầu tư tư nhân tư nhân xây dựng cầu cảng: Hiện nay, PIIP đang tìm bên tư vấn để hỗ trợ trong quá trình lựa chọn Nhà đầu tư tư nhân. Bộ tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư tư nhân được xây dựng sơ bộ dựa theo: • Nghị Định số 37/2017/ND-CP ngày 04/04/2017 do Chính phủ ban hành về Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển; • Khả năng tài chính; • Khả năng và kinh nghiệm về vận hành cảng biển; và • Kinh nghiệm về quản lý đầu tư. Để rút ngắn thời gian chuẩn bị, những nhà đầu tư tư nhân được chọn sẽ dựa vào khả năng về kỹ thuật và tài chính của mình để chuẩn bị báo cáo khả thi và các hồ sơ xin cấp phép đầu tư khác để trình xin phê duyệt.
A6. Thời gian triển khai	Thời gian triển khai dự án dự kiến: - 11/2022: Khởi công xây dựng - 2026: Hoàn thành 2 bến (Giai đoạn I) - 2031: Hoàn thành bến thứ 4 - 2034: Di dời hàng hóa - 2035: Hoàn thành bến thứ 5 - 2038: Hoàn thành bến thứ 6
A7. Chi phí dự án	Tổng chi phí: 3.426 tỷ đồng (150 triệu Đô la Mỹ). Trong đó: - Ngân sách nhà nước: 2.995 tỷ đồng (111,1 triệu Đô la Mỹ) - Ngân sách địa phương: 431 tỷ đồng (18,9 triệu Đô la Mỹ)
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Theo các chuyên gia, việc xây dựng cảng Liên Chiểu sẽ đối mặt với nhiều thách thức như[1]: - Việc xây dựng và vận hành cảng Liên Chiểu có thể gây ra các tác động tiêu cực đến đối với các khu du lịch đã được quy hoạch ở khu vực Tây Bắc như Xuân Thiều, Nam Ô, Làng Vân, v.v… do ô nhiễm tiếng ồn, không khí, chất thải gây ra bởi hoạt động vận tải và bốc xếp. - Các vấn để về môi trường: Tập đoàn tư vấn Sakae Corporate Advisory-Surbana Jurong của Singapore khuyến nghị thành phố nên nâng cấp Cảng Tiên Sa chứ không nên xây mới. Cùng với mớn nước 16 mét hiện có trên kênh Tiên Sa, việc xây dựng Cảng Liên Chiểu có thể làm gián đoạn dòng

[1] Nguồn: www.nhadautu.vn và Sở GTVT

	nước trong vịnh. Bên cạnh đó, một lượng lớn tàu bè đến vịnh có thể ảnh hưởng đếm hệ sinh thái của vịnh. - Sẽ có sự xung đột trong khai thác cảng biển giữa các cảng lân cận quá gần nhau. Cảng Liên Chiểu sẽ không tránh được việc cạnh tranh giữa cảng biển của các tỉnh lân cận như cảng Chu Lai (Quảng Nam), cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế). - Cần làm tốt công tác quy hoạch dân số quanh cảng để tránh tình trạng di dân dẫn đến vấn nạn tắc đường, kẹt xe, tai nạn giao thông v.v.. như đã từng xảy ra tại cảng Tiên Sa. - Ngoài các vấn đề trên, Sở GTVT cho rằng cần lưu tâm đến vấn đề hỗ trợ tái định cư: việc xây dựng cảng Liên Chiểu sẽ anh hưởng lớn tới cuộc sống của người dân trong khu vực, đa số sống bằng nghề đánh bắt cá. Cần thiết phải có các nghiên cứu đề xuất cụ thể để hỗ trợ chuyển đổi nghề nghiệp cho người dân để sớm ổn định cuộc sống sau khi hoàn thành việc xây dựng cảng. - Theo UBND quận Liên Chiểu, chính quyền quận gặp rất nhiều khó khăn trong việc di dời 3.000 gia đình phải di dời với tổng số 10.000 nhân khẩu do thiếu quỹ đất tái định cư.

Tên Dự án	Cơ quan phụ trách
Đường hầm sân bay Đà Nẵng	Sở Giao thông Vận tải (Sở GTVT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**1. Mục đích của Dự án:** nhằm giảm mật độ dân cư ở trung tâm thành phố; tăng dân số theo định hướng bền vững cho thành phố; tăng thời gian sử dụng hạ tầng kỹ thuật; rút ngắn kết nối giao thông các quận, huyện; tạo điều kiện thuận lợi cho việc xây dựng các tuyến tàu điện ngầm cho thành phố khi được đầu tư. **2. Các hạng mục của Dự án:** - Tổng chiều dài 3,7 km với phần hầm dài 2,48 km - Quy mô 06 làn xe cơ giới và các nhánh kết nối vào khu đô thị phía Tây sân bay quốc tế Đà Nẵng. - Mở rộng đường Lê Trọng Tấn, Trưng Nữ Vương đến nút giao với đường Duy Tân với quy mô lần lượt là B = 27,5 m và B = 32 m. - Cải tạo các nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ và đường Duy Tân bằng các nút giao đồng mức có điều khiển bằng đèn tín hiệu. - Cải tạo nút giao giữa đường Lê Trọng Tấn và đường Trường Chinh, xây dựng cầu vượt trên đường Trường Chinh với tổng chiều dài 211 m, quy mô 02 làn xe cơ giới (không giải phóng mặt bằng). - Cải tạo nút giao đường Lê Trọng Tấn và đường vành đai 2 phía Tây, xây dựng cầu vượt phía Tây đường vành đai 2 với tổng chiều dài 291,3 m, quy mô 4 làn xe cơ giới Nguồn: Quyết định số 641/QĐ-UBND của UBND Thành phố Đà Nẵng.
A2. Địa điểm dự án	**Địa điểm dự án:** Hầm chui sẽ kết nối nút giao Nguyễn Hữu Thọ - Trưng Nữ Vương và nút giao Trường Chinh - Lê Trọng Tấn. 

A3. Hình ảnh dự án	 Ngã tư Nguyễn Hữu Thọ - Trưng Nữ Vương Nguồn: vnnew
A4. Cơ chế đầu tư	Kế hoạch tài chính cho dự án: Ngân sách địa phương, nguồn vốn PPP và ODA
A5. Tình trạng	Đang trong quá trình kêu gọi đầu tư Dự án vừa được thêm vào kế hoạch đầu tư, tại thời điểm này, kế hoạch triển khai và lịch trình cụ thể của dự án chưa có.
A6. Thời gian triển khai	2021-2025 Dự án đang trong giai đoạn chuẩn bị ban đầu, chưa có mốc thời gian triển khai cụ thể.
A7. Chi phí dự án	Tổng cộng chi phí ước tính: 8.228 tỷ đồng (360 triệu Đô la Mỹ). Chưa có phân chia tổng mức đầu tư theo các nguồn vốn cụ thể.
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Theo Sở GTVT, việc triển khai dự án có thể phải giải quyết một số vấn đề như: - Về nguồn vốn tài trợ cho dự án, việc triển khai dự án đường hầm với khối lượng lớn và hàm lượng kỹ thuật cao sẽ cần nguồn vốn lớn trong khi ngân sách của thành phố còn khá hạn chế. - Việc triển khai xây dựng đường hầm sẽ đi qua phần đất quốc phòng tại sân bay Đà Nẵng, vì vậy cần một quá trình làm việc và thống nhất với cơ quan quản lý - Quân chủng phòng không không quân

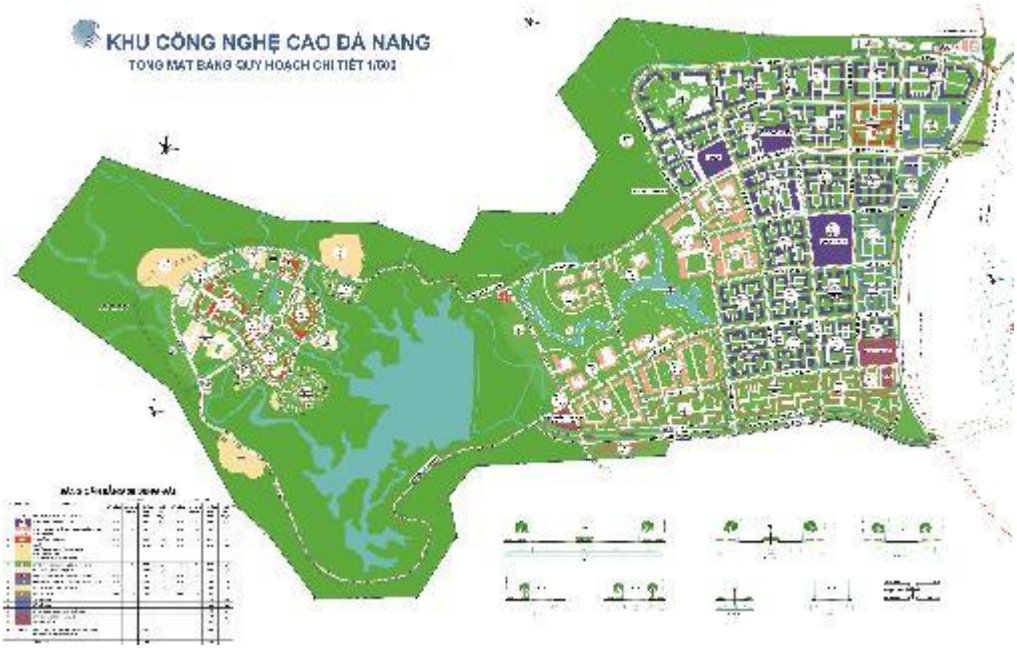
Tên Dự án	Cơ quan phụ trách
Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông	Sở Giao thông Vận tải (Sở GTVT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**1. Mục đích của Dự án:** Giảm ùn tắc giao thông khu vực nội đô; xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, có trọng điểm, phù hợp với quy hoạch chung của Thành phố đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. **2. Các đầu mục của Dự án:** nhằm cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm của thành phố, bao gồm: - Đoạn nối đường Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái; - Đoạn nối đường Lê Duẩn - Đống Đa. Nguồn: Quyết định của Thủ tướng Chính phủ Số. 359/ QD-TTg/2021
A2. Địa điểm dự án	Được đề cập ở phần A1
A3. Hình ảnh dự án	*Hình ảnh Dự án chưa có tại thời điểm này.*
A4. Cơ chế đầu tư	Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: ngân sách địa phương
A5. Tình trạng	- Dự án vừa được đưa vào kế hoạch vốn giai đoạn 2021 - 2025, - Kế hoạch triển khai cụ thể của dự án, tổng mức đầu tư, thời gian triển khai, v.v chưa có tại thời điểm này.
A6. Giai đoạn triển khai	2020-2025 Mốc thời gian triển khai dự án cụ thể chưa có vào thời điểm này.
A7. Chi phí dự án	Tổng cộng chi phí: 1.812 tỷ đồng (79,4 triệu Đô la Mỹ). *Tổng mức đầu tư được tính dựa vào đề xuất của đơn vị tư vấn, tổng mức đầu tư dự án có thể thay đổi theo tình hình thực tế trong qua trình chuẩn bị báo cáo nghiên cứu khả thi của dự án*
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Hiện dự án đang ở những bước nghiên cứu ban đầu, theo DOT vấn đề cấp bách hiện nay là tìm được nhà tài trợ để xây dựng Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, giúp định hình được dự án, từ đó để có phương án quy hoạch và chuẩn bị quỹ đất để triển khai dự án.

Tên Dự án	Cơ quan phụ trách
Đầu tư mới nhà máy nước Hòa Liên giai đoạn 1, giai đoạn 2	Sở Xây dựng (Sở XD)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	Nhà máy nước Hòa Liên là công trình hạ tầng kỹ thuật cấp 1 được thiết kế và xây dựng bằng máng tự chảy bê tông cốt thép. Các thông số kỹ thuật của cấp nước bao gồm: • Đập dâng trọng lực bằng bê-tông cốt thép của nhà máy nước nước Hòa Liên dự kiến là 13.606 m2 (Diện tích đất quy hoạch đường ống dẫn nước thô 56.362 m2); và phần mở rộng hạ lưu, kè, rọ đá với diện tích 10.332 m2. • Cao trình +12m, cao trình đỉnh cửa van +8m, cao trình đáy tràn +3m, cao trình mực nước chết +5,5m • Trạm bơm nước thô, bao gồm các hạng mục chính như: nhà trạm bơm, nhà điều hành, nhà kho, nhà đặt máy phát điện, nhà bảo vệ, nhà để xe, tường rào cổng ngõ trong phạm vi diện tích khu đất 4.174 m2, trong đó diện tích xây dựng 727 m2. • Đường ống dẫn nước thô bằng thép, đường kính 1,4m, dài 10,616km, chạy dọc và nằm dưới lòng đường ĐT601, nối từ trạm bơm tại thôn Nam Mỹ, xã Hòa Bắc đến Nhà máy xử lý nước tại thôn Quan Nam 1, xã Hòa Liên. • Dự án bao gồm việc xây dựng các hồ chứa mới. Các hồ chứa sẽ đóng vai trò là hồ điều hòa trong mùa mưa, bằng cách thu gom nước mưa. Trong mùa khô, nước trong hồ chứa sẽ được xả để bổ sung nước cho các con sông và duy trì mực nước, ngăn nước biển chảy ngược vào nguồn cung cấp nước. Điều này giúp đảm bảo cung cấp nước liên tục cho Đà Nẵng. Kết quả dự kiến: • Giai đoạn 1 của dự án: hoàn thành nhà máy nước Hòa Liên sẽ có công suất 120.000 m3 / ngày đêm. • Giai đoạn 2 của dự án: nâng công suất nhà máy nước Hòa Liên lên 240.000 m3 / ngày đêm. Nguồn: Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 359/ QD-TTg/2021
A2. Địa điểm dự án	- Địa điểm Dự án: AH1, Hòa Liên, Hòa Vang, Đà Nẵng. - Diện tích đất dự án: 83.667 m2, diện tích xây dựng: 23.233 m2 (giai đoạn 1) (chưa cung cấp diện tích quy hoạch xây dựng giai đoạn 2)

A3. Hình ảnh dự án	Thiết kế công trình Cấp nước Hòa Liên: Nguồn: Thanhnien.vn
A4. Cơ chế đầu tư	Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: ngân sách địa phương
A5. Tình trạng	**Giai đoạn 1: đã hoàn tất việc xây dựng** - Thời gian hoàn thành hợp đồng ban đầu cho giai đoạn 1 là ngày 12/5/2021, tuy nhiên do diễn biến của dịch COVID-19, tình hình mưa lũ và vướng mắc giải phóng mặt bằng nên tiến độ thi công dự án Cấp nước Hòa Liên giai đoạn 1 bị chậm lại. - Theo Ban QLDA, quá trình xây dựng đã hoàn tất trong tháng 04/2022 và dự án đang chờ kế hoạch bàn giao từ thành phố Đà Nẵng. **Giai đoạn 2: chưa bắt đầu.** Nguồn: Sở XD and VTC news
A6. Giai đoạn triển khai	- Thời gian thực tế Giai đoạn 1: 25/03/2020- Đang diễn ra

	- Thời gian thực hiện giai đoạn 2 theo kế hoạch: Chưa có tại thời điểm này
A7. Chi phí dự án	Tổng cộng chi phí: 2.276 tỷ đồng (99,7 triệu Đô la Mỹ) • Giai đoạn 1: ~ 1.170 tỷ đồng (51,3 triệu Đô la Mỹ) • Giai đoạn 2: ~ 1.106 tỷ đồng (48,4 triệu Đô la Mỹ)
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Giai đoạn 1 của dự án được đề xuất triển khai từ năm 2012 nhưng do một số vướng mắc, đến ngày 25/3/2020 dự án mới được khởi công và đến năm 2022, giai đoạn 1 mới hoàn thành việc xây dựng, một số khó khăn cụ thể trong việc triển khai dự án như sau: - Thay đổi hình thức đầu tư, nguồn đầu tư và chủ đầu tư: Ban đầu dự án dự định sẽ được tiến hành theo hình thức đối tác công tư với sự tham gia của liên danh đầu tư, vận hành, khai thác gồm ADB, Công ty Cấp nước Đà Nẵng, 2 doanh nghiệp Hitachi, Kajima và Cục Quản lý nước TP. Yokohama (Nhật Bản). Tuy nhiên, do một số vướng mắc, cuối năm 2018, TBND thành phố Đà Nẵng đã có văn bản trong đó thống nhất chủ trương đầu tư nhà máy nước Hòa Liên theo hình thức đầu tư công. - Vướng mắc trong khâu giải phóng mặt bằng: Theo Ban Quản lý các dự án đầu tư xây dựng công trình dân dụng và công nghiệp Đà Nẵng (đơn vị chủ đầu tư kiêm điều hành dự án) cho hay, các vướng mắc trong công tác giải tỏa đền bù và bàn giao mặt bằng đã ảnh hưởng đến tiến độ thi công của dự án. - Ảnh hưởng của dịch Covid-19.

Tên Dự án	Cơ quan phụ trách
Khu công nghệ cao Đà Nẵng	Ban Quản lý Khu công nghệ cao và các khu công nghiệp Đà Nẵng (DHPIZA)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**1. Thành lập Dự án:** Là khu công nghệ cao (KCNC) đa chức năng cấp quốc gia thứ ba của Việt Nam, được Thủ tướng Chính phủ thành lập năm 2010 với tổng diện tích 1.128,4 ha chia thành 6 phân khu chức năng: - Khu sản xuất công nghệ cao 202,58 ha - Khu R&D 99,93 ha - Khu hậu cần, logistics và dịch vụ CNC 27,45 ha - Khu nhà ở 31,40 ha - Khu hạ tầng kỹ thuật đầu mối 9,75 ha - Khu hành chính 28,35 ha **2. Mục tiêu:** Xây dựng và phát triển Khu công nghệ cao Đà Nẵng gắn với Khu đô thị sáng tạo – khoa học – công nghệ đạt đẳng cấp quốc tế, có tính cạnh tranh cao, thực hiện hiệu quả nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội theo tinh thần Nghị quyết 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 *(tại Quyết định số 4621/QĐ-UBND ngày 14/10/2019 của UBND thành phố Đà Nẵng về phê duyệt Đề án Tổng thể phát triển Khu công nghệ cao Đà Nẵng đến năm 2030).* **3. Chức năng:** - Nghiên cứu, ươm tạo, phát triển, chuyển giao, ứng dụng công nghệ cao (CNC); - Đào tạo nhân lực CNC; - Ươm tạo doanh nghiệp CNC; - Đẩy mạnh ứng dụng và thương mại hóa các kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ, đầu tư mạo hiểm nhằm thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng và khu vực miền Trung - Tây Nguyên, Việt Nam. **4. Lĩnh vực ưu tiên thu hút đầu tư:** - Công nghệ vi điện tử, cơ điện tử và quang điện tử; - Công nghệ sinh học phục vụ y tế, nông nghiệp, thủy sản; - Công nghệ thông tin, truyền thông; phần mềm tin học; - Tự động hóa và cơ khí chính xác; - Công nghệ vật liệu mới, công nghệ nano, năng lượng mới; - Công nghệ môi trường, công nghệ phục vụ hóa dầu và một số công nghệ đặc biệt khác.
A2. Địa điểm dự án	- Địa chỉ của khu dự án: đường Trung Tâm, xã Hòa Liên, huyện Hòa Vang - Vị trí địa lý của KCNC: Cách trung tâm thành phố 22 km về phía Tây Bắc (nếu so sánh với KCNC Hòa Lạc, Hà Nội cách trung tâm khoảng 35km, KCNC TP.HCM cách trung tâm khoảng 20km) thì KCNC Đà Nẵng được đánh giá là có vị trí thuận lợi hơn với ưu điểm tuyến đường giao thông thông thoáng (đường Nguyễn Tất Thành nối dài). Thời gian di chuyển từ trung tâm đến KCNC Đà Nẵng chỉ khoảng 20 phút. Cách sân bay quốc tế Đà Nẵng 17 km, cách cảng Tiên Sa 12 km và cách vị trí quy hoạch xây dựng cảng Liên Chiểu chỉ 5 km.

	- Tổng diện tích đất: 1.128,40 m2 *Nguồn: DHPIZA*
A3. Hình ảnh dự án	Hình ảnh dự án: Biểu đồ Dự án:  Nguồn: DHPIZA & Bộ Công thương
A4. Cơ chế đầu tư	Tổng vốn đầu tư: 8.841 tỷ đồng Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: Từ nguồn ngân sách Trung ương và địa phương

A5. Tình trạng	Khu công nghệ cao Đà Nẵng được đầu tư từ năm 2012 với tổng mức đầu tư là 8.841 tỷ đồng. Nguồn vốn bố trí cho dự án từ năm 2010-2019 là 2.510,2 tỷ đồng, trong đó vốn Trung ương: 1.482,018 tỷ đồng (tỷ lệ 59%), vốn ngân sách địa phương: 1.028,18 tỷ đồng (tỷ lệ 41%). Đến nay, Khu công nghệ cao Đà Nẵng đã được đầu tư đồng bộ cơ sở hạ tầng: • Giao thông: Các tuyến đường trong Khu Công nghệ cao Đà Nẵng bao gồm: Tuyến trung tâm có bề rộng mặt cắt ngang: Bn = 51m; Các tuyến đường phân khu có bề rộng mặt cắt ngang: Bn = 22,5 m ÷ 33m; Đường nội bộ từng khu chức năng có bề rộng mặt cắt ngang: Bn = 8m ÷ 15m; Các con đường được kết nối theo kiểu ô bàn cờ, thuận lợi cho hoạt động giao thông, vận chuyển hàng hóa. • Hệ thống xử lý nước thải: Gồm 4 mô-đun với tổng công suất lên đến 18.000m3/ngày đêm, hiện nay đã đưa vào hoạt động mô-đun 1 với công suất đạt 4.500m3/ ngày đêm. Nước thải từ các dự án phải đạt loại B trước khi vào nhà máy xử lý nước thải. • Hệ thống cấp nước: Nhà máy nước hồ Hòa Trung với công suất 20.000m3/ngày đêm. • Hệ thống cấp điện: Hiện đang vận hành trạm biến áp 110 kV công suất 40MVA. • Hạ tầng công nghệ thông tin liên lạc: Hạ tầng công nghệ thông tin được đầu tư xây dựng đến chân tường rào doanh nghiệp; Hệ thống tuyến cáp quang ngầm được đầu tư xây dựng từ trung tâm thành phố đến Khu công nghệ cao Đà Nẵng. Khu công nghệ cao Đà Nẵng đã thu hút được 24 dự án, trong đó có 12 dự án trong nước với vốn đầu tư 6.291 tỷ đồng và 12 dự án FDI với vốn đầu tư 547,6 triệu Đô la Mỹ. Theo quyết định số 776/QĐ-UBND của UBND Thành phố Đà Nẵng, nguồn vốn được phân bổ cho dự án trong giai đoạn từ 2021 tới 2025 là 516 tỷ đồng, trong đó vốn từ ngân sách Trung ương là 107 tỷ đồng (21%) và từ ngân sách địa phương là 409 tỷ đồng (79%).
A6. Giai đoạn triển khai	Theo quyết định số 776/QĐ-UBND của UBND Thành phố Đà Nẵng ngày 23/3/2022, kế hoạch triển khai dự án như sau: - Trong 2022: đầu tư vào nhà máy xử lí nước thải (giai đoạn 2) và trung tâm ươm tạo CNC. - Trong 2023: đầu tư vào những hạng mục còn lại của dự án: nhà máy xử lí nước thải (giai đoạn 3 và 4); Khu nghiên cứu, đào tạo và ươm tạo kinh doanh; Khu vực logistics; Khu vực quản lý hành chính và khu vực cảnh quan CNC, v.v - Dự kiến hoàn tất: 04/07/2024. - Dự kiến ngày được duyệt bàn giao và hoàn tất dự án: 26/12/2025.
A7. Chi phí Dự án	Tổng cộng chi phí dự kiến 8.841 tỷ đồng (387,3 triệu Đô la Mỹ), trong đó: - Vốn từ ngân sách Trung ương: 3.142 tỷ đồng (137,6 triệu Đô la Mỹ) - Vốn từ ngân sách địa phương: 1.491 tỷ đồng (65,3 triệu Đô la Mỹ) - Vốn từ nguồn khác: 4.208 tỷ đồng (184,4 triệu Đô la Mỹ) Nguồn: DHPIZA

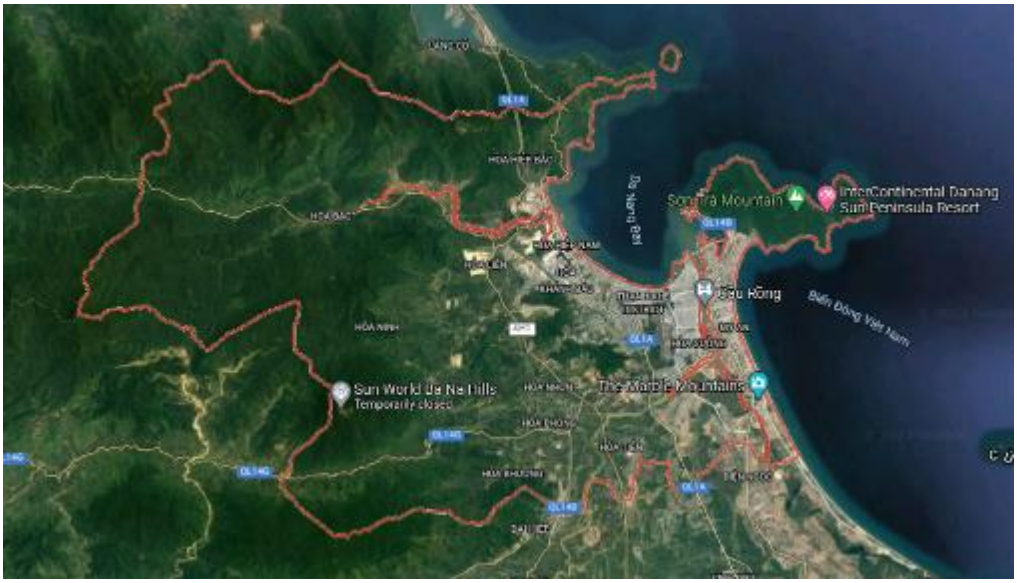
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	- Cần có thêm các chính sách thúc đẩy, thu hút đầu tư đối với các dự án CNC, đặc biệt là để giúp các doanh nghiệp phục hồi và phát triển sau dịch covid-19 (như: giảm thuế đất, phí sử dụng hạ tầng, v.v..) - Nâng cao hiệu quả sử dụng đất, Ban quản lý KCNC và các KCN rà soát, đánh giá hiệu quả sử dụng đất, tình hình hoạt động của doanh nghiệp, trên cơ sở đó tham mưu đề xuất thành phố kiên quyết xử lý dứt điểm, thu hồi các dự án chậm triển khai, xem đây là một trong những nhiệm vụ trọng tâm năm 2022[2].

[2] Nguồn: tapchitaichinh.vn

<table>
<tr><td colspan="2">Tên Dự Án</td><td>Cơ quan phụ trách</td></tr>
<tr><td colspan="2">Xây dựng thành phố thông minh tại Đà Nẵng – giai đoạn 2021-2025: triển khai đề án</td><td>Sở Thông tin và Truyền thông (Sở TTTT)</td></tr>
<tr><td colspan="3">A. Thông tin dự án</td></tr>
<tr><td>A1.
Mô tả dự án</td><td colspan="2">
- Căn cứ Quyết định số 6439/QĐ-UBND của UBND TP Đà Nẵng, mục tiêu của Đề án Thành phố thông minh Đà Nẵng là phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành thành phố thông minh thông qua việc ứng dụng các thành tựu CNTT-TT, từ cuộc cách mạng công nghệ 4.0 vào mọi lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội; tạo ra công cụ, phương tiện và động lực mới phục vụ năng lực quản lý nhà nước, nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên, khai thác tối ưu tài nguyên; nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, tạo điều kiện và động lực cho hoạt động khởi nghiệp; cung cấp môi trường sống hiện đại cho người dân và tạo điều kiện cho các tổ chức, cá nhân tham gia vào quá trình xây dựng thành phố thông minh.
- Dự án sẽ tập trung vào việc thiết lập các nền tảng và ứng dụng cho cơ sở hạ tầng kỹ thuật số thông minh, viễn thông và công nghệ thông tin. Trước mắt, ưu tiên xây dựng hạ tầng mạng viễn thông 5G, hạ tầng băng tần rộng, trung tâm dữ liệu, an toàn an ninh thông tin, cụ thể đối với Khu phần mềm số 1, số 2, Khu công nghệ thông tin tập trung, Khu công nghệ cao, và một số lĩnh vực trọng điểm khác.
- Việc triển khai đề án Thành phố thông minh sẽ ưu tiên cho 6 nhóm trụ cột chính: (1) Quản trị thông minh; (2) Cuộc sống thông minh; (3) Giao thông thông minh; (4) Môi trường thông minh; (5) Công dân thông minh; và (6) Nền kinh tế thông minh. Trên cơ sở 6 trụ cột nêu trên, Đà Nẵng đã xác định 16 lĩnh vực ưu tiên thực hiện như sau:
<table>
<tr><th>STT</th><th>Trụ cột</th><th>Lĩnh vực</th></tr>
<tr><td>1</td><td rowspan="3">Quản trị thông minh</td><td>Trung tâm điều hành thông minh</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Dịch vụ công thông minh</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Dữ liệu mở</td></tr>
<tr><td>4</td><td rowspan="3">Nền kinh tế thông minh</td><td>Du lịch thông minh</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Thương mại thông minh</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Nông nghiệp thông minh</td></tr>
<tr><td>7</td><td rowspan="3">Môi trường thông minh</td><td>Quản lý năng lượng thông minh</td></tr>
<tr><td>8</td><td>Cấp thoát nước thông minh</td></tr>
<tr><td>9</td><td>Quản lý chất thải thông minh</td></tr>
<tr><td>10</td><td rowspan="5">Đời sống thông minh</td><td>Giáo dục thông minh</td></tr>
<tr><td>11</td><td>Y tế thông minh</td></tr>
<tr><td>12</td><td>Vệ sinh thực phẩm thông minh</td></tr>
<tr><td>13</td><td>An ninh công cộng và Ứng cứu khẩn cấp thông minh</td></tr>
<tr><td>14</td><td>Phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn</td></tr>
<tr><td>15</td><td>Công dân thông minh</td><td>Công dân thông minh</td></tr>
<tr><td>16</td><td>Giao thông thông minh</td><td>Giao thông thông minh</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td>

- Dự án Thành phố thông minh Đà Nẵng được chia thành 2 giai đoạn thực hiện riêng biệt, trong đó:
  - 2019-2020: chuẩn bị cơ sở hạ tầng và cơ sở dữ liệu làm nền tảng cho các dự án thành phố thông minh với tổng vốn đầu tư 941 tỷ đồng ~ 41,2 triệu Đô la Mỹ.
  - 2021-2025: phát triển ứng dụng thành phố thông minh với tổng vốn đầu tư 1.589,3 tỷ đồng ~ 69,5 triệu Đô la Mỹ.

Nguồn: Quyết định 6439/QĐ - UBND, Quyết định số 934/QĐ-UBND của UBND TP Đà Nẵng.
</td></tr>
<tr><td>A2. Địa điểm dự án</td><td>Địa điểm: Thành Phố Đà Nẵng (toàn thành phố)</td></tr>
<tr><td>A3. Hình ảnh dự án</td><td>Thành phố Đà Nẵng:
 
</td></tr>
<tr><td>A4. Cơ chế đầu tư</td><td>Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: Ngân sách nhà nước, vốn ODA và vốn xã hội hóa</td></tr>
<tr><td>A5. Tình trạng</td><td>Thông tin về tình trạng của từng dự án cụ thể không có sẵn</td></tr>
<tr><td>A6. Giai đoạn triển khai</td><td>Ngày 07 tháng 4 năm 2022, Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng ban hành Quyết định số 934/QĐ-UBND về Kế hoạch triển khai Đề án Thành phố thông minh giai đoạn 2022 - 2025, cụ thể như sau:
<table>
<tr><th rowspan="2">STT</th><th rowspan="2">Dự án</th><th rowspan="2">Cơ quan chủ trì</th><th rowspan="2">Giai đoạn</th><th rowspan="2">Kế hoạch triển khai cho 2022</th><th colspan="2">Nguồn vốn (tỷ đồng)</th></tr>
<tr><th>Ngân sách NN</th><th>Khác (ODA, PPP)</th></tr>
<tr><td>A</td><td colspan="4">Các dự án được chuyển từ giai đoạn 2019 - 2021 sang giai đoạn 2021 - 2025</td><td>285,5</td><td>0</td></tr>
<tr><td>I</td><td colspan="4">Các dự án đang trong quá trình xây dựng và dự kiến hoàn thành trong giai đoạn 2021 - 2022</td><td>141</td><td>0</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Nâng cấp, mở rộngmạng đô thị (MAN)</td><td>Sở XD</td><td>2021 - 2022</td><td>Hoàn thành vào 2022</td><td>17</td><td>0</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Hệ thống giám sát du lịch thông minh (Giai đoạn 1)</td><td>Sở Du Lịch (SDL)</td><td>2021 – 2022</td><td>- Quý I-II/2022: xây dựng
- Quý III - IV / 2022: chạy thử và bắt đầu vận hành</td><td>5</td><td>0</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

	3	Cơ sở dữ liệu (CSDL) ngành Giao thông vận tải	Sở GTVT	2021 - 2022	Bắt đầu vận hành từ Quý II – 2022	1,5	0
	4	Hệ thống quan trắc môi trường	Sở TNMT	2021	Bắt đầu vận hành từ Quý II – 2022	111	0
	5	Mạng lưới thiết bị IoT trường học	Sở GTĐT	2021 - 2022	- Quý I - II / 2022: xây dựng - Quý III - IV / 2022: chạy thử và bắt đầu vận hành	3,5	0
	6	Giám sát tàu thuyền	Sở NNPTNT	2021	Bắt đầu hoạt động từ Quý II - 2022	3	0
	II	**Dự án đã được chấp thuận chủ trương đầu tư và hoàn thành vào năm 2021 – 2025**				**144,5**	**0**
	1	Nâng cấp, mở rộng Trung tâm dữ liệu Đà Nẵng (Giai đoạn 1)	Sở TTTT	2021 – 2022	- Phê duyệt hồ sơ thiết kế xây dựng và ngân sách vào QII / 2022 - Lựa chọn nhà thầu xây dựng, bắt đầu hoạt động vào QIII-IV / 2022	68	
	2	Trung tâm giám sát, điều hành và xử lý tập trung đa nhiệm (Giai đoạn 1)	Sở TTTT	2021 – 2022	- Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công vào QII / 2022 - Xây dựng và bắt đầu hoạt động trong QIII - IV / 2022	54	
	3	Hình thành nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu chuyên ngành	Sở TTTT	2021 – 2023	- Thẩm định phê duyệt hồ sơ thiết kế vào QII - III / 2022 - Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công vào QIV / 2022	4	
	4	Xây dựng kho dữ liệu (Giai đoạn 1)	Sở TTTT	2021 – 2023	- Nhận được sự chấp thuận cho tài liệu thiết kế trong QI - II / 2022 - Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công trong QIII / 2022 - Thi công thử nghiệm và đưa vào chạy thử vào QIV / 2022 và 2023	5	
	5	Cập nhật, nâng cấp nền tảng và ứng dụng dùng chung hệ thống thông tin CQĐT	Sở TTTT	2021 - 2023	- Nhận được sự chấp thuận cho tài liệu thiết kế trong QI - II / 2022 - Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công trong QIII / 2022 - Thi công thử nghiệm và đưa vào chạy thử vào QIV / 2022 và 2023	5	
	6	CSDL du lịch	SDL	2021 - 2023	- Thẩm định phê duyệt hồ sơ thiết kế vào QII / 2022	1,5	

				- Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công trong QIII / 2022 - Thi công thử nghiệm và đưa vào chạy thử vào QIV / 2022 và 2023		
7	CSDL giáo dục và học bạ điện tử	Sở GDĐT	2021 - 2023	- Thẩm định phê duyệt hồ sơ thiết kế vào QII / 2022 - Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công trong QIII / 2022 - Thi công thử nghiệm và đưa vào chạy thử vào QIV / 2022 và 2023	2	
8	Giám sát rừng	Chi cục Kiểm lâm	2021 - 2023	- Thẩm định phê duyệt hồ sơ thiết kế vào QII / 2022 - Tổ chức lựa chọn nhà thầu thi công trong QIII / 2022 - Thi công thử nghiệm và đưa vào chạy thử vào QIV / 2022 và 2023	5	
B	**Các dự án sẽ được triển khai trong giai đoạn 2021-2025**				**320**	**983,8**
I	**Các dự án sử dụng vốn ngân sách nhà nước**					
1	CSDL đất đai	Sở TNMT	2022 - 2024	- Quý II/2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III-IV/2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	7	
2	CSDL bản đồ công trình nhà ở, quy hoạch, cây xanh điện chiếu sáng, cấp thoát nước	Sở XD	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III - IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	12	
3	CSDL hồ sơ sức khỏe công dân	Sở YT	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	5	
4	Bệnh viện thông minh	Sở YT	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Qúy III - IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	13	
5	Chăm sóc y tế qua mạng	Sở YT	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư	3	

					- Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế		
	6	Triển khai mô hình khu đô thị thông minh	UBND quận Liên Chiểu	2022 - 2025	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	59,5	9
	7	Quản lý chất thải thông minh	Sở TNMT	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	3	2
	8	Giám sát hệ thống cấp nước	Sở XD	2022 – 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	5	5
	9	Giám sát hệ thống thoát nước	Sở XD	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	10	
	10	Giám sát cây xanh	Sở XD	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	4	
	11	Hệ thống giám sát, điều khiển điện chiếu sáng công cộng	Sở XD	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	10	
	12	Lớp học thông minh	Sở GDĐT	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	3	8
	13	Thẻ du lịch thông minh	SDL	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	8	6
	14	Điểm du lịch thực tại ảo	SDL	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	1	2
	15	Hệ thống cảnh báo cháy	Công an thành	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư	4	

		phố (CATP)		- Quý III – IV / 2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế		
16	Trung tâm huấn luyện kỹ năng an toàn, cứu hộ cứu nạn	CATP	2022 - 2024	- Quý II / 2022: Thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư - Quý III-IV/2022: Lập, thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế	5	
17	Nâng cấp, mở rộng Trung tâm dữ liệu Đà Nẵng (Giai đoạn 2)	Sở TTTT	2023 - 2025	- Năm 2022 vận hành giai đoạn 1; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	40	
18	Phát triển mạng không dây (Wireless MAN)	Sở TTTT	2023 - 2025	- Nghiên cứu phương án kỹ thuật; chuẩn bị hồ sơ đề xuất chủ trương đầu tư	30	
19	Trung tâm giám sát, điều hành và xử lý tập trung đa nhiệm (Giai đoạn 2)	Sở TTTT	2023 - 2025	- Năm 2022 vận hành giai đoạn 1; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	30	
20	Phát triển nền tảng phân tích dữ liệu thông minh	Sở TTTT	2023 - 2025	- Năm 2022 vận hành hệ thống thí điểm từ nguồn sự nghiệp; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng	15	
21	Truy xuất nguồn gốc thực phẩm (Giai đoạn 2)	BQL ATTP	2023 - 2025	- Năm 2022 vận hành giai đoạn 1; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	8	
22	Cổng dịch vụ dữ liệu	Sở TTTT	2023 - 2025	- Năm 2022 vận hành giai đoạn 1; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	3	
23	Xây dựng Kho dữ liệu (Giai đoạn 2)	Sở TTTT	2024 - 2025	- Năm 2022 hoàn thành đầu tư giai đoạn 1. Năm 2023 vận hành khai thác; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	10	
24	Hệ thống giám sát du lịch thông minh (Giai đoạn 2)	SDL	2024 - 2025	- Năm 2022 hoàn thành đầu tư giai đoạn 1. Năm 2023 vận hành khai thác; đánh giá; chuẩn bị đề xuất chủ trương nâng cấp, mở rộng giai đoạn 2	5	

	25	Thư viện học liệu điện tử	Sở GDĐT	2024 - 2025	-	5	5
	26	Vườn ươm ứng dụng thành phố thông minh	Sở TTTT	2024 - 2025	-	3	
	27	Truyền thông, hướng dẫn và đào tạo cán bộ công chức, công dân	Sở TTTT	2022 - 2025	-	6	
	II	**Các dự án vốn ODA, PPP**					
	1	Trung tâm tích hợp kiểm soát khả năng phục hồi đô thị xanh và thông minh (ENSURE)	Sở TTTT	2022 - 2025	-	12,5	246,8
	2	Hạ tầng CNTT-TT cho Khu liên hợp xử lý chất thải rắn	Sở TNMT	2022 - 2025	-		700

A7. Chi phí dự án

Tổng chi phí ước tính là 2.138 tỷ đồng (93,6 triệu Đô la Mỹ), trong đó:

- 2019 - 2020 ~ 941 tỷ đồng (41,2 triệu Đô la Mỹ)
  - Ngân sách thành phố: 345 tỷ đồng (15,1 triệu Đô la Mỹ)
  - Vốn xã hội hóa: 596 tỷ đồng (26,1 triệu Đô la Mỹ)
- 2021 - 2025 ~ 1.197 tỷ đồng (52,4 triệu Đô la Mỹ)

  * Giá trị cập nhật giai đoạn 2021-2025 tại Quyết định 6439/QĐ-UBND là 1.589,3 tỷ đồng (69,5 triệu Đô la Mỹ)
  - Ngân sách nhà nước: 605,5 tỷ đồng. (26,5 triệu Đô la Mỹ)
  - ODA, PPP và các khoản khác: 983,8 tỷ đồng (43 triệu Đô la Mỹ)

A8. Những thách thức trong triển khai dự án

Theo như Đề án xây dựng thành phố thông minh tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2018 – 2025, định hướng đến năm 2030, đã được phê duyệt theo Quyết định 6439/QĐ-UBND của thành phố Đà Nẵng, một số khó khăn chính trong việc triển khai đề án thành phố thông minh được nhận diện như sau:

1. Cần có hệ thống dữ liệu thống nhất, bảo đảm tính liên thông trong việc triển khai Chính phủ điện tử (CPĐT) và thành phố thông minh (TPTM), đòi hỏi phải có sự kết nối, chia sẻ dữ liệu của các sở, ngành, quận, huyện từ Trung ương đến địa Phương.
2. Các vấn đề liên quan đến tiêu chuẩn, quy chuẩn chưa có hướng dẫn thống nhất
3. Chính sách thiếu nhất quán trong việc ban hành các văn bản quản lý nhà nước về ứng dụng CNTT
4. Việc triển khai TPTM cần nguồn kinh phí lớn và lâu dài, chưa tạo được môi trường tham gia của các doanh nghiệp để có nguồn đầu tư thích hợp.
5. Chất lượng nguồn nhân lực chưa đảm bảo

Tên dự án	Cơ quan phụ trách
Dự án Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Sở giao thông vận tải (Sở GTVT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**1. Bối cảnh:** - Dự án này được công bố và phê duyệt quy hoạch năm 2004, vị trí ga mới khi đó thuộc phường Hòa Minh và Hòa Khánh Nam, thuộc quận Liên Chiểu. Theo QHC mới được điều chỉnh năm 2021, vị trí nhà ga mới được quy hoạch tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang - Dự án này đã gặp bế tắc nhiều năm, còn vướng cơ chế, khó tìm nhà đầu tư. Dù đã kêu gọi, nhưng không có nhà đầu tư nào quan tâm. - Khu vực quy hoạch là khu đô thị cũ, đường xá ngày càng xuống cấp, hư hỏng. Nhiều nơi không có cống thoát nước, phải đắp mương tạm để giải quyết tình trạng ngập úng. - Trong khi đó, việc nhà ga chưa được di dời khiến giao thông trên địa bàn TP Đà Nẵng thường xuyên ùn tắc mỗi khi tàu vào ga. **2. Mục đích sử dụng dự án:** giải quyết tình trạng quy hoạch "treo" của khu vực; tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông, nhất là đường sắt; thúc đẩy phát triển các khu đô thị sinh thái trên địa bàn thành phố Đà Nẵng. Nguồn: Báo Lao Động
A2. Địa điểm dự án	Vị trí ga hiện tại: - Địa chỉ: tại quận Thanh Khê. - Vị trí bản đồ: - Tổng diện tích đất: 14 ha, chiếm 2,6% diện tích đất toàn quận. Nhà ga và tuyến đường sắt được quy hoạch di dời về phía Tây thành phố.
A3. Hình ảnh dự án	Ga tàu hiện tại:

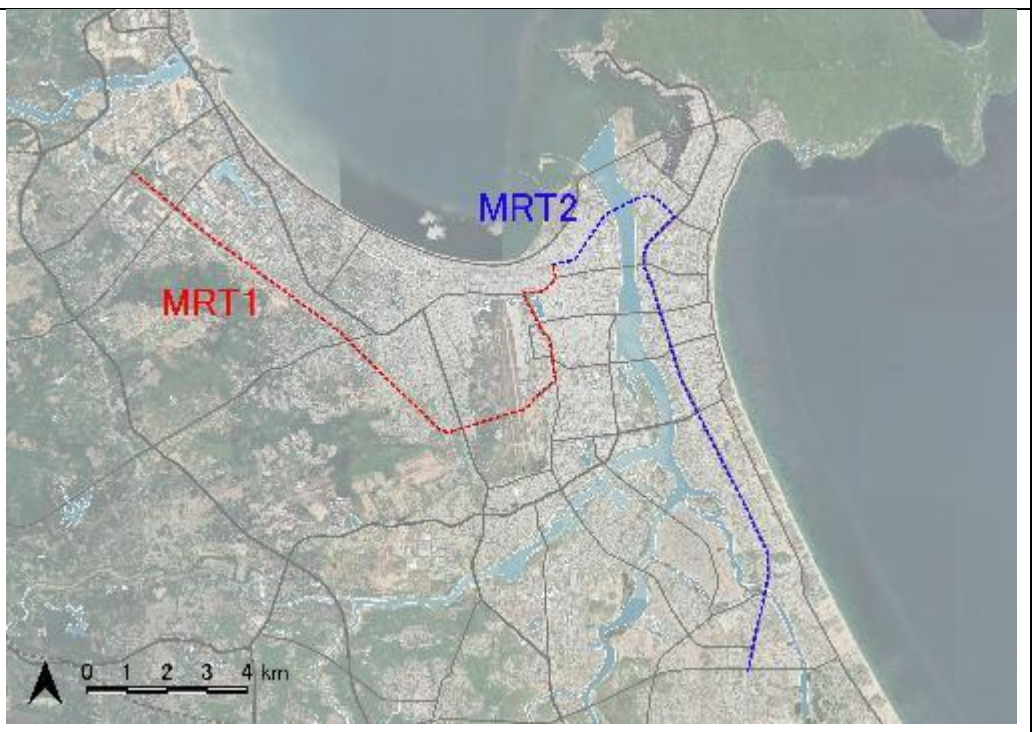
A4. Cơ chế đầu tư	Hình thức đầu tư đang trong quá trình trình duyệt: - Nguồn vốn dự kiến: PPP, ngân sách chính quyền thành phố - Năm 2020, thành phố Đà Nẵng kiến nghị Thủ tướng Chính phủ đầu tư dự án này theo hình thức PPP theo phương thức BT - sử dụng quỹ đất của địa phương để thanh toán chi phí dự án. Tuy nhiên, chưa có văn bản chấp thuận chính thức. - Kể từ khi Luật PPP chính thức có hiệu lực từ ngày 1/1/2021, hình thức hợp đồng BT không còn được áp dụng và hiện PIIP đang tiến hành cập nhật báo cáo nghiên cứu tiền khả thi cho dự án để trình các Bộ, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
A5. Tình trạng dự án	- Sở GTVT đã giao Ban HTUT thực hiện các thủ tục lựa chọn đơn vị tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi để làm cơ sở xin chủ trương đầu tư và huy động vốn, dự kiến hoàn thành vào Q4/2022. - Hiện tại, phạm vi công việc và dự toán chi phí đã được chuẩn bị cho quá trình lựa chọn và sẽ được trình lên Sở GTVT để chuẩn bị đấu thầu. Kinh phí dự kiến cho một đơn vị tư vấn trong nước là 4,5 tỷ đồng. - Căn cứ Công văn số 2346/SGTVT-KH ngày 25/5/2021 của Sở GTVT đề nghị Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng báo cáo Bộ Chính trị, Ban Bí thư về việc ưu tiên sử dụng vốn ODA, đầu tư công để thực hiện dự án giai đoạn 2021-2025. - Nhà ga hiện tại được dự kiến di dời tạm về ga Kim Liên (quận Liên Chiểu, Đà Nẵng) kết nối với cảng Liên Chiểu trong khi chờ triển khai đồng bộ theo Quy hoạch đường sắt quốc gia. - Sau khi di dời, chủ đầu tư sẽ chủ động đề xuất dự án và mục đích sử dụng quỹ đất của ga đường sắt cũ.
A6. Giai đoạn triển khai	2020-2025 Chưa có chi tiết về tiến trình triển khai dự án.
A7. Chi phí dự án	Tổng kinh phí ước tính là 11.295 tỷ đồng (494,7 triệu Đô la Mỹ). * Theo thông tin được công bố trên Cổng thông tin chính thức của TP Đà Nẵng, ngày 26/2, UBND TP Đà Nẵng đã ban hành Quyết định số 641/QĐ-UBND về việc điều chỉnh danh mục tổng thể thu hút đầu tư vào Đà Nẵng giai đoạn 2020-2025,

	tổng chi phí đã cập nhật của dự án "Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị" là: 12.636 tỷ đồng (553,4 triệu Đô la Mỹ, bao gồm 20% dự phòng). - Dự án thành phần số 1: Di dời ga, tuyến đường sắt quốc gia Bắc - Nam ra khỏi trung tâm thành phố Đà Nẵng về phía Tây: 10.236 tỷ đồng (448,4 triệu Đô la Mỹ). - Dự án thành phần số 2: 2.400 tỷ đồng (105 triệu Đô la Mỹ, sử dụng vốn ngân sách thành phố). Nguồn: www.danang.gov.vn
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	- Hiện cơ chế đầu tư của dự án vẫn chưa được phê duyệt: Như đã trình bày bên trên, do các dự án theo hình thức BT sẽ không được phê duyệt nên hiện nay Ban HTUT đang tìm đơn vị tư vấn để cập nhật lập phương án nghiên cứu tiền khả thi, cập nhật lại theo tình hình hiện nay để trình Thủ tướng và các bộ, ngành liên quan. - Theo Sở KHĐT, vấn đề quan trọng hiện nay đối với dự án là nguồn vốn để phát triển dự án, do sẽ phải tiến hành nhiều công việc một lúc như: Mở rộng ga Kim Liên, phát triển đô thị tại khu vực ga đường sắt cũ, v.v… trong khi nguồn ngân sách của thành phố còn tương đối hạn hẹp. Nguồn: Thông tin từ Sở KHĐT và Ban HTUT

Tên dự án	Cơ quan phụ trách
Nâng cấp cơ sở hạ tầng của sân bay Quốc tế Đà Nẵng	Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**Mục đích dự án:** - Nâng cấp cơ sở hạ tầng Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng (nhà ga T3) để nâng cao năng lực khai thác và phục vụ, đạt tổng công suất 30 triệu lượt khách/năm. Nguồn: Quyết định số 359/QĐ-TTg/2021
A2. Địa điểm dự án	- Vị trí: Sân bay Quốc tế Đà Nẵng, đường Duy Tân, phường Hòa Thuận Tây, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng. - Tổng diện tích đất: tổng diện tích sân bay là 842 ha, trong đó diện tích phần dân dụng là 150 ha.
A3. Hình ảnh dự án	 *Sơ đồ dự án không có sẵn*
A4. Cơ chế đầu tư	Kế hoạch nguồn tài chính cho dự án: Ngân sách Trung ương, PPP và các nguồn vốn khác
A5. Tình trang dự án	*Chưa có thông tin cụ thể* *Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) sẽ đóng vai trò quản lý chính đối với dự án này, Sở GTVT Đà Nẵng chỉ đóng vai trò hỗ trợ.*

A6. Giai đoạn triển khai	2020-2025 *Chưa có tiến trình thực hiện dự án cụ thể.*
A7. Chi phí dự án	Tổng chi phí ước tính là 2.252 tỷ đồng (98,6 triệu Đô la Mỹ). *Chưa có thông tin cụ thể về cơ cấu nguồn vốn cho dự án.*
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Đối với dự án mở rộng và nâng cấp sân bay Đà Nẵng, do liên quan một phần đến đất quốc phòng nên cần phối hợp và thống nhất từ cơ quan bộ Quốc Phòng, cụ thể là Quân chủng phòng không không quân về kế hoạch giao đất[3].

[3] Nguồn: doanhnghiepvn.vn

Tên dự án	Cơ quan phụ trách
Hệ thống giao thông vận tải công cộng khối lượng lớn như hệ thống tàu điện ngầm, hệ thống xe điện bánh sắt Tramway	Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	**Bối cảnh dự án:** Quyết định số 641/QĐ-UBND do Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng ký năm 2021 về việc ban hành 57 dự án trọng điểm tập trung thu hút đầu tư, với "Hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn như tàu điện ngầm, hệ thống xe điện bánh sắt tramway" là một trong những những dự án tham vọng và nổi bật nhất. Dự án có tổng vốn đầu tư dự kiến khoảng 54.500 tỷ đồng, được dành để xây dựng hệ thống tàu điện ngầm/tramway xung quanh các quận trung tâm của thành phố Đà Nẵng. Đường tàu điện ngầm/tramway bao gồm 2 trục: - Trục Đông Tây (M1): đi từ Nam Ô 1 qua trung tâm thành phố đến An Hải Đông (biển Mỹ Khê), được quy hoạch là tuyến đường kết nối đồng thời với trục Đông Tây về giao thông và công trình công cộng của thành phố. - Trục Nam - Bắc: kết nối trục Nam - Bắc của thành phố thông qua kết nối lối vào Sơn Trà Tịnh Viên và khu vực lân cận sân bay, đến khu Khuê Trung. Nguồn: IPA "Danh mục các dự án kêu gọi đầu tư vào Đà Nẵng giai đoạn 2021-2025"
A2. Địa điểm	
A3. Hình ảnh dự án	*Không có thông tin cụ thể*
A4. Cơ chế đầu tư	Nguồn vốn dự tính: PPP
A5. Tình trạng dự án	Đang trong quá trình lập quy hoạch
A6. Giai đoạn triển khai	Giai đoạn triển khai dự kiến cho dự án là 2021-2025, chưa có thông tin cụ thể

A7. Chi phí dự án	Tổng chi phí ước tính là 54.500 tỷ đồng (2,39 tỷ Đô la Mỹ), chưa có thông tin về cơ cấu chi phí cụ thể.
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Hiện dự án đang ở những bước nghiên cứu ban đầu, theo Sở GTVT vấn đề cấp bách hiện nay là tìm được nhà tài trợ để xây dựng Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, giúp định hình được dự án, từ đó để có phương án quy hoạch và dự trữ quỹ đất để triển khai dự án.

Tên dự án	Cơ quan phụ trách
Các dự án tái phát triển đô thị	Sở xây dựng (Sở XD)
A. Thông tin dự án	
A1. Mô tả dự án	- Theo Quyết định số 359/QĐ-TTg / 2021 của Thủ tướng Chính phủ, các dự án "Tái thiết đô thị" là tổ hợp các dự án tập trung vào việc cải tạo và tái phát triển đô thị trên phạm vi toàn thành phố trên toàn thành phố Đà Nẵng. - Các dự án thực hiện theo mô hình phát triển phi tập trung, tập trung phát triển 4 đô thị riêng biệt: (1) Đô thị gắn với Trung tâm thành phố; (2) Trung tâm dịch vụ công nghệ cao phía Tây Bắc Thành phố; (3) Trung tâm thương mại, dịch vụ gắn với ga đường sắt mới; (4) Trung tâm Đổi mới sáng tạo phía Nam Thành phố. - Về định hướng phát triển tổng thể của dự án: • Đối với các đô thị hiện hữu: tái thiết theo mô hình đô thị nén nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đất, bổ sung các tiện ích đô thị, tích hợp với hệ thống giao thông công cộng, kiểm soát hành lang ven biển thông qua hệ thống hóa. • Đối với các khu vực phát triển mới: mở rộng và phát triển các khu đô thị mới, hình thành các khu vực có chức năng chuyên biệt, tận dụng các khu đất đồi / đất trống để phát triển dịch vụ du lịch; cải tạo, nâng cấp và mở rộng các khu công nghiệp, khu công nghệ cao hiện có; các khu công nghiệp mới được xây dựng hoàn chỉnh; phát triển các trung tâm thương mại, dịch vụ tập trung quy mô lớn. - Tổng mức đầu tư của các dự án Tái phát triển đô thị là 2.615 tỷ đồng, được lập kế hoạch từ hai nguồn tài chính bao gồm (i) Vốn Chính phủ 242,9 tỷ đồng để đầu tư cơ sở hạ tầng và (ii) Vốn nhà đầu tư còn lại. Nguồn: Quyết định số 359/QĐ-TTg/2021; Quyết định của UBNDTp số 776/QĐ-UBND
A2. Địa điểm dự án	Toàn thành phố Đà Nẵng.
A3. Hình ảnh dự án	*Không có hình cụ thể của dự án*

A4. Cơ chế đầu tư

Ngân sách chính phủ & vốn của nhà đầu tư tư nhân

Theo Quyết định số 776/QĐ-UBND của UBND Thành phố Đà Nẵng, các dự án thành phần sử dụng vốn ngân sách chính phủ như sau:

STT	Dự án thành phần	Tổng ngân sách	Giá trị đầu tư 2021 – 2025	Giá trị đầu tư sau 2025
		Đơn vị: Tỷ đồng		
1	Đầu tư mở rộng các tuyến đường có bề rộng mặt đường từ 3,5m - 3,75m đến 5,5m tại các quận, huyện của thành phố Đà Nẵng	92,9	91	1,9
1.1	Quận Liên Chiểu	14,7	14	0,7
1.2	Quận Hải Châu	14,1	14	0,1
1.3	Quận Sơn Trà	11,1	11	0,1
1.4	Quận Ngũ Hành Sơn	17,1	17	0,1
1.5	Quận Cẩm Lệ	11,1	11	0,1
1.6	Quận Thanh Khê	24,7	24	0,7
2	Mở rộng đường Nguyễn Đức Trung (đoạn từ Trần Cao Vân đến Nguyễn Tất Thành)	150	150	0
Tổng giá trị		**242,9**	**241**	**1,9**

A5. Tình trạng dự án

Các dự án trên dự kiến khởi công từ ngày 30 tháng 6 năm 2022. Chưa có chi tiết về dự án sử dụng vốn của nhà đầu tư tư nhân

A6. Giai đoạn triển khai

Theo Quyết định số 776/QĐ-UBND của UBND thành phố Đà Nẵng, tiến độ thực hiện các tiểu dự án sử dụng vốn ngân sách Chính phủ như sau:

STT	Dự án con	Ngày khởi công	Ngày hoàn công	Ngày bàn giao và hoàn thiện
1	Đầu tư mở rộng các tuyến đường có bề rộng mặt đường từ 3,5m - 3,75m đến 5,5m tại các quận, huyện của thành phố Đà Nẵng	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.1	Quận Liên Chiểu	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.2	Quận Hải Châu	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.3	Quận Sơn Trà	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.4	Quận Ngũ Hành Sơn	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.5	Quận Cẩm Lệ	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
1.6	Quận Thanh Khê	30/6/2022	30/12/2022	30/6/2023
2	Mở rộng đường Nguyễn Đức Trung (đoạn từ Trần Cao Vân đến Nguyễn Tất Thành)	30/3/2025	30/10/2025	30/12/2025

A7. Chi phí dự án	Tổng chi phí ước tính là 2.615 tỷ đồng (114,5 triệu Đô la Mỹ) Trong đó: - Các dự án tài trợ từ nguồn Ngân sách nhà nước được trình bày chi tiết ở trên. - Không có chi tiết các dự án sử dụng vốn của Nhà đầu tư tư nhân.
A8. Những thách thức trong triển khai dự án	Do chi tiết các dự án sử dụng vốn của Nhà đầu tư tư nhân hiện chưa có, cần lưu ý về khả năng tìm được nhà đầu tư đủ năng lực cho các dự án này.

3.3 Đề xuất cách thức và cơ chế triển khai

3.3.1 Hiện trạng

Tổng chi phí đầu tư của 10 dự án ưu tiên trong nghiên cứu này được ước tính khoảng 96,4 nghìn tỷ đồng. Với mức nợ công cao cùng với ngân sách hạn hẹp tại các tỉnh, thành phố, Việt Nam càng cần phải xúc tiến việc đầu tư công một cách hiệu quả. Hơn nữa, theo đề xuất của Luật PPP mới được ban hành, Việt Nam mong muốn thúc đẩy và khuyến khích khối doanh nghiệp tư nhân đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng.

Bảng 3.10 tóm tắt các nguồn vốn giúp thúc đẩy phát triển đô thị thành phố

Bảng 3.10: Các ví dụ về nguồn vốn

Tổ chức	Nguồn vốn (Ví dụ)
Chính phủ Việt Nam (Trung ương, địa phương)	・Các nguồn vốn Chính phủ, Đối tác Công tư (PPP) (Hỗ trợ trực tiếp VGF / Bảo lãnh), Trợ cấp ・Cho thuê đất công
Nguồn vốn ODA (Nhật Bản, các nước khác)	・Cấp vốn / Vay ưu đãi ・Các khoản đầu tư từ khối tư nhân
Doanh nghiệp tư nhân (Việt Nam, Nhật Bản, các nước khác)	・Các khoản đầu tư từ khối tư nhân
Tổ chức tín dụ tư nhân (Việt Nam, Nhật Bản, các nước khác)	・Đầu tư vốn cổ phần / Cho vay (Tài chính doanh nghiệp) ・Nguồn tài chính cho dự án

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Theo Luật PPP ban hành năm 2021, các dự án được đề xuất theo cơ chế xây dựng – chuyển giao (BT) trước đây sẽ bắt buộc phải xem xét lại khi cơ chế này không còn được áp dụng. Dưới cơ chế BT trước đây, áp dụng trước khi Luật PPP được ban hành, đất công được cấp cho các doanh nghiệp tư nhân dưới hình thức chuyển đổi cho các khoản đầu tư. Giá đất được chia không bao gồm phần tính toán giá trị tăng lên trong tương lai do dự án phát triển trên đất; do vậy, giá trị đất công thường có giá trị thấp hơn so với giá trị hợp lý trên thị trường. Với lý do trên, cơ chế BT thường vấp phải các thách thức liên quan đến tính minh bạch của việc triển khai dự án. Vậy nên, theo luật PPP mới, các dự án BT trước đây cần phải được xem xét và chuyển đổi qua cơ chế mới như xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT).

Theo Luật PPP, các cơ chế như xây dựng – kinh doanh – chuyển giao (BOT), xây dựng – sở hữu – kinh doanh (BOO), xây dựng – thuê dịch vụ - chuyển giao (BLT), xây dựng – chuyển giao – kinh doanh (BTO), xây dựng – chuyển giao – thuê dịch vụ (BTL), và kinh doanh – quản lý (O&M) đã được ban hành, và các dự án BT trước đây sẽ được chuyển đổi sang một trong các cơ chế trên như BOT. Các cơ chế trên được tổ chức dưới hình thức là một doanh nghiệp tư nhân “vận hành” hoặc “ sở hữu” cơ sở hạ tầng/cơ sở vật chất công trong thời gian của hợp đồng. Các cơ chế này phù hợp cho các dịch vụ tạo ra nguồn doanh thu cho các doanh nghiệp tư nhân, như phát triển và vận hành bệnh viện hoặc cảng biển. Đối với các cơ sở hạ tầng công cộng, như vận hành đường sắt, các cơ chế trên được xem xét là chưa phù hợp. Hiện nay, các doanh nghiệp vận hành tư nhân bắt buộc phải thông qua hình thức đấu thầu để được sở hữu đất công.

Bên cạnh đó, rất nhiều dự án đầu tư cơ sở hạ tầng đang bị trì hoãn, bao gồm các dự án dưới cơ chế BT đã được phê duyệt tại thành phố Đà Nẵng. Các dự án chậm tiến độ / trì hoàn được đánh giá làm gây ảnh hưởng tới đời sống cư dân xung quanh khu vực dự án;

vậy nên, một số dự án đang được xem xét hủy bỏ hoặc rút ra khỏi quy hoạch. Tại cuộc họp về việc xem xét hủy bỏ các dự án do Bộ Xây Dựng chủ trì tại thành phố Đà Nẵng năm 2021, 18 dự án tại huyện Hòa Vang được đề xuất bãi bỏ quy hoạch.

Ví dụ, Sở KH&ĐT Thành phố Hà Nội ban hành Công văn số 1966/KH&DT-DTCT ngày 20 tháng 05 năm 2021, về việc dừng triển khai thực hiện dự án PPP theo hình thức BT. Quyết định rằng những dự án cấp bách sẽ được thực hiện trên cơ sở tạm thời bằng nguồn ngân sách nhà nước của Hà Nội. Các dự án khác chờ được xem xét thêm. Bảng 3.11 nêu ví dụ các dự án được triển khai tại Hà Nội theo hình thức BT nhưng bị tạm dừng triển khai sau khi luật sửa đổi.

Bảng 3.11: Ví dụ về Dự án chuyển đổi từ Dự án BT sang Dự án công

STT	Dự án	Nhà đầu tư (Ban đầu)	Hiện trạng
1	Cải tạo, nâng cấp được 70: đoạn Hà Đông – Văn Điển (7,5 km)	Liên danh: CTCP đầu tư Văn Phú invest – CTCP đầu tư Văn Phú CIC – CTCP đầu tư Văn Phú số 1 – Công ty TNHH An Quý Hưng	Dự án đã được thành phố Hà Nội cấp vốn một phần từ ngân sách cho giai đoạn 2021 – 2025. Tổng giá trị đầu tư khoảng 5,6 nghìn tỷ đồng cho 6,7 km
2	Cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6: Ba La – Xuân Mai:	Liên danh: CTCP Sông Đà – TCT PT hạ tầng đô thị - Công ty CPTM nhà mới – CTCP đầu tư Louis Group	Sở giao thông vận tải Hà Nội đề xuất dự án được cấp vốn từ ngân sách của Trung Ương và thành phố Hà Nội cho giai đoạn 2021 – 2024. Tổng giá trị đầu tư khoảng 8,1 nghìn tỷ đồng

Nguồn: JICA

3.3.2 Đề xuất cơ chế triển khai dự án

(1) Rà soát lại các dự án đầu tư công

Theo ước tính của Ngân hàng thế giới (WB), hàng năm Việt Nam cần khoảng 25 – 30 tỷ Đô la Mỹ để phát triển cơ sở hạ tầng mới trong thập kỷ tới. Trong khi đó, tỷ lệ nợ công trên GDP của Việt Nam đã đạt 55,9% vào năm 2020. Ở Việt Nam, do tỷ lệ nợ công trên GDP được giới hạn tối đa là 65%, nên dựa vào nợ công không phải là một hướng đi bền vững. Ngoài ra, do ngân sách hạn hẹp, nên phải xem xét kỹ lưỡng tính cần thiết của các dự án đầu tư công, đồng thời ưu tiên các dự án được thực hiện với sự tham gia của vốn đầu tư tư nhân dưới hình thức PPP hoặc FDI không phụ thuộc vào nợ công. Đối với các dự án đầu tư công, điều quan trọng là phải sử dụng các cơ chế đầu tư hiệu quả. Ví dụ, tách bạch việc phát triển cơ sở hạ tầng theo chiều dọc giữa xây dựng và vận hành, bao gồm sự kết hợp giữa việc phát triển cơ sở hạ tầng được tài trợ bởi các khoản vay ODA và việc vận hành và bảo trì do khu vực tư nhân thực hiện là một giải pháp thay thế. Một giải pháp thay thế khác là thúc đẩy đầu tư cơ sở hạ tầng bằng cách thành lập Tổng công ty đầu tư và phát triển cơ sở hạ tầng với tư cách là đơn vị liên kết do Thành phố Đà Nẵng tài trợ.

(2) Mở rộng các biện pháp hỗ trợ đối tác công tư (PPP) và nâng cao năng lực.

Đối với các dự án dự kiến thực hiện theo hình thức PPP, chính quyền trung ương và thành phố Đà Nẵng cần xây dựng và cập nhật các hướng dẫn và pháp lệnh thực thi để thực hiện PPP. Muốn vậy, chính quyền thành phố Đà Nẵng cần nâng cấp, củng cố hệ thống điều hành và các biện pháp hỗ trợ (ví dụ: bảo đảm quỹ đất cho dự án, cung cấp vốn của Nhà nước để đảm bảo tính khả thi về tài chính của dự án (VGF), bảo đảm nguồn thu dự án,

thiết kế ưu đãi đầu tư và phát hành trái phiếu dự án) dựa trên Luật PPP. Việc nâng cao năng lực của nhân sự liên quan đến PPP cũng rất cần thiết. Hiện tại, đội ngũ cán bộ có kiến thức và chuyên môn về PPP và có khả năng quản lý phù hợp các dự án từ quy hoạch đến thực hiện ở thành phố Đà Nẵng còn mỏng. Do đó, việc nâng cao năng lực cho nhân sự, đặc biệt trong lĩnh vực tài chính, pháp lý và phân tích rủi ro, là rất quan trọng để thúc đẩy hơn nữa hình thức PPP ở thành phố Đà Nẵng. Để thúc đẩy đầu tư từ các nhà đầu tư nước ngoài, điều quan trọng là phải cải thiện hệ thống vận hành và tạo môi trường đầu tư thuận lợi cho các dự án bằng cách thực hiện các biện pháp cải thiện nguồn thu của dự án, cơ chế chia sẻ rủi ro giữa nhà nước và tư nhân, và trợ cấp của chính phủ.

(3) Thúc đẩy đầu tư tư nhân

Luật PPP chỉ định các lĩnh vực áp dụng cho hình thức PPP, bao gồm: giao thông vận tải; y tế và giáo dục – đào tạo; cơ sở hạ tầng CNTT; thủy lợi, cấp nước, xử lý nước thải và chất thải; lưới điện và nhà máy điện. Do các dự án không thuộc các lĩnh vực được liệt kê trên sẽ không được điều chỉnh bởi Luật PPP, nên cần tạo cơ chế hỗ trợ để thúc đẩy đầu tư tư nhân. Trong trường hợp phát triển thành phố thông minh quy mô lớn hoặc phát triển các khu công nghiệp, giả định rằng các công ty Nhật Bản và Việt Nam sẽ thành lập các liên danh và kinh nghiệm thực tiễn đã có các đề xuất của khu vực tư nhân để phát triển khu vực cụ thể dưới hình thức FDI. Mặt khác, phát triển đô thị thường bao gồm việc thu hồi đất quy mô lớn và phát triển nhà tái định cư với số tiền bồi thường và chi phí phát triển lớn, khiến các công ty tư nhân khó thực hiện các dự án mà không có sự hỗ trợ từ khu vực công. Ngoài ra, do dự án BT đã không còn là một hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo Luật PPP hiện hành nên không được phép giao đất công để bồi thường đầu tư thông qua hình thức BT. Do đó, cần tạo ra một môi trường đầu tư thân thiện cho các công ty tư nhân thông qua các nỗ lực và hỗ trợ của chính phủ.

4 Ý TƯỞNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CHO THÀNH PHỐ BỀN VỮNG VÀ THÍCH ỨNG

4.1 Điều kiện tiên quyết

4.1.1 Định hướng Phát triển đô thị của Thành phố Đà Nẵng

Quy hoạch chung (QHC) có tầm nhìn phát triển thành phố Đà Nẵng "Thông minh, Sáng tạo, Bản sắc và Bền vững" với quy mô dân số ước tính khoảng 1,56 triệu người vào năm 2030.

Chính sách phát triển đô thị và sử dụng đất để đạt được tầm nhìn trên là mở rộng các khu vực đô thị hiện nay đang tập trung ở trung tâm thành phố về phía Tây Bắc (phát triển cảng Liên Chiểu), phía Tây Nam (khu công nghệ cao, các khu công nghiệp và phát triển đất ở) và phía Nam (phát triển khu dân cư và trường đại học).

Đối với cơ sở hạ tầng giao thông kết nối các đầu mối này, các quy hoạch quốc gia bao gồm di dời ga ĐSVN, phát triển ĐSTĐC, phát triển Cảng Liên Chiểu, mở rộng Sân bay quốc tế Đà Nẵng và phát triển trung tâm logistics. Ở cấp thành phố, QHC bao gồm phát triển MRT/LRT; thành phố cũng đang xúc tiến việc di dời tạm thời ga ĐSVN.

Đề án Thành phố Môi trường bao gồm tầm nhìn về một thành phố sinh thái, trong đó nhấn mạnh đến việc bảo tồn tài nguyên thiên nhiên và quản lý rủi ro thiên tai và lũ lụt ở các khu vực dễ bị ngập lụt và ven sông ở phía Nam thành phố. Lộ trình xây dựng Thành phố Thông minh cũng đề xuất giới thiệu giao thông thông minh và phát triển thành phố thông minh với quận Liên Chiểu là quận thí điểm.

4.1.2 Các sáng kiến cụ thể của Thành phố Đà Nẵng

Để hiện thực hóa các chính sách phát triển này, thành phố Đà Nẵng đang thực hiện các sáng kiến sau

- Trình Trung ương phê duyệt Quy hoạch tổng thể tích hợp (dự kiến vào tháng 6/2022)
- Lập các Quy hoạch phân khu dựa trên QHC đã được phê duyệt (dự kiến từ tháng 6/2022 đến tháng 6/2023)
- Tiến hành lập NCTKT để di dời ga ĐSVN (dự kiến từ tháng 6/2022 - tháng 6/2023, do Ban HTUT thực hiện)
- Thảo luận với Bộ GTVT và ĐSVN về di dời tạm thời ga ĐSVN
- Chuẩn bị triển khai dự án xây dựng cảng Liên Chiểu: (Thiết kế chi tiết: phê duyệt tháng 7/2022, thi công từ tháng 9/2022 đến năm 2025, đang chuẩn bị lựa chọn nhà đầu tư)

4.1.3 Các ưu tiên trong tương lai được xác định bởi Thành phố Đà Nẵng

Dựa trên kết quả rà soát quy hoạch hiện có của Đoàn Nghiên cứu và thảo luận với chính quyền địa phương, có thể tóm tắt các vấn đề đô thị chính của Thành phố Đà Nẵng như sau

A) Cải thiện mạng lưới giao thông công cộng

Để cải thiện mạng lưới giao thông công cộng, việc phát triển các phương tiện giao thông công cộng bao gồm ĐSVN và MRT/LRT cũng như các dịch vụ vận tải và trung chuyển đường sắt cũng như đường bộ khác cần được thúc đẩy.

B) Các cân nhắc về môi trường, chuẩn bị sẵn sàng ứng phó với thiên tai và biến đổi khí hậu

Thúc đẩy đầu tư phát triển trên phạm vi toàn thành phố các cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai có khả năng ứng phó với tác động của biến đổi khí hậu và các-bon thấp để bảo vệ môi trường và làm cho thành phố có khả năng chống chịu tốt hơn với thiên tai.

C) Phát triển đô thị dựa trên TOD

Thúc đẩy phát triển đô thị với các dịch vụ giao thông công cộng để đảm bảo thuận tiện trong khoảng cách đi bộ và nâng cao các dịch vụ đô thị, phát triển cơ sở hạ tầng đô thị chống lại thiên tai, bệnh truyền nhiễm, v.v., và cải thiện môi trường sống, bao gồm thông qua các biện pháp tái định cư và nhà ở xã hội.

D) Lập kế hoạch và quản lý phù hợp, PPP và sự tham gia của người dân

Phối hợp lập kế hoạch giữa chính phủ, thành phố và các sở ngành liên quan đến phát triển đô thị; thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng công cộng và đầu tư tư nhân, và áp dụng các nguồn tài chính khác nhau; và thúc đẩy sự tham gia của người dân vào lập kế hoạch/thực hiện và vận hành dự án.

4.2 Các chiến lược của Thành phố Đà Nẵng cho một Thành phố bền vững và thích ứng

Dựa trên những ưu tiên mà thành phố Đà Nẵng cần giải quyết để phát triển đô thị bền vững và có khả năng thích ứng, ba ý tưởng phát triển sau đây được đề xuất.

4.2.1 Ý tưởng 1: Phát triển kinh tế - xã hội gắn với Phát triển cửa ngõ quốc tế

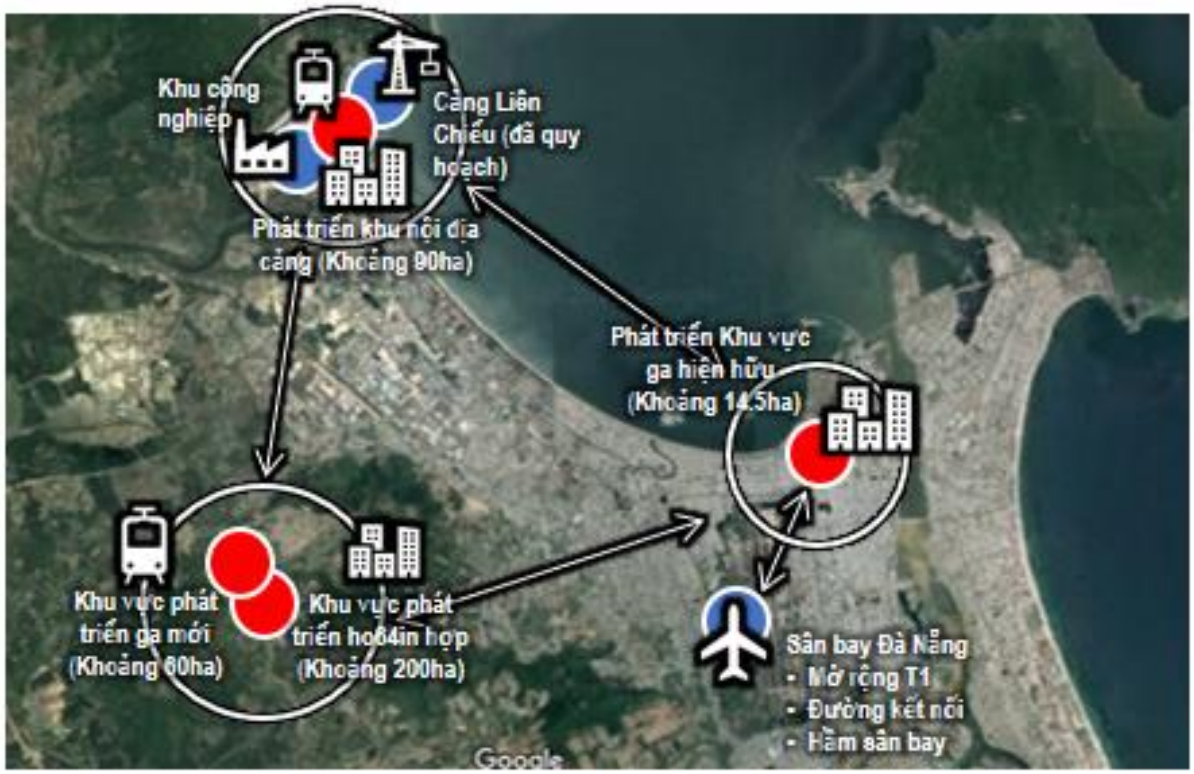
Hiện trạng: Cấu trúc đô thị hiện nay tập trung ở khu vực trung tâm nơi có Ga Đà Nẵng và Sân bay quốc tế Đà Nẵng, đô thị mở rộng theo hướng Nam. Vì khu vực đô thị hiện tại thiếu cơ sở hạ tầng và dễ bị ngập lụt, nên việc phát triển một trung tâm đô thị mới là một phần trong kế hoạch phát triển liên tục của thành phố (business continuity plan - BCP).

Đề xuất cho tương lai: Để đạt được điều này, thành phố sẽ thúc đẩy phát triển các đầu mối xung quanh cảng Liên Chiểu, ga Đà Nẵng mới, và sân bay đồng thời phát triển các khu vực lân cận. Một cấu trúc đô thị nén bao gồm ba cửa ngõ quốc tế và mạng lưới này sẽ được hình thành để thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội tại mỗi địa điểm (xem Bảng 4.1).

Bảng 4.1: Định hướng phát triển của các cửa ngõ quốc tế

Cửa ngõ quốc tế	Vị trí và diện tích	Nội dung trong QHC	Định hướng phát triển	
			CSHT giao thông	Chức năng đô thị
Trung tâm thành phố (nhà ga hiện hữu và khu vực sân bay)	• Quận Thanh Khê • Khoảng 14,5ha (xung quanh khu vực ga hiện hữu)	• Di dời ga hiện hữu • Tái phát triển đô thị khu vực ga • Mở rộng phát triển sân bay và trung tâm logistic	• Di dời ga hiện hữu • MRT1 • LRT7	• Phát triển đô thị dựa trên TOD • Trung tâm giao thông, dịch vụ du lịch và phòng chống thiên tai • Phát triển hỗn hợp các công trình thương mại, kinh doanh và nhà ở
Khu vực ga Đà Nẵng mới	• Huyện Hòa Vang • Khoảng 60ha (xung quanh khu vực ga mới)	• ĐSTĐC • ĐSVN	• Ga Đà Nẵng mới (ĐSTĐC, ĐSVN) • LRT10, LRT3 • Mở rộng AH1 (dự kiến)	• Phát triển đô thị thông minh với TOD
Khu vực cảng Liên Chiểu	• Quận Liên Chiểu • Khoảng 90ha (khu nội địa cảng)	• Cảng quốc tế • Trung tâm logistic	• Ga Kim Liên của ĐSVN (nâng cấp ga hàng hóa, phát triển ga hành khách tạm thời) • Đường dẫn (đang triển khai)	• Phát triển đô thị cảng với đất hỗn hợp và trung tâm logistic

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện các khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 4.1: Ba cửa ngõ quốc tế của thành phố Đà Nẵng

4.2.2 Ý tưởng 2: Cải thiện khả năng kết nối và sự lưu thông

1) Hướng phát triển của mạng lưới giao thông

Hiện trạng: Tại Đà Nẵng, tình trạng ùn tắc giao thông có xu hướng ngày càng nghiêm trọng do dân số tăng, đô thị mở rộng. Xét đến sự phát triển trong tương lai, cùng với nhu cầu quản lý giao thông đường bộ hiệu quả, cần phát triển mạng lưới đường bộ mới, đặc biệt là ở các khu vực ngoại thành, đường sắt đô thị cũng như mở rộng dịch vụ xe buýt đô thị.

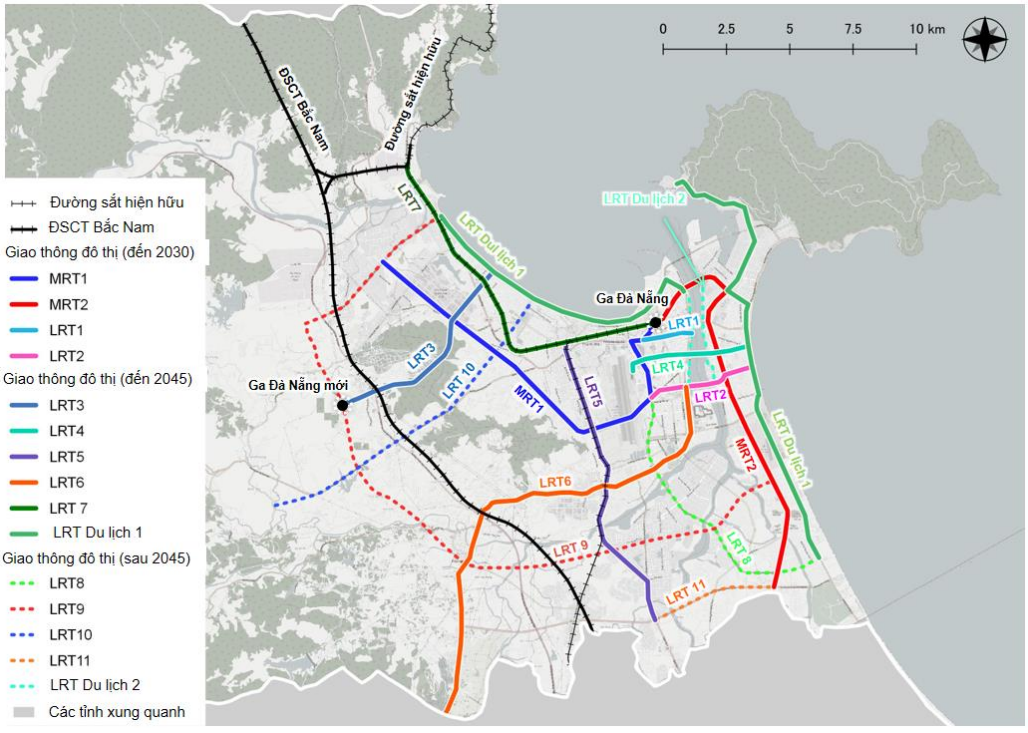
Đề xuất cho tương lai (Các kế hoạch phát triển Hệ thống giao thông khu vực và Cửa ngõ): Đối với đường sắt, tuyến ĐSVN hiện tại được quy hoạch di dời kết hợp với phát triển ĐSTĐC và ga Đà Nẵng hiện tại cũng sẽ được di dời. Đối với mạng lưới đường bộ, tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, sẽ giảm tải cho Quốc lộ 1 và ngăn chặn lưu lượng xe vào trung tâm thành phố. Về cảng biển, cảng Liên Chiểu sẽ được phát triển và cảng Tiên Sa hiện tại sẽ được chuyển đổi mục đích sử dụng cho vận tải hành khách trong tương lai. Sân bay nằm gần trung tâm thành phố, nhưng sẽ không phải di dời, và khả năng vận chuyển hàng hóa và hành khách hiện tại sẽ được mở rộng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.

Đề xuất cho tương lai (Hệ thống giao thông đô thị): QHC có kế hoạch mở rộng mạng lưới của từng hệ thống giao thông đô thị được thể hiện trong hình 4.2. Đồng thời, các định hướng và cân nhắc chính sách đối với sự phát triển của đường sắt đô thị và các tuyến đường chính được trình bày trong bảng 4.2.

Bảng 4.2: Hướng phát triển của mạng lưới giao thông

Hệ thống giao thông đô thị		Điều kiện hiện tại	Hợp phần dự án trong QHC	Định hướng và cân nhắc
Đường sắt đô thị	MRT1	Khu vực đã phát triển	Kết nối Ga Đà Nẵng hiện hữu với sân bay và các KCN ở phía Tây như là trục đô thị Đông Tây	Đường hầm dưới sân bay có thể khó khăn về mặt kỹ thuật và an toàn do đất quân sự gần sân bay
	MRT2	Khu vực đã phát triển	Kết nối Ga Đà Nẵng hiện hữu với khu ven biển phía Đông và khu đại học như là trục đô thị Bắc Nam	Ga Đà Nẵng hiện tại sẽ là ga cuối của MRT 1 & 2 và việc vận hành xuyên suốt được xem xét.
	LRT3	Đất đồi chưa sử dụng	Kết nối ga Đà Nẵng mới với khu vực ven biển phía Bắc (giao MRT1 và LRT7)	Đảm bảo việc di chuyển dễ dàng với MRT1 và LRT7
	LRT7	Tuyến ĐSVN hiện tại	Kết nối ga Đà Nẵng hiện tại và ga Kim Liên bằng tuyến đường ĐSVN hiện có	Để đảm bảo lộ tuyến của ĐSVN sau khi di dời. Xem xét tái cấu trúc ở trung tâm TP.
	LRT10	Chủ yếu là trên các con đường hiện có	Kết nối khu vực ven biển phía Bắc với đường vành đai theo trục đường Nguyễn Sinh Sắc và Bà Nà-Suối Mơ hiện hữu	Cung cấp giao thông công cộng tiếp cận ga Đà Nẵng mới bằng đường bộ hiện có Dự án sẽ được phát triển trong thời gian sớm nhất
Hệ thống đường bộ			Phát triển đường cao tốc Đà Nẵng-Quảng Ngãi và các trục đường chính khu vực ngoại thành, nâng cấp quốc lộ, xây mới cầu, hầm vượt sông ...	Phát triển mạng lưới đường huyết mạch khu vực ngoại thành. Tăng cường mạng lưới đường bộ, đặc biệt là các khu vực tập trung đông người có nhu cầu giao thông lớn như xung quanh ga Đà Nẵng mới.
Xe buýt đô thị		Dịch vụ/ Mạng lưới tuyến	-	Mở rộng mạng lưới tuyến và các dịch vụ cho việc thay đổi phương thức
		Quản lý vận hành	-	Cung cấp thông tin hoạt động xe buýt để chia sẻ với chính quyền thành phố, người điều hành và người dùng
Quản lý giao thông		Tín hiệu giao thông	-	Cung cấp hệ thống điều khiển tín hiệu phối hợp/kích hoạt phù hợp với điều kiện giao thông
		Bãi đậu xe	-	Cung cấp thông tin đỗ xe trên đường/không trên đường và hệ thống thu phí
		MaaS / Thông tin giao thông	-	Cung cấp thông tin về lộ trình, thời gian di chuyển, giá vé,... cho người dùng để di chuyển hiệu quả

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên QHC. Lưu ý: Bản đồ thể hiện các khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 4.2: Quy hoạch phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại Đà Nẵng trong QHC

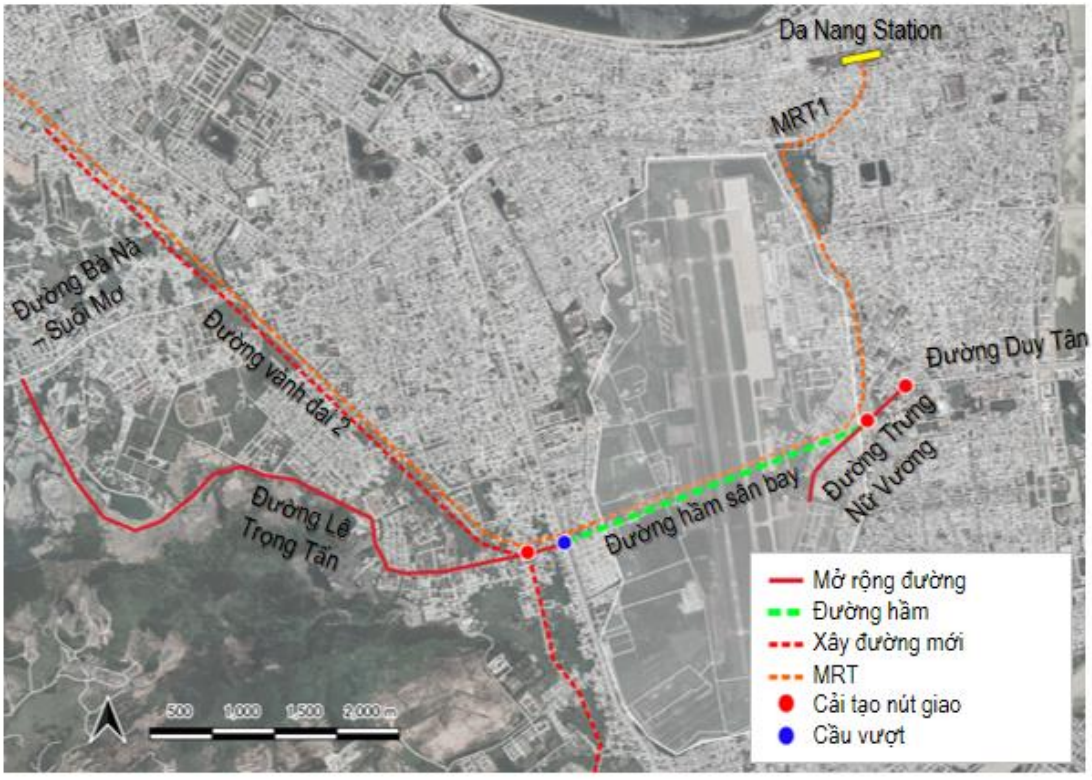
Đề xuất cho tương lai (Khả năng tiếp cận và kết nối xung quanh các cửa ngõ quốc tế): Phát triển đường bộ và đường sắt xung quanh sân bay Đà Nẵng, cảng Liên Chiểu và nhà ga mới để tăng cường khả năng tiếp cận và kết nối, có tính đến nhu cầu trong tương lai sau khi phát triển cảng và nhà ga mới cũng như mở rộng sân bay.

Cần lưu ý rằng đường vành đai phía Tây 2, đường hầm sân bay và MRT1 sẽ được phát triển dọc theo cùng một hướng tuyến. Do đường Vành đai 2 đang được xây dựng nối từ sân bay đến khu vực công nghiệp phía Tây thành phố nên lộ tuyến của đường này sẽ được sử dụng để xây dựng MRT1. Đối với việc cải thiện đường vào sân bay, đề xuất thúc đẩy xây dựng đường hầm sân bay (đường bộ và MRT1), nhà ga sân bay của MRT1 (đường ngầm) cũng như cải tạo nút giao và đường.

Bảng 4.3: Các dự án ưu tiên để cải thiện khả năng tiếp cận và kết nối xung quanh các cửa ngõ quốc tế

Cửa ngõ	Dự án ưu tiên trong QHC
Trung tâm thành phố (ga hiện hữu và sân bay)	• MRT 1 (tàu điện ngầm, với nhà ga sân bay) • Đường hầm sân bay • Cải tạo đường Lê Trọng Tấn • Cải tạo đường Trưng Nữ Vương • Đường vành đai 2 phía Tây (đang xây dựng) • Cải tạo nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ • Cải tạo nút giao với đường Duy Tân • Cầu vượt nút giao Trường Chinh-Lê Trọng Tấn • Cầu vượt nút giao Trường Chinh-Lê Trọng Tấn • Cải tạo nút giao thông giữa Lê Trọng Tấn và Đường vành đai phía Tây 2
Đô thị cảng (xung quanh cảng Liên Chiểu)	• Đường tiếp cận giữa hầm Hải Vân và QL1A (đang triển khai)
Khu vực ga mới	• Mở rộng AH1 • LRT 10 dọc đường Bà Nà Suối Mơ

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên QHC



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào Quy hoạch chung

Hình 4.3: Các dự án ưu tiên để cải thiện sự tiếp cận của sân bay

2) Phát triển Dự án Quản lý Giao thông Thông minh

Hiện trạng: Hệ thống đèn tín hiệu giao thông của Tây Ban Nha được đưa vào sử dụng tại Đà Nẵng vào khoảng năm 2012, nhưng vẫn còn nhiều điều kiện để cải thiện hiệu quả. Đặc biệt, do thiết bị phát hiện phương tiện nắm bắt định lượng tình trạng tắc đường chưa được đưa vào sử dụng, nên việc vận hành hiệu quả như các pha đèn tín hiệu dựa trên sự biến động của nhu cầu giao thông và sự phối hợp giữa các nút giao thông là không thể thực hiện được. Sẽ có hiệu quả khi biết không chỉ tình trạng ùn tắc đường mà còn cả tình trạng hoạt động của xe buýt và việc sử dụng bãi đỗ xe, ... để giúp người tham gia giao thông lựa chọn phương thức và tuyến vận tải tốt nhất phù hợp với mục đích, đồng thời tạo ra và thay đổi hành vi của người dân. Nhưng hiện nay, việc này chưa được thực hiện do việc cung cấp thông tin giao thông còn hạn chế.

Đề xuất cho tương lai: Để thực hiện quản lý giao thông thông minh, các dự án cụ thể sau đây được đề xuất trong "Đề án xây dựng thành phố thông minh tại Đà Nẵng giai đoạn 2018–2015 và tầm nhìn đến năm 2030" và Quy hoạch phát triển KTXH hiện tại sẽ được kết hợp hiệu quả để giải quyết các vấn đề.

(ii) Hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh

(iii) Cơ sở dữ liệu giao thông vận tải

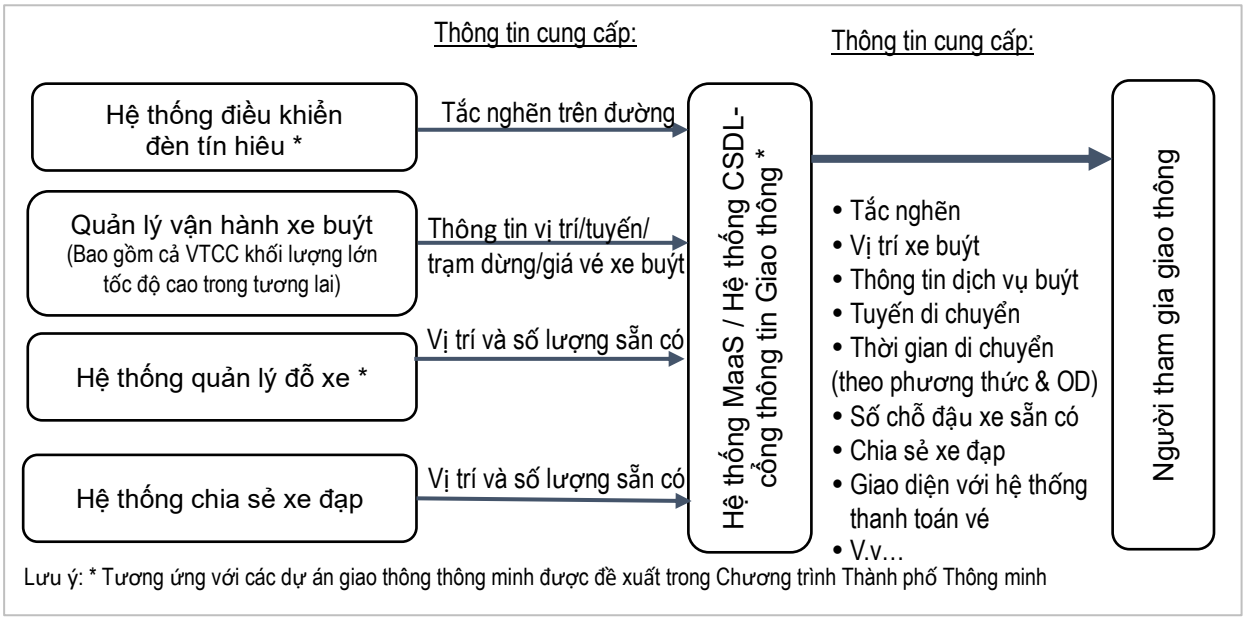
(iv) Hệ thống Cổng giao thông trực tuyến

(v) Hệ thống Giám sát việc đậu xe

Ngoài ra, các hạng mục sau đây cần được xem xét khi thực hiện quản lý giao thông thông minh nhằm mục đích quản lý toàn diện giao thông đô thị:

- Hiện trạng và các vấn đề của hệ thống tín hiệu giao thông tại Thành phố Đà Nẵng, và khả năng đưa hệ thống hoạt động theo thời gian thực vào. Việc sử dụng dữ liệu thăm dò từ các ứng dụng điện thoại thông minh để thu thập thông tin và dữ liệu giao thông.
- Hiện trạng quản lý hoạt động xe buýt, hệ thống quản lý bãi đỗ xe, v.v. và khả năng cung cấp thông tin giao thông của hệ thống giao thông tích hợp được đề xuất ở trên; và sự phối hợp với các ứng dụng cung cấp dịch vụ di chuyển như Grab nhằm cung cấp thông tin di chuyển như MaaS (Mobility as a Service).
- Công nghệ thông minh, CNTT-TT và cơ cấu tổ chức của chính quyền thành phố.

Dựa trên nghiên cứu trên, ý tưởng về một dự án quản lý giao thông thông minh toàn diện tại Thành phố Đà Nẵng có thể được đưa ra trong hình bên dưới. Đồng thời, cần phải điều tra chi phí ước tính việc thực hiện các dự án này, khả năng áp dụng các công nghệ thông minh, tiến độ phát triển và các hiệu ứng phát triển, v.v.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.4: Ý tưởng Dự án Quản lý Giao thông thông minh

Trong tương lai, dự kiến thông tin về giao thông đường bộ, hoạt động xe buýt, bãi đậu xe, chia sẻ xe đạp, ... từ DATRAMAC (Trung tâm Điều hành Đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng Đà Nẵng) sẽ được gửi đến hệ thống MaaS và hệ thống thông tin cơ sở dữ liệu giao thông vận tải, và tất cả thông tin sẽ được tổng hợp và cung cấp cho người tham gia giao thông, cho phép họ so sánh và lựa chọn các phương án vận chuyển tốt hơn, tuyến đường, thời gian di chuyển, v.v.

Để thiết lập hệ thống này, mỗi hệ thống quản lý cần phải nâng cấp. Bảng 4.3 cho thấy phác thảo ý tưởng của các thành phần của Dự án Quản lý Giao thông Thông minh này. Chi tiết từng thành phần và tính khả thi của dự án sẽ được nghiên cứu thêm bao gồm các nguồn vốn như ngân sách Thành phố, ODA (viện trợ không hoàn lại và vốn vay) và vốn của nhà đầu tư.

Bảng 4.4: Sơ lược các hợp phần Dự án Quản lý Giao thông thông minh

Hợp phần	Nội dung	Đơn vị phụ trách
Nghiên cứu khả thi của dự án	Kế hoạch chi tiết được lập và đánh giá tính khả thi trên các góc độ công nghệ, kinh tế, xã hội và môi trường.	Sở GTVT
Hệ thống điều khiển tín hiệu giao thông	Trung tâm điều khiển giao thông được nâng cấp với hệ thống camera quan sát và máy dò phương tiện, v.v.	Sở GTVT/ DATRAMAC
Quản lý vận hành xe buýt	Hệ thống quản lý điều hành xe buýt được nâng cấp.	Sở GTVT/ DATRAMAC
Hệ thống quản lý bãi đậu xe	Hệ thống quản lý bãi đậu xe trên đường bao gồm chức năng của hệ thống thanh toán được phát triển.	Sở GTVT/ UBND quận, huyện
Hệ thống chia sẻ xe đạp	Hệ thống chia sẻ xe đạp kết nối với mạng lưới xe buýt, các lõi đô thị lớn và các điểm du lịch được thiết lập.	Sở GTVT
Phát triển hệ thống MaaS và Cổng thông tin Giao thông/Vận tải	Tất cả thông tin từ mỗi thành phần được lưu trữ trong cơ sở dữ liệu và được tích hợp và xử lý để cung cấp cho người đi đường	Sở GTVT, Sở TTTT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

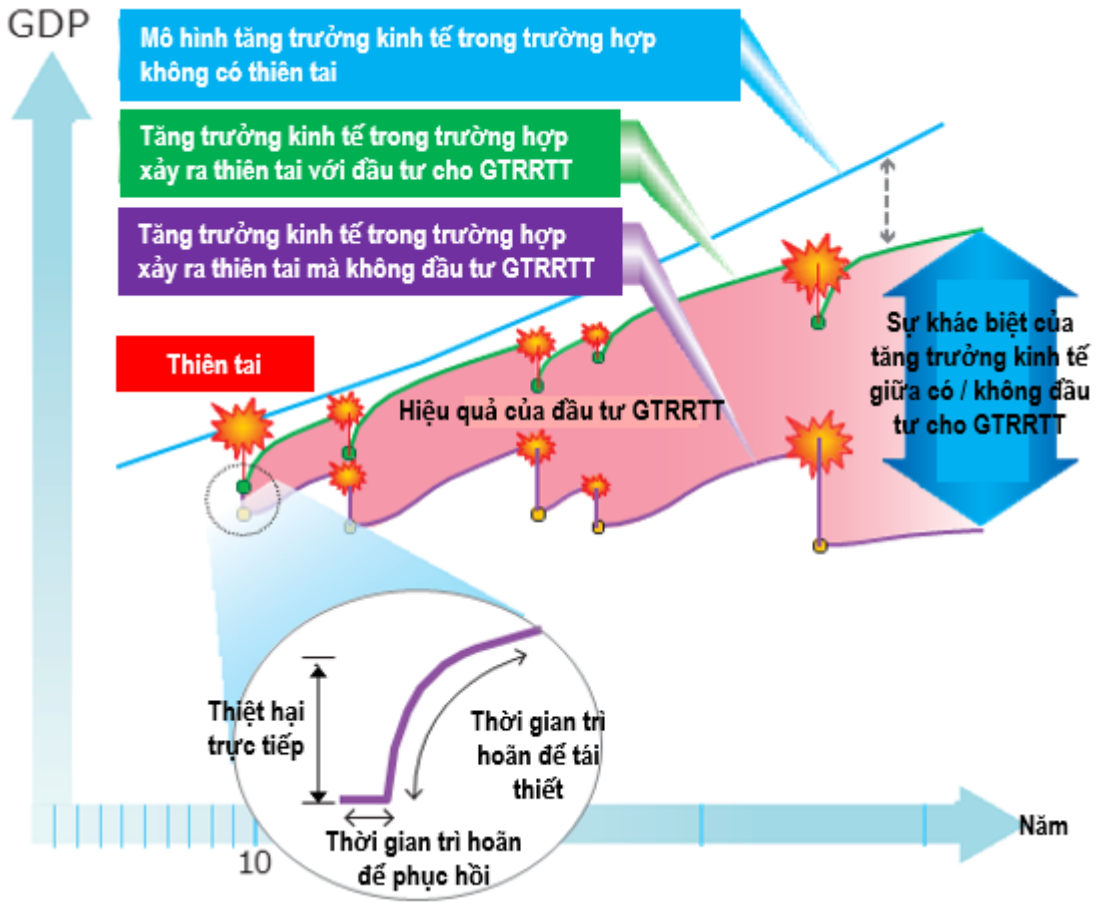
4.2.3 Ý tưởng 3: Đảm bảo tính bền vững và thích ứng

1) Đầu tư cho Phòng chống thiên tai trong Thúc đẩy phát triển đô thị

Trên toàn cầu, kiến thức về nhu cầu ứng phó với thiên tai đang được tổng hợp và chia sẻ.

Ví dụ, theo Viện Phát triển Hải ngoại (ODI), một phân tích về mối quan hệ giữa số lượng thiệt hại do thiên tai như lũ lụt, động đất và bão và số tiền đầu tư giảm nhẹ thiên tai ở Hoa Kỳ từ năm 1985 đến năm 2004 phát hiện ra rằng 15 đô la chi cho các khoản đầu tư giảm nhẹ thiên tai có thể làm giảm lượng thiệt hại do thiên tai gây ra.[1]

Ngoài ra, "Hành động ưu tiên 3: Đầu tư vào Giảm thiểu rủi ro thiên tai để thích ứng" đã được đưa vào Khung Sendai về Giảm thiểu rủi ro thiên tai (SFDRR) 2015-2030, được thông qua tại Hội nghị Thế giới về Giảm nhẹ Thiên tai của Liên hợp quốc (UN-DRR) được tổ chức tại Sendai, Nhật Bản năm 2015, các quốc gia chủ động đầu tư vào giảm nhẹ rủi ro thiên tai được coi là tiết kiệm chi phí hơn so với đầu tư sau thiên tai và cần được theo đuổi tích cực để tăng cường khả năng ứng phó với thiên tai của đô thị.[2]



Nguồn: Sổ tay JICA về Lồng ghép GTRRTT

Hình 4.5: Mối quan hệ giữa đầu tư vào giảm nhẹ thiên tai và tăng trưởng kinh tế

Đồng thời, các nghiên cứu đang được thực hiện để hình dung và định lượng tác động của

[1] Overseas Development Institute, Transforming disaster risk management: a political economy approach: https://cdn.odi.org/media/documents/7555.pdf

[2] UN-DRR, the Sendai Framework for Disaster Risk Reduction : https://sendai-resilience.jp/sfdrr/

việc đầu tư trước vào giảm nhẹ thiên tai, và người ta nhận thấy rằng đầu tư trước vào giảm nhẹ thiên tai, như thể hiện trong hình dưới đây, có thể làm giảm sự thụt lùi trong tăng trưởng kinh tế sau một thảm họa xảy ra.[3]

Tuy nhiên, tính đến năm 2015, đầu tư cho phòng chống thiên tai của Việt Nam mới xấp xỉ 100 triệu USD (0,05% GDP), còn ít so với các nước ASEAN láng giềng cả về quy mô đầu tư và tỷ lệ GDP, và Việt Nam chưa tích cực đầu tư cho phòng chống thiên tai. [4]

Đặc biệt, thành phố Đà Nẵng từ trước đến nay thường xuyên phải hứng chịu bão và mưa lớn, cộng với nước biển dâng do biến đổi khí hậu, nguy cơ xảy ra các thảm họa như lũ nội địa, lũ từ sông, triều cường, sạt lở bờ biển ngày càng tăng. Ngoài ra, có nhiều rủi ro thiên tai trên diện rộng và đa dạng hơn, chẳng hạn như ngập lụt tổng thể nghiêm trọng hơn do ngập lụt đô thị vì đô thị hóa và xâm nhập mặn do bơm nước ngầm liên tục.

Những rủi ro gia tăng này dự kiến sẽ có tác động tiêu cực đến đầu tư bền vững trong tương lai vào cơ sở hạ tầng đô thị và công nghiệp ở Thành phố Đà Nẵng, và việc thực hiện các biện pháp chủ động trước khi thiên tai xảy ra ngày càng trở nên quan trọng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.6: Đầu tư công cho phòng chống thiên tai và đầu tư tư nhân vào phát triển đô thị trong tương lai

Trong bối cảnh nhận thức toàn cầu ngày càng tăng về phòng chống thiên tai, các phương pháp tiếp cận sau đây đã được đề xuất thực hiện trong trung và dài hạn để xây dựng một thành phố Đà Nẵng bền vững và có khả năng thích ứng.

- Các biện pháp đối phó với thiên tai theo quy trình từ giai đoạn chuẩn bị đến giai đoạn

[3] Đại học Kyoto: https://www.restec.or.jp/geoss_ap7/public/presentation/day2/wg1/wg1_15.pdf
[4] Viện Nghiên cứu JICA: https://www.jica.go.jp/jica-ri/publication/workingpaper/l75nbg0000199ldy-att/JICA-RI_WP_No.202.pdf

vận hành của các dự án khác nhau

- Các biện pháp đối phó theo chu trình quản lý rủi ro thiên tai
- Các biện pháp đối phó với thiên tai thông qua các sáng kiến kiểm soát lũ theo lưu vực
- Các biện pháp đối phó thiên tai tích hợp với quy hoạch đô thị

2) Các biện pháp đối phó với thiên tai theo quy trình từ giai đoạn chuẩn bị đến giai đoạn vận hành của các dự án khác nhau

Để tạo ra một thành phố có khả năng chống chịu thiên tai vừa bền vững vừa có khả năng thích ứng, điều quan trọng là không nên nhìn phát triển đô thị theo từng dự án riêng lẻ, mà hãy nhìn từ khía cạnh chính sách phát triển cho toàn thành phố Đà Nẵng, và tiến hành một loạt các nghiên cứu cần thiết để hoàn thành và vận hành các dự án phát triển cơ sở hạ tầng và đô thị khác nhau, như được trình bày trong bảng dưới đây.

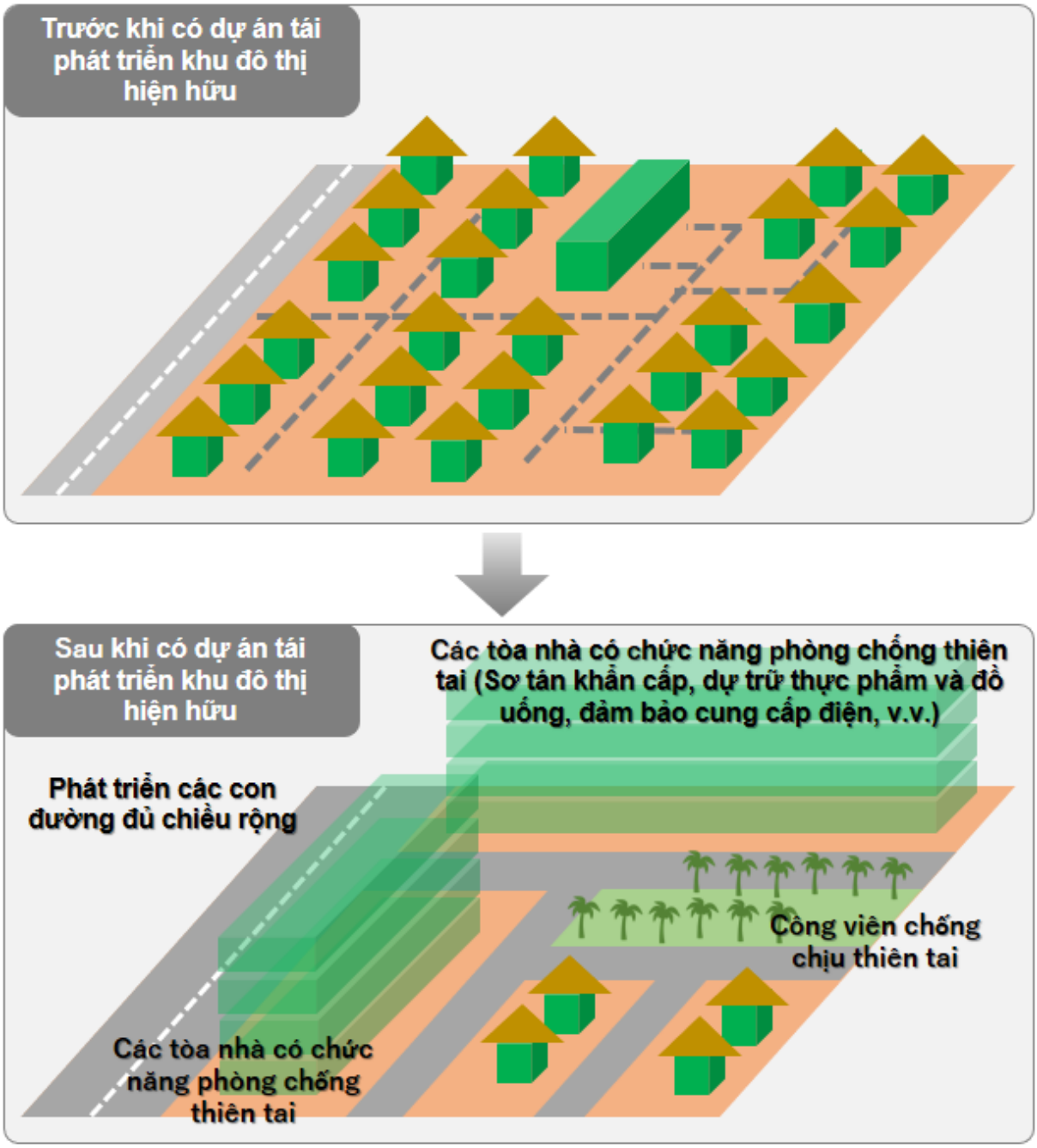
Tại thành phố Đà Nẵng, nơi có tốc độ đô thị hóa đang diễn ra nhanh chóng trong 15 năm qua, số lượng các dự án tái phát triển các khu đô thị hiện hữu dự kiến sẽ tăng đáng kể trong tương lai gần (Xem hình ở trang tiếp theo).

Bảng 4.5: Các biện pháp đối phó thảm họa theo quy trình theo từng giai đoạn

Quy trình	Loại hình kinh doanh				
	Phát triển cơ sở công cộng	Phát triển đô thị bởi khu vực tư nhân	Tái phát triển khu đô thị hiện hữu	Phát triển đường bộ	Phát triển sông
Chuẩn bị	・Thiết lập và vận hành mạng lưới quan sát toàn quốc về động đất, núi lửa, lượng mưa, mực nước sông, sóng thần và triều cường, đồng thời công bố dữ liệu của chính quyền trung ương. ・Chính quyền trung ương chuẩn bị và công bố dữ liệu địa hình và địa chất. ・Chuẩn bị và công bố dữ liệu cần thiết cho việc chuẩn bị các bản đồ nguy hiểm theo một định dạng thống nhất của chính quyền trung ương. ・Tiến hành phân tích rủi ro thiên tai bằng cách sử dụng dữ liệu sẵn có công khai của từng tổ chức kinh doanh				
Tầm nhìn	・Chọn địa điểm dự án dựa trên rủi ro thiên tai ・Đặt mục tiêu thực hiện dự án trên quan điểm thuận tiện, thân thiện với môi trường và hiệu quả kinh tế.	・Lựa chọn địa điểm dự án dựa trên rủi ro thiên tai cũng như khả năng tiếp cận giao thông, lực lượng lao động và khả năng thu hút khách hàng ・Đánh giá chi tiết rủi ro thiên tai dựa trên khảo sát địa chất và nghiên cứu sự vững chắc của tuyến huyết mạch	・Lựa chọn vị trí của các công trình phòng chống thiên tai công cộng trong khu vực dự án dựa trên rủi ro thiên tai ・Đặt mục tiêu thực hiện dự án trên quan điểm thuận tiện, thân thiện với môi trường và hiệu quả kinh tế.	・Chọn các tuyến đường dựa trên dự báo lưu lượng giao thông và rủi ro thiên tai. ・Đánh giá rủi ro thiên tai chi tiết dựa trên khảo sát địa chất. ・Chọn đường thay thế cho đường trục trong trường hợp có thiên tai.	・Xây dựng chính sách kiểm soát lũ lụt dựa trên dân số lưu vực và xác suất ngập lụt ・Hạn chế sử dụng đất ở những khu vực có nguy cơ ngập lụt cao
Quy hoạch	・Xác định vị trí các cơ sở kinh doanh và dân cư, cơ sở hạ tầng và cơ sở phòng chống thiên tai dựa trên kết quả hoạt động mục tiêu và rủi ro thiên tai.	・Xác định vị trí các cơ sở có cơ sở hạ tầng, cơ sở phòng chống thiên tai dựa trên rủi ro thiên tai cũng như sự thuận tiện.	・Di dời các cơ sở kinh doanh và khu dân cư hiện có dựa trên mục tiêu hoạt động. ・Xác định vị trí các công trình hạ tầng công cộng và các công trình phòng chống thiên tai.	・Xác định các thông số kỹ thuật chính dựa trên dự báo lưu lượng giao thông và rủi ro thiên tai. ・Đường phố ít nhất phải đủ rộng để các phương tiện khẩn cấp đi qua.	・Lập kế hoạch phát triển kiểm soát lũ dựa trên chính sách kiểm soát lũ

Thiết kế	・Thiết kế các công trình có khả năng chống động đất dựa trên rủi ro thiên tai và lắp đặt đê ngăn lũ ・Lắp đặt các phương tiện chữa cháy và chứa nước trong các cơ sở kinh doanh và dân cư.	・Thiết kế các công trình có khả năng chống động đất dựa trên rủi ro thiên tai và nâng cao nền móng để ngăn lũ lụt ・Lắp đặt thiết bị chữa cháy, hệ thống cảnh báo sớm động đất, máy phát điện khẩn cấp và các phương tiện chứa nước.	・Thiết kế các cơ sở kinh doanh và dân cư có khả năng chống động đất dựa trên rủi ro thiên tai, đồng thời thiết kế cơ sở hạ tầng và cơ sở phòng chống thiên tai có khả năng chống chịu để không bị ngập lụt. ・Cung cấp các phương tiện chữa cháy và chứa nước trong các cơ sở kinh doanh và dân cư.	・Thiết kế độ dốc, độ dốc cắt và cầu dựa trên rủi ro thiên tai ・Lắp đặt các tín hiệu giao thông, v.v. có xét đến đề phòng mất điện và ngập lụt	・Xây dựng các đê sông và các hồ điều tiết phù hợp với kế hoạch bảo trì ・Thiết lập hệ thống cảnh báo
Xây dựng	・Xây dựng với quản lý xây dựng thích hợp				
Vận hành	・Xem xét tiến độ đạt được các mục tiêu hoạt động của chính quyền địa phương	・Tiến hành kiểm tra định kỳ cơ sở bởi người quản lý cơ sở	・Xem xét tiến độ trong việc đáp ứng các mục tiêu hoạt động của thành phố về các cơ sở công cộng của chính quyền địa phương. ・Tiến hành kiểm tra định kỳ cơ sở tư nhân bởi người quản lý cơ sở.	・Thiết lập và vận hành các tiêu chuẩn hạn chế giao thông cho đường bộ ・Chỉ định đường khẩn cấp trong trường hợp có thiên tai	・Cung cấp thông tin mực nước bởi các nhà quản lý sông ・Đưa ra cảnh báo sơ tán của chính quyền địa phương.
Bảo trì	・Tiến hành bảo trì và chia sẻ kết quả giữa các tổ chức và mỗi tổ chức sửa đổi luật và tiêu chuẩn kỹ thuật của mình.				

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên báo cáo: "Nghiên cứu khả thi về tiêu chuẩn hóa khung để nghiên cứu các biện pháp phòng ngừa và giảm nhẹ thiên tai"của Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên tài liệu của Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản.

Hình 4.7: Cải thiện hoạt động phòng chống thiên tai của đô thị thông qua Tái phát triển Khu đô thị hiện hữu

3) Các biện pháp đối phó theo chu trình quản lý rủi ro thiên tai

Nói chung, chu trình quản lý rủi ro thiên tai (từ khi xảy ra thiên tai đến khi phục hồi) tiến hành theo 4 bước: 1) ứng phó khẩn cấp, 2) tái thiết và phục hồi, 3) phòng ngừa và giảm thiểu, và 4) chuẩn bị sẵn sàng.

Để thực hiện khắc phục thảm họa tốt hơn được gọi là "Xây dựng trở lại tốt hơn", điều quan trọng là phải thực hiện các biện pháp riêng lẻ được liệt kê trong bảng dưới đây một cách kịp thời và thích hợp ở mỗi giai đoạn. Việc thực hiện liên tục các biện pháp này trước sự kiện thiên tai tiếp theo sẽ chuyển trọng tâm từ 1) ứng phó khẩn cấp, 2) tái thiết và phục hồi sang chuẩn bị trước cho thảm họa tiếp theo, từ đó xây dựng một xã hội chống chịu với thiên tai tốt hơn.

Nguồn: JICA mundi 11/2019

Hình 4.8: Giảm thiệt hại do thiên tai thông qua việc thực hiện đúng Chu trình quản lý rủi ro thiên tai

Bảng 4.6: Các biện pháp đối phó riêng lẻ theo chu trình quản lý rủi ro thiên tai

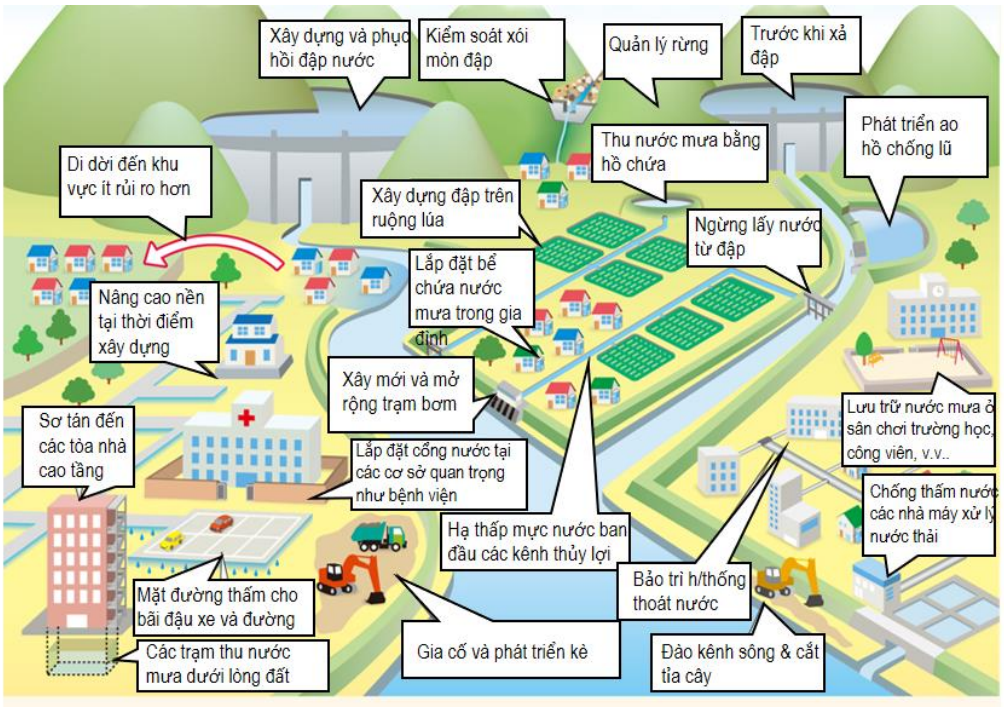
Các bước	Các biện pháp về vật lý	Các biện pháp về tổ chức và thể chế
1) Ứng phó khẩn cấp	• Sử dụng các trung tâm hành chính, nhà ga, trung tâm thương mại, cao ốc văn phòng, v.v. làm cơ sở phòng chống thiên tai	• Cấp cứu và cứu hộ ngay sau thiên tai • Phản ứng kịp thời với các bệnh truyền nhiễm
2) Tái thiết và phục hồi	• Cải tạo đường để đối phó với thiên tai • Giải quyết các liên kết bị thiếu • Bảo trì cung cấp điện và nước khi có thiên tai • Xử lý chất thải thiên tai • Cung cấp và xây dựng lại nhà ở tạm thời và lâu dài	• Đánh giá tình hình thiệt hại • Thiết lập và chuẩn bị hệ thống và kế hoạch phục hồi • Thành lập quầy tư vấn • Hỗ trợ tài chính • Duy trì và đảm bảo việc làm
3) Phòng ngừa và giảm thiểu	<Kiểm soát lũ lụt theo khu vực> • Xây dựng và phục hồi đập, kiểm soát sự phát triển của xói mòn đập • Nâng cao đất và thiết bị điện tại thời điểm xây dựng • Phát triển hồ chống lũ • Quản lý rừng • Lắp đặt bể chứa nước mưa trong nhà • Xây mới và mở rộng trạm bơm • Lưu trữ nước mưa ở sân chơi trường học, công viên, v.v. • Chống thấm nước các nhà máy xử lý nước thải • Bảo trì hệ thống thoát nước • Đào kênh sông và cắt tỉa cây • Lắp đặt cổng nước, tường nước tại các công trình quan trọng như bệnh viện, nhà ga • Vỉa hè có khả năng thấm nước tại bãi đậu xe và đường • Các thiết bị thu nước mưa ngầm dưới đất • Di dời đến một khu vực ít rủi ro hơn • Bảo dưỡng đất trên cao	<Các biện pháp đối phó thiên tai tích hợp với quy hoạch đô thị> • Quy hoạch sử dụng đất có xét đến các lưu vực trên toàn thành phố • Chuẩn bị và xem xét các kế hoạch tối ưu hóa cho các khu vực đang phát triển / đã phát triển • Chỉ định các khu vực có nguy cơ cao • Nghĩa vụ lắp đặt các phương tiện phòng chống thiên tai (thu gom nước mưa, thiết bị thẩm thấu, v.v.) đối với những khu phát triển trên một mức nhất định • Triển khai chuyển đổi số để quản lý cơ sở hạ tầng
4) Chuẩn bị sẵn sàng	<Kiểm soát lũ lụt theo khu vực> • Thu nước mưa bằng hồ chứa • Đắp đập trồng lúa • Đình chỉ việc lấy nước từ các đập dâng và hạ thấp mực nước sơ bộ trong các kênh thủy lợi	<Các biện pháp đối phó thiên tai tích hợp với quy hoạch đô thị> • Lập bản đồ các hiểm họa • Giáo dục và đào tạo về phòng chống thiên tai

Nguồn: Do Đoàn nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Văn phòng Nội các Nhật Bản, Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản và các chính quyền địa phương ở Nhật Bản.
Lưu ý: Màu xanh dương biểu thị các biện pháp đối phó thảm họa thông qua khái niệm kiểm soát lũ lụt theo khu vực và màu xanh lá cây biểu thị các biện pháp đối phó thiên tai được tích hợp với quy hoạch đô thị.

4) Kiểm soát lũ theo khu vực

Hình dưới đây minh họa khái niệm kiểm soát lũ theo khu vực được đề xuất ở Nhật Bản, một quốc gia đã trải qua nhiều trận lũ lụt, nhằm chuẩn bị cho những trận lũ lụt trở nên nghiêm trọng hơn trong những năm gần đây do hậu quả của các hiện tượng thời tiết cực đoan. Khái niệm kiểm soát lũ lụt theo vùng là ngăn ngừa thiệt hại do lũ lụt không phải tại một địa điểm cụ thể của dự án mà là toàn bộ khu vực hoặc toàn vùng bằng cách tích lũy việc thực hiện các biện pháp khả thi (các biện pháp được thể hiện bằng màu xanh lam trong Bảng 4.6) trong toàn bộ lưu vực nơi có thể xảy ra thiệt hại do lũ lụt, hơn là thực hiện các biện pháp riêng lẻ cho từng sự kiện xảy ra.

Mặt khác, trong việc thực hiện các biện pháp kiểm soát lũ quy mô như vậy, bước đầu tiên là chính phủ trung ương phải phân bổ ngân sách chính phủ cần thiết để xây dựng các chính sách và kế hoạch tổng thể để duy trì và quản lý các con sông có thể có tác động trên diện rộng, và thực hiện bảo trì dựa trên các kế hoạch này. Sau đó, điều quan trọng là phải thực hiện các hành động theo trách nhiệm và vai trò của từng bên liên quan, chẳng hạn như chính quyền địa phương và khu vực tư nhân.

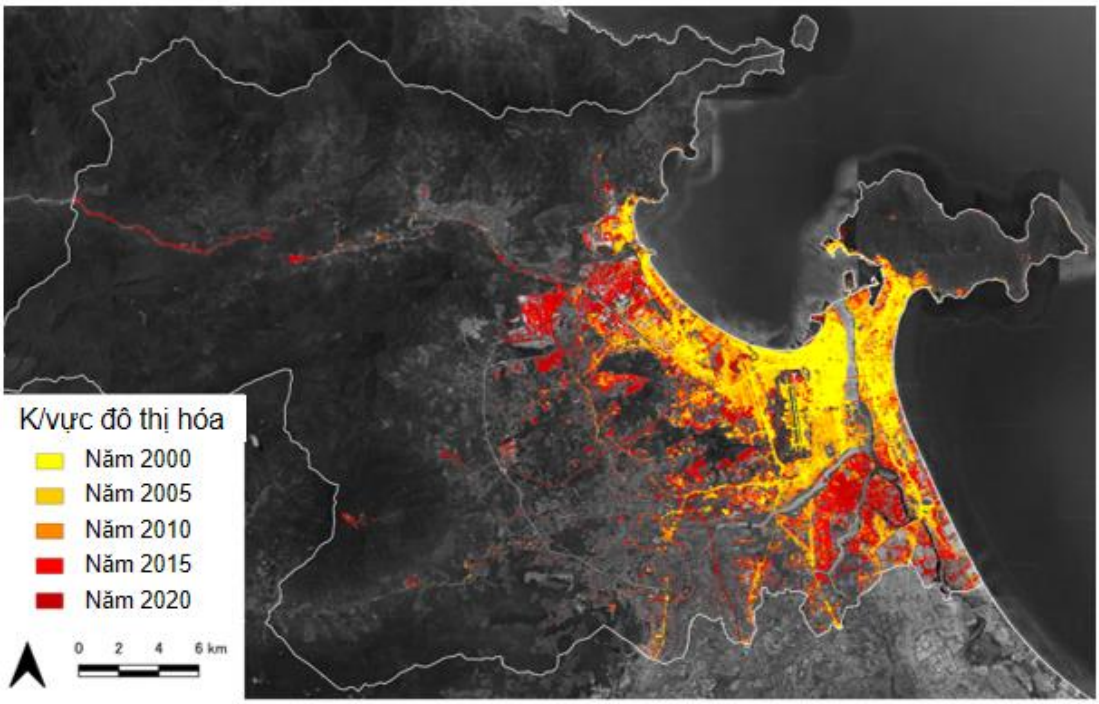


Nguồn: Văn phòng khu vực Chugoku, Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch Nhật Bản

Hình 4.9: Các ví dụ về Kiểm soát lũ theo khu vực ở Nhật Bản

5) Các biện pháp đối phó thiên tai tích hợp với quy hoạch đô thị

Như thể hiện trong hình dưới đây, tính đến năm 2000, đô thị hóa ở thành phố Đà Nẵng chỉ giới hạn trong một khu vực nhỏ ở phía đông bắc thành phố. Tuy nhiên, từ khoảng năm 2005, khu vực đô thị hóa ngày càng mở rộng nhanh chóng, đặc biệt là ven sông Hàn và sông Cu Đê.

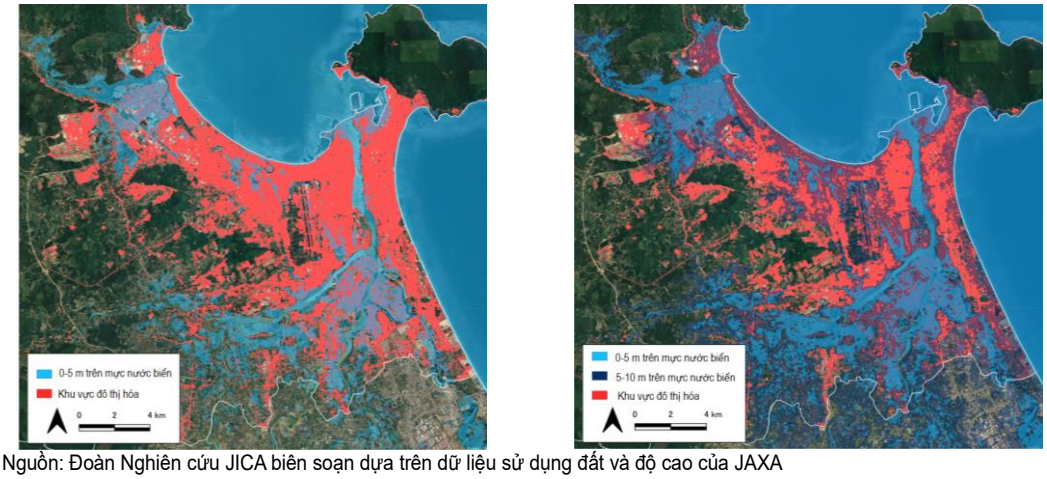


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên dữ liệu sử dụng đất của JAXA. Lưu ý: Bản đồ thể hiện các khu vực/quận, huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 4.10: Sự mở rộng đô thị hóa ở thành phố Đà Nẵng (2000-2020)

Hơn nữa, khi điều tra độ cao của các khu vực đô thị hóa, chúng nằm ở những vùng đất thấp, chỉ cao hơn mực nước biển dưới 5m, chủ yếu ở khu vực xung quanh thượng nguồn sông Hàn và ven biển sông Cu Đê.

Ngoài ra, ngoại trừ khu vực xung quanh ga Đà Nẵng hiện hữu, hầu hết các khu vực đô thị hóa trên đồng bằng đều nằm trên mực nước biển chưa đến 10 mét. Trước khả năng xảy ra ngập úng, cần điều tiết, hướng dẫn vị trí các khu dân cư, khu sơ tán trên toàn thành phố Đà Nẵng.

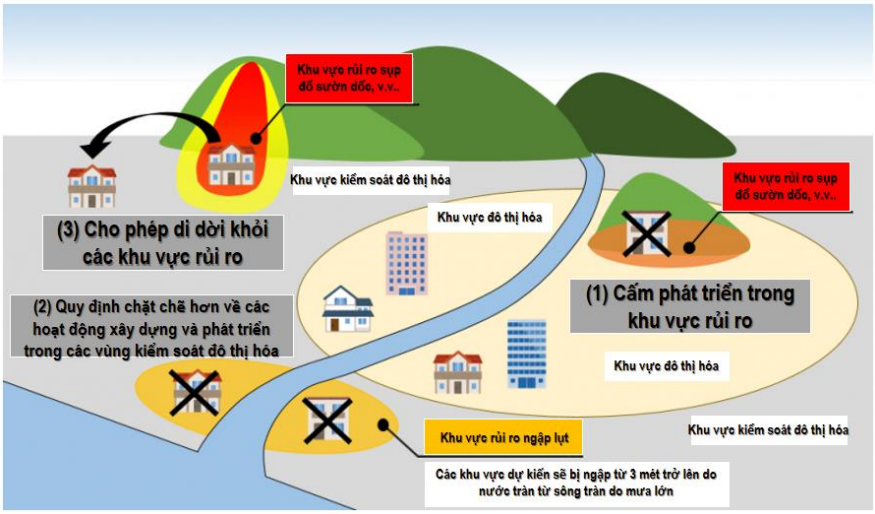


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên dữ liệu sử dụng đất và độ cao của JAXA

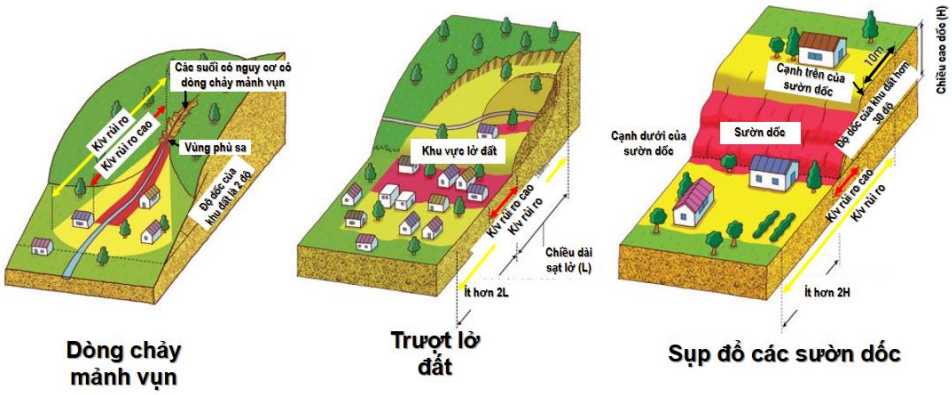
Hình 4.11: Các khu vực đô thị hóa có độ cao so với mực nước biển dưới 5m và 10m

Do đó, điều quan trọng là phải thiết lập quy hoạch sử dụng đất và các khu vực có nguy cơ cao trên toàn thành phố Đà Nẵng, điều tiết và hướng dẫn các khu vực phát triển, và bắt buộc lắp đặt cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai (kho chứa nước mưa, công trình thấm nước, v.v.) cho những dự án phát triển trên một mức độ nhất định để đảm bảo thành phố

tiếp tục hoạt động ngay cả trong trường hợp lũ lụt.



Quy định và hướng dẫn phát triển gắn với quy hoạch sử dụng đất



Tiêu chí thiết lập các khu vực có nguy cơ cao

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên dữ liệu sử dụng đất và độ cao của JAXA

Hình 4.12: Các ví dụ về quy hoạch sử dụng đất và tiêu chí thiết lập các khu vực có nguy cơ cao tại Nhật Bản

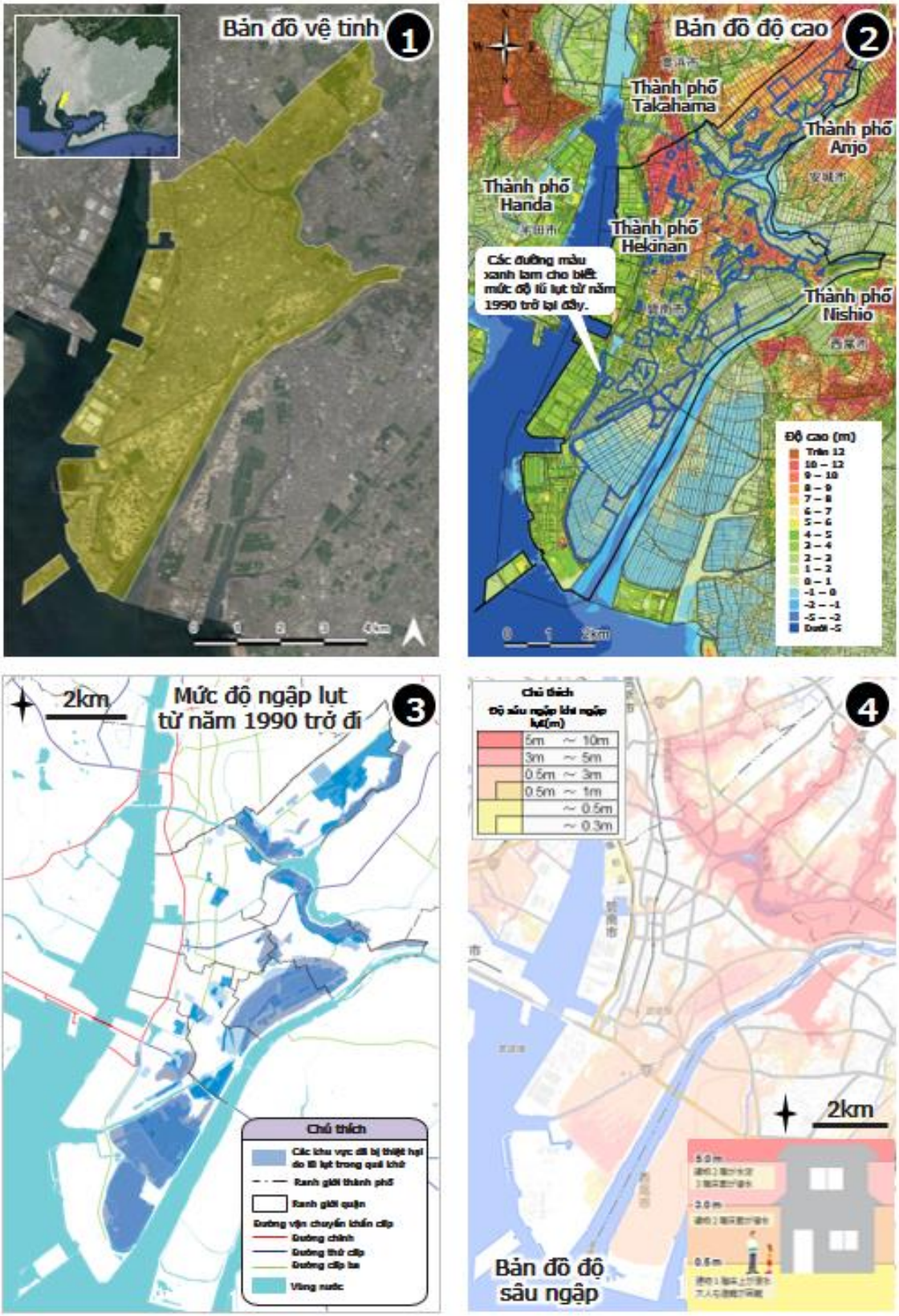
Lập bản đồ nguy hiểm để thông báo hiệu quả cho người dân về các địa điểm trên là một cách tiếp cận quan trọng khác để phòng ngừa thiên tai được tích hợp với quy hoạch đô thị (Các biện pháp đối phó được chỉ ra bằng màu xanh lá cây trong Bảng 4.6). Trang tiếp theo hiển thị một số bản đồ cho thành phố Hekinan, tỉnh Aichi. Bản đồ (2) và (3) minh họa lũ lụt thực tế, và dựa trên các phân tích dữ liệu khác nhau bao gồm các bản đồ này, bản đồ nguy cơ lũ lụt trong (4) đã được tạo ra.

(1) Bản đồ vệ tinh: hiển thị vị trí và địa hình của thành phố Hekinan thuộc tỉnh Aichi.

(2) Bản đồ độ cao: thể hiện độ cao và toàn bộ khu vực bị ảnh hưởng bởi lũ lụt ít nhất một lần kể từ năm 1990.

(3) Bản đồ lũ lụt: hiển thị các khu vực đã trải qua lũ lụt kể từ năm 1990, với màu xanh lam đậm hơn cho thấy lũ lụt thường xuyên hơn.

(4) Bản đồ nguy cơ lũ lụt: hiển thị các khu vực có nguy cơ ngập lụt trong trường hợp lũ lụt, được chia nhỏ theo độ sâu ngập lụt.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của thành phố Hekinan

Hình 4.13: Các ví dụ về Bản đồ rủi ro (Thành phố Hekinan)

4.3 Đề xuất các Chương trình Phát triển Đô thị

4.3.1 Đề cương các Chương trình

Trên cơ sở các cuộc thảo luận, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất Chương trình phát triển đô thị tổng hợp và theo từng giai đoạn sau đây, bao gồm ba nút giao thông quốc tế (nhà ga, cảng và sân bay), được kết nối với mạng lưới giao thông trục đô thị và với sự phát triển đô thị xung quanh các nút này.

Chương trình tái phát triển khu vực ga đường sắt hiện hữu: nhằm mục đích tái phát triển đất công cộng sau khi di dời ga ĐSVN và khu đô thị hiện hữu theo phương thức tích hợp để tạo thành một nút giao thông cho các ga MRT1 và LRT7, giao thông công cộng đường bộ, đường vào sân bay, và một trung tâm dịch vụ đô thị và phòng chống thiên tai cho người dân và khách du lịch.

Chương trình phát triển đô thị cảng Liên Chiểu: Ngoài việc phát triển cảng Liên Chiểu, còn có mục tiêu phát triển đô thị cảng xung quanh cảng. Chương trình bao gồm: trung tâm logistics, ga hành khách hàng hóa Kim Liên, chức năng phòng chống thiên tai liên quan đến sông Cu Đê, phát triển đô thị có giá trị gia tăng cao.

Chương trình phát triển khu vực ga mới: Vị trí di dời ga Đà Nẵng được hình dung sẽ trở thành một đầu mối giao thông và đô thị mới ở miền Trung Việt Nam thông qua việc phát triển các ga ĐSTĐC và ĐSVN. Chương trình hướng tới mục tiêu ứng dụng các công nghệ thông minh về giao thông, năng lượng, môi trường và dịch vụ xã hội trong việc phát triển khu vực ga ĐSVN và khu vực xung quanh bằng cách tận dụng lợi thế về vị trí địa lý (gần khu vực đồi núi) và gần các khu công nghiệp.

4.3.2 Các Dự án chiến lược và Lộ trình thực hiện

Trên cơ sở QHC với mục tiêu 2030 và tầm nhìn 2045, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất lộ trình thực hiện chương trình như sau:

Ngắn hạn (~ 2030): Thúc đẩy tái phát triển trung tâm thành phố bằng cách tạm thời di dời ga Đà Nẵng hiện tại. Tại khu vực xung quanh cảng Liên Chiểu, phát triển ga Kim Liên và trung tâm logistics gắn với phát triển cảng. Tại khu vực xung quanh ga Đà Nẵng mới, việc phát triển nhà ở xã hội và cơ sở hạ tầng xung quanh ga sẽ được đẩy mạnh, cùng với việc thu hồi đất trước dành cho ĐSTĐC và ĐSVN.

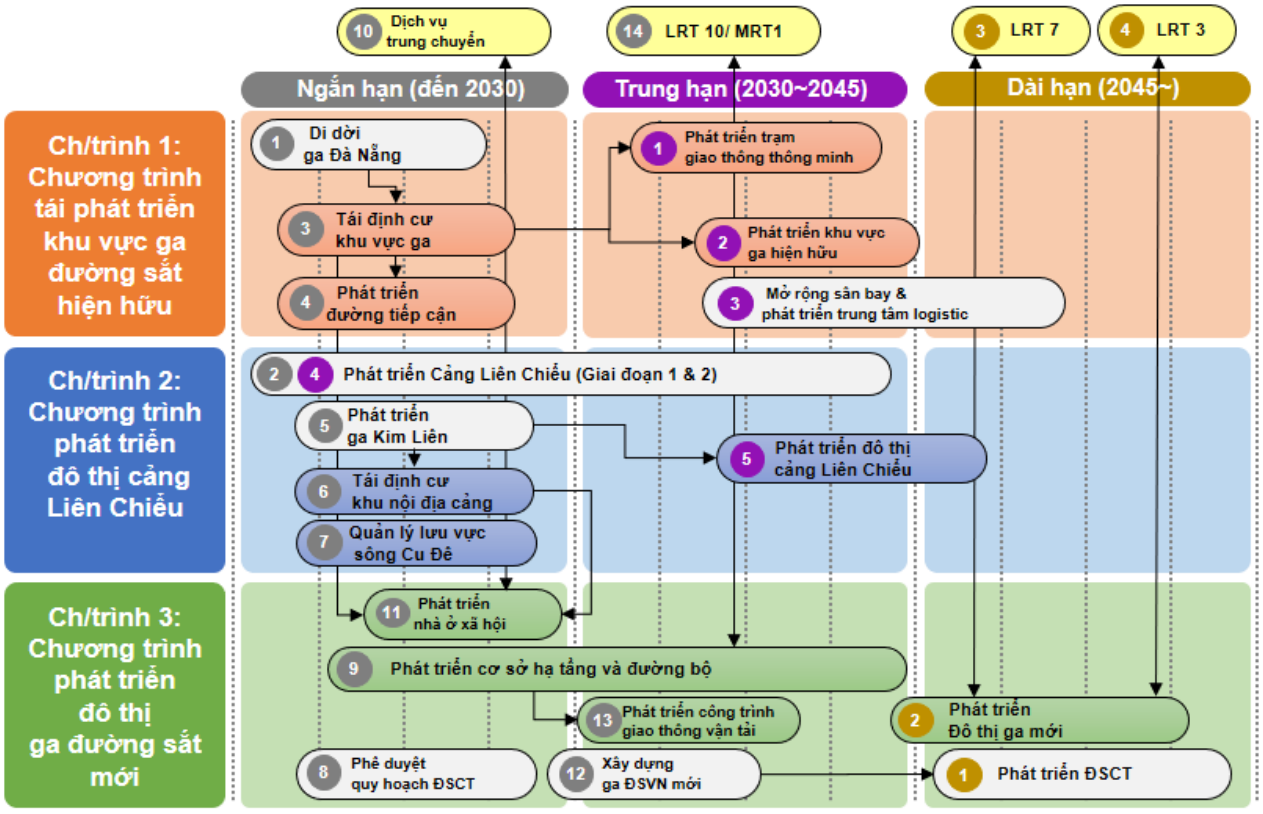
Trung hạn (2030-2045): Ngoài phát triển khu cực xung quanh Cảng Liên Chiểu, phát triển MRT1 để cung cấp kết nối Đông - Tây giữa trung tâm thành phố và Cảng Liên Chiểu, LRT10 là kết nối Bắc - Nam giữa trung tâm thành phố và nhà ga đường sắt mới.

Dài hạn (2045 ~): Thúc đẩy công nghệ thông minh và phát triển ĐSTĐC và ĐSVN nhằm nâng cấp khu vực xung quanh ga Đà Nẵng mới. Phát triển LRT7 tận dụng ga Kim Liên và đường ray ĐSVN sau khi di dờ. Phát triển LRT3 để kết nối trực tiếp với nhà ga mới, tạo ra ba đầu mối cửa ngõ quốc tế và mạng lưới giao thông công cộng.

Bảng 4.7: Phát triển theo giai đoạn của các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng

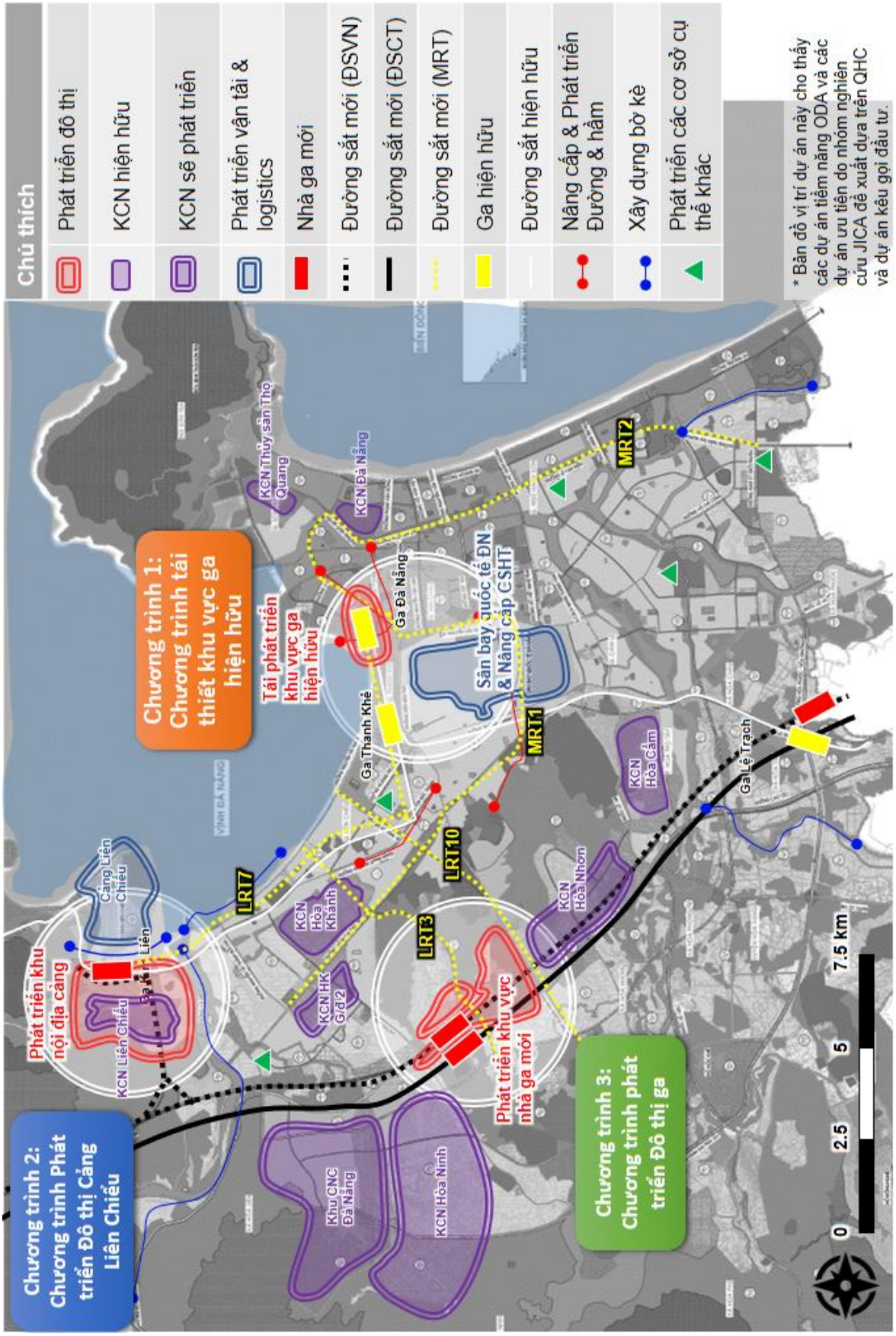
Phạm vi	Ngắn hạn (~2030)	Trung hạn (2030~2045)	Dài hạn (2045~)
Toàn thành phố	● Giao thông thông minh ● ĐSVN (di dời tạm thời)	● MRT1, LRT10 ● ĐSVN (di dời tạm thời)	● LRT7, LRT3 ● ĐSTĐC, ĐSVN
Tái phát triển khu vực ga hiện hữu	● ĐSVN (di dời tạm thời) ● Phát triển khu vực ga	● Trạm MRT1	● Trạm LRT7
Phát triển Khu vực Cảng Liên Chiểu	● Ga Kim Liên ● Trung tâm logistic ● Quản lý lưu vực sông Cu Đê để phòng chống thiên tai ● Phát triển cảng giai đoạn 1, 2	● Phát triển Đô thị Cảng ● Phát triển cảng giai đoạn 3	● ĐSVN (di dời) ● Trạm LRT7
Phát triển Khu vực Ga đường sắt mới	● Phê duyệt quy hoạch ĐSTĐC & ĐSVN ● Phát triển nhà ở xã hội, đường và cơ sở hạ tầng	● Phát triển nhà ga và công trình giao thông của ĐSVN ● Mở rộng sân bay và phát triển trung tâm logistic	● Ga ĐSTĐC ● Phát triển thành phố thông minh

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.14: Lộ trình thực hiện các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.15: Bản đồ vị trí các dự án chiến lược tại thành phố Đà Nẵng

4.4 Lựa chọn các dự án ODA tiềm năng

4.4.1 Các tiêu chí lựa chọn dự án ODA tiềm năng

Trong các dự án chiến lược được đề xuất, Đoàn Nghiên cứu JICA đã áp dụng các tiêu chí sau để lựa chọn ra các dự án có thể xem là các dự án ODA ứng viên:

- Chính phủ tiếp nhận có quyết tâm mạnh mẽ trong việc thực hiện các dự án ODA và các chính sách và quy hoạch cấp cao liên quan nhất quán.
- Yêu cầu cách tiếp cận trung & dài hạn cùng với hỗ trợ kỹ thuật.
- Các dự án cơ sở hạ tầng cơ bản để phát triển đô thị bền vững được hỗ trợ trong khi cơ sở hạ tầng công cộng được sử dụng để hỗ trợ sự phát triển của khu vực tư nhân.
- Tính ưu việt của công nghệ Nhật Bản và sự hỗ trợ bí quyết của các công ty Nhật Bản tham gia vào thị trường (chẳng hạn TOD, công nghệ thông minh, v.v.).
- Sự phù hợp với các cuộc khảo sát và dự án trước đây của JICA nhằm tăng cường tính hiệp lực và sự hiệu quả.

4.4.2 Các dự án ODA tiềm năng được lựa chọn

Dựa trên các tiêu chí ở trên, Đoàn nghiên cứu JICA đã đề xuất ba dự án ODA tiềm năng tại cuộc họp Báo cáo giữa kỳ vào tháng 12/2021, bao gồm các dự.

(1) Phát triển khu vực ga Đà Nẵng: Bao gồm “Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị”, “Phát triển Thành phố thông minh”, “Phát triển hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn” và “Tái thiết đô thị”.

(2) Phát triển vùng nội địa Cảng Liên Chiểu: bao gồm “Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu”, “Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị”, “Phát triển Thành phố thông minh” và “Tái thiết đô thị”.

(3) Giao thông thông minh: Dự án ưu tiên “Thành phố thông minh” được đưa vào.

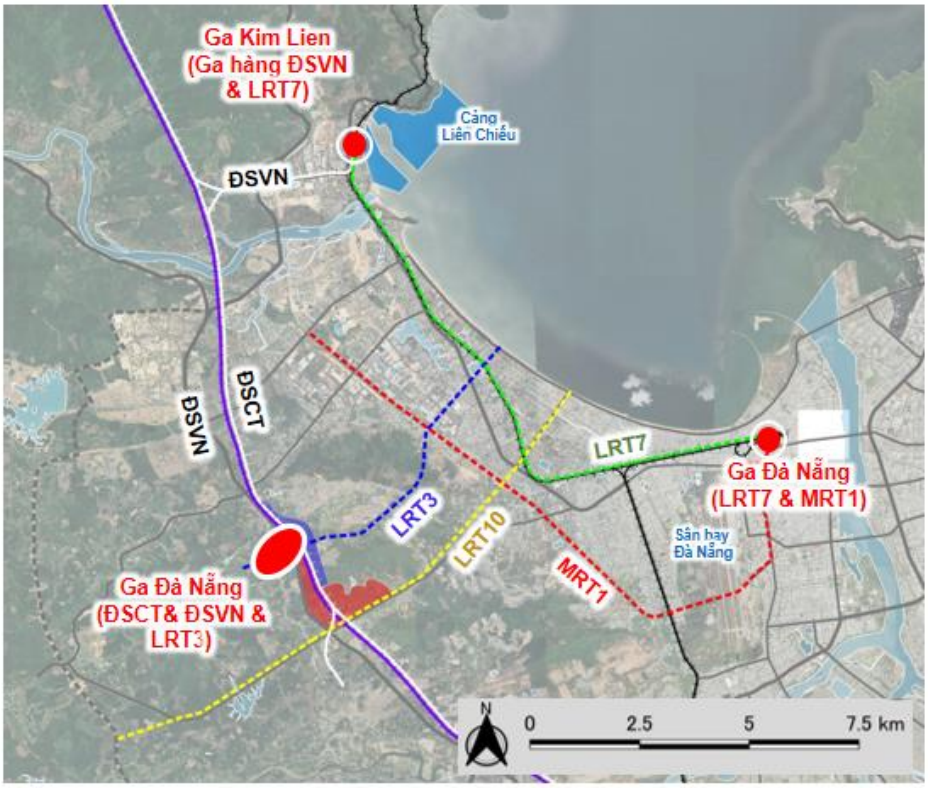
Dựa trên thảo luận với Thành phố Đà Nẵng, JICA và Đoàn nghiên cứu, dự án (1) và dự án (2) đã được lựa chọn và được UBND Thành phố chính thức đồng ý vào tháng 01/2022.

5 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA HIỆN HỮU VÀ GA MỚI

5.1 Hiện trạng dự án do thành phố Đà Nẵng đề xuất

5.1.1 Vị trí dự án

Dự án phát triển ga Đà Nẵng hiện tại và mới bao gồm một số dự án, vị trí của chúng được thể hiện trong hình bên dưới.



Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Đà Nẵng

Hình 5.1: Vị trí dự án

5.1.2 Các quy hoạch và vị trí liên quan

(1) Nghiên cứu tiền khả thi dự án Cải thiện kết nối đường sắt Đà Nẵng và tái phát triển đô thị

Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng đã phối hợp với Ngân hàng Thế giới lập Nghiên cứu tiền khả thi sơ bộ (NCTKT) cho dự án Cải thiện kết nối đường sắt Đà Nẵng và tái phát triển đô thị (Dự án) năm 2016. Nội dung chính của NCTKT này là như sau:

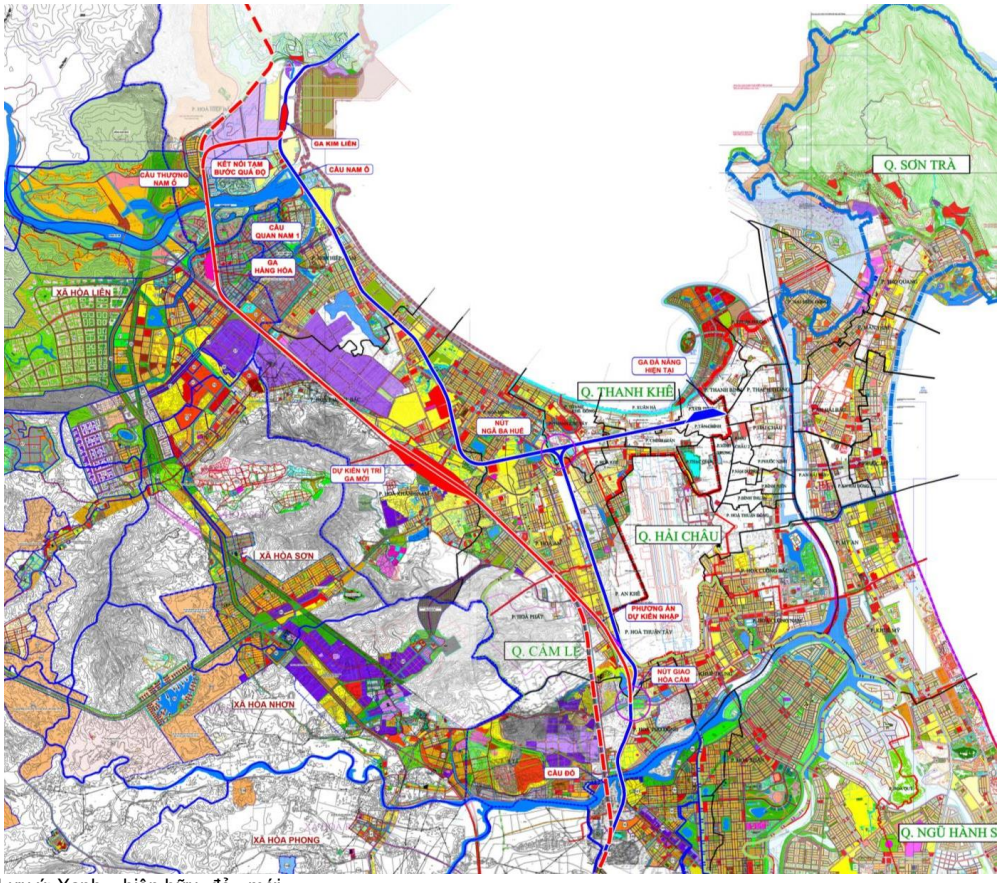
Dự án được đề xuất bao gồm 2 hợp phần chính

1) Hợp phần 1: Di dời ga Đà Nẵng

Nhà ga và đường sắt hiện hữu sẽ được di dời ra khỏi trung tâm thành phố, về phía Tây Thành phố. Hợp phần này bao gồm các hợp phần nhỏ sau:

- Xây dựng đoạn đường sắt mới dài 18,21 km và cải tạo 7 km đường sắt hiện có
- Xây dựng ga hành khách mới (tại Hòa Minh), diện tích S = 43,1 ha
- Xây dựng ga hàng hóa Kim Liên mới, diện tích S = 80,1 ha

- Nâng cấp ga hàng hóa Lệ Trạch, diện tích S = 9,6 ha
- Xây dựng 1 cầu đường sắt qua sông Cu Đê và 5 cầu vượt (vượt đường sắt).



Lưu ý: Xanh – hiện hữu, đỏ - mới
Nguồn: NCTKT Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và Tái phát triển đô thị Đà Nẵng (2016)

Hình 5.2: Vị trí ga đường sắt hiện hữu và ga mới, hướng tuyến của tuyến đường sắt hiện hữu và mới đi qua thành phố Đà Nẵng (hiện hữu: xanh, mới: đỏ)

2) Hợp phần 2: Phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu và khu vực ga mới

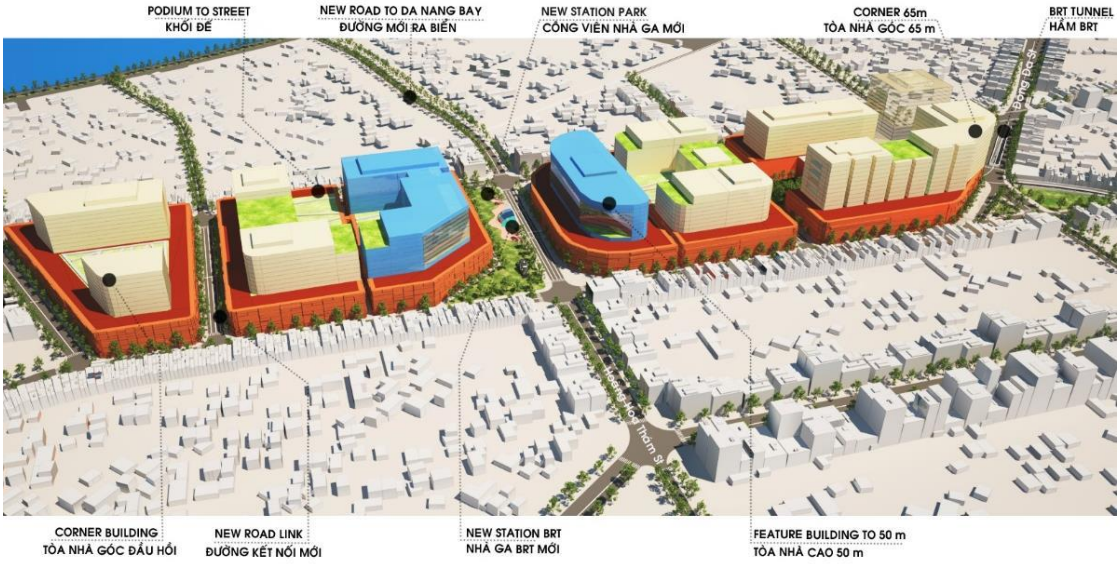
Nhà ga hiện hữu: Vị trí Nhà ga hiện tại ở trung tâm Đà Nẵng là một khu đất riêng lẻ có diện tích khoảng 12ha được xác định bởi các trục đường chính ở 3 phía và được bao quanh bởi các khu dân cư chật hẹp. Khu vực này sẽ được quy hoạch theo hướng "tích hợp", nâng cao tiện ích đô thị cho trung tâm thành phố.

Nhà ga mới: Vị trí Ga mới nằm trên khu đất nhìn chung bằng phẳng về phía Tây Bắc của trung tâm thành phố và trên mạng lưới đường chính. Hạ tầng đô thị xung quanh ga đường sắt mới sẽ được đầu tư theo hướng phát triển tích hợp, theo định hướng giao thông nhằm hoàn thiện hạ tầng đô thị và nâng cao đời sống cho người dân; nâng cao hiệu quả sử dụng đất; tăng cường kết nối đường sắt với các khu công nghiệp, khu công nghệ cao, đường cao tốc, cảng biển Liên Chiểu ...; và tăng cường kết nối giao thông với trung tâm thành phố, đặc biệt là bằng các phương tiện giao thông công cộng.

Tái phát triển đô thị hành lang đường sắt hiện hữu: Tuyến đường sắt Bắc Nam đoạn qua thành phố Đà Nẵng có tổng chiều dài khoảng 40,3 km, khổ đường 1000 mm. Hai bên tuyến đường sắt này là các khu dân cư thu nhập thấp; điều kiện hạ tầng, vệ sinh môi trường chưa đảm bảo .... Vì vậy, sau khi di dời tuyến đường sắt về phía Tây thành phố, cần tận dụng hành lang đường sắt cũ và phát triển lại thành các trục giao thông chính phía Bắc-

Hướng Nam, kết nối trung tâm thành phố với vùng Tây Bắc với các nội dung chính sau:

- Xây dựng trục giao thông chính với mặt cắt ngang dự kiến 33m (gồm 6 làn xe) để kết nối các khu vực và là tuyến giao thông công cộng trong tương lai.
- Tái phát triển đô thị hai bên hành lang đảm bảo mỹ quan và hiện đại..
- Đầu tư xây dựng các khu tái định cư phục vụ nhu cầu tái định cư của dự án



Nguồn: NCTKT Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và Tái phát triển đô thị Đà Nẵng (2016)

Hình 5.3: Ý tưởng thiết kế khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu

Nguồn: NCTKT Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và Tái phát triển đô thị Đà Nẵng (2016)

Hình 5.4: Ý tưởng thiết kế khu vực ga Đà Nẵng mới

(2) Thay đổi vị trí ga và hướng tuyến của tuyến đường sắt mới tại thành phố Đà Nẵng trong Quy hoạch chung năm 2021

Trong Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013, ga đường sắt mới được quy hoạch tại phường Hòa Minh, quận Liên Chiểu. Vị trí này được xem xét

trong NCTKT nêu trên của Dự án.

Tuy nhiên, Điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 đã thay đổi vị trí của ga đường sắt mới. Nhà ga mới được quy hoạch ở phía Tây Thành phố, thuộc xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang. Hướng tuyến của Đường sắt quốc gia thông thường và Đường sắt tốc độ cao tại thành phố Đà Nẵng cũng được thay đổi theo hướng của Đường cao tốc. Do đó, cần nghiên cứu cập nhật Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của Dự án này để phù hợp với Quy hoạch chung xây dựng mới được phê duyệt (năm 2021).

(3) Dừng đầu tư hệ thống xe buýt nhanh (BRT)

Một tuyến BRT được đề xuất để kết nối khu vực ga mới với khu vực ga hiện tại và trung tâm thành phố. Tuyến BRT này sẽ là sự mở rộng của hệ thống BRT được dự kiến đầu tư trong khuôn khổ Dự án Phát triển bền vững Thành phố Đà Nẵng (SCDP) do Ngân hàng Thế giới tài trợ giai đoạn 2013-2021. Dự án này bao gồm 5 hợp phần (1) Cải thiện hệ thống thoát nước và nước thải, (2) Phát triển BRT, (3) Phát triển các tuyến đường chiến lược đô thị, (4) Hỗ trợ kỹ thuật và nâng cao năng lực, và (5) Các hoạt động được chuyển giao từ Dự án Đầu tư CSHT ưu tiên Đà Nẵng. Tuy nhiên, thành phố Đà Nẵng nhận định việc đưa xe buýt nhanh BRT thí điểm vào vận hành ở thời điểm hiện tại sẽ có những bất cập do dự báo lượng hành khách tính toán của BRT chưa đạt yêu cầu, không có chỗ đậu xe cá nhân, thói quen tham gia giao thông công cộng của người dân chưa cao. Điều này dẫn đến việc triển khai hệ thống BRT khó mang lại hiệu quả xã hội cao; Mục tiêu chống ùn tắc giao thông trên địa bàn cũng như tăng lượng người sử dụng phương tiện công cộng sẽ không đạt được. Trong khi đó, chi phí trợ giá sẽ tăng cao hơn nhiều so với trợ giá xe buýt thông thường và kéo dài, tạo gánh nặng cho Ngân sách thành phố và phản ứng, dư luận không tốt về hiệu quả đầu tư. Do đó, được sự đồng ý của Ngân hàng Thế giới, thành phố Đà Nẵng đã quyết định không triển khai hệ thống BRT vào thời điểm hiện tại.

(4) Thảo luận địa điểm di dời tạm thời ga Đà Nẵng hiện tại

Để tận dụng tiềm năng phát triển đô thị tại khu vực trung tâm Đà Nẵng, nơi có ga Đà Nẵng hiện hữu, thành phố Đà Nẵng đang có kế hoạch di dời ga Đà Nẵng hiện hữu càng sớm càng tốt, trước khi Bộ GTVT và ĐSVN xác định cụ thể vị trí ga Đà Nẵng mới. Trong QHC, ga hàng hóa được đề xuất di dời về ga Kim Liên, và ga hành khách được di dời về vị trí mới tại huyện Hòa Vang.

Thành phố Đà Nẵng đang tiến hành nghiên cứu phương án di dời tạm thời ga hành khách Đà Nẵng hiện hữu cho đến di dời đến địa điểm cuối cùng là nhà ga mới tại huyện Hòa Vang. Hiện tại, các phương án sau được xem xét bao gồm: (a) vẫn giữ lại tại nhà ga hiện hữu (chỉ di dời hoạt động liên quan đến hàng hóa), (b) di dời đến các địa điểm khác ngoài trung tâm thành phố (ba vị trí như trong bảng 5.1).

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Đà Nẵng

Hình 5.5: Vị trí của 3 địa điểm di dời tạm thời ga hành khách Đà Nẵng đang được xem xét

Bảng 5.1 Tóm tắt 3 địa điểm di dời tạm thời ga hành khách Đà Nẵng đang được xem xét

	Phương án 1: Ga Kim Liên	Phương án 2: Giao cắt của ĐSVN gần hồ Bàu Trảng	Phương án 3: Giao cắt giữa ĐSVN hiện trạng và đường Nguyễn Sinh Sắc
Diện tích đất cần thiết	3,5ha	8ha	6ha
Hiệu quả đầu tư	Sau khi di dời tạm thời ga Đà Nẵng hiện tại, ga sẽ tiếp tục hoạt động như ga hàng hóa, khu vực ga có thể kết nối với cảng Liên Chiểu để làm đầu mối vận tải hàng hóa bao gồm đường sắt và cảng. Các tuyến nhánh được đầu tư thêm trong quá trình di dời tạm thời cũng có thể tiếp tục được sử dụng. Các công trình nhà ga được xây dựng làm ga hành khách có thể được sử dụng làm văn phòng hoặc nhà kho sau khi dự án di dời hoàn thành.	Sau khi di dời tạm thời ga Đà Nẵng hiện tại, khu vực này sẽ cần được chuyển đổi một lần nữa thành trung tâm vận tải công cộng, bãi đậu xe và phát triển khu hỗn hợp, đây không phải là một khoản đầu tư hiệu quả về mặt sử dụng cơ sở hạ tầng.	Đánh giá tương tự như Phương án 2.
Phù hợp với Quy hoạch chung	Việc sử dụng đất trong Phương án 1 phù hợp với quy hoạch sử dụng đất đã lập trong Quy hoạch chung.	Cần điều chỉnh Quy hoạch chung để đảm bảo thống nhất với kế hoạch sử dụng đất đã lập trong Quy hoạch chung	Đánh giá tương tự như Phương án 2.
Kết nối với trung tâm thành phố	Khoảng cách từ trung tâm thành phố hiện hữu khoảng 14-15 km. Khả năng kết nối chưa được tốt lắm, nhưng có thể xem xét kết nối trung tâm thành phố hiện hữu với ga Đà Nẵng di dời tạm thời bằng cách điều chỉnh một số tuyến xe buýt hiện có.	Khoảng cách từ trung tâm thành phố hiện hữu khoảng 3 km, nhà ga có khả năng kết nối tốt với ga được di dời tạm thời.	Mặc dù không tốt bằng Phương án 2, nhưng kết nối với ga tạm thời được di dời là chấp nhận được.
Kết nối với các trung tâm giao thông công cộng	Cách bến xe buýt hiện tại khoảng 10-11 km và cách sân bay 14-15 km, và kết nối không tốt trừ khi một số tuyến xe buýt được điều chỉnh hoặc bổ sung các tuyến mới.	Cách bến xe hiện hữu khoảng 1 km và cách sân bay 3-4 km, kết nối tốt.	Cách bến xe hiện tại khoảng 3 km và cách sân bay khoảng 7 km nên khả năng kết nối không tốt bằng Phương án 2.

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Đà Nẵng

5.1.3 Cân nhắc về xã hội và môi trường, thu hồi đất, quản lý thiên tai

(1) Cân nhắc về xã hội và môi trường

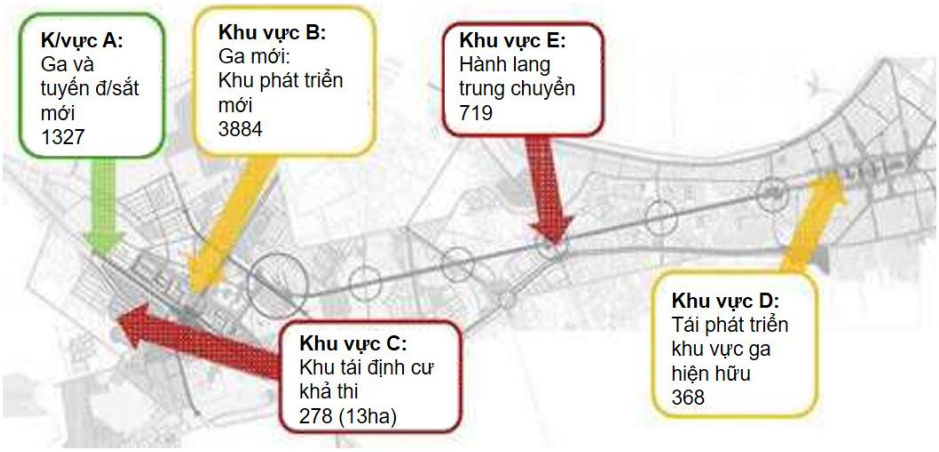
Việc di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố được xác định là sẽ mang lại một số lợi ích cho thành phố về mặt xã hội và môi trường:

- Sẽ loại bỏ đáng kể nguyên nhân gây chậm trễ và giảm sự tin cậy về lịch trình đối với hành khách và hàng hóa đường sắt phải ra vào Đà Nẵng, đồng thời giải tỏa ùn tắc nội đô có tác động tiêu cực đến xã hội, kinh tế và môi trường.
- Di dời ga và đường sắt sẽ giải phóng quỹ đất có giá trị ở trung tâm Thành phố để tái phát triển tiềm năng và giúp phát triển VTCC tốc độ cao và giao thông phi cơ giới, nơi có nhu cầu phát triển đô thị mới nhiều nhất.
- Cũng tạo cơ hội cải thiện các khu dân cư có thu nhập thấp xung quanh cả hai vị trí ga và tuyến đường sắt mới với các lợi ích hữu hình về xã hội, kinh tế và môi trường.
- Chất lượng môi trường được cải thiện nhờ giảm tiếng ồn và ô nhiễm không khí và tạo nên cảnh quan mới với hình ảnh xanh sạch bền vững.

Tác động tiêu cực tiềm tàng chính của Dự án này có thể là việc tái định cư một số lượng lớn các hộ gia đình phải di dời. Tuy nhiên, báo cáo NCTKT không đề cập đến đánh giá về vấn đề này.

(2) Thu hồi đất

Theo đánh giá sơ bộ, sẽ có gần 8.000 ngôi nhà cần được tái định cư trong Dự án này. Số lượng nhà bị ảnh hưởng của từng thành phần/hạng mục công trình được thể hiện trong hình dưới đây.



Nguồn: NCTKT Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và Tái phát triển đô thị Đà Nẵng (2016)

Hình 5.6: Các khu vực cần tái định cư và số lượng nhà tương ứng cần được tái định cư

(3) Quản lý thiên tai

Quản lý thiên tai không được xem xét trong NCTKT của Ngân hàng thế giới. Theo kết quả tham vấn với Chi cục Thủy lợi (thuộc Sở NN&PTNT) và Sở XD, không có nguy cơ ngập lụt ở cả hai khu vực ga hiện hữu có và ga mới. Nhà ga mới nằm trên một khu vực đồi núi nhưng nguy cơ sạt lở là không đáng kể và không có sự kiện sạt lở nào được ghi nhận ở khu vực này trong những năm gần đây. Thiên tai ảnh hưởng nhất của hai khu vực này là

gió mạnh và mưa lớn trong các cơn bão nhiệt đới, ảnh hưởng đến toàn thành phố Đà Nẵng hầu như hàng năm.

5.1.4 Kế hoạch và chi phí dự án

(1) Nghiên cứu tiền khả thi dự án Cải thiện kết nối đường sắt Đà Nẵng và tái phát triển đô thị

Chi phí dự án ước tính của Dự án trong NCTKT này là hơn 600 triệu USD. Bảng dưới đây cho thấy chi tiết về chi phí dự án ước tính.

Bảng 5.2: Chi phí ước tính sơ bộ (bằng USD) của Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và phát triển đô thị Đà Nẵng

TT	Hạng mục đầu tư	Hợp phần 1	Hợp phần 2	Tổng cộng
1	Xây dựng	139.935.600	188.013.868	327.949.468
2	Tái định cư	78.809.755	93.767.351	172.577.105
3	Quản lý dự án, tư vấn	13.993.560	18.801.387	32.794.947
4	Dự phòng	23.273.891	45.087.395	68.361.287
	Tổng cộng	256.012.806	345.670.000	601.682.806

Nguồn: NCTKT Dự án Cải thiện kết nối đường sắt và Tái phát triển đô thị Đà Nẵng (2016)

(2) Nghiên cứu chi phí dự án trong Quy hoạch chung năm 2021

Các dự án, các phương án tài chính và ngân sách dự kiến liên quan đến dự án được liệt kê trong Quy hoạch chung được trình bày trong bảng dưới đây.

Bảng 5.3: Dự toán chi phí dự án cho các dự án liên quan trong Quy hoạch chung

Dự án	Đầu tư	Chi phí ước tính (Tỷ VND)
Thành phố thông minh, Thành phố Đà Nẵng 2021-2025: phát triển các ứng dụng thành phố thông minh	Ngân sách thành phố, vốn xã hội hóa	1.197
Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Ngân sách TW, ngân sách TP.	11.295
Hệ thống GTCC khối lượng lớn như tàu điện ngầm, tàu điện Hệ thống tàu điện ngầm gồm 2 tuyến	PPP	54.500
Các dự án tái thiết đô thị	Vốn nhà đầu tư, ngân sách NN	2.615

Nguồn: Quy hoạch chung

5.1.5 Điều kiện pháp lý, điều phối, phê duyệt, tiến độ

(1) Các văn bản pháp lý

Dự án di dời ga đường sắt là dự án trọng điểm, động lực theo chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 43-NĐ/TW (khóa XII) về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, và thuộc danh mục các công trình trọng điểm, động lực tập trung thực hiện giai đoạn 2016 - 2020 đã được HĐND thành phố thông qua tại Nghị quyết số 164/NQ-HĐND ngày 12/7/2018.

Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 đã quy hoạch đường sắt quốc gia và đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC) đi chung hành lang về phía Tây, sát đường cao tốc, nhà ga nằm gần nút giao giữa đường cao tốc và đường Bà Nà - Suối Mơ.

Theo QHC, đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045, khu vực ga mới được quy hoạch là đất sử dụng hỗn hợp, trong khi khu vực ga hiện hữu (sau khi di dời) được quy hoạch là đất sử dụng hỗn hợp và không gian xanh đô thị. Quy hoạch đất hỗn hợp và không gian xanh đô thị cần đáp ứng một số yêu cầu theo quy định tại Thông tư 01/2021-TT-BXD ngày 19/5/2021 về QCVN 01: 2021/BXD - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng.:

Đất hỗn hợp:

- Khi quy hoạch các khu đất sử dụng hỗn hợp phải thể hiện tỷ lệ đất cho mỗi chức năng;

- Quy hoạch các lô đất có công trình hỗn hợp phải thể hiện tỷ lệ diện tích sàn sử dụng cho mỗi loại chức năng. Quy hoạch các công trình hỗn hợp có yếu tố ở bao gồm cả dịch vụ lưu trú (nếu có) phải xác định quy mô dân số để tính toán nhu cầu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội.

- Mật độ xây dựng thuần tối đa của các lô đất sử dụng hỗn hợp được quy định trong đồ án quy hoạch, thiết kế đô thị nhưng phải phù hợp với bảng dưới đây.

Bảng 5.4: Mật độ xây dựng thuần tối đa của lô đất sử dụng hỗn hợp cao tầng theo diện tích lô đất và chiều cao công trình

Chiều cao xây dựng công trình trên mặt đất (m)	Mật độ xây dựng tối đa (%) theo diện tích lô đất			
	≤ 3 000 m^2	10 000 m^2	18 000 m^2	≥ 35 000 m^2
≤16	80	70	68	65
19	80	65	63	60
22	80	62	60	57
25	80	58	56	53
28	80	55	53	50
31	80	53	51	48
34	80	51	49	46
37	80	49	47	44
40	80	48	46	43
43	80	47	45	42
46	80	46	44	41
>46	80	45	43	40

Lưu ý: Đối với lô đất có các công trình có chiều cao > 46 m còn phải đảm bảo hệ số sử dụng đất không vượt quá 13 lần (trừ các lô đất xây dựng các công trình có yêu cầu đặc biệt về kiến trúc cảnh quan, điểm nhấn đô thị đã được xác định trong quy hoạch cao hơn).

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Đà Nẵng

Không gian xanh đô thị:

- Không gian cây xanh trong đô thị, bao gồm không gian xanh tự nhiên (rừng, đồi, núi, thảm thực vật ven sông, hồ và ven biển) và không gian xanh nhân tạo (công viên, vườn hoa, mặt nước...) phải được quy hoạch gắn kết với nhau thành một hệ thống liên hoàn;
- Không gian xanh tự nhiên cần được bảo vệ tối đa, không gian xanh nhân tạo phải được phân bố hợp lý trên toàn diện tích đất xây dựng đô thị để đảm bảo thuận lợi trong sử dụng;
- Các chỉ tiêu đất cây xanh công cộng cho toàn đô thị và từng khu vực được xác định trong quy hoạch chung, quy hoạch phân khu phải đáp ứng với mục tiêu của quy hoạch và phù hợp đặc thù từng đô thị. Cây xanh sử dụng công cộng phải quy hoạch để đảm bảo mọi người dân tiếp cận thuận lợi;
- Phải ưu tiên sử dụng các loại cây xanh bản địa, đặc trưng vùng miền và phù hợp với đô thị, bảo vệ được các cây quý hiếm, cây cổ thụ có giá trị. Chủng loại cây xanh trong đô thị không được làm ảnh hưởng tới an toàn giao thông, phù hợp với các yêu cầu về

phòng chống thiên tai, không gây hư hại công trình bao gồm cả phần ngầm và phần trên mặt đất, không tiết ra các chất độc hại hoặc hấp dẫn côn trùng gây ảnh hưởng đến dân cư.

Ngoài ra, để triển khai Quy hoạch chung, UBND thành phố Đà Nẵng đã phê duyệt Nhiệm vụ tư vấn lập quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000, trong đó có các phân khu liên quan đến vị trí Dự án, trong đó các chỉ tiêu kiểm soát phát triển của các khu vực ga đường sắt hiện hữu và ga mới được xác định.

(2) Tiến độ hiện tại và kế hoạch

1) NCTKT cho Dự án Di dời Ga Đà Nẵng hiện hữu

Để tiến hành thực hiện dự án này, trước tiên cần phải tiến hành NCTKT cho Dự án Di dời ga Đà Nẵng hiện hữu. Để giải quyết vấn đề này, Ban HTUT đã trình Sở GTVT xem xét ĐKTC và dự toán dịch vụ tư vấn lập NCTKT Dự án Di dời ga Đà Nẵng hiện hữu vào cuối tháng 4/2022. Trong ĐKTC nói trên, bên cạnh việc nghiên cứu phương án theo quy hoạch được duyệt, tư vấn được yêu cầu thêm nghiên cứu các nội dung sau.

- Xây dựng phương án di dời tạm thời chức năng ga hành khách từ ga Đà Nẵng hiện hữu sang ga Kim Liên
- Nghiên cứu các phương án đầu tư hiệu quả cho các nhà ga và tuyến đường sắt trong trường hợp việc xây dựng ĐSVN trên toàn thành phố Đà Nẵng không hoàn thành theo kế hoạch.

Theo ĐKTC này, việc lựa chọn tư vấn dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 7 năm 2022, và thời gian thực hiện hợp đồng cho dịch vụ tư vấn là 18 tháng.

2) Xây dựng quy hoạch phân khu nơi có dự án

Đồng thời, để thúc đẩy việc thực hiện Quy hoạch chung xây dựng, Sở XD cũng đang xây dựng quy hoạch phân khu cho toàn bộ các phân khu nơi có dự án phát triển ga Đà Nẵng mới và dự án di dời ga Đà Nẵng hiện hữu. Vào tháng 5/2021, Ban HTUT đã chuẩn bị các hạng mục khảo sát, thiết kế, dự toán và lập hồ sơ mời thầu.

Sau đó, UBND Tp. đã phê duyệt Nhiệm vụ tư vấn lập quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 trong khu vực liên quan đến dự án. Các khu vực liên quan bao gồm.

- Phân khu ven sông Hàn và bờ Đông (bao gồm cả khu vực nhà ga hiện hữu) (Quyết định 817/QĐ-UBND ngày 28/3/2022)
  - (i) Chiều cao công trình trung bình: 50-100 m
  - (ii) Mật độ xây dựng gộp: 30 - 40%
  - (iii) Hệ số sử dụng trung bình: 1,5-7 lần
- Phân khu Trung tâm lõi xanh, khu ga mới quy hoạch (Quyết định số 615/QĐ-UBND ngày 04/03/2022)
  - (i) Chiều cao công trình trung bình: 50~100 m
  - (i) Mật độ xây dựng gộp: 20-30%
  - (ii) Hệ số sử dụng trung bình: 4,2 lần

5.2 Đề xuất Dự án phát triển khu vực ga hiện hữu

5.2.1 Ý tưởng phát triển

Nhà ga hiện hữu nằm ở trung tâm thành phố và gần sân bay Đà Nẵng. Có tiềm năng phát triển sử dụng đất công sau khi ĐSVN di dời, dự kiến các ga MRT 1/2 và ga LRT 7 sẽ được xây dựng tại khu vực này.

Trên cơ sở đó, đề xuất ý tưởng phát triển “tạo ra một trung tâm giao thông và du lịch ở trung tâm thành phố”. Các chức năng đô thị sau đây là bắt buộc.

- Trạm giao thông: bến xe buýt (bao gồm cả xe buýt du lịch), trạm thu phí xe điện tử, bến xe đạp công cộng, v.v.
- Trung tâm du lịch: thông tin du lịch, không gian sự kiện, không gian mở
- Công viên đô thị: cây xanh và mặt nước, quảng cáo tầm thấp ngoài trời
- Thị trường: công trình thương mại, dịch vụ ăn uống, văn phòng dùng chung
- Chức năng ở: căn hộ dịch vụ, căn hộ cho thuê

Hướng tới một thành phố có khả năng thích ứng trong/sau Covid-19, ý tưởng khu dân cư dựa trên TOD sẽ được áp dụng để củng cố một cộng đồng độc lập và kết nối. Ví dụ, hình thành các trung tâm dịch vụ đô thị dọc theo mạng lưới giao thông công cộng, mở rộng đường dành cho người đi bộ và xe đạp, cung cấp dịch vụ trung chuyển, v.v. là hiệu quả và quan trọng.

5.2.2 Phạm vi Dự án

Chương trình tái phát triển khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu được xác định trong danh mục dự án ưu tiên là "Dự án di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị" (giai đoạn: 2025-2030) trong Quy hoạch chung, nhưng không đề xuất nội dung chi tiết.

Do đó, nội dung của các dự án xây dựng chương trình và kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất trong nghiên cứu này như dưới đây.

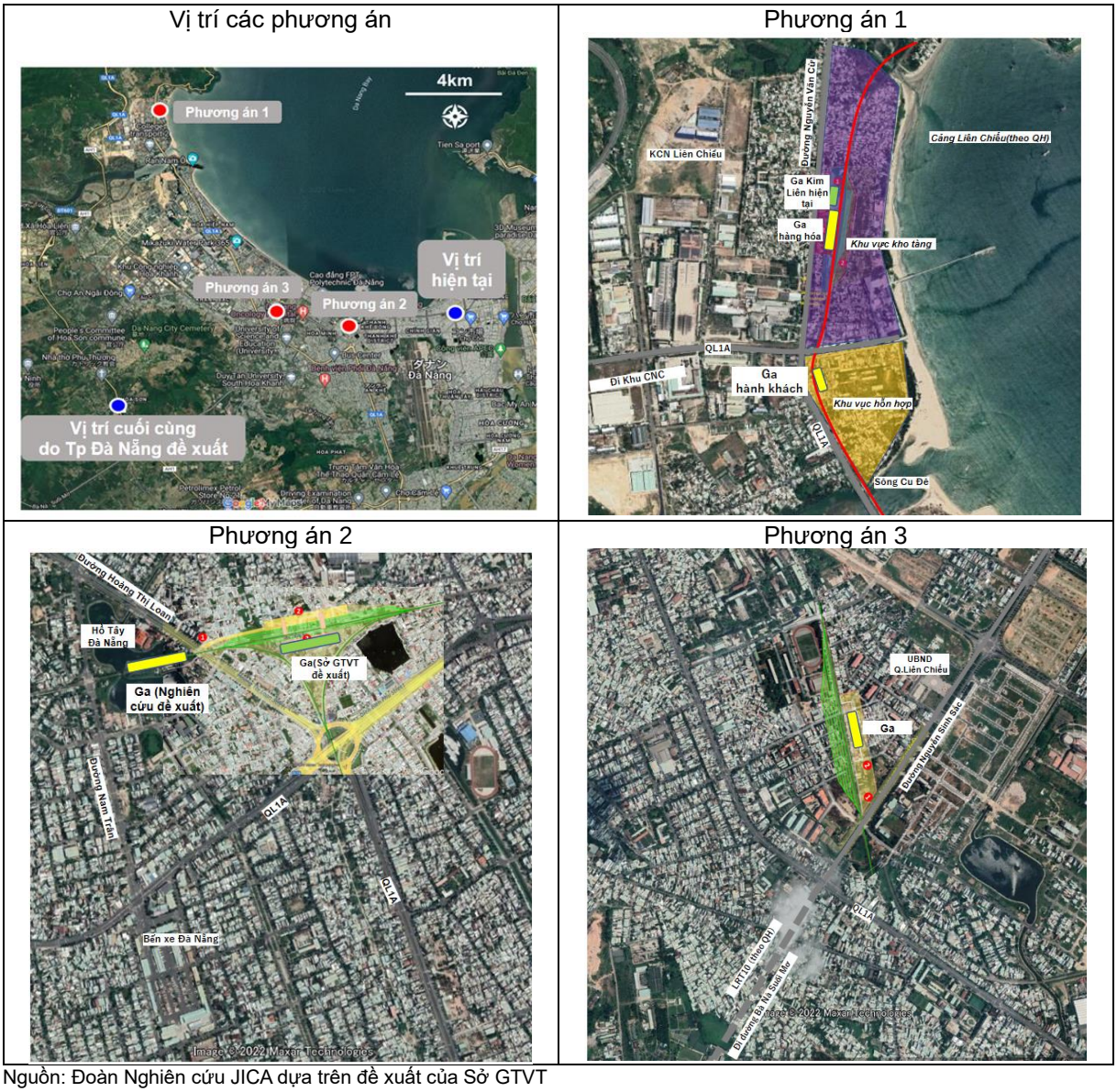
Các thành phần của dự án như sau.

1) Dự án di dời ga ĐSVN

Bộ GTVT và thành phố Đà Nẵng đã thảo luận về vấn đề di dời ga hành khách và ga hàng hóa ĐSVN khỏi vị trí hiện hữu. Thành phố Đà Nẵng mong muốn nhà ga này sẽ được di dời tạm thời ra khỏi trung tâm thành phố và việc tái phát triển khu vực ga hiện hữu sẽ được thực hiện trong thời gian sớm nhất.

Bảng 5.5 thể hiện đánh giá sơ bộ cho từng phương án. Theo kết quả đánh giá, chúng tôi khuyến nghị nên di dời về ga hành khách về Ga Kim Liên (Phương án 1). Thuận lợi của việc di dời tạm thời đến ga Kim Liên như sau:

- Sử dụng hiệu quả quỹ đất hiện có của ĐSVN và đất xung quanh bằng cách di dời ga khỏi trung tâm thành phố (cải thiện đường tiếp cận, phát triển cơ sở hạ tầng công cộng, xúc tiến đầu tư, v.v.)
- Phát triển ga hành khách Kim Liên như một cửa ngõ mới vào khu vực phát triển nội địa cảng Liên Chiểu
- Chuyển đổi ga hành khách Kim Liên thành ga LRT 7 sau khi di dời toàn bộ cơ sở vật chất của ĐSVN về khu vực ga mới ở Hòa Sơn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên đề xuất của Sở GTVT

Hình 5.7: Vị trí các phương án di dời ga ĐSVN

Bảng 5.5: Đánh giá sơ bộ so sánh các vị trí di dời tạm thời ga hành khách ĐSVN

	Không thay đổi (giữ lại tại ga hiện hữu)	Các vị trí tạm thời		
		Phương án 1 (Ga Kim Liên)	Phương án 2 (Giao cắt của ĐSVN gần hồ Bàu Trảng)	Phương án 3 (Giao cắt giữa ĐSVN và đường Nguyễn Sinh Sắc)
Đất có sẵn	**A:** không cần thu hồi đất	**B:** khu dân cư và công trình công cộng C: đất cho ga hành khách hạn chế do ga hàng hóa và phát triển trung tâm logistic	**C:** khu dân cư đô thị	**C:** khu dân cư đô thị
Khả năng tiếp cận giao thông	**A:** đảm bảo khả năng tiếp cận trung tâm thành phố	**C:** xa trung tâm thành phố (khoảng 12km) **B:** cung cấp khả năng tiếp cận mới đến các khu dân cư và công nghiệp phía tây bắc	**A:** gần trung tâm thành phố (khoảng 4km) và bến xe	**B:** không xa trung tâm thành phố (khoảng 6km) và gần QL 1A **B:** kết nối với LRT10
Tiềm năng phát triển đô thị	**C:** Trong ngắn hạn, việc phát triển khu vực ga sẽ bị hạn chế do các công trình ĐSVN còn lại.	**A:** góp phần phát triển nội địa cảng Liên Chiểu và các khu công nghiệp, dân cư Tây Bắc **C:** Trong quá trình xây dựng cảng Liên Chiểu, các hoạt động phát triển đô thị và sự thoải mái của người sử dụng nhà ga (tiếng ồn, không khí, v.v.) bị hạn chế	**C:** tiềm năng hạn chế vì khu dân cư hiện hữu	**B:** cửa ngõ mới vào trung tâm quận Liên Chiểu
Đánh giá chung	C: Không khuyến nghị vì hạn chế phát triển đô thị	A: Khuyến nghị nhằm góp phần phát triển thành phố cảng trong dài hạn ➔ Khuyến nghị dịch chuyển về phía nam	**B:** có thể chấp nhận như một ga tạm thời	**B:** có thể chấp nhận như một ga tạm thời ➔ Đề nghị chuyển vị trí về phía tây[1)]

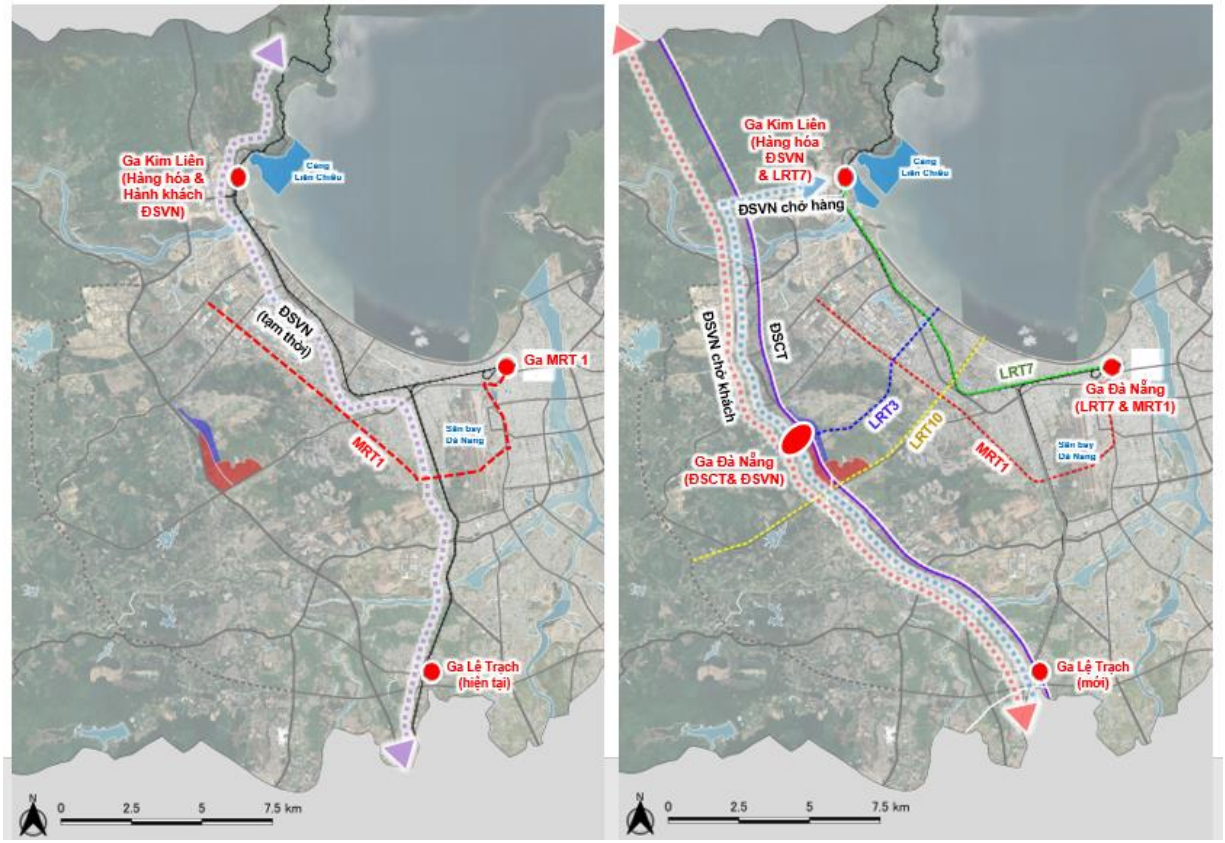
Lưu ý: A, B, C là tiêu chí đánh giá. A là "tích cực/ tốt", B là "tạm được/ chấp nhận được", và C là "tiêu cực/ xấu"
1) Trong phương án 2, đề nghị chuyển vị trí về phía Tây, vì (i) đất sẵn có của công viên (tránh thu hồi đất của khu dân cư), và (ii) vận hành đường sắt để tránh quay ngược tại nút giao mà chỉ cần đi thẳng
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Trong trường hợp di dời tạm thời về ga Kim Liên (phương án 1), kế hoạch di dời ĐSVN theo từng giai đoạn được đề xuất như sau.

Trong thời gian tạm thời di dời, ga Đà Nẵng và các công trình liên quan sẽ được di dời về khu vực ga Kim Liên. Nhà ga hành khách Kim Liên mới sẽ được xây dựng và đường ray hiện tại sẽ tiếp tục được sử dụng. Mặc dù đường ray sẽ bị bỏ hoang một phần ở trung tâm thành phố, nhưng nó sẽ được dành cho LRT 7 trong tương lai và được mở rộng khi cần thiết.

Sau khi hoàn thành việc di dời toàn bộ tuyến ĐSVN về ga Đà Nẵng mới, ga hành khách Kim Liên sẽ được sử dụng làm ga LRT 7. Đường ray sẽ được sử dụng cho đường LRT 7 kết nối với khu vực ga hiện hữu ở trung tâm thành phố. Đoạn đường ray không sử dụng từ trung tâm thành phố về phía Nam sẽ được chuyển thành đường dành cho xe đạp và người đi bộ.

Đề xuất chuyển vị trí ga hành khách về phía Nam, nơi được chỉ định là khu vực sử dụng hỗn hợp trong QHC. Thuận lợi là nhà ga hành khách mới sẽ là cửa ngõ mới của đô thị cảng với các công trình thương mại và dân cư, tránh được các tác động tiêu cực trong quá trình xây dựng Cảng Liên Chiểu, tránh xung đột với vận tải hàng hóa và hành khách.



Giai đoạn di dời tạm thời ĐSVN | Tuyến mới của ĐSVN và ĐSTĐC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.8: Mạng lưới đường sắt liên quan đến Dự án di dời ĐSVN

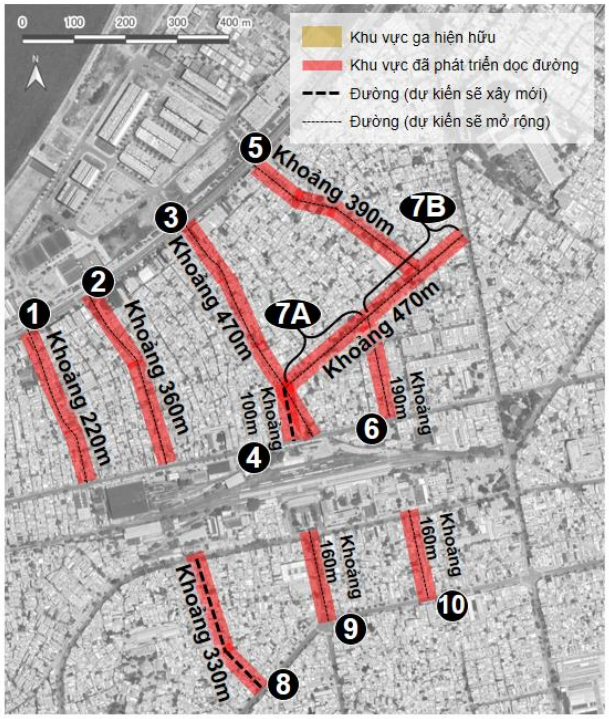
2) Dự án cải thiện đường tiếp cận

Nhà ga Đà Nẵng hiện tại sẽ trở thành nhà ga đầu cuối cho các tuyến MRT 1/2 và LRT 7 trong tương lai, và khu vực xung quanh dự kiến sẽ được tái phát triển, dẫn đến nhu cầu giao thông cao hơn nhiều so với hiện tại. Do đó, trước khi di dời ga ĐSVN, các tuyến đường tiếp cận Bắc - Nam xung quanh khu vực ga sẽ được cải tạo.

Chiều rộng hiện tại của các đường vào theo hướng Bắc - Nam rất hẹp, với các con hẻm khoảng 2-3m và một làn đường duy nhất ở mỗi hướng. Đường vào cần được mở rộng hoặc xây mới tối thiểu 15 mét. Bảng sau đây cho thấy tình trạng hiện tại của các con đường xung quanh khu vực ga hiện hữu và số liệu đo sơ bộ về số lượng tòa nhà sẽ bị ảnh hưởng bởi việc xây dựng đường vào.

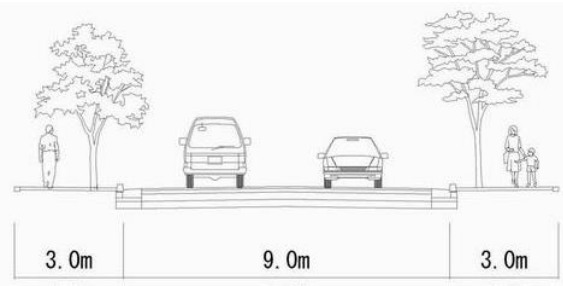
Hơn nữa, vì đây là những đường vào ga và dự kiến sẽ được sử dụng bởi khách du lịch, v.v., nên xem xét việc đi lại không có rào cản và đường dành cho xe đạp, v.v., nên được đảm bảo trên đường chính.

Bảng 5.6: Đề xuất cải thiện đường tiếp cận xung quanh khu vực ga hiện có



TT	Cách thức đầu tư	Số tòa nhà bị ảnh hưởng	Ghi chú
1	Mở rộng	89	
2	Mở rộng	93	
3	Mở rộng	147	Đường chính
4	Xây mới	43	
5	Mở rộng	108	
6	Mở rộng	80	
7A	Mở rộng	65	
7B	Mở rộng	58	
8	Xây mới	101	Kết nối với sân bay
9	Mở rộng	38	Đường chính
10	Mở rộng	40	
Tổng		862	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



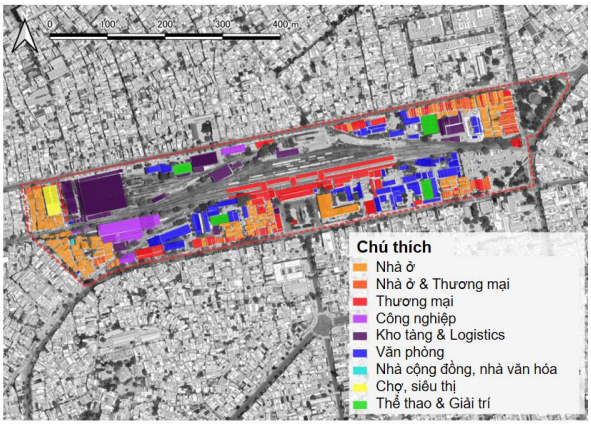
Nguồn: Phường Setagaya, Tokyo, Nhật Bản

Nguồn: Quy hoạch xe đạp thành phố Tokyo

Hình 5.9: Hình ảnh về cải thiện đường tiếp cận

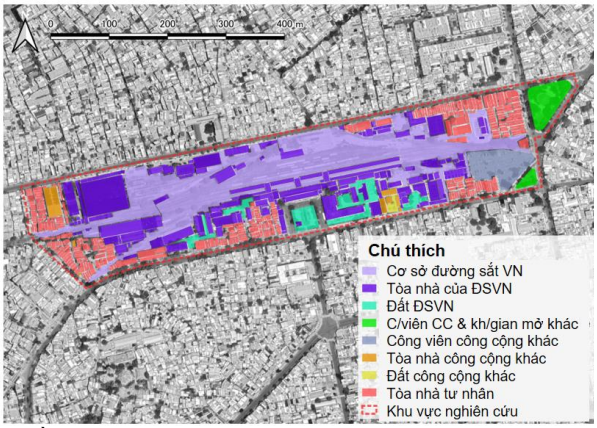
3) Dự án tái phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu

Theo kết quả khảo sát xây dựng với diện tích khoảng 14,5 ha giáp ranh với đường Trần Cao Vân (phía Bắc), Ông Ích Khiêm (phía Đông) và Hải Phòng (phía Nam), đất thuộc sở hữu của ĐSVN là khoảng 8,9 ha, các công trình công cộng khác là 2,6 ha và các công trình tư nhân là 2,0 ha (chủ yếu là các công trình nhà ở và thương mại từ 1 đến 3 tầng, văn phòng, v.v.), với khoảng 60% đất thuộc sở hữu của ĐSVN.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên khảo sát xây dựng

Hình 5.10: Bản đồ phân loại công trình của khu vực ga hiện hữu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên khảo sát xây dựng

Hình 5.11: Bản đồ phân loại sở hữu tài sản của khu vực ga hiện hữu

Bảng 5.7: Số lượng công trình hiện có theo loại và quyền sở hữu tại khu vực ga hiện hữu

Loại công trình	Công (ĐSVN)		Công (khác)		Tư nhân		Tổng cộng	
	SL	D/tích (ha)	SL	D/tích (ha)	SL	D/tích (ha)	SL	D/tích (ha)
Thương mại	38	0,78	0	0,00	51	0,42	89	1,19
Nhà cộng đồng, nhà văn hóa	0	0,00	1	0,01	0	0,00	1	0,01
Công nghiệp	15	0,40	0	0,00	1	0,03	16	0,43
Chợ, siêu thị	0	0,00	1	0,12	0	0,00	1	0,12
Văn phòng	66	1,01	6	0,07	0	0,00	72	1,09
Nhà ở	1	0,15	0	0,00	245	1,05	246	1,20
Nhà ở & Thương mại	0	0,00	0	0,00	61	0,33	61	0,33
Thể thao & Giải trí	4	0,24	0	0,00	0	0,00	4	0,24
Kho tàng & Logistics	29	1,02	0	0,00	6	0,14	35	1,15
Tổng cộng	153	3,60	8	0,20	364	1,96	525	5,75

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Sau khi di dời nhà ga và các công trình của ĐSVN, một dự án tái phát triển có thể được thúc đẩy bằng cách sử dụng đất công và kết hợp đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng từ khu vực công (các công trình nhà ở bao gồm di dời, phát triển đường tiếp cận, v.v.) và các dự án phát triển đô thị của khu vực tư nhân.

Các ga MRT và LRT: Các ga MRT 1/2 dự kiến sẽ được xây dựng ngầm, và ga LRT 7 dự kiến sẽ được xây dựng trên cao hoặc ngầm.

Các công trình hạ tầng công cộng: Sau khi di dời các công trình của ĐSVN, việc xây dựng các công trình giao thông công cộng và hạ tầng công cộng sẽ được thúc đẩy, bao gồm phát triển các tuyến đường tiếp cận trong khu vực, quảng trường ga, các phương tiện di chuyển thông minh và các công trình phòng chống thiên tai.

Các cơ sở thương mại, kinh doanh và dân cư: Một khu phức hợp kết nối trực tiếp với các công trình nhà ga được kỳ vọng sẽ thúc đẩy việc sử dụng đường sắt và đảm bảo giao thông thuận tiện. Với mục đích này, cần phải xác định vị trí ga và phương thức di chuyển ở giai đoạn đầu, đồng thời tiến hành xây dựng khu phức hợp nhà ga sau khi đảm bảo quỹ đất và không gian cho các công trình nhà ga.

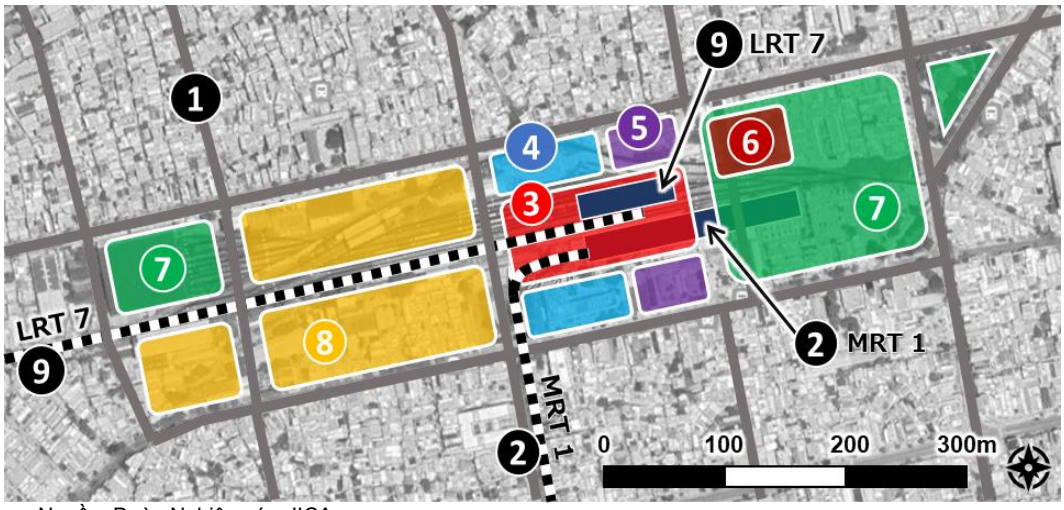
Đối với việc di dời trong khu đô thị hiện hữu, việc xây dựng nhà ở xã hội trong khu vực ĐSVN sẽ thúc đẩy việc di dời trong phạm vi quận mà vẫn duy trì việc làm và nơi cư trú ban

đầu. Lưu ý, chiều cao công trình trong khu vực nhà ga được giới hạn trong khoảng 50m - 70m theo quy định của Luật Hàng không dân dụng, do khu vực này gần sân bay.

Bảng 5.8: Quy hoạch công trình đô thị của Dự án phát triển đô thị khu vực ga hiện hữu

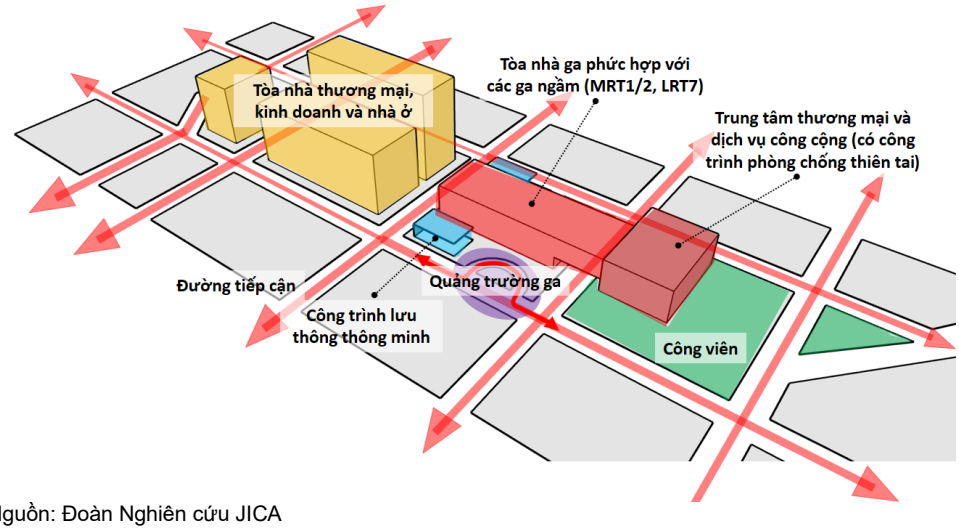
Công trình đô thị	Nội dung	Đơn vị thực hiện
(1) Đường tiếp cận	Đường của khu dự án	Công/Tư
(2) Ga MRT 1/2	Ga MRT 1/2 (ngầm)	Công
(3) Tòa nhà phức hợp ga	Tòa nhà phức hợp thương mại, kinh doanh và dịch vụ công cộng	Tư
(4) Quảng trường ga	Các phương tiện đón và trả khách cho xe buýt nội thành, taxi và ô tô	Công
(5) Phương tiện di chuyển thông minh	Dịch vụ giao thông thân thiện với môi trường (xe buýt điện mini, xe đạp công cộng, v.v.)	Công/Tư
(6) Trung tâm dịch vụ công cộng và thương mại	Café, trung tâm thông tin du lịch,…	Công
(7) Công viên	Công viên, không gian mở cho các sự kiện công cộng	Công
(8) Tòa nhà thương mại, kinh doanh và nhà ở	Công trình thương mại, kinh doanh, công trình nhà ở bao gồm cả các hộ tái định cư (giới hạn chiều cao từ 50 ~ 70m)	Tư
(9) Trạm LRT 7	Ga LRT 7 (trên cao hoặc ngầm) sau khi hoàn thành di dời ĐSVN sang ga mới	Công

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

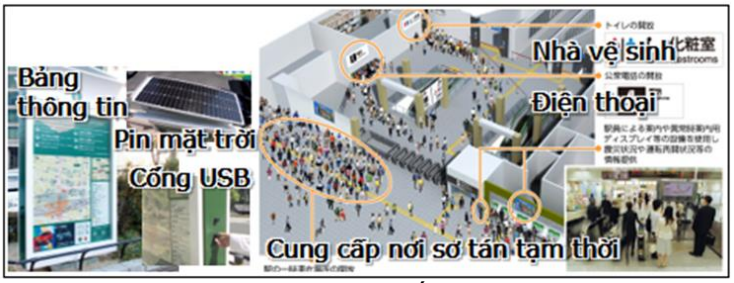
Hình 5.12: Quy hoạch bố trí công trình Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.13: Hình ảnh 3D Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga hiện hữu

Phương tiện di chuyển thông minh



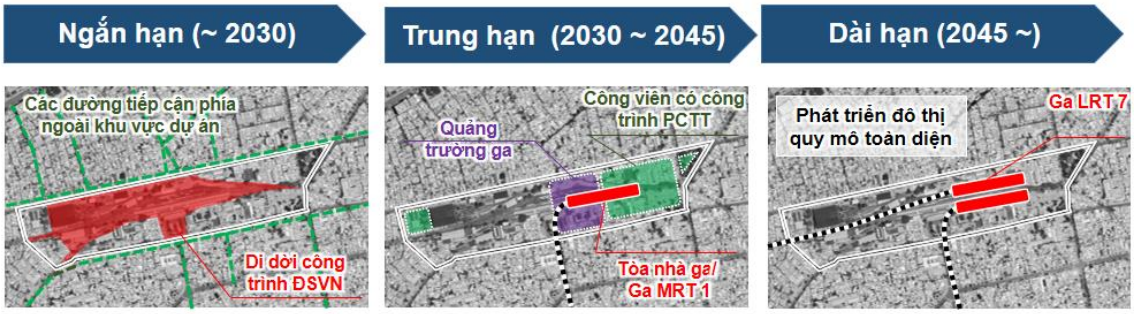
Công trình phòng chống thiên tai

Nguồn: Open Street, Nhật Bản (trái), JR East, Nhật Bản (phải)

Hình 5.14: Các hình ảnh về công trình của Dự án phát triển đô thị Khu vực ga Hiện hữu

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần dự án với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên sự phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như dưới đây. Trước mắt, ga ĐSVN (bao gồm cả di dời tạm thời) được di dời và phát triển đường vào khu vực xung quanh. Trong trung hạn, chức năng như một đầu mối giao thông được phát huy bằng cách thúc đẩy quá trình chuẩn bị đất và các công trình công cộng như ga MRT1 và các công viên. Cuối cùng, về lâu dài, ga LRT7 và dự án phát triển đô thị cho toàn bộ khu vực xung quanh ga được thúc đẩy nhằm tăng cường chức năng và tăng sức thu hút của trung tâm thành phố thông qua phát triển hỗn hợp.

- **Ngắn hạn:** Di dời công trình ĐSVN, phát triển đường phía ngoài khu vực dự án.
- **Trung hạn:** Di dời khu vực đã xây dựng (tái định cư tại các căn hộ chung cư xây mới trong khu vực dự án), phát triển đường tiếp cận trong khu vực ga, nhà ga MRT1, công trình công cộng (quảng trường ga, công viên…)
- **Dài hạn:** Phát triển đô thị quy mô toàn diện, nhà ga LRT7.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.15: Kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn Khu vực ga hiện hữu

4) Dự án xây dựng MRT1 và MRT2

Thành phố Đà Nẵng được kỳ vọng sẽ phát triển hơn nữa với tư cách là trung tâm kinh tế và du lịch của miền Trung Việt Nam. Mặt khác, nếu không thực hiện các biện pháp để giải quyết sự gia tăng dân số dự kiến, mở rộng đô thị, tốc độ cơ giới hóa sẽ dẫn đến một số vấn đề như thiệt hại về kinh tế do ùn tắc giao thông ngày càng trầm trọng, đô thị mở rộng không theo quy luật, cấu trúc đô thị phụ thuộc vào ô tô và xe máy, và sẽ làm giảm khả năng di chuyển của những người không sở hữu ô tô/xe máy. Những điều này có thể làm giảm sức hấp dẫn của Thành phố Đà Nẵng và mâu thuẫn với tầm nhìn của Thành phố về một thành phố bền vững và thân thiện với môi trường.

Do đó, trước khi vấn đề trở nên rõ ràng, trước tiên cần phát triển mạng lưới giao thông công cộng đóng vai trò là xương sống của giao thông đô thị, chuyển từ ô tô và xe máy sang giao thông công cộng và phát triển cấu trúc đô thị kiểu TOD. Vì vậy, mạng lưới đường sắt đô thị nêu trong Chương 2 đã được quy hoạch trong Quy hoạch chung. Tuy nhiên, chi tiết của các quy hoạch đường sắt để thực hiện chúng vẫn chưa được nghiên cứu chi tiết, và cần có một nghiên cứu chi tiết để hiện thực hóa các quy hoạch này.

Trong số các dự án đường sắt đô thị được đề xuất trong Quy hoạch chung, MRT1 và MRT2 là những tuyến rất quan trọng vì chúng sẽ kết nối trung tâm Thành phố Đà Nẵng với các đô thị chính phía Tây và Nam, là xương sống của mạng lưới giao thông thành phố Đà Nẵng. Với việc hủy bỏ dự án BRT, vai trò của các tuyến MRT 1/2 như một hệ thống giao thông công cộng là rất quan trọng và thiết yếu, là trục giao thông chính kết nối trung tâm thành phố Đà Nẵng với sân bay, đường sắt liên tỉnh và vùng ngoại ô phía Tây và các khu dân cư, khu công nghiệp phía Nam, nơi tập trung một lưu lượng giao thông lớn.

Dự án này được xác định là ưu tiên cho đến năm 2030 trong QHC, nhưng cần phải có một nghiên cứu sâu hơn để thực hiện dự án này bởi vì các nghiên cứu chi tiết về dự án đường sắt đô thị bao gồm tuyến đường, cấu trúc và hệ thống, dự báo nhu cầu hành khách, ước tính chi phí dự án và các đánh giá kinh tế, môi trường và xã hội chưa được thực hiện.

Dự án MRT1 và MRT2 được mô tả trong Chương 2, và phác thảo của dự án như sau.

- Lộ trình: Tuyến MRT1: Ga Đà Nẵng hiện hữu - Nguyễn Tri Phương - Sân bay Đà Nẵng (ngầm) - Đường số 4 KCN Hòa Khánh

  Tuyến MRT2: Ga Đà Nẵng hiện hữu - Đống Đa - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa - Đại học Đà Nẵng

- Kết cấu: Chưa được xác nhận (Ngầm trong đô thị, đồng mức hoặc trên cao ở các khu vực ngoại thành là các phương án sơ bộ)

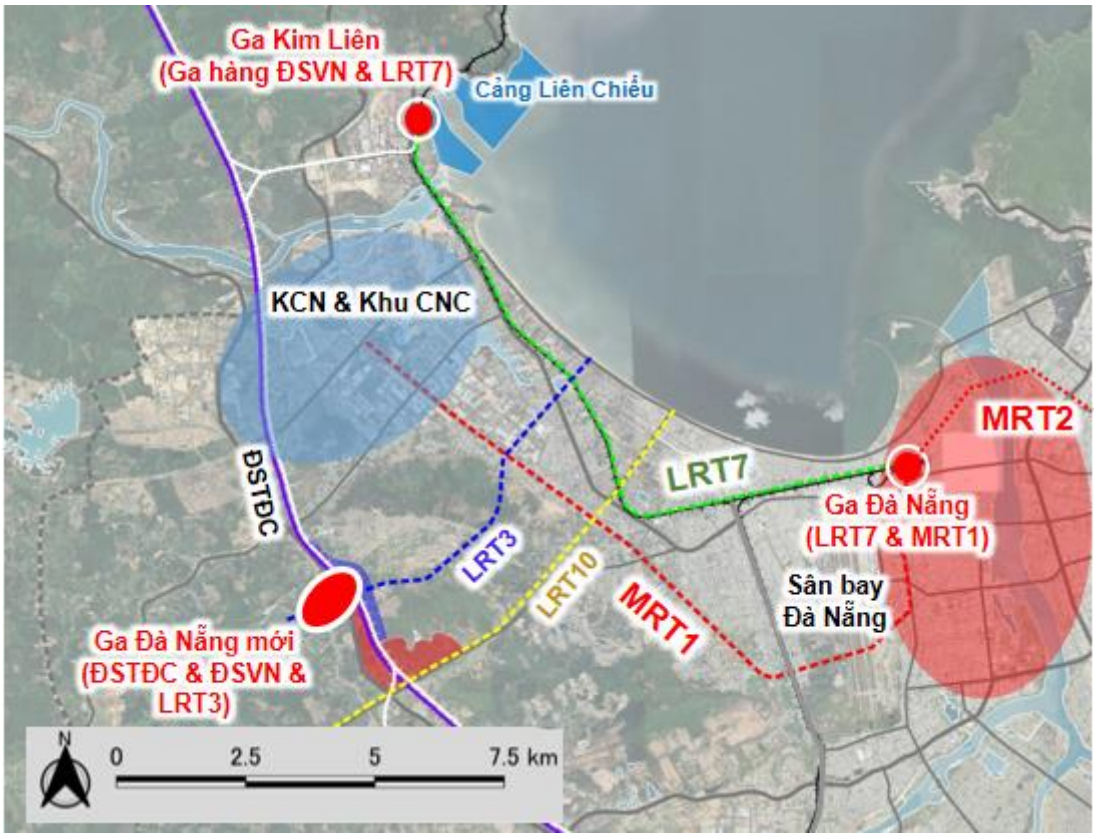
- Hướng tuyến: Hầm chui qua sân bay Đà Nẵng đang được xem xét, nhưng tuyến Điện Biên Phủ qua bến xe trung tâm và nút giao thông Ngã Ba Huế cũng nên được xem là phương án đi ngầm.
- Vị trí ga: Ga Đà Nẵng hiện tại (ga đầu), các vị trí ga khác vẫn chưa được xác nhận.

5) Dự án xây dựng LRT7

LRT 7 là tuyến nối từ ga Kim Liên đến ga Đà Nẵng hiện tại, sử dụng tuyến đường sắt sau khi ĐSVN hiện tại được di dời sang tuyến ĐSTĐC. Tuyến này rất quan trọng vì nó kết nối trung tâm thành phố với khu đô thị hiện hữu phía Tây, đồng thời kết nối với tuyến MRT1 và MRT2 tại ga Đà Nẵng hiện hữu. Trong Quy hoạch chung, dự án này được dự kiến triển khai sau năm 2030.

Dự án LRT 7 đã được mô tả trong Chương 2, và phác thảo của dự án như sau.

- Lộ trình: Ga Đà Nẵng hiện tại - Đường ray ĐSVN hiện hữu - Ga Kim Liên
- Kết cấu: Ngầm trong khu đô thị, đồng mức hoặc trên cao ở khu vực ngoại thành (lưu ý giới hạn chiều cao công trình (10-20m) ở khu vực phía Bắc sân bay theo Luật Hàng không dân dụng).
- Hướng tuyến: Kết nối giữa ga Kim Liên và ga Đà Nẵng hiện tại sử dụng đường ray hiện có sau khi di dời.
- Vị trí ga: Ga Đà Nẵng hiện tại – Ga Kim Liên (các ga trung gian khác chưa được xác nhận).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.16: Bản đồ vị trí dự án MRT1/2 & LRT7

5.2.3 Cơ chế triển khai

1) Dự án di dời ga ĐSVN

Do việc di dời tạm thời ga Đà Nẵng đến ga Kim Liên là dự án do Chính quyền thành phố đề xuất nên việc thực hiện và chia sẻ chi phí của dự án sẽ do Thành phố Đà Nẵng và Bộ GTVT/ĐSVN thực hiện.

Bộ GTVT sẽ chủ trì việc di dời toàn bộ ga Đà Nẵng mới về huyện Hòa Vang, do việc Quốc hội phê duyệt quy hoạch ĐSTĐC là điều kiện tiên quyết và việc di dời ĐSVN sẽ được thực hiện trên quy mô toàn quốc.

2) Dự án cải thiện đường tiếp cận

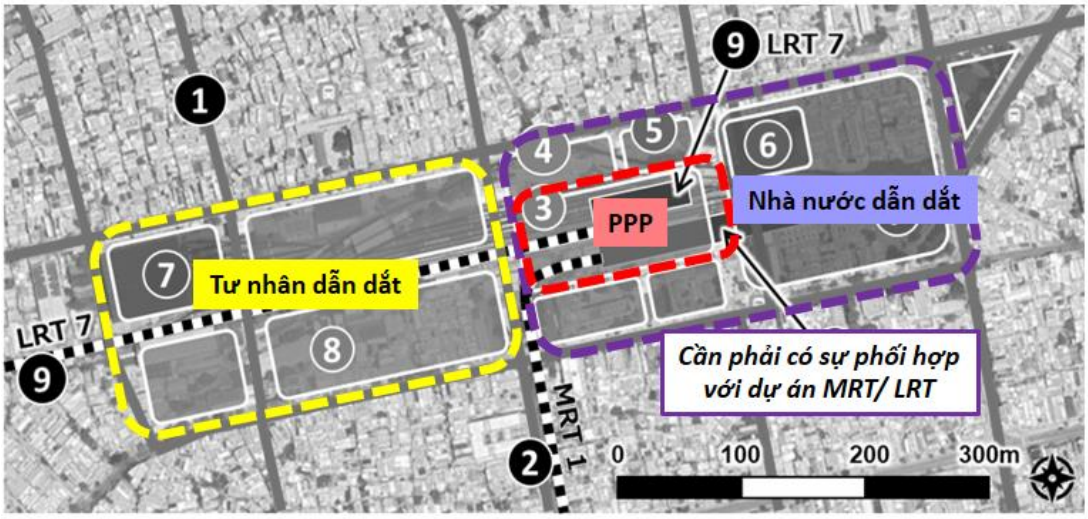
Chính quyền Thành phố sẽ cải thiện khả năng tiếp cận và tiếp cận không có rào cản xung quanh nhà ga, bao gồm thu hồi đất và tái định cư để mở rộng và phát triển đường.

3) Dự án Tái phát triển Đô thị

Vì đất của ĐSVN sẽ được chuyển giao cho Thành phố sau khi ĐSVN di dời nên khu vực tư nhân sẽ đấu thầu để phát triển đất công. Chính quyền Thành phố sẽ thu hồi đất để tái phát triển cần thiết cho việc hình thành một môi trường đô thị thuận lợi và phát triển MRT và LRT trong tương lai, và khu vực tư nhân sẽ thực hiện phát triển đô thị.

Ở giai đoạn phát triển ban đầu, các công trình nhà ở cho các hộ tái định cư sẽ được xây dựng trên khu đất di dời của ĐSVN, đồng thời duy trì môi trường sống và làm việc.

Cần lưu ý rằng ga MRT 1 sẽ được xây dựng ở khu phía đông để kéo dài đến MRT 2 ở phía đông trong tương lai. Đối với điều này, phát triển đô thị của khu phía đông bao gồm các công trình giao thông và công viên sẽ do Nhà nước dẫn dắt để phối hợp với việc phát triển MRT/ LRT. Ngược lại, sự phát triển đô thị của khu phía Tây có thể được dẫn dắt bởi khu vực tư nhân. Tòa nhà phức hợp ga phía trên ga ngầm có thể được xây dựng theo hình thức PPP, với sự phối hợp và chia sẻ vai trò giữa khu vực nhà nước và tư nhân.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.17: Chia sẻ vai trò công tư trong Dự án phát triển khu vực ga hiện hữu

4) Dự án xây dựng MRT1 và MRT2

Các dự án đường sắt đô thị được thực hiện bằng vốn chính phủ hoặc vốn ODA vì chi phí

cơ sở hạ tầng rất lớn và yêu cầu trình độ công nghệ và kinh nghiệm cao.

5) Dự án phát triển LRT 7

Vì dự án sẽ được phát triển sử dụng đường ray ĐSVN sau khi di dời, nên việc thu hồi đất tối thiểu cần thiết phải được tiến hành trước khi hoàn thành việc di dời ĐSVN. Về cơ bản, vốn chính phủ hoặc ODA sẽ được sử dụng. Trong trường hợp phát triển đô thị xung quanh các ga Đà Nẵng và Kim Liên đang tiến triển và đảm bảo một mức độ nhu cầu nhất định, các phương thức khác như nhà nước xây dựng và tư nhân vận hành hoặc BOT sẽ được xem xét.

5.2.4 Danh sách dự án và chia sẻ vai trò giữa Nhà nước và Tư nhân

Kế hoạch tài chính cho các dự án khác nhau trong khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu dựa trên chính sách Nhà nước sẽ chịu trách nhiệm cho các dự án không tạo ra doanh thu như khảo sát và phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản, trong khi khu vực tư nhân sẽ chịu trách nhiệm các dự án tạo ra doanh thu.

Cụ thể, dự án khảo sát và xây dựng tuyến đường sắt đô thị sẽ do khu vực công chịu trách nhiệm. Phát triển đường bộ và cơ sở hạ tầng sẽ dựa vào ngân sách công, nhưng tài chính tư nhân dựa trên nguyên tắc người thụ hưởng trả tiền và BOT sẽ được xem xét cho các dự án cơ sở hạ tầng dự kiến tạo ra doanh thu hoạt động.

Phát triển đô thị về cơ bản là một dự án của khu vực tư nhân. Diện tích phát triển chỉ giới hạn khoảng 14,5 ha và nằm trong trung tâm đô thị đắc địa nên kỳ vọng sinh lời cao. Do đó, có thể hình dung rằng khu vực tư nhân có thể đi đầu trong phát triển đô thị tích hợp, bao gồm cả phát triển đường xá và cơ sở hạ tầng trong khu vực. Trong trường hợp này, cần làm rõ các điều kiện tiên quyết để phát triển cơ sở hạ tầng công cộng, chẳng hạn như đảm bảo quỹ đất cho các ga MRT 1/2 và LRT 7 và các phương tiện vận tải liên phương thức.

Các dự án của chương trình phát triển khu vực ga hiện hữu được đề xuất bao gồm đơn vị thực hiện, nguồn tài chính và giai đoạn.

Bảng 5.9: Dự án đề xuất cho Chương trình Phát triển Khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu

Dự án		Nội dung	Đơn vị thực hiện	Nguồn tài chính	Giai đoạn
Dự án di dời ga ĐSVN		Phá dỡ công trình ĐSVN, tái định cư	SGTVT, BGTVT/ĐSVN	Tp. ĐN, Bộ GTVT	Ngắn hạn (~2030)
Dự án cải thiện đường tiếp cận		Mở rộng đường, phát triển mới	SGTVT	Tp. ĐN	Ngắn hạn (~2030)
Dự án Tái phát triển Đô thị	Cơ sở hạ tầng	Đường, tiện ích đô thị, công viên, công trình phòng chống thiên tai	SGTVT/SXD	Tp. ĐN	Ngắn hạn (~2030)
	Phát triển đô thị	Tiện ích thương mại, kinh doanh, dân cư	Tư	Tư	Trung & Dài hạn (2030~2045,2045~)
Dự án phát triển MRT 1/2		Ga, đường sắt	SGTVT	Tp. ĐN	Quy hoạch & thiết kế: Ngắn hạn (~2030) Xây dựng: Trung hạn (2030~2045)
Dự án phát triển LRT 7		Ga, đường sắt	SGTVT	Tp. ĐN	Quy hoạch & thiết kế: Ngắn hạn (~2030) Xây dựng: Trung & dài hạn (2030~)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.2.5 Cân nhắc về Môi trường và Xã hội

Cần phải di dời một số lượng lớn các tòa nhà cho mục đích ở và kinh doanh để tái phát triển khu vực ga. Sau đó, phải lập phương án tái định cư theo quy định của Luật Đất đai. Dự án cũng được xếp loại I theo Luật Bảo vệ Môi trường và Nhóm A theo Luật Đầu tư công, và phải lập báo cáo Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) sơ bộ.

Các cân nhắc về môi trường và xã hội của địa điểm dự án được tóm tắt như sau.

Bảng 5.10: Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Chương trình Tái phát triển Khu vực ga đường sắt hiện hữu

Tác động đến môi trường tự nhiên	・ Vị trí dự án, diện tích 14 ha xung quanh nhà ga và các tuyến đường vào ga cần được mở rộng, nối liền hai phường Tân Chính và Tam Thuận của quận Thanh Khê. Là một khu dân cư rất đông đúc của Thành phố Đà Nẵng. Như vậy, không có môi trường tự nhiên nào khác ngoài khu vực công viên. Tác động đến môi trường tự nhiên là hạn chế nếu xét đến ảnh hưởng của dự án tái phát triển ga. ・ Đường hẹp, chỗ đậu xe hạn chế. Do đó, cần chú ý đến tác động của bụi đến không khí, tiếng ồn và hệ thống thoát nước trong quá trình thi công. ・ Mặc dù khu vực nhà ga không được xác định là khu vực có nguy cơ cao theo bản đồ nguy hiểm hiện có, kết quả phân tích rủi ro có thể thay đổi, xem xét với tần suất cao hơn cao hơn và biến đổi khí hậu. Trong trường hợp rủi ro thiên tai cao, nên thực hiện các biện pháp phòng chống thiên tai như nâng cốt đất cho các công trình quan trọng và các công trình giữ ngầm.
Xem xét về mặt xã hội	・ Hiện tại, khoảng 300 tòa nhà dân cư và kinh doanh kiêm nhà ở đã được xác định trong 14 ha xung quanh nhà ga. Tác động có thể tăng hơn nữa theo quan điểm của việc thu hồi đất cần thiết để mở rộng đường vào. ・ Các nghiên cứu chi tiết về số lượng nhà ở bị ảnh hưởng do thu hồi đất này tại thời điểm nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới đề cập trong 5.1, nhưng cần được khảo sát lại do tình hình thay đổi và sự thay đổi về thiết kế. Mật độ dân

	số của các phường Tam Thuận và Tân Chính là khoảng 300 người/ha, là khu vực đông dân cư nhất của thành phố Đà Nẵng, và dự kiến sẽ gặp khó khăn trong việc chuẩn bị địa điểm di dời trong khu vực lân cận. ・ Thành phố Đà Nẵng trực tiếp thu hồi quyền sử dụng đất đối với các khu đất dẫn đến rất nhiều chi phí và khiến việc triển khai dự án bị đình trệ. Điều quan trọng là phải tận dụng các dự án điều chỉnh lại đất đai và phương án chuyển đổi tương đương quyền sử dụng đất. ・ Cần phải xem xét để đảm bảo thiết kế thân thiện với người sử dụng cho dự án tái phát triển

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Việc tái phát triển các khu đô thị hiện có đòi hỏi một thời gian dài để xây dựng sự đồng thuận với chủ sử dụng đất để thu hồi đất, v.v. Ví dụ, ở Nhật Bản, các tiện ích mới xây dựng trở nên quen thuộc với người sử dụng bằng cách thực hiện các bước phản ánh ý kiến của người dân theo cách tiếp cận được gọi là “Dự án Tái phát triển Đô thị”.

Ngoài ra, bằng cách phân bổ lại diện tích sau khi dự án hoàn thành thông qua việc chuyển đổi quyền dựa trên đánh giá về giá trị bất động sản trước và sau dự án. Việc di dời ra ngoài khu vực dự án có thể tránh được và duy trì không chỉ nhà ở mà còn cơ hội việc làm, do đó, cộng đồng sẽ vẫn được duy trì (Ví dụ từ ga Totsuka, Yokohama, được trình bày chi tiết ở trang sau).

Việc xem xét đối với người dân cũng như người sử dụng các tiện ích công cộng là quan trọng không chỉ để giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và xã hội, mà còn để duy trì tính bền vững của công trình và cần được áp dụng cho quy hoạch tại Thành phố Đà Nẵng.

Ví dụ: Dự án Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga (Ga Totsuka, Thành phố Yokohama)

~2007 Các cuộc họp liên tiếp với chủ sở hữu đất (thương mại / cư dân, v.v.) và các bên liên quan. Phản ánh ý kiến trong thiết kế như sau:

Trong trường hợp ga đường sắt ở trung tâm của một khu vực đô thị, những thách thức vẫn còn nếu không thực hiện tái phát triển toàn diện để tăng sự thuận tiện. Tại ga Totsuka ở Yokohama, các khu thương mại và dân cư bị chia cắt bởi tòa nhà ga. Sự gia tăng nhanh chóng của dân số và sự mở rộng của các khu mua sắm ở khu vực lân cận nhà ga đã gây khó khăn cho việc xác định vị trí xe buýt ra vào ga và các bãi đậu xe. Hơn nữa, các tòa nhà xung quanh đã trở nên xuống cấp và các vấn đề về phòng chống thiên tai đã được chỉ ra. Do đó, việc lập kế hoạch tái phát triển bắt đầu từ những năm 1990 và mất nhiều năm để phối hợp với những người có quyền sử dụng đất. Dự án được hoàn thành vào năm 2012, khoảng 17 năm sau khi bắt đầu lập kế hoạch.

Nguồn: Trang web của Thành phố Yokohama

Hình 5.18: Dự án Tái phát triển Đô thị Khu vực Ga

Diện tích các công trình công cộng tăng gấp 3 lần từ 0,8 ha lên 2,5 ha, bến xe và trụ sở phường được kết nối trực tiếp với nhà ga để thuận tiện hơn. Ngoài ra, khoảng 30 ha cũng được tái phát triển, bao gồm cả quảng trường trước nhà ga. Do đó, một đường hầm nối phía đông và phía tây của nhà ga đã được hoàn thành, các khu dân cư và thương mại được tái phát triển, và việc tiếp cận các tiện ích công cộng như trụ sở phường được cải thiện.

Bảng 5.11: Thay đổi sử dụng đất và chủ sở hữu đất

Kế hoạch sử dụng đất			Chủ sở hữu đất		
Loại	Trước (ha)	Sau (ha)	Loại	Trước (người)	Sau (người)
Tòa nhà công	0,8	2,5	Chủ sở hữu đất, chủ sở hữu tòa nhà	210	63
Nhà ở	3,5	1,8	Người thuê và Người thuê lại	252	81
Tổng	4,0	4,0		462	144

Nguồn : Trang web Thành phố Yokohama

Thành phố Yokohama đã tiến hành các cuộc thảo luận với các chủ sở hữu quyền đất đai không liên tục cho đến năm 2007, đưa quan điểm của người dân vào quá trình lập kế hoạch. Ý tưởng thiết kế tái phát triển khu vực ga Totsuka đã được đưa ra công chúng ở giai đoạn đầu và kết hợp các nhận xét sau.

- Tăng diện tích cây xanh và hoa.
- Lắp đặt các ghế dài và các khu vực nghỉ ngơi xanh, nơi mọi người có thể nghỉ ngơi.
- Giới thiệu các sáng kiến thân thiện với môi trường, chẳng hạn như phủ xanh và sử dụng năng lượng tự nhiên.

5.3 Phát triển khu vực ga Đà Nẵng mới

5.3.1 Ý tưởng phát triển

Khu ga Đà Nẵng mới (khoảng 60 ha) nằm ở nút giao thông chiến lược của trục đường sắt quốc gia (ĐSTĐC ĐSVN), trục công nghiệp (dọc Khu công nghệ cao Khu công nghiệp) và trục môi trường và du lịch (tài nguyên thiên nhiên và du lịch như Bana Hills). Mục tiêu là ***"phát triển đô thị ngoại ô thông minh như một cửa ngõ quốc tế và trong nước, được trang bị các phương thức giao thông và chức năng đô thị đa dạng"***.

Các chức năng đô thị bao gồm:

- Đầu mối giao thông đa phương thức: kết nối các khu vực liên tỉnh qua ĐSTĐC, các khu vực nội thành thông qua xe buýt trung chuyển và LRT, và các khu vực ga thông qua phương tiện di chuyển thông minh và NMT (đi bộ và xe đạp).
- Trung tâm thương mại và kinh doanh: thúc đẩy các hoạt động kinh tế xã hội và cơ hội việc làm
- Cụm môi trường: hài hòa với các khu vực đồi núi với các công trình phòng chống thiên tai
- Vườn ươm thông minh: hình thành các hành lang công nghiệp thông minh phối hợp với khu công nghệ cao và các khu công nghiệp.

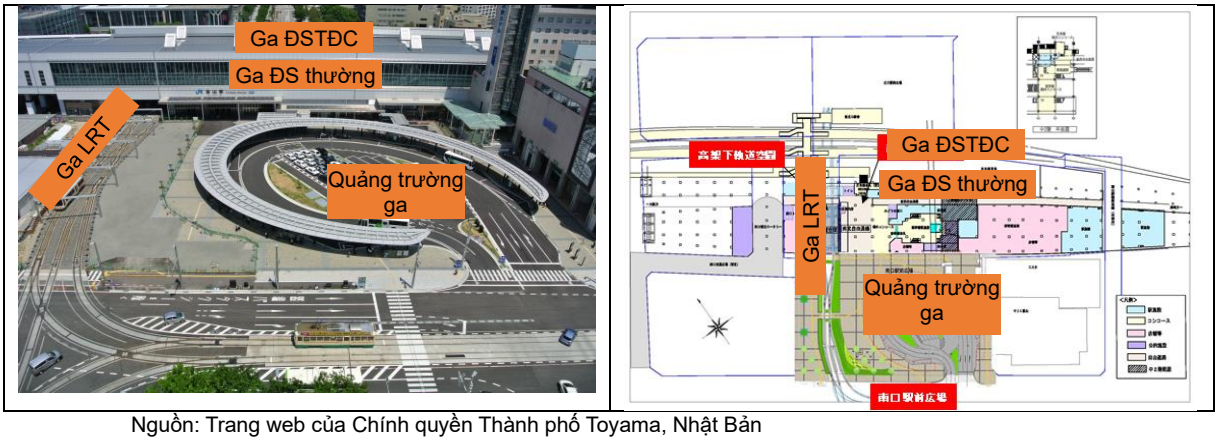
5.3.2 Phạm vi dự án

Chương trình phát triển khu vực ga Đà Nẵng mới được bao gồm trong "Dự án di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị" (giai đoạn: 2025-2030) trong danh mục dự án ưu tiên của Quy hoạch chung. Mặc dù vị trí nhà ga mới được chỉ ra trong bản đồ mạng lưới giao thông, nhưng nội dung cụ thể về sự phát triển của nhà ga mới chưa được xác định. Do đó, nội dung của các dự án xây dựng chương trình và kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất trong nghiên cứu này như dưới đây

1) Phát triển ĐSVN/ĐSTĐC

Ga ĐSTĐC/ĐSVN Đà Nẵng sẽ được phát triển dọc theo AH1 tại huyện Hòa Vang, cách nút giao với đường Bà Nà-Suối Mơ khoảng 2 km về phía Tây Bắc. Khu vực phát triển đô thị xung quanh ga được quy hoạch khoảng 300 ha và depot đường sắt khoảng 30 ha. Sau khi NCKT của ĐSTĐC/ĐSVN được triển khai, quỹ đất dành cho đường sắt và hạ tầng giao thông sẽ được đảm bảo trước.

ĐSTĐC dự kiến sẽ được sử dụng bởi người lao động và khách du lịch, bao gồm cả những người di chuyển đường dài từ Hà Nội và TP.HCM, và ĐSVN cho những người di chuyển đường dài từ các tỉnh lân cận. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển đến trung tâm thành phố, LRT 3 nên kết nối trực tiếp với ga trên cao của ĐSTĐC/ĐSVN, và một quảng trường ga cho các dịch vụ trung chuyển sẽ được phát triển ở cả cửa bắc và cửa nam.



Nguồn: Trang web của Chính quyền Thành phố Toyama, Nhật Bản

Hình 5.19: Ga đa phương thức của ĐSTĐC, đường sắt đô thị và LRT (Ga JR Toyama)

2) Phát triển đất và cơ sở hạ tầng

Do ga mới nằm ở khu vực đồi núi nên cần phải phát triển quỹ đất. Các cơ sở hạ tầng công cộng như đường trục chính, tiện ích (cấp thoát nước, cấp điện và xử lý chất thải), công viên, v.v. sẽ được phát triển.

3) Phát triển đô thị và phát triển thành phố thông minh

Cùng với quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng bao gồm ĐSTĐC/ĐSVN và mạng lưới đường bộ xung quanh ga, việc phát triển đô thị sẽ được nghiên cứu để tạo ra một đô thị thông minh. Do khu vực này sẽ là trung tâm của nhiều phương tiện giao thông và một khu dân cư quy mô lớn được lên kế hoạch phát triển ở Khu vực sườn đồi tiếp giáp với khu vực phía Tây của nhà ga, nên khu vực nhà ga được kỳ vọng sẽ thu hút nhiều việc làm mới hơn là người đến sinh sống.

Trong quá trình phát triển đô thị mà dự kiến sẽ do khu vực tư nhân thực hiện, cần chuẩn bị các quy hoạch của nhà nước trong phát triển cơ sở hạ tầng như nhà ga và các phương tiện vận tải đa phương thức, các tuyến đường trục, các công trình xã hội (trường học, bệnh viện, v.v.), cơ sở hạ tầng công cộng và không gian xanh, và các công trình phòng chống thiên tai. Các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng công cộng này sẽ là tiền đề cho sự phát triển đô thị do khu vực tư nhân đề xuất.

Tại Việt Nam, việc phát triển thành phố thông minh đang được tiến hành trên tuyến đường sắt đô thị số 2 (đang được quy hoạch) ở phía Bắc Hà Nội. Các giải pháp cho các vấn đề đô thị như "vệ sinh môi trường bao gồm chất lượng không khí và nước", "nâng cao sức khỏe hàng ngày", "mức độ an ninh và an toàn cao", "trình độ học vấn cao" và "cộng đồng chất lượng với môi trường sống thoải mái" đang được được xem xét. Tại thành phố Đà Nẵng, hợp tác công tư đang được tiến hành để xây dựng tầm nhìn cụ thể và nghiên cứu các giải pháp áp dụng để hiện thực hóa thành phố thông minh tại khu vực Ga Đà Nẵng.

Nguồn: Trang web của Sumitomo Corporation

Hình 5.20: Tầm nhìn và giải pháp của Thành phố Thông minh Bắc Hà Nội

4) Phát triển LRT10, LRT3

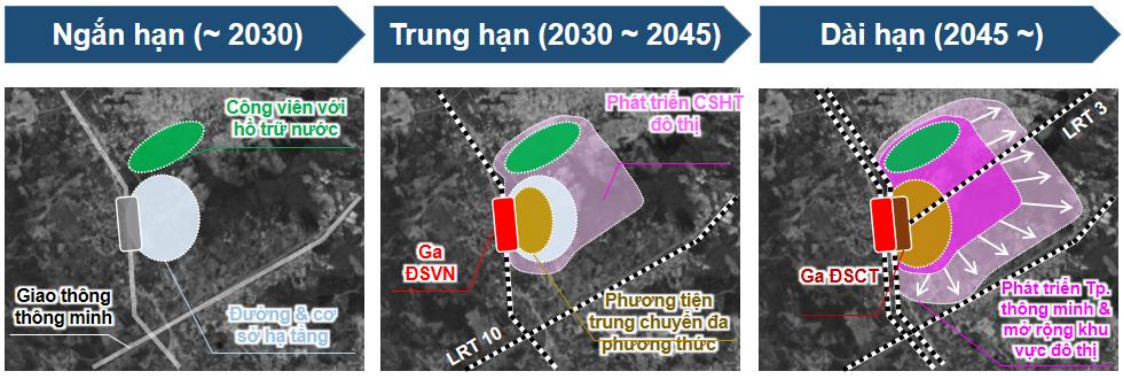
Đoạn phía Nam của LRT10 sẽ đi qua đường Bà Nà-Suối Mơ hiện có, nhưng sẽ phải thu hồi đất ở trung tâm thành phố.

LRT 3 là tuyến mới đi qua khu vực đồi núi, trung tâm thành phố là khu đô thị nên dự án này được cho là sẽ mất nhiều thời gian. Cần phải xem xét dự án này kết hợp với quy hoạch phát triển đường mới.

Do cả hai tuyến đều giao nhau với MRT1 và LRT7, nên cần nghiên cứu và lập kế hoạch phối hợp trong giai đoạn đầu, bao gồm cả việc phát triển các ga trung chuyển, cũng như điều phối toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị và các vị trí ga.

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên kế hoạch phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như dưới đây. Trước mắt, các công trình công cộng xung quanh ga sẽ được phát triển trước khi xây dựng ga ĐSVN/ĐSTĐC và trong trung hạn sẽ xây dựng ga ĐSVN mới và các công trình trung chuyển đa phương thức nhằm phát triển ga thành đầu mối giao thông. Về lâu dài để hiện thực hóa thành phố thông minh, cần phát triển mạng lưới giao thông diện rộng như ĐSTĐC và LRT3.

- **Ngắn hạn:** Phát triển các công trình công cộng như công viên, hồ trữ nước, đường và cơ sở hạ tầng, nhà tái định cư.
- **Trung hạn:** Phát triển khu vực ga với nhà ga ĐSVN, phương tiện trung chuyển đa phương thức và LRT10.
- **Dài hạn:** Phát triển đô thị thông minh quy mô toàn diện với ĐSTĐC và LRT3.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.21: Kế hoạch phát triển theo giai đoạn Khu vực ga mới

5.3.3 Cơ chế triển khai

1) Phát triển ĐSTĐC - ĐSVN

Dự án đường sắt sẽ được phát triển bằng vốn nhà nước hoặc ODA, vì khó có thể trông đợi đầu tư tư nhân do chi phí cơ sở hạ tầng quá lớn và đòi hỏi trình độ chuyên môn và kinh nghiệm cao.

Bộ GTVT sẽ tiến hành phê duyệt dự án xây dựng ĐSTĐC sau khi đánh giá NCKT của ĐSTĐC để xác định vị trí và hướng tuyến của ga Đà Nẵng mới. Song song đó, Bộ GTVT sẽ hoàn thiện vị trí và hướng tuyến của ga ĐSVN, bao gồm cả việc di dời tạm thời và quy mô toàn bộ ĐSVN.

Thành phố Đà Nẵng sẽ dành quỹ đất trước cho các công trình ĐSTĐC, ĐSVN và các

phương tiện giao thông xung quanh ga theo yêu cầu lộ tuyến của dự án đường sắt.

2) Phát triển đất và cơ sở hạ tầng

Thành phố Đà Nẵng sẽ phát triển cơ sở hạ tầng công cộng như phát triển quỹ đất vùng đồi núi, đường trục chính quanh ga, hạ tầng và các tiện ích chính, công trình phòng chống thiên tai, các công trình xã hội như nhà ở xã hội, trường học, cơ sở y tế. Thu hút đầu tư tư nhân sau khi phân định các khu vực phát triển.

Ngoài ra, dựa trên khái niệm "nắm bắt giá trị đất", toàn bộ khu phát triển 60 ha sẽ được chỉ định là khu dự án phát triển đô thị do khu vực tư nhân dẫn dắt và tất cả cơ sở hạ tầng, ngoại trừ nhà ga và cơ sở đường sắt, sẽ được cung cấp bởi khu vực tư nhân. Tuy nhiên, trong trường hợp này, thành phố Đà Nẵng phải xác định rõ số lượng và quy cách của các cơ sở hạ tầng cần thiết, cấp giấy phép phát triển bao gồm trách nhiệm bảo trì các cơ sở này và quản lý hợp lý việc phát triển trong thời gian dự án.

3) Phát triển đô thị và phát triển thành phố thông minh

Các khoản đầu tư tư nhân vào các cơ sở thương mại và kinh doanh, cơ sở dân cư và công nghệ thông minh như giao thông, tiện ích đô thị, quản lý dữ liệu, rất được kỳ vọng.

4) Phát triển LRT10, LRT 3

Một phần của tuyến LRT10 sẽ sử dụng đất nằm trong khuôn viên đường Bà Nà - Suối Mơ, do một nhà điều hành tư nhân phát triển và có đủ lộ tuyến, vì vậy có khả năng áp dụng phương thức bảo trì, vận hành và chuyển nhượng với nhà điều hành tư nhân (BOT). Mặt khác, khu vực phía Bắc trung tâm thành phố là khu vực đã xây dựng, và có thể mất nhiều thời gian để thu hồi đất cho khu vực này.

Để thúc đẩy việc sử dụng ĐSTĐC/ĐSVN tại vị trí mới, LRT 3 cần được phát triển dưới sự chủ động của khu vực công kết hợp với phát triển đường trục chính nối với ga.

5.3.4 Danh sách dự án và chia sẻ vai trò giữa Nhà nước và tư nhân

Kế hoạch tài chính cho các dự án khác nhau trong khu vực Ga Đà Nẵng mới dựa trên chính sách rằng nhà nước sẽ chịu trách nhiệm đối với các dự án không tạo ra doanh thu như khảo sát và phát triển cơ sở hạ tầng cơ bản, trong khi khu vực tư nhân sẽ thực hiện các dự án tạo ra doanh thu.

Cụ thể, các dự án khảo sát và xây dựng đường sắt sẽ do khu vực công chịu trách nhiệm. Phát triển đường bộ và cơ sở hạ tầng sẽ dựa vào nguồn vốn công, nhưng một phần sẽ do nhà phát triển chi trả và BOT có thể được xem xét cho các dự án cơ sở hạ tầng dự kiến tạo ra doanh thu hoạt động.

Phát triển đô thị về cơ bản là một dự án của khu vực tư nhân, nhưng đối với các hoạt động của thành phố thông minh, mục đích là tăng thu thuế thông qua việc thành lập một công ty mục đích đặc biệt (SPC) do khu vực nhà nước và tư nhân cùng tài trợ.

Các dự án trong chương trình phát triển khu vực ga mới được đề xuất bao gồm cơ quan triển khai, nguồn tài chính và giai đoạn thực hiện.

Bảng 5.12: Danh mục dự án đề xuất Chương trình Phát triển khu vực Ga Đà Nẵng mới

Dự án chính	Tiểu dự án	Đơn vị thực hiện	Giai đoạn	Nguồn tài chính
Phát triển ĐSTĐC-ĐSVN	ĐSTĐC-cập nhật NCKT	BGTVT	Ngắn hạn (~2025)	Vốn công (trung ương)
	NCKT di dời ĐSVN	BGTVT・ĐSVN	Ngắn hạn (~2030)	Vốn công (trung ương)
	Phát triển ĐSVN	BGTVT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn công (trung ương)
	Phát triển ĐSTĐC	BGTVT・ĐSVN	Dài hạn (~2045)	Vốn công (trung ương)
Phát triển đất và cơ sở hạ tầng	Phát triển đất	SXD, SGTVT	Ngắn hạn (~2030)	[Trường hợp 1] Phát triển đất, đường trục chính và cơ sở hạ tầng: Vốn công (thành phố) Đường nhỏ và cơ sở hạ tầng bên trong khu dự án: Vốn tư nhân [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Mở rộng AH1	BGTVT	Ngắn hạn (~2030)	Vốn công (trung ương)
	Đường trục chính	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn công (thành phố)
	Phương tiện chuyển giao đa phương thức	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Tiện ích (cấp nước, thoát nước thải, thoát nước mưa, cấp điện, xử lý chất thải, v.v.)	SXD	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] BOT
	Các công trình phòng chống thiên tai và hồ trữ nước	SNN&PTNT, SXD	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
Phát triển đô thị và phát triển thành phố thông minh	Nhà ở cho các hộ tái định cư	SXD	Ngắn hạn (～2030)	[Trường hợp 1] Vốn công (thành phố) [Trường hợp 2] Vốn tư nhân
	Cơ sở thương mại và kinh doanh	SXD, SKHĐT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Cơ sở vật chất khu dân cư	SXD	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Công nghệ thông minh	SXD, STTTT	Trung hạn (2030~2045)	Vốn tư nhân
	Vận hành thành phố thông minh	STTTT	Dài hạn (~2045)	SPC (đầu tư công tư)
Phát triển LRT10, LRT 3	LRT10	SGTVT	Trung hạn (2030~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công: xây dựng Vốn tư nhân: vận hành (chuyển nhượng) [Trường hợp 2] BOT

Dự án chính	Tiểu dự án	Đơn vị thực hiện	Giai đoạn	Nguồn tài chính
	LRT 3	SGTVT	Dài hạn (~2045)	[Trường hợp 1] Vốn công: xây dựng Vốn tư nhân: vận hành (chuyển nhượng) [Trường hợp 2] BOT

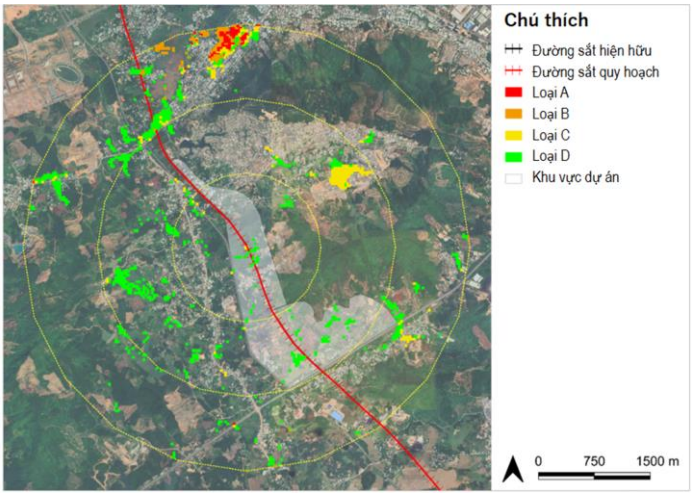
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3.5 Cân nhắc về Môi trường và Xã hội

Việc di dời các tòa nhà để ở và kinh doanh, thu hồi đất nông nghiệp hơn 10 ha trong khu vực ga mới là bắt buộc. Sau đó, phải lập phương án tái định cư theo quy định của Luật Đất đai. Dự án cũng được phân loại lần lượt là I và Nhóm A theo Luật Bảo vệ Môi trường và Luật Đầu tư công, đồng thời phải lập báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM) sơ bộ và báo cáo ĐTM.

Các cân nhắc về môi trường và xã hội của địa điểm dự án được tóm tắt như sau.

Bảng 5.13: Các điểm cần xem xét về xã hội và môi trường đối với Chương trình phát triển khu vực ga đường sắt mới

Tác động đến môi trường tự nhiên	· Địa điểm thực hiện dự án tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang. Khu vực này bao gồm đất nông nghiệp, nhà ở và nghĩa trang công cộng. Khu vực này bao gồm các cánh đồng ở độ cao khoảng 30 m và những ngọn đồi nhỏ lên đến 140 m. · Không bao gồm các khu bảo vệ môi trường. Có không gian xanh, chủ yếu đã được sử dụng cho các mục đích nông nghiệp hoặc thương mại. Không có sông và ao hồ. · Rủi ro lũ lụt theo bản đồ nguy cơ lũ lụt là thấp, nhưng cần phải xem xét kỹ lưỡng tác động trong giai đoạn nghiên cứu khả thi sắp tới. · Trong phạm vi nghiên cứu này, phân tích rủi ro lũ lụt sơ bộ được thực hiện bằng cách sử dụng dữ liệu độ cao và dữ liệu sử dụng đất trước đây, sử dụng quy trình sau để thu được các kết quả sau. ➢ Đầu tiên, từ dữ liệu sử dụng đất, xác định các khu vực sử dụng liên quan đến nước như trồng lúa và nuôi trồng thủy sản vào năm 1990, và xác định các khu vực này được sử dụng cho các mục đích không liên quan đến nước vào năm 2020 là " Đất khai hoang". Trong số "đất khai hoang", các khu vực được sử dụng làm khu đô thị được xác định là "đất khai hoang và phát triển". ➢ Ngoài ra, các khu vực có độ cao dưới 5 m được xác định từ dữ liệu độ cao, và "đất khai hoang" trong các khu vực đã xác định là "đất khai hoang có độ cao dưới 5 m" và "đất khai hoang và phát triển đất "là" đất khai hoang, đất phát triển"có cao độ dưới 5 m. ➢ Dựa trên các định nghĩa trên, rủi ro lũ lụt được phân thành bốn cấp độ: (A) đất khai hoang và phát triển có độ cao dưới 5 m, (B) đất khai hoang có độ cao dưới 5 m, (C) đất khai hoang và phát triển có độ cao từ 5 m trở lên và (D) đất khai hoang có độ cao từ 5 m trở lên, với mỗi phân loại được đánh dấu trong hình bên dưới 

	➢ Do đó, như thể hiện trong hình, nguy cơ ngập lụt trong khu vực xét về độ cao và sử dụng đất nhìn chung được coi là thấp.
Cân nhắc về mặt xã hội	・ 419 tòa nhà và khu đất nông nghiệp đã được xác định tại khu vực ga mới được đề xuất vào năm 2022. Trong khi khảo sát địa điểm để xác nhận đất nông nghiệp hoặc nhà ở trong khu vực chưa được thực hiện, việc tái định cư cho các dự án đường khác để phát triển phía Tây Đà Nẵng đã được thực hiện tại vùng lân cận trong những năm gần đây. Do đó, các hạn chế đã được thông báo cho người dân ở cấp huyện, chẳng hạn như cấm xây dựng mới và chuyển đổi đất trồng cây sang đất nông nghiệp để tăng giá trị đất. ・ Sự phát triển của các khu công nghiệp trong khu vực lân cận và khu du lịch Bà Nà Hills đã gia tăng cơ hội việc làm cho người dân. Nhiều người dân sở hữu đất nông nghiệp và từng là nông dân toàn thời gian, nhưng một số lượng lớn các thành viên trong gia đình hiện đang làm việc trong các nhà máy hoặc trong lĩnh vực dịch vụ. ・ Khu vực dự án có mật độ dân cư thấp với ít thách thức trong việc đảm bảo nhà ở tái định cư. Tuy nhiên, việc đền bù đất nông nghiệp đang gặp khó khăn. Điều quan trọng là phải tham khảo các vấn đề với cư dân trong những trường hợp sớm nhất, bao gồm cả các chính sách để duy trì sinh kế.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.4 Đề xuất các dự án ODA tiềm năng

5.4.1 Ý tưởng cơ bản về dự án ODA

Trong số các dự án phát triển khu vực ga, các dự án ODA liên quan đến giao thông đô thị sẽ được đẩy mạnh vì dự án xây dựng đường sắt góp phần mang lại lợi ích công cộng, nhưng chi phí cơ sở hạ tầng quá cao đối với khu vực tư nhân, và có thể sử dụng công nghệ và kinh nghiệm của Nhật Bản.

Đối với các dự án TOD và thành phố thông minh mà thành phố Đà Nẵng rất quan tâm, điều quan trọng là phải xúc tiến việc chuẩn bị các ý tưởng và kế hoạch triển khai thông qua hợp tác kỹ thuật (khảo sát phát triển, hỗ trợ kỹ thuật, v.v.) hoặc các dự án đối tác với khu vực tư nhân với sự tham gia của các công ty Nhật Bản quan tâm.

Đối với các dự án phát triển đô thị do tư nhân chủ trì, có thể vay vốn ODA để phát triển cơ sở hạ tầng (tiện ích, giao thông, phòng chống thiên tai, v.v.) và vay đầu tư nước ngoài để phát triển hạ tầng kết hợp với thành lập công ty dự án phát triển khu vực ga (SPC).

5.4.2 Nội dung của Dự án ODA tiềm năng

Các dự án sau được đề xuất áp dụng ODA.

1) Dự án di dời và nâng cấp ga đường sắt

Lý do áp dụng vốn vay ODA cho dự án di dời, nâng cấp ga đường sắt như sau:

- Dự án di dời ga đường sắt là tiền đề cho cả ba chương trình phát triển đô thị đã đề ra, vì vậy thành phố Đà Nẵng rất sẵn sàng triển khai dự án sớm.
- Dự án cơ sở hạ tầng giao thông công cộng không trông đợi có sự tham gia của khu vực tư nhân và đầu tư công là bắt buộc.
- Do dự án nhắm đến các tài sản của ĐSVN thuộc thẩm quyền của Trung ương nên cần có sự phối hợp của Bộ GTVT và ĐSVN bao gồm cả kế hoạch xây dựng ĐSTĐC và kế hoạch di dời chính của ĐSVN.
- Do ga Kim Liên sẽ là đầu mối giao thông cho sự phát triển nội địa cảng Liên Chiểu nên có thể sử dụng kinh nghiệm TOD của Nhật Bản.

Do đó, đề xuất triển khai dự án xây dựng thông qua vay vốn ODA (bao gồm cả NCKT) với đối tác là Thành phố Đà Nẵng (chủ yếu là Sở GTVT). Việc phá dỡ, di dời các công trình ĐSVN hiện có và tái định cư cho các hộ dân sẽ do TP Đà Nẵng tiến hành. Do dự án nhắm đến các cơ sở của ĐSVN nên Bộ GTVT/của ĐSVN cũng sẽ phối hợp phù hợp như là đối tác.

- Ngắn hạn: Dự báo nhu cầu, nghiên cứu vị trí tuyến đường và nhà ga, nghiên cứu TOD, thiết kế cơ sở, ước tính chi phí dự án, v.v.
- Trung & dài hạn: Phát triển các công trình đường sắt ĐSVN, ga hành khách Kim Liên (và ga hàng hóa), các phương tiện trung chuyển đa phương thức, v.v.

Các điều kiện tiên quyết và thủ tục để thực hiện dự án di dời ĐSVN được tóm tắt như sau:

(a) Lựa chọn vị trí ga hành khách tạm thời: Các phương án vị trí ga đang được Sở GTVT và các sở liên quan nghiên cứu và đã xin ý kiến của Tổng Công ty ĐSVN, Vụ KHĐT - Bộ GTVT và Cục Đường sắt Việt Nam.

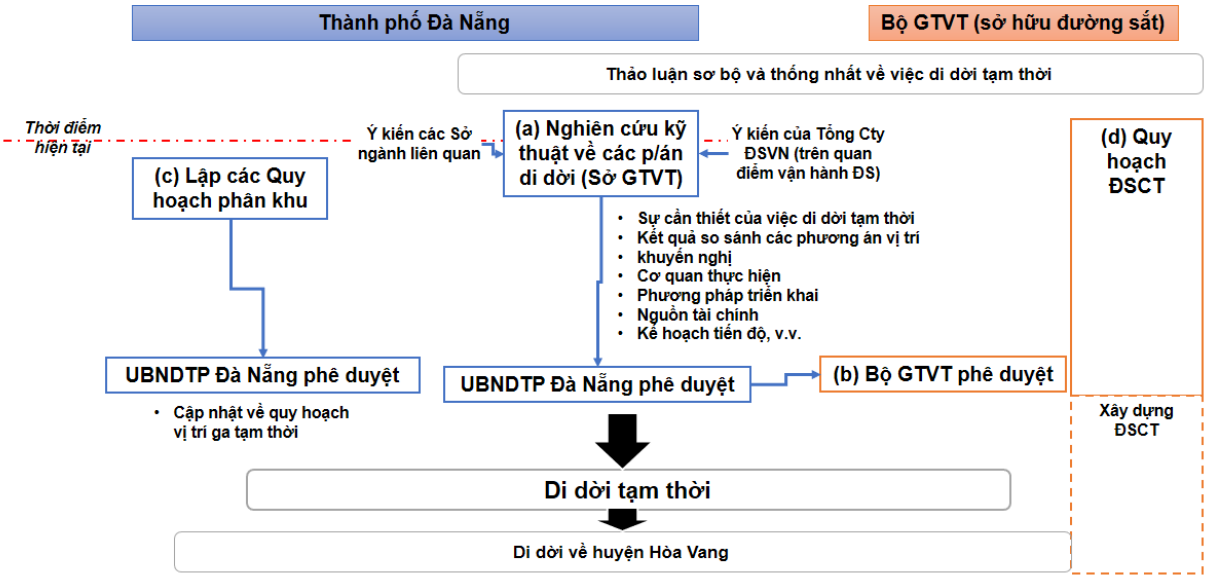
(b) Bộ GTVT chấp thuận phương án di dời tạm thời: Đề xuất sẽ được UBND Đà Nẵng (với tư cách là chính quyền địa phương) đệ trình với sự đồng ý của Tổng Công ty ĐSVN (với tư cách là nhà điều hành đường sắt) lên Bộ GTVT và Bộ GTVT sẽ chấp thuận. Bộ GTVT sẽ quyết định đơn vị thực hiện, nguồn tài chính, tiến độ, ... phối hợp với UBNDTP Đà Nẵng.

(c) Phản ánh vị trí và quy hoạch ga vào trong Quy hoạch phân khu: Vị trí ga tạm thời sẽ được phản ánh vào quy hoạch phân khu với quan điểm lâu dài, vì ga tạm thời sẽ được sử dụng cho ga LRT7 trong tương lai và sự phát triển quanh khu vực ga được kỳ vọng.

(d) Phối hợp với quy hoạch xây dựng ĐSTĐC: Trong việc thực hiện Dự án Di dời và Nâng cấp ĐSVN và Nghiên cứu về Thành phố Thông minh với TOD cho ga Đà Nẵng mới, việc xây dựng ga Đà Nẵng mới là tiền đề trong quy hoạch xây dựng ĐSTĐC. Do khu vực ga mới sẽ là một trung tâm ngoại ô mới của thành phố và để giảm thiểu tác động tiêu cực của hoạt động đường sắt trong khu vực đô thị, thành phố Đà Nẵng sẵn sàng phát triển một ga ĐSVN mới ngay cả trong trường hợp dự án ĐSTĐC có thể bị trì hoãn.

Các hành động cần thực hiện bởi Thành phố được tóm tắt như sau:

- Hoàn thiện đề xuất dự án di dời tạm thời bao gồm vị trí nhà ga
- Phê duyệt của Bộ GTVT về dự án di dời tạm thời
- Xác nhận nguồn vốn (ngân sách trung ương, ngân sách thành phố, ODA, PPP) và cơ quan chủ quản (Bộ GTVT hoặc UBNDTp)
- Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.22: Thủ tục Dự án Di dời ga ĐSVN

2) Dự án phát triển MRT1 và MRT2

Như đã đề cập, việc áp dụng vốn ODA được đề xuất cho dự án MRT1 và MRT2 vì đây là cơ sở hạ tầng giao thông công cộng quan trọng với vai trò là trục đô thị Đông Tây của

Thành phố và bao gồm một phần đi ngầm. Xem xét việc di dời ga Đà Nẵng hiện tại đến ga Kim Liên, sẽ có hiệu quả nếu ưu tiên tuyến MRT1, đồng thời tính đến kết nối với MRT2.

Ngoài phạm vi công việc chung của các dự án đường sắt đô thị, đề xuất bao gồm nghiên cứu TOD là một phần của giai đoạn NCKT để bao gồm các phương tiện trung chuyển đa phương thức (ví dụ: quảng trường ga, phương tiện dành cho người đi bộ, v.v.) góp phần thúc đẩy việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng và cải thiện sự an toàn.

Trong QHC, dự án MRT1/2 được đề xuất như một dự án ngắn hạn. Xem xét quá trình lập NCKT và thiết kế các công trình, đề xuất tiến hành nghiên cứu, NCKT và thiết kế các công trình trong ngắn hạn (-2030), và xây dựng MRT và các công trình liên quan trong trung hạn (2030-2045).

- Ngắn hạn: Dự báo nhu cầu, nghiên cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga, nghiên cứu TOD (phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, *ekinaka* [doanh nghiệp kinh doanh tại nhà ga], v.v.), thiết kế cơ sở, ước tính chi phí dự án, v.v.
- Trung hạn: Các công trình, nhà ga MRT, sự phát triển của các cơ sở đầu mối giao thông và các cơ sở Ekinaka (kinh doanh tại nhà ga)

Các hành động cần thực hiện bởi Thành phố được tóm tắt như sau:

- Xác nhận nguồn vốn (ngân sách thành phố, ODA, tư nhân)
- Hoàn thiện hướng tuyến đường sắt và vị trí ga
- Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)

3) Dự án phát triển LRT7

Vì LRT 7 sẽ được phát triển sử dụng đường ray ĐSVN sau khi ĐSVN hiện hữu được di dời, nên việc thu hồi đất quy mô lớn là không cần thiết, do đó, đề xuất sử dụng vốn ODA.

Trong QHC, dự án LRT7 được đề xuất như một dự án ngắn hạn. Xét đến sự cần thiết phải hoàn thành việc di dời ĐSVN (để đảm bảo đất xây dựng LRT7), đề xuất tiến hành nghiên cứu, lập NCKT và thiết kế công trình trong ngắn hạn (-2030), xây dựng LRT và các công trình liên quan trong trung và dài hạn (2030~).

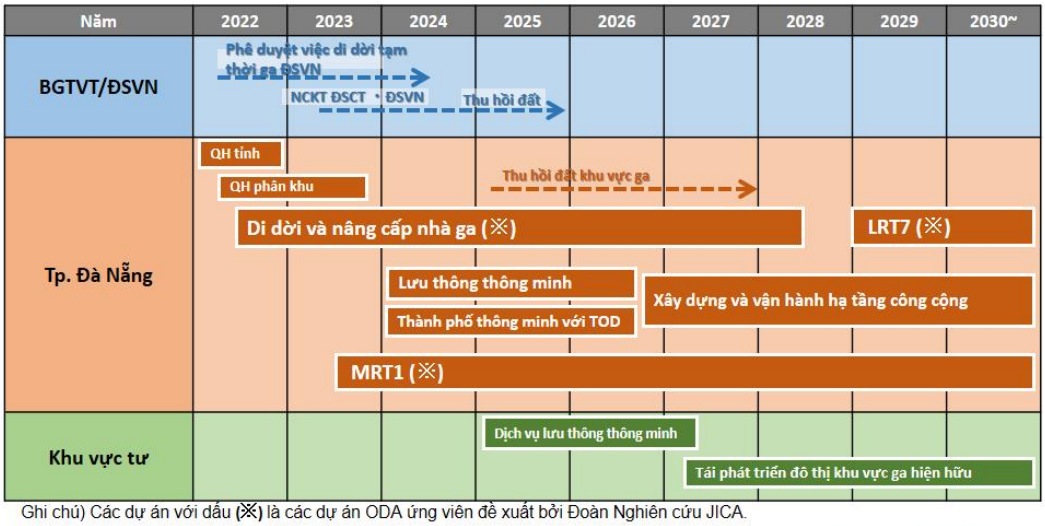
- Ngắn hạn: Dự báo nhu cầu, nghiên cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga, nghiên cứu TOD, thiết kế cơ sở, ước tính chi phí dự án, v.v.
- Trung & dài hạn: Phát triển các cơ sở, nhà ga LRT, các phương tiện đa phương thức

Bảng 5.14: Danh mục Dự án ODA tiềm năng đề xuất cho Phát triển khu vực ga

Dự án ODA tiềm năng	Đối tác	Giai đoạn	Nội dung	Các hành động cần thực hiện của Thành phố
1) Dự án di dời và nâng cấp ga đường sắt	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, n/cứu vị trí tuyến đường và nhà ga, nghiên cứu TOD khu vực các ga ĐSVN, thiết kế cơ sở, dự toán chi phí dự án, v.v.	• Hoàn thiện đề xuất dự án di dời tạm thời bao gồm vị trí nhà ga • Phê duyệt của Bộ GTVT về dự án di dời tạm thời • Xác nhận nguồn vốn (ngân sách trung ương, ngân sách thành phố, ODA, PPP) và cơ quan chủ quản (Bộ GTVT hoặc UBNDTp) • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung hạn	• Xây dựng các công trình đường sắt ĐSVN, ga Kim Liên (phục vụ hành khách và hàng hóa), các phương tiện trung chuyển đa phương thức, v.v.	

2) Dự án phát triển MRT 1 và 2	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, nghiên cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga; Nghiên cứu TOD (phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, ekinaka [doanh nghiệp trong nhà ga], v.v.); thiết kế cơ sở, dự toán chi phí dự án, v.v	• Xác nhận nguồn vốn (ngân sách thành phố, ODA, tư nhân) • Hoàn thiện hướng tuyến đường sắt và vị trí ga • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung hạn	• Xây dựng công trình, nhà ga MRT, công trình nút giao thông và công trình ekinaka	
3) Dự án phát triển LRT 7	SGTVT	Ngắn hạn	• Dự báo nhu cầu, n/cứu mạng lưới, tuyến đường và vị trí nhà ga, n/cứu TOD, thiết kế cơ sở, ước tính chi phí dự án	• Xác nhận nguồn vốn (ngân sách thành phố, ODA, tư nhân) • Hoàn thiện hướng tuyến đường sắt và vị trí ga • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung& dài hạn	• Xây dựng công trình, nhà ga LRT, công trình nút giao thông và công trình ekinaka	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Ghi chú) Các dự án với dấu (※) là các dự án ODA ứng viên đề xuất bởi Đoàn Nghiên cứu JICA.

<Hình ảnh>

Xây dựng MRT
(vd. Jakarta, Indonesia)

TOD/ quảng trường ga
(vd. Nhà ga Kawasaki, Nhật Bản)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.23: Lộ trình phát triển khu vực ga với các dự án ODA tiềm năng

5.4.3 Khả năng áp dụng các công nghệ của Nhật Bản và ý tưởng và các công nghệ sẵn sàng ứng phó của Nhật Bản đối với thảm họa và đại dịch

Là các lĩnh vực mà Nhật Bản có kinh nghiệm, phát triển đô thị (TOD, thành phố thông minh), giao thông đô thị (đường sắt đô thị, quản lý giao thông thông minh) và công nghệ môi trường có thể được áp dụng.

1) Phát triển theo định hướng GTCC – Transit Orientation Development (TOD)

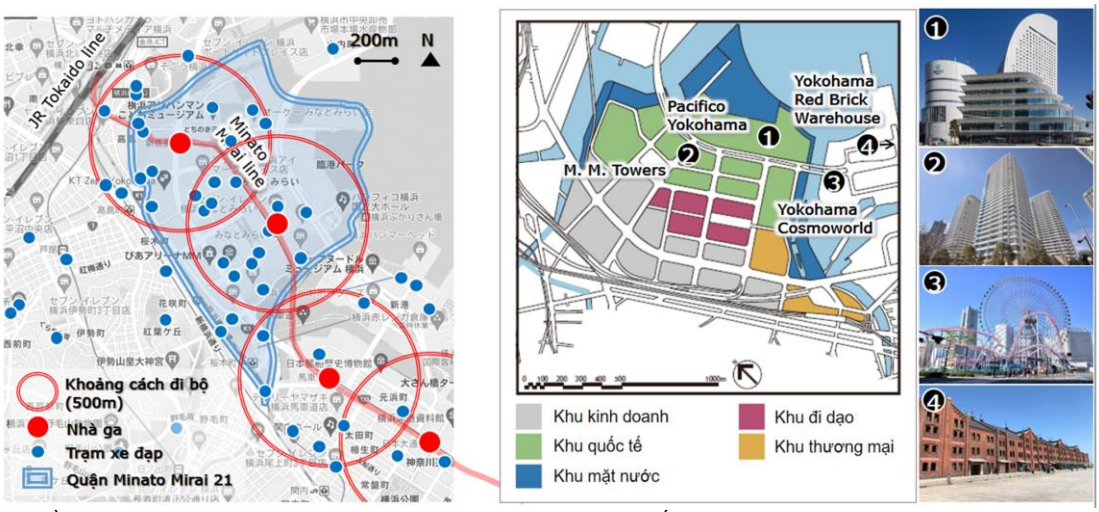
TOD đề cập đến sự phát triển và phát triển đô thị dọc theo các tuyến đường sắt dựa trên việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng. Ở Nhật Bản, phát triển đô thị dựa trên TOD đã được tiến hành dựa trên việc xây dựng đường sắt kể từ khi tuyến đường sắt được khai trương vào năm 1872. Kết quả là, tổng tỷ phần đảm nhận của giao thông công cộng, đi bộ và đi xe đạp ở các phường của Tokyo đã đạt gần 90%.

Trong những năm gần đây, các đầu mối ga đang được xây dựng với hiệu quả cao và an toàn, đồng thời giảm thiểu tác động đến môi trường bằng cách tăng mật độ phát triển xung quanh ga, đồng thời tận dụng hiệu quả không gian ngầm và tăng cường mạng lưới giao thông phi cơ giới và người đi bộ.

Dưới đây là một ví dụ về những nỗ lực của người Nhật liên quan đến khái niệm trên, Quận Yokohama Minato Mirai 21 ("MM21").

Tuyến Minato Mirai, chạy qua MM21, được thành lập cùng với sự phát triển của MM21, và cách bố trí các tuyến đường sắt và nhà ga được phát triển nhằm mục đích tạo ra một đô thị có trung tâm là các nhà ga.

Việc sử dụng đất nhằm mục đích tạo ra nơi làm việc và sinh sống, tập trung các văn phòng, khu mua sắm, cơ sở văn hóa, v.v. Là nơi tiếp nhận lớn nhất các chức năng của thủ đô tập trung ở Tokyo, khu vực này được định hướng là trung tâm kinh doanh, thương mại, trao đổi quốc tế và các chức năng khác.



Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Yokohama và MLIT của Nhật Bản

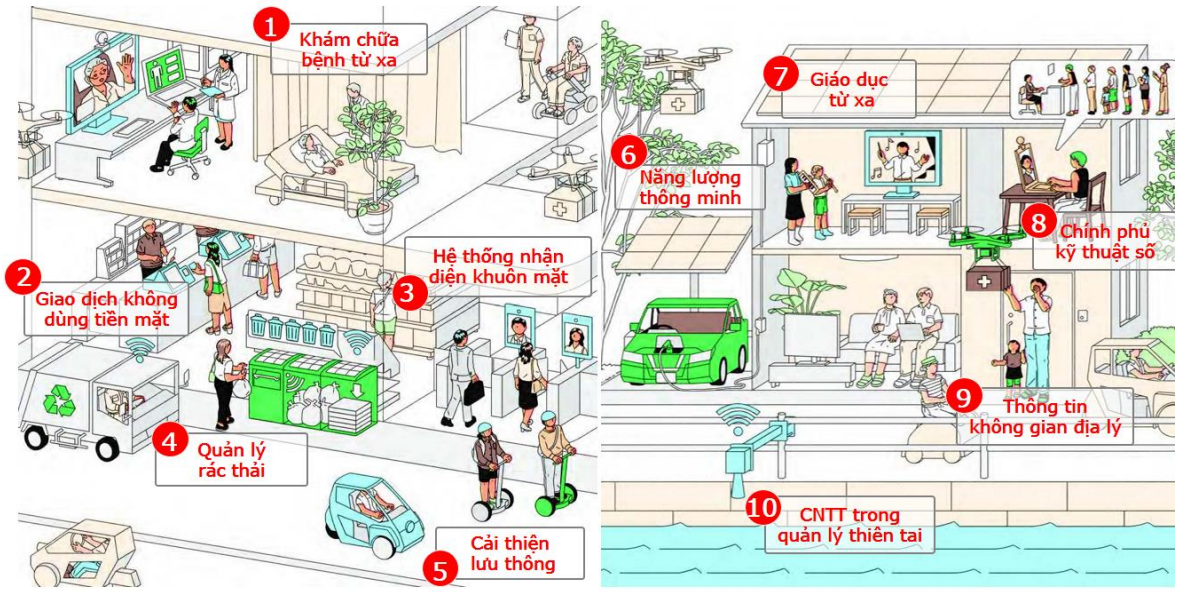
Hình 5.24: Khu vực Khoảng cách đi bộ và Sử dụng đất ở MM21

Trong những năm gần đây, dịch vụ chia sẻ xe đạp "baybike" đã được đẩy mạnh nhằm cải thiện hơn nữa khả năng tiếp cận xung quanh các nhà ga, thu hút khách du lịch, giảm tác động môi trường của việc sử dụng ô tô và cải thiện sức khỏe của người dân.

Hình 5.25: Xe đạp và trạm đỗ "baybike"

2) Thành phố thông minh

Các cách tiếp cận để tạo nên thành phố thông minh rất đa dạng và trải dài trên mọi lĩnh vực của cuộc sống. Hình dưới đây phác thảo một số công nghệ và ý tưởng đang được xem xét để sử dụng trong việc chuẩn bị sẵn sàng cho thiên tai và đại dịch.



Nguồn: Do Đoàn nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của JICA

Hình 5.26: Các công nghệ và ý tưởng khác nhau để hiện thực hóa thành phố thông minh

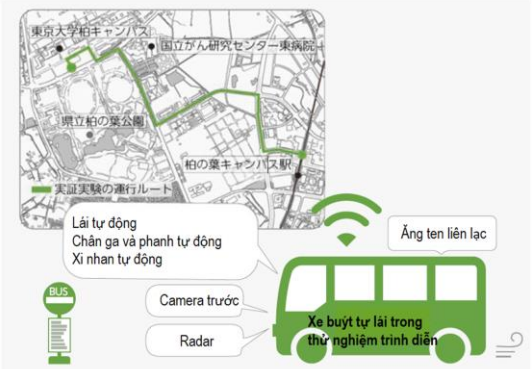
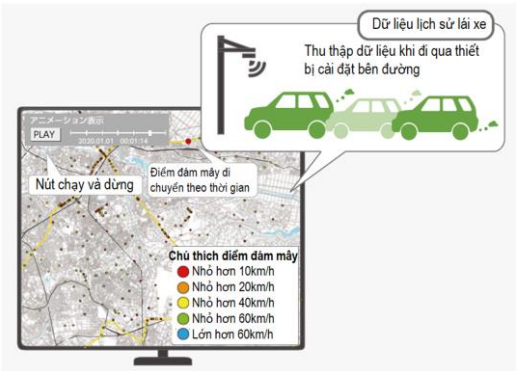
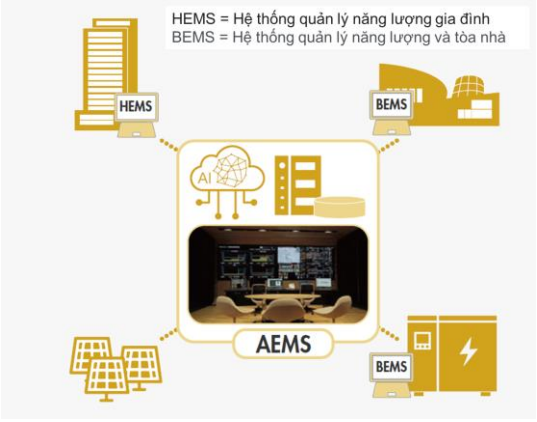
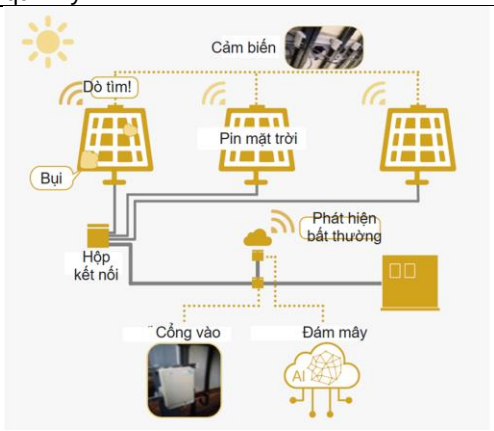
Bảng 5.15: Tổng quan về Công nghệ và Ý tưởng

TT	Tổng quan
1	**Khám chữa bệnh từ xa:** Các cơ hội y tế từ xa đang mở rộng cho những người không được tiếp cận với dịch vụ chăm sóc sức khỏe chất lượng do điều kiện địa lý. Các dịch vụ nâng cao trong chăm sóc y tế và điều dưỡng cũng đang được hưởng lợi từ công nghệ thông minh.
2	**Giao dịch không dùng tiền mặt**: Không cần chuẩn bị tiền lẻ và ít máy ATM hơn để rút tiền mặt. Ngoài ra còn có các ưu điểm như quản lý tiền mặt chính xác và tích lũy dữ liệu bán hàng.
3	**Hệ thống nhận dạng khuôn mặt**: Hệ thống nhận dạng khuôn mặt, có thể ngăn chặn tội phạm và cải thiện an ninh, không chỉ được sử dụng để kiểm soát việc ra vào các cơ sở mà còn đang được đưa vào sử dụng trên đường phố ở một số quốc gia.
4	**Quản lý rác thải**: "Thùng rác thông minh", trong đó thùng rác có chức năng nén và được kết nối với trung tâm thu gom thông qua internet, là một ví dụ về thu gom rác thải hiệu quả.
5	**Cải thiện lưu thông**: Để giải quyết nhu cầu giảm tắc nghẽn giao thông và cung cấp phương tiện cho người hạn chế vận động, sự lưu thông đang được cải thiện thông qua sự phát triển của giao thông công cộng, sử dụng phương tiện di chuyển cá nhân và dự báo tắc nghẽn giao thông dựa trên AI.
6	**Năng lượng thông minh**: Gần đây, một số quốc gia đang phát triển cũng đang thúc đẩy năng lượng thông minh thông qua việc sử dụng năng lượng tái tạo, sử dụng năng lượng hiệu quả với ICT và sự ra đời của xe điện (EV).
7	**Giáo dục từ xa**: Tốc độ và chất lượng của việc thực hiện giáo dục từ xa trong đại dịch là một vấn đề. Các thiết bị và môi trường giao tiếp để tiếp cận giáo dục bất kể cuộc sống của một người đang được thúc đẩy và cải thiện.
8	**Chính phủ kỹ thuật số**: Các thủ tục có thể được thực hiện mà không cần lo lắng về thời gian và dòng thời gian nộp đơn. Quản trị viên có thể cung cấp các dịch vụ quản trị mà không cần tăng số lượng đầu mối liên hệ và với nguồn nhân lực hạn chế.
9	**Thông tin không gian địa lý**: Thông tin không gian địa lý, kết hợp thông tin địa lý với nhiều dữ liệu thực tế khác nhau như vị trí và thời gian, rất hữu ích trong các lĩnh vực khác nhau như phòng chống tội phạm, phòng chống thiên tai, hậu cần và vận tải, đồng thời cũng đang được xem xét để sử dụng trong giao hàng bằng máy bay không người lái.
10	**CNTT để quản lý thiên tai**: CNTT để quản lý thiên tai, bao gồm mô phỏng thiệt hại, giám sát thảm họa và phổ biến thông tin trong các thảm họa, cũng rất quan trọng để cải thiện tốc độ và đảm bảo điều kiện ứng phó với thiên tai.

Nguồn: Do Đoàn nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của JICA

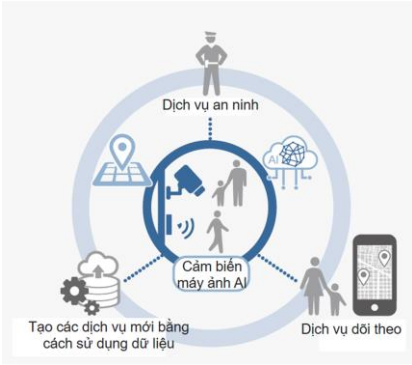
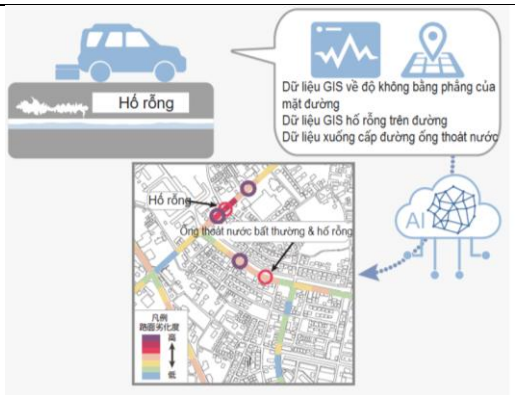
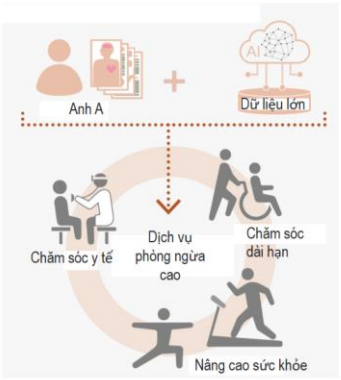
Tại Nhật Bản, 15 dự án đã được MILT chọn là "dự án mô hình tiên tiến" để thúc đẩy thành phố thông minh và mỗi dự án đang được thực hiện với sự tham gia của khu vực tư nhân, đồng thời cung cấp hỗ trợ tài chính và bí quyết.

Dưới đây là các giải pháp hỗ trợ bốn chủ đề đang được giới thiệu trong Dự án Thành phố Thông minh Kashiwa-no-ha, trong số 15 dự án được chọn.

<table>
<tr><th>Chủ đề</th><th colspan="2">Ví dụ về các nỗ lực cụ thể</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Lưu thông: Đến nơi bạn muốn</td><td>Áp dụng xe buýt tự động trong hệ thống xe buýt lưu thông trong cộng đồng: Để giải quyết tình trạng thiếu tài xế, vốn đã trở thành một vấn đề xã hội trong việc tăng cường các tuyến xe buýt và hiện thực hóa xe buýt tự động lưu thông trong cộng đồng, một hoạt động trình diễn liên tục dài hạn xe buýt tự động trên tuyến đường nối ga xe lửa và trường đại học đang được tiến hành.</td><td>Giám sát giao thông xung quanh các trạm để cung cấp dịch vụ vận tải theo dữ liệu: Giám sát lịch sử di chuyển của phương tiện để phát triển các dịch vụ vận tải khác nhau có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng khi thành phố phát triển, chẳng hạn như các tuyến xe buýt mới và dịch vụ chia sẻ.</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Năng lượng: Tiết kiệm khí thải CO2 và năng lượng mà không làm giảm sự hài lòng trong cuộc sống</td><td>Cải thiện chức năng AEMS: Ngoài việc nâng cấp AEMS được cài đặt ban đầu ở Kashiwanoha, cộng đồng giảm hơn nữa lượng khí thải CO2 và tiêu thụ năng lượng bằng cách cải thiện độ chính xác của dự báo nhu cầu bằng cách sử dụng AI.</td><td>Cải thiện hiệu suất phát điện của thiết bị phát điện quang điện: Các cảm biến gắn với thiết bị phát điện mặt trời đã được lắp đặt tại Kashiwanoha để nâng cao hiệu suất phát điện và giảm chi phí bảo trì và quản lý.</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
</table>

Lưu ý: Hệ thống quản lý năng lượng khu vực (AEMS)
Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Kashiwa

Hình 5.27: Công nghệ và Dịch vụ của Nhật Bản trong Dự án Thành phố Thông minh Kashiwa-no-ha (1)

<table>
<tr><th>Chủ đề</th><th colspan="3">Ví dụ về các nỗ lực cụ thể</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Không gian công cộng: Tạo nên không gian đô thị có thể lưu thông thoải mái</td><td>Dịch vụ dõi theo và an toàn sử dụng camera và cảm biến AI: Sự kết hợp của camera, cảm biến, v.v. được lắp đặt trong các cơ sở, công viên, v.v., chủ yếu xung quanh các nhà ga, để theo dõi dòng người và môi trường ngoài trời, đồng thời triển khai trong các dịch vụ khác nhau như dõi theo con người và phòng chống tội phạm.</td><td colspan="2">Ngăn ngừa tai nạn trên đường với phân tích cảm biến và trí tuệ nhân tạo: Sử dụng dữ liệu về mặt đường không bằng phẳng, hốc dưới mặt đường và hệ thống nước thải cũ, cũng như phân tích AI, cộng đồng ngăn ngừa tai nạn nghiêm trọng do lún đường và giảm chi phí bảo trì nhờ bỏ qua các khảo sát liên quan đến công việc xây dựng đường bộ.</td></tr>
<tr><td> 
</td><td colspan="2"> 
</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Sức khỏe: Duy trì sức khỏe tốt trong cuộc sống hàng ngày</td><td>Dịch vụ sức khỏe cá nhân dựa trên dữ liệu: Bằng cách trực quan hóa dữ liệu sức khỏe cá nhân, cộng đồng có thể loại bỏ tình trạng mọi người không biết về dữ liệu sức khỏe của chính họ. Ngoài ra, sẽ cung cấp nhiều dịch vụ y tế phù hợp với nhu cầu của từng cá nhân.</td><td>Ngăn ngừa sự suy giảm sức khỏe hiệu quả nhờ ứng dụng AI: Bằng cách sử dụng AI để phân tích dữ liệu hoạt động và sức khỏe cá nhân, cộng đồng xác minh khả năng "dự đoán tương lai thuyết phục" và "cung cấp các dịch vụ phòng ngừa hiệu quả cao" cho người dân.</td><td>Cải thiện dịch vụ bệnh nhân thông qua việc sử dụng IoT: Cho phép đăng ký bệnh viện ở các khu vực xung quanh ga tàu dẫn đến việc cung cấp các dịch vụ tránh được tắc nghẽn, chẳng hạn như dành thời gian bên ngoài bệnh viện để chờ cuộc hẹn của bác sĩ.</td></tr>
<tr><td>
</td><td> 
</td><td>
</td></tr>
</table>

Nguồn: Do Đoàn Nghiên cứu JICA biên soạn dựa trên tài liệu của Thành phố Kashiwa

Hình 5.28: Công nghệ và Dịch vụ của Nhật Bản trong Dự án Thành phố Thông minh Kashiwa-no-ha (2)

3) Thiết kế phổ quát

Để cải thiện sự thuận tiện và an toàn giao thông, điều quan trọng là phải thúc đẩy việc phát triển các công trình, phương tiện và các cơ sở hạ tầng giao thông dễ sử dụng cho tất cả mọi người, bao gồm cả người già, người tàn tật, bà mẹ mang thai và cho con bú, v.v. dựa trên các khái niệm về không rào cản cho các công trình hiện hữu và thiết kế phổ quát cho các công trình mới.

Ở Nhật Bản, tuân theo "Luật Giao thông không có rào cản", các nhà điều hành vận tải bắt buộc phải tuân thủ các tiêu chuẩn không có rào cản (tiêu chuẩn giúp lên và xuống xe buýt

dễ dàng hơn) khi họ xây dựng các nhà ga mới hoặc các phương tiện giao thông công cộng mới. Ngoài ra, tại các khu vực ga có thể đi bộ được, chính quyền địa phương đã phát triển "Kế hoạch không có rào cản" thông qua các cuộc đi bộ trong thành phố và hội thảo với đại diện người dân và các nhóm người khuyết tật. Dựa trên kế hoạch, các phương tiện giao thông không có rào cản, đường tiếp cận, quảng trường ga, tín hiệu giao thông, v.v. được phát triển mạnh.

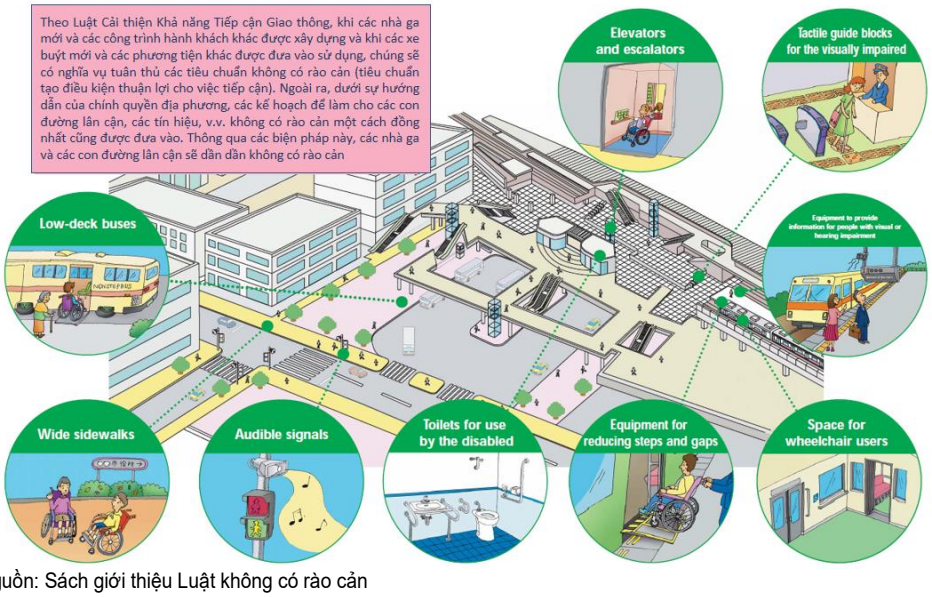
Hình 5.28 thể hiện các ví dụ về các giải pháp không rào cản trong khu vực ga tàu tại Nhật Bản.

Trong các nhà ga (bắt buộc với đơn vị điều hành vận tải): thang máy và thang cuốn, dẫn đường dạng khối cho người khiếm thị, thiết bị hướng dẫn bằng giọng nói, phòng vệ sinh đa năng, chỗ dành cho xe lăn và sàn dốc lên xuống tàu hỏa, v.v.

Khu vực nhà ga (do chính quyền địa phương thúc đẩy): tín hiệu hướng dẫn bằng giọng nói, xe buýt sàn thấp, vỉa hè rộng, lắp đặt bảng thông tin, v.v.

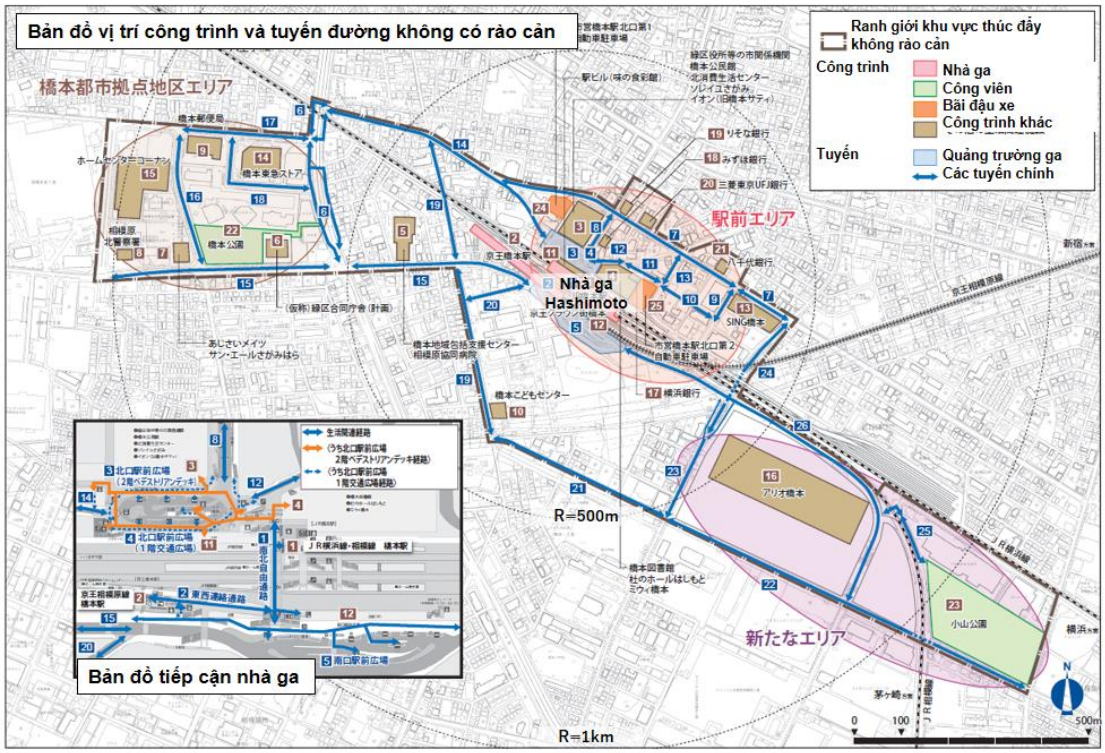
Hình 5.29 cho thấy một ví dụ về "Bản đồ công trình không có rào cản" cho các khu vực ga do chính quyền địa phương ở Nhật Bản chuẩn bị. Bản đồ hiển thị các cơ sở (cơ sở hành chính, cơ sở y tế / thương mại, công viên, v.v.) được sử dụng bởi nhiều người dùng khác nhau, cũng như các con đường và vỉa hè không có rào cản và tuân thủ thiết kế phổ quát như các tuyến đường từ nhà ga đến các cơ sở trên.

Tại thành phố Đà Nẵng, điều quan trọng là phải thúc đẩy việc hình thành một thành phố đi bộ và sử dụng phương tiện giao thông công cộng thông qua các sáng kiến không có rào cản.



Nguồn: Sách giới thiệu Luật không có rào cản

Hình 5.29: Các biện pháp không có rào cản trong khu vực nhà ga



Nguồn: Bản đồ không có rào cản khu vực ga Hashimoto, Nhật Bản

Hình 5.30: Bản đồ công trình không có rào cản của khu vực ga

4) Phát triển đường sắt đô thị như MRT 1/2, LRT 7 (ngầm/trên cao)

Nhật Bản được biết đến như là một quốc gia có công nghệ tiên tiến trong quy hoạch và thiết kế đường sắt đô thị cũng như xây dựng và vận hành. Có rất nhiều ví dụ về những kinh nghiệm này ở các nước Châu Á và nhiều thành phố khác. Đặc biệt, thiết kế tàu điện ngầm, công nghệ xây dựng và các biện pháp đối phó với thảm họa là những lĩnh vực có thể sử dụng kinh nghiệm phong phú của Nhật Bản. (ví dụ: Tàu điện ngầm Mega Manila, v.v.).

Tại các thành phố lớn ở Đông Nam Á, tuyến số 1 TP.HCM (đang triển khai), tuyến tàu điện ngầm Jakarta số 1 ở Indonesia (đã khai trương) và tàu điện ngầm Mega Manila ở Philippines (đang triển khai) đang được xây dựng với sự hỗ trợ kỹ thuật và tài chính của Nhật Bản. Tại các thành phố này, Nhật Bản đã và đang cung cấp hỗ trợ kỹ thuật toàn diện và dài hạn không chỉ cho việc xây dựng đường sắt đô thị mà còn cho TOD (khái niệm phát triển khu vực ga, phát triển phương tiện trung chuyển liên phương thức, v.v.) và vận hành và quản lý đường sắt đô thị. Thành phố Đà Nẵng cũng có thể hưởng lợi từ kinh nghiệm của các thành phố châu Á này.

5) Quản lý giao thông thông minh

Các hợp phần của Hệ thống Quản lý giao thông thông minh được trình bày như sau:

Kiểm soát tín hiệu giao thông: Một hệ thống kiểm soát giao thông khu vực (ATC) dự kiến sẽ được giới thiệu bởi một công ty hệ thống tín hiệu của Nhật Bản. Tại Đà Nẵng, một hệ thống của Tây Ban Nha đã được đưa vào sử dụng, nhưng các thiết bị dò tìm phương tiện và các thiết bị khác vẫn chưa được lắp đặt, vì vậy, hệ thống điều khiển này được kỳ vọng sẽ được đổi mới và sử dụng dữ liệu thăm dò ô tô để điều khiển tín hiệu giao thông.

Quản lý hoạt động xe buýt: Kinh nghiệm và bí quyết của các nhà điều hành xe buýt Nhật Bản có thể được sử dụng trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động xe buýt và an toàn cũng như các biện pháp đối phó với đại dịch trong giao thông công cộng.

Quản lý bãi đậu xe: Công nghệ và kinh nghiệm của các công ty Nhật Bản có thể được sử dụng để quản lý tình hình đậu xe và thu phí.

Chia sẻ xe đạp: Có rất nhiều nhà điều hành dịch vụ chia sẻ xe đạp ở Nhật Bản mà Đà Nẵng có thể sử dụng công nghệ và bí quyết của họ. Ngoài ra, việc sử dụng xe đạp có thể là một trong những biện pháp đối phó với đại dịch hiệu quả.

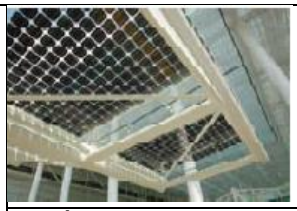
MaaS/Hệ thống thông tin giao thông: Nhiều sáng kiến đang được thực hiện ở Nhật Bản, công nghệ và bí quyết có thể được áp dụng. Hệ thống cũng có thể được sử dụng để cung cấp thông tin về tình trạng tắc nghẽn giao thông đường bộ và công cộng và hướng dẫn tuyến đường cho người tham ia giao thông, đồng thời có thể là một trong những biện pháp đối phó đại dịch hiệu quả.

6) Công nghệ Môi trường

Mong muốn kết hợp các công nghệ môi trường để tái phát triển các ga hiện có và xây dựng ga mới. Có khá nhiều ví dụ về công nghệ môi trường đã được ứng dụng trong các tòa nhà ga và các cơ sở xung quanh ga ở Nhật Bản, chẳng hạn như sản xuất điện năng lượng mặt trời, hệ thống chiếu sáng điốt phát quang (LED), vỉa hè cản nhiệt và lớp phủ quang xúc tác, v.v. Quảng trường ga Kawasaki ở thành phố Kawasaki, một thành phố có dân số 1,7 triệu người nằm trong khu vực thủ đô Tokyo, là một trong những ví dụ mà công nghệ môi trường từ các công ty địa phương đã được kết hợp toàn diện (xem hình). Nguồn điện do các tấm pin mặt trời tạo ra được sử dụng trực tiếp tại quảng trường phía trước nhà ga, và hệ thống chiếu sáng bằng đèn LED có tác dụng tiết kiệm năng lượng do tiêu thụ điện năng thấp. Lớp phủ quang xúc tác sử dụng ánh sáng để tạo ra năng lượng oxy hóa mạnh giúp loại bỏ bụi bẩn, sau đó duy trì độ sạch của mặt đường, trong khi mặt đường thấm nước có khoảng trống không khí lớn giúp giảm sự gia tăng nhiệt độ của mặt đường. Các công nghệ môi trường này được giới thiệu bởi Thành phố Kawasaki với tư cách là nhà điều hành.

Trong khi các công nghệ môi trường khác đã được kết hợp, các tác động có thể đo lường được là việc giảm lượng khí nhà kính do năng lượng tái tạo và các hiệu ứng tiết kiệm năng lượng. Hệ thống quang điện được lắp đặt trên mái của nhà chờ taxi tạo ra khoảng 70 kWh/ngày, trong khi đèn LED chiếu sáng đã được chứng minh là giảm tiêu thụ điện năng khoảng 30% so với kế hoạch ban đầu. Nếu những công nghệ này cũng được áp dụng trong các công trình nhà ga sắp được thành phố Đà Nẵng xây dựng trong tương lai, chúng có thể góp phần vào quá trình khử cacbon.

Quảng trường phía Đông ga Kawasaki



Thiết bị tạo năng lượng mặt trời

Chiếu sáng điốt phát quang (LED)

Lớp phủ quang xúc tác

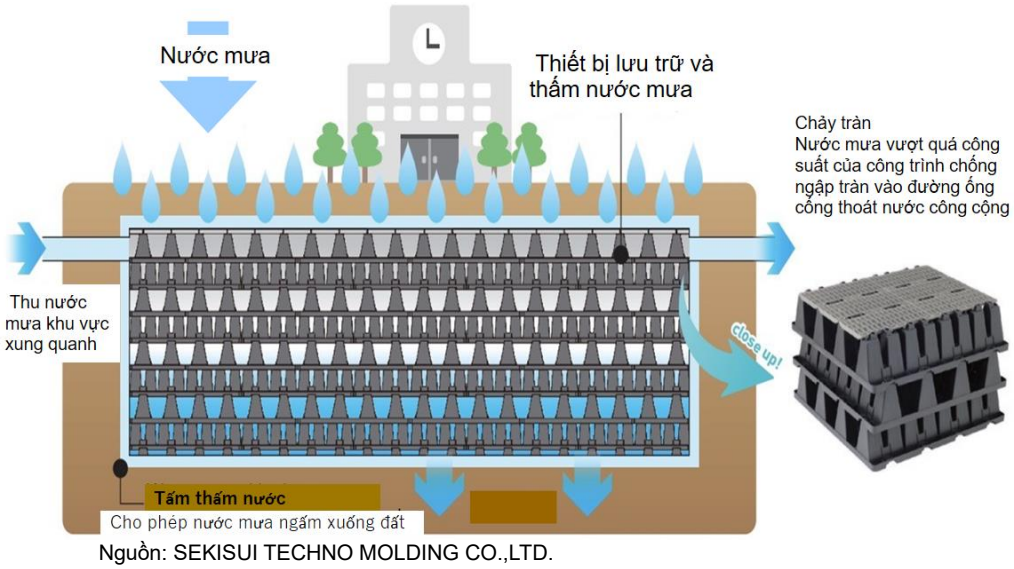
Mặt đường thấm nước

Nguồn：Trang web Thành phố Kawasaki https://www.city.kawasaki.jp/500/cmsfiles/contents/0000075/75796/12_-2.pdf

Hình 5.31: Trung tâm mua sắm ga phía đông ga Kawasaki với công nghệ môi trường

Ngoài ra, các nhà ga, khu dân cư cao tầng, cơ sở thương mại lớn, sân vận động thể thao, cơ sở giáo dục, v.v., là điểm xuất phát và điểm đến của chuyến đi, nên có chức năng là nơi trú ẩn tạm thời cho người dân trong trường hợp có thiên tai, và do đó, cần tăng cường chức năng phòng chống thiên tai của chính các công trình đó.

Trong những trường hợp như vậy, chức năng phòng chống thiên tai có thể được tăng cường thông qua việc sử dụng công nghệ môi trường. Ví dụ, bằng chôn các vật liệu lưu trữ nước mưa bằng nhựa dưới khu vực lát gạch hoặc không lát gạch có khả năng thấm được mô tả ở trên, có thể không chỉ làm rút nhanh lượng mưa trong khu vực công trình xuống đất mà còn có thể thu gom nước mưa từ khu vực xung quanh xuống nền đất khu vực công trình.



Nguồn: SEKISUI TECHNO MOLDING CO.,LTD.

Hình 5.32: Dòng nước mưa khi vật liệu chứa nước mưa bằng nhựa được chôn dưới sân trường

Ghi chú: Công trình thể thao (Trái), Công viên đô thị (Trung tâm), Bãi đậu xe của tòa thị chính (Phải)
Nguồn: Zichitai Works WEB

Hình 5.33: Ví dụ về chôn lấp vật liệu chứa nước mưa bằng nhựa trong nhiều trường hợp

7) Đánh giá các địa điểm phát triển phù hợp bằng Bản đồ nguy cơ lũ lụt

Tại Nhật Bản, do sửa đổi Luật Phòng chống lũ lụt vào năm 2015, các tỉnh được yêu cầu thiết lập dữ liệu giả định ngập lụt tương ứng với lượng mưa lớn nhất có thể và nước dâng do bão, và các thành phố cũng được yêu cầu lập bản đồ nguy cơ lũ lụt bằng cách sử dụng dữ liệu nhằm cung cấp thông tin các phương pháp sơ tán… cho người dân một cách thích hợp.

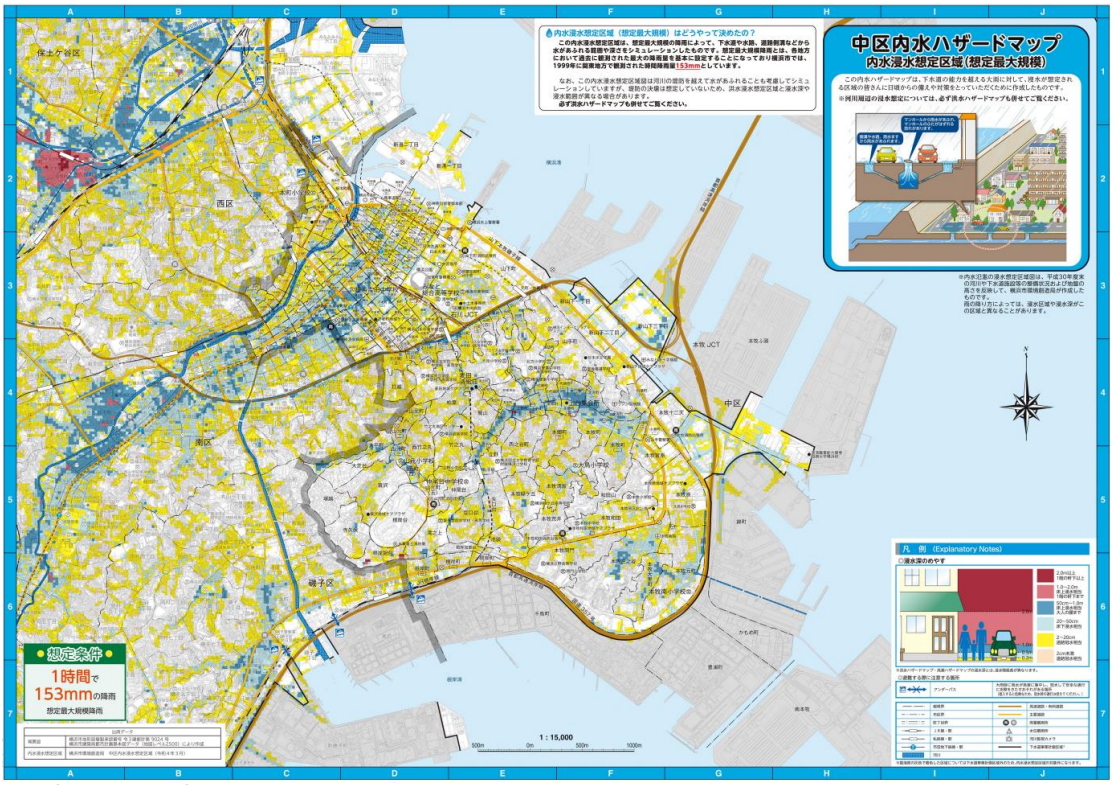
Hiện tại, Việt Nam và thành phố Đà Nẵng chưa có hệ thống quy định liên quan đến nghĩa vụ lập bản đồ nguy cơ ngập lụt, mặc dù đây là một trong những khu vực trên thế giới bị thiệt hại nhiều nhất do lũ lụt.

Mặt khác, tại thành phố Đà Nẵng, việc phát triển bản đồ số đã được đẩy mạnh trong những năm gần đây, nhưng mục đích phát triển chính là quản lý hạ tầng đô thị. Do đó, từ giai đoạn phát triển ban đầu, bằng cách kết hợp quan điểm sử dụng nó như một tài liệu tham khảo cho công dân sơ tán trong trường hợp thiên tai, có thể thúc đẩy việc tạo ra các bản đồ số có tính công khai cao, có lợi hơn cho người dân.

Ngoài ra, "Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng" đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2021 cũng xây dựng kế hoạch hành động nhằm tăng cường khả năng thích ứng của thành phố trước các thảm họa trong tương lai và bản đồ phân vùng ngập lụt cũng được đưa vào kế hoạch hành động này. Bản đồ này góp phần vào mục đích tạo ra phân vùng và nâng cao nhận thức của người dân về khả năng chống chịu của cơ sở hạ tầng nhà ở và kiểm soát lũ lụt.

Như đã đề cập ở trên, việc sử dụng bí quyết xây dựng bản đồ nguy cơ lũ lụt trên toàn quốc ở Nhật Bản được coi là hiệu quả để đạt được những mục tiêu này.

Hình dưới đây là bản đồ nguy cơ lũ lụt (vùng thủy nội địa) do Phường Naka ở Thành phố Yokohama, có sự hợp tác liên thành phố với Thành phố Đà Nẵng, lập và phát hành. Bản đồ nguy cơ lũ lụt do thành phố Yokohama xuất bản bao gồm bản đồ nguy cơ lũ lụt, thủy nội địa và triều cường, hiển thị từng khu vực trong phường theo mức độ cảnh báo, cũng như vị trí, số điện thoại và địa chỉ của các địa điểm sơ tán khẩn cấp, các tuyến đường chính, v.v.. Bản đồ hiển thị và cung cấp thông tin cần thiết cho người dân khi sơ tán.

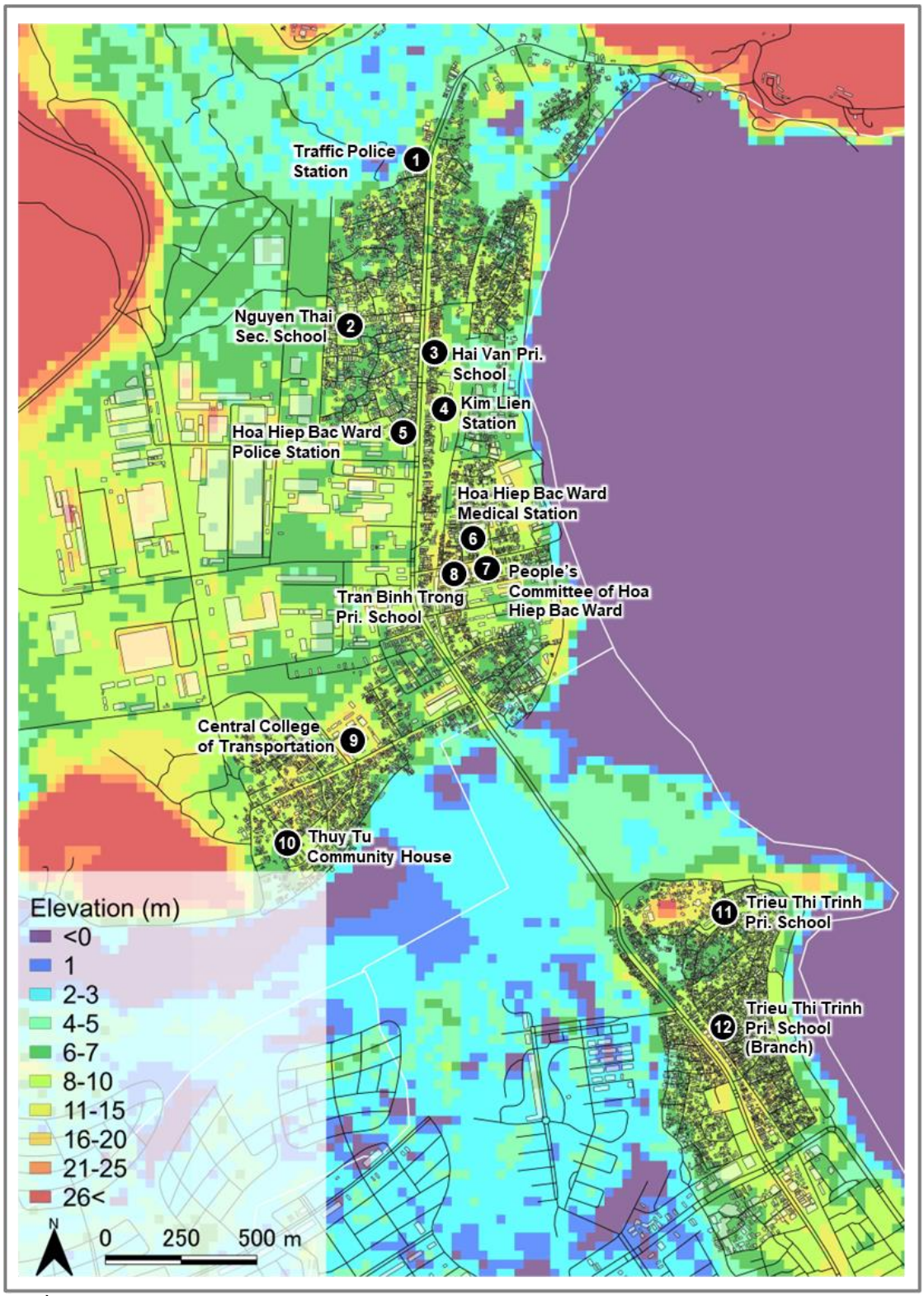


Nguồn: Thành phố Yokohama

Hình 5.34: Bản đồ nguy cơ lũ lụt (Vùng thủy nội địa)

Đồng thời, trong nghiên cứu khảo sát này, bản đồ nguy cơ ngập lụt sơ bộ đã được lập sử dụng dữ liệu bản đồ độ cao hiện có nhằm mục đích nâng cao nhận thức về bản đồ nguy cơ ngập lụt tại Thành phố Đà Nẵng. Trong tương lai, dự kiến sẽ thúc đẩy việc lập bản đồ dự đoán khu vực ngập lụt bằng phân tích thủy lực chi tiết và bản đồ nguy cơ lũ lụt bằng cách sử dụng bản đồ dự đoán khu vực ngập lụt.

Dựa trên đánh giá bằng các bản đồ nguy cơ, các quy định phát triển ở các khu vực có nguy cơ lũ lụt cao, phát triển cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai ở các địa điểm phát triển phù hợp, và chỉ định các trung tâm sơ tán khẩn cấp sử dụng các cơ sở công cộng và tư nhân (ví dụ: dự trữ thực phẩm và nước ở trường học và cơ sở y tế, lắp đặt nhà vệ sinh di động, v.v.) được yêu cầu thực hiện.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.35: Bản đồ nguy cơ lũ lụt sơ bộ cho địa điểm Dự án phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu

5.4.4 Các tác động của sự phát triển

1) Sự thay đổi phương thức

Sự thay đổi phương thức có thể được mong đợi từ các khía cạnh sau thông qua phát triển đường sắt đô thị, phát triển đường tiếp cận và áp dụng quản lý giao thông thông minh.

- Phát triển đường sắt đô thị: Phát triển đường sắt đô thị như MRT 1/2 và LRT 7 dự kiến sẽ giảm ùn tắc trên các tuyến đường trong thành phố và thúc đẩy chuyển đổi phương thức sang phương tiện giao thông công cộng, vì nó bao gồm cả hành khách chuyển từ sử dụng ô tô và xe máy.
- Cải thiện đường vào ga đường sắt: Sự thuận tiện của việc tiếp cận và di chuyển ảnh hưởng lớn đến việc lựa chọn sử dụng đường sắt và xe buýt. Cải thiện các tuyến đường tiếp cận, bao gồm cả vỉa hè và đường dành cho xe đạp, sẽ làm tăng số lượng người sử dụng đường sắt và góp phần giảm tương đối ùn tắc trên các tuyến đường trong thành phố và chuyển đổi phương thức.
- Quản lý giao thông thông minh: Hệ thống tín hiệu giao thông được cải thiện và việc sử dụng MaaS và hệ thống thông tin giao thông sẽ tăng hiệu quả sử dụng đường bộ và trực tiếp góp phần giảm ùn tắc đường. Ngoài ra, việc áp dụng hệ thống quản lý vận hành xe buýt, chia sẻ xe đạp và MaaS/hệ thống thông tin giao thông được kỳ vọng sẽ tăng cường sự thuận tiện của giao thông công cộng và sự thay đổi phương thức.

2) Thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội

Bằng cách thúc đẩy các dự án phát triển đô thị bao gồm TOD thông minh, có thể mong đợi sự thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội sau.

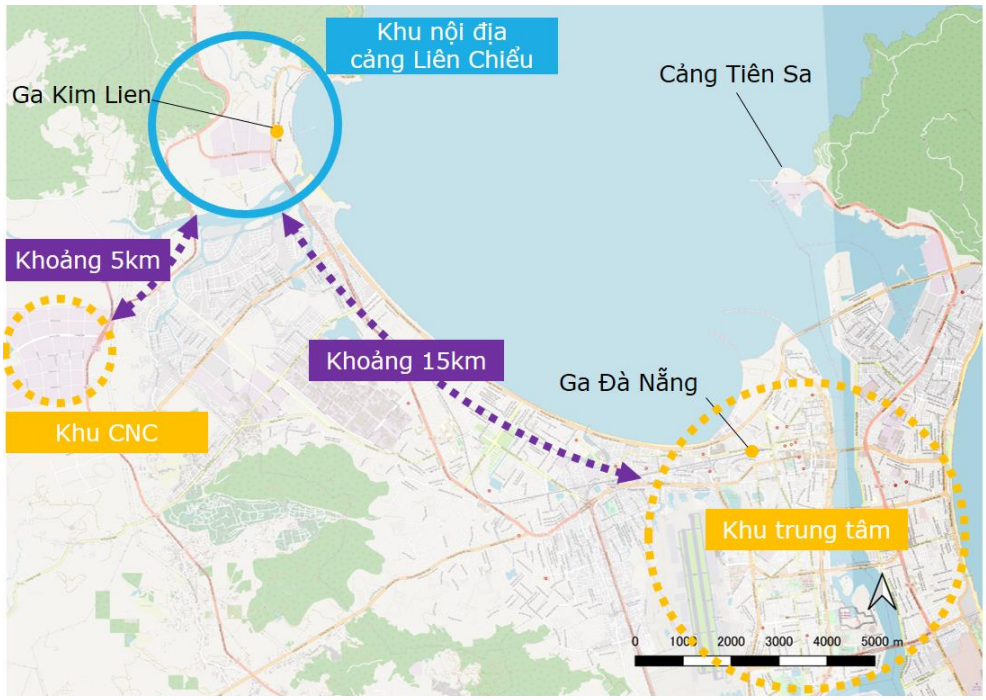
- Tăng sự hấp dẫn của nơi sinh sống và làm việc: Sự thuận tiện của đường sắt và sự hấp dẫn của môi trường đô thị gia tăng sẽ kích thích sự phát triển kinh tế xã hội bằng cách tăng dân số xung quanh các nhà ga và mang lại cơ hội việc làm mới.
- Giá đất tăng và thúc đẩy đầu tư tư nhân: Việc phát triển cơ sở hạ tầng xung quanh nhà ga sẽ làm tăng cơ hội đầu tư tư nhân và giá trị bất động sản sẽ tăng lên.
- Các biện pháp đối phó với biến đổi khí hậu thông qua phát triển đô thị nén: Việc phát triển các khu vực dọc theo các tuyến đường sắt và gần các nhà ga sẽ tạo ra các đầu mối nén dọc theo các trục giao thông công cộng. Đầu tư cơ sở hạ tầng hiệu quả, tiết kiệm năng lượng, các công trình xanh và áp dụng công nghệ sinh thái sẽ góp phần vào biến đổi khí hậu, bao gồm giảm phát thải CO_2.

6 DỰ ÁN PHÁT TRIỂN NỘI KHU CẢNG LIÊN CHIỂU

6.1 Hiện trạng dự án do thành phố Đà Nẵng đề xuất

6.1.1 Vị trí

Khu vực nội khu Cảng Liên Chiểu nằm ở phía Tây Bắc thành phố. Có núi Hải Vân ở phía bắc, bờ biển ở phía đông, vùng đồi núi ở phía tây và sông Cu Đê ở phía nam. Vị trí nằm cách khu trung tâm thành phố Đà Nẵng khoảng 15km. Đây là khu vực có tiềm năng phát triển logistics rất lớn với lợi thế nằm gần Khu công nghệ cao (cách 5 km). Ngoài ra, trên địa bàn cũng có một tuyến cao tốc (AH1) chạy qua, đồng thời khu vực này cũng nằm ngay cạnh ga đường sắt quốc gia (ĐSVN) (ga Kim Liên).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA (Bản đồ cơ sở: Bản đồ đường phố).
Lưu ý: Bản đồ thể hiện khu vực/quận/huyện nơi dữ liệu được thu thập

Hình 6.1: **Vị trí Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu**

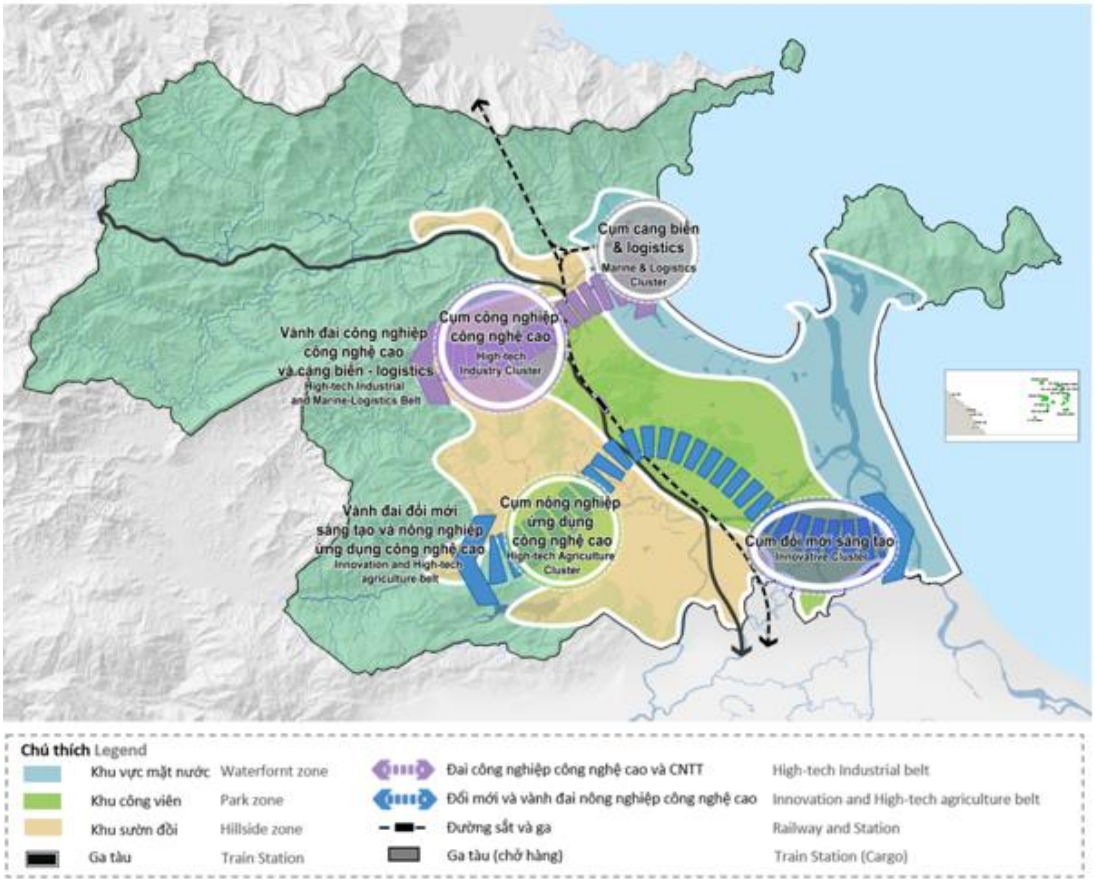
6.1.2 Các quy hoạch và dự án có liên quan

Thành phố Đà Nẵng đã xây dựng một số định hướng quy hoạch phát triển Cảng Liên Chiểu trong vài năm tới. Cảng này nằm ở khu vực phía Bắc thành phố Đà Nẵng và vùng nội khu cảng có tiềm năng phát triển đô thị và công nghiệp cao với dự án cơ sở hạ tầng lớn này.

(1) Ý tưởng và quy hoạch sử dụng đất

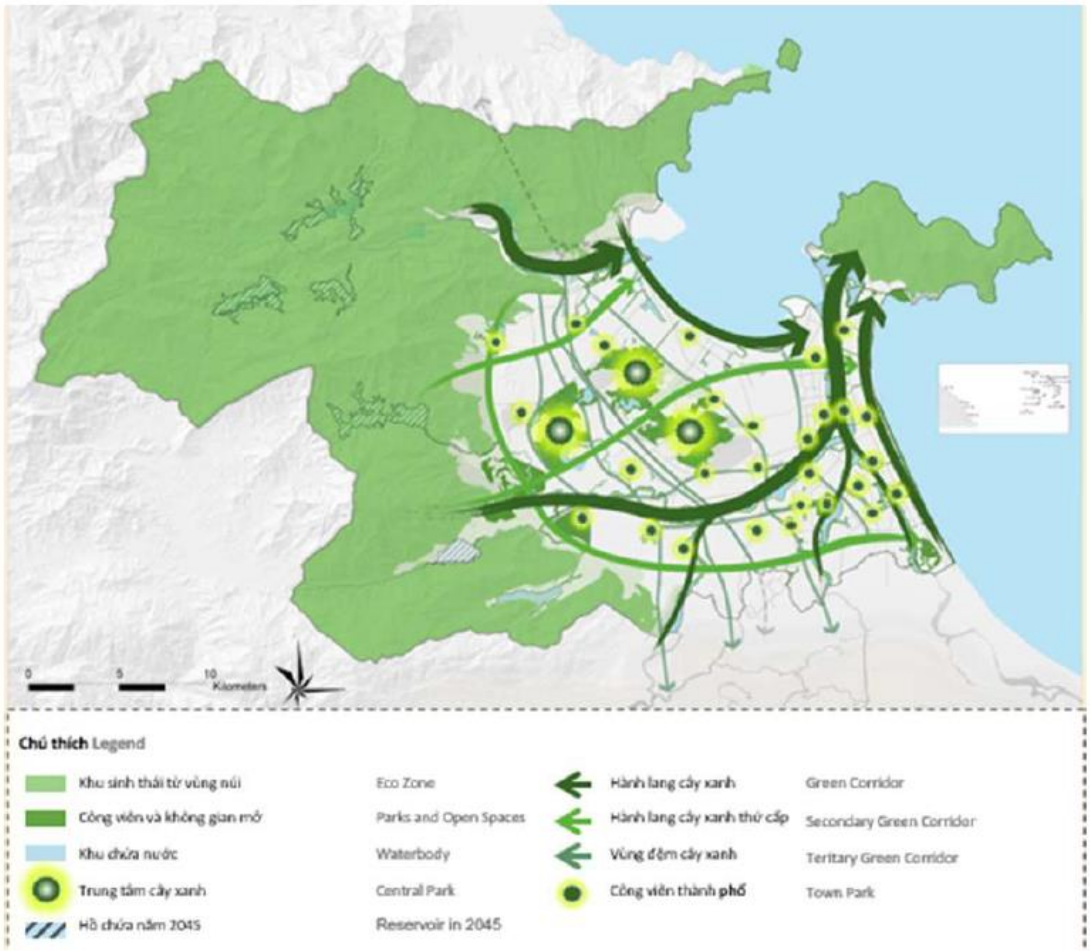
Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Quy hoạch chung xây dựng thành phố Đà Nẵng) (Quyết định số 359 /QĐTTg) xác định các khái niệm sử dụng đất và phát triển xung quanh nội khu Cảng Liên Chiểu.

Định hướng phát triển khu vực này thành "Cụm Cảng biển & Logistics" dọc *theo "Vành đai Công nghiệp-Công nghệ cao và Cảng biển-Logistics*" được đề xuất (xem Hình 6.2). Ngoài ra, đây còn là một điểm kết nối của hai hành lang xanh dọc theo đường bờ biển và sông Cu Đê (xem Hình 6.3).



Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng

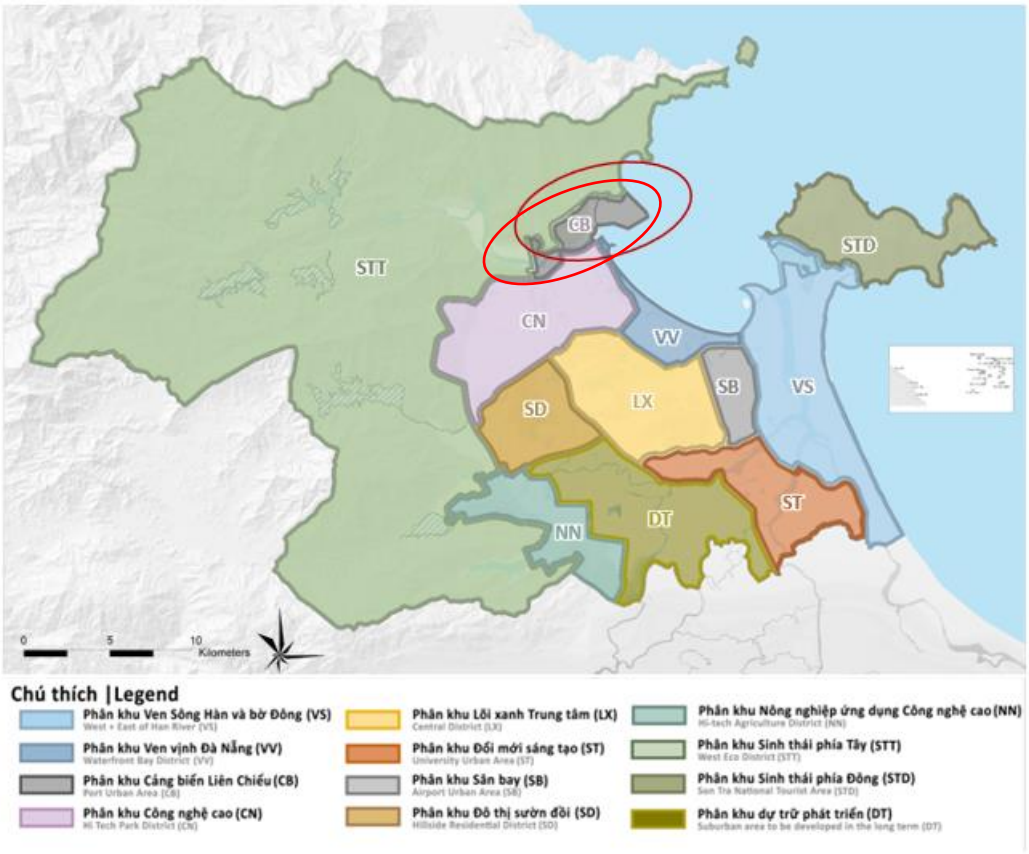
Hình 6.2: Định hướng phát triển được trình bày trong QHC Đà Nẵng



Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng

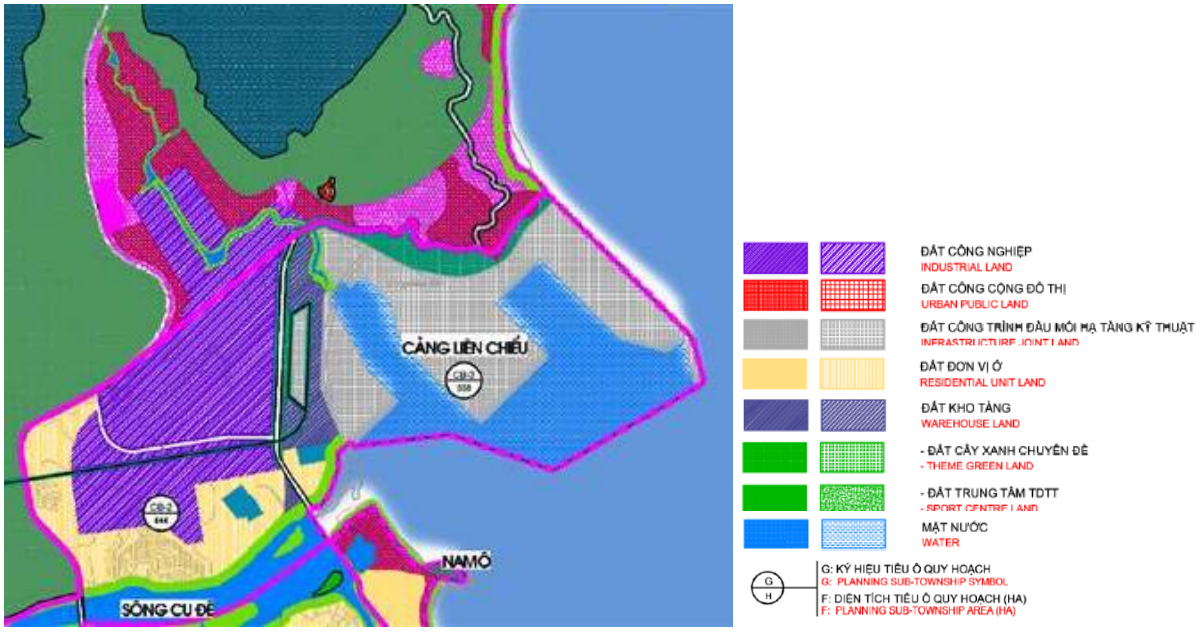
Hình 6.3: Ý tưởng mạng lưới xanh của Đà Nẵng

Theo quy hoạch phân khu, khu vực nội khu cảng nằm trong một tiểu khu gọi là Khu đô thị cảng Liên Chiểu (CB). Tổng diện tích của khu vực này là 1.285 ha với dân số dự kiến là 19.000 người. Chiến lược ưu tiên nêu rõ việc phát triển khu vực cảng Liên Chiểu sẽ củng cố vị thế của thành phố Đà Nẵng như một trung tâm logistics quốc tế quan trọng. Kế hoạch sử dụng đất chi tiết hơn cho khu vực cảng cũng được trình bày trong chiến lược trên. Cảng Liên Chiểu sẽ tiếp quản các chức năng cảng hậu cần và hàng hóa từ Cảng Tiên Sa, với một khu hậu cần, ga đường sắt, khu công nghiệp trong nội khu và khu dân cư xa hơn về phía tây và phía nam (xem 6.1.5 để biết chi tiết về mã vùng).



Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng

Hình 6.4: Khu vực nôi khu cảng Liên Chiểu trong Quy hoạch phân khu



Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng (do Đoàn nghiên cứu JICA chỉnh sửa)

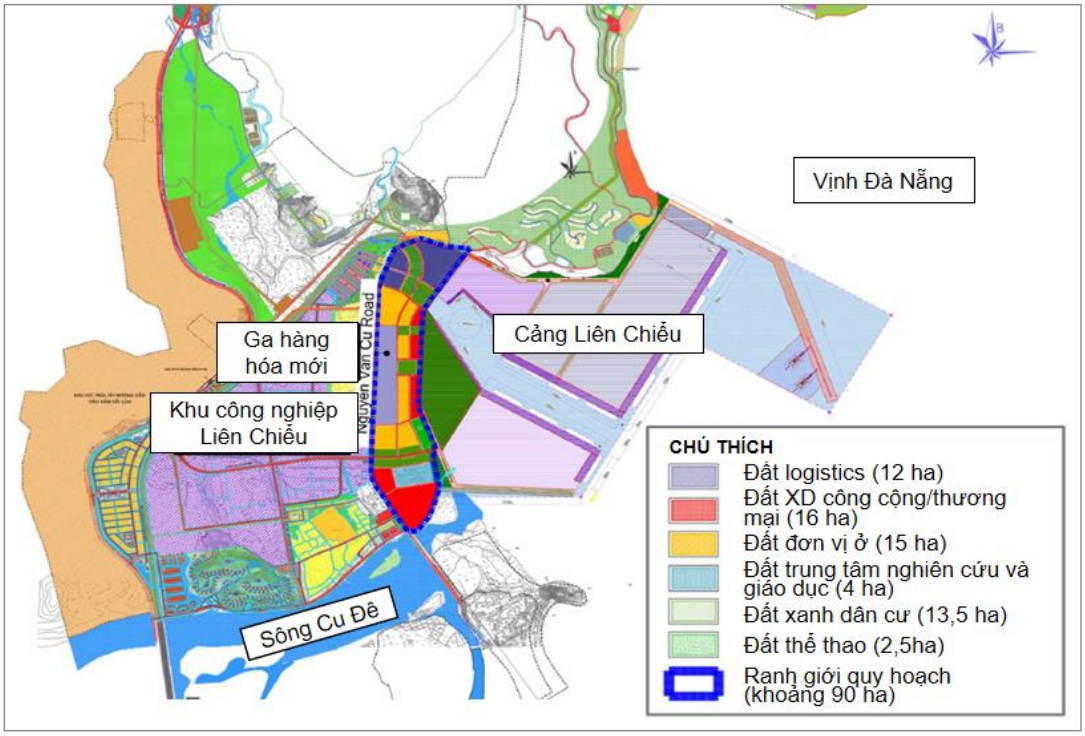
Hình 6.5: Quy hoạch sử dụng đất khu vực cảng Liên Chiểu trong QHC

Ngoài ra, theo Ban QLDA các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên Đà Nẵng (Ban HTUT), phân khu khu vực cảng Liên Chiểu dự kiến sẽ được thiết lập quy hoạch chi tiết hơn. Diện tích quy hoạch là 1.285 ha và cơ quan phụ trách là Ban HTUT. Đơn vị tư vấn được lựa chọn vào khoảng tháng 6 năm 2022 và dự kiến sẽ hoàn thành báo cáo quy hoạch phân khu vào

tháng 6 năm 2023. Ngoài việc phân vùng, quá trình xây dựng quy hoạch bao gồm nghiên cứu và đề xuất cơ sở hạ tầng, bao gồm đường sá, hệ thống thoát nước và bờ kè sông Cu Đê trong khu vực. Dự kiến sẽ xây dựng một bản quy hoạch dựa trên ý tưởng về đô thị cảng và Ban HTUT kì vọng sẽ nhận được sự hỗ trợ của JICA.

Đề xuất sử dụng đất cho khu vực đô thị cảng đang được xem xét trong một Nghiên cứu khác của JICA với tên gọi *"Khảo sát thu thập dữ liệu về sự phát triển của cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng"*, trong đó có đề cập đến sự phát triển cảng Liên Chiểu (xem Hình 6.6). Diện tích quy hoạch khoảng 90 ha ngay sau cảng và nằm trong phạm vi quy hoạch phân khu trên.

Trong Quy hoạch chung, khu vực này được quy định là "khu vực kho tàng như thể hiện trong Hình 6.5. Tuy nhiên, trên thực tế thì phần lớn đất trong tổng số 90ha đã được sử dụng cho mục đích ở và thương mại, vì thế sẽ thực tế hơn nếu đưa ra một kế hoạch sử dụng hỗn hợp trong khu vực này. Chính vì thế, khuyến nghị nên xem xét kỹ vấn đề này trong việc lập quy hoạch phân khu chi tiết.



Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu về phát triển cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng

Hình 6.6: Đề xuất sử dụng đất khu vực đô thị cảng

(2) Đô thị Thông minh

Quận Liên Chiểu đã được chọn triển khai thí điểm phát triển đô thị thông minh kiểu mẫu theo "Đề án thành phố thông minh giai đoạn 2018-2025, tầm nhìn 2030" của thành phố Đà Nẵng. UBND quận Liên Chiểu đang triển khai đề án quận thông minh thí điểm với mục tiêu c là xây dựng Liên Chiểu trở thành đô thị thông minh thông qua việc ứng dụng các thành tựu công nghệ thông tin của cuộc cách mạng Công nghiệp 4.0 vào tất cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội; nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực, hạ tầng đô thị; tạo môi trường sống tốt cho người dân. Cụ thể, mục tiêu đến năm 2021 hình thành nền tảng chính quyền đô thị, đô thị thông minh; Từ năm 2022 đến năm 2025 triển khai các ứng dụng thông minh; Từ năm 2026 đến năm 2030 hình thành xã hội số.

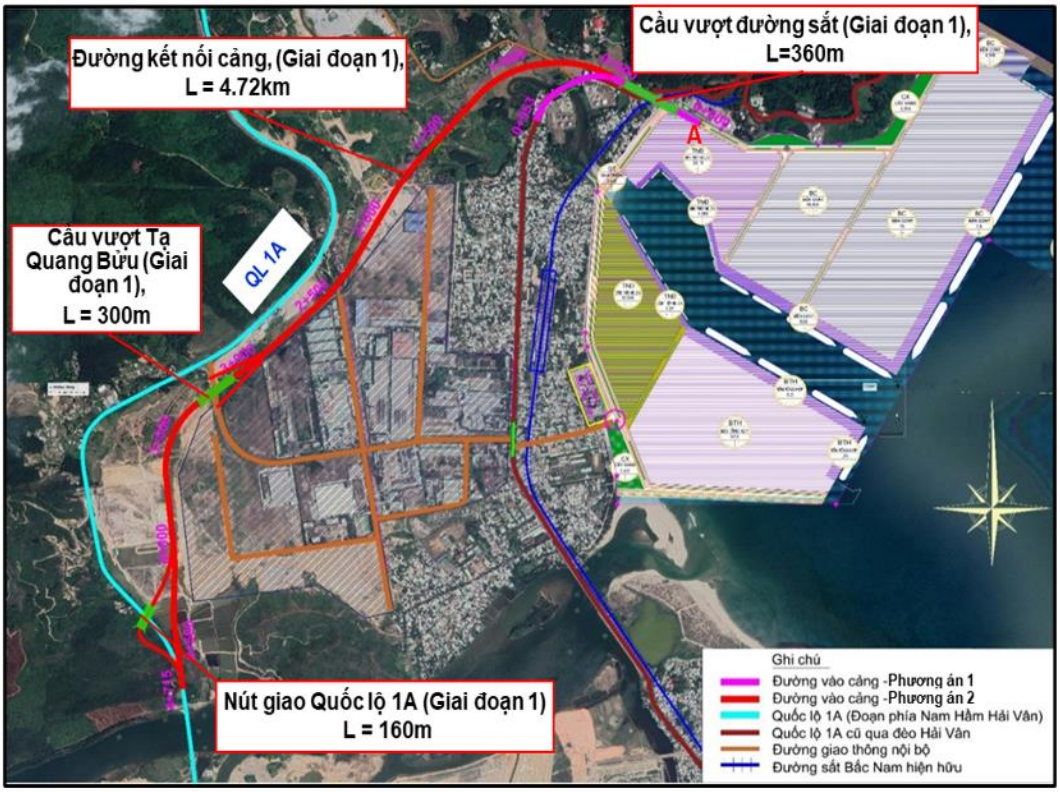
(3) Cảng Liên Chiểu

Đề cương phát triển cảng Liên Chiểu được chỉ rõ như sau trong Báo cáo cuối kì của Khảo sát thu thập dữ liệu Phát triển cảng Liên Chiểu.

Bảng 6.1: Tóm tắt dự án Phát triển cảng Liên Chiểu

	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2
Lộ trình	Tới 2027	Tới 2031
Bến cảng	• Bến Container: 1 • Bến đa năng: 1	• Bến Container: 2
Độ dài Bến	750m	750m
Chiều rộng Bến	500m	500m
Độ sâu	-16m	-16m
Công suất tàu	600~8.000 TEU 100.000 DWT	6.000 ~ 8.000TEU
Tổng công suất năm	750.000 TEU, 2.500.000 tấn	1.000.000 TEU
Vốn đầu tư	475 triệu USD~526 triệu USD (Nhà nước: 191 triệu USD ~ 217 triệu USD, Tư nhân: 284 triệu USD ~ 308 triệu USD)	358 triệu USD~398 triệu USD (Nhà nước: 41 triệu USD ~ 69 triệu USD, Tư nhân: 314 triệu USD ~ 328 triệu USD)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA dựa trên Báo cáo cuối kì của Khảo sát thu thập dữ liệu Phát triển Cảng Liên Chiểu



Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu Phát triển cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng, BCCK

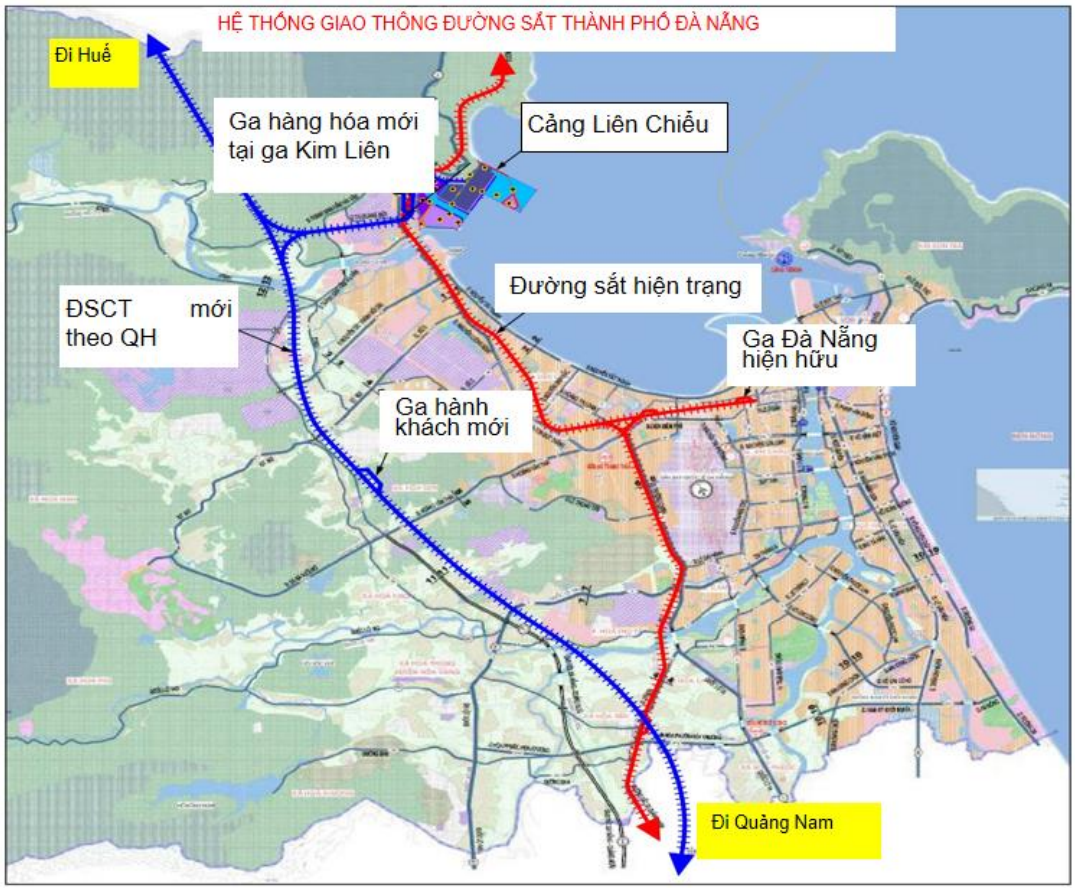
Hình 6.7: Quy hoạch phát triển đường vào dự án phát triển cảng

Theo các ban ngành chức năng của Đà Nẵng, việc thực hiện quy hoạch xây dựng đường kết nối cảng Liên Chiểu và đư ờng tránh hầm Hải Vân (QL1A), Nghị quyết số 17/NQ-HĐND đã được Hội đồng Nhân dân thông qua ngày 11/3/2022, tại kỳ họp thứ 10 (2021-2026) với nội dung xây dựng đường nối giữa cảng Liên Chiểu và Quốc lộ 1A (Đường tránh Nam Hải Vân). Tổng mức đầu tư ước tính 1.203 tỷ đồng và sẽ được rót từ hai nguồn Ngân sách Trung ương và Ngân sách địa phương (Đà Nẵng).

Tuyến này có chiều dài 2,95 km và có sáu làn xe, bao gồm việc xây dựng hai nút giao thông

đồng mức với cầu cạn. Tuyến tránh Nam Hải Vân-Tuý Loan và một nút giao cuối tuyến, cầu bắc qua kênh, mở rộng lòng hồ cầu Liên Chiểu và đường dẫn hai đầu cầu, sẽ thi công hầm chui dưới đường đến suối Lương. Đường Nguyễn Văn Cừ (đoạn từ cầu Liên Chiểu đến Đà Nẵng khoảng 200m) sẽ được mở rộng và xây dựng hệ thống thoát nước. Thiết kế sẽ được lập với cảnh quan gồm hệ thống an toàn giao thông, hệ thống chiếu sáng và cây xanh đường phố, giảm bụi và khói phát thải.

Ban HTUT đang chuẩn bị các tài liệu liên quan đến giấy phép ầu tư và dự kiến sẽ hoàn thành các công tác chuẩn bị bao gồm NCKT và thiết kế chi tiết vào cuối năm 2022 và bắt đầu xây dựng vào đầu năm 2023. Dự án thuộc quản lý của Ban HTUT.



Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu về sự phát triển của cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng, Báo cáo Cuối kỳ

Hình 6.8: Quy hoạch mạng lưới giao thông xung quanh phát triển cảng

(4) Giao thông đường sắt

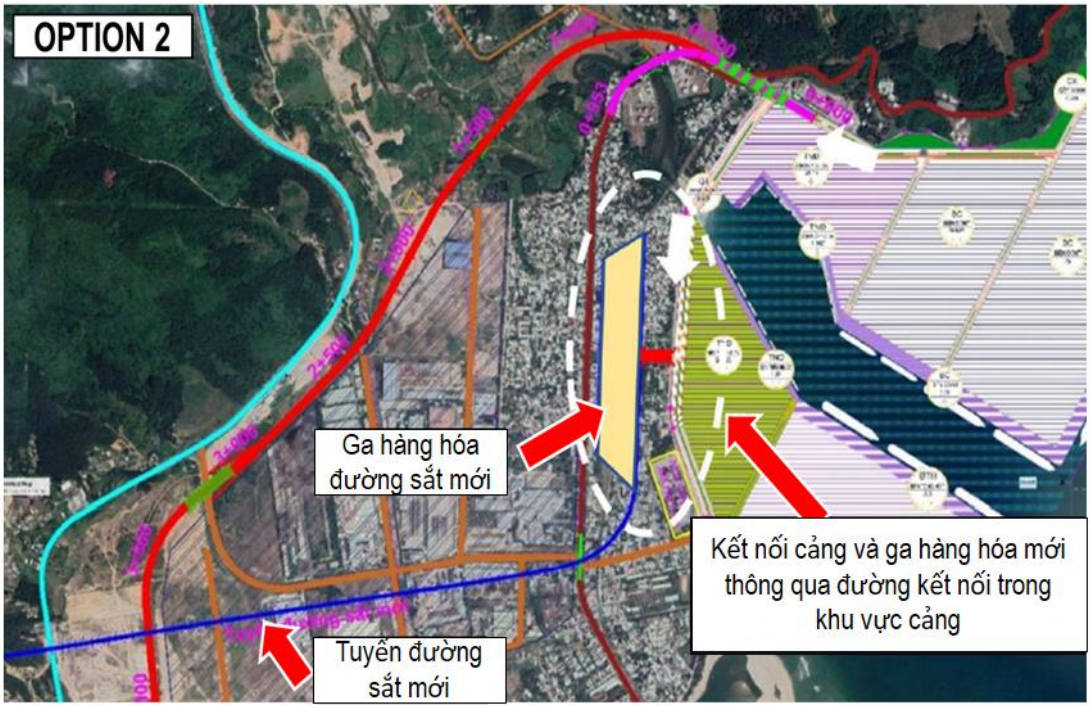
Hiện nay, ga Kim Liên thuộc tuyến Đường sắt Quốc gia nằm trong khu vực cảng Liên Chiểu. Tuyến này chạy từ Bắc vào Nam và nối với ga Đà Nẵng ở trung tâm thành phố Đà Nẵng. Năm đường ray đang được sử dụng và hiện chỉ được sử dụng để vận chuyển hàng hóa.

Chủ yếu sẽ có hai dự án liên quan đến ga Kim Liên đang được xem xét. Đầu tiên là dự án đường sắt chở hàng cùng với sự phát triển của cảng. Trong nghiên cứu mới nhất, có hai phương án được đề xuất: phương án 1 để mở rộng đường nhánh vào cảng; và phương án 2 để xây dựng một nhà ga hàng hóa và đường ray xe lửa mới. Sau đó, Sở GTVT đã lập "Đề xuất kế hoạch thực hiện dự án nhà ga đường sắt qua thành phố Đà Nẵng", dựa trên phương án 2 của nghiên cứu cảng JICA. Các đề xuất chính như sau:

- Xây dựng tuyến đường sắt chở hàng mới của ĐSVN về phía Tây, kết nối với ga Đà Nẵng

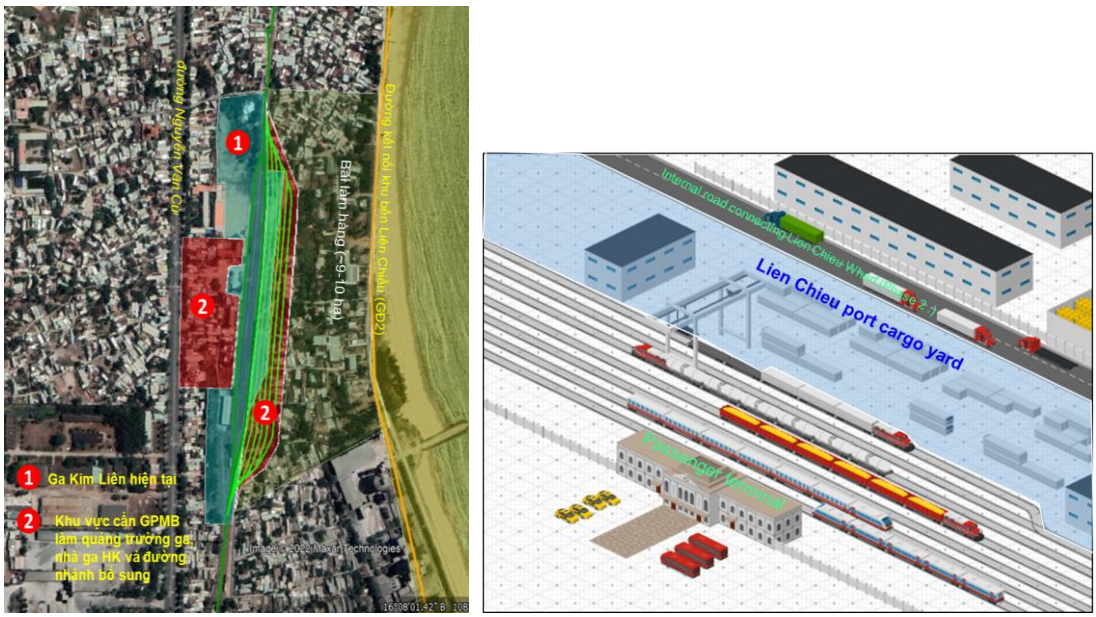
mới.

- Xây dựng bãi hàng hóa (khoảng 9-10ha) và đường vào cảng phía đông ga Kim Liên
- Xây dựng nhà ga hành khách tại ga Kim Liên, sử dụng nhà ga này làm nơi tạm thời di dời nhà ga Đà Nẵng hiện hữu



Nguồn: Khảo sát thu thập dữ liệu về sự phát triển của cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng, Báo cáo cuối kỳ

Hình 6.9:**Đề xuất nhà ga hàng hóa Kim Liên và đường sắt mới trong Nghiên cứu Cảng JICA**



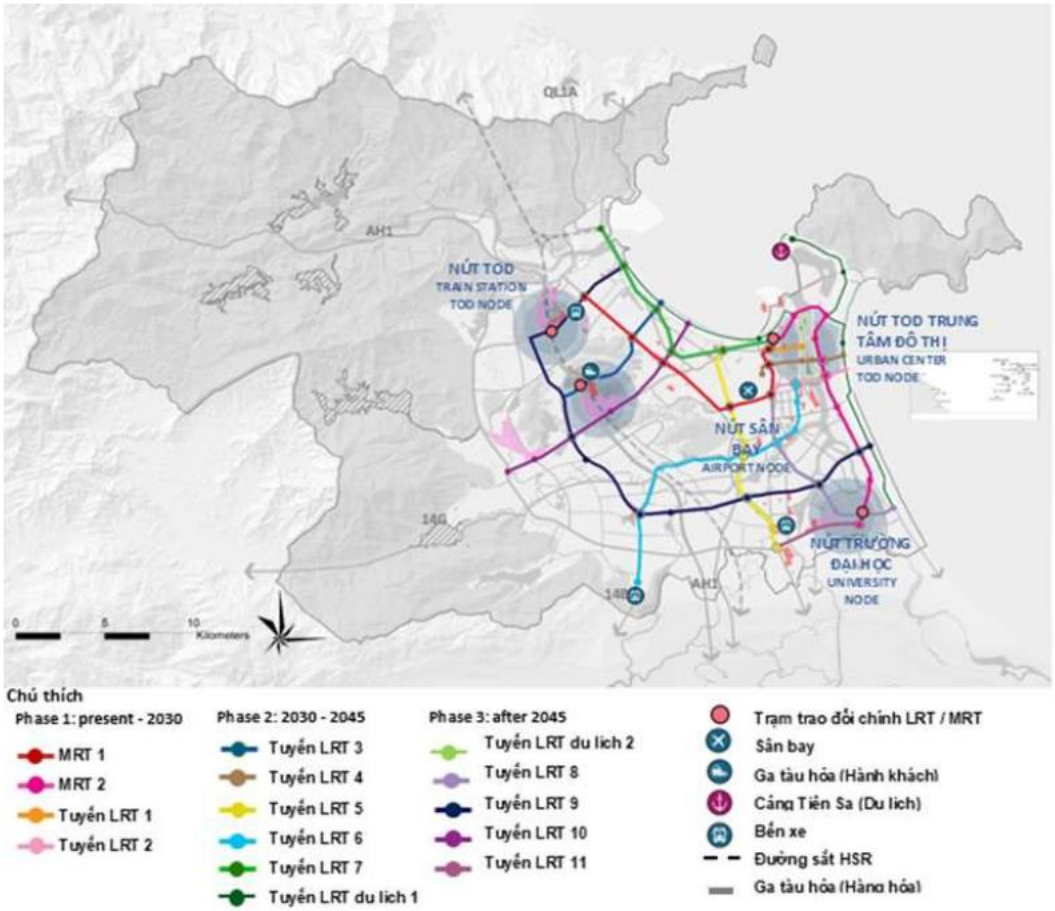
Nguồn: "Đề xuất kế hoạch thực hiện dự án nhà ga đường sắt qua thành phố Đà Nẵng", Sở GTVT Tp. Đà Nẵng, tháng 3/2022

Hình 6.10: Đề xuất bãi hàng hóa và nhà ga hành khách tại ga Kim Liên của Sở GTVT

Dự án thứ hai là LRT. Tuyến LRT 7 được lên kế hoạch là tuyến đường sắt chở khách trong Kế hoạch Xây dựng chung. Đối với việc xây dựng đường sắt, khu đất hiện có của ĐSVN sẽ được di dời, đã được lên kế hoạch. Tuy nhiên, chỉ có hai tuyến LRT 1 và LRT 2 được định hướng phát triển vào năm 2030, trong khi LRT 7 sẽ được phát triển vào năm 2045, có nghĩa

là LRT 7 không phải là ưu tiên cao nhất.

Ngoài ra, cùng với sự phát triển của nhà ga, một mạng lưới xe buýt kết nối các tuyến MRT/LRT với trung tâm thành phố cũng sẽ được phát triển. Cũng theo kế hoạch sẽ xây dựng bãi đỗ xe công cộng tại ga Kim Liên. Ngoài ra, TOD sẽ được tăng cường trong phạm vi 500 m của tất cả các trạm LRT trong thành phố.



Nguồn: Quy hoạch chung Đà Nẵng

Hình 6.11: **Mạng lưới giao thông LRT/MRT được đề xuất trong Quy hoạch chung**

6.1.3 Cân nhắc các vấn đề về xã hội và môi trường, thu hồi đất, rủi ro thiên tai

(1) Cân nhắc về xã hội và môi trường

Hiện tại, thành phố Đà Nẵng chưa xây dựng bất kỳ báo cáo nào liên quan đến dự án này, nhưng Nghiên cứu khả thi cho đường vào cảng Liên Chiểu đã được bắt đầu, bao gồm cả việc thu hồi đất.

(2) Phân tích rủi ro thiên tai

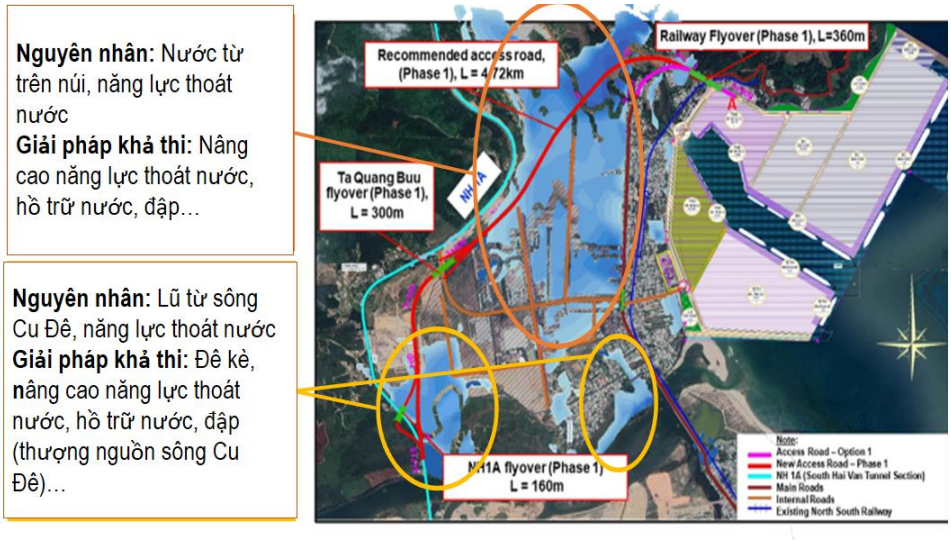
Ngập lụt từ sông

Dọc sông Cu Đê có hai bản đồ nguy cơ ngập lụt liên quan đến khu vực: một bản đồ do Viện quy hoạch lập năm 2009, bản đồ còn lại do Đại học Đà Nẵng lập và phê duyệt năm 2022[1].

1) Đại học Đà Nẵng Nghiên cứu đánh giá ngập lụt vùng hạ lưu sông Cu Đê làm cơ sở đề xuất hành lang thoát lũ và Xây dựng bản đồ ngập lụt phục vụ công tác phòng chống lụt bão tháng 4 năm 2021. Nghiên cứu sử dụng phương pháp tính lũ, mô phỏng dòng chảy để khuếch đại mô hình thủy lực và vận hành hồ chứa đồng thời xây dựng bộ thông số mô hình thủy lực mô phỏng lũ, ngập lụt phù hợp với vùng hạ du lưu vực sông Cu Đê: Bộ thông số độ nhám cho mô hình đạt được sau đợt điều chỉnh lũ năm 1999 và hai đợt kiểm tra lũ năm 2009 và 2013

Bản đồ do Viện quy hoạch lập cho thấy nguy cơ ngập lụt của toàn bộ thành phố bao gồm cả nước trong đất liền, nhưng đã cũ và không tìm thấy bất kỳ lời giải thích nào về phương pháp luận, bao gồm cả năm xác suất. Trong khi đó, bản đồ do Đại học Đà Nẵng là báo cáo mới nhất và đầy đủ nhất về nguy cơ ngập lụt của sông Cu Đê, nhưng chưa có phân tích về các vùng nước trong đất liền. Do đó, cả hai được đề cập trong Nghiên cứu này nhằm bổ sung các đặc điểm và giới hạn của nhau. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng vì không thể xác minh phương pháp luận và dữ liệu của Bản đồ nguy cơ lũ lụt năm 2009 trong nghiên cứu này, nên việc xác minh độ tin cậy của nó vẫn chưa được tiến hành. Trong giai đoạn đầu lập quy hoạch, cần tiến hành đánh giá rủi ro thiên tai dựa trên các bằng chứng khoa học, có tính đến các tác động của biến đổi khí hậu.

Hình 6.12 thể hiện bản đồ ngập lụt năm 2009 được đặt chồng lên bản đồ Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu. Bản đồ gợi ý có hai nguy cơ lũ lụt chính trong khu vực: lũ lụt trong khu (thể hiện bằng màu cam) và lũ lụt từ sông Cu Đê (thể hiện bằng màu vàng). Xét về độ cao của khu vực này, người ta cho rằng nước mưa trong khu vực và tại núi Hải Vân có xu hướng tích tụ trong khu vực cam, bao gồm cả Khu công nghiệp Liên Chiểu. Mặt khác, theo các ban ngành chức năng, KCN Liên Chiểu không bị ngập lụt, vì sông Kim Liên có chức năng như một hành lang thoát nước tự nhiên. Ngoài ra, các công trình cải tạo đất đã được tiến hành trong vùng cam, do đó nguy cơ hiện tại sẽ khác. Nguy cơ ngập lụt sông được quan sát thấy ở vùng đất thấp ven sông Cu Đê, chủ yếu được sử dụng để nuôi trồng thủy sản.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA dựa trên bản đồ ngập lụt năm 2009 và Khảo sát thu thập dữ liệu về sự phát triển của cảng Liên Chiểu tại thành phố Đà Nẵng

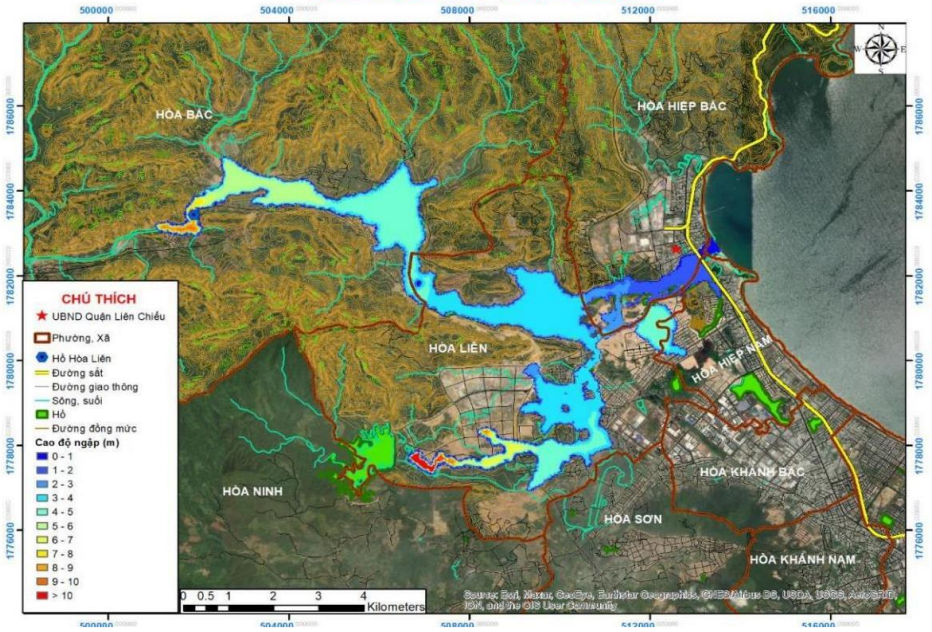
Hình 6.12: Phân tích rủi ro ngập lụt tại Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu

Điều này cũng được khẳng định là có nguy cơ xảy ra lũ lụt dọc sông Cu Đê do mưa lớn tập trung cộng với việc biến đổi khí hậu, hành lang sông ngắn, các mối đe dọa từ nước dâng do bão xảy ra đồng thời với mưa lớn và các thách thức từ việc quản lý hồ chứa thượng nguồn trong tương lai.

Nghiên cứu năm 2022 xác nhận quy hoạch sử dụng đất giai đoạn 2030 và 2045 trên lưu vực sông Cu Đê chưa có nhiều thay đổi nên sẽ đánh giá cho các đô thị quy hoạch đến năm 2045. Căn cứ vào bản đồ quy hoạch sử dụng đất đến năm 2045, quy hoạch sử dụng đất trong

Từ mô hình này đã xây dựng bản đồ ngập lụt cấp thành phố, huyện, xã, phường để ứng phó với lũ năm 1999, 2009 và lũ với tần suất lũ P=20%, 10%, 5%, 3%, 1%, 0,5%, đây là cơ sở để thành phố triển khai công tác ứng phó và phòng chống lũ hàng năm.

tương lai lưu vực sông Cu Đê sẽ có tác động trực tiếp đến khả năng thoát lũ trong lưu vực.



Nguồn: Đại học Đà Nẵng, "Nghiên cứu đánh giá ngập lụt vùng hạ lưu sông Cu Đê để đề xuất hành lang thoát nước và bản đồ ngập lụt phòng chống ngập lụt, tháng 4 năm 2021

Hình 6.13: Kết quả bản đồ truy vết lũ hạ lưu sông Cu Đê năm 2013

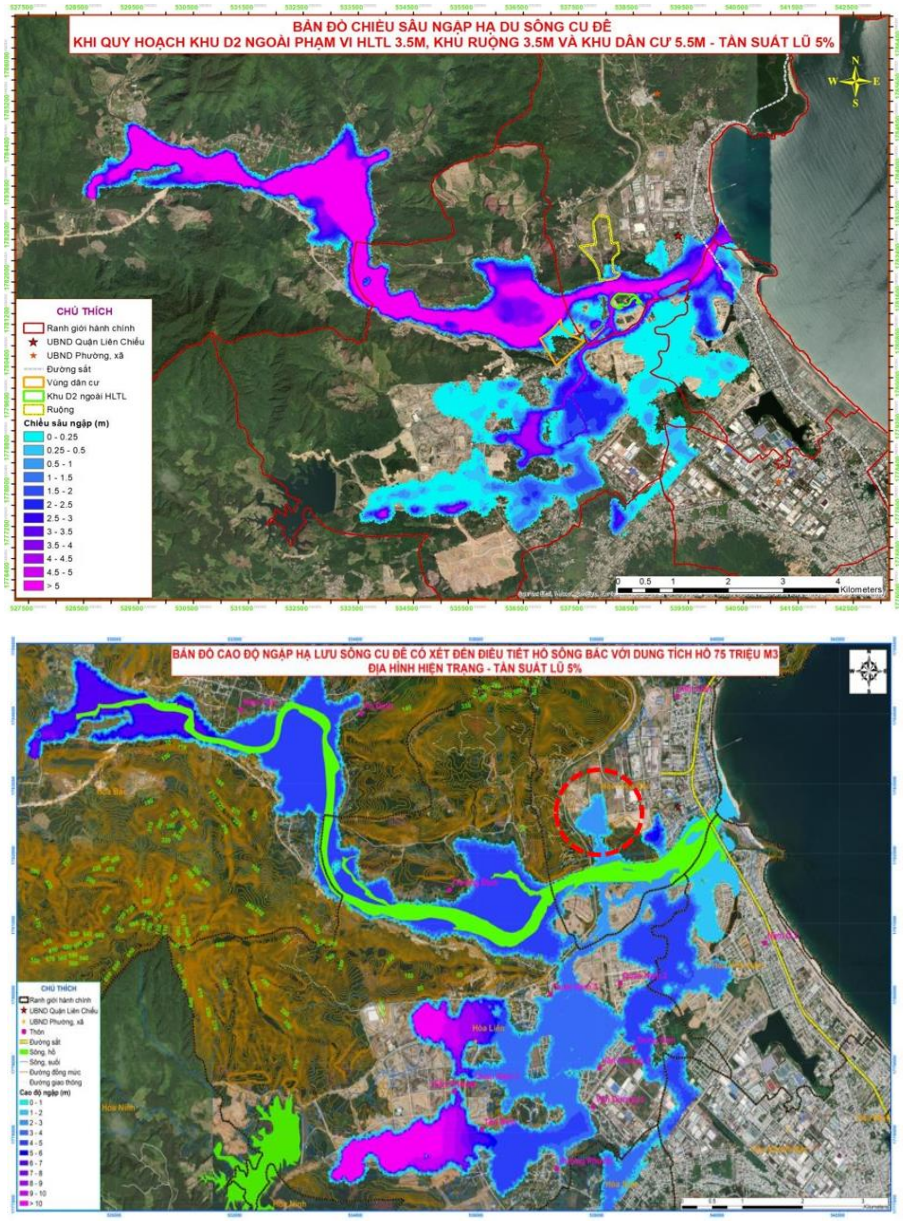
Từ kết quả mô phỏng ngập lụt sông Cu Đê khi quy hoạch các đô thị trong tương lai hướng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 cho thấy có hai trường hợp mực nước dâng lên trên 0,3m nên cần xem xét khi quy hoạch phát triển hai đô thị này. Giữa hai điểm này chủ yếu là các khu dân cư có nhiều cư dân và do đó tầm quan trọng của việc xem xét ứng phó nhanh với lũ lụt với dự báo cảnh báo sớm cho mục đích sơ tán và khẩn cấp.

Nguồn: Đại học Đà Nẵng, "Nghiên cứu đánh giá ngập lụt vùng hạ lưu sông Cu Đê để đề xuất hành lang thoát nước và bản đồ ngập lụt phòng chống ngập lụt, tháng 4 năm 2021

Hình 6.14: Vị trí hành lang thoát lũ và các khu đô thị được quy hoạch đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045

Tiềm năng sử dụng hồ Sông Bắc để trữ nước với dung tích 75 triệu m^3 mang lại lợi ích giảm lũ với mức giảm ước tính từ 0 đến 0,25m trên diện tích ngập 6,548 km^2. Hiệu quả của việc sử dụng hồ này để quản lý ngập lụt bên cạnh việc nâng cao khả năng cung cấp nước, sẽ giảm ngập lụt cho vùng hạ lưu sông Cu Đê. Với tần suất lũ 5% (có khả năng xảy ra 1 lần trong 20 năm) khi không có hồ chứa Sông Bắc, tổng diện tích ngập của sông Cu Đê khoảng 22,832 km^2. Khi sử dụng hồ chứa nước Sông Bắc như một chiến lược giữ nước lũ, tổng diện tích ngập sẽ là khoảng 20,771 km^2 với mức giảm khoảng 2,061 km^2 (khoảng 9%).

Cần chú ý là trong kịch bản tình huống, mặc dù mực nước lũ đã giảm đáng kể, có một số phần nhất định được khoanh tròn màu đỏ có thể là kết quả của dòng nước chảy ngược do các công trình giữ nước đã được xem xét trong nghiên cứu mô phỏng. Ngoài ra, dự thảo đề án “Xây dựng thành phố Đà Nẵng an toàn trong thiên tai đến năm 2030” cho thấy lượng mưa hàng năm sẽ tăng khoảng 16% và khuyến nghị xem xét lũ với tần suất 1% (có khả năng xảy ra 1 lần trong 100 năm). Cân nhắc những vấn đề trên, cần thận trọng nghiên cứu các khu vực này chi tiết hơn và xem xét các chiến lược cải thiện như các công trình kè, hồ giữ nước, lắp đặt cửa thoát nước và thủy lợi để giảm lũ lụt và do đó mở rộng thêm đất cho mục đích phát triển.



Ghi chú: Các bản đồ này thể hiện nguy cơ lũ tần suất 5% (có thể xảy ra 5 lần trong 100 năm)
Nguồn: Đại học Đà Nẵng, "Nghiên cứu đánh giá ngập lụt vùng hạ lưu sông Cu Đê để đề xuất hành lang thoát nước và bản đồ ngập lụt phòng chống ngập lụt, tháng 4 năm 2021

Hình 6.15: Kết quả mô phỏng lũ trong trường hợp có (trên) và không có (dưới) hồ chứa S. Bắc

Sự gia tăng diện tích ngập lụt của sông Cu Đê sau khi đô thị hóa hiện tại làm nổi bật tác động đáng kể của đô thị hóa đối với lũ lụt, đòi hỏi phải có kế hoạch giảm thiểu rủi ro và ứng phó thiên tai phù hợp. Đây là nền tảng cho các nghiên cứu tiếp theo nhằm đưa ra các giải pháp kết cấu và phi kết cấu góp phần tăng khả năng thoát lũ để giảm tác động của lũ đến nền kinh tế và xã hội trong khu vực.

Trong tương lai, cần nghiên cứu đánh giá bổ sung cho các lưu vực sông khác và xem xét các vấn đề xã hội, kinh tế, môi trường cũng như các vấn đề khác để đưa ra quyết định phù hợp có cho phép đầu tư xây dựng hay không. Các tiêu chí đối với dự án xây dựng cần xem xét tác động đến mực nước, các khu vực đô thị không được phép ngập lên đến 0,3m để ứng phó với lũ tần suất thường xuyên.

Xói mòn bờ biển, sóng thần, triều cường và nước biển dâng

Như thể hiện trong Hình 2.44: Các vùng bị ảnh hưởng bởi xói lở bờ biển, ven sông và Hình 2.45: Các vùng bị ảnh hưởng bởi sóng thần và nước biển dâng, khu vực này có nguy cơ cao về xói lở bờ biển, sóng thần, nước biển dâng và có thể có cả sự ảnh hưởng của triều cường. Trước hiện trạng trên, cần phải có biện pháp thích hợp để ứng phó với những thảm họa này.

Liên quan đến những vấn đề này, Sở TNMT đã tiến hành nghiên cứu điều tra, khảo sát và xác lập hành lang bảo vệ bờ biển thành phố Đà Nẵng. Nghiên cứu này đã khảo sát mực nước triều và xác định các vùng cần phải lập hành lang bảo vệ bờ biển. Ngoài ra, có hai nghiên cứu đang được thực hiện: “Đánh giá cơ chế gây xói mòn và bồi tụ cửa sông Cu Đê; Tác động của việc nạo vét và các giải pháp đề xuất để ổn định cửa sông Cu Đê và vịnh Đà Nẵng ”, công bố vào tháng 4 năm 2022; và “Nghiên cứu xác định nguyên nhân xói lở bờ biển và đề xuất các giải pháp bảo vệ bờ biển thành phố Đà Nẵng”, được thực hiện từ tháng 6 năm 2022 đến tháng 12 năm 2024. Nghiên cứu trước đó nhằm xác định nguyên nhân xói lở và bồi tụ, đánh giá tác động của việc nạo vét, và đề xuất các giải pháp bảo vệ cửa sông. Nghiên cứu thứ hai nhằm xác định các nguyên nhân và cơ chế chính gây ra xói lở bờ biển và đề xuất các giải pháp bảo vệ bờ biển.

Như đã đề cập ở trên, khu vực này có nguy cơ sạt lở bờ biển, sóng thần, triều cường và nước biển dâng cao, đồng thời, một số nghiên cứu liên quan đã được tiến hành trong thời gian gần đây. Việc xây dựng cơ sở dữ liệu thông tin cơ bản và lập kế hoạch chống xói lở bờ biển đang được tiến hành. Trong khi đó, chưa ghi nhận bất kỳ nghiên cứu cụ thể nào về triều cường.

6.1.4 Kế hoạch dự án và chi phí

Các dự án của thành phố được quy hoạch xung quanh nội khu cảng Liên Chiểu được thể hiện trong Bảng 6.2. Các dự án được gạch chân có liên quan trực tiếp đến cảng Liên Chiểu và phát triển nội khu. Việc phát triển cảng (số 1) được lên kế hoạch thực hiện với nguồn vốn đầu tư tổng hợp từ ngân sách trung ương, ngân sách của Đà Nẵng và nguồn vốn tư nhân. Giai đoạn 1 của dự án đã được phê duyệt trong tài liệu chấp thuận chủ trương đầu tư. Trung tâm Logistics cảng Liên Chiểu (số 2) và Trung tâm Logistics ga Kim Liên (số 19) dự kiến sẽ thu hút các nhà đầu tư tư nhân nhưng do chưa có kế hoạch cụ thể nên hiện chưa xác định được các nhà đầu tư. Cần tính đến sự phối hợp với ĐSVN khi thực hiện các dự án di dời và tái định cư nếu khu vực xung quanh ga Kim Liên được tái phát triển.

Trong lĩnh vực quản lý thiên tai, kè chống sạt lở được xem xét (số 84, 86, 87). Tuy nhiên, dường như các biện pháp chống lũ sông hoặc lũ lụt nội sinh không được liệt kê. Trong các phần tiếp theo, nhiều biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai hơn được đề xuất trong sự cân nhắc cụ thể các rủi ro thiên tai khi xem xét các tần suất khắc nghiệt hơn với chu kì 100 năm và ảnh hưởng của biến đổi khí hậu (BĐKH). BĐKH có thể thay đổi nhiệt độ, lượng mưa, do đó khuyến nghị điều chỉnh dữ liệu lượng mưa với kết quả mô phỏng của các mô hình khí hậu toàn cầu (GCM). Ngoài ra, do gần biển nên việc mực nước biển dâng cũng rất quan trọng. Về kịch bản biến đổi khí hậu, IPCC đưa ra 4 kịch bản chính: RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 và RCP 8.5. RCP 2.6 là kịch bản duy trì mức tăng nhiệt độ dưới 2 độ C, là mục tiêu của Thỏa thuận Paris. Do đó, nên tham khảo hai kịch bản, RCP 2.6 và một kịch bản khác, coi kịch bản RCP 2.6 là kịch bản ảnh hưởng nhỏ nhất.

Bảng 6.2: Các dự án do thành phố Đà Nẵng quy hoạch quanh khu nội địa Liên Chiểu

STT	Ngành	DỰ ÁN	Cơ quan phụ trách	Nguồn vốn ĐT	Ngân sách dự kiến (tỷ đồng)
1	Giao thông	Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu (bao gồm xây dựng đường nối Cảng Liên Chiểu với đường Hồ Chí Minh, đường vành đai phía Bắc)	Sở GTVT	NSTW, NSTP: CSHT dùng chung, đê điều... Vốn nhà đầu tư (PPP và các nguồn khác): cảng, logistics	3426,3 (không kể vốn của NĐT)
2	Giao thông	Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Sở GTVT	Hình thức đầu tư: BT, phần vốn Nhà nước góp để đền bù giải phóng mặt bằng tái định cư (NSTW, NSTP).	11.295,00
14	Giao thông	Trung tâm Logictics cảng Liên Chiểu	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	Được đề xuất
19	Giao thông	Trung tâm hậu cần ga hàng hóa KIM LIÊN	Sở GTVT	Vốn nhà đầu tư	Được đề xuất
49	Y tế	Trung tâm Ung thư Quốc tế chất lượng cao, Bệnh viện Ung bướu, Quận Liên Chiểu Sức chứa: 500 giường bệnh nhân	Sở Y tế	Vốn vay ưu đãi của JBIC theo hình thức BOT	11.000
64	Du lịch - Thương mại	Đường đua ngựa và trang trại chăn nuôi ngựa, Liên Chiểu và huyện Hòa Vang, - Đường đua ngựa và các cơ sở hỗ trợ: 80,4 ha; - Trang trại chăn nuôi ngựa và khu cách ly chăn nuôi thử nghiệm: 93,1 ha.	Sở NN&PTNT- Sở VHTT DL	100% Vốn nhà đầu tư	4554
84	Lâm nghiệp, Nông nghiệp, Ngư nghiệp	Kè chống sạt lở bờ tả sông Cu Đê quận Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	Ngân sách thành phố, ngân sách trung ương	300
86	Lâm nghiệp, Nông nghiệp, Ngư nghiệp	Kè chống sạt lở Liên Chiểu-Kim Liên (đoạn từ cầu Tràng Tiền đến Nhà máy xi măng Hải Vân)	Sở NN&PTNT	Ngân sách thành phố, ngân sách trung ương	143,25
87	Lâm nghiệp, Nông nghiệp, Ngư nghiệp	Kè chống sạt lở Liên Chiểu (đoạn từ Xuân Thiều đến Nam Ô)	Sở NN&PTNT	Ngân sách thành phố, ngân sách trung ương	166,9
135	Các khu / cụm công nghiệp & khu đô thị	Cụm công nghiệp Hòa Hiệp Bắc, phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu Tổng diện tích: 14,48 ha	BQL Khu CNC và các KCN	100% Vốn nhà đầu tư	Được đề xuất
140	Công nghiệp, cấp nước & điện	Nguồn điện sinh khối 15MW tại KCN Liên Chiểu	Sở CT	Vốn nhà đầu tư	500

Các dự án được gạch chân là các dự án liên quan trực tiếp đến cảng Liên Chiểu và phát triển nội khu.
Nguồn: Trích từ Bảng 3.7 trong Chương 3

6.1.5 Các điều kiện về tình trạng pháp lí, phối hợp, phê duyệt, tiến độ

(1) Phân vùng trong Quy hoạch chung

Như đã trình bày Hình 6.5, khu vực xung quanh ga Kim Liên được phân vùng là "Đất kho tàng" trong Quy hoạch chung. Theo quy định liên quan (số 01/2021/TT-BXD), việc quy hoạch khu vực kho tàng được quy định như sau:

- *Kho tàng phải được quy hoạch tại các vị trí an toàn, không gây ô nhiễm môi trường*
- *Đối với các cơ sở sản xuất, kho tàng có mức độ độc hại cấp I, cấp II phải quy hoạch ngoài khu vực xây dựng đô thị. Cấp độc hại và khoảng cách ATMT tuân thủ theo các quy định của Bộ Khoa học Công nghệ và các văn bản pháp luật về môi trường*
- *Phải đảm bảo khoảng cách ATMT của các kho chứa vật liệu, thành phẩm, phế thải có tính chất độc hại*
- *Phải bố trí dải cây xanh cách ly quanh khu công nghiệp, kho tàng và cụm công nghiệp với chiều rộng ≥ 10 m; Trong khoảng cách ATMT không được bố trí các công trình dân*

dụng (chỉ được quy hoạch đường giao thông, bãi đỗ xe, công trình cấp điện, hàng rào, cổng, nhà bảo vệ, trạm bơm nước thải, nhà máy xử lý nước thải (XLNT), trạm XLNT, trạm trung chuyển chất thải rắn (CTR), cơ sở xử lý CTR và các công trình công nghiệp và kho tàng khác)

- *Mật độ xây dựng thuần của lô đất xây dựng kho tàng tối đa là 70%*

So với tình hình hiện tại, việc phân vùng này có thể mang lại những vấn đề pháp lý. Đầu tiên, hiện tại khu vực này chủ yếu được sử dụng cho mục đích ở và do đó các tòa nhà hiện tại có thể được coi là không phù hợp. Thứ hai, cũng vì các tòa nhà dân cư hiện có, rất khó để "đảm bảo khoảng cách an toàn vệ sinh môi trường với các khu dân cư".

(2) Nghiên cứu phân vùng chi tiết

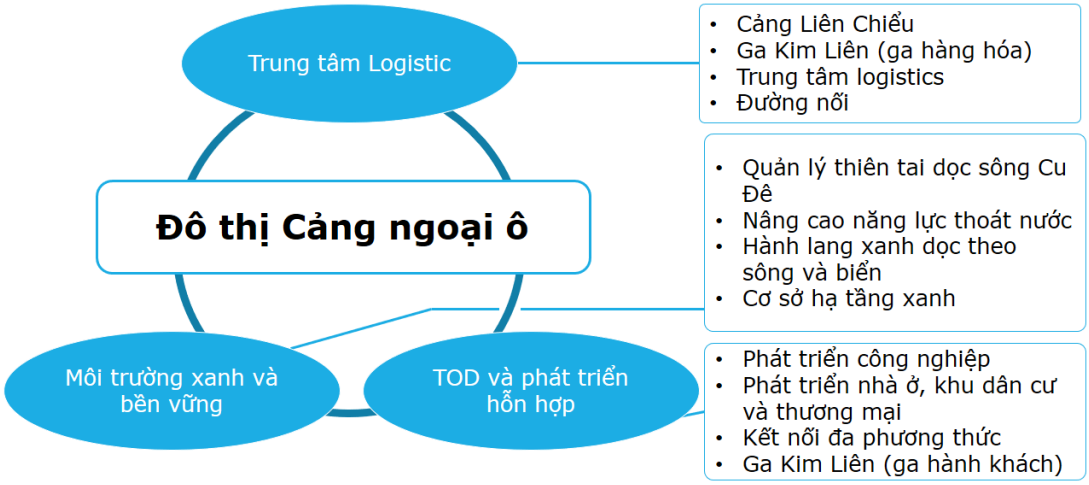
Theo các buổi tham vấn với chính quyền địa phương Đà Nẵng, quy hoạch phân khu chi tiết đang được tiến hành đấu thầu. Cơ quan phụ trách là Ban HTUT và quy hoạch dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 6 năm 2023.

6.2 Đề xuất dự án phát triển khu vực nội khu cảng

6.2.1 Ý tưởng phát triển

Trong Quy hoạch chung, khu vực này được xác định là "Cụm Cảng biển & Logistics" cũng như là một phần của "Khu vực ven Bờ biển". Ngoài ra, cũng cần coi đây là một điểm kết nối của mạng lưới xanh, nơi tuyến ven biển và sông Cu Đê gặp nhau; và ga Kim Liên sẽ là điểm cuối phía bắc của tuyến LRT số 7. Mặt khác, với vị trí nằm gần khu vực cảng và sông làm gia tăng mối quan ngại về thảm họa tự nhiên. Do đó, đề xuất Khu vực Nội khu Liên Chiểu sẽ được phát triển như một "Đô thị Cảng Ngoại ô" với ba trụ cột: trung tâm logistics, môi trường bền vững và xanh và TOD và phát triển sử dụng hỗn hợp.

Ý tưởng này nhằm mục đích nâng cao tầm quan trọng về hậu cần và công nghiệp của thành phố Đà Nẵng với sự cân nhắc về tính bền vững.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.16: Ý tưởng "Đô thị cảng ngoại ô" của Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu

6.2.2 Nội dung của dự án (danh mục dự án, tiến độ)

Dựa trên các trụ cột trên, các dự án sau đây được đề xuất để phát triển khu vực nộii khu cảng Liên Chiểu như một đô thị cảng ngoại ô.

(1) Khu Hậu cần

Cảng Liên Chiểu

Cảng Liên Chiểu là cơ sở hạ tầng cốt lõi cho sự phát triển của khu vực với chức năng là "Đô thị cảng ngoại ô". Kế hoạch đầu tư đã được phê duyệt để thực hiện Giai đoạn 1, bao gồm hai bến vào năm 2024, và các dự án phát triển cơ sở hạ tầng cụ thể đang trong quá trình triển khai. Hơn nữa, Giai đoạn 2 được lên kế hoạch vào năm 2030 và Giai đoạn 3 vào năm 2050. Điều quan trọng là phải phát triển ổn định cảng phù hợp với nhu cầu và thúc đẩy phát triển xung quanh để sử dụng và nâng cao sự thuận tiện của cảng Liên Chiểu.

Ga Kim Liên (ga hàng hóa)

Với sự phát triển của cảng Liên Chiểu, tầm quan trọng của ga Kim Liên như một ga hàng hóa sẽ tăng lên. Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển đất tăng lên gắn liền với sự phát triển từng giai đoạn của cảng Liên Chiểu, nhà ga sẽ được mở rộng và đường sắt phát triển cùng với sự phát triển của cảng.

Mặc dù theo bản đồ thì khu vực nhà ga không được coi là có nguy cơ cao, nhưng kết quả phân tích rủi ro có thể thay đổi, khi xét đến tần suất cao hơn cao hơn và biến đổi khí hậu. Trong trường hợp rủi ro thiên tai cao, nên thực hiện các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai như nâng cốt đất cho các công trình quan trọng và các công trình trữ nước dưới đất.

Trung tâm logistic

Sự phát triển của một trung tâm logistics ở phía đông của ga Kim Liên đang được Sở GTVT xem xét. Trung tâm logistics giữa cảng Liên Chiểu và ga Kim Liên được kỳ vọng sẽ cải thiện sự thuận tiện cho cả hai bên. Mặt khác, do khu vực hiện hữu xung quanh ga Kim Liên hầu hết là các khu vực đã đô thị hóa nên việc giải tỏa và tái định cư đất đai sẽ cần phải hết sức thận trọng và mất khá nhiều thời gian.

Kết nối đường bộ

Như đã đề cập trước đó, việc xây dựng một tuyến đường kết nối cảng Liên Chiểu và tuyến tránh đường hầm Hải Vân (QL1A) đã được Hội đồng Nhân dân Thành phố Đà Nẵng phê duyệt. Việc thực hiện dự án này được kỳ vọng sẽ cải thiện sự thuận tiện của cảng và tách biệt logistics với giao thông địa phương.

(2) Phát triển bền vững và môi trường xanh

Quản lý thiên tai dọc sông Cu Đê

Trong trường hợp lũ tần suất 5% (có khả năng xảy ra 1 lần trong 20 năm) như đã đề cập ở trên, tổng diện tích ngập được ước tính là khoảng 22,832 km^2 dọc theo sông Cu Đê. Cần xem xét các biện pháp kiểm soát ngập lụt toàn diện trên toàn lưu vực, bao gồm cả việc xây dựng các công trình chứa nước và đê chắn sóng. Ngoài ra, sự suy giảm chức năng giữ nước do chuyển đổi sử dụng đất và thay đổi lượng mưa và mực nước biển dâng do biến đổi khí hậu cũng cần được tính đến.

Nâng cao năng lực thoát nước mưa

Hầu hết nội khu cảng Liên Chiểu nằm ở vị trí thấp, và bản đồ nguy hiểm năm 2009 cho thấy nguy cơ ngập lụt cục bộ. Trong khi rủi ro cục bộ được giảm bởi cao độ đất do phát triển, cần thiết kế để tăng cường khả năng thoát nước trong khu vực nói chung. Giả định rằng lũ lụt ở sông Cu Đê và nước dâng do bão có thể xảy ra cùng một lúc, tốt nhất nên thực hiện các biện pháp như cải thiện chức năng giữ nước, bao gồm cả việc phát triển một hồ chứa nước đa năng.

Hành lang xanh dọc sông và biển

Trong Quy hoạch chung, vùng nội địa của Cảng Liên Chiểu được định vị tại nút “hành lang xanh” giữa sông Cu Đê và bờ biển, do đó khuyến nghị xây dựng các tuyến đường phù hợp với người đi bộ và xe đạp để cải thiện cuộc sống của công dân. Để thực hiện, cần phối hợp với các biện pháp liên quan đến giảm thiểu rủi ro thiên tai, chẳng hạn như kết hợp khu trữ nước đa năng như một phần của hành lang xanh và thiết kế các tuyến đường có chức năng làm đê chống triều cường và lũ sông.

Cơ sở hạ tầng xanh

Với sự nhấn mạnh về tính bền vững và xu hướng toàn cầu hướng tới trung hòa carbon, điều quan trọng là phải phát triển cơ sở hạ tầng thân thiện với môi trường từ quan điểm thu hút các công ty tư nhân. Khuyến nghị thực hiện kế hoạch nhà máy điện sinh khối, được đề xuất trong Quy hoạch chung.

(3) TOD và phát triển theo hướng sử dụng đất hỗn hợp

Phát triển công nghiệp

Phát triển công nghiệp là lĩnh vực sử dụng đất quan trọng nhất trong khu vực về sự đồng bộ với cảng Liên Chiểu. Phát triển đất cho các khu công nghiệp đã và đang được tiến hành, và các nhiệm vụ trong tương lai sẽ là thu hút công nghiệp và duy trì cơ sở hạ tầng.

Phát triển dân cư và thương mại

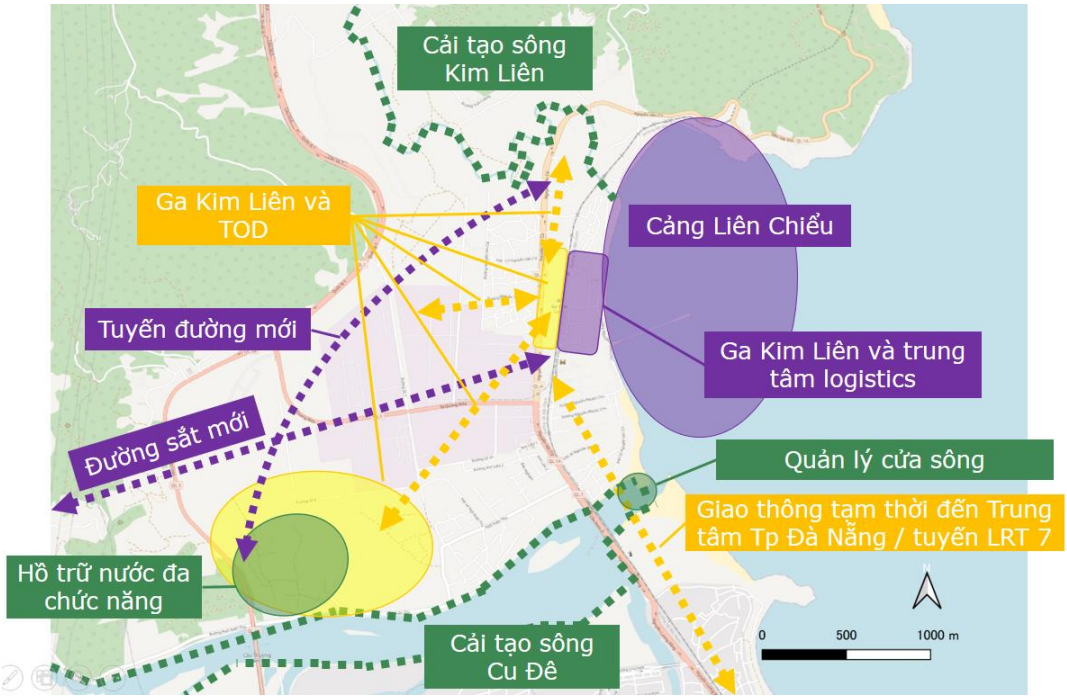
Nhiều khu đất xung quanh ga Kim Liên và ven sông Cu Đê đã được đô thị hóa để sử dụng cho dân cư và thương mại. Trong tương lai, sự phát triển của khu vực sẽ dần dần dẫn đến việc sử dụng các khu đô thị hiện có tiên tiến hơn và phát triển các khu đất chưa phát triển ở phía tây nam của khu vực. Ngoài ra, khi việc sử dụng đất công nghiệp và hậu cần trong khu vực tăng lên, các cân nhắc sử dụng đất chi tiết, chẳng hạn như vùng đệm theo phân vùng thương mại, là cần thiết để tránh tiếng ồn và thông qua các vấn đề giao thông.

Kết nối đa phương thức

Từ góc độ kết nối giao thông thuận tiện cũng như cân nhắc môi trường, cần thiết lập một mạng lưới giao thông trong khu vực kết hợp với sự phát triển của ga Kim Liên và phát triển dân cư. Ngoài các tuyến xe buýt truyền thống, việc áp dụng các phương thức vận tải linh hoạt hỗ trợ ICT như xe buýt theo yêu cầu có thể mang lại hiệu quả. Tại ga Kim Liên, đề nghị xây dựng một nhà ga trung chuyển để nâng cao sự thuận tiện trong việc di chuyển.

Ga Kim Liên (ga hành khách)

Tại ga Kim Liên, đề xuất phát triển theo từng giai đoạn sao cho phù hợp với việc di dời của ĐSVN và tái phát triển ga Đà Nẵng hiện tại. Đầu tiên, ga Đà Nẵng hiện tại sẽ được tạm thời di dời đến ga Kim Liên để làm nhà ga hành khách cho tuyến đường sắt Quốc gai. Sau khi hoàn thành nhà ga Đà Nẵng mới, cơ sở này sẽ được sử dụng làm nhà ga cho Tuyến số 7 của LRT. Theo kế hoạch trong Kế hoạch thi công chung, TOD sẽ được xúc tiến tại ga Kim Liên, với sự phát triển của một quảng trường nhà ga và các cơ sở công viên và bãi đậu xe. Ngoài ra, cần quy hoạch mạng lưới giao thông công cộng trong khu vực, nghiên cứu các biện pháp hướng dẫn sử dụng đất tiên tiến của khu vực xung quanh nhà ga.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hình 6.17: **Bản đồ ý tưởng "Đô thị cảng ngoại ô"**

Vì dự án này là sự kết hợp của các hợp phần với các đơn vị thực hiện khác nhau, nên sự phát triển theo từng giai đoạn được đề xuất như hình dưới đây.

Ngắn hạn (đến 2025)

- Cảng Liên Chiểu giai đoạn 1 (2 bến)
- Đường nối cảng và QL1A
- Tạm thời di dời ga Đà Nẵng đến ga Kim Liên, phát triển nhà ga và quảng trường
- Nghiên cứu chi tiết về phân tích nguy cơ ngập lụt và lập kế hoạch phục hồi

Ngắn hạn (đến 2030)

- Cảng Liên Chiểu giai đoạn 2 (3 bến)
- Mở rộng ga Kim Liên và điều chỉnh/ kéo dài đường sắt (hàng hóa)
- Công trình phòng chống thiên tai (thoát nước, kè và ao trữ nước đa năng)

Trung hạn (2030 ~)

- Cảng Liên Chiểu giai đoạn 3 (12 bến tính đến năm 2050)
- LRT7 tại năm 2045, bao gồm khu đỗ xe công cộng và TOD (được đề xuất trong Quy hoạch chung)
- Trung tâm logistics Liên Chiểu

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.18: Kế hoạch phát triển theo giai đoạn của Phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu

6.2.3 Cơ chế thực hiện

Chính quyền địa phương

Ban HTUT, đơn vị chịu trách nhiệm lập quy hoạch phân khu chi tiết trong khu vực và phát triển cảng Liên Chiểu, sẽ là cơ quan đầu mối chịu trách nhiệm chính trong việc phối kết hợp với các ban ngành chức năng. Sở GTVT và Sở NN&PTNT cũng là đơn vị quản lý dự án quan trọng: Sở GTVT chịu trách nhiệm phát triển Cảng Liên Chiểu bao gồm cả việc di dời tạm thời nhà ga đường sắt và tuyến LRT số 7; và Sở NN&PTNT chịu trách nhiệm quản lý thiên tai.

Đối với TOD quanh ga Kim Liên, do quỹ đất hạn hẹp nên chủ yếu sẽ tập trung vào các cơ sở giao thông liên vận và mạng lưới giao thông, mặc dù các biện pháp quảng bá nhằm thu hút các nhà phát triển tư nhân cũng sẽ là cần thiết. Chính vì vậy, đề nghị Sở GTVT là đơn vị chủ trì dự án TOD, phối hợp với Ban HTUT và Sở XD.

Về quản lý thiên tai, Sở NN&PTNT thường phụ trách nghiên cứu, lập kế hoạch và thực hiện. Nếu các công trình xây dựng dọc sông Kim Liên hoặc thượng nguồn sông Cu Đê được xác định là có hiệu quả thì việc phối hợp với Sở TN&MT là không thể thiếu. Ngoài ra, trong trường hợp cải thiện hệ thống thoát nước trong khu vực, Sở XD chịu trách nhiệm về các cơ sở này. Trong trường hợp hồ chứa nước đa chức năng đề xuất được chứng minh là có hiệu quả, chắc chắn sẽ cần có sự tham gia của rất nhiều ban, ngành chức năng, bao gồm: Sở XD chịu trách nhiệm về hệ thống thoát nước đô thị và phát triển bất động sản trong khu vực; Sở KHĐT đảm nhiệm phát triển bất động sản trong khu vực; Sở GTVT nếu hành lang xanh được quy hoạch hợp; và Ban HTUT là đơn vị điều phối.

Sự hợp tác giữa khu vực công và tư

Hướng tới sự phát triển của khu vực nội cảng, cần thúc đẩy sự tham gia của tư nhân đối với cả các dự án PPP và đầu tư tư nhân, bao gồm phát triển bất động sản và người thuê nhà trong khu công nghiệp. Vai trò của khu vực công sẽ là tạo điều kiện cho sự tham gia của tư nhân trong việc giảm rủi ro, chi phí và sự không chắc chắn.

Đặc biệt, xu hướng toàn cầu gần đây đang buộc các công ty tư nhân phải xem xét khả năng phục hồi và tính bền vững. Thứ nhất, đại dịch COVID-19 đã tăng cường mối lo ngại về khả năng phục hồi và tính liên tục của doanh nghiệp. Sự đứt gãy chuỗi cung ứng cho thấy tính dễ bị tổn thương của hệ thống sản xuất "kịp thời", và kết quả là, tầm quan trọng của "kịp thời" được xác nhận lại. Ngoài ra, biến đổi khí hậu đã trở thành một vấn đề thuộc phạm trù kinh tế chứ không chỉ còn là một vấn đề chính trị hay môi trường nữa. Biến đổi khí hậu đang làm gia tăng các nguy cơ thiên tai như thời tiết cực đoan và mực nước biển dâng thường xuyên hơn và mạnh hơn. Những rủi ro như vậy có liên quan đến khu vực nội khu Cảng Liên Chiểu, do vị trí địa lý của cảng này. Trong đại dịch, xu hướng toàn cầu về tính bền vững cũng đã được tăng cường. Đã có khoảng 130 quốc gia công bố sẽ thực hiện trung hòa carbon vào năm 2050 vào tháng 11 năm 2020, các công ty toàn cầu phải giảm phát thải khí nhà kính để đáp ứng các yêu cầu tài chính.

Các vấn đề về khả năng chống chịu và tính bền vững như vậy là một phần của việc công khai tài chính. Một trong những khuôn khổ tiết lộ chính là TCFD (Lực lượng đặc nhiệm về tiết lộ tài chính liên quan đến khí hậu). Cơ quan này khuyến nghị các công ty tư nhân tiết lộ thông tin liên quan đến khí hậu như các rủi ro tự nhiên (thời tiết khắc nghiệt, mực nước biển dâng, sóng nhiệt, v.v.), rủi ro chuyển đổi (danh tiếng, thay đổi thị trường, thuế carbon, v.v.) và Phạm vi 1, Phạm vi 2 và nếu thích hợp, Phạm vi 3 phát thải khí nhà kính.

Do đó, đầu tư từ khu vực tư nhân được kỳ vọng sẽ là sự lựa chọn phù hợp nhờ tính thích ứng và bền vững. Ngược lại, khu vực công nên xác nhận các vấn đề liên quan như giảm thiểu rủi ro /giảm nhẹ thiên tai và năng lượng tái tạo là một phần chính của chiến lược xúc tiến đầu tư. Xem xét các xu hướng toàn cầu trên, nghiên cứu này đề xuất đầu tư công vào quản lý thiên tai để hiện thực hóa phát triển thành phố cảng ở Liên Chiểu.

6.2.4 Cơ chế tài chính

Cơ chế tài chính cho sự phát triển của nội khu cảng sẽ dựa trên chủ trương là khu vực công sẽ đầu tư phát triển các dự án không tạo doanh thu, chẳng hạn như các điều tra, khảo sát và công trình hạ tầng cơ bản trong khi khu vực tư nhân sẽ đầu tư cho các hợp phần tạo doanh thu của các dự án. Bảng 6.3 trình bày chi tiết việc phân bổ các nguồn vốn công và tư của các dự án đề xuất.

Bảng 6.3: Phân bổ nguồn vốn công và tư cho các dự án đề xuất

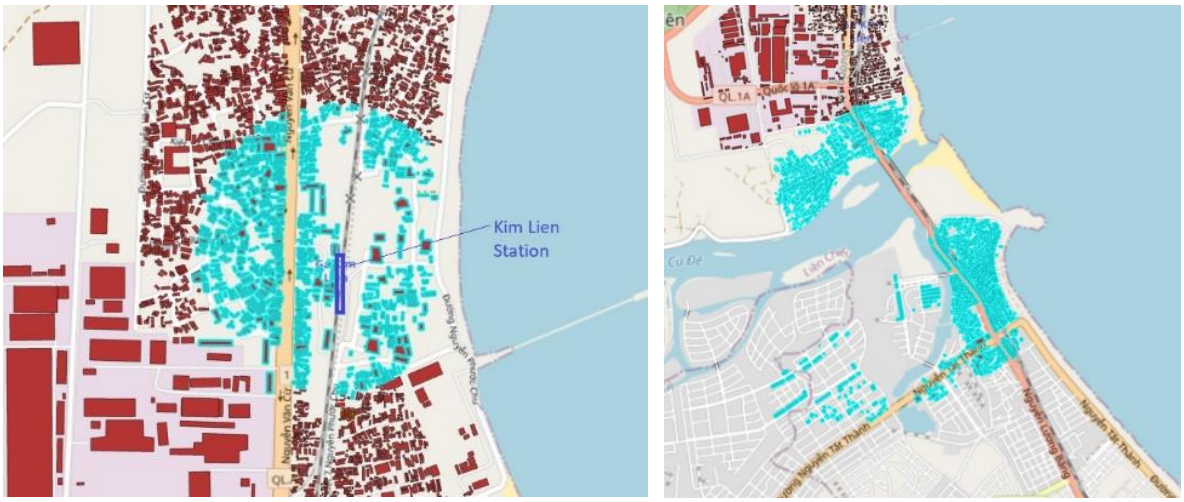
Trụ cột phát triển	Dự án	Cơ quan phụ trách	Lịch trình	Cơ chế tài chính
Trung tâm hậu cần	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 1 (2 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2024	Đầu tư công
	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 2 (3 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2030	[Trường hợp 1] KV công: Xây dựng KV Tư nhân: Khai thác (Nhượng quyền) [Trường hợp 2] BOT
	Phát triển cảng Liên Chiểu giai đoạn 3 (12 bến)	Sở GTVT và Ban HTUT	-2050	[Trường hợp 1] KV công: Xây dựng KV Tư nhân: Khai thác (Nhượng quyền) [Trường hợp 2] BOT
	Khai thác cảng Liên Chiểu	Sở GTVT và Ban HTUT	2024-	KV tư nhân: Hoạt động khai thác (Nhượng quyền)
	Mở rộng ga Kim Liên và điều chỉnh/mở rộng đường sắt (hàng hóa)	Sở GTVT	-2030	Đầu tư công (Ngân sách thành phố)
	Xây dựng đường nối Cảng Liên Chiểu và Hầm Hải Vân (QL1A)	Ban HTUT	F/S và thiết kế chi tiết hoàn thành vào cuối năm 2022 Khởi công xây dựng vào đầu năm 2023	Đầu tưcông (Ngân sách thành phố)
	Trung tâm logistics Liên Chiểu	Sở GTVT	-2045	Nguồn vốn tư nhân
Môi trường bền vững và xanh	Kè chống sạt lở bờ tả sông Cu Đê quận Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống sạt lở Liên Chiểu-Kim Liên (đoạn từ cầu Tràng Tiền đến Nhà máy xi măng Hải Vân)	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống sạt lở Liên Chiểu (đoạn từ Xuân Thiều đến Nam Ô)	Sở NN&PTNT	2020-2025	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)

	Nghiên cứu chi tiết phân tích rủi ro ngập lụt và lập kế hoạch giảm thiểu rủi ro thiên tai tại Khu vực cảng Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	2022	Đầu tư công (Ngân sáchThành phố hoặc Trung ương)
	Cải thiện khả năng thoát nước của sông Kim Liên	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sáchThành phố hoặc Trung ương)
	Kè chống lũ sông Cu Đê	Sở NN&PTNT	-2030	Đầu tư công (Ngân sáchThành phố hoặc Trung ương)
	Cải tạo hệ thống thoát nước khu vực nội cảng Liên Chiểu	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Hồ trữ nước đa năng dọc sông Cu Đê	Sở NN&PTNT và Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Phát triển hành lang xanh	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
TOD và Phát triển côn trình sử dụng đất hỗn hợp	Di dời tạm thời ga đường sắt từ ga Đà Nẵng đến ga Kim Liên và phát triển khu vực xung quanh	Sở GTVT	2022-2025	Ga đường sắt: Đầu tư công (Ngân sách Thành phố) Xung quanh: Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Phát triển tuyến LRT 7	Sở GTVT	-2045	Đầu tư công (Ngân sáchThành phố hoặc Trung ương)/PPP
	Cụm công nghiệp Hòa Hiệp Bắc, phường Hòa Hiệp Bắc, quận Liên Chiểu (14,48ha)	BQL Khu CNC	2022-2030	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Nguồn điện sinh khối 15MW tại KCN Liên Chiểu	Sở CT	2022-2025	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Phát triển công trình Park & Ride (gửi xe-đi tàu) tại Ga Kim Liên	Sở GTVT	2022-2025	Vốn tư nhân (Vốn nhà đầu tư)
	Quản lý giao thông công cộng các tuyến nhánh	Sở GTVT	2025-2045	Đầu tư công (Ngân sách thành phố)
	Phát triển hành lang xanh	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)
	Phát triển khu dân cư và thương mại xung quanh hồ trữ nước đa năng	Sở XD	-2030	Đầu tư công (Ngân sách Thành phố hoặc Trung ương)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

6.2.5 Các cân nhắc về môi trường và xã hội

Sẽ phải thu hồi một diện tích đất lớn để làm nhà ở và các khu kinh doanh và việc này phải được chuẩn bị theo quy định của pháp luật về đất đai. Các nhóm DA được phân loại là I và Nhóm A theo Luật Bảo vệ Môi trường và Luật Đầu tư Công, và được phân loại thuộc dự án yêu cầu báo cáo sơ bộ Đánh giá Tác động Môi trường, báo cáo ĐTM và giấy phép môi trường. Cần lưu ý rằng chưa có một nghiên cứu nào liên quan đến đánh giá tác động môi trường và xã hội liên quan đến sự phát triển của khu nội cảng Liên Chiểu hoặc một nghiên cứu chi tiết về dân số, nghề nghiệp và sinh kế trong lưu vực sông Cu Đê.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.19: Các công trình xung quanh ga Kim Liên (bán kính 300m) và cửa sông Cu Đê

(1) Cân nhắc xã hội

Theo số liệu thu thập được qua khảo sát hiện trường do Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện, ước tính sẽ có khoảng 5.500 đến 6.000 người sống xung quanh khu vực bán kính 300m từ ga[2]. Nhiều cư dân làm việc cho dịch vụ và công nghiệp trong các khu công nghiệp gần đó.

Ga Kim Liên

Một chợ dân sinh nằm gần ga Kim Liên (chợ Kim Liên) đã xuất hiện hàng chục năm nay để phục vụ nhu cầu mua bán của cư dân trong khu vực. Trong vài năm qua, nhiều doanh nghiệp nhỏ đã tự ý dựng các gian hàng bên cạnh đường ray xe lửa để kinh doanh tự do.

Theo khảo sát tòa nhà tại chỗ của Nhóm Nghiên cứu JICA, trong bán kính 300m từ ga Kim Liên, có khoảng 950 tòa nhà, bao gồm nhà ở, căn hộ, khách sạn, cơ sở kinh doanh, chợ, trường học, một đồn biên phòng và một ngôi chùa. Các số liệu này được Nhóm Nghiên cứu JICA,.

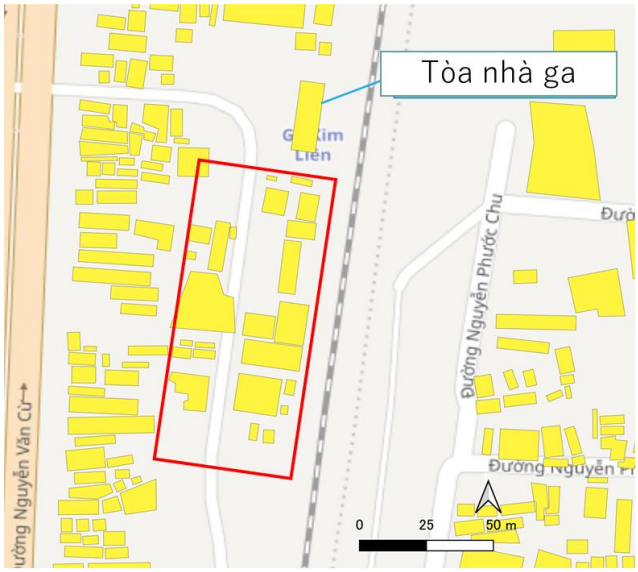
Bên cạnh khu dân cư sinh sống xung quanh nhưng bên ngoài khu vực nhà ga, khu vực bên trong nhà ga do Đường sắt Đà Nẵng quản lý có khoảng 25 hộ dân, với khoảng 100 người (Xem Hình 6.20 và cập nhật Hình 6.21). Những hộ dân này đã sinh sống tại khu vực ga trong khoảng 25 đến 30 năm. Hầu hết những cư dân này là gia đình của nhân viên đường sắt (bao gồm cả nhân viên đã nghỉ hưu và những người đang công tác). Hiện nay, đất ở thuộc sở hữu của UBND TP Đà Nẵng, nhưng do ĐSVN kiểm soát và điều hành. Do đó, 25 hộ dân trong khu vực không có giấy chứng nhận quyền sở hữu nhà ở và tài sản trên đất. Đây sẽ là những người sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp nếu ga Kim Liên được mở rộng. Vị trí của 25 hộ dân nằm ở phía nam nhà ga, phía bên phải lối vào nhà ga (đối diện trường tiểu học Hải Vân, bên kia nhà ga). Nói tóm lại, trong trường hợp có bất kỳ dự án nào cần thu hồi đất thì vấn đề tái định cư và bồi thường sinh kế cho người sẽ là một vấn đề xã hội quan trọng[3].

Như đã giải thích ở trên, vì khu vực xung quanh nhà ga được đô thị hóa, cân nhắc các vấn

[2] Dựa trên khảo sát tòa nhà được thực hiện trong nghiên cứu này, dân số được ước tính theo diện tích xây dựng và số tầng xung quanh bán kính 300m từ nhà ga.

[3] Phỏng vấn người dân địa phương trong cuộc khảo sát thực địa được tiến hành vào tháng 5 năm 2022.

đề xã hội cẩn trọng sẽ là một việc hết sức cần thiết khi lập quy hoạch cho các dự án lớn, chẳng hạn như nhà ga hậu cần hoặc tái phát triển đô thị lớn. Mặt khác, có một số khu đất mà ĐSVN sở hữu bao gồm đất chưa được sử dụng, nhà ga hiện không được sử dụng và nhà ga quảng trường ở phía tây của đường sắt gần nhà ga. Do đó, giả định rằng việc phát triển các cơ sở đa phương thức quy mô nhỏ như cải tạo quảng trường nhà ga và bãi đỗ xe đạp sẽ không đi kèm với việc thu hồi đất và tái định cư nhiều.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA, dựa trên dữ liệu khảo sát hiện trường của Đại học Đà Nẵng và Bản đồ đường phố mở

Hình 6.20: Vị trí các hộ dân xung quanh ga Kim Liên trong khu đất do Đường sắt ĐN quản lý

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA (chụp ngày 12 tháng 5 năm 2022)

Hình 6.21: Hình ảnh các hộ dân xung quanh ga Kim Liên trong khu đất do ngành đường sắt quản lý

Sông Cu Đê

Như đã trình bày Hình 6.19, khu vực hạ lưu sông Cu Đê bao gồm nhiều hộ gia đình và tài sản của người dân địa phương, hoạt động thương mại, dịch vụ, đặc biệt là các dịch vụ như kinh doanh xăng dầu, dầu, vật tư nông nghiệp, nhà hàng, chợ… Để giảm thiểu tác động đến

người dân, tham vấn và các biện pháp trong giai đoạn đầu là rất quan trọng.

(2) Cân nhắc về môi trường

Ga Kim Liên

Do ga Kim Liên nằm gần nhiều hộ gia đình, trường tiểu học và chùa chiền nên việc thay đổi chức năng ga sẽ ảnh hưởng rất lớn, đặc biệt là tiếng ồn và độ rung khi một lượng lớn hành khách đổ vào và tàu sẽ tăng tần suất hoạt động, qua lại. Điều rất quan trọng là phải tính toán mức độ tác động của tiếng ồn và độ rung lên môi trường xung quanh và nên được thực hiện càng sớm càng tốt. Ngoài ra, chất thải rắn và nước thải cần được giám sát chặt chẽ trong quá trình xây dựng và vận hành.

Sông Cu Đê

Hiện các biện pháp bảo vệ môi trường chưa được thực hiện nên có một lượng lớn chất thải rắn và nước thải sinh hoạt được thải trực tiếp ra sông Cu Đê. Theo khảo sát, đây là khu vực rất phức tạp, nơi giao nhau giữa tuyến đường chính Bắc - Nam nên lượng phương tiện lưu thông rất lớn. Quá trình hoạt động giao thông khu vực hạ lưu sông Cu Đê gây ô nhiễm dầu mỡ, ảnh hưởng đáng kể đến chất lượng nước và hệ sinh thái vùng cửa sông. Dọc hai bờ sông, dân cư đông đúc với nhiều hoạt động thương mại dịch vụ khác nhau nên họ đổ rác cũng như xả nước thải sinh hoạt ra sông. Theo báo cáo của Trung tâm Bảo vệ môi trường thành phố Đà Nẵng, tổng lượng nước thải sinh hoạt vào lưu vực ước đạt 7.560 m^3/ngày. Chất thải rắn phát sinh của các hộ dân trong khu vực chủ yếu là chất thải rắn sinh hoạt, còn lại là từ các hoạt động kinh tế - xã hội khác. Tại một số địa điểm ở hạ lưu, theo quan sát, hiện trạng vứt rác thải bừa bãi vẫn còn với lượng rác thải nguy hại phát sinh lớn nhất. Ngoài ra, trước khi xây dựng bất kỳ công trình nào trên sông, cần khảo sát tác động đến xói mòn và lắng đọng cũng như hệ sinh thái và đa dạng sinh học. Các rủi ro thiên tai được tóm tắt trong Bảng 6.4.

Bảng 6.4: Các vấn đề đã được xác định và các biện pháp đối phó về rủi ro thiên tai tại khu vực nội khu Cảng Liên Chiểu

STT	Vấn đề đã xác định	Biện pháp khắc phục
1	Khả năng thoát nước và duy trì nước của sông Kim Liên	Kè, nạo vét, nạo vét...
2	Giữ nguyên công suất khu vực sau phát triển KCN Liên Chiểu	Hồ giữ nước đa năng, nâng cao khả năng thoát nước đô thị
3	Nguy cơ ngập lụt sông Cu Đê xem xét kè bờ bên phải	Trong khu vực: Kè, nạo vét, duy tu ao hồ Thượng nguồn: cải thiện khả năng duy trì (hồ, đập, ao duy trì, v.v.)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.3 Đề xuất dự án ODA tiềm năng

6.3.1 Ý tưởng cơ bản về dự án ODA tiềm năng

Giữa các dự án được liệt kê cho phát triển khu vực nội khu cảng Liên Chiểu, các dự án ODA được đề xuất dựa trên các quan điểm sau:

- Đầu tư công là cần thiết, chẳng hạn như cơ sở hạ tầng cơ bản và các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai.
- Dự án thúc đẩy đầu tư tư nhân.
- Sử dụng công nghệ, bí quyết và kinh nghiệm của Nhật Bản rất hiệu quả.

Ngoài ra, một số dự án PPP được liệt kê xem xét khả năng tham gia của các công ty Nhật Bản mà JICA có thể hỗ trợ nếu được yêu cầu.

6.3.2 Nội dung dự án ODA tiềm năng

Các dự án có khả năng hợp tác thông qua sử dụng vốn ODA, các dự án sau đây được đề xuất.

(1) Cơ sở hạ tầng giảm thiểu rủi ro thiên tai khu vực nội khu cảng Liên Chiểu

- Nghiên cứu và lập kế hoạch: Phân tích chi tiết rủi ro thiên tai và lập kế hoạch đối phó với các rủi ro đã xác định với các dự án cụ thể và ưu tiên.
- NCKT: Thiết kế cơ sở, ước tính chi phí và xem xét môi trường và xã hội cho các dự án ưu tiên
- Khoản vay: Thực hiện các dự án ưu tiên

Chúng tôi khuyến nghị tiến hành nghiên cứu các loại hình thiên tai dưới đây.

1. Lũ sông

Mặc dù đã có một nghiên cứu với bản đồ nguy cơ do Đại học Đà Nẵng thực hiện, nhưng chúng tôi khuyến nghị lập các giải pháp kỹ thuật, xem xét cả tác động của biến đổi khí hậu và các công trình xây dựng ven sông đang thực hiện với kè bờ phải hạ lưu sông Cu Đê.

2. Ngập lụt nội địa:

Như đã nêu ở trên, chúng tôi khuyến nghị tiến hành nghiên cứu ngập lụt nội địa dựa trên các bằng chứng khoa học, vì mặc dù bản đồ nguy cơ sông Cu Đê đã được Đại học Đà Nẵng lập, nhưng vẫn chưa tìm thấy bản đồ nào cho thấy nguy cơ ngập lụt nội địa phản ánh hiện trạng.

- Thẩm định tổng thể mạng lưới thoát nước hiện có;
- Rà soát về việc xác định các vị trí phóng điện bên trong phù hợp;
- Rà soát định nghĩa các tiểu lưu vực thoát nước dựa trên địa hình và mục đích sử dụng đất được đề xuất;
- Xem xét các hướng đề xuất của các cống chính dựa trên địa hình và các tiểu lưu vực thoát nước;
- Chiến lược quản lý nước mặt tổng thể bao gồm tính nhất quán với sự phê duyệt của cơ quan có thẩm quyền;
- Tính toán công suất / thiết kế thoát nước hiện có cho mạng lưới thoát nước nội bộ;
- Xem xét các kết quả mô phỏng thủy lực cho mạng lưới thoát nước bên trong và bên ngoài.

3. Triều cường (bao gồm cả nước biển dâng)

Theo các kế hoạch hiện có và qua khảo sát từ chính quyền địa phương, rủi ro triều cường đã được ghi nhận về mặt định tính. Mặc dù các nghiên cứu gần đây đã thiết lập cơ sở dữ liệu thông tin cơ bản liên quan như mực nước triều, tuy nhiên chưa có ghi nhận bất kỳ phân tích nào về triều cường.

4. Kết hợp của cả 3 loại thiên tai kể trên.

Các loại thiên tai kể trên (lũ sông, ngập lụt nội địa và triều cường) có thể xảy ra đồng thời do áp thấp nhiệt đới, ... Bởi vậy, nên tiến hành mô phỏng và thiết kế kỹ thuật một cách tổng hợp.

5. Xói mòn bờ biển, ven sông và bồi lắng

Một nghiên cứu điều tra, khảo sát và thiết lập hành lang bảo vệ bờ biển thành phố Đà Nẵng do Sở TN&MT thực hiện, “Đánh giá cơ chế gây xói lở và bồi tụ cửa sông Cu Đê; Tác động của việc nạo vét và các giải pháp đề xuất để ổn định cửa sông Cu Đê và vịnh Đà Nẵng ”và“ nghiên cứu xác định nguyên nhân xói lở bờ biển và đề xuất các giải pháp bảo vệ bờ biển thành phố Đà Nẵng ”, trong đó đánh giá rủi ro và đề xuất các biện pháp sẽ được tiến hành.

6. Xâm nhập mặn và mực nước biển dâng

Về trung và dài hạn, khu vực này có nguy cơ nước biển dâng do biến đổi khí hậu. Thiệt hại do nước dâng do bão gia tăng, thiệt hại do nhiễm mặn và ô nhiễm dọc sông Cu Đê được cho rằng ngày càng nghiêm trọng.

- Xây dựng bản đồ nguy cơ lũ lụt do nước biển dâng;
- Xác định các cơ sở bị ảnh hưởng.
- Ước tính thiệt hại do nhiễm mặn và ô nhiễm.

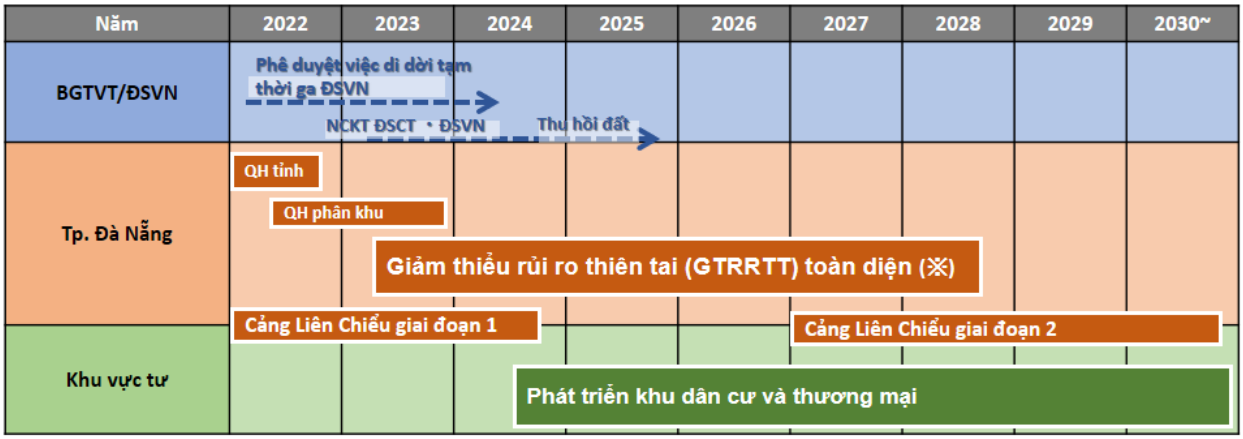
Thông qua nghiên cứu sơ bộ do Đoàn Nghiên cứu JICA thực hiện, một số dự án khả thi được xác định như sau. Để mở rộng, đào sâu và ưu tiên chúng, sẽ cần phải có nghiên cứu chi tiết hơn. Vì các dự án có liên quan lẫn nhau, nên việc lập kế hoạch tổng thể sẽ là cần thiết.

- Nâng cao năng lực thoát nước sông Kim Liên
- Kè chống lũ sông Cu Đê
- Cải thiện hệ thống thoát nước khu vực nội khu cảng Liên Chiểu
- Hồ chứa đa dụng dọc sông Cu Đê
- Quản lý ven biển và cửa sông (bao gồm nạo vét và đập cửa sông)
- Các biện pháp đối phó với tác hại của nhiễm mặn đối với cơ sở hạ tầng và nước thấm

Bảng 6.5: Danh mục dự án ODA tiềm năng được đề xuất cho phát triển cảng Liên Chiểu

Dự án ODA tiềm năng	Đối tác	Giai đoạn	Nội dung	Các hành động cần thực hiện của Thành phố
1) Giảm thiểu rủi ro thiên tai toàn diện khu vực nội địa cảng Liên Chiểu	SNN& PTNT	Ngắn hạn	• Phân tích chi tiết rủi ro thiên tai (lũ lụt sông Cu Đê, phòng chống lũ lụt nội địa, tác động của phát triển cảng / phát triển đô thị, thích ứng với nước biển dâng, v.v.) và lập kế hoạch đối phó với các rủi ro đã xác định với các dự án cụ thể và ưu tiên	• Tiến hành phân tích rủi ro toàn diện dựa trên phân tích khoa học về rủi ro • Xác định các khu vực / địa điểm thích hợp để phát triển và các khu vực / địa điểm cần có các biện pháp và công trình GTRRTT • Chuẩn bị các tài liệu dự án (Đề xuất dự án, Chủ trương đầu tư, ĐTM và KHHĐTĐC, Đề nghị chính thức về ODA, v.v.)
		Trung hạn	• Thiết kế cơ sở, ước tính chi phí và xem xét môi trường và xã hội cho các dự án ưu tiên • Thực hiện các dự án ưu tiên	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Ghi chú) Dự án với dấu (※) là dự án ODA ứng viên đề xuất bởi Đoàn Nghiên cứu JICA.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.22: Lộ trình thực hiện phát triển Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu

6.3.3 Khả năng ứng dụng công nghệ và kinh nghiệm của Nhật Bản

(1) Giảm thiểu rủi ro thiên tai

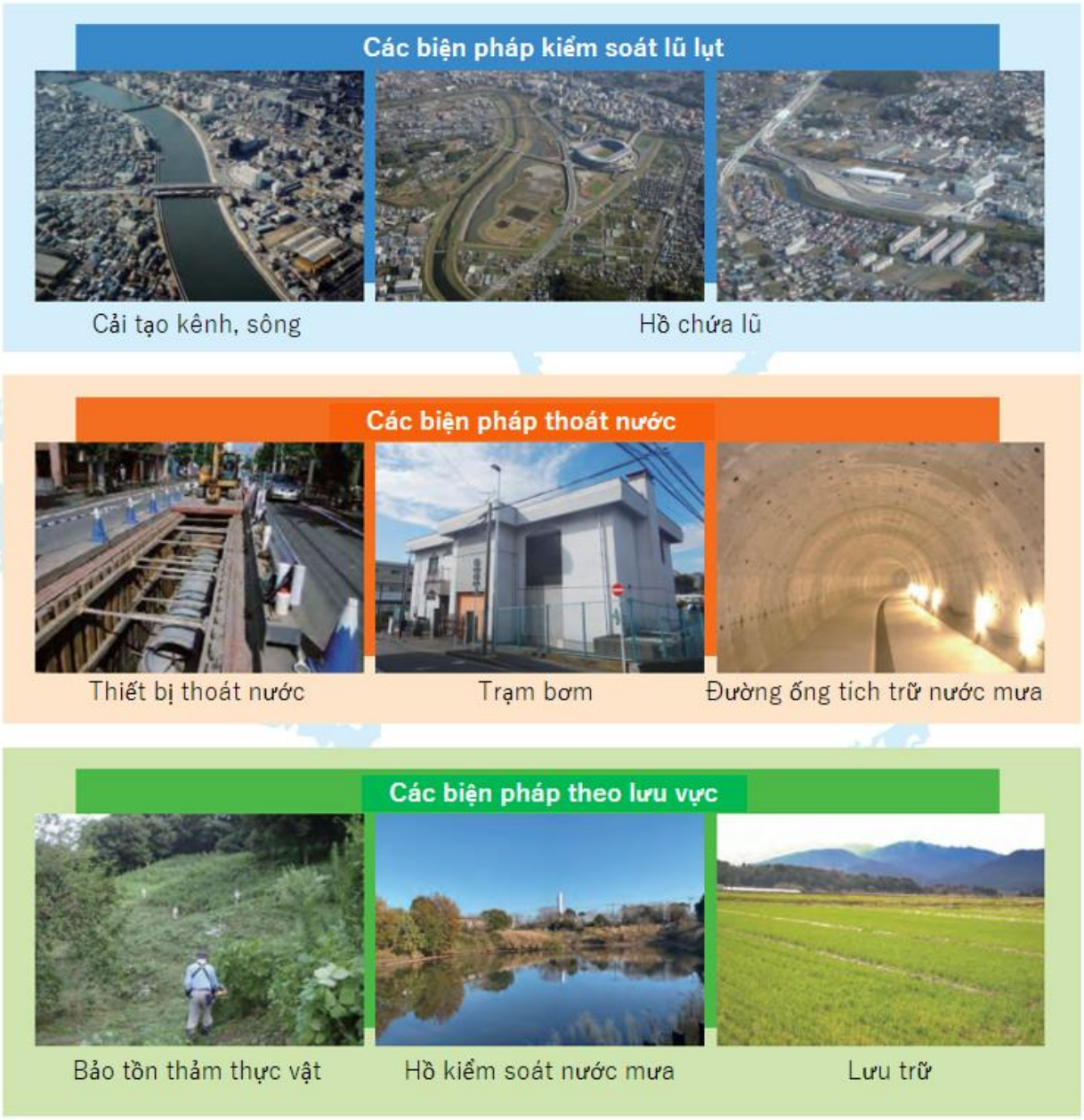
Các biện pháp kiểm soát ngập lụt toàn diện

Ở Nhật Bản trong những năm gần đây, với mức độ nghiêm trọng và tần suất ngày càng tăng của các thảm họa liên quan đến nước do biến đổi khí hậu, các biện pháp kiểm soát lũ lụt toàn diện đã trở thành chủ đạo, kết hợp không chỉ các cải tiến kênh sông thông thường như đê và đập, mà còn các biện pháp duy trì và xâm nhập trong lưu vực và các biện pháp sử dụng đất.

Khu vực nội khu cảng Liên Chiểu có nguy cơ ngập từ các sông Kim Liên, Cu Đê và ngập úng cục bộ do không đủ khả năng giữ nước mưa xung quanh KCN Liên Chiểu. Ngoài ra, việc thực hiện quy hoạch phát triển nội khu Cảng Liên Chiểu có thể làm tăng diện tích không thấm nước, có thể làm tăng nguy cơ xảy ra thiên tai. Do đó, nghiên cứu này đề cập đến việc đưa ra các biện pháp kiểm soát lũ lụt toàn diện ở Nhật Bản, trong đó ngoài việc phát triển cơ sở hạ tầng cá nhân, các biện pháp kiểm soát lũ lụt được thực hiện trên toàn lưu vực.

Có thể lấy chương trình kiểm soát lũ lụt trên lưu vực sông Tsurumi làm minh chứng cho biện pháp kiểm soát lũ lụt toàn diện. Bối cảnh của chương trình là sự đô thị hóa nhanh chóng của lưu vực sông Tsurumi, đặc biệt là ở vùng hạ lưu, đã làm tăng diện tích không thấm nước do bê tông bao phủ, v.v., và dòng chảy của một lượng lớn nước mưa đã dẫn đến lũ lụt thường xuyên. Vì việc ngăn chặn thiệt hại do lũ lụt thông qua bảo trì sông trở nên khó khăn, nên cần phải thực hiện các biện pháp đối phó với lũ lụt cho toàn bộ lưu vực.

Tại lưu vực sông Tsurumi, dựa trên “Quy hoạch tổng thể về nước lưu vực sông Tsurumi”, các tổ chức công (chính quyền quốc gia, tỉnh và thành phố) đã và đang thúc đẩy các biện pháp kiểm soát lũ lụt trong khu vực mục tiêu đồng thời tuân thủ các trách nhiệm mà mỗi cơ quan phải thực hiện mà không phải lùi bước trước áp lực phát triển. Quản lý lưu vực bao gồm nhiều phương pháp khác nhau: không chỉ quản lý sông, mà còn tăng cường hệ thống thoát nước đô thị, duy trì chức năng giữ và ngăn nước, hạn chế phát triển đất bằng cách đặt ra các quy định về phân vùng có tính đến rủi ro thiên tai và nâng cao ý thức người dân chống lại thiên tai.



Nguồn: Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch, Văn phòng Sông Keihin

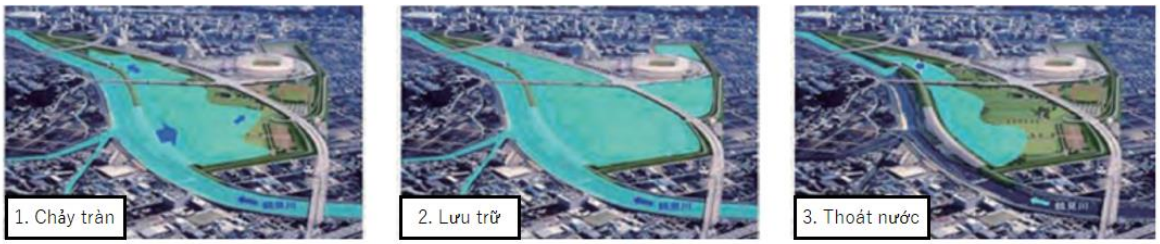
Hình 6.23: Các biện pháp kiểm soát lũ toàn diện cho sông Tsurumi

Lưu vực làm chậm lũ đa năng - sông Tsurumi

Dự án lưu vực làm chậm lũ đa năng sông Tsurumi là một ví dụ về quản lý toàn diện lưu vực sông dựa trên quy hoạch tổng thể tích hợp. Đây là một trong những hồ chứa lớn nhất của Nhật Bản, với tổng dung tích lưu trữ theo kế hoạch là 3,9 triệu m^3, được thiết lập trong khu vực đô thị của thành phố Yokohama như một biện pháp kiểm soát lũ lụt toàn diện cho sông Tsurumi nói trên. Cơ sở hạ tầng phát triển tại dự án này như sau.

Đầm tràn được thiết kế để cho nước sông chảy vào hồ chứa khi mực nước dâng cao, ao tĩnh được thiết kế để làm giảm đà chảy của nước từ đê tràn, đê bao nằm giữa hồ chứa và đất xung quanh và đê bao nằm giữa hồ chứa và sông. Ngoài ra, đường chính và sân vận động trên công trường sử dụng hệ thống sàn nâng không bị ngập nước ngay cả khi nước sông chảy vào công viên giải trí.

Một bể chứa được bao quanh bởi một con đê và được đào sâu vào lòng đất để đảm bảo khả năng giữ nước lũ. Trong trường hợp xảy ra lũ lụt, nước có thể được dẫn qua đê tràn vào bể chứa để lưu trữ tạm thời. Sau đó, khi mực nước xuống, nước được đưa về sông qua các cửa thoát nước, từ đó trở về trạng thái ổn định.



Nguồn: Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch, Văn phòng Sông Keihin

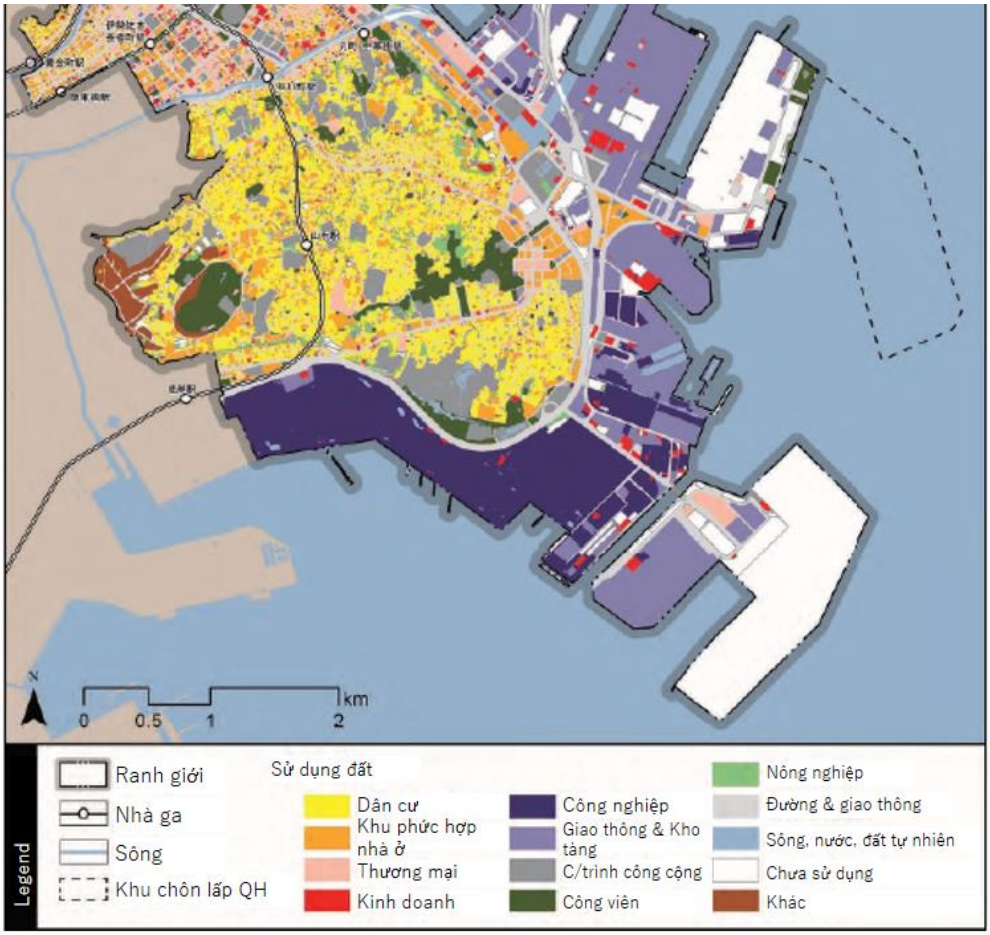
Hình 6.24: Cách thức hoạt động của hồ trữ nước

Kể từ khi bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2003, đã có tổng cộng 22 hoạt động kiểm soát lũ đã được thực hiện tính đến tháng 9 năm 2021. Ngoài ra, dự án đã đạt được các kết quả như giảm thiểu thiệt hại từ cơn bão số 18 năm 2014 bằng cách lưu trữ khoảng 1,54 triệu m^3 khối lượng kiểm soát lũ.

(2) Phát triển đô thị cảng

Yokohama là một thành phố cảng hàng đầu ở Nhật Bản mà Đà Nẵng đặc biệt quan tâm nhằm học hỏi các bài học kinh nghiệm. Do đó, hiện trạng và quy hoạch đô thị của Naka-ku thuộc Yokohama với tư cách là đô thị cảng nơi có các công trình với mục đích sử dụng đất khác nhau như hậu cần, công nghiệp, thương mại, du lịch được sơ lược như sau.

Naka-ku là một trong những quận trung tâm của thành phố Yokohama, nơi có các công trình cảng hậu cần, khu du lịch,thương mại và nhà ở. Toàn bộ địa bàn quận giống như một bán đảo nhỏ, hướng ra biển ở phía đông nam và phía bắc. Diện tích là 21 km^2 và dân số là 148.000 người. Việc sử dụng đất hiện tại được thể hiện trong Hình 6.25, với các cơ sở liên quan đến cảng như giao thông, kho hàng và các cơ sở công nghiệp nằm trên hầu hết đất dọc theo biển, và các khu dân cư trải rộng trên khu vực trung tâm của thành phố, bên cạnh các tuyến đường giao thông huyết mạch, các cơ sở thương mại và các khu phức hợp nhà ở. Là một thành phố cảng, không chỉ nổi tiếng với các công trình liên quan đến cảng mà còn được biết đến với các công trình giải trí bên bờ biển tận dụng hình ảnh của cảng khiến thành phố trở thành một điểm đến du lịch hấp dẫn.



Nguồn: Quy hoạch chung thành phố Yokohama – Kế hoạch Naka-ku

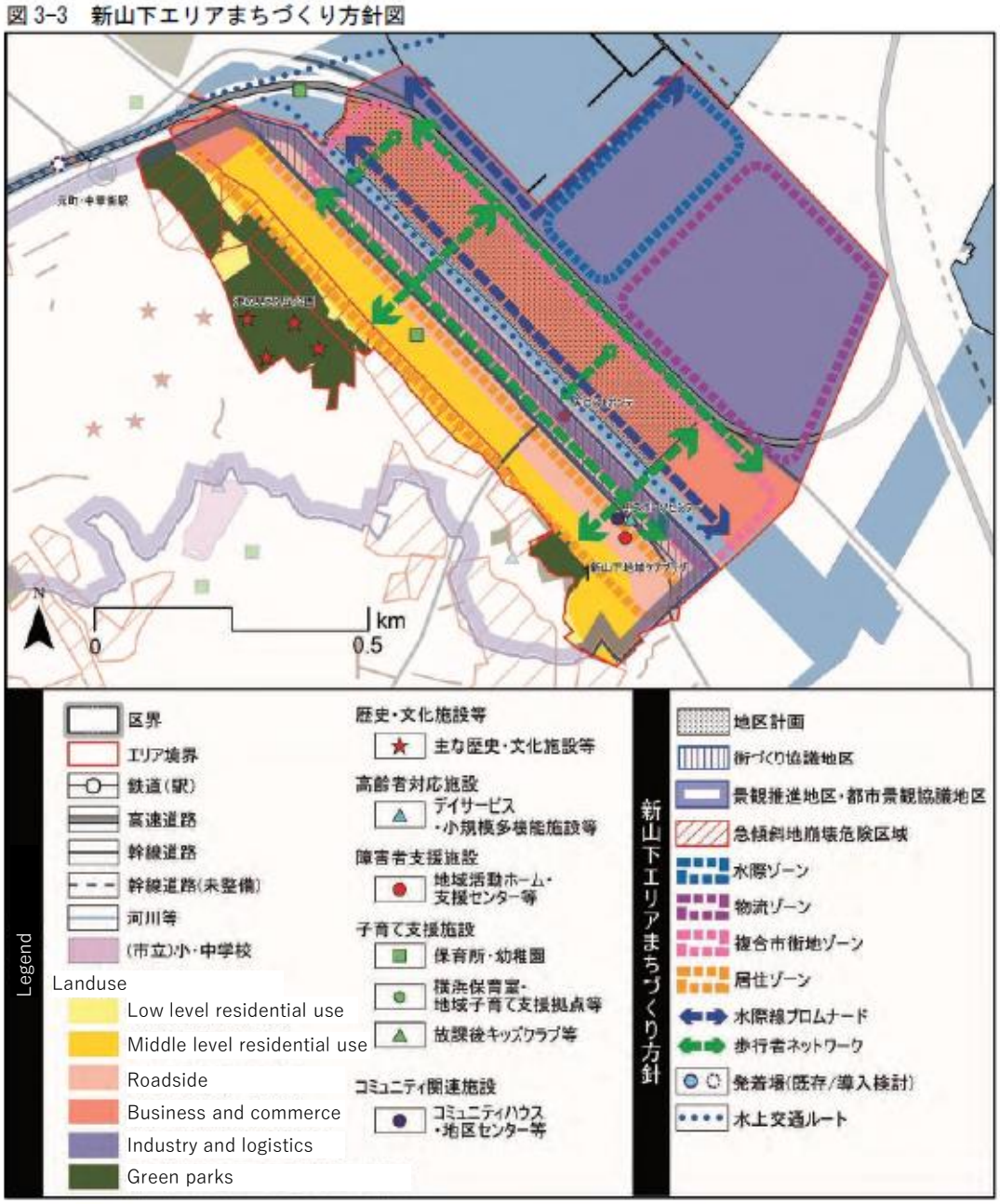
Hình 6.25: Hiện trạng sử dụng đất của Naka-ku, thành phố Yokohama

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.26: Các công trình vui chơi giải trí dọc biển ở thành phố Yokohama

Để cho phép các khu vực với mục đích sử dụng đất hỗn hợp cùng tồn tại, một vùng đệm được cung cấp giữa khu hậu cần và đất công nghiệp và các mục đích sử dụng đô thị khác, đặc biệt là các khu dân cư. Trong ví dụ thể hiện trong Hình 6.27, kế hoạch sử dụng đất thay đổi dần dần từ các cơ sở hậu cần ở phía biển sang các khu dân cư trong nội địa, theo thứ tự của các cơ sở hậu cần, các cơ sở thương mại và kinh doanh ven đường, các khu đô thị ven đường và các khu dân cư. Ngoài ra còn có các đường giao thông huyết mạch và đường cao tốc giữa các cơ sở hậu cần và các cơ sở thương mại và kinh doanh ven đường (bên

phải Hình 6.28, bên trái), và các con sông giữa các cơ sở thương mại và kinh doanh ven đường và các khu vực đô thị dọc theo đường (ngay trong cùng một hình), cũng đóng vai trò là bộ đệm phân biệt các mục đích sử dụng đất khác nhau.



Nguồn: Quy hoạch chung thành phố Yokohama – Kế hoạch Naka-ku

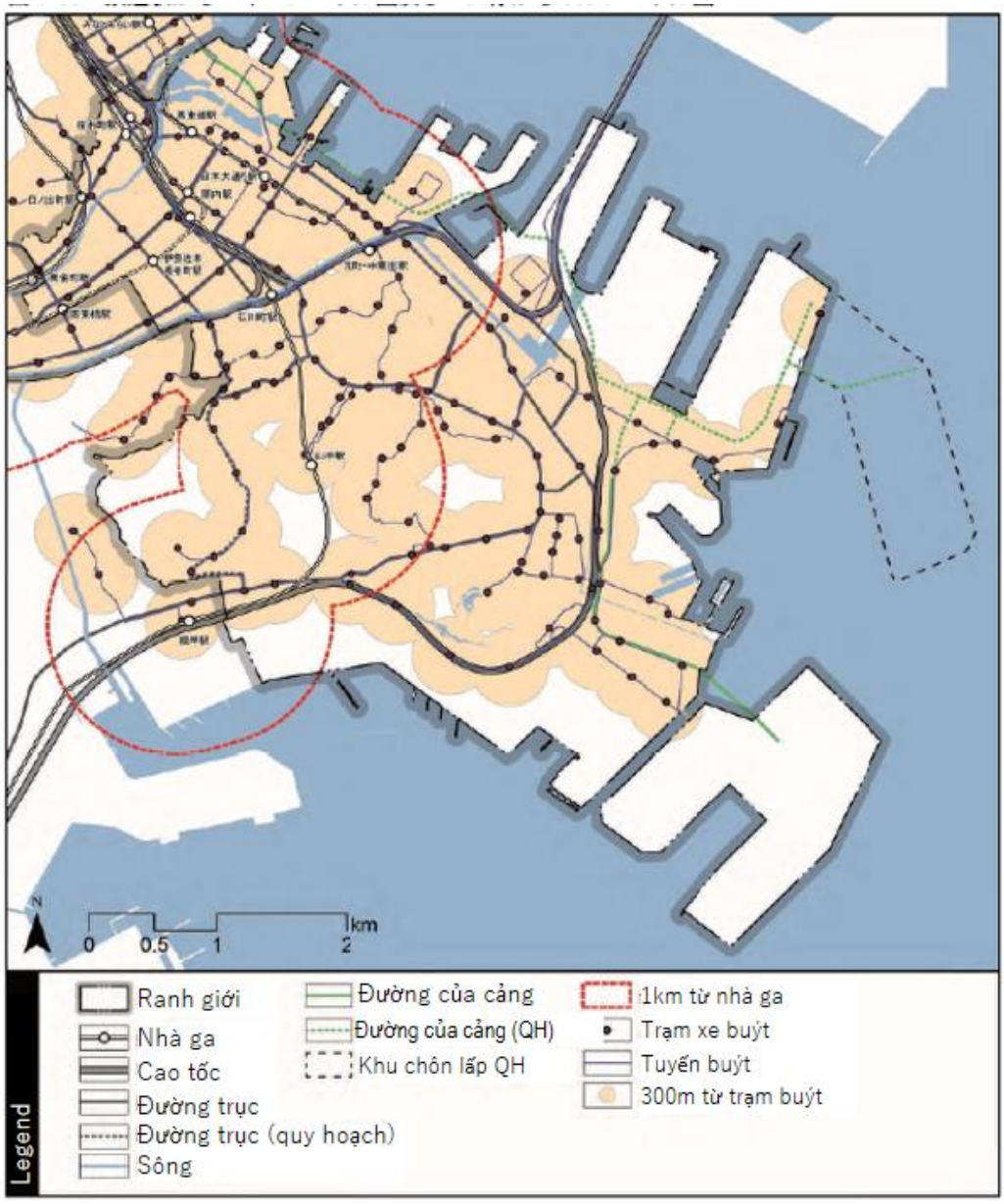
Hình 6.27: Ví dụ về vùng đệm theo phân vùng (Khu vực Shin Yamashita, Naka-ku, Thành phố Yokohama)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.28: Đường (trái) và sông (phải) làm vùng đệm giữa các mục đích sử dụng đất khác nhau

Ngoài ra còn có một mạng lưới giao thông công cộng rộng lớn gồm đường sắt và xe buýt (xem Hình 6.29). Tàu điện ngầm thành phố, JR và Tuyến Minatomirai chạy trong quận, giúp dễ dàng đi đến các vùng ngoại ô của thành phố Yokohama và Tokyo. Ngoài ra, các tuyến xe buýt được phát triển tốt xung quanh ga đường sắt, và hầu hết các quận, ngoại trừ các khu vực công nghiệp và hậu cần, nằm trong phạm vi 300 mét từ một điểm dừng xe buýt.

Chính vì thế,là một thành phố cảng, Yokohama không chỉ hấp dẫn đối với ngành công nghiệp và hậu cần, mà còn là một điểm đến du lịch phát huy tối đa nguồn lực cảng vốn có. Ngoài ra, các cơ sở công nghiệp và hậu cần, có thể gây ra các vấn đề như tiếng ồn từ các phương tiện giao thông quá cảnh, cho các khu dân cư. Việc này có thể giảm thiểubằng các vùng đệm ngăn cách chúng như các cơ sở thương mại, đường sá và sông ngòi. Về giao thông, bên cạnh tuyến ĐSQG, vốn hoạt động như một tuyến liên tỉnh, thành phố có một hệ thống giao thông địa phương phát triển tốt bao gồm tàu điện ngầm và tuyến Minato Mirai, cũng như giao thông nội vùng bằng xe buýt.



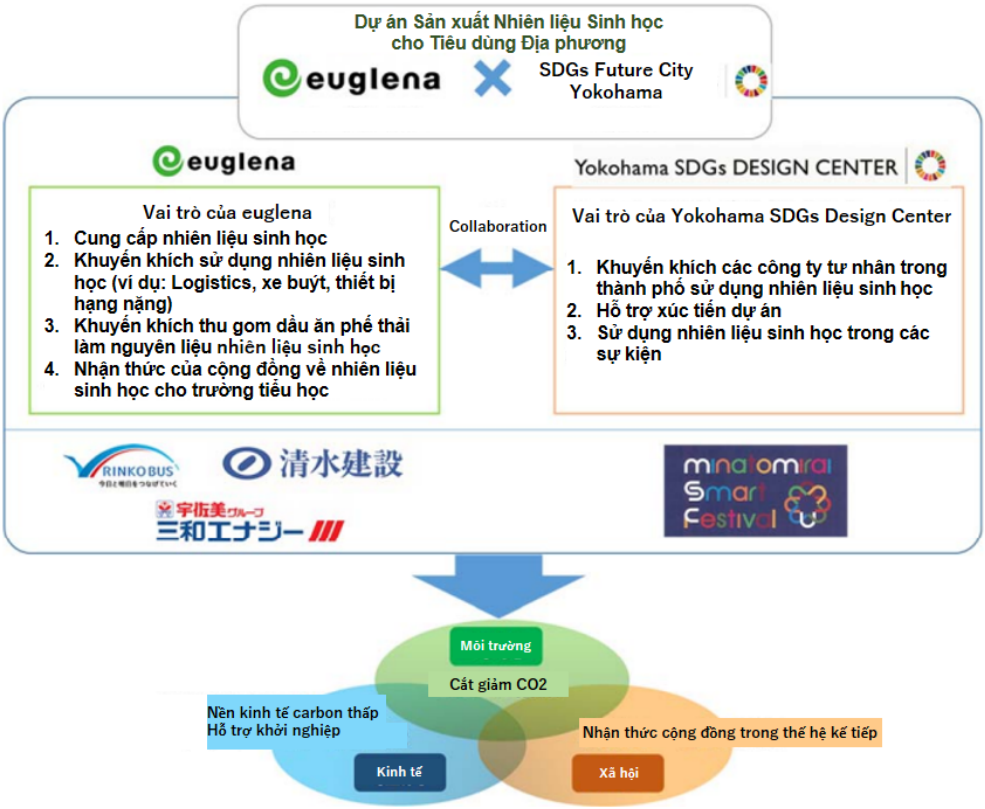
Nguồn: Quy hoạch chung thành phố Yokohama – Kế hoạch Naka-ku

Hình 6.29: Mạng lưới giao thông ở Naka-ku, thành phố Yokohama

(3) Năng lượng sinh học

Thành phố Yokohama đã được chọn là "Thành phố tương lai của SDGs", kiểu mẫu ở Nhật Bản và đang thúc đẩy các sáng kiến bền vững với sự cộng tác của người dân, doanh nghiệp, trường đại học và những người khác, tập trung vào Trung tâm thiết kế SDGs Yokohama. Một trong những sáng kiến như vậy là Dự án "Sản xuất nhiên liệu sinh học cho tiêu dùng địa phương.

Năm 2017, Yokohama đã trợ cấp cho kế hoạch thương mại hóa nhiên liệu diesel và máy bay phản lực sinh học của một công ty tư nhân nhằm thu hút một nhà máy trình diễn sản xuất nhiên liệu diesel và phản lực sinh học trong thành phố. Thành phố Yokohama phối hợp với công ty xây dựng mô hình sản xuất địa phương và tiêu thụ nhiên liệu sinh học tại địa phương, thúc đẩy việc sử dụng nhiên liệu sinh học trong thành phố



Nguồn: Thành phố Yokohama

Hình 6.30: Tóm tắt Dự án sản xuất nhiên liệu sinh học để tiêu thụ trong nước

Tại thành phố Yokohama, một công ty tư nhân khác đang thực hiện dự án tái chế thực phẩm và sản xuất điện từ khí sinh học. Trong dự án, chất thải thực phẩm tạo ra tại các tòa nhà ga và địa điểm tổ chức sự kiện được lên men, và khí mêtan sinh ra được sử dụng làm nhiên liệu để tạo ra điện. Công suất phát điện tối đa là 1.800 kW, với lượng phát điện hàng năm ước tính khoảng 11.000 MWh.

Nguồn: J Bio FOOD RECYCLE, Tập đoàn kỹ thuật JFE, Công ty đường sắt Đông Nhật Bản, Chi nhánh Yokohama

Hình 6.31: Dự án sản xuất nhiên liệu sinh học để tiêu thụ trong nước

6.3.4 Tác động phát triển dự kiến

Khi Đà Nẵng xây dựng cấu trúc đô thị mới, cảng mới tại Liên Chiểu sẽ làm tăng tầm quan trọng của khu vực này. Xét về vị trí của tuyến đường sắt hiện tại và các yếu tố khác, đây là vị trí quan trọng trong kế hoạch di dời của ĐSVN.

Hiện nay, các hoạt động đô thị của Đà Nẵng tập trung ở hạ lưu sông Hàn, nhưng với dân số dự kiến sẽ tăng với tốc độ trung bình hàng năm là 2,9% để đạt xấp xỉ 1,5 triệu người vào năm 2030, thành phố sẽ cần phải phân cấp các chức năng đô thị của mình và thực hiện cấu trúc đa trung tâm. Trong đại dịch COVID-19, khái niệm "thành phố 15 phút" đang được thúc đẩy chủ yếu ở châu Âu và Hoa Kỳ, và người ta tin rằng việc chia thành phố thành các khu vực sinh sống riêng biệt sẽ góp phần ứng phó với các đại dịch trong tương lai và cải thiện khả năng sống trong thời gian bình thường.

Trong tình huống như vậy, chìa khóa của khu vực sẽ là tăng cường các chức năng hậu cần, xây dựng các quận bền vững và hiện thực hóa TOD. Khuyến nghị cần có những nỗ lực để cải thiện cơ sở hạ tầng đường sắt, đường bộ và các cơ sở hạ tầng liên quan khác cùng với sự phát triển của cảng Liên Chiểu nhằm ứng phó với rủi ro thiên tai, và để tăng cường các chức năng giao thông của ga Kim Liên và các đường nhánh phù hợp với việc di dời tạm thời ga Đà Nẵng và xây dựng tuyến LRT7.

Ngoài ra, cần tận dụng sức sống của khu vực tư nhân vào sự phát triển của quận, bao gồm vị trí của các công ty trong khu công nghiệp, phát triển bất động sản mới và các dự án cơ sở hạ tầng như phát triển và vận hành cảng Liên Chiểu và các nhà máy điện sinh khối dự kiến sẽ triển khai PPP. Đồng thời, khu vực công cần tạo ra một môi trường khuyến khích đầu tư của khu vực tư nhân và có động lực để đầu tư tài chính công vào cơ sở hạ tầng cơ bản cho các hoạt động sinh kế và công nghiệp, các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai và thúc đẩy trung tính các-bon, trong số những lĩnh vực khác. Đặc biệt là đối với các vấn đề cấp bách và các dự án sử dụng công nghệ Nhật Bản có hiệu quả, nên sử dụng nguồn vốn ODA để hướng tới việc thực hiện hiệu quả và đúng tiến độ.

7 KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

7.1 Kết luận

Nghiên cứu này nhằm hỗ trợ việc lựa chọn các dự án ưu tiên trong Quy hoạch tổng thể tích hợp đang được chuẩn bị để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững và mạnh mẽ ở Thành phố Đà Nẵng, tổng hợp thông tin và đưa ra đề xuất cho hai dự án dự kiến được thực hiện bằng nguồn vốn ODA: "Dự án Phát triển Khu vực Ga Đà Nẵng" và "Dự án Phát triển Khu nội địa Cảng Liên Chiểu".

Ngoài ra, để thực hiện các dự án ưu tiên này, điều cần thiết là phải tiến hành đánh giá rủi ro thiên tai dựa trên bằng chứng khoa học, và dựa trên kết quả đánh giá rủi ro để nghiên cứu trước các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai, không xem rủi ro thiên tai là điều tất yếu.

Các kết luận thu được thông qua các cuộc thảo luận được tóm tắt trong chương này.

7.1.1 Lựa chọn dự án ưu tiên

Dựa trên quá trình lựa chọn được trình bày trong các chương trước của báo cáo này, Đoàn Nghiên cứu JICA đã đề xuất các dự án sau đây và nhận được sự chấp thuận của Thành phố Đà Nẵng cho phép nghiên cứu chi tiết. Tất cả 10 dự án đều nằm trong danh sách dự án của QHC, nhưng vì chúng bao gồm các dự án cơ sở hạ tầng cấp quốc gia, nên việc phối hợp với chính quyền trung ương là cần thiết để thực hiện các dự án đó.

Bảng 7.1: Các dự án ưu tiên được lựa chọn và Cơ quan thực hiện

Ngành* (Chuyên ngành)	Dự án ưu tiên*	Nguồn vốn*	Cơ quan thực hiện	Phối hợp với Chính quyền Trung ương	Sáng kiến của Tp
Giao thông vận tải (Cảng)	Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu	Trung ương, Thành phố, PPP, những nơi khác	Ban HTUT, Sở GTVT	✓ Bộ GTVT	
Giao thông vận tải (Đường bộ)	Đường hầm sân bay Đà Nẵng	Thành phố, PPP, ODA	Sở GTVT/ Bộ GTVT (Tổng Cty Hàng không)	✓	
	Cải tạo, nâng cấp các nút giao thông trọng điểm	Thành phố			✓
Giao thông vận tải (đường sắt và phát triển đô thị)	Di dời ga đường sắt và tái phát triển đô thị	Trung ương, Thành phố	Ban HTUT, Sở GTVT, Sở XD	✓ Bộ GTVT /Tổng Cty ĐSVN	
Giao thông vận tải (sân bay)	Nâng cấp cơ sở hạ tầng Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Trung ương, PPP, nguồn khác	Sở GTVT	✓ Bộ GTVT (Tổng Cty Hàng không)	
Công nghiệp, cấp nước	Đầu tư mới Nhà máy nước Hòa Liên	Thành phố	Sở XD		✓
Khu/cụm công nghiệp & khu đô thị	Khu công nghệ cao Đà Nẵng	Thành phố, Trung ương, nguồn khác	BQL Khu CNC		✓
Khu/cụm công nghiệp & khu đô thị	Thành phố thông minh	Thành phố, vốn xã hội hóa	Sở TTTT, Sở XD		✓

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Quy hoạch chung (*)

7.1.2 Chương trình phát triển đô thị

Để đạt được sự phát triển đô thị bền vững và thích ứng thông qua việc thực hiện toàn diện và phối hợp các dự án ưu tiên này, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất một chương trình và lộ trình phát triển đô thị tổng hợp và theo từng giai đoạn.

1) Các chiến lược phát triển đô thị bền vững và thích ứng

- Phát triển kinh tế - xã hội gắn với sự phát triển của các cửa ngõ quốc tế
- Khả năng kết nối và tính lưu động
- Tính bền vững và thích ứng

2) Đề xuất Chương trình Phát triển Đô thị

- Chương trình tái phát triển khu vực ga đường sắt hiện hữu
- Chương trình phát triển đô thị cảng Liên Chiểu
- Chương trình phát triển đô thị ga mới

Trong số các dự án ưu tiên này, các dự án sau được chọn làm các dự án ODA tiềm năng dựa trên các tiêu chí sau: (a) Sự phù hợp với chính sách, kế hoạch và cam kết của thành phố, (b) Hỗ trợ kỹ thuật cho cơ sở hạ tầng đô thị trung và dài hạn, (c) thúc đẩy đầu tư tư nhân thông qua hỗ trợ ODA cho cơ sở hạ tầng công cộng, (d) lợi thế của công nghệ và bí quyết của Nhật Bản, và (e) tác động cộng hưởng với các dự án JICA liên quan.

Dựa trên các tiêu chí này, các dự án ODA khả thi sau đây đã được thành phố Đà Nẵng lựa chọn và đồng ý.

- Dự án phát triển khu vực ga Đà Nẵng (ga hiện hữu và ga mới)
- Dự án phát triển nội địa cảng Liên Chiểu

7.1.3 Phát triển khu vực ga Đà Nẵng

Các ý tưởng phát triển, chi tiết về dự án và chia sẻ vai trò giữa nhà nước và tư nhân được nghiên cứu cho khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu (khoảng 14,5 ha) và khu vực ga Đà Nẵng mới (khoảng 60 ha).

1) Khu vực ga Đà Nẵng hiện hữu

Dự án di dời ga Đà Nẵng sẽ được ưu tiên hàng đầu nhằm thúc đẩy quá trình tái phát triển khu vực ga hiện hữu càng sớm càng tốt. Ga Kim Liên gần cảng Liên Chiểu sẽ được sử dụng làm địa điểm di dời tạm thời để thúc đẩy sự phát triển của khu vực nội địa cảng Liên Chiểu.

Sau khi di dời tạm thời ga Đà Nẵng hiện hữu, dự án tái phát triển sẽ được xúc tiến thông qua sự hợp tác của khu vực tư nhân, đồng thời đảm bảo quỹ đất cho các ga MRT1/2 và LRT7, cải thiện các tiện ích giao thông, tăng cường chức năng phòng chống thiên tai và dịch vụ đô thị để đảm bảo lợi ích công cộng của dự án.

2) Khu vực ga Đà Nẵng mới

Mặc dù cách ga hiện hữu khoảng 10 km, nhưng nó nằm dọc theo đường cao tốc (AH1), khu công nghệ cao và các khu công nghiệp, được kỳ vọng sẽ tạo ra các ngành công nghiệp và dịch vụ đô thị mới trong tương lai thông qua việc sử dụng ĐSTĐC và ĐSVN. Sau khi

Quy hoạch ĐSTĐC/ĐSVN được phê duyệt, quỹ đất dành cho đường sắt và các công trình giao thông sẽ được đảm bảo, đồng thời phát triển quỹ đất, đường bộ và cơ sở hạ tầng.

Mặc dù sự tham gia của khu vực công là mong muốn đối với các cơ sở hạ tầng đường sắt và đô thị, nhưng khu vực tư nhân sẽ tận dụng khả năng chuyên môn của mình để phát triển và vận hành thành phố như một thành phố thông minh thông qua hợp tác công tư.

7.1.4 Phát triển khu nội địa cảng Liên Chiểu

Ý tưởng phát triển, chi tiết dự án và chia sẻ vai trò giữa nhà nước và tư nhân đã được nghiên cứu cho khu vực nội địa cảng Liên Chiểu (khoảng 90 ha). Sự phát triển của một "đô thị cảng ngoại ô" sẽ dựa trên ba trụ cột sau;

- Đầu mối logistics: phát triển cảng Liên Chiểu, mở rộng ga Kim Liên, trung tâm logistics, v.v.
- Môi trường xanh và bền vững: Phát triển khu vực giải trí và kiểm soát lũ sông Cu Đê, đê kè chống sạt lở và cải tạo hệ thống thoát nước, v.v.
- Phát triển TOD và công trình hỗn hợp: di dời tạm thời đến ga Kim Liên và phát triển khu vực xung quanh, công trình bãi đỗ xe, nhà máy điện sinh khối, phát triển khu dân cư thương mại, v.v.

7.1.5 Các dự án ODA tiềm năng

Các dự án sau đây được đề xuất là dự án ODA tiềm năng trên quan điểm nhu cầu đầu tư công vào cơ sở hạ tầng giao thông và giảm thiểu rủi ro thiên tai, thúc đẩy đầu tư tư nhân thông qua các dự án ODA, sử dụng kinh nghiệm và bí quyết của Nhật Bản.

Bảng 7.2: Danh sách dự án ODA tiềm năng

	Dự án	Đối tác	Thời gian
Phát triển khu vực ga	1) Dự án di dời và nâng cấp ga đường sắt	Sở GTVT	Ngắn hạn
	2) Dự án phát triển MRT1/2	Sở GTVT	Nghiên cứu, quy hoạch & thiết kế: Ngắn hạn Xây dựng: Trung hạn
	3) Dự án phát triển LRT7	Sở GTVT	Nghiên cứu, quy hoạch & thiết kế: Ngắn hạn Xây dựng: Trung & dài hạn
Phát triển khu nội địa Cảng Liên Chiểu	4) Quản lý tổng thể thiên tai khu vực nội địa cảng Liên Chiểu	Sở NN&PTNT	Ngắn & Trung hạn

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Trên cơ sở thảo luận giữa UBNDTP. Đà Nẵng Đà Nẵng và JICA vào ngày 25 tháng 8 và ngày 16 tháng 9 năm 2022, bốn (4) dự án ODA nêu trên đã được UBND thành phố Đà Nẵng chính thức đề nghị với JICA. Trong số đó, Sở GTVT nhấn mạnh các dự án MRT1 và LRT7 là các dự án ưu tiên đòi hỏi kinh nghiệm của Nhật Bản. Cần lưu ý rằng các LRT7 phụ thuộc vào điều kiện di dời của ĐSVN và ĐSTĐC do Bộ GTVT quản lý. Ngoài ra, Sở NN&PTNT đã đồng ý đề xuất về quản lý toàn diện thiên tai không chỉ ở khu vực nội địa

Cảng Liên Chiểu mà còn khu vực xung quanh có tính đến triều cường, xói lở bờ biển, bồi lắng, v.v.

Bước tiếp theo, Sở GTVT sẽ chuẩn bị đề xuất dự án về các dự án MRT1 hoặc LRT7 như một dự án ưu tiên và trình Sở KHĐT thẩm định, báo cáo UBND thành phố phê duyệt.

7.2 Khuyến nghị

Nghiên cứu này nhằm hỗ trợ việc lựa chọn các dự án ưu tiên trong Quy hoạch tổng thể tích hợp đang được chuẩn bị để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững và mạnh mẽ ở Thành phố Đà Nẵng, tổng hợp thông tin và đưa ra đề xuất cho hai dự án dự kiến được thực hiện bằng nguồn vốn ODA: “Dự án Phát triển Khu vực Ga Đà Nẵng” và “Dự án Phát triển Khu nội địa Cảng Liên Chiểu”.

Ngoài ra, để thực hiện các dự án ưu tiên này, điều cần thiết là phải tiến hành đánh giá rủi ro thiên tai dựa trên bằng chứng khoa học, và dựa trên kết quả đánh giá rủi ro để nghiên cứu trước các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai, không xem rủi ro thiên tai là điều tất yếu.

Chương trình và lộ trình phát triển đô thị bền vững và thích ứng của thành phố Đà Nẵng được đề xuất trong nghiên cứu này phải được thực hiện một cách tổng hợp và hiệu quả thông qua sự phối hợp của nhiều dự án và sự hợp tác của các bên liên quan. Trong số này, nghiên cứu đề xuất một số dự án ODA tiềm năng, đặc biệt là những dự án có thể sử dụng công nghệ và kinh nghiệm của Nhật Bản, sẽ cung cấp sự hỗ trợ trung và dài hạn và mang lại lợi ích cho Thành phố Đà Nẵng.

Sau khi Quy hoạch chung được phê duyệt, thành phố Đà Nẵng đã và đang thực hiện một số nhiệm vụ quy hoạch, trong đó có việc lập Quy hoạch tổng thể tích hợp, Quy hoạch phân khu và Nghiên cứu tiền khả thi cho việc di dời ga đường sắt.

Cùng với những nỗ lực này của Thành phố, khuyến nghị rằng Thành phố sẽ thực hiện các hành động tiếp theo dựa trên kết quả và đề xuất của Nghiên cứu JICA

1) Xem xét dự án phát triển MRT và khu vực ga, có xét đến kinh nghiệm của Nhật Bản về MRT, TOD, thành phố thông minh, giảm thiểu rủi ro thiên tai, v.v

Dự án di dời và nâng cấp ga là một trong những dự án ưu tiên chính của Thành phố, nhằm thực hiện các dự án liên quan như dự án phát triển đô thị khu vực ga, dự án xây dựng MRT1/2 và LRT7, sau khi di dời các công trình ĐSVN.

Kinh nghiệm và công nghệ của Nhật Bản và quốc tế sẽ được áp dụng cho dự án xây dựng đường sắt đô thị, đặc biệt là MRT1 & 2 và LRT7. Điều quan trọng là phải tiến hành một nghiên cứu kỹ thuật về hướng tuyến đường sắt và vị trí ga, ước tính chi phí, v.v. trong thời gian ngắn hạn. Việc thực hiện một phân tích khoa học về rủi ro thiên tai và nghiên cứu các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai dựa trên kết quả phân tích rủi ro cũng là điều cần thiết. Ngoài ra,sau khi dự án được phê duyệt, đất công cộng dành cho đường sắt sẽ được đảm bảo trong giai đoạn đầu của dự án.

2) Xem xét các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai (GTRRTT) dựa trên phân tích và đánh giá khoa học về rủi ro

Để thực hiện sự phát triển bền vững và thích ứng của vùng nội khu Liên Chiểu nhằm có thể thúc đẩy đầu tư tư nhân, cần phải xem xét toàn bộ lưu vực sông trên cơ sở phân tích khoa học về rủi ro ở giai đoạn đầu lập quy hoạch phát triển. Cần cân nhắc các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai phù hợp dựa trên kết quả đánh giá sau khi xem xét các

biện pháp khác nhau. Để đạt được mục tiêu này, cần chia sẻ kinh nghiệm và ý tưởng về giảm nhẹ rủi ro thiên tai và quản lý sông khu vực Liên Chiểu với thành phố Đà Nẵng, xác định rủi ro thiên tai của toàn thành phố Đà Nẵng bao gồm sông Cu Đê và xây dựng các biện pháp giảm thiểu rủi ro thiên tai cho mỗi lưu vực.

Có thể thấy rằng các đánh giá rủi ro về lũ lụt chưa được thực hiện cho toàn thành phố, và rủi ro thiên tai không chỉ giới hạn ở lũ lụt, mà bao gồm nước dâng do bão, thiệt hại do muối và biến đổi khí hậu. Vì vậy, các biện pháp tổng hợp giảm thiểu rủi ro thiên tai được yêu cầu không chỉ đối với khu vực xung quanh Cảng Liên Chiểu, mà còn đối với từng lưu vực sông bao gồm cả lưu vực sông thượng nguồn và trung nguồn. Phát triển bền vững là cần thiết dựa trên các ứng phó căn cứ theo kết quả phân tích rủi ro thiên tai trung và dài hạn.

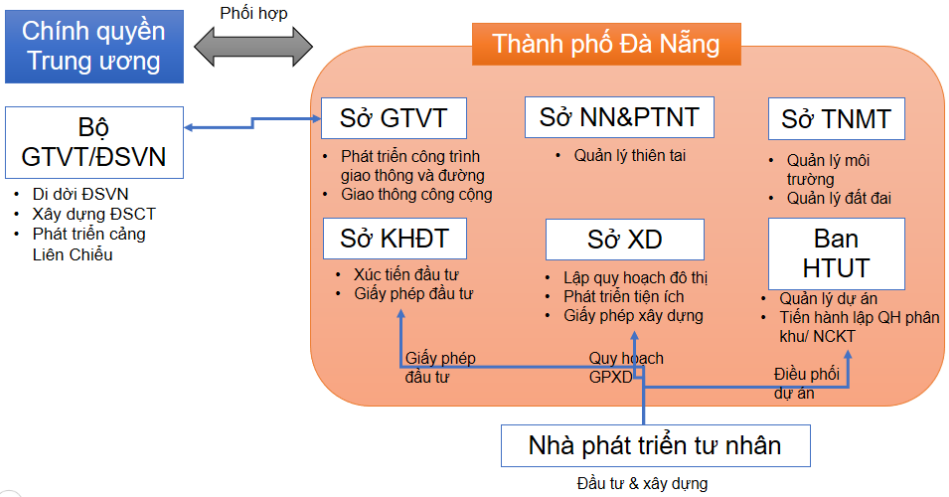
Việc phát triển cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai có thể liên quan đến việc giới thiệu công nghệ từ các công ty tư nhân, nhưng thay vì yêu cầu khu vực tư nhân phải gánh quá nhiều gánh nặng, điều quan trọng là phải đảm bảo cuộc sống và sự an toàn của người dân, bao gồm cả việc phát triển một môi trường đầu tư hấp dẫn giúp khu vực tư nhân có thể dễ dàng đầu tư. Điều quan trọng là khu vực công phải dẫn dắt việc phát triển cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai để có thể phòng chống thiên tai. Ngoài ra, ở những khu vực khó giảm thiểu rủi ro thông qua cơ sở hạ tầng phòng chống thiên tai, việc hạn chế phát triển sẽ được áp dụng để tránh tạo ra những rủi ro mới.

3) Thiết lập cơ chế phối hợp để thúc đẩy Chương trình phát triển đô thị

Để hiện thực hóa các dự án chiến lược, các dự án này phải được phối hợp với nhau với các bên liên quan khác nhau. Vì vậy, đề xuất thiết lập một cơ chế phối hợp nhất định với các chức năng sau:

- để phối hợp giữa thành phố và chính quyền trung ương (Bộ GTVT, v.v.) cho các dự án cấp quốc gia
- để phối hợp giữa các sở, ngành của Thành phố (đô thị, giao thông, quản lý thiên tai, môi trường, đầu tư, v.v.)
- để thiết lập một trung tâm một cửa cho các nhà phát triển tư nhân thực hiện các thủ tục cần thiết (cấp phép, điều phối, v.v.)

Để thúc đẩy sự phát triển đô thị của Thành phố Đà Nẵng trong tương lai dựa trên Quy hoạch tổng thể tích hợp và Quy hoạch chung, điều quan trọng là phải tăng cường năng lực của ban ngành theo vai trò của mình theo hướng dẫn của UBND Thành phố. Cụ thể, các vai trò sau sẽ được yêu cầu: Sở KHĐT tăng cường năng lực điều phối và xúc tiến đầu tư; Sở GTVT tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông vận tải trên cơ sở phối hợp với chính quyền trung ương; Sở XD cải thiện cơ sở hạ tầng đô thị và hướng dẫn quản lý và phát triển quy hoạch đô thị; Sở NN&PTNT thúc đẩy phát triển đô thị thích ứng với thiên tai; Sở TNMT thúc đẩy bảo tồn môi trường; Sở TTTT xúc tiến Thành phố Thông minh; và Ban HTUT thực hiện và quản lý các dự án lớn.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 7.1: Cơ chế điều phối để thúc đẩy Chương trình phát triển đô thị

4) Thúc đẩy sự tham gia của các tổ chức tư nhân để tăng giá trị và sự hài lòng của người sử dụng dịch vụ công

Do hình thức BT không còn được áp dụng do Luật PPP sửa đổi, cơ sở hạ tầng công cộng về cơ bản được tài trợ bởi Nhà nước hoặc ODA. Mặt khác, trong các dự án phát triển đô thị, hệ thống phát triển cơ sở hạ tầng sử dụng đầu tư tư nhân có thể được xem xét, chẳng hạn như đóng góp của khu vực tư nhân cho cơ sở hạ tầng công dựa trên tiêu chuẩn kỹ thuật thông qua việc ưu đãi cho các dự án của khu vực tư nhân.

Ngoài ra, để đảm bảo các dự án phát triển đô thị không bị giới hạn bởi lợi ích của một số bên tư nhân, cần áp dụng khái niệm thu giữ giá trị đất và xây dựng cơ chế thể chế để nâng cao giá trị bất động sản và mức độ hài lòng của của người sử dụng dịch vụ công.