

# Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP)

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Báo cáo Tóm tắt

THÁNG 3, 2007

Công ty ALMEC  
Công ty Nippon Koei  
Công ty Công trình YACHIYO

SD

JR

07-25

HAIDEP

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)  
Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội

**Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể  
Thủ đô Hà Nội  
Nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam  
(HAIDEP)**

---

**BÁO CÁO CUỐI CÙNG**

**Báo cáo Tóm tắt**

Tháng 3 năm 2007

Công ty ALMEC  
Công ty Nippon Koei  
Công ty Công trình YACHIYO



Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo

1 USD = 1 Yen = 16.000 đồng

(trung bình năm 2006)

## LỜI NÓI ĐẦU

Theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu tới Việt Nam từ tháng 12 năm 2004 tới tháng 3 năm 2007, do ông Iwata Shizuo từ công ty ALMEC làm trưởng đoàn. Đoàn nghiên cứu gồm các chuyên gia khác từ công ty ALMEC, Nippon Koei Co. Ltd. Và Yachiyo Engineering Co. Ltd.

Trên cơ sở phối hợp với Đoàn đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai nghiên cứu, bao gồm các nội dung như điều tra thực địa; dự báo nhu cầu; thực hiện dự án thí điểm; xây dựng chương trình phát triển đô thị toàn diện và các quy hoạch chuyên ngành cho các ngành phát triển đô thị, giao thông đô thị, nước và vệ sinh đô thị, và điều kiện sống; thực hiện các nghiên cứu tiền khả thi cho một số dự án ưu tiên. Đoàn Nghiên cứu cũng đã có nhiều buổi làm việc, thảo luận với các cơ quan hữu quan của Việt Nam. Sau khi quay trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất quá trình nghiên cứu và lập báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của Vùng Thủ đô Hà Nội và giúp tăng cường mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ sự chân thành cảm ơn đối với các cán bộ và các cơ quan chức năng Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với Đoàn Nghiên cứu.

Tháng 3 năm 2007

MATSUOKA Kazuhisa  
Phó Chủ tịch  
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 3 năm 2007

**MATSUOKA Kazuhisa**

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

**Về việc: Tờ trình**

Thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bản báo cáo cuối cùng về Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam.

Bản báo cáo này bao gồm kết quả các nội dung nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 12 năm 2004 tới tháng 3 năm 2007 do Đoàn Nghiên cứu, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC, Nippon Koei Co. Ltd. Và Yachiyo Engineering Co. Ltd., thực hiện.

Để có được bản báo cáo này, chúng tôi đã có được sự hỗ trợ từ rất nhiều cá nhân và tổ chức. Trước hết, chúng tôi xin bày tỏ sự trân trọng và lòng biết ơn sâu sắc tới tất cả những cá nhân và tổ chức đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu, đặc biệt là Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội.

Chúng tôi cũng cảm ơn các quan chức của quý cơ quan, Ban Cố vấn JICA, và Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của Vùng Thủ đô Hà Nội

Xin chân thành cảm ơn.

**IWATA Shizuo**

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội

## MỤC LỤC

### **TÓM TẮT THỰC THI**

1. Giới thiệu .....	1
2. Khái quát về Hà Nội .....	3
3. Sự cần thiết phải thực hiện quy hoạch chiến lược đảm bảo sự phát triển bền vững của Hà Nội .....	23
4. Tầm nhìn, mục tiêu và chiến lược phát triển chính.....	27
5. Lập quy hoạch chung.....	29
6. Vai trò của Hà Nội trong vùng.....	37
7. Quản lý tăng trưởng dân số và đô thị tương lai .....	41
8. Phát triển kinh tế-xã hội .....	45
9. Giao thông vận tải đô thị .....	49
10. Nước và vệ sinh đô thị.....	73
11. Nhà ở và Điều kiện sống.....	93
12. Môi trường.....	97
13. Thiết kế đô thị và cảnh quan.....	103
14. Các khu vực đặc biệt .....	107
15. Dự án thí điểm .....	126
16. Nghiên cứu tiền khả thi .....	139
17. Kế hoạch thực hiện .....	147
18. Thực hiện và quản lý quy hoạch.....	159
19. Kết luận và kiến nghị.....	167

## Danh mục bảng biểu

Bảng 2.1	Dân số Hà Nội theo quận/huyện .....	8
Bảng 2.2	Đặc điểm các hộ gia đình ở Hà Nội .....	8
Bảng 2.3	Các chỉ tiêu kinh tế-xã hội chính của Hà Nội, 2005 .....	9
Bảng 2.4	Tỷ lệ sở hữu phương tiện của hộ gia đình Hà Nội và TPHCM .....	16
Bảng 2.5	Nhu cầu giao thông đô thị ở Hà Nội .....	16
Bảng 2.6	Đánh giá của người dân về ATGT .....	16
Bảng 2.7	Quỹ nhà ở Hà Nội.....	18
Bảng 4.1	Mục tiêu của các ngành .....	27
Bảng 4.2	Các mục tiêu và chỉ tiêu phát triển kinh tế-xã hội đến năm 2010 và 2020.....	28
Bảng 5.1	Định hướng Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội .....	38
Bảng 5.2	Tóm tắt khung phát triển vùng đề xuất.....	40
Bảng 6.1	Định hướng Quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội .....	38
Bảng 6.2	Chiến lược và kế hoạch hành động phát triển vùng đề xuất .....	40
Bảng 7.1	Dân số tương lai (2020) của Hà Nội và các khu vực đô thị lân cận .....	42
Bảng 7.2	Chiến lược và kế hoạch hành động quản lý phát triển đô thị đề xuất.....	44
Bảng 8.1	Khung phát triển kinh tế và xã hội.....	48
Bảng 9.1	Tỷ phần phương thức mục tiêu năm 2020.....	50
Bảng 9.2	Tỷ phần phương thức ở một số thành phố châu Á.....	50
Bảng 9.3	Tỷ phần phương thức giao thông liên tỉnh tới/từ Hà Nội .....	51
Bảng 9.4	Sơ lược về các tuyến UMRT .....	60
Bảng 9.5	Tóm tắt các dự án do HAIDEP đề xuất.....	69
Bảng 9.6	Hiệu quả của mạng lưới đường bộ .....	70
Bảng 9.7	Định phát triển giao thông đô thị đề xuất .....	72
Bảng 10.1	Ước tính nhu cầu nước ở Hà Nội .....	73
Bảng 10.2	Lượng nước đô thị phân phối tối đa hàng ngày cho từng khu vực dịch vụ .....	73
Bảng 10.3	Phát triển nhà máy nước.....	74
Bảng 10.4	Kế hoạch phát triển nhà máy nước.....	75
Bảng 10.5	Chi phí của kế hoạch cấp nước .....	77
Bảng 10.6	Hệ thống thoát nước mưa đề xuất .....	79
Bảng 10.7	Các dự án đề xuất về phát triển hệ thống thoát nước mưa tới năm 2020 .....	79
Bảng 10.8	Hệ thống thoát nước thải đề xuất tới năm 2020 .....	82
Bảng 10.9	Hệ thống đê sông Đuống và sông Hồng.....	86
Bảng 10.10	Lưu lượng ước tính trong mùa lũ trong trường hợp mực nước cao .....	88
Bảng 10.11	Các dự án phòng chống lũ lụt tiềm năng .....	88
Bảng 10.12	Các biện pháp quản lý chất thải rắn đề xuất.....	89
Bảng 10.13	Định hướng phát triển nước và vệ sinh đô thị đề xuất.....	92
Bảng 11.1	Các chiến lược và kế hoạch hành động phát triển nhà ở và điều kiện sống đề xuất.....	96
Bảng 12.1	Các chiến lược và kế hoạch hành động quản lý môi trường đề xuất.....	101
Bảng 13.1	Chiến lược và kế hoạch hành động thiết kế đô thị và phát triển cảnh quan.....	104

Bảng 14.1	Phát triển khu vực ngoài đê (lựa chọn) .....	110
Bảng 14.2	Thông tin hộ gia đình và điều kiện sống.....	116
Bảng 14.3	Các hành động đề xuất cho khu vực Hồ Tây.....	121
Bảng 15.1	Đánh giá tác động của dự án thí điểm trong Khu Phố cổ .....	127
Bảng 15.2	Chức năng đề xuất cho Quy hoạch chung và Quy hoạch chi tiết.....	131
Bảng 15.3	Hiện trạng khu vực dự án.....	135
Bảng 15.4	Phân loại và hiện trạng xây dựng bất hợp pháp (ước tính sơ bộ).....	137
Bảng 15.5	Các vấn đề chính khu vực ngoài đê.....	138
Bảng 16.1	Thông tin tuyến UMRT 2 .....	140
Bảng 16.2	Dự án Tuyến UMRT 2 và chi phí khai thác & bảo dưỡng1).....	141
Bảng 17.1	Tổng chi phí đầu tư của các chuyên ngành .....	147
Bảng 17.2	Các dự án GTVT đô thị đề xuất .....	148
Bảng 17.3	Các dự án GTVT vùng đề xuất .....	149
Bảng 17.4	Các dự án chuyên ngành nước và vệ sinh đô thị đề xuất .....	150
Bảng 17.5	Các dự án chuyên ngành điều kiện sống đề xuất.....	150
Bảng 17.6	Các dự án phát triển đô thị đề xuất.....	151
Bảng 17.7	Lượng ngân sách dành cho phát triển đô thị .....	152
Bảng 17.8	Thứ tự ưu tiên các dự án UMRT.....	154
Bảng 17.9	Thứ tự ưu tiên các dự án nước và vệ sinh đô thị .....	155
Bảng 17.10	Các dự án đề xuất đối với quản lý chất thải rắn .....	155
Bảng 17.11	Các kế hoạch hành động có tầm chiến lược đề xuất của HAIDEP .....	156
Bảng 18.1	Cơ hội thực hiện PPP trong các dự án của HAIDEP.....	166



## Danh mục hình vẽ

Hình 1.1	Khu vực nghiên cứu HAIDEP.....	2
Hình 2.1	Mở rộng các khu đô thị năm 1983, 1996 và 2003.....	4
Hình 2.2	Tăng trưởng dân số ở Hà Nội.....	4
Hình 2.3	Hình dạng tự nhiên của Hà Nội.....	6
Hình 2.4	Phạm vi và sự hài lòng của người dân về các dịch vụ đô thị.....	12
Hình 2.5	Sự thay đổi lượng hành khách đi xe buýt.....	16
Hình 2.7	Khả năng chi trả để mua nhà của một hộ gia đình có thu nhập trung bình.....	18
Hình 2.8	Phương pháp phân tích điều kiện sống.....	20
Hình 2.9	Đánh giá định lượng.....	20
Hình 2.10	Đánh giá định tính.....	20
Hình 2.11	Sơ đồ điểm số.....	20
Hình 2.12	Các vấn đề phát sinh nếu không thực hiện các biện pháp đối phó phù hợp.....	22
Hình 3.1	Xu hướng đô thị hóa ở các nước Châu Á.....	23
Hình 3.2	Hướng quy hoạch toàn diện/Phát triển gắn kết/đồng bộ.....	25
Hình 3.3	Quy trình xây dựng quy hoạch chung.....	25
Hình 4.1	Khung quy hoạch phát triển không gian.....	32
Hình 4.2	Quy hoạch chung đề xuất.....	34
Hình 4.3	Vị trí các khu đô thị đề xuất.....	35
Hình 5.1	Khung quy hoạch phát triển không gian.....	30
Hình 5.2	Hà Nội với “mặt nước – cây xanh – văn hóa”.....	34
Hình 5.3	Quy hoạch chung đề xuất.....	35
Hình 5.4	Cấu trúc cơ bản của Quy hoạch chung đề xuất.....	36
Hình 6.1	Phát triển các hành lang tăng trưởng.....	40
Hình 7.1	Phân bố dân số, lao động và học sinh theo cụm đô thị, 2020.....	42
Hình 7.2	Khái niệm về ranh giới tăng trưởng đô thị.....	43
Hình 9.1	Mục tiêu quy hoạch tới năm 2020.....	50
Hình 9.2	Phân bố lưu lượng giao thông liên tỉnh trong khu vực nghiên cứu.....	51
Hình 9.3	Mạng lưới đường bộ vùng đề xuất.....	52
Hình 9.5	Hoàn tất tuyến đường sắt vành đai quanh Hà Nội.....	54
Hình 9.6	Kéo dài tuyến UMRT Hà Nội ra các đô thị vệ tinh.....	54
Hình 9.7	Phát triển gắn kết với đường cao tốc.....	54
Hình 9.8	Mạng lưới đường bộ do HAIDEP đề xuất.....	56
Hình 9.9	So sánh mật độ mạng lưới đường bộ.....	56
Hình 9.10	Cầu đề xuất bắc qua sông Hồng.....	57
Hình 9.11	Mô hình Điều chỉnh đất.....	58
Hình 9.12	Các tuyến UMRT đề xuất, 2020.....	60
Hình 9.13	Bố trí mạng lưới UMRT tại trung tâm thành phố.....	62
Hình 9.14	Các hệ thống UMRT.....	64
Hình 9.15	Mạng lưới xe buýt chính yếu.....	66
Hình 9.16	Mạng lưới xe buýt ưu tiên, 2010.....	66
Hình 9.17	Phát triển giao thông công cộng.....	66
Hình 9.18	Quy hoạch, mô hình và ảnh về vỉa hè Hà Nội.....	68
Hình 9.19	Phạm vi khu vực đi từ/tới hồ Hoàn Kiếm mất 30 đến 60 phút.....	70

Hình 10.1	Nhà máy nước đề xuất và phạm vi phục vụ .....	75
Hình 10.2	Khái quát mạng lưới đường ống truyền tải đề xuất .....	76
Hình 10.3	Kế hoạch phát triển hệ thống thoát nước mưa .....	80
Hình 10.4	Hệ thống thoát nước mưa đề xuất .....	80
Hình 10.5	Ví dụ về hồ điều hòa đa mục đích .....	81
Hình 10.6	Ví dụ về hồ điều hòa đa mục đích ở Nhật Bản .....	81
Hình 10.7	Kế hoạch thực hiện hệ thống thoát nước thải tới năm 2020 .....	83
Hình 10.8	Phát triển hệ thống thoát nước thải đề xuất .....	83
Hình 10.9	Cải tạo kết cấu hồ điển hình .....	85
Hình 10.10	Các biện pháp cải tạo nhằm cải thiện chất lượng nước .....	85
Hình 10.11	Sơ đồ điều tiết nước thải .....	85
Hình 10.12	Mức lũ cao nhất hàng năm trên sông Hồng, đoạn Long Biên (1902-2004) .....	86
Hình 10.13	Tuyến đê quanh Hà Nội .....	87
Hình 10.14	Mặt cắt lòng sông giả định tại đoạn cầu Long Biên – Chương Dương .....	88
Hình 10.15	Dự báo lượng rác thải tại bãi rác Nam Sơn .....	90
Hình 10.16	Sơ đồ hệ thống quản lý chất thải rắn của Hà Nội .....	90
Hình 12.1	Vành đai xanh đề xuất .....	98
Hình 12.2	Bản đồ vùng nguy hiểm của Hà Nội .....	98
Hình 12.3	Mức độ phù hợp của đất xây dựng .....	98
Hình 12.4	Hệ thống mặt nước .....	100
Hình 12.5	Các hồ chính trong khu vực đô thị .....	100
Hình 12.6	Không gian xanh .....	100
Hình 12.7	Đất nông nghiệp .....	100
Hình 12.8	Các địa điểm Môi trường Quan trọng của TP Hà Nội .....	102
Hình 13.1	Những yếu tố cảnh quan tích cực được người Hà Nội ưa thích .....	106
Hình 14.1	Vị trí các khu vực đặc biệt .....	107
Hình 14.2	Các cơ hội phát triển dọc sông Hồng .....	108
Hình 14.3	Hình ảnh khu vực ngoài đê và khu Phố Cổ trước đây và bây giờ .....	109
Hình 14.4	Vị trí sông Hồng và khu vực ngoài đê .....	110
Hình 14.5	Phân vùng quy hoạch khu vực ngoài đê .....	111
Hình 14.6	Ý tưởng phát triển khu vực ngoài đê .....	112
Hình 14.7	Ý tưởng sơ bộ phát triển khu vực đặc biệt Thăng Long – Cổ Loa .....	114
Hình 14.9	Bản đồ Khu Phố cổ .....	117
Hình 14.10	Các giá trị vật thể và phi vật thể cần bảo tồn .....	117
Hình 14.11	Cơ chế thực hiện phát triển bền vững khu Phố Cổ .....	118
Hình 14.12	Đề xuất quỹ và tổ chức mô hình kinh doanh trong khu Phố Cổ .....	119
Hình 14.13	Ý tưởng phát triển khu vực Hồ Tây .....	122
Hình 15.1	Khu vực dự án .....	125
Hình 15.2	Quy trình quy hoạch cải tạo một ô phố .....	126
Hình 15.3	Mạng lưới đề xuất bảo tồn các giá trị cốt lõi của khu Phố Cổ .....	129
Hình 15.4	Quy hoạch phát triển chung đề xuất .....	133
Hình 15.5	Quy hoạch sử dụng đất đề xuất .....	133
Hình 15.6	Quy hoạch phát triển cộng đồng đề xuất .....	134
Hình 15.7	Quy hoạch các công trình đầu mối đề xuất .....	134
Hình 15.8	Vị trí khu vực dự án .....	136
Hình 16.1	Tuyến UMRT 2 .....	140
Hình 16.2	Vị trí đường Vành đai 4 phía tây .....	145
Hình 16.3	Đường Vành đai 4 phía tây .....	146

Hình 17.1	Khung đánh giá và xác định thứ tự ưu tiên của các dự án.....	152
Hình 17.2	Chiến lược tăng trưởng đô thị.....	153
Hình 17.3	Thứ tự ưu tiên của các dự án đường bộ.....	154
Hình 18.1	Khung đề xuất quy hoạch phát triển.....	160
Hình 18.2	Huy động chiến lược nguồn cấp vốn.....	163
Hình 18.3	Phát huy hiệu quả từ nguồn vốn khu vực nhà nước.....	163
Hình 18.4	Các mô hình PPP đối với từng mức lợi nhuận.....	164
Hình 18.5	Phát huy giá trị từ lợi ích của hệ thống UMRT.....	165

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

ADB	Ngân Hàng Phát triển Châu Á
AQ	Khu Phố Cổ
AQMB	Ban Quản lý Phố Cổ
ATC	Kiểm soát Giao thông Khu vực
B/C	Lợi ích/Chi phí
BCR	Hệ số xây dựng
BOT	Xây dựng – Khai thác – Chuyển giao
BRT	Xe buýt Tốc độ cao
CAAV	Tổng cục Hàng không Việt Nam
CBD	Khu vực trung tâm
COD	Nhu cầu ôxy sinh hóa
CP	Quy hoạch Xây dựng
CPRGS	Chiến lược Xóa đói – Giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện
DARD	Sở Nông nghiệp Phát triển Nông thôn
DCI	Sở Văn hóa Thông tin
DOC	Sở Xây dựng
DONRE	Sở Tài Nguyên Môi trường và Nhà Đất
DTED	Phòng Giáo dục và Đào tạo
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế
ETC	Thu phí điện tử
EVN	Điện lực Việt Nam
FAR	Hệ số sử dụng đất
FDI	Đầu tư Trực tiếp nước ngoài
FPO	Ban phòng chống bão lụt
GDP	Tổng Sản phẩm Quốc nội
GIS	Hệ thống Thông tin Địa lý
GOJ	Chính phủ Nhật Bản
GOV	Chính phủ Việt Nam
GRDP	Tổng Sản phẩm Nội vùng
HAIDEP	Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Hà Nội
HAPI	Sở kế hoạch Đầu tư Hà Nội
HAUPA	Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HDI	Chỉ số Phát triển Con người
HIS	Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình
HMA	Vùng Thủ đô Hà Nội
HOUTRANS	Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể Giao thông Đô thị và Nghiên cứu Khả thi Thành phố Hồ Chí Minh
HPC	Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội
HPI	Chỉ số Nghèo
HSDC	Công ty Cấp Thoát nước Hà Nội
HWBC	Công ty Kinh doanh Nước sạch Hà Nội
IRR	Tỷ lệ Nội hoàn
IT	Công nghệ Thông tin
ITS	Hệ thống giao thông thông minh
IWT	Giao thông vận tải đường thủy nội địa
IZ	Khu Công nghiệp
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
KTT	Khu tập thể cũ
LUP	Quy hoạch sử dụng đất
LURC	Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất
NNPTNT	Bộ Nông nghiệp Phát triển Nông thôn
MOC	Bộ Xây dựng
MOCI	Bộ Văn hóa Thông tin

MOF	Bộ Tài chính
MONRE	Bộ Tài nguyên Môi trường
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
MP	Quy hoạch Tổng thể
MPI	Bộ Kế hoạch Đầu tư
NCCP	Hội đồng Quy hoạch Xây dựng Quốc gia
NFEZ	Vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc bộ
NGO	Tổ chức phi chính phủ
NH	Quốc lộ
NIURP	Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn
O&M	Khai thác và Bảo dưỡng
OD	Xuất phát - Đích đến
ODA	Viện trợ Phát triển Chính thức
PC	Ủy ban Nhân dân
PIMS	Điều tra về Bản đồ Hình ảnh Công cộng
PMU	Ban quản lý dự án
PPP	Hợp tác Nhà nước – Tư nhân
PSP	Sự tham gia của khu vực tư nhân
ROW	Chỉ giới đường
RPC	Ủy ban Quy hoạch Vùng
RR	Đường Vành đai
RRD	Đồng bằng Sông Hồng
SC	Ban Chỉ đạo
SEDP	Kế hoạch Phát triển Kinh tế – Xã hội
SIDA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Thụy Điển
SOE	Doanh nghiệp Nhà nước
SWM	Quản lý chất thải rắn
TDM	Quản lý Nhu cầu Giao thông
TDSI	Viện Chiến lược Phát triển Giao thông
TEDI	Viện Thiết kế Giao thông
TPC	Ủy ban Quy hoạch của thành phố
TRAMOC	Trung tâm Quản lý Khai thác Giao thông Vận tải
TRANSERCO	Tổng công ty Dịch vụ Giao thông Vận tải
TTC	Chi phí Thời gian Đi lại
TUPWS	Sở Giao thông Công chính
UCA	Khu vực Kiểm soát Phát triển
UCP	Quy hoạch Xây dựng Đô thị
UDA	Khu vực Khuyến khích đô thị hóa
UFW	Lượng nước thất thoát
UMRT	Xe buýt đô thị tốc độ cao, khối lượng lớn
URENCO	Công ty môi trường đô thị
VINACONEX	Tổng công ty Xuất nhập khẩu và Xây dựng
VITRANSS	Nghiên cứu Chiến lược Phát triển Giao thông Quốc gia của Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VOC	Chi phí khai thác phương tiện
VR	Cục đường sắt Việt Nam
VUPDA	Cơ quan Phát triển và Quy hoạch Đô thị Việt Nam
VUTAP	Dự án Hỗ trợ Giao thông Đô thị Việt Nam
VUTIP	Dự án Cải thiện Giao thông Đô thị Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WG	Tổ Công tác
WHO	Tổ chức Y tế Thế giới
WL	Mực nước
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới
WWTP	Nhà máy Xử lý Nước thải

## Hình ảnh về HAIDEP



Triển lãm HAIDEP tháng 8 năm 2006.



Phòng triển lãm HAIDEP



Họp ban chỉ đạo lần 4 ngày 31 tháng 3 năm 2006.



Họp toàn thể các tổ công tác ngày 5 tháng 8 năm 2005.



Họp tổ công tác chuyên ngành nước và vệ sinh đô thị ngày 23 tháng 2 năm 2005



Họp tổ công tác chuyên ngành phát triển đô thị ngày 14 tháng 6 năm 2005.

# **TÓM TẮT THỰC THI**

## **MỤC TIÊU VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU**

1. Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam, gọi tắt là HAIDEP, được triển khai từ tháng 12 năm 2004 đến tháng 3 năm 2007 theo yêu cầu từ phía Chính phủ Việt Nam đối với Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội về việc cập nhật bản quy hoạch phát triển đô thị tới năm 2020<sup>1</sup> hiện có của thành phố. Quá trình nghiên cứu thực hiện dựa trên việc rà soát các quy hoạch liên quan đồng thời phân tích sâu hơn đối với những thay đổi về kinh tế – xã hội có tác động và những vấn đề sẽ ảnh hưởng lớn tới quá trình phát triển bền vững của thành phố. Nghiên cứu này cũng bao gồm việc thực hiện một số dự án thí điểm về quy hoạch đô thị và nghiên cứu khả thi đối với các dự án giao thông đô thị được ưu tiên. Quá trình nghiên cứu cũng có thể giúp tăng cường, xây dựng năng lực về quy hoạch và phát triển đô thị.

2. Do Hà Nội có vai trò trung tâm và có tác động lớn tới sự phát triển của cả vùng, nên khu vực nghiên cứu HAIDEP bao gồm 15 tỉnh thành tại miền Bắc Việt Nam<sup>2</sup>. Điều kiện tiên quyết đối với công tác quy hoạch của HAIDEP là sự phối hợp, hài hòa với công tác xây dựng Quy hoạch Phát triển Vùng Thủ đô Hà Nội do Viện QHĐTNT, Bộ Xây dựng lập và Quy hoạch Phát triển Vùng Đồng bằng sông Hồng, Quy hoạch Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ do Bộ KHĐT lập. Do đó khu vực nghiên cứu HAIDEP bao gồm tất cả các tỉnh nằm trong phạm vi các quy hoạch trên, với tổng diện tích 36.252 km<sup>2</sup>, dân số 23,4 triệu người, trong đó Hà Nội có diện tích 921 km<sup>2</sup> và có dân số 3,2 triệu người.

## **CÁC VẤN ĐỀ CHÍNH VÀ LÝ DO CẦN QUY HOẠCH TOÀN DIỆN**

3. Thành phố Hà Nội nói riêng và vùng Thủ đô Hà Nội nói chung hiện đang đứng trước một giai đoạn phát triển quan trọng khi Việt Nam quyết tâm thực hiện đô thị hóa toàn diện, hướng tới ngang tầm với các nước châu Á khác. Mặc dù mức độ đô thị vẫn còn thấp (năm 2005 là 30%) nhưng tới năm 2030 con số này sẽ tăng lên tới 43% và sẽ tiếp tục tăng. Quá trình đô thị hóa luôn đi kèm với sự tăng trưởng kinh tế, công nghiệp hóa, cơ giới hóa, toàn cầu hóa và tăng đầu tư trực tiếp nước ngoài – tất cả đều có những tác động phức tạp, cả tích cực lẫn tiêu cực, tới nền kinh tế – xã hội cũng như môi trường tự nhiên trong thành phố và vùng. Có thể nói chắc chắn rằng tăng trưởng kinh tế sẽ làm tăng thu nhập, góp phần cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân, nhưng cũng đẩy mạnh tập trung dân số và các chức năng đô thị, làm trầm trọng hơn vấn đề tắc nghẽn giao thông, mức độ an toàn, điều kiện sống và ô nhiễm môi trường. Những vấn đề đô thị càng ngày càng trở nên phức tạp, đồng thời nhu cầu của người dân cũng ngày càng tăng, các bên liên quan cũng càng mở rộng. Các đô thị ở Việt Nam đang và sẽ đối mặt với thách thức lớn, cần tìm ra cơ chế phù hợp đảm bảo tăng trưởng và phát triển bền vững. Vấn đề này đặc biệt rõ nét ở các đô thị lớn như Hà Nội và TPHCM.

4. Những vấn đề đô thị mà Hà Nội hiện đang đối mặt có thể không nghiêm trọng như những gì đã xảy ra ở các đô thị lớn đang trong giai đoạn phát triển như Manila, Jakarta và TPHCM. Phần lớn người dân đều có nhà ở (tuy diện tích còn nhỏ) và các tiện ích đô thị cơ bản (mặc dù còn nhiều hạn chế ở khu vực ngoại thành). Dù giao thông đang trở nên tắc nghẽn hơn nhưng thời gian đi tới công sở trung bình vào buổi sáng chỉ mất khoảng 20 phút. Ô nhiễm không khí ở nhiều nơi trong thành phố vẫn còn ở mức chấp nhận được mặc dù có nhiều nơi còn thường xuyên bị ngập lụt. Kết quả phỏng vấn 20.000 hộ gia đình vào giai đoạn đầu của HAIDEP cho thấy người dân nói

<sup>1</sup> Bản quy hoạch này được xây dựng năm 1998

<sup>2</sup> Thành phố Hà Nội, thành phố Hải Phòng và các tỉnh trong khu vực đồng bằng sông Hồng là Hà Tây, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nam, Quảng Ninh, Hòa Bình, Bắc Giang, Thái Nguyên, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình và Phú Thọ.

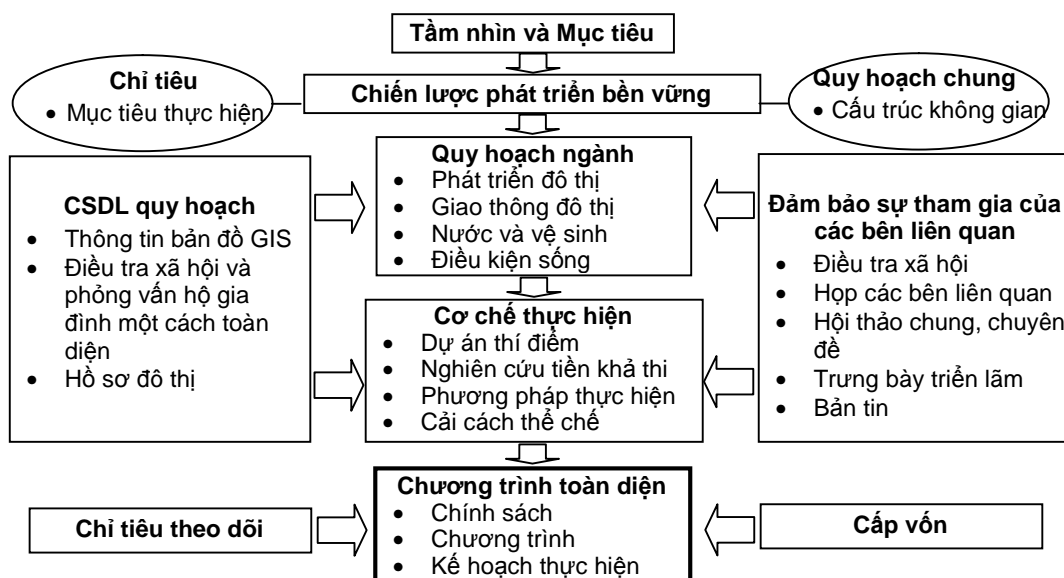
chung, trừ một số khu vực cụ thể, không bắt mắt với điều kiện sống hiện tại. Tuy nhiên kết quả đánh giá khách quan lại khá thấp khi so với các tiêu chuẩn quốc tế. Vấn đề chắc chắn sẽ phát sinh và mức độ không hài lòng của người dân sẽ tăng khi mức cân bằng cung – cầu sụp đổ như đã xảy ra ở nhiều khu vực trong thành phố. Những khó khăn gặp phải trong việc giải quyết những vấn đề đô thị ở các đô thị lớn như Hà Nội chính là do các vấn đề này có liên quan với nhau và giải pháp đơn lẻ của riêng một ngành có thể gây tác động tiêu cực tới ngành khác. Sự tăng trưởng nhanh của khu vực đô thị cũng khiến tính bền vững của các giải pháp càng thêm phức tạp. Nhiều đô thị khác ở châu Á, kể cả ở Nhật Bản, đã và đang đối mặt với tình hình hiện nay ở Hà Nội. Khi tình hình trở nên phức tạp hơn thì với cách thức quy hoạch và phát triển đô thị hiện nay ở Hà Nội sẽ không thể giải quyết hiệu quả được nữa, dẫn tới nhiều vấn đề khác như sự khác biệt giữa quy hoạch và thực tế sử dụng đất, phân bố dân số, các công trình phát triển tự phát hay trái phép, những khó khăn về đảm bảo đất cho phát triển cơ sở hạ tầng công cộng, sự thiếu ổn định trong việc thúc đẩy hoạt động phát triển, v.v.

### HƯỚNG TIẾP CẬN CỦA HAIDEP VÀ KHUNG QUY HOẠCH TỔNG THỂ

5. Hà Nội hiện đang gặp khó khăn trong việc xây dựng một khung thể chế phù hợp, hiệu quả hơn cho công tác quy hoạch và phát triển đô thị. Do đó, việc có được một bản quy hoạch tổng thể có ý nghĩa quyết định cho việc định hướng phát triển. Quy hoạch này không chỉ xác định mục tiêu phát triển không gian mà còn hướng dẫn thực hiện, bao gồm những nội dung như tầm nhìn và mục tiêu, chiến lược, quy hoạch chuyên ngành, các dự án và kế hoạch hành động, cũng như cơ chế thực hiện và giám sát với sự hỗ trợ thể chế cần thiết. Quy trình quy hoạch thực hiện trong nghiên cứu HAIDEP cũng là hướng tiếp cận đề xuất cho công tác quy hoạch đô thị ở Hà Nội và là nền tảng cho quy hoạch tổng thể đô thị của thành phố (xem Hình ES.1). Sau đây là những nội dung chính:

- (a) Xác định cách thức thực hiện tầm nhìn và mục tiêu cho khu vực nghiên cứu bằng cách xây dựng các chiến lược, dự án và kế hoạch hành động.
- (b) Xây dựng quy hoạch kinh tế xã hội, sử dụng đất, môi trường và không gian cho khu vực nghiên cứu một cách gắn kết.
- (c) Lập quy hoạch phát triển đô thị, giao thông, các dịch vụ cơ sở hạ tầng và điều kiện sống trong khu vực nghiên cứu một cách toàn diện.
- (d) Lập quy hoạch theo phân cấp không gian: vùng, tỉnh, thành, quận.
- (e) Cung cấp các công cụ quy hoạch và các cơ chế phát triển hiệu quả nhằm hỗ trợ cho định hướng tiếp cận toàn diện đã đề cập ở trên.

**Hình ES.1 Hướng tiếp cận quy hoạch cơ bản và Khung QHTT HAIDEP**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP



## TẦM NHÌN, MỤC TIÊU CHUNG VÀ CỤ THỂ

6. Tầm nhìn phát triển của Hà Nội đã được thể hiện rõ trong Lệnh số 1/2001/L-CTN và được các bên liên quan ủng hộ mạnh mẽ, rằng: “Hà Nội phải phát triển thành một thủ đô hiện đại và phát triển, là biểu tượng cho cả nước, đóng vai trò trung tâm quốc gia và vùng về chính trị, văn hoá, khoa học, công nghệ, giáo dục, kinh tế và thương mại quốc tế.” Mục tiêu chính đặt ra là phát triển Hà Nội một cách bền vững về kinh tế, xã hội, văn hóa, môi trường và chính trị, đảm bảo duy trì được vẻ đẹp, nguồn lực và các giá trị tốt đẹp của thành phố cho thế hệ tương lai. Mục tiêu phát triển bền vững của Hà Nội sẽ được thực hiện bằng cách (i) tăng cường bản sắc văn hóa của thành phố, (ii) phát triển môi trường kinh tế đô thị cạnh tranh, (iii) cải thiện môi trường sống, (iv) đảm bảo tính bền vững về môi trường và (v) tăng cường quản lý nhà nước.

7. Tầm nhìn và mục tiêu của ngành đô thị nói riêng được chi tiết thành những mục tiêu và định hướng cụ thể cho ngành như (i) vai trò của Hà Nội trong vùng, (ii) quản lý dân số và tăng trưởng, (iii) phát triển kinh tế – xã hội, (iv) giao thông, (v) nước và vệ sinh, (vi) môi trường, (vii) nhà ở và điều kiện sống, (viii) thiết kế đô thị và cảnh quan, (ix) các khu vực phát triển đặc biệt, và (x) thực hiện và quản lý (xem Bảng ES.1).

**Bảng ES.1 Mục tiêu của từng ngành và lĩnh vực chính sách**

Ngành/Lĩnh vực	Mục tiêu chính
A. Vai trò của Hà Nội trong vùng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy tăng trưởng cao và cân bằng</li> <li>Xóa nghèo và tăng cường bền vững về môi trường</li> <li>Tăng cường quản lý nhà nước</li> </ul>
B. Quản lý dân số và tăng trưởng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường liên kết/phối hợp giữa các đô thị trong vùng thủ đô Hà Nội</li> <li>Tăng cường mở rộng có tổ chức các đô thị</li> <li>Tăng cường phát triển các đô thị cạnh tranh, có điều kiện sống tốt</li> </ul>
C. Phát triển kinh tế – xã hội	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đạt được sự tăng trưởng kinh tế cao và bền vững thông qua các ngành tri thức, dịch vụ và đầu tư trực tiếp nước ngoài</li> <li>Giảm sự chênh lệch và cải thiện đời sống của người dân, đặc biệt là người nghèo</li> <li>Tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư thông qua cải cách thể chế, cải tạo cơ sở hạ tầng và phát triển nguồn nhân lực</li> </ul>
D. Giao thông đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy phát triển đô thị và xã hội dựa vào GTVT công cộng.</li> <li>Đảm bảo sự linh hoạt và tiếp cận các khu vực công bằng và an toàn cho mọi người dân.</li> <li>Đảm bảo GTVT hiệu quả/hợp lý giữa Hà Nội và các khu vực khác trong vùng</li> </ul>
E. Nước và vệ sinh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo sự an toàn và sức khỏe cho người dân thông qua việc cải thiện môi trường nước</li> <li>Khuếch khích sử dụng nguồn nước một cách bền vững</li> <li>Cải thiện hình ảnh thành phố bằng cách cải thiện điều kiện môi trường nước và vệ sinh</li> </ul>
F. Nhà ở và điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cung cấp nhà ở giá hợp lý, đặc biệt là cho người nghèo, thông qua sự hỗ trợ đặc biệt về thể chế và tài chính, bao gồm việc nâng cấp nhà ở cũ</li> <li>Đảm bảo cấp đất cho phát triển nhà ở một cách thuận lợi</li> <li>Cải thiện điều kiện sống căn cứ vào kết quả đánh giá toàn diện các yếu tố</li> </ul>
G. Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo tính bền vững về môi trường, sử dụng đất hiệu quả cho Hà Nội và vùng thủ đô</li> <li>Đảm bảo sức khỏe và sự an toàn của người dân bằng cách giảm ô nhiễm và nâng cao khả năng ứng phó thảm họa</li> <li>Bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa và truyền thống</li> </ul>
H. Thiết kế đô thị và cảnh quan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện hình ảnh và bản sắc của Hà Nội hấp dẫn người dân và cộng đồng quốc tế</li> <li>Bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa truyền thống vật thể và phi vật thể</li> <li>Nâng cao nhận thức của người dân về tầm quan trọng của thiết kế đô thị và cảnh quan</li> </ul>
I. Khu vực phát triển đặc biệt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thực hiện ý tưởng “mặt nước – cây xanh – văn hóa” để nâng cao hình ảnh và bản sắc của Hà Nội thông qua việc khôi phục các khu vực di tích</li> <li>Tạo điều kiện phát triển kinh tế, xã hội hướng tới thiên niên kỷ mới</li> <li>Lập cơ chế hữu hiệu đảm bảo phát triển bền vững có sự tham gia của các bên liên quan</li> </ul>
J. Thực hiện và quản lý	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện khung thể chế đảm bảo quy hoạch và quản lý đô thị hiệu quả hơn</li> <li>Tăng cường năng lực quy hoạch và phát triển cho nguồn nhân lực, các tổ chức hữu quan</li> <li>Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan hữu quan ở cấp trung ương và địa phương</li> </ul>

## QUY HOẠCH CHUNG ĐỀ XUẤT

8. Mục tiêu chính của HAIDEP là cập nhật kế hoạch phát triển không gian trong Quy hoạch chung năm 1998. HAIDEP đề xuất sử dụng quy hoạch hai cấp, gồm Quy hoạch chung cấp thành phố và Quy hoạch quận, để kiểm soát và hướng dẫn quá trình sử dụng đất và phát triển các công trình đô thị tương lai. Quy hoạch chung đưa ra định hướng cơ bản về tăng trưởng đô thị và mô hình sử dụng đất chung còn quy hoạch quận xác định mục đích sử dụng đất và công trình đô thị ở mức chi tiết hơn. Vai trò của Quy hoạch chung là chuyển định hướng phát triển kinh tế-xã hội của một khu vực, bao gồm cả tầm nhìn và chiến lược phát triển, thành kế hoạch phát triển không gian. Sự gắn kết là mô hình chủ chốt trong toàn nghiên cứu HAIDEP nói chung và trong quy hoạch không gian nói riêng để tạo ra các hiệu quả đồng thời nhằm kích thích tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo. Các khu vực, lĩnh vực chính được gắn kết gồm (i) phát triển kinh tế – xã hội với phát triển không gian, (ii) các quy hoạch cấp vùng với nhau, (iii) Quy hoạch 1998, (iv) các cấp quốc tế, miền, vùng thủ đô, (v) khu vực đô thị Hà Nội với các đô thị thuộc các tỉnh lân cận, (vi) các khu vực đô thị trong Hà Nội, (vii) phát triển đô thị và giao thông, và (viii) đô thị với nông thôn.

9. Quy hoạch chung của HAIDEP đã thừa kế mô hình cơ bản trong Quy hoạch 1998 và cập nhật nó dựa trên những kết quả đạt được của quy hoạch, những thay đổi trên thực tế từ khi quy hoạch được lập và những vấn đề mà thành phố và vùng phải đối mặt. Tất cả những vấn đề này được thể hiện trong bảy chiến lược phát triển tạo nên quy hoạch chung HAIDEP, cụ thể như sau (xem Hình ES.2).

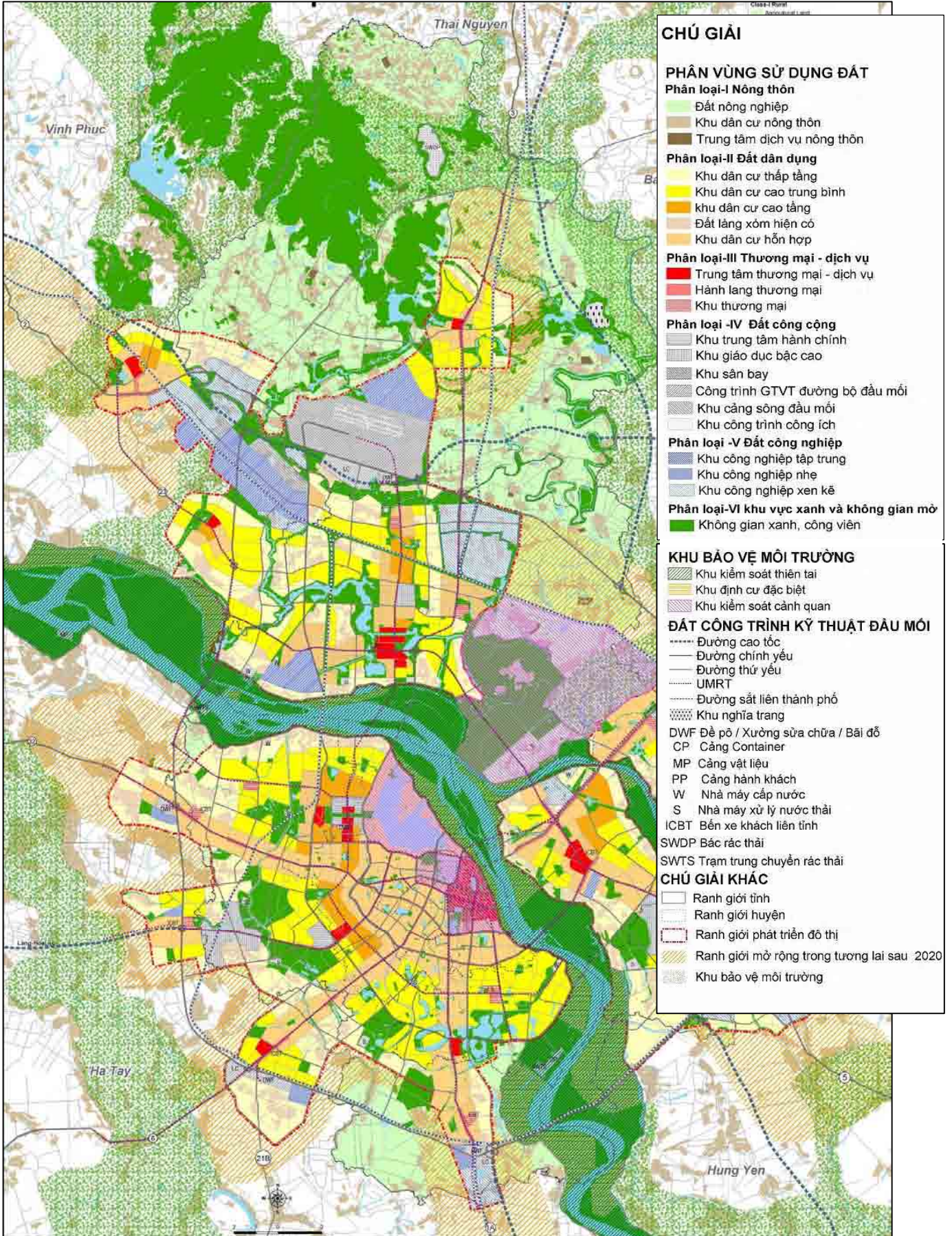
**Chiến lược 1: Thiết lập một trục không gian gồm “mặt nước”, “cây xanh” và “văn hoá” nhằm đảm bảo tính bền vững về môi trường, đồng thời tăng cường bản sắc của Hà Nội.** Sông Hồng, các chi lưu, Hồ Tây, Cổ Loa, khu phố cổ, khu phố Pháp, cũng như các vành đai xanh trong vùng sẽ là nền tảng và gắn kết với các hồ chính, công viên, điểm văn hóa, hệ thống cây xanh ven đường. Mạng lưới mặt nước – cây xanh – văn hóa toàn diện này sẽ giúp tăng cường hình ảnh và bản sắc của thành phố.

**Chiến lược 2: Phát triển khu vực đô thị theo hướng giao thông công cộng nhằm đảm bảo khả năng đi lại của người dân và khuyến khích phát triển xã hội cân bằng với bảo vệ môi trường.** Mạng lưới vận tải đô thị khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT) sẽ đóng vai trò trục xương sống về giao thông chất lượng cao cho các khu vực đô thị, có thể kéo dài ra các khu vực đô thị phụ cận. Các trung tâm đô thị chính và các điểm đầu mối giao thông sẽ được gắn kết với các tuyến UMRT nhằm nâng cao khả năng tiếp cận và khả năng đi lại cho người dân. Mạng lưới đường bộ toàn diện gồm các trục đường hướng tâm và vành đai sẽ cải thiện công tác phân bổ giao thông trong khu vực đô thị và đồng thời tạo ra đầu mối giao tiếp giữa giao thông đô thị và liên tỉnh nhằm tránh cho luồng xe liên tỉnh đi vào trung tâm thành phố.

**Chiến lược 3: Nâng cấp và khôi phục các khu vực đã xây dựng ở cả trung tâm thành phố và khu vực ngoại vi, bao gồm Khu Phố Cổ và Khu Phố Pháp nhằm cải thiện điều kiện sống, bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế.** Các khu vực đô thị hiện có cần phải được nâng cấp liên tục trên cơ sở định hướng sử dụng đất và phát triển cơ sở hạ tầng đề ra trong quy hoạch chung.

**Chiến lược 4: Phát triển các trung tâm đô thị mới hiện đại và có tính cạnh tranh để thu hút đầu tư đa dạng và có chất lượng nhằm tạo thêm cơ hội việc làm và cải thiện tiếp cận của người dân đối với các dịch vụ cần thiết.** Sẽ phát triển các trung tâm đô thị mới tại các vị trí chiến lược nhằm cung cấp không gian cạnh tranh cho các hoạt động thương mại và kinh doanh khi nền kinh tế đô thị đa dạng ngày càng tăng trưởng, và tạo cơ hội việc làm trong phạm vi đi lại hợp lý.

**Hình ES.2 Quy hoạch chung HAIDEP**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

**Chiến lược 5: Phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ hiệu quả nhằm đảm bảo hoạt động kinh tế - xã hội thuận lợi và có tính cạnh tranh cũng như có được dịch vụ hợp với túi tiền của người dân, đặc biệt là người nghèo.** Cung cấp các dịch vụ cơ sở hạ tầng cần thiết như cấp nước, thoát nước mưa, thoát nước thải, xử lý chất thải rắn phù hợp với quá trình phát triển đô thị theo định hướng chỉ ra trong Quy hoạch chung.

**Chiến lược 6: Chuẩn bị các biện pháp phòng ngừa hiểm họa bảo vệ người dân khỏi thiên tai và các thảm họa do con người gây ra và sự xuống cấp về môi trường.** Bản quy hoạch đề xuất đã đưa ra giải pháp thống nhất phòng ngừa thảm họa bằng cách bố trí mạng lưới cây xanh dàn trải, tái phát triển khu vực ngoài đê sông Hồng, phát triển các khu vực đô thị mới ở những khu vực có điều kiện thổ nhưỡng tốt hơn và các biện pháp giảm thiểu tác động khác.

**Chiến lược 7: Củng cố thể chế nhằm quản lý đô thị hiệu quả và nâng cao năng lực, đảm bảo cung cấp hiệu quả các dịch vụ thông qua sự tham gia của các bên liên quan.** Bản Quy hoạch chung đề xuất có lồng ghép một số các biện pháp cải cách thể chế mang tính chiến lược, ví dụ như ranh giới tăng trưởng, phân vùng, xác định các công trình và đường đô thị chính phục vụ công tác quản lý phát triển đô thị.

## VAI TRÒ CỦA HÀ NỘI TRONG VÙNG

10. Vai trò của Hà Nội ở miền Bắc cũng như trên cả nước đang ngày càng quan trọng. Hiện tại, vùng đang gặp nhiều vấn đề khác nhau như (i) sự chênh lệch ngày càng lớn, (ii) sử dụng đất không theo quy hoạch, (iii) môi trường suy thoái, (iv) tiềm năng kinh tế không được phát huy, (v) giao thông và cơ sở hạ tầng còn bất cập, (vi) thiếu quy hoạch chiến lược/gắn kết.

11. Do Hà Nội ngày càng có ảnh hưởng lớn trong vùng, thành phố cũng sẽ góp phần vào sự tăng trưởng và phát triển cân bằng của cả vùng. Do đó, Hà Nội cần phải thực hiện những chiến lược và hành động liệt kê trong Bảng ES.2.

**Bảng ES.2 Định hướng phát triển vùng đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Cập nhật các chiến lược phát triển vùng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoàn thiện các quy hoạch phát triển vùng đồng bộ/kết hợp.</li> <li>Thiết lập cơ chế thực hiện khả thi gồm cả tăng cường các chương trình hợp tác nhà nước và tư nhân và hợp tác đầu tư nước ngoài.</li> <li>Xác định và thực hiện các dự án phát triển vùng đồng bộ/ kết hợp.</li> </ul>
Phát triển các hành lang tăng trưởng có sức cạnh tranh toàn cầu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển các hành lang GTVT/tiếp vận chất lượng cao Vĩnh Phúc – Hà Nội – Hải Phòng/Quảng Ninh.</li> <li>Phát triển các khu đô thị và các khu công nghiệp hấp dẫn với các dịch vụ cạnh tranh.</li> <li>Thiết lập môi trường đầu tư hấp dẫn để thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài</li> </ul>
Tăng cường các chiến lược giảm nghèo và mở rộng phạm vi thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lập bản đồ nghèo đói trong vùng</li> <li>Đưa ra những chương trình hiệu quả cho các vấn đề đã xác định</li> <li>Thiết lập cơ chế có sự phối hợp tốt để thực hiện một cách hiệu quả và hữu hiệu chương trình giảm nghèo đói</li> </ul>
Thiết lập cơ chế phối hợp vùng khả thi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường sự hợp tác phát triển vùng giữa các tỉnh thành.</li> <li>Thiết lập hội đồng điều phối phát triển vùng gồm đại diện chính quyền của các tỉnh thành.</li> <li>Mở rộng sự hợp tác với các nhà tài trợ thông qua Diễn đàn Đô thị.</li> </ul>
Tăng cường năng lực của chính quyền các tỉnh, thành phố	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ sở dữ liệu thông tin chung hỗ trợ công tác lập quy hoạch và phát triển vùng.</li> <li>Thiết lập hệ thống đào tạo thường xuyên của Chính phủ để xây dựng năng lực của cán bộ chính quyền các tỉnh thành.</li> <li>Củng cố các cơ quan quy hoạch của các tỉnh, thành</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

## QUẢN LÝ TĂNG TRƯỞNG DÂN SỐ VÀ ĐÔ THỊ TƯƠNG LAI

12. Làm thế nào để quản lý sự tăng trưởng về dân số và đô thị trong tương lai là một trong những thách thức đối với lãnh đạo thành phố. Nếu quá trình này không được kiểm soát tốt thì vấn đề phát triển tự phát, sử dụng đất không theo quy hoạch, ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn v.v. sẽ càng tồi tệ hơn. Vấn đề này sẽ đặc biệt quan trọng đối với Hà Nội nơi quá trình đô thị hóa đang diễn ra nhanh chóng. Có thể ước tính rằng dân số trong các khu vực đô thị gắn kết của Hà Nội năm 2020 sẽ đạt mức 5,1 triệu người, trong đó dân số Hà Nội là 4,5 triệu còn 0,6 triệu còn lại là dân số tại các khu vực đô thị của các tỉnh lân cận giáp ranh thành phố.

13. Quản lý tăng trưởng ở Hà Nội sẽ được thực hiện ở hai cấp. Đối với cấp vùng thủ đô, việc phát triển các đô thị vệ tinh sẽ giúp phân bổ dân số đô thị cân bằng, giảm nhẹ áp lực lên thành phố Hà Nội. Ở cấp thành phố, quá trình tăng trưởng tương lai cần được kiểm soát thông qua việc phát triển một cách gắn kết và đồng bộ mạng lưới UMRT chất lượng cao và các khu vực đô thị cũng như có được biện pháp kiểm soát sử dụng đất hữu hiệu. Đồng thời, các khu vực đô thị cần phải được nâng cấp để tạo điều kiện sử dụng đất hữu hiệu hơn và để cải thiện môi trường. Nếu không quản lý tăng trưởng tốt, những tác động tích cực của các biện pháp cải tạo do các chuyên ngành thực hiện sẽ suy giảm hoặc không phát huy được (xem Bảng ES.3)

**Bảng ES.3 Định hướng quản lý tăng trưởng đô thị đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Thiết lập các chiến lược phát triển và tăng trưởng đô thị cho khu vực có phạm vi bán kính từ 30-50km từ Hà Nội	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hoàn thiện quy hoạch phát triển thủ đô liên kết trong phạm vi bán kính 30-50km</li> <li>Xây dựng cơ chế phối hợp liên tỉnh</li> <li>Phát triển các hành lang bằng cách liên kết các mặt bao gồm kinh tế-xã hội, sử dụng đất, cơ sở hạ tầng, v.v.</li> </ul>
Xây dựng chiến lược phát triển đô thị định hướng giao thông vận tải công cộng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển các khái niệm Phát triển định hướng giao thông công cộng thực tế về hạ tầng và thể chế trong bối cảnh của Việt Nam</li> <li>Xây dựng một đơn vị chuyên trách thúc đẩy phát triển định hướng giao thông công cộng tại Hà Nội.</li> <li>Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển</li> </ul>
Phát triển các tiểu trung tâm cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển khái niệm và chiến lược cụ thể về phát triển tiểu trung tâm</li> <li>Xác định các dự án và thành lập các ban quản lý dự án cụ thể để triển khai các dự án</li> <li>Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển</li> </ul>
Nâng cấp/phát triển các đô thị hiện có	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đánh giá điều kiện sống, các vấn đề và lập kế hoạch, chiến lược cải tạo.</li> <li>Xây dựng các cơ chế cụ thể để cải thiện các khu vực đô thị hiện có bao gồm khu Phố Cổ, khu Phố Pháp, khu vực ngoài đô, các khu tập thể, các làng xóm đô thị, v.v..</li> <li>Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển</li> </ul>

## PHÁT TRIỂN KINH TẾ – XÃ HỘI

14. Sự tăng trưởng kinh tế hơn nữa của thành phố có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển bền vững của bản thân thành phố và của cả vùng. Vấn đề phát triển kinh tế của Hà Nội cần phải được giải quyết ở cả cấp vùng và thành phố. Địa điểm và việc thúc đẩy các ngành chế tạo sử dụng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đã góp vào tăng trưởng cho Việt Nam nói chung cần được giải quyết ở cấp vùng trên cơ sở phối hợp giữa Hà Nội và các tỉnh hữu quan và chiến lược phát triển của vùng. Mặt khác, ở cấp thành phố, định hướng chính sách đặt ra cần hỗ trợ cho cơ cấu công nghiệp ưu tiên các ngành công nghiệp tri thức và dịch vụ. Các ngành, cơ sở gây ô nhiễm phải bị di dời tới các khu công nghiệp có tổ chức tốt.

15. Do đó công cuộc phát triển công nghiệp của thành phố phải quan tâm thỏa đáng tới điều kiện của các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như các khu vực phi chính thức do các khu vực này là nơi tạo việc làm quan trọng. Chính sách sử dụng đất phù hợp cho trung tâm thành phố, các khu vực dọc hành lang giao thông, khu vực cộng đồng sẽ hấp dẫn các ngành nghề này.

16. Các chiến lược và hành động đề xuất được tóm tắt trong Bảng ES.4, còn các chỉ tiêu kinh tế – xã hội chính của thành phố giai đoạn năm 2005 và 2020 thể hiện trong Bảng ES.5.

**Bảng ES.4 Định hướng phát triển kinh tế xã hội đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Thiết lập cơ sở kinh tế cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành để thúc đẩy phát triển kinh tế đô thị với sự tham gia của khu vực tư nhân và giáo dục bậc cao.</li> <li>Phát triển các loại hình công nghiệp mới ở đô thị kết hợp văn hóa, công nghệ và nguồn nhân lực.</li> <li>Xây dựng hạ tầng hỗ trợ chiến lược để nâng cao tính cạnh tranh của các ngành công nghiệp hiện có.</li> </ul>
Cập nhật các chiến lược phát triển công nghiệp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Di dời các cơ sở công nghiệp gây ô nhiễm.</li> <li>Thiết lập các chiến lược cụ thể để phát triển các ngành công nghiệp và khu công nghiệp liên kết với các tỉnh khác trong vùng.</li> <li>Tạo môi trường hỗ trợ cần thiết cho các khu vực công nghiệp về nhà ở, giao thông, tiện ích cho công nhân</li> </ul>
Cải thiện hơn nữa môi trường đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nâng cao tính cạnh tranh của Hà Nội trong nước và so với các quốc gia Châu Á về môi trường đầu tư nước ngoài thuận lợi.</li> <li>Cải thiện hệ thống thông tin đầu tư của Hà Nội và vùng.</li> <li>Thiết lập cơ chế một cửa phối hợp cho Hà Nội và vùng</li> </ul>
Thiết lập cơ chế cụ thể hỗ trợ cho người thu nhập thấp và người nghèo ở đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xác định và định nghĩa người nghèo ở đô thị tại Hà Nội.</li> <li>Xây dựng chính sách hỗ trợ cho người nghèo theo hướng bền vững.</li> <li>Xây dựng cơ chế giám sát hiệu quả .</li> </ul>
Nâng cao năng lực cho cộng đồng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Định nghĩa và xác định các vấn đề ở cấp cộng đồng.</li> <li>Xây dựng chính sách hỗ trợ cần thiết theo hướng bền vững.</li> <li>Xây dựng cơ chế giám sát hiệu quả.</li> </ul>

**Bảng ES.5 Các chỉ tiêu kinh tế – xã hội của Hà Nội, 2005 và 2020**

Chỉ tiêu		2005	2020	
Dân số	Tổng ('000 người)	3.183	4.500	
	Đô thị, 000 (%)	1.990 (62,5)	3.950 (87,8)	
Kinh tế	Tăng trưởng GDP (%)	11,2	11,0	
	GDP bình quân (USD)	1.350 <sup>1)</sup>	6.000	
	Tỷ trọng ngành (%) (KV1/KV2/KV3)	1,7 / 40,8 / 57,4	1,0 / 45,0 / 54,0	
	FDI (triệu USD)	9.241	-	
Việc làm	Tổng (000)	1.517	2.000	
	Tỷ trọng ngành (%) (KV1/KV2/KV3)	22,3 / 21,9 / 55,8	7 / 35 / 58	
	Viên chức nhà nước (000)	544	-	
	Thất nghiệp (000) <sup>2)</sup>	47,7	-	
Môi trường xã hội	Học sinh/ Sinh viên(000)	Cơ sở	203	289
		Trung học (II/III)	181 / 109	221 / 192
		Bậc cao	380	517
	Tỷ lệ HSSV (CS/TH/Bậc cao)	98 / 97 / 63	100/ 100 / 100	
	Chỉ số đói nghèo	16,08 <sup>3)</sup>	không đáng kể	
	HDI	0,798 <sup>4)</sup>	-	
Sở hữu xe cơ giới	Xe máy (% số hộ)	83,9 <sup>5)</sup>	72	
	Ô tô con (% số hộ)	1,6 <sup>5)</sup>	20	
Khách tới Hà nội	Trong nước (000)	3.600	19.000	
	Nước ngoài (000)	1.050	4.000	

1) Kế hoạch KTXH 5 năm, thành phố Hà Nội

2) Số người đăng ký xin việc

3) Điều tra mức sống ở Việt Nam, 1997 – 1998. Chỉ số này thể hiện tỷ lệ (%) số người sống dưới mức nghèo so với tổng dân số ở một tỉnh.

4) Chỉ số tính tới năm 1999. Hà Nội xếp thứ 2 trong cả nước

5) Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình của HAIDEP, 2005.

## **GIAO THÔNG ĐÔ THỊ**

17. Cơ sở hạ tầng và dịch vụ giao thông vận tải là nền tảng phát triển đô thị, tác động đến quá trình phát triển kinh tế, sử dụng đất, điều kiện sống, môi trường, việc bố trí công trình và dịch vụ, giá trị bất động sản. Việc phát triển giao thông trong Hà Nội phải được thực hiện ở cả cấp vùng và cấp thành phố.

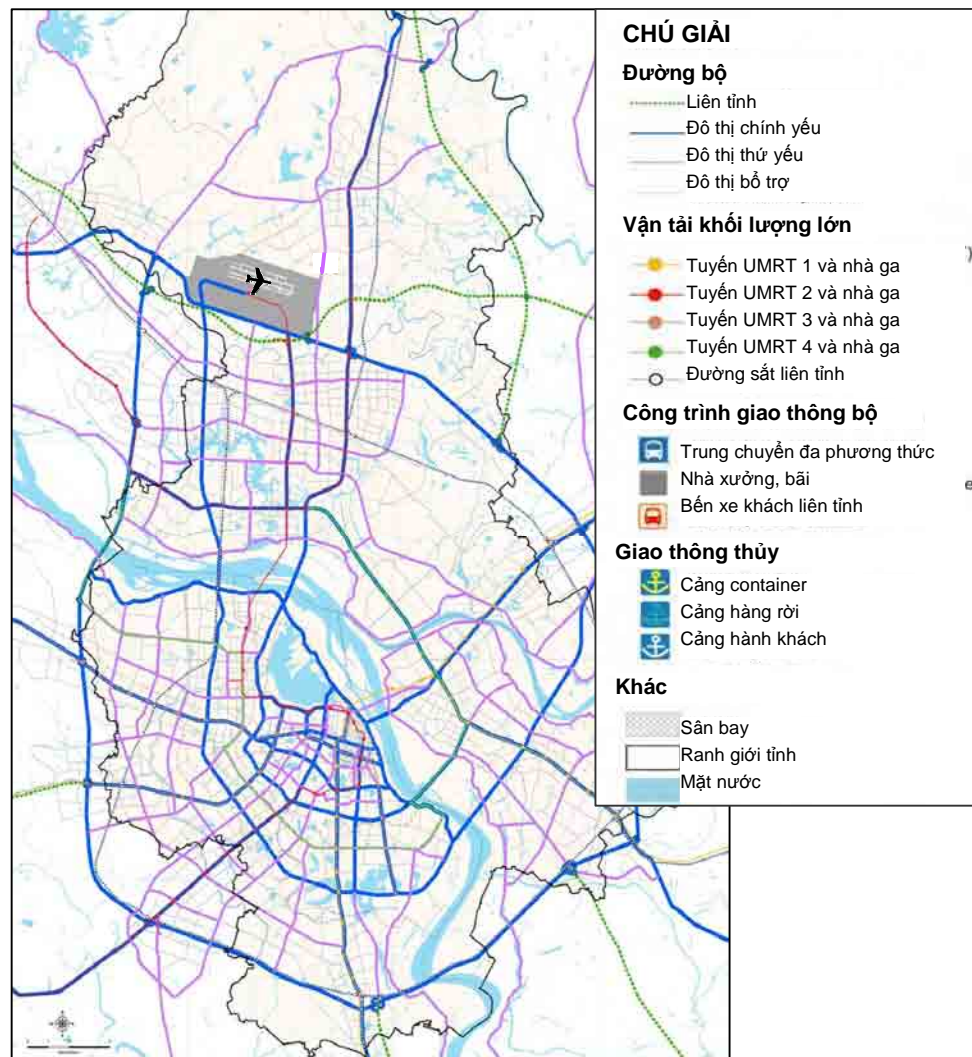
18. **Chiến lược phát triển giao thông vận tải vùng:** Giao thông vùng cần được phát triển sao cho có thể nâng cao tính cạnh tranh của vùng, thu hút thêm đầu tư, tăng cường liên kết giữa các tỉnh và tạo điều kiện phát triển cân bằng. Đã đề xuất phát triển hành lang chiến lược, bao gồm (i) hoàn tất đường vành đai 4 (VĐ4) và đường sắt vành đai, (ii) kéo dài tuyến UMRT về phía các đô thị vệ tinh, (iii) phát triển đường cao tốc chất lượng cao nối Hà Nội với Hải Phòng/Quảng Ninh, và (v) hoàn tất đường vành đai vùng.

19. **Giao thông đô thị:** Quy hoạch và phát triển giao thông đô thị là một trong những hợp phần chính của HAIDEP. Do tình hình giao thông ngày càng xấu đi nên các biện pháp hữu hiệu - ví dụ như đẩy nhanh tiến độ xây dựng đường, cải thiện công tác kiểm soát giao thông, nâng cao nhận thức của người dân - đều chưa đủ để bắt kịp với nhu cầu đang tăng nhanh. Nếu không thực hiện ngay và hữu hiệu các biện pháp cần thiết một cách toàn diện thì tình hình sẽ không thể kiểm soát được nữa, như đã xảy ra đối với các đô thị lớn ở châu Á. Định hướng phát triển giao thông đô thị thể hiện trong Bảng ES.6 còn sau đây là tóm tắt về các vấn đề chính:

- (a) **Mạng lưới đường đô thị:** Mạng lưới đường đô thị gồm 8 đường hướng tâm và 4 đường vành đai. Theo quy hoạch này, mạng lưới đường trong thành phố Hà Nội sẽ tăng từ 624km lên 1,143km về chiều dài, và từ 5,9 km<sup>2</sup> lên 21,8 km<sup>2</sup> về diện tích đường. Do công tác xây dựng đường ở Hà Nội đang gặp phải nhiều vấn đề phức tạp do khó khăn về thu hồi đất và tái định cư, nên cần phải xây dựng các cơ chế thay thế nhằm giải quyết các vấn đề về phát triển đường bộ một cách toàn diện hơn, ví dụ như thông qua mô hình điều chỉnh đất đã tỏ ra rất thành công ở Nhật Bản.
- (b) **Cầu qua sông Hồng:** Việc bố trí cầu qua sông Hồng sẽ ảnh hưởng lớn đến mô hình phát triển đô thị và dòng giao thông trong thành phố. Để có thể đáp ứng được nhu cầu giao thông tương lai, thành phố sẽ có 8 cầu gồm các cầu hiện tại là Chương Dương, Long Biên, Thăng Long, các cầu mới hoàn tất là Thanh Trì, Vĩnh Tuy, Nhật Tân cùng với hai cầu dọc theo các tuyến vành đai đường sắt/bộ.
- (c) **Đường vành đai 4:** Đường VĐ4 có vai trò quan trọng đối với tương lai của Hà Nội, cả về khía cạnh quản lý tăng trưởng đô thị và thiết lập đầu mối giao tiếp hiệu quả giữa giao thông đô thị và giao thông vùng.
- (d) **Phát triển UMRT:** Để phát huy tối đa lợi ích của việc phát triển UMRT và giảm thiểu gánh nặng tài chính đối với chính phủ, cần cân nhắc các biện pháp sau đây (i) gắn kết với phát triển đô thị, (ii) phát triển thành mạng lưới, và (iii) phát triển theo giai đoạn. Mạng lưới UMRT, dài 193km, gồm bốn tuyến: đường sắt đô thị và xe buýt nhanh (BRT). Khi bốn tuyến UMRT hoàn tất thì hệ thống UMRT có thể phục vụ 2,6 triệu lượt hành khách mỗi ngày với độ dài chuyến đi trung bình là 7,8 km/hành khách.
- (e) **Phát triển giao thông công cộng:** Mặc dù UMRT sẽ đóng vai trò xương sống giao thông cho thành phố nhưng xe buýt vẫn là phương tiện giao thông đường bộ quan trọng nhất, cung cấp dịch vụ cho những nơi không nằm trong mạng lưới UMRT hoặc đóng vai trò gom khách cho hệ thống này.

- (f) **Quản lý giao thông:** Quản lý giao thông và an toàn giao thông là điểm yếu hiện tại, hạn chế việc sử dụng hiệu quả các công trình hiện có, đe dọa tới tính mạng và tài sản của người dân. Hướng tiếp cận đề xuất là cải thiện công tác quản lý giao thông như sau: (i) tổ chức quản lý giao thông trên 16 hành lang chính, (ii) tăng cường các biện pháp kỹ thuật công trình giao thông cơ bản và (iii) áp dụng các biện pháp điều tiết nhu cầu giao thông như phí đỗ xe, bắt buộc phải có ga-ra, thu phí giao thông theo khu vực v.v. An toàn giao thông ở Hà Nội kém chủ yếu là do ý thức của người điều khiển xe máy kém và do lỏng lẻo trong việc buộc người dân thực hiện các quy tắc giao thông, điều này đồng nghĩa với việc có thể giảm mạnh số lượng các vụ tai nạn nếu nâng cao nhận thức của người tham gia giao thông và người điều khiển giao thông.
- (g) **Cải tạo vỉa hè:** Vỉa hè ở Hà Nội có vai trò quan trọng không chỉ đối với người đi bộ và còn là không gian cho nhiều hoạt động khác nhau như bán hàng, nghỉ ngơi, đỗ xe v.v. Cải tạo vỉa hè và quản lý vỉa hè có thể thực hiện được với sự tham gia của người dân địa phương.
- (h) **Chi phí đầu tư:** Ngoài các dự án đã cam kết, tổng chi phí đầu tư vào giao thông sẽ là khoảng 12,7 tỷ USD, trong đó đường bộ chiếm 6,8 tỷ USD (54%), giao thông công cộng 5,4 tỷ USD (43%), và các mục khác 0,4 tỷ USD (3%). Các dự án giao thông vùng cần 10,5 tỷ USD bao gồm đường cao tốc (3,1 tỷ USD), đường bộ (1,4 tỷ USD), đường sắt (2,3 tỷ USD), sân bay (3,3 tỷ USD) và đường thủy nội địa (0,2 tỷ USD). Nếu các dự án quy hoạch tổng thể được thực hiện thì tốc độ giao thông sẽ tăng và các khu vực có thể tới được trong thời gian 30-60 phút sẽ được mở rộng.

**Hình ES.3 Mạng lưới đường bộ HAIDEP đề xuất**





**Bảng ES.6 Định hướng phát triển giao thông đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Thiết lập chính sách giao thông vận tải đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập chính sách thử nghiệm hiệu quả đảm bảo GTVT đô thị bền vững gồm cả quản lý giao thông cá nhân.</li> <li>Thiết lập chiến lược rõ ràng về sự liên kết hiệu quả giữa mạng lưới và các dịch vụ GTVT đô thị và vùng.</li> <li>Thiết lập khung chính sách và các dự án GTVT ưu tiên rõ ràng, hợp lý.</li> <li>Thiết lập cơ chế khả thi để hợp tác hiệu quả giữa các cơ quan hữu quan.</li> <li>Thiết lập cơ chế cấp vốn hiệu quả khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân.</li> </ul>
Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của cộng đồng về các vấn đề GTVT đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mở rộng giáo dục về giao thông, các chiến dịch và thông tin để nâng cao ý thức của người dân.</li> <li>Thực hiện các thử nghiệm chính sách với sự tham gia của cộng đồng và người tham gia giao thông.</li> <li>Tăng cường nghiên cứu về các vấn đề giao thông đô thị.</li> </ul>
Thúc đẩy việc thực hiện phát triển đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển hệ thống GTVT công cộng khối lượng lớn đồng bộ với chiến lược tăng trưởng đô thị, sử dụng đất và phát triển đô thị.</li> <li>Hợp nhất QHTT GTVT với QHTT đô thị/vùng như là một quy hoạch khung đồng bộ.</li> <li>Thiết lập cơ chế hiệu quả và các biện pháp phát triển khả thi cho phát triển dựa vào vận tải khối lượng lớn.</li> </ul>
Mở rộng hệ thống GTVT công cộng hấp dẫn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phát triển mạng lưới UMRT như là xương sống GTVT của thành phố.</li> <li>Mở rộng và củng cố hệ thống xe buýt và dịch vụ xe buýt kết hợp với phát triển UMRT để cung cấp dịch vụ GTVT công cộng trong toàn thành phố.</li> <li>Phát triển các dịch vụ GTVT công cộng bổ sung gồm taxi, xe ôm, xích-lô, vận tải thủy, xe đưa đón học sinh, xe đưa đón cán bộ, v.v..</li> </ul>
Tăng cường quản lý nhu cầu giao thông hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường kiểm soát và quản lý giao thông nhằm quản lý luồng giao thông giúp nâng cao an toàn, sự thuận tiện và hiệu quả.</li> <li>Củng cố năng lực thực thi pháp luật bên cạnh việc nâng cao ý thức xã hội</li> <li>Xây dựng chính sách bãi đỗ xe khả thi.</li> <li>Áp dụng các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông theo giai đoạn.</li> <li>Mở rộng việc áp dụng công nghệ thông tin nhằm quản lý giao thông hiệu quả</li> </ul>
Tập trung vào sự cần thiết phải phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng ý tưởng chung về phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông.</li> <li>Tăng cường quản lý và cải tạo toàn diện các hành lang giao thông.</li> <li>Thiết lập cơ chế quản lý toàn diện giao thông vận tải liên quan đến các vấn đề khu trung tâm thành phố.</li> <li>Xây dựng môi trường GTVT phù hợp cho người đi bộ và người sử dụng phương tiện thô sơ.</li> <li>Cung cấp dịch vụ và môi trường giao thông phù hợp ở cấp cộng đồng và quận huyện ở cả khu vực đô thị và nông thôn.</li> </ul>
Tăng cường năng lực quản lý ngành GTVT hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường năng lực quy hoạch và chuẩn bị dự án gồm cơ sở dữ liệu, công cụ quy hoạch và nguồn nhân lực.</li> <li>Xây dựng các phương án giải phóng mặt bằng hiệu quả cho phát triển cơ sở hạ tầng.</li> <li>Mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng.</li> </ul>

## NƯỚC VÀ VỆ SINH MÔI TRƯỜNG

20. Cải tạo hệ thống cấp nước và cải thiện môi trường là vấn đề chủ chốt nhằm đảm bảo sự an toàn và sức khỏe cho người dân, cũng như hỗ trợ các hoạt động đô thị khác nhau, cải thiện hình ảnh về thành phố. Mặc dù nhiều nơi trong thành phố còn chưa có các dịch vụ tốt nhưng việc phát triển cơ sở hạ tầng cần thiết và bố trí dịch vụ phải được thực hiện phù hợp với các chiến lược tăng trưởng đô thị và phân bổ dân số. Các chiến lược và hành động đề xuất thể được tóm tắt trong Bảng ES.7, còn sau đây là các điểm chính.

- (a) **Cấp nước đô thị:** Quy hoạch cấp nước được lập căn cứ vào Quyết định 50 ban hành năm 2000, *Quy hoạch phát triển Vùng Thủ đô Hà Nội* của Bộ Xây dựng (tháng 7 năm 2005) và Chiến lược quốc gia về bảo vệ môi trường tới năm 2010 và tầm nhìn tới năm 2020 của Bộ TNMT (tháng 7 năm 2004). Theo đó, có giả định rằng các dịch vụ cấp nước đô thị sẽ đảm bảo cho 100% các khu vực đô thị tương lai (590 km<sup>2</sup>) bao gồm khu vực tây nam (231 km<sup>2</sup>), đông nam (123 km<sup>2</sup>), và phía bắc (236 km<sup>2</sup>). Các khu vực nông thôn cũng sẽ được cung cấp dịch vụ cấp nước. Nhu cầu hiện tại là 555.000 m<sup>3</sup>/ngày và sẽ tăng tới 1,3 triệu m<sup>3</sup>/ngày tới năm 2020, trong đó 70% là của các khu vực đô thị mới. Nước sinh hoạt sẽ chiếm 62%, nước phi sinh hoạt và công nghiệp sẽ chiếm mỗi loại 19%. Để đáp ứng nhu cầu này và tránh gây ô nhiễm nước ngầm và làm sụt lún nền đất, chính sách đặt ra là chuyển từ sử dụng nước ngầm sang nước mặt. Việc chuyển sang sử dụng nước mặt cần được thực hiện phù hợp với các dự án cấp nước đã quy hoạch khác. Năng lực của các nhà máy nước cũng cần được tăng cường. Theo đề xuất, năm dự án nhà máy nước, sau khi hoàn tất, sẽ cho tổng công suất 750.000 m<sup>3</sup>/ngày. Các dự án đề xuất sẽ cần có 533 triệu USD để xây dựng và trên 13 triệu USD mỗi năm để vận hành và bảo trì. Khi hoàn tất 5 nhà máy nước này, nhu cầu nước tương lai sẽ được thỏa mãn. Ngoài việc tăng cường cơ sở hạ tầng, công tác khai thác và quản lý các công trình này cũng cần được cải thiện, bằng cách (i) giảm lượng nước rò rỉ, thất thoát bằng cách lắp đặt đường ống mới, sử dụng công nghệ hiện đại, sử dụng các nguyên liệu đáng tin cậy hơn, (ii) thiết lập hệ thống theo dõi chất lượng nước sông Hồng và sông Đuống để đưa ra các biện pháp kịp thời trong trường hợp ô nhiễm nước, và (iii) tiếp tục cải thiện hệ thống khai thác và bảo trì.
- (b) **Hệ thống thoát nước mưa:** Tất cả khu vực đô thị tương lai với diện tích 400 km<sup>2</sup> sẽ được bố trí hệ thống thoát nước mưa để tránh ngập lụt trong trường hợp mưa 310mm/2 ngày – tương đương với đỉnh chu kỳ 10 năm. Quy hoạch hệ thống thoát nước mưa đặt mục tiêu 90% - 100% cho các khu vực trung tâm đô thị Hà Nội trong giai đoạn 2020. Để đảm bảo cho thành phố có hệ thống thoát nước mưa đạt yêu cầu, cần có các hồ điều hòa lớn với tổng diện tích 1020 ha và các trạm bơm có công suất 292 m<sup>3</sup>/s do đặc điểm địa hình bằng phẳng của thành phố và mực nước sông cao, điều này khiến chi phí đầu tư lớn. Chi phí đầu tư cho các dự án đang triển khai hay đã cam kết tới năm 2010 là 170 triệu USD, chưa tính 100 triệu USD cho nội dung thu hồi đất, còn các dự án đề xuất sẽ cần khoảng 2,2 tỷ USD.
- (c) **Hệ thống thoát nước thải:** Do quá trình phát triển hệ thống thoát nước thải đạt yêu cầu đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, thời gian thực hiện kéo dài nên cần xác định mức ưu tiên và chỉ tiêu rõ ràng cho công tác đầu tư. Các khu vực đô thị với mật độ dân số 100 người/ha trở lên sẽ được ưu tiên trước, nhưng thứ tự ưu tiên cuối cùng sẽ căn cứ vào những yếu tố như lượng nước cung cấp, khả năng chi trả của người sử dụng, các tiêu chuẩn môi trường cần đáp ứng, tình hình sử dụng nước ngầm v.v. Kế hoạch đầu tư đề xuất đảm bảo cho diện tích 2.848 ha với năng lực xử lý nước thải là 893.600 m<sup>3</sup>/ngày, và cần 1,6 tỷ USD.
- (d) **Cải tạo hồ:** Hà Nội có khoảng 900 hồ ao có diện tích trên một hecta. Nhưng con số này và diện tích tương ứng đang ngày càng giảm do lấn chiếm và phát triển, tác động nghiêm trọng tới điều kiện vệ sinh khu vực quanh hồ, chất lượng nước hồ và cảnh quan bên hồ. Công tác quản lý hồ, ao phải bao gồm những nội dung sau: (i) bảo vệ hồ khỏi bị lấn chiếm, xây dựng trái phép, làm nơi đổ rác v.v., (ii) phát triển khu vực ven hồ với lối đi, vườn cây, không gian xanh và các tiện ích khác, (iii) tăng cường năng lực trữ nước mưa của hồ bằng cách đảm bảo độ sâu hợp lý, (iv) cải thiện chất lượng nước hồ. Hiện thành phố đã có chiến lược cải tạo hồ cho các khu vực chính như lưu vực sông Tô Lịch, sông Nhuệ, khu vực Long Biên, Gia Lâm, Đông Anh cùng với kế hoạch phát triển hệ thống thoát nước mưa. Các biện pháp cần triển khai để cải thiện công tác quản lý hồ ao gồm (i) kiểm soát mực nước bằng máy bơm và cống thu

nước nhằm điều tiết lũ, (ii) đảm bảo kết cấu hồ như tường ngăn, máy bơm, cống thu, (iii) theo dõi và cải thiện chất lượng nước hồ, (iv) vệ sinh mặt nước hồ và khu vực xung quanh, (v) quản lý các hoạt động thương mại, văn hóa và du lịch trên/quanh hồ và (vi) tăng cường tổ chức/thể chế quản lý hồ, ao.

- (e) **Kiểm soát lũ lụt:** Nước lũ từ sông Hồng là mối đe dọa thường xuyên đối với thành phố. Mức nước lũ cao nhất các năm trong vòng một thế kỷ trở lại trung bình là 11m còn độ cao của các khu vực đô thị tại Hoàn Kiếm chỉ là 9m. Năm 1971, lũ đã đạt mức 14m và gây thiệt hại nghiêm trọng cho thành phố. Trong giai đoạn 1998 – 2002, thành phố đã triển khai các dự án gia cố đê trên hữu ngạn sông Hồng thông qua nguồn vốn của ADB. Mục tiêu đặt ra là bảo vệ Hà Nội khỏi lũ lụt bằng cả các biện pháp tăng cường kết cấu và phi kết cấu. Tuy nhiên, hiện nay khu vực này có khoảng 160.000 người đang sinh sống trong khu vực nguy hiểm. Ngoài ra, tác động của các dự án phát triển ở khu vực này đối với dòng chảy sông Hồng lớn nhất ở đoạn hẹp nhất là giữa cầu Long Biên và Chương Dương. Các biện pháp đề xuất để giải quyết toàn diện các vấn đề này từ quan điểm phát triển và quản lý đô thị là (i) tăng cường hệ thống đê quanh Hà Nội, đảm bảo chiều cao còn lại và tăng cường cho các đoạn xung yếu, (ii) phát triển hệ thống cảnh báo sớm và hệ thống chống/sơ tán lũ nhằm đảm bảo cảnh báo định kỳ và kịp thời, (iii) tổ chức nghiên cứu tái phát triển kênh phân lũ sông Đà nhằm phân lũ từ thượng nguồn, bảo vệ từ xa cho Hà Nội.

**Bảng ES.7 Định hướng phát triển nước và vệ sinh đô thị đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của người dân về các vấn đề nước, vệ sinh và môi trường đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thành lập “Diễn đàn nước” với sự tham gia rộng rãi của các bên liên quan nhằm thảo luận và phổ biến các vấn đề về nước, môi trường nước và các vấn đề liên quan.</li> <li>Tổ chức các chiến dịch truyền thông thường xuyên về nước và vệ sinh môi trường.</li> </ul>
Đảm bảo cung cấp nước ổn định và an toàn cho mọi người dân	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giải quyết ngay các vấn đề ô nhiễm nguồn nước.</li> <li>Mở rộng phạm vi cung cấp nước sạch.</li> <li>Từng bước chuyển từ khai thác nước ngầm sang khai thác nguồn nước mặt.</li> <li>Cải thiện hiệu quả công tác cấp nước.</li> </ul>
Khuyến khích cải thiện điều kiện vệ sinh ở các khu đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện điều kiện thoát nước mưa.</li> <li>Phát triển hệ thống thoát nước thải.</li> <li>Cải thiện công tác quản lý chất thải rắn.</li> <li>Thiết lập cơ chế khả thi để phát triển nghĩa trang.</li> </ul>
Khuyến khích cải tạo chất lượng nước hồ, ao và sông ngòi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Giám sát chất lượng nước hồ, ao và sông ngòi ở Hà Nội.</li> <li>Xây dựng các biện pháp cải tạo chất lượng nước.</li> <li>Xây dựng hướng dẫn chung về sử dụng và quản lý mặt nước phối hợp với sử dụng đất đô thị và cộng đồng.</li> </ul>
Bảo vệ các khu đô thị khỏi ngập lụt và khuyến khích chuẩn bị đối phó với thiên tai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo các khu đô thị không bị ngập lụt.</li> <li>Thiết lập cơ chế cảnh báo sớm hiệu quả.</li> <li>Tái phát triển khu vực ngoài đê.</li> </ul>

- (f) **Quản lý chất thải rắn:** Thành phố hiện có hai quy hoạch tổng thể về quản lý chất thải rắn là Quy hoạch chung 1998 và Quy hoạch tổng thể môi trường tới năm 2020 do JICA lập. Ước tính tổng lượng rác thải tới năm 2020 là 1,42 triệu tấn/năm trong quy hoạch 1998 và 1,17 triệu tấn/năm trong quy hoạch môi trường với mức dự báo dân số cho năm mục tiêu là 3,5 triệu người. Con số ước tính này sẽ tăng nếu như dân số tăng lên 4,5 triệu người theo dự báo của HAIDEP. Do đó, một trong những vấn đề quan trọng nhất trong lĩnh vực này là năng lực xử lý rác thải sẽ không đủ đáp ứng lượng rác phát sinh trong tương lai gần. Theo Chiến lược môi trường quốc gia, mức giảm rác thải (tỷ lệ lượng rác thải được tái sử dụng hoặc tái chế so với tổng lượng rác thu gom) cần đạt tới mức 30% vào năm 2020 thông qua các biện pháp giảm,

tái sử dụng và tái chế. Có thể cần bố trí thêm công trình để triển khai các biện pháp quản lý chất thải rắn là trạm trung chuyển, trạm tái chế, trạm sản xuất composite, lò đốt và các trạm trung chuyển khác.

- (g) **Nghĩa trang:** Đảm bảo đất đai cho các nghĩa trang quanh Hà Nội, đặc biệt là các nghĩa trang gần khu vực dân cư, đã và đang trở thành một vấn đề khó khăn do sự phản đối của người dân địa phương. Các nghĩa trang với quy mô lớn và mật độ cao được đề xuất với các vị trí phù hợp xa thành phố, ưu tiên ở những vùng vành đai xanh.

## **NHÀ Ở VÀ ĐIỀU KIỆN SỐNG**

21. **Nhà ở:** Cung cấp nhà ở giá hợp lý là một chính sách quan trọng phải được quan tâm hơn nữa. Một cuộc điều tra thực hiện trong nghiên cứu này đã cho thấy hầu hết người dân không đủ khả năng chi trả để thuê hoặc mua nhà theo giá trên thị trường. Đối với nhóm đối tượng có thu nhập thấp, tình hình còn tồi tệ hơn. Xây dựng lại nhà ở tập thể đã cũ và cải tạo quỹ nhà ở hiện có cũng là những vấn đề cấp thiết. Quỹ nhà cần có vượt xa so với số lượng nhà đã xây dựng trong thời gian qua. Cần có khoảng 500.000 căn hộ với tổng diện tích 46 đến 54 triệu m<sup>2</sup> sàn đến năm 2020. Trung bình hàng năm cần cung cấp 33.000 căn hộ với tổng diện tích từ 3,1 đến 3,6 triệu m<sup>2</sup> sàn. Nhu cầu nhà ở bao gồm nhà ở xây mới, xây dựng lại nhà cũ và chật hẹp. Nhu cầu nhà ở tái định cư và sinh viên, công nhân nhập cư vào thành phố cũng đang trên đà gia tăng. Vì vậy, cần có cơ chế phát triển phù hợp trong đó các yếu tố phải được tính toán đầy đủ như cấp đất, tiêu chuẩn thiết kế, tiếp cận các khoản vay phát triển nhà ở, các ưu đãi cho nhà đầu tư, trợ cấp của chính phủ, v.v. Vai trò của chính phủ trong việc cung cấp nhà ở bao gồm: (i) xây dựng chương trình phát triển nhà ở theo giai đoạn với các mục tiêu khả thi, (ii) xây dựng cơ chế bền vững về cung cấp nhà ở giá hợp lý; (iii) cải thiện hệ thống thể chế hiện tại để khuyến khích sự tham gia của tư nhân vào cung cấp nhà ở giá hợp lý; (iv) mở rộng các cơ hội tài chính cho phát triển nhà ở giá hợp lý; (v) xây dựng các tiêu chuẩn thiết kế khả thi để phát triển nhà ở giá hợp lý.

22. Cung cấp nhà ở xã hội cần được đẩy mạnh với các biện pháp sau: (i) phát triển nhà ở giá thấp, (ii) xây dựng cơ chế hợp tác trong phát triển nhà ở công cộng, (iii) phát triển thị trường nhà ở cho thuê và (iv) tiêu chí phân phối nhà ở xã hội. Cần có khung thể chế để thúc đẩy hơn nữa tình hình phát triển nhà ở tại Hà Nội.

23. **Điều kiện sống:** Kết quả đánh giá chủ quan về điều kiện sống tại thành phố Hà Nội cho thấy người dân trong các khu đô thị nhìn chung hài lòng với điều kiện sống của mình, mặc dù mức độ hài lòng tùy thuộc vào từng khu vực. Tuy nhiên, kết quả đánh giá khách quan về điều kiện sống của thành phố lại khá thấp so với mức tiêu chuẩn ở các thành phố khác của châu Á. Việc cải thiện điều kiện sống phải được thực hiện tổng thể, đảm bảo rằng các nhân tố chính như an toàn, tính tiện lợi, tính lành mạnh, tính tiện nghi đều được cải thiện một cách cân bằng. Ngoài ra, cũng cần có những biện pháp từ cả cấp thành phố và cấp khu vực.

24. **Định hướng phát triển đề xuất:** Lĩnh vực cải tạo nhà ở và điều kiện sống đòi hỏi có biện pháp tiếp cận mang tính tổng thể bao gồm môi trường chính sách, xây dựng thể chế, nâng cao năng lực, cơ chế hỗ trợ tài chính, cấp đất (xem Bảng ES.8).

**Bảng ES.8 Định hướng phát triển nhà ở và điều kiện sống đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Thiết lập chính sách nhà ở đồng bộ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xác định thị trường nhà ở hiện nay và trong tương lai cùng với cơ chế cung cấp nhà ở để xác định các vấn đề và chương trình nghị sự.</li> <li>Thiết lập chính sách rõ ràng về phân chia trách nhiệm cung cấp nhà ở của khu vực nhà nước và tư nhân.</li> <li>Xây dựng thể chế phù hợp khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân trên thị trường nhà ở.</li> </ul>
Thiết lập cơ chế cụ thể đảm bảo cung cấp nhà ở với mức giá hợp lý cho các nhóm người có thu nhập thấp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xác định loại nhà ở phù hợp cho các nhóm khách hàng.</li> <li>Xây dựng tiêu chuẩn thiết kế phù hợp cho các loại nhà ở phù hợp với mức thu nhập của người dân nhằm cải thiện điều kiện sống.</li> <li>Thiết lập cơ chế hiệu quả để khu vực nhà nước và tư nhân cung cấp nhà ở với mức giá hợp lý cho người dân.</li> </ul>
Xây dựng các biện pháp hỗ trợ phù hợp để xây lại các khu tập thể cũ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các biện pháp tái phát triển bền vững các khu nhà tập thể cũ dựa trên việc phân chia chi phí và lợi ích công bằng giữa người dân và chính quyền.</li> <li>Tái phát triển các khu nhà tập thể cũ để đem lại lợi ích cho người dân và lợi ích công cộng.</li> <li>Áp dụng kế hoạch triển khai cấp vốn của tư nhân.</li> </ul>
Đổi mới cơ chế nhằm cung cấp đủ đất cho phát triển nhà ở	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện hệ thống đăng ký hiện nay.</li> <li>Áp dụng cơ chế điều chỉnh lại đất đai để xác định các vấn đề về đất đai và phát triển nhà ở.</li> </ul>
Thiết lập cơ chế cải thiện môi trường sống thực tế dựa trên đánh giá toàn diện điều kiện sống ở cấp cộng đồng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các biện pháp đánh giá điều kiện sống toàn diện (như Hồ sơ đô thị)</li> <li>Thiết lập cơ chế khả thi để cải thiện môi trường sống dựa trên đề xuất F51.</li> <li>Thiết lập cơ chế có sự tham gia của nhiều bên nhằm cải tạo điều kiện sống ở cấp cộng đồng.</li> </ul>

## MÔI TRƯỜNG

25. Môi trường là nền tảng duy nhất cho sự phát triển bền vững của thành phố, đặc biệt khi Hà Nội được thiên nhiên ưu đãi với nhiều di sản tự nhiên, cộng với nhiều di sản giá trị văn hóa trải qua hàng ngàn năm lịch sử. Những đặc điểm về môi trường văn hóa, tự nhiên và xã hội đã hình thành lên cốt lõi đặc trưng của Hà Nội và vì vậy môi trường đó phải được bảo tồn và phát triển cho các thế hệ tương lai. Do sự tác động của đô thị hóa và công nghiệp hóa đối với môi trường, cần thực hiện những biện pháp phù hợp ở cấp vùng, thành phố và khu vực. Những nội dung cần được xem xét đó là (i) thiết lập các vùng bảo tồn môi trường và vành đai xanh, (ii) lập bản đồ các khu vực bị ô nhiễm và những khu vực có đất đai phù hợp, (iii) những xem xét về môi trường và xã hội, (iv) phát triển mạng lưới cây xanh trong Hà Nội liên kết với vành đai xanh của vùng (xem Bảng ES.9).

**Bảng ES.9 Định hướng quản lý môi trường đề xuất**

Chiến lược	Hành động
Xây dựng hệ thống bản đồ môi trường tổng thể	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xử lý tất cả số liệu và thông tin về môi trường trong hệ thống thông tin định vị toàn cầu GIS thông qua sự phối hợp với các cơ quan liên quan.</li> <li>Xây dựng các biện pháp phân tích để đánh giá các vấn đề môi trường một cách khoa học.</li> <li>Thiết lập hệ thống thông tin môi trường chung về quy hoạch và phát triển đô thị cho tất cả các bên liên quan.</li> </ul>
Thiết lập hệ thống giám sát môi trường toàn diện	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các chỉ tiêu giám sát môi trường khách quan trong thành phố và trong các cộng đồng.</li> <li>Thiết lập hệ thống thông tin công cộng nhằm đảm bảo sự người dân có thể giám sát điều kiện môi trường.</li> </ul>
Phát triển mạng lưới công viên và không gian xanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập mạng lưới công viên, mặt nước, tuyến phố với cây xanh, v.v. trong toàn thành phố, gồm cả các quận huyện và xã, phường.</li> <li>Xây dựng công viên cấp cộng đồng.</li> <li>Thống nhất phát triển công viên, không gian xanh với quy hoạch sử dụng đất chung, cơ sở hạ tầng, các công trình văn hóa và các hoạt động xã hội.</li> </ul>

26. Phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt là đường bộ ở những khu vực xây dựng có liên quan đến việc tái định cư không tự nguyện và thường kéo dài, chi phí đền bù lớn, dự án thường chậm so với tiến độ, tạo nhiều khó khăn cho các gia đình bị ảnh hưởng, lợi ích của dự án bị chậm trễ. Trong khi đó, có nhiều phương án tái định cư được áp dụng nhưng chưa đáp ứng được nhu cầu của các gia đình bị ảnh hưởng. Và mặc dù chính phủ đã có nhiều nỗ lực để cải thiện chính sách đền bù nhưng vẫn còn nhiều hạn chế liên quan đến việc xét điều kiện được đền bù, phục hồi công ăn việc làm cho người dân sau khi tái định cư.

## THIẾT KẾ VÀ CẢNH QUAN ĐÔ THỊ

27. Cảnh quan của Hà Nội có vẻ đẹp hấp dẫn được người dân và du khách khắp nơi. Nét đẹp và sự hấp dẫn của cảnh quan có thể thấy trên nhiều phương diện từ môi trường tự nhiên đặc trưng cho đến lối sống trong khu Phố Cổ và khu Phố Pháp, các đường phố có nhiều cây xanh, vỉa hè rộng, các công trình di tích lịch sử, nhiều hồ, ao trên khắp thành phố, cho đến những khu đất bãi mênh mông dọc sông Hồng, những nét đô thị hóa giữa những làng xóm truyền thống. Tuy nhiên, những tài sản quý giá này đã và đang bị mai một do quá trình phát triển và hoạt động của người dân. Hơn nữa, Hà Nội cũng thiếu đi cảnh quan mong muốn.

28. Kết quả phân tích ý kiến của người dân về cảnh quan của Hà Nội đã khẳng định rằng: (i) cảnh quan Hà Nội là một yếu tố quan trọng trong quy hoạch và phát triển theo ý kiến của cả các chuyên gia và người dân, (ii) khung thể chế và năng lực quản lý các vấn đề về cảnh quan hiện nay còn thiếu và yếu. Cảnh quan tại Hà Nội có nhiều cơ hội để cải thiện, trở thành một hình ảnh mang nét đặc trưng của thành phố. Vì vậy, cảnh quan phải được nhìn nhận không chỉ trên quan điểm thẩm mỹ mà còn trong bối cảnh thiết kế đô thị, trong đó liên kết các mặt kinh tế, xã hội, hạ tầng, thẩm mỹ và biến thành những hành động khả thi.

29. Để cải thiện thiết kế và cảnh quan đô thị, cần thực hiện các biện pháp đề xuất tóm tắt trong Bảng ES. 10 dưới đây.

**Bảng ES.10 Định hướng phát triển thiết kế đô thị và cảnh quan đề xuất**

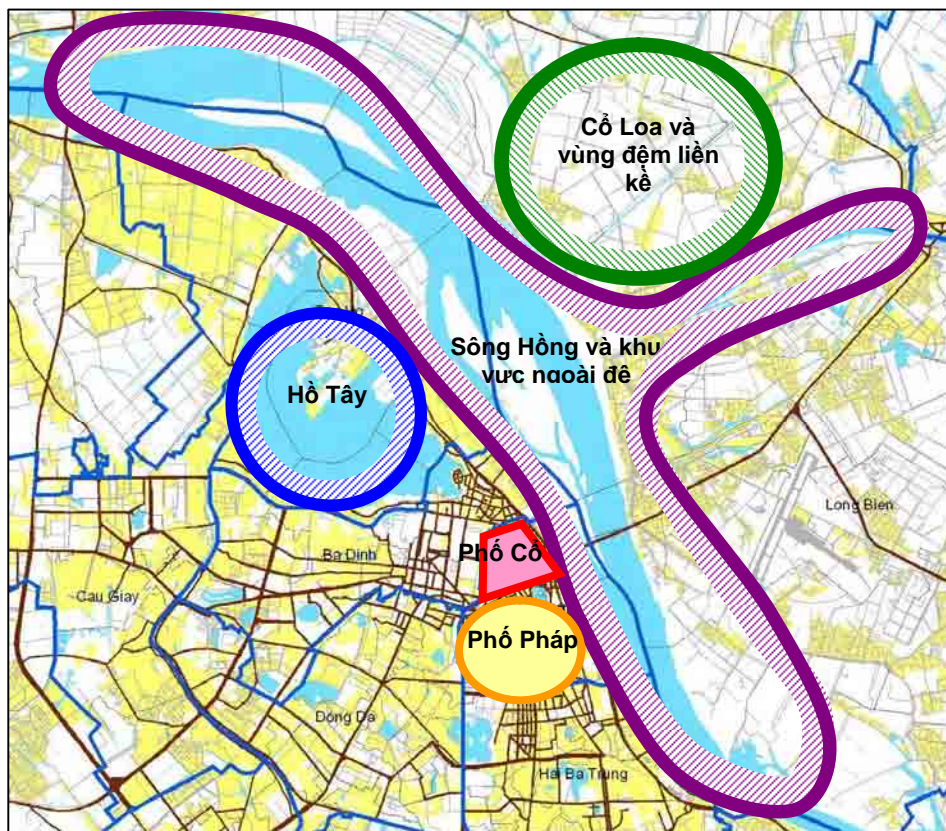
Chiến lược	Hành động
Thiết lập chính sách tổng thể về cảnh quan và cơ chế thực hiện khả thi để đảm bảo bảo tồn và phát triển cảnh quan mong muốn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phát triển chính sách và hướng dẫn tổng thể về cảnh quan</li> <li>• Tổ chức “Diễn đàn Thiết kế Đô thị và Cảnh quan”</li> <li>• Thiết lập cơ chế quản lý hiệu quả bao gồm các quy định và quy tắc, các cơ quan thực thi</li> <li>• Nâng cao nhận thức và hiểu biết của người dân về cảnh quan mong muốn</li> </ul>
Tăng cường cải tạo cảnh quan cho những không gian đô thị có tầm quan trọng chiến lược	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phát triển cảnh quan mong muốn cho các khu vực khác nhau như khu Phố Cổ, khu Phố Pháp, Thăng Long, Cổ Loa, các khu đô thị mới và các khu vực nông thôn, v.v.</li> <li>• Phát triển cảnh quan mong muốn dọc các hành lang giao thông và các cửa ngõ</li> <li>• Phát triển cảnh quan mong muốn ở những khu có mặt nước và công viên cây xanh</li> </ul>
Thiết lập cơ chế cụ thể để đảm bảo bảo tồn về văn hóa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thống kê các tài sản hữu hình bao gồm các di tích, công trình có giá trị văn hóa</li> <li>• Thiết lập cơ chế khả thi để bảo tồn và tôn tạo các tài sản hữu hình hài hòa với cảnh quan ở khu vực vùng đệm xung quanh</li> <li>• Thiết lập cơ chế khả thi để bảo tồn cảnh quan nông thôn hiện có</li> </ul>
Phát triển các cơ hội mới để cải tạo cảnh quan và thiết kế đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phát triển không gian ngầm hài hòa với thiết kế đô thị ở trên mặt đất nhằm tạo ra không gian cho các dịch vụ và loại hình kinh doanh công cộng</li> <li>• Phát triển các điểm nhấn mới có thiết kế đặc trưng bao gồm các tòa nhà cao tầng.</li> <li>• Thiết lập cơ chế khả thi để bảo tồn và mở rộng mạng lưới cây xanh nói chung và cây xanh đường phố nói riêng.</li> </ul>

## CÁC KHU VỰC ĐẶC BIỆT

30. Mặc dù quy hoạch chung đưa ra tầm nhìn và các định hướng phát triển đô thị cơ bản trong tương lai nhưng việc thực hiện các định hướng đó để làm sao người dân du khách có thể hiểu và đánh giá cao lại là một vấn đề khác. Để giải thích định hướng phát triển, các khu vực chính được lựa chọn (xem Hình ES.4) và các khái niệm phát triển, bao gồm quy hoạch hạ tầng, các chiến lược phát triển, các khung thể chế cần thiết được đề xuất. Định hướng phát triển đề xuất được tóm tắt trong Bảng ES.11 với các nội dung chính như sau:

- (a) **Không gian sông Hồng:** Sông Hồng từng là xương sống của Hà Nội, liên kết các khu vực và nguồn lực quan trọng trong thành phố. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển và với sự tàn phá của thiên tai, sông Hồng đã không còn đóng vai trò quan trọng như trước trong đời sống kinh tế-xã hội của thành phố và đang dần mất đi tầm quan trọng về môi trường và văn hóa vốn có. Vì vậy, mục tiêu chính đó là: (i) khôi phục sông Hồng trở lại là trục về môi trường và văn hóa của thành phố, (ii) thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội bằng cách tổ chức lại việc sử dụng không gian rộng và (iii) thiết lập khung thể chế và kỹ thuật phù hợp. Công tác phát triển không gian sông Hồng là công việc lâu dài, thậm chí ngoài tầm nhìn của quy hoạch chung. Cần có một chính sách và quan điểm thống nhất về sông Hồng trong tương lai. Định hướng phát triển chung và quản lý toàn bộ không gian sông Hồng phải được thực hiện như sau: (i) là xương sống văn hóa và môi trường, (ii) là trục giao thông, (iii) tái liên kết các khu vực ngoài đô, (iv) khung quy hoạch các khu vực ngoài đô và (v) quản lý cảnh quan và thiết kế đô thị. Các đề xuất phát triển khu vực ngoài đô là: (i) sử đổi pháp lệnh đô điều, (ii) tạo sự đồng thuận về việc xây dựng thêm con đê thứ hai (đê bồi), (iii) xây dựng quy hoạch sử dụng đất chi tiết và (iv) chuẩn bị kế hoạch di dời.
- (b) **Khu vực Thăng Long – Cổ Loa:** Đây là khu vực tổng thể bao gồm Cổ Loa, Hồ Tây và các khu vực xung quanh, cùng với Phố Cổ tạo thành trái tim của Hà Nội, nằm tại vị trí trung tâm của không gian sông Hồng. Các điểm cần lưu ý về quy hoạch đó là (i) đảm bảo không gian mở dọc trục Thăng Long – Cổ Loa bằng cách giải phóng các công trình hiện có và hạn chế các hoạt động phát triển trong tương lai, (ii) xây dựng các công trình giao thông nối liền Thăng Long với Cổ Loa, (iii) khôi phục và di sản và cải tạo Thành Cổ Loa và khu vực lân cận, (iv) tái phát triển khu vực ngoài đô sông Hồng và (v) phát triển các khu vực Đông Hội, Xuân Canh để phù hợp với tầm nhìn phát triển của khu vực Thăng Long – Cổ Loa.
- (c) **Khu Phố Cổ:** Khu Phố Cổ, còn gọi là khu 36 phố phường, đang đứng trước nguy cơ mất đi những giá trị văn hóa truyền thống do tác động bên trong và bên ngoài của quá trình đô thị hóa nhanh chóng. Các hoạt động kinh doanh được thúc đẩy, đặc biệt hai bên mặt phố, cuộc sống và các mối quan hệ cộng đồng bắt nguồn và phát triển bên trong những khu dân cư. Để bảo tồn và khôi phục các giá trị văn hóa – cả giá trị vật thể và phi vật thể – cải tạo điều kiện sống của người dân, củng cố nét đặc trưng của khu phố, thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội một cách toàn diện, cần có tầm nhìn chung và các phương án phát triển bền vững. Cụ thể là, cần có sự liên kết (i) quy hoạch tái phát triển ô phố, (ii) quy hoạch phát triển tuyến phố và (iii) thiết lập mô hình kinh doanh chung, với sự tham gia của người dân. Để thiết lập cơ chế bảo tồn và phát triển bền vững cho khu Phố Cổ, cần thiết lập một mô hình kinh doanh phù hợp trong đó các nguồn lực của địa phương và người dân là yếu tố chính để thực hiện các kế hoạch hành động và dự án. Trong khi người dân và các tổ chức, bao gồm cả các doanh nghiệp, trong khu Phố Cổ đang nỗ lực để bảo tồn và phát triển khu vực này thì vẫn chưa có khung thể chế hiệu quả và năng lực cần thiết. Vì vậy, các đề xuất cụ thể cho khu Phố Cổ đó là khung thể chế và nâng cao năng lực.

**Hình ES.4 Vị trí các khu vực đặc biệt trong thành phố**



- (d) **Khu vực Hồ Tây:** Hồ Tây sẽ hình thành lên một trong những xương sống văn hóa và môi trường quan trọng nhất của thành phố, dựa trên ý tưởng mặt nước-cây xanh-văn hóa. Trong quá khứ, đã từng có 16 làng cổ xung quanh Hồ Tây. Tuy nhiên, hiện nay, các làng đều đã biến mất cùng với vẻ đẹp và nét đặc trưng của khu vực. Khu vực Hồ Tây trong tương lai sẽ là nơi người dân có thể đến với hồ, xem lại những làng xóm truyền thống được khôi phục và cả giá trị thương mại ở những khu vực được liên kết với giao thông công cộng.
- (e) **Khu Phố Pháp:** Khu Phố Pháp nằm ở phía nam của trung tâm thành phố và được bao quanh bởi phố Tràng Thi và Tràng Tiền ở phía Bắc, phố Đại Cồ Việt và Trần Khát Chân ở phía nam, tuyến đường sắt ở phía Tây và phố Trần Quang Khải, Trần Khánh Dư (đường đê) ở phía Đông. Khi nước Việt Nam ngày nay còn có tên là Đông Kinh trong thời kỳ Pháp thuộc cuối thế kỷ 19 đến đầu thế kỷ 20, khu phố có những đại lộ rộng, nhiều cây bóng mát. Ngoài những nét đặc trưng về mặt kiến trúc, còn nhiều công viên, hồ lớn nhỏ đã được xây dựng, tạo cảnh quan và không gian đẹp cho khu vực. Không khí yên bình trong khu vực là một nét cuốn hút khiến nó là nơi được xây dựng với nhiều công trình chính trị, ngoại giao. Khu Phố Pháp đã được bảo tồn chủ yếu nhờ có cơ sở hạ tầng khá đầy đủ và vẻ đẹp vốn có. Sự phát triển trong tương lai của khu Phố Pháp vì vậy không chỉ được bảo tồn theo hướng vật chất mà cần đẩy mạnh phát triển các tiềm năng kinh tế, tự nhiên cũng như các giá trị văn hóa.

31. Định hướng đề xuất phát triển các khu vực đặc biệt được đưa ra nhằm (i) thực hiện ý tưởng “mặt nước-cây xanh-văn hóa” nhằm phát huy nét đẹp và đặc trưng của Hà Nội thông qua tôn tạo các khu vực lịch sử, (ii) phát triển các cơ hội phát triển kinh tế, xã hội đô thị mới hướng tới một thiên niên kỷ mới và (iii) thiết lập cơ chế khả thi cho phát triển bền vững với sự tham gia của các bên liên quan.



**Bảng ES.11 Định hướng phát triển đề xuất cho các khu vực đặc biệt**

Chiến lược	Hành động
Đảm bảo phát triển bền vững khu Phố Cổ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển bền vững khu Phố Cổ dựa trên khung của HAIDEP</li> <li>• Nâng cao năng lực quản lý của Ban Quản lý Phố Cổ</li> <li>• Thiết lập cơ chế khả thi phát triển khu Phố Cổ dựa trên sự tham gia của nhà nước, tư nhân và sự tham gia của cộng đồng</li> </ul>
Thiết lập cơ chế khả thi cho phát triển mong muốn khu Phố Pháp	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng chiến lược và hướng dẫn phát triển cho khu Phố Cổ</li> <li>• Thiết lập Hội đồng Phát triển Phố Pháp với sự tham gia của các bên liên quan để quản lý phát triển trong khu vực.</li> <li>• Thực hiện các dự án thí điểm</li> </ul>
Xây dựng quy hoạch và cơ chế khả thi phát triển khu di sản Thăng Long- Cổ Loa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng quy hoạch tổng thể và chiến lược và hướng dẫn phát triển</li> <li>• Thiết lập Hội đồng Phát triển Thăng Long – Cổ Loa với sự tham gia của các bên liên quan</li> <li>• Thực hiện các dự án mô hình trên cơ sở Hợp tác Nhà nước – Tư nhân</li> </ul>
Thiết lập cơ chế khả thi cải tạo tại các khu vực ngoài đô	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng quy hoạch tổng thể và chiến lược, hướng dẫn phát triển</li> <li>• Thiết lập lực lượng chuyên trách trực thuộc UBNDTP có sự tham gia của các cơ quan trung ương để quản lý quá trình phát triển</li> <li>• Thực hiện các dự án mô hình trên cơ sở Hợp tác Nhà nước – Tư nhân</li> </ul>
Thiết lập cơ chế khả thi phát triển bền vững khu vực môi trường Hồ Tây	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng quy hoạch tổng thể và chiến lược, hướng dẫn phát triển</li> <li>• Thiết lập Hội đồng Khu Môi trường Hồ Tây để quản lý phát triển</li> <li>• Thực hiện các dự án mô hình trên cơ sở Hợp tác Nhà nước – Tư nhân</li> </ul>

### CÁC DỰ ÁN THÍ ĐIỂM

32. **Mục tiêu:** Ba dự án thí điểm về các chủ đề khác nhau đã được triển khai ở ba khu vực riêng biệt nhằm nghiên cứu chi tiết hơn các vấn đề phát triển và tìm ra cơ chế khả thi để cải thiện các quy trình quy hoạch và phát triển đô thị.

33. **Bảo tồn và phát triển bền vững khu Phố Cổ:** Ngay cả khi khu Phố Cổ đang trong quá trình lập hồ sơ để được UNESCO công nhận là di sản văn hóa thế giới nhưng trên thực tế khu phố này vẫn đang phải chịu những áp lực bên trong và bên ngoài của quá trình đô thị hóa và sự chuyển dịch sang nền kinh tế thị trường của cả nước. Trong khi đó, các giá trị của khu Phố Cổ lại là một sự kết hợp của các hoạt động văn hóa, kinh tế, xã hội. Đây cũng là một thách thức cho việc xây dựng một khung chính sách khả thi cho sự phát triển bền vững. Dự án thí điểm này được thực hiện với mục tiêu là tìm kiếm cơ chế khả thi cho sự phát triển bền vững của khu Phố Cổ thông qua việc bảo tồn và khôi phục các giá trị văn hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội sao cho phát huy được giá trị cốt lõi của khu phố này. Dự án thí điểm được thực hiện ở một ô phố được lựa chọn là ô phố Hàng Buồm.

34. Dự án thí điểm được thực hiện với sự tham gia đầy đủ của người dân trong ô phố và các bên liên quan, từ việc xác định vấn đề, các giá trị văn hóa, trong ô phố cho đến xây dựng quy hoạch và thực hiện quy hoạch. Một giải pháp kết hợp (i) tăng diện tích sàn ở, (ii) cải tạo môi trường sống, (iii) bảo tồn và khôi phục các giá trị truyền thống và (iv) nâng cao tính cạnh tranh kinh tế, đã được thực hiện, và bài học rút ra từ các dự án thí điểm như sau:

- Sự tham gia của người dân và các bên liên quan là không thể thiếu: sự nhiệt tình tham gia của người dân đã đóng góp nhiều cho việc quy hoạch và đưa ra sản phẩm.
- Cơ hội phát triển cân bằng với bảo tồn là rất lớn: các lợi thế về địa điểm của khu Phố Cổ tạo cơ hội cho sự phát triển cân bằng. Tính bền vững về kinh tế-xã hội, xã hội-văn hóa được được phát huy mạnh song song.

(c) Cần có một khung thể chế cho hình thức hợp tác nhà nước-tư nhân: Đối với các bước tiếp theo, cần có sự cam kết về mặt chính sách tích cực hơn, sự hình thành khung thể chế trong đó vai trò của tư nhân phải được xác định rõ để định hướng và điều tiết các hoạt động đầu tư.

35. Nếu thiếu một cơ chế phát triển bền vững đã qua kiểm chứng trong các dự án thí điểm, khu Phố Cổ có thể sẽ đầu hàng trước những áp lực liên tục của quá trình phát triển đô thị, và khi đó các giá trị và đặc trưng văn hóa sẽ mất đi vĩnh viễn, mất đi vị trí trong danh sách các Di sản Văn hóa Thế giới, cùng với nhiều hậu quả khó lường khác.

36. **Quy hoạch quận/huyện:** Dự án thí điểm này được triển khai với mục đích xác định rõ vai trò của chính quyền quận/huyện trong Quy hoạch Tổng thể và Quy hoạch Chi tiết.<sup>3</sup> HAIDEP đề xuất là Quy hoạch Chung cần chỉ ra định hướng và cơ cấu chung của toàn thành phố trong khi Quy hoạch Quận/huyện sẽ xác định định hướng của Quy hoạch Chung bằng cách áp dụng các khái niệm về ranh giới tăng trưởng, phân vùng, phân khu để phát triển các công trình hạ tầng đô thị chính như đường bộ, các công trình tiện ích, công viên và các công trình công cộng khác.

37. Dự án thí điểm này được thực hiện tại huyện Đông Anh với mục đích: (i) xác định vai trò và chức năng của Quy hoạch Quận/huyện nhằm giải quyết hiệu quả các vấn đề về phát triển đô thị, (ii) xác định cơ chế để thực hiện phát triển đô thị theo quy hoạch, và (iii) đề xuất một hệ thống quy hoạch quận/huyện liên kết với Quy hoạch Chung đề xuất trong nghiên cứu. Trong dự án thí điểm này, đã xây dựng một bộ bản đồ Quy hoạch Quận/huyện. Quy hoạch sử dụng đất đóng vai trò là quy hoạch khung cũng được xây dựng để kiểm soát tình hình sử dụng đất thông qua phương án phân vùng sử dụng đất. Các biện pháp kiểm soát phát triển không gian, ví dụ như tỉ lệ diện tích sàn, hệ số xây dựng, kiểm soát chiều cao xây dựng, khoảng lùi, v.v. cũng được áp dụng. Quy hoạch Quận/huyện đề xuất sẽ là công cụ hữu hiệu để kiểm soát đô thị và cung cấp các phương án thực hiện phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội và Quy hoạch Chung, giúp cho UBNDTPHN và chính quyền các quận/huyện kiểm soát và giám sát hiệu quả hơn quá trình phát triển đô thị.

38. **Cải tạo và phát triển khu vực ngoài đê:** Khu vực ngoài đê dọc sông Hồng là một khu vực quan trọng trong lịch sử của Hà Nội, đặc biệt từ khi sông được sử dụng như là một kênh giao thông vận chuyển người và hàng hóa đến và đi từ thành phố. Các làng xóm truyền thống phát triển cùng với nhiều hoạt động kinh tế-xã hội và văn hóa phát triển mạnh trong khu vực. Hiện nay, có khoảng 160,000 người đang sống ở khu vực này, bao gồm cả người sống có hoặc không có giấy chứng nhận hợp pháp. Ngay cả sau khi đê đã được xây dựng để bảo vệ khu vực nội thành, tránh lũ lụt hàng năm nhưng do khu vực này có vị trí khá đặc địa nên nhiều người đã và đang tiếp tục chuyển đến sinh sống cùng với nhiều hoạt động phát triển khác. Dự án thí điểm này được triển khai với mục đích xây dựng cơ chế khả thi để quản lý khu vực này trong đó quan tâm đến: (i) bảo vệ đời sống và tài sản của người dân, (ii) xây dựng cơ chế quản lý sử dụng đất, và (iii) khôi phục không gian mặt nước và cảnh quan của sông Hồng.

39. Đối với dự án này, khu vực ngoài đê đối diện với các khu vực đô thị hiện có được lựa chọn để quy hoạch ý tưởng tổng thể, trong đó các phường Yên Phụ, Phúc Xá và Phúc Tân với tổng dân số là 53,000 và trên diện tích 310 ha được lựa chọn để nghiên cứu chi tiết hơn về điều kiện sống và các hoạt động phát triển.

40. Khu vực nằm gần với khu trung tâm của thành phố, thu hút liên tục các dòng di chuyển dân cư và đầu tư. Mặc dù ngập lụt luôn là mối đe dọa thường xuyên nhưng giải phóng khu vực này để

---

<sup>3</sup> Hiện tại, quy hoạch đô thị khung theo Luật Xây dựng được áp dụng theo hai cấp là Quy hoạch Chung và Quy hoạch Chi tiết. Tuy nhiên, phân loại về chức năng giữa hai loại quy hoạch này chưa rõ, ngoại trừ về tỉ lệ bản đồ được sử dụng.

tạo không gian mở không phải là một giải pháp thực tế và khả thi. Các phương án quy hoạch vì vậy đã được đưa ra: khu vực ngoài đê được chia làm ba vùng dựa trên nguy cơ ngập lụt, đó là (i) vùng không cho phép các hoạt động phát triển, (ii) vùng có hoạt động phát triển được kiểm soát và (iii) vùng khuyến khích phát triển. Để hỗ trợ cho hệ thống phân vùng này, việc cải tạo hệ thống đê hiện có và thực hiện các biện pháp phòng tránh thiên tai cần phải được nghiên cứu. Trong quá trình này, hoạt động tái định cư con người phải được thực hiện trong chính khu vực này.

41. Một vấn đề quan trọng nữa đó là khu vực ngoài đê phải được cải tạo để liên kết chặt chẽ hơn với khu nội thành hiện có theo cách mà khu Phố Cổ liên kết trực tiếp với sông Hồng. Khu vực ngoài đê phải đóng vai trò quan trọng trong việc liên kết sông Hồng với các khu vực đô thị của thành phố Hà Nội.

## **CÁC NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI**

42. Dựa trên quan điểm tăng trưởng và phát triển các khu vực đô thị trong thành phố, hai dự án ưu tiên được lựa chọn để nghiên cứu tiền khả thi. Dự án UMRT được triển khai với mục đích tăng cường phát triển đô thị dựa trên hệ thống giao thông công cộng, trong khi dự án Đường Vành đai 4 được triển khai với mục đích đóng góp cho việc quản lý tăng trưởng đô thị một cách hiệu quả và sự liên kết giao thông đô thị với giao thông liên tỉnh.

43. **Nghiên cứu tiền khả thi Tuyến 2 Vận Tải Tốc độ cao Khối lượng lớn (UMRT):** Tuyến UMRT 2 được lựa chọn để nghiên cứu tiền khả thi nhằm phân tích sâu thêm và xác định tuyến vận tải khối lượng lớn nói chung và đóng góp cho việc phát triển đô thị của thành phố Hà Nội nói riêng, đồng thời kiểm tra tính khả thi của Tuyến UMRT 2 trên phương diện kỹ thuật, kinh tế, tài chính, xã hội và môi trường. Tuyến UMRT 2 sẽ đóng vai trò là xương sống giao thông công cộng theo hướng bắc-nam của thành phố. Dự án tuyến UMRT 2 có ước tính chi phí đầu tư lên đến 2,8 tỉ USD, bao gồm các công trình dân dụng, xưởng/depot, hệ thống đường sắt, đầu máy toa xe, đất và các hạng mục khác.

44. Tác động của Tuyến UMRT 2 đến sự phát triển tương lai của Hà Nội về mặt giao thông, kinh tế đô thị, môi trường, người dân trong khu vực ảnh hưởng sẽ là rất lớn. Lợi ích từ việc giảm ùn tắc giao thông, tiết kiệm chi phí đi lại sẽ mang lại tỉ lệ EIRR là 22,5%. Khi xem xét đến các lợi ích bổ sung từ việc sử dụng đất hiệu quả và phát triển liên kết, có thể lợi ích kinh tế còn cao hơn. Mặc dù hoạt động tái định cư các hộ gia đình có thể là một vấn đề lớn, nhưng số hộ có thể bị ảnh hưởng là tối thiểu (dưới 30 công trình bị ảnh hưởng hoàn toàn) bởi vì Giai đoạn 1 sẽ đi ngầm, phát triển gắn kết tại và xung quanh các khu nhà ga theo quy hoạch. Mặc dù tác động chủ yếu là tích cực nhưng tính khả thi về tài chính của dự án Tuyến UMRT 2 lại khá thấp, ở mức FIRR là 4%, cũng tương tự như các dự án phát triển UMRT khác trên thế giới. Tuy nhiên, theo ước tính doanh thu có thể bù đắp được chi phí khai thác và bảo trì với tỉ lệ doanh thu và chi phí khai thác, bảo trì là 1,8 khi bắt đầu Giai đoạn 1, và sẽ tăng dần lên 3,2 khi tuyến đã hoàn thành.

45. Chiến lược cấp vốn đề xuất xây dựng Tuyến UMRT 2 chủ yếu dựa vào nguồn vốn nhà nước. Tuy nhiên, chi phí khai thác và bảo dưỡng hệ thống sẽ được trang trải trên cơ sở tự cấp thông qua doanh thu bán vé và các nguồn doanh thu phụ khác như chứng minh trong phần phân tích tính khả thi tài chính. Trong trường hợp doanh thu không thể bù đắp được chi phí khai thác & bảo dưỡng, cần có sự hỗ trợ của chính phủ (ví dụ: Bộ GTVT) và/hoặc UBNDTP để duy trì hoạt động an toàn của Tuyến UMRT 2.

46. **Nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường Vành đai 4:** Mục tiêu của nghiên cứu tiền khả thi đó là tìm hiểu chi tiết tính khả thi của tuyến đường Vành đai 4 phía Tây, đoạn phía tây của tuyến đường vòng của Hà Nội như đề xuất trong Quy hoạch Tổng thể Giao thông Vận tải HAIDEP. Nếu không có tuyến VĐ4, định hướng phát triển đô thị tương lai trong Quy hoạch Tổng thể HAIDEP sẽ

không được thực hiện. Ước tính vốn đầu tư xây dựng đường VĐ4 phía tây là 639 triệu đô la, bao gồm chi phí xây dựng, thiết kế kỹ thuật, dự phòng và đền bù giải phóng mặt bằng. Chi phí đền bù giải phóng mặt bằng là 128 triệu đô la, tương đương 20% tổng chi phí dự án. Phân bổ chi phí dự án theo đoạn được thể hiện dưới đây. Ngoài ra, chi phí khai thác và bảo dưỡng đường VĐ4 trung bình lên đến 30 triệu đô la/năm. Vì đoạn VĐ4 phía tây là tuyến đường cao tốc thu phí, thu phí đồng mức là 25,000 đồng mỗi xe ô tô vào năm 2020, đây được coi là mức thu để tối đa hóa doanh thu.

47. Lợi ích kinh tế của tuyến đường VĐ4 phía tây xuất phát từ việc giảm ách tắc giao thông liên tỉnh đi vào nội đô. Không chỉ giúp tiết kiệm chi phí giao thông vận tải, đường VĐ4 phía tây còn mang lại lợi ích kinh tế cao với tỉ lệ nội hoàn kinh tế là 18,6%. Lợi ích thu được từ phát triển đô thị hiệu quả là không thể lượng hóa nhưng là rất lớn. Các tác động môi trường chính của tuyến đường VĐ4 được dự tính bao gồm (i) tác động đến việc thoát nước trên mặt đất, có thể gây ngập úng; (ii) ô nhiễm không gian nghiêm trọng hơn do lượng phương tiện lớn; (iii) chia tách cộng đồng dân cư. Trong giai đoạn xây dựng, tác động của công tác xây dựng nền, tiếng ồn và độ rung cũng được xác định. Mặt khác, đánh giá tài chính của tuyến VĐ2 phía tây cho thấy dự án có mức độ sinh lợi vừa phải với tỉ lệ nội hoàn tài chính là 9,5% so với mức tiêu chuẩn của Việt Nam là 12%. Một nhân tố quan trọng làm cho chỉ số tài chính khá thấp là chi phí xây dựng và như vậy là chi phí xây dựng cầu qua sông Hồng rất cao. Vì vậy, nên áp dụng cơ chế để nhà nước chỉ giữ lại một phần doanh thu hoặc rút ngắn thời gian ưu đãi khi đã đảm bảo mức lợi nhuận hợp lý cho phía tư nhân.

## KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ VÀ CÁC HÀNH ĐỘNG CHIẾN LƯỢC

48. **Chi phí đầu tư:** Sau khi xác định các dự án chuyên ngành, các dự án được lựa chọn theo ưu tiên dựa vào chính sách phát triển đô thị, tính khả thi về kinh tế, tài chính, xã hội và môi trường để tối ưu hóa nguồn vốn hạn chế của nhà nước. Các dự án và ác gói dự án bao gồm Quy hoạch tổng thể đề xuất HAIDEP được chia thành giao thông đô thị, vùng, nước và vệ sinh đô thị, điều kiện sống (xem Bảng ES.12).

**Bảng ES.12 Tổng chi phí đầu tư theo chuyên ngành**

Ngành	Hợp phần	Chi phí dự án (triệu USD)
Giao thông đô thị	Đường đô thị	7.993
	Quản lý và an toàn giao thông	444
	GTCC (buýt + UMRT)	5.468
	<b>Lĩnh vực</b>	<b>13.905</b>
Giao thông vận tải vùng	Đường bộ	4.610
	Đường sắt	2.582
	Sân bay	3.350
	Cảng sông	178
	<b>Lĩnh vực</b>	<b>10.720</b>
Nước và vệ sinh đô thị	Cấp nước	581
	Thoát nước mưa	2.085
	Thoát nước thải	1.046
	Kiểm soát ngập úng	223
	Cải tạo hồ, ao	114
	<b>Lĩnh vực</b>	<b>4.047</b>
Điều kiện sống	Nhà ở	2.562
	Công viên và không gian xanh	5.223
	<b>Lĩnh vực</b>	<b>7.785</b>
<b>Tổng</b>		<b>36,457</b>

49. Chi phí đầu tư của QHTT HAIDEP theo chuyên ngành sẽ là 13.830 triệu USD cho giao thông đô thị, 10.720 triệu USD cho giao thông vùng, 4.047 triệu USD cho nước và vệ sinh đô thị và 7.785 cho điều kiện sống.

50. **Khả năng ngân sách:** Để đảm bảo khả năng ngân sách của thành phố, ba kịch bản được đề xuất sử dụng các tỉ lệ phần trăm GRDP khác nhau trong tương lai (xem Bảng ES.13). Dựa trên các giả định là GRDP sẽ tăng trưởng với tỉ lệ 11% mỗi năm đến năm 2020 và 4%, 6% và 8% trong số đó sẽ được phân bổ lần lượt cho phát triển đô thị, khả năng ngân sách của thành phố từ năm 2006 đến 2020 sẽ là 6,6 triệu USD, 9,9 triệu USD và 13,1 triệu USD.

**Bảng ES.13 Khả năng ngân sách cho phát triển đô thị**

Năm	GRPD <sup>1)</sup> (triệu USD)	Phần giả định dành cho phát triển đô thị so với GDP (triệu USD)		
		4.0%	6.0%	8.0%
2005	4,3	173	260	346
2006 - 2010	4,7 - 7,2	1.189	1.784	2.378
2011 - 2015	8,0 - 12,2	2.005	3.008	4.010
2016 - 2020	13,6 - 20,6	3.378	5.067	6.756
Tổng (2006-2020)	-	6.572	9.859	13.144

Nguồn: Ước tính của Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

1) Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm đến năm 2020 được giả định là 11%.

51. **Các cơ hội cấp vốn:** Chi phí đầu tư ước tính cho cơ sở hạ tầng đề xuất vượt xa khả năng ngân sách của thành phố. Vốn đầu tư sẽ ngày càng trở thành một áp lực phát triển đô thị. Mặc dù cấp vốn cho các dự án đô thị có thể được huy động từ các nguồn như vốn ngân sách cấp cho phát triển của trung ương, địa phương, các nguồn vốn nước ngoài như FDI và ODA. Cần (i) mở rộng cơ sở thu của địa phương bằng cách áp dụng thu phí người sử dụng và các phí dịch vụ để phục hồi chi phí khai thác và bảo trì các dịch vụ đô thị, (ii) tối ưu hóa các nguồn vốn hiện có bằng cách áp dụng các phương pháp triển khai dự án sáng tạo ví dụ như mô hình cấp vốn nhà nước/tư nhân, tăng cường vốn ODA, dành các khoản thu thuế cho mục đích đặc biệt và (iii) phát triển năng lực vay vốn dài hạn bao gồm phát hành trái phiếu địa phương, trái phiếu công trình, v.v. và tiếp cận các thị trường vốn.

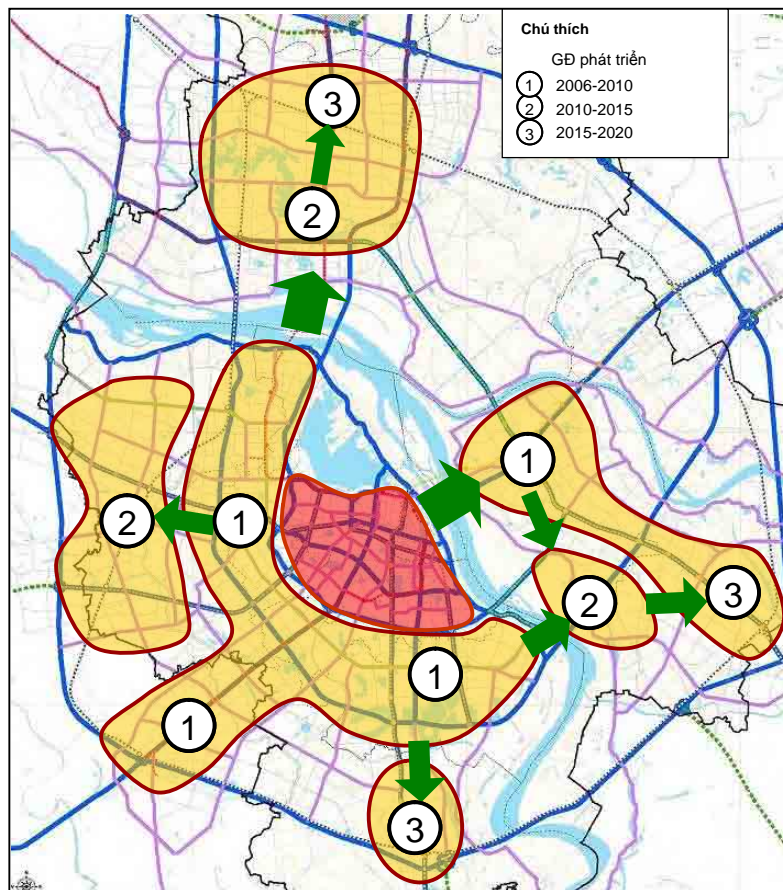
52. Ngoài ra, cần lưu ý là các chi phí cho phát triển hạ tầng này có thể được huy động từ khu vực tư nhân ở một mức độ nhất định, qua đó có thể giảm được chi phí đầu tư của nhà nước. Ví dụ, hình thức hợp tác nhà nước, tư nhân, hoặc thu phí người sử dụng có thể được áp dụng cho lĩnh vực giao thông công cộng, cấp nước, thoát nước mưa/nước thải, và cả quản lý các tuyến đường và giao thông đô thị. Một phần lớn của vốn đầu tư dự án có được là do tăng chi phí đất đai. Ngoài ra, cũng có thể kết hợp phát triển cơ sở hạ tầng với phát triển đô thị nhằm giảm chi phí hoặc tạo lợi ích phát triển cao hơn. Các chi phí giao thông vận tải vùng phải do nhà nước cùng chia sẻ và gánh chịu.

53. **Đầu tư phối hợp:** Phát triển cơ sở hạ tầng phải được thực hiện sao cho hỗ trợ và thúc đẩy được mô hình tăng trưởng mong muốn đối với các khu vực đô thị. Điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với Hà Nội vì sự phát triển mở rộng các khu đô thị trong tương lai là xu hướng tất yếu. Các công trình hạ tầng giao thông chính sẽ đóng vai trò chính trong việc định hướng mở rộng đô thị, trong khi đó các dự án về môi trường và dịch vụ tiện ích sẽ được triển khai phối hợp với phát triển các khu đô thị. Trong quá trình này, cần có các biện pháp hỗ trợ và thể chế để khuyến khích sự tham gia đầu tư của khu vực tư nhân. Chiến lược tăng trưởng theo quy hoạch được minh họa trong Hình ES.5.

## THỰC HIỆN VÀ QUẢN LÝ

54. Điều quan trọng là thành phố phải có các quy hoạch tổng thể với sự đồng thuận của các bên liên quan nhằm tạo cơ sở bền vững cho việc thực hiện và phối hợp với các tổ chức nhà nước và tư nhân. Các quy hoạch cần được theo dõi và giám sát và cập nhật thường xuyên. Hơn nữa, theo quan điểm của Đoàn Nghiên cứu, cần cải cách khung thể chế hiện hành để phát triển và quản lý đô thị hiệu quả hơn.

Hình ES.5 Chiến lược tăng trưởng các khu đô thị theo quy hoạch



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

55. **Khung thể chế tổng thể:** Định hướng phát triển khung thể chế tổng thể được đề xuất trong QHTT HAIDEP cho thành phố Hà Nội với mục đích tăng cường vai trò của chính quyền là người hỗ trợ phát triển đô thị và các dịch vụ từ vai trò trước đây là người cung cấp. Vì vậy, cần cải thiện hơn nữa khung thể chế và hành chính bao gồm cải cách hệ thống quy hoạch đô thị khung, hệ thống phát triển và quản lý đất đai đô thị, cấp vốn phát triển đô thị, nâng cao năng lực cho hệ thống quy hoạch và quản lý đô thị. Hơn nữa, khi Việt Nam đang chuyển sang nền kinh tế thị trường, chính quyền cần tạo điều kiện cho khu vực tư nhân tham gia tích cực thông qua các chính sách và các hình thức ưu đãi cho khu vực này, giám sát hoạt động của tư nhân, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, có các biện pháp chủ động để cải thiện chất lượng cuộc sống người dân đô thị.

56. **Sự tham gia của người dân và quy hoạch có sự tham gia của người dân:** Khi mà các vấn đề đô thị đang ngày trở nên phức tạp hơn, mối quan tâm và nhận thức của người dân cũng tăng lên, sự tham gia của họ vào công tác quy hoạch và thực hiện quy hoạch phát triển trong các thành phố lớn, như Hà Nội, đã được chứng minh trong cả QHTT và Quy hoạch dự án thí điểm của HAIDEP trong đó người dân sẵn sàng tham gia vào và có nhiều đóng góp tích cực. Cơ chế có sự tham gia của người dân cần được nghiên cứu và thể chế hóa để thu hút sự tham gia rộng rãi hơn trong các dự án phát triển tương lai.

57. **Cơ sở dữ liệu quy hoạch:** Công tác quy hoạch cho các đô thị có quy mô lớn cần có một cơ sở các dữ liệu và thông tin đáng tin cậy được cập nhật thường xuyên giúp mọi người hiểu rõ và chính xác các vấn đề khác nhau. Điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc xây dựng quy hoạch tổng thể. Vì vậy, HAIDEP thực hiện nhiều điều tra bao gồm điều tra phỏng vấn 20.000 hộ gia đình (HIS) và điều tra lập bản đồ. Kết quả của các cuộc điều tra đó trở thành cơ sở dữ liệu để xây dựng các hệ thống quy hoạch có tổ chức như sau:

- (a) Hệ thống thông tin bản đồ dựa trên GIS: Các loại, các kích cỡ bản đồ khác nhau được xây dựng trong nghiên cứu và tổ chức trong phần mềm để phục vụ cho các hoạt động quy hoạch khác nhau.
- (b) Hồ sơ đô thị: Dựa trên các số liệu hiện có và thu thập từ HIS, điều kiện sống được đánh giá có hệ thống ở cấp xã/phường, cung cấp thông tin chung cho chính quyền và người dân thành phố.
- (c) STRADA và cơ sở dữ liệu liên quan: Hệ thống phần mềm phân tích nhu cầu giao thông (STRADA) do JICA xây dựng được cung cấp cho Nhóm Đối tác Việt Nam cùng với các số liệu đầu vào cần thiết để phân tích quy hoạch các dự án giao thông đô thị cho thành phố.

58. **Các chỉ số theo dõi:** Một hệ thống chỉ số đánh giá hiệu quả phát triển và quản lý đô thị được xây dựng nhằm theo dõi quá trình thực hiện và mức độ cung cấp các dịch vụ hạ tầng trong tương lai.

59. **Phối hợp với các nhà tài trợ:** Trong suốt quá trình nghiên cứu, các nhà tài trợ đã tham vấn và thực hiện phối hợp cần thiết với các dự án và vấn đề liên quan thông qua Diễn đàn Đô thị, hội thảo, hội nghị, các cuộc gặp gỡ trao đổi với các cơ quan hữu quan.

60. **Hành động chiến lược đề xuất:** Để thúc đẩy phát triển đô thị, Hà Nội phải thực hiện nhiều dự án và hành động phù hợp với chiến lược, các ưu tiên của các bên liên quan. Trong số các hành động xác định trong HAIDEP, một số đã được xem xét là có ý nghĩa quan trọng để đảm bảo phát triển và quản lý đô thị hiệu quả (xem Bảng ES.14). Vì thực hiện các hành động này theo phương pháp phối hợp không phải là công việc dễ dàng nên cần áp dụng các chiến lược thực hiện cụ thể đối với các kế hoạch hành động tương ứng của mỗi ban, ngành.

**Bảng ES.14 Các hành động chiến lược đề xuất trong HAIDEP**

Lĩnh vực	Dự án/hành động					Nội dung dự án			Cơ chế hỗ trợ			Dự án/hành động liên quan
	Mã	Tên	Kế hoạch			CSHT	KT & BT	Thể chế	Vốn	Hỗ trợ KT	PPP	
			NH	TH	DH							
A. Phát triển vùng (Vai trò của Hà Nội trong vùng)	PA1.	Phát triển các hành lang tăng trưởng chiến lược có sức cạnh tranh toàn cầu				⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	PC1, PC3 PD15
	PA2.	Phát triển vận tải qua biên giới và vùng				△	○	⊙	△	⊙		PA3
	PA3.	Xây dựng chương trình xúc tiến đầu tư vùng và trung tâm "một cửa"				△	⊙	⊙	△	⊙	△	PA3, PA4, PC1, PC3
	PA4.	Thiết lập hệ thống quản lý và cơ sở dữ liệu quy hoạch vùng				△	⊙	○	○	⊙	△	PA3, PA5, PA6, PJ1
	PA5.	Thành lập các hội đồng phối hợp vùng giữa các tỉnh phía bắc				△	○	△	△	△	—	PA3, PA4, PA6
	PA6.	Thiết lập các cơ chế xây dựng năng lực quy hoạch và phát triển đô thị/vùng				○	⊙	○	○	⊙	△	PA3, PA4, PA5
B. Quản lý tăng trưởng phát triển đô thị	PB1	Xây dựng chiến lược phát triển và tăng trưởng cho các hành lang chính				⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	PD6, PD9, PH3
	PB2	Phát triển đô thị mới ở Đông Anh				⊙	⊙	⊙	○	⊙	⊙	PB1, PD9
	PB3	Xây dựng chiến lược, cơ chế về nâng cấp/tái phát triển các khu đô thị cũ				⊙	⊙	⊙	△	⊙	○	PD5, PG3, PH3, PI1-2
	PB4	Xây dựng chiến lược và cơ chế cho các khu vực hành động đã xác định khác				○	○	⊙	○	⊙	○	PI 1-6
C. Phát triển kinh tế – xã hội	PC1	Xây dựng các chiến lược phát triển kinh tế đô thị và môi trường đầu tư hấp dẫn				—	—	○	—	○	○	PA1, PA3, PJ6
	PC2	Xây dựng cơ chế hỗ trợ cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ, bao gồm cả khu vực phi chính thức				—	—	○	△	○	△	PC6
	PC3	Xây dựng các khu công nghiệp đô thị có tính cạnh tranh cao.				○	○	△	○	○	○	PA1, PA3, PC6
	PC4	Tăng cường năng lực và liên kết thể chế giữa các trường đại học và cơ sở công nghiệp đô thị				○	⊙	○	○	⊙	○	PC1
	PC5	Tăng cường phát triển du lịch, cơ sở hạ tầng và dịch vụ				○	○	△	△	○	○	
	PC6	Phát triển cơ chế hữu hiệu giải quyết vấn đề đói nghèo đô thị và nông thôn.				○	⊙	○	○	⊙	○	PC2, PC3, PF1
D. Giao thông đô thị	PD1.	Thiết lập cơ chế hiệu quả trong chuẩn bị, giám sát và cập nhật quy hoạch tổng thể giao thông vận tải				—	○	△	△	○	—	PD2
	PD2.	Phát triển và thực hiện chương trình xây dựng năng lực quy hoạch và quản lý GTVT				△	○	△	△	⊙	△	PD1, PJ4
	PD3.	Củng cố năng lực quản lý và cải thiện an toàn giao thông				○	○	△	○	○	△	PD10, PD11
	PD4.	Hoàn thành các đoạn tuyến quan trọng của các tuyến đường chính ở Hà Nội				○	△	—	○	△	—	PB3
	PD5.	Phát triển các tuyến đường đô thị gắn kết với phát triển đô thị				○	○	⊙	△	⊙	○	PB3, PD12
	PD6.	Cải tạo/phát triển tổng thể mạng lưới và không gian vỉa hè				○	○	○	○	○	○	PB1, PD11
	PD7.	Mở rộng và cải thiện dịch vụ xe buýt				○	⊙	○	○	○	○	PD8
	PD8.	Thiết lập chính sách và các biện pháp hỗ trợ rõ ràng cho các loại hình bán công cộng, gồm cả taxi, xe ôm và dịch vụ khác				○	○	○	△	○	○	PD7
	PD9.	Phát triển mạng lưới UMRT đồng bộ				⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	○	PB1, PB2, PD14
	PD10.	Thiết lập chính sách bãi đỗ toàn diện và phát triển cơ sở hạ tầng				⊙	⊙	⊙	○	⊙	○	PD3
	PD11.	Cải thiện toàn diện môi trường giao thông trong khu vực trung tâm				○	⊙	○	○	⊙	○	PD3, PD6
	PD12.	Cải thiện toàn diện môi trường giao thông và môi trường đô thị ở các hành lang chính				○	○	○	○	○	○	PD5, PH4
	PD13.	Phát triển dịch vụ GT đường thủy ở Hà Nội				○	○	△	○	○	○	PE4
	PD14.	Cải thiện dịch vụ giao thông liên tỉnh giữa Hà Nội và các thành phố/khu đô thị vệ tinh				○	○	△	○	○	○	PD9
	PD15.	Cải thiện dịch vụ GTVT công cộng giữa KV nông thôn và KV thành thị				○	○	△	○	○	○	PA1



Lĩnh vực	Dự án/hành động			Nội dung dự án			Cơ chế hỗ trợ			Dự án/hành động liên quan		
				Mã	Tên	Kế hoạch			Vốn		Hỗ trợ KT	PPP
	NH	TH	DH			CSHT	KT & BT	Thể chế				
E. Nước và vệ sinh đô thị	PE1	Phát triển các nguồn nước mặt và hệ thống ống dẫn nước liên quan				◎	○	△	◎	◎	○	PG3
	PE2	Phát triển hệ thống thoát nước mưa với nhiều mục đích như phòng chống ngập lụt và hồ điều hòa				◎	○	○	◎	◎	△	PE4
	PE3	Phát triển hệ thống thoát nước thải trong khu vực nội thành cũ				◎	○	○	◎	◎	△	PG3
	PE4	Phát triển hệ thống lưu thông nước để duy trì môi trường của các hồ ao và sông, ngòi				◎	◎	○	◎	◎	△	PD13, PG2, PG3, PI4
F. Nhà ở và điều kiện sống	PF1	Xây dựng chính sách và khung thể chế cho việc cung cấp ổn định nhà ở giá hợp lý				◎	◎	◎	○	◎	△	PC6
	PF2	Thiết lập cơ chế theo dõi có điều kiện sống có sự tham gia ở cấp cộng đồng				△	○	○	△	◎	○	PG4, PJ1
	PF3	Cải tiến các tiêu chuẩn kỹ thuật về nhà ở và công tác bảo trì				△	◎	◎	△	◎	△	
	PF4	Xây dựng cơ chế hợp lý, tăng cường cung cấp đất và nhà ở				△	◎	◎	△	◎	△	PJ3
	PF5	Xây dựng cơ chế hữu hiệu về tái phát triển các khu tập thể cũ				△	◎	◎	△	◎	△	PB3
G. Môi trường	PG1	Phát triển hệ thống lập bản đồ và thông tin toàn diện sử dụng GIS				△	○	○	○	◎	△	PJ1, PJ4
	PG2	Phát triển các vành đai xanh quanh Hà Nội				○	◎	◎	◎	○	△	PE4, PI3
	PG3	Tăng cường hệ thống giám sát môi trường đô thị				△	◎	◎	○	◎	△	PE1, PE3, PE4
	PG4	Phát triển công viên ở cấp cộng đồng				◎	◎	○	◎	○	△	PF2
H. Thiết kế và cảnh quan đô thị	PH1	Lập hướng dẫn và triển khai xây dựng cảnh quan toàn diện				△	○	◎	△	◎	△	PH4, PI 1,2,3
	PH2	Thực hiện dự án mẫu về cải thiện cảnh quan dọc các hành lang cửa ngõ chính (v.d. sân bay, đường bộ)				○	○	○	○	○	△	
	PH3	Thực hiện hai dự án mẫu fees phát triển không gian ngầm				◎	◎	◎	◎	◎	○	PB1, PB3 PI1, PI2
	PH4	Cải thiện công tác trồng cây ven đường tại Hà Nội				△	◎	△	△	◎	○	PD12, PH1
I. Các khu vực đặc biệt	PI1	Phát triển bền vững khu phố cổ				◎	◎	◎	◎	◎	◎	PB3, PH1, PH3, PJ6
	PI2	Lập và thực hiện hướng dẫn về phát triển khu phố Pháp				△	◎	◎	△	◎	◎	PB3, PH1 PH3, PJ6
	PI3	Cải thiện khu vực di tích văn hóa, lịch sử, môi trường Thăng Long – Cổ Loa				◎	◎	◎	◎	◎	◎	PG2, PH1
	PI4	Thiết lập và triển khai cơ chế hiệu quả về phát triển khu vực ngoài đô				◎	◎	◎	◎	◎	◎	PB3, PE4, PJ6
	PI5	Xây dựng trung tâm không gian mới tại ____				○	○	△	○	○	◎	PJ6
	PI6	Thiết lập cơ chế phát triển bền vững cho khu vực môi trường Hồ Tây				○	○	○	○	○	◎	PE4, PJ6
J. Thực hiện và quản lý	PJ1	Thiết lập và công khai hóa hệ thống thông tin quy hoạch đô thị				△	◎	◎	△	◎	△	PA4, PF2, PG1
	PJ2	Cải thiện và triển khai các thể chế quy hoạch đô thị				△	◎	◎	△	◎	△	PJ5
	PJ3	Phát triển và áp dụng các phương pháp phát triển thay thế				△	◎	◎	△	◎	△	PB1-4 PF4
	PJ4	Thiết lập và triển khai hệ thống thông tin quản lý công trình đô thị				○	◎	○	○	◎	○	PD2, PG1
	PJ5	Phát triển và phát huy các nguồn nhân lực phục vụ quy hoạch đô thị				△	◎	○	○	◎	△	PJ2
	PJ6	Mở rộng và tăng cường cơ chế huy động vốn phát triển đô thị				△	◎	◎	△	◎	△	PC1, PI 1-6

## KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

61. **Kết luận:** Để thực hiện tầm nhìn của thành phố với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng, hệ thống quy hoạch và quản lý đô thị hiện tại của Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng cần được cải thiện về nhiều mặt. Cần thiết lập cơ chế khả thi để thúc đẩy phát triển đô thị bền vững. Những điểm chính dưới đây được rút ra từ quá trình nghiên cứu cập nhật quy hoạch tổng thể hiện có:

- (a) Cải thiện khung thể chế phải định hướng được các hoạt động phát triển đa dạng và tích cực trong bối cảnh nền kinh tế thị trường, trong đó nội dung và sự hoạt động của hệ thống quy hoạch đô thị phải là những công cụ hiệu quả.
- (b) Việc cải thiện hệ thống quy hoạch đô thị hiện có ở Việt Nam có thể được thực hiện dựa trên kinh nghiệm và sản phẩm của Nghiên cứu HAIDEP cũng như học hỏi từ những hệ thống đang được áp dụng tại các quốc gia khác như Nhật Bản.
- (c) Hệ thống quy hoạch đô thị được cải thiện phải đi đôi với việc áp dụng nhiều phương pháp triển khai dự án và thành lập các tổ chức phát triển, nguồn nhân lực hỗ trợ phát triển đô thị một cách thuận lợi.

62. Quy hoạch Tổng thể đề xuất trong HAIDEP được xây dựng và cập nhật từ QHTT 1998 và thể hiện tầm nhìn và mục tiêu chung với vai trò là chiến lược phát triển không gian. Quy hoạch dựa trên ý tưởng chiến lược “mặt nước-cây xanh-văn hóa” và có mục tiêu thực hiện phát triển đô thị dựa trên giao thông công cộng và quy hoạch sử dụng đất đồng thời đảm bảo tính cạnh tranh, điều kiện sống tốt và môi trường bền vững của thành phố. Ngoài ra, quy hoạch cũng đề xuất một cơ cấu liên kết Hà Nội với các đô thị và tỉnh lân cận. QHTT HAIDEP được xây dựng để đạt mục tiêu nêu trong phần (a) ở trên và có những điểm khác biệt về nội dung và mục đích triển khai.

63. Phát triển đô thị Hà Nội bền vững có thể được thực hiện bằng cách thực hiện các chính sách và phương án cho các lĩnh vực khác nhau ví dụ như phát triển đô thị, nước và vệ sinh, điều kiện sống theo cách kết hợp và phối hợp. Điều này giúp thúc đẩy phát triển đô thị hiệu quả, thu hồi đất đai thuận lợi để xây dựng các công trình công cộng, cũng như giúp làm tăng lợi ích phát triển và nguồn thu cho thành phố. Cơ hội cho sự tham gia của khu vực tư nhân nhiều hơn sẽ giúp giảm gánh nặng tài chính cho nhà nước.

64. **Đề xuất:** Hà Nội là một thành phố lớn thực hiện đồng thời nhiều nhiệm vụ quan trọng và các nhiệm vụ này được liệt kê dưới hình thức các hành động chiến lược. Cần chú trọng đến một số dự án/hành động có ý nghĩa chiến lược để thúc đẩy phát triển đô thị, bao gồm:

- (a) Thiết lập Hệ thống Quy hoạch Đô thị Tổng thể: Hệ thống được thiết lập với mục đích nâng cao năng lực về quản lý các cơ quan và cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch đô thị.
- (b) Phát triển giao thông vận tải khối lượng lớn và thực hiện phát triển liên kết: Song song với phát triển tuyến UMRT 2 đã được nghiên cứu tiền khả thi, các dự án phát triển đô thị liên quan cũng cần được thực hiện theo phương pháp liên kết đồng thời phải thiết lập các cơ chế phát triển hiệu quả, ví dụ như mô hình hợp tác nhà nước – tư nhân (PPP).
- (c) Phát triển khu Phố Cổ và khu vực Cổ Loa: Các khu vực này bao gồm trái tim của Hà Nội trong đó áp lực phát triển đã và đang ngày càng tăng cao. Nếu tình hình hiện nay không được cải thiện, tầm quan trọng của khu vực này sẽ bị suy giảm do sự phát triển không theo trật tự và quy hoạch.

65. Sự chia sẻ vai trò giữa chính quyền trung ương và địa phương cần được rà soát trên quan điểm thúc đẩy phát triển đô thị hiệu quả. Cụ thể, cần có một cơ chế phối hợp giữa quy hoạch thành phố của các bộ nhằm chuẩn hóa và hài hòa với các chính sách và dự án. Ví dụ, giao thông đô thị cần được liên kết đồng thời với hệ thống giao thông vùng. Ngoài ra, việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất để xây dựng nhà ở và phát triển đô thị cần được đẩy mạnh ở những khu vực khuyến khích phát triển. Vì Hà Nội là thủ đô của cả nước, đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế của miền Bắc Việt Nam và cả nước nên cần có sự hỗ trợ tài chính ổn định của Chính phủ.

## **Báo cáo Tóm tắt**

---

## 1 GIỚI THIỆU

1.1 **Cơ sở Nghiên cứu:** Từ giữa những năm 1990, Việt Nam đã đạt được mức tăng trưởng kinh tế cao và dự kiến mức tăng trưởng này sẽ còn được duy trì trong tương lai. Mặc dù Hà Nội đã và đang gặt hái được nhiều thành tựu về kinh tế song thành phố cũng phải gánh chịu nhiều tác động tiêu cực như đô thị hóa nhanh, ùn tắc giao thông, điều kiện sống xuống cấp, môi trường suy thoái và tai nạn giao thông tăng. Tình hình này sẽ ngày càng xấu đi nếu không thực hiện các biện pháp phù hợp. Trong thời gian qua, có nhiều QHTT đã được xây dựng cho các chuyên ngành như GTVT, cấp thoát nước cùng nhiều quy hoạch khác. Trong bối cảnh đó, theo đề nghị của Chính phủ Việt Nam, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã phối hợp với UBND thành phố Hà Nội triển khai Chương trình nghiên cứu nhằm hợp nhất các quy hoạch trên trong Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội.

1.2 **Mục tiêu Nghiên cứu:** Mục tiêu đặt ra là cập nhật Quy hoạch chung phát triển đô thị<sup>1</sup> bằng cách biến tầm nhìn phát triển đô thị Hà Nội thành quy hoạch hợp nhất toàn diện và thiết lập cơ chế thực hiện quy hoạch đó: (1) xây dựng chương trình phát triển đô thị tổng thể cho thủ đô Hà Nội tới năm 2020, (2) xây dựng kế hoạch thực hiện ngắn hạn, (3) thực hiện các dự án thí điểm và nghiên cứu khả thi và (4) và tăng cường năng lực lập quy hoạch và quản lý cho các ban ngành chức năng.

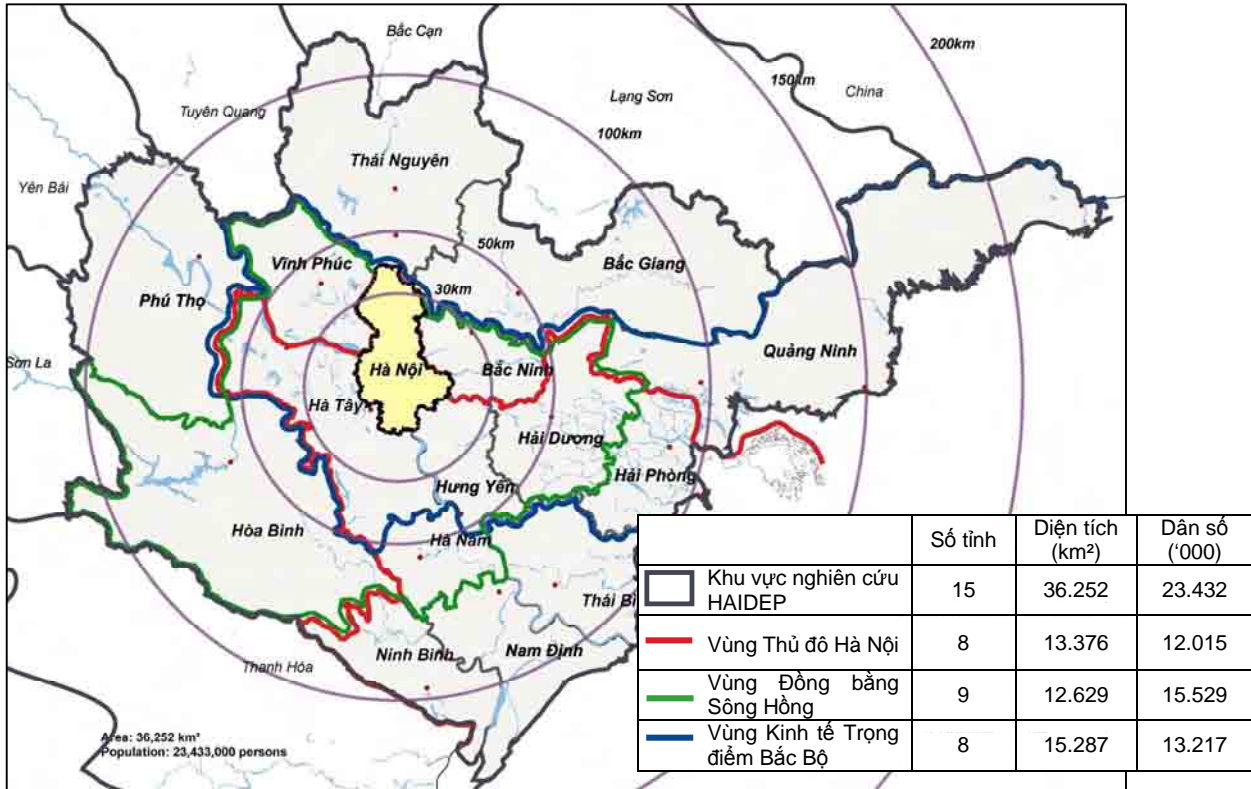
1.3 **Khu vực Nghiên cứu:** Ngoài thủ đô Hà Nội, Khu vực Nghiên cứu còn bao gồm cả thành phố Hải Phòng và các tỉnh thuộc Vùng Đồng bằng sông Hồng như Hà Tây, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nam, Quảng Ninh, Hòa Bình, Bắc Giang, Thái Nguyên, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình và Phú Thọ, trên cơ sở cân nhắc vai trò của các tỉnh này tới quá trình phát triển của Hà Nội và cả nước cũng như vai trò của các tỉnh này trong các quy hoạch trước đây và hiện tại, thể hiện trong Hình 1.1

- (i) Quy hoạch phát triển vùng Thủ đô Hà Nội hiện đang được Viện Quy hoạch phát triển đô thị và nông thôn (Bộ Xây dựng) nghiên cứu
- (ii) Quy hoạch phát triển Vùng Đồng bằng Sông Hồng do Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quyết định 677/TTg-1997
- (iii) Quy hoạch phát triển Vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc bộ do Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập, Thủ tướng Chính phủ thông qua trong quyết định 747/TTg-1997.

1.4 **Thực hiện Nghiên cứu:** Nghiên cứu HAIDEP được triển khai từ tháng 12 năm 2004 và kết thúc vào tháng 12 năm 2006. Để thực hiện Nghiên cứu thuận lợi và hiệu quả, Ban Chỉ đạo đã được thành lập dưới sự chỉ đạo của Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội cùng với đại diện của các bộ ban ngành liên quan, gồm Bộ Xây dựng, Bộ GTVT, Bộ KHĐT, Bộ TNMT, Bộ NNPTNT và Bộ Tài chính. Bốn Tổ Công tác trong bốn lĩnh vực quy hoạch chính cũng đã được thành lập cùng với nhiều chuyên gia Việt Nam và các tổ chức, viện nghiên cứu trong nước cùng phối hợp với Đoàn Nghiên cứu JICA trong quá trình thực hiện Nghiên cứu. Ban Cố vấn JICA cũng được thành lập nhằm tham mưu về mặt chuyên môn cho Nghiên cứu.

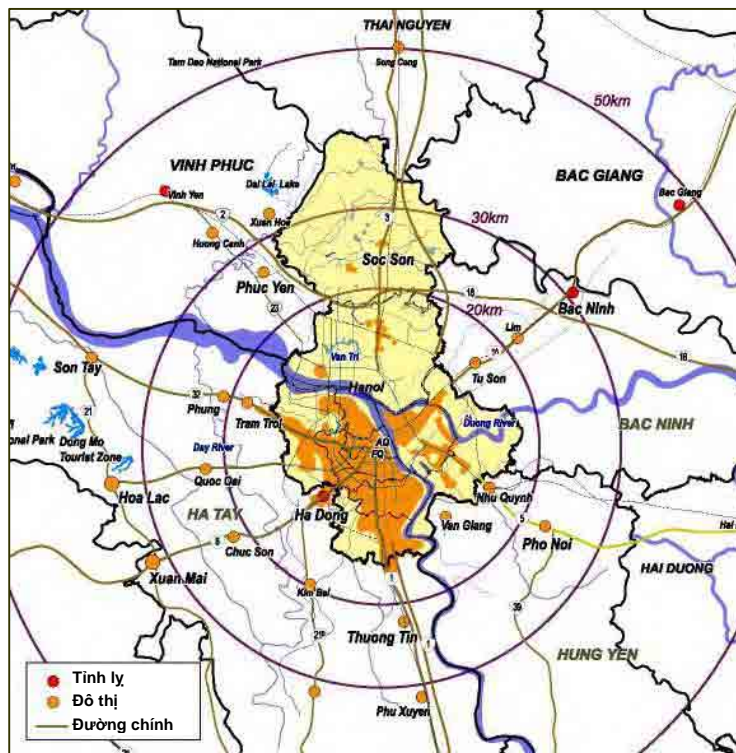
<sup>1</sup> Bản quy hoạch phát triển đô thị hiện tại được Thủ tướng Chính phủ thông qua năm 1998

**Hình 1.1 Khu vực nghiên cứu HAIDEP**  
**Vùng Hà Nội**



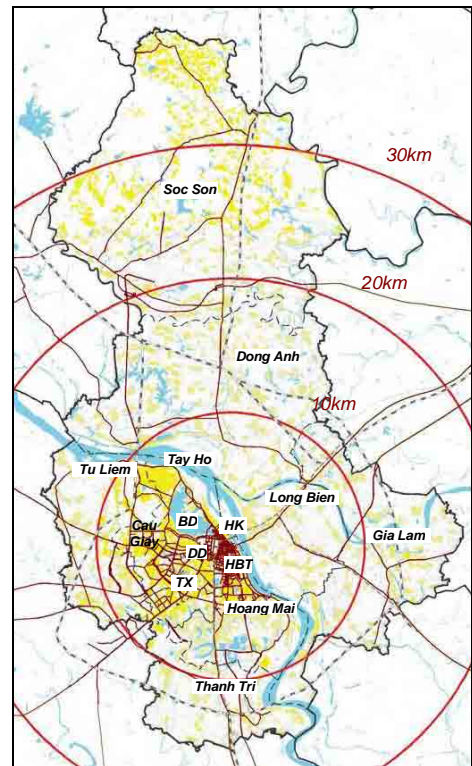
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

**Vùng Thủ đô Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

**Thành Phố Hà Nội**



## 2 KHÁI QUÁT VỀ HÀ NỘI

### 2.1 Lịch sử phát triển của Hà Nội

#### Xuất xứ của Hà Nội

2.1 Lịch sử Hà Nội bắt đầu khoảng 2000 năm trước khi Cổ Loa là kinh đô của nhà nước Âu Lạc, dù chỉ tồn tại khoảng 50 năm. Hàng nghìn năm tiếp đó chứng kiến sự thịnh vượng và suy tàn của rất nhiều triều đại với những kinh đô được đặt tại các vị trí khác nhau. Năm 939, khi Ngô Quyền lên ngôi thì Cổ Loa một lần nữa lại được chọn làm kinh thành. Năm 968, Đinh Bộ Lĩnh quyết định dời đô về Hoa Lư. Năm 1010, vua Lý Thái Tổ lên ngôi và quyết định dời đô về Đại La và sau này đổi tên thành Thăng Long. Thành cổ Thăng Long được xây dựng bên hữu ngạn sông Hồng. Trung tâm thương mại cũ của kinh thành hiện nay là Khu Phố Cổ, nằm ngay khu vực trung tâm của kinh thành. Thế kỷ 15, Hà Nội (kinh thành mới) được xây dựng tại vị trí của thành Thăng Long cũ và tồn tại trên 460 năm cho đến khi bị phá hủy năm 1895.

2.2 Năm 1883, thực dân Pháp bắt đầu xâm chiếm Việt Nam, lập lên Liên hiệp Đông Dương thuộc Pháp và Hà Nội trở thành thủ phủ của Liên hiệp Đông Dương từ năm 1902 đến năm 1953. Khu phố Pháp được phát triển cùng với việc xây dựng những công trình cơ bản như cầu Long Biên, bưu điện và Nhà hát lớn. Dân số Hà Nội thời Pháp thuộc vào khoảng 150.000 người. Đến cuối thế kỷ 19, Pháp đã quy hoạch khu vực trung tâm gần các hồ và mở rộng thành phố từ khu vực thành cổ Hà Nội và khu phố cổ về phía đông nam. Trải qua bao thế kỷ, dân số Hà Nội chưa bao giờ vượt quá 400.000 người.

#### Mở rộng và phát triển các khu đô thị đông đúc

2.3 Vào cuối những năm 1950, thành phố chỉ phát triển ở phía hữu ngạn sông Hồng, trong đó các quận Ba Đình, Hoàn Kiếm và khu vực phía nam Hồ Tây là trung tâm. Diện tích đất của khu vực trung tâm vào khoảng 70 km<sup>2</sup>. Trong những năm 1960, thành phố đã phát triển về phía nam sông Hồng và xa hơn về phía đông bắc (Gia Lâm và Đông Anh). Thành phố được chia thành 4 quận nội thành và 4 huyện ngoại thành với tổng diện tích khoảng 200 km<sup>2</sup>.

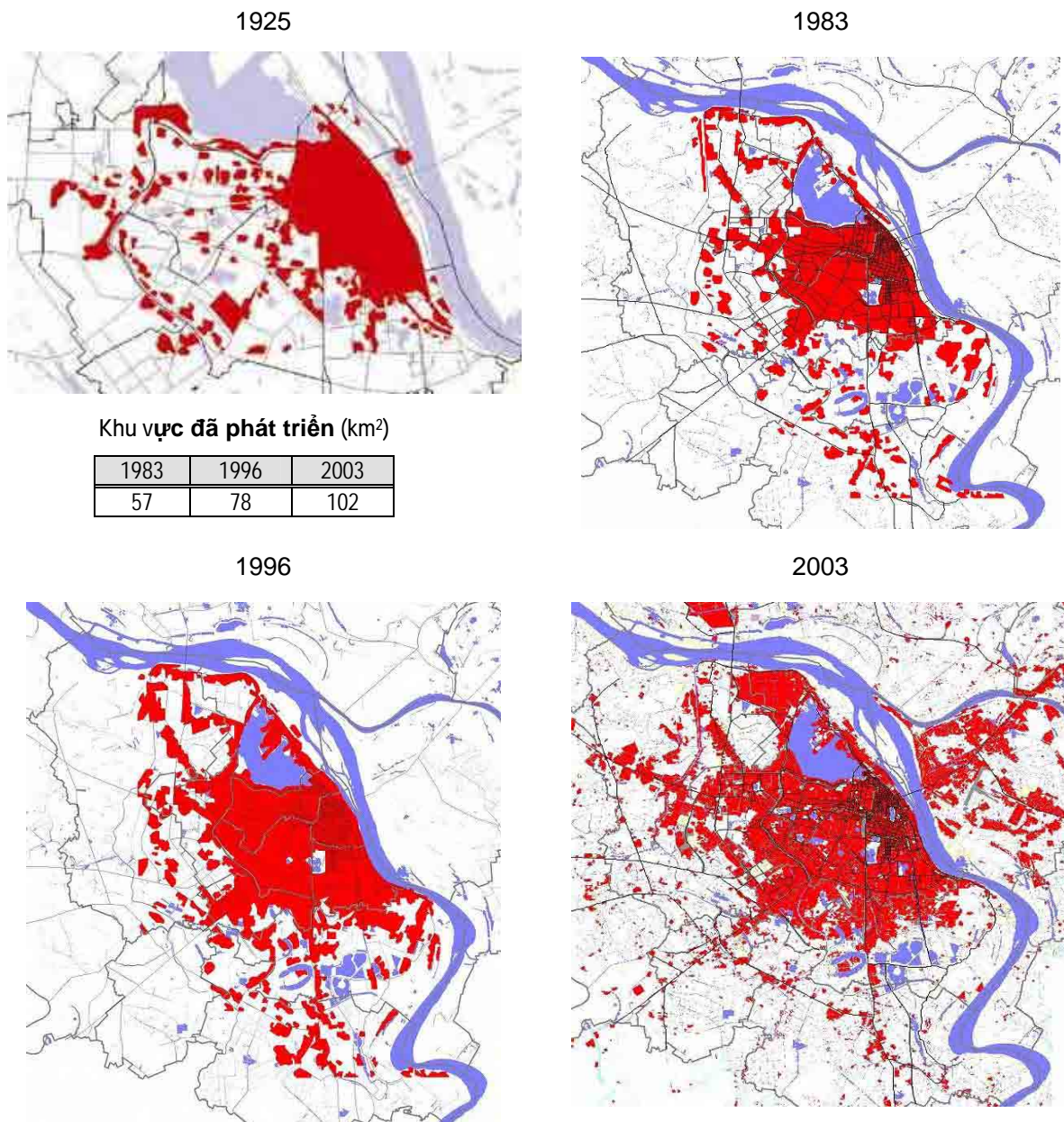
2.4 Đô thị hóa tập trung ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ trong thời kỳ kinh tế kế hoạch hóa và cho tới khi thực hiện chính sách Đổi mới chỉ giới hạn phía trong đường VĐ2 song song với sông Tô Lịch, giúp kiểm soát hiệu quả quá trình đô thị hóa không theo quy hoạch ở phía ngoài. Do đó, dân số đô thị chưa bao giờ vượt quá 1 triệu người. Trong giai đoạn này, các khu nhà tập thể cao tầng như các khu tập thể ở Kim Liên, Giảng Võ, Thanh Xuân và các khu tập thể khác xây dựng phía trong VĐ2 với sự giúp đỡ của Liên Xô cũ và các nước XHCN trước đây.

2.5 Phát triển đô thị ở Hà Nội bắt đầu diễn ra từ sau khi áp dụng chính sách Đổi mới và phát triển nhanh từ những năm 1990 với luồng dân cư từ các tỉnh/thành và khu vực nông thôn khác đổ về Hà Nội. Tổng dân số của thành phố tăng với tốc độ bình quân 3,2%/năm trong giai đoạn 1990 – 1995 và 3,1% giai đoạn 1995 – 2005. Sự phát triển diễn ra trong các khu vực ngoại vi của các khu vực đã phát triển và dọc các tuyến đường chính. Khu vực đã phát triển trong trung tâm thành phố đã mở rộng từ 57 km<sup>2</sup> lên 102 km<sup>2</sup> trong khoảng thời gian này.

2.6 Sự phát triển đô thị nhanh đã khiến Hà Nội trở nên chật hẹp với mật độ dân số cao. Tại trung tâm thành phố gồm bốn quận nội thành chỉ có diện tích 35km<sup>2</sup> nhưng mật độ dân số lại lên tới 316 người/ha. Ở các khu dân cư, mật độ lên tới 399 người/ha. Ở các quận nội thành mới, mật độ dân số duy trì ở mức trung bình là 62 người/ha, ngoại trừ quận Thanh Xuân với mật độ dân số 215 người/ha và quận Cầu Giấy với mật độ dân số 142 người/ha. Tuy nhiên, mật độ dân số ở các khu dân cư tăng nhanh lên tới 111 người/ha ở các quận nội thành mới.<sup>1</sup>

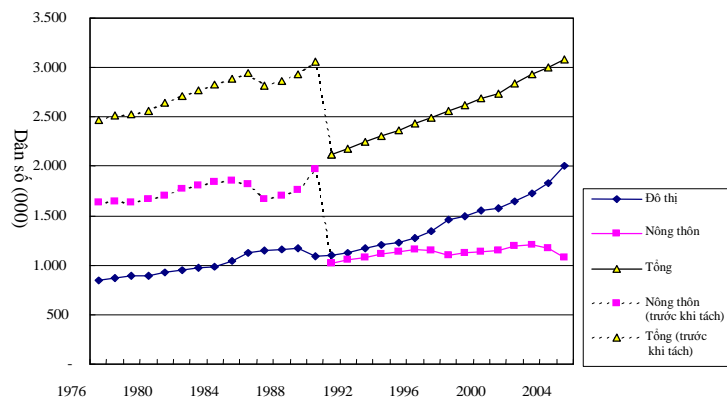
1) Hà Nội chia thành khu nội thành cũ (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa), nội thành mới (Tây Hồ, Thanh Xuân, Cầu Giấy, Hoàng Mai và Long Biên), ngoại thành (Từ Liêm, Thanh Trì) và nông thôn (Sóc Sơn, Đông Anh, Gia Lâm)

**Hình 2.1 Mở rộng các khu đô thị năm 1983, 1996 và 2003**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp dựa trên bản đồ và hình ảnh thu thập được.  
 Ghi chú: Chỉ có bản đồ và hình ảnh của quận Long Biên và huyện Gia Lâm năm 2003.

**Hình 2.2 Tăng trưởng dân số ở Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Năm 1990, một phần khu vực nông thôn của Hà Nội được tách ra, sát nhập vào Hà Tây và Vĩnh Phúc, khiến tổng diện tích thành phố giảm từ 2.141 km<sup>2</sup> xuống còn 921 km<sup>2</sup>

## 2.2 Hiện trạng điều kiện tự nhiên

### Vị trí địa lý, địa chất và thủy văn

2.7 Sông Hồng chảy qua Việt Nam, Trung Quốc và Lào với diện tích lưu vực sông ở Việt Nam là 310.500 km<sup>2</sup>. Sông Hồng có 3 chi lưu chính là sông Đà, sông Thao và sông Lô. Hệ thống sông này có ảnh hưởng đến sự phát triển của Hà Nội trong suốt chiều dài lịch sử mà bằng chứng chính là cái tên Hà Nội – Hà có nghĩa là sông và Nội có nghĩa là phía trong. Do tầm quan trọng của sông Hồng, sự phát triển của Hà Nội cần phải xét đến những thuận lợi và khó khăn do hệ thống sông Hồng tạo ra. Tình trạng ngập lụt thường xảy ra dọc các con sông trong thành phố, đặc biệt là trong mùa lũ khi mực nước sông Hồng có thể dâng cao từ 4 đến 6 m hơn cao độ mặt đất, đặt thành phố trước hiểm họa lũ lụt. Mực nước sông Hồng dao động hàng năm là từ 2 đến 12 m (cao nhất là 14,13 m năm 1971).

2.8 Hà Nội, với diện tích khoảng 920km<sup>2</sup>, nằm ở khu vực trung tâm của Đồng bằng sông Hồng trên vùng đất thấp với cao độ từ 5 m đến 10 m trên mực nước biển. Hà Nội có địa hình tương đối bằng phẳng với độ dốc 1 – 2%, ngoại trừ khu vực miền núi phía Bắc thuộc huyện Sóc Sơn với độ cao 500 m trên mực nước biển trung bình.

2.9 Địa chất của khu vực Hà Nội có đặc điểm điển hình của khu vực đồng bằng cổ. Lớp trên cùng là sét, sét bùn hoặc bùn với độ dày từ 5 đến hàng chục mét. Tầng ngậm nước với cuội – đá – sỏi nằm ngay dưới lớp đất trên cùng.

2.10 Hà Nội có rất nhiều ao và hồ. Hồ lớn nhất là Hồ Tây với diện tích 446 ha. Hầu hết ao hồ đều nông với độ sâu từ 2 đến 4 m. Ao hồ của Hà Nội là một phần của hệ thống thoát nước phục vụ xử lý nước thải và duy trì dòng chảy. Các hồ ao này cũng được sử dụng phục vụ mục đích vui chơi giải trí và nuôi trồng thủy sản. Tuy nhiên, trong quá trình đô thị hóa, khoảng 50% diện tích ao hồ đã bị san lấp phục vụ công tác phát triển đô thị.

### Sử dụng đất

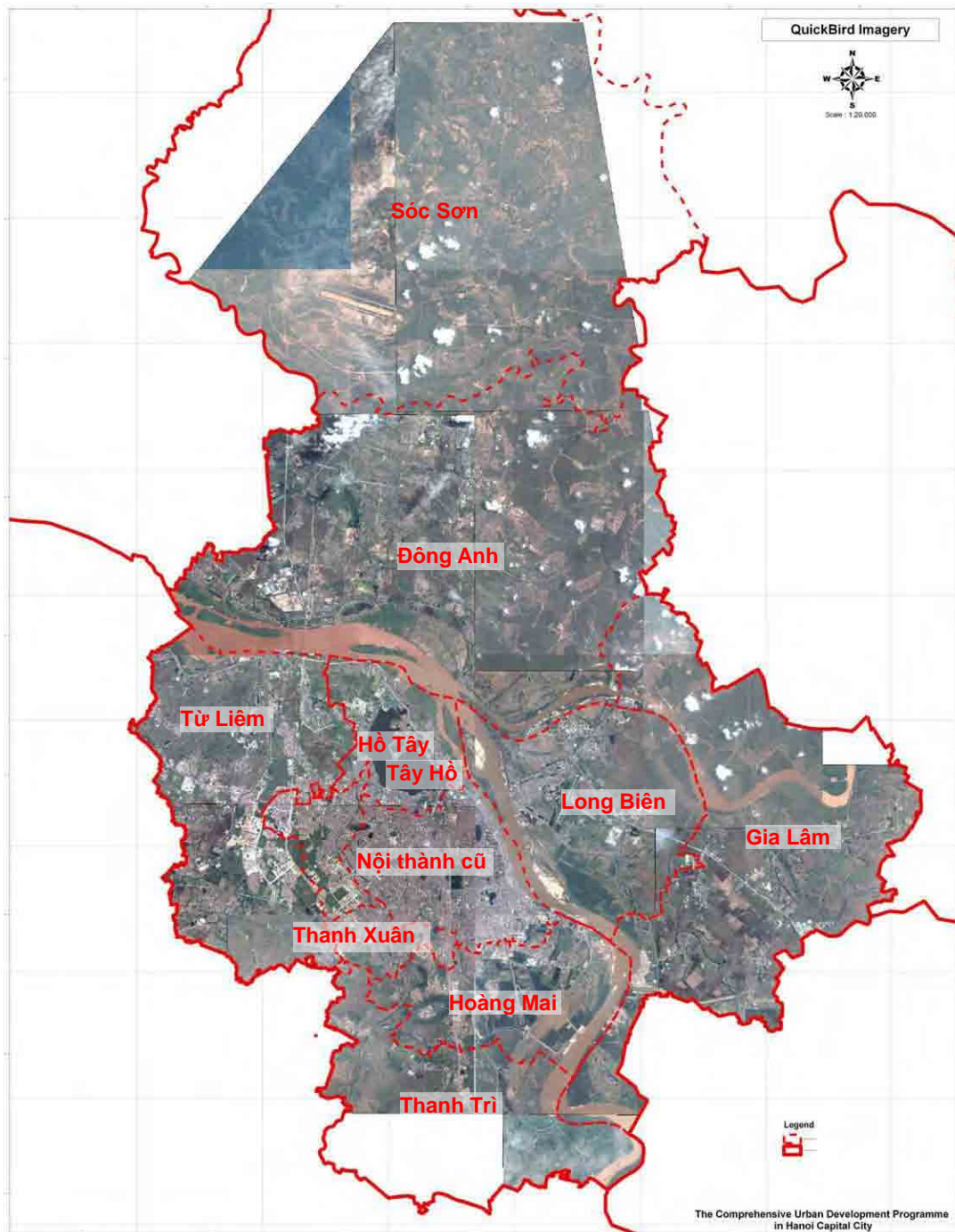
2.11 **Tình hình sử dụng đất chung:** Trong tổng diện tích 921 km<sup>2</sup> có 626,2 km<sup>2</sup> là đất nông nghiệp (68%). Ở khu vực đô thị hóa, Hà Nội có 62,5 km<sup>2</sup> (6,8%) đất dân cư; 3,6 km<sup>2</sup> (0,4%) đất thương mại; 23,9 km<sup>2</sup> (2,6%) đất cơ quan; 2,6 km<sup>2</sup> (0,3%) đất công viên và 34,9 km<sup>2</sup> (3,8%) đất công trình đô thị. Các khu vực khác chiếm 16,3% tổng diện tích đất của Hà Nội. Các mô hình sử dụng đất cho thấy các hoạt động kinh tế – xã hội tập trung chủ yếu ở các quận nội thành cũ mặc dù diện tích đất tự nhiên của khu vực này rất nhỏ. Hiện Hà Nội không có đủ đất cần thiết cho phát triển đô thị do phần lớn đất hiện có là đất nông nghiệp.

2.12 **Đất giao thông:** Hà Nội có tổng chiều dài các tuyến đường chính là 624km, đường sắt và đường thủy qua Hà Nội có chiều dài lần lượt là 123,2km và 80,7 km. Mật độ đường của Hà Nội hiện nay là 1,9%, thấp hơn rất nhiều so với các thành phố chính ở các nước khác. Đất GTVT chính gồm đất sân bay, bến cảng và ga đường sắt chiếm 20 km<sup>2</sup>, trong đó, diện tích sân bay Nội Bài là 10 km<sup>2</sup>.

2.13 **Công viên và không gian xanh:** Hà Nội có tổng diện tích không gian xanh là 622 km<sup>2</sup>, hầu hết là đồng lúa và đất nông nghiệp khác (501km<sup>2</sup>), tiếp đến là diện tích mặt nước (81km<sup>2</sup>), rừng (37km<sup>2</sup>) và công viên (3km<sup>2</sup>). Trong khi 90% đất nông nghiệp tập trung ở các quận ngoại thành và nông thôn thì 84% công viên lại tập trung ở các quận nội thành cũ và nội thành mới. Chín quận nội thành có 175 ha công viên, gồm cả diện tích mặt nước. Ở các khu vực đã phát triển như quận Hoàn Kiếm và Hai Bà Trưng, tỷ lệ diện tích cây xanh bình quân trên đầu người tương đối cao nhưng ở các quận mới đô thị hóa nhanh như các quận Đống Đa và Gia Lâm, tỷ lệ diện tích cây xanh bình quân đầu người còn thấp, chỉ đạt 0,05 m<sup>2</sup>. Diện tích công viên bình quân đầu người cũng còn thấp so với các nước khác.



Hình 2.3 Hình dạng tự nhiên của Hà Nội



Nguồn: Ảnh vệ tinh Quickbird (2003)

Chú ý: Nội thành cũ gồm Hoàn Kiếm, Ba Đình, Đống Đa, Hai Bà Trưng

## 2.3 Khái quát về dân số và con người

2.14 **Tăng trưởng dân số:** Trong suốt thập kỷ qua, Hà Nội đã tăng trưởng nhanh trên nhiều góc độ. Dân số Hà Nội tiếp tục tăng với tốc độ khoảng 3%/năm. Đến năm 2005, dân số Hà Nội là 3.183.000 người trong đó 63% dân sinh sống ở khu vực đã đô thị hóa. Luồng dân cư từ các tỉnh và thành phố khác đổ về Hà Nội góp phần làm dân số Hà Nội tăng nhanh bên cạnh gia tăng dân số tự nhiên trong giai đoạn 1999-2004. Mỗi năm, có khoảng 50.000 người từ các tỉnh, thành phố khác đổ về Hà Nội sinh sống.

2.15 Mặc dù có thể thấy sự gia tăng dân số nhanh trong toàn thành phố nhưng dân số vẫn tăng nhanh nhất ở các quận nội thành mới. Các khu đô thị đã mở rộng ra phía ngoài đường vành đai 2 và tiếp tục mở rộng tới đường vành đai 3. Tình hình tăng trưởng gần đây đã lan rộng ra các khu vực ngoại thành. Trong khi thúc đẩy sự phát triển các khu vực liền kề, cần chú ý rằng: (i) tăng trưởng ở khu vực nội thành cũ vẫn tiếp tục diễn ra mặc dù khu vực này đã có mật độ cao và (ii) tăng trưởng ở khu vực nông thôn vẫn duy trì ở mức trung bình và áp lực phát triển ở các khu vực này vẫn không tăng.

2.16 **Khái quát về hộ gia đình:** Bình quân một hộ gia đình có 4,3 thành viên với thu nhập 2,7 triệu đồng/tháng. 89% số hộ có quyền sử dụng đất và 92% số hộ gia đình có nhà ở, hầu hết là nhà phân lập. Tỷ lệ người dân ở các khu chung cư cao tầng vẫn còn thấp và chỉ các hộ gia đình có thu nhập cao mới sinh sống ở các khu này. Dù thu nhập cao hay thấp, 83% số hộ gia đình ở Hà Nội có xe máy, trong đó 40% số hộ gia đình có từ 2 xe trở lên. Tỷ lệ sở hữu xe con vẫn còn thấp – chỉ có 2% số hộ gia đình của thành phố có xe con.

2.17 Các hộ gia đình ở Hà Nội có thể chia làm bốn loại theo cơ cấu hộ gia đình với các đặc điểm kinh tế-xã hội tóm tắt trong phần dưới đây (xem Bảng 2.1).

- (1) **Hộ gia đình độc thân:** Hộ gia đình độc thân chủ yếu gồm người già sống cô đơn, trong đó 80% người già thuộc độ tuổi trên 50 và 60% thuộc độ tuổi trên 60. 60% trong số đó là nữ giới. Do hầu hết là người đã về hưu hoặc không có việc làm, loại hộ gia đình này có mức thu nhập bình quân thấp nhất và có tỷ lệ sở hữu phương tiện và trang thiết bị gia đình thấp hơn mức trung bình. Tuy nhiên, diện tích ở bình quân đầu người lại cao nhất, ở mức 61 m<sup>2</sup>. Tỷ lệ người sinh sống ở các khu tập thể là 24%, cao hơn mức trung bình (12%).
- (2) **Hộ gia đình cộng cư:** Loại hộ gia đình này khá phổ biến trong tầng lớp sinh viên và công nhân, những người thường chung phòng với bạn bè và đồng nghiệp và trong đó có cả người già chung phòng với người thân hoặc người quen khác. Tỷ lệ người ở độ tuổi 20 đang làm việc trong Khu vực III cao hơn mức trung bình. Thu nhập bình quân của một công nhân có tay nghề ở mức trung bình. Diện tích sàn bình quân đầu người gần đạt mức trung bình nhưng khá thấp so với quy mô của hộ gia đình nhỏ.
- (3) **Hộ gia đình hạt nhân:** Loại hộ gia đình này ngày càng phổ biến với độ tuổi từ 30 đến 40. Tình trạng kinh tế-xã hội, tiêu chuẩn nhà ở và phân bố khu vực ở mức tương đương với mức trung bình của thành phố. Tuy nhiên, một số hộ gia đình như các hộ gia đình cha mẹ đơn thân và con cái có điều kiện kém hơn: sở hữu xe máy chỉ chiếm 46% và mức thu nhập bình quân của hộ gia đình chỉ có 1,46 triệu đồng. Đối với hộ gia đình có cả bố mẹ và trẻ em, mức thu nhập bình quân là 2,24 triệu đồng.
- (4) **Hộ gia đình nhiều thế hệ:** Loại hộ gia đình này gồm các thành viên thuộc ít nhất hai thế hệ khác nhau. Loại hộ gia đình này chiếm 61% tổng số hộ gia đình ở Hà Nội, gồm 58% hộ gia đình có trẻ em và 42% hộ gia đình không có trẻ em. Điều kiện kinh tế-xã hội của loại hộ gia đình này cao hơn mức trung bình do có nhiều thành viên đi làm. Loại hộ gia đình này có diện tích sàn nhà/người thấp nhất (18-21m<sup>2</sup>) do quy mô hộ gia đình lớn.

2.18 Nhìn chung, chất lượng sống của các hộ gia đình ở Hà Nội tương đối cao so với mức thu nhập trung bình ở các nước khác. Tỷ lệ sở hữu trang thiết bị cơ bản và nhà ở của các hộ cũng như phạm vi sử dụng các dịch vụ đô thị khác cũng tương đối cao.

**Bảng 2.1 Dân số Hà Nội theo quận/huyện**

	Diện tích (km <sup>2</sup> )	Dân số (000)		Tăng dân số hàng năm 99-05 (%/năm)	Mật độ dân số 2005 (người/ha)
		1999 Người	2005 Người		
<b>Toàn thành phố</b>	<b>921</b>	<b>2.675</b>	<b>3.183</b>	<b>2,9</b>	<b>35</b>
<b>Nội thành cũ</b>	<b>35</b>	<b>963</b>	<b>1,094</b>	<b>2,1</b>	<b>316</b>
Ba Đình	9	198	231	2,6	249
Hoàn Kiếm	5	165	179	1,3	338
Hai Bà Trưng	10	272	312	2,3	310
Đống Đa	10	328	372	2,1	374
<b>Nội thành mới</b>	<b>144</b>	<b>673</b>	<b>896</b>	<b>4,9</b>	<b>62</b>
Tây Hồ	24	91	108	2,9	45
Thanh Xuân	9	149	196	4,6	215
Cầu Giấy	12	122	171	5,8	142
Hoàng Mai	40	161	236	6,6	60
Long Biên	60	151	186	3,6	31
<b>Ngoại thành</b>	<b>139</b>	<b>343</b>	<b>427</b>	<b>3,7</b>	<b>3</b>
Từ Liêm	75	193	262	5,2	35
Thanh Trì	63	150	165	1,6	26
<b>Nông thôn</b>	<b>604</b>	<b>696</b>	<b>766</b>	<b>1,6</b>	<b>13</b>
Sóc Sơn	307	246	266	1,3	9
Đông Anh	182	261	288	1,7	16
Gia Lâm	115	188	212	2,0	18

**Mật độ dân số, 2003**

**Tăng trưởng dân số, 1999-2003**

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình, HAIDEP (2005)

**Bảng 2.2 Đặc điểm các hộ gia đình ở Hà Nội**

	Quy mô hộ gia đình							Tổng	
	Độc thân	Hộ gia đình cộng cư <sup>1)</sup>	Hộ gia đình hạt nhân			Hộ gia đình nhiều thế hệ			
			Không có trẻ em	Bố mẹ đơn thân	Có trẻ em	Không có trẻ em	Có trẻ em		
<b>Hộ gia đình</b>									
Số hộ gia đình (000)	7	17	53	13	205	266	194	755	
% tổng	1%	2%	7%	2%	27%	35%	26%	-	
Quy mô hộ gia đình trung bình	1,0	2,8	2,0	2,6	3,8	4,5	5,4	4,3	
<b>Số thành viên của hộ gia đình</b>									
Giới tính (%)	Nam	38,7	33,4	50,0	35,3	50,4	51,2	48,2	49,5
	Nữ	61,3	66,6	50,0	64,7	49,6	48,8	51,8	50,5
<b>Nhà ở</b>									
Không gian sống (m <sup>2</sup> )	Trên hộ gia đình	61	65	81	67	79	93	98	88
	Trên đầu người	61	23	40	26	21	21	18	21
Loại nhà (%)	Nhà truyền thống	6,0	5,5	4,1	2,4	3,1	4,0	4,6	3,1
	Căn hộ tập thể	23,7	24,4	21,6	13,4	11,8	14,6	11,4	11,8
	Chung cư cao tầng	5,2	1,3	0,9	0,4	0,7	0,5	0,3	0,7
	Nhà biệt lập	65,1	68,8	73,3	83,8	84,5	80,9	83,7	84,5
Thời gian sinh sống		34	36	39	30	39	45	52	44
<b>Điều kiện kinh tế</b>									
Thu nhập của hộ GD (triệu đ/tháng)		1,08	1,98	1,81	1,46	2,24	3,21	2,89	2,69
Sở hữu phương tiện (%)	Xe đạp	45	65	63	79	81	75	88	79
	Xe máy	29	72	57	46	84	92	91	85
	Xe con	0	1	1	1	2	2	2	2
Tiếp cận dịch vụ đô thị (%)	Điện	100,0	99,4	99,8	97,8	99,5	99,8	99,5	99,6
	Nước máy	76,3	74,8	74,7	61,8	57,6	65,9	57,0	62,2
	Nhà vệ sinh	87,1	82,8	83,3	73,0	77,5	81,3	76,7	79,2
	Gas	69,8	78,2	81,3	62,9	73,7	80,4	73,5	76,4
	Điện thoại cố định	67,7	79,9	82,9	59,2	74,5	88,5	82,2	81,8
	Thu gom rác thải	87,2	88,5	87,4	81,6	82,0	87,1	80,8	84,0
	Internet	9,2	10,7	7,9	4,9	7,5	12,0	9,4	9,7
Trang thiết bị trong hộ gia đình (%)	Điều hòa	14,2	16,8	23,2	11,4	18,0	19,9	18,0	18,9
	Máy giặt	25,8	35,7	41,5	25,0	38,6	45,0	39,2	40,8
	Tủ lạnh	59,7	71,5	75,8	51,2	67,0	76,1	70,0	71,4
	Ti-vi	93,4	96,9	97,6	91,9	98,1	98,9	98,7	98,3
	Đài	56,2	50,9	60,6	39,5	51,8	63,4	59,0	58,2
	Máy tính	16,1	32,3	18,8	25,6	25,8	38,8	32,3	31,7
	Điện thoại di động	20,4	38,8	22,7	18,7	35,7	54,2	42,8	42,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Ghi chú: "hộ gia đình độc thân": chỉ có một thành viên, "hộ gia đình cộng cư": gồm bạn cùng giới, anh chị em thường thấy trong giới sinh viên và công nhân trẻ ở Hà Nội, "hộ gia đình hạt nhân" gồm ba loại (có trẻ em, cha mẹ đơn thân với trẻ em (dưới 16 tuổi) và cha mẹ với trẻ em, hộ gia đình nhiều thế hệ gồm các thành viên thuộc ít nhất 3 thế hệ khác nhau.

## 2.4 Tình hình kinh tế-xã hội

2.19 Tình hình kinh tế-xã hội của Hà Nội đã phát triển ổn định kể từ khi áp dụng chính sách Đổi mới năm 1986, đặc biệt là trong thập kỷ qua. Kinh tế tăng trưởng rất nhanh, tỷ lệ đói nghèo giảm đáng kể, GDP/người đạt 1.350 USD năm 2005 và 84% số hộ gia đình có xe máy. Cơ hội việc làm ngày càng tăng, số học sinh độ tuổi đến trường tiểu học và trung học đạt gần 100% (xem Bảng 2.3). Sự tăng trưởng nhanh và ổn định của Hà Nội đã hấp dẫn luồng lao động lớn từ các tỉnh thành lân cận đổ về, góp phần giúp thành phố tăng trưởng bền vững hơn mặc dù điều này cũng gây những tác động tiêu cực tới nhu cầu cơ sở hạ tầng và dịch vụ kinh tế-xã hội phù hợp.

2.20 **Kinh tế và đói nghèo:** Trong suốt thập kỷ qua, GDP của Hà Nội đã tăng 11% năm và số lượng công ăn việc làm cũng tăng theo. Đặc điểm của Hà Nội là tỷ trọng Khu vực III (ngành dịch vụ) đã giảm từ 64% năm 1995 xuống còn 60% năm 2000 và tiếp tục giảm xuống còn 58% năm 2003. Trong khi đó, tỷ trọng của khu vực II (công nghiệp) lại tăng từ 31% năm 1995 lên 36% năm 2000 và 38% năm 2003. Do các địa điểm phù hợp cho phát triển công nghiệp ở Hà Nội trong nội thành ngày càng hạn chế, dự kiến sẽ có nhiều việc làm mới được tạo ra trong Khu vực III.

2.21 Nhờ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ đói nghèo của vùng đồng bằng sông Hồng nói chung và Hà Nội nói riêng đã giảm nhanh từ 62,7% năm 1993 xuống còn 29,3% năm 1998 và 22,4% năm 2002<sup>2</sup>. Chỉ số phát triển con người (HDI)<sup>3</sup> của Hà Nội là một lợi thế, tiếp tục giúp xoá đói giảm nghèo và đóng góp vào việc phát triển nền kinh tế có sức cạnh tranh. Chỉ số phát triển con người của Hà Nội xếp thứ 2 ở mức 0,798 năm 1999.

2.22 **Công nghiệp:** Cơ cấu kinh tế của thành phố đã thay đổi. Tỷ trọng của KVII và KVIII chiếm ưu thế trong khi tỷ trọng của KVI giảm; chiếm một tỷ lệ rất nhỏ mặc dù 22% lao động của thành phố làm việc ở khu vực này, điều này cho thấy năng suất lao động của KVI thấp hơn so với KVII. Tỷ trọng các ngành công nghiệp chế tạo (điện, xe máy, dệt may và cơ khí) hướng tới xuất khẩu chiếm 50% tổng giá trị sản xuất công nghiệp năm 2004. Tiếp theo là các ngành công nghiệp khác như chế biến lương thực – thực phẩm, dệt may và dược phẩm chủ yếu phục vụ thị trường trong nước. Do các tỉnh thành khác quanh Hà Nội cũng phát triển cơ cấu công nghiệp tương tự nên vai trò của thành phố trong phát triển công nghiệp dự kiến sẽ thay đổi từ sản xuất truyền thống sang các ngành công nghiệp không gây ô nhiễm, công nghệ cao và công nghiệp có hàm lượng chất xám cao.

**Bảng 2.3 Các chỉ tiêu kinh tế-xã hội chính của Hà Nội, 2005**

Chỉ tiêu		2005	
Dân số	Tổng (000)	3.183	
	Đô thị, 000 (%)	1.990(62,5)	
Kinh tế	GRDP (tỷ đồng), giá hiện hành	70.326	
	GRDP/người (USD)	1.350 <sup>1)</sup>	
	Tỷ trọng các ngành KT (%) (KVI/KVII/KVIII)	1,7/40,8/57,4	
	FDI (triệu USD)	9.241	
Việc làm	Tổng (000)	1.517	
	Tỷ trọng của các ngành (%), (KVI/KVII/KVIII)	22,3/21,9/55,8	
	Công nhân viên chức (000)	544	
	Thất nghiệp (000) <sup>2)</sup>	47,7	
Môi trường xã hội	Số học sinh, sinh viên (000)	Tiểu học	203
		Trung học	181/109
		Cấp cao hơn	380
	Tỷ lệ nhập học (%) (Tiểu học/trung học)	98/97/63	
	Chỉ số đói nghèo <sup>3)</sup>	16,08	
HDI <sup>4)</sup>	0,798		
Sở hữu phương tiện <sup>5)</sup>	Xe máy (% hộ gia đình)	83,9	
	Xe con (% hộ gia đình)	1,6	
Khách du lịch tới Hà Nội	Khách nội địa (000)	3.600	
	Khách quốc tế (000)	1.050	

Nguồn: Nhiều tài liệu khác nhau

- 1) Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm của thành phố.
- 2) Số người xin việc làm.
- 3) Điều tra mức sống của Việt Nam 1997-1998. Chỉ số cho biết tỷ lệ người sống dưới mức đói nghèo trong tổng dân số của một tỉnh, thành phố.
- 4) Chỉ số của năm 1999. Hà Nội đứng thứ hai trong cả nước
- 5) Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình, HAIDEP, 2005

2) Báo cáo Phát triển Việt Nam năm 2004

3) Chỉ số phát triển con người (HDI) là chỉ tiêu thể hiện mức tăng năng lực cơ bản của con người, tính dựa vào tuổi thọ, mức độ học vấn, thu nhập trung bình

2.23 Mặc dù diện tích các khu công nghiệp hiện nay là 1.684 ha nhưng quy hoạch phát triển công nghiệp của Hà Nội dự kiến sẽ nâng tổng diện tích đất công nghiệp của thành phố Hà Nội lên khoảng 2.300 ha. Hà Nội cũng đã có quy hoạch di dời các cơ sở sản xuất không phù hợp của 84 doanh nghiệp, gồm DNNN lớn và các nhà máy quy mô vừa và nhỏ ra ngoài khu vực nội thành. Thành phố đã đưa ra các chính sách khuyến khích các doanh nghiệp này di dời ra ngoài khu vực nội thành. Hiện công tác di dời chưa được thực hiện đầy đủ và thành công do thiếu vốn hoặc các vấn đề liên quan đến vị trí di dời các cơ sở này.

2.24 **Thương mại/kinh doanh:** Do đô thị hóa thường đi kèm với tăng trưởng kinh tế và phát sinh các ngành nghề kinh doanh mới (như công nghệ phần mềm, tài chính, v.v.) cũng như sự cần thiết phải cải tiến hơn nữa các loại hình dịch vụ phục vụ nhu cầu của người dân và của các công ty. Có thể thấy phong trào phát triển các hoạt động kinh doanh loại này ở quy mô khác nhau trên toàn thành phố. Tuy nhiên, hiện chưa có chính sách rõ ràng để quản lý sự phát triển này nhằm góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, cải thiện dịch vụ và môi trường sống và giúp kiểm soát các tác động bất lợi do sử dụng đất hỗn hợp và các hoạt động phát triển tương đối lớn.

2.25 **Du lịch:** Là thành phố thủ đô, Hà Nội không chỉ đóng vai trò là cửa ngõ của cả nước mà còn là một trong ba trung tâm du lịch lớn của Việt Nam. Do ngành du lịch đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế nên các tỉnh miền Bắc đã thành lập Cục Phát triển Du lịch để xúc tiến và phát triển du lịch. Trong 5 năm qua, tốc độ tăng trưởng khách du lịch quốc tế tới Hà Nội khá cao, chiếm 30% tổng số khách du lịch quốc tế của cả nước. Bên cạnh đó, tỷ lệ khách du lịch trong nước cũng tăng nhanh do nhu cầu du lịch của người dân ngày càng cao khi điều kiện kinh tế khá giả hơn. Các hoạt động du lịch đã đem nguồn thu rất lớn cho nền kinh tế thủ đô, chiếm khoảng 10% tổng sản phẩm nội vùng của Hà Nội trong 5 năm qua.

2.26 **Giáo dục:** Do có nhiều cơ sở giáo dục bậc cao ở Hà Nội, gồm 51 trường đại học, cao đẳng, thu hút sinh viên từ các tỉnh thành khác nên Hà Nội có tỷ lệ học sinh bậc cao cao hơn so với tỷ lệ học sinh cấp cơ sở. Năm 2005, Hà Nội có 380.000 sinh viên, chiếm 28,5% tổng số sinh viên của Việt Nam trong khi số học sinh cấp cơ sở chỉ chiếm 3%. Số học sinh, sinh viên tập trung đông ở quận Hai Bà Trưng và quận Đống Đa (17%), tiếp đến là Cầu Giấy và Thanh Xuân (15%).

2.27 **Y tế:** Tính đến năm 2005, Hà Nội có 31 bệnh viện và 233 trung tâm y tế cấp phường-xã. Hà Nội có tỷ lệ dịch vụ y tế lớn nhất cả nước. Số giường bệnh và bác sỹ trên 10.000 dân của Hà Nội lần lượt là 34,9 giường và 9,7 bác sỹ trong khi tỷ lệ trung bình của cả nước lần lượt là 15,9 giường bệnh và 5,4 bác sỹ. Tuy nhiên, các tỉnh thành khác quanh Hà Nội lại có tiêu chuẩn y tế thấp hơn mức trung bình của cả nước, ngoại trừ Thái Nguyên, nên dẫn đến tình trạng tập trung đông bệnh nhân ở Hà Nội.

2.28 **Lối sống:** Hầu hết các hộ gia đình đều có từ 1-2 xe máy dù thu nhập của hộ ở mức cao hay thấp. Tỷ lệ sở hữu ô tô vẫn còn thấp, chiếm 2% trên toàn thành phố. Mặc dù thu nhập tăng đã tác động tới sự thay đổi trong lối sống của người dân với việc tăng sở hữu và nhu cầu đối với các loại đồ gia dụng và hàng hóa cá nhân cũng như các loại hình dịch vụ nhưng hầu hết chỉ có các hộ gia đình có thu nhập cao có thể mua được các thiết bị điện tử như điều hòa, máy giặt và tủ lạnh, ngoại trừ ti-vi. Các yếu tố như đặc điểm của từng địa phương, sự thuận tiện và khả năng chi trả cũng cần phải được xem xét kỹ lưỡng trong quá trình lập quy hoạch. Ngoài ra, mối liên kết giữa khu vực đô thị và nông thôn cũng cần được tăng cường để có thể giảm bớt sự chênh lệch ngày càng tăng giữa các khu vực này. Dự kiến kinh tế đô thị Hà Nội sẽ tiếp tục chuyển dịch theo hướng cải thiện và đa dạng hóa KVIII để đáp ứng nhu cầu thay đổi của xã hội.

## 2.5 Các dịch vụ đô thị

2.29 Các dịch vụ đô thị của Hà Nội đã được cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, tình hình thay đổi tùy thuộc vào loại dịch vụ và đặc biệt là theo quận/huyện. Dựa trên thông tin phản hồi của cuộc Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình, các dịch vụ đô thị đã được đánh giá theo quận/huyện dựa trên phạm vi cung cấp dịch vụ và sự hài lòng của người dân. Kết quả cho thấy trong khi khu vực trung tâm thành phố có dịch vụ tốt hơn thì khu vực ngoại vi nơi các hoạt động phát triển đô thị tăng nhanh, phạm vi cung cấp dịch vụ đô thị hiện chưa đáp ứng được nhu cầu của người dân. Tỷ lệ hài lòng của người dân nhìn chung khá cao mặc dù phạm vi cung cấp dịch vụ còn thấp.

2.30 **Cấp nước:** Ở Hà Nội, 61,6% số hộ gia đình đã được cấp nước máy. Các khu vực nội thành cũ và nội thành mới đều được cấp nước máy trong khi ở các khu vực nông thôn, tỷ lệ được cấp nước máy rất hạn chế như Sóc Sơn – 1,6%, Đông Anh – 6%. Hầu hết các hộ không có nước máy phải dùng nước giếng. Hiện nay Hà Nội chủ yếu sử dụng nguồn nước ngầm để cung cấp nước sạch. Tuy nhiên, cần phải tìm kiếm những nguồn nước khác như nước mặt của các sông bởi nhu cầu sử dụng nước rất có thể sẽ tăng cùng với quá trình đô thị hóa. Bên cạnh đó, việc khai thác nguồn nước ngầm sẽ gây hiện tượng sụt lún đất trong thành phố. Do đó, việc tìm kiếm nguồn nước mới cũng như mở rộng phạm vi cấp nước của các công ty cấp nước tới các xã ngoại thành là rất cần thiết. Ngoài ra, chất lượng nước và áp lực nước cũng cần phải đạt được những tiêu chuẩn nhất định.

2.31 **Hệ thống thoát nước mưa:** Với việc quản lý đê điều kết hợp với việc gia cố đê dọc sông Hồng, Hà Nội được bảo vệ tránh khỏi tình trạng ngập lụt do sông Hồng, ngoại trừ khu vực phát triển phía ngoài đê. Do công suất thoát nước mưa còn hạn chế và quá trình đô thị hóa nhanh trong thời gian gần đây, tình trạng ngập lụt do nước mưa thường xảy ra, đặc biệt ở các quận nội thành cũ và nội thành mới. Mức ngập lụt cao nhất có thể lên tới 50 – 60 cm ở khu vực trung tâm thành phố. Trên 30% số hộ gia đình ở quận Đống Đa và 20% số hộ gia đình ở huyện Thanh Trì, Từ Liêm và quận Cầu Giấy hàng năm phải chịu tình trạng ngập lụt khi có mưa lớn. Ngập lụt do mưa bão cũng làm tăng lượng nước thải. Ở các quận phải trải qua tình trạng như vậy, người dân không hài lòng với hệ thống thoát nước mưa.

2.32 **Hệ thống xử lý nước thải:** Nước thải từ các nhà vệ sinh trong các khu đô thị chảy qua bể tự hoại hoặc xả thẳng vào hệ thống thoát nước. Theo kết quả Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình thì 43,6% số hộ gia đình được kết nối với hệ thống thoát nước thải, 40% có công trình vệ sinh riêng (bể tự hoại) và được thu gom vào hệ thống chung, còn lại 16,5% số hộ gia đình không được kết nối với hệ thống thoát nước thải.

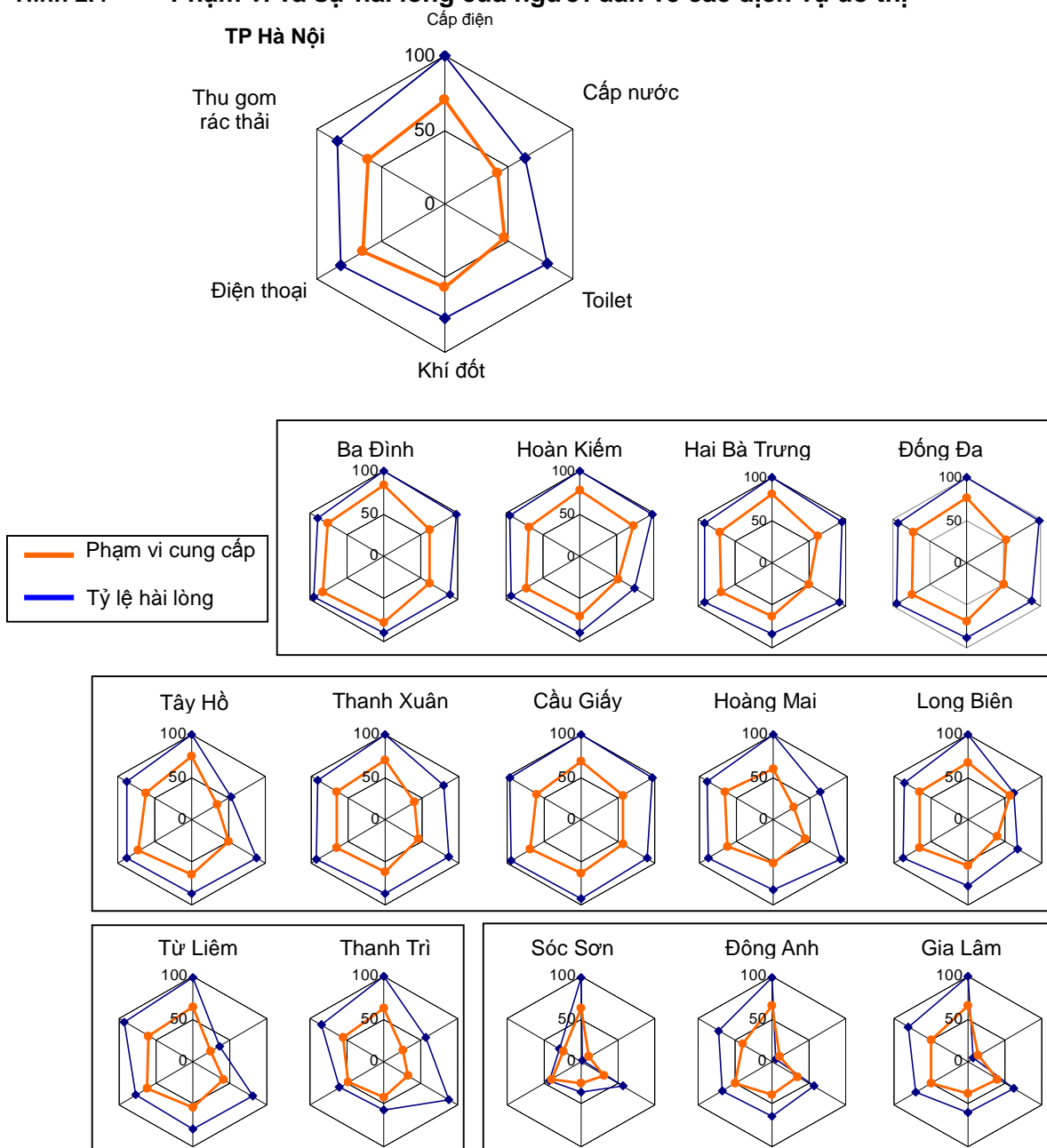
2.33 **Nhà vệ sinh:** Khoảng 80% số hộ gia đình có công trình vệ sinh. Ở các quận nội thành cũ và nội thành mới, khoảng 90% số hộ gia đình có hố xí tự hoại trong khi hố xí thâm và hố xí thô sơ chiếm tỷ lệ lớn ở các quận ngoại thành và nông thôn. Quận Hoàn Kiếm có tỷ lệ nhà vệ sinh thấp nhất – khoảng 13% hộ gia đình phải sử dụng nhà vệ sinh công cộng chung với các hộ gia đình khác.

2.34 **Thu gom chất thải rắn:** Hiện nay, dịch vụ thu gom rác thải của nhà nước đang phục vụ trên 84% địa bàn thành phố Hà Nội, phần còn lại là do các doanh nghiệp tư nhân hoặc của địa phương đảm nhiệm. Riêng huyện Sóc Sơn có phạm vi thu gom rác thải thấp nhất, chỉ có 30% trong khi các khu vực khác đều có tỉ lệ thu gom rác đạt 70%. Bãi chôn lấp Nam Sơn hiện nay sẽ quá tải nhanh hơn dự kiến do lượng rác thải ngày càng tăng mạnh. Do đó, cần phải có biện pháp giảm lượng rác thải cho đến khi tìm ra được phương pháp xử lý rác thải mới và xem xét xây dựng các bãi chôn lấp mới

2.35 **Cấp điện:** Hầu hết các hộ gia đình ở Hà Nội được tiếp cận nguồn điện lưới, trong đó khu vực nông thôn cũng có trên 99% hộ gia đình có điện. Có thể thấy mức độ hài lòng của người dân ở khu vực ngoại thành và nông thôn thấp hơn dù phạm vi cung cấp cao. Điều này là do công suất nguồn điện không ổn định và hay bị cắt điện.

2.36 **Phòng chống lũ lụt:** Hà Nội là khu vực dễ ngập lụt do nhiều khu nằm ở vùng đất trũng ven sông Hồng và tình trạng ngập lụt có thể xảy ra khi mực nước sông lớn. Có một khu vực khá rộng của Hà Nội phải chịu tình trạng ngập lụt thường xuyên hoặc khi trời mưa. Đỉnh lũ sông Hồng có thể xảy ra với chu kỳ xuất hiện 100 năm/1 lần.

**Hình 2.4 Phạm vi và sự hài lòng của người dân về các dịch vụ đô thị**



Nguồn: Căn cứ vào kết quả phỏng vấn hộ gia đình

## 2.6 Môi trường đô thị

### Ô nhiễm không khí và tiếng ồn

2.37 Hiện chưa xảy ra ô nhiễm không khí nghiêm trọng ở Hà Nội, ngoại trừ các hạt nhỏ lơ lửng (TSP) trong toàn thành phố. Nhìn chung, các nguồn gây ô nhiễm không khí chính bao gồm các hoạt động công nghiệp, giao thông vận tải, xây dựng và cả từ hoạt động đun nấu của nhân dân. Theo Sở TNMT, hiện có 17 nhà máy trong tổng số 400 nhà máy thải ra các chất gây ô nhiễm không khí trong đó, các chất ô nhiễm chính là TSP và CO. Có thể thấy mức độ ô nhiễm cao ở các khu vực gần các khu công nghiệp.

2.38 Khí thải từ phương tiện giao thông đã trở thành nguồn ô nhiễm không khí chính ở các khu đô thị. Các cuộc khảo sát môi trường cho thấy hiện tượng ô nhiễm bụi nặng tại các nút giao. Nồng độ TSP, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> và CO tại các nút giao cao hơn nồng độ tương ứng của các chất này trong không khí xung quanh của khu vực quanh các khu công nghiệp một chút, đặc biệt là do tập trung lượng khí thải lớn của các phương tiện giao thông. Do xăng pha chì đã không được sử dụng từ năm 2001 nên tình hình ô nhiễm chì đã giảm.

2.39 Có thể thấy tình trạng ô nhiễm tiếng ồn và độ rung dọc các tuyến quốc lộ chính và quanh các khu công nghiệp tập trung. Mặc dù có một số khu công nghiệp đã cải thiện mức độ ô nhiễm tiếng ồn nhưng vẫn còn nhiều khu công nghiệp tình trạng ô nhiễm tiếng ồn ngày càng tăng. Đặc biệt là dọc một số tuyến quốc lộ, mức độ ô nhiễm không khí đã vượt quá tiêu chuẩn cho phép ngay cả vào ban đêm.

### Chất lượng nước

2.40 Mặc dù nhìn chung, chất lượng nước ngầm khá tốt nhưng có thể thấy tình trạng suy giảm cả về chất lượng và trữ lượng nước ngầm ở một số khu vực do việc khai thác bừa bãi và do bị nhiễm một số chất độc hại từ nước thải và chất thải rắn. Tình trạng nhiễm chất hóa học Amoni là vấn đề nghiêm trọng, đặc biệt là ở khu vực phía nam thành phố. Mức ô nhiễm cao nhất là ở nhà máy nước Pháp Vân. Công nghệ hiện tại chưa xử lý được chất ô nhiễm Amoni. Dấu hiệu cảnh báo ô nhiễm nguồn nước ngầm là nồng độ thạch tín cao ở một số khu vực do cấu tạo địa chất và thay đổi theo mùa và theo khu vực.

2.41 Hầu hết nước thải sinh hoạt được xử lý qua bể tự hoại trước khi thải ra hệ thống thoát nước hoặc hồ ao. Tuy nhiên, hồ xí tự hoại không đảm bảo vệ sinh và chưa được nạo vét thường xuyên đã làm giảm chất lượng nước mặt. Hiện mới chỉ xử lý được 6% tổng lượng nước thải của các bệnh viện và các khu công nghiệp. Điều này khiến tình trạng ô nhiễm nước gia tăng với nhiều chất ô nhiễm khác nhau.

2.42 Có bốn sông chính chảy qua thành phố Hà Nội là các sông Kim Ngưu, Tô Lịch, Sét và Lừ – các sông này chính là nơi tiếp nhận nước thải của thành phố. Sông Kim Ngưu tải lượng chất ô nhiễm lớn nhất từ 14 cống xả. Nồng độ Amoni của các sông này là từ 28,9 mg/l đến 10 mg/l, tương đương với nồng độ Amoni trong nước ngầm ở khu vực phía nam thành phố.

2.43 Nhìn chung, nước sông Hồng không bị ô nhiễm, trong đó hầu hết các chỉ số đều đáp ứng tiêu chuẩn Việt Nam. Tuy nhiên, do nồng độ chất rắn lơ lửng cao và độ đục, nguồn nước mặt sông Hồng hiện chưa được khai thác để cấp nước cho thành phố. Hệ thống sông chính khác trong thành phố Hà Nội là sông Nhuệ, bắt nguồn từ sông Hồng, chảy qua Hà Nội, Hà Tây và Hà Nam. Nước thải công nghiệp và sinh hoạt chưa qua xử lý ở Cầu Diễn và Hà Đông thường được thải trực tiếp vào sông Nhuệ nên nồng độ COD và BOD trong nước sông Nhuệ cao hơn nồng độ tương ứng của nước sông Hồng.

2.44 Hà Nội có rất nhiều hồ, ao. Chất lượng nước mặt của hồ ao thay đổi theo từng hồ và ngay cả trong cùng một hồ, chất lượng nước cũng thay đổi tùy thuộc vào khoảng cách tới cống xả, nơi xả nước thải. Một số hồ ở khu vực phía trên hệ thống thoát nước thải bị ô nhiễm nặng như hồ Văn Chương, hồ Giám, hồ Linh Quang và hồ Trúc Bạch.



### **Quản lý chất thải rắn**

2.45 Tổng lượng rác thải của thành phố là khoảng 490.000 tấn/năm hay 1.300 đến 1.500 tấn/ngày, chiếm 70% tổng lượng chất thải rắn không độc hại. Trong đó chất thải rắn công nghiệp và chất thải rắn xây dựng lần lượt chiếm 13% và 16%.

2.46 Chất thải rắn không được phân loại, được thu gom và vận chuyển đến khu xử lý chất thải rắn. Hiệu suất thu gom đạt khoảng 80% và tỷ lệ tái chế, tái sử dụng, chủ yếu là của những người nhặt rác ước tính chiếm khoảng 20%. Hầu hết chất thải rắn thu gom được được chôn lấp tại bãi rác. Hiện thành phố có một bãi rác hợp vệ sinh và ba bãi rác đơn giản. Bất cập nghiêm trọng không chỉ nằm ở năng lực thu gom mà còn là do chất lượng nước rò rỉ từ bãi rác.

2.47 Chất thải y tế độc hại được đốt trong các lò đốt rác y tế lắp đặt tại một số bệnh viện và lò đốt rác tập trung xây dựng ở Cầu Diễn. Do lò đốt rác Cầu Diễn bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2000 nên tỷ lệ xử lý rác thải y tế độc hại đã tăng từ 33% năm 2003 lên trên 90% vào năm 2004.

### **Công viên, không gian xanh và cảnh quan**

2.48 Các yếu tố quan trọng khác của môi trường đô thị Hà Nội là diện tích không gian xanh rộng lớn và các vùng cảnh quan của Hà Nội. Trung tâm Hà Nội có một số công viên với hồ ao còn khu vực ngoại thành và nông thôn lại có nhiều cánh đồng xanh. Tuy nhiên, ở các khu dân cư, đặc biệt là các khu liền kề khu nội thành cũ, diện tích không gian xanh còn hạn chế. Người dân rất muốn có công viên ở cấp cộng đồng có thể đi bộ từ nơi ở của họ ra công viên để người dân có chỗ tập thể dục, đi bộ hàng ngày.

2.49 Các nguồn cảnh quan đa dạng, đặc trưng như sông suối, ao hồ, công viên, công trình di tích lịch sử văn hóa và các hoạt động văn hóa đã tạo nên một Hà Nội đặc trưng so với các thành phố khác, hấp dẫn người dân trong nước và ngoài nước. Tuy nhiên, vẻ đẹp của Hà Nội đang bị đe dọa bởi quá trình phát triển đô thị. Các yếu tố phá vỡ cảnh quan như bảng biển quảng cáo, dây điện, đỗ xe lộn xộn trên đường và xây dựng trái phép ngày càng tăng, phá vỡ cảnh quan chung. Cần bảo tồn và tôn tạo cảnh quan Hà Nội, tùy vào từng khu vực để nâng cao vị thế kinh tế-xã hội và bản sắc văn hóa của thành phố.

### **Các khu nhà ở trái phép**

2.50 Có một số khu vực nơi nhà ở được xây dựng mà không đảm bảo đủ các yếu tố pháp lý như có giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, giấy chứng nhận quyền sở hữu nhà ở và giấy phép xây dựng. Tình trạng này chủ yếu là do không áp dụng chính sách trợ cấp nhà ở, buông lỏng quản lý luồng dân di cư và chưa thể chế hóa thị trường nhà đất trong thời kỳ Đổi mới. Các khu vực này chủ yếu nằm ở khu vực ngoài đê sông Hồng, khu vực ngoại vi trong quá trình đô thị hóa và một số khu vực mở ở các quận nội thành.

2.51 Các khu nhà như vậy đã tạo nên "các khu ổ chuột" với điều kiện sống tồi tàn. Do cơ sở hạ tầng chưa được phát triển như đường, hệ thống thoát nước, tình trạng ngập lụt thường xuyên xảy ra, gây suy giảm điều kiện vệ sinh. Mặc dù các dịch vụ đô thị cơ bản như cấp điện, cấp nước và thu gom chất thải rắn được cung cấp một cách chính thức hoặc không chính thức, các hộ gia đình gặp nhiều khó khăn trong việc tiếp cận các dịch vụ xã hội như trường học và chăm sóc sức khỏe do không có đăng ký hộ khẩu hợp pháp.

## 2.7 Giao thông vận tải

**2.52 Nhu cầu GTVT đô thị:** So với các thành phố Châu Á khác, sở hữu phương tiện ở Hà Nội có đặc điểm là tỷ lệ sở hữu xe máy rất cao: trên 80% số hộ gia đình có xe máy trong đó 40% có từ 2 xe máy trở lên. Nhu cầu giao thông đô thị đã tăng nhanh do sự gia tăng dân số và tỷ lệ sở hữu phương tiện cũng như khoảng cách đi lại. Tỷ phần đảm nhận phương thức cũng là vấn đề đáng chú ý trong giai đoạn 1995 – 2005. Giao thông bằng xe máy đã tăng 6,4 lần còn giao thông xe con/taxi tăng trên 30 lần. Trong khi đó số chuyến đi bộ và đi bằng xe đạp giảm. Quá trình cơ giới hóa tiếp tục được đẩy mạnh. Số xe con đã tăng ổn định và sẽ tăng nhanh do tăng trưởng kinh tế và tăng mức thu nhập như các thành phố châu Á khác đã trải qua. Hà Nội cần có kế hoạch đối phó với tình hình này.

**2.53 Ùn tắc giao thông:** Tình trạng ùn tắc giao thông ở Hà Nội chưa thực sự đáng lo ngại như ở các thành phố lớn khác ở Châu Á như Băng-cốc, Kuala Lumpur, Manila và ngay cả ở Singapo và Tokyo. Thời gian đi lại trung bình tới nơi làm việc ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh là 18 – 20 phút, trong khi ở Malina và Jarkata là từ 40 – 50 phút, ở Tokyo và Osaka là từ 30-40 phút. Tuy nhiên, kịch bản trong tương lai sẽ khác nếu không có các biện pháp đối phó kịp thời. Khi giao thông xe con tăng, tình trạng ùn tắc giao thông sẽ rất nghiêm trọng và giao thông đường bộ sẽ không thông suốt như những gì đã diễn ra ở các thành phố lớn như Băng-cốc, Manila và Kuala Lumpur. Có rất nhiều nguyên nhân gây ùn tắc giao thông như thiếu mạng lưới đường bộ hiệu quả, quản lý giao thông không hợp lý, đỗ xe trái phép, ý thức lái xe kém, đua xe trái phép và thực thi luật lệ kém, v.v. Vì các nguyên nhân này có mối liên hệ với nhau nên cần có các giải pháp toàn diện để giải quyết triệt để vấn đề này.

**2.54 Giao thông vận tải công cộng:** Do phá bỏ hệ thống xe điện những năm cuối của thập kỷ 80, lượng hành khách đi xe buýt đã giảm mạnh. Dịch vụ xe buýt không được cải thiện trong suốt thập kỷ 90. Đến năm 2002, thành phố áp dụng chính sách “xe buýt mẫu”, gồm các tuyến xe buýt mới, đội xe mới, nhà chờ xe buýt mới và chương trình thông tin mới. Hà Nội đã đạt được những thành công ban đầu trong việc khôi phục dịch vụ xe buýt thông qua chương trình hiện đại hóa xe buýt với tỷ phần đảm nhận xe buýt trong tổng số chuyến đi cá nhân đã tăng lên 7% vào năm 2005 so với 1-2% trong 5 năm trước. Mạng lưới tuyến buýt gồm 41 tuyến với 687 xe, vận chuyển 284.600 lượt hành khách. Tuy nhiên do nhu cầu vận tải xe buýt ngày càng tăng nên bước tiếp theo sẽ là cải thiện dịch vụ gồm cung cấp làn dành riêng cho xe buýt, cải tạo mạng lưới tuyến và hoạt động của xe buýt. Mặc dù trên 98% hành khách sử dụng xe buýt cho rằng dịch vụ xe buýt đã được cải thiện và có vai trò rất quan trọng nhưng họ tin rằng dịch vụ xe buýt cần được mở rộng hơn nữa.

**2.55 An toàn giao thông:** An toàn giao thông là một trong những vấn đề nghiêm trọng nhất ở Việt Nam. Ở Hà Nội, mức độ an toàn giao thông ngày càng giảm khi giao thông tăng. Mặc dù số vụ tai nạn giảm nhưng số người chết tiếp tục tăng từ 247 người năm 1990 lên 385 người năm 2000 và 452 người năm 2004. Trên 60% số vụ tai nạn có liên quan đến người sử dụng xe máy. Nguyên nhân chính gây ra tai nạn là do lỗi của con người như lái ẩu, lái xe khi say rượu và vi phạm luật lệ giao thông. Xe máy chở quá số người cho phép và không đội mũ bảo hiểm khiến tai nạn giao thông ngày càng nghiêm trọng. Việt Nam là nước châu Á duy nhất mà người điều khiển xe máy không phải đội mũ bảo hiểm. Cần có các giải pháp cấp bách giúp giảm tai nạn và số người bị thương để người dân tuân thủ luật lệ giao thông và lái xe an toàn.

**2.56 Sự hài lòng:** Nhìn chung, điều kiện đi lại ở Hà Nội được đánh giá tốt. Sự hài lòng của người dân thay đổi theo loại phương tiện: người sử dụng xe buýt đánh giá độ an toàn cao trong khi người sử dụng xe máy lại thích sự thuận tiện. Theo thời gian đi lại, có thể thấy mối quan hệ nhất định giữa thời gian đi lại và đánh giá của người dân. Người sử dụng xe máy và xe đạp cho rằng thời gian 20 – 30 phút là tiêu chuẩn để đánh giá chuyến đi “tốt” hoặc “xấu”. Giá trị này có xu hướng dài hơn đối với người sử dụng xe buýt và xe con.



## 2.8 Nhà ở

2.57 Từ khi Việt Nam thực hiện chính sách đổi mới thì chính sách nhà ở theo đó cũng thay đổi mạnh mẽ. Nhà nước thực hiện chuyển đổi từ cơ chế “tất cả mọi người được trợ cấp về nhà ở” sang “tất cả mọi người được cung cấp nhà ở theo cơ chế thị trường”. Trong bối cảnh dân số đô thị tăng, nhu cầu về nhà ở phù hợp với thu nhập của người dân trở lên rất lớn mà chính sách hiện hành không thể đáp ứng được nhu cầu của thị trường, đặc biệt là đối tượng thu nhập thấp. Ngoài ra nhiều khu nhà bị xuống cấp nên nhu cầu cải tạo, xây dựng lại cũng rất lớn.

2.58 Hiện nay, có đến 90% số hộ gia đình sở hữu nhà ở và phần lớn trong số đó là nhà được nhà nước cấp trước thời kỳ đổi mới và sau đó bán hóa giá cho người sử dụng.

2.59 **Quý nhà:** Năm 2003, tổng diện tích sàn nhà đã tăng lên 20 triệu m<sup>2</sup>, tăng 35% từ 15 triệu m<sup>2</sup> năm 1999. Diện tích sàn nhà ở các khu đô thị của Hà Nội ước tính đạt 11,7 triệu m<sup>2</sup>, hay tăng gần 60% từ 7,5 triệu m<sup>2</sup>. Hầu hết các loại nhà ở Hà Nội là nhà biệt lập, gồm nhà truyền thống ở Khu Phố Cổ, nhà kết hợp với cửa hàng dọc các hành lang chính và nhà nông thôn. Căn hộ cao tầng được xây dựng nhiều ở các khu đô thị mới.

2.60 Mặc dù quỹ nhà tăng liên tục trong 5 năm qua nhưng tiêu chuẩn nhà ở lại chưa được cải thiện nhiều. Dù điều kiện cơ sở vật chất kỹ thuật của ngôi nhà được cải thiện với việc sử dụng các vật liệu kiên cố hơn thì không gian nhà ở vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu. Nhà ở được đánh giá là yếu tố ít hài lòng nhất của người dân. Khoảng 25% người dân Hà Nội và một phần ba người dân trong khu vực nội thành cũ không hài lòng với điều kiện nhà ở của họ.

2.61 **Sự hài lòng của người dân:** Mặc dù tình trạng nhà ở nói chung có vẻ đã được cải thiện về tỉ lệ sở hữu<sup>4</sup>, điều kiện cơ sở vật chất<sup>5</sup> và diện tích ở<sup>6</sup> nhưng người dân vẫn không hài lòng ở nhiều phương diện khác. Theo Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình, có khoảng 27% hộ dân không hài lòng với điều kiện nhà ở hiện tại. Con số này tăng lên 43% ở khu vực Phố Cổ và 54% ở các khu tập thể cũ và 39% ở khu Phố Pháp. 57% hộ gia đình sống trong các căn hộ có diện tích dưới 25 m<sup>2</sup> không hài lòng với diện tích ở hiện tại và tỉ lệ không hài lòng là 32% đối với những người có nhà ở có diện tích từ 26 đến 50 m<sup>2</sup>. Mối quan tâm hàng đầu của người dân về nhà ở chủ yếu là diện tích và độ thông thoáng, ánh nắng mặt trời, vị trí nhà và kết cấu nhà. Về loại nhà, hầu hết người dân muốn có nhà biệt lập.

2.62 Lượng cung nhà ở đã tăng đạt mức 2,8 triệu m<sup>2</sup> trong giai đoạn 2003 – 2005 trong khi đó giai đoạn 2001-2003 thì số lượng tăng là 2,2 triệu m<sup>2</sup> và từ năm 1999 đến năm 2001 là 1,4 triệu m<sup>2</sup>. Hơn 60% nhà ở mới xây dựng là nhà xây theo dự án. Nhà ở được cung ứng theo nhiều hình thức trong đó điển hình là thông qua dự án phát triển nhà ở do các doanh nghiệp nhà nước trực thuộc các bộ ngành liên quan xây dựng như HUD, VINACONEX trực thuộc Bộ Xây dựng<sup>7</sup>. Loại thứ hai là các dự án xây dựng có quy mô nhỏ và vừa trên diện tích dưới 1 ha. Loại thứ ba nhà tư nhân tự xây dựng và loại thứ tư là thành phố xây dựng nhà ở cho những đối tượng chính sách<sup>8</sup>. Mặt khác, nhà ở do dân tự xây dựng giảm từ 69% năm 1999 xuống còn 33% năm 2004. Hiện chỉ còn rất ít trường hợp cấp lô đất cho cá nhân tự xây dựng.

<sup>4</sup> 47,3% hộ có nhà sở hữu cá nhân trong các quận nội thành của Hà Nội vào năm 1989 và tăng lên 91,3% vào năm 2005.

<sup>5</sup> Tỉ lệ nhà ở kiên cố tăng từ 50% năm 1999 lên 75% năm 2005.

<sup>6</sup> Diện tích sàn bình quân đầu người tăng từ 5,1 m<sup>2</sup> lên 8,1 m<sup>2</sup> ở khu vực đô thị mặc dù tỉ lệ này giảm từ 19,1 m<sup>2</sup> xuống còn 15,7 m<sup>2</sup> ở khu vực nông thôn trong giai đoạn từ năm 1999 đến 2005. Diện tích sàn bình quân đầu người chỉ đạt 10,9 m<sup>2</sup> năm 2005 so với mục tiêu là 18 m<sup>2</sup>.

<sup>7</sup> Ví dụ, các dự án phát triển loại này bao gồm dự án Định Công (35 ha, 1.183 căn hộ), Dự án Bán đảo Linh Đàm (35ha, 1.400 căn hộ) và dự án Mỹ Đình II (26ha, 1.248 căn hộ), Dự án Nam Trung Yên (202ha, 4.114 căn hộ).v.v

<sup>8</sup> Bao gồm gia đình thương binh, liệt sỹ, người có công với cách mạng, người nghèo, người nghèo và các hộ tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng.

## Khả năng chi trả

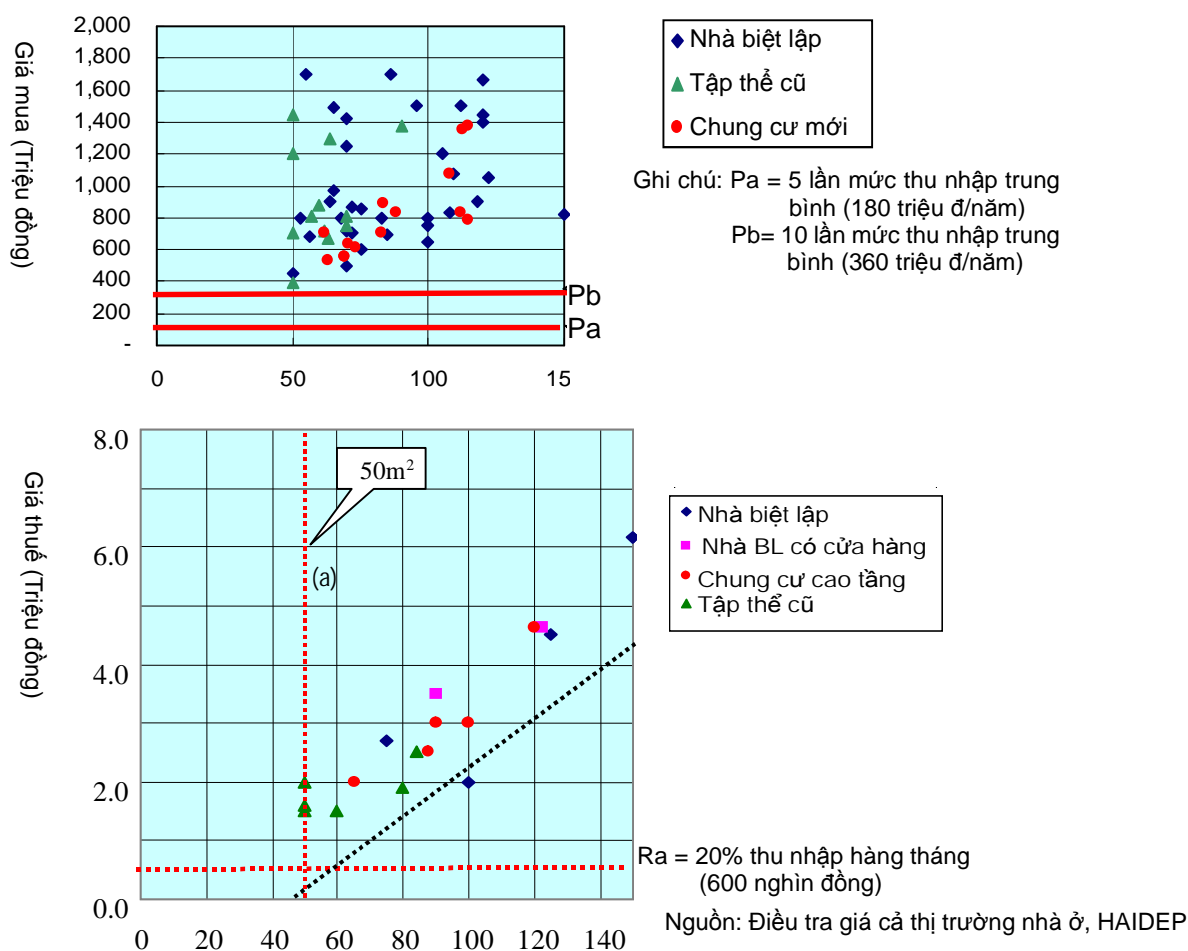
2.63 Khả năng chi trả của người dân để có thể mua nhà đang trở thành một vấn đề nan giải. Theo điều tra của nghiên cứu HAIDEP, nguồn nhà ở được cung trên thị trường phần lớn giá vượt quá khả năng chi trả của các hộ có thu nhập trung bình. Toàn bộ các loại nhà ở để bán có giá cao hơn từ 5 đến 10 lần so với thu nhập hàng năm của một hộ gia đình có mức thu nhập trung bình trong khi nhà ở cho thuê cao hơn 20% thu nhập hàng tháng của hộ gia đình tương ứng (xem Hình 2.7). Có thể thấy rõ là ngay cả đối với những người có thu nhập cao thì giá nhà như vậy cũng vẫn khá đắt so với thu nhập của họ. Mặc dù hầu hết các hộ gia đình ở Hà Nội đều đã có nhà ở song sự chênh lệch cung – cầu sẽ trở nên nghiêm trọng hơn trong tương lai khi các hộ gia đình từ các tỉnh khách đến Hà Nội ngày càng tăng.

**Bảng 2.7 Quĩ nhà ở Hà Nội**

Năm	Tổng diện tích nhà	Tổng số lượng đơn vị nhà (000)	Diện tích trung bình (m <sup>2</sup> /đơn vị)	Diện tích ở bình quân/người (m <sup>2</sup> )
1995	28.203	616	45,8	10,5
2001	29.644	654	45,4	10,4
2003	31.864	691	46,1	10,6
2005	34.642	729	47,5	10,9

Nguồn: Điều tra Dân số và Nhà ở 1999; Niên giám Thống kê Hà Nội, Điều tra HIS của HAIDEP, ước tính của Sở TNMT.

**Hình 2.7 Khả năng chi trả để mua nhà của một hộ gia đình có thu nhập trung bình**



## 2.9 Đánh giá tổng thể về điều kiện sống

### Khung phân tích: Hồ sơ đô thị

2.64 Mặc dù cải thiện điều kiện sống là một nội dung chính sách quan trọng của nhà nước, người dân và toàn xã hội nhưng trên thực tế khó có thể đánh giá điều kiện sống theo cách giúp nhà nước có thể xác định cụ thể tại sao điều kiện sống lại xuống cấp và thực hiện các biện pháp phù hợp để cải thiện điều kiện sống. Cần hiểu rõ liệu người dân có thấy rằng các biện pháp được thực hiện có hiệu quả không và điều kiện sống của họ có được cải thiện không. Để nhà nước có thể đưa ra các chính sách hiệu quả, đáp ứng yêu cầu của người dân, cần có phương pháp phân tích phù hợp. Trong nghiên cứu HAIDEP, trên cơ sở số liệu thu thập và ý kiến của người dân thông qua điều tra phỏng vấn hộ gia đình, các chuyên gia đã xây dựng và áp dụng phương pháp phân tích khoa học về điều kiện sống.

2.65 Theo định nghĩa của Tổ chức Thương mại Thế giới, điều kiện sống được định nghĩa là sự tổng hợp của bốn yếu tố dưới đây và ngoài ra còn có yếu tố năng lực đề cập đến khả năng của hộ gia đình/cộng đồng nhằm cải thiện tình hình (xem Hình 2.8).

- (i) **Sự thuận tiện:** Tiếp cận hệ thống cấp điện, mật độ đường, thời gian đi lại của các chuyến đi làm, thời gian đi lại của các chuyến đi làm bằng phương tiện GTVT công cộng.
- (ii) **An toàn và an ninh:** Bảo vệ chống lại tệ nạn xã hội, tai nạn giao thông hoặc ngập lụt.
- (iii) **Sức khỏe và phúc lợi xã hội:** Tiếp cận nước sạch, công trình vệ sinh và dịch vụ y tế.
- (iv) **Sự tiện nghi:** Tiếp cận các hoạt động văn hóa-xã hội, công viên, và không gian xanh, diện tích nhà ở.
- (v) **Năng lực:** Bất động sản, thu nhập, năng lực được củng cố, tiếp cận mạng internet.

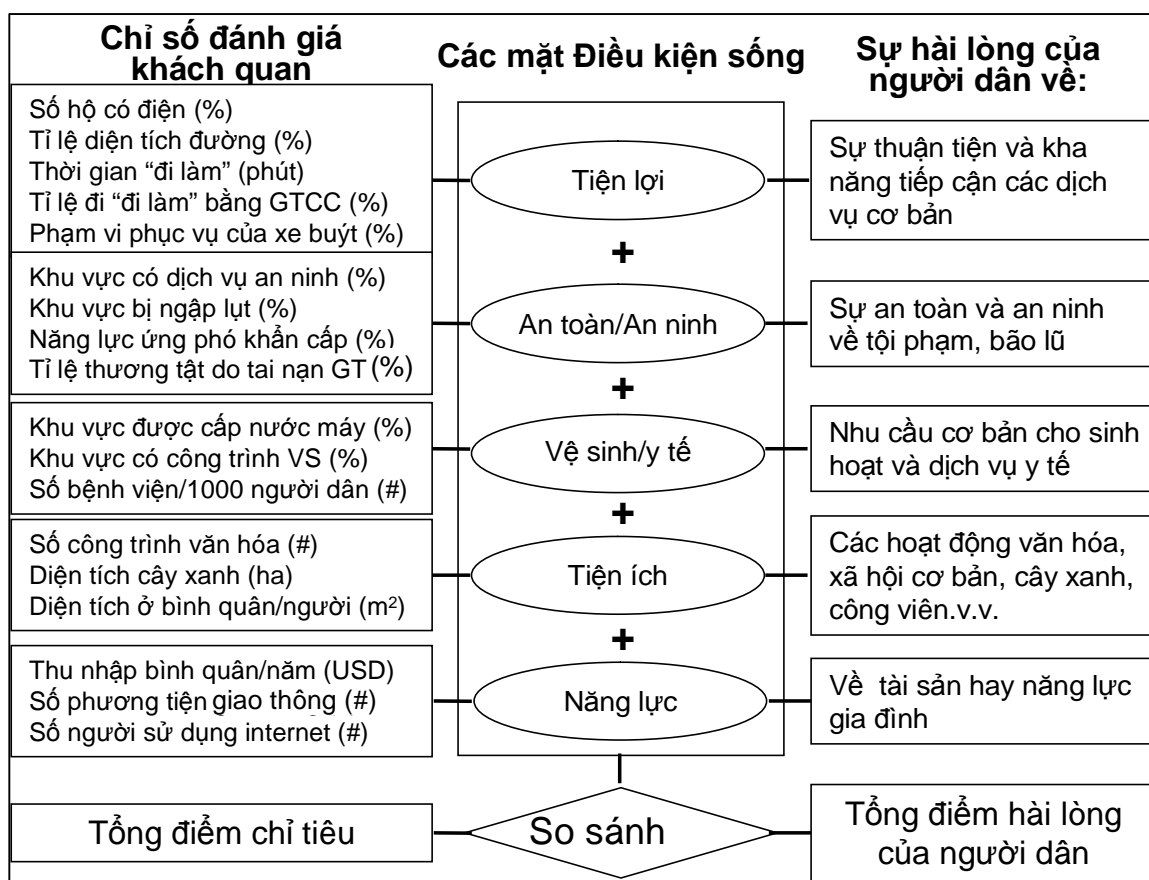
2.66 Mỗi yếu tố được thể hiện bằng một số chỉ số với số liệu có sẵn và dễ hiểu. Dựa trên các chỉ số phân tích, mỗi yếu tố được đánh giá và tính điểm. Dựa trên các chỉ số này, mỗi yếu tố được đánh giá và cho điểm. Tổng điểm của năm yếu tố là điểm tích hợp thể hiện mức sống toàn diện dựa trên các chỉ tiêu định lượng (xem Hình 2.9). Đồng thời, sự hài lòng của người dân đối với từng yếu tố đã được thu thập thông qua Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình đối với 20.000 hộ dân. Sự hài lòng cũng được chuyển thành điểm số tùy theo mức độ hài lòng (xem Hình 2.10). Bằng cách so sánh điểm số sau khi phân tích khách quan và đánh giá chủ quan về sự hài lòng của người dân, cả nhà nước và người dân đều hiểu rõ về sự chênh lệch giữa hai kết quả và có hành động và biện pháp đúng đắn nhằm cải thiện điều kiện sống.

2.67 Phân tích được tiến hành đối với toàn bộ xã, phường trên toàn thành phố (xem Hình 2.11) và được biên soạn thành tập hồ sơ đô thị với mục đích đưa ra những tổng kết về hiện trạng và đánh giá về điều kiện sống. Đây là bước đầu tiên để phân tích điều kiện sống của toàn bộ khu vực đô thị và nông thôn của thành phố. Mặc dù còn có một số khu vực cần được cải tạo nhưng phân tích đã giúp cung cấp thông tin hữu ích hơn về tình hình cải thiện điều kiện sống hiệu quả hơn đồng thời giúp xây dựng quy hoạch sử dụng đất đô thị, quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng khác hiệu quả hơn và khoa học hơn.

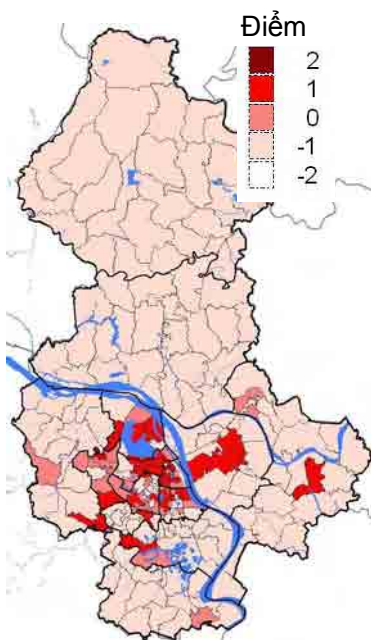
### Sử dụng quy hoạch và phát triển đô thị tương lai

2.68 Hệ thống “Hồ sơ đô thị” cung cấp thông tin và là công cụ rất hữu ích để cả chính quyền và nhân dân đánh giá điều kiện sống trên cùng một cơ sở. Chính quyền có thể biết rõ hơn cần phải cải thiện những gì để đáp ứng nhu cầu của cộng đồng và người dân có thể hiểu khách quan hơn những gì cần phải thực hiện. Hệ thống Hồ sơ đô thị có thể được các cộng đồng, quận/huyện và thành phố chia sẻ trong công tác quy hoạch đô thị tương lai.

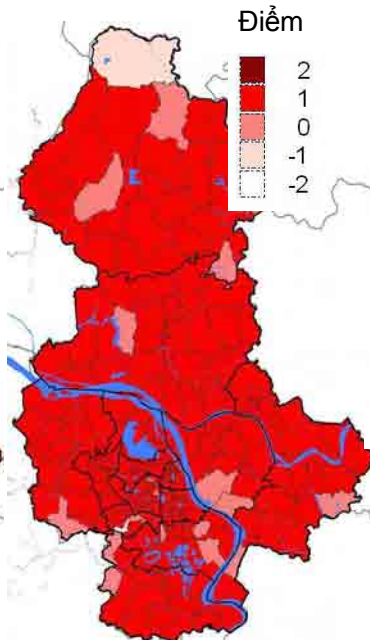
**Hình 2.8 Phương pháp phân tích điều kiện sống**



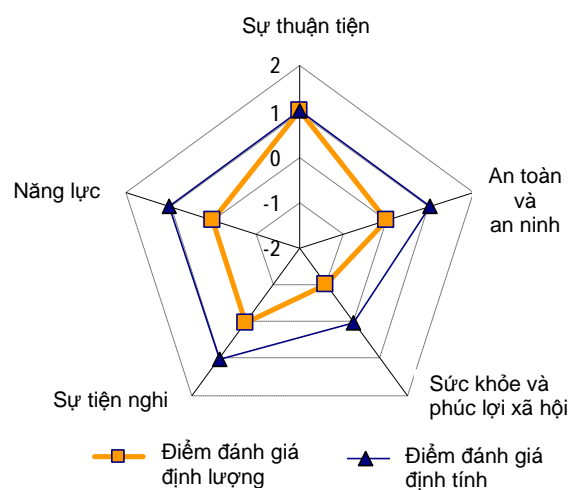
**Hình 2.9**  
Đánh giá định lượng



**Hình 2.10**  
Đánh giá định tính



**Hình 2.11**  
Sơ đồ điểm số



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

## 2.10 Dự báo khó khăn và thách thức

### Các vấn đề chính của Hà Nội

2.69 **Xác định vị trí và vai trò của Hà Nội trong vùng:** Các chính sách quản lý tăng trưởng được lập với mục đích hướng dẫn quá trình phát triển “linh hoạt” của các khu vực đô thị. Dân số Hà Nội dự kiến sẽ tăng thêm khoảng 1,5 – 2 triệu người trong vòng 15 năm tới. Thành phố được coi là đầu máy của nền kinh tế toàn vùng cũng như nền kinh tế quốc gia. Tăng trưởng dân số và quy mô dân số thay đổi có thể khiến quản lý tăng trưởng trở nên đặc biệt quan trọng sao cho thành phố vừa đáp ứng được sự tăng trưởng này mà vẫn đảm bảo điều kiện sống.

2.70 **Điều kiện sống:** Nói chung, điều kiện sống ở khu vực đô thị tốt hơn ở khu vực ngoại ô và nông thôn. Khu vực đô thị có mức độ an toàn và an ninh cao hơn và có nhiều dịch vụ đô thị hơn. Các công trình phúc lợi như (công trình về tôn giáo, bệnh viện, trường học) được phân bố khá đồng đều trong khắp thành phố. Các chỉ tiêu đánh giá mức tiện ích đô thị như cây xanh, nước, không gian nhà ở có xu hướng giảm dần đối với những khu vực gần trung tâm nội thành. Các cơ sở công nghiệp, không tính khu công nghiệp, cũng chiếm một phần lớn diện tích ở trung tâm nội thành cũ và nội thành mới. Mặt khác, tiện nghi đô thị như công viên và khu vực vui chơi giải trí tại khu vực nội thành cũ và nội thành mới có mật độ bình quân đầu người cao hơn. Cần quan tâm đến việc cân bằng về gia tăng dân số và điều kiện sống.

2.71 **Sức cạnh tranh:** Hà Nội không chỉ là thủ đô mà còn là trung tâm chính trị, văn hóa, khoa học, giáo dục và kinh tế của cả nước, là đầu tàu trong vùng và là cửa ngõ thông thương với thị trường trong nước và quốc tế. Vì vậy, Hà Nội có lợi thế cạnh tranh. Đây cũng là khu vực sản xuất công nghiệp lớn nhất ở miền Bắc và thu hút phần lớn đầu tư trực tiếp nước ngoài ở miền Bắc Việt Nam. Hơn 80% GDP là do ngành công nghiệp và xây dựng đóng góp. Ngoài ra, đây còn là một thành phố hấp dẫn đối với du khách và người dân địa phương với những công trình văn hóa được bảo tồn có cảnh quan đẹp, tình hình chính trị ổn định và tỉ lệ tội phạm thấp. Tuy nhiên, Hà Nội đang gặp phải những thách thức trên thị trường quốc tế với những nguyên nhân sau (i) tiến độ cổ phần hóa các DNNN và hệ thống tài chính ngân hàng còn chậm, (ii) đối thủ cạnh tranh quốc tế mạnh và phát triển cao hơn; (iii) Việt Nam vẫn còn trong giai đoạn quá độ và cần nắm bắt tốt hơn quy luật trong thị trường có tính cạnh tranh cao và (iv) chi phí kinh doanh cao và nạn tham nhũng tràn lan khiến cho các doanh nghiệp Việt Nam khó có khả năng cạnh tranh.

2.72 **Tính bền vững của môi trường:** Phát triển đô thị phải gắn liền với việc bảo vệ môi trường văn hóa, tự nhiên và xã hội bền vững. Hà Nội nằm trong vùng có môi trường tự nhiên luôn biến động. Khu vực đô thị hiện nay đã phát triển lan sang những vùng thấp hơn mực nước lũ của sông Hồng và vì vậy luôn có nguy cơ bị ngập lụt bởi nước lũ của sông Hồng và bị ngập khi có mưa lớn. Nhiều vùng hiện đang có hiện tượng sụt lún đất. Hơn nữa, nguồn tài nguyên nước của Hà Nội là một cảnh quan hấp dẫn và độc đáo. Ngoài ra, Hà Nội còn được ưu đãi với nguồn cảnh quan văn hóa vật thể và phi vật thể. Bên cạnh đó, Hà Nội hiện vẫn lưu giữ được những giá trị truyền thống trong cuộc sống thường nhật ở khu vực đô thị và khu vực nông thôn. Đặc điểm riêng có của môi trường Hà Nội là sự kết hợp hài hòa giữa các yếu tố tự nhiên, văn hóa và xã hội giúp cải thiện hình ảnh của thành phố. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa nhanh dẫn đến sự phát triển không theo quy hoạch và không kiểm soát được hiện đang diễn ra ở một số khu vực sẽ có tác động xấu tới môi trường thành phố.

### Thách thức trong tương lai

2.73 Mặc dù Hà Nội đã duy trì được môi trường đô thị tương đối tốt nhưng hiện đang trải qua giai đoạn phát triển đô thị hết sức cam go dưới áp lực phát triển đô thị dự báo trong tương lai dưới bối cảnh thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, gia tăng dân số và cơ giới hóa, Tình hình có thể xấu đi nhanh chóng nếu không có các biện pháp ngăn chặn kịp thời với sự phối hợp chặt chẽ giữa các ban ngành. Hà Nội cần tránh đi vào vết xe đổ mà nhiều phố Châu Á đã đi qua để tránh những hậu quả tương tự như những gì mà các thành phố này đang phải gánh chịu.



**Hình 2.12 Các vấn đề phát sinh nếu không thực hiện các biện pháp đối phó phù hợp**



**Tình hình ùn tắc giao thông sẽ ngày càng nghiêm trọng hơn khi lượng xe con tăng**



**Điều kiện sống tiếp tục bị suy giảm**



**Tăng rủi ro do thảm họa thiên nhiên**



**Gia tăng tai nạn giao thông**



**Môi trường tự nhiên ngày càng suy thoái**



**Tình trạng định cư trái phép ngày càng tăng**



**Các giá trị truyền thống bị mai một hoặc bị tác động bởi các công trình hiện đại**



**Giảm tăng trưởng kinh tế và mất công bằng ngày càng lớn**

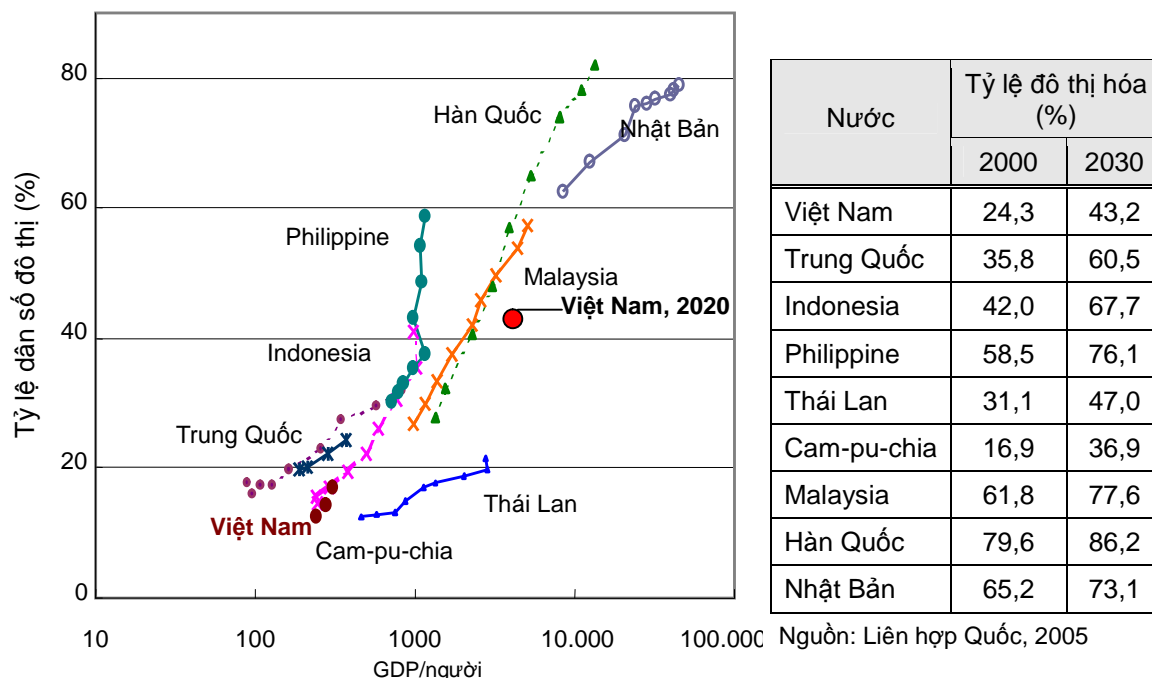
### 3 SỰ CẦN THIẾT PHẢI THỰC HIỆN QUY HOẠCH CHIẾN LƯỢC ĐẢM BẢO PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CHO HÀ NỘI

#### Tác động của đô thị hóa và tăng trưởng kinh tế

3.1 Kể từ thập kỷ 90 của thế kỷ trước, sau khi thực hiện chính sách đổi mới, quá trình đô thị hóa ở Việt Nam đã và đang diễn ra với nhịp độ cao. Mặc dù tỷ lệ đô thị hóa hiện nay so với các nước khác còn khá thấp (24% năm 2000) nhưng theo dự báo, tốc độ này sẽ tăng đều trong những thập kỷ tiếp theo. Theo dự kiến, dân số đô thị sẽ tăng từ mức hiện tại (năm 2005) là 23 triệu người lên thành 47 triệu người vào năm 2030 và sau đó sẽ còn tiếp tục tăng.

3.2 Quá trình đô thị hóa ở Việt Nam đi đôi với sự tăng trưởng kinh tế cao, đó là kết quả thực hiện mạnh mẽ công cuộc công nghiệp hóa và tăng cường thương mại quốc tế. Bên cạnh việc Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) và trong xu hướng tăng trưởng chung của khu vực Châu Á, việc Việt Nam tiếp tục coi đây mạnh công nghiệp hóa là chính sách quốc gia trọng yếu sẽ là động lực đẩy nhanh quá trình đô thị hóa ở Việt Nam (xem Hình 3.1). Ở Việt Nam, đô thị hóa có ảnh hưởng trên phạm vi khá rộng, cả tích cực và tiêu cực. Cụ thể, thu nhập của người dân tăng kéo theo tỷ lệ sở hữu ô tô và xe máy tăng lên, khiến các ngành dịch vụ phát triển đa dạng và thay đổi lối sống của người dân. Người dân tiếp cận được thông tin dễ dàng hơn, có nhiều cơ hội việc làm hơn và chất lượng cuộc sống nói chung đang được cải thiện. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa nhịp độ cao đã tạo ra áp lực lớn đối với hệ thống cơ sở hạ tầng hiện tại cũng như cuộc sống của người dân, thể hiện ở tình trạng tắc nghẽn giao thông, sử dụng trái mục đích đất nông nghiệp, môi trường ô nhiễm, điều kiện sống giảm sút và nhiều vấn đề khác. Do đó, vấn đề đặt ra là phải tìm ra biện pháp phát huy được những lợi ích và giảm thiểu những tác động tiêu cực của quá trình đô thị hóa

**Hình 3.1 Xu hướng đô thị hóa ở các nước Châu Á**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp.

### **Sự cần thiết phải có hướng tiếp cận mới về quy hoạch và phát triển đô thị**

3.3 Những thay đổi về môi trường đô thị ở Hà Nội đã và đang diễn ra nhanh chóng và mạnh mẽ. Tăng dân số cơ học do người dân nông thôn và các địa phương khác ra Hà Nội sinh sống cao hơn dự kiến vì ở đây có nhiều cơ hội việc làm hơn, chất lượng giáo dục tốt hơn v.v. Nhu cầu xã hội về dịch vụ và hàng hóa cũng đã tăng đáng kể, không chỉ về số lượng và chất lượng mà còn về năng lực cung cấp. Thông thường, cung không đáp ứng đủ cầu. Sự chênh lệch này có thể thấy trên nhiều phương diện của cuộc sống đô thị như phát triển kinh tế, chất lượng cuộc sống, giao thông vận tải, nước và vệ sinh đô thị, nhà ở và điều kiện sống, môi trường, cảnh quan đô thị, v.v.

3.4 Do các đô thị luôn hoạt động theo một hệ thống phức tạp, trong đó các nội dung về kinh tế - xã hội và xây dựng - phát triển luôn đan xen, gắn kết nên vấn đề trong một ngành cũng liên quan tới ngành khác, khiến việc tách riêng những khó khăn của từng ngành là việc làm hầu như không thể thực hiện được. Ví dụ, không thể giảm ùn tắc giao thông nếu chỉ dựa vào việc xây dựng thêm đường và hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn (UMRT), hoặc chỉ dựa vào việc hạn chế xe ô tô và xe máy, hoặc chỉ tăng cường thực hiện luật lệ giao thông. Từng giải pháp riêng lẻ chỉ có thể phát huy khi được thực hiện đồng bộ với các giải pháp khác. Có thể lấy một ví dụ khác, xây dựng đường bộ không chỉ để thỏa mãn nhu cầu giao thông mà đó còn là một định hướng hiệu quả cho công tác phát triển đô thị, xây dựng nhà ở và thu hồi đất. Nếu không có hệ thống giao thông tốt, các dự án phát triển nhà ở và đô thị mới sẽ phần nào mất đi giá trị trên thị trường. Điều quan trọng ở đây là hệ thống sử dụng đất và phát triển đô thị dựa trên cơ sở hệ thống đường bộ không lý tưởng bằng dựa vào hệ thống UMRT hoặc giao thông công cộng. Lý do là nếu dựa vào đường bộ, các dự án phát triển sẽ theo mô hình tuyến tính tức là chỉ phát triển dọc theo tuyến đường còn nếu dựa vào UMRT hoặc giao thông công cộng, sẽ tạo ra các khu đô thị nhỏ, tập trung - nơi dịch vụ sẽ được cung cấp tốt hơn.

### **Hướng tiếp cận của HAIDEP**

3.5 Những thành phố tăng trưởng nhanh như Hà Nội thường phải đối mặt với nhiều vấn đề bức xúc như ùn tắc và tai nạn giao thông, ngập lụt, thiếu đất và nhà ở, ô nhiễm không khí và nguồn nước, không đủ địa điểm vui chơi giải trí, sự mai một các giá trị văn hóa truyền thống, v.v. Do những vấn đề này liên quan mật thiết với nhau nên khó có thể xác định cụ thể đâu là căn nguyên của sự việc. Do đó, để phân tích hiện trạng, dự đoán tương lai một cách chính xác, từ đó đề ra các biện pháp hiệu quả nhất, HAIDEP áp dụng hướng tiếp cận sau:

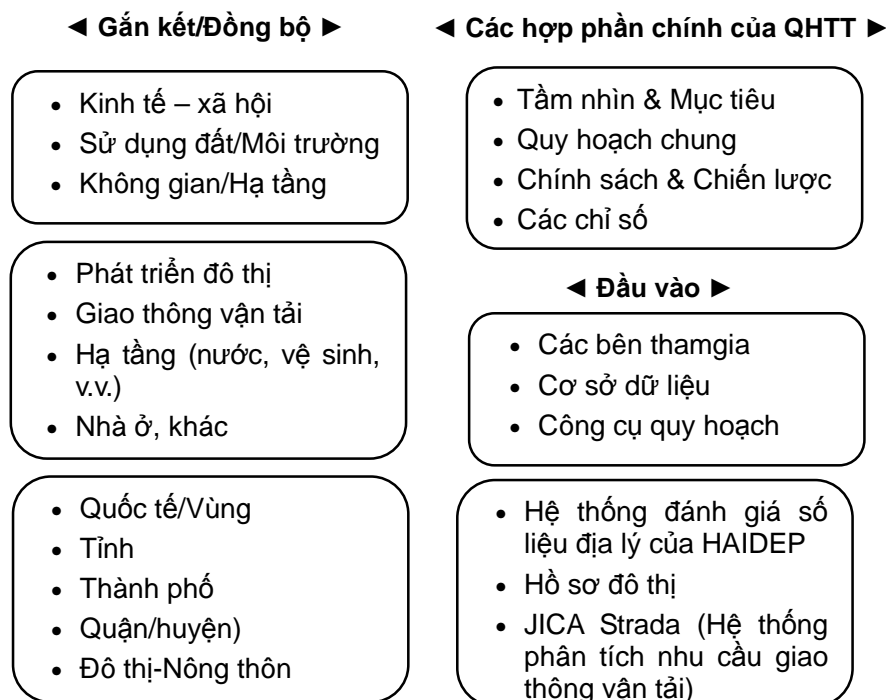
- (1) **Thực tế:** Thông tin về hiện trạng được thu thập thông qua các cuộc điều tra kinh tế – xã hội toàn diện, lập bản đồ GIS bằng hình ảnh vệ tinh mới nhất, các tài liệu hiện có, kết quả thảo luận, làm việc với nhiều tổ chức và cá nhân.
- (2) **Sự tham gia của người dân:** HAIDEP tiếp thu ý kiến của người dân thông qua điều tra phỏng vấn người dân và tổ chức Triển lãm thu thập ý kiến của người dân về QHTT.
- (3) **Phân tích khoa học:** Những thông tin trên được phân tích trên các mô hình máy tính, phần mềm và công cụ quy hoạch.
- (4) **Toàn diện:** Do các vấn đề đô thị luôn có mối quan hệ qua lại với nhau nên các quy hoạch và chiến lược được xây dựng bằng cách xem xét tất cả bốn chuyên ngành phát triển đô thị, GTVT, nước và vệ sinh đô thị, điều kiện sống.

3.6 Sau đây là phương pháp thu thập số liệu và đảm bảo cho các bên liên quan được tham gia vào công tác quy hoạch:

- (1) **Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS):** Vào giai đoạn khởi đầu Nghiên cứu, HAIDEP đã phỏng vấn 20.000 hộ gia đình từ tháng 1 tới tháng 3 năm 2005, sử dụng một mẫu điều tra toàn diện về các đặc điểm kinh tế-xã hội và quan điểm của người dân về các dịch vụ đô thị hiện có cũng như định hướng phát triển tương lai

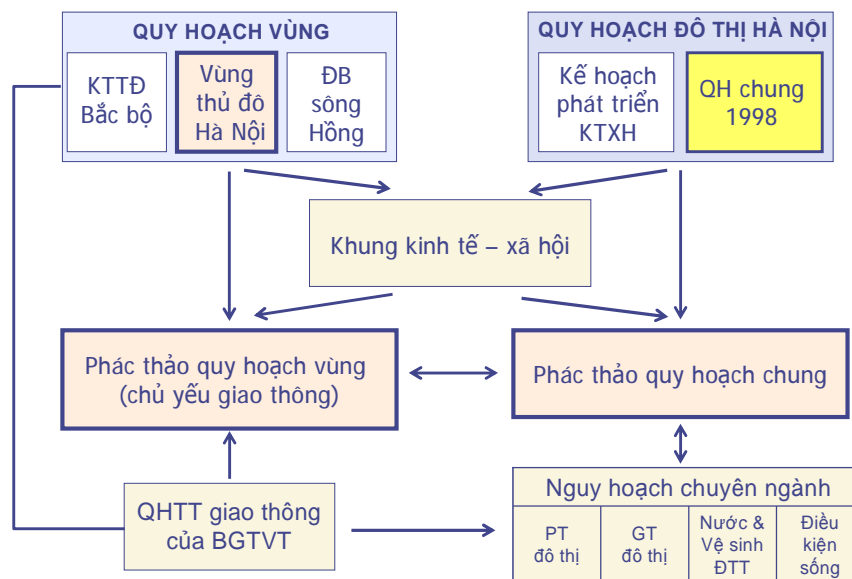
- (2) **Các điều tra khác:** Đã tổ chức trên 20 cuộc điều tra khác để thu thập thông tin về tình hình giao thông, dịch vụ giao thông công cộng, điều kiện nhà ở, vấn đề môi trường, chất lượng nước hồ, tái định cư và các vấn đề khác.
- (3) **Hội thảo/Họp/Phòng vấn:** Thông qua các cuộc hội thảo, các cuộc họp và phỏng vấn, Nghiên cứu cũng đã thu được nhiều thông tin về các vấn đề đô thị bức xúc cũng như các giải pháp có thể triển khai.

**Hình 3.2 Hướng quy hoạch toàn diện/Phát triển gắn kết/đồng bộ**



3.7 QHTT được xây dựng trong sự phối hợp chặt chẽ với các quy hoạch vùng hiện có, gồm Quy hoạch phát triển Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ, Quy hoạch Vùng Đồng bằng sông Hồng cũng như các kế hoạch quy hoạch hiện có của Thủ đô như Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội và Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội 1998 (xem Hình 3.3.)

**Hình 3.3 Quy trình xây dựng quy hoạch chung**



### Hộp 3.1 Giới thiệu về Hệ thống thông tin quy hoạch HAIDEP

HAIDEP đã thu thập và phát triển nhiều loại số liệu và thông tin từ các cuộc điều tra khác nhau, đặc biệt là Điều tra phỏng vấn hộ gia đình. Những số liệu này bao gồm thông tin cơ bản về kinh tế xã hội (quá khứ, hiện tại và tương lai), sử dụng đất, điều kiện môi trường, điều kiện đất, nhu cầu giao thông, dịch vụ xã hội, điều kiện nhà ở, đánh giá của người dân về điều kiện sống, v.v.

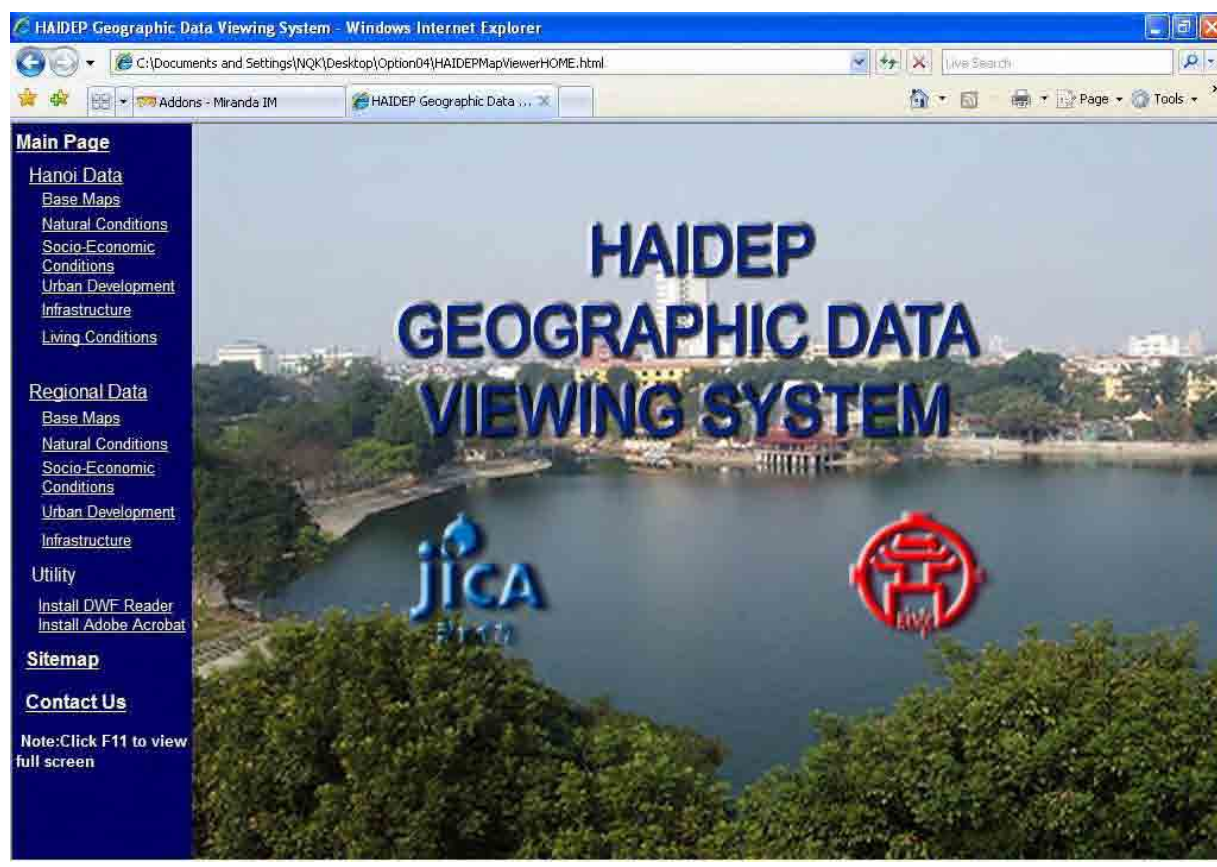
Những số liệu này được tổng hợp thành hệ thống cơ sở dữ liệu riêng biệt, ví dụ như tập số liệu HIS, tập số liệu nhu cầu giao thông đầu vào cho STRADA, GIS, lập kế yếu đô thị, sử dụng rất hiệu quả trong công tác quy hoạch cũng như công bố thông tin. Sau đây là sơ lược về cơ sở dữ liệu:

**Kỹ yếu đô thị:** Kỹ yếu đô thị là công cụ quy hoạch giúp theo dõi và đánh giá điều kiện sống nhằm hỗ trợ cho các nhà hoạch định chính sách và quy hoạch. Kỹ yếu đô thị gồm số liệu về Hà Nội, tóm tắt theo quận và phường trong đó có đánh giá của người dân về điều kiện sống của họ căn cứ vào những phân tích đã đưa ra. Tài liệu bao gồm (i) Trang thông tin về quận hay phường, điều kiện dân số, sử dụng đất, các công trình chính, (ii) kết quả đánh giá điều kiện sống: chỉ tiêu khách quan và chủ quan, đánh giá chung, và (iii) tóm tắt.

**STRADA:** Tất cả các kết quả điều tra giao thông, bao gồm điều tra chuyến đi cá nhân trong HIS được tổng hợp vào mẫu STRADA trở thành cơ sở khoa học cho công tác quy hoạch giao thông. CSDL này bao gồm phân tích hiện trạng, xây dựng mô hình dự báo nhu cầu, xác định các dự án phát triển, dự báo nhu cầu và đánh giá dự án.

**GIS:** Hệ thống thông tin địa lý (GIS) là công nghệ độc đáo trong HAIDEP. GIS là hệ thống hỗ trợ quyết định có sử dụng bản đồ và cơ sở dữ liệu. Hệ thống này có thể bao gồm nhiều bản đồ và thông tin cơ sở dữ liệu, là công cụ quy hoạch hữu hiệu và không thể thiếu được. HAIDEP cũng phát triển Hệ thống hiển thị số liệu bản đồ, bao gồm một loạt các bản đồ về Hà Nội và vùng. Người dùng có thể dễ dàng xem bản đồ và các thông tin chi tiết bằng cách bấm chuột.

#### Hình ảnh về Hệ thống hiển thị thông tin bản đồ HAIDEP



## 4 TẦM NHÌN, MỤC TIÊU VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CƠ BẢN

### Tầm nhìn và mục tiêu

4.1 Tầm nhìn và mục tiêu cho thành phố Hà Nội phải dựa trên thực tế rằng đây là Thủ đô của cả nước và do đó thành phố phải đi đầu trong công cuộc phát triển và phải là trung tâm, biểu tượng cho một quốc gia vững mạnh và tự hào dân tộc. Điều này đã được thể hiện rõ trong tầm nhìn Hà Nội thể hiện trong Lệnh số 1/2001/L-CTC theo đó:

**Hà Nội phải phát triển thành một thủ đô hiện đại và phát triển, là biểu tượng cho cả nước, đóng vai trò trung tâm quốc gia và vùng về chính trị, văn hoá, khoa học, công nghệ, giáo dục, kinh tế và thương mại quốc tế.**

4.2 Các cấp lãnh đạo, các chuyên gia và người dân Hà Nội đều thống nhất rằng đặc trưng của Hà Nội nằm ở bề dày văn hóa đi cùng với lịch sử phát triển của Hà Nội, kết hợp với các giá trị về mặt nước, cây xanh và văn hóa trong phát triển không gian. Mục tiêu của phát triển bền vững bao gồm: (i) phát huy bản sắc văn hóa Hà Nội, (ii) phát triển nền kinh tế đô thị cạnh tranh, (iii) đảm bảo điều kiện sống tốt, (iv) đảm bảo tính bền vững về môi trường và (v) tăng cường năng lực quản lý đô thị.

### Mục tiêu và Chỉ tiêu cụ thể

4.3 Mục tiêu chung về phát triển đô thị ở Hà Nội được cụ thể hóa hơn trong Kế hoạch Phát triển KTXH giai đoạn 2006-2010, trong đó có các chỉ tiêu và các mục tiêu cụ thể cho từng ngành, còn các chỉ tiêu và mục tiêu tới năm 2020 cũng đã có trong nhiều quy hoạch và văn bản chính sách khác nhau (Bảng 4.1).

4.4 Đã chọn ra 10 ngành và các lĩnh vực liên quan vốn được coi là yếu tố quan trọng trong phát triển đô thị; mục tiêu chính của các ngành này cũng được xác định (Bảng 4.2).

**Bảng 4.1 Mục tiêu của các ngành**

Ngành	Mục tiêu chính
A. Phát triển vùng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy tăng trưởng cao và cân bằng.</li> <li>Xóa đói giảm nghèo và thúc đẩy cân bằng môi trường.</li> <li>Tăng cường sự quản lý vùng.</li> </ul>
B. Quản lý tăng trưởng đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng cường liên kết/phối hợp giữa các đô thị trong vùng thủ đô Hà Nội</li> <li>Tăng cường mở rộng có tổ chức các đô thị</li> <li>Tăng cường phát triển các đô thị cạnh tranh, có điều kiện sống tốt</li> </ul>
C. Phát triển kinh tế – xã hội	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đạt được sự tăng trưởng kinh tế cao và bền vững trên cơ sở kinh tế tri thức</li> <li>Giảm sự chênh lệch và cải thiện đời sống của người dân, đặc biệt là người nghèo</li> </ul>
D. Giao thông đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thúc đẩy phát triển đô thị và xã hội dựa vào GTVT công cộng.</li> <li>Đảm bảo sự linh hoạt và tiếp cận các khu vực công bằng và an toàn cho mọi người dân.</li> <li>Đảm bảo GTVT hiệu quả/hợp lý giữa Hà Nội và các khu vực khác trong vùng</li> </ul>
E. Nước và Vệ sinh Đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo cho người dân có được môi trường sống an toàn và trong lành</li> <li>Tăng cường sử dụng các nguồn nước một cách bền vững</li> <li>Cải thiện hình ảnh của thành phố bằng cách cải thiện môi trường nước và điều kiện vệ sinh</li> </ul>
F. Nhà ở và Điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo cung cấp đủ nhà với mức giá hợp lý cho người dân, đặc biệt là cho người nghèo</li> <li>Có cơ chế hỗ trợ về mặt thể chế và tài chính cho công tác nâng cấp nhà ở cũ.</li> <li>Đảm bảo cung cấp đủ quỹ đất cho phát triển nhà ở</li> </ul>
G. Quản lý Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo sự bền vững về môi trường và sử dụng đất hiệu quả của Hà Nội cũng như của vùng đô thị</li> <li>Đảm bảo sức khỏe và an toàn của người dân bằng cách giảm ô nhiễm môi trường và tăng cường khả năng đối phó với thảm họa</li> </ul>
H. Thiết kế đô thị và Cảnh quan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện hình ảnh và bản sắc của Hà Nội trong mắt người dân và cộng đồng quốc tế.</li> <li>Bảo tồn và phát triển các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể truyền thống</li> </ul>
I. Các khu vực đặc biệt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công nhận mô hình “mặt nước – cây xanh – văn hóa” để phát huy đặc trưng của Hà Nội thông qua việc khôi phục các khu vực di tích lịch sử</li> <li>Tạo cơ hội phát triển KTXH đô thị mới</li> <li>Thiết lập cơ chế phát triển bền vững hữu hiệu có sự tham gia của các bên liên quan</li> </ul>
J. Thực hiện và Quản lý	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo sự tham gia của các bên vào các dự án phát triển đô thị</li> <li>Cải thiện tính hiệu quả trong công tác quản lý đô thị</li> </ul>

**Bảng 4.2 Các mục tiêu và chỉ tiêu phát triển kinh tế-xã hội đến năm 2010 và 2020<sup>1)</sup>**

Lĩnh vực	Mục tiêu và Chỉ tiêu		
Kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> <li>đảm bảo tăng trưởng kinh tế ở mức cao và ổn định.</li> <li>cải thiện tính hiệu quả và cạnh tranh để nâng tầm vị thế kinh tế của thủ đô trong vùng và trong cả nước.</li> <li>tăng cường, phát triển và cải tổ cơ cấu kinh tế hướng tới công nghiệp hoá – hiện đại hoá.</li> <li>tăng cường, mở rộng kinh tế đối ngoại đồng thời hội nhập vùng và quốc tế.</li> </ul>		
	<i>Chỉ tiêu</i>		
	Tăng trưởng GDP (%/năm)	2010	2020
	GDP bình quân (US\$)	11,5	11,0
	Khu vực kinh tế (1/2/3) (%)	2.400	6.000
	Tăng trưởng đầu tư trực tiếp nước ngoài (%/năm)	1,5/ 41,7/ 56,8	1,0 / 45,0 / 54,0
	Cơ cấu việc làm (1/2/3) (%)	15	-
Môi trường xã hội	<ul style="list-style-type: none"> <li>phát triển giáo dục – đào tạo, khoa học – công nghệ với tiêu chuẩn cao hơn và tạo ra nền tảng cho nền kinh tế tri thức.</li> <li>tạo nhiều việc làm, giảm tệ nạn xã hội, thất nghiệp ở đô thị và nông thôn</li> <li>tăng cường các dịch vụ xã hội cho người nghèo và các đối tượng chính sách khác, giảm tỷ lệ nghèo một cách hiệu quả</li> </ul>		
	<i>Chỉ tiêu</i>		
	Tỷ lệ phổ cập phổ thông trung học (%)	2010	2020
	Tỷ lệ lao động qua đào tạo (%)	> 90	100
	Tỷ lệ thất nghiệp (%)	60	70
	Số việc làm mới mỗi năm (000 chỗ làm/năm)	< 5,5	<5,0
	Tỷ lệ nghèo (%)	100	90-95
Điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> <li>cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân.</li> <li>giảm tệ nạn xã hội và tỷ lệ thất nghiệp ở đô thị và nông thôn</li> <li>tăng cường dịch vụ xã hội cho người nghèo và các đối tượng chính sách khác</li> </ul>		
	<i>Chỉ tiêu</i>		
	Diện tích nhà ở trung bình (m <sup>2</sup> /người)	2010	2020
	Tiêu thụ nước (lít/ngày)	10	15
	Diện tích cây xanh trung bình (m <sup>2</sup> /người)	140-160	170-180
Dịch vụ cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>tăng cường năng lực quản lý đô thị để cung cấp dịch vụ cơ sở hạ tầng một cách hiệu quả hơn</li> <li>khuyến khích cải tạo/tái xây dựng các khu vực đô thị hiện có để cải thiện một cách toàn diện điều kiện sống và nâng cao tính cạnh tranh của các khu vực đó</li> <li>tăng cường khả năng đối phó với thảm họa và cải thiện điều kiện vệ sinh nhằm khuyến khích phát triển kinh tế xã hội và môi trường một cách hữu hiệu</li> </ul>		
	<i>Chỉ tiêu</i>		
	Tỷ phần của giao thông công cộng trong thành phố (%)	2010	2020
	Phạm vi dịch vụ cấp nước (%)	35	50
	Khu vực được thoát nước mưa (đáp ứng được mức 310mm/2 ngày) (ha)	-	99
	Phạm vi khu vực được thoát nước thải (%)	-	45.291
	Phạm vi hệ thống chiếu sáng đường đô thị (%)	100 (KV Khuyến khích PT đô thị)	100 (KV KKPT đô thị) 65 (KV hạn chế ĐT hóa)
	100	-	

1) Quy hoạch Phát triển Kinh tế-Xã hội giai đoạn 2006-2010

## 5 LẬP QUY HOẠCH CHUNG

### Các vấn đề khi lập quy hoạch chung

5.1 Mục tiêu cơ bản của công tác quy hoạch không gian là cung cấp định hướng sử dụng đất và phát triển các khu vực đô thị tổng thể. Quy hoạch thể hiện các định hướng phát triển kinh tế-xã hội của một vùng như tầm nhìn và các chiến lược phát triển thành các hướng phát triển các khu vực đô thị cụ thể về mặt không gian. Cấu trúc không gian xác định định hướng hoặc mô hình phát triển cơ sở vật chất của một khu vực, qua đó, tạo cơ sở cho sự phát triển bền vững của khu vực về các mặt điều kiện sống tốt, phát triển kinh tế cạnh tranh và tạo công ăn việc làm cũng như bảo tồn môi trường tự nhiên và môi trường văn hóa (xem Hình 5.1).

5.2 Những nguyên tắc quy hoạch chính đặt ra trong công tác quy hoạch phát triển không gian bao gồm sự thống nhất về không gian và chức năng, định hướng rõ ràng về bảo tồn và phát triển, cân nhắc các xu hướng phát triển của thị trường và can thiệp chính sách hiệu quả.

5.3 Sự thống nhất/gắn kết và đồng bộ là ý tưởng chủ đạo trong toàn bộ các bước quy hoạch của HAIDEP cũng như trong quy hoạch không gian để đồng thời thúc đẩy tăng trưởng và xóa đói giảm nghèo. Các lĩnh vực chính cần sự thống nhất là:

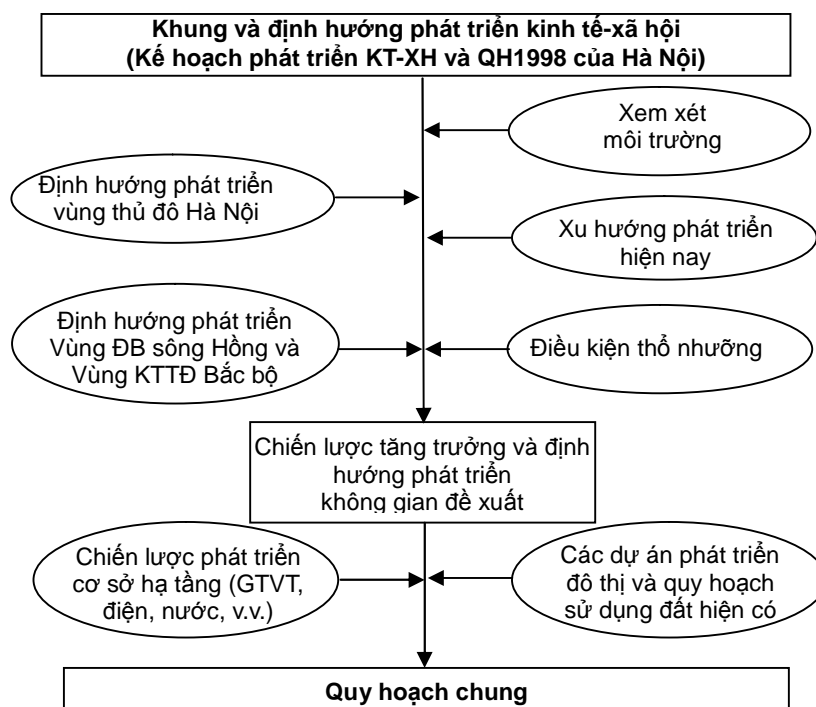
- (1) **Thống nhất định hướng phát triển kinh tế-xã hội của Hà Nội với quy hoạch phát triển không gian:** Để có thể cung cấp những công trình cơ sở hạ tầng phù hợp và môi trường đầu tư hấp dẫn, dân số trong tương lai và các chính sách về cơ cấu công nghiệp/việc làm cũng như điều kiện sống cần được kết hợp đồng bộ trong quy hoạch phát triển không gian.
- (2) **Phù hợp với định hướng của các quy hoạch vùng:** Cần kết hợp hợp lý chiến lược phát triển không gian ở cấp vùng. Nghiên cứu HAIDEP đã nghiên cứu kỹ các định hướng phát triển có liên quan của Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội do Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Bộ Xây dựng đang chuẩn bị, Quy hoạch Vùng đồng bằng sông Hồng và Quy hoạch Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ. Định hướng của các quy hoạch vùng này liên quan đến phát triển không gian Hà Nội bao gồm: (i) tiếp tục là trung tâm của vùng; (ii) các hành lang vận tải chính; (iii) phát triển cân bằng trong vùng; (iv) gắn kết với các khu đô thị liền kề.
- (3) **Định hướng của Quy hoạch chung năm 1998:** Quy hoạch chung năm 1998 đã vạch ra định hướng phát triển đô thị cơ bản đến năm 2020 như sau: (i) từng bước giảm mật độ ở khu vực trung tâm; (ii) số dân gia tăng trong tương lai sẽ được phân bổ chủ yếu ở ba khu vực là khu vực nội thành mới - đặc biệt là dọc đường vành đai 3, khu vực phía bắc sông Hồng và các thành phố vệ tinh và chuỗi đô thị ở các tỉnh lân cận; (iii) xây dựng bốn tuyến đường vành đai và củng cố mạng lưới đường bộ, bao gồm cả các cầu nối hai bờ sông Hồng. Ngoài ra, Hà Nội đã xác định các chỉ tiêu cho một số lĩnh vực cụ thể như mật độ dân số chung (100 m<sup>2</sup>/người).
- (4) **Hội nhập quốc tế, vùng và đô thị:** Nhằm đảm bảo sự phát triển tương lai của Hà Nội mang tính bền vững và cân bằng với sự phát triển của cả vùng cũng như đảm bảo các tỉnh khác cũng được hưởng lợi ích từ sự tăng trưởng của Hà Nội thì sự hội nhập về mặt không gian ở cấp quốc tế và liên tỉnh/thành có vai trò rất quan trọng thông qua mạng lưới GTVT đa phương thức và sự phát triển cân bằng của các trung tâm đô thị trong vùng. Cần xem xét thỏa đáng sự hội nhập vùng ở cấp độ đô thị như trong phạm vi bán kính 30-50 km từ trung tâm Hà Nội, nơi các thành phố vệ tinh và khu đô thị đang được xây dựng hoặc trong quy hoạch. Hội nhập cơ sở vật chất và chức năng chung sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới mô hình tăng trưởng và tình hình kinh tế của các khu vực, gồm cả Hà Nội.
- (5) **Liên kết các khu đô thị ở Hà Nội và các khu đô thị của các tỉnh lân cận:** Các khu đô thị dự kiến sẽ tiếp tục được mở rộng dọc các hành lang vận tải chính theo tất cả các hướng ở



các tỉnh lân cận. Do đó, cần có sự liên kết với các khu đô thị liền kề Hà Nội. Các khu vực có thể được mở rộng gồm thị xã Hà Đông, huyện Hoài Đức và thị trấn Tràm Trôi của tỉnh Hà Tây, huyện Mê Linh và thị xã Phúc Yên của tỉnh Vĩnh Phúc, huyện Từ Sơn của thành phố Bắc Ninh và huyện Văn Giang của tỉnh Hưng Yên.

- (6) **Liên kết các khu đô thị trong thành phố Hà Nội:** Các khu đô thị của Hà Nội dự kiến sẽ được mở rộng nhanh ra các khu vực bên ngoài. Quá trình tăng trưởng sẽ tạo ra áp lực cho cả các khu đô thị hiện có cũng như các khu đô thị mới. Để đảm bảo phát triển hiệu quả, cần có sự liên kết hợp lý giữa các khu đô thị có đặc điểm khác nhau. Các khu vực chính bao gồm: (i) liên kết hiệu quả khu vực phía bắc sông Hồng – khu vực có tiềm năng lớn và điều kiện đất đai thuận lợi cho phát triển với các khu đô thị hiện có ở phía nam sông Hồng, (ii) liên kết hiệu quả các khu đô thị mới với khu trung tâm hiện nay, và (iii) liên kết hiệu quả các khu đô thị đang phát triển dọc các hành lang vận tải chính với các trung tâm đô thị hiện có.
- (7) **Liên kết phát triển đô thị và phát triển cơ sở hạ tầng GTVT đồng bộ:** Cơ sở hạ tầng là yếu tố quyết định đảm bảo sự phát triển đô thị theo mục tiêu đặt ra và cần phối hợp tốt với phát triển đô thị.
- (8) **Thiết lập mối liên kết đô thị – nông thôn hiệu quả:** Nhằm hỗ trợ phát triển và tăng trưởng các khu vực nông thôn, khu vực nông thôn cần được đưa vào trong các quy hoạch đô thị và các quy hoạch đô thị đó cần có các biện pháp phù hợp để thống nhất các khu vực đô thị và nông thôn đồng thời tăng cường mối liên kết giữa hai khu vực này như khuyến khích sản xuất nông nghiệp có giá trị cao, có tính đặc thù, du lịch sinh thái, làng du lịch và phát triển cơ sở hạ tầng hỗ trợ.

**Hình 5.1 Khung quy hoạch phát triển không gian**



### Các chiến lược cơ bản về phát triển không gian

5.4 Nhằm khuyến khích phát triển đô thị trong tương lai theo tầm nhìn và mục tiêu đã đặt ra một cách thống nhất và đồng bộ hơn thì các cấp lãnh đạo, các chuyên gia và người dân cần cùng nhau xây dựng và thống nhất về bảy chiến lược cơ bản sau:

**Chiến lược 1: Thiết lập một trục không gian gồm “mặt nước”, “cây xanh” và “văn hoá” nhằm đảm bảo tính bền vững về môi trường, đồng thời tăng cường bản sắc của Hà Nội.**

5.5 Nét độc đáo hay bản sắc của Hà Nội nằm trong môi trường tự nhiên và văn hoá phong phú của thành phố. Sông Hồng và các nhánh sông, hồ, ao với nhiều kích thước khác nhau nằm rải rác trong khu vực đô thị đã tạo ra hình hài cơ bản của thành phố với nhiều cây cổ thụ được chăm sóc tốt và công viên – không gian xanh trải khắp góp phần phá vỡ sự đơn điệu của các tòa nhà. Khu phố cổ và khu phố cũ (khu phố Pháp) tạo cho thành phố cảnh quan và không gian sống độc đáo với nhiều nét văn hoá truyền thống. Bản sắc của thành phố Hà Nội toát ra từ sự gắn kết hài hòa giữa không gian mặt nước, cây xanh và văn hoá - những yếu tố ít thành phố nào khác có được. Do đó, những yếu tố này cần được đưa vào làm nền tảng cho quy hoạch thành phố sao cho có thể đảm bảo rằng những giá trị đó sẽ được bảo tồn và phát triển cho thế hệ sau.

**Chiến lược 2: Phát triển khu vực đô thị theo hướng giao thông công cộng nhằm đảm bảo khả năng đi lại của người dân và khuyến khích phát triển xã hội cân bằng với bảo vệ môi trường.**

5.6 Đối với các đô thị lớn như Hà Nội, cách duy nhất để giải quyết nhu cầu giao thông một cách hiệu quả là cung cấp cho thành phố một hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao phát triển đồng bộ với quá trình phát triển đô thị. Mạng lưới nòng cốt sẽ gồm đường sắt đô thị, tàu điện ngầm và xe buýt nhanh (BRT). Các dịch vụ thứ cấp và gom khách sẽ là xe buýt với nhiều kích thước và loại hình dịch vụ khác nhau. Tuy nhiên, việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng tốt không phải dễ dàng mà đòi hỏi một lượng kinh phí lớn cũng như năng lực khai thác và quản lý tốt trong suốt một giai đoạn dài. Kinh nghiệm ở những thành phố thành công cho thấy rằng mạng lưới vận tải khối lượng lớn phải là trục xương sống đô thị và cần được kết hợp với quy hoạch phát triển đô thị và quy hoạch sử dụng đất.

**Chiến lược 3: Nâng cấp và khôi phục các khu vực đã xây dựng ở cả trung tâm thành phố và khu vực ngoại vi, bao gồm khu Phố Cổ và khu Phố Pháp nhằm cải thiện điều kiện sống, bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế.**

5.7 Khu Phố cổ và khu phố Pháp đã đóng vai trò là trung tâm hệ thống đô thị từ lâu. Hai khu này có vị trí đẹp, giá trị thẩm mỹ cao cũng như cơ hội thương mại lớn song áp lực cải tạo các công trình cũ và xây dựng những công trình mới cũng ngày càng tăng. Hiện tại, chưa có biện pháp hữu hiệu để kiểm soát và định hướng phát triển theo đúng quy hoạch của thành phố. Vì vậy, dự án thí điểm về tái phát triển một ô phố trong khu Phố cổ đã được thực hiện nhằm tìm ra cơ chế hiệu quả với sự tích hợp giữa các yếu tố gồm bảo tồn các giá trị văn hóa, phát triển kinh tế và tăng cường mạng lưới xã hội nhằm phát triển bền vững khu phố này.

5.8 Ở khu vực ngoại vi, cần phải xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng phù hợp đi trước một bước so với tiến độ đô thị hóa cũng như các hoạt động phát triển tự phát ở vùng ngoại ô. Nhiều thành phố ở Nhật Bản cũng đã trải qua giai đoạn đô thị hoá nhanh. Chính sách áp dụng là tái tổ chức cơ cấu đô thị thông qua điều chỉnh đất, sửa đổi quyền của các bên liên quan phục vụ mục tiêu chung và đảm bảo đủ vốn phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng.

**Chiến lược 4: Phát triển các trung tâm đô thị mới hiện đại và có tính cạnh tranh để thu hút đầu tư đa dạng và có chất lượng nhằm tạo thêm cơ hội việc làm và cải thiện tiếp cận của người dân đối với các dịch vụ cần thiết.**

5.9 Để một đô thị lớn có sức cạnh tranh và có thể đáp ứng được nhu cầu của các hoạt động kinh tế - xã hội và văn hoá đa dạng thì cần có các trung tâm đô thị mới hiện đại đáp ứng các mục đích thương mại và kinh doanh. Muốn thực hiện điều đó cần thu hút đầu tư chất lượng cao (việc này đồng thời sẽ tạo thêm cơ hội việc làm). Nhiều thành phố châu Á đã và

đang phát triển các loại hình trung tâm thương mại mới. Ví dụ, TPHCM đã bắt đầu phát triển khu đô thị mới Thủ Thiêm. Những dự án phát triển quy mô tương tự ở Hà Nội đang được triển khai dọc đường vành đai 3. Với một chút điều chỉnh về mô hình quy hoạch từ mục đích ở sang mục đích kinh doanh/thương mại nhiều hơn, những khu vực này sẽ có cơ hội được phát triển thành các trung tâm đô thị đa chức năng. Do loại hình phát triển này rất hấp dẫn với khu vực tư nhân nên chính quyền thành phố chỉ nên giới hạn ở vai trò là bên tạo điều kiện và điều tiết các hoạt động, đảm bảo rằng tất cả các chủ thể liên quan – người dân, nhà đầu tư, chính quyền - đều được hưởng lợi ích từ dự án phát triển một cách bình đẳng và rằng lợi ích cộng đồng thể hiện trong quy hoạch thành phố được tôn trọng.

**Chiến lược 5: Phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ hiệu quả nhằm đảm bảo hoạt động kinh tế - xã hội thuận lợi và có tính cạnh tranh cũng như có được dịch vụ hợp với túi tiền của người dân, đặc biệt là người nghèo.**

5.10 Cơ sở hạ tầng là yếu tố cơ bản nhất quyết định tính hiệu quả và chất lượng của các hoạt động đô thị. Yếu tố đó cũng quyết định cách sử dụng nguồn ngân sách công như thế nào. Mạng lưới đường bộ không đầy đủ hoặc có chất lượng kém sẽ dẫn đến tình trạng gia tăng ùn tắc giao thông, tăng chi phí sử dụng phương tiện và lãng phí thời gian của người tham gia giao thông. Quản lý giao thông yếu kém lại làm giảm tính hiệu quả của công trình cũng như giảm an toàn giao thông. Hiệu quả hoạt động của các công trình cơ sở hạ tầng như giao thông vận tải, cấp điện, nước, thoát nước, vệ sinh v.v. yếu kém sẽ làm giảm chất lượng dịch vụ và làm tăng chi phí dịch vụ. Tất cả sự kém hiệu quả đó tạo ra gánh nặng đối với chính quyền thành phố cũng như đối với người dân.

**Chiến lược 6: Chuẩn bị các biện pháp phòng ngừa hiểm họa bảo vệ người dân khỏi thiên tai và các thảm họa do con người gây ra và sự xuống cấp về môi trường.**

5.11 Hà Nội nằm trong khu vực bị tác động bởi thiên tai như lũ lụt, ngập úng, sụt lún đất, xói lở bờ sông và động đất. Lịch sử cũng cho thấy thành phố đã thực sự phải gánh chịu một số thảm họa như vậy. Các khu vực dân cư đông đúc, nơi ít đường hoặc đường hẹp và không có không gian trống là những nơi chịu nhiều rủi ro về hỏa hoạn vốn có thể phá hủy cả khu vực nhanh chóng. Trong bối cảnh đó khả năng phản ứng trong trường hợp khẩn cấp và các hoạt động cứu chữa cũng bị cản trở nhiều. Do đó cần tiến hành nâng cấp những khu vực đô thị hiện có đồng thời cần tránh tình trạng đó trong các dự án phát triển mới để có thể bảo vệ tính mạng và tài sản cho người dân.

**Chiến lược 7: Củng cố thể chế nhằm quản lý đô thị hiệu quả và nâng cao năng lực, đảm bảo cung cấp hiệu quả các dịch vụ thông qua sự tham gia của các bên liên quan.**

5.12 Quản lý đô thị lớn là một nhiệm vụ hết sức khó khăn. Những thách thức thường rất phức tạp và có tác động qua lại nên không có một giải pháp đơn nhất nào có thể giải quyết được các vấn đề này; vì vậy, cần có những giải pháp toàn diện, đồng bộ và phù hợp với tình hình cụ thể và đây chính là một phép thử lớn đối với năng lực chuyên môn và tài chính của một đô thị. Tuy nhiên, đô thị được quản lý tốt lại có thể mang lại nhiều lợi ích cho tất cả các bên liên quan. Để Hà Nội được như vậy cần nghiên cứu kỹ, thực hiện những vấn đề sau:

- (i) Xây dựng các phương án phát triển đô thị (điều chỉnh đất, tái phát triển đô thị, v.v.).
- (ii) Khuyến khích hợp tác giữa nhà nước và tư nhân.
- (iii) Đảm bảo có sự tham gia của các bên liên quan vào quá trình phát triển.
- (iv) Tạo dựng môi trường mở và thân thiện với hoạt động kinh doanh.
- (v) Tăng cường năng lực quy hoạch và quản lý đô thị.

## Quy hoạch chung đề xuất

5.13 Quy hoạch chung đề xuất được xây dựng dựa trên tầm nhìn cần phải đạt được của Hà Nội, các chiến lược phát triển không gian tương ứng cũng như nguyên tắc và định hướng quy hoạch của Quy hoạch chung 1998 cũng như các nghiên cứu tổng thể về điều kiện kinh tế-xã hội, môi trường và cơ sở vật chất kỹ thuật. Trong quá trình này, nhiều yếu tố khác nhau đã được xem xét và thảo luận thông qua các cuộc họp tổ công tác, họp ban chỉ đạo, đồng thời cũng có được sự đóng góp của người dân cũng như các chuyên gia thông qua cuộc trưng bày kết quả nghiên cứu và hội thảo. Một số đặc điểm chính của Quy hoạch chung như sau:

- (1) **Thiết lập mạng lưới và khu vực “mặt nước – cây xanh – văn hóa”:** Lấy không gian sông Hồng và khu di tích Cổ Loa làm trục chính cho thành phố, gắn kết chặt chẽ với mạng lưới cây xanh, nối với hồ, ao, sông, công viên và các khu dịch tích nằm rải rác trong thành phố và vành đai xanh vùng. Vùng và vành đai “mặt nước – cây xanh – văn hóa” là nền tảng phát triển đô thị tương lai. Các tiêu chí tổng quan về quy hoạch được thể hiện trong Quy hoạch chung<sup>1</sup>.
- (2) **Trục Thăng Long – Cổ Loa là trọng tâm trong trục xương sống của thành phố:** Khu vực này sẽ là trung tâm của mạng lưới “mặt nước – cây xanh – văn hóa” nói trên. Do đó cần kiểm soát hữu hiệu khu vực đặc biệt này, chỉ cho phép phát triển mật độ thấp với giá trị cao để bảo vệ cảnh quan chung.
- (3) **Tăng cường cấu trúc đô thị để đáp ứng một cách hữu hiệu nhu cầu phát triển đô thị tương lai:** Hà Nội phải có biện pháp chuẩn bị để đáp ứng cho 5 triệu người sống trong nội thành Hà Nội và khu vực đô thị liền kề thành phố. Để kiểm soát được tác động từ quá trình phát triển đô thị, cần đưa những nội dung sau vào Quy hoạch chung:
  - (i) *Mạng lưới giao thông chiến lược:* Hà Nội sẽ ngày càng gắn kết chặt chẽ hơn với các khu vực đô thị liền kề sau khi đã hoàn tất phát triển mạng lưới UMRT và mạng lưới đường bộ nội đô. Với đường vành đai 4, luồng giao thông liên tỉnh sẽ được tách khỏi giao thông đô thị, luồng giao thông quá cảnh không phải đi vào trung tâm thành phố. Đường vành đai 4 cũng là đầu mối giao tiếp hiệu quả của hai loại hình giao thông này.
  - (ii) *Cụm đô thị:* Các khu vực đô thị sẽ được chia thành năm cụm gồm các cụm trung tâm, đông, tây, nam, bắc. Mỗi cụm sẽ có đặc điểm riêng so với các cụm khác.
  - (iii) *Chuyển sang cơ cấu đô thị đa cực:* Cơ cấu đô thị cơ bản sẽ chuyển từ đơn cực sang đa cực thông qua việc phát triển một cách chiến lược và gắn kết hệ thống giao thông chính, đặc biệt là mạng lưới UMRT và các trung tâm đô thị cạnh tranh mới. Các trung tâm này sẽ có các chức năng tổng hợp như thương mại, kinh doanh, nhà ở, y tế, dịch vụ công cộng; tạo cơ hội hấp dẫn cho nhà đầu tư và người dân có được dịch vụ tốt hơn và cơ hội việc làm.
- (4) **Địa điểm phát triển các ngành công nghiệp:** Hà Nội sẽ chủ yếu tập trung vào các ngành dịch vụ và công nghiệp tri thức thay cho loại hình công nghiệp chế tạo truyền thống. Do các cơ sở có đầu tư nước ngoài cần kết nối tốt tới các đầu mối quốc tế, do đó cần xác định khu vực QL18 và QL5 làm khu vực phát triển công nghiệp. Các cơ sở công nghiệp hiện nằm trong nội thành cần được khuyến khích di dời ra khu vực công nghiệp này.
- (5) **Tập trung phát triển khu vực nông thôn:** Không thể tách khu vực nông thôn khỏi quá trình quy hoạch và phát triển đô thị. Do các khu vực nông thôn ở Hà Nội đang đối mặt với quá trình đô thị hóa nhanh chóng nên cần được gắn kết vào các khu vực đô thị bằng cách

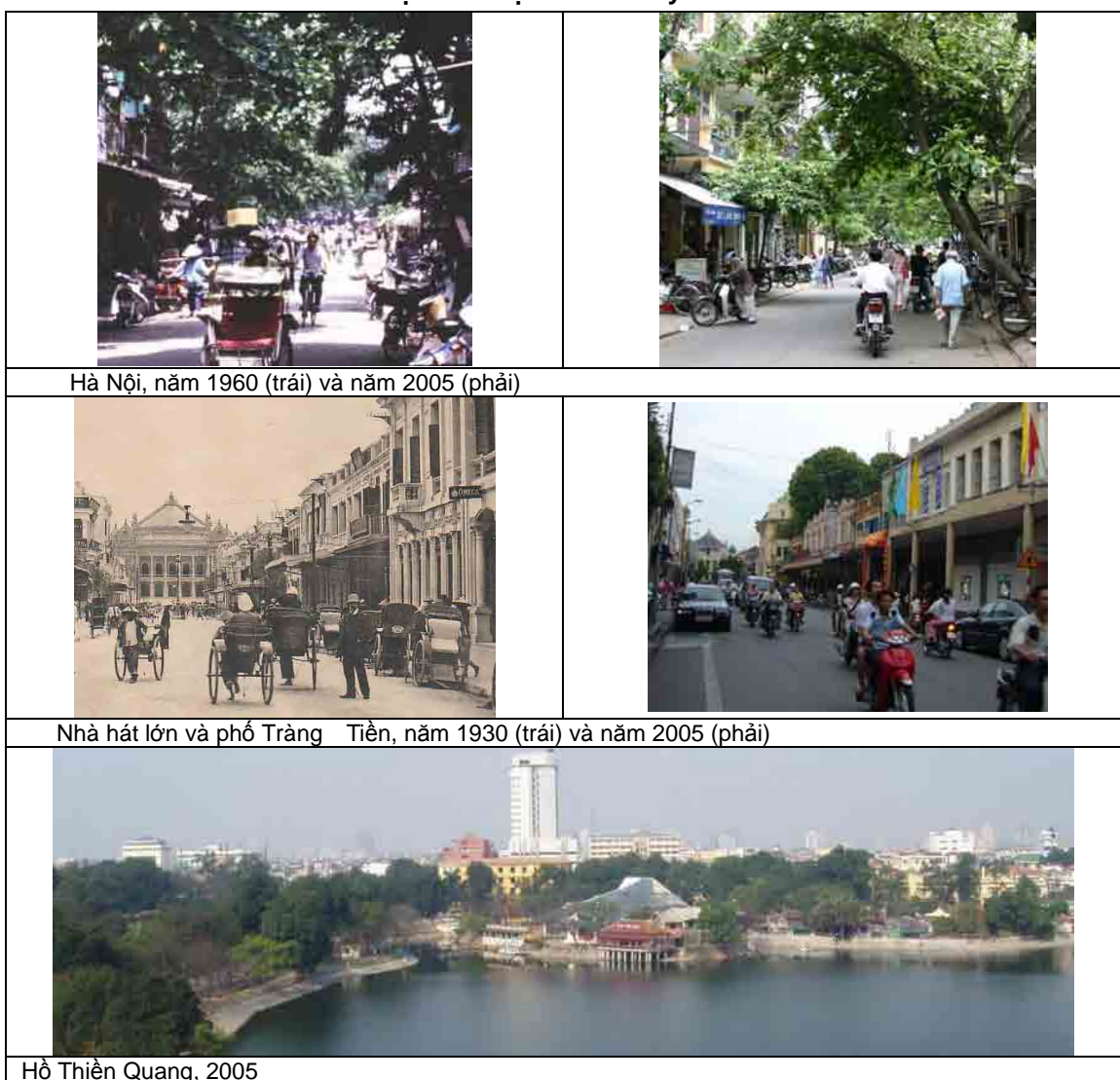
<sup>1</sup> Chỉ tiêu sử dụng đất trung bình là 100 m<sup>2</sup>/người; diện tích đất ở trung bình là 26 m<sup>2</sup>/người; diện tích cây xanh trung bình là 18 m<sup>2</sup>/người

cải tạo hệ thống cơ sở hạ tầng và dịch vụ hiện có, tăng cường các mối liên kết về không gian và thông tin với đô thị. Ví dụ, có thể triển khai chuyển sang mô hình nông nghiệp đô thị và đảm bảo tiếp cận thị trường.

5.1 Bản Quy hoạch chung do HAIDEP đề xuất khác với bản Quy hoạch chung hiện tại về vấn đề thu xếp thể chế, cụ thể như sau:

- (i) HAIDEP đề xuất hệ thống quy hoạch hai cấp. Quy hoạch chung đưa ra những định hướng phát triển không gian tổng quan, xác định vị trí các công trình cơ sở hạ tầng trọng điểm<sup>2</sup> và thực hiện phân vùng để khuyến khích sử dụng đất tốt. Những nội dung chi tiết<sup>3</sup> được cụ thể hóa trong Quy hoạch quận để hướng dẫn các dự án phát triển cụ thể.
- (ii) Trong đề xuất của HAIDEP, các hoạt động phát triển đô thị được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau, bao gồm cả tư nhân, và được quản lý bởi các cơ quan quy hoạch đô thị có nhiệm vụ đưa ra các quy định và cơ sở pháp lý. Trong đó, chính phủ sẽ không chỉ là nhà cung cấp mà còn là người tạo điều kiện phát triển đô thị.
- (iii) Để hỗ trợ thực hiện tốt Quy hoạch chung, HAIDEP cũng đề xuất một số các phương pháp và cơ chế phát triển đô thị khác nhau.

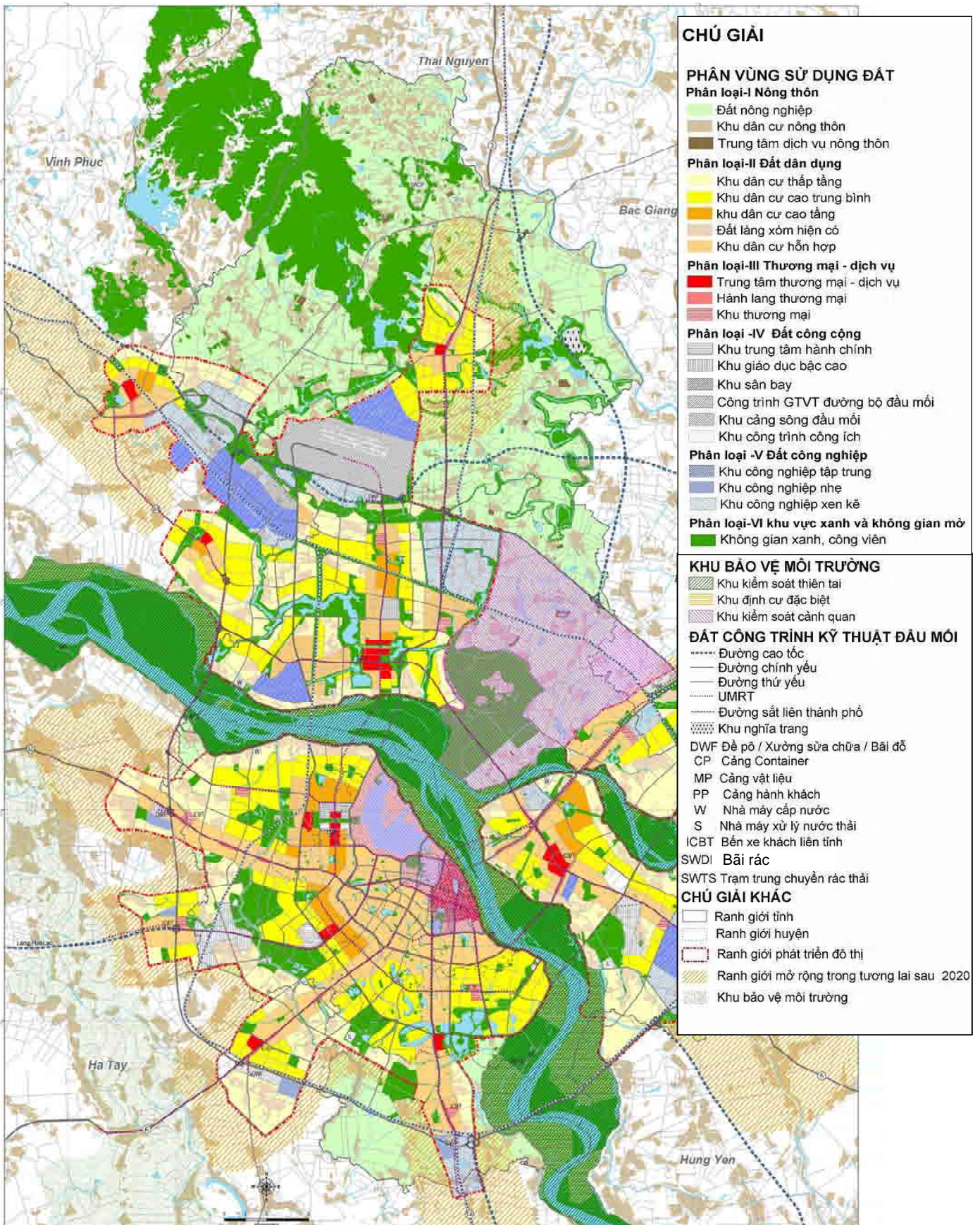
**Hình 5.2 Hà Nội với “mặt nước – cây xanh – văn hóa”**



Chú thích, ảnh năm 2005 do Đoàn Nghiên cứu HAIDEP chụp

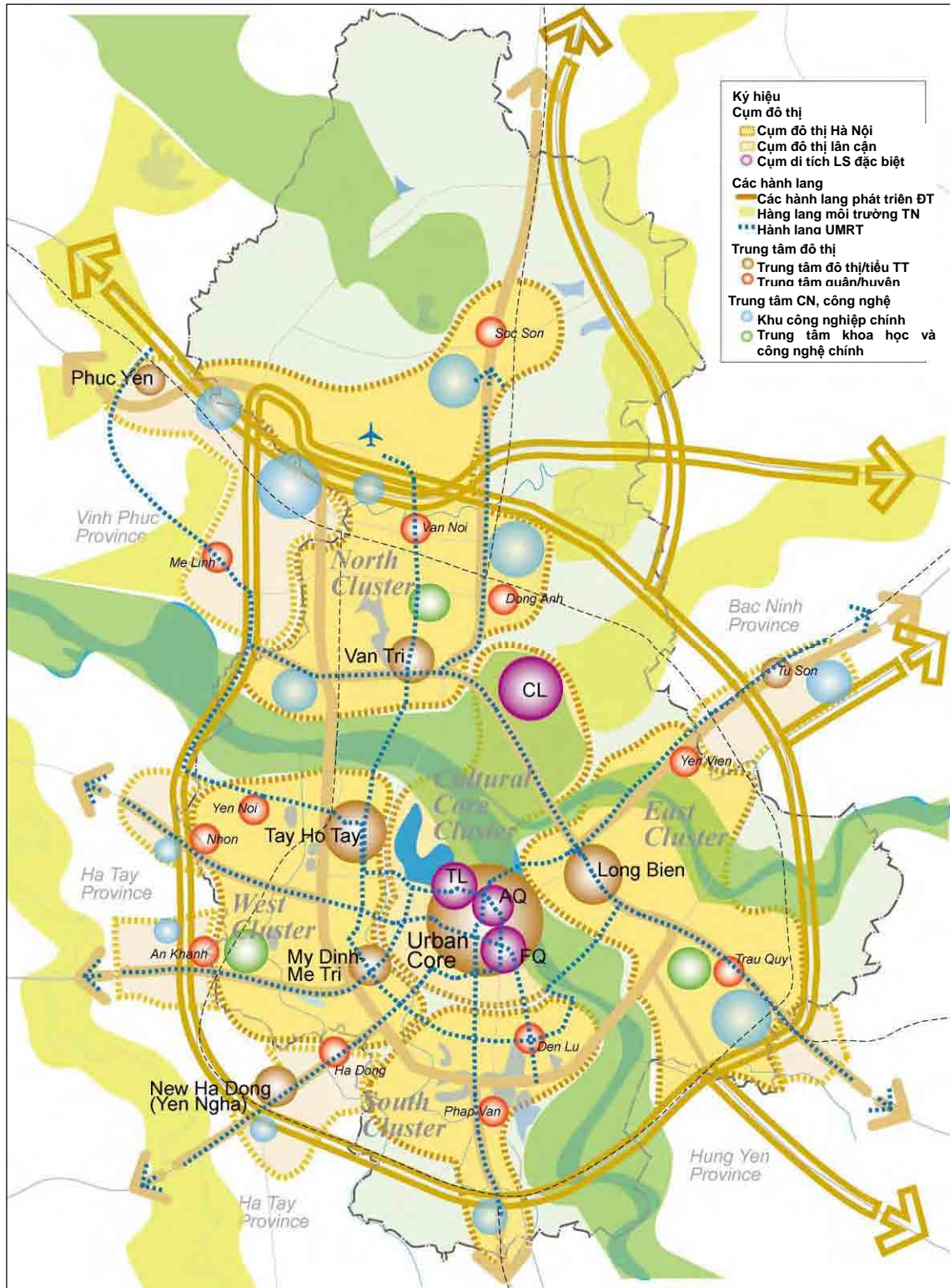
2) Hướng tuyến đường bộ, các khu vực có công trình công cộng được cụ thể hóa trong Quy hoạch quận.  
3) Bao gồm hạn chế về chiều cao, hệ số sử dụng đất, mật độ xây dựng, v.v..

**Hình 5.3 Quy hoạch chung đề xuất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 5.4 Cấu trúc cơ bản của Quy hoạch chung đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP