

ĐÔ THỊ HÓA VÙNG GIÁP RANH THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH – BÌNH DƯƠNG – ĐỒNG NAI: THỰC TRẠNG VÀ THÁCH THỨC

Tôn Nữ Quỳnh Trân⁽¹⁾, Nguyễn Như Khánh⁽¹⁾, Trương Hoàng Trương⁽²⁾

(1) Trung tâm Nghiên cứu Đô thị và Phát triển

(2) Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, VNU-HCM,

Ngày nhận bài 22/08/2022; Ngày phản biện 25/8/2022; Chấp nhận đăng 29/9/2022

Liên hệ Email: truonghoangtruong@hcmussh.edu.vn

<https://doi.org/10.37550/tdmu.VJS/2022.06.351>

Tóm tắt

Quá trình đô thị hóa đang diễn ra nhanh chóng tại vùng giáp ranh Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương và Đồng Nai với sự hình thành của các thành phố lớn như Dĩ An, Thuận An và thành phố Thủ Đức. Quá trình này làm cho vùng giáp ranh trở thành một trung tâm kinh tế mới của khu vực Đông Nam Bộ. Tuy nhiên, sự tăng trưởng nhanh chóng cũng đem đến những hệ lụy, thách thức cho sự phát triển của vùng. Kết quả phân tích của bài viết cho thấy những vấn đề, thách thức về đô thị hóa liên quan đến việc chuyển đổi việc làm cho người lao động ở khu vực truyền thống và phi chính thức; vấn đề về an ninh – an toàn xã hội; vấn đề kẹt xe giờ cao điểm và chất lượng đường xá; vấn đề không gian xanh và bê tông hóa quá mức; vấn đề ngập và hạ tầng thoát nước. Những vấn đề này xuất hiện trên bình diện vùng, không phải tồn tại ở một địa phương cụ thể nào nên cần có sự hợp tác giữa các chính quyền trong vùng giáp ranh để giải quyết các vấn đề trên.

Từ khóa: *đô thị hóa, thách thức, thực trạng, vùng đô thị*

Abstract

URBANIZATION IN HO CHI MINH CITY – BINH DUONG – DONG NAI REGION: CURRENT TRENDS AND CHALLENGES

Urbanization trends in Ho Chi Minh – Binh Duong – Dong Nai region is happening fast with the formation of Di An, Thuan An and Thu Duc city. This process makes the region become a new economic center of the Southeast Vietnam. However, the rapid growth also brings consequences and challenges for the region. This article has the objective of understanding the challenges of urbanization in this region. The results of the article show the following problems and challenges: Employment for workers in the traditional and informal sectors; security issues – social safety; rush hour traffic jams and road quality; conservation of green space; inundation and drainage infrastructure. These problems appear on a regional level, not in a specific locality, so cooperation between regional governments is required to solve the above problems.

1. Lời giới thiệu

Dữ liệu vệ tinh diễn tiến theo thời gian của trang web Google Earth Engine cho thấy không gian xây dựng của các thành phố (TP) trong vùng giáp ranh TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương và Đồng Nai đã và đang hòa lẫn vào nhau, hình thành nên một vùng đô thị rộng lớn, không ngừng mở rộng ra xung quanh (Vương Quốc Trung, 2020).

Từ năm 2020, TP. Dĩ An, TP. Thuận An và TP. Thủ Đức được thành lập đã làm cho vùng giáp ranh TP. Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai trở thành một trung tâm kinh tế mới nổi, tái tạo đà phát triển cho cả vùng Đông Nam Bộ. Tuy nhiên, đi cùng với sự tăng trưởng nhanh chóng là những thách thức liên quan đến đô thị hóa của vùng. Những hạn chế và thách thức của vùng giáp ranh trong quá trình phát triển đã trở thành một vấn đề được quan tâm nghiên cứu bởi cả các học giả trong nước và quốc tế (Leaf, 2016; Harms, 2019; Nguyễn Ngọc Hiếu, 2020).

Trên cơ sở các nghiên cứu có trước và dữ liệu mà nhóm nghiên cứu thu thập được, bài viết này sẽ tìm hiểu thực trạng và những vấn đề, thách thức của đô thị hóa tại vùng giáp ranh TP. Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai. Qua đó, bài viết đưa ra một số khuyến nghị cần thiết cho sự phát triển của vùng này, làm tiền đề cho những nghiên cứu chuyên sâu hơn.

2. Tổng quan và phương pháp nghiên cứu

– Tổng quan nghiên cứu

Theo các học giả trên thế giới, các vùng đô thị ở Châu Á có quy mô rất lớn với nhiều thành phố nằm lân cận nhau. Xu hướng phát triển của các vùng đô thị này cũng ngày càng mở rộng và chồng lấn lên nhau, hình thành nên những vùng liên kết đô thị siêu lớn (mega conurbation/urban agglomeration) (Chuanglin Fang và Danlin Yu, 2017). Đối với Việt Nam, theo Friedmann và Sorensen (2019), vùng đồng bằng sông Hồng và vùng TP. Hồ Chí Minh đã và đang trở thành các vùng liên kết đô thị siêu lớn, nhưng đi kèm với đó là nhiều vấn đề liên quan đến đô thị hóa vùng ven giữa các thành phố trong vùng.

Quá trình đô thị hóa nhanh chóng ở các tỉnh thành phố lớn như TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai đã làm cho vùng ven của các quận, huyện, thị xã trở thành những thành phố mới, thu hút nhiều người lao động, nhập cư đến làm việc. Tuy nhiên, cơ chế quản lý và cơ sở hạ tầng không thay đổi kịp đã tạo ra nhiều vấn đề cho vùng ven của các địa phương (Leaf, 2015). Tình trạng thiếu kiểm soát ở vùng ven giữa các thành phố đã tạo nên những gánh nặng về giao thông, hạ tầng, cũng như các vấn đề kinh tế – xã hội – môi trường (Harms, 2019).

Những công trình nghiên cứu của các học giả trong nước cho thấy vùng ven/vùng giáp ranh của TP. Hồ Chí Minh có nguy cơ đối mặt với nhiều vấn đề: Xây dựng không đúng quy hoạch hoặc chồng chéo giữa các quy hoạch; tình trạng nhập cư cao và nền kinh tế phi chính thức gia tăng; sức ép về nhà ở, cơ sở hạ tầng, môi trường, giao thông cùng các vấn đề xã hội

khác; ô nhiễm môi trường do sự xả thải từ các ngành công nghiệp, quản lý chất thải rắn chưa tốt (UBND TP. Hồ Chí Minh, 2019). Những vấn đề này đem đến thách thức không nhỏ cho quản lý và điều hành của chính quyền, cũng như, làm bộc lộ những hạn chế trong cơ chế quản lý và chính sách (Hương Giang, 2020; Nguyễn Ngọc Hiếu, 2020).

Các công trình nghiên cứu trên đã liệt kê nhiều vấn đề liên quan đến sự phát triển ở vùng ven/vùng giáp ranh của các thành phố trong vùng TP. Hồ Chí Minh và gợi mở những vấn đề cần nghiên cứu sâu thêm khi phân tích về đô thị hóa vùng ven/vùng giáp ranh.

– Phương pháp nghiên cứu

Về phương pháp nghiên cứu, nhóm tác giả sử dụng dữ liệu từ các niên giám thống kê (NGTK) của các tỉnh thành trong vùng để mô tả thực trạng đô thị hóa của vùng giáp ranh. Để đánh giá được các chuyển động đô thị hóa cơ bản trong vùng, nhóm tác giả sẽ dựa trên những chỉ báo về đô thị hóa, gồm: 1) Chuyển dịch cơ cấu kinh tế, 2) chuyển dịch cơ cấu lao động, 3) tăng dân số cơ học; 4) những thay đổi về giao thông - cơ sở hạ tầng, 5) những thay đổi trong văn hóa - xã hội, 6) sự thay đổi về đất nông nghiệp/phi nông nghiệp và 7) sự thay đổi về tỷ lệ đô thị hóa (Tôn Nữ Quỳnh Trân và Trương Hoàng Trương, 2017).

Đối với việc đánh giá những thách thức của vùng giáp ranh, nhóm tác giả đã dựa trên dữ liệu khảo sát thu thập từ công trình nghiên cứu *Những thách thức và giải pháp thúc đẩy tính hiệu quả cho vùng liên kết đô thị Bình Dương – Thành phố Hồ Chí Minh – Đồng Nai* mà nhóm tác giả thực hiện (đề tài do trường Đại học Thủ Dầu Một tài trợ). Trong công trình này, nhóm tác giả đã khảo sát 337 hộ ở các địa phương trong vùng giáp ranh bằng cách chọn mẫu thuận tiện. Những hộ dân được chọn có đặc điểm là đã sống trên 10 năm tại vùng này, vì thế có khả năng đánh giá về nhiều khía cạnh khác nhau liên quan đến đô thị hóa tại nơi họ sinh sống. Chi tiết về địa phương khảo sát và số lượng mẫu như sau:

Bảng 1. Các địa phương được khảo sát và số phiếu hỏi

Tỉnh/TP	Địa phương khảo sát	Tổng số phiếu
TP. Thủ Đức	Phường Bình Chiểu Phường Phú Hữu	115 phiếu
Tỉnh Bình Dương	TP. Dĩ An TP. Thuận An	105 phiếu
Tỉnh Đồng Nai	TP. Biên Hòa Huyện Nhơn Trạch	117 phiếu

3. Nội dung nghiên cứu

Vùng giáp ranh được hiểu là những thành phố và huyện có ranh giới tiếp giáp nhau giữa ba địa phương TP. Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai. Theo đó, vùng giáp ranh bao gồm TP. Thủ Đức (Quận 2, Quận 9, quận Thủ Đức), Bình Dương (TP. Dĩ An, TP. Thuận An, TP. Thủ Dầu Một), Đồng Nai (TP. Biên Hòa, huyện Nhơn Trạch và huyện Long Thành). Vùng này có diện tích 1.814,69km², dân số khoảng 4.601.712 (NGTK các tỉnh, thành phố trong vùng giáp ranh năm 2020).



Bản đồ 1. Vùng giáp ranh TP. Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai

(Nguồn: Nhóm tác giả tạo bản đồ bằng phần mềm ArcGIS.)

3.1. Thực trạng đô thị hóa của vùng giáp ranh

– Cơ cấu kinh tế

Số liệu từ *Niên giám thống kê* của TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai năm 2020 cho thấy các địa phương trong vùng giáp ranh đều có sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế sang hướng thương mại dịch vụ và công nghiệp.

Bảng 2. Cơ cấu các ngành kinh tế của các địa phương trong vùng giáp ranh năm 2020 (%)

Cơ cấu kinh tế	Dịch vụ - thương mại	Công nghiệp	Nông nghiệp
TP. Thủ Đức	67,1	32,7	0,2
Bình Dương (Dĩ An, Thuận An, Thủ Dầu Một, Bến Cát)	40,4	59,5	0,1
Đồng Nai (Biên Hòa, Long Thành, Nhơn Trạch)	18,9	79,1	2,0

(Nguồn: Số liệu tổng hợp từ *Trang thông tin điện tử UBND TP. Hồ Chí Minh* (2019, 2020); *Lệ Loan* (2020); *Thu Thảo, Châu Tiến* (2022); *Trang thông tin điện tử thành phố Thuận An* (2022); *Trương Thịnh* (2021); *Long Bình* (2022); *Cục Thống kê thành phố Biên Hòa* (2022); *Phạm Tùng* (2020); *Lê An* (2019)).

Bảng 2 cho thấy cơ cấu kinh tế của vùng giáp ranh đã chuyển đổi sang các ngành thương mại dịch vụ và công nghiệp. Ngành nông nghiệp chiếm tỷ trọng rất thấp. Theo đó, vào năm 2019, TP. Thủ Đức có ngành thương mại dịch vụ là chủ lực với tỷ lệ khoảng 67,1%, trong khi công nghiệp khoảng 32,7%, nông nghiệp khoảng 0,2%. Đối với các thành phố, thị xã bên phía Bình Dương, tỷ trọng ngành thương mại dịch vụ và ngành công nghiệp cũng chiếm hầu hết cơ cấu kinh tế (99,9%), tỷ lệ ngành nông nghiệp chỉ khoảng 0,1%. Đối với phía Đồng Nai, cơ cấu kinh tế của TP. Biên Hòa, huyện Nhơn Trạch và Long Thành đều có ngành công nghiệp chiếm tỷ lệ cao (khoảng 79,1%), ngành dịch vụ chiếm khoảng 18,9% và ngành nông nghiệp của các địa phương này chỉ có khoảng 2,0%.

– Cơ cấu lao động

Vùng giáp ranh có đến 47 khu công nghiệp, 3 khu công nghệ cao, 9 cụm công nghiệp. Điều này làm cho vùng giáp ranh có lực lượng lao động tập trung vào các ngành công nghiệp.

Bảng 3. Tổng số lao động thuộc các doanh nghiệp phân theo ngành kinh tế (người)

Các ngành kinh tế	Lao động - doanh nghiệp thương mại - dịch vụ	công nghiệp	nông nghiệp
TP. Thủ Đức	150.272	216.391	452
Bình Dương (Dĩ An, Thuận An, Thủ Dầu Một, Bến Cát)	112.794	730.866	633
Đồng Nai (Biên Hòa, Long Thành, Nhơn Trạch)	93.885	491.136	2.063
Tổng	356.951 (19,8%)	1.438.393 (80,0%)	3.148 (0,2%)

(Nguồn: Cục thống kê (CTK) TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai (2021))

Tổng số lượng lao động làm việc trong các doanh nghiệp trong vùng giáp ranh là 1,798.492 (dựa theo số liệu điều tra Tổng điều tra kinh tế năm 2021 của Tổng cục Thống kê). Trong đó, số lượng lao động làm việc trong ngành công nghiệp là nhiều nhất với 1.438.393 lao động, số lao động làm việc trong ngành dịch vụ là 356.951 người. Số lượng lao động làm việc trong các doanh nghiệp thuộc ngành nông nghiệp chỉ có 3.148 (chiếm tỷ lệ 0,2%). Điều này cho thấy cơ cấu lao động của vùng giáp ranh chủ yếu làm việc ở các ngành công nghiệp - dịch vụ.

– Tăng dân số cơ học

Bảng 4. Dân số của các địa phương trong vùng giáp ranh (người)

Dân số và mật độ dân số	2010		2015		2020	
	Dân số	Mật độ dân số	Dân số	Mật độ dân số	Dân số	Mật độ dân số
TP. Thủ Đức (Quận 2, 9, Thủ Đức)	859.997	4.894,7	1.003.638	5.657,3	1.214.592	6.758,3
Tỉnh Bình Dương (Dĩ An, Thuận An, Thủ Dầu Một, Bến Cát)	1.196.459	3.238,5	1.369.618	3.901	1.774.760	4.953,5
Đồng Nai (Biên Hòa, Nhơn Trạch, Long Thành)	1.185.581	1.353,7	1.382.949	1.725,7	1.612.360	1.810,3
Tổng	3.242.037	3.208,2	3.756.205	3.775,3	4.601.712	4.552

(Nguồn: CTK TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai (2021))

Dân số của các địa phương trong vùng giáp ranh đều gia tăng nhanh chóng. Từ năm 2010 đến 2020 dân số của TP. Thủ Đức đã tăng từ 859.997 lên 1.214.592 người (tăng khoảng 41%). Dân số của các địa phương phía tỉnh Bình Dương đã tăng từ 1.196.459 lên 1.774.760 người (tăng khoảng 48%). Dân số của các địa phương phía Đồng Nai đã tăng từ 1.185.581 lên 1.612.360 người.

Bảng 5. Tỷ suất di cư thuần của các tỉnh, thành phố trong vùng (%)

Tỷ suất di cư thuần	2015	2018	2019	2020	2021
TP. Hồ Chí Minh	4,6	6,1	15,2	18	21,8
Bình Dương	42	47,9	40,1	58,6	30,8
Đồng Nai	14,1	5	8,7	8,2	0,6

(Nguồn: Tổng CTK Việt Nam (2021))

Dân số của vùng giáp ranh tăng chủ yếu do người lao động từ các nơi khác chuyển đến làm việc. Từ năm 2015 đến 2020, tỷ suất nhập cư thuần của các tỉnh, thành phố đều dương và ở mức cao. Tuy nhiên, do ảnh của dịch Covid-19, tỷ suất nhập cư thuần đã giảm ở tỉnh Bình Dương và Đồng Nai vào năm 2021. Dù vậy, tỷ suất di cư thuần của các địa phương vẫn dương, cho thấy các địa phương này vẫn là nơi thu hút lao động đến làm việc.

– Hạ tầng kỹ thuật

Với việc Thủ Đức, Dĩ An, Thuận An trở thành thành phố, nhiều khu đô thị mới đang được triển khai tại vùng này như khu đô thị đổi mới sáng tạo Thủ Đức, thành phố mới Bình Dương, khu đô thị An Phú Hưng, khu đô thị An Thạnh,... Hệ thống giao thông, hạ tầng điện nước, viễn thông của vùng giáp ranh ngày càng được đầu tư và phát triển nhanh chóng.

Vùng giáp ranh có hệ thống giao thông phát triển với các tuyến đường bộ, đường sông và dự kiến trong tương lai sẽ có thêm tuyến đường sắt metro và cảng hàng không quốc tế Long Thành. Cụ thể, về hệ thống giao thông đường bộ của vùng có nhiều tuyến đường cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh kết nối nhiều địa phương như cao tốc Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây, quốc lộ 1A, quốc lộ 13, quốc lộ 1K, quốc lộ 51, xa lộ Hà Nội, ĐT 741, ĐT742... Tuyến đường sắt Bắc Nam đi qua các TP. Dĩ An, Biên Hòa, Thủ Đức. Vùng giáp ranh cũng có tuyến tàu điện số 1 (nối dài từ Bến Thành đến Suối Tiên đang triển khai). Đối với giao thông đường thủy, vùng giáp ranh được bao bởi các nhánh sông như sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Thị Vải thuận lợi cho phát triển hệ thống cảng biển như cảng Cát Lái, cảng Bình Dương, cảng Đồng Nai...

– Sự thay đổi mục đích sử dụng đất

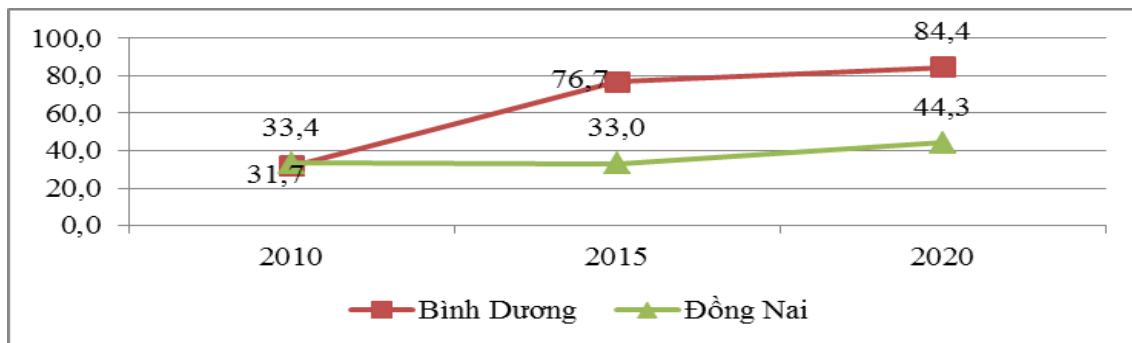
Bảng 6. Sự thay đổi mục đích sử dụng đất của các địa phương trong vùng giáp ranh (ha)

Sự thay đổi mục đích sử dụng đất	2017		2020	
	Đất nông nghiệp và lâm nghiệp	Đất chuyên dụng và đất ở	Đất nông nghiệp và lâm nghiệp	Đất chuyên dụng và đất ở
TP. Thủ Đức	4.462	12.862	4.291	13.051
Tỉnh Bình Dương (Dĩ An, Thuận An, Thủ Dầu Một, Bến Cát)	31.111	26.161	20.008	27.332
Đồng Nai (Biên Hòa, Nhơn Trạch, Long Thành)	65.809	30.242	61.707	32.295

(Nguồn: CTK TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai (2021))

Đối với các địa phương trong vùng giáp ranh, mục đích sử dụng chuyên dụng và đất ở đều tăng. Đất nông nghiệp và lâm nghiệp đều giảm ở ba địa phương là TP. Thủ Đức và các thành phố và thị xã bên phía Bình Dương, Đồng Nai.

– Tỷ lệ đô thị hóa



Biểu đồ 1. Tỷ lệ đô thị hóa của tỉnh Bình Dương và Đồng Nai (%)

(Nguồn: CTK Bình Dương, Đồng Nai (2021))

Do TP. Thủ Đức mới được thành lập gần đây (2020) và không có cư dân sống ở khu vực nông thôn nên thành phố có tỷ lệ đô thị hóa là 100%. Đối với phía Bình Dương, tỷ lệ đô thị hóa của toàn tỉnh này tăng rất nhanh từ 31,7% năm 2010 đến 84,4% năm 2020. Phía Đồng Nai cũng có tỷ lệ đô thị hóa tăng 10,9%.

Như vậy, các chỉ tiêu về đô thị hóa của vùng giáp ranh cho thấy vùng này đang diễn ra những chuyển đổi cơ bản của đô thị hóa như đất nông nghiệp biến thành đất đô thị; nền kinh tế có ngành thương mại dịch vụ hoặc công nghiệp là chủ lực, thu hút nhiều người lao động đến làm việc; các khu đô thị, đường sá được đầu tư và ngày càng hoàn thiện.

3.2. Vấn đề và thách thức do đô thị hóa đem lại đối với vùng giáp ranh

Số liệu sử dụng trong phần này đến từ cuộc khảo sát định lượng 337 hộ đang sinh sống tại vùng giáp ranh TP. Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai do nhóm tác giả thực hiện vào tháng 03/2022. Các hộ được khảo sát sẽ đánh giá những vấn đề và thách thức liên quan đến đô thị hóa trên các khía cạnh kinh tế, gia tăng dân số, xây dựng, hạ tầng, các vấn đề xã hội - môi trường tại hai mốc thời gian là 10 năm trước và hiện nay (2022).

– Vấn đề liên quan đến chuyển dịch cơ cấu kinh tế và lao động

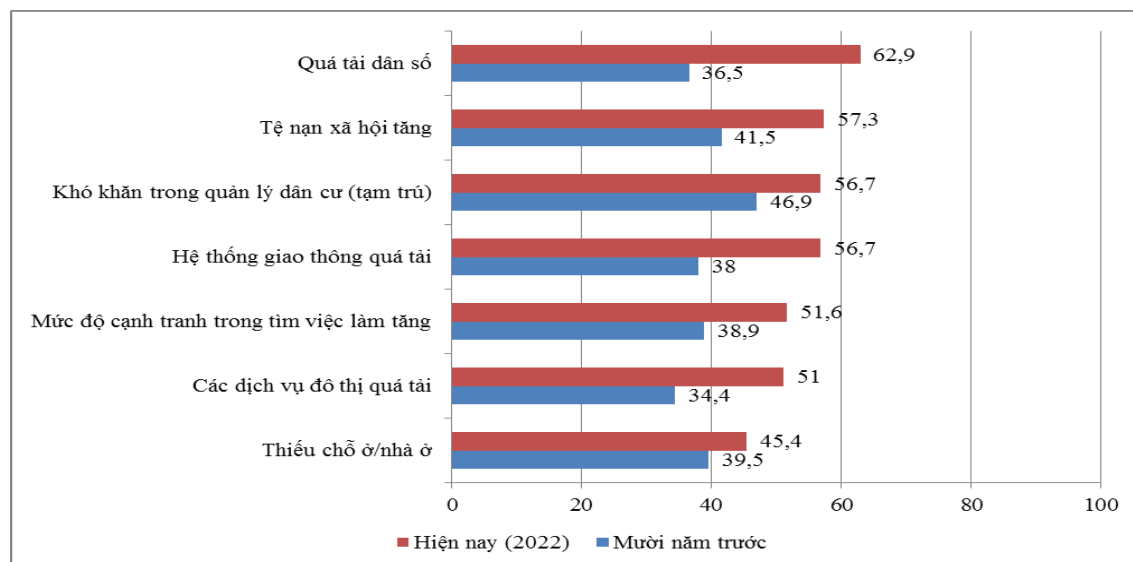
Các hộ dân được khảo sát đã đánh giá về những vấn đề của vùng ở hai thời điểm là mười năm trước và hiện nay (2022). Kết quả cho thấy vấn đề các ngành nghề truyền thống dần mai một được ít người dân chọn nhất ở thời điểm mười năm trước (36,2%) thì nay vấn đề này đã được chọn nhiều nhất (68,5%). Những vấn đề như Một bộ phận người dân không đủ khả năng chuyển đổi nghề khác, Tình trạng thất nghiệp tăng, Gia tăng làm trong khu vực phi chính thức (thời vụ, lao động giản đơn...) cũng có nhiều người chọn ở mốc thời gian hiện nay (2022) hơn mười năm trước. Điều này cho thấy sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế đã làm mai một đi những ngành nghề truyền thống của vùng giáp ranh, cũng như làm cho vấn đề thất nghiệp, chuyển đổi việc làm trở nên đáng lo hơn.

Bảng 7. Những thách thức liên quan đến chuyển dịch kinh tế và lao động trên địa bàn theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

STT	Những vấn đề	Mười năm trước		Hiện nay (2022)	
		Có	Không	Có	Không
1	Các ngành nghề truyền thống dần mai một	36,2	63,8	68,5	31,5
2	Một bộ phận người dân không đủ khả năng chuyển đổi nghề khác	42,1	57,9	48,1	51,9
3	Tình trạng thất nghiệp tăng	40,1	59,9	48,7	51,3
4	Gia tăng làm trong khu vực phi chính thức (thời vụ, lao động giản đơn...)	38,5	61,5	47,2	52,8
5	Không đủ cơ sở đào tạo để chuyển đổi	47,5	52,5	38,0	62,0
6	Thiếu cơ sở giới thiệu việc làm	49,6	50,4	38,9	61,1

– Vấn đề liên quan đến tăng dân số cơ học

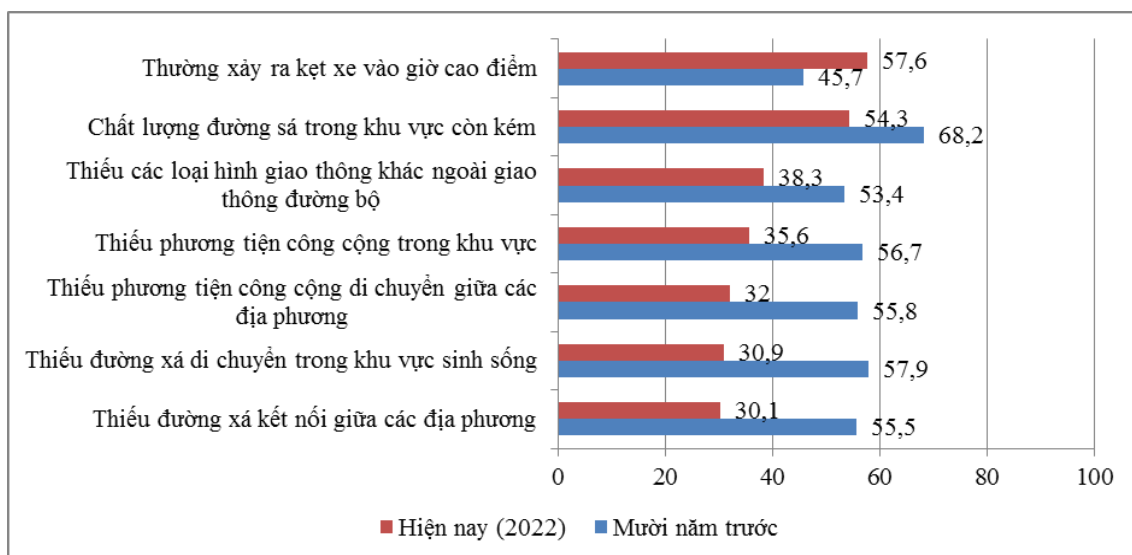
Đối với các vấn đề liên quan đến gia tăng dân số cơ học, tất cả các vấn đề ở mốc thời điểm hiện nay (2022) đều có tỷ lệ hộ dân chọn nhiều hơn so với thời điểm 10 năm trước. Vấn đề quá tải dân số ở thời điểm hiện nay có tỷ lệ chọn cao nhất (62,9%). Những vấn đề khác cũng có tỷ lệ chọn cao ở thời điểm hiện nay (trên 45%). Điều này cho thấy việc nhiều người di cư đến vùng giáp ranh đã dẫn đến một số vấn đề về quản lý dân cư, trật tự xã hội và gây áp lực lên cơ sở hạ tầng (theo đánh giá của những hộ được khảo sát).



Biểu đồ 2. Các vấn đề liên quan đến di cư tại vùng giáp ranh theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

– Vấn đề liên quan đến hạ tầng kỹ thuật - xã hội

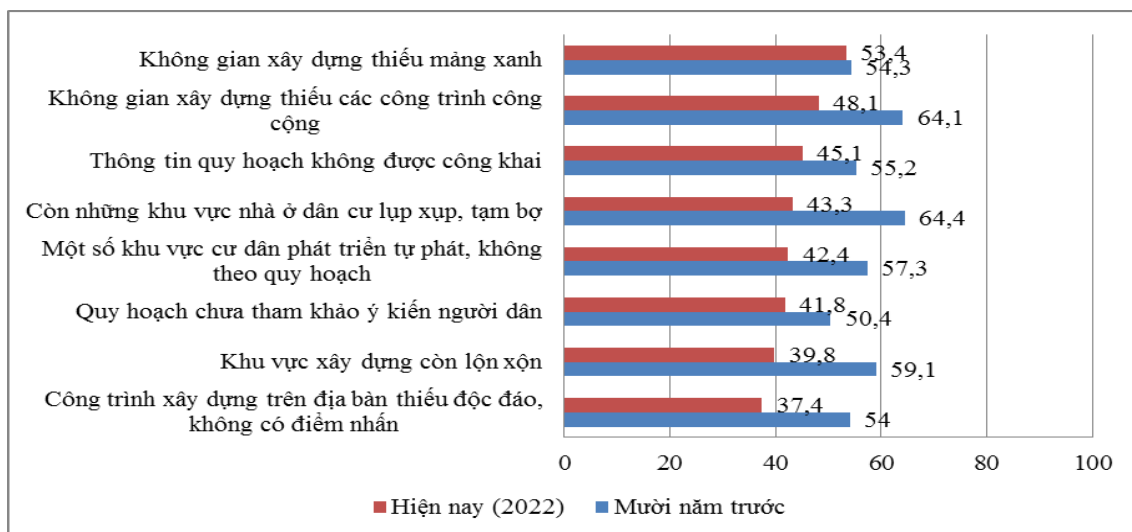
Đối với vấn đề giao thông, hầu hết những vấn đề liên quan đến hệ thống giao thông hiện nay (2022) đều có tỷ lệ chọn ít hơn so với tỷ lệ lựa chọn ở thời điểm mười năm trước. Điều này cho thấy hệ thống giao thông trên địa bàn đã có sự cải thiện so với thời điểm mười năm trước. Tuy nhiên vấn đề kẹt xe vào giờ cao điểm và chất lượng đường sá kém vẫn chiếm tỷ lệ lựa chọn cao ở thời điểm hiện tại (lần lượt là 57,6% và 54,3%).



Biểu đồ 3. Những vấn đề đang gặp phải liên quan đến hệ thống giao thông trên địa bàn theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

– Vấn đề liên quan đến quy hoạch - xây dựng

Kết quả khảo sát của đề tài cho thấy các vấn đề quy hoạch - xây dựng trên địa bàn ở thời điểm hiện nay (2022) đều có tỷ lệ hộ gia đình lựa chọn giảm so với thời điểm 10 năm trước. Điều đó cho thấy các vấn đề trên địa bàn vùng giáp ranh có cải thiện qua 10 năm. Tuy nhiên, vấn đề về môi trường vẫn là vấn đề nổi cộm hiện nay với tỷ lệ chọn cao (53,4%), tiếp đó là vấn đề không gian xây dựng thiếu các công trình công cộng (48,1%).

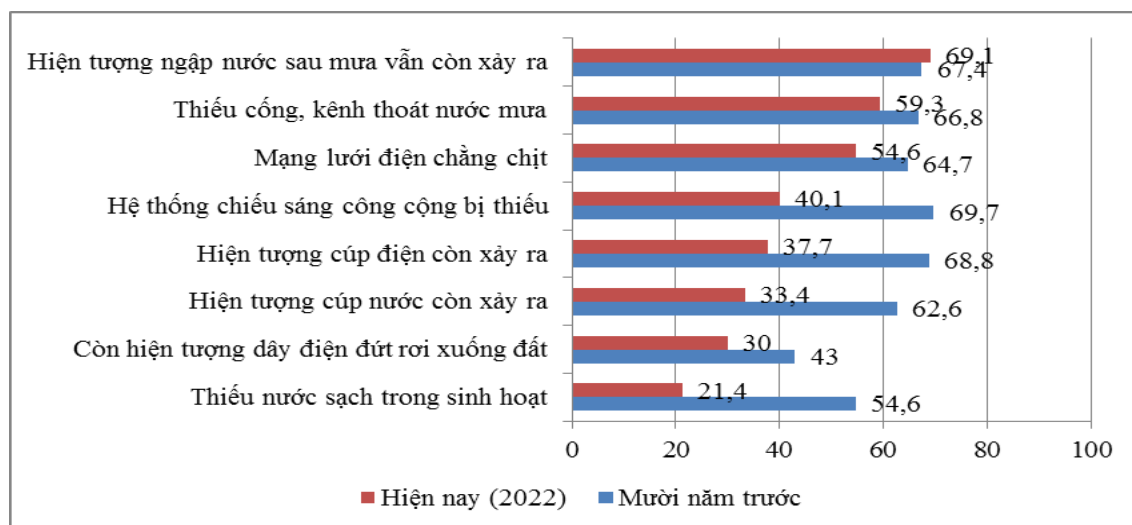


Biểu đồ 4. Những vấn đề đang gặp phải liên quan đến quy hoạch, xây dựng của địa phương trong quá trình đô thị hóa theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

– Vấn đề liên quan đến hệ thống điện và cấp thoát nước

Đối với hệ thống điện và cấp thoát nước ở vùng giáp ranh, hầu hết vấn đề đều có tỷ lệ chọn cao ở thời điểm 10 năm trước đã giảm ở thời điểm hiện nay (2022). Riêng hai vấn

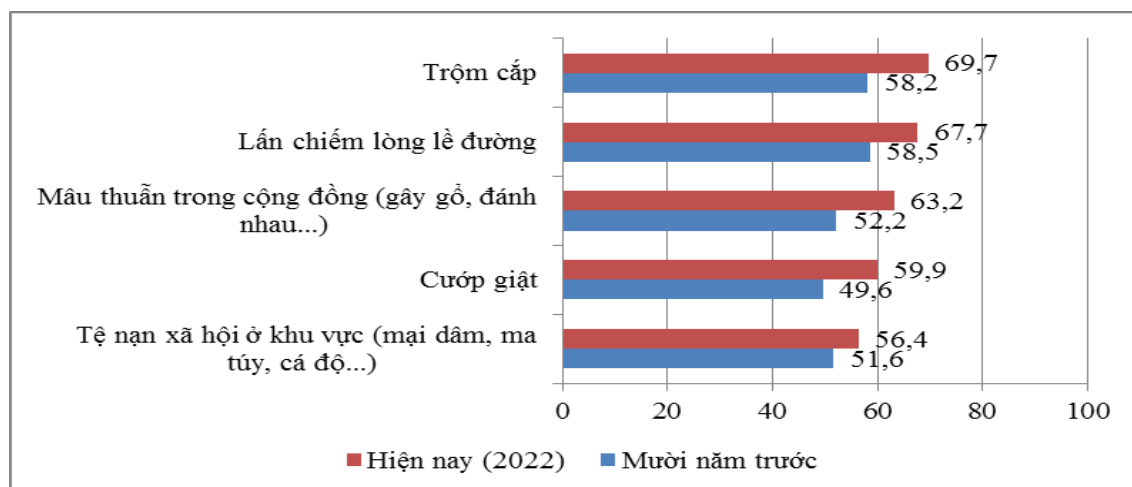
đề ngập nước sau mưa và thiếu cống, kênh thoát nước vẫn có tỷ lệ hộ chọn cao (69,1% và 59,3%). Điều này cho thấy hai vấn đề này vẫn còn xảy ra nhiều tại vùng giáp ranh. Ngoài ra, vấn đề mạng lưới điện chằng chịt cũng là một vấn đề có tỷ lệ hộ dân chọn cao ở thời điểm hiện nay (59,3%).



Biểu đồ 5. Những vấn đề đang gặp phải liên quan đến hệ thống điện, cấp thoát nước trên địa bàn theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

– Những vấn đề về an ninh, trật tự xã hội tại vùng giáp ranh

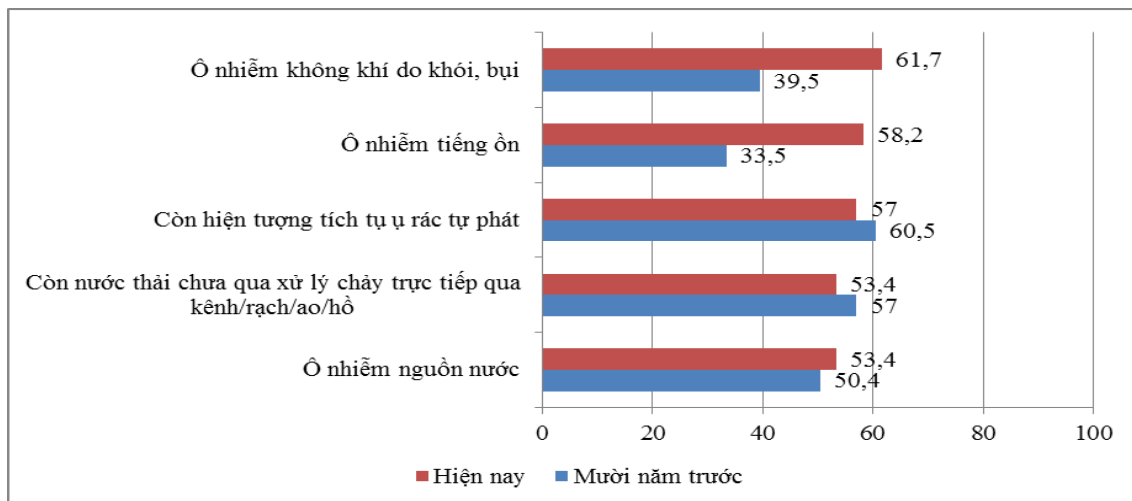
Theo đánh giá của các hộ được khảo sát, tình hình xã hội ở thời điểm hiện nay phức tạp hơn thời điểm mười năm trước. Theo đó, tỉ lệ hộ dân cho rằng có xảy ra các vấn đề như trộm cắp, lấn chiếm lòng lề đường, mâu thuẫn trong cộng đồng, cướp giật và tệ nạn xã hội ở thời điểm hiện nay (2022) đều tăng so với thời điểm mười năm trước. Những vấn đề có tỷ lệ chọn cao nhất là trộm cắp, lấn chiếm lòng lề đường và mâu thuẫn trong cộng đồng (đều trên 60%).



Biểu đồ 6. Những vấn đề về an ninh, trật tự xã hội tại vùng giáp ranh theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

– Vấn đề liên quan đến môi trường

Các vấn đề môi trường hiện nay (2022) đều có tỷ lệ hộ chọn cao. Tất cả các vấn đề đều được có tỷ lệ trên 50%. Vấn đề ô nhiễm không khí và ô nhiễm tiếng ồn có tỷ lệ lựa chọn cao nhất ở thời điểm hiện tại ở hai thời điểm (61,7% và 58,2%).



Biểu đồ 7. Những vấn đề đang gặp phải liên quan đến môi trường trên địa bàn theo đánh giá của 337 hộ được khảo sát (%)

4. Kết luận và khuyến nghị

Qua kết quả khảo sát các hộ dân đang sinh sống tại vùng giáp ranh, quá trình đô thị hóa của vùng giáp ranh còn tồn tại nhiều vấn đề, thách thức. Đối với chuyển dịch kinh tế và lao động, vùng phải đối mặt với việc các ngành truyền thống dần mai một, một bộ phận người dân có nguy cơ thất nghiệp và không thể chuyển đổi việc làm. Tình trạng di cư lên vùng giáp ranh cũng làm gia tăng tình trạng quá tải dân số, gây nhiều thách thức về quản lý dân cư, giao thông, hạ tầng, an ninh trật tự xã hội. Đối với môi trường của vùng, mật độ xây dựng gia tăng, đã làm cho mảng xanh mất đi, tình trạng ngập và ô nhiễm môi trường gia tăng.

Dựa trên những phân tích trên, nhóm nghiên cứu cho rằng những vấn đề, thách thức về đô thị hóa của vùng giáp ranh sau đây cần ưu tiên giải quyết hơn những vấn đề khác:

- 1) Chuyển đổi việc làm cho người lao động làm việc ở khu vực truyền thống và phi chính thức, những người không có khả năng chuyển đổi việc làm;
- 2) Tăng cường các cách thức quản lý dân cư trên địa bàn để giảm thiểu các vấn đề về an ninh - an toàn xã hội;
- 3) Tìm hiểu các giải pháp giải quyết vấn đề kẹt xe giờ cao điểm và tăng cường chất lượng đường sá;
- 4) Tăng cường không gian xanh, không gian công cộng, hạn chế vấn đề bê tông hóa quá mức;

5) Tăng cường cải thiện hạ tầng thoát nước để hạn chế vấn đề ngập.

Những vấn đề này xuất hiện trên bình diện vùng, không phải tồn tại ở một địa phương cụ thể nào nên cần có sự hợp tác giữa các chính quyền để giải quyết các vấn đề trên.

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Thủ Dầu Một trong đề tài mã số DT.20-055.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cục Thống kê thành phố Biên Hòa (2022). Niên giám thống kê thành phố Biên Hòa năm 2021. <http://bienhoa.dongnai.gov.vn/Pages/newsdetail.aspx?NewsId=10424&CatId=83>.
- [2] Cục thống kê thành phố Hồ Chí Minh (2021). Niên giám thống kê Thành phố Hồ Chí Minh. NXB. Tổng hợp.
- [3] Cục thống kê tỉnh Bình Dương (2021). Niên giám thống kê tỉnh Bình Dương. NXB Tổng hợp.
- [4] Cục thống kê tỉnh Đồng Nai (2021). Niên giám thống kê tỉnh Đồng Nai. NXB Tổng hợp.
- [5] Fang, Chuanglin và Yu, Danlin (2017). Urban agglomeration: an evolving concept of an emerging phenomenon. *Tạp chí Landscape and Urban Planning* 162, 126-136.
- [6] Friedman, J. và Sorensen, A. (2019). City unbound: emerging mega-conurbations in Asia, *tạp chí International planning studies*, 1(24), 1-12.
- [7] Harms, E. (2019). Megalopolitan megalomania: Ho Chi Minh City, VietNam 's Southeastern region and the speculative growth machine. *Tạp chí International Planning Studies*, 1(24).
- [8] Hương Giang (2020). Thiếu liên kết khu vực, khó đột phá về kinh tế. *Báo Đồng Nai*.
- [9] Leaf, M. (2016). New urban frontiers: Periurbanization and (Re)territorialization in Southeast Asia. In trong *The Design of Frontier Spaces*. Loeb, C; Luescher, C (eds). London: Routledge.
- [10] Nguyễn Ngọc Hiếu (2020). *Đánh giá quá trình đô thị hóa ở Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020 – Mục tiêu, Nhiệm vụ giai đoạn 2021 – 2030, kế hoạch 5 năm 2021 – 2025*. TP.HCM
- [11] Tôn Nữ Quỳnh Trân, Trương Hoàng Trương (2017). TP. Hồ Chí Minh trong khuynh hướng phát triển Vùng đại đô thị. *Tạp chí Khoa học Xã hội TP. Hồ Chí Minh*, 7(227), 17-28.
- [12] Tổng cục Thống kê Việt Nam (2021). Niên giám thống kê Việt Nam năm 2021. NXB Thống kê.
- [13] UBND TP. Hồ Chí Minh (2019). Báo cáo Nội dung định hướng và yêu cầu cơ bản Lập điều chỉnh Quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến 2040, tầm nhìn đến năm 2060.
- [14] Vương Quốc Trung (2020). Vùng liên kết đô thị Bình Dương - Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai qua bản đồ. Kỷ yếu hội thảo *Viễn Cảnh Đông Nam Bộ - Liên kết phát triển vùng đô thị động lực Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương - Đồng Nai lý luận và thực tiễn*. NXB Tài Chính. 422-437.