

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

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Quyển 1 Quy hoạch Tổng thể

THÁNG 3, 2007

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

SD

JR

07-25

HAIDEP

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

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

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Quyển 1: Quy hoạch Tổng thể

Tháng 3 năm 2007

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



Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo

1 USD = 1 Yen = 16.000 đồng

(trung bình năm 2006)

LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

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

Tháng 3 năm 2007

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

Tháng 3 năm 2007

MATSUOKA Kazuhisa

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

Về việc: Tờ trình

Thưa ngài,

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

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

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

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

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

Xin chân thành cảm ơn.

IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

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

MỤC LỤC

QUYỂN I: QUY HOẠCH TỔNG THỂ

1 GIỚI THIỆU

1.1	Mục đích của Báo cáo	1-1
1.2	Cơ sở, mục tiêu và phạm vi nghiên cứu.....	1-2
1.3	Tiến độ Nghiên cứu	1-7

2 BỐI CẢNH VÀ CÁC VẤN ĐỀ

2.1	Khái quát lịch sử phát triển của Hà Nội	2-1
2.2	Hiện trạng của thành phố.....	2-5
2.3	Đánh giá toàn diện về điều kiện sống.....	2-20
2.4	Quản lý đô thị hiện tại	2-27
2.5	Các vấn đề chính	2-35

3 TẦM NHÌN, MỤC TIÊU VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN CHÍNH

3.1	Tầm nhìn và mục tiêu	3-1
3.2	Định hướng phát triển kinh tế-xã hội	3-2
3.3	Các chiến lược phát triển không gian chính.....	3-4

4 VAI TRÒ CỦA HÀ NỘI TRONG VÙNG

4.1	Hướng tiếp cận	1
4.2	Khái quát và các vấn đề của vùng Hà Nội.....	4
4.3	Các quy hoạch và chính sách vùng hiện có	32
4.4	Định hướng phát triển vùng đề xuất	35
4.5	Định hướng phát triển vùng đề xuất	44

5 QUẢN LÝ DÂN SỐ VÀ TĂNG TRƯỞNG ĐÔ THỊ

5.1	Tầm quan trọng của công tác quản lý tăng trưởng đô thị hiệu quả	5-1
5.2	Dân số tương lai của Hà Nội	5-2
5.3	Mô hình tăng trưởng tương lai.....	5-6
5.4	Dự báo phân bố dân số, lao động và học sinh/sinh viên	5-8
5.5	Nguyên tắc quy hoạch chính về phát triển không gian và quản lý tăng trưởng	5-16
5.6	Định hướng quản lý tăng trưởng đô thị đề xuất	5-31

6 QUY HOẠCH CHUNG

6.1	Vai trò và Chức năng của Quy hoạch chung.....	6-1
6.2	Khung kiểm soát không gian.....	6-11
6.3	Những khu vực hành động có tính chiến lược.....	6-16
6.4	Lập quy hoạch quận huyện.....	6-23

7 PHÁT TRIỂN KINH TẾ – XÃ HỘI

7.1	Tổng quan	7-1
7.2	Đặc điểm kinh tế-xã hội	7-2
7.3	Định hướng phát triển kinh tế-xã hội	7-11
7.4	Phát triển kinh tế	7-12
7.5	Phát triển xã hội	7-16
7.6	Chất lượng cuộc sống	7-18
7.7	Định hướng phát triển kinh tế-xã hội đề xuất	7-20

8	GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐÔ THỊ	
8.1	Hiện trạng và các vấn đề	8-1
8.2	Định hướng quy hoạch GTVT đô thị.....	8-17
8.3	Triển vọng của vùng	8-33
8.4	Khung Quy hoạch Tổng thể GTVT đô thị	8-45
8.5	Mạng lưới đường đô thị	8-47
8.6	Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ nhanh (UMRT).....	8-64
8.7	Hệ thống GTVT công cộng	8-73
8.8	Quản lý giao thông và an toàn giao thông	8-79
8.9	Đánh giá Quy hoạch Tổng thể GTVT	8-94
8.10	Định hướng phát triển GTVT đô thị đề xuất	8-114
9	NƯỚC VÀ VỆ SINH ĐÔ THỊ	
9.1	Tổng quan	9-1
9.2	Cấp nước	9-2
9.3	Hệ thống thoát nước mưa	9-16
9.4	Hệ thống thoát nước thải	9-23
9.5	Quản lý hồ/ao	9-30
9.6	Phòng chống lũ lụt	9-36
9.7	Quản lý chất thải rắn	9-41
9.8	Nghĩa trang	9-47
9.9	Danh mục dự án đề xuất	9-48
9.10	Định hướng phát triển hệ thống cấp thoát nước và vệ sinh đô thị đề xuất.....	9-54
10	NHÀ Ở VÀ ĐIỀU KIỆN SỐNG	
10.1	Giới thiệu.....	10-1
10.2	Nhà ở	10-1
10.3	Phân tích điều kiện sống.....	10-20
10.4	Định hướng đề xuất về phát triển nhà ở và điều kiện sống	10-24
11	MÔI TRƯỜNG	
11.1	Khái quát	11-1
11.2	Hiện trạng và các nguồn môi trường	11-1
11.3	Đánh giá mạng lưới môi trường	11-6
11.4	Quy hoạch công viên và không gian xanh.....	11-9
11.5	Xem xét môi trường và xã hội.....	11-22
11.6	Định hướng phát triển môi trường đề xuất.....	11-25
12	THIẾT KẾ ĐÔ THỊ VÀ CẢNH QUAN	
12.1	Tổng quan	12-1
12.2	Phương pháp tiếp cận quản lý cảnh quan đô thị tại Hà Nội.....	12-1
12.3	Rà soát các quy định hiện hành về cảnh quan.....	12-4
12.4	Đánh giá các nguồn cảnh quan	12-7
12.5	Các vấn đề chính	12-22
12.6	Định hướng quy hoạch cảnh quan đề xuất	12-23
12.7	Tóm tắt định hướng	12-36

13 CÁC KHU VỰC ĐẶC BIỆT

13.1 Giới thiệu.....	13-1
13.2 Không gian sông Hồng	13-2
13.3 Khu vực Thăng Long – Cổ Loa.....	13-18
13.4 Khu Phố cổ.....	13-21
13.5 Khu mặt nước Hồ Tây	13-30
13.6 Khu Phố Pháp.....	13-33
13.7 Định hướng phát triển đề xuất.....	13-35

14 KẾ HOẠCH THỰC HIỆN

14.1 Xác định tính ưu tiên và gói dự án.....	14-1
14.2 Danh mục các dự án, gói dự án do HAIDEP đề xuất.....	14-3
14.3 Khả năng ngân sách.....	14-7
14.4 Các dự án ưu tiên	14-8
14.5 Tóm tắt Chương trình Đầu tư	14-11
14.6 Các dự án chiến lược và hành động đề xuất	14-15

15 THỰC HIỆN VÀ QUẢN LÝ

15.1 Khái quát	15-1
15.2 Cải thiện hệ thống quy hoạch đô thị	15-3
15.3 Công tác phát triển và quản lý đất đô thị	15-14
15.4 Cấp vốn cho phát triển đô thị.....	15-21
15.5 Tăng cường thể chế quy hoạch thành phố	15-29
15.6 Chương trình thực hiện	15-39
15.7 Hỗ trợ các dự án phát triển đô thị.....	15-41
15.8 Định hướng thực hiện và quản lý đề xuất	15-42

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1	Phạm vi công việc của HAIDEP	1-4
Bảng 1.2.2	Khái quát về Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP	1-5
Bảng 1.3.1	Thành viên Ban Chỉ đạo.....	1-8
Bảng 1.3.2	Thành viên các tổ công tác	1-9
Bảng 1.3.3	Ban Cố vấn và Đoàn Nghiên cứu JICA.....	1-10
Bảng 1.3.4	Tư vấn trong nước của HAIDEP	1-11
Bảng 2.2.1	Mục đích sử dụng đất phục vụ phân tích	2-7
Bảng 2.2.2	Diện tích đất hiện tại theo mục đích sử dụng	2-8
Bảng 2.2.3	Hiện trạng sử dụng đất.....	2-8
Bảng 2.2.4	Mật độ dân số của Hà Nội theo quận/huyện	2-12
Bảng 2.2.5	Đặc điểm các hộ gia đình ở Hà Nội.....	2-13
Bảng 2.2.6	Các tiêu chí cơ bản về cơ sở hạ tầng	2-16
Bảng 2.2.7	Phạm vi cung cấp dịch vụ đô thị và mức độ hài lòng (%) ^{1,2)}	2-16
Bảng 2.3.1	Tổng hợp kết quả phân tích điều kiện sống	2-25
Bảng 2.4.1	Các sở, ngành chính tham gia vào quy hoạch đô thị và chính sách tại Hà Nội.....	2-28
Bảng 2.4.2	Trách nhiệm lập các quy hoạch phát triển ở Hà Nội	2-29
Bảng 2.4.3	Cơ cấu thể chế của các dự án phát triển đô thị và dịch vụ đô thị.....	2-32
Bảng 3.2.1	Mục tiêu và Chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội.....	3-3
Bảng 4.1.1	Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP và các quy hoạch vùng hiện có	4-2
Bảng 4.1.2	Khái quát về Khu vực Nghiên cứu	4-3
Bảng 4.1.3	Khái quát về các tỉnh trong KVNC	4-3
Bảng 4.2.1	Đặc điểm dân số	4-5
Bảng 4.2.2	Xu hướng đô thị hóa theo tỉnh, thành.....	4-7
Bảng 4.2.3	Thay đổi cơ cấu GDP theo ngành kinh tế (%).....	4-11
Bảng 4.2.4	Tăng trưởng kinh tế theo tỉnh, thành.....	4-12
Bảng 4.2.5	Giá trị sản xuất công nghiệp theo tỉnh, thành	4-15
Bảng 4.2.6	Các khu công nghiệp đã phê duyệt trong KVNC	4-17
Bảng 4.2.7	Tổng nhu cầu vận tải liên tỉnh trong KVNC	4-18
Bảng 4.2.8	Các tuyến đường thủy chính ở miền Bắc.....	4-21
Bảng 4.2.9	Trữ lượng nước ước tính của ba khu vực	4-24
Bảng 4.2.10	Các chỉ tiêu xã hội chính	4-27
Bảng 4.3.1	Mục tiêu của các quy hoạch vùng hiện có.....	4-35
Bảng 4.3.2	Các chỉ tiêu chính của Khu vực Nghiên cứu ¹⁾	4-35
Bảng 4.4.1	Đặc điểm các hành lang tăng trưởng chủ đạo	4-37
Bảng 4.4.2	Định hướng phát triển theo tiểu vùng.....	4-40
Bảng 4.4.3	Khái quát về các đô thị chính trong chuỗi đô thị.....	4-42
Bảng 5.2.1	Phân bố dân số đô thị trong Vùng thủ đô Hà Nội	5-3
Bảng 5.2.2	Dân số tương lai của Hà Nội và các khu vực lân cận	5-5
Bảng 5.4.1	Phân bố dân số của Hà Nội và các khu vực lân cận, 2020	5-8
Bảng 5.4.2	Phân bổ việc làm theo nơi làm việc.....	5-12
Bảng 5.4.3	Phân bổ học sinh/sinh viên theo trường học.....	5-14
Bảng 5.5.1	Các yếu tố đánh giá sự phù hợp của đất đai	5-22
Bảng 5.5.2	So sánh dự báo dân số của QHTT 1998 với dân số của các quận huyện năm 2005.....	5-25
Bảng 5.5.3	Các cụm đô thị đã xác định trong kế hoạch hành động chiến lược (dự kiến)	5-28
Bảng 5.5.4	Các trung tâm đô thị và chức năng với các công trình và vị trí khả thi	5-30
Bảng 6.1.1	Ví dụ về Bảng phân loại mục đích sử dụng (dạng đoạn văn).....	6-7
Bảng 6.1.2	Khái quát về kiểm soát mục đích sử dụng công trình theo phân vùng.....	6-8

Bảng 6.1.3	Đề xuất sơ bộ về phân vùng sử dụng đất cho HAIDEP	6-9
Bảng 6.1.4	Đề xuất sơ bộ về kiểm soát hoạt động (sử dụng công trình)	6-10
Bảng 6.3.1	Kế hoạch hành động phát triển đô thị ưu tiên và các tiêu chí.....	6-17
Bảng 6.3.2	Danh sách các khu vực thực hiện phát triển đô thị	6-18
Bảng 7.2.1	Các chỉ tiêu kinh tế-xã hội của Hà Nội.....	7-3
Bảng 7.2.2	Số lượng xe cơ giới ở Hà Nội	7-4
Bảng 7.2.3	Các khu công nghiệp hiện có và quy hoạch phát triển	7-7
Bảng 7.2.4	Các chỉ tiêu chính của ngành du lịch Hà Nội.....	7-8
Bảng 7.2.5	Thông tin về hộ gia đình của Hà Nội theo nhóm thu nhập	7-10
Bảng 7.2.6	Thông tin kinh tế – xã hội của thành phố Hà Nội theo quận/huyện	7-10
Bảng 7.3.1	Chỉ tiêu kinh tế-xã hội năm 2020	7-11
Bảng 7.4.1	Số lượng và chi tiêu của du khách	7-14
Bảng 7.4.2	Nhu cầu về chỗ lưu trú	7-15
Bảng 7.5.1	Chỉ tiêu phát triển thành phố Hà Nội năm 2010 và 2020	7-17
Bảng 7.6.1	Đặc điểm của các hộ gia đình ở Hà Nội.....	7-19
Bảng 8.1.1	Hiện trạng vỉa hè ở các khu đô thị của Hà Nội	8-6
Bảng 8.1.2	Điều kiện cơ sở vật chất và hoạt động của các bến xe buýt , 2005	8-12
Bảng 8.1.3	Các dự án đang triển khai của Ngành GTVT	8-16
Bảng 8.2.1	Phát sinh và thu hút chuyển đi theo quận/huyện, 2005 và 2020	8-20
Bảng 8.2.2	Phân bổ nhu cầu giao thông 2005 (không tính chuyển đi bộ)	8-21
Bảng 8.2.3	Phân bổ nhu cầu trong tương lai, 2020 (không tính chuyển đi bộ)	8-21
Bảng 8.2.4	Nhu cầu giao thông và tỷ phần đảm nhận phương thức trong tương lai.....	8-21
Bảng 8.2.5	Cơ cấu nhu cầu đi lại theo mục đích và theo phương thức, 2005	8-22
Bảng 8.2.7	Kết quả phân tích trên các tuyến lộ nhỏ	8-25
Bảng 8.2.8	Kết quả phân tích cung-cầu theo khu vực.....	8-25
Bảng 8.2.9	Hoạt động của mạng lưới trong trường hợp “có tác động”	8-25
Bảng 8.2.10	Tỷ phần đảm nhận phương thức ước tính, 2020	8-30
Bảng 8.2.11	Hoạt động của mạng lưới đường bộ ước tính của HAIDEP	8-31
Bảng 8.2.12	Lượng vốn có thể huy động cho chuyên ngành GTVT.....	8-32
Bảng 8.3.1	Tỷ phần vận chuyển liên tỉnh tới/từ Hà Nội	8-34
Bảng 8.3.4	Tỷ phần đảm nhận phương thức ước tính của vận tải liên tỉnh trong KVNC	8-35
Bảng 8.3.5	Các dự án trong QHTT của Bộ GTVT (đường bộ)	8-36
Bảng 8.3.7	Các dự án trong QHTT của Bộ GTVT (đường sắt)	8-39
Bảng 8.3.8	Công suất hiện nay của các sân bay trong Khu vực Nghiên cứu.....	8-42
Bảng 8.3.9	Quy hoạch phát triển sân bay quốc tế Nội Bài	8-42
Bảng 8.5.2	Tiêu chuẩn mặt cắt ngang điển hình của Việt Nam1).....	8-48
Bảng 8.5.3	Mặt cắt ngang điển hình đề xuất trong các khu đô thị.....	8-48
Bảng 8.5.4	Tốc độ thiết kế trong các khu đô thị.....	8-50
Bảng 8.5.5	Các loại cấu trúc nút giao.....	8-50
Bảng 8.5.6	Các cầu đề xuất trong mạng lưới QHTT của HAIDEP	8-52
Bảng 8.5.7	Chi tiết các dự án đường bộ của Hà Nội.....	8-56
Bảng 8.5.8	Mô tả các gói dự án, chi phí và tỷ trọng vốn giải phóng mặt bằng	8-59
Bảng 8.5.9	Chi phí giải phóng mặt bằng và đền bù.....	8-62
Bảng 8.5.10	Mức giá bồi thường đất đô thị	8-63
Bảng 8.5.11	Chi phí đền bù đất nông nghiệp, nông thôn	8-63
Bảng 8.6.1	Các tuyến UMRT, 2020.....	8-67
Bảng 8.6.2	Số lượng hành khách UMRT theo từng tuyến, 2020.....	8-68
Bảng 8.6.3	Các công trình giao thông đa phương thức đặc trưng của tuyến UMRT 1	8-70
Bảng 8.6.4	Chi phí ước tính sơ bộ của các dự án.....	8-72
Bảng 8.7.1	Các dự án phát triển xe buýt.....	8-78
Bảng 8.8.1	Đặc điểm của các hành lang giao thông tiêu biểu.....	8-81
Bảng 8.8.2	Đánh giá các hàng lang đường chọn1)	8-83

Bảng 8.8.3	Các biện pháp cải tạo các hành lang tiêu biểu1).....	8-84
Bảng 8.8.4	Các chính sách quản lý giao thông ngắn hạn	8-85
Bảng 8.8.5	Chính sách và chiến lược quản lý giao thông theo khu vực.....	8-86
Bảng 8.8.6	Địa điểm thực hiện dự án quản lý giao thông ngắn hạn đã xác định	8-87
Bảng 8.8.7	Kế hoạch phát triển hệ thống đèn tín hiệu.....	8-87
Bảng 8.8.8	Nhu cầu đỗ xe hàng ngày trong tương lai.....	8-88
Bảng 8.8.9	Công trình bãi đỗ công cộng	8-90
Bảng 8.8.10	Những điểm cần lưu ý trong hệ thống hạn chế theo khu vực	8-91
Bảng 8.8.11	Chương trình đào tạo quản lý giao thông.....	8-92
Bảng 8.9.1	Kết quả phân tích các tuyến lộ nhỏ 1)	8-95
Bảng 8.9.2	Kết quả phân tích cung-cầu theo khu vực.....	8-95
Bảng 8.9.3	Hoạt động của mạng lưới QHTT HAIDEP.....	8-95
Bảng 8.9.4	Công suất của các cầu so với lưu lượng giao thông.....	8-97
Bảng 8.9.5	Chỉ tiêu phát triển mạng lưới đường của HAIDEP	8-98
Bảng 8.9.6	Đánh giá kinh tế của các gói dự án đường quốc lộ.....	8-99
Bảng 8.9.7	Kết quả đánh giá kinh tế các dự án đường bộ.....	8-100
Bảng 8.9.8	Lượng hành khách theo tuyến UMRT, 2020	8-102
Bảng 8.9.9	Hoạt động và chi phí giao thông của các dự án UMRT.....	8-103
Bảng 8.9.10	Kết quả đánh giá kinh tế của các dự án UMRT.....	8-103
Bảng 8.9.11	Phân tích độ nhạy trong đánh giá kinh tế của các dự án UMRT	8-103
Bảng 8.9.12	Đánh giá kinh tế của tuyến đường VĐ4	8-104
Bảng 8.9.13	Đánh giá kinh tế của các dự án UMRT	8-105
Bảng 8.9.14	Đánh giá kinh tế của các dự án UMRT	8-105
Bảng 8.9.15	Giảm chi phí đầu tư để đạt được tỷ lệ nội hoàn tài chính 15%.....	8-106
Bảng 8.9.16	Tác động môi trường và xã hội của Quy hoạch Chuyên ngành GTVT đô thị.....	8-107
Bảng 8.9.17	Giảm lượng khí thải NOx và CO2 qua QHTT chuyên ngành GTVT.....	8-108
Bảng 8.9.18	Các tác động môi trường và xã hội của các dự án đường đô thị đề xuất	8-109
Bảng 8.9.19	Các biện pháp giảm thiểu trong giai đoạn xây dựng các tuyến đường đô thị	8-110
Bảng 8.9.20	Tác động xã hội và môi trường của các dự án UMRT đề xuất.....	8-111
Bảng 8.9.21	Các biện pháp giảm thiểu trong quá trình xây dựng hệ thống UMRT	8-111
Bảng 8.9.22	Các biện pháp giảm thiểu trong quá trình khai thác hệ thống UMRT	8-112
Bảng 8.9.23	Tác động môi trường và xã hội của các dự án giao thông thủy đề xuất.....	8-112
Bảng 8.9.24	Các biện pháp giảm thiểu trong quá trình xây dựng cảng.....	8-113
Bảng 8.9.25	Các biện pháp giảm thiểu trong giai đoạn khai thác cảng.....	8-113
Bảng 9.2.1	Sơ lược hiện trạng cấp nước Hà Nội.....	9-3
Bảng 9.2.2	Chất lượng nước thô và nước sau xử lý tại 4 nhà máy nước.....	9-4
Bảng 9.2.3	Hiện trạng dòng chảy các sông trong/quanh Hà Nội.....	9-5
Bảng 9.2.4	Cấp nước nông thôn của thành phố Hà Nội.....	9-5
Bảng 9.2.5	Mục tiêu nhu cầu tiêu thụ nước sạch	9-6
Bảng 9.2.6	Quy mô dân số ước tính	9-7
Bảng 9.2.7	Nhu cầu nước ước tính.....	9-7
Bảng 9.2.8	Phạm vi và dân số cấp nước quy hoạch (năm 2003).....	9-8
Bảng 9.2.9	Tỉ lệ nhu cầu nước phi sinh hoạt trên nhu cầu nước sinh hoạt.....	9-9
Bảng 9.2.10	Hệ số không điều hòa	9-9
Bảng 9.2.11	Chỉ tiêu nước cấp tối đa cho quy hoạch phát triển công trình	9-11
Bảng 9.2.12	Kế hoạch phát triển công trình	9-11
Bảng 9.2.13	Kế hoạch phát triển các nhà máy nước	9-12
Bảng 9.3.1	Công suất bơm và diện tích hồ điều hòa.....	9-17
Bảng 9.3.2	Hệ thống thoát nước mưa đề xuất đến năm 2020	9-18
Bảng 9.4.1	Hệ thống thoát nước thải đến năm 2020.....	9-25
Bảng 9.5.1	Tiêu chí đánh giá chất lượng nước hồ sử dụng trong HAIDEP	9-30
Bảng 9.5.2	Đề xuất cơ chế quản lý hồ/ao	9-35
Bảng 9.6.1	Thông số kỹ thuật của đề sông Hồng và sông Đuống.....	9-36

Bảng 9.6.2	Quyết định của Bộ NNPTNT về mực nước thiết kế	9-37
Bảng 9.6.3	Mực nước báo động (tại Long Biên)	9-37
Bảng 9.6.4	Chiều cao gia tăng áp dụng tại Nhật Bản, Nga, Mỹ và 3 nước châu Âu	9-37
Bảng 9.6.5	Mực nước ước tính theo số liệu báo cáo	9-38
Bảng 9.6.6	Mực nước có thể xảy ra tính toán trên cơ sở báo cáo	9-38
Bảng 9.6.7	Mực nước báo động và mực nước dự kiến (tại Long Biên)	9-39
Bảng 9.6.8	Tính toán sơ bộ lưu lượng trên kênh và trên toàn bộ chiều rộng sông khi có lũ	9-39
Bảng 9.6.9	Danh mục dự án	9-40
Bảng 9.7.1	Dự báo lượng rác thải phát sinh và xử lý	9-41
Bảng 9.7.2	Dự báo lượng rác thải phát sinh và xử lý	9-44
Bảng 9.9.1	Danh mục dự án đề xuất cho lĩnh vực cấp nước	9-48
Bảng 9.9.2	Kết quả đánh giá kinh tế của các dự án cấp nước	9-49
Bảng 9.9.3	Đánh giá kinh tế của các dự án thoát nước thải	9-50
Bảng 9.9.4	Đánh giá kinh tế của các dự án thoát nước	9-50
Bảng 9.9.5	Các luồng tiền trong quy hoạch tổng thể cấp nước	9-52
Bảng 9.9.6	Kết quả phân tích tài chính	9-53
Bảng 9.9.7	FIRR theo đánh giá mức độ nhạy cảm của quy hoạch	9-53
Bảng 10.2.1	Điều kiện nhà ở năm 1999	10-2
Bảng 10.2.2	Biến đổi về quỹ nhà ở tại Hà Nội	10-2
Bảng 10.2.3	Phân loại nhà ở tại thành phố Hà Nội	10-4
Bảng 10.2.4	Diện tích nhà ở xây dựng theo nguồn vốn giai đoạn 1999 – 2004	10-7
Bảng 10.2.5	Diện tích sàn bổ sung cần có và số đơn vị nhà ở cần có giai đoạn 2010-2020	10-10
Bảng 10.2.6	Kiểu nhà và nhu cầu thay thế	10-10
Bảng 10.2.7	Nhu cầu thay thế nhà	10-11
Bảng 10.2.8	Dự báo giá thuê nhà tối thiểu trên thị trường và tỉ lệ người có thể thuê	10-12
Bảng 10.2.9	Dự báo giá bán nhà tối thiểu trên thị trường và tỉ lệ người đủ khả năng mua	10-12
Bảng 10.2.10	Tóm tắt các chính sách nhà ở theo giai đoạn đề xuất	10-15
Bảng 10.3.1	Nội dung của hồ sơ đô thị	10-21
Bảng 11.4.1	Diện tích và tỉ lệ không gian xanh trong thành phố Hà Nội	11-9
Bảng 11.4.2	Diện tích công viên trong 9 quận nội thành năm 2004	11-10
Bảng 11.4.3	Diện tích công viên trong 9 quận nội thành theo chỉ tiêu	11-11
Bảng 11.4.4	Diện tích cây xanh đô thị bình quân đầu người cần có	11-12
Bảng 11.4.5	Diện tích đất tối thiểu phát triển công viên	11-12
Bảng 11.4.6	Tỉ lệ xây dựng tối đa và tỉ lệ cây xanh tối thiểu	11-12
Bảng 11.4.7	Số lượng cây trồng hàng năm	11-14
Bảng 11.4.8	Số lượng khách vào hai công viên lớn tại Hà Nội	11-15
Bảng 11.4.9	Kinh phí bảo trì hàng năm của Sở GTCC	11-15
Bảng 11.4.10	Sự tồn tại của công viên khu vực ở (%)	11-16
Bảng 11.4.11	Tầm quan trọng của điều kiện tiếp cận công viên và không gian xanh	11-16
Bảng 11.4.12	Các chức năng chính của công viên và vườn hoa theo yêu cầu	11-17
Bảng 11.4.13	Các tiện ích chính trong công viên và vườn hoa theo yêu cầu	11-18
Bảng 11.5.1	Ví dụ về công tác tái định cư của các dự án đường bộ trong thời gian gần đây	11-23
Bảng 12.4.1	Yếu tố cảnh quan được người dân Hà Nội ưa thích	12-15
Bảng 12.4.2	Tuyến phố tích cực và lý do (phổ)	12-17
Bảng 12.4.3	Đường biên tích cực và lý do	12-18
Bảng 12.4.4	Các khu vực tích cực và lý do	12-18
Bảng 12.4.5	Nút giao tích cực và lý do	12-19
Bảng 12.4.6	Điểm nhấn tích cực và lý do	12-19
Bảng 12.4.7	Các tuyến đường tiêu cực và lý do	12-20
Bảng 12.4.8	Các khu vực tiêu cực và lý do	12-20
Bảng 12.4.9	Các nút giao tiêu cực và lý do	12-21

Bảng 12.4.10	Điểm nhấn tiêu cực và lý do.....	12-21
Bảng 13.2.1	Khái quát về khu vực phía ngoài đô.....	13-4
Bảng 13.2.2	Phát triển một số khu vực ngoài đô được chọn	13-7
Bảng 13.2.3	Diện tích và dân số theo loại khu vực	13-8
Bảng 13.2.4	Diện tích và dân số theo loại khu vực	13-9
Bảng 13.2.5	Ước tính số dân phải di dời.....	13-13
Bảng 13.2.6	Định hướng phát triển các khu vực ngoài đô	13-17
Bảng 13.3.1	Chức năng dự kiến của Khu vực Thăng Long – Cổ Loa	13-18
Bảng 13.4.1	Đánh giá về giá trị văn hoá truyền thống.....	13-22
Bảng 13.4.2	Thông tin hộ gia đình và điều kiện sống.....	13-23
Bảng 14.2.1	Các dự án giao thông vùng	14-3
Bảng 14.2.2	Các dự án giao thông đô thị.....	14-4
Bảng 14.2.3	Các dự án về nước và vệ sinh đô thị	14-5
Bảng 14.2.4	Các dự án về điều kiện sống.....	14-5
Bảng 14.2.5	Các dự án về phát triển đô thị.....	14-6
Bảng 14.3.1	Lượng ngân sách dành cho phát triển đô thị.....	14-7
Bảng 14.4.1	Thứ tự ưu tiên các dự án đường bộ	14-8
Bảng 14.4.2	Thứ tự ưu tiên các dự án UMRT.....	14-8
Bảng 14.4.3	Thứ tự ưu tiên các dự án nước và vệ sinh đô thị.....	14-10
Bảng 14.4.4	Các dự án đề xuất đối về quản lý chất thải rắn	14-10
Bảng 14.5.1	Tổng chi phí đầu tư của các chuyên ngành	14-11
Bảng 14.5.2	Tóm tắt chương trình phát triển ngành giao thông đô thị	14-12
Bảng 14.5.3	Tóm tắt chương trình phát triển ngành nước và vệ sinh đô thị	14-13
Bảng 14.5.4	Tóm tắt chương trình phát triển nhóm ngành điều kiện sống.....	14-14
Bảng 14.6.1	Các dự án chiến lược đề xuất của HAIDEP	14-15
Bảng 15.2.1	Mô hình phân cấp quy hoạch đô thị đề xuất.....	15-4
Bảng 15.4.1	Cơ hội thực hiện PPP trong các dự án của HAIDEP	15-28
Bảng 15.5.1	Trách nhiệm thể chế về lập và điều chỉnh quy hoạch đô thị.....	15-29
Bảng 15.5.2	Phân cấp quy hoạch xây dựng và quy hoạch sử dụng đất	15-32
Bảng 15.6.1	Thu xếp thể chế thực hiện quy hoạch	15-39
Bảng 15.7.1	Các nội dung hỗ trợ dự án phát triển	15-41

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.2.1	Các hợp phần nghiên cứu của HAIDEP.....	1-3
Hình 1.2.2	Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP	1-5
Hình 1.2.3	Vùng thủ đô Hà Nội.....	1-6
Hình 1.2.4	KVNC HAIDEP – cấp thành phố	1-6
Hình 1.3.1	Cơ cấu tổ chức nghiên cứu HAIDEP	1-7
Hình 1.3.2	Thành phần các tổ công tác.....	1-8
Hình 2.1.1	Tăng trưởng dân số của Hà Nội.....	2-2
Hình 2.1.2	Mở rộng các khu đô thị năm 1983, 1996 và 2003	2-4
Hình 2.2.1	Địa hình Hà Nội và vùng phụ cận.....	2-5
Hình 2.2.3	Các khu vực đô thị phục vụ phân tích	2-7
Hình 2.2.4	Bản đồ sử dụng đất của Hà Nội, 2005	2-9
Hình 2.2.5	Tăng trưởng dân số, 1999 – 2003 (%/năm)	2-12
Hình 2.2.6	Mật độ dân số (chung), 2003 (người/ha).....	2-12
Hình 2.2.7	Phạm vi và sự hài lòng của người dân về các dịch vụ đô thị	2-17
Hình 2.3.1	Khung khái niệm phục vụ phân tích điều kiện sống	2-22
Hình 2.3.2	Khung khái niệm phân tích định lượng về điều kiện sống.....	2-24
Hình 2.4.1	Bộ máy quản lý hành chính của thành phố Hà Nội	2-27
Hình 2.4.2	Khung lập quy hoạch phát triển ở Hà Nội	2-29
Hình 2.5.1	Xu hướng đô thị hóa tại các thành phố Châu Á	2-35
Hình 4.1.1	Phạm vi các quy hoạch vùng và HAIDEP	4-2
Hình 4.2.1	Dân số và tăng trưởng dân số, 2003.....	4-5
Hình 4.2.2	Xu hướng dân số của vùng Hà Nội.....	4-5
Hình 4.2.3	Di dân ở miền Bắc Việt Nam.....	4-6
Hình 4.2.4	Phân bố dân cư.....	4-6
Hình 4.2.5	Xu hướng đô thị hóa	4-8
Hình 4.2.6	Phân bố các thành phố và thị xã	4-9
Hình 4.2.7	GDP và tăng trưởng GDP, 2003, KVNC HAIDEP	4-10
Hình 4.2.8	GDP/người và mức tăng trưởng dự kiến, vùng Thủ đô Hà Nội	4-10
Hình 4.2.9	GDP theo tỉnh, thành.....	4-10
Hình 4.2.10	GDP theo ngành kinh tế.....	4-11
Hình 4.2.11	Lao động theo ngành kinh tế.....	4-11
Hình 4.2.12	Xuất-nhập khẩu theo tỉnh thành	4-12
Hình 4.2.13	Đầu tư trực tiếp nước ngoài.....	4-13
Hình 4.2.14	Giá trị sản xuất công nghiệp, 2002.....	4-15
Hình 4.2.15	Các khu công nghiệp và khu chế xuất.....	4-17
Hình 4.2.16	Luân chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường bộ	4-18
Hình 4.2.17	Các thành phố và mạng lưới GTVT trong KVNC, 2002	4-19
Hình 4.2.18	Mạng lưới đường sắt của KVNC.....	4-20
Hình 4.2.19	Mạng lưới đường thủy	4-21
Hình 4.2.20	Các cụm cảng ở miền Bắc.....	4-23
Hình 4.2.21	Nguồn nước chính của các xã năm 1999	4-24
Hình 4.2.22	Mạng lưới cấp điện năm 1996	4-25
Hình 4.2.23	Chỉ số xã hội (HDI và HPI)	4-26
Hình 4.2.24	Các chỉ tiêu kinh tế được chọn trong khu vực nghiên cứu.....	4-28
Hình 4.4.1	Phát triển các vành đai tăng trưởng.....	4-37
Hình 4.4.2	Cấu trúc không gian vùng	4-38
Hình 4.4.3	Phân vùng trong phát triển vùng	4-40
Hình 4.4.4	Cấu trúc không gian trong phạm vi bán kính 30-50km từ Hà Nội.....	4-41
Hình 4.5.1	Chiến lược và kế hoạch hành động đề xuất trong phát triển vùng của KVNC	4-46

Hình 5.1.1	Quy trình quản lý tăng trưởng đô thị	5-1
Hình 5.2.1	Cơ cấu đô thị Vùng thủ đô Hà Nội.....	5-3
Hình 5.3.1	Phân bố dân số, lao động và học sinh trong tương lai.....	5-7
Hình 5.5.1	Khung quy hoạch phát triển không gian.....	5-16
Hình 5.5.2	Sự gắn kết giữa Hà Nội và khu vực đô thị giáp ranh	5-19
Hình 5.5.3	Bản đồ thiên tai ở Hà Nội.....	5-22
Hình 5.5.4	Điều kiện thổ nhưỡng.....	5-22
Hình 5.5.5	Hệ thống mặt nước	5-24
Hình 5.5.6	Hồ chính trong khu vực đô thị	5-24
Hình 5.5.7	Nguồn cảnh quan	5-24
Hình 5.5.8	Đất nông nghiệp.....	5-24
Hình 5.5.9	Mô hình Ranh giới Tăng trưởng Đô thị.....	5-26
Hình 5.5.10	Vị trí các cụm đô thị đã xác định	5-29
Hình 6.1.1	Chức năng của quy hoạch chung và quy hoạch chi tiết.....	6-3
Hình 6.1.2	Phác thảo quy hoạch chung đề xuất, 2020	6-4
Hình 6.2.1	Mô hình kiểm soát phát triển không gian.....	6-15
Hình 6.3.1	Vị trí các khu vực triển khai phát triển đô thị	6-22
Hình 7.2.1	So sánh tỷ lệ sở hữu phương tiện với mức thu nhập của các nước.....	7-4
Hình 7.2.2	Tỷ trọng giá trị sản xuất công nghiệp của Hà Nội.....	7-5
Hình 7.2.3	Giá trị sản lượng công nghiệp và tỷ trọng của các DNNN theo tỉnh trong Vùng KTTĐ Bắc bộ	7-6
Hình 7.4.1	Các điểm du lịch ở Hà Nội	7-14
Hình 7.7.1	Chiến lược, kế hoạch hành động và dự án phát triển kinh tế xã hội đề xuất	7-21
Hình 8.1.1	So sánh mật độ đường giữa các thành phố ở Châu Á.....	8-2
Hình 8.1.2	Các đoạn tuyến đường chính yếu chưa đáp ứng được tiêu chuẩn	8-2
Hình 8.1.3	Mạng lưới GTVT ở Hà Nội, 2005	8-3
Hình 8.1.4	Lượng hành khách sử dụng phương tiện công cộng, 1979 - 2005.....	8-9
Hình 8.1.5	Mạng lưới xe điện cũ ở Hà Nội	8-9
Hình 8.1.6	Các tuyến đường có xe buýt chạy qua của thành phố Hà Nội, 2005.....	8-10
Hình 8.2.1	Quy trình dự báo nhu cầu giao thông.....	8-17
Hình 8.2.2	Phân vùng KVNC của HAIDEP	8-18
Hình 8.2.3	Phân bố chuyển đi, 2005 và 2020.....	8-20
Hình 8.2.4	Phân bố chuyển đi theo giờ và mục đích chuyển đi, 2005.....	8-22
Hình 8.2.5	Vị trí các dự án đang triển khai và đã cam kết	8-23
Hình 8.2.6	Các tuyến lọc nhỏ trong phân tích cung-cầu.....	8-24
Hình 8.2.7	Phân bổ giao thông trên mạng lưới “có tác động”.....	8-26
Hình 8.2.8	Mục tiêu tỷ phần đảm nhận phương thức năm 2020	8-30
Hình 8.3.1	Phân bổ luồng vận tải liên tỉnh trong Khu vực Nghiên cứu	8-34
Hình 8.3.2	Quy hoạch mạng lưới đường bộ của Bộ GTVT	8-37
Hình 8.3.3	Lưu lượng giao thông tương lai của các mạng lưới.....	8-38
Hình 8.3.4	Vị trí các dự án QHTT của Bộ GTVT (Đường sắt)	8-39
Hình 8.3.5	Các hành lang giao thông thủy trong vùng Đồng bằng sông Hồng.....	8-40
Hình 8.3.6	Nhu cầu vận tải ước tính của các tuyến đường thủy chính, 2020.....	8-41
Hình 8.3.7	Các cảng sông đề xuất ở Hà Nội	8-42
Hình 8.4.1	Mạng lưới GTVT đề xuất (1)	8-46
Hình 8.5.1	Ý tưởng quy hoạch mặt cắt ngang theo chức năng của tuyến đường.....	8-49
Hình 8.5.2	Mặt cắt ngang điển hình của QHTT đường bộ HAIDEP	8-49
Hình 8.5.3	Mạng lưới đường đề xuất của HAIDEP	8-53
Bảng 8.5.4	Các loại nút giao của mạng lưới đường đề xuất	8-54
Hình 8.5.5	Các dự án đường đô thị của Hà Nội	8-58
Hình 8.5.6	Vị trí các gói dự án	8-61

Hình 8.5.7	Các loại đất đô thị và nông thôn.....	8-62
Hình 8.6.1	Ví dụ về các loại UMRT.....	8-65
Hình 8.6.4	Các tuyến UMRT đề xuất.....	8-67
Hình 8.6.5	Lượng hành khách UMRT ước tính, 2020.....	8-68
Hình 8.6.6	Ga vận tải đa phương thức.....	8-69
Hình 8.7.1	Các hợp phần của hệ thống GTVT công cộng.....	8-73
Hình 8.7.2	Cấu trúc mạng lưới tuyến và dịch vụ khác nhau.....	8-74
Hình 8.7.5	Các phương án vị trí điểm dừng xe buýt.....	8-76
Hình 8.7.6	Mạng lưới tuyến buýt ưu tiên.....	8-76
Hình 8.7.7	Mạng lưới tuyến buýt phụ1.....	8-76
Hình 8.7.8	Các tuyến buýt ưu tiên trong thành phố Hà Nội, 2010.....	8-78
Hình 8.8.1	Các hành lang giao thông và khu vực quản lý giao thông tiêu biểu cho phát triển các công trình an toàn giao thông và quản lý giao thông.....	8-80
Hình 8.8.2	Các vị trí cải thiện quản lý giao thông trong giai đoạn ngắn hạn.....	8-87
Hình 8.9.1	Hoạt động của mạng lưới QHTT của HAIDEP.....	8-96
Hình 8.9.2	Các khu vực mất 30 đến 60 phút để đi tới hồ Hoàn Kiếm.....	8-96
Hình 8.9.3	Vị trí các cầu vượt sông Hồng.....	8-97
Hình 8.9.4	So sánh mật độ mạng lưới đường.....	8-97
Hình 8.9.5	Kết quả đánh giá kinh tế của các dự án đường bộ.....	8-101
Hình 8.9.6	Mức phí và doanh thu hàng ngày, 2020.....	8-104
Hình 8.9.7	Luồng tiền mặt của VĐ4.....	8-104
Hình 8.9.8	Dòng tiền mặt tài chính của các dự án UMRT.....	8-106
Hình 8.10.1	Chiến lược, kế hoạch hành động và dự án mang tính chiến lược.....	8-116
Hình 8.10.2	Chiến lược, kế hoạch hành động và dự án mang tính chiến lược.....	8-117
Hình 9.2.1	Nhu cầu nước theo khu vực và theo mục đích.....	9-7
Hình 9.2.2	Nhu cầu tối đa hàng ngày – Công suất thực tế.....	9-10
Hình 9.2.3	Vị trí các dự án cấp nước.....	9-12
Hình 9.2.4	Sơ đồ nhà máy xử lý nước.....	9-13
Hình 9.2.5	Phác thảo mạng lưới truyền dẫn đề xuất.....	9-14
Hình 9.3.1	Phạm vi mục tiêu phát triển hệ thống thoát nước mưa.....	9-16
Hình 9.3.2	Điều kiện thủy văn.....	9-17
Hình 9.3.3	Triển khai hệ thống thoát nước mưa.....	9-18
Hình 9.3.4	Hệ thống thoát nước mưa tại lưu vực sông Tô Lịch.....	9-20
Hình 9.3.5	Hệ thống thoát nước mưa tại lưu vực sông Nhuệ.....	9-20
Hình 9.3.6	Hệ thống thoát nước mưa tại Long Biên và Gia Lâm.....	9-22
Hình 9.3.7	Hệ thống thoát nước mưa tại Đông Anh.....	9-22
Hình 9.4.1	Khu vực mục tiêu phát triển hệ thống thoát nước thải.....	9-23
Hình 9.4.2	Triển khai hệ thống thoát nước thải.....	9-25
Hình 9.4.3	Hệ thống thoát nước thải tại lưu vực sông Tô Lịch,.....	9-27
Hình 9.4.4	Hệ thống thoát nước thải huyện Đông Anh.....	9-27
Hình 9.4.5	Dự án đề xuất đến năm 2010.....	9-28
Hình 9.5.1	Cải tạo kết cấu hồ điển hình.....	9-32
Hình 9.5.2	Các biện pháp cải tạo nhằm cải thiện chất lượng nước.....	9-32
Hình 9.5.3	Sơ đồ điều tiết nước thải.....	9-32
Hình 9.6.1	Tuyến đê quanh Hà Nội.....	9-36
Hình 9.6.2	Mực nước cao nhất hàng năm trên sông Hồng tại Long Biên (1902-2004).....	9-38
Hình 9.6.3	Mặt cắt sông từ cầu Long Biên đến cầu Chương Dương.....	9-39
Hình 9.7.1	Sơ đồ các vấn đề trong quản lý chất thải rắn.....	9-42
Hình 9.7.2	Sơ đồ hệ thống quản lý chất thải rắn của Hà Nội (2020).....	9-44
Hình 9.9.1	Luồng tiền ròng trong.....	9-52
Hình 9.9.2	Luồng tiền tích lũy trong.....	9-52
Hình 9.10.1	Các chiến lược, kế hoạch hành động và dự án phát triển nước và vệ sinh đô thị.....	9-55

Hình 10.2.1	Mối quan tâm của người dân về nhà ở	10-5
Hình 10.2.2	Các mức chi trả để mua hoặc thuê nhà của hộ gia đình có thu nhập trung bình	10-8
Hình 10.3.1	Phương pháp phân tích điều kiện sống	10-21
Hình 10.3.2	Ví dụ về Hồ sơ đô thị.....	10-22
Hình 10.4.1	Các chiến lược, hành động, dự án phát triển nhà ở và cải thiện điều kiện sống	10-25
Hình 11.3.1	Các vùng môi trường và vành đai xanh của vùng Hà Nội	11-8
Hình 11.4.1	So sánh quốc tế về diện tích công viên.....	11-10
Hình 11.4.2	Nguồn cây xanh trong các quận nội thành.....	11-11
Hình 11.4.3	Hình ảnh về các công viên tại Hà Nội	11-15
Hình 11.4.4	Tỉ lệ các hoạt động trong công viên và khu không gian xanh.....	11-17
Hình 11.4.5	Tần suất hoạt động “tập thể dục” theo khu vực (%)	11-17
Hình 11.4.6	Quy hoạch không gian xanh.....	11-20
Hình 11.4.7	Phát triển sông và hồ chứa nước thành công viên	11-21
Hình 11.5.1	Các khu tái định cư của các dự án gần đây của Hà Nội	11-24
Hình 11.6.1	Định hướng phát triển môi trường đề xuất.....	11-26
Hình 12.4.1	Các hồ ao hiện có	12-8
Hình 12.4.2	Tổ cảnh quan trong các làng xóm truyền thống	12-12
Hình 12.4.3	Các cảnh quan được ưa thích nhất tại Hà Nội theo quận/	12-13
Hình 12.4.4	Các yếu tố ảnh hưởng đến cảnh quan.....	12-14
Hình 12.4.5	Hình ảnh tương lai của thành phố Hà Nội.....	12-15
Hình 12.4.6	Hình ảnh tương lai của thành phố Hà Nội.....	12-15
Hình 12.4.7	Các yếu tố cảnh quan tiêu cực của thành phố Hà Nội	12-16
Hình 12.4.8	Các yếu tố cảnh quan tích cực của thành phố Hà Nội.....	12-16
Hình 12.4.9	Yếu tố cảnh quan tích cực và tiêu cực tại Hà Nội (đường phố)	12-17
Hình 12.6.1	Cảnh quan đô thị hiện tại trong khu Phố Cổ (phố Hàng Đào)	12-27
Hình 12.6.2	Hình ảnh cải tạo mẫu khu Phố Cổ (phố Hàng Đào)	12-28
Hình 12.6.3	Ví dụ quy chuẩn thiết kế ở các quốc gia khác (New York, Mỹ)	12-28
Hình 12.6.4	Ví dụ hướng dẫn thiết kế của các quốc gia khác (Kyoto, Nhật Bản).....	12-29
Hình 12.6.5	Hiện trạng khu Phố Pháp (Phố Tràng Tiền)	12-30
Hình 12.6.6	Hình ảnh cải tạo mẫu khu Phố Pháp (phố Tràng Tiền)	12-30
Hình 12.6.7	Ví dụ hướng dẫn thiết kế trung tâm đô thị mới ở Nhật Bản	12-33
Hình 13.1.1	Vị trí các khu vực đặc biệt.....	13-1
Hình 13.2.1	Vị trí sông Hồng và khu vực phía ngoài đê	13-3
Hình 13.2.2	Phân vùng và vị trí các khu vực ngoài đê.....	13-5
Hình 13.2.3	Hình ảnh bờ Bắc sông Hồng và hai bên bờ sông Đuống.....	13-6
Hình 13.2.4	Hình ảnh bờ Nam sông Hồng	13-7
Hình 13.2.5	Công trình di tích lịch sử văn hóa dọc không gian sông Hồng	13-10
Hình 13.2.6	Khung quy hoạch khu vực ngoài đê.....	13-14
Hình 13.2.7	Ý tưởng phát triển khu vực ngoài đê.....	13-15
Hình 13.3.1	Ý tưởng phát triển Khu vực Thăng Long – Cổ Loa sơ bộ	13-20
Hình 13.3.2	Hình ảnh trung tâm văn hóa đề xuất trong Khu vực Thăng Long – Cổ Loa	13-20
Hình 13.4.1	Giá trị cốt lõi của Khu Phố cổ.....	13-22
Hình 13.4.2	Quy hoạch cải tạo ô phố Hàng Buồm đề xuất.....	13-25
Hình 13.4.3	Cơ chế thực hiện phát triển bền vững khu Phố Cổ.....	13-28
Hình 13.4.4	Đề xuất quỹ và tổ chức mô hình kinh doanh trong khu Phố Cổ	13-29
Hình 13.5.1	Ý tưởng phát triển khu vực Hồ Tây	13-32
Hình 13.7.1	Định hướng phát triển các khu vực đặc biệt đề xuất.....	13-36
Hình 14.1.1	Khung đánh giá và xác định thứ tự ưu tiên cho dự án	14-1
Hình 14.1.2	Chiến lược tăng trưởng đô thị.....	14-2
Hình 14.4.1	Thứ tự ưu tiên của các dự án đường bộ.....	14-9

Hình 15.1.1	Khung thực hiện quy hoạch chung.....	15-2
Hình 15.2.1	Mô hình phân cấp quy hoạch đô thị đề xuất.....	15-5
Hình 15.2.2	Vấn đề cần cân nhắc khi cấp phép quy hoạch.....	15-8
Hình 15.2.3	Hệ thống cấp phép quy hoạch (ví dụ)	15-9
Hình 15.3.1	Ranh giới tăng trưởng đô thị.....	15-15
Hình 15.4.1	Huy động chiến lược nguồn cấp vốn.....	15-21
Hình 15.4.2	Phát huy hiệu quả từ nguồn vốn khu vực nhà nước	15-25
Hình 15.4.3	Các mô hình PPP đối với từng mức lợi nhuận.....	15-26
Hình 15.4.4	Phát huy giá trị từ lợi ích của hệ thống UMRT	15-26
Hình 15.5.1	Các văn phòng quy hoạch đô thị.....	15-31
Hình 15.5.2	Khung quy hoạch phát triển đề xuất.....	15-33
Hình 15.5.3	Cơ quan Quản lý GTCC Hà Nội.....	15-36
Hình 15.8.1	Chiến lược, kế hoạch hành động và dự án	15-42

BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

AASHTO	Hiệp hội Chuyên gia đường cao tốc và GTVT Liên bang Hoa Kỳ
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
AQ	Khu Phố cổ
AQMB	Ban Quản lý Khu Phố cổ
ATC	Kiểm soát giao thông khu vực
B/C	Lợi ích – chi phí
BCR	Mật độ xây dựng
BOD	Nhu cầu ô-xi sinh hóa
BOT	Xây dựng – vận hành – chuyển giao
BRT	Xe buýt nhanh
CAAV	Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam
CBD	Quận thương mại trung tâm
CEETIA	Trung tâm Kỹ thuật Môi trường Đô thị và các Khu Công nghiệp
CIET	Trung tâm Công nghệ Xử lý Môi trường
COD	Nhu cầu ô-xi hóa học
CP	Quy hoạch xây dựng
CPRGS	Chiến lược Quốc gia về Xóa đói Giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện
CVM	Phương pháp đánh giá ngẫu nhiên
DAP	Sở Quy hoạch Kiến trúc
DARD	Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
DCI	Sở Văn hóa Thông tin
DIS	Hệ thống thông tin lái xe
DOC	Sở Xây dựng
DONRE	Sở Tài nguyên Môi trường và Nhà đất
DTED	Sở Giáo dục Đào tạo
DWL	Mức nước thiết kế
EAP	Đông Á và Thái Bình Dương
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIRR	Tỷ lệ nội hoàn kinh tế
EMP	QHTT môi trường
EPF	Quỹ dự phòng việc làm
ETC	Thu phí điện tử
EVN	Điện lực Việt Nam
FAR	Hệ số sử dụng đất
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FILP	Chương trình đầu tư tài chính và cho vay
FIRR	Tỷ lệ nội hoàn tài chính
FNPV	Giá trị tài chính hiện tại ròng
FPO	Ủy ban Phòng chống Lũ lụt
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
GO	Không gian xanh và mở
GOJ	Chính phủ Nhật Bản
GOV	Chính phủ Việt Nam
GRDP	Tổng sản phẩm nội vùng
HAIDEP	Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội
HAPI	Sở Kế hoạch Đầu tư Hà Nội
HAUPA	Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HDI	Chỉ số phát triển con người
HEPR	Xóa đói giảm nghèo
HIS	Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình
HMA	Vùng Thủ đô Hà Nội
HOUTRANS	QHTT và Nghiên cứu khả thi GTVT đô thị Khu vực thành phố Hồ Chí Minh
HPC	Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội
HPI	Chỉ số đói nghèo

HSDC	Công ty Thoát nước Hà Nội
HWBC	Công ty Kinh doanh Nước sạch Hà Nội
IEE	Đánh giá môi trường sơ bộ
IP	Khu công nghiệp
IRR	Tỷ lệ nội hoàn
IT	Công nghệ thông tin
ITS	Hệ thống giao thông thông minh
IWT	GTVT thủy nội địa
IZ	Khu công nghiệp
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
KTT	Khu tập thể
LEP	Luật Bảo vệ Môi trường
LI	Cụm công nghiệp nhẹ
LUP	Quy hoạch sử dụng đất
LURC	Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất
MARD	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
MLIT	Bộ Đất đai, Cơ sở Hạ tầng và GTVT Nhật Bản
MMUTIS	Nghiên cứu cải thiện giao thông đô thị Metro Manila
MOC	Bộ Xây dựng
MOCI	Bộ Văn hóa Thông tin
MOF	Bộ Tài chính
MONRE	Bộ Tài nguyên Môi trường
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
MP	Quy hoạch Tổng thể
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
NCCP	Hội đồng Quy hoạch Xây dựng Quốc gia
NER	Vùng Kinh tế Bắc bộ
NFEZ	Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ
NGO	Tổ chức phi chính phủ
NH	Quốc lộ
NIURP	Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Bộ Xây dựng
NOWATRANCO	Công ty Vận tải Đường thủy phía Bắc
NPV	Giá trị hiện tại ròng
NSEP	Chiến lược Bảo vệ Môi trường Quốc gia
O&M	Khai thác và duy tu bảo dưỡng
O3	Ozone
OD	Điểm đi – điểm đến
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
PAC	Polyaluminium Chloride
PAHs	Hydrocacbon thơm mạch vòng
Pb	Chì
PBT	Xe buýt ưu tiên
PC	Ủy ban Nhân dân
PCU	Đơn vị xe con
PFI	Khởi xướng tài chính công
PIMS	Điều tra lập bản đồ hình ảnh công cộng
PM	Chất hạt nhỏ
PMU	Ban Quản lý Dự án
PPP	Hợp tác Nhà nước và Tư nhân
PSP	Sự tham gia của khu vực tư nhân
PTA	Cơ quan Vận tải công cộng
QI	Khu bán công nghiệp
ROW	Chỉ giới đường
RPC	Ủy ban Quy hoạch vùng
RR	Đường vành đai
RRD	Đồng bằng sông Hồng
SC	Ban Chỉ đạo

SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
SEDP	Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội
SIDA	Cơ quan Phát triển Quốc tế Thụy Điển
SO2	Sulfua Dioxide
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
SS	Chất rắn lơ lửng
SWM	Quản lý chất thải rắn
SWOT	Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và rủi ro
TDM	Quản lý nhu cầu giao thông
TDR	Chuyển quyền phát triển
TDSI	Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải
TEDI	Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông
TPC	Ủy ban Quy hoạch Thành phố
TRAMOC	Trung tâm Quản lý và Khai thác giao thông vận tải
TRANSERCO	Tổng Công ty Vận tải Hà Nội
TRs	Báo cáo Kỹ thuật
TSP	Tổng các hạt lơ lửng
TTC	Chi phí thời gian đi lại
TUPWS	Sở Giao thông Công chính
UCA	Khu vực kiểm soát đô thị
UCP	Quy hoạch xây dựng đô thị
UDA	Khu vực phát triển đô thị
UDAs	Khu vực khuyến khích phát triển đô thị
UFW	Thất thoát nước sạch
UGB	Ranh giới tăng trưởng đô thị
UMRT	Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ nhanh
URENCO	Công ty Môi trường đô thị
V/C	Phương tiện/năng lực
VINACONEX	Tổng Công ty Xuất nhập khẩu Việt Nam
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VITRANSS	Nghiên cứu Chiến lược Phát triển GTVT Quốc gia, nước CHXHCN Việt Nam
VIWA	Cục Đường sông Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VOC	Chi phí khai thác phương tiện
VOCs	Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi
VR	Đường sắt Việt Nam
VUPDA	Cơ quan Quy hoạch và Phát triển Đô thị Việt Nam
VUTAP	Dự án Hỗ trợ Giao thông Đô thị Việt Nam
VUTIP	Dự án Cải tạo Giao thông Đô thị Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WG	Tổ Công tác
WHO	Tổ chức Y tế Thế giới
WL	Mực nước
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới
WTPs	Nhà máy xử lý nước
WWTP	Nhà máy xử lý nước thải

BÁO CÁO CHÍNH

1 GIỚI THIỆU

1.1 Mục đích của Báo cáo

1) Cơ sở

Mục đích của bản Dự thảo Báo cáo Cuối cùng là trình bày kết quả của “Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội (HAIDEP)”, trong đó bao gồm nội dung Quy hoạch Tổng thể Phát triển Đô thị về bốn chuyên ngành là phát triển đô thị, giao thông vận tải đô thị, nước và vệ sinh đô thị và điều kiện sống. Ngoài ra, bản báo cáo này còn trình bày kết quả của các dự án thí điểm và nghiên cứu tiền khả thi đối với các dự án ưu tiên về giao thông vận tải. Căn cứ vào nhận xét, đóng góp của các cơ quan hữu quan về bản dự thảo này, Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đã chuẩn bị Báo cáo Cuối cùng.

Kết quả quy hoạch tổng thể phác thảo đã được trình lên các tổ công tác và các cơ quan hữu quan vào tháng 6 năm 2006 đồng thời được triển lãm để trưng cầu dân ý từ ngày 4 đến ngày 13 tháng 8 năm 2006. Đoàn Nghiên cứu cũng đã tổ chức hội thảo về nội dung này vào ngày 10 tháng 8 năm 2006 với sự tham gia của trên 100 chuyên gia về quy hoạch và phát triển đô thị của Hà Nội. Căn cứ vào nhận xét của Ban Chỉ đạo, các thành viên trong các tổ công tác, từ kết quả thăm dò thu được trong cuộc trưng bày kết quả và nhận xét của các chuyên gia tham dự hội thảo, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành điều chỉnh nội dung quy hoạch tổng thể dự thảo. Báo cáo được tiếp tục sửa đổi dựa trên ý kiến đóng góp từ các cuộc họp tiếp theo và thảo luận trong cuộc họp Ban Chỉ đạo lần thứ 5 (lần cuối) tổ chức ngày 6 tháng 2 năm 2007. Báo cáo này được chuẩn bị dựa trên kết quả thảo luận và ý kiến đóng góp của cuộc họp Ban Chỉ đạo.

2) Các bản báo cáo trong Báo cáo Cuối cùng

Báo cáo Cuối cùng gồm các báo cáo sau:

- A. Báo cáo Tóm tắt và
- B. Báo cáo chính – Quyển I (báo cáo này)
- C. Báo cáo chính – Quyển II: Nghiên cứu tiền khả thi về Đường vành đai 4 và tuyến UMRT số 2.
- D. Báo cáo chính – Quyển III: Các dự án thí điểm.

Mặc dù chưa được xuất bản nhưng các báo cáo sau đã được xây dựng để tham khảo trong tương lai và sử dụng trong công tác lập quy hoạch của các cơ quan ban ngành liên quan của thành phố trong tương lai. Các báo cáo này gồm:

- A. Các báo cáo chuyên ngành
 - A.1 Quy hoạch và Phát triển Đô thị
 - A.2 Giao thông Vận tải Đô thị
 - A.3 Nước và Vệ sinh Đô thị
 - A.4 Điều kiện sống
- B. Các báo cáo kỹ thuật tổng hợp các kết quả chính trong quá trình Nghiên cứu.

1.2 Cơ sở, mục tiêu và phạm vi nghiên cứu

1) Cơ sở

Trong suốt thập kỷ qua cho đến nay, Việt Nam đã trải qua quá trình đô thị hóa nhanh cùng với tăng trưởng kinh tế cao và xu hướng này dự kiến sẽ còn tiếp tục tiếp diễn. Kết quả của quá trình đô thị hóa nhanh đã có tác động cả tích cực lẫn tiêu cực đến Việt Nam nói chung và khu vực đô thị Hà Nội nói riêng, nơi những tác động này có thể thấy được một cách rõ ràng. Trong khi xã hội và các cộng đồng dân cư được hưởng những thành quả về phát triển kinh tế cũng như điều kiện tiếp cận các dịch vụ và cơ hội dễ dàng hơn thì chính họ cũng phải gánh chịu những tác động bất lợi của quá trình đô thị hóa như ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, gia tăng khoảng cách trong các dịch vụ đô thị và môi trường sống xuống cấp. Các tác động này có ảnh hưởng mạnh hơn đến người nghèo và dự kiến sẽ ngày càng lớn hơn trừ khi có các biện pháp kiểm soát hiệu quả.

Mặc dù hiện tại các chuyên ngành như giao thông, cấp – thoát nước v.v. đều đã có các quy hoạch tổng thể riêng nhưng những quy hoạch này chưa được phối hợp tốt dẫn đến việc các hoạt động, dự án phát triển đô thị thiếu tính thống nhất và hiệu quả. Do đó cần có biện pháp quản lý đô thị một cách toàn diện để giải quyết các vấn đề đô thị mới phát sinh.

Trong bối cảnh đó, Chính phủ Việt Nam đã yêu cầu Chính phủ Nhật Bản thực hiện Nghiên cứu Chương trình phát triển đô thị toàn diện nhằm giúp Việt Nam đạt được sự phát triển đô thị hợp lý và bền vững. Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã cử Phái đoàn Nghiên cứu sơ bộ do ông Akira Nakamura tới Việt Nam vào tháng 8 năm 2004 để thảo luận về phạm vi công việc, bao gồm cả Khu vực Nghiên cứu và các yêu cầu của Chính phủ Việt Nam. Biên bản cuộc họp đã được ký kết giữa Phái đoàn Nghiên cứu sơ bộ và Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội ngày 5 tháng 10 năm 2004.

2) Mục tiêu

Mục tiêu cơ bản của Nghiên cứu “Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà Nội” (HAIDEP) là xây dựng tầm nhìn phát triển đô thị thủ đô Hà Nội thành một quy hoạch tổng thể chi tiết bao gồm cả phát triển năng lực quản lý tốt để thực hiện quy hoạch. Tầm nhìn tương lai của Hà Nội đã được nêu trong Pháp lệnh Thủ đô Hà Nội (Lệnh 01/2001/L-CTN”, trong đó Hà Nội sẽ là: ***“trái tim của cả nước, ngày càng giàu đẹp, văn minh, hiện đại; kế thừa và phát huy truyền thống lịch sử ngàn năm văn hiến Thăng Long-Hà Nội, góp phần xây dựng đất nước đàng hoàng hơn, to đẹp hơn”***.

Mục tiêu nghiên cứu cụ thể là:

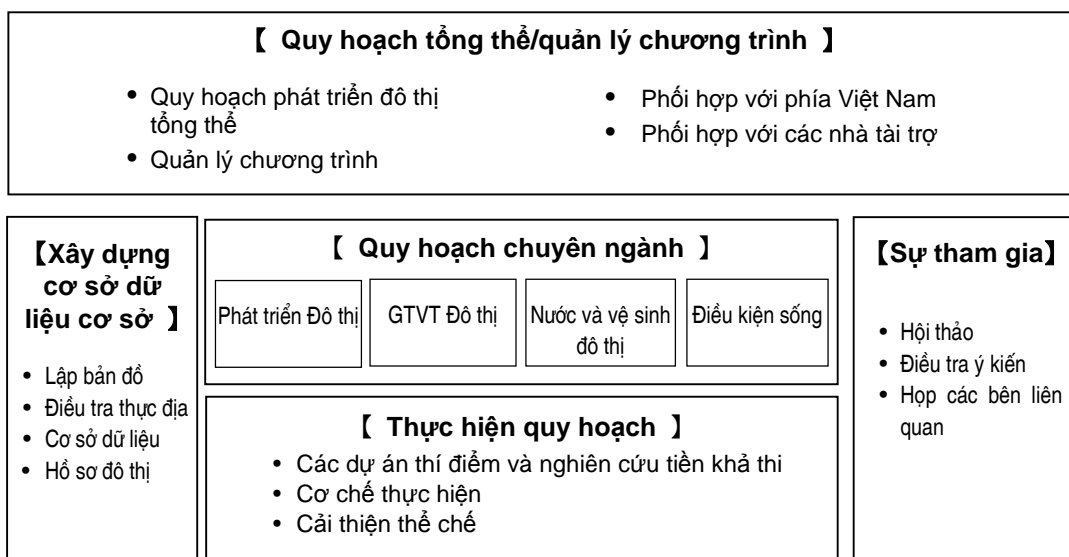
- (i) **Xây dựng Quy hoạch Phát triển Đô thị toàn diện (Quy hoạch tổng thể) cho vùng Hà Nội đến năm 2020:** Các lĩnh vực chính được đưa vào trong quy hoạch tổng thể này bao gồm phát triển đô thị, giao thông vận tải đô thị, nước và vệ sinh đô thị và điều kiện sống.
- (ii) **Xây dựng kế hoạch thực hiện ngắn hạn:** Về cơ bản, kế hoạch hành động ngắn hạn sẽ được xây dựng như là một phần của quy hoạch phát triển đô thị toàn diện, bao gồm tất cả các dự án và hành động sẽ được thực hiện trong 3-5 năm tới
- (iii) **Thực hiện các dự án thí điểm:** Sẽ triển khai một số dự án thí điểm nhằm kiểm tra tính khả thi của (các) dự án và chính sách đề xuất. Những bài học, kinh nghiệm rút ra từ các dự án thí điểm này sẽ được phản ánh trong QHTT và kế hoạch thực hiện ngắn hạn.

- (iv) **Tiến hành nghiên cứu khả thi đối với (các) dự án giao thông đô thị được ưu tiên:**
 Trên cơ sở các tiêu chí, sẽ lựa chọn (các) dự án ưu tiên từ các dự án đề xuất về giao thông đô thị trong Quy hoạch Tổng thể để triển khai nghiên cứu khả thi chi tiết hơn.
- (v) **Hỗ trợ nâng cao năng lực quản lý để triển khai quy hoạch:** Sẽ có những hỗ trợ cần thiết nhằm xây dựng năng lực quy hoạch và phát triển đô thị trong quá trình thực hiện Nghiên cứu.
- (vi) **Thúc đẩy sự hợp tác giữa các nhà tài trợ:** Sự hợp tác, phối hợp giữa các nhà tài trợ sẽ được thực hiện thông qua “Diễn đàn đô thị” và “Nhóm đối tác Ngành Giao thông Vận tải” trong quá trình thực hiện nghiên cứu.

3) Phạm vi nghiên cứu

Nội dung Nghiên cứu được trình bày trong phần Phạm vi Nghiên cứu ký kết giữa Phái đoàn JICA và UBND thành phố Hà Nội ngày 5 tháng 10 năm 2005. Các nội dung này được tổng hợp trong Hình 1.2.1 và Bảng 1.2.1.

Hình 1.2.1 Các hợp phần nghiên cứu của HAIDEP



4) Khu vực Nghiên cứu

Mặc dù Khu vực Nghiên cứu xác định trong Phạm vi Công việc ký kết chỉ bao gồm khu vực trong vòng bán kính 50 km từ trung tâm Hà Nội nhưng Khu vực Nghiên cứu thực tế đã được mở rộng, bao gồm 16 tỉnh thành của miền Bắc (gồm Hà Nội, Hải Phòng, Hà Tây, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nam, Quảng Ninh, Hòa Bình, Bắc Giang, Thái Nguyên, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình và Phú Thọ) nhằm gắn kết với các quy hoạch vùng hiện có như *Quy hoạch Vùng đồng bằng sông Hồng*, *Quy hoạch Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ* và *Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội* (xem Bảng 1.2.2, Bảng 1.2.3, Hình 1.2.2, Hình 1.2.3 và Hình 1.2.4).

Bảng 1.2.1 Phạm vi công việc của HAIDEP

Nội dung công việc	Nội dung công việc
<p>1. Chương trình phát triển đô thị</p> <p>1.1 Nội dung QHTT phát triển đô thị</p> <p>(a) rà soát và phân tích các quy hoạch hiện có và các số liệu cơ bản về quy hoạch thành phố (dân số, CSHT công nghiệp, sử dụng đất hiện tại v.v.)</p> <p>(b) điều tra bổ sung để thu thập số liệu và thông tin</p> <p>(c) rà soát và phân tích hệ thống thực hiện quy hoạch hiện tại (cơ cấu, năng lực, pháp lý, ngân sách v.v.)</p> <p>(d) hoàn tất mô hình quy hoạch đô thị</p> <p>(e) lập quy hoạch sử dụng đất (khu vực nhà ở, khu vực thương mại, khu vực công nghiệp, các khu vực khác như nghĩa trang v.v.)</p> <p>(f) lập quy hoạch các công trình đô thị (công trình giao thông, nước và vệ sinh đô thị, công viên v.v.)</p> <p>(g) ước tính chi phí sơ bộ, kế hoạch thực hiện và đầu tư</p> <p>(h) đánh giá tác động về kinh tế, xã hội và môi trường</p> <p>(i) xác định dự án theo thứ tự ưu tiên</p> <p>1.2 Nội dung lập kế hoạch thực hiện ngắn hạn (3-5 năm)</p> <p>(a) xây dựng kế hoạch thực hiện ngắn hạn, hướng tới hỗ trợ xây dựng thể chế</p> <p>(b) thực hiện một phần kế hoạch thực hiện ngắn hạn</p> <p>(c) đề xuất để triển khai tốt nội dung QHTT</p> <p>1.3 Nội dung bổ sung</p> <p>(a) xây dựng phác thảo quy hoạch vùng làm đầu vào cho quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội do Bộ Xây dựng đang nghiên cứu.</p>	<p>3. Chương trình nước và vệ sinh đô thị</p> <p>3.1 Nội dung Quy hoạch cải tạo cấp nước</p> <p>(a) thu thập số liệu, điều tra thực địa và điều tra về hệ thống hiện có</p> <p>(b) rà soát các quy hoạch cấp nước hiện có</p> <p>(c) rà soát các dự án đã hoàn tất và đang triển khai</p> <p>(d) phân tích hiện trạng và những vấn đề trong quy hoạch hiện có</p> <p>(e) phân tích công suất của nguồn nước</p> <p>(f) điều chỉnh quy hoạch cấp nước</p> <p>(g) phân tích kinh tế, xã hội và môi trường</p> <p>(h) xây dựng kế hoạch thực hiện</p> <p>(i) lập kế hoạch hành động về cấp nước.</p> <p>3.2 Nội dung về nước và vệ sinh đô thị</p> <p>(a) thu thập số liệu, điều tra thực địa và điều tra về hệ thống hiện có</p> <p>(b) rà soát lại các quy hoạch có liên quan tới cải tạo hệ thống thoát nước mưa và nước thải</p> <p>(c) rà soát các dự án đã hoàn tất và đang triển khai</p> <p>(d) phân tích hiện trạng và những vấn đề trong quy hoạch hiện có</p> <p>(e) điều chỉnh quy hoạch tổng thể về thoát nước mưa, nước thải</p> <p>(f) phân tích kinh tế, xã hội và môi trường</p> <p>(g) xây dựng kế hoạch thực hiện</p> <p>3.3 Nội dung bổ sung</p> <p>(a) Nghiên cứu về hồ, ao</p> <p>(b) Nghiên cứu về kiểm soát lũ</p>
<p>2. Chương trình giao thông đô thị</p> <p>2.1 Nội dung QHTT giao thông vận tải đô thị</p> <p>(a) rà soát và phân tích những quy hoạch hiện có (gồm các số liệu, thông tin hiện có v.v.)</p> <p>(b) thu thập thông tin, số liệu (điều tra giao thông bổ sung, điều tra phỏng vấn hộ gia đình, điều tra đường bao v.v.)</p> <p>(c) phân tích nhu cầu giao thông (phân tích phân chia phương thức, dự báo về chuyển đi tương lai, v.v.)</p> <p>(d) xây dựng mô hình quy hoạch và chiến lược phát triển giao thông cơ bản</p> <p>(e) xây dựng quy hoạch tổng thể</p> <ul style="list-style-type: none"> • quy hoạch xây dựng và cải tạo đường bộ • quy hoạch giao thông công cộng • quy hoạch quản lý nhu cầu giao thông • quy hoạch giao thông có liên quan (đường sắt, đường sông, hàng không) • phân tích kinh tế – xã hội • phân tích tài chính • kế hoạch thực hiện • đề xuất để triển khai thành công quy hoạch tổng thể (xây dựng thể chế, cải thiện hệ thống pháp lý hiện tại v.v.) <p>2.2 Nội dung Nghiên cứu tiền khả thi</p> <p>(a) xác định dự án ưu tiên</p> <p>(b) thực hiện thiết kế sơ bộ và ước tính chi phí</p> <p>(c) thực hiện đánh giá tác động môi trường</p>	<p>4. Chương trình cải tạo môi trường sống</p> <p>4.1 Nội dung về Phát triển nhà ở</p> <p>(a) rà soát các quy hoạch hiện tại có liên quan tới dự án này</p> <p>(b) rà soát các dự án đã hoàn tất và đang triển khai</p> <p>(c) thu thập số liệu, điều tra thực địa và rà soát hệ thống phát triển nhà ở hiện có</p> <p>(d) phân tích hiện trạng và các vấn đề trong quy hoạch hiện tại</p> <p>(e) triển khai nội dung phối hợp ưu tiên nhất về phát triển nhà ở</p> <p>4.2 Nội dung về quy hoạch không gian xanh và cảnh quan</p> <p>(a) rà soát các quy hoạch hiện tại có liên quan tới dự án này</p> <p>(b) rà soát các dự án đã hoàn tất và đang triển khai,</p> <p>(c) thu thập số liệu số liệu, điều tra thực địa và rà soát hệ thống quy hoạch không gian xanh và cảnh quan hiện có</p> <p>(d) phân tích hiện trạng và các vấn đề trong quy hoạch hiện tại</p> <p>(e) triển khai nội dung phối hợp ưu tiên nhất về quy hoạch không gian xanh và cảnh quan</p>

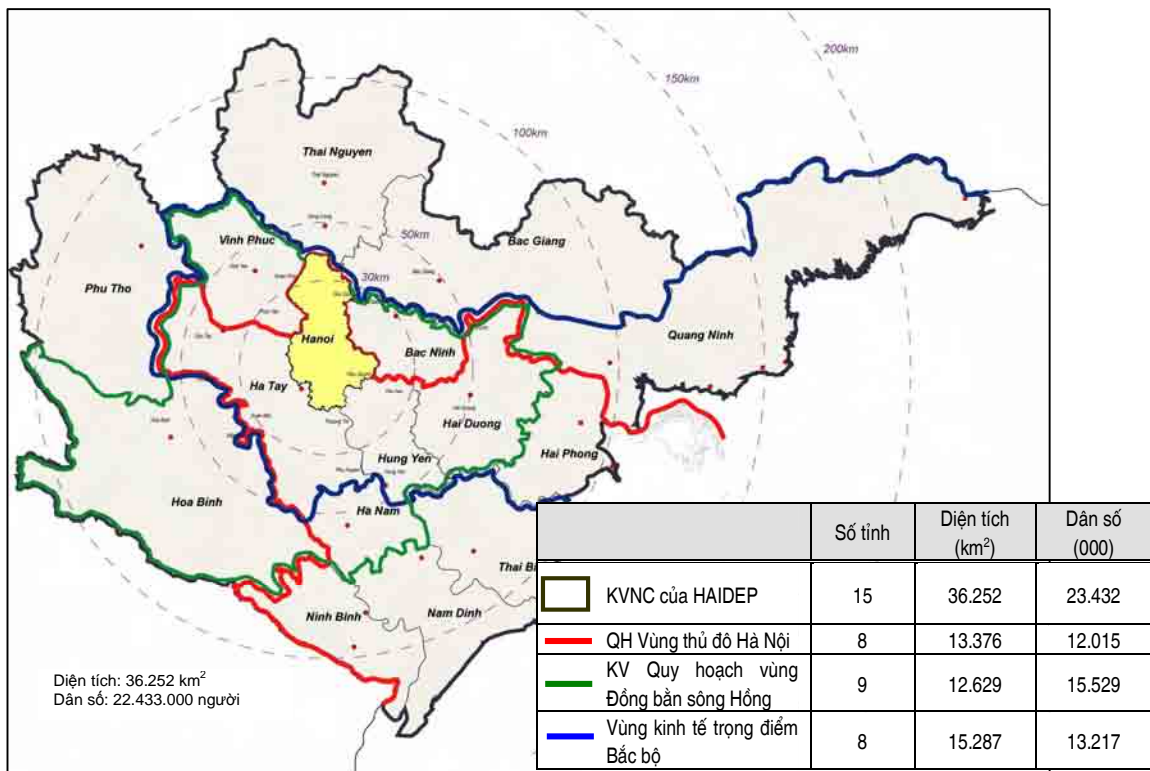
Bảng 1.2.2 Khái quát về Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP

		Diện tích (km ²)	Dân số (000)			Mật độ dân số (người/km ²)	Chỉ tiêu kinh tế (2004)		Chỉ tiêu xã hội (1999)	
			1999	2003	Tỷ lệ tăng trưởng (%)		GDP Vùng (triệu đô la)	GDP vùng/người (US\$)	HDI ¹⁾	HPI (%) ²⁾
KVNC	Hà Nội	921	2.672	3007	3,0	3.265	3.135	1.015	0,80	11,1
	Các tỉnh lân cận ³⁾	35.334	19.623	20.425	1,0	578	7.448	361	0,68	17,0
	Tổng	36.255	22.295	23.432	1,3	646	10.584	446	0,69	16,6
Vùng KTTĐ Bắc bộ ⁴⁾		15.288	12.488	13.217	1,4	865	7.588	564	0,71	15,6
Đồng bằng S.Hồng ⁵⁾		12.632	14.700	15.529	1,4	1.229	7.524	479	0,71	16,0
Vùng thủ đô Hà Nội ⁶⁾		13.377	11.260	12.015	1,6	898	6.085	499	0,70	16,5
Việt Nam		329.297	76.597	80.902	1,4	246	45.297	552	0,70	20,1
Tỉ lệ của Hà Nội trong KVNC	Khu vực NC	2,5	12,0	12,8	-	-	29,6	-	-	-
	Vùng KTTĐ Bắc bộ	6,0	21,4	22,8	-	-	41,3	-	-	-
	ĐB sông Hồng	7,3	18,2	19,4	-	-	41,7	-	-	-
	Vùng thủ đô Hà Nội	6,9	23,7	25,0	-	-	51,5	-	-	-
	Việt Nam	0,3	3,5	3,7	-	-	6,9	-	-	-

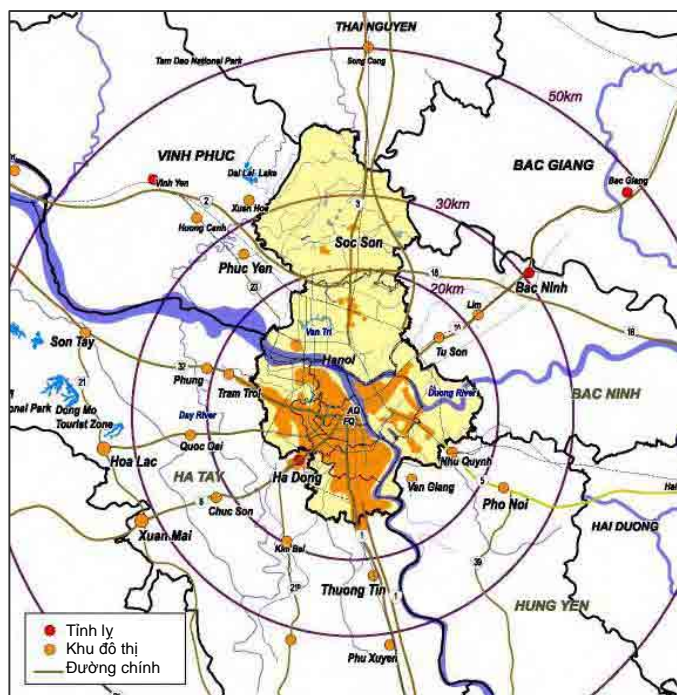
Nguồn: Tổng cục Thống kê (2000 và 2004), AREES (2005) và UNDP (2001).

- Chỉ số phát triển con người (HDI) là chỉ số tổng hợp do UNDP xây dựng dùng để xác định các những kết quả đạt được về phát triển con người, bao gồm tuổi thọ, tỷ lệ người lớn biết chữ và mức GDP/người. Chỉ số càng cao nghĩa là mức độ phát triển con người càng cao.
- Chỉ số đói nghèo của con người là chỉ số tổng hợp do UNDP xây dựng dùng để xác định sự suy giảm của 3 chỉ tiêu cơ bản đạt được trong chỉ số Phát triển con người (cuộc sống lâu dài và mạnh khỏe, trình độ học vấn và mức sống tốt) và cũng bao gồm cả các yếu tố xã hội chưa được xem xét. Giá trị càng thấp nghĩa là tình hình càng được cải thiện.
- Các tỉnh Hà Tây, Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hưng Yên, Thái Nguyên, Hải Dương, Bắc Giang, Hải Phòng, Quảng Ninh, Phú Thọ, Hòa Bình, Hà Nam, Ninh Bình, Nam Định và Thái Bình.
- 8 tỉnh thành (Hà Nội, Hà Tây, Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Hải Dương, Bắc Ninh, Hải Phòng và Quảng Ninh).
- 9 tỉnh thành (Hà Nội, Hà Tây, Hà Nam, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Ninh Bình, Nam Định và Thái Bình).
- 8 tỉnh thành (Hà Nội, Hà Tây, Vĩnh Phúc, Hòa Bình, Hà Nam, Hưng Yên, Hải Dương và Bắc Ninh).

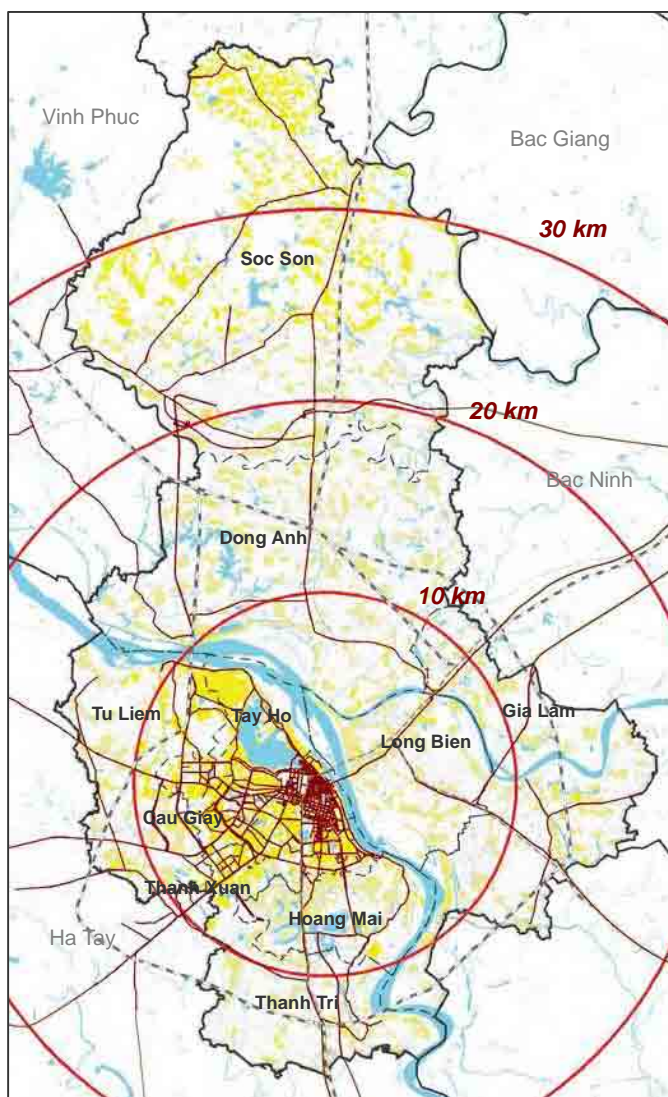
Hình 1.2.2 Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP



Hình 1.2.3 Vùng thủ đô Hà Nội



Hình 1.2.4 KVNC HAIDEP – cấp thành phố



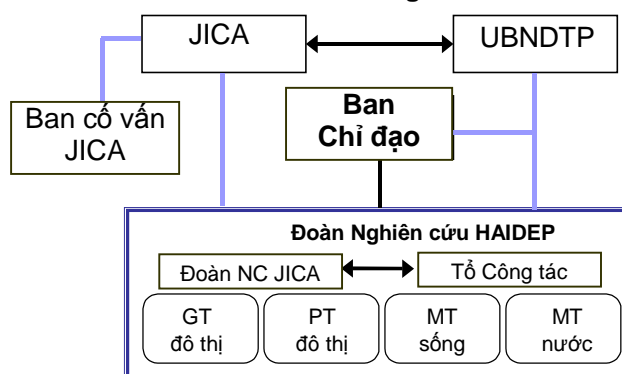
1.3 Tiến độ Nghiên cứu

1) Tổ chức nghiên cứu

Nghiên cứu HAIDEP bao gồm các nội dung quy hoạch toàn diện đòi hỏi phải có sự phối hợp tốt và hiệu quả giữa các tổ chức có liên quan thuộc nhiều cấp và lĩnh vực khác nhau. Ở trung ương, các cơ quan hữu quan gồm Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn. Ở cấp tỉnh, các tỉnh có liên quan là Bắc Giang, Bắc Ninh, Hà Nam, Hà Tây, Hải Dương, Hòa Bình, Hưng Yên, Nam Định, Ninh Bình, Phú Thọ, Quảng Ninh, Thái Bình, Thái Nguyên và Vĩnh Phúc. Đối với thành phố, khu vực nghiên cứu bao gồm cả Hà Nội và Hải Phòng. Đối với Hà Nội, những sở có liên quan là Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Tài nguyên, Môi trường và Nhà đất, Sở Xây dựng.

Để tiến hành nghiên cứu một cách thuận lợi, ngay từ đầu, các bên liên quan đã lập ra cơ chế phối hợp giữa Đoàn Nghiên cứu JICA, Ban Chỉ đạo và các Tổ công tác (xem Hình 1.3.1).

Hình 1.3.1 Cơ cấu tổ chức nghiên cứu HAIDEP

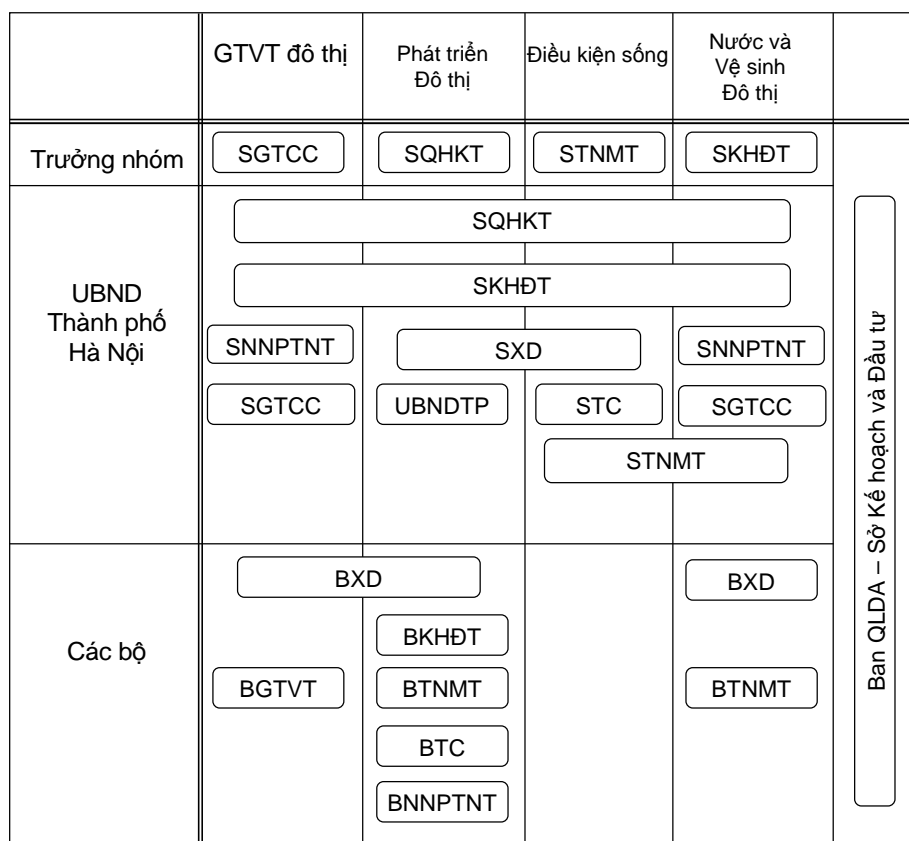


Ban Chỉ đạo: Trưởng ban Chỉ đạo là ông Đỗ Hoàng Ân, Phó chủ tịch UBNDTP Hà Nội. Ngoài ra còn có tám thành viên khác là thứ trưởng các bộ hữu quan như Bộ Xây dựng, Bộ Tài nguyên & Môi trường, Bộ Giao thông – Vận tải, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Bộ Tài chính, Giám đốc các sở ban ngành liên quan như Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Quy hoạch Kiến trúc. Các thành viên Ban chỉ đạo đã nhóm họp để đưa ra định hướng nghiên cứu và quyết định về những vấn đề quan trọng. Danh sách các thành viên cụ thể của Ban Chỉ đạo được liệt kê trong Bảng 1.3.1.

Các tổ công tác: Ban Chỉ đạo đã thành lập bốn tổ công tác của bốn chuyên ngành. Tổng số thành viên các tổ công tác là 62 người, gồm các chuyên gia, đại diện của các sở, ban, ngành của Hà Nội và các bộ có liên quan. Danh sách các thành viên và cách phối hợp được thể hiện trong Hình 1.3.2 và Bảng 1.3.2.

Đoàn Nghiên cứu JICA: Đoàn Nghiên cứu JICA là một nhóm nghiên cứu chung gồm các chuyên gia tư vấn của công ty ALMEC, công ty Nippon Koie và công ty Yachiyo Engineering. Tổng số chuyên gia là 57 người, do tiến sĩ Iwata Shizuo làm trưởng đoàn. Danh sách cụ thể được liệt kê trong Bảng 1.3.3. Đoàn Nghiên cứu có được sự cố vấn từ JICA và Ban Cố vấn JICA.

Hình 1.3.2 Thành phần các tổ công tác



Chú thích: SQHKT: Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội
 SGTCC: Sở Giao thông Công chính Hà Nội
 STNMT: Sở Tài nguyên, Môi trường và Nhà đất Hà Nội
 SNNPTNT: Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn Hà Nội
 SXD: Sở Xây dựng Hà Nội
 STC: Sở Tài chính Hà Nội
 BXD: Bộ Xây dựng
 BGTVT: Bộ Giao thông – Vận tải
 BTC: Bộ Tài chính
 BKHĐT: Bộ Kế hoạch và Đầu tư
 BNNPTNT: Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
 BTNMT: Bộ Tài nguyên và Môi trường

Bảng 1.3.1 Thành viên Ban Chỉ đạo

Họ tên	Chức danh
1. Ông Đỗ Hoàng Ân	Phó Chủ tịch, UBND thành phố Hà Nội
2. Ông Đặng Hùng Võ	Thứ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường
3. Ông Nguyễn Công Nghiệp	Thứ trưởng Bộ Tài chính
4. Ông Phạm Thế Minh	Thứ trưởng Bộ GTVT
5. Ông Trần Ngọc Chính	Thứ trưởng Bộ Xây dựng
6. Ông Phạm Thanh Tâm	Vụ Phó, Vụ Phát triển Kinh tế địa phương và lãnh thổ, Bộ KHĐT
7. Ông Triệu Đình Phúc	Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư
8. Ông Đào Ngọc Nghiêm	Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc (đến năm 2005)
9. Ông Tô Anh Tuấn	Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc (từ năm 2005 đến nay)

Bảng 1.3.2 Thành viên các tổ công tác

Họ tên	Chức danh
Tổ công tác Phát triển Đô thị	
1. Ông Đào Ngọc Nghiêm (tổ trưởng)	Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc (đến năm 2005)
2. Ông Tô Anh Tuấn (tổ trưởng)	Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc (từ năm 2005 đến nay)
3. Ông Đỗ Việt Chiến	Phó Viện trưởng Viện Quy hoạch Xây dựng, Sở QHKT
4. Ông Nguyễn Tuấn Khải	Phó giám đốc Sở QHKT
5. Ông Lê Mạnh Cường	Trưởng Phòng Nghiên cứu QHKT, Sở QHKT
6. Ông Triệu Đình Phúc	Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư
7. Ông Trần Minh Quang	Giám đốc Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
8. Ông Nguyễn Huy Anh	Trưởng phòng Kế hoạch đô thị, Sở KHĐT
9. Ông Lê Ngọc Minh	Trưởng phòng Thẩm định, Sở KHĐT
10. Bà Nguyễn Minh Hà	Chuyên viên Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT Hà Nội
11. Ông Đỗ Xuân Anh	Giám đốc, Sở Xây dựng Hà Nội
12. Ông Nguyễn Thế Hùng	Phó giám đốc, Sở Xây dựng
13. Ông Hà Đức Trung	Phó Giám đốc, Sở NN&PTNT Hà Nội
14. Bà Nguyễn Bích Ngọc	Chuyên viên Tổ Xây dựng, VP UBND TP Hà Nội
15. Ông Nguyễn Phú Đức	Chuyên viên Tổ Xây dựng, VP UBND TP Hà Nội
16. Ông Lưu Trọng Bạt	Chuyên viên, Vụ Kinh tế địa phương và lãnh thổ, Bộ KHĐT
17. Bà Phạm Thu Nga	Chuyên viên, Vụ quy hoạch kiến trúc, Bộ Xây dựng
18. Ông Đỗ Đức Đồi	Phó Vụ trưởng, Vụ Đăng ký và Thống kê đất đai, Bộ TNMT
19. Ông Nguyễn Văn Thùy	Phó Phòng, Vụ Đầu tư, Bộ Tài Chính
20. Ông Vũ Mạnh Dũng	Chuyên viên, Vụ Đầu tư, Bộ tài chính
21. Bà Phạm Thị Tước	Phó Vụ trưởng, Vụ Kế hoạch, Bộ NN&PTNT
22. Ông Đào Quốc Luân	Chuyên viên, Vụ kế hoạch, Bộ NN&PTNT
Tổ công tác Giao thông Vận tải Đô thị	
1. Ông Trần Danh Lợi (tổ trưởng)	Phó giám đốc, Sở Giao thông Công chính
2. Ông Phạm Hoàng Tuấn	Phó Phòng Kế hoạch Đầu tư, Sở GTCC
3. Ông Văn Tấn Hồ	Giám đốc, Sở QHKT
4. Ông Hoàng Anh Tuấn	Viện trưởng, Viện Quy hoạch Xây dựng, Sở QHKT
5. Ông Trần Xuân Bách	Phó Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
6. Ông Trần Thế Phương	Phó phòng Kế hoạch Đô thị, Sở KHĐT
7. Ông Lê Vũ Dũng	Chuyên viên Phòng Thẩm định, Sở KHĐT
8. Ông Thiệu Quang Hải	Chuyên viên Phòng Kế hoạch Tổng hợp, Sở KHĐT
9. Ông Nguyễn Chí Mạnh	Chuyên viên Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
10. Ông Nguyễn Sỹ Lưu	Trưởng phòng Kế hoạch, Sở NN&PTNT
11. Ông Vũ Đăng Hùng	Chuyên Viên, Vụ Quy hoạch Kiến trúc, Bộ Xây dựng
12. Ông Nguyễn Ngọc Đông	Vụ phó, Vụ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Giao thông Vận tải
Tổ công tác Nước và Vệ sinh Đô thị	
1. Ông Trần Đức Vũ (tổ trưởng)	Phó giám đốc, Sở Kế hoạch Đầu tư
2. Bà Nguyễn Minh Thuận	Trưởng Phòng kế hoạch Vốn vay và Viện trợ, Sở KHĐT
3. Ông Lương Hoài Nam	Phó Phòng Thẩm định, Sở KHĐT
4. Bà Trần Thị Kim Dung	Chuyên viên Phòng Kế hoạch Đô thị, Sở KHĐT
5. Ông Vũ Thành Công	Chuyên viên Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
6. Bà Nguyễn Trương Quyên	Chuyên viên Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
7. Ông Đặng Dương Bình	Trưởng phòng Quản lý Môi trường, Sở Tài nguyên Môi trường và Nhà đất
8. Ông Lê Vinh	Phó Viện trưởng, Viện Quy hoạch Xây dựng, Sở QHKT
9. Ông Nguyễn Văn Hà	Phó phòng Quy hoạch Kiến trúc 1, Sở QHKT
10. Ông Lê Huy Hoàng	Trưởng phòng Kế hoạch Đầu tư, Sở GTCC
11. Ông Lê Hồng Quân	Chuyên viên Phòng Kế hoạch Đầu tư, Sở GTCC
12. Ông Nguyễn Hồng Tiến	Vụ phó, Vụ Hạ tầng Kỹ thuật Đô thị, Bộ Xây dựng
13. Ông Hoàng Ngọc Phương	Chuyên viên, Vụ Đăng ký và Thống kê đất đai, Bộ TNMT
Tổ công tác Điều kiện sống	
1. Ông Trịnh Kiên Đĩnh (tổ trưởng)	Phó Giám đốc, Sở Tài nguyên Môi trường và Nhà đất
2. Ông Nguyễn Trọng Đông	Phó phòng Kế hoạch Tổng hợp, Sở TNMT và Nhà đất

3. Ông Hoàng Đình Tuấn	Trưởng phòng QHKT2, Sở QHKT
4. Ông Bùi Mạnh Tiến	Phó phòng Kế hoạch Tổng hợp, Sở QHKT HN
5. Ông Trần Khánh Hưng	Chuyên viên, Phòng Kế hoạch Đô thị, Sở KHĐT
6. Ông Nguyễn Bắc Quân	Chuyên viên Phòng Thẩm định, Sở KHĐT
7. Ông Lê Sinh Tiến	Chuyên viên, Phòng KH Vốn vay và Viện trợ, Sở KHĐT
8. Ông Tạ Ngọc Khuê	Chuyên viên Ban Quản lý Dự án, Sở KHĐT
9. Ông Lê Văn Phúc	Phó phòng Kế hoạch Tổng hợp, Sở Xây dựng
10. Ông Nguyễn Đình Giang	Chuyên viên Phòng Kế hoạch Tổng hợp, Sở Xây dựng
11. Ông Nguyễn Quang Thành	Phó Giám đốc Sở Tài chính
12. Ông Bùi Xuân Đàm	Phó giám đốc, Sở Tài chính
13. Ông Nguyễn Duy Phong	Trưởng Phòng Giao thông đô thị, Sở Tài chính
14. Bà Vũ Thị Bích Hà	Phó phòng, Phòng Giao thông đô thị, Sở tài chính

Bảng 1.3.3 Ban Cố vấn và Đoàn Nghiên cứu JICA

Họ tên	Chức danh
Ban Cố vấn JICA	
1. Ông ONISHI Takashi (TS)	Giáo sư, Trường Đại học Tokyo
2. Ông NAKAMURA Akira	Trưởng nhóm III (GTVT), Phòng Phát triển Xã hội, JICA
3. Ông SANJO Akihito	Nhóm phát triển đô thị và vùng, Nhóm III (GTVT), Phòng Phát triển Xã hội, JICA
4. Ông KIKUCHI Fumio	Trưởng Đại diện, JICA tại Việt Nam (đến năm 2006)
5. Ông NAKAGAWA Hiroaki	Trưởng Đại diện, JICA Việt Nam (2006 đến nay)
6. Ông IZAKI Hiroshi	Phó trưởng Đại diện, JICA Việt Nam
7. Ông TOJO Yasuhiro	Phó trưởng Đại diện, JICA Việt Nam
8. Ông KOMORI Katsutoshi	Phó trưởng Đại diện (2003-2006), JICA Việt Nam
9. Ông KOBAYASHI Kenichi	Phó trưởng Đại diện (2006-2009), JICA Việt Nam
10. Ông Phan Lê Bình	Cán bộ Chương trình, VP JICA Việt Nam
Đoàn Nghiên cứu JICA	
1. Ông IWATA Shizuo (TS)	Trưởng đoàn/Phát triển đô thị toàn diện
2. Ông SEKI Yosui	Điều phối viên
3. Bà IDEI Rika	Điều phối viên (2) / Cấp nước (2)
4. Ông KOKUFU Yutaka	Hệ thống thông tin bản đồ
5. Ông HOSOMI Akira (TS)	Điều tra giao thông
6. Ông ARAKAWA Koichi	Điều tra giao thông (2)
7. Ông IIO Akitoshi	Điều tra môi trường tự nhiên
8. Bà KANEKO Motoko	Điều tra đô thị/xã hội, Điều phối viên (3)
9. Ông OKAMURA Naoshi	Xử lý số liệu / Phân tích nhu cầu
10. Ông Mazhar IQBAL	Xử lý số liệu / Phân tích nhu cầu (2)
11. Ông WAKUI Tetsuo	Phân tích tài chính / kinh tế
12. Ông AOKI Tomoo	Các vấn đề môi trường – xã hội
13. Bà Beulah PALLANA	Tái định cư
14. Ông Dang Nguyen Anh	Tái định cư 2
15. Ông Hoàng Hữu Phê (TS)	Bảo tồn các khu đô thị
16. Ông Mai Trọng Nhuận (TS)	Các vấn đề đất đai/Kiểm soát lũ lụt, thiên tai
17. Bà ABE Tomoko	Dự án thí điểm
18. Ông IWASAKI Masayoshi	Các mô hình thực hiện dự án
19. Ông HAYASHI Kiyotaka	Trưởng nhóm, Phát triển đô thị
20. Ông Philipose PHILIPS	Quy hoạch đô thị/Thế chế/Quản lý đất đai
21. Ông TANAKA Kenji	Quy hoạch sử dụng đất
22. Ông Joel CRUZ	Quy hoạch sử dụng đất (2)
23. Bà Anna M.S. TERNELL	Kinh tế-xã hội/Cấp vốn
24. Ông TOKURA Masaru	Quy hoạch Phát triển cơ sở hạ tầng
25. Ông NAGAI Yasutaka	Quy hoạch vùng
26. Ông KUSANO Makine	Quy hoạch quận/huyện/Quy hoạch sử dụng đất chi tiết
27. Ông KOJIMA Masaaki	Điều chỉnh đất

28. Ông UESUGI Hidetaka	Quy hoạch kiến trúc
29. Ông AOKI Seiichi	Quy hoạch phát triển công nghiệp
30. Ông SHOYAMA Takashi	Trưởng nhóm, Giao thông đô thị
31. Ông Hans ORN	Quy hoạch giao thông vận tải
32. Ông Alistair W. KNOX	Quy hoạch Giao thông công cộng
33. Ông TAKAGI Michimasa	Quy hoạch đường bộ/an toàn giao thông
34. Ông NAGAI Takayasu	Quy hoạch công trình giao thông
35. Ông MATSUOKA Seiya	Quy hoạch Quản lý giao thông
36. Ông IZAWA Hiroshi	Quy hoạch/Thiết kế Hệ thống giao thông
37. Ông HONMA Kazufumi	Dự toán chi phí / Quy hoạch xây dựng
38. Ông MISHIMA Teruki	Thiết kế cơ bản (Đường sắt 1)
39. Ông TAKAYAMA Tsuyoshi	Thiết kế cơ bản (Đường sắt 2)
40. Ông NISHIKATSU Yoshiaki	Thiết kế cơ bản (Đường bộ)
41. Ông Alan CLOVER	Quy hoạch khai thác
42. Ông SUZUKI Tadao	Quy hoạch hệ thống điện, thông tin liên lạc, tín hiệu
43. Ông Alan MORRIS	Quy hoạch công trình nhà ga
44. Ông John R. GRETTON	Quy hoạch đầu máy toa xe
45. Ông MATSUMURA Shigehisa	Trưởng nhóm Tái định cư/Quy hoạch nhà ở
46. Ông ASAKURA Isamu	Quy hoạch môi trường sống
47. Ông NOGUCHI Tetsuo	Quy hoạch môi trường sống (2)
48. Ông KODAMA Ken	Quản lý tiên chuẩn xây dựng
49. Ông NISHIMURA Yoichi	Quy hoạch không gian cây xanh
50. Ông AIZAWA Masayuki (TS)	Quy hoạch cảnh quan
51. Ông SHIMIZU Fumio	Quy hoạch cảnh quan (2) / Thiết kế đô thị
52. Ông HASHIMOTO Kazuharu	Trưởng nhóm Môi trường nước/QH cấp nước
53. Ông TSUBOI Yukimasa	Công trình cấp nước
54. Ông OGINO Masayuki	Phát triển/đánh giá nguồn nước
55. Ông DOYA Mitsuhiro	Khai thác cung cấp nước
56. Ông FUJII Masayuki	Quy hoạch thoát nước
57. Ông MIYAKE Akihiro	Công trình thoát nước và hệ thống cống
58. Ông TSUTA Hideo	Quản lý hồ

Bảng 1.3.4 Tư vấn trong nước của HAIDEP

Họ tên	Chức danh
1. Ông Nguyễn Toại	Quy hoạch giao thông
2. Ông Nguyễn Đình Nghiên	Chuyên gia đường bộ
3. Ông Nguyễn Văn Dư	Cố vấn cao cấp
4. TS Nguyễn Tổ Lăng	Quy hoạch kiến trúc – đô thị
5. Ông Trần Đình Tuấn	Chuyên gia thể chế luật pháp
6. Bà Trần Thị Thanh Tâm	Chuyên viên kinh tế
7. TS Phạm Thúy Loan	Quy hoạch đô thị
8. Bà Đào Thị Minh Ngọc	Kiến trúc sư
9. TS Phạm Hùng Việt	Chuyên gia hóa môi trường và giám sát môi trường
10. TS Vũ Quyết Thắng	Chuyên gia đánh giá tác động môi trường
11. Ông Trịnh Duy Luận	Nhà xã hội học
12. Ông Nguyễn Xuân Mai	Nhà xã hội học
12. TS Phạm Khánh Toàn	Chuyên gia thiết kế kiến trúc – đô thị
13. TS Đỗ Minh Đức	Chuyên gia địa môi trường
14. TS Nguyễn Minh Sơn	Kiến trúc sư
15. Bà Trần Thị Thu Thủy	Nhà xã hội học

2) Phối hợp với phía đối tác Việt Nam

(1) Chuyên ngành

Kể từ khi bắt đầu triển khai nghiên cứu, Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đã liên tục thảo luận và họp bàn với Ban Chỉ đạo và bốn tổ công tác. Cho tới nay, đã tổ chức được bốn cuộc họp Ban chỉ đạo, ba phiên họp toàn thể các tổ công tác, bốn cuộc họp tổ công tác phát triển đô thị, tám cuộc họp tổ công tác giao thông vận tải, tám cuộc họp tổ công tác nước và vệ sinh đô thị và năm cuộc họp tổ công tác điều kiện sống (xem Phụ lục 1A).

Ngoài các cuộc họp chính thức trên, Đoàn Nghiên cứu cũng đã làm việc với cán bộ của các cơ quan hữu quan nhằm thảo luận các chính sách và các chiến lược liên quan, định hướng và kế hoạch phát triển trong tương lai cũng như các vấn đề của từng nội dung Nghiên cứu. (xem Phụ lục 1B).

(2) Quy hoạch vùng

Do Hà Nội có vai trò rất quan trọng trong vùng nên HAIDEP đã tham khảo những quy hoạch vùng hiện có như *Kế hoạch phát triển Vùng Đồng bằng Sông Hồng*, *Quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ tới năm 2010 và tầm nhìn tới năm 2020*, cũng như *Quy hoạch phát triển Vùng Thủ đô Hà Nội* hiện vẫn đang được Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn (Bộ Xây dựng) nghiên cứu nhằm đảm bảo tính thống nhất cho khung phát triển của thành phố Hà Nội và vùng Thủ đô Hà Nội.

3) Phối hợp với các nhà tài trợ

Do có rất nhiều dự án và nghiên cứu đã và đang thực hiện ở vùng thủ đô Hà Nội với sự hỗ trợ của rất nhiều cơ quan tài trợ nên sự phối hợp giữa các cơ quan này là rất cần thiết nhằm đảm bảo phát triển đô thị hiệu quả, bền vững và toàn diện. Đoàn Nghiên cứu đã thảo luận các vấn đề này với các tổ chức tài trợ kể từ khi bắt đầu triển khai Nghiên cứu.

Ngoài cơ chế phối hợp thông qua Nhóm Đối tác GTVT và Diễn đàn Đô thị, Đoàn Nghiên cứu đã thường xuyên thảo luận với từng dự án riêng, bao gồm “Dự án vận tải xe buýt tốc độ cao” của Ngân hàng Thế giới, Dự án tuyến xe điện thí điểm của Chính phủ Pháp, “Dự án cấp vốn phát triển nhà ở cho người có thu nhập thấp” của Ngân hàng Phát triển Châu Á, “Dự án Khai thác nguồn nước mặt sông Hồng” của Chính phủ Áo và “Dự án cải tạo cơ sở hạ tầng” và “Dự án Thoát nước Hà Nội” của Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản cùng một số dự án khác.

(1) Diễn đàn Đô thị

Về lĩnh vực phát triển đô thị, ở Việt Nam có Diễn đàn Đô thị do Bộ Xây dựng và Ngân hàng Thế giới chủ trì, là nơi thảo luận các vấn đề có liên quan tới quy hoạch và phát triển đô thị, trao đổi thông tin về các hoạt động của các nhà tài trợ. Vì JICA là thành viên của diễn đàn này nên Đoàn Nghiên cứu HAIDEP cũng có điều kiện tham dự các cuộc họp của diễn đàn và phối hợp hiệu quả hơn với các nhà tài trợ khác.

(2) Nhóm đối tác Giao thông vận tải

Kể từ khi thành lập năm 2000, Nhóm đối tác GTVT đã tổng hợp thông tin và kinh nghiệm thực hiện các dự án và chương trình nhằm thống nhất hỗ trợ và cải thiện hiệu quả của các dự án/chương trình. Nhóm đối tác đã tích cực tổ chức thảo luận về các vấn đề chính sách nhằm đảm bảo sự thống nhất của các chính sách và chiến lược do các nhà tài trợ hỗ trợ với các chính sách và chiến lược của Chính phủ Việt Nam trong ngành GTVT.

Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đã trình bày khung làm việc tổng thể và tiến độ của HAIDEP trong Cuộc họp Nhóm đối tác GTVT tổ chức trong tháng 7. Một cuộc họp khác cũng đã được tổ chức trong tháng 11 năm 2005 để Đoàn Nghiên cứu trình bày các kết quả mới nhất của Nghiên cứu với Nhóm đối tác. Ngoài các cuộc họp chung, Đoàn Nghiên cứu cũng đã họp và thảo luận với từng nhà tài trợ riêng như Ngân hàng Thế giới, Chính phủ Pháp và các tổ chức khác.

4) Sự tham gia của các bên liên quan

Trong quá trình nghiên cứu, mô hình thực hiện cho phép các bên liên quan tham gia đã được triển khai ở các cấp với mức độ khác nhau như quần chúng nhân dân, các đối tượng bị ảnh hưởng bởi dự án, quan chức chính phủ, các chuyên gia quy hoạch đô thị. Cách thức tổ chức nghiên cứu này cụ thể như sau:

- (a) **Điều tra phỏng vấn hộ gia đình:** Đoàn Nghiên cứu đã tổ chức phỏng vấn 20.000 hộ gia đình về đặc điểm kinh tế-xã hội, quan điểm của họ về các dịch vụ xã hội hiện tại cũng như định hướng phát triển tương lai. Cuộc điều tra xác định được những vấn đề hiện trạng và đánh giá của người dân về những vấn đề đó như điều kiện kinh tế xã hội, các dịch vụ xã hội, các vấn đề giao thông v.v.
- (b) **Hội thảo/họp/phỏng vấn:** Đoàn Nghiên cứu đã tới thăm và làm việc với các cơ quan hữu quan như các bộ, các sở, chính quyền các tỉnh, các doanh nghiệp nhà nước, các chủ đầu tư tư nhân liên quan tới quá trình quy hoạch và phát triển thành phố Hà Nội để nắm bắt được hiện trạng và các vấn đề theo quan điểm của nhiều phía. Đoàn Nghiên cứu cũng định kỳ tổ chức các cuộc hội thảo, họp với các tổ công tác.
- (c) **Sự tham gia của người dân:** Người dân được phép tham gia vào dự án thí điểm về phát triển bền vững Khu phố cổ. Nhóm công tác cho dự án thí điểm cũng được thành lập, gồm đại diện của chính quyền địa phương (phường), tổ trưởng tổ dân phố. Thông qua một số các cuộc họp và thảo luận, tổ công tác đã chia sẻ và nắm bắt được các vấn đề hiện trạng, từ đó xây dựng tầm nhìn, chiến lược và kế hoạch hành động cụ thể.
- (d) **Triển lãm:** Trước khi hoàn thiện Quy hoạch, một cuộc triển lãm đã được tổ chức để thu thập ý kiến của người dân về các kết quả chính, xác định các vấn đề, tầm nhìn tương lai, mục tiêu và chiến lược phát triển, các chính sách, kế hoạch hành động và dự án đề xuất của Nghiên cứu. Triển lãm được tổ chức ở Trung tâm Triển lãm Tràng Tiền trong khoảng thời gian từ 4 đến 13 tháng 8 năm 2006. Trên 7.200 lượt khách đã tham quan triển lãm, trong số đó, khoảng 2.000 khách đóng góp ý kiến thông qua việc trả lời bản câu hỏi do Đoàn Nghiên cứu chuẩn bị. Đây là lần đầu tiên một cuộc triển lãm quy hoạch để thu thập ý kiến của người dân được tổ chức và được đánh giá là thành công rất lớn.



Phó Thủ tướng, UVBCT Nguyễn Sinh Hùng thảo luận về quy hoạch đề xuất



Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, Ủy viên TW Đảng Nguyễn Quốc Triệu và Trưởng Đại diện JICA Việt Nam ông Fumio Kikuchi (trái) thảo luận về tầm nhìn của Hà Nội



(Từ trái sang): Giám đốc Sở QHKT Tô Anh Tuấn, Bí thư Thành ủy Hà Nội Phạm Quang Nghị, Phó Chủ tịch UBND thành phố Đỗ Hoàng Ân và Giám đốc Sở KHĐT Triệu Đình Phúc xem cơ chế thực hiện QHTT đề xuất của HAIDEP.



Ghi chú: Các bức ảnh do Đoàn Nghiên cứu HAIDEP chụp

2 BỐI CẢNH VÀ CÁC VẤN ĐỀ

2.1 Khái quát lịch sử phát triển của Hà Nội

1) Xuất xứ của Hà Nội

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

Năm 1010 (năm Canh Tuất), Lý Thái Tổ, vị vua đầu tiên của triều Lý, đã dời đô từ Hoa Lư về thành Đại La và đặt tên cho kinh đô mới là Thăng Long. Kinh thành Thăng Long thời Lý có 61 phường cùng với 13 trại sản xuất nông nghiệp, được xây dựng gồm nhiều vòng thành: vòng ngoài là La Thành, vừa là lũy phòng ngự quân sự vừa là đê ngăn lũ lụt, dài khoảng 30 km; trong khu vực này là Kinh Thành có nhiều phố phường, chợ búa, nhà cửa. Người dân chủ yếu sống bằng nghề sản xuất thủ công và buôn bán. Vòng thành thứ hai là Hoàng Thành, được xây dựng bằng gạch, là nơi đặt trụ sở của bộ não cai trị của triều đình phong kiến. Bên trong Hoàng Thành còn có khu vực Cấm Thành, nơi dành riêng cho nhà vua và hoàng gia sinh hoạt, nghỉ ngơi. Hoàng Thành Thăng Long mở bốn cửa: Tường Phù (phía Đông), Diêu Đức (phía Bắc), Quảng Phúc (phía Tây) và Đại Hưng (phía Nam). Trong Hoàng Thành và Cấm Thành xây dựng tập trung nhiều công trình kiến trúc cung điện, dinh thự, kho tàng phục vụ cho triều đình và các tầng lớp quan lại, quý tộc.

Nhà Trần kế vị nhà Lý năm 1225, tiếp tục định đô tại Thăng Long, có tu bổ và xây dựng thêm thành Đại La (Kinh Thành) và Hoàng Thành, với những hình thức kiến trúc độc đáo. Năm 1397, nhà Trần suy kiệt, Hồ Quý Ly với mưu phé truất vua Trần nên buộc nhà vua dời đô vào Vĩnh Lộc (Thanh Hoá), xây dựng ở đây một kinh đô lấy tên là Tây Đô và đổi tên Thăng Long thành Đông Đô. Năm 1407, quân Minh xâm lược Việt Nam, đánh chiếm Đông Đô và đổi tên là Đông Quan. Đến năm 1428, khi Lê Lợi chiến thắng quân Minh, Thăng Long lại được chọn làm kinh đô của Lê Lợi (lên vua với niên hiệu Lê Thái Tổ), nhưng đổi tên mới là Đông Kinh. Lúc này Hoàng Thành mở ba cửa: Cửa Đông, Cửa Nam và Cửa Bảo Khánh (khu vực hồ Bảo Khánh và Giảng Võ ngày nay).

Năm 1527 nhà Mạc cướp ngôi nhà Lê và lấy lại tên cũ là Thăng Long, với bộ mặt kiến trúc không có gì thay đổi. Năm 1592, quân của chúa Trịnh chiếm được Kinh đô và dưới thời Lê-Trịnh, triều đình chỉ chú trọng chăm lo xây dựng Phủ chúa ngoài thành, để Hoàng Thành và Cấm Thành trong điều tàn. Năm 1802, Gia Long lập triều Nguyễn và đóng đô ở Huế, Thăng Long chỉ còn là thủ phủ của 11 trấn Bắc Thành.

Năm 1831, vua Minh Mạng đổi tên Thăng Long thành Hà Nội, thủ phủ của tỉnh Hà Nội thời bấy giờ. Năm 1805, nhà Nguyễn xây lại thành Hà Nội theo kiểu vô băng của Pháp, cơ bản là hình vuông, mỗi cạnh chừng 1 km, song tường chạy thành góc khúc khuỷu; bên ngoài là hào nước rộng chừng 16 m, sâu 5 m, bên trong là tường thành cao 4 m, dày 16 m

Phát triển đối lập với thành Hà Nội là khu thị dân “36 phố phường”, nằm ở phía đông, trải rộng từ cổng thành phía đông tới sát bờ sông Hồng. Tên gọi cũ thông dụng Kẻ Chợ đã

khái quát được chức năng quan trọng nhất của khu phố cổ này. Các phường khi hình thành thông thường là nơi sinh sống của cư dân đến từ một làng Bắc Bộ. Họ mang theo mình những ngành nghề, lối sống, phong tục riêng, đồng thời cả những kỹ thuật xây dựng truyền thống. Các phường đô thị được tổ chức xây dựng hoàn toàn khép kín, được ngăn cách nhau bằng những cánh cổng lớn.

Vào năm 1883, thực dân Pháp bắt đầu xâm chiếm Việt Nam, lập lên Liên hiệp Đông Dương thuộc Pháp và Hà Nội trở thành thủ phủ của Liên hiệp Đông Dương từ năm 1902 đến năm 1953. Những năm 1894 – 1897, sau khi hoàn thành xâm chiếm Việt Nam, người Pháp đã san bằng thành để quy hoạch và xây dựng các đường phố Hà Nội ngày nay. Thành nhà Nguyễn và di tích Thăng Long - Đông Đô - Hà Nội cổ xưa chỉ còn lại: Cửa Đoàn Môn, Cửa Bắc, nền và thềm bậc Điện Kính Thiên và Cột Cờ.

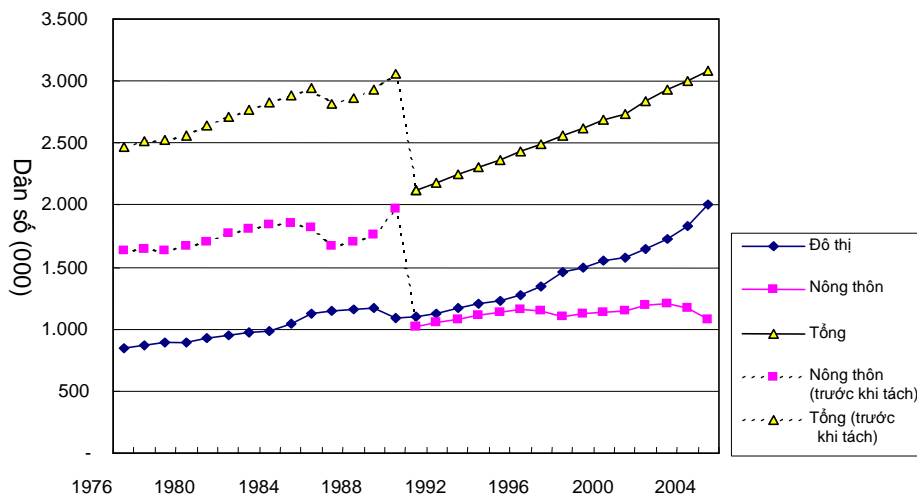
Khu phố Pháp được phát triển cùng với việc xây dựng những công trình cơ bản như cầu Long Biên, bưu điện và Nhà hát lớn. Dân số Hà Nội thời Pháp thuộc vào khoảng 150.000 người. Cho đến cuối thế kỷ 19, Pháp đã thực hiện quy hoạch khu vực trung tâm gần các hồ và mở rộng thành phố từ khu vực Thành cổ Hà Nội và Khu Phố Cổ về phía Đông Nam. Trải qua bao thế kỷ, dân số Hà Nội chưa bao giờ vượt quá 400.000 người

Năm 1946, nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa được thành lập và Hà Nội được chọn làm thủ đô. Hà Nội cùng với cả nước trải qua kháng chiến chống Pháp rồi đến chiến tranh chống Mỹ cứu nước. Hòa bình lập lại, Hà Nội được chọn làm thủ đô của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam từ năm 1976.

2) Phát triển đô thị và tăng trưởng dân số

Mặc dù Hà Nội có tiềm năng tăng trưởng đô thị rất lớn nhưng chính sách của nhà nước về phi tập trung hóa đô thị hay phân tán dân cư và các ngành công nghiệp ra ngoài Hà Nội trong thời kỳ chiến tranh đã hạn chế sự tăng trưởng và dân số của Hà Nội. Dân số của Hà Nội đạt mức 1 triệu người năm 1965 và con số này vẫn được duy trì cho đến tận những năm 1980 do hai yếu tố: (i) chính sách tiếp tục kiểm soát luồng dân di cư từ khu vực nông thôn vào thành thị ngay cả khi chiến tranh đã kết thúc và đất nước thống nhất năm 1975 và (ii) khủng hoảng kinh tế do hậu quả của chiến tranh và lạm phát trong những năm 1980 (xem Hình 2.1.1).

Hình 2.1.1 Tăng trưởng dân số của Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Năm 1990, một phần khu vực nông thôn của Hà Nội được tách ra, sát nhập vào Hà Tây và Vĩnh Phúc, khiến tổng diện tích thành phố giảm từ 2.41 km² xuống còn 921 km²

Chính sách Đổi mới được áp dụng từ năm 1986 và những năm tiếp theo đã tạo ra cú hích bùng nổ dân số ở Hà Nội từ đầu những năm 1990 đến nay, kết quả là dân số đô thị đã tăng lên đến 2 triệu người trong vòng gần một thập kỷ. Dân số của thành phố tăng với tốc độ 3,2%/năm trong giai đoạn 1990 – 1995 và 3,1% trong giai đoạn 1995 – 2000 do người dân từ các tỉnh, thành phố khác đổ về.

3) Mở rộng các khu vực đô thị

Vào cuối những năm 1950, thành phố chỉ phát triển ở phía hữu ngạn sông Hồng, trong đó các quận Ba Đình, Hoàn Kiếm và khu vực phía nam Hồ Tây là trung tâm. Diện tích đất của khu vực trung tâm vào khoảng 70 km². Trong những năm 1960, thành phố đã phát triển về phía nam sông Hồng và xa hơn về phía đông bắc (Gia Lâm và Đông Anh). Thành phố được chia thành 4 quận nội thành và 4 huyện ngoại thành với tổng diện tích khoảng 200 km².

Đô thị hóa tập trung ở khu vực khu phố cổ và khu phố cũ trong thời kỳ kinh tế kế hoạch hóa cho tới khi thực hiện chính sách Đổi mới chỉ giới hạn phía trong đường VĐ2 song song với sông Tô Lịch, giúp kiểm soát hiệu quả quá trình đô thị hóa không theo quy hoạch ở phía ngoài. Do đó, dân số đô thị chưa bao giờ vượt quá 1 triệu người. Trong giai đoạn này, các khu nhà tập thể cao tầng như các khu tập thể ở Kim Liên, Giảng Võ, Thanh Xuân và các khu tập thể khác được xây dựng trong phạm vi ranh giới vành đai 2 với sự giúp đỡ của Liên Xô cũ và các nước XHCN trước đây.

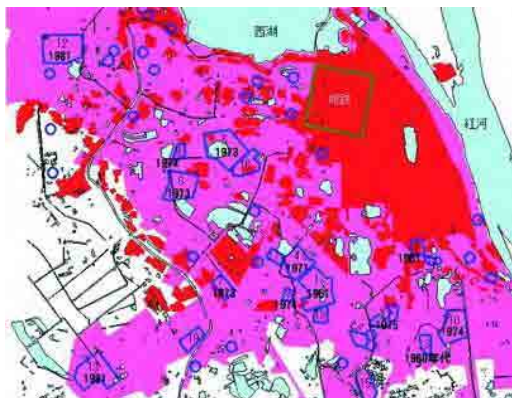
Phát triển đô thị chỉ bắt đầu ở Hà Nội từ những năm 1990 sau khi thực hiện chính sách Đổi mới. Kết quả so sánh khu vực đô thị trong các năm 1983, 1996 và 2003 cho thấy thành phố đã được mở rộng như thế nào trong 20 năm. Sự phát triển diễn ra trong các khu vực ngoại vi của các khu vực đã phát triển và dọc các tuyến đường chính. Khu vực đã phát triển trong trung tâm thành phố đã mở rộng từ 57 km² lên 102 km² trong khoảng thời gian này.

Mặc dù chính sách Đổi mới cho phép Hà Nội tiếp tục tăng trưởng dựa trên những tiềm năng sẵn có, đô thị hóa đã vượt ra ngoài ranh giới VĐ2. Dưới đây là các đặc điểm của quá trình đô thị hóa không theo quy hoạch:

- **Bùng nổ xây dựng nhà ở của người dân những năm 1990:** Các hộ gia đình có thu nhập tăng do kết quả của công cuộc Đổi mới đã đi đầu trong việc mở rộng ra phía ngoài khu vực đã phát triển dọc các tuyến huyết mạch đô thị chính (QL1, QL5, QL6 và QL32), tạo nên hiện tượng “phố hóa” dọc các quốc lộ. Những hộ gia đình này đã xây dựng các căn hộ biệt lập trên diện tích đất họ có ở những khu vực có cơ sở hạ tầng còn nghèo nàn.
- **Phát triển các khu nhà ở:** Nhằm giải quyết tình trạng phát triển nhà ở cá nhân ngày càng tăng và giành lại vai trò dẫn đầu trong phát triển nhà ở, Nhà nước đã bắt đầu triển khai xây dựng các khu nhà ở thông qua các doanh nghiệp nhà nước như Tổng Công ty Phát triển đô thị và nhà ở hay Tổng Công ty Xuất nhập khẩu và Xây dựng Việt Nam. Các đơn vị phát triển nhà ở tư nhân cũng có cơ hội tham gia do kết quả của chính sách Đổi mới, dẫn đến tình trạng phát triển các khu nhà ở không theo quy hoạch. Tất cả các dự án nhà ở đã hoàn thành hoặc đang xây dựng hoặc đã quy hoạch hiện nay là Linh Đàm, Trung Hòa - Nhân Chính, Mỹ Đình, Nam Trung Yên và Định Công. Đây là những dự án có ảnh hưởng tới sự mở rộng đô thị hóa về phía Tây của Hà Nội.

Hình 2.1.2 Mở rộng các khu đô thị năm 1983, 1996 và 2003

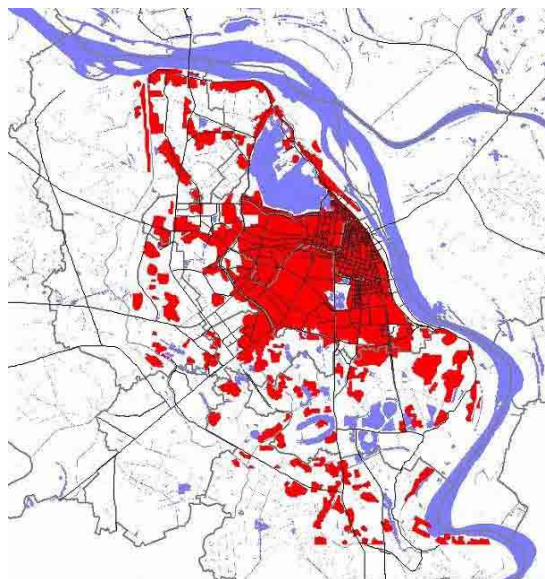
1925



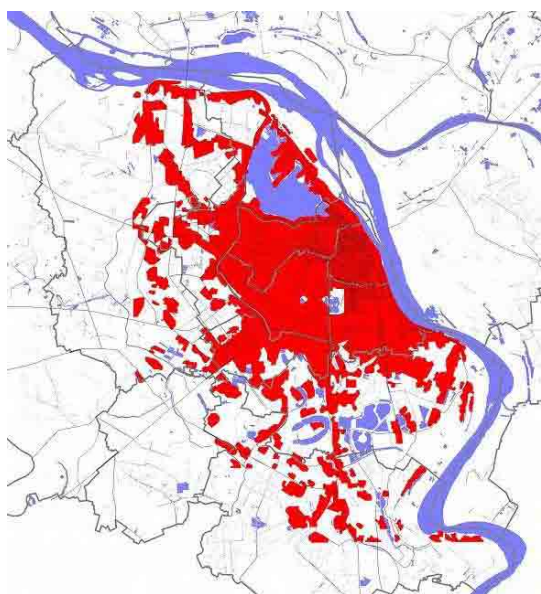
Khu vực đã xây dựng ước tính (km²)

		1983	1996	2003
Khu vực trung tâm		57,35	78,49	102,40
Bắc sông Hồng	Đông Anh/Sóc Sơn	Chưa có SL	Chưa có SL	0,44
	Gia Lâm/Long Biên	Chưa có SL	Chưa có SL	15,50
Tổng		-	-	122,20

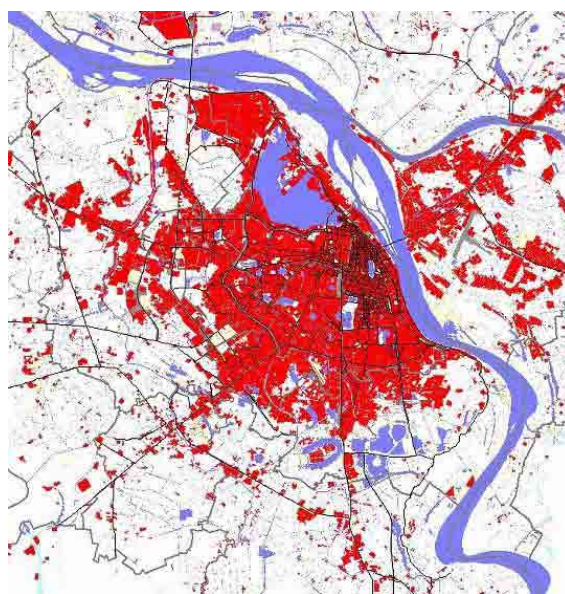
1983



1996



2003



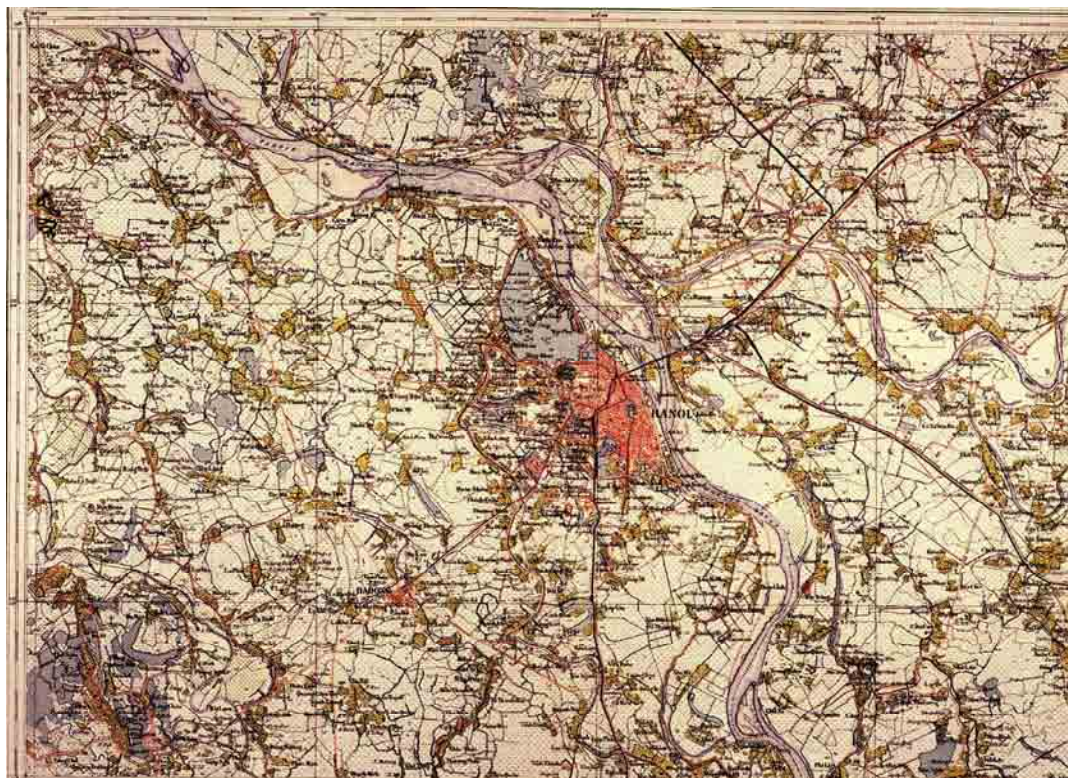
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp dựa trên bản đồ và hình ảnh thu thập được.
 Ghi chú: Bản đồ và hình ảnh của quận Long Biên và huyện Gia Lâm trong năm 2003.

2.2 Hiện trạng của thành phố

1) Vị trí địa lý

Hà Nội nằm ở vị trí trung tâm của đồng bằng Bắc bộ; phía Bắc giáp tỉnh Thái Nguyên, phía Đông giáp tỉnh Bắc Ninh và Hưng Yên, phía Nam giáp tỉnh Vĩnh Phúc và phía tây giáp Hà Tây. Đồng bằng Bắc bộ là vùng châu thổ sông Hồng, gắn liền với nền văn minh lúa nước. Đại bộ phận diện tích Hà Nội nằm trong vùng đồng bằng châu thổ sông Hồng với độ cao trung bình từ 5 mét đến 20 mét so với mực nước biển. Còn lại chỉ có khu vực đồi núi ở phía bắc và tây bắc của huyện Sóc Sơn, thuộc rìa phía nam của dãy núi Tam Đảo, có độ cao từ 20 mét đến trên 400 mét với đỉnh cao nhất là núi Chân Chim cao 462 mét (Xem Hình 2.2.1)

Hình 2.2.1 Địa hình Hà Nội và vùng phụ cận



2) Địa giới hành chính

Thành phố Hà Nội có diện tích khoảng 921 km² và là một phần của vùng Đồng bằng Sông Hồng. Khu vực kéo dài khoảng 54 km về phía bắc và phía nam và 30 km về phía đông và phía tây, tiếp giáp với tỉnh Thái Nguyên và Bắc Giang ở phía Bắc, tỉnh Bắc Ninh ở phía đông, tỉnh Vĩnh Phúc ở phía tây và tỉnh Hà Tây và tỉnh Hưng Yên ở phía nam.

Thành phố Hà Nội có 14 quận/huyện gồm 228 phường xã (đơn vị hành chính cấp cơ sở). Các quận/huyện tương ứng với số phường/xã trong ngoặc là: Ba Đình (12 phường), Hoàn Kiếm (18 phường), Hai Bà Trưng (20 phường) và Đống Đa (21 phường) trong khu vực nội thành cũ; Tây Hồ (8 phường), Thanh Xuân (11 phường), Cầu Giấy (7 phường), Hoàng Mai (14 phường) và Long Biên (13 phường) ở khu vực nội thành mới; Từ Liêm (16 xã) và Thanh Trì (16 xã) ở khu vực ngoại thành và Sóc Sơn (26 xã/thị trấn), Đông Anh (24 xã/thị trấn) và Gia Lâm (22 xã/thị trấn) ở khu vực nông thôn. Ủy ban nhân dân và Hội đồng nhân dân không chỉ có ở cấp quận/huyện mà còn ở cả cấp phường/xã. Để tiện thực hiện các hoạt động cộng đồng, một số phường còn được chia ra thành nhiều đơn vị nhỏ hơn gọi là cụm.

3) Địa lý

Nhằm đạt được sự phát triển bền vững, công tác lập quy hoạch cần xem xét các yếu tố tự nhiên của khu vực như điều kiện địa chất, hệ thống đất đai và khả năng bị ảnh hưởng bởi thiên tai. Để đánh giá điều kiện địa lý của Hà Nội, Nghiên cứu đã thu thập các số liệu cơ bản mới nhất của Hà Nội từ bản đồ địa hình của Bộ Tài nguyên Môi trường (1:5000), bản đồ sử dụng đất (1:5000) và Đoàn Nghiên cứu đã cập nhật số liệu cùng với các số liệu bổ sung từ bản đồ vệ tinh (tỷ lệ 1:5000). Ngoài ra, nhằm xác định rõ đặc điểm địa chất chi tiết, Nghiên cứu cũng đã đánh giá các bản đồ địa kỹ thuật, bản đồ địa chất, bản đồ địa chất thủy văn, bản đồ địa môi trường và bản đồ địa chất công trình.

(1) Địa hình

Hầu hết các khu vực của Hà Nội đều có địa hình bằng phẳng với độ dốc từ 1 đến 2% và cao độ từ 5 đến 20 m so với mặt nước biển.

Phần còn lại ở phía bắc và tây bắc huyện Sóc Sơn là khu vực miền núi với độ cao từ 20 đến 400 m (cao nhất là 462 m). Địa hình nghiêng từ phía bắc sang phía nam và từ phía tây sang đông theo dòng chảy của sông Hồng.

(2) Thủy văn

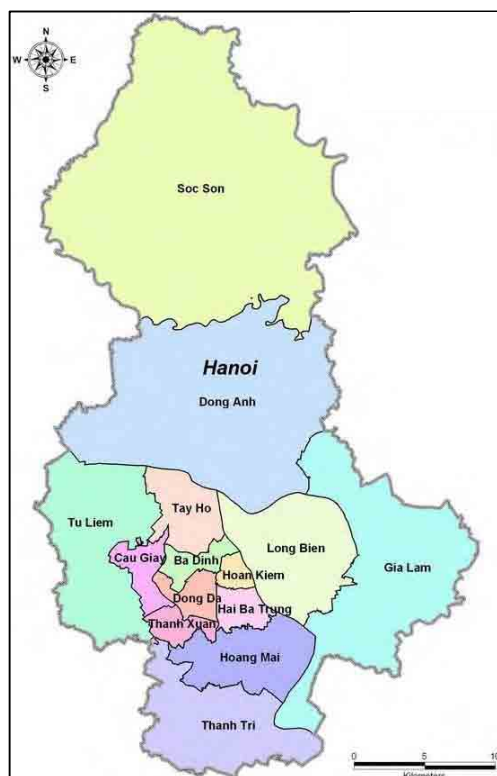
Hà Nội nằm ở khu vực trung tâm của vùng Đồng bằng sông Hồng. Sông Hồng chảy qua Việt Nam, Trung Quốc và Lào với diện tích lưu vực sông ở Việt Nam là 301.500 km². Sông Hồng có 3 chi lưu chính là sông Đà, sông Thao và sông Lô. Hệ thống sông này có ảnh hưởng đến sự phát triển của Hà Nội trong suốt chiều dài lịch sử mà bằng chứng chính là cái tên Hà Nội – Hà có nghĩa là sông và Nội có nghĩa là phía trong. Do tầm quan trọng của sông Hồng, sự phát triển của Hà Nội cần phải xét đến những thuận lợi và khó khăn do hệ thống sông Hồng tạo ra. Tình trạng ngập lụt thường xảy ra dọc các con sông trong thành phố, đặc biệt là trong mùa lũ khi mực nước sông Hồng có thể dâng cao từ 4 đến 6 m hơn cao độ mặt đất, đặt thành phố trước hiểm họa lũ lụt. Mực nước sông Hồng dao động hàng năm là từ 2 đến 12 m (cao nhất là 14,13 m năm 1971).

Hà Nội có rất nhiều hồ ao. Tuy nhiên trong quá trình đô thị hóa, khoảng 50% diện tích hồ ao đã bị san lấp để xây dựng. Do đó, cần đánh giá kỹ hiện trạng đất đai. Ngoài ra, hầu hết các hồ đều bị ô nhiễm nặng do nước thải.

(3) Các đặc điểm địa lý khác

(a) Bồi lắng và xói lở hai bờ sông: Trong giai đoạn nước sông ở mức thấp giai đoạn 1971 – 1982, đáy sông bị xói lở. Tuy nhiên, khi nhà máy thủy điện Hòa Bình đi vào hoạt động, dòng chảy tự nhiên của sông với đặc điểm xói lở và bồi lắng đã thay đổi. Lưu lượng dòng chảy ở đoạn Sơn Tây – Hà Nội đã thay đổi từ 10.250 m³/s xuống còn 9.000 m³/s.

Hình 2.2.2 Các quận, huyện



(b) Sụt lún đất: Khu vực sụt lún lớn nhất ở Hà Nội là 35 đến 40 mm/năm. Hầu hết các khu vực này đều bị lún khoảng 20 đến 25 mm/năm và 10 mm/năm ở khu vực phía bắc. Các khu vực dọc sông Hồng không bị sụt lún. Tình trạng sụt lún đất là do sự suy giảm của tầng nước ngầm và độ dày của lớp đất xốp trong lòng đất và các hoạt động xây dựng trên mặt đất.

(c) Động đất: Động đất xảy ra ở các khu vực giao nhau của các vết đứt gãy. Trước đây đã có một số trận động đất quy mô lớn xảy ra. Do các vết đứt gãy chính chạy qua thành phố nên Hà Nội có thể phải chịu những tác động bất lợi bởi động đất.

4) Sử dụng đất

Bản đồ sử dụng đất cho Hà Nội đã được lập dựa trên những bản đồ mới nhất có được (từ Bộ TNMT năm 2003), những hình ảnh và các thông tin thu thập được từ các cơ quan hữu quan của Việt Nam cũng như các khảo sát thực địa. Để có thể đánh giá và khái quát được các đặc điểm sử dụng đất, mục đích sử dụng đất đã được chia làm 9 loại là: đất nông thôn, đất dân cư, đất thương mại, đất cơ quan, đất công nghiệp, đất công viên, đất môi trường, các công trình đô thị và các loại đất khác (xem Bảng 2.2.1). Trong khi đó, khu vực đô thị hiện tại được chia làm bốn khu gồm nội thành cũ, nội thành mới, ngoại thành và nông thôn (xem Hình 2.2.3).

Trong tổng diện tích 921 km², đất nông nghiệp chiếm 68% (626,2 km²). Ở khu vực đô thị hóa, Hà Nội có 62,5 km² (6,8%) đất dân cư; 3,6 km² (0,4%) đất thương mại; 23,9 km² (2,6%) đất cơ quan; 2,6 km² (0,3%) đất công viên và 34,9 km² (3,8%) đất công trình đô thị. Các khu vực khác chiếm 16,3% tổng diện tích đất của Hà Nội..

Bảng 2.2.1 Mục đích sử dụng đất phục vụ phân tích

Phân loại	Thông tin cơ bản
1. Nông thôn	Đồng lúa và các khu vực đất nông nghiệp khác, đất phục vụ ngư nghiệp và đất dân cư nông thôn.
2. Dân cư	Đất dân cư đô thị, đất sử dụng hỗn hợp giữa dân cư và thương mại.
3. Thương mại	Đất phục vụ các mục đích thương mại
4. Cơ quan	Đất cơ quan nhà nước, giáo dục và văn hóa, an ninh và quân đội, sức khỏe và phúc lợi.
5. Công nghiệp	Công nghiệp (hỗn hợp) và đất khu công nghiệp
6. Công trình đô thị	Công trình giao thông và các công trình phục vụ cung cấp dịch vụ đô thị
7. Công viên	Khu vực công viên và giải trí
8. Môi trường	Rừng sản xuất và rừng phòng hộ, các loại rừng khác, đất phục vụ mục đích tôn giáo, nghĩa trang.
9. Khác	Mặt nước, diện tích đồng bằng và đồi núi chưa sử dụng.

Hình 2.2.3 Các khu vực đô thị phục vụ phân tích



Bảng 2.2.2 Diện tích đất hiện tại theo mục đích sử dụng

Đơn vị: km²

Mục đích/Quận	Nông thôn	Dân cư	Thương mại	Cơ quan	Công nghiệp	Công trình đô thị	Công viên	Môi trường	Khác	Tổng
TP Hà Nội	626,2	62,5	3,6	23,9	16,8	34,9	2,6	44,9	105,6	921,0
Nội thành cũ	0,6	16,9	1,4	5,4	4,0	1,2	1,2	0,1	3,9	34,6
Ba Đình	0,2	3,8	0,7	1,1	1,9	0,1	0,5	0,0	0,9	9,3
Hoàn Kiếm	0,1	2,4	0,2	0,7	0,7	0,0	0,1	0,0	0,9	5,3
Hai Bà Trưng	0,1	5,3	0,1	0,9	0,7	0,9	0,5	0,0	1,6	10,1
Đống Đa	0,1	5,4	0,3	1,2	2,1	0,2	0,1	0,1	0,5	10,0
Nội thành mới	57,2	34,5	1,1	4,9	8,0	4,8	1,0	1,2	31,3	144,2
Tây Hồ	5,2	6,8	0,5	0,7	0,4	0,1	0,1	0,2	9,8	24,0
Thanh Xuân	0,7	5,0	0,1	0,7	0,8	0,8	0,1	0,1	0,8	9,1
Cầu Giấy	2,0	5,4	0,2	1,3	1,6	0,1	0,2	0,2	1,0	12,0
Hoàng Mai	19,0	6,2	0,2	2,4	0,6	1,2	0,6	0,3	9,0	39,5
Long Biên	30,3	11,1	0,1	2,9	1,4	2,6	0,0	0,4	10,7	59,5
Ngoại thành	101,3	7,4	0,4	4,8	5,0	2,9	0,2	2,3	14,4	138,6
Từ Liêm	49,6	7,3	0,3	3,3	3,7	1,6	0,1	1,0	8,4	75,3
Thanh Trì	51,7	0,1	0,1	1,7	1,1	1,3	0,1	1,2	6,0	63,3
Nông thôn	467,1	3,7	0,7	8,8	17,9	8,0	0,2	41,3	56,0	603,6
Sóc Sơn	230,3	0,4	0,3	10,0	5,2	1,3	0,0	39,0	20,0	306,5
Đông Anh	145,7	1,4	0,4	4,7	2,3	4,3	0,1	1,5	22,1	182,3
Gia Lâm	91,1	1,9	0,0	3,2	1,3	2,4	0,0	0,9	14,0	114,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

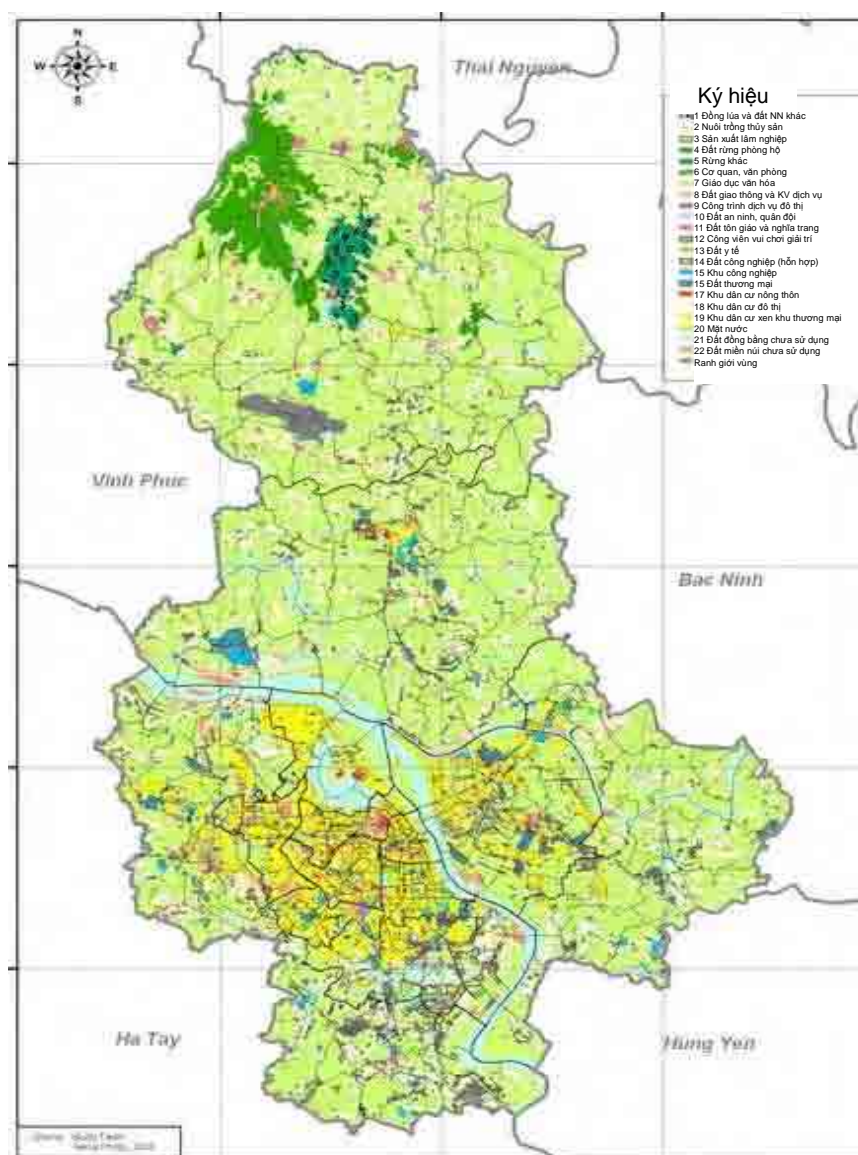
Bảng 2.2.3 Hiện trạng sử dụng đất

Đơn vị: (%)

Mục đích/Quận	Nông thôn	Dân cư	Thương mại	Cơ quan	Công nghiệp	Công trình đô thị	Công viên	Môi trường	Khác	Tổng
TP Hà Nội	68,0	6,8	0,4	2,6	1,8	3,8	0,3	4,9	11,5	100,0
Nội thành cũ	1,6	49,0	3,9	15,6	11,4	3,4	3,4	0,4	11,2	100,0
Ba Đình	2,3	41,5	7,6	12,3	20,1	1,2	5,2	0,5	9,3	100,0
Hoàn Kiếm	2,2	45,3	3,9	13,4	14,0	0,6	2,3	0,5	17,8	100,0
Hai Bà Trưng	1,5	52,9	1,1	9,0	6,7	8,5	4,6	0,2	15,6	100,0
Đống Đa	0,8	53,9	3,4	12,1	21,3	1,9	1,1	0,5	5,1	100,0
Nội thành mới	39,7	24,0	0,8	3,4	5,6	3,4	0,7	0,8	21,7	100,0
Tây Hồ	21,8	28,5	2,0	3,1	1,9	0,5	0,5	0,8	40,9	100,0
Thanh Xuân	7,6	55,3	0,6	7,9	9,1	8,6	0,8	0,8	9,2	100,0
Cầu Giấy	16,8	44,8	1,8	11,0	13,5	0,9	1,6	1,4	8,2	100,0
Hoàng Mai	48,0	15,7	0,5	6,0	1,5	3,1	1,5	0,8	22,8	100,0
Long Biên	50,9	18,6	0,2	4,8	2,4	4,3	0,1	0,7	17,9	100,0
Ngoại thành	73,1	5,3	0,3	3,4	3,6	2,1	0,2	1,6	10,4	100,0
Từ Liêm	65,9	9,7	0,4	4,4	4,9	2,1	0,2	1,3	11,1	100,0
Thanh Trì	81,7	0,1	0,2	2,6	1,7	2,0	0,2	2,0	9,5	100,0
Nông thôn	77,4	0,6	0,1	1,5	3,0	1,3	0,0	6,8	9,3	100,0
Sóc Sơn	75,1	0,1	0,1	3,3	1,7	0,4	0,0	12,7	6,5	100,0
Đông Anh	79,9	0,8	0,2	2,6	1,2	2,3	0,1	0,8	12,1	100,0
Gia Lâm	79,4	1,7	0,0	2,8	1,1	2,1	0,0	0,8	12,2	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

Hình 2.2.4 Bản đồ sử dụng đất của Hà Nội, 2005



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Đất giao thông: Hà Nội có tổng chiều dài các tuyến đường chính là 624km, đường sắt và đường thủy qua Hà Nội có chiều dài lần lượt là 123,2km và 80,7 km. Mật độ đường của Hà Nội hiện nay là 1,9%, thấp hơn rất nhiều so với các thành phố lớn ở các nước khác. Đất GTVT chính gồm đất sân bay, bến cảng và ga đường sắt chiếm 20 km², trong đó, diện tích sân bay Nội Bài là 10 km².

Công viên và không gian xanh: Hà Nội có tổng diện tích không gian xanh là 622 km², hầu hết là đồng lúa và đất nông nghiệp khác (501km²), tiếp đến là diện tích mặt nước (81km²), rừng (37km²) và công viên (3km²). Trong khi 90% đất nông nghiệp tập trung ở các quận ngoại thành và nông thôn thì 84% công viên lại tập trung ở các quận nội thành cũ và nội thành mới. Chín quận nội thành có 175 ha công viên, gồm cả diện tích mặt nước. Ở các khu vực đã phát triển như quận Hoàn Kiếm và Hai Bà Trưng, tỷ lệ diện tích cây xanh bình quân trên đầu người tương đối cao nhưng ở các quận mới đô thị hóa nhanh như các quận Đống Đa và Gia Lâm, tỷ lệ diện tích cây xanh bình quân đầu người còn

thấp, chỉ đạt 0,05 m². Diện tích công viên bình quân đầu người cũng còn thấp so với các nước khác, ví dụ như diện tích công viên bình quân ở Nhật Bản là 7,5 m²/người, ở Luân Đôn là 26,9 m²/người, ở Béc-lin là 27,4 m²/người và ở New York là 29,3 m²/người

Phân bố theo khu vực: Tỷ lệ đất nông nghiệp tăng nhanh từ khu vực nội thành cũ tới các khu vực phía ngoài (1,6%), khu vực nội thành mới (39,5%), khu vực ngoại thành (73,1%) và khu vực nông thôn (77,4%). Đất môi trường cũng có xu hướng tương tự. Tuy nhiên, đất khu dân cư, khu thương mại, viện nghiên cứu, công viên và đất cơ sở hạ tầng đô thị lại có xu hướng ngược lại.

Có thể thấy được những đặc điểm rõ rệt khi phân tích các đặc điểm sử dụng đất dựa trên phân loại khu vực đô thị.

- **Nội thành cũ:** Hầu hết đất đã được đô thị hóa và tới gần nửa diện tích đất được sử dụng làm đất ở. Các công trình thương mại, công sở tập trung ở quận nội thành cũ.
- **Nội thành mới:** Khu vực nông thôn (39,7%) và khu dân cư (24,0%) chiếm hầu hết diện tích. Quận Long Biên là quận có diện tích đất ở lớn nhất tại Hà Nội.
- **Ngoại thành:** Hầu hết đất của khu vực ngoại thành là đất nông nghiệp (73,1%) trong đó tỉ lệ diện tích đất nông nghiệp lớn nhất ở huyện Thanh Trì (81,7%). Khu vực ngoại thành chỉ có một diện tích nhỏ (0,4 km²) phục vụ mục đích thương mại.
- **Khu vực nông thôn:** Khu vực nông thôn chiếm 77,4% diện tích đất. Ở khu vực này chỉ có rất ít các công trình đô thị nhưng lại có diện tích đất công nghiệp lớn nhất trên toàn thành phố. Sở dĩ diện tích cơ quan và công trình đô thị của khu vực này lớn nhất là do ở các huyện có rất nhiều khu đất phục vụ mục đích an ninh và quân đội đồng thời khu vực sân bay quốc tế Nội Bài cũng sử dụng diện tích đất đai lớn trong vùng.

Xu hướng sử dụng đất này cho thấy các chức năng kinh tế và xã hội chính chủ yếu tập trung ở khu vực các quận nội thành cũ mặc dù diện tích đất rất nhỏ. Hiện nay, Hà Nội không có đủ đất đô thị bởi một diện tích lớn đất đô thị hiện đang sử dụng cho sản xuất nông nghiệp. Ngoài ra, mật độ dân cư trong khu vực các quận nội thành cũ rất cao mặc dù diện tích chỉ vven vẹn 16,9 km².

5) Khái quát về dân số và hộ gia đình

Hà Nội đã phát triển trên nhiều phương diện trong suốt thập kỷ qua. Dân số Hà Nội tăng với tốc độ khoảng 3%/năm (xem Bảng 2.2.4 và Hình 2.2.5). Tính đến năm 2003, dân số Hà Nội vào khoảng 3.007.005 người, trong đó 58% dân số sống trong khu vực đô thị. Số hộ gia đình của Hà Nội là 760.000 người với số thành viên trung bình trong mỗi gia đình là 4,3 người.

Mặc dù có thể thấy tình hình dân số tăng trưởng nhanh trong toàn thành phố nhưng khu vực tăng nhanh nhất vẫn tập trung ở các quận nội thành mới như Thanh Xuân, Cầu Giấy và Hoàng Mai. Sự tăng trưởng dân số trong thời gian gần đây đã lan sang các khu vực ngoại thành như Từ Liêm. Trong khi sự phát triển ở các khu đô thị ngoại vi được đẩy nhanh cũng cần phải chú ý rằng: (a) tăng trưởng ở khu vực nội thành cũ vẫn tiếp diễn mặc dù mật độ dân số ở khu vực này đã rất cao và (b) tăng trưởng ở các khu vực nông thôn hiện mới chỉ ở mức trung bình và áp lực phát triển chưa cao.

Đặc điểm nổi bật của Hà Nội là phát triển đô thị tập trung với mật độ dân số cao. Mặc dù các quận nội thành cũ (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng và Đống Đa) chỉ có diện tích khoảng 35 km² nhưng mật độ dân số lên đến 305 người/ha. Ở các khu dân cư, mật độ dân số lên đến 622 người/ha. Ở khu vực nội thành mới, mật độ dân số duy trì ở mức

trung bình là 57 người/ha, ngoài trừ quận Thanh Xuân có mật độ dân số là 203 người/ha và quận Cầu Giấy có mật độ dân số là 131 người/ha. Tuy nhiên mật độ dân số ở các khu dân cư nằm trong các quận nội thành mới đã tăng nhanh lên 211 người/ha. Có thể thấy tình hình tương tự ở các khu vực ngoại thành nơi mật độ dân số của các khu dân cư là 147 người/ha trong khi mật độ dân số chung của khu vực này là 28 người/ha.

Hà Nội hiện có khoảng 760.000 hộ gia đình, mỗi hộ gia đình bình quân có 4,3 thành viên với thu nhập 2,7 triệu đồng/tháng. 89% số hộ có quyền sử dụng đất và 92% số hộ gia đình có nhà ở, hầu hết là nhà biệt lập. Tỷ lệ người dân ở các khu chung cư cao tầng vẫn còn thấp và chỉ các hộ gia đình có thu nhập cao mới sinh sống ở các khu này. Dù thu nhập cao hay thấp, 83% số hộ gia đình ở Hà Nội có xe máy, trong đó 40% số hộ gia đình có từ hai xe trở lên. Tỷ lệ sở hữu xe con vẫn còn thấp – chỉ có 2% số hộ gia đình của thành phố có xe con. Các hộ gia đình ở Hà Nội có thể chia làm bốn loại theo cơ cấu hộ gia đình với các đặc điểm kinh tế-xã hội tóm tắt trong phần dưới đây.

- (1) **Hộ gia đình độc thân:** Hộ gia đình độc thân chủ yếu gồm người già sống cô đơn, trong đó 80% người già thuộc độ tuổi trên 50 và 60% thuộc độ tuổi trên 60. 60% trong số đó là nữ giới. Do hầu hết là người đã về hưu hoặc không có việc làm, loại hộ gia đình này có mức thu nhập bình quân thấp nhất và có tỷ lệ sở hữu phương tiện và trang thiết bị gia đình thấp hơn mức trung bình. Tuy nhiên, diện tích sàn nhà ở trên đầu người lại cao nhất, ở mức 61 m². Tỷ lệ người sinh sống ở các khu tập thể là 24%, cao hơn mức trung bình (12%).
- (2) **Hộ gia đình cộng cư:** Loại hộ gia đình này khá phổ biến trong tầng lớp sinh viên và công nhân, những người thường chung phòng với bạn bè và đồng nghiệp và trong đó có cả người già chung phòng với người thân hoặc người quen khác. Tỷ lệ người ở độ tuổi 20 đang làm việc trong Khu vực III cao hơn mức trung bình. Thu nhập bình quân của một công nhân có tay nghề ở mức trung bình. Diện tích sàn trên đầu người gần đạt mức trung bình nhưng khá thấp so với quy mô của hộ gia đình nhỏ.
- (3) **Hộ gia đình hạt nhân:** Loại hộ gia đình này ngày càng phổ biến với độ tuổi từ 30 đến 40. Tình trạng kinh tế-xã hội, tiêu chuẩn nhà ở và phân bố khu vực ở mức tương đương với mức trung bình của thành phố. Tuy nhiên, một số hộ gia đình như các hộ gia đình cha mẹ đơn thân và con cái có điều kiện kém hơn: sở hữu xe máy chỉ chiếm 46% và mức thu nhập bình quân của hộ gia đình chỉ có 1,46 triệu đồng. Đối với hộ gia đình có cả bố mẹ và trẻ em, mức thu nhập bình quân là 2,24 triệu đồng.
- (4) **Hộ gia đình nhiều thế hệ:** Loại hộ gia đình này gồm các thành viên thuộc ít nhất hai thế hệ khác nhau. Loại hộ gia đình này chiếm 61% tổng số hộ gia đình ở Hà Nội, gồm 58% hộ gia đình có trẻ em và 42% hộ gia đình không có trẻ em. Điều kiện kinh tế-xã hội của loại hộ gia đình này cao hơn mức trung bình do có nhiều thành viên đi làm. Loại hộ gia đình này có diện tích sàn nhà/người thấp nhất (18-21m²) do quy mô hộ gia đình lớn.

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

Bảng 2.2.4 Mật độ dân số của Hà Nội theo quận/huyện

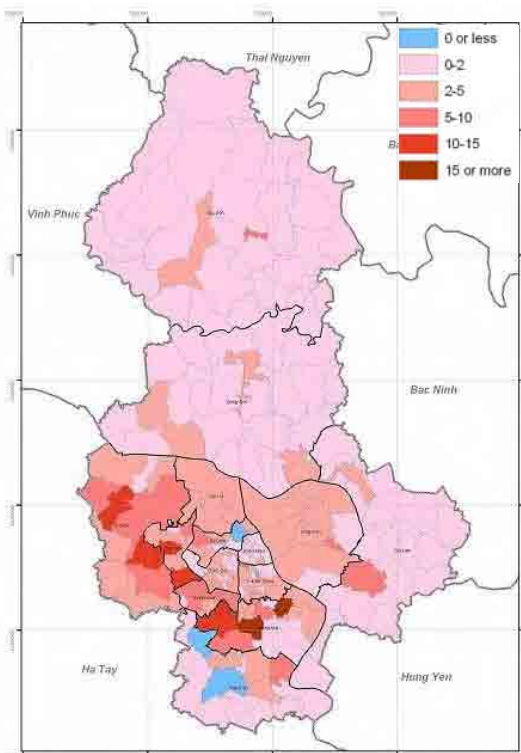
	Diện tích (km ²)	Dân số (000)				Tăng trưởng dân số 99-03 (%/năm)	Mật độ dân số, 2003 (người/ha)		
		1999		2003			Tổng	Mật độ chung ¹⁾	Khu dân cư ²⁾
		Số người	%	Số người	%				
Toàn thành phố	921	2.675	100,0	3.008	100,0	3,0	33	36	174
Nội thành cũ	35	963	36,0	1.053	35,0	2,3	305	340	622
Ba Đình	9	198	7,4	221	7,3	2,7	238	260	574
Hoàn Kiếm	5	165	6,2	175	5,8	1,4	330	397	729
Hai Bà Trưng	10	272	10,2	301	10,0	2,5	298	349	563
Đống Đa	10	328	12,3	358	11,9	2,2	359	377	667
Nội thành mới	144	673	25,2	827	27,5	5,3	57	70	211
Tây Hồ	24	91	3,4	102	3,4	3,1	43	71	150
Thanh Xuân	9	149	5,6	185	6,2	5,7	203	214	366
Cầu Giấy	12	122	4,6	158	5,2	6,5	131	135	292
Hoàng Mai	40	161	6,0	209	7,0	6,8	53	64	194
Long Biên	60	151	5,6	172	5,7	3,4	29	33	155
Ngoại thành	139	343	12,8	392	13,0	3,4	28	31	147
Từ Liêm	75	193	7,2	239	7,9	5,5	32	34	147
Thanh Trì	63	150	5,6	154	5,1	0,6	24	27	147
Nông thôn	604	696	26,0	735	24,4	1,4	12	13	82
Sóc Sơn	307	246	9,2	259	8,6	1,2	8	9	54
Đông Anh	182	261	9,8	276	9,2	1,4	15	17	111
Gia Lâm	115	188	7,0	201	6,7	1,6	18	20	123

Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2004 và Tổng Điều tra Dân số và Nhà ở, 1999.

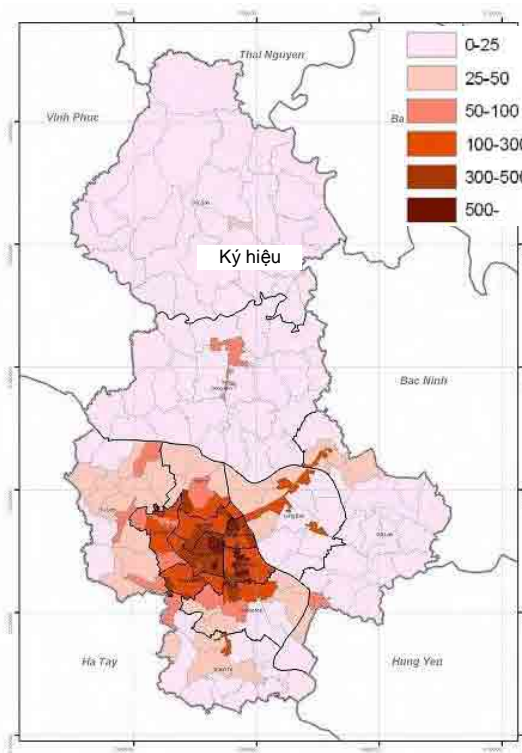
1) Tổng diện tích không gồm diện tích mặt nước.

2) Tổng diện tích khu vực đô thị, nông thôn và khu dân cư hỗn hợp.

Hình 2.2.5 Tăng trưởng dân số, 1999 – 2003 (%/năm)



Hình 2.2.6 Mật độ dân số (chung), 2003 (người/ha)



Nguồn: Tổng cục Thống kê, 2004 và Tổng Điều tra Dân số và Nhà ở, 1999.

Bảng 2.2.5 Đặc điểm các hộ gia đình ở Hà Nội

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

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

6) Các dịch vụ cơ sở hạ tầng

Các công trình cơ sở hạ tầng như nhà ở, công viên và không gian xanh, cấp nước, thoát nước mưa và xử lý nước thải, thu gom rác, phòng chống lũ lụt và giao thông, v.v. đã được đánh giá dựa trên các thông tin và dữ liệu thu thập được bằng cách so sánh các yếu tố chủ quan và khách quan, được trình bày ngắn gọn như sau:

(1) Nhà ở

Trong năm 2003, tổng diện tích sàn tại Hà Nội đã tăng lên tới 34 triệu m², tăng 20% so với mức 28 triệu m² của năm 1999. Năm 1999, diện tích sàn ở các khu đô thị của Hà Nội là 17,6 triệu m².

Theo Sở Xây dựng Hà Nội thì các hoạt động xây dựng trái phép vẫn diễn ra khá phổ biến trên địa bàn thành phố mặc dù theo báo cáo thì tình hình cũng đã được cải thiện hơn so với một vài năm trước. Thí dụ, đã cấp ra khoảng 2.800 giấy phép xây dựng trong năm 2004 trong khi đó số trường hợp xây dựng trái phép là 3.000 nghĩa là có khoảng 200 dự án xây dựng không phép hoặc trái phép.

(2) Cấp nước

Có tới 61,6% số hộ gia đình ở Hà Nội được sử dụng nước máy. Các khu vực nội thành cũ và nội thành mới đã được cung cấp đầy đủ dịch vụ trong khi đó các khu vực nông thôn vẫn còn rất hạn chế. Rất có thể người dân sẽ hài lòng hơn nếu tỉ lệ cấp nước tăng cao hơn. Hệ thống cấp nước đô thị của Hà Nội dựa trên hệ thống cấp nước máy của các nhà máy nước. Mặt khác, ở các vùng nông thôn, các nhóm dân cư hoặc các hộ gia đình thường phải tự tìm nguồn nước sinh hoạt. Hà Nội hiện có 15 nhà máy xử lý nước với công suất 425.000 m³/ngày. Hiện nay, Hà Nội chủ yếu sử dụng nguồn nước ngầm để cung cấp nước sạch. Tuy nhiên, cần phải tìm kiếm những nguồn nước khác như nước mặt của các sông bởi nhu cầu sử dụng nước rất có thể sẽ tăng cùng với quá trình đô thị hóa. Ngoài ra, việc khai thác nguồn nước ngầm (với công suất 448.000 m³/ngày) sẽ gây hiện tượng lún đất trong thành phố. Nhiệm vụ cấp bách hiện nay là phải xác định được những nguồn nước mới cũng như mở rộng phạm vi cấp nước của các nhà máy nước. Ngoài ra, chất lượng nước và áp lực nước cũng cần phải đạt được những tiêu chuẩn nhất định.

(3) Hệ thống thoát nước

Mục đích của hệ thống thoát nước là phòng chống ngập úng trong khu vực đô thị. Hệ thống này bao gồm các hệ thống tự nhiên như các sông, hồ cũng như các hệ thống nhân tạo khác như kênh, cống và các trạm bơm. Cùng với việc quản lý và cải tạo hệ thống đê sông Hồng, Hà Nội đã được bảo vệ khỏi mực nước lũ nguy hiểm của các sông, ngoại trừ các khu vực ngoài đê. Tình trạng ngập lụt trong khu vực trung tâm thành phố Hà Nội ở mức nước ngập 50-60cm xảy ra rất thường xuyên. Trong trường hợp có bão thì mực nước ngập có thể cao hơn. Phạm vi dịch vụ và chất lượng cần phải được cải thiện để có thể đáp ứng được áp lực phát triển cũng như giảm bớt tình trạng ngập lụt. Cần phải xác định được vị trí và công suất của các cửa xả, trạm bơm, hồ chứa và hệ thống ống thoát nước.

(4) Hệ thống thoát nước thải

Hệ thống thoát nước của Hà Nội được thiết kế để phục vụ cho cả hệ thống thoát nước thải. Nước thải từ các nhà vệ sinh trong các khu đô thị chảy qua bể tự hoại hoặc xả thẳng vào hệ thống thoát nước. Theo kết quả điều tra phỏng vấn hộ gia đình thì 43,6% số hộ gia đình được kết nối với hệ thống thoát nước thải, 40% có công trình vệ sinh riêng (bể tự hoại) và được các cơ quan nhà nước tổ chức thu gom, còn lại 16,5% số hộ gia đình

không được kết nối với hệ thống thoát nước thải. Về nhà vệ sinh, có 75,8% số hộ gia đình có nhà xí tự hoại. Khu vực đô thị có hệ thống thoát nước thải nhưng khu vực nông thôn không có. Tuy nhiên, đến năm 2005, Hà Nội chỉ có hai nhà máy xử lý nước thải (Trúc Bạch và Kim Liên) nên mới đáp ứng được 1,2% trên tổng số dân, còn lại nước thải vẫn được xả trực tiếp ra hệ thống sông, hồ. Hệ thống xử lý nước thải của Hà Nội cần phải được cải thiện để có thể đáp ứng các tiêu chuẩn của Việt Nam.

(5) Thu gom rác thải

Hiện nay, dịch vụ thu gom rác thải của nhà nước đang phục vụ 84% số hộ gia đình trên địa bàn thành phố Hà Nội, phần còn lại là do các doanh nghiệp tư nhân hoặc của địa phương đảm nhiệm. Riêng huyện Sóc Sơn có phạm vi thu gom rác thải thấp nhất, chỉ có 30% trong khi các khu vực khác đều có tỉ lệ thu gom rác đạt 70%. Bãi chôn lấp rác Nam Sơn hiện nay sẽ mau chóng bị quá tải hơn dự kiến do lượng rác thải ngày càng tăng mạnh. Bởi vậy, cần phải có biện pháp giảm lượng rác thải cho đến khi tìm ra được phương pháp xử lý rác thải mới.

(6) Phòng chống lụt bão

Hà Nội là khu vực dễ bị ngập lụt. Cao độ nền của các khu vực đô thị thường thấp hơn so với mực nước sông Hồng khi lên cao. Một diện tích khá lớn của Hà Nội thường xuyên bị ngập hoặc dễ dàng bị ngập khi có mưa. Các trận lụt nghiêm trọng do mức nước sông Hồng quá cao thường xảy ra với chu kỳ 100 năm. Vì vậy, đề nghị xem xét kỹ lưỡng hệ thống đê hiện có và có biện pháp gia cố để có thể bảo vệ Hà Nội khỏi những trận lụt nghiêm trọng.

(7) Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải và mạng lưới đường bộ

Tổng chiều dài mạng lưới đường bộ của Hà Nội là 624km mạng lưới đường sắt là 123,2km và đường sông là 80,7km. Tỉ lệ diện tích đường trên tổng diện tích đất của Hà Nội là 1,9%, rất thấp so với các thành phố lớn khác như Tokyo với tỉ lệ 18,8%. Mật độ đường trong khu vực nội thành khá cao trong khi ở ngoại ô và nông thôn lại tương đối thấp khiến cho khả năng tiếp cận của các khu vực này trở nên không đồng đều. Về cơ bản, hệ thống đường bao gồm mạng lưới đường xuyên tâm và các tuyến đường bao. Các tuyến đường xuyên tâm được kết nối trực tiếp với các đường cấp I khu vực bao gồm các tuyến quốc lộ 1, 5, 3, 2, 32 và đường cao tốc Láng – Hòa Lạc. Có thể nhận thấy rằng tiêu chuẩn thiết kế đường thường không phù hợp với chức năng đường thí dụ như các tuyến đường trục chính thường bị thu hẹp lại hoặc gián đoạn tại nhiều điểm.

(8) So sánh với các nước khác

Một số loại công trình cơ sở hạ tầng của Hà Nội đã được lựa chọn và so sánh với một số thành phố khác trên thế giới

Nhìn chung, các dịch vụ đô thị đều sẵn có tại các khu vực đô thị của Hà Nội trong khi đó tại các khu vực nông thôn thì hầu như chưa có những dịch vụ cần thiết. Có thể thấy rõ điều này khi xem xét việc cung cấp nước máy và hệ thống nhà vệ sinh tự hoại.

(9) Mức độ hài lòng của người dân về tính sẵn có của các công trình CSHT đô thị theo quận tại Hà Nội

Các dịch vụ cơ bản như điện, nhà vệ sinh, gas, điện thoại và thu gom rác đều có phạm vi phục vụ trên 80% số hộ gia đình trong khi đó phạm vi cung cấp nước sạch là 60% và phạm vi cung cấp internet là thấp nhất. Tuy vậy, sự hài lòng của người dân về tính sẵn có của các loại dịch vụ thậm chí còn thấp hơn. (xem Bảng 2.2.7). Tính sẵn có của các loại

dịch vụ tại các quận là khác nhau. Nhìn chung, các quận nội thành được cung cấp đầy đủ hơn so với khu vực nông thôn (xem Hình 2.2.7)

Bảng 2.2.6 Các tiêu chí cơ bản về cơ sở hạ tầng

Dịch vụ cơ sở hạ tầng	Các tiêu chí	Hiện trạng	Đánh giá của người dân (% hài lòng)	So sánh với các nước khác
Nhà ở	Diện tích ở TB/người (m ²)	10,5 ¹⁾	46	27,2 (Tokyo)
Công viên và không gian xanh	Diện tích công viên(m ² /người) (đô thị)	4,7 ²⁾	30	26,9 (London)
Nước sạch	Phạm vi (% hộ gia đình)	61,6 ³⁾	41	100 (Tokyo)
Điện	Phạm vi cấp điện (% hộ gia đình)	99,6	69	100 (Seoul)
Vệ sinh	Tỉ lệ có NVS tự hoại (% hộ GĐ)	79,8 ³⁾	46	100 (Singapore)
	Xử lý nước thải (% số dân)	1,2	-	70 (Chiang Mai)
	Thu gom rác thải (% hộ gia đình)	84,0 ³⁾	60	-
Giao thông đô thị	Tỉ lệ đường (%)	1,7 ⁴⁾	-	2,5 (Bangkok)
	Tỉ phần GTCC (%) ⁵⁾	7,0 ³⁾	26	74,0 (Tokyo)
	Các chuyến đi làm bằng GTCC (%)	3,5 ³⁾	-	28,0 (Bangkok)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Dữ liệu Điều tra dân số năm 1999

2) Tính đến năm 2000 (Số GTCC)

3) Điều tra Phòng vấn hộ GĐ HAIDEP năm 2005

4) Sở TNMT và NĐ năm 2005

5) Tỉ lệ phân chia phương thức không tính đi bộ

Bảng 2.2.7 Phạm vi cung cấp dịch vụ đô thị và mức độ hài lòng (%)^{1),2)}

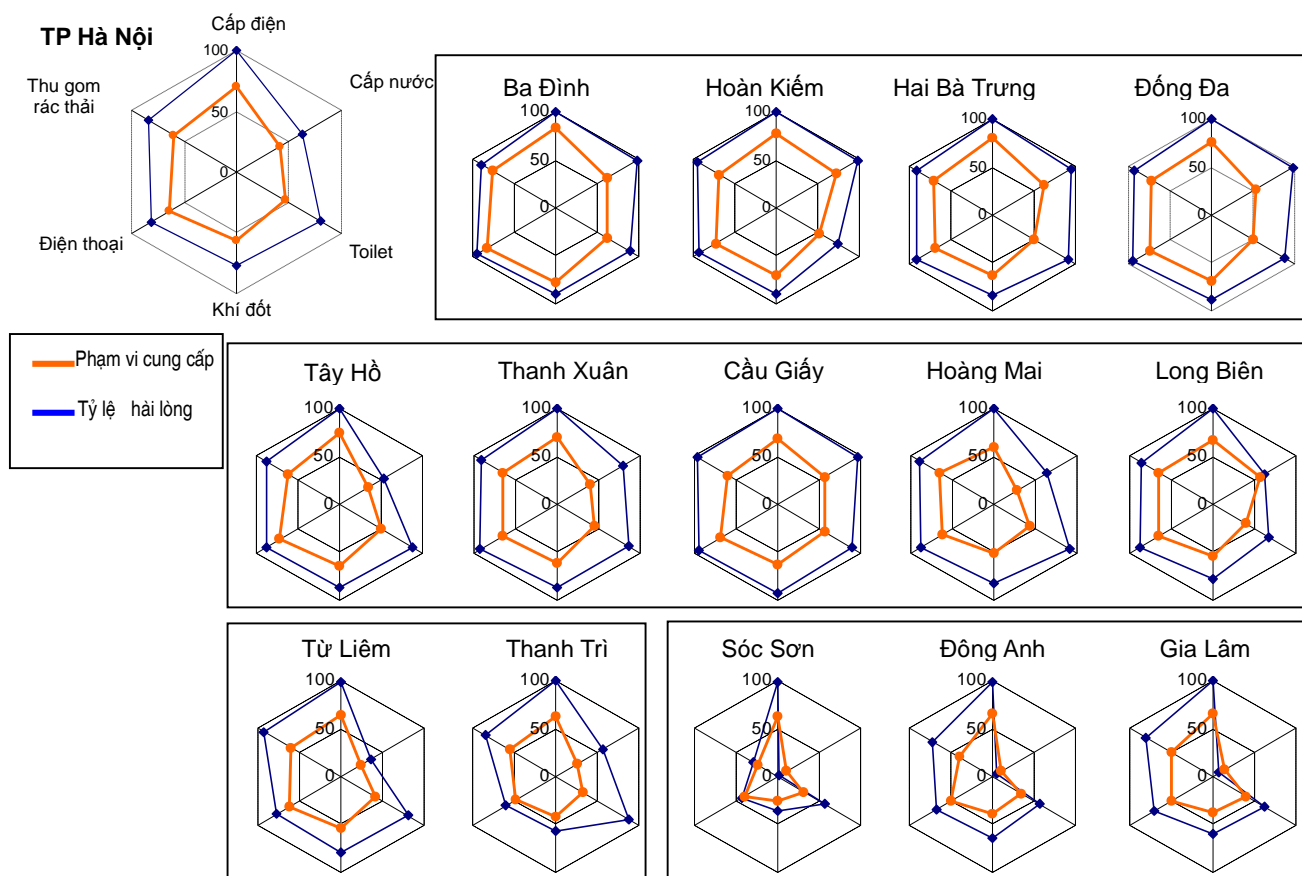
		TP Hà Nội	Nội thành cũ					Nội thành mới					Ng. thành		Nông thôn	
			Ba Đình	Hoàn Kiếm	Hai Bà Trưng	Đống Đa	Tây Hồ	Thanh Xuân	Cầu Giấy	Hoàng Mai	Long Biên	Từ Liêm	Thanh Trì	Sóc Sơn	Đông Anh	Gia Lâm
Điện	Phạm vi	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	99	100	99	99	100
	Hài lòng	70	84	77	80	76	75	70	68	59	67	64	63	62	65	66
Nước máy	Phạm vi	62	99	99	94	98	53	79	97	64	63	36	57	1	6	8
	Hài lòng	41	62	72	63	54	35	40	56	28	56	24	26	10	11	14
Nhà vệ sinh	Phạm vi	79	90	74	91	88	88	87	90	91	67	80	88	57	56	62
	Hài lòng	46	63	52	51	51	50	45	56	44	39	42	33	32	35	41
Khí đốt	Phạm vi	77	89	89	83	88	87	87	93	82	77	79	56	36	64	60
	Hài lòng	56	78	70	63	69	64	61	62	51	54	53	42	26	39	38
Điện thoại	Phạm vi	82	94	93	91	95	88	93	96	88	88	77	59	43	67	70
	Hài lòng	64	82	73	68	75	71	66	69	62	66	62	48	40	50	49
Thu gom rác thải	Phạm vi	84	90	94	91	92	88	91	97	89	86	93	85	30	71	80
	Hài lòng	60	76	69	70	71	62	65	60	66	65	60	55	24	41	50
Internet	Phạm vi	10	16	14	13	19	9	12	18	10	6	5	2	1	2	2
	Hài lòng	64	82	73	68	75	71	66	69	62	66	62	48	40	50	49

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình HAIDEP

1) Phạm vi hộ gia đình

2) Tỉ lệ hài lòng được tính dựa trên số hộ gia đình chọn câu trả lời là “hài lòng” và “rất hài lòng” với các dịch vụ

Hình 2.2.7 Phạm vi và sự hài lòng của người dân về các dịch vụ đô thị



7) Môi trường đô thị

(1) Ô nhiễm không khí và tiếng ồn

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

Khí thải từ phương tiện giao thông đã trở thành nguồn ô nhiễm không khí chính ở các khu đô thị. Các cuộc khảo sát môi trường cho thấy hiện tượng ô nhiễm bụi nặng tại các nút giao. Nồng độ TSP, SO₂, NO₂ và CO tại các nút giao cao hơn nồng độ tương ứng của các chất này trong không khí xung quanh của khu vực quanh các khu công nghiệp một chút, đặc biệt là do tập trung lượng khí thải lớn của các phương tiện giao thông. Do xăng pha chì đã không được sử dụng từ năm 2001 nên tình hình ô nhiễm chì đã giảm.

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

(2) Chất lượng nước

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

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

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

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

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

(3) Quản lý chất thải rắn

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

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

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

(4) Công viên, không gian xanh và cảnh quan

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

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

(5) Các khu nhà ở trái phép

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

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

2.3 Đánh giá toàn diện về điều kiện sống

1) Phương pháp luận

Để nắm bắt được toàn diện định hướng phát triển của Hà Nội cần xem xét tổng thể cấu trúc của thành phố. Nghiên cứu sẽ thực hiện trước tiên bằng cách xem xét tổng quan cấu trúc của Hà Nội cũng như thực trạng của cấu trúc đó trên cơ sở đối chiếu với các thành phố khác, sau đó xem xét cấu trúc trên phương diện là một tổng thể hợp thành bởi nhiều mảng – các quận/huyện¹ và phường/xã² và cuối cùng là xem xét cấu trúc động và tĩnh với các yếu tố kinh tế-xã hội và điều kiện sống. Để chắc chắn, hướng tiếp cận sẽ là phân tách các phân tích từ cấp độ thành phố xuống đến cấp độ quận/huyện và phường/xã – các bộ phận cấu thành của thành phố, đồng thời đưa ra những nội dung cơ bản hướng tới phương hướng phát triển phù hợp.

Những thông tin dữ liệu mang tính khoa học, thực tiễn và cả kinh nghiệm sẽ được áp dụng nhằm lập ra một tập hợp các chỉ tiêu thích hợp cho thành phố Hà Nội. Các chỉ tiêu này cùng những số liệu kinh tế-xã hội sẽ cho thấy phương hướng phát triển, các vấn đề trong phát triển, những tồn tại và tiềm năng của từng phường/xã hay quận/huyện và cho phép phân tích tổng quan về Hà Nội. Các chỉ tiêu trên cũng sẽ là những công cụ phục vụ cho công tác quản lý đối với những vấn đề cụ thể trong quá trình phát triển trung và dài hạn. Kết quả nghiên cứu sẽ giúp thành phố hiểu rõ hơn tiến trình phát triển, đồng thời sẽ có chức năng như một công cụ chính sách được phản ánh qua Quy hoạch tổng thể. Mục tiêu đánh giá tóm gọn trong ba bước như sau (xem Hình 2.3.1):

(a) Bước 1:

- Lựa chọn tập hợp các chỉ tiêu có tính chất so sánh phù hợp cho công tác đánh giá tình hình và cải thiện điều kiện sống của Hà Nội, sử dụng chúng như các tiêu chuẩn quốc tế áp dụng cho việc đánh giá ở cả hai cấp: quốc gia và thành phố
- Phát triển một số chỉ tiêu đánh giá chọn lọc để áp dụng cho các quận/huyện và xã, trên cơ sở dữ liệu hiện có. Cơ sở của các chỉ tiêu sẽ dựa trên một số chỉ tiêu đưa ra trong Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS năm 2005) và Điều tra dân số năm 1999. Toàn bộ các chỉ tiêu trên sẽ là các dữ liệu cơ sở và là tập hợp toàn diện của tất cả các công cụ chính sách phục vụ cho việc nắm vững cấu trúc và tương lai phát triển của thành phố Hà Nội, đồng thời góp phần vào công tác giám sát và đánh giá trong tương lai – “dân kiểm tra”.

(b) **Bước 2:** Tập hợp và biên soạn thành “hồ sơ phát triển đô thị”³ cho thành phố Hà Nội trong đó tóm lược toàn bộ thông tin về các quận/huyện và xã (vấn đề, xu hướng, tăng trưởng), dự báo và đánh giá tài chính.

(c) **Bước 3:** Kết luận và kiến nghị về chính sách và quy hoạch cũng như đề xuất với chính phủ cơ chế “dân kiểm tra”.

¹ Hà Nội có 9 quận nội thành và 5 huyện ngoại thành. Tất cả 14 đơn vị hành chính này sau đây gọi là quận/huyện.

² Hà Nội có 102 phường, 118 xã và 8 thị trấn (thị trấn thuộc huyện). Tất cả 228 đơn vị hành chính này sau đây gọi là phường/xã.

³ Khái niệm này do Ngân hàng thế giới đưa ra nhằm áp dụng cho cấp thành phố, tuy nhiên ở đây sẽ sử dụng cho cấp quận/huyện và phường/xã.

Thành phố Hà Nội được đánh giá từ những khía cạnh có tầm quan trọng với phát triển bền vững trong tương lai của các quận/huyện và phường/xã. Các khía cạnh trên bao gồm cả hai tình huống động và tĩnh trong xu hướng phát triển dân số, sử dụng đất, khả năng cạnh tranh, tình trạng đói nghèo, điều kiện sống, tính dễ bị tổn thương và môi trường.

Khái niệm điều kiện sống do Tổ chức Y tế Thế giới đưa ra năm 1961 được phân thành bốn mục chính gồm (1) tính thuận tiện (khả năng tiếp cận), (2) an toàn và an ninh, (3) tình trạng sức khỏe và điều kiện phúc lợi (4) các công trình tiện ích. Đồng thời, sau những nghiên cứu gần đây về phát triển thì các khái niệm đa chiều như đói nghèo, phát triển con người, tự do thực sự⁴, công việc ổn định, năng lực và tính dễ bị tổn thương⁵ cũng sẽ được kết hợp thành một công cụ nhằm nắm bắt được tổng thể tiến trình và các vấn đề trong phát triển. Vì vậy, trước những xu hướng trên, thêm một yếu tố sẽ được bổ sung vào các phân tích đó là nhân tố năng lực. Phần trình bày tiếp theo sẽ cố gắng tổng hợp những yếu tố và khái niệm nói trên ở cấp độ quận/huyện và phường/xã để có thể đưa ra những đánh giá có chất lượng hơn về điều kiện sống của Hà Nội như sau:

- (a) **Tính thuận tiện và khả năng tiếp cận:** Bao gồm những tiện ích cần thiết cho đời sống hàng ngày của người dân và nhu cầu tiếp cận thông tin
- (b) **An toàn và an ninh:** An toàn của người dân trước nguy cơ rủi ro, trường hợp khẩn cấp, hay tai nạn và bảo vệ tài sản cũng như tính mạng của người dân trước đe dọa từ thiên tai hay tội phạm
- (c) **Tình trạng sức khỏe và điều kiện phúc lợi:** Bảo đảm khả năng tiếp cận đối với các dịch vụ chăm sóc sức khỏe và các dịch vụ khác nhằm tăng khả năng đối phó với bệnh tật, ốm đau cũng như cải thiện các điều kiện phúc lợi
- (d) **Các công trình tiện ích:** Cho phép người dân được hưởng tự do về văn hóa xã hội cơ bản cũng như tạo môi trường sống thoải mái
- (e) **Năng lực:** Xem xét khả năng của người dân trong việc tự tăng cường năng lực bản thân... "khả năng càng cao tính tổn thương càng thấp... tính dễ bị tổn thương liên quan mật thiết tới việc sở hữu các tài sản"⁶.
- (f) **Hạn chế:** Hầu hết dữ liệu của các quận/huyện đều lấy từ Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS 2005), trong đó một số số liệu có thể giúp nâng cao chất lượng đánh giá song không được áp dụng ở đây ví dụ như số liệu về chi tiêu của hộ gia đình, chi tiêu cho ăn uống, chi tiết về nghề nghiệp của các thành viên trong gia đình, v.v. Vì vậy các đánh giá về điều kiện sống đưa ra trên cơ sở thông tin dữ liệu hạn chế.

Với mỗi yếu tố sẽ lựa chọn ra một tập hợp các chỉ tiêu tùy thuộc vào đặc trưng trong so sánh và/hoặc tính đặc thù liên quan đến Hà Nội. Để sử dụng làm các tiêu chí đánh giá, các chỉ tiêu nói trên phải đảm bảo yêu cầu dễ dàng tính toán và đánh giá đối với cấp độ quận/huyện và phường/xã. Một số chỉ tiêu được đặt ra ở tầm quốc gia và quốc tế⁷, số còn lại đặc biệt áp dụng riêng cho Hà Nội. Sử dụng các phương pháp thống kê và toán học, các yếu tố này được định lượng và sắp xếp, dựa trên đó để xếp hạng các quận, huyện và phường xã.

4) Sen 2001

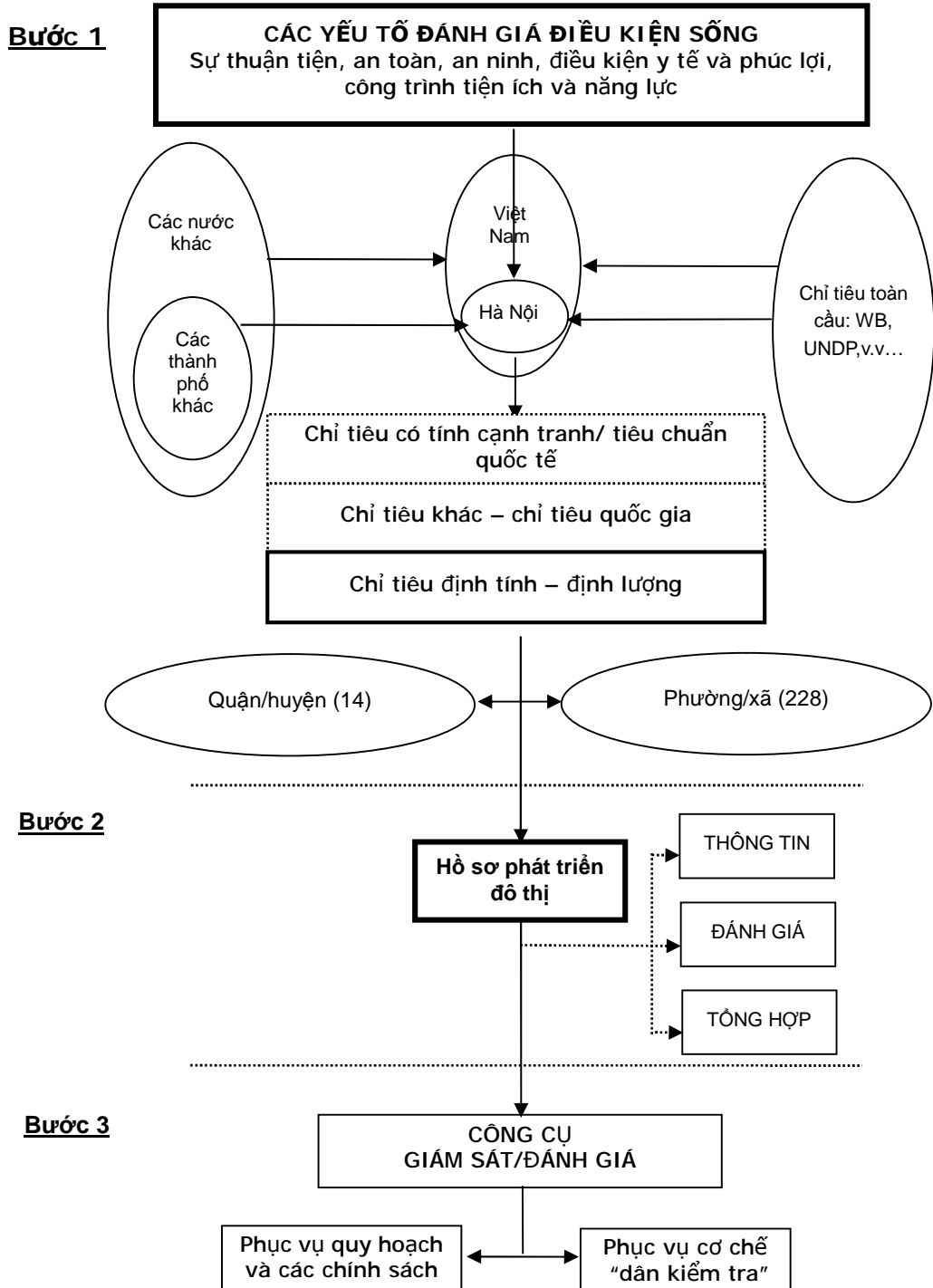
5) Moser, Norton 2001; Moser 1998

6) Moser và Norton 2001: 5

7) Chỉ tiêu phát triển thế giới (Ngân hàng thế giới, 2004) và Báo cáo Phát triển con người (UNDP, 2005)

Kết quả đánh giá năm yếu tố sẽ được tổng hợp lại thành một phân tích tổng hợp về điều kiện sống, trở thành các thông tin bổ sung cho việc hoạch định chính sách, quy hoạch và giám sát cho từng phường/xã, quận/huyện và thành phố.

Hình 2.3.1 Khung khái niệm phục vụ phân tích điều kiện sống



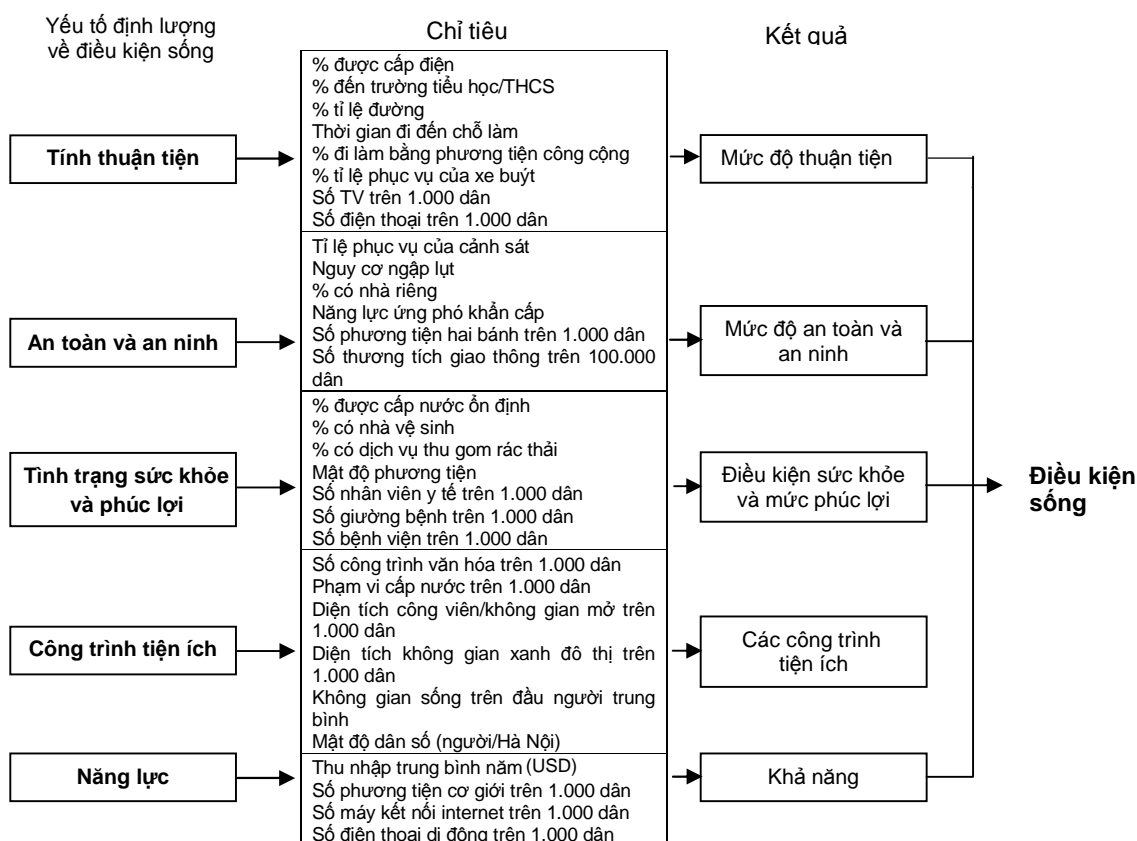
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 2.3.1 Bảng đối chiếu chỉ tiêu quốc tế với các chỉ tiêu riêng cho Hà Nội

Các chỉ tiêu	Thành phố Hà Nội	Các thành phố/trung tâm khác				So sánh các nước			
		1	2	3	1,2,3 tương ứng với các số 1, 2, 3 dưới đây	Việt nam	Mức thu nhập trung bình thấp/LHD	Mức thu nhập trung bình /MHD	Mức thu nhập cao trung bình/HHD
MỨC ĐỘ THUẬN TIỆN									
Tiếp cận điện (%)	99,6	77,2	95,0	98,6	Bangkok, Cebu, Seoul	76,0	37,4	87,3	100,0
Đi học tiểu học và THCS (%)	95,1	86,0	97,5	101,0	Hồng Kông, Manila, Nhật Bản	83,0	70,0	93,0	102,0
Thời gian của chuyến "Đi làm" (phút)	19,8	15,0	25,0	60,0	Davao, HCMC, Bangkok	20,0	57,0	42,5	30,0
Số chuyến "Đi làm" sử dụng GTCC (%)	3,5	5,0	28,0	53-55	Chiang Mai, Bangkok, Singapore/Penang	50,0	-	28,0	53,0
Số TV/1000 dân	230	385	600	877	Singapore, Cebu, HCMC	812	80	199	368
Số máy điện thoại/ 1000 dân	191	40	286	620	HCMC, Shanghai, Fukuoka	35	135	223	499
AN TOÀN VÀ AN NINH									
% có nhà riêng	91,5	-	-	-	-	-	-	86,0	100,0
Số xe máy/1000 dân	296	32	110	233	Singapore, Nhật Bản, Malaysia	775	-	233	59
Số thương tật do tai nạn giao thông/10000 dân	2.805	903	140	< 4	Hàn Quốc, Ghana, các TP của Hoa Kỳ	1.156	140	65	7
Y TẾ VÀ PHÚC LỢI									
Cung cấp nước sạch đầy đủ (%)	61,6	67,0	90,0	100,0	Malawi, Chittagong, Nhật Bản	50,0	61,0	83,0	100,0
Phạm vi khu vực có nhà vệ sinh và điều kiện vệ sinh (%)	79,8	48,0	73,0	99,0	Kenya, Philippines, Thái Lan	41,0	35,0	61,0	100,0
Số nhân viên y tế/1000 dân	15	59	116	140	Lào, Philippines, Singapore	53	2	59	201
Số giường bệnh/1000 dân	3,3	3,1	5,0+	27	HCMC, Bangalore/Shanghai/Seoul, Manila	2,4	1,3	3,7	7,4
Định mức chi cho y tế/người (US\$)	-	30	69	816	Cam-pu-chia, Thái Lan, Singapore	21	23	118	2,841
Tỉ lệ thất nghiệp (%)	10,3	2,2	4,6	7,0	Bangkok, Shanghai, Phnom Penh	<5,0	-	5,8	6,2
TIỆN NGHI									
Số công trình văn hóa/số dân	0,27								
Thể thao (cầu lông, bóng rổ, sân chơi)/5000	-	-	-	1,0	Canada	-	-	-	-
Công viên, không gian chung/ 1000 dân (ha)	0,08	3,1	5,3	4,8-8,0	San Francisco, Washington, Canada	0,1	-	0,1	2,7
Diện tích ở trung bình/người (m ²)	10,5	20,4	31,0	60,0	Trung Quốc (2000), Nhật Bản, Hoa Kỳ	9,0	8,0	20,1	46,6
Mật độ dân số (người/ha)	33	-	-	-	-	2,4	0,9	2,4	32,4
Chi cho giáo dục theo đầu người (US\$)	468	436	826	839	Bắc Kinh, Tokyo, Kuala Lumpur	448	-	99	448
NĂNG LỰC									
Thu nhập trung bình (US\$)	2.035	4.695	5.542	15.053	HCMC, Shanghai, Bangkok	500	-	4.678	36.436
Số phương tiện GT (2-4 bánh)/1000 dân	105	32	572	779	Philippines, Nhật Bản, Hoa Kỳ	400	11	52	668
Kết nối internet/1000 dân	3	4	13	30	HCMC, Delhi, Phnom Penh	24	4	77	477
Số máy điện thoại di động/1000 dân	20	25	87	155	HCMC, Phnom Penh, Thượng Hải	23	13	224	698
Giá nhà so với thu nhập hàng năm (%)	142	96	21	16	HCMC, Thượng Hải, Phnom Penh	129	-	17	9,8
Số dân sống dưới mức chuẩn nghèo quốc tế(%)	-	< 2,0	< 2,0	< 2,0	Thái Lan, Malaysia, Hàn Quốc	18,0	34,0	15,0	6,0
Số dân sống dưới mức chuẩn nghèo quốc gia(%)	-	44,2	32,9	13,1	Ethiopia, Chittagong, Bangkok	51,0	50,0	26,6	10,1

Chú thích: LHD: Kém phát triển con người; MHD: Phát triển con người ở mức TB; HHD: Phát triển con người tốt.
 Nguồn: WB 2001/2002, 2004; UNDP 2002/2003, 2005; WHO 2001, 2002; Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 2.3.2 Khung khái niệm phân tích định lượng về điều kiện sống



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

2) Tổng hợp kết quả phân tích điều kiện sống ở cấp quận/huyện

Kết quả phân tích điều kiện sống tại cấp quận được trình bày tóm tắt trong Bảng 2.3.1. Sau đây là những đánh giá tổng giá tổng quan về điều kiện sống.

Cơ sở hạ tầng, dịch vụ và công trình công cộng phát triển tương đối hoàn thiện ở các quận nội thành: Cơ sở hạ tầng và dịch vụ đô thị cơ bản phát triển tốt ở khu vực hữu nghị sông Hồng hoặc ở các quận nội thành cũ và nội thành mới, đặc biệt là mạng lưới đường bộ. Ngoài ra, các công trình công cộng như nhà văn hóa, trường học và bệnh viện được phân bố đồng đều trong toàn thành phố Hà Nội. Do đó, khu vực nội thành cũ có điều kiện cơ sở hạ tầng/người thấp hơn.

Thiếu các dịch vụ ở khu vực ngoại thành và nông thôn: Yếu tố chính làm giảm điều kiện sống ở khu vực nông thôn là sự thuận tiện như khả năng tiếp cận các khu vực đô thị. Một yếu tố nữa là điều kiện vệ sinh do tỷ lệ sử dụng nước sạch còn thấp, chưa có đủ nhà vệ sinh đạt tiêu chuẩn và hệ thống thu gom chất thải rắn. Đối với khu vực ngoại thành, vấn đề chính là cải thiện “sự thuận tiện” chứ không phải là điều kiện vệ sinh do điều kiện vệ sinh đã khá tốt ở khu vực ngoại thành.

Thiếu không gian vui chơi, giải trí trong thành phố: Nhìn chung, thành phố thiếu cơ sở phục vụ các hoạt động vui chơi, giải trí như công viên và không gian mở. Mặc dù không gian xanh như mặt nước và cây xanh phân bố khá đồng đều nhưng sự tiện nghi đô thị như công viên và khu vui chơi giải trí tập trung nhiều hơn ở các quận nội thành cũ và nội thành mới.

Khu vực phía nam thành phố thường bị ngập lụt: Một trong những vấn đề bất cập nhất về an toàn và an ninh là tần suất ngập lụt do hệ thống thoát nước và điều kiện thoát nước không thuận lợi. Phân tích tổng hợp các yếu tố như cao độ của khu vực, lưu lượng mưa, dòng chảy và tình hình sử dụng đất cho thấy khu vực hữu ngạn sông Hồng và khu vực phía nam mới phát triển của Hà Nội dễ bị ngập lụt hơn.

Các yếu tố bên ngoài do khu vực đông dân cư xung quanh: Mật độ giao thông cao hơn ở các quận nội thành cũ và các quận nội thành mới, đặc biệt là ở khu vực phía nam khu vực trung tâm thành phố. Làng xã phát triển đông đúc dọc các tuyến đường quốc lộ và tỉnh lộ với lưu lượng giao thông lớn, làm gia tăng ô nhiễm không khí.

Dân số tăng nhanh và điều kiện sống tốt hơn ở những khu vực phát triển với mật độ cao: Phân tích loại đất, điều kiện sống và xu hướng gia tăng dân số hiện nay cho thấy khu vực có điều kiện sống thấp hơn là những khu vực có mật độ dân số thấp hơn và mức gia tăng dân số thấp hơn. Các khu vực có mật độ dân số khoảng 250 người/ha đã trải qua giai đoạn tăng trưởng dân số nhanh và có điểm đánh giá về điều kiện sống từ trung bình đến cao.

Điều kiện sống khá đồng đều trong toàn thành phố: Nhìn chung, người dân Hà Nội khá hài lòng với điều kiện sống hiện nay. Khoảng cách chênh lệch về điều kiện sống thấp cho thấy cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị phân bố khá đồng đều.

Bảng 2.3.1 Tổng hợp kết quả phân tích điều kiện sống

	Điểm đánh giá phân tích định lượng					Điểm đánh giá phân tích định tính					Điểm đánh giá chung	
	CO	SS	HW	A	CA	CO	SS	HW	A	CA	OBJ	SBJ
Hà Nội	0,4	0,0	-0,5	0,0	0,0	0,4	0,4	0,2	0,1	0,5	-0,0	0,3
Nội thành cũ												
Ba Đình	0,9	0,8	0,0	-1,0	0,0	0,5	0,4	0,5	0,2	0,6	-0,0	0,4
Hoàn Kiếm	1,1	1,0	-0,2	-1,5	0,0	0,4	0,3	0,4	0,2	0,5	0,1	0,4
Hai Bà Trưng	0,8	0,6	-0,2	-1,5	0,0	0,4	0,3	0,3	0,0	0,5	0,1	0,3
Đống Đa	0,7	0,6	0,0	-1,3	0,0	0,4	0,2	0,3	0,0	0,6	-0,0	0,3
Nội thành mới												
Tây Hồ	0,9	0,2	-0,5	-0,3	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,6	0,1	0,4
Thanh Xuân	0,8	0,0	-0,5	-1,2	0,0	0,3	0,2	0,1	-0,2	0,6	-0,2	0,2
Cầu Giấy	0,9	0,4	0,0	-1,0	0,0	0,3	0,3	0,3	0,1	0,6	0,1	0,3
Hoàng Mai	0,6	-1,0	-0,3	-0,5	0,0	0,3	0,3	0,1	-0,1	0,5	-0,3	0,2
Long Biên	0,2	-0,4	-0,2	0,0	-0,5	0,4	0,3	0,2	-0,1	0,6	0,2	0,3
Ngoại thành												
Từ Liêm	0,4	-0,4	-0,3	-0,3	-0,5	0,3	0,3	0,1	0,0	0,6	-0,2	0,3
Thanh Trì	-0,2	-1,0	-0,2	0,0	-1,0	0,3	0,4	0,1	-0,1	0,4	-0,5	0,2
Nông thôn												
Sóc Sơn	-0,3	-0,4	-0,5	0,2	-1,3	0,3	0,5	-0,0	0,1	0,4	-0,5	0,3
Đông Anh	0,0	-0,2	-0,5	0,3	-1,0	0,3	0,5	0,0	0,1	0,5	-0,3	0,3
Gia Lâm	0,1	-0,8	-0,3	0,2	-1,0	0,3	0,5	0,1	0,1	0,5	-0,4	0,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Ghi chú: CO: tính thuận tiện, SS: an toàn/an ninh, HW: tình trạng sức khỏe, A: các công trình tiện ích, CA: năng lực, OBJ: định lượng, SBJ: định tính

Sau đây là những kiến nghị nhằm tiếp tục tăng cường đánh giá về điều kiện sống:

- (i) Vì các tiêu chuẩn quốc tế được áp dụng làm thang điểm cho các chỉ tiêu định lượng nên điểm của hầu hết các quận/huyện đều ở mức khá thấp. Trong số các quận, chỉ có quận Đống Đa có điểm cao nhất (+0,2) và quận Ba Đình (0). Các quận khác đặc biệt là các quận nội thành mới, ngoại thành và nông thôn có điều kiện sống tồi. Cá biệt quận Long Biên có điều kiện sống tồi nhất. Các quận nội thành cũ có điều kiện sống tương đối khá hơn.

- (ii) Xét trên khía cạnh thang điểm chủ quan – quan điểm của người dân, hầu hết các quận đều đạt mức trên trung bình. Các thang điểm chủ quan đều từ mức hài lòng đến rất hài lòng. So sánh giữa các quận/huyện, người dân nói chung rất hài lòng đặc biệt ở các quận Ba Đình, Cầu Giấy, Thanh Trì. Trong số các quận thì người dân ở quận Hoàng Mai dường như không hài lòng lắm về điều kiện sống của mình.
- (iii) Có thể nhận thấy là có khoảng cách trong điều kiện thực tế (điểm đánh giá khách quan) và đánh giá của người dân về môi trường sống của mình (điểm đánh giá chủ quan). Tuy nhiên, nó thể hiện cùng một xu hướng là quận Ba Đình có kết quả tốt nhất và quận Long Biên là một trong những quận có kết quả thấp nhất. Như vậy, Chính phủ có thể đưa ra những biện pháp quản lý phát triển bằng cách so sánh điều kiện thực tế và đánh giá của người dân về phát triển ở cấp quận/phường. Việc lựa chọn ra được những chỉ tiêu cũng là một thách thức để Chính phủ có thể thực hiện đánh giá điều kiện sống.
- (iv) Đề xuất đưa ra là phát triển tập trung và ưu tiên cho những khu vực có điểm thấp. Ngoài ra, điểm đánh giá của người dân về điều kiện sống của mình cũng có thể theo đó tăng cao hơn cùng với điều kiện thực tế.

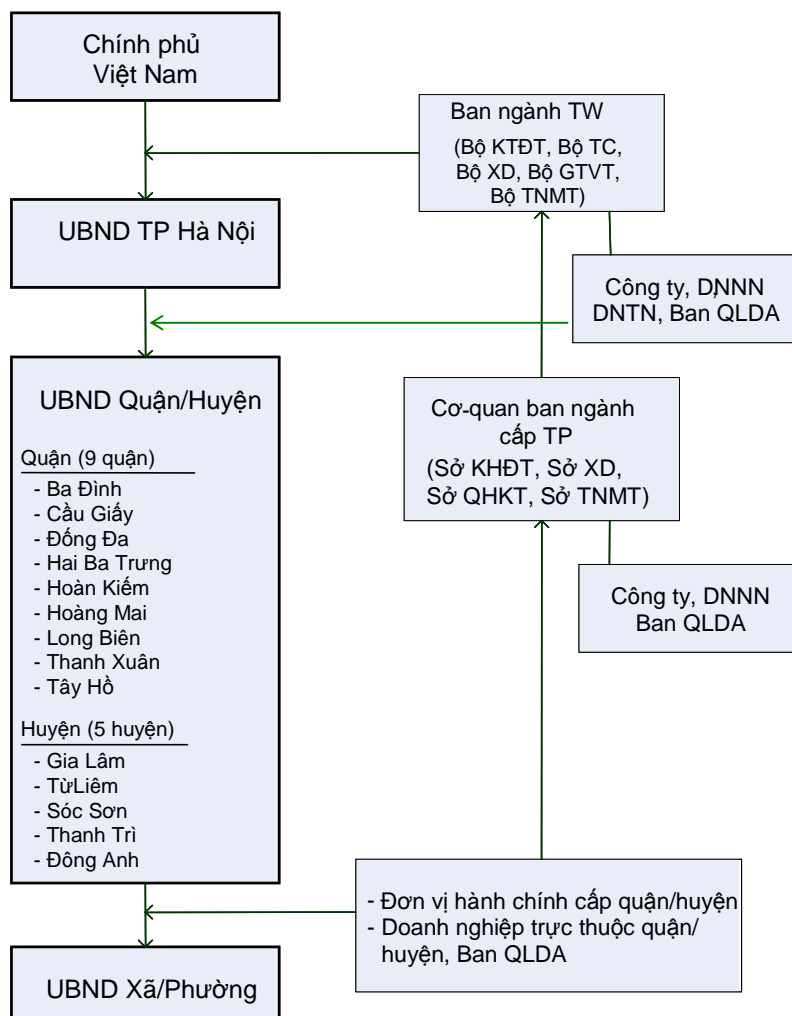
2.4 Quản lý đô thị hiện tại

Là thành phố trực thuộc trung ương, công tác quản lý đô thị tại Hà Nội được các cơ quan chức năng ở cả cấp trung ương và địa phương cùng tham gia.

Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội (HPC) là cơ quan quản lý thành phố thông qua các sở ngành chịu trách nhiệm về quản lý phát triển đô thị, cung cấp các dịch vụ công cộng (xem Hình 2.5.1). Cấp dưới có ủy ban nhân dân các quận/huyện và ủy ban nhân dân cấp xã, phường có quyền lực và trách nhiệm được quy định rõ ràng. Ngoài ra một số bộ, ban và cơ quan tham mưu khác có trách nhiệm báo cáo Ủy ban Nhân dân Thành phố. Một số sở, ngành chính liên quan đến lĩnh vực phát triển đô thị bao gồm:

- (1) Sở Kế hoạch và Đầu tư (HAPI);
- (2) Sở Tài nguyên, Môi trường và Nhà đất (DONRE);
- (3) Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội (HAUPA);
- (4) Sở Xây dựng (DOC), và
- (5) Sở Giao thông Công chính (TUPWS).

Hình 2.4.1 Bộ máy quản lý hành chính của thành phố Hà Nội



Nhiều sở, ngành có bộ phận kinh doanh gọi là doanh nghiệp nhà nước (SOEs) và ban quản lý dự án (PMU) trực thuộc cơ quan, tổ chức đó. Ban quản lý dự án có trách nhiệm thực hiện các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, cũng như cung cấp dịch vụ đô thị.

Bảng 2.4.1 Các sở, ngành chính tham gia vào quy hoạch đô thị và chính sách tại Hà Nội

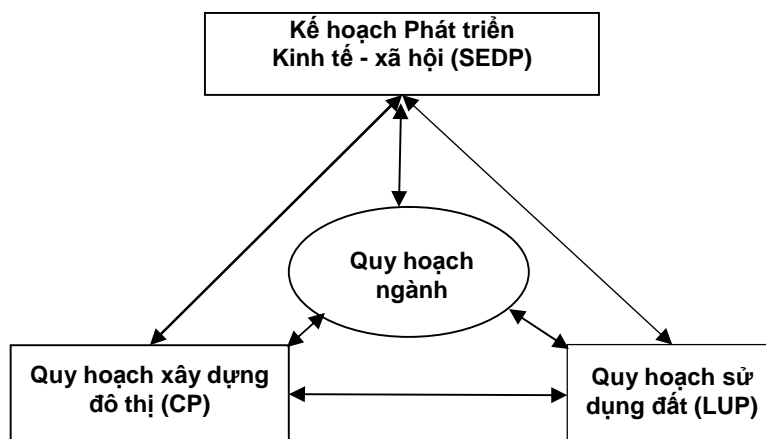
Sở/ngành	Chức năng
Sở Kế hoạch Đầu tư (HAPI)	<ul style="list-style-type: none"> Soạn thảo quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội của thành phố. Tham mưu UBND TP về thực hiện các dự án phát triển. Giám sát công tác triển khai các dự án. Cấp phép Đăng ký kinh doanh. Phối hợp các sở ban ngành và cơ quan trực thuộc UBNDTP trong công tác lập và thực hiện quy hoạch. Đánh giá dự án phát triển, trong đó có các dự án ODA.
Sở Tài nguyên Môi trường và Nhà đất (DONRE)	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng kế hoạch quản lý tài nguyên thiên nhiên (tài nguyên khoáng sản và nước), môi trường, đất đai và nhà ở (kế hoạch sử dụng đất) với thông tin cung cấp từ cấp quận/huyện và xã/phường. Quản lý đất đai bao gồm cấp và cho thuê đất. Thực hiện các luật và quy định liên quan đến sử dụng đất, môi trường và tài nguyên thiên nhiên. Cấp Sổ đỏ. Xây dựng bản đồ địa chính. Thống kê các giao dịch đất đai bao gồm chuyển nhượng, đấu giá quyền sử dụng đất.v.v.
Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội (HAUPA)	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển đô thị/quy hoạch xây dựng đô thị cho TP. Thẩm định quy hoạch chi tiết của các dự án phát triển đô thị. Cấp giấy phép quy hoạch cho các dự án phát triển. Đề xuất chính sách sách phát triển dài hạn và ngắn hạn cho thành phố.
Sở Xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> Thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật các công trình xây dựng và dân sự. Cấp phép xây dựng. Biên tập thông tin về giá xây dựng. Quản lý hoạt động tư vấn, đấu thầu xây dựng và cấp phép kinh doanh VLXD.
Sở Giao thông Công chính	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng kế hoạch chuyên ngành 5 năm nhằm mục đích xây dựng và sửa chữa mạng lưới đường giao thông đô thị và nông thôn, công trình giao thông và các đơn vị vận tải. Quản lý công tác xây dựng các công trình giao thông, hệ thống cấp, thoát nước, hệ thống vệ sinh, công viên và chiếu sáng công cộng. Quản lý các ban quản lý dự án giao thông vận tải, đơn vị bảo dưỡng và doanh nghiệp như công ty xe buýt và các công ty xây dựng.

Công tác đầu tư phát triển nói chung bị chi phối bởi việc phân cấp phê duyệt dự án đầu tư và xây dựng cũng như phụ thuộc vào các quy hoạch chuyên ngành đã được phê duyệt. Theo quy định hiện hành, Thủ tướng Chính phủ sẽ phê duyệt các dự án đầu tư lớn nhóm A. Sự phụ thuộc vào chính quyền trung ương còn có thể thấy ở quá trình phê duyệt quy hoạch phát triển. Ví dụ, Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội của Hà Nội và quy hoạch sử dụng đất của Hà Nội phải được Chủ tịch nước phê duyệt còn quy hoạch chung về xây dựng đô thị của thành phố lại do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Do đó, quản lý đô thị ở Hà Nội cần xem xét quyền và trách nhiệm của các bộ ban ngành trung ương cũng như chính quyền địa phương ở cấp thành phố, quận huyện và xã phường.

1) Hệ thống lập quy hoạch

Quản lý đô thị cũng bị ảnh hưởng bởi hệ thống lập quy hoạch của cả nước. Hệ thống quy hoạch cấp thành phố chịu ảnh hưởng bởi bốn loại quy hoạch là Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội, quy hoạch xây dựng vùng và đô thị, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển các ngành kinh tế của thành phố (xem Hình 2.4.2). Cả quy hoạch xây dựng đô thị và quy hoạch sử dụng đất được xây dựng dựa trên Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội của Hà Nội. Tuy nhiên, tất cả các quy hoạch này đều có mối quan hệ mật thiết với nhau và cần được phối hợp chặt chẽ, đặc biệt là khi đánh giá lại quy hoạch. Từng quy hoạch lại được các cơ quan khác nhau xây dựng và báo cáo lên cơ quan chủ quản riêng cấp cao hơn và UBND các cấp để quản lý. Các quy hoạch này cũng do chính quyền các cấp xây dựng như cấp quốc gia, cấp tỉnh thành, quận huyện và xã phường. Bảng 2.4.2 tổng hợp nhiệm vụ chuẩn bị các quy hoạch phát triển của Hà Nội.

Hình 2.4.2 Khung lập quy hoạch phát triển ở Hà Nội



Bảng 2.4.2 Trách nhiệm lập các quy hoạch phát triển ở Hà Nội

Loại quy hoạch	Cấp	Cơ quan lập quy hoạch	Phê duyệt	Thực hiện	Giám sát
Kế hoạch Phát triển kinh tế-xã hội	Quốc gia	Bộ KHĐT	Quốc hội	Tất cả các cơ quan	Bộ KHĐT
	KH Phát triển kinh tế-xã hội Hà Nội	Sở KHĐT	Chính phủ	Các cơ quan và chính quyền Hà Nội	Sở KHĐT
	Quận/huyện	UBND quận/huyện	UBND TP Hà Nội	Các cơ quan của quận/huyện	UBND quận/huyện
	Xã/phường	UBND xã/phường	UBND quận/huyện	Các cơ quan của xã/phường	UBND xã/phường
Quy hoạch xây dựng	Quy hoạch xây dựng vùng	Bộ Xây dựng	Thủ tướng	Các bộ ban ngành liên quan/UBND tỉnh	Bộ Xây dựng
	QH xây dựng đô thị				
	• Quy hoạch chung	UBNDTP (Sở QHKT)	Thủ tướng	UBNDTP, các sở ban ngành	Sở QHKT
	• Quy hoạch chi tiết phát triển đô thị loại 1, 2 và 3 (1:2000)	UBNDTP (Sở QHKT)	UBNDTP	UBNDTP, chính quyền quận/huyện	Sở QHKT
	• Quy hoạch chi tiết phát triển đô thị cấp 4 và 5	UBND quận/huyện	UBND quận/huyện	UBND quận/huyện, các sở ban ngành	Sở QHKT
• Quy hoạch chi tiết (1:500)	UBND quận/huyện	UBND quận/huyện	UBND quận/huyện, các sở ban ngành	Sở QHKT	
Quy hoạch sử dụng đất	Quốc gia	Bộ TNMT	Chính phủ	Chính phủ	Bộ TNMT
	Thành phố Hà Nội	UBNDTP (Sở TNMT)	Chính phủ	UBNDTP (Sở TNMT)	Sở TNMT
	Quận/huyện	UBND quận/huyện	UBND TP	UBND Quận/huyện	UBND quận/huyện
	Phường xã (nội thành)	UBND quận/huyện	UBND TP	UBND xã/phường	UBND quận/huyện
	Xã ngoài khu đô thị	UBND xã	UBND xã	UBND xã	UBND quận/huyện
	Đất quốc phòng	Bộ Quốc phòng	Chính phủ	Bộ Quốc phòng	Bộ Quốc phòng
	Đất an ninh	Bộ Công an	Chính phủ	Bộ Công an	Bộ Công an

2) Quy trình phát triển đô thị

Quy trình thực hiện các công trình xây dựng tùy thuộc vào nguồn vốn đầu tư như vốn ngân sách, vốn đầu tư của tư nhân hoặc vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Các dự án đầu tư được phân thành 4 nhóm tùy thuộc vào tầm quan trọng và mức vốn đầu tư của dự án. Các dự án có tầm quan trọng đối với cả nước sẽ do Quốc hội phê duyệt. Thủ tướng Chính phủ chịu trách nhiệm phê duyệt các dự án nhóm A còn các bộ chủ quản và chủ tịch UBND thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm phê duyệt các dự án nhóm B và nhóm C. Các dự án đầu tư phải có báo cáo luận chứng kinh tế kỹ thuật do bộ chủ quản thẩm định trước khi phê duyệt. Tất cả các dự án chính cần phải có giấy phép đầu tư do cơ quan có thẩm quyền ban hành trước khi triển khai thực hiện. Ngoài giấy phép đầu tư còn cần các thủ tục khác, đặc biệt là phê duyệt quy hoạch và giấy phép xây dựng. Công tác phê duyệt cũng thay đổi tùy thuộc vào dự án.

Cơ cấu thể chế của các dự án và dịch vụ phát triển đô thị hiện nay của Hà Nội được trình bày trong Bảng 2.4.3. Bảng này cho biết trách nhiệm của các cơ quan hữu quan trong việc lập quy hoạch, cấp vốn, thực hiện, duy tu bảo dưỡng và quy định của các hợp phần khác nhau của chuyên ngành đô thị như phát triển đô thị, GTVT đô thị, nước và vệ sinh đô thị và các dịch vụ đô thị khác. Thông thường các dự án cơ sở hạ tầng đô thị lớn sẽ do chính phủ lập quy hoạch và thực hiện còn các dự án nhỏ hơn do chính quyền thành phố thực hiện. Công tác cấp vốn cho các dự án cơ sở hạ tầng lớn cũng phụ thuộc vào việc phân bổ ngân sách trung ương và các nguồn vốn bên ngoài, đặc biệt là vốn ODA. Ngoài ra, các dự án phát triển đô thị quy mô lớn như phát triển khu đô thị mới, các dự án nhà ở lại do các doanh nghiệp nhà nước thực hiện, thông thường là dưới hình thức liên doanh với đối tác nước ngoài sử dụng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và vốn trong nước. Việc thực hiện các dự án trong nước và cung cấp các dịch vụ đô thị đều sử dụng nguồn thu của địa phương.

- (i) Các dự án phát triển đô thị quy mô lớn như phát triển khu đô thị mới và phát triển nhà ở quy mô lớn do liên doanh giữa doanh nghiệp trong nước và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài ngày càng tăng. Vấn đề quan trọng là khi dự án hoàn thành cần chú trọng đến công tác duy tu bảo dưỡng không gian công cộng và cơ sở hạ tầng đô thị. Nếu thành phố chịu trách nhiệm duy tu bảo dưỡng các khu vực công cộng và các công trình công cộng, cần phân bổ đủ ngân sách cho thành phố thực hiện công tác này.
- (ii) Để lập quy hoạch phát triển hiệu quả (Kế hoạch phát triển KTXH, quy hoạch xây dựng và quy hoạch sử dụng đất), cần có kế hoạch phân bổ tài chính trong kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội và ngân sách hàng năm của các bộ ban ngành và thành phố Hà Nội để đánh giá thường xuyên và giám sát công tác thực hiện các quy hoạch này.
- (iii) Nhà ở cho người có thu nhập thấp là một nội dung quan trọng mà cả thành phố và Chính phủ cần giải quyết. Hiện chưa có cơ quan chuyên trách chịu trách nhiệm quy hoạch và xây dựng nhà ở giá rẻ cho người có thu nhập thấp ở thành phố. Thông thường, Sở TNMT chịu trách nhiệm quản lý nhà ở thuộc sở hữu của nhà nước nhưng Sở còn chịu trách nhiệm quản lý rất nhiều vấn đề khác nên cần giao chức năng quản lý nhà cho Tổng Công ty Phát triển Nhà ở và Đô thị. Vấn đề này càng trở lên quan trọng hơn do tốc độ đô thị hóa ngày càng tăng và ngày càng có nhiều người dân từ khu vực nông thôn chuyển đến các khu đô thị tìm kiếm việc làm và sinh sống.

Hộp 2.4.1 Quy trình phát triển đô thị

Quy trình phát triển đô thị ở Hà Nội bao gồm: (1) giới thiệu khu vực dự án và cấp giấy phép quy hoạch (Sở QHKT), (2) cấp giấy phép đầu tư (Sở KHĐT), (3) giao quyền sử dụng đất (Sở TNMT) và (4) cấp giấy phép xây dựng (Sở Xây dựng)

1. Giới thiệu khu vực dự án và giấy phép quy hoạch

- Giới thiệu khu vực dự án: Trong trường hợp chủ đầu tư không thể tìm được khu vực phù hợp, chủ đầu tư có thể nộp đơn lên Sở QHKT xin giới thiệu khu vực phù hợp.
- Giấy phép quy hoạch: Nếu khu vực dự án nằm trong khu vực quy hoạch phát triển đô thị đã phê duyệt, chủ đầu tư cần nộp đơn xin giấy phép quy hoạch cho biết công tác kiểm soát quy hoạch cần thiết áp dụng trong khu vực dự án
- Thỏa thuận quy hoạch kiến trúc: Tương tự như giấy phép quy hoạch và được áp dụng đối với những khu vực nằm ngoài quy hoạch phát triển đô thị trong đó Sở QHKT sẽ đưa ra các điều kiện quy hoạch cần thiết. Chủ đầu tư được phép xin đất và giấy phép thiết kế kiến trúc cùng một lúc.
- Xác định chỉ giới và dữ liệu về cơ sở hạ tầng: Khi đạt được thỏa thuận về khu vực dự án và giấy phép quy hoạch chủ đầu tư phải xác định mốc giới và số liệu về cơ sở hạ tầng. Chủ đầu tư có thể xác định các thông tin này từ Viện Quy hoạch Xây dựng của thành phố.
- Thỏa thuận QH mặt bằng: Chủ đầu tư sau đó nộp quy hoạch mặt bằng lên Sở QHKT để Sở QHKT phê duyệt.
- Phê duyệt thiết kế kiến trúc: Chủ đầu tư cũng có thể đệ trình bản vẽ kiến trúc với quy hoạch mặt bằng lên Sở QHKT phê duyệt.

2. Giấy phép đầu tư

Dự án đầu tư xây dựng được phân thành 3 nhóm (A, B và C). Tất cả các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài và dự án đầu tư bằng vốn ngân sách trong nước đều phải có giấy phép đầu tư. Các dự án nhóm A do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sau khi được các cơ quan hữu quan thẩm định còn các dự án nhóm B và C do các bộ ban ngành hữu quan hoặc Chủ tịch UBNDTP phê duyệt sau khi đã được các sở ban ngành hữu quan thẩm định.

- Dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài: Chủ đầu tư xin cấp giấy phép đầu tư của Thủ tướng Chính phủ hoặc Bộ KHĐT hoặc UBND tỉnh/thành phố trực thuộc trung ương. Hiện có đề xuất giao quyền duyệt đầu tư các dự án có vốn đầu tư dưới 40 triệu USD cho UBND thành phố Hà Nội
- Dự án đầu tư tư nhân trong nước: Không cần giấy phép đầu tư nhưng phải có giấy phép kinh doanh.
- Dự án đầu tư của nhà nước: Tùy thuộc vào quy mô dự án mà giấy phép đầu tư sẽ do Thủ tướng Chính phủ, Bộ KHĐT, Chủ tịch UBND tỉnh/thành phố hoặc giám đốc doanh nghiệp nhà nước phê duyệt.

3. Thuê đất

Theo Luật Đất đai, người nước ngoài không được giao đất nhưng có thể thuê đất của nhà nước. Phí thuê đất có thể trả một lần hoặc hàng năm. Đối với các dự án đô thị lớn, thường phải thu hồi đất của các đơn vị đang sử dụng đất và thường được cho thuê dưới hình thức liên doanh. Thời hạn thuê đất phổ biến là 50 năm mặc dù các dự án quy mô lớn ở vùng có điều kiện kinh tế khó khăn thời hạn cho thuê có thể là 70 năm. Để thuê đất, chủ đầu tư cần phải có cả giấy phép phê duyệt quy hoạch đô thị và giấy phép đầu tư nộp cùng với đơn.

4. Giấy phép xây dựng

Đây là yêu cầu chung theo Luật Xây dựng. Sở Xây dựng thay mặt UBND thành phố cấp giấy phép xây dựng. Sở Xây dựng cũng được giao trách nhiệm thông báo các cơ quan hữu quan không cung cấp điện và nước cho các công trình không có giấy phép xây dựng có hiệu lực. Tất cả các hoạt động phải có giấy phép xây dựng ngoại trừ các trường hợp sau:

- Các công trình liên quan đến bí mật quốc gia và công trình tạm.
- Các công trình được xây dựng trong trường hợp khẩn cấp theo lệnh của cơ quan hữu quan (Quyết định 28/2006/QĐ-UB của UBND thành phố Hà Nội).
- Các công trình tạm.
- Các công trình đô thị mới, khu công nghiệp và khu dân cư có quy hoạch chi tiết 1/500 trong đó thiết kế đô thị đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.
- Các công trình sử dụng vốn ngân sách nhà nước trong đó thiết kế cơ sở hạ tầng đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.
- Các công trình dọc các tuyến đường không đi qua các khu đô thị nhưng nằm trong quy hoạch xây dựng trong đó dự án đầu tư đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.
- Sửa chữa, cải tạo và trang trí lại nội thất mà không làm thay đổi kiến trúc chung hoặc ảnh hưởng đến sự an toàn chung.
- Các công trình cơ sở hạ tầng (đường, nhà máy xử lý nước, cấp nước) có vốn đầu tư dưới 5 tỷ đồng ở các khu vực nông thôn và không nằm trong khu vực bảo tồn các di tích lịch sử văn hóa.
- Nhà ở của tư nhân cao dưới 3 tầng hoặc có tổng diện tích sàn dưới 200 m² ở các khu vực vùng sâu vùng xa nằm ngoài các khu dân cư nông thôn.

5. Thỏa thuận về điều kiện vệ sinh, phòng chống cháy nổ

Cần phải có giấy chứng nhận phê duyệt các công trình vệ sinh, phòng chống cháy nổ cũng như cấp điện, nước của các cơ quan có thẩm quyền. Tương tự như thế, nếu khu vực dự án nằm gần các công trình di tích lịch sử văn hóa hoặc các công trình an ninh quốc phòng, để điều, cần phải có sự phê duyệt của cơ quan có thẩm quyền.

Bảng 2.4.3 Cơ cấu thể chế của các dự án phát triển đô thị và dịch vụ đô thị

Lĩnh vực	Ngành	Chuyên ngành	Quy hoạch	Cấp vốn ¹⁰⁾	Xây dựng/Thực hiện	Khai thác và duy tu bảo dưỡng/giám sát	Quy định/hướng dẫn	
Phát triển kinh tế-xã hội	Khung KT-XH	Cả nước	Bộ KHĐT	Trung ương	Tất cả các cơ quan của Chính phủ	Bộ KHĐT	Bộ KHĐT	
		Thành phố	Sở KHĐT	Địa phương	Các cơ quan của TP	Sở KHĐT	Bộ KHĐT	
Phát triển đô thị	Quy hoạch không gian	Quy hoạch vùng	Bộ XD/Viện QHĐTNT	Trung ương		Bộ XD/Viện QHĐTNT	Bộ XD/Sở QHKT	
		Quy hoạch tổng thể đô thị	Sở QHKT	Địa phương	UBND TP Hà Nội	Sở QHKT	Bộ XD/Sở QHKT ⁸⁾	
		Quy hoạch sử dụng đất	Sở TNMT	Địa phương	UBND TP Hà Nội	Sở TNMT	Bộ TNMT ⁹⁾	
		Quy hoạch chi tiết	Sở QHKT	Địa phương	UBND TP Hà Nội	Sở QHKT	Bộ XD/Sở QHKT ⁷⁾	
		Phát triển đô thị	Phát triển đô thị mới	Chủ đầu tư/Sở QHKT	Tư nhân/ FDI	DNNN, các nhà đầu tư	Thành phố/ chủ đầu tư	Bộ XD
			Phát triển nhà cho người có thu nhập thấp	Sở TNMT/Sở QHKT/Chủ đầu tư	Tư nhân/ FDI	DNNN, các nhà đầu tư	Thành phố/ chủ đầu tư	Bộ XD
	Phát triển khu công nghiệp và khu chế xuất		Sở KHĐT, Bộ KHĐT, Sở CN, Sở KHCN, chủ đầu tư, Ban QL khu CN	ODA/DNNN/Tư nhân	DNNN, Tư nhân, BIP	Ban QL Khu công nghiệp/Khu chế xuất của Hà Nội, Chủ đầu tư, BIP, thành	Bộ KHĐT	
	Cảnh quan và bảo tồn	Chương trình tái định cư	Sở TNMT/Sở QHKT	ODA/Địa phương/Nh	Sở TNMT ¹⁾ /Sở QHKT	Soã TNMT/UBND huyện	Bộ TNMT	
		Bảo tồn khu phố cổ	Sở QHKT, Sở VH TT, Ban	ODA/Chính quyền Đ	Ban QL khu phố cổ	Ban Quản lý khu phố cổ	UBND TP Hà Nội	
		Không gian công viên cây xanh	Sở QHKT, Sở GTCC	Địa phương	Sở GTCC	Công ty Công viên cây xanh, Công ty Công viên Thống	Bộ XD/Bộ TNMT	
	Giao thông đô thị	QH TT	Mạng lưới giao thông vùng	Bộ GTVT	TW/ODA	Bộ GTVT	Bộ GTVT	Bộ GTVT
			Mạng lưới giao thông đô thị	Bộ GTVT/Sở GTCC	TW/ODA	Sở GTCC	Sở GTCC	Bộ GTVT
Phát triển đường		Phát triển đường liên tỉnh	Bộ GTVT	ODA/TW/FDI	Ban QLDA Bộ GTVT	Công ty Quản lý và duy tu bảo dưỡng đường	Bộ GTVT	
		Phát triển đường và cầu đô thị	Sở GTCC/TCT Thiết kế GTVT	ODA/Địa phương	Sở GTCC/Ban QLDA	Sở GTCC	Bộ GTVT	
Quản lý giao thông đường bộ		Tín hiệu giao thông	Sở	Địa phương	Công ty Chiếu sáng	Sở GTCC	Bộ GTVT	
		An toàn giao thông	Sở GTCC/Cảnh sát Giao	Địa phương	Sở GTCC/CSGT	Sở GTCC/CS giao thông	Bộ GTVT	
		Bãi đỗ	Sở GTCC	Địa phương	Sở GTCC/UBND quận ³⁾ /Tư nhân	Công ty khai thác điểm đỗ Hà Nội, tư	Bộ GTVT	
Giao thông công cộng (đường bộ)		Xe buýt	Sở GTCC	Địa phương	Sở GTCC	Công ty Vận tải Hà Nội, Transeco, Công ty quản lý bến xe buýt, tư nhân	Bộ GTVT/Sở GTCC ⁴⁾	
		Các phương thức công cộng khác ⁵⁾	Sở GTCC	Địa phương/Tư nhân	Sở GTCC	Công ty xe điện Hà Nội, Transeco	Bộ GTVT/Hiệp hội Taxi/Tư nhân	
Đường sắt		Đường sắt	Bộ GTVT/Đường sắt VN	ODA/TW	ĐSVN-Ban QLDA	Đường sắt Việt Nam	Bộ GTVT	
		Đường sắt nhẹ	Chưa có	Chưa có	Chưa có	Chưa có	Chưa có	
Đường thủy		Cảng	Bộ GTVT	ODA/TW	Cục Đường sông - Ban QLDA	Cảng vụ	Bộ GTVT	
	Đường sông	Bộ GTVT	TW/Địa phương	DNNN	DNNN	Bộ GTVT		
Nước và vệ sinh đô thị	Cấp nước	Quản lý nguồn nước	Bộ TNMT/Quan quản lý Quốc	ODA/TW	Bộ Xây dựng	Bộ Xây dựng	Bộ TNMT/Bộ XD	
		Cấp nước đô thị	Bộ XD/Sở GTCC	ODA/Địa phương/ tư nhân	Sở GTCC/BLD Dự án cấp nước 1A	Cty KD nước sạch Hà Nội/Cty KD Nước sạch số 2	Bộ Xây dựng	
		Cấp nước khu vực nông thôn	Bộ NNPTNT	ODA/TW/Địa phương	Bộ/Sở NNPTNT	Trung tâm Cấp nước nông thôn và vệ sinh môi trường	Bộ NNPTNT	
		Quản lý chất lượng nước	Bộ XD/Bộ Y tế	TW/Địa phương	Sở GTCC	Bộ NNPTNT ⁶⁾ /Bộ TNMT	Bộ XD/Bộ Y tế	
		Thoát nước và xử lý nước thải	Sở GTCC/Bộ Xây dựng	ODA/Địa phương	Sở GTCC-Ban	Công ty thoát nước Hà Nội	Bộ XD	
		Hệ thống cống rãnh/xử lý nước thải	Sở GTCC/Bộ Xây dựng	ODA/Địa phương	Ban QLDA Sở GTCC/Sở TNMT	Công ty thoát nước Hà Nội	Bộ XD	
	Quản lý sông và hồ	Quản lý chất lượng nước - các hồ	Bộ TNMT/Sở TNMT	Địa phương	Sở Xây dựng	Sở TNMT	Bộ TNMT	
		Kiểm soát lũ lụt	Bộ NNPTNT	Trung ương	Bộ NNPTNT	Bộ NNPTNT	Bộ NNPTNT	
	Các dịch vụ đô thị khác	Quản lý chất thải rắn	Thu gom chất thải rắn	Sở GTCC	Sở GTCC	Địa phương	Công ty Môi trường đô thị	Bộ XD
			Xử lý và chôn lấp	Sở GTCC	Địa phương	Ban QLDA Sở GTCC	Công ty Môi trường đô thị	Bộ XD
			Truyền tải	Tổng Công ty Điện lực VN	Trung ương	Tổng Công ty Điện lực VN	Công ty điện lực Hà Nội	Tổng Công ty Điện lực VN
		Điện	Phân phối cho từng khu vực	Tổng Công ty Điện lực VN	Trung ương	Công ty điện lực HN	Công ty điện lực Hà Nội	Tổng Công ty Điện lực VN
Các tuyến chính			Bộ BCVT/Tổng Cty BCVT	Trung ương	Cty BCVT Hà Nội	Cty BCVT Hà Nội	Bộ BCVT	
Thông tin liên lạc	Dịch vụ địa phương	Bộ BCVT/Tổng Cty BCVT	Địa phương/tư nhân	Cty BCVT Hà Nội/Tư	Cty BCVT Hà Nội/tư nhân	Bộ BCVT		
Giáo dục	Đại học	Đại học	Phòng Giáo dục đào tạo	TW/tư nhân	Ban QL tạm thời của Bộ/Tư nhân	Lãnh đạo nhà trường/tư nhân	Bộ GDĐT	
		Trung học phổ thông	Sở Giáo dục Đào tạo	Trung ương	Ban QL tạm thời của Sở/Tư nhân	Lãnh đạo nhà trường/tư nhân	Bộ GDĐT	
		Trung học cơ sở	Phòng Giáo dục đào tạo	Trung ương	Ban QL tạm thời của Phòng/Tư nhân	Lãnh đạo nhà trường/tư nhân	Bộ GDĐT	
Y tế	Bệnh viện	Bệnh viện	Bộ Y tế/Sở Y tế	Trung ương	Bộ Y tế/PMB	Ban Giám đốc Bệnh Viện	Bộ Y tế	
		Trạm y tế	Sở Y tế	Địa phương	Bộ Y tế/PMB	Ban Giám đốc trạm y tế	Bộ Y tế	

Ghi chú

- 1) Bao gồm xây dựng nhà tái định cư
- 2) Thiết kế
- 3) Sở GTCC quản lý xe ô tô, UBND quận quản lý xe máy
- 4) Sở GTCC xác định giá vé
- 5) Gồm xe taxi, xe ôm, xe xích lô
- 6) Giám sát chất lượng nước ngầm
- 7) Để phê duyệt
- 8) Liên quan đến Luật Xã dựng
- 9) Liên quan đến Luật Đất đai
- 10) Cấp vốn

- (iv) Đối với các khu công nghiệp, các khu công nghiệp do Sở KHĐT và Ban Quản lý các khu công nghiệp là các đơn vị chính chịu trách nhiệm quy hoạch và quản lý. Tuy nhiên hầu hết diện tích đất công nghiệp hiện nay đều thuộc quyền sử dụng của các doanh nghiệp nhà nước mà các đơn vị này hiện chưa có cơ sở pháp lý để bán hoặc cho các doanh nghiệp ngoài quốc doanh cho thuê lại. Báo cáo cho thấy khoảng trên 95% diện tích đất công nghiệp được giao cho các cơ quan ở Hà Nội, chỉ có 5% diện tích đất công nghiệp là của các doanh nghiệp tư nhân và các hợp tác xã⁸.
- (v) Quy định yêu cầu đối tượng sử dụng đất hiện nay sẽ được đền bù bằng đất ở nơi khác hoặc bằng tiền khi nhà nước thu hồi đất phục vụ các dự án phát triển theo mức giá quy định cho các đối tượng có giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Nếu đó là dự án do khu vực tư nhân triển khai, chủ đầu tư phải thực hiện thanh toán tiền đền bù trước khi nhà nước thu hồi đất. Cơ quan chịu trách nhiệm thu hồi đất là Sở TNMT và tùy thuộc vào đặc điểm của dự án, nguồn vốn có thể huy động từ nhiều nguồn khác nhau.
- (vi) Công tác bảo tồn Khu Phố Cổ là một hợp phần quan trọng trong quy hoạch của thành phố. Ban Quản lý Phố cổ đã được thành lập để quản lý và bảo tồn khu phố này.
- (vii) Các dịch vụ liên quan đến công viên và vườn hoa và công tác bảo vệ cây xanh hè phố do Sở GTCC đảm nhận. Tuy nhiên, hiện vẫn chưa có quy định rõ ràng về cơ quan chịu trách nhiệm quy hoạch cảnh quan. Mặc dù Luật Xây dựng điều chỉnh tiêu chuẩn thiết kế đô thị nhưng công tác quy hoạch cảnh quan lại chưa được chú trọng. Vấn đề này cần được chú trọng nhiều hơn trong công tác quy hoạch thành phố một khi thành phố sẽ được hiện đại hóa. Về mặt chức năng, có thể phân công Sở GTCC hoặc Sở QHKT phụ trách.
- (viii) Công tác bảo tồn các công trình lịch sử văn hóa do Sở VHNT đảm nhiệm. Theo đó, cần có hành lang pháp lý đầy đủ và hỗ trợ tài chính để thực hiện công tác bảo tồn các công trình lịch sử văn hóa, đặc biệt là các công trình thuộc sở hữu của tư nhân.
- (ix) Trách nhiệm quy hoạch GTVT và quản lý các công trình GTVT do Bộ GTVT và Sở GTCC đảm trách. Trách nhiệm quy hoạch và thiết kế các tuyến đường và cầu đô thị lại do Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế GTVT hoặc Viện Chiến lược và Phát triển GTVT là đơn vị tư vấn nhà nước của Bộ GTVT thực hiện. Tuy nhiên, GTVT công cộng gắn liền với vận tải bằng xe buýt và bến bãi xe buýt lại thuộc trách nhiệm quản lý của Sở GTCC. Còn đường sắt hạng nặng lại do Cục Đường sắt Việt Nam quản lý. Hiện chưa có quy định rõ ràng về trách nhiệm phát triển và quản lý đường sắt đô thị hạng nhẹ. Về mặt ý tưởng, nên giao cho Bộ GTVT hoặc Sở GTCC quản lý để chiến lược tăng cường GTVT công cộng được phát triển thống nhất hơn. Hơn nữa, có thể cần thành lập một cơ quan phụ trách GTVT công cộng, chịu trách nhiệm lập quy hoạch, quản lý và phát triển GTVT công cộng của thành phố.
- (x) Quản lý nguồn tài nguyên nước do Bộ TNMT và Cục Quản lý Tài nguyên nước quản lý. Hầu hết nguồn nước khai thác hiện nay là nước ngầm. Công tác quản lý nguồn nước mặt và nước ngầm có vai trò rất quan trọng nhằm cung cấp nước ổn định cho cả khu vực đô thị và nông thôn. Trách nhiệm xây dựng các công trình cấp nước như hồ chứa nước, nhà máy xử lý nước và đường ống dẫn nước thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Xây dựng và Sở GTCC. Tuy nhiên, công tác quản lý chất lượng nước lại do cả Bộ Xây dựng và Bộ Y tế quản lý để đảm bảo sự phù hợp với các tiêu chuẩn quy định về nước sinh hoạt. Sự phối hợp chặt chẽ trong cơ cấu thể chế quản lý nguồn tài nguyên nước và cấp nước trên phương diện chính sách, lập quy hoạch, cấp vốn, thực hiện và quy định là rất quan trọng nhằm cung cấp nước bền vững cho các khu đô thị.

⁸ Theo Báo cáo về Khu vực tư nhân và đất đai – Amanda Carlier và Trần Thanh Sơn. Tài liệu về Chính sách Phát triển khu vực tư nhân, Ngân hàng Thế giới, Hà Nội, tháng 5 năm 2004.

- (xi) Các công trình thoát nước đô thị là một khía cạnh quan trọng trong phát triển đô thị. Do thành phố sẽ phát triển và đất đai nông nghiệp sẽ chuyển thành đất đô thị, lượng nước thoát sẽ tăng, làm tăng áp lực cho các công trình thoát nước hiện có. Vấn đề quan trọng là có các hướng dẫn hợp lý ở các khu vực cần có các công trình chứa nước tại chỗ như các hồ chứa nước ở các khu đô thị mới, dụng cụ chứa nước và bảo tồn cảnh quan (như khu đất trũng và đầm lầy) như là một phần của chiến lược thoát nước đô thị. Sở GTCC là cơ quan chịu trách nhiệm về thoát nước đô thị. Các chương trình thoát nước đô thị cần được kết hợp với kiểm soát lũ lụt trên các sông suối thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ NNPTNT.
- (xii) Xử lý chất thải rắn hiện vẫn là bất cập lớn ở rất nhiều thành phố. Các khu xử lý rác như các bãi chôn lấp và các lò đốt rác cũng như các điểm tập kết rác cần được xác định cẩn thận và cần được đưa vào các quy hoạch vùng. Vấn đề này càng được thực hiện sớm thì càng giúp ngăn chặn việc mở rộng đô thị tới các vùng đệm của các công trình xử lý rác. Vị trí của các công trình này thường được kết hợp với các nhà máy NIMBY (các nhà máy không nằm trong khu vực nội bộ) và có thể hiểu được tại sao hầu hết các tỉnh sẽ phản đối việc xây dựng các công trình này trong khu vực hành chính của mình. Sở GTCC – là cơ quan chịu trách nhiệm quy hoạch công trình xử lý rác thải cần xác định các vị trí phù hợp và thống nhất các vị trí này trong quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội.
- (xiii) Cấp điện do Tổng Công ty Điện lực Việt Nam chịu trách nhiệm còn các công trình thông tin liên lạc lại do Bộ Bưu chính Viễn thông quản lý. Giáo dục và đào tạo vẫn do chính phủ đảm nhiệm. Các công trình y tế thường do nhà nước xây dựng. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, số lượng các cơ sở y tế tư nhân ngày càng tăng trên địa bàn thành phố.

2.5 Các vấn đề chính

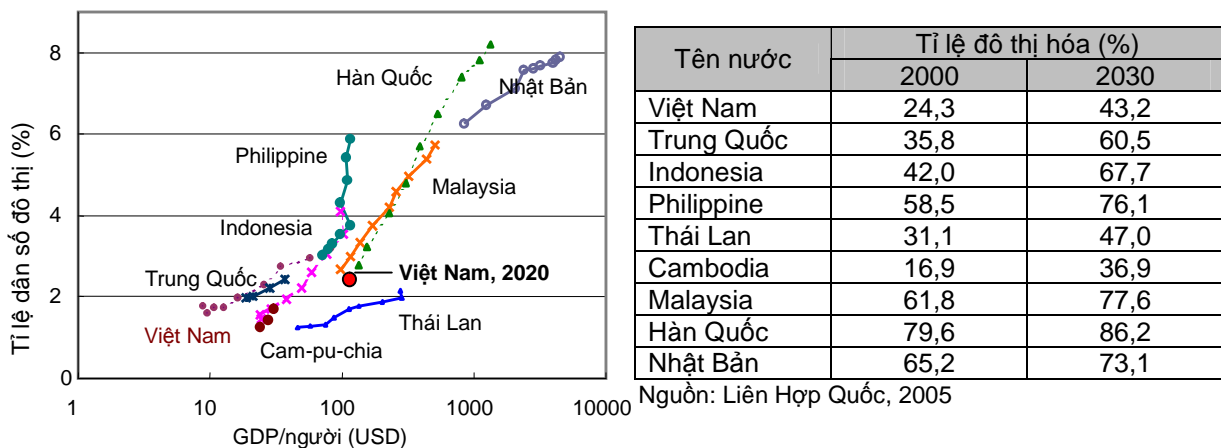
1) Những ảnh hưởng của quá trình đô thị hóa

Việt Nam, với tốc độ đô thị hóa tương đối thấp (24% trong năm 2000) hiện đang phải đối mặt với những thử thách lớn do quá trình đô thị hóa nhanh đã từng thấy ở nhiều nước khác. Xu hướng này dự kiến sẽ còn tiếp tục cho đến khi tỉ lệ đô thị hóa đạt tới khoảng 70-80%. Điều này có nghĩa là quá trình đô thị hóa của Việt Nam sẽ còn kéo dài trong những thập kỷ tới. Theo ước tính, dân số đô thị hiện nay (năm 2005) là 23 triệu người và rất có thể sẽ tăng lên tới 47 triệu người vào năm 2030 và sẽ còn tiếp tục tăng sau đó.

Quá trình đô thị hóa của Việt Nam cùng với quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa và toàn cầu hóa đã có những ảnh hưởng lớn tới những đặc điểm kinh tế – xã hội cũng như hình dáng các khu đô thị và cách sống của người dân. Rất có thể, Việt Nam sẽ phát triển theo mô hình của các nước đã và đang trở thành những nước công nghiệp hóa như Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia và Trung Quốc (xem Hình 2.5.1).

Quá trình đô thị hóa có những tác động cả tích cực và tiêu cực ở cả cấp quốc gia và cấp thành phố. Ở cấp quốc gia, mặc dù quá trình đô thị hóa và công nghiệp hóa có tác động thúc đẩy nền kinh tế phát triển, tăng thu nhập, cải thiện khả năng tiếp cận dịch vụ, tạo thêm nhiều cơ hội việc làm nhưng có một điều dễ thấy là nó tạo nên khoảng cách ngày càng lớn giữa khu vực đô thị và nông thôn, nhất là trong giai đoạn đô thị hóa nhanh. Bên cạnh đó, chênh lệch mức thu nhập giữa người giàu và người nghèo cũng ngày một lớn. Tình trạng ùn tắc giao thông tại các khu vực đô thị, đặc biệt là các đô thị lớn, điều kiện môi trường và an toàn ngày càng trở nên tồi tệ hơn. Những tác động này diễn ra rất nhanh, đa dạng và phức tạp đến nỗi rất nhiều thành phố gặp phải không ít khó khăn và tốn khá nhiều thời gian để có thể giải quyết và kiểm soát được. Để có được sự phát triển bền vững cho Hà Nội, cần phải tìm ra những biện pháp khắc phục những tác động tiêu cực và khuyến khích những tác động tích cực. Đây là một thách thức lớn cho Hà Nội.

Hình 2.5.1 Xu hướng đô thị hóa tại các thành phố Châu Á



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

2) Các vấn đề chính trong quy hoạch đô thị và phát triển tại Hà Nội

(1) Quản lý tăng trưởng

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

Quản lý tăng trưởng là một khái niệm cũ nhưng có tầm quan trọng đặc biệt và có tính hiệu quả mà muốn thực hiện sẽ kéo theo nhiều nguyên tắc mà các nhà quy hoạch trên toàn thế giới đã áp dụng trong nhiều thập kỷ qua bao gồm các trung tâm lớn mạnh, hệ thống không gian mở, hệ thống giao thông cân bằng, cung cấp dịch vụ đô thị và môi trường sống tốt. Ranh giới tăng trưởng đô thị xác định quy mô phát triển đô thị trong hầu hết các quy hoạch chính thức. Bản đồ thể hiện tăng trưởng đô thị tách rời khỏi khu vực nông thôn và các khu vực môi trường nhạy cảm. Đây là phương pháp trực tiếp để thực hiện các chính sách ngăn chặn, một phần của công tác quản lý tăng trưởng.

Quản lý tăng trưởng đô thị bao gồm một số yếu tố được đặt ra nhằm định hình sự tăng trưởng, giảm thiểu các tác động của quá trình phát triển, bảo vệ môi trường (đất, không khí và nước) và bảo vệ chất lượng cuộc sống ở cả khu vực dân cư đô thị và nông thôn. Những nội dung chính của khung quản lý tăng trưởng bao gồm:

- (i) Chiến lược ngăn chặn phát triển tự phát và thúc đẩy phát triển và đổi mới đô thị một cách hiệu quả.
- (ii) Cung cấp cơ sở hạ tầng (đường, trường học, nước, công viên, v.v.).
- (iii) Chiến lược phát triển kinh tế.
- (iv) Yêu cầu về thiết kế đô thị hướng tới mục tiêu phát triển những khu đô thị hài hòa với mật độ dân số trung bình và những địa điểm có môi trường tốt.
- (v) Chính sách và chương trình bảo vệ khu vực nông thôn, khu vực nhạy cảm và các không gian mở.
- (vi) Chính sách và chương trình đảm bảo xác định nhà ở giá hợp lý là một trong những hợp phần chính của phát triển đô thị mới.

Với mức tăng trưởng đô thị ngày càng lớn, rõ ràng là chỉ có chính sách suông thôi thì không thể đáp ứng được nhu cầu phát triển. Ngoài ra, những chiến lược quan trọng sau cũng rất cần được xem xét trong quản lý tăng trưởng:

- (i) Sự phối kết hợp chặt chẽ giữa các cấp chính quyền quản lý bởi không có chính quyền nào có thể hoạt động riêng lẻ được.
- (ii) Đưa ra những công cụ mới và các nguồn lực cũng như ứng dụng sáng tạo những công cụ sẵn có để có thể định hướng tăng trưởng một cách hợp lý (thí dụ: ranh giới tăng trưởng đô thị, phân kỳ tăng trưởng, kỹ thuật bảo vệ môi trường, phân vùng, liên kết nhà ở, quy chuẩn thông minh, v.v.).
- (iii) Sử dụng đầu tư nhà nước và các biện pháp khuyến khích làm đòn bẩy phát huy sức mạnh của cơ chế thị trường.
- (iv) Các quyết định đầu tư dựa trên kế hoạch nhu cầu ngắn hạn và dài hạn (tới 50 năm).
- (v) Thiết lập cơ sở hiểu biết chung và hỗ trợ quản lý tăng trưởng.

Những nguyên tắc cơ bản về quản lý tăng trưởng bao gồm:

- (i) Chính quyền địa phương cần chủ động quản lý tăng trưởng. Tăng trưởng không nên chỉ được ứng phó một cách bị động mà cần phải được hướng dẫn thông qua quy hoạch dựa trên những nguyên tắc đã được xem xét kỹ lưỡng. Quy hoạch này cần được phân kỳ và theo từng giai đoạn phát triển của từng khu vực.
- (ii) Cần ưu tiên đến phương diện “sức sống và phát triển” của các khu dân cư, trường học và buôn bán tại các phường/ xã hiện có.
- (iii) Cần bảo dưỡng, khôi phục và khắc phục ngay những bất cập trong hệ thống cơ sở hạ tầng (đường phố, hệ thống cấp thoát nước, trường học và những công trình khác) trong các khu vực dân cư hiện tại.
- (iv) Cần hỗ trợ tăng trưởng đô thị một cách hiệu quả. Nói cách khác, cần phát triển trước những khu vực nào đã có sẵn cơ sở hạ tầng đô thị.
- (v) Không chỉ dừng lại ở khâu quy hoạch mà điểm mấu chốt là công tác thực hiện quy hoạch.
- (vi) Huy động sự tham gia của người dân vào công tác thực hiện quy hoạch tăng trưởng.

(2) Điều kiện sống

Nói chung điều kiện sống ở khu vực đô thị tốt hơn ở khu vực ngoại ô và nông thôn. Khu vực đô thị có mức độ an toàn và an ninh cao hơn, minh chứng bằng phạm vi hoạt động của lực lượng cảnh sát rộng hơn. Đặc biệt, khả năng đối phó tình huống khẩn cấp trong khu vực nội thành cao hơn nhiều so với khu vực ngoại thành và nông thôn. Ngoài ra, khu vực đô thị còn có các dịch vụ tiện ích như nước máy, nhà vệ sinh, thu gom rác thải rắn, đường giao thông và dịch vụ xe buýt, điều kiện tiếp cận chợ. Các công trình phúc lợi (công trình về tôn giáo, bệnh viện, trường học) đều được phân bố khá đồng đều trong khắp thành phố. Các quận nội thành có mật độ dân số cao hơn nên người dân có xu hướng ít cơ hội tiếp cận những tiện ích này hơn.

Tiện nghi đô thị như cây xanh, nước, không gian nhà ở có xu hướng giảm dần đối với những khu vực gần trung tâm nội thành. Các cơ sở công nghiệp, không tính khu công nghiệp, cũng chiếm một phần lớn diện tích tại trung tâm nội thành cũ và nội thành mới. Mặt khác, tiện nghi đô thị như công viên và khu vực vui chơi giải trí tại khu vực nội thành cũ và nội thành mới có mật độ bình quân đầu người cao hơn.

Mật độ phương tiện giao thông theo kết quả điều tra về giao thông cho thấy mật độ tại khu vực nội thành cũ và nội thành mới là rất cao. Ngoài ra, mật độ phương tiện ở những khu vực gần đường quốc lộ, tỉnh lộ cũng cao, lưu lượng giao thông lớn. Khí thải từ phương tiện giao thông gây ô nhiễm không khí nghiêm trọng tại những khu vực này.

Những khu vực công nghiệp tổng hợp phân bố gần những khu dân cư mật độ cao, hầu hết tập trung ở phía nam khu nội thành cũ. Đây là khu vực có nhiều nhà máy gây ô nhiễm. Điều quan trọng là phải có biện pháp kiểm soát những cơ sở công nghiệp này để giảm thiểu và ngăn chặn tình trạng ô nhiễm.

Theo phân tích cho thấy những quận nội thành mới có điều kiện sống tương tự điều kiện sống tại khu vực các quận nội thành cũ. Tuy nhiên, tốc độ gia tăng dân số tại những quận này lại cao hơn bất kỳ khu vực nào khác trong thành phố, vì vậy cần quan tâm đến việc cân bằng về gia tăng dân số và điều kiện sống tại những khu vực này.

(3) Sức cạnh tranh

Thành phố Hà Nội không chỉ là thủ đô mà còn là trung tâm chính trị, văn hóa, khoa học, giáo dục và kinh tế của cả nước. Hà Nội đóng vai trò đầu tàu trong vùng, và là cửa ngõ thông thương với thị trường trong nước và quốc tế. Vì vậy, Hà Nội có lợi thế cạnh tranh trong lĩnh vực thương mại quốc tế.

Hà Nội là thủ đô có tốc độ tăng trưởng cao với dân số 3 triệu người và mức tăng trưởng GDP đạt 12,6% (2003). Đây cũng là khu vực sản xuất công nghiệp lớn nhất ở miền Bắc và thu hút phần lớn đầu tư trực tiếp nước ngoài ở miền Bắc Việt Nam. Hơn 80% GDP là do ngành công nghiệp và xây dựng đóng góp. Nhiều ngân hàng nước ngoài đã mở chi nhánh tại Hà Nội. Với năng lực về công nghệ hiện đại, công nghệ thông tin, ngân hàng và nhiều dịch vụ khác, Hà Nội là động lực phát triển của cả vùng. Ngoài ra, đây còn là một thành phố hấp dẫn đối với du khách và người dân địa phương với những công trình văn hóa được bảo tồn có cảnh quan đẹp, tình hình chính trị ổn định và tỉ lệ tội phạm thấp.

Cơ sở hạ tầng trong và xung quanh Hà Nội khá phát triển tạo điều kiện thuận lợi cho trao đổi thương mại với các vùng khác trong cả nước và với nước ngoài. Hà Nội là đầu mối giao thông quan trọng nhất ở miền Bắc với các phương thức giao thông như đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt và đường hàng không. Tỉ lệ đầu tư để cải tạo mạng lưới giao thông đô thị cao. Hơn 90% đường được trải nhựa so với tỉ lệ 50% tại khu vực nông thôn.

Chiến lược phát triển thành phố Hà Nội đều có định hướng đưa Hà Nội trở thành một thành phố thủ đô với nền kinh tế ổn định và văn hóa giàu bản sắc. Mục tiêu chung là tăng GDP bằng biện pháp tập trung vào phát triển lĩnh vực công nghiệp và dịch vụ. Tỉ lệ thất nghiệp được hạn chế ở mức 5 - 6% vào năm 2010. Thành phố có tốc độ đô thị hóa liên tục cao vì vậy Hà Nội sẽ phát triển trở thành một thành phố hiện đại.

Hà Nội (và Việt Nam nói chung) đang gặp phải những thách thức trên thị trường quốc tế với những nguyên nhân sau:

- (i) Quá trình tự do hóa còn chậm. Tiến trình cải cách các doanh nghiệp nhà nước và hệ thống ngân hàng còn trì trệ.
- (ii) Hầu hết các đối thủ cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam đều mạnh hơn và có mức độ phát triển cao hơn.
- (iii) Việt Nam là một nền kinh tế quá độ mới bước đầu hội nhập vào thị trường cạnh tranh khốc liệt, vì vậy, Việt Nam phải nắm bắt được quy luật của thế giới.
- (iv) Chi phí kinh doanh cao và nạn tham nhũng tràn lan khiến cho các doanh nghiệp, doanh nhân Việt Nam khó có khả năng cạnh tranh. Chi phí thuê văn phòng và chi phí giao thông, vận tải tại Việt Nam cao hơn bất kỳ quốc gia nào trong khu vực Đông Nam Á¹².

Mặc dù hội nhập tạo ra cho Việt Nam nhiều cơ hội nhưng Việt Nam vẫn còn là một quốc gia nghèo với nạn tham nhũng tràn lan và năng lực còn hạn chế. Cần khắc phục những bất cập trên để phát triển và đưa Việt Nam trở thành một quốc gia phát triển. Đồng thời, Việt Nam phải sẵn sàng thực hiện những cam kết quốc tế, đặc biệt trong lĩnh vực nâng cao tính cạnh tranh của nền kinh tế, các doanh nghiệp và sản phẩm. Cần nâng cao năng lực cho các thể chế kinh tế và xã hội để đảm bảo tính ổn định trong bối cảnh những tác động tiêu cực của quá trình hội nhập.

(4) Tính bền vững môi trường

Phát triển đô thị phải gắn liền với việc bảo vệ thỏa đáng môi trường văn hóa, tự nhiên và xã hội. Hà Nội nằm trong vùng khí hậu luôn có nhiều thay đổi. Khu vực đô thị hiện nay đã phát triển lan sang những vùng thấp hơn mực nước cao của sông Hồng và vì vậy luôn có nguy cơ bị ngập lụt khi có mưa, bão lớn. Nhiều vùng hiện đang có hiện tượng sụt lún đất.

Bên cạnh đó, nguồn tài nguyên nước của Hà Nội là một cảnh quan hấp dẫn và độc đáo. Sông Hồng có cảnh quan đẹp hùng vĩ và là không gian mở rộng lớn. Hà Nội còn có nhiều hồ lớn nhỏ khác nhau tạo cảnh quan đẹp cho thành phố và cũng là nơi thư giãn của người dân thủ đô. Nguồn cây xanh phong phú góp phần làm đẹp cảnh quan đô thị và cải thiện chất lượng môi trường sống. Ngoài ra, Hà Nội còn được ưu đãi với nguồn cảnh quan văn hóa vật thể và phi vật thể. Bên cạnh đó, Hà Nội hiện vẫn lưu giữ được những giá trị truyền thống trong cuộc sống thường nhật ở khu vực đô thị và khu vực nông thôn.

Một đặc trưng nữa của Hà Nội là có sự pha trộn tuyệt vời giữa các yếu tố văn hóa, tự nhiên và xã hội giúp nâng cao vẻ đẹp hình ảnh thành phố. Tốc độ đô thị hóa nhanh dẫn đến tình trạng phát triển không theo quy hoạch và vượt quá tầm kiểm soát ở nhiều khu vực và gây ảnh hưởng tiêu cực đối với môi trường. Những bất cập đó được tóm tắt như sau:

- (i) **Môi trường tự nhiên:** Hồ, ao phân bố trong toàn thành phố đã bị san lấp, lấn chiếm trong quá trình đô thị hóa. Mặc dù không có số liệu chính thức về tình hình hiện nay nhưng có thể thấy rõ trên các bức ảnh chụp từ máy bay và ảnh vệ tinh là nhiều hồ và ao đã bị san lấp hoàn toàn hoặc từng phần để phục vụ các mục đích phát triển. Nước ngầm cũng đang bị ô nhiễm, đặc biệt là ở khu vực phía Nam thành phố. Tình trạng sụt lún đất cũng đang diễn ra ở nhiều khu vực trong thành phố. Ngoài ra, bờ sông Hồng cũng bị xói lở và chất lượng không khí ngày càng suy giảm do lưu lượng giao thông tăng.
- (ii) **Môi trường xã hội:** Luồng dân tiếp tục đổ về thành phố khiến các vấn đề xã hội ngày càng tăng và dẫn đến tình trạng mạng lưới xã hội và quan hệ cộng đồng bị xói mòn hoặc suy giảm. Mức độ an toàn và an ninh cũng giảm. Quỹ đất dành phát triển nghĩa trang và bãi chôn lấp rác thải cũng là những vấn đề cần quan tâm.
- (iii) **Môi trường văn hóa:** Đô thị hóa và thương mại hóa nhanh khiến cảnh quan Hà Nội đang thay đổi nhanh chóng. Các loại bảng biểu quảng cáo từ nhiều loại chất liệu khác nhau tràn ngập đường phố mà không được hướng dẫn rõ ràng trong khi nhiều công trình mới với thiết kế và kiểu dáng không hài hòa với xung quanh, gây mất mỹ quan đường phố. Ngoài ra, các làng xã truyền thống cũng bị suy giảm chủ yếu do thiết các biện pháp bảo tồn và tôn tạo phù hợp.

3 TẦM NHÌN, MỤC TIÊU VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN CHÍNH

3.1 Tầm nhìn và mục tiêu

Tầm nhìn và mục tiêu cho thành phố Hà Nội phải dựa trên thực tế rằng đây là thủ đô của cả nước và do đó thành phố phải đi đầu trong công cuộc phát triển và phải là trung tâm, biểu tượng cho một quốc gia vững mạnh và tự hào dân tộc. Điều này đã được thể hiện rõ trong tầm nhìn Hà Nội trong Lệnh số 1/2001/L-CTC theo đó ***“Hà Nội phải phát triển thành một thủ đô hiện đại và phát triển, là biểu tượng cho cả nước, đóng vai trò trung tâm quốc gia về chính trị, văn hoá, khoa học, công nghệ, giáo dục, kinh tế và thương mại quốc tế”***. Chiến lược đề ra để thực hiện tầm nhìn này gồm (i) gìn giữ và phát triển các giá trị văn hoá, lịch sử của Thăng Long – Hà Nội, (ii) phát triển nền kinh tế có tính cạnh tranh đáp ứng được những yêu cầu trong nước đồng thời hội nhập với thị trường quốc tế, (iii) khuyến khích phát triển môi trường xã hội văn minh, lành mạnh, (iv) tăng cường an ninh, an toàn và (v) phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại và đồng bộ đồng thời đảm bảo tính bền vững của môi trường tự nhiên.

Một trong những mục tiêu chính là phát triển Hà Nội bền vững về kinh tế, xã hội, văn hoá, môi trường và chính trị, đảm bảo duy trì được hình ảnh, nguồn lực và cảnh quan thành phố cho các thế hệ sau. Vấn đề này sẽ được thực hiện thông qua các mục tiêu cụ thể sau:

- (i) Tăng cường bản sắc, hình ảnh riêng về thành phố mà cả xã hội đã thống nhất, hấp dẫn với cả nước và cộng đồng quốc tế.
- (ii) Đảm bảo tính bền vững về văn hoá, xã hội và môi trường tự nhiên vốn là giá trị nền tảng của thành phố trong quá khứ, hiện tại cũng như tương lai.
- (iii) Đảm bảo rằng các hoạt động kinh tế - xã hội diễn ra một cách thuận tiện, mọi người dân, bao gồm cả doanh nghiệp và khách vãng lai, đều được hưởng điều kiện sống tốt ở cả hiện tại và tương lai.

Một trong những nội dung quan trọng của mục tiêu chung là đảm bảo người dân Hà Nội có được cuộc sống lành mạnh và an toàn, các hoạt động kinh tế - xã hội diễn ra thuận tiện và cải thiện mức thu nhập cũng như môi trường sống nên sẽ có một số ngành nghề mới tạo nhiều việc làm tốt hơn sẽ được giới thiệu và khuyến khích, đó là những ngành cần nhiều tri thức, công nghệ cao, các dịch vụ đô thị tạo nhiều giá trị gia tăng như du lịch, MICE¹, giáo dục đại học và sau đại học, nông nghiệp đô thị công nghệ cao và những ngành nghề khác có thể cung cấp việc làm có chất lượng. Việc tiếp tục mở cửa nền kinh tế phản ánh môi trường đầu tư tốt hơn, việc phát triển các trung tâm thương mại và công nghiệp hiện đại, đầu tư trong nước và nước ngoài tại các vị trí chiến lược sẽ tiếp tục là động lực phát triển kinh tế cho Hà Nội. Đồng thời hệ thống cơ sở hạ tầng đầy đủ và được quản lý tốt, bao gồm hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao, sẽ giúp người dân có thể đi lại một cách an toàn mà không gây ra ùn tắc đồng thời vận chuyển hàng hoá được thuận tiện. Bên cạnh đó, vấn đề bảo tồn và phát triển các giá trị văn hoá, không gian cây xanh và mặt nước của thành phố, bao gồm hệ thống sông Hồng và vô số hồ, ao sẽ tạo ra cảnh quan hấp dẫn và độc đáo cho thành phố đối với người dân cũng như khách du lịch.

¹ MICE: Meeting (Hội họp), Incentive (Khuếch trương), Convention (Hội nghị), Exhibition (Triển lãm)

3.2 Định hướng phát triển kinh tế-xã hội

Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2006 – 2010 của Hà Nội khuyến khích phát triển một thành phố có tính cạnh tranh, môi trường sống tốt, thể hiện qua các mục tiêu phát triển sau đây:

- (i) Đẩy nhanh tốc độ công nghiệp hoá – hiện đại hoá cũng như quá trình hội nhập quốc tế và vùng.
- (ii) Thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hoá xã hội một cách toàn diện và bền vững.
- (iii) Tăng cường ổn định an ninh – chính trị khu vực.
- (iv) Đẩy nhanh tiến độ phát triển cơ sở hạ tầng và kiến trúc thượng tầng nhằm tạo cơ sở vững chắc cho sự phát triển của thành phố
- (v) Cải thiện điều kiện sống và mức sống của người dân.

Những mục tiêu phát triển trên lại được chia nhỏ thành các lĩnh vực phát triển chính gồm kinh tế, môi trường xã hội, điều kiện sống và dịch vụ cơ sở hạ tầng cùng với những chỉ tiêu đặt ra (xem Bảng 3.2.1).

Kinh tế: Nền kinh tế thành phố phải tăng trưởng ở mức 11%-12% mỗi năm để có thể đóng vai trò đầu tàu về phát triển trong vùng. Quá trình công nghiệp hóa sẽ tiếp tục diễn ra, khu vực dịch vụ sẽ mở rộng, đồng thời tỷ trọng ngành nông nghiệp sẽ giảm. Đầu tư trực tiếp nước ngoài sẽ tiếp tục gia tăng. Với bối cảnh đó, mức GDP bình quân năm 2020 sẽ đạt khoảng 6.000 USD.

Môi trường xã hội: Giáo dục sẽ tiếp tục được cải thiện, tỷ lệ phổ cập trung học sẽ tăng, các nội dung đào tạo sẽ mở rộng. Người dân sẽ có thêm nhiều cơ hội việc làm, tỷ lệ thất nghiệp sẽ giảm xuống dưới 5% vào năm 2020. Tỷ lệ nghèo sẽ giảm xuống dưới 1% vào năm 2020.

Điều kiện sống: Điều kiện sống sẽ tiếp tục được cải thiện, diện tích ở trung bình đạt 15 m²/người, mức tiêu thụ nước đạt 170-180 lít/người/ngày, diện tích cây xanh bình quân đạt 15 m²/người ở đô thị và 31 m²/người đối với toàn thành phố.

Dịch vụ cơ sở hạ tầng: Cơ sở hạ tầng hỗ trợ phát triển kinh tế – xã hội và cải thiện môi trường sẽ được cải tạo đáng kể. Dịch vụ giao thông công cộng được tăng cường, đáp ứng 50% tổng nhu cầu đi lại, dịch vụ cấp nước phục vụ hầu hết diện tích thành phố, dịch vụ thu gom rác thải rắn phục vụ toàn bộ khu vực đô thị, tất cả đường phố đều có đèn chiếu sáng v.v.

Bảng 3.2.1 Mục tiêu và Chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội¹⁾

Lĩnh vực	Mục tiêu và Chỉ tiêu			
Kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> đảm bảo tăng trưởng kinh tế ở mức cao và ổn định. cải thiện tính hiệu quả và cạnh tranh để nâng tầm vị thế kinh tế của thủ đô trong vùng và trong cả nước. tăng cường, phát triển và cải tổ cơ cấu kinh tế hướng tới công nghiệp hoá – hiện đại hoá. tăng cường, mở rộng kinh tế đối ngoại đồng thời nhập vùng và quốc tế. 			
	<i>Chỉ tiêu</i>		2010	2020
	Tăng trưởng GDP (%/năm)		11,5	11,0
	GDP bình quân (US\$)		2.400	5.400
	Khu vực kinh tế (1/2/3) (%)		1,5/ 41,7/ 56,8	1,0 / 45,0 / 54,0
	Tăng trưởng đầu tư trực tiếp nước ngoài (%/năm)		15	-
	Cơ cấu việc làm (1/2/3) (%)		15 /31/ 54	7 / 35 / 58
Môi trường xã hội	<ul style="list-style-type: none"> phát triển giáo dục – đào tạo, khoa học – công nghệ với tiêu chuẩn cao hơn và tạo ra nền tảng cho nền kinh tế tri thức. tạo nhiều việc làm, giảm tệ nạn xã hội, thất nghiệp ở đô thị và nông thôn tăng cường các dịch vụ xã hội cho người nghèo và các đối tượng chính sách khác, giảm tỷ lệ nghèo một cách hiệu quả 			
	<i>Chỉ tiêu</i>		2010	2020
	Tỷ lệ phổ cập phổ thông trung học (%)		> 90	100
	Tỷ lệ lao động qua đào tạo (%)		65	-
	Tỷ lệ thất nghiệp (%)		< 5.5	-
	Số việc làm mới mỗi năm (000 chỗ làm/năm)		85 - 90	-
	Tỷ lệ nghèo (%)		< 4	không đáng kể
Điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân. giảm tệ nạn xã hội và tỷ lệ thất nghiệp ở đô thị và nông thôn tăng cường dịch vụ xã hội cho người nghèo và các đối tượng chính sách khác 			
	<i>Chỉ tiêu</i>		2010	2020
	Diện tích nhà ở trung bình (m ² /người)		10	15
	Tiêu thụ nước (lít/ngày)		170	190
	Diện tích cây xanh trung bình (m ² /người)		7	15 (đô thị)/31 (tổng)
Dịch vụ cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> tăng cường năng lực quản lý đô thị để cung cấp dịch vụ cơ sở hạ tầng một cách hiệu quả hơn khuyến khích cải tạo/tái xây dựng các khu vực đô thị hiện có để cải thiện một cách toàn diện điều kiện sống và nâng cao tính cạnh tranh của các khu vực đó tăng cường khả năng đối phó với thảm họa và cải thiện điều kiện vệ sinh nhằm khuyến khích phát triển kinh tế xã hội và môi trường một cách hữu hiệu 			
	<i>Chỉ tiêu</i>		2010	2020
	Tỷ phần của giao thông công cộng trong thành phố (%)		35	50
	Phạm vi dịch vụ cấp nước (%)		-	99
	Khu vực được thoát nước mưa (đáp ứng được mức 310mm/2 ngày) (ha)		-	45.291
	Phạm vi khu vực được thoát nước thải (%)		100 (KV Khuyến khích PT đô thị)	100 (KV KKPT đô thị) 65 (KV hạn chế ĐT hóa)
	Phạm vi hệ thống chiếu sáng đường đô thị (%)		100	-

Nguồn: Quy hoạch phát triển KT-XH thủ đô Hà Nội giai đoạn 2006-2010

3.3 Các chiến lược phát triển không gian chính

Quá trình phát triển đô thị bao gồm hàng loạt các vấn đề phức tạp và có quan hệ tương hỗ với nhau và cần có một giải pháp toàn diện và đồng bộ. Ví dụ như phát triển giao thông vận tải tác động mạnh đến mô hình sử dụng đất, và ngược lại. Mô hình sử dụng đất và môi trường nước lại là những yếu tố quyết định chất lượng của điều kiện sống. Do đó các chiến lược chính cần phải được thiết lập sao cho thực hiện được những mục tiêu phát triển đó và đồng thời thiết lập được các kế hoạch hoạt động và dự án của các ngành có liên quan một cách rõ ràng. Sau đây là bảy chiến lược trọng tâm:

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

Nét độc đáo hay bản sắc của Hà Nội nằm trong môi trường tự nhiên và văn hoá phong phú của thành phố. Sông Hồng và các nhánh sông, hồ, ao với nhiều kích thước khác nhau phân bố rộng rãi trong khu vực đô thị đã tạo ra hình hài cơ bản của thành phố với nhiều cây cỏ thụ được chăm sóc tốt và công viên – không gian xanh trải khắp. Khu phố cổ và khu phố cũ (khu phố Pháp) tạo cho thành phố cảnh quan và không gian sống độc đáo với nhiều nét văn hoá truyền thống. Bản sắc của thành phố Hà Nội toát ra từ không gian mặt nước, không gian cây xanh và văn hoá, đó là những yếu tố ít thành phố nào khác có được.

Do đó, những yếu tố này cần được đưa vào làm nền tảng cho quy hoạch thành phố sao cho có thể đảm bảo rằng những giá trị đó sẽ được bảo tồn và phát triển cho thế hệ sau.

- a) **Các khu vực sông Hồng và Cổ Loa – Thăng Long cần tạo thành trục trung tâm “mặt nước – cây xanh – văn hóa”.** Khu vực này cần phải được coi là khu vực đặc biệt trong đó các hoạt động sử dụng đất, cảnh quan, thiết kế đô thị, và các hoạt động kinh tế-xã hội phải được kiểm soát và quản lý chặt chẽ.
- b) **Trục “mặt nước – cây xanh – văn hóa” phải được mở rộng để bao trùm toàn bộ thành phố** thông qua việc phát triển mạng lưới “mặt nước – cây xanh – văn hóa” bằng cách nối tất cả các nguồn lực có được như hồ, ao, sông, phố có cây xanh, các điểm văn hóa, di tích, nhà bảo tàng, điểm du lịch, thể thao, trung tâm cộng đồng, v.v.

		
Trung tâm thành phố có nhiều đường phố phủ cây xanh	Tiếp cận khu vực mặt nước dễ dàng	Các nguồn văn hóa đang bị ảnh hưởng bởi quá trình đô thị hóa

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

Đối với các đô thị lớn như Hà Nội, cách duy nhất để giải quyết nhu cầu giao thông một cách hiệu quả là cung cấp cho thành phố một hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao phát triển đồng bộ với quá trình phát triển đô thị. Mạng lưới nòng cốt sẽ gồm đường sắt đô thị, tàu điện ngầm và xe buýt nhanh (BRT). Các dịch vụ thứ cấp và gom khách sẽ là xe buýt với nhiều kích thước khác nhau và loại hình dịch vụ khác nhau. Tuy nhiên, việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng tốt không phải dễ dàng mà đòi hỏi một lượng kinh phí lớn cũng như năng lực khai thác và quản lý phù hợp trong suốt một giai đoạn dài. Tiền vé thu từ hành khách khó có thể đủ để bù đắp chi phí đầu tư và nếu không được xây dựng tốt thì hệ thống đó lại chỉ thu hút được số lượng khách hạn chế. Bài học kinh nghiệm ở những thành phố thành công cho thấy rằng các mạng lưới vận tải khối lượng lớn cần làm trục xương sống đô thị và cần được kết hợp với quy hoạch phát triển đô thị và quy hoạch sử dụng đất (xem Hộp 3.4.1).

Ta không thể hiện thực hóa mô hình thành phố dựa vào giao thông công cộng chỉ bằng cách triển khai các phương thức vận tải khối lượng lớn mà các phương thức này cần được gắn kết hiệu quả với các khu vực đô thị và có sự điều chỉnh về lối sống của người dân cho phù hợp. Sau đây là những vấn đề chính cần cân nhắc:

- a) **Phát triển đô thị gắn kết:** Các hoạt động sử dụng đất và phát triển đô thị cần phải được tái tổ chức dọc hành lang vận tải khối lượng lớn sao cho các hoạt động kinh tế-xã hội kết nối hiệu quả hơn với hệ thống vận tải khối lượng lớn. Điều này đòi hỏi phải điều chỉnh quy hoạch chung đô thị hiện tại do hiện nay chủ yếu dựa vào mạng lưới đường bộ.
- b) **Chia sẻ vai trò hợp lý với giao thông cá nhân:** Các phương tiện giao thông cá nhân như ô tô, xe máy, xe đạp đều có tầm quan trọng như nhau khi mức sống tăng và nhu cầu đa dạng hơn. Các phương thức giao thông cá nhân cũng đóng vai trò gom khách cho hệ thống vận tải khối lượng lớn.
- c) **Cam kết dài hạn:** Không thể triển khai đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn trong một thời gian ngắn mà quá trình này đòi hỏi phải có sự can thiệp chính sách nhất quán trong một thời gian dài, nhận thức và sự ủng hộ của người dân.



Khu ở gắn kết với hệ thống giao thông công cộng (Singapore)



Phát triển đô thị tại khu vực nhà ga (Tokyo)

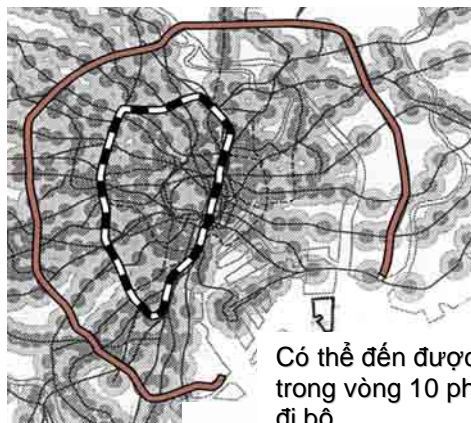
Hộp 3.4.1 Phát triển vận tải khối lượng lớn ở các đô thị lớn trên thế giới

Tokyo: Tokyo đã hình thành vùng thủ đô lớn với 20 triệu dân và các hoạt động kinh tế – xã hội rộng khắp. Mặc dù khu vực đô thị rất đông, nhưng Tokyo vẫn tỏ ra hiệu quả và an toàn. Người dân đi lại theo lịch cố định với chi phí phải chăng và khá thoải mái do có được một mạng lưới đường sắt đô thị (metro) rộng khắp. Nhiều tuyến đường sắt bao phủ với mật độ cao ở trung tâm thành phố, cho phép người dân tới ga trong vòng 5-10 phút đi bộ. Ở khu vực bên ngoài, đường sắt được nối với các tuyến xe buýt gom khách.

Singapore: Với dân số 4 triệu người, Singapore nổi tiếng với quá trình phát triển đô thị được quy hoạch có chiến lược thực hiện từ những năm 60 thế kỷ trước. Trên 80% dân số sống ở các khu đô thị mới là nơi có được dịch vụ đô thị và nhiều tiện ích chất lượng cao. Những khu đô thị mới này được nối với khu trung tâm thành phố bằng hệ thống tàu điện ngầm hiện đại và các dịch vụ gom khách bằng xe buýt và AGT.¹⁾

Curitiba, Brazil: Curitiba luôn được nhắc tới như một thành phố đã rất thành công trong phát triển bền vững trên cơ sở kết hợp hiệu quả quản lý sử dụng đất và hệ thống BRT chất lượng cao.

Mạng lưới GTCC ở Tokyo
(Mạng lưới UMRT mật độ cao ở đô thị)

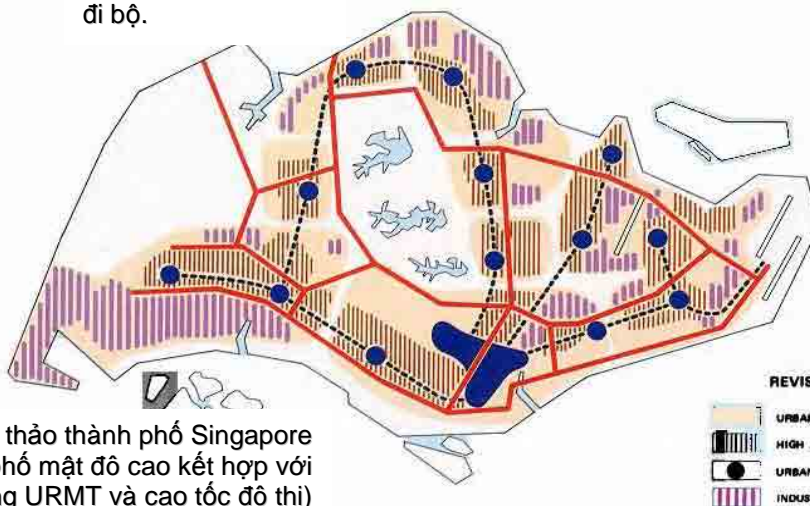


Có thể đến được ga
trong vòng 10 phút
đi bộ.

Quy hoạch sử dụng đất ở Curitiba
(Sử dụng đất mật độ cao dọc tuyến BRT)



Quy hoạch phác thảo thành phố Singapore
(phát triển thành phố mật độ cao kết hợp với
quy hoạch hệ thống URMT và cao tốc đô thị)



1) Hệ thống vận tải có đường dẫn tự động (AGT) là hệ thống vận tải năng lực nhỏ hoạt động nhờ vào sự điều khiển của máy tính trung tâm

Chiến lược 3: Nâng cấp và khôi phục các khu vực đã xây dựng ở cả trung tâm thành phố và khu vực ngoại vi

Nhiều nơi trong khu vực đô thị được xây dựng trước đây đang phải chịu môi trường sống chật chội với nhiều công trình đang xuống cấp và dịch vụ đô thị nghèo nàn. Mặc dù kết quả phỏng vấn hộ gia đình cho thấy người dân nói chung không thất vọng về điều kiện sống hiện tại nhưng có thể thấy rằng tình hình sẽ xấu đi và người dân sẽ không còn hài lòng nữa một khi thu nhập của họ tăng lên và họ mong muốn có chất lượng cuộc sống tốt hơn. Cần phải có được một cơ chế phù hợp giải quyết những nhu cầu đó.

Vấn đề này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng nhằm đảm bảo sự phát triển bền vững của khu phố cổ và khu phố cũ để xây dựng khu vực hạt nhân của hệ thống đô thị Hà Nội. Về đẹp riêng có của khu phố cổ và khu phố Pháp là kết quả phát triển kết hợp hài hòa các yếu tố văn hóa, xã hội và kinh tế cũng như các giá trị vật thể và phi vật thể trong suốt lịch sử phát triển. Cả hai khu vực này đã và sẽ vẫn là trái tim của Hà Nội. Do đó, định hướng chính sách cần giải quyết vấn đề là làm cách nào để cân bằng giữa bảo tồn văn hóa, công bằng xã hội và phát triển kinh tế.

Ở khu vực ngoại vi, nhiều người đang lo ngại về tốc độ đô thị hoá có thể làm tăng các hoạt động phát triển tự phát là yếu tố tác động tiêu cực tới môi trường sống ở nhiều địa phương. Do đó cần xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng phù hợp trước khi xảy ra việc phát triển tự phát đó.

Hà Nội phải có được các phương án cơ chế hữu hiệu hơn có thể khuyến khích nâng cấp các khu vực đô thị hiện có, bao gồm những cơ chế sau:

- a) **Điều chỉnh đất:** Nhiều thành phố ở Nhật Bản cũng đã trải qua giai đoạn đô thị hoá nhanh. Chính sách được áp dụng là tái tổ chức cơ cấu đô thị bằng các điều chỉnh đất, sửa đổi quyền của các bên liên quan phục vụ mục tiêu chung và đảm bảo đủ vốn phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng. (xem Hộp 3.4.2).
- b) **Tái phát triển đô thị:** Có thể áp dụng mô hình tương tự vào các khu vực đô thị đông đúc nhằm cải tạo những khu vực này mà không cần phải tiến hành di dời và không phải sử dụng quá nhiều ngân sách Nhà nước.
- c) **Xây dựng khung thể chế phù hợp và Người dân chủ động tham gia:** Yếu tố quan trọng chính là xây dựng được những quy định và hướng dẫn rõ ràng, tạo điều kiện cho tất cả các bên liên quan, bao gồm cả cộng đồng và người dân địa phương, tham gia. Họ sẽ chia sẻ vai trò và gánh những chi phí phát triển tương ứng và bình đẳng. Phương pháp tái định cư hiện đang gặp phải ngày càng nhiều khó khăn.



Hình ảnh tương lai về một ô phố trong Khu Phố cổ



Khu dân cư hiện tại ở quận Đống Đa

Hộp 3.4.2 Mô hình tái điều chỉnh đất

Tái điều chỉnh lại đất đai là gì? Điều chỉnh đất đai là phương pháp phát triển đất do một nhóm chủ sở hữu đất đai (hoặc những người có quyền sử dụng đất) phối hợp để kết hợp đất đai của riêng mỗi người và phân chia lại cho từng người theo quy hoạch đô thị nhằm xây dựng các công trình công cộng cần thiết như đường, công viên, trường học, v.v. Không có ai phải tái định cư di chuyển ra khu vực khác mà chỉ thay đổi di chuyển trong phạm vi dự án phù hợp với quy hoạch.

Tại sao cần tái điều chỉnh lại đất đai? Tái điều chỉnh lại đất đai không chỉ giúp tạo quỹ đất xây dựng cơ sở hạ tầng mà còn giúp quy định quản lý sử dụng đất và các công trình đặc biệt một cách toàn diện.

Có thể áp dụng phương pháp tái điều chỉnh lại đất đai ở đâu? Đối với Hà Nội, có thể áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất đai ở cả khu vực nội thành cũ và khu vực nội thành mới. Khu vực có thể áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất đai khả thi ở Hà Nội là những khu vực có quy hoạch đường. Có thể tạo không gian đường cần thiết trong dự án điều chỉnh lại đất đai toàn diện như một số trường hợp đã thực hiện ở Nhật Bản (xem ảnh dưới đây). Phương pháp tái điều chỉnh đất đai sẽ không phát sinh chi phí thu hồi đất.

Tái phát triển

Trước khi thực hiện



↓ Khu vực TT thành phố

Trước khi thực hiện



↓ Khu vực ngoại vi TP

Sau khi thực hiện



Sau khi thực hiện



Chiến lược 4: Phát triển các trung tâm đô thị mới hiện đại và có tính cạnh tranh để thu hút đầu tư đa dạng và có chất lượng nhằm tạo thêm cơ hội việc làm.

Để một đô thị lớn có được tính cạnh tranh và có thể đáp ứng được nhu cầu của các hoạt động kinh tế - xã hội và văn hoá đa dạng thì cần có được các trung tâm đô thị hiện đại mới đáp ứng các mục đích thương mại và kinh doanh. Muốn thực hiện điều đó cần thu hút đầu tư chất lượng cao (việc này đồng thời sẽ tạo thêm cơ hội việc làm). Nhiều thành phố châu Á đã và đang phát triển các loại hình trung tâm thương mại mới. Ví dụ, TPHCM đã bắt đầu phát triển khu đô thị mới Thủ Thiêm. Những dự án phát triển quy mô tương tự ở Hà Nội đang được triển khai dọc đường vành đai 3. Với một chút điều chỉnh về mô hình quy hoạch từ mục đích ở sang mục đích kinh doanh/thương mại nhiều hơn, những khu vực này sẽ có cơ hội được phát triển thành các trung tâm đô thị đa chức năng. Do loại hình phát triển này rất hấp dẫn với khu vực tư nhân nên chính quyền thành phố chỉ nên giới hạn vai trò của mình ở mức tạo điều kiện và thương thuyết, đảm bảo rằng tất cả các chủ thể liên quan – người dân, nhà đầu tư, chính quyền - đều được hưởng lợi ích từ dự án phát triển một cách bình đẳng và lợi ích cộng đồng trong quy hoạch thành phố được bảo vệ.

Mặc dù vai trò tiềm năng của trung tâm đô thị mới là rất lớn và quan trọng trong việc tạo dựng một cơ cấu đô thị có tính chiến lược và hiệu quả cho thành phố, nhưng vẫn cần phải cân nhắc các yếu tố sau:

- Sử dụng đất hỗn hợp:** Các trung tâm đô thị có nhiệm vụ cung cấp không gian và các loại hình dịch vụ thỏa mãn nhu cầu của các đối tượng và hoạt động khác nhau. Sử dụng đất hỗn hợp có thể khiến các trung tâm đô thị hấp dẫn hơn và hiệu quả hơn. Không nên chỉ áp dụng hình thức đất ở mà chỉ áp dụng cho một khu vực cụ thể.
- Vai trò và đặc trưng rõ ràng của trung tâm đô thị:** để các trung tâm đô thị có tính cạnh tranh, vai trò và đặc trưng của các trung tâm này cần được làm rõ.
- Trục giao thông hiệu quả:** Các trung tâm đô thị tạo và thu hút rất lớn nhu cầu giao thông công cộng và cá nhân. Các trung tâm này cần được gắn kết với mạng lưới vận tải khối lượng lớn và đồng thời cần có biện pháp kiểm soát hữu hiệu việc sử dụng xe ô tô và xe máy.



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

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

Công cuộc phát triển cơ sở hạ tầng ở khu vực đô thị cần phải được quy hoạch và thực hiện trên cơ sở phối hợp đồng bộ. Phát triển đường bộ mà không quan tâm tới vấn đề sử dụng đất hai bên đường sẽ không giúp phát triển đô thị một cách hữu hiệu và không bảo vệ được cuộc sống của người dân. Phát triển thiếu đồng bộ khiến đường xá liên tục bị đào lên, lấp xuống. Không có biện pháp thu gom rác thải rắn tốt thì tính hiệu quả của hệ thống thoát nước và điều kiện vệ sinh chung cũng giảm sút.

Do việc phát triển cơ sở hạ tầng đòi hỏi phải có nguồn ngân sách lớn và có vai trò lớn trong việc duy trì sự phát triển đô thị, các hoạt động kinh tế – xã hội và điều kiện sống của người dân, cần cân nhắc các vấn đề sau:

- (a) **Phát triển đồng bộ, phối hợp:** Phát triển cơ sở hạ tầng là để nâng cao chất lượng của các hoạt động kinh tế-xã hội và đời sống của người dân. Do đó, cơ sở hạ tầng cần được quy hoạch và phát triển một cách đồng bộ.
- (b) **Khai thác và quản lý tốt:** Việc thiếu hiệu quả trong khai thác và quản lý cơ sở hạ tầng không chỉ tác động tiêu cực tới các hoạt động khác mà còn làm tăng chi phí dịch vụ, từ đó tăng gánh nặng lên chính phủ và người sử dụng.
- (c) **Sự tham gia của khu vực tư nhân:** Để đảm bảo sự bền vững của quá trình phát triển và dịch vụ cơ sở hạ tầng, khu vực tư nhân (bao gồm bên cung cấp và bên sử dụng) cần tham gia đầy đủ vào quá trình phát triển và khai thác cơ sở hạ tầng. Điều này sẽ đẩy mạnh tính hiệu quả và kích thích việc cung cấp dịch vụ có chất lượng.



Đường Vành đai 3



Các dự án mở rộng đường bộ ở trung tâm đô thị

Chiến lược 6: Chuẩn bị các biện pháp phòng ngừa hiểm họa bảo vệ người dân khỏi thiên tai và các thảm họa do con người gây ra.

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

Để khuyến khích xây dựng các khu vực đô thị chống được thảm họa, đảm bảo được tính mạng và tài sản của người dân cũng như các hoạt động kinh tế – xã hội, Hà Nội cần xem xét các vấn đề sau đây:

- (a) **Thực hiện các khu vực đô thị không bị ngập lụt:** Ngập lụt tạo ra nhiều tác động tiêu cực. Ngoài những tác động trực tiếp tới tính mạng, sức khỏe và tài sản của người dân, việc ngập lụt còn tạo ra tắc nghẽn giao thông, gây thiệt hại tới cơ sở hạ tầng, làm xấu đi hình ảnh thành phố, do đó cần quan tâm đặc biệt tới khu vực ngoài đê sông Hồng so cho có thể vừa tránh được thảm họa vừa bảo tồn được các giá trị lịch sử, đảm bảo các yêu cầu pháp lý.
- (b) **Sẵn sàng ứng phó thảm họa:** Cấu trúc hiện tại của các khu vực đô thị khiến công tác cứu hộ, cứu nạn gặp nhiều khó khăn trong trường hợp có hỏa hoạn hoặc các trường hợp khẩn cấp khác. Cần tái tổ chức các khu vực đô thị hiện nay.
- (c) **Sẵn sàng đối phó với động đất:** Khu vực đô thị Hà Nội không phải là không có nguy cơ bị động đất. Cần có một chiến lược dài hạn nhằm tái tổ chức cơ cấu đô thị sao cho các chức năng trung tâm của thành phố không bị tác động trực tiếp.



Đường phố ở trung tâm thành phố thường xuyên bị ngập



Lối đi hẹp cản trở phương tiện lưu thông, bao gồm cả phương tiện xe cấp cứu

Chiến lược 7: Tăng cường thể chế để quản lý đô thị và xây dựng năng lực một cách hiệu quả.

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

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

Hộp 3.4.3 Quản lý tăng trưởng đô thị ở Tokyo

Nhiều thành phố ở Nhật Bản ban đầu phát triển đô thị chỉ với quy mô nhỏ, đường phố nhỏ và nhà gỗ với không gian sống nhỏ hẹp. Mật độ dân số khá cao và khu vực đô thị không được bảo vệ khỏi các hiểm họa như hoả hoạn, động đất hay bão. Đầu thế kỷ 20, quá trình đô thị hoá bắt đầu diễn ra và tăng nhanh cho tới thập kỷ 30 thế kỷ trước đi đôi với quá trình tăng trưởng kinh tế và công nghiệp hoá – cơ giới hoá. Đó cũng tương tự như những gì Hà Nội đã và đang gặp phải từ thập kỷ 80 thế kỷ trước. Ví dụ, Tokyo đã phải đối mặt với quá trình đô thị hoá nhanh cũng như những tác động của nó. Dân số tăng từ 2,6 triệu năm 1910 lên 8,3 triệu năm 1960, sau đó đi vào ổn định. Tuy nhiên dân số ở các khu đô thị giáp ranh và các đô thị vệ tinh thuộc các tỉnh phụ cận đã tăng mạnh, tạo ra một vùng thủ đô Tokyo với 30 triệu dân.

Quá trình tăng trưởng của Tokyo, 1870 - 1990

	1870	1910	1940	1960	1990
Dân số (000)	1.300	2.600	6.780	8.310	8.164
Diện tích đô thị (km ²)	59	120	320	618	618
Mật độ dân số (người/ha)	220	217	212	134	132

Việc quản lý quá trình này đã gặp nhiều khó khăn đối với cả chính quyền và người dân vốn là đối tượng chịu ảnh hưởng nhiều nhất từ những tác động tiêu cực như ùn tắc giao thông và thiếu các dịch vụ đô thị. Những biện pháp chính mà chính quyền thành phố đã áp dụng trong giai đoạn khó khăn này như sau:

1. Mở rộng đường và phát triển hệ thống đường sắt đô thị đồng thời cung cấp đất phát triển nhà ở và công viên, cây xanh ở cấp cộng đồng.
2. Phát triển đường sắt đô thị nối khu vực thương mại trung tâm thành phố tới các khu vực bên ngoài chạy dọc theo các hành lang chính nhằm cung cấp khả năng tiếp cận cho những người muốn sống bên ngoài thành phố nơi có môi trường sống tốt hơn và chi phí cuộc sống phải chăng hơn.
3. Phát triển các trung tâm đô thị mới để giảm bớt sự tập trung cao độ trong khu vực thương

4 VAI TRÒ CỦA HÀ NỘI TRONG VÙNG

4.1 Hướng tiếp cận

1) Cơ sở và mục tiêu

Sự phát triển của Hà Nội chịu ảnh hưởng lớn bởi mức độ hội nhập trên bình diện khu vực và quốc tế trên các mặt thương mại, kinh tế và cơ sở hạ tầng. Mặc dù điều này cũng đúng cả với các tỉnh khác trong vùng nhưng sự phát triển giữa các tỉnh cũng cần có sự phối hợp và thống nhất với nhau nhằm khai thác tối đa lợi thế và giải quyết hiệu quả những yếu kém của từng tỉnh. Để đảm bảo sự phát triển đô thị của Hà Nội sẽ là một phần thống nhất của chính sách phát triển đô thị quốc gia và khung phát triển vùng, các chính sách và quy hoạch hiện có liên quan đến phát triển đô thị Hà Nội đã được đánh giá để đưa ra các đề xuất mang tính định hướng phát triển ở cấp vùng.

Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội giai đoạn 2001 – 2010 cho biết chính sách chính của Chính phủ Việt Nam về phát triển đất nước. Dựa trên chiến lược này, kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội 5 năm 2001- 2005 đã được xây dựng nhằm đảm bảo phát triển kinh tế-cơ sở hạ tầng kỹ thuật toàn diện và đồng bộ của Việt Nam. Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội được xây dựng cho mọi cấp quản lý, từ cấp quốc gia đến cấp phường/xã.

Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội đặt trọng tâm vào phát triển kinh tế-xã hội cùng với cải thiện và tăng cường điều kiện kinh tế-xã hội và cơ sở hạ tầng. Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội cũng chú trọng tới giảm đói nghèo như là một trong những ưu tiên và mục tiêu chính của Chính phủ. Để đạt được các mục tiêu đặt ra trong Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội, nhiều chương trình và dự án của các ngành kinh tế đã được thực hiện, gồm cả ban hành Chiến lược Quốc gia về Xóa đói Giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện với sự tham gia của người dân và hỗ trợ của các nhà tài trợ.

Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội nhằm giảm đói nghèo thông qua hướng tiếp cận phát triển kinh tế và các mục tiêu toàn diện. Quy hoạch vùng đã được xây dựng cho sáu vùng kinh tế trong cả nước, nêu rõ mục tiêu phát triển kinh tế cần đạt được thông qua việc tăng cường hệ thống cơ sở hạ tầng. Trong đó, kết nối giao thông vận tải được xem là yếu tố quan trọng nhất trong phát triển kinh tế-xã hội. Quy hoạch này cũng dự kiến giải quyết các vấn đề đói nghèo trực tiếp thông qua phát triển kinh tế.

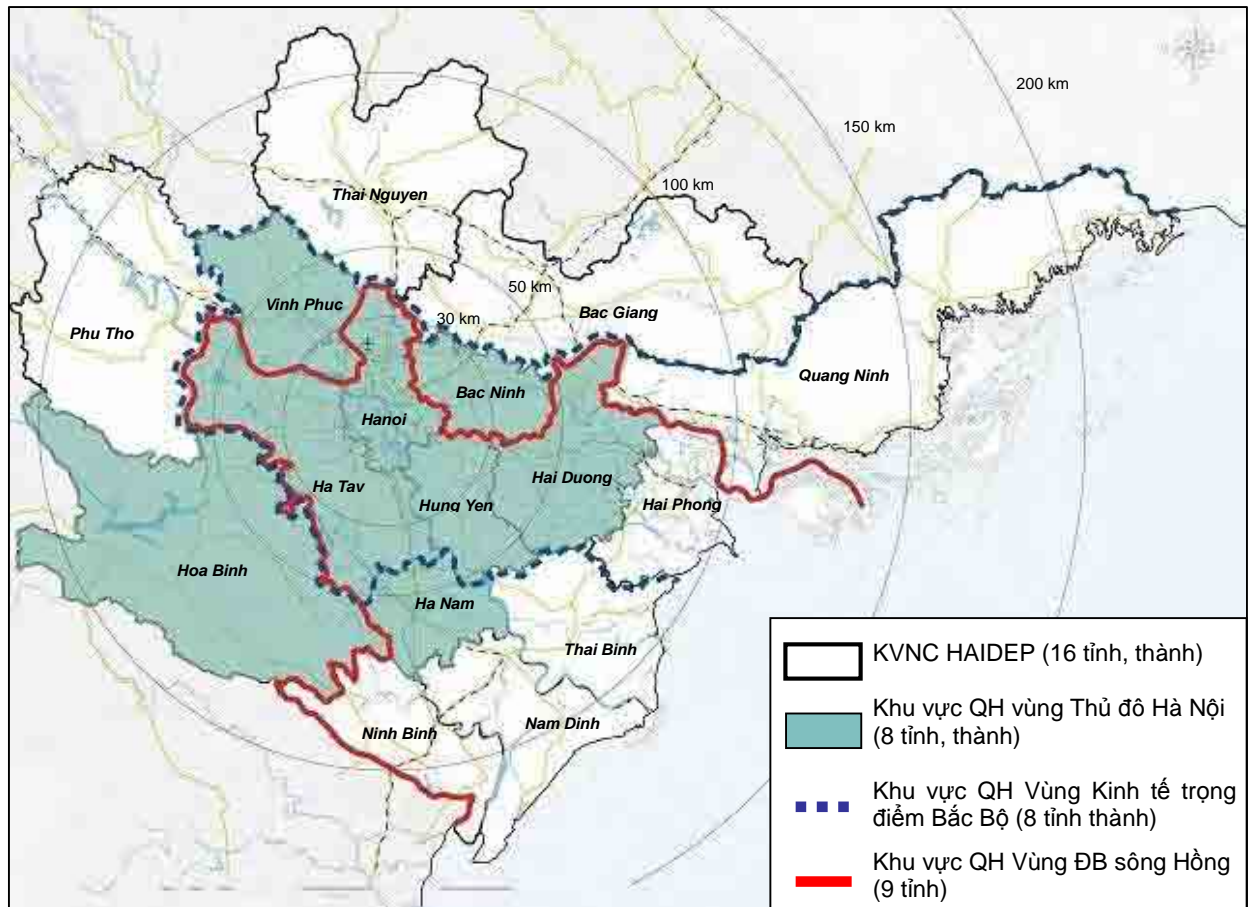
2) Khu vực Nghiên cứu

Hiện có 3 khu vực với phạm vi gần như trùng nhau tại miền Bắc Việt Nam:

- (i) **Vùng đồng bằng sông Hồng:** Đây là một trong tám tiểu vùng của cả nước, gồm chín tỉnh nằm trong khu vực đồng bằng sông Hồng trong đó Hà Nội là thành phố nằm ở cực Bắc. Vùng có diện tích 12.632 km² với dân số 15,4 triệu người.
- (ii) **Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ:** Việt Nam cũng được chia thành sáu vùng kinh tế trọng điểm trong đó vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ là khu vực quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội của vùng Hà Nội. Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ gồm tám tỉnh với diện tích 15.287 km² và dân số 13,2 triệu người.
- (iii) **Vùng thủ đô Hà Nội:** Gồm thủ đô Hà Nội và bảy tỉnh lân cận. Diện tích của vùng là 13.379 km² với dân số 12 triệu người.

Do Hà Nội nằm trong cả 3 vùng trên Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP sẽ bao gồm tất cả các tỉnh trên và thêm 3 tỉnh lân cận là Phú Thọ, Thái Nguyên và Bắc Giang. Như vậy Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP sẽ gồm 16 tỉnh, thành phố với diện tích 32.730 km² và dân số 22,1 triệu người (xem Bảng 4.1.1 và Hình 4.1.1).

Hình 4.1.1 Phạm vi các quy hoạch vùng và HAIDEP



Bảng 4.1.1 Khu vực Nghiên cứu của HAIDEP và các quy hoạch vùng hiện có

Tỉnh (♦ Thành phố)	Quy hoạch hiện có			KVNC HAIDEP
	Vùng HN ¹⁾	Vùng KTTĐ Bắc bộ ²⁾	Vùng ĐB sông Hồng ³⁾	
Hà Nội ♦	○	○	○	○
Hải Phòng ♦		○	○	○
Vĩnh Phúc	○	○		○
Hà Tây	○	○	○	○
Bắc Ninh	○	○		○
Hải Dương	○	○	○	○
Hưng Yên	○	○	○	○
Hà Nam	○		○	○
Nam Định			○	○
Thái Bình			○	○
Ninh Bình			○	○
Thái Nguyên				○
Phú Thọ				○
Bắc Giang				○
Quảng Ninh		○		○
Hòa Bình	○			○
Số tỉnh	8	8	9	16

Nguồn: Luật Xây dựng 16/2003; Nghị định 08/2005, Thông tư 15/2005/TT-BXD

1) Quy hoạch Phát triển Vùng thủ đô Hà Nội;

2) Quy hoạch Phát triển Kinh tế – Xã hội khu vực kinh tế trọng điểm Bắc bộ đến năm 2010 và tầm nhìn 2020

3) Quy hoạch Tổng thể Phát triển kinh tế-xã hội Vùng ĐB sông Hồng

Bảng 4.1.2 Khái quát về Khu vực Nghiên cứu

Nội dung		ĐVT	TP Hà Nội	Vùng TĐ Hà Nội	Vùng KTTĐ Bắc bộ	QHTT Vùng ĐB sông Hồng	HAIDEP	Cả nước
Số tỉnh, thành		-	1c	1c+7p	2c+6p	2c+7p	2c+14p	5c+59p
Diện tích		Km ²	921	13.376	15.287	12.629	36.252	329.297
Mật độ dân số, 2003		Người/km ²	3.265	898	865	1.230	646	246
Tổng dân số 2003		000 người	3.007	12.015	13.217	15.529	23.433	80.902
Dân số đô thị 2003		000 người	1.834	2.818	3.752	3.623	5.076	20.870
Tỷ lệ đô thị hóa		%	61	23,5	28,4	23,3	21,7	25,8
Cơ cấu sử dụng đất 2002	Lâm nghiệp	%	7,2	20,6	21,3	7,2	27,0	36,6
	Nông nghiệp		46,1	42,7	38,3	58,4	35,9	28,6
	Đất ở		12,8	4,8	4,4	6,3	3,7	1,4
Số thành phố, thị xã	Trực thuộc TW	Thành phố, thị xã	1	1	2	2	2	5
	Thủ phủ tỉnh		-	1	2	2	4	22
	Thị xã, thị trấn		-	8	10	8	17	61

Nguồn: Niên giám Thống kê, Việt Nam

Bảng 4.1.3 Khái quát về các tỉnh trong KVNC

	Tỉnh (♦ thành phố)	Diện tích (km ²)	Mật độ dân số (người/km ²)	Dân số đô thị (000 người)		Tăng (1995-03)		Cơ cấu sử dụng đất (%)		
				1995	2003	1995-03	Tỷ lệ (%)	Đất ở	Nông nghiệp	Lâm nghiệp
ĐBSH	Hà Nội ♦	921	3.265	1.275	1.834	559	4,65	12,8	46,1	7,2
	Hải Phòng ♦	1.526	1.149	524	646	122	2,65	4,3	47,4	14,0
	Vĩnh Phúc	1.372	833	80	129	49	6,15	3,8	48,5	22,1
	Hà Tây	2.192	1.131	162	208	46	3,17	5,9	56,0	7,7
	Bạc Ninh	805	1.213	41	103	62	12,20	6,7	64,2	0,7
	Hải Dương	1.648	1.025	133	237	104	7,49	6,8	63,7	5,5
	Hưng Yên	923	1.205	24	113	89	21,37	7,9	68,7	0,0
	Hà Nam	852	956	56	77	21	4,06	5,2	61,2	11,2
	Nam Định	1.638	1.181	220	252	32	1,71	5,8	65,1	3,0
	Thái Bình	1.545	1.185	96	132	36	4,06	8,0	67,4	1,6
	Ninh Bình	1.384	655	77	125	48	6,24	3,7	4,1	14,5
	Thái Nguyên	3.541	307	201	249	48	2,71	2,4	26,8	43,2
	Phú Thọ	3.520	370	117	193	76	6,46	2,2	27,6	41,0
	Bắc Giang	3.822	405	82	128	46	5,72	3,2	32,8	30,6
	Quảng Ninh	5.900	179	404	483	79	2,26	1,1	10,4	40,7
	Hòa Bình	4.663	170	103	119	16	1,82	1,3	14,4	43,5
Tham khảo	TP Hồ Chí Minh ♦	2.095	2.651	3.466	4.860	1.394	4,32	8,7	43,7	16,1
	IV: HAIDEP (16)	36.252	646	3.596	5.076	1.480	4,19	3,8	36,8	25,5
ER	Miền Bắc (25+1)	115.771	253	4.295	5.879	1.584	4,00	1,5	18,9	35,5
	Cả nước (61+3)	329.297	246	14.938	20.870	5.932	4,27	1,4	28,6	36,6

Nguồn: Niên giám Thống kê, Việt Nam

3) Phạm vi của HAIDEP

Do mục tiêu cơ bản của HAIDEP là xem xét các vấn đề đô thị của Hà Nội và các khu vực lân cận, các khía cạnh và vấn đề của vùng đã được nghiên cứu, đặc biệt là các vấn đề sau:

- Các chiến lược phát triển vùng cơ bản và
- Định hướng phát triển mạng lưới GTVT vùng.

4.2 Khái quát và các vấn đề của vùng Hà Nội

1) Đô thị hóa trong vùng

(1) Phát triển dân số

Dân số Việt Nam đã vượt mức 70 triệu người năm 1983 và tăng lên 80 triệu người năm 2003. Trong năm đó, dân số của Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ là 20 triệu người, chiếm 36% tổng dân số của cả nước. 60% dân số của Vùng KTTĐ Bắc bộ tập trung ở vùng Đồng bằng sông Hồng. Nếu so sánh, dân số của KVNC HAIDEP là 22 triệu người, tương đương với 22% tổng dân số của cả nước và 76% dân số của Vùng KTTĐ Bắc bộ. Dân số của Hà Nội trong năm đó là 3 triệu người (chiếm 13,6% dân số của KVNC HAIDEP). Tốc độ tăng trưởng dân số của KVNC là 0,8%/năm trong khi tốc độ tăng dân số của Hà Nội là 1,7%/năm, tương đương với tốc độ tăng trưởng dân số của TP Hồ Chí Minh (xem Bảng 2.1.1). Theo dự báo của Bộ Xây dựng, dân số của vùng sẽ tăng lên 26 triệu người vào năm 2010 và 30 triệu người vào năm 2030.

(a) Mật độ dân số

Trong các vùng miền của Việt Nam, vùng đồng bằng sông Hồng có mật độ dân số cao nhất là 1.180 người/km² trong khi mật độ bình quân của cả nước là 231 người/km². Mật độ dân số trung bình của vùng Hà Nội (KVNC) là 961 người/km² (2003). Mật độ dân số có sự chênh lệch khá lớn giữa các tỉnh, thành trong đó Hà Nội có mật độ dân số cao nhất là 3.265 người/km² và tỉnh Hòa Bình có mật độ dân số thấp nhất là 170 người/km².

(b) Di dân

Sau thập kỷ 60, xu hướng di dân chính là từ Đồng bằng sông Hồng tới Tây Nguyên nhằm khuyến khích định cư và phát triển nông nghiệp ở các khu vực miền núi, nơi người dân chủ yếu là người dân tộc thiểu số. Chính sách này cũng nhằm cải thiện điều kiện vệ sinh của Vùng đồng bằng sông Hồng. Các xu hướng di dân chính khác diễn ra năm 1975 và những năm sau đó, trong đó người dân thành phố như người dân thành phố Hồ Chí Minh chuyển đến sinh sống ở các khu vực miền núi và các khu vực đất trũng có mật độ dân số thấp.

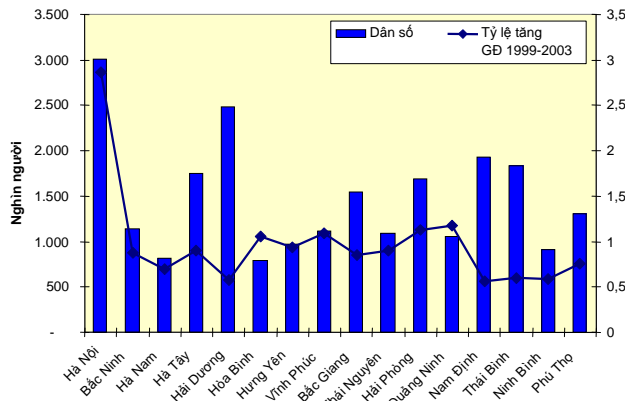
Chính sách Đổi mới và các chính sách sau đó khuyến khích di dân như là một phần của chính sách tạo công ăn việc làm (số người di chuyển đến nơi định cư mới trong các giai đoạn 1976 – 1980, 1981 – 1985 và 1991 – 1995 lần lượt là 3,5 triệu người, 3 triệu người và 1 – 2 triệu người).

Luồng dân di cư từ các tỉnh lân cận của Hà Nội đổ về Hà Nội (di dân từ khu vực nông thôn đổ về khu vực đô thị) đạt mức 275.000 người trong giai đoạn 1995 – 2003. 142.000 nông dân đã chuyển từ Vùng đồng bằng sông Hồng tới định cư ở khu vực miền núi phía bắc trong khi 633.000 người khác đã chuyển từ Vùng đồng bằng sông Hồng tới định cư ở khu vực miền trung và nam Việt Nam.

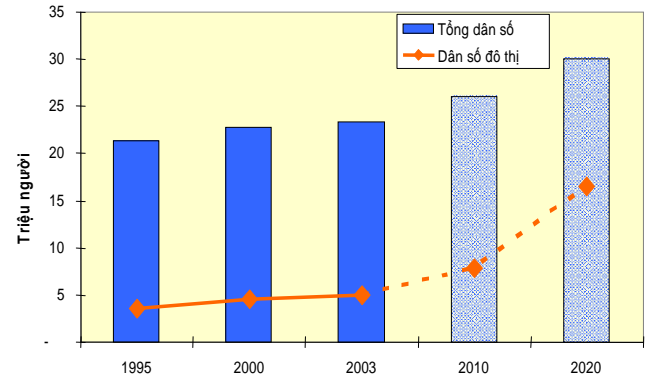
Hầu hết người dân đổ về Hà Nội là từ các khu đô thị khác trong vùng còn ở các tỉnh khác người dân nông thôn thường đổ về các khu đô thị của tỉnh. Xu hướng di cư chính của các tỉnh trong vùng (trừ Hà Nội) là theo hướng sang làm ăn sinh sống ở các tỉnh, thành khác. Người nghèo thường là những lao động được trả công thấp thường đổ về các khu vực đô thị kiếm sống theo thời vụ còn những người có điều kiện tốt hơn thì tìm kiếm cơ hội đi lao động ở nước ngoài.

Số liệu dân di cư của Việt Nam cho thấy người dân thường chuyển đến sinh sống ở các thành phố lớn, trong đó có Hà Nội, là từ các trung tâm đô thị khác. Điều này cho thấy xu hướng người dân thường chuyển tới nơi có điều kiện sống tốt hơn trong đó người dân nông thôn thì chuyển tới các thị trấn, thị xã nhỏ hơn còn người dân từ các thị trấn, thị xã nhỏ hơn thì chuyển tới các thị xã, thành phố lớn hơn.

Hình 4.2.1
Dân số và tăng trưởng dân số, 2003



Hình 4.2.2
Xu hướng dân số của vùng Hà Nội



Bảng 4.2.1 Đặc điểm dân số

		Tổng dân số (000)				Dân số di cư (000)			Mật độ dân số (người/km ²)
		1995	2003	Tăng		1984-89	1994-99	1995-2003	2003
				1995-2003	%				
Miền Bắc Việt Nam	Tiểu vùng KT Đông Bắc và Tây Bắc	10.464	11.610	1.146	1,50	-99	-77	-149	115
	Tiểu vùng ĐB sông Hồng	16.137	17.649	1.512	0,78	-204	-194	-484	1.192
	Tổng	26.601	29.259	2.658	0,87	-303	-271	-633	253
KVNC HAIDEP	Vùng Hà Nội	10.819	12.015	1.196	0,89	-89	-71	-142	898
	Vùng KTTĐ Bắc bộ	11.886	13.217	1.331	0,91	-71	-54	-139	865
	QHTT vùng ĐB sông Hồng	14.173	15.529	1.356	1,31	-192	-149	-397	1.230
	Tổng	20.233	22.130	1.897	0,80	-207	-51	-606	676
TP Hà Nội		2.431	3.007	576	1,72	6	112	275	3.265
TP Hồ Chí Minh		4.640	5.555	915	1,71	82	411	341	2.651
Cả nước		71.996	80.902	8.906	1,08	0	0	0	246

Nguồn: Dân số: Số liệu thống kê, 2004; di dân: Báo cáo Phát triển con người, 2001

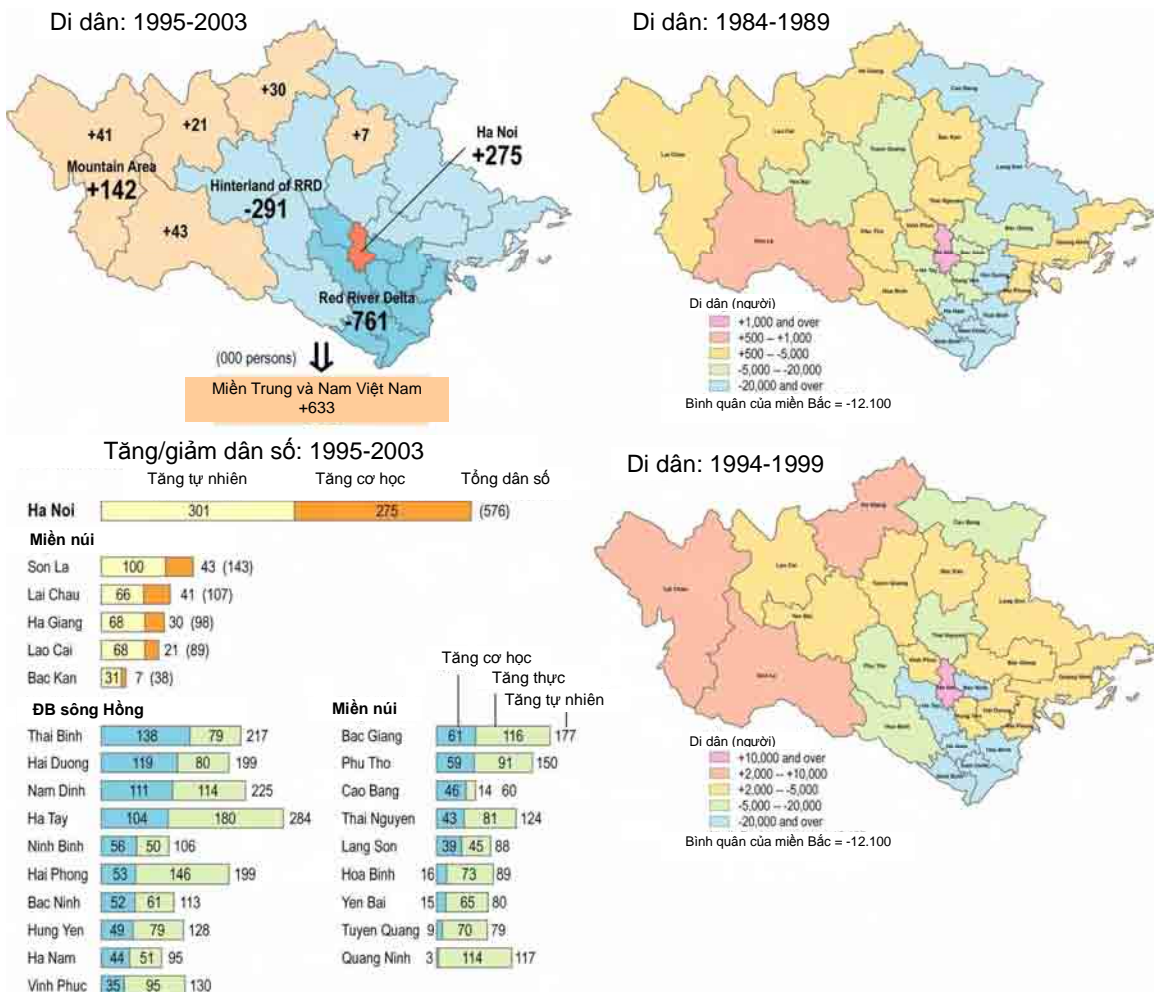
Ghi chú: **Vùng Thủ đô Hà Nội:** Khu vực QH Phát triển Vùng thủ đô Hà Nội

Vùng KTTĐ Bắc bộ: Khu vực QH phát triển kinh tế-xã hội vùng KTTĐ Bắc bộ đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020

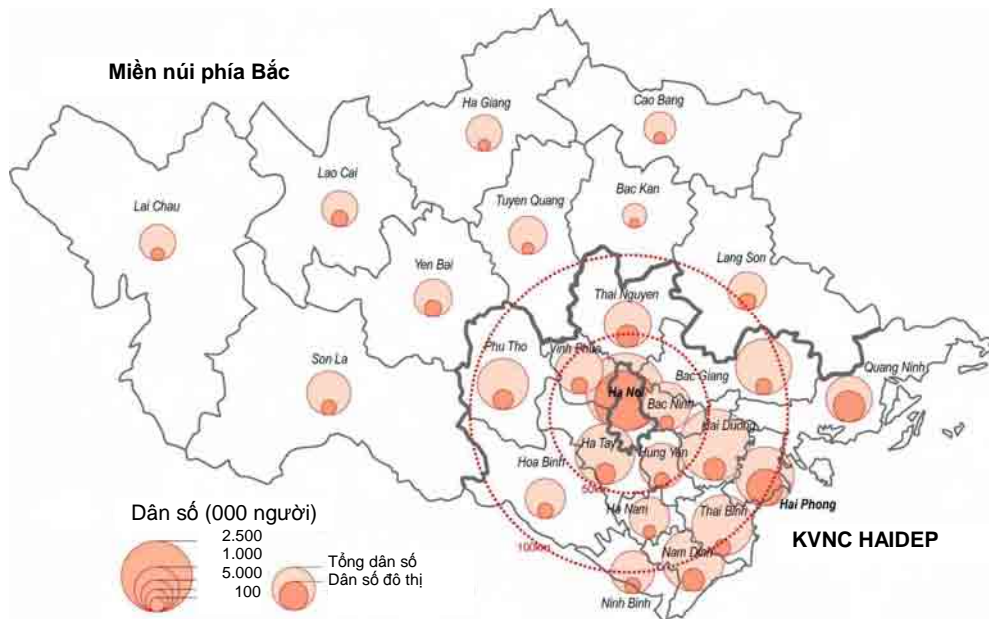
QHTT Vùng ĐB sông Hồng: Khu vực quy hoạch của QHTT phát triển kinh tế-xã hội Vùng đồng bằng sông Hồng

HAIDEP: Khu vực quy hoạch của Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể Thủ đô Hà nội

Hình 4.2.3 Di dân ở miền Bắc Việt Nam



Hình 4.2.4 Phân bố dân cư



(2) Xu hướng đô thị hóa

(a) Dân số đô thị

Dân số đô thị của Việt Nam đã tăng từ 14,9 triệu người (khoảng 20,7% tổng dân số) năm 1995 lên 29,9 triệu người (25,8% tổng dân số) năm 2003. Dự kiến dân số đô thị sẽ tiếp tục tăng lên 46 triệu người (43% tổng dân số) vào năm 2025 theo Triển vọng Đô thị hóa Thế giới của Liên Hợp quốc (Điều chỉnh năm 1994).

Trong năm 2003, dân số đô thị của miền Bắc là 5.879.000 trong khi dân số đô thị của tiểu vùng Đồng bằng sông Hồng và miền Đông và Tây Bắc lần lượt là 3.855.000 người và 2.024.000 người. Các tỉnh, thành có dân số đô thị lớn là Hà Nội (1.834.000), Hải Phòng (646.000) và Quảng Ninh (483.000).

(b) Tỷ lệ tăng trưởng dân số đô thị

Tỷ lệ tăng trưởng bình quân năm của dân số đô thị trong cả nước là 4,9% trong giai đoạn 1995 – 2003. Tỷ lệ tăng trưởng bình quân của miền Bắc, tiểu vùng đồng bằng sông Hồng và miền Đông và Tây Bắc lần lượt là 4,6%, 5,3%Q và 3,4%. Các tỉnh có tỷ lệ tăng trưởng dân số đô thị cao là Hưng Yên (25,13%), Bắc Ninh (13,88%), Hải Dương (8,55%), Phú Thọ (7,37%), Vĩnh Phúc (7,11%), và Bắc Giang (6,52%). Các tỉnh có tỷ lệ tăng trưởng dân số đô thị thấp là Tuyên Quang (-0,13%), Sơn La (0,52%) và Yên Bái (1,92%) – các tỉnh này đều là các tỉnh giáp ranh Hà Nội.

(c) Tỷ lệ đô thị hóa

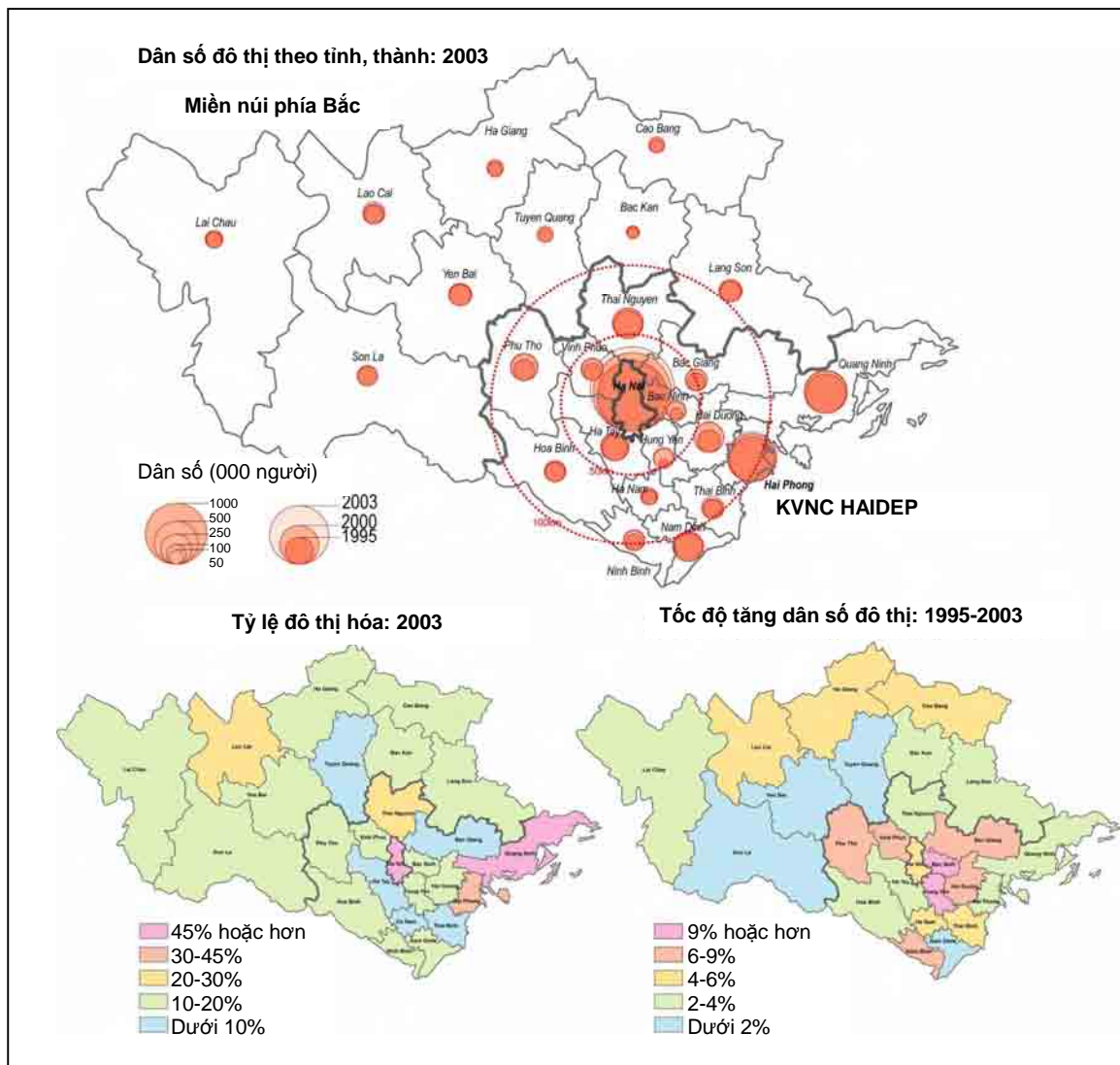
Mặc dù tỷ lệ đô thị hóa của cả nước mới chỉ đạt mức khoảng 20% sau khi thực hiện Chính sách Đổi mới nhưng tỷ lệ này đã tăng 5% trong 8 năm từ năm 1995 (20,7%) đến năm 2003 (25,8%). Con số này dự kiến sẽ tăng đạt 43% năm 2025.

Bảng 4.2.2 Xu hướng đô thị hóa theo tỉnh, thành

	Tỉnh (♦ Thành phố)	Dân số đô thị		Tăng		Tỷ lệ đô thị hóa (%)	
		(000 người)		Tốc độ (%)		1995	2003
		1995	2003	1995-03	1995-03		
KV HAIDEP	Hà Nội ♦	1.275	1.834	559	4,65	52,4	61,0
	Hải Phòng ♦	524	646	122	2,65	32,6	36,9
	Vĩnh Phúc	80	129	49	6,15	7,6	11,3
	Hà Tây	162	208	46	3,17	7,1	8,4
	Bắc Ninh	41	103	62	12,20	4,5	10,5
	Hải Dương	133	237	104	7,49	8,3	14,0
	Hưng Yên	24	113	89	21,37	2,3	10,1
	Hà Nam	56	77	21	4,06	7,3	9,4
	Nam Định	220	252	32	1,71	12,1	13,0
	Thái Bình	96	132	36	4,06	5,5	7,2
	Ninh Bình	77	125	48	6,24	9,0	13,8
	Thái Nguyên	201	249	48	2,71	20,0	23,0
	Phú Thọ	117	193	76	6,46	9,7	14,8
	Bắc Giang	82	128	46	5,72	5,7	8,2
	Quảng Ninh	404	483	79	2,26	42,9	45,7
Hòa Bình	103	119	16	1,82	14,3	15,0	
Tham khảo	TP Hồ Chí Minh ♦	3.466	4.860	1.394	4,32	74,7	87,5
HAIDEP (15)		3.479	4.833	1.354	4,19	17,2	21,8
Miền Bắc (25+1)		4.295	5.879	1.584	4,00	16,1	20,1
Cả nước (61+3)		14.938	20.870	5.932	4,27	20,7	25,8

Tỷ lệ đô thị hóa của vùng Hà Nội là 20% năm 2003, thấp hơn mức trung bình của cả nước là 25,8%. Bộ Xây dựng dự báo tỷ lệ đô thị hóa sẽ tăng nhanh trong vùng, đạt mức 30% năm 2010 và trên 50% vào năm 2020. Tốc độ tăng tỷ lệ đô thị hóa bình quân hàng năm đạt mức 4,27% trong giai đoạn 1995 – 2003, thấp hơn một chút so với tỷ lệ bình quân của cả nước là 4,27% trong cùng giai đoạn này. Tỷ lệ đô thị hóa thay đổi lớn giữa các tỉnh. Các tỉnh, thành có tỷ lệ đô thị hóa cao là Hà Nội (61%), Quảng Ninh (45,7%) và Hải Phòng (38,8%). Các tỉnh có tỷ lệ đô thị hóa thấp (dưới 10%) là Thái Bình, Hà Tây và Hà Nam. Xu hướng này cho thấy cả dân số và tỷ lệ đô thị hóa sẽ tiếp tục tăng trong 10-20 năm tới.

Hình 4.2.5 Xu hướng đô thị hóa



(3) Các thành phố và thị xã

(a) Định nghĩa thành phố và thị xã

Hiện có ba cấp đơn vị quản lý hành chính được coi là thành phố là (1) thành phố trực thuộc trung ương, (2) thành phố thuộc tỉnh và (3) thị xã. Việt Nam hiện có năm thành phố trực thuộc trung ương, 22 thành phố thuộc tỉnh và 61 thị xã. Miền Bắc có hai thành phố trực thuộc trung ương, tám thành phố thuộc tỉnh và 26 thị xã. Hà Nội và Hải Phòng được phân loại là thành phố trực thuộc trung ương năm 1992.

(b) Phân bố đô thị

Phân nhóm các thành phố theo khoảng cách từ Hà Nội gồm:

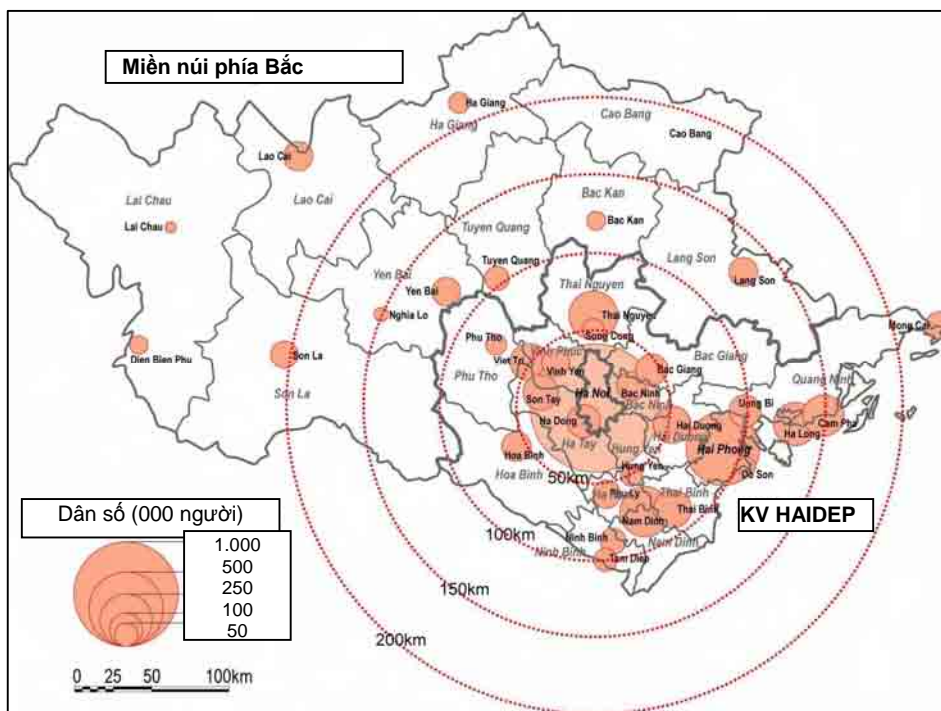
- (i) Trong phạm vi 25 km: Hà Nội, Hà Đông và Phúc Yên.
- (ii) Trong phạm vi 25-50 km: Bắc Ninh, Bắc Giang, Sông Công, Vĩnh Yên, Sơn Tây và Hưng Yên.
- (iii) Trong phạm vi 50-75km: Thái Nguyên, Việt Trì, Phú Thọ, Hòa Bình, Phủ Lý và Hải Dương.
- (iv) Trong phạm vi 75-100km: Hải Phòng, Ưng Bí, Đồ Sơn, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình và Tam Điệp.

(c) Các hành lang đô thị

Các thành phố nằm dọc các tuyến quốc lộ hướng tâm tỏa đi từ Hà Nội gồm:

- (i) QL 1A (phía Nam): Hà Nội – Phủ Lý – Ninh Bình – Tam Điệp.
- (ii) QL 1A (phía Bắc): Hà Nội – Bắc Ninh – Bắc Giang – Lạng Sơn.
- (iii) QL 2: Hà Nội - Phúc Yên - Vĩnh Yên - Việt Trì - Phú Thọ - Yên Bái - Lào Cai.
- (iv) QL 3: Hà Nội – Sông Công – Thái Nguyên – Bắc Cạn.
- (v) QL 5: Hà Nội – Hải Dương – Hải Phòng.
- (vi) QL6: Hà Nội - Hà Đông - Hòa Bình.
- (vii) QL 10: Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Phủ Lý.
- (viii) QL 18/4B: Hải Phòng - Hạ Long - Cẩm Phả - Móng Cái.

Hình 4.2.6 Phân bố các thành phố và thị xã

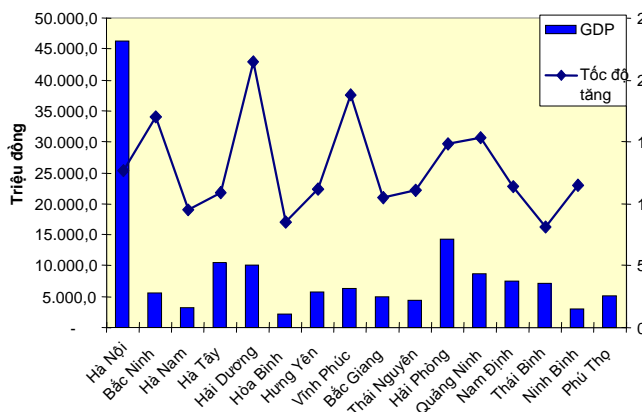


2) Phát triển kinh tế

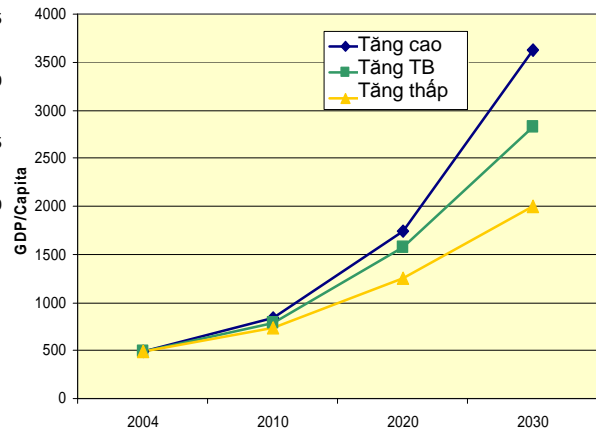
(1) Khái quát

Tổng sản phẩm nội vùng đã tăng trên 46% trong giai đoạn 2000 – 2003, đạt 144.484 tỷ đồng năm 2003. Tỷ lệ tăng trưởng GDP của vùng Hà Nội đạt 7,2%, tương đương với mức tăng trưởng bình quân hàng năm của cả nước. GDP/người của Việt Nam năm 2003 là 482 USD. Tuy nhiên, GDP bình quân/người của vùng Hà Nội năm 2003 chỉ đạt mức 344 USD và có sự chênh lệch rất lớn giữa các tỉnh, thành trong vùng, trong đó Hà Nội có GDP/người cao nhất là 1.012 USD còn Bắc Giang có GDP/người thấp nhất – 200 USD/người. Theo dự báo của Bộ Xây dựng, xu hướng tăng trưởng của vùng dự kiến sẽ tăng từ 7,9% lên 9,5% năm 2010 và sau đó giảm nhẹ, đạt mức 9% đến năm 2030.

Hình 4.2.7 GDP và tăng trưởng GDP, 2003, KVNC HAIDEP

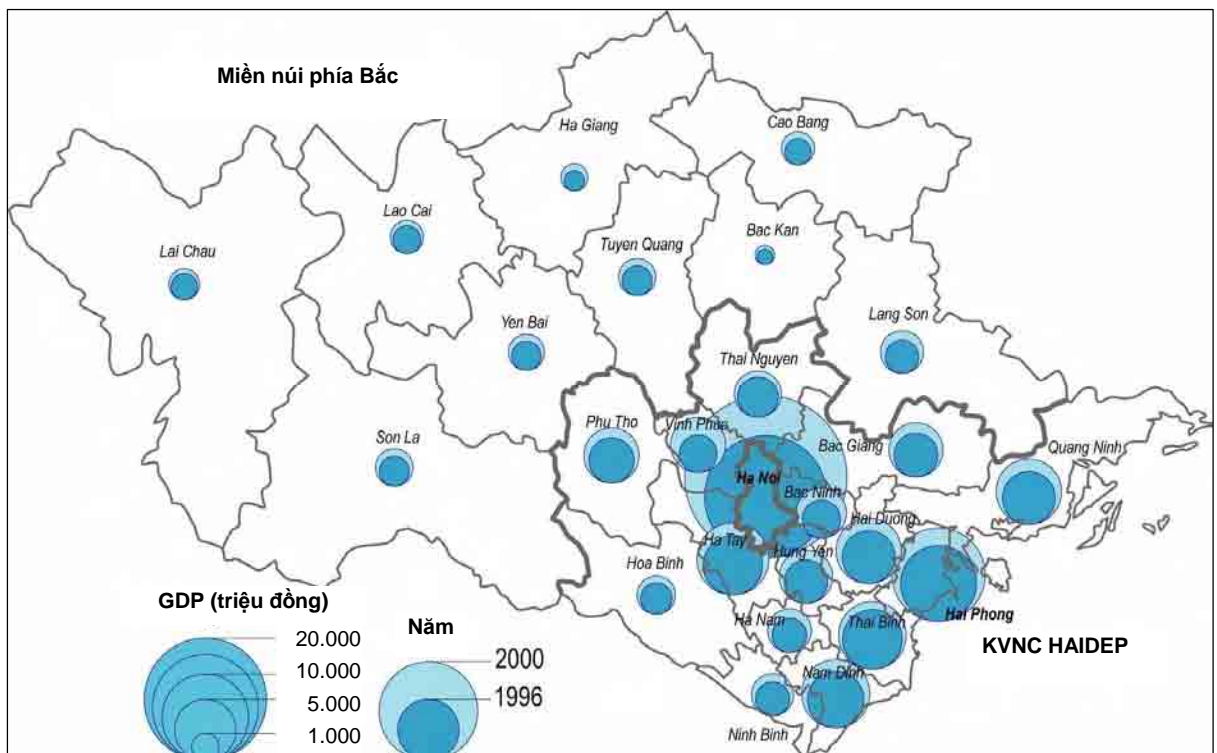


Hình 4.2.8 GDP/người và mức tăng trưởng dự kiến, vùng Thủ đô Hà Nội



Nguồn: Tổng cục Thống Kê, Bộ Xây dựng và Đoàn NC HAIDEP

Hình 4.2.9 GDP theo tỉnh, thành



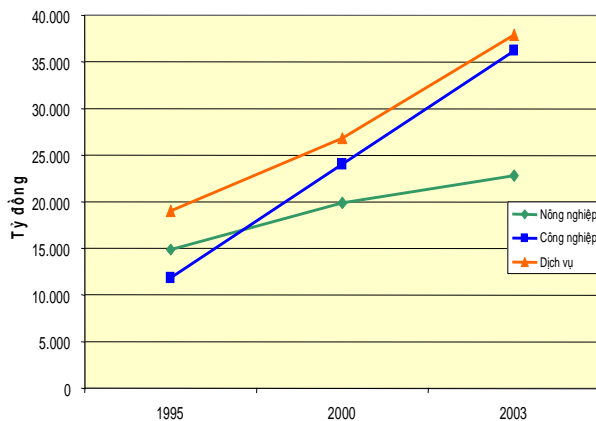
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP tổng hợp

Công nghiệp và xây dựng là những ngành kinh tế chủ yếu của vùng, chiếm 41% tổng sản phẩm nội vùng năm 2003, tiếp đến là ngành dịch vụ (32%) và nông lâm ngư nghiệp (27%)¹. Hoạt động của các ngành trong vùng có sự chênh lệch rất lớn. Ở Hà Nội, khu vực dịch vụ chiếm 55% GDP của thành phố trong khi ngành nông nghiệp chỉ chiếm dưới 3%. Ngành nông nghiệp đóng vai trò quan trọng hơn ở hầu hết các tỉnh khác, chiếm 30-40% GDP của mỗi tỉnh. Xét về lực lượng lao động, ngành nông nghiệp chiếm đa số với khoảng 70% lao động làm việc trong lĩnh vực này. Tuy nhiên, tỉ phần các ngành công nghiệp và dịch vụ mà đại diện là các ngành dệt may, chế biến thực phẩm, nông sản, hải sản, vật liệu xây dựng, khoáng và thủ công mỹ nghệ cũng đang tăng trưởng mạnh.

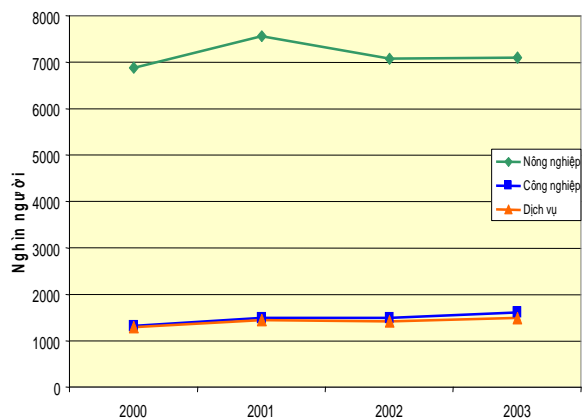
Từ năm 1996 đến năm 1999, số lao động có việc làm của cả nước đã giảm từ 35.772 nghìn lao động xuống còn 35.192 lao động – giảm 1,6%. Ngược lại, tổng dân số lại tăng 1,05 lần. Tỷ lệ người lao động có việc làm (số lao động có việc làm so với tổng dân số) cũng đã giảm tương ứng từ 48,9% năm 1996 xuống còn 45,9% năm 1999.

Sự thay đổi số lao động có việc làm rong giai đoạn 1996 – 1999 theo khu vực như sau: giảm nhẹ ở miền Bắc từ 13.840 nghìn còn 13.868 nghìn lao động; tiểu vùng đồng bằng sông Hồng giữ ở mức 8.281 nghìn lao động. Khu vực miền núi phía Bắc cũng giảm nhẹ từ 5.587 nghìn xuống còn 5.560 nghìn trong khi Hà Nội lại tăng 5,2% từ 1.106 lao động lên 1.163 lao động. Thành phố Hồ Chí Minh cũng tăng 7,8% từ 2.091 nghìn lên 2.196 nghìn.

Hình 4.2.10 GDP theo ngành kinh tế của vùng



Hình 4.2.11 Lao động theo ngành kinh tế của vùng



Nguồn: Số liệu thống kê kinh tế-xã hội của 64 tỉnh thành năm 2005, Tổng cục Thống kê.

Bảng 4.2.3 Thay đổi cơ cấu GDP theo ngành kinh tế (%)

Khu vực	Năm	KVI	KVII	KVIII
Thành phố Hà Nội	1995	5,3	30,8	63,8
	2000	4,0	37,4	58,5
	2003	2,7	41,9	55,4
KV HAIDEP	1995	32,5	25,8	41,7
	2000	28,2	33,9	37,9
	2003	23,5	37,4	39,1
Cả nước	1995	27,8	29,7	42,5
	2000	24,5	36,7	38,7
	2003	23,0	38,6	38,5

Nguồn: Số liệu thống kê kinh tế-xã hội của các tỉnh và thành phố 1999 và 2005, Tổng cục Thống kê

¹ Số liệu kinh tế-xã hội của 64 tỉnh thành năm 2005, Tổng cục Thống kê Việt Nam.

Bảng 4.2.4 Tăng trưởng kinh tế theo tỉnh, thành

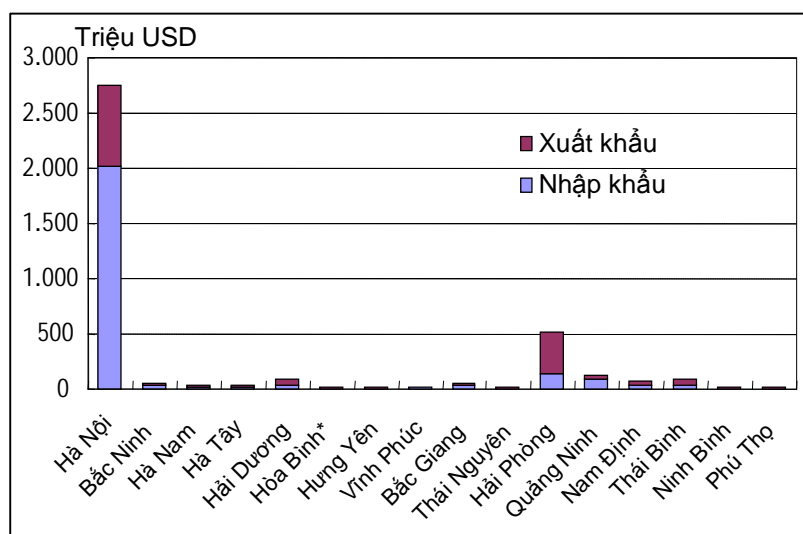
	Tỉnh (♦ Thành phố)	GDP (tỷ đồng)		GDP/người (000 đồng)		Tốc độ tăng (%)		Tỷ trọng GDP của vùng kinh tế Bắc bộ	
		1996	2000	1996	2000	GDP	/người	1996	2000
						1996--00	1996--00		
Khu vực HAIDEP	Hà Nội ♦	19.943	35.146	8.000	12.831	15,2	12,5	12,9	28,8
	Hải Phòng ♦	7.655	11.625	4.711	6.861	11,0	9,9	9,9	9,5
	Vĩnh Phúc	1.880	4.041	1.770	3.654	21,1	19,9	2,4	3,3
	Hà Tây	5.165	7.840	2.219	3.248	11,0	10,0	6,7	6,4
	Bắc Ninh	1.957	3.391	2.115	3.574	14,7	14,0	2,5	2,8
	Hải Dương	4.713	6.921	2.910	4.162	10,1	9,4	6,1	5,7
	Hung Yên	2.489	3.820	2.387	3.536	11,3	10,3	3,2	3,1
	Hà Nam	1.595	2.560	2.067	3.218	12,6	11,7	2,1	2,1
	Nam Định	4.229	6.200	2.301	3.256	10,0	9,1	5,5	5,1
	Thái Bình	4.735	6.080	2.689	3.371	6,5	5,8	6,1	5,0
	Ninh Bình	1.550	2.370	1.790	2.664	11,2	10,5	2,0	1,9
	Thái Nguyên	2.220	2.965	2.175	2.812	7,5	6,6	2,9	2,4
	Phú Thọ	2.730	4.093	2.229	3.211	10,7	9,6	3,5	3,3
	Bắc Giang	2.556	3.902	1.761	2.583	11,2	10,1	3,3	3,2
	Quảng Ninh	3.709	5.708	3.871	5.618	11,4	9,8	4,8	4,7
Hòa Bình	1.332	1.948	1.825	2.537	10,0	8,6	1,7	1,6	
Tham khảo	TP Hồ Chí Minh ♦	58.433	100.708	12.307	19.270	14,6	11,9	-	-
QH vùng	I: Vùng TĐ Hà Nội (8)	39.074	65.667	3.561	5.703	13,9	12,5	50,7	53,7
	II: Vùng KTTĐ Bắc bộ (8)	47.510	78.492	3.942	6.199	13,4	12,0	61,6	64,2
	III: QHTT vùng ĐBSH (9)	52.073	82.562	3.630	5.510	12,2	11,0	67,5	67,6
HAIDEP (15)		65.726	104.517	3.207	4.887	12,3	11,1	85,2	85,5
Miền Bắc (25+1)		77.141	122.222	2.860	4.325	12,2	10,9	100,0	100,0
Cả nước (61+3)		272.036	444.139	3.719	5.721	13,0	11,4	-	-

Nguồn: Kinh tế Việt Nam thời kỳ đổi mới, 2002 (giá hiện hành)

(2) Xuất-nhập khẩu

Là trung tâm thương mại của vùng, lượng nhập khẩu và xuất khẩu của Hà Nội đang tăng trưởng một cách bền vững, tiếp đến là Hải Phòng. Tuy nhiên, thương mại quốc tế tại các tỉnh khác lại ở mức độ thấp. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Hà Nội tăng 19% trong giai đoạn 1991-2000. Thị trường xuất khẩu chủ yếu là Trung Quốc, Singapore, Nhật Bản và Pháp.

Hình 4.2.12 Xuất-nhập khẩu theo tỉnh thành

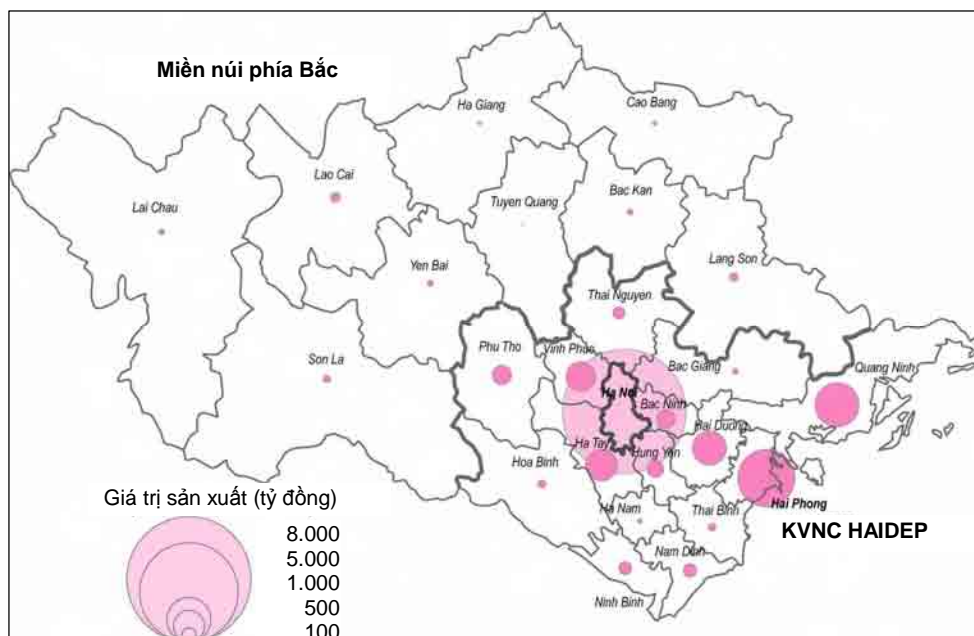


(3) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đã tăng từ 1 triệu USD năm 2000 lên gần 1,8 triệu USD năm 2003 hay tăng gần 70%. Trên 80% vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài tập trung ở tam giác kinh tế Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh. Trong đó Hà Nội thu hút 61% tổng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trong giai đoạn 1998 – 2003, tiếp đến là Hải Phòng (13%) và Quảng Ninh (khoảng 8%).

Tổng vốn đăng ký của các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài ở Việt Nam giai đoạn 1998 – 2003 đạt gần 43 triệu USD. Đầu tư nước ngoài vào vùng kinh tế Bắc bộ đạt khoảng 13,2 triệu USD (30,7% tổng vốn đầu tư nước ngoài của cả nước), trong đó vốn đầu tư vào tiểu vùng đồng bằng sông Hồng là 11,7 triệu USD (88,6% tổng vốn đầu tư vào vùng kinh tế Bắc bộ) còn vốn đầu tư vào khu vực miền núi phía bắc là 1,5 triệu USD (11,4% vốn đầu tư của vùng kinh tế Bắc bộ) và vốn đầu tư vào Vùng KTTĐ Bắc bộ là 9.947 triệu USD (75,5% tổng vốn đầu tư vào vùng kinh tế Bắc bộ). Riêng Hà Nội đã thu hút 7.912 triệu USD (18,4% tổng vốn đầu tư nước ngoài của cả nước và 60% của vùng kinh tế Bắc bộ).

Hình 4.2.13 Đầu tư trực tiếp nước ngoài



(4) Cơ cấu sản xuất của KVNC

(a) Khái quát

Một số tỉnh có lợi thế tốt nhất để phát triển sản xuất phi nông nghiệp là Hà Nội và Hải Phòng sẽ tập trung vào ngành công nghiệp và dịch vụ. Các tỉnh khác có điều kiện để phát triển cả nông nghiệp và công nghiệp như Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hà Nam, Hà Tây và Hưng Yên – nơi công nghiệp chiếm 35-40% và nông nghiệp chiếm khoảng 60%. Các tỉnh ở khu vực phía nam sông Hồng (Ninh Bình, Nam Định và Thái Bình) hiện chủ yếu vẫn là các tỉnh sản xuất nông nghiệp với năng suất thấp. Các tỉnh ở phía bắc và phía tây của vùng sẽ tập trung vào du lịch và lâm nghiệp. Các tỉnh ven biển sẽ chuyên môn hóa về nuôi trồng thủy sản, vận tải biển và du lịch.

(b) Nông nghiệp

Diện tích đất nông nghiệp của KVNC là 8.552 km² hay 57,8% tổng diện tích tự nhiên của KVNC. Tỷ trọng diện tích đất nông nghiệp trong cả nước là 28,6%. Do đó, tỷ lệ đất nông nghiệp của KVNC cao gần gấp đôi so với mức bình quân của cả nước. Tuy nhiên, vùng đồng bằng sông Cửu Long mới là vùng có tỷ lệ đất nông nghiệp lớn nhất nước – chiếm 74,5% diện tích tự nhiên của vùng.

Giá trị sản xuất nông nghiệp năm 2002 của KVNC đạt khoảng 27.355 tỷ đồng hay 22,4% tổng giá trị sản xuất nông nghiệp của cả nước (xem Bảng 2.2.5). Năng suất sản xuất nông nghiệp của KVNC cao hơn năng suất của cả nước do tỷ trọng đất nông nghiệp so với tổng diện tích chiếm 9,1%. Ngoài giá trị sản xuất, Bảng 2.2.5 cho biết các sản phẩm nông nghiệp chính của KVNC. Khoai lang là cây trồng chủ yếu, chiếm trên 40% tổng giá trị sản lượng trong khi đàn lợn chỉ chiếm 35,3% tổng giá trị sản xuất.

(c) Lâm nghiệp

Diện tích rừng của KVNC là 7.844 km², tương đương với 6,6% tổng diện tích rừng của cả nước. Giá trị sản xuất lâm nghiệp của KVNC đạt 690,2 tỷ đồng hay 11,2% tổng giá trị sản lượng lâm nghiệp của cả nước năm 2003.

(d) Ngư nghiệp

KVNC có năm tỉnh ven biển là Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình. Giá trị sản lượng thủy hải sản của KVNC đạt 2.462 tỷ đồng, tương đương với 8,2% tổng giá trị sản lượng thủy hải sản của cả nước. Một trong những sản phẩm xuất khẩu chủ lực trong ngành nuôi trồng thủy sản của Việt Nam là tôm và tôm cũng được nuôi ở một số tỉnh trong KVNC nhưng sản lượng chỉ hạn chế ở mức 11.204 tấn hay 5% tổng sản lượng tôm của cả nước.²

(e) Công nghiệp

Năm 2003, giá trị sản lượng công nghiệp của KVNC đạt 76.380 tỷ đồng, chiếm 25,2% tổng giá trị sản lượng công nghiệp của cả nước. Từ năm 1995 đến năm 2003, tốc độ tăng trưởng công nghiệp bình quân của KVNC là 14,8%, cao hơn tốc độ tăng trưởng công nghiệp của cả nước là 12,5%.

Một điều dễ nhận thấy là yếu tố chính thúc đẩy tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp là luồng vốn đầu tư nước ngoài. Tốc độ tăng trưởng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đạt 25,5% trong giai đoạn từ năm 1995 đến năm 2003 và tỷ trọng vốn đầu tư vào KVNC đã tăng nhanh từ 14% năm 1995 lên 35% năm 2003. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng giá trị sản xuất công nghiệp của các DNNN vẫn chậm – chỉ đạt mức 9,5%. Tỷ trọng giá trị sản xuất công nghiệp của KVNC đã giảm từ 62,3% năm 1995 xuống còn 40,8% năm 2003.

Trong năm 2003, các khu vực sản xuất công nghiệp chính của KVNC là Hà Nội và Hải Phòng, chiếm 50% giá trị sản xuất công nghiệp của vùng năm 2003. Tuy nhiên, tỷ trọng của hai thành phố này đã giảm nhẹ. Một điều đáng chú ý là bốn tỉnh Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Hà Nam và Bắc Ninh đã đạt được tốc độ tăng trưởng cao từ năm 1995 đến năm 2003. Các tỉnh này nằm sát ngay Hà Nội. Năm 1997, Công ty Ô-tô Toyota và Công ty Honda đã đầu tư xây dựng nhà máy sản xuất ở Vĩnh Phúc, góp phần nâng cao giá trị sản xuất công nghiệp của tỉnh và thu hút thêm các ngành công nghiệp phụ trợ phát triển dọc QL5 và QL8.

² Tổng sản lượng tôm của Việt Nam đạt khoảng 224.000 tấn trong năm 2003, trong đó sản lượng tôm của vùng đồng bằng sông Cửu Long chiếm 76,5%.

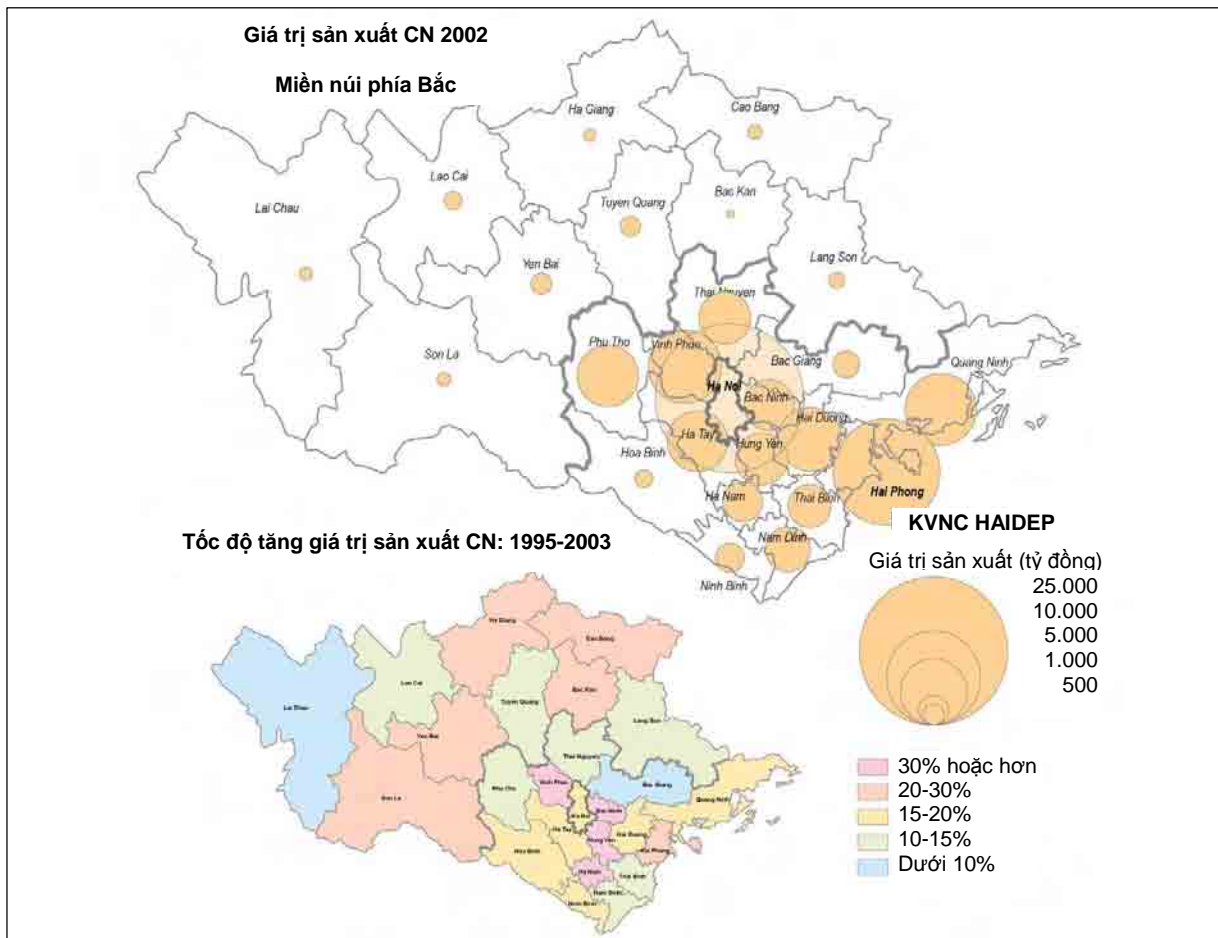
Bảng 4.2.5 Giá trị sản xuất công nghiệp theo tỉnh, thành

(Tỷ đồng)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Ước tính 2003
KVNC	22.230	25.266	29.747	34.099	38.527	46.773	53.910	64.105	76.380
Hà Nội	8.479	9.495	10.811	12.206	13.206	15.168	17.048	20.543	25.101
Hải Phòng	3.155	3.780	4.945	5.682	6.685	7.995	9.526	11.172	13.051
Vĩnh Phúc	250	291	585	1.471	1.792	3.503	4.019	4.973	6.091
Quảng Ninh	2.012	2.296	2.666	2.910	3.140	3.789	4.359	5.038	5.845
Hải Dương	1.602	1.895	2.432	2.694	2.566	3.096	3.262	3.989	4.657
Hà Tây	1.570	1.777	1.944	2.098	2.341	2.630	3.041	3.514	4.176
Hưng Yên	303	328	497	711	1.485	1.806	2.153	2.566	3.135
Thái Nguyên	1.311	1.601	1.648	1.683	1.679	1.897	2.491	2.865	3.079
Bắc Ninh	454	480	571	635	1.103	1.669	2.023	2.479	2.915
Nam Định	963	990	1.080	1.228	1.327	1.463	1.673	1.952	2.304
Thái Bình	986	1.062	1.161	1.238	1.307	1.397	1.589	1.797	2.101
Hà Nam	251	282	315	422	815	1.120	1.330	1.581	1.790
Ninh Bình	283	313	358	426	440	513	564	632	956
Bắc Giang	460	503	549	439	418	482	577	669	802
Hòa Bình	154	171	187	256	222	246	257	335	379

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Hình 4.2.14 Giá trị sản xuất công nghiệp, 2002



Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là động lực chính thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của KVNC. Các ngành công nghiệp chính mới đầu tư vào KVNC là điện, điện tử, các ngành này chủ yếu hỗ trợ công nghiệp xe máy.

Định hướng phát triển công nghiệp của KVNC gồm:

- (i) Thúc đẩy công nghiệp hóa, chủ yếu là thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.
- (ii) Phát triển và mở rộng các ngành công nghiệp hỗ trợ cho các ngành công nghiệp sản xuất ô-tô, xe máy, thiết bị điện, điện tử, v.v.
- (iii) Thúc đẩy phát triển các ngành chế biến nông, lâm, thủy hải sản sử dụng nguyên liệu sẵn có trong KVNC.
- (iv) Thúc đẩy phát triển các ngành nghề thủ công trong KVNC.
- (v) Hiện đại hóa ngành sản xuất nông nghiệp.

(f) Dịch vụ

Năm 2003, giá trị hàng hóa và dịch vụ bán lẻ của khu vực kinh tế trong nước của KVNC đạt 63.840 tỷ đồng hay 23,6% tổng giá trị hàng hóa và dịch vụ bán lẻ của cả nước.³ Trong giai đoạn 1995 – 2002, tốc độ tăng trưởng trung bình giá trị hàng hóa và dịch vụ bán lẻ của khu vực kinh tế trong nước đạt 14%, cao hơn mức tăng trưởng bình quân của cả nước là 12,2%. Tỷ trọng giá trị dịch vụ của Hà Nội trong KVNC đã giảm từ 47,7% năm 1995 xuống còn 39,8%. Tuy nhiên, năm 2003, Hà Nội vẫn chiếm tỷ trọng lớn, tiếp đến là Hải Phòng (9,4%) và Quảng Ninh (9,1%).

(5) Các khu công nghiệp/khu chế xuất

Bộ KHĐT đã phê duyệt kế hoạch phát triển 100 khu công nghiệp ở Việt Nam. Hầu hết các khu công nghiệp đều tập trung ở khu vực phía Nam. KVNC có 26 khu công nghiệp đã được phê duyệt với tổng diện tích 3.661 ha, chiếm 19,2% tổng diện tích đất tự nhiên.

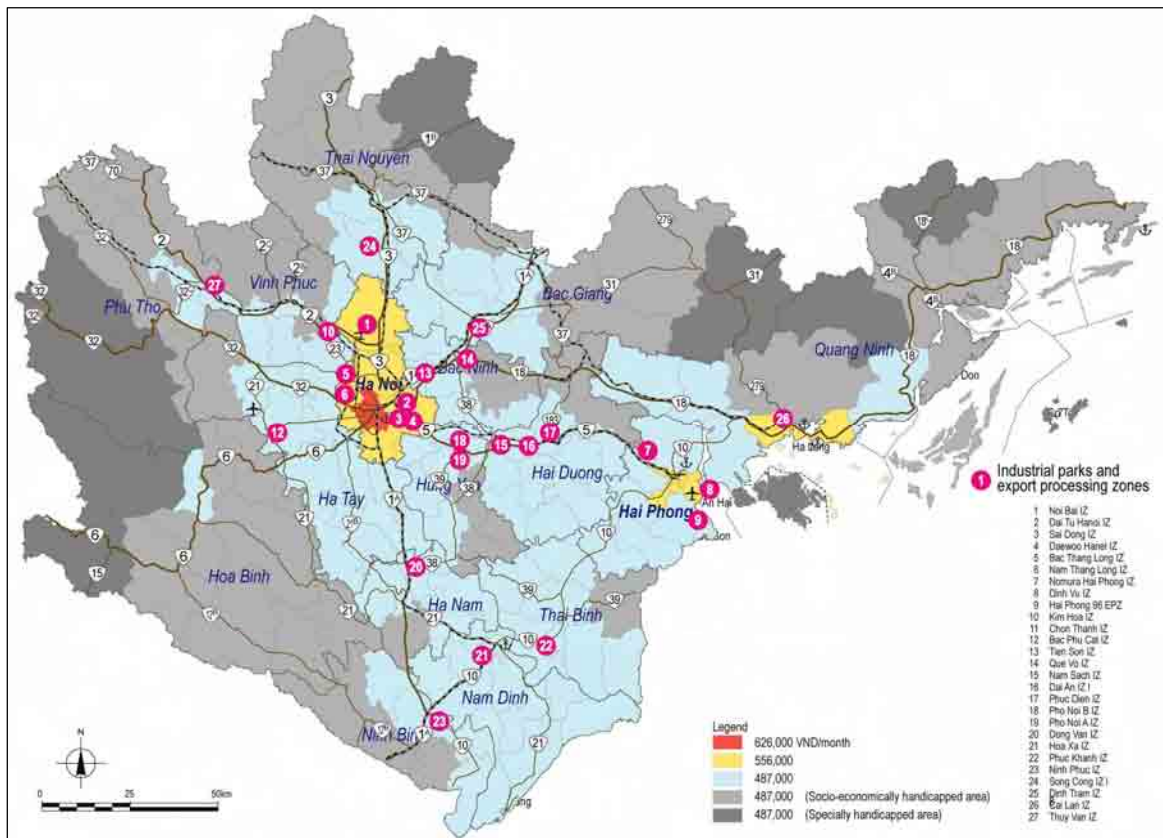
Trong thập kỷ vừa qua, khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc đã phát triển 19 khu công nghiệp mới. Các khu công nghiệp này chủ yếu nằm dọc theo các hành lang kinh tế chính giữa Hà Nội và khu vực duyên hải. Sáu khu công nghiệp tại Hà Nội đã thu hút được nhiều vốn đầu tư trong khi các khu công nghiệp ngoài Hà Nội vẫn chưa có nhiều điểm khởi sắc. Tuy vậy, khu vực này đang có nhiều nỗ lực đổi mới công nghệ và thiết lập thêm nhiều khu công nghiệp mới. Hiện nay trong khu vực đồng bằng sông Hồng đã có quy hoạch 27 khu công nghiệp đến năm 2010.

Đối với vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, đầu tư vào các khu công nghiệp có lợi thế hơn là đầu tư riêng lẻ. Trong những năm cuối thập kỷ 90, do quy định của Chính phủ, hầu hết vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài được đầu tư dưới hình thức thành lập liên doanh, chủ yếu là liên doanh với DNNN, phía Việt Nam góp vốn bằng đất. Trong điều kiện đó, các nhà đầu tư nước ngoài bị hạn chế trong việc lựa chọn khu vực đầu tư. Trong những năm gần đây, số dự án 100% vốn đầu tư nước ngoài đã tăng và các nhà đầu tư nước ngoài được lựa chọn khu vực đầu tư nhiều hơn.

Theo xu hướng đó, nhiều nhà đầu tư, cả nhà đầu tư trong và ngoài nước, đã xin phát triển khu công nghiệp ở từng tỉnh, thành phố. Các khu công nghiệp được Bộ KHĐT phê duyệt được tổng hợp trong Bảng 4.2.6.

³ Trong năm 2002, tỷ trọng giá trị hàng hóa và dịch vụ bán lẻ của khu vực kinh tế trong nước chiếm 96,1% tổng giá trị. Vốn đầu tư nước ngoài bắt đầu đổ vào từ năm 1994 với giá trị bán lẻ chỉ đạt khoảng 10,9 tỷ đồng hay 3,9% tổng giá trị.

Hình 4.2.15 Các khu công nghiệp và khu chế xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 4.2.6 Các khu công nghiệp đã phê duyệt trong KVNC

STT	Tỉnh/thành	Khu công nghiệp	Năm cấp phép	Chủ đầu tư	Diện tích (ha)	Diện tích đã thuê
1	Hà Nội	KCN Nội Bài	1994	Malaysia-Việt Nam	100	66
2	Hà Nội	KCN Đài Từ	1995	Đài Loan	40	30
3	Hà Nội	KCN Sài Đồng	1996	Việt Nam	97	73
4	Hà Nội	KCN Daewoo Hanel	1996	Hàn Quốc-Việt Nam	197	150
5	Hà Nội	KCN Bắc Thăng Long	1997	Nhật Bản-Việt Nam	198	145
6	Hà Nội	KCN Nam Thăng Long	2001	Việt Nam	30	21
7	Hải Phòng	KCN Nomura	1994	Nhật Bản-Việt Nam	153	123
8	Hải Phòng	KCN Đình Vũ	1997	Mỹ/Bỉ/Thái Lan	164	130
9	Hải Phòng	KCX Hải Phòng 96	1998	Hồng Kông-VN	150	110
10	Vĩnh Phúc	KCN Kim Hoa	2003	Việt Nam	50	38
11	Vĩnh Phúc	KCN Chơn Thành	2002	Việt Nam	115	78
12	Hà Tây	KCN Bắc Phú Cát	1998	Việt Nam	327	191
13	Bắc Ninh	KCN Tiên Sơn	2002	Việt Nam	135	94
14	Bắc Ninh	KCN Quê Võ	2003	Việt Nam	312	217
15	Hải Dương	KCN Nam Sách	2003	Việt Nam	64	44
16	Hải Dương	KCN Đại An	2003	Việt Nam	74	52
17	Hải Dương	KCN Phúc Điền	2003	Việt Nam	87	60
18	Hưng Yên	KCN Phổ Nội B	2003	Việt Nam	95	71
19	Hưng Yên	KCN Phổ Nội A	2004	Việt Nam	390	274
20	Hà Nam	KCN Đông Văn	2003	Việt Nam	110	63
21	Nam Định	KCN Hòa Xá	2003	Việt Nam	327	221
22	Thái Bình	KCN Phúc Khánh	2002	Đài Loan	120	83
23	Ninh Bình	KCN Ninh Phúc	2003	Việt Nam	125	80
24	Thái Nguyên	KCN Sông Công	1999	Việt Nam	69	48
25	Bắc Giang	KCN Đình Trám	2003	Việt Nam	54	38
26	Quảng Ninh	KCN Cái Lân	1997	Việt Nam	78	56
KVNC					3.661	2.556
Cả nước					19.051	13.204

Nguồn: Bộ KHĐT

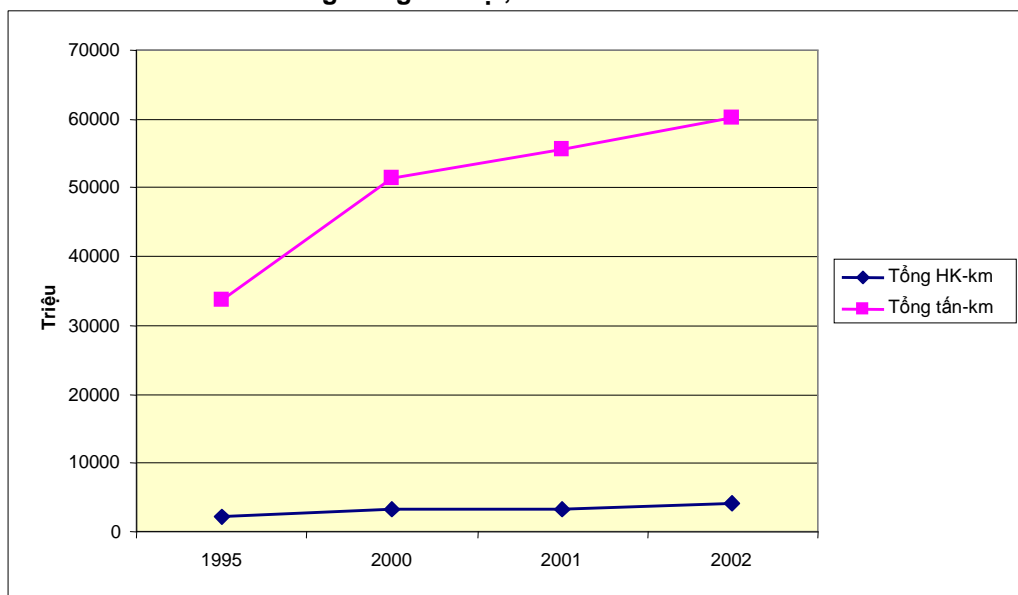
3) Phát triển cơ sở hạ tầng

(1) Cơ sở hạ tầng giao thông

(a) Nhu cầu giao thông

Hành khách và hàng hóa trong vùng chủ yếu được vận chuyển bằng mạng lưới đường bộ. Trong thập niên vừa qua, vận tải hành khách và hàng hóa đã tăng lên đáng kể. Đối với vận tải hành khách, lượng ô tô và xe máy đặc biệt tăng cao. Vận tải hành khách bằng ô tô tăng 22,3%/năm trong khi đó vận tải bằng xe buýt chỉ tăng 7,2%/năm trong suốt 5 năm qua. Trong năm 2002, nhu cầu vận tải hành khách toàn vùng, sau đó là Nam Định (13%), Quảng Ninh (10%) và Hà Tây (9%). Vận tải hàng hóa tăng mạnh hơn với mức tăng trưởng 31,4% đối với đường bộ và 22,8% đối với đường sông. Khoảng 20% nhu cầu là từ Hà Nội.

Hình 4.2.16 Luân chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường bộ trong Vùng Hà Nội, 1995-2002



Nguồn: Niên giám Thống kê 2003, Tổng cục Thống kê Việt Nam

Bảng 4.2.7 Tổng nhu cầu vận tải liên tỉnh trong KVNC

	Phương tiện	1999	2005	Tốc độ tăng (%) 99-05	Lần 05/99
Vận tải hành khách (000 HK/ngày) ¹⁾	Xe con	21,4	71,7	22,3	3,35
	Xe buýt	132,9	201,7	7,2	1,52
	Tổng	154,3	273,1	10,0	1,77
Vận tải hàng hóa (000 tấn/ngày) ²⁾	Đường bộ	37,1	190,9	31,4	5,15
	Đường thủy	36,1	123,8	22,8	3,43
	Tổng	73,2	314,7	27,5	4,30

Nguồn: Nghiên cứu Quy hoạch GTVT nước CHXHCN Việt Nam VITRANSS, JICA 2000 và Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Chỉ tính giao thông đường bộ

2) Không bao gồm đường hàng không, đường sắt và vận tải ven biển

(b) Đường bộ

Mặc dù mạng lưới đường bộ trong vùng nhìn chung được phân bố tương đối tốt nhưng năng lực đường chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông ngày một tăng mạnh của toàn vùng. Đã có những vấn đề được nêu ra như Hà Nội chưa có đường vành đai nào hoàn chỉnh, cầu qua sông Hồng còn ít và điều kiện chưa tốt. Những nguyên nhân trên dẫn đến việc hành khách và hàng hóa trung chuyển qua khu vực nội thành Hà Nội ngày càng nhiều gây ra tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường.

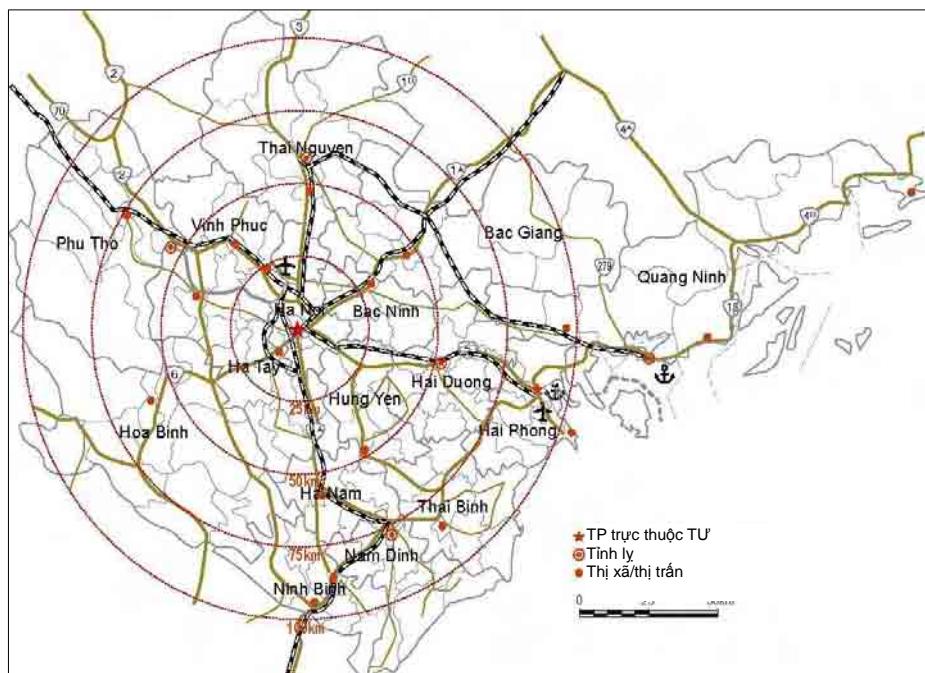
Hiện có một số hành lang đường bộ đô thị từ Hà Nội tới các khu vực lân cận. Các đô thị nằm dọc theo các tuyến đường cao tốc chính từ Hà Nội bao gồm:

- (i) Tuyến 1A (phía Nam): Hà Nội - Phủ Lý - Ninh Bình - Tam Điệp
- (ii) Tuyến 1A (phía Bắc): Hà Nội - Bắc Ninh - Bắc Giang - Lạng Sơn
- (iii) Tuyến 2: Hà Nội - Phúc Yên - Vĩnh Yên - Việt Trì - Phú Thọ - Yên Bái - Lào Cai
- (iv) Tuyến 3: Hà Nội - Sông Công - Thái Nguyên - Bắc Kạn
- (v) Tuyến 5: Hà Nội - Hải Dương - Hải Phòng
- (vi) Tuyến 6: Hà Nội - Hà Đông - Hòa Bình
- (vii) Tuyến 10: Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Phủ Lý
- (viii) Tuyến 18/4B: Hải Phòng - Hạ Long - Cẩm Phả - Móng Cái

Hầu hết các đoạn tuyến quốc lộ là đường 2 làn xe với các nút giao đồng mức, ngoại trừ QL5 và QL1B là các tuyến đường 2 chiều nhiều làn.

Hầu hết các tuyến quốc lộ trong Khu vực Nghiên cứu đã được nâng cấp và mở rộng bằng các nguồn tài chính quốc tế, gồm vốn của Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới và các nhà tài trợ khác. Do mạng lưới đường chính trong Khu vực Nghiên cứu đã được nâng cấp, khả năng tiếp cận giữa Hà Nội và các tỉnh lỵ và giữa Hà Nội và các khu vực đô thị chính đã được cải thiện đáng kể, thúc đẩy kinh tế phát triển ổn định trong khu vực miền Bắc.

Hình 4.2.17 Các thành phố và mạng lưới GTVT trong KVNC, 2002



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

(c) Đường sắt

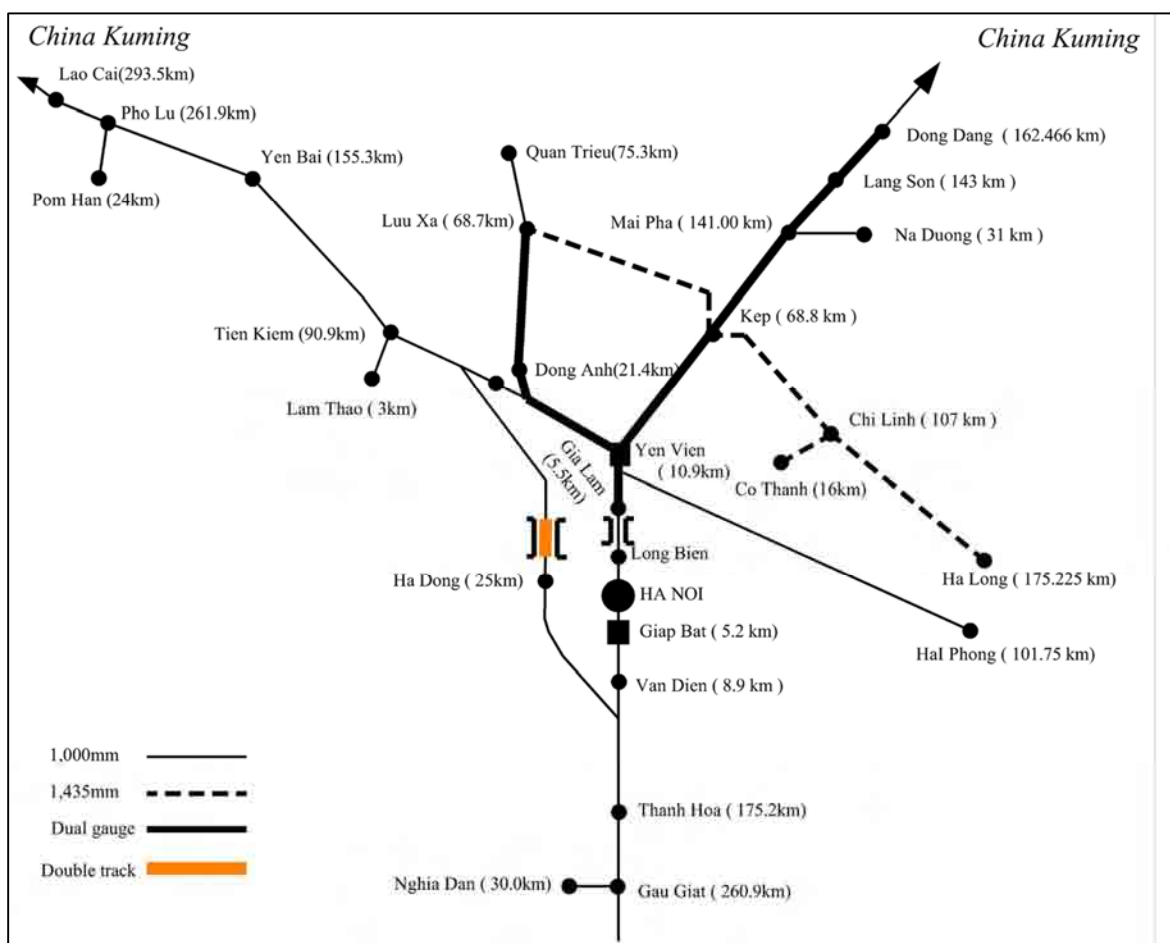
Mạng lưới đường sắt phân bố đều trong vùng nhưng hiệu quả hoạt động của mạng lưới mới chỉ ở mức trung bình và sự kết nối liên tỉnh còn thấp. Vùng KTTĐ Bắc Bộ có bảy tuyến đường sắt quốc gia với tổng chiều dài 332 km đang được khai thác. Các tuyến đường sắt này đảm nhận khoảng 50% lượng hành khách và hàng hóa của toàn bộ hệ thống đường sắt quốc gia.

Các tuyến đường sắt chính theo hướng bắc – nam và đông – tây đều được nối với tuyến đi Hạ Long. Tuyến Hà Nội – Hải Phòng (102km) có vai trò quan trọng trên hành lang vận tải chính nối Hà Nội (với dân số 3,2 triệu người) và với cảng Hải Phòng – cảng biển quốc tế lớn thứ hai của Việt Nam.

Toàn bộ mạng lưới đều sử dụng ray khổ 1m, trừ đoạn Lưu Xá – Kép – Hạ Long có khổ tiêu chuẩn (1435mm), và các đoạn Gia Lâm - Lạng Sơn và Yên Viên - Lưu Xá là khổ đôi. Chưa có đoạn tuyến nào trên toàn mạng lưới được điện khí hóa.

Gần đây, việc xây dựng tuyến Hạ Long đoạn Yên Viên – Phả Lại đã bắt đầu khởi công. Tuyến mới này sẽ giúp giảm đáng kể thời gian đi lại từ Hà Nội tới điểm hấp dẫn khách du lịch là Vịnh Hạ Long, một di sản văn hóa thế giới và Cảng biển quốc tế Cái Lân.

Hình 4.2.18 Mạng lưới đường sắt của KVNC

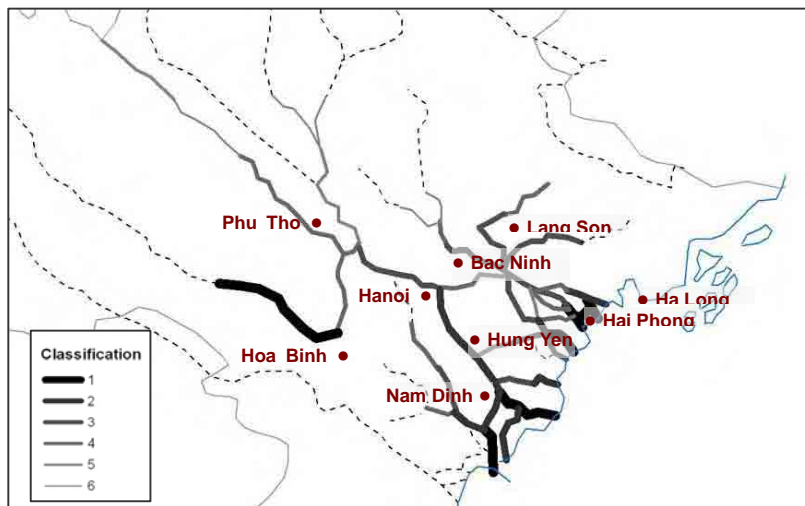


Nguồn: VITRANSS, JICA, 2000

(d) Đường thủy

Giao thông đường thủy nội địa từ lâu đã được coi là một phần quan trọng của hệ thống giao thông vận tải vùng do mạng lưới sông ngòi dày đặc trong khu vực đồng bằng sông Hồng với mật độ trung bình là 0,2 km/km². Vùng KTTĐ Bắc bộ có trên 1.230 km đường thủy như tổng hợp trong Bảng 4.2.8 và Hình 4.2.19.

Hình 4.2.19 Mạng lưới đường thủy



Bảng 4.2.8 Các tuyến đường thủy chính ở miền Bắc

STT	Tuyến	Dài (km)	Hàng hóa (triệu tấn/năm)	Kích thước		Loại hàng hóa	Đội tàu
				B1	H1		
1	Quảng Ninh – Hà Nội (qua sông Đuống)	312,5	2,5	30	1,5	Than, sắt thép, nhiên liệu, vật liệu xây dựng, hàng hóa nhập khẩu	Tàu đẩy 135-150HP+4x 200T (hoặc 6x100T)
2	Quảng Ninh – Ninh Bình (qua sông Luộc)	322,5	4	30	1,8	Than, sắt thép, nhiên liệu, vật liệu xây dựng, hàng hóa nhập khẩu	Tàu đẩy 135-150HP+4x 200t (hoặc 6x100t) Động cơ 100-200t
3	Tuyên Quang – Hà Nội	184	1,5	30	1,5	Cát sỏi, lâm sản, phân bón, lương thực, thực phẩm, muối, giấy	Tàu đẩy 135-150HP+4x 200t (hoặc 6x100t). Động cơ 100-200t
4	Cửa Đáy – Ninh Bình	72	0,5	60	3,6	Phosphate, than, xi măng	Xà lan kéo đẩy 400t-1000t
5	Lạch Giang – Hà Nội	187	0,15	30	2	Thịt gia súc, khác	Xà lan kéo đẩy 400t
6	Việt Trì – cảng Hòa Bình	71	0,15	30	1,2-1,5	Than, xi măng, khác	Tàu kéo (120tx4)+135Hp

Nguồn: Cục Đường sông Việt Nam (2005)

Theo Nghiên cứu Quy hoạch hệ thống đường thủy sông Hồng đoạn chảy qua Hà Nội (JICA, 2003), khu vực miền Bắc có hàng chục cảng, chia thành ba loại cảng sau:

- (i) **Các cảng do TW quản lý:** Các cảng này do Cục Đường sông quản lý và do các DNNN khai thác như Tổng Công ty Vận tải thủy miền Bắc NOWATRANCO. Các cảng này gồm cảng Hà Nội, Khuyến Lương, Việt Trì, Hòa Bình, Ninh Bình và Ninh Phúc, A Lư và Đáp Cầu, v.v. Nhiều cơ sở sản xuất phân bố dọc các tuyến sông để tận dụng lợi thế của các cảng này trong việc vận chuyển hàng hóa.

- (ii) **Các cảng do chính quyền địa phương quản lý:** Hầu hết các tỉnh đều có cảng và bến riêng như các cảng Sơn Tây, Hồng Vân, Cống Cầu, v.v.
- (iii) **Các cảng chuyên dụng:** Các cảng này phục vụ các ngành công nghiệp có quy mô lớn như các nhà máy nhiệt điện, các nhà máy xi măng, nhà máy giấy, các nhà máy chế biến khí đốt, v.v. Các cảng này trực thuộc quyền quản lý của các bộ ban ngành như các cảng Phả Lại, Bút Sơn, Hoàng Thạch, Chinh Phong, Bãi Bằng, Uông Bí, Điện Công, v.v.

(e) Sân bay

Vùng có ba sân bay là sân bay quốc tế Nội Bài, sân bay Cát Bi và sân bay dịch vụ Gia Lâm⁴. Sân bay Nội Bài là sân bay chính của mạng lưới đường hàng không miền Bắc, kết nối trực tiếp với 7 điểm đến trong nước và 13 điểm đến quốc tế. Sân bay quốc tế Nội Bài có thể đón tiếp 4,2 triệu lượt hành khách và 160.000 tấn hàng khóa/năm và có thể tiếp nhận máy bay Boeing B747 với đường băng 3.200x45m. Theo Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam, sân bay Nội Bài có đủ điều kiện để đón tiếp 5-6 triệu lượt hành khách/năm.

(f) Cảng

Có hai cụm cảng chính ở miền Bắc: (i) các cảng ở Quảng Ninh và (ii) các cảng ở Hải Phòng. Ngoài ra, trong vùng còn có một số cảng nhỏ khác. Cảng vụ Quảng Ninh và Hải Phòng chịu trách nhiệm giám sát tất cả các hoạt động của cảng ở khu vực Quảng Ninh và Hải Phòng. Cảng vụ Quảng Ninh quản lý sáu cảng là:

- (i) Mũi Chùa (cảng tổng hợp),
- (ii) Cửa Ông (cảng than),
- (iii) Hòn Gai (cảng than),
- (iv) Cái Lân (cảng tổng hợp),
- (v) B12 (cảng dầu) và
- (vi) Điện Công (cảng than).

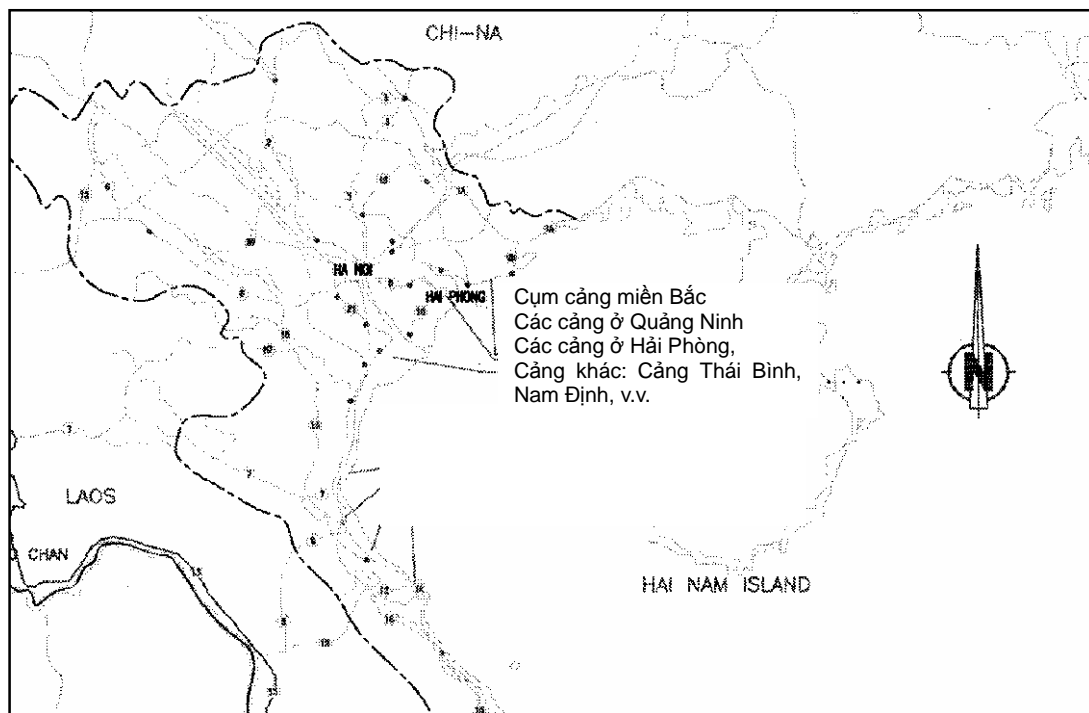
Còn Cảng vụ Hải Phòng quản lý 12 cảng là:

- (i) Hải Phong (cảng tổng hợp),
- (ii) Cửa Cấm (cảng tổng hợp),
- (iii) Thượng Lý (cảng dầu),
- (iv) Đài Hải (khí đốt),
- (v) Total (khí đốt),
- (vi) Petex (cảng dầu),
- (vii) Thăng Long,
- (viii) Caltex (nhựa đường),
- (ix) Chinh Phong (xi măng),
- (x) Transvina (cảng tổng hợp),
- (xi) Hải Đoàn và
- (xii) 128 (cảng tổng hợp).

⁴ Ngoài ra còn có ba sân bay khác ở miền Bắc là sân bay Vinh ở tỉnh Nghệ An, sân bay Điện Biên ở tỉnh Điện Biên và sân bay Nà Sản ở tỉnh Sơn La.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, lượng hàng hóa vận chuyển bằng container đã tăng nhanh trong đó năm 1994, mới chỉ chiếm 23,15% thì năm 2004 đã tăng lên 46,36%. Tăng trưởng vận tải hàng container quốc tế tăng mạnh với tốc độ tăng trưởng bình quân ấn tượng là 15%/năm trong giai đoạn 1994 – 2005 mặc dù từ năm 2002 đến năm 2005, tốc độ tăng trưởng chỉ đạt mức trung bình 7%. Đối với hàng tổng hợp, cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân chiếm hầu hết sản lượng hàng hóa thông qua cảng (khoảng 90%), gồm cả sản phẩm dầu mỏ và than.

Hình 4.2.20 Các cụm cảng ở miền Bắc



Nguồn: VITRANSS (JICA, 2000)

(2) Cấp nước

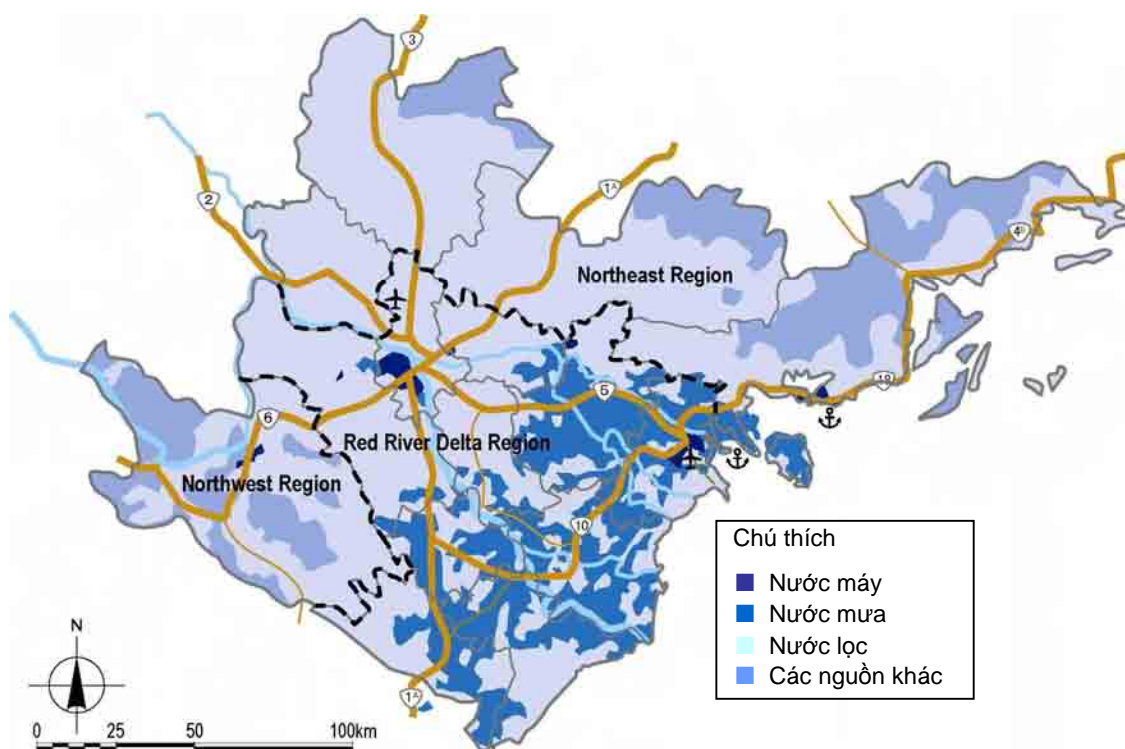
Tới năm 1999, hệ thống nước máy mới chỉ được phát triển ở một số khu vực hạn chế trong KVNC. Nước máy được cung cấp ở các khu đô thị hóa của Hà Nội và Hải Phòng. Các khu vực còn lại chủ yếu vẫn dùng nước mưa, nước giếng và các hệ thống lọc nước.

Mặc dù mới chỉ có một số ít khu vực được cung cấp nước máy nhưng có rất nhiều nguồn nước trong khu vực chưa được khai thác để cấp nước cho sinh hoạt. Theo Báo cáo Môi trường nước Việt Nam năm 2003, trữ lượng của các nguồn nước chưa được khai thác ở khu vực Tây Bắc, Đông Bắc và vùng Đồng bằng sông Hồng lần lượt là 63% (35 triệu m³), 70% (15 triệu m³) và 59% (83 triệu m³).

Ở khu vực Tây Bắc, nguồn nước chính là nước mặt sông Đà, nguồn nước ngầm ở khu vực này phân bố rải rác và khó khai thác mặc dù trữ lượng lớn. Ở khu vực Đông Bắc, các nguồn nước chính là nước mặt sông Kỳ Cùng và sông Hồng. Các nguồn nước phân bố không đồng đều giữa các khu vực trong vùng. Việc khai thác nước ngầm không hợp lý đã gây tình trạng sụt lún đất trong và quanh khu vực Hà Nội. Mặc dù có trữ lượng nước ngầm lớn nhưng nguồn nước ngầm này đang bị ô nhiễm bởi nước thải sinh hoạt và nước thải công nghiệp.

Ngoại trừ một số khu vực trong và quanh các khu công nghiệp và khu đô thị, chất lượng nước mặt và chất lượng nước ngầm ở các khu vực khác đều đáp ứng tiêu chuẩn quốc gia loại A cho sinh hoạt hoặc loại B cho các mục đích sử dụng khác.

Hình 4.2.21 Nguồn nước chính của các xã năm 1999



Nguồn: Bản đồ kinh tế-xã hội Việt Nam, 1999

Bảng 4.2.9 Trữ lượng nước ước tính của ba khu vực

Khu vực	Trữ lượng nước	Nguồn nước đã khai thác		Lưu lượng nước sông		Nguồn nước chưa được khai thác	
	(Tỷ m ³ /năm)	(Tỷ m ³ /năm)	%	(Tỷ m ³ /năm)	%	(Tỷ m ³ /năm)	%
Tây Bắc	56	5	9	16	28	35	63
Đông Bắc	22	3	14	4	16	15	70
ĐBSH	141	17	12	41	29	83	59

Nguồn: Báo cáo giám sát môi trường Việt Nam năm 2003, Ngân hàng Thế giới

Ghi chú: Mục đích sử dụng nước bao gồm nước sinh hoạt, chăn nuôi gia súc, công nghiệp, nuôi trồng thủy sản và dịch vụ

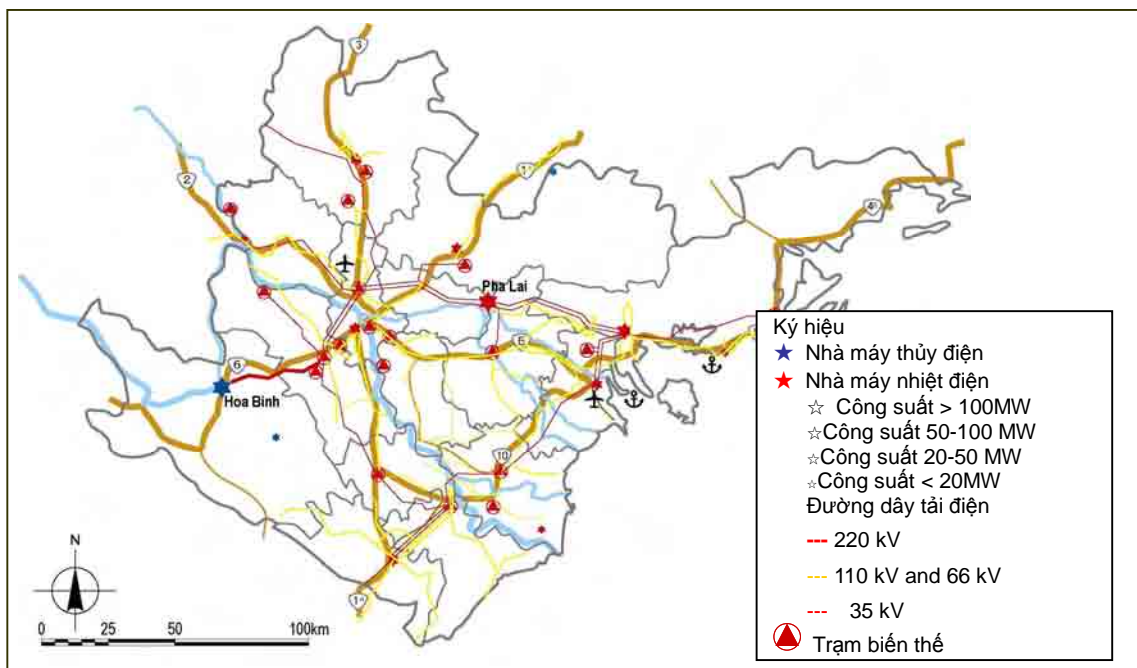
(3) Cấp điện

Dưới sự quản lý của Bộ Công nghiệp, Tổng Công ty Điện lực Việt Nam (EVN) chịu trách nhiệm sản xuất, truyền tải, phân phối và bán điện trong cả nước. Năm 2003, Tổng Công ty Điện lực Việt Nam đã sản xuất 40,8 tỷ kWh và bán 34,9 tỷ kWh. Theo QHTT của Tổng Công ty Điện lực Việt Nam, mức tiêu thụ điện dự báo sẽ tăng lên 47 tỷ kWh vào năm 2005, 70 tỷ kWh vào năm 2010, 110 tỷ kWh vào năm 2015 và 170 tỷ kWh vào năm 2020. Để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ điện, Tổng Công ty có kế hoạch mở rộng công suất cấp điện từ 8.860 MW lên 12.460 MW bằng cách xây dựng thêm nhà máy thủy điện Sơn La với công suất 3.600 MW vào năm 2012. Cần mở rộng công suất cấp điện bằng cách xây dựng các nhà máy sử dụng khí đốt và khai thác các nguồn năng lượng khác.

Có 3 công ty trực thuộc Tổng Công ty Điện lực Việt Nam chịu trách nhiệm cấp điện cho Khu vực Nghiên cứu, đó là Công ty Điện lực 1, Công ty Điện lực Hà Nội và Công ty Điện lực Hải Phòng. Có một số đường dây trung thế 35kV đã được xây dựng dọc các tuyến

đường chính như các QL1, 2, 3, 5, 6, 10 và 18. Các đường dây này vươn tới toàn bộ khu vực phía Nam QL5 thuộc đồng bằng sông Hồng trong khi khu vực phía Bắc QL5 và phía Tây QL1 hiện vẫn chưa có đường dây 35kV.

Hình 4.2.22 Mạng lưới cấp điện năm 1996



Nguồn: Bản đồ Quốc gia Việt Nam, 1996

4) Tình hình phát triển xã hội

(1) Khái quát

Trong năm 2003, tỉ lệ đói nghèo của toàn vùng Hà Nội là 0,38 (38% sống dưới mức chuẩn nghèo). Tỉ lệ đói nghèo tại mỗi tỉnh là khác nhau trong đó Hà Nội có tỉ lệ thấp nhất là 16% và Hòa Bình có tỉ lệ cao nhất, 58%. Trong năm 2001, chỉ số phát triển con người (HDI)⁵ đã tương đối đồng đều hơn ở các tỉnh. Hà Nội có chỉ số phát triển con người cao nhất với 80% dân số đạt tiêu chuẩn tương đối cao về phát triển con người.

Vùng Hà Nội có rất nhiều trung tâm giáo dục trong đó có 41 trường đại học (50% tổng số trường đại học trên toàn quốc). Trong năm 1999, tỉ lệ học sinh đến trường của Hà Nội là cao nhất, đạt gần 100%, ở các tỉnh khác đạt từ 60-90%. Số lượng bé gái đi học cao hơn một chút so với các bé trai. Vấn đề quan ngại với các bậc phụ huynh là khoản học phí khi cho trẻ đi học, đặc biệt đối với các gia đình nghèo.

Vùng có 104 bệnh viện với hơn 18 nghìn giường bệnh. Tuy nhiên, hầu hết đều tập trung tại Hà Nội và các khu vực lân cận (2003). Hiện có 51 bệnh viện cấp tỉnh và mỗi xã/phường đều có trạm y tế. Trừ một số trường hợp ngoại lệ, hầu như số lượng phòng khám đáp ứng đủ nhu cầu của người dân.



⁵ Báo cáo chỉ số phát triển con người, do LHQ thực hiện hàng năm trong đó xếp hạng các quốc gia theo tiêu chuẩn sống của người dân hơn là các số liệu kinh tế của quốc gia đó. Các chỉ tiêu tính toán xếp hạng bao gồm tuổi thọ trung bình, trình độ học vấn và thu nhập thực tế được điều chỉnh.

(2) Chỉ số phát triển con người (HDI)

Năm 1992, theo xếp hạng chỉ số phát triển con người (HDI) quốc tế, Việt Nam xếp thứ 120 (chỉ số bằng 0,611) trong số 162 quốc gia. Năm 1999, chỉ số con người của Việt Nam được cải thiện và Việt Nam được xếp ở vị trí 101 (HDI = 0,682). Xếp hạng chỉ số phát triển con người của các nước lân cận và chỉ số phát triển con người tương ứng của các nước này như sau: Thái Lan - 66 (0,757); Myanmar - 118 (0,551); Cam-pu-chia - 121 (0,541) và Lào - 131 (0,476).⁶

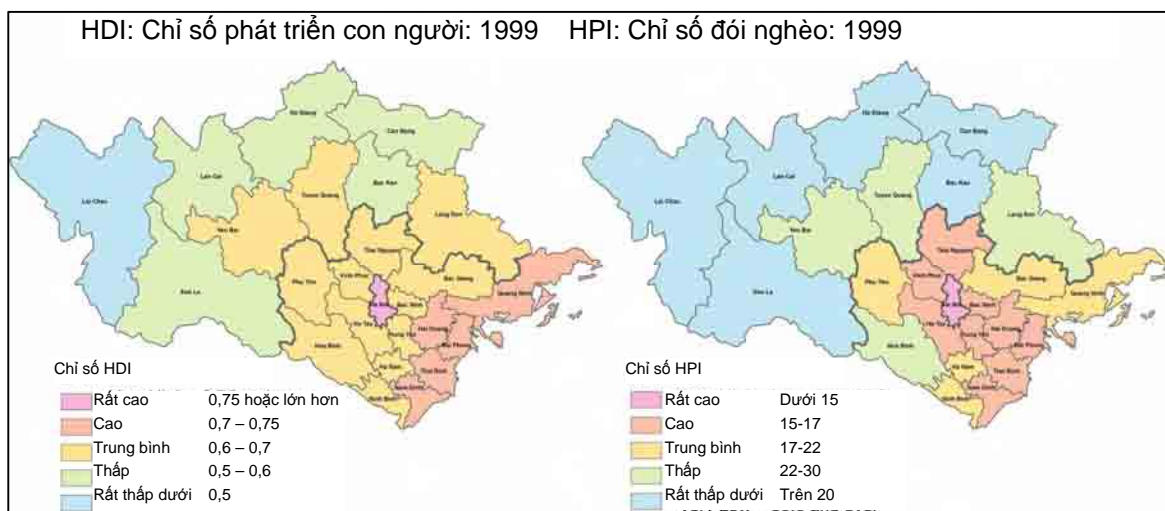
Năm 1995, chỉ số phát triển con người bình quân của Việt Nam là 0,696. Trong khi chỉ số của vùng đồng bằng sông Hồng là 0,723, của vùng Đông Bắc là 0,641 và của vùng Tây Bắc là 0,564 (xem Bảng 2.1.25). Vùng kinh tế Bắc bộ có sáu tỉnh có chỉ số phát triển con người cao, 13 tỉnh có chỉ số trung bình và sáu tỉnh có chỉ số thấp. Hà Nội có chỉ số phát triển con người cao nhất (0,798) trong vùng còn Lai Châu ở vị trí thứ 61 có chỉ số phát triển con người thấp nhất (0,486). Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu⁷ có chỉ số phát triển con người cao nhất cả nước. Khu vực miền núi phía Bắc có chín tỉnh xếp hạng dưới 50.

(3) Chỉ số đói nghèo (HPI)

Năm 1999, Việt Nam xếp thứ 45 (29,1) trong số 90 nước đang phát triển dựa trên chỉ số đói nghèo (HPI). Xếp hạng chỉ số đói nghèo của các nước lân cận như sau: Thái Lan - 21 (14,0); Myanmar - 43 (28,0); Lào - 66 (39,9) và Cam-pu-chia - 78 (45,0).

Trong khi chỉ số đói nghèo bình quân của cả nước là 20,1 thì chỉ số đói nghèo của vùng đồng bằng sông Hồng là 15,50, của vùng Đông Bắc là 20,90 và của vùng Tây Bắc là 31,40. Trong vùng kinh tế Bắc bộ, sáu tỉnh có xếp hạng chỉ số đói nghèo cao, có 13 tỉnh xếp hạng chỉ số đói nghèo trung bình và sáu tỉnh có chỉ số đói nghèo thấp. Trong đó, Hà Nội có số điểm tốt nhất là 11,07 trong khi Lai Châu có chỉ số đói nghèo thấp nhất là 42,79. Trong cả nước, Hà Nội xếp thứ hai, sau thành phố Hồ Chí Minh. Lai Châu xếp vị trí thứ 61, vị trí thấp nhất trong cả nước. Có sáu tỉnh có vị trí dưới 50 thuộc khu vực miền núi phía Bắc.

Hình 4.2.23 Chỉ số xã hội (HDI và HPI)



⁶ Báo cáo phát triển con người Việt Nam, UNDP, 2001.

⁷ Chỉ số phát triển con người của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cần được xem xét kỹ do hầu hết GDP của tỉnh là nguồn thu từ khai thác dầu khí và phần lớn phải nộp vào ngân sách nhà nước.

(4) Đói nghèo

Xu hướng đói nghèo gần đây cho thấy tỷ lệ đói nghèo vẫn còn lớn, đặc biệt là ở các vùng nông thôn và trong các cộng đồng dân tộc thiểu số. Theo số hộ nghèo, các khu đô thị có số hộ nghèo lớn hơn. Công tác giảm nghèo là nhiệm vụ “nhạy cảm” do có rất nhiều người dân nông thôn hiện chỉ sống cao hơn mức đói nghèo một chút và dễ dàng rơi vào tình trạng “nghèo” do các sự kiện “khủng hoảng” của hộ gia đình hoặc các yếu tố bên ngoài (ví dụ như do giá cả phê trên thị trường thế giới giảm). Nguồn lực chính thúc đẩy công tác giảm nghèo là tăng trưởng kinh tế với việc giải phóng sức lao động trong nông nghiệp, nâng cao năng suất và đa dạng hóa cây trồng. Tốc độ giảm nghèo dường như đang bị chậm lại và có thể khó đạt được những thành công tương tự trong tương lai. Cần nỗ lực hơn nữa trong việc thúc đẩy tăng trưởng tạo việc làm cho lao động phi nông nghiệp và phát triển dịch vụ ở khu vực nông thôn cùng với phát triển xã hội thông qua hệ thống giáo dục và y tế tốt hơn.

Các khu vực có tỷ lệ nghèo cao là khu vực Đông Bắc và Tây Bắc (chiếm 28% số hộ nghèo trong cả nước), vùng đồng bằng sông Cửu Long (21%) và ven biển Bắc Trung bộ (8%). 75% số hộ nghèo trong cả nước tập trung ở các khu vực này⁸. Chính sách của Chính phủ về xóa đói giảm nghèo đang được thực hiện tốt.⁹

(5) Khoảng cách thu nhập

Khoảng cách thu nhập giữa người giàu và người nghèo ngày càng lớn. Năm 1994, thu nhập của người giàu cao gấp 6,5 lần thu nhập của người nghèo. Đến năm 1999, khoảng cách này tăng lên 8,9 lần. Ở các khu đô thị, mức chênh lệch thu nhập của người giàu so với người nghèo đã tăng từ 6,9 lần lên 9,8 lần và ở khu vực nông thôn, mức chênh lệch đã tăng từ 5,4 lần lên 6,3 lần.

(6) Các cộng đồng dân tộc thiểu số

Theo kết quả Tổng Điều tra dân số và nhà ở 1999, tỷ lệ người dân tộc thiểu số trong cả nước là 11,2%. Có ba khu vực định cư chính của người dân tộc thiểu số là khu Việt Bắc (vùng Đông Bắc), vùng Tây Bắc và vùng Tây Nguyên.

Khu Việt Bắc là nơi định cư sinh sống của người Tày và 14% người Nùng. Theo kết quả Tổng Điều tra dân số và nhà ở 1999, dân tộc Tày là nhóm dân tộc thiểu số lớn nhất với tổng dân số 1.190.000. Vùng Tây Bắc là nơi định cư và sinh sống của người Thái.

Bảng 4.2.10 Các chỉ tiêu xã hội chính

		Chỉ số phát triển con người ¹⁾		Chỉ số đói nghèo ²⁾		Chỉ số khoảng cách thu nhập	Dân số sống dưới mức đói nghèo	
		Chỉ số	Mức	Chỉ số	Mức	Lần	%	Mức
Vùng kinh tế Bắc bộ	Tiểu vùng ĐBSH	0,723	Cao	15,50	Cao	7,0	6,49	Cao
	Đông Bắc	0,641	Trung bình	20,90	Trung bình	6,3	14,40	Trung bình
	Tây Bắc	0,564	Thấp	31,40	Thấp	6,9	23,15	Thấp
Thành phố Hà Nội		0,798	Cao	11,07	Cao	9,1	1,47	Cao
TP Hồ Chí Minh		0,796	Cao	10,59	Cao	11,0	10,92	Cao
Cả nước		0,696	-	20,10	-	7,3	13,21	-

Nguồn: Báo cáo Phát triển con người Việt Nam, 2001, UNDP.

1) HDI: Cao (0,7 hoặc hơn), Trung bình (0,6-0,7), Thấp (dưới 0,6).

2) HPI: Cao (dưới 17), trung bình (17-22), thấp (22 và cao hơn).

⁸ Số liệu đói nghèo, Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản, tháng 2 năm 2001

⁹ Thông tin của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội

5) Các vấn đề quy hoạch và phát triển chính của vùng Hà Nội

Sự phát triển bền vững của vùng Hà Nội phụ thuộc chủ yếu vào sự phát triển cân bằng của các tỉnh trong vùng và ngược lại. Những vấn đề chủ yếu trong vùng hiện nay bao gồm:

(1) Tác động của quá trình đô thị hóa và toàn cầu hóa tới Hà Nội

Gia tăng lượng hàng hóa nhập khẩu sẽ ảnh hưởng đến mô hình tiêu dùng của cả người dân đô thị và nông thôn. Nếu các sản phẩm nhập khẩu rẻ hơn sẽ tác động xấu tới các cơ sở sản xuất và chế biến trong nước. Đặc biệt là tác động tới các doanh nghiệp sản xuất quy mô nhỏ, sử dụng phương pháp sản xuất truyền thống hoặc công nghệ hạn chế. Mặt khác, sự gia tăng các hoạt động của khách du lịch quốc tế và các khu chế xuất sẽ tạo nhiều lĩnh vực việc làm mới.

Toàn cầu hóa có tác động đến các giá trị văn hóa, xã hội. Khả năng tiếp cận thông tin tốt hơn về các khu vực khác nhau ở khoảng cách xa hơn đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành nhu cầu của thể hệ trẻ muốn chuyển tới nơi ở mới, thoát khỏi công việc đồng áng để tìm kiếm cơ hội làm việc trong các ngành sản xuất, dịch vụ. Sự thay đổi cơ hội tìm kiếm việc làm có tác động sâu sắc tới cấu trúc xã hội truyền thống.

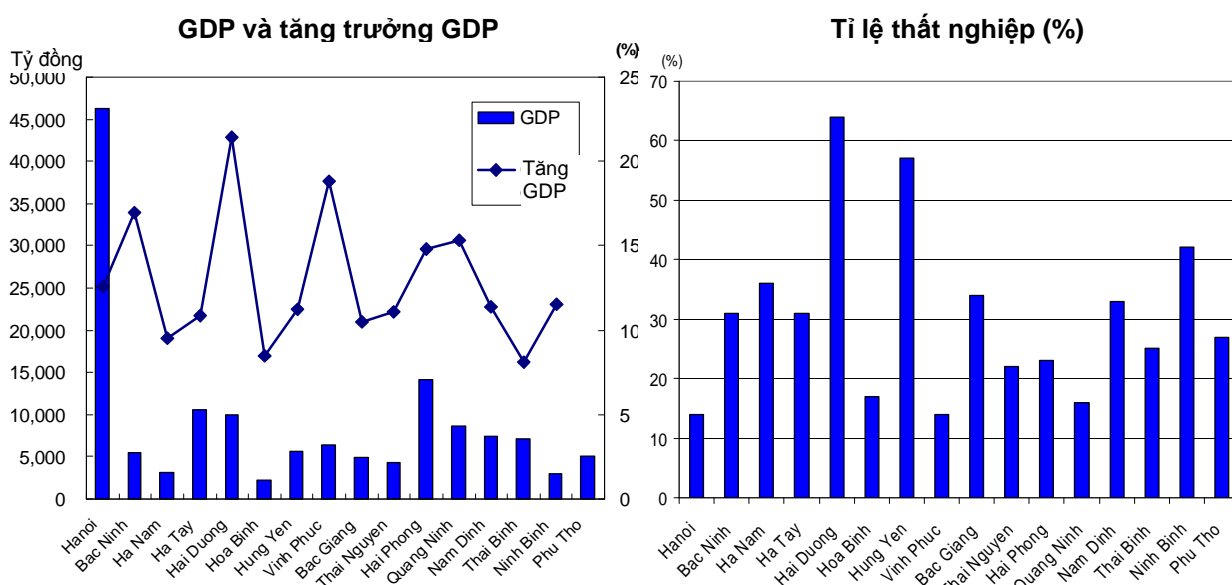
(2) Khoảng cách giữa các khu vực ngày càng tăng

Vấn đề chủ yếu là do tốc độ phát triển không đồng đều của các tỉnh trong vùng. 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 lĩnh vực nông nghiệp. Chênh lệch trong phát triển kinh tế - xã hội cũng như tỉ lệ đóng góp GDP giữa các tỉnh hoặc giữa khu vực đô thị và nông thôn vẫn rất lớn. Sự mất cân đối trong vùng đã dẫn đến việc khai thác thiếu hiệu quả những tiềm năng cũng như nguồn lực của vùng. Tỉ lệ nghèo đói vẫn rất cao tại một số tỉnh và cần được giải quyết sớm.

Tỉ lệ thất nghiệp chiếm gần 7% tại các khu vực đô thị nhưng con số này cũng chưa phải là con số chính xác bởi còn rất nhiều người thất nghiệp chưa đăng ký. Tại các khu vực nông thôn, khó có thể ước lượng được tỉ lệ thất nghiệp nhưng chắc chắn con số đó sẽ lớn hơn so với các khu vực đô thị. Kết quả của một điều tra thực hiện trong năm 1998 cho thấy tỉ lệ thất nghiệp tại các khu vực nông thôn là 20 - 25% (Hình 4.2.1).

Rất nhiều dịch vụ chủ yếu tập trung tại các khu vực đô thị như viễn thông, ngân hàng và bảo hiểm cần được mở rộng ra các khu vực nông thôn.

Hình 4.2.24 Các chỉ tiêu kinh tế được chọn trong khu vực nghiên cứu



Nguồn: Tổng cục thống kê, 2004

(3) Sử dụng đất

Vấn đề sử dụng đất là một trong những khó khăn đối với các tỉnh do diện tích đất nông nghiệp đang ngày càng thu hẹp cùng với sự phát triển của các khu công nghiệp và các khu vực phát triển khác. Vấn đề này đặc biệt nghiêm trọng tại Hà Nội và Hải Phòng. Điều đáng lưu tâm đối với các đô thị lớn là cần có quỹ đất dự phòng cho tương lai vì hiện nay nhu cầu đô thị hóa quá lớn và diện tích đất nông nghiệp ngày càng bị thu nhỏ. Quỹ đất vẫn tiếp tục không được sử dụng hiệu quả để phát triển cơ sở hạ tầng và mức bồi thường thu hồi đất vẫn còn thấp. Giá đất quá cao ở các khu vực đô thị đã làm ảnh hưởng tới cấu trúc nhà ở và số lượng người cùng chung sống trong một căn nhà. Đó cũng là nguyên nhân hạn chế phát triển ở những khu vực mới ngoài khu vực nội thành cũ.

(4) Môi trường

Tốc độ đô thị hóa cao và lượng dân cư nôn thôn đổ ra thành phố ngày một tăng đang gây ra những khó khăn lớn cho quá trình quản lý đô thị. Đã có lúc công tác quy hoạch và triển khai thực hiện không thể đáp ứng được nhu cầu thực sự về nhà ở, việc làm, cơ sở hạ tầng, v.v. Cùng với quá trình đô thị hóa ngày một mạnh, ùn tắc giao thông, an toàn và ô nhiễm đang trở thành những vấn đề nghiêm trọng. Ô nhiễm do công nghiệp và giao thông đang trở nên đặc biệt nghiêm trọng tại một số khu vực, hàm lượng bụi trong không khí đã vượt quá tiêu chuẩn quốc tế và tình trạng ô nhiễm nguồn nước tại các khu vực đô thị cũng ngày một tiến triển theo chiều hướng xấu. Hầu hết các hệ thống thoát nước thải và nước mưa yếu và hoạt động thiếu hiệu quả. Các khu vực đô thị không có hệ thống thoát nước thải mà thường xả trực tiếp ra các kênh, mương, sông, hồ gây ô nhiễm nguồn nước tại các sông và hồ. Hiện tượng ô nhiễm khi đó sẽ quay lại ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe và gây suy thoái môi trường.

Lũ lụt và thiếu nước cũng là những tác động của quá trình đô thị hóa. Hà Nội hiện có hơn 50 điểm ngập lụt nếu trời mưa to. Nước ngầm bị ô nhiễm ở rất nhiều khu vực và ở khu vực Hải Phòng và Quảng Ninh, một phần nước đã bị nhiễm mặn.

(5) Kinh tế

Mặc dù cơ cấu kinh tế đã thay đổi, phát triển vẫn chỉ ở mức độ chậm xét theo khả năng cạnh tranh của khu vực trên thị trường quốc tế. Cơ cấu kinh tế bị ảnh hưởng bởi sự tập trung quá lớn vào các ngành công nghiệp nặng, đặc biệt là các công ty nhà nước và các hợp tác xã. Tuy vậy, hiện vẫn còn tồn tại rất nhiều nhà máy và khu công nghiệp nhỏ với công nghệ thấp. Các máy móc và thiết bị thường lỗi thời với công nghệ thấp. Ngay cả với chất lượng lao động cao hơn so với các khu vực khác thì những yêu cầu đặt ra trong quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa vẫn chưa thể đáp ứng được do lao động thường không được đào tạo tốt thể hiện ở năng lực và khả năng cạnh tranh kém của các ngành công nghiệp trong vùng.

Chất lượng sản phẩm cũng là một trong những khó khăn gặp phải và cần phải có những nỗ lực nhất định để có thể đạt tới được những tiêu chuẩn quốc tế. Trong lĩnh vực nông, lâm và ngư nghiệp, việc ứng dụng các công nghệ sinh học còn nhiều hạn chế và sản lượng xuất khẩu còn thấp.

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. Tuy vậy, cùng với quá trình hội nhập vùng, công nghiệp và loại hình trang trại có thể được phát triển cùng với việc trao đổi kinh nghiệm, kỹ năng, ý tưởng, đào tạo và thiết bị. Do hầu hết các

sản phẩm công nghiệp của Hà Nội đều được sản xuất trong vùng, Hà Nội có thể kết hợp quá trình phát triển công nghiệp vùng để khai thác các sản phẩm và tạo môi trường đầu tư thuận lợi và cạnh tranh hơn.

(6) Giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng

Tai nạn giao thông nghiêm trọng đang ngày càng trở thành hiểm họa lớn, đe dọa tính mạng và tài sản của người dân trong vùng. Hầu hết các vụ tai nạn đều có sự tham gia của xe máy và hậu quả thường là chết người hoặc chấn thương sọ não. Mỗi ngày Việt Nam có ít nhất 30 người chết vì các vụ tai nạn có liên quan đến giao thông và nó trở thành một trong những nguyên nhân gây tử vong nhiều nhất. Nguyên nhân là do thiếu các quy định và luật lệ, các biện pháp cưỡng chế thực thi lỏng lẻo, không làm chủ được tốc độ, phóng nhanh vượt ẩu của người tham gia giao thông và cần sớm tìm ra những biện pháp để khắc phục các nguyên nhân trên.

Mật độ đường của các tỉnh thuộc Đồng bằng sông Hồng¹⁰ thấp, chỉ đạt 0,1 km/km². 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. Hầu hết các tuyến mà chủ yếu là đường đô thị đều rất hẹp. Hà Nội hiện còn thiếu các tuyến đường vành đai và các tuyến lại chưa được kết nối thành một mạng lưới đường bộ hiệu quả trong vùng. Thiếu các cây cầu kết nối các khu vực hai bên bờ sông Hồng. Đó là những nguyên nhân khiến Hà Nội đang phải chịu tình trạng tắc nghẽn giao thông. Ngoài ra, thành phố hầu như chưa có bãi đỗ dành cho ô tô.

Trái lại, dịch vụ đường sắt lại chủ yếu chỉ phục vụ cho các tuyến đường dài với hiệu quả chưa cao, cơ sở hạ tầng và các công trình phục vụ yếu kém và khả năng liên kết thấp.

Giao thông đường sông cũng ở mức rất hạn chế mặc dù mật độ sông và kênh là tương đối cao. Các cảng sông thường ở trong điều kiện cơ sở hạ tầng hạn chế và công nghệ phục vụ bốc dỡ thấp. Ngoài ra, vùng còn thiếu các công trình đầu mối đa phương tiện để có thể kết hợp được các phương thức giao thông khác nhau.

Phát triển cơ sở hạ tầng đã không theo kịp nhu cầu ngày càng tăng bởi tốc độ đô thị hóa tăng trưởng quá mạnh. Vùng đã gặp phải nhiều khó khăn trong nỗ lực đáp ứng nhu cầu về nhà ở, trường học, bệnh viện, giao thông, cấp thoát nước, cấp điện, bãi chôn lấp rác, công viên và không gian xanh và những công trình trọng yếu khác. Cùng với đó là khoảng cách về cơ sở hạ tầng giữa các khu vực trong vùng. Hiện còn rất nhiều khu vực có cơ sở hạ tầng chưa phát triển và đây là một trong những trở ngại để có thể liên kết hiệu quả với các khu vực khác trong vùng.

Ngành điện cũng đang có nhiều cố gắng trong việc cung cấp điện cho các vùng nông thôn nhưng dịch vụ cũng mới chỉ ở mức trung bình. Tình hình tương tự cũng xảy ra với lĩnh vực cấp nước và vệ sinh đô thị. Một số khu vực hiện đang thực hiện xây dựng và cải tạo hệ thống thủy lợi, thoát nước, cơ sở hạ tầng giao thông và điện.

(7) Quy hoạch và cấp vốn

Hà Nội hiện vẫn chưa đẩy nhanh công tác quy hoạch và xây dựng các khu vực tiêu chuẩn cao phù hợp với quy mô và vị thế mới của Hà Nội. Với tỉ lệ gia tăng dân số cao, vùng Hà Nội đang phải đối mặt với nhiều vấn đề như mật độ dân số, việc làm, tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm, giá đất và quyền sử dụng đất. Điểm yếu kém cần khắc phục trong việc giải quyết những vấn đề trên là phải lập ra được quy hoạch phát triển và hội nhập vùng phù hợp.

10) Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Bộ Xây dựng

Chính phủ hiện vẫn chưa ban hành những tài liệu chính thức hay chính sách nào về phát triển kinh tế – xã hội vùng. Ngoài ra, chính sách để phát huy tối đa những thế mạnh của vùng cũng chưa được phát triển. Tầm nhìn quy hoạch chủ yếu vẫn là ngắn hạn và không phù hợp với tình hình kinh tế của vùng.

Những vấn đề chính trong quy hoạch bao gồm:

- (i) Thông tin chưa có độ tin cậy cao do thiếu cơ sở dữ liệu phù hợp.
- (ii) Công tác quy hoạch vẫn theo nếp của một nền kinh tế tập trung chứ chưa theo nhu cầu thực tế
- (iii) Không có sự liên kết giữa các quy hoạch vùng.
- (iv) Các quy hoạch tỉnh, chẳng hạn về sử dụng đất hiệu quả không tuân theo quy hoạch tổng thể và ngược lại.
- (v) Thiếu sự liên kết giữa các cơ quan lập quy hoạch kinh tế xã hội, quy hoạch xây dựng đô thị và quy hoạch sử dụng đất dẫn đến trường hợp quy hoạch xây dựng không dựa trên cơ sở quy hoạch kinh tế xã hội như yêu cầu đề ra.
- (vi) Chất lượng quy hoạch, quản lý và giám sát còn thấp.

Công tác cấp vốn của địa phương là hạn chế lớn nhất trong quá trình phát triển. Phân bổ ngân sách và phân cấp quản lý còn chậm, cần được cải thiện thông qua tăng cường năng lực tại địa phương. Quy hoạch vùng có thể tận dụng được tối ưu những nguồn lực hạn chế của vùng. Các nguồn lực tài chính khác cũng cần được huy động thêm thông qua thu hút đầu tư từ các công ty tư nhân, các dự án phát triển và nguồn tài chính nhà nước.

4.3 Các quy hoạch và chính sách vùng hiện có

1) Chính sách đô thị quốc gia

(1) Chiến lược Xóa đói giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện

Chiến lược Xóa đói giảm nghèo và Tăng trưởng toàn diện năm 2002 là kế hoạch hành động nhằm đạt mục tiêu tăng trưởng kinh tế thông qua các chương trình giảm đói nghèo. Các kế hoạch hành động chuyển chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 10 năm, kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội 5 năm và các kế hoạch phát triển của các chuyên ngành khác thành một chương trình hành động chi tiết. 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.

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, bao gồm các mục tiêu cụ thể sau:

- (i) Không ngừng cải thiện đời sống vật chất, văn hóa và tinh thần của người dân.
- (ii) Đặt nền móng để phát triển đất nước thành một nước công nghiệp hóa và hiện đại hóa vào năm 2020.
- (iii) Cải thiện nguồn nhân lực, năng lực khoa học công nghệ, cơ sở hạ tầng, kinh tế cũng như an ninh và quốc phòng.
- (iv) Thiết lập thể chế của một nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa.
- (v) Nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

(2) Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội

Các kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội là các kế hoạch 5 năm cụ thể hóa mục tiêu và nhiệm vụ của Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 10 năm (2010 – 2010). Kế hoạch phát triển kinh tế hiện nay là kế hoạch phát triển trong giai đoạn 2006 – 2010 và mục tiêu là thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đưa đất nước thoát khỏi tình trạng kém phát triển và tạo sự thay đổi nhanh chóng, đảm bảo tăng trưởng bền vững.

Trọng tâm là cải thiện đáng kể điều kiện sống của người dân, đặt nền móng để thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa, từng bước phát triển nền kinh tế tri thức. Ngoài ra, Chiến lược cũng nhấn mạnh sự cần thiết phải đảm bảo ổn định chính trị, an toàn và trật tự xã hội; chủ quyền quốc gia và toàn vẹn lãnh thổ và an ninh quốc phòng và nâng cao vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

Kế hoạch Phát triển kinh tế-xã hội đã khái quát mục tiêu của Vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ. Vùng cần tiếp tục đóng vai trò là động lực tăng trưởng kinh tế của cả nước trong khi hỗ trợ các vùng khác cùng phát triển. Tốc độ tăng trưởng GDP hàng năm của vùng phải đạt 9% (cao hơn mức trung bình của cả nước 1,2 lần) với tốc độ tăng trưởng của các khu vực công nghiệp, nông nghiệp và dịch vụ lần lượt là 11,2%, 3% và 8,8%. GDP bình quân/đầu người đạt mức 1.000 – 1.100 USD vào năm 2010 (cao hơn mức trung bình của cả nước không đáng kể). Cơ cấu GDP vào năm 2020 dự kiến là: nông lâm nghiệp chiếm 13,5%, công nghiệp và xây dựng chiếm 42,2% và dịch vụ chiếm 44,3%. Xuất khẩu tăng 15%/năm và kim ngạch xuất khẩu của vùng chiếm 20 đến 25% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước. Tỷ lệ hộ nghèo giảm từ 20% năm 2005 xuống còn 10-11% vào năm 2010.

2) Đánh giá các quy hoạch vùng hiện có

Các quy hoạch vùng và đô thị được xây dựng dựa trên các chiến lược phát triển chung trong Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội Việt Nam. Theo Kế hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội của Việt Nam, các quy hoạch vùng, quy hoạch của từng chuyên ngành và quy hoạch đô thị được xây dựng phù hợp với kế hoạch chung. Vùng thủ đô Hà Nội hiện có 3 quy hoạch vùng, 3 quy hoạch này có sự khác biệt nhỏ về khu vực địa lý là *Quy hoạch vùng đồng bằng sông Hồng* và *Quy hoạch Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ* do Bộ Kế hoạch Đầu tư lập và *Quy hoạch Vùng Thủ đô Hà Nội* do Bộ Xây dựng đang xây dựng.

- (a) **Quy hoạch vùng đồng bằng sông Hồng:** Vùng đồng bằng sông Hồng là một trong 8 vùng kinh tế của cả nước, gồm 9 tỉnh thuộc vùng đồng bằng, trong đó có thành phố Hà Nội. Vùng đồng bằng sông Hồng có diện tích 12.632 km² và dân số 15,4 triệu người. *Quy hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội vùng đồng bằng sông Hồng* đến năm 2010 đã được phê duyệt năm 1997.
- (b) **Quy hoạch Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ:** Việt Nam được chia thành 6 vùng kinh tế trong đó có ba vùng kinh tế trọng điểm gồm Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, Vùng kinh tế trọng điểm Trung Bộ và Vùng kinh tế trọng điểm Nam Bộ. Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ gồm 8 tỉnh với diện tích 15.287km² và dân số 13,2 triệu người. *Quy hoạch Phát triển Kinh tế-xã hội Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ* đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020 đã được phê duyệt năm 2004.
- (c) **Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội:** Vùng thủ đô Hà Nội gồm thành phố Hà Nội và 8 tỉnh lân cận có diện tích 13.379 km² và dân số 12 triệu người. Quy hoạch Phát triển Vùng thủ đô Hà Nội sẽ được hoàn thành trong năm 2005 với tầm nhìn đến năm 2020 và những năm tiếp theo.

Các định hướng chung của các quy hoạch này được trình bày trong Bảng 4.3.1 và được tóm tắt như sau:

- (i) Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế với tốc độ cao thông qua phát triển các ngành công nghiệp và dịch vụ bằng cách 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.
- (ii) Thúc đẩy công tác xóa đói giảm nghèo và thu hẹp khoảng cách chênh lệch về mức sống giữa khu vực đô thị và nông thôn và giữa các tỉnh thành.
- (iii) 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 đầu người sẽ đạt mức 25,2 triệu đồng hay 1.600 USD/năm. Cơ cấu kinh tế sẽ có sự thay đổi lớn do giảm mạnh khu vực 1 và tăng mạnh khu vực 2. Tỷ lệ đói nghèo dự kiến sẽ được giảm thiểu (xem bảng 4.3.2).

Bảng 4.3.1 Mục tiêu của các quy hoạch vùng hiện có

	Vùng đồng bằng sông Hồng	Vùng KTTĐ Bắc Bộ	Vùng thủ đô Hà Nội
Mục tiêu	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển Vùng đồng bằng sông Hồng thành trung tâm công nghiệp và Nông nghiệp phát triển của VN. Hiện đại hóa lực lượng sản xuất và điện khí hóa cơ bản. Cơ cấu lại nền kinh tế theo hướng công nghiệp và dịch vụ, giảm tỷ lệ của ngành nông nghiệp. Giảm sự chênh lệch về mức sống giữa khu vực nông thôn và thành thị và nâng cao giáo dục, y tế sức khỏe và đời sống tinh thần của người dân trong vùng 	<ul style="list-style-type: none"> Thúc đẩy phát triển công nghiệp thông qua thu hút đầu tư nước ngoài. Đảm bảo vai trò và vị trí dẫn đầu ở miền Bắc và trong cả nước, qua đó thúc đẩy và hỗ trợ các khu vực khác, đặc biệt là những khu vực gặp khó khăn. Đi đầu trong công cuộc công nghiệp hóa và hiện đại hóa, đặc biệt là hợp tác quốc tế và thu hút đầu tư nước ngoài Đảm bảo phát triển nhanh và bền vững hơn so với các vùng khác. 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển Vùng thủ đô Hà Nội trở thành vùng kinh tế chính của Việt Nam và phát triển vùng trở thành một trung tâm kinh tế-văn hóa của khu vực Đông Nam Á và Châu Á Thái Bình Dương. Đảm bảo vùng Thủ đô Hà Nội là trung tâm kinh tế, văn hóa, chính trị, du lịch cũng như trung tâm khoa học, giáo dục và đào tạo của cả nước. Phát triển Vùng thủ đô Hà Nội trở thành một vùng đầu tư hấp dẫn với mức sống cao ở cả khu vực đô thị và nông thôn và đảm bảo môi trường bền vững
Phát triển kinh tế	<ul style="list-style-type: none"> Tốc độ tăng GDP bình quân của vùng là 14%/năm trong giai đoạn 2001-2010. Cơ cấu GDP là nông nghiệp chiếm khoảng 7%, công nghiệp và xây dựng chiếm 43% và dịch vụ chiếm 50% 	<ul style="list-style-type: none"> Tốc độ tăng trưởng GDP cao gấp 1,3 lần mức tăng GDP của cả nước trong giai đoạn đến năm 2010 và cao gấp 1,25 lần trong giai đoạn đến năm 2020 GDP của vùng đóng góp 24% tổng GDP của cả nước vào năm 2010 và tăng lên 29% vào năm 2020. Tăng giá trị xuất khẩu trung bình hàng năm theo đầu người từ 447 USD năm 2005 lên 1.200 USD năm 2010 và 9.200 USD năm 2020 Tăng tỷ lệ lao động được đào tạo lên 55%. Đến năm 2010, tỷ lệ công nghệ hiện đại chiếm khoảng 45%. Giảm tỷ lệ hộ nghèo xuống còn 1,5% năm 2010 và 0,5% năm 2020 	<ul style="list-style-type: none"> Tốc độ tăng GDP hàng năm là 9,5% đến năm 2010 và 8,8% giai đoạn 2010- 2020 Cơ cấu GDP năm 2010: nông nghiệp 16,7%, công nghiệp 46%, dịch vụ 42% Cơ cấu GDP đến năm 2020: nông nghiệp chiếm 7,3%, công nghiệp chiếm 49,8% và dịch vụ chiếm 43% Tốc độ tăng trưởng công nghiệp đạt 12% giai đoạn 2004-2010 và đạt 9,8% giai đoạn 2011-2020. Tốc độ tăng trưởng nông nghiệp hàng năm đạt 2,4% giai đoạn 2004-2010 và 3,1% giai đoạn 2011-2020. Tốc độ tăng trưởng dịch vụ hàng năm đạt 9,4% giai đoạn 2004-2010 và 9,1% giai đoạn 2011-2020. Cải thiện cơ cấu lao động, đảm bảo đến năm 2010, cơ cấu lao động trong các ngành nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ lần lượt là 44,6%, 25% và 30%.
Phát triển xã hội	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao chất lượng và hiệu quả của hệ thống giáo dục đào tạo. Mở rộng mạng lưới y tế cơ sở, khám chữa bệnh cho người dân. Kết hợp chặt chẽ các chương trình quốc gia để phát triển kinh tế Đáp ứng nhu cầu nước sạch cho sản xuất, kinh doanh và sinh hoạt hàng ngày của người dân Cơ bản hoàn thành điện khí hóa toàn vùng 	<ul style="list-style-type: none"> Giảm tỷ lệ tăng dân số tự nhiên từ 1% năm 2010 xuống còn 0,8% năm 2020 Đạt tỷ lệ đô thị hóa 51% năm 2010 và 65% năm 2020 Phát triển và tăng cường năng lực cơ sở vật chất kỹ thuật cho lĩnh vực giáo dục. Phát triển các cơ sở, trang thiết bị và dịch vụ y tế. Xây dựng các trung tâm văn hóa. Nâng cấp hệ thống tháp truyền hình trung ương. Xây dựng môi trường kinh tế-văn hóa-tự nhiên an toàn và lành mạnh cho trẻ em. Hoàn thành và hiện đại hóa lưới điện của vùng 	<ul style="list-style-type: none"> Dân số vùng sẽ tăng lên 13,5 triệu người vào năm 2010 và 16,5 triệu năm 2020. Đạt tỷ lệ đô thị hóa 30% năm 2010 và 55-62% năm 2020 (hiện nay là 23%) Xây dựng tam giác giáo dục Hà Nội – Hải Phòng – Nam Định phục vụ công tác giáo dục trong vùng. Tăng số trường cao đẳng và dạy nghề từ 56 trường lên 70 trường vào năm 2020 Mỗi tỉnh phải có ít nhất 1-2 trường ĐH Xây dựng các trung tâm y tế ở Hòa Lạc, Hải Dương, Vĩnh Yên và Hà Nam nhằm giảm áp lực cho các bệnh viện ở Hà Nội Đảm bảo cấp nước sạch cho 90% trung tâm đô thị và thị trấn vào năm 2010 và tăng lên 100% vào năm 2020 Cung cấp nước sạch cho 85% khu vực đô thị và thị trấn nhỏ năm 2010 và tăng lên 95% vào năm 2020

Bảng 4.3.2 Các chỉ tiêu chính của Khu vực Nghiên cứu¹⁾

Chỉ tiêu		1995	2003	2020	Tăng trưởng (%/năm)
Dân số (000)		21.446	23.432	27.712	1,0
Dân số đô thị	(000)	3.595	5.028	10.105	4.2
	(%)	16,8	21,5	36,5	-
GDP (tỷ đồng)		79.953	144.484	699.255	9,7
GDP/người (000 đ)		3.728	6.166	25.233	8,6
Cơ cấu kinh tế (%)	Khu vực I	32,2	21,3	7,7	-5.8
	Khu vực II	28,2	37,5	48,7	1.5
	Khu vực III	39,7	41,2	43,5	0.3
Tỷ lệ đói nghèo (%)		62,7	22,4	Rất thấp	-

1) Bao gồm 2 thành phố là Hà Nội và Hải Phòng và các tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh, Hà Nam, Hà Tây, Hải Dương, Hòa Bình, Hưng Yên, Nam Định, Ninh Bình, Phú Thọ, Quảng Ninh, Thái Bình, Thái Nguyên và Vĩnh Phúc

4.4 Định hướng phát triển vùng đề xuất

Khu vực Nghiên cứu quá rộng với các vấn đề phức tạp và đa dạng đòi hỏi phải có lượng vốn đầu tư rất lớn để đạt mục tiêu và định hướng tăng trưởng nêu trong các chính sách và quy hoạch vùng hiện có. Một nghiên cứu riêng về vùng đã được thực hiện bởi HAIDEP¹¹ với sự phối hợp chặt chẽ với các hoạt động quy hoạch vùng do Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Bộ Xây dựng đang triển khai. Các chiến lược đề xuất của Nghiên cứu HAIDEP bao gồm:

1) Phối hợp và hội nhập vùng

Đà phát triển và tăng trưởng đã bắt đầu và được đẩy nhanh tiến độ trong Khu vực nghiên cứu. Tuy nhiên, năng lực của từng tỉnh vẫn còn hạn chế do cơ sở hạ tầng và môi trường chưa phát triển, chưa hấp dẫn đầu tư. Mặc dù mỗi tỉnh có thuận lợi và khó khăn riêng nhưng định hướng chung là cần có sự phối hợp giữa các tỉnh để khai thác các nguồn lực của từng tỉnh và tăng cường sức cạnh tranh, tránh đầu tư trùng lặp và cạnh tranh nội bộ không cần thiết. Mục tiêu là thúc đẩy tăng trưởng của vùng trên thị trường toàn cầu. Ngoài ra, chú ý tới chính sách phối hợp và hướng tiếp cận thống nhất cũng là chìa khóa nhằm giải quyết các vấn đề về xã hội và môi trường.

2) Thiết lập và phát triển các hành lang tăng trưởng

Phát triển nền kinh tế có sức cạnh tranh cũng như hội nhập quốc tế và vùng là chìa khóa cho sự tăng trưởng của vùng. Để sử dụng hiệu quả các nguồn lực hạn chế, cần lựa chọn và ưu tiên cho các hành lang tăng trưởng. Các hành lang này có hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, các trung tâm đô thị và các khu công nghiệp hiệu quả thu hút đầu tư. Các hành lang này cũng tạo cơ hội kết nối các khu vực nông thôn thông qua các tuyến đường tỉnh và đường nông thôn. Các hành lang được lựa chọn bao gồm (Hình 4.4.1 và Bảng 4.4.1):

- (i) Hành lang đông – tây (Lào Cai – Việt Trì – Hà Nội – Hải Phòng/Cái Lân: QL 70, QL 2, QL 5, QL 18, đường sắt và đường thủy).
- (ii) Hành lang phía Nam (Hà Nội – Ninh Bình – miền Trung/miền Nam: QL1, đường sắt)
- (iii) Hành lang phía đông bắc (Hà Nội – Bắc Ninh – Lạng Sơn: QL1, đường sắt).
- (iv) Hành lang phía bắc (Hà Nội – Thái Nguyên: QL3, đường sắt)
- (v) Hành lang phía tây nam (Hà Nội – Hòa Bình: QL6)
- (vi) Hành lang vành đai vùng (Vĩnh Phúc – Sơn Tây – Hòa Lạc – Đông Văn - Thanh Miện – Hà Đông – Sao Đỏ – Bắc Giang – Sông Công: QL21, QL38, các tuyến đường mới)

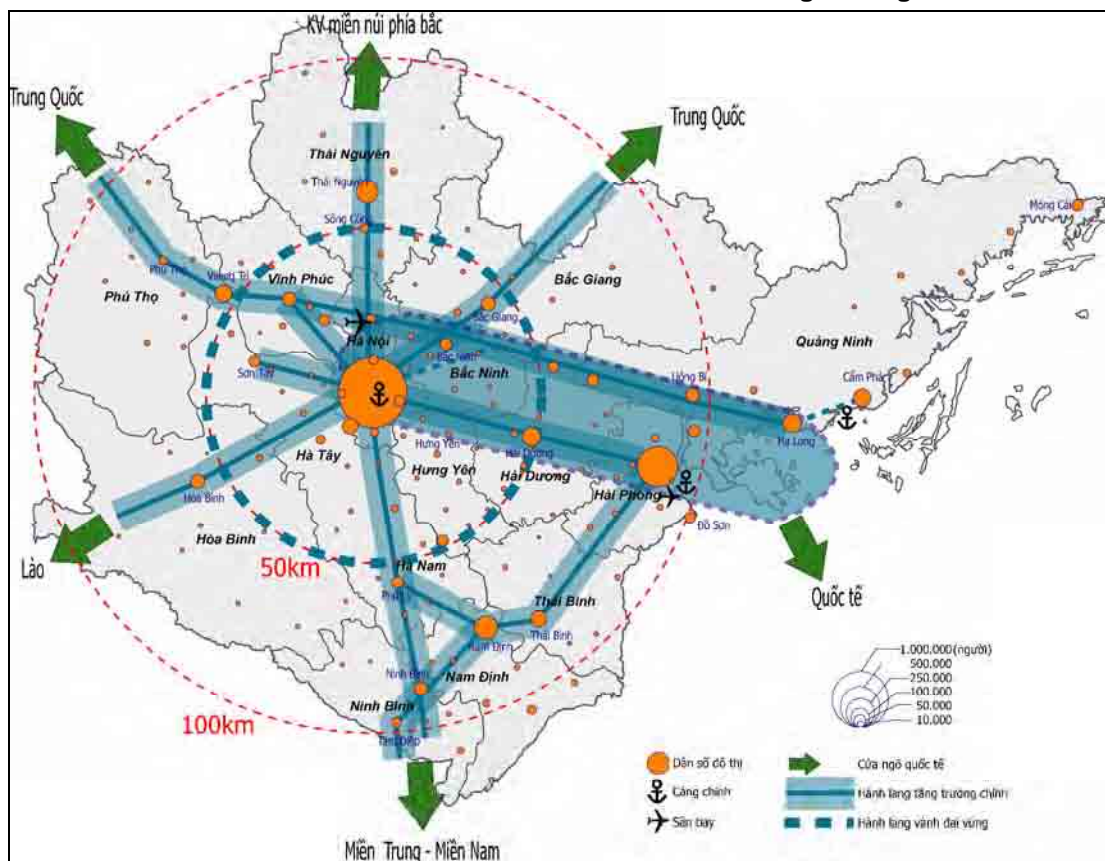
Mặc dù các hành lang này hình thành mạng lưới GTVT chính trong vùng nhưng các công trình và dịch vụ của các hành lang này cần được nâng cấp nhằm tăng sức cạnh tranh và sức hấp dẫn đối với người sử dụng.

3) Phát triển kinh tế chiến lược và hội nhập thị trường

Định hướng này nhằm thu hút các ngành công nghiệp và đầu tư có giá trị gia tăng cao và thúc đẩy các ngành công nghiệp địa phương nâng cao sức cạnh tranh trên thị trường toàn cầu. Để đạt được mục tiêu này, cần có môi trường đầu tư hấp dẫn, cơ sở hạ tầng chất lượng cao và hỗ trợ thể chế.

11) Đã chuẩn bị báo cáo riêng về quy hoạch và phát triển vùng cho Khu vực nghiên cứu

Hình 4.4.1 Phát triển các vành đai tăng trưởng



Bảng 4.4.1 Đặc điểm các hành lang tăng trưởng chủ đạo

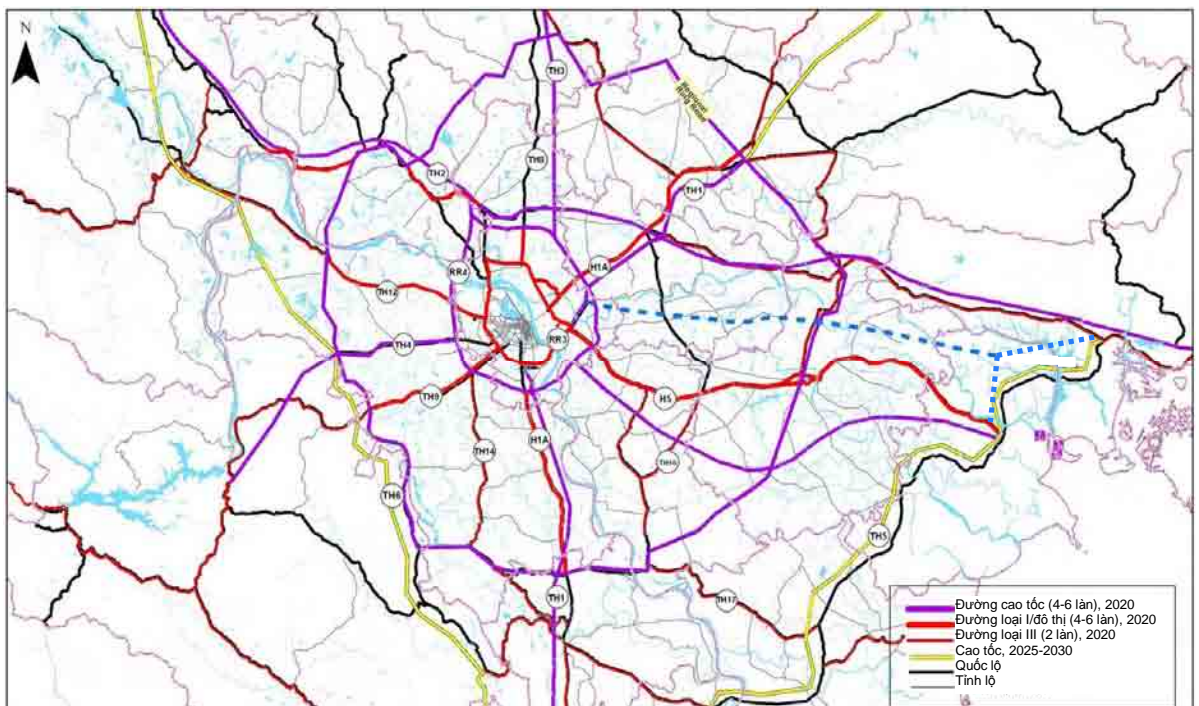
Hành lang	Các tuyến giao thông chính	Đặc điểm chính	Định hướng phát triển
(i) Hành lang Đông-Tây	QL5, QL18, QL2, đường sắt, đường thủy	<ul style="list-style-type: none"> Hành lang chính kết nối hai thành phố quan trọng nhất là Hà Nội và Hải Phòng, hỗ trợ cho tỉnh Bắc Ninh và thành phố Hải Dương Trục giao thông chính nối các cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Cái Lân và Nội Bài Cửa ngõ quan trọng nối với thành phố Côn Minh – Trung Quốc thông qua QL 2 và đường sắt Hai tỉnh Phú Thọ và Vĩnh Phúc có tỉ lệ nghèo đói cao 	<ul style="list-style-type: none"> Thúc đẩy công nghiệp trở thành ngành kinh tế chủ đạo của khu vực phía bắc Phát triển các khu công nghiệp có tính cạnh tranh dọc theo hành lang nối cảng Hải Phòng và Cái Lân Thúc đẩy phát triển vùng ở các tỉnh phía bắc nhằm xóa đói giảm nghèo
(ii) Hành lang phía nam	QL1, đường sắt, QL10, đường ven biển bắc-nam	<ul style="list-style-type: none"> Trục giao thông quan trọng nối các tỉnh phía bắc với các tỉnh trung và nam bộ và thành phố Hồ Chí Minh Nối với hành lang ven biển Đồng bằng sông Hồng (QL10) trong phạm vi khu vực đồng bằng trải dài 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các cụm công nghiệp dọc QL1 Cải thiện năng suất trong nông nghiệp của khu vực đồng bằng để hỗ trợ cho Hà Nội và các thành phố khác
(iii) Hành lang đông bắc	QL1A, đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> Cửa ngõ gắn nhất thông với tỉnh Nam Ninh - Trung Quốc thông qua QL1A và đường sắt 	<ul style="list-style-type: none"> Thúc đẩy nông lâm nghiệp
(iv) Hành lang phía bắc	QL3, đường sắt	<ul style="list-style-type: none"> Cửa ngõ quan trọng cho buôn bán và trao đổi giữa khu vực phía bắc và khu vực Đồng bằng sông Hồng 	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao tính liên kết giữa khu vực phía bắc với thành phố Hà Nội Thúc đẩy nông lâm nghiệp phát triển Thúc đẩy phát triển vùng nhằm xóa đói giảm nghèo
(v) Hành lang tây nam	QL6, Đường Láng-Hòa Lạc	<ul style="list-style-type: none"> Liên kết mật thiết với Hà Nội qua QL6, QL32 và đường Láng-Hòa Lạc, nối với vùng núi phía tây Nguồn tài nguyên dồi dào cho du lịch với đền chùa, tài nguyên thiên nhiên và các làng nghề 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển các thành phố vệ tinh ở Hòa Lạc với chức năng trung tâm nguồn lực chất xám với các ngành công nghiệp và đào tạo công nghệ cao Thúc đẩy mối liên kết kinh tế và xã hội với thành phố Hà Nội Phát triển du lịch

4) Phát triển hệ thống GTVT chiến lược

Dịch vụ GTVT tốt và liên kết cơ sở hạ tầng hiệu quả hơn sẽ giúp vùng nâng cao sức hấp dẫn đầu tư và đặc biệt là tạo môi trường làm việc và sinh sống tốt hơn. Dịch vụ GTVT tốt giúp nâng cao sức cạnh tranh của vùng bằng cách thu hút lao động có trình độ đến làm việc và sinh sống. Ở các khu vực nông thôn, cần cải thiện khả năng đi lại nhằm đảm bảo các hoạt động kinh tế, khuyến khích đầu tư và cải thiện điều kiện tiếp cận các trung tâm kinh tế-xã hội và thị trường. Các khía cạnh chính trong phát triển hệ thống GTVT chiến lược bao gồm:

- (i) Cần quy hoạch các hành lang GTVT chính của các hướng tuyến từ Hà Nội nhằm nâng cấp cơ sở hạ tầng đường bộ, bao gồm: (i) phía đông với 2 tuyến chính là QL5 và QL18 tới cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân; (ii) phía bắc với các tuyến song song với QL2 và QL3 tới biên giới Việt – Trung; (iii) phía tây nam song song với QL6 và (iv) phía bắc/phía nam dọc QL 1 (xem Hình 3.4.2).
- (ii) Cần củng cố các cửa ngõ quốc tế như cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân đối với đường biển và sân bay quốc tế Nội Bài đối với hàng không nhằm cạnh tranh với các thành phố khác của Châu Á và thiết lập các mối liên kết hiệu quả với thị trường quốc tế đồng thời thúc đẩy thương mại Bắc – Nam và đi lại trong cả nước.
- (iii) Tỷ phần đảm nhận phương thức của đường bộ, đường sắt và đường thủy cần được nghiên cứu kỹ, đặc biệt là dọc các hành lang như Hà Nội – Hải Phòng, Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Ninh Bình, v.v. nhằm cung cấp các dịch vụ kinh tế và hiệu quả.
- (iv) Đề xuất phát triển tuyến đường vành đai của vùng nhằm kết nối các hành lang chính để tăng cường mối liên kết giữa các tỉnh thành và giảm sự tập trung ở Hà Nội.
- (v) Do một số trung tâm tăng trưởng của vùng cách xa các cửa ngõ quốc tế chính (đặc biệt là cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân là cửa ngõ thương mại quốc tế) nên cần xây dựng các trung tâm tiếp vận như các cảng cạn và ga đầu mối ở những vị trí chiến lược, đặc biệt là tại những nơi tập trung nhiều ngành công nghiệp như ở Hà Nội và Vĩnh Phúc.

Hình 4.4.2 Cấu trúc không gian vùng



Nguồn: Dựa theo Quy hoạch Vùng thủ đô Hà Nội

5) Quản lý và phát triển đô thị

Quản lý quá trình đô thị hóa là một nội dung chính sách quan trọng và thiết yếu trong vùng. Tăng trưởng thông qua công nghiệp hóa và cải thiện chất lượng cuộc sống có mối liên hệ chặt chẽ với đô thị hóa. Tỷ lệ đô thị hóa dự kiến sẽ tăng từ 21,5% từ năm 2003 lên 37% vào năm 2020. Phát triển đô thị không chỉ là mối quan tâm của các đô thị lớn mà còn là mối quan tâm của tất cả các thành phố cũng như khu vực nông thôn.

6) Tăng cường mối liên kết đô thị– nông thôn và phát triển khu vực nông thôn

Đến năm 2020, trên 60% dân số sẽ vẫn sinh sống ở các khu vực nông thôn. Cho dù tăng trưởng phụ thuộc chủ yếu vào công nghiệp hóa và phát triển đô thị nhưng sự phát triển các khu vực nông thôn vẫn cần được giải quyết mang tính chiến lược thông qua các biện pháp phù hợp như thúc đẩy đô thị hóa nông thôn, phát triển sản xuất thủ công, du lịch sinh thái, nông nghiệp nông thôn, v.v. trong đó cần cung cấp cơ sở hạ tầng phù hợp để tăng cường mối liên kết đô thị – nông thôn.

7) Sử dụng đất và quản lý môi trường hiệu quả

Trong tổng diện tích đất của Hà Nội, có tới 86% diện tích là đất nông nghiệp, đất rừng, đất trống hoặc không gian mở và chỉ có 14% diện tích đất được sử dụng để phát triển các công trình. Đô thị hóa trong tương lai sẽ tác động mạnh mẽ tới sử dụng đất và môi trường của cả vùng. Cần quản lý quá trình đô thị hóa chặt chẽ thông qua cơ chế thể chế hiệu quả và các hướng dẫn của các cơ quan hữu quan.

8) Hội nhập và phát triển văn hóa-xã hội

Cung cấp nguồn nhân lực có chất lượng là yếu tố quyết định giúp tăng trưởng bền vững và quản lý các quá trình phát triển. Bản sắc riêng có của các khu vực và các nguồn lực của cộng đồng đóng góp vào việc nâng cao giá trị bản sắc của cộng đồng và củng cố hình ảnh đặc trưng của vùng. Cần củng cố và khai thác các nguồn lực hiện có để thúc đẩy sự phát triển bền vững của vùng.

9) Tăng cường công tác quản lý và phối hợp phát triển vùng

Vùng sẽ tiếp tục chịu nhiều tác động lớn hơn trong những thập kỷ sắp tới do thúc đẩy đô thị hóa, cơ giới hóa, công nghiệp hóa và toàn cầu hóa. Mặt khác, năng lực của các tỉnh thành cũng như sự phối hợp thống nhất các nguồn lực và tránh trùng lặp đầu tư và cạnh tranh nội bộ không cần thiết hiện vẫn còn nhiều hạn chế. Để đảm bảo tăng trưởng của vùng trên thị trường toàn cầu trong khi giải quyết được các vấn đề xã hội và môi trường, cần tăng cường năng lực quản lý của các tỉnh thành và chính quyền địa phương, gồm cả cơ chế hợp tác hiệu quả hơn giữa các bộ, cơ quan ngang bộ và giữa chính quyền trung ương và chính quyền địa phương.

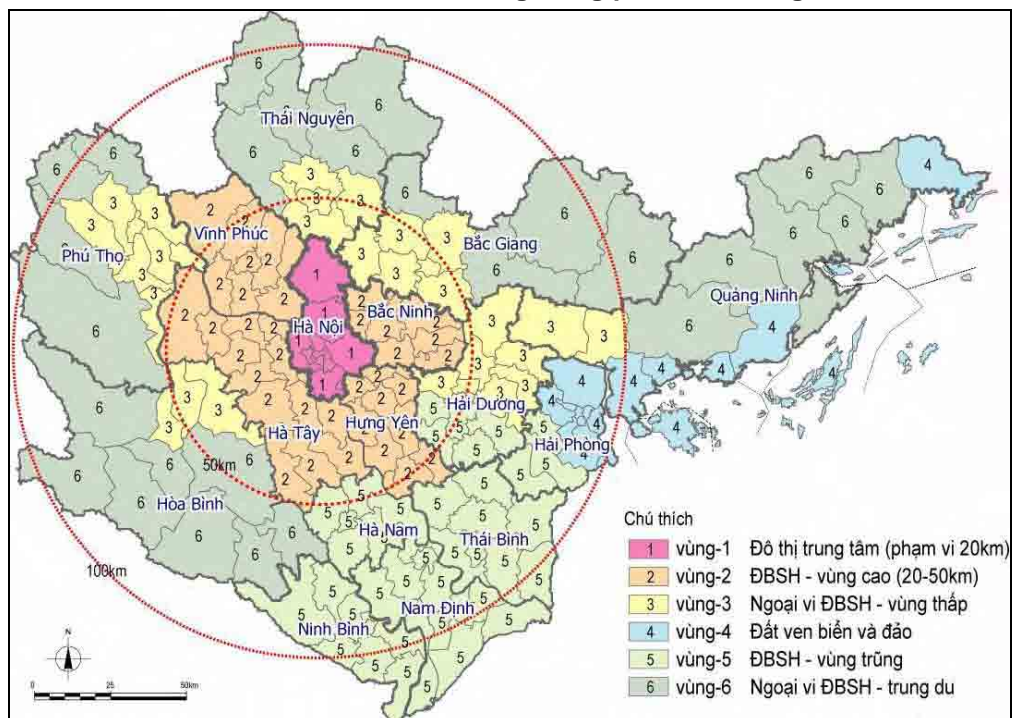
10) Định hướng phát triển theo tiểu vùng

Nghiên cứu HAIDEP tiến hành với 16 tỉnh thành trong khu vực phía bắc Việt Nam và mỗi tỉnh thành đều có những đặc trưng riêng biệt. Vì vậy, để tiếp cận toàn diện các vấn đề của phát triển vùng và xây dựng các định hướng phát triển phù hợp, khu vực nghiên cứu được phân loại thành các tiểu vùng khác nhau (Bảng 4.4.2 và Hình 4.4.3)

Bảng 4.4.2 Định hướng phát triển theo tiểu vùng

	Tỉnh/thành	Đặc điểm	Định hướng phát triển
Vùng 1 Thành phố trung tâm	Hà Nội	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực đô thị hóa có mật độ dân số cao nhất trong cả nước 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển thành trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, khoa học, giáo dục, dịch vụ và trung tâm giao lưu quốc tế của cả nước. Xây dựng một trung tâm mạnh của Vùng Thủ đô Hà Nội Khuyến khích đổi mới ở khu vực trung tâm thành phố và phát triển các trung tâm đô thị mới
Vùng 2 Đồng bằng cao	Hà Tây/ Vĩnh Phúc/ Hưng Yên/ Bắc Ninh	<ul style="list-style-type: none"> Đề tiếp cận thành phố Hà Nội (cách trung tâm Hà Nội 20-50 km) Đất đai màu mỡ Tỷ lệ người dân đổ về các vùng khác cao do ít có cơ hội tìm việc làm Năng suất sản xuất nông nghiệp trên đầu người thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng một cấu trúc thành phố lớn với dân số 6 – 7 triệu người của Vùng thủ đô Hà Nội trong giai đoạn đầu. Phát triển và duy trì các khu đô thị chính và phát triển các thành phố vệ tinh có chức năng riêng làm đối trọng cho thành phố Hà Nội
Vùng 3 Vùng ven Đồng bằng sông Hồng (vùng đồi)	Thái Nguyên /Bắc Giang /Hải Dương /Hòa Bình /Phủ Thọ	<ul style="list-style-type: none"> Vùng đất đồng bằng kết nối với vùng trung du. Đề tiếp cận thành phố Hà Nội qua các tuyến quốc lộ 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển và duy trì các tỉnh lỵ Xây dựng thành phố nhằm hỗ trợ người dân định cư ở vùng trung du
Vùng 4 Ven biển miền Bắc	Hải Phòng /Quảng Ninh	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực đô thị hóa cao cạnh thành phố Hà Nội Sản lượng GDP cao dựa vào sản xuất công nghiệp 	<ul style="list-style-type: none"> Thiết lập trục phối hợp phát triển công nghiệp, củng cố Vùng thủ đô Hà Nội và cụm công nghiệp phía Đông Sớm xây dựng đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long
Vùng 5 Vùng đồng bằng trũng	Hà Nam Hải Dương /Hải Phòng /Nam Định /Thái Bình /Ninh Bình	<ul style="list-style-type: none"> Vùng ĐB sông Hồng: Đất đai màu mỡ Tỷ lệ người đổ về các vùng khác cao do ít có cơ hội tìm việc làm trong vùng Năng suất sản xuất nông nghiệp trên đầu người thấp 	<ul style="list-style-type: none"> Tăng cường trục kết nối với Vùng thủ đô Hà Nội và vùng đô thị ven biển. Phát triển cơ sở hạ tầng hỗ trợ khu vực phía Nam của các cụm công nghiệp gồm Nam Định, Thái Bình và Ninh Bình Phát triển các thị trấn, thị tứ gắn kết với các vùng nông nghiệp và các khu công nghiệp nhằm phát triển vùng cân bằng
Vùng 6 Vùng Đồng bằng sông Hồng mới: (trung du)	Thái Nguyên /Bắc Giang /Quảng Ninh /Hòa Bình /Phủ Thọ	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực đồi núi Mật độ dân số và tỷ lệ đô thị hóa thấp GDP nhỏ, chủ yếu dựa vào KVI Tỷ lệ đói nghèo cao và mất cân bằng lớn Nhiều người dân tộc thiểu số 	<ul style="list-style-type: none"> Tạo lập và củng cố các trung tâm thị xã nhằm cung cấp các dịch vụ thiết yếu Thúc đẩy phát triển vùng trong đó tập trung vào công tác xóa đói giảm nghèo

Hình 4.4.3 Phân vùng trong phát triển vùng



11) Cấu trúc không gian và Định hướng phát triển đô thị cho khu vực trong bán kính 30-50 km từ Hà Nội

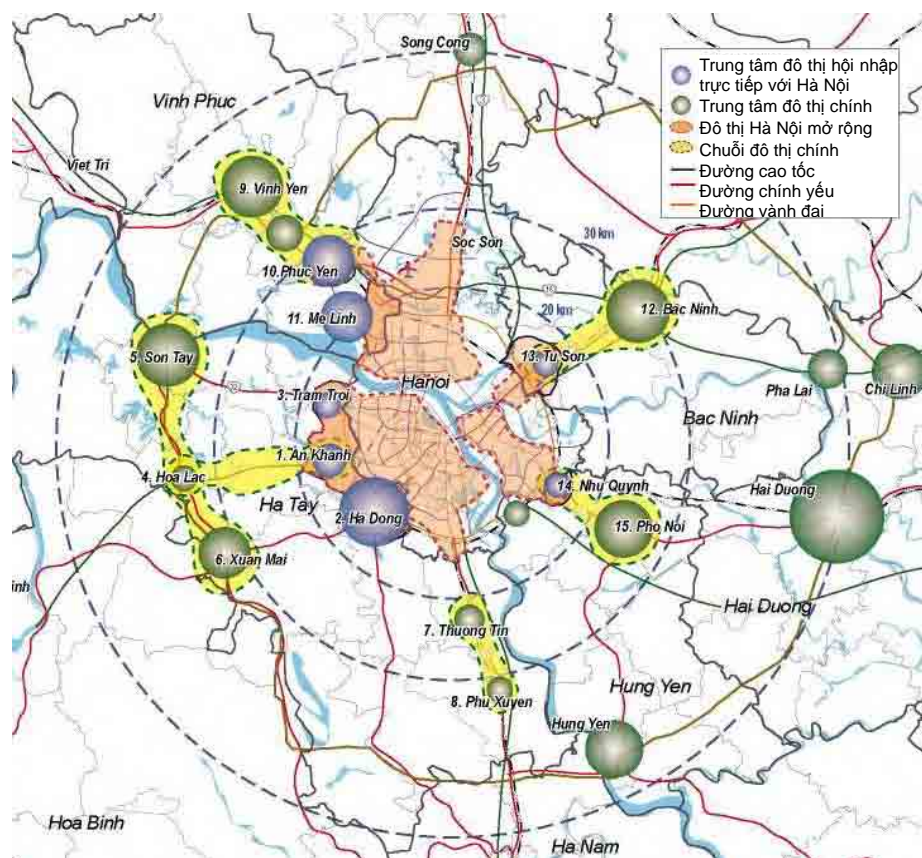
(1) Đặc trưng vùng

Trong tương lai, các hoạt động phát triển đô thị và phát triển kinh tế-xã hội sẽ tác động mạnh hơn tới các khu đô thị khác trong vòng bán kính 30-50 km là do cơ sở hạ tầng GTVT, đặc biệt là đường bộ được cải thiện và phát triển. Các khu vực đô thị trong vùng gồm An Khánh, Hà Đông, Tràm Trôi, Hòa Lạc, Sơn Tây, Xuân Mai, Thường Tín, và Phú Xuyên của tỉnh Hà Tây, Vĩnh Phúc, Phúc Yên và Mê Linh của tỉnh Vĩnh Phúc, Bắc Ninh và Từ Sơn của tỉnh Bắc Ninh, và Như Quỳnh và Phố Nối của tỉnh Hưng Yên (Bảng 4.4.3). Các khu vực đô thị này tạo nên các chuỗi đô thị dọc các tuyến quốc lộ (xem Hình 4.4.4). Các chuỗi đô thị này gồm:

- (i) Vĩnh Yên – Phúc Yên – Mê Linh dọc QL2.
- (ii) Từ Sơn – Bắc Ninh dọc QL1.
- (iii) Như Quỳnh – Phố Nối (dọc QL5).
- (iv) An Khánh – Hòa Lạc dọc đường Láng – Hòa Lạc.
- (v) Hà Đông dọc QL6.
- (vi) Tràm Trôi dọc QL32.
- (vii) Sơn Tây – Hòa Lạc – Xuân Mai dọc QL21.

Sự tăng trưởng hơn nữa của Hà Nội và các khu vực đô thị của các tỉnh lân cận cũng như sự phát triển của cơ sở hạ tầng GTVT và sự đa dạng trong tăng trưởng kinh tế sẽ tăng cường sự ảnh hưởng giữa các thành phố. Do đó, chia sẻ vai trò và chức năng giữa các thành phố ngày càng trở nên cấp bách.

Hình 4.4.4 Cấu trúc không gian trong phạm vi bán kính 30-50km từ Hà Nội



Bảng 4.4.3 Khái quát về các đô thị chính trong chuỗi đô thị

Tỉnh	Đô thị	Vị trí ¹⁾	Dân số		Đặc điểm chính
			2003 ²⁾	2020	
Hà Tây	1. An Khánh	Cách Hà Nội 15 km dọc đường Láng – Hòa Lạc, giáp ranh Hà Nội	0 ³⁾	50.000	<ul style="list-style-type: none"> Khu đô thị mới phát triển, là trung tâm thương mại và dịch vụ Đang triển khai các dự án phát triển.
	2. Hà Đông	Cách Hà Nội 15 km, dọc QL6	79.785	200.000	<ul style="list-style-type: none"> Tỉnh lỵ Trung tâm hành chính, kinh tế-xã hội và văn hóa của tỉnh Hà Tây Khu vực đô thị thống nhất với Hà Nội.
	3. Trạm Trôi	Cách Hà Nội 15 km, dọc QL32, giáp ranh với Hà Nội	4.164	30.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm hành chính, kinh tế-xã hội và văn hóa của huyện Hoài Đức
	4. Hòa Lạc	Cách Hà Nội 30 km, là khu vực giao cắt giữa đường cao tốc Láng – Hòa Lạc và QL21.	0 ³⁾	30.000	<ul style="list-style-type: none"> Khu đô thị quy hoạch lớn nhất trong chuỗi đô thị. Đóng vai trò là trung tâm giáo dục đào tạo với các viện nghiên cứu và các ngành công nghệ hiện đại.
	5. Sơn Tây	Cách Hà Nội 40 km, tại khu vực giao cắt giữa QL32 và QL21A.	40.948	150.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm dịch vụ và công nghiệp. Có vai trò đặc biệt quan trọng đối với an ninh và quốc phòng.
	6. Xuân Mai	Cách Hà Nội 30 km, tại khu vực giao cắt giữa QL6 và QL21A	22.857	120.000	<ul style="list-style-type: none"> Có một số ngành công nghiệp như vật liệu xây dựng, cơ khí và chế tạo
	7. Thường Tín	Cách Hà Nội 20km, theo QL 1A	6.126	50.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm hành chính của huyện Thường Tín Trung tâm thương mại của vùng
	8. Phú Xuyên	Cách Hà Nội 30km, theo QL 1A	9.903	50.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm hành chính của huyện Phú Xuyên Trung tâm thương mại của khu vực
Vĩnh Phúc	9. Vĩnh Yên	Cách Hà Nội 40 km, dọc QL2	58.113	170.000	<ul style="list-style-type: none"> Tỉnh lỵ, là trung tâm hành chính, kinh tế-xã hội và văn hóa của tỉnh Vĩnh Phúc
	10. Phúc Yên	Dọc QL2 và tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai, gần Xuân Hòa và Hà Nội	52.000	120.000	<ul style="list-style-type: none"> Có cơ sở hạ tầng phát triển và vị trí chiến lược dọc QL2 tới cảng Cái Lân. Đất trũng màu mỡ với hệ sinh thái đa dạng, thuận lợi cho phát triển du lịch. Có các ngành công nghiệp mũi nhọn như các nhà máy lắp ráp ô tô, xe máy.
	11. Mê Linh	Cách Hà Nội 20 km dọc QL23.	0 ³⁾	150.000	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực đô thị mới phát triển đóng vai trò là trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch Có các khu công nghiệp Quang Minh và Tiền Phong
Bắc Ninh	12. Bắc Ninh	Cách Hà Nội 30 km; dọc QL18 từ Hà Nội tới cảng Cái Lân	43.823	180.000	<ul style="list-style-type: none"> Tỉnh lỵ Trung tâm hành chính, kinh tế-xã hội và văn hóa của tỉnh Bắc Ninh.
	13. Từ Sơn	Cách Hà Nội 15 km dọc QL1, giáp ranh với Hà Nội	3.745	30.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm hành chính, kinh tế-xã hội và văn hóa của huyện Từ Sơn Khu công nghiệp Từ Sơn đã phát triển và sẽ được mở rộng, có thể tiếp cận cảng Cái Lân theo QL1
Hưng Yên	14. Như Quỳnh	Cách Hà Nội 15 km, dọc QL5 từ Hà Nội đi Hải Phòng.	10.764	30.000	<ul style="list-style-type: none"> Trung tâm kinh tế lớn của khu vực phía bắc tỉnh Hưng Yên.
	15. Phố Nối	Cách Hà Nội 25 km, dọc QL5 từ Hà Nội đi Hải Phòng.	9.728	150.000	<ul style="list-style-type: none"> Khu công nghiệp, thương mại của khu vực phía bắc tỉnh Hưng Yên.

Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2020.

1) Khoảng cách tính từ trung tâm thành phố Hà Nội.

2) Tính đến năm 2003.

3) Hiện chưa có khu đô thị

(2) Chia sẻ vai trò giữa các trung tâm đô thị

Hà Nội đóng vai trò dẫn đầu trong vùng, trở thành trung tâm hấp dẫn thương mại của vùng và là cửa ngõ tiếp cận các thị trường trong nước và quốc tế. Cơ sở hạ tầng trong và quanh Hà Nội đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các tỉnh thành trong vùng và tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy thương mại và giao lưu với các vùng khác trong cả nước hoặc với các nước khác. Hà Nội là cửa ngõ giao thông quan trọng nhất của tất cả các phương thức vận tải ở miền Bắc. Thành phố cũng đóng vai trò quan trọng đối với lực lượng lao động trong vùng do tiếp nhận nguồn lao động lớn nhất từ các nơi khác trong vùng.

Hà Nội có mức GDP cao nhất trong vùng và đóng vai trò là trung tâm công nghiệp thu hút đầu tư của cả trong nước và quốc tế, trở thành động lực phát triển của vùng. Các tỉnh lân cận là nguồn cung cấp nguyên vật liệu cho các ngành công nghiệp ở Hà Nội, tạo nên mối liên kết chặt chẽ giữa các tỉnh thành.

Các cơ sở vật chất phục vụ nhu cầu của xã hội như các trung tâm giáo dục, y tế đều tập trung ở Hà Nội, cung cấp dịch vụ cho nhân dân trong vùng trong khi các cơ sở này ở các tỉnh/thành khác lại chưa đầy đủ

Các thành phố và trung tâm đô thị trong phạm vi bán kính 30-50km từ Hà Nội đang dần trở nên phụ thuộc lẫn nhau một cách chặt chẽ hơn theo nhiều chiều hướng khác nhau trong các hoạt động kinh tế-xã hội, trong quá trình đô thị hóa, hiện đại hóa hệ thống thông tin và cải thiện mức thu nhập. Điều quan trọng là nếu các thành phố vệ tinh không được phát triển thành các trung tâm có sức hút lớn thì tình trạng tập trung về Hà Nội sẽ vẫn tăng lên và gây quá tải trong khi các thành phố xung quanh vẫn kém phát triển. Vì vậy, giữa Hà Nội và các thành phố vệ tinh khác cũng như các khu vực nông thôn liên quan cần phải có sự chia sẻ vai trò và chức năng. Một vài điểm chính trong vấn đề chia sẻ chức năng bao gồm:

(3) Phát triển công nghiệp

Phát triển công nghiệp đã đang và sẽ vẫn là động lực chủ đạo trong tăng trưởng vùng. Tuy nhiên, trong khi đầu tư trực tiếp nước ngoài đang ngày càng tăng lên thì những không gian đầu tư với đầy đủ cơ sở hạ tầng và dịch vụ vẫn còn thiếu.

Rất nhiều các dự án đầu tư quy mô lớn có mối liên hệ mật thiết với thị trường quốc tế, vì vậy bên cạnh môi trường đầu tư tổng thể, cần cung cấp cho họ các dịch vụ vận tải thông suốt, có tính cạnh tranh cao cũng như các dịch vụ hỗ trợ hậu cần khác. Để làm được điều này, cần quy hoạch một số địa điểm dọc theo các quốc lộ 18, quốc lộ 2 và quốc lộ 5. Ưu thế của các địa điểm này bao gồm: (i) gần với các cửa ngõ quốc tế đường thủy và đường hàng không, (ii) xóa bỏ tình trạng xe tải trọng tải lớn và vận chuyển hàng hóa qua trung tâm thành phố Hà Nội, (iii) sẵn có hạ tầng giao thông đa phương thức như đường bộ, đường cao tốc, đường sắt, đường thủy và (iv) thúc đẩy phát triển vùng cũng như mục tiêu xóa đói giảm nghèo cho các tỉnh khó khăn.

Trong khi các ngành công nghiệp tương đối lớn được phát triển dọc theo các hành lang QL 18, các ngành công nghiệp mới phát triển như công nghiệp phần mềm, các ngành công nghệ cao và công nghệ thông tin nên quy hoạch gần các khu đô thị với hạ tầng tốt hơn và khả năng tiếp cận nguồn nhân lực chất lượng cao lớn hơn. Ngoài Hòa Lạc là khu vực đã xác định cho phát triển, một số khu vực khác dọc theo hành lang Hòa Lạc – Hà Nội cũng là những khu vực hứa hẹn đặc biệt khi xem xét đến bối cảnh ngành giáo dục đào tạo của Hà Nội ngày càng được thúc đẩy cũng như khả năng tiếp cận đến các địa điểm khác.

Hà Nội cần xem xét nghiêm túc hơn nữa vấn đề di dời các ngành công nghiệp gây ô nhiễm ra khỏi thành phố và xây dựng các khu vực ở phía ngoài. Hơn thế nữa, ngay cả các ngành công nghiệp không gây ô nhiễm cũng nên chuyển ra khu vực ngoài do giá đất và tình trạng quá tải ngày càng tăng. Để làm được điều này cũng cần phải quy hoạch một số khu vực nhất định. Có thể thiết lập các khu công nghiệp dọc theo các tuyến hành lang chính.

(4) Các khu đô thị gắn kết

Trong số các khu đô thị đã xác định, những đô thị nằm liền kề với Hà Nội sẽ ngày càng liên kết chặt chẽ hơn với Hà Nội. Thực tế qua Điều tra phỏng vấn hộ gia đình cho thấy rất nhiều người dân từ Hà Đông và các xã khác đi làm, đi học và hoạt động kinh doanh ở Hà Nội. Những đô thị như thế phải được phát triển trong mối liên hệ chặt chẽ với quy hoạch đô thị và quá trình phát triển của Hà Nội.

4.5 Định hướng phát triển vùng đề xuất

1) Mục tiêu chung và mục tiêu cụ thể

Vùng Hà Nội tiếp tục đóng vai trò là đầu tàu tăng trưởng và phát triển bền vững của Việt Nam đồng thời thúc đẩy phát triển cân bằng và giải quyết vấn đề gia tăng khoảng cách phát triển trong vùng và suy thoái môi trường. Đây không chỉ là nhiệm vụ khó khăn mà để thực hiện được, cần có sự phối hợp và làm việc tập thể giữa các bên liên quan có năng lực phù hợp. Các mục tiêu cụ thể về phát triển vùng gồm:

- (i) Hà Nội là trung tâm tăng trưởng quan trọng, đảm bảo ổn định sự phát triển ở phía bắc tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng; đóng vai trò quan trọng trên các khía cạnh kinh tế, văn hóa và môi trường trong khu vực Đông Nam Á.
- (ii) Hà Nội sẽ không ngừng phát triển và đi đầu với tư cách trung tâm đầu não về chính trị, tăng trưởng kinh tế, văn hóa truyền thống, khoa học công nghệ cũng như phát triển nguồn nhân lực.
- (iii) Hà Nội sẽ hội nhập với các địa phương khác trong Vùng thủ đô Hà Nội cũng như các tỉnh miền bắc Việt Nam, tạo điều kiện phát triển cân bằng và đồng thời làm giảm sự tập trung dân số và các chức năng vào Hà Nội.

2) Chiến lược và kế hoạch hành động đề xuất

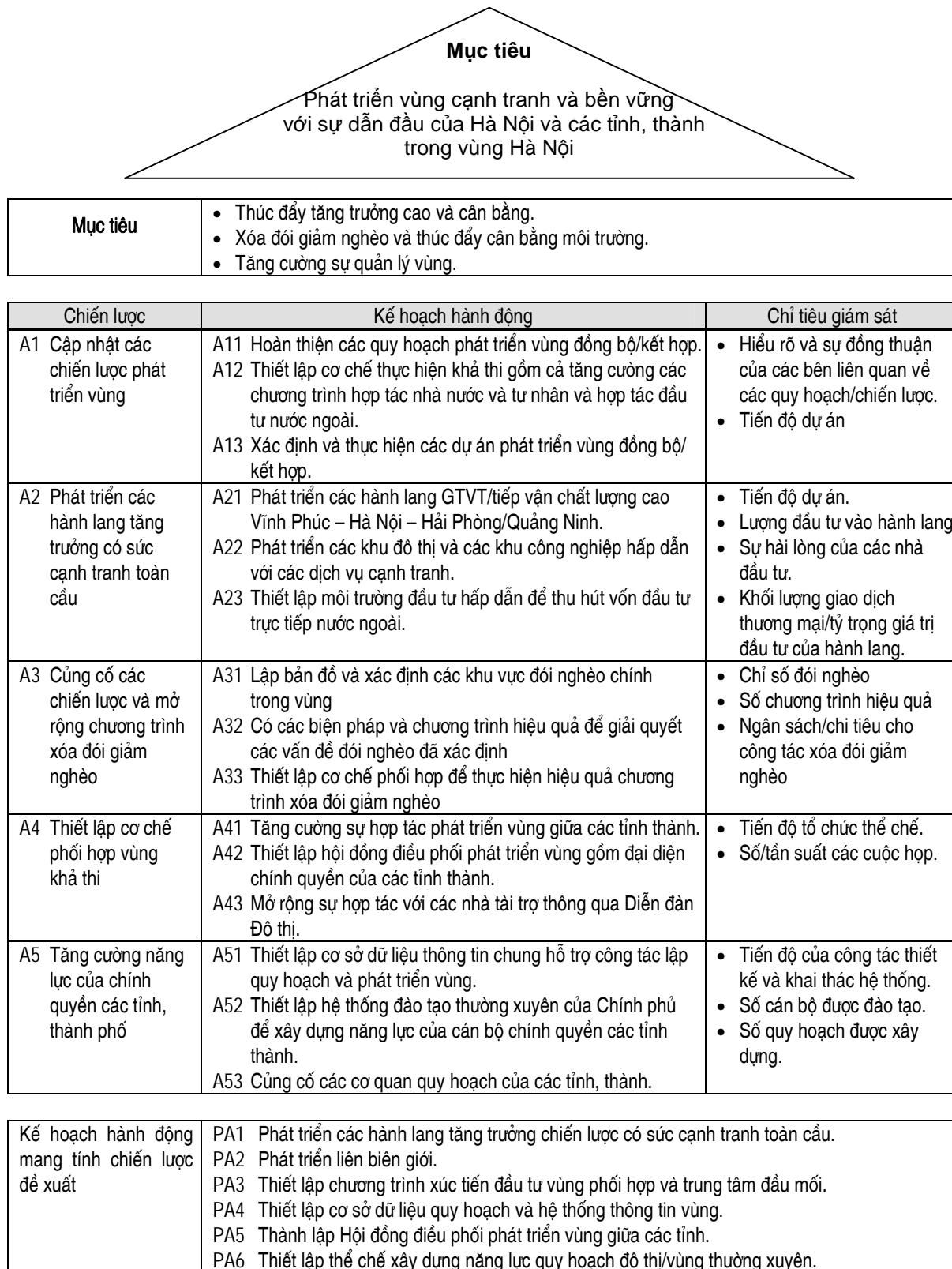
Để thực hiện mục tiêu phát triển vùng bền vững, Nghiên cứu đã xác định bốn chiến lược, cụ thể hóa bằng các kế hoạch hành động và các dự án chiến lược như trong Hình 4.5.1. Các chiến lược cơ bản bao gồm:

- (i) Cập nhật các chiến lược phát triển vùng
- (ii) Phát triển các hành lang tăng trưởng có sức cạnh tranh toàn cầu
- (iii) củng cố các chiến lược và mở rộng chương trình xóa đói giảm nghèo
- (iv) Thiết lập cơ chế phối hợp vùng khả thi
- (v) Tăng cường năng lực của chính quyền các tỉnh, thành phố

Nghiên cứu đã xác định các dự án chiến lược ưu tiên hành động, gồm:

- (i) Phát triển các hành lang tăng trưởng chiến lược có sức cạnh tranh toàn cầu.
- (ii) Phát triển liên biên giới.
- (iii) Thiết lập chương trình xúc tiến đầu tư vùng phối hợp và trung tâm đầu mối.
- (iv) Thiết lập cơ sở dữ liệu quy hoạch và hệ thống thông tin vùng.
- (v) Thành lập Hội đồng điều phối phát triển vùng giữa các tỉnh.
- (vi) Thiết lập thể chế xây dựng năng lực quy hoạch đô thị/vùng thường xuyên.

Hình 4.5.1 Chiến lược và kế hoạch hành động đề xuất trong phát triển vùng của KVNC



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP