



## SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG TRONG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM

COMMUNITY PARTICIPATION IN THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS IN VIETNAM

Ths. Nguyễn Thị Thúy<sup>1</sup>

**Tóm tắt:** Trong bối cảnh chuyển đổi mô hình phát triển theo hướng “tăng trưởng xanh” và “phát triển bao trùm”, hạ tầng giao thông chỉ thực sự bền vững khi có sự đồng hành của cộng đồng. Bài viết phân tích vai trò của cộng đồng trong việc bảo đảm tính bền vững của các dự án giao thông ở Việt Nam hiện nay, dựa trên cơ sở pháp lý, thực tiễn triển khai và kinh nghiệm quốc tế. Kết quả cho thấy, sự tham gia của cộng đồng là yếu tố cốt lõi giúp nâng cao hiệu quả đầu tư, giảm xung đột xã hội, củng cố niềm tin công chúng và thúc đẩy phát triển bền vững. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số giải pháp trọng tâm gồm: hoàn thiện thể chế, tăng cường minh bạch thông tin, nâng cao năng lực cộng đồng và củng cố cơ chế giám sát độc lập.

**Từ khóa:** Sự tham gia, cộng đồng, phát triển bền vững, dự án giao thông, Việt Nam.

**Abstract:** In the context of Vietnam’s transition toward “green growth” and “inclusive development”, transport infrastructure can only achieve sustainability through active community engagement. This article analyzes the role of community participation in ensuring the sustainability of transport infrastructure projects in Vietnam, basing on legal frameworks, implementation practices, and international experience. The findings indicate that public participation is essential for improving investment efficiency, mitigating social conflicts, strengthening public trust, and promoting sustainable development. Accordingly, the article

proposes key measures such as institutional improvement, information transparency, community capacity enhancement, and independent monitoring mechanisms strengthening.

**Keywords:** Participation, community, sustainable development, transport project, Vietnam.

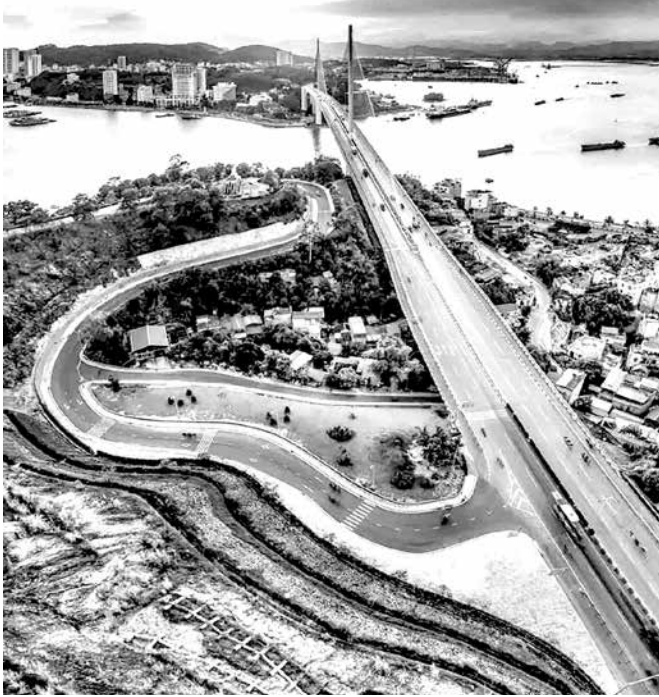
Nhận bài ngày 02/8/2025, chỉnh sửa ngày 15/9/2025, chấp nhận đăng ngày 25/10/2025.

### 1. MỞ ĐẦU

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông được Đảng và Nhà nước xác định là một trong ba khâu đột phá chiến lược, giữ vai trò then chốt đối với tăng trưởng kinh tế, hội nhập quốc tế và nâng cao chất lượng sống của người dân. Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng (2021) nhấn mạnh yêu cầu “xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, gắn với phát triển bền vững và thích ứng biến đổi khí hậu”. Tuy nhiên, quá trình triển khai nhiều dự án giao thông vẫn gặp thách thức về đồng thuận xã hội và sự tham gia thực chất của cộng đồng dân cư.

Trong xu thế toàn cầu hóa và bối cảnh chuyển đổi sang mô hình “tăng trưởng xanh” và “phát triển bao trùm”, cộng đồng không chỉ là đối tượng thụ hưởng mà còn là chủ thể đồng kiến tạo trong toàn bộ vòng đời dự án, từ quy hoạch - thiết kế - giám sát - bảo trì. Sự tham gia tích cực của người dân giúp tăng tính minh bạch, giảm rủi ro xã hội và nâng cao hiệu quả đầu tư công.

<sup>1</sup> Giảng viên, Viện Bồi dưỡng nghiệp vụ giao thông và chuyển đổi xanh, Học viện Chiến lược, bồi dưỡng cán bộ xây dựng  
Email: nguyenthuytq89@gmail.com



*Phát huy vai trò cộng đồng trong phát triển các dự án giao thông ở Việt Nam mang ý nghĩa lý luận và thực tiễn sâu sắc*

Các chuẩn mực quốc tế như Chương trình Nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc (SDGs) khẳng định “hài hòa xã hội” là trụ cột song hành với hiệu quả kinh tế và bảo vệ môi trường. Do đó, việc phát huy vai trò cộng đồng trong phát triển các dự án giao thông ở Việt Nam mang ý nghĩa lý luận và thực tiễn sâu sắc, góp phần hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

**2. TỔNG QUAN CÁC VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU**

**2.1. Cơ sở khoa học và pháp lý**

Trong nghiên cứu phát triển, cộng đồng được hiểu là nhóm người cùng chia sẻ không gian sống, lợi ích và mối quan hệ tương tác. Trong các dự án hạ tầng giao thông, cộng đồng không chỉ là đối tượng chịu tác động của giải phóng mặt bằng hay tái định cư, mà còn là chủ thể đồng hành trong giám sát, phản biện và kiến tạo lợi ích công. Sự tham gia của cộng đồng vì thế là yếu tố cấu thành thành công của dự án, chứ không chỉ mang tính hỗ trợ.

Về lý luận, các trường phái quản trị đều khẳng định vai trò trung tâm của cộng đồng: Quản trị địa phương coi cộng đồng là lực lượng giám sát chính sách; quản trị dự án hiện đại xem cộng đồng là bên liên quan quyết định thành bại của dự án; còn lý thuyết công bằng xã hội nhấn mạnh phân bổ lợi ích công bằng để bảo đảm tính chính danh. Theo tinh thần phát triển bền vững do Báo cáo Brundtland (1987) và Chương trình nghị sự 2030 của Liên Hợp Quốc đề xuất, sự tham gia của cộng đồng là điều kiện cân bằng ba trụ cột: Kinh tế, xã hội và môi trường.

Cùng với cơ sở khoa học, pháp luật Việt Nam ngày càng hoàn thiện nhằm bảo đảm quyền tham gia của người dân. Luật Thực hiện dân chủ ở cơ sở (2022), Luật Đầu tư công (2019), Luật Đất đai (2024) và Luật Bảo vệ môi trường (2020) đều khẳng định nguyên tắc minh bạch, tham vấn và giám sát cộng đồng. Đáng chú ý, Nghị quyết số 29-NQ/TW (2022) của

Hội nghị Trung ương 6, khóa XIII nhấn mạnh: “Phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại phải gắn liền với việc phát huy vai trò, quyền làm chủ của nhân dân”. Đây là định hướng có ý nghĩa chiến lược, tạo cơ sở chính trị để thể chế hóa quyền tham gia của cộng đồng, bảo đảm cho các dự án giao thông không chỉ đạt hiệu quả kỹ thuật, mà còn bền vững về kinh tế, xã hội và môi trường. Từ những luận cứ khoa học và pháp lý nêu trên, có thể khẳng định rằng sự tham gia của cộng đồng trong các dự án giao thông ở Việt Nam không chỉ là một quyền hợp pháp mà còn là một điều kiện tất yếu để dung hòa lợi ích các bên, nâng cao tính minh bạch và bảo đảm phát triển bền vững.

**2.2. Kinh nghiệm quốc tế**

Thực tiễn quốc tế cho thấy, việc phát huy vai trò cộng đồng trong các dự án giao thông không chỉ là xu hướng quản trị hiện đại, mà còn là yếu tố quyết định sự thành công và tính bền vững của dự án.

**2.2.1. Nhật Bản - công khai, tham vấn ngay từ giai đoạn quy hoạch**

Tại Nhật Bản, thực hiện tham vấn cộng đồng từ giai đoạn quy hoạch, tổ chức các hội nghị công khai (public hearing) tại địa phương để người dân góp ý về tuyến đường, vị trí, tác động môi trường và sinh kế. Nhờ đó, các dự án vành đai Tokyo hay tàu điện ngầm giảm đáng kể khiếu kiện, rút ngắn tiến độ và tiết kiệm chi phí.

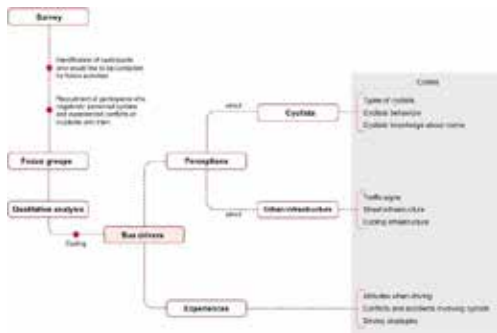


*(Nguồn: IAP2. IAP2 Spectrum of Public Participation (International Association for Public Participation, 2018))*

Biểu đồ này phân thành các mức tham gia từ “Inform” → “Consult” → “Involve” → “Collaborate” → “Empower”. Cho thấy tham vấn cộng đồng thường bắt đầu từ mức cao hơn hình thức (ví dụ “Consult” / “Involve”) ngay từ giai đoạn quy hoạch sơ bộ.

**2.2.2. Chile - mô hình “co-learning” (đồng học tập) trong quy hoạch giao thông đô thị**

Từ thập niên 2000, Chính phủ đã triển khai mô hình “co-learning” (đồng học tập) trong các dự án cải thiện hệ thống giao thông đô thị tại Santiago. Trong đó người dân, doanh nghiệp và chuyên gia cùng thảo luận lợi ích và tác động xã hội của dự án giao thông. Khi được đối thoại bình đẳng, mức độ chấp nhận xã hội tăng rõ rệt và phản đối giảm mạnh.



(Nguồn: Rojas-Rueda, D., De Nazelle, A., Andersen, Z. J., Braun-Fahrlander, C., Bruha, J., Bruhova-Foltynova, H.,... & Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). Health impacts of active transportation in Europe. *Preventive Medicine, 85*, 237–244)

Cách tiếp cận này minh họa rõ ràng mô hình tham gia đa chủ thể (multi-stakeholder participation) trong quản lý giao thông đô thị. Kết quả giúp xây dựng các chính sách an toàn giao thông dựa trên sự hiểu biết thực tiễn từ chính người tham gia.

**2.2.3. OECD - Ba yếu tố cốt lõi trong tham gia cộng đồng**

Báo cáo của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD, 2021) khẳng định chất lượng tham gia của cộng đồng không phụ thuộc vào việc có tổ chức tham vấn, mà ở cách thức triển khai. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy ba yếu tố then chốt bảo đảm hiệu quả gồm: Minh bạch thông tin, đối thoại thực chất và giám sát độc lập. Minh bạch đòi hỏi công khai dữ liệu về quy hoạch, tác động môi trường, giải phóng mặt bằng và bồi thường; đối thoại thực chất là trao đổi hai chiều, phản hồi có căn cứ khoa học; còn giám sát độc lập thông qua các ban cộng đồng hoặc kiểm toán xã hội giúp theo dõi tiến độ, chất lượng và chi phí. Khi ba yếu tố này vận hành đồng bộ, dự án hạ tầng vừa đạt hiệu quả kinh tế, vừa bảo đảm công bằng xã hội và bền vững môi trường - khung tham chiếu quan trọng cho Việt Nam hoàn thiện cơ chế tham gia cộng đồng trong các dự án giao thông.

**3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

*Thứ nhất*, phương pháp phân tích – tổng hợp tài liệu được sử dụng để hệ thống hóa cơ sở lý luận và pháp lý, dựa trên các văn bản như Luật Thực hiện Dân chủ ở cơ sở (2022), Luật Đầu tư công (2019, sửa đổi 2024), Luật Đất đai (2024), Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn (2024), Luật bảo vệ môi trường (2020) cùng các chiến lược, báo cáo của Bộ GTVT, Bộ KH&ĐT và Tổng cục Thống kê.

*Thứ hai*, phương pháp nghiên cứu trường hợp được áp dụng với các dự án tiêu biểu như cao tốc Phú Thọ -Tuyên Quang; Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh và Vành đai 4 Hà Nội; các công trình ở cơ sở địa phương. Qua đó phân tích chiều sâu sự tham gia của cộng đồng theo từng bối cảnh.

*Thứ ba*, phương pháp so sánh quốc tế được vận dụng để đối chiếu kinh nghiệm từ Nhật Bản, Chile và khuyến nghị OECD (2021) về minh bạch thông tin, đối thoại thực chất và giám sát độc lập.

Thông qua sự kết hợp các phương pháp trên, nghiên cứu hướng đến việc xây dựng một khung phân tích tổng hợp về vai trò của cộng đồng trong phát triển bền vững hạ tầng giao thông ở Việt Nam, vừa có giá trị khoa học trong luận giải lý

thuyết, vừa mang ý nghĩa thực tiễn đối với việc hoạch định chính sách và nâng cao hiệu quả đầu tư công.

**4. SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG TRONG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CÁC DỰ ÁN GIAO THÔNG Ở VIỆT NAM**

**4.1. Những chuyển biến tích cực**

Trong bối cảnh phát triển hạ tầng nhanh chóng, sự tham gia của cộng đồng trong các hoạt động giao thông đã xuất hiện những chuyển biến tích cực, thể hiện ở hai mặt: (1) Sự huy động nguồn lực và đóng góp trực tiếp vào các công trình giao thông nông thôn; (2) Sự xuất hiện các diễn đàn, sáng kiến ở đô thị nhằm mở rộng không gian đối thoại giữa chuyên gia - chính quyền - cộng đồng.

*Thứ nhất*, Các dự án Vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh, Vành đai 4 Hà Nội và cao tốc Phú Thọ - Tuyên Quang đều tổ chức hội nghị lấy ý kiến người dân về quy hoạch, đền bù, tái định cư. Cộng đồng đồng thuận chủ trương, đồng thời kiến nghị mức giá bồi thường thỏa đáng và bảo đảm hạ tầng khu tái định cư trước khi thu hồi đất. Trong giai đoạn đánh giá tác động môi trường (ĐTM), ý kiến người dân được tiếp thu trong lựa chọn giải pháp kỹ thuật và giảm thiểu tác động xã hội.

*Thứ hai*, tính chủ động và sáng tạo của cộng đồng thể hiện qua việc đóng góp vật chất và tiền của tại nhiều địa phương.

Mô hình “Nhà nước và Nhân dân cùng làm” tiếp tục được triển khai rộng rãi và cho kết quả cụ thể. Nhiều địa phương công bố số liệu rõ ràng về việc người dân đóng góp ngày công, hiến đất và vật liệu để hoàn thiện đường làng, ngõ xóm và cầu dân sinh. Ví dụ, xã Phong Châu – tỉnh Phú Thọ ghi nhận người dân hiến 19.204m<sup>2</sup> đất; Nhà nước hỗ trợ xi măng trong khi nhân dân đóng góp 750m<sup>3</sup> cát, sỏi và 2.250 ngày công lao động để thi công hơn 30km đường giao thông nông thôn. Các huyện tại Sơn La báo cáo từ năm 2021 đến nay có hơn 4.452 hộ hiến gần 580.000m<sup>2</sup> đất và góp hơn 19.000 ngày công để mở rộng gần 293km đường nông thôn; những con số tương tự cũng được ghi nhận ở nhiều huyện, tỉnh khác, cho thấy mức độ huy động nguồn lực cộng đồng vẫn là giải pháp thực tiễn, góp phần giảm chi phí đầu tư công và tăng tính bền vững của công trình.



(Biểu đồ cột minh họa các chuyển biến tích cực trong sự tham gia của cộng đồng vào các dự án giao thông)

Một số tình công khai tổng hợp cho thấy, chỉ tính riêng một số chương trình trong giai đoạn gần đây, nhân dân đã đóng góp hàng chục nghìn ngày công và hàng tỷ đồng vật liệu, minh chứng cho việc cộng đồng không chỉ là đối tượng thụ hưởng mà còn là “đồng

chủ đầu tư ở quy mô địa phương. Ngoài ra, thông qua hoạt động tham vấn cộng đồng trong thiết kế dự án người dân tham gia thực tiếp các ý kiến thông qua kinh nghiệm địa bàn, góp phần nâng cao chất lượng cũng như tính bền vững của dự án.

Thứ ba, ở cấp đô thị, nhận thức về vai trò của cộng đồng trong việc định hướng chính sách giao thông đang được thúc đẩy qua các diễn đàn khoa học và tọa đàm chuyên môn. Điển hình là chuỗi tọa đàm “Bàn về TOC - Mô hình cộng đồng định hướng giao thông” do Hội Kiến trúc sư Hà Nội tổ chức (19/6/2025), nơi các chuyên gia, quản lý quy hoạch, nhà báo và đại diện cộng đồng thảo luận về cách đưa quyền tham gia của người dân vào thiết kế không gian giao thông, từ đó gia tăng tính chấp nhận xã hội cho các dự án vận tải công cộng. Các buổi tọa đàm này đã đề xuất công cụ và tiêu chí để biến các cuộc tham vấn thành đối thoại thực chất, đồng thời mở ra kênh kết nối chuyên môn - chính quyền - cộng đồng cho các dự án đường sắt đô thị và phát triển TOD/TOC tại Hà Nội.

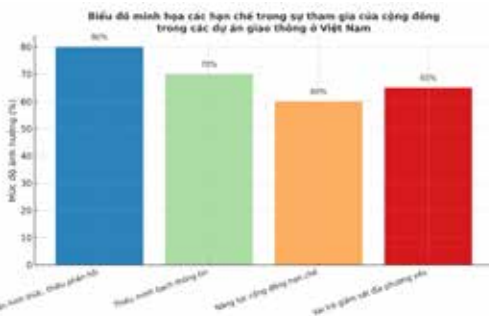
Những minh chứng nêu trên cho thấy, khi được huy động và tổ chức tốt, cộng đồng có thể góp phần tiết giảm chi phí, tăng tính bền vững và cải thiện chất lượng các công trình giao thông quy mô địa phương; đồng thời, ở cấp đô thị, việc hình thành các diễn đàn chuyên môn có sự tham gia cộng đồng tạo điều kiện nâng cao tính chấp nhận xã hội cho các dự án lớn.

**4.2. Những hạn chế, tồn tại**

Mặc dù có những chuyển biến tích cực, thực tế cho thấy sự tham gia của cộng đồng trong các dự án giao thông ở Việt Nam vẫn bị ràng buộc bởi nhiều hạn chế ảnh hưởng đến chất lượng, hiệu quả và tính thực chất của tham gia xã hội.

(1) Việc lấy ý kiến cộng đồng thường chỉ là phần bổ sung, khép kín, thiếu dịch vụ phản hồi và điều chỉnh từ chủ đầu tư. Một ví dụ gần đây là dự án đường vành đai phía Nam thành phố Thái Bình: Mặc dù khối lượng thi công xây lắp đã hoàn thành khoảng 64% giá trị hợp đồng, nhưng tiến độ chung vẫn bị kéo chậm do vướng mắc tại ba vị trí mặt bằng tại các xã Tự Tân, Hòa Bình, Song An (huyện Vũ Thư). Những vị trí này chưa bàn giao mặt bằng hoàn toàn do người dân chưa thống nhất về diện tích đất thực tế so với giấy tờ gốc và hồ sơ đo đạc.

(2) Sự thiếu minh bạch thông tin về tiến độ, bồi thường, nguồn lực thi công. Rất nhiều dự án quan trọng quốc gia vẫn chưa bàn giao mặt bằng đầy đủ, chẳng hạn như: Dự án thành phần 1 cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu mới bàn giao 24%, thành phần 2 mới 32%, trong khi TP. Hồ Chí Minh với dự án Vành đai 3 mới đạt 40% diện tích mặt bằng bàn giao. Điều này kéo theo việc thi công không đồng bộ, ảnh hưởng lớn đến tổ chức thi công, huy động nhân lực, vật liệu.



(Biểu đồ cột minh họa các hạn chế trong sự tham gia của cộng đồng vào các dự án giao thông)

(3) Năng lực cộng đồng hạn chế, đặc biệt tại vùng sâu, vùng xa, vùng dân tộc thiểu số. Ở những địa phương xa trung tâm, vùng núi hoặc nơi có mật độ dân cư thấp, người dân thường thiếu thông tin về quy hoạch, pháp luật, thiếu các kiến thức kỹ thuật để hiểu phương án thiết kế, đề xuất chỉnh sửa. Khả năng tiếp cận thông tin qua công nghệ số cũng còn hạn chế. Những hạn chế này làm giảm khả năng phản biện hoặc góp ý có tính xây dựng.

(4) Vai trò chính quyền địa phương và tổ chức trung gian chưa phát huy đủ chức năng. Các cơ chế như Ban Giám sát đầu tư của cộng đồng theo Luật Thực hiện dân chủ ở cơ sở (2022) đã được thiết lập, nhưng nhiều địa phương cho biết cơ quan này chưa được cấp đủ nguồn lực (kinh phí, con người) và chưa có quy trình rõ để đảm bảo tính độc lập. Công tác phối hợp giữa chính quyền, chủ đầu tư và cộng đồng địa phương đôi khi kém liền mạch, dẫn đến tình trạng dân kiến nghị nhiều lần mà chưa được phản hồi, hoặc phải thông qua nhiều cấp khiến thời gian xử lý kéo dài.

Những hạn chế nói trên không chỉ là vấn đề lý luận, mà dẫn đến các hệ quả cụ thể đã được ghi nhận trong thực tế, ảnh hưởng tới các khía cạnh tiến độ thi công, ngân sách, niềm tin của cộng đồng và môi trường sống như: Chậm tiến độ và khó khăn trong giải ngân vốn đầu tư công, chi phí thực tế tăng cao, giảm hiệu quả đầu tư, mất niềm tin xã hội, khiếu kiện và phản đối, tác động môi trường – xã hội kéo dài...

**4.3. Những đề xuất nhằm nâng cao vai trò của cộng đồng trong phát triển bền vững các dự án giao thông hiện nay**

Thứ nhất, cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý và cơ chế thực thi. Mặc dù các quy định liên quan như các luật kể trên đã tạo nền tảng quan trọng, nhưng việc triển khai trên thực tế vẫn thiếu tính đồng bộ và cụ thể. Cần sớm ban hành các nghị định và thông tư hướng dẫn chi tiết về quy trình tham vấn, phản hồi và giám sát cộng đồng, trong đó quy định rõ trách nhiệm của chủ đầu tư, chính quyền các cấp và Ban Giám sát đầu tư cộng đồng. Song song, cần xây dựng cơ chế kiểm soát và chế tài đủ mạnh đối với các trường hợp không công khai thông tin, không



Khi được huy động và tổ chức tốt, cộng đồng có thể góp phần tiết giảm chi phí, tăng tính bền vững và cải thiện chất lượng các công trình giao thông quy mô địa phương



*Cần nâng cao nhận thức trong việc thực hiện cơ chế minh bạch hóa thông tin dự án*

tổ chức tham vấn hoặc không tiếp thu, phản hồi ý kiến xác đáng của người dân. Chỉ khi khung pháp lý được thực thi nghiêm túc và có tính ràng buộc, vai trò của cộng đồng mới thực sự trở thành một trụ cột trong quản trị hạ tầng giao thông bền vững.

*Thứ hai*, cần nâng cao nhận thức trong việc thực hiện cơ chế minh bạch hóa thông tin dự án. Thay vì chỉ công bố muện hoặc dừng ở mức tổng quan, cơ quan quản lý cần chủ động chia sẻ dữ liệu về quy hoạch, tổng mức đầu tư, phương án giải phóng mặt bằng, và đánh giá tác động môi trường trên các nền tảng dễ tiếp cận. Việc ứng dụng các công cụ trực quan như bản đồ số GIS, báo cáo tóm tắt đồ họa, hoặc cổng thông tin trực tuyến giúp người dân hiểu rõ quy mô và tác động của dự án, từ đó hình thành sự đồng thuận sớm. Để cơ chế này phát huy hiệu quả, cần tích hợp hệ thống quản lý dữ liệu các dự án hạ tầng vào nền tảng Chính phủ điện tử và Đô thị thông minh, bảo đảm cập nhật theo thời gian thực, có chức năng phản hồi và lưu vết ý kiến người dân. Mặc dù khung pháp lý hiện hành đã quy định khá đầy đủ, song việc triển khai trên thực tế vẫn còn hạn chế, cần được thực hiện nghiêm túc và hiệu quả hơn để củng cố niềm tin xã hội và nâng cao hiệu quả đầu tư công và người dân trở thành đối tác đồng hành thay vì đối tượng bị tác động.

*Thứ ba*, cần đổi mới cơ chế tham vấn theo hướng tăng tính tương tác và phản hồi thực chất giữa cơ quan quản lý và cộng đồng. Trên thực tế, cơ chế tham vấn hiện nay tuy đã có quy trình tiếp thu ý kiến cộng đồng, song mức độ phản hồi và sử dụng kết quả tham vấn vào điều chỉnh dự án vẫn còn hạn chế. Vì vậy, chuyển từ hình thức thu thập ý kiến sang đối thoại hai chiều thực chất giữa cơ quan quản lý – chuyên gia – người dân. Các diễn đàn đồng kiến tạo như “co-learning” của Chile có thể thử nghiệm tại các đô thị lớn, giúp phản biện và điều chỉnh thiết kế

dự án theo góp ý thực tế. Khảo sát trực tuyến, bản đồ tương tác hay “hội đồng công dân” là công cụ hỗ trợ hiệu quả.

*Thứ tư*, phát huy cơ chế giám sát độc lập. Ban Giám sát đầu tư của cộng đồng đã được luật hóa, nhưng để hoạt động hiệu quả cần có tập huấn, hỗ trợ kỹ thuật và cơ chế phản hồi từ phía chính quyền. Kinh nghiệm từ Ấn Độ và khuyến nghị của OECD cho thấy, giám sát xã hội không chỉ giúp giảm sai lệch chi phí mà còn củng cố lòng tin công chúng đối với chính sách.

Cuối cùng, cần nhìn nhận sự tham gia cộng đồng không phải là “thủ tục bổ sung”, mà là nguồn lực để nâng cao hiệu quả đầu tư công. Khi người dân đồng thuận, dự án sẽ hạn chế được khiếu kiện, rút ngắn thời gian giải phóng mặt bằng, giảm chi phí phát sinh, đồng thời nâng cao hiệu quả xã hội – môi trường. Việc coi “mức độ tham gia cộng đồng” là chỉ số bắt buộc trong đánh giá hiệu quả dự án sẽ giúp Việt Nam từng bước xây dựng nền quản trị hạ tầng giao thông hiện đại, minh bạch và bền vững.

## **5. KẾT LUẬN**

Sự tham gia của cộng đồng trong các dự án giao thông là yếu tố quyết định tính bền vững về cả kinh tế, xã hội và môi trường. Trong bối cảnh Việt Nam đẩy mạnh các dự án trọng điểm quốc gia, việc phát huy vai trò cộng đồng không chỉ giúp giảm chi phí, rút ngắn tiến độ mà còn củng cố niềm tin xã hội, nâng cao hiệu quả đầu tư và thúc đẩy phát triển bền vững. Khi cộng đồng được coi là đối tác đồng hành, không chỉ là đối tượng chịu tác động, các dự án giao thông mới thực sự trở thành động lực của tăng trưởng xanh, công bằng và bền vững.

### **Tài liệu tham khảo:**

- [1]. Luật Thực hiện dân chủ ở cơ sở số 10/2022/QH15.
- [2]. Luật Đầu tư công 2024 số 58/2024/QH15.
- [3]. Luật Đất đai số 31/2024/QH15.
- [4]. Luật Bảo vệ môi trường 2020.
- [5]. Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14; Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn số 22/2024/QH15.
- [6]. Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Hội nghị Trung ương 6, khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.
- [7]. Văn kiện Đại hội XIII của Đảng Cộng sản Việt Nam, NXB Chính trị quốc gia Sự thật, 2021.
- [8]. Bộ Giao thông Vận tải (2023). Báo cáo về tiến độ triển khai các dự án giao thông trọng điểm quốc gia.
- [9]. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (2005). Báo cáo tổng kết Chương trình giao thông nông thôn.
- [10]. OECD (2022), Citizen Participation and Infrastructure Governance.
- [11]. International Association for Public Participation (IAP2, 2018). IAP2 Spectrum of Public Participation.
- [12]. Rojas-Rueda, D., De Nazelle, A., Andersen, Z. J., Braun-Fahrlander, C., Bruha, J., Bruhova-Foltynova, H.,... & Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). “Health impacts of active transportation in Europe.” Preventive Medicine, 85, 237–244.