BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO BỘ XÂY DỰNG

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC HÀ NỘI

HỒ VĂN ĐÁNG

QUẢN LÝ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG ĐÔ THỊ CÁC ĐÔ THỊ TỈNH LỴ VEN BIỂN TÂY NAM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

CHUYÊN NGÀNH: QUẢN LÝ ĐÔ THỊ VÀ CÔNG TRÌNH

MÃ SỐ: 62.58.01.06

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

Hà Nội - Năm 2019

Luận án được hoàn thành tại trường Đại học kiến trúc Hà Nội

Người hướng dẫn khoa học:

1. PGS.TS. Vũ Thị Vinh
2. TS. Nguyễn Thanh Nghị

Phản biện 1:.....

Phản biện 2:.....

Phản biện 3:.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá luận án cấp trường, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội

Vào hồi.....giờ.....ngày.....tháng.....năm 2019

Luận án có thể được tìm hiểu tại:

1. Thư viện quốc gia Việt Nam
2. Thư viện Đại học Kiến trúc Hà Nội

DANH MỤC BÁO KHOA HỌC

1. Hồ Văn Đáng (2018), ‘‘Tác động của biến đổi khí hậu tới mạng lưới đường các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long, Tạp chí Quy hoạch Xây dựng, số 95+96 năm 2018”.
2. Hồ Văn Đáng (2019), ‘‘Kinh nghiệm quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu tại một số thành phố trong khu vực Đông Nam Á, Tạp chí Quy hoạch Xây dựng, số 97+98 năm 2019”.
3. Hồ Văn Đáng (2019), ‘‘Giải pháp quản lý mạng lưới đường thành phố Rạch Giá đô thị tỉnh lỵ ven biển tây Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng biến đổi khí hậu. Tạp chí Xây dựng, số 10 năm 2019”.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long gồm **thành phố Rạch Giá** (tỉnh Kiên Giang) và **thành phố Cà Mau** (tỉnh Cà Mau), đang đối mặt với nhiều thách thức nghiêm trọng nhất là những tác động của biến đổi khí hậu dẫn tới nước biển dâng, xâm nhập mặn ngày càng tăng và đang gặp nhiều khó khăn trước sự thay đổi của BĐKH ngày càng phức tạp, cụ thể ở bảng I sau:

Tỉnh	**Diện tích** (ha)	Tỷ lệ ngập (% diện tích) ứng với mực nước biển dâng					
		50cm	**60cm**	**70cm**	**80cm**	**90cm**	**100cm**
Cà Mau	528870	8,74	13,7	21,9	30,3	40,9	57,7
Kiên Giang	573690	7,77	19,8	36,3	50,8	65,9	76,9

Qua bảng I cho thấy, với địa hình của tỉnh Kiên Giang nếu xảy ra hiện tượng nước biển dâng cao 0,5m thì có hơn 7,77% diện tích chìm trong nước, còn nếu nước biển dâng cao hơn 1m thì sẽ có gần 76,9% diện tích bị chìm trong nước, và nếu mực nước biển dâng lên đến 1,5m thì có trên 95% diện tích bị chìm trong nước.

Hiện nay MLĐ đô thị của các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam trong những năm vừa qua đã được nhà nước đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông nên đã có nhiều thay đổi. Tuy nhiên công tác quản lý MLĐ đô thị trong điều kiện thích ứng với biến đổi khí hậu của các đô thị vẫn chưa chủ động, chưa có những giải pháp thích ứng với BĐKH ngày một gia tăng đặc biệt Rạch Giá là thành phố có nhiều khu vực được xây dựng trên nền đất lấn biển, còn thành phố Cà Mau là đô thị gần biển, điều này sẽ tác động rất lớn tới mạng lưới đường đô thị khi nước biển dâng cao kết hợp với mưa lớn. Vì vậy việc lựa chọn đề tài luận án ***"Quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu"***
là rất cần thiết, có ý nghĩa khoa học và thực tiễn cao.

2. Mục đích nghiên cứu

Đề xuất các giải pháp quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu tại các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL trong điều kiện ảnh hưởng của BĐKH đang ngày càng khắc nghiệt.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu:

Quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng bằng sông Cửu Long. Trong đó tập trung vào:Mạng lưới đường bộ đô thị và các chủ thể quản lý là các sở ngành tại địa phương, UBND thành phố và cộng đồng dân cư.

Phạm vi nghiên cứu:

- Tập trung vào quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH để khắc phục tình trạng úng ngập, sạt lở do nước biển dâng là vấn đề lớn của 2 đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam.

- Về thời gian: Phù hợp với định hướng phát triển các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL đến năm 2030 và tầm nhìn năm 2050

- Về không gian: Các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL, cụ thể gồm 2 đô thị thành phố Cà Mau và Rạch Giá.

4. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng 7 phương pháp nghiên cứu: Phương pháp khảo sát điều tra, Phương pháp kế thừa, Phương pháp chuyên gia, Phương pháp phân tích tổng hợp, Phương pháp dự báo, Phương pháp tiếp cận hệ thống, Phương pháp thực chứng ứng dụng.

5. Ý nghĩa khoa học của đề tài

** Ý nghĩa khoa học*

- Luận án góp phần bổ sung và cụ thể hóa cơ sở lý luận về công tác quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ vùng ven biển Tây nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu.

- Cung cấp những vấn đề cơ bản về quản lý MLĐ đô thị thích ứng với

BĐKH để làm tài liệu tham khảo cho công tác giảng dạy chuyên ngành: quản lý đô thị, quản lý giao thông đô thị, quản lý xây dựng và ngành hạ tầng kỹ thuật đô thị.

- Góp phần bổ sung và hoàn thiện nội dung một số văn bản quản lý nhà nước về công tác quản lý MLĐ đô thị trong điều kiện BĐKH.

* *Ý nghĩa thực tiễn:*

- Đề xuất bổ sung nhiệm vụ cho cơ quan quản lý chuyên môn và quản lý nhà nước về quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH đối với các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long.

- Đề xuất bổ sung thêm một số quy định cho công tác về quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu.

- Xác định cơ chế chính sách trong quản lý quy hoạch mạng lưới đường trên quan điểm thích ứng với biến đổi khí hậu.

- Áp dụng đề xuất các giải pháp vào thành phố Cà Mau và Rạch Giá từ đó làm cơ sở tham khảo áp dụng đối với đô thị tỉnh lỵ trong cả nước.

6. Đóng góp mới của Luận án

1. Xác định 4 yếu tố tác động của biến đổi khí hậu đến mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL

2. Xây dựng 5 tiêu chí quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

3. Đề xuất sơ đồ phân vùng theo khu vực đô thị để đưa ra các giải pháp quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

4. Đề xuất giải pháp tổ chức bộ máy quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với BĐKH.

5. Đề xuất bổ sung quy định về cơ chế và chính sách trong công tác quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

7. Các khái niệm và thuật ngữ liên quan tới đề tài

Luận án giới thiệu một số khái niệm và thuật ngữ liên quan tới đề tài như: quản lý mạng lưới đường đô thị, hạ tầng kỹ thuật đô thị và biến đổi khí hậu.

8. Cấu trúc của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận và kiến nghị, nôi dung Luận án có 3 chương:

Chương 1.Tổng quan quản lý MLĐ đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu

Chương 2. Cơ sở khoa học quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu.

Chương 3. Đề xuất một số giải pháp quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

NỘI DUNG

Chương 1. TỔNG QUAN QUẢN LÝ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG ĐÔ THỊ THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

1.1. Tổng quan quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu một số đô thị trên thế giới và Việt Nam

1.1.1. Các đô thị ở các nước phát triển.

Các nước phát triển như Hoa Kỳ ở châu Mỹ hay Hà Lan ở châu Âu là những nước cũng chịu ảnh hưởng lớn của biến đổi khí hậu, song với điều kiện kinh tế và khoa học công nghệ nên các nước này có các giải pháp quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu theo xu hướng tiên tiến như xây dựng quy trình thích ứng với BĐKH của thành phố New York và xây dựng hệ thống đê biển của thành phố Afsluitdijk để tránh lũ lụt kết hợp với tuyến đường cao tốc trên biển.

1.1.2. Các đô thị ở các nước đang phát triển.

1.1.2.1. Các đô thị ở các nước châu Mỹ La Tinh

Các nước đang phát triển ở châu Mỹ La Tinh vùng Caribe công tác ứng phó với BĐKH tập trung chủ yếu vào một số lĩnh vực: Nâng cao nhận thức cho người dân trong thích ứng với BĐKH cũng như trong lĩnh vực nông nghiệp để giải quyết sinh kế. Riêng công tác quản lý MLĐ chưa được quan tâm vì còn nhiều mối quan tâm hơn trong cuộc sống hàng ngày.

1.1.2.2. Các đô thị ở các nước Đông Nam Á.

Đông Nam Á có 10 nước là khu vực có đường bờ biển dài, mật độ dân số cao và có nhiều hoạt động kinh tế trong các khu vực ven biển, khu vực dễ bị tổn thương bởi những tác động của biến đổi khí hậu như nước biển dâng cao, lũ lụt và hạn hán. Các nước như Myanma và Philippines chịu nhiều tác động

Thành phố Yangon-Myanma và Thành phố Olongapo-Philippines đã có cố gắng trong quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH theo các giải pháp:

-Tăng cường nhận thức của các nhà hoạch định chính sách và công chúng về BĐKH.

- Hình thành Trung tâm thông tin liên quan đến biến đổi khí hậu, bởi vì chỉ khi có được các số liệu đầy đủ và tin cậy mới có thể đưa ra các định hướng và kế hoạch hành động chính xác.

- Lồng ghép nội dung BĐKH vào trong quy hoạch sử dụng đất, tổ chức các đơn vị chịu trách nhiệm lập kế hoạch và thực hiện các chiến lược thích ứng và sự hợp tác liên ngành của nhiều bên liên quan. Xác định hệ thống đường sá chỗ nào là nguy hiểm mà phương tiện giao thông và người dân không thể đi lại vì nguy hiểm như các khu vực bị sạt lở, ngập chìm.

- Kiểm tra xem có đủ các phương tiện vận chuyển người và thiết bị khi di dời đến các địa điểm an toàn hơn.

1.1.3.Các đô thị ở Việt Nam

1.1.3.1. Thành phố Tuy Hoà - tỉnh Phú Yên

Thành phố Tuy Hòa là đô thị tỉnh lỵ của tỉnh Phú Yên, hiện là đô thị loại II, do nằm sát biển nên thành phố cũng chịu tác động rất mạnh của BĐKH và ảnh hưởng rất lớn tới hệ thống hạ tầng kỹ thuật nói chung và mạng lưới đường đô thị nói riêng Trước đây thành phố chưa được chuẩn bị đầy đủ để đối phó với lũ do sông, biển và mưa. Mặc dù thành phố đã khoanh vùng nguy cơ xói lở là 3 vùng với mức độ khác nhau để bố trí hợp

lý cho từng khu vực nhưng việc quan tâm đầy đủ các giải pháp quy hoạch và quản lý MLĐ cũng còn là một vấn đề lớn

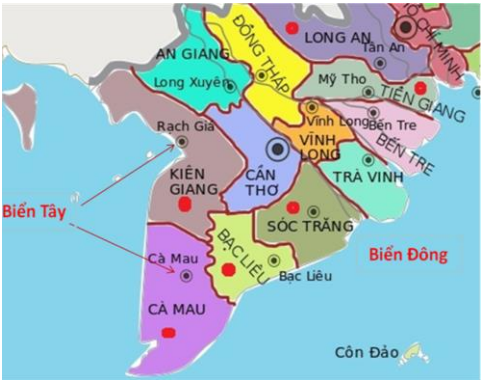
1.1.3.2. Thành phố Hạ Long - tỉnh Quảng Ninh.

Thành phố Hạ Long là đô thị tỉnh lỵ của tỉnh Quảng Ninh thuộc vùng duyên hải Bắc bộ và là đô thị loại I trực thuộc tỉnh và chịu ảnh hưởng nặng của BĐKH. Do thành phố Hạ Long nằm sát biển lại bị chia cắt địa hình 2 khu vực riêng biệt đó là khu vực Hòn Gai và Bãi Cháy với điều kiện địa hình khác nhau nên sự tác động của BĐKH có khác nhau. Việc sạt lở, ngập lụt trong khu vực đô thị theo lãnh đạo của tỉnh Quảng Ninh cho rằng chính là mặt trái của tốc độ phát triển kinh tế-xã hội nhanh chóng, do đó thành phố đã có biện pháp các phường (xã) trong thành phố rà soát các vị trí có nguy cơ cao về sạt lở để chủ động di dời dân ra khỏi khu vực này.

1.2. Hiện trạng mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long

1.2.1.Giới thiệu chung về các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Theo Từ điển Việt-Việt và Wikiwand, Tỉnh lỵ là trung tâm hành chính nhà nước của một tỉnh, tức là nơi các cơ quan hành chính nhà nước cấp tỉnh đóng trụ sở. Vì vậy TP.Cà Mau (tỉnh lỵ của tỉnh Cà Mau) và TP. Rạch Giá (tỉnh lỵ của tỉnh Kiên Giang)



Hình 1.13- Vị trí TP.Cà Mau và Rạch giá ven biển Tây

1.2.1.1. Thành phố Cà Mau

Thành phố Cà Mau là đô thị tỉnh lỵ nằm ven biển Tây Nam của Tổ Quốc, với đặc điểm địa hình giáp với biển, lại có rừng, có sông ngòi chằng chịt nên Cà Mau được xem như một đồng bằng sông Cửu Long thu

nhỏ. Khu vực sát biển với các rừng được tạo nên đặc thù của TP.Cà Mau và các rừng này góp phần bảo vệ ven bờ của thành phố

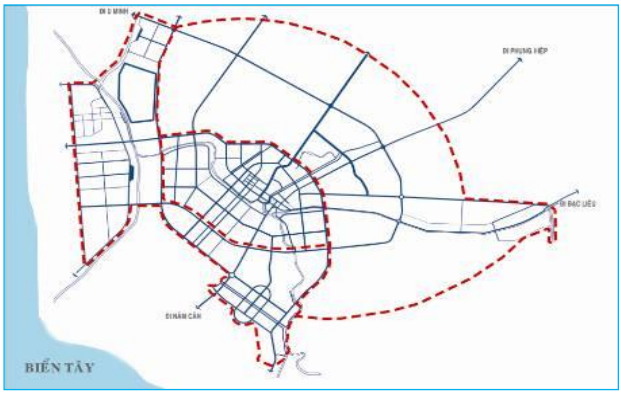
1.2.1.1. Thành phố Rạch Giá

Rạch Giá là đô thị tỉnh lỵ thuộc tỉnh Kiên Giang là đô thị loại II, chạy dọc bờ biển Tây Nam, là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa và khoa học kỹ thuật của tỉnh. Do nằm ở vĩ độ thấp và giáp biển, khí hậu nhiệt đới gió mùa, nóng ẩm quanh năm nhiệt độ trung bình hàng tháng từ 27–27,5^{o}C, không chịu ảnh hưởng trực tiếp của bão nhưng lượng nước mưa do bão chiếm một tỷ trọng đáng kể, nhất là vào cuối mùa mưa

1.2.2. Hiện trạng mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Mạng lưới đường cả hai đô thị tuy đã được quy hoạch và đầu tư nhưng vẫn đang trong giai đoạn xây dựng, nâng cấp, cải tạo. Một số đoạn đường hiện nay vẫn còn dùng phà vượt sông nên tốc độ và sự kết nối giao thông còn hạn chế. Tài chính cho công tác bảo trì đường bộ thiếu. Hiện nay, tốc độ đô thị hóa mạnh đã bắt đầu xuất hiện ùn tắc và mất trật tự an toàn giao thông trên địa bàn hai TP này. Tỷ lệ sử dụng phương tiện cá nhân gồm: xe ô tô, xe máy, xe đạp chiếm hơn 80%, trong đó xe máy chiếm trên 70%..

12.2.1. Hiện trạng mạng lưới đường TP. Cà mau

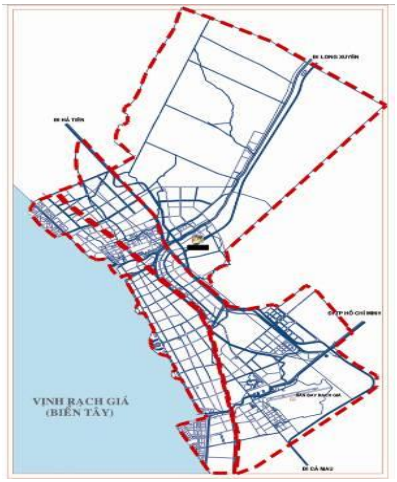


Hình-1.17 Hiện trạng mạng lưới đường thành phố Cà Mau

Là đô thị gần biển và các tuyến đường chạy dọc theo tuyến sông, rạch, hệ thống MLĐ đô thị và giao thông đường thuỷ kết nối đồng bộ bởi hệ thống bến, cảng. Qua khảo sát bề rộng của các tuyến đường chính trong nội ô lớn hơn 20m và các tuyến còn lại lớn hơn 6,5m, có kết cấu đường phù hợp với tiêu chuẩn đường đô thị; Trong tổng số đường của thành phố chiếm 90% (đường nhựa, bê tông) còn lại chiếm 10% là đường khác.

12.2.2. Hiện trạng mạng lưới đường thành phố Rạch Giá

Hiện trạng MLĐ Rạch Giá gồm các trục giao thông chính chạy vuông góc với bờ biển kết hợp với hệ thống các đường xuyên suốt đô thị và song song với bờ biển tạo thành MLĐ đô thị theo dạng ô bàn cờ. Mạng lưới giao thông đường bộ trên địa bàn có 352 tuyến với 220,163km đường nội đô và 41,776km đường giao thông nông thôn.Trong đó gồm 47 tuyến đường chính và 305 tuyến đường khu vực và nông thôn.



Hình 1.23- Hiện trạng mạng lưới đường TP. Rạch Giá

1.2.3. Tình hình biến đổi khí hậu ảnh hưởng đến MLĐ đô thị

Bảng đánh giá các hiện tượng BĐKH tác động tới TP. Cà Mau và TP. Rạch Giá

STT	Thành phố	Các hiện tượng BĐKH					
		Bão	Lũ lụt	Sạt lở bờ sông/biển	NBD và triều cường	Hạn hán	Xâm nhập mặn
1	**Cà Mau**	++	+	+++	+++	++	+++
2	**Rạch Giá**	++	+	+++	+++	++	++

Ghi chú: +++ Tác động mạnh; ++Tác động trung bình; +Tác động nhẹ

Tác động gia do tăng nhiệt độ; Tác động ngập úng, gây xói lở bờ biển, bờ sông; Tác động khi tăng lượng mưa; Tác động của xâm nhập mặn *(thể hiện ở bảng trên)*

1.3. Thực trạng về quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu

Đánh giá về quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long dựa trên các mặt chủ yếu sau:

- Ban hành, thực hiện văn bản về quản lý quy hoạch MLĐ đô thị
- Công tác thiết kế mạng lưới đường thích ứng với BĐKH
- Quản lý quỹ đất xây dựng MLĐ theo quy hoạch ngoài thực địa
- Quản lý sự đồng bộ và khớp nối các công trình hạ tầng kỹ thuật
- Công tác lập kế hoạch xây dựng, bảo trì và khai thác MLĐ
- Bộ máy tổ chức quản lý mạng lưới đường đô thị
- Sự tham gia của cộng đồng trong quản lý MLĐ đô thị

1.4. Tổng quan các công trình nghiên cứu khoa học liên quan đến đề tài luận án

1.4.1. Các đề tài và công trình nghiên cứu ở nước ngoài

Một số các đề tài nghiên cứu và luận án đã công bố đa phần là quy hoạch đô thị và quản lý đô thị, mà quản lý MLĐ chỉ có liên quan tới đề tài luận án này được giới thiệu 4 đề tài và 2 công trình nghiên cứu

1.4.2. Các đề tài và công trình nghiên cứu ở trong nước

* Đã có một số các ấn phẩm quan trọng được xuất bản về BĐKH đối với đô thị ở Việt Nam như:: Ấn phẩm "Ứng phó với Biến đổi khí hậu ở Việt Nam"- sách Chuyên khảo- Quốc Hội khóa XIV - Ủy ban Khoa học Công nghệ & Môi trường.v.v..

* Một số đề tài nghiên cứu của các Viện nghiên cứu và các Trường*:* Gồm có 4 đề tài và 2 công trình nghiên cứu. Tuy nhiên các đề tài chưa đề

cập tới công tác quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH của các đô thị tỉnh lỵ ven biển tây vùng ĐBSCL.

1.5. Những vấn đề đặt ra trong nghiên cứu luận án

Từ những hạn chế của 2 thành phố trong công tác quản lý MLĐ, những đặc thù về điều kiện tự nhiên và tình hình BĐKH của mỗi thành phố, nhiệm vụ của luận án cần làm rõ một số nội dung quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH cho các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL là:

1. Xác định rõ các yếu tố tác động của biến đổi khí hậu đến mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long để có giải pháp phù hợp trong thích ứng với BĐKH

2. Xác định các tiêu chí quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Trên cơ sở các tiêu chí để chính quyền thành phố có những định hướng chiến lược trong quản lý và phát triển MLĐ.

3. Căn cứ vào điều kiện thực tế của 2 đô thị để xác định cụ thể việc phân khu vực đô thị trong quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH. Điều này gắn với công tác quy hoạch như: Vấn đề sử dụng đất trong quy hoạch đô thị và quy hoạch giao thông đô thị lồng ghép BĐKH. Nâng cấp cải tạo mạng lưới đường đô thị để nâng cao mật độ km/km2 đáp ứng đúng tiêu chuẩn để quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH.

4. Đề xuất một số giải pháp công trình và phi công trình phù hợp với 3 khu vực của hai đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH.

5. Đề xuất cơ cấu tổ chức và bổ sung quy định về cơ chế-chính sách trong quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH cho 2 đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long.

6. Huy động sự tham gia của cộng đồng trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH

Chương 2. CƠ SỞ KHOA HỌC QUẢN LÝ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG ĐÔ THỊ CÁC ĐÔ THỊ TỈNH LỴ VEN BIỂN TÂY NAM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

2.1. Cơ sở pháp lý quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long

2.1.1. Hệ thống Luật

Cơ sở pháp lý luận án căn cứ hệ thống luật: Luật Giao thông đường bộ, Luật Quy hoạch đô thị, Luật Bảo vệ Môi trường, Luật đất đai, Luật Xây dựng,Luật phòng chống thiên tai.

2.1.2. Hệ thống các văn bản dưới Luật

Luận án căn cứ văn bản dưới luật gồm: Chương trình mục tiêu quốc gia ứng phó với BĐKH, Kịch bản BĐKH và văn bản pháp lý liên quan và Những văn bản của Bộ GTVT về quản lý mạng lưới đường bộ; Nghị định 10/2013/NĐ-CP ngày 11/1/2013 của Chính phủ về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHT giao thông đường bộ.

2.1.3. Định hướng quy hoạch phát triển đô thị vùng ĐBSCL

- Định hướng phát triển mạng lưới giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Longđến năm 2015, định hướng đến năm 2020.

- Quy hoạch phát triển GTVTvùng KTTĐ đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

2.1.4. Kịch bản biến đổi khí hậu của khu vực ven biển Tây vùng đồng bằng sông Cửu Long

Kịch bản BĐKH chi tiết năm 2016 được xây dựng dựa trên cơ sở các số liệu khí tượng thủy văn và mực nước biển của Việt Nam cập nhật đến năm 2014; số liệu địa hình được cập nhật đến tháng 3 năm 2016; phương pháp mới nhất trong Báo cáo đánh giá khí hậu lần thứ 5 của Ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu. Kịch bản BĐKH được xây dựng đến các tỉnh ven biển Tây đó là tỉnh Cà Mau và Kiên Giang.

2.2.Cơ sở lý luận về quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH.

2.2.1. Nội dung quản lý nhà nước về quản lý mạng lưới đường

Quản lý quy hoạch MLĐ đô thị là một phần trong quản lý quy hoạch đô thị. Hiện nay việc quản lý quy hoạch MLĐ đô thị thực hiện theo Thông tư Số: 04/2008/TT-BXD, ngày 20/02/2008 và Thông tư Số: 16/2009/TT-BXD, ngày 30/06/2009 của Bộ Xây dựng. Nội dung của công tác quản lý MLĐ đô thị, luận án xin đề cập tới một số nội dung chủ yếu của Thông tư có liên quan tới quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH

2.2.2. Một số tiêu chí của MLĐ có khả năng thích ứng với BĐKH.

Nghiên cứu tiêu chí đô thị thích ứng với BĐKH hiện đang là vấn đề mới trên thế giới, vì vậy nghiên cứu tiêu chí MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH còn là vấn đề mới hơn và đòi hỏi chuyên sâu hơn. Trên cơ sở tham khảo các tiêu chí của đô thị thích ứng với BĐKH luận án sẽ đúc kết để xem xét đối với MLĐ đô thị.

2.2.2.1. Tiêu chí của đô thị có khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu

T mạng lưới các thành phố châu Á, đô thị có khả năng thích ứng bao gồm 3 tiêu chí hay còn gọi là 3 đặc tính: Sự bền bỉ - Khả năng thích nghi - Khả năng chuyển đổi.

2.2.2.2. Chỉ số thích ứng với các hiểm họa của biến đổi khí hậu

a. Theo tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế OECD

Một bộ chỉ số thích ứng toàn diện bao gồm nhưng vấn đề như hình: *(xem hình 2.5)*

Hình 2.5- Mô tả chỉ số thích ứng

b.Theo tổ chức ARUP (Hoa Kỳ)

Bộ chỉ số đô thị chống chịu với BĐKH (City Resilience Index-CRI) mà tổ chức ARUP (Hoa Kỳ) đã chỉ dẫn cho các nước, chỉ số CRI được xây dựng trên nghiên cứu rộng Trong bộ chỉ số có 4 chiều cạnh lớn. Sức khỏe và hạnh phúc, Kinh tế và xã hội, Cơ sở hạ tầng và môi trường, Lãnh đạo và chiến lược

2.2.3. Các yếu tố tác động đến khả năng thích ứng với BĐKH trong quản lý MLĐ đô thị

Quản lý MLĐ đô thị là lĩnh vực chịu nhiều tác động của nhiều yếu tố. Nếu xét tới BĐKH thì các yếu tố tác động lại nhiều hơn bao gồm: Điều kiện địa hình–tự nhiên, Yếu tố kinh tế-xã hội và xây dựng, Yếu tố biến đổi khí hậu của vùng, Sự kết hợp giữa các bên liên quan.

2.2.4. Một số yêu cầu trong quản lý mạng lưới đường đô thị thính ứng với biến đổi khí hậu

- Yêu cầu lồng ghép nội dung nghiên cứu thích ứng BĐKH trong quy hoạch giao thông đô thị.

- Giải pháp lồng ghép trong quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH.

- Yêu cầu lồng ghép quy hoạch sử dụng đất với quy hoạch giao thông

- Yêu cầu đối với năng lực tổ chức quản lý giao thông đô thị.

2.3. Kinh nghiệm quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu của một số đô thị trên thế giới và Việt Nam

2.3.1.Kinh nghiệm của một số đô thị ở nước ngoài

Trong khu vực Đông Nam Á có một số đô thị cũng chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của BĐKH như thành phố Cebu, Manila, Băng Kok.- Thái Lan Tìm hiểu thực tế quản lý của các đô thị trong công tác quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH của các đô thị này cũng là những kinh nghiệm bài học đối với các đô thị ở vùng ven biển Tây vùng ĐBSCL.

2.3.2.Kinh nghiệm của các đô thị trong nước

Với kinh nghiệm các đô thị trong nước luận án tham khảo các thành phố: Cần Thơ, Đà Nẵng… nhằm lựa chọn học tập các kết quả làm được, những mặt khó khăn làm bài học cho 2 đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam

Chương 3. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP QUẢN LÝ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG ĐÔ THỊ CÁC ĐÔ THỊ TỈNH LỴ VEN BIỂN TÂY NAM VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

3.1. Quan điểm, nguyên tắc và tiêu chí quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng biến đổi khí hậu.

3.1.1. Quan điểm.

Luận án đề xuất công tác quản lý MLĐ đối với các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL dựa trên 7 quan điểm.

3.1.2. Các nguyên tắc quản lý mạng lưới đường thích ứng với BĐKH

Để nâng cao hiệu quả quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với BĐKH tác giả đề xuất các nguyên tắc quản lý dựa trên 4 căn cứ.

Với 4 căn cứ 7 quan điểm nêu trên, Luận án đề xuất 7 nguyên tắc chung trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH của 2 thành phố Cà Mau và Rạch Giá như sau:

1. Phù hợp với Quy hoạch chung của các đô thị trong vùng đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050

2. Phù hợp với quy hoạch phát triển mạng lưới đường đô thị trong vùng, đảm bảo kết hợp vận chuyển đa phương thức.

3. Xây dựng các mô hình quản lý phải linh hoạt và mở để tích hợp

4. Căn cứ vào tình hình cụ thể chịu tác động của BĐKH để phân vùng trong quản lý MLĐ đô thị trên cơ sở đó xác định phương thức quản lý MLĐ đối với từng khu vực. Gắn kết giữa quy hoạch sử dụng đất với quy hoạch mạng lưới đường, đặc biệt lưu ý tới các khu vực dễ chịu tác động của nước biển dâng và triều cường.

5. Xây dựng hệ thống trung tâm điều hành, thông tin, quản lý giao thông phải được đồng bộ, thống nhất cho cả đô thị. Đồng thời đẩy mạnh sự tham gia của cộng đồng là yếu tố quan trọng trong quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH.

6. Nhằm giảm phát thải nhà kính các đô thị cần đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông công cộng theo hướng giao thông xanh kết hợp tổ chức các tuyến phố đi bộ, các tuyến xe nhằm giảm phát thải khí nhà kính.

7. Chọn nguyên tắc phát triển bền vững làm cơ sở cho việc đề xuất trong hoạt động quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH.

3.1.3.Các tiêu chí quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng BĐKH

3.1.3.1.Cơ sở đề xuất các tiêu chí

Để đề xuất các tiêu chí quản lý MLĐ đô thị thích ứng BĐKH đối với các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL tác giả đã trình bày ở chương II

3.1.3.2.Các tiêu chí quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH

Từ 4 căn cứ nêu trên NCS đề xuất hệ thống tiêu chí Quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH với 5 tiêu chí sau:

- Có chiến lược quy hoạch GT trong dài hạn thích ứng với BĐKH
- Phù hợp với điều kiện địa hình tự nhiên và đặc điểm BĐKH của vùng
- Phù hợp với điều kiện kinh tế-xã hội của địa phương.
- Phù hợp với đặc điểm và khả năng chống chịu của cơ sở hạ tầng ĐT
- Phù hợp với cơ chế và trách nhiệm của các bên liên quan.

3.2. Một số giải pháp quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu.

Luận án đề xuất 3 nhóm giải pháp bao gồm: Nhóm giải pháp phân vùng quy hoạch, Nhóm giải pháp hoàn thiện về cơ cấu tổ chức, Nhóm giải pháp về cơ chế chính sách

3.2.1. Nhóm giải pháp phân vùng quy hoạch

3.2.1.1.Phân vùng đô thị theo khu vực để quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu

a. Cơ sở phân vùng

Cơ sở phân vùng căn cứ theo: hiện trạng mạng lưới đường, địa chất, địa hình và tình hình biến đổi khí hậu.

b. Đề xuất phân vùng theo khu vực cho 2 thành phố

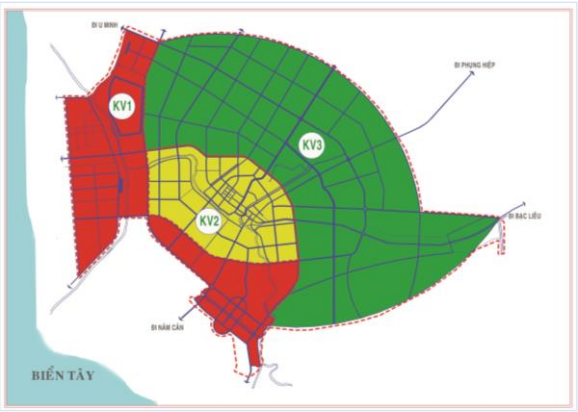
Đề xuất giải pháp phân vùng thành 3 khu vực:

-Khu vực 1: Khu vực gần biển và khu vực sát biển

-Khu vực 2: Khu vực trung tâm đô thị

-Khu vực 3: Khu vực ngoại vi và giáp biên (khu vực xa biển)

- **Phân vùng theo khu vực đối với thành phố Cà Mau**



Hình 3.2. Sơ đồ phân khu vực đối với TP Cà Mau

Để công tác quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH luận án đề xuất chia TP.Cà Mau làm 3 khu vực *(xem hình 3.2)*

-Màu đỏ khu vực 1: Khu vực gần biển

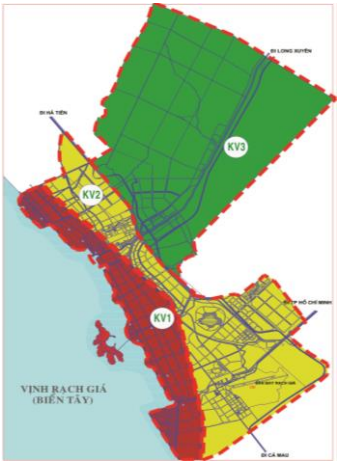
-Màu vàng khu vực 2: Khu vực trung tâm đô thị

-Màu xanh Khu vực 3: Khu vực ngoại vi (khu vực xa biển)

- **Phân vùng theo khu vực đối với thành phố Rạch Giá**

Tác giả luận án đề xuất phân vùng thành phố Rạch Giá làm 3 khu vực *(xem hình 3.3)*

- Màu đỏ khu vực 1 (Khu vực sát biển)
- Màu vàng khu vực 2 (Khu vực đô thị trung tâm)
- Màu xanh khu vực 3 (Khu vực ngoại vi thành phố và giáp biên)



Hình 3.3-Sơ đồ phân khu vực thành phố Rạch Giá

3.2.1.2.Các giải pháp quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH đối với mỗi khu vực của thành phố Cà Mau và Rạch Giá

a. Giải pháp quản lý theo 3 khu vực của thành phố Cà Mau

- ***Khu vực 1****- khu vực gần biển*

Khu vực 1 là khu vực đô thị mới gần biển, khu vực đô thị mới ven trung tâm của thành phố. Tuy nhiên Cà Mau chưa chú trọng nhiều đến biến đổi khí hậu, đặc biệt là chưa có lồng ghép BĐKH trong quy hoạch và xây dựng đô thị, mà đặc biệt khu vực gần biển, chịu ảnh hưởng tác động lớn của BĐKH so với các khu vực còn lại trong đô thị của vùng. Vì vậy đối với khu vực 1 này luận án đề xuất các giải pháp: Giải pháp tổ chức giao thông và hoàn hiện mạng lưới đường, Giải pháp phát triển rừng phòng hộ để chống sói lở bờ.

- ***Khu vực 2****-khu vực trung tâm*

Là khu vực đô thị trung tâm của thành phố. Khu vực tập trung nhiều cơ quan hành chính đã xây dựng từ thời Pháp, mật độ dân số cao, đường sá nhỏ hẹp, cao độ mặt đường thấp, hệ thống thoát nước mưa và nước thoát thải chung, hệ thống thoát nước cũ thường bị ngập úng cục bộ, quy hoạch và xây dựng đường đô thị chỉ phục vụ cho ô tô và xe máy, không có đường

dành riêng cho phương tiện giao thông công cộng và đường dành riêng cho xe đạp, sử dụng vỉa hè làm đường đi bộ. Trong điều kiện này luận án đề xuất cho khu vực trung tâm (khu vực 2) là: *Giải pháp kỹ thuật và hoàn thiện mạng lưới đường; Tổ chức giao thông gắn kết giữa GTCC và giao thông phi cơ giới; Lập lại trật tự của các tuyến đường đô thị đảm bảo vỉa hè cho người đi bộ*

- ***Khu vực 3*** *- khu vực ngoại vi thành phố và giáp biên*

Luận án đề xuất tổ chức quản lý MLĐ của khu vực 3 như sau:

- Kết nối mạng lưới giao thông đường bộ với giao thông đường thuỷ do đặc thù vùng sông nước đồng bằng sông Cửu Long

- Tổ chức các tuyến buýt đến trung tâm xã/phường ngoại thành.

- Kết nối trạm xe buýt với các bến đò ngang, đò dọc đường thuỷ.

- Xây dựng các tuyến kè sông/rạch nhằm bảo vệ các tuyến đường vì hầu hết các tuyến đường đi song song tuyến kênh, rạch.

- Huy động người dân trồng cây, theo các tuyến đường nhằm giảm sạt lở, giảm nhiệt độ tiếp xúc trực tiếp đến mặt đường.

b. Giải pháp quản lý 3 khu vực của thành phố Rạch Giá

- ***Khu vực 1-khu vực sát biển***

Là khu vực có nhiều khu đô thị mới phần lớn là *lấn biển*, nằm ở phía Tây của thành phố **(sát biển)**, khu vực chịu tác động BĐKH lớn nhất của thành phố do nằm dọc theo bờ biển và 2 cửa sông lớn, nước thoát thẳng ra biển, sự kết nối hạ tầng giao thông giữa các khu đô thị mới với đô thị cũ do cao độ chênh lệch nhau trung bình trên 50cm. Mặc dù là khu đô thị mới nhưng MLĐ chưa chú trọng nhiều đến yếu tố BĐKH. Vì vậy luận án đề xuất: *Giải pháp quy hoạch và hoàn thiện mạng lưới đường; Giải pháp đê chắn sóng dọc theo bờ biển Tây thành phố Rạch Giá thích ứng với biến đổi khí hậu, Xây dựng 3 cống ngăn mặn tại các cửa sông đổ ra biển Tây Nam*

- ***Khu vực 2***-khu vực đô thị cũ của thành phố

Đây là khu vực có MLĐ khá dày và mật độ dân cư cao, hệ thống đường sá nhỏ hẹp, là khu vực có nhiều cơ quan hành chính, và di tích đình Nguyễn Trung Trực, các trung tâm thương mại, nên thường xuyên ùn tắc giao thông khu vực này vào các mùa lễ hội. Đường và hệ thống thoát nước đang xuống cấp hư hỏng nhiều.Tại khu vực này luận án đề xuất: *Quy hoạch và cải tạo các tuyến đường, Trồng mới cây xanh, cải tạo hệ thống thoát nước và lập lại trật tự giao thông đô thị.*

- ***Khu vực 3 -khu vực ngoại vi thành phố*** (xa biển). Luận án đề xuất:

- Xây dựng thêm các cống ngăn mặn còn lại ven thành phố tại các cửa sông đổ trực tiếp ra biển

- Quy hoạch mạng điều chỉnh mạng lưới đường trong khu vực phải đảm bảo thích ứng với BĐKH gắn kết với hệ thống MLĐ chạy theo kênh, rạch.

- Xây dưng hệ thống mạng lưới đường nông thôn theo tiêu chuẩn nông thôn mới và sử dụng công nghệ vật liệu mới để đường có khả năng thích ứng khi có triều cường và lũ.

- Có giải pháp kết nối phương giao thông tiện cá nhân khi tham gia giao thông với mạng lưới xe buýt với các tuyến đò ngang và đò dọc thuộc giao thông đường thuỷ.

3.2.1.3. Quy hoạch mạng lưới đường đô thị gắn với quy hoạch sử dụng đất lồng ghép thích ứng với BĐKH.

Quy hoạch giao thông gắn với quy hoạch sử dụng đất liên quan đến quá trình kiểm soát mật độ sử dụng đất đô thị, giảm mật độ sử dụng đất giao thông dọc theo các tuyến kênh, rạch, ven biển các khu vực có nguy cơ sạt lở, ngập mặn, thuỷ triều thay đổi để tạo ra các mảng xanh, các vùng đệm ven sông rạch, ven biển.

3.2.1.4. Một số đề xuất khác trong nhóm giải pháp quy hoạch mạng lưới đường thích ứng với biến đổi khí hậu.

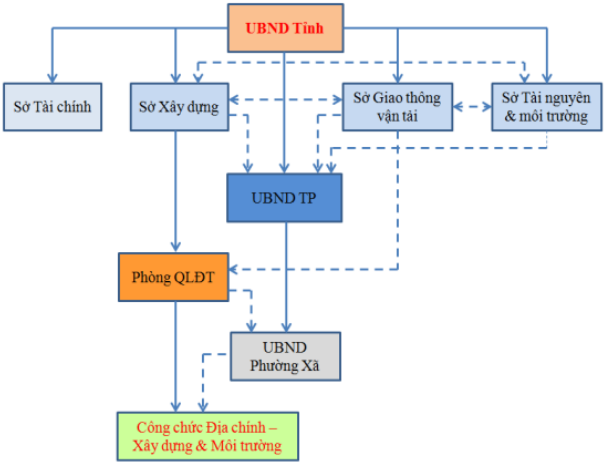
a. Giải pháp quy hoạch và quản lý mạng lưới đường theo hướng giao thông xanh thích ứng với BĐKH

b. Xem xét các tiêu chuẩn kỹ thuật về quy hoạch và kỹ thuật trong thiết kế đường có xét tới các yếu tố đặc thù BĐKH của khu vực.

3.2.2. Nhóm giải pháp hoàn thiện về cơ cấu tổ chức

Quản lý quy hoạch MLĐ đô thị TP.Cà Mau và TP.Rạch Giá được thể hiện như sơ đồ hình 3.12

- Thực tế còn nhiều hạn chế: Công tác bảo trì, nguồn vốn đầu tư cho mạng lưới đường, chưa lồng ghép quy hoạch MLĐ thích ứng với BĐKH, nhân sự quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH chỉ kiêm nhiệm chưa được đạo tạo chuyên sâu về quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH.



Hình 3.12 -Sơ đồ tổ chức cơ quan quản lý MLĐ đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam

- Phòng Quản lý đô thị là đơn vị tham mưu cho UBND thành phố về quản lý MLĐ đô thị tuy nhiên nhiệm vụ và quyền hạn rất hạn chế hầu hết tùy thuộc vào sở GTVT trong phân bổ quỹ bảo trì và kế hoạch.

3.2.2.1. Giải pháp phân cấp quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu

Theo Thông tư số: 04/2008/TT-BXD ngày 20/02/2008 về Quản lý MLĐ đô thị do Bộ Xây dựng ban hành đã quy định áp dụng và thực hiện.

3.2.2.2.Giải pháp hoàn thiện chức năng của Phòng Quản lý đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng đồng ĐBSCL thích ứng với BĐKH

a. Những đề xuất chung đối với các phòng Quản lý đô thị

Luận án đề xuất chung cho phòng quản lý đô thị của 2 thành phố Cà Mau và Rạch Giá hình thành các tổ chuyên môn phù hợp với chức năng nhiệm vụ của phòng trên cơ sở phối hợp của các chuyên viên theo tổ đội và tăng cường đào tạo chuyên môn cán bộ quản lý liên quan đến quản lý MLĐ thích ứng với BĐKH.

b. Giải pháp cụ thể đối với phòng Quản lý đô thị

Do 2 thành phố có nét tương đồng về tự nhiên, quy hoạch, thể chế, chính sách, cơ cấu tổ chức có khác nhau, nên để có sự phân công chuyên hơn và trách nhiệm của mỗi chuyên viên rõ ràng hơn và chịu tác động rất lớn do BĐKH. Luận án đề xuất sơ đồ tổ chức và chức năng nhiệm vụ của phòng Quản lý đô thị 2 thành phố gồm 15 biên chế với cơ cấu tổ chức:

+ Lãnh đạo gồm: 1 trưởng phòng, 3 phó trưởng phòng

+ Bộ phận chuyên môn gồm: 3 tổ chuyên môn, 1 Trung tâm tin học, 1 Đội trật tự đô thị.

Đây là một cơ cấu tốt cho 2 đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL mà các đô thị tỉnh lỵ vùng ĐBSCL cần tham khảo áp dụng

c.Tăng cường năng lực cho cán bộ của sở Xây dựng, sở GTVT, sở Tài nguyên Môi trường và phòng QLĐT của 2 thành phố về quản lý MLĐ thích ứng với biến đổi khí hậu.

Trong chương trình đào tạo, đào tạo bồi dưỡng dành cho cán bộ lãnh đạo và chuyên viên thuộc sở Giao thông, sở Xây dựng, sở Tài nguyên Môi trường, phòng quản lý đô thị thành phố được trang bị những kiến thức về quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với BĐKH.

3.2.3. Đề xuất bổ sung các quy định về cơ chế và chính sách

3.2.3.1. Đề xuất bổ sung các quy định về cơ chế

a. Sự phối hợp giữa các bên có một đầu mối chịu trách nhiệm chính

b. Tăng cường giám sát đánh giá môi trường giao thông trong các đô thị

3.2.3.2. Đề xuất bổ sung các quy định về chính sách

Chính sách quản lý là khâu cốt lõi và quan trọng, nó quyết định hiệu quả Quản lý của đô thị, ảnh hưởng đến cả khu vực. Luận án đề xuất cụ thể xây dựng các chính sách để thực hiện các công việc có liên quan

3.2.4. Huy động sự tham gia của cộng đồng trong quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu

Để xây dựng và quản lý MLĐ đô thị thì sự tham gia của cộng đồng rất quan trọng. Vì vậy, luận án đề xuất:

a. Sự phối hợp chặt chẽ giữa chính quyền và người dân

b.Tăng cường nhận thức của cộng đồng dân cư trong việc chấp hành luật lệ giao thông và thích ứng với BĐKH

3.3. Bàn luận kết quả nghiên cứu

Từ các kết quả nghiên cứu, luận án bàn luận ở 5 vấn đề sau:

1. Bàn luận về các tiêu chí quản lý MLĐ đô thị thích ứng BĐKH.

2. Bàn luận về Quy hoạch mạng lưới đường đô thị gắn với quy hoạch sử dụng đất thích ứng biến đổi khí hậu đối với các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL.

3. Bàn luận về phân vùng đô thị theo khu vực để quản lý mạng lưới đường đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu.

4. Bàn luận về tổ chức bộ máy quản lý MLĐ đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

5. Bàn luận về cải tiến tổ chức phòng quản lý đô thị của 2 thành phố Cà Mau và Rạch Giá.

KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ

KẾT LUẬN.

Vùng đồng bằng sông Cửu Long có vị trí rất quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường, đảm bảo an ninh quốc phòng nhưng cũng là khu vực chịu ảnh hưởng nghiệm trọng của BĐKH trong đó có 2 thành phố ven biển Tây nam. Việc nghiên cứu đề tài "Quản lý mạng lưới đường đô thị các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu" là rất cần thiết. Kết quả của lận án bao gồm:

* Xác định một cách hệ thống các đặc điểm của các đô thị tỉnh lỵ Ven biển Tây nam vùng ĐBSCL đó là các yếu tố tác động tới quản lý MLĐ đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu. Trên cơ sở đó xây dựng cơ sở khoa học trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với biến đổi khí hậu

* Với đều kiện quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH, luận án đã đề xuất 5 tiêu chí phù hợp với hướng phát triển đô thị bền vững và thích ứng với BĐKH.

* Căn cứ vào đặc điểm đặc thù của của các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL, luận án đã đề xuất phân thành 3 khu vực để có các giải pháp quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH đối với từng khu vực bao gồm: khu vực vực sát biển, Khu vực trung tâm và khu vực xa biển.

* Luận án đã nghiên cứu đề xuất phân cấp nhiều hơn cho các đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL trong công tác quản lý MLĐ đó là: Những tuyến đường nằm trong đô thị thì do chính quyền đô thị quản lý nhằm khắc phục trên một tuyến đường có quá nhiều cơ quan khác nhau quản lý dẫn đến chồng chéo và không làm rõ trách nhiệm. Đồng thời đề xuất về cơ cấu tổ chức và cơ chế chính sách trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH cho 2 đô thị tỉnh lỵ ven biển Tây Nam vùng ĐBSCL là thành phố Cà Mau và Rạch Giá.

* Nâng cao nhận thức của người dân với sự tham gia của cộng đồng trong quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH cho 2 đô thị tỉnh lỵ

KIẾN NGHỊ

1). Đề xuất đối với Bộ Xây dựng và Bộ Giao thông vận tải

- Quy hoạch MLĐ đô thị cần được đưa vào trong công tác nghiên cứu quy hoạch MLĐ. Do đó cần được xem xét trong các định hướng chiến lược của Bộ Xây dựng khi gắn giữa công tác quy hoạch giao thông gắn với quy hoạch sử dụng đất lồng ghép với biến đổi khí hậu. Đặc biệt cần được đưa vào trong các tiêu chuẩn và quy chuẩn để thực hiện và quản lý.

- Cần có kế hoạch trong đào tạo nâng cao năng lực đội ngũ cán bộ và chuyên viên phụ trách lĩnh vực giao thông những kiến thức mới về quản lý MLĐ đô thị thích ứng với BĐKH. Tăng cường cơ sở vật chất, trang bị và cập nhật các thiết bị hiện đại có thể để phục vụ tốt cho hệ thống quản lý mạng lưới đường đô thị các cấp thích ứng với BĐKH.

2). Đối với chính quyền các đô thị tỉnh lỵ vùng ĐBSCL

- Cần tổ chức lại phòng Quản lý đô thị thuộc ủy ban nhân dân thành phố với việc phân tổ chuyên môn theo nhiệm vụ chức năng mà phòng quản lý. Phải phân bổ biên chế chuyên trách điều này giúp cho công tác điều hành rõ ràng và trách nhiệm của mỗi chuyên viên cụ thể hơn. Đặc biệt trong chức năng nhiệm vụ của phòng cần phải quan tâm tới công tác BĐKH

- Trong nhiều giải pháp để thích ứng với biến đổi khí hậu đối với các thành phố ven biển như Cà Mau và Rạch Giá nội dung phát triển rừng phòng hộ ven biển và chương trình phủ xanh thành phố thích ứng với biến đổi khí hậu của các thành phố có thể huy động người dân tham gia trồng và bảo vệ rừng phòng hộ, trồng mới cây xanh đường phố là một giải rất hiệu quả. Làm tốt điều này sẽ làm cho thành phố xanh hơn, đẹp hơn và cũng là giải pháp ứng phó với biến đổi khí hậu. Trồng nhiều cây xanh và phát triển rừng phòng hộ ven biển với sự tham gia của cộng đồng cần sự quyết tâm của cả hệ thống chính trị.