

6 VAI TRÒ CỦA HÀ NỘI TRONG VÙNG

6.1 Sự phát triển đô thị của Hà Nội phải là một nội dung không thể tách rời của chính sách phát triển đô thị quốc gia và khung phát triển vùng, do đó cần xem xét lại các chính sách và quy hoạch hiện có liên quan đến phát triển đô thị Hà Nội và đề xuất các định hướng phát triển ở cấp vùng. Tuy nhiên, ở Việt Nam hiện vẫn chưa thiết lập được cơ chế phối hợp hiệu quả cho quy hoạch và phát triển vùng. Những quy hoạch vùng hiện nay như quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng¹, vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc bộ² và vùng Thủ đô Hà Nội³ cũng như quy hoạch giao thông vùng⁴ là những quy hoạch có định hướng, phạm vi, mục tiêu khác nhau.

6.2 Những vấn đề chính về phát triển vùng được tổng kết như sau:

- (1) **Khoảng cách phát triển giữa các khu vực ngày càng tăng:** Hầu hết các tỉnh, ngoại trừ Hà Nội và Hải Phòng, đều đang phát triển ở mức độ thấp và vẫn chủ yếu tập trung vào nông nghiệp. Chênh lệch trong phát triển kinh tế-xã hội cũng như tỉ trọng GDP giữa các tỉnh vẫn rất lớn. Sự mất cân bằng trong vùng đã dẫn đến việc không tận dụng được hết những tiềm năng và lợi thế cạnh tranh của vùng.
- (2) **Sử dụng đất:** Cùng với quá trình đô thị hóa, diện tích đất nông nghiệp ngày càng thu hẹp dành chỗ cho phát triển các khu công nghiệp và các mục đích khác. Đây thực sự là bất cập lớn ở các khu vực đô thị hóa của Hà Nội và Hải Phòng. Trong khi quỹ đất thường không được sử dụng hiệu quả để phát triển cơ sở hạ tầng còn tiền bồi thường, giải phóng mặt bằng thì vẫn ở mức thấp.
- (3) **Môi trường:** Tốc độ đô thị hóa cao và hậu quả là lượng dân cư đổ vào thành phố ngày một tăng, càng làm tăng thêm khó khăn cho quá trình quản lý đô thị. Ô nhiễm do công nghiệp và các phương tiện giao thông đang trở nên đặc biệt nghiêm trọng tại một số khu vực. Chất lượng không khí giảm và tình trạng ô nhiễm nguồn nước tại các khu vực đô thị cũng trở thành một vấn đề bất cập. Hệ thống thoát nước thải chưa đủ đáp ứng nhu cầu và hoạt động kém hiệu quả, đe dọa tới sức khỏe của người dân và làm suy giảm chất lượng môi trường. Ngập lụt và thiếu nước cũng là một trong những tác động của quá trình đô thị hóa.
- (4) **Kinh tế:** Mặc dù cơ cấu kinh tế đã thay đổi, tiến trình phát triển vẫn còn khá chậm xét theo khả năng cạnh tranh của khu vực trên thị trường quốc tế. Vùng thủ đô Hà Nội có khả năng thu hút đầu tư kém hơn so với thành phố Hồ Chí Minh. Điều này thể hiện ở công nghệ nghèo nàn và lực lượng lao động với kỹ năng thấp, môi trường đầu tư không thuận lợi, thủ tục đầu tư phiền hà và chi phí sản xuất cao.
- (5) **Giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng:** Mật độ đường của các tỉnh thuộc đồng bằng sông Hồng thấp. Sự phát triển của mạng lưới đường không gắn liền với quá trình đô thị hóa mạnh. Phân bố đường cũng không đồng đều ở một số khu vực và có một số đoạn đường rất xấu, đặc biệt là ở vùng nông thôn. Quá trình phát triển cơ sở hạ tầng còn chậm, chưa theo kịp nhu cầu phát sinh từ quá trình tăng trưởng và phát triển nhanh. Công tác cấp điện, nước sạch và dịch vụ vệ sinh đã được cải thiện nhưng vẫn chỉ ở mức trung bình, nhiều nơi còn chưa có dịch vụ.
- (6) **Công tác quy hoạch:** Hà Nội đang gặp phải một số vấn đề do thiếu quy hoạch đồng bộ và sự phối hợp ở cấp vùng mà nguyên nhân sâu xa là do thông tin hoặc là thiếu hoặc chưa đủ độ tin cậy; mới chỉ có quy hoạch của các chuyên ngành chứ chưa có một quy hoạch toàn diện cũng như chậm chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường.

1) Gồm 9 tỉnh thành với diện tích 12.632 km², dân số 15,4 triệu người, do Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập.

2) Gồm 8 tỉnh thành với diện tích 15.287 km², dân số 13,2 triệu người, do Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập

3) Gồm Hà Nội và 8 tỉnh liền kề, có tổng diện tích 13.397 km², dân số 12 triệu người, do Bộ Xây dựng lập

4) Toàn bộ miền Bắc, do Bộ Giao thông Vận tải lập

Chính sách đô thị quốc gia: Chiến lược xóa đói giảm nghèo và tăng trưởng toàn diện

6.3 Chiến lược Xóa đói giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện năm 2002 là kế hoạch hành động nhằm giảm đói nghèo, cụ thể hóa các chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội của Chính phủ và các kế hoạch phát triển chuyên ngành khác thành một chương trình thực hiện chi tiết còn Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội hàng năm sẽ xác định các chiến lược và biện pháp nhằm thực hiện Chiến lược Xóa đói giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện.

6.4 Mục tiêu chung của Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội đến năm 2010 là đưa Việt Nam thoát khỏi tình trạng lạc hậu với các mục tiêu cụ thể sau: cải thiện đời sống vật chất, văn hóa và tinh thần của người dân; đưa đất nước phát triển thành một nước công nghiệp hóa và hiện đại hóa vào năm 2020; cải thiện nguồn nhân lực, năng lực khoa học-công nghệ, cơ sở hạ tầng, kinh tế cũng như an ninh - quốc phòng; thiết lập thể chế của một nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa; và nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

Mục tiêu của các quy hoạch vùng hiện tại

6.5 Định hướng chung của các quy hoạch này là thúc đẩy tăng trưởng kinh tế cao thông qua phát triển các ngành công nghiệp và dịch vụ, cung cấp cơ sở hạ tầng hiệu quả và môi trường đầu tư hấp dẫn cho các nhà đầu tư trong nước và quốc tế, thúc đẩy công tác xóa đói giảm nghèo và thu hẹp chênh lệch về mức sống và thúc đẩy phát triển bền vững về môi trường. Dân số của Khu vực nghiên cứu dự kiến sẽ tăng đạt 27,7 triệu người vào năm 2020, trong đó 37% là dân số đô thị. GDP sẽ tăng với tốc độ 9,7%/năm và GDP bình quân đầu người đạt 25,2 triệu đồng hay 1.600 USD/năm. Tỷ lệ đói nghèo sẽ được giảm thiểu (Bảng 6.1).

Bảng 6.1 Định hướng Quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội

Lĩnh vực	Định hướng phát triển chính			
Phát triển vùng	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển Vùng Thủ đô Hà Nội với cấu trúc đa cực trong đó Hà Nội và các thành phố vệ tinh ở các tỉnh lân cận được kết nối với nhau tốt hơn và giảm sự tập trung hiện nay trong thành phố trung tâm đồng thời chú trọng hơn nữa tới phát triển các thành phố quy mô vừa và nhỏ. Xây dựng khung thể chế để quản lý hiệu quả. 			
	Chỉ tiêu			
	Dân số (triệu người)	2005	2010	2020
	Dân số đô thị (triệu người)	2,8	3,9-4,2	7,9-8,5
	Tỷ lệ đô thị hóa	23,2	30-32	55-63
Kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển các hành lang tăng trưởng kinh tế, gồm hai hành lang Đông – Tây (Côn Minh – Hạ Long và Hà Nội – Hải Phòng), một hành lang vành đai và hai hành lang hỗ trợ Khuyến khích phát triển công-nông nghiệp đồng bộ với các cụ công nghiệp vừa và nhỏ nhằm tạo thêm việc làm và đa dạng hóa sản phẩm của vùng. 			
	Chỉ tiêu			
	Tốc độ tăng GDP (%/năm)	2005	2010	2020
	Cơ cấu GDP(KVI/KVII/KVIII)	17/39/44	11/46/43	6/51/43
	GDP/người (USD)	574	1.130	2.570
	Việc làm (triệu)	6,82	7,51	8,46
Xã hội và môi trường	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng vùng tam giác giáo dục Hà Nội – Hải Phòng – Nam Định nhằm phát triển nguồn nhân lực cho cả nước và cho vùng. Nhiều trường đại học sẽ được di dời ra khu vực phía ngoài, đặc biệt là các khu vực mới như ở Hòa Lạc và trung tâm giáo dục đào tạo dọc tuyến Bắc Thăng Long – Nội Bài – Sóc Sơn, QL18 và Phố Nối – Yên Mỹ (Hưng Yên). Quản lý môi trường: các nhà máy xử lý chất thải rắn, nghĩa trang, nguồn nước, cấp điện và chỉnh trị hệ thống sông ngòi trong vùng. Phát triển các trung tâm y tế cao cấp tại Hòa Lạc, Hải Dương, v.v. để giảm áp lực cho các bệnh viện ở Hà Nội. 			

Nguồn: Báo cáo tóm tắt, Dự thảo Báo cáo cuối cùng Nghiên cứu Quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội, Bộ Xây dựng, 2006.

Các định hướng phát triển vùng đề xuất

6.6 Phối hợp với các hoạt động lập quy hoạch đang triển khai của Bộ Xây dựng, Nghiên cứu đã xây dựng định hướng phát triển vùng (xem Bảng 6.2), gồm các chiến lược sau:

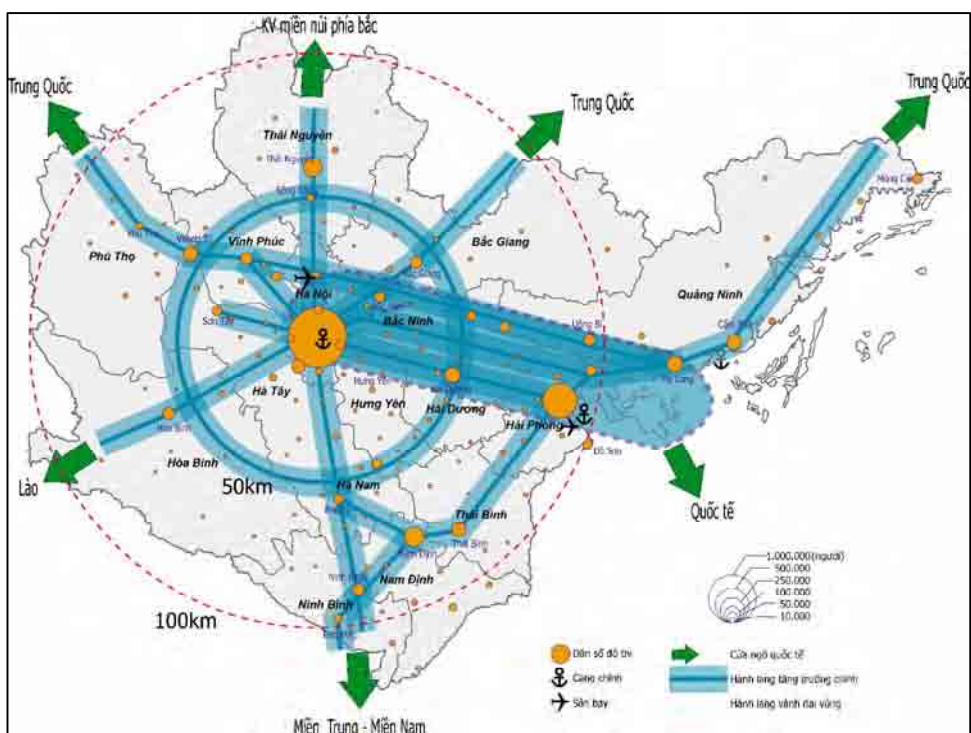
- (1) **Phối hợp và hội nhập vùng:** Các tỉnh/thành ở miền Bắc chưa liên kết hiệu quả với nhau do cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ và rào cản về thể chế không khuyến khích giao thông vận tải liên tỉnh trước đây. Do hầu hết các tỉnh phụ thuộc vào thương mại quốc tế qua một số cửa ngõ hạn chế như Hải Phòng, Quảng Ninh và các tỉnh biên giới khác và cần phải có môi trường đầu tư cạnh tranh và hấp dẫn, các tỉnh, thành cần hội nhập để tận dụng ưu thế và các nguồn lực của tỉnh cũng như góp phần giảm sự chênh lệch giữa các tỉnh.
- (2) **Thiết lập các hành lang tăng trưởng:** Để thúc đẩy sự hội nhập và phối kết hợp ở cấp vùng và cấp quốc tế, tiếp cận theo hành lang là hướng tiếp cận phù hợp. Bảy hành lang, gồm sáu hành lang hướng tâm từ/tới Hà Nội và một hành lang ven biển được xác định để cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông và tạo động lực phát triển.
- (3) **Phát triển hệ thống GTVT chiến lược cũng như hội nhập thị trường:** Tăng trưởng kinh tế của miền Bắc phụ thuộc rất lớn vào đầu tư nước ngoài và ngoại thương. Do đó, hành lang Hà Nội – Hải Phòng/Hạ Long cần được củng cố bằng cách: (i) mở rộng năng lực vận tải của các cảng, đường bộ và các phương thức vận tải khác; (ii) giảm thời gian đi lại và (iii) cải thiện dịch vụ giao nhận. Cung cấp hệ thống GTVT chiến lược dọc hành lang sẽ thúc đẩy sự hội nhập của các ngành kinh tế với thị trường quốc tế.
- (4) **Phát triển đô thị và tăng cường mối liên kết đô thị – nông thôn:** Cần phát triển các trung tâm đô thị dọc các hành lang để giảm áp lực cho Hà Nội và thúc đẩy phát triển vùng cân bằng. Công tác phát triển các tuyến đường kết nối các khu vực nông thôn với các trung tâm tăng trưởng đô thị dự kiến sẽ góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng của các vùng nông thôn.
- (5) **Thúc đẩy việc sử dụng đất và quản lý môi trường hiệu quả và thúc đẩy hội nhập và phát triển văn hóa, xã hội:** Sử dụng đất rong vùng cần được phân loại rõ ràng bằng cách xác định quỹ đất cho công tác bảo tồn và phát triển để đảm bảo sự bền vững về mặt môi trường và thúc đẩy phát triển văn hóa – xã hội trong đó sự phát triển tập trung dọc các hành lang.
- (6) **Tăng cường năng lực quản lý phát triển vùng:** Có thể đạt được sự tăng trưởng tương lai và phát triển bền vững của vùng thông qua việc giải quyết các vấn đề từ triển vọng của một vùng hội nhập. Để đạt được điều này, cần tăng cường năng lực quản lý của các tỉnh/thành và thiết lập cơ chế phối hợp giữa các tỉnh/thành.

Các chiến lược phát triển và dự án ưu tiên

6.7 Trên cơ sở nêu trên, Nghiên cứu đã xây dựng các chiến lược phát triển và kế hoạch hành động như trình bày trong Bảng 6.2. Các dự án ưu tiên được xác định gồm:

- (i) Phát triển các tuyến hành lang tăng trưởng có sức cạnh tranh toàn cầu
- (ii) Phát triển khu vực xuyên biên giới
- (iii) Thiết lập chương trình và trung tâm xúc tiến đầu tư khu vực phối hợp
- (iv) Thiết lập cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin vùng
- (v) Thiết lập các hội đồng điều phối vùng giữa các tỉnh

Hình 6.1 Phát triển các hành lang tăng trưởng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 6.2 Chiến lược và kế hoạch hành động phát triển vùng đề xuất

Chiến lược	Kế hoạch hành động	Chỉ tiêu giám sát
A1 Cập nhật các chiến lược phát triển vùng	A11 Hoàn thiện các quy hoạch phát triển vùng đồng bộ/kết hợp. A12 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. A13 Xác định và thực hiện các dự án phát triển vùng đồng bộ/kết hợp.	<ul style="list-style-type: none"> Hiểu rõ và sự đồng thuận của các bên liên quan về các quy hoạch/chiến lược. Tiến độ dự án
A2 Phát triển các hành lang tăng trưởng có sức cạnh tranh toàn cầu	A21 Phát triển các hành lang GTVT/tiếp vận chất lượng cao Vinh Phúc – Hà Nội – Hải Phòng/Quảng Ninh. A22 Phát triển các khu đô thị và các khu công nghiệp hấp dẫn với các dịch vụ cạnh tranh. A23 Thiết lập môi trường đầu tư hấp dẫn để thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ dự án. Lượng đầu tư vào hành lang. Sự hài lòng của các nhà đầu tư. Khối lượng giao dịch thương mại/tỷ trọng giá trị đầu tư của hành lang.
A3 Tăng cường các chiến lược giảm đói nghèo và mở rộng chương trình	A31 Lập bản đồ và xác định khu vực đói nghèo trong vùng. A32 Xây dựng các giải pháp và chương trình giải quyết hiệu quả các vấn đề đói nghèo đã xác định. A33 Thiết lập cơ chế phối hợp để thực hiện chương trình giảm đói nghèo hiệu quả.	<ul style="list-style-type: none">
A4 Thiết lập cơ chế phối hợp vùng khả thi	A41 Tăng cường sự hợp tác phát triển vùng giữa các tỉnh thành. A42 Thiết lập hội đồng điều phối phát triển vùng gồm đại diện chính quyền của các tỉnh thành. A43 Mở rộng sự hợp tác với các nhà tài trợ thông qua Diễn đàn Đô thị.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ tổ chức thể chế. Số/tần suất các cuộc họp.
A5 Tăng cường năng lực của chính quyền các tỉnh, thành phố	A51 Thiết lập cơ sở dữ liệu thông tin chung hỗ trợ công tác lập quy hoạch và phát triển vùng. A52 Thiết lập hệ thống đào tạo thường xuyên của Chính phủ để xây dựng năng lực của cán bộ chính quyền các tỉnh thành. A53 Củng cố các cơ quan quy hoạch của các tỉnh, thành.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ của công tác thiết kế và khai thác hệ thống. Số cán bộ được đào tạo. Số quy hoạch được xây dựng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

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

Các vấn đề chính

7.1 Dân số Hà Nội dự kiến sẽ tiếp tục tăng trưởng trong tương lai. Do đó, thành phố cần chuẩn bị để tiếp nhận số dân tăng thêm và phân bố dân số phù hợp trong quá trình phát triển nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững của thành phố.

Khung dân số HAIDEP đề xuất

7.2 Dựa vào kết quả so sánh hai trường hợp đã nêu ở phần trên và tiến hành một số phân tích bổ sung, Đoàn Nghiên cứu HAIDEP ước tính tổng dân số của Hà Nội, bao gồm cả khu vực đô thị gắn kết lân cận, sẽ là 5,1 triệu người. Tuy nhiên, việc tăng dân số nhanh chóng ở khu vực đô thị gắn kết, như giả định trong Quy hoạch Vùng Thủ đô, có thể sẽ không dễ dàng đạt được, trừ khi Hà Nội phát triển được hệ thống cơ sở hạ tầng tốt, đặc biệt là hệ thống giao thông công cộng liên kết với các khu vực này. Vì vậy, giả định rằng dân số Hà Nội vào năm 2020 của khu vực đô thị gắn kết sẽ ít hơn, khoảng 600.000 thì dân số của Hà Nội sẽ là 4,5 triệu người (xem Bảng 7.1).

7.3 Mặc dù, ước tính dân số của Hà Nội đạt 4,5 triệu người vào năm 2020 nhưng rất có thể dân số sẽ tăng nhanh hơn sau năm 2020 vì tốc độ đô thị hóa vào năm 2020 vẫn còn thấp. Hơn nữa, tăng trưởng kinh tế và tốc độ công nghiệp hóa sẽ mạnh mẽ hơn. Nếu giả định dân số Hà Nội tăng thấp, 2%/năm, sau 2020 thì dân số Hà Nội sẽ đạt 5,9 triệu người năm 2030.

Phân bố dân số

7.4 Trên cơ sở kịch bản tăng trưởng và định hướng phát triển, Đoàn Nghiên cứu đã ước tính vấn đề phân bố dân số tương lai. Tổng dân số đô thị 4,55 triệu người được phân bố trong các khu vực khuyến khích phát triển đô thị nằm trong ranh giới tăng trưởng đô thị của Hà Nội và các khu vực đô thị giáp ranh. Dân số nông thôn được phân bố phía ngoài ranh giới tăng trưởng theo mô hình phân bố hiện tại, ngoại trừ khu vực ngoài đô¹ nằm trong các quận nội thành (xem Hình 7.1).

7.5 Theo đó, dân số đô thị năm 2020 sẽ giảm xuống 750.000 người hay bằng 0,8 lần dân số hiện nay. Với mật độ dân số 250 người/ha, điều kiện sống ở khu vực nội thành cũ dự kiến sẽ được cải thiện. Ở các quận nội thành mới, dân số đô thị sẽ tiếp tục tăng. Ở các khu đô thị thuộc quận Thanh Xuân và Cầu Giấy, mật độ dân số dự kiến sẽ tăng lên tương ứng là 200 người/ha và 180 người/ha, sau đó mức tăng dân số sẽ giảm dần. Mặt khác, dân số của các quận Long Biên và Hoàng Mai, do có tiềm năng phát triển lớn, sẽ tăng với tốc độ tăng trưởng hàng năm trên 4,5%.

7.6 Ở các khu vực ngoại thành, huyện Từ Liêm sẽ thu hút một lượng dân số đáng kể – khoảng 630.000 người trong khi tiến trình đô thị hóa của huyện Thanh Trì bên ngoài phạm vi ranh giới tăng trưởng đô thị sẽ bị hạn chế. Ở huyện Đông Anh, dân số sẽ tăng với tốc độ 6,6%/năm – cao hơn rất nhiều so với tỷ lệ tăng 1,4%/năm trong giai đoạn 1999-2003 do các công trình cơ sở hạ tầng chính, đặc biệt là các đoạn tuyến đường sắt và đường bộ chính yếu được quy hoạch phát triển ở khu vực này.

7.7 Ở các khu đô thị lân cận, dân số được dự báo dựa trên dự báo của Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội và xu hướng hiện nay. Vào năm 2003, có năm khu đô thị ở các tỉnh Hà Tây, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh và Hưng Yên, các khu đô thị này kết nối trực tiếp với thành phố Hà Nội. Hơn nữa, đến năm 2020, hai khu đô thị mới sẽ được phát triển gồm đô thị An Khánh ở tỉnh Hà Tây và đô thị Mê Linh ở tỉnh Vĩnh Phúc. Do đó, tổng cộng sẽ có bảy khu đô thị lân cận.

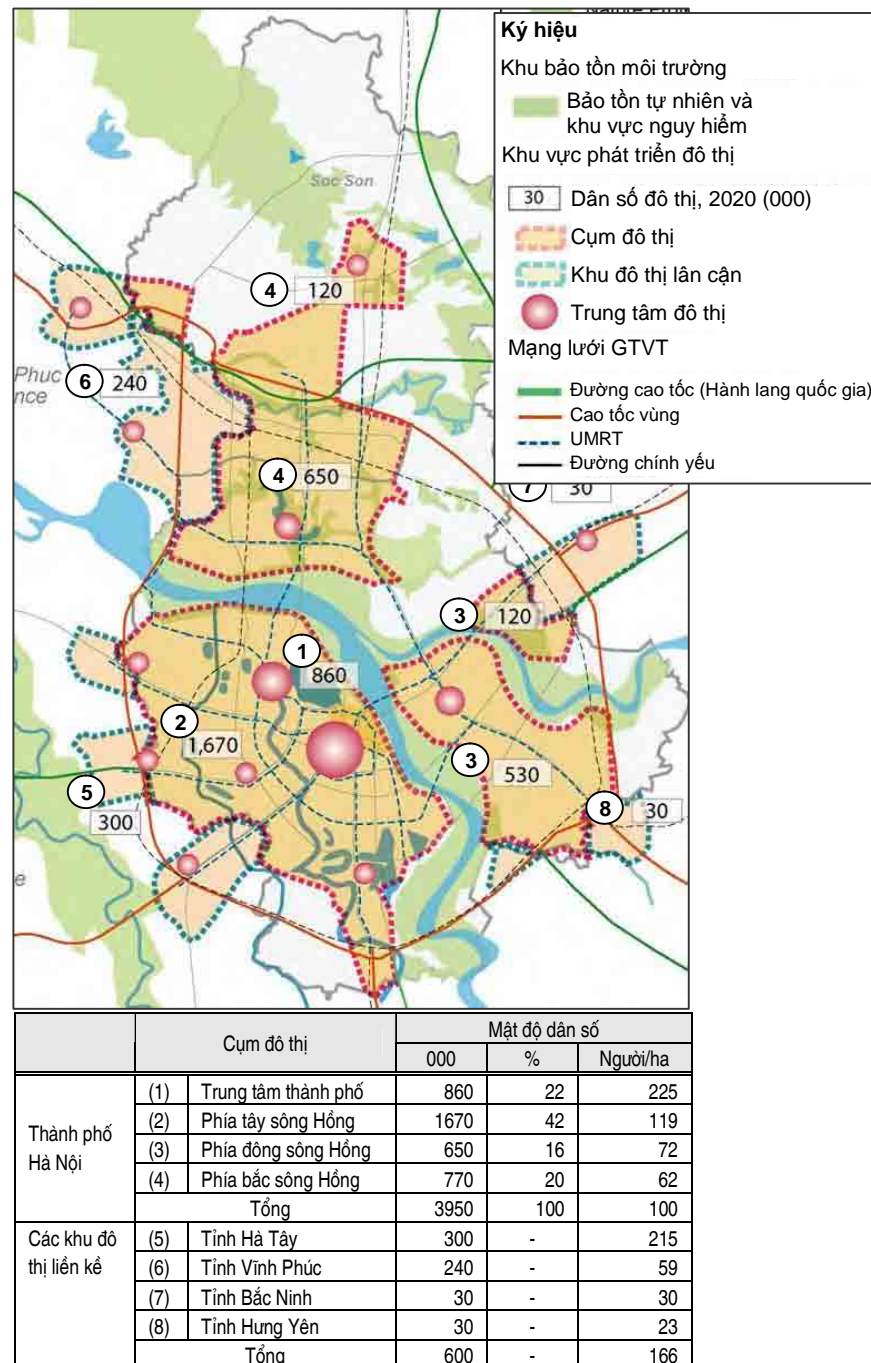
1) Các khu vực giữa đô và sông Hồng được coi là các khu vực nằm ngoài khu vực khuyến khích phát triển đô thị. Giả định 30% dân số sẽ được di dời vào năm 2020, đây là những người sống trong khu vực bị thiệt hại nặng nề bởi lũ lụt

Bảng 7.1 Dân số tương lai (2020) của Hà Nội và các khu vực đô thị lân cận

		QHTT 1998	QHVTĐ	Xu hướng	Đề xuất
Hà Nội	Đô thị	2.800 ²⁾	3.700 ⁴⁾	4.000 ²⁾	3.900 ²⁾
	Nông thôn	1.100	600 ³⁾	800	600
	Tổng	3.900	4.300	4.800	4.500
Khu vực giáp ranh ¹⁾		KCSL	800	300	600
Tổng (KV giáp HN)		KCSL	5.100	5.100	5.100

- 1) Bao gồm Hà Đông, Tràm Trôi, An Khánh của tỉnh Hà Tây và Phúc Yên, Mê Linh của tỉnh Vĩnh phúc; Từ Sơn của tỉnh Bắc Ninh và Như Quỳnh của Hưng Yên.
- 2) Bao gồm Sóc Sơn.
- 3) Dân số nông thôn đến năm 2020 được tính toán dựa trên số liệu của năm 2010 vốn được tính dựa trên tổng dân số của TP dự báo trong Kế hoạch Phát triển KT-XH của thành phố giai đoạn 2006-2010.
- 4) Quy hoạch Phát triển Vùng Thủ Đô Hà Nội của Bộ Xây dựng (2005) tính toán dân số Hà Nội từ năm 2003 đến năm 2020 là 1,9 triệu bao gồm dân số tăng tự nhiên và tăng cơ học dựa trên 1,8 triệu dân số của năm 2003

Hình 7.1 Phân bố dân số, lao động và học sinh theo cụm đô thị, 2020



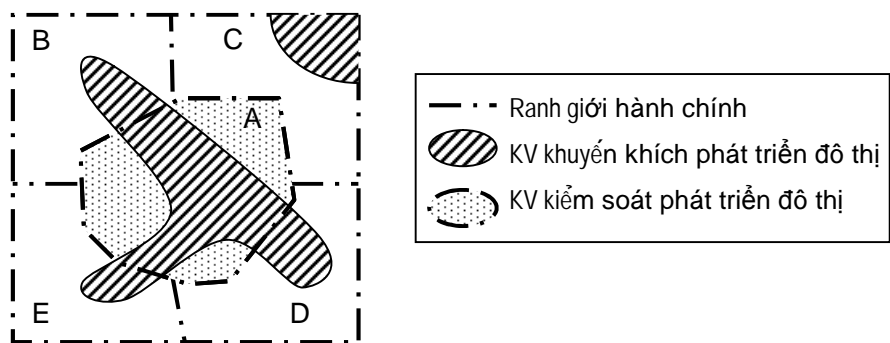
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hướng tiếp cận quản lý tăng trưởng

7.8 Các chiến lược quản lý tăng trưởng đối với từng khu vực như sau:

- (1) **Áp dụng mô hình ranh giới tăng trưởng đô thị:** Nhiều thành phố sử dụng ranh giới tăng trưởng đô thị nhằm giảm sự phát triển tự phát của đô thị, bảo tồn các khu vực như không gian xanh và đất nông nghiệp và khuyến khích phát triển các khu đô thị hiệu quả với cơ sở hạ tầng phù hợp. Trong hệ thống này, nguồn vốn đầu tư hạn hẹp của nhà nước sẽ được sử dụng hiệu quả hơn để khuyến khích sử dụng đất hiệu quả (xem Hình 7.2).
 - (a) **Ranh giới quy hoạch thành phố:** Đây là phạm vi lập quy hoạch, gồm cả các khu vực nông thôn. Đối với Hà Nội, ranh giới quy hoạch có thể trùng với ranh giới hành chính mặc dù nên đưa thêm các khu vực đô thị thống nhất của các tỉnh lân cận.
 - (b) **Ranh giới tăng trưởng đô thị:** Xác định rõ các khu vực sẽ được đô thị hóa trong 10-15 năm tới. Ranh giới tăng trưởng cần được định kỳ xem xét lại 5 năm/lần để đáp ứng được yêu cầu phát triển mới. Đối với Hà Nội, ranh giới này tương tự như ranh giới khu vực đô thị đang phát triển hiện nay. Phía trong ranh giới tăng trưởng là khu vực khuyến khích phát triển đô thị, nơi ưu tiên phát triển cơ sở hạ tầng. Cần xây dựng khung thể chế hấp dẫn khuyến khích phát triển đô thị theo quy hoạch, bao gồm chuyển đổi mục đích sử dụng đất, điều chỉnh các quyền liên quan và hoàn thiện quy trình phát triển cùng với các vấn đề khác.
 - (c) **Khu vực kiểm soát đô thị hóa:** Nằm ngoài ranh giới tăng trưởng đô thị là những khu vực kiểm soát đô thị hóa. Các hoạt động phát triển ở các khu vực này chịu sự kiểm soát chặt chẽ hơn và hướng dẫn cụ thể hơn và phải tuân theo QHTT đô thị cho dù vốn đầu tư của nhà nước sẽ dành cho công tác cải thiện môi trường và cải tạo cơ sở hạ tầng ở các làng xã ngoại thành.
- (2) **Gắn kết giữa phát triển giao thông và đô thị:** Mạng lưới GTVT chính gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy và hàng không là chìa khóa giúp hội nhập vùng cũng như gắn kết các khu vực đô thị hiệu quả trong thành phố. Hơn nữa, mạng lưới GTVT cũng quyết định cấu trúc đô thị của một vùng. Do đó, cần quy hoạch mạng lưới hợp lý để có thể đóng góp vào việc thúc đẩy tăng trưởng đô thị một cách hiệu quả và hợp lý nhất. Mặc dù mỗi phương thức có vai trò riêng trong toàn mạng lưới nhưng đường bộ có vai trò quan trọng nhất.
- (3) **Xây dựng các trung tâm đô thị và trung tâm chức năng:** Cấu trúc đô thị cũng được xác định bởi sự kết hợp giữa các trung tâm chức năng chính như trung tâm thương mại, khu công nghiệp, trung tâm hành chính và các trung tâm đặc biệt khác như khu liên hợp các trường đại học, trung tâm y tế, công viên kỹ thuật cao, trung tâm thể thao, v.v. trong đó các trung tâm thương mại hiện đại và cạnh tranh và khu công nghiệp là yếu tố quan trọng nhất thúc đẩy tăng trưởng và tạo việc làm.

Hình 7.2 Khái niệm về ranh giới tăng trưởng đô thị



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Chiến lược quản lý tăng trưởng đô thị

7.9 Quản lý tăng trưởng của Hà Nội cần được giải quyết ở cả cấp vùng và cấp thành phố. Ở cấp vùng, vấn đề đặc biệt quan trọng là xây dựng và quản lý các khu đô thị trong vòng bán kính 30-50 km từ Hà Nội như thế nào. Chia sẻ vai trò giữa Hà Nội và các thành phố vệ tinh và các khu đô thị sẽ góp phần giảm áp lực cho Hà Nội và tăng cường sự phối hợp như là một vùng đô thị gắn kết. Ở cấp thành phố, áp dụng hệ thống vận tải khối lượng lớn và phát triển đô thị gắn kết gồm các tiểu trung tâm mới sẽ định hình cấu trúc đô thị tương lai và chuyển các khu đô thị thành các trung tâm đa chức năng. Định hướng phát triển đề xuất nhằm thúc đẩy phát triển đô thị hiệu quả được tổng hợp trong Bảng 7.2.

Bảng 7.2 Chiến lược và kế hoạch hành động quản lý phát triển đô thị đề xuất

Chiến lược	Hành động	Chỉ số theo dõi
B1 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	B11 Hoàn thiện quy hoạch phát triển thủ đô liên kết trong phạm vi bán kính 30-50km B12 Xây dựng cơ chế phối hợp liên tỉnh B13 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.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ xây dựng quy hoạch và nhất trí về quy hoạch Thiết lập tổ chức/thể chế
B2 Xây dựng chiến lược phát triển đô thị theo hướng giao thông vận tải công cộng	B21 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 B22 Xây dựng một đơn vị chuyên trách thúc đẩy phát triển định hướng giao thông công cộng tại Hà Nội. B23 Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các quy hoạch và thể chế. Chiều dài của các tuyến vận tải khối lượng lớn.
B3 Phát triển các tiểu trung tâm cạnh tranh	B31 Phát triển khái niệm và chiến lược cụ thể về phát triển tiểu trung tâm B32 Xác định các dự án và thành lập các ban quản lý dự án cụ thể để triển khai các dự án B33 Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Hiểu rõ chiến lược Thành lập cơ quan thực hiện dự án Khu vực phát triển các tiểu trung tâm Vị trí của các doanh nghiệp và quy mô nhân sự của doanh nghiệp.
B4 Nâng cấp/phát triển các đô thị hiện có	B41 Đánh giá điều kiện sống, các vấn đề và lập kế hoạch, chiến lược cải tạo. B42 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.. B43 Thực hiện các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ xây dựng khung thể chế bao gồm xây dựng quy hoạch/các hướng dẫn Thành lập cơ quan thực hiện dự án Đối tượng hưởng lợi từ công tác cải tạo/tái phát triển

7.10 Dựa trên các kết quả nêu trên, Nghiên cứu đã xác định các kế hoạch hành động ưu tiên như sau:

- (i) Xây dựng các chiến lược phát triển và tăng trưởng cho các tuyến hành lang đô thị chính kết hợp với UMRT.
- (ii) Phát triển liên kết các nhà ga UMRT
- (iii) Phát triển trung tâm thương mại mới ở Đông Anh
- (iv) Lập các chiến lược và cơ chế cho phát triển và tái thiết các khu vực đô thị hiện tại
- (v) Lập các chiến lược và thể chế để tái phát triển khu vực ngoài đô
- (vi) Tái phát triển các khu vực nhà ở công cộng cũ
- (vii) Lập các chiến lược và cơ chế phát triển cho các khu vực hành động đã được xác định khác

8 PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI

Các vấn đề chính

8.1 Tuy kinh tế tăng trưởng rõ rệt, song tương lai phía trước vẫn chưa thực sự đáng mừng, trừ khi triển khai các biện pháp hiệu quả nhằm khắc phục những yếu kém trong bước đầu của công cuộc phát triển kinh tế. Những thành công ban đầu phần lớn là nhờ tăng trưởng từ các ngành kinh tế cơ bản, song như vậy vẫn chưa đủ trong bối cảnh toàn cầu hóa, đặc biệt khi Việt Nam thực sự gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO). Mức giá trị thặng dư và năng suất của nhiều ngành kinh tế vẫn thấp. Các ngành kinh tế có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vẫn còn thiếu sự hỗ trợ từ các ngành kinh tế bổ trợ trong nước. Một lượng lớn hàng tiêu dùng vẫn phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu. Thương mại dịch vụ chủ yếu hoạt động trên quy mô nhỏ và chất lượng dịch vụ khá thấp. Để trở thành đầu tàu phát triển kinh tế, ngành công nghiệp và dịch vụ của Hà Nội phải mở rộng hơn nữa và đáp ứng được nhu cầu đa dạng của thị trường. Các dịch vụ đô thị còn thiếu và điều kiện sống cần được cải thiện. Công tác quy hoạch và phát triển đô thị cần phải được thực hiện theo cách phù hợp để hoạt động phát triển kinh tế-xã hội sẽ được thúc đẩy song hành với sự phát triển không gian và cơ sở hạ tầng.

Định hướng phát triển

8.2 **Công nghiệp:** Hà Nội giờ đây đang đứng trước ngã ba đường, phải đối mặt với những thách thức mới trong phát triển công nghiệp trong tương lai với vai trò là đầu tàu phát triển của cả nước. Khi quá trình đô thị hóa tăng tốc và hạ tầng cơ sở trong vùng ngày càng phát triển thì chắc chắn cũng sẽ gia tăng các tác động tiêu cực đến môi trường từ hoạt động sản xuất của các ngành công nghiệp thông thường cũng như gia tăng sự cạnh tranh với các tỉnh, thành. Hà Nội cần phối hợp với các tỉnh lân cận, chia sẻ vai trò chiến lược và hỗ trợ lẫn nhau trong một khu vực thống nhất. Trong khi các tỉnh, thành khác trong vùng dự kiến sẽ tiếp tục thúc đẩy phát triển kinh tế và công nghiệp, Hà Nội phải chuyển trọng tâm phát triển sang các ngành kinh tế tri thức để giữ vai trò đi đầu trong phát triển kinh tế của cả vùng. Theo đó, cần củng cố năng lực đào tạo bậc cao của Hà Nội và cần thúc đẩy sự phối hợp với các ngành kinh tế. Ngoài ra, cần cung cấp cơ sở hạ tầng có chất lượng cao và môi trường đầu tư hấp dẫn cho sự phát triển của các cơ sở nghiên cứu và phát triển.

8.3 Cần có chiến lược cụ thể hơn như xác định rõ các ngành kinh tế tri thức và công nghệ cao là lợi thế của Hà Nội, khuyến khích đa dạng hóa công nghiệp để đáp ứng nhu cầu phong phú, tăng cường sức cạnh tranh của các sản phẩm công nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh với các nước thành viên WTO khác bằng việc cải thiện hạ tầng, nguồn nhân lực, công nghệ, cải cách thể chế, tái cơ cấu các doanh nghiệp nhà nước, hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như các ngành nghề không chính thức.

8.4 Chiến lược phát triển không gian công nghiệp ngày càng trở nên quan trọng, gồm hai vấn đề chính: di dời các cơ sở ô nhiễm ra khỏi khu đô thị và phát triển các ngành chiến lược theo hướng phục vụ xuất khẩu. Với vấn đề đầu tiên, cần cân nhắc sự phù hợp đối với hoạt động của từng loại hình công nghiệp để từ đó xác định khu vực hợp lý. Với vấn đề thứ hai, cần tổ chức khu công nghiệp dọc theo hành lang giao thông chính như QL2, QL18 và QL5, phối hợp với các tỉnh khác nhằm phát huy lợi thế của Việt Nam so với các nước trong khu vực.

8.5 **Thương mại và dịch vụ:** Mở rộng các ngành thương mại và dịch vụ là nhu cầu thiết yếu. Cần lập chiến lược phát triển thương mại và du lịch trên cả cấp thành phố lẫn cấp vùng, cũng như cho từng khu vực, đồng bộ với phát triển không gian và định hướng sử dụng đất. Ở cấp khu vực và thành phố, ngoài Khu Phố Cổ và Khu phố Pháp, cũng cần phát triển thêm các trung tâm mới để đáp ứng nhu cầu tương lai theo hướng có tổ chức. Khi đã khôi phục thành

công các Khu Phố cổ và Khu phố Pháp, đồng thời bảo tồn được các giá trị văn hóa và đảm bảo đáp ứng nhu cầu, đây sẽ là những trung tâm thương mại và dịch vụ có tính cạnh tranh quốc tế. Bên cạnh đó, các trung tâm đô thị cũng sẽ đảm nhiệm chức năng là khu dân cư. Ở cấp độ từng khu vực, cần khuyến khích hoạt động thương mại và dịch vụ theo hướng phù hợp với khu dân cư và các mục đích sử dụng đất khác mà không gây ra tình trạng tắc nghẽn giao thông hay ảnh hưởng đến môi trường.

8.6 Các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như thành phần kinh tế không chính thức (kinh tế hộ gia đình, kinh doanh nhỏ, v.v...) đóng vai trò quan trọng trong việc tạo công ăn việc làm và phát triển kinh tế của Hà Nội. Có thể trong quá trình tăng trưởng kinh tế, các doanh nghiệp có thể chuyển đổi, song họ rất cần chính sách hỗ trợ cụ thể. Kinh doanh thủ công mỹ nghệ truyền thống cũng là một trong những hoạt động quan trọng đóng góp vào sự phát triển kinh tế cũng như đề cao giá trị văn hóa cho thành phố, đồng thời góp phần củng cố mối liên kết thành thị – nông thôn, đem lại lợi ích không chỉ cho các làng nghề nông thôn của Hà Nội mà còn của các tỉnh lân cận.

8.7 Giáo dục bậc cao: Giáo dục bậc cao cần được quan tâm, không chỉ từ góc độ đẩy mạnh hoạt động nghiên cứu và phát triển mà còn trên khía cạnh kinh tế: khi có hạ tầng cơ sở giáo dục cạnh tranh và hấp dẫn hơn, lượng sinh viên và lao động chất xám đến với Hà Nội sẽ đông hơn, đồng thời đóng góp trở lại cho công cuộc thu hút đầu tư cũng như tạo ra lực lượng lao động ổn định, chất lượng cao, phục vụ cho các ngành kinh tế khác. Trong quá trình phát triển hướng tới nền kinh tế tri thức, vai trò giáo dục bậc cao cần được cụ thể hóa và phải có chiến lược rõ ràng nâng cao năng lực và thêm ngành học về phát triển không gian. Đồng thời cũng cần phối kết hợp chặt chẽ hơn giữa giáo dục bậc cao với các chuyên ngành sao cho ngành giáo dục có thể góp phần vào phát triển kinh tế-xã hội của thành phố. Mặt khác, chính các ngành chuyên môn sẽ có thêm kiến thức về đổi mới công nghệ, phát triển nguồn nhân lực và cải tiến công tác quản lý và khai thác.

8.8 Nông nghiệp: Cần chú trọng đến nông nghiệp theo hai hướng chính. Trước tiên là định hướng và hỗ trợ chuyển đổi sản xuất nông nghiệp theo hướng sản xuất hàng hóa. Thứ hai là chuyển đổi đất nông nghiệp. Khi quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng, một diện tích lớn đất nông nghiệp phải chuyển đổi thành đất đô thị. Mặc dù đô thị hóa là quá trình không thể tránh khỏi, song cần quản lý tốt để vừa thúc đẩy phát triển đô thị, vừa đảm bảo đời sống và các hoạt động xã hội của người nông dân cũng như của cộng đồng nông thôn. Để làm được điều này, cần có quy hoạch chi tiết trong đó tính đến những đối tượng chịu ảnh hưởng theo hướng hạn chế tối thiểu tái định cư và cung cấp các cơ hội kinh tế tại chỗ. Quy hoạch quận/huyện là cấp quy hoạch có thể bao quát các vấn đề chi tiết ở từng địa phương và cần phải tuân thủ theo định hướng tổng thể của Quy hoạch thành phố. Cần phải xây dựng một hướng tiếp cận thống nhất theo đó các vấn đề kinh tế-xã hội và phát triển không gian phải thống nhất và phối kết hợp với nhau.

8.9 Du lịch: Du lịch là lĩnh vực chiến lược của Hà Nội. Hà Nội không chỉ là nơi tập trung nhiều nguồn lực hàng đầu về du lịch mà còn là trung tâm kết nối đến các điểm du lịch khác ở miền Bắc cũng như trên khắp cả nước. Du lịch là ngành đòi hỏi nhiều lao động và có thể phát triển trên cơ sở sử dụng chung cơ sở vật chất với các ngành kinh tế khác. Ngành du lịch đã tăng trưởng rất nhanh với tốc độ 10,7% và 11,9% trong hai lĩnh vực lần lượt là du lịch quốc tế và du lịch nội địa. Năm 2005, lượng du khách quốc tế và trong nước đến Hà Nội lần lượt là 1,05 triệu và 3,6 triệu lượt khách. Đóng góp của ngành du lịch vào nền kinh tế năm 2005 là khoảng 6.400 tỉ đồng (400 triệu USD), chiếm 10% trong tổng GDP. Dự kiến lượng khách quốc tế sẽ tăng lên 4 triệu và lượng khách nội địa sẽ tăng lên 9 triệu lượt người trong năm 2020.

Nếu xét đến tốc độ tăng trưởng kinh tế trong khu vực Châu Á cũng như mối quan tâm ngày càng tăng với Việt Nam, con số này có thể còn tăng vượt hơn so với dự kiến. Và Hà Nội cũng phải luôn sẵn sàng cho tình huống này.

8.10 Hà Nội và các khu vực lân cận tiềm ẩn những giá trị du lịch riêng có nhờ sự pha trộn tuyệt vời giữa một nền văn hóa giàu bản sắc với lịch sử lâu đời cũng như cảnh quan thiên nhiên đa dạng quanh năm. Du lịch Việt Nam cũng đã và đang cải thiện tình hình an ninh và an toàn cho du khách. Tuy nhiên, nhiều nguồn lực vẫn chưa được phát huy bởi những hạn chế về cung cấp dịch vụ và cơ sở hạ tầng cho khách tham quan. Giao thông và tiện nghi lưu trú chưa đủ đáp ứng nhu cầu, dịch vụ chưa được cải thiện. Trong bối cảnh toàn vùng đều có tiềm năng du lịch phong phú, cần đặt trọng tâm vào thành phố Hà Nội như nguồn lực du lịch quan trọng nhất. Theo quan niệm thông thường, một thành phố lớn, đặc biệt là thủ đô một nước, luôn là điểm đến được lựa chọn đầu tiên. Do đó, phát triển và khuyến khích du lịch của Hà Nội phải là một phần thống nhất trong quy hoạch và phát triển đô thị, đặc biệt trong mối tương quan chặt chẽ với chiến lược phát triển “mặt nước”, “cây xanh” và “văn hóa” với chức năng là trục không gian và văn hóa vì sự phát triển của cả thành phố.

8.11 Quy mô tiện nghi lưu trú cần phát triển để đáp ứng đủ nhu cầu cho 19 triệu lượt du khách năm 2020 là khoảng 52.700 phòng. Hiện nay Hà Nội mới chỉ có khoảng 12.500 phòng¹, vì vậy cần phát triển thêm khoảng 32.500 phòng nữa. Bên cạnh việc hỗ trợ cải thiện dịch vụ hệ thống khách sạn nhỏ, đào tạo nguồn nhân lực cho du lịch cũng là công tác quan trọng. Vị trí phát triển hệ thống khách sạn và tiện nghi lưu trú bổ sung là một trong số những nội dung của quy hoạch đô thị. Thành phố cần xác định rõ các vị trí này và có biện pháp khuyến khích đầu tư cụ thể. Trên quan điểm nghiên cứu HAIDEP, về cơ bản nên hướng các hoạt động đầu tư theo mạng lưới không gian xanh và khu vực đặc biệt Cổ Loa – Thăng Long gồm sông Hồng, Hồ Tây, Khu Phố Cổ và Khu phố Pháp.

8.12 Khu Phố Cổ và các làng nghề là những điểm thu hút du lịch quý giá và độc đáo của Hà Nội, đồng thời cũng có tính cạnh tranh cao trên thị trường du lịch quốc tế. Khu Phố Cổ và các làng nghề trước đây đã từng có mối liên hệ mật thiết với nhau về mạng lưới xã hội và các giá trị văn hóa phi vật thể mà người dân Phố cổ đang lưu truyền. Và chính những yếu tố đó, theo dự án thí điểm về Phát triển Bền vững Khu Phố Cổ, đã tạo nên giá trị cốt lõi của khu phố này. Chính vì thế, công tác khôi phục, chỉnh trang lại bộ mặt kiến trúc Khu Phố Cổ phục vụ phát triển và quảng bá du lịch phải được coi là hoạt động bảo tồn bản sắc văn hóa của khu vực này.

¹ 12.500 phòng hiện tại bao gồm 2.045 phòng từ 3 đến 4 sao, 6.285 phòng từ 1 đến 2 sao và 4.170 phòng thuộc các loại khác.

Chiến lược và kế hoạch hành động phát triển kinh tế-xã hội

8.13 Chiến lược và kế hoạch hành động phát triển kinh tế-xã hội đề xuất được tổng hợp trong Bảng 8.1.

Bảng 8.1 Khung phát triển kinh tế và xã hội

Chiến lược	Hành động	Chỉ số giám sát
C1 Thiết lập cơ sở kinh tế cạnh tranh	C11 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. C12 Phát triển các loại hình công nghiệp mới ở đô thị kết hợp văn hóa, công nghệ và nguồn nhân lực. C13 Xây dựng hạ tầng hỗ trợ chiến lược để nâng cao tính cạnh tranh của các ngành công nghiệp hiện có.	<ul style="list-style-type: none"> Tỉ trọng các ngành công nghiệp mới ở đô thị (giá trị sản phẩm, việc làm, số lượng cơ sở). Khung thể chế điều chỉnh.
C2 Cập nhật các chiến lược phát triển công nghiệp	C21 Di dời các cơ sở công nghiệp gây ô nhiễm. C22 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. C23 Tạo môi trường hỗ trợ cần thiết cho các khu vực công nghiệp về nhà ở, giao thông, tiện ích cho công nhân.	<ul style="list-style-type: none"> Số lượng các cơ sở gây ô nhiễm phải di dời và mức độ hài lòng của người dân. Tiến độ các dự án Mức độ hài lòng giữa các ngành công nghiệp.
C3 Cải thiện hơn nữa môi trường đầu tư	C31 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. C32 Cải thiện hệ thống thông tin đầu tư của Hà Nội và vùng. C33 Thiết lập cơ chế một cửa phối hợp cho Hà Nội và vùng.	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ số đánh giá và xếp hạng cạnh tranh. Mức độ hài lòng của nhà đầu tư và người sử dụng. Điều kiện tiếp cận thông tin và mức độ hỗ trợ thương mại.
C4 Thiết lập cơ chế cụ thể hỗ trợ cho người thu nhập thấp và người nghèo ở đô thị	C41 Xác định và định nghĩa người nghèo ở đô thị tại Hà Nội. C42 Xây dựng chính sách hỗ trợ cho người nghèo theo hướng bền vững. C43 Xây dựng cơ chế giám sát hiệu quả.	<ul style="list-style-type: none"> Định nghĩa chung và các chỉ số về người nghèo. Mức độ hài lòng của người nghèo. Điều kiện tiếp cận các chỉ số và thông tin liên quan.
C5 Nâng cao năng lực cho cộng đồng	C51 Định nghĩa và xác định các vấn đề ở cấp cộng đồng. C52 Xây dựng chính sách hỗ trợ cần thiết theo hướng bền vững. C53 Xây dựng cơ chế giám sát hiệu quả.	<ul style="list-style-type: none"> Cơ chế tham gia của người dân. Kế hoạch/chương trình thực hiện. Số lượng các cuộc họp, số người tham gia.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

8.14 Nghiên cứu đã xác định các dự án và kế hoạch hành động ưu tiên có tầm quan trọng chiến lược, gồm:

- (i) Xây dựng các chiến lược phát triển kinh tế đô thị mới và môi trường đầu tư thuận lợi.
- (ii) Thiết lập cơ chế hỗ trợ cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ bao gồm thành phần kinh tế phi chính thức
- (iii) Thiết lập các khu công nghiệp đô thị có khả năng cạnh tranh
- (iv) Củng cố năng lực và mối liên kết công nghệ của ngành giáo dục bậc cao và các ngành công nghiệp đô thị
- (v) Đẩy mạnh phát triển du lịch, cơ sở hạ tầng và các loại dịch vụ
- (vi) Thiết lập hệ thống quản lý môi trường có sự tham gia của cộng đồng
- (vii) Phát triển cơ chế hiệu quả nhằm hỗ trợ cho người nghèo tại đô thị và giải quyết các vấn đề nông thôn

9 GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

9.1 Mục tiêu phát triển và nguyên tắc quy hoạch

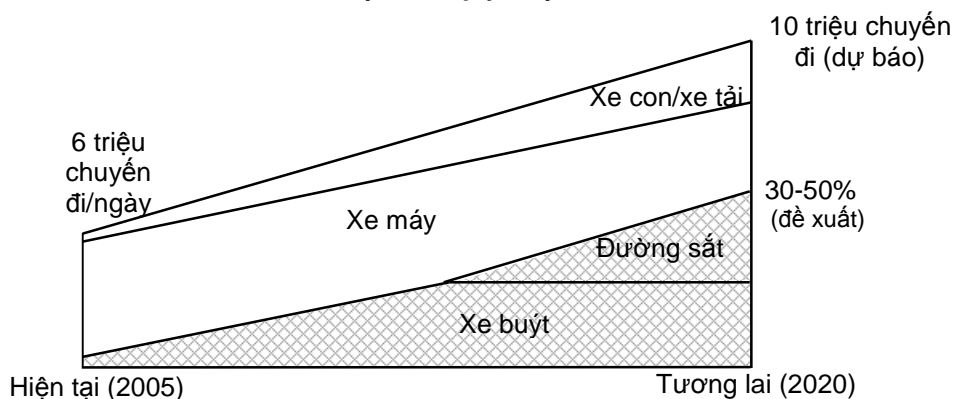
9.1 Cơ sở hạ tầng GTVT là nền tảng cho hoạt động phát triển đô thị do các hoạt động phát triển sẽ diễn ra đồng thời và chịu ảnh hưởng nhiều từ việc xây dựng các công trình GTVT như đường bộ, đường sắt đô thị và các đầu mối giao thông. Đường bộ cũng tạo ra không gian quan trọng cho các công trình đô thị như cấp thoát nước, cấp điện, thông tin liên lạc và là nơi thực hiện các hoạt động đa dạng của người dân, ngăn ngừa thảm họa và cải thiện cảnh quan. Hệ thống GTVT hiệu quả cũng có vai trò rất quan trọng trong việc kết nối Hà Nội với các cửa ngõ quốc tế nhằm phát triển thương mại và du lịch, đồng thời thống nhất với các tỉnh thành trong vùng nhằm hỗ trợ tăng trưởng và phát triển ở tất cả các khu vực.

9.2 Để thực hiện mục tiêu phát triển bền vững về giao thông đô thị ở Hà Nội, những vấn đề sau cần được cân nhắc kỹ lưỡng khi hoạch định chính sách và quy hoạch:

- (1) **Cam kết chính sách chắc chắn, chiến lược rõ ràng, cơ chế hiệu quả để phát triển đô thị và xã hội dựa vào hệ thống vận tải khối lượng lớn:** Bài học kinh nghiệm từ các thành phố lớn ở các nước đã và đang phát triển cho thấy rõ ràng hệ thống giao thông công cộng hiệu quả là điều kiện tiên quyết đảm bảo tính bền vững không chỉ đối với giao thông đô thị mà còn đối với toàn bộ hệ thống đô thị sử dụng vận tải khối lượng lớn như đường sắt đô thị, xe buýt nhanh (BRT) làm trục xương sống.
- (2) **Xây dựng đường bộ đúng lúc:** Đường bộ là cơ sở hạ tầng giao thông căn bản nhất không chỉ đối với hệ thống giao thông vận tải mà còn đối với phát triển đô thị, cải thiện cảnh quan, quản lý môi trường, phòng tránh thảm họa. Các tuyến đường bộ phải được kết hợp thành mạng lưới, phân cấp theo chức năng rõ ràng. Ngoài ra, cần phải xây dựng, bố trí đường bộ một cách đúng lúc, kịp thời để tránh xảy ra hiện tượng nút cổ chai, tạo điều kiện và đẩy nhanh tiến độ phát triển đô thị một cách hiệu quả.
- (3) **Áp dụng mô hình quản lý giao thông toàn diện và tăng cường nhận thức về các vấn đề giao thông đô thị:** Do không gian giao thông bị hạn chế và việc xây dựng cơ sở hạ tầng mới gặp nhiều khó khăn nên vấn đề quan trọng đặt ra là phát huy hết những nguồn lực có được mà cả chính quyền và người tham gia giao thông phải thực hiện. Thực tế cho thấy cả hai bên đều có lỗi trong việc để xảy ra tình trạng giao thông như hiện nay, thể hiện rõ nhất qua hành vi điều khiển phương tiện giao thông của người đi xe máy và các biện pháp chế tài lỏng lẻo của các cơ quan chức năng, nên vấn đề đặt ra trước mắt là giải quyết ngay các vấn đề căn bản về quản lý giao thông trước khi tính tới việc phát triển cơ sở hạ tầng là một công việc tốn nhiều thời gian và tiền bạc.
- (4) **Thiết lập đầu mối giao cắt hiệu quả giữa giao thông đô thị và liên tỉnh:** Với vị trí chiến lược ở Miền Bắc, tất cả các hành lang quan trọng đều tập trung vào Hà Nội – vừa đóng vai trò là điểm đến/xuất phát, vừa đóng vai trò điểm quá cảnh. Do lưu lượng giao thông đô thị và giao thông liên tỉnh theo dự kiến đều sẽ tăng nên hai luồng giao thông này cần được tách biệt và đầu mối giao tiếp hiệu quả để tránh gây ra xung đột. Đầu mối giao tiếp giữa hệ thống giao thông đô thị và vùng cũng có ý nghĩa quan trọng cho vùng thủ đô Hà Nội (khu vực có bán kính 30-50km từ Hà Nội) trong việc gắn kết các đô thị vệ tinh và các khu vực đô thị khác với Hà Nội.
- (5) **Tăng cường năng lực quản lý giao thông:** Phát triển cơ sở hạ tầng là quan trọng nhưng phát triển giao thông bền vững đòi hỏi phải tập trung vào nhiều khía cạnh khác nhau, từ hoạch định chính sách, quy hoạch, xác định các vấn đề ưu tiên tới cấp vốn, thực

hiện và giám sát. Các vấn đề về môi trường tự nhiên và xã hội cũng có vai trò quan trọng. Do đó, một cơ chế tốt đảm bảo có đủ đất cho xây dựng cơ sở hạ tầng và tái định cư đã trở thành nhu cầu thiết yếu, điều này cũng đòi hỏi phải có sự phối hợp đồng bộ và nhịp nhàng với các dự án phát triển đô thị. Ngoài ra, tại các khu vực đô thị lớn nơi các vấn đề luôn đan xen với nhau và không thể có được một biện pháp riêng lẻ nào cho tất cả, việc để các bên hữu quan tham gia vào quá trình quy hoạch và thực hiện dự án cũng rất cần thiết.

Hình 9.1 Mục tiêu quy hoạch tới năm 2020



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 9.1 Tỷ phần phương thức mục tiêu năm 2020

Phương thức		2005		2020			
		SL ¹⁾	%	Không UMRT		Có UMRT	
		SL ¹⁾	%	SL ¹⁾	%	SL ¹⁾	%
Cá nhân	Xe đạp	1,579	25,3	374	3,8	372	3,8
	Xe máy	3,396	63,2	5.777	58,7	5.206	52,9
	Xe con/Taxi	227	3,6	1.921	19,5	1.555	15,8
	Khác	69	1,1	350	3,5	350	3,5
	Tổng	5,811	93,3	8.422	86,5	6.896	70,0
Công cộng	UMRT	-	-	-	-	2.012	20,5
	BRT	420	6,7	1.426	14,5	940	9,5
	Tổng	420	6,7	1.426	14,5	2.364	30,0
Tổng chung		6.321	100,0	9.848	100,0	9.848	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) lượt/ngày (000), chỉ tính lượt đi lại trong thành phố Hà Nội.

Bảng 9.2 Tỷ phần phương thức ở một số thành phố châu Á

Tỷ phần	Thành phố	Hà Nội, 2005	TPHCM, 2002	Manila, 1996	Jakarta, 2002	Singapore, 1993	Tokyo, 1998
Cá nhân	Tổng	93,3	94	22	42	34	64,1
	Xe đạp	25,3	17	-	4	-	-
	Xe máy	63,2	75	1	21	6	21,5
	Xe con/Taxi	3,6	1	25	15	19	42,6
	Khác	1,1	1	2	2	9	-
Công cộng	Tổng	6,2	6	78	58	66	35,9
	Xe buýt	6,7	2	17	51	42	3,1
	ĐS đô thị	-	-	2	2	12	32,8
	Khác	-	4	53	5	13	-
Mật độ ĐB (km/km ²)	4,2		10,7 ¹⁾	11,5 ¹⁾	12	15,8	
ĐS đô thị (km) ²⁾	- (142)	- (29)	43,9 (30)	- (170)	109	350,0 (657) ³⁾	

Nguồn: TPHCM, Manila, Jakarta: Nghiên cứu của JICA ; Tokyo: Điều tra chuyến đi cá nhân vùng thủ đô Tokyo, CSDL các thành phố thiên niên kỷ về giao thông bền vững

1) chỉ tính khu vực đô thị

2) số trong ngoặc là số km đường sắt liên tỉnh.

3) chỉ tính trong 23 phường của Tokyo. Tổng chiều dài trong vùng thủ đô Tokyo là 2.100 km

9.2 Chiến lược phát triển giao thông vùng

Định hướng quy hoạch

9.3 Quy hoạch đã được đệ trình lên Chính phủ của Bộ Giao thông Vận tải là cơ sở ban đầu của công tác lập quy hoạch HAIDEP. Đoàn Nghiên cứu đã xem xét quy hoạch này trên những quan điểm sau:

- (1) **So sánh với nhu cầu tương lai:** đã dự báo lưu lượng vận chuyển liên tỉnh năm 2020 cho cả hành khách và hàng hóa trên cơ sở cập nhật số liệu của VITRANSS (Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia tại nước CHXHCN Việt Nam, 2000).
- (2) **Tuân thủ chiến lược phát triển vùng:** đã xem xét quy hoạch của Bộ GTVT trên cơ sở các quy hoạch phát triển vùng như vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc bộ và nhất là vùng Thủ đô Hà nội.
- (3) **Giao tiếp với mạng lưới giao thông đô thị Hà Nội:** đã xem xét quy hoạch của Bộ GTVT để đảm bảo có được đầu mối giao tiếp phù hợp với giao thông đô thị Hà Nội.

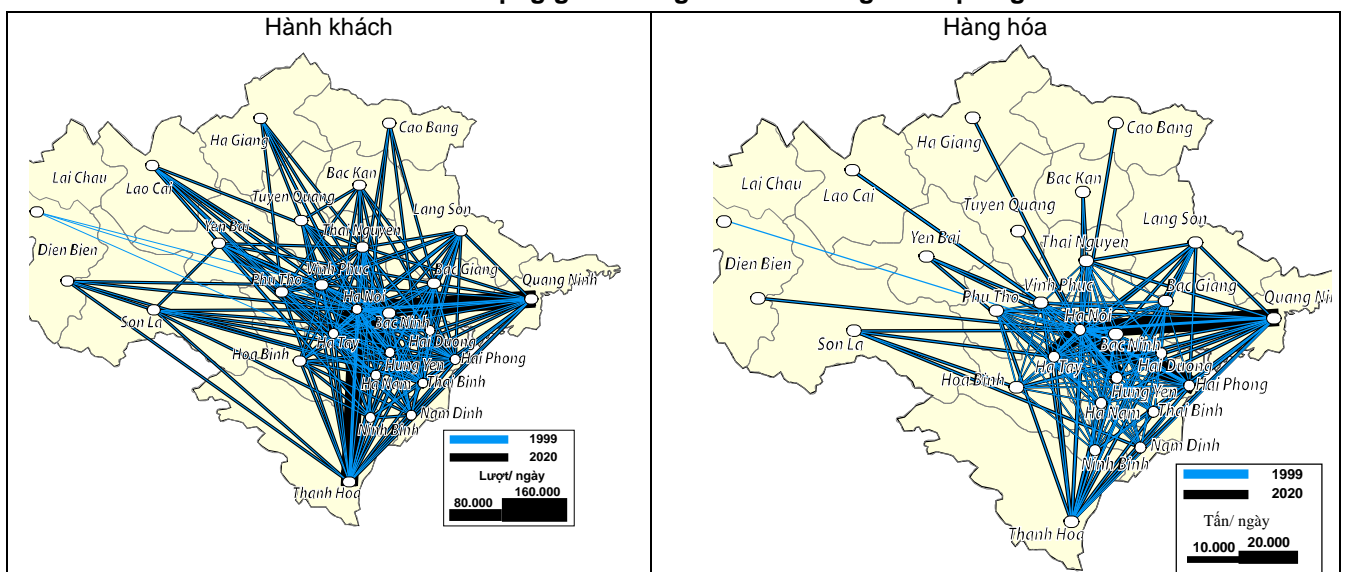
9.4 Nhu cầu giao thông tăng mạnh đòi hỏi phải mở rộng cơ sở hạ tầng và dịch vụ giao thông vùng đa phương thức. Trong giai đoạn 2005-2020, cả lưu lượng hành khách và hàng hóa đều tăng gần 4 lần, và sẽ có tác động lớn tới đường bộ, đặc biệt là các tuyến đường QL5, QL8, QL2 và QL1. Mặc dù HAIDEP không phân tích sâu về mối quan hệ liên phương thức nhưng có thể thấy rằng quy hoạch của Bộ GTVT với một số điều chỉnh theo đề xuất của HAIDEP (sẽ trình bày ở phần sau) sẽ có thể đáp ứng được nhu cầu tương lai.

Bảng 9.3 Tỷ phần phương thức giao thông liên tỉnh tới/từ Hà Nội

		1999		2005		2020		Tăng trưởng (1999-2005) (%)	Tăng trưởng (2005-2020) (%)
		S. lượng	%	S. lượng	%	S. lượng	%		
Hành khách (lượt/ngày)	Xe con	19.913	17	59.014	25	460.362	52	19,8	14,7
	Xe buýt	86.999	74	154.846	67	350.164	40	10,1	5,6
	Đường sắt	11.356	10	17.627	8	66.378	8	7,6	9,2
	Tổng	118.268	100	231.487	100	876.904	100	11,8	9,3
Hàng hóa (tấn/ngày)	Xe tải	24.390	77	66.003	63	232.253	56	18,0	8,7
	Đường sông	3.495	11	34.795	33	167.225	40	46,7	11,0
	Đường sắt	3.667	12	4.481	4	16.352	4	3,4	9,0
	Tổng	31.552	100	105.280	100	415.830	100	22,2	9,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP (tham khảo VITRANSS 1999, TDSI 2005, dự báo nhu cầu giao thông 2020).

Hình 9.2 Phân bố lưu lượng giao thông liên tỉnh trong khu vực nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Mạng lưới tương lai

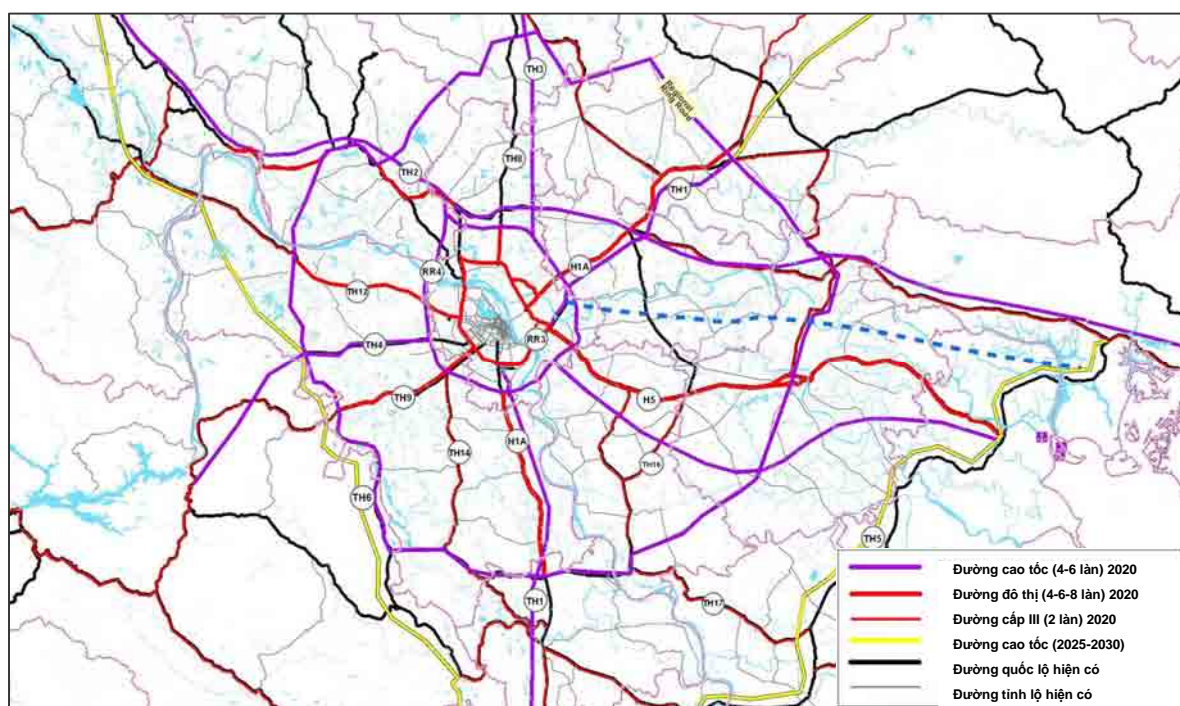
9.5 **Đường cao tốc:** Trong quy hoạch tổng thể giao thông vận tải của Bộ GTVT có nhiều đề xuất cải tạo và phát triển đường chính yếu, bao gồm đường cao tốc và quốc lộ, cho giai đoạn tới năm 2020. Tất cả sáu tuyến cao tốc với chiều dài 694 km đã được đề xuất là (i) đường cao tốc Bắc – Nam phía đông (Lạng Sơn – Thanh Hóa, 17,0 km), (ii) đường cao tốc Đông – Tây (Nội Bài – Hạ Long – Móng Cái, 320 km), (iii) đường cao tốc Hà Nội – Việt Trì – Đoan Hùng – Lào Cai (124 km), (iv) đường cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên (đang triển khai, 65 km), (v) đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (105km), và (vi) đường cao tốc Láng – Hòa Lạc - Hòa Bình (80km).

9.6 **Mạng lưới đường sắt:** Trong quy hoạch của mình (bản năm 2005), Bộ GTVT đã chỉ ra sáu dự án lớn. Ba trong số này liên quan tới nâng cấp cơ sở hạ tầng đường sắt hiện có trong khu vực Hà Nội, một về nâng cấp ga Văn Điển và hai về phát triển đường sắt đô thị ở Hà Nội. Quy hoạch HAIDEP về đường sắt cũng tích hợp tinh thần này trong đề xuất của mình nhưng dưới hình thức khác, và đôi lúc không hoàn toàn giống. Bộ GTVT đề xuất một mạng lưới đường sắt quanh Hà Nội còn quy hoạch HAIDEP lại xem xét, rà soát và điều chỉnh quy hoạch của Bộ GTVT.

9.7 **Vận tải thủy nội địa:** Chuyển chức năng cảng Hà Nội hiện nay (cả kho than) sang Khuyến Lương và chuyển đổi thành cảng du lịch (tận dụng cảnh quan mặt nước đẹp) đã được đề xuất trong quy hoạch hệ thống vận tải thủy nội địa sông Hồng (JICA, 2003). Cảng Hà Nội sau khi di dời sang vị trí mới sẽ chỉ xếp dỡ vật liệu xây dựng và hàng container.

9.8 **Hàng không:** Các sân bay trong khu vực nghiên cứu chiếm tới 95% tỷ phần vận tải hàng không trong khu vực phía bắc và 34% tỷ phần cả nước. Sân bay quốc tế Nội Bài có thể đáp ứng lưu lượng 4 triệu khách/năm và máy bay B747. Trong kế hoạch phát triển 5 năm giai đoạn 2006-2010, mục tiêu đặt ra là 12 triệu hành khách/năm. Theo Cục hàng không dân dụng Việt Nam, sân bay Nội Bài có đủ đất dự trữ và có điều kiện thích hợp đáp ứng 50-60 triệu hành khách/năm. Do đó chưa cần có sân bay quốc tế mới, ít nhất là tới năm 2020.

Hình 9.3 Mạng lưới đường bộ vùng đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Phát triển đường sắt vùng trong và quanh Hà Nội

9.9 Định hướng phát triển đề xuất về đường sắt vùng liên quan tới sự phát triển của Hà Nội có hai vấn đề chính như sau:

(1) **Hoàn tất đường sắt vành đai:** Để tạo kết nối trực tiếp tới luồng giao thông đường sắt chính, cần xây dựng đoạn còn thiếu giữa Hải Phòng – Hà Nội – Vinh (phía nam) và giữa Vĩnh Phúc – Hà Nội – Hải Phòng/Cái Lân. Với việc hoàn thiện đường sắt vành đai và đường đôi hóa các tuyến vòng tròn, tất cả tàu đường sắt liên tỉnh, đặc biệt là tàu hàng, sẽ tránh không đi vào trung tâm thành phố đông đúc.

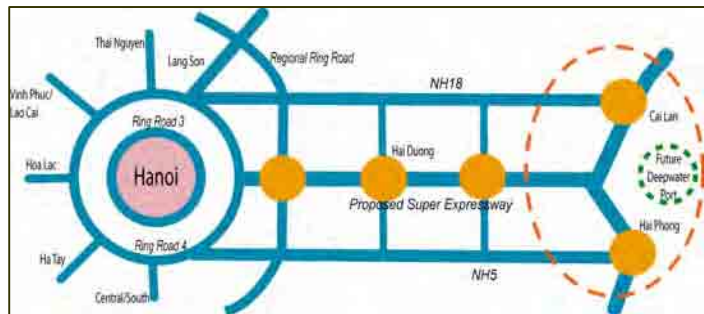
(2) **Kéo dài hệ thống UMRT tới các đô thị vệ tinh:** Cách bố trí này sẽ giúp cung cấp dịch vụ hành khách đồng bộ. Tuyến UMRT 2 có thể kéo dài tới Xuân Mai phía tây nam và Sóc Sơn phía bắc, còn tuyến 3 có thể kéo dài tới Sơn Tây, nhánh dưới đi về Hòa Lạc phía tây. Tuyến 1 có thể sử dụng đường sắt của ĐSVN tới Bắc Ninh ở phía đông bắc. Khi nhu cầu còn thấp, có thể triển khai mô hình BRT, sau sẽ chuyển thành đường sắt khi có đủ nhu cầu.

Đường cao tốc chất lượng cao

9.10 Tuyến Vĩnh Phúc – Hà Nội – Hải Phòng/Quảng Ninh (một phần của hành lang Côn Minh – Hải Phòng) là hành lang quan trọng nhất ở miền Bắc. Khu vực dọc hành lang này cần được phát triển thành khu vực công nghiệp, được bố trí cơ sở hạ tầng chất lượng cao nhằm thu hút đầu tư để có thể cạnh tranh với các khu vực khác ở châu Á. Hiện tại trong quy hoạch của mình, Bộ GTVT đề xuất hai tuyến đường cao tốc chạy song song với QL18 và QL5, nhưng Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đề xuất kết hợp hai tuyến này thành một tuyến đường cao tốc chất lượng cao với các công trình tiếp vận, các tổ hợp công nghiệp v.v. vì những lý do sau:

- (i) Có thể giảm được chi phí đầu tư, đồng thời lưu lượng giao thông sẽ cao hơn. Cơ hội phát triển cao hơn so với trường hợp hai tuyến. Do đó, tính khả thi của dự án này thông qua mô hình PPP hay PFI sẽ cao hơn.
- (ii) Do các dự án đầu tư hiện nay bố trí dọc QL5 và QL18 nên tuyến mới này sẽ mang lại lợi ích trực tiếp tới các dự án này.
- (iii) Có thể nối Hải Phòng và Quảng Ninh qua hai nhánh ở cuối tuyến. Hai nhánh này cũng là đường cao tốc nối trực tiếp giữa Hải Phòng và Cái Lân, sau này có thể kéo dài tiếp tục ra Móng Cái.
- (iv) Do khoảng cách tới cảng biển lớn như Hải Phòng và Cái Lân khá xa nên Hà Nội và Vĩnh Phúc sẽ ở vào vị trí bất lợi so với các thành phố khác, ví dụ như TPHCM. Khoảng cách này sẽ được rút ngắn khi có được cơ sở hạ tầng giao thông chất lượng cao, nhờ đó tính cạnh tranh cũng được nâng cao.

Hình 9.4 Ý tưởng đường cao tốc chất lượng cao

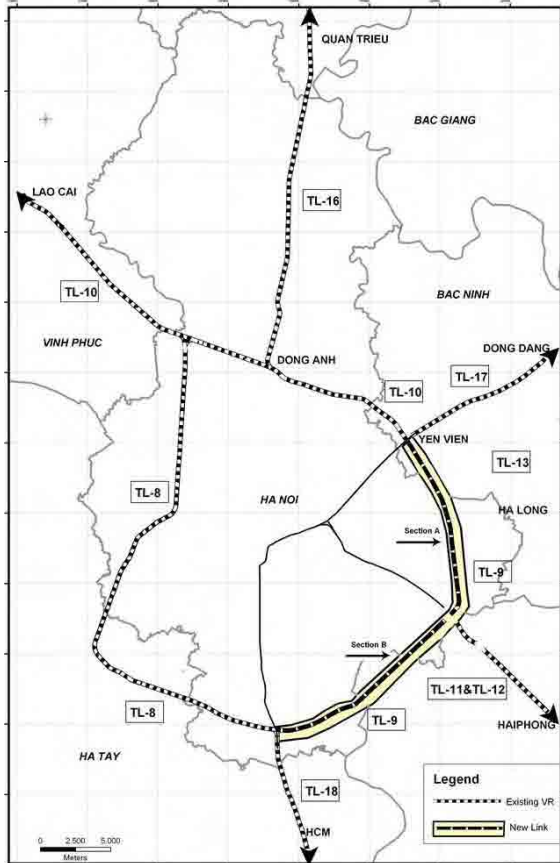


Sân bay quốc tế mới

9.11 Mặc dù sân bay Nội Bài có thể đáp ứng được nhu cầu tới năm 2020 nhưng vẫn phải có một kế hoạch dài hạn lựa chọn địa điểm thích hợp cho một sân bay quốc tế có tính cạnh tranh khác, đặc biệt khi khu vực châu Á tăng trưởng và hội nhập. Vì lý do này, Hà Nội phải tìm cách đối phó với những thế lực cạnh tranh hiện có và tiềm tàng trong vùng. Những yếu tố cần cân nhắc về sân bay mới bao gồm khoảng cách tới Hà Nội và các trung tâm tăng trưởng lớn khác, trong khu vực sân bay có hay không hệ thống giao thông chất lượng cao, điều kiện địa lý phù

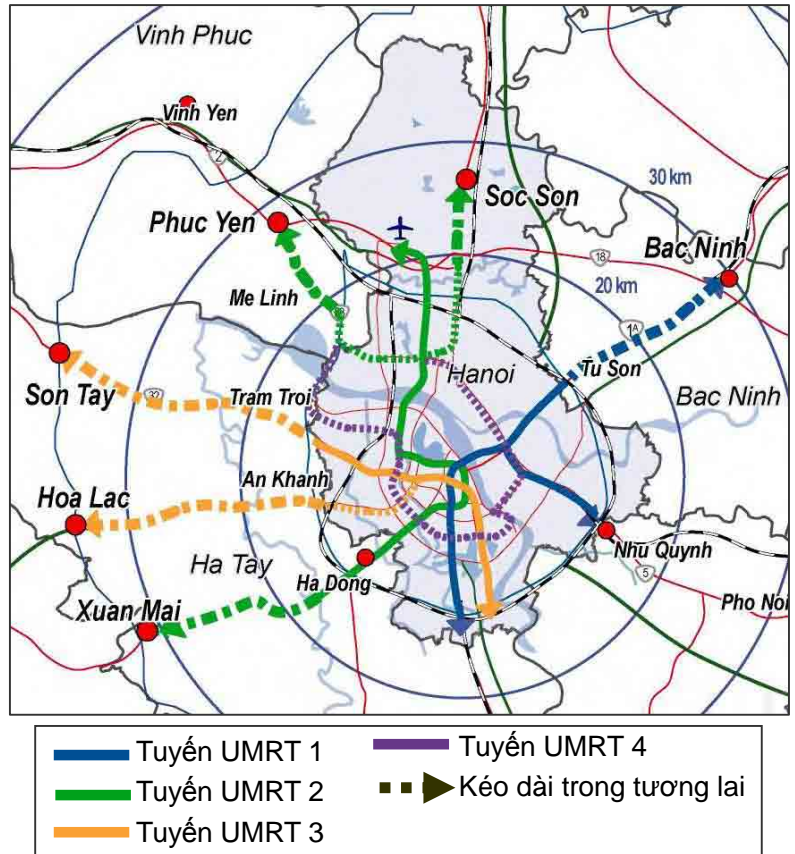
hợp với hoạt động sân bay. Mặc dù ở thời điểm này khó có thể xác định được một vị trí cụ thể đáp ứng được những yêu cầu trên nhưng địa điểm đó có thể nằm cạnh tuyến đường siêu cao tốc đề xuất ở trên.

Hình 9.5 Hoàn tất tuyến đường sắt vành đai quanh Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 9.6 Kéo dài tuyến UMRT Hà Nội ra các đô thị vệ tinh



Hình 9.7 Phát triển gắn kết với đường cao tốc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

9.3 Phát triển đường bộ

Các vấn đề chính

9.12 Hà Nội thiếu đường nghiêm trọng, ngoại trừ khu vực trung tâm thành phố. Hơn nữa, có rất nhiều điểm thắt nút cổ chai và thiếu các tuyến đường nối trên mạng lưới đường bộ. Công tác quản lý giao thông cũng còn yếu và ý thức của người tham gia giao thông còn kém, khiến tình hình giao thông càng xấu hơn. Mặt khác công tác phát triển đường còn chậm do các vấn đề giải phóng mặt bằng và đền bù. Đường Hà Nội là cơ sở hạ tầng cơ bản không chỉ phục vụ giao thông mà còn phục vụ công tác phát triển đô thị.

Nguyên tắc quy hoạch

9.13 Mặc dù đường bộ có nhiều chức năng khác nhau nhưng những khía cạnh chính trong quy hoạch giao thông như sau:

- (i) Tách biệt giao thông đô thị và giao thông liên tỉnh để các loại xe hạng nặng không đi vào thành phố, gây ra tắc nghẽn; đồng thời giúp giao thông liên tỉnh hiệu quả hơn. Cần đảm bảo có đầu mối giao tiếp thỏa đáng giữa hai loại hình giao thông này.
- (ii) Xây dựng hệ thống đường vành đai và hướng tâm rõ ràng giúp người tham gia giao thông có được định hướng và tạo điều kiện xây dựng thứ tự ưu tiên cho các dự án phát triển.
- (iii) Trong quá trình phát triển và quản lý không gian đường bộ cần cân nhắc tới các chức năng phi giao thông của đường ví dụ như không gian để phát triển đô thị và các hoạt động khác hai bên đường, chức năng cảnh quan, thiết kế đô thị v.v.
- (iv) Xây dựng một cơ chế hiệu quả hơn cho công tác xây dựng đường nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực tới xã hội do việc tái định cư gây ra, nhằm giảm thiểu chi phí thu hồi và đền bù đất, tạo điều kiện sử dụng đất và phát triển đô thị hiệu quả hơn.

Mạng lưới đường đô thị đề xuất

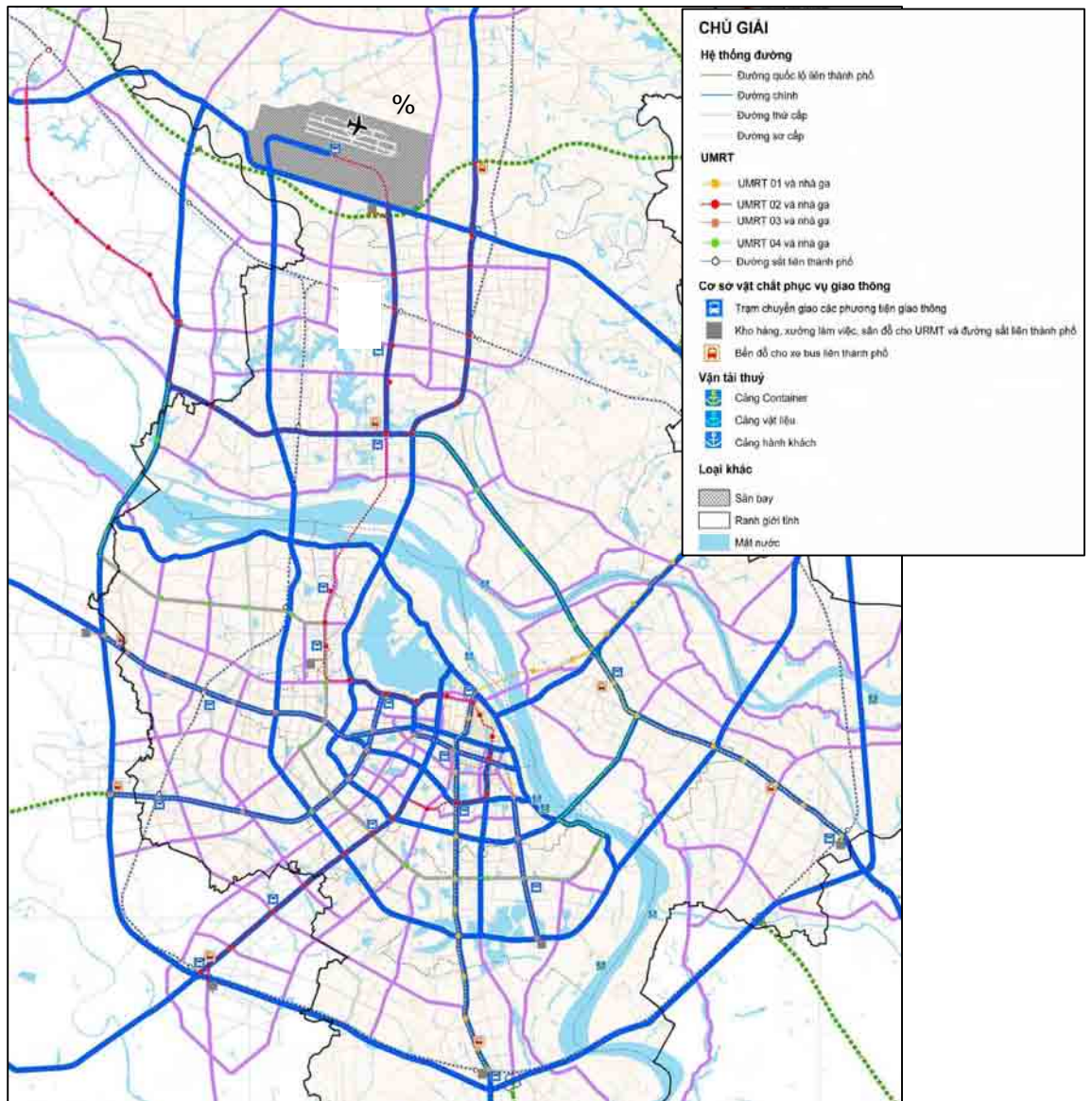
9.14 Mạng lưới đường bộ đề xuất gồm tám tuyến đường hướng tâm và bốn tuyến vành đai (Hình 9.7). Mặc dù các tuyến đường hướng tâm kết nối tới các tuyến đường chính yếu liên tỉnh theo mỗi hướng, nhưng đầu mỗi đường đặt ở đường vành đai 4 là tuyến đường tách giao thông liên tỉnh khỏi giao thông nội đô. Với đề xuất này, mạng lưới đường bộ của thành phố Hà Nội sẽ tăng tổng chiều dài từ 624km lên 1.143km và tăng về diện tích từ 5,9 km² lên 21,8 km². Không gian đường năm 2020 cũng nhiều hơn so với Băng Cốc (Hình 8.8). HAIDEP đề xuất phân cấp đường theo chức năng như sau:

- (1) Đường chính yếu đô thị: Hệ thống đường chính đô thị phần lớn phục vụ lưu lượng giao thông ra vào khu vực đô thị cũng như đa số các chuyến đi liên tỉnh muốn đi vòng qua thành phố.
- (2) Đường thứ yếu đô thị: Hệ thống đường thứ yếu đô thị kết nối, hỗ trợ cho hệ thống đường huyết mạch đô thị. Các tuyến đường thứ yếu không chỉ phục vụ giao thông của các loại phương tiện mà còn là không gian để thực hiện các hoạt động khác.
- (3) Đường hỗ trợ: Các tuyến phố giúp tiếp cận tới những khu vực nằm trong phạm vi của tuyến phố, phục vụ giao thông của các loại xe cơ giới mà còn phục vụ cả hoạt động khác khác như đi bộ, xe thô sơ cũng như các hoạt động dọc phố.

Duy tu bảo dưỡng đường bộ

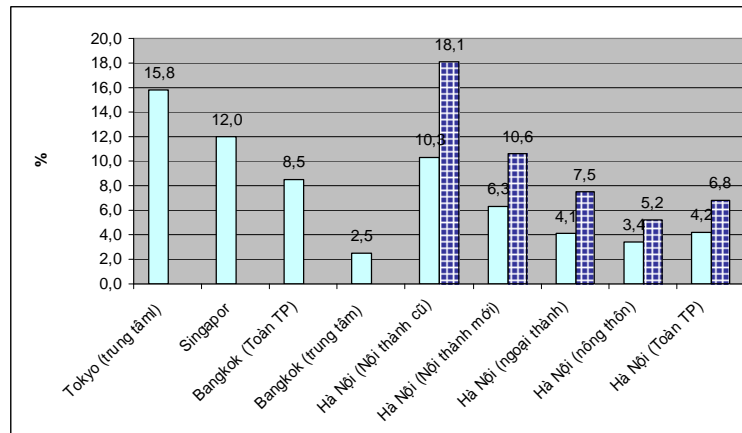
9.15 Công tác duy tu bảo dưỡng đường bộ sẽ ngày càng quan trọng do ngày càng có nhiều đường mới được xây dựng và mở rộng, lưu lượng giao thông tăng, số lượng xe buýt tham gia giao thông tăng, nhất là khi người dân chuyển từ sử dụng xe máy sang sử dụng ô tô con. Công tác duy tu bảo dưỡng đường bộ yếu kém tại các khu vực đô thị đông đúc sẽ là nguyên nhân trực tiếp dẫn tới sự gia tăng chi phí bảo trì và tai nạn giao thông, do đó thành phố cần có các biện pháp đảm bảo hệ thống đường được bảo trì tốt trong cả năm.

Hình 9.8 Mạng lưới đường bộ do HAIDEP đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 9.9 So sánh mật độ mạng lưới đường bộ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Cầu qua sông Hồng

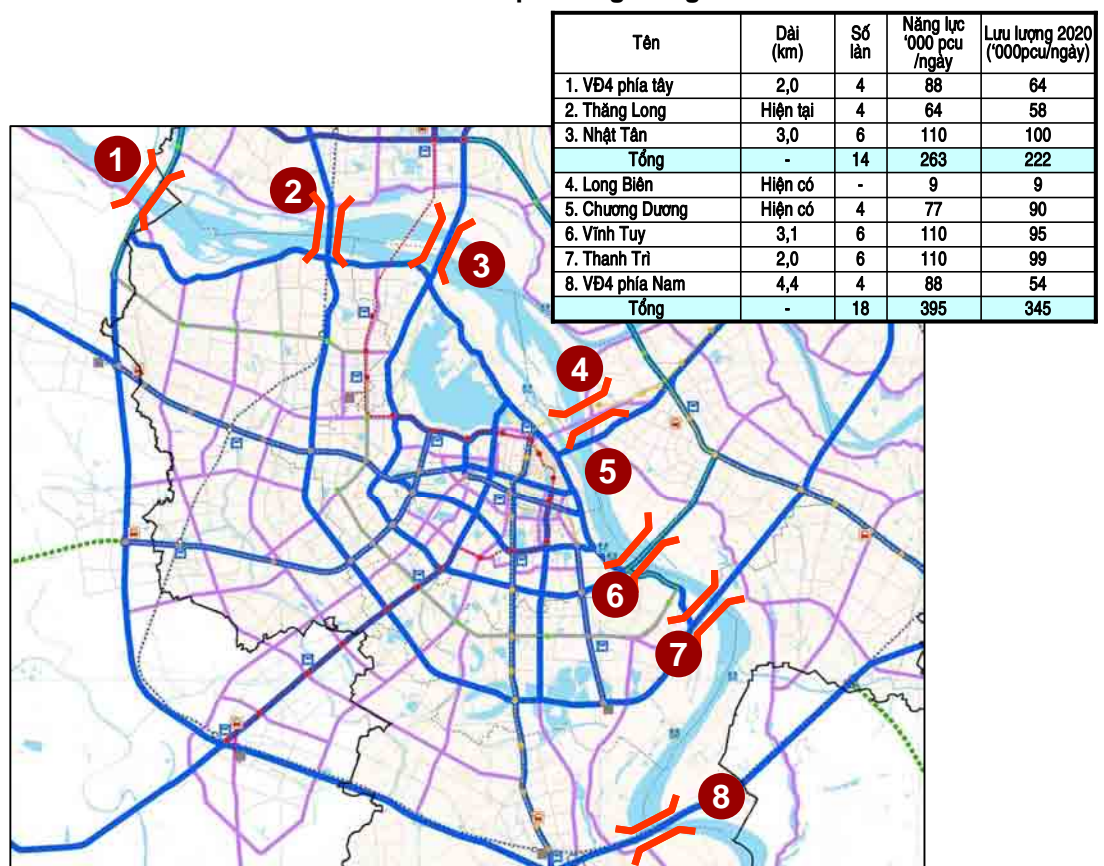
9.16 Cùng với quá trình tăng trưởng, đô thị Hà Nội sẽ mở rộng về phía tả ngạn sông Hồng, khi đó cầu qua sông Hồng, sông Đuống có ý nghĩa rất quan trọng trong việc liên kết các khu vực đô thị ở hai bên bờ sông. Tuy nhiên, công tác quy hoạch cầu cần được tiến hành thận trọng vì những lý do sau đây:

- (i) Vị trí và năng lực của cầu ảnh hưởng rất lớn tới mô hình phát triển đô thị và giao thông
- (ii) Các cầu bắc qua sông Hồng đòi hỏi chi phí xây dựng cao
- (iii) Các cầu bắc qua sông có thể ảnh hưởng đến cảnh quan của thành phố.

9.17 Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đã tiến hành phân tích và thu được những kết quả sau:

- (i) Trên cơ sở Quy hoạch chung đề xuất, tám cầu, kể cả cầu Chương Dương, Thăng Long, Long Biên sẽ có thể đáp ứng nhu cầu giao thông vào năm 2020 (xem Hình 9.9).
- (ii) Không nên xây dựng cầu nối trực tiếp với trung tâm thành phố. Như đã xảy ra với cầu Chương Dương, lưu lượng giao thông rất lớn không chỉ trực tiếp đi vào mà còn đi qua trung tâm thành phố, làm trầm trọng thêm tình hình tắc nghẽn giao thông. Để khắc phục tình trạng này, luồng giao thông hướng vào trung tâm thành phố phải được điều tiết ra phía cầu Nhật Tân và Vĩnh Tuy và các đường vành đai.

Hình 9.10 Cầu đề xuất bắc qua sông Hồng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Vị trí và vai trò của đường vành đai 4

9.18 HAIDEP đề xuất điều chỉnh hướng tuyến của đường vành đai 4 so với quy hoạch của Bộ GTVT vì những lý do sau đây:

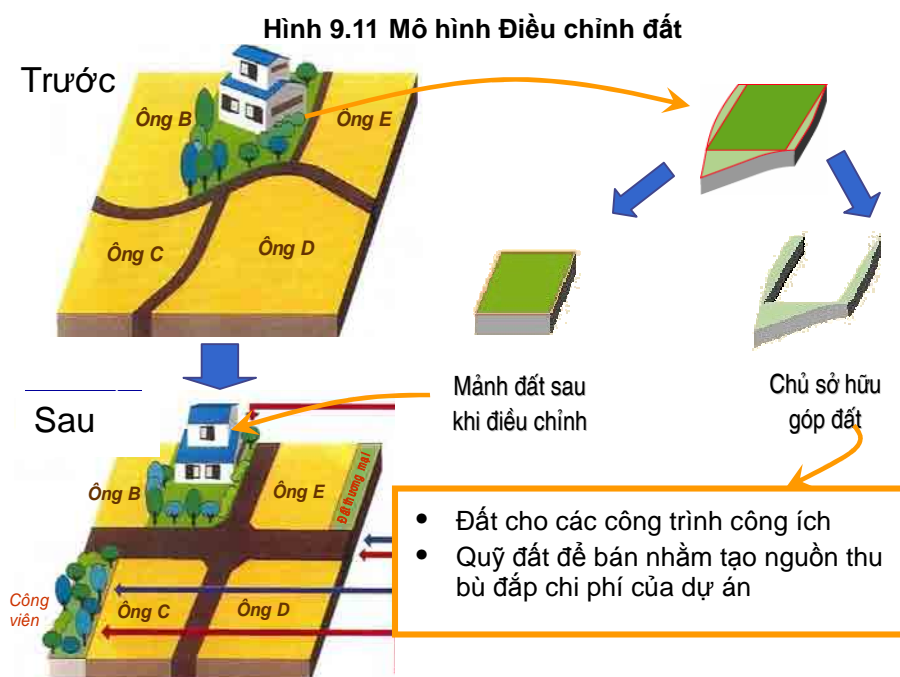
- (i) Đường vành đai 4 phải nằm trong phạm vi đô thị tương lai và có khoảng cách phù hợp từ đường vành đai 3. Chỉ với vị trí này, đường VĐ4 có thể thực hiện chức năng làm đầu mối giao tiếp giữa giao thông đô thị và giao thông liên tỉnh một cách hiệu quả, đồng thời tổng chiều dài tuyến sẽ được rút ngắn, lưu lượng giao thông sẽ lớn hơn, giúp dự án đường VĐ4 có tính khả thi về kinh tế và tài chính cao hơn.
- (ii) Đường VĐ4 có thể nối các trung tâm đô thị thuộc các tỉnh phụ cận và các trung tâm tăng trưởng tương lai như Hà Đông, Từ Liêm, Mê Linh và Phúc Yên ở phía tây. Vị trí này cũng sẽ tạo điều kiện phát triển các trung tâm đô thị mới sau năm 2020.
- (iii) Ở phía đông, đường VĐ4 cùng với QL5 sẽ đóng vai trò là các mắt xích trong mạng lưới đường liên tỉnh giữa bắc Hà Nội và Vĩnh Phúc. Đoạn này có thể kết nối rất tốt với tuyến đường cao tốc chất lượng cao đã bàn tới trong phần 8.2.

Đầu mối giao tiếp giữa mạng lưới đường bộ nội đô và liên tỉnh

9.19 Mạng lưới đường nội đô sẽ đấu nối với mạng lưới đường liên tỉnh tại đường VĐ4. Do đường VĐ4 được thiết kế với tiêu chuẩn đường cao tốc nên đây cũng là đầu mối tốt nhất cho các tuyến đường cấp vùng chính (bao gồm cả đường cao tốc) bằng các nút giao khác mức. Việc phát triển gắn kết các công trình tiếp vận bao gồm cả ICD (cảng container nội địa) trên đường VĐ4 cũng mang lại lợi ích cho các cơ sở công nghiệp.

Các phương án thu hồi đất và tái định cư

9.20 Công tác xây dựng đường ở Hà Nội ngày càng trở nên phức tạp do gặp nhiều khó khăn khi thu hồi đất làm đường và các vấn đề về tái định cư. Vì phương pháp thu hồi đất hiện tại làm tăng chi phí đầu tư, kéo dài thời gian dự án, gây ra nhiều xung đột xã hội, gây thiệt hại cho người dân nên thành phố cần xây dựng các mô hình thay thế, giải quyết các vấn đề về phát triển đường một cách toàn diện hơn, tương tự như đã thực hiện được ở Nhật Bản thông qua mô hình điều chỉnh đất.



Nguồn: Tổng hợp dựa trên các tài liệu hiện có

9.4 Phát triển hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT)

Nguyên tắc quy hoạch

9.21 Hệ thống UMRT có vai trò rất quan trọng nhưng cũng rất tốn kém. Để có thể phát huy hết lợi ích từ việc phát triển UMRT và giảm thiểu gánh nặng tài chính đối với Chính phủ, cần cân nhắc những biện pháp sau đây:

- (1) **Gắn kết với phát triển đô thị:** Khi các dự án phát triển đô thị, ví dụ như các tổ hợp thương mại, đô thị mới, trung tâm công nghiệp, khu trường đại học, trung tâm giải trí, v.v., được phát triển đồng bộ, gắn kết với dự án phát triển giao thông thì hiệu quả chung từ các dự án sẽ lớn hơn rất nhiều so với lợi ích thu được từ mỗi dự án đơn lẻ. Phát triển gắn kết không chỉ giúp chia sẻ gánh nặng cấp vốn phát triển cơ sở hạ tầng mà còn làm tăng giá trị của các dự án phát triển do các dự án này có điều kiện tiếp cận tốt hơn, hệ thống UMRT có hành khách nhiều hơn, có nhiều cơ hội kinh doanh hơn.
- (2) **Phát triển thành mạng lưới:** Hiệu quả của riêng từng tuyến không nhiều. Hệ thống UMRT cần phát triển thành mạng lưới để có thể bao quát được các khu vực đô thị quan trọng.
- (3) **Phát triển theo giai đoạn:** Phát triển mạng lưới UMRT đòi hỏi phải có nhiều kinh phí và thời gian nên quá trình phát triển phải được thực hiện từng bước và phải đảm bảo rằng tất cả các tuyến đều gắn kết thành một hệ thống hiệu quả.

Mạng lưới UMRT đề xuất

9.22 Đoàn Nghiên cứu sau khi xem xét tám tuyến đường sắt đô thị do Bộ GTVT đề xuất, căn cứ vào nhu cầu giao thông tương lai đã kết hợp thành bốn tuyến UMRT (xem Hình 9.9). Mạng lưới đề xuất trong Hà Nội có tổng chiều dài 193km, bao gồm cả đường sắt đô thị và xe buýt nhanh (BRT) bố trí tùy theo nhu cầu giao thông của từng đoạn cụ thể.¹

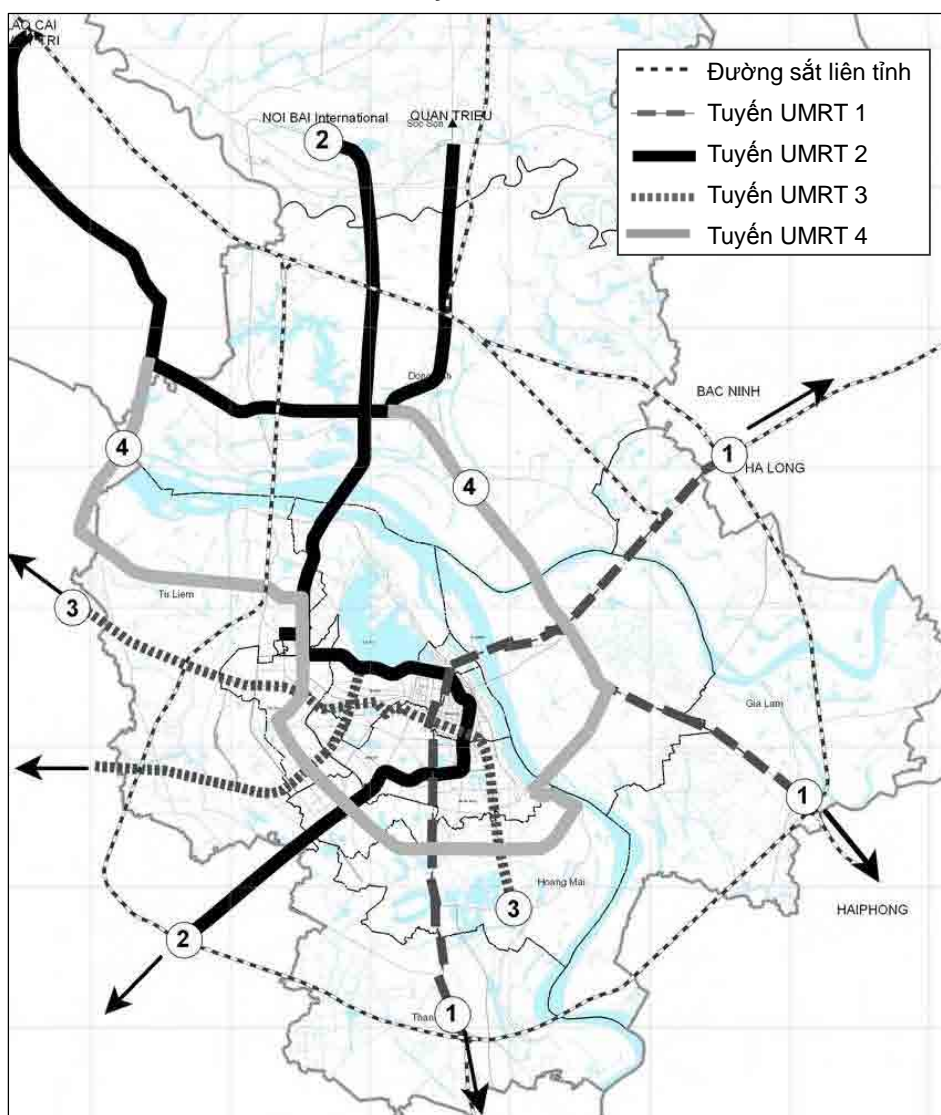
- (1) **Tuyến UMRT 1 (Ngọc Hồi – Yên Viên, Như Quỳnh):** Tuyến UMRT này có chiều dài 34,5km và sẽ phục vụ các khu vực ngoại thành phía đông bắc và phía nam Hà Nội đi qua khu vực trung tâm thành phố, trong đó tính cả ga Hà Nội là đầu mối trung chuyển đa phương thức.
- (2) **Tuyến UMRT 2 (Nội Bài – Trung tâm thành phố – Hà Đông):** Tuyến UMRT 2 dài 63km, kết hợp các tuyến tới Hà Đông và Nội Bài là trong quy hoạch của Bộ GTVT. Tuyến này là xương sống cho khu vực đô thị hiện tại và tương lai, sau khi đã nối với sân bay Nội Bài và khu đô thị mới Đông Anh, khu tổ hợp hành chính ở Từ Liêm, Khu Phố cổ, Khu Phố Pháp, hành lang tăng trưởng mạnh QL6 tới Hà Đông. Do có vai trò hết sức quan trọng, tuyến 2 được chọn làm nghiên cứu tiền khả thi trong khuôn khổ HAIDEP.
- (3) **Tuyến UMRT 3 (Nhôn – Trung tâm thành phố & Hoàng Mai):** Tuyến 3 dài 33 km, nối khu vực phía tây với trung tâm thành phố và khu vực phía nam thành phố, cắt tuyến 1 tại ga Hà Nội.
- (4) **Tuyến UMRT 4 (Tuyến tròn, vành đai):** Trước mắt tuyến này sẽ sử dụng công nghệ xe buýt nhanh, tạo thành tuyến tròn nối các tuyến 1, 2 và 3, đa dạng hóa nhu cầu giao thông và gắn kết với các dự án phát triển đô thị sẽ được khuyến khích trong khu vực này.
- (5) **Các tuyến nhánh khác:** Các tuyến UMRT 1, 2 và 4 có thể có các tuyến nhánh nối với các tuyến đường sắt chính, sử dụng công nghệ xe buýt nhanh.

1) Ví dụ, một tuyến UMRT có thể bắt đầu bằng đường xe buýt nhanh và về sau khi nhu cầu tăng cao sẽ chuyển thành đường sắt đô thị. Đường xe buýt nhanh cần phải được quy hoạch sao cho có thể được chuyển đổi dễ dàng thành đường sắt đô thị và phải đảm bảo được có đủ đất cần thiết.

(6) **Các tuyến vùng:** Để có thể phục vụ được các đô thị vệ tinh tại các tỉnh phụ cận, các tuyến UMRT 1, 2 và 3 có thể được kéo dài. Đối với tuyến 1, dịch vụ đô thị có thể sử dụng mạng lưới đường sắt liên tỉnh, còn đối với tuyến 2 và 3, vẫn giữ nguyên dịch vụ đô thị như trong nội thành, kéo dài tới các đô thị vệ tinh quan trọng.

9.23 Khi hoàn thành bốn tuyến, hệ thống UMRT sẽ có thể phục vụ 2,6 triệu lượt khách mỗi ngày với chiều dài trung bình mỗi lượt là 7,8 km. Tuyến 2 sẽ có lưu lượng cao nhất, tới 866.000 lượt/ngày, đứng thứ 2 là tuyến 1 với 704.000 lượt/ngày.

Hình 9.12 Các tuyến UMRT đề xuất, 2020



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 9.4 Sơ lược về các tuyến UMRT

UMRT	Đường sắt đô thị					Xe buýt nhanh	Tổng	Lượng hành khách		
	Ngầm	Trên cao	Nổi	Cầu	Tổng			HK-km (000/ng)	S.lượng (000/ng)	Chiều dài trung bình (km)
1	-	12,3	24,4	2,0	38,7	-	38,7	5.968	704	8,5
2	18,6	20,4	-	2,5	41,5	33,9	75,4	7.278	866	8,4
3	12,0	1,3	7,7	-	21,0	12,0	33,0	2.521	488	5,2
4	-	-	-	-	-	53,1	53,1	4.463	526	8,5
Tổng Km	30,5	34,0	32,1	4,5	101,2	99,0	200,2	20.230	2.585	7,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Vai trò và chức năng của UMRT

9.24 Vai trò và chức năng của hệ thống UMRT như sau:

- (i) Vai trò giao thông: Hệ thống UMRT sẽ cung cấp dịch vụ hiệu quả nối các tiểu trung tâm đô thị với trung tâm thành phố, hỗ trợ một cách hiệu quả quá trình mở rộng đô thị. Hệ thống này cũng sẽ giúp việc đi lại trong khu vực trung tâm đông đúc dễ dàng hơn.
- (ii) Tác động tới phát triển đô thị: Hệ thống UMRT sẽ tạo điều kiện phát triển đô thị tại và quanh khu vực nhà ga.
- (iii) Tác động xã hội: Hệ thống UMRT sẽ cung cấp dịch vụ giao thông chất lượng cao, đáng tin cậy ở mức vé chấp nhận được.
- (iv) Tác động môi trường: Hệ thống UMRT sẽ góp phần giảm ô nhiễm không khí và tiết kiệm năng lượng.
- (v) Tác động về công nghệ: Phương tiện giao thông hiện đại có thể góp phần phát triển công nghệ mới và các ngành hỗ trợ.

Phát triển gắn kết

9.25 Để phát huy tối đa những lợi ích thu được từ việc phát triển hệ thống UMRT, có thể áp dụng một trong những hướng đi phổ thông và đã thành công là gắn kết với các dự án phát triển đô thị. Tại vị trí các nhà ga và ở các khu vực phụ cận, có thể xây dựng các công trình thương mại và công ích gắn kết với các chức năng giao thông, từ đó có thể thu hút thêm hành khách cho hệ thống UMRT, đồng thời lợi ích của các dự án thương mại/đô thị đều được đảm bảo do có điều kiện giao thông tốt. Hiệu quả đồng bộ này lớn đến nỗi nhiều công ty đường sắt tư nhân ở Nhật Bản đã và đang thực hiện những biện pháp đó và thu được nhiều doanh thu từ các dự án phát triển đô thị gắn kết với hệ thống đường sắt.



UMRT đi qua khu dân cư ở Singapore

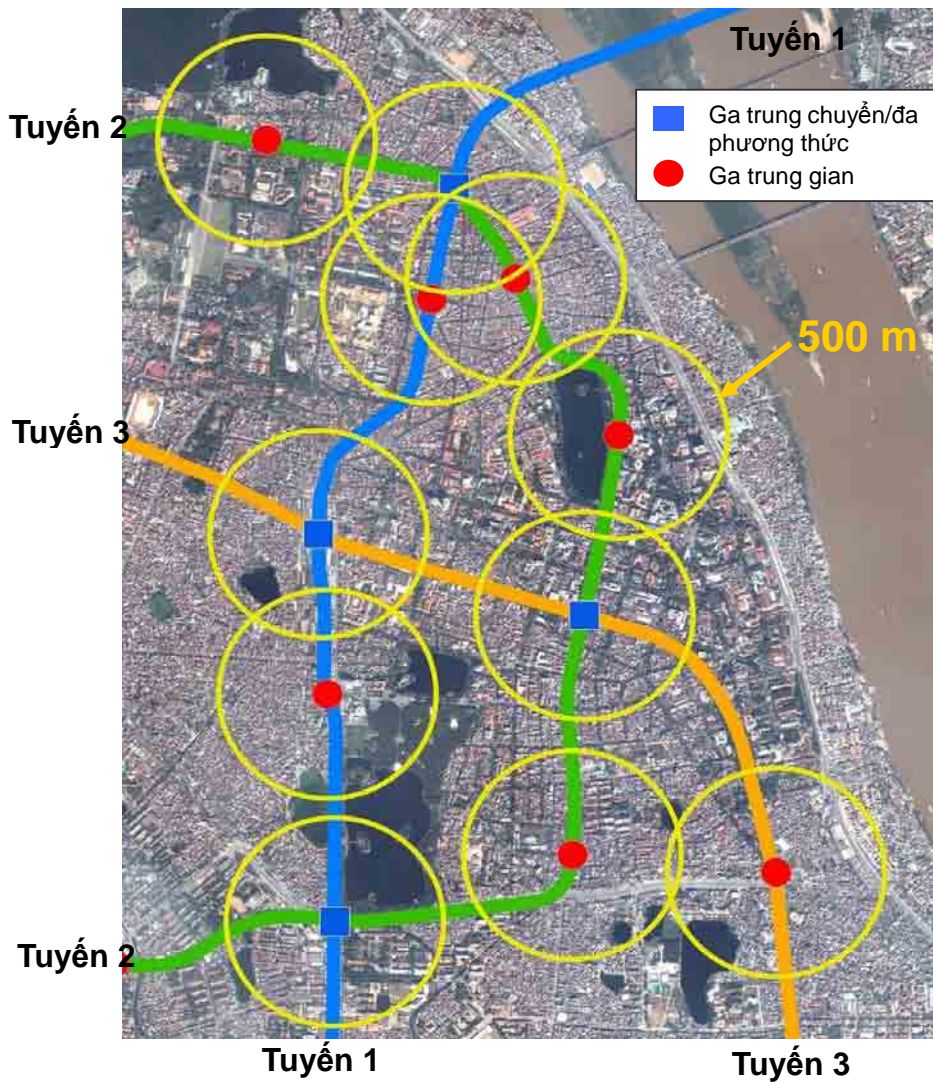


Phát triển thương mại gắn kết tại nhà ga

Bố trí mạng lưới UMRT tại trung tâm thành phố

9.26 Các tuyến UMRT phải được bố trí một cách hiệu quả ở trung tâm thành phố để có thể bao quát tối đa diện tích dịch vụ. Nếu có được mạng lưới tốt, người dân ở nhiều nơi ở khu vực trung tâm thành phố có thể đi bộ đến nhà ga UMRT gần nhất trong vòng 5-10 phút (500 – 800m) (xem Hình 9.10). Với mạng lưới này, thành phố có thể áp đặt các biện pháp kiểm soát giao thông mạnh mẽ ở trung tâm thành phố, ví dụ như hạn chế xe máy và xe ô tô đi vào trung tâm hay áp đặt mức phí cao đối với việc sử dụng hoặc đỗ xe ở trung tâm thành phố.

Hình 9.13 Bố trí mạng lưới UMRT tại trung tâm thành phố



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Phát triển không gian ngầm

9.27 Khả năng phát triển không gian ngầm cũng rất nhiều hứa hẹn cho các dự án phát triển đô thị và kinh tế ở trung tâm thành phố nơi chiều cao công trình bị hạn chế. Có thể phát triển không gian ngầm gắn kết với các nhà ga ngầm của hệ thống UMRT để phục vụ các mục đích thương mại (khu mua sắm) và các công trình công cộng (bãi đỗ ngầm). Với việc phát triển rộng rãi mạng lưới lối đi bộ ngầm có điều hòa không khí thì có thể tạo ra nhiều tuyến kết nối nhiều nơi ở khu vực trung tâm, cách biệt dòng phương tiện giao thông.



Ga metro



Khu mua bán ngầm

Kéo dài các tuyến UMRT ra các tỉnh phụ cận

9.28 Như đã trình bày trong phần 8.2, các tuyến UMRT có thể được kéo dài tới các đô thị vệ tinh và các đô thị quan trọng thuộc các tỉnh phụ cận.

Chia sẻ chức năng giữa UMRT và đường sắt liên tỉnh: Đầu mối giao tiếp giữa đường sắt đô thị và đường sắt liên tỉnh

9.29 Sự khác biệt về đặc điểm khai thác và chức năng giữa UMRT và đường sắt liên tỉnh cần được cân nhắc kỹ lưỡng. UMRT cung cấp dịch vụ đô thị với tần suất cao, cự ly giữa các nhà ga ngắn, còn đường sắt liên tỉnh cung cấp dịch vụ liên tỉnh đường dài. Do Hà Nội là đô thị lớn nên chức năng của UMRT và đường sắt liên tỉnh cần được tách biệt rõ ràng, nhất là khi nhu cầu giao thông tăng cao. Đề xuất của HAIDEP là dịch vụ liên tỉnh sẽ dừng ở tuyến đường sắt vành đai còn các đoạn đường sắt nằm phía trong tuyến vành đai sẽ chuyển sang phục vụ riêng cho dịch vụ đô thị. Các ga trung chuyển giữa đường sắt đô thị và liên tỉnh sẽ được bố trí trên tuyến vành đai này.

Cấp vốn chiến lược

9.30 UMRT cần có lượng đầu tư rất lớn nhưng nếu sử dụng hỗn hợp các nguồn vốn khác nhau như ODA, vốn tư nhân, vay thương mại v.v. thì gánh nặng trên vai Nhà nước sẽ giảm bớt. Đồng thời, dự án sẽ có doanh thu từ vé và các hoạt động phát triển đô thị và thương mại gắn kết trong và quanh khu vực nhà ga, bao gồm cả không gian ngầm nơi khu vực tư nhân có thể tham gia đầu tư.

9.31 Theo HAIDEP, vai trò trung tâm trong tương lai của ga Hà Nội chỉ có ý nghĩa tương trưng nhiều hơn là chức năng do nếu tập trung nhiều tuyến qua khu vực trung tâm vào một ga sẽ tạo ra tắc nghẽn giao thông tại và quanh nhà ga đó. HAIDEP cũng kiến nghị rằng các dịch vụ liên tỉnh sẽ dừng ở tuyến vành đai, nơi các dịch vụ này có thể gắn kết chặt chẽ với UMRT.

Khai thác và quản lý UMRT

9.32 Công tác triển khai, khai thác và quản lý hệ thống UMRT sẽ đạt hiệu quả và bền vững nhất với việc chính phủ chủ động thực hiện do dự án này có mức độ rủi ro cao. Vì vậy UBNDTP cần thành lập Cơ quan quản lý vận tải khối lượng lớn chịu trách nhiệm quy hoạch, thiết kế, xây dựng và khai thác giai đoạn đầu hệ thống UMRT. Trong tương lai, khi đã tích lũy được kinh nghiệm và chuyên môn thì nhiệm vụ khai thác và bảo trì hệ thống sẽ được chuyển sang cho khu vực tư nhân thông qua khung làm việc có tính cạnh tranh, còn cơ quan quản lý vận tải khối lượng lớn trên sẽ chỉ tập trung vào công tác quy hoạch mạng lưới và mở rộng mạng lưới đường sắt, điều tiết các vấn đề kỹ thuật và kinh tế đối với các đơn vị khai thác đường sắt.

9.33 Cơ quan quản lý vận tải khối lượng lớn sẽ đi đầu trong quá trình phát triển cơ sở hạ tầng liên quan tới đường sắt. Để phát huy tối đa những cơ hội phát triển thương mại trong định hướng phát triển dựa vào giao thông khối lượng lớn, cơ quan QLVTKLL cần cân nhắc những phương án có thể ví dụ như lập các liên doanh phát triển thương mại, mô hình điều chỉnh đất, phối hợp với các đối tượng sử dụng đất và đảm bảo có đủ đất cho các dự án phát triển đô thị gắn kết. Quá trình phát triển đất sẽ không chỉ tạo ra doanh thu lớn để tiếp tục tái đầu tư vào đường sắt mà còn giúp cải thiện chức năng và tính hiệu quả chung của hệ thống UMRT.

Hình 9.14 Các hệ thống UMRT



Metro (Tokyo)



BTS (Bangkok)



Ga Monorail (Kuala Lumpur)



Ga MRT (Metro Manila)



Bên trong UMRT (Kuala Lumpur)



Cửa soát vé (Tokyo)



BRT (Jakarta)



Ga BRT (Curitiba)

9.5 Phát triển giao thông công cộng

Các vấn đề chính

9.34 Hệ thống GTVT công cộng có ba hợp phần cơ bản là (i) hệ thống vận tải khối lượng lớn đô thị gồm đường sắt và xe buýt nhanh, (ii) hệ thống xe buýt trung chuyển gồm các tuyến buýt chính yếu và thứ yếu và (iii) hệ thống bổ trợ với các loại phương tiện giao thông nhỏ do tư nhân khai thác.

9.35 Mặc dù UMRT sẽ là xương sống giao thông cho thành phố nhưng xe buýt vẫn là phương thức giao thông công cộng đường bộ quan trọng nhất trong tương lai, cung cấp dịch vụ tại những nơi UMRT và hệ thống gom khách của UMRT không có dịch vụ. Nếu UMRT không được kết nối tốt với xe buýt và các phương thức giao thông công cộng khác như taxi và xe ôm, thậm chí xe ô tô con, xe máy tại khu vực nhà ga thì không thể phát huy được hết chất lượng của dịch vụ giao thông công cộng như một hệ thống hoàn chỉnh.

Định hướng quy hoạch

9.36 Mạng lưới xe buýt ưu tiên có thể là hệ thống khép kín với các loại xe buýt riêng và các công trình bán vé trước (hệ thống BRT) hoặc hệ thống mở hoặc nửa mở để có thể sử dụng tất cả các loại xe buýt (điều này không có nghĩa là tất cả các loại xe buýt sẽ luôn được phép hoạt động.) Hệ thống khép kín sẽ có hiệu quả nhất nếu đảm bảo được tiêu chuẩn của cả mạng lưới. Tuy nhiên, hệ thống mở lại đòi hỏi công tác giám sát để tránh tình trạng ùn tắc xe buýt. Nhìn chung, nếu càng thiếu kết nối thì càng cần có hướng tiếp cận đơn giản hơn.

9.37 Mạng lưới tuyến buýt chính ban đầu sẽ hình thành lên trục xương sống của hệ thống và hoàn thiện vai trò của mạng lưới UMRT trong tương lai. Mạng lưới tuyến buýt chính bao gồm các tuyến buýt có công suất vận chuyển lớn và các tuyến buýt chạy với tốc độ nhanh sử dụng mạng lưới ưu tiên. Sau khi hoàn thành hệ thống UMRT, mạng lưới tuyến chính sẽ kết nối với các ga chuyển đổi đa phương thức nhưng không cần phải trở thành mạng lưới đường gom. Mạng lưới tuyến chính sẽ khai thác xe buýt chuẩn và xe buýt hai khoang.

9.38 Mạng lưới xe buýt thứ yếu sẽ gồm các tuyến gom khách và các tuyến khu vực tạo ra mạng lưới dày đặc. Mạng lưới thứ yếu thông thường sẽ hoạt động trong luồng giao thông hỗn hợp với giao thông cá nhân và do đó tốc độ chạy xe và mức độ dịch vụ sẽ thấp hơn. Mạng lưới này sẽ sử dụng các loại xe buýt tiêu chuẩn và xe buýt nhỏ hơn.

9.39 Hiện có ba loại hình GTVT công cộng bổ sung chính ở Hà Nội là: (i) hệ thống taxi phát triển rộng và phục vụ tốt, (ii) lực lượng xe ôm đông đảo dù hoạt động không chính thức và (iii) xích lô dù phần lớn không được phép hoạt động ở trung tâm thành phố.

9.40 Cần khuyến khích mở rộng các dịch vụ bán công cộng như xe buýt đưa đón học sinh và công nhân để đáp ứng những nhu cầu cụ thể.

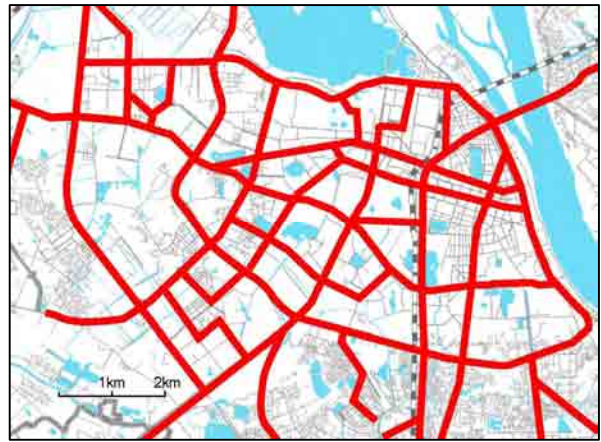
9.41 Cần tăng cường cải thiện dịch vụ

- (i) Sử dụng vé chung giữa UMRT và xe buýt gom khách
- (ii) Cải tiến hệ thống thông tin xe buýt
- (iii) Sử dụng xe buýt sàn thấp để tạo điều kiện sử dụng dễ dàng hơn cho người già, trẻ em, người khuyết tật v.v.

Hình 9.15 Mạng lưới xe buýt chính yếu



Hình 9.16 Mạng lưới xe buýt ưu tiên, 2010



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 9.17 Phát triển giao thông công cộng



Xe buýt và điểm dừng của hệ thống xe buýt "Transmilenio" tại Bogotá



Xe buýt nhanh (BRT)



Xe buýt sàn thấp



Hệ thống thông tin xe buýt



Dịch vụ xe buýt nối với đường sắt đô thị

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

9.6 Quản lý giao thông và an toàn giao thông

Vai trò của quản lý giao thông

9.42 Quản lý giao thông là yếu tố quan trọng và cơ bản nhất trong ngành giao thông vận tải. Quản lý giao thông và an toàn giao thông là những điểm yếu của ngành, khiến khó có thể sử dụng hiệu quả công trình hiện có, gây nguy hiểm đến tính mạng và tài sản của người dân. Cụ thể, việc thiếu các biện pháp quản lý giao thông hiệu quả sẽ khiến không phát huy được hệ thống cơ sở hạ tầng đất đỏ, rút ngắn tuổi thọ kinh tế của công trình, làm trầm trọng thêm sự tắc nghẽn, gây nguy hại đến yếu tố an toàn, tác động tới môi trường và nhìn chung tác động tiêu cực tới tình hình sử dụng đất, phát triển đô thị hai bên đường. Điều kiện an toàn giao thông kém và tắc nghẽn giao thông phần lớn là do quản lý giao thông kém hiệu quả. Mặc dù các biện pháp quản lý giao thông không quá tốn kém nhưng lại đòi hỏi phải có các biện pháp đồng bộ giữa thiết kế công trình, công tác thực thi và giáo dục. Sau đây là những vấn đề lớn:

- (i) Nâng cao nhận thức của người dân về trật tự giao thông và sử dụng hiệu quả không gian đường, nếu thực hiện được sẽ mang lại lợi ích tức thời cho xã hội.
- (ii) Xây dựng chính sách rõ ràng về ưu tiên sử dụng không gian đường giữa các phương thức như xe buýt, xe máy, ô tô, xe đạp v.v.
- (iii) Có chính sách cụ thể về vai trò của xe máy trong giao thông đô thị và các hoạt động kinh tế-xã hội của người dân.

Hướng tiếp cận toàn diện: Quản lý hành lang

9.43 Nếu chỉ thực hiện riêng từng biện pháp quản lý giao thông thì sẽ không mang lại hiệu quả và kết quả như mong muốn. Do đó, mục tiêu đặt ra là phải cải thiện toàn diện khả năng và môi trường giao thông của người tham gia giao thông đường bộ cũng như cảnh quan và môi trường tự nhiên. Định hướng này có ý nghĩa rất quan trọng trong việc đảm bảo tính liên tục cho luồng giao thông và cải thiện cảnh quan đường phố. HAIDEP đã đánh giá tất cả 16 hành lang theo yêu cầu cải thiện của từng hành lang.

Tăng cường các biện pháp liên quan tới công trình giao thông cơ bản

9.44 Điều cần làm để sử dụng thông tin có được một cách hiệu quả là thực hiện đồng bộ các biện pháp cải tạo công trình, thực hiện luật giao thông và giáo dục. Cải tạo lòng đường bao gồm nội dung khôi phục mặt đường, cải tạo hệ thống thoát nước, lắp đặt dải phân cách và đèn đường, còn cải tạo nút giao bao gồm nội dung điều chỉnh hình dạng nút, lắp đặt đèn tín hiệu, phối hợp tín hiệu, bố trí làn rẽ trái, tạo nút giao khác mức. Nội dung kiểm soát giao thông cơ bản bao gồm việc cấm đỗ xe bên đường, cấm xe tải, áp dụng hệ thống đường một chiều, chỉnh trang biển báo, vạch sơn, cải tạo các công trình giao thông công cộng và điều kiện đi bộ. Nhưng biện pháp này không đòi hỏi đầu tư lớn nhưng cần được thực hiện triệt để, coi như một nội dung quan trọng trong giai đoạn ngắn hạn.

9.45 **Bãi đỗ:** Bãi đỗ đã trở thành vấn đề nghiêm trọng trong thành phố. Việc thiếu không gian và buông lỏng công tác quản lý đã gây ra nhiều vấn đề nghiêm trọng ở nhiều nơi. Cần có một chính sách về phát triển bãi đỗ, trong đó xác định rõ vai trò của khu vực nhà nước và tư nhân. Nguyên tắc cơ bản là những công trình, cơ sở tạo ra nhu cầu bãi đỗ phải bố trí bãi đỗ. Cụ thể hơn, chính sách bãi đỗ cơ bản có thể bao gồm những quy định như (i) các công trình, cơ sở phải có bãi đỗ riêng, (ii) các công trình tùy theo loại và quy mô phải có bãi đỗ phù hợp, và (iii) bãi đỗ công cộng chỉ sử dụng cho xe đỗ trong thời gian ngắn.

9.46 Điều tiết nhu cầu giao thông: Nhiều đô thị lớn đã thực hiện những biện pháp khác nhau nhằm kiểm soát mức độ sở hữu và sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, đặc biệt là xe ô tô con. Hà Nội cần áp dụng các biện pháp điều tiết giao thông hiệu quả nhằm cải thiện tình hình giao thông, ví dụ:

- (i) Tăng phí đỗ xe: Điều này bao gồm nội dung mở rộng khu vực đỗ xe thu phí, tăng mức phí, tính phí theo thời gian đỗ.
- (ii) Bắt buộc phải có ga-ra: Biện pháp này bắt buộc chủ xe hiện tại và tương lai phải có ga-ra trong khu vực sinh sống của mình.
- (iii) Thu phí đi vào khu vực cụ thể: Có thể áp dụng biện pháp này ở trung tâm thành phố khi đã hoàn tất các tuyến UMRT. Biện pháp này sẽ hạn chế được phương tiện cá nhân đi vào các khu vực cụ thể trong trung tâm thành phố bằng cách lắp đặt cổng thu phí.

9.47 An toàn giao thông: Đa số đều cho rằng tình hình an toàn giao thông kém như hiện nay là do cách thức điều khiển phương tiện của người đi xe máy và các biện pháp chế tài lỏng lẻo. Điều này có nghĩa rằng sẽ giảm ngay được số lượng vụ tai nạn khi nâng cao được nhận thức của người tham gia giao thông đường bộ. Nếu người dân không cải thiện được nhận thức này thì tất cả các biện pháp và đầu tư nhằm cải thiện tình hình cũng sẽ là vô ích.

9.48 Cải tạo vỉa hè: Vỉa hè ở Hà Nội có vai trò quan trọng không chỉ đối với người đi bộ mà còn là không gian cho các hoạt động kinh tế-xã hội khác như buôn bán, nghỉ ngơi, đỗ xe v.v. – đây là một nét đặc trưng của thành phố, do đó công tác cải tạo và quản lý vỉa hè có thể được thực hiện với sự tham gia chủ động của cộng đồng dân cư và các cơ sở hai bên đường.

Hình 9.18 Quy hoạch, mô hình và ảnh về vỉa hè Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

9.7 QHTT giao thông đô thị và hoạt động của mạng lưới quy hoạch

Tóm tắt các dự án quy hoạch tổng thể

9.49 Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị đề xuất gồm tổng cộng 146 dự án, trong đó có đường cao tốc, đường bộ, UMRT, xe buýt, quản lý giao thông, các công trình bên đường (ví dụ như cảnh quan vỉa hè, bãi đỗ, cống v.v.) và đào tạo (Bảng 9.5)

9.50 Tổng chi phí đầu tư ước tính là 12,7 tỷ USD, chưa tính các dự án đã cam kết, trong đó đường bộ chiếm 6,8 tỷ USD (54% tổng số), giao thông công cộng sử dụng 5,4 tỷ USD (43%) và các hạng mục khác cần 0,4 tỷ USD (3%). Tuy nhiên, chi phí mà chính phủ phải gánh lại tùy thuộc vào mức độ tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án này. Ngoài ra, những loại dự án như giao thông công cộng và đường cao tốc có thể tạo ra doanh thu bù đắp một phần chi phí đầu tư. Trên cơ sở những giả định sơ bộ, chi phí mà chính phủ phải gánh sẽ vào khoảng 10 tỷ USD.

9.51 Các dự án giao thông vùng sẽ cần 10,5 tỷ USD cho 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).

Bảng 9.5 Tóm tắt các dự án do HAIDEP đề xuất

Ngành	Loại dự án	Dự án			Chi phí của chính phủ ⁶⁾		Giai đoạn thực hiện				
		Số DA	km	Triệu \$	%	Triệu \$	'06 – '10	'11 – '15	'16 – '20	'20 ~	
GIAO THÔNG ĐÔ THỊ	Các dự án đã cam kết²⁾	14	80	1.253	95	1.186	1.119	66	0	0	
	ĐƯỜNG BỘ	Đường cao tốc ³⁾	12	127	1.364	48	652	73	89	490	0
		Đường chính yếu	29	111	2.741	100	2.741	1.320	1.089	332	0
		Đường thứ yếu	69	304	2.710	100	2.710	393	1.964	353	0
		Tổng	110	542	6.815	90	6.103	1.785	3.142	1.176	0
	GTCC ¹⁾	UMRT	4	183	5.130	75	3.847	314	2.058	1.475	0
		Xe buýt	2		263	35	92	31	31	31	0
		Tổng	6	183	5.393	73	3.939	344	2.089	1.506	0
		Quản lý giao thông	5		158	100	158	67	46	46	0
		Công trình bên đường ⁴⁾	3		254	100	254	85	85	85	0
		Đào tạo, v.v.	8		31	100	31	15	8	8	0
	Tổng	146		13.905	84	11.671	3.416	5.436	2.820	0	
GIAO THÔNG VÙNG	Các dự án đã cam kết ⁵⁾	1		254	100	254	254	0	0	0	
	Đ. BỘ	Đường cao tốc	9	880	3.141	50	1.571	197	410	474	490
		Đường chính yếu	12	1.811	1.469	100	1.469	248	447	490	284
		Tổng	21	2.691	4.610	66	3.040	445	857	964	774
		Đường sắt	11		2.328	100	2.328	463	1.610	255	0
		Sân bay	2		3.350	100	3.350	3.350	0	0	0
		Đường thủy nội địa	5		178	100	178	57	96	25	0
	Tổng	40		10.720	85	9.150	4.569	2.563	1.244	774	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

- 1) GTCC = Giao thông công cộng
- 2) Các dự án giao thông đô thị đã cam kết bao gồm (i) 1 đường cao tốc, (ii) 11 đường chính yếu, (iii) 1 đường thứ yếu, và 1 dự án đường xe buýt nhanh BRT.
- 3) 12 dự án đường cao tốc bao gồm.
- 4) Bao gồm cảnh quan vỉa hè, bãi đỗ, v.v.
- 5) Dự án giao thông vùng đã cam kết là một dự án đường sắt.
- 6) Chi phí của Chính phủ được ước tính trên những giả định sau:
 - = Đường cao tốc – 50% từ chính phủ, trừ các dự án đã cam kết trong đó Chính phủ chịu 100%
 - = UMRT – 75% từ Chính phủ
 - = Xe buýt: (i) Mua và thay thế - 0% từ chính phủ; (ii) Xe buýt ưu tiên – 100% từ chính phủ; và (iii) xe buýt nhanh – 10% từ Chính phủ
 - = Khác – 100% từ Chính phủ

Đánh giá mạng lưới QHTT

9.52 Nếu triển khai mạng lưới đề xuất, tình hình giao thông sẽ được cải thiện đáng kể khi so với tình huống “không tác động” cũng như tình huống “hiện tại”. Các kết quả phân tích chính như sau:

- (i) Mặc dù mạng lưới đề xuất ùn tắc nhiều hơn so với mạng lưới hiện tại nhưng tốc độ trung bình sẽ được cải thiện do kết quả của việc bố trí mạng lưới tốt hơn trong quy hoạch đề xuất.
- (ii) Cũng có thể thấy được tác động của mạng lưới đề xuất nếu xét về phạm vi hoạt động của mạng lưới đối với các khu vực cách hồ Hoàn Kiếm 30 – 60 phút. Nếu không thực hiện quy hoạch này, thì quy mô đó sẽ giảm mạnh, còn nếu thực hiện quy hoạch này thì quy mô đó sẽ được mở rộng hơn nữa về tất cả mọi hướng.
- (iii) Tác động của công tác điều tiết nhu cầu giao thông cũng rất lớn khiến điều kiện đi lại trên các tuyến đường được cải thiện và gia tăng lượng hành khách sử dụng UMRT.

Bảng 9.6 Hiệu quả của mạng lưới đường bộ

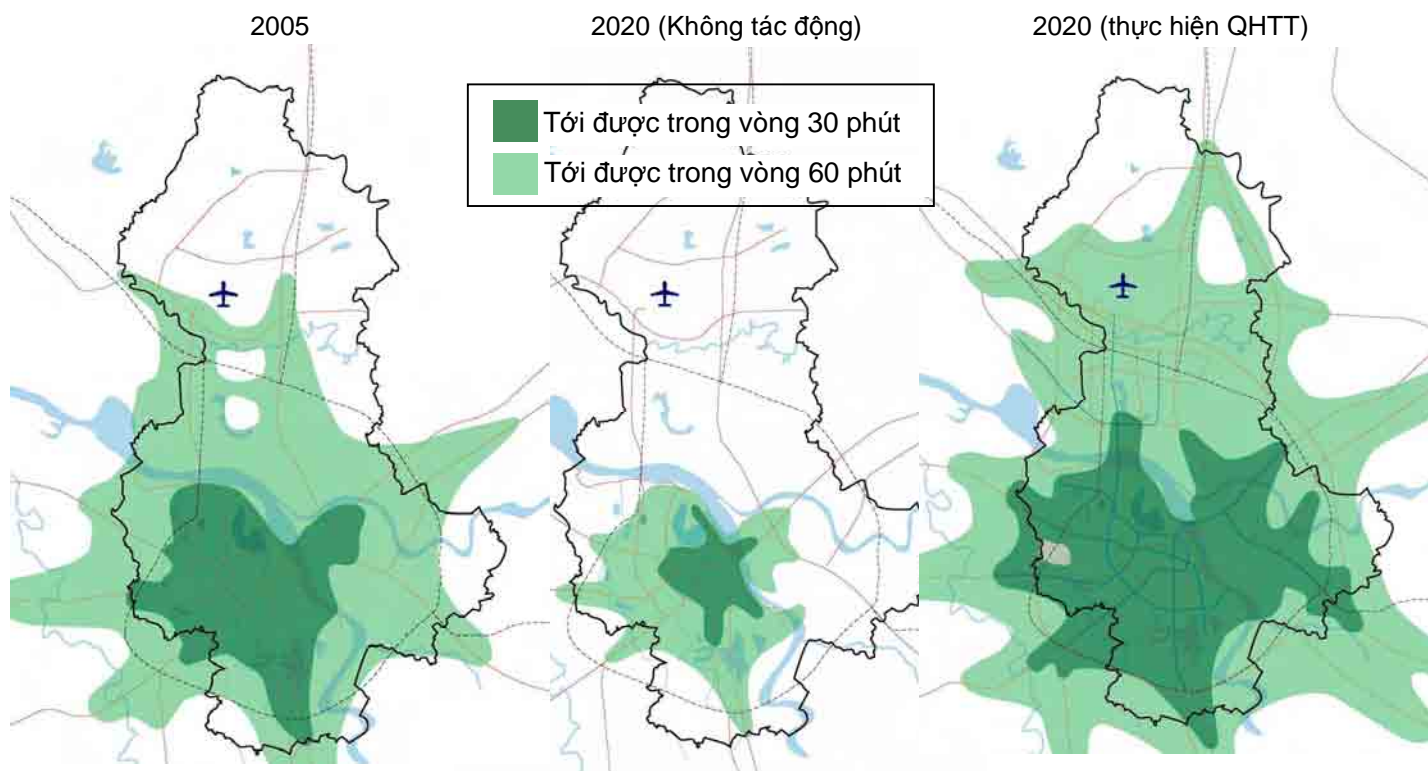
	2005	2020		
		Mạng lưới có tác động ¹⁾	Mạng lưới của HAIDEP	
			Có UMRT	Có UMRT và TDM ²⁾
Vận tốc trung bình (km/h)	26,0	9,40	22,0	35,2
Tỷ lệ lưu lượng/năng lực trung bình	0,40	1,13	0,69	0,52

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) bao gồm cả các dự án đang triển khai và đã cam kết

2) biện pháp điều tiết nhu cầu giao thông

Hình 9.19 Phạm vi khu vực đi từ/tới hồ Hoàn Kiếm mất 30 đến 60 phút



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

9.8 Chiến lược ngành giao thông vận tải

9.53 Phát triển GTVT là một hợp phần rất quan trọng trong phát triển đô thị và vùng do: (i) phát triển GTVT tác động đến sự phân bố các ngành công nghiệp, mô hình sử dụng đất và các hoạt động kinh tế-xã hội và (ii) phát triển GTVT đòi hỏi lượng vốn xã hội lớn. Ở Hà Nội và vùng thủ đô Hà Nội, chênh lệch cung-cầu về cơ sở hạ tầng và GTVT ngày càng lớn do quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và tăng trưởng kinh tế nhanh, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông ngày càng tăng, môi trường bị suy giảm. Cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ GTVT hiệu quả đóng vai trò quyết định trong việc phát triển kinh tế-xã hội hài hòa của vùng. Để đạt mục đích này, Nghiên cứu đã xác định các chiến lược và kế hoạch hành động sau (xem Bảng 9.7):

- (i) Thiết lập chính sách giao thông vận tải đô thị gắn kết
- (ii) Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của cộng đồng về các vấn đề GTVT đô thị
- (iii) Thúc đẩy việc thực hiện phát triển đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn
- (iv) Mở rộng hệ thống GTVT công cộng hấp dẫn
- (v) Tăng cường quản lý nhu cầu giao thông hiệu quả
- (vi) Tập trung vào sự cần thiết phải phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông
- (vii) Tăng cường năng lực quản lý ngành GTVT hiệu quả

9.54 Trong số các kế hoạch hành động cần xem xét để cải thiện ngành GTVT, Nghiên cứu đã lựa chọn các kế hoạch hành động có tầm quan trọng chiến lược, gồm các kế hoạch hành động sau:

- (i) Thiết lập cơ chế phối hợp để chuẩn bị, quản lý, cập nhật quy hoạch tổng thể giao thông đô thị
- (ii) Phát triển và thực hiện chương trình nâng cao năng lực về quy hoạch và quản lý giao thông
- (iii) Tăng cường nâng cao năng lực quản lý và an toàn giao thông
- (iv) Hoàn thành các phần đường chính tại Hà Nội
- (v) Phát triển hệ thống đường đô thị cùng với quá trình phát triển đô thị
- (vi) Cải thiện/phát triển toàn diện mạng lưới và không gian lề đường
- (vii) Mở rộng và cải thiện các dịch vụ xe buýt
- (viii) Thiết lập chính sách rõ ràng và biện pháp hỗ trợ các phương thức vận tải như taxi, xe ôm, và các dịch vụ khác
- (ix) Phát triển kết hợp mạng lưới UMRT
- (x) Thiết lập chính sách đỗ xe và phát triển tiện ích toàn diện
- (xi) Cải thiện toàn diện môi trường giao thông trong khu vực trung tâm thành phố
- (xii) Cải thiện toàn diện điều kiện giao thông và môi trường đô thị tại các tuyến hành lang chính
- (xiii) Phát triển các dịch vụ giao thông vận tải trên mặt nước tại Hà Nội
- (xiv) Cải thiện các dịch vụ giao thông vận tải công cộng liên thành phố giữa Hà Nội và các thành phố/khu đô thị vệ tinh
- (xv) Cải thiện các dịch vụ giao thông vận tải công cộng giữa các khu vực nông thôn và đô thị.

Bảng 9.7 Định phát triển giao thông đô thị đề xuất

Chiến lược	Kế hoạch hành động	Chỉ tiêu giám sát
D1 Thiết lập chính sách giao thông vận tải đô thị	D11 Thiết lập chính sách thử nghiệm hiệu quả đảm bảo GTVT đô thị bền vững gồm cả quản lý giao thông cá nhân. D12 Thiết lập chiến lược rõ ràng về sự liên kết hiệu quả giữa mạng lưới và các dịch vụ GTVT đô thị và vùng. D13 Thiết lập khung chính sách và các dự án GTVT ưu tiên rõ ràng, hợp lý. D14 Thiết lập cơ chế khả thi để hợp tác hiệu quả giữa các cơ quan hữu quan. D15 Thiết lập cơ chế cấp vốn hiệu quả khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân.	<ul style="list-style-type: none"> • Công bố chính sách phối hợp/đồng bộ của chính quyền. • Hệ thống thông tin quản lý dự án chuẩn của các ban, ngành liên quan. • Lộ trình thực hiện từng kế hoạch hành động và tiến độ.
D2 Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của cộng đồng về các vấn đề GTVT đô thị	D21 Mở rộng giáo dục về giao thông, các chiến dịch và thông tin để nâng cao ý thức của người dân. D22 Thực hiện các thử nghiệm chính sách với sự tham gia của cộng đồng và người tham gia giao thông. D23 Tăng cường nghiên cứu về các vấn đề giao thông đô thị.	<ul style="list-style-type: none"> • Thái độ của người tham gia giao thông được cải thiện. • Phản hồi của người dân. • Tiến độ thực hiện các dự án/kế hoạch hành động.
D3 Thúc đẩy việc thực hiện phát triển đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn	D31 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. D32 Hợp nhất QHTT GTVT với QHTT đô thị/vùng như là một quy hoạch khung đồng bộ. D33 Thiết lập cơ chế hiệu quả và các biện pháp phát triển khả thi cho phát triển dựa vào vận tải khối lượng lớn.	<ul style="list-style-type: none"> • Tổ chức thể chế cần thiết đã thực hiện. • Cơ cấu cụ thể đảm bảo sự thống nhất giữa QH GTVT với QH đô thị/vùng. • Sự hiểu biết chung về chiến lược giữa các bên liên quan.
D4 Mở rộng hệ thống GTVT công cộng hấp dẫn	D41 Phát triển mạng lưới UMRT như là xương sống GTVT của thành phố. D42 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. D43 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Số người sử dụng dịch vụ GTVT công cộng • Phạm vi dịch vụ xe buýt • Sự hài lòng của người dân.
D5 Tăng cường quản lý nhu cầu giao thông hiệu quả	D51 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. D52 Củng cố năng lực thực thi pháp luật bên cạnh việc nâng cao ý thức xã hội (D2) D53 Xây dựng chính sách bãi đỗ xe khả thi. D54 Áp dụng các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông theo giai đoạn. D55 Mở rộng việc áp dụng công nghệ thông tin nhằm quản lý giao thông hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> • Sự thay đổi thái độ của người tham gia giao thông. • Số vụ tai nạn giao thông. • Sự hài lòng của người tham gia giao thông. • Doanh thu tạo ra. • Mức độ ùn tắc giao thông.
D6 Tập trung vào sự cần thiết phải phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông	D61 Xây dựng ý tưởng chung về phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông. D62 Tăng cường quản lý và cải tạo toàn diện các hành lang giao thông. D63 Thiết lập cơ chế quản lý toàn diện giao thông vận tải liên quan đến các vấn đề khu trung tâm thành phố. D64 Xây dựng môi trường GTVT phù hợp cho người đi bộ và người sử dụng phương tiện thô sơ. D65 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.	<ul style="list-style-type: none"> • Chiều dài của khu vực có vỉa hè với mặt hè được cải tạo, bóng râm cho người đi bộ và đèn đường. • Phản hồi của người tham gia giao thông và cộng đồng.
D7 Tăng cường năng lực quản lý ngành GTVT hiệu quả	D71 Tăng cường năng lực quy hoạch và chuẩn bị dự án gồm cơ sở dữ liệu, công cụ quy hoạch và nguồn nhân lực. D72 Xây dựng các phương án giải phóng mặt bằng hiệu quả cho phát triển cơ sở hạ tầng. D73 Mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng.	<ul style="list-style-type: none"> • Tính sẵn có của cơ sở dữ liệu, công cụ quy hoạch • Số lượng nhà quy hoạch, kỹ sư giao thông đạt tiêu chuẩn • Chi phí đất và đền bù • Mức độ tham gia của khu vực tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10 NƯỚC VÀ VỆ SINH ĐÔ THỊ

10.1 Cấp nước

Điều kiện quy hoạch

10.1 Cơ sở xây dựng quy hoạch cấp nước của HAIDEP là Quyết định số 50 ban hành năm 2000, Quy hoạch phát triển Vùng thủ đô Hà Nội của Bộ Xây dựng (tháng 7/2005) và Chiến lược quốc gia về bảo vệ môi trường tới năm 2010 và tầm nhìn tới năm 2020 của Bộ Tài nguyên và Môi trường (tháng 7 năm 2004).

10.2 Theo giả định dịch vụ cấp nước đô thị sẽ phủ 100% diện tích đô thị tương lai (590 km²), trong đó 231 km² khu vực tây nam, 123 km² khu vực đông nam và 236 km² khu vực phía bắc thành phố. Nông thôn cũng sẽ được cấp nước thông qua dịch vụ cấp nước nông thôn.

10.3 Nhu cầu nước ở Hà Nội được tính theo quy mô dân số trong khu vực dịch vụ và mức tiêu thụ nước bình quân. Kết quả tính toán cho thấy tổng nhu cầu hiện tại là 555.000 m³/ngđ, tới năm 2020 sẽ tăng lên 1,3 triệu m³/ngđ, trong đó 70% là từ các khu vực đô thị mới. Nhu cầu nước sinh hoạt sẽ chiếm 62%, nhu cầu nước phi sinh hoạt và nước công nghiệp mỗi loại chiếm 19% (xem Bảng 10.1).

10.4 Mức tiêu thụ nước đô thị tối đa hàng ngày (yếu tố quan trọng để tính năng lực cấp nước) được tính từ nhu cầu, lượng thất thoát, hệ số không điều hòa. Kết quả tính cho thấy tổng lượng nước cần có sẽ tăng từ 872.000 m³/ngđ năm 2005 lên tới 1,8 triệu m³/ngđ năm 2020, trong đó 62% cho khu vực tây nam, 22% cho khu vực phía bắc và 16% cho khu vực đông nam (xem Bảng 10.2).

Bảng 10.1 Ước tính nhu cầu nước ở Hà Nội

Mục		2005			2020		
		Khu vực A	Khu vực B	Tổng	Khu vực A	Khu vực B	Tổng
Các yếu tố quy hoạch	Dân số (000)	1.569	1.169	2.738	1.567	2.983	4.550
	Phạm vi dịch vụ (%)	100	80		100	100	
	Mức tiêu thụ bình quân (lít/ngày)	160	135		190	180	
Nhu cầu nước (000m ³ /ngày)	Sinh hoạt	251	127	378	298	538	836
	Phi sinh hoạt ¹⁾	75	38	113	89	162	251
	Công nghiệp ²⁾	8	56	64	9	242	251
	Tổng	334	221	555	396	942	1.338

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Nhu cầu nước phi sinh hoạt ước tính bằng 30% nhu cầu nước sinh hoạt.

2) Nhu cầu nước công nghiệp ước tính là 3% cho khu vực A (khu vực dịch vụ hiện tại) và 45% cho khu vực B (khu vực đô thị tương lai).

Bảng 10.2 Lượng nước đô thị phân phối tối đa hàng ngày cho từng khu vực dịch vụ

	2005				2020			
	Tây Nam	Đông Nam	Bắc	Tổng	Tây Nam	Đông Nam	Bắc	Tổng
Nhu cầu sử dụng (000m ³ /day)	427	64	64	555	807	212	319	1.338
Thất thoát (%) ¹⁾	16				15			
DAD (000m ³ /ngày) ²⁾	508	76	76	660	950	248	374	1.572
Hệ số không điều hòa ²⁾	1,35 / 1,10				1,30 / 1,10			
DMD (000m ³ /ngày) ³⁾	674	100	98	872	1.124	292	394	1.810

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

1) Không tính thất thoát do công tác quản lý năm 2005 là 21% và năm 2020 là 10%.

2) DAD = mức phân phối trung bình hàng ngày, DMD = mức phân phối tối đa hàng ngày

3) Hệ số không điều hòa đối với nước sinh hoạt và nước phi sinh hoạt/công nghiệp

Lựa chọn nguồn nước phù hợp nhất

10.5 Do chính sách đặt ra là chuyển dần từ sử dụng nước ngầm sang sử dụng nước mặt, nên Đoàn Nghiên cứu đã xác định một số nguồn nước mặt để so sánh. Trong lưu vực sông Hồng, nguồn nước mặt là từ dòng chính sông Hồng, sông Đà, sông Lô; đối với lưu vực sông Thái Bình, nguồn nước mặt là từ sông Cầu, sông Công, sông Cà Lồ. Kết quả so sánh chất lượng nước từ những sông này cho thấy rằng nước sông Hồng đáp ứng được tất cả các yêu cầu trong tiêu chuẩn Việt Nam, ngoại trừ độ đục của nước. Giữa sông Hồng, sông Lô và sông Đà thì sông Đà có độ đục thấp nhất, nhưng để lấy nước từ đây sẽ cần tới 60km ống dẫn chính. Lấy nước từ sông Lô (độ đục cao hơn ở sông Đà) cũng cần có hệ thống ống dẫn, nhưng ngắn hơn 10km so với sông Đà. Việc chuyển sang sử dụng nước mặt cần phải được tiến hành đồng bộ với các dự án cấp nước đã quy hoạch khác, trong đó có dự án sông Đà.

10.6 Hiện tại, tiềm năng khai thác nước ngầm chỉ khoảng 700.000 m³/ngđ ở khu vực nam sông Hồng và 142.000 m³/ngđ ở khu vực bắc sông Hồng (nêu trong Quyết định 50). Mặc dù cần có nghiên cứu chi tiết để khẳng định điều này nhưng có thể nói rằng do mức độ ô nhiễm nước ngầm đã vượt quá mức cho phép ở khu vực phía nam¹ nên không nên tiếp tục khai thác nữa. Tuy nhiên ở phía bắc sông Hồng vẫn có thể tiếp tục khai thác 40– 50 nghìn m³/ngđ.

Kế hoạch cấp nước

10.7 Tăng cường năng lực nhà máy nước: Để đáp ứng được nhu cầu tương lai, cần tăng cường năng lực cho các nhà máy nước. Hiện tại đã có năm dự án được đề xuất với tổng công suất khi hoàn thành là 750.000 m³/ngđ. Ba trong số đó sẽ hoàn tất trong giai đoạn tới năm 2011 với tổng công suất 500.000 m³/ngđ, còn 250.000 m³/ngđ còn lại sẽ được hoàn tất trong giai đoạn tới năm 2020 (Bảng 10.3). Phần công suất bổ sung này sẽ phục vụ khu vực tây nam (200.000 m³/ngđ), đông nam (250.000 m³/ngđ) và bắc sông Hồng (300.000 m³/ngđ). Thành phố sẽ cần có một mạng lưới ống dẫn trong năm khu vực dịch vụ (Hình 10.1). Khi hoàn thành năm nhà máy nước này, nhu cầu nước tương lai sẽ được đảm bảo (Bảng 10.4).

10.8 Cùng với việc tăng cường công suất, công tác quản lý và khai thác các nhà máy nước cũng cần được cải thiện với các biện pháp sau:

- (i) Giảm thiểu lượng nước thất thoát với việc lắp đặt hệ thống ống dẫn mới, sử dụng công nghệ tiên tiến và nguyên liệu đáng tin cậy.
- (ii) Xây dựng hệ thống theo dõi chất lượng nước sông Hồng, sông Đuống để có những biện pháp phù hợp khi phát hiện ô nhiễm nước.
- (iii) Tiếp tục tăng cường hệ thống khai thác và quản lý.

10.9 Hệ thống cấp nước nông thôn cũng cần được tăng cường, đặc biệt là ở những khu vực không có nước máy do có khó khăn về địa hình. Cần thành lập một ban khuyến khích phát triển, cấp nước nông thôn.

Bảng 10.3 Phát triển nhà máy nước

Giai đoạn	Tên/Vị trí	Công suất (m ³ /ngđ)
Giai đoạn 1 (2006 - 2011)	WS-1 Thanh Trì	150.000
	WS-3 Thượng Thanh	150.000
	WS-5 Đại Mạch	200.000
	Tổng	500.000
Giai đoạn 2 (2012 - 2020)	WS-2 Liên Mạc	50.000
	WS-4 Thượng Thanh	100.000
	WS-6 Đại Mạch	100.000
	Tổng	250.000
Tổng chung (tới năm 2020)		750.000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

¹ Theo kết quả nghiên cứu trước đây và kết quả điều tra chất lượng nước của HAIDEP, việc sử dụng nước ngầm ở một số khu vực phía tây nam Hà Nội làm nước thô cho nước sinh hoạt là không còn phù hợp do ô nhiễm

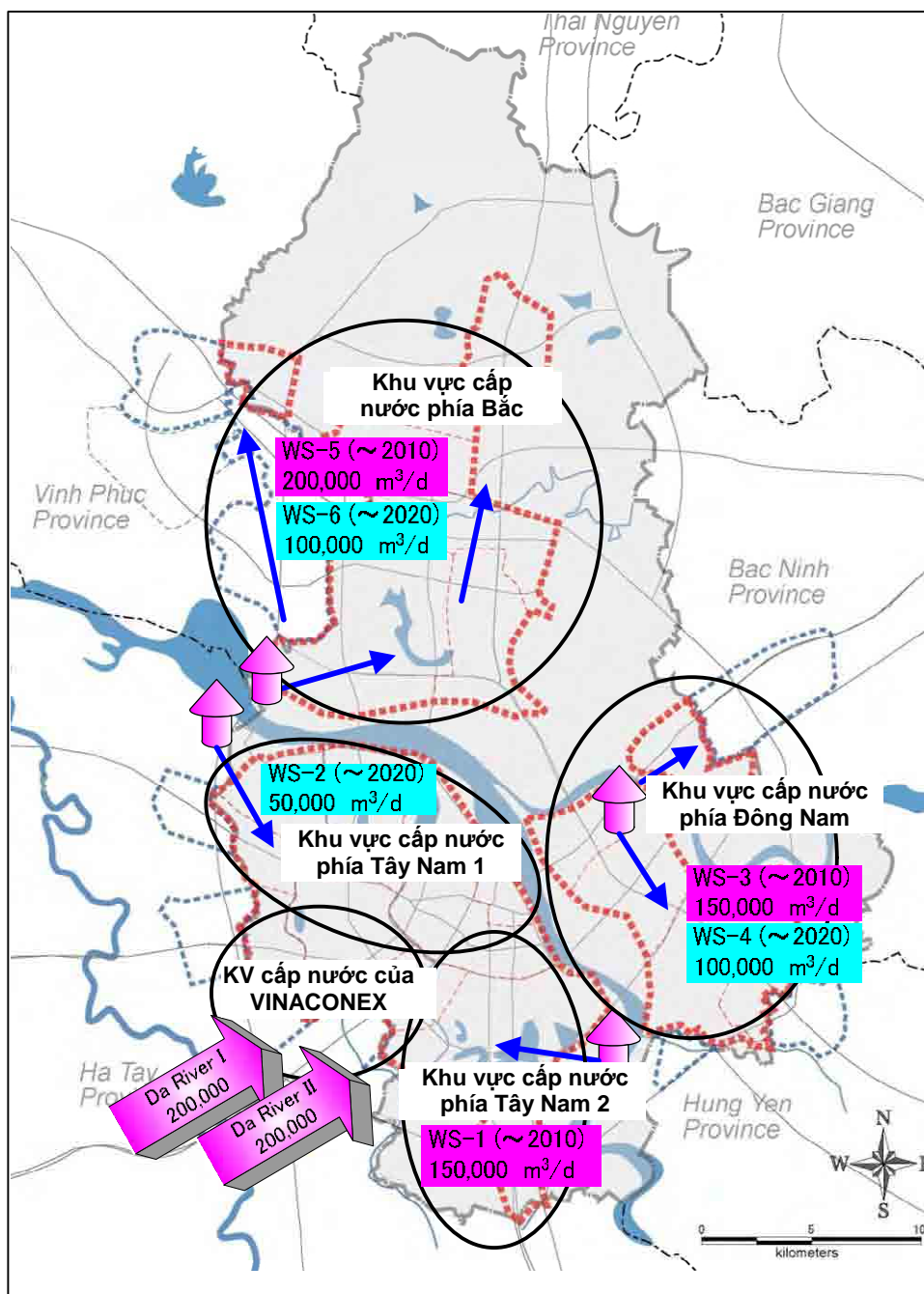
Bảng 10.4 Kế hoạch phát triển nhà máy nước

Năm mục tiêu	Dự án phát triển	Nhu cầu nước tối đa hàng ngày	Nguồn nước			Cân đối
			Ngầm	Mặt	Tổng	
Hiện tại	Công suất hiện có	873	616	-	616	
	Giảm ¹⁾		(99)	-	(99)	
2010	Dự án đang triển khai		204	-	204	
	VINACONEX – 1		-	200	200	
	HAIDEP - 1, 3, 5		-	500	500	
	Tổng	1.155	721	700	1.421	260
2015	VINACONEX - 2	1.477	-	200	1.621	145
2020	HAIDEP - 2, 4, 6	1.810	-	250	1.874	64

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

1) Ngừng lấy nước ngầm.

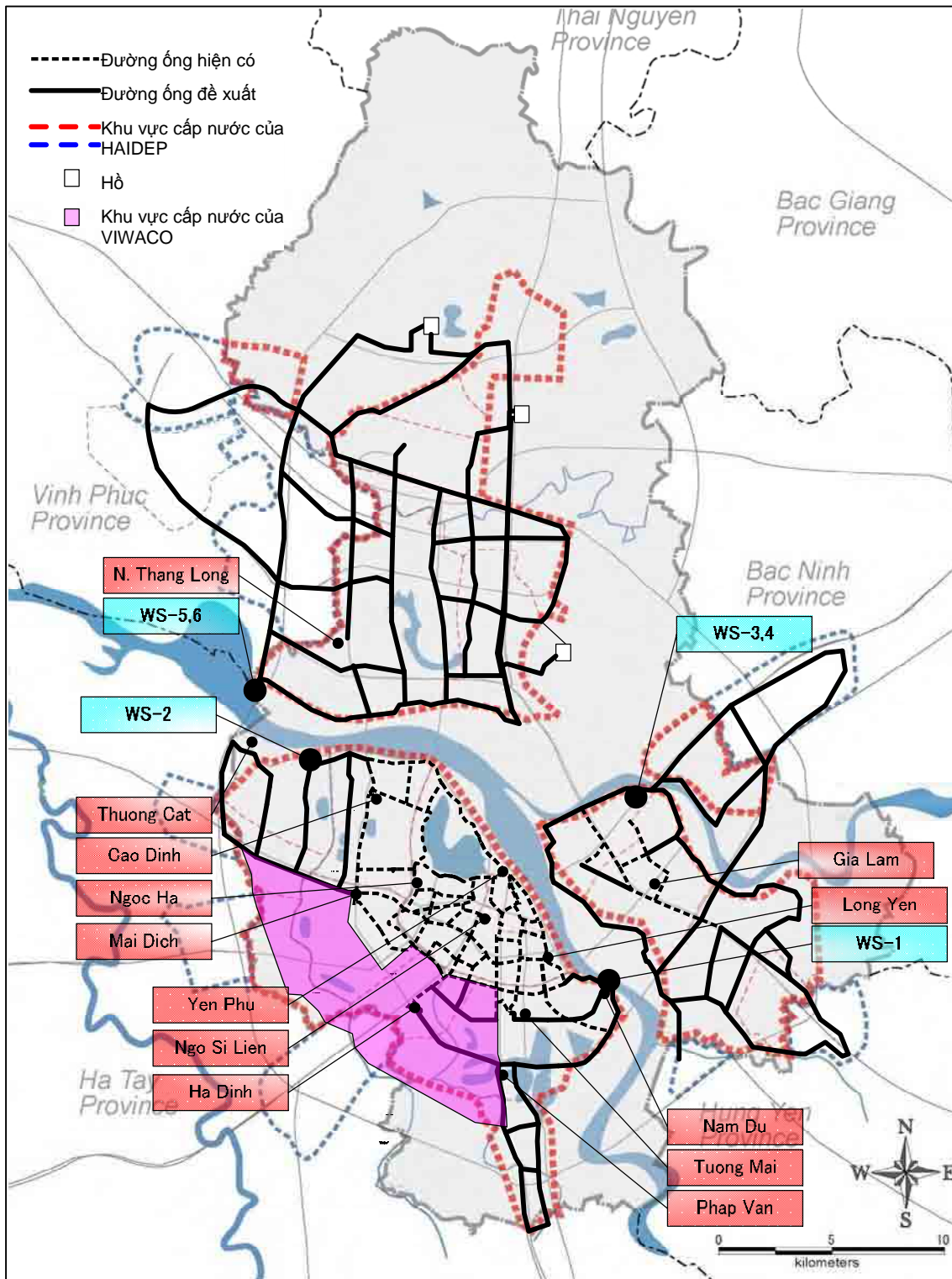
Hình 10.1 Nhà máy nước đề xuất và phạm vi phục vụ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.10 **Cải tạo hệ thống ống dẫn nước:** Hình 10.2² khái quát sơ bộ về kế hoạch lắp đặt đường ống dẫn nước chính đến năm 2020.

Hình 10.2 Khái quát mạng lưới đường ống truyền tải đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

² Khái quát mạng lưới đường ống dẫn nước đề xuất được xây dựng cuối năm 2005 khi xây dựng QHTT. Do đó, khu vực cung cấp dịch vụ của VIWACO được tách riêng khỏi hệ thống của HAIDEP. Các khu vực sẽ được gộp chung trong khu vực cung cấp dịch vụ của công ty cấp nước mới được thành lập trong quá trình cơ cấu lại hệ thống tổ chức hiện nay.

Cải thiện tổ chức

10.11 Quyết định 94/2005/QĐ-TTg ban hành ngày 5 tháng 5 năm 2005 của Thủ tướng Chính phủ là cơ sở hoạt động của một số DNNN trong lĩnh vực nước và vệ sinh đô thị của Hà Nội. Quyết định phê duyệt công tác tái cơ cấu và tổ chức lại một số DNNN thuộc UBND thành phố Hà Nội, gồm Công ty Kinh doanh nước sạch Hà Nội và Công ty Kinh doanh nước sạch số 2. Kế hoạch tổ chức lại Công ty Kinh doanh nước sạch Hà Nội và Công ty Kinh doanh nước sạch số 2 đã được xây dựng theo mô hình công ty mẹ – công ty con. Lý do của việc chuyển đổi này là đối với các DNNN hoạt động trong lĩnh vực có ý nghĩa kinh tế và xã hội lớn mà không có lợi nhuận cao, đây là lĩnh vực không hấp dẫn đầu tư của khu vực tư nhân. Việc tổ chức lại dự kiến sẽ làm giảm sự can thiệp của Sở GTCC trong ngành cấp thoát nước. Tuy nhiên, Công ty vẫn thuộc quyền kiểm soát chung của UBND thành phố Hà Nội.

10.12 Theo kế hoạch tổ chức lại, các đơn vị quản lý và sản xuất hiện nay của Công ty Kinh doanh nước sạch Hà Nội (như các nhà máy xử lý nước) sẽ trực thuộc công ty mẹ với ba hình thức: công ty TNHH nhà nước một thành viên, (ii) công ty cổ phần trong đó công ty mẹ nắm quyền kiểm soát và (iii) các công ty trực thuộc trong đó công ty mẹ không tham gia quyết định. Các công ty phân phối nước gồm các công ty trực thuộc một thành viên. Các công ty xây lắp sẽ được thành lập dưới hình thức các công ty cổ phần. Các công ty VIWACO – công ty phân phối nước ở khu vực phía tây nam, sử dụng nguồn nước do VINACONEX cung cấp.

10.13 Cơ cấu tổ chức của Công ty kinh doanh nước sạch mới sẽ phụ thuộc vào tiến độ phát triển cơ sở hạ tầng và mở rộng khu vực dịch vụ. Với định mức quy mô nhân viên của công ty, số nhân viên/1.000 đầu kết nối được sử dụng là đơn vị cơ sở. Tính đến năm 2005, Công ty Kinh doanh nước sạch Hà Nội đã thuê khoảng 6 nhân viên/1.000 đầu kết nối. Giả định số kết nối sẽ tăng gấp đôi năm 2020 và số nhân viên/1.000 kết nối sẽ giảm xuống còn năm người, số cán bộ nhân viên của công ty sẽ vào khoảng 3.500 người vào năm 2020.

Bảng 10.5 Chi phí của kế hoạch cấp nước

Khu vực	Hạng mục	Giai đoạn I	Giai đoạn II	Mã dự án	
Tây Nam	Công suất thiết kế (m ³ /ngày)	150,000	50,000	WS-1 WS-2	
	Xây dựng (000 USD)	CSVCKT ¹⁾	83,127		27,709
		Đất/đền bù	7,500		2,500
		Tổng	90,627		30,209
Khai thác và bảo dưỡng ²⁾ (000\$/năm)	1,643	2,162			
Đông Nam	Công suất thiết kế (m ³ /ngày)	150,000	100,000	WS-3 WS-4	
	Xây dựng (000 USD)	CSVCKT ¹⁾	102,066		34,920
		Đất/đền bù	6,900		33,124
		Tổng	108,966		68,044
Khai thác và bảo dưỡng ²⁾ (000\$/năm)	1,643	2,679			
Bắc	Công suất thiết kế (m ³ /ngày)	200,000	100,000	WS-5 WS-6	
	Xây dựng (000 USD)	CSVCKT ¹⁾	144,337		72,168
		Đất/đền bù	9,200		4,600
		Tổng	153,537		76,768
Khai thác và bảo dưỡng ²⁾ (000\$/năm)	2,160	3,196			
Tổng	Xây dựng	353,130	179,621		
	Khai thác và bảo dưỡng	5,446	8,037		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Gồm các nhà máy xử lý nước và đường ống truyền dẫn, phân phối.

2) Gồm chi phí hóa chất, nhân lực và chi phí khác.

10.2 Hệ thống thoát nước mưa

Điều kiện quy hoạch

10.14 Tất cả các khu vực đô thị tương lai với diện tích 400 km² đều được bố trí hệ thống thoát nước mưa với công suất đủ tránh úng ngập với cường độ mưa 310mm/2 ngày tương đương với tần suất lặp lại 10 năm. Trên cơ sở tính toán lượng nước mưa cần thoát tối đa là 2,97 m³/s/km², lượng mưa này yêu cầu phải có tổng cộng 1.026 ha hồ điều hòa.

10.15 Căn cứ quy hoạch hệ thống thoát nước là Quyết định số 35, theo đó từ nay tới năm 2020, 90-100% diện tích đô thị của Hà Nội sẽ có mạng lưới thoát nước mưa. Các quy hoạch tham khảo khác là Quy hoạch chung 1998, Quy hoạch hệ thống xử lý nước mưa và nước thải, Quy hoạch cải thiện môi trường đô thị được JICA giúp đỡ thực hiện vào các năm 1995 và 2000. Các dự án đang triển khai đối với lưu vực sông Tô Lịch (77.5 km²) và Bắc Thăng Long (29.5 km²) cũng được tham khảo, cả hai đều có trạm bơm, hồ điều hòa, cải tạo kênh thoát nước, xây dựng cống v.v.

10.16 Việc phát triển hệ thống thoát nước mưa ở Hà Nội đòi hỏi phải có nhiều hồ điều hòa lớn và nhiều trạm bơm do thành phố có địa hình bằng phẳng, mực nước sông cao, nên cần có sự đầu tư rất lớn.⁴ Mặt khác, hồ điều hòa được sử dụng nhiều lần vào mùa mưa. Để sử dụng không gian này một cách hiệu quả, phát huy được lợi ích đầu tư cần xây dựng hồ điều hòa đa chức năng. Ở các nước khác, không gian hồ điều hòa còn được sử dụng làm công viên, khu vực vui chơi, giải trí.

Quy hoạch hệ thống thoát nước mưa

10.17 Lưu vực sông Tô Lịch gồm khu vực nội thành cũ và khu vực Hồ Tây (khoảng 930ha). Nước mưa trên toàn bộ lưu vực thoát tự nhiên vào bốn con sông là Tô Lịch, Kim Ngưu, Lừ và Sét. Nước mưa được xả ra sông Hồng qua hệ thống bơm (90m³/giờ) và hai hồ điều hòa Yên Sở và Linh Đàm (tổng diện tích 224ha). Giai đoạn 1 của dự án đã hoàn tất, giai đoạn 2 sẽ hoàn tất năm 2010.

10.18 Lưu vực sông Nhuệ bao phủ diện tích khoảng 9.400ha. Từ lâu, sông Nhuệ được sử dụng vào mục đích thủy lợi và thoát nước mưa. Tuy nhiên do khả năng giữ nước bị hạn chế, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn đã đưa ra lưu lượng thoát nước tối đa cho sông Nhuệ là 0,6 m³/s/km². Vì vậy cần xây dựng nhiều hồ điều hòa giữ nước mưa cho khu vực.

10.19 Trong trường hợp mực nước tại kênh Bắc Hưng Hải thấp hơn 3m, phần lớn nước mưa tại Long Biên và Gia Lâm sẽ được tiêu ra kênh Bắc Hưng Hải thông qua sông Cầu Bây. Vì thế, hệ thống thoát nước sẽ được xây dựng sao cho khi mực nước ở Bắc Hưng Hải cao hơn 3m thì có thể bơm tiêu nước ra sông Hồng, sông Đuống hoặc kênh Bắc Hưng Hải.

10.20 Khu vực phát triển đô thị của huyện Đông Anh có diện tích khoảng 86.8 km² và được chia thành bốn lưu vực. Nước mưa tại hai khu vực có độ cao lớn sẽ được bơm tiêu qua kênh Tây ra sông Cầu hoặc chảy tự nhiên vào sông. Đối với hai khu vực có độ cao thấp hơn, nước mưa tại hai lưu vực trên sẽ tự tiêu ra sông Thiếp hoặc sông Ngũ Huyện khi mực nước trên hai sông này không vượt quá 6,5m. Ngay cả trong trường hợp mực nước trên hai con sông cao hơn 6m thì ngập lụt cũng không nghiêm trọng lắm do khu vực này có địa hình khá cao. Nhưng khi đó, ngập lụt nghiêm trọng sẽ xảy ra tại hạ lưu sông Ngũ Huyện (ngoài phạm vi Hà Nội). Vì vậy phương án thoát nước mưa cho khu vực hạ lưu trong trường hợp mực nước trên 6,5 m là xây dựng hồ điều hòa và trạm bơm để bơm tiêu nước ra từ sông Ngũ Huyện ra sông Hồng.⁵

³ JICA (1995), Nghiên cứu Quy hoạch hệ thống thoát nước

⁴ Đầu tư vào các dự án đang triển khai và đã cam kết tới giai đoạn 2010 là 170 triệu USD, ngoài ra còn cần thêm 100 triệu USD để giải phóng mặt bằng trong giai đoạn 10 năm tới.

⁵ Sau khi hoàn tất dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị Bắc Thăng Long – Vân Trì thì điều kiện thoát nước sẽ được cải thiện.

10.21 Khu vực phát triển đô thị của Sóc Sơn sẽ được quy hoạch mở rộng lên 6.090ha đến năm 2020 và phần lớn địa hình khu vực có cao độ từ 10m đến 15m. Vì vậy, theo dự kiến toàn bộ nước mưa tại khu vực sẽ tự tiêu ra sông Cà Lồ và không cần thiết phải xây dựng hồ điều hòa quy mô lớn tại đây. Thay vào đó sẽ lắp đặt đường ống thoát nước mưa và xây dựng kênh thoát nước mưa dọc theo các tuyến đường.

Bảng 10.6 Hệ thống thoát nước mưa đề xuất

Khu vực	Lưu vực	Diện tích (km ²)	Hồ điều hòa (ha)	Công suất bơm cần có (m ³ /s)	Vị trí xả
Nam sông Hồng	1. Tô Lịch	77,5	244	90	Sông Hồng
	2. Tả ngạn sông Nhuệ ¹⁾	53,0	266	36	Sông Hồng, Nhuệ
	3. Hữu ngạn sông Nhuệ ¹⁾	40,0	212	24	Sông Nhuệ, nhánh
	4. Thanh Trì	13,6	-	-	Tô Lịch cũ
	Tổng	184,1	722	150	
Bắc sông Hồng	5. Đông Anh ^{1) 2)}	86,8	118	44	Cà Lồ, Hồng, Ngũ Huyện
	6. Long Biên-Gia Lâm ¹⁾	90,3	186	98	Hồng, Bắc Hưng Hải, Ngũ Huyện
	7. Sóc Sơn	38,9	-	-	Cà Lồ
	Tổng	216,0	304	142	
Tổng cộng		400,1	1.026	292	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

1) Lưu vực tả ngạn, hữu ngạn sông Nhuệ, huyện Đông Anh, quận Long Biên và huyện Gia Lâm có lần lượt là 5, 4, 4, và 3 tiểu lưu vực.

2) Dự án cơ sở hạ tầng đô thị Bắc Thăng Long – Vân Trì đang diễn ra, quy mô 2.950 ha.

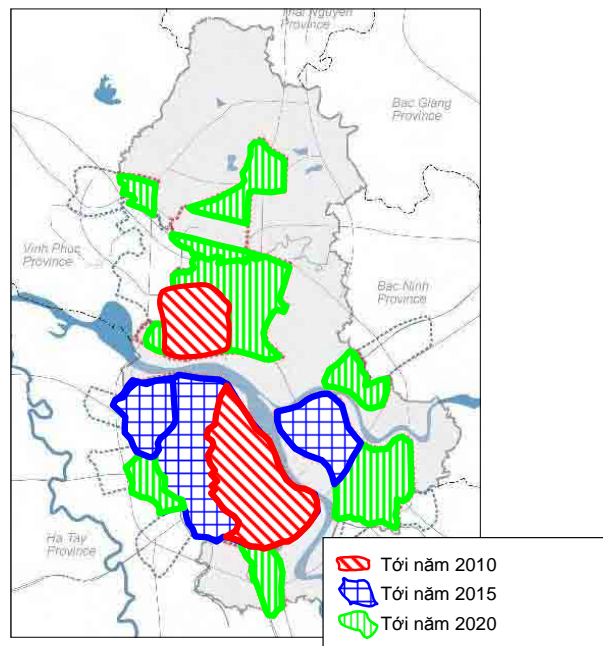
Bảng 10.7 Các dự án đề xuất về phát triển hệ thống thoát nước mưa tới năm 2020

Mã	Tên dự án	Diện tích (km ²)	Chi phí dự án (triệu USD)	Hoàn tất
WD-1	Dự án thoát nước lưu vực sông Tô Lịch (GĐ2)	77,5	239,7	- 2010
WD-2	Dự án thoát nước tả ngạn sông Nhuệ	53,0	456,4	- 2015
WD-3	Dự án thoát nước hữu ngạn sông Nhuệ (GĐ1)	28,3	249,5	- 2015
WD-4	Dự án thoát nước hữu ngạn sông Nhuệ (GĐ2)	11,7	113,3	- 2020
WD-5	Dự án thoát nước cho Long Biên và Gia Lâm (GĐ1)	37,3	250,0	- 2015
WD-6	Dự án thoát nước cho Long Biên và Gia Lâm (GĐ2)	53,0	309,9	- 2020
WD-7	Dự án thoát nước cho Đông Anh (trung tâm)	57,3	274,2	- 2020
WD-8	Dự án thoát nước cho Sóc Sơn	38,9	142,1	- 2020
WD-9	Dự án thoát nước cho Thanh Trì	13,6	49,4	- 2020
	Tổng	370,6	2.198,8	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Chú thích: Chi phí thu hồi đất và đền bù ước khoảng 656 triệu USD, chiếm 30% tổng chi phí dự án. Chưa tính chi phí dự phòng.

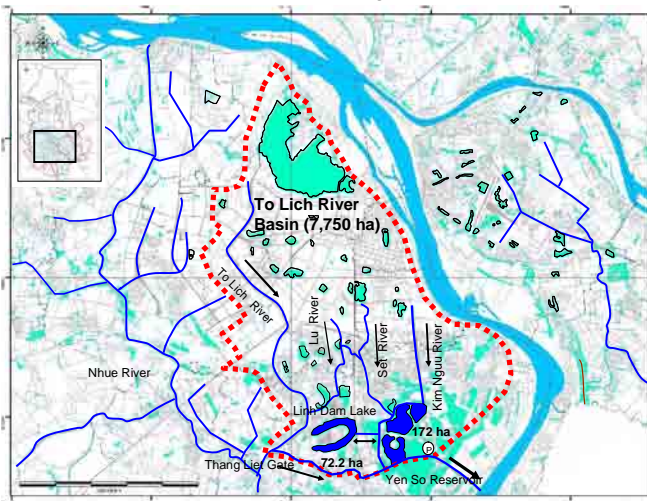
Hình 10.3 Kế hoạch phát triển hệ thống thoát nước mưa



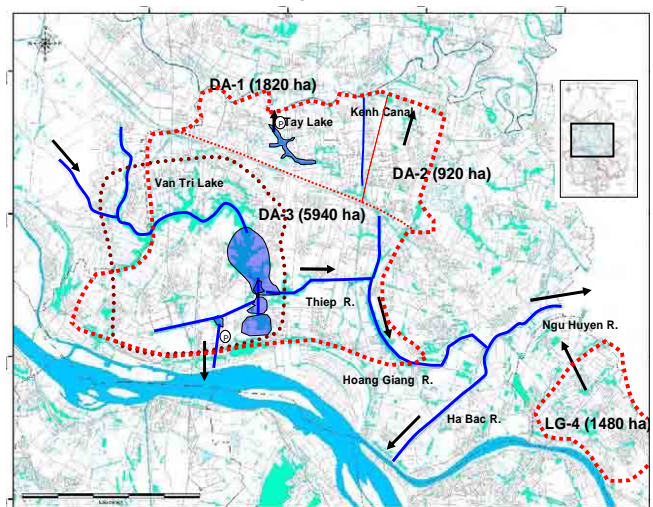
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.4 Hệ thống thoát nước mưa đề xuất

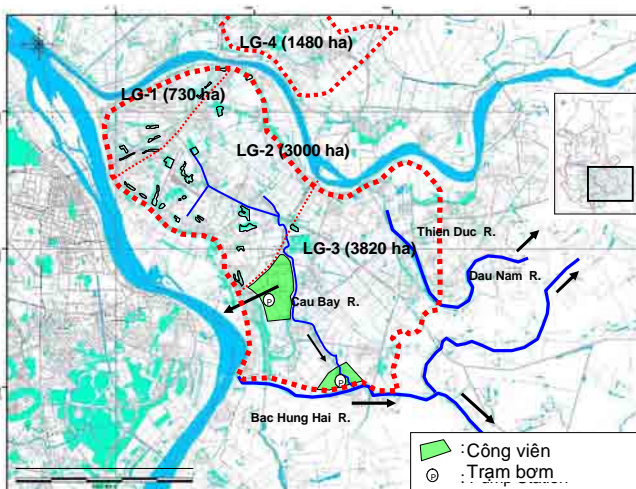
Lưu vực sông Tô Lịch



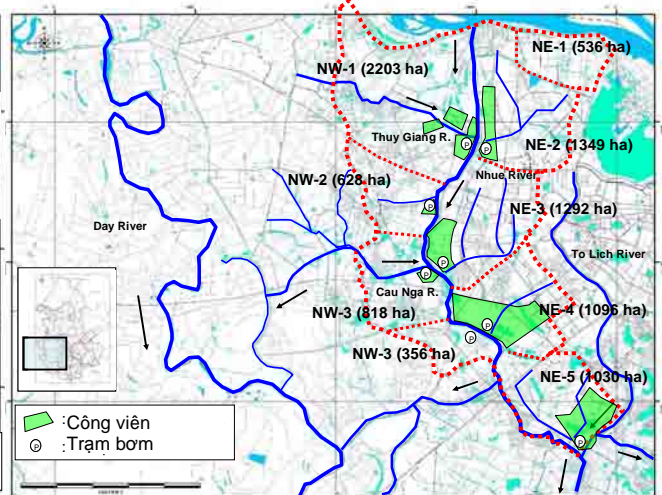
Đông Anh



Long Biên & Gia Lâm

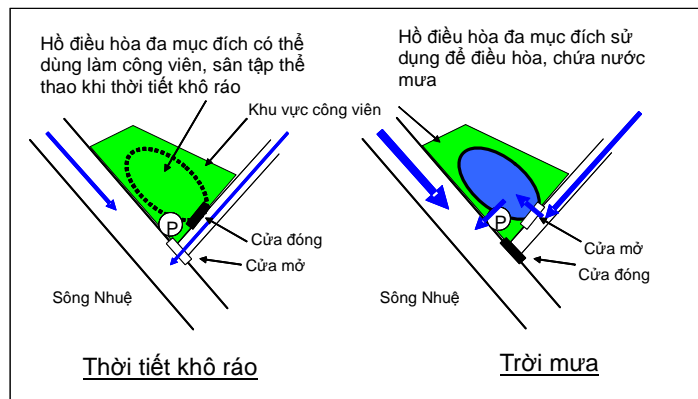


Lưu vực sông Nhuê



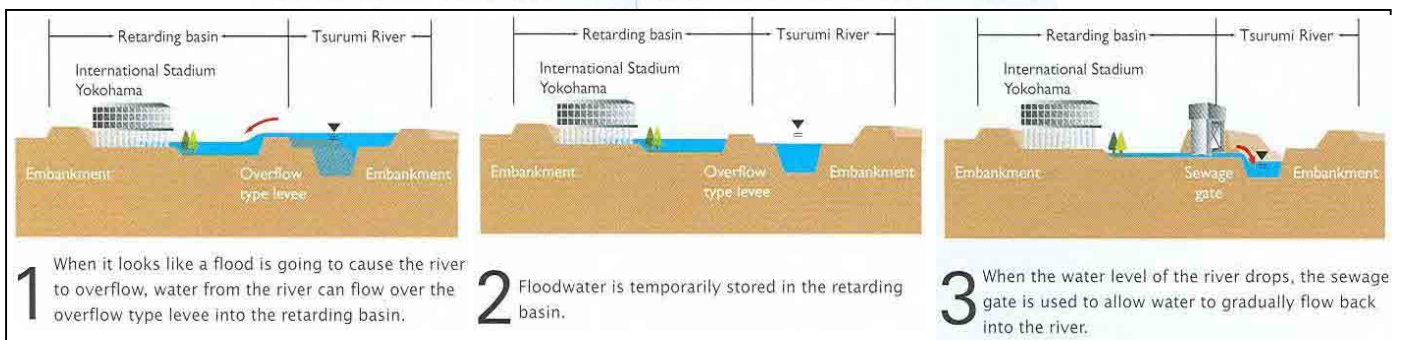
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.5 Ví dụ về hồ điều hòa đa mục đích



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.6 Ví dụ về hồ điều hòa đa mục đích ở Nhật Bản



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.3 Hệ thống thoát nước thải

Điều kiện quy hoạch

10.22 Muốn phát triển được một hệ thống thoát nước thải phù hợp đòi hỏi phải có đầu tư lớn và thời gian thực hiện tương đối dài⁶ nên cần xác định rõ mức độ ưu tiên với tiêu chí rõ ràng để thực hiện đầu tư. Những khu vực đô thị với mật độ dân số 100 người/ha trở lên sẽ được ưu tiên thực hiện trước, nhưng thứ tự ưu tiên cụ thể sẽ dựa vào những chỉ tiêu như lượng cấp nước, khả năng chi trả của người dùng nước, tiêu chuẩn môi trường, nước ngầm v.v.

10.23 **Phát triển hai cấp độ xử lý nước thải:** Cho đến nay, đã có nhiều tòa nhà đã được xây dựng xong dù hệ thống thoát nước thải ở khu vực đó chưa có. Vì vậy để đảm bảo tính thực tế, đề xuất đưa ra là áp dụng hai quy trình xử lý. Một là hệ thống xử lý tập trung với công nghệ thứ cấp hoặc quy trình xử lý hiện đại hơn và hai là ban đầu sử dụng bể lắng với quy trình xử lý sơ cấp, sau đó sẽ được chuyển thành hệ thống tiên tiến hơn.

10.24 **Hệ thống cống dẫn:** Tại khu vực nội thành cũ đường ống thoát nước mưa và thoát nước thải được kết hợp sử dụng chung, khó có thể tách riêng. Do đó sẽ phát triển hệ thống thoát nước thải thông qua biện pháp kết hợp hệ thống cống tổng hợp hiện tại với hệ thống các cửa chặn nước thải. Còn tại các khu mới phát triển sẽ xây dựng hệ thống tách biệt. Hệ thống tách biệt trên sẽ được xây dựng với mạng lưới đường ống nối trực tiếp đến từng hộ gia đình hoặc các bể lắng được xây dựng trước đó.

10.25 **Các vấn đề về xã hội và môi trường:** Thông thường các nhà máy xử lý nước thải tác động tiêu cực đến khu vực xung quanh do mùi khó chịu và điều kiện vệ sinh kém mặc dù cả hai vấn đề này đều có thể dễ dàng giải quyết bằng quy trình thiết kế và vận hành hợp lý. Tháng 8 năm 2005, hai dự án thí điểm đã được triển khai ngay tại khu dân cư Trúc Bạch và Kim Liên với thiết bị khử mùi. Có thể áp dụng kinh nghiệm rút ra từ việc vận hành hai nhà máy này cho các nhà máy mới sau này.

Bảng 10.8 Hệ thống thoát nước thải đề xuất tới năm 2020

Vị trí	Mã dự án	Lưu vực	Diện tích (ha)	Hệ thống cống dẫn đề xuất	Dân số trong khu vực dịch vụ, 2020 (000)	Công suất xử lý (m ³ /day)	Chi phí đầu tư (triệu USD)
Nam Sông Hồng	WW-1	Hồ Tây	310	Riêng	42	12.300	28,9
	WW-2	Hồ Bảy Mẫu	220	Chung	41	13.300	32,0
	WW-3	Thượng nguồn Kim Ngưu	750	Chung	250	75.000	167,8
	WW-4	Sông Lừ	470	Chung	142	45.000	137,8
	WW-5	Thượng nguồn Tô Lịch	1.300	Chung	299	90.000	231,1
	WW-6	Hạ lưu Kim Ngưu	1.700	Chung	287	90.000	138,2
	WW-7	Hạ lưu Tô Lịch	2.500	Riêng	441	140.000	53,2
	WW-8	Tả ngạn sông Nhuệ	3.980	Riêng	455	140.000	249,6
	WW-9	Hữu ngạn sông Nhuệ	1.700	Riêng	190	60.000	132,1
		Tổng	12.930		2.147	665.600	1170,7
Bắc Sông Hồng	WW-10	Long Biên & Gia Lâm	3.730	Riêng	343	110.000	204,0
	---	Bắc Thăng Long	1.300	Riêng	100	38.000	-
	WW-11	Bắc Thăng Long mở rộng	500	Riêng	60	20.000	36,4
	WW-12	Trung tâm Đông Anh	2.200	Riêng	198	60.000	145,7
		Tổng	7.730		701	228.000	386,1
		Tổng chung	20.660		2.848	893.600	1556,8

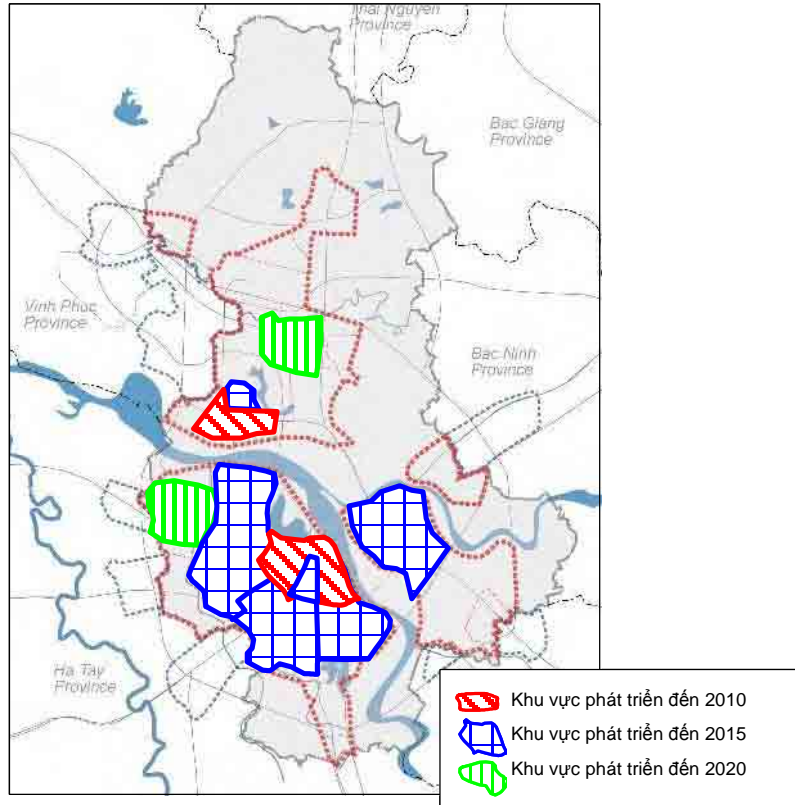
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Dự án Bắc Thăng Long đã hoàn tất với công suất xử lý 38.000 m³/ngày, phục vụ 1.300 ha

2) Các dự án ưu tiên sẽ hoàn tất cho giai đoạn tới năm 2010.

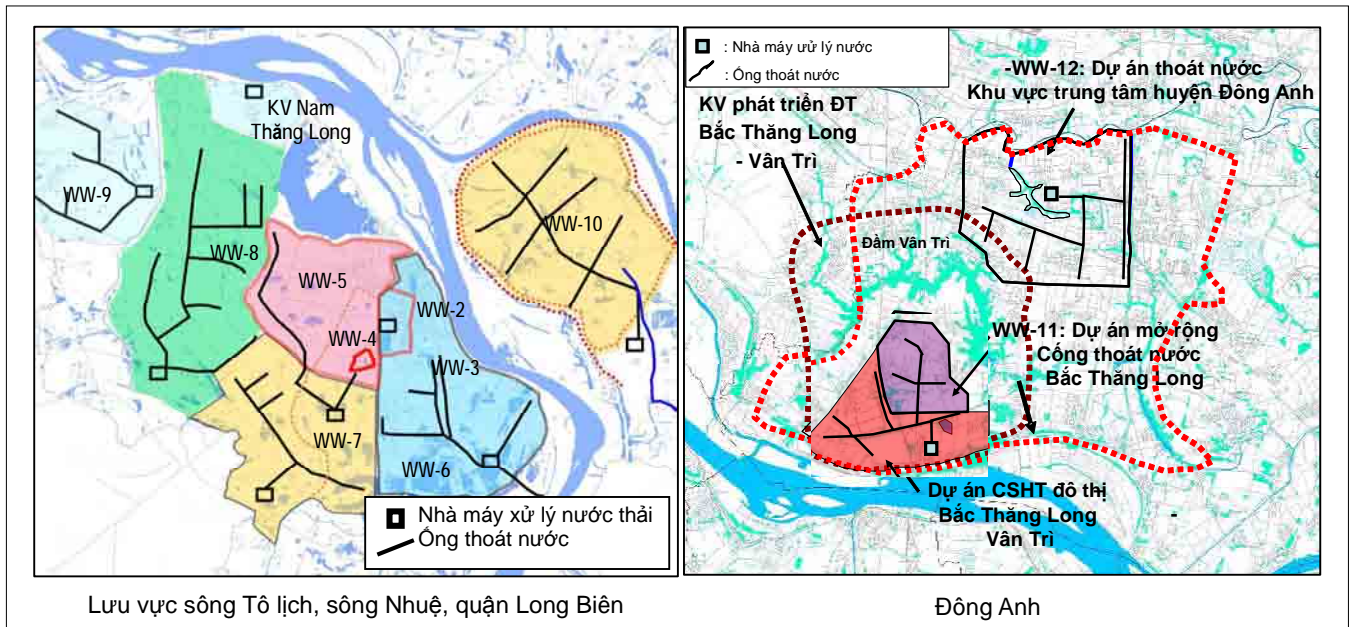
⁶ Ví dụ, Tokyo mất gần 100 năm mới hoàn tất hệ thống thoát nước thải với mức độ xử lý thứ cấp

Hình 10.7 Kế hoạch thực hiện hệ thống thoát nước thải tới năm 2020



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.8 Phát triển hệ thống thoát nước thải đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.4 Cải tạo hồ, ao

Các vấn đề chính

10.26 Ở Hà Nội có khoảng 900 hồ, ao các loại với diện tích trên 1 ha. Tuy nhiên số lượng hồ, ao và diện tích mặt nước đang ngày càng giảm do các hoạt động phát triển và san lấp, lấn chiếm trái phép, dẫn tới sự suy giảm về điều kiện vệ sinh khu vực quanh hồ, chất lượng nước hồ và cảnh quan hồ⁷. Hệ thống cửa chặn mới chỉ được lắp đặt ở một số hồ (Hình 10.8).

10.27 Hồ, ao có vai trò hết sức quan trọng đối với thành phố Hà Nội do vừa có chức năng lưu trữ nước mưa, vừa làm đẹp thêm cảnh quan, cải thiện môi trường sống, tạo không gian nghỉ ngơi, thư giãn, phục vụ các hoạt động nông nghiệp, ngư nghiệp đồng thời là không gian mở quý báu cho các khu vực đô thị chật chội. Hồ, ao là những nguồn lực tiềm năng rất có giá trị có thể giúp cải thiện môi trường và hình ảnh về thành phố. Tuy nhiên công tác quản lý cho tới nay chưa được thực hiện tốt, ngoại trừ đối với một số hồ lớn. Mặc dù có nhiều tổ chức liên quan tới công tác quản lý hồ, ao, ví dụ như công ty kinh doanh nước sạch Hà Nội, chính quyền cấp phường, quận và một số công ty khác nhưng hiện tại vẫn chưa có quy hoạch, kế hoạch cải tạo hồ nào mang tính toàn diện và đồng bộ.

Kế hoạch cải tạo hồ, ao

10.28 Chương trình quản lý hồ, ao cần phải đề ra những mục tiêu sau:

- (i) Bảo vệ hồ khỏi bị san lấp, lấn chiếm trái phép lấy đất xây dựng hoặc đổ rác thải.
- (ii) Phát triển khu vực ven hồ với lối đi, cây xanh và các công trình công ích khác.
- (iii) Tăng cường khả năng lưu trữ nước mưa của hồ bằng cách đảm bảo độ sâu hợp lý.
- (iv) Cải thiện chất lượng nước hồ.

10.29 Đoàn Nghiên cứu đã xây dựng một chiến lược cải tạo hồ đối với các khu vực chính như lưu vực sông Tô Lịch, sông Nhuệ, quận Long Biên, huyện Gia Lâm và Đông Anh, đồng bộ với kế hoạch phát triển hệ thống thoát nước mưa. Để đảm bảo nước chảy được vào sông và hồ, hệ thống này cần được nối với hồ thành mạng lưới và nước từ sông Hồng được điều tiết chuyển hướng nhằm tạo điều kiện cải thiện môi trường (Hình 10.9 và 9.10).

10.30 Sau đây là những biện pháp cần thiết để quản lý nước hồ tốt hơn:

- (i) Kiểm soát mực nước hồ để điều hòa nước mưa thông qua hệ thống bơm và cống vào hồ.
- (ii) Bảo trì cơ sở vật chất của hồ như máy bơm, cống chắn.
- (iii) Theo dõi và cải thiện chất lượng nước hồ.
- (iv) Làm vệ sinh mặt hồ và khu vực quanh hồ.
- (v) Quản lý các hoạt động thương mại, văn hóa, du lịch trên và quanh hồ.
- (vi) Tăng cường năng lực và thể chế cho các tổ chức quản lý hồ.



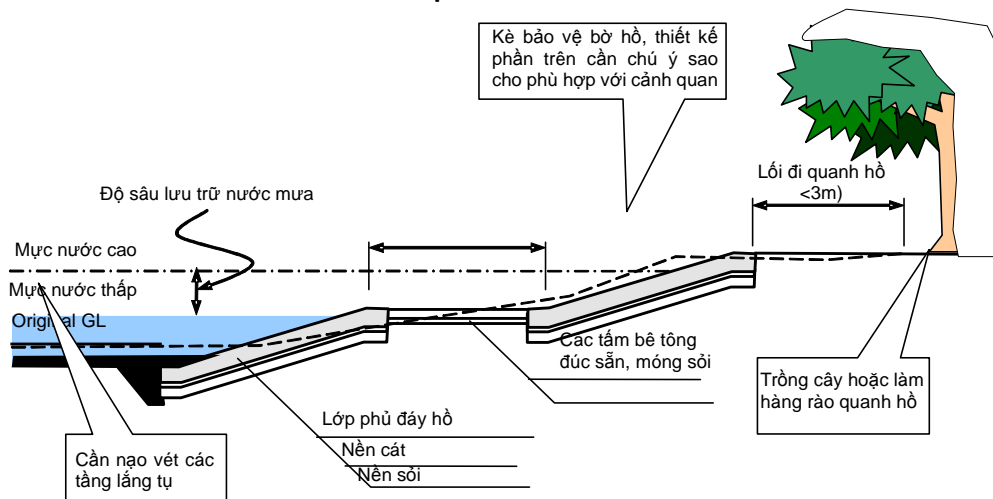
Hồ trước khi cải tạo (25/08/2003)



Hồ sau khi cải tạo (12/07/2005)

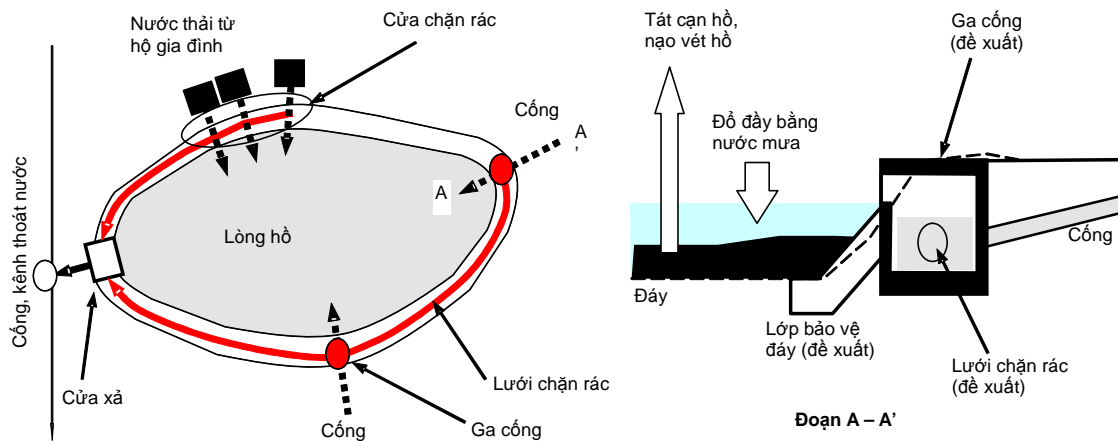
7) Kết quả điều tra chất lượng nước hồ do HAIDEP thực hiện tại 50 hồ ở khu vực đô thị hiện tại cho thấy rằng chất lượng nước tại 23 hồ ở dưới mức tiêu chuẩn cho phép.

Hình 10.9 Cải tạo kết cấu hồ điển hình



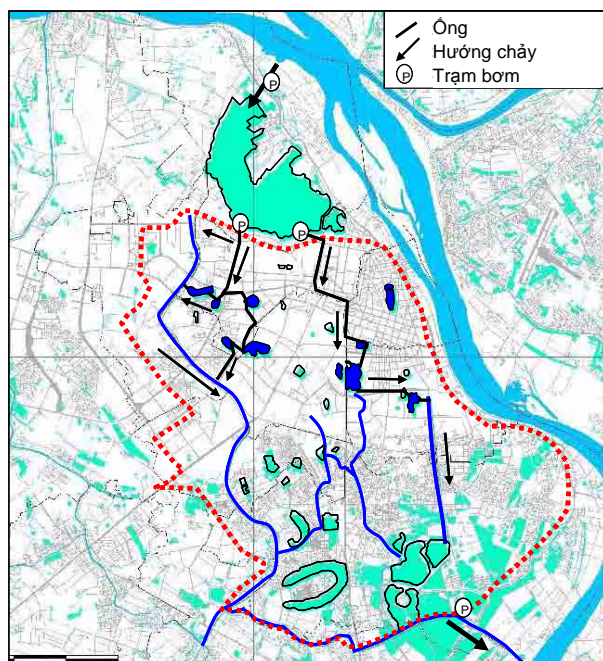
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.10 Các biện pháp cải tạo nhằm cải thiện chất lượng nước

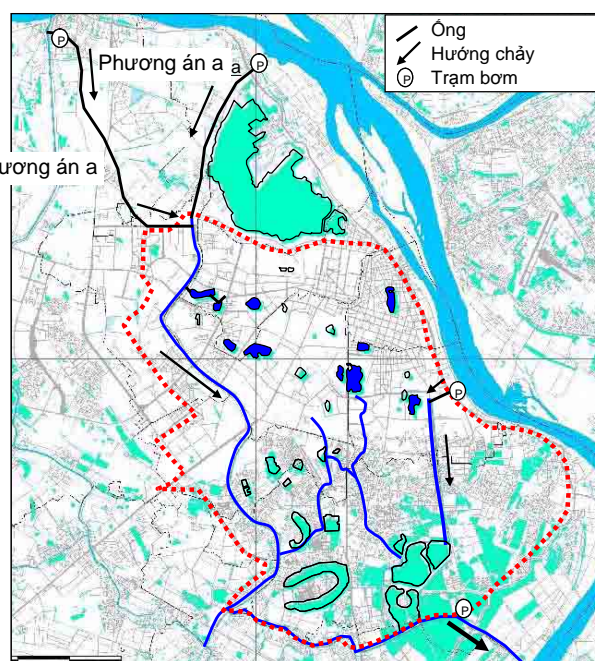


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.11 Sơ đồ điều tiết nước thải



PA 1: Nước chảy vào hồ và sông



PA 2: Nước chỉ chảy vào sông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.5 Phòng chống lũ, lụt

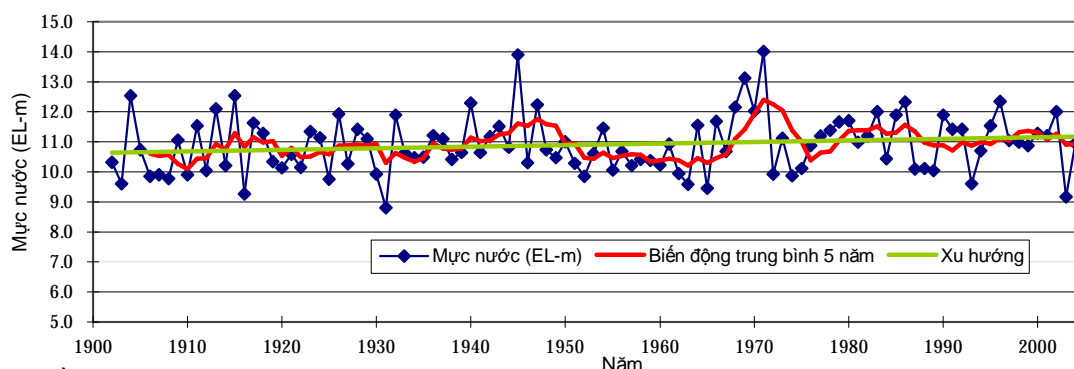
Các vấn đề chính

10.31 Nước lũ sông Hồng luôn là mối đe dọa tiềm tàng đối với thành phố. Mặc dù nước lũ cao nhất trung bình trong vòng 100 năm trở lại đây chỉ đạt 11m nhưng độ cao khu vực đô thị ở Hoàn Kiếm chỉ là 9m. Năm 1971 đỉnh lũ đo được là 14m, gây ra thiệt hại nghiêm trọng cho thành phố.

10.32 Từ năm 1998 đến 2002 đã có nhiều dự án gia cố, tăng cường đê hữu ngạn sông Hồng do ADB tài trợ, bao gồm: (i) gia cố đê bằng tường bê tông và đắp đất chân đê, (ii) cải thiện mặt đường đê và (iii) phát hiện xử lý và chèn lấp các khe nứt lún sụt hay mối chuột trên thân đê, v.v... Tại các đoạn đê đã gia cố, chiều cao gia tăng (khoảng cách từ mực nước đến đỉnh cao đê) đã được cải thiện. Các đoạn đê còn lại không nằm trong dự án vẫn duy trì hiện trạng như cũ, trong đó có đê sông Đuống. Với tình hình đó, chuyên đề phòng chống lụt bão được tiến hành nhằm bảo vệ thủ đô Hà Nội khỏi những trận lũ có thể xảy ra thông qua đề xuất các biện pháp mang tính kết cấu cũng như phi kết cấu.

10.33 Tuy nhiên hiện nay có khoảng 160.000 người đang sống ở khu vực ngoài đê là những đối tượng bị ảnh hưởng bởi lũ lụt. Một mặt là những nạn nhân tiềm tàng của lũ lụt, mặt khác, chính những người dân này là tác nhân gây ra những tác động tiêu cực như xói lở bờ sông, ô nhiễm nước.

Hình 10.12 Mức lũ cao nhất hàng năm trên sông Hồng, đoạn Long Biên (1902-2004)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 10.9 Hệ thống đê sông Đuống và sông Hồng

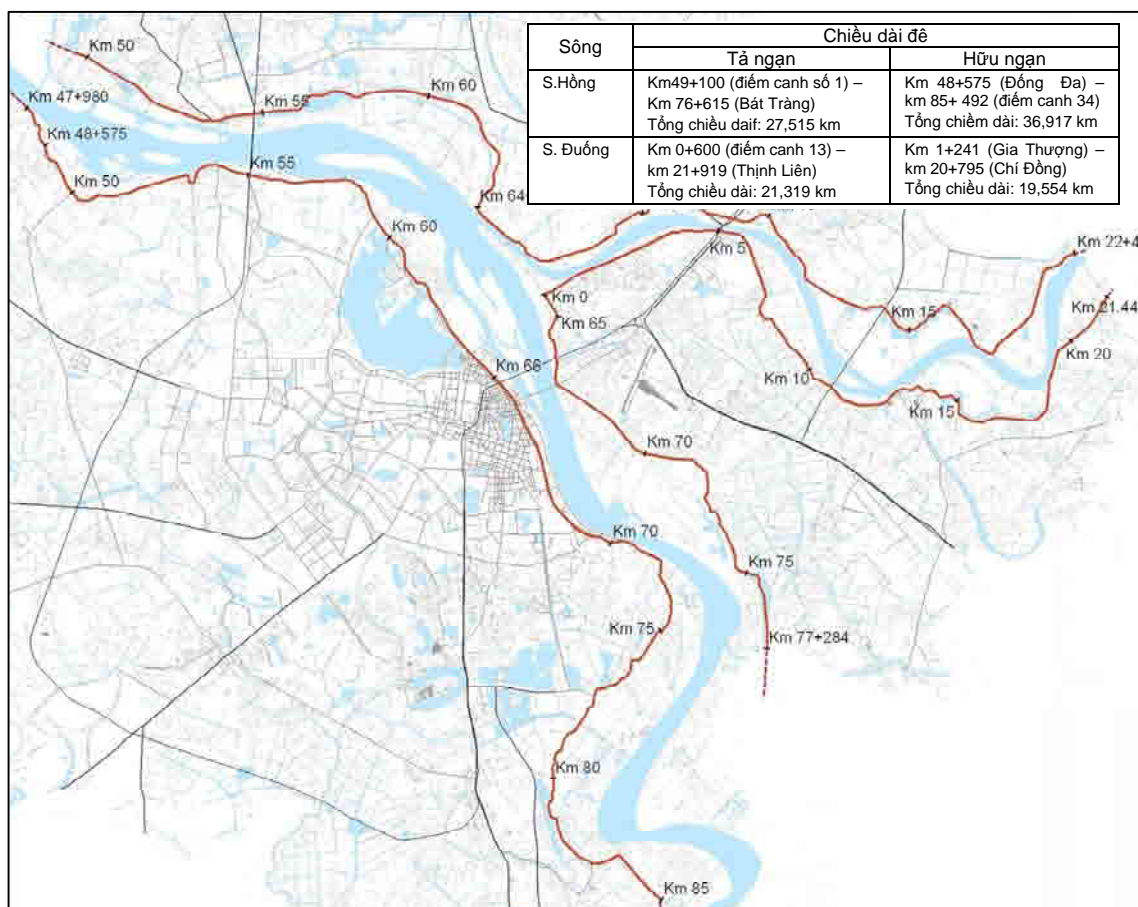
Thông số	Sông Hồng		Sông Đuống	
	Tả ngạn	Hữu ngạn	Tả ngạn	Tả ngạn
1. Điểm bắt đầu	km49+100 (WH-1)	km48+575 (Thượng Cát)	km0+600 (WH-13)	km1+241 (Gia Thượng)
2. Điểm kết thúc	Km76+615 (Bát Tràng)	Km85+492 (WH-34)	Km21+919 (Thịnh Liên)	Km20+795 (Chi Đông)
3. Tổng chiều dài	27,515km	36,917km	21,319 (22,547km)	19,554km (21,447km)
4. Đỉnh cao đê	14 - 14,5m	14 - 14,5/15,2m	11,6 -15,2m	12,2 -14,5m
5. Chiều rộng đê	6m	6m	5m	5-7m
6. Độ dốc				
- Phía bờ sông	1/2 - 1/3	1/2 - 1/3	1/2	1/2 - 1/3
- Phía trong đê	1/2 - 1/3	1/2 - 1/3	1/3	1/2 - 1/3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Ghi chú: 1) Tổng chiều dài do Đoàn Nghiên cứu tính toán trên cơ sở bản đồ đê điều tỉ lệ 1:100.000 năm 1994, số liệu trong ngoặc đơn là của Quy hoạch tổng thể năm 1998

2) WH: trạm quan trắc

Hình 10.13 **Tuyến đê quanh Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Tác động của khu vực ngoài đê đối với dòng chảy trên sông Hồng

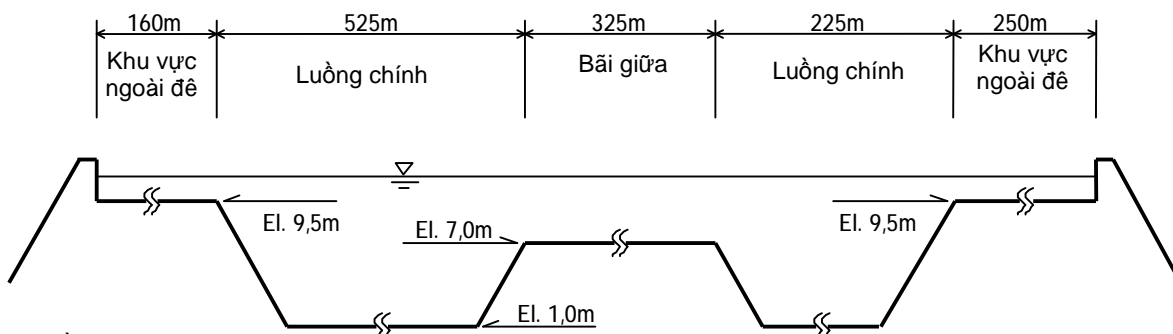
10.34 Dòng chảy mùa lũ hoặc lưu lượng thoát lũ của các khu vực được đánh giá bằng biện pháp thông thường. Chiều rộng của sông Hồng đoạn từ cầu Long Biên đến cầu Chương Dương được ước tính dựa vào bản đồ địa hình tỷ lệ 1/10.000. Độ sâu được tính dựa trên mực nước thấp nhất. Cao độ mặt đất cũng được ước tính như đã trình bày ở trên dựa vào cao độ luồng nước cao.

10.35 Tác động của sự phát triển khu vực phía ngoài đê tới dòng chảy mùa lũ của sông Hồng sẽ nghiêm trọng nhất ở đoạn hẹp nhất từ cầu Long Biên tới cầu Chương Dương. Mặt cắt ngang của sông Hồng ở đoạn này được ước tính dựa trên bản đồ địa hình và số liệu mực nước (xem Hình 10.14). Lưu lượng dòng chảy mùa lũ với mực nước cao nhất năm 1969 và 1971 được sử dụng để ước tính cho đoạn này và cho các khu vực phía ngoài đê. Kết quả cho thấy chỉ có 2 đến 3% nước lũ sông Hồng thoát qua khu vực phía ngoài đê.

10.36 Mặc dù sự phát triển ở khu vực phía ngoài đê không ảnh hưởng lớn đến sự thoát lũ của sông Hồng nhưng có một số vấn đề quan trọng cần được giải quyết toàn diện trên góc độ phát triển và quản lý đô thị như:

- (i) Điều kiện mất vệ sinh do ngập lụt thường xuyên.
- (ii) Khó khăn trong việc đối phó với tình huống khẩn cấp.
- (iii) Xói lở bờ sông giữa mực nước cao và mực nước thấp do tốc độ dòng chảy lớn.

Hình 10.14 Mặt cắt lòng sông giả định tại đoạn cầu Long Biên – Chương Dương



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 10.10 Lưu lượng ước tính trong mùa lũ trong trường hợp mực nước cao và giữa các đoạn sông

Ngày tháng	Mức nước (m)	Lưu lượng ước tính (m ³ /giây)		(B)/(A) (%)	WSG ¹
		Đoạn từ cầu Long Biên đến cầu Chương Dương (A)	Khu vực phía ngoài đê (B)		
19/8/1969	13,12	17.300	345	2	1:23.000
22/8/1971	14,02	19.600	500	3	1:23.500

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Gradient mặt nước (WSG) được xác định bằng phương pháp ước tính thử mực nước và lưu lượng nhất định của đoạn từ cầu Long Biên đến cầu Chương Dương

Định hướng cải tạo đề xuất

10.37 Các biện pháp cải tạo đề xuất gồm: (i) Củng cố đê điều quanh Hà Nội đảm bảo chiều cao và ngăn chặn xuống cấp kè, (ii) Phát triển hệ thống cảnh báo sớm và ứng phó với lũ lụt và (iii) Phân lũ từ thượng nguồn là một trong những biện pháp bảo vệ thủ đô Hà Nội vì vậy cần nghiên cứu khôi phục chức năng phân lũ của sông Đáy

Bảng 10.11 Các dự án phòng chống lũ lụt tiềm năng

Mã số	Tên dự án	Mục đích
WF-1	Dự án gia cố đê sông Hồng (GD 2)	Dự án nhằm mục đích gia cố đê tương tự như dự án của ADB, bảo đảm chống lũ cho hữu ngạn sông Hồng
WF-2	Dự án gia cố đê sông Đuống (GD 1)	Tiếp theo dự án WF-1 với mục đích gia cố đê tương tự như dự án của ADB, đảm bảo chống lũ cho hữu ngạn sông Đuống
WF-3	Dự án gia cố đê sông Đuống (GD 2)	Tiếp theo dự án WF-2 với mục đích gia cố đê tương tự như dự án của ADB, đảm bảo chống lũ cho tả ngạn sông Đuống
WF-4	Dự án khôi phục chức năng phân lũ sông Đáy	Dự án nhằm mục đích khôi phục chức năng của sông Đáy, bao gồm cả kế hoạch phân lũ từ sông Nhuệ về sông Đáy
WF-5	Dự án phát triển hệ thống cảnh báo lũ sớm	Dự án nhằm mục đích giới thiệu các phương pháp và kỹ thuật phục vụ cảnh báo lũ sớm từ những vùng dọc trên sông đến vùng hạ lưu, đồng thời tăng cường khả năng cảnh báo lũ sớm

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.6 Quản lý chất thải rắn

Các vấn đề chính

10.38 Hà Nội có hai bản quy hoạch tổng thể có đề cập đến vấn đề quản lý chất thải rắn là QHTT năm 1998 và QHTT Cải thiện môi trường đô thị Hà Nội đến năm 2020 do JICA tiến hành (JICA EMP). Ngoài một vài điểm khác biệt nhỏ, nội dung nói chung của hai bản QH nhìn chung khá tương đồng do thời gian thực hiện nghiên cứu tương đối gần. QHTT năm 1998 dự báo lượng rác thải phát sinh đến năm 2005 là 696.613 tấn/năm và đến năm 2020 là 1.421.868 tấn/năm. Trong khi đó dự báo của JICA EMP cho năm 2020 là 1.173.110 tấn/năm. Các dự báo trên đưa ra trên cơ sở dân số ước tính là 3,5 triệu vào năm 2020. Tuy nhiên, theo dự báo của HAIDEP thì dân số năm 2020 sẽ tăng lên đến 4,5 triệu.

10.39 Hiện nay khu liên hiệp xử lý rác Nam Sơn đã được xây dựng và rác thải sau khi đưa về đây đã được xử lý. Công suất giai đoạn 2 của bãi rác Nam Sơn là 12,4 triệu m³. Theo ước tính bãi rác này sẽ quá tải vào tháng 1 năm 2018, tuy nhiên rất có thể sẽ sớm hơn do lượng rác thải phát sinh sẽ vượt quá con số dự báo trong các bản QH khi dân số tăng.

10.40 Riêng rác thải y tế, lượng rác thải độc hại hiện được xử lý bằng lò đốt tại Cầu Diễn. Tuy nhiên trong tương lai cũng cần nâng công suất lò đốt cao hơn.

10.41 Đã có đề xuất xây dựng nhà máy chế biến phân bón với công suất 250.000 tấn/năm để giảm lượng chất thải, tuy nhiên hiện mới chỉ xây dựng một nhà máy công suất 50.000 tấn. Như vậy, vấn đề quan trọng nhất là công suất xử lý rác thải không đủ đáp ứng lượng rác phát sinh trong tương lai gần. Theo tính toán, bãi rác Nam Sơn sẽ quá tải năm 2012, nghĩa là sớm hơn so với dự kiến 2018 là từ 5 đến 6 năm (nếu không có biện pháp giảm thiểu lượng rác). Nếu có áp dụng các biện pháp như chế biến phân bón hay áp dụng lò đốt rác thì có thể kéo dài thêm được vài năm nữa.

Chiến lược và các dự án đề xuất

10.42 Theo Chiến lược Môi trường Quốc Gia, tỉ lệ giảm lượng rác thải (tương đương với lượng rác thải được tái sử dụng và tái chế trên tổng lượng rác thải được thu gom) đến năm 2020 sẽ đạt được trên 30% nhờ có chương trình 3R. Phạm vi thu gom rác tại các khu vực đô thị sẽ đạt 100% và tỉ lệ rác thu gom thực tế (lượng rác được thu gom trên tổng số lượng rác phát sinh) sẽ là 95%. Tỉ lệ thu gom thực tế tại các huyện ngoại thành sẽ được nâng dần lên mức 65%.

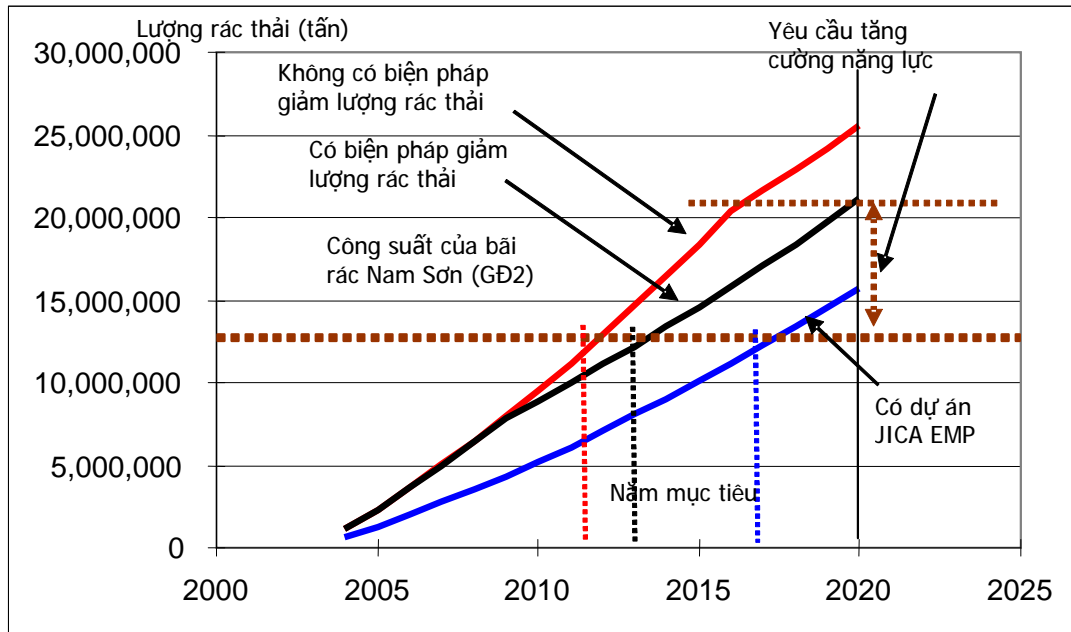
10.43 Dựa trên phân loại các luồng rác thải, hệ thống xử lý chất thải rắn (Bảng 10.12) trong tương lai phải có các công trình/thiết bị nhà máy chế biến phân bón, trạm trung chuyển với thiết bị phân loại và nhà máy xử lý rác trung gian (cần tiến hành nghiên cứu khả thi chi tiết).

Bảng 10.12 Các biện pháp quản lý chất thải rắn đề xuất

Mục tiêu	Công trình cần thiết
Thu gom và vận chuyển rác hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng trạm trung chuyển với trang thiết bị và phương tiện đầy đủ
Đảm bảo công suất xử lý cuối cùng	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng bãi rác Nam Sơn (Giai đoạn 3) Nếu không đủ đáp ứng nhu cầu, phải xây dựng thêm bãi rác mới
Giảm lượng rác phải thu gom xử lý	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng trung tâm tái chế với trang thiết bị chủ yếu để phân loại và đóng gói rác Xây dựng cơ sở xử lý trung gian, lò đốt, nhà máy xử lý compost và các công trình khác Thiết lập hệ thống phân loại rác tại nguồn để giảm lượng rác cần xử lý tại các công trình nói trên

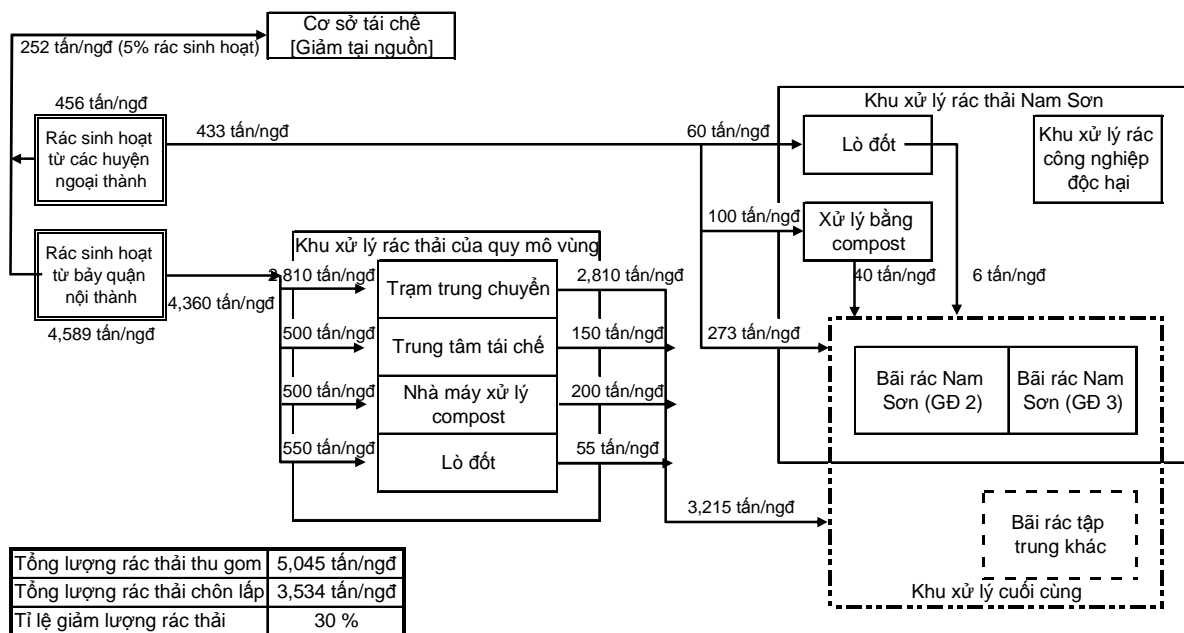
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.15 Dự báo lượng rác thải tại bãi rác Nam Sơn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 10.16 Sơ đồ hệ thống quản lý chất thải rắn của Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.7 Nghĩa trang

Các vấn đề chính

10.44 Nhìn chung, ở Hà Nội nói riêng và ở Việt Nam nói chung, nghĩa trang bị coi là công trình gây hại do người dân tin rằng việc chôn lấp trong đất dẫn tới ô nhiễm nước ngầm khu vực gần nghĩa trang cũng như không khí tang tóc ở đó. Do đó, việc đảm bảo có đất cho nghĩa trang mới trong và quanh thành phố Hà Nội, nhất là gần khu vực dân cư, đang trở nên rất khó khăn do người dân ở khu vực đó sẽ phản đối. Các vấn đề tồn tại chính gồm:

- (i) Nghĩa trang hiện có trong và quanh thành phố đã sắp quá tải,
- (ii) Số lượng mộ nằm rải rác trong và quanh trung tâm đô thị cần được di dời để lấy đất phát triển nhà ở và cơ sở hạ tầng ngày càng tăng,
- (iii) Số người dân Hà Nội muốn chôn cất người thân ở trong hoặc quanh thành phố thay vì ở quê xa ngày càng tăng⁸,
- (iv) Đất dành cho nghĩa trang ở những nơi định cư mới cũng ít dần do đặc điểm về lợi ích kinh tế sử dụng đất đô thị.

Các biện pháp có thể áp dụng dựa trên kinh nghiệm của Nhật Bản

10.45 Trên cơ sở kinh nghiệm trong công tác phát triển nghĩa trang và các vấn đề liên quan ở đô thị Nhật Bản trước đây, sau đây là những khuyến nghị về công tác phát triển nghĩa trang tương lai trong và quanh Hà Nội.

- (i) Sử dụng đất hiệu quả và hợp lý bằng cách phát huy tối đa khả năng của nghĩa trang kết hợp với công tác quy hoạch hiệu quả, di dời và sát nhập các nghĩa trang nhỏ lẻ, các ngôi mộ riêng rẽ nằm rải rác trong thành phố, nhất là ở khu vực trung tâm để lấy đất phát triển đô thị trong tương lai.
- (ii) Cần cho phép người dân tham gia và có tiếng nói trong giai đoạn quy hoạch phát triển nghĩa trang mới và/hoặc mở rộng nghĩa trang hiện có.
- (iii) Phát triển vườn/công viên nghĩa trang kết hợp với mạng lưới không gian xanh hài hòa với môi trường xung quanh, nhất nhà trong khu vực phát triển đô thị tương lai của thành phố Hà Nội.
- (iv) Cần xây dựng và thực hiện nghiêm những quy định về phát triển nghĩa trang với những điều kiện cụ thể về kỹ thuật và xã hội trong đó bao gồm các điều kiện, giải pháp về môi trường và có sự tham gia của người dân vào quá trình quy hoạch, cũng như phải có các thủ tục thông qua cần thiết cho việc phát triển nghĩa trang.
- (v) Đồng thời với việc xem xét phát triển nghĩa trang mới, cần khuyến khích thực hiện biện pháp hỏa thiêu nhằm phòng tránh ô nhiễm môi trường, tránh lây nhiễm bệnh thông qua nước ngầm; sử dụng ít diện tích đất hơn cho một ngôi mộ chưa cải táng. Tuy nhiên, việc lựa chọn phương pháp ma chay là phụ thuộc vào từng gia đình, tôn giáo, tín ngưỡng và văn hóa.

Các phương án đề xuất

10.46 Đề xuất sơ bộ là tập quán hiện nay cần được điều chỉnh theo cách nâng cao nhận thức về việc sử dụng nghĩa trang có mật độ cao/quy mô lớn và có thể xây dựng nghĩa trang ở các vị trí có khoảng cách hợp lý tới Hà Nội. Mặc dù có nhiều khu vực có thể lựa chọn để xây dựng nghĩa trang nhưng theo Đoàn Nghiên cứu, nên xây dựng nghĩa trang trong phạm vi vành đai xanh như đề xuất trong Chương 12 Môi trường.

⁸ Ngoài ra, diện tích đất cần cho một ngôi mộ ở Việt Nam cũng tương đối lớn do ở Việt Nam mỗi ngôi mộ chỉ cho một người, so với ở Nhật Bản một ngôi mộ dành cho một gia đình.

10.8 Chiến lược và kế hoạch hành động ngành nước và vệ sinh môi trường

10.47 Các chiến lược và kế hoạch hành động đề xuất phát triển ngành nước và vệ sinh môi trường được tổng hợp trong Bảng 10.14.

Bảng 10.13 Định hướng phát triển nước và vệ sinh đô thị đề xuất

Chiến lược	Hành động	Chỉ tiêu theo dõi
E1 Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của người dân về các vấn đề nước, vệ sinh và môi trường đô thị	E11 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. E12 Tổ chức các chiến dịch truyền thông thường xuyên về nước và vệ sinh môi trường.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ của các kế hoạch hành động
E2 Đảm bảo cung cấp nước ổn định và an toàn cho mọi người dân	E21 Giải quyết ngay các vấn đề ô nhiễm nguồn nước. E22 Mở rộng phạm vi cung cấp nước sạch. E23 Từng bước chuyển từ khai thác nước ngầm sang khai thác nguồn nước mặt. E24 Cải thiện hiệu quả công tác cấp nước.	<ul style="list-style-type: none"> Chất lượng nước Phạm vi cấp nước sạch Tỷ lệ thất thoát nước Tỷ lệ nước mặt khai thác
E3 Khuyến khích cải thiện điều kiện vệ sinh ở các khu đô thị	E31 Cải thiện điều kiện thoát nước mưa. E32 Phát triển hệ thống thoát nước thải. E33 Cải thiện công tác quản lý chất thải rắn. E34 Thiết lập cơ chế khả thi để phát triển nghĩa trang.	<ul style="list-style-type: none"> Phạm vi dịch vụ Mức độ ngập lụt Tiến độ của các kế hoạch hành động
E4 Khuyến khích cải tạo chất lượng nước hồ, ao và sông ngòi	E41 Giám sát chất lượng nước hồ, ao và sông ngòi ở Hà Nội. E42 Xây dựng các biện pháp cải tạo chất lượng nước. E43 Xây dựng hướng dẫn chung về sử dụng và quản lý mặt nước phối hợp với sử dụng đất đô thị và cộng đồng.	<ul style="list-style-type: none"> Chất lượng nước Tiến độ của các kế hoạch hành động
E5 Bảo vệ các khu đô thị khỏi ngập lụt và khuyến khích chuẩn bị đối phó với thiên tai	E51 Đảm bảo các khu đô thị không bị ngập lụt. E52 Thiết lập cơ chế cảnh báo sớm hiệu quả. E53 Tái phát triển khu vực ngoài đê.	<ul style="list-style-type: none"> Mức độ ngập lụt Số hộ gia đình sinh sống ở khu vực phía ngoài đê

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

10.48 Trong số các kế hoạch hành động đề xuất, các kế hoạch hành động có tầm quan trọng chiến lược là:

- (i) Phát triển nguồn nước mặt và hệ thống phân phối nước liên quan
- (ii) Phát triển các hệ thống thoát nước với hồ điều hòa lũ đa mục đích
- (iii) Phát triển hệ thống thoát nước thải cho khu vực đô thị trung tâm
- (iv) Phát triển hệ thống phân dòng nước vì mục đích bảo vệ môi trường cho các sông hồ