

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**  
**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

**PHAN THÁI BÌNH**

**NGHIÊN CỨU NỘI DUNG KHUNG PHÁT TRIỂN  
GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG VÀ ĐỊNH HƯỚNG  
ÁP DỤNG VÀO THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**Chuyên ngành: Kỹ thuật xây dựng công trình giao thông**

**Mã số : 60.58.02.05**

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KỸ THUẬT**

**Đà Nẵng - Năm 2016**

Công trình được hoàn thành tại

**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

**Người hướng dẫn khoa học: PGS. TS. Nguyễn Quang Đạo**

Phản biện 1: TS. Trần Đình Quảng

Phản biện 2: TS. Nguyễn Hồng Hải

Luận văn đã được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp thạc sĩ Kỹ thuật họp tại Đại học Đà Nẵng vào ngày 18 tháng 01 năm 2016

***Có thể tìm hiểu luận văn tại:***

- Trung tâm Thông tin - Học liệu, Đại học Đà Nẵng
- Trung tâm Học liệu, Đại học Đà Nẵng

## MỞ ĐẦU

### 1. Đặt vấn đề

Đô thị hóa là xu hướng tất yếu khách quan, vừa là mục tiêu vừa là động lực của sự nghiệp công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước. Song quá trình đô thị hóa với tốc độ cao nảy sinh những thách thức lớn đối với đô thị. Trong thành phần đô thị, giao thông cũng không tránh khỏi những bất cập, tồn tại.

Hiện nay, nội dung phát triển bền vững, phát triển giao thông đô thị bền vững là những vấn đề được các nước trên thế giới rất đặc biệt quan tâm. Ở Việt Nam, nội dung phát triển bền vững giao thông đô thị đến nay là chưa có hướng dẫn nào rõ ràng, cụ thể. Tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, tiêu thụ năng lượng, an toàn giao thông, hiệu quả sử dụng đất trong giao thông... là những vấn đề lớn mà giao thông đô thị đang phải đối mặt. Chi tính riêng ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông ở các đô thị lớn của nước ta đã gây thiệt hại hàng chục tỷ đồng mỗi ngày, chưa tính đến những ngoại ứng tiêu cực khác. Đề tài *“Nghiên cứu nội dung khung phát triển giao thông đô thị bền vững và định hướng áp dụng vào thành phố Đà Nẵng”* của tác giả sẽ làm rõ những vấn đề nêu trên.

Đà Nẵng hơn 10 năm qua, hệ thống giao thông tuy đã được chú trọng phát triển, nhưng thật sự chưa thể đáp ứng được so với nhu cầu thực tế và tương lai gần. Việc nghiên cứu “phát triển giao thông đô thị bền vững” để định hướng áp dụng vào thành phố Đà Nẵng là phù hợp với sự phát triển chung của xã hội và quy hoạch phát triển của thành phố Đà Nẵng - Thành phố môi trường.

### 2. Đối tượng nghiên cứu

Nội dung khung về giao thông đô thị bền vững.

### **3. Phạm vi nghiên cứu**

- Lĩnh vực giao thông đô thị
- Phát triển giao thông đô thị bền vững
- Định hướng áp dụng cho thành phố Đà Nẵng.

### **4. Mục tiêu nghiên cứu**

#### ***a. Mục tiêu tổng quát***

Mục tiêu tổng quát của đề tài là xây dựng đề xuất nội dung khung về phát triển giao thông đô thị theo hướng bền vững và định hướng áp dụng vào sự phát triển giao thông đô thị của thành phố Đà Nẵng.

#### ***b. Mục tiêu cụ thể***

- Hệ thống khái niệm Giao thông đô thị, Giao thông đô thị bền vững và các khái niệm khác có liên quan;
- Tổng hợp, phân tích các nội dung về giao thông đô thị bền vững và đề xuất khung nội dung;
- Định hướng áp dụng vào thành phố Đà Nẵng để phát triển giao thông đô thị bền vững.

### **5. Phương pháp tiếp cận**

Tổng hợp và phân tích các tài liệu cơ bản qua thu thập của tác giả.

### **6. Bố cục của đề tài**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và mục tài liệu tham khảo, Luận văn gồm có 3 chương:

- Chương 1: Tổng quan về phát triển bền vững và giao thông đô thị
- Chương 2: Tổng hợp, phân tích và đề xuất nội dung khung về phát triển giao thông đô thị bền vững
- Chương 3: Định hướng áp dụng vào thành phố Đà Nẵng

## CHƯƠNG 1

### TỔNG QUAN VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG VÀ GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

#### 1.1. XUẤT XỨ VÀ LỊCH SỬ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Năm 1980: Thuật ngữ "phát triển bền vững" xuất hiện lần đầu tiên trong ấn phẩm Chiến lược bảo tồn Thế giới (công bố bởi Hiệp hội Bảo tồn Thiên nhiên và Tài nguyên Thiên nhiên Quốc tế - IUCN) với nội dung rất đơn giản: *"Sự phát triển của nhân loại không thể chỉ chú trọng tới phát triển kinh tế mà còn phải tôn trọng những nhu cầu tất yếu của xã hội và sự tác động đến môi trường sinh thái học"*.

Năm 1984: Thành lập Ủy ban Môi trường và Phát triển Thế giới (World Commission on Environment and Development - WCED), nay còn được biết đến với tên Ủy ban Brundtland.

Năm 1987: Ủy ban Brundtland xuất bản báo cáo có tựa đề "Tương lai của chúng ta". Bản báo cáo này lần đầu tiên công bố chính thức thuật ngữ "phát triển bền vững";

Năm 1989: Sự phát hành và tầm quan trọng của báo cáo "Tương lai của chúng ta" đã được đưa ra bàn bạc tại Đại hội đồng Liên Hiệp.

Năm 1992: Rio de Janeiro, Brasil là nơi đăng cai tổ chức Hội nghị thượng đỉnh về Trái Đất, tên chính thức là Hội nghị về Môi trường và Phát triển của Liên hiệp quốc (UNCED). Tại đây, các đại biểu tham gia đã thống nhất những nguyên tắc cơ bản và phát động một chương trình hành động vì sự phát triển bền vững có tên Chương trình Nghị sự 21 (Agenda 21) và rà bản Tuyên ngôn Rio.

Năm 2002: Hội nghị thượng đỉnh Thế giới về Phát triển bền vững nhóm họp tại Johannesburg, Nam Phi là dịp cho các bên tham gia nhìn lại những việc đã làm 10 năm qua theo phương hướng mà

Tuyên ngôn Rio và Chương trình Nghị sự 21 đã vạch ra.

Năm 2012: Ngày 22/6, Hội nghị thượng đỉnh Liên hợp quốc về phát triển bền vững (Rio+20) được tổ chức tại thành phố Rio de Janeiro của Brazil. Với chủ đề "Tương lai mà chúng ta mong muốn" (The Future We Want).

Năm 2015: Vào tháng 12 tại Paris (Pháp), Hội nghị thượng đỉnh Liên Hiệp Quốc COP21 đã thông qua Bản thỏa thuận chống biến đổi khí hậu toàn cầu.

Theo thời gian, Phát triển bền vững dần đã trở nên phổ biến và trở thành nguyên tắc chỉ đạo trong việc hoạch định, tổ chức và thực hiện các chiến lược về quy hoạch, kế hoạch phát triển của các quốc gia, của từng vùng.

Đến nay có nhiều khái niệm khác nhau về *Phát triển bền vững* (sustainable development) Phát triển bền vững. Qua phân tích, tác giả cho rằng khái niệm của Ủy ban thế giới về môi trường và phát triển đưa ra trong Báo cáo Brundtland (1987) [34] đưa ra là đầy đủ, bao hàm được nội dung phát triển bền vững nhất: "*Phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng những nhu cầu của thế hệ hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng của các thế hệ tương lai trong việc đáp ứng những nhu cầu của họ*".

Tóm lại, phát triển bền vững là phát triển lành mạnh, xuất hiện trên cơ sở đúc kết kinh nghiệm phát triển của các quốc gia, phản ánh xu thế phát triển của thời đại và định hướng tương lai của nhân loại. Muốn phát triển bền vững thì phải cùng đồng thời thực hiện 3 mục tiêu trụ cột: (1) Phát triển có hiệu quả về kinh tế; (2) Phát triển hài hòa các mặt của xã hội, nâng cao mức sống, trình độ sống của các tầng lớp dân cư và (3) Cải thiện môi sinh, đảm bảo phát triển lâu dài, vững chắc cho thế hệ hôm nay và mai sau.

## 1.2. CÁC KHÁI NIỆM LIÊN QUAN

### 1.2.1. Khái niệm về Đô thị, Giao thông vận tải, Giao thông đô thị, Giao thông công cộng

- *Đô thị*: Theo Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12[1]: Đô thị là khu vực tập trung dân cư sinh sống có mật độ cao và chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực kinh tế phi nông nghiệp, là trung tâm chính trị, hành chính, kinh tế, văn hoá hoặc chuyên ngành, có vai trò thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của quốc gia hoặc một vùng lãnh thổ, một địa phương, bao gồm nội thành, ngoại thành của thành phố; nội thị, ngoại thị của thị xã; thị trấn.

- *Giao thông vận tải (GTVT)*: là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt của nền kinh tế quốc dân vì nó không chỉ sản xuất ra hàng hoá mà còn vận chuyển hàng hoá. Lưu thông, dịch chuyển không làm tăng khối lượng nhưng làm tăng giá trị và khuyến khích phát triển (gọi tắt là dịch vụ).

Có thể khái niệm và phân chia GTVT trên 3 phương diện: phương diện chức năng; phương diện chuyên ngành; và phương diện logic đường tương tác.

- *Giao thông đô thị (GTĐT)*: là khái niệm cùng hình thức với những khái niệm trên nhưng có những đặc thù mà giao thông ngoài đô thị có thể không có, như: nhu cầu đi lại của người dân rất lớn; đa dạng về phương thức đi lại và sử dụng dịch vụ: đậu đỗ xe, bến xe...

Có thể nhìn nhận, phân loại hệ thống GTĐT dưới các phương diện khác nhau: theo tính chất sở hữu; theo tính chất phục vụ và theo tính chất giao thông

- *Vận tải hành khách công cộng*

Có thể hiểu VTHKCC là tập hợp các phương tiện vận tải hành khách trong đô thị để đáp ứng khối lượng lớn nhu cầu đi lại của mọi tầng lớp dân cư một cách thường xuyên và liên tục theo thời gian

xác định, theo hướng và tuyến ổn định.

Tùy theo tính chất sở hữu hay tình chất giao thông, ta có thể phân chia hệ thống vận chuyển hành khách thành các loại khác nhau.

### **1.2.2. Đô thị phát triển bền vững, Giao thông vận tải bền vững, Giao thông đô thị phát triển bền vững**

#### *- Đô thị bền vững*

PTBV đô thị được nhiều học giả và nhiều tổ chức, quốc gia nghiên cứu. Và tuy có nhiều quan niệm khác nhau nhưng các quan niệm đều có mục tiêu chung là hướng sự phát triển bền vững. Tác giả nhận thấy rằng quan niệm về phát triển đô thị bền vững do Chương trình phát triển của Liên hiệp quốc (UNDP) đưa ra là tương đối đầy đủ, kết hợp hai hòa giữa 3 mục tiêu: Kinh tế - Xã hội – Môi trường thể hiện nguyên tắc bao trùm của sự phát triển bền vững.

Sự bền vững đô thị được đánh giá bằng việc sử dụng các tiêu chí đã được chấp nhận rộng rãi. Các tiêu chí khác nhau được áp dụng theo những cách khác nhau, nhằm theo đuổi một mục đích là đạt được sự bền vững đô thị.

#### *- Giao thông vận tải phát triển bền vững*

GTVT phát triển bền vững là phát triển đồng bộ, hài hoà trên 3 lĩnh vực kết cấu, cơ sở hạ tầng giao thông; vận tải và công nghiệp giao thông đảm bảo phát triển trên 3 mặt kinh tế, xã hội và môi trường đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững đất nước, đồng thời đảm bảo sự phát triển bền vững của chính hệ thống giao thông vận tải.

#### *- Giao thông đô thị bền vững*

Như trên đã phân tích, trong đô thị hệ thống giao thông vận tải rất quan trọng, gần như quyết định sự hình thành và phát triển của đô thị. GTĐT là cầu nối có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động của các chức năng đô thị khác cũng như phúc lợi xã hội của người dân. Do đó, muốn đô thị bền vững thì hệ thống GTĐT phải



phát triển bền vững (hay còn gọi là GTĐT xanh), cụ thể phải đảm bảo yêu cầu trên 3 lĩnh vực chính: Kinh tế, Xã hội và Môi trường.

Vậy *GTĐT phát triển bền vững* là sự phát triển đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân trong hiện tại có tính đến sự gia tăng trong tương lai, sự phát triển hài hòa về cơ sở hạ tầng giao thông, phương tiện tham gia giao thông và tổ chức quản lý giao thông tương xứng với tốc độ đô thị hóa, tốc độ tăng trưởng nền kinh tế.

### **1.3. VÀI NÉT VỀ TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG Ở MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI VÀ VIỆT NAM**

#### **1.3.1. Vài nét về giao thông đô thị trên thế giới**

##### ***a. Lịch sử phát triển và hệ lụy thách thức***

##### ***b. Một số thành phố phát triển GTĐT thành công***

Xu hướng “các thành phố không ô tô” đặc biệt diễn ra mạnh mẽ ở các nước phát triển, điển hình như:

- Giao thông đô thị ở thủ đô Stockholm – Thụy Điển [23]

- Kinh nghiệm phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng tại Curitiba (Brazil) [24]

- Hệ thống đi bộ quanh London (Londo Way-finding System của ) [31]

- Thành phố xe đạp Portland, bang Oregon, Mỹ [25]

#### **1.3.2. Tình hình Việt Nam**

##### ***a. Một số cam kết và văn bản pháp lý triển khai ở Việt Nam về PTBV***

Để thực hiện mục tiêu phát triển bền vững, các chính sách, chiến lược đã được ban hành và triển khai thực hiện. Các chiến lược phát triển bền vững cơ bản và quan trọng của quốc gia, gồm: Những lĩnh vực kinh tế cần, ưu tiên nhằm phát triển bền vững; Những lĩnh vực xã hội cần ưu tiên nhằm phát triển bền vững; Những lĩnh vực sử dụng

tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường và kiểm soát ô nhiễm cần ưu tiên nhằm phát triển bền vững. Đây là sự kết hợp một cách có hiệu quả giữa 3 mặt của sự phát triển: kinh tế, xã hội và bảo vệ môi trường.

Đặc biệt có một số đề tài nghiên cứu về lĩnh vực PTBV đã được tiến hành và thu được kết quả tích cực như: *“Nghiên cứu xây dựng bộ chỉ tiêu phát triển bền vững về các lĩnh vực kinh tế, xã hội và môi trường các tỉnh Tây Nguyên”* do PGS.TS.Trần Văn Ý làm chủ nhiệm; Đề tài *“Nghiên cứu quy hoạch phát triển hệ thống giao thông công cộng thành phố Hà Nội theo mục tiêu đô thị phát triển bền vững”* của NCS. Vũ Anh – Cán bộ giảng dạy Khoa Quản lý đô thị Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội.

### ***b. Tình hình thực tế và những thách thức***

Hiện nay, tình hình nghiên cứu phát triển bền vững về đô thị, giao thông đô thị nước ta đang được quan tâm, đặc biệt là ở 02 thành phố lớn, có sự kết hợp hài hòa, chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ môi trường.

Ở Hà Nội, quy hoạch tổng thể Hà Nội mới được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đã đề ra mục tiêu phát triển là: “Thành phố Xanh, Văn hiến, Văn minh - Hiện đại.” Đó là phương châm hợp lý để phát triển Thủ đô Hà Nội bền vững.

Thành phố Hồ Chí Minh cùng với nỗ lực đảm bảo tăng trưởng kinh tế, thành phố đã tạo lập tầm nhìn về một thành phố phát triển bền vững, chú trọng đến công tác bảo tồn và khôi phục môi trường tự nhiên cũng như đảm bảo an toàn và sức khỏe cho người dân; tập trung phát triển giao thông xanh.

Tuy nhiên, thực tế triển khai còn nhiều thách thức, khó khăn.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 1**

## CHƯƠNG 2

### TỔNG HỢP, PHÂN TÍCH VÀ ĐỀ XUẤT NỘI DUNG KHUNG VỀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

#### 2.1. CƠ SỞ XÂY DỰNG KHUNG NỘI DUNG PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

##### 2.1.1. Cơ sở pháp lý ở trong nước

Như đã thể hiện ở mục 1.3.2 của Chương 1, Đảng và nhà nước ta đã nhận thức rõ vai trò của phát triển bền vững và đã chỉ đạo các bộ ngành có liên quan xây dựng các bộ Luật, Nghị định, Thông tư và các văn bản hướng dẫn khác nhau liên quan đến việc phát triển bền vững. Trong đó có nhiều chính sách để tăng cường, khuyến khích phát triển đô thị xanh và hệ thống giao thông vận tải bền vững

##### 2.1.2. Quan điểm phát triển giao thông đô thị bền vững

Một số quan điểm phát triển được đề ra trong việc xây dựng nội dung khung tiêu chí GTĐT bền vững như sau:

(1) Dựa vào nền tảng cơ bản đã được xây dựng, đó là 3 mục tiêu tổng quát (trụ cột) của vấn đề phát triển bền vững.

(2) Quan điểm hệ thống

(3) Quan điểm kết nối

(4) Quan điểm GTĐT có sự tham gia của cộng đồng

(5) Quan điểm bảo tồn và ứng xử giải pháp mềm trong bối cảnh

(6) Quan điểm quá trình

(7) Quan điểm kế thừa và học hỏi kinh nghiệm

##### 2.1.3. Bài học kinh nghiệm về phát triển giao thông đô thị của một số nước trên thế giới

Xu hướng đô thị hóa và phát triển hệ thống giao thông đô thị mạnh mẽ của các nước như Nhật Bản, Hàn quốc, Trung quốc,

Singapore, Châu Âu và một số nước khác trong khu vực giúp cho Việt Nam có những bài học kinh nghiệm quý báu trong cải tạo và phát triển hệ thống giao thông đô thị quốc gia.

- Giao thông đô thị ở thành phố Vienna của nước Áo [16]
- Nhật Bản [17]
- Singapore [18] [35]
- Trung Quốc [17]

## 2.2. ĐỀ XUẤT KHUNG NỘI DUNG VỀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

Khung nội dung được cấu trúc theo 3 hệ thống chính của GTĐT, mỗi hệ thống theo 3 mục tiêu trụ cột. Khung nội dung này được dựa trên cơ sở 7 quan điểm mà tác giả đã nêu ra ở trên.

### 2.2.1. Khung tiêu chí về cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng tác động trực tiếp đến khả năng khai thác, vận hành hệ thống, đặc biệt là giao thông công cộng.

*Bảng 2.5. Khung tiêu chí hạ tầng giao thông đô thị*

Tiêu chí	Mô tả tiêu chí	Theo hướng đánh giá
	<b>Mục tiêu về kinh tế</b>	
<i>Tăng trưởng kinh tế</i>	Góp phần phát triển kinh tế, tăng trưởng GDP	Càng cao càng tốt
<i>Quản lý giao thông</i>	Hiệu quả sử dụng hệ thống hạ tầng	Càng cao càng tốt
<i>Chi phí đầu tư</i>	Chi phí đầu tư xây dựng, phát triển của ngành GTVT	Càng hiệu quả càng tốt
<i>Tỷ lệ diện tích đường</i>	Mật độ mạng lưới đường đô thị	Càng cao càng tốt
<i>Chất lượng dịch vụ</i>	Tần suất VTHKCC được cải thiện và đáng tin cậy hơn,..	Tùy theo các tiêu chí cụ thể.
<i>Đa dạng phương thức vận chuyển</i>	Cải thiện chọn lựa khả năng vận động như dịch vụ cho thuê	Càng nhiều càng tốt

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	xe đạp, dùng chung ô tô, dịch vụ chờ khách bằng taxi, xe xích lô/xe tay.	
<i>Kế hoạch và giải pháp để cải cách giá</i>	Giảm đi lại bằng ô tô, phương tiện cá nhân	Càng nhiều càng tốt
<i>Ách tắc giao thông</i>	Hao phí thời gian cho việc đi lại	Càng thấp càng tốt
<i>Khả năng chi trả</i>	Tỷ lệ chi phí đi lại so với thu nhập	Càng nhỏ càng tốt
<i>Chi phí khắc phục</i>	Các chi phí tai nạn bình quân mỗi người	Càng ít càng tốt
<i>Tạo việc làm</i>	Tạo công việc xanh	Càng nhiều càng tốt
<i>Tính kết nối, đồng bộ</i>	Các dịch vụ được kết hợp giữa các phương tiện GTCC	Càng nhiều càng tốt
<i>Ưu tiên GTCC</i>	Làn đường dành riêng cho xe buýt; Dành quyền ưu tiên cho xe buýt	Càng nhiều càng tốt
<i>Giao thông không động cơ</i>	Bãi đỗ xe và làn đường dành riêng cho người đi xe đạp; Khu vực dành riêng cho người đi bộ	Càng nhiều càng tốt và phù hợp với nhu cầu tăng lên
<i>Thời gian chuyển đổi</i>	Thời gian trung bình của các chuyển đổi khi thay đổi phương thức vận chuyển trong hành trình	Càng ít càng tốt
<i>Khả năng tiếp cận</i>	Tiếp cận việc làm và các dịch vụ khác trong vòng 30 phút khoảng cách đi lại của người dân: hành trình ngắn, GTCC thuận lợi, ...	Theo các chỉ tiêu cụ thể
<i>Kết hợp sử dụng đất</i>	Số các dịch vụ cơ bản (trường học, cửa hàng và văn phòng)	Càng nhiều càng tốt

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	chính phủ) trong khoảng cách đi bộ từ nơi ở.	
<i>Tính hiện đại, phát triển tương lai</i>	Sử dụng công nghệ ITS để quản lý, vận hành hệ thống giao thông công cộng. Công nghệ có khả năng mở rộng và có tính đồng bộ cao theo yêu cầu phát triển	Theo các tiêu chí cụ thể phù hợp với điều kiện của mỗi địa phương và công nghệ.
<i>Chất lượng hạ tầng</i>	Phương tiện hiện đại; Các trạm xe buýt tiện nghi	Theo các tiêu chí cụ thể phù hợp với điều kiện của mỗi địa phương
<i>Mức độ thuận lợi sử dụng</i>	Dễ dàng tìm thấy thông tin về thời gian và lịch trình của xe buýt ở các trạm xe buýt và của phương tiện GTCC khác tại các nhà ga.	Càng nhiều càng tốt
<i>Kết nối sử dụng đất</i>	Sử dụng đất tích hợp không gian vùng	Càng nhiều càng tốt
<i>Quy hoạch không gian đô thị</i>	Mạng lưới đường kết nối hợp lý các khu chức năng đô thị	Càng nhiều càng tốt
<i>Quy hoạch định hướng GTCC</i>	Sử dụng đất theo hướng phát triển định hướng cho giao thông công cộng và các phương tiện phi cơ giới	Càng nhiều càng tốt
<b>Mục tiêu về xã hội</b>		
<i>Xóa đói giảm nghèo, phát triển công bằng;</i>	Toàn bộ hệ thống GTVT được đánh giá cho người dùng có hoàn cảnh khó khăn theo các chỉ tiêu cụ thể về sự hài lòng của họ: độ tiện nghi, nhanh chóng, an toàn,..	Theo các chỉ tiêu cụ thể
<i>Kế hoạch toàn diện</i>	Sự toàn diện của hệ thống	Thực hiện kế hoạch

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	GTVT được đánh giá tính với nhóm dễ bị tổn thương nhất có thể tham gia (người bị khuyết tật có thể tham gia): tiện nghi, an toàn, nhanh chóng...	theo các chỉ tiêu cụ thể
<i>Đi lại cho trẻ em</i>	Đi lại cho trẻ em: Nâng cao tỷ lệ các chuyến đi đến trường và điểm đến khác bằng cách đi bộ và đi xe đạp.	Càng nhiều càng tốt
<i>Gắn kết cộng đồng</i>	Tăng số lượng, chất lượng sự tương tác cộng đồng: nơi sinh hoạt tập chung an toàn, tiện nghi và thoải mái của tất cả người dân từ hệ thống GTVT	Theo chỉ tiêu cụ thể
<i>An toàn giao thông đô thị</i>	Tỷ số bình quân đầu người số vụ tai nạn gây khuyết tật và tử vong	Càng ít càng tốt
<i>Tỷ lệ hạ tầng đi bộ an toàn</i>	Các lối qua đường và vỉa hè đi bộ an toàn	Càng nhiều càng tốt và phù hợp với nhu cầu tăng lên
<i>Mang lại sức khỏe cho cộng đồng</i>	Mang lại sức khỏe cho cộng đồng thông qua tỷ lệ dân số thực hiện các chuyến đi sử dụng phương thức đi bộ với tác dụng cho thể dục thẩm mỹ và tốt cho sức khỏe (15 phút hoặc nhiều hơn cho mỗi ngày).	Càng cao càng tốt
<i>Bảo tồn văn hóa</i>	Mức độ mà các giá trị lịch sử văn hóa được phản ánh và được bảo tồn trong các quyết định quy hoạch giao thông.	Theo các chỉ tiêu cụ thể

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
<b><i>Mục tiêu về môi trường</i></b>		
<i>Ô nhiễm tiếng ồn</i>	Tỷ lệ dân số tiếp xúc với mức độ cao của tiếng ồn giao thông.	Càng ít càng tốt
<i>Mức độ ô nhiễm không khí</i>	Tỷ lệ lượng khí thải của chất gây ô nhiễm không khí trung bình mỗi đầu người.	Càng ít càng tốt
<i>Ô nhiễm nguồn nước</i>	Bình quân đầu người về lượng dầu mỡ rơi vãi ra môi trường.	Tỷ lệ càng ít càng tốt
<i>Tác động đến sử dụng đất</i>	Bình quân đầu người chiếm dụng không gian dành cho phương tiện GTVT. Giảm để không phải mở rộng đường, tăng GTVT	Càng ít càng tốt
<i>Kiến trúc cảnh quan</i>	Thiết kế điều hòa nội tuyến, điều hòa ngoại tuyến đảm bảo kiến trúc cảnh quan	Đánh giá theo chỉ tiêu cụ thể
<i>Sử dụng hiệu quả tài nguyên</i>	Sử dụng vật liệu xây dựng có khả năng tái chế hoặc không cạn kiệt	Càng nhiều càng tốt
<i>Môi trường sinh thái</i>	Bảo tồn môi trường sống của động vật hoang dã, các khu vực tự nhiên (vùng đất ngập nước, rừng tự nhiên, vv)	Theo chỉ tiêu cụ thể
<i>Kế hoạch, giải pháp quản lý bảo tồn sinh thái</i>	Có giải pháp quy hoạch, xây dựng hệ thống GTVT, kế hoạch công tác quản lý để bảo tồn môi trường sống của các loài trong tự nhiên	Theo chỉ tiêu cụ thể



## 2.2.2. Khung tiêu chí về phương tiện

Bảng 2.6. Khung tiêu chí hệ thống phương tiện

Tiêu chí	Mô tả tiêu chí	Theo hướng đánh giá
<b>Mục tiêu về kinh tế</b>		
<i>Tỷ lệ sử dụng phương tiện công cộng</i>	Tỷ lệ đảm nhận chuyển đi bằng giao thông công cộng chiếm tỷ trọng lớn	Càng nhiều càng tốt
<i>Mức độ đầu tư GTCC</i>	Đầu tư hằng năm cho phương tiện công cộng	Càng hiệu quả càng tốt
<i>Khả năng vận chuyển</i>	Số lượng ghế xe trên 1000 dân	Càng cao càng tốt
<i>Tỷ lệ xe cá nhân (có động cơ)</i>	Tỷ lệ bình quân đầu người có xe có động cơ tham gia giao thông	Càng ít càng tốt
<i>Tính kết nối, đồng bộ</i>	Các dịch vụ phụ trợ cho các phương tiện GTCC	Càng nhiều càng tốt
<i>Tính hiện đại, phát triển tương lai</i>	Sử dụng công nghệ tiết kiệm năng lượng, công nghệ điện, năng lượng mặt trời; hệ thống kiểm tra, giám sát thông minh	Theo các tiêu chí cụ thể phù hợp với điều kiện của mỗi địa phương và công nghệ.
<i>Phương tiện vận tải đa dạng</i>	Đa dạng hóa các loại hình VTHKCC, nâng cao mức độ lựa chọn	Càng nhiều càng tốt
<i>Kết nối sử dụng đất</i>	Quy hoạch sử dụng đất theo hướng phát triển định hướng cho phát triển giao thông công cộng và các phương tiện phi cơ giới	Càng nhiều càng tốt
<b>Mục tiêu về xã hội</b>		
<i>Khả năng tiếp cận người khuyết tật</i>	Tiếp cận tốt cho người khuyết tật	Càng nhiều càng tốt
<i>Xóa đói giảm nghèo, phát triển công bằng;</i>	Cung cấp có ưu đãi cho người sử dụng phương tiện xe đạp, xe không có động cơ.	Càng nhiều càng tốt
<i>An toàn giao thông đô thị</i>	Kiểm soát tốc độ phương tiện thông qua kế hoạch dịch vụ cụ	Càng đúng giờ tại từng vị trí trên lộ

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	thể	trình càng tốt
<i>Mang lại sức khỏe cho cộng đồng</i>	<i>Mang lại sức khỏe cho cộng đồng</i> thông qua tỷ lệ dân số thực hiện các chuyến đi sử dụng phương thức đi bộ với tác dụng cho thể dục thẩm mỹ và tốt cho sức khỏe (15 phút hoặc nhiều hơn cho mỗi ngày).	Càng cao càng tốt
<i>Bảo tồn văn hóa</i>	Mức độ mà các giá trị lịch sử văn hóa được phản ánh và được bảo tồn trong các quyết định quy hoạch giao thông	Theo các chỉ tiêu cụ thể
<b>Mục tiêu về môi trường</b>		
<i>Ô nhiễm tiếng ồn</i>	Tỷ lệ dân số tiếp xúc với mức độ cao của tiếng ồn giao thông.	Càng ít càng tốt
<i>Mức độ ô nhiễm không khí</i>	Mức độ phát thải các chất độc hại gây ô nhiễm	Tối thiểu quy định hiện hành và càng ít càng tốt
<i>Khí thải biến đổi khí hậu</i>	Tỷ lệ bình quân đầu người tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch và phát thải gây hiệu ứng nhà kính làm biến đổi khí hậu	Càng ít càng tốt
<i>Tỉ lệ thay mới phương tiện</i>	Loại bỏ các phương tiện cũ, thay thế phương tiện mới tăng chất lượng cao, giảm ô nhiễm tác động đến môi trường	Càng cao càng tốt
<i>Tác động đến sử dụng đất</i>	Bình quân đầu người chiếm dụng không gian dành cho phương tiện GTVT. Giảm để không phải mở rộng đường, tăng GTVT	Càng ít càng tốt
<i>Sử dụng tài nguyên hiệu quả</i>	Sử dụng nhiên liệu có thể tái tạo hoặc không cạn kiệt; Ưu tiên sử dụng nhiên liệu giảm mức độ phát thải CNG,	Càng nhiều càng tốt và theo điều kiện cụ thể của địa phương.

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	Ethanol,..)	
<i>Bảo tồn môi trường sinh thái</i>	Bảo tồn môi trường sống của động vật hoang dã, các khu vực tự nhiên (vùng đất ngập nước, rừng tự nhiên, vv)	Theo chỉ tiêu cụ thể
<i>Đa dạng sinh học</i>	Có giải pháp quy hoạch, xây dựng hệ thống GTVT, kế hoạch công tác quản lý để bảo tồn môi trường sống của các loài trong tự nhiên	Theo chỉ tiêu cụ thể

### 2.2.3. Khung tiêu chí về hệ thống quản lý

Bảng 2.7. Khung chỉ tiêu về hệ thống quản lý

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	<b>Mục tiêu về kinh tế</b>	
<i>Nhu cầu giao thông</i>	Nhu cầu giao thông vận tải qua các đại lượng: T.Km; Xe.Km; HK.Km	Càng thấp càng tốt
<i>Tài chính, thuế</i>	Giảm thuế cho việc đi lại bằng VTCC, xe đạp và đi bộ.	Càng nhiều càng tốt
	Giảm thuế cho việc nhập khẩu các phương tiện, thiết bị và phụ kiện đầu tư cho GTCC	Càng nhiều càng tốt
<i>Giải pháp các chi phí không khuyến khích</i>	Tính toán các chi phí để hạn chế phương tiện cá nhân như phí đường, bãi đỗ; phí kẹt xe	Càng nhiều càng tốt
<i>Tính kết nối, đồng bộ</i>	Kết cấu giá vé và hệ thống tích hợp.	Càng nhiều càng tốt
<i>Tính hiện đại, phát triển tương lai</i>	Sử dụng công nghệ hiện đại để quản lý doanh thu và phân bổ các nguồn chi phí.	Theo các tiêu chí cụ thể phù hợp với điều kiện của mỗi địa phương và công nghệ.
<i>Kết nối sử dụng đất</i>	Đưa ra các chính sách để quy	Càng nhiều càng

<b>Tiêu chí</b>	<b>Mô tả tiêu chí</b>	<b>Theo hướng đánh giá</b>
	hoạch và quản lý quy hoạch sử dụng đất theo hướng phát triển định hướng cho phát triển giao thông công cộng và các phương tiện phi cơ giới	tốt
<b>Mục tiêu về xã hội</b>		
<i>Xóa đói giảm nghèo, phát triển công bằng</i>	Chính sách trợ giá, giảm chi phí cho các đối tượng dễ bị tổn thương như người già, người nghèo, công nhân, học sinh và sinh viên; Miễn phí cho người có công	Càng nhiều càng tốt
<i>Tiếp cận người khuyết tật</i>	Xây dựng, triển khai quy định về yêu cầu hệ thống hạ tầng, phương tiện, dịch vụ đảm bảo tiếp cận cho người khuyết tật	Càng nhiều càng tốt
<i>An toàn giao thông đô thị</i>	Xây dựng các quy định riêng đảm bảo ưu tiên cho hoạt động vận tải công cộng an toàn	Càng nhiều càng tốt
<i>Bảo tồn văn hóa</i>	Xây dựng nếp văn minh, lịch sự khi sử dụng GTCC. Bảo tồn văn hóa Việt Nam	Càng cụ thể càng tốt
<b>Mục tiêu về môi trường</b>		
<i>Môi trường sống: không khí, tác động biến đổi khí hậu</i>	Xây dựng các chính sách và quản lý chặt chẽ sử dụng nhiên liệu, mức độ phát thải	Càng cụ thể càng tốt
<i>Ô nhiễm tiếng ồn</i>	Có kế hoạch thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và việc thực hiện phải mang lại cho môi trường không ô nhiễm tiếng ồn (yên tĩnh) ở mức yêu cầu	Càng cụ thể, càng nhanh càng tốt
<i>Môi trường sinh thái</i>	Bảo tồn môi trường sống của	Theo chỉ tiêu cụ

Tiêu chí	Mô tả tiêu chí	Theo hướng đánh giá
	động vật hoang dã, các khu vực tự nhiên (vùng đất ngập nước, rừng tự nhiên, vv)	thể
<i>Đa dạng sinh học</i>	Có giải pháp quy hoạch, xây dựng hệ thống GTVT, kế hoạch công tác quản lý để bảo tồn môi trường sống của các loài trong tự nhiên;	Theo chỉ tiêu cụ thể

Căn cứ khung tiêu chí đề xuất trên, tùy vào điều kiện, đặc điểm khác nhau của mỗi khu vực, địa phương mà áp dụng các tiêu chí khác nhau cho phù hợp đảm bảo hài hòa giữa các mục tiêu môi trường, xã hội và kinh tế để hướng đến sự phát triển bền vững.

## **KẾT LUẬN CHƯƠNG 2**

### **CHƯƠNG 3**

#### **ĐỊNH HƯỚNG ÁP DỤNG VÀO THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

#### **3.1. GIỚI THIỆU HIỆN TRẠNG, QUY HOẠCH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VỚI VẤN ĐỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG**

##### **3.1.1. Tổng quan thành phố Đà Nẵng [12] [19]**

**3.1.2. Hiện trạng và quy hoạch hệ thống giao thông vận tải Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 [20]**

#### **3.2. NHẬN XÉT HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VÀ QUY HOẠCH CỦA THÀNH PHỐ**

##### **3.2.1. Những nội dung đạt được**

##### **3.2.2. Những điểm còn bất cập, hạn chế**

Đà Nẵng với hệ thống giao thông đô thị hiện nay thì đề

hướng đến phát triển hệ thống giao thông đô thị bền vững thật sự còn nhiều khó khăn, thách thức. Qua đối chiếu với khung tiêu chí đề xuất trên, ta nhận thấy có những tồn tại, hạn chế sau:

- Hệ thống đường quốc lộ, đường vành đai chưa cân đối, chưa tạo được sự hài hòa trong giao thông. Cơ cấu quy hoạch giao thông đô thị hiện đang còn nhiều bất cập, mạng lưới đường phân bố không đồng đều, phân loại đường không rõ ràng;

- Thiếu các tuyến đường liên kết trong hệ thống đường phố như đường vành đai và đường hướng tâm, các đường khu vực với các đường chính. Các thành phần trong hệ thống giao thông chưa có sự kết nối, tương tác hỗ trợ nhau.

- Các tuyến đường được thiết kế, xây dựng chủ yếu theo các mặt cắt ngang quy đổi cho phương tiện cá nhân (xe ô tô hoặc xe máy) nên hiệu quả sử dụng hạ tầng không cao.

- Nút giao chủ yếu là nút giao cùng mức, bố trí giao cắt không đúng quy chuẩn xây dựng điều này dẫn đến ùn tắc, mất ATGT

- Trong đô thị, không có tuyến đường dành riêng cho xe tải

- Tỷ lệ cơ cấu phương tiện chưa hợp lý, giao thông công cộng chỉ có gần 1%.

- Hiện trạng chưa có làn đường dành riêng, đèn tín hiệu ưu tiên tại nút giao cho phương tiện GTCC; cho xe đạp và người đi bộ cũng như các chỉ dẫn hỗ trợ tìm đường.

- Sự lệch pha đầu tư giữa đường bộ và đường thủy

- Không có khảo sát, đánh giá nhu cầu cũng như giải pháp quản nhu cầu, do đó việc tính toán, quy hoạch bến bãi là chưa đủ cơ sở, không bền vững.

- Một thách thức nữa là chưa có quy hoạch hệ thống hạ tầng kỹ thuật liên quan trên tuyến; quy hoạch hệ thống công trình ngầm.

### **3.3. KIẾN NGHỊ MỘT SỐ HƯỚNG TIẾP CẬN ĐỂ PHÁT TRIỂN GTĐT ĐÀ NẴNG BỀN VỮNG**

#### **3.3.1. Kiến nghị một số giải pháp chiến lược đột phá**

Tác giả mạnh dạn đề xuất một số giải pháp chiến lược đột phá nhằm giải quyết vấn đề nêu ra:

(1) Nghiên cứu nhu cầu và triển khai quản lý nhu cầu giao thông

(2) Nghiên cứu, triển khai phát triển GTVT với biến đổi khí hậu

(3) Nghiên cứu phát triển hệ thống GTCC

(4) Nghiên cứu hệ thống đường dành riêng cho xe tải

(5) Nghiên cứu triển khai hệ thống giao thông kết nối

(6) Nghiên cứu 3 đầu mối giao thông quan trọng của thành phố: Cảng HKQT, Ga đường sắt và Cảng nước sâu

(7) Nghiên cứu “Chương trình phát triển GTBV” bao gồm 6 mục nêu trên và cơ chế, chính sách liên quan

#### **3.3.2. Đề xuất các giải pháp chung**

*a. Về công tác quy hoạch, thiết kế*

*b. Xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông*

*c. Hệ thống phương tiện*

*d. Xây dựng hệ thống quản lý và chính sách*

*e. Các giải pháp khác*

## KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### Kết luận

Giao thông luôn được xem là động lực, là tiền đề cho sự phát triển của mỗi thành phố, mỗi quốc gia. GTĐT thuộc khái niệm GTVT và là một thành phần của đô thị với vai trò không thể phủ nhận đối với sự phát triển kinh tế - xã hội. Nó biểu hiện cho mối quan hệ mật thiết với chất lượng cuộc sống, quy mô và sự phân bố các hoạt động sản xuất, hoạt động giải trí; cho khả năng sẵn có của hàng hóa và dịch vụ đô thị. Do đó việc phát triển GTĐT liên quan đến sự phát triển một đô thị văn minh, hiện đại.

Trên cơ sở những luận cứ khoa học về phát triển bền vững kết hợp với phân tích thực trạng, chiến lược phát triển đô thị, chiến lược phát triển giao thông vận tải của Việt Nam, đề tài *“Nghiên cứu nội dung khung phát triển giao thông đô thị bền vững và định hướng áp dụng vào thành phố Đà Nẵng”* đã tập trung giải quyết được các nội dung sau:

- Đã làm rõ khái niệm chung và khái niệm mở rộng về PTBV, hệ thống GTĐT và phát triển GTĐT bền vững.

- Giới thiệu tổng quan về GTĐT bền vững ở một số nước trên thế giới và tổng hợp, đánh giá về tình hình phát triển giao thông đô thị ở nước ta với xu hướng phát triển bền vững.

- Nghiên cứu, đề xuất được khung nội dung tiêu chí phát triển GTĐT bền vững. Trong đó có xây dựng được một hệ thống các tiêu chí làm cơ sở xác định, đánh giá cũng như giúp xây dựng kế hoạch phát triển hệ thống giao thông đô thị theo hướng bền vững.

- Đề tài cũng đã đề xuất, kiến nghị một số hướng tiếp cận để GTĐT Đà Nẵng phát triển bền vững.

Kết quả nghiên cứu của luận văn có thể là một tài liệu tham



khảo trong công tác giảng dạy; tài liệu cho các nhà quản lý, các chuyên gia khi định hướng phát triển thành phố và xây dựng hệ thống GTĐT hướng đến sự PTBV, hiện đại.

### **Kiến nghị**

Phát triển giao thông đô thị bền vững là một vấn đề khó, phức tạp và mang tính xã hội cao. Muốn thực hiện được cần phải có sự quan tâm đồng bộ của các cấp, các ngành, sự đầu tư thích đáng của Nhà nước và sự đồng lòng, ủng hộ của nhân dân. Tình hình giao thông ở các đô thị lớn của nước ta hiện nay rất yếu kém, trì trệ, nếu không kịp thời giải quyết, trong tương lai gần khủng hoảng giao thông đô thị tất yếu sẽ xảy ra, khi đó muốn khôi phục và phát triển sẽ vô cùng khó khăn và tốn kém chi phí gấp nhiều lần.

Phạm vi nghiên cứu của đề tài khá rộng, đề cập đến nhiều ngành, lĩnh vực cho nên có thể chưa xây dựng đủ được các chỉ tiêu phát triển bền vững giao thông đô thị; cũng như chưa đủ điều kiện để nghiên cứu đề xuất khung tiêu chí phát triển giao thông bền vững cho từng loại đô thị khác nhau. Những nghiên cứu trong luận văn chỉ là những nguyên cứu bước đầu, tuy nhiên điều này cũng mở ra hướng nguyên cứu tiếp theo: về phát triển đô thị bền vững, phát triển giao thông công cộng bền vững; về xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá sự phát triển bền vững trong lĩnh vực giao thông vận tải; nghiên cứu định hướng phát triển bền vững lĩnh vực công nghiệp GTVT.

*Qua nội dung luận văn, tác giả cũng xin nêu một số kiến nghị:*

- Chính phủ, các cấp, các bộ ngành cần tiếp tục triển khai Quyết định số 153/2004/QĐ-TTg ngày 17/8/2004 của Thủ tướng Chính phủ về Định hướng Chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam; phải có giải pháp đồng bộ trong việc tuân thủ quy hoạch chung và quy hoạch GTVT. Gắn liền quy hoạch đô thị với phát triển giao thông và vận tải một cách đồng bộ và bền vững.

- Nhà nước sớm ban hành và xây dựng lộ trình hệ thống các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn phát thải, các văn bản quy phạm pháp luật để kiểm soát khí thải, xây dựng cơ chế tài chính hỗ trợ cho các phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu sạch. Thiết lập các quỹ hỗ trợ để đẩy nhanh tốc độ loại bỏ các phương tiện cũ và có chính sách thích hợp để điều tiết việc nhập khẩu phương tiện đã qua sử dụng.

- Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, xây dựng Bộ tiêu chí phát triển bền vững áp dụng trong lĩnh vực chuyên ngành của mình để làm cơ sở đánh giá và xây dựng chiến lược, kế hoạch phát triển bền vững.

- Bộ Giao thông vận tải phối hợp các bộ ngành liên quan hoàn thiện các tiêu chuẩn, văn bản hướng dẫn, các quy định bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải. Tăng cường công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục và cưỡng chế thi hành pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Đồng thời, đề nghị Bộ GTVT sớm nghiên cứu và triển khai các giải pháp để hạ tầng giao thông thích ứng với sự biến đổi khí hậu, nước biển dâng; cập nhật các kế hoạch, chiến lược phát triển GTVT và rà soát, bổ sung các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật có liên quan.

- Riêng đối với UBND thành phố Đà Nẵng cần sớm công bố một chiến lược phát triển chung, lâu dài cho thành phố đáp ứng một đô thị văn minh, hiện đại phù hợp với xu thế hội nhập toàn cầu hoá. Thực hiện các chiến dịch vận động nâng cao ý thức của người dân trong công cuộc xây dựng và phát triển GTĐT bền vững.

Trong quá trình thực hiện đề tài, do hạn chế về trình độ và các điều kiện nghiên cứu nên nội dung luận văn không tránh khỏi những thiếu sót, khiếm khuyết, tác giả rất mong nhận được những ý kiến đóng góp chân thành để luận văn được hoàn thiện hơn.