

**Đánh giá chuyên đề năm tài chính 2024:
Khảo sát kết quả dài hạn của
"Chương trình phát triển đô thị
toàn diện Thủ đô Hà Nội" (HAIDEP),
Việt Nam**

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tháng 2, 2026

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN TOÀN CẦU PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI**

EV
JR
26-11

MỤC LỤC

1. GIỚI THIỆU

- 1.1 Bối cảnh..... 1-1
- 1.2 Mục đích và phạm vi khảo sát..... 1-1
- 1.3 Phương pháp và Phạm vi Khảo sát..... 1-2

2. TỔNG QUAN VỀ HAIDEP

- 2.1 Bối cảnh và mục đích của HAIDEP 2-1
- 2.2 Đề xuất của HAIDEP 2-2
- 2.3 Tổ chức Nghiên cứu 2-6

3. TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

- 3.1 Chiến lược phát triển kinh tế, xã hội trong HAIDEP 3-1
- 3.2 So sánh các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính: Thực tế năm 2005, Mục tiêu và Thực tế cho năm 2020, Thực tế năm 2023 3-2

4. HIỆN TRẠNG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ KẾT QUẢ CỦA HAIDEP

- 4.1 Xác định Mục tiêu trong HAIDEP và Quá trình Thực hiện Kết quả..... 4-1
- 4.2 Ứng dụng Phương pháp Quy hoạch Đô thị của HAIDEP 4-3
- 4.3 Phản ánh trong Quy hoạch Đô thị và các Quy hoạch chuyên ngành khác 4-8
- 4.4 Phát triển Cơ sở hạ tầng để Hình thành Cấu trúc Đô thị 4-13
- 4.5 Quản lý Phát triển Đô thị dựa trên Quy hoạch Đô thị 4-16
- 4.6 Hình thành Cấu trúc Đô thị 4-17
- 4.7 Tóm tắt Chương 4..... 4-31

5. HIỆN TRẠNG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

- 5.1 Chương trình chuyên ngành giao thông đô thị HAIDEP..... 5-1
- 5.2 Hiện trạng quy hoạch, kế hoạch liên quan sau HAIDEP..... 5-4
- 5.3 Tình hình triển khai các dự án đề xuất trong HAIDEP 5-7
- 5.4 Kết quả từng dự án riêng lẻ 5-14
- 5.5 Khảo sát đối tượng thụ hưởng 5-20
- 5.6 Tóm tắt Chương 5..... 5-28

6. HIỆN TRẠNG CHƯƠNG TRÌNH CHUYÊN NGÀNH MÔI TRƯỜNG NƯỚC

- 6.1 Các chương trình chuyên ngành và mục tiêu của HAIDEP 6-2
- 6.2 Tình hình các quy hoạch có liên quan sau khi triển khai HAIDEP 6-4
- 6.3 Kết quả các dự án thực hiện theo đề xuất của HAIDEP 6-12
- 6.4 Đánh giá kết quả đạt được ở cấp độ dự án 6-24
- 6.5 Các chỉ số mục tiêu được đề xuất bởi HAIDEP 6-34
- 6.6 Mục tiêu của các chuyên ngành trong HAIDEP..... 6-37
- 6.7 Kết luận 6-45

7. TỪ QUY HOẠCH TỔNG THỂ ĐÔ THỊ ĐẾN TÁC ĐỘNG

- 7.1 Quy trình từ quy hoạch tổng thể đến tác động vào phát triển đô thị..... 7-1
- 7.2 Xây dựng đô thị và xã hội theo định hướng giao thông công cộng..... 7-1
- 7.3 Quản lý tăng trưởng đô thị bằng đầu tư mạng lưới đường bộ 7-4
- 7.4 Cải thiện an toàn giao thông..... 7-6
- 7.5 Cải thiện môi trường nước..... 7-8
- 7.6 Khó khăn khi Vận dụng Lý thuyết Thay đổi trong Công tác Quy hoạch 7-10

8. NHỮNG THÁCH THỨC CÒN LẠI ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

8.1	Phương pháp lập quy hoạch	8-1
8.2	Xây dựng cấu trúc đô thị mong muốn cho Hà Nội.....	8-1
8.3	Giao thông đô thị.....	8-2
8.4	Cấp, thoát nước	8-4
8.5	Xây dựng cơ chế toàn diện để triển các dự án đầu tư xây dựng.....	8-5
8.6	Thách thức trong tương lai	8-6

PHỤ LỤC

Phụ lục A: Số liệu vận hành trạm bơm Tháng 9/2024

Phụ lục B: Tình trạng Cơ sở hạ tầng Ngành nước - Trước và Sau khi tiến hành Dự án đầu tư xây dựng công trình thoát nước nhằm cải tạo môi trường Hà Nội

Phụ lục C: Kết quả phỏng vấn khảo sát người hưởng lợi

Danh mục Hình

Hình 1.3.1	Mở rộng địa giới thành phố Hà Nội	1-3
Hình 2.1.1	Phạm vi nghiên cứu và quy hoạch của HAIDEP.....	2-2
Hình 2.2.1	Phương pháp lập quy hoạch của HAIDEP	2-2
Hình 2.2.2	Quy trình lập quy hoạch HAIDEP	2-4
Hình 2.2.3	Quy hoạch chung do HAIDEP đề xuất	2-5
Hình 2.3.1	Cơ cấu Tổ chức nghiên cứu HAIDEP	2-6
Hình 2.3.2	Thành phần các tổ công tác.....	2-7
Hình 3.2.1	Số lượng du khách (khách ở khách sạn) ở Hà Nội	3-5
Hình 3.2.2	Xu hướng TFP và GRDP	3-6
Hình 4.1.1	Quá trình Phát triển Kết quả từ HAIDEP	4-2
Hình 4.3.1	Địa giới hành chính Hà Nội trước và sau mở rộng.....	4-9
Hình 4.3.2	Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 1998	4-10
Hình 4.3.3	Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 2011	4-10
Hình 4.3.4	So sánh Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 2011 và HAIDEP	4-11
Hình 4.3.5	Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội	4-12
Hình 4.3.6	Phạm vi của HAIDEP và những thay đổi trong các Quy hoạch Chuyên ngành liên quan	4-12
Hình 4.4.1	Vị trí của các Dự án Hạ tầng chính sau HAIDEP	4-14
Hình 4.4.2	Vị trí Cải thiện Hệ thống Thoát nước và Cống rãnh	4-15
Hình 4.6.1	Cấu trúc cơ bản của Quy hoạch chung được đề xuất.....	4-17
Hình 4.6.2	Quá trình thay đổi dân số của Hà Nội.....	4-18
Hình 4.6.3	Biến động Dân số theo quận, huyện và Mật độ Dân số tại Hà Nội năm 2020.....	4-20
Hình 4.6.4	Biến động Mật độ Dân số theo Quận tại Hà Nội.....	4-20
Hình 4.6.5	Cấu trúc Đô thị của Vùng Đô thị Hà Nội.....	4-21
Hình 4.6.6	So sánh Dân số theo Quận (2003, 2020).....	4-21
Hình 4.6.7	So sánh Kịch bản Dân số HAIDEP và Thực tế năm 2020.....	4-23
Hình 4.6.8	So sánh Kịch bản Dân số Xu hướng và Thực tế.....	4-23
Hình 4.6.9	Bản đồ ánh sáng ban đêm (2007, 2012, 2020).....	4-26
Hình 4.6.10	Sự thay đổi Ánh sáng Ban đêm trong Vùng Đô thị Hà Nội (So sánh năm 2007 và năm 2020).....	4-26
Hình 4.6.11	Vị trí của các Cụm Đô thị được xác định.....	4-28
Hình 4.6.12	Danh sách các Khu Công nghiệp tại Thành phố Hà Nội.....	4-30
Hình 4.6.13	Dự án Phát triển Đô thị	4-31
Hình 5.2.1	Mạng lưới VTCC đề xuất.....	5-5
Hình 5.2.2	Mạng lướiĐSĐT được đề xuất	5-6
Hình 5.2.3	Mạng lưới ĐSĐT đề xuất.....	5-6
Hình 5.3.1	Tình hình triển khai các dự án đường đô thị	5-8
Hình 5.3.2	Các điểm ùn tắc giao thông năm 2024.....	5-9
Hình 5.3.3	Tình hình triển khai các dự án đường cấp vùng.....	5-10
Hình 5.3.4	Tình hình triển khai các dự án đường sắt đô thị.....	5-11
Hình 5.3.5	Lượng hành khách ĐSĐT hàng năm	5-12
Hình 5.3.6	Mạng lưới ĐSĐT đề xuất.....	5-12
Hình 5.3.7	Tình hình triển khai các dự án đường sắt vùng	5-13
Hình 5.3.8	Số lượng tuyến xe buýt và chiều dài vận hành xe buýt, 2008-2020.....	5-14

Hình 5.3.9	Lượng hành khách xe buýt, 2008-2020	5-14
Hình 5.5.1	Địa điểm khảo sát (Người sử dụng phương tiện GTCC).....	5-20
Hình 5.5.2	Địa điểm khảo sát (Người tham gia giao thông)	5-20
Hình 5.5.3	Tỷ lệ về độ tuổi (Người sử dụng phương tiện giao thông công cộng).....	5-21
Hình 5.5.4	Tỷ lệ về độ tuổi (Người tham gia giao thông)	5-21
Hình 5.5.5	Tỷ lệ về giới tính (Người sử dụng phương tiện giao thông công cộng)	5-21
Hình 5.5.6	Tỷ lệ về giới tính (Người tham gia giao thông)	5-21
Hình 5.5.7	Tác động của từng dự án tới việc giảm thời gian đi lại	5-22
Hình 5.5.8	Tác động của từng dự án tới việc cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển ...	5-22
Hình 5.5.9	Cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ có dự án.....	5-23
Hình 5.5.10	Cải thiện mức độ an toàn giao thông nhờ dự án	5-23
Hình 5.5.11	Giảm chi phí đi lại nhờ thực hiện dự án	5-24
Hình 5.5.12	Những thay đổi về tình hình giao thông tại Hà Nội trong 20 năm qua	5-24
Hình 5.5.13	Giảm thời gian đi lại nhờ thực hiện dự án.....	5-25
Hình 5.5.14	Cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển.....	5-25
Hình 5.5.15	Cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ dự án.....	5-26
Hình 5.5.16	Giảm chi phí đi lại nhờ thực hiện dự án	5-26
Hình 5.5.17	Giảm thời gian di chuyển nhờ thực hiện dự án.....	5-27
Hình 5.5.18	Nhận thức về các dự án Nhật Bản hỗ trợ	5-27
Hình 5.5.19	Cải thiện tình hình giao thông nhờ dự án đường bộ.....	5-28
Hình 6.2.1	Nhà máy xử lý nước theo QH HAIDEP và QH cấp nước Thủ đô Hà Nội năm 2013 & 2020	6-7
Hình 6.2.2	Quy hoạch nhà máy xử lý nước thải theo HAIDEP và Quy hoạch thoát nước 2013	6-10
Hình 6.3.1	Tình hình nhà máy xử lý nước đã triển khai năm 2020.....	6-12
Hình 6.3.2	Phạm vi hoạt động của các Công ty cấp nước	6-13
Hình 6.3.3	HAIDEP, Quy hoạch tổng thể, và Hạ tầng cấp nước hiện có.....	6-15
Hình 6.3.4	Diện tích cải tạo hệ thống thoát nước theo quy hoạch HAIDEP	6-16
Hình 6.3.5	Khu vực đã xây dựng hệ thống nhà máy xử lý nước thải và hệ thống thoát nước	6-19
Hình 6.3.6	Kế hoạch và tình hình thực trạng Cải tạo hồ.....	6-20
Hình 6.4.1	Vị trí thực hiện Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường tại Hà Nội.....	6-24
Hình 6.4.2	Hồ sơ vận hành trạm bơm Yên Sở	6-25
Hình 6.4.3	Hiện trạng Trạm bơm Yên Sở.....	6-26
Hình 6.4.4	Tình trạng Nhà máy xử lý nước thải Bảy Mẫu.....	6-27
Hình 6.4.5	Vị trí Dự án Phát triển HTĐT Bắc Thăng Long – Vân Trì.....	6-28
Hình 6.4.6	Quang cảnh nhà máy xử lý nước Bắc Thăng Long	6-30
Hình 6.4.7	Hiện trạng nhà máy xử lý nước thải Yên Sở	6-31
Hình 6.4.8	Vị trí Nhà máy Xử lý Nước thải Yên Xá Hà Nội.....	6-32
Hình 6.5.1	Hiện trạng phạm vi bao phủ của hệ thống cấp nước năm 2020.....	6-35
Hình 6.6.1	Cảnh ngập lụt tại Hà Nội trước khi thực hiện dự án	6-38
Hình 6.6.2	Độ sâu và thời gian ngập úng trước và sau khi thực hiện dự án.....	6-39
Hình 6.6.3	Đánh giá liên quan đến sức khỏe sau khi thực hiện dự án	6-40
Hình 6.6.4	Quang cảnh Sông và Kênh mương	6-41
Hình 6.6.5	Chất lượng nước thượng lưu sông Kim Ngưu	6-42
Hình 6.6.6	Đánh giá của người dân về dịch vụ cấp thoát nước.....	6-43
Hình 6.6.7	Hồ Thiên Quang sau cải tạo trở thành công viên đô thị	6-44
Hình 6.6.8	Cải tạo hồ và ao cá.....	6-45
Hình 6.6.9	Hiện trạng các cống hở sau khi được cống hóa	6-46
Hình 7.2.1	Xây dựng đô thị theo định hướng giao thông công cộng.....	7-3
Hình 7.3.1	Kiểm soát tăng trưởng đô thị thông qua phát triển mạng lưới đường bộ.....	7-5

Hình 7.4.1	Xây dựng một xã hội an toàn giao thông.....	7-7
Hình 7.5.1	Cải thiện môi trường nước.....	7-9

Danh mục Bảng

Bảng 1.3.1	Phỏng vấn các bên liên quan tại địa phương.....	1-3
Bảng 2.2.1	Mục tiêu của các ngành được chọn trong HAIDEP.....	2-3
Bảng 3.1.1	Các chiến lược, hành động và chỉ số giám sát được đề xuất trong HAIDEP, chỉ số so sánh và góc độ đánh giá	3-1
Bảng 3.2.1	Các chỉ tiêu chính về kinh tế- xã hội của thành phố Hà Nội	3-3
Bảng 3.2.2	Cơ cấu dòng vốn FDI tại Hà Nội.....	3-4
Bảng 4.1.1	Chiến lược và Hoạt động đề xuất của HAIDEP cho Lĩnh vực Phát triển Đô thị.....	4-2
Bảng 4.2.1	Dữ liệu được sử dụng trong HAIDEP	4-3
Bảng 4.6.1	Tỷ lệ Tăng trưởng Dân số theo từng giai đoạn (Hà Nội Cũ và Mở rộng).....	4-18
Bảng 4.6.2	Dân số theo quận, huyện	4-19
Bảng 4.6.3	So sánh Khung HAIDEP và Dân số Thực tế năm 2020.....	4-22
Bảng 4.6.4	Ước tính Dân số Cư trú và Dân số Lao động trong phạm vi 500m từ nhà ga....	4-24
Bảng 4.6.5	Danh sách các Khu Công nghiệp tại Thành phố Hà Nội.....	4-29
Bảng 5.1.1	Chiến lược phát triển giao thông vận tải, kế hoạch hành động và chỉ số giám sát đề xuất trong HAIDEP	5-2
Bảng 5.1.2	Các chỉ số giám sát đề xuất trong HAIDEP và Phương pháp đánh giá.....	5-3
Bảng 5.1.3	Tỷ phần phương thức ước tính cho năm 2020	5-4
Bảng 5.1.4	Mức độ ùn tắc giao thông (Hiệu suất mạng lưới đường bộ) cho năm 2020.....	5-4
Bảng 5.3.1	Tình hình triển khai các dự án đường đô thị HAIDEP đề xuất.....	5-8
Bảng 5.3.2	Tình hình triển khai các dự án đường cấp vùng HAIDEP đề xuất.....	5-10
Bảng 5.3.3	Tình hình triển khai các dự án đường sắt đô thị HAIDEP đề xuất và các dự án liên quan khác	5-11
Bảng 5.4.1	Các dự án JICA thực hiện sau khi xây dựng HAIDEP (Đường bộ).....	5-15
Bảng 5.4.2	Các dự án JICA thực hiện sau khi xây dựng HAIDEP (Giao thông công cộng)...	5-18
Bảng 5.5.1	Phân loại đối tượng khảo sát.....	5-20
Bảng 6.3.1	Hiện trạng triển khai các nhà máy xử lý nước.....	6-11
Bảng 6.3.2	Kế hoạch và thực trạng nước không có doanh thu (NRW).....	6-13
Bảng 6.3.3	Hiện trạng xây dựng Hồ điều hòa và trạm bơm	6-16
Bảng 6.3.4	Tình trạng xây dựng nhà máy xử lý nước thải.....	6-17
Bảng 6.3.5	Kế hoạch và tình hình thực trạng Cải tạo hồ (Lưu vực sông Tô Lịch).....	6-20
Bảng 6.3.6	Kế hoạch và hiện trạng cải tạo hồ (Lưu vực sông Nhuệ).....	6-21
Bảng 6.3.7	Chất lượng nước các hồ.....	6-22
Bảng 6.3.8	Chiều dài các đoạn đê được gia cố tại các con sông lớn	6-23
Bảng 6.5.1	Các chỉ tiêu hướng tới cho chuyên ngành môi trường nước	6-34
Bảng 6.5.2	Dân số các Quận/ Huyện.....	6-36
Bảng 6.6.1	Biến động nguồn nước	6-42
Bảng 8.5.1	Khuyến nghị của HAIDEP về Thu hồi đất và Hiện trạng năm 2024	8-6

Danh mục chữ viết tắt

BOD	Nhu cầu oxy sinh hóa
BRT	Xe buýt nhanh
CNTT	Công nghệ Thông tin
COD	Nhu cầu oxy hóa học
CSHT	Cơ sở hạ tầng
DO	Giá trị oxy hòa tan
ĐSĐT	Đường sắt đô thị
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GRDP	Tổng sản phẩm trên địa bàn
GSO	Tổng cục thống kê
GTCC	Giao thông công cộng
GTVT	Giao thông Vận tải
HAIDEP	Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội
HUPI	Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội
ILO	Tổ chức Lao động Quốc tế
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
LRT	Đường sắt nhẹ
MRB	Ban Quản lý Đường sắt Đô thị Hà Nội
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
PCU	Đơn vị xe con quy đổi
QHTT	Quy hoạch tổng thể
SDG	Mục tiêu Phát triển Bền vững
TFP	Năng suất nhân tố tổng hợp
ToC	Lý thuyết Thay đổi
TOD	Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng
UBND	Ủy ban Nhân dân
USD	Đô la Mỹ
VĐ	Vành đai
VIUP	Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

1. GIỚI THIỆU

1.1 Bối cảnh

Với khoảng 57% dân số thế giới hiện đang sinh sống tại các khu vực đô thị và con số này được dự báo sẽ đạt tới 70% vào năm 2050, việc xây dựng các đô thị bền vững đang trở thành một nhiệm vụ cấp bách, đặc biệt tại các quốc gia đang phát triển.

Để đạt được Mục tiêu Phát triển Bền vững số 11 (SDG 11): "Xây dựng các thành phố và cộng đồng dân cư toàn diện, an toàn, kiên cường và bền vững", Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã phối hợp với các cơ quan chức năng tại các nước đang phát triển trong khuôn khổ "Chiến lược Dự án Cụ thể (Chương trình nghị sự toàn cầu): Phát triển đô thị và vùng" để cung cấp các hỗ trợ theo nhóm dự án "Quản lý đô thị và phát triển cộng đồng", Những hỗ trợ này bao gồm: hỗ trợ xây dựng chính sách và kế hoạch phát triển đô thị và cộng đồng, tăng cường năng lực quản lý hành chính nhằm thực hiện các kế hoạch này, thiết lập hệ thống quản lý phát triển và thúc đẩy các phương pháp phát triển tiên tiến như đô thị thông minh và phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD). Cụ thể, thông qua các chương trình hợp tác kỹ thuật, JICA đang hỗ trợ xây dựng quy hoạch tổng thể đô thị và đào tạo nguồn nhân lực cần thiết để thực hiện các quy hoạch này.

Quy hoạch tổng thể đô thị được xây dựng dựa trên tầm nhìn dài hạn cho đô thị đó, từ đó phác thảo ra hình ảnh ảnh cũng như cấu trúc và chính sách phát triển tương lai của thành phố. Quy hoạch này giúp nâng cao trách nhiệm giải trình của chính quyền đồng thời thúc đẩy sự hiểu biết và hợp tác giữa người dân và nhà đầu tư. Tuy nhiên, do các tác động của quy hoạch tổng thể thường chỉ thể hiện rõ trong trung và dài hạn, nên việc đánh giá đầy đủ mức độ đạt được của quy hoạch trong các đánh giá sau dự án (thường thực hiện 3 năm sau khi dự án kết thúc) đối với các dự án hợp tác kỹ thuật là rất khó khăn. Ngoài ra, việc triển khai các biện pháp theo quy hoạch tổng thể còn phụ thuộc vào sự hỗ trợ của quốc gia sở tại, chính quyền địa phương và các nhà tài trợ khác. Do đó, để hiểu rõ hơn về hiệu quả phát triển, cần xem xét sự phối hợp nỗ lực của nhiều bên liên quan và các yếu tố liên ngành.

Khảo sát này tập trung vào các quy hoạch tổng thể phát triển đô thị được xây dựng với sự hỗ trợ của JICA, nhằm xác định các tác động phát triển trung và dài hạn từ các biện pháp và sáng kiến đã được triển khai dựa trên các quy hoạch tổng thể đó và làm rõ bối cảnh hình thành các những kết quả phát triển đó. Cụ thể, Đoàn Nghiên cứu sẽ xem xét đóng góp của quy hoạch tổng thể trong sự phát triển của thành phố, từ góc độ tác động tổng hợp thông qua các dự án do thành phố Hà Nội và các nhà tài trợ khác thực hiện.

1.2 Mục đích và phạm vi khảo sát

Mục đích của cuộc khảo sát này là để đánh giá định lượng các tác động phát triển đã đạt được cho tới năm 2020 – đây là năm mục tiêu đã xác định trong Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị Hà Nội được xây dựng với sự hỗ trợ của JICA với tên gọi "*Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (HAIDEP)*", đồng thời đề xuất các phương pháp đánh giá kết quả trung và dài hạn của việc lập quy hoạch tổng thể thông qua các dự án hợp tác kỹ thuật của JICA (Kaicho Gikyo), đồng thời đề xuất phương

pháp thiết lập và đo lường các chỉ số giám sát và hiệu quả trong các chiến lược chuyên ngành về phát triển đô thị.

1.3 Phương pháp và Phạm vi Khảo sát

1.3.1 Các lĩnh vực mục tiêu và Các chủ đề ưu tiên của HAIDEP

HAIDEP đã xây dựng 09 chương trình phát triển chuyên ngành ("A. Phát triển vùng", "B. Quản lý tăng trưởng đô thị", "C. Phát triển kinh tế xã hội", "D. Giao thông đô thị", "E. Nước và vệ sinh đô thị", "F. Nhà ở và điều kiện sống", "G. Quản lý môi trường", "H. Thiết kế và cảnh quan đô thị", "I. Các khu vực đặc biệt") và 01 chương trình về thực hiện, vận hành và quản lý ("J. Thực hiện và Quản lý") để hướng tới đạt được tầm nhìn và mục tiêu phát triển. HAIDEP đã có đề xuất một khung chiến lược, các biện pháp triển khai, các chỉ số giám sát từng chương trình chuyên ngành này. Các biện pháp cụ thể và giá trị mục tiêu chủ yếu được đề xuất cho các lĩnh vực phát triển đô thị, giao thông đô thị và môi trường nước.

Nghiên cứu này trước hết xem xét tổng thể hiện trạng phát triển của Hà Nội, tập trung vào các chỉ tiêu kinh tế - xã hội với trọng tâm là Chương trình phân ngành "C. Phát triển kinh tế - xã hội" (Chương 3). Sau đó, nghiên cứu đánh giá các thành tựu là biểu hiện của kết quả từ quy hoạch đô thị toàn diện, và đánh giá vai trò chung của quy hoạch đó. Cụ thể, Đoàn Nghiên cứu phân tích tập trung vào "B. Phát triển đô thị chiến lược", được đặt trên các chương trình chuyên ngành, đồng thời đánh giá xem thông qua các chương trình chuyên ngành nói trên, liệu thành phố có hiện thực hóa được hình thái đô thị mong muốn hay không (Chương 4).

Nội dung đánh giá theo chuyên ngành tập trung chủ yếu vào hai lĩnh vực là "D. Giao thông đô thị" và "E. Nước và Vệ sinh", trong đó bao gồm nhiều dự án ưu tiên được thực hiện với sự hỗ trợ của JICA, chủ yếu thông qua các khoản vay bằng đồng yên (Chương 5 và 6).

Ngoài ra, trong số các chương trình chuyên ngành chính, các lĩnh vực mà JICA đang có hỗ trợ và các nội dung có thể giúp hiểu được quá trình phát triển đô thị trên nhiều lĩnh vực đã được coi là "chủ đề ưu tiên". Theo đó, Đoàn Nghiên cứu đã xác định 04 chủ đề chính sau đây, thực hiện đánh giá tác động của chúng bằng cách vận dụng Lý thuyết Thay đổi (ToC).

- (1) Phát triển các khu đô thị và xã hội dựa trên giao thông công cộng
- (2) Quản lý tăng trưởng đô thị thông qua cải thiện mạng lưới đường bộ
- (3) Đảm bảo khả năng di chuyển và tiếp cận công bằng, an toàn cho tất cả mọi người
- (4) Cải thiện môi trường nước

1.3.2 Mở rộng địa giới hành chính Hà Nội và khó khăn do thời gian đã qua lâu v.v.

Năm 2008, thành phố Hà Nội mở rộng địa giới hành chính, với diện tích tăng mạnh từ 920 km² lên 3.344 km². Trong khi đó, nghiên cứu HAIDEP là từ năm 2004 đến năm 2007, với kết quả là bản quy hoạch bao quát khu vực thể hiện trong Hình 1.3.1- Mở rộng địa giới thành phố Hà Nội. "Hà Nội cũ, trước 2008" không bao gồm các khu vực mở rộng sau này. Do đó, khi so sánh các chỉ tiêu đề ra trong HAIDEP với các số liệu thống kê hiện tại của Hà Nội, cần lưu ý rằng phạm vi của các chỉ tiêu đó là khác nhau. Khi có dữ liệu về dân số và các chỉ số

khác cho từng khu vực, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện so sánh giữa các chỉ số hiện tại trong phạm vi Hà Nội cũ và các chỉ tiêu quy hoạch đặt ra trong HAIDEP.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 1.3.1 Mở rộng địa giới thành phố Hà Nội

Ngoài những thay đổi về địa giới hành chính trên, Hà Nội cũng đã lập nhiều quy hoạch ngành khác nhau, trong đó có cả những quy hoạch liên quan đến quy hoạch đô thị, và các quy hoạch này thường rà soát, cập nhật theo chu kỳ 5 đến 10 năm một lần. Do đó, rất khó đánh giá trực tiếp liệu các nội dung quy hoạch đề xuất trong HAIDEP có được thực hiện hay không hoặc được phản ánh như thế nào trong các quy hoạch hiện tại. Hơn nữa, từ khi lập HAIDEP đến nay đã 20 năm, một số chỉ tiêu thống kê đã thay đổi về cả phương pháp thu thập và tính toán số liệu dẫn đến hạn chế trong việc so sánh.

Đoàn Nghiên cứu đã phỏng vấn cả những cán bộ đối tác trước đây bao gồm những người hiện đang công tác và các cán bộ đã nghỉ hưu. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng nhiều thành viên đối tác từng tham gia nghiên cứu HAIDEP hiện đã nghỉ hưu, nên việc tiếp xúc và phỏng vấn họ gặp nhiều khó khăn.

1.3.3 Phương pháp khảo sát

Cuộc khảo sát này được thực hiện chủ yếu thông qua việc rà soát các tài liệu hiện có, phỏng vấn các bên liên quan tại địa phương và phỏng vấn người thụ hưởng.

(1) Phỏng vấn các bên liên quan tại địa phương

Danh sách các cuộc phỏng vấn được thực hiện tại chỗ như sau.

Bảng 1.3.1 Phỏng vấn các bên liên quan tại địa phương

Cơ quan/Chức vụ hiện tại /Vị trí trong HAIDEP	Họ và tên	Lĩnh vực/Chủ đề
Ủy ban Nhân dân Tp. Hà Nội		
Đã nghỉ hưu/Nguyên Trưởng phòng Nghiên cứu Quy hoạch, SỞ QHKT Cố vấn cao cấp của VINHOME	Ông Lê Mạnh Cường	Đô thị (Quy hoạch và quản lý phát triển)
SỞ QHKT , Trưởng phòng Phòng QHHTKT Phòng Quản lý hoạt động QH KT-ĐT	Ông Đào Minh Tâm Ông Trịnh Quang Dũng	Đô thị (Quy hoạch và quản lý phát triển)
Sở KHĐT (Ban QLDA) , Đã nghỉ hưu, Nguyên Giám đốc Ban QLDA, Cố vấn cao cấp của ĐV phát triển tư nhân Sở KHĐT- Ban QLDA , Điều phối viên Dự án HAIDEP	Ông Trần Minh Quang Bà Nguyễn Trương Quyên	Đô thị (Quy hoạch và quản lý phát triển)
Sở Tài chính , Vụ trưởng Vụ Kinh tế Đối ngoại Thành viên Tổ Công tác HAIDEP lúc đó thuộc Sở KHĐT	Ông Trần Thế Phương	KTXH (Các vấn đề liên quan đến chiến lược tài chính sau HAIDEP)
HUPI-Viện QHXD Hà Nội Phó Phòng, Phòng Nghiên cứu phát triển, Đào tạo và Hợp tác quốc tế	Bà Vũ Tuyết Mai	Đô thị (Quy hoạch và quản lý phát triển)
Sở XDHN , Phó phòng, Phòng Quản lý nhà) Chuyên gia	Bà Hoàng Thu Thủy Ông Nguyễn Tuấn Anh	Đô thị (Nhà ở)
Sở XDHN , Ban An toàn Giao thông, Ban Duy tu các công trình HTGT	Ông Tạ Đức Giang Bà Trần Thị Chung Ông Nguyễn Đình Đôn	Giao thông Vận tải (An toàn Giao thông)
Sở XDHN , TT Quản lý và Điều hành Giao thông TP. Hà Nội (TRAMOC)	Bà Trần Thị Phương Thảo Bà Trần Thị Vân Hương Bà Đinh Thị Hồng Sim Ông Hà Xuân Thắng Ông Nguyễn Xuân Cường Ông Phạm Đình Tiến Ôn Phạm Thành Lâm	Giao thông Vận tải (QH VTCC Đô thị)
Sở XDHN Phó Trưởng phòng Quản lý hạ tầng cấp, thoát nước	Bà Hoàng Mai Hương	Nước Thực trạng quản lý ngành nước ở thành phố Hà Nội
Sở XDHN Nhân viên Trung tâm Quản lý Hạ tầng Kỹ thuật thành phố Hà Nội.	Bà Phạm Mai Hương	Nước Dữ liệu về nhà máy xử lý nước thải tại thành phố Hà Nội
Sở XDHN Phó Trưởng phòng Thoát nước và Xử lý Nước thải - Trung tâm Quản lý Hạ tầng Kỹ thuật thành phố Hà Nội.	Ông Nhật	Nước Dữ liệu về hệ thống thoát nước và xử lý nước thải hiện nay, kết quả kiểm tra chất lượng nước sông của thành phố Hà Nội
Công ty thoát nước Hà Nội Phó Giám đốc Xí nghiệp Trạm bơm Yên Sở.	Ông Trịnh Ngọc Thái	Nước Dữ liệu về vận hành trạm bơm Yên Sở
Công ty TNHH Nước sạch Hà Nội Giám đốc Nhà máy nước Bắc Thăng Long.	Ông Nguyễn Đức Trường	Nước Dữ liệu về vận hành nhà máy nước Bắc Thăng Long
Ban Quản lý Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội - Dự án II Nguyên Giám đốc	Ông Phạm Văn Cường	Nước (Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội - Dự án II)
Sở XDHN	Ông Trần Anh Tuấn	Nước

Cơ quan/Chức vụ hiện tại /Vị trí trong HAIDEP	Họ và tên	Lĩnh vực/Chủ đề
Phó Giám đốc Trung tâm Quản lý hạ tầng kỹ thuật thành phố Hà Nội. Nguyên Phó Giám đốc Ban Quản lý Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội - Dự án II		(Dự án thoát nước nhằm cải thiện môi trường Hà Nội - Dự án II)
Sở Nông nghiệp và Môi trường Phó Chánh Văn phòng	Bà Phạm Thị Thu Hương	Cơ cấu tổ chức của Sở Nông nghiệp và Môi trường
Sở Nông nghiệp và Môi trường Trưởng phòng Quản lý Môi trường	Ông Nguyễn Trọng Nhất	Dữ liệu về kết quả kiểm tra chất lượng nước hồ của thành phố Hà Nội
Sở Nông nghiệp và Môi trường Phó Chi cục trưởng Chi cục Thủy lợi và Phòng chống – Kiểm soát Thiên tai	Ông Đào Quang Khải	Dữ liệu về hệ thống đê điều tại thành phố Hà Nội
HIZA_Ban Quản lý KCN Hà Nội, Nguyên Phó Giám đốc	Ông Nguyễn Đức Quang	KT-XH (Phát triển Khu CN)
Sở TCHN, Phó Phòng Chính sách phát triển và Quy hoạch, Tổng hợp, Từng tham gia các HT HAIDEP	Ông Nguyễn Thái Đông	KT-XH (Phát triển KT-XH)
MRB-Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội	Ông Nguyễn Đắc Phước Ông Đỗ Đức Hòa	GTVT (Phát triển ĐSĐT)
Công ty Hanoi Metro, Chủ tịch HĐQT	Ts. Khuất Việt Hùng	GTVT (Phát triển ĐSĐT)
Sở GTVT, Đã nghỉ hưu, Nguyên Phó GD, Sở GTCC (tiền thân của Sở GTVT), Trưởng Nhóm Công tác	Ông Trần Danh Lợi	GTVT (Giao thông đô thị)
Cơ quan, ban ngành TW		
Bộ XD (Phó Vụ trưởng Vụ Hợp tác QT, Vụ Quy hoạch Kiến trúc, Cục Phát triển Đô thị Viện QHĐTNT Quốc gia (VIUP))	Bà Đỗ Nguyệt Ánh Ông Ngô Đăng Minh Ông Nguyễn Trung Kiên Bà Đào Thị Như Ông Nguyễn Trung Dũng Ông Hoàng Đình Giáp	Đô thị (Quy hoạch và Phát triển/Quản lý QHĐT)
VUPDA, Chủ tịch Hội QHĐTVN Đã nghỉ hưu, Thành viên Ban CĐ Chương trình HAIDEP, Nguyên Thứ trưởng Bộ XD	Ông Trần Ngọc Chính Ông Đỗ Hậu Bà Phan Thanh Mai Bà Trần Thanh Ý	Đô thị (Quy hoạch và Phát triển/Quản lý QHĐT)
Bộ XD, Đã nghỉ hưu, Nguyên Cục trưởng, Cục QL Nhà, Thành viên BCĐ HAIDEP, Chuyên gia cao cấp của GIZ	Ông Nguyễn Hồng Tiến	Nước (Vấn đề thể chế, các dự án đề xuất của HAIDEP trước đây)
Bộ Xây dựng – Cục Đường bộ Việt Nam	Bà Phan Thị Thu Hiền Ông Nguyễn Văn Minh Ông Trần Xuân Bình	GTVT (Phát triển Đường bộ)
Bộ Xây dựng – Cục Đường sắt Việt Nam	Ông Nguyễn Tiến Thịnh Ông Tuyên Ông Khang	GTVT (Đường sắt)
VIUP, Viện trưởng Giám đốc-TT Đào tạo, HTQT Phó Giám đốc -TT Đào tạo, HTQT Trung tâm Quy hoạch 1, Phó Giám đốc (CQ đối tác chính của Dự án CUPCUP)	TS. Hoàng Vĩnh Hưng Ông Nguyễn Trung Dũng Bà Phan Thanh Bích Ông Trương Minh Ngọc	Đô thị (Quy hoạch và Phát triển/Quản lý QHĐT)
VIUP, Chuyên gia QH Giao thông	Ông Nguyễn Anh Tuấn	GTVT (Giao thông công cộng)

Cơ quan/Chức vụ hiện tại /Vị trí trong HAIDEP	Họ và tên	Lĩnh vực/Chủ đề
Các tổ chức, đơn vị có liên quan khác		
ĐHXD Hà Nội /Chuyên gia tư vấn HAIDEP Trưởng khoa ĐHTHTQT Viện Kiến trúc QG, Nguyên Viện phó	Ts. Tạ Quỳnh Hoa Ts. Phạm Thúy Loan	Đô thị (Quy hoạch và Phát triển/Quản lí QHĐT)
Công ty xe buýt Vinbus	Ông Dương Thiên Tường	GTVT (Giao thông công cộng)
Tổng Cty Vận Tải Hà Nội (TRANSERCO)	Ông Lê Anh Nam Bà Nguyễn Thị Hải Yến Ông Đỗ Ngọc Thắng Ông Vũ Văn Cư	GTVT (Giao thông công cộng)
OCG Việt Nam Nguyên cán bộ JICA	TS. Phan Lê Bình	GTVT (Giao thông đô thị)
Nhà máy xử lý nước thải Gamuda Trạm bơm Yên Sở	Khảo sát thực địa	Nước Dự án cấp nước được thực hiện bởi khu vực tư nhân (theo hình thức BT)
Nhà máy xử lý nước thải Hồ Bảy Mẫu	Khảo sát thực địa	Nước Dự án cấp nước được thực hiện theo hình thức vốn vay ODA Nhật Bản
TEDI, Trung tâm Môi trường, TEDI, Phòng Kế hoạch Đấu thầu TEDI, Trung tâm Tư vấn QT TEDI, Trung tâm Đường bộ-Sân bay	Ông Vũ Hiến Bà Đào Thị Xuân Hà Ông Đặng Hoàng Hiệp Ông Vũ Đức Minh	Môi trường Cập nhật các chính sách về GPMB và tái định cư của Hà Nội & Việt Nam

Lưu ý: Việt Nam đã tổ chức lại cơ cấu hành chính vào năm 2025.

(2) Phỏng vấn người thụ hưởng

Đoàn Nghiên cứu đã phỏng vấn những người dân được hưởng lợi từ các dự án nhằm đánh giá hiệu quả thực tế trong hai lĩnh vực chính: giao thông và môi trường nước. Trong lĩnh vực giao thông vận tải, Đoàn Nghiên cứu Đã thực hiện 40 cuộc phỏng vấn với người sử dụng phương tiện giao thông công cộng và 31 cuộc phỏng vấn với người tham gia giao thông đường bộ. Về lĩnh vực môi trường nước, đã phỏng vấn tổng cộng 40 người tại 15 địa điểm nơi JICA triển khai các dự án cải tạo hồ và hệ thống thoát nước. Kết quả chi tiết của các cuộc phỏng vấn được trình bày trong các phần 5.5 và 6.5 của báo cáo.

2. TỔNG QUAN VỀ HAIDEP

2.1 Bối cảnh và mục đích của HAIDEP¹

Bối cảnh: Từ giữa thập niên 1990, Việt Nam đã chứng kiến sự tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ, và xu hướng này được kỳ vọng sẽ tiếp tục. Tăng trưởng kinh tế trong giai đoạn này đã thúc đẩy quá trình đô thị hóa và cơ giới hóa nhanh chóng. Trong khi người dân được hưởng lợi từ sự phát triển kinh tế, các vấn đề đô thị cũng ngày càng nghiêm trọng, đặc biệt tại các thành phố lớn, với tình trạng ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông gia tăng và môi trường sống suy thoái.

Tại Hà Nội, với sự hỗ trợ của JICA, các quy hoạch tổng thể cho các lĩnh vực như giao thông, cấp nước, thoát nước và xử lý nước thải đã được xây dựng, cùng với việc triển khai các dự án vay vốn ODA bằng đồng yên. Khi thành phố phát triển và các vấn đề đô thị trở nên phức tạp hơn, việc rà soát lại các quy hoạch ngành là cần thiết, đồng thời cũng cần có các giải pháp tổng thể.

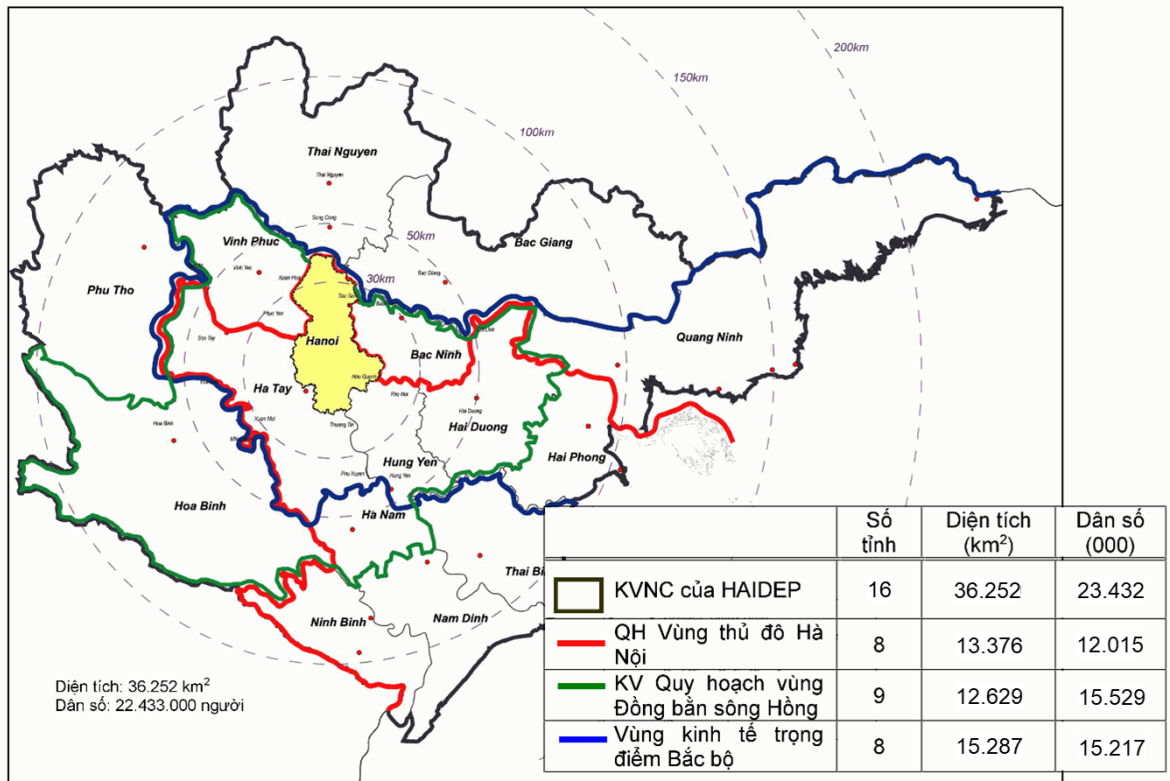
Trong bối cảnh đó, Chương trình Phát triển Đô thị Toàn diện tại Thủ đô Hà Nội (HAIDEP) được đề xuất nhằm rà soát toàn diện các vấn đề phát triển đô thị, giao thông đô thị, môi trường nước và điều kiện sống, đồng thời điều chỉnh quy hoạch đô thị tổng thể hiện có (Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội năm 1998).

Mục tiêu: HAIDEP đặt ra bốn mục tiêu cụ thể:

- Xây dựng Chương trình phát triển đô thị toàn diện cho Vùng Thủ đô Hà Nội đến năm 2020
- Xây dựng kế hoạch triển khai ngắn hạn
- Thực hiện các dự án thí điểm và nghiên cứu khả thi cho các dự án giao thông đô thị ưu tiên
- Tăng cường năng lực quy hoạch và quản lý của các cơ quan nhà nước

Phạm vi nghiên cứu: Ngoài thành phố Hà Nội, phạm vi nghiên cứu bao gồm 15 tỉnh phía Bắc Việt Nam (thành phố Hải Phòng và các tỉnh đồng bằng sông Hồng: 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 xem xét vai trò trung tâm của Hà Nội trong khu vực rộng hơn và tác động của sự phát triển đô thị. Tổng diện tích khảo sát là 36.252 km² với dân số khoảng 23,4 triệu người. Khu vực quy hoạch tập trung vào địa bàn thành phố Hà Nội.

¹ Xem Báo cáo cuối kỳ HAIDEP, bản Tóm tắt

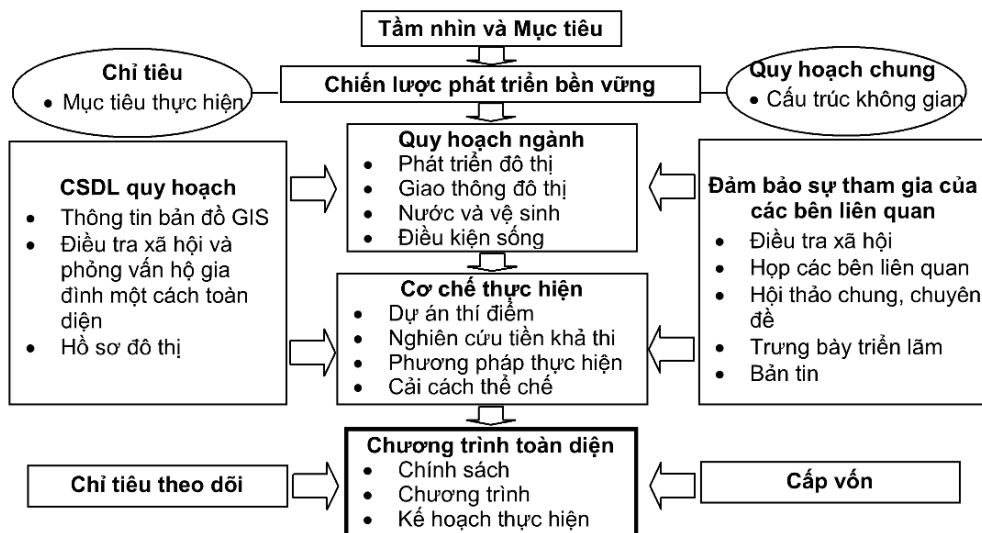


Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 2.1.1 Phạm vi nghiên cứu và quy hoạch của HAIDEP

2.2 Đề xuất của HAIDEP

Phương pháp quy hoạch của HAIDEP được trình bày tại Hình 2.2.1. Sau khi xác lập tầm nhìn và mục tiêu phát triển cho Hà Nội, chiến lược và quy hoạch tổng thể về phát triển bền vững được hình thành, từ đó xây dựng các quy hoạch chuyên ngành. Như trình bày tại Chương 4, phương pháp quy hoạch của HAIDEP dựa trên cơ sở dữ liệu quy hoạch, phương pháp có sự tham gia của các bên liên quan, và cách tiếp cận toàn diện bao gồm phát triển đô thị, giao thông đô thị, môi trường nước và điều kiện sống.



Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 2.2.1 Phương pháp lập quy hoạch của HAIDEP

Tầm nhìn và mục tiêu của HAIDEP như sau.

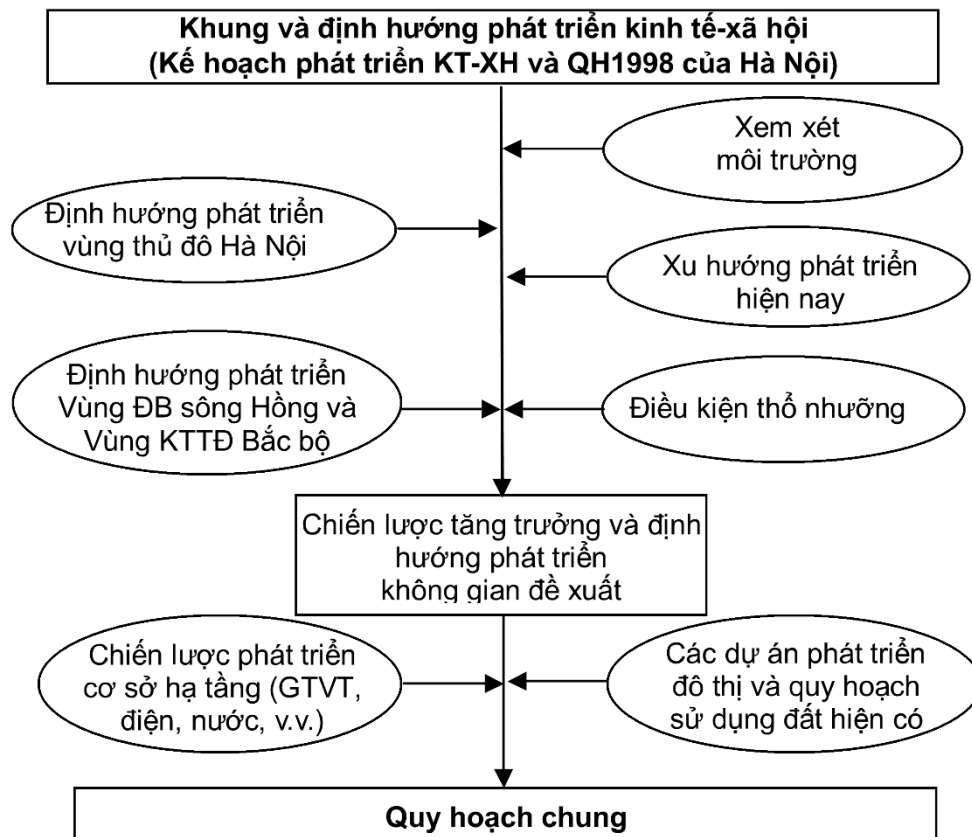
Tầm nhìn: Dựa trên tầm nhìn được nêu trong Chỉ thị số 1/2001/L-CTN của Chính phủ, "Hà Nội phải được xây dựng thành một thủ đô hiện đại và phát triển, là biểu tượng của cả nước, đồng thời là trung tâm quốc gia và vùng về chính trị, văn hóa, khoa học, công nghệ, giáo dục, kinh tế và thương mại quốc tế." đã đạt được sự đồng thuận rộng rãi trong việc xác định "Mặt nước, Cây xanh và Văn hóa" là chiến lược phát triển không gian chủ đạo.

Bảng 2.2.1 Mục tiêu của các ngành được chọn trong HAIDEP

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

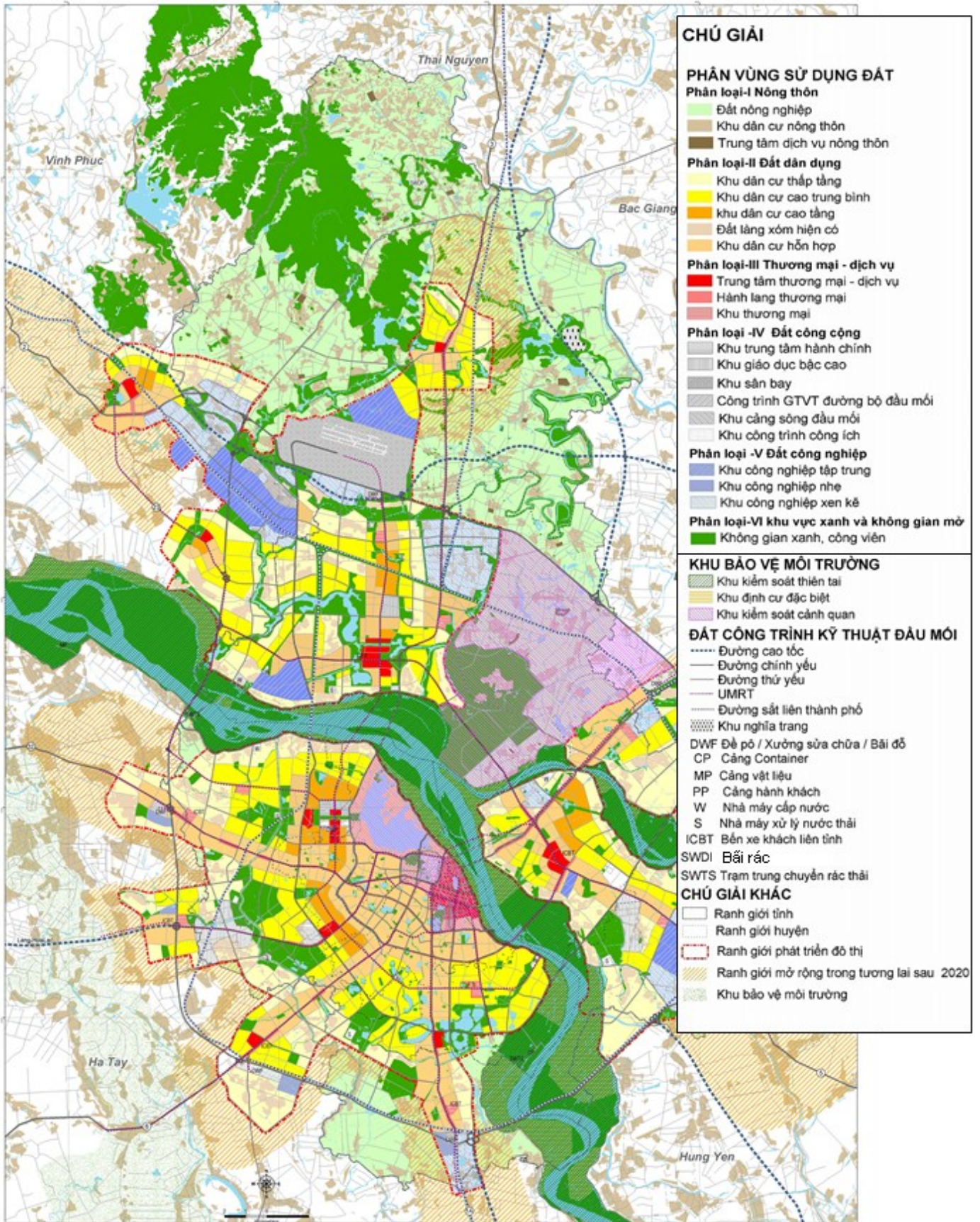
Nguồn: Báo cáo cuối kỳ HAIDEP

Hình 2.2.3 thể hiện bản "Quy hoạch chung" – là nội dung quy hoạch tổng thể thành phố Hà Nội do HAIDEP đề xuất. Vào thời điểm đó, Việt Nam chưa có luật quy hoạch đô thị, nên công tác quy hoạch đô thị ở Việt Nam dựa trên Luật Xây dựng (2003), bao gồm quy hoạch chung xây dựng (quy hoạch tổng thể) và quy hoạch cấp huyện (quy hoạch chi tiết). Cơ cấu đô thị và sử dụng đất trong quy hoạch chung thường chưa tính đến định hướng quy hoạch kinh tế - xã hội. Hơn nữa, thời điểm đó còn tồn tại những vấn đề như thiếu phối hợp giữa các lĩnh vực hạ tầng như giao thông và cấp thoát nước, và phối hợp giữa các quy hoạch ngành còn bất cập. Do đó, HAIDEP đã xây dựng một quy hoạch tổng thể theo đó thể hiện được khung quy hoạch phát triển không gian, có phối hợp với các quy hoạch vùng như "Quy hoạch phát triển vùng thủ đô Hà Nội" và "Quy hoạch phát triển đồng bằng sông Hồng", đánh giá các khu vực phù hợp cho phát triển và đảm bảo nhất quán với chiến lược phát triển hạ tầng chuyên ngành.



Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 2.2.2 Quy trình lập quy hoạch HAIDEP



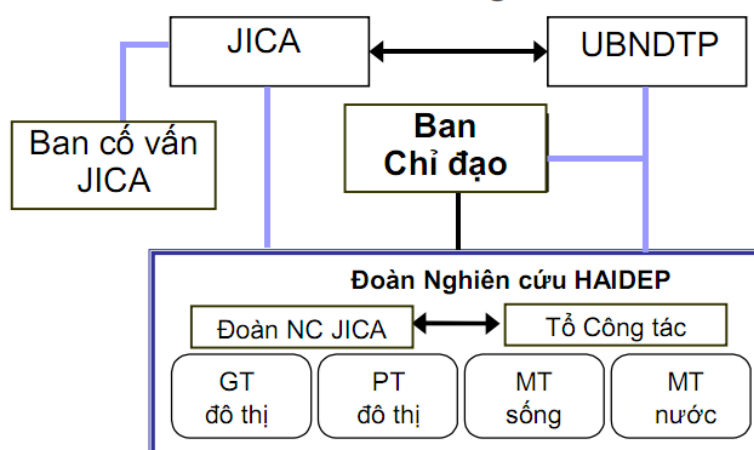
Nguồn: Báo cáo cuối kỳ HAIDEP

Hình 2.2.3 Quy hoạch chung do HAIDEP đề xuất

Để hiện thực hóa quy hoạch chung, các chiến lược, hành động và các chỉ số đánh giá đều được xây dựng cho từng lĩnh vực, nhất quán với mục tiêu chung. Cụ thể, đối với các lĩnh vực chính như giao thông đô thị/giao thông vùng, môi trường nước và môi trường sống, HAIDEP đã đề xuất các dự án cụ thể, kèm theo dự toán chi phí và đánh giá tính khả thi (phân tích kinh tế và tài chính). Nội dung chi tiết về quy hoạch từng lĩnh vực được mô tả trong Chương 4 và các chương sau đó.

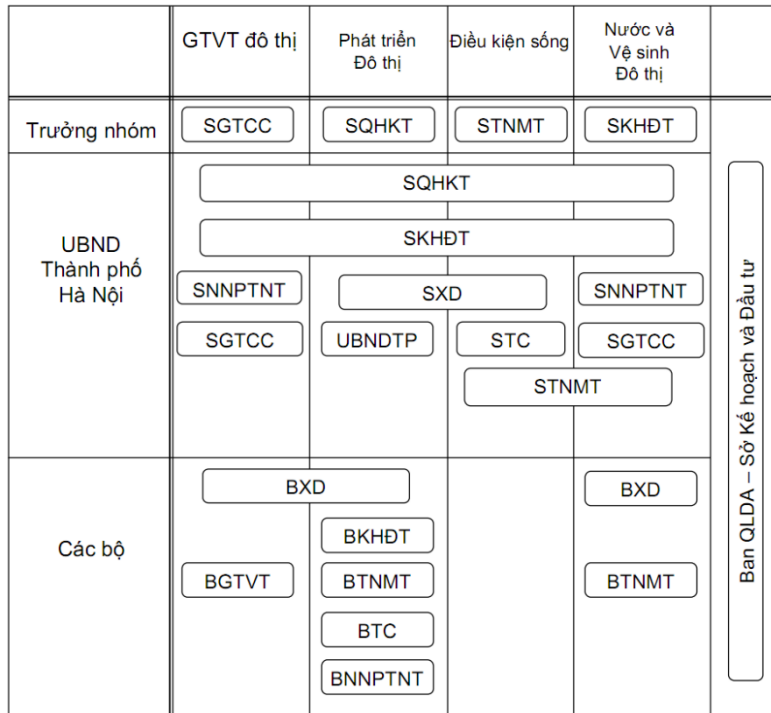
2.3 Tổ chức Nghiên cứu

Nghiên cứu HAIDEP bắt đầu vào tháng 12 năm 2004 và kết thúc vào tháng 3 năm 2007. Cơ cấu tổ chức nghiên cứu HAIDEP được thể hiện trong Hình 2.3.1, gồm có Ban Chỉ đạo (SC) do Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội chủ trì, và các tổ công tác chuyên ngành, thảo luận về từng chuyên ngành đô thị khác nhau. Thành phần Ban Chỉ đạo bao gồm lãnh đạo và đại diện các Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài nguyên và Môi trường và Bộ Tài chính. Thành phần tổ các tổ công tác chủ yếu gồm chuyên gia, cán bộ sở ban ngành của thành phố Hà Nội, định kỳ họp để thảo luận về các lĩnh vực phát triển đô thị, giao thông đô thị, môi trường sống và môi trường nước. Sở Kế hoạch và Đầu tư là cơ quan đầu mối, điều phối chung cho hoạt động nghiên cứu.



Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 2.3.1 Cơ cấu Tổ chức nghiên cứu HAIDEP



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

Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 2.3.2 Thành phần các tổ công tác

3. TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

3.1 Chiến lược phát triển kinh tế, xã hội trong HAIDEP

Báo cáo HAIDEP năm 2008 nhấn mạnh rằng tăng trưởng kinh tế tương lai của Hà Nội đóng vai trò thiết yếu đối với sự phát triển bền vững của toàn vùng do đó cần có các định hướng chiến lược ở cả cấp độ vùng và cấp độ thành phố. Đặc biệt, ngành sản xuất dựa trên vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) được xác định là động lực tăng trưởng trên phạm vi cả nước đồng thời đề xuất chính sách nhằm thúc đẩy lĩnh vực này thông qua sự phối hợp giữa Hà Nội và các tỉnh lân cận. Ở cấp độ thành phố, HAIDEP kêu gọi đẩy mạnh các ngành dịch vụ và các ngành sử dụng nhiều tri thức, đồng thời di dời các ngành công nghiệp gây ô nhiễm ra các khu công nghiệp ở ngoại ô thành phố. HAIDEP cũng nhấn mạnh việc giải quyết các vấn đề liên quan đến khu vực kinh tế phi chính thức và các doanh nghiệp nhỏ và vừa, đưa ra các giải pháp nhằm phục hồi các ngành này thông qua chính sách sử dụng đất hỗn hợp tại trung tâm thành phố, dọc các hành lang giao thông và trong các khu dân cư.

Nghiên cứu này đặt ra các mục tiêu cơ bản cho sự phát triển kinh tế - xã hội của Hà Nội như sau: đạt được tăng trưởng kinh tế cao và bền vững dựa trên các ngành sử dụng nhiều tri thức; nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân thông qua giảm nghèo và thu hẹp bất bình đẳng, cải thiện môi trường đầu tư thông qua cải cách thể chế, minh bạch thông tin và phát triển nguồn nhân lực. Bảng 3.1.1 trình bày các chiến lược, hành động và chỉ số giám sát được đề xuất trong HAIDEP đồng thời đối chiếu với các chỉ số thực tế tương ứng có thể so sánh và các góc độ được đánh giá và xem xét trong Nghiên cứu này. Mặc dù các đề xuất của HAIDEP không được phía thành phố Hà Nội tiếp tục theo dõi nhưng Nghiên cứu này đã hệ thống hóa các chỉ tiêu có thể đánh giá được.

Bảng 3.1.1 Các chiến lược, hành động và chỉ số giám sát được đề xuất trong HAIDEP, các chỉ tiêu so sánh và góc độ đánh giá

Các nội dung đề xuất trong HAIDEP			Góc độ đánh giá trong Nghiên cứu này	
Chiến lược	Hành động đề xuất	Chỉ số giám sát	Chỉ số so sánh	Góc độ đánh giá
Xây dựng nền tảng kinh tế có tính cạnh tranh	Xây dựng cơ chế phối hợp giữa các bộ ngành và cơ quan của chính phủ nhằm đẩy mạnh các nền kinh tế đô thị mới có sự tham gia của khu vực tư nhân và các cơ sở giáo dục đại học.	<ul style="list-style-type: none"> Tỷ trọng của các ngành công nghiệp đô thị mới (giá trị sản lượng, việc làm, số lượng cơ sở sản xuất – kinh doanh) Thể chế đã được thiết lập 	Tỷ lệ tăng trưởng GDP Lượng vốn đầu tư tư nhân Số lượng việc làm tạo ra	Mức độ sôi động của nền kinh tế và sự tham gia của khu vực tư nhân
	Thúc đẩy các ngành công nghiệp đô thị mới tích hợp giữa văn hóa, công nghệ và nguồn nhân lực.			
	Cung cấp cơ sở hạ tầng chiến lược nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành công nghiệp hiện có.			
Cập nhật Chiến lược Phát triển Công nghiệp	Di dời các ngành công nghiệp/nhà máy gây ô nhiễm	<ul style="list-style-type: none"> Số lượng ngành công nghiệp gây ô nhiễm được di 	Số lượng và diện tích các khu công nghiệp	Cân bằng giữa cải thiện môi trường và mở rộng công
	Xây dựng các chiến lược cụ thể			

Các nội dung đề xuất trong HAIDEP			Góc độ đánh giá trong Nghiên cứu này	
Chiến lược	Hành động đề xuất	Chỉ số giám sát	Chỉ số so sánh	Góc độ đánh giá
	cho phát triển công nghiệp và phát triển khu công nghiệp, hợp tác với các tỉnh khác trong vùng	đời và mức độ hài lòng của cộng đồng dân cư		ngành
	Môi trường hỗ trợ tại các khu công nghiệp, bao gồm nhà ở, hệ thống tiếp cận và giao thông, các tiện ích cho người lao động	<ul style="list-style-type: none"> • Tiến độ các dự án • Mức độ hài lòng của các ngành công nghiệp 		
Cải thiện thêm môi trường đầu tư	Nâng cao năng lực cạnh tranh của Hà Nội tại Việt Nam và châu Á để thu hút FDI	Chỉ số và xếp hạng năng lực cạnh tranh	<ul style="list-style-type: none"> • Lượng vốn FDI đổ vào • Số lượng dự án đầu tư 	Kết quả thu hút vốn đầu tư nước ngoài và cải thiện môi trường đầu tư
	Cải thiện hơn nữa hệ thống thông tin đầu tư tại Hà Nội và khu vực.	Mức độ hài lòng của nhà đầu tư và người sử dụng		
	Thành lập trung tâm dịch vụ một cửa phối hợp giữa Thành phố Hà Nội và cộng đồng địa phương	Khả năng tiếp cận thông tin và mức độ tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh		
Xây dựng cơ chế hỗ trợ cho các nhóm thu nhập thấp và nhóm nghèo đô thị	Xác định và nhận định tình trạng nghèo đô thị tại Hà Nội	Định nghĩa và các chỉ số chung về người nghèo	<ul style="list-style-type: none"> • Tỷ lệ nghèo đô thị • Số lượng nhà ở cho người nghèo • Số lượng các chương trình hỗ trợ đời sống 	Đạt được sự hòa nhập xã hội và nâng cao mức sống
	Xây dựng các chính sách cung cấp hỗ trợ cần thiết cho người nghèo một cách bền vững	<ul style="list-style-type: none"> • Mức độ hài lòng của người nghèo • Khả năng tiếp cận các chỉ số và thông tin liên quan 		
	Thiết lập cơ chế giám sát phù hợp			
Nâng cao năng lực cộng đồng	Xác định các vấn đề ở cấp cộng đồng	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ chế hiện có để người dân tham gia • Các kế hoạch/chương trình hiện có • Số cuộc họp và số người tham gia 	<ul style="list-style-type: none"> • Số lượng dự án hợp tác địa phương • Kết quả khảo sát mức độ hài lòng của người dân • Ngân sách hỗ trợ 	Nâng cao năng lực tự chủ của địa phương và hiệu quả chính sách
	Xây dựng chính sách nhằm cung cấp hỗ trợ cần thiết một cách bền vững			
	Thiết lập cơ chế giám sát phù hợp			

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá tổng hợp dựa trên HAIDEP

Nghiên cứu đã cố gắng phân tích các góc độ đánh giá sau đây dựa trên tổng hợp tài liệu và các cuộc phỏng vấn: i. mức độ sôi động của nền kinh tế và sự tham gia của khu vực tư nhân, ii. sự cân bằng giữa cải thiện môi trường và mở rộng phát triển công nghiệp, iii. kết quả thu hút đầu tư nước ngoài và phát triển môi trường đầu tư, và iv. mức độ đạt được sự hòa nhập xã hội và nâng cao mức sống của người dân. Về điểm v. tiến hành khảo sát cấp độ cộng đồng, do không khả thi trong phạm vi nghiên cứu này nên đã không được đưa vào phân tích. Những thay đổi sau HAIDEP sẽ được thảo luận dưới các góc độ về dân số, tổng sản phẩm trên địa bàn, hòa nhập xã hội và môi trường.

3.2 So sánh các chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính: Thực tế năm 2005, Mục tiêu và Thực tế cho năm 2020, Thực tế năm 2023

Bảng 3.2.1 so sánh và tổng hợp các chỉ tiêu so sánh giữa năm cơ sở (2005) và năm mục tiêu (2020) hoặc năm gần nhất có dữ liệu. Đây là các dữ liệu về việc làm, tỷ lệ thất nghiệp, tỷ lệ nghèo, tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), vốn là các chỉ tiêu được đề ra trong Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội của Hà Nội (2006-2010).

Trong 20 năm qua, Hà Nội đã liên tục tăng cường thu hút FDI thông qua việc cải thiện môi trường đầu tư, đồng thời đạt được tiến bộ trong việc đa dạng hóa sang lĩnh vực dịch vụ. Về mặt hòa nhập xã hội, thành phố cũng đạt được những kết quả đáng chú ý, bao gồm giảm tỷ lệ thất nghiệp và tỷ lệ nghèo.

Bảng 3.2.1 Các chỉ tiêu chính về kinh tế- xã hội của thành phố Hà Nội

	2005		2010	2015	2020		2023
	Hà Nội cũ	Hà Nội hiện nay			Hà Nội cũ (Giá trị mục tiêu HAIDEP)	Giá trị thực tế	
Tổng dân số (nghìn người)	3.183	5.910	6.618	7.390	4.540	8.246	8.587
Dân số đô thị (nghìn người)	1.990	2.300	2.816	3.640	3.950	4.062	4.213
Dân số đô thị (%)	62,5	38,9	42,6	49,1	87,8	49,3	49,1
Tổng số người có việc làm (nghìn người)	1.553	-	3.615	4.005	-	4.125	4.105
Tỷ lệ thất nghiệp (%)	-	-	4,7	3,4	<5,0	Khoảng 2,4	-Khoảng 2,0~2,1
Tỷ lệ nghèo (%)	16,08	-	<4 (giá trị mục tiêu)	Khoảng 2,45	<1 (giá trị mục tiêu)	Khoảng 1,2	0,10
GRDP (tỷ Việt Nam đồng)	92.425	-	245.749	672.949	-	1.017.596	1.297.134
Tỷ lệ tăng trưởng GRDP (%/năm)	11,2	-	11,0	9,2	11	4,11	6,27
GRDP (%) (①)	① 1,7	① 6,9	① 5,8	① 2,8	① 1,0	① 2,6	① 2,2
Ngành sơ cấp / (②)Ngành thứ cấp / (③) Ngành dịch vụ)	② 40,8	② 40,8	② 41,8	② 23,6	② 45,0	② 26,0	② 26,4
	③ 57,4	③ 52,3	③ 52,4	③ 73,6	③ 54,0	③ 71,4	③ 71,4
FDI (tỷ lệ tăng trưởng)	-	-	15	-	-	5,6	10,2
FDI lũy kế (triệu USD)	9.241	-	-	-	-	-	41.000

Nguồn: HAIDEP, Tài liệu từ thành phố Hà Nội

Báo cáo về Khảo sát Lao động (hàng năm) <https://www.nso.gov.vn/en/default/2025/03/report-on-labour-force-survey-2023/>

Khảo sát Lao động 2023 – Hạng mục trong Danh mục của ILO <https://webapps.ilo.org/surveyLib/index.php/catalog/8656>

3.2.1 Dân số

Theo các cuộc tổng điều tra dân số được tiến hành định kỳ 10 năm một lần, dân số Hà Nội đã tăng từ 6,45 triệu người vào năm 2009 lên 8,05 triệu người vào năm 2019. Trong giai đoạn này, dân số tăng khoảng 1,6 triệu người, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm là

2,22%. Với vai trò là trung tâm kinh tế, chính trị và văn hóa, Hà Nội đã thu hút nhiều người nhập cư từ các tỉnh lân cận, đồng thời có khoảng 17 trường đại học với nhiều ngành và các khu công nghiệp tập trung đã tạo điều kiện thu hút lực lượng trẻ.

Diện tích đô thị của Hà Nội được mở rộng vào năm 2008, tuy nhiên dân số đô thị vào năm 2010 chỉ chiếm 42,6% và dự kiến sẽ tăng lên khoảng 49,1%, vào năm 2023. So sánh các cuộc tổng điều tra dân số từ năm 2009 đến năm 2019, tốc độ đô thị hóa trung bình đạt 4,1% mỗi năm. Tuy nhiên, không phải trung tâm của Hà Nội (theo địa giới thành phố cũ) mà các vùng ngoại thành mới là nơi ghi nhận sự tăng trưởng dân số đô thị, với số dân tăng rất nhanh. Ở những khu vực đô thị hóa mới này, mật độ dân số đã tăng gấp đôi trong vòng 10 năm. Đặc biệt, có những khu vực mà việc thành lập các khu công nghiệp và trường đại học đã trở thành động lực chính thúc đẩy tăng trưởng dân số.

3.2.2 GRDP và Chuyển dịch FDI

(1) Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP)

Trước năm 2005, khi Việt Nam chưa gia nhập WTO, hoạt động đầu tư và sản xuất diễn ra sôi động, chủ yếu tập trung vào ngành chế tạo. Tuy nhiên, khi các quận, huyện được mở rộng vào năm 2008, nhu cầu phát triển đô thị tăng lên và dòng vốn FDI đổ vào cũng gia tăng nhanh chóng. Tốc độ tăng trưởng đạt đỉnh vào khoảng năm 2015 và kể từ đó giảm dần. Mặc dù có sự chững lại do ảnh hưởng của COVID-19, ngành chế tạo và bất động sản đã phục hồi vào năm 2023. Tốc độ tăng trưởng mặc dù hơi thấp hơn, ở mức 6,27% do suy thoái kinh tế toàn cầu, nhưng vẫn duy trì ở mức ổn định.

Nhìn vào sự thay đổi cơ cấu GRDP theo ngành (2005-2023), sự sụt giảm của nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản là điều dễ hiểu do tiến trình đô thị hóa. Ngành sản xuất chế tạo duy trì ở mức ổn định, nhưng tỷ trọng đang giảm đi. Điều này có thể là nhờ sự phát triển đáng kể của ngành dịch vụ, đặc biệt là trong các lĩnh vực tài chính, CNTT và du lịch. Mục tiêu ban đầu 54% cho ngành dịch vụ trong khu vực thành phố cũ đã vượt xa, đạt 70%. Năm 2023, ngành dịch vụ dự kiến tăng trưởng 7,26%, đóng góp 4,69 điểm phần trăm vào GRDP, trong khi ngành công nghiệp và xây dựng tăng 5,29%, đóng góp 1,18 điểm phần trăm¹.

(2) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Dòng vốn FDI vào Hà Nội dự kiến tăng từ khoảng 650 triệu USD mỗi năm vào năm 2005 lên khoảng 3 tỷ USD vào năm 2023. Tổng vốn đầu tư dự kiến tăng gấp bốn lần, từ khoảng 924,1 tỷ USD năm 2005 lên khoảng 41 tỷ USD vào năm 2023. Đặc biệt, từ năm 2010, các khoản đầu tư đa dạng vào ngành chế tạo, bất động sản và dịch vụ đã tăng lên, đồng thời cơ cấu kinh tế của thành phố trở nên phức tạp hơn.

¹ <https://hanoimoi.vn/grdp-cua-thanh-pho-ha-noi-nam-2023-tang-6-27-654421.html>

Bảng 3.2.2 Dòng chuyển dịch FDI

Đơn vị: Triệu USD (%)

Năm	Tổng FDI	Ngành chế tạo	Ngành BĐS	Ngành dịch vụ	Ngành xây dựng	Giáo dục, y tế, vv.
2005	~650	~420 (64.6%)	~120 (18.5%)	~80 (12.3%)	~25 (3.8%)	~5 (0.8%)
2010	~2,365	~1,300 (55.0%)	~700 (29.6%)	~250 (10.6%)	~65 (2.8%)	~50 (2.1%)
2023	~3,000	~1,200 (40.0%)	~650 (21.7%)	~150 (5.0%)	~80 (2.7%)	~50 (1.7%)

Nguồn: HAIDEP, Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội (HAPI) Báo cáo thường niên, <https://b-company.jp/ja/a-comparison-between-hanoi-ho-chi-minh-and-da-nang-in-social-economic-and-investment/>

Phân tích sự thay đổi cơ cấu FDI (2005-2023) có thể được tóm tắt như sau:

Giảm tỷ trọng ngành chế tạo và thay đổi về chất lượng:

Năm 2005, ngành chế tạo chiếm gần 65% tổng FDI, chủ yếu là các ngành giá trị thấp như linh kiện điện tử và chế biến may mặc. Đến năm 2010, mặc dù vẫn chiếm phần lớn nhưng tỷ trọng này giảm xuống do sự gia tăng của bất động sản và ngành dịch vụ. Đến năm 2023, tỷ trọng này giảm xuống 40%. Tuy nhiên, nội dung đầu tư đang chuyển hướng sang công nghệ cao, linh kiện chính xác và chế tạo xanh, cho thấy quá trình nâng cấp công nghiệp và chuyển dịch sang nền kinh tế tri thức.

Mở rộng nhanh và tái cấu trúc đầu tư bất động sản:

Chủ yếu do phát triển đầu cơ theo quá trình mở rộng đô thị (mở rộng quận, huyện năm 2008). Mặc dù tỷ trọng dự kiến giảm nhẹ xuống còn 21,7% vào năm 2023, nhưng cơ cấu nội dung sẽ được tái cấu trúc, chuyển từ phát triển thương mại và nhà ở sang hạ tầng và phát triển đô thị sáng tạo. Đây là sự chuyển dịch từ giai đoạn bong bóng sang tái phát triển đô thị bền vững.

Ngành dịch vụ dự kiến sẽ tiếp tục tăng trưởng

Ngành này trên thực tế có xu hướng giảm (từ 12,3% xuống 5,0%) trong giai đoạn 2005–2023. Đầu tư vào các lĩnh vực tiềm năng như du lịch, logistics và công nghệ thông tin – truyền thông (ICT) đang tăng lên, nhưng vẫn còn hạn chế về lượng đầu tư. Trong tương lai, các lĩnh vực dịch vụ phi vật chất như tài chính, bảo hiểm và thông tin – truyền thông sẽ đóng vai trò quan trọng.

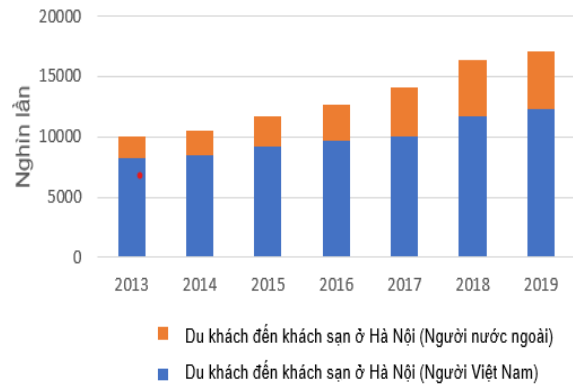
Giáo dục, y tế và khoa học công nghệ vẫn ở giai đoạn sơ khai

Mặc dù tỷ trọng FDI trong các lĩnh vực này liên tục duy trì ở mức dưới vài phần trăm, việc tăng cường các dịch vụ công thông qua FDI sẽ là trọng tâm đáng chú ý trong tương lai. Đặc biệt, vào năm 2023 đã ghi nhận các khoản đầu tư vào công nghệ giáo dục (EdTech), thiết bị y tế và các trung tâm nghiên cứu & phát triển (R&D).

Về vị trí công nghiệp, các thông tin chi tiết về số lượng và diện tích các khu công nghiệp được trình bày tại Chương 4, Mục (2) của "Mở rộng Đô thị Vùng Thủ đô Hà Nội: Định hướng Phát triển Đô thị do HAIDEP đề xuất và Thực tế Phát triển Đô thị."

(3) Du lịch

Từ năm 2005 đến năm 2010, số lượng khách du lịch quốc tế tăng đều nhờ vào việc phát triển hạ tầng du lịch và mở rộng các chuyến bay quốc tế bằng cách xây nhà ga mới của Sân bay Quốc tế Nội Bài. Từ năm 2015, lượng khách du lịch nội địa cũng tăng mạnh khi du lịch đô thị, di sản văn hóa và trải nghiệm ẩm thực trở nên phổ biến. Mặc dù số lượng khách du lịch giảm mạnh trong giai đoạn 2020–2021 do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, nhưng dự kiến trở lại mức của năm 2019 kể từ năm 2022, với số lượng tăng dự kiến² khoảng 4,7 triệu khách quốc tế và 20 triệu khách nội địa vào năm 2023, và 6,35 triệu khách quốc tế cùng 21,5 triệu khách nội địa vào năm 2024.

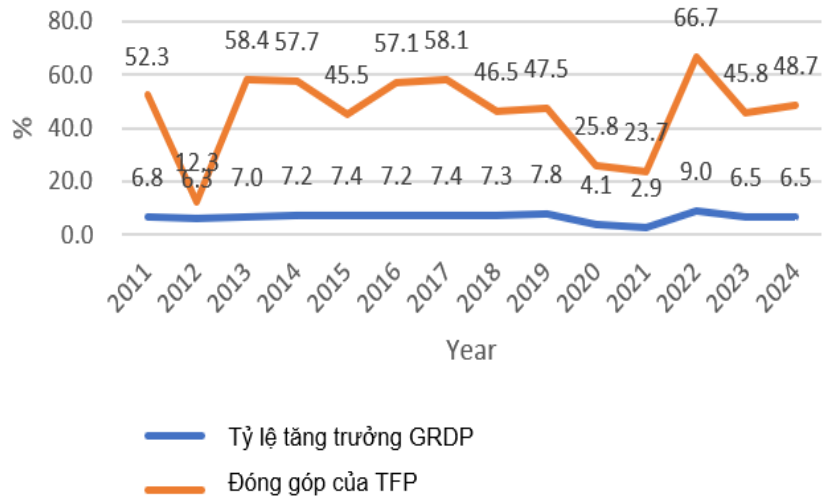


Nguồn: Niên giám Thống kê Hà Nội 2014, 2019

Hình 3.2.1 Số lượng du khách (khách ở khách sạn) ở Hà Nội

(4) Nâng cao Năng suất các Nhân tố tổng hợp (TFP)

Năng suất các nhân tố tổng hợp (TFP) là một tiêu chí đo lường "chất lượng" của tăng trưởng kinh tế mà không thể giải thích chỉ bằng các yếu tố đầu vào như vốn và lao động. Chỉ tiêu này thể hiện mức độ đóng góp của các yếu tố vô hình như đổi mới công nghệ và cải thiện hiệu quả vào quá trình sản xuất.



Nguồn: Sở Tài chính Hà Nội

Hình 3.2.2 Xu hướng TFP và GRDP

Theo số liệu thu thập từ Thành phố Hà Nội, đóng góp của TFP có thể được tóm tắt như sau:

- Trong giai đoạn 2011–2016, đóng góp của TFP ở mức thấp, khoảng 30–60%, cho thấy tăng trưởng kinh tế trong giai đoạn này chủ yếu dựa vào tích lũy vốn và lao động đầu vào.
- Từ năm 2017 đến 2021, tỷ lệ đóng góp của TFP dần tăng lên, cho thấy đổi mới công nghệ và cải thiện hiệu quả bắt đầu góp phần vào tăng trưởng kinh tế.
- Năm 2022 đánh dấu giai đoạn phục hồi sau tác động của COVID-19, với tỷ lệ đóng góp

² <https://www.vietnam.vn/du-lich-ha-noi-hoi-phuc-manh-me-sau-dai-dich-covid-19>

của TFP tăng mạnh lên khoảng 67%, cho thấy phần lớn tăng trưởng đến từ việc cải thiện năng suất, nhờ tiến bộ trong tin học hóa và dịch chuyển cơ cấu ngành kinh tế. Các biện pháp cụ thể bao gồm: nâng cao hiệu quả vận hành thông qua các sáng kiến thành phố thông minh, đưa vào triển khai chuyển đổi số, mở rộng chính phủ điện tử, cũng như triển khai công nghệ khử cacbon và tiết kiệm năng lượng, góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên.

3.2.3 Thay đổi về Tỷ lệ Thất nghiệp và Tỷ lệ Nghèo

(1) Tỷ lệ thất nghiệp

Do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2009, tỷ lệ thất nghiệp của Hà Nội đã tạm thời tăng lên khoảng 4–5%, nhưng đến năm 2019 đã cải thiện xuống còn khoảng 2,2%, gần bằng mức trung bình cả nước (2,17%). Mặc dù tỷ lệ thất nghiệp tăng nhẹ vào năm 2020 do tác động của đại dịch COVID-19, Hà Nội vẫn duy trì được môi trường việc làm ổn định hơn so với nhiều thành phố khác. Ngoài ra, tỷ lệ thất nghiệp cao hơn ở nhóm có trình độ học vấn cao, trong đó phụ nữ thường cao hơn nam giới khoảng 0,3–0,5 điểm phần trăm ở tất cả các cấp trình độ. Trong khi đó, do nhu cầu lớn về lao động có tay nghề cao trong các doanh nghiệp FDI và ngành công nghiệp chế tạo, những người đã tốt nghiệp các chương trình giáo dục nghề nghiệp và kỹ thuật ngắn hạn (TVET) có việc làm tương đối ổn định. Theo Báo cáo Thường niên của Tổng cục Thống kê (GSO), tỷ lệ thất nghiệp ở khu vực đô thị và nông thôn được trình bày riêng biệt. Nhờ cơ hội việc làm phong phú, Hà Nội có tỷ lệ thất nghiệp tương đối thấp, ngay cả trong các khu vực đô thị.

Theo Báo cáo Thường niên 2023 của GSO, lực lượng lao động cả nước ước tính khoảng 52,4 triệu người, trong đó khoảng 1,06 triệu người (2,03%) thất nghiệp. Với vai trò là khu vực đô thị có nhiều cơ hội việc làm, theo ước tính Hà Nội có tỷ lệ thất nghiệp tương đương hoặc hơi thấp hơn mức trung bình cả nước (khoảng 2,0%). Sự phục hồi của FDI, đặc biệt trong các ngành dịch vụ, công nghiệp chế tạo và bất động sản, được cho là đã góp phần duy trì việc làm ổn định.

(2) Tỷ lệ nghèo

Tỷ lệ nghèo đô thị đã giảm mạnh, từ ước tính 5,1% năm 2005 xuống còn khoảng 0,1% (2.100 hộ) vào năm 2023. Các chính sách xã hội (chuyển tiền mặt, đào tạo nghề, hỗ trợ nhà ở) phối hợp với tạo việc làm thông qua FDI đã góp phần giảm nghèo. Các chỉ số cho thấy kết quả đáng khích lệ về mặt hòa nhập xã hội. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những thách thức về chất lượng, như tỷ lệ việc làm không thường xuyên còn cao và thất nghiệp thanh niên.

3.2.4 Thách thức trong Lĩnh vực Giáo dục

Hơn nữa, tăng trưởng dân số nhanh đã dẫn đến tình trạng thiếu cơ sở vật chất trường học, và các trường hiện nay được xem là đang bị quá tải. Các trường trung học công lập có học phí thấp nhờ trợ cấp của nhà nước, giúp giảm gánh nặng tài chính nhưng tình trạng tuyển sinh quá mức vẫn là vấn đề kéo dài ở các khu vực đô thị.

Cũng tồn tại sự chênh lệch đáng kể về chất lượng giáo viên và cơ sở vật chất giáo dục giữa khu vực đô thị và khu vực ngoại thành/nông thôn. Việc chậm triển khai trang bị bảng điện tử và thiết bị CNTT ở khu vực ngoại thành được cho là đã cản trở tiến trình hiện đại hóa giáo dục.

Theo Quy hoạch Tổng thể Xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050, việc đảm bảo quỹ đất cho cơ sở giáo dục đã trở thành vấn đề cấp bách, và các điều chỉnh sử dụng đất để di dời các cơ sở hiện có và thành lập trường mới đang được xem xét.

Các kế hoạch đang được triển khai để di dời các trường đại học lớn, bao gồm Đại học Quốc gia Hà Nội (VNU), từ trung tâm thành phố ra ngoại thành nhằm giảm quá tải và cải thiện môi trường giáo dục. Điều này được kỳ vọng sẽ giảm áp lực cho giáo dục ở các khu đô thị và thúc đẩy phát triển khu vực ngoại thành. Vì vậy, cần phải cải thiện khả năng tiếp cận cơ sở giáo dục này.

Trong bối cảnh này, Dự thảo Luật sửa đổi Luật Thủ đô, được Quốc hội xem xét năm 2024, trong đó có các quy định nhằm tăng cường phát triển và quản lý cơ sở giáo dục tại thành phố Hà Nội. Dự thảo đặt việc nâng cao chất lượng dịch vụ giáo dục và sự phát triển đồng bộ với phát triển đô thị làm mục tiêu chính sách trọng tâm.

3.2.5 Nhận thức về Vấn đề Môi trường và Chính sách Ứng phó

HAIDEP đã tiến hành đánh giá các vấn đề môi trường dựa trên cơ sở khoa học. Báo cáo xác định chất lượng không khí, chất lượng nước và rác thải rắn là những vấn đề cấp bách, đồng thời nêu rõ các chỉ số cụ thể như PM2.5 và BOD nên được sử dụng để ưu tiên các biện pháp xử lý. Theo kết luận của báo cáo này, cần thiết lập một hệ thống quản lý thống nhất để ứng phó với tình trạng suy thoái môi trường đô thị. Báo cáo cũng nhấn mạnh nhu cầu quản lý dữ liệu tích hợp GIS và giám sát môi trường và khuyến nghị áp dụng phương pháp phối hợp với các chính sách quy hoạch đô thị và giao thông. Hơn nữa, báo cáo kêu gọi thắt chặt các thủ tục Đánh giá Tác động Môi trường (EIA) đối với các dự án phát triển và thúc đẩy sự tham gia của công chúng.

(1) Chất lượng không khí

Năm 2005, một cuộc khảo sát môi trường được thực hiện trong khuôn khổ HAIDEP nhằm đánh giá hiện trạng ô nhiễm liên quan đến giao thông. Cuộc khảo sát này đã đo nồng độ mịn (PM2.5, PM10), NO₂, SO₂, CO và O₃ tại năm nút giao và một khu dân cư. Đây là một trong những nghiên cứu môi trường đô thị toàn diện đầu tiên đánh giá ô nhiễm không khí liên quan đến giao thông tại Hà Nội bằng cách định lượng. Kết quả cho thấy nồng độ PM2.5 vượt khoảng 40% so với ngưỡng khuyến nghị của WHO tại thời điểm đó (trung bình hàng năm 10 µg/m³), trong khi giá trị trung bình hàng ngày tại các nút giao thông dao động từ 40–90 µg/m³. Điều này cho thấy tác động đáng kể của ô nhiễm do giao thông, dẫn đến các khuyến nghị cải thiện như đẩy mạnh giao thông công cộng và giảm lưu lượng xe máy.

Tuy nhiên, các biện pháp cụ thể để thực hiện những khuyến nghị này đã không được triển khai trong thời gian dài, và việc phát triển giao thông công cộng bị chậm trễ. Sự phổ biến

của ô tô và xe máy cũng tăng lên, với số lượng phương tiện đăng ký hơn 8 triệu xe. Hơn nữa, sự kết hợp của nhiều yếu tố, bao gồm phát thải bụi từ các hoạt động xây dựng liên quan đến phát triển đô thị, việc đốt rơm rạ vẫn tiếp diễn, và phát thải từ các nhà máy nhiệt điện than, đã góp phần làm gia tăng ô nhiễm không khí. Chính vì vậy, nồng độ trung bình hàng năm của PM_{2.5} vượt quá 50 µg/m³ vào năm 2015 và tiếp tục tăng, đạt mức tối đa 266 µg/m³ vào đầu năm 2025³.

Để ứng phó với thực trạng này, Thành phố Hà Nội và Chính phủ đã dần dần triển khai các chính sách bảo vệ môi trường. Năm 2017, Hà Nội đề xuất lộ trình loại bỏ dần lưu thông xe máy vào năm 2030 trong dự thảo chiến lược giao thông. Năm 2021, Chính phủ ban hành Chiến lược Bảo vệ Môi trường Quốc gia (2021–2030), khẳng định cam kết giảm phát thải tại các khu vực đô thị và thúc đẩy sử dụng xe điện (EV). Hơn nữa, năm 2023, Chỉ thị số 20/CT-TTg⁴ của Thủ tướng Chính phủ được ban hành nhằm tiết kiệm điện và bảo vệ môi trường.

Năm 2024, Hội đồng Nhân dân Thành phố Hà Nội đã thông qua nghị quyết về việc triển khai Vùng Phát Thải Thấp (LEZ)⁵. Hệ thống này dựa trên mô hình các thành phố châu Âu, bao gồm việc hạn chế lưu thông hoặc thu phí đối với các phương tiện không đạt tiêu chuẩn phát thải. Trong việc triển khai hệ thống này, chính quyền Hà Nội đã cho biết sẽ từng bước hỗ trợ chuyển đổi sang xe điện, phát triển cơ sở hạ tầng và hỗ trợ người dân.

(2) Chất lượng nước

HAIDEP đã đánh giá định lượng mức độ nghiêm trọng của ô nhiễm nguồn nước ở các sông và hồ chính của Hà Nội bằng cách sử dụng các chỉ tiêu chất lượng nước tiêu biểu như BOD (nhu cầu oxy sinh hóa) và DO (lượng oxy hòa tan). Sông Tô Lịch chảy qua thành phố, có nồng độ các chất ô nhiễm vượt xa tiêu chuẩn chất lượng nước sông của Việt Nam ở hầu hết các chỉ tiêu, xác nhận tình trạng ô nhiễm hữu cơ kéo dài. Đặc biệt, đã quan sát thấy sự gia tăng bất thường của BOD và số lượng vi khuẩn coliform, cùng với sự suy giảm đáng kể của DO, do dòng chảy của nước thải sinh hoạt.

Nguyên nhân chính dẫn đến sự suy giảm chất lượng nước là sự phát triển chưa đầy đủ và năng lực xử lý còn hạn chế của các công trình xử lý nước thải. Tính đến năm 2005, các công trình xử lý nước thải ở Hà Nội còn hạn chế và không theo kịp tốc độ đô thị hóa nhanh chóng. Cho đến nay, việc phát triển các công trình này được thực hiện bằng các khoản vay yên Nhật và nguồn vốn tư nhân. Tuy nhiên, mặc dù tỷ lệ lấp đặt bể tự hoại ở cấp hộ gia đình đạt mức cao, nhưng nước thải vẫn chưa được xử lý triệt để và được xả trực tiếp vào các kênh thoát nước và sông. Tỷ lệ đầu nối và tỷ lệ xử lý nước thải vào hệ thống cống thoát nước đô thị rất thấp, và tỷ lệ bao phủ thực tế của hệ thống thoát nước ước tính dưới 30%, thậm chí chỉ khoảng 10% hoặc thấp hơn.

Để ứng phó với thực trạng này, HAIDEP khuyến nghị cải thiện mạnh mẽ cơ sở hạ tầng hệ thống thoát nước, tái thiết các hệ thống tuần hoàn nước, và tăng cường quản lý các nguồn

³<https://shunwaste.com/article/how-polluted-is-hanoi>

⁴https://vepg.vn/wp-content/uploads/2023/07/20_CT-TTg_569302.pdf

⁵ <https://hanoitimes.vn/regulations-on-low-emission-zones-approved-in-hanoi-328738.html>

gây ô nhiễm từ hộ gia đình, ngành công nghiệp, chăn nuôi, v.v. Đặc biệt, báo cáo nêu rõ việc kiểm soát ô nhiễm hữu cơ và hạn chế ô nhiễm vi sinh là những vấn đề cấp bách để nâng cao chất lượng nước sông trong các khu vực đô thị, đồng thời nhấn mạnh sự cần thiết phải tăng cường xử lý nước thải và phục hồi các dòng sông.

(3) Chương trình chung

Các chính sách môi trường của Hà Nội đã từng bước tiến triển từ việc nhận diện các vấn đề trên cơ sở khoa học thông qua HAIDEP đến việc thể chế hóa và triển khai thực hiện. Tuy nhiên, sự suy giảm chất lượng không khí và nước do đô thị hóa nhanh chóng và phản ứng chậm trễ vẫn là yếu tố nghiêm trọng đe dọa tính bền vững của thành phố và chất lượng cuộc sống của người dân.

3.2.6 Thành tựu hướng tới Chiến lược dựa trên chỉ tiêu then chốt và thách thức trong Tương lai

Kể từ năm 2022, tăng trưởng kinh tế của Hà Nội đã chuyển hướng sang mô hình hiệu quả cao và bền vững, được thúc đẩy bởi đổi mới công nghệ và cải cách thể chế, cùng với việc thu hút đầu tư nước ngoài. Có thể thấy được sự phát triển kinh tế - xã hội ở nhiều lĩnh vực như mở rộng quy mô GRDP, gia tăng tốc độ tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu công nghiệp, nâng cao năng suất lao động, thúc đẩy thương mại trong nước và quốc tế, đồng thời củng cố vị thế của thành phố như một trung tâm du lịch. Những kết quả này cho thấy có tiến bộ đáng kể trong những việc sau: (1) Xây dựng nền tảng kinh tế cạnh tranh, (2) Cập nhật các chiến lược phát triển công nghiệp, và (3) Cải thiện hơn nữa môi trường đầu tư.

Nhờ sự tăng trưởng của GRDP và FDI, Hà Nội đang chuyển từ nền kinh tế lấy sản xuất làm trung tâm sang nền kinh tế dẫn dắt bởi các ngành dịch vụ và công nghiệp tri thức, từ đó nâng cao tính cạnh tranh đô thị. Trong những năm gần đây, sự gia tăng đáng kể của TFP đã làm nổi bật kết quả của tăng trưởng chất lượng, trong các lĩnh vực đổi mới công nghệ, cải cách thể chế và tiến bộ trong tin học hóa.

Những thành tựu này được hỗ trợ nhờ cải thiện môi trường đầu tư và sản xuất, như sẽ được trình bày trong chương tiếp theo, về sự phát triển của các khu công nghiệp và cụm công nghiệp. Bên cạnh đó, các cải thiện về cơ sở hạ tầng như các đường vành đai và đường sắt đã nâng cao khả năng kết nối liên tỉnh và giảm ùn tắc giao thông, góp phần không chỉ vào phát triển công nghiệp mà còn vào cơ sở hạ tầng logistics và phân phối rộng hơn.

Hơn nữa, tỷ lệ thất nghiệp và tỷ lệ nghèo đô thị đã cải thiện đáng kể, và việc thiết lập các hệ thống hỗ trợ cho các nhóm có thu nhập thấp đã đem lại kết quả cụ thể. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những thách thức bao gồm nhu cầu tăng cường sự chủ động ở cấp cộng đồng và giải quyết sự chênh lệch về môi trường giáo dục giữa các vùng.

Ngoài ra, tốc độ đô thị hóa nhanh chóng đã dẫn đến gánh nặng môi trường ngày càng gia tăng, đặc biệt là về chất lượng không khí và nước qua đó đe dọa tính bền vững của thành phố. Các vấn đề như ô nhiễm không khí—được đo bằng chỉ số PM2.5—và ô nhiễm sông do cơ sở hạ tầng xử lý nước thải chưa đầy đủ đã được xác định trong quá trình nghiên cứu

HAIDEP, và các biện pháp khắc phục cơ bản vẫn là ưu tiên cấp bách. Mặc dù việc thể chế hóa chính sách môi trường chỉ mới bắt đầu được tiến hành, nhưng trong tương lai cần triển khai hiệu quả và thay đổi hành vi rộng rãi hơn trong toàn xã hội.

4. HIỆN TRẠNG QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TỔNG THỂ VÀ KẾT QUẢ ĐẦU RA CỦA HAIDEP

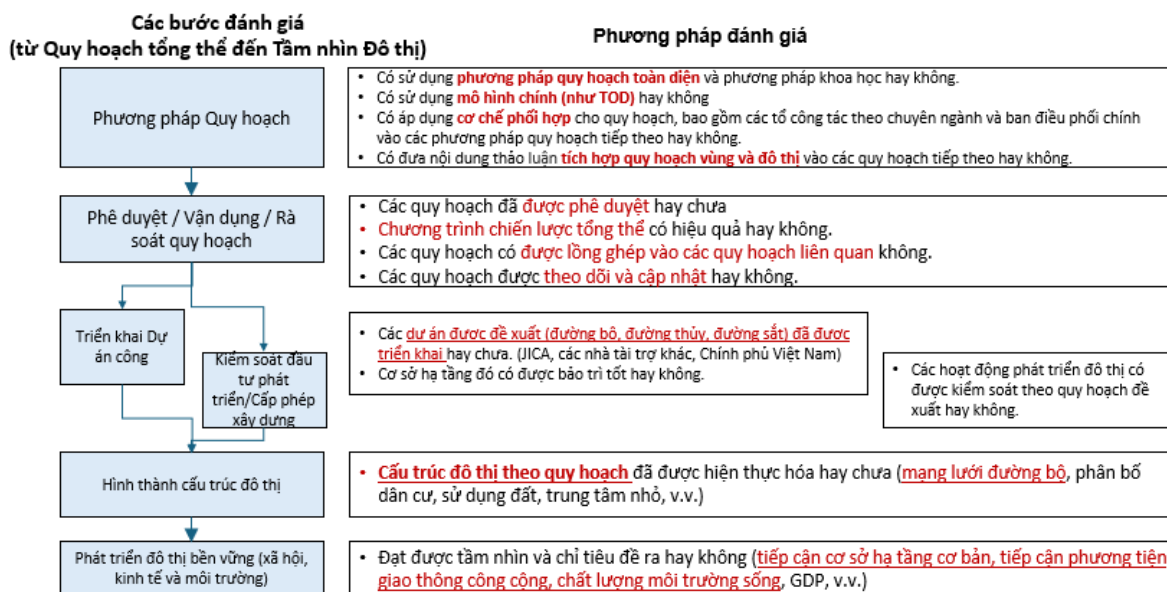
4.1 Thiết lập Mục tiêu trong HAIDEP và Quá trình Hiện thực hóa các Kết quả

HAIDEP đã đề xuất một quy hoạch phát triển đô thị tổng thể. Lấy quy hoạch không gian đô thị làm trọng tâm, kế hoạch này xây dựng tầm nhìn và các mục tiêu phát triển của Hà Nội, đồng thời lồng ghép định hướng phát triển vùng và phát triển kinh tế - xã hội. Như đã trình bày ở Chương 2, HAIDEP xác định các mục tiêu chính cho từng phân ngành đô thị, dựa trên tầm nhìn về sự phát triển tương lai của Hà Nội. Hơn nữa, dựa trên các mục tiêu chính của từng phân ngành, các chiến lược, hành động và chỉ số giám sát được thể hiện cho từng phân ngành. Ví dụ, đối với lĩnh vực phát triển đô thị, chịu trách nhiệm quy hoạch không gian đô thị, đã xác định các mục tiêu sau đây trong khuôn khổ phát triển đô thị chiến lược.

- Thúc đẩy sự phối hợp và liên kết giữa các thành phố trong Khu vực đô thị Hà Nội
- Thúc đẩy mở rộng không gian đô thị một cách có tổ chức
- Thúc đẩy hình thành các khu đô thị cạnh tranh và có chất lượng sống cao

Mặt khác, HAIDEP là một dự án hợp tác kỹ thuật nhằm xây dựng một kế hoạch phát triển đô thị tổng thể. Mặc dù HAIDEP là một kế hoạch hướng tới mốc năm 2020, nhưng tầm nhìn của thành phố Hà Nội và các mục tiêu được đặt ra cho từng phân ngành như đã mô tả ở trên không thể đạt được trực tiếp từ kết quả của HAIDEP. HAIDEP đã xây dựng các quy hoạch đô thị phù hợp, để từ đó triển khai các dự án cơ sở hạ tầng. Cấu trúc đô thị được kỳ vọng hình thành thông qua các mạng lưới cơ sở hạ tầng này. Với cấu trúc đô thị đó, các thành phố bền vững hoặc có chất lượng sống cao sẽ được hình thành. Hơn nữa, tầm nhìn về Hà Nội mà HAIDEP hướng tới không chỉ được thực hiện qua việc triển khai các dự án đề xuất mà còn thông qua các hoạt động đô thị khác nhau như phát triển công nghiệp, sáng kiến nhà ở tư nhân và sự tham gia của cộng đồng xã hội. Do đó, việc chỉ đánh giá tình trạng đạt được các mục tiêu đã đặt ra trong từng phân ngành là không đủ để đánh giá kết quả của HAIDEP như một dự án hợp tác kỹ thuật xây dựng kế hoạch phát triển đô thị tổng thể.

Trong báo cáo này, theo quan điểm trên, để làm rõ các kết quả của HAIDEP đã được vận dụng và các tác động của quá trình phát triển đối với Hà Nội như thế nào, quá trình dẫn đến hình thành kết quả của HAIDEP được minh họa trong Hình 4.1.1.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 4.1.1 Quá trình Phát triển Kết quả từ HAIDEP

HAIDEP đề xuất các chiến lược, hành động và tiêu chí giám sát cho lĩnh vực đô thị, như được trình bày trong Bảng 4.1.1. Các hành động và tiêu chí giám sát được liệt kê ở đây bao gồm các mục tiêu cần đạt được trong giai đoạn quy hoạch đô thị, việc thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm như trong lĩnh vực giao thông, việc thực hiện các hoạt động phát triển cho lĩnh vực tư nhân thông qua cấp phép phát triển đô thị theo quy hoạch đô thị và tiếp đến thực hiện cấu trúc đô thị. Có thể thấy các mục tiêu đạt được ở từng bước trong Hình 4.1.1.

Bảng 4.1.1 Chiến lược và Hoạt động đề xuất của HAIDEP cho Lĩnh vực Phát triển Đô thị

Chiến lược	Hoạt động	Chỉ số giám sát
B1 Xây dựng chiến lược tăng trưởng và phát triển đô thị cho các khu vực trong bán kính 30-50 km của Hà Nội	B11 Hoàn thiện quy hoạch phát triển đô thị tích hợp cho các khu vực trong bán kính 30-50 km B12 Thiết lập cơ chế phối hợp giữa các khu vực pháp lý B13 Phát triển các hành lang đô thị bằng cách tích hợp tất cả các lĩnh vực bao gồm kinh tế - xã hội, sử dụng đất, cơ sở hạ tầng, v.v.	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ lập quy hoạch và đạt sự đồng thuận về quy hoạch Thành lập các tổ chức/cơ quan
B2 Xây dựng chiến lược phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng	B21 Phát triển các khái niệm cụ thể về TOD bao gồm cả khía cạnh vật lý và thể chế trong bối cảnh Việt Nam B22 Thành lập đơn vị chuẩn bị để đẩy mạnh TOD tại Hà Nội B23 Triển khai các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng quy hoạch và thể chế Chiều dài các tuyến giao thông công cộng
B3 Phát triển các trung tâm phụ có khả năng cạnh tranh	B31 Xây dựng các khái niệm và chiến lược cụ thể để phát triển trung tâm phụ B32 Xác định các dự án và thành lập các đơn vị quản lý dự án cụ thể để triển khai các dự án B33 Triển khai các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Hiểu biết về chiến lược Thành lập tổ chức/đơn vị triển khai dự án Phát triển các trung tâm phụ Vị trí các doanh nghiệp và quy mô lực lượng lao động

Chiến lược	Hoạt động	Chỉ số giám sát
B4 Nâng cấp/ Tái phát triển các khu vực đô thị hiện có	B41 Phân tích thực trạng và các vấn đề, xây dựng kế hoạch cải thiện và chiến lược B42 Thiết lập các cơ chế cụ thể để nâng cấp các khu vực đô thị hiện có, bao gồm Khu phố cổ, Khu phố Pháp, các khu vực ngoài đê, khu nhà ở công cộng, làng đô thị, v.v. B43 Triển khai các dự án thí điểm để cụ thể hóa cơ chế phát triển	<ul style="list-style-type: none"> Tiến độ các hoạt động sắp xếp thể chế, bao gồm việc lập kế hoạch/hướng dẫn Thành lập tổ chức/đơn vị triển khai dự án Lợi ích từ việc cải thiện/ tái phát triển

Nguồn: Báo cáo cuối kỳ HAIDEP, 2007

4.2 Ứng dụng Phương pháp Quy hoạch Đô thị của HAIDEP

4.2.1 Phương pháp Quy hoạch chính của HAIDEP

HAIDEP là một chương trình hợp tác kỹ thuật theo hình thức nghiên cứu phát triển có mục tiêu xây dựng một kế hoạch phát triển đô thị tổng thể cho thành phố Hà Nội và nâng cao năng lực quy hoạch và quản lý của các cơ quan đối tác. Kết quả trực tiếp của HAIDEP chính là phương pháp quy hoạch, như được trình bày trong Hình 4.1.1. Phương pháp quy hoạch mà HAIDEP đưa ra như sau.

- Phương pháp quy hoạch dựa trên dữ liệu: Bên cạnh thông tin thống kê hiện có, HAIDEP đã tiến hành khảo sát phỏng vấn hộ gia đình (HIS) với 20.000 hộ gia đình, nhiều cuộc khảo sát giao thông, và phỏng vấn người sử dụng. Dựa trên phân tích dữ liệu này, chúng tôi đã xác định các vấn đề hiện tại, xây dựng các kịch bản tương lai, dự báo nhu cầu và các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng.

Bảng 4.2.1 Dữ liệu được sử dụng trong HAIDEP

	Dữ liệu chủ quan	Dữ liệu khách quan
Dữ liệu hiện có	<ul style="list-style-type: none"> Số liệu điều tra dân số Quy hoạch hiện có Dữ liệu về cơ sở hạ tầng: Thống kê các tuyến đường và năng lực của các tiện ích hạ tầng Thống kê lưu lượng giao thông: Tỷ lệ sử dụng giao thông công cộng 	
Dữ liệu khảo sát	<ul style="list-style-type: none"> Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình <ul style="list-style-type: none"> Thông tin kinh tế - xã hội (giới tính, độ tuổi, sở hữu phương tiện, thu nhập) Thông tin về chuyến đi (được sử dụng để phân tích dân số ban ngày và nhu cầu giao thông). Khảo sát giao thông (đếm lưu lượng giao thông, tốc độ, bãi đỗ xe). Lập cơ sở dữ liệu GIS: sử dụng đất, cơ sở hạ tầng, khu vực nước và cây xanh, bản đồ nguy cơ (ngập lụt, sụt lún đất). 	<ul style="list-style-type: none"> Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình <ul style="list-style-type: none"> Đánh giá điều kiện sống, bao gồm chuyến đi hàng ngày, cung cấp nước, vệ sinh, tình trạng ngập lụt, khả năng tiếp cận công viên, v.v. Khảo sát phỏng vấn người sử dụng giao thông công cộng Khảo sát phỏng vấn người sử dụng không gian xanh và công viên

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

- Phương pháp quy hoạch có sự tham gia của người dân: Trước đây, ở Việt Nam không

có cơ chế phản ánh ý kiến của người dân về quy hoạch đô thị. HAIDEP đã giới thiệu các phương pháp để tìm hiểu ý kiến của người dân, như HIS để đánh giá sự hài lòng của người dân với các dịch vụ đô thị, phỏng vấn hành khách đi giao thông công cộng và người sử dụng công viên (xem Bảng 4.2.1). Mức độ dịch vụ khách quan được so sánh với sự hài lòng và nhu cầu chủ quan để xác định các vấn đề ưu tiên. Ngoài ra, HAIDEP đã tiến hành các cuộc phỏng vấn người sử dụng về các vấn đề quy hoạch chính như giao thông công cộng và quản lý hồ để đánh giá sự hài lòng và nhu cầu.

- **Lập quy hoạch tổng thể và tích hợp:** Trước đây, ở Việt Nam, quy hoạch đô thị (Quy hoạch xây dựng), quy hoạch giao thông, quy hoạch cấp nước, quy hoạch xử lý nước thải và quy hoạch nhà ở được xây dựng riêng biệt. HAIDEP đặt mục tiêu xây dựng quy hoạch thống nhất bằng cách xem xét toàn diện các lĩnh vực liên quan.
- **Cơ cấu tổ chức cho việc lập quy hoạch:** HAIDEP đã thành lập một ban chỉ đạo (SC) và các Tổ công tác như cơ cấu tổ chức lập quy hoạch tổng thể. Bốn Tổ công tác được thành lập về quy hoạch đô thị, giao thông, môi trường nước và môi trường sống, và có các cơ quan liên quan tham gia vào mỗi Tổ. Mỗi Tổ đã tổ chức các cuộc họp định kỳ trong quá trình lập quy hoạch. Theo báo cáo của Sở QHKT, tổng cộng đã tổ chức năm cuộc họp SC, ba cuộc họp toàn thể Tổ công tác, bốn cuộc họp về phát triển đô thị, tám cuộc họp về giao thông đô thị, tám cuộc họp về môi trường nước, và năm cuộc họp về môi trường sống. Ngoài các cuộc họp này, các hình thức tham vấn khác cũng được tổ chức khi cần thiết.

4.2.2 Phát triển Đô thị theo Định hướng Giao thông công cộng (TOD)

HAIDEP đã xác định việc thúc đẩy phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng là một chiến lược cơ bản cho phát triển không gian và đề xuất một cấu trúc đô thị tích hợp với mạng lưới Đường sắt đô thị. HAIDEP đề xuất TOD như một chiến lược cho lĩnh vực phát triển đô thị, cùng với các hoạt động cần thiết, bao gồm xây dựng khái niệm TOD, lập các quy hoạch cụ thể và xây dựng một khung thực hiện. Vào thời điểm triển khai HAIDEP, giao thông công cộng vẫn chưa được sử dụng rộng rãi và nhận thức về TOD còn hạn chế. Do đó có thể xem HAIDEP là một quy hoạch tiên tiến khi đã tích hợp khái niệm TOD từ sớm.

(1) Dự án Phát triển ĐSĐT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội

Theo đề xuất của HAIDEP, việc phát triển ĐSĐT đã được xem như một dự án vay vốn ODA bằng đồng Yên Nhật. Nhằm thúc đẩy phát triển đô thị dọc theo các tuyến ĐSĐT này, "Dự án Nghiên cứu Phát triển gắn kết đô thị và ĐSĐT ở Hà Nội (HAIMUD), 2011" đã được thực hiện với mục tiêu lập quy hoạch các quận/huyện dọc theo tuyến ĐSĐT và cải thiện các đầu mối giao thông tại các nhà ga. Hơn nữa, nhằm đảm bảo sự thuận tiện cho các tuyến ĐSĐT (Tuyến 1 và Tuyến 2), được quy hoạch phát triển tại Thành phố Hà Nội, "Dự án Nghiên cứu thực hiện phát triển ĐSĐT gắn kết với phát triển đô thị tại Thành phố Hà Nội (HAIMUD2), 2015" đã được triển khai. Cụ thể là đã xây dựng một quy hoạch định hướng bao gồm cải thiện giao thông và phát triển đô thị tích hợp cho 18 nhà ga thuộc giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2, và thực hiện một nghiên cứu tiền khả thi để phát triển đầu mối giao thông tích hợp tại các

nhà ga ưu tiên.

(2) Khảo sát Thu thập Số liệu về Quy hoạch Đô thị và Phát triển Đô thị theo định hướng Giao thông Công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội¹

Sau khi HAIDEP và HAIMUD1, 2 được triển khai, nhận thức về sự cần thiết phải thúc đẩy TOD ngày càng gia tăng. Các quy hoạch và văn bản pháp lý liên quan của Việt Nam đã đề cập đến việc thúc đẩy TOD hoặc phát triển giao thông tích hợp với quy hoạch vùng và quy hoạch đô thị. Tuy nhiên, vẫn cần rà soát và hoàn thiện hệ thống pháp lý liên quan và tình trạng pháp lý của các quy hoạch và dự án TOD, cũng như nghiên cứu các cơ chế thực hiện, đảm bảo kinh phí thực hiện và các cơ chế hoàn trả lợi ích từ việc phát triển này cho người dân. Để đạt được mục đích này, "Khảo sát Thu thập Số liệu về Quy hoạch Đô thị và Phát triển Đô thị theo định hướng Giao thông Công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội năm 2022" đã được thực hiện.

Theo báo cáo này, Quyết định 519/QĐ-TTg/2016 về Phê duyệt Quy hoạch Giao thông Vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó xây dựng Quy hoạch tổng thể Giao thông Đô thị cho Thành phố Hà Nội, đã nêu rõ rằng giao thông công cộng và TOD cần được "tích hợp với phát triển nhà ở, trung tâm thương mại và các dịch vụ khác, đồng thời kết nối tại các nhà ga". Luật Đường sắt cũng quy định rằng "đường sắt đô thị phải tuân thủ các quy hoạch vùng, quy hoạch phát triển tỉnh và quy hoạch đô thị, đồng thời thúc đẩy phát triển đô thị". Điều này chứng tỏ TOD được đề cập trong các khuôn khổ pháp lý và quy hoạch của Việt Nam.

Nghiên cứu này xác định những thách thức trong cơ chế phát triển đô thị liên quan đến quy hoạch đô thị và quy hoạch giao thông khi thúc đẩy TOD, cũng như những thách thức trong việc hoàn trả lợi ích từ phát triển ĐSĐT cho người dân. Nghiên cứu đề xuất hành động trong ba lĩnh vực: quy hoạch đô thị và quy hoạch quận/huyện, cơ chế dự án phát triển cho phát triển đô thị hỗn hợp tích hợp xung quanh nhà ga, và cơ chế hoàn trả lợi ích từ việc phát triển này cho người dân và thúc đẩy đầu tư.

(3) Chính phủ Việt Nam thúc đẩy TOD

Thông qua một loạt các dự án hợp tác kỹ thuật của JICA sau HAIDEP, khái niệm và sự cần thiết của phát triển đô thị tích hợp với ĐSĐT theo mô hình TOD đã được xác lập chắc chắn tại Việt Nam (dựa trên kết quả phỏng vấn). Tuy nhiên, như sẽ được phân tích ở phần sau, việc phát triển ĐSĐT đã bị chậm trễ đáng kể, và do đó mô hình TOD vẫn chưa được hiện thực hóa. Vào tháng 2 năm 2025, Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 188/2025/QH15 nhằm thúc đẩy phát triển ĐSĐT với mục tiêu xây dựng tổng cộng 15 tuyến ĐSĐT trong vòng 10 năm tới. Hơn nữa, để thúc đẩy phát triển đô thị tích hợp với ĐSĐT, TOD đã được định nghĩa cụ thể trong Nghị quyết này của Quốc hội. Quyết định lập Quy hoạch Phân khu TOD và tiến hành tái phát triển khu vực thành đặc khu cũng đã được thông qua.

¹ JICA. 2022. Báo cáo cuối kỳ Khảo sát Thu thập Số liệu về Quy hoạch Đô thị và Phát triển Đô thị theo định hướng Giao thông Công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

1. Phát triển Đô thị theo Định hướng Giao thông công cộng (TOD) là một giải pháp quy hoạch, đầu tư, cải tạo và phát triển đô thị, trong đó các trung tâm giao thông ĐSĐT đóng vai trò chính để kết nối các khu dân cư, dịch vụ thương mại và không gian văn phòng trong phạm vi có thể đi bộ đến các phương tiện giao thông công cộng. Cách tiếp cận này nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng đất, tối ưu hóa cơ sở hạ tầng công cộng, cải thiện sức khỏe cộng đồng, giảm thiểu việc sử dụng phương tiện cá nhân, giảm phát thải ô nhiễm môi trường, đồng thời tích hợp bảo tồn và phát huy giá trị di sản văn hóa.

2. Quy hoạch phân khu TOD đề cập đến quy hoạch chuyên biệt ưu tiên tính lưu thông theo định hướng giao thông công cộng tại các khu vực bao gồm các ga ĐSĐT hoặc depot và các khu vực lân cận, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xây dựng các tuyến ĐSĐT kết hợp với cải tạo và phát triển đô thị.

3. Các dự án ĐSĐT theo mô hình TOD là các dự án đầu tư tích hợp giữa việc xây dựng ĐSĐT và phát triển đô thị trong khu vực TOD.

4.2.3 Phản ánh trong Quản lý Quy hoạch Đô thị

(1) Dự án Phát triển Năng lực Xây dựng và Quản lý Quy hoạch Đô thị tại Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (CUPCUP)

Phương pháp quy hoạch do HAIDEP giới thiệu không nhất thiết phải phù hợp với hệ thống quy hoạch của Việt Nam, mà còn bao gồm các đề xuất nhằm cải thiện chính hệ thống quy hoạch này. Vì vậy, sau khi HAIDEP kết thúc, một dự án hợp tác kỹ thuật mang tên "Dự án Phát triển Năng lực Xây dựng và Quản lý Quy hoạch Đô thị tại Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (CUPCUP)" đã được triển khai với Viện Kiến trúc, Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Việt Nam (VIAP) thuộc Bộ Xây dựng. Dự án này được thực hiện từ năm 2009 đến 2012, nhằm mục tiêu cung cấp kiến thức về lập quy hoạch đô thị cho cán bộ của các thành phố vừa và nhỏ thông qua các khóa đào tạo về lập quy hoạch đô thị dựa trên Luật Quy hoạch Đô thị mới của Việt Nam, như được trình bày dưới đây.

Theo đánh giá sau dự án², mặc dù Trung tâm Đào tạo Quy hoạch Đô thị Việt Nam (VUPTC) chưa được thành lập theo kế hoạch ban đầu, nhưng phòng ban hiện nay của VIAP vẫn thực hiện chức năng đào tạo. Việc đào tạo sử dụng tài liệu từ dự án CUPCUP tiếp tục được triển khai ngay cả sau khi dự án kết thúc. Mặc dù cấu trúc của trung tâm đào tạo có sự khác biệt so với kế hoạch ban đầu, nhưng năng lực lập kế hoạch và triển khai đào tạo đã có sự cải thiện nhất định.

(2) Thách thức đặt ra đối với Luật Xây dựng

Vào thời điểm triển khai HAIDEP, quy hoạch đô thị ở Việt Nam dựa vào Luật Xây dựng (2003). Quy hoạch đô thị bao gồm cấu trúc phân cấp của Quy hoạch Xây dựng Chung và Quy hoạch Quận/Huyện. Mặc dù Luật Xây dựng điều chỉnh tất cả các hoạt động xây dựng, nhưng hệ thống quy hoạch đô thị theo luật này không hoàn chỉnh nếu không có các tiêu chuẩn phân

² Đánh giá sau dự án (Đánh giá nội bộ): (1) Dự án Phát triển Năng lực Xây dựng và Quản lý Quy hoạch Đô thị tại Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (2017)

khu để điều chỉnh việc sử dụng đất. HAIDEP đã chỉ ra những vấn đề trong Luật Xây dựng và đề xuất một hệ thống quy hoạch có quy hoạch phân khu và thiết lập các khu vực quy hoạch đô thị nhằm quản lý sự phát triển đô thị.

(3) Ban hành Luật Quy hoạch Đô thị 2009

Sau khi HAIDEP kết thúc, các cuộc thảo luận về việc sửa đổi hệ thống quy hoạch đô thị cho toàn quốc vẫn được tiếp tục. Vào năm 2009, Luật Quy hoạch Đô thị đã được ban hành. Theo sửa đổi này, Quy hoạch Phân khu được thiết lập như một cấp trung gian giữa Quy hoạch Xây dựng Chung và Quy hoạch Quận/Huyện. Mỗi Quy hoạch Phân khu quy định các chức năng sử dụng đất, tỷ lệ diện tích sàn, tỷ lệ bao phủ của công trình và bố trí các công trình công cộng. Giấy phép phát triển và giấy phép xây dựng sẽ được xem xét dựa trên Quy hoạch Phân khu và Quy hoạch Chi tiết. Nói cách khác, đã thiết lập một hệ thống giấy phép phát triển và giấy phép xây dựng gắn liền với quy hoạch đô thị.

(4) Ban hành Luật Quy hoạch 2017

Mặc dù hệ thống quy hoạch đô thị đã được cải thiện, nhưng các quy hoạch đô thị, quy hoạch giao thông, quy hoạch ngành nước vẫn được lập riêng biệt, dẫn đến tình trạng thiếu sự thống nhất và chòng chẹo giữa các quy hoạch. Do đó, vào năm 2017, Luật Quy hoạch đã được ban hành nhằm đảm bảo tính đồng bộ của các quy hoạch liên ngành. Quy hoạch tích hợp được xây dựng bao gồm các quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch đô thị, quy hoạch giao thông và các quy hoạch ngành khác. Cách tiếp cận này giúp xem xét đồng thời đến các yếu tố kinh tế, xã hội và môi trường, cùng với chu trình PDCA nhất quán (Lập kế hoạch - Thực hiện - Kiểm tra - Hành động) được xác định rõ đối với chiến lược, quy hoạch và đầu tư. Quy hoạch đô thị được xác định là một phần của 'quy hoạch không gian' theo Luật Quy hoạch và nhất quán với các quy hoạch khác. Các quy hoạch đô thị, bao gồm Quy hoạch chung và Quy hoạch phân khu, tiếp tục được lập theo quy định trong Luật Quy hoạch đô thị.

Quy hoạch tích hợp thể hiện phương pháp quy hoạch liên ngành và tổng thể mà HAIDEP đã tiên phong. Như trình bày ở các phần sau, các cơ quan hữu quan tại Việt Nam hiện vẫn đánh giá cao phương pháp quy hoạch liên ngành và tổng thể của HAIDEP. Đến nay, sau 18 năm, phương pháp mà HAIDEP đi tiên phong đã được ứng dụng vào công tác quản lý quy hoạch ở Việt Nam.

4.2.4 Đánh giá Phương pháp Quy hoạch của HAIDEP

Khảo sát phỏng vấn các cơ quan hữu quan cho thấy phương pháp lập quy hoạch mà HAIDEP áp dụng đã được đánh giá cao. Ông Lê Mạnh Cường, thành viên chủ chốt của Tổ công tác HAIDEP và là chuyên gia cao cấp của Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội (Sở QHKT), cho biết phương pháp lập quy hoạch, đặc biệt là quy hoạch tổng thể bao quát tất cả các lĩnh vực, đã đặt ra thách thức đầu tiên tại Hà Nội. Ngoài ra, ông Trần Ngọc Chính, Thành viên Ban chỉ đạo, nguyên Thứ trưởng Bộ Xây dựng và hiện là Chủ tịch Hội Quy hoạch và Phát triển Đô thị Việt Nam (VUPDA), cũng đánh giá cao phương pháp lập quy hoạch mà HAIDEP áp dụng và

nhấn mạnh rằng Dự án CUPCUP sau đó đã mang lại nhiều lợi ích cho VIUP.

TOD được đánh giá cao như một đề xuất hình thành cấu trúc đô thị tập trung vào giao thông công cộng tại Hà Nội khi mà nhận thức về giao thông công cộng còn thấp. Do HAIDEP được triển khai trên toàn bộ thành phố Hà Nội, nên đề xuất của HAIDEP là tích hợp quy hoạch đô thị và quy hoạch giao thông ở cả cấp thành phố và cấp vùng. Những đóng góp của HAIMUD và HAIMUD2 được triển khai sau HAIDEP, cũng đã góp phần đáng kể trong việc thúc đẩy phát triển đô thị gắn liền với ĐSĐT. Tại Sở QHKT, cơ quan đối tác của cả HAIDEP và HAIMUD, nhiều cán bộ từng tham gia HAIMUD2 vẫn đang công tác.

VIUP, cơ quan triển khai Dự án CUPCUP, cho rằng phương pháp quy hoạch tổng thể được giới thiệu lần đầu tiên này là một bước đột phá trong quản lý quy hoạch đô thị của Việt Nam. VIUP đánh giá cao khuôn khổ quy hoạch của HAIDEP trong việc xây dựng tầm nhìn, chiến lược, quy hoạch và các dự án. Hơn nữa, ngay cả sau khi Dự án CUPCUP hoàn thành, tầm quan trọng của việc thực hiện các cuộc khảo sát bổ sung để tìm hiểu các vấn đề hiện tại và xác định các điều kiện kinh tế - xã hội và các vấn đề đô thị vẫn được ghi nhận rõ rệt Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng do việc thực hiện khảo sát chưa được thể chế hóa, chính quyền địa phương không có ngân sách hoặc thời gian để thực hiện các cuộc khảo sát bổ sung³.

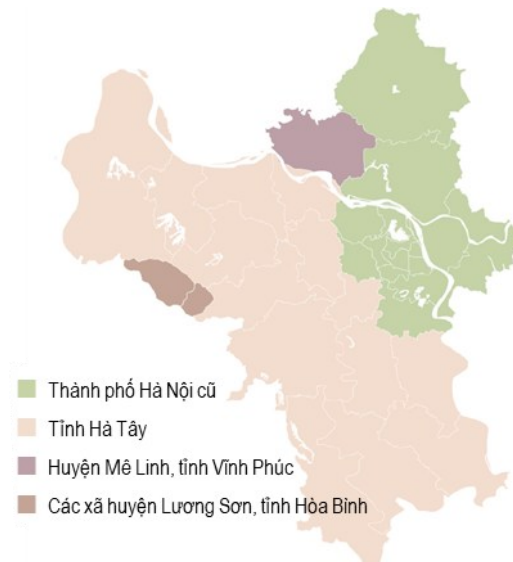
Tổ công tác đã đề xuất và thiết lập một khuôn khổ quy hoạch, bao gồm sự tham gia của tất cả các cơ quan hữu quan, và tiếp tục duy trì hoạt động ngay cả sau khi HAIDEP kết thúc. Các chuyên gia tư vấn và các cơ quan hữu quan vẫn tiếp tục tham gia thảo luận trong cuộc họp chuyên ngành sau khi HAIDEP kết thúc.

4.3 Phản ánh trong Quy hoạch Đô thị và các Quy hoạch chuyên ngành khác

4.3.1 Mở rộng Địa giới Hành chính Thành phố Hà Nội

HAIDEP được hoàn thành vào năm 2007, nhưng đến năm 2008, địa giới hành chính của Thành phố Hà Nội đã được mở rộng. Cụ thể, toàn bộ diện tích của tỉnh Hà Tây, ngoại trừ các xã Va Vi và Tân Dực thuộc huyện Mê Linh (tỉnh Vĩnh Phúc), cùng các huyện Đôn Xuân, Tiến Xuân, Yên Bình và Yên Trung thuộc tỉnh Lương Sơn (tỉnh Hòa Bình), đã được sáp nhập vào Thành phố Hà Nội. Kết quả là, diện tích Thành phố Hà Nội tăng từ 929,72 km² lên 3.359,8 km², gấp khoảng 3,5 lần diện tích ban đầu, và dân số tăng từ 3,54 triệu người lên 6,35 triệu người, tức là gấp khoảng 1,8 lần so với dân số ban đầu.

³ Theo hệ thống quy hoạch hiện nay, việc thực hiện các khảo sát bổ sung không được quy định rõ trong các hướng dẫn quy hoạch, và các chuyên gia tư vấn phải lập quy hoạch trong vòng hai năm, bao gồm cả quá trình đấu thầu. Do đó, không thể thực hiện các khảo sát trên thực tế (theo kết quả phỏng vấn của VIUP).



Nguồn: VN Express

Hình 4.3.1 Địa giới hành chính Hà Nội trước và sau mở rộng

4.3.2 Phản ánh trong Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội điều chỉnh và những thay đổi sau đó về quy hoạch

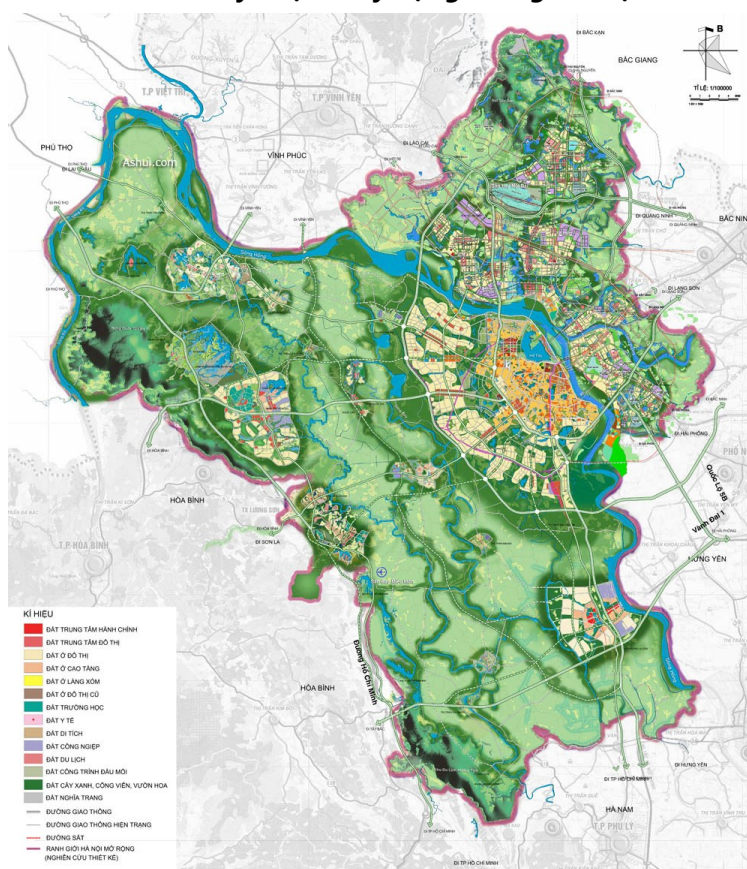
Lập Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội điều chỉnh năm 2011: Cùng với việc mở rộng địa giới hành chính, Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội điều chỉnh đã được lập vào năm 2011 và được phê duyệt theo Quyết định 1259/QĐ-TTg. Quy hoạch này được xây dựng căn cứ theo Luật Quy hoạch Đô thị năm 2009. Do quá trình điều chỉnh này bao gồm cả các khu vực ngoài phạm vi Thành phố Hà Nội (cũ), Bộ Xây dựng, thay vì Sở QHKT, đã chủ trì việc lập quy hoạch. Mặt khác, tất cả các phát hiện và kết quả từ HAIDEP đã được Thành phố Hà Nội gửi lên Bộ Xây dựng làm tài liệu tham khảo cho công tác lập quy hoạch này, và nội dung của HAIDEP đã được lồng ghép vào quy hoạch cho khu vực trong địa giới Thành phố Hà Nội (cũ) (theo kết quả phỏng vấn). Báo cáo về quy hoạch sửa đổi cũng chỉ rõ rằng Quy hoạch Xây dựng (Quy hoạch được phê duyệt tại Quyết định 108/1998) được lập năm 1998 và kết quả từ HAIDEP (2007) là tài liệu tham khảo cơ bản cho việc lập Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, được phê duyệt tại Quyết định 1259 năm 2011).

So sánh giữa Quy hoạch sửa đổi năm 2011 và cơ cấu đô thị được đề xuất trong HAIDEP cho thấy khu vực đô thị đã mở rộng đáng kể về phía tây và phía nam, phản ánh điều chỉnh địa giới hành chính năm 2008. Kết quả là, phát triển đô thị đã tiến về phía tây và phía nam thành phố, dẫn đến sự khác biệt so với cơ cấu đô thị do HAIDEP đề xuất, đặc biệt là sự chậm trễ trong việc thúc đẩy phát triển đô thị về phía bắc qua sông Hồng và việc triển khai cơ sở hạ tầng hỗ trợ. Ngoài ra, để giảm thiểu tình trạng quá tải ở khu vực trung tâm, năm đô thị vệ tinh (Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Phú Xuyên và Sóc Sơn) đã được xác định trong phạm vi Thành phố Hà Nội.



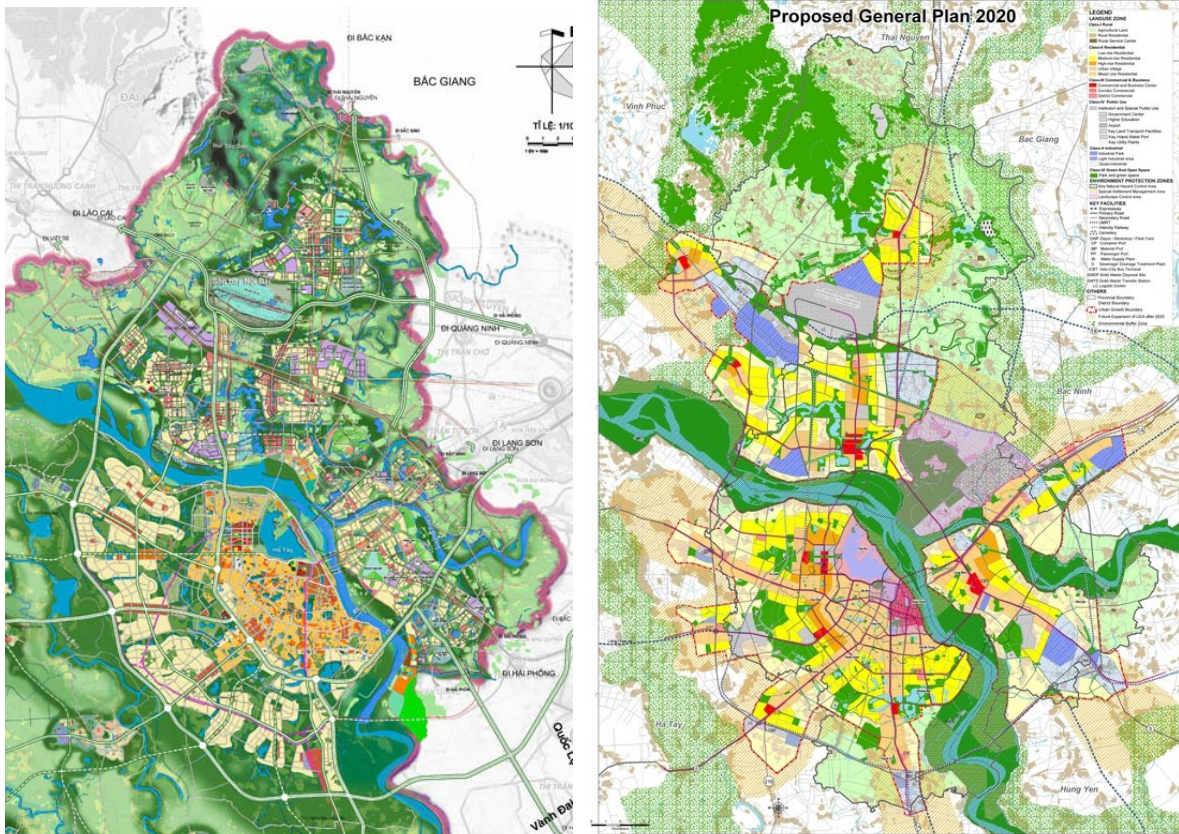
Nguồn: Quyết định 108/1998/QĐ-TTg

Hình 4.3.2 Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 1998



Nguồn: Quyết định 1259/QĐ-TTg. 2011

Hình 4.3.3 Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 2011

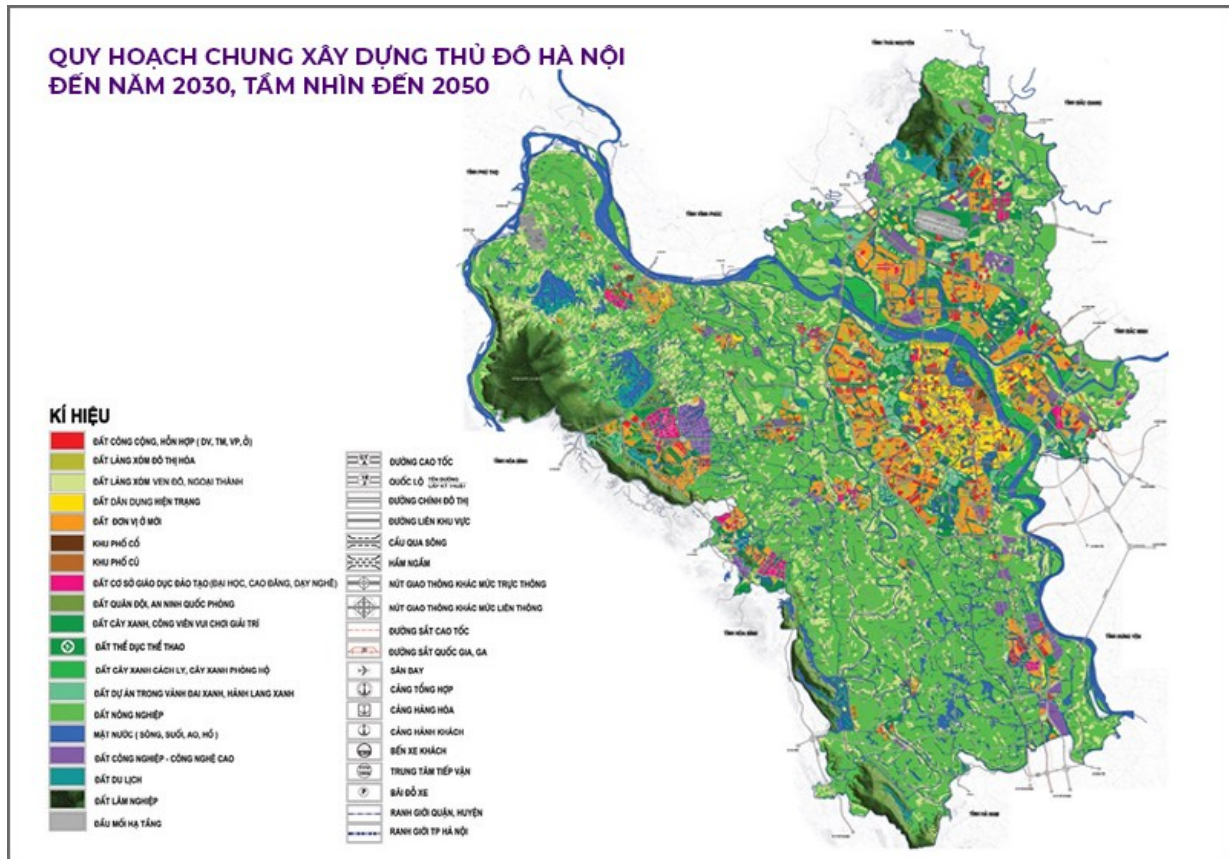


Nguồn: 1259/QĐ-TTg. 2011, Báo cáo cuối kỳ HAIDEP

Hình 4.3.4 So sánh Quy hoạch Xây dựng chung Hà Nội 2011 và HAIDEP

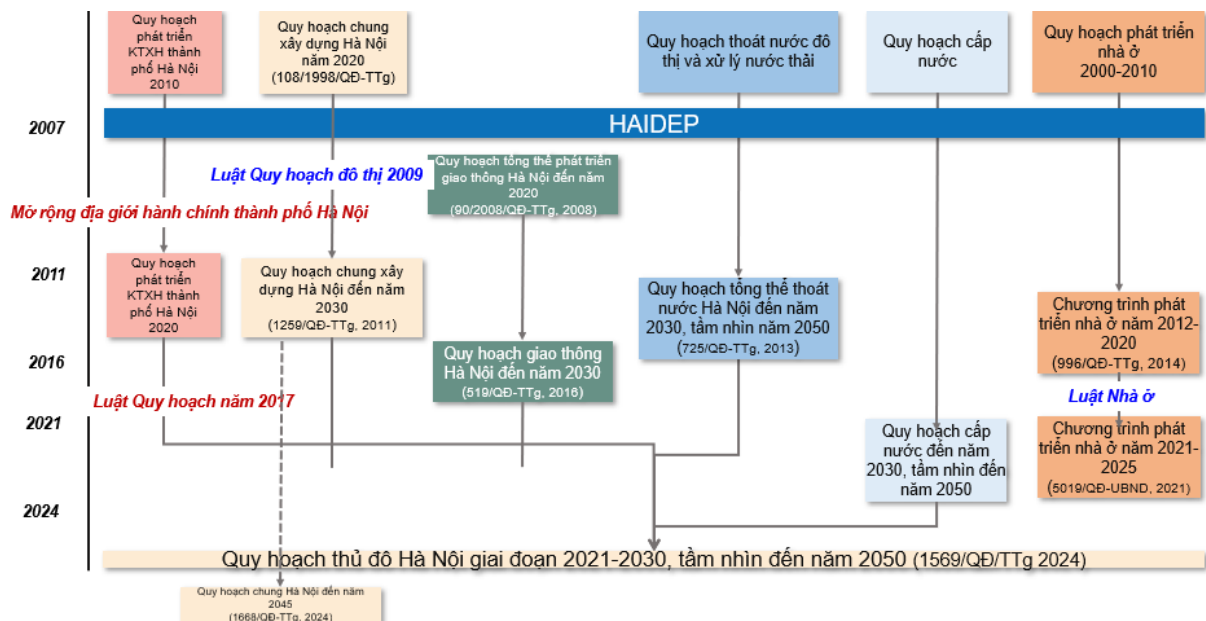
Do đó, như đã đề cập ở trên, vào năm 2017, Luật Quy hoạch được ban hành, yêu cầu tích hợp quy hoạch bao gồm các quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch đô thị (Quy hoạch chung Xây dựng), quy hoạch giao thông và quy hoạch hạ tầng như cấp thoát nước. Tại thành phố Hà Nội, Quy hoạch Tích hợp đã được lập vào năm 2024 với tên gọi Quy hoạch Thủ đô Hà Nội giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (theo Quyết định số 1569/QĐ-TTg năm 2024). Để thực hiện Quy hoạch Tích hợp, Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội đã được điều chỉnh vào cuối năm 2024, với mục tiêu đến năm 2045 (theo Quyết định số 1668/QĐ-TTg năm 2024).

Quy hoạch này được lập vào năm 2024 nhằm hạn chế sự tập trung dân cư tại khu vực trung tâm thành phố và thúc đẩy TOD kết hợp với phát triển ĐSĐT, từ đó hiện thực hóa cấu trúc đô thị đa cực. Quy hoạch này đề xuất phát triển ĐSĐT, củng cố các trung tâm phụ và thúc đẩy TOD thông qua việc phát triển các khu vực xung quanh các nhà ga. Có thể nói rằng chiến lược phát triển đô thị lõi được đề xuất trong HAIDEP đã được triển khai thành công, trở thành khái niệm dẫn dắt phát triển đô thị thông qua hợp tác kỹ thuật sau này.



Nguồn: Quy hoạch chung Xây dựng thủ đô Hà Nội

Hình 4.3.5 Quy hoạch chung Xây dựng Hà Nội



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 4.3.6 Phạm vi của HAIDEP và những thay đổi trong các Quy hoạch Chuyên ngành liên quan

4.3.3 Vận dụng như một Quy hoạch Phát triển Đô thị Tổng thể và lồng ghép vào các Quy hoạch ngành khác

Mặc dù HAIDEP tập trung vào quy hoạch phát triển không gian như một Quy hoạch chung

Xây dựng, nhưng HAIDEP cũng đề xuất một chương trình phát triển đô thị tổng thể, bao gồm quy hoạch vùng, phát triển kinh tế - xã hội và công nghiệp, giao thông, môi trường nước, cũng như cảnh quan và thiết kế đô thị. Do các đề xuất của HAIDEP rất đa dạng và liên quan đến nhiều cơ quan, một phương pháp tiếp cận chiến lược đã được xây dựng để thực hiện và quản lý các sáng kiến này một cách tổng hợp, đồng thời phù hợp với các ưu tiên đã được thống nhất giữa các bên liên quan.

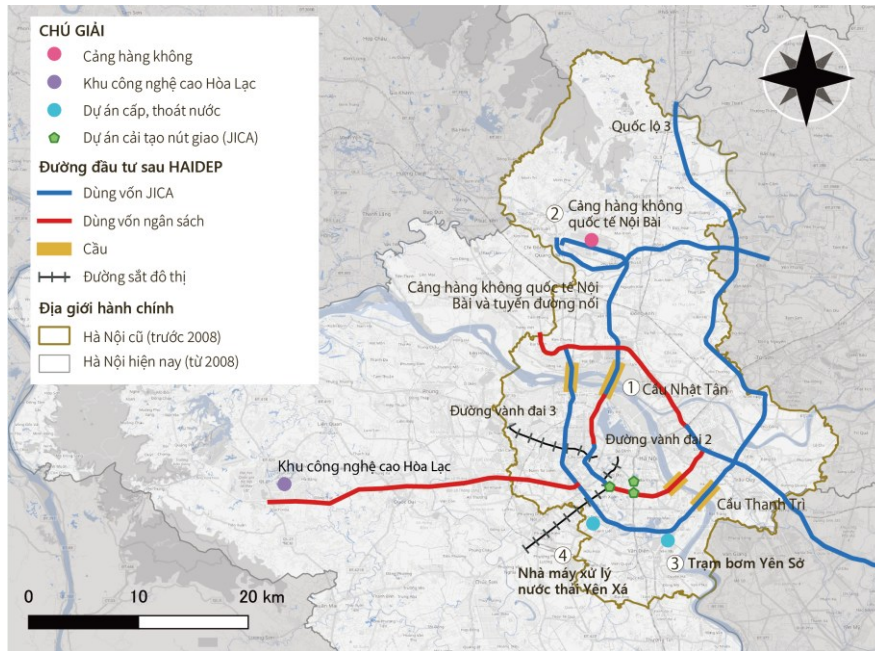
Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội được chỉ định là cơ quan đối tác chính, thay vì Sở QHKT, chịu trách nhiệm về Quy hoạch chung Xây dựng, với kỳ vọng rằng việc thực hiện sẽ yêu cầu sự phối hợp và quản lý giữa nhiều ngành. Tuy nhiên, do các chương trình liên ngành mà HAIDEP đề xuất không phù hợp với khuôn khổ quy hoạch của Hà Nội vào thời điểm đó, nên không được phản ánh trong các tài liệu quy hoạch sau này của thành phố. Trong phạm vi các cuộc phỏng vấn được thực hiện cho nghiên cứu này, chúng tôi không thể xác nhận liệu các chương trình này có thực sự được triển khai hay không.

Mặt khác, như thể hiện trong Hình 4.3.6, các đề xuất của HAIDEP đã được phản ánh trong các quy hoạch của mỗi ngành liên quan. Như đã đề cập trong Chương 2, HAIDEP đã đề xuất một quy hoạch tích hợp bao gồm quy hoạch đô thị, giao thông đô thị, cấp nước, thoát nước và xử lý nước thải vốn trước đây được quy hoạch riêng lẻ, và tổng hợp thành "Quy hoạch Phát triển Tổng thể Thành phố Hà Nội." Nhờ việc tổ chức lại quy hoạch tích hợp, các nội dung của HAIDEP đã được phản ánh trong quy hoạch của các ngành khác và trở thành cơ sở cho việc triển khai sau này. Chi tiết về từng ngành được trình bày trong các chương tương ứng.

4.4 Phát triển Cơ sở hạ tầng để Hình thành Cấu trúc Đô thị

Theo quy hoạch đô thị đã nêu trên, việc triển khai các dự án phát triển được tổng hợp theo ngành. Chi tiết về từng ngành sẽ được trình bày trong các chương tương ứng, nhưng tổng quan về các ngành được trình bày như sau.

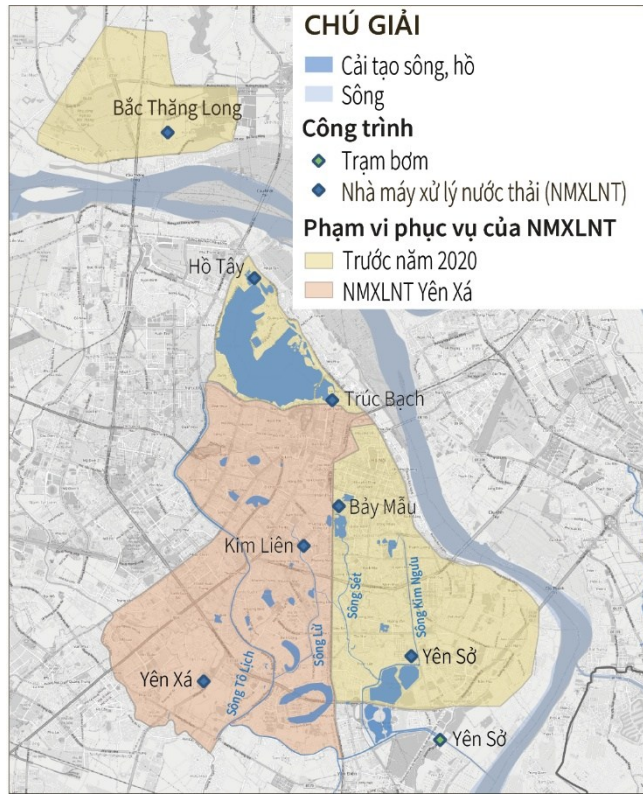
- **Giao thông (đường bộ):** Cơ sở hạ tầng đường bộ đã được triển khai dựa trên các quy hoạch ngành sửa đổi theo HAIDEP. Cụ thể, mạng lưới đường bộ đã được cải thiện đáng kể nhờ vào việc hoàn thành Đường vành đai 3, Đường vành đai 2, Cầu Nhật Tân và Cầu Tây Ninh, thông qua các dự án vay vốn bằng đồng Yên và các dự án do Chính phủ Việt Nam thực hiện. Tại các nút giao thông chính trong trung tâm thành phố, một số nút giao thông phân tầng đã được xây dựng nhờ các dự án vay vốn bằng đồng Yên và các nỗ lực đang được tiến hành để giải quyết các điểm tắc nghẽn.
- **Giao thông (đường sắt):** Mạng lưới ĐSĐT do HAIDEP đề xuất được coi là nền tảng cho quy hoạch phát triển ĐSĐT của Hà Nội. Tuy nhiên, so với mạng lưới mà HAIDEP hình dung (101 km vào năm 2020), việc phát triển mạng lưới ĐSĐT đang chậm tiến độ, bao gồm tuyến ĐSĐT 2A (13,1 km) đã được đưa vào khai thác vào năm 2021 và tuyến số 3 (8,5 km) vào năm 2024. Việc đẩy nhanh phát triển ĐSĐT đã trở thành một thách thức lớn đối với quốc gia.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 4.4.1 Vị trí của các Dự án Hạ tầng chính sau HAIDEP

- **Ngành nước (Cấp nước):** Bên cạnh những cải thiện theo Quy hoạch tổng thể cấp nước trong HAIDEP, ngành cấp nước cũng đang triển khai các tuyến ống cấp nước đến khu vực phía Tây để đáp ứng nhu cầu đô thị hóa ngày càng tăng. Tính đến năm 2024, có 33 nhà máy lọc nước (tổng công suất khoảng 1,32 triệu m³/ngày) và 92 km đường ống cấp nước.
- **Ngành nước (Thoát nước và Quản lý Hồ):** Các công trình thoát nước kết hợp với máy bơm và hồ chứa đã được triển khai chủ yếu tại khu vực phía bờ trái sông Tô Lịch và sông Nhuệ. Tại các khu vực đã được nâng cấp hệ thống thoát nước, tình trạng ngập lụt không xảy ra ngay cả khi có mưa lớn. Tuy nhiên, ở phía bờ phải sông Nhuệ và khu vực phía bên kia sông Hồng, việc cải thiện hệ thống thoát nước tại các khu vực đô thị hóa nhanh chóng vẫn là yêu cầu cấp thiết. Đồng thời, các dự án lọc nước hồ cũng đang được triển khai, góp phần nâng cao chất lượng nước và cải thiện môi trường xanh.
- **Ngành nước (Quản lý nước thải):** Với việc hoàn thành Nhà máy Xử lý Nước thải Yên Sa vào năm 2025, khoảng 60% kế hoạch HAIDEP đã được triển khai, góp phần quan trọng vào việc cải thiện môi trường vệ sinh của Thành phố. Tuy nhiên, do hệ thống đường ống thoát nước thải chưa được lắp đặt nên hiện nay nước thải vẫn xả trực tiếp ra môi trường. Điều này dẫn đến có một số khu vực chưa được cải thiện đầy đủ về môi trường vệ sinh.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 4.4.2 Vị trí Cải thiện Hệ thống Thoát nước và Cống rãnh

4.5 Quản lý Phát triển Đô thị dựa trên Quy hoạch Đô thị

Quy hoạch đô thị của Việt Nam bao gồm Quy hoạch chung xây dựng (1:10.000), Quy hoạch Phân khu (1:2.000) và Quy hoạch Chi tiết (1:500), sau khi Luật Quy hoạch Đô thị được ban hành năm 2007. Quy hoạch chung xây dựng nêu rõ định hướng phát triển đô thị, trong khi Quy hoạch Phân khu đặt ra các quy định về sử dụng đất như tỷ lệ diện tích sàn, tỷ lệ bao phủ của công trình và giới hạn chiều cao cho từng khu. Giấy phép phát triển cho các dự án phát triển đô thị và giấy phép xây dựng được cấp dựa trên Quy hoạch Phân khu và Quy hoạch Chi tiết. Tùy theo quy mô của công trình hoặc quy hoạch phát triển, giấy phép xây dựng cho các công trình nhỏ do Văn phòng Quận/Huyện xử lý⁴.

HAIDEP đã đề xuất một quy hoạch chung, tuy nhiên không nhằm mục đích sử dụng trực tiếp như một công cụ quản lý phát triển đô thị. Hơn nữa, quản lý phát triển đô thị tại Việt Nam hiện nay được điều chỉnh bởi Luật Quy hoạch Đô thị năm 2009. Do chưa có quy hoạch phân khu khi đề xuất HAIDEP lần đầu nên chưa xét đến tính tích hợp giữa quy hoạch chung và quy hoạch phân khu.

HAIDEP đề xuất một quy hoạch chung và không nhằm mục đích sử dụng trực tiếp như một công cụ quản lý phát triển đô thị. Hơn nữa, quản lý phát triển đô thị tại Việt Nam hiện đang được điều chỉnh bởi Luật Quy hoạch Đô thị năm 2009, và do quy hoạch phân khu chưa tồn tại khi HAIDEP lần đầu tiên được đề xuất, nên việc phối hợp giữa quy hoạch chung và quy hoạch phân khu chưa được xem xét trong HAIDEP.

Mặt khác, nhiều vấn đề đã được chỉ ra liên quan đến quản lý phát triển thông qua việc cấp giấy phép xây dựng và phê duyệt quy hoạch dựa trên Quy hoạch Phân khu. Năng lực của các cơ quan chính quyền cấp dưới còn hạn chế, dẫn đến việc cấp phép và phê duyệt quy hoạch gặp nhiều khó khăn. Hơn nữa, theo kết quả phỏng vấn, công tác kiểm tra sau phát triển chưa đầy đủ không kiểm soát được những sự phát triển không theo quy hoạch. Để hiện thực hóa cấu trúc đô thị như mong muốn trong Quy hoạch chung xây dựng, cần có một khuôn khổ pháp lý dựa trên hệ thống quy hoạch đô thị, song song với phát triển cơ sở hạ tầng. Tuy nhiên, việc đảm bảo và thực thi khuôn khổ pháp lý này vẫn là một thách thức lớn.

⁴ Sau khi thực hiện việc tổ chức lại hành chính vào tháng 7 năm 2025, quyền hạn này sẽ được giao cho Ủy ban Nhân dân cấp xã.

4.6 Hình thành Cấu trúc Đô thị

4.6.1 Những thay đổi trong Cấu trúc Đô thị của Hà Nội

Để chuẩn bị cho sự tăng trưởng dân số trong tương lai cùng với phát triển kinh tế của Hà Nội, HAIDEP đã đề xuất quản lý tăng trưởng đô thị phù hợp nhằm ngăn chặn sự mở rộng đô thị không kiểm soát và tình trạng tắc nghẽn giao thông ngày càng nghiêm trọng. Cụ thể, HAIDEP đã áp dụng chiến lược phát triển các trung tâm phụ ở khu vực ngoại vi trung tâm thành phố và xây dựng một mạng lưới ĐSDT để hỗ trợ sự phát triển này. (xem Hình 4.6.1).



Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

Hình 4.6.1 Cấu trúc cơ bản của Quy hoạch chung được đề xuất

Trong Quy hoạch sửa đổi năm 2011, năm thành phố vệ tinh đã được đề xuất trong khu vực mở rộng của Hà Nội, với mục tiêu phân bổ các chức năng đô thị ra khỏi trung tâm thành

phố. Tuy nhiên, sự phát triển của các thành phố vệ tinh này không đạt tiến độ như dự kiến. Các chức năng đô thị dự kiến vẫn chưa được hình thành. Hơn nữa, các trung tâm phụ xung quanh trung tâm thành phố cũng chưa được xây dựng do có nhiều sự chậm trễ trong việc phát triển mạng lưới đường sắt theo đúng quy hoạch. Kết quả là, các chức năng đô thị vẫn tiếp tục tập trung chủ yếu tại trung tâm thành phố, và tình trạng này vẫn kéo dài cho đến nay.

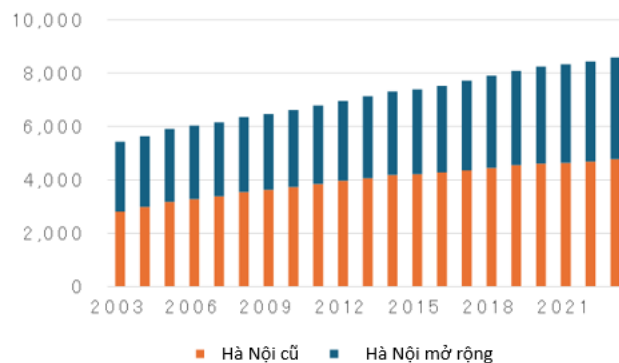
Mặt khác, với sự tăng trưởng kinh tế và gia tăng dân số, quá trình phát triển khu dân cư đã tiến triển, và diện tích đô thị của Hà Nội đã tiếp tục mở rộng. Kết quả là, các khu dân cư đã được mở rộng, khoảng cách di chuyển vào trung tâm thành phố tăng lên, và tình trạng tắc nghẽn giao thông vào giờ cao điểm sáng và tối đã trở nên trầm trọng hơn. Điều này càng cho thấy những tác động tiêu cực của sự tập trung theo mô hình đô thị đơn cực. Ngoài ra, một vấn đề khác là việc quản lý phát triển chưa đầy đủ, dẫn đến đô thị hóa và phát triển ở các khu vực bảo vệ môi trường (không gian xanh và hệ thống nước).

Các phần tiếp theo sẽ phân tích sự thay đổi trong cấu trúc đô thị, tập trung vào phân bố dân số, phân bố việc làm và sự mở rộng diện tích đô thị.

4.6.2 Những thay đổi trong phân bố dân số của Hà Nội

(1) Biến động về tổng dân số và Dân số theo Quận/Huyện

Dân số của thành phố Hà Nội đã tiếp tục tăng trưởng trong suốt 20 năm qua, vượt qua 8,24 triệu người vào năm 2021. Dân số của thành phố Hà Nội cũ vẫn tiếp tục tăng, nhưng tỷ lệ tăng trưởng dần chậm lại, đặc biệt từ năm 2010 khi đạt 4,61 triệu người. Đây là quy mô tương đương với kịch bản quy hoạch của HAIDEP, với 4,51 triệu người. Khu vực mở rộng của thành phố Hà Nội đã chứng kiến sự tăng trưởng dân số nhanh chóng kể từ năm 2010.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá dựa trên Niên giám Thống kê

Hình 4.6.2 Biến động dân số của Hà Nội

Bảng 4.6.1 Tốc độ Tăng trưởng Dân số theo từng giai đoạn (Hà Nội Cũ và Khu vực Mở rộng)

	'03-'08	'08-'13	'13-'18	'18-'23
Hà Nội cũ	4.8%	2.8%	1.8%	1.4%
Hà Nội mở rộng	1.4%	1.8%	2.4%	2.0%
Toàn bộ thành phố	3.2%	2.3%	2.1%	1.7%

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá thực hiện dựa trên Sách Thống kê

Phân tích theo quận cho thấy dân số tiếp tục tăng trưởng ở các quận Hoàng Mai, Thanh Trì, Từ Liêm, Hà Đông, Hoài Đức và Thanh Oai theo hướng Tây Nam. Dân số cũng tăng trưởng ở quận Long Biên, ở phía bên kia sông Hồng, nhưng mức tăng trưởng dân số ở quận Đông Anh phía Bắc lại khá hạn chế.

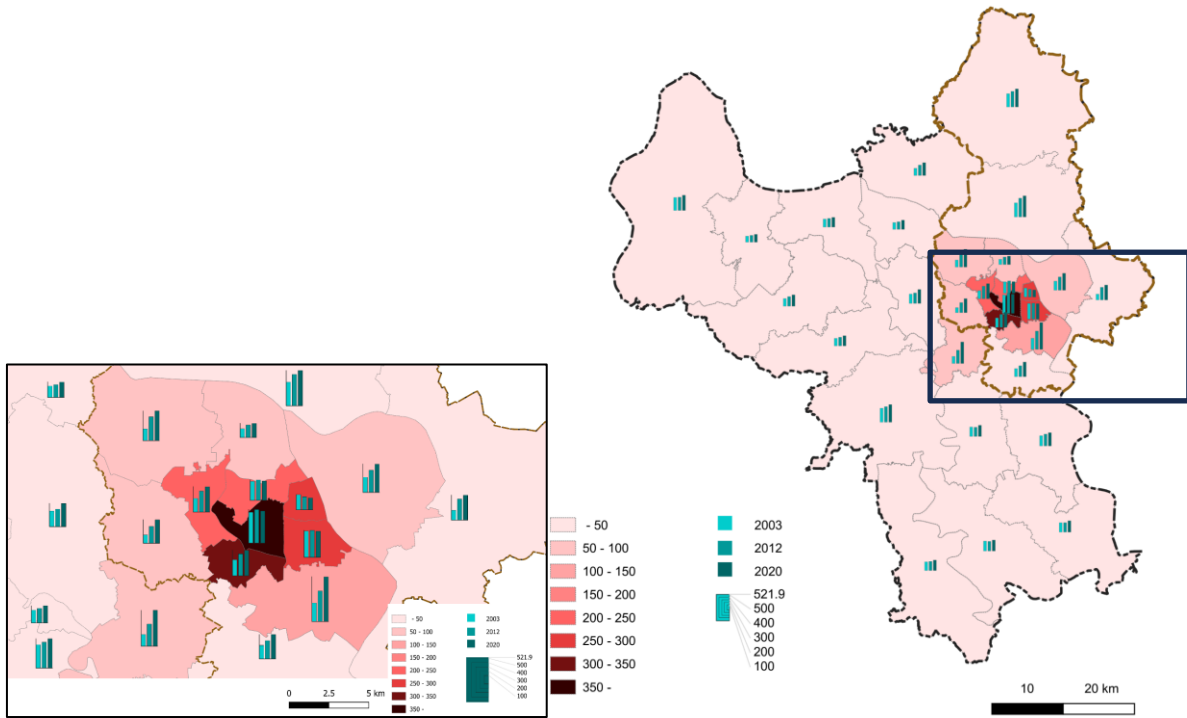
Bảng 4.6.2 Dân số theo quận, huyện

Phân loại ¹⁾	Quận	Dân số (000')					Tỷ lệ Tăng trưởng Dân số Hàng năm (%)			
		'03	'08	'13	'18	'23	'03-'08	'08-'13	'13-'18	'18-'23
Lối Đô thị	Ba Đình	222	224	241	243	222	0.2%	1.5%	0.2%	-1.8%
	Hoàn Kiếm	177	149	155	153	141	-3.4%	0.8%	-0.2%	-1.6%
	Đống Đa	359.8	366	398	422	379	0.3%	1.7%	1.2%	-2.1%
	Hai Bà Trưng	392	310	315	312	296	0.3%	0.3%	-0.2%	-1.1%
Vùng rìa Đô thị	Tây Hồ	103	125	150	167	170	4.0%	3.8%	2.1%	0.3%
	Long Biên	-	221	267	295	351	-	3.9%	1.9%	3.6%
	Cầu Giấy	158	216	250	281	297	6.3%	3.0%	2.4%	1.2%
	Hoàng Mai		331	362	444	554	11.1%	1.8%	4.1%	4.5%
Ngoại thành	Nam Từ Liêm ¹⁾	239	355	504	241	307	8.6%	7.3%	3.1%	5.0%
	Bắc Từ Liêm		0	0	334	366	-	-	-2.0%	1.9%
	Thanh Trì	266	190	219	267	302	-6.5%	2.9%	4.0%	2.5%
Nông thôn	Sóc Sơn	259	279	312	341	366	1.6%	2.2%	1.8%	1.4%
	Đông Anh	276	330	374	385	416	3.6%	2.6%	0.6%	1.6%
	Gia Lâm	174	225	251	277	315	-	2.3%	2.0%	2.6%
Toàn bộ thành phố Hà Nội cũ		2,806	3,541	4,063	4,446	4,777	4.8%	2.8%	1.8%	1.4%
Đô thị	Hà Đông	136	221	274	376	449	10.2%	4.4%	6.5%	3.6%
	Sơn Tây	118	125	135	147	158	1.2%	1.6%	1.7%	1.5%
Nông thôn	Ba Vì	253	246	265	284	313	-0.6%	1.5%	1.4%	2.0%
	Phú Thọ	156	159	171	183	198	0.4%	1.5%	1.4%	1.6%
	Đan Phượng	133	140	153	171	189	1.0%	1.8%	2.4%	2.0%
	Hoài Đức	183	190	210	254	293	0.8%	2.1%	3.9%	2.9%
	Quốc Oai	148	161	173	192	207	1.7%	1.4%	2.1%	1.5%
	Thạch Thất	150	174	191	210	227	3.1%	1.9%	1.9%	1.6%
	Chương Mỹ	272	288	307	333	356	1.1%	1.3%	1.6%	1.4%
	Thanh Oai	183	165	184	206	231	-2.1%	2.2%	2.3%	2.3%
	Thường Tín	201	217	234	250	266	1.6%	1.6%	1.3%	1.2%
	Phú Xuyên	184	181	186	213	236	-0.3%	0.5%	2.7%	2.1%
Ứng Hòa	193	183	191	207	217	-1.1%	0.9%	1.6%	1.0%	
Mỹ Đức	171	170	182	196	213	-0.1%	1.3%	1.5%	1.6%	
Toàn bộ Hà Tây cũ		2,480	2,619	2,856	3,223	3,552	1.1%	1.7%	2.4%	2.0%
Nông thôn (Vĩnh Phúc cũ)	Mê Linh	141	190	209	234	258	6.1%	1.9%	2.3%	1.9%
Toàn bộ thành phố Hà Nội		5,427	6,350	7,128	7,903	8,587	3.2%	2.3%	2.1%	1.7%

1) Phân loại tại Hà Nội được xác định trong HAIDEP,

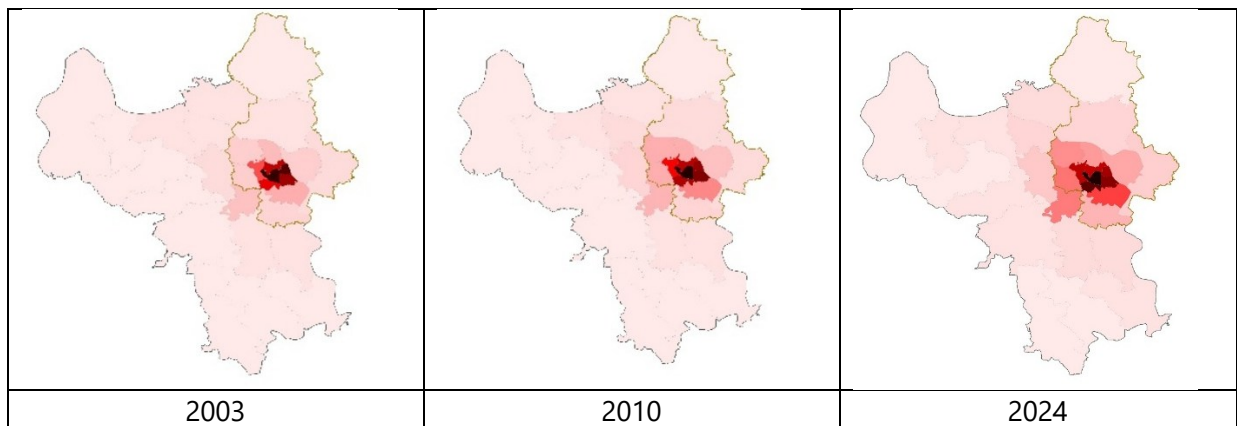
2) Từ Liêm đã được chia thành Bắc và Nam vào năm 2013. (Số liệu năm 2003 là tổng của Nam Từ Liêm và Bắc Từ Liêm)

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá tổng hợp dựa trên Số liệu Thống kê



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá xây dựng dựa trên Số liệu Thống kê

Hình 4.6.3 Biến động Dân số theo quận, huyện và Mật độ Dân số tại Hà Nội năm 2020



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá xây dựng dựa trên Số liệu Thống kê

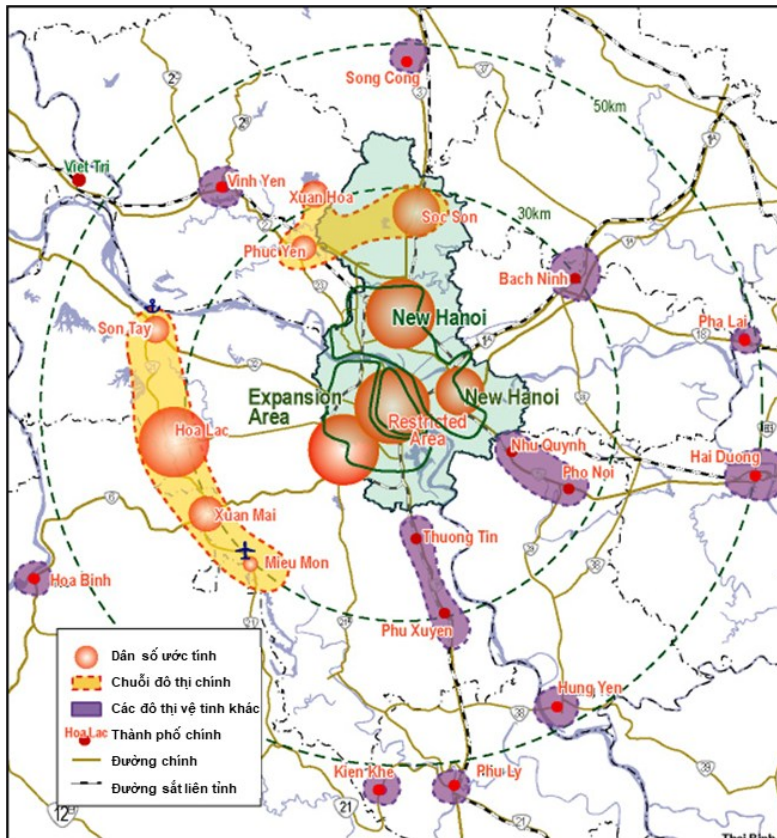
Hình 4.6.4 Biến động Mật độ Dân số theo Quận tại Hà Nội

(2) So sánh Kịch bản theo đề xuất của HAIDEP và Cấu trúc Đô thị Hiện tại

HAIDEP đã đề xuất một cấu trúc đô thị mục tiêu (gọi là kịch bản HAIDEP), dựa trên dự báo xu hướng phát triển của Hà Nội (gọi là kịch bản xu hướng), giả định rằng các xu hướng trong quá khứ sẽ tiếp tục và xem xét phân bổ dân số trong khu vực đô thị Hà Nội. Các giả định về xu hướng phát triển đô thị của Hà Nội đến năm 2020 được đưa ra như sau:

- Dân số ở các khu vực đô thị hiện nay sẽ giảm; môi trường sống sẽ được cải thiện.
- Dân số ở các khu vực xung quanh trung tâm thành phố sẽ tiếp tục tăng trưởng. Mật độ dân số ở các quận Thanh Xuân và Cầu Giấy sẽ đạt đến một ngưỡng nhất định, và tăng trưởng dân số sẽ chậm lại. Trong khi đó, các quận Long Biên và Hoàng Mai sẽ vẫn tiếp tục tăng trưởng dân số.
- Dân số ở khu vực ngoại thành, đặc biệt là quận Từ Liêm, sẽ gia tăng nhanh. Ở quận Đông Anh tăng trưởng dân số sẽ gia tăng nhanh nhờ vào sự phát triển của hệ thống ĐSĐT.

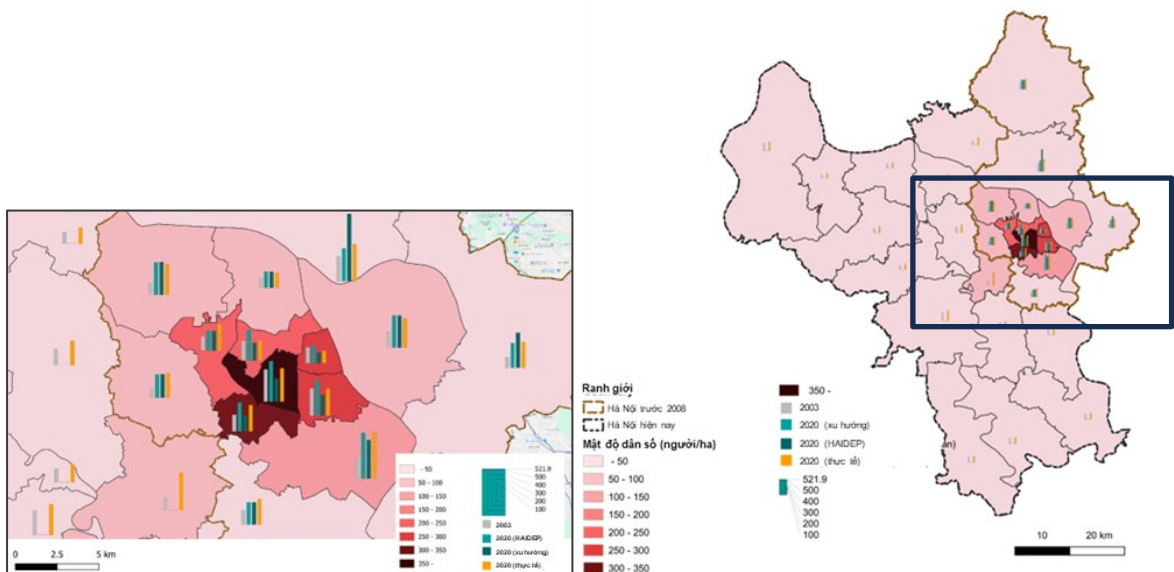
- Theo Quy hoạch Vùng Đô thị Hà Nội do Bộ Xây dựng lập, các thành phố vệ tinh trong phạm vi bán kính 30–40 km được dự báo sẽ hình thành, và các khu vực đô thị kết nối với thành phố Hà Nội sẽ được hình thành tại tỉnh Hà Tây liền kề (hiện nay là một phần của thành phố Hà Nội).



Nguồn: Báo cáo cuối kỳ HAIDEP

Hình 4.6.5 Cấu trúc Đô thị của Vùng Đô thị Hà Nội

Đoàn Chuyên gia đã thực hiện so sánh giữa cấu trúc đô thị do HAIDEP đề xuất và cấu trúc đô thị hiện tại dựa trên phân bố dân số ở từng quận.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá xây dựng dựa trên HAIDEP và Số liệu thống kê

Hình 4.6.6 So sánh Dân số theo Quận (2003, 2020)

Bảng 4.6.3 So sánh Khung HAIDEP và Dân số Thực tế năm 2020

		Năm 2003		Khung HAIDEP (000)		A. Năm 2020		Xu hướng - Thực tế	Thực tế HAIDEP
		Dân số (000)	Mật độ Dân số (người/ha)	A.Xu hướng	B.HAIDEP	C. Dân số	Mật độ dân số (người/ha)	A-C	B-C
Vùng lõi Đô thị	Ba Đình	221	238.3	342	200	225.6	245.0	116.4	-25.6
	Hoàn Kiếm	175	333.8	191	120	139.3	260.4	51.7	-19.3
	Đống Đa	358	361.2	453	260	375.0	376.9	78.0	-115.0
	Hai Bà Trưng	301	267.8	396	230	303.5	295.8	92.5	-73.5
Vùng rìa Đô thị	Tây Hồ	102	42.8	155	180	164.2	67.4	-9.2	15.8
	Long Biên	172	29.7	275	360	330.2	55.0	-55.2	29.8
	Cầu Giấy	158	131.8	338	220	295.2	238.4	42.8	-75.2
	Hoàng Mai	209	54.9	510	430	521.9	129.9	-11.9	-91.9
Ngoại thành	Thanh Xuân	185	203.5	321	180	295.9	322.7	25.1	-115.9
	Nam Từ Liêm ¹⁾	239	31.1	624	630	274.2	85.2	349.8	10.2
	Bắc Từ Liêm					345.6	76.4		
Nông thôn	Thanh Trì	154	27.1	219	250	285.5	45.0	-66.5	-35.5
	Sóc Sơn	259	8.4	333	310	351.6	11.5	-18.6	-41.6
	Đông Anh	276	15.1	365	750	411.7	22.2	-46.7	338.3
	Gia Lâm	201	21.5	274	390	290.9	24.9	-16.9	99.1
Khu vực Hà Nội cũ		2806	32.2	4,796	4,510	4610.3	49.6		

1) Số liệu năm 2003 là tổng của Nam Từ Liêm và Bắc Từ Liêm.

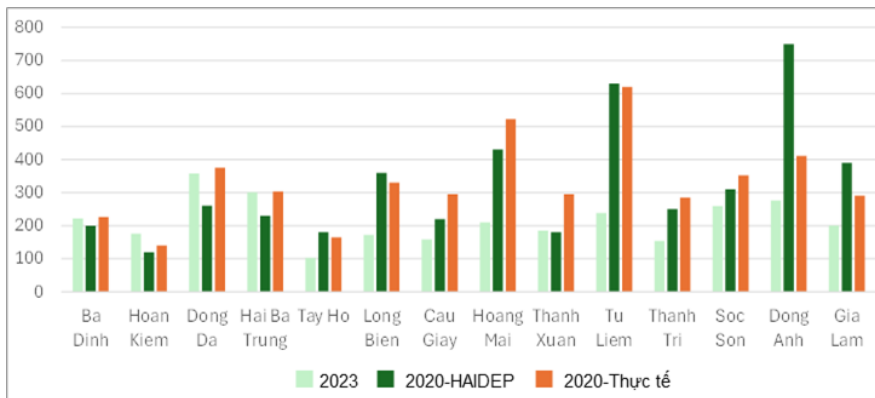
Nguồn: Báo cáo Cuối cùng HAIDEP, Sách Thống kê

Vùng Lõi Đô thị: Bao gồm 4 quận nội đô. Từ năm 1990 đến 2003, dân số đã tăng trưởng mạnh. Dựa trên những xu hướng trong quá khứ, Kịch bản Xu hướng đã dự báo dân số sẽ tiếp tục tăng và dân cư đông đúc hơn kể từ sau năm 1990. Tuy nhiên, do các khu vực có mật độ dân số trên 800 người/ha đã hình thành vào năm 2003, quy hoạch tổng thể HAIDEP đã đề xuất giảm dân số để cải thiện môi trường sống ở khu vực trung tâm. Xét theo xu hướng dân số thực tế, tất cả các quận trong Vùng lõi đô thị đều có mức tăng trưởng dân số thấp hơn so với Kịch bản Xu hướng, cho thấy xu hướng dân cư đông đúc đã giảm đi.

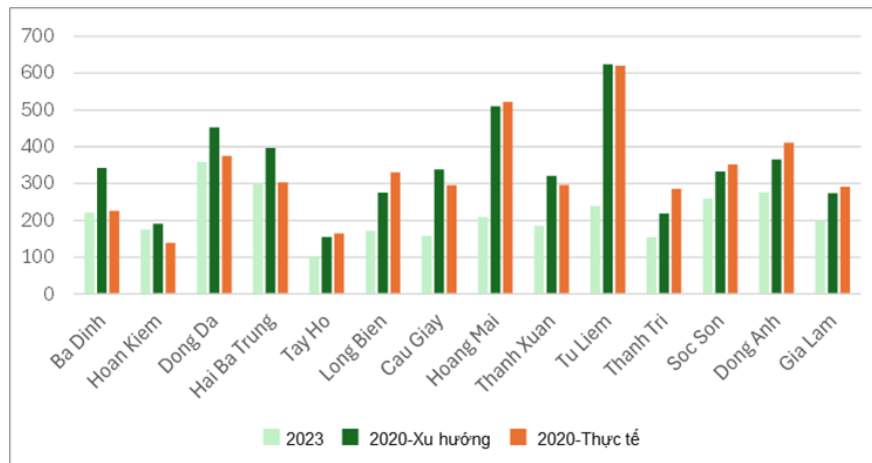
Vùng rìa Đô thị: Vùng này bao gồm năm quận nằm ở khu vực ngoại thành phía tây và phía nam của trung tâm thành phố, và đã chứng kiến sự tăng trưởng dân số nhanh chóng từ những năm 1990 do đô thị mở rộng. Trong các vùng rìa này, HAIDEP dự báo rằng các quận Tây Hồ và Long Biên sẽ có sự tăng trưởng dân số tương tự như dự báo trong Kịch bản Xu hướng, nhưng trên thực tế, dân số không tăng trưởng đến mức đó. Các quận Cầu Giấy, Hoàng Mai và Thanh Xuân dự kiến sẽ có tăng trưởng dân số đáng kể theo Kịch bản Xu hướng. Tuy nhiên, HAIDEP đã đề xuất phát triển đô thị về phía đông và phía bắc qua sông Hồng, nhằm giảm bớt tình trạng đông đúc ở những quận này. Trên thực tế, dòng dân cư tiếp tục đổ về, bao gồm các khu phát triển mới, dẫn đến tăng trưởng dân số cao hơn so với các đề xuất của HAIDEP.

Ngoại thành: Vùng này nằm ngoài địa giới thành phố Hà Nội cũ. Tính đến năm 2003, đây là khu vực chưa trải qua quá trình đô thị hóa, nhưng do áp lực đô thị hóa ở Hà Nội, dự báo quá trình đô thị hóa này diễn ra nhanh chóng. Sau khi mở rộng địa giới thành phố vào năm 2008, quá trình đô thị hóa đã diễn ra nhanh hơn, và thấy rõ dân số của cả hai quận này đã tăng gấp đôi.

Nông thôn: Ba quận được đưa vào quy hoạch chưa được đô thị hóa tính đến năm 2003, đặc biệt là hai quận phía Bắc. Vì vậy, Kịch bản Xu hướng không dự đoán tăng trưởng dân số, mà đề cập đến việc xây dựng cầu Sông Hồng, mạng lưới giao thông và hệ thống giao thông công cộng trong tương lai. Ngược lại, HAIDEP đã đề xuất tăng trưởng dân số nhanh chóng ở các quận Đông Anh và Gia Lâm. Tại quận Đông Anh, không có tăng trưởng dân số do thiếu sự phát triển giao thông công cộng. Tại quận Gia Lâm, tăng trưởng dân số dự kiến sẽ tiến triển nhờ vào sự phát triển đô thị gần đây.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá xây dựng dựa trên HAIDEP và số liệu thống kê
Hình 4.6.7 So sánh Kịch bản Dân số HAIDEP và Thực tế năm 2020



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá xây dựng dựa trên HAIDEP và số liệu thống kê
Hình 4.6.8 So sánh Kịch bản Dân số Xu hướng và Thực tế

4.6.3 Cơ cấu Việc làm

(1) Phân bố dân số lao động

Để đánh giá sự hình thành cấu trúc đô thị, việc không chỉ xem xét dân số cư trú mà còn phải xác định phân bố việc làm, tức là dân số lao động, là khá quan trọng. Ở Việt Nam, việc xác định tình hình phân bố dân số lao động hiện nay gặp khó khăn do thiếu các số liệu thống kê. Tuy nhiên, cuộc khảo sát trên của JICA đã ước tính dân số và dân số lao động tại các khu vực xung quanh những nhà ga đường sắt theo quy hoạch. Các số liệu này cho thấy dân số lao động tập trung chủ yếu ở khu vực trung tâm, phản ánh sự hình thành một cấu trúc đô thị đơn cực. Đặc biệt, nếu xem xét các số liệu từ các quận như Từ Liêm, Long Biên, Hoàng

Mai và Thanh Trì, nơi có sự gia tăng dân số cư trú trong những năm gần đây nhờ vào sự phát triển đô thị quy mô lớn, có thể thấy rõ rằng dân số lao động tại các quận này còn thấp so với dân số cư trú. Điều này chỉ ra rằng các dự án phát triển đô thị mới chưa phân bổ đủ không gian cho mục đích kinh doanh.

Bảng 4.6.4 Ước tính Dân số Cư trú và Dân số Lao động trong phạm vi 500m từ nhà ga

Quận	Khu vực 500m từ nhà ga (ha)	Dân số	Mật độ Dân số	Tỷ lệ % trong Hà Nội cũ ¹⁾	Việc làm	Mật độ Việc làm (người/ha)	Tỷ lệ % trong Hà Nội cũ ¹⁾
Ba Đình	947	98,644	104	7%	62,614	66	8%
Hoàn Kiếm	522	69,242	133	5%	86,913	167	12%
Hai Bà Trưng	974	135,970	140	10%	65,118	67	9%
Đống Đa	992	232,992	235	17%	141,041	142	19%
Vùng lõi	3435	536,848	156	40%	355,688	104	48%
Cầu Giấy	1,241	206,590	166	15%	155,607	125	21%
Thanh Xuân	920	176,573	192	13%	109,128	119	15%
Hoàng Mai	3,982	160,065	40	12%	44,240	11	6%
Tây Hồ	2,365	17,384	7	1%	6,420	3	1%
Long Biên	6,025	49,415	8	4%	21,530	4	3%
Ngoại thành	14,533	610,027	42	45%	336,926	23	45%
Gia Lâm	11,688	15,224	1	1%	2,131	0	0%
Từ Liêm	7,709	139,428	18	10%	30,165	4	4%
Đông Anh	18,588	39,856	2	3%	13,082	1	2%
Sóc Sơn	30,544	1,773	0	0%	247	0	0%
Thanh Trì	6,319	15,107	2	1%	2,976	0	0%
Hà Nội cũ¹⁾	92,816	1,358,263	14.6	100%	741,212	8.0	100%
Hoài Đức	8,501	40,819	5		3,300	0	
Hà Đông	4,959	74,871	15		24,050	5	
Mê Linh	14,158	6,252	0		1,477	0	
Quốc Oai	14,593	2,099	0		144	0	
Đan Phượng	7,770	4,598	1		363	0	
Thạch Thất	18,579	3,637	0		454	0	
Nông thôn và Ngoại thành	143,408	343,664	2		78,389	1	
Tổng	161,376	1,490,540	9		771,002	5	

Chú thích: 1) Trong khu vực Thành phố Hà Nội Cũ

Nguồn: Khảo sát Thu thập Dữ liệu về Quy hoạch Đô thị và Phát triển Đô thị theo định hướng Giao thông công cộng tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

(2) So sánh quy hoạch HAIDEP và hiện trạng

Báo cáo HAIDEP đã bao gồm kết quả ước tính lực lượng lao động có việc làm cho từng ngành, bao gồm cả nông nghiệp, công nghiệp – xây dựng và dịch vụ. Do khó có thể so sánh trực tiếp kết quả ước tính trên và hiện trạng, nên Đoàn Chuyên gia đã sử dụng số liệu lao động theo các lĩnh vực kinh doanh để phân tích so sánh về lao động trong ngành dịch vụ.

4.6.4 Xu hướng Đô thị hóa trong Vùng Đô thị Hà Nội

(1) Tình hình Đô thị hóa trong Thực tế

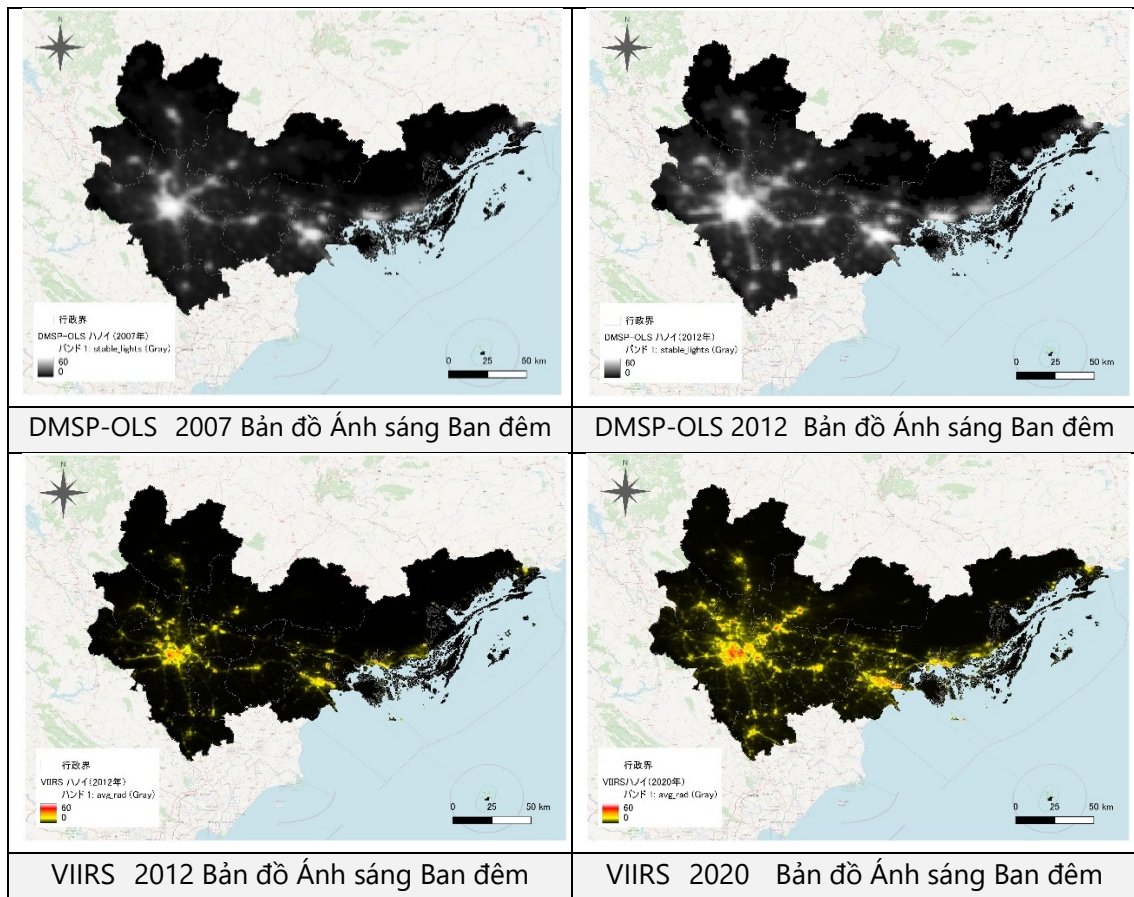
Để nghiên cứu sự mở rộng của Thành phố Hà Nội và các khu vực đô thị xung quanh, qua Google Earth Engine, hình ảnh vệ tinh (dựa trên ánh sáng ban đêm) đã được sử dụng để thấy được sự thay đổi của ánh sáng ban đêm từ năm 2007 đến năm 2020.

Hình dưới đây minh họa mức độ ánh sáng ban đêm trung bình của Thành phố Hà Nội và các khu vực đô thị xung quanh vào các năm 2007, 2012 và 2020. Cụ thể, dữ liệu ánh sáng ban

đêm năm 2007 được thu thập từ hình ảnh vệ tinh DMSP-OLS (độ phân giải: 2,7 km), dữ liệu năm 2020 được thu thập từ hình ảnh vệ tinh VIIRS (độ phân giải: 500 m), và dữ liệu năm 2012 được thu thập từ cả hai loại hình ảnh vệ tinh DMSP-OLS và VIIRS⁵.

So sánh hình ảnh vệ tinh DMSP-OLS năm 2007 với năm 2012 cho thấy sự gia tăng ánh sáng ban đêm, thể hiện bằng màu trắng, xác nhận rằng khu vực đô thị quanh Hà Nội đã mở rộng từ năm 2007 đến năm 2012.

Tương tự, hình ảnh vệ tinh VIIRS cho thấy sự gia tăng ánh sáng ban đêm, thể hiện bằng màu vàng, cam và đỏ, chỉ ra rằng khu vực đô thị tiếp tục mở rộng từ năm 2012 đến năm 2020. Đặc biệt, các khu vực có cường độ ánh sáng cao, được thể hiện bằng màu đỏ và cam, đã mở rộng tại khu vực trung tâm Hà Nội. Ngoài ra, mức độ ánh sáng ban đêm cũng tăng lên dọc theo các tuyến đường chính nối Hà Nội với các thành phố lân cận (như Hải Phòng, Hạ Long, Hải Dương, Bắc Ninh, Bắc Giang, Thái Nguyên, Vĩnh Yên, và Phủ Lý), và các khu vực đô thị xung quanh.

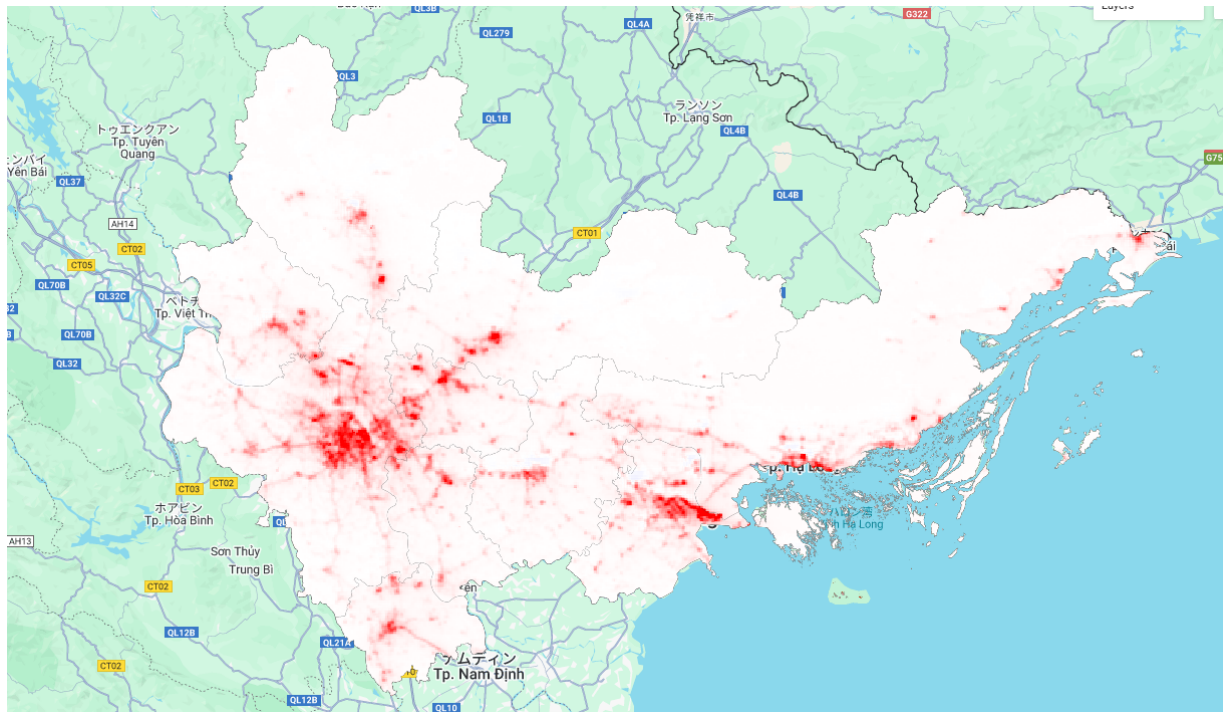


Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá tổng hợp từ Hình ảnh Vệ tinh (DMSP-OLS, VIIRS) qua Google Earth Engine

Hình 4.6.9 Bản đồ ánh sáng ban đêm (2007, 2012, 2020)

⁵ Theo "Danh sách Dữ liệu Vệ tinh và GIS" được công bố trên trang web của JICA trong tài liệu "Sử dụng Dữ liệu Vệ tinh và GIS trong Đánh giá Dự án," dữ liệu DMSP-OLS (Chuỗi Thời gian Ánh sáng Ban đêm Phiên bản 4) bao gồm dữ liệu ánh sáng ban đêm từ năm 1992 đến năm 2014, trong khi Tổng hợp Dữ liệu Ánh sáng Ban đêm từ Dài Ban ngày/Ban đêm của VIIRS Phiên bản 1 cung cấp dữ liệu ánh sáng ban đêm từ năm 2012 đến nay. Đối với dữ liệu trong giai đoạn từ năm 2007 đến 2020, chúng tôi đã sử dụng dữ liệu từ năm 2012, bao gồm cả dữ liệu từ DMSP-OLS và VIIRS.

Sau đó, dữ liệu ánh sáng ban đêm từ năm 2007 và 2020 đã được sử dụng để phân tích sự gia tăng hoặc suy giảm cường độ ánh sáng ban đêm tại Hà Nội và các khu vực xung quanh. Các khu vực được hiển thị bằng màu đỏ trong hình dưới đây là những nơi có sự gia tăng đáng kể về ánh sáng ban đêm từ năm 2007 đến năm 2020.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá tổng hợp từ Hình ảnh Vệ tinh (DMSP-OLS, VIIRS) qua Google Earth Engine

Hình 4.6.10 Sự thay đổi Ánh sáng Ban đêm trong Vùng Đô thị Hà Nội (2007 và 2020)

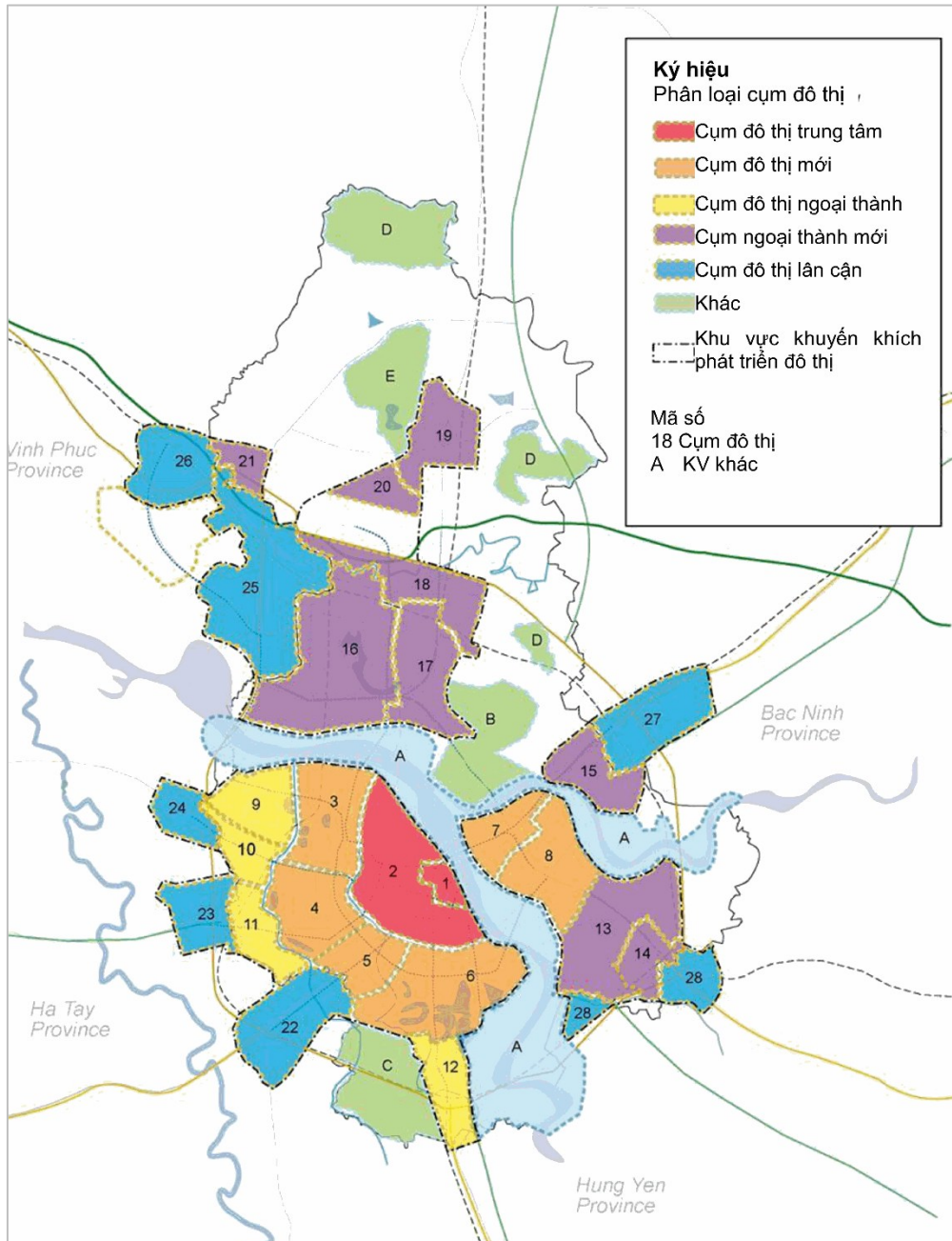
Bằng cách dùng bản đồ tăng/giảm ánh sáng ban đêm ở trên, Đoàn Chuyên gia đã tiến hành so sánh với các chính sách quản lý tăng trưởng đô thị trong HAIDEP, để nghiên cứu về: (1) Khu vực thúc đẩy đô thị hóa (UDA), (2) Cụm đô thị và các trung tâm hoạt động đô thị.

(2) Cấu trúc Đô thị dựa trên các Cụm Đô thị theo đề xuất của HAIDEP

1) Các cụm Đô thị và Cấu trúc Đô thị do HAIDEP đề xuất

Nhằm tạo thuận lợi cho công tác quy hoạch và quản lý hiệu quả, HAIDEP đã phân loại các khu vực đô thị của Thành phố Hà Nội thành các cụm đô thị. Mục tiêu là hiện thực hóa cấu trúc đô thị và cải thiện chức năng và hình ảnh đô thị của mỗi cụm (xem Hình 4.6.11). Các cụm đô thị được phân chia thành sáu loại, với chức năng đô thị riêng như sau:

- (i) Cụm đô thị lõi: khu văn hóa truyền thống, bao gồm khu phố cổ
- (ii) Cụm đô thị ven đô/rià đô thị: trung tâm hành chính mới, khu vực trung tâm thương mại (CBD), v.v.
- (iii) Cụm đô thị ngoại ô: khu dân cư mới, trung tâm giáo dục đại học, v.v
- (iv) Cụm đô thị ngoại ô mới: các khu chế xuất, trung tâm phụ, vv
- (v) Khu đô thị liền kề: khu dân cư mới, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu di sản lịch sử, v.v.
- (vi) Khác: khu vực du lịch sinh thái, giải trí, v.v.



Nguồn: Báo cáo Cuối kỳ HAIDEP

Hình 4.6.11 Vị trí của các Cụm Đô thị được xác định

2) Phân bố các Khu Công nghiệp

Như trình bày trong Hình 4.6.11, HAIDEP đã đề xuất đặt các khu công nghiệp, logistics ở các vùng trung tâm ngoại vi, cụ thể là các khu công nghiệp tại Long Biên/Gia Lâm và Đông Anh/Sóc Sơn, với các khu công nghiệp nhẹ ở các vùng rìa và vùng ngoại thành. Dịch vụ logistics phát triển dọc theo các tuyến đường vành đai 4, Quốc lộ 2, 5, 6 và 18.

Các khu công nghiệp tại Thành phố Hà Nội vào năm 2024 được thể hiện trong bảng dưới đây. Trong khu vực thành phố Hà Nội cũ, có hai khu công nghiệp mới đang được xây dựng tại khu vực Sóc Sơn/Đông Anh theo chính sách mà HAIDEP đã đề xuất. Ngoài ra, ngoài khu vực thành phố Hà Nội cũ, còn có hai khu công nghiệp mới đang được xây dựng và dự kiến đi vào hoạt động dọc theo Quốc lộ 2.

Bảng 4.6.5 Danh sách các Khu Công nghiệp tại Thành phố Hà Nội

	Tên	Khu vực (ha)	Địa điểm	Giai đoạn Hoạt động	Tình trạng
1	Khu công nghiệp Nội Bài	114.1	Sóc Sơn	1994	A
2	Khu công nghiệp Hà Nội - Đại Từ	40	Long Biên	1995	A
3	Khu công nghiệp Sài Đồng B	40	Long Biên	1996	A
4	Khu công nghiệp Bắc Thăng Long	274.3	Đông Anh	1997	A
5	Khu công nghiệp Nam Thăng Long	31.5	Bắc Từ Liêm	1999	A
6	Khu công nghiệp Quang Minh 1 + Mở rộng	407.9	Mê Linh	2004	A
7	Khu công nghiệp Thạch Thất-Quốc Oai	150.78	Thạch Thất	2007	A
8	Khu công nghiệp Phú Nghĩa	170.7	Chương Mỹ	2007	A
9	Khu công nghiệp Bắc Thường Tín	112	Thường Tín	2007	A
10	Khu công nghiệp hỗ trợ Nam Hà Nội (Giai đoạn 1)	76.9	Phú Xuyên	2013	B
11	Khu công nghiệp sạch Sóc Sơn Sản xuất	302	Sóc Sơn	2021	C
12	Khu công nghiệp Đông Anh	300	Đông Anh	2024	C
13	Khu công nghiệp Quang Minh 2	160	Mê Linh	-	D

Chú thích: [Tình trạng]

A: Đã phát triển hoàn chỉnh, 100% có công ty hoạt động.

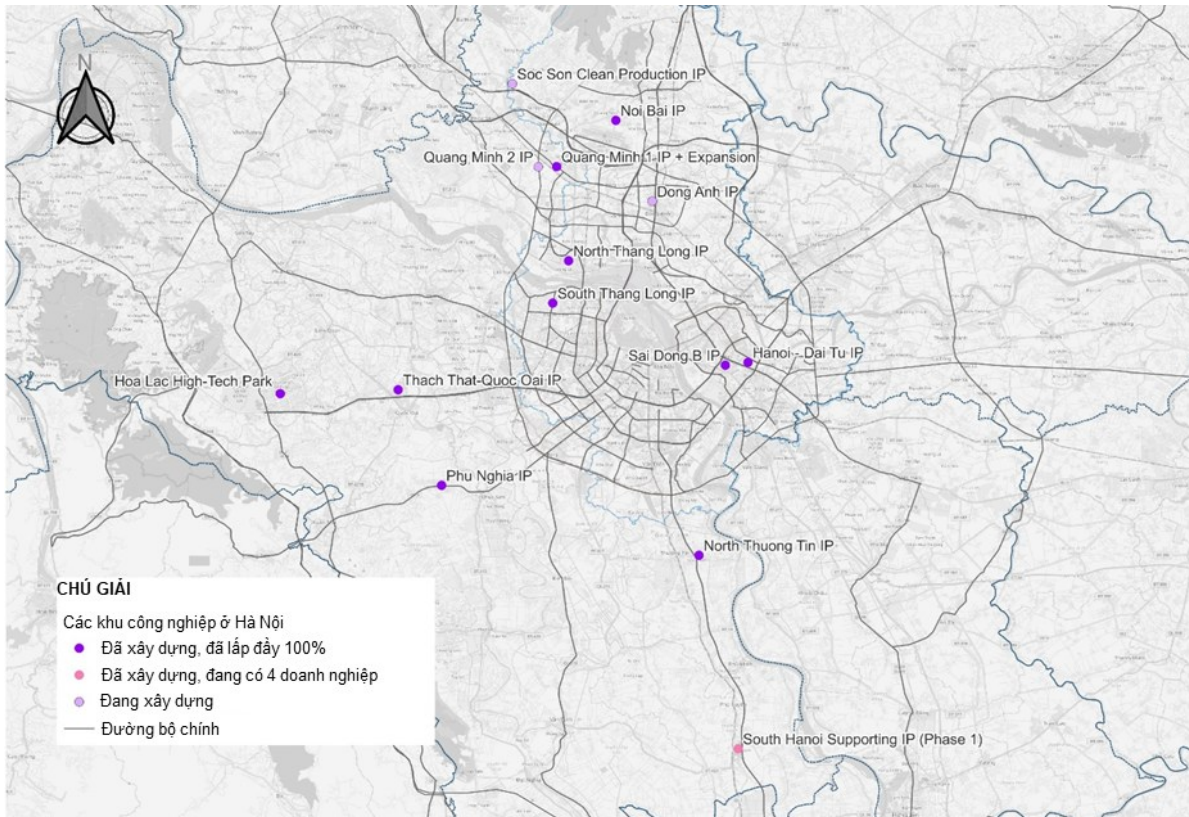
B: Đã phát triển hoàn chỉnh, 4 công ty đang hoạt động.

C: Đang xây dựng.

D: Đang xây dựng, kế hoạch phát triển có thể thay đổi.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá tổng hợp dựa trên dữ liệu của JETRO.

Hình 4.6.10 hiển thị các khu công nghiệp của Hà Nội và mạng lưới đường bộ, cho thấy các khu công nghiệp đang được phát triển dọc theo các trục đường chính của vùng, như Quốc lộ 5 kết nối Hà Nội với Cảng Hải Phòng, Quốc lộ 3 kết nối sân bay Nội Bài, và tuyến cao tốc Hòa Lạc.



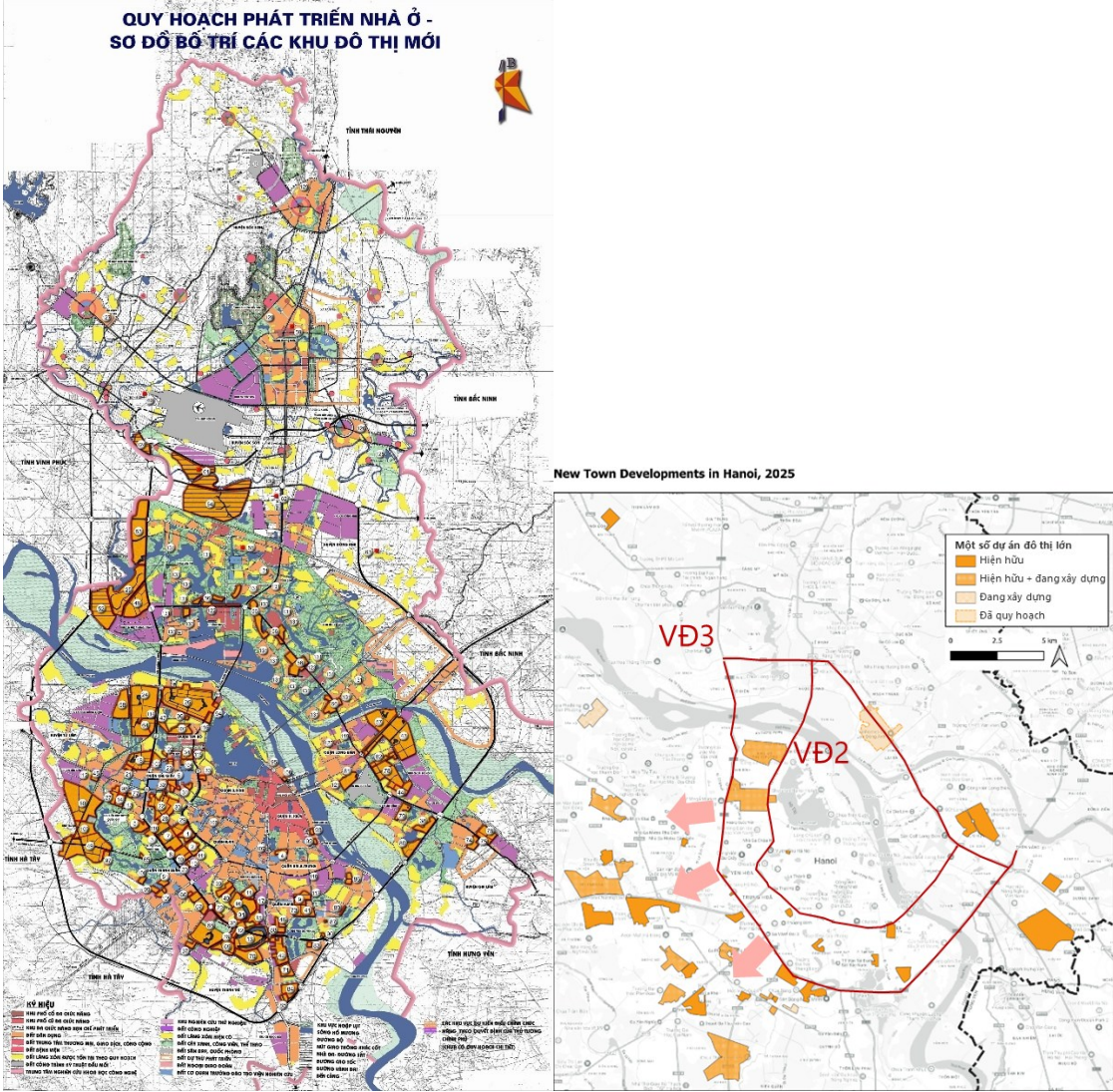
Nguồn: Tổng hợp bởi Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP dựa trên các thông tin liên quan.

Hình 4.6.12 Danh sách các Khu Công nghiệp tại Thành phố Hà Nội

3) Tình hình Triển khai Dự án Phát triển Đô thị

Hình 4.6.12 so sánh các dự án phát triển đô thị được quy hoạch khi HAIDEP được hình thành với tiến độ thực hiện các dự án phát triển đô thị mới quy mô lớn có thể xác định được. Có thể thấy rằng nhiều dự án phát triển đô thị đã được triển khai tập trung ở khu vực phía Tây và Tây Nam xung quanh địa giới thành phố Hà Nội cũ. Mặt khác, nhiều dự án phát triển đô thị được quy hoạch ở phía Bắc hoặc phía Đông của Sông Hồng vẫn chưa được thực hiện.

Hơn nữa, phần lớn các dự án phát triển đô thị này là các dự án phát triển khu dân cư và thiếu các chức năng hoạt động kinh doanh cần thiết để hình thành các trung tâm phụ. Do đó, thành phố vẫn duy trì một cấu trúc đô thị tập trung cao, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông nghiêm trọng do lượng giao thông tập trung vào khu vực trung tâm.



Nguồn: Sở QHKT (trái) và Đoàn Chuyên gia tổng hợp từ nhiều nguồn (phải)

Hình 4.6.13 Dự án Phát triển Đô thị (bên trái: Quy hoạch năm 2005, bên phải: hiện trạng 2025)

4.7 Tóm tắt Chương 4

(1) Phương pháp lập quy hoạch

Phương pháp lập quy hoạch mà HAIDEP giới thiệu đã nhận được sự đánh giá cao và, cho đến gần hai mươi năm sau, các cơ quan quản lý quy hoạch đô thị tại Hà Nội vẫn tiếp tục ghi nhận. Cụ thể, phương pháp này có những đặc điểm nổi bật như: lập quy hoạch dựa trên dữ liệu, cách tiếp cận tham gia thông qua việc lắng nghe ý kiến của người dân, và một khung quy hoạch tổng thể, liên ngành, có xét đến cấu trúc đô thị, giao thông, môi trường nước, cũng như các yếu tố xã hội, kinh tế và văn hóa.

Nhờ sự hỗ trợ liên tục từ các dự án hợp tác kỹ thuật sau này như CUPCUP, các phương pháp lập quy hoạch này đã tác động đến công tác quản lý quy hoạch của Việt Nam. Mối liên kết giữa các phương pháp này với Luật Quy hoạch năm 2017 cũng đã được chỉ ra trong cuộc phỏng vấn của Nghiên cứu này. Tuy nhiên, mặc dù phương pháp lập quy hoạch dựa trên dữ liệu đã được đánh giá tích cực, nhưng vẫn chưa được thể chế hóa trong hệ thống quy hoạch của Việt Nam. Do đó, các quy hoạch đô thị và quy hoạch chuyên ngành tiếp theo chưa được phân bổ ngân sách cho việc thu thập dữ liệu. Hệ quả là, việc cập nhật dữ liệu và lập quy hoạch dựa trên dữ liệu vẫn là một thách thức lớn đối với Việt Nam.

(2) Khái niệm Quy hoạch TOD

Đáng chú ý là mục tiêu quan trọng nhất trong quy hoạch không gian đô thị của HAIDEP là phát triển theo mô hình TOD. Để đạt được mục tiêu này, HAIDEP đã đề xuất phát triển một mạng lưới ĐSĐT và thúc đẩy phát triển đô thị tích hợp dọc theo mạng lưới này. Mặc dù việc xây dựng mạng lưới đường sắt đã bị chậm trễ và cấu trúc đô thị dự kiến vẫn chưa được hiện thực hóa, nhưng khái niệm TOD vẫn có ảnh hưởng lớn và được công nhận là một vấn đề then chốt trong tương lai.

(3) Hiện thực hóa Cấu trúc Đô thị

So sánh giữa cấu trúc đô thị được đề xuất bởi HAIDEP và cấu trúc đô thị hiện tại cho thấy có sự chênh lệch đáng kể. Cụ thể, quá trình đô thị hóa ở khu vực sông Hồng, đặc biệt là về phía Bắc, không tiến triển như dự kiến, trong khi sự mở rộng đô thị về phía Tây và phía Nam lại diễn ra nhanh chóng. Nguyên nhân có thể là do sự phát triển của các dự án đô thị ở khu vực Tây và Nam như một phần của Hà Nội sau khi mở rộng địa giới hành chính, cộng với việc chậm trễ trong việc xây dựng mạng lưới ĐSĐT dự kiến đã hỗ trợ cấu trúc đô thị này.

Hơn nữa, sự chậm trễ trong việc phát triển mạng lưới đường sắt đã cản trở sự hình thành các trung tâm đô thị, khiến cấu trúc đô thị trở nên đồng đều hơn. Tình trạng tắc nghẽn giao thông vào giờ cao điểm sáng và tối đã trở thành một vấn đề kéo dài. Vì vậy, hiện nay cần tái tổ chức cấu trúc đô thị kết hợp với sự phát triển của hệ thống ĐSĐT.

5. HIỆN TRẠNG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

HAIDEP đã đề xuất nhiều chương trình chuyên ngành nhằm hiện thực hóa tầm nhìn đô thị và các mục tiêu phát triển thành các chiến lược cụ thể. Chương này tập trung đánh giá lĩnh vực giao thông đô thị – một trong những trụ cột quan trọng của hệ thống đô thị.

Nội dung bao gồm: Phần 5.1 tổng hợp các mục tiêu và chính sách cơ bản của chương trình giao thông đô thị được xây dựng sau HAIDEP. Phần 5.2 tổng hợp về các quy hoạch liên quan được lập hoặc cập nhật về sau, dựa trên các mục tiêu và chiến lược này. Phần 5.3 rà soát tình trạng triển khai thực hiện các dự án riêng rẽ được đề xuất trong HAIDEP. Phần 5.4 trình bày kết quả cuộc khảo sát đối tượng thụ hưởng để nắm được mức độ nhận thức và chấp nhận của người dân nói chung và người dùng nói riêng.

Nội dung phân tích này cùng với số liệu thống kê và kết quả khảo sát thực địa được dùng làm đầu vào đánh giá toàn diện về chương trình chuyên ngành giao thông đô thị trong khuôn khổ HAIDEP. Kết quả tổng quan được tổng hợp trong Phần 5.6.

5.1 Chương trình chuyên ngành giao thông đô thị HAIDEP

5.1.1 Mục tiêu của Chương trình phân ngành giao thông đô thị

Báo cáo cuối kỳ HAIDEP (2007) nêu tổng cộng 09 chương trình chuyên ngành (A đến I) để hiện thực hóa tầm nhìn và mục tiêu phát triển trong tương lai, và 01 chương trình tổng quan các ngành tập trung vào chiến lược, hành động và các chỉ số giám sát. Trong số đó, Chương trình Chuyên ngành Giao thông Đô thị (Chương trình D) chiếm một vị trí cực kỳ quan trọng, một trong những thành phần cấu trúc cơ bản của thành phố. Chương trình này đặt ra ba mục tiêu sau:

- Thúc đẩy phát triển đô thị và xã hội dựa trên hệ thống giao thông công cộng.
- Đảm bảo khả năng tiếp cận công bằng và an toàn cho mọi người dân.
- Tăng cường kết nối hiệu quả giữa Hà Nội và các khu vực lân cận.

Những mục tiêu này dựa trên việc nhìn nhận rằng giao thông đô thị không chỉ đơn thuần là phục vụ di chuyển cho người dân, mà còn là xương sống hỗ trợ phát triển đô thị. Mạng lưới giao thông có tác động rộng khắp đến tăng trưởng kinh tế, sử dụng đất, môi trường sống, các vấn đề môi trường và xã hội, cung cấp dịch vụ công, giá trị đất đai và bất động sản. Đặc biệt, khi xét tới đặc điểm mở rộng đô thị ở Hà Nội, báo cáo HAIDEP nhấn mạnh rằng phát triển giao thông không phải chỉ là vấn đề của riêng Hà Nội mà phải được giải quyết một cách đồng bộ ở cả cấp vùng và cấp thành phố.

5.1.2 Chiến lược, kế hoạch hành động và chỉ số giám sát phát triển giao thông đô thị đề xuất trong HAIDEP

Các chiến lược, hành động và chỉ số giám sát của chương trình chuyên ngành này được tóm tắt trong bảng dưới đây. Một hệ thống các biện pháp cụ thể đã được đề xuất để tối ưu hóa khả năng di chuyển thông qua việc tích hợp giao thông với cấu trúc đô thị, sử dụng đất, đảm bảo sự thuận tiện và công bằng cho người dân.

Bảng 5.1.1 Chiến lược phát triển giao thông vận tải, kế hoạch hành động và chỉ số giám sát đề xuất trong HAIDEP

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

Nguồn: Báo cáo cuối kỳ, HAIDEP

5.1.3 Phương pháp đánh giá thành tựu từ HAIDEP

Để đánh giá mức độ triển khai nội dung đề xuất của HAIDEP trên thực tế, trước hết, Đoàn Chuyên gia xem xét các chỉ tiêu định lượng trong HAIDEP, rà soát các số liệu thu thập được

về những chỉ tiêu đó, như được tổng hợp trong bảng dưới đây. Theo đó, các chỉ tiêu này được đánh giá trong các phần từ 5.2 đến 5.5 và tổng hợp trong Phần 5.6. Các chỉ tiêu định lượng đề xuất trong HAIDEP được tổng hợp trong Mục 5.1.4. Đối với các chỉ tiêu không có số liệu định lượng, Đoàn Chuyên gia Nghiên cứu thực hiện đánh giá định tính, dựa trên nội dung các cuộc phỏng vấn với các quan, cán bộ của các cơ quan chức năng liên quan, rà soát các quy hoạch, kế hoạch hiện có. Tuy nhiên, những chỉ số không có dữ liệu hoặc không xác minh được đã bị loại khỏi quá trình đánh giá để đảm bảo tính khách quan.

Bảng 5.1.2 Các chỉ số giám sát đề xuất trong HAIDEP và Phương pháp đánh giá

Chiến lược	Chỉ số giám sát	Phương pháp đánh giá
D1 Thiết lập chính sách giao thông vận tải đô thị	Công bố chính sách phối hợp/đồng bộ của chính quyền	Đánh giá thông qua rà soát các quy hoạch, kế hoạch liên quan sau HAIDEP (xem Phần 5.2)
	Hệ thống thông tin quản lý dự án chuẩn của các ban, ngành liên quan	Không đánh giá (không thể xác minh chi tiết kết quả triển khai của cơ quan Nhà nước)
	Lộ trình thực hiện từng kế hoạch hành động và tiến độ	Xem Phần 5.3 (Tình hình triển khai các dự án đề xuất trong HAIDEP)
D2 Nâng cao ý thức và sự hiểu biết của cộng đồng về các vấn đề GTVT đô thị	Thái độ của người tham gia giao thông được cải thiện	Xem Phần 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
	Phản hồi của người dân	Xem Phần 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
	Tiến độ thực hiện các dự án/kế hoạch hành động	Xem Phần 5.3 (Tình hình thực hiện các dự án đề xuất trong HAIDEP)
D3 Thúc đẩy việc thực hiện phát triển đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn	Tổ chức thể chế đã thực hiện	Không đánh giá (do khó xác minh so sánh toàn diện.)
	Cơ cấu cụ thể đảm bảo sự thống nhất giữa QH GTVT với QH đô thị/vùng	Đánh giá thông qua rà soát các quy hoạch, kế hoạch liên quan sau HAIDEP (xem Phần 5.2)
	Sự hiểu biết chung về chiến lược giữa các bên liên quan	Tham khảo Phần 5.2 và Phần 5.6
D4 Mở rộng hệ thống GTVT công cộng hấp dẫn	Số người sử dụng dịch vụ GTVT công cộng	Các chỉ tiêu định lượng. Lượng hành khách cho xe buýt và ĐSĐT được tóm tắt trong Phần 5.2. Thị phần phân chia phương thức trong Mục 5.1.4, số liệu thực tế được tóm tắt trong Phần 5.6
	Phạm vi dịch vụ xe buýt	Số km xe buýt được mô tả trong Phần 5.3.5
	Sự hài lòng của người dân	Tham khảo Mục 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
D5 Tăng cường quản lý nhu cầu giao thông hiệu quả	Sự thay đổi thái độ của người tham gia giao thông	Xem Phần 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
	Số vụ tai nạn giao thông	Không đánh giá (không có dữ liệu)
	Sự hài lòng của người tham gia giao thông	Xem Phần 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
	Doanh thu tạo ra	Không đánh giá (không có dữ liệu)
	Mức độ ùn tắc giao thông	Có các chỉ tiêu định lượng , nhưng do thiếu dữ liệu, nên chỉ thể hiện các điểm ùn tắc năm 2024 (xem Mục 5.3.1)
D6 Tập trung vào sự cần thiết phải phát triển toàn diện không gian và môi trường giao thông	Chiều dài của khu vực có vỉa hè với mặt hè được cải tạo, bóng râm cho người đi bộ và đèn đường.	Không đánh giá (không có dữ liệu)
	Phản hồi của người tham gia giao thông và cộng đồng.	Xem Phần 5.5 (Khảo sát đối tượng thụ hưởng)
D7 Tăng cường năng lực quản lý ngành GTVT hiệu quả	CSDL, công cụ quy hoạch	Không đánh giá (thông tin khó xác nhận)
	Số chuyên gia quy hoạch, kỹ sư GT	Không đánh giá (không có dữ liệu)
	Chi phí đất đai và bồi thường	Không đánh giá (không có dữ liệu)
	Mức độ tham gia của KV tư nhân	Không đánh giá được sự tham gia toàn diện của khu vực tư nhân do thiếu dữ liệu, nhưng đã phỏng vấn VinBus là doanh nghiệp xe buýt mới tham gia.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

5.1.4 Mục tiêu định lượng

Trong số các nội dung nêu trên, cả "Số người (tỷ trọng hành khách) sử dụng dịch vụ GTVT công cộng" và "Mức độ ùn tắc giao thông (Hiệu suất mạng lưới đường bộ)" đều đi kèm các chỉ tiêu định lượng cụ thể đặt ra cho năm mục tiêu là 2020. Các chỉ tiêu này được tổng hợp trong bảng dưới đây. Tuy nhiên, vì không có dữ liệu so sánh nào được ghi nhận cho chỉ tiêu "mức độ tắc nghẽn giao thông (hiệu suất mạng lưới đường bộ)", nên nội dung đánh giá chủ yếu tập trung vào "Số người (tỷ trọng hành khách) sử dụng dịch vụ GTVT công cộng". Ngoài ra, các chỉ số liên quan như tổng số km vận hành xe buýt được coi là hữu ích để hiểu những thay đổi về lĩnh vực giao thông đô thị kể từ khi lập HAIDEP, nên Đoàn Chuyên gia cũng đã thu thập trong phạm vi có thể và sử dụng trong đánh giá.

Bảng 5.1.3 Tỷ phần phương thức ước tính cho năm 2020

Phương thức		2005		2020			
				Không có ĐSĐT		Có ĐSĐT	
		'000/ngày ※1	%	'000/ngày ※1	%	'000/ngày ※1	%
Xe cá nhân	Xe đạp	1.579	25,3	374	3,8	372	3,8
	Xe máy	3.396	63,2	5.777	58,7	5.206	52,9
	Xe hơi/Taxi	227	3,6	1.921	19,5	1.555	15,8
	Khác	69	1,1	350	3,5	350	3,5
	Tổng phụ	5.811	93,3	8.422	86,5	6.896	70,0
GTCC	ĐSĐT (※2)	-	-	-	-	2.012	20,5
	Xe buýt	420	6,7	1.426	14,5	940	9,5
	Tổng phụ	420	6,7	1.426	14,5	2.364	30,0
Tổng		6.321	100,0	9.848	100,0	9.848	100,0

※1: Các chuyến đi trong thành phố Hà Nội

※2: Tổng của đường sắt đô thị (ĐSĐT) và BRT

Nguồn: HAIDEP

Bảng 5.1.4 Mức độ ùn tắc giao thông (Hiệu suất mạng lưới đường bộ) cho năm 2020

	2005	2020	
		Mạng lưới HAIDEP	
		Có ĐSĐT	Có ĐSĐT & TDM
Tốc độ di chuyển trung bình (km/h)	26,0	22,0	35,2
Tỷ lệ lưu lượng/năng lực trung bình	0,40	0,69	0,52

Nguồn: HAIDEP

5.2 Hiện trạng quy hoạch, kế hoạch liên quan sau HAIDEP

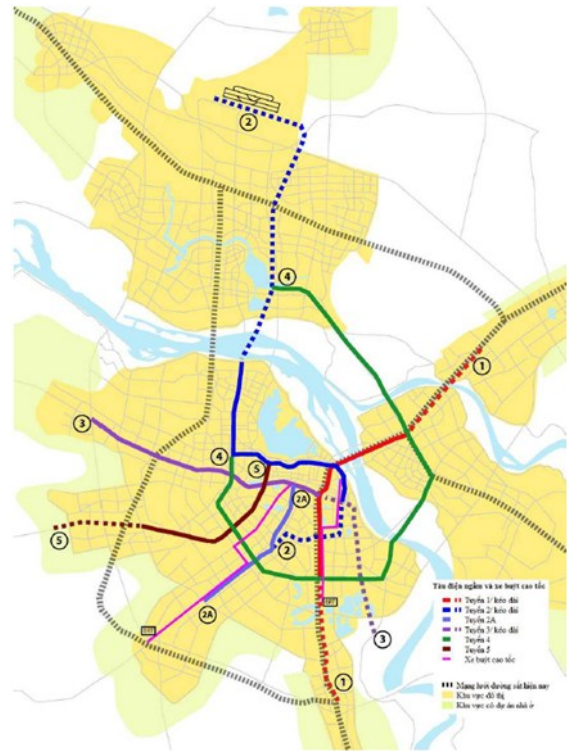
Các quy hoạch giao thông đô thị lập sau HAIDEP bao gồm "Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020" (Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg), "Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050" (Quyết định số 519/QĐ-TTg) và "Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050" (Quyết định số 1569/QĐ-TTg) và "Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065" (Quyết định số 1668/QĐ-TTg). Phần này phác thảo quá trình lập và các nội dung chính của các quy hoạch này.

5.2.1 Quy hoạch Phát triển Giao thông Vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 (Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg)

Được lập năm 2007 thông qua hỗ trợ kỹ thuật của JICA, "Quy hoạch phát triển giao thông đô thị Hà Nội (HAIDEP)" là chiến lược giao thông đô thị toàn diện và dài hạn đầu tiên của Hà Nội được xây dựng dựa trên dữ liệu, ví dụ như khảo sát phỏng vấn hộ gia đình quy mô lớn. Tuy nhiên, việc mở rộng đáng kể ranh giới hành chính của thành phố đã dẫn tới việc cần có một bản quy hoạch giao thông đô thị mới bao quát cả khu vực mở rộng đó. Vì vậy, "Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020" (Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg) được lập vào năm 2008, dựa trên khung chính sách cơ bản được thiết lập trong HAIDEP.

Để đối phó với khu vực thị mở rộng, quy hoạch này đề xuất xây dựng đường vành đai 3 và 4, tăng cường các tuyến đường xuyên tâm bao gồm quốc lộ 1, 3, 5, 6 và 18, và phát triển đường trục Bắc Nam. Quy hoạch này cũng đề xuất xây dựng các nút giao lộ khác mức, đường trên cao để giảm ùn tắc và cải thiện an toàn giao thông đô thị. Về vận tải công cộng, ngoài năm tuyến đường sắt đô thị được hiển thị trong hình, quy hoạch cũng đề xuất các tuyến LRT và BRT làm xương sống của mạng lưới, cùng với việc mở rộng theo từng giai đoạn của hệ thống xe buýt.

Các nghiên cứu tiền khả thi cho tuyến ĐSĐT số 2 và Vành đai 4 đã được thực hiện trong khuôn khổ HAIDEP. Quy hoạch này được lập dựa trên những nghiên cứu đó: Tuyến ĐSĐT số 2 dự kiến sẽ có thỏa thuận cho vay vốn Nhật Bản, còn đường Vành đai 4, mặc dù được dịch ra xa hơn bên ngoài khu vực ngoại ô hơn, vẫn giữ được mục tiêu ban đầu của HAIDEP là giảm ùn tắc ở trung tâm thành phố Hà Nội.



Nguồn: Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 (2008)

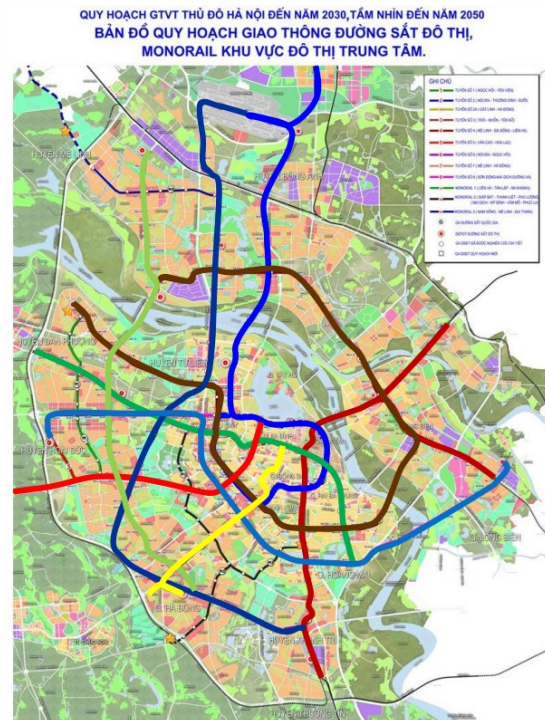
Hình 5.2.1 Mạng lưới VTCC đề xuất

5.2.2 Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 519/QĐ-TTg)

Để đáp ứng tốc độ phát triển đô thị nhanh chóng ở Việt Nam, Luật Quy hoạch Đô thị ban hành năm 2009 khuyến nghị chu kỳ rà soát định kì khoảng 5 năm đối với các đô thị vừa và nhỏ hoặc các vấn đề có phạm vi hạn chế, và khoảng 10 năm đối với các đô thị lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Theo đó, "Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050" đã được lập vào năm 2016 để đáp ứng quá trình mở rộng đô thị và gia tăng dân số liên tục.

Quy hoạch này chú trọng vào việc xây dựng và mở rộng các tuyến đường vành đai số 2 đến 5, mạng lưới đường cao tốc vùng 4-6 làn xe để tăng cường kết nối với các địa phương trong vùng, mạng lưới đường trục đô thị và mạng lưới đường cao tốc đô thị, bao gồm đường trên cao.

Về giao thông công cộng, quy hoạch này đề xuất phát triển 10 tuyến đường sắt đô thị (tổng cộng khoảng 413 km), 03 tuyến LRT và 08 tuyến BRT. Các tuyến BRT được tính toán sẽ chuyển đổi thành các tuyến đường sắt đô thị trong tương lai. Ngoài ra, quy hoạch này cũng thúc đẩy mô hình TOD, tập trung vào kết nối giữa các dịch vụ đường sắt, BRT và xe buýt thường. Mục tiêu tỷ phần giao thông công cộng đặt ra là 50-55% vào năm 2030 và 65-70% vào năm 2050.



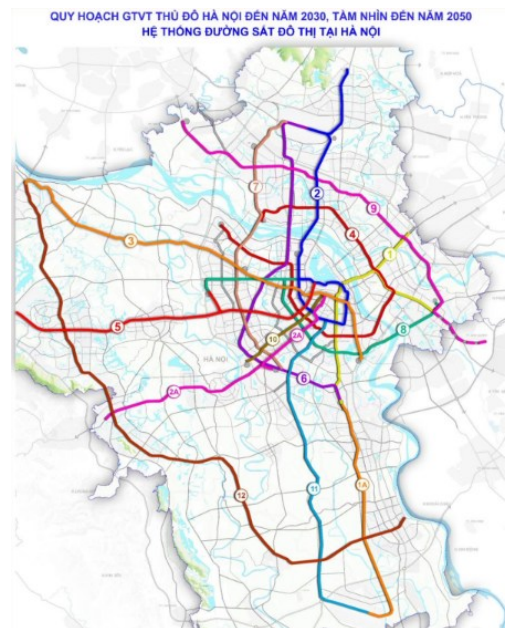
Nguồn: Quyết định số 519/QĐ-TTg

Hình 5.2.2 Mạng lưới ĐSDT được đề xuất

5.2.3 Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021 -

2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1569/QĐ-TTg) và Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065 (Quyết định số 1668/QĐ-TTg)

Tháng 11/2024, " Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050" được phê duyệt theo Quyết định số 1569/QĐ-TTg, với vai trò bản quy hoạch tổng thể và liên ngành tích hợp phát triển đô thị, xã hội, kinh tế, môi trường và giao thông. Tiếp đó, tháng 12 cùng năm, "Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045 tầm nhìn đến năm 2065" được phê duyệt theo Quyết định số 1668/QĐ-TTg trong đó nêu bật mạng lưới giao thông đô thị. Hai quy hoạch này nhất quán với nhau về khung mạng lưới giao thông vận tải đáp ứng với phạm vi quy hoạch lớn hơn.



Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch chung thủ đô Hà Nội (Quyết định 1668/QĐ-TTg)

Hình 5.2.3 Mạng lưới ĐSDT đề xuất

So với "Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050" (Quyết định số 519/QĐ-TTg) năm 2016, nội dung quy hoạch mới có điều chỉnh một phần hướng tuyến đường sắt đô thị, đồng thời bổ

sung 5 tuyến mới, chú trọng hơn nữa nhiệm vụ phát triển giao thông công cộng.

Nội dung phỏng vấn với Bộ Xây dựng và các đơn vị tư vấn xây dựng trong nước cho thấy công tác quy hoạch ở Việt Nam luôn dựa trên cơ sở rà soát kỹ lưỡng các quy hoạch hiện hữu, thực hiện điều chỉnh để đáp ứng những biến đổi của điều kiện kinh tế - xã hội. Các bản quy hoạch bắt nguồn từ HAIDEP đều đã được cập nhật nhất quán và liên tục. Qua các đợt điều chỉnh theo thời gian, nội dung quy hoạch giao thông đô thị do HAIDEP khởi xướng đã từng bước được triển khai, duy trì định hướng chính sách nhất quán ưu tiên giao thông công cộng, lấy đường sắt đô thị làm trung tâm. Trong những năm gần đây, quy hoạch cũng đã bắt đầu bao gồm các nội dung như đô thị thông minh, và giao thông bền vững về môi trường, ứng dụng CNTT và giới thiệu các phương tiện năng lượng sạch.

5.3 Tình hình triển khai các dự án đề xuất trong HAIDEP

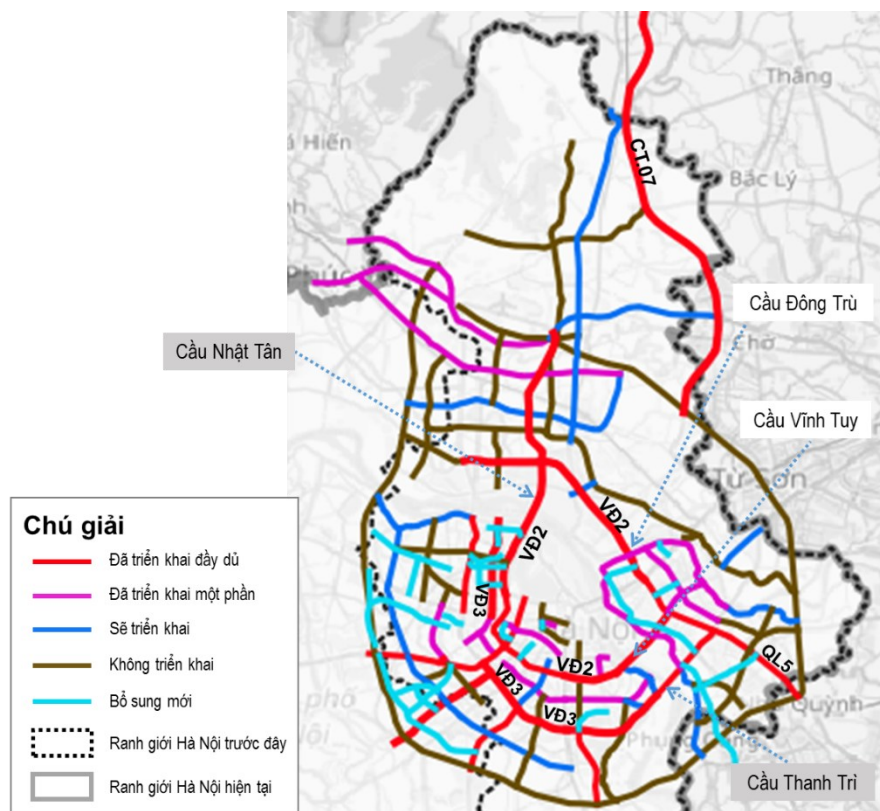
Đoàn Chuyên gia đã rà soát và tổng hợp tình hình triển khai các dự án được đề xuất trong HAIDEP, bao gồm các dự án đường bộ đô thị, đường cấp vùng, đường sắt đô thị và đường sắt vùng. Như đã đề cập, quy hoạch giao thông đô thị của Hà Nội đã được lập và điều chỉnh sau khi lập HAIDEP, cụ thể là vào năm 2008 và 2016, để đáp ứng yêu cầu mới khi mở rộng thành phố và tăng quy mô dân số. Những điều chỉnh này dẫn đến việc phải đánh giá lại sự cần thiết của các dự án hạ tầng cụ thể và khả năng kết nối của các tuyến đường đề xuất.

Do đó, nếu đánh giá việc triển khai đề xuất HAIDEP chỉ dựa trên việc công trình hạ tầng đề xuất đã được xây dựng hay chưa là chưa đủ. Điều quan trọng là phải tính tới sự phát triển theo các khuôn khổ các quy hoạch về sau. Trong phần này, các dự án đề xuất trong HAIDEP được phân thành 6 loại: Đã triển khai, Triển khai một phần, Đã lên kế hoạch, Đã bị loại bỏ, Đang xây dựng và Bổ sung mới, để tạo một góc nhìn tổng quan có hệ thống về hiện trạng triển khai.

5.3.1 Các dự án đường đô thị

Hình dưới đây thể hiện sự so sánh giữa mạng lưới đường đô thị mà HAIDEP đề xuất và hiện trạng tại Thành phố Hà Nội. Các tuyến đường trọng điểm ở khu vực trung tâm Hà Nội cũ như đường Vành đai 2 và Vành đai 3, cũng như các cây cầu lớn như cầu Nhật Tân và cầu Thanh Trì đều đã hoàn thành. Ngoài ra, các tuyến xuyên tâm trọng điểm như Quốc lộ 5 và cao tốc CT07 cũng đã được xây dựng. Cần lưu ý rằng việc xây dựng các tuyến đường huyết mạch chính ở Hà Nội đã được thực hiện chủ yếu bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước và hỗ trợ từ JICA. Kết quả khảo sát đối tượng thụ hưởng trong đợt đánh giá này cho thấy mức độ công nhận của công chúng là rất cao. Cho dù sự hỗ trợ từ các nhà tài trợ khác rất hạn chế, nhưng cần ghi nhận rằng đoạn phía Nam cầu Nhật Tân (Nhật Tân đến Cầu Giấy, 6,5 km) đã được đầu tư xây dựng nhờ hỗ trợ từ Ngân hàng Thế giới.

Mặt khác, có thể thấy quy hoạch các tuyến đường ngoài đường Vành đai 3 đã được điều chỉnh để đáp ứng với việc mở rộng giới địa giới của Thủ đô. Các nỗ lực quy hoạch hiện tại đang tập trung nhiều hơn vào các khu vực ngoại ô.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.1 Tình hình triển khai các dự án đường đô thị

Bảng dưới đây tổng hợp tình hình triển khai các dự án đường đô thị. Trong số các tuyến đường HAIDEP đề xuất, tổng cộng có 125,2 km đã được triển khai đúng theo quy hoạch, trong khi 99,5 km đã được triển khai một phần (có thay đổi về số làn xe hoặc chỉ hoàn thành một số đoạn nhất định). Thêm 169,8 km được bổ sung vào quy hoạch, 244,1 km đã bị điều chỉnh hoặc loại bỏ khỏi quy hoạch. Tổng chiều dài các tuyến đường mới đề xuất so với HAIDEP chỉ là 76,9 km. Như thể hiện trong hình trên, nhiều tuyến đường mới này đi theo đúng hoặc rất gần với hướng tuyến của đường do HAIDEP đề xuất ban đầu.

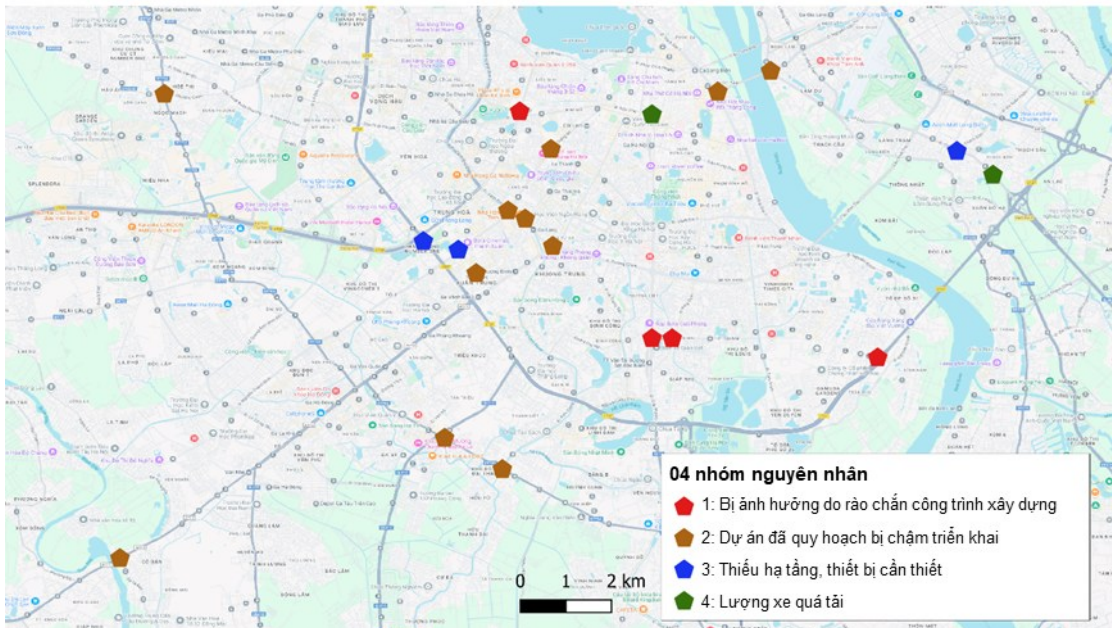
Bảng 5.3.1 Tình hình triển khai các dự án đường đô thị HAIDEP đề xuất

Tình hình triển khai	Chiều dài (km)
Triển khai đầy đủ	125,2
Triển khai một phần	99,5
Sẽ triển khai	169,8
Không triển khai (Không quy hoạch)	244,1
Bổ sung mới	76,9

Lưu ý: CT07 được phân loại là đường cấp vùng nên không được tính toán ở trên.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình dưới đây cho thấy các vị trí ùn tắc do Sở Xây dựng xác định. Như đã đề cập ở trên, mặc dù các dự án đầu tư xây dựng đường bộ đã và đang được triển khai đều đặn nhưng vẫn còn tồn tại nhiều điểm ùn tắc trên địa bàn thành phố Hà Nội. Theo Sở Xây dựng xác định, có 20 điểm tắc nghẽn đặc biệt nghiêm trọng, trong đó 4 điểm được coi là tạm thời trong thời gian công trình xây dựng giao thông. 16 địa điểm còn lại bị coi là thường xuyên ùn tắc. Trong số 16 điểm này, 11 là những địa điểm mà dự án cải tạo bị trì hoãn, 3 điểm bị ảnh hưởng bởi sự thiếu hụt về hạ tầng đường bộ, và 2 địa điểm do lưu lượng giao thông vượt quá năng lực đường.



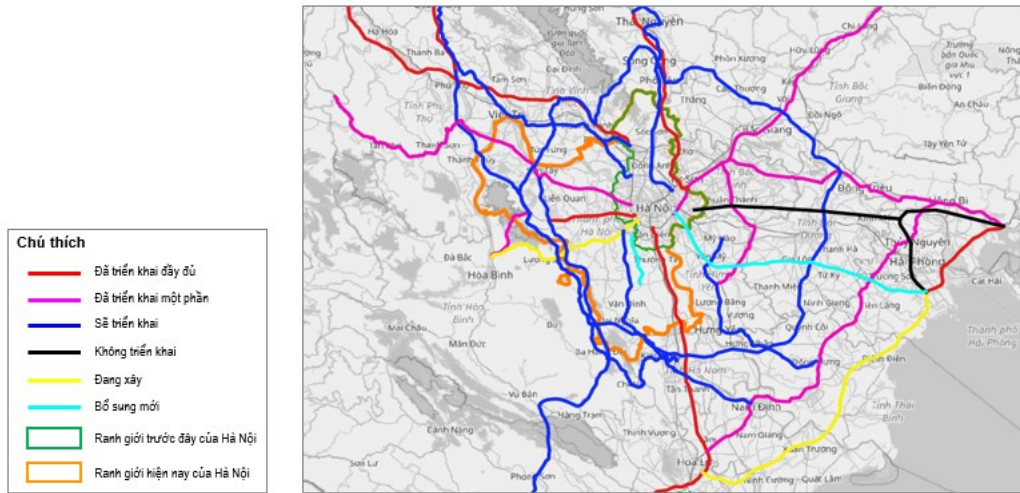
Nguồn: Sở Xây dựng

Hình 5.3.2 Các điểm ùn tắc giao thông năm 2024

5.3.2 Các dự án đường cấp vùng

Hình dưới đây thể hiện sự so sánh giữa các dự án đường cấp vùng do HAIDEP đề xuất và tình hình triển khai hiện nay. Trong HAIDEP, hệ thống đường bộ cấp vùng lấy Hà Nội làm trung tâm được định hướng như một mạng lưới các hành lang giao thông, với mục tiêu cơ bản là đáp ứng một cách cân bằng và hiệu quả nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa, đồng thời xem xét sự phân định trách nhiệm thể chế một cách phù hợp.

Theo đó, trên thực tế, nhiều hành lang chính được HAIDEP đề xuất đã được triển khai. Sự chậm trễ duy nhất có thể thấy là ở một số tuyến đường vành đai. Trường hợp hành lang đông-tây kết nối Hà Nội và Hải Phòng được điều chỉnh dịch xuống phía nam so với đề xuất ban đầu ở HAIDEP, để đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận tải hiện có.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.3 Tình hình triển khai các dự án đường cấp vùng

Tình hình triển khai các dự án đường bộ cấp vùng xung quanh Hà Nội được tổng hợp trong bảng dưới đây. Trong số các tuyến đường HAIDEP đề xuất, tổng cộng 583,4km đã được triển khai đầy đủ, 581,3km đã được triển khai một phần (có điều chỉnh số làn xe hoặc chỉ xây dựng một số đoạn). 1.079,5 km được bổ sung vào quy hoạch để triển khai trong tương lai và 165,8 km hiện đang được xây dựng. Tổng cộng có 129,9km đã được điều chỉnh so với quy hoạch ban đầu. So với đường đô thị, đường cấp vùng có tiến độ triển khai tốt hơn.

Kể từ sau HAIDEP, chỉ có một tuyến đường mới được đề xuất bổ sung, đó là tuyến đường dài 111,0km được quy hoạch thay thế Quốc lộ 19, kéo dài về phía Đông từ Hà Nội.

Bảng 5.3.2 Tình hình triển khai các dự án đường cấp vùng HAIDEP đề xuất

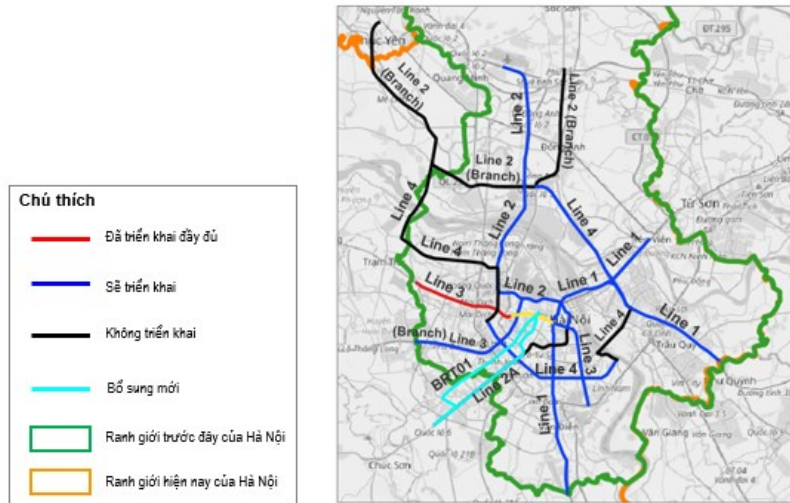
Tình trạng thực hiện	Chiều dài đường (km)
Triển khai đầy đủ	583,4
Triển khai một phần	581,3
Sẽ triển khai	1,079,5
Đang xây	165,8
Không triển khai (Không quy hoạch)	129,9
Bổ sung mới	111,0

Lưu ý: Tổng chiều dài chỉ bao gồm các tuyến đường được hiển thị trong hình trên.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

5.3.3 Các dự án đường sắt đô thị

HAIDEP đã đề xuất đầu tư, xây dựng mạng lưới đường sắt đô thị tại Hà Nội, với 04 tuyến, tổng chiều dài 101,2 km. Xét về tiến độ thực hiện, từ lúc đề xuất HAIDEP đến năm 2025, Tuyến 1 là tuyến đầu tiên được cân nhắc triển khai, nhưng đã bị tạm dừng vì cả lý do kỹ thuật và chính trị. Vì vậy, Tuyến 3, dài 8,5km, trở thành tuyến ưu tiên triển khai với sự hỗ trợ của Pháp. Tiếp đó, Tuyến 2A (được bổ sung trong Quy hoạch Phát triển Giao thông Vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 theo Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg), dài 13,1 km, được xây dựng nhờ hỗ trợ của Trung Quốc. Tuyến 2 hiện đã được khởi công với sự hỗ trợ của Nhật Bản. Hình và bảng dưới đây thể hiện tiến độ triển khai các tuyến đường sắt, tổng chiều dài và so sánh với đề xuất HAIDEP.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.4 Tình hình triển khai các dự án đường sắt đô thị

Bảng 5.3.3 Tình hình triển khai các dự án đường sắt đô thị HAIDEP đề xuất và các dự án liên quan khác

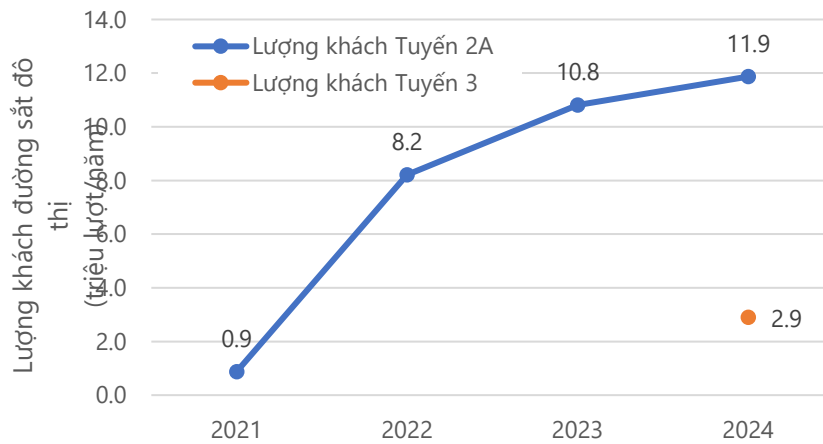
Tuyến	Chiều dài (km)	
	HAIDEP (2020)	2024
Tuyến 1	38,7	-
Tuyến 2	41,5	13,1
2A		-
Tuyến 3	21,0	8,5
Tuyến 4	-	-
Tổng	101,2	21,6

* Tuyến 2A không do HAIDEP đề xuất, nhưng được đưa vào bảng vì nó được quy hoạch như một tuyến nhánh, kết hợp điều chỉnh một phần Tuyến 2.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Căn cứ vào nội dung phỏng vấn với Ban Quản lý Đường sắt Đô thị (MRB) vào tháng 5/2025 và các tài liệu hỗ trợ khác, có thể thấy việc mục tiêu ưu tiên về phát triển đường sắt đô thị giai đoạn 2026-2030 là hoàn thành Tuyến 2 (HAIDEP đề xuất, đã khởi công nhờ hỗ trợ từ Nhật Bản), Tuyến 3 (đang triển khai, hỗ trợ của Pháp) và Tuyến 5 (như đã nêu trong Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg, xem Hình 5.2.1). Ngoài ra, các dự án Tuyến 1 và Tuyến 4, kéo dài Tuyến 2A (đề xuất trong HAIDEP) và nghiên cứu cho các tuyến mới được lên kế hoạch thực hiện sau năm 2030. Vì bối cảnh đô thị của Hà Nội đã thay đổi đáng kể kể từ khi lập HAIDEP, thứ tự các dự án ưu tiên hiện tại không nhất thiết phải khớp với các đề xuất ban đầu. Tuy nhiên, 04 tuyến do HAIDEP đề xuất vẫn là các tuyến trọng tâm trong nhiệm vụ triển khai mạng lưới.

Về lượng hành khách hàng năm, Tuyến 2A đã chứng kiến lượng hành khách tăng đều đặn kể từ khi khai trương vào năm 2021, đạt khoảng 11,9 triệu lượt hành khách vào năm 2024. Tuy nhiên, đối với Tuyến 3, hiện chỉ có dữ liệu từ năm khai trương là năm 2024, cho thấy lượng hành khách hàng năm khoảng 2,9 triệu lượt hành khách.

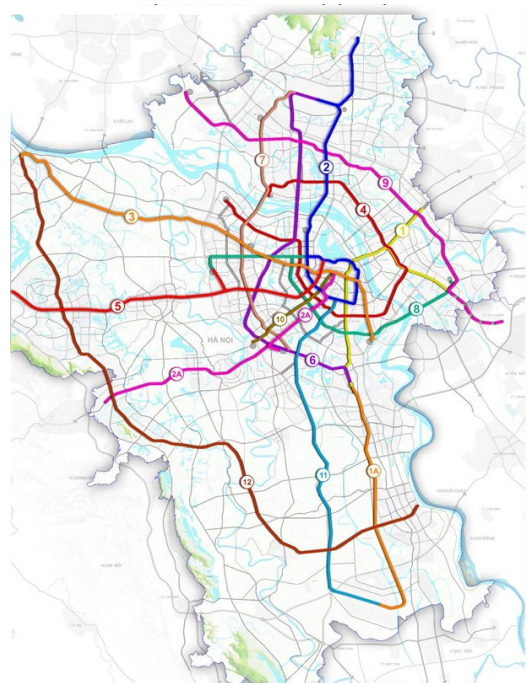


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.5 Lượng hành khách ĐSDT hàng năm (triệu lượt/năm)

Mặt khác, như đã đề cập trong Phần 5.2 về các quy hoạch liên quan sau HAIDEP, mạng lưới đường sắt đô thị đã từng bước được mở rộng để đáp ứng nhu cầu đô thị hóa nhanh chóng và giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng tại Hà Nội. Như thể hiện ở hình bên, quy hoạch mạng lưới ĐSDT hiện tại được thiết kế để bao quát toàn bộ thành phố thông qua sự kết hợp của các tuyến hướng tâm và vành đai.

Cụ thể, quy hoạch này đặt mục tiêu hoàn thành Tuyến 2, Tuyến 3 (các tuyến HAIDEP đề xuất) và Tuyến 5 (tuyến bổ sung mới) cho giai đoạn tới năm 2030. Những nỗ lực này nhằm mục đích tăng đáng kể vai trò và thị phần của giao thông công cộng trong thành phố và tạo điều kiện giảm sự phụ thuộc vào ô tô.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

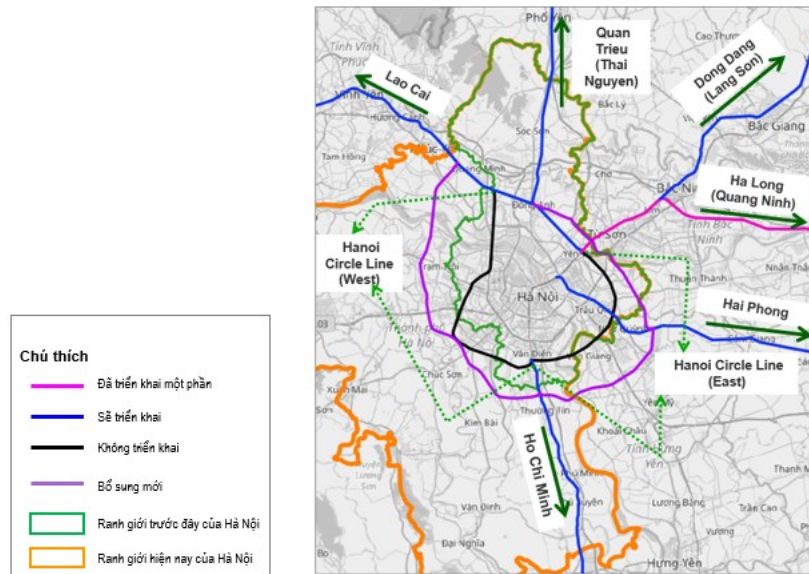
Hình 5.3.6 Mạng lưới ĐSDT đề xuất

5.3.4 Các dự án đường sắt vùng

So với các dự án đường bộ, các dự án đường sắt đòi hỏi chi phí đầu tư cao hơn nhiều, nên tiến độ triển khai thường chậm hơn. Tuy nhiên, công tác quy hoạch và xây dựng vẫn có những tiến triển ổn định. Để đảm bảo lưu thông đường sắt thông suốt, cần đảm bảo kết nối trực tiếp giữa các tuyến đường sắt chính.

HAIDEP đã rất chú trọng vào việc cải thiện kết nối giao thông giữa Hải Phòng và Hà Nội, cũng như giải quyết các điểm liên kết còn thiếu trong mạng lưới đường sắt trên địa bàn trong thành phố. Nhưng thực tế, tuy mới chỉ triển khai được trên hành lang tới Hải Phòng, đã thể hiện rõ vai trò chiến lược của đoạn này. Một khi có thể triển khai được đường sắt vành đai đường đôi thì sẽ dễ dàng chuyển hướng luồng giao thông đường sắt liên tỉnh,

nhất là vận chuyển hàng hóa, tránh không phải đi qua trung tâm thành phố.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.7 Tình hình triển khai các dự án đường sắt vùng

5.3.5 Các dự án xe buýt

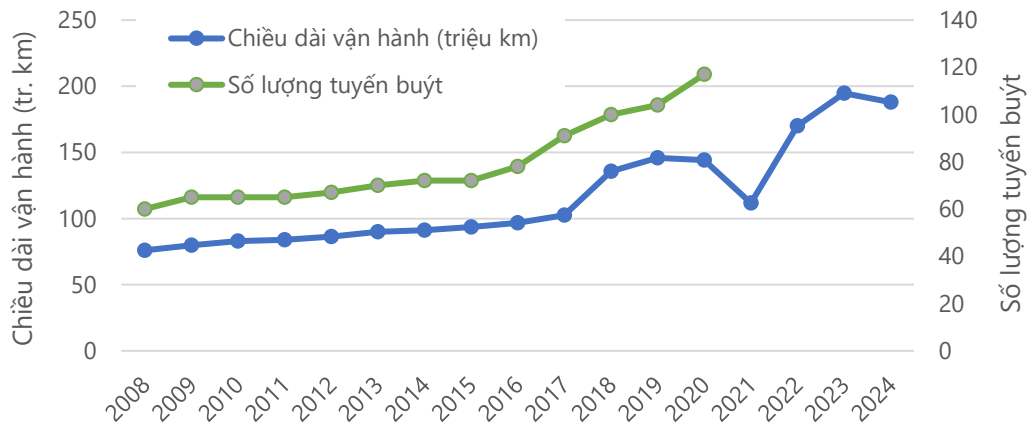
HAIDEP đề xuất chính sách cơ bản về phát triển xe buýt gồm cấu trúc mạng lưới hai cấp, bao gồm mạng lưới xe buýt chính và mạng lưới xe buýt thứ cấp, với mỗi tầng mạng lưới được thiết kế để phát huy đặc điểm vận hành. Mạng lưới xe buýt chính được định hướng cung cấp dịch vụ với tần suất chuyển cao và sức chở lớn với giả định rằng một số hành lang trên mạng lưới sẽ được chuyển đổi thành đường sắt đô thị trong tương lai. Khi các tuyến đường sắt đi vào hoạt động, các tuyến xe buýt chính được kỳ vọng sẽ giữ vai trò trung chuyển, kết nối các khu vực xung quanh với các ga đường sắt. HAIDEP cũng đã đề xuất các mô hình hoạt động khác nhau tùy thuộc vào đặc điểm của từng hành lang, từ hệ thống khép kín như BRT đến hệ thống bán khép kín và hệ thống mở.

Mạng lưới xe buýt thứ cấp bao gồm các tuyến trung chuyển đến đường sắt và cả các tuyến xe buýt thành phố khác. Mục đích của mạng lưới này là tạo vùng bao phủ dịch vụ xe buýt rộng khắp và dày đặc. Xe buýt các tuyến này thường chạy trên các tuyến đường giao thông hỗn hợp và do đó có những hạn chế về tốc độ và tần suất. Tuy nhiên, với việc sử dụng xe buýt tiêu chuẩn hoặc cỡ nhỏ, hệ thống này được kỳ vọng sẽ vẫn có thể cung cấp dịch vụ linh hoạt và đáp ứng theo nhu cầu.

Hình dưới đây minh họa những biến chuyển về lượng hành khách xe buýt hàng năm, số lượng tuyến và chiều dài vận hành km xe buýt ở Hà Nội giai đoạn 2008-2020. Để đảm bảo khả năng tiếp cận giao thông công cộng cho tất cả người dân, Hà Nội đã mở rộng mạng lưới xe buýt với sự hỗ trợ tài chính thông qua cơ chế trợ giá. Kết quả là, số lượng các tuyến xe buýt đã tăng đều đặn, kèm theo là sự tăng trưởng về quy mô đội xe và tổng quãng đường vận hành.

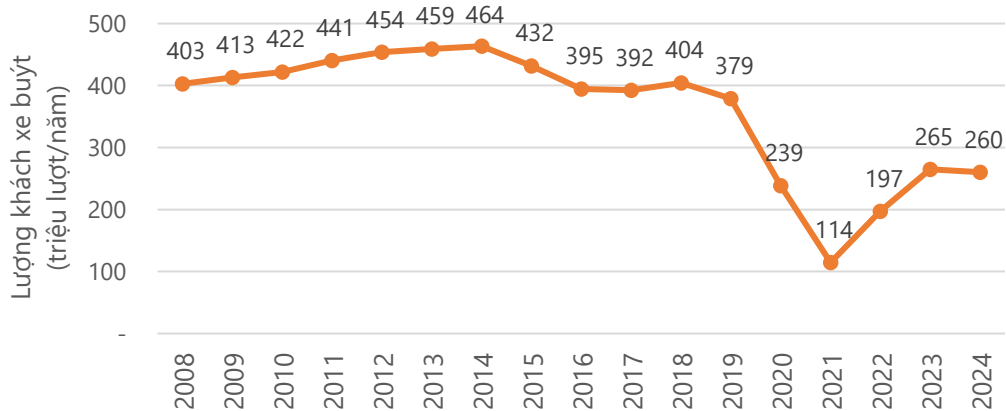
Tuy nhiên, lượng hành khách xe buýt hàng năm đã giảm dần kể từ khi đạt đỉnh vào năm 2014. Tình hình trở nên xấu đi đáng kể vào năm 2020 do đại dịch COVID-19. Mặc dù lượng

hành khách đã dần phục hồi kể từ đó, nhưng vẫn thấp hơn mức ghi nhận năm 2014.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.3.8 Số lượng tuyến xe buýt và chiều dài vận hành xe buýt, 2008-2020



Lưu ý: Số liệu không bao gồm hành khách được miễn phí vé, ví dụ như người cao tuổi, bắt đầu vào năm 2019.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá HAIDEP

Hình 5.3.9 Lượng hành khách xe buýt, 2008-2020

5.4 Kết quả từng dự án riêng lẻ

Phần này tổng hợp kết quả của các dự án do JICA thực hiện trong lĩnh vực giao thông đô thị đã được thực hiện sau khi HAIDEP được xây dựng, dựa trên kết quả đánh giá sau dự án của JICA. Đối với các dự án chưa được thực hiện đánh giá hậu dự án, điều này được ghi nhận trong trạng thái đạt được mục tiêu.

5.4.1 Dự án đường bộ

Đối với sáu dự án liên quan đến đường bộ do JICA thực hiện kể từ khi xây dựng HAIDEP, các thông tin sau được tổng hợp: tên dự án, loại hình hợp tác, tổng quan dự án, năm hoàn thành, tình trạng thực hiện và tình trạng đạt được mục tiêu (dựa trên đánh giá sau đó).

Bảng 5.4.1 Các dự án JICA thực hiện sau khi xây dựng HAIDEP (Đường bộ)

S T T	Tên dự án	Loại hình hợp tác	Tổng quan dự án	Năm hoàn thành	Tình trạng thực hiện	Tình trạng đạt được mục tiêu (được đánh giá khi hoàn thành hoặc sau khi hoàn thành)
1	Dự án xây dựng cầu qua sông Hồng (Thanh Trì)	Vay đồng Yên	Dự án xây dựng cầu sông Hồng (giai đoạn I đến IV) nhằm xây dựng các đoạn quan trọng của đường vành đai 3, bao gồm cầu Thanh Trì, cầu Đuống mới và đường trên cao Pháp Vân, nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông cấp bách tại Hà Nội.	2018 (năm hoàn thành bao gồm các nội dung bổ sung như Gia Lâm,...)	Hoàn thành	So sánh giữa lưu lượng giao thông thực tế và mục tiêu trong năm 2017, Cầu vượt Pháp Vân đạt mức gần với mục tiêu, trong khi cầu Thanh Trì đạt xấp xỉ 74% mục tiêu. Ngược lại, cầu Đuống mới ghi nhận lưu lượng giao thông cao gấp khoảng 2,7 lần so với mục tiêu. Nguyên nhân chính khiến cầu Thanh Trì không đạt mục tiêu là do vào thời điểm đánh giá hậu kỳ, đã có các cây cầu khác bắc qua sông Hồng, chẳng hạn như cầu Vĩnh Tuy và cầu Nhật Tân, được xây dựng bằng vốn vay ODA của Nhật Bản, đã được thông xe, nên lượng giao thông một phần chuyển qua các tuyến đường thay thế này.
2	Dự án xây dựng đường vành đai 3 Hà Nội	Vay đồng Yên	Dự án đường vành đai 3 nhằm xây dựng và nâng cấp khoảng 9km giữa nút giao Quốc lộ 32 và phía bắc hồ Linh Đàm, cải thiện lưu lượng giao thông phía Tây Hà Nội.	2016 (năm hoàn thành bao gồm các công trình bổ sung như hầm chui và đường trên cao)	Hoàn thành	So sánh lưu lượng giao thông thực tế và mục tiêu năm 2015 cho thấy, đoạn giữa nút giao Trung Hòa và nút giao Thanh Xuân, dự kiến có lưu lượng giao thông cao nhất trong khu vực dự án, đạt 79,72% giá trị mục tiêu 95.000 PCU/ngày. Về mặt giảm thời gian di chuyển, đoạn thực hiện khảo sát thời gian cũng trùng với đoạn xác định trong hồ sơ thẩm định, và kết quả thực tế tốt hơn khoảng 1,5 lần so với mục tiêu. Những phát hiện này chỉ ra rằng dự án nói chung đã đạt được hiệu quả dự kiến trong kế hoạch.
3	Dự án xây dựng đường vành đai 3 Hà Nội (đoạn Mai Dịch - Nam Thăng Long)	Vay đồng Yên	Dự án Đoạn kết nối Bắc-Nam đã cải thiện tính liên tục trên đường vành đai số 3 bằng cách bổ sung hạ tầng để liên kết các đoạn từng thiếu liên kết, giúp giảm bớt ùn tắc cho thành phố.	2018	Hoàn thành	Mặc dù chưa tiến hành đánh giá hậu kỳ dự án chính thức, nhưng dự án này đã đạt lưu lượng giao thông trung bình hàng ngày và thời gian di chuyển là các chỉ số đánh giá hiệu quả chính. Năm 2020, lưu lượng giao thông mục tiêu là 29.077 PCU/ngày trên đường cao tốc và 45.992 PCU/ngày trên đường bình thường, mục tiêu là giảm ùn tắc bằng cách chuyển lượng xe từ đường thông thường sang đường cao tốc. Về thời gian di chuyển, giá trị cơ sở so sánh cho đường thường năm 2012 là 15 phút, trong khi mục tiêu năm 2020 là 8 phút, cho thấy dự án dự kiến sẽ giảm đáng kể thời gian di chuyển. Hơn nữa, Tỷ suất nội hoàn kinh tế (EIRR) được tính ở mức 22,1%, vượt xa ngưỡng tiêu chuẩn về tính khả thi về kinh tế. Điều này cho thấy dự án dự kiến sẽ mang lại tác động mạnh mẽ trong cả việc chuyển hướng giao thông và giảm thời gian di chuyển.
4	Dự án xây dựng cầu Nhật Tân (Cầu Hữu nghị Việt - Nhật)	Vay đồng Yên	Dự án Cầu vượt sông Hồng đã triển khai đã xây dựng một cây cầu dài 3.084 mét để cải thiện khả năng tiếp cận giữa trung tâm Hà Nội và Sân bay Quốc tế Nội Bài	2014	Hoàn thành	Lưu lượng giao thông trung bình hàng ngày trong năm 2017 dường như đã đạt được giá trị mục tiêu đặt ra cho năm 2016. Hơn nữa, theo kết quả khảo sát giao thông năm 2020, lưu lượng giao thông tiếp tục tăng, cho thấy dự án đã đáp ứng hiệu quả nhu cầu đi lại giữa trung tâm Hà Nội và khu vực phía Bắc. Ngoài ra, việc giảm thời gian di chuyển và chi phí vận hành phương tiện vượt đáng kể giá trị mục tiêu đề ra. Kết quả này được cho là do cả tỷ lệ xe ô tô cao hơn dự kiến trong tổng

Khảo sát kết quả dài hạn của "Chương trình phát triển đô thị toàn diện Thủ đô Hà Nội" (HAIDEP)

Báo cáo Cuối kỳ

S T T	Tên dự án	Loại hình hợp tác	Tổng quan dự án	Năm hoàn thành	Tình trạng thực hiện	Tình trạng đạt được mục tiêu (được đánh giá khi hoàn thành hoặc sau khi hoàn thành)
						lưu lượng giao thông và lưu lượng giao thông nói chung cũng vượt mức dự báo nhu cầu ban đầu.
5	Dự án xây dựng đường nối giữa cầu Nhật Tân và sân bay quốc tế Nội Bài (1)	Vay đồng Yên	Dự án đầu tư xây dựng đường nối dài 12,1km từ sân bay Nội Bài tới cầu Nhật Tân nhằm giảm thời gian di chuyển và hỗ trợ tiếp cận sân bay.	2015	Hoàn thành	Các giá trị mục tiêu về các chỉ số vận hành và tác động 02 năm sau khi hoàn thành dự án (2017) được tính toán dựa trên các cuộc khảo sát và phân tích giao thông. Một cuộc khảo sát khác cũng đã được thực hiện vào tháng 11 năm 2020 và kết quả cho thấy các mục tiêu cho năm 2017 đã đạt được vào năm 2020. Cụ thể, trong khi lưu lượng giao thông trung bình ngày trên cầu Nhật Tân là 139.398 PCU/ngày, thì tuyến đường mới xây dựng giữa KCN Nam Hồng và Cảng hàng không quốc tế Nội Bài ghi nhận 74.507 PCU/ngày. Điều này có nghĩa rằng khoảng một nửa lưu lượng giao thông qua cầu Nhật Tân hiện đang sử dụng tuyến đường này. Do đó, có thể kết luận rằng dự án đã phần nào đạt được mục tiêu nâng cao năng lực giao thông giữa trung tâm Hà Nội và Cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Hơn nữa, việc giảm thời gian đi lại và chi phí vận hành phương tiện vượt đáng kể các mục tiêu ban đầu do cả tỷ lệ ô tô cao hơn và lưu lượng giao thông nói chung đều vượt quá dự báo nhu cầu.
6	Dự án xây dựng quốc lộ 3 mới và mạng lưới đường khu vực (1)	Vay đồng Yên	Dự án cải tạo Quốc lộ 3 đã mở rộng và nâng cấp 61,3km đường giữa Hà Nội và Thái Nguyên để đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng và đảm bảo an toàn giao thông.	2014	Hoàn thành	Dự án bao gồm nội dung xây dựng đường tránh và các tuyến đường xung quanh dọc theo Quốc lộ 3, nối Hà Nội và Thái Nguyên, với mục đích đáp ứng lưu lượng giao thông ngày càng tăng, cải thiện sự thuận tiện cho người tham gia giao thông và đảm bảo an toàn giao thông. Ngoài ra, dự án còn góp phần nâng cao hiệu quả logistics và cải thiện sinh kế cho người dân địa phương, bao gồm cả các nhóm thu nhập thấp. Tính đến năm 2016, số liệu cho thấy lưu lượng giao thông trung bình hàng ngày hàng năm là 5000 phương tiện trên đường cao tốc hiện tại (đạt 78% mục tiêu) và 20.100 phương tiện trên đường cao tốc mới (75% mục tiêu). Thời gian di chuyển giảm 22 phút 38 giây trên tuyến đường hiện hữu (100% mục tiêu) và tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện đạt 247,37 tỷ đồng (101% mục tiêu), cho thấy dự án phần lớn đã đạt được mục tiêu đề ra.

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

5.4.2 Các dự án giao thông công cộng

Đối với 5 dự án do JICA thực hiện sau khi lập HAIDEP, tóm tắt tên dự án, hình thức hợp tác, tổng quan dự án, năm hoàn thành, tiến độ thực hiện cũng như đánh giá mức độ đạt mục tiêu (căn cứ vào đánh giá hậu kỳ) được thể hiện ở bảng sau đây.

Bảng 5.4.2 Các dự án JICA thực hiện sau khi xây dựng HAIDEP (Giao thông công cộng)

STT	Tên dự án	Loại hình hợp tác	Tổng quan dự án	Năm hoàn thành	Tình trạng	Hiệu quả (được đánh giá khi hoàn thành hoặc sau khi hoàn thành)
1	Dự án phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội, Việt Nam	Hợp tác kỹ thuật	Trong khi nội dung đầu tư xây dựng các Tuyến 1, Tuyến 2A và Tuyến 3 như đề xuất tại HAIDEP đã được tiến hành, nhưng nhìn chung Hà Nội vẫn còn thiếu cả kiến thức và kinh nghiệm liên quan đến việc thành lập một tổ chức chịu trách nhiệm vận hành và bảo trì đường sắt đô thị. Do đó, JICA đã hỗ trợ xây dựng thể chế và nâng cao năng lực quản lý và hoạt động của Ban Quản lý Đường sắt đô thị Hà Nội (MRB).	2016	Hoàn thành	<ul style="list-style-type: none"> • Đầu ra 1 (Tăng cường năng lực của cơ quan quản lý đường sắt đô thị): Phần lớn đạt được thông qua việc thành lập Phòng Vận hành và Bảo trì trong MRB và lập đề xuất. • Đầu ra 2 (Phát triển hệ thống xác định giá vé và trợ giá): Phần lớn đạt được thông qua việc chuẩn bị đề xuất chính sách giá vé và thiết lập phương pháp xác định mức trợ giá. • Đầu ra 3 (Phát triển kế hoạch vận hành và hệ thống quản lý an toàn): Phần lớn đạt được thông qua việc xây dựng các hướng dẫn liên quan. • Đầu ra 4 (Làm rõ điều kiện bàn giao tuyến 2A): Đã đạt được. • Đầu ra 5 (Đăng ký công ty O&M): Đạt được với việc đăng ký chính thức của HMC vào tháng 6 năm 2015. • Kết quả 6 (Xây dựng các quy định của công ty O&M): Phần lớn đã đạt được.
2	Dự án đầu tư xây dựng ĐSĐT Hà Nội (tuyến 1: giai đoạn I, Tổ hợp ga Ngọc Hồi)	Vay đồng Yên	Dự án xây dựng tuyến ĐSĐT số 1 (Ga Hà Nội - Gia Lâm), được đề xuất trong HAIDEP, bao gồm nội dung đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị dọc theo trục Bắc Nam của trung tâm thành phố.	2012 đến nay (Tạm dừng)	Tạm dừng	Không có đánh giá hậu kỳ độc lập do dự án bị dừng. Hai bên đã ký kết hiệp định vay (L/A) vào năm 2012 theo chương trình vay ODA của Nhật Bản. Kế hoạch ban đầu là xây dựng theo từng giai đoạn từ trung tâm thành phố đến Vân Canh (Gia Lâm), nhưng dự án đã bị tạm dừng do chậm trễ trong việc phối hợp với quy hoạch đô thị, vấn đề kinh phí và thủ tục thu hồi đất.
3	Dự án đầu tư xây dựng ĐSĐT Hà Nội (Tuyến 2: Đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo)	Vay đồng Yên	Dự án xây dựng một phần tuyến đường sắt đô thị số 2 (Nam Thăng Long đến Trần Hưng Đạo), kết nối sân bay Nội Bài với trung tâm thành phố, theo đề xuất tại HAIDEP.	2009 đến nay (Đang thực hiện)	Đang triển khai	Chưa có đánh giá hậu kỳ độc lập nào được thực hiện vì dự án vẫn đang trong quá trình triển khai. Hai bên đã ký hiệp định vay vốn (L/A) vào năm 2009 theo chương trình vay ODA của Nhật Bản, với kế hoạch ban đầu là hoàn thành xây dựng vào năm 2016 và khai trương vào năm 2017. Tuy nhiên, vị trí nhà ga quy hoạch ở khu vực khu phố cổ (cạnh Hồ Hoàn Kiếm) có mâu thuẫn với quy định về bảo tồn di sản, nên phải rà soát lại vị trí nhà ga và hướng tuyến. Kết quả là, dự án đã bị tạm dừng. Sau khi sửa đổi thiết kế và phối hợp hoàn tất thủ tục hành chính, dự án đã khởi công vào tháng 10 năm 2025. Hiện tại, việc thiết kế lại và thu hồi đất đang được tiến hành.

STT	Tên dự án	Loại hình hợp tác	Tổng quan dự án	Năm hoàn thành	Tình trạng	Hiệu quả (được đánh giá khi hoàn thành hoặc sau khi hoàn thành)
4	Dự án cải thiện giao thông công cộng tại Hà Nội	Hợp tác kỹ thuật	Là một phần của chủ trương thúc đẩy chuyển đổi phương thức sang giao thông công cộng như đề xuất trong HAIDEP, dự án này hướng tới nâng cao năng lực thực hiện của các cơ quan chức năng liên quan của Hà Nội trong việc thúc đẩy sử dụng phương tiện giao thông công cộng và tăng lượng người sử dụng phương tiện giao thông công cộng, đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ xe buýt.	2015	Hoàn thành	<p>Dự án nhằm nâng cao năng lực của các cơ quan chức năng liên quan của Hà Nội trong việc thực hiện các chính sách giao thông công cộng. Mặc dù các hoạt động như đào tạo lái xe an toàn, dịch vụ hành khách đã được triển khai cùng với việc thí điểm hệ thống thẻ vé thông minh, nhưng cơ chế vận hành dựa trên thời gian biểu mới chỉ giới hạn trong việc cung cấp thông tin thời gian khởi hành, còn chủ trương làn đường ưu tiên xe buýt đã không được thực hiện. Do đó, dự án mới chỉ đạt được một phần kết quả.</p> <ul style="list-style-type: none"> Thời gian và tốc độ di chuyển: Không có cải thiện nào được xác nhận. Tốc độ giao thông trung bình trong thành phố đã có xu hướng giảm, cho thấy mục tiêu đã không đạt được. Lượng hành khách phương tiện giao thông công cộng và thị phần phương thức: Mặc dù tổng lượng hành khách giao thông công cộng giảm 6%, nhưng việc chuyển sang BRT đã tăng lên, cho thấy một phần thành tựu. Sự hài lòng của hành khách: Mặc dù không có dữ liệu so sánh, nhưng một cuộc khảo sát năm 2016 cho thấy khoảng 21% người được hỏi đánh giá dịch vụ là "tốt" hoặc "khá tốt", khoảng 50% đánh giá "trung bình" và khoảng 30% là "kém" hoặc "rất kém", cho thấy đã đạt được một phần kết quả.
5	Dự án hỗ trợ phát triển hệ thống thẻ vé điện tử liên thông cho giao thông công cộng tại Hà Nội	Hỗ trợ kỹ thuật theo vốn vay ODA	Hỗ trợ kỹ thuật thiết kế và phát triển thể chế hệ thống thẻ vé điện tử phục vụ đường sắt đô thị, BRT và xe buýt.	2021	Hoàn thành	<p>Không có đánh giá hậu kỳ độc lập nào được tiến hành. Tuy nhiên, các hướng dẫn thiết kế và tiêu chuẩn kỹ thuật cho hệ thống thẻ vé điện tử liên thông, định hướng chính sách giá vé đều được xây dựng thông qua quá trình thu thập thông tin, soạn thảo, tham vấn liên cơ quan và tổ chức các hội thảo. Ngoài ra, đã xác định phạm vi trách nhiệm của Trung tâm Quản trị Vé (FMC) và vai trò và trách nhiệm của từng bộ phận, đồng thời xây dựng Điều khoản tham chiếu cho tổ chức sau khi tham khảo ý kiến của các cơ quan liên quan.</p>

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

5.5 Khảo sát đối tượng thụ hưởng

5.5.1 Lựa chọn và Đặc điểm của Đối tượng khảo sát

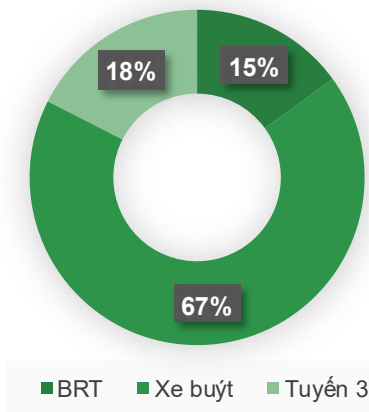
(1) Lựa chọn Đối tượng khảo sát

Cuộc khảo sát đối tượng thụ hưởng trong lĩnh vực giao thông đô thị bao gồm tổng cộng 71 cá nhân, trong đó có 40 người sử dụng phương tiện giao thông công cộng và 31 người tham gia giao thông đường bộ, và được thực hiện thông qua phương pháp phỏng vấn trực tiếp. Lợi ích do HAIDEP tạo ra trong lĩnh vực giao thông đô thị có xu hướng lan tỏa rộng rãi trên toàn thành phố Hà Nội chứ không chỉ giới hạn ở một số nhóm đối tượng cụ thể. Tuy nhiên, vì rất khó để có được kết quả đánh giá chính xác từ những cá nhân không sử dụng một công trình cụ thể hàng ngày, nên cuộc khảo sát này đã áp dụng một phương pháp thu thập các ý kiến đa dạng về giao thông đô thị nói chung trong khi cố ý chú trọng vào những người sử dụng các công trình lớn được liệt kê dưới đây.

Bảng 5.5.1 Phân loại đối tượng khảo sát

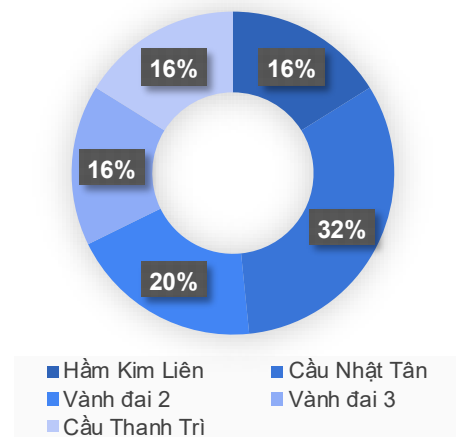
Nhóm đối tượng khảo sát		Số lượng	
Người sử dụng phương tiện giao thông công cộng	BRT	6	40
	Đường sắt đô thị tuyến 3	7	
	Xe buýt	27	
Người tham gia giao thông (chủ yếu là tài xế taxi)	Hàm Kim Liên	5	31
	Cầu Nhật Tân	10	
	Đường Vành đai 2	6	
	Đường Vành đai 3	5	
	Cầu Thanh Trì	5	

Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.1 Địa điểm khảo sát (Người sử dụng phương tiện GTCC), n=40

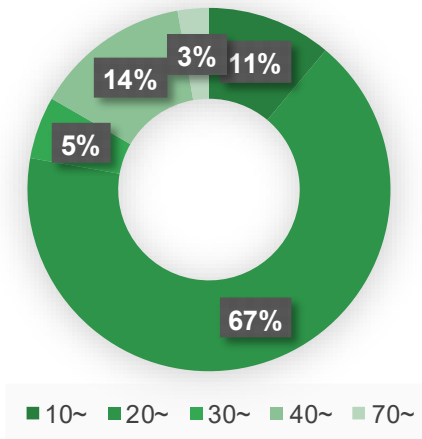


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.2 Địa điểm khảo sát (Người tham gia giao thông), n = 31

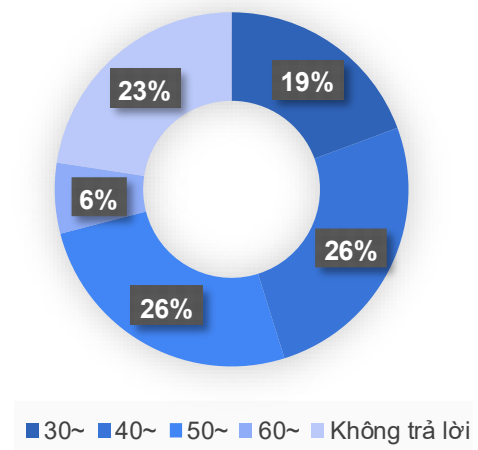
(2) Đặc điểm Đối tượng khảo sát

Để tránh các ý kiến thiên vị, Đoàn Chuyên gia đã đảm bảo cân bằng giới và các nhóm tuổi. Thông tin tóm lược về đặc điểm chung của đối tượng phỏng vấn, cả nhóm hành khách giao thông công cộng và người tham gia giao thông, được thể hiện trong hình dưới đây. Cho dù một số lượng tương đối lớn những người được hỏi ở độ tuổi 20, nhưng thực tế các cuộc phỏng vấn được thực hiện ở nhiều độ tuổi, bao gồm cả những người ở độ tuổi 30 và 40.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

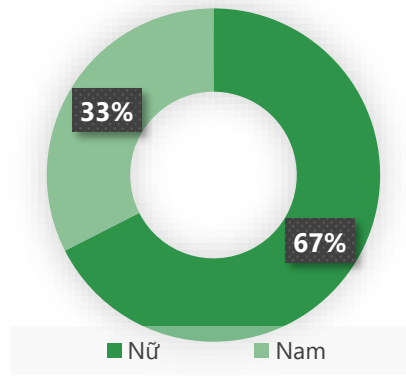
Hình 5.5.3 Tỷ lệ về độ tuổi (Người sử dụng phương tiện giao thông công cộng), n = 36



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

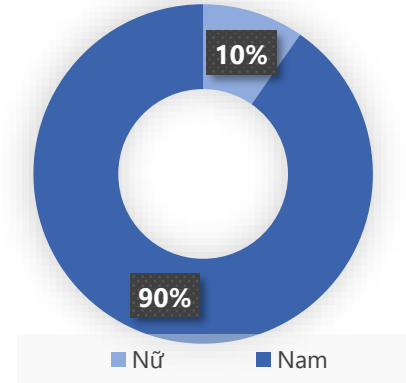
Hình 5.5.4 Tỷ lệ về độ tuổi (Người tham gia giao thông), n = 31

Như thể hiện trong hình dưới đây, đối tượng phỏng vấn bao gồm cả nam và nữ. Tuy nhiên, vì người tham gia giao thông chủ yếu là tài xế taxi nên tỷ lệ phụ nữ được hỏi trong nhóm này tương đối thấp.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.5 Tỷ lệ về giới tính (Người sử dụng phương tiện giao thông công cộng), n=40



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.6 Tỷ lệ về giới tính (Người tham gia giao thông), n = 31

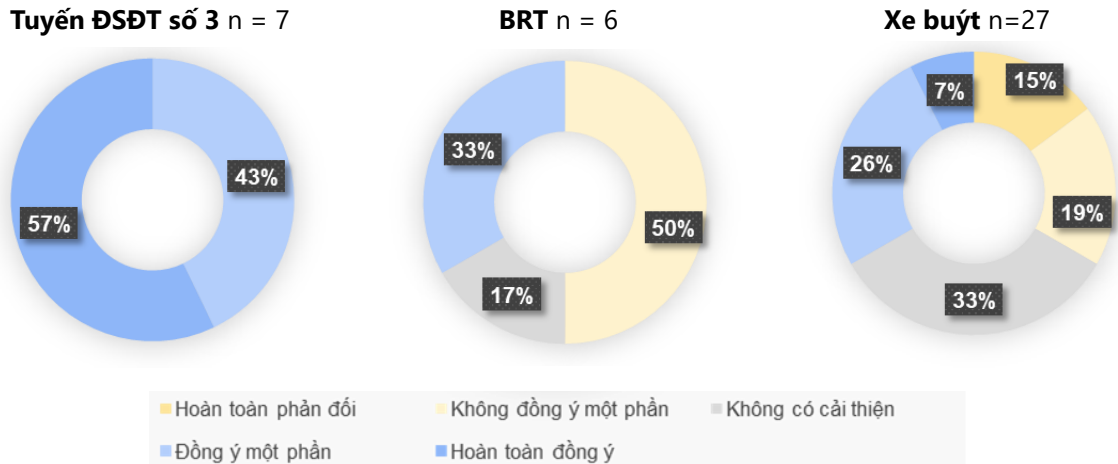
5.5.2 Giao thông công cộng

(1) Giảm thời gian đi lại nhờ thực hiện dự án

Kết quả đánh giá về việc giảm thời gian đi lại cho từng dự án giao thông công cộng được thể hiện trong hình dưới đây. Mặc dù lượng người phỏng vấn không đủ để phân tích chi tiết theo từng theo phương thức vận tải, nhưng nhiều người được hỏi nhận thấy rằng đường sắt đô thị đã góp phần không nhỏ vào việc giảm thời gian đi lại. Mặt khác, cũng có một số ý kiến tiêu cực về tác dụng việc tiết kiệm thời gian của BRT và xe buýt.

Đặc biệt, ý kiến phản hồi cho thấy đánh giá tương đối thấp về BRT, vốn là hệ thống được xây dựng với làn đường dành riêng và dự kiến sẽ ít bị ảnh hưởng bởi tắc nghẽn đường bộ nói

chung, có thể là do kết nối với các phương thức khác chưa đủ. Do đó, thời gian cần thiết để trung chuyển được coi là yếu tố gây hạn chế hiệu quả của việc giảm tổng thời gian di chuyển.

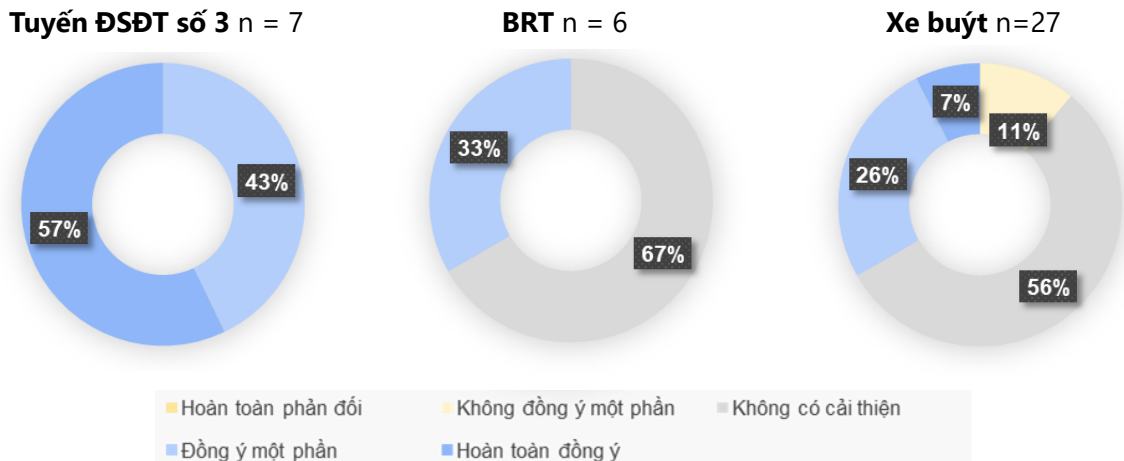


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.7 Tác động của từng dự án tới việc giảm thời gian đi lại

(2) Độ tin cậy về thời gian di chuyển nhờ thực hiện dự án

Kết quả đánh giá về việc cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển của từng dự án giao thông công cộng được thể hiện trong hình dưới đây. Đối với đường sắt đô thị, một số lượng lớn người được hỏi đã xác nhận những cải thiện về độ tin cậy về thời gian di chuyển. Ngược lại, đối với BRT và xe buýt, mặc dù một số người được hỏi thừa nhận độ tin cậy đã được cải thiện, nhưng cũng có nhiều người được hỏi không nhận thấy bất kỳ cải thiện nào hoặc thậm chí cảm thấy rằng mức độ tin cậy đã giảm.

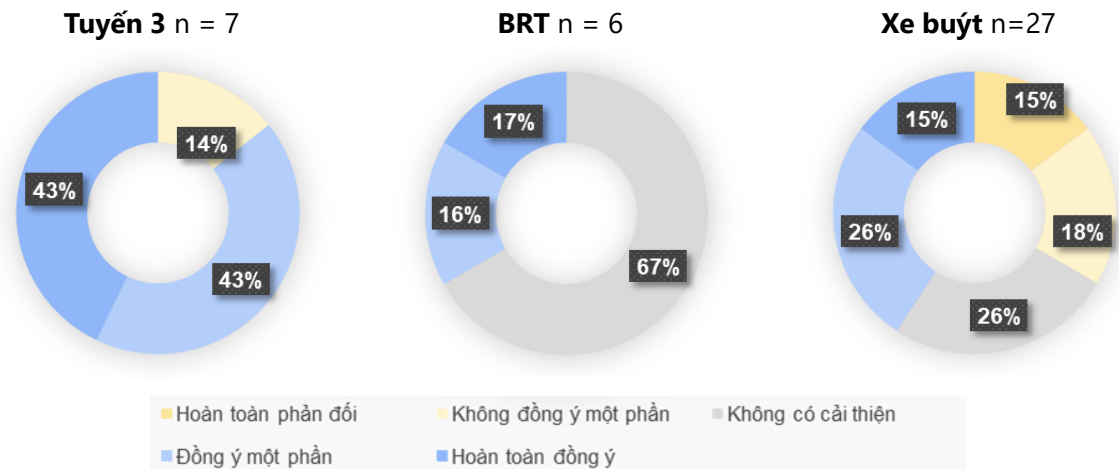


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.8 Tác động của từng dự án đối với việc cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển

(3) Sự thoải mái khi di chuyển nhờ thực hiện dự án

Kết quả đánh giá về việc cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ thực hiện dự án giao thông công cộng được thể hiện trong hình dưới đây. Nhiều người được hỏi nhận thấy rằng sự thoải mái khi đi lại đã được cải thiện khi có đường sắt đô thị. Tuy nhiên, trong khi một số người được hỏi cho biết sự thoải mái được cải thiện đối với BRT và xe buýt, nhưng cũng có nhiều ý kiến cho thấy họ không cảm thấy bất kỳ sự cải thiện nào.

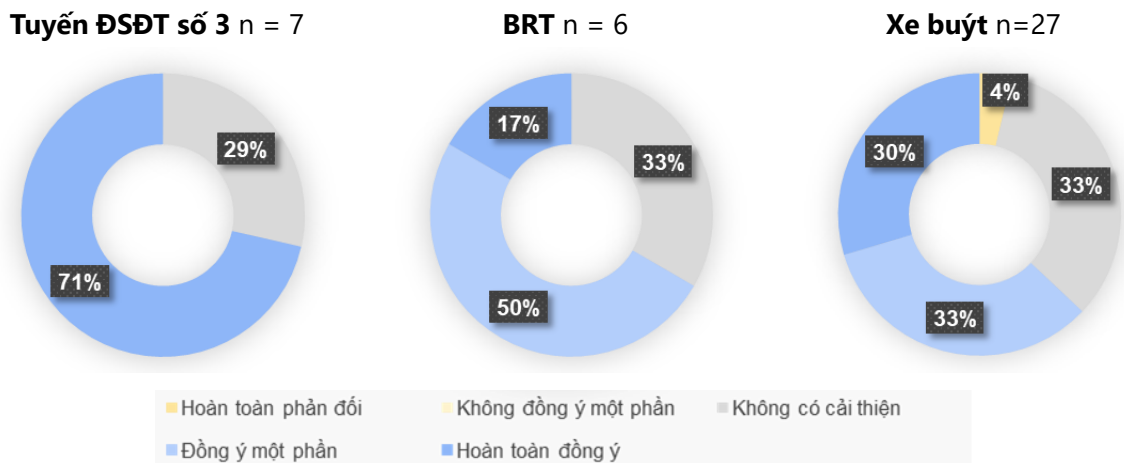


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.9 Cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ có dự án

(4) Cải thiện an toàn đi lại do thực hiện dự án

Kết quả đánh giá nội dung cải thiện mức độ an toàn đi lại nhờ các dự án giao thông công cộng được thể hiện trong hình dưới đây. Trong khi một số người được hỏi cảm thấy rằng xe buýt không góp phần nâng cao tính an toàn, thì phần lớn ý kiến cho rằng xe buýt đóng góp tích cực vào việc đi lại an toàn hơn. Đặc biệt, đường sắt đô thị đã nhận được một số lượng lớn phản hồi "hoàn toàn đồng ý", cho thấy mức độ hài lòng cao của người dân về tác động cải thiện an toàn của phương thức này.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.10 Cải thiện mức độ an toàn giao thông nhờ dự án

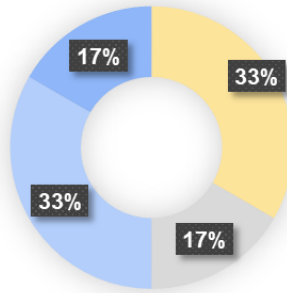
(5) Giảm chi phí đi lại do thực hiện dự án

Kết quả về việc đánh giá giảm chi phí đi lại nhờ các dự án GTCC được trình bày ở hình dưới đây. Đối với ĐSĐT, nhiều người được hỏi xác nhận rằng dự án đã góp phần giảm chi phí đi lại của họ. Tuy nhiên, cho dù có những người cảm thấy có giảm chi phí đi lại khi sử dụng dịch vụ BRT và xe buýt, thì vẫn có nhiều ý kiến cho rằng họ không thấy có thêm bất kỳ lợi ích nào. Kết quả đánh giá về việc giảm chi phí đi lại cũng có xu hướng khác nhau theo tuyến đường di chuyển và phương thức vận chuyển dùng làm cơ sở so sánh, nhưng kết quả khảo sát xác nhận rằng một số lượng đáng kể người dùng nhận thấy có hiệu quả tiết kiệm chi phí.

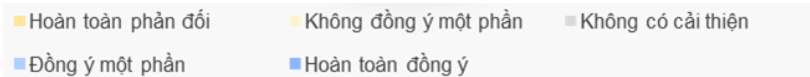
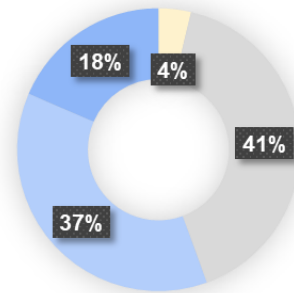
Tuyến ĐSDT số 3 n = 7



BRT n = 6



Xe buýt n=27

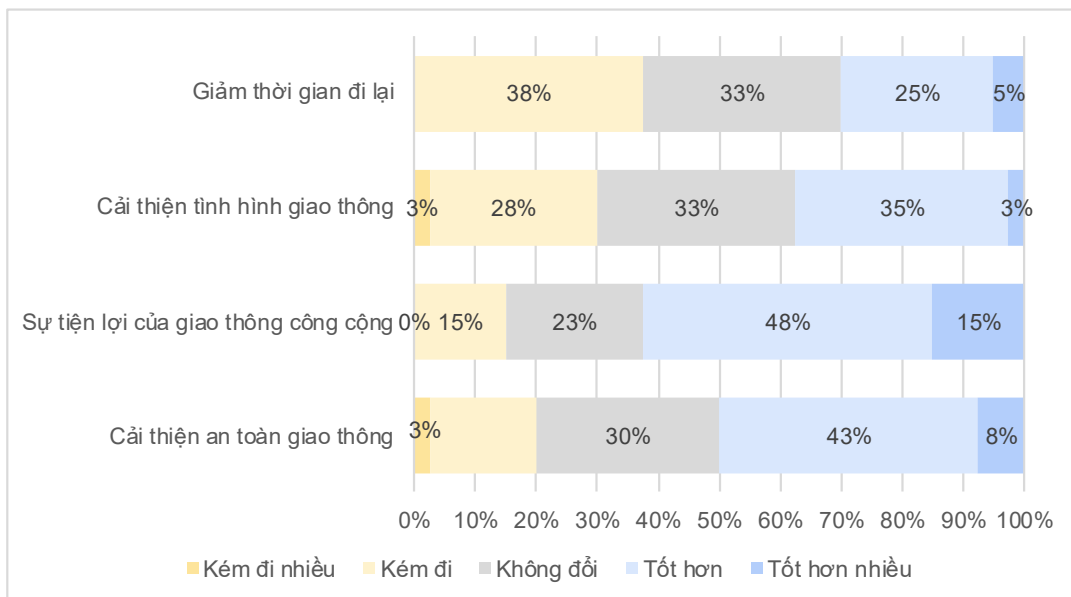


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.11 Giảm chi phí đi lại nhờ thực hiện dự án

(6) Những thay đổi về giao thông công cộng tại Hà Nội trong 20 năm qua

Đoàn Nghiên cứu đã tổ chức phỏng vấn để đánh giá sự thay đổi về tình hình giao thông của Hà Nội trong 20 năm qua, tập trung vào thời gian đi lại, ùn tắc đường bộ, sự thuận tiện của giao thông công cộng và an toàn giao thông. Kết quả đánh giá được thể hiện trong hình dưới đây. Như đã bàn trong Phần 5.3 về tình hình thực hiện các dự án do HAIDEP đề xuất, việc cải thiện nói chung hệ thống hạ tầng giao thông công cộng và đường bộ dường như đã góp phần cải thiện điều kiện giao thông. Đặc biệt, nhiều người sử dụng phương tiện giao thông công cộng đã xác nhận có sự cải thiện. Cần lưu ý rằng việc cải thiện sự thuận tiện giao thông công cộng nhận được đánh giá cao, cho thấy những cải thiện trong dịch vụ công được công nhận là lợi ích hữu hình, đặc biệt là trong bối cảnh ùn tắc ngày càng tăng trong thành phố.



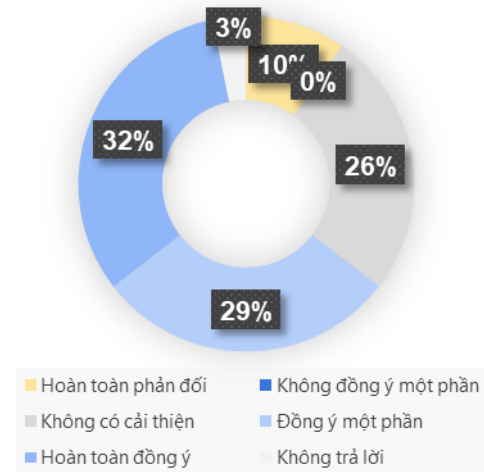
Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.12 Những thay đổi về tình hình giao thông tại Hà Nội trong 20 năm qua (n=40)

5.5.3 Vận tải đường bộ

(1) Giảm thời gian đi lại nhờ thực hiện dự án

Ở Hà Nội, ngành đường bộ từ lâu đã đóng vai trò chính trong việc đáp ứng nhu cầu giao thông ngày càng tăng do sự chậm trễ trong việc phát triển mạng lưới đường sắt đô thị. Mặc dù ùn tắc giao thông nghiêm trọng vẫn là một vấn đề chưa được giải quyết, nhưng phản hồi của người được hỏi như ở hình bên cho thấy có tác động giúp giảm thời gian di chuyển từ các dự án đường bộ với việc 51% người được hỏi cảm thấy có tác động tích cực, 26% trả lời "không đồng ý cũng không phản đối" và chỉ 10% "không đồng ý". Điều này cho thấy nhiều người nhìn chung có cái nhìn tích cực về các dự án đường bộ. Đặc biệt, các dự án đường bộ mục tiêu trong cuộc khảo sát này được đánh giá là đã góp phần không chỉ tăng năng lực giao thông tổng thể cho thành phố mà còn giúp giảm ùn tắc, tạo cơ hội lựa chọn tuyến đường di chuyển khi có đường trực và đường vành đai.



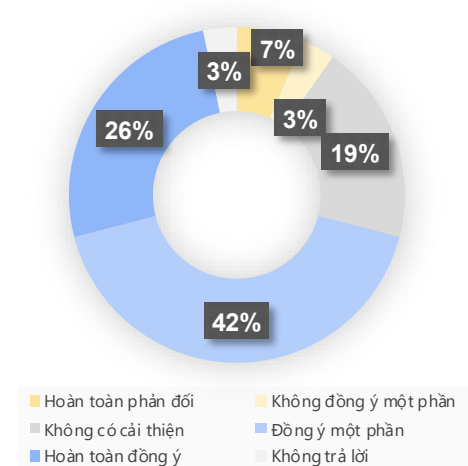
Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.13 Giảm thời gian đi lại nhờ thực hiện dự án, n = 31

(2) Độ tin cậy về thời gian di chuyển nhờ thực hiện dự án

Kết quả phỏng vấn về việc cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển nhờ các dự án đường bộ cho thấy 68% số người được hỏi trả lời rằng "độ tin cậy về thời gian di chuyển đã được cải thiện", trong khi 19% chọn phương án "trung lập" và 10% trả lời "không đồng ý". Điều này cho thấy nhiều người dùng có cái nhìn tích cực về các dự án đường bộ, xét theo khía cạnh cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển.

Độ tin cậy về thời gian di chuyển được cải thiện đã góp phần giảm thời gian đệm cần thiết cho việc di chuyển, từ đó rút ngắn tổng thời gian di chuyển một cách hiệu quả. Vì vậy đánh giá về "giảm thời gian di chuyển" cũng có thể đã bao gồm tác động của việc "cải thiện độ tin cậy" ở một mức độ nào đó. Đặc biệt, việc đầu tư xây dựng các tuyến đường trực và đường vành đai có thể đã góp phần vào đánh giá này nhờ việc giúp làm giảm tần suất tắc nghẽn và sự thay đổi về thời gian di chuyển.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.14 Cải thiện độ tin cậy về thời gian di chuyển, n = 31

(3) Cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ thực hiện dự án

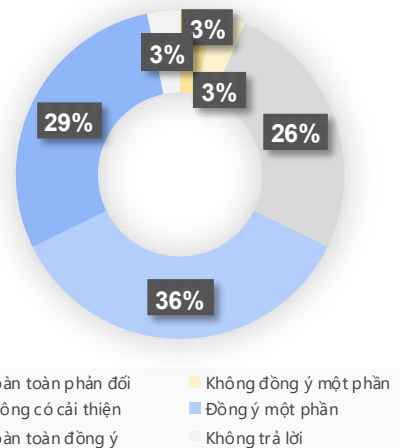
Kết quả phỏng vấn về việc cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ các dự án đường bộ cho thấy 65% người được hỏi trả lời rằng "sự thoải mái khi đi lại đã được cải thiện", trong khi 26% trả lời "trung lập" và 6% trả lời "không đồng ý". Điều này cho thấy nhiều người dùng có cái nhìn tích cực về các dự án đường bộ, xét theo khía cạnh cải thiện sự thoải mái khi đi lại.

Trước khi thực hiện các dự án đường trong phạm vi khảo sát này, nhiều người cho biết họ phải đi đường vòng dài, sử dụng đường nội bộ hẹp để tránh ùn tắc hoặc đi trên những con đường được bảo trì kém. Giải quyết được các vấn đề này là yếu tố dẫn đến có tỷ lệ đánh giá tích cực cao trong kết quả khảo sát.

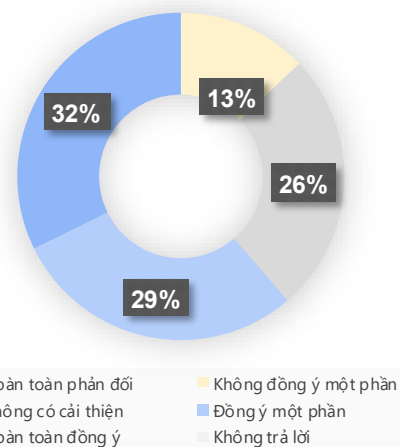
(4) Giảm chi phí đi lại nhờ thực hiện dự án

Theo kết quả phỏng vấn về việc giảm chi phí đi lại nhờ các dự án đường bộ, 61% số người được hỏi trả lời rằng "chi phí đi lại đã giảm", trong khi 26% trả lời "trung lập" và 13% trả lời "không đồng ý". Điều này cho thấy nhiều người đánh giá tích cực về các dự án đường bộ, xét theo lợi ích giảm chi phí đi lại.

Xu hướng này cũng nhất quán với kết quả đánh giá về cải thiện sự thoải mái khi đi lại. Trước khi thực hiện các dự án đường bộ trong khảo sát này, người được hỏi buộc phải đi đường vòng, đi trên những con đường địa phương hẹp để tránh ùn tắc hoặc đi qua những con đường được bảo trì kém. Việc cải thiện các điều kiện này đã dẫn đến việc quãng đường di chuyển ngắn hơn và giảm thời gian di chuyển, góp phần tiết kiệm chi phí nhiều hơn do tiêu thụ nhiên liệu ít hơn. Những thay đổi này được coi là yếu tố chính đằng sau hiệu quả tiết kiệm chi phí.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá
Hình 5.15 Cải thiện sự thoải mái khi đi lại nhờ dự án, n = 31

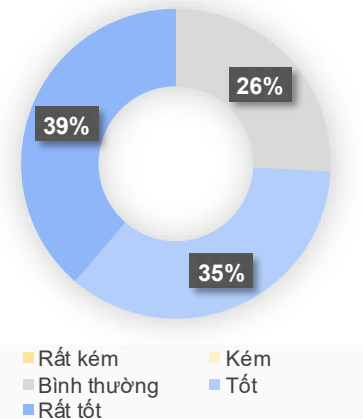


Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá
Hình 5.16 Giảm chi phí đi lại nhờ thực hiện dự án, n = 31

(5) Cải thiện an toàn thông nhờ thực hiện dự án

Theo kết quả phỏng vấn về cải thiện an toàn nhờ các dự án đường bộ, 74% số người được hỏi trả lời rằng "an toàn đã được cải thiện", 26% trả lời "trung lập" và 0% "không đồng ý". So với các nội dung khảo sát khác, điều này cho thấy mức độ cải thiện cao nhất được người dân ghi nhận khi không có ai trả lời nào cho thấy mức độ an toàn đã kém đi.

Kết quả này phản ánh sự cải thiện đáng kể về độ an toàn, xét từ góc độ của người lái xe do môi trường lái xe ổn định hơn nhờ có các dự án đường bộ, chủ yếu là do mặt đường được cải thiện, vạch kẻ làn đường rõ ràng hơn và các nút giao được nâng cấp. Ngoài ra, giảm ùn tắc và ít phải đi đường vòng hơn có thể góp phần giảm nguy cơ tai nạn, khẳng định thêm tác động tới việc cải thiện độ an toàn.



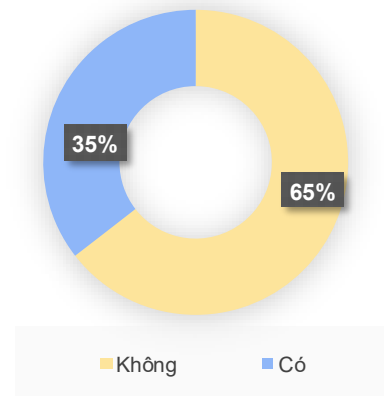
Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.17 Giảm thời gian di chuyển nhờ thực hiện dự án

(6) Nhận thức về các dự án được Nhật Bản hỗ trợ

Vì cuộc khảo sát phỏng vấn này nhằm vào những người lái xe thực sự sử dụng các công trình trong dự án đường bộ do Nhật Bản hỗ trợ, nên cũng có câu hỏi rằng họ có biết rằng các dự án này được đầu tư thông qua hỗ trợ của Nhật Bản hay không. Kết quả cho thấy 35% số người được hỏi có biết rằng các dự án này do Nhật Bản hỗ trợ - điều đó cho thấy mức độ công nhận nhất định của người dân.

Mức độ công nhận này là đáng chú ý vì cơ sở hạ tầng đường bộ là một loại hàng hóa công cộng được sử dụng trong cuộc sống hàng ngày và trong nhiều trường hợp, nguồn hỗ trợ nước ngoài không được biết đến rõ ràng. Nhận thức tương đối cao về sự tham gia của Nhật Bản trong các dự án này cho thấy một cái nhìn tích cực về hoạt động hỗ trợ của Nhật Bản.



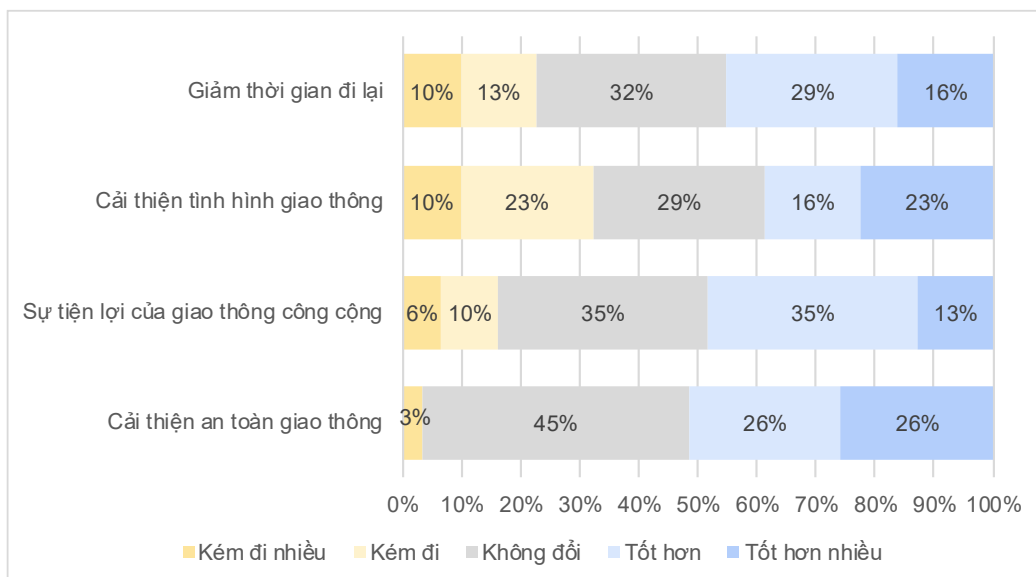
Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.18 Nhận thức về các dự án Nhật Bản hỗ trợ, n = 31

(7) Những thay đổi về giao thông đường bộ tại Hà Nội trong 20 năm qua

Trong 20 năm qua, một cuộc khảo sát đã được thực hiện ở Hà Nội để đánh giá sự thay đổi về tình hình giao thông đường bộ, từ góc độ thời gian di chuyển, ùn tắc, sự thuận tiện về giao thông công cộng và an toàn giao thông. Kết quả tổng hợp được trình bày trong hình dưới đây. Như đã mô tả trong Phần 5.3 về tình hình thực hiện các dự án do HAIDEP đề xuất, nhiều dự án giao thông công cộng và dự án liên quan đến đường bộ đã được triển khai, và cuộc khảo sát này đã xác nhận một số kết quả tích cực.

Đối với tất cả các câu hỏi, khoảng một nửa số người được hỏi trả lời rằng tình hình đã "được cải thiện", tiếp theo là "không thay đổi" ở mức 29 đến 45%, trong khi những người trả lời "kém hơn" chỉ chiếm khoảng 10 đến 20%. Tuy nhiên, trong các câu hỏi liên quan đến thời gian di chuyển và tắc nghẽn đường bộ, tỷ lệ phản hồi tiêu cực cao hơn một chút so với các mục khác, cho thấy ùn tắc giao thông vẫn là một vấn đề dai dẳng trong thành phố.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia đánh giá

Hình 5.5.19 Cải thiện tình hình giao thông nhờ dự án đường bộ (n=31, tương ứng)

5.6 Tóm tắt Chương 5

Dựa trên những kết quả trên, phần này tổng hợp đánh giá chung về lĩnh vực giao thông đô thị được đề xuất trong HAIDEP.

(1) Phương pháp lập quy hoạch

Quy hoạch giao thông đô thị ở Hà Nội được định kỳ rà soát 5 đến 10 năm một lần. Do tính chất chu kỳ này, nếu chỉ đơn giản so sánh hoặc xác minh các nội dung được đề xuất trong HAIDEP với tình hình hiện tại là không đầy đủ. Tuy nhiên, kết quả phỏng vấn các quan chức năng, các chuyên gia tư vấn trong nước đã giúp xác nhận rằng các quy hoạch về sau đã được lập dựa trên các đề xuất của HAIDEP, cho thấy một mức độ kế thừa nhất định về phương pháp quy hoạch. Ngoài ra, các khái niệm chính đề ra trong chương trình chuyên ngành giao thông vận tải của HAIDEP, chẳng hạn như 'đảm bảo khả năng di chuyển và tiếp cận bình đẳng và an toàn cho tất cả người dân', đã được phản ánh vào quy hoạch. Đồng thời, có thể thấy rằng số liệu thống kê và các chỉ số đánh giá làm nền tảng cho công tác lập quy hoạch hiệu quả vẫn chưa được xây dựng hoặc tích lũy đầy đủ. Do đó, vấn đề cấp bách là cần phải thể chế hóa công tác thu thập dữ liệu thường xuyên, ví dụ như khảo sát giao thông và thực hiện các nghiên cứu cơ bản cần thiết, tạo đầu vào cho công tác quy hoạch. Tạo ra một môi trường thể chế và kỹ thuật cho phép lập quy hoạch dựa trên bằng chứng khoa học là ưu tiên trước mắt.

(2) Mức độ thực hiện các mục tiêu đề ra

Như đã bàn ở trên, Hà Nội đã nhiều lần lập và điều chỉnh quy hoạch giao thông đô thị, khiến việc so sánh trực tiếp với khung quy hoạch HAIDEP ban đầu là không còn phù hợp nữa. Cần lưu ý rằng Chiến lược cơ bản 4 của HAIDEP hướng tới phát triển các đô thị hiện đại, có sức cạnh tranh có khả năng thu hút đầu tư đa dạng, tạo việc làm và tăng cường khả năng tiếp cận các dịch vụ thiết yếu. Tiến độ thực hiện về phát triển đô thị chưa đạt so với các mục tiêu này đã dẫn tới việc chỉ thực hiện một phần các chương trình chuyên ngành giao thông liên quan có mục tiêu giảm thiểu sự tập trung giao thông ở trung tâm thành phố.

Tuy nhiên, một số lượng đáng kể các dự án giao thông công cộng và cơ sở hạ tầng đường bộ được HAIDEP đề xuất đã được triển khai. Kết quả khảo sát đối tượng thụ hưởng chỉ ra rằng phần lớn những người được hỏi cho rằng những dự án này đã góp phần cải thiện điều kiện giao thông, đồng thời các dự án Nhật Bản hỗ trợ đầu tư đã được công nhận rộng rãi.

Từ quan điểm đánh giá định lượng, tỷ phần phương thức vẫn là một chỉ số quan trọng. Theo "Kế hoạch phát triển các phương tiện vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố giai đoạn 2021-2030" (số 201/KH-UBND) do UBND thành phố Hà Nội ban hành, tỷ phần xe buýt năm 2019 đạt 8,7%, trong khi tỷ trọng cả ngành vận tải hành khách công cộng nói chung, tính cả taxi và các phương tiện tương tự, đạt 17,03%. Những con số này thấp hơn mục tiêu đặt ra cho năm 2020 của HAIDEP là 14,5% đối với xe buýt, với giả định rằng hệ thống đường sắt đô thị chưa hoạt động. So với mức cơ sở năm 2005 là 6,7%, mức tăng này là khiêm tốn, cho thấy mục tiêu chuyển đổi phương thức vẫn chưa thực hiện được.

Tuy nhiên, thành phố đã đạt được những tiến bộ đáng chú ý trong việc thúc đẩy mục tiêu đặt ra trong chuyên ngành giao thông HAIDEP là đảm bảo di chuyển công bằng và an toàn cho tất cả mọi người. Mạng lưới tuyến xe buýt và phạm vi dịch vụ từng bước được cải thiện, phản ánh những lợi ích thấy được về khả năng tiếp cận và công bằng trong đi lại. Mặc dù các mục tiêu tỷ phần phương thức vẫn chưa đạt được, nhưng những phát triển này thể hiện sự liên hệ đáng kể với các mục tiêu ban đầu của HAIDEP về cung cấp dịch vụ toàn diện.

(3) Thúc đẩy phát triển đường sắt gắn với phát triển đô thị

Một trong những đặc điểm đáng chú ý nhất về phát triển giao thông đô thị ở Hà Nội trong 20 năm qua là sự ổn định trong phát triển đường bộ, trái ngược với sự chậm trễ đáng kể trong việc phát triển đường sắt đô thị. Sự chậm trễ này một phần là do các nguyên nhân bất khả kháng, như yêu cầu phải thiết kế lại các tuyến đường do xung đột với các khu di tích cần bảo tồn. Tuy nhiên, với tình trạng tắc nghẽn giao thông ngày càng tăng và nhu cầu chuyển đổi phương thức ngày càng rõ rệt, thì việc đẩy nhanh phát triển đường sắt đô thị đã trở thành một nhiệm vụ cấp bách, đòi hỏi phải có một cách tiếp cận tích hợp chặt chẽ hơn với phát triển đô thị.

Cụ thể, Hà Nội đã cho thấy nhu cầu lớn về xây dựng nhà ga phù hợp với phát triển đô thị, lập quy hoạch quảng trường nhà ga và các khu vực lân cận. Thành phố đã có chính sách mạnh mẽ về phát triển đường sắt đô thị với trọng tâm là phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD). Cùng với việc triển khai dự án Tuyến 2, thành phố cần phải đẩy nhanh đầu tư các tuyến ưu tiên khác, chẳng hạn như Tuyến 5 để đáp ứng nhu cầu di chuyển

lâu dài và mục tiêu phát triển đô thị.

Các khu vực ngoại thành nơi chưa có cấu trúc đô thị rõ ràng sẽ từng bước đón nhận quá trình phát triển đô thị. Do đó, điều quan trọng là phải sớm tích hợp quy hoạch cấu trúc không gian đô thị với mạng lưới đường sắt và đường bộ. Quy hoạch tích hợp được giao thông đô thị và sử dụng đất sẽ tạo điều kiện xây dựng một môi trường đô thị bền vững và dễ tiếp cận.

(4) Giảm bớt ùn tắc giao thông trong đô thị

Như đã nói ở trên, mặc dù đã có nhiều thành tựu về phát triển mạng lưới đường bộ, nhưng nhiều nút giao trong thành phố vẫn bị tắc nghẽn, là các nút thắt lớn đối với dòng giao thông đô thị, như đã mô tả trong Mục 5.3.1 về các dự án đường đô thị. Tuy nhiên, việc xác định nút thắt vẫn chưa dựa trên các chỉ số định lượng có từ khảo sát lưu lượng hoặc dự báo nhu cầu. Thay vào đó, các đánh giá hiện tại chủ yếu là mang tính chủ quan và cục bộ. Một cách tiếp cận toàn diện và hiệu quả hơn sẽ bao hàm đến việc phân tích toàn bộ hệ thống giao thông đô thị, thiết lập thứ tự ưu tiên dựa trên dữ liệu và xây dựng kế hoạch hành động có mục tiêu.

Trong tương lai, điều quan trọng là phải tăng cường quản lý giao thông thông qua chuyển đổi số (DX) và tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông. Việc này bao gồm công tác thu thập và phân tích thông tin giao thông theo thời gian thực, tối ưu hóa việc kiểm soát tín hiệu giao thông và khuyến khích tuân thủ quy định giao thông, tất cả đều có thể góp phần cải thiện các điểm ùn tắc và tạo ra môi trường đường bộ hiệu quả và an toàn hơn.

Trong giai đoạn chuyển tiếp trước khi hệ thống đường sắt được đầu tư đầy đủ, thì công tác cải thiện kết nối giữa các dịch vụ giao thông công cộng hiện có là một vấn đề cấp bách. Cụ thể, cần có kết nối chặt chẽ hơn giữa đường sắt đô thị và xe buýt, giữa BRT và xe buýt hoặc xe máy, và giữa xe buýt và xe máy. Các biện pháp như điều phối lịch trình, cải thiện thông tin hành khách và nâng cấp các phương tiện trung chuyển tại các điểm kết nối chính sẽ khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng, từ đó giảm ùn tắc và nâng cao hiệu quả chung của mạng lưới giao thông đô thị.

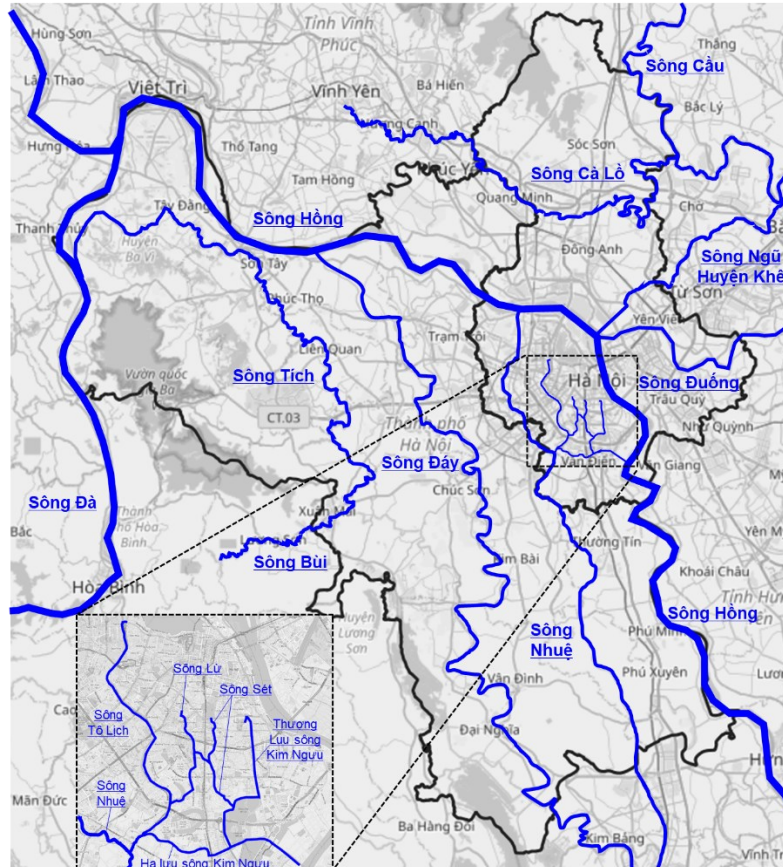
(5) Cải thiện dịch vụ xe buýt

Như đã nói ở trên, mặc dù việc mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt đã dẫn đến một số cải thiện về dịch vụ xe buýt, nhưng nó không dẫn đến sự gia tăng đủ lượng hành khách, đồng thời sự hài lòng của hành khách vẫn tương đối thấp. Ngoài ra, gánh nặng tài chính từ cơ chế trợ giá cho hoạt động xe buýt lại càng làm nổi bật yêu cầu cấp thiết phải đạt được sự cân bằng giữa cải thiện chất lượng dịch vụ và đạt được tính bền vững về tài chính, với mục tiêu đặt ra là tăng lượng hành khách một cách bền vững.

Tại Hà Nội, xe máy vẫn chiếm phần lớn số lượng chuyến đi. Tuy nhiên, xét về an toàn và thoải mái, xe buýt lại có lợi thế. Do đó, hiện có nhiều tiềm năng thúc đẩy việc sử dụng xe buýt thông qua những cải thiện toàn diện về chất lượng dịch vụ, chẳng hạn như tối ưu hóa mạng lưới, tăng tần suất xe, khả năng kết nối và sự thoải mái trên xe. Trong tương lai, cần thực hiện những biện pháp cải thiện mang tính chiến lược, tính đến cấu trúc không gian và đặc điểm nhu cầu giao thông của thành phố.

6. HIỆN TRẠNG CHƯƠNG TRÌNH CHUYÊN NGÀNH MÔI TRƯỜNG NƯỚC

Hà Nội, như chính tên gọi của mình (Hà có nghĩa là *sông* và Nội là *bên trong*, *tựu chung lại* có nghĩa là "được bao quanh bởi các con sông"), là một thành phố gắn liền với yếu tố nước, nơi có nhiều con sông chảy qua như sông Hồng, sông Tô Lịch, sông Sét và sông Lừ (Hình 6.1.1). Bên cạnh những nguồn lợi tự nhiên, các dòng sông này còn tiềm ẩn nguy cơ ngập lụt cho khu vực nội đô. Bởi vậy, việc cải thiện môi trường nước đóng vai trò then chốt trong bảo vệ sức khỏe cộng đồng, hỗ trợ hoạt động đô thị và góp phần nâng cao hình ảnh đô thị của Hà Nội.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.1.1 Hình ảnh các con sông lớn chảy qua Hà Nội

HAIDEP đã đề xuất các hoạt động và chương trình chuyên ngành nhằm cụ thể hóa các chiến lược hướng tới việc hiện thực hóa tầm nhìn và mục tiêu phát triển chung của toàn thành phố. Phần này tập trung đánh giá hiện trạng môi trường nước, một trong 4 lĩnh vực thuộc các chương trình chuyên ngành của HAIDEP.

Trước tiên, báo cáo sẽ trình bày các chương trình chuyên ngành và mục tiêu của HAIDEP. Tiếp đó, tổng hợp các quy hoạch liên quan đến môi trường nước đã được xây dựng kể từ sau khi HAIDEP được hình thành. Sau đó tình hình triển khai các dự án do HAIDEP đề xuất và kết quả đạt được của từng dự án cụ thể sẽ được trình bày.

6.1 Các chương trình chuyên ngành và mục tiêu của HAIDEP

6.1.1 Mục tiêu của Chương trình chuyên ngành về Môi trường nước

HAIDEP đề xuất ba mục tiêu trọng tâm đối với lĩnh vực môi trường nước trong Chương trình nhánh E, bao gồm:

- 1) Bảo đảm an toàn và sức khỏe cho người dân;
- 2) Thúc đẩy sử dụng bền vững tài nguyên nước;
- 3) Nâng cao mỹ quan đô thị thông qua cải thiện môi trường nước và điều kiện vệ sinh.

6.1.2 Chiến lược, KHHĐ và chỉ tiêu giám sát về môi trường nước do HAIDEP đề xuất

Mục tiêu của việc cải thiện môi trường nước là bảo vệ người dân trước các rủi ro thiên tai, đồng thời xây dựng nền tảng cho cuộc sống an toàn, lành mạnh và nâng cao hình ảnh Thủ đô Hà Nội – thành phố được biểu trưng bởi “mặt nước, cây xanh và văn hóa”.

Để đạt được mục tiêu này, cần thiết lập hệ thống quản lý và sử dụng tài nguyên nước bền vững, trên cơ sở tuân thủ các chính sách cơ bản được nêu trong bảng dưới đây.

Bảng 6.1.1 Chiến lược, KHHĐ và chỉ tiêu giám sát về môi trường nước do HAIDEP đề xuất

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

Nguồn: HAIDEP

Ngoài ra, các kế hoạch hành động được ưu tiên thực hiện như sau.

PE1 Phát triển nguồn nước mặt và hệ thống phân phối nước liên quan

PE2 Phát triển hệ thống thoát nước kết hợp với các hồ chứa đa chức năng phục vụ phòng chống ngập lụt

PE3 Phát triển hệ thống thoát nước thải trong khu vực nội thành cũ

PE4 Phát triển hệ thống điều tiết dòng chảy để duy trì môi trường sinh thái của con sông

6.1.3 Rà soát phương pháp đánh giá mức độ thực hiện HAIDEP

Bảng dưới đây trình bày tình hình thiết lập mục tiêu định lượng và khả năng thu thập dữ liệu đối với các chỉ số giám sát được đề xuất trong khuôn khổ HAIDEP. Trên cơ sở đó, việc đánh giá từng chỉ số được thực hiện trong các mục từ 6.2 đến 6.6 và được tổng hợp tại Mục 6.7. Ngoài ra, các mục tiêu định lượng do HAIDEP đề xuất được tổng hợp trong mục 6.5. Đối với các chỉ số chưa thiết lập được mục tiêu định lượng, việc đánh giá được thực hiện theo phương pháp định tính thông qua phỏng vấn với chính quyền địa phương và các quy hoạch, kế hoạch hiện hành. Mặt khác, các chỉ số mà trong khuôn khổ nghiên cứu đánh giá lần này không xác minh được thông tin hoặc khó đánh giá khách quan sẽ không được xem xét.

Bảng 6.1.2 Rà soát các chỉ số giám sát và phương pháp đánh giá do HAIDEP đề xuất

Chiến lược	Chỉ số giám sát	Phương pháp đánh giá
E1 Nâng cao nhận thức và sự hiểu biết của người dân về nước, vệ sinh và các vấn đề môi trường liên quan	Thành lập "Diễn đàn nước"	Bị loại khỏi đánh giá do không có dữ liệu.
	Số chiến dịch được thực hiện	
E2 Đảm bảo cung cấp nước ổn định và an toàn cho mọi người dân	Chất lượng nước	Loại khỏi đánh giá do không có dữ liệu
	Phạm vi cấp nước sạch	Trình bày tại Mục 6.5
	Tỷ lệ thất thoát nước	Trình bày tại Mục 6.3.1
	% nước mặt khai thác	Trình bày tại Mục 6.6.2
E3 Cải thiện điều kiện vệ sinh ở các khu đô thị	Phạm vi dịch vụ	Trình bày tại Mục 6.5
	Mức độ ngập lụt	Trình bày tại Mục 6.6.1 (Kết quả phỏng vấn người dân)
	Tiến độ thực hiện các biện pháp	Trình bày tại Mục 6.4.1 (so sánh trước và sau khi hoàn thiện công trình)
E4 Khuyến khích cải tạo chất lượng nước hồ, ao và sông ngòi	Chất lượng nước	Trình bày tại Mục 6.3.4, 6.6.1, và 6.6.3
	Xây dựng phương pháp và hướng dẫn kỹ thuật	Loại khỏi đánh giá do không có dữ liệu
E5 Tăng cường chống ngập và quản lý thiên tai tại khu vực đô thị	Mức độ thiệt hại bởi ngập lụt	Trình bày tại Mục 6.4.1 và 6.6.1
	Số hộ dân sinh sống ở khu vực ngoài đê	Loại khỏi đánh giá do không có dữ liệu

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

6.2 Tình hình các quy hoạch liên quan sau HAIDEP

Sau khi HAIDEP được hoàn thành vào tháng 3 năm 2007, các Quy hoạch tổng thể về cấp nước, thoát nước và xử lý nước đã được xây dựng. Dưới đây là phần tổng hợp nội dung chính của từng quy hoạch.

6.2.1 Quy hoạch cấp nước

Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội được xây dựng vào năm 2013 và bản điều chỉnh ban hành năm 2021.

Quy hoạch năm 2013 là Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quy hoạch Cấp nước thủ đô Hà Nội), đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 21 tháng 3 năm 2013. Các mục tiêu chính của quy hoạch bao gồm:

- Cụ thể hóa định hướng phát triển cấp nước Thủ đô Hà Nội trong Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
- Xác định nhu cầu sử dụng nước sạch, phương án cấp nước, phát triển hệ thống cấp nước và nhu cầu đầu tư trong từng giai đoạn. Khai thác hợp lý các nguồn nước (nước ngầm, nước mặt).
- Không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ cấp nước, đảm bảo an toàn cấp nước. Từng bước hiện đại hóa hệ thống quản lý, sản xuất và kinh doanh nước sạch.
- Tỷ lệ dân cư được sử dụng nước sạch đến năm 2020 đối với đô thị trung tâm nội đô đạt 100% (một số khu vực phát triển mới thành lập từ huyện tỷ lệ đạt 95 - 100%); đối với các đô thị vệ tinh đạt 90 - 95%; đối với đô thị sinh thái đạt 85 - 90%. Giai đoạn đến năm 2030, đối với các đô thị trung tâm là 100%; đối với các đô thị vệ tinh đạt 100% và đối với đô thị sinh thái đạt 95 - 100%.
- Giảm tỷ lệ thất thoát, thất thu nước sạch, đạt 22 - 27% vào năm 2020 và dưới 20% đến năm 2030

Nhu cầu sử dụng nước và kế hoạch phát triển các nhà máy xử lý nước được trình bày sau đây.

Bảng 6.2.1 Nhu cầu nước và kế hoạch phát triển các nhà máy xử lý nước

Đơn vị: 1.000m³/ngày

Hạng mục	2020	2030	2050
Nhu cầu sử dụng nước trung bình	1.287	1.939	2.576
Công suất các nhà máy xử lý nước	1.763,5	2.738	3.328
- 3 nhà máy (Nguồn nước mặt)	1.140	2.125	2.750
- 21 nhà máy (Nguồn nước ngầm)	623,5	613	578

Nguồn: Quy hoạch Cấp nước Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới năm 2050

Nguồn nước được chuyển dần từ nước ngầm sang nước mặt. Do chất lượng nguồn nước ngầm của các nhà máy nước Hạ Đình, Tương Mai, Pháp Vân ở phía Nam Hà Nội đã suy giảm nên đã ngừng khai thác từ năm 2020 và chuyển sang nguồn nước từ sông Đà, sông Đuống

từ năm 2030. Hệ thống đường ống truyền tải được mở rộng với tổng chiều dài 843,4km đến năm 2020 và 124,9 km trong giai đoạn 2021- 2030.

Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội năm 2013 bao gồm quy hoạch vị trí, quy mô và lộ trình tiến hành mở rộng và xây dựng mới các nhà máy xử lý nước, thay đổi và xây dựng các nguồn nước, cùng phát triển mạng lưới đường ống truyền tải. Quy hoạch cũng liệt kê các dự án ưu tiên với các mục tiêu cho năm 2015 và 2020. Bảng 6.2.2 dưới đây tóm tắt chi tiết các dự án ưu tiên và tiến độ thực hiện tính đến năm 2020.

Tất cả các dự án đã hoàn thành hoặc đang triển khai này đều được thực hiện bằng ngân sách của Thành phố Hà Nội.

Bảng 6.2.2 Tình hình các dự án phát triển ưu tiên cho hệ thống cấp nước

Hạng mục	Dự án ưu tiên		Tình trạng Năm 2020
	Tên dự án	Năm mục tiêu	
Nhà máy xử lý nước	Xây dựng Nhà máy nước Yên Viên công suất 10.000m ³ /ngày	2015	Đang xây dựng
	Nâng công suất Nhà máy nước Sơn Tây công suất từ 10.000m ³ /ngày đến 20.000 m ³ /ngày.	2015	Hoàn thành
	Xây dựng Nhà máy nước mặt sông Đuống công suất 150.000m ³ /ngày.	2015	Hoàn thành
	Nâng công suất Nhà máy nước sông Đà từ 300.000m ³ /ngày lên 600.000m ³ /ngày.	2020	Chưa thực hiện
	Xây dựng Nhà máy xử lý nước sông Hồng công suất 300.000m ³ /ngày.	2020	Đang xây dựng
	Nâng công suất Nhà máy nước mặt sông Đuống từ 150.000m ³ /ngày lên 300.000m ³ /ngày (240.000m ³ /ngày cho nhu cầu thủ đô Hà Nội, phần còn lại dự kiến cung cấp cho các khu vực giáp ranh Hà Nội tại các tỉnh Hưng Yên và Bắc Ninh).	2020	Hoàn thành
	Đối với các nhà máy nước ngầm: Duy trì cơ bản các nhà máy hiện có, giảm công suất khai thác của các nhà máy nước Pháp Vân, Tương Mai, Hạ Đình, chuyển dần thành các trạm điều tiết lưu lượng. Nhà máy nước Hạ Đình sẽ dừng khai thác vào năm 2020, dự kiến mặt bằng xây dựng xử lý sửa chữa, bảo dưỡng hệ thống cấp nước Hà Nội.	2020	Đã giảm công suất khai thác (Nhà máy xử lý nước Pháp Vân, Tương Mai, Hạ Đình)
Trạm bơm tăng áp	Quận Hà Đông: Xây dựng trạm bơm tăng áp với công suất 20.000m ³ /ngày, dung tích bể chứa 4.000m ³ /ngày. Nước từ nhà máy nước mặt sông Đà sẽ cung cấp cho quận Hà Đông và các huyện ngoại thành gồm Ứng Hòa, Mỹ Đức.	2015	Hoàn thành
	Thị xã Sơn Tây: Xây dựng trạm bơm tăng áp với công suất 30.000m ³ /ngày, dung tích bể chứa 6.000m ³ , lấy nước từ nhà máy nước mặt sông Đà cung cấp cho thị xã Sơn Tây.	2015	Chưa thực hiện
	Huyện Ba Vì: Xây dựng trạm bơm tăng áp với công suất 10.000m ³ /ngày, dung tích bể chứa 1.500m ³ , lấy nước từ nhà máy nước mặt sông Đà cung cấp cho huyện Ba Vì.	2015	Đã xây dựng Trạm bơm tăng áp Ba Vì với công suất 3.500 m ³ /ngày
	Xây dựng các trạm bơm tăng áp chính tại Kim Bài, Sóc Sơn, Xuân Mai, Phú Xuyên, Chúc Sơn.	2020	Chưa thực hiện

Hạng mục	Dự án ưu tiên		Tình trạng Năm 2020
	Tên dự án	Năm mục tiêu	
Đường ống truyền tải	Phát triển mạng lưới đường ống cấp I đường kính DN300 - DN1500, đến năm 2015 tổng chiều dài tổng cộng khoảng 300km.	2015	Đang xây dựng
	Hoàn thiện, phát triển khoảng 4.000 km mạng lưới phân phối, dịch vụ trên địa bàn các quận còn thiếu nước và tại các huyện Gia Lâm, Từ Liêm, dọc các đường quốc lộ 32, 6, 1, Láng – Hòa Lạc	2015	Đang xây dựng (Độc Quốc lộ 32, 6, 1, Láng-Hòa Lạc)
	Hoàn thiện mạng lưới cấp nước khu vực đô thị từ trung tâm đến vành đai 3.	2020	Hoàn thành một phần như Ba Đình, Hai Bà Trưng, Hoàn Kiếm, Đống Đa...
	Phát triển Mạng lưới cấp nước tại các khu vực từ vành đai 3 đến vành đai 4 của 4 đô thị trung tâm, khu vực đô thị Long Biên-Gia Lâm, Đông Anh, Mê Linh, Sóc Sơn, Hòa Lạc, Sơn Tây, Xuân Mai, Phú Xuyên.	2020	Hoàn thành một phần như Long Biên, Gia Lâm...
	Phát triển tuyến ống truyền tải từ các Nhà máy nước sông Đà, Nhà máy nước sông Hồng, Nhà máy nước sông Đuống đến các đô thị trung tâm và đô thị vệ tinh.	2020	Hoàn thành (6,4 km từ trạm điều tiết Tây Mỗ đến Trần Duy Hưng; tuyến truyền tải của Nhà máy nước sông Đuống)
	Xây dựng các trạm bơm tăng áp chính tại Kim Bài, Sóc Sơn, Xuân Mai, Phú Xuyên và Chúc Sơn.	2020	Chưa có thông tin
Ngăn ngừa thất thoát và thất thu nước sạch	Phân vùng và tách riêng các hệ thống đường ống cấp nước; thiết lập hệ thống quản lý, giám sát đường ống cấp nước và đồng hồ đo nước trên lưu vực sông.	2015	Nhiều khu vực đã hoàn thành
	Đào tạo, nâng cao năng lực quản lý, vận hành cho các đơn vị cấp nước.	2015	Hoàn thành
	Cải tạo, thay thế khoảng 70km đường ống cũ tại các quận Ba Đình, Đống Đa, Thanh Xuân, Hai Bà Trưng, Hà Đông, Sơn Tây; thay thế khoảng 400.000 đồng hồ nước.	2015	Hoàn thành 95%
	Xây dựng các dự án chống thất thoát nước sạch và thất thu ngân sách.	2015	Hoàn thành một phần

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Theo đó, kết quả thực hiện các dự án cấp nước ưu tiên năm 2020 như sau: Trong số 21 dự án, có 18 dự án đã hoàn thành hoặc đang hoàn thành/đang triển khai.

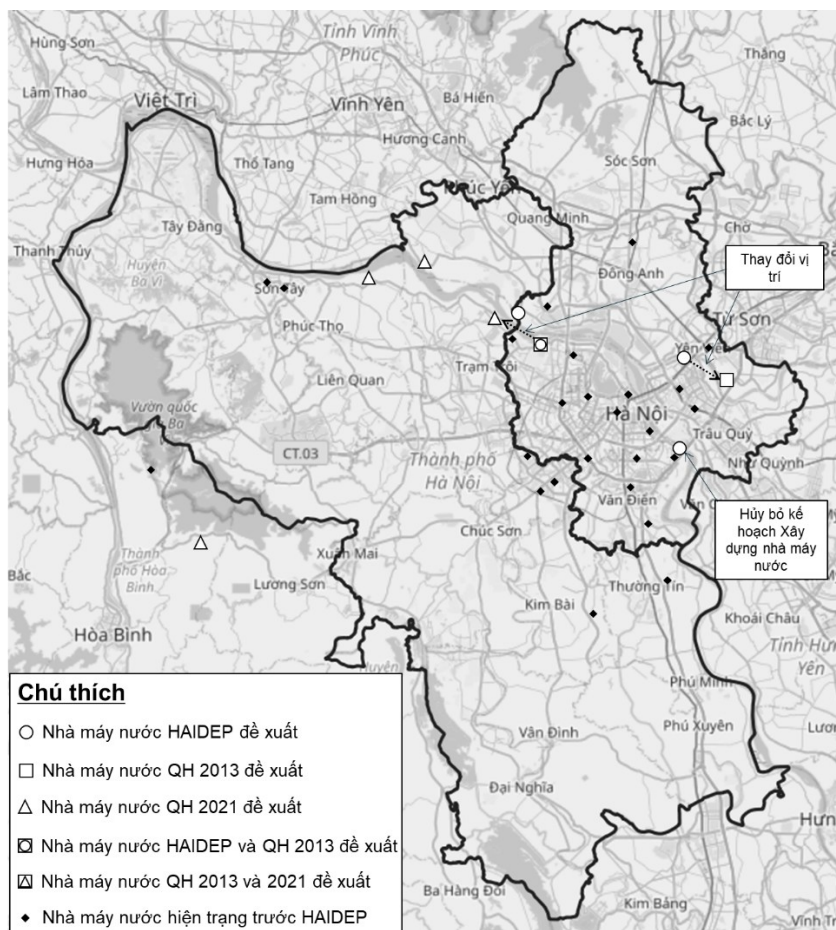
Bảng 6.2.3 Thành tựu của ngành cấp nước đến năm 2020

Hạng mục	Hoàn thành	Hoàn thành một phần/ đang xây dựng	Chưa hoàn thành
Nhà máy xử lý nước	3	3	1
Trạm bơm tăng áp	1	1	2
Tuyến ống truyền tải	0	6	0
Các dự án chống thất thu và thất thoát nước sạch	1	3	0

Nguồn: Quy hoạch Cấp nước Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới năm 2050 – Năm 2013

Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội điều chỉnh đã được lập vào năm 2021. Tương tự như quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội năm 2013, đây là quy hoạch cho hệ thống cấp nước của Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Tuy nhiên, bản quy hoạch đã được điều chỉnh từ góc độ áp dụng các tiêu chuẩn đồng nhất cho cả khu vực đô thị và nông thôn trên địa bàn Thủ đô Hà Nội, có tính đến tác động của biến đổi khí hậu, và thúc đẩy việc chuyển đổi nguồn nước từ nước ngầm sang nước mặt từ các sông theo đề xuất của HAIDEP. Kết quả là, so với quy hoạch tổng thể năm 2013, nhu cầu sử dụng nước vào năm 2030 và 2050 đã được điều chỉnh tăng lên lần lượt là 1,16 lần và 1,07 lần. Công suất của các nhà máy xử lý nước sử dụng nguồn nước mặt cũng được điều chỉnh tăng lên 1,23 lần vào năm 2030 và 1,33 lần vào năm 2050. Ngược lại, công suất của các nhà máy xử lý nước sử dụng nguồn nước ngầm đã được điều chỉnh thành 82% vào năm 2030 và 71% vào năm 2050.

Sau đây là phần so sánh giữa kế hoạch phát triển các nhà máy xử lý nước trong HAIDEP và các Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội năm 2013 và 2021. Vị trí và phạm vi dịch vụ của hai nhà máy xử lý nước trong quy hoạch HAIDEP đã thay đổi, tuy nhiên, chúng vẫn được đưa vào trong quy hoạch tổng thể.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.2.1 Nhà máy xử lý nước theo QH HAIDEP và QH cấp nước Thủ đô Hà Nội năm 2013 & 2021

6.2.2 Nước thải và thoát nước

Quy hoạch tổng thể liên quan đến hệ thống thoát nước và xử lý nước thải đã được xây dựng

vào tháng 5 năm 2013. Tương tự như quy hoạch tổng thể cấp nước, đây là kế hoạch hướng tới mục tiêu năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Quy hoạch tổng thể này tuân theo đề xuất của HAIDEP, được xây dựng dựa trên dự báo dân số và sử dụng đất cập nhật cho khu vực mở rộng của Thủ đô Hà Nội, so với các quy hoạch tổng thể năm 1995 và 1998. Mục tiêu của quy hoạch như sau:

- Cụ thể hóa định hướng phát triển thoát nước Thủ đô Hà Nội trong Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
- Phân vùng, lưu vực tiêu thoát nước. Dự báo yêu cầu thoát nước mưa và tổng lượng nước thải đô thị; xác định phương án thoát nước, xử lý nước thải theo từng lưu vực đô thị.
- Từng bước khắc phục tình trạng ngập úng khu vực đô thị với lượng mưa tính toán có chu kỳ tính toán 10 năm đối với công trình đầu mối đồng thời có thể chủ động điều tiết lũ với chu kỳ cao hơn.
- Tỷ lệ dân số được phục vụ thu gom và xử lý nước thải trong phạm vi quy hoạch đạt 90% đến năm 2030 và đạt 100% đến năm 2050.
- Xác định nhu cầu đầu tư hệ thống thoát nước trong từng giai đoạn, làm cơ sở cho việc lập và triển khai các dự án thoát nước trên địa bàn Thủ đô Hà Nội; đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước về hoạt động thoát nước.
- Đối với hệ thống thoát nước, quy hoạch đề xuất xây dựng mới, mở rộng và cải tạo các công trình như sông, suối, hồ, cống, trạm bơm... và đặt ra các chỉ tiêu sau:
- Khu vực đô thị lõi phía Nam sông Hồng cần được nâng cấp để có thể ứng phó với lượng mưa 310 mm/2 ngày; và cao hơn 200mm/ngày cho từng lưu vực đô thị cụ thể đối với trận mưa có chu kỳ lặp lại 10 năm.

Chỉ tiêu "310 mm trong 2 ngày" nêu trên được kế thừa từ đề xuất của HAIDEP.

Dưới đây là kế hoạch phát triển chính các cơ sở hạ tầng thoát nước.

Bảng 6.2.4 Quy hoạch các công trình thoát nước

Quận/ Huyện	Diện tích hồ điều hòa (ha)	Công suất bơm (m ³ /s)	Cửa xả
Sông Tô Lịch*	944	90,0	Sông Hồng
Đông Mỹ	97	41,3	Sông Hồng
Tả ngạn sông Nhuệ	564	115,0	Sông Hồng và sông Nhuệ
Hữu ngạn sông Nhuệ	531	464,0	Sông Hồng, sông Nhuệ và sông Đáy
Phú Xuyên	194	101,2	Sông Hồng và sông Nhuệ
Sơn Tây	300	-	Sông Tích
Xuân Mai	270	70,6	Sông Bùi
Hòa Lạc	1.221	-	Sông Tích
Quốc Oai	14	30,7	Sông Tích và sông Đáy
Chúc Sơn	75	-	Sông Tích và sông Đáy
Phú Thọ	-	-	Sông Tích
Long Biên	156	65,0	Sông Hồng và sông Đuống

Gia Lâm	240	47,5	Sông Hồng và sông Đuống
Đông Anh	350	202,0	Sông Hồng, Cà Lò và Ngũ Huyện Khê
Mê Linh	123	87,7	Sông Hồng, Cà Lò và Ngũ Huyện Khê
Sóc Sơn	326	-	Sông Cầu và sông Cà Lò

Nguồn: Quy hoạch thoát nước Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 – Năm 2013

- Dự án Thoát nước nhằm cải thiện môi trường thành phố Hà Nội (Vốn vay ODA Nhật Bản).

Đối với hệ thống thoát nước thải, kế hoạch đã xác định lượng nước thải quy hoạch và kế hoạch xây dựng các nhà máy xử lý nước thải như sau.

Bảng 6.2.5 Lưu lượng nước thải dự kiến

Khu vực	Tiêu chuẩn thải nước (L/người/ngày)	
	Năm 2030	Năm 2050
Đô thị trung tâm	254~321	312~379
Đô thị vệ tinh, Trung tâm đô thị Quốc Oai	239~274	312~350

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

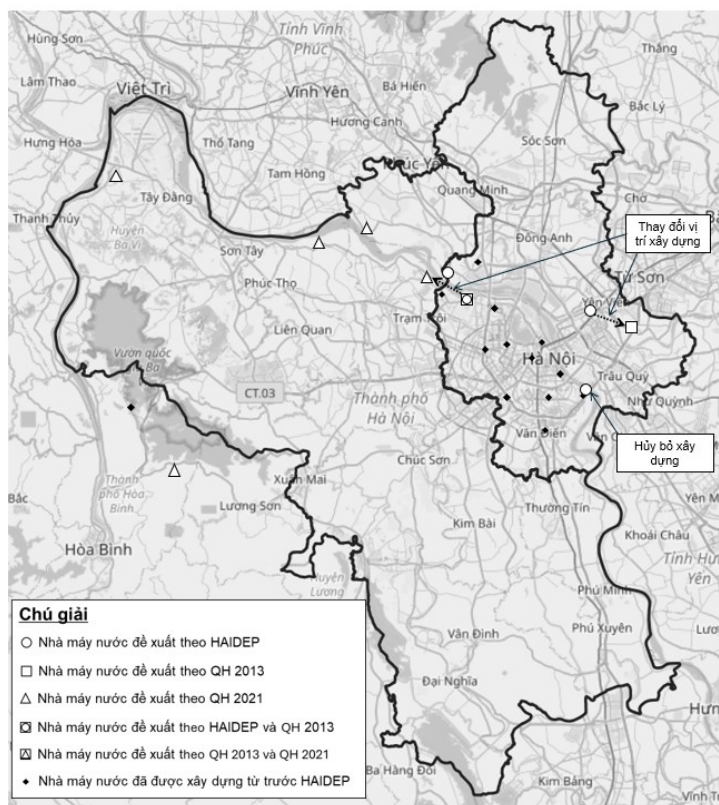
Bảng 6.2.6 Kế hoạch phát triển các nhà máy xử lý nước thải

Khu vực	Công suất các nhà máy xử lý nước thải (m ³ /ngày)			
	Số lượng	Năm 2030	Năm 2050	Loại hệ thống thoát nước*
Phía Nam Sông Hồng (thuộc lưu vực sông Tô Lịch và một phần lưu vực tả ngạn sông Nhuệ)	5	588.300	588.300	C
Phía Nam Sông Hồng (khu vực bờ phải Sông Nhuệ đến Sông Đáy và một phần lưu vực bờ trái Sông Nhuệ)	11	406.000	675.000	S
Phía Bắc sông Hồng	13	445.000	620.000	S
Sơn Tây	1	50.000	75.000	S
Hòa Lạc	2	149.000	238.000	S
Xuân Mai	1	58.000	100.000	S
Phú Xuyên	1	33.000	52.000	S
Sóc Sơn	3	66.000	116.000	S
Quốc Oai	2	13.000	18.000	S

Nguồn: Quy hoạch thoát nước Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 – Năm 2013

*: S: hệ thống thoát nước riêng, C: hệ thống cống chung

Dưới đây là phần phân tích mang tính so sánh giữa HAIDEP và Quy hoạch thoát nước Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quy hoạch thoát nước thủ đô Hà Nội) về kế hoạch xây dựng các nhà máy xử lý nước thải. Qua rà soát 2 tài liệu quy hoạch cho thấy, có 6 nhà máy xử lý nước thải trong QHTT được bố trí cùng vị trí như đã được xác định trong khuôn khổ HAIDEP. Sự trùng lặp này cho thấy có sự thống nhất nhất định giữa 2 chương trình quy hoạch trong việc lựa chọn vị trí cho các công trình hạ tầng trọng điểm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.2.2 Quy hoạch nhà máy xử lý nước thải theo HAIDEP và Quy hoạch thoát nước 2013

Mặt khác, trong quy hoạch tổng thể liên quan đến hệ thống thoát nước và kế hoạch thoát nước, cũng đã nêu rõ các dự án cần được ưu tiên triển khai trước năm 2020. Dưới đây là danh sách các dự án đó cùng với tình hình thực hiện đến năm 2020.

Bảng 6.2.7 Tình trạng các dự án ưu tiên cho hệ thống thoát nước và xử lý nước thải

Hạng mục	Dự án	Tình hình thực hiện đến 2020
Hệ thống thoát nước mưa	Dự án thoát nước nhằm cải thiện môi trường Hà nội - Dự án II, thoát nước lưu vực sông Tô Lịch (dự án đang triển khai và dự án bổ sung)	Hoàn thành
	Dự án đầu tư xây dựng hệ thống thoát nước mưa lưu vực sông Nhuệ	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng và cải tạo 03 trạm bơm thoát nước mưa Cổ Nhuế, Đồng Bông I và Đồng Bông II, khu vực phía Tây Hà Nội	Hoàn thành
	Dự án đầu tư xây dựng hệ thống thoát nước cho quận Hà Đông	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng công trình trọng điểm cấp I (kênh chính, hồ điều hòa, trạm bơm nước mưa) tại quận Long Biên	Chưa thực hiện
	Các dự án thoát nước chống ngập úng cục bộ đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh và sinh thái.	Chưa thực hiện
Hệ thống thoát nước thải	Dự án xây dựng nhà máy xử lý nước thải Yên Sở	Hoàn thành
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom nước thải lưu vực S1 cho nhà máy xử lý nước thải Yên Sở.	Chưa thực hiện

Hạng mục	Dự án	Tình hình thực hiện đến 2020
	Xây dựng nhà máy xử lý nước thải hồ Bảy Mẫu	Hoàn thành
	Dự án xây dựng nhà máy xử lý nước thải Hồ Tây	Hoàn thành một phần
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom và nhà máy xử lý nước thải Yên Xá.	Hoàn thành
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom và nhà máy xử lý nước thải Phú Đô.	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom và nhà máy xử lý nước thải Tây Sông Nhuệ.	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom và xử lý nước thải khu vực Hà Đông và Sơn Tây	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng hệ thống thu gom và nhà máy xử lý nước thải An Lạc.	Chưa thực hiện
	Dự án xây dựng nhà máy xử lý bùn thải từ nhà máy xử lý nước thải tại bãi thải Yên Sở	Chưa thực hiện
	Các dự án cải tạo, chống ô nhiễm các hồ nội thành	Hoàn thành một phần

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Mức độ hoàn thành của quy hoạch tổng thể tính đến năm 2020 đối với 6 dự án ưu tiên cải thiện hệ thống thoát nước cho thấy: có 2 dự án đã hoàn thành, 4 dự án chưa được triển khai. Đối với 11 dự án ưu tiên của hệ thống thoát nước thải: có 3 dự án đã hoàn thành, 2 dự án hoàn thành một phần, và 6 dự án chưa được triển khai. Nhìn chung, mức độ hoàn thành của quy hoạch tổng thể cho hệ thống thoát nước thải thấp hơn so với quy hoạch tổng thể hệ thống cấp nước.

6.3 Kết quả các dự án thực hiện theo đề xuất của HAIDEP

6.3.1 Hệ thống cấp nước

Công suất cấp nước hàng ngày của các nhà máy xử lý nước đến năm 2020 sẽ đạt 1.871 m³/ngày tại khu vực thành phố cũ, dựa trên công suất của các nhà máy xử lý nước hiện có và kế hoạch của Thành phố Hà Nội, cùng với kế hoạch của HAIDEP, trong đó đã tính đến thời điểm triển khai và dự báo nhu cầu nước. Bảng dưới đây tổng hợp tình hình phát triển đến năm 2020.

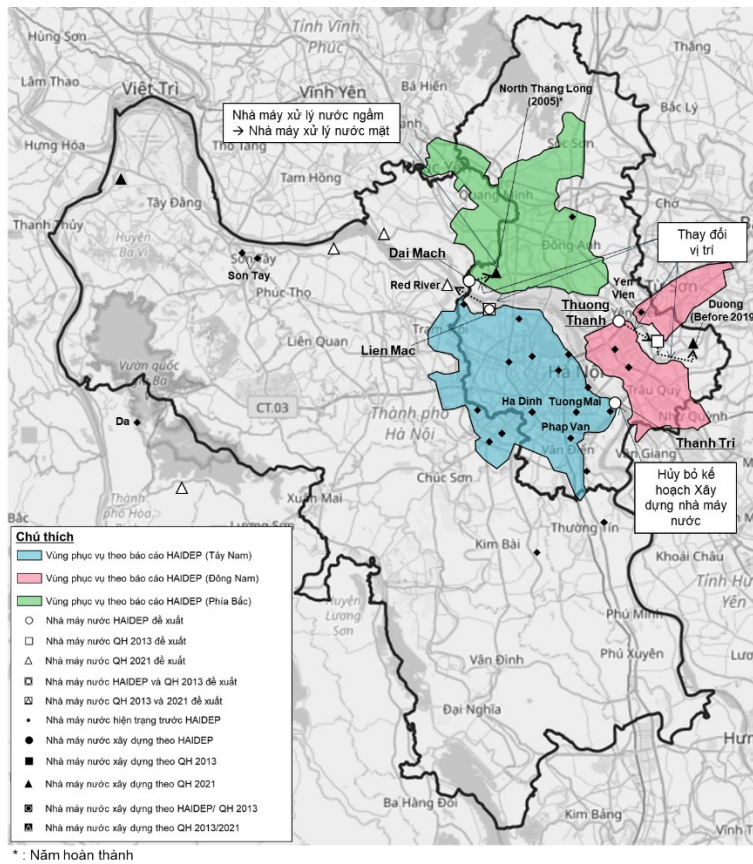
Bảng 6.3.1 Hiện trạng triển khai các nhà máy xử lý nước

Đơn vị: 000m³/ngày

Vị trí	Trạng thái	Năm				
		2007	2010	2015	2020	2024
Tây Nam Hà Nội	Kế hoạch		901,0	1.101,0	1.151,0	-
	Thực trạng	474,0	810,0	816,5	835,5	835,5
Đông Nam Hà Nội	Kế hoạch	-	226,0	-	326,0	-
	Thực trạng	36,0	66,0	86,2	389,0	389,0
Bắc Hà Nội	Kế hoạch	-	294,0	-	394,0	-
	Thực trạng	62,0	62,0	63,0	164,9	164,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Tính đến năm 2020, tiến độ phát triển các nhà máy xử lý nước so với kế hoạch đạt 81% tại khu vực Tây Nam, 42% tại khu vực Đông Nam và 23% tại khu vực phía Bắc, với tỷ lệ hoàn thành chung là 62%. Liên quan đến việc phát triển nhà máy xử lý nước sử dụng nguồn nước mặt, HAIDEP đã đề xuất xây dựng hai nhà máy tại khu vực Tây Nam (Thanh Trì và Liên Mạc), một nhà máy tại khu vực Đông Nam (Thượng Thanh), và một nhà máy tại khu vực phía Bắc (Đại Mạch). Tuy nhiên, tại khu vực Tây Nam, các nhà máy không được xây dựng; tại khu vực Đông Nam, vị trí xây dựng đã bị thay đổi do gặp khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng; đã xây dựng một nhà máy có công suất lớn hơn so với kế hoạch ban đầu. Tại khu vực phía Bắc, không có nhà máy nào được xây mới, nhưng đã tăng công suất xử lý của Nhà máy nước Bắc Thăng Long hiện tại, vốn được tài trợ ban đầu bằng khoản vay ODA của Nhật Bản. Dưới đây là tình hình so sánh giữa quy hoạch của HAIDEP, Quy hoạch thoát nước thủ đô Hà Nội, và các nhà máy nước đã được thực tế triển khai.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.1 Tình hình nhà máy xử lý nước đã triển khai năm 2020

Nước không có doanh thu

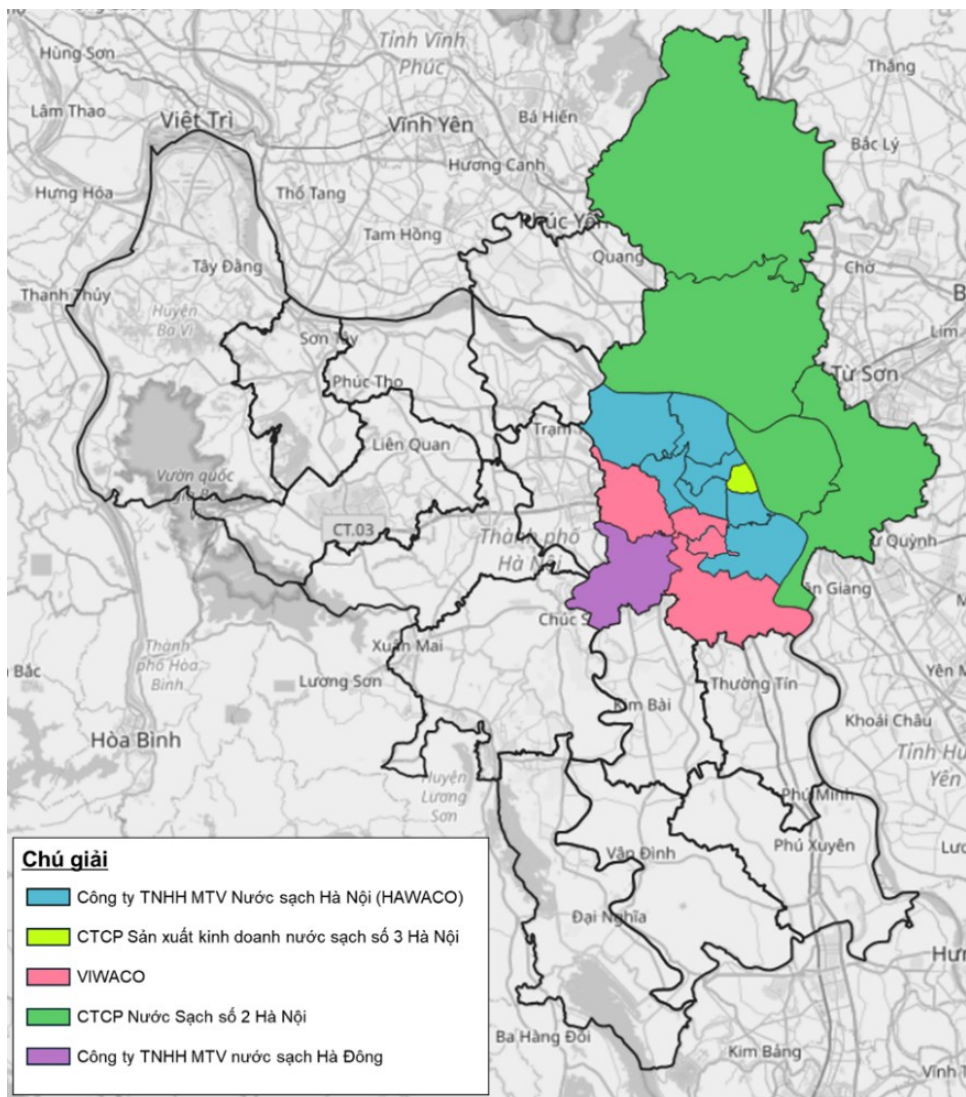
Dữ liệu từ các công ty đang quản lý hệ thống cấp nước tại Thành phố Hà Nội được đối chiếu với quy hoạch của HAIDEP, theo đó HAIDEP đặt mục tiêu tỷ lệ nước không có doanh thu là 25% vào năm 2020. Tỷ lệ này tại Công ty Cổ phần Cấp nước sạch số 2 Hà Nội thấp, do hệ thống cấp nước trong khu vực mà công ty này phụ trách, gồm Long Biên, Gia Lâm, Đông Anh và Sóc Sơn, còn tương đối mới. Do đó, các vấn đề liên quan đến nước thất thoát đã được phát hiện và xử lý sớm. Hơn nữa, vì phạm vi hoạt động của các đơn vị cấp nước này

chủ yếu nằm trong các khu vực đô thị, nên có thể cho rằng tỷ lệ nước thất thoát thấp đã được duy trì và đạt được như kế hoạch đề ra.

Bảng 6.3.2 Kế hoạch và thực trạng nước không có doanh thu (NRW)

Tên Công ty cấp nước	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Chỉ tiêu của HAIDEP	28%	-	-	-	-	25%
Công ty TNHH MTV Nước Sạch Hà Nội (HAWACO)	-	20,47%	20,47%	15,72%	14,92%	15,48%
CTCP Sản xuất kinh doanh nước sạch số 3 Hà Nội	-	25,67%	22,70%	-	17,68%	15,30%
VIWACO	-	23%	20,50%	-	16,47%	-
CTCP Nước Sạch số 2 Hà Nội	-	11,32%	10,15%	8,62%	9,23%	8,11%
Công ty TNHH MTV nước sạch Hà Đông	-	11,76%	11,94%	14,90%	15,58%	16,74%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.2 Phạm vi hoạt động của các Công ty cấp nước

Tuyến ống truyền tải

Tổng chiều dài tuyến ống truyền tải theo quy hoạch là 416.597 m, trong đó phía Tây Nam là

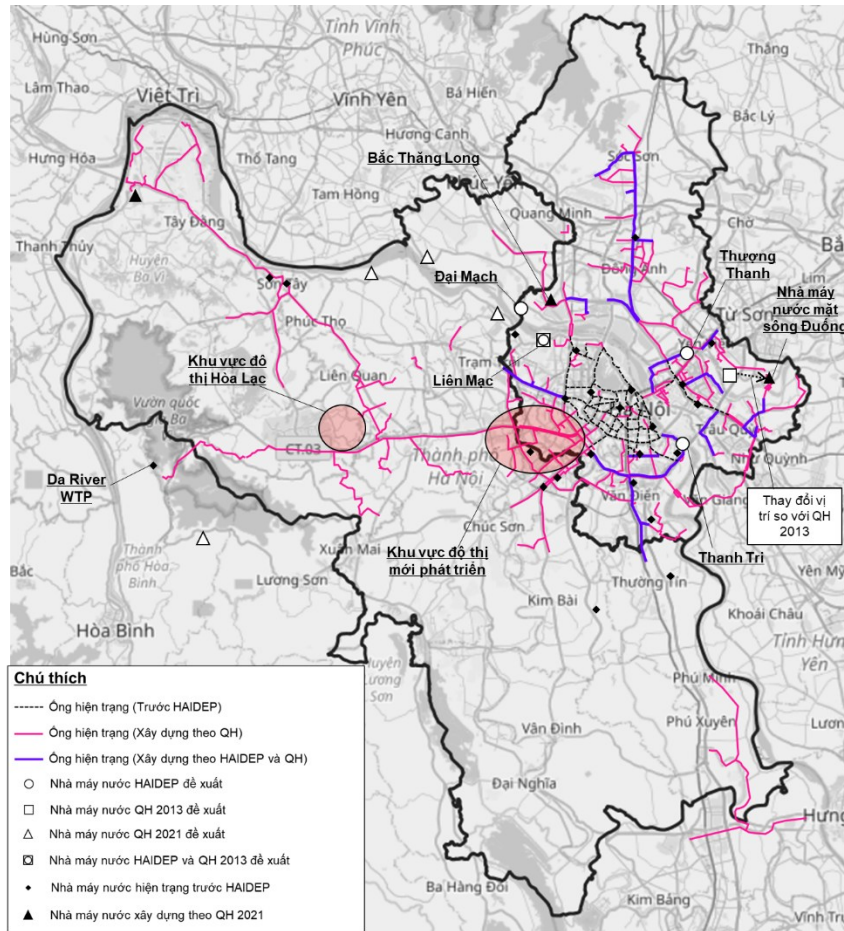
72.557 m, phía Đông Nam là 121.777 m và phía Bắc là 222.263 m. Các tuyến ống này được quy hoạch đấu nối vào các nhà máy nước Thanh Trì (WS-1) và Liên Mạc (WS-2) ở phía Tây Nam, Thượng Thanh (WS-3, WS-4) ở phía Đông Nam và Đại Mạch (WS-5, WS-6) ở phía Bắc.

Về hiện trạng đường ống cấp nước, Hình 6.3.3 thể hiện vị trí các tuyến ống được quy hoạch trong Quy hoạch tổng thể năm 2013 và đã được lắp đặt đến năm 2020 (đường màu hồng), cùng với các tuyến được đề xuất trong khuôn khổ HAIDEP và đã được triển khai theo kế hoạch (đường màu xanh).

Về tiến độ thi công tuyến ống truyền tải theo quy hoạch của HAIDEP năm 2020, khu vực Tây Nam mặc dù hai nhà máy WS-1 và WS-2 không được xây dựng nhưng đã thi công được 38.812 m tuyến ống (đạt 45% kế hoạch). Các tuyến ống này được kết nối với các tuyến ống hiện có để cấp nước từ các nhà máy hiện hữu. Khu vực Đông Nam lắp đặt 27.795m (đạt 23% kế hoạch), đấu nối với tuyến ống truyền tải lắp đặt trong quy hoạch để cấp nước từ nhà máy nước Sông Đuống được xây dựng thay thế cho Thượng Thanh. Khu vực phía Bắc lắp đặt 31.814m (đạt 14% kế hoạch) đường ống truyền tải nước, đấu nối với Nhà máy nước Bắc Thăng Long mở rộng và tuyến ống truyền tải lắp đặt trong quy hoạch. Tổng chiều dài tuyến ống thi công được là 92.421 m, tương đương 22% so với quy hoạch HAIDEP.

Như thể hiện trong Hình 6.3.3, phần lớn các tuyến ống truyền tải theo Quy hoạch cấp nước thủ đô Hà Nội năm 2013 được lắp đặt ở phía tây Hà Nội. Điều này liên quan đến việc đầu tư phát triển đô thị tại khu vực phía Tây (như Trung Hòa Nhân Chính, Manor Central Park, Vinhomes Green Bay, Vinhomes Thăng Long, Mailand Ha Noi City) song song với việc xây dựng đường vành đai- tuyến giao thông huyết mạch chính, kể từ khi Hà Nội mở rộng địa giới hành chính vào năm 2008. Các tuyến ống dẫn nước này đã được ưu tiên xây dựng nhằm đáp ứng nhu cầu cấp nước cho các khu vực đô thị mới ở phía Tây, dẫn đến sự khác biệt so với quy hoạch của HAIDEP.

Ví dụ, một tuyến ống dẫn nước từ Nhà máy xử lý nước Sông Đà- nằm gần rìa phía Tây Hà Nội, đã được xây dựng bằng cách sử dụng nước từ sông Đà, để cấp nước cho khu vực trung tâm và các khu đô thị mới phía Tây như Khu đô thị Hòa Lạc – nơi đang được phát triển thành thành phố khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo được tô màu hồng trong Hình 6.3.3

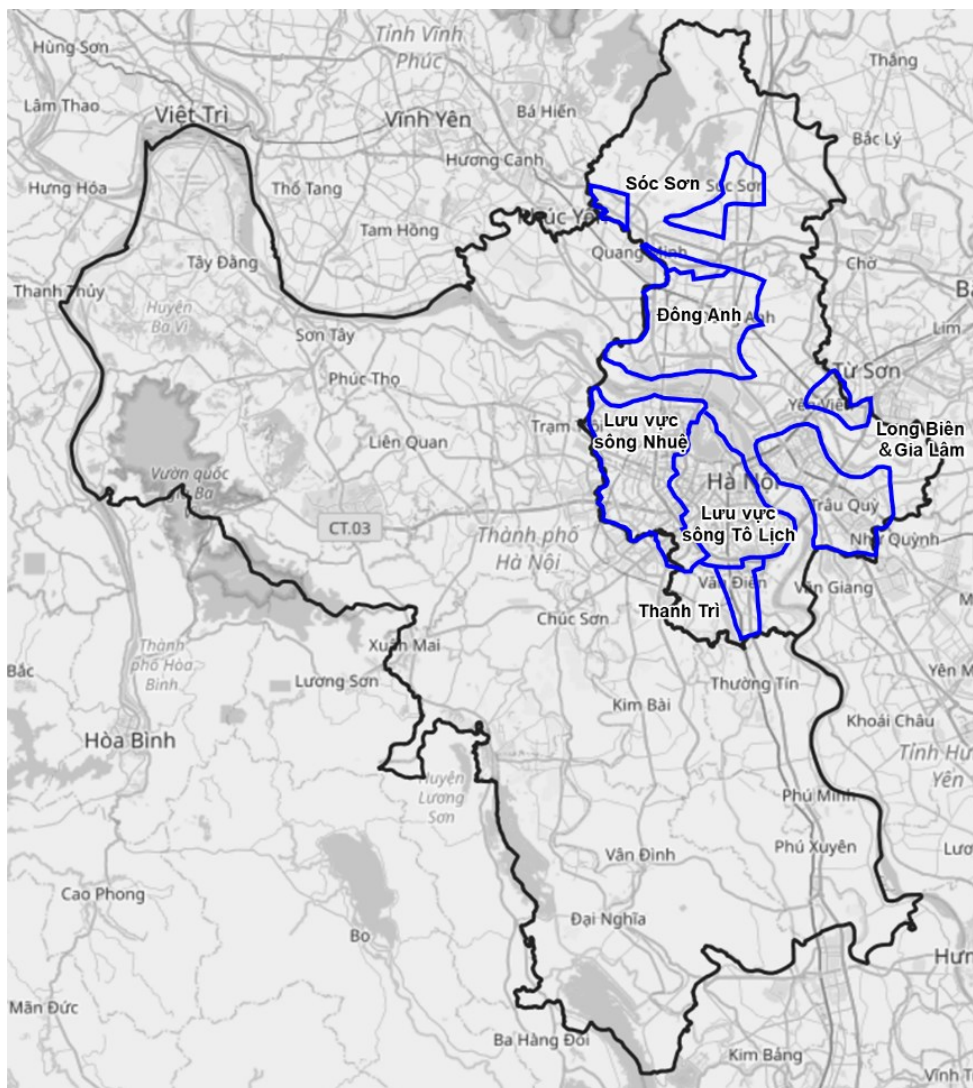


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.3 HAIDEP, Quy hoạch tổng thể, và Hạ tầng cấp nước hiện có

6.3.2 Hệ thống thoát nước mưa

Theo quy hoạch HAIDEP, đến năm 2020 sẽ phát triển 45.291 ha khu vực mở rộng thoát nước, có khả năng ứng phó với lượng mưa 310 mm trong hai ngày. Dựa trên tiêu chuẩn thiết kế này, HAIDEP đã lập kế hoạch thực hiện 9 dự án cải tạo sông, xây dựng hồ điều hòa, lắp đặt trạm bơm, v.v. tại 6 lưu vực: sông Tô Lịch, sông Nhuệ, Đông Anh, Sóc Sơn, Long Biên & Gia Lâm, và Thanh Trì (Hình 6.3.4).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.4 Diện tích cải tạo hệ thống thoát nước theo quy hoạch HAIDEP

Phần dưới đây trình bày khu vực quy hoạch theo HAIDEP và tình hình xây dựng hồ điều hòa, trạm bơm đến năm 2020.

Bảng 6.3.3 Hiện trạng xây dựng Hồ điều hòa và trạm bơm

Lưu vực	a. HAIDEP		b. Thực trạng			b / a (%)	
	Hồ điều hòa (ha)	Trạm bơm (m ³ /s)	Hồ điều hòa (ha)	Trạm bơm (m ³ /s)	Số dự án thực hiện	Hồ điều hòa	Trạm bơm
Sông Tô Lịch	244	90	244	90	1)	100	100
Tả ngạn sông Nhuệ	266	36	76,9	40	3)	29	111
Hữu ngạn sông Nhuệ	212	24	0	0		0	0
Long Biên/ Gia Lâm	186	98	90,4	0	3)	49	0
Đông Anh	118	44	6	20	2)	5	45
Sóc Sơn	-	-	-	-		-	-
Thanh Trì	-	-	-	-		-	-
Tổng	1.026	292	417,3	150		41	51

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

- 1) Dự án thoát nước nhằm cải thiện môi trường tại Hà Nội.
- 2) Dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị Bắc Thăng Long - Vân Trì
- 3) Dự án địa phương (Ngân sách nhà nước)

Có thể thấy tỷ lệ hoàn thành của hồ điều hòa và trạm bơm lần lượt là 41% và 51%. Các hồ điều hòa hầu như chưa được xây dựng ở khu vực ngoài lưu vực sông Tô Lịch, nơi được đầu tư bằng nguồn vốn vay ODA của Nhật Bản; tương tự các trạm bơm cũng chưa được xây dựng ở khu vực ngoài lưu vực sông Tô Lịch và phía hữu ngạn sông Nhuệ.

Phụ lục A thể hiện số liệu lượng mưa trong trận bão Yagi (Tháng 9 năm 2024) và hồ sơ vận hành Trạm bơm Yên Sở - thuộc lưu vực sông Tô Lịch, trong khuôn khổ Dự án Thoát nước Cải thiện Môi trường Hà Nội.

Lượng mưa thực tế đo được đã vượt 310 mm trong 2 ngày - mức được sử dụng làm tiêu chuẩn thiết kế. Tuy nhiên, qua thực tế vận hành trạm bơm Yên Sở, các máy bơm được vận hành với công suất tối đa 90 m³/giờ trong 5 ngày liên tiếp, không ghi nhận thiệt hại do ngập lụt ở lưu vực sông Tô Lịch. Thông tin này đã được xác nhận qua các cuộc phỏng vấn với bên thụ hưởng trong quá trình nghiên cứu đánh giá, như trình bày tại Phụ lục C

6.3.3 Hệ thống thoát nước thải

Tại thời điểm lập HAIDEP (2007), các nhà máy xử lý nước thải đang vận hành tại Hà Nội bao gồm: Trúc Bạch (công suất xử lý 2.300 m³/ngày) tại khu vực Hồ Tây, Kim Liên (công suất xử lý 3.700 m³/ngày) trên sông Lừ — đều được xây dựng trong khuôn khổ Dự án Cải thiện Môi trường Nước Hà Nội, và Bắc Thăng Long với công suất xử lý 532.800 m³/ngày. Theo Quy hoạch thoát nước thủ đô Hà Nội đến năm 2020, HAIDEP đã đề xuất xây dựng các nhà máy xử lý nước thải và hệ thống thoát nước phục vụ cho 2.848.000 người tại 12 quận/huyện. Dưới đây là kết quả thực tế của việc xây dựng các nhà máy xử lý nước thải.

Bảng 6.3.4 Tình trạng xây dựng nhà máy xử lý nước thải

Lưu vực	HAIDEP			Thực trạng			
	Hệ thống*	Dân số được phục vụ (người)	Công suất nhà máy (m ³ /ngày)	Hệ thống*	Dân số được phục vụ (người)**	Công suất nhà máy (m ³ /ngày)	Số dự án được thực hiện
Hồ Tây	S	42.000	12.300	C	18.300	5.500	4)
				C	7.600	2.300	1)
Hồ Bảy Mẫu	C	41.000	13.300	C	41.000	13.300	1)
Thượng lưu sông Kim Ngưu	C	267.000	75.000	-	-	-	-
Sông Lừ	C	142.000	45.000	C	12.300	3.700	1)
Thượng lưu sông Tô Lịch	C	299.000	90.000	-	-	-	-
Hạ lưu sông Kim Ngưu	C	287.000	90.000	C	666.600	200.000	4)
Hạ lưu sông Tô Lịch	S	441.000	140.000	-	900.000	270.000	3)
Tả ngạn sông Nhuệ	S	455.000	140.000	-	-	-	-
Hữu ngạn sông Nhuệ	S	190.000	60.000	-	-	-	-
Long Biên và	S	343.000	110.000	-	-	-	-

Gia Lâm							
Bắc Thăng Long	S	160.000	58.000	C	126.600	38.000	2)
Trung tâm Đông Anh	S	198.000	60.000	-	-		
Tổng cộng	-	2.848.000	893.600	-	1.772.400	532.800	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

*: S: Hệ thống thoát nước riêng, C: Hệ thống thoát nước chung.

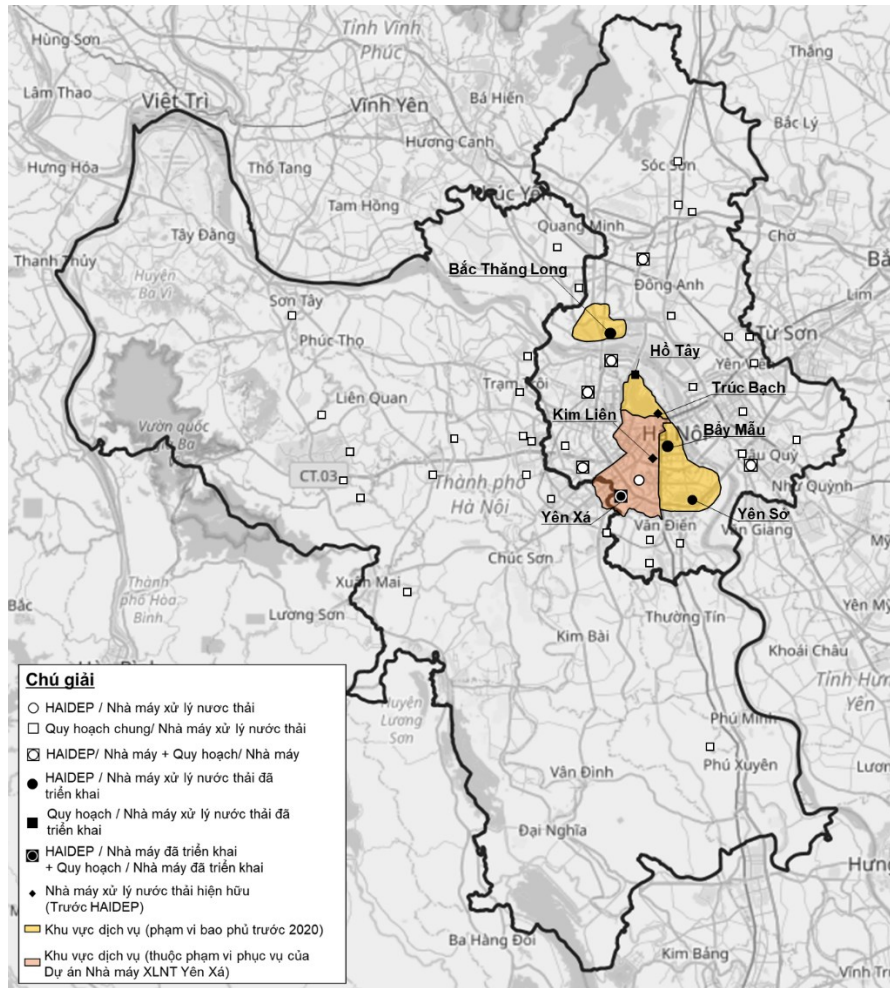
** : Dân số được phục vụ tại khu vực xây dựng hệ thống thoát nước được tính dựa trên 300 lít/người/ngày, và được suy ra từ công suất xử lý của nhà máy xử lý nước thải. Đối với hệ thống thoát nước chung, đã nhân với hệ số 90%.

- 1) Dự án thoát nước nhằm Cải thiện môi trường thành phố Hà Nội.
- 2) Dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị Bắc Thăng Long - Vân Trì
- 3) Dự án hệ thống xử lý nước thải Yên Xá Hà Nội.
- 4) Dự án địa phương (ngân sách nhà nước)

Hình 6.3.5 thể hiện khu vực đã xây dựng nhà máy xử lý nước thải và hệ thống thoát nước. Tính đến năm 2024 (thời điểm đánh giá), mức độ thực hiện thực tế của các nhà máy xử lý nước thải mới chỉ đạt 29% so với kế hoạch đề ra. Tuy nhiên, đến năm 2025, Nhà máy xử lý nước thải Yên Xá đã được hoàn thành tại lưu vực sông Lừ và khu vực hạ lưu sông Tô Lịch, với công suất đạt 270.000 m³/ngày, giúp tăng tỷ lệ thực hiện lên khoảng 60%. Đáng chú ý, một số khu vực như Hồ Tây, hạ lưu sông Tô Lịch và phía Bắc Thăng Long đã chuyển từ hệ thống tách riêng sang hệ thống thoát nước chung.

HAIDEP đã từng khuyến nghị áp dụng hệ thống tách riêng tại các khu vực phát triển mới, dù chi phí cao hơn, bởi hiệu quả xử lý nước tốt hơn. Tuy nhiên, việc thay đổi sang hệ thống thoát nước chung được cho là xuất phát từ hạn chế về tài chính, không gian và cân nhắc về tính khả thi trong triển khai thực tế.

Do một số khu vực chưa lắp đặt đường ống thoát nước thải nên chưa cải thiện được môi trường nước và điều kiện vệ sinh. Ví dụ, tại khu vực hạ lưu sông Kim Ngưu, do khó khăn về tài chính nên vẫn chưa lắp đặt đường ống có cửa chặn nước thải, khiến nước thải vẫn chảy trực tiếp vào sông, dẫn đến môi trường vệ sinh xung quanh sông chưa được cải thiện. Ngoài ra, việc xây dựng hệ thống cống thoát nước tại lưu vực sông Lừ, nằm trong Dự án phát triển hệ thống xử lý nước thải Yên Xá, đã bị hủy bỏ do khó khăn tài chính từ phía nhà thầu trong nước. Các hạng mục này hiện được đưa vào danh mục đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước trong giai đoạn tiếp theo.

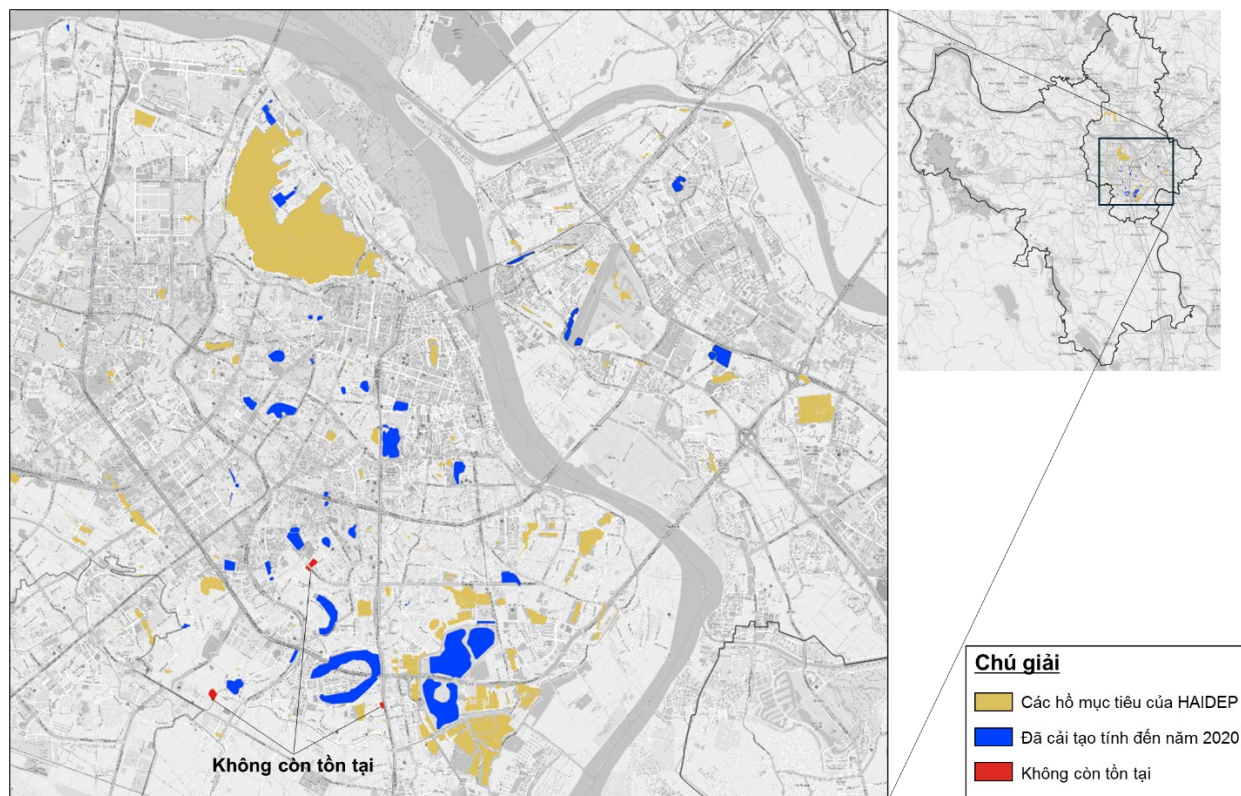


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.5 Khu vực đã xây dựng hệ thống nhà máy xử lý nước thải và hệ thống thoát nước

6.3.4 Cải tạo hồ

Ước tính có khoảng 900 hồ và đầm có diện tích trên 1 ha trong khu vực nội thành Hà Nội cũ, tạo nên một môi trường nước phong phú và đa dạng. HAIDEP đã đề xuất các biện pháp cải tạo hồ, nội dung trước đây chưa được đề cập cụ thể trong các quy hoạch trước đó. Việc cải thiện chất lượng nước và tăng cường mảng xanh xung quanh hồ không chỉ góp phần nâng cao chất lượng môi trường đô thị, mà còn cải thiện khả năng trữ nước và điều tiết dòng chảy, giúp giảm thiểu thiệt hại do ngập lụt, qua đó góp phần cải thiện môi trường nước nói chung và tăng cường khả năng phòng chống ngập úng. Do đó, HAIDEP đã lập kế hoạch xây dựng kè, xây dựng đường dạo quanh hồ, lắp đặt đường ống có cửa chặn nước thải, nạo vét bùn đáy hồ, lắp đặt cống và máy bơm v.v. cho 85 hồ điều hòa tại khu vực sông Tô Lịch và sông Nhuệ, cũng như tại các quận Long Biên, Gia Lâm, và Đông Anh. Phần dưới đây tập trung vào khu vực sông Tô Lịch và sông Nhuệ thuộc trung tâm Hà Nội; Hình 6.3.6, Bảng 6.3.5 và Bảng 6.3.6 thể hiện vị trí và hiện trạng của các dự án cải tạo hồ được xác định trong cuộc khảo sát này. Tiến độ cải tạo khu vực sông Tô Lịch, nơi các dự án cải tạo hồ đã được triển khai thông qua các dự án vốn vay ODA của Nhật Bản, là rất tích cực. Do đó, chất lượng nước trong khu vực cũng đã được cải thiện, như thể hiện trong Bảng 6.3.7.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.3.6 Kế hoạch và tình hình thực trạng Cải tạo hồ

Bảng 6.3.5 Kế hoạch và tình hình thực trạng Cải tạo hồ (Lưu vực sông Tô Lịch)

Tên	HAIDEP						Thực trạng năm 2020						Ghi chú
	B	W	I	D	G	R	B	W	I	D	G	R	
Linh Đàm	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Bảy Gian và Hồ Giám	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	
Hào Nam	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Đống Đa 1	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Hồ Mè	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Bảy Mẫu	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Đầm Xoài (Khuống Trung 2)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Định Công 1	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Đầm Sét (Tân Mai)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Phượng Liệt 1	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Đầm Sen (Khuống Trung 1)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	
Đầm Hồng (Khuống Đình)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	
Văn Chương	O	O	O	O	-	-	O	O	O	-	-	-	
Linh Quang	O	O	O	O	-	-	O	O	x	x	O	O	Chỉ lắp đặt cửa điều tiết
Ao Đình/ Ao Cát/ Ao Tô Chi	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Đầm Bông	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	Không còn tồn tại
Giáp Nhị	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Nhà Dao	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	Không còn tồn tại
Đông Ba (Hoàng Văn Thụ)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Đầm Quan (Minh Khai)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
HM-21 (sẽ xác định tên)	O	O	O	O	-	-	O	O	N	O	O	O	
Nuôi Cá	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Bà Mùì	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Đồng Mô/ Đuôi Cá	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Cửa Đình	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	

Tên	HAIDEP						Thực trạng năm 2020						Ghi chú
	B	W	I	D	G	R	B	W	I	D	G	R	
Đồng Vay	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
HM-30 (Sẽ xác định tên)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	Không còn tồn tại
Cánh Đồng Vàng	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Hồ Yên Sở	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Mẫu Tam	O	O	O	O	-	-	O	O	O	O	-	-	
Đầm Trị	O	O	O	O	-	-	P	P	P	-	-	-	
Ao Dài	O	O	O	O	-	-	O	O	O	-	-	-	
Bôi Quan Ba	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Đầm Chuối (Khuong Hạ)	O	O	O	O	-	-	O	O	O	O	O	O	
Ao Thượng	O	O	O	O	-	-	O	O	O	O	-	O	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

B: Kè, W: Đường đi dạo, I: Đường ống có cửa chặn, G: Hệ thống cửa cống và bơm, R: Hồ điều hòa

O: Đã quy hoạch/ Đã thực hiện, x: Không thực hiện, P: Thực hiện một phần, N: Không có thông tin

Bảng 6.3.6 Kế hoạch và hiện trạng cải tạo hồ (Lưu vực sông Nhuệ)

Tên	HAIDEP						Thực trạng năm 2020						Ghi chú
	B	W	I	D	G	R	B	W	I	D	G	R	
Hồ điều hòa (NE-1)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NE-2)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NE-3)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NE-4)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NE-5)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NW-1)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NW-2)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NW-3)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Hồ điều hòa (NW-4)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	x	
Ao Chuôm	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Đồng Bông (Dịch Vọng 2)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Ao Dài/ Ao Bầu Dục	O	O	O	O	-	-	O	O	O	O	-	O	
Bộ Đầm (Hạ Đình 2)	O	O	O	O	O	-	O	O	O	-	-	-	
Đại Quất (Hạ Đình 1)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Ao Sen (Thụy Phương)	O	O	O	O	-	-	O	O	-	-	-	-	
TT-2 (sẽ xác định tên)	O	O	O	O	O	-	x	x	x	x	x	-	
Ao Sở	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	x	-	
Đầm Ngọc (Ba Xá)	O	O	O	O	O	-	O	O	N	N	N	O	
TT-5 (sẽ xác định tên)	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	x	-	Không còn tồn tại
Ao làng Triều Khúc	O	O	O	O	-	-	O	O	N	N	x	O	
Ao làng	O	O	O	O	-	-	x	x	x	x	-	-	
Nam Thăng Long	-	-	-	-	-	O	x	x	x	x	x	x	
Cổ Nhuế	-	-	-	-	-	O	x	x	x	x	x	x	
Mỹ Đình	-	-	-	-	-	O	x	x	x	x	x	x	
Mễ Trì	-	-	-	-	-	O	x	x	x	x	x	x	
Ba Xá	-	-	-	-	-	O	x	x	x	x	x	x	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

B: Kè, W: Đường đi dạo, I: Đường ống có cửa chặn, G: Hệ thống cửa cống và bơm, R: Hồ điều hòa

O: Đã quy hoạch/ Đã thực hiện, x: Không thực hiện, P: Thực hiện một phần, N: Không có thông tin

11 hồ nêu trên đã được cải tạo trong khuôn khổ Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện môi trường Hà Nội. Công tác cải tạo đã được hoàn thành hoặc đang triển khai đối với 25 hồ, chiếm khoảng 41% tổng số hồ theo kế hoạch đề ra. Ngoài ra, có 3 hồ đã không còn tồn tại. Việc tiến độ cải tạo bị giới hạn chủ yếu xuất phát từ việc thành phố Hà Nội ưu tiên bố trí ngân sách cho các lĩnh vực hạ tầng khác như giao thông, thủy lợi, v.v.

Bảng 6.3.7 trình bày kết quả quan trắc chất lượng nước tại một số hồ tiêu biểu ở khu vực

trung tâm Hà Nội, trong khuôn khổ Dự án thoát nước nhằm cải thiện môi trường Hà Nội. Liên quan đến giá trị oxy hòa tan (DO), chỉ tiêu phản ánh hàm lượng oxy trong nước, cùng với các chỉ tiêu nhu cầu oxy sinh hóa (BOD) và nhu cầu oxy hóa học (COD), là các thông số ô nhiễm điển hình đối với chất hữu cơ trong nước. Kết quả quan trắc tại các hồ Bảy Mẫu, Linh Đàm và Đống Đa, là những hồ đã được cải tạo trong Giai đoạn 2 của Dự án Cải thiện Môi trường Nước Hà Nội do JICA tài trợ, cho thấy các giá trị này, vốn chưa đạt tiêu chuẩn cho phép vào năm 2004, đều đã đạt tiêu chuẩn vào năm 2020 sau khi dự án được triển khai. Các yếu tố góp phần cải thiện chất lượng nước bao gồm: việc nạo vét và loại bỏ bùn đáy hồ trong quá trình thực hiện dự án, cũng như ngăn chặn dòng nước thải chảy vào hồ thông qua việc lắp đặt các tuyến cống thu gom nước thải.

Khi so sánh kết quả phân tích nước của cùng các hồ này giữa năm 1994 và năm 2020, có thể thấy môi trường nước đã cải thiện theo hướng thuận lợi hơn cho sinh vật thủy sinh. Cụ thể, số hồ có giá trị oxy hòa tan (DO) — chỉ số thể hiện lượng oxy có trong nước — vượt mức tiêu chuẩn tối thiểu 2mg/L đã tăng từ 4 hồ (năm 1994) lên 6 hồ (năm 2020). Ngoài ra, xét về nhu cầu oxy sinh hóa (BOD) và nhu cầu oxy hóa học (COD) — các chỉ số ô nhiễm đặc trưng cho hàm lượng chất hữu cơ trong nước — tuy số hồ có giá trị BOD dưới ngưỡng cho phép 25mg/L giảm từ 5 hồ xuống còn 4 hồ, nhưng số hồ có giá trị COD dưới ngưỡng 35mg/L đã tăng từ 0 hồ (năm 1994) lên 4 hồ (năm 2020). Điều này cho thấy chất lượng nước tại các hồ đang dần được cải thiện.

Bảng 6.3.7 Chất lượng nước các hồ

Hồ	Năm	Chỉ tiêu					Thời gian cải tạo
		pH	DO (mg/l)	TSS (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	
Giảng Võ	1994 ¹⁾	8,21	6,14	26	-	-	1997~2006
	2010 ³⁾	8,34-8,35	1,68-1,88	-	85-90	-	
	2015 ³⁾	7,40-7,70	1,86-2,44	-	24-26	-	
	2020 ⁵⁾	7,56	4,17	24,7	15,7	21,5	
Thanh Nhân 1	1994 ¹⁾	7,67	1,09	31	28	77	1997~2006
	2020 ⁵⁾	6,94	1,48	40,1	29,7	41,5	
Thanh Nhân 2	1994 ¹⁾	7,64	1,69	49	29	65	1997~2006
Thành Công	1994 ¹⁾	8,75	10,31	33	12	48	1997~2006
Ba Mẫu	1994 ¹⁾	7,57	1,13	22	24	73	-
	2010 ³⁾	8,33-8,62	2,37-3,12	-	60-65	-	
	2015 ³⁾	8,9-9,0	4,63-4,81	-	25-27	-	
	2020 ⁵⁾	7,34	3,45	28	20,7	29,5	
Thiên Quang	1994 ¹⁾	7,72	1,48	18	19	62	1997~2006
	2010 ³⁾	8,20-8,55	3,76-4,13	-	80-110	-	
	2015 ³⁾	7,30-7,60	3,31-3,83	-	18-23	-	
	2020 ⁵⁾	7,74	0,99	45,8	42,6	43	
Bảy Mẫu	1994 ¹⁾	8,97	11,57	16	-	-	2008~2016
	2004 ²⁾	8,03	7,15	58	94	158	
	2020 ⁴⁾	7,23	7,00	41	9,5	20	
Linh Đàm	1994 ¹⁾	7,53	0,91	14	18	50	2008~2016
	2004 ²⁾	8,95	0,15	34	348	504	
	2020 ⁴⁾	7,72	5,50	19	12,7	26	
	2020 ⁵⁾	7,24	2,58	29,6	17,9	23	
Định Công	1994 ¹⁾	8,12	1,97	13	12	40	2008~2016

Hồ	Năm	Chỉ tiêu					Thời gian cải tạo
		pH	DO (mg/l)	TSS (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	
	2004 ²⁾	7,35	1,45	27	120	184	
	2022 ⁶⁾	7,00	5,10	31	28	35	
Đống Đa	1994 ¹⁾	8,05	4,20	35	17	51	2008~2016
	2004 ²⁾	9,05	0,15	40	210	324	
	2015 ³⁾	7,00-7,10	1,29-3,83	-	20	-	
	2020 ⁴⁾	7,70	6,70	27	11	32	
	2020 ⁵⁾	7,12	5,14	32,2	18,3	24,3	
Ngọc Khánh	1994 ¹⁾	8,64	7,48	32	18	66	2008~2016
	2020 ⁴⁾	7,50	5,10	22	12	26	

Các tiêu chuẩn chất lượng nước áp dụng:

TCVN 5942-1995 Giới hạn tối đa cho phép của các chất ô nhiễm trong nguồn nước mặt

TCVN 5945-1995 Giới hạn tối đa cho phép của các chất ô nhiễm trong nước thải công nghiệp

pH: 5.5~9.0, DO (Oxy hòa tan): >2.00mg/L, BOD (Nhu cầu oxy sinh hóa): <25mg/L, COD (Nhu cầu oxy hóa học): <35mg/L

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

- 1): Nghiên cứu về Hệ thống Thoát nước Đô thị và Xử lý Nước thải tại Thành phố Hà Nội – Đoàn nghiên cứu JICA
- 2): Báo cáo Nghiên cứu khả thi và Chương trình triển khai Dự án Cải thiện Môi trường Hà Nội – Giai đoạn 2
- 3): Báo cáo Các hồ Hà Nội năm 2015 – Trung tâm Nghiên cứu Môi trường và Cộng đồng
- 4): Báo cáo Hiện trạng môi trường thành phố Hà Nội năm 2020 – Sở Tài nguyên và Môi trường
- 5): Đánh giá chất lượng nước và phân loại phú dưỡng các hồ Hà Nội theo các chỉ số khác nhau – Tạp chí Khoa học Nông nghiệp Việt Nam
- 6): Đánh giá thực trạng công tác bảo vệ môi trường quận Hoàng Mai – Viện Công nghệ và Kỹ thuật Môi trường

6.3.5 Phòng chống ngập lụt

Về các biện pháp phòng chống ngập lụt, HAIDEP đề xuất gia cố đê, cải tạo hành lang thoát lũ và xây dựng hệ thống cảnh báo cho các tuyến sông chính bao gồm: sông Hồng – giáp trung tâm Hà Nội, sông Đuống - chảy về phía Đông Hà Nội và sông Đáy - chảy về phía Nam trung tâm Hà Nội. Bảng dưới đây trình bày danh sách các tuyến sông đã được thực hiện và tổng chiều dài các đoạn đê được gia cố trong giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2020.

Bảng 6.3.8 Chiều dài các đoạn đê được gia cố tại các con sông lớn

Sông	Đơn vị: m										
	2010-2011	Y2012	Y2013	Y2014	Y2015	Y2016	Y2017	Y2018	Y2019	Y2020	Tổng
Hồng	9.445	11.630	1.873	3.370	1.200	1.100	4.723	5.150	4.617	3.820	46.928
Đuống	6.058	5.433	136	-	2.115	2.000	-	1.205	830	280	18.057
Đáy	3.244	11.668	4.474	6.014	1.944	2.158	-	1.678	694	7.145	39.019
Khác	17.007	16.388	1.300	1.060	1.000	400	1.000	2.144	4.356	2.490	47.145
Tổng	35.754	45.119	7.783	10.444	6.259	5.658	5.723	10.177	10.497	13.735	151.149

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

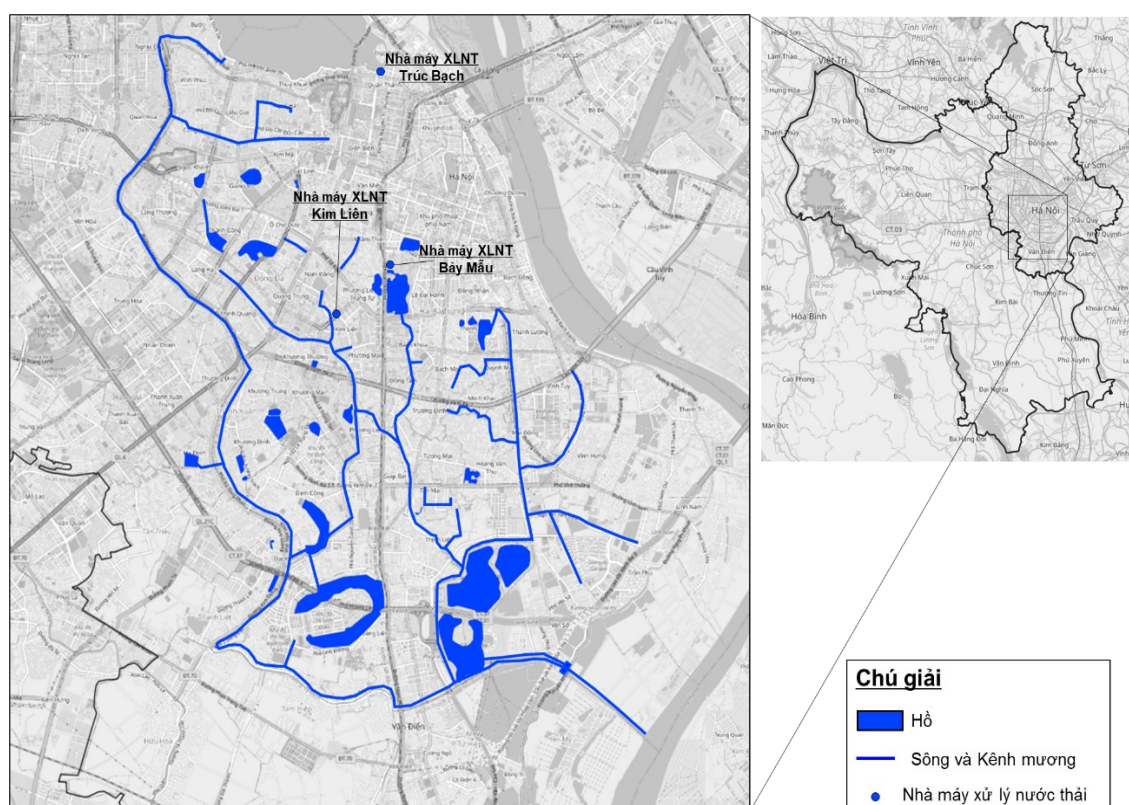
Tổng chiều dài đê được gia cố trong 11 năm (từ năm 2010) đạt 151km, trong đó các tuyến đê sông Hồng, sông Đuống và sông Đà chiếm khoảng 69%. Ngoài ra, việc gia cố đê trên các tuyến sông khác cũng đang được triển khai phù hợp với định hướng mở rộng địa giới hành chính Hà Nội.

Hiện chưa có thông tin về tiến độ triển khai hệ thống cảnh báo lũ.

6.4 Đánh giá kết quả đạt được ở cấp độ dự án

6.4.1 Dự án thoát nước nhằm cải thiện môi trường Hà Nội (Vốn vay ODA Nhật Bản)

Dự án được triển khai theo hai giai đoạn: giai đoạn 1 từ năm 1997 đến 2006, và giai đoạn 2 từ năm 2008 đến 2016, với phạm vi thực hiện khoảng 78 km² tại khu vực trung tâm thành phố Hà Nội. Mục tiêu chính của dự án là triển khai các biện pháp kiểm soát ngập lụt và nâng cao điều kiện vệ sinh môi trường đô thị. Các hạng mục cải thiện liên quan đến môi trường nước bao gồm: cải tạo hệ thống sông, xây dựng các trạm bơm có quy mô lớn, cải tạo và phục hồi chức năng các hồ tự nhiên, xây dựng hồ điều hòa, thiết lập các nhà máy xử lý nước thải, cũng như lắp đặt hệ thống cống thoát nước thải.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.1 Vị trí thực hiện Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường tại Hà Nội liên quan đến phát triển môi trường nước

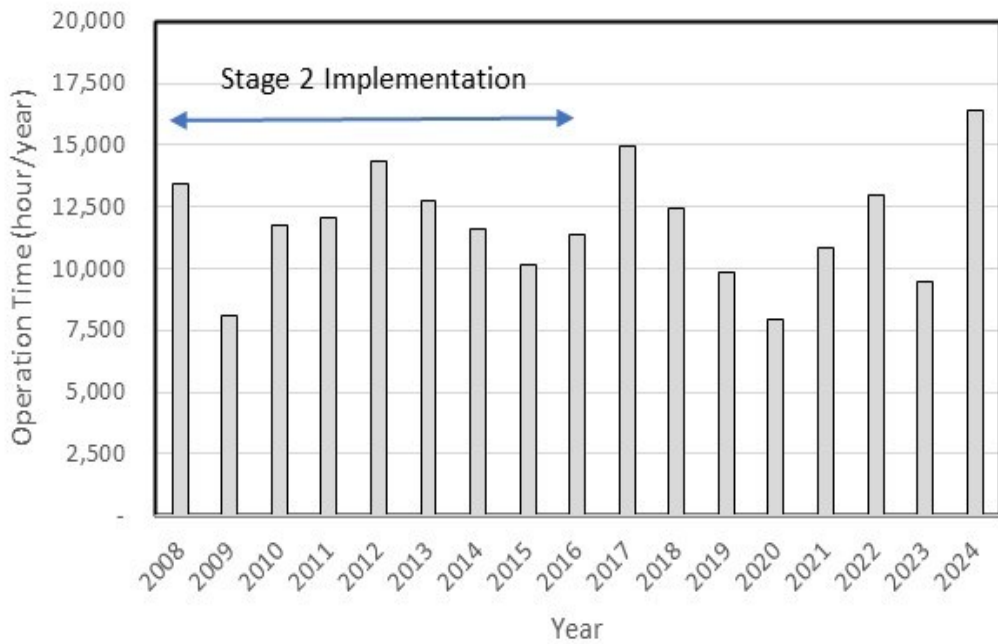
Đoàn Nghiên cứu đã khảo sát hàng chục địa điểm được triển khai trong khuôn khổ dự án để đánh giá hiện trạng, đồng thời tiến hành phỏng vấn các cán bộ quản lý trạm bơm và nhà máy xử lý nước thải nhằm tìm hiểu tình trạng vận hành và bảo trì của các công trình hạ tầng

Trạm bơm Yên Sở

Là một phần trong hệ thống có khả năng xử lý lượng mưa lên đến 310mm trong vòng hai ngày, trạm bơm được lắp đặt theo hai giai đoạn với tổng công suất đạt 90 m³/giờ. Cụ thể, ở giai đoạn 1 đã lắp đặt năm máy bơm công suất 3 m³/giờ và sáu máy bơm công suất 5 m³/giờ; giai đoạn 2 tiếp tục bổ sung thêm chín máy bơm công suất 5 m³/giờ.

Theo hồ sơ vận hành được thể hiện trong Hình 6.4.2 bên dưới, các máy bơm đã hoạt động

ổn định và không gặp sự cố qua từng năm.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.2 Hồ sơ vận hành trạm bơm Yên Sở

Theo Phụ lục A, lượng mưa do bão Yagi vào tháng 9 năm 2024 vượt quá lượng mưa thiết kế. Tuy nhiên, do toàn bộ hệ thống bơm hoạt động với công suất tối đa, nên không có thiệt hại ngập úng đáng kể nào được ghi nhận tại khu vực trung tâm Hà Nội, điều này cho thấy các công trình trong Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường tại Hà Nội hiệu quả đang hoạt động hiệu quả. Bên cạnh đó, Đoàn Nghiên cứu cũng được xác nhận rằng công tác bảo trì máy bơm không gặp khó khăn, do nhà cung cấp thiết bị có văn phòng đại diện và đại lý chính thức tại Việt Nam. Ngoài ra, tình trạng sụt lún nền đất xung quanh trạm bơm, vốn là vấn đề phát sinh từ giai đoạn xây dựng, vẫn tiếp diễn, dù biên độ sụt lún đã giảm theo thời gian. Hình ảnh dưới đây ghi lại hiện trạng của trạm bơm tại thời điểm kiểm tra ngày 24 tháng 4 năm 2025.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.3 Hiện trạng Trạm bơm Yên Sở

Nhà máy xử lý nước thải Bàu Mẫu

Nhà máy xử lý nước thải được xây dựng ngầm trên diện tích khoảng 5.060 m². Giai đoạn hai của dự án bắt đầu vào tháng 6 năm 2012 và hoàn thành vào tháng 11 năm 2015. Phương pháp xử lý được áp dụng là phương pháp bùn hoạt tính tiêu chuẩn, với công suất thiết kế 13.300 m³/ngày, phục vụ cho dân số mục tiêu khoảng 41.200 người.

Theo kết quả phỏng vấn, công suất xử lý trung bình trong ba năm gần đây đạt khoảng 11.500 m³/ngày. Nước sau xử lý được xả vào ba hồ liên kề nhà máy, gồm hồ Bàu Mẫu, hồ Ba Mẫu và hồ Thiên Quang. Tuy nhiên, từ năm 2024, việc xả ra hồ Thiên Quang đã không thể thực hiện do công tác sửa chữa đường ống thoát nước.

Liên quan đến thiết bị xử lý – cụ thể là bộ khuếch tán khí do công ty WAMKOREA (Hàn Quốc) cung cấp – không thể liên hệ được với nhà cung cấp để sửa chữa nên thiết bị đã được thay bằng sản phẩm của một nhà sản xuất khác (Annette, Hoa Kỳ). Về hệ thống SCADA dùng để giám sát và điều khiển quy trình xử lý, khi thay thế hai thiết bị bị hỏng, đơn vị quản lý đã cân nhắc chuyển sang sử dụng sản phẩm của công ty khác do chi phí cao của thiết bị hiện có. Mặc dù hệ thống xử lý nước thải hiện vẫn đang được vận hành, nghiên cứu này cho thấy công tác bảo trì gặp nhiều khó khăn, đặc biệt là trong việc tìm kiếm và thay thế các linh kiện cho thiết bị gốc được lắp đặt từ giai đoạn xây dựng ban đầu.

Các hình ảnh dưới đây cho thấy hiện trạng của nhà máy xử lý nước thải được ghi nhận khi khảo sát vào ngày 24 tháng 4 năm 2025.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.4 Tình trạng Nhà máy xử lý nước thải Bả Mẫu

Tình trạng trước và sau khi xây dựng các công trình

Phụ lục B so sánh hiện trạng của 3 khu vực cải tạo kênh và 8 khu vực cải tạo trong khuôn khổ dự án với tình trạng trước khi thực hiện. Kết quả khảo sát hiện trạng được tổng hợp như sau.

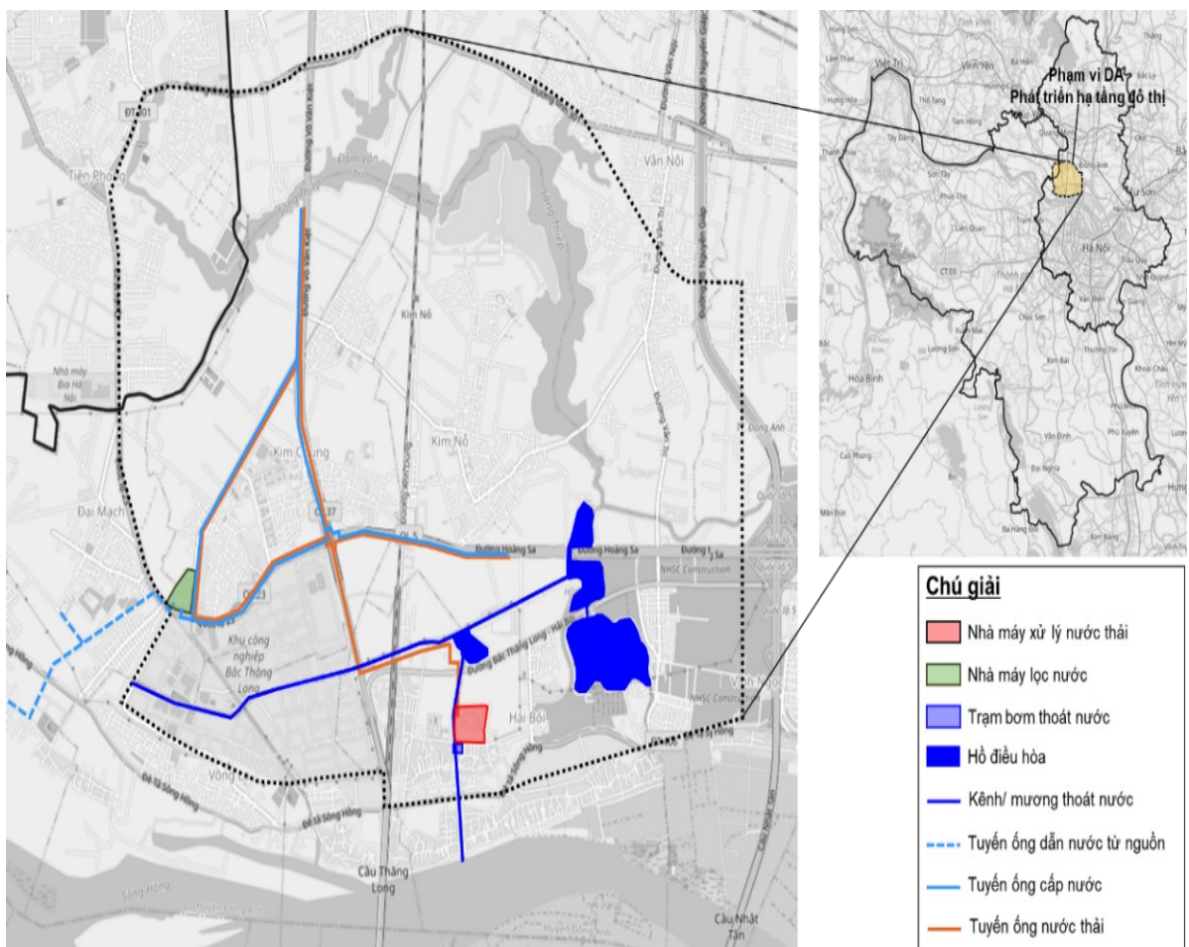
- Cải tạo kênh: kết cấu kè bằng đá xây ước được ghi nhận vẫn trong tình trạng tốt. Tại các vị trí xây dựng cống hộp, môi trường nước đã có sự cải thiện rõ rệt do giảm thiểu mùi hôi và tình trạng xả rác thải trực tiếp. Không gian phía trên các cống hộp được sử dụng

hiệu quả làm đường giao thông và bãi đỗ xe. Tuy nhiên, để duy trì chức năng thoát nước cho khu vực Hà Nội, cần thực hiện công tác nạo vét và làm sạch định kỳ bên trong cống hộp, tuy nhiên chưa có số liệu cụ thể được xác nhận trong quá trình khảo sát.

- Cải tạo hồ: các hạng mục bao gồm xây dựng bờ kè, lắp đặt các ống thu gom nước thải (interceptor pipes) và tiến hành nạo vét bùn đáy hồ. Nhờ đó, khu vực xung quanh các hồ đã được phủ xanh, chuyển đổi thành công viên, góp phần tạo không gian sinh hoạt cộng đồng và điểm thư giãn cho người dân. Tuy nhiên, tại một số hồ cho phép thả cá, người dân sống xung quanh đã phản ánh tình trạng mùi hôi thối do cá chết.

6.4.2 Dự án Phát triển Hạ tầng Đô thị Bắc Thăng Long – Vân Trì (thuộc Dự án Phát triển Hạ tầng Đô thị Hà Nội (vốn vay ODA Nhật Bản))

Dự án được triển khai từ tháng 10 năm 2000 đến tháng 5 năm 2009 tại khu vực phía Bắc Thăng Long, Hà Nội, với mục tiêu phát triển vùng bao gồm phát triển khu công nghiệp và xây dựng nhà ở; thúc đẩy sản xuất công nghiệp, mở rộng khu dân cư, gia tăng xuất khẩu, thu hút ngoại tệ và góp phần giảm áp lực dân số tại khu vực trung tâm thành phố. Các hạng mục cải thiện liên quan đến môi trường nước bao gồm cung cấp nước sinh hoạt, thoát nước và xử lý nước thải.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.5 Vị trí Dự án Phát triển HTĐT Bắc Thăng Long – Vân Trì liên quan đến phát triển môi trường nước

Công suất thiết kế của nhà máy được xây dựng vào năm 2005 đạt 51.360 m³/ngày, đáp ứng nhu cầu cấp nước cho khu vực Bắc Thăng Long. Năm 2005, nhu cầu nước tại khu vực này là 22.400 m³/ngày. Tuy nhiên, đến năm 2007, hệ thống đường ống dẫn nước đã được lắp đặt để đáp ứng nhu cầu cấp nước ngày càng tăng cho khu vực trung tâm Hà Nội và bắt đầu đi vào vận hành cung cấp nước. Ngoài ra, giai đoạn 2012- 2016, đã có 15.000–20.000 m³nước/ngày được truyền tải đến quận Long Biên và Gia Lâm. Đến năm 2025, đã lắp đặt 3.300 m ống dẫn nước, bao gồm 4.500 m ống dẫn nước đến trung tâm Hà Nội và 2.300 m ống dẫn nước đến khu vực Long Biên & Gia Lâm.

Hiện tại, công suất của nhà máy xử lý nước là 150.000 m³/ngày, và đến năm 2027, dự kiến sẽ mở rộng đạt 300.000 m³/ngày theo mục tiêu của Quy hoạch Tổng thể 2030. Công tác bảo trì được thực hiện thuận lợi nhờ việc cung ứng phụ tùng thay thế không gặp trở ngại.

Về nguồn nước, năm 2016 nhà máy sử dụng kết hợp 25.000 m³/ngày từ nguồn nước ngầm và 25.000 m³/ngày từ nguồn nước mặt. Tuy nhiên, từ năm 2018, toàn bộ nguồn nước được lấy từ sông Hồng với lưu lượng khoảng 150.000 m³/ngày.

Tỷ lệ hộ dân được cung cấp nước sạch tại khu vực Bắc Thăng Long đạt 95% tính đến năm 2025, và tỷ lệ thất thoát nước – nước không tạo doanh thu chỉ ở mức 3%.

Từ những kết quả trên có thể thấy, nhà máy xử lý nước được xây dựng trong khuôn khổ dự án đang vận hành ổn định, đồng thời công suất đã và đang được mở rộng độc lập để đáp ứng nhu cầu sử dụng nước tại các khu vực khác của thành phố Hà Nội. Dưới đây là hình ảnh nhà máy xử lý nước khi được ghi nhận vào ngày 25 tháng 4 năm 2025.





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.6 Quang cảnh nhà máy xử lý nước Bắc Thăng Long

6.4.3 Nhà máy xử lý nước thải Yên Sở (Mô hình Xây dựng – Chuyển giao với NĐT tư nhân)

Trong khuôn khổ HAIDEP, có kế hoạch xây dựng một nhà máy xử lý nước thải ở hạ lưu sông Kim Ngưu. Công ty GAMUDA, một doanh nghiệp tư nhân có vốn đầu tư nước ngoài của Malaysia – đã chủ động tự lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (F/S) cho dự án xây dựng nhà máy xử lý nước thải kết hợp phát triển khu đô thị và trình nộp cho UBND Thành phố Hà Nội. Báo cáo Nghiên cứu khả thi sau đó đã được UBND thành phố Hà Nội phê duyệt vào năm 2010 trên cơ sở Quyết định số 3000/QĐ-UBND (ngày 28/07/2008), và GAMUDA đã xây dựng nhà máy theo hình thức hợp đồng EPC (Thiết kế - Cung ứng - Thi công). Nhà máy được chuyển giao từ GAMUDA cho Sở Xây dựng Hà Nội vào tháng 10 năm 2013 và hiện đang được vận hành, bảo trì bởi liên doanh tư nhân trong nước là O&MC và SFC theo ủy quyền của Sở Xây dựng. Nhà máy có công suất xử lý 200.000 m³/ngày, trong đó: Lưu vực sông Kim Ngưu 125.000 m³/ngày, Lưu vực sông Sét 65.000 m³/ngày, và Khu đô thị Gamuda 10.000 m³/ngày. Nước thải được thu gom từ sông Sét thông qua hệ thống cống ngầm, lấy nước ở hạ lưu của một đập tràn. Do chưa có hệ thống cống thu gom chính được lắp đặt tại khu vực thượng lưu sông Kim Ngưu và sông Sét, nhà máy hiện phải xử lý trực tiếp lượng nước sông đang bị ô nhiễm do nước thải sinh hoạt chảy vào. Phương pháp xử lý được sử dụng là quy trình bùn hoạt tính theo mẻ (SBR – Sequential Batch Reactor). Phụ tùng thay thế phục vụ công tác bảo trì cho nhà máy được cung ứng thuận lợi.

Bên cạnh đó, công ty tư nhân cũng đã phát triển một khu công viên ở hạ lưu, và sau đó được UBND Thành phố Hà Nội phê duyệt – tiếp tục triển khai dự án phát triển nhà ở trên diện tích khoảng 500 ha liền kề công viên (Khu đô thị Gamuda). Đây được xem là ví dụ tiêu biểu về mô hình dự án tích hợp giữa nhà máy xử lý nước thải, công viên và phát triển đô thị.

Dưới đây là hình ảnh nhà máy xử lý nước thải Yên Sở trong đợt khảo sát ngày 24 tháng 4 năm 2025.

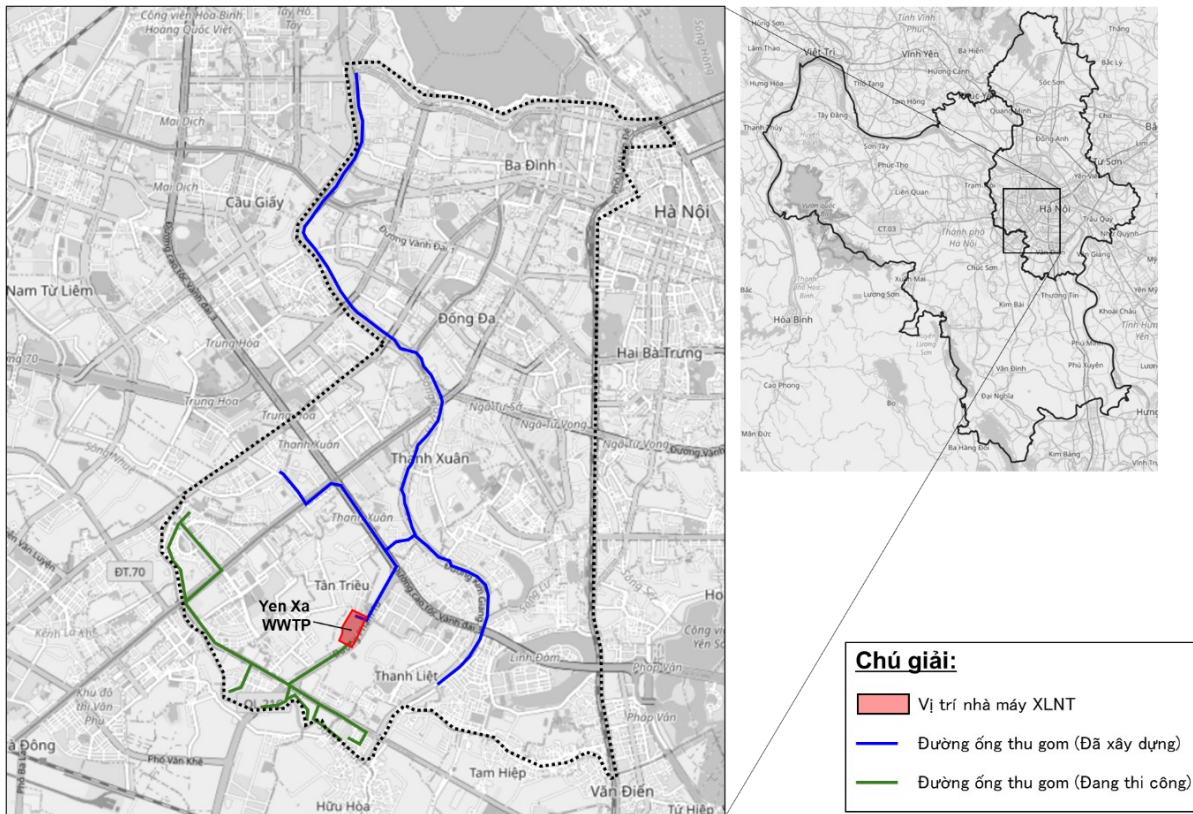


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.7 Hiện trạng nhà máy xử lý nước thải Yên Sở

6.4.4 Nhà máy xử lý nước thải Yên Xá tại Hà Nội (Vốn vay ODA Nhật Bản)

Dự án này nhằm phát triển hệ thống thoát nước thải phục vụ khoảng 900.000 người dân, trên diện tích khoảng 4.874 ha thuộc các lưu vực sông Tô Lịch, sông Nhuệ và khu vực Hà Đông thuộc trung tâm Hà Nội. Dự án được khởi công vào tháng 3 năm 2013. Tính đến cuối tháng 4 năm 2025, hệ thống cống thu gom chính đã được lắp đặt dọc theo sông Tô Lịch, và xây dựng hoàn thiện nhà máy xử lý nước thải Yên Xá có công suất 270.000 m³/ngày. Dự án đã góp phần cải thiện đáng kể chất lượng môi trường nước trong khu vực, hạn chế tình trạng xả thải trực tiếp vào các dòng sông chính.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.4.8 Vị trí Nhà máy Xử lý Nước thải Yên Xá Hà Nội

6.4.5 Dự án Tăng cường Năng lực quản lý công trình thoát nước (Hỗ trợ kỹ thuật của JICA)

Dự án này được triển khai từ tháng 1 năm 2016 đến tháng 12 năm 2019 nhằm nâng cao năng lực lập kế hoạch và triển khai các công trình thoát nước thông qua đào tạo kỹ sư chuyên ngành để đáp ứng nhu cầu phát triển hệ thống thoát nước tại Việt Nam.

Các cơ quan được hỗ trợ gồm: Bộ Xây dựng (MOC), Cục Hạ tầng Kỹ thuật (ATI), Trường Cao đẳng Xây dựng Công trình Đô thị (CUWC), và Trung tâm Đào tạo Ngành nước và môi trường (CNEE) trực thuộc CUWC. Dự án đã triển khai các hoạt động nhằm đạt được những kết quả cụ thể, đồng thời đưa ra các khuyến nghị dành cho CUWC, ATI và chính quyền địa phương như sau.

Bảng 6.4.1 Kết quả dự án

Kết quả đầu ra
1. Xác định được nhu cầu phát triển nguồn nhân lực toàn diện cho ngành thoát nước.
2. Cơ cấu và lên kế hoạch thành lập tổ chức triển khai đào tạo trong lĩnh vực thoát nước và trình lên cơ quan có thẩm quyền phê duyệt
3. Triển khai khóa đào tạo cơ bản dựa trên chương trình đào tạo tổng thể.
4. Xây dựng Quy hoạch tổng thể thoát nước và xử lý nước thải cho một thành phố cụ thể, đồng thời chia sẻ bài học, kinh nghiệm trong quá trình xây dựng quy hoạch trong chương trình đào tạo cơ bản.

Nguồn: Dự án Nâng cao Năng lực Quản lý các Công trình Hệ thống Cấp thoát nước thải

Trong khuôn khổ các hoạt động, các khuyến nghị sau đây đã được đề xuất.

Bảng 6.4.2 Các khuyến nghị đối với từng nhóm đối tượng hỗ trợ

Đối tượng hỗ trợ	Khuyến nghị
Trường Cao đẳng Xây dựng Công trình Đô thị (CUWC)	<ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục đào tạo nội dung chuyên đề "Quy hoạch và Thiết kế Hệ thống Thoát nước" sau khi dự án kết thúc. - Dự án đào tạo cần tự bảo đảm tính bền vững về tài chính để duy trì hoạt động. Vì vậy, nên thu học phí từ người học và đảm bảo số lượng học viên ổn định.
Cục Hạ tầng Kỹ thuật (ATI)	<ul style="list-style-type: none"> - Khuyến khích Bộ Xây dựng cung cấp và tăng cường các khoản trợ cấp để thực hiện các dự án hệ thống thoát nước thải. - Thúc đẩy việc lập quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước thải cho từng đô thị, bao gồm cả đấu nối hộ gia đình, đồng thời hỗ trợ xây dựng các kế hoạch phát triển hệ thống thoát nước thải phù hợp. - Chỉ đạo các chính quyền địa phương tăng cường đấu nối tới hộ gia đình và giải quyết các vấn đề tồn tại trong hệ thống thoát nước hiện nay. - Thiết lập hệ thống tiêu chuẩn năng lực cho các kỹ sư và cán bộ quy hoạch, thiết kế hệ thống thoát nước, cũng như thợ lắp đặt đấu nối hộ gia đình. - Tiếp tục và duy trì chương trình đào tạo về Quy hoạch và Thiết kế Hệ thống Thoát nước. Thiết lập cơ chế hỗ trợ về thể chế cho công tác quy hoạch và phát triển hệ thống thoát nước phù hợp. - Phối hợp với CUWC để duy trì và tiếp tục các khóa đào tạo về chương Quy hoạch và Thiết kế hệ thống thoát nước do CUWC thực hiện.
Chính quyền địa phương	<ul style="list-style-type: none"> - Khi lập quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước thải nên tính đến các cống nhánh và cả các tuyến đấu nối hộ gia đình. - Tại ba địa phương như Thành phố Buôn Ma Thuột, Thành phố Đà Lạt và Tỉnh Bình Dương, chất lượng nước trong các sông của thành phố cũng như chất lượng nước chảy vào các nhà máy xử lý nước thải đã được cải thiện rõ rệt thông qua việc xây dựng các tuyến đấu nối hộ gia đình và cống nhánh. Ví dụ, các hoạt động nâng cao nhận thức và tuyên truyền nên được triển khai nhằm nâng cao nhận thức của người dân về các dự án thoát nước và đấu nối hộ gia đình. - Tập trung vào xây dựng mới và cải tạo các tuyến ống nhánh và các tuyến đấu nối hộ gia đình. - Triển khai và ứng dụng hệ thống cơ sở dữ liệu đường ống thoát nước, đồng thời hướng tới vận hành và quản lý hệ thống thoát nước phù hợp.

Nguồn: Dự án Nâng cao Năng lực Quản lý các Công trình Hệ thống Thoát nước

Dự án hợp tác kỹ thuật này thuộc nhóm phát triển nguồn nhân lực trong quá trình triển khai, vận hành và quản lý quy hoạch đô thị theo định hướng của HAIDEP. Phát triển hệ thống thoát nước thải là một trong những lĩnh vực trọng tâm trong chuyên ngành nước và môi trường và dự án này đã tăng cường đáng kể năng lực lập quy hoạch và triển khai hệ thống thoát nước thải tại Việt Nam thông qua một dự án phát triển nguồn nhân lực toàn diện.

Dự án này cũng là một hoạt động góp phần tích cực vào quá trình xây dựng quy hoạch hệ thống thoát nước cho Thành phố Hà Nội. Tuy nhiên, hiện nay một số nhà máy xử lý nước thải tại Hà Nội do doanh nghiệp tư nhân vận hành, nên việc xác minh trực tiếp kết quả thực tế còn gặp khó khăn.

6.4.6 Dự án Tăng cường Năng lực Xây dựng Khung Pháp lý và Quản lý về Thoát nước Đô thị và Xử lý Nước thải tại Việt Nam (Hỗ trợ kỹ thuật của JICA)

Dự án này được triển khai theo đề nghị hợp tác kỹ thuật của Bộ Xây dựng (MOC) của Việt Nam, nhằm giải quyết tình trạng phức tạp của hệ thống pháp lý hiện hành thông qua việc đơn giản hóa và hoàn thiện khung pháp lý, bao gồm "luật", "nghị định của Chính phủ" và "thông tư của Bộ" trong lĩnh vực thoát nước. Đồng thời, dự án cũng nhằm nâng cao mức độ ưu tiên chính sách đối với các dự án thoát nước thông qua việc xây dựng luật chuyên ngành. Dự án được triển khai trong thời gian 36 tháng, kể từ tháng 10 năm 2023.

HAIDEP cũng đã nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển nguồn nhân lực trong công tác thực hiện, vận hành và quản lý quy hoạch đô thị. Mặc dù nhiều dự án thoát nước thải đã được đề xuất song tiến độ còn hạn chế do những vướng mắc về pháp lý và thể chế. Trước những thách thức đó, Bộ Xây dựng đã nhận thấy nhu cầu cấp thiết phải tăng cường phát triển hệ thống thoát nước thải ở cấp quốc gia và đã khởi động một dự án tập trung phát triển nguồn nhân lực toàn diện đi đôi với những cải cách pháp lý.

Đối tượng được hỗ trợ dự kiến là Cục Hạ Tầng Kỹ thuật (ATI) thuộc Bộ Xây dựng với mục tiêu đạt được các kết quả sau:

Bảng 6.4.3 Kết quả dự án

Kết quả đầu ra
1. Luật liên quan đến các dự án thoát nước được ban hành.
2. Các nghị định của Chính phủ liên quan đến dự án được ban hành.
3. Hạ tầng cần thiết cho việc thu thập số liệu thống kê được thiết lập.
4. Thiết lập cơ sở hạ tầng pháp lý giúp chính quyền địa phương xây dựng quy định quản lý dự án thoát nước.

Nguồn: HAIDEP

Dự án này nhằm nâng cao mức độ ưu tiên trong chính sách phát triển hệ thống thoát nước tại các thành phố của Việt Nam và thúc đẩy tiến độ thực hiện, dựa trên những bài học kinh nghiệm rút ra từ Hà Nội..

6.5 Các chỉ tiêu do HAIDEP đề xuất

Các chỉ tiêu cho chuyên ngành môi trường nước được xây dựng dựa trên các mục tiêu và chỉ tiêu trong Kế hoạch Phát triển KT_XH của Thành phố giai đoạn 2006-2010, cụ thể như sau:

Bảng 6.5.1 Các chỉ tiêu hướng tới cho chuyên ngành môi trường nước

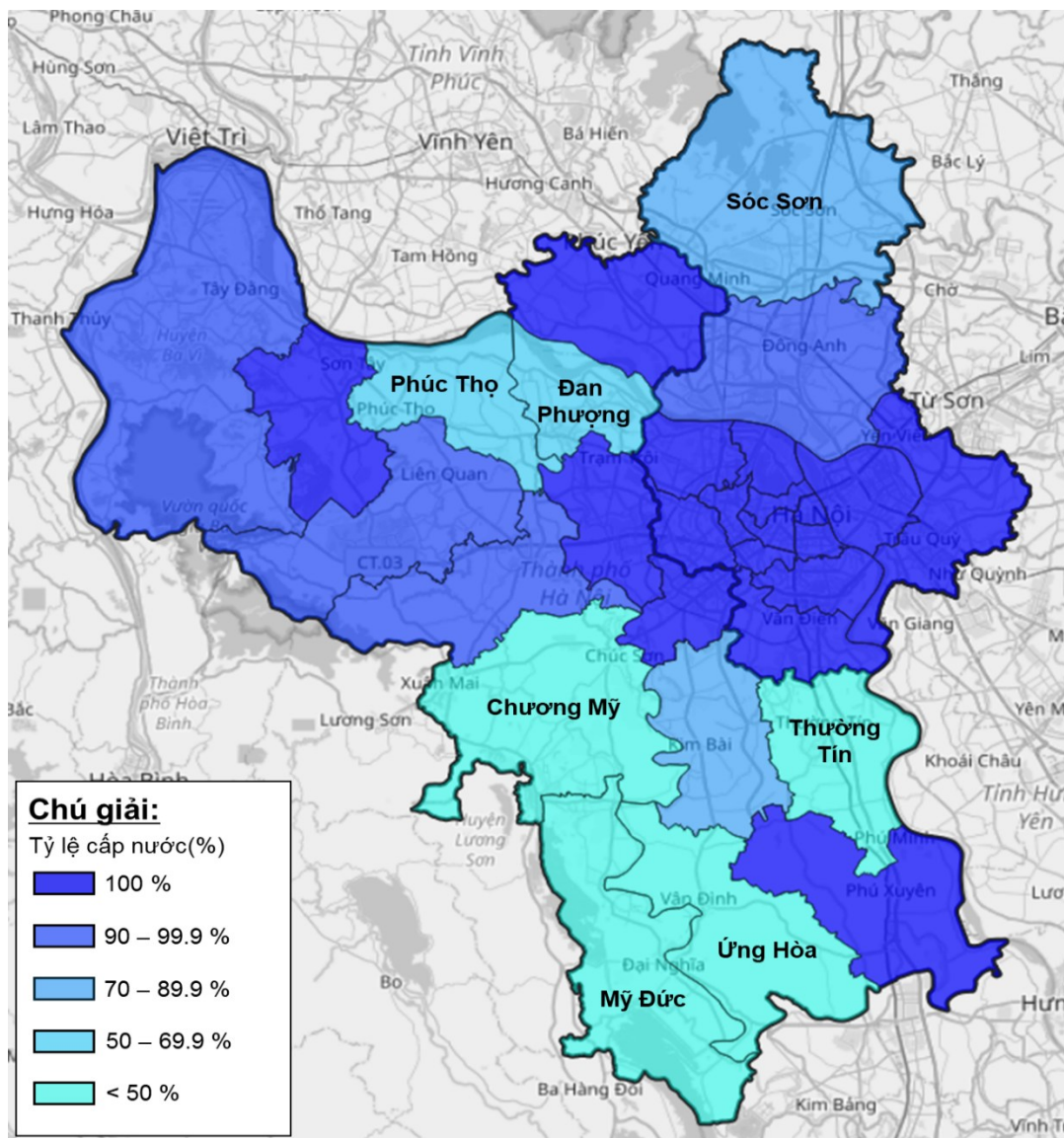
Chỉ tiêu	Năm 2010	Năm 2020
Tỷ lệ bao phủ cấp nước (%)	-	99
Diện tích khu vực có hệ thống thoát nước (có khả năng ứng phó với lượng mưa 310mm/2 ngày) (ha)	-	45.291
Tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải (%)	-	49

Nguồn: HAIDEP

Bảng trên cho thấy các chỉ tiêu mà HAIDEP hướng đến cho năm 2020. Lưu ý rằng các chỉ số trên được tính cho khu vực có diện tích 921 km²- là thời điểm trước khi Hà Nội mở rộng địa giới hành chính vào năm 2008..

6.5.1 Tỷ lệ bao phủ cấp nước

Hình 6.5.1 thể hiện tỷ lệ bao phủ cấp nước tại Hà Nội vào năm 2020. Trước khi mở rộng địa giới hành chính vào năm 2008, hầu hết các khu vực tại Hà Nội đã đạt tỷ lệ bao phủ cấp nước trên 90% hoặc 100%, ngoại trừ huyện Sóc Sơn ở phía Bắc với tỷ lệ khoảng 70%, vẫn gần đạt mức chỉ tiêu. Tuy nhiên, ở phía Tây Hà Nội, dù nhiều khu vực có tỷ lệ cao trên 90%, một số huyện vẫn có tỷ lệ bao phủ thấp như Huyện Đan Phượng và huyện Phúc Thọ ở phía Bắc có tỷ lệ lần lượt là 68% và 54%, và các huyện Chương Mỹ, Mỹ Đức, Ứng Hòa, Thường Tín ở phía Nam có tỷ lệ lần lượt là 45%, 40%, 38% và 45%. Đây là những khu vực mà người dân vẫn còn sử dụng giếng khoan riêng, do đó việc phát triển hệ thống cấp nước sử dụng nguồn nước mặt từ sông là rất cần thiết. Quá trình chuyển đổi nguồn cấp nước đang được triển khai như thể hiện trong Bảng 6.6.1, Mục 6.6.2



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.5.1 Hiện trạng phạm vi bao phủ của hệ thống cấp nước năm 2020

Ngoài ra, tổng công suất các nhà máy xử lý nước đã tăng từ 938.000 m³/ngày (năm 2010) lên 1.389.400 m³/ngày (năm 2025), tức là tăng khoảng 1,5 lần trong vòng 15 năm.

6.5.2 Diện tích phục vụ thoát nước

Tính đến năm 2020, diện tích được cải thiện tiêu thoát nước gồm 7.750 ha thuộc lưu vực sông Tô Lịch do Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội thực hiện và 2.950 ha thuộc một phần lưu vực Đông Anh do Dự án Phát triển Hạ tầng Đô thị Thăng Long Bắc – Vân Trì thực hiện, tổng cộng 10.700 ha. Tỷ lệ đạt được là chưa tới 24% so với mục tiêu 45.291 ha của HAIDEP. Khu vực sông Tô Lịch đóng vai trò là trung tâm chính trị và kinh tế của Hà Nội, trong khi khu vực Đông Anh được phát triển như một trong những khu công nghiệp đầu tiên của Việt Nam. Việc ưu tiên triển khai các dự án sử dụng vốn vay ODA của Nhật Bản tại hai khu vực này có ý nghĩa rất quan trọng trong việc cải thiện hệ thống thoát nước trên toàn khu vực thủ đô Hà Nội mở rộng. Ngoài ra, theo Bảng 6.3.3 tại mục 6.3.2, tỷ lệ hoàn thành các mục hồ điều hòa và trạm bơm lần lượt là 41% và 51% cho thấy việc phát triển các công trình này đang đi đúng hướng theo mục tiêu của HAIDEP.

Nguyên nhân khiến công tác cải thiện tiêu thoát nước đô thị chưa hoàn tất được cho là do thiếu nguồn vốn do ưu tiên đầu tư thấp trong ngân sách thành phố. Tuy nhiên, việc tiếp tục thực hiện các hạng mục thoát nước theo đúng với định hướng HAIDEP là cần thiết nhằm giảm thiểu tình trạng ngập úng ở các khu vực khác và đảm bảo sinh hoạt cũng như hoạt động đô thị của người dân không bị ảnh hưởng.

6.5.3 Tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải

Tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải được tính bằng tỷ lệ dân số được phục vụ bởi hệ thống thoát nước thải trên tổng dân số của Hà Nội. Hệ thống thoát nước thải có hai loại: hệ thống chung và hệ thống riêng. Đối với khu vực có hệ thống chung, chỉ 90% dân số trong khu vực được tính vào tỷ lệ bao phủ. Dân số các quận/huyện được dùng để tính toán tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải được trình bày dưới đây.

Bảng 6.5.2 Dân số các Quận/ Huyện

Đơn vị*: 1.000 người

Quận/ Huyện	a. HAIDEP*	b. Niên giám thống kê Hà Nội*	b / a (%)
Ba Đình	199,0	225,6	113
Hoàn Kiếm	118,0	139,3	118
Hai Bà Trưng	229,0	303,5	133
Đống Đa	257,0	375,0	146
Tây Hồ	182,0	164,2	90
Thanh Xuân	182,0	295,9	163
Cầu Giấy	217,0	295,2	136
Hoàng Mai	428,0	521,9	122
Long Biên	358,0	330,2	92
Từ Liêm	629,0	619,8	99
Thanh Trì	251,0	285,5	114
Sóc Sơn	305,0	351,6	115
Đông Anh	757,0	411,7	54
Gia Lâm	389,0	290,9	75
Tổng	4.501,0	4.610,3	102

Nguồn: HAIDEP, Niên giám thống kê Hà Nội

Trong số 14 quận/huyện, có 9 quận/huyện có dân số thực tế cao hơn so với dự báo của HAIDEP, với tổng dân số thực tế cao hơn khoảng 2% so với dự đoán.

Theo Bảng 6.3.4 tại Mục 6.3.3, dân số được phục vụ bởi hệ thống thoát nước thải tính đến năm 2020 là 872.4 nghìn người. So với tổng dân số là 4.610,3 nghìn người như trình bày ở Bảng 6.5.2, tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải chỉ đạt 19%, chưa đạt mục tiêu 49% như quy hoạch của HAIDEP. Tuy nhiên, Nhà máy Xử lý Nước thải Yên Xá với công suất 270.000 m³/ngày đã hoàn thành vào năm 2025 để xử lý nước thải từ lưu vực sông Lừ và hạ lưu sông Tô Lịch. Nhờ đó, tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải đã tăng lên 38%, cho thấy hệ thống thoát nước tại khu vực trung tâm Hà Nội đã có những bước phát triển đáng kể, đặc biệt với sự hỗ trợ phát triển từ nguồn vốn ODA Nhật Bản.

Tổng công suất xử lý nước thải của các nhà máy đã tăng gấp 11 lần trong 15 năm, từ 48.000 m³/ngày (năm 2010) lên 540.000 m³/ngày (năm 2025).

Theo phỏng vấn các bộ, ngành liên quan, nguyên nhân chậm trễ trong phát triển các nhà máy xử lý nước thải là do khó khăn trong giải phóng mặt bằng, hạn chế về nguồn vốn đầu tư và sự phức tạp trong việc thiết lập cơ chế thực hiện trong khuôn khổ hành lang pháp lý hiện hành.

Trong tương lai, theo Quy hoạch Tổng thể năm 2013, dự kiến môi trường nước của Hà Nội sẽ được cải thiện hơn nữa thông qua việc lắp đặt các tuyến cống thu gom (interceptor) tại sông Sét và sông Kim Ngưu – nơi hiện nay nước thải vẫn chảy thẳng ra sông – cũng như ưu tiên xây dựng hệ thống thoát nước tại khu vực phía Tây và phía Đông Hà Nội, nơi dân số đang gia tăng nhanh chóng. Tuy nhiên, để thực hiện được các kế hoạch này, vẫn cần vượt qua những thách thức nêu trên, trong đó việc đảm bảo nguồn vốn cho dự án là một vấn đề quan trọng.

6.6 Mục tiêu của các chuyên ngành trong HAIDEP

Ba mục tiêu chính của HAIDEP được đề cập ở mục 6.1.1 ở trên đã được xác minh dựa trên cơ sở dữ liệu thu thập được trong quá trình khảo sát và kết quả các cuộc phỏng vấn cộng đồng đã thực hiện.

6.6.1 Đảm bảo an toàn và sức khỏe cho người dân

Khảo sát phỏng vấn đã được thực hiện tại tổng cộng 15 địa điểm, bao gồm 9 vị trí quanh khu vực cải tạo hồ và 6 vị trí quanh khu vực cải tạo kênh thuộc lưu vực sông Tô Lịch, nằm trong Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội. Kết quả khảo sát được tổng hợp trong Phụ lục C.

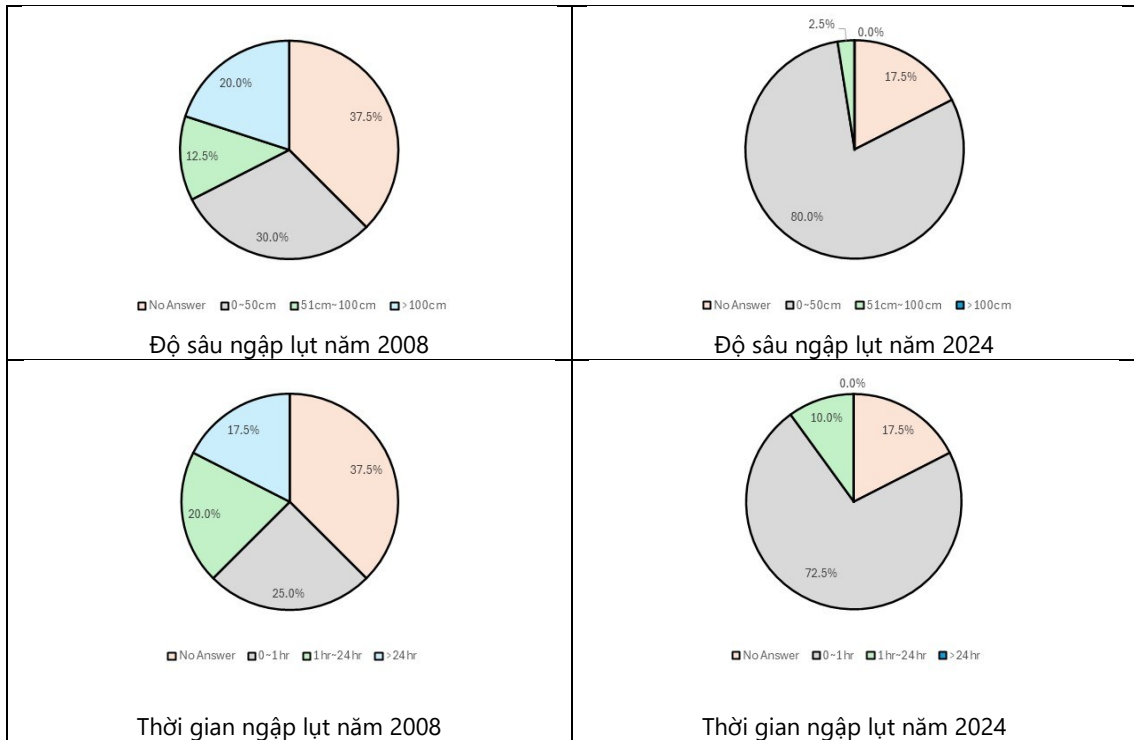
Mục tiêu của Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội là "cải thiện hệ thống thoát nước để có thể đảm bảo tiêu thoát nước với trận mưa có cường độ mưa 310mm trong hai ngày". Trước khi dự án hoàn thành vào năm 2016, Hà Nội đã chịu thiệt hại nặng nề do ngập lụt, như nước tràn vào nhà dân, suy giảm điều kiện vệ sinh và gián đoạn giao thông. Hình ảnh dưới đây cho thấy tình trạng ngập úng tại Hà Nội trước khi thực hiện dự án.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.1 Cảnh ngập lụt tại Hà Nội trước khi thực hiện dự án

Về hiệu quả của công tác cải thiện tiêu thoát nước, dưới đây là kết quả phỏng vấn 40 cư dân về độ sâu và thời gian ngập trước khi dự án thực hiện (năm 2008) và sau khi dự án hoàn thành (năm 2024). Trong cả hai năm này, lượng mưa ghi nhận đều vượt quá 310 mm trong 2 ngày.



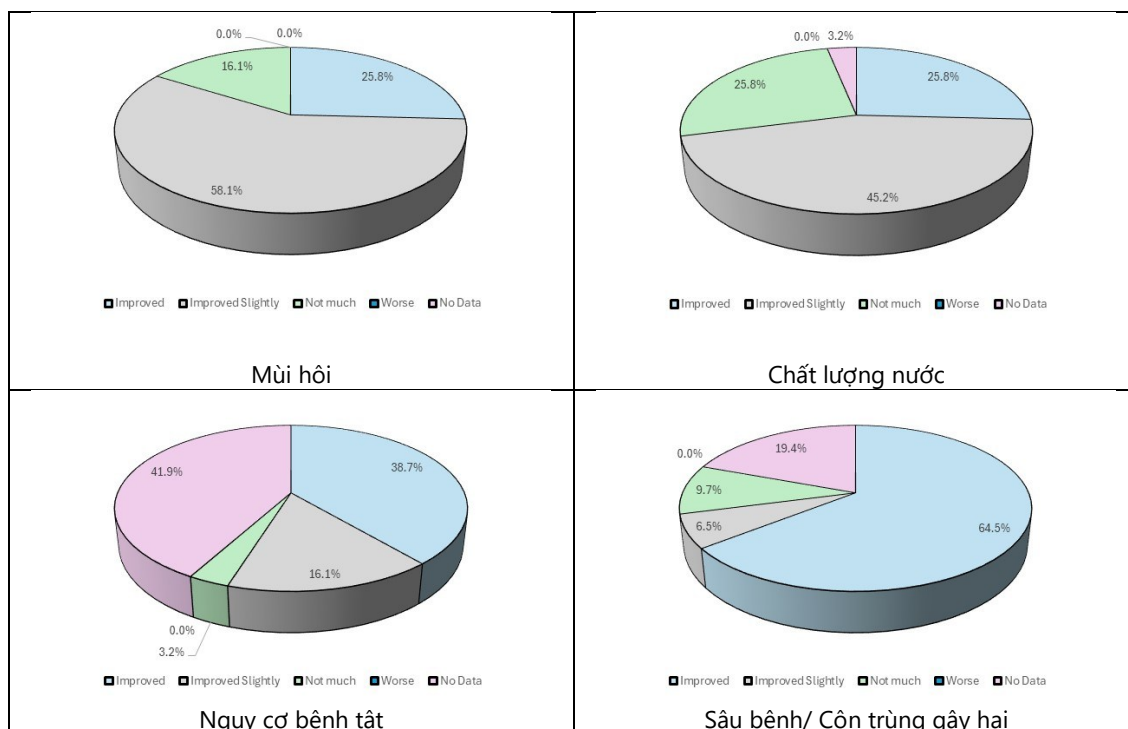
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.2 Độ sâu và thời gian ngập úng trước và sau khi thực hiện dự án

Trước khi dự án được triển khai, khu vực có độ sâu ngập từ 51 cm trở lên chiếm hơn 32% tổng diện tích khảo sát. Tuy nhiên, sau khi dự án hoàn thành, tỷ lệ này giảm xuống dưới 3%. Đồng thời, tỷ lệ khu vực có thời gian ngập dưới 1 giờ tăng từ 25% lên 73%, cho thấy hiệu quả rõ rệt của các biện pháp kiểm soát ngập lụt được triển khai.

Dự án Cải thiện Môi trường Nước Hà Nội, với việc ưu tiên các biện pháp thoát nước tại khu vực sông Tô Lịch — trung tâm chính trị và kinh tế của Hà Nội với diện tích khoảng 78 km² — đã có đóng góp rất đáng kể. Kết quả này được kỳ vọng sẽ góp phần cải thiện hệ thống thoát nước cho toàn thành phố Hà Nội (hiện đã mở rộng lên 3.344 km²). Tuy nhiên, như thể hiện trong Bảng 6.3.3, Mục 6.3.2, các hồ điều hòa và trạm bơm hiện mới đạt khoảng một nửa kế hoạch, chưa đủ để bao phủ toàn bộ khu vực thủ đô Hà Nội.

Hình dưới đây thể hiện kết quả phỏng vấn liên quan đến sức khỏe cộng đồng. Tổng cộng 31 người dân sinh sống tại khu vực các hồ và kênh đã được cải tạo được hỏi về hiện trạng của mùi hôi, chất lượng nước, nguy cơ bệnh tật và mức độ côn trùng gây hại.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.3 Đánh giá liên quan đến sức khỏe sau khi thực hiện dự án

Đối với cải tạo hồ, nước thải được ngăn chặn bằng cách nạo vét bùn đáy hồ và lắp đặt các tuyến cống bao. Đối với cải tạo kênh, bùn cũng được nạo vét khỏi lòng kênh và một số khu vực được lắp đặt cống ngầm. Kết quả khảo sát cho thấy, 84% người dân cho biết mùi hôi đã được cải thiện và 71% cho rằng chất lượng nước đã tốt lên. Ngoài ra, 55% và 71% người dân lần lượt cho biết nguy cơ mắc bệnh và tình trạng côn trùng gây hại - hai chỉ số phản ánh sức khỏe cộng đồng- đã được cải thiện. Điều đó có thể khẳng định rằng việc triển khai HAIDEP đã góp phần nâng cao mức độ an toàn và sức khỏe của người dân.

Tuy nhiên, hiện vẫn còn tới 65% trong số 85 hồ trên địa bàn chưa được cải tạo, và còn nhiều hồ, ao cần được tiếp tục cải thiện.

Bên cạnh đó, nước thải từ các bể tự hoại hộ gia đình hiện vẫn đang xả trực tiếp vào các kênh, sông và hồ. Các hình ảnh dưới đây cho thấy hiện trạng của sông Tô Lịch, sông Sét và kênh K5B, những khu vực đã từng được cải tạo trong khuôn khổ Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội. Dù đã hơn một thập kỷ trôi qua kể từ khi dự án hoàn thành, tình trạng hệ thống kè vẫn trong tình trạng tốt. Tuy nhiên, chất lượng nước hiện tại kém và vẫn còn mùi hôi do nước thải sinh hoạt vẫn tiếp tục được xả trực tiếp vào sông.

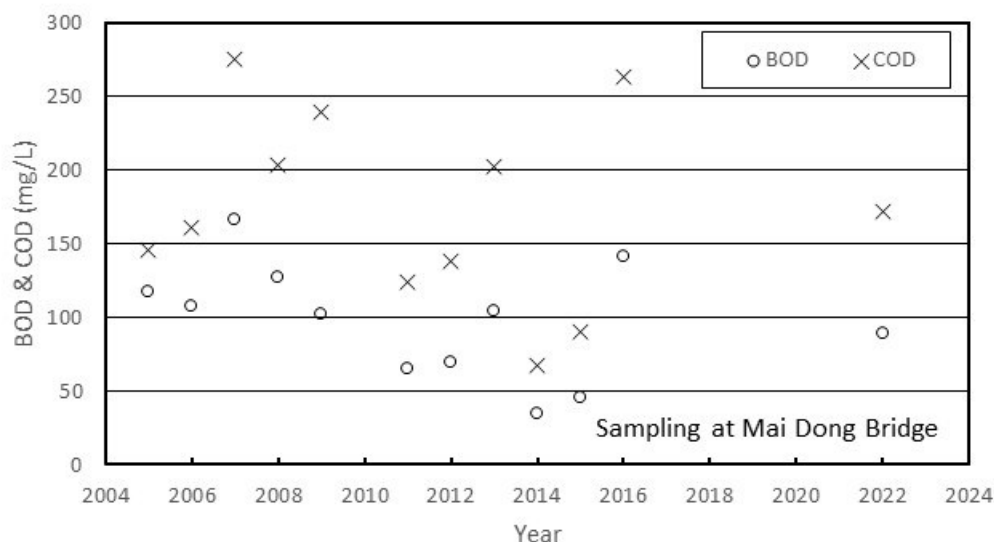


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.4 Quang cảnh Sông và Kênh mương

HAIDEP đã đề xuất hệ thống thoát nước thải theo đó các tuyến cống bao sẽ thu gom nước thải từ từng hộ gia đình và dẫn đến nhà máy xử lý nước thải tập trung. Tuy nhiên, tình hình thực hiện hiện nay vẫn chưa đạt yêu cầu (cống bao mới được lắp đặt tại khu vực sông Tô Lịch trong khuôn khổ Dự án Nhà máy Xử lý Nước thải Yên Xá).

Theo tiêu chuẩn chất lượng nước sông, giá trị cho phép của nhu cầu oxy sinh hóa (BOD) và nhu cầu oxy hóa học (COD) lần lượt là không quá 25 mg/L và 35 mg/L. Tuy vậy, chất lượng nước tại khu vực thượng nguồn sông Kim Ngưu - như trình bày trong Hình 6.5.5 - không đáp ứng được các tiêu chuẩn này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.5 Chất lượng nước thượng lưu sông Kim Ngưu

Tuy nhiên, như đã đề cập tại Mục 6.4.5, đã có những ví dụ điển hình tại các thành phố như Buôn Ma Thuột, Đà Lạt và tỉnh Bình Dương, nơi các hệ thống đã được thiết lập nhằm ngăn chặn nước thải xả trực tiếp vào sông, thông qua dự án Hợp tác Kỹ thuật. Do đó, Hà Nội hoàn toàn có thể tham khảo và áp dụng các mô hình tiên tiến này trong quá trình xây dựng hệ thống ngăn ngừa nước thải xả vào sông.

6.6.2 Thúc đẩy sử dụng bền vững tài nguyên nước

HAIDEP có kế hoạch chuyển dần nguồn cấp nước từ nước ngầm sang nước mặt từ các sông. Kế hoạch này dựa trên định hướng giảm dần khai thác nước ngầm nhằm đáp ứng nhu cầu sử dụng nước ngày càng tăng do sự gia tăng dân số gắn liền với phát triển đô thị, đồng thời bảo tồn nguồn tài nguyên nước ngầm. Bảng dưới đây so sánh hiện trạng phát triển nguồn nước với quy hoạch của HAIDEP.

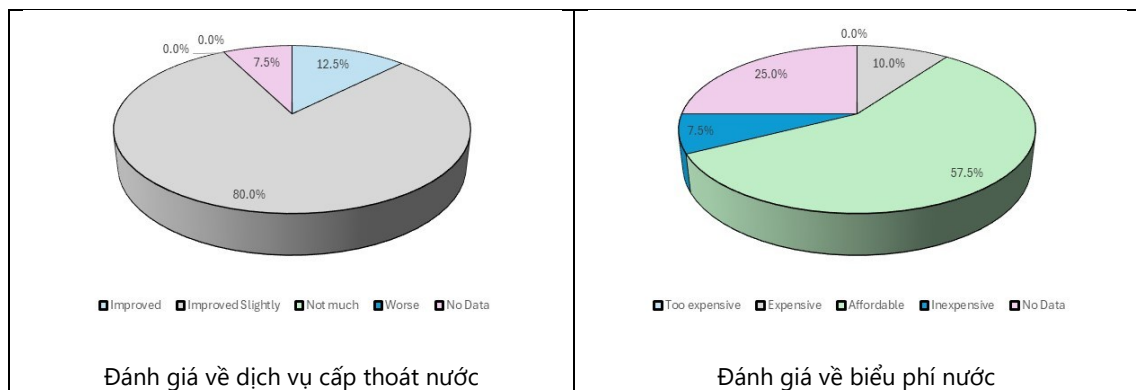
Bảng 6.6.1 Biến động nguồn nước

Tình trạng	Nguồn nước	1. Năm 2020	2. Năm 2024	2. – 1.
HAIDEP	a. Nước ngầm (m ³ /ngày)	721	-	-
	b. Nước mặt (m ³ /ngày)	1.150	-	-
	c. = a. + b. (m ³ /ngày)	1.871	-	-
	b. / c.	61%	-	-
Thực trạng	d. Nước ngầm (m ³ /ngày)	592	492	-100
	e. Nước mặt (m ³ /ngày)	566	747	181
	f. = d. + e. (m ³ /ngày)	1.158	1.239	81
	e. / f.	49%	60%	11%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Năm 2020, HAIDEP đặt mục tiêu 61% tổng lượng nước cấp sẽ lấy từ nguồn nước mặt, tuy nhiên thực tế chỉ đạt 49%. Tuy nhiên, từ năm 2023 trở đi, lượng nước khai thác từ sông Đuống đã tăng mạnh, và việc khai thác từ sông Đà cũng đang tăng dần qua các năm. Đến năm 2024, nguồn nước mặt từ sông đạt 747 m³/ngày, chiếm 60% tổng lượng nước khai thác. Như vậy, nguồn cấp nước đang chuyển dần sang nước mặt, phù hợp với định hướng HAIDEP đồng thời bảo vệ tài nguyên nước ngầm.

Kết quả đánh giá của người dân về dịch vụ cấp thoát nước (như thể hiện trong Hình dưới đây) cho thấy: so với thời điểm khoảng năm 2000, có 93% người dân cho rằng tình hình hiện nay đã được cải thiện. Ngoài ra, 65% người dân nhận định rằng giá nước hiện tại là rẻ hoặc chấp nhận được.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.6 Đánh giá của người dân về dịch vụ cấp thoát nước

Như đã trình bày ở trên, đánh giá tích cực của người dân về dịch vụ cấp nước xuất phát từ việc đảm bảo cung cấp nước ổn định trên cơ sở bảo tồn tài nguyên nước. Theo Mục 6.2.1, theo quy hoạch tổng thể, nguồn nước cấp được kỳ vọng sẽ tiếp tục được chuyển dần từ nước ngầm sang nước mặt từ các con sông lớn như sông Đuống, sông Đà và sông Hồng, phù hợp với quy hoạch tổng thể.

6.6.3 Nâng cao mỹ quan đô thị thông qua cải thiện môi trường nước và điều kiện vệ sinh

Trong công tác cải thiện bộ mặt đô thị, 2 hạng mục tiêu biểu là cải tạo hồ và cải tạo kênh mương được thực hiện trong Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường Hà Nội.

Đối với cải tạo hồ, các nội dung chính bao gồm nạo vét bùn và ngăn chặn nước thải chảy vào hồ. Nhờ thực hiện dự án, chất lượng nước hồ được cải thiện, hệ thống cây xanh và công viên xung quanh được phát triển, qua đó cải thiện cảnh quan và tạo không gian sinh hoạt tiện ích cho người dân. Ví dụ điển hình là hồ Thiên Quang (Hình 6.6.7) – một địa điểm đã được cải tạo trong khuôn khổ dự án, đã trở thành không gian sinh hoạt cộng đồng với các hoạt động đi bộ, chạy bộ, tập thể dục và địa điểm thư giãn cho cư dân. Số lượng quán cà phê và các cơ sở dịch vụ khác xung quanh hồ cũng tăng lên; đồng thời, cây xanh, bồn hoa, vòi nước uống công cộng và thùng rác đã được lắp đặt. Các bảng biển tuyên truyền cũng được dựng lên nhằm nâng cao ý thức giữ gìn vệ sinh chung.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.7 Hồ Thiên Quang sau cải tạo trở thành công viên đô thị

Theo kết quả phỏng vấn 20 cư dân sống gần 8 hồ được cải tạo trong Dự án Thoát nước nhằm Cải thiện Môi trường thành phố Hà Nội, phần lớn cho rằng cảnh quan được cải thiện rõ rệt đã góp phần thúc đẩy các hoạt động kinh doanh dịch vụ quanh hồ và làm tăng giá trị bất động sản trong khu vực (Phụ lục C).

Như vậy, việc cải tạo hồ không chỉ có chức năng trữ nước, phòng chống ngập lụt mà còn góp phần kiến tạo giá trị cảnh quan và tiện ích đô thị thông qua việc tăng cường mảng xanh và phát triển công viên, đồng thời nâng cao giá trị kinh tế của khu vực xung quanh hồ. Do đó, có thể kỳ vọng rằng các hồ có giá trị tại Hà Nội sẽ tiếp tục được phát triển phù hợp với định hướng của HAIDEP.

Tuy nhiên, tình trạng thả cá và câu cá giải trí tại một số hồ sau khi cải tạo đang gây ra mùi hôi từ cá chết ảnh hưởng đến vệ sinh môi trường. Mặc dù có treo biển biển "cấm câu cá" nhưng vẫn có nhiều người câu tại một số hồ. Vấn đề không chỉ nằm ở mùi hôi thối do cá phân hủy mà còn ảnh hưởng đến vệ sinh môi trường. Do đó, cần xem xét các biện pháp quản lý của chính quyền đối với dịch vụ câu cá, bao gồm cả việc hạn chế thả cá xuống hồ.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.8 Cải tạo hồ và ao cá

Đối với công tác cải tạo kênh mương, các hạng mục bao gồm nạo vét bùn đáy kênh và gia cố bờ kè cống ngầm cũng được lắp đặt tại một số vị trí nhằm tăng khả năng thoát nước. Khảo sát phỏng vấn chín người dân sống gần ba tuyến kênh đã được cải tạo trong khuôn khổ Dự án nhằm đánh giá hiệu quả. Nhiều người trong số họ cho biết cảnh quan đã được cải thiện, số lượng cửa hàng kinh doanh tăng lên và kinh tế trong khu trở nên khởi sắc hơn (Phụ lục C).

Tuy nhiên, mặc dù Hà Nội đang xây dựng các nhà máy xử lý nước thải nhưng nước thải sinh hoạt từ các bể tự hoại hộ gia đình vẫn chảy trực tiếp vào các con sông và kênh sẽ gây ra mùi hôi và ảnh hưởng đến sức khỏe cộng đồng. Do đó, cần sớm lắp đặt hệ thống cống bao như đã đề xuất trong HAIDEP và Quy hoạch tổng thể.

Một số kênh sau khi được cống hóa bằng cống hộp bê tông cốt thép đã được sử dụng làm đường và bãi đỗ xe (Hình 6.6.9). Về mặt cải thiện vệ sinh môi trường, việc xóa bỏ các kênh hở có mùi khó chịu có thể được xem là một giải pháp góp phần nâng cao mỹ quan đô thị. Tuy nhiên, xét trên góc độ sinh hoạt cộng đồng, thay vì lấp kín các kênh hở hiện có chỉ nhằm mục đích sử dụng đất, việc lắp đặt cống bao để loại bỏ nước thải và duy trì các con kênh như một phần của cảnh quan đô thị sẽ góp phần cải thiện hình ảnh hệ thống kênh mương của thành phố.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Đánh giá HAIDEP

Hình 6.6.9 Hiện trạng các cống hở sau khi được cống hóa

6.7 Kết luận

HAIDEP đã tổng hợp các đề xuất cải thiện trên 5 lĩnh vực chính: cấp nước, thoát nước đô thị, hệ thống thoát nước thải, quản lý hồ và ao, và kiểm soát ngập lụt. Trước HAIDEP, công tác phòng chống ngập lụt nói chung và quản lý sông đô thị và hồ nói riêng, còn khá hạn chế; nhiều phương pháp quy hoạch cùng dữ liệu cơ sở được sử dụng hiện nay lần đầu tiên được xây dựng thông qua HAIDEP, sau đó được sử dụng làm cơ sở cho các quy hoạch tổng thể và dự án sau này. Mặc dù các đề xuất ban đầu đã được điều chỉnh một phần hoặc thay thế để phù hợp với quá trình đô thị hóa và biến động dân số, nhưng các thảo luận về cơ chế thực hiện- đặc biệt là việc phân định trách nhiệm và cơ chế phân bổ ngân sách, vẫn còn hạn chế.

Dựa trên các đề xuất này, Chính phủ Trung ương cần làm rõ định hướng cải cách thể chế và pháp lý. Về phần mình, Thành phố Hà Nội cần xác định vai trò của mình trong phát triển hệ thống thoát nước thải và xây dựng kế hoạch phát triển nguồn nhân lực kỹ thuật để đảm nhiệm công tác quy hoạch và vận hành.

Các dự án quy mô lớn về thoát nước mưa và thoát nước thải được JICA hỗ trợ, được lập trong thời kì HAIDEP, đã được triển khai và mang lại các kết quả quan trọng như giảm ngập lụt khi mưa bão, cải thiện chất lượng nước hồ và thúc đẩy phát triển đô thị xung quanh. Tuy nhiên, nhiều dự án bị kéo dài tiến độ đáng kể như Dự án Thoát nước Hà Nội vì Môi trường mất tới khoảng hai mươi năm mới hoàn thành. Nguyên nhân chậm tiến độ bao gồm: thủ tục phức tạp do đây là dự án vay vốn ODA Nhật Bản đầu tiên của Hà Nội, thay đổi thiết kế do chậm trễ trong quy hoạch phát triển đô thị, và khó khăn trong giải phóng mặt bằng cũng như phối hợp với cư dân tại các khu vực đô thị.

Hệ thống thoát nước thải do HAIDEP đề xuất trong đó nước thải hộ gia đình được thu gom qua các cống bao và dẫn đến các nhà máy xử lý đến nay vẫn chưa được triển khai đầy đủ. Việc lắp đặt các cống thu gom dọc theo sông Sét và sông Kim Ngưu là rất quan trọng. Ngoài ra, cần ưu tiên phát triển hệ thống xử lý nước thải tại khu vực phía tây và phía đông Hà Nội, nơi có tốc độ đô thị hóa cao.

Ở các khu vực đã được phát triển, cư dân đánh giá cao hiệu quả dự án thể hiện qua việc giảm mùi hôi, côn trùng và nguy cơ bệnh tật góp phần nâng cao sức khỏe cộng đồng.

Để đẩy nhanh tiến độ dự án, cần điều chỉnh các cơ chế tài chính-bao gồm cả mô hình hợp tác công-tư, làm rõ vai trò của các cơ quan thực hiện, xây dựng khung pháp lý cần thiết và giải quyết triệt để các vướng mắc về giải phóng mặt bằng. Trong bối cảnh đô thị hóa nhanh chóng, việc xử lý các thách thức này trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết.

7. TỪ QUY HOẠCH TỔNG THỂ ĐÔ THỊ ĐẾN TÁC ĐỘNG: HIỂU RÕ CON ĐƯỜNG DẪN ĐẾN KẾT QUẢ

7.1 Quy trình từ quy hoạch tổng thể đến tác động vào phát triển đô thị

Chương này sẽ phân tích quá trình từ khi xây dựng HAIDEP- một quy hoạch tổng thể phát triển đô thị- cho đến khi xuất hiện các kết quả phát triển cụ thể, thông qua việc áp dụng Khung Lý thuyết thay đổi (ToC). ToC được định nghĩa là một phương pháp giúp làm rõ lộ trình từ các hoạt động đến kết quả mong đợi, đồng thời là một công cụ sơ đồ hóa nhằm minh họa sự thay đổi hành vi của những đối tượng thụ hưởng cuối cùng cũng như các điều kiện tạo điều kiện cho những thay đổi đó. Nói cách khác, ToC cho phép xác định mối quan hệ nhân quả giữa các kết quả định lượng, và giúp kiểm chứng hiệu quả của các biện pháp can thiệp thông qua các tiếp cận định tính.

Mặt khác, như đã đề cập trong Chương 4, HAIDEP là một dự án hợp tác kỹ thuật thuộc nhóm dự án phát triển, có mục tiêu chính là lập "quy hoạch phát triển đô thị toàn diện". Mặc dù HAIDEP đã đề xuất các hành động bao gồm cả khía cạnh *cứng* (đầu tư hạ tầng) và giải pháp *mềm* (phát triển thể chế) để hiện thực hóa tầm nhìn đô thị trong tương lai, nhưng không bao gồm triển khai các biện pháp can thiệp cụ thể. Ở điểm này, HAIDEP cho thấy sự khác biệt rõ ràng với các dự án hạ tầng cụ thể được tài trợ bằng vốn vay ODA (cho vay bằng đồng yên) hoặc các dự án hợp tác kỹ thuật có các hoạt động triển khai thực tế.

Hơn nữa, tầm nhìn phát triển đô thị do HAIDEP đề xuất phản ánh quá trình phát triển kinh tế - xã hội rộng lớn của Hà Nội, bao quát nhiều lĩnh vực có mối liên hệ mật thiết, như công nghiệp, xã hội, chính trị và quan hệ quốc tế. Do đó, việc xác định một cách thực tế quy trình hình thành kết quả hay đo lường tác động của các biện pháp can thiệp do JICA hỗ trợ là hết sức khó khăn.

Trên cơ sở đó và dựa trên các bước chung trong quá trình hình thành kết quả của một quy hoạch tổng thể đô thị toàn diện (xem phần 4.1), chương này chọn ra một số chủ đề ưu tiên mang tính liên ngành có sự hỗ trợ của JICA , từ đó xây dựng các mô hình ToC cụ thể cho từng chủ đề để đánh giá hiệu quả của các can thiệp do JICA thực hiện.

7.2 Xây dựng đô thị và xã hội theo định hướng giao thông công cộng

Việc hình thành một đô thị và xã hội theo định hướng giao thông công cộng là một mục tiêu quan trọng không chỉ trong khuôn khổ HAIDEP với tư cách một quy hoạch tổng thể mà còn đối với cả ngành GTVT. Hình 7.2.1 thể hiện quá trình giả định dẫn tới kết quả này.

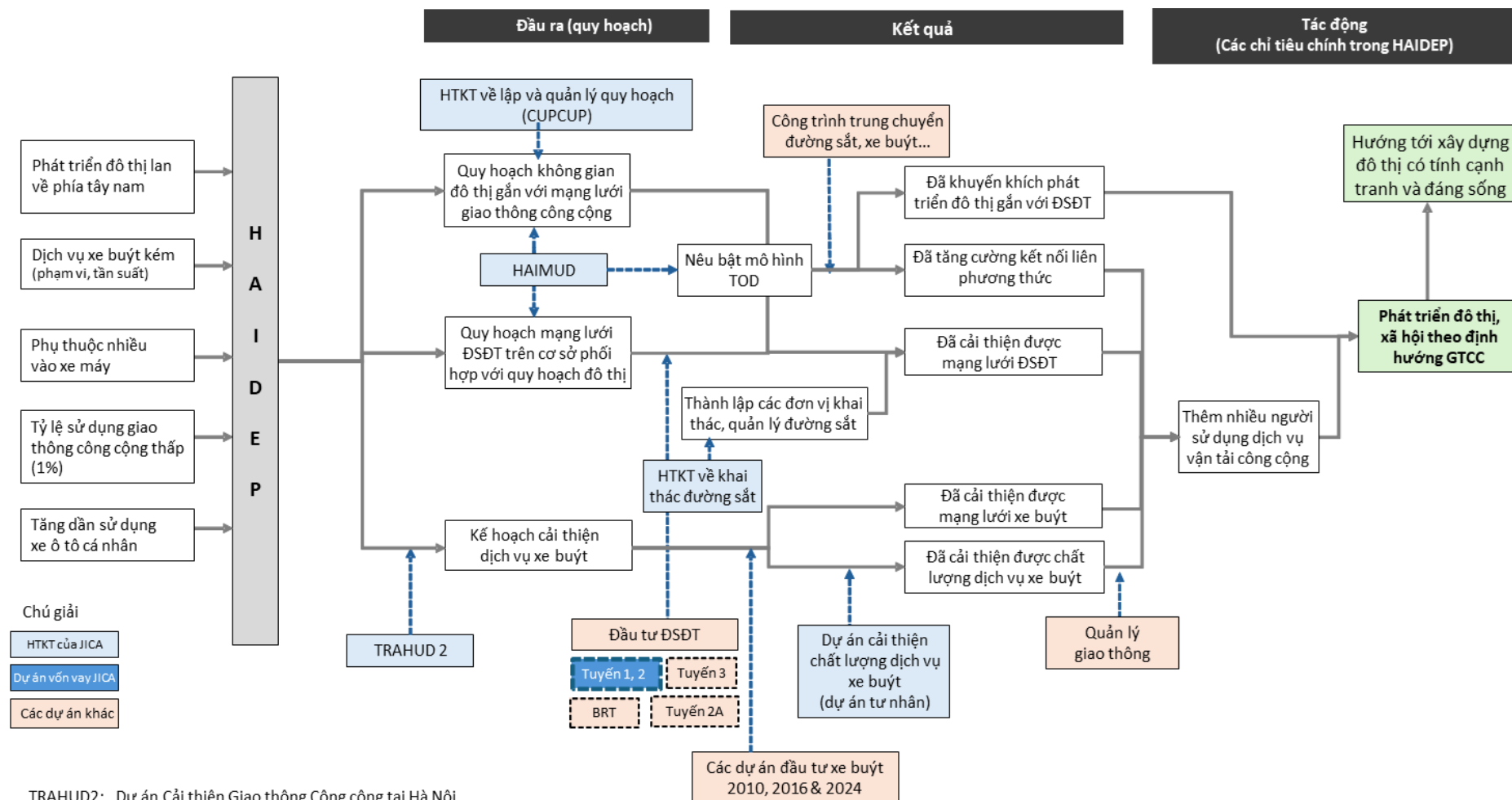
Như đã bàn trong Chương 5, mặc dù một phần mạng lưới đường sắt đô thị do HAIDEP đề xuất đã được đầu tư xây dựng, nhưng các tuyến trọng yếu - Tuyến 2 (mới bắt đầu khởi công xây dựng bằng nguồn vốn vay ODA) và Tuyến 1 - vẫn đang ở giai đoạn quy hoạch, chưa được xây dựng . Kết quả là, mạng lưới đường sắt đô thị, vốn được xem là xương sống của một xã hội theo định hướng giao thông công cộng, vẫn chưa được phát triển đầy đủ.

Song song đó, thông qua các dự án như "Dự án cải thiện giao thông công cộng (TRAHUD)",

thành phố đã nỗ lực mở rộng mạng lưới xe buýt và cải thiện chất lượng dịch vụ xe buýt, từ đó thu hút ngày càng nhiều người sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Bên cạnh đó, các dự án như "Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị Hà Nội (HAIMUD), 2011" và "Dự án Nghiên cứu Thực hiện Phát triển ĐSĐT gắn kết với Phát triển đô thị ở Hà Nội (HAIMUD2)" đã xác định rằng phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) là một nhiệm vụ lớn. Trong tương lai, sự phát triển đô thị gắn kết với xây dựng đường sắt đô thị được kì vọng sẽ tiếp tục phát triển mạnh mẽ

Ngoài ra, trong khuôn khổ các nỗ lực thúc đẩy sử dụng phương tiện giao thông công cộng, các biện pháp quản lý giao thông trong các dự án hợp tác kỹ thuật, như TRAHUD, đã góp phần nâng cao nhận thức cho người dân về sự tiện lợi của giao thông công cộng. Khi việc xây dựng đường sắt đô thị tiếp tục được thúc đẩy, đồng thời chất lượng dịch vụ xe buýt ngày càng được cải thiện, có thể dự báo rằng mức độ tiện lợi của giao thông công cộng tăng lên sẽ thu hút thêm hành khách, góp phần hiện thực hóa mô hình đô thị và xã hội theo định hướng giao thông công cộng.



TRAHUD2: Dự án Cải thiện Giao thông Công cộng tại Hà Nội
 CUPCUP: Dự án Tăng cường Năng lực Lập và Quản lý Quy hoạch Đô thị ở Việt Nam
 HAIMUD: Dự án Nghiên cứu Phát triển gắn kết đô thị và ĐSĐT ở Hà Nội
 ĐSĐT: Đường sắt đô thị

Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

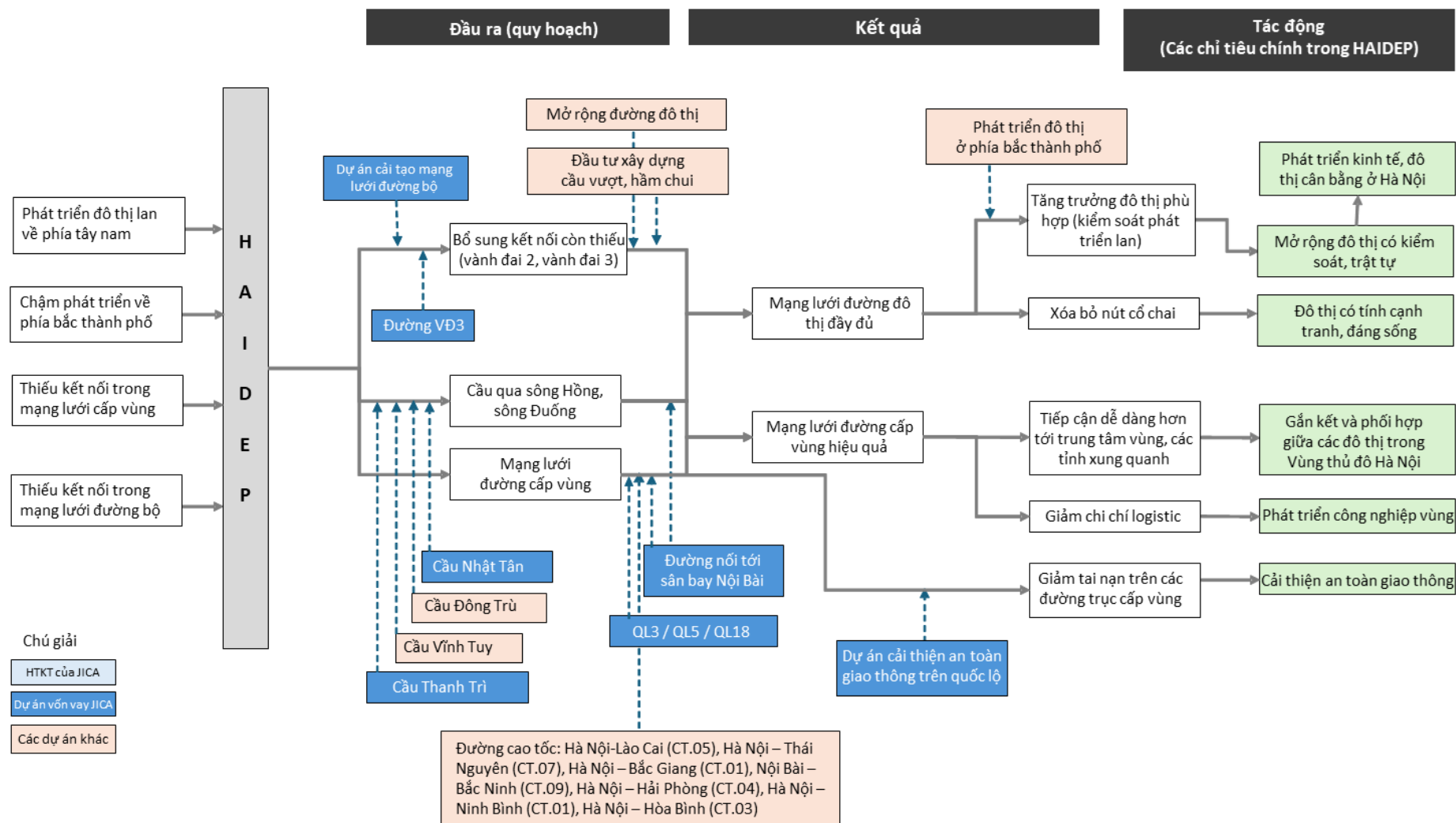
Hình 7.2.1 Xây dựng đô thị theo định hướng giao thông công cộng

7.3 Quản lý tăng trưởng đô thị thông qua đầu tư phát triển mạng lưới đường bộ

Trong lĩnh vực giao thông vận tải, mặc dù việc phát triển mạng lưới đường sắt đô thị như đề xuất trong HAIDEP bị trì hoãn nhưng việc phát triển mạng lưới đường bộ đã đạt được nhiều bước tiến đáng kể. Với sự hỗ trợ từ các dự án vốn vay ODA của JICA, một số công trình hạ tầng giao thông trọng điểm như Đường vành đai 2, Đường vành đai 3 và các cầu vượt sông Hồng lớn như cầu Nhật Tân, cầu Thanh Trì đã được đầu tư xây dựng. Nhờ đó, một loạt các điểm liên kết còn thiếu trên mạng lưới đã được loại bỏ, góp phần cải thiện đáng kể mạng lưới đường huyết mạch trong thành phố. Ngoài ra, Hà Nội cũng đã tích cực triển khai nhiều dự án cải tạo nút giao quy mô lớn, trong đó bao gồm cả các nút khác mức bằng nguồn vốn vay ODA, đồng thời xác định và xử lý các nút cổ chai ùn tắc giao thông.

Việc cải thiện mạng lưới đường bộ, như đã bàn ở trên, được kỳ vọng sẽ thúc đẩy đô thị hóa ở khu vực ngoại ô, giảm tình trạng ùn tắc đang có xu hướng trầm trọng thêm ở khu vực trung tâm, và giúp Hà Nội trở thành một đô thị có tính cạnh tranh và đáng sống hơn. Tuy nhiên, xem xét tình hình giao thông hiện tại ở Hà Nội – với quy mô dân số vượt quá 8 triệu người và tỷ lệ sở hữu ô tô đã tăng từ 1,6% năm 2005 lên 15% nhờ tăng trưởng kinh tế – thì lưu lượng giao thông sẽ ngày càng gia tăng dẫn đến tình trạng ùn tắc nghẽn ngày càng nghiêm trọng hơn. Dù vậy, việc thiếu các cuộc khảo sát, điều tra định kỳ và nhất quán về lưu lượng giao thông và mức độ ùn tắc theo thời gian khiến cho việc đánh giá mức độ ùn tắc một cách tuyệt đối trở nên khó khăn.

Về mạng lưới đường bộ vùng, việc phát triển các tuyến Quốc lộ 5, Quốc lộ 18, Quốc lộ 10 kết nối Hà Nội, Hải Phòng, Hạ Long cũng đã đạt được tiến triển rõ rệt, từ đó góp phần tăng cường năng lực cạnh tranh cho các cơ sở công nghiệp trong vùng Hà Nội, và như đã chỉ ra trong Chương 3, góp phần tăng trưởng kinh tế vùng.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 7.3.1 Kiểm soát tăng trưởng đô thị thông qua phát triển mạng lưới đường bộ

7.4 Cải thiện an toàn giao thông

Tình hình an toàn giao thông ở Hà Nội đã được cải thiện đáng kể, thể hiện ở việc giảm số vụ tai nạn và thương vong, cũng như cải thiện về hành vi của người tham gia giao thông, được xác nhận thông qua kết quả khảo sát phỏng vấn.

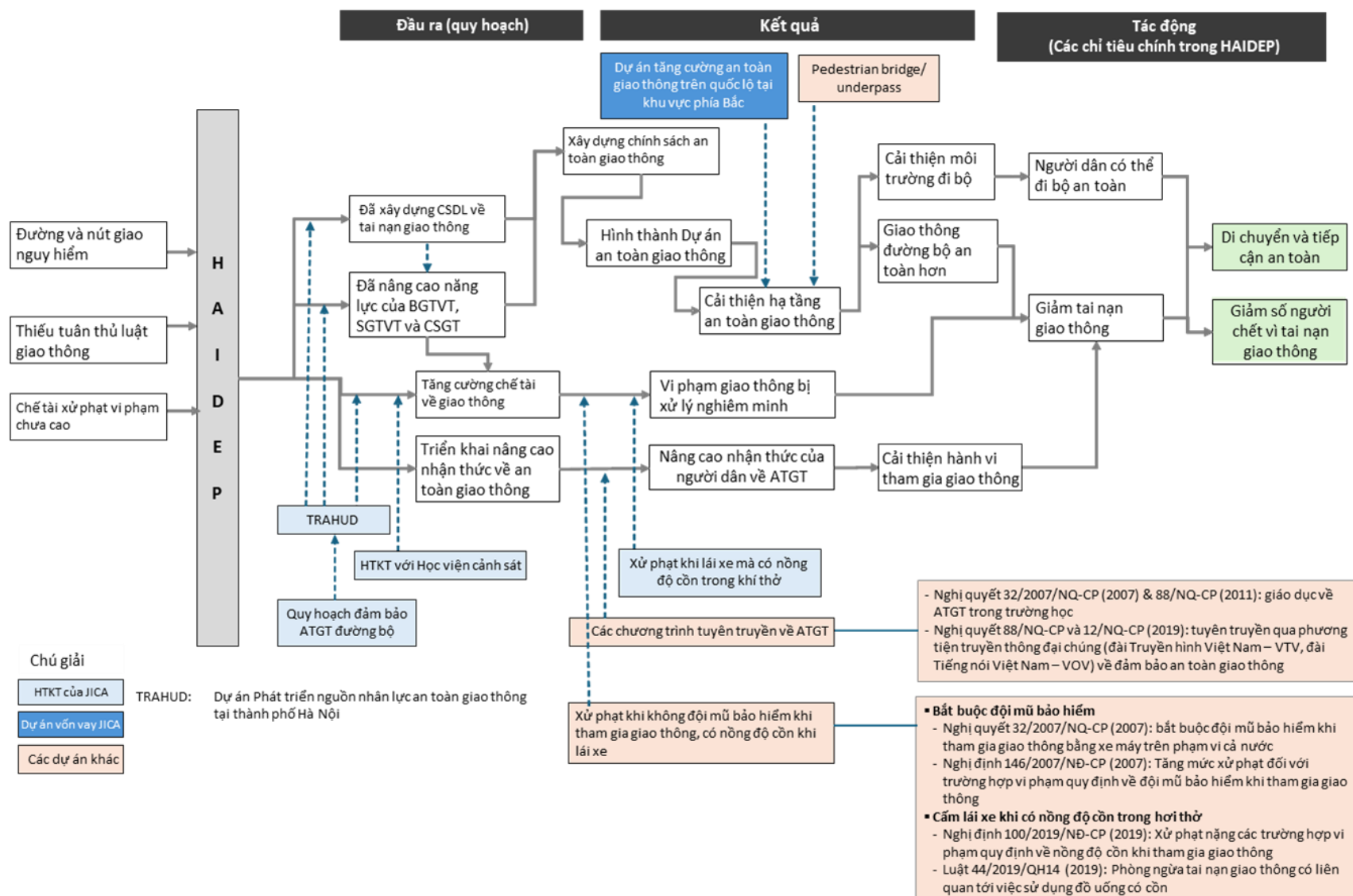
Đảm bảo an toàn giao thông là vấn đề đòi hỏi phải có một cách tiếp cận toàn diện dựa trên "3E" gồm "công trình giao thông", "chế tài pháp lý", và "nâng cao nhận thức"). Theo đó, vai trò của chính sách đảm bảo an toàn giao thông và quy hoạch toàn diện đưa ra định hướng tổng thể là rất lớn. Về khía cạnh này, các dự án hợp tác kỹ thuật do JICA thực hiện đã có những đóng góp đáng kể.

Về **công trình giao thông**, các công trình đảm bảo an toàn giao thông đã được bố trí dọc các tuyến đường chính thông qua Dự án Tăng cường An toàn Giao thông Đường bộ miền Bắc Việt Nam. Ngoài ra, thành phố Hà Nội đã xây dựng nhiều cầu vượt và hầm dành cho người đi bộ, từ đó cải thiện không gian đường an toàn và môi trường dành cho người đi bộ.

Về **chế tài pháp luật**, JICA đã thực hiện dự án hỗ trợ, nâng cao năng lực cho cảnh sát giao thông thành phố Hà Nội. Việt Nam đã ban hành các quy định bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy và cấm điều khiển phương tiện tham gia giao thông khi đã uống rượu bia, các chế tài cũng nghiêm ngặt hơn, mức xử phạt hành chính tăng lên, từ đó góp phần giảm đáng kể các hành vi vi phạm luật giao thông.

Về **nâng cao nhận thức**, đã có nhiều chiến dịch, chương trình nâng cao nhận thức đảm bảo an toàn giao thông được thực hiện, không chỉ thông qua các dự án hợp tác kỹ thuật với JICA mà cả các dự án trong nước. Nhờ đó, nhận thức của người dân về an toàn giao thông đã ngày càng được cải thiện.

Những nỗ lực này đã cùng nhau góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông, như đã bàn ở trên, và hiện thực hóa mục tiêu giao thông và tiếp cận an toàn.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 7.4.1 Xây dựng một xã hội an toàn giao thông

7.5 Cải thiện môi trường nước

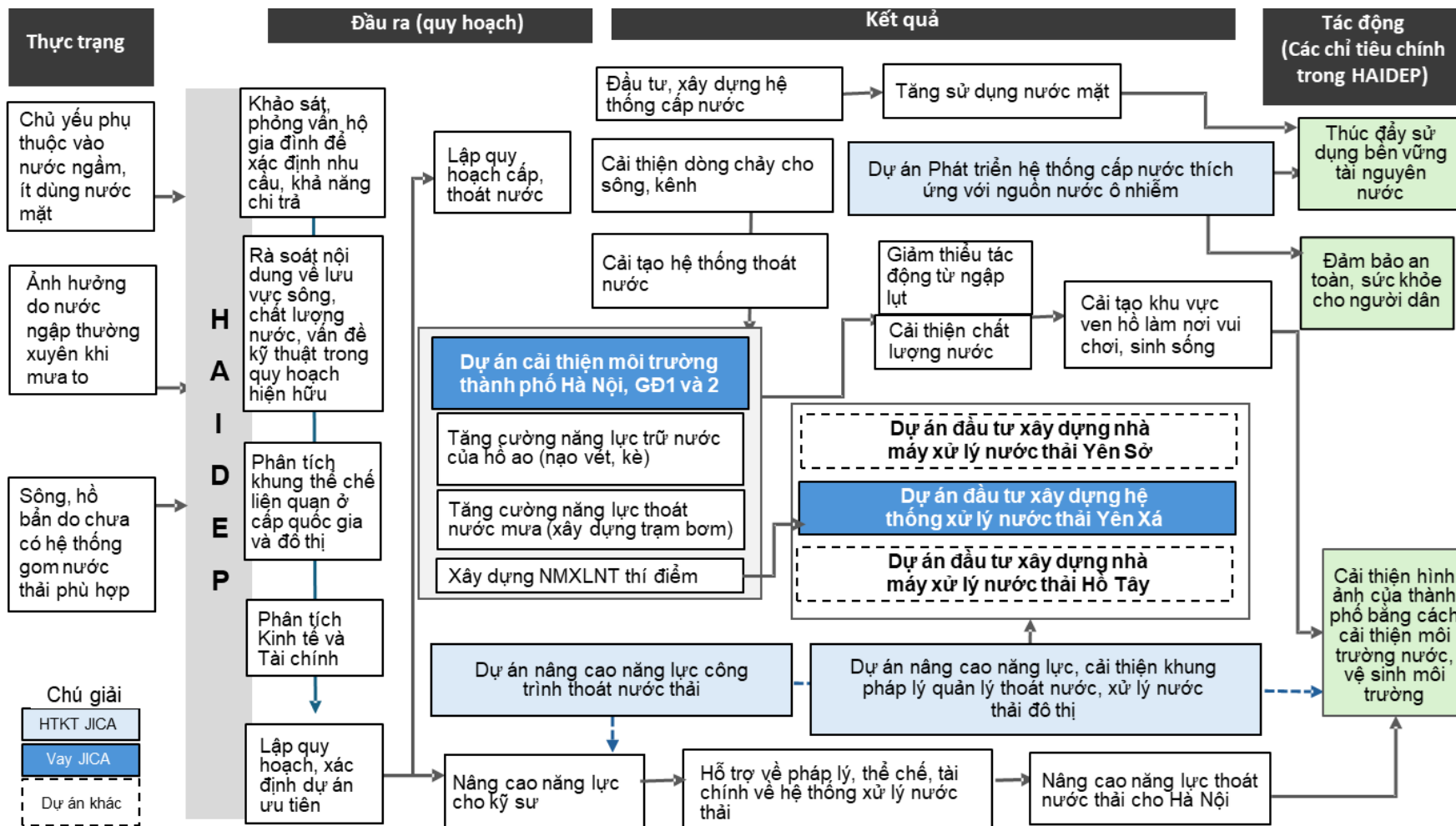
Về lĩnh vực cấp thoát nước, dựa trên HAIDEP, Quy hoạch Cấp nước thủ đô Hà Nội đã được lập và phê duyệt năm 2013, sau đó được điều chỉnh vào năm 2021. Theo quy hoạch này, tính đến năm 2024, thành phố có 33 nhà máy xử lý nước (với tổng công suất khoảng 1,32 triệu m³/ngày đêm) và 92 km đường ống truyền tải đã được đầu tư xây dựng và đi vào vận hành. Về nguồn nước, trong khi trước đây thành phố chủ yếu sử dụng nguồn nước ngầm, thì tỷ trọng nước mặt trong tổng lượng khai thác đã tăng từ 29% năm 2016 lên 60% năm 2024. Sự chuyển dịch này đã góp phần bảo tồn nước ngầm, và thúc đẩy sử dụng tài nguyên nước một cách bền vững.

Tương tự, Quy hoạch Tổng thể Thoát nước thủ đô Hà Nội cũng đã được lập và phê duyệt năm 2013. Năm 2016, JICA đã hỗ trợ triển khai dự án cải thiện hệ thống thoát nước tại khu vực trung tâm Hà Nội, bao quát khu vực có diện tích khoảng 78 km². Dự án được thiết kế để xử lý lượng mưa 310 mm trong hai ngày, bao gồm hợp phần xây dựng Trạm bơm Yên Sở (công suất: 90 m³/giờ), cải tạo khoảng 33 km sông và 20 hồ. Trước khi được cải tạo, khu vực trung tâm thành phố thường xuyên bị ngập khi mưa lớn, ảnh hưởng đến sinh hoạt của người dân và giao thông. Tuy nhiên, khi khả năng trữ nước và thoát nước được nâng cao, khả năng kiểm soát nước mưa của thành phố đã được cải thiện đáng kể, giúp giảm thiệt hại và góp phần nâng cao an toàn cho cuộc sống của người dân.

Về cải tạo hồ, các biện pháp như nạo vét bùn và lắp đặt cống chắn (chặn dòng nước thải chảy vào hồ) đã góp phần cải thiện rõ rệt chất lượng nước hồ. Chỉ số COD – là chỉ số đánh giá mức độ ô nhiễm hữu cơ trong nước – đã giảm còn khoảng 10% so với mức năm 2004. Cây xanh xung quanh hồ cũng đã được bổ sung, tạo thành không gian vui chơi cho người dân, đồng thời một số khu vực quanh hồ đang phát triển thành các khu dân cư mới.

Thêm vào đó, với mục tiêu nâng cao sức khỏe cộng đồng trong quá trình đô thị hóa, JICA đã hỗ trợ đầu tư xây dựng Nhà máy xử lý nước thải Yên Xá (công suất xử lý: 270.000 m³/ngày đêm), phục vụ khoảng 900.000 người dân (diện tích khoảng 4.874 ha). Ngoài ra, các dự án đầu tư nhà máy xử lý nước thải của các doanh nghiệp tư nhân cũng góp phần cải thiện hơn nữa môi trường nước và điều kiện vệ sinh đô thị.

Mặc dù vẫn còn những thách thức về nguồn ngân sách và bố trí đất đai cần thiết cho hoạt động đầu tư, xây dựng hệ thống thoát nước, nhưng các dự án hợp tác kỹ thuật của JICA đã và đang không chỉ góp phần tăng cường năng lực cho cán bộ chuyên môn mà còn giúp cải thiện hệ thống pháp lý, cơ chế tài chính và quy trình thực hiện.



Nguồn: Đoàn Chuyên gia Đánh giá

Hình 7.5.1 Cải thiện môi trường nước

7.6 Thách thức trong việc Vận dụng Lý thuyết Thay đổi (ToC) trong Quá trình Xây dựng Quy hoạch Tổng thể

Quy hoạch HAIDEP, lập cách đây 20 năm, được coi là nền tảng cho các dự án phát triển đô thị về sau. Do đó, công tác đánh giá tác động tổng thể từ quy hoạch này đòi hỏi phải được đặt trong các mối quan hệ kinh tế xã hội phức tạp, vốn đặt ra những thách thức đáng kể. Nghiên cứu đánh giá này đã xác định bốn lĩnh vực ưu tiên và áp dụng khung Lý thuyết Thay đổi, từ đó đánh giá được một cách có hệ thống các mối liên hệ nhân quả giữa các biện pháp can thiệp, đầu ra, kết quả trung gian và tác động dài hạn thu được.

Để đánh giá quá trình mà các dự án đề xuất trong quy hoạch HAIDEP tác động tới công cuộc phát triển sau khi các dự án đó được triển khai, thì cần làm rõ các yếu tố quan trọng như khung pháp lý cho việc thực hiện dự án, sự đồng thuận khi thực hiện thu hồi đất, công tác đào tạo nguồn nhân lực, bố trí nguồn vốn. Khi đánh giá HAIDEP, sự xác đáng của các dự án này cũng như mức độ ảnh hưởng của chúng tới các thành tựu thực tế về sau có thể được xác minh một phần bằng cách tập trung vào các lĩnh vực ưu tiên như giao thông và cấp, thoát nước. Tuy nhiên, kể từ khi HAIDEP được lập tới nay đã gần 20 năm, trong giai đoạn đó đã có nhiều thay đổi, kể cả về ranh giới hành chính của thành phố, nên rất khó có thể xây dựng toàn diện các kết quả định lượng, đánh giá những thay đổi về thể chế hay xác định các yếu tố cản trở việc thực hiện mục tiêu quy hoạch. Nói cách khác, khi có các chương trình ưu tiên ở giai đoạn xây dựng quy hoạch tổng thể, ta có thể xác định các chỉ số giám sát cho giai đoạn cụ thể, từ đó nắm bắt các tác động trung và dài hạn, và điều này có thể làm cơ sở xem xét các dự án đề xuất.

Hơn nữa, với vai trò một lộ trình hiện thực kết quả dễ hiểu thì khung ToC này có thể được vận dụng bởi nhiều bên liên quan - bao gồm các cơ quan nhà nước, người dân và doanh nghiệp tư nhân- từ đó nắm bắt các mục tiêu và mối quan hệ nhân quả của quy hoạch tổng thể, đồng thời hỗ trợ quá trình xây dựng đồng thuận và làm rõ vai trò trách nhiệm của các bên. Tiềm năng áp dụng việc giám sát kết quả của các quy hoạch tổng thể của JICA sẽ được tổng hợp trong Phần II của Báo cáo.

8. NHỮNG TỒN TẠI VÀ THÁCH THỨC ĐỐI VỚI SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CỦA HÀ NỘI

8.1 Tổ chức Hội thảo đánh giá kết quả dự án HAIDEP

Vào ngày 6 tháng 11 năm 2025, Hội thảo đánh giá kết quả dự án HAIDEP đã được tổ chức như một diễn đàn nhằm đánh giá lại những kết quả đạt được và tác động dài hạn của HAIDEP, đồng thời thảo luận về các định hướng phát triển đô thị trong tương lai. Các đại biểu tham dự, bao gồm các cán bộ đương nhiệm của thành phố Hà Nội và các cán bộ đã nghỉ hưu từng tham gia hỗ trợ khảo sát với vai trò đối tác đều ghi nhận rằng HAIDEP đã đưa ra một phương pháp luận mang tính hệ thống và khoa học, đồng thời đóng vai trò nền tảng trong quá trình phát triển đô thị của Hà Nội. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều thách thức chưa được giải quyết, như tình trạng ùn tắc giao thông kéo dài, hệ thống giao thông công cộng chưa thuận tiện, ô nhiễm không khí, và các thiệt hại do ngập lụt mới phát sinh khi lượng mưa gia tăng dưới tác động của biến đổi khí hậu. Trong thời gian tới, việc đẩy nhanh thực hiện quy hoạch thông qua cơ chế hợp tác giữa chính quyền, khu vực tư nhân và người dân là hết sức cần thiết. Điều này sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế và cải thiện chất lượng sống, đồng thời vẫn duy trì được tầm nhìn của thành phố về mặt nước, cây xanh và văn hóa như HAIDEP đã đề xuất.

Các thảo luận cũng tái khẳng định tầm quan trọng của cách tiếp cận quy hoạch dựa trên cơ sở dữ liệu mà HAIDEP áp dụng như xây dựng cơ sở dữ liệu đáng tin cậy và tiến hành khảo sát chuyển đi cá nhân định kỳ và nhấn mạnh sự cần thiết phải duy trì cách tiếp cận này. Đồng thời, vấn đề phát triển đường sắt đô thị vốn chậm trễ so với đề xuất ban đầu của HAIDEP cũng được đặc biệt lưu ý. Những định hướng mới cho tăng trưởng đô thị bền vững cũng được nhấn mạnh bao gồm đẩy mạnh TOD, áp dụng các phương thức tài chính đô thị mới, triển khai mô hình đối tác công-tư (PPP) và cơ chế thu hồi giá trị gia tăng đất đai (LVC) cũng như thiết lập các khung pháp lý và cơ chế phối hợp liên ngành. Những giải pháp này kế thừa các khuyến nghị ban đầu của HAIDEP và đưa ra những chiến lược cụ thể nhằm ứng phó với các thách thức đô thị hiện nay.

Nhìn chung, hội thảo này đã định vị lại những thành tựu của HAIDEP không chỉ đơn thuần là quy hoạch trong quá khứ, mà còn là nền tảng cho các chính sách đô thị hiện tại và tương lai.

Dựa trên kết quả khảo sát thực địa và nội dung thảo luận tại hội thảo, những thách thức còn tồn tại đối với sự phát triển bền vững của thành phố Hà Nội được tổng hợp như sau.

8.2 Phương pháp lập quy hoạch

Một vấn đề chung ở tất cả các lĩnh vực là thiếu quy hoạch dựa trên cơ sở dữ liệu. Trong lĩnh vực giao thông, việc thu thập dữ liệu định kỳ về lưu lượng giao thông đường bộ chưa được thực hiện, đồng thời lượng hành khách sử dụng phương tiện công cộng cũng chưa được nắm bắt cụ thể. Do các cuộc khảo sát quy mô lớn như khảo sát chuyển đi cá nhân chỉ được tiến hành khi có sự hỗ trợ của các nhà tài trợ, nên nhu cầu giao thông đô thị cần thiết cho

công tác quy hoạch giao thông chưa được xác định một cách đầy đủ. Vì vậy, mặc dù thành phố đã triển khai các biện pháp giảm ùn tắc giao thông bằng cách xác định các điểm ùn tắc và áp dụng các giải pháp cục bộ nhưng do chưa xét đến toàn bộ mạng lưới đường bộ nên hiệu quả của các biện pháp này còn hạn chế. Trong lĩnh vực cấp thoát nước, nhiều ý kiến cho thấy rằng dữ liệu cơ bản như giám sát chất lượng nước hay tỷ lệ bao phủ hệ thống thoát nước thải chưa được thu thập.

HAIDEP đã tiến hành các cuộc khảo sát phỏng vấn hộ gia đình, khảo sát lưu lượng giao thông và khảo sát phỏng vấn hành khách nhằm phân tích hiện trạng và dự báo nhu cầu đến năm 2020. Trên cơ sở đó, quy hoạch và đề xuất hạ tầng dựa trên bằng chứng đã được xây dựng. Tuy nhiên, quy hoạch đường sắt đô thị hiện nay của thành phố bao gồm 15 tuyến, với tổng chiều dài mạng lưới lên tới 619km có thể là một đề xuất quá tham vọng so với quy mô thành phố cũng như nhu cầu vận tải ước tính trong tương lai, và như vậy có thể dẫn tới đầu tư kém hiệu quả. Việc thu thập, tổng hợp dữ liệu làm căn cứ để lập quy hoạch vẫn sẽ là một thách thức không nhỏ đối với Việt Nam.

8.3 Hình thành cấu trúc đô thị mong muốn cho Hà Nội

8.3.1 Hiện thực hóa cấu trúc đô thị đa cực, phân tán/phi tập trung dựa trên mạng lưới đường sắt đô thị

Việc HAIDEP nhấn mạnh vào phát triển đô thị và hình thái xã hội dựa trên giao thông công cộng có thể nói đã có ảnh hưởng mạnh mẽ đến công tác quy hoạch đô thị của Hà Nội và mạng lưới đường sắt đề xuất trong HAIDEP đã trở thành nền tảng cho các quy hoạch đường sắt đô thị sau này của thành phố, đồng thời khái niệm TOD- phát triển theo định hướng giao thông lấy đường sắt đô thị làm trung tâm đã được công nhận rộng rãi thông qua các dự án hợp tác kỹ thuật của JICA.

Tuy nhiên, như đã bàn ở Chương 5, tiến độ phát triển mạng lưới đường sắt đô thị còn chậm đáng kể so với đề xuất trong HAIDEP, từ đó ảnh hưởng đến việc hiện thực hóa cấu trúc đô thị như kỳ vọng. Cụ thể, mô hình cấu trúc đô thị đa cực, phi tập trung với các tiểu trung tâm là khu vực các ga trung tâm đường sắt đô thị vẫn chưa được hiện thực hóa. Trên thực tế, cấu trúc đô thị hiện vẫn là đơn cực với các khu dân cư phát triển lan ra vùng ngoại vi, dẫn tới tình trạng ùn tắc nghẽn giao thông kinh niên trở nên ngày càng trầm trọng hơn.

Chính phủ Việt Nam nhận thấy sự bất cập khi chậm trễ trong phát triển đường sắt, và năm 2025, Quốc hội đã ra nghị quyết thúc đẩy phát triển đường sắt đô thị ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, đưa việc đẩy nhanh phát triển đường sắt trở thành ưu tiên chính sách trọng tâm.

Trước mắt, thành phố Hà Nội sẽ đối mặt với những thách thức đáng kể trong việc hình thành cấu trúc đô thị phù hợp với mạng lưới đường sắt đô thị, phát triển hạ tầng giao thông như quảng trường nhà ga và đẩy mạnh phát triển đô thị đồng bộ xung quanh các nhà ga theo mô hình TOD. Luật Thủ đô được ban hành vào năm 2024, đã nới lỏng các quy định về phát triển đô thị, có tính đến cơ chế phát triển theo định hướng giao thông (TOD). Bên cạnh đó,

Nghị quyết số 188 của Quốc hội và Luật Đường sắt năm 2025 quy định rằng việc quy hoạch và triển khai các khu vực TOD xung quanh các nhà ga đường sắt sẽ do thành phố Hà Nội (chính quyền địa phương) thực hiện. Các thách thức cụ thể bao gồm:

- **Xây dựng quy hoạch cấu trúc đô thị toàn thành phố gắn với mạng lưới đường sắt đô thị:** Mặc dù thành phố Hà Nội đã và đang rà soát mạng lưới đường sắt đô thị, nhưng quá trình này chưa được phối hợp chặt chẽ với quy hoạch cấu trúc đô thị tổng thể của thành phố Hà Nội.
- **Xây dựng quy hoạch cấu trúc đô thị cho khu vực ngoại thành:** Dự kiến quá trình phát triển đô thị sẽ dần lan rộng ra các khu vực ngoại thành (bên ngoài vành đai 4, các khu vực ngoại thành của Hà Nội, đô thị vệ tinh Hòa Lạc, các huyện phía Bắc như Đông Anh, v.v.). Hiện nay chưa có tầm nhìn rõ ràng về cấu trúc đô thị ở các khu vực này. Vì vậy cần định vị và tích hợp quy hoạch cấu trúc đô thị với mạng lưới đường sắt và đường bộ ngay từ giai đoạn đầu.
- **Xây dựng quy hoạch TOD gắn với Quy hoạch chung và mạng lưới đường sắt đô thị:** Nhằm bám sát các luật và nghị quyết nêu trên, Hà Nội đã xem xét việc thúc đẩy TOD; tuy nhiên, cả quy hoạch TOD theo hành lang cho từng tuyến đường sắt đô thị và quy hoạch TOD theo khu vực hiện nay chủ yếu tập trung vào quy hoạch phát triển xung quanh từng nhà ga riêng lẻ. Để phù hợp với Quy hoạch chung của toàn thành phố, cần xây dựng quy hoạch TOD có xét đến mạng lưới đường sắt đô thị một cách tổng thể, bao gồm việc xác định vai trò và chức năng của các nhà ga, như phát triển các tiểu trung tâm.
- Do sự thay đổi trong tổ chức hành chính của Việt Nam, các đơn vị hành chính cấp quận, huyện và thị xã bị bãi bỏ, nên các phường sẽ là các đơn vị hành chính trong khu vực đô thị của Hà Nội. Vì vậy, cần cập nhật quy hoạch cấu trúc đô thị cho toàn thành phố, trong đó định vị rõ các quy hoạch "đô thị vệ tinh" ở khu vực ngoại thành.

8.3.2 Xây dựng các phương pháp tái thiết và chỉnh trang các khu đô thị hiện hữu

Tái phát triển khu trung tâm và các khu tập thể cũ đã xuống cấp chưa mấy tiến triển và vẫn là thách thức lớn. Qua các buổi làm việc và phỏng vấn các bên liên quan cũng cho thấy rằng, mặc dù HAIDEP đã xác định vấn đề tái phát triển các khu đô thị hiện hữu là một nhiệm vụ trọng tâm nhưng chưa đề xuất được mô hình đầu tư phù hợp.

Xét tới các vấn đề môi trường ngày càng phức tạp, kết cấu công trình xuống cấp, tình trạng xây dựng trái phép và nguy cơ mất an toàn khi có thiên tai, việc tái thiết được coi là một vấn đề cấp bách. Năm 2021, thành phố đã ra Quyết định số 5289/QĐ-UBND phê duyệt đề án xây dựng, cải tạo chung cư cũ trên địa bàn thành phố, có tính tới các mô hình đầu tư phù hợp. Ngoài ra, vì một số khu chung cư cũ nằm kề các đoạn đường sắt đô thị đã quy hoạch trong phạm vi đô thị hiện hữu, nên cũng cần cân nhắc thực hiện đầu tư, xây dựng đồng bộ với các nhà ga đường sắt đô thị.

Đối với các Quy hoạch TOD theo phân khu xung quanh các nhà ga đường sắt, trong khuôn khổ pháp lý nêu trên, việc nới lỏng các quy định quản lý quy hoạch đô thị ở cấp quốc gia

cũng đang được xem xét, đồng thời áp dụng các cơ chế thu hồi đất và GPMB do địa phương thực hiện (theo tài liệu thuyết trình của MRB). Việc nới lỏng quy định một cách quá mức có thể gây áp lực quá tải lên hệ thống hạ tầng xung quanh, làm trầm trọng thêm tình trạng ùn tắc giao thông, ngập lụt và các tác động liên quan khác. Do đó, cần huy động sự đóng góp của các nhà phát triển tư nhân cho lợi ích công cộng như một điều kiện tiên quyết để nới lỏng các quy định. Ví dụ như: cung cấp không gian mở công cộng, nâng cao khả năng chống chịu thiên tai, lắp đặt công trình công cộng, đảm bảo không gian cây xanh và phát triển nhà ở cho người thu nhập thấp. Ngoài ra, việc phân bổ hệ số sử dụng đất cần được xác định dựa trên cơ sở năng lực của hạ tầng xung quanh, trong đó đặc biệt chú trọng đến các kết quả đánh giá tác động giao thông.

8.4 Giao thông đô thị

8.4.1 Thúc đẩy phát triển đường sắt đô thị

Đẩy nhanh đầu tư, xây dựng các tuyến ưu tiên: Như đã đề cập ở trên, một điểm đáng chú ý trong quá trình phát triển giao thông đô thị tại Hà Nội trong 20 năm qua là trong khi đường bộ được đầu tư một cách ổn định, thì phát triển của đường sắt đô thị lại bị chậm trễ. Hiện nay phát triển đường sắt đã được coi là ưu tiên chính sách, nên cần xây dựng một cơ chế đầu tư đường sắt tích hợp với phát triển đô thị. Các nội dung cụ thể gồm:

- Đảm bảo tiến độ xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 2.
- Cân nhắc đẩy nhanh đầu tư các tuyến ưu tiên ngắn hạn khác (ví dụ như Tuyến 5).
- Thực hiện quy hoạch tích hợp không gian đô thị và mạng lưới giao thông ở các khu vực ngoại thành nơi hình thái cấu trúc đô thị còn chưa rõ ràng.

Rà soát lại mạng lưới đường sắt: Hiện nay Ban Quản lý Đường sắt Đô thị Hà Nội (MRB) được giao phụ trách đầu tư, xây dựng đường sắt đô thị. MRB đã xây dựng kế hoạch phát triển gồm ba giai đoạn để đẩy nhanh quá trình phát triển mạng lưới đường sắt, đồng thời cũng đang thảo luận về khả năng bỏ bước nghiên cứu tiền khả thi đối với các tuyến ưu tiên cao, đồng thời tiến hành thu hồi đất trước khi nghiên cứu khả thi. Mặt khác, cũng có ý kiến cho rằng quy mô 15 tuyến với tổng chiều dài 619 km như hiện tại là quá lớn so với quy mô của thành phố Hà Nội và nhu cầu trong tương lai. Do đó, cần thực hiện rà soát mạng lưới đường sắt dựa trên dự báo nhu cầu giao thông. Mặc dù thành phố đã và đang tiến hành rà soát mạng lưới đường sắt, nhưng các phân tích về lưu lượng giao thông và nhu cầu giao thông vẫn chưa được thực hiện. Điều này làm dấy lên những nghi ngại về việc liệu một mạng lưới hiệu quả và hiệu suất cao có thực sự đang được xem xét hay không. Như đã nêu ở trên, việc rà soát mạng lưới đường sắt trên cơ sở đánh giá hiện trạng giao thông và các dự báo nhu cầu trong tương lai là hết sức cần thiết.

8.4.2 Cải thiện các điểm ùn tắc giao thông đô thị

Như đã đề cập ở trên, công tác đầu tư cải tạo mạng lưới đường bộ ở Hà Nội được thực hiện ổn định. Tuy nhiên, như bàn trong phần 4.3.1 về "Các dự án đường đô thị", tình trạng ùn tắc

vẫn xảy ra ở nhiều nút giao trong thành phố, tạo ra các nút thắt cổ chai trong giao thông đô thị. Vì các nút giao ùn tắc hiện chưa được xác định cụ thể căn cứ vào các chỉ số định lượng thu được từ khảo sát lưu lượng giao thông và dự báo nhu cầu, do đó các biện pháp ứng phó hiện nay chủ yếu là các biện pháp dựa trên đánh giá chủ quan và cục bộ. Việc nhìn nhận giao thông đô thị từ góc nhìn tổng thể, thiết lập được các nội dung ưu tiên dựa trên dữ liệu thu thập được, từ đó xây dựng kế hoạch hành động sẽ giúp giải quyết vấn đề hiệu quả và thiết thực hơn.

Bên cạnh đó, những thách thức trong tương lai cũng bao gồm nội dung thúc đẩy quản lý giao thông thông qua chuyển đổi số (DX) và tăng cường các biện pháp an toàn đường bộ. Đặc biệt, việc thu thập và phân tích thông tin giao thông thời gian thực, tối ưu hóa hoạt động điều khiển tín hiệu giao thông và ngăn ngừa vi phạm giao thông đều có thể giúp cải thiện vấn đề ùn tắc giao thông đô thị, tạo ra một môi trường giao thông đường bộ hiệu quả và an toàn hơn.

Hơn nữa, trong giai đoạn chuyển tiếp cho đến khi phát triển toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị được triển khai, thì nội dung cải thiện sự thuận tiện khi trung chuyển giữa các phương thức giao thông công cộng hiện có (loại bỏ các điểm ùn tắc) là một vấn đề cấp bách. Cụ thể, cần tăng cường hợp tác giữa nhiều phương thức, chẳng hạn như giữa đường sắt và xe buýt, BRT và xe buýt/xe máy, xe buýt và xe máy. Có thể thực hiện điều chỉnh lịch trình tàu tại các điểm giao, cải thiện hệ thống thông tin hướng dẫn, bố trí không gian trung chuyển thuận tiện, từ đó sẽ giúp tăng số người sử dụng phương tiện giao thông công cộng, giảm ùn tắc và nâng cao hiệu quả của toàn bộ mạng lưới giao thông.

8.4.3 Cải thiện và đẩy mạnh truyền thông về dịch vụ xe buýt trong giai đoạn ngắn hạn

Như đã đề cập ở trên, mặc dù việc mở rộng số lượng tuyến xe buýt đã mang lại một số cải thiện nhất định về dịch vụ nói chung, nhưng chưa dẫn đến sự gia tăng đáng kể về số lượng hành khách, và mức độ hài lòng của hành khách cũng chưa cao. Bên cạnh đó, việc phụ thuộc vào nguồn trợ cấp từ ngân sách nhà nước để duy trì hoạt động vẫn tạo ra gánh nặng tài chính lớn, do đó việc đạt được sự gia tăng bền vững về lượng hành khách, đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ và khôi phục sự lành mạnh về tài chính là vấn đề cấp bách.

Hiện nay, xe máy vẫn là phương tiện giao thông chính ở Hà Nội, nhưng xe buýt có lợi thế tương đối rõ ràng về sự an toàn và thoải mái. Do đó, hiện còn nhiều tiềm năng tăng lượng hành khách xe buýt trên cơ sở tối ưu hóa mạng lưới và cải thiện toàn diện mức độ dịch vụ, bao gồm tần suất hoạt động, khả năng kết nối và tiện nghi của phương tiện. Trong thời gian tới, cần triển khai thực hiện các biện pháp cải thiện chiến lược dựa trên cấu trúc đô thị và đặc điểm nhu cầu đi lại.

8.5 Cấp, thoát nước

Mở rộng phạm vi bao phủ của hệ thống thoát nước: Mặc dù năng lực thoát nước trên địa bàn thành phố đã được cải thiện đáng kể, nhưng cần quan tâm hơn nữa tới việc đối phó với quy luật mưa thay đổi do biến đổi khí hậu gây ra. Các biện pháp thích ứng hướng tới tăng

cường khả năng chống chịu của đô thị và kiểm soát ngập lụt đã được xác định là những vấn đề trọng tâm trong quy hoạch đô thị. Công tác phòng, chống ngập úng cần được triển khai không chỉ ở các khu vực đô thị hiện hữu mà còn ở các khu vực mới phát triển.

Đầu tư xây dựng các công trình thoát nước thải mới: Cải thiện kết nối với hệ thống cống thoát nước, xử lý ô nhiễm sông và nâng cao tỷ lệ xử lý nước thải vẫn là những thách thức đáng kể đối với thành phố. Hiện nay đã có một số các dự án tích hợp các nhà máy xử lý nước thải với phát triển đô thị được thực hiện theo cơ chế Xây dựng - Chuyển giao (BT); tuy nhiên, những khó khăn về đảm bảo tài chính và giải phóng mặt bằng đã dẫn tới sự chậm trễ trong việc triển khai các dự án mới.

Tăng cường khuôn khổ thể chế và tổ chức. Tại thời điểm nghiên cứu HAIDEP, cơ chế pháp lý còn chưa đầy đủ cho việc phân chia vai trò, trách nhiệm cũng như cấp vốn đầu tư cho các dự án thoát nước. Chính vì vậy, các đề xuất cụ thể về các vấn đề thể chế không đầy đủ bằng các đề xuất kỹ thuật. Việc không xác định được vai trò rõ ràng trong lĩnh vực đầu tư xây dựng các dự án thoát nước ở thành phố Hà Nội đã dẫn đến việc phân bổ ngân sách không đầy đủ theo quy hoạch, đồng thời việc đào tạo cán bộ chuyên trách về kế hoạch và vận hành kỹ thuật cũng chưa được chú trọng. Vì vậy, thể chế hóa trách nhiệm của thành phố trong các hoạt động này và đảm bảo bố trí ngân sách tương ứng vẫn là những thách thức lớn trong thời gian tới.

8.6 Xây dựng cơ chế toàn diện để triển khai các dự án đầu tư xây dựng

8.6.1 Hợp tác với khu vực tư nhân

Trong các dự án phát triển đô thị, sự hợp tác với khu vực tư nhân đóng vai trò thiết yếu. Trước năm 2007, thời điểm lập quy hoạch HAIDEP, là thời kỳ mà Chính phủ ban hành các quy định về cơ chế Xây dựng-Kinh doanh-Chuyển giao (BOT) và đã có nhiều dự án xây dựng đường bộ theo cơ chế BOT này được triển khai. Sau Nghị định về BOT năm 2007 (Nghị định số 78/2007/NĐ-CP), một số dự án thí điểm theo mô hình đối tác công tư (PPP) đã được đề xuất tại Hà Nội.

Khi Luật PPP (số 13/2021/QH15) được ban hành vào năm 2021, đã có nhiều thảo luận cụ thể về mô hình PPP cho các Đề án như đường Vành đai 4, đường sắt đô thị và hệ thống giao thông thông minh tại Hà Nội. Tuy nhiên, có thể thấy trước mắt vẫn còn tồn tại nhiều thách thức liên quan đến thu hồi đất và giải phóng mặt bằng, phân bổ rủi ro và cơ chế bù đắp doanh thu.

Các ví dụ về triển khai thực hiện theo mô hình Xây dựng - Chuyển giao (BT) bao gồm dự án đầu tư nhà máy xử lý nước thải Yên Sở nói trên, đường Vành đai 2 và một số tuyến đường cao tốc là các dự án được triển khai thông qua các mô hình đa dạng gắn với quyền đầu tư phát triển khu vực xung quanh dự án.

Để có thể huy động vốn tư nhân cho các dự án tái phát triển trong khu vực đô thị hiện hữu, cần xây dựng được các phương pháp tiếp cận phù hợp với quy hoạch đô thị đồng thời đảm bảo sự tích hợp đồng bộ với hệ thống đường sắt đô thị dự kiến.

8.6.2 Cải thiện cơ chế thu hồi đất cho các dự án đầu tư xây dựng

Các dự án đầu tư xây dựng hạ tầng quy mô lớn không thể tránh được việc phải thu hồi đất và giải phóng mặt bằng. Ngay từ thời điểm nghiên cứu HAIDEP, đã có những trường hợp phản đối công khai do thiếu minh bạch về tiền bồi thường và phương thức giải phóng mặt bằng. Các vấn đề khác về cơ chế cũng đã được chỉ ra, ví dụ như thiếu cơ chế cho phép người dân tham gia ngay từ giai đoạn lập quy hoạch dự án. HAIDEP đã đưa ra giải pháp về những nội dung này thông qua các khuyến nghị, như tổng hợp trong Bảng 8.5.1.

Sau đó, sau nhiều lần xem xét, Chính phủ đã đưa ra các cải cách lớn về pháp lý và thể chế liên quan đến đất đai từ năm 2024, dẫn đến quy trình thu hồi đất trở nên đơn giản hơn. Đặc biệt, đã có những cải tiến thể chế quan trọng, chẳng hạn như bắt buộc cung cấp thông tin cho người dân địa phương ở các giai đoạn thực hiện.

Cho dù vậy, trước mắt vẫn còn những thách thức, bao gồm những khó khăn về đảm bảo khu tái định cư trong phạm vi đô thị và hiệu quả hạn chế của các nỗ lực phục hồi sinh kế cho người dân. Ngoài ra, vẫn còn có sự chênh lệch giữa giá thị trường thực tế và mức bồi thường ước tính khi thực hiện nghiên cứu tiền khả thi. Vì vị trí các điểm tái định cư thường không được làm rõ ở giai đoạn đầu của dự án, nên ngân sách phân bổ cho nội dung xây dựng nhà tái định cư thường cũng không đủ.

Bảng 8.6.1 Khuyến nghị của HAIDEP về Thu hồi đất và Hiện trạng năm 2024

	Khuyến nghị của HAIDEP (2008)	Cơ sở pháp lý và thực hiện tính đến năm 2024
1	Thực hiện đánh giá tác động xã hội ngay ở giai đoạn đầu và phản ánh vào quy hoạch.	Theo Luật Đất đai và Luật Bảo vệ Môi trường năm 2024, nội dung đánh giá tác động xã hội được đưa vào Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) và tham vấn cộng đồng đã trở thành nội dung bắt buộc.
2	Lập kế hoạch tái định cư trên cơ sở có tham gia của cộng đồng ngay từ giai đoạn đầu.	Các dự án tái định cư được pháp luật cho phép và buộc phải có tham vấn cộng đồng (ví dụ: Điều 87 của Luật đất đai năm 2024).
3	Lập phương án tái định cư thông qua đơn vị chuyên môn độc lập	Chưa được pháp luật quy định; Mặc dù khả thi về mặt kỹ thuật, nhưng cơ chế vẫn chưa rõ ràng.
4	Thể chế hóa việc công bố thông tin và đảm bảo sự tham gia của cộng đồng	Việc công bố thông tin đã được cải thiện; tham vấn cộng đồng là yêu cầu bắt buộc theo Luật Đầu tư Công và Luật Đất đai.
5	Thiết lập khung pháp lý và hướng dẫn rõ ràng về bồi thường, tái định cư.	Quy trình, thủ tục được quy định tại Luật Đất đai năm 2024 và Nghị định 88.
6	Xây dựng cơ chế bồi thường minh bạch, có tính thực tế dựa trên giá trị thị trường	Đã có quy định về "giá đất" trong giai đoạn thu hồi có sự chuyển dịch sang bồi thường theo giá thị trường.
7	Đảm bảo sự tham gia của cộng đồng vào giai đoạn thiết kế nhà ở và xây dựng hạ tầng thiết yếu.	Đã có các tiêu chuẩn cụ thể (tiêu chí đô thị và nông thôn mới), nhưng sự tham gia của cộng đồng chưa được thể chế hóa.
8	Đảm bảo phục hồi sinh kế, hỗ trợ bố trí việc làm cho người dân	Đã tăng cường hỗ trợ đào tạo nghề và tìm kiếm việc làm. Tuy nhiên, người dân thường thích nhận bồi thường bằng tiền mặt, hiệu quả khôi phục sinh kế còn hạn chế.
9	Giao địa phương vai trò điều phối, tăng cường hợp tác với người dân	Thẩm quyền chính quyền địa phương đã được mở rộng, thủ tục tái định cư do địa phương chủ động. Tuy nhiên, còn thiếu các cơ chế điều phối linh hoạt được thể chế hóa trong quy định.

Nguồn: HAIDEP và tổng hợp từ nội dung phỏng vấn

Theo khung pháp lý mới, cần có các biện pháp chiến lược để giải quyết những thách thức này và đảm bảo sự phát triển đô thị trong tương lai. Cụ thể, để tránh ảnh hưởng đến kế hoạch ngân sách và tiến độ dự án, cần hình thành "quỹ đất tái định cư" để tạo điều kiện thu hồi đất trước đối với các địa điểm tiềm năng phải thu hồi. Bên cạnh đó, để đối phó với tình trạng thiếu đất trong đô thị, cần đẩy mạnh mô hình tái định cư trong chung cư cao tầng để phát huy hiệu quả quỹ đất hạn chế.

Hơn nữa, để cải thiện vấn đề thiếu minh bạch và chậm trễ trong quá trình thu hồi đất, cần thành lập một đơn vị chuyên trách và độc lập có năng lực đánh giá công bằng và nhanh chóng. Những nỗ lực này sẽ góp phần thiết lập một hệ thống thu hồi đất bền vững và đáng tin cậy.

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN

**KHẢO SÁT KẾT QUẢ DÀI HẠN
CỦA
CHƯƠNG TRÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TỔNG THỂ
THỦ ĐÔ HÀ NỘI
(HAIDEP)**

**BÁO CÁO CUỐI KỲ
PHỤ LỤC**

Tháng 2, 2026

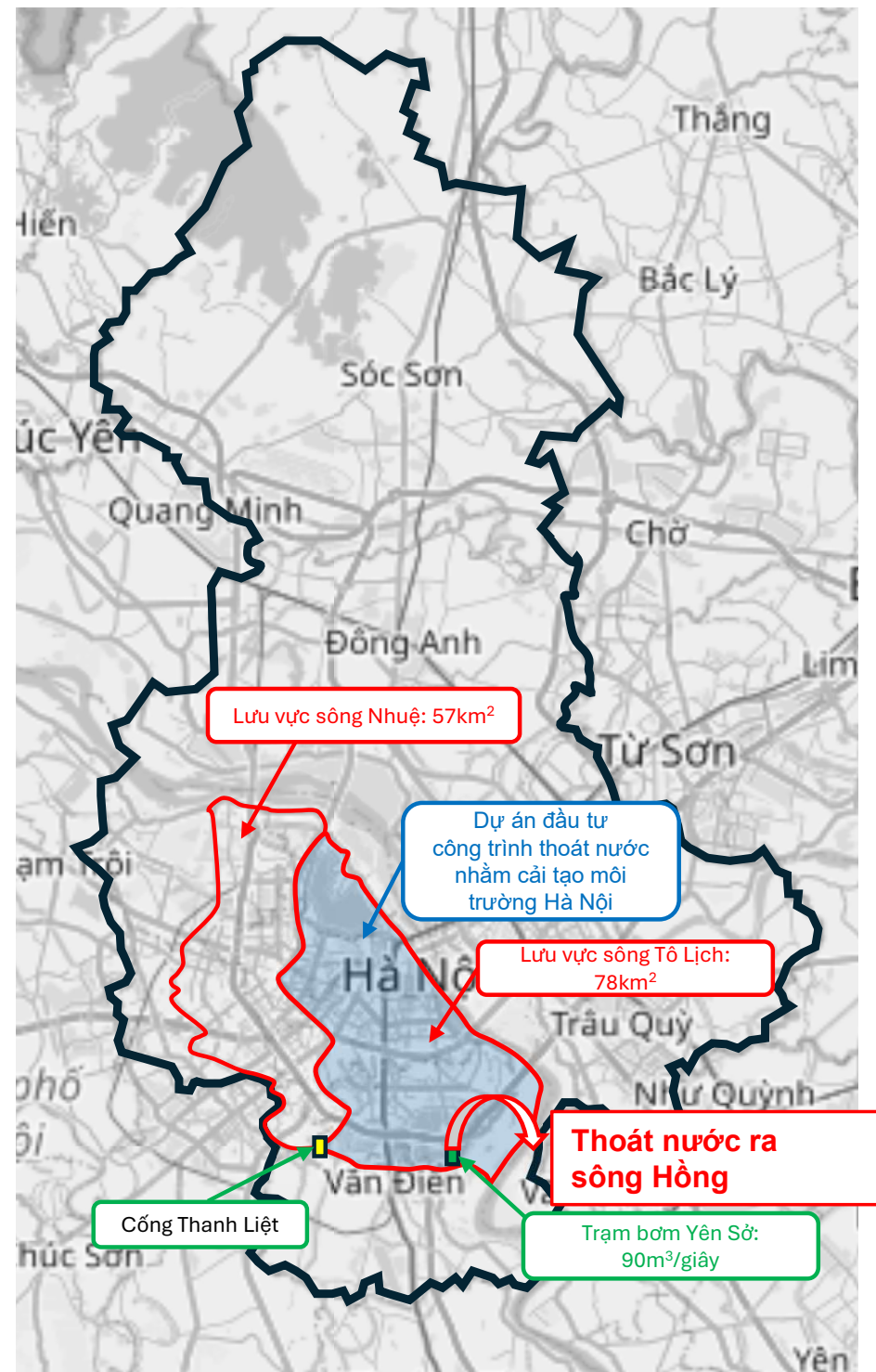
**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN TOÀN CẦU PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI**

PHỤ LỤC A

Số liệu vận hành trạm bơm Tháng 9/2024

Các bước Vận hành thoát nước mùa mưa

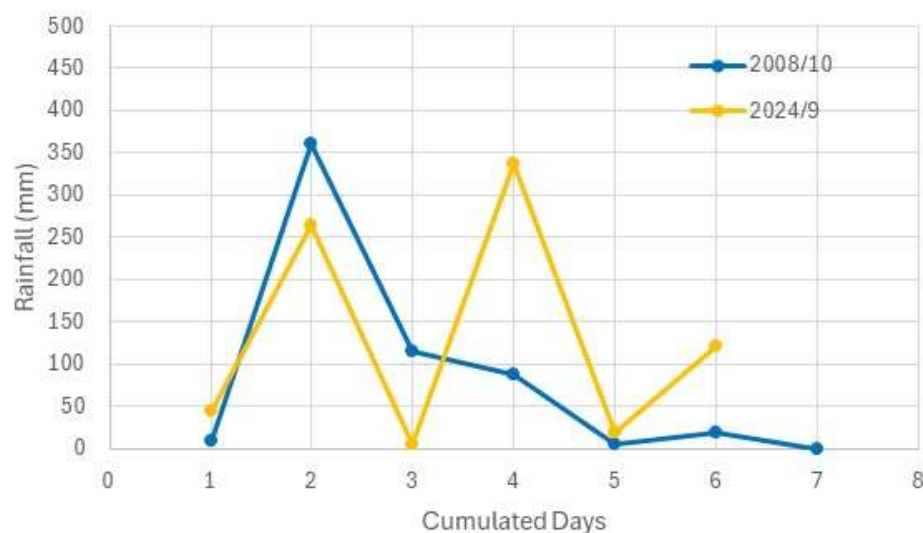
- Diện tích lưu vực: 78km² (lưu vực sông Tô Lịch)
- Công suất bơm tại Trạm bơm Yên Sở: 90m³/giờ,
- Lượng mưa trong 2 ngày trong chu kỳ lặp lại trận mưa 10 năm là: 310mm/2 ngày
- Hạ mực nước các hồ trong Thành phố trước mùa mưa,
- Đóng cống Thanh Liệt để ngăn dòng chảy từ lưu vực sông Nhuệ,
- Trữ nước tại hồ Yên Sở và các hồ trong nội thành
- Khi nước đã được trữ, tiến hành thoát nước ra sông Hồng bằng vận hành bơm



Thiệt hại do bão vào tháng 9 năm 2024

- Dưới đây là số liệu ghi nhận lượng mưa và vận hành trạm bơm,

Ngày	Lượng mưa (mm)	Công suất vận hành
Ngày 6/9/2024	44,3	50m ³ /giây
Ngày 7/9/2024	264,7	90m ³ /giây
Ngày 8/9/2024	5,3	90m ³ /giây
Ngày 9/9/2024	336,7	90m ³ /giây
Ngày 10/9/2024	18,5	90m ³ /giây
Ngày 11/9/2024	121,6	90m ³ /giây



- Các bơm tại trạm bơm Yên Sở vận hành hết công suất trong suốt 5 ngày kể từ ngày 7 tháng 9,
- Hầu như không xảy ra ngập úng tại lưu vực sông Tô Lịch,
- Mở cống Thanh Liệt, tiếp nhận nước từ lưu vực sông Nhuệ,
- Khoảng 40.000 cây xanh trong thành phố bị gãy đổ.

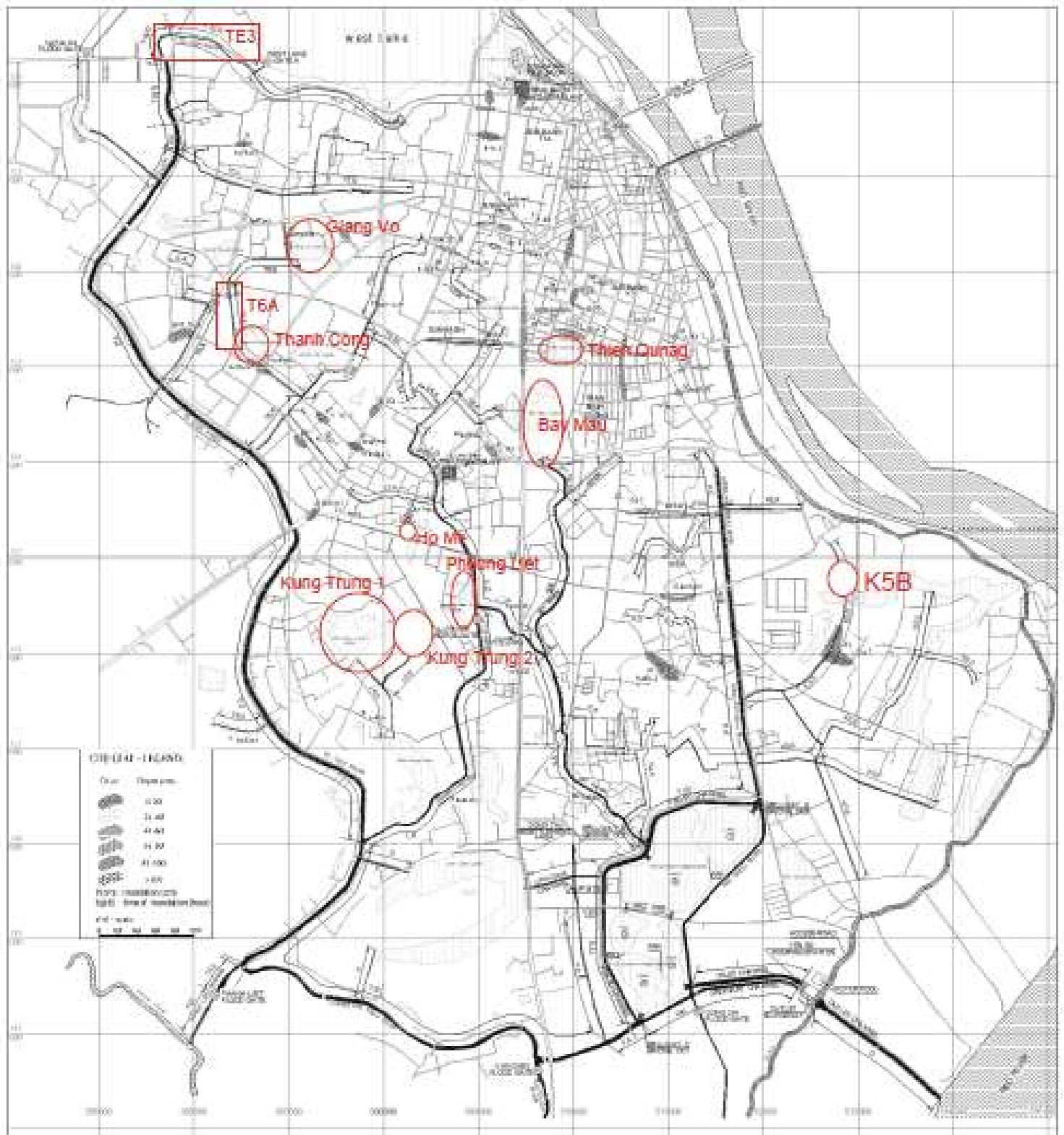
Phụ lục B

Tình trạng Cơ sở hạ tầng Ngành nước

Trước và Sau khi tiến hành

Dự án

Dự án đầu tư xây dựng công trình thoát nước
nhằm cải tạo môi trường Hà Nội



Vị trí các công trình ngành nước

Trước Dự án 2011/10/25



Sau Dự án 2025/4/11



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Giảng Võ

Trước Dự án 2003/9/25



Sau Dự án 2025/4/14



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Giảng Võ

Trước Dự án 2003/10/6

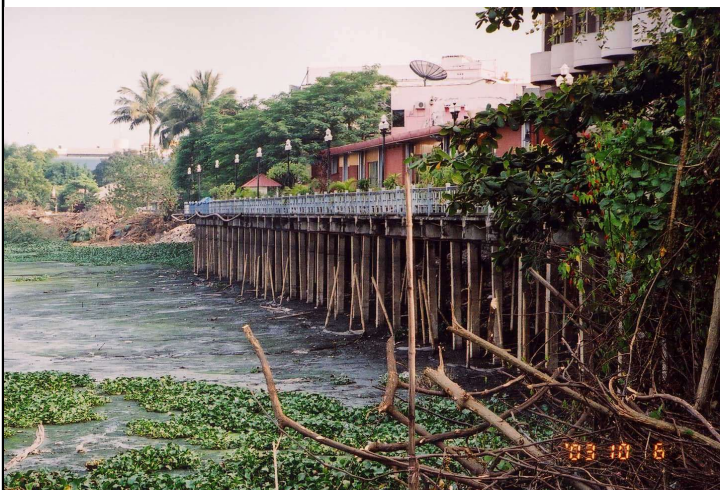


Sau Dự án 2025/4/14



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Giảng Võ

Trước Dự án 2003/10/6



Sau Dự án 2025/4/14



Công trình: Công trình cải tạo kênh / T6-A

Trước Dự án 2011/7/1



Sau Dự án 2025/4/15



Công trình: Công trình cải tạo kênh / T6-A

Trước Dự án 2011/5/31



Sau Dự án 2025/4/15



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thiên Quang

Trước Dự án 2003/8/25



Sau Dự án 2025/4/16

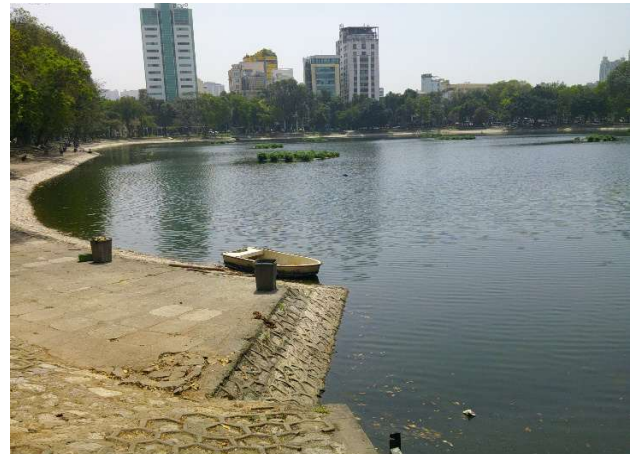


Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thiên Quang

Trước Dự án 2003/8/18



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thiên Quang

Trước Dự án 2003/8/25



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thành Công

Trước Dự án 2003/7/16



Sau Dự án 2025/4/15



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thành Công

Trước Dự án 2003/7/30



Sau Dự án 2025/4/15

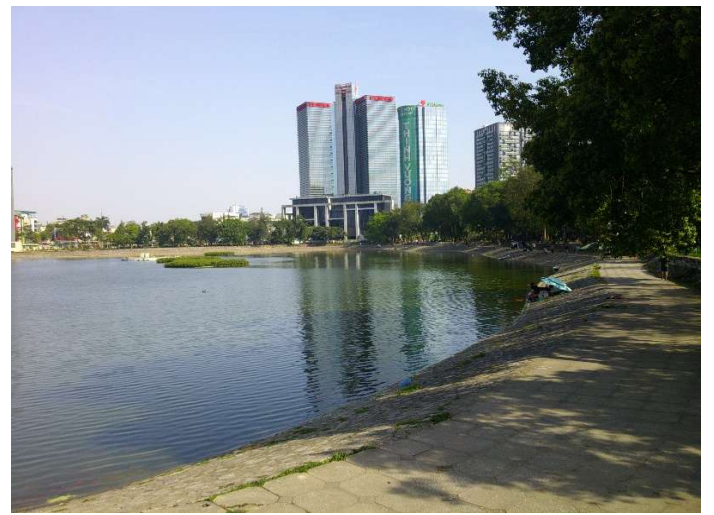


Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Thành Công

Trước Dự án 2003/7/24



Sau Dự án 2025/4/15



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Bảy Mẫu

Trước Dự án 2009/7/8



Sau Dự án 2009/7/8



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Bảy Mẫu

Trước Dự án 2009/8/3



Sau Dự án 2009/8/3



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Bảy Mẫu

Trước Dự án 2009/7/8



Sau Dự án 2009/7/8



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Hồ Mè

Trước Dự án 2009/8/14



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Hồ Mè

Trước Dự án 2009/8/11



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Hồ Mè

Trước Dự án 2009/8/13



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo kênh / K5-B

Trước Dự án 2012/7/10



Sau Dự án 2025/4/17



Công trình: Công trình cải tạo kênh / K5-B

Trước Dự án 2012/7/10



Sau Dự án 2025/4/17



Công trình: Công trình xây dựng đường / Đường thoát lũ Lừ - Sét

Trước Dự án 2011/11/10



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Phương Liệt

Trước Dự án 2013/3/19



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Phương Liệt

Trước Dự án 2013/3/19



Sau Dự án 2025/4/16



Công trình: Cải tạo hồ / Hồ Khương Trung 1

Trước Dự án 2015/3/14



Sau Dự án 2025/4/22



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Khương Trung 1

Trước Dự án 2012/9/27



Sau Dự án 2025/4/22



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Khương Trung 1

Trước Dự án 2014/11/7



Sau Dự án 2025/4/22



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Khương Trung 2

Trước Dự án 2012/2/24



Sau Dự án 2025/4/22



Công trình: Công trình cải tạo hồ / Hồ Khương Trung 2

Trước Dự án 2012/2/24



Sau Dự án 2025/4/22

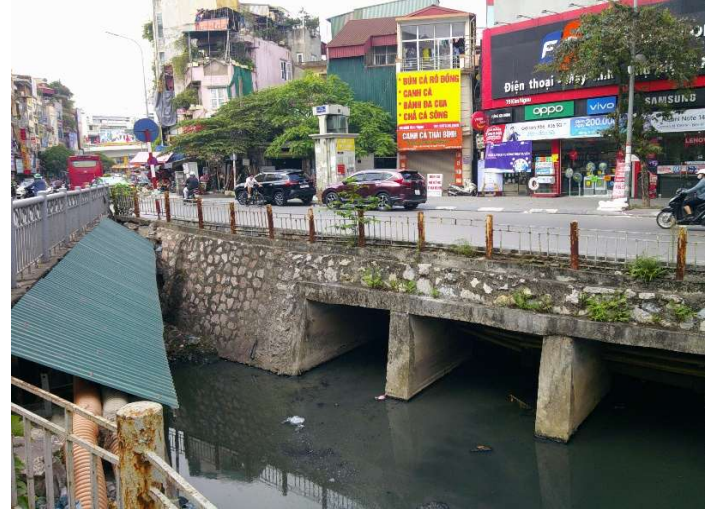


Công trình: Công trình cải tạo kênh / Lò Đức

Trước Dự án 2014/6/2



Sau Dự án 2025/4/21

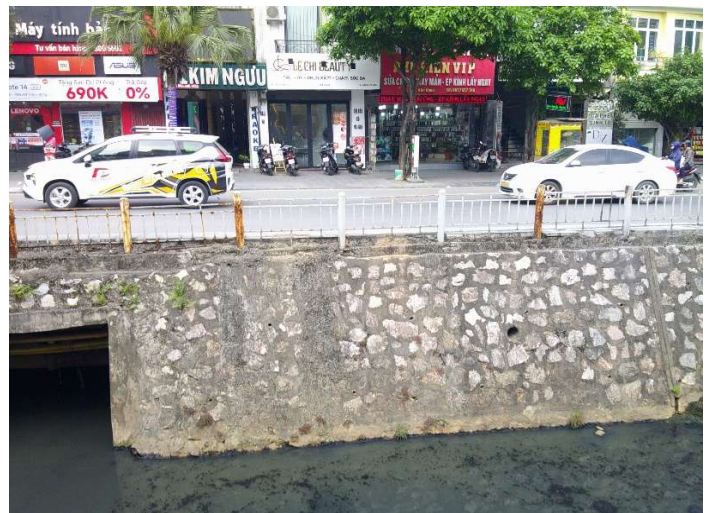


Công trình: Công trình cải tạo kênh / Lò Đức

Trước Dự án 2014/6/2



Sau Dự án 2025/4/21



Phụ Lục C

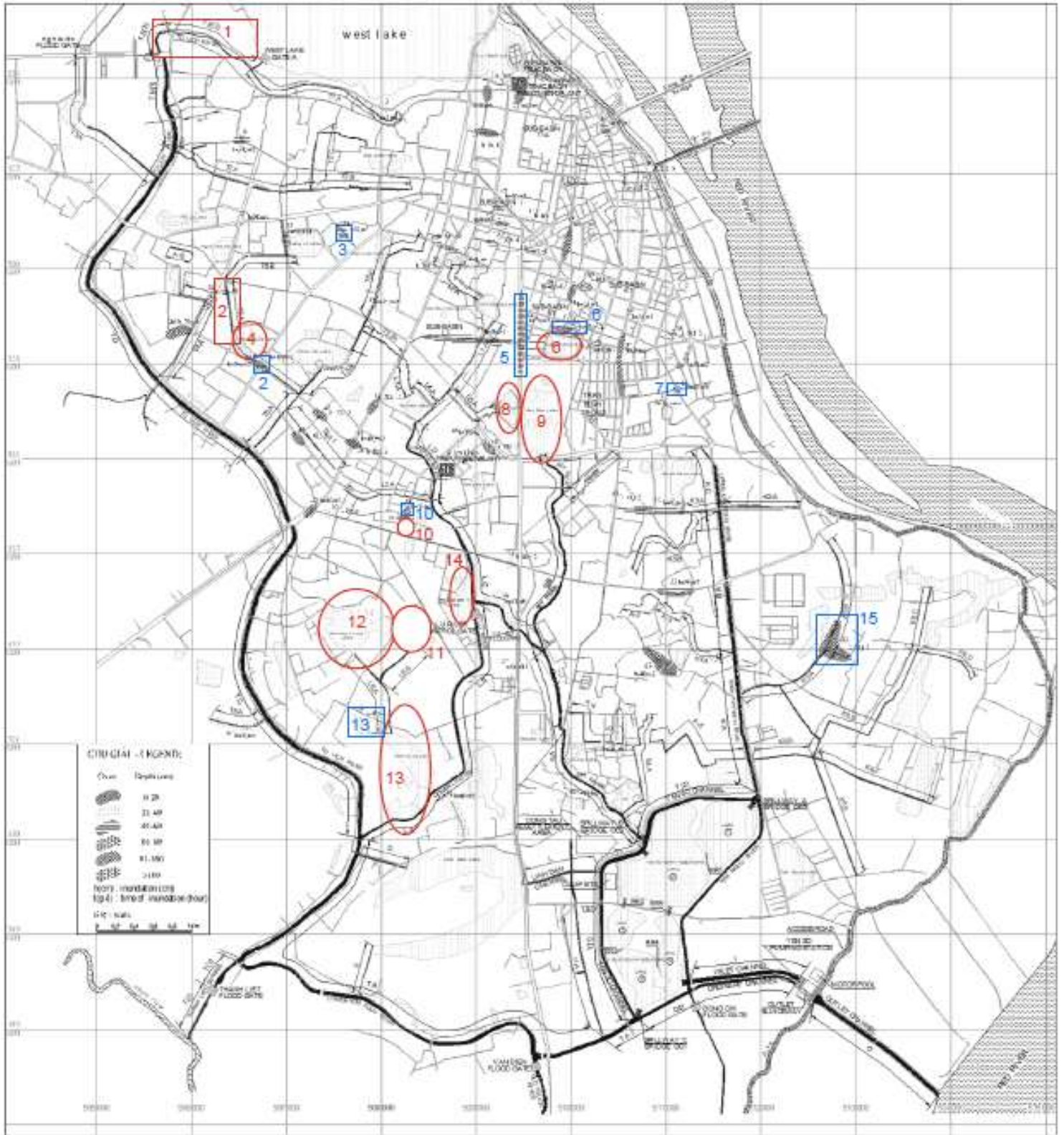
Kết quả phỏng vấn khảo sát người hưởng lợi

Vị trí phỏng vấn

STT	Được cải thiện bởi Dự án*		Tên phường/ xã	Nội dung phỏng vấn và địa điểm**	
	Kênh/ Cống	Hồ		Mùi & Cảnh quan	Cải thiện Hệ thống thoát nước
1	TE3	-	Phường Bưởi	Thụy Khuê	-
2	T6-A	-	Phường Thành Công và Láng Hạ	Nguyễn Hồng	Huỳnh Thúc Kháng
3	Núi Trúc	-	Phường Giảng Võ	-	Núi Trúc
4	-	Thành Công	Phường Thành Công	Thành Công	-
5	Lê Duẩn	-	Phường Cửa Nam (Quận Hoàn Kiếm), Phường Nguyễn Du (Quận Hai Bà Trưng)	-	Lê Duẩn
6	-	Thiên Quang	Phường Nguyễn Du (Quận Hai Bà Trưng)	Thiên Quang	Nguyễn Gia Thiều
7	Lò Đúc	-	Phường Phạm Đình Hồ	-	Lò Đúc/ Nguyễn Công Trứ
8	-	Ba Mẫu	Phường Phương Liên	Ba Mẫu	-
9	-	Bảy Mẫu	Phường Lê Đại Hành	Bảy Mẫu	-
10	-	Hố Mè	Phường Khương Thượng	Hố Mè	Tôn Thất Tùng
11	-	Khương Trung 2	Phường Khương Đình	Khương Trung 2	-
12	-	Khương Trung 1	Phường Khương Đình	Khương Trung 1	-
13	-	Định Công	Phường Định Công	Định Công	Phương Liệt
14	-	Phương Liệt	Phường Phương Liệt	Phương Liệt	-
15	K5-B	-	Phường Vĩnh Hưng	-	Minh Khai

*: DỰ ÁN THOÁT NƯỚC CẢI THIỆN MÔI TRƯỜNG TẠI HÀ NỘI - GIAI ĐOẠN 1 VÀ 2

** : Vui lòng xem tệp đính kèm



○ : Phỏng vấn về mùi và cảnh quan

○ : Phỏng vấn về cải thiện hệ thống thoát nước

Đính kèm: Vị trí phỏng vấn

Cảnh quan sau khi cải thiện

Câu trả lời tích cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Các con đường đã được mở rộng và sạch sẽ hơn.	1
	Đường Nguyễn Hồng đẹp hơn trước.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện rất nhiều. Thành phố Hà Nội đã đầu tư dự án mới để cải thiện cảnh quan xung quanh hồ.	1
	Khu vực xung quanh hồ có rất nhiều cây cối.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện đáng kể, mọi người có thể đi dạo quanh hồ.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện rất nhiều. Không còn người nghiện ma túy trong khu vực công viên nữa. Ý thức của người dân đã được nâng cao rất nhiều. Mọi người không còn xả rác xuống hồ nữa. Cảnh quan đã được cải thiện rất nhiều. Mọi người có thể tập thể dục quanh hồ mỗi ngày.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện rất nhiều.	1
	Các con đường đã được mở rộng và dọn dẹp sạch sẽ.	1
	Cảnh quan đã thay đổi theo chiều hướng tốt hơn, vỉa hè đã được sửa sang và có rất nhiều cây xanh.	1
	Đường phố và cảnh quan được cải thiện. Cư dân có thể đi bộ và tập thể dục quanh hồ.	1
	Đường phố và cảnh quan đã được cải thiện.	2
	Môi trường đã tốt hơn. Đường sá sạch sẽ hơn trước.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện. Cư dân có thể đi bộ và tập thể dục quanh hồ.	1
	Thành phố Hà Nội cần đầu tư hệ thống chiếu sáng cho hồ Đĩnh Công.	1
	Đường phố và cảnh quan được cải thiện. Người dân có thể đi bộ và tập thể dục quanh hồ. Cần khắc phục tình trạng các hộ kinh doanh lấn chiếm bờ hồ.	1
	Đường phố và cảnh quan đã được cải thiện. Tuy nhiên, vấn đề vệ sinh môi trường cần được quan tâm hơn nữa.	1
Kênh	Đường phố sạch hơn.	3
	Cảnh quan đã được cải thiện, đường sá sạch sẽ hơn. Cần có các biện pháp thu gom nước thải ở cả hai bên kênh.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện, đường sá sạch sẽ hơn.	1
	Cảnh quan đã được cải thiện nhưng dự án vẫn chưa hoàn thành và bàn giao.	1
Đường (cổng)	Đường phố sạch sẽ hơn. Cảnh quan được cải thiện.	1

Câu trả lời tiêu cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Cảnh quan đã được cải thiện rất nhiều. Hiện có một dự án mới nhằm cải thiện cảnh quan xung quanh hồ. Tuy nhiên, vẫn còn rất nhiều rác thải ở khu vực xung quanh hồ.	1
	Đường sá và cảnh quan đã tốt hơn trước nhưng vẫn cần được cải thiện thêm.	1
Kênh	Tuy cảnh quan đã được cải thiện, nhưng sẽ tốt hơn nếu không có bãi đậu xe.	1
	Người dân sống ở khu vực xung quanh không đồng ý với việc xây dựng bãi đậu xe phía trên cổng hộp T6A.	1
Đường (cổng)	đường phố sạch sẽ hơn, nhưng ồn ào do lưu lượng giao thông tăng lên.	1

Không thay đổi, Câu trả lời không liên quan, Không có câu trả lời

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Không trả lời	1
Kênh	Không trả lời	1
Đường (cổng)	Không nhiều thay đổi	3
	Tất cả các cơ sở hạ tầng đều được bảo trì hàng năm.	1
	Không trả lời	3

Thay đổi sinh kế sau khi môi trường cải thiện

Câu trả lời tích cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Trước đây khu vực này không có dịch vụ nào, nhưng giờ đây đã có rất nhiều dịch vụ kinh doanh mới mọc lên xung quanh hồ.	5
	Có rất nhiều dịch vụ kinh doanh xung quanh hồ.	2
	Các hộ kinh doanh cá thể đang hoạt động tốt. Nhiều cửa hàng và dịch vụ đã mở cửa.	2
	Tình hình kinh doanh đang chuyển biến theo chiều hướng tích cực. Chủ nhà có thể cho thuê khu vực tầng một của nhà mình.	1
	Chất lượng dịch vụ kinh doanh cũng được cải thiện. Chủ nhà có thể cho thuê khu vực tầng một của nhà mình.	1
	Ngay sau khi dự án hoàn thành, tình hình kinh doanh xung quanh hồ đã cải thiện đáng kể, nhưng gần đây lại suy giảm do nhiều nguyên nhân khác (suy thoái kinh tế, dịch bệnh...).	1
	Cuộc sống của người dân đã thay đổi theo chiều hướng tốt hơn. Có rất nhiều nhà hàng nằm xung quanh khu vực bên ngoài Công viên Thống Nhất.	1
	Tình hình kinh doanh xung quanh khu vực hồ không thay đổi nhiều, nhưng người dân có không gian để đi dạo và tập thể dục, mang lại lợi ích cho sức khỏe.	1
	Các hộ gia đình kinh doanh khá nhộn nhịp nhờ môi trường tốt và bệnh viện mới xây dựng.	1
	Các hộ gia đình kinh doanh khá nhộn nhịp do bệnh viện mới xây dựng. Tuy nhiên, tình trạng tắc đường thường xuyên xảy ra từ 4 giờ chiều đến 7 giờ tối mỗi ngày.	1
Kênh	Điều kiện vệ sinh được cải thiện nên nhiều cửa hàng dịch vụ mới đã mở cửa.	1
	Giá đất tăng cao	1
	Các hộ kinh doanh gia đình kinh doanh tốt	1
	Tình hình kinh doanh đã chuyển biến theo chiều hướng tích cực.	1
	Nhờ điều kiện vệ sinh môi trường được cải thiện, nhiều cửa hàng mới đã mở cửa, và việc kinh doanh thuận lợi hơn trước.	1
	Trước đây khu vực này không có cửa hàng nào, nhưng giờ đây đã có rất nhiều cửa hàng mở cửa.	1
Đường (cổng)	hoạt động kinh doanh được cải thiện	1
	Điều kiện vệ sinh môi trường đã tốt hơn trước.	1
	Các hộ gia đình có thể dễ dàng cho thuê tầng một. Khả năng thu hút người thuê nhà tốt. Các hộ gia đình kinh doanh tốt.	1
	Cư dân sống gần đó có thể kinh doanh trong khu vực này.	1

Câu trả lời tiêu cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	-	0
Kênh	lịch sử & văn hóa thiệt hại	1
	nhưng hoạt động kinh doanh sa sút sau khi con đường trên cổng hợp T6A được sử dụng làm bãi đậu xe.	1
Đường (cổng)	-	0

Không thay đổi, Câu trả lời không liên quan, Không có câu trả lời

Location	Comment	Number
Hồ	Tình hình kinh doanh của người dân không thay đổi nhiều.	1
	Không trả lời	3
Kênh	Không trả lời	1
Đường (cổng)	Do nhiều lý do khác nhau, không thể đánh giá tình hình kinh doanh.	1
	Trước đây, khi dự án mới hoàn thành, việc kinh doanh rất tốt, nhưng những năm gần đây, do nhiều lý do, việc kinh doanh ngày càng tệ hơn.	1
	Sau đại dịch, tình hình kinh doanh còn tồi tệ hơn trước.	1
	Không thể đánh giá tình hình kinh doanh do nhiều yếu tố ảnh hưởng khác.	1
	Không trả lời	1

Tác động của việc tái định cư nhà ở

Câu trả lời tích cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Giá nhà đã tăng nhưng tôi không biết chi tiết (giá nhà trong con hẻm đó khoảng 100 triệu/m ²).	1
	Giá nhà ở khu vực này đã tăng lên đáng kể.	1
	Giá nhà ở khu vực này đã tăng gấp 6-7 lần.	1
	Giá nhà tăng cao ở mức cao: từ 2,5 tỷ lên 10 tỷ (nhà của hàng xóm tôi).	1
	Sau khi dự án hoàn thành, nhiều hộ gia đình dự định mở thêm cửa để kết nối với đường dẫn ra hồ.	1
	Nhiều người từ nơi khác đến thuê nhà và mở các công việc kinh doanh mới.	2
Kênh	Giá nhà đang tăng, ngày càng nhiều người từ nơi khác đến sinh sống, và ngày càng nhiều người sửa chữa và xây dựng nhà mới.	1
	Giá bất động sản tăng lên sau khi dự án hoàn thành nhưng không đáng kể.	1
	Giá bất động sản tăng vọt sau khi dự án hoàn thành. Trước đây: 100 ~ 300 triệu cho 1 căn nhà. Hiện nay: 16 tỷ 500 triệu cho 1 căn nhà 66m ² .	1
	Giá bất động sản tăng vọt sau khi dự án hoàn thành. Trước đây: 180 triệu cho 1 căn nhà. Hiện nay: 5 tỷ cho 1 căn nhà 21m ² .	1
	Giá bất động sản sau khi dự án hoàn thành đã tăng gấp 3 lần. Trước đây: 45 triệu/m ² . Hiện nay: 250 tỷ/m ² .	1
Đường (cổng)	-	0

Câu trả lời tiêu cực

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	-	0
Kênh	-	0
Đường (cổng)	-	0

Không thay đổi, Câu trả lời không liên quan, Không có câu trả lời

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Không ảnh hưởng	4
	Hiện không có người bán nên tôi không biết giá bất động sản ở khu vực này.	2
	Không trả lời.	7
Kênh	Không ảnh hưởng	1
	Ít ảnh hưởng	1
	Không biết	1
	Không trả lời.	1
Đường (cổng)	Cơ sở hạ tầng tốt nhưng đường sá tắc nghẽn hơn nhiều so với trước đây.	1
	Quản thể ổn định. Quản thể không có sự thay đổi cơ học lớn nào.	1
	Nhiều người từ nơi khác đến thuê nhà để kinh doanh.	1
	Không trả lời.	6

Khác

Vị trí	Nhận xét	Số lượng
Hồ	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Xe cộ có thể đi vào các tuyến đường xung quanh Công viên Hồ Thanh Công.	1
	Trở nên thuận tiện hơn.	1
	Giao thông kết nối tốt với các khu vực xung quanh.	2
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Đường phố đã được mở rộng và làm sạch.	1
	Giao thông quá tải.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước.	3
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhưng lưu lượng giao thông tăng lên gây ra tắc nghẽn giao thông.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Tuy nhiên, đường vào quanh hồ đã xuống cấp.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhưng ồn ào hơn do có nhiều xe hơi, xe máy.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước. Đường sạch hơn trước.	1
	Giao thông kết nối với các khu vực khác tốt hơn trước (đường Nguyễn Lân nối với đường Trường Chinh và đường Lê Trọng Tấn). Đường sạch hơn trước. Tuy nhiên, ô nhiễm tiếng ồn và bụi đã tăng lên so với trước đây.	1
	Không có câu trả lời	5
	Kênh	Kết nối giao thông tốt hơn.
Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhưng do hoạt động của bãi đậu xe, vẫn còn nhiều hạn chế.		1
Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhưng đoạn đường gần cống hộp T6A cần được mở rộng.		1
Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước.		1
Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhiều bụi và tiếng ồn nhưng có thể chấp nhận được.		1
Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước. Nhiều bụi và tiếng ồn nhưng có thể chấp nhận được so với những cải thiện về vệ sinh môi trường.		1
Không có câu trả lời		1
Đường (cống)	Ùn tắc giao thông do người dân từ các nơi khác đến.	1
	Thỉnh thoảng có ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm.	1
	Kết nối giao thông với các khu vực khác tốt hơn trước. Không khí bụi và ồn ào hơn trước nhưng có thể chấp nhận được.	1
	Không có nhận xét	2
	Không có câu trả lời	4