

DỰ THẢO

THUYẾT MINH TÓM TẮT

QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG ĐẾN NĂM 2050,
TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2075



Mục lục

PHẦN MỞ ĐẦU	4
PHẦN I. BỐI CẢNH VỊ THẾ PHÁT TRIỂN VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG TỔNG HỢP	8
Chương 1. Vị trí, vai trò và liên kết vùng	8
Chương 2. Điều kiện tự nhiên, tài nguyên và môi trường	11
Chương 3. Hiện trạng kinh tế – xã hội.....	18
Chương 4. Hiện trạng dân số, lao động và phân bố dân cư	21
Chương 5. Hiện trạng sử dụng đất	23
Chương 6. Hiện trạng hệ thống đô thị, nông thôn và khu chức năng	26
Chương 7. Hiện trạng kiến trúc, cảnh quan và di sản	39
Chương 8. Hiện trạng hạ tầng xã hội và nhà ở	42
Chương 9. Đánh giá công tác quản lý và thực hiện quy hoạch	42
Chương 10. Đánh giá tổng hợp hiện trạng.....	44
PHẦN II. CƠ SỞ, TIỀN ĐỀ VÀ DỰ BÁO PHÁT TRIỂN	46
Chương 1. Bối cảnh, vị thế phát triển và yêu cầu cụ thể hóa quy hoạch cấp trên	46
Chương 2. Động lực và tiền đề phát triển.....	47
Chương 3. Dự báo phát triển.....	50
Chương 4. Nghiên cứu kinh nghiệm trong nước và quốc tế.....	55
Chương 5. Quan điểm, mục tiêu và tính chất phát triển	57
PHẦN III. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN	62
Chương 1. Nguyên tắc, tiêu chí và các phương án cơ cấu.....	62
Chương 2. Mô hình và cấu trúc không gian tổng thể	70
Chương 3. Định hướng phát triển hệ thống đô thị và nông thôn	99
Chương 4. Tổ chức các khu chức năng.....	117
Chương 5. Kiến trúc, cảnh quan và thiết kế đô thị	131
PHẦN IV. ĐỊNH HƯỚNG SỬ DỤNG ĐẤT	134
PHẦN V. ĐỊNH HƯỚNG HẠ TẦNG KỸ THUẬT	140
Chương 1. Định hướng giao thông	140

Chương 2. Định hướng chuẩn bị kỹ thuật và phòng, chống thiên tai	160
Chương 3. Định hướng phát triển hệ thống cấp nước	162
Chương 4. Định hướng cấp điện, năng lượng và chiếu sáng	165
Chương 5. Định hướng hạ tầng thông tin và truyền thông	170
Chương 6. Định hướng thoát nước và xử lý nước thải	174
Chương 7. Định hướng thu gom, xử lý chất thải rắn	175
Chương 8. Định hướng nghĩa trang và cơ sở hỏa táng	179
PHẦN VI. BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ ỨNG PHÓ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU	180

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Lý do và sự cần thiết lập quy hoạch

Việc lập Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075 xuất phát từ yêu cầu cụ thể hóa các chủ trương, định hướng phát triển mới của quốc gia và vùng Đồng bằng sông Hồng; đồng thời đáp ứng những thay đổi căn bản về phạm vi hành chính, quy mô phát triển, cấu trúc không gian và mô hình quản trị của thành phố sau sắp xếp đơn vị hành chính.

Sau hợp nhất thành phố Hải Phòng và tỉnh Hải Dương, thành phố Hải Phòng mới có diện tích tự nhiên khoảng 3.194,72 km², dân số khoảng 4,66 triệu người, gồm 114 đơn vị hành chính cấp xã. Không gian phát triển được mở rộng từ khu vực đô thị - công nghiệp - cảng biển phía Đông đến hệ thống đô thị, công nghiệp, nông nghiệp và nông thôn phía Tây, tạo nên một chỉnh thể đô thị có quy mô lớn, đa dạng về chức năng và có vị trí chiến lược trong vùng Đồng bằng sông Hồng.

Bối cảnh mới mở ra nhiều cơ hội phát triển, đặc biệt là khả năng kết hợp thế mạnh cảng biển, logistics, công nghiệp và kinh tế biển của khu vực phía Đông với tiềm năng công nghiệp, nông nghiệp, đô thị và liên kết vùng Thủ đô của khu vực phía Tây. Đồng thời, các dự án hạ tầng chiến lược, hệ thống đường sắt, đường bộ, cảng hàng không, cảng biển, khu kinh tế ven biển, khu thương mại tự do và các hành lang kinh tế mới đang tạo thêm những động lực có khả năng làm thay đổi mạnh cấu trúc phát triển của thành phố.

Tuy nhiên, việc hợp nhất hai đơn vị hành chính cũng đặt ra yêu cầu phải tổ chức lại tổng thể không gian đô thị và nông thôn, hệ thống trung tâm, các khu chức năng, mạng lưới hạ tầng và phân bố nguồn lực. Các quy hoạch của Hải Phòng và Hải Dương trước đây được xây dựng trong điều kiện địa giới, mô hình phát triển và cơ chế quản lý riêng biệt, nên một số định hướng về sử dụng đất, phát triển đô thị, công nghiệp, hạ tầng và liên kết không gian không còn phù hợp hoặc thiếu tính kết nối trong điều kiện mới. Việc chuyển sang mô hình chính quyền địa phương 2 cấp cũng đòi hỏi phương thức quản lý và điều phối phát triển đô thị phù hợp với quy mô và cấu trúc mới của thành phố.

Trong bối cảnh đó, cần thiết lập một khung quy hoạch chung thống nhất cho toàn thành phố, vừa kế thừa hợp lý các quy hoạch đã được phê duyệt, vừa tích hợp các yêu cầu và động lực phát triển mới; giải quyết hài hòa mối quan hệ giữa khu vực phía Đông và phía Tây, giữa đô thị và nông thôn, giữa phát triển công nghiệp - dịch vụ - nông nghiệp với bảo vệ môi trường, cảnh quan và các giá trị văn hóa - lịch sử.

Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075 vì vậy là cơ sở để định hình mô hình và cấu trúc phát triển không gian của thành phố sau sáp nhập; phát huy vai trò đô thị cảng biển, trung tâm công nghiệp, logistics và kinh tế biển; tăng cường liên kết vùng; sử dụng hiệu quả đất đai và nguồn lực; tổ chức đồng bộ hệ thống

hạ tầng và nâng cao chất lượng sống. Đồng thời, Quy hoạch là công cụ quản lý phát triển và là cơ sở triển khai các quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, chương trình và dự án đầu tư trong các giai đoạn tiếp theo.

2. Phạm vi, quy mô, thời hạn và đối tượng nghiên cứu

2.1. Phạm vi và quy mô lập quy hoạch

a) Phạm vi lập quy hoạch

Theo Quyết định số 423/QĐ-TTg ngày 11/3/2026 về Nhiệm vụ QHC TP Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075, phạm vi lập quy hoạch bao gồm toàn bộ địa giới hành chính của thành phố Hải Phòng sau khi thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, bao gồm phần đất liền, các đảo ven bờ, các đảo xa bờ và vùng biển thuộc phạm vi quản lý của thành phố theo quy định của pháp luật. Bao gồm 114 đơn vị hành chính cấp xã với các ranh giới tiếp giáp như sau:

- Phía Bắc: Giáp tỉnh Quảng Ninh và tỉnh Bắc Ninh;
- Phía Nam: Giáp tỉnh Hưng Yên;
- Phía Đông: Giáp tỉnh Quảng Ninh và vịnh Bắc Bộ;
- Phía Tây: Giáp tỉnh Bắc Ninh và tỉnh Hưng Yên.

b) Quy mô diện tích tự nhiên

2.2. Thời hạn quy hoạch

Tổng diện tích tự nhiên lập quy hoạch khoảng 3.194,72 km²¹ (theo Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 của Quốc hội về việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp Tỉnh), bao gồm phần đất liền, khu vực đảo ven bờ và biển đảo.

(Ranh giới, Quy mô lập quy hoạch sẽ được cụ thể trong quá trình nghiên cứu đồ án quy hoạch dựa trên các tài liệu, bản đồ và số liệu chính xác)

¹ Theo Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 của Quốc hội về việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp Tỉnh



Hình. Bản đồ hành chính TP. Hải Phòng sau sáp nhập (Nguồn Báo Hải Phòng)

2.3. Thời hạn lập quy hoạch

- Giai đoạn đến năm 2040: ưu tiên triển khai các chương trình, dự án trọng điểm và phân kỳ đầu tư trong trung hạn.
- Giai đoạn đến năm 2050: định hướng các chỉ tiêu phát triển, mô hình phát triển, cấu trúc không gian, sử dụng đất, hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và các định hướng phát triển trên phạm vi toàn thành phố.
- Tầm nhìn đến năm 2075: định hướng phát triển dài hạn của thành phố về mô hình không gian, các động lực phát triển và hệ thống hạ tầng chiến lược trong mối quan hệ với hệ thống đô thị quốc gia.

3. Yêu cầu nghiên cứu

Căn cứ Quyết định số 423/QĐ-TTg ngày 11/3/2026, đề án tập trung nghiên cứu:

1. Định vị vai trò và mô hình phát triển: Làm rõ vị trí, vai trò của Hải Phòng trong hệ thống đô thị quốc gia, vùng Đồng bằng sông Hồng, Duyên hải Bắc Bộ và các hành lang kinh tế; xác định quan điểm, mục tiêu, tính chất và mô hình phát triển phù hợp với thành phố sau sắp xếp đơn vị hành chính.

2. Tổ chức không gian phát triển thống nhất: Tích hợp không gian khu vực phía Đông và phía Tây; tổ chức hệ thống đô thị - nông thôn theo hướng đa trung tâm, phát huy lợi thế không gian biển và nội địa, tăng cường liên kết giữa các khu vực.

3. Rà soát, kế thừa và tích hợp quy hoạch: Đánh giá các quy hoạch hiện hành, kế thừa những nội dung còn phù hợp và cập nhật các định hướng phát triển mới; bảo đảm thống nhất với quy hoạch cấp trên và các quy hoạch có liên quan.

4. Dự báo và phân bổ không gian phát triển: Dự báo dân số, lao động, đất đai và nhu cầu hạ tầng; xác định quy mô, phân bố dân cư, các khu chức năng và sử dụng đất phù hợp theo từng giai đoạn.

5. Phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ: Định hướng đồng bộ hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và các công trình đầu mối; tăng cường kết nối nội vùng, liên vùng, quốc tế và phát huy hiệu quả các công trình, hành lang hạ tầng chiến lược.

6. Bảo tồn và phát huy giá trị đặc trưng: Bảo tồn các giá trị lịch sử, văn hóa, kiến trúc, cảnh quan, hệ sinh thái, biển đảo và bản sắc Xứ Đông; gắn bảo tồn với phát triển đô thị, kinh tế biển và du lịch bền vững.

7. Phát triển xanh, thông minh và thích ứng biến đổi khí hậu: Sử dụng hiệu quả tài nguyên, bảo vệ môi trường, giảm phát thải; phát triển đô thị xanh, đô thị thông minh, hạ tầng số và nâng cao khả năng chống chịu trước thiên tai, biến đổi khí hậu.

8. Quản lý và tổ chức thực hiện: Xác định chương trình, dự án ưu tiên; đề xuất giải pháp quản lý phát triển, phân kỳ đầu tư và huy động nguồn lực, bảo đảm tính khả thi và hiệu quả thực hiện Quy hoạch chung.

PHẦN I. BỐI CẢNH VỊ THẾ PHÁT TRIỂN VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG TỔNG HỢP

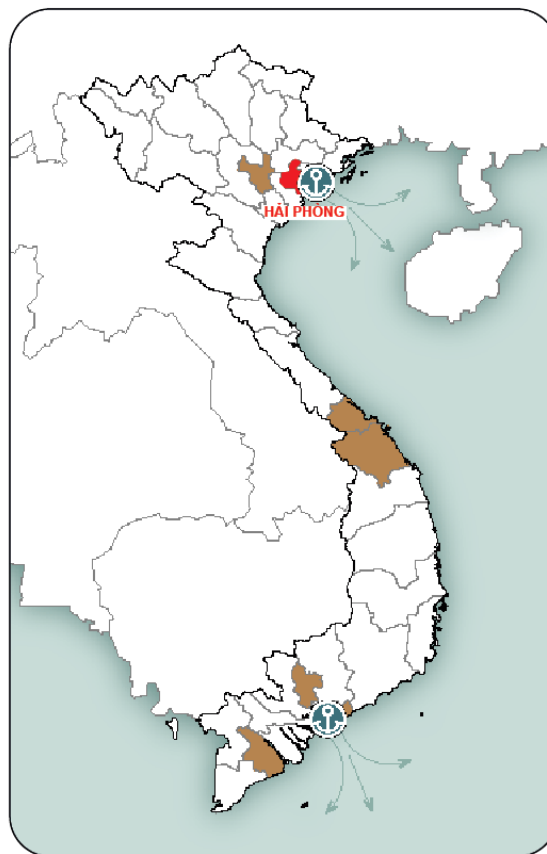
Chương 1. Vị trí, vai trò và liên kết vùng

1.1. Vị trí và vai trò của thành phố Hải Phòng

Sau khi thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh theo Nghị quyết số 202/2025/QH15 của Quốc hội và Nghị quyết số 1669/NQ-UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, thành phố Hải Phòng được hình thành trên cơ sở hợp nhất thành phố Hải Phòng và tỉnh Hải Dương, tạo lập một không gian phát triển thống nhất từ vùng nội địa, trung du chuyển tiếp đến vùng cửa sông, ven biển và hải đảo. Đây là bước phát triển có ý nghĩa chiến lược, góp phần nâng cao vị thế của Hải Phòng trong hệ thống đô thị quốc gia và vùng ĐBSH.

Với vị trí nằm ở trung tâm vùng ĐBSH, thuộc vùng Duyên hải Bắc Bộ, Hải Phòng là cửa ngõ hướng biển của miền Bắc, giữ vai trò kết nối giữa vùng Thủ đô Hà Nội, các tỉnh phía Bắc với Vịnh Bắc Bộ và các tuyến hàng hải quốc tế. Thành phố đồng thời là đầu mối giao thông quan trọng với đầy đủ các phương thức vận tải gồm đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa và hàng không, là điểm hội tụ của các hành lang kinh tế quốc gia và quốc tế.

Sau sáp nhập, Hải Phòng không chỉ kế thừa vai trò của đô thị cảng biển mà còn mở rộng chức năng là trung tâm công nghiệp, logistics, dịch vụ, thương mại, nông nghiệp công nghệ cao và đổi mới sáng tạo của vùng. Không gian phát triển được mở rộng giúp thành phố kết hợp hiệu quả lợi thế của khu vực ven biển, cảng biển và kinh tế biển với vùng công nghiệp, đô thị, nông nghiệp và văn hóa Xứ Đông, tạo nền tảng hình thành một cực tăng trưởng tổng hợp của khu vực phía Bắc.



*Bản đồ TP Hải Phòng
trong lãnh thổ Việt Nam*

Trong bối cảnh vùng ĐBSH đang tái cấu trúc mạnh mẽ với việc hình thành các thành phố trực thuộc Trung ương mới, triển khai Quy hoạch Thủ đô Hà Nội tầm nhìn dài hạn và đầu tư các công trình hạ tầng chiến lược quốc gia, Hải Phòng giữ vai trò là trung tâm kinh tế biển quốc gia, cửa ngõ giao thương quốc tế phía Bắc và một trong những cực tăng trưởng quan trọng của quốc gia, có chức năng dẫn dắt phát triển vùng, tăng cường liên kết trong nước và hội nhập quốc tế.

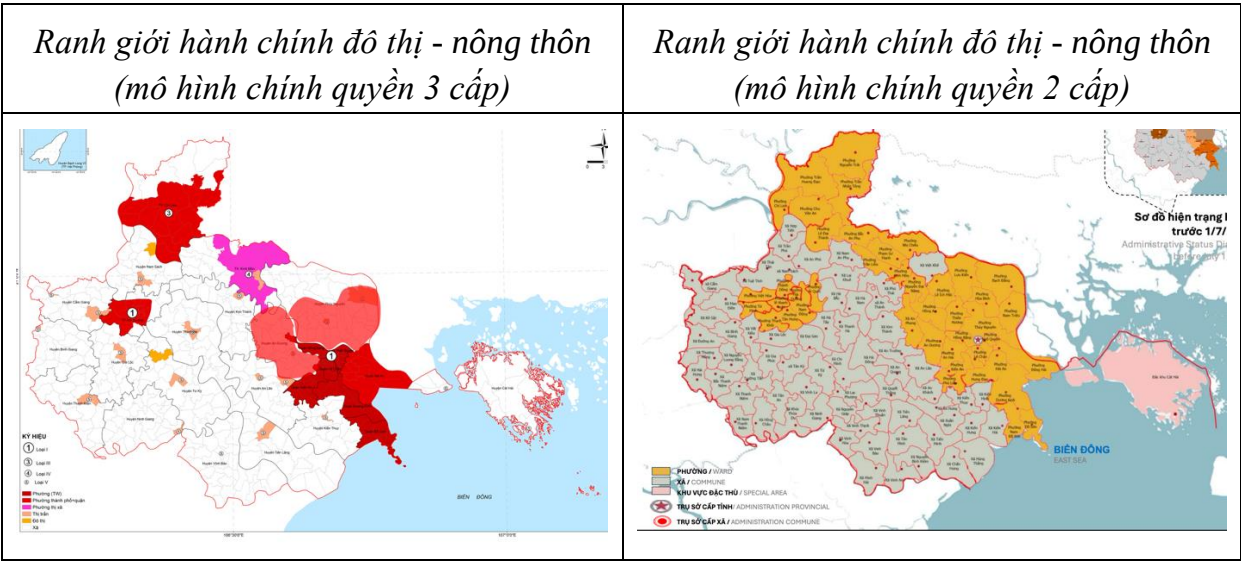
1.2. Đặc điểm đơn vị hành chính và tổ chức lãnh thổ sau sắp xếp

Sau khi thực hiện hợp nhất tỉnh Hải Dương và thành phố Hải Phòng theo Nghị quyết số 1669/NQ-UBTVQH15 (năm 2025), thành phố Hải Phòng sau hợp nhập là một trong sáu thành phố trực thuộc Trung ương, có mô hình chính quyền địa phương hai cấp (cấp thành phố và cấp xã/phường), thay thế mô hình ba cấp (tỉnh - huyện - xã) trước đây áp dụng cho tỉnh Hải Dương cũ. Đây là bước chuyển đổi quan trọng cả về hành chính, cấu trúc tổ chức lãnh thổ và không gian đô thị - nông thôn của thành phố Hải Phòng sau sáp nhập.

a) Quy mô hành chính:

Thành phố Hải Phòng sau sáp nhập có tổng diện tích tự nhiên đạt khoảng **3.194,72** km², dân số xấp xỉ 4,66 triệu người. Tổng số đơn vị hành chính cấp xã: 114. Trong đó có 45 phường, 67 xã và 2 đơn vị hành chính đặc khu (Bạch Long Vĩ và Cát Hải). Các quận, huyện, thành phố, thị xã trước đây (thuộc tỉnh Hải Dương và TP Hải Phòng cũ) được phân loại lại theo ba loại hình chính: khu vực đô thị (phường), khu vực nông thôn (xã), đặc khu (các đảo).

b) Đặc điểm không gian đô thị - nông thôn thành phố Hải Phòng sau sáp nhập



Việc hợp nhập tỉnh Hải Dương vào thành phố Hải Phòng đã làm thay đổi hoàn toàn phạm vi và cách phân loại khu vực đô thị - nông thôn. Theo mô hình chính quyền địa phương 2 cấp, ranh giới đô thị - nông thôn không còn dựa trên đơn vị hành chính trung

gian cấp huyện (như trước đây theo mô hình 3 cấp), mà được phân định trực tiếp tại cấp hành chính cơ sở: xã, phường và đặc khu.

Theo quy định của Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn (2024) và các văn bản hướng dẫn, việc phân loại khu vực đô thị - nông thôn tại thành phố Hải Phòng sau sáp nhập hiện nay dựa trên tính chất đô thị hóa, mật độ dân cư, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và chức năng sử dụng đất của từng đơn vị hành chính cấp xã:

- *Khu vực đô thị*: Gồm 45 phường, trong đó bao gồm: 8 quận nội thành của TP Hải Phòng cũ; các phường nội thị của TP Hải Dương, TP Chí Linh, TX Kinh Môn (cũ);

- *Khu vực nông thôn*: Gồm 67 xã, chủ yếu nằm ở các huyện có tính chất nông nghiệp, mật độ dân cư thấp, hạ tầng chưa đồng bộ (trước đây thuộc Thành phố Hải Phòng có huyện An Lão, Vĩnh Bảo, Tiên Lãng. Tỉnh Hải Dương cũ có: Gia Lộc, Ninh Giang, Thanh Miện, Nam Sách...;

- *Hai đơn vị hành chính đặc khu*: Cát Hải và Bạch Long Vĩ có chức năng đặc biệt (cảng biển, quốc phòng, dịch vụ đảo).

c) Đặc điểm và vấn đề nổi bật của cấu trúc hành chính đô thị - nông thôn Hải Phòng sau sáp nhập

Việc tổ chức lại đơn vị hành chính cấp tỉnh theo Nghị quyết số 1669/NQ-UBTVQH15 đã mở ra cho thành phố Hải Phòng sau sáp nhập một cấu trúc lãnh thổ hành chính - không gian đô thị và nông thôn mang tầm vóc vùng và quốc gia. Những đặc điểm nổi bật dưới đây là nền tảng quan trọng để định hướng quy hoạch phát triển đô thị - nông thôn tích hợp trong dài hạn:

- Về không gian lãnh thổ của thành phố Trung ương được mở rộng toàn diện

Thành phố Hải Phòng sau sáp nhập đã nâng quy mô diện tích và dân số; không gian thành phố bao gồm vùng lõi đô thị Hải Phòng cũ, mở rộng sang các vùng nông nghiệp - sinh thái, trung tâm đô thị và công nghiệp trọng điểm của vùng Đồng bằng sông Hồng. Điều này tạo điều kiện để thành phố Hải Phòng sau sáp nhập sở hữu đầy đủ cấu trúc lãnh thổ gồm đô thị lõi - đô thị vệ tinh - vùng nông thôn sản xuất - vùng sinh thái và biển đảo, đảm bảo không gian chiến lược cho thành phố cảng quan trọng miền Bắc nước ta phát triển toàn diện và bền vững.

- Về cấu trúc đô thị - nông thôn phản ánh xu hướng phát triển vùng bền vững: Cấu trúc hành chính mới hình thành hai hướng phát triển chủ đạo:

Hướng Bắc: Các cụm liên phường có tính chất đô thị hóa mạnh và tích hợp vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ bao gồm các cực phát triển như nội thành Hải Phòng, TP Hải Dương, Chí Linh, Kinh Môn, cụm công nghiệp - logistics ven đường cao tốc và QL5. Đây là khu vực có mật độ xây dựng cao, kết nối hạ tầng đồng bộ, đóng vai trò là không gian động lực của đô thị Hải Phòng sau sáp nhập và vùng Bắc Bộ.

Hướng Nam: Các cụm liên xã có tính chất nông nghiệp, sinh thái, nông thôn kết nối với phía Nam vùng Nam đồng bằng sông Hồng. Gồm các xã nông nghiệp thuộc các huyện như Gia Lộc, Tứ Kỳ, Thanh Hà, Thanh Miện, Ninh Giang cũ... Đây là vùng chuyển tiếp giữa khu vực đô thị hóa nhanh với vùng sinh thái nông nghiệp, giữ vai trò quan trọng trong cân bằng sinh thái, an ninh lương thực và phát triển nông nghiệp công nghệ cao.

Cấu trúc hành chính đô thị - nông thôn này tạo ra một trục phát triển hai chiều tích hợp, vừa thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, vừa bảo tồn giá trị nông nghiệp - môi trường vùng.

- Về mô hình quản lý đô thị - nông thôn toàn thành phố

Việc xóa bỏ cấp trung gian (quận, huyện, thị xã) và quản lý trực tiếp toàn bộ 114 đơn vị hành chính cấp xã (gồm phường, xã, đặc khu) đặt yêu cầu đổi mới toàn diện phương thức quản lý thống nhất: (i) Quy hoạch - đầu tư - phát triển đô thị và nông thôn trên một nền tảng chiến lược chung; (ii) Phân bố dân cư, sử dụng đất và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ toàn thành phố; (iii) Tăng hiệu quả quản lý tài nguyên, môi trường, đất đai và điều phối phát triển vùng.

Đây là yêu cầu quan trọng để Hải Phòng trở thành mô hình điểu về quản lý tích hợp đô thị - nông thôn cấp thành phố trực thuộc Trung ương, trong bối cảnh đổi mới thể chế và phân cấp mạnh cho chính quyền địa phương.

Chương 2. Điều kiện tự nhiên, tài nguyên và môi trường

2.1. Điều kiện tự nhiên

a) Địa hình, địa mạo: Địa hình Hải Phòng đa dạng, thấp dần từ Tây Bắc xuống Đông Nam, bị chia cắt bởi mạng lưới sông ngòi dày đặc và gồm 3 vùng chính: (i) vùng đồi núi, trung du phía Tây - Tây Bắc, cao 50–200 m, thuận lợi cho lâm nghiệp, du lịch và xây dựng; (ii) vùng đồng bằng trung tâm và ven sông, cao 0,7–2,0 m, là không gian phát triển đô thị, công nghiệp và nông nghiệp chủ yếu nhưng có nguy cơ ngập úng, nền đất yếu; (iii) vùng ven biển - hải đảo phía Nam, Đông Nam, gồm cửa sông, bãi triều, rừng ngập mặn và trên 300 đảo, có lợi thế phát triển cảng biển, logistics, thủy sản và du lịch biển đảo.

b) Địa chất công trình và địa chất thủy văn: Hải Phòng có điều kiện địa chất công trình tương đối bất lợi; vùng đồng bằng, ven biển chủ yếu là nền đất yếu, sức chịu tải thấp, độ lún lớn, làm tăng chi phí xử lý nền móng; vùng đồi núi phía Tây Bắc ổn định hơn, trong khi khu vực karst cần lưu ý nguy cơ hang hốc ngầm. Nước dưới đất phân bố trong nhiều tầng chứa nước, trong đó tầng Pleistocen có ý nghĩa khai thác chính. Mực nước ngầm vùng đồng bằng khá nông, ảnh hưởng đến xây dựng công trình ngầm và thoát nước. Cần kiểm soát xây dựng tại vùng nền đất yếu, karst; hạn chế khai thác nước dưới đất để giảm nguy cơ sụt lún, hạ thấp mực nước và ô nhiễm nguồn nước, từng bước ưu tiên sử dụng nguồn nước mặt.

c) Khí hậu: Hải Phòng có khí hậu nhiệt đới gió mùa ven biển, nhiệt độ trung bình 23–24°C, lượng mưa 1.600–2.000 mm/năm, phân hóa rõ mùa nóng ẩm và mùa lạnh khô. Thành phố thường xuyên chịu ảnh hưởng của bão, áp thấp nhiệt đới, mưa lớn và nước dâng do bão, đặc biệt tại khu vực phía Đông; xu thế biến đổi khí hậu làm gia tăng nhiệt độ và các hiện tượng mưa cực đoan. Quy hoạch cần kiểm soát cao độ nền, tăng năng lực thoát nước, bố trí không gian trữ nước và hành lang thoát lũ; chủ động ứng phó bão, ngập úng, nước biển dâng và hạn hán.

d) Thủy văn, hải văn: Hải Phòng nằm ở hạ lưu hệ thống sông Thái Bình, mạng lưới sông ngòi dày đặc, chế độ dòng chảy phân hóa theo mùa và chịu ảnh hưởng mạnh của thủy triều vịnh Bắc Bộ. Vùng biển có chế độ nhật triều biên độ lớn (3,7–3,9 m), sóng và dòng chảy biến đổi theo mùa; mùa khô có nguy cơ xâm nhập mặn sâu, các cửa sông có xu hướng bồi lắng. Điều này cho thấy đặc điểm thủy văn, hải văn của Hải Phòng thuận lợi phát triển cảng biển, giao thông thủy và kinh tế biển, nhưng cần kiểm soát ngập triều, xâm nhập mặn, bồi lắng; kết hợp ngăn triều, nạo vét luồng, tiêu tự chảy và bơm cưỡng bức.

e) Hệ thống sông, hồ, cửa sông và vùng ven biển: Hải Phòng có mạng lưới sông ngòi, hồ đầm dày đặc, thuộc hạ lưu hệ thống sông Thái Bình; bờ biển dài khoảng 129 km với 05 cửa sông lớn và hệ sinh thái đất ngập nước, bãi triều, rừng ngập mặn có giá trị cao. Hệ thống sông, hồ và vùng ven biển là nền tảng của hạ tầng xanh - lam, phục vụ cấp nước, thoát lũ, giao thông thủy, cảnh quan và kinh tế biển; cần bảo vệ hành lang nguồn nước, không gian trữ - thoát lũ và hệ sinh thái ven biển.

2.2. Tài nguyên thiên nhiên

a) Tài nguyên đất: Hải Phòng có diện tích tự nhiên 3.194,72 km², chủ yếu là đất đồng bằng ven biển (khoảng 85%), đất đồi núi khoảng 15%; đặc biệt có 64.968,6 ha đất ngập nước vùng bờ, giá trị cao về sinh thái và kinh tế. Đất nông nghiệp nhìn chung chất lượng không cao; một số vùng ven biển có đất mặn, đất phèn, gây bất lợi cho xây dựng và sản xuất. Quy hoạch cần sử dụng hiệu quả quỹ đất ven biển, kiểm soát chuyển đổi đất ngập nước, bãi triều, rừng ngập mặn; ưu tiên nông nghiệp công nghệ cao, sinh thái và có giải pháp xử lý đất phèn khi phát triển đô thị, công nghiệp ven biển.

b) Tài nguyên nước: Hải Phòng có tài nguyên nước phong phú, gồm nước mặt, nước dưới đất và nước biển; nguồn nước mặt chủ yếu từ hệ thống sông Hồng – Thái Bình. Tuy nhiên, nguồn nước đang chịu sức ép lớn do ô nhiễm, xâm nhập mặn, hạ thấp mực nước, khai thác nước ngầm và suy giảm khả năng lấy nước. Quy hoạch đòi hỏi tính đến bảo đảm an ninh nguồn nước, bảo vệ nghiêm các nguồn cấp nước chính; tăng khả năng ngăn mặn – trữ ngọt, dự phòng nguồn cấp và hạn chế khai thác nước dưới đất tại khu vực có nguy cơ sụt lún.

c) Tài nguyên biển và hải đảo: Biển và hải đảo là lợi thế nổi trội của Hải Phòng, với 129 km bờ biển, trên 300 đảo, các vũng vịnh, ngư trường và hệ sinh thái có giá trị cao;

nổi bật là Cát Bà – Long Châu, Cát Hải, Bạch Long Vĩ và vịnh Lan Hạ. Tiềm năng lớn về cảng biển, logistics, du lịch, nuôi biển và năng lượng tái tạo, đồng thời có giá trị đặc biệt về bảo tồn và quốc phòng. Cần phân vùng không gian biển hợp lý, hài hòa giữa khai thác kinh tế, bảo tồn sinh thái và quốc phòng; kiểm soát xung đột giữa cảng biển, du lịch, thủy sản và năng lượng.

d) Tài nguyên rừng và đa dạng sinh học: Hải Phòng có 33.096 ha rừng và đất lâm nghiệp, hệ sinh thái rừng, biển, đất ngập nước đa dạng, tập trung tại Cát Bà, Bạch Long Vĩ, Côn Sơn – Kiếp Bạc, Chí Linh; nhiều loài và nguồn gen quý hiếm, đặc hữu. Đặc biệt, thành phố có các di sản thế giới, khu dự trữ sinh quyển và khu bảo tồn có giá trị quốc gia, quốc tế. Cần có định hướng bảo vệ nghiêm di sản, khu bảo tồn và đa dạng sinh học, kiểm soát phát triển tại vùng lõi – vùng đệm, hạn chế xung đột với khai thác tài nguyên và phục hồi rừng ngập mặn, hành lang sinh thái.

e) Tài nguyên khoáng sản: Hải Phòng có khoáng sản khá đa dạng nhưng trữ lượng chủ yếu nhỏ; đáng kể nhất là đá vôi, sét làm vật liệu xây dựng và xi măng. Đất hoạt động khoáng sản khoảng 1.790 ha, tập trung tại Nhị Chiểu, Bạch Đằng, Lưu Kiếm và Việt Khê, phần lớn gắn với các khu vực có giá trị cảnh quan, sinh thái và di sản. Khai khoáng không phải động lực phát triển dài hạn; cần hạn chế mở rộng khai thác, nhất là tại khu vực nhạy cảm; từng bước đóng cửa mỏ, hoàn nguyên và chuyển đổi đất sau khai thác, giải quyết chồng lấn với phát triển đô thị và công nghiệp.

g) Cảnh quan tự nhiên: Hải Phòng có cảnh quan đa dạng, gồm đồi núi – trung du, đồng bằng – sông nước, cửa sông – ven biển và biển – đảo; nổi bật là Cát Bà – Lan Hạ, Bạch Đằng, Đồ Sơn, Bạch Long Vĩ, Côn Sơn – Kiếp Bạc, tạo bản sắc cảnh quan đặc trưng của thành phố. Cần hình thành khung cảnh quan liên kết núi – sông – biển – đảo, bảo vệ hành lang sinh thái, mặt nước và các khu vực cảnh quan giá trị; kiểm soát mật độ, tầng cao và tầm nhìn tại các khu vực nhạy cảm.

h) Tài nguyên văn hóa - lịch sử: Hải Phòng có tài nguyên văn hóa - lịch sử đặc biệt phong phú, với 3.981 di tích, 02 di sản thế giới, 09 di tích quốc gia đặc biệt, 257 di tích quốc gia, 722 di tích cấp thành phố; tiêu biểu là Cát Bà, Côn Sơn – Kiếp Bạc, An Phụ – Kính Chủ – Nhẫm Dương, Từ Lương Xâm, Đền Trạng Trình Nguyễn Bình Khiêm, Văn Miếu Mao Điền, Đồ Sơn và các di tích gắn với lịch sử dựng nước, giữ nước. Thành phố có 1.289 lễ hội truyền thống, 02 di sản văn hóa phi vật thể được UNESCO ghi danh, cùng hệ thống nghệ thuật dân gian, làng nghề truyền thống, di sản kiến trúc đô thị, công nghiệp – cảng biển, di sản tư liệu và cổ vật phong phú, thể hiện sự giao thoa giữa văn hóa Xứ Đông, văn hóa biển và đô thị cảng. Văn hóa – lịch sử là nguồn lực quan trọng tạo bản sắc và phát triển du lịch, dịch vụ, giáo dục – sáng tạo; cần bảo tồn hệ thống di sản gắn với tổ chức không gian, cảnh quan và mạng lưới du lịch văn hóa, đồng thời phát huy bản sắc chung của Hải Phòng sau sáp nhập.

2.3. Hiện trạng môi trường

a) Hiện trạng môi trường: Chất lượng môi trường Hải Phòng chịu áp lực ngày càng lớn từ đô thị hóa, công nghiệp, giao thông và làng nghề. Nước mặt tại nhiều sông, hồ, kênh nội đồng còn ô nhiễm hữu cơ, dinh dưỡng và vi sinh; một số nguồn nước dưới đất có dấu hiệu ô nhiễm, nhiễm mặn. Không khí cơ bản ở mức tốt – trung bình nhưng xuất hiện ô nhiễm bụi, tiếng ồn cục bộ tại khu công nghiệp, làng nghề, trục giao thông và khu vực xây dựng; môi trường đất nhìn chung còn trong giới hạn cho phép. Nước thải đô thị và công nghiệp chưa được thu gom, xử lý đầy đủ là vấn đề môi trường nổi cộm, cần ưu tiên bảo vệ các nguồn cấp nước chiến lược, kiểm soát nguồn thải, hoàn thiện hạ tầng thu gom – xử lý nước thải và kiểm soát các điểm nóng ô nhiễm.

b) Các khu vực nhạy cảm về môi trường: gồm 06 nhóm chính: (1) khu bảo tồn thiên nhiên và di sản; (2) nguồn nước cấp sinh hoạt và hành lang bảo vệ; (3) đất ngập nước, rừng ngập mặn ven biển; (4) các điểm nóng ô nhiễm sông, hồ, làng nghề, khu xử lý chất thải; (5) khu vực chịu ô nhiễm không khí, tiếng ồn do giao thông – công nghiệp; (6) khu vực có nguy cơ sụt lún, nhiễm mặn nước ngầm và đất phèn. Cần phân vùng nhạy cảm môi trường, xác lập mức độ bảo vệ và quy định sử dụng đất phù hợp; kiểm soát chặt nguồn thải và hạn chế các hoạt động phát triển có nguy cơ gây xung đột môi trường.

2.4. Các yếu tố hạn chế và rủi ro tự nhiên

a) Nguy cơ ngập lụt, xói lở, sạt lở và xâm nhập mặn: Hải Phòng chịu rủi ro thiên tai cao và đa dạng, nổi bật là bão, nước dâng do bão, lũ – ngập úng, xói lở bờ sông – bờ biển, sạt lở và xâm nhập mặn. Khu vực phía Đông, ven biển – hải đảo chịu tác động mạnh của bão, triều và nước dâng; khu vực phía Tây và vùng trũng chịu nguy cơ lũ, úng, hạn hán. Biến đổi khí hậu làm gia tăng mưa cực đoan, nước biển dâng và xâm nhập mặn. Cần phân vùng rủi ro thiên tai, kiểm soát phát triển tại khu vực nguy cơ cao; bảo đảm cao độ nền, hành lang thoát lũ, đê điều – chống ngập, chống sạt lở, ngăn mặn – trữ ngọt và nâng cao khả năng chống chịu của đô thị.

b) Tác động của biến đổi khí hậu và nước biển dâng: Biến đổi khí hậu tác động mạnh, lâu dài và phân hóa theo khu vực: phía Đông chịu trực tiếp nước biển dâng, bão, xói lở và ngập ven biển; phía Tây gia tăng mưa cực đoan, ngập úng, hạn hán và xâm nhập mặn. Xu thế nhiệt độ, lượng mưa và mực nước biển đều tăng, ảnh hưởng lớn đến nông nghiệp, hệ sinh thái, hạ tầng và các khu vực ven sông – ven biển. Cần coi BĐKH là tham số xuyên suốt của quy hoạch, kiểm soát phát triển vùng nguy cơ cao; tính toán cao độ nền, đê điều và thoát nước theo kịch bản BĐKH; tăng không gian trữ nước và rừng ngập mặn, nâng cao khả năng chống chịu của thành phố.

2.5. Đánh giá tổng hợp điều kiện tự nhiên

2.5.1. Đánh giá quỹ đất thuận lợi, hạn chế và cấm xây dựng

a) Đánh giá và phân vùng đất đai theo điều kiện xây dựng

Trên cơ sở chồng lớp các yếu tố: cao độ nền địa hình, cường độ chịu tải nền đất, nguy cơ ngập (theo kịch bản hiện trạng và kịch bản biến đổi khí hậu), ranh giới các khu bảo tồn - di sản, hành lang bảo vệ nguồn nước, hành lang thoát lũ, hành lang đô thị và ranh giới đất quốc phòng, có thể phân loại quỹ đất toàn thành phố thành ba nhóm chính như sau.

Nhóm 1 - Đất thuận lợi cho xây dựng. Bao gồm các khu vực có cao độ nền tự nhiên trên +2,5 m, nền đất có cường độ chịu tải từ trung bình trở lên ($\geq 0,7 \text{ kg/cm}^2$), không nằm trong vùng ngập theo kịch bản biến đổi khí hậu đến năm 2050 và không thuộc các vùng bảo vệ nghiêm ngặt. Nhóm này tập trung chủ yếu tại vùng gò đồi và thềm cao khu vực Chí Linh, Kinh Môn, một phần Thủy Nguyên và các dải đất cao ven các trục đường quốc lộ, cao tốc. Đây là quỹ đất có suất đầu tư hạ tầng thấp nhất, nên được ưu tiên bố trí các khu đô thị mới mật độ cao, trung tâm dịch vụ và công trình đầu mối hạ tầng quan trọng.

Nhóm 2 - Đất hạn chế xây dựng (xây dựng có điều kiện). Bao gồm:

- Khu vực đồng bằng trung tâm và ven sông có cao độ nền 0,7 - 2,0 m, nền đất yếu (cường độ chịu tải $0,3 - 0,5 \text{ kg/cm}^2$), độ lún lớn. Đây là nơi tập trung phần lớn đô thị hiện hữu và khu công nghiệp. Điều kiện xây dựng: bắt buộc xử lý nền móng, tôn nền đạt cao độ khống chế và đầu tư đồng bộ hệ thống tiêu thoát nước cưỡng bức.

- Khu vực có nguy cơ sụt lún do hạ thấp mực nước ngầm: vùng ven nội thành có mực nước dưới đất dưới -8 m và các bãi giếng khai thác tập trung tại Tây Hải Phòng. Điều kiện: hạn chế công trình cao tầng và công trình ngầm quy mô lớn cho đến khi ổn định mực nước ngầm; bắt buộc quan trắc lún.

- Khu vực có tầng đất sinh phèn nông (0 - 40 cm) tại ven biển phía Đông Bắc. Điều kiện: có giải pháp kỹ thuật xử lý khi san lấp để tránh oxy hóa gây chua phèn.

- Khu vực có địa chất karst tại Cát Hải, Kinh Môn, Chí Linh. Điều kiện: khảo sát địa chất chi tiết phát hiện hang hốc ngầm trước khi bố trí công trình tải trọng lớn.

- Vùng đệm và vùng chuyển tiếp của các khu di sản, khu dự trữ sinh quyển, khu bảo tồn. Điều kiện: khống chế nghiêm ngặt mật độ, tầng cao, hình thức kiến trúc và loại hình hoạt động.

- Khu vực có nguy cơ ngập theo kịch bản nước biển dâng 2050 - 2100. Điều kiện: chỉ phát triển các chức năng có khả năng thích ứng (công viên, thể thao, nông nghiệp đô thị, kho bãi) hoặc phải có giải pháp công trình bảo vệ đồng bộ.

Nhóm 3 - Đất cấm xây dựng. Bao gồm:

- Vùng lõi Vườn Quốc gia Cát Bà và Khu dự trữ sinh quyển quần đảo Cát Bà (17.362,96 ha); Khu bảo tồn biển Bạch Long Vĩ (27.008,93 ha); Khu bảo vệ cảnh quan Côn Sơn - Kiếp Bạc (1.216,9 ha); vùng lõi Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long - Quần đảo Cát Bà.

- Hành lang bảo vệ nguồn nước của 50 nguồn nước đã được phê duyệt và vùng bảo hộ vệ sinh khu vực lấy nước sinh hoạt (sông Rế, hồ sông Giá, sông Đa Độ, kênh Chanh Dương, kênh Hòn Ngọc).

- Hành lang thoát lũ, phạm vi bảo vệ đê điều và bãi sông theo quy định của Luật Đê điều; các khu vực bờ sông, bờ biển đang có diễn biến sạt lở (Cát Hải 6,4 km, các đoạn kè hữu Chung, Long Động, Bộ Hồ, An Điền, Tế Sơn).

- Diện tích rừng đặc dụng, rừng phòng hộ ven biển và rừng ngập mặn hiện có (2.560,56 ha rừng ngập nước; 1.120 ha rừng ngập mặn trong các đầm nuôi).

- Đất quốc phòng, an ninh và các khu vực có yêu cầu bảo vệ đặc biệt theo quy định của Bộ Quốc phòng.

- Khu vực có nguy cơ sạt lở núi cao (núi Thiên Văn, núi Ba Phủ và các điểm nguy cơ lũ quét, sạt lở tại Kinh Môn, Chí Linh).

b) Đánh giá hiện trạng cao độ nền và khả năng thoát nước

- Phần lớn khu vực dân cư cũ nằm dưới ngưỡng an toàn. Thuyết minh QHC thành phố Hải Phòng 2023 xác định: "Cao độ xây dựng có sự chênh lệch khá lớn giữa khu vực dân cư mới và khu vực dân cư cũ. Khu vực dân cư cũ thường xây dựng ở cao trình thấp $H_{xd} < 2,5$ m, có nguy cơ bị ngập úng cục bộ khi có mưa lớn". Đối chiếu với cao độ không chế $\geq +2,46$ m (đất dân dụng) mà đồ án Thủy Nguyên đã xác lập theo tần suất $P = 1\%$, có thể thấy một bộ phận lớn khu dân cư hiện hữu đang ở dưới ngưỡng an toàn.

- Cao độ nền thấp hơn mực nước triều trong nhiều thời điểm. Thuyết minh QHC 2023 ghi rõ: "Cao độ nền khu vực đô thị trung tâm thấp từ +1,8 m đến +2,6 m, khi mưa to kết hợp triều cường gây ra hiện tượng ngập lụt, trong khi đó mực nước triều lớn nhất dao động từ +1,6 m đến +2,1 m (đỉnh triều cao nhất +2,54 m)". Như vậy, tại đỉnh triều +2,54 m, phần lớn khu vực đô thị trung tâm mất hoàn toàn khả năng tiêu tự chảy.

- Cần nâng ngưỡng không chế theo kịch bản biến đổi khí hậu. Cao độ không chế +2,46 m của đồ án Thủy Nguyên được tính theo tần suất lũ $P = 1\%$ nhưng chưa cộng thêm mức nước biển dâng 52 - 72 cm (kịch bản RCP4.5/RCP8.5 năm 2100) và nước dâng do bão (350 - 490 cm). Đồ án quy hoạch chung thành phố cần rà soát, nâng cao độ không chế và bổ sung giải pháp công trình bảo vệ.

Sơ bộ phân loại quỹ đất theo cao độ. Trên cơ sở dữ liệu trên, có thể sơ bộ phân loại:

(i) Đất thuận lợi - khu vực có cao độ tự nhiên $\geq +2,5$ m: vùng đồi Thủy Nguyên (+2,15 ÷ +5,60 m), trung tâm Đồ Sơn (+2,30 ÷ +3,20 m), trung tâm Núi Đèo (+3,00 ÷ +3,20 m),

Bạch Long Vĩ; (ii) Đất hạn chế, phải tôn nền - khu vực $+1,5 \div +2,5$ m: phần lớn đô thị trung tâm, các thị trấn, khu dân cư cũ; (iii) Đất rất khó khăn, chi phí san nền cao - khu vực dưới $+1,5$ m: đồng ruộng ($+0,60 \div +1,90$ m), đầm bãi ($+0,40 \div +1,50$ m), khu vực ven biển Dương Kinh ($+0,50 \div +0,80$ m).

2.5.2. Đánh giá tổng hợp điều kiện tự nhiên đối với phát triển không gian

Điều kiện tự nhiên thành phố Hải Phòng sau sắp xếp có tính đa dạng và phân hóa rõ rệt, từ vùng đồi núi – trung du phía Tây, Tây Bắc; vùng đồng bằng, sông nước trung tâm đến vùng cửa sông, ven biển và hải đảo phía Đông, Đông Nam. Sự phân hóa này tạo ra những lợi thế, mức độ thuận lợi và các giới hạn phát triển khác nhau, là cơ sở quan trọng để xác định khả năng khai thác, sử dụng không gian trong Quy hoạch chung.

Vùng đồi núi, trung du phía Tây – Tây Bắc có địa hình cao, nền địa chất tương đối ổn định, ít chịu ảnh hưởng của ngập lụt và nước biển dâng, nhìn chung thuận lợi hơn về điều kiện xây dựng. Tuy nhiên, khu vực này đồng thời tập trung nhiều không gian rừng, cảnh quan tự nhiên, di sản văn hóa – lịch sử và địa hình karst; vì vậy việc khai thác quỹ đất cần gắn với bảo vệ cảnh quan, sinh thái và di sản, hạn chế tác động từ khai thác khoáng sản.

Vùng đồng bằng trung tâm và ven các hệ thống sông có địa hình tương đối bằng phẳng, quỹ đất rộng và khả năng tiếp cận thuận lợi, là khu vực có điều kiện khai thác cho nhiều hoạt động phát triển. Hạn chế chủ yếu là cao độ nền thấp, nền đất yếu, mực nước ngầm nông và chịu tác động đồng thời của mưa, lũ và thủy triều. Việc phát triển tại khu vực này đòi hỏi chi phí lớn cho xử lý nền, san nền, thoát nước và phòng chống ngập; đồng thời phải bảo đảm không gian cho hành lang sông, thoát lũ và trữ nước.

Vùng cửa sông, ven biển và hải đảo có lợi thế đặc biệt về tài nguyên biển, mặt nước, cảnh quan, hệ sinh thái và vị trí tiếp cận các tuyến hàng hải. Đây đồng thời là khu vực nhạy cảm nhất trước bão, nước dâng, xói lở, xâm nhập mặn và biến đổi khí hậu; tập trung nhiều khu bảo tồn, rừng ngập mặn, đất ngập nước và di sản có giá trị. Do đó, khai thác không gian phải đi đôi với bảo tồn hệ sinh thái, bảo vệ bờ biển và nâng cao khả năng thích ứng với thiên tai, nước biển dâng.

Hệ thống sông, hồ, cửa sông, đất ngập nước, rừng và mặt nước ven biển là tài nguyên tự nhiên đặc trưng, đồng thời giữ vai trò quan trọng trong tiêu thoát nước, điều tiết lũ, bảo vệ nguồn nước, duy trì đa dạng sinh học và cảnh quan. Đây là các yếu tố cần được bảo vệ, liên kết và khai thác hợp lý trong quá trình phát triển, tránh chia cắt hoặc thu hẹp không gian tự nhiên.

Bên cạnh các lợi thế, thành phố có nhiều khu vực hạn chế hoặc không thuận lợi cho xây dựng, gồm vùng thấp trũng, nền đất yếu, khu vực nguy cơ ngập – sạt lở – xâm nhập mặn, vùng có nguy cơ sụt lún, khu bảo tồn – di sản, hành lang bảo vệ nguồn nước, hành

lang thoát lũ, đề điều và các khu vực có yêu cầu bảo vệ đặc biệt. Đây là những ngưỡng tự nhiên và môi trường cần được xác định rõ để kiểm soát phát triển.

Điều kiện tự nhiên của Hải Phòng vừa tạo ra nguồn lực phát triển đa dạng, vừa đặt ra những ràng buộc lớn về nền đất, ngập lụt, thiên tai, biến đổi khí hậu và bảo tồn sinh thái – di sản. Quy hoạch chung cần dựa trên mức độ thuận lợi và sức chịu tải của từng khu vực để lựa chọn không gian phát triển phù hợp; ưu tiên khai thác quỹ đất có điều kiện thuận lợi, kiểm soát các khu vực hạn chế, bảo vệ các vùng có giá trị tự nhiên đặc biệt và chủ động dành không gian cho nước, sinh thái và phòng chống thiên tai. Đây là cơ sở tự nhiên quan trọng để nghiên cứu các phương án tổ chức không gian thành phố trong các bước tiếp theo.

Chương 3. Hiện trạng kinh tế – xã hội

3.1. Tổng quan phát triển kinh tế

a) Quy mô và tốc độ tăng trưởng kinh tế: Năm 2025, GRDP Hải Phòng đạt 747,2 nghìn tỷ đồng, đứng thứ 3 cả nước, chiếm 5,89% GDP quốc gia; tăng trưởng bình quân giai đoạn 2021–2025 đạt 10,91%/năm, cao hơn vùng Đồng bằng sông Hồng và cả nước. GRDP bình quân đầu người đạt 180 triệu đồng, năng suất lao động 372,05 triệu đồng/lao động; chất lượng tăng trưởng và đổi mới sáng tạo được cải thiện. Tuy nhiên, phát triển còn chênh lệch lớn giữa phía Đông và phía Tây, GRDP/người tương ứng 233,3 và 122,5 triệu đồng, đồng thời nguồn vốn còn phụ thuộc đáng kể vào FDI. Nhìn chung, quy mô và tốc độ tăng trưởng cao tạo nguồn lực nhưng cũng gia tăng nhu cầu đất đai, hạ tầng, nhà ở và dịch vụ; cần tăng khả năng lan tỏa động lực phát triển và từng bước thu hẹp chênh lệch giữa khu vực Đông – Tây.

b) Cơ cấu kinh tế Hải Phòng chuyển dịch theo hướng công nghiệp – dịch vụ, năm 2025: công nghiệp – xây dựng chiếm 55,1%, dịch vụ 34,1%, nông – lâm – thủy sản 4,5%. Công nghiệp giữ vai trò chủ lực, dịch vụ gắn với cảng biển – logistics ngày càng quan trọng; nông nghiệp tuy tỷ trọng thấp nhưng quy mô đứng đầu vùng Đồng bằng sông Hồng. Khu vực FDI và kinh tế tư nhân là động lực chính, song mức độ phụ thuộc FDI còn cao. Cơ cấu kinh tế đặt ra nhu cầu lớn về đất công nghiệp, logistics, nhà ở và hạ tầng xã hội cho người lao động; đồng thời cần tăng không gian cho dịch vụ giá trị cao, R&D, đổi mới sáng tạo và duy trì hợp lý không gian nông nghiệp.

c) Đầu tư và ngân sách: Thu ngân sách Hải Phòng tăng trưởng cao và ổn định, nhiều năm vượt 100.000 tỷ đồng; năm 2024 đạt trên 147.000 tỷ đồng. Tổng vốn đầu tư toàn xã hội năm 2024 đạt khoảng 387,9 nghìn tỷ đồng, tập trung vào giao thông, cảng biển, công nghiệp và dịch vụ chiến lược, tạo nguồn lực lớn cho phát triển.

d) Thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI): Hải Phòng thuộc nhóm dẫn đầu cả nước về thu hút FDI, tập trung vào công nghiệp chế biến – chế tạo, điện tử và logistics. Giai đoạn 2021–2025, khu vực phía Đông thu hút khoảng 20,2 tỷ USD, phía Tây

khoảng 3,85 tỷ USD; xu hướng đầu tư vào phía Tây ngày càng tăng, góp phần mở rộng không gian công nghiệp và chuỗi cung ứng của thành phố.

3.2. Hiện trạng các ngành, lĩnh vực kinh tế

a) Hiện trạng công nghiệp và xây dựng: là động lực tăng trưởng chủ lực, chiếm khoảng 54,8% GRDP, 51,9% lao động và trên 94% kim ngạch xuất khẩu; tăng trưởng giai đoạn 2021–2025 đạt 13,5%/năm. Năm 2025, đất KCN đạt 8.996,84 ha, tăng mạnh 862,87 ha; trong khi đất CCN đạt 1.513,94 ha, giảm nhẹ. Các ngành chủ lực gồm điện tử, ô tô, máy móc thiết bị và may mặc, đóng góp gần 50% giá trị gia tăng công nghiệp – xây dựng. Tuy nhiên, công nghiệp còn phụ thuộc FDI, nội địa hóa và công nghiệp hỗ trợ còn hạn chế, một số ngành gây áp lực môi trường; tỷ lệ lấp đầy KCN giảm do mở rộng nhanh, trong khi CCN có nhu cầu cao.

b). Hiện trạng cảng biển và dịch vụ logistics: là ngành dịch vụ chủ lực và lợi thế chiến lược của Hải Phòng. Giá trị tăng thêm vận tải – kho bãi năm 2025 đạt khoảng 86,1 nghìn tỷ đồng, tăng bình quân trên 10%/năm; trong đó kho bãi và hỗ trợ vận tải chiếm khoảng 55,5%, cho thấy xu hướng chuyển sang logistics tích hợp 3PL/4PL. Hải Phòng sở hữu hệ thống cảng biển lớn nhất miền Bắc, nổi bật là Lạch Huyện, Nam Đình Vũ, Tân Vũ, Đình Vũ, với sản lượng khoảng 7,2 triệu TEU; Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận tàu mẹ, kết nối trực tiếp Mỹ và châu Âu. Thành phố là đầu mối vận tải đa phương thức biển – bộ – sắt – thủy, thông quan khoảng 60–65% container vùng Đồng bằng sông Hồng. Tuy nhiên, trung tâm logistics tập trung chủ yếu phía Đông, phía Tây mới có ICD quy mô hạn chế; giao thông container còn xung đột với giao thông đô thị.

c) Hiện trạng thương mại, dịch vụ và tài chính: Khu vực dịch vụ tăng bình quân 8,2%/năm, đạt 256,8 nghìn tỷ đồng năm 2025, chiếm 34,4% GRDP. Cơ cấu còn thiên về dịch vụ hỗ trợ sản xuất, trong đó vận tải – kho bãi chiếm khoảng 1/3; thương mại 20–21%; bất động sản 6–7%; tài chính – ngân hàng – bảo hiểm 5–6%. Thương mại phát triển nhanh, tổng mức bán lẻ và doanh thu dịch vụ năm 2025 đạt 283,8 nghìn tỷ đồng, tăng bình quân 13,9%/năm; bán lẻ hiện đại chiếm khoảng 45%. Xuất nhập khẩu đạt 84,8 tỷ USD, thuộc nhóm dẫn đầu cả nước; thương mại điện tử thuộc top 5 địa phương. Tài chính – ngân hàng tăng khoảng 9%/năm, có thêm dư địa phát triển nhờ cơ chế đặc thù của Khu thương mại tự do.

d) Hiện trạng du lịch: Du lịch phục hồi mạnh, năm 2025 ước đạt 14,4 triệu lượt khách, doanh thu khoảng 15,1 nghìn tỷ đồng, nhưng tỷ trọng trong GRDP còn thấp (1,8%). Khách nội địa chiếm trên 90%, khách quốc tế chỉ khoảng 8%; thời gian lưu trú trung bình 1,6 ngày, cho thấy hiệu quả khai thác chưa tương xứng tiềm năng. Hải Phòng có tài nguyên du lịch đặc biệt phong phú, nổi bật với Cát Bà – Lan Hạ, Đồ Sơn, Bạch Đằng, Côn Sơn – Kiếp Bạc, cùng hệ thống di sản, lễ hội, golf và du lịch đô thị. Cơ sở lưu trú ngày càng nâng cấp, năm 2025 có 19 khách sạn 4–5 sao.

e) Hiện trạng nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản: tuy chỉ chiếm khoảng 4,8% GRDP nhưng có vị thế quan trọng, đóng góp 17,67% giá trị toàn ngành của vùng ĐBSH. Năng suất lao động và giá trị sản phẩm/ha tăng nhanh, trong khi lao động nông nghiệp tiếp tục giảm.

Nông nghiệp chuyển từ sản xuất đại trà sang vùng chuyên canh, giá trị cao; nổi bật có 114 vùng lúa chất lượng cao (8.984,51 ha), 93 vùng rau (11.827 ha), 63 vùng cây ăn quả (9.905 ha). Tuy nhiên, đất lúa năm 2025 còn 94.641,31 ha, giảm 1.308,12 ha so với 2024. Chăn nuôi chuyển sang trang trại nhưng 49% tổng đàn vẫn ở khu vực nông hộ, trong khi đất chăn nuôi tập trung mới có 222,60 ha. Lâm nghiệp có khoảng 20.711 ha rừng, tỷ lệ che phủ 6,48%; rừng ngập mặn khoảng 2.560 ha, giữ vai trò quan trọng về phòng hộ và thích ứng biến đổi khí hậu. Thủy sản là thế mạnh, sản lượng khai thác chiếm khoảng 31% toàn vùng ĐBSH; nuôi trồng đạt khoảng 201,9 nghìn tấn năm 2025, song chịu áp lực từ suy giảm nguồn lợi ven bờ, thiên tai và xung đột không gian nuôi biển.

3.3. Các yếu tố thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội

a) Khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo: Năm 2025, PII Hải Phòng đạt 58,09 điểm, xếp 4/34 tỉnh, thành phố, cho thấy năng lực đổi mới sáng tạo thuộc nhóm dẫn đầu cả nước. Tuy nhiên, còn chênh lệch đáng kể giữa khu vực Đông và Tây, nhất là về nhân lực R&D, năng lực doanh nghiệp và sản phẩm tri thức – công nghệ. Thành phố có khoảng 7.454 nhân lực khoa học – công nghệ, gồm 328 tiến sĩ, 1.619 thạc sĩ; lực lượng tương đối trẻ và tập trung chủ yếu vào kỹ thuật – công nghệ. Tuy nhiên, nhân lực trình độ cao, chuyên gia quốc tế còn thiếu; giai đoạn 2020–2024 chỉ thu hút được 9 chuyên gia, trong khi nhân lực khoa học – công nghệ khu vực Tây có xu hướng giảm. Thành phố đã có cơ chế đặc thù theo Nghị quyết 226/2025/QH15, tạo điều kiện thúc đẩy khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo; song hệ sinh thái nghiên cứu nội sinh còn hạn chế, phụ thuộc nhiều vào khu vực doanh nghiệp và FDI.

b) Chuyển đổi số: ở Hải Phòng phát triển nhanh, xếp thứ 3 cả nước về DTI năm 2024; kinh tế số chiếm 21,99% GRDP, thuộc nhóm dẫn đầu cả nước. Các lĩnh vực nổi bật gồm cảng – logistics, thương mại điện tử và công nghiệp công nghệ cao. Tuy nhiên, chênh lệch khu vực phía Đông và Tây còn lớn: tỷ trọng kinh tế số khu vực Đông đạt 27,20%, gấp gần 2,5 lần khu vực Tây (11,06%), cho thấy hạ tầng và năng lực số phát triển chưa đồng đều.

c) Thu nhập, việc làm và chất lượng sống: Năm 2025, Hải Phòng có khoảng 2,01 triệu lao động, trong đó công nghiệp – xây dựng chiếm 51,85%, khẳng định vai trò trung tâm việc làm lớn của miền Bắc. Thu nhập bình quân đạt 77,75 triệu đồng/người/năm, GRDP/người đạt 180 triệu đồng; tuy nhiên chênh lệch Đông – Tây còn lớn, khoảng 1,9 lần. Chất lượng sống tương đối khá, với tuổi thọ 75,6 năm, HDI 0,794, nhưng còn khoảng

cách với các đô thị cảng quốc tế. Hệ thống an sinh xã hội cơ bản đáp ứng nhu cầu song một số cơ sở quá tải, xuống cấp và thiếu nhân lực chuyên môn.

3.4. Đánh giá tổng hợp hiện trạng phát triển

- Phân bố không gian các hoạt động kinh tế Hải Phòng phân hóa thành hai vùng chính: phía Đông ven biển là cực tăng trưởng chủ đạo, tập trung cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao và dịch vụ đô thị; phía Tây – Bắc là hậu phương công nghiệp – nông nghiệp, có quỹ đất và dư địa phát triển lớn nhưng trình độ phát triển còn thấp hơn. Các hoạt động du lịch, nông nghiệp và dịch vụ hình thành các cụm chuyên môn hóa theo lợi thế từng khu vực.

- Các động lực tăng trưởng hiện hữu: Hải Phòng có 5 động lực chính: công nghiệp chế biến – chế tạo và FDI; cảng biển – logistics; xuất nhập khẩu; năng suất – đổi mới sáng tạo – kinh tế số; và không gian phát triển mở rộng sau sắp xếp hành chính. Các động lực này tạo nền tảng tăng trưởng mạnh nhưng đang tập trung nhiều ở phía Đông.

- Các điểm nghẽn phát triển kinh tế – xã hội là: phụ thuộc FDI, công nghiệp hỗ trợ và dịch vụ giá trị cao còn yếu; xung đột giao thông hàng hóa – đô thị, thiếu logistics phía Tây và hạ tầng MICE; chênh lệch phát triển Đông – Tây lớn; thiếu nhân lực chất lượng cao; du lịch, thủy sản, chăn nuôi và kinh tế biển chưa khai thác tương xứng tiềm năng.

Chương 4. Hiện trạng dân số, lao động và phân bố dân cư

4.1. Hiện trạng dân số

Quy mô dân số toàn thành phố: Năm 2025, dân số thành phố Hải Phòng khoảng 4,14 triệu người, thuộc nhóm địa phương có quy mô dân số lớn của cả nước. Giai đoạn 2021–2025, dân số tiếp tục tăng tương đối ổn định, với tốc độ tăng tự nhiên bình quân khoảng 0,86%/năm. Quy mô dân số lớn tạo nguồn lao động và thị trường tiêu dùng quan trọng, đồng thời làm gia tăng nhu cầu về đất ở, hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội. Cơ cấu dân số đang có xu hướng già hóa khá nhanh. Nhóm dân số từ 65 tuổi trở lên chiếm khoảng 11,9%, chỉ số già hóa đạt 74,9%, cao hơn mức bình quân cả nước. Trong khi đó, nhóm dân số trong độ tuổi lao động vẫn chiếm tỷ trọng chủ yếu, là nguồn lực quan trọng cho phát triển công nghiệp, dịch vụ và đô thị trong giai đoạn tới. Đáng chú ý, tỷ lệ di cư thuần năm 2024 chỉ khoảng 0,8‰, tương đối thấp so với quy mô công nghiệp và nhu cầu tuyển dụng lao động của thành phố. Đồng thời, dân số khu vực thành thị giai đoạn 2021–2024 chỉ tăng bình quân khoảng 0,13%/năm, thấp hơn đáng kể so với tốc độ tăng trưởng kinh tế và mở rộng không gian đô thị. Điều này cho thấy sự lệch pha giữa tăng trưởng kinh tế, gia tăng việc làm và tăng trưởng dân số đô thị, đặt ra yêu cầu cần được xem xét kỹ trong dự báo dân số, lao động và nhu cầu phát triển không gian của đồ án Quy hoạch chung.

4.2. Hiện trạng lao động và phân bố dân cư

a) Hiện trạng lao động và việc làm: Năm 2025, thành phố có khoảng 2,01 triệu lao động đang làm việc. Cơ cấu lao động chuyển dịch theo hướng công nghiệp hóa: công nghiệp – xây dựng chiếm 51,9%, dịch vụ 37,0%, nông – lâm – thủy sản 11,1%. Khu vực ngoài nhà nước sử dụng 67,7% lao động, FDI 25,4% và nhà nước 6,9%. Chất lượng lao động từng bước cải thiện nhưng còn hạn chế: lao động qua đào tạo có bằng, chứng chỉ khoảng 33,9%, còn thiếu nhân lực chất lượng cao và mất cân đối giữa đô thị – nông thôn. Tỷ lệ thất nghiệp năm 2024 khoảng 1,75%, nhưng việc làm phi chính thức còn tương đối lớn. Thu nhập bình quân đầu người khoảng 6,48 triệu đồng/người/tháng. Lực lượng lao động công nghiệp lớn nhưng khả năng thu hút lao động nhập cư chưa tương xứng, làm gia tăng nhu cầu tổ chức nhà ở, dịch vụ và hạ tầng xã hội gắn với các khu công nghiệp, khu kinh tế.

b) Phân bố dân cư theo khu vực: Dân cư phân bố không đồng đều, có thể nhận diện bốn dạng khu vực chính: (i) vùng đô thị trung tâm Hải Phòng – Hải Dương – Kinh Môn – Chí Linh, mật độ cao; (ii) vùng ven biển, hải đảo Đồ Sơn – Cát Hải – Tiên Lãng – Kiến Thụy, mật độ thấp và phân bố theo tuyến; (iii) các hành lang công nghiệp – đô thị hóa dọc Quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh; (iv) vùng nông nghiệp truyền thống, dân cư chủ yếu theo cấu trúc làng xã. Lao động tập trung mạnh tại các hành lang công nghiệp phía Đông và dọc trục Hải Phòng – Hải Dương, trong khi nhiều lao động vẫn cư trú tại khu vực nông thôn, tạo dòng đi lại thường xuyên giữa nơi ở và nơi làm việc.

c) Mật độ dân số: Mật độ dân số bình quân khoảng 1.284 người/km², nhưng phân hóa rất lớn. Khu vực lõi đô thị có mật độ rất cao, điển hình phường Lê Chân khoảng 28.505 người/km², trong khi vùng ven biển – hải đảo chỉ khoảng 800–1.000 người/km². Sự chênh lệch này phản ánh tình trạng tập trung dân cư và áp lực hạ tầng tại lõi đô thị, trong khi nhiều khu vực ngoại vi còn dư địa phát triển và sử dụng đất chưa cao.

d) Dân số đô thị và nông thôn: Năm 2024, dân số thành thị khoảng 1,65 triệu người, chiếm 39,0%; dân số nông thôn khoảng 2,50 triệu người, chiếm 61,0%. Tốc độ tăng dân số thành thị giai đoạn 2021–2024 chỉ khoảng 0,13%/năm, thấp hơn nhiều tốc độ phát triển kinh tế và công nghiệp. Thực trạng này cho thấy quá trình đô thị hóa dân số chưa theo kịp đô thị hóa kinh tế và không gian, hình thành hiện tượng lao động làm việc tại đô thị, khu công nghiệp nhưng vẫn cư trú tại nông thôn, gây áp lực lên giao thông kết nối và hạ tầng khu vực ven đô.

e) Dân số tại khu công nghiệp, khu du lịch, khu kinh tế và khu chức năng: Năm 2025, thành phố có 34 khu công nghiệp đang hoạt động, với khoảng 8.997 ha đất KCN; lao động công nghiệp – xây dựng trên 1 triệu người, tập trung tại Đình Vũ – Cát Hải, Trảng Duệ, Nam Cầu Kiền, Nam Đình Vũ, Deep C, VSIP, Đại An, Tân Trường, Phúc Điền... Du lịch đạt khoảng 14,4 triệu lượt khách, tập trung mạnh theo mùa tại Cát Bà, Đồ Sơn và theo

mùa lễ hội tại Côn Sơn – Kiếp Bạc, tạo áp lực thời điểm lên giao thông, cấp thoát nước, chất thải và dịch vụ. Các đặc khu Cát Hải, Bạch Long Vĩ đồng thời có chức năng kinh tế, du lịch, bảo tồn và quốc phòng, đòi hỏi kiểm soát quy mô dân số và sức tải hạ tầng phù hợp.

4.3. Xu hướng và các vấn đề về phân bố dân cư

- Xu hướng di cư và dịch chuyển dân cư: Dân cư Hải Phòng có 5 xu hướng chính: (i) di cư cơ học thấp, tương đối ổn định; (ii) lao động chuyển mạnh từ nông nghiệp sang công nghiệp nhưng phần lớn không chuyển nơi ở, hình thành dòng đi lại hằng ngày; (iii) xuất hiện các cộng đồng dân cư mới quanh KCN và hành lang giao thông; (iv) quy mô hộ gia đình thu hẹp, làm thay đổi nhu cầu nhà ở; (v) mở rộng KCN, KKT thúc đẩy chuyển đổi đất và tái bố trí dân cư ven đô. Hiện tượng “ly nông bất ly hương”, làm gia tăng nhu cầu giao thông kết nối giữa nơi ở và nơi làm việc, đồng thời đặt ra yêu cầu phát triển nhà ở và dịch vụ gần các khu công nghiệp.

- Các khu vực tập trung dân cư cao: Có thể nhận diện 4 nhóm chính: (1) lõi đô thị Hải Phòng, mật độ rất cao và chịu áp lực hạ tầng; (2) lõi Hải Dương và các đô thị phía Tây, mật độ cao nhưng còn dư địa phát triển; (3) các dải dân cư – công nghiệp dọc Quốc lộ 5 và cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, tăng dân số nhanh nhưng hạ tầng xã hội chưa đồng bộ; (4) các làng xã đông dân vùng đồng bằng, duy trì cấu trúc định cư truyền thống. Vùng ven biển, hải đảo có mật độ thấp nhưng khả năng tăng dân số bị giới hạn bởi điều kiện tự nhiên và hạ tầng.

- Các vấn đề về phân bố dân cư cần giải quyết gồm: đô thị hóa dân số chậm hơn tăng trưởng kinh tế; dòng đi lại lao động lớn giữa nông thôn – KCN; quá tải tại lõi đô thị; chênh lệch phát triển Đông – Tây; già hóa dân số; thiếu nhà ở và hạ tầng xã hội cho lao động nhập cư; dữ liệu dân số quy đổi chưa đầy đủ. Định hướng quy hoạch cần hướng tới phân bố lại dân cư gắn với việc làm và hạ tầng, phát triển các cực đô thị – công nghiệp mới, kiểm soát mật độ lõi đô thị, tăng cường kết nối giao thông công cộng và bổ sung nhà ở, dịch vụ xã hội tại các khu vực tập trung lao động.

Chương 5. Hiện trạng sử dụng đất

5.1. Tổng quan hiện trạng sử dụng đất

a) Hiện trạng sử dụng đất toàn thành phố

Đến 31/12/2025, Hải Phòng có 318.449,21 ha diện tích tự nhiên. Cơ cấu sử dụng đất vẫn mang đặc trưng nông nghiệp – đô thị – công nghiệp đan xen: đất nông nghiệp 181.469,49 ha (56,99%); đất phi nông nghiệp 131.060,82 ha (41,16%); đất chưa sử dụng 5.918,70 ha (1,86%).

Biến động sử dụng đất. Năm 2025, đất nông nghiệp giảm 1.743,51 ha, trong khi đất phi nông nghiệp tăng 1.372,82 ha, cho thấy quá trình chuyển đổi đất phục vụ đô thị hóa,

công nghiệp và hạ tầng đang diễn ra nhanh. Đất chưa sử dụng tăng 370,70 ha, chủ yếu do thay đổi phương pháp thống kê, phân loại đất.

Cơ cấu đất phi nông nghiệp. Các loại đất chiếm tỷ trọng lớn gồm đất sử dụng vào mục đích công cộng 44.162,08 ha; đất ở 34.259,13 ha; đất sản xuất, kinh doanh phi nông nghiệp 20.931,11 ha; đất có mặt nước chuyên dùng 20.163,29 ha. Cơ cấu này phản ánh đặc trưng của đô thị công nghiệp – cảng biển, đồng thời có mạng lưới sông ngòi, mặt nước lớn.

Nhận định: Quỹ đất nông nghiệp còn lớn nhưng đang chịu áp lực chuyển đổi mạnh. QHC cần xác định cơ cấu và lộ trình chuyển đổi đất hợp lý, ưu tiên sử dụng hiệu quả quỹ đất hiện có, đồng thời bảo đảm cân đối giữa phát triển đô thị – công nghiệp, hạ tầng và bảo vệ đất nông nghiệp.

b) Hiện trạng sử dụng đất khu vực đô thị

Đến 31/12/2025, đất ở đô thị đạt 11.726,06 ha, chiếm 3,68% diện tích tự nhiên và 34,2% tổng đất ở, tăng 223,02 ha so với năm 2024. Đất ở đô thị bình quân khoảng 62–71 m²/người. Quỹ đất đô thị phân bố không đều: tập trung lớn tại Hải An, An Dương, Thủy Nguyên – các khu vực mở rộng đô thị; trong khi lõi đô thị lịch sử có diện tích đất ở hạn chế nhưng mật độ dân cư rất cao, dư địa phát triển mới thấp.

Xu hướng sử dụng đất cho thấy quá trình đô thị hóa và chuyển đổi đất nông thôn sang đô thị đang dịch chuyển mạnh ra vành đai và các cực phát triển mới. Khu vực lõi cần chuyển trọng tâm từ mở rộng sang tái thiết, chỉnh trang, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và bổ sung hạ tầng xã hội – không gian công cộng.

Cơ cấu đất đô thị còn mất cân đối. Đất cây xanh công cộng tại một số khu vực chỉ khoảng 1,46–3,4 m²/người, thấp hơn quy chuẩn 6–7 m²/người; đất giao thông đô thị khoảng 8,33%, thấp xa mức 20–25%. Tình trạng thiếu cây xanh, giao thông, bãi đỗ xe và không gian công cộng tập trung rõ nhất tại các khu vực đô thị hiện hữu.

c) Hiện trạng sử dụng đất khu vực nông thôn

Đến 31/12/2025, đất ở nông thôn đạt 22.533,07 ha, chiếm 65,8% tổng đất ở, giảm 108,98 ha so với năm 2024. Đất ở tập trung tại trung tâm xã và dọc các trục giao thông, nhưng còn phân bố phân tán, xen kẽ đất nông nghiệp, làm tăng chi phí đầu tư hạ tầng và giảm hiệu quả sử dụng đất.

Khu vực nông thôn đồng thời tập trung phần lớn 181.469,49 ha đất nông nghiệp (56,99% diện tích tự nhiên), chủ yếu là đất lúa và cây lâu năm. Đất ở bình quân khoảng 90–100 m²/người, phù hợp đặc trưng nhà ở nông thôn có vườn và không gian sản xuất.

Một số khu vực mới chuyển thành phường vẫn còn quỹ đất ở nông thôn và đất nông nghiệp lớn, cho thấy đô thị hóa về hành chính nhanh hơn chuyển đổi về không gian và hạ tầng. Đất sản xuất còn manh mún; chăn nuôi xen kẽ khu dân cư và thiếu đất tập trung cho chăn nuôi.

5.2. Đánh giá hiện trạng sử dụng đất

a) Đánh giá sử dụng đất khu vực đô thị: Quỹ đất đô thị đang mở rộng nhanh, chủ yếu tại Hải An, An Dương, Thủy Nguyên và các hành lang công nghiệp – giao thông, trong khi khu vực lõi đô thị có mật độ cao và ít dư địa mở rộng. Bất cập lớn là cơ cấu đất đô thị chưa cân đối: đất cây xanh, giao thông, bãi đỗ xe, không gian công cộng và một số loại hạ tầng xã hội còn thiếu; đất giao thông đô thị mới khoảng 8,33%, thấp hơn yêu cầu 20–25%. Vì vậy, vấn đề của QHC không chỉ là mở rộng đất đô thị mà cần nâng cao hiệu quả sử dụng đất hiện hữu, tái thiết các khu vực mật độ cao, chuyển đổi các khu đất sử dụng kém hiệu quả và dành quỹ đất thích đáng cho hạ tầng, cây xanh và không gian công cộng.

b) Đánh giá sử dụng đất khu vực nông thôn: Đất nông nghiệp vẫn chiếm 56,99% diện tích tự nhiên, tạo nên đặc trưng không gian quan trọng của thành phố sau sắp xếp. Đất ở nông thôn chiếm 65,8% tổng đất ở, chủ yếu phân bố theo làng xã và dọc các tuyến giao thông, nhiều nơi còn phân tán, xen kẽ với đất sản xuất nông nghiệp, làm tăng chi phí đầu tư hạ tầng và giảm hiệu quả sử dụng đất. Một số khu vực đã chuyển thành phường nhưng vẫn mang rõ cấu trúc nông thôn, cho thấy đô thị hóa hành chính nhanh hơn đô thị hóa không gian. QHC cần kiểm soát mở rộng dân cư dàn trải, ưu tiên chỉnh trang và tập trung hóa điểm dân cư, đồng thời bảo vệ các vùng sản xuất nông nghiệp có giá trị và không gian sinh thái nông thôn.

c) Đặc trưng và khác biệt Đông – Tây: Khu vực phía Đông có mức độ đô thị hóa, công nghiệp hóa và chuyển đổi đất cao hơn, tập trung các khu đô thị, KCN, KKT, cảng biển và logistics. Áp lực chính là thiếu đất hạ tầng đô thị, xung đột giữa phát triển với bảo tồn – sinh thái ven biển, mặt nước và quốc phòng, đặc biệt tại Hải An, Thủy Nguyên, Đình Vũ – Cát Hải. Đây là khu vực cần ưu tiên tái cấu trúc, sử dụng đất theo chiều sâu và kiểm soát chặt chuyển đổi đất. Khu vực phía Tây còn quỹ đất nông nghiệp và không gian nông thôn lớn, xen kẽ các đô thị và hành lang công nghiệp dọc Quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng. Đặc trưng nổi bật là đô thị – công nghiệp – làng xã – nông nghiệp đan xen, cùng các khu vực khai thác khoáng sản, cảnh quan và di sản tại Kinh Môn, Chí Linh. QHC cần tổ chức lại các điểm dân cư, kiểm soát phát triển bám đường, tập trung đô thị hóa vào các cực và hành lang có hạ tầng, tránh chuyển đổi đất nông nghiệp dàn trải.

d) Đánh giá tổng hợp đối với QHC: Hiện trạng cho thấy phía Đông cần ưu tiên tái thiết, nâng cao hiệu suất và giải quyết thiếu hụt hạ tầng; phía Tây cần ưu tiên tổ chức lại không gian, tập trung hóa phát triển và kiểm soát chuyển đổi đất nông nghiệp. Trên toàn thành phố, cần chuyển từ tư duy “mở rộng quỹ đất” sang “nâng cao hiệu quả sử dụng đất”, khai thác quỹ đất đã thu hồi và đất sử dụng kém hiệu quả; đồng thời bảo đảm cân bằng giữa đô thị – công nghiệp – nông thôn – nông nghiệp – sinh thái và bảo tồn.

Chương 6. Hiện trạng hệ thống đô thị, nông thôn và khu chức năng

6.1. Hiện trạng cấu trúc không gian đô thị và nông thôn

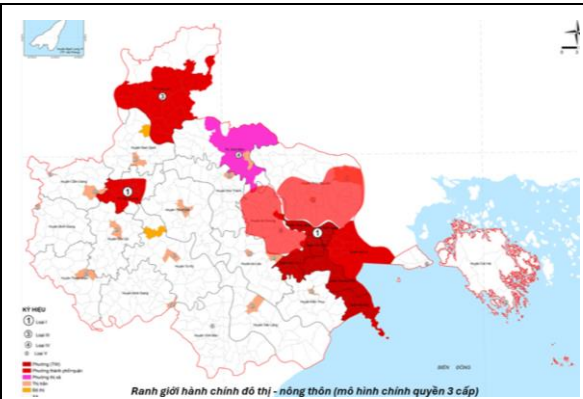
6.1.1. Quá trình hình thành và phát triển không gian thành phố

Không gian thành phố Hải Phòng hiện nay được hình thành từ hai quá trình phát triển có đặc trưng khác nhau ở phía Đông và phía Tây.

Khu vực phía Đông phát triển từ đô thị cảng Hải Phòng lịch sử, ban đầu tập trung tại Hồng Bàng – Ngô Quyền – Lê Chân và dọc sông Cấm. Từ mô hình đô thị cảng – công nghiệp, không gian từng bước mở rộng theo các trục giao thông lớn, đặc biệt từ năm 2008 đến nay phát triển mạnh về phía Bắc, Đông và hướng biển, gắn với Thủy Nguyên, Đình Vũ – Cát Hải, Lạch Huyện và hệ thống cảng biển – logistics.

Khu vực phía Tây hình thành trên nền mạng lưới đô thị – nông thôn lâu đời của Hải Dương, với đô thị Hải Dương là trung tâm lớn; Chí Linh, Kinh Môn và các thị trấn là các cực phát triển. Không gian đô thị phát triển chủ yếu theo Quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và các hành lang công nghiệp, gắn với quá trình chuyển dịch từ nông nghiệp sang công nghiệp – dịch vụ, nhưng vẫn duy trì mạng lưới làng xã và không gian nông nghiệp rộng lớn.

Sau hợp nhất, hai cấu trúc này tạo thành một không gian đô thị – nông thôn đa cực: phía Đông nổi trội về cảng biển, logistics, kinh tế biển và đô thị lớn; phía Tây có thế mạnh về công nghiệp, đô thị hành lang và không gian nông nghiệp – sinh thái. Đây là cơ sở để QHC tổ chức lại cấu trúc thành phố theo hướng liên kết Đông – Tây, đa trung tâm và phát triển theo các hành lang chiến lược.

	
<i>Hiện trạng hệ thống đô thị theo mô hình chính quyền 3 cấp trước 1/7/2025</i>	<i>Hiện trạng hệ thống đô thị theo mô hình chính quyền 2 cấp áp dụng theo điều khoản chuyển tiếp của Nghị quyết Nghị quyết số 111/2025/UBTVQH15</i>

TT	Tên đô thị	Loại ĐT trước sáp nhập ĐVHC	Căn cứ công nhận loại đô thị	Loại ĐT sau sáp nhập ĐVHC Theo điều khoản chuyển tiếp của Nghị quyết số: 111/2025/UBTVQH15	Ghi chú
1	Thành phố Hải Phòng (cũ)	I	QĐ 92/2003/QĐ-TTg và 448/TTg-CN	I	Thành phố Hải Phòng (mới)
2	Thành phố Hải Dương	I	QĐ 580/QĐ-TTg ngày 17/5/2019	II	Nay thuộc các phường Thành Đông, Ái Quốc, Hải Dương, Lê Thanh Nghị, Tân Hưng, Thạch Khôi, Nam Đồng, Việt Hòa, Tứ Minh.
3	Thành phố Thủy Nguyên	III	QĐ 798/QĐ-BXD ngày 16/8/2024	II	Nay thuộc 7 phường Thủy Nguyên, Thiên Hương, Hòa Bình, Nam Triệu, Bạch Đằng, Lưu Kiếm, Lê Ích Mộc và 1 xã Việt Khê.
4	Thành phố Chí Linh	III	QĐ 747/QĐ-BXD ngày 25/6/2015	II	Nay thuộc 6 phường Chu Văn An, Chí Linh, Trần Hưng Đạo, Nguyễn Trãi, Trần Nhân Tông, Lê Đại Hành.
5	Thị xã Kinh Môn	III	QĐ 858/QĐ-BXD ngày 16/9/2024	II	Nay thuộc 6 phường Kinh Môn, Nguyễn Đại Năng, Trần Liễu, Bắc An Phụ, Phạm Sư Mạnh, Nhị Chiểu.
6	Thị trấn Trường Sơn	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc phường Phù Liễn và xã An Lão
7	Thị trấn An Lão	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã An Lão
8	Thị trấn Núi Đồi	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Kiến Thụy
9	Thị trấn Tiên Lãng	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã. Tiên Lãng
10	Thị trấn Vĩnh Bảo	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Vĩnh Bảo
11	Thị trấn Cát Hải	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc đặc khu Cát Hải

TT	Tên đô thị	Loại DT trước sáp nhập ĐVHC	Căn cứ công nhận loại đô thị	Loại DT sau sáp nhập ĐVHC Theo điều khoản chuyển tiếp của Nghị quyết số: 111/2025/UBTVQH15	Ghi chú
12	Thị trấn Cát Bà	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc đặc khu Cát Hải
13	Thị trấn Kê Sắt	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Kê Sắt
14	Thị trấn Cẩm Giang	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Cẩm Giang
15	Thị trấn Lai Cách	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc phường Việt Hòa và phường Tứ Minh
16	Thị trấn Gia Lộc	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Gia Lộc và xã Gia Phúc
17	Thị trấn Nam Sách	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Nam Sách
18	Thị trấn Phú Thái	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Phú Thái
19	Thị trấn Tứ Kỳ	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Tứ Kỳ
20	Thị trấn Ninh Giang	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Ninh Giang
21	Thị trấn Thanh Hà	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Thanh Hà
22	Thị trấn Thanh Miện	V	Theo NQ 1210 và 26 của UBTVQH	III	Nay thuộc xã Trường Tân và xã Thanh Miện
23	Đô thị Thanh Quang, huyện Nam Sách	V	QĐ 1467/QĐ-UBND ngày 18/5/2021	III	Nay thuộc xã Trần Phú
24	Đô thị Hưng Đạo, huyện Tứ Kỳ	V	QĐ 3899/QĐ-UBND ngày 08/11/2019	III	Nay thuộc xã Đại Sơn
25	Đô thị Đoàn Tùng, huyện Thanh Miện	V	QĐ 836/QĐ-UBND ngày 15/4/2022	III	Nay thuộc xã Nguyễn Lương Bằng

6.1.2. Hiện trạng cấu trúc không gian đô thị

Cấu trúc không gian đô thị Hải Phòng hiện nay mang tính đa cực, đa hành lang, nhưng mức độ liên kết và hoàn thiện giữa các khu vực còn khác biệt rõ rệt.

Khu vực phía Đông có cấu trúc đô thị tập trung cao, gồm lõi trung tâm hiện hữu, các cực đô thị mới phía Bắc và ven biển, cùng các khu vực cảng – công nghiệp – logistics Đình Vũ, Cát Hải, Lạch Huyện. Các không gian này được tổ chức chủ yếu theo hệ thống vành đai, trục hướng tâm, các tuyến ven sông – ven biển và các đầu mối giao thông lớn. Tuy nhiên, cấu trúc còn thiên về đơn cực, lõi trung tâm chịu áp lực lớn; các cực mới chưa đủ mạnh và còn xung đột giữa giao thông đô thị với vận tải cảng – công nghiệp.

Khu vực phía Tây có cấu trúc đa cực và dạng chuỗi, với Hải Dương là cực trung tâm; Chí Linh, Kinh Môn là các cực quan trọng phía Bắc; các đô thị và khu công nghiệp phân bố chủ yếu dọc Quốc lộ 5, Quốc lộ 18 và các hành lang kết nối vùng. Hạn chế chính là đô thị phát triển phân tán, liên kết giữa các cực chưa mạnh, hạ tầng và dịch vụ đô thị chưa đồng đều.

Xét tổng thể, hiện trạng cấu trúc không gian thành phố đang hình thành ba thành phần không gian chính: (i) hệ thống các cực đô thị; (ii) các hành lang đô thị – công nghiệp – logistics kết nối Đông – Tây; (iii) không gian nông nghiệp, sinh thái và nông thôn bao quanh, xen giữa các hành lang phát triển. Cấu trúc này tạo tiềm năng phát triển đa cực nhưng cũng tiềm ẩn nguy cơ đô thị hóa dàn trải và thiếu liên kết.

6.1.3. Quan hệ giữa khu vực phía Đông và phía Tây thành phố

Sau hợp nhất, phía Đông và phía Tây hình thành quan hệ hỗ trợ về chức năng và không gian, tạo cơ sở tổ chức thành phố theo mô hình đa cực thay vì phát triển như hai khu vực độc lập.

Phía Đông giữ vai trò cửa ngõ biển và động lực tăng trưởng chính, tập trung cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, thương mại – dịch vụ và kinh tế biển. Phía Tây là không gian hậu phương công nghiệp – đô thị – nông nghiệp, với thế mạnh chế biến, chế tạo, nguồn lao động, sản xuất nông nghiệp và hệ thống đô thị dọc các hành lang giao thông quốc gia. Phía Tây đồng thời cung cấp nguồn hàng đáng kể cho hệ thống cảng phía Đông.

Quan hệ Đông – Tây được hình thành chủ yếu qua hành lang Quốc lộ 5 – cao tốc Hà Nội–Hải Phòng và mạng lưới đường sắt, đường thủy, kết nối các khu công nghiệp phía Tây với hệ thống cảng Đình Vũ – Lạch Huyện và các trung tâm dịch vụ phía Đông. Tuy nhiên, chênh lệch về mức độ đô thị hóa, năng suất lao động, kinh tế số và chất lượng hạ tầng giữa hai khu vực còn lớn; liên kết chức năng và phân công vai trò giữa các cực đô thị chưa thực sự rõ nét.

6.2. Hiện trạng hệ thống đô thị

Hệ thống đô thị trước khi sắp xếp đơn vị hành chính

Loại đô thị	Số lượng	Tên đô thị
-------------	----------	------------

Loại I trực thuộc Trung ương	01	Thành phố Hải Phòng (QĐ 92/2003/QĐ-TTg và 448/TTg-CN)
Loại I trực thuộc tỉnh	01	Thành phố Hải Dương (QĐ 580/QĐ-TTg ngày 17/5/2019)
Loại III	03	TP. Thủy Nguyên (QĐ 798/QĐ-BXD ngày 16/8/2024); TP. Chí Linh (QĐ 747/QĐ-BXD ngày 25/6/2015); TX. Kinh Môn (QĐ 858/QĐ-BXD ngày 16/9/2024)
Loại V (khu vực Đông)	07	Thị trấn An Lão, Trường Sơn, Núi Đồi, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Cát Bà, Cát Hải
Loại V (khu vực Tây)	13	Thị trấn Kê Sắt, Cẩm Giang, Lai Cách, Gia Lộc, Nam Sách, Phú Thái, Tứ Kỳ, Ninh Giang, Thanh Hà, Thanh Miện; đô thị Thanh Quang, Hưng Đạo, Đoàn Tùng

Nguồn: Sở Xây dựng Hải Phòng.

6.2.1. Khu vực đô thị Hải Phòng

Quá trình đô thị hóa: Khu vực phía Đông có tốc độ đô thị hóa nhanh, mang đặc trưng đô thị cảng – công nghiệp – dịch vụ và hướng biển. Đô thị tập trung tại lõi Hải Phòng và mở rộng mạnh về Thủy Nguyên, Hải An, An Dương, Đồ Sơn, Đình Vũ – Cát Hải, gắn với hệ thống cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp và các trục giao thông đối ngoại.

Quy mô và hệ thống đô thị: Năm 2023, dân số đô thị khoảng 1,205 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa 45,64%. Trước sắp xếp, khu vực gồm thành phố Hải Phòng loại I, thành phố Thủy Nguyên loại III và 7 đô thị loại V gồm An Lão, Trường Sơn, Núi Đồi, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Cát Bà và Cát Hải. Hệ thống đô thị có sự phân hóa rõ: lõi trung tâm đảm nhiệm chức năng hành chính, thương mại – dịch vụ; Thủy Nguyên là cực đô thị mới phía Bắc; Đình Vũ – Cát Hải – Lạch Huyện và khu vực ven biển là các cực cảng, công nghiệp, logistics và du lịch.

Đặc điểm phát triển: Mật độ dân cư và mức độ tập trung chức năng cao tại khu vực lõi, trong khi các khu vực mở rộng có quỹ đất và dư địa phát triển lớn hơn. Quá trình đô thị hóa đang từng bước chuyển từ mô hình tập trung tại lõi sang đa cực, hướng biển và gắn với các hành lang phát triển.

Vấn đề đặt ra: Khu vực phía Đông chịu áp lực quá tải tại lõi, chênh lệch chất lượng hạ tầng giữa khu vực trung tâm và mở rộng, đồng thời xuất hiện xung đột giữa đô thị với cảng – công nghiệp – giao thông hàng hóa. QHC cần kiểm soát mở rộng đô thị, tăng vai trò các cực mới và nâng cao liên kết, hạ tầng xanh – xã hội giữa các khu vực.

6.2.2. Khu vực đô thị Hải Dương

Quá trình đô thị hóa: Khu vực phía Tây đô thị hóa theo hướng công nghiệp hóa gắn với mạng lưới đô thị hiện hữu và các hành lang giao thông. Không gian phát triển tập trung quanh Hải Dương, Chí Linh, Kinh Môn và lan tỏa dọc Quốc lộ 5, Quốc lộ 18 cùng các khu, cụm công nghiệp; đồng thời vẫn duy trì nền tảng không gian nông thôn rộng lớn.

Quy mô và hệ thống đô thị. Năm 2023, dân số khu vực khoảng 1,956 triệu người, tỷ lệ đô thị hóa khoảng 40,7%. Trước sắp xếp có 16 đô thị, gồm thành phố Hải Dương loại I; thành phố Chí Linh và thị xã Kinh Môn loại III; cùng 13 đô thị loại V. Hải Dương giữ vai trò trung tâm tổng hợp; Chí Linh và Kinh Môn là các cực công nghiệp – dịch vụ phía Bắc; các đô thị còn lại chủ yếu là trung tâm hành chính, dịch vụ và hỗ trợ sản xuất của khu vực nông thôn.

Đặc điểm phát triển: Cấu trúc đô thị mang tính đa cực, dạng chuỗi và hành lang, gắn chặt với công nghiệp chế biến – chế tạo và chuyển dịch lao động nông nghiệp sang công nghiệp – dịch vụ. Đây đồng thời là khu vực có quỹ đất và dư địa lớn để tiếp nhận các chức năng đô thị, công nghiệp và dịch vụ mới.

Vấn đề đặt ra: Đô thị hóa phía Tây còn phân tán, chất lượng và mức độ đồng bộ hạ tầng giữa các đô thị chưa cao; thiếu không gian công cộng, cây xanh và các chức năng dịch vụ đô thị cấp vùng. QHC cần củng cố Hải Dương – Chí Linh – Kinh Môn thành các cực động lực, tổ chức phát triển theo hành lang có kiểm soát, nâng cấp hạ tầng và tăng cường liên kết với hệ thống cảng, logistics và các trung tâm đô thị phía Đông.

6.2.3. Quy mô và cấp loại đô thị hiện tại

a) Tổng quan hệ thống đô thị sau hợp nhất

Trước khi sắp xếp đơn vị hành chính, hai khu vực hợp thành thành phố Hải Phòng mới có tổng cộng 25 đô thị được phân loại, gồm: 01 đô thị loại I trực thuộc Trung ương (thành phố Hải Phòng cũ), 01 đô thị loại I trực thuộc tỉnh (thành phố Hải Dương), 03 đô thị loại III (Thủy Nguyên, Chí Linh, Kinh Môn) và 20 đô thị loại V.

Sau hợp nhất và sắp xếp, Danh mục hệ thống đô thị thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 xác định cấu trúc: 01 đô thị loại I trực thuộc Trung ương là toàn thành phố Hải Phòng, bên trong có 24 đô thị trực thuộc được phân loại. Đây là điểm khác biệt căn bản so với giai đoạn trước: các đô thị trực thuộc không còn là đơn vị hành chính độc lập cấp huyện mà là các khu vực đô thị nằm trong địa giới của một đô thị loại I duy nhất, được quản lý thống nhất trên nền 114 đơn vị hành chính cấp xã.

Cơ cấu hệ thống đô thị hiện trạng (thời điểm 2025) như sau:

- 01 đô thị loại I trực thuộc Trung ương: thành phố Hải Phòng (toàn thành phố);

- 02 khu vực trung tâm đô thị đang mang cấp loại I (khu vực trung tâm đô thị phía Đông - lõi Hải Phòng cũ; khu vực trung tâm đô thị phía Tây - lõi Hải Dương cũ), định hướng 2030 xác định là loại II trong cấu trúc nội bộ;

- 03 đô thị loại III: Thủy Nguyên, Chí Linh, Kinh Môn;

- 19 đô thị loại V: Trường Sơn, An Lão, Núi Đồi, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Cát Hải, Cát Bà, Kê Sặt, Cẩm Giang, Gia Lộc, Nam Sách, Phú Thái, Tứ Kỳ, Ninh Giang, Thanh Hà, Thanh Miện, Thanh Quang, Hưng Đạo, Đoàn Tùng;

- Nhóm các đô thị dự kiến đánh giá phân loại từ đơn vị hành chính cấp xã (chưa xác định cụ thể, sẽ cụ thể hóa trong chương trình, kế hoạch phát triển đô thị).

Ghi chú quan trọng: không có đô thị nào trên địa bàn hiện đang được công nhận là đô thị loại IV. Đô thị Kinh Môn trước đây là loại IV, đã được nâng lên loại III theo Quyết định số 858/QĐ-BXD ngày 16/9/2024. Các đô thị dự kiến đạt loại IV theo phương án của tỉnh Hải Dương cũ (Bình Giang, Nam Sách mở rộng, Gia Lộc, Lai Cách mở rộng, Phú Thái mở rộng, Ninh Giang mở rộng, Thanh Miện) đều chưa hoàn thành thủ tục công nhận trước thời điểm hợp nhất, hiện vẫn giữ cấp loại V.

b) Danh mục và quy mô từng đô thị

Bảng 3. Danh mục hệ thống đô thị hiện trạng thành phố Hải Phòng và căn cứ công nhận loại đô thị

TT	Tên đô thị	Loại DT	Căn cứ công nhận	Địa bàn hiện nay (phường/xã/đặc khu)	Quy mô hiện trạng và ghi chú
I	Đô thị trực thuộc Trung ương	Đô thị trực thuộc Trung ương	Đô thị trực thuộc Trung ương	Đô thị trực thuộc Trung ương	Đô thị trực thuộc Trung ương
	Thành phố Hải Phòng	I	QĐ 92/2003/QĐ-TTg; VB 448/TTg-CN	Toàn bộ 114 ĐVHC cấp xã (67 xã, 45 phường, 02 đặc khu)	DT 318.449 ha; dân số ~4.138.570 người (2024); mật độ ~1.300 người/km ² . Đang hướng tới tiêu chí đô thị loại đặc biệt vào năm 2030
II	Các đô thị trực thuộc	Các đô thị trực thuộc	Các đô thị trực thuộc	Các đô thị trực thuộc	Các đô thị trực thuộc
1	Khu vực trung tâm đô thị phía Đông	I	Thuộc phạm vi công nhận đô thị loại I TP Hải Phòng	Hồng Bàng, Hồng An, Lê Chân, An Biên, Ngô Quyền, Gia Viên, Hải An, Đông Hải, Kiến An, Phù Liễn, Hưng Đạo, Dương Kinh, Nam Đồ Sơn, Đồ Sơn, An	Lõi đô thị cảng - công nghiệp - dịch vụ. Tỷ lệ đô thị hóa khu vực phía Đông 45,64% (2023). Định hướng 2030: loại II trong cấu trúc nội bộ

				Dương, An Hải, An Phong, Kiến Thụy, Kiến Minh, Nghị Dương, Kiến Hưng, Kiến Hải	
2	Khu vực trung tâm đô thị phía Tây	I	QĐ 580/QĐ-TTg ngày 17/5/2019 (TP Hải Dương)	Thành Đông, Ái Quốc, Hải Dương, Lê Thanh Nghị, Tân Hưng, Thạch Khê, Nam Đông, Việt Hòa, Tứ Minh	DT 111,64 km ² (trước hợp nhất). Tỷ lệ đô thị hóa khu vực phía Tây 40,7% (2023). Định hướng 2030: loại II
3	Đô thị Thủy Nguyên	III	QĐ 798/QĐ-BXD ngày 16/8/2024	Thủy Nguyên, Thiên Hương, Hòa Bình, Nam Triệu, Bạch Đằng, Lưu Kiếm, Lê Ích Mộc, xã Việt Khê	DT 261,91 km ² ; dân số 397.570 người (2023); mật độ 1.518 người/km ² . Trung tâm hành chính - chính trị mới của thành phố
4	Đô thị Chí Linh	III	QĐ 747/QĐ-BXD ngày 25/6/2015	Chu Văn An, Chí Linh, Trần Hưng Đạo, Nguyễn Trãi, Trần Nhân Tông, Lê Đại Hành	Dân số 182.200 người, nội thị 151.400 người; mật độ toàn đô thị 644 người/km ² ; LĐ phi NN 73,6% (nội thị 81%) - số liệu 12/2023
5	Đô thị Kinh Môn	III	QĐ 858/QĐ-BXD ngày 16/9/2024	Kinh Môn, Nguyễn Đại Năng, Nhị Chiểu, Phạm Sư Mạnh, Trần Liễu, Bắc An Phụ và xã Nam An Phụ	Dân số toàn đô thị 215.637 người (2023), nội thị 141.927 người (65,82%); tăng dân số 1,27%/năm
6	Đô thị Trường Sơn	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Phường Phù Liễn và xã An Lão	Chưa có số liệu dân số theo ranh giới mới - cần bổ sung từ Chi cục Thống kê
7	Đô thị An Lão	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Xã An Lão	Mật độ dân số khu vực An Lão 1.207 người/km ²
8	Đô thị Núi Đồi	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Xã Kiến Thụy	Mật độ dân số khu vực Kiến Thụy 1.291 người/km ²
9	Đô thị Tiên Lãng	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Xã Tiên Lãng	Mật độ dân số khu vực Tiên Lãng 773 người/km ²
10	Đô thị Vĩnh Bảo	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Xã Vĩnh Bảo	Mật độ dân số khu vực Vĩnh Bảo 981 người/km ²
11	Đô thị Cát Hải	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Đặc khu Cát Hải	Mật độ dân số đảo Cát Hải 62 người/km ² . Đô thị đặc thù hải đảo
12	Đô thị Cát Bà	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBTVQH	Đặc khu Cát Hải	Đô thị du lịch - di sản, gắn Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long - Quần đảo Cát Bà. Áp dụng cơ chế đô thị đặc thù theo NQ 26/2022

13	Đô thị Kê Sắt	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Kê Sắt	Chưa có số liệu - cần bổ sung từ hồ sơ QH vùng huyện Bình Giang
14	Đô thị Cẩm Giang	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Cẩm Giang	Chưa có số liệu - cần bổ sung từ hồ sơ QH vùng huyện Cẩm Giàng
15	Đô thị Gia Lộc	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Gia Lộc và xã Gia Phúc	Dân số thị trấn Gia Lộc 18.595 người (13,6% dân số huyện cũ 136.272 người); mật độ huyện 1.367 người/km ² (2022)
16	Đô thị Nam Sách	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Nam Sách	Dân số thị trấn Nam Sách 8.831 người, chiếm 6,07% dân số huyện cũ
17	Đô thị Phú Thái	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Phú Thái	Chưa có số liệu - cần bổ sung từ hồ sơ QH vùng huyện Kim Thành
18	Đô thị Tứ Kỳ	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Tứ Kỳ	Dân số thị trấn Tứ Kỳ 8.099 người (2023); tỷ lệ đô thị hóa huyện cũ 10,99% (dân số đô thị 19.232/174.864 người)
19	Đô thị Ninh Giang	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Ninh Giang	Dân số thị trấn Ninh Giang 7.090 người, chiếm 4,7% dân số huyện cũ
20	Đô thị Thanh Hà	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Thanh Hà	Dân số thị trấn Thanh Hà 8.855 người, chiếm 6,06% dân số huyện cũ 146.199 người; mật độ huyện 1.039 người/km ² (2022)
21	Đô thị Thanh Miện	V	Theo NQ 1210 và NQ 26 của UBND tỉnh	Xã Thanh Miện	Dân số thị trấn Thanh Miện 14.419 người, chiếm 10,18% dân số huyện cũ 141.703 người; mật độ huyện 1.148 người/km ² (2022)
22	Đô thị Thanh Quang	V	QĐ 1467/QĐ-UBND ngày 18/5/2021	Xã Trần Phú	Đô thị mới công nhận năm 2021 trên cơ sở xã nông thôn; chưa có số liệu chi tiết - cần bổ sung
23	Đô thị Hưng Đạo	V	QĐ 3899/QĐ-UBND ngày 08/11/2019	Xã Đại Sơn	Đô thị mới công nhận năm 2019 trên cơ sở xã nông thôn; nằm trong 19.232 người dân số đô thị của huyện Tứ Kỳ cũ
24	Đô thị Đoàn Tùng	V	QĐ 836/QĐ-UBND ngày 15/4/2022	Xã Nguyễn Lương Bằng	Đô thị mới công nhận năm 2022 trên cơ sở xã nông thôn; chưa có số liệu chi tiết - cần bổ sung

Nguồn: Danh mục hệ thống đô thị TP Hải Phòng đến năm 2030; Báo cáo tổng hợp Điều chỉnh QH TP Hải Phòng 2021-2030 (Bảng 32, nguồn Sở Xây dựng Hải Phòng); các đồ án QHC và QH vùng huyện.

6.2.4. Phân bố không gian hệ thống đô thị

Sau hợp nhất, hệ thống đô thị Hải Phòng chuyển từ cấu trúc tập trung chủ yếu quanh đô thị Hải Phòng cũ sang cấu trúc lưỡng cực – đa trung tâm, với hai lõi đô thị lớn và mạng lưới các đô thị công nghiệp, ven biển, đô thị khu vực và các điểm dân cư đô thị hóa. Xét theo vị trí, quy mô và chức năng, có thể nhận diện bốn lớp không gian chính:

- Hai lõi đô thị trung tâm: Hệ thống đô thị được tổ chức quanh hai lõi cách nhau khoảng 45 km, kết nối chủ yếu qua Quốc lộ 5 và cao tốc Hà Nội – Hải Phòng.

Lõi phía Đông gồm khu vực Hồng Bàng – Lê Chân – Ngô Quyền – An Biên – Gia Viên – Hải An, là trung tâm đô thị cảng, công nghiệp, thương mại – dịch vụ và logistics. Không gian phát triển gắn với sông Cấm, hệ thống cảng biển, sân bay Cát Bi và các trục giao thông quốc gia, đồng thời mở rộng về phía Bắc, Đông Nam và phía Tây.

Lõi phía Tây hình thành trên cơ sở thành phố Hải Dương cũ, gồm Hải Dương – Thành Đông – Lê Thanh Nghị – Việt Hòa – Tứ Minh, giữ vai trò trung tâm đô thị tổng hợp, hành chính, thương mại – dịch vụ và công nghiệp của khu vực phía Tây.

Hai lõi có chức năng và động lực phát triển bổ trợ nhau: phía Đông mạnh về kinh tế biển, cảng và logistics; phía Tây mạnh về công nghiệp nội địa, dịch vụ và liên kết vùng sản xuất. Tuy nhiên, khoảng cách lớn giữa hai lõi làm cho sự liên kết không gian đô thị hiện nay chưa liên tục, đặt ra yêu cầu tăng cường các hành lang kết nối và phân công chức năng trong cấu trúc thành phố mới.

- Chuỗi đô thị ven biển – cửa sông

Không gian ven biển hình thành chuỗi phát triển từ Đình Vũ – Lạch Huyện – Cát Hải – Cát Bà – Đồ Sơn – Nam Đồ Sơn, tiếp tục về phía Tiên Lãng – Vĩnh Bảo. Đây là khu vực tập trung các chức năng chiến lược về cảng biển, công nghiệp, logistics, du lịch và kinh tế biển.

Cấu trúc chuỗi hiện chưa liên tục và chưa hình thành sự liên kết chức năng chặt chẽ. Đình Vũ – Lạch Huyện thiên về cảng – công nghiệp – logistics; Cát Bà – Đồ Sơn về du lịch, dịch vụ; trong khi Tiên Lãng – Vĩnh Bảo vẫn mang đặc trưng nông nghiệp, thủy sản. Vì vậy, đây mới là hành lang có tiềm năng hình thành chuỗi đô thị, hơn là một dải đô thị liên tục. Việc phát triển cần đồng thời tính đến khả năng chịu tải môi trường, hệ sinh thái biển – đảo và đặc thù mật độ dân cư thấp tại Cát Hải, Bạch Long Vĩ.

- Mạng lưới các đô thị khu vực và đô thị công nghiệp: Ngoài hai lõi trung tâm, thành phố có mạng lưới các đô thị giữ vai trò trung tâm khu vực, nổi bật là Thủy Nguyên, Chí Linh, Kinh Môn, cùng các đô thị như An Lão, Núi Đồi, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Gia Lộc, Thanh Miện và các trung tâm dọc hành lang Quốc lộ 5, Quốc lộ 18.

Mức độ gắn kết với hai lõi không đồng đều. Thủy Nguyên nằm liền kề lõi phía Đông và có động lực phát triển mạnh từ trung tâm hành chính mới, công nghiệp và dịch vụ. Chí Linh – Kinh Môn tạo thành cụm đô thị – công nghiệp quan trọng ở phía Bắc khu vực Tây, nhưng khoảng cách với hai lõi lớn và tính liên kết trực tiếp còn hạn chế. Các đô thị còn lại chủ yếu đảm nhiệm chức năng trung tâm dịch vụ, công nghiệp và hỗ trợ khu vực nông thôn.

Hạn chế chính của lớp không gian này là phát triển phân tán theo hành lang giao thông, vai trò trung tâm chưa rõ và thiếu liên kết ngang giữa các đô thị. Đây là vấn đề cần được QHC xử lý thông qua phân cấp trung tâm, xác định hành lang phát triển và kiểm soát lan tỏa đô thị.

- Các trung tâm đô thị hóa trong không gian nông thôn

Các thị trấn huyện lỵ (cũ) gồm các đô thị loại V và các điểm dân cư tập trung như Ninh Giang, Nam Sách, Thanh Hà, Tứ Kỳ, Hưng Đạo, Thanh Quang, Đoàn Tùng... Đây là các trung tâm dân cư có mức độ phi nông nghiệp hóa tương đối cao nhưng quy mô nhỏ, hạ tầng và chức năng đô thị còn hạn chế, gắn chặt với vùng sản xuất và mạng lưới làng xã xung quanh.

Đặc biệt, nhiều khu vực nông thôn phía Đông có mật độ dân cư cao, nghề nghiệp phi nông nghiệp phát triển và cấu trúc dân cư phân tán, tạo nên dạng không gian chuyển tiếp đô thị – nông thôn đặc thù. Do đó, không nên đồng nhất toàn bộ các khu vực này với đô thị theo nghĩa truyền thống, mà cần xác định các trung tâm dịch vụ – dân cư nông thôn và khu vực đô thị hóa, làm cơ sở tổ chức hạ tầng và kiểm soát phát triển phù hợp.

6.3. Hiện trạng khu vực nông thôn

Khu vực nông thôn Hải Phòng sau sắp xếp gồm 67 xã, chiếm khoảng 58,8% số đơn vị hành chính cấp xã và 61% diện tích thành phố, có sự khác biệt rõ giữa phía Đông và phía Tây.

6.3.1. Hiện trạng các xã

Khu vực phía Đông có mức độ đô thị hóa và phi nông nghiệp hóa cao, nhất là các khu vực giáp đô thị, khu công nghiệp và các trục giao thông. Dân cư nông thôn có mật độ tương đối cao, phổ biến 700–1.500 người/km², sinh kế ngày càng chuyển từ nông nghiệp sang công nghiệp, dịch vụ. Không gian làng xã vì vậy mang tính “đô thị hóa tại chỗ”, cần được quản lý theo đặc trưng vùng chuyển tiếp đô thị – nông thôn.

Khu vực phía Tây vẫn giữ rõ cấu trúc làng xã đồng bằng truyền thống, với mạng lưới điểm dân cư phân bố dày theo đường giao thông, sông, kênh và vùng sản xuất nông nghiệp. Kinh tế nông thôn đang chuyển dịch theo hướng sản xuất hàng hóa, hình thành các vùng chuyên canh và cụm nghề; tuy nhiên, hạ tầng giữa các khu vực chưa đồng bộ, phát triển còn phân tán và liên kết giữa các điểm dân cư còn hạn chế.

6.3.2. Đặc điểm tổ chức không gian nông thôn

Không gian nông thôn hiện có thể khái quát thành ba mô hình chính:

Làng xã đồng bằng mật độ cao: phổ biến ở phía Tây và vùng nông nghiệp phía Đông, cấu trúc làng – xóm tương đối ổn định, gắn với đất sản xuất và hệ thống thủy lợi.

Dân cư tuyến: phát triển dọc quốc lộ, tỉnh lộ, đường liên xã, đê và sông; thuận lợi tiếp cận dịch vụ nhưng có nguy cơ phát triển tự phát, kéo dài hạ tầng và ảnh hưởng hành lang giao thông.

Dân cư ven biển, cửa sông và hải đảo: tập trung tại Đồ Sơn, Cát Hải, Tiên Lãng, Kiến Thụy..., mật độ thấp hơn, sinh kế gắn với thủy sản, dịch vụ và du lịch, đồng thời chịu tác động lớn của điều kiện sinh thái và thiên tai.

Xu hướng nổi bật là các khu dân cư mới gắn với công nghiệp; gia tăng dân cư bám các trục giao thông; chuyển đổi đất nông nghiệp sang đô thị – công nghiệp và xuất hiện các khu vực “nông thôn đô thị hóa” nhưng hạ tầng chưa theo kịp. Không gian nông thôn cần được nhận diện theo mức độ đô thị hóa và đặc trưng Đông – Tây, để có định hướng hợp lý. Cần bảo tồn cấu trúc làng xã và vùng sản xuất có giá trị; kiểm soát phát triển tuyến và đô thị hóa tự phát; nâng cấp các điểm dân cư có mức độ phi nông nghiệp hóa cao; đồng thời tổ chức hạ tầng, dịch vụ và không gian sinh thái phù hợp với từng mô hình dân cư.

6.4. Hiện trạng các khu chức năng

Hệ thống khu chức năng của Hải Phòng có quy mô lớn và đa dạng, gồm 03 khu kinh tế, 44 khu công nghiệp, hệ thống cụm công nghiệp, các khu du lịch, vùng sản xuất nông nghiệp, quốc phòng – an ninh và bảo tồn. Các chức năng phân bố khác biệt giữa phía Đông và phía Tây, phản ánh đặc trưng kinh tế biển – công nghiệp – logistics ở phía Đông và công nghiệp nội địa – nông nghiệp – văn hóa ở phía Tây.

a) Khu kinh tế: Thành phố có 02 khu kinh tế đang hoạt động và 01 khu kinh tế đang hình thành, tổng quy mô khoảng 47.840 ha. Trong đó, KKT Đình Vũ – Cát Hải (22.540 ha) là động lực chủ đạo về cảng biển, công nghiệp, logistics và dịch vụ; KKT ven biển phía Nam Hải Phòng khoảng 20.000 ha mở rộng không gian phát triển về phía Nam; KKT chuyên biệt Hải Phòng khoảng 5.300 ha đang trong quá trình hình thành. Các KKT tạo hành lang phát triển kinh tế biển quy mô lớn nhưng đặt ra yêu cầu QHC phải phân công chức năng, tăng liên kết giữa các khu kinh tế, kiểm soát chồng lấn chức năng và bảo đảm cân bằng giữa phát triển với bảo tồn sinh thái, đặc biệt tại Cát Hải – Cát Bà.

b) Khu công nghiệp, cụm công nghiệp: Toàn thành phố có 44 KCN với tổng diện tích trên 13.000 ha, trong đó 43 KCN đang triển khai đầu tư, tập trung chủ yếu tại Đình Vũ – Cát Hải, ven biển phía Nam, các hành lang công nghiệp phía Đông và Quốc lộ 37 – vành đai 5 phía Tây. Tỷ lệ lấp đầy bình quân khoảng 61%; các KCN đóng góp chủ yếu vào sản xuất công nghiệp, xuất khẩu và thu hút FDI của thành phố. Hệ thống cụm công nghiệp có

khoảng 1.513,94 ha, phân bố nhiều tại khu vực phía Tây và các địa bàn công nghiệp truyền thống. Hạn chế chính là một số KCN, CCN còn vướng giải phóng mặt bằng, thiếu hạ tầng xã hội, cây xanh và hạ tầng môi trường. Cần rà soát quỹ đất công nghiệp lớn đã quy hoạch; gắn KCN với nhà ở công nhân, dịch vụ và giao thông công cộng; nâng cao hiệu quả sử dụng đất và kiểm soát môi trường, hạn chế phát triển công nghiệp phân tán.

c) Du lịch: Không gian du lịch hình thành hai hệ thống có tính bổ trợ. Phía Đông nổi bật với Cát Bà, Đồ Sơn, Vũ Yên, Đồài Rồng và các khu vực ven biển – hải đảo, định hướng sinh thái, nghỉ dưỡng, vui chơi giải trí và du lịch biển. Phía Tây có thể mạnh văn hóa – lịch sử – tâm linh, tiêu biểu là Côn Sơn – Kiếp Bạc, An Phụ – Kinh Chủ – Nhẫm Dương, cùng mạng lưới di tích, làng nghề và cảnh quan nông thôn. Hạn chế là các điểm du lịch còn phân tán, liên kết Đông – Tây yếu, sản phẩm và hạ tầng hỗ trợ chưa đồng bộ. QHC cần hình thành các tuyến và cụm du lịch liên vùng Đông – Tây, đồng thời kiểm soát sức chứa và bảo vệ hệ sinh thái tại Cát Bà, Đồ Sơn và các khu di sản.

d) Nông nghiệp: Không gian nông nghiệp có sự phân hóa rõ. Phía Đông gắn với kinh tế biển, nuôi trồng thủy sản, nông nghiệp ven đô và các vùng sản xuất tập trung; phía Tây là vùng nông nghiệp truyền thống quy mô lớn, có thể mạnh về lúa chất lượng cao, rau màu, cây ăn quả, chăn nuôi và sản phẩm OCOP. Toàn thành phố đã hình thành nhiều vùng sản xuất tập trung nhưng còn phân tán, liên kết chế biến – logistics yếu, năng suất và giá trị gia tăng chưa tương xứng, đồng thời chịu áp lực chuyển đổi đất do đô thị hóa và công nghiệp hóa. QHC cần khoanh vùng ổn định các vùng nông nghiệp giá trị cao, tổ chức các trung tâm logistics – chế biến nông sản và kiểm soát chuyển đổi đất nông nghiệp, nhất là tại vùng ven đô và hành lang phát triển.

e) Quốc phòng – an ninh: Hải Phòng có vị trí chiến lược về quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền biển đảo. Đất quốc phòng – an ninh khoảng 3.240 ha, phân bố tại các khu vực trọng yếu như Đồ Sơn, Hải An, Cát Hải, Bạch Long Vĩ, Kiến Thụy và một số địa bàn phía Tây.

f) Bảo tồn: Thành phố có hệ thống tài nguyên bảo tồn đặc biệt phong phú. Phía Đông nổi bật với Vườn quốc gia Cát Bà, Khu bảo tồn biển Bạch Long Vĩ, quần đảo Cát Bà – Vịnh Hạ Long và các cảnh quan sông, núi, biển; phía Tây tập trung hệ thống di tích lịch sử – văn hóa, tâm linh quan trọng như Côn Sơn – Kiếp Bạc, An Phụ – Kinh Chủ – Nhẫm Dương cùng mạng lưới làng nghề và di tích truyền thống. Đây vừa là nguồn lực phát triển du lịch và bản sắc đô thị, vừa là khu vực cần kiểm soát phát triển nghiêm ngặt. QHC cần khoanh vùng bảo vệ, vùng đệm và hành lang cảnh quan; kiểm soát xung đột giữa bảo tồn với đô thị, công nghiệp và du lịch; kết nối hệ thống di sản – sinh thái phía Đông và phía Tây thành mạng lưới không gian bảo tồn thống nhất.

Chương 7. Hiện trạng kiến trúc, cảnh quan và di sản

7.1. Hiện trạng cấu trúc kiến trúc và cảnh quan

a) Cấu trúc cảnh quan toàn thành phố: Cảnh quan Hải Phòng có tính đa dạng cao, được cấu thành bởi biển – đảo phía Đông, sông – cửa sông, đồi núi – hồ nước phía Tây Bắc và đồng bằng châu thổ. Các khu vực có giá trị nổi bật gồm Cát Bà – Long Châu – Bạch Long Vĩ, Đồ Sơn, hệ thống sông Bạch Đằng – Cấm – Lạch Huyện, vùng đồi núi Chí Linh – Kinh Môn và cảnh quan làng xã – nông nghiệp đồng bằng. Hệ thống sông, hành lang ven biển và các mảng xanh tự nhiên là khung sinh thái chủ đạo, có khả năng kết nối cảnh quan phía Đông và phía Tây. Tuy nhiên, quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và phát triển hạ tầng đang làm gia tăng chia cắt, đặc biệt tại các khu vực ven sông, ven biển và vùng chuyển tiếp đô thị – công nghiệp.

b) Phân vùng kiến trúc, cảnh quan: Có thể nhận diện 7 vùng chính: (1) lõi đô thị lịch sử Hải Phòng; (2) đô thị mở rộng phía Nam – Đông Nam; (3) đô thị – công nghiệp – cảng ven biển; (4) biển đảo; (5) đô thị nội địa phía Tây; (6) đồi núi – di sản văn hóa Chí Linh – Kinh Môn; và (7) nông nghiệp – làng xã đồng bằng. Mỗi vùng có đặc trưng và yêu cầu quản lý riêng về hình thái đô thị, mật độ, tầng cao, không gian xanh và bảo tồn cảnh quan.

c) Hình thái đô thị Hải Phòng: hình thành theo cấu trúc đa hướng, đa cực, chịu tác động của lõi đô thị lịch sử, các trục giao thông và quá trình mở rộng đô thị – công nghiệp. Hiện có bốn dạng chính:

Đô thị lõi lịch sử: cấu trúc ô phố tương đối hoàn chỉnh, mật độ cao, có giá trị kiến trúc – cảnh quan nhưng chịu áp lực quá tải.

Đô thị phát triển tuyến: phổ biến dọc QL5, QL10, QL37 và các tuyến tỉnh lộ; phát triển bám đường, mật độ không đều, gây khó khăn cho tổ chức hạ tầng và giao thông.

Đô thị mới dạng “ốc đảo”: các khu đô thị mới có chất lượng nội bộ khá tốt nhưng liên kết với cấu trúc đô thị hiện hữu còn hạn chế.

Làng xã trong quá trình đô thị hóa: mật độ tương đối cao, cấu trúc thôn – xóm truyền thống đan xen nhà ở mới, hạ tầng và không gian công cộng còn thiếu.

d) Hệ thống trục không gian và cửa ngõ: Hệ thống trục không gian chính gồm các trục lõi trung tâm Hải Phòng, trục cảnh quan – kinh tế sông Cấm, trục Đông – Tây QL5/cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, các trục hướng biển Lạch Tray – Đồ Sơn, Tân Vũ – Lạch Huyện và tuyến ven biển. Đây là bộ khung liên kết hai khu vực Đông – Tây với cảng biển, khu công nghiệp, đô thị và các vùng sinh thái.

Hệ thống cửa ngõ gồm cửa ngõ hàng hải quốc tế Lạch Huyện; hàng không Cát Bi; cửa ngõ đường bộ phía Tây, Bắc và Nam; cùng các ga đường sắt Hải Phòng – Hải Dương.

Tuy nhiên, nhiều cửa ngõ hiện mới thực hiện chức năng giao thông, chưa tạo được không gian nhận diện và cảnh quan tương xứng.

e) Hệ thống quảng trường và không gian công cộng: hiện tập trung chủ yếu tại lõi đô thị Hải Phòng, khu trung tâm hành chính và một số khu đô thị, khu du lịch mới. Tổng quỹ đất vui chơi, giải trí và sinh hoạt cộng đồng khoảng 1.142,57 ha, tương đương 2,76 m²/người, còn thấp so với yêu cầu. Ba vấn đề chính là: thiếu quỹ đất tại khu vực mật độ cao; phân bố không đều giữa khu vực đô thị trung tâm với phía Tây và nông thôn; thiếu nghiêm trọng không gian công cộng gần với sông, hồ và ven biển. Nhiều khu vực ven sông có tiềm năng lớn nhưng đang bị công nghiệp, cảng, kho bãi hoặc công trình khác chiếm dụng.

g) Hệ thống cây xanh, mặt nước: Hải Phòng có nguồn tài nguyên mặt nước và sinh thái lớn, với khoảng 36.988 ha mặt nước và thủy lợi (11,6% diện tích tự nhiên), cùng hệ thống sông, hồ, cửa sông, ven biển, rừng Cát Bà và các khu vực đồi núi phía Tây. Đây là cơ sở quan trọng để hình thành khung hạ tầng xanh – xanh lam của thành phố. Tuy nhiên, cây xanh đô thị còn thiếu. Đất vui chơi, giải trí và sinh hoạt cộng đồng chỉ khoảng 2,76 m²/người; tại các đô thị lớn, chỉ tiêu cây xanh công cộng phổ biến mới đạt khoảng 29–57% yêu cầu. Tỷ lệ che phủ rừng khoảng 6,48%, trong khi rừng phòng hộ ven biển và một số hệ sinh thái tự nhiên có xu hướng suy giảm. Các hành lang sông, hồ còn bị chia cắt, lấn chiếm và chưa được kết nối thành mạng lưới liên tục.

Nhìn chung: hình thái đô thị và không gian công cộng Hải Phòng hiện còn phân tán, thiếu liên kết, trong khi Hải Phòng có lợi thế rất lớn về hệ thống sông – biển – mặt nước. Vì vậy, cấu trúc quy hoạch mới cần lấy các trục giao thông chính kết hợp khung xanh – mặt nước làm bộ khung tổ chức không gian, kết nối hai khu vực Đông – Tây và các cực đô thị, đồng thời kiểm soát phát triển phân tán và nâng cao chất lượng không gian công cộng

7.2. Hiện trạng kiến trúc, cảnh quan các khu vực đặc trưng

- Cảnh quan sông, biển, đảo và vùng đất ngập nước: Hải Phòng có hệ cảnh quan tự nhiên đa dạng gồm Cát Bà – Lan Hạ, Đồ Sơn, Bạch Long Vĩ, hệ thống sông và vùng đất ngập nước ven biển. Đây là tài sản cảnh quan – sinh thái quan trọng nhưng đang chịu áp lực từ đô thị hóa, cảng – công nghiệp, du lịch và nuôi trồng thủy sản. QHC cần xác lập hành lang bảo vệ, duy trì khả năng tiếp cận mặt nước và phục hồi các hệ sinh thái ven sông, ven biển.

- Không gian kiến trúc khu trung tâm Hải Phòng: có cấu trúc đô thị lịch sử đặc trưng với mạng phố cũ, dải vườn hoa trung tâm, công trình kiến trúc Pháp và hệ thống sông Tam Bạc. Hạn chế chính là mật độ cao, thiếu không gian công cộng, công trình cao tầng xen cây và di sản xuống cấp. Cần bảo tồn cấu trúc đặc trưng, kiểm soát tầng cao – mật độ và ưu tiên cải tạo thay vì gia tăng quy mô xây dựng.

- Không gian kiến trúc khu trung tâm Hải Dương: có cấu trúc tương đối tập trung, phát triển quanh lõi hành chính và các trục QL5, QL37, QL38; có các giá trị như Văn Miếu Mao Điền, phố đi bộ Bạch Đằng và hệ thống hồ đô thị. Tuy nhiên, kiến trúc điểm nhấn, cây xanh – không gian công cộng và hạ tầng đô thị còn hạn chế. QHC cần củng cố vai trò trung tâm phía Tây, nâng chất lượng không gian công cộng và bản sắc đô thị.

- Cảnh quan khu vực cảng biển: Không gian cảng hình thành chuỗi từ cảng cũ sông Cẩm – Đình Vũ – Nam Đình Vũ – Tân Vũ đến Lạch Huyện, tạo bản sắc đặc trưng của đô thị cảng. Tuy nhiên, cảng cũ xung đột với chức năng đô thị và phần lớn khu cảng thiếu tổ chức cảnh quan. Cần từng bước chuyển đổi cảng cũ, tạo vùng đệm cảng – đô thị và nâng chất lượng cảnh quan các cửa ngõ cảng.

- Cảnh quan các khu du lịch và sinh thái: Các không gian nổi bật gồm Cát Bà – Lan Hạ, Đồ Sơn, Vũ Yên, Côn Sơn – Kiếp Bạc, An Phụ – Kinh Chủ – Nhầm Dương và các vùng sinh thái tiềm năng. Giá trị lớn nhưng phát triển còn phân tán, một số nơi xung đột giữa du lịch, bảo tồn và khai thác tài nguyên. QHC cần kiểm soát sức chứa, bảo vệ cảnh quan – di sản và ưu tiên mô hình du lịch sinh thái, văn hóa có mật độ thấp.

7.3. Hiện trạng di sản và khu vực có giá trị

Hải Phòng có hệ thống di sản tự nhiên, lịch sử, kiến trúc và văn hóa phong phú, nổi bật là Vịnh Hạ Long – Quần đảo Cát Bà; Yên Tử – Vĩnh Nghiêm – Côn Sơn, Kiếp Bạc; khu phố cũ Hải Phòng; trung tâm lịch sử Hải Dương; cùng hệ thống di tích, làng nghề và cảnh quan văn hóa. Tuy nhiên, quỹ đất di tích được thống kê còn thấp, ranh giới và vùng bảo vệ nhiều khu vực chưa đầy đủ; di sản đô thị chịu áp lực cao tầng, cải tạo tự phát và đô thị hóa; sự liên kết giữa bảo tồn với không gian công cộng và du lịch còn hạn chế.

7.4. Đánh giá hiện trạng kiến trúc và cảnh quan

Các khu vực suy giảm cảnh quan tập trung ở rừng phòng hộ ven biển; vùng khai thác khoáng sản Kinh Môn – Chí Linh; ven sông đô thị; làng xã đô thị hóa; lõi đô thị mật độ cao và hệ thống hồ, kênh đô thị. Nguyên nhân chủ yếu là phát triển thiếu kiểm soát, lấn chiếm, ô nhiễm và thiếu quy chế quản lý kiến trúc – cảnh quan. Đối với QHC, phân thành ba nhóm quản lý:

- Bảo tồn nghiêm ngặt: di sản thế giới, khu bảo tồn, di tích đặc biệt, rừng phòng hộ, công viên rừng và hành lang xanh – mặt nước.

- Cải tạo, chỉnh trang: khu phố cũ Hải Phòng, trung tâm Hải Dương, làng truyền thống, khu công nghiệp và khu du lịch hiện hữu.

- Tái thiết, chuyển đổi: cảng cũ sông Cẩm, vùng khai khoáng, cơ sở sản xuất xen dân cư, bãi chôn lấp và nghĩa trang phân tán.

Chương 8. Hiện trạng hạ tầng xã hội và nhà ở

Hạ tầng xã hội Hải Phòng phát triển nhưng phân bố chưa đồng đều, chịu áp lực từ đô thị hóa, công nghiệp hóa và gia tăng dân số.

Hành chính: mạng lưới sau sắp xếp còn chênh lệch về quy mô, cơ sở vật chất; cần tổ chức lại và tận dụng quỹ trụ sở dồi dư.

Giáo dục: thiếu đất, phòng học và thiết bị, rõ nhất ở mầm non và khu đô thị – công nghiệp mới; giáo dục nghề nghiệp chưa gắn chặt nhu cầu lao động.

Y tế: mạng lưới khá rộng, năng lực tuyến trên tốt nhưng tuyến cơ sở còn yếu, quỹ đất y tế thấp và phân bố chưa cân đối.

Văn hóa – thể thao: cơ sở tương đối nhiều nhưng thiếu thiết chế quy mô lớn, phân bố không đều, chất lượng và hiệu quả khai thác còn hạn chế.

Thương mại – dịch vụ: phát triển nhanh nhưng chênh lệch giữa trung tâm và vùng ven; cần hình thành mạng lưới trung tâm đa cấp gắn giao thông và khu công nghiệp.

Cây xanh, không gian công cộng: chỉ khoảng 2,76 m²/người, thấp hơn chuẩn; đặc biệt thiếu tại lõi đô thị, khu công nghiệp và ven sông.

An sinh xã hội: cơ sở còn thiếu, quá tải cục bộ; cần tăng quỹ đất và phát triển dịch vụ chăm sóc cộng đồng.

Nhà ở: bình quân khoảng 31,8 m²/người, chất lượng khá nhưng phân bố chưa cân bằng. Nhà ở xã hội, nhà công nhân còn thiếu lớn, nhất là quanh các KCN.

Tái định cư và nông thôn: cần gắn tái định cư với hạ tầng, sinh kế; kiểm soát phát triển nhà ở nông thôn bám đường và nâng cấp hạ tầng kỹ thuật.

Vấn đề cần giải quyết là cần ưu tiên phân bố lại hạ tầng xã hội theo dân số và việc làm, bổ sung dịch vụ tại khu đô thị mới – KCN – nông thôn; tăng cây xanh, y tế, giáo dục và nhà ở xã hội, bảo đảm khả năng tiếp cận dịch vụ công bằng giữa các khu vực.

Chương 9. Đánh giá công tác quản lý và thực hiện quy hoạch

9.1. Rà soát hệ thống quy hoạch

□ Hệ thống quy hoạch còn chồng chéo giữa Hải Phòng – Hải Dương cũ, cần hợp nhất sau sắp xếp hành chính.

□ Quy hoạch cấp quốc gia, vùng và tỉnh cơ bản đã có; quy hoạch đô thị, xây dựng và chuyên ngành tương đối đầy đủ nhưng độ phủ quy hoạch phân khu, chi tiết chưa đồng đều.

□ Quy hoạch Hải Phòng 2023 có thể kế thừa định hướng đô thị biển, xanh, thông minh, **đa trung tâm**, nhưng phải điều chỉnh theo quy mô thành phố mới.

□ Quy hoạch Hải Dương cần tích hợp các định hướng đa trung tâm, công nghiệp – đô thị – nông nghiệp, phát triển bền vững.

□ Tồn tại chính: khác biệt số liệu, chỉ tiêu, ranh giới; quy hoạch chậm điều chỉnh; thiếu đồng bộ sau sáp nhập.

9.2. Đánh giá công tác quản lý và đầu tư phát triển theo quy hoạch

□ Kiến trúc – cảnh quan: đô thị và cảnh quan được cải thiện nhưng còn phát triển tự phát, thiếu không gian công cộng, suy giảm cảnh quan sinh thái và thiếu kiểm soát kiến trúc.

□ Sử dụng đất: thực hiện không đồng đều; đất hạ tầng xã hội đạt thấp, trong khi một số nhóm đất tăng vượt kế hoạch → cần điều chỉnh chỉ tiêu sát năng lực thực hiện.

□ Hạ tầng xã hội: có cải thiện nhưng giáo dục, y tế, văn hóa còn thiếu và phân bố lệch, nhất là khu đô thị mới và công nghiệp.

□ Hạ tầng kỹ thuật: giao thông phát triển khá nhanh; môi trường, xử lý nước thải – chất thải triển khai chậm, tạo khoảng cách lớn giữa hạ tầng “tạo tăng trưởng” và hạ tầng “bảo đảm chất lượng sống”.

□ Dự án lớn: nhiều dự án giao thông, KKT, KCN, đô thị đang triển khai; tuy nhiên còn chậm tiến độ, vướng GPMB, thiếu vốn và đất chậm đưa vào sử dụng.

9.3. Đánh giá tổng hợp và định hướng hoàn thiện

Các vấn đề chính gồm: chồng chéo quy hoạch; bất cập số liệu; xung đột sử dụng đất; thực hiện quy hoạch chưa đồng đều; hạn chế về quản lý và nguồn lực.

Quy hoạch mới cần tập trung:

Hợp nhất hệ thống quy hoạch và cơ sở dữ liệu.

Tái cấu trúc không gian đa trung tâm, liên kết Đông – Tây.

Bổ sung ranh giới phát triển đô thị, hành lang xanh và vùng bảo vệ.

Tách hợp lý giao thông đối ngoại – đô thị, tăng giao thông công cộng.

Ưu tiên hạ tầng môi trường, cấp thoát nước và xử lý chất thải.

Phân bố lại hạ tầng xã hội, nhất là tại KCN và khu đô thị mới.

Bổ sung không gian ngầm, hạ tầng thông minh.

Tăng quản lý kiến trúc, cảnh quan, di sản và xây dựng cơ chế giám sát thực hiện quy hoạch.

Chương 10. Đánh giá tổng hợp hiện trạng

10.1. Đánh giá SWOT

Bảng phân tích SWOT tng hợp thành phố Hải Phòng

ĐIỂM MẠNH (S)	ĐIỂM YẾU (W)
1. Vị thế địa - kinh tế chiến lược: cửa ngõ biển quốc gia, trên 2 hành lang kinh tế quốc tế 2. Hạ tầng đối ngoại đồng bộ: đủ 4-5 loại hình giao thông; cảng Lạch Huyện, sân bay Cát Bi 3. Quy mô kinh tế lớn, tăng trưởng cao: GRDP 747.164 tỷ đồng (thứ 3 cả nước), tăng 10,91%/năm 4. Cơ cấu kinh tế hiện đại: công nghiệp 55,1%; 4 ngành chủ lực; FDI lũy kế 43,775 tỷ USD 5. Chất lượng tăng trưởng cải thiện: NSLĐ tăng 10,55%/năm; TFP đóng góp 47%; PII hạng 4/34 6. Chuyển đổi số hàng đầu: xếp thứ 3 toàn quốc; kinh tế số 21,99% GRDP 7. Tài nguyên tự nhiên - văn hóa đặc sắc: 2 di sản thế giới, 4/9 kỳ quan địa chất vùng 8. Không gian phát triển mở rộng: 3.194,72 km²; đủ cấu trúc đô thị lõi - vệ tinh - nông thôn - sinh thái - biển đảo 9. Nông nghiệp đứng đầu vùng ĐBSH về giá trị (21,45%) 10. Nhà ở đạt và vượt chuẩn quốc gia: 31,8 m²/người; nhà đơn sơ 0%	1. Cấu trúc đô thị đơn cực, quá tải trung tâm; các cực phụ trợ mờ nhạt 2. Xung đột giao thông đối ngoại - đô thị; đường bộ chiếm >78% vận tải 3. Thoát nước thải rất yếu: tỷ lệ xử lý ước 6-8%; nông thôn chưa có hệ thống 4. Hạ tầng xã hội thiếu và lệch pha: đất y tế 0,58 m²/người; thiếu 7.576 phòng học 5. Nhà ở xã hội, nhà ở công nhân thiếu nghiêm trọng: đáp ứng 10,6% lao động KCN 6. Chênh lệch Đông - Tây lớn: 1,9 lần GRDP/người; 2,5 lần kinh tế số 7. Phụ thuộc FDI; công nghiệp hỗ trợ chậm; nội địa hóa ~38% 8. Ngập úng gia tăng; cao độ nền thấp (0,7-2,0 m); nền đất yếu 9. An ninh nguồn nước bấp bênh; xâm nhập mặn 40 km; nguồn cấp nước bị ô nhiễm 10. Hạ tầng PCCC không đạt quy chuẩn; đất hạ tầng thông tin chỉ 25 ha 11. Nhân lực chất lượng cao thiếu; thu hút chuyên gia gần như không hiệu quả 12. Giải phóng mặt bằng chậm; nhiều quy hoạch phải điều chỉnh do dự báo chưa sát
CƠ HỘI (O)	**THÁCH THỨC (T)**
1. Vai trò cực tăng trưởng, trung tâm kinh tế biển quốc gia theo Quy hoạch tổng thể quốc gia 2. Cơ chế đặc thù theo Nghị quyết 226/2025/QH15: Khu thương mại tự do, tài chính, KHCN 3. Không gian phát triển mở rộng sau sắp xếp ĐVHC: hình thành KCN, đô thị, nông nghiệp CNC 4. Điện gió ngoài khơi - 1 trong 2 khu vực tiềm năng nhất cả nước 5. Công nghệ cao (chip, AI), công nghiệp xanh, kinh tế tuần hoàn 6. Hệ sinh thái du lịch mở rộng: kết nối biển - văn hóa - tín ngưỡng - sinh thái	1. Biến đổi khí hậu: NBD 52-72 cm (2100); nước dâng do bão tới 490 cm; top 10 TP cảng thiệt hại lớn nhất thế giới đến 2070 2. Ô nhiễm nguồn nước: Bắc Hưng Hải, An Kim Hải là điểm nóng; nguy cơ mất an toàn cấp nước 3. Suy giảm đa dạng sinh học: mất 52% rừng ngập mặn, 83,2% rừng phi lao 4. Cạnh tranh gay gắt với Singapore, Cao Hùng, Hải Nam, Hà Nội, Quảng Ninh 5. Già hóa dân số nhanh: chỉ số 74,9%, cao hơn cả nước 14,7 điểm % 6. Ngành truyền thống suy giảm (đóng tàu, dệt may - da giày) đòi hỏi tái cơ cấu 7. Rủi ro công nghệ: tụt hậu nếu không bắt kịp AI,

7. Tiềm năng trở thành "siêu đô thị vùng", trung tâm ĐMST và logistics quốc tế	tự động hóa, vật liệu mới
8. Quỹ đất tái phát triển lớn: dự án chậm triển khai, cảng cũ, mỏ khoáng sản, trụ sở dôi dư	8. Ràng buộc di sản thế giới: giới hạn phát triển tại Cát Bà, Côn Sơn - Kiếp Bạc
9. Mô hình chính quyền 2 cấp: quản lý tích hợp toàn thành phố trên một nền tảng chiến lược	9. Thiếu vật liệu san lấp; giá đất tăng cao ảnh hưởng GPMB
	10. Toàn bộ nguồn điện là nhiệt điện than - áp lực chuyển đổi theo cam kết Net Zero 2050

10.2. Các vấn đề trọng tâm quy hoạch cần giải quyết

Trên cơ sở đánh giá hiện trạng, kết quả thực hiện quy hoạch và yêu cầu của Nhiệm vụ Quy hoạch, các vấn đề trọng tâm cần giải quyết gồm:

- Sự phân mảnh không gian sau sắp xếp đơn vị hành chính, đặc biệt là liên kết giữa khu vực Đông – Tây, giữa các đô thị và giữa đô thị với nông thôn.
- Chưa tương xứng giữa cấu trúc không gian với vị thế, quy mô và vai trò mới của thành phố, nhất là vai trò trung tâm vùng, cửa ngõ quốc tế, cảng biển – công nghiệp – logistics.
- Đô thị hóa và phân bố dân cư chưa cân đối, còn tình trạng phát triển dàn trải, chênh lệch về mức độ đô thị hóa và sức ép lớn tại một số khu vực.
- Hiệu quả sử dụng đất và phân bổ nguồn lực đất đai còn bất cập, tồn tại xung đột giữa nhu cầu phát triển đô thị, công nghiệp, hạ tầng, nông nghiệp và bảo tồn.
- Hạ tầng kỹ thuật còn thiếu đồng bộ và chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển, nổi bật là giao thông, thoát nước, chống ngập, xử lý nước thải, chất thải và hạ tầng môi trường.
- Hạ tầng xã hội và nhà ở phân bố chưa cân đối, còn thiếu hụt tại khu vực đô thị hóa nhanh, khu công nghiệp, khu vực nông thôn và vùng ven.
- Không gian phát triển kinh tế còn có sự chồng lấn và xung đột, nhất là giữa công nghiệp – logistics – đô thị – nông nghiệp – du lịch.
- Sức ép đối với môi trường, hệ sinh thái, cảnh quan và di sản ngày càng gia tăng, đồng thời thành phố đối mặt với rủi ro thiên tai và biến đổi khí hậu.
- Chất lượng kiến trúc, cảnh quan và không gian công cộng chưa đồng đều, bản sắc đô thị và giá trị cảnh quan tại một số khu vực có nguy cơ suy giảm.
- Hệ thống quy hoạch và quản lý phát triển còn thiếu thống nhất, tồn tại chồng chéo quy hoạch, khác biệt về dữ liệu, chỉ tiêu và tình trạng một số dự án chậm triển khai.

PHẦN II. CƠ SỞ, TIỀN ĐỀ VÀ DỰ BÁO PHÁT TRIỂN

Chương 1. Bối cảnh, vị thế phát triển và yêu cầu cụ thể hóa quy hoạch cấp trên

1.1. Bối cảnh phát triển mới

a) Kinh tế và mô hình tăng trưởng: Kinh tế thế giới đang tái cấu trúc mạnh theo hướng chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh tế tri thức và tái tổ chức chuỗi cung ứng. Cạnh tranh ngày càng dựa vào công nghệ, đổi mới sáng tạo, chất lượng hạ tầng và khả năng kết nối. Với Hải Phòng, yêu cầu đặt ra là nâng cao vị thế đô thị cảng, trung tâm công nghiệp – logistics, đồng thời chuyển sang mô hình tăng trưởng có chất lượng và giá trị gia tăng cao hơn.

b) Xã hội và không gian: Đô thị hóa chuyển từ mở rộng theo chiều rộng sang phát triển nén, đa trung tâm, gắn với giao thông công cộng (TOD); chú trọng chất lượng sống, tiếp cận dịch vụ, không gian xanh và công cộng. Biến đổi khí hậu và công nghệ số đồng thời đặt ra yêu cầu về đô thị xanh, thông minh, thích ứng và có khả năng chống chịu.

c) Thể chế và yêu cầu phát triển: Các cam kết về phát triển bền vững, tăng trưởng xanh, giảm phát thải và ESG ngày càng chi phối định hướng phát triển. Quản trị đô thị chuyển mạnh sang quản trị số, tích hợp dữ liệu và liên ngành, đòi hỏi sử dụng hiệu quả tài nguyên, bảo vệ môi trường, bảo đảm an ninh – an toàn và nâng cao khả năng thích ứng trước các biến động.

1.2. Yêu cầu tuân thủ và cụ thể hóa quy hoạch cấp trên

a) Quy hoạch cấp quốc gia: Cụ thể hóa vai trò Hải Phòng là cực tăng trưởng quốc gia, trung tâm kinh tế biển, cảng biển – logistics và cửa ngõ quốc tế; gắn phát triển đô thị với kinh tế biển, sử dụng hiệu quả đất đai, bảo vệ môi trường, thích ứng biến đổi khí hậu và phát triển xanh, thông minh.

b) Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng: Tăng cường liên kết Hải Phòng với Hà Nội, Quảng Ninh và các địa phương trong vùng; phát huy vai trò đầu mối giao thông, logistics, công nghiệp và dịch vụ; tổ chức các hành lang phát triển và kết nối đô thị – công nghiệp – nông thôn.

c) Quy hoạch thành phố Hải Phòng: Kế thừa và cụ thể hóa các vùng động lực, cực tăng trưởng, hành lang phát triển; tổ chức lại không gian sau hợp nhất theo hướng liên kết Đông – Tây, phát huy thế mạnh cảng biển, công nghiệp, logistics, dịch vụ, du lịch và nông nghiệp.

d) Quy hoạch ngành, lĩnh vực: Bảo đảm đồng bộ với các quy hoạch về giao thông, cảng biển, công nghiệp, năng lượng, cấp – thoát nước, môi trường, hạ tầng số và xã hội, đồng thời đáp ứng yêu cầu quốc phòng – an ninh.

1.3. Tổng hợp yêu cầu đặt ra đối với Quy hoạch chung

Quy hoạch chung cần kế thừa có chọn lọc và thống nhất các định hướng cấp trên, đồng thời cụ thể hóa phù hợp với không gian Hải Phòng sau hợp nhất; giải quyết các nội dung giao thoa giữa các quy hoạch và tạo cơ sở tổ chức không gian, hạ tầng, sử dụng đất và các chức năng phát triển trong giai đoạn mới.

Chương 2. Động lực và tiền đề phát triển

Sau sắp xếp đơn vị hành chính, Hải Phòng bước vào giai đoạn phát triển với quy mô lãnh thổ, dân số, thị trường và nguồn lực lớn hơn, đồng thời hình thành một không gian kinh tế đa dạng từ biển, cảng, đô thị, công nghiệp đến vùng nông nghiệp và sinh thái phía Tây. Giá trị quan trọng nhất không chỉ là sự gia tăng quy mô mà là khả năng kết nối và bổ trợ các lợi thế trước đây còn phân tách, tạo nền tảng tái cấu trúc mô hình phát triển thành phố.

Trong cấu trúc mới, khu vực phía Đông nổi trội về cảng biển, logistics, kinh tế biển, công nghiệp và dịch vụ đô thị; khu vực phía Tây có thế mạnh về công nghiệp chế biến, nông nghiệp hàng hóa, đô thị nội địa, văn hóa – du lịch và nguồn lực đất đai. Sự bổ trợ này tạo điều kiện hình thành các chuỗi giá trị hoàn chỉnh hơn và mở rộng không gian tăng trưởng từ ven biển vào nội địa.

2.1. Các động lực phát triển kinh tế

a) Sự bổ trợ giữa hai không gian kinh tế: Không gian phát triển mới tạo quan hệ bổ trợ Đông – Tây: phía Đông phát huy lợi thế cảng biển, logistics, công nghiệp và dịch vụ; phía Tây bổ sung không gian sản xuất, nguồn lao động, nông nghiệp, công nghiệp chế biến và thị trường nội địa. Đây là cơ sở để chuyển từ hai cấu trúc tương đối độc lập sang một hệ thống kinh tế thống nhất, có chiều sâu và sức lan tỏa lớn hơn.

b) Cảng biển, logistics và kinh tế biển: Hệ thống cảng Lạch Huyện – Nam Đồ Sơn cùng mạng lưới logistics và khu kinh tế ven biển tiếp tục là động lực nền tảng và lợi thế cạnh tranh đặc thù của Hải Phòng. Giá trị của cảng không chỉ nằm ở vận tải mà ở khả năng tổ chức chuỗi cung ứng, kết nối sản xuất – logistics – thương mại và thúc đẩy các ngành kinh tế biển, qua đó mở rộng ảnh hưởng của kinh tế cảng tới toàn thành phố.

c) Công nghiệp chế biến, chế tạo và công nghệ cao: Nền tảng công nghiệp quy mô lớn của Hải Phòng, kết hợp với hệ thống công nghiệp phía Tây, tạo khả năng hình thành chuỗi sản xuất có tính liên kết cao hơn, từ công nghiệp hỗ trợ, chế biến đến chế tạo và công nghệ cao. Động lực tăng trưởng trong giai đoạn mới ngày càng phụ thuộc vào năng suất, công nghệ, tự động hóa, đổi mới sáng tạo và khả năng tham gia sâu vào chuỗi giá trị.

d) Dịch vụ hiện đại: Quy mô kinh tế và dân số lớn hơn tạo dư địa phát triển các dịch vụ logistics, thương mại, tài chính, giáo dục, y tế, nghiên cứu, văn hóa và dịch vụ chuyên

môn. Sự phát triển các trung tâm đô thị mới cho phép dịch vụ chuyển từ tập trung chủ yếu tại lõi Hải Phòng sang mạng lưới đa trung tâm, góp phần nâng cao chất lượng tăng trưởng.

e) Nông nghiệp công nghệ cao và chế biến nông sản: Không gian nông nghiệp phía Tây là nguồn lực quan trọng để phát triển nông nghiệp hàng hóa, công nghệ cao, sinh thái và chế biến sâu. Khả năng kết nối trực tiếp với công nghiệp chế biến, logistics và cảng biển tạo điều kiện hình thành chuỗi giá trị nông nghiệp từ sản xuất đến chế biến, phân phối và xuất khẩu, đồng thời duy trì cân bằng sinh thái và bản sắc nông thôn.

g) Du lịch biển, sinh thái và văn hóa: Sự kết hợp giữa biển đảo Cát Bà – Đồ Sơn với hệ thống di sản, văn hóa và cảnh quan Côn Sơn – Kiếp Bạc, Chí Linh, Kinh Môn làm phong phú đáng kể tài nguyên du lịch của thành phố. Đây là cơ sở phát triển mạng lưới sản phẩm liên kết biển – sinh thái – văn hóa – tâm linh – nông thôn, kéo dài thời gian lưu trú và mở rộng không gian du lịch.

h) Hình thành chuỗi liên kết kinh tế tổng hợp: Động lực lớn nhất sau hợp nhất nằm ở khả năng kết nối cảng biển – logistics – công nghiệp – đô thị – dịch vụ – nông nghiệp trong một không gian quản lý thống nhất. Khi các mắt xích được liên kết, giá trị gia tăng có thể lan tỏa từ khu vực ven biển vào nội địa, hình thành cấu trúc kinh tế cân bằng và có sức chống chịu cao hơn.

2.2. Các động lực đổi mới phát triển

Nếu các động lực kinh tế quyết định quy mô tăng trưởng, thì các động lực đổi mới quyết định chất lượng và năng lực cạnh tranh dài hạn của Hải Phòng.

a) Khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo: Nền công nghiệp lớn, cùng hệ thống trường đại học, nghiên cứu và doanh nghiệp, tạo nền tảng phát triển R&D, công nghệ số, tự động hóa, vật liệu mới và sản xuất xanh; từng bước chuyển từ lợi thế quy mô sang lợi thế về công nghệ và tri thức.

b) Chuyển đổi số và đô thị thông minh: Quy mô thành phố sau hợp nhất đặt ra yêu cầu quản trị dựa trên dữ liệu. Chuyển đổi số trở thành động lực nâng cao hiệu quả quản lý đô thị, đất đai, giao thông, hạ tầng, môi trường và dịch vụ công, đồng thời hỗ trợ phát triển logistics và sản xuất thông minh.

c) Nguồn nhân lực chất lượng cao: Cơ cấu kinh tế mới đòi hỏi nguồn nhân lực có trình độ cao trong công nghệ, logistics, hàng hải, tài chính, nghiên cứu và dịch vụ. Liên kết doanh nghiệp – cơ sở đào tạo – viện nghiên cứu là yếu tố then chốt để chuyển lợi thế lao động về số lượng thành lợi thế về chất lượng.

d) Giáo dục, nghiên cứu và y tế: Hệ thống giáo dục, nghiên cứu và y tế không chỉ đáp ứng nhu cầu dân số lớn mà còn có khả năng trở thành các chức năng cấp vùng, hỗ trợ trực tiếp cho phát triển nguồn nhân lực, đổi mới sáng tạo và nâng cao sức hấp dẫn của môi trường sống.

e) Thể chế và môi trường đầu tư: Không gian hành chính thống nhất tạo điều kiện giảm phân mảnh quản lý, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và cải thiện môi trường đầu tư. Năng lực quản trị, phân cấp, số hóa và tính minh bạch trở thành một lợi thế cạnh tranh phát triển.

g) Khả năng huy động nguồn lực: Quy mô thị trường và quỹ đất lớn hơn mở rộng khả năng huy động nguồn lực xã hội cho các dự án chiến lược. Hiệu quả huy động phụ thuộc vào khả năng chuyển hóa lợi thế đất đai, vị trí và hạ tầng thành các dự án có giá trị gia tăng cao.

h) Phát triển xanh và kinh tế tuần hoàn: Áp lực lên năng lượng, tài nguyên và môi trường đòi hỏi tăng trưởng công nghiệp gắn với sử dụng tài nguyên hiệu quả, năng lượng sạch, công nghiệp sinh thái và kinh tế tuần hoàn. Đây vừa là yêu cầu phát triển bền vững, vừa là điều kiện nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế.

2.3. Các tiền đề phát triển không gian

a) Quy mô và cấu trúc lãnh thổ mới: Không gian sau hợp nhất tạo nên một lãnh thổ đa dạng từ vùng trung du Chí Linh – Kinh Môn, đồng bằng sông Thái Bình, hệ thống cửa sông Văn Úc – Cẩm – Thái Bình đến vùng biển và đảo Cát Bà. Cấu trúc tự nhiên và kinh tế này là tiền đề chuyển từ mô hình tập trung vào một lõi đô thị sang mô hình đa trung tâm, đa cực và liên kết Đông – Tây.

b) Liên kết vùng và tổ chức không gian phát triển: Hải Phòng có điều kiện tăng cường vai trò cửa ngõ biển của vùng Đồng bằng sông Hồng, kết nối Hà Nội, Quảng Ninh, Bắc Ninh và các hành lang kinh tế liên vùng. Các trục Đông – Tây và Bắc – Nam tạo nền tảng mở rộng ảnh hưởng của hệ thống cảng và logistics tới không gian nội địa, đồng thời tăng cường liên kết giữa các trung tâm phát triển.

c) Hạ tầng chiến lược và tái cấu trúc không gian: Hệ thống cảng Lạch Huyện – Nam Đồ Sơn, mạng lưới cao tốc, vành đai, đường sắt, đường thủy và hàng không tạo tiền đề hình thành mạng lưới vận tải đa phương thức. Hạ tầng chiến lược không chỉ rút ngắn khoảng cách mà còn có khả năng hình thành các cực phát triển mới, tái phân bố sản xuất, dịch vụ và dân cư.

d) Quỹ đất và khả năng tái thiết đô thị: Quy mô lãnh thổ mới tạo dư địa bố trí các chức năng công nghiệp, logistics, đô thị và dịch vụ theo cấu trúc cân bằng hơn, giảm áp lực lên khu vực lõi phía Đông. Đồng thời, tái thiết các khu đô thị hiện hữu và chuyển đổi những khu vực sử dụng đất kém hiệu quả là nguồn lực quan trọng để nâng cao chất lượng không gian đô thị.

2.4. Các động lực đột phá

Động lực đột phá là những yếu tố có khả năng làm thay đổi cấu trúc kinh tế, không gian và vị thế của Hải Phòng, tạo ra các cực tăng trưởng và hành lang phát triển mới.

a) Khu Thương mại tự do Hải Phòng: Có khả năng nâng Hải Phòng từ trung tâm cảng biển – công nghiệp – logistics thành trung tâm thương mại, dịch vụ và tổ chức chuỗi cung ứng quốc tế, gắn chặt với cảng biển, khu kinh tế và mạng lưới giao thông chiến lược.

b) Khu kinh tế ven biển phía Nam: Mở rộng không gian kinh tế biển về phía Nam, tạo cực tăng trưởng mới gắn với cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, năng lượng và đô thị – dịch vụ; góp phần tái cân bằng cấu trúc phát triển của thành phố.

c) Các khu kinh tế chuyên biệt: Tạo không gian thử nghiệm các mô hình kinh tế có giá trị gia tăng cao, tập trung vào công nghệ cao, đổi mới sáng tạo, logistics chuyên dụng, tài chính và các ngành kinh tế mới; qua đó thúc đẩy chuyển đổi cơ cấu kinh tế.

d) Sân bay Gia Bình: Trong quan hệ với Hải Phòng và vùng Thủ đô, sân bay Gia Bình có thể mở thêm một hướng liên kết quốc tế cho khu vực phía Tây, hỗ trợ logistics hàng không, công nghệ cao và dịch vụ, đồng thời tăng cường liên kết Hải Phòng – Bắc Ninh – Hà Nội.

e) Đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng: Là trục chiến lược kết nối cảng biển Hải Phòng với vùng Thủ đô, Tây Bắc và cửa khẩu Lào Cai, có khả năng chuyển dịch vận tải hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt và hình thành chuỗi vận tải liên vận cửa khẩu – trung tâm sản xuất – ICD – cảng biển.

g) Đường sắt Hà Nội – Gia Bình – Hạ Long: Bổ sung trục liên kết Đông – Tây qua phía Bắc Hải Phòng, tăng khả năng kết nối với Bắc Ninh, Hà Nội và Quảng Ninh; tạo tiền đề phát triển các ga trung chuyển, logistics và các cực đô thị – dịch vụ mới.

h) Các dự án trọng điểm: Các dự án cảng biển, logistics, đường sắt, đường vành đai, đô thị, khu công nghiệp, trung tâm hành chính, đổi mới sáng tạo và hạ tầng môi trường là công cụ trực tiếp chuyển hóa các định hướng chiến lược thành các cực và hành lang tăng trưởng thực tế.

Tóm lại: Các động lực trên không tồn tại riêng lẻ mà tạo thành một hệ thống cộng hưởng. Cảng biển – logistics – công nghiệp là nền tảng; khoa học công nghệ – nguồn nhân lực – chuyển đổi số là động lực nâng cấp; hạ tầng chiến lược tạo liên kết; các khu kinh tế và dự án đột phá tạo cực tăng trưởng mới. Sự kết hợp này là tiền đề để Hải Phòng chuyển từ mô hình đô thị cảng – công nghiệp tập trung sang một hệ thống đô thị – kinh tế đa trung tâm, liên kết Đông – Tây, có năng lực cạnh tranh quốc gia và quốc tế.

Chương 3. Dự báo phát triển

3.1. Dự báo các chỉ tiêu phát triển

a) Kinh tế

Đến năm 2050, Hải Phòng tiếp tục phát huy vai trò trung tâm kinh tế, công nghiệp, cảng biển, logistics và dịch vụ lớn của quốc gia, với động lực tăng trưởng chủ yếu từ kinh

tế biển, công nghiệp công nghệ cao, logistics, thương mại – dịch vụ, đổi mới sáng tạo và kinh tế số. Không gian kinh tế được mở rộng theo hướng liên kết Đông – Tây, gắn các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển và các cực đô thị mới.

b) Dân số: Dân số được dự báo trên cơ sở dân số thường trú kết hợp dân số quy đổi, phù hợp với khả năng tạo việc làm, quỹ đất, nhà ở và sức chứa hạ tầng.

Chỉ tiêu	2024	2030	2040	2050	2075
Dân số toàn thành phố/quy hoạch (triệu người)	4,664	5,48	6,76	9,50	12,15
Dân số thường trú (triệu người)	4,103	4,496	5,50	7,80	9,40
Dân số quy đổi ngoài thường trú (triệu người)	0,561	0,984	1,26	1,70	2,75

Đến năm 2050 khoảng 9,50 triệu người, tầm nhìn 2075 khoảng 12,15 triệu người.

c) Lao động: Quy mô lao động tăng cùng với dân số và chuyển dịch mạnh sang công nghiệp công nghệ cao, logistics, thương mại – dịch vụ, khoa học – công nghệ, giáo dục và y tế.

Chỉ tiêu	Hiện trạng	2030	2040	2050
Dân số thường trú (triệu người)	4,10	4,50	5,50	7,80
Lực lượng lao động (triệu người)	2,05–2,10	2,4–2,6	3,0–3,3	4,4–4,7
Tỷ lệ lao động/dân số thường trú	50–51%	53–56%	55–59%	56–60%

Đến năm 2050, dự báo lực lượng lao động khoảng 4,4–4,7 triệu người, trong đó lao động có việc làm khoảng 4,25–4,55 triệu người. Nhu cầu lao động tập trung tại các cực công nghiệp – cảng biển – logistics, khu kinh tế ven biển phía Nam và các trung tâm đô thị – dịch vụ mới.

d) Đô thị hóa: gắn với quá trình tái cấu trúc không gian thành phố theo mô hình đa trung tâm, phát triển các cực đô thị mới và các hành lang giao thông chiến lược; đồng thời duy trì các không gian nông nghiệp, sinh thái và hành lang sông.

Chỉ tiêu	Hiện trạng	2030	2040	2050
Dân số thường trú (triệu người)	4,10	4,50	5,50	7,80
Tỷ lệ đô thị hóa	khoảng 50%	55–60%	65–70%	75–80%
Dân số đô thị (triệu người)	khoảng 2,04	2,5–2,7	3,6–3,9	5,85–6,24
Dân số nông thôn (triệu người)	khoảng 2,06	1,8–2,0	1,6–1,9	1,56–1,95

Đến năm 2050, tỷ lệ đô thị hóa dự báo khoảng 75–80%, tương ứng khoảng 5,85–6,24 triệu dân đô thị. Đô thị hóa tập trung tại khu vực trung tâm phía Đông, trung tâm phía Tây, Thủy Nguyên, Nam Hải Phòng, Kinh Môn và các cực phát triển mới; gắn với TOD và giao thông công cộng, hạn chế đô thị hóa lan tỏa.

Kết luận: Đến năm 2050, Hải Phòng dự kiến có khoảng 9,50 triệu dân quy hoạch, trong đó 7,80 triệu dân thường trú; 4,4–4,7 triệu lao động; 5,85–6,24 triệu dân đô thị và tỷ lệ đô thị hóa 75–80%. Tầm nhìn đến năm 2075, dân số quy hoạch khoảng 12,15 triệu người. Các chỉ tiêu này là cơ sở xác định quy mô đất xây dựng, hệ thống đô thị, nhà ở, hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật và phân bố các chức năng phát triển trong Quy hoạch chung.

3.2. Dự báo nhu cầu phát triển

Trên cơ sở dự báo dân số, lao động và đô thị hóa, nhu cầu phát triển của Hải Phòng đến năm 2050 tập trung vào đất đai, nhà ở, hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật, giao thông, năng lượng – tài nguyên và môi trường, phù hợp với mô hình đô thị đa trung tâm và các cực tăng trưởng mới.

a) Sử dụng đất

Hiện trạng năm 2024, đất xây dựng khoảng **96.416 ha**. Dự báo nhu cầu:

Chỉ tiêu	2024	2040	2050
Đất xây dựng toàn đô thị	96.416 ha	100.000–120.000 ha	160.000–180.000 ha
Tăng so với hiện trạng	–	3.600–23.600 ha	63.600–83.600 ha
Quy mô dân số	4,66 triệu	6,50–6,80 triệu	8,50–9,50 triệu
Chỉ tiêu quy đổi sơ bộ	207 m ² /người	147–185 m ² /người	168–212 m ² /người

Đến năm 2050, quỹ đất xây dựng dự kiến khoảng 160.000–180.000 ha. Nhu cầu đất tập trung cho các trung tâm đô thị, khu kinh tế – công nghiệp – logistics, thương mại dịch vụ, hạ tầng đầu mối và các cực phát triển mới; đồng thời duy trì đất nông nghiệp, mặt nước, hành lang sông, sinh thái và không gian ven biển.

b) Nhà ở: Nhu cầu nhà ở được xác định theo dân số thường trú và các nhóm dân số quy đổi. Trọng tâm gồm: nhà ở đô thị tại các trung tâm phía Đông, phía Tây, Thủy Nguyên và các đô thị mới; nhà ở xã hội, nhà ở công nhân tại Nam Hải Phòng, các khu kinh tế, khu công nghiệp; nhà ở chuyên gia và nhân lực chất lượng cao; ký túc xá, nhà ở sinh viên; cơ sở lưu trú phục vụ du lịch, thương mại và dân số tạm trú.

Đến năm 2050, nhu cầu nhà ở phải đáp ứng khoảng 7,5–8,0 triệu dân thường trú, đồng thời có dự phòng cho lao động nhập cư, sinh viên, chuyên gia, khách du lịch và dân số quy đổi.

c) Hạ tầng xã hội: Hệ thống hạ tầng xã hội được dự báo theo quy mô dân số thực tế phục vụ, với nhu cầu tăng mạnh tại các trung tâm đô thị mới, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu du lịch và đầu mối giao thông.

Đến năm 2050 cần hình thành mạng lưới giáo dục, y tế, văn hóa, thể thao, cây xanh – công viên, thương mại – dịch vụ theo cấu trúc đa cấp, đa trung tâm; trong đó các công trình cấp thành phố và cấp vùng tập trung tại các cực đô thị lớn, các cơ sở thiết yếu được phân bố đồng đều theo dân cư.

d) Hạ tầng kỹ thuật

Cấp nước: nhu cầu sinh hoạt dự kiến 150–180 lít/người/ngày đêm tại đô thị, 100–120 lít/người/ngày đêm tại nông thôn; công nghiệp khoảng 20–30 m³/ha/ngày đêm.

Cấp điện: sinh hoạt khoảng 230–700 W/người tại đô thị, 160–330 W/người tại nông thôn; nhu cầu điện công cộng khoảng 30–50% nhu cầu sinh hoạt đô thị và khoảng 15% tại nông thôn.

Thoát nước thải: nước thải sinh hoạt được thu gom, xử lý $\geq 80\%$ lượng nước cấp; nước thải công nghiệp thu gom, xử lý $\geq 90\%$, hướng tới xử lý toàn bộ tại các khu vực phát triển mới.

Chất thải rắn: dự báo phát sinh khoảng 1,3 kg/người/ngày tại đô thị, từ 0,6 kg/người/ngày tại nông thôn; tỷ lệ thu gom hướng tới 100%.

Hạ tầng số: phát triển đồng bộ mạng cáp quang, 5G/6G, IoT, trung tâm dữ liệu và hạ tầng đô thị thông minh, đáp ứng quy mô đô thị lớn và các trung tâm công nghiệp – logistics – dịch vụ.

e) Giao thông

Đến năm 2050, nhu cầu giao thông tăng mạnh theo quy mô 8,5–9,5 triệu dân, sự mở rộng các khu kinh tế, công nghiệp, cảng biển và cấu trúc đô thị đa trung tâm.

Nhu cầu phát triển tập trung vào bốn nhóm: giao thông đối ngoại; giao thông liên vùng và liên đô thị Đông – Tây; giao thông đô thị và vận tải công cộng; logistics đa phương thức. Các hành lang Hải Phòng – Hà Nội, Hải Phòng – Quảng Ninh, Hải Phòng – Hưng Yên và các trục đường sắt, đường thủy, cảng biển, hàng không trở thành các trục vận tải chủ đạo.

Tại các trung tâm và khu vực TOD, nhu cầu ưu tiên cho đường sắt đô thị, xe buýt khối lượng lớn, đi bộ và xe đạp, giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân.

f) Năng lượng, tài nguyên và môi trường: Nhu cầu năng lượng tăng nhanh cùng với công nghiệp, logistics và đô thị hóa; yêu cầu đồng thời mở rộng nguồn và lưới điện, tăng tỷ trọng năng lượng tái tạo, điện mặt trời mái nhà, lưu trữ năng lượng và sử dụng năng lượng hiệu quả.

Nhu cầu sử dụng đất đến năm 2050 khoảng 160.000–180.000 ha đất xây dựng, đặt ra yêu cầu nâng cao hiệu quả sử dụng đất hiện hữu và bảo vệ đất nông nghiệp, mặt nước, hành lang sông và các không gian sinh thái.

Hệ thống sông Cẩm, Văn Úc, Thái Bình, Kinh Thầy, vùng ven biển và Cát Bà tiếp tục giữ vai trò hạ tầng sinh thái chủ đạo, gắn với thoát nước, phòng chống ngập, bảo tồn đa dạng sinh học và thích ứng biến đổi khí hậu.

3.3. Hệ thống chỉ tiêu kinh tế – kỹ thuật

Hệ thống chỉ tiêu được xác định phù hợp với đô thị loại I và đặc thù của Hải Phòng, đồng thời phân hóa theo khu vực đô thị, nông thôn và các khu chức năng.

Các chỉ tiêu chính gồm:

Đất giao thông: $\geq 6\%$ đất xây dựng đô thị; khu vực nông thôn $\geq 4\%$; mật độ đường chính khoảng 4,0–6,5 km/km².

Cấp nước: đô thị 150–180 lít/người/ngày đêm; nông thôn 100–120 lít/người/ngày đêm; công nghiệp 20–30 m³/ha/ngày đêm.

Cấp điện sinh hoạt: đô thị 230–700 W/người; nông thôn 160–330 W/người.

Thoát nước thải: sinh hoạt thu gom, xử lý $\geq 80\%$; công nghiệp $\geq 90\%$.

Chất thải rắn: khoảng 1,3 kg/người/ngày tại đô thị, $\geq 0,6$ kg/người/ngày tại nông thôn; thu gom hướng tới 100%.

Nghĩa trang: $\geq 0,04$ ha/1.000 dân.

Các chỉ tiêu về đất dân dụng, cây xanh, giáo dục, y tế, văn hóa – thể thao, nhà ở và hạ tầng xã hội được xác định theo quy chuẩn và phân cấp phù hợp từng khu vực.

Theo giai đoạn: đến 2040, ưu tiên đáp ứng khoảng 6,5–6,8 triệu dân, hoàn thiện hạ tầng các cực phát triển mới; đến 2050, đáp ứng 8,5–9,5 triệu dân, hoàn chỉnh cấu trúc đô thị đa trung tâm và hệ thống hạ tầng chiến lược; tầm nhìn 2075 dành quỹ đất, hành lang hạ tầng và không gian dự trữ để bảo đảm khả năng phát triển dài hạn.

Chương 4. Nghiên cứu kinh nghiệm trong nước và quốc tế

4.1. Kinh nghiệm phát triển đô thị cảng biển

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy đô thị cảng hiện đại đang chuyển từ mô hình phát triển dựa chủ yếu vào cảng – công nghiệp sang mô hình đô thị cảng tích hợp, trong đó cảng biển, logistics, công nghiệp, dịch vụ và đô thị được tổ chức trong một cấu trúc thống nhất. Trọng tâm là tăng liên kết đa phương thức, nâng cao giá trị gia tăng, tái thiết các khu cảng – công nghiệp cũ và kiểm soát xung đột giữa phát triển kinh tế với môi trường đô thị.

(1) Rotterdam – Hà Lan

Mô hình nổi bật về cảng biển – logistics – công nghiệp tích hợp, dựa trên mạng lưới đường biển, đường thủy, đường sắt và đường bộ kết nối trực tiếp với vùng hậu phương châu Âu. Không gian cảng, công nghiệp nặng và logistics được phân tách hợp lý với đô thị; các khu cảng cũ từng bước chuyển đổi sang dịch vụ, thương mại, văn hóa và không gian công cộng.

Bài học cho Hải Phòng: phát triển cảng gắn với logistics đa phương thức và hành lang kinh tế; tăng kết nối cảng – công nghiệp – trung tâm logistics; tái thiết khu cảng cũ; kiểm soát xung đột cảng – đô thị và đẩy mạnh cảng xanh, thông minh.

(2) Seoul – Incheon, Hàn Quốc

Mô hình đô thị đa cực, trong đó Seoul giữ vai trò trung tâm điều hành – dịch vụ, Incheon là cửa ngõ quốc tế về cảng biển, hàng không và logistics. Hệ thống đường sắt, đường cao tốc và giao thông công cộng tạo liên kết chặt chẽ giữa các cực đô thị; khu kinh tế tự do Incheon hình thành trung tâm logistics, tài chính, công nghệ và dịch vụ quốc tế.

Bài học cho Hải Phòng: tổ chức cấu trúc đa cực với phân công chức năng rõ ràng; tăng liên kết giữa các trung tâm bằng giao thông khối lượng lớn; gắn cảng biển, sân bay, logistics với các cực công nghiệp – dịch vụ và nâng cao vai trò cửa ngõ quốc tế.

4.2. Kinh nghiệm về tổ chức không gian và phát triển đô thị

(1) Tokyo – Yokohama, Nhật Bản

Mô hình đô thị đa trung tâm gắn với đường sắt và giao thông công cộng, đồng thời tái thiết các khu cảng, công nghiệp cũ thành các khu đô thị hỗn hợp, dịch vụ và không gian công cộng ven biển. Các trung tâm có chức năng riêng nhưng liên kết thành một hệ thống đô thị thống nhất.

Bài học cho Hải Phòng: phát triển đa trung tâm; tái thiết khu vực cảng – công nghiệp cũ; khai thác không gian ven sông, ven biển; gắn phát triển đô thị với đường sắt, TOD và bảo tồn bản sắc, cảnh quan.

(2) Nagoya, Nhật Bản

Nagoya phát triển theo mô hình đa trung tâm và hành lang kinh tế, gắn các khu công nghiệp, logistics, cảng biển và sân bay với mạng lưới giao thông chính; các đô thị vệ tinh chia sẻ chức năng với trung tâm và được kết nối bằng giao thông công cộng.

Bài học cho Hải Phòng: tổ chức các hành lang phát triển Đông – Tây và Bắc – Nam; hình thành các cực tăng trưởng mới; phân bố hợp lý việc làm – dịch vụ – dân cư; phát triển TOD tại các đầu mối đường sắt và giao thông công cộng.

4.3. Kinh nghiệm về phát triển bền vững và nâng cao khả năng chống chịu

Oslo – Na Uy

Oslo tiêu biểu cho mô hình đô thị xanh, carbon thấp và thích ứng khí hậu. Thành phố tái thiết các khu công nghiệp, cảng cũ thành đô thị hỗn hợp ven biển; phát triển hành lang xanh – mặt nước, giao thông công cộng và phương tiện phát thải thấp; đồng thời bảo vệ hệ sinh thái và tăng khả năng chống chịu trước biến đổi khí hậu.

Bài học cho Hải Phòng: tái thiết các khu cảng – công nghiệp cũ; hình thành mạng lưới xanh – mặt nước liên tục; phát triển giao thông xanh; bảo vệ hệ sinh thái biển, cửa sông và đất ngập nước; tăng khả năng chống ngập, thích ứng biến đổi khí hậu và thúc đẩy kinh tế xanh, tuần hoàn.

4.4. Bài học kinh nghiệm vận dụng cho Hải Phòng

Từ các mô hình nghiên cứu, có thể rút ra 6 bài học trọng tâm:

1- Phát triển Hải Phòng theo mô hình đô thị cảng quốc tế, lấy cảng biển – logistics – công nghiệp công nghệ cao – dịch vụ làm động lực.

2- Tổ chức không gian đa trung tâm, đa cực, gắn các cực phát triển với hành lang kinh tế và hệ thống giao thông chiến lược.

3- Tăng cường liên kết vùng, phát huy vai trò cửa ngõ biển của vùng Đồng bằng sông Hồng và phía Bắc.

4- Tái thiết các khu cảng, công nghiệp cũ; khai thác hiệu quả không gian ven sông, ven biển và hải đảo gắn với dịch vụ, du lịch và không gian công cộng.

5- Phát triển giao thông đa phương thức, đường sắt và TOD, kết nối cảng biển – sân bay – đường sắt – đường bộ – đường thủy với các trung tâm đô thị.

6- Xây dựng thành phố xanh, thông minh và có khả năng chống chịu, bảo vệ hệ sinh thái, thích ứng biến đổi khí hậu, sử dụng hiệu quả tài nguyên và hướng tới kinh tế tuần hoàn.

Chương 5. Quan điểm, mục tiêu và tính chất phát triển

5.1. Quan điểm phát triển

Phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2050, tầm nhìn đến năm 2075 được xây dựng trên cơ sở quán triệt các chủ trương của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế biển, phát triển vùng Đồng bằng sông Hồng, Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn, Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng, Nhiệm vụ Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng và định hướng phát triển thành phố sau khi mở rộng địa giới hành chính.

(1) Phát huy vai trò cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển: Phát triển Hải Phòng trở thành cực tăng trưởng quan trọng của quốc gia, động lực phát triển của vùng Đồng bằng sông Hồng và vùng duyên hải Bắc Bộ; là trung tâm kinh tế biển quốc gia, cửa ngõ giao thương quốc tế, đầu mối logistics và trung tâm cảng biển quốc tế của miền Bắc. Động lực phát triển của thành phố được hình thành trên cơ sở khai thác tổng hợp lợi thế biển, hệ thống cảng nước sâu, không gian ven biển, hệ thống hành lang kinh tế quốc gia và quốc tế.

(2) Phát triển theo mô hình đô thị đa trung tâm, đa cực và tích hợp: Tổ chức không gian phát triển theo mô hình đa trung tâm, đa cực tăng trưởng, gắn kết giữa khu vực trung tâm hiện hữu với các cực phát triển mới phía Đông và phía Tây sau sáp nhập; phát triển hài hòa giữa đô thị, nông thôn, ven biển và hải đảo; tăng cường liên kết vùng và hội nhập quốc tế. Không gian phát triển được tổ chức theo các hành lang kinh tế, chuỗi đô thị ven biển, chuỗi logistics và mạng lưới giao thông đa phương thức, thay cho mô hình phát triển đơn cực trước đây.

(3) Lấy kinh tế biển, cảng biển và logistics làm động lực chủ đạo: Hình thành cấu trúc không gian kinh tế biển hiện đại với hạt nhân là cụm cảng Lạch Huyện – Nam Đồ Sơn – Đình Vũ, kết hợp khu thương mại tự do, khu kinh tế ven biển, trung tâm logistics quốc gia, khu công nghiệp công nghệ cao và các trung tâm dịch vụ biển. Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển, cảng cạn (ICD), logistics, giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không và đường thủy nội địa nhằm tạo chuỗi cung ứng quốc tế hoàn chỉnh.

(4) Phát triển đô thị xanh, thông minh và thích ứng với biến đổi khí hậu: Phát triển theo mô hình đô thị biển xanh, thông minh, phát thải carbon thấp, kinh tế tuần hoàn; bảo tồn hệ sinh thái biển, cửa sông, rừng ngập mặn và đa dạng sinh học; sử dụng hiệu quả tài nguyên đất, nước và không gian biển. Tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng, thiên tai; xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xanh đồng bộ, hiện đại và có khả năng chống chịu cao.

(5) Lấy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số làm nền tảng: Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số và trí tuệ nhân tạo trong quản trị đô

thị; xây dựng đô thị thông minh, chính quyền số, kinh tế số và xã hội số. Phát triển các trung tâm đổi mới sáng tạo, nghiên cứu khoa học biển, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, tạo nền tảng nâng cao năng suất và năng lực cạnh tranh của thành phố.

(6) Phát triển bền vững, lấy người dân làm trung tâm: Kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế với phát triển văn hóa, xã hội, bảo vệ môi trường, bảo tồn di sản và bảo đảm quốc phòng - an ninh; nâng cao chất lượng sống của người dân, xây dựng Hải Phòng trở thành đô thị biển đáng sống, có bản sắc và sức hấp dẫn quốc tế.

5.2. Mục tiêu và tầm nhìn phát triển

a) Mục tiêu tổng quát

Xây dựng Hải Phòng trở thành thành phố trực thuộc Trung ương có quy mô lớn, phát triển theo mô hình đô thị cảng biển hiện đại, xanh, thông minh và bền vững; là trung tâm kinh tế biển quốc gia, trung tâm logistics quốc tế, trung tâm công nghiệp công nghệ cao, thương mại, tài chính, đổi mới sáng tạo và khoa học công nghệ biển của Việt Nam; giữ vai trò cửa ngõ giao thương quốc tế của miền Bắc, cực tăng trưởng của vùng Đồng bằng sông Hồng và một trong những động lực phát triển quan trọng của cả nước.

Phát triển thành phố theo mô hình đa trung tâm, khai thác hiệu quả không gian sau sáp nhập, hình thành cấu trúc đô thị có tính kết nối cao, bảo đảm phát triển cân bằng giữa kinh tế, xã hội và môi trường; nâng cao chất lượng sống của người dân, tăng cường khả năng chống chịu trước biến đổi khí hậu và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế.

b) Mục tiêu đến năm 2040

Đến năm 2040, Hải Phòng cơ bản hoàn thiện nền tảng của thành phố kết nối và trung tâm điều phối logistics quốc gia, với các mục tiêu chủ yếu sau:

- Hoàn thành tái cấu trúc không gian phát triển sau sáp nhập, hình thành hệ thống đô thị đa trung tâm và các cực tăng trưởng mới.
- Hoàn thiện mạng lưới giao thông đa phương thức gồm cảng biển, hàng không, đường bộ, đường sắt và đường thủy; phát triển mạnh hệ thống logistics và vận tải đa phương thức.
- Hình thành đầy đủ các khu kinh tế, khu thương mại tự do, khu công nghiệp công nghệ cao và các trung tâm logistics quốc gia.
- Xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và hạ tầng số đồng bộ, hiện đại; phát triển đô thị thông minh và chính quyền số.
- Nâng cao chất lượng môi trường sống; bảo vệ tài nguyên biển, rừng ngập mặn và các hệ sinh thái quan trọng; tăng cường khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu.
- củng cố vai trò của Hải Phòng là đầu mối giao thương quốc tế và trung tâm logistics của miền Bắc.

c) Mục tiêu đến năm 2050

Đến năm 2050, Hải Phòng trở thành thành phố cảng công nghiệp - dịch vụ hiện đại tầm châu Á, trung tâm kinh tế biển quốc gia và cửa ngõ quốc tế của Việt Nam.

Các mục tiêu phát triển chủ yếu gồm:

- Hình thành hệ thống cảng biển quốc tế hiện đại với cụm cảng Lạch Huyện - Nam Đồ Sơn giữ vai trò trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa quốc tế.
- Hoàn thiện khu thương mại tự do, khu kinh tế ven biển và các khu công nghiệp công nghệ cao, tạo chuỗi giá trị hoàn chỉnh từ sản xuất, logistics đến dịch vụ và đổi mới sáng tạo.
- Xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm công nghiệp công nghệ cao, khoa học công nghệ biển, năng lượng sạch, tài chính, thương mại và dịch vụ biển của cả nước.
- Phát triển đồng bộ hệ thống đô thị đa trung tâm, đô thị biển xanh, thông minh và đáng sống; bảo đảm hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và hạ tầng số đạt trình độ tiên tiến trong khu vực.
- Xây dựng môi trường đầu tư hấp dẫn, năng lực cạnh tranh quốc tế cao; thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao, các tập đoàn kinh tế và các trung tâm nghiên cứu, đổi mới sáng tạo.
- Khẳng định vị thế Hải Phòng là trung tâm logistics quốc tế, trung tâm kinh tế biển quốc gia và cực tăng trưởng quan trọng của Việt Nam.

d) Tầm nhìn đến năm 2075

Đến năm 2075 và sau năm 2075, Hải Phòng hướng tới trở thành siêu đô thị biển có sức cạnh tranh toàn cầu, giữ vai trò là trung tâm giao thương quốc tế, logistics và kinh tế biển của khu vực Đông Á.

Thành phố phát triển theo mô hình đô thị biển thông minh, phát thải carbon thấp, kinh tế tuần hoàn và đổi mới sáng tạo; có hệ thống cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, tài chính, thương mại, nghiên cứu khoa học và dịch vụ biển đạt trình độ quốc tế.

Không gian đô thị được tổ chức theo mô hình đa trung tâm hiện đại, kết nối hiệu quả giữa đất liền, ven biển và hải đảo; hình thành mạng lưới đô thị biển xanh, hệ thống giao thông đa phương thức, hạ tầng số và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ; chất lượng môi trường, chất lượng sống và năng lực chống chịu đạt tiêu chuẩn của các đô thị hàng đầu khu vực châu Á.

Hải Phòng trở thành trung tâm hội tụ nguồn lực, tri thức, công nghệ và đổi mới sáng tạo; là đầu mối giao thương, logistics và kinh tế biển có ảnh hưởng trong khu vực Đông Á, đóng góp quan trọng vào vị thế cạnh tranh quốc tế của Việt Nam.

5.3. Tính chất và chức năng

a) Tính chất

Thành phố Hải Phòng là đô thị loại đặc biệt trực thuộc Trung ương, giữ vai trò là cực tăng trưởng quốc gia, động lực phát triển của vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng duyên hải Bắc Bộ và một trong những cực tăng trưởng quan trọng của cả nước.

Là đô thị biển hiện đại, phát triển theo mô hình đa trung tâm, đa cực tăng trưởng, gắn với hệ thống cảng biển quốc tế, logistics hiện đại, công nghiệp công nghệ cao, thương mại, dịch vụ, đổi mới sáng tạo và kinh tế biển; là trung tâm giao thương quốc tế, cửa ngõ kết nối Việt Nam với khu vực và thế giới.

Là trung tâm kinh tế biển quốc gia, trung tâm cảng biển và logistics quốc tế, trung tâm công nghiệp công nghệ cao, khoa học công nghệ biển, năng lượng sạch, tài chính, thương mại, giáo dục, đào tạo, y tế chất lượng cao và đổi mới sáng tạo của vùng Bắc Bộ và cả nước.

Là đầu mối giao thông tổng hợp quốc gia và quốc tế, hội tụ đầy đủ các phương thức vận tải gồm cảng biển, hàng không, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa; giữ vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu chủ yếu của vùng Đồng bằng sông Hồng và hành lang kinh tế Bắc Bộ.

Là đô thị biển xanh, thông minh và có khả năng chống chịu cao, phát triển theo mô hình tăng trưởng xanh, kinh tế tuần hoàn, chuyển đổi số, thích ứng với biến đổi khí hậu; bảo tồn các giá trị tự nhiên, sinh thái biển, cửa sông, hải đảo và các di sản văn hóa, lịch sử.

Đồng thời là địa bàn trọng yếu về quốc phòng, an ninh và chủ quyền biển, đảo, giữ vị trí chiến lược trong bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an ninh hàng hải.

b) Chức năng

Thành phố Hải Phòng thực hiện các chức năng chủ yếu sau:

(1) Chức năng trung tâm kinh tế biển quốc gia:

Là trung tâm phát triển kinh tế biển tổng hợp của Việt Nam, bao gồm cảng biển, logistics, công nghiệp biển, dịch vụ hàng hải, thương mại quốc tế, năng lượng biển, kinh tế ven biển và các ngành kinh tế biển mới.

(2) Chức năng trung tâm cảng biển và logistics quốc tế:

Là đầu mối cảng biển quốc tế, trung tâm trung chuyển hàng hóa, logistics và chuỗi cung ứng của miền Bắc; kết nối trực tiếp với các hành lang kinh tế quốc gia, khu vực và quốc tế thông qua hệ thống cảng biển, ICD, cảng hàng không, đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa.

(3) Chức năng trung tâm công nghiệp và đổi mới sáng tạo

Là trung tâm phát triển công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp xanh, công nghiệp hỗ trợ, công nghiệp chế biến, chế tạo, công nghiệp biển; đồng thời là trung tâm đổi mới sáng tạo, nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ và phát triển kinh tế số.

(4) Chức năng trung tâm thương mại, tài chính và dịch vụ

Là trung tâm thương mại, tài chính, dịch vụ chất lượng cao của vùng Đồng bằng sông Hồng; phát triển các trung tâm thương mại quốc tế, khu thương mại tự do, dịch vụ logistics, dịch vụ hàng hải, dịch vụ tài chính và các dịch vụ hỗ trợ sản xuất, kinh doanh.

(5) Chức năng trung tâm văn hóa, giáo dục, y tế và phát triển nguồn nhân lực

Là trung tâm giáo dục, đào tạo, nghiên cứu khoa học, y tế chất lượng cao, văn hóa, thể thao của vùng; hình thành hệ sinh thái đổi mới sáng tạo và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ phát triển kinh tế biển, công nghiệp và công nghệ cao.

(6) Chức năng trung tâm du lịch biển và dịch vụ quốc tế

Phát triển trở thành trung tâm du lịch biển, nghỉ dưỡng, sinh thái, văn hóa và di sản của vùng Bắc Bộ; khai thác hiệu quả các giá trị của quần đảo Cát Bà, Đồ Sơn, hệ thống sông, biển, di sản văn hóa và các không gian cảnh quan đặc trưng.

(7) Chức năng đô thị thông minh và trung tâm chuyển đổi số

Là đô thị thông minh, ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số trong quản trị đô thị, phát triển kinh tế số và xã hội số; xây dựng hệ thống hạ tầng số, dữ liệu số và các nền tảng quản trị hiện đại phục vụ phát triển bền vững.

(8) Chức năng quốc phòng, an ninh và đối ngoại

Là địa bàn chiến lược về quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền biển, đảo; đồng thời là đầu mối giao lưu, hợp tác quốc tế, hội nhập kinh tế và đối ngoại của vùng Bắc Bộ và cả nước.

PHẦN III. PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN

Chương 1. Nguyên tắc, tiêu chí và các phương án cơ cấu

1.1. Nguyên tắc tổ chức không gian

Việc xây dựng phương án cơ cấu phát triển tuân thủ các nguyên tắc sau.

(1) Phát triển theo mô hình đa cực – đa trung tâm: Không phát triển tập trung vào khu vực đô thị trung tâm hiện hữu mà hình thành nhiều cực tăng trưởng mới. Mỗi cực có chức năng chuyên biệt nhưng liên kết thành một hệ thống thống nhất. Điều này phù hợp định hướng: Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng; Quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia; Quy hoạch thành phố Hải Phòng.

(2) Phát triển dựa trên các hành lang kinh tế: Không gian thành phố được tổ chức theo các trục động lực thay vì theo ranh giới hành chính. Ba hành lang phát triển chính gồm: hành lang Đông – Tây; hành lang Bắc – Nam và hành lang ven biển. Các hành lang trở thành khung phát triển cho đô thị, công nghiệp, logistics và hạ tầng.

(3) Tăng trưởng hướng biển: Biển là không gian phát triển chủ đạo. Toàn bộ cấu trúc đô thị được tổ chức theo hướng: mở ra biển; khai thác cảng biển; phát triển kinh tế biển; logistics; năng lượng biển; dịch vụ hàng hải; đô thị ven biển.

(4) Phát triển cân bằng giữa đô thị và sinh thái: Không mở rộng đô thị bằng mọi giá. Giữ lại: hành lang sông; vùng ngập nước; rừng; khu sinh thái; đất nông nghiệp trọng điểm. Không gian xanh trở thành bộ khung tự nhiên của đô thị.

(5) Phát triển TOD và giao thông công cộng: Hệ thống đô thị được tổ chức theo các đầu mối giao thông lớn: đường sắt tốc độ cao; đường sắt quốc gia; metro; BRT; cảng biển; sân bay. Các trung tâm TOD trở thành động lực phát triển đô thị mới.

(6) Phát triển linh hoạt, thích ứng biến đổi khí hậu: Không gian phát triển phải: thích ứng nước biển dâng; chống ngập; giảm phát thải; phát triển xanh; tăng khả năng chống chịu.

1.2. Tiêu chí lựa chọn phương án

Các phương án được đánh giá theo nhóm tiêu chí sau.

Nhóm 1: Khả năng thực hiện các mục tiêu chiến lược. Bao gồm: cực tăng trưởng quốc gia; trung tâm kinh tế biển; trung tâm logistics quốc gia; đô thị loại đặc biệt.

Nhóm 2: Hiệu quả sử dụng đất. Ưu tiên: phát triển theo chiều sâu; tận dụng hạ tầng hiện hữu; hạn chế mở rộng dàn trải.

Nhóm 3: Khả năng liên kết vùng. Đánh giá mức độ kết nối với: Hà Nội; Quảng Ninh; Bắc Ninh; Hưng Yên; Thái Bình.

Nhóm 4: Hiệu quả đầu tư hạ tầng. Đánh giá: chi phí đầu tư; khả năng chia giai đoạn; khai thác hạ tầng hiện hữu.

Nhóm 5: Khả năng thích ứng biến đổi khí hậu.

Nhóm 6: Khả năng hình thành bản sắc đô thị biển.

1.3. Các phương án cơ cấu phát triển

1.3.1. Phương án cơ cấu số 1

Mô hình đô thị đơn cực mở rộng

a) Quan điểm hình thành phương án

Phương án thứ nhất kế thừa mô hình phát triển truyền thống của thành phố Hải Phòng trước khi sáp nhập, lấy khu vực đô thị trung tâm hiện hữu làm hạt nhân phát triển chính, đồng thời mở rộng không gian đô thị ra các khu vực lân cận.

Theo phương án này, toàn bộ các hoạt động kinh tế, hành chính, thương mại, dịch vụ, văn hóa và đổi mới sáng tạo tiếp tục tập trung chủ yếu tại khu vực trung tâm Hải Phòng. Không gian Hải Dương sau sáp nhập được xem là vùng mở rộng của thành phố, giữ vai trò hỗ trợ về công nghiệp, dân cư và quỹ đất phát triển.

Cấu trúc phát triển được hình thành theo mô hình hướng tâm, trong đó các tuyến giao thông chính đều hội tụ về trung tâm đô thị hiện hữu.

b) Cơ cấu không gian

Không gian thành phố được tổ chức gồm: một trung tâm đô thị duy nhất; các đô thị vệ tinh xung quanh; khu công nghiệp phân bố theo các trục giao thông; hệ thống cảng biển là đầu mối logistics; khu vực Hải Dương đóng vai trò vùng hậu phương công nghiệp.

Phát triển chủ yếu theo các hướng: Đông Bắc về phía Quảng Ninh; Đông Nam ra Đình Vũ – Cát Hải; Tây Nam về Kiến Thụy, An Lão.

Không hình thành cực tăng trưởng độc lập tại khu vực phía Tây.

c) Định hướng phát triển

Đô thị trung tâm tiếp tục giữ vai trò: trung tâm hành chính; trung tâm dịch vụ; trung tâm tài chính; trung tâm thương mại; trung tâm đổi mới sáng tạo; trung tâm logistics.

Hệ thống giao thông tập trung kết nối về trung tâm hiện hữu.

Các khu công nghiệp mới bố trí tiếp giáp cảng biển và dọc các tuyến cao tốc.

d) Đánh giá phương án

Ưu điểm: Kế thừa cấu trúc đô thị hiện hữu. Ít phải điều chỉnh mạng lưới hạ tầng. Chi phí đầu tư ban đầu thấp. Thuận lợi cho quản lý trong giai đoạn đầu.

Hạn chế: Tuy nhiên, phương án này bộc lộ nhiều hạn chế khi áp dụng cho thành phố sau sáp nhập.

Thứ nhất, mô hình phát triển tập trung tiếp tục tạo áp lực rất lớn lên khu vực đô thị Hải Phòng hiện hữu về dân số, giao thông, môi trường và hạ tầng xã hội.

Thứ hai, không khai thác được lợi thế rất lớn của không gian Hải Dương sau sáp nhập, làm giảm hiệu quả sử dụng quỹ đất và hệ thống hạ tầng đã đầu tư.

Thứ ba, không phù hợp với định hướng phát triển đa cực của Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng và Quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia.

Do đó, phương án này không đáp ứng yêu cầu phát triển dài hạn.

1.3.2. Phương án cơ cấu số 2

Mô hình hai trung tâm liên kết

a) Quan điểm hình thành phương án

Phương án thứ hai được xây dựng trên cơ sở coi Hải Dương và Hải Phòng là hai cực phát triển quan trọng sau sáp nhập.

Theo đó, thay vì chỉ có một trung tâm đô thị duy nhất, thành phố hình thành hai trung tâm phát triển: Trung tâm phía Tây; Trung tâm phía Đông. Hai trung tâm được kết nối bằng trục phát triển Đông – Tây và cùng chia sẻ các chức năng phát triển của thành phố. Mô hình này giảm áp lực cho khu vực Hải Phòng hiện hữu đồng thời phát huy tiềm năng của Hải Dương.

b) Cơ cấu không gian

Không gian phát triển gồm: hai trung tâm đô thị; một trục phát triển Đông – Tây; các khu công nghiệp dọc hành lang giao thông; các khu logistics tại cửa ngõ; các khu đô thị mới.

Khu vực phía Tây tập trung: công nghiệp; giáo dục; logistics; đổi mới sáng tạo.

Khu vực phía Đông tập trung: cảng biển; kinh tế biển; thương mại; tài chính; dịch vụ quốc tế.

c) Định hướng phát triển

Hai trung tâm được phân công chức năng tương đối rõ:

Trung tâm phía Tây” trung tâm công nghiệp; đào tạo; logistics nội địa; dịch vụ vùng.

Trung tâm phía Đông: trung tâm cảng biển; kinh tế biển; tài chính; thương mại; logistics quốc tế.

Giữa hai trung tâm hình thành chuỗi đô thị phát triển liên tục theo hành lang Đông – Tây.

d) Đánh giá phương án

Ưu điểm: Phát huy được vai trò của Hải Dương. Giảm áp lực cho khu vực Hải Phòng hiện hữu. Hình thành cấu trúc phát triển cân bằng hơn. Khai thác hiệu quả hệ thống cao tốc và đường sắt.

Hạn chế: Phương án vẫn chủ yếu phát triển theo một trục duy nhất. Các khu vực: phía Bắc; ven biển; Nam Hải Phòng; chưa thực sự trở thành các cực tăng trưởng độc lập. Liên kết vùng chưa được khai thác đầy đủ. Mô hình TOD và các hành lang kinh tế vẫn chưa hình thành rõ.

1.3.3. Phương án cơ cấu số 3

Mô hình đa cực – đa trung tâm theo hệ thống kinh tế vùng

a) Quan điểm hình thành phương án

Đây là phương án được nghiên cứu trên cơ sở các định hướng mới của: Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng; Quy hoạch hệ thống đô thị quốc gia; Quy hoạch thành phố Hải Phòng; xu hướng phát triển các vùng đô thị lớn trên thế giới.

Quan điểm chủ đạo là tổ chức toàn bộ thành phố như một hệ thống kinh tế vùng thống nhất, trong đó các trung tâm đô thị, khu kinh tế, hành lang phát triển và hạ tầng giao thông được tích hợp thành một mạng lưới đa cực, đa trung tâm và liên kết mở.

Thay vì phát triển theo địa giới hành chính, không gian được tổ chức theo mạng lưới các cực tăng trưởng, các hành lang kinh tế và các trung tâm chức năng chuyên biệt.

b) Cơ cấu không gian

Phương án xác lập khung phát triển không gian gồm:

Hai trung tâm đô thị: Trung tâm phía Tây; Trung tâm phía Đông. Đây là hai hạt nhân phát triển của toàn thành phố.

Ba trục động lực: Trục Đông – Tây; Trục Bắc – Nam; Trục ven biển.

Ba trục tạo thành khung kết nối toàn bộ hệ thống đô thị.

Ba trung tâm TOD: TOD Nam Hải Dương; TOD Ninh Xá; TOD Nam Hải Phòng. Các TOD trở thành động lực phát triển đô thị mật độ cao gắn với giao thông công cộng.

Bốn khu kinh tế: KKT phía Bắc; KKT Đình Vũ – Cát Hải; KKT Nam Hải Phòng; KKT chuyên biệt phía Tây.

Năm trục cảnh quan: sông Kinh Thầy; sông Bạch Đằng; sông Thái Bình; sông Văn Úc; sông Cấm. Các hành lang xanh này đồng thời là không gian sinh thái và cấu trúc cảnh quan chủ đạo của đô thị.

c) Định hướng phát triển

Không gian đô thị được tổ chức theo nguyên tắc:

phát triển đa cực;

phát triển hướng biển;

phát triển theo hành lang;

phát triển gắn với giao thông công cộng;

phát triển cân bằng giữa kinh tế và sinh thái.

Mỗi cực phát triển có chức năng chuyên biệt nhưng được kết nối bằng hệ thống giao thông tốc độ cao, đường sắt, cảng biển và logistics, hình thành mạng lưới đô thị có khả năng vận hành như một hệ thống thống nhất.

Đồng thời, không gian sinh thái, hành lang sông, vùng ngập nước và các khu vực bảo tồn được giữ vai trò là bộ khung xanh, bảo đảm phát triển bền vững và thích ứng với biến đổi khí hậu.

d) Đánh giá phương án

Ưu điểm: Phương án đáp ứng đồng thời các mục tiêu phát triển dài hạn của thành phố: phát huy tối đa lợi thế sau sáp nhập; hình thành cấu trúc đa cực phù hợp với quy mô đô thị mở rộng; tăng cường liên kết với Hà Nội, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên và vùng Đồng bằng sông Hồng; khai thác hiệu quả hệ thống cảng biển, logistics và kinh tế biển; phân bố hợp lý dân cư, việc làm và hạ tầng; giảm áp lực cho khu vực trung tâm hiện hữu; nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu; phù hợp với định hướng phát triển đô thị biển quốc tế.

Hạn chế: Phương án đòi hỏi nguồn lực đầu tư lớn, yêu cầu triển khai theo lộ trình và cần cơ chế điều phối vùng, quản trị đô thị hiện đại để bảo đảm sự phối hợp hiệu quả giữa các cực phát triển. Tuy nhiên, đây là những yêu cầu tất yếu đối với một đô thị quy mô lớn, có vai trò cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển quốc tế.

1.4. Đánh giá và lựa chọn phương án cơ cấu

1.4.1. So sánh các phương án

Ba phương án cơ cấu phát triển được nghiên cứu theo các cấp độ tổ chức không gian khác nhau, từ mô hình phát triển tập trung truyền thống đến mô hình phát triển đa cực, đa trung tâm. Việc đánh giá được thực hiện trên cơ sở các tiêu chí về tính phù hợp với định hướng phát triển quốc gia và vùng, khả năng khai thác lợi thế sau sáp nhập, hiệu quả sử dụng không gian, khả năng kết nối hạ tầng, phát triển kinh tế biển, thích ứng với biến đổi khí hậu và tính khả thi trong tổ chức thực hiện.

(1) So sánh về quan điểm phát triển

Phương án số 1 kế thừa mô hình phát triển truyền thống, lấy khu vực đô thị Hải Phòng hiện hữu làm trung tâm phát triển duy nhất. Không gian mở rộng chủ yếu nhằm đáp ứng nhu cầu tăng trưởng dân số và công nghiệp, trong khi khu vực Hải Dương sau sáp nhập đóng vai trò vùng bổ trợ.

Phương án số 2 chuyển từ mô hình đơn cực sang mô hình hai trung tâm, hình thành hai cực phát triển phía Tây và phía Đông, bước đầu tạo sự cân bằng trong phân bố không gian và khai thác hiệu quả hơn lợi thế của khu vực Hải Dương.

Phương án số 3 tiếp cận theo tư duy quy hoạch hiện đại, tổ chức toàn bộ thành phố như một hệ thống kinh tế vùng thống nhất. Không gian được phát triển theo mô hình đa cực, đa trung tâm, liên kết bằng các hành lang kinh tế và hệ thống giao thông chiến lược, phù hợp với định hướng phát triển của vùng Đồng bằng sông Hồng và hệ thống đô thị quốc gia.

(2) So sánh về cấu trúc không gian

Ở phương án số 1, cấu trúc không gian mang tính hướng tâm với một trung tâm duy nhất. Các hoạt động phát triển tập trung chủ yếu tại khu vực Hải Phòng hiện hữu, dẫn đến nguy cơ quá tải hạ tầng và khó khai thác tiềm năng của các khu vực mới.

Phương án số 2 hình thành cấu trúc hai trung tâm liên kết theo trục Đông – Tây, tạo điều kiện phân bố lại dân cư, công nghiệp và dịch vụ. Tuy nhiên, cấu trúc này vẫn chưa phát huy đầy đủ vai trò của các khu vực phía Bắc, phía Nam và ven biển.

Phương án số 3 xây dựng cấu trúc không gian theo mô hình mạng lưới, gồm hai trung tâm đô thị, ba trục động lực, các trung tâm TOD, các khu kinh tế và các hành lang sinh thái. Đây là mô hình có khả năng tổ chức không gian linh hoạt, thích ứng với quy mô phát triển dài hạn của thành phố.

(3) So sánh về khai thác lợi thế sau sáp nhập

Phương án số 1 khai thác hạn chế lợi thế của việc mở rộng địa giới hành chính, do phần lớn hoạt động phát triển vẫn tập trung tại khu vực Hải Phòng cũ.

Phương án số 2 bước đầu tận dụng được quỹ đất, hạ tầng và hệ thống đô thị của Hải Dương, song chưa tạo được mạng lưới các cực tăng trưởng có tính chuyên môn hóa.

Phương án số 3 khai thác toàn diện lợi thế của không gian mới thông qua việc phân công chức năng giữa các cực phát triển, kết nối Hải Phòng và Hải Dương thành một hệ thống kinh tế thống nhất, đồng thời mở rộng liên kết với Bắc Ninh, Quảng Ninh, Hưng Yên và các tỉnh trong vùng.

(4) So sánh về phát triển kinh tế

Phương án số 1 vẫn dựa chủ yếu vào động lực cảng biển và công nghiệp truyền thống.

Phương án số 2 mở rộng thêm các động lực công nghiệp, logistics và dịch vụ tại khu vực phía Tây.

Trong khi đó, phương án số 3 phát triển đồng thời nhiều động lực kinh tế, bao gồm kinh tế biển, logistics quốc tế, công nghiệp công nghệ cao, đổi mới sáng tạo, thương mại, tài chính, dịch vụ biển và kinh tế xanh. Cấu trúc này tạo điều kiện đa dạng hóa nền kinh tế và nâng cao sức cạnh tranh của thành phố trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

(5) So sánh về tổ chức hệ thống đô thị

Phương án số 1 duy trì mô hình đô thị đơn tâm, trong đó các đô thị còn lại chủ yếu đóng vai trò vệ tinh.

Phương án số 2 hình thành hai trung tâm đô thị với sự phân công chức năng tương đối rõ ràng nhưng chưa tạo được hệ thống đô thị nhiều cấp.

Phương án số 3 phát triển hệ thống đô thị đa cực, đa trung tâm, gồm các trung tâm cấp thành phố, các cực tăng trưởng, các trung tâm TOD và các khu đô thị chuyên đề. Mô hình này phù hợp với xu hướng phát triển của các vùng đô thị lớn trên thế giới.

(6) So sánh về giao thông và liên kết vùng

Phương án số 1 chủ yếu khai thác các tuyến giao thông hiện hữu, thiếu các hành lang liên kết mới.

Phương án số 2 tăng cường kết nối theo trục Đông – Tây nhưng chưa hình thành đầy đủ mạng lưới giao thông đa hướng.

Phương án số 3 tổ chức hệ thống giao thông theo các hành lang chiến lược, kết hợp đường bộ, đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia, cảng biển, sân bay và logistics, đồng thời phát triển các trung tâm TOD làm hạt nhân phát triển đô thị.

(7) So sánh về môi trường và thích ứng biến đổi khí hậu

Phương án số 1 có nguy cơ gia tăng áp lực lên khu vực trung tâm và thu hẹp không gian sinh thái.

Phương án số 2 đã quan tâm hơn đến việc phân bố không gian xanh nhưng chưa hình thành được hệ thống hành lang sinh thái liên tục.

Phương án số 3 giữ vai trò của các sông lớn, vùng ngập nước, rừng ngập mặn và hành lang xanh như bộ khung sinh thái của thành phố, bảo đảm phát triển bền vững và nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu.

Tiêu chí đánh giá	PA1: Đơn cực mở rộng	PA2: Hai trung tâm liên kết	PA3: Đa cực – đa trung tâm
Quan điểm phát triển	Tập trung	Hai cực	Đa cực, liên kết vùng

Cấu trúc đô thị	Một trung tâm	Hai trung tâm	Hai trung tâm + đa cực
Khai thác lợi thế sau sáp nhập	Thấp	Khá	Rất cao
Phát triển kinh tế biển	Khá	Cao	Rất cao
Phát triển logistics	Trung bình	Cao	Rất cao
Khả năng hình thành các cực tăng trưởng	Thấp	Khá	Rất cao
Liên kết vùng	Trung bình	Cao	Rất cao
Hiệu quả sử dụng đất	Trung bình	Cao	Rất cao
Khả năng tổ chức giao thông	Trung bình	Khá	Rất cao
Phát triển TOD	Chưa hình thành	Bước đầu	Hoàn chỉnh
Thích ứng biến đổi khí hậu	Trung bình	Khá	Rất cao
Bảo vệ không gian sinh thái	Trung bình	Cao	Rất cao
Khả năng triển khai theo giai đoạn	Cao	Cao	Cao
Khả năng phát triển lâu dài	Trung bình	Cao	Rất cao
Mức độ phù hợp với định hướng quốc gia và vùng	Trung bình	Cao	Rất cao

1.4.2. Lựa chọn phương án tối ưu

Qua phân tích, Phương án cơ cấu số 3 được lựa chọn làm phương án phát triển không gian của Quy hoạch chung.

Phương án này đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về phát triển Hải Phòng sau sáp nhập theo định hướng trở thành đô thị biển quốc tế, cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển của Việt Nam. Mô hình đa cực – đa trung tâm với 02 trung tâm, 03 trục động lực,

03 TOD, 04 khu kinh tế và 05 trục cảnh quan tạo nên một cấu trúc không gian thống nhất, liên kết vùng, khai thác hiệu quả lợi thế biển, hạ tầng giao thông và các cực phát triển mới. Đây cũng là phương án có tính kế thừa, phù hợp với các định hướng của Quy hoạch vùng Đồng bằng sông Hồng, Quy hoạch hệ thống đô thị và Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng, đồng thời tạo nền tảng cho các chương tiếp theo về tổ chức không gian, phân khu chức năng và phát triển hạ tầng kỹ thuật.

Chương 2. Mô hình và cấu trúc không gian tổng thể

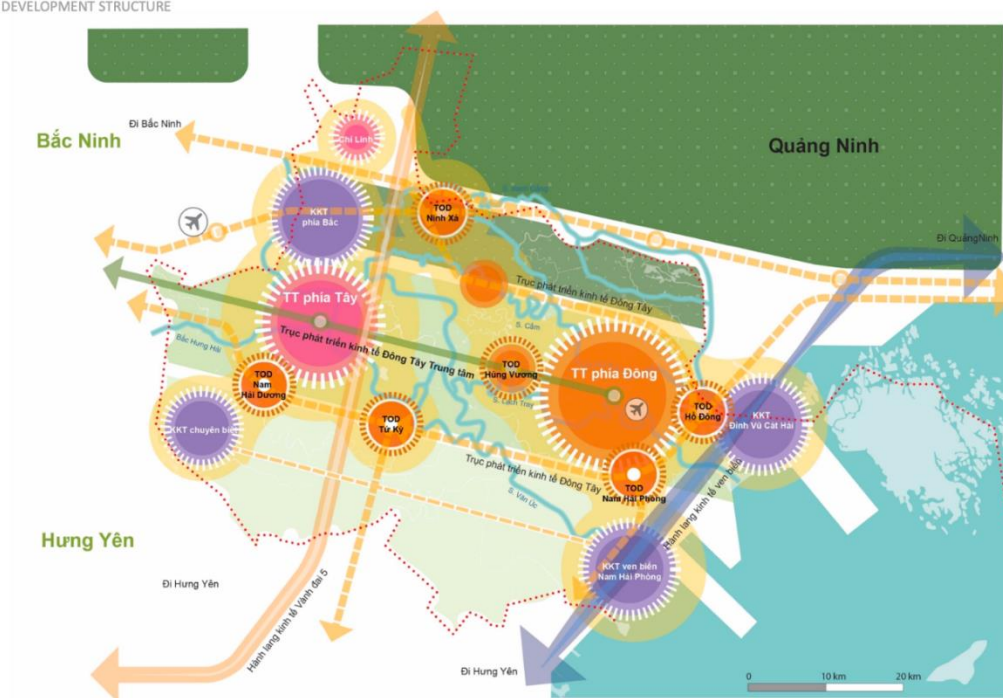
2.1. Mô hình và cấu trúc phát triển tổng thể

2.1.1. Mô hình phát triển toàn thành phố

Thành phố Hải Phòng được tổ chức theo mô hình đô thị đa cực, đa trung tâm, hướng biển và liên kết vùng, phát triển trên cơ sở hợp nhất không gian giữa Hải Phòng và Hải Dương, hình thành một hệ thống đô thị thống nhất có quy mô lớn, đóng vai trò cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển của vùng Bắc Bộ.

Khác với mô hình phát triển tập trung trước đây, cấu trúc không gian mới không dựa trên một trung tâm duy nhất mà được tổ chức theo nguyên tắc phân tán chức năng – tập trung kết nối. Mỗi cực phát triển được chuyên môn hóa theo lợi thế riêng, đồng thời được liên kết bằng hệ thống giao thông đa phương thức, các hành lang kinh tế và mạng lưới hạ tầng kỹ thuật thống nhất, tạo nên một chỉnh thể phát triển có tính bổ trợ và tương hỗ.

CẤU TRÚC PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ
URBAN DEVELOPMENT STRUCTURE



Mô hình phát triển toàn thành phố được cấu thành bởi các hợp phần chủ đạo sau:

(1) Hai trung tâm phát triển

Hai trung tâm đô thị đóng vai trò hạt nhân của toàn bộ hệ thống không gian.

Trung tâm phía Đông là trung tâm hành chính, chính trị, kinh tế biển, cảng biển quốc tế, logistics, thương mại, tài chính và dịch vụ quốc tế; đồng thời là cửa ngõ giao thương quốc tế của thành phố.

Trung tâm phía Tây là trung tâm công nghiệp công nghệ cao, đổi mới sáng tạo, giáo dục, y tế, logistics nội địa và đầu mối kết nối với vùng Thủ đô và hành lang kinh tế phía Tây.

Hai trung tâm phát triển theo hướng bổ sung chức năng, không cạnh tranh trực tiếp, hình thành cấu trúc đô thị cân bằng giữa khu vực ven biển và khu vực nội địa.

(2) Ba trục động lực phát triển

Không gian phát triển của thành phố được định hướng bởi ba trục động lực chiến lược.

Trục Đông – Tây: Là trục phát triển quan trọng nhất, kết nối trực tiếp hai trung tâm đô thị lớn, đồng thời liên kết các khu công nghiệp, trung tâm logistics, các khu TOD và các khu đô thị mới. Đây là trục hình thành chuỗi đổi mới sáng tạo và công nghiệp công nghệ cao của thành phố.

Trục Bắc – Nam: Kết nối khu vực đồi núi phía Bắc với khu vực cảng biển và vùng ven biển phía Nam; tạo điều kiện phát triển kinh tế biển, dịch vụ hậu cần, du lịch sinh thái và chuỗi đô thị ven sông.

Trục ven biển: Là hành lang phát triển kinh tế biển quốc gia, kết nối toàn bộ hệ thống cảng biển, khu kinh tế, trung tâm logistics, đô thị biển và các không gian du lịch ven biển từ Đồ Sơn đến Cát Hải và mở rộng liên kết với Quảng Ninh.

(3) Hệ thống các cực tăng trưởng

Các cực tăng trưởng được bố trí trên cơ sở khai thác lợi thế về giao thông, quỹ đất và vị trí chiến lược, gồm: cực trung tâm phía Đông; cực trung tâm phía Tây; cực cảng biển Đình Vũ – Cát Hải; cực công nghiệp công nghệ cao phía Bắc; cực logistics Nam Hải Phòng; cực chuyển đổi công nghiệp phía Tây; cực phát triển Chí Linh; cực phát triển Kinh Môn. Các cực này được kết nối thành mạng lưới thống nhất thay vì phát triển độc lập như trước.

4) Hệ thống các trung tâm TOD

Đô thị được tổ chức theo mô hình giao thông định hướng phát triển (Transit Oriented Development – TOD), hình thành các trung tâm phát triển mật độ cao tại các ga đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia và các đầu mối giao thông lớn.

Các TOD đóng vai trò là hạt nhân phát triển đô thị; trung tâm dịch vụ; trung tâm thương mại; điểm trung chuyển giao thông công cộng; động lực tái cấu trúc không gian đô thị.

Các trung tâm TOD bao gồm:

- TOD Nam Hải Phòng;
- TOD Hùng Vương;
- TOD Hồ Đông;
- TOD Ninh Xá;
- TOD Nam Hải Dương;
- TOD Tứ Kỳ.

(5) Hệ thống khu kinh tế

Không gian kinh tế được tổ chức thành bốn khu vực động lực lớn. Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải. Khu kinh tế ven biển Nam Hải Phòng. Khu kinh tế công nghệ cao phía Bắc. Khu chuyển đổi công nghiệp và logistics phía Tây. Các khu kinh tế có tính chuyên môn hóa cao nhưng được kết nối thành chuỗi giá trị thống nhất.

(6) Hệ thống không gian sinh thái

Bên cạnh hệ thống đô thị và công nghiệp, thành phố hình thành mạng lưới không gian xanh liên tục gồm: hành lang sông Kinh Thầy; sông Bạch Đằng; sông Cấm; sông Lạch Tray; sông Văn Úc; sông Thái Bình; hệ thống hồ điều hòa; vùng sinh thái ven biển; rừng ngập mặn; vùng đồi núi phía Bắc. Không gian sinh thái đóng vai trò bộ khung bảo vệ môi trường, điều hòa khí hậu và kiểm soát phát triển đô thị.

2.1.2. Cấu trúc không gian vùng đô thị

Cấu trúc phát triển của thành phố được tổ chức theo nguyên tắc đa lớp – liên vùng – mở, kết hợp giữa cấu trúc hành chính với cấu trúc chức năng, hình thành một hệ thống không gian thống nhất nhưng có tính phân hóa theo đặc điểm tự nhiên, kinh tế và định hướng phát triển. Đây là cơ sở để tổ chức phân bố dân cư, hạ tầng, các khu chức năng và các cực tăng trưởng trong dài hạn.

Không gian đô thị được cấu thành bởi ba cấp cấu trúc chính gồm: cấu trúc ngang, cấu trúc dọc và cấu trúc mạng lưới, bảo đảm vừa khai thác hiệu quả lợi thế từng khu vực vừa tạo sự liên kết toàn thành phố.

(1) Cấu trúc ngang – Ba vùng phát triển

Theo điều kiện địa hình, hệ sinh thái và chức năng phát triển, toàn thành phố được tổ chức thành ba vùng không gian lớn.

a) Vùng phía Bắc – Không gian sinh thái, văn hóa và công nghệ

Đây là khu vực đồi núi thấp, bán sơn địa và rừng đầu nguồn, giữ vai trò vùng sinh thái quan trọng của thành phố.

Định hướng phát triển gồm: bảo tồn rừng phòng hộ và lưu vực sông; bảo vệ nguồn nước và đa dạng sinh học; phát triển du lịch sinh thái, văn hóa lịch sử và tín ngưỡng; phát triển nông nghiệp công nghệ cao; hình thành các khu nghiên cứu, giáo dục, đổi mới sáng tạo gắn với môi trường sinh thái. Khu vực này đồng thời là vành đai sinh thái phía Bắc, hạn chế phát triển đô thị mật độ cao nhằm bảo đảm an ninh sinh thái cho toàn thành phố.

b) Vùng trung tâm – Không gian đô thị, công nghiệp và kinh tế biển

Đây là vùng phát triển động lực của thành phố, tập trung phần lớn dân cư đô thị, các trung tâm hành chính, thương mại, dịch vụ và công nghiệp.

Không gian được ưu tiên phát triển: các trung tâm đô thị; các khu TOD; các khu đô thị mới; các trung tâm thương mại, tài chính; khu công nghiệp công nghệ cao; logistics; cảng biển; các trung tâm đổi mới sáng tạo. Đây là vùng có mức độ đầu tư hạ tầng lớn nhất, đồng thời là khu vực kết nối trực tiếp với các hành lang kinh tế quốc gia và quốc tế.

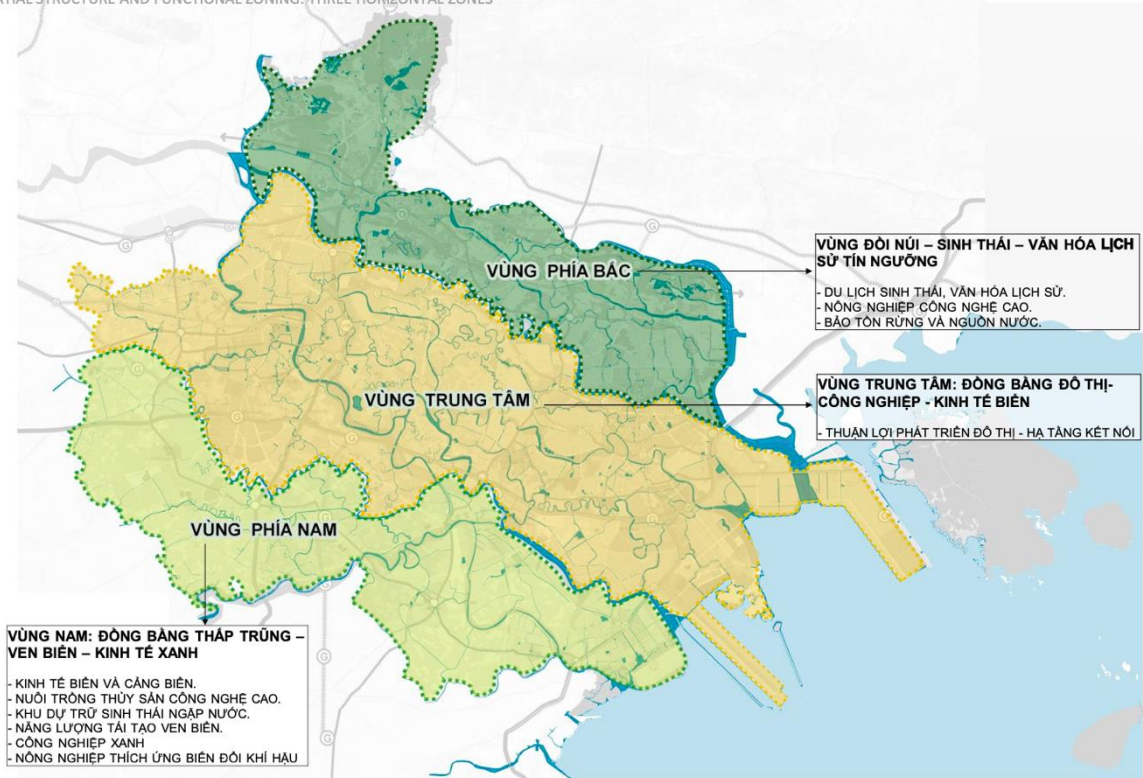
c) Vùng phía Nam – Không gian ven biển và kinh tế xanh

Vùng phía Nam bao gồm khu vực đồng bằng thấp, cửa sông và ven biển, có vai trò phát triển kinh tế biển gắn với bảo tồn hệ sinh thái ngập nước.

Các định hướng chủ yếu gồm: phát triển cảng biển và dịch vụ hậu cần; phát triển kinh tế biển; nuôi trồng thủy sản công nghệ cao; năng lượng tái tạo; công nghiệp xanh; du lịch biển; bảo tồn rừng ngập mặn; thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng. Đây là khu vực chuyển tiếp giữa không gian đô thị và hệ sinh thái biển, đồng thời là vùng dự trữ phát triển dài hạn của thành phố.

TỔ CHỨC KHÔNG GIAN - PHÂN VÙNG CHỨC NĂNG : 3 VÙNG NGANG

SPATIAL STRUCTURE AND FUNCTIONAL ZONING: THREE HORIZONTAL ZONES



(2) Cấu trúc dọc – Bốn dải chức năng

Theo hướng Tây – Đông, không gian thành phố được tổ chức thành bốn dải chức năng có tính kế tiếp, tạo thành chuỗi giá trị hoàn chỉnh từ nội địa ra biển.

a) Dải phía Tây – Công nghiệp, đào tạo và dịch vụ hậu phương

Đây là khu vực cửa ngõ kết nối với vùng Thủ đô và các tỉnh phía Tây.

Các chức năng chủ đạo gồm: công nghiệp công nghệ cao; logistics nội địa và ICD; trung tâm đào tạo nhân lực; trung tâm y tế cấp vùng; đô thị dịch vụ; khu nghiên cứu và đổi mới sáng tạo. Khu vực này là nền tảng cung cấp nguồn nhân lực, công nghiệp và dịch vụ hỗ trợ cho toàn thành phố.

b) Dải sinh thái trung tâm

Là vùng chuyển tiếp giữa khu vực công nghiệp phía Tây và khu vực đô thị phía Đông.

Không gian này được định hướng: duy trì hệ thống sông và hồ; phát triển nông nghiệp công nghệ cao; đô thị sinh thái; công viên sinh thái; du lịch văn hóa và nghỉ dưỡng; các hành lang xanh kết nối toàn thành phố. Dải sinh thái giữ vai trò điều hòa môi trường, cân bằng phát triển và tạo khoảng đệm giữa các khu vực phát triển cường độ cao.

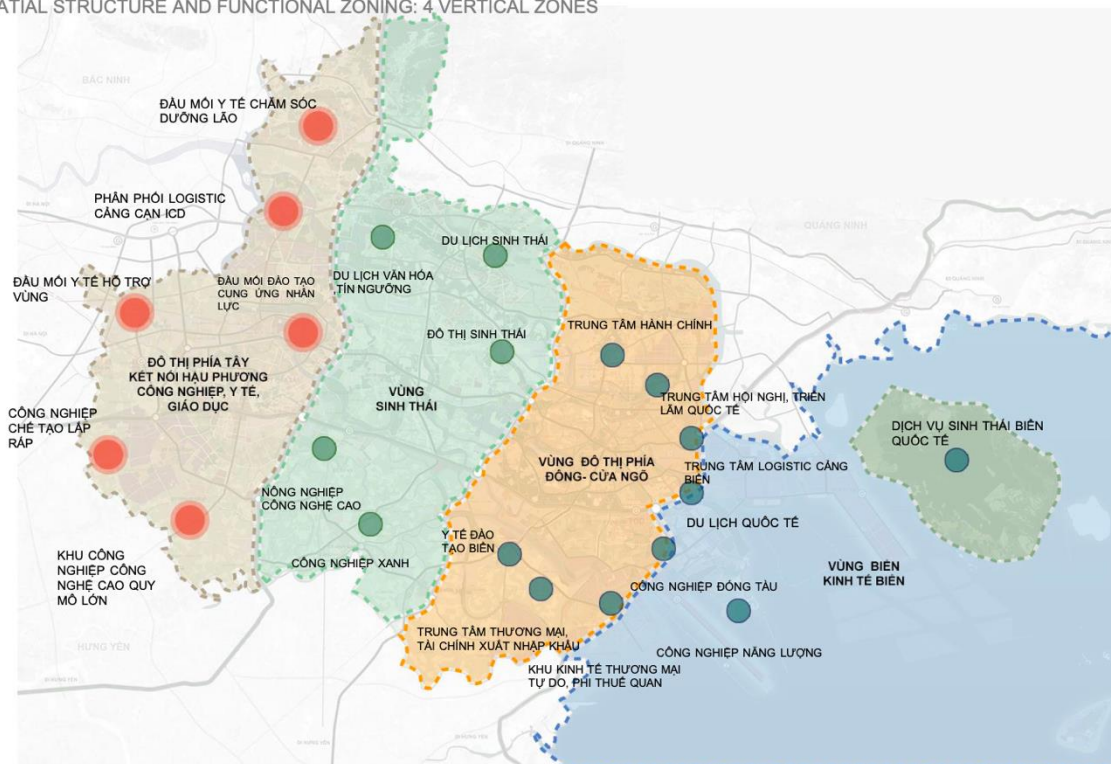
c) Dải đô thị phía Đông

Đây là trung tâm phát triển hiện hữu và tương lai của thành phố.

Các chức năng chính gồm: trung tâm hành chính; trung tâm tài chính; trung tâm thương mại; trung tâm hội nghị triển lãm quốc tế; khu logistics cảng; khu đô thị mới; dịch vụ chất lượng cao; y tế, giáo dục và văn hóa. Đây là khu vực tập trung các hoạt động đô thị cấp quốc tế và là đầu mối giao thương của thành phố.

TỔ CHỨC KHÔNG GIAN - PHÂN VÙNG CHỨC NĂNG : 4 VÙNG DỌC

SPATIAL STRUCTURE AND FUNCTIONAL ZONING: 4 VERTICAL ZONES



d) Dải kinh tế biển

Đây là dải không gian ven biển có vai trò kết nối trực tiếp với biển Đông và các tuyến hàng hải quốc tế.

Các chức năng chủ yếu gồm: hệ thống cảng biển; logistics quốc tế; khu thương mại tự do; công nghiệp đóng tàu; công nghiệp năng lượng; kinh tế biển; du lịch biển; dịch vụ sinh thái biển quốc tế. Dải kinh tế biển là khu vực tạo giá trị gia tăng lớn nhất trong chuỗi kinh tế biển của thành phố.

Tổng thể, cấu trúc không gian vùng đô thị Hải Phòng được hình thành theo mô hình "03 vùng ngang – 04 dải chức năng – đa cực – đa trung tâm – đa hành lang", trong đó ba vùng ngang phản ánh điều kiện tự nhiên và sinh thái, bốn dải chức năng thể hiện sự phân công phát triển theo chiều Tây – Đông, còn hệ thống các cực, hành lang và trung tâm tạo thành mạng lưới liên kết toàn thành phố. Cấu trúc này bảo đảm sự cân bằng giữa phát triển kinh tế, bảo vệ môi trường, thích ứng biến đổi khí hậu và nâng cao năng lực cạnh

tranh của Hải Phòng trong vai trò cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển quốc tế.

2.1.3. Mỗi quan hệ giữa phía Đông và phía Tây thành phố

Sau khi mở rộng địa giới hành chính, Hải Phòng không phát triển theo mô hình một trung tâm mở rộng, mà chuyển sang mô hình hai trung tâm liên kết, trong đó khu vực phía Đông và phía Tây có vai trò khác biệt nhưng bổ trợ lẫn nhau.

(1) Trung tâm phía Đông

Là cực tăng trưởng mang tính quốc tế, giữ vai trò:

trung tâm hành chính thành phố;

cửa ngõ giao thương quốc tế;

trung tâm cảng biển;

trung tâm logistics quốc gia;

trung tâm kinh tế biển;

trung tâm tài chính và thương mại quốc tế;

đầu mối giao thông quốc tế.

Đây là khu vực có cường độ phát triển đô thị cao nhất của thành phố.

(2) Trung tâm phía Tây

Là cực tăng trưởng mới sau sáp nhập, có vai trò: trung tâm công nghiệp công nghệ cao; trung tâm đổi mới sáng tạo; trung tâm đào tạo và nghiên cứu; trung tâm logistics nội địa; trung tâm y tế cấp vùng; đầu mối kết nối với vùng Thủ đô. Khu vực này có lợi thế về quỹ đất, khả năng phát triển đô thị mới và liên kết với Bắc Ninh, Hưng Yên và Hà Nội.

(3) Quan hệ bổ trợ và liên kết

Hai trung tâm được liên kết thông qua trục phát triển Đông – Tây, hệ thống đường sắt tốc độ cao, mạng lưới giao thông và các khu TOD, hình thành chuỗi phát triển liên tục từ khu vực phía Tây đến khu vực cảng biển phía Đông.

Trong đó: phía Tây tạo nguồn lực về công nghiệp, đổi mới sáng tạo, đào tạo và logistics nội địa; phía Đông tạo động lực về kinh tế biển, cảng biển, thương mại quốc tế và dịch vụ. Sự phân công chức năng này giúp giảm áp lực lên khu vực trung tâm hiện hữu, khai thác hiệu quả lợi thế của không gian sau sáp nhập và hình thành cấu trúc phát triển cân bằng giữa nội địa và ven biển.

Với cấu trúc hai trung tâm liên kết, thành phố Hải Phòng phát triển như một hệ thống đô thị thống nhất, trong đó mỗi khu vực đảm nhận vai trò riêng nhưng cùng hướng

tới mục tiêu xây dựng Hải Phòng trở thành đô thị biển quốc tế, cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm kinh tế biển hàng đầu của Việt Nam.

2.2. Khung cấu trúc phát triển không gian

2.2.1. Hệ thống các cực phát triển

a) Định hướng chung hình thành hệ thống cực phát triển

Khung cấu trúc phát triển của thành phố được tổ chức theo mô hình đa cực - đa trung tâm, trong đó các cực phát triển không được hiểu là những điểm tăng trưởng riêng lẻ mà là các hạt nhân cấu trúc của toàn bộ không gian đô thị. Mỗi cực hình thành trên cơ sở lợi thế vị trí, chức năng kinh tế và khả năng kết nối hạ tầng, đồng thời giữ vai trò lan tỏa động lực phát triển đến các khu vực xung quanh thông qua mạng lưới giao thông, hệ thống dịch vụ và chuỗi giá trị kinh tế.

Việc tổ chức theo hệ thống cực phát triển đánh dấu sự chuyển đổi từ mô hình đô thị phát triển tập trung vào một trung tâm duy nhất sang mô hình mạng lưới các trung tâm liên kết, trong đó sự phát triển của mỗi khu vực không phụ thuộc hoàn toàn vào khu vực lõi mà được hỗ trợ bởi nhiều hạt nhân động lực có quy mô và chức năng khác nhau. Cách tiếp cận này vừa giảm áp lực cho khu vực trung tâm hiện hữu, vừa tạo điều kiện khai thác hiệu quả quỹ đất, phát huy lợi thế của từng vùng lãnh thổ và nâng cao khả năng thích ứng trước những biến động về kinh tế, dân số và biến đổi khí hậu.

Trong cấu trúc đó, các cực phát triển được phân thành nhiều cấp độ. Ở cấp cao nhất là hai cực trung tâm của thành phố, giữ vai trò điều phối và dẫn dắt toàn bộ hệ thống đô thị. Bao quanh hai cực trung tâm là các cực phát triển chuyên ngành về công nghiệp, logistics, đổi mới sáng tạo, dịch vụ biển, nghiên cứu, giáo dục và các trung tâm TOD. Mỗi cực có mức độ tập trung chức năng khác nhau nhưng đều được tổ chức trong một mạng lưới thống nhất, không cạnh tranh trực tiếp mà bổ sung và hỗ trợ lẫn nhau.

Điểm khác biệt của mô hình này là không xác định một cực duy nhất làm trung tâm tuyệt đối, mà hình thành nhiều hạt nhân có chức năng khác nhau. Các hoạt động hành chính, thương mại, tài chính, công nghiệp, logistics, cảng biển, đổi mới sáng tạo, đào tạo và dịch vụ công cộng được phân bố hợp lý giữa các cực nhằm giảm khoảng cách tiếp cận dịch vụ, rút ngắn cự ly di chuyển và tạo động lực phát triển đồng đều trên toàn địa bàn thành phố.

Các cực phát triển không tồn tại độc lập mà được liên kết thông qua hệ thống các trục động lực phát triển và hành lang kinh tế. Các hành lang này đóng vai trò như "xương sống" của cấu trúc không gian, bảo đảm dòng lưu chuyển của con người, hàng hóa, thông tin và vốn đầu tư giữa các cực. Nhờ đó, sự phát triển không chỉ diễn ra tại bản thân các cực mà còn lan tỏa đến các khu vực nằm giữa các cực, hình thành các dải đô thị, cụm công nghiệp, khu dịch vụ và các vùng phát triển mới.

Trong điều kiện thành phố Hải Phòng sau khi mở rộng địa giới, hệ thống cực phát triển còn mang ý nghĩa tái cấu trúc không gian sau sáp nhập. Nếu trước đây các trung tâm đô thị Hải Phòng và Hải Dương phát triển tương đối độc lập thì trong cấu trúc mới, hai khu vực này trở thành hai hạt nhân của cùng một hệ thống đô thị thống nhất. Sự hình thành thêm các cực phát triển tại Chí Linh, Kinh Môn, Đình Vũ - Cát Hải, Nam Hải Phòng, khu vực phía Bắc và các trung tâm TOD tạo nên mạng lưới đa cực có khả năng phân chia chức năng, chia sẻ hạ tầng và hỗ trợ lẫn nhau, thay vì tập trung toàn bộ áp lực phát triển vào khu vực nội đô truyền thống.

Về bản chất, mỗi cực phát triển thực hiện đồng thời ba vai trò.

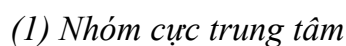
- Thứ nhất, là động lực tăng trưởng kinh tế, nơi tập trung các hoạt động sản xuất, dịch vụ, đổi mới sáng tạo và đầu tư.
- Thứ hai, là trung tâm tổ chức không gian đô thị, định hướng sự hình thành các khu dân cư, hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội.
- Thứ ba, là đầu mối liên kết vùng, kết nối thành phố với các hành lang kinh tế quốc gia, vùng Đồng bằng sông Hồng và mạng lưới kinh tế quốc tế thông qua hệ thống cảng biển, sân bay, đường sắt và cao tốc.

Như vậy, hệ thống cực phát triển không chỉ là tập hợp các trung tâm chức năng mà là bộ khung tổ chức không gian của toàn đô thị. Chính mối quan hệ giữa các cực, cùng với các hành lang phát triển và mạng lưới giao thông đa phương thức, tạo nên cấu trúc phát triển đa cực, đa trung tâm, bảo đảm sự cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế, phân bố dân cư, sử dụng đất và bảo vệ môi trường trong suốt quá trình phát triển đến năm 2050 và tầm nhìn đến năm 2075.

b) Cấu trúc hệ thống các cực phát triển của thành phố gồm bốn nhóm chính

Hệ thống các cực phát triển được tổ chức theo nguyên tắc đa cấp, đa chức năng và liên kết mạng lưới, trong đó mỗi nhóm cực đảm nhận một vai trò riêng trong cấu trúc phát triển của thành phố. Sự phân cấp này nhằm bảo đảm quá trình phát triển diễn ra đồng thời trên nhiều không gian, hạn chế sự tập trung quá mức vào một khu vực, đồng thời khai thác tối đa lợi thế của từng vùng lãnh thổ sau khi mở rộng địa giới hành chính.

URBAN SYSTEM PLANNING – POLYCENTRIC & MULTI-CORE DEVELOPMENT



Trung tâm phía Đông tiếp tục là hạt nhân truyền thống của Hải Phòng, tập trung các chức năng hành chính, tài chính, thương mại, dịch vụ quốc tế, cảng biển, logistics và các hoạt động kinh tế biển. Đây là cửa ngõ hội nhập quốc tế của thành phố, đồng thời là trung tâm phát triển đô thị hiện đại gắn với khu vực Đình Vũ – Cát Hải, Nam Hải Phòng và hệ thống cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện.

Hai cực trung tâm được kết nối thông qua trục phát triển Đông – Tây, hệ thống đường sắt tốc độ cao, mạng lưới giao thông đối ngoại và các hành lang phát triển kinh tế, tạo thành bộ khung chính của không gian đô thị.

(2) Nhóm cực công nghiệp – khu kinh tế

Đây là nhóm cực tạo ra động lực tăng trưởng kinh tế và là nền tảng của thành phố công nghiệp – cảng biển – logistics. Các cực này tập trung các khu công nghiệp, khu kinh tế, trung tâm logistics, cảng biển, ICD, trung tâm phân phối và các khu sản xuất công nghệ cao, đồng thời là đầu mối kết nối giữa sản xuất với hệ thống vận tải quốc gia và quốc tế.

Các cực công nghiệp không phát triển phân tán mà được tổ chức thành các cụm liên kết theo chuỗi giá trị, gắn với các hành lang giao thông chiến lược và hệ thống cảng biển. Trong đó:

Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải là cực tăng trưởng quốc tế về cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao và kinh tế biển.

Khu kinh tế Nam Hải Phòng là cực phát triển công nghiệp mới gắn với logistics, năng lượng, công nghiệp chế biến và các khu thương mại tự do trong tương lai.

Khu công nghiệp phía Bắc phát triển theo định hướng công nghệ cao, công nghiệp hỗ trợ, chế tạo thông minh và logistics đường sắt.

Khu chuyển đổi phía Tây là không gian tiếp nhận các ngành công nghiệp mới, công nghiệp xanh và công nghiệp tuần hoàn, gắn với quá trình tái cơ cấu các khu công nghiệp hiện hữu của Hải Dương.

Các cực công nghiệp được tổ chức theo nguyên tắc phát triển xanh, sử dụng hiệu quả đất đai, tiết kiệm năng lượng và tăng cường liên kết giữa sản xuất, logistics và đổi mới sáng tạo.

(3) Nhóm cực đô thị chuyên ngành

Khác với các cực trung tâm, nhóm cực đô thị chuyên ngành được hình thành nhằm tập trung các chức năng đặc thù, tạo nên sự đa dạng trong hệ thống đô thị và giảm áp lực cho khu vực lõi.

Các cực này bao gồm các trung tâm giáo dục – đào tạo, nghiên cứu khoa học, y tế chất lượng cao, văn hóa, du lịch, đổi mới sáng tạo, công nghệ cao và các trung tâm dịch vụ cấp vùng.

Đối với Hải Phòng sau sáp nhập, các cực chuyên ngành còn gắn với đặc trưng của từng khu vực:

Chí Linh phát triển thành cực sinh thái, văn hóa, lịch sử và du lịch nghỉ dưỡng vùng phía Bắc.

Kinh Môn là cực công nghiệp chế biến, vật liệu, năng lượng và logistics đường sắt.

Khu vực phía Bắc phát triển thành trung tâm đào tạo, nghiên cứu, đổi mới sáng tạo và công nghệ cao.

Khu vực Cát Hải phát triển thành cực kinh tế biển, dịch vụ hàng hải, du lịch biển và nghiên cứu biển.

Nam Hải Phòng phát triển các chức năng thương mại quốc tế, tài chính, logistics và dịch vụ hỗ trợ cảng biển.

Nhóm cực này tạo nên mạng lưới các trung tâm chức năng chuyên biệt, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ đô thị và năng lực cạnh tranh của thành phố trong vùng và quốc tế.

(4) Nhóm cực TOD

Nhóm cực TOD (Transit Oriented Development) là các hạt nhân phát triển đô thị gắn với hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn, được bố trí tại các ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt quốc gia, metro, BRT và các đầu mối giao thông liên vùng.

Khác với các cực truyền thống phát triển theo quỹ đất, các cực TOD được hình thành trên cơ sở khả năng tiếp cận giao thông, hướng tới mô hình đô thị nén, sử dụng đất hỗn hợp và ưu tiên người đi bộ.

Các cực TOD đồng thời đóng vai trò là điểm trung chuyển giữa giao thông đối ngoại và giao thông đô thị, là nơi tập trung thương mại, dịch vụ, văn phòng, nhà ở mật độ cao và các công trình công cộng. Đây cũng là công cụ quan trọng để kiểm soát mở rộng đô thị, giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân và nâng cao hiệu quả đầu tư hạ tầng.

Trong cấu trúc phát triển của thành phố, các cực TOD được phân bố dọc theo trục Đông – Tây, trục Bắc – Nam và các tuyến đường sắt quốc gia, hình thành chuỗi các trung tâm phát triển liên hoàn như TOD Nam Hải Dương, TOD Tứ Kỳ, TOD Hưng Vương, TOD Hồ Đông, TOD Nam Hải Phòng, TOD Ninh Xá và các ga trung chuyển khác. Các cực này không chỉ là điểm giao thông mà còn là các hạt nhân hình thành những khu đô thị mới, góp phần tái cấu trúc không gian đô thị theo hướng phát triển nén, đa chức năng và bền vững.

Kết luận

Bốn nhóm cực phát triển tạo thành hệ thống động lực không gian thống nhất của thành phố. Trong đó, hai cực trung tâm đóng vai trò điều phối và dẫn dắt; các cực công nghiệp – khu kinh tế tạo động lực tăng trưởng; các cực đô thị chuyên ngành nâng cao chất lượng và tính chuyên môn hóa của hệ thống đô thị; còn các cực TOD là công cụ tổ chức phát triển theo hạ tầng giao thông công cộng. Sự liên kết giữa bốn nhóm cực thông qua các hành lang kinh tế, mạng lưới giao thông đa phương thức và hệ thống không gian xanh tạo nên mô hình đa cực – đa trung tâm – liên kết vùng, là nền tảng để hình thành cấu trúc đô thị hiện đại, cân bằng và có khả năng thích ứng dài hạn đến năm 2050 và tầm nhìn đến năm 2075.

2.2.2. Hệ thống các hành lang phát triển

Hệ thống hành lang phát triển là bộ khung tổ chức không gian của thành phố, định hướng các dòng vận động của hệ sinh thái, đô thị, kinh tế và kết nối vùng. Khác với mô hình phát triển truyền thống lấy giao thông hoặc công nghiệp làm trục chính, phương án quy hoạch xác lập cấu trúc "Sinh thái dẫn dắt phát triển", trong đó các hành lang sinh thái tạo nên khung nền để tổ chức các hành lang đô thị và kinh tế.

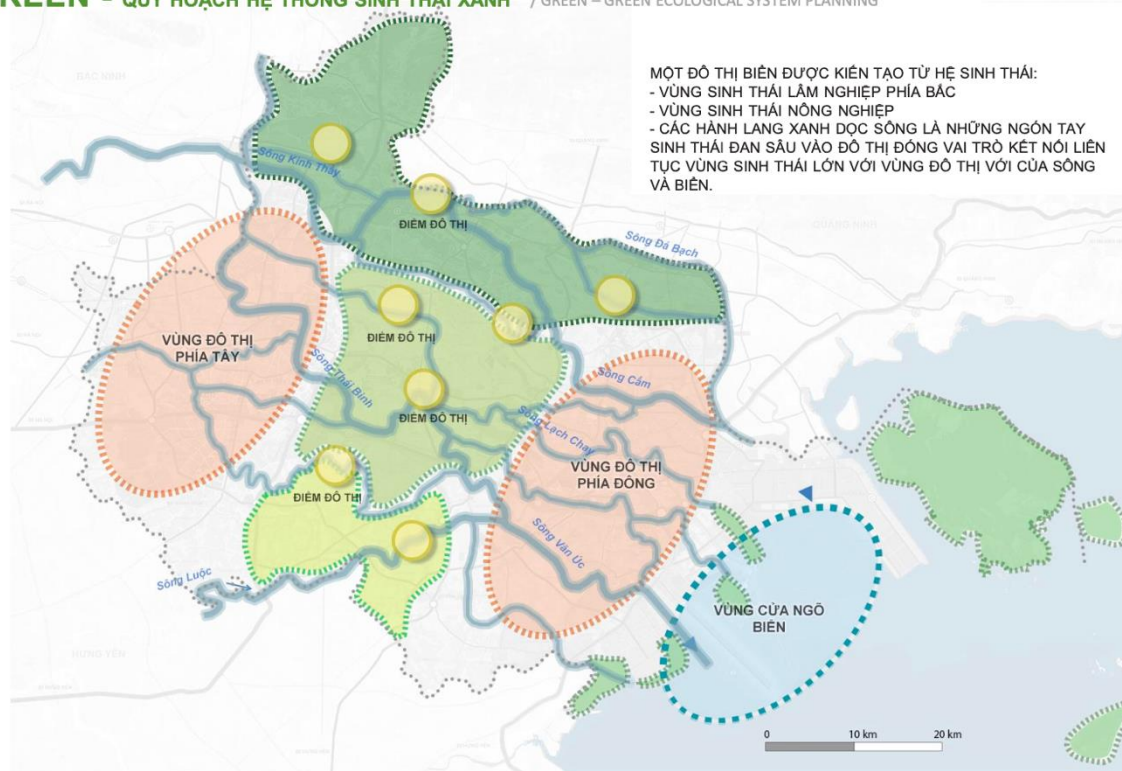
Theo đó, thành phố được tổ chức thành 05 hệ thống hành lang phát triển chủ đạo.

(1) Hành lang sinh thái Green – Blue

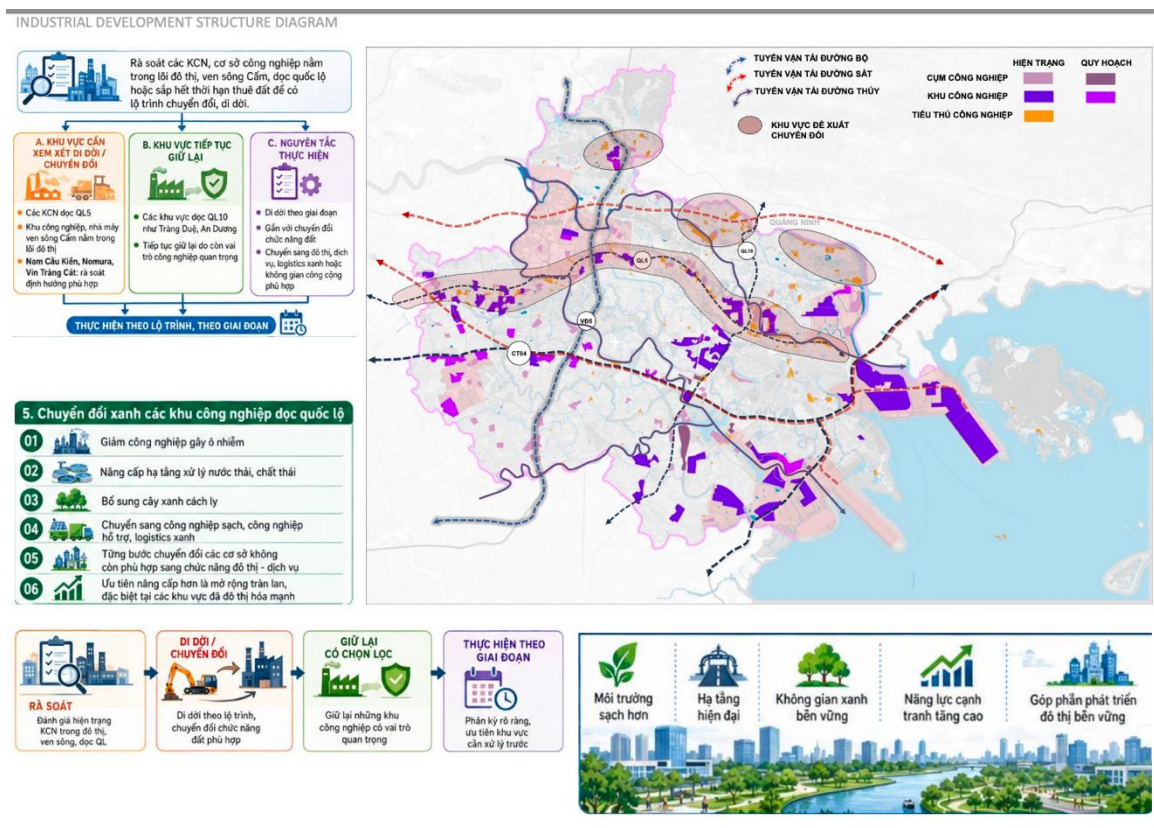
Hành lang sinh thái Green – Blue được xác định là khung cấu trúc tự nhiên chủ đạo, đóng vai trò nền tảng trong tổ chức không gian phát triển của thành phố sau mở rộng. Khung tự nhiên này được hình thành từ bốn hợp phần sinh thái liên hoàn, gồm: (i) vùng đồi núi, rừng tự nhiên và rừng phòng hộ phía Bắc; (ii) vùng đồng bằng nông nghiệp và đất ngập nước trung tâm; (iii) hệ thống sông Kinh Thầy, Đá Bạch, Cẩm, Lạch Tray, Văn Úc, Luộc cùng mạng lưới kênh rạch và cửa sông; (iv) vùng rừng ngập mặn, bãi triều, ven biển và quần đảo Cát Bà. Các hợp phần này tạo thành một hệ thống sinh thái liên tục từ vùng thượng nguồn đến biển, bảo đảm tính kết nối của dòng chảy, hệ sinh thái và cảnh quan tự nhiên trên phạm vi toàn thành phố.

QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG /SUSTAINABLE DEVELOPMENT PLANNING

GREEN - QUY HOẠCH HỆ THỐNG SINH THÁI XANH / GREEN – GREEN ECOLOGICAL SYSTEM PLANNING

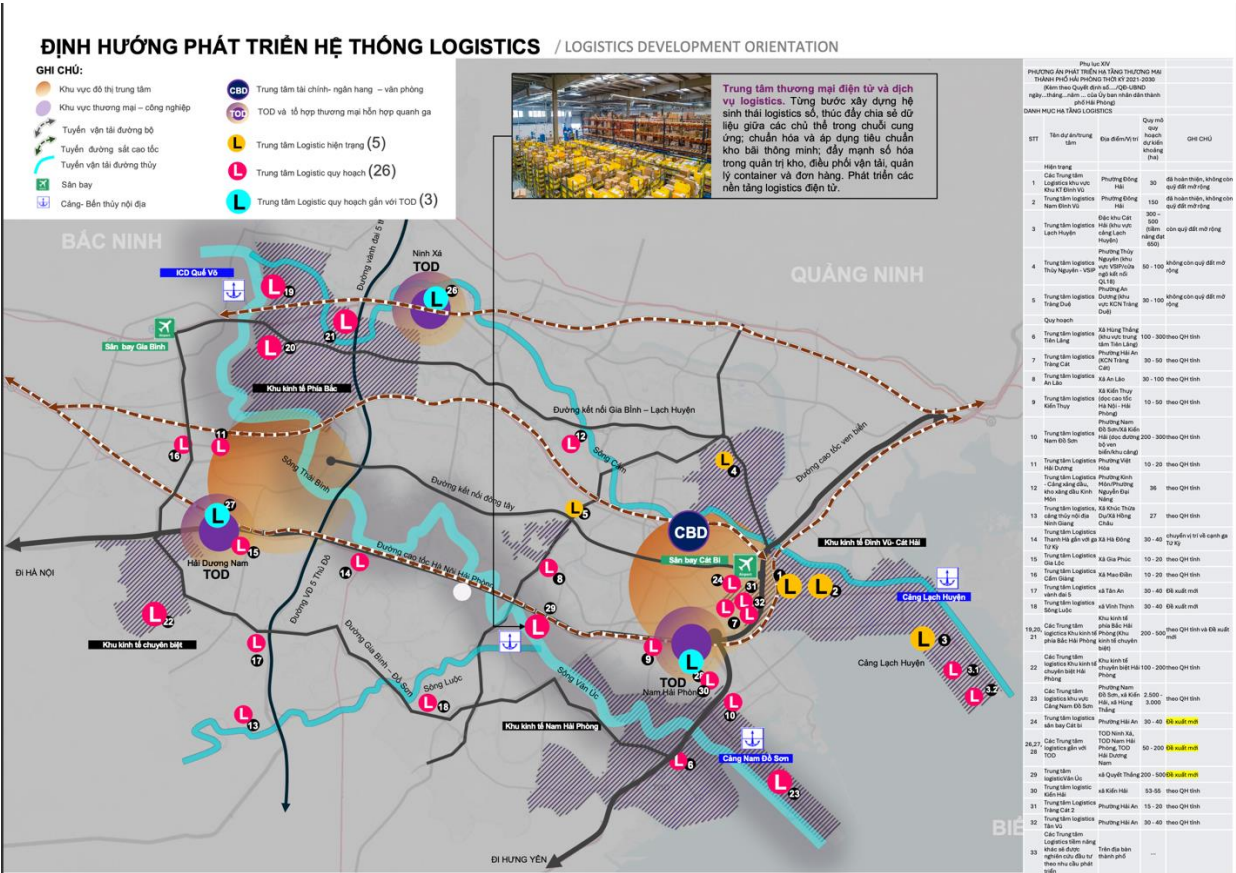


Khung kinh tế này được hình thành từ bốn hợp phần liên kết chặt chẽ, gồm: (i) hệ thống các khu kinh tế, khu công nghiệp và trung tâm công nghiệp chuyên ngành; (ii) mạng lưới cảng biển quốc tế, ICD, trung tâm logistics và các đầu mối phân phối; (iii) hệ thống hạ tầng giao thông đa phương thức gồm đường bộ cao tốc, đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao, đường thủy nội địa, cảng biển và sân bay; (iv) các trung tâm đô thị, dịch vụ và TOD đóng vai trò hỗ trợ sản xuất, thương mại và đổi mới sáng tạo. Các hợp phần này tạo thành chuỗi không gian phát triển liên tục từ khu vực nội địa đến hệ thống cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện và các khu kinh tế ven biển.



Trong cấu trúc phát triển mới, hành lang kinh tế không chỉ phục vụ nhu cầu phát triển của thành phố mà còn đảm nhiệm chức năng kết nối vùng và quốc gia. Theo hướng Tây, hành lang gắn với trục Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và mạng lưới công nghiệp của Vùng Thủ đô, kết nối các trung tâm sản xuất với hệ thống cảng biển quốc tế. Theo hướng Bắc, hành lang liên kết với Bắc Ninh, Bắc Giang và các trung tâm công nghiệp điện tử, công nghệ cao của vùng. Theo hướng Đông và Đông Nam, hành lang mở ra không gian kinh tế biển, kết nối trực tiếp với các tuyến vận tải biển quốc tế thông qua hệ thống cảng cửa ngõ và khu kinh tế ven biển. Đồng thời, các tuyến vành đai logistics Bắc - Nam được tổ chức nhằm phân luồng vận tải hàng hóa, kết nối các khu công nghiệp, trung tâm logistics, ICD và cảng biển theo mô hình vận tải đa phương thức, giảm áp lực cho khu vực đô thị trung tâm và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng.

Trên cơ sở khung kinh tế này, hệ thống công nghiệp của thành phố được tổ chức theo mô hình đa cực - chuyên môn hóa - liên kết chuỗi giá trị, từng bước chuyển dịch từ phát triển công nghiệp phân tán sang mạng lưới các trung tâm sản xuất quy mô lớn gắn với logistics hiện đại. Các khu công nghiệp hiện hữu được rà soát, tái cấu trúc và chuyển đổi theo lộ trình; ưu tiên phát triển công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp xanh, công nghiệp hỗ trợ, kinh tế tuần hoàn và các trung tâm logistics thông minh gắn với chuyển đổi số và hạ tầng đa phương thức.

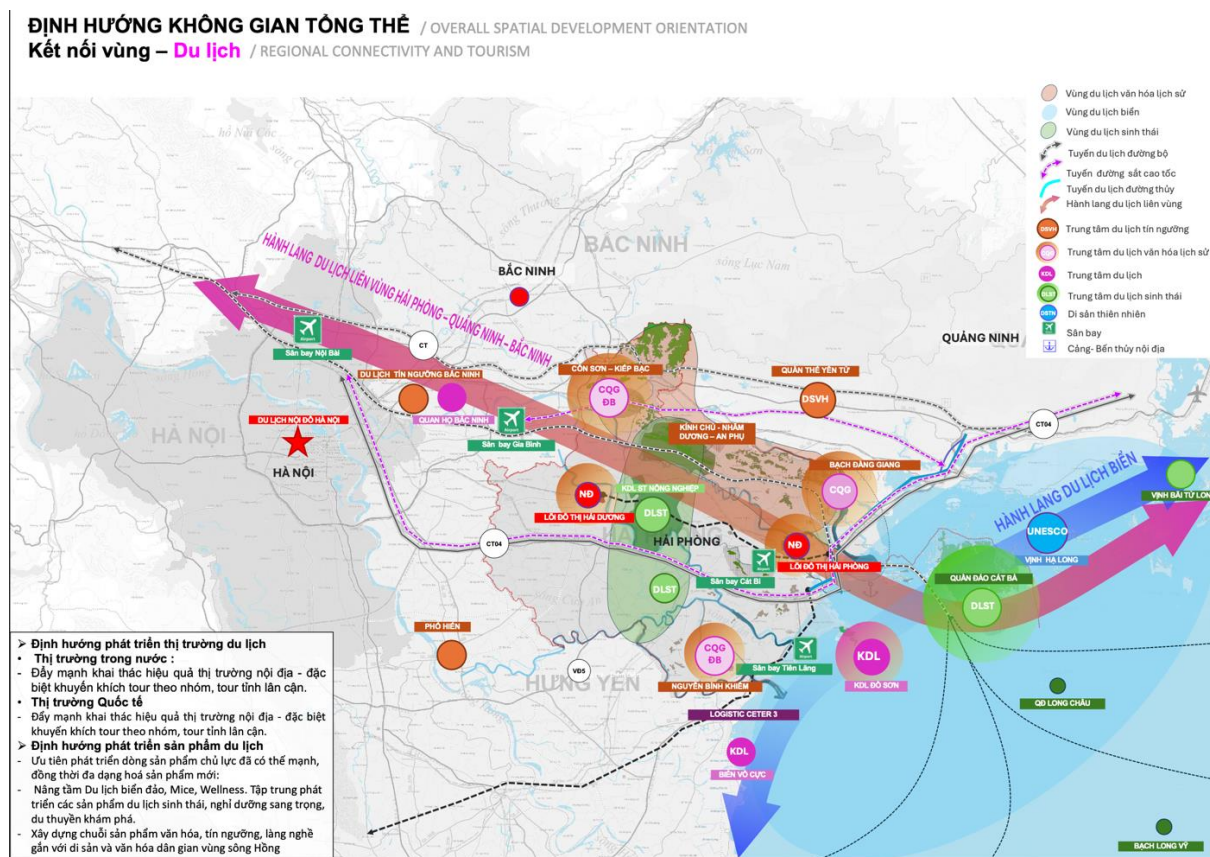


Với vai trò là đầu mối giao thương quốc gia và cửa ngõ quốc tế phía Bắc, hành lang kinh tế - công nghiệp - logistics trở thành động lực chủ yếu thúc đẩy tăng trưởng của thành phố, đồng thời là không gian liên kết sản xuất, thương mại và dịch vụ logistics của toàn vùng Bắc Bộ với thị trường khu vực và quốc tế.

(3) Hành lang văn hóa - du lịch

Hành lang văn hóa - du lịch được xác định là khung không gian bảo tồn, kết nối và phát huy hệ thống giá trị văn hóa, lịch sử, sinh thái và biển đảo, góp phần hình thành bản sắc đặc trưng của Hải Phòng trong cấu trúc đô thị sau mở rộng. Hành lang này không chỉ phục vụ phát triển du lịch mà còn là không gian bảo tồn di sản, gìn giữ ký ức lịch sử và tăng cường liên kết văn hóa của toàn vùng duyên hải Bắc Bộ.

Khung không gian văn hóa - du lịch được hình thành từ bốn hợp phần đặc trưng, gồm: (i) hệ thống di sản văn hóa, lịch sử và tín ngưỡng dọc hành lang phía Bắc như Côn Sơn - Kiếp Bạc, An Phụ - Kinh Châu - Nhâm Dương, Bạch Đằng Giang và các di tích lịch sử cách mạng; (ii) hệ sinh thái nông nghiệp, làng nghề, cảnh quan đồng bằng và vùng sinh thái nông nghiệp đặc trưng của Hải Phòng; (iii) hệ thống sông ngòi, cửa sông, không gian mặt nước và các tuyến du lịch đường thủy; (iv) không gian biển, đảo và vườn quốc gia Cát Bà kết nối với Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long và vùng biển Đông Bắc.



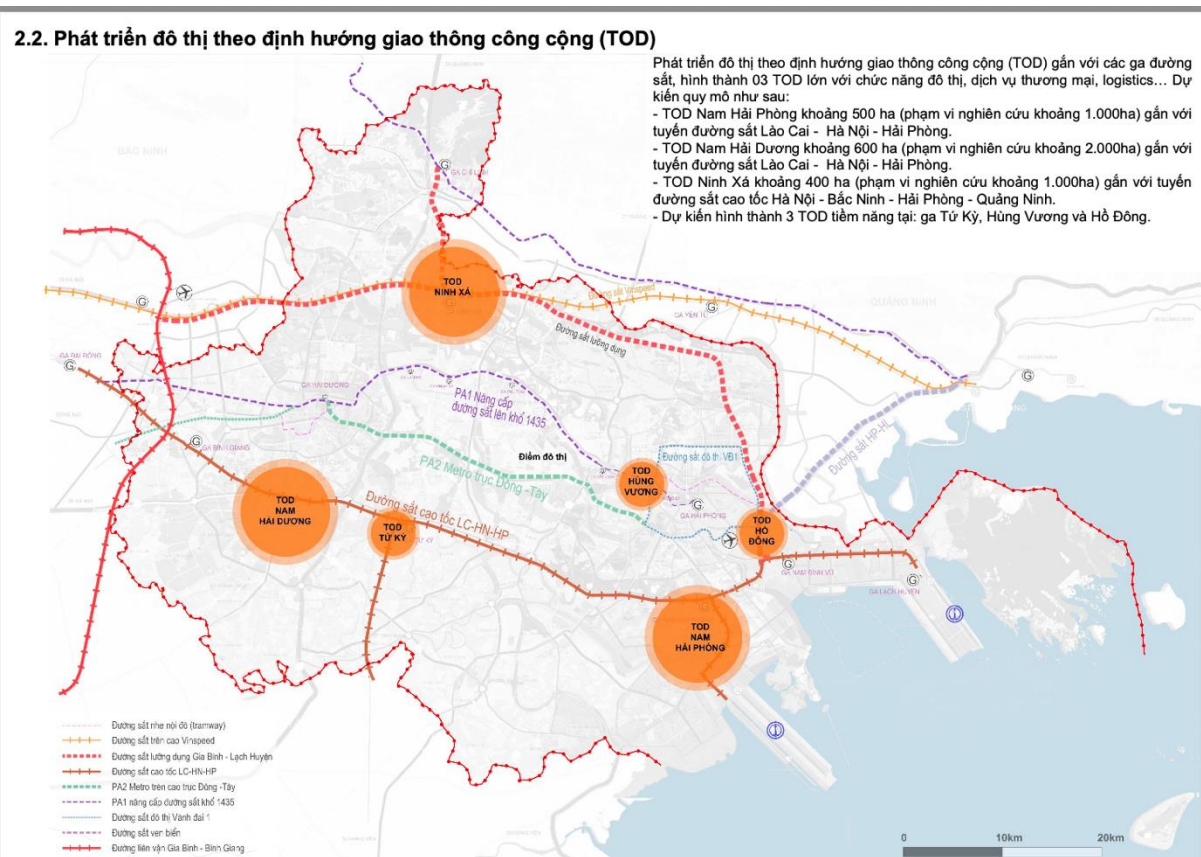
Trên cơ sở các hợp phần đó, hành lang được tổ chức thành chuỗi không gian du lịch liên tục từ miền núi - đồng bằng - cửa sông - biển đảo, kết nối các vùng di sản văn hóa, vùng sinh thái nông nghiệp, trung tâm đô thị và hệ thống du lịch biển thành mạng lưới thống nhất. Các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt tốc độ cao, đường thủy nội địa, hàng không và vận tải biển được tổ chức đồng bộ nhằm nâng cao khả năng tiếp cận, rút ngắn thời gian di chuyển và mở rộng không gian liên kết với Hà Nội, Quảng Ninh, Bắc Ninh và các trung tâm du lịch của vùng.

Định hướng phát triển tập trung hình thành các cụm sản phẩm du lịch có tính bổ trợ, trong đó du lịch văn hóa - tâm linh, du lịch sinh thái nông nghiệp, du lịch sông nước, du lịch nghỉ dưỡng biển và du lịch đảo được phát triển theo chuỗi, gắn với hệ thống thương mại, dịch vụ và hạ tầng du lịch hiện đại. Qua đó, hành lang văn hóa - du lịch không chỉ khai thác hiệu quả tài nguyên du lịch mà còn góp phần bảo tồn giá trị di sản, nâng cao bản

sắc đô thị biển và khẳng định vai trò của Hải Phòng là trung tâm du lịch biển, cửa ngõ giao lưu văn hóa của vùng duyên hải Bắc Bộ và quốc gia.

(3) Hành lang đô thị và TOD

Hành lang đô thị và TOD được xác định là khung tổ chức không gian phát triển đô thị, tạo lập mạng lưới kết nối nhanh giữa các trung tâm đô thị của thành phố sau sáp nhập, đặc biệt giữa khu vực phía Tây và phía Đông Hải Phòng, đồng thời tăng cường liên kết với Hà Nội, Bắc Ninh và Quảng Ninh. Đây là hành lang định hướng phân bố dân cư, dịch vụ, thương mại và các chức năng đô thị theo mạng lưới giao thông công cộng khối lượng lớn.



Khung hành lang được hình thành trên cơ sở hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao, metro, tramway và các tuyến giao thông công cộng sức chở lớn, kết nối liên tục các trung tâm đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển, sân bay và các đầu mối giao thông của thành phố. Trong dài hạn, hệ thống này hình thành trục giao thông công cộng tốc độ cao theo hướng Đông - Tây, rút ngắn thời gian tiếp cận giữa các cực phát triển, tạo điều kiện phân bố lại dân cư và các hoạt động kinh tế theo hướng cân bằng trên toàn địa bàn.

Trên nền mạng lưới giao thông công cộng, mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) được tổ chức theo nhiều cấp độ. TOD cấp vùng được hình thành tại các ga đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao và các đầu mối trung chuyển lớn như Nam Hải Dương, Ninh Xá và Nam Hải Phòng, đóng vai trò là các cực tăng trưởng mới

với chức năng hỗn hợp về đô thị, thương mại, dịch vụ, logistics và đổi mới sáng tạo. TOD cấp đô thị được phát triển tại các ga trung tâm và các đầu mối giao thông quan trọng, tạo động lực tái cấu trúc các khu vực hiện hữu và hình thành các trung tâm đô thị mới. TOD cấp cơ sở (phường/xã) được bố trí tại các ga metro, tramway và các điểm trung chuyển giao thông công cộng, tập trung phát triển các chức năng ở, thương mại, dịch vụ công cộng và không gian công cộng phục vụ bán kính đi bộ.

Định hướng phát triển theo nguyên tắc đô thị nén, hỗn hợp chức năng và ưu tiên giao thông công cộng, gắn phát triển đô thị với khả năng tiếp cận của hệ thống vận tải khối lượng lớn, hạn chế mở rộng đô thị tràn trải, nâng cao hiệu quả sử dụng đất và từng bước hình thành cấu trúc đô thị đa trung tâm, kết nối nhanh, hiện đại và phát triển bền vững.

(5) Hành lang kết nối vùng và hạ tầng tương lai

Đây là lớp hành lang mở rộng không gian phát triển của Hải Phòng ra phạm vi vùng và quốc tế.

Bên cạnh hệ thống cao tốc, đường sắt, cảng biển và sân bay, quy hoạch định hướng phát triển các tuyến logistics thông minh, vận tải đa phương thức và hạ tầng kinh tế tầm thấp (Low-altitude Economy), chuẩn bị điều kiện cho mạng lưới UAV, drone logistics và vận tải hàng không đô thị trong tương lai.

Hành lang này không chỉ bảo đảm vai trò cửa ngõ giao thương quốc tế mà còn tạo nền tảng cho quá trình chuyển đổi số và phát triển đô thị thông minh của thành phố.

2.2.3. Hệ thống trung tâm

Song song với hệ thống hành lang, cấu trúc phát triển của thành phố được tổ chức theo 05 cấp trung tâm, tạo thành mạng lưới đa trung tâm, đa chức năng và có tính liên kết cao.

(1) Hai trung tâm đô thị tổng hợp và các vệ tinh

Cấu trúc đô thị của thành phố được tổ chức theo mô hình hai trung tâm đô thị tổng hợp và hệ thống các đô thị vệ tinh, hình thành mạng lưới đô thị đa trung tâm trên phạm vi toàn thành phố sau sáp nhập.

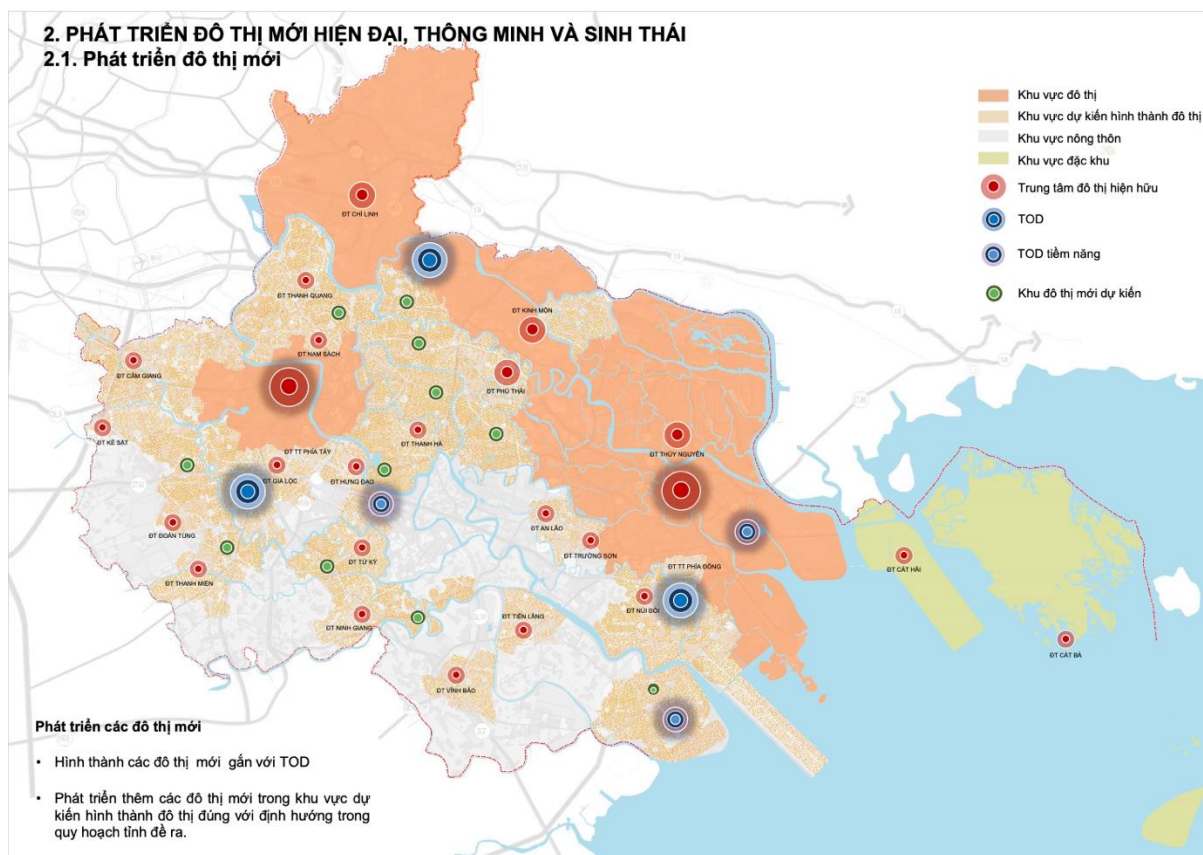
Trung tâm đô thị phía Đông được phát triển trên nền tảng đô thị Hải Phòng hiện hữu, gắn với khu vực cảng biển quốc tế Lạch Huyện, sân bay quốc tế Cát Bi, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải và hệ thống dịch vụ biển. Đây là trung tâm tổng hợp cấp vùng và quốc tế, đảm nhận các chức năng hành chính, chính trị, thương mại, tài chính, dịch vụ, đổi mới sáng tạo, logistics, kinh tế biển và là cửa ngõ hội nhập quốc tế của thành phố.

Trung tâm đô thị phía Tây được hình thành trên cơ sở khu vực Hải Dương hiện hữu, giữ vai trò trung tâm tổng hợp của khu vực phía Tây thành phố, tập trung các chức năng hành chính, giáo dục, y tế, văn hóa, nghiên cứu, đổi mới sáng tạo và dịch vụ vùng; đồng

thời là đầu mối kết nối với Vùng Thủ đô, hành lang công nghiệp phía Tây và các tỉnh Đồng bằng sông Hồng.

Hai trung tâm được kết nối bằng hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn và các hành lang phát triển, hình thành cấu trúc đô thị song tâm, trong đó hai cực đô thị phân công và bổ trợ chức năng cho nhau, tạo động lực phát triển cân bằng giữa khu vực phía Đông và phía Tây, giảm áp lực tập trung vào một trung tâm duy nhất và nâng cao hiệu quả tổ chức không gian đô thị trên toàn thành phố.

Hệ thống các đô thị vệ tinh và các đô thị mới được phát triển trên cơ sở các thành phố, thị xã, thị trấn và trung tâm đô thị cấp huyện hiện hữu trước khi sáp nhập, đồng thời bổ sung các khu đô thị mới theo định hướng quy hoạch. Các đô thị này giữ vai trò là các cực phát triển cấp khu vực, kết nối với hai trung tâm đô thị tổng hợp thông qua mạng lưới giao thông công cộng và các hành lang phát triển, tạo thành mạng lưới đô thị liên hoàn trên toàn thành phố. Đồng thời, đây là các đầu mối cung cấp dịch vụ công, thương mại, giáo dục, y tế và việc làm cho khu vực nông thôn lân cận, góp phần tăng cường liên kết đô thị - nông thôn, phân bố hợp lý dân cư và các hoạt động kinh tế, bảo đảm phát triển cân bằng trên toàn địa bàn.



(2) Hệ thống trung tâm công nghiệp - logistics

Đây là lớp trung tâm tạo ra năng lực cạnh tranh kinh tế của thành phố.

Các trung tâm này được bố trí tại các khu kinh tế, khu công nghiệp lớn, cảng biển, ICD và sân bay, hình thành mạng lưới điều phối chuỗi cung ứng toàn vùng.

Không chỉ thực hiện chức năng sản xuất, các trung tâm này còn phát triển các dịch vụ logistics, tài chính chuỗi cung ứng, kho bãi thông minh và công nghiệp công nghệ cao, từng bước chuyển từ mô hình khu công nghiệp truyền thống sang mô hình khu công nghiệp sinh thái và khu kinh tế thông minh.

(4) Hệ thống trung tâm chuyên ngành

Đây là các trung tâm thực hiện những chức năng đặc thù của thành phố.

Bao gồm các trung tâm thương mại - tài chính, trung tâm hội nghị triển lãm, trung tâm giáo dục - nghiên cứu, trung tâm y tế chất lượng cao, trung tâm văn hóa, trung tâm du lịch biển, trung tâm du lịch sinh thái, trung tâm văn hóa tín ngưỡng...

Các trung tâm này không phát triển độc lập mà được bố trí gắn với lợi thế từng khu vực, hình thành mạng lưới dịch vụ cấp vùng và quốc tế.

(5) Hệ thống trung tâm vùng và cửa ngõ

Đây là lớp trung tâm liên kết Hải Phòng với vùng và quốc tế.

Bao gồm các trung tâm cảng biển quốc tế, sân bay, trung tâm logistics cửa ngõ, ga đường sắt tốc độ cao, cảng hành khách quốc tế và các đầu mối giao thông đa phương thức.

Vai trò của nhóm trung tâm này là tiếp nhận các dòng vận tải, thương mại, du lịch và đầu tư quốc tế, qua đó nâng cao vị thế Hải Phòng như một cực tăng trưởng quốc gia và trung tâm giao thương của vùng Bắc Bộ.

2.3. Tổ chức các không gian phát triển

2.3.1. Không gian đô thị

a) Định hướng tổng thể phát triển không gian đô thị

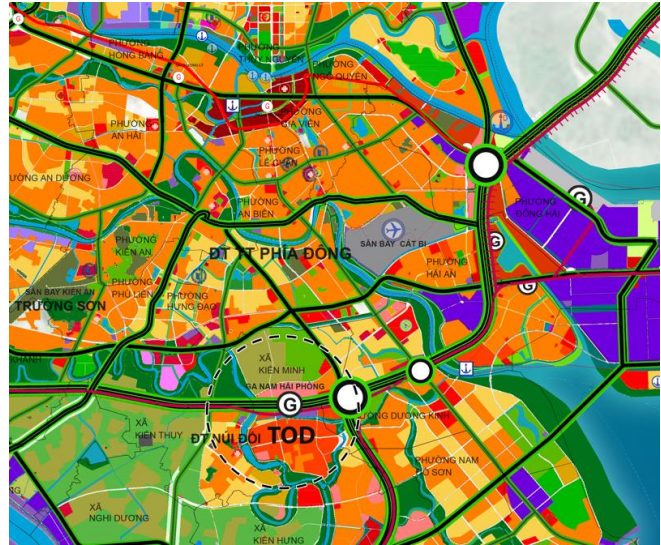
Phát triển Hải Phòng theo mô hình đô thị biển quốc tế, đa cực, đa trung tâm, hướng biển và liên kết vùng, với hai trung tâm động lực phía Đông và phía Tây; phát triển theo các hành lang Đông – Tây, Bắc – Nam và ven biển.

Tổ chức mạng lưới đô thị gắn với cảng biển, logistics, công nghiệp, thương mại – dịch vụ và các đầu mối giao thông chiến lược; ưu tiên đô thị nén, TOD, hạn chế phát triển lan tỏa. Hình thành các trung tâm hành chính, tài chính, thương mại, logistics, đổi mới sáng tạo, giáo dục, y tế và dịch vụ quốc tế.

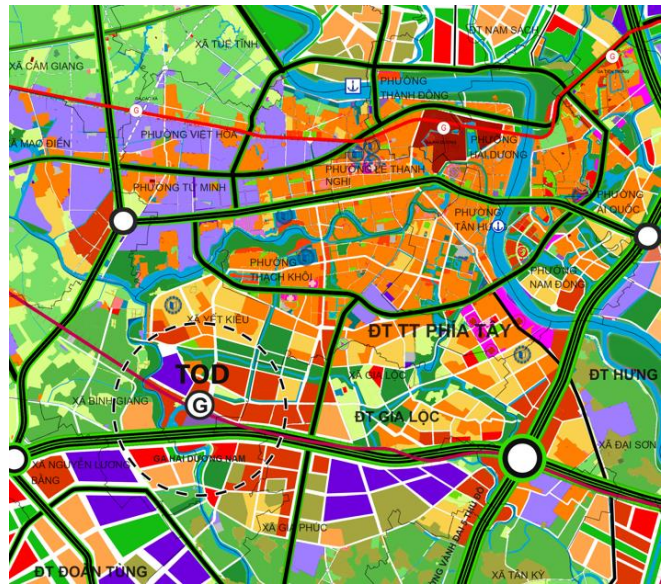
Phát triển hài hòa đô thị – nông thôn; bảo tồn giá trị lịch sử, văn hóa và cảnh quan; xây dựng hệ thống không gian xanh – mặt nước – hành lang sinh thái, bảo vệ hệ sinh thái sông, biển, rừng ngập mặn và tăng khả năng thích ứng biến đổi khí hậu.

b) Định hướng các đô thị

(1) Khu vực đô thị trung tâm phía Đông: Là trung tâm hành chính, chính trị, kinh tế biển, thương mại quốc tế, logistics, tài chính và dịch vụ cao cấp. Phát triển gắn với cảng Lạch Huyện, sân bay Cát Bi, Đình Vũ – Cát Hải và các trung tâm logistics; ưu tiên đô thị nén, TOD. Cải tạo đô thị hiện hữu, bảo tồn trung tâm lịch sử và phát triển không gian ven sông Cấm, Tam Bạc.

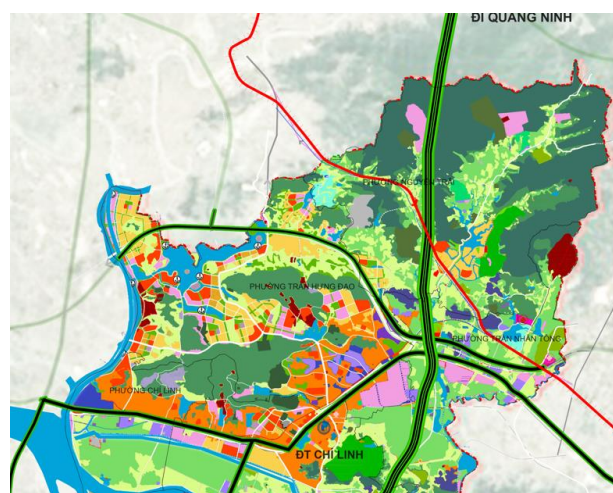
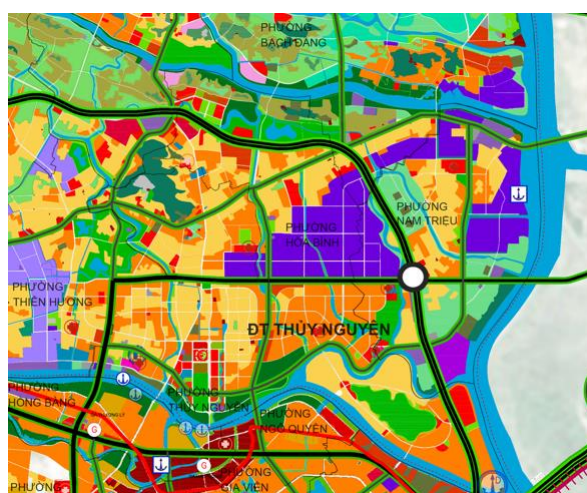


(2) Khu vực đô thị trung tâm phía Tây: Phát triển trên nền đô thị Hải Dương hiện hữu, là trung tâm công nghiệp công nghệ cao, chế tạo, logistics nội địa, giáo dục – đào tạo, y tế và dịch vụ vùng. Hình thành các trung tâm nghiên cứu, đổi mới sáng tạo, đại học, logistics/ICD; phát triển TOD và tăng liên kết với Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên.



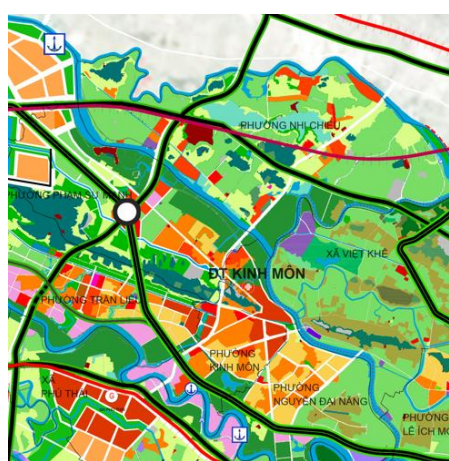
(3) Khu vực đô thị Thủy Nguyên: Là trung tâm đô thị mới phía Bắc sông Cấm và cực tăng trưởng quan trọng; tập trung hành chính, thương mại, dịch vụ cao cấp, văn hóa, hội nghị – triển lãm và kinh tế tri thức. Phát triển đô thị thông minh, TOD, không gian công cộng và cảnh quan ven sông Cấm.

(4) Khu vực đô thị Chí Linh: Phát triển thành trung tâm du lịch văn hóa, tín ngưỡng, sinh thái và nghỉ dưỡng; bảo tồn hệ thống rừng, hồ, mặt nước và cảnh quan tự nhiên; phát huy giá trị Côn Sơn – Kiếp Bạc và kết nối hành lang du lịch Hải Phòng – Quảng Ninh – Thủ đô.



(5) Khu vực đô thị Kinh Môn: Phát triển thành trung tâm công nghiệp xanh, dịch vụ logistics và đô thị sinh thái phía Bắc. Tái cơ cấu công nghiệp theo hướng công nghệ cao, tuần hoàn; phát triển dịch vụ hỗ trợ sản xuất và bảo vệ hệ thống sông Kinh Thầy, An Phụ, hành lang sinh thái.

(6) Khu vực đô thị Nam Hải Phòng: Là cực tăng trưởng mới gắn với Khu kinh tế ven biển phía Nam, cảng Nam Đồ Sơn và TOD Nam Hải Phòng. Tập trung logistics quốc tế, trung chuyển hàng hóa, cảng biển, công nghiệp công nghệ cao, năng lượng, đóng tàu, thương mại tự do và dịch vụ quốc tế; hình thành đô thị cảng biển động lực phía Nam.

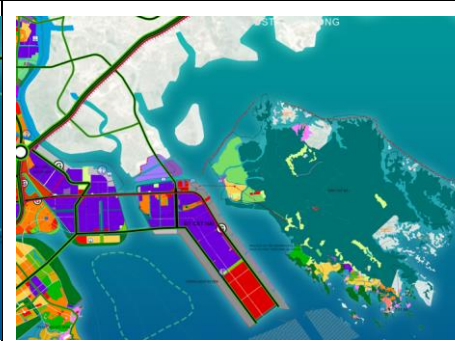
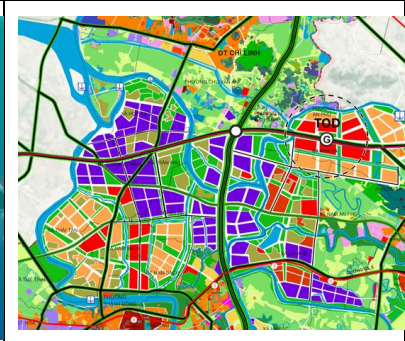


(7) Khu vực đô thị Đồ Sơn: Phát triển thành trung tâm du lịch biển, nghỉ dưỡng, MICE, thể thao và giải trí quốc tế, gắn với Đồi Rồng và Nam Đồ Sơn. Bảo tồn cảnh quan, hệ sinh thái ven biển, rừng phòng hộ và phát huy giá trị văn hóa – lịch sử địa phương.

(8) Khu vực đô thị Cát Hải: Phát triển thành đô thị biển đảo đặc thù, trung tâm kinh tế biển tổng hợp, gắn với cảng Lạch Huyện và Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải; tập trung

cảng nước sâu, logistics, công nghiệp công nghệ cao và dịch vụ hàng hải. Cát Bà phát triển du lịch sinh thái biển đảo quốc tế gắn với bảo tồn Vịnh Hạ Long – Quần đảo Cát Bà.

(9) Khu vực đô thị Nam Sách: Là đô thị động lực của Khu kinh tế phía Bắc Hải Phòng, tập trung công nghiệp công nghệ cao, điện tử, bán dẫn, cơ khí chính xác, sản xuất thông minh và logistics; tăng liên kết với Bắc Ninh, Hà Nội, Quảng Ninh và sân bay Gia Bình.

		
Khu vực đô thị Đồ Sơn	Khu vực đô thị Cát Hải	Khu vực đô thị Nam Sách

c) Các đô thị TOD và đô thị động lực mới

Phát triển các TOD Nam Hải Phòng, Nam Hải Dương, Ninh Xá, Hồ Đông – Đình Vũ, Tứ Kỳ và các đầu mối giao thông chiến lược theo mô hình đô thị nén, hỗn hợp chức năng, lấy đường sắt và giao thông công cộng làm hạt nhân.

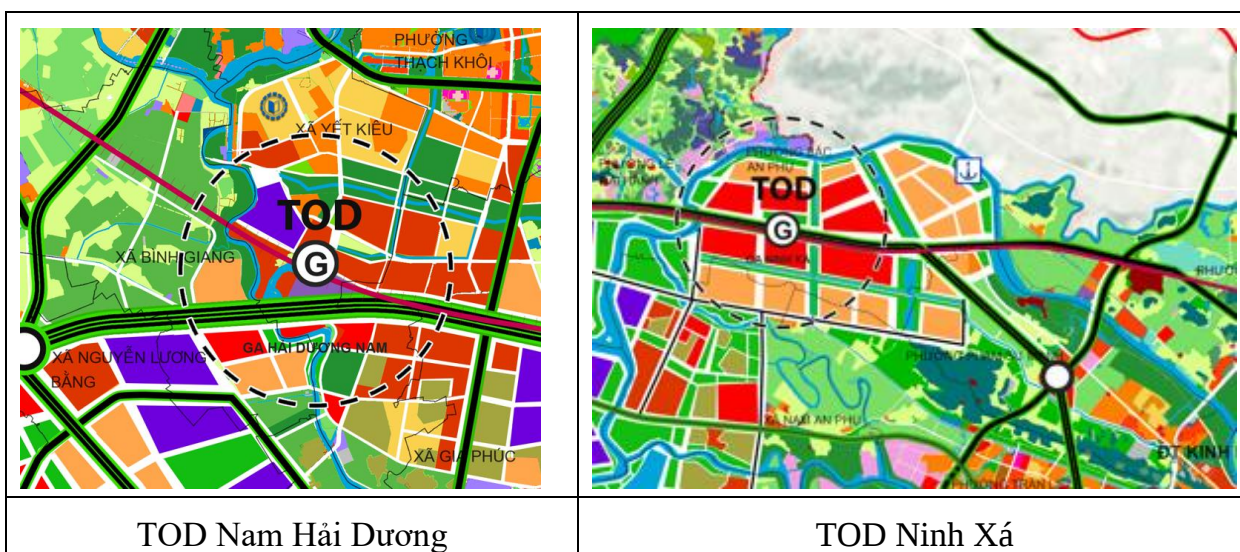
TOD Nam Hải Phòng: trung tâm giao thông – logistics – thương mại, kết nối đường sắt, KKT ven biển phía Nam và cảng Nam Đồ Sơn; phát triển logistics, kho vận, dịch vụ cảng và đô thị hỗn hợp.



TOD Nam Hải Phòng

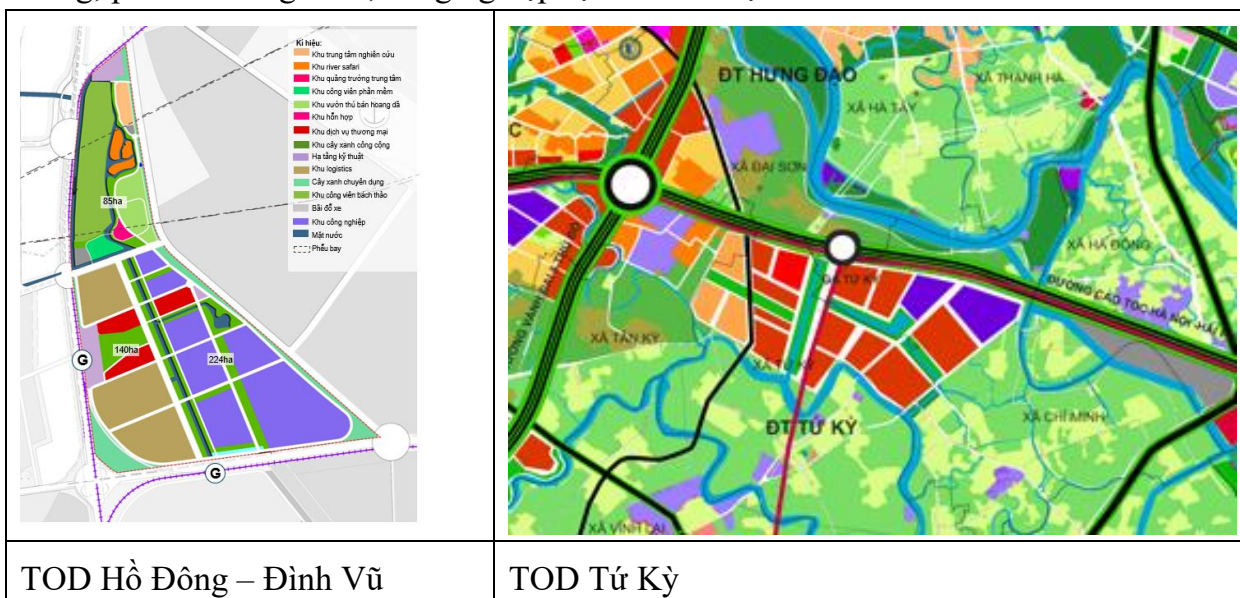
TOD Nam Hải Dương: trung tâm giao thông, logistics, công nghiệp và dịch vụ phía Tây; gắn đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai, phát triển logistics, kho vận và công nghiệp sạch.

TOD Ninh Xá: trung tâm giao thông, dịch vụ và du lịch phía Bắc; kết nối đường sắt quốc gia với sân bay Gia Bình; phát triển thương mại, lưu trú, du lịch và dịch vụ vận tải.



TOD Hồ Đông – Đình Vũ: trung tâm đổi mới sáng tạo, R&D, công nghệ cao và dịch vụ hỗ trợ sản xuất, gần với cảng biển và KKT Đình Vũ – Cát Hải.

TOD Tứ Kỳ: trung tâm giao thông, logistics, dịch vụ và đô thị động lực phía Nam, kết nối KKT Nam Hải Dương với đường sắt, các hành lang vùng và hệ thống cảng Hải Phòng; phát triển logistics, công nghiệp sạch và đô thị xanh.



2.3.2. Không gian nông thôn

a) Định hướng các không gian nông thôn

(1) Không gian nông nghiệp công nghệ cao và nông nghiệp sinh thái

Phát triển các vùng sản xuất nông nghiệp công nghệ cao, nông nghiệp hữu cơ, nông nghiệp tuần hoàn và nông nghiệp thông minh tại Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Kiến Thụy, An Lão, Thanh Hà, Gia Lộc, Thanh Miện, Ninh Giang và các địa phương có lợi thế sản xuất

nông nghiệp. Hình thành các vùng chuyên canh lúa chất lượng cao, rau màu, cây ăn quả, hoa cây cảnh và nuôi trồng thủy sản công nghệ cao gắn với chế biến, bảo quản và xây dựng thương hiệu nông sản.

Tăng cường liên kết giữa vùng sản xuất với các trung tâm logistics, khu công nghiệp chế biến, các đô thị và cảng biển; xây dựng chuỗi giá trị nông sản hiện đại, nâng cao giá trị gia tăng và sức cạnh tranh của sản phẩm nông nghiệp thành phố.

(2) Không gian sinh thái ven sông

Bảo vệ và phát huy giá trị hệ thống sông Thái Bình, Kinh Thầy, Kinh Môn, Văn Úc, Lạch Tray, Cấm và các vùng mặt nước, hồ đầm hiện hữu; hình thành các hành lang sinh thái liên tục kết hợp chức năng bảo tồn thiên nhiên, điều hòa môi trường, phòng chống thiên tai và phát triển du lịch sinh thái.

Khuyến khích phát triển các mô hình nông nghiệp sinh thái, nông nghiệp trải nghiệm, du lịch cộng đồng và các khu dân cư nông thôn sinh thái gắn với cảnh quan sông nước đặc trưng của vùng đồng bằng Bắc Bộ.

(3) Không gian nông thôn ven biển

Khu vực Tiên Lãng, Kiến Thụy, ven biển Đồ Sơn và vùng bãi triều ven biển được định hướng phát triển theo mô hình kinh tế biển xanh, nuôi trồng thủy sản công nghệ cao, nuôi biển, kinh tế tuần hoàn và dịch vụ hậu cần thủy sản. Kết hợp phát triển du lịch sinh thái biển, du lịch cộng đồng, bảo tồn rừng ngập mặn và các hệ sinh thái ven biển, tăng cường khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

(4) Không gian làng nghề và du lịch nông thôn

Bảo tồn và phát triển các làng nghề truyền thống, các vùng văn hóa đặc trưng, các di tích lịch sử và lễ hội truyền thống; gắn phát triển kinh tế làng nghề với du lịch văn hóa, du lịch trải nghiệm và chương trình OCOP. Hình thành các tuyến du lịch kết nối làng nghề, vùng sản xuất nông nghiệp đặc trưng, các khu di tích lịch sử, các điểm du lịch sinh thái và các trung tâm đô thị của thành phố.

(5) Không gian dân cư nông thôn

Tổ chức các điểm dân cư nông thôn theo mô hình tập trung, hạn chế phát triển dọc các trục giao thông và mở rộng tự phát. Ưu tiên chỉnh trang các trung tâm xã, các khu dân cư hiện hữu; phát triển nhà ở hài hòa với cảnh quan nông thôn, khuyến khích kiến trúc xanh, tiết kiệm năng lượng và bảo tồn bản sắc địa phương.

Phát triển đồng bộ hệ thống giao thông, cấp nước sạch, thu gom và xử lý chất thải, hạ tầng số và các thiết chế văn hóa, giáo dục, y tế; từng bước thu hẹp khoảng cách về chất lượng sống giữa khu vực đô thị và nông thôn.

b) Vai trò của không gian nông thôn trong cấu trúc thành phố

Không gian nông thôn Hải Phòng không chỉ là khu vực sản xuất nông nghiệp mà còn là vành đai sinh thái, không gian văn hóa và vùng dự trữ phát triển chiến lược của thành phố. Phát triển nông thôn gắn với bảo tồn tài nguyên, cảnh quan và bản sắc địa phương; đồng thời hỗ trợ cho các cực tăng trưởng đô thị, khu kinh tế ven biển, hệ thống logistics và công nghiệp, góp phần xây dựng Hải Phòng trở thành đô thị biển quốc tế phát triển bền vững.

2.3.3. Không gian công nghiệp và logistics

Không gian công nghiệp Hải Phòng tổ chức theo mô hình 03 trung tâm công nghiệp lớn: phía Bắc, phía Tây và phía Đông, lấy các khu kinh tế làm hạt nhân, liên kết với KCN, logistics, ICD, cảng biển, sân bay, đường sắt và các đô thị TOD; phát triển theo hướng công nghệ cao, xanh, thông minh, tuần hoàn và tham gia sâu chuỗi giá trị toàn cầu.

1. Trung tâm công nghiệp phía Bắc: Hạt nhân là Khu kinh tế phía Bắc Hải Phòng, liên kết KCN, logistics và TOD; là cửa ngõ công nghiệp kết nối Bắc Ninh, Hà Nội, vùng Thủ đô và hành lang Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh. Ưu tiên công nghệ cao, điện tử – bán dẫn, phần mềm – công nghệ số, robot – tự động hóa, thiết bị điện, hàng không, logistics giá trị cao và logistics xanh; kết hợp R&D, ươm tạo công nghệ, kho thông minh và đô thị dịch vụ.

2. Trung tâm công nghiệp phía Tây: Hạt nhân là Khu kinh tế chuyên biệt phía Tây Hải Phòng, kết hợp KCN, ICD, logistics nội địa và TOD đường sắt; là cửa ngõ công nghiệp phía Tây, liên kết Hà Nội, vùng Thủ đô và các vùng nguyên liệu. Ưu tiên công nghệ cao, điện tử, ô tô, cơ khí chính xác, khuôn mẫu, chế tạo, công nghiệp hàng hải, chế biến nông sản – thực phẩm, kho lạnh, logistics và công nghiệp tuần hoàn.

3. Trung tâm công nghiệp phía Đông: Hạt nhân gồm KKT Đình Vũ – Cát Hải và KKT ven biển phía Nam Hải Phòng, là trung tâm công nghiệp lớn nhất, gắn với cảng biển nước sâu, hàng hải, hàng không và thương mại tự do; giữ vai trò đầu mối sản xuất, xuất nhập khẩu và logistics quốc tế. Ưu tiên điện tử – công nghệ cao, ô tô và phương tiện điện, cơ khí – thiết bị, công nghiệp cảng biển – hàng hải, đóng và sửa chữa tàu, vật liệu mới, năng lượng sạch, công nghiệp xuất khẩu và logistics quốc tế.

Không gian phía Đông hình thành hai cụm động lực: Đình Vũ – Cát Hải – Lạch Huyện tập trung cảng nước sâu, logistics quốc tế, công nghiệp cảng, ô tô, điện tử, cơ khí và thương mại tự do; Nam Đồ Sơn – Tiên Lãng – KKT ven biển phía Nam tập trung công nghiệp ven biển, công nghệ cao, công nghiệp hàng không, đóng tàu, logistics, năng lượng sạch và sản xuất quy mô lớn.

Các trung tâm được liên kết bằng hành lang công nghiệp – logistics đa phương thức, đồng thời bố trí TOD tại các ga và đầu mối giao thông lớn để kết nối công nghiệp với đô thị, dịch vụ, đào tạo và nhà ở cho người lao động.

2.3.4. Không gian thương mại – logistics

Không gian thương mại – logistics Hải Phòng phát triển theo mô hình đa cực, đa trung tâm, liên kết cảng biển, khu thương mại tự do, khu kinh tế, khu công nghiệp, trung tâm logistics và các đầu mối giao thông; phát huy vai trò trung tâm thương mại, tài chính, logistics và cửa ngõ quốc tế của miền Bắc.

Ba khu thương mại tự do là hạt nhân phát triển, gắn với Đình Vũ – Cát Hải – Lạch Huyện, Khu kinh tế ven biển phía Nam – Cảng Nam Đồ Sơn và Cảng hàng không quốc tế Cát Bi; tập trung thương mại quốc tế, logistics, tài chính, dịch vụ hiện đại, trung chuyển và phân phối hàng hóa.

Hình thành mạng lưới trung tâm thương mại quốc tế, tài chính, logistics, ICD, kho ngoại quan, phân phối hàng hóa, chợ đầu mối và tổ hợp thương mại – dịch vụ – văn phòng, ưu tiên tại Bắc sông Cấm, khu trung tâm hiện hữu, các đô thị động lực, cửa ngõ và các khu TOD.

Phát triển các hành lang kinh tế – logistics chủ đạo: hành lang ven biển gắn Hải Phòng – Lạch Huyện – Nam Đồ Sơn; Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh; Nam Ninh – Lạng Sơn – Hà Nội – Hải Phòng; và hành lang đường thủy sông Thái Bình – Văn Úc kết nối vùng Đồng bằng sông Hồng.

Phát triển vận tải logistics đa phương thức: đường biển giữ vai trò chủ đạo trong vận tải quốc tế; đường thủy nội địa vận chuyển hàng khối lượng lớn; đường sắt ưu tiên hàng hóa trung và dài hạn, kết nối cảng Lạch Huyện và các trung tâm logistics; đường bộ đảm nhiệm thu gom, phân phối và kết nối cuối; hàng không phục vụ hàng giá trị cao, logistics thương mại điện tử.

2.3.5. Không gian du lịch

Phát triển Hải Phòng thành trung tâm du lịch biển, sinh thái, văn hóa và nghỉ dưỡng chất lượng cao của miền Bắc, gắn du lịch với kinh tế xanh, kinh tế biển và liên kết vùng, quốc tế.

Tổ chức theo cấu trúc “Một trung tâm – Bốn không gian du lịch động lực”:

Phía Đông: Cát Bà – Lan Hạ – Đồ Sơn – Bạch Long Vĩ; trọng tâm du lịch biển đảo, nghỉ dưỡng cao cấp, sinh thái biển, thể thao biển, du thuyền và quốc tế.

Phía Tây: Côn Sơn – Kiếp Bạc – An Phụ – Kinh Chủ – Nhầm Dương – Chu Văn An; phát triển du lịch văn hóa, lịch sử, tâm linh và giáo dục truyền thống.

Khu vực trung tâm: hệ thống sông Thái Bình, Kinh Thầy, Luộc, Văn Úc và vùng nông nghiệp – làng nghề; phát triển du lịch sông nước, nông nghiệp, cộng đồng, làng nghề.

Phía Bắc: Chí Linh – Kinh Môn; phát triển du lịch sinh thái rừng, cảnh quan núi đá vôi, hồ tự nhiên, nghỉ dưỡng cuối tuần và thể thao ngoài trời.

Hình thành các hành lang du lịch liên vùng: Hà Nội – Hải Dương – Hải Phòng – Cát Bà; Côn Sơn – Kiếp Bạc – An Phụ – Đồ Sơn; sông Thái Bình – Văn Úc – Cát Hải; Hải Phòng – Quảng Ninh; kết nối quốc tế qua Cát Bi và hệ thống cảng biển.

Phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông du lịch đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không; tăng kết nối các trung tâm, điểm đến và phân bổ khách du lịch.

Phát triển du lịch xanh, thông minh, carbon thấp, bảo tồn Cát Bà, Bạch Long Vĩ, rừng ngập mặn, hệ sinh thái sông nước và di sản văn hóa.

Tầm nhìn 2075: Hải Phòng trở thành trung tâm du lịch biển đảo quốc tế của Bắc Bộ, trung tâm du lịch văn hóa – tâm linh và sinh thái hàng đầu Đồng bằng sông Hồng, có năng lực cạnh tranh quốc tế.

2.3.6. Không gian sinh thái

Phát triển không gian sinh thái thành bộ khung tự nhiên của thành phố, cân bằng phát triển đô thị, công nghiệp, kinh tế biển với bảo tồn tài nguyên, đa dạng sinh học và thích ứng biến đổi khí hậu.

Sinh thái sông và mặt nước: hình thành hành lang xanh – xanh lam dọc các sông Cấm, Bạch Đằng, Kinh Thầy, Thái Bình, Văn Úc, Lạch Tray, Luộc; bảo vệ hành lang thoát lũ, hồ điều hòa, vùng trữ nước; phát triển công viên ven sông và không gian công cộng.

Sinh thái ven biển và biển đảo: hình thành hành lang sinh thái Cát Hải – Đồ Sơn – Tiên Lãng – ven biển phía Nam; bảo tồn bãi triều, cửa sông, rừng ngập mặn, rừng phòng hộ. Cát Bà và vùng biển đảo là hạt nhân bảo tồn đa dạng sinh học, kết hợp du lịch sinh thái và nghiên cứu.

Sinh thái nông nghiệp: duy trì các vùng nông nghiệp sinh thái tại Vĩnh Bảo, Tiên Lãng, Kiến Thụy, An Lão, Thanh Hà, Gia Lộc, Thanh Miện, Ninh Giang; phát triển nông nghiệp sinh thái, du lịch nông nghiệp và kinh tế tuần hoàn, hạn chế chuyển đổi đất nông nghiệp trọng điểm.

Không gian xanh đô thị: phát triển mạng lưới công viên, quảng trường, cây xanh và hành lang xanh liên tục; ưu tiên ven sông Cấm, Tam Bạc, Lạch Tray, Văn Úc, Thủy Nguyên, Bắc sông Cấm, Đồ Sơn, Nam Hải Phòng và các đô thị mới.

Bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học: bảo vệ nghiêm các khu vực có giá trị sinh thái cao; phục hồi hệ sinh thái suy thoái, mở rộng cây xanh, rừng phòng hộ và khu bảo tồn thiên nhiên.

Xây dựng không gian sinh thái liên tục từ rừng – sông – đô thị – ven biển – biển đảo, làm nền tảng phát triển Hải Phòng theo hướng xanh, thông minh, có bản sắc và thích ứng biến đổi khí hậu.

2.3.7. Không gian biển, đảo và ven biển

Phát triển không gian biển, đảo và ven biển thành động lực chiến lược về kinh tế biển, logistics, cảng biển, công nghiệp công nghệ cao, năng lượng tái tạo và du lịch biển đảo, hướng tới Hải Phòng là trung tâm kinh tế biển hàng đầu quốc gia.

Cảng biển – logistics – công nghiệp ven biển: tập trung tại Đình Vũ – Cát Hải – Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn và Khu kinh tế ven biển phía Nam; phát triển cảng nước sâu, logistics quốc tế, trung chuyển hàng hóa, công nghiệp công nghệ cao, năng lượng và dịch vụ kinh tế biển.

Đô thị biển: phát triển Đồ Sơn, Cát Hải, Nam Hải Phòng thành các trung tâm kinh tế biển, thương mại, dịch vụ, du lịch và đổi mới sáng tạo theo hướng xanh, thông minh, thích ứng biến đổi khí hậu.

Du lịch biển đảo: lấy Cát Bà – Đồ Sơn làm hạt nhân, liên kết Bạch Long Vĩ, Vịnh Hạ Long; phát triển nghỉ dưỡng cao cấp, du thuyền, thể thao biển, du lịch sinh thái và văn hóa.

Sinh thái ven biển – biển đảo: bảo vệ Cát Bà, rừng ngập mặn, bãi triều, cửa sông và hệ sinh thái biển; chú trọng Tiên Lãng, Kiến Thụy, Đồ Sơn và ven biển phía Nam, gắn bảo tồn với thích ứng biến đổi khí hậu.

Kinh tế biển mới: phát triển điện gió ngoài khơi, năng lượng tái tạo, công nghiệp thiết bị năng lượng, nuôi biển công nghệ cao, công nghệ sinh học biển và nghiên cứu khoa học biển.

Hình thành chuỗi không gian kinh tế biển liên tục Cát Hải – Đình Vũ – Đồ Sơn – Tiên Lãng – Nam Hải Phòng, làm nền tảng xây dựng Hải Phòng thành đô thị biển quốc tế, hiện đại, xanh và bền vững.

Chương 3. Định hướng phát triển hệ thống đô thị và nông thôn

3.1. Định hướng phát triển hệ thống đô thị

3.1.1. Định hướng phát triển khu vực đô thị trung tâm Hải Phòng

Khu vực đô thị trung tâm Hải Phòng giữ vai trò là hạt nhân phát triển của thành phố Hải Phòng mở rộng, đồng thời là trung tâm cấp quốc gia về kinh tế biển, cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, thương mại, dịch vụ và giao lưu quốc tế. Trong cấu trúc phát triển đa cực của thành phố, đô thị trung tâm Hải Phòng cùng với đô thị Hải Dương tạo thành hai cực tăng trưởng chính, trong đó Hải Phòng giữ vai trò đầu tàu về kinh tế biển, công nghiệp hiện đại, dịch vụ quốc tế và kết nối toàn cầu. Định hướng này phù hợp với mục tiêu phát triển Hải Phòng trở thành thành phố cảng biển lớn, trung tâm kinh tế biển hiện đại và một cực tăng trưởng quan trọng của vùng Đồng bằng sông Hồng và cả nước.

Đô thị trung tâm Hải Phòng được định hướng phát triển theo mô hình đô thị hiện đại, thông minh, có khả năng cạnh tranh quốc tế, dựa trên ba trụ cột chính gồm kinh tế biển và logistics, công nghiệp công nghệ cao và dịch vụ chất lượng cao. Tập trung phát triển các hoạt động tài chính, thương mại, khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, giáo dục đào tạo, y tế chuyên sâu và các dịch vụ hỗ trợ sản xuất, từng bước nâng cao vị thế của Hải Phòng trong mạng lưới các đô thị lớn của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương

Khu vực trung tâm hiện hữu tiếp tục giữ vai trò là trung tâm hành chính, chính trị, văn hóa và thương mại của toàn thành phố. Quá trình phát triển tập trung vào nâng cao chất lượng sử dụng đất, nâng cấp hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, cải thiện môi trường sống, tăng cường khả năng tiếp cận các dịch vụ đô thị chất lượng cao và nâng cao hiệu quả khai thác các khu vực đã được đầu tư xây dựng. Việc phát triển đô thị ưu tiên theo chiều sâu, hạn chế mở rộng phân tán và từng bước tái cơ cấu các khu vực sử dụng đất chưa hiệu quả nhằm nâng cao giá trị kinh tế và chất lượng không gian đô thị.

Các khu vực phát triển mới thuộc phía Bắc sông Cấm, khu vực Hải An, An Dương, Dương Kinh, Kiến An và các khu vực tiếp giáp các đầu mối giao thông chiến lược được định hướng trở thành không gian mở rộng của trung tâm đô thị Hải Phòng. Đây sẽ là nơi tập trung các hoạt động thương mại, dịch vụ, tài chính, khoa học công nghệ, giáo dục đào tạo và đổi mới sáng tạo, góp phần hình thành các cực tăng trưởng mới và chia sẻ áp lực phát triển với khu vực trung tâm hiện hữu.

Định hướng phát triển đô thị trung tâm Hải Phòng gắn chặt với hệ thống cảng biển quốc tế Lạch Huyện, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, sân bay quốc tế Cát Bi và các khu kinh tế ven biển mới. Tăng cường vai trò đầu mối giao thương quốc tế thông qua phát triển đồng bộ hệ thống logistics, dịch vụ vận tải, thương mại quốc tế và các hoạt động hỗ trợ xuất nhập khẩu. Đồng thời thúc đẩy hình thành các trung tâm nghiên cứu, đổi mới sáng tạo, công nghệ số và các ngành kinh tế tri thức nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và vị thế của thành phố trong chuỗi giá trị toàn cầu.

Các khu vực TOD Hùng Vương, Hồ Đông và các đầu mối giao thông chiến lược khác được định hướng trở thành các cực phát triển mới của khu vực trung tâm đô thị Hải Phòng. Đây là các khu vực tập trung dịch vụ, văn phòng, thương mại, nghiên cứu phát triển và dân cư có chất lượng cao, góp phần hình thành cấu trúc phát triển đa trung tâm và nâng cao hiệu quả sử dụng hệ thống giao thông công cộng trong tương lai.

Trong lĩnh vực công nghiệp và kinh tế, đô thị trung tâm Hải Phòng tiếp tục đóng vai trò trung tâm công nghiệp lớn nhất của thành phố, tập trung các ngành công nghệ cao, công nghiệp chế biến chế tạo tiên tiến, công nghiệp điện tử, công nghiệp hỗ trợ, công nghệ số, năng lượng mới và các ngành kinh tế có giá trị gia tăng cao. Tăng cường liên kết với các khu công nghiệp, khu kinh tế, các trung tâm nghiên cứu và cơ sở đào tạo nhằm hình thành hệ sinh thái đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số và phát triển nguồn nhân lực chất lượng

cao. Định hướng này phù hợp với mục tiêu phát triển công nghiệp hiện đại, thông minh và bền vững đã được xác định trong Quy hoạch thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Về phát triển xã hội, đô thị trung tâm Hải Phòng được định hướng trở thành trung tâm giáo dục đào tạo, nghiên cứu khoa học, y tế chuyên sâu, văn hóa và thể thao của toàn thành phố và vùng duyên hải Bắc Bộ. Tiếp tục đầu tư nâng cấp hệ thống trường đại học, cơ sở nghiên cứu, bệnh viện chuyên khoa và các thiết chế văn hóa cấp vùng, góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và chất lượng sống của người dân.

Bên cạnh vai trò trung tâm kinh tế và dịch vụ, đô thị Hải Phòng còn là cửa ngõ giao thương quốc tế quan trọng của khu vực phía Bắc thông qua hệ thống cảng biển, sân bay, đường sắt và mạng lưới đường bộ liên vùng. Việc phát triển các trung tâm logistics, dịch vụ cảng biển, trung chuyển hàng hóa và các hoạt động thương mại quốc tế sẽ góp phần củng cố vai trò của Hải Phòng là trung tâm logistics quốc gia và một trong những đầu mối giao thương quốc tế quan trọng của Việt Nam.

Trong dài hạn, khu vực đô thị trung tâm Hải Phòng được phát triển theo hướng đô thị thông minh, xanh, hiện đại và có năng lực cạnh tranh quốc tế; là trung tâm kinh tế biển hàng đầu cả nước, giữ vai trò chủ đạo trong mạng lưới đô thị của thành phố Hải Phòng mở rộng. Cùng với đô thị Hải Dương và các cực phát triển mới, đô thị trung tâm Hải Phòng sẽ tạo nền tảng cho mô hình phát triển đa cực, cân bằng và bền vững, góp phần thực hiện mục tiêu xây dựng Hải Phòng trở thành thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các đô thị hàng đầu khu vực Châu Á vào năm 2050.

3.1.2. Định hướng phát triển khu vực đô thị Hải Dương

Khu vực đô thị Hải Dương giữ vai trò là trung tâm tổng hợp phía Tây của thành phố Hải Phòng mở rộng, đồng thời là đầu mối liên kết quan trọng giữa khu vực ven biển phía Đông với Thủ đô Hà Nội, vùng Thủ đô và hành lang kinh tế Bắc Bộ. Trong mô hình phát triển đa cực của thành phố, đô thị Hải Dương cùng với đô thị trung tâm Hải Phòng tạo thành hai cực phát triển chính, bảo đảm sự phân bổ hợp lý các chức năng kinh tế, dân cư và dịch vụ trên toàn địa bàn.

Định hướng phát triển đô thị Hải Dương theo hướng trung tâm dịch vụ, thương mại, giáo dục đào tạo, y tế chất lượng cao, khoa học công nghệ và công nghiệp công nghệ cao của khu vực phía Tây. Phát huy vai trò là trung tâm hành chính, văn hóa, thương mại truyền thống; đồng thời bổ sung các chức năng mới về đổi mới sáng tạo, nghiên cứu phát triển, công nghệ số và các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao nhằm nâng cao sức cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Khu vực đô thị Hải Dương được định hướng phát triển trên cơ sở nâng cao chất lượng đô thị hiện hữu, khai thác hiệu quả hệ thống hạ tầng đã được đầu tư, hạn chế mở

rộng dần trải và sử dụng đất kém hiệu quả. Ưu tiên tái cấu trúc các khu vực phát triển cũ, nâng cao chất lượng dịch vụ đô thị, cải thiện điều kiện sống của người dân và tăng hiệu quả sử dụng quỹ đất tại các khu vực có lợi thế về hạ tầng và vị trí.

Phát triển đô thị Hải Dương gắn với hình thành các cực tăng trưởng mới dọc các hành lang giao thông chiến lược, đặc biệt là các khu vực TOD Hải Dương Nam và các đầu mối giao thông đối ngoại. Các khu vực này được định hướng trở thành trung tâm dịch vụ, thương mại, văn phòng, đổi mới sáng tạo và các hoạt động kinh tế tri thức, góp phần mở rộng không gian phát triển của đô thị và giảm áp lực cho khu vực trung tâm hiện hữu.

Trong lĩnh vực kinh tế, đô thị Hải Dương tiếp tục phát huy vai trò là trung tâm công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp hỗ trợ và dịch vụ sản xuất của khu vực phía Tây thành phố. Tăng cường liên kết giữa các khu công nghiệp, khu nghiên cứu phát triển, cơ sở đào tạo và mạng lưới logistics nhằm hình thành hệ sinh thái sản xuất và đổi mới sáng tạo có khả năng cạnh tranh cao. Khuyến khích phát triển các doanh nghiệp công nghệ, trung tâm nghiên cứu, cơ sở đào tạo nghề và các ngành kinh tế số nhằm tạo động lực tăng trưởng mới cho khu vực.

Về phát triển xã hội, Hải Dương được định hướng trở thành trung tâm giáo dục đào tạo, y tế và văn hóa quan trọng của toàn thành phố. Tiếp tục nâng cao chất lượng hệ thống dịch vụ công, mở rộng khả năng tiếp cận giáo dục, y tế, văn hóa và thể thao cho người dân không chỉ trong phạm vi đô thị mà còn phục vụ các khu vực lân cận và vùng nông thôn xung quanh.

Đô thị Hải Dương đồng thời đóng vai trò là cửa ngõ kết nối giữa thành phố Hải Phòng mở rộng với Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên và các tỉnh phía Bắc. Việc phát triển hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và các đầu mối logistics sẽ góp phần tăng cường vị thế trung tâm trung chuyển hàng hóa và dịch vụ của khu vực.

Trong dài hạn, đô thị Hải Dương được phát triển theo hướng đô thị thông minh, hiện đại, có năng lực cạnh tranh cao, là trung tâm tăng trưởng quan trọng phía Tây của thành phố; tạo sự cân bằng với khu vực đô thị trung tâm Hải Phòng và đóng góp vào hình thành cấu trúc phát triển đa cực, bền vững và hiệu quả trên phạm vi toàn thành phố mở rộng.

3.1.3. Định hướng phát triển các đô thị và khu vực đô thị khác

Ngoài hai trung tâm chính Hải Phòng và Hải Dương, hệ thống đô thị của thành phố được tổ chức theo mô hình đa cực với các đô thị chuyên ngành, đô thị dịch vụ, đô thị công nghiệp, đô thị du lịch và các đô thị gắn với các đầu mối giao thông chiến lược. Các đô thị này có vai trò chia sẻ chức năng với hai trung tâm chính, tạo động lực phát triển cho từng khu vực và góp phần hình thành mạng lưới đô thị cân bằng, liên kết chặt chẽ với hệ thống hạ tầng kỹ thuật và các hành lang phát triển kinh tế.

Khu vực Chí Linh được định hướng là đô thị sinh thái, văn hóa, giáo dục và du lịch phía Bắc của thành phố. Phát huy lợi thế về tài nguyên cảnh quan, hệ thống di tích lịch sử, văn hóa và các điều kiện sinh thái tự nhiên để phát triển các ngành dịch vụ du lịch, nghỉ dưỡng, chăm sóc sức khỏe, giáo dục đào tạo và kinh tế xanh. Đồng thời, Chí Linh đóng vai trò trung tâm dịch vụ tổng hợp cho khu vực phía Bắc, hỗ trợ phát triển các xã và khu vực nông thôn lân cận.

Khu vực Kinh Môn được định hướng là đô thị công nghiệp, logistics và dịch vụ gắn với các khu công nghiệp, hành lang vận tải và hệ thống giao thông liên vùng. Định hướng phát triển theo hướng nâng cao chất lượng công nghiệp, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ cao và tăng cường các hoạt động dịch vụ phục vụ sản xuất. Kinh Môn đồng thời là đầu mối trung chuyển giữa khu vực phía Bắc với trung tâm Hải Phòng và các khu kinh tế ven biển.

Khu vực Đồ Sơn được định hướng là đô thị du lịch biển, nghỉ dưỡng và dịch vụ chất lượng cao. Phát huy vai trò là trung tâm du lịch biển của thành phố, gắn với phát triển các hoạt động văn hóa, thể thao, hội nghị, nghỉ dưỡng và dịch vụ du lịch. Đồng thời tăng cường liên kết với khu vực Nam Đồ Sơn, Cát Hải và Cát Bà để hình thành chuỗi không gian kinh tế biển và du lịch biển quy mô lớn.

Khu vực Cát Hải được định hướng là đô thị cảng biển, công nghiệp biển và logistics quốc tế. Đóng vai trò là trung tâm phục vụ các hoạt động cảng biển, vận tải biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao và các ngành kinh tế biển. Tập trung phát triển các ngành có giá trị gia tăng cao gắn với hệ thống cảng cửa ngõ quốc tế, đồng thời nâng cao chất lượng môi trường sống và điều kiện làm việc cho người lao động.

3.1.4. Định hướng phát triển các phường

Các phường là đơn vị cư trú cơ bản trong khu vực đô thị, đồng thời là cấp trực tiếp cung cấp các dịch vụ công cộng, quản lý đô thị và tổ chức đời sống cộng đồng cho người dân. Trong bối cảnh hình thành thành phố Hải Phòng mở rộng với quy mô lớn và cấu trúc phát triển đa cực, hệ thống các phường được định hướng phát triển theo hướng nâng cao chất lượng đô thị, tăng cường năng lực cung cấp dịch vụ, thúc đẩy chuyển đổi số và bảo đảm phát triển hài hòa giữa các khu vực trung tâm hiện hữu với các khu vực phát triển mới.

Việc phát triển các phường được thực hiện trên cơ sở phân nhóm theo đặc điểm chức năng, mức độ đô thị hóa và vị trí trong cấu trúc phát triển chung của thành phố. Các phường thuộc khu vực trung tâm Hải Phòng và Hải Dương tiếp tục tập trung nâng cao chất lượng môi trường sống, cải thiện hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, phát triển các hoạt động thương mại, dịch vụ, văn hóa, giáo dục và đổi mới sáng tạo. Quá trình phát triển ưu tiên nâng cao hiệu quả sử dụng đất, tái cấu trúc các khu vực có chức năng không còn phù hợp và tăng cường chất lượng dịch vụ phục vụ người dân.

Đối với các phường thuộc các khu vực phát triển mới, khu vực mở rộng đô thị và các đô thị hình thành mới, định hướng phát triển theo hướng hình thành các đơn vị đô thị hoàn chỉnh, có khả năng cung cấp đầy đủ các dịch vụ thiết yếu về giáo dục, y tế, văn hóa, thương mại và thể dục thể thao trong phạm vi phục vụ phù hợp. Bảo đảm sự cân đối giữa phát triển dân cư, việc làm và hạ tầng xã hội, hạn chế tình trạng gia tăng dân số vượt quá khả năng đáp ứng của hệ thống hạ tầng kỹ thuật và dịch vụ công cộng.

Các phường nằm trong khu vực TOD được định hướng trở thành các trung tâm dịch vụ, thương mại và dân cư có mật độ sử dụng đất cao hơn, đồng thời đóng vai trò cửa ngõ tiếp cận hệ thống giao thông công cộng của thành phố. Tăng cường bố trí các chức năng dịch vụ công cộng, việc làm, giáo dục đào tạo và các hoạt động dịch vụ hỗ trợ nhằm hình thành môi trường đô thị thuận tiện, giảm nhu cầu di chuyển dài ngày giữa nơi ở và nơi làm việc.

Đối với các phường gắn với các khu công nghiệp, khu kinh tế và các trung tâm logistics, định hướng tập trung phát triển các dịch vụ hỗ trợ sản xuất, dịch vụ cho người lao động, đào tạo nghề và các hoạt động thương mại. Đồng thời nâng cao chất lượng môi trường sống, điều kiện nhà ở và khả năng tiếp cận các dịch vụ xã hội, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao.

Các phường ven biển, ven sông và các khu vực có điều kiện tự nhiên đặc thù được định hướng phát triển theo hướng khai thác hiệu quả các lợi thế về kinh tế biển, du lịch, dịch vụ và thương mại gắn với bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và quản lý bền vững tài nguyên thiên nhiên. Tăng cường khả năng chống chịu trước các tác động của thiên tai, nước biển dâng và các hiện tượng thời tiết cực đoan.

Đối với các phường được hình thành từ quá trình chuyển đổi đơn vị hành chính hoặc mở rộng không gian đô thị, cần ưu tiên hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, từng bước nâng cao chất lượng quản lý đô thị và chất lượng sống của người dân. Đẩy mạnh đầu tư các công trình giáo dục, y tế, văn hóa, thể thao và các thiết chế cộng đồng nhằm bảo đảm các tiêu chuẩn đô thị theo từng giai đoạn phát triển.

Hệ thống các phường được tổ chức gắn với mạng lưới trung tâm dịch vụ công cộng các cấp của thành phố. Mỗi phường cần bảo đảm khả năng tiếp cận thuận lợi đối với các dịch vụ giáo dục, y tế, văn hóa, hành chính và thương mại thiết yếu; đồng thời tăng cường kết nối với các trung tâm cấp khu vực và cấp thành phố nhằm nâng cao hiệu quả cung cấp dịch vụ và giảm chênh lệch về điều kiện phát triển giữa các khu vực.

Trong lĩnh vực quản lý đô thị, các phường được định hướng phát triển theo mô hình quản trị đô thị hiện đại, ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số trong quản lý dân cư, quản lý hạ tầng, cung cấp dịch vụ công và tương tác với người dân. Từng bước xây dựng cơ sở dữ liệu số đồng bộ, tăng cường khả năng giám sát, dự báo và điều hành phát triển đô thị theo thời gian thực.

Trong dài hạn, hệ thống các phường của thành phố Hải Phòng mở rộng được phát triển theo hướng đồng bộ, hiện đại, có khả năng tự chủ và cung cấp đầy đủ các dịch vụ thiết yếu cho người dân; đồng thời là nền tảng quan trọng để thực hiện mô hình phát triển đô thị đa cực, nâng cao chất lượng sống, tăng năng lực cạnh tranh đô thị và bảo đảm phát triển bền vững trên phạm vi toàn thành phố.

3.2. Định hướng phát triển khu vực nông thôn

3.2.1. Định hướng phát triển các xã

Hệ thống các xã trong thành phố Hải Phòng mở rộng có vai trò quan trọng trong việc duy trì không gian sản xuất nông nghiệp, bảo tồn các giá trị văn hóa truyền thống, bảo vệ tài nguyên môi trường và tạo nền tảng cho phát triển cân bằng giữa đô thị và nông thôn. Trong bối cảnh mở rộng địa giới và hình thành mô hình thành phố đa cực, các xã không chỉ là đơn vị cư trú nông thôn mà còn là không gian dự trữ phát triển, vùng cung cấp dịch vụ sinh thái và khu vực hỗ trợ cho các trung tâm đô thị, khu công nghiệp, trung tâm logistics và các hành lang phát triển kinh tế.

Định hướng phát triển các xã theo mô hình nông thôn mới nâng cao, nông thôn mới thông minh và nông thôn thích ứng với biến đổi khí hậu; bảo đảm phát triển kinh tế, nâng cao chất lượng sống của người dân đồng thời duy trì bản sắc văn hóa và cảnh quan đặc trưng của từng địa phương. Quá trình phát triển nông thôn phải gắn với quá trình tái cơ cấu kinh tế nông nghiệp, phát triển công nghiệp chế biến, dịch vụ và các ngành nghề nông thôn nhằm tạo việc làm và nâng cao thu nhập cho người dân.

Các xã thuộc khu vực ven đô Hải Phòng, Hải Dương và các khu vực tiếp giáp các đô thị mới được định hướng phát triển theo mô hình chuyển tiếp đô thị - nông thôn. Tập trung nâng cấp hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, từng bước hoàn thiện các tiêu chí đô thị hóa nhưng vẫn duy trì quỹ đất nông nghiệp cần thiết và kiểm soát chặt chẽ việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất. Phát triển các hoạt động dịch vụ, thương mại, logistics quy mô phù hợp nhằm hỗ trợ cho các khu vực đô thị lân cận và tạo thêm cơ hội việc làm cho người dân địa phương.

Các xã thuộc vùng đồng bằng nông nghiệp được định hướng là vùng sản xuất nông nghiệp tập trung của thành phố. Ưu tiên phát triển nông nghiệp công nghệ cao, nông nghiệp hữu cơ, nông nghiệp sinh thái, sản xuất hàng hóa quy mô lớn và các mô hình kinh tế tuần hoàn. Khuyến khích hình thành các vùng chuyên canh, trung tâm chế biến, bảo quản và phân phối nông sản gắn với hệ thống logistics nhằm nâng cao giá trị sản phẩm và khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Các xã thuộc khu vực ven sông, vùng thấp trũng và cửa sông được định hướng phát triển theo hướng kết hợp giữa sản xuất nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản, dịch vụ du lịch và bảo vệ môi trường sinh thái. Việc phát triển kinh tế phải gắn với duy trì chức năng thoát

nước, điều hòa môi trường và tăng cường khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng và các hiện tượng thời tiết cực đoan.

Các xã thuộc khu vực Chí Linh, Kinh Môn và các vùng đồi núi phía Bắc được định hướng phát triển trên cơ sở khai thác hiệu quả các giá trị sinh thái, cảnh quan và văn hóa địa phương. Khuyến khích phát triển lâm nghiệp bền vững, nông nghiệp sinh thái, du lịch cộng đồng, du lịch văn hóa và các ngành dịch vụ gắn với bảo tồn tài nguyên thiên nhiên. Đồng thời, nâng cao chất lượng hạ tầng và dịch vụ xã hội nhằm cải thiện điều kiện sống của người dân khu vực nông thôn miền đồi.

Đối với các xã ven biển, ven cửa sông và hải đảo, định hướng phát triển gắn với kinh tế biển, nuôi trồng thủy sản công nghệ cao, dịch vụ hậu cần nghề cá, du lịch sinh thái và du lịch cộng đồng. Bảo đảm khai thác hợp lý tài nguyên biển, tăng cường bảo vệ môi trường và nâng cao khả năng chống chịu trước các tác động của biến đổi khí hậu. Việc phát triển dân cư và các hoạt động kinh tế cần phù hợp với điều kiện tự nhiên, tránh làm gia tăng rủi ro thiên tai và suy giảm các hệ sinh thái quan trọng.

Hệ thống trung tâm xã được từng bước nâng cấp nhằm bảo đảm cung cấp đầy đủ các dịch vụ thiết yếu về giáo dục, y tế, văn hóa, thể thao, thương mại và hành chính công cho người dân. Mỗi trung tâm xã được tổ chức như hạt nhân phục vụ cho địa bàn dân cư xung quanh, đồng thời là đầu mối kết nối giữa khu vực nông thôn với các trung tâm đô thị và hệ thống hạ tầng vùng. Tăng cường ứng dụng công nghệ số trong quản lý, cung cấp dịch vụ công và phát triển kinh tế nhằm từng bước xây dựng mô hình nông thôn thông minh.

Khuyến khích phát triển các ngành nghề phi nông nghiệp tại nông thôn như công nghiệp chế biến, tiểu thủ công nghiệp, thương mại, logistics, dịch vụ du lịch và các ngành kinh tế số phù hợp với điều kiện của từng địa phương. Việc phát triển các hoạt động này phải gắn với bảo vệ môi trường, sử dụng hiệu quả tài nguyên và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực địa phương.

Trong dài hạn, hệ thống các xã của thành phố Hải Phòng mở rộng được định hướng phát triển theo hướng hiện đại, văn minh, có hạ tầng đồng bộ, kinh tế đa dạng và chất lượng sống ngày càng được nâng cao. Các xã vừa là không gian sản xuất, sinh thái và văn hóa của thành phố, vừa là bộ phận quan trọng trong mạng lưới liên kết đô thị - nông thôn, góp phần bảo đảm phát triển cân bằng, bền vững và nâng cao khả năng cạnh tranh của toàn thành phố trong giai đoạn phát triển mới.

3.2.2. Mô hình tổ chức không gian nông thôn

Không gian nông thôn trong thành phố Hải Phòng mở rộng được tổ chức theo hướng phát triển bền vững, hiện đại nhưng vẫn bảo tồn các giá trị văn hóa, xã hội và sản xuất đặc trưng của khu vực nông thôn đồng bằng Bắc Bộ. Mô hình tổ chức không gian nông thôn được xây dựng trên cơ sở gắn kết chặt chẽ giữa khu dân cư, không gian sản xuất, hệ thống

hạ tầng, các trung tâm dịch vụ và các khu vực sinh thái tự nhiên; bảo đảm sự liên kết hiệu quả với hệ thống đô thị, đồng thời duy trì vai trò của nông thôn như một bộ phận quan trọng trong cấu trúc phát triển tổng thể của thành phố.

Mô hình không gian nông thôn được định hướng theo cấu trúc “trung tâm xã - cụm dân cư - vùng sản xuất - không gian sinh thái”, trong đó trung tâm xã đóng vai trò hạt nhân cung cấp các dịch vụ hành chính, giáo dục, y tế, văn hóa, thể dục thể thao, thương mại và các dịch vụ công cộng thiết yếu. Các trung tâm xã được đầu tư nâng cấp đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, bảo đảm khả năng phục vụ cho toàn bộ dân cư trên địa bàn và các khu vực lân cận.

Các khu dân cư nông thôn được tổ chức theo hướng tập trung, phát triển chủ yếu trên cơ sở chỉnh trang, nâng cấp các điểm dân cư hiện hữu, hạn chế hình thành các điểm dân cư mới phân tán hoặc phát triển kéo dài dọc các tuyến giao thông chính. Quá trình phát triển dân cư cần phù hợp với quy mô dân số, nhu cầu thực tế và khả năng đáp ứng của hệ thống hạ tầng kỹ thuật, góp phần sử dụng hiệu quả đất đai và giảm chi phí đầu tư hạ tầng.

Không gian sản xuất được tổ chức thành các vùng tập trung, gắn với lợi thế và điều kiện đặc thù của từng khu vực. Tại các vùng đồng bằng, tiếp tục duy trì và nâng cao hiệu quả các vùng sản xuất nông nghiệp quy mô lớn, ứng dụng công nghệ cao, nông nghiệp thông minh và nông nghiệp tuần hoàn. Tại các khu vực ven sông, ven biển và vùng thấp trũng, phát triển mô hình kết hợp giữa sản xuất nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản, dịch vụ sinh thái và các hoạt động kinh tế phù hợp với điều kiện tự nhiên. Việc tổ chức không gian sản xuất phải bảo đảm khả năng cơ giới hóa, áp dụng công nghệ mới và liên kết thuận lợi với hệ thống logistics, chế biến và tiêu thụ sản phẩm.

Các khu vực sinh thái tự nhiên, hành lang sông, vùng trũng, đất ngập nước, khu vực rừng và các không gian bảo tồn được duy trì như những thành phần quan trọng trong cấu trúc không gian nông thôn. Đây là các khu vực có chức năng bảo vệ môi trường, điều hòa nước, bảo tồn đa dạng sinh học và góp phần nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu. Việc phát triển xây dựng trong các khu vực này được kiểm soát chặt chẽ nhằm bảo đảm duy trì các chức năng sinh thái lâu dài.

Mạng lưới hạ tầng kỹ thuật được tổ chức theo hướng đồng bộ giữa khu vực đô thị và nông thôn. Tăng cường kết nối giao thông giữa các trung tâm xã, các cụm dân cư, vùng sản xuất với hệ thống đô thị, các khu công nghiệp, trung tâm logistics và đầu mối giao thông lớn. Đồng thời từng bước hoàn thiện hệ thống cấp nước, thoát nước, năng lượng, viễn thông và hạ tầng số nhằm nâng cao chất lượng sống và điều kiện sản xuất của người dân nông thôn.

Không gian nông thôn được tổ chức gắn với phát triển kinh tế đa ngành. Bên cạnh sản xuất nông nghiệp, khuyến khích phát triển các ngành nghề nông thôn, công nghiệp chế biến, thương mại, dịch vụ, du lịch cộng đồng, du lịch sinh thái và các hoạt động kinh tế

dựa trên lợi thế địa phương. Việc đa dạng hóa hoạt động kinh tế góp phần tạo việc làm tại chỗ, nâng cao thu nhập và giảm áp lực chuyển dịch lao động tự phát vào các khu vực đô thị.

Đối với các khu vực nông thôn nằm trong hành lang phát triển đô thị hoặc tiếp giáp các trung tâm đô thị lớn, mô hình tổ chức không gian được định hướng theo hướng chuyển tiếp giữa đô thị và nông thôn. Các khu vực này được ưu tiên đầu tư hạ tầng, phát triển dịch vụ hỗ trợ đô thị và hình thành các vùng sản xuất chuyên canh có giá trị cao. Quá trình đô thị hóa được kiểm soát theo quy hoạch, bảo đảm giữ gìn quỹ đất sản xuất cần thiết và hạn chế phát triển tự phát.

Trong dài hạn, mô hình tổ chức không gian nông thôn của thành phố Hải Phòng mở rộng hướng tới xây dựng khu vực nông thôn hiện đại, có khả năng kết nối cao, kinh tế đa dạng, môi trường bền vững và chất lượng sống ngày càng được nâng cao. Không gian nông thôn không chỉ là nơi cư trú và sản xuất mà còn là không gian sinh thái, văn hóa và dự trữ phát triển quan trọng, góp phần tạo nên sự cân bằng và bền vững cho toàn bộ cấu trúc đô thị - nông thôn của thành phố.

3.2.3. Bảo tồn cấu trúc làng xóm truyền thống

Bảo tồn văn hóa nông thôn được xác định là một trong những nhiệm vụ quan trọng nhằm duy trì bản sắc địa phương, củng cố sự gắn kết cộng đồng và tạo nền tảng cho phát triển bền vững trong quá trình đô thị hóa của thành phố Hải Phòng mở rộng. Quá trình phát triển kinh tế và chuyển dịch cơ cấu không gian cần được thực hiện đồng thời với việc bảo vệ các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể đã được hình thành qua nhiều thế hệ, bảo đảm sự kế thừa liên tục giữa truyền thống và hiện đại.

Các khu vực nông thôn được định hướng bảo tồn cấu trúc văn hóa đặc trưng của làng xã Bắc Bộ, trong đó bao gồm hệ thống đình, đền, chùa, miếu, nhà thờ họ, các công trình tín ngưỡng, không gian sinh hoạt cộng đồng và các địa điểm gắn với lịch sử hình thành địa phương. Việc bảo tồn không chỉ tập trung vào các công trình kiến trúc mà còn chú trọng duy trì mối quan hệ giữa các công trình với không gian làng xóm, cây xanh, ao hồ, mặt nước và mạng lưới đường làng truyền thống, góp phần giữ gìn những giá trị đặc trưng của văn hóa nông thôn vùng đồng bằng sông Hồng.

Ưu tiên bảo tồn và phát huy các di sản văn hóa, di tích lịch sử, lễ hội truyền thống, nghề thủ công và các hình thức sinh hoạt văn hóa dân gian tại các địa phương. Khuyến khích việc phục hồi, tổ chức và phát triển các hoạt động văn hóa cộng đồng phù hợp với điều kiện mới, góp phần nâng cao đời sống tinh thần của người dân và tăng cường nhận diện bản sắc văn hóa địa phương trong bối cảnh hội nhập và phát triển.

Đối với các làng nghề truyền thống, định hướng bảo tồn gắn với đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng sản phẩm và mở rộng thị trường tiêu thụ. Kết hợp bảo tồn giá trị nghề

truyền thống với phát triển du lịch văn hóa, du lịch trải nghiệm và các hoạt động giáo dục cộng đồng nhằm tạo nguồn lực kinh tế cho công tác bảo tồn, đồng thời tạo thêm việc làm và thu nhập cho người dân nông thôn.

Các không gian công cộng nông thôn như nhà văn hóa, sân đình, quảng trường nhỏ, khu thể thao cộng đồng và các không gian sinh hoạt chung được tiếp tục duy trì, cải tạo và nâng cấp phù hợp với nhu cầu sử dụng của người dân. Đây là những địa điểm quan trọng trong việc tổ chức các hoạt động văn hóa, lễ hội, hội họp và các chương trình cộng đồng, góp phần củng cố mối liên kết xã hội và gìn giữ truyền thống địa phương.

Bảo tồn văn hóa nông thôn cần gắn với bảo tồn tri thức bản địa và các tập quán sản xuất, sinh hoạt đặc trưng của từng vùng. Khuyến khích lưu giữ, truyền dạy các giá trị văn hóa dân gian, nghệ truyền thống, nghệ thuật trình diễn dân gian, phong tục tập quán tốt đẹp và các kinh nghiệm ứng xử với môi trường tự nhiên được tích lũy qua nhiều thế hệ. Đồng thời tăng cường vai trò của cộng đồng địa phương trong việc quản lý, khai thác và phát huy các giá trị văn hóa nhằm bảo đảm tính bền vững của công tác bảo tồn.

Trong quá trình xây dựng nông thôn mới và phát triển đô thị hóa, việc phát triển các công trình mới cần tôn trọng các giá trị văn hóa hiện hữu, hạn chế các tác động làm mất đi bản sắc của làng xã truyền thống. Khuyến khích sử dụng các giải pháp thiết kế phù hợp với điều kiện tự nhiên, văn hóa và tập quán sinh hoạt địa phương; bảo đảm sự hài hòa giữa các yếu tố phát triển mới với không gian văn hóa truyền thống.

Bên cạnh đó, tăng cường ứng dụng công nghệ số trong công tác bảo tồn và quảng bá văn hóa nông thôn, xây dựng cơ sở dữ liệu về di sản văn hóa, lễ hội, làng nghề và các giá trị văn hóa đặc trưng của từng địa phương. Kết nối các hoạt động văn hóa với phát triển du lịch, giáo dục và truyền thông nhằm nâng cao nhận thức của cộng đồng, đặc biệt là thế hệ trẻ, về trách nhiệm bảo vệ và phát huy các giá trị văn hóa truyền thống.

Trong dài hạn, bảo tồn văn hóa nông thôn được thực hiện theo hướng bảo vệ các giá trị cốt lõi của cộng đồng làng xã đồng thời tạo điều kiện để văn hóa thích ứng với yêu cầu phát triển mới. Qua đó xây dựng khu vực nông thôn không chỉ là nơi sản xuất và cư trú mà còn là không gian lưu giữ bản sắc văn hóa, góp phần tạo nên sự đa dạng, hấp dẫn và bền vững trong cấu trúc phát triển chung của thành phố Hải Phòng mở rộng.

3.2.4. Phát triển nông thôn gắn với đô thị hóa

Phát triển du lịch văn hóa được định hướng trở thành một trong những động lực quan trọng của khu vực nông thôn, góp phần đa dạng hóa cơ cấu kinh tế, nâng cao thu nhập cho người dân và phát huy giá trị các nguồn lực văn hóa đặc trưng của thành phố Hải Phòng mở rộng. Định hướng này phù hợp với mục tiêu xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm kinh tế biển, dịch vụ và du lịch có tầm vóc quốc gia và quốc tế, trong đó du lịch văn hóa

giữ vai trò hỗ trợ và kết nối với các loại hình du lịch biển, du lịch sinh thái, du lịch cộng đồng và du lịch nghỉ dưỡng.

Khu vực nông thôn của thành phố sở hữu hệ thống di sản văn hóa, lịch sử và tâm linh có giá trị đặc biệt, phân bố từ vùng đồi núi phía Bắc đến khu vực đồng bằng và ven biển. Trọng tâm là các cụm di tích quốc gia đặc biệt như Côn Sơn - Kiếp Bạc, quần thể An Phụ - Kính Chủ - Nhâm Dương, khu vực Bạch Đằng cùng hệ thống đình, đền, chùa, làng nghề truyền thống và các không gian văn hóa cộng đồng. Đây là nền tảng quan trọng để hình thành các tuyến, cụm và sản phẩm du lịch văn hóa có tính đặc sắc và khả năng cạnh tranh cao trong vùng Đồng bằng sông Hồng.

Định hướng phát triển du lịch văn hóa theo mô hình liên kết không gian giữa các trung tâm di sản, làng nghề, khu vực sinh thái và các đô thị dịch vụ. Hình thành các tuyến du lịch văn hóa kết nối Chí Linh - Côn Sơn - Kiếp Bạc - Kinh Môn - Bạch Đằng với trung tâm Hải Dương, trung tâm Hải Phòng và các khu du lịch ven biển Đồ Sơn, Cát Hải, Cát Bà. Việc liên kết này góp phần tạo nên chuỗi sản phẩm du lịch đa dạng từ văn hóa, lịch sử, tín ngưỡng đến sinh thái và biển đảo, qua đó kéo dài thời gian lưu trú và gia tăng mức chi tiêu của du khách.

Khuyến khích phát triển du lịch cộng đồng và du lịch trải nghiệm tại các khu vực nông thôn có điều kiện phù hợp. Người dân địa phương được tạo điều kiện tham gia trực tiếp vào hoạt động du lịch thông qua cung cấp dịch vụ lưu trú, ẩm thực, hướng dẫn trải nghiệm văn hóa, trình diễn nghề truyền thống, tổ chức lễ hội và các hoạt động sinh hoạt cộng đồng. Qua đó, du lịch không chỉ tạo nguồn thu nhập mới mà còn góp phần duy trì và truyền dạy các giá trị văn hóa truyền thống cho các thế hệ tiếp theo.

Các làng nghề truyền thống được định hướng trở thành những điểm đến du lịch gắn với trải nghiệm sản xuất, văn hóa địa phương và giới thiệu sản phẩm đặc trưng. Kết hợp chương trình OCOP với hoạt động du lịch nhằm nâng cao giá trị sản phẩm địa phương, mở rộng thị trường tiêu thụ và thúc đẩy phát triển kinh tế nông thôn. Đồng thời hỗ trợ xây dựng thương hiệu cho các sản phẩm văn hóa và thủ công truyền thống có giá trị.

Tăng cường đầu tư hệ thống hạ tầng phục vụ du lịch tại các khu vực có tiềm năng phát triển, bao gồm giao thông kết nối, hệ thống thông tin hướng dẫn, trung tâm đón tiếp du khách và các dịch vụ hỗ trợ. Việc đầu tư được thực hiện theo hướng phù hợp với quy mô của từng địa phương, bảo đảm không làm ảnh hưởng đến giá trị di tích, môi trường tự nhiên và không gian văn hóa truyền thống.

Ưu tiên ứng dụng công nghệ số trong quảng bá, quản lý và khai thác các giá trị du lịch văn hóa. Xây dựng cơ sở dữ liệu số về di tích, lễ hội, làng nghề, nhân vật lịch sử và các giá trị văn hóa đặc trưng; đồng thời tăng cường liên kết với các nền tảng du lịch thông minh nhằm mở rộng khả năng tiếp cận thị trường trong nước và quốc tế. Định hướng xây

dựng các sản phẩm du lịch văn hóa số, không gian trưng bày số và hệ thống thuyết minh điện tử tại các điểm du lịch trọng điểm.

Quá trình phát triển du lịch văn hóa cần bảo đảm nguyên tắc bảo tồn gắn với phát huy giá trị di sản. Mọi hoạt động đầu tư và khai thác du lịch phải tôn trọng tính nguyên gốc của di tích, không làm suy giảm các giá trị văn hóa vật thể và phi vật thể, đồng thời duy trì vai trò chủ thể của cộng đồng địa phương trong việc quản lý và khai thác các nguồn lực văn hóa.

Trong dài hạn, hệ thống du lịch văn hóa được định hướng trở thành một hợp phần quan trọng trong mạng lưới du lịch của thành phố Hải Phòng mở rộng, liên kết chặt chẽ với các trụ cột phát triển về kinh tế biển, logistics và du lịch quốc tế. Qua đó góp phần xây dựng hình ảnh Hải Phòng không chỉ là trung tâm kinh tế biển hàng đầu cả nước mà còn là không gian hội tụ các giá trị lịch sử, văn hóa và di sản đặc sắc của vùng duyên hải Bắc Bộ.

3.3. Liên kết phát triển đô thị và nông thôn

3.3.1. Cấu trúc liên kết đô thị - nông thôn

Cấu trúc phát triển đô thị - nông thôn của thành phố Hải Phòng được tổ chức theo mô hình đa cực, trong đó đô thị trung tâm Hải Phòng và đô thị Hải Dương là hai cực phát triển tổng hợp giữ vai trò hạt nhân của toàn thành phố. Hai trung tâm này tập trung các chức năng hành chính, thương mại, dịch vụ, giáo dục đào tạo, y tế chuyên sâu, nghiên cứu khoa học và đổi mới sáng tạo, đồng thời là đầu mối kết nối các hoạt động kinh tế, xã hội của toàn địa bàn.

Các đô thị Chí Linh, Kinh Môn, Đồ Sơn, Cát Hải và các khu vực TOD như Ninh Xá, Hải Dương Nam, Nam Hải Phòng được phát triển như các cực tăng trưởng chuyên ngành, đảm nhiệm vai trò hỗ trợ và chia sẻ chức năng với hai đô thị trung tâm. Thông qua mạng lưới đô thị này, các nguồn lực đầu tư, dịch vụ công và cơ hội việc làm được phân bố đồng đều hơn trên toàn địa bàn, hạn chế sự tập trung quá mức vào khu vực lõi đô thị.

Khu vực nông thôn đóng vai trò là không gian sản xuất nông nghiệp, dự trữ phát triển, cung cấp dịch vụ sinh thái và bảo tồn các giá trị văn hóa truyền thống. Đồng thời, nông thôn là khu vực bổ trợ lao động, nguyên liệu và các sản phẩm nông nghiệp, thực phẩm cho hệ thống đô thị của thành phố.

- ✓ Các hành lang phát triển Liên kết đô thị - nông thôn được tổ chức theo các hành lang phát triển chủ đạo của thành phố.
- Hành lang Đông - Tây là trục động lực chính kết nối Hải Dương với Hải Phòng, gắn với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao trong tương lai và hệ thống các khu công nghiệp, trung tâm logistics. Đây là hành lang

tập trung các hoạt động công nghiệp, dịch vụ, thương mại và đổi mới sáng tạo của thành phố.

- Hành lang Bắc - Nam kết nối Chí Linh, Kinh Môn, khu vực phía Bắc với trung tâm Hải Phòng và khu kinh tế Nam Hải Phòng. Hành lang này giữ vai trò liên kết các vùng sản xuất nông nghiệp, công nghiệp, logistics và dịch vụ trên toàn địa bàn.
- Hành lang kinh tế biển kéo dài từ Đình Vũ - Cát Hải - Lạch Huyện đến Nam Đồ Sơn, là không gian phát triển các ngành kinh tế biển, cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, du lịch biển và năng lượng tái tạo.
- ✓ Mạng lưới trung tâm phục vụ được tổ chức phù hợp với mô hình chính quyền địa phương hai cấp và phạm vi phục vụ của từng loại hình dịch vụ.
- Hai trung tâm Hải Phòng và Hải Dương là các trung tâm phục vụ cấp thành phố, cung cấp các dịch vụ chất lượng cao về hành chính, y tế chuyên sâu, giáo dục đào tạo, văn hóa, nghiên cứu khoa học, thương mại và dịch vụ tổng hợp. Đây là các đầu mối phục vụ không chỉ cho cư dân đô thị mà còn cho toàn bộ khu vực nông thôn trên địa bàn.
- Tại các xã và phường, hệ thống trung tâm hành chính và dịch vụ công được tổ chức theo hướng đáp ứng nhu cầu thường xuyên của người dân về giáo dục phổ thông, y tế cơ sở, văn hóa, thể thao, thương mại dân sinh và các dịch vụ công thiết yếu. Mạng lưới này được kết nối hiệu quả với hệ thống trung tâm cấp thành phố thông qua hạ tầng giao thông và nền tảng số, bảo đảm mọi người dân đều có khả năng tiếp cận các dịch vụ cơ bản và dịch vụ chất lượng cao trong phạm vi hợp lý.

3.3.2. Liên kết mạng lưới dân cư và trung tâm phục vụ

✓ Phân cấp trung tâm phục vụ

Hệ thống trung tâm phục vụ được phân cấp theo chức năng và phạm vi ảnh hưởng nhằm sử dụng hiệu quả nguồn lực đầu tư và nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ.

Trung tâm cấp vùng tập trung các dịch vụ chuyên ngành và dịch vụ chất lượng cao về hành chính, giáo dục đại học, y tế chuyên sâu, nghiên cứu khoa học và văn hóa.

Trung tâm cấp đô thị đảm nhiệm các chức năng thương mại, giáo dục nghề nghiệp, y tế đa khoa, dịch vụ việc làm và dịch vụ công cộng phục vụ nhiều xã, phường.

Trung tâm cấp xã và phường cung cấp các dịch vụ thiết yếu hằng ngày như giáo dục phổ thông, y tế cơ sở, văn hóa, thể thao, hành chính và thương mại dân sinh dịch vụ công và các hoạt động cộng đồng.

✓ Mối liên kết giữa đô thị và điểm dân cư nông thôn

Các khu dân cư nông thôn được tổ chức gắn với hệ thống trung tâm xã, cụm xã và các đô thị gần nhất. Người dân nông thôn tiếp cận việc làm, dịch vụ giáo dục, y tế và thương mại thông qua mạng lưới đô thị và trung tâm khu vực.

Ngược lại, các đô thị nhận được sự hỗ trợ từ khu vực nông thôn thông qua nguồn lao động, sản phẩm nông nghiệp, dịch vụ sinh thái và các giá trị văn hóa truyền thống. Quan hệ này tạo nên sự phụ thuộc và bổ trợ lẫn nhau giữa các khu vực đô thị và nông thôn.

✓ Tổ chức mạng lưới dịch vụ công

Mạng lưới dịch vụ công được phát triển theo hướng đồng bộ trên phạm vi toàn thành phố, bảo đảm người dân tại các khu vực đô thị và nông thôn đều được tiếp cận công bằng với các dịch vụ cơ bản và các dịch vụ chất lượng cao.

Ưu tiên nâng cao chất lượng dịch vụ giáo dục, y tế, văn hóa và an sinh xã hội tại các xã, phường có tốc độ đô thị hóa nhanh hoặc nằm xa các trung tâm lớn. Đồng thời đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, phát triển dịch vụ công trực tuyến và cơ sở dữ liệu dùng chung nhằm giảm khoảng cách tiếp cận dịch vụ giữa các khu vực, nâng cao hiệu quả quản lý và phục vụ người dân.

Thông qua mạng lưới trung tâm phục vụ và hệ thống hạ tầng liên kết, quá trình phát triển đô thị và nông thôn được tổ chức theo hướng tích hợp, góp phần nâng cao chất lượng sống, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm sự cân bằng trong phân bố nguồn lực trên phạm vi toàn thành phố.

3.3.3. Liên kết hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội

✓ Giao thông

Hệ thống giao thông được phát triển theo hướng đa phương thức, kết nối hiệu quả các khu vực đô thị, nông thôn, khu công nghiệp, cảng biển và các trung tâm logistics.

Tăng cường liên kết giữa mạng lưới đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải và hàng không; bảo đảm kết nối thuận lợi từ các xã, phường đến các trung tâm đô thị và các cực phát triển kinh tế của thành phố.

✓ Hạ tầng kỹ thuật

Từng bước đồng bộ hóa hệ thống cấp nước, thoát nước, điện năng, viễn thông, hạ tầng số và xử lý chất thải trên toàn địa bàn.

Ưu tiên đầu tư các khu vực nông thôn và khu vực mới đô thị hóa nhằm giảm chênh lệch về điều kiện sống giữa các khu vực. Tăng cường ứng dụng công nghệ số trong quản lý hạ tầng và cung cấp dịch vụ công.

✓ Giáo dục, y tế và văn hóa

Tổ chức mạng lưới giáo dục, y tế và văn hóa theo nguyên tắc phân cấp phục vụ.

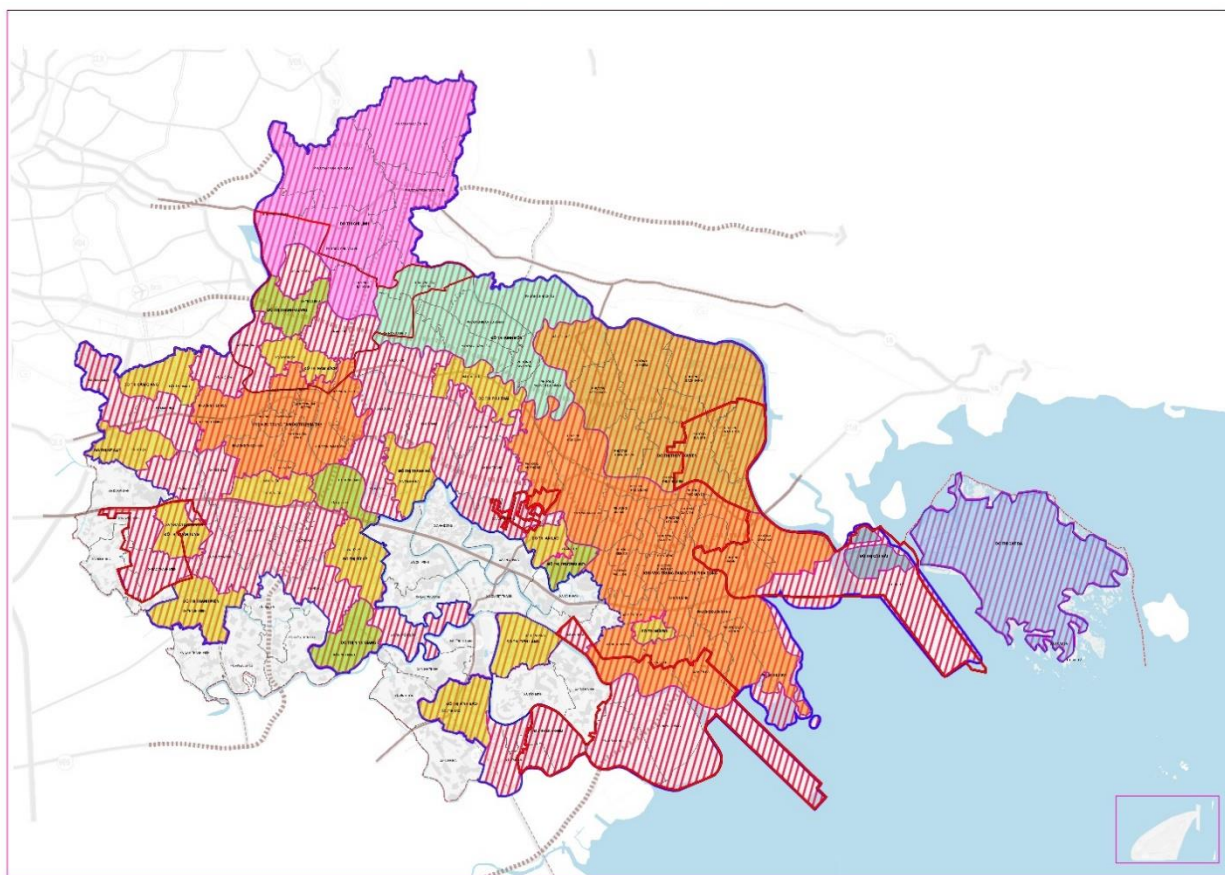
Các trung tâm đô thị lớn tập trung các cơ sở đào tạo chất lượng cao, bệnh viện chuyên sâu và các thiết chế văn hóa cấp thành phố. Các trung tâm khu vực và xã, phường bảo đảm cung cấp các dịch vụ thiết yếu, đáp ứng nhu cầu của người dân trong phạm vi phục vụ phù hợp.

✓ Chuỗi sản xuất và logistics

Hình thành chuỗi liên kết giữa vùng sản xuất nông nghiệp, trung tâm thu mua, cơ sở chế biến, khu công nghiệp và hệ thống logistics của thành phố.

Các khu vực nông nghiệp trọng điểm được kết nối với các trung tâm logistics tại Ninh Xá, Hải Dương Nam, Đình Vũ - Cát Hải, Nam Hải Phòng và hệ thống cảng biển quốc tế, qua đó nâng cao giá trị gia tăng và khả năng cạnh tranh của sản phẩm nông nghiệp.

3.4. Nguyên tắc quản lý phát triển hệ thống đô thị và nông thôn



3.4.1. Nguyên tắc quản lý phát triển theo từng khu vực

Việc quản lý phát triển hệ thống đô thị và nông thôn được thực hiện trên cơ sở mô hình không gian đa cực, trong đó các khu vực được quản lý theo chức năng, vai trò và mức độ phát triển khác nhau nhằm bảo đảm sử dụng hiệu quả nguồn lực đất đai, hạ tầng và tài nguyên, đồng thời duy trì sự cân bằng giữa phát triển kinh tế, xã hội và bảo vệ môi trường.

Đối với khu vực đô thị trung tâm Hải Phòng và Hải Dương, ưu tiên tập trung các chức năng hành chính, tài chính, thương mại, dịch vụ, khoa học công nghệ, giáo dục đào tạo và đổi mới sáng tạo. Việc phát triển cần hướng tới nâng cao hiệu quả sử dụng đất, khai thác hệ thống hạ tầng hiện có và tăng khả năng cung cấp dịch vụ chất lượng cao cho toàn thành phố. Hạn chế mở rộng đô thị theo chiều rộng, đồng thời ưu tiên tái thiết, chỉnh trang và nâng cấp các khu vực đã phát triển.

Đối với các khu vực đô thị mới và các cực phát triển gắn với TOD như Ninh Xá, Hải Dương Nam, Nam Hải Phòng, Hùng Vương, Hồ Đông và Tứ Kỳ, tập trung phát triển các chức năng hỗn hợp, dịch vụ, thương mại, đào tạo, logistics và nhà ở, tạo động lực tăng trưởng mới cho toàn thành phố. Việc phát triển phải gắn với hệ thống giao thông công cộng và khả năng kết nối vùng nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư hạ tầng.

Đối với các khu kinh tế, khu công nghiệp và các trung tâm logistics, định hướng phát triển theo hướng chuyên môn hóa, công nghệ cao, công nghiệp xanh và kinh tế tuần hoàn. Ưu tiên các ngành có giá trị gia tăng cao, giảm sử dụng tài nguyên và tăng khả năng liên kết với hệ thống cảng biển, sân bay, đường sắt và các đầu mối logistics của vùng.

Đối với khu vực nông thôn, tập trung bảo vệ quỹ đất nông nghiệp, phát triển nông nghiệp công nghệ cao, kinh tế nông thôn đa ngành và các hoạt động dịch vụ hỗ trợ sản xuất. Quá trình chuyển đổi sang chức năng đô thị phải được kiểm soát theo quy hoạch và phù hợp với khả năng đầu tư hạ tầng.

Đối với khu vực sinh thái, di sản, ven sông, ven biển và hải đảo, ưu tiên bảo tồn tài nguyên thiên nhiên, đa dạng sinh học và các giá trị văn hóa. Việc phát triển kinh tế tại các khu vực này phải bảo đảm duy trì các chức năng sinh thái, nâng cao khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường lâu dài.

3.4.2. Kiểm soát phát triển không gian đô thị và nông thôn

Kiểm soát phát triển không gian được thực hiện theo nguyên tắc phát triển tập trung, có trọng điểm, gắn với năng lực hạ tầng và định hướng phát triển kinh tế - xã hội của thành phố. Quá trình đô thị hóa cần bảo đảm tính hiệu quả trong sử dụng đất, hạn chế tình trạng phát triển phân tán, bám tuyến giao thông hoặc mở rộng đô thị không gắn với nhu cầu thực tế.

Không gian đô thị được ưu tiên phát triển tại các khu vực trung tâm, các hành lang tăng trưởng, các khu vực TOD và các đầu mối giao thông quan trọng. Việc mở rộng đô thị

phải gắn với khả năng đáp ứng của hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội, bảo đảm chất lượng sống và hiệu quả đầu tư.

Đối với khu vực nông thôn, kiểm soát chặt chẽ việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất nông nghiệp, đặc biệt là các vùng sản xuất tập trung, vùng cây ăn quả, vùng nuôi trồng thủy sản và các khu vực có vai trò quan trọng đối với an ninh lương thực và sinh kế của người dân. Hạn chế hình thành các khu dân cư nhỏ lẻ, manh mún hoặc các dự án phát triển không phù hợp với định hướng không gian chung.

Các vùng sinh thái, hành lang thoát lũ, khu vực bảo tồn thiên nhiên, vùng đất ngập nước, vùng ven biển và khu vực có nguy cơ chịu tác động của biến đổi khí hậu cần được quản lý nghiêm ngặt. Hạn chế các hoạt động đầu tư làm suy giảm chức năng sinh thái hoặc làm gia tăng nguy cơ thiên tai, ngập lụt và ô nhiễm môi trường.

Việc phát triển các khu công nghiệp, logistics và hạ tầng quy mô lớn phải bảo đảm khoảng cách an toàn đối với khu dân cư, hạn chế ảnh hưởng đến môi trường sống và các hoạt động sản xuất nông nghiệp. Các khu vực chuyển đổi chức năng sử dụng đất cần được đánh giá kỹ về nhu cầu phát triển, tác động môi trường và khả năng kết nối hạ tầng trước khi triển khai thực hiện.

3.4.3. Định hướng triển khai trong quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết

Các đồ án quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết sẽ cụ thể hóa định hướng phát triển hệ thống đô thị và nông thôn của quy hoạch chung, bảo đảm sự thống nhất trong tổ chức không gian và quản lý phát triển trên toàn địa bàn thành phố.

Trong quy hoạch phân khu, cần làm rõ ranh giới các khu vực phát triển đô thị, khu vực nông thôn, khu vực kinh tế biển, các trung tâm dịch vụ..., các hành lang phát triển và các khu vực cần kiểm soát đặc thù. Đồng thời xác định quy mô dân số, chức năng sử dụng đất và nhu cầu hạ tầng cho từng khu vực phát triển.

Trong quy hoạch chi tiết, cần cụ thể hóa tổ chức mạng lưới dân cư, hệ thống công trình công cộng, hạ tầng kỹ thuật và các khu vực sản xuất, dịch vụ, bảo tồn. Việc xác định các chỉ tiêu sử dụng đất phải phù hợp với vai trò của từng khu vực trong cấu trúc phát triển chung của thành phố.

Các khu vực trung tâm đô thị, các TOD, khu kinh tế, khu công nghiệp, các trung tâm dịch vụ cấp vùng và các khu vực chuyển đổi đô thị hóa cần được ưu tiên lập quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết trước nhằm tạo điều kiện triển khai các chương trình đầu tư trọng điểm và thu hút các nguồn lực phát triển.

Đối với khu vực nông thôn, quy hoạch cấp dưới cần bảo đảm duy trì quỹ đất sản xuất có hiệu quả, bảo tồn các giá trị văn hóa truyền thống và tổ chức mạng lưới dân cư phù hợp với điều kiện phát triển của từng địa phương. Quá trình đô thị hóa nông thôn phải được

thực hiện theo lộ trình và gắn với đầu tư đồng bộ hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và dịch vụ công.

Trong quá trình triển khai, các quy hoạch cấp dưới cần kế thừa đầy đủ các định hướng về mô hình phát triển đa cực, hệ thống trung tâm, các hành lang phát triển kinh tế, mạng lưới đô thị - nông thôn và các khu vực ưu tiên đầu tư đã được xác định trong Quy hoạch thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Điều này nhằm bảo đảm sự thống nhất giữa các cấp quy hoạch, nâng cao hiệu quả quản lý phát triển không gian và tạo nền tảng cho quá trình phát triển bền vững của thành phố Hải Phòng mở rộng trong giai đoạn tới.

Chương 4. Tổ chức các khu chức năng

4.1. Hệ thống trung tâm đô thị

4.1.1. Trung tâm hành chính – chính trị

Trung tâm hành chính – chính trị cấp thành phố tại Thủy Nguyên được xác định là trung tâm hành chính – chính trị của Hải Phòng, tiếp tục hoàn thiện đã được đầu tư; tăng cường kết nối với hệ thống giao thông công cộng, các trung tâm đô thị và không gian công cộng xung quanh.

Trung tâm hành chính tại các xã, phường được duy trì trên cơ sở các công trình hiện hữu, thực hiện cải tạo, nâng cấp và bổ sung các dịch vụ công theo nhu cầu dân cư. Không gian trung tâm được tổ chức gắn với quảng trường, cây xanh, giao thông địa phương và các công trình dịch vụ cộng đồng.

Toàn bộ hệ thống được tổ chức theo mô hình hành chính đa cấp, trong đó Thủy Nguyên giữ vai trò trung tâm cấp thành phố, các trung tâm tại xã/phường đảm nhiệm chức năng phục vụ hành chính và dịch vụ công tại chỗ, hạn chế đầu tư xây dựng mới phân tán và tận dụng hiệu quả hệ thống công trình hiện hữu.

4.1.2. Trung tâm kinh tế, tài chính và thương mại

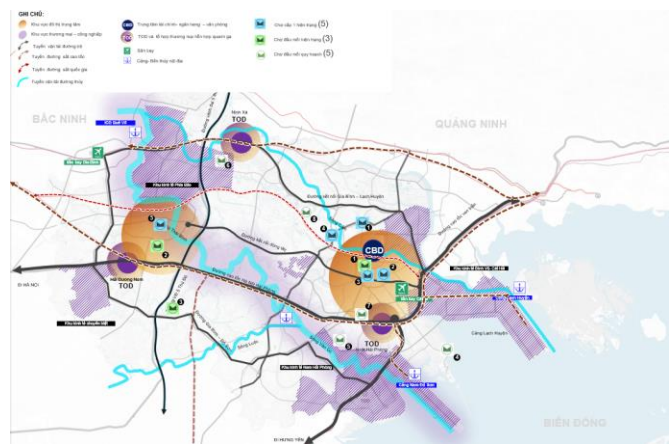
Xây dựng Hải Phòng thành trung tâm kinh tế, tài chính và thương mại hàng đầu vùng Bắc Bộ, cửa ngõ giao thương quốc tế, gắn với cảng biển, Khu thương mại tự do, logistics, công nghiệp công nghệ cao và các hành lang kinh tế quốc tế.

Tổ chức hệ thống trung tâm theo mô hình đa cực, đa trung tâm, gồm:

Tài chính: trung tâm tài chính cấp thành phố tại khu trung tâm hiện hữu và trung tâm hành chính mới Bắc sông Cấm; phát triển tài chính – ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán, tài chính số và tài chính xanh, gắn với các Khu thương mại tự do.

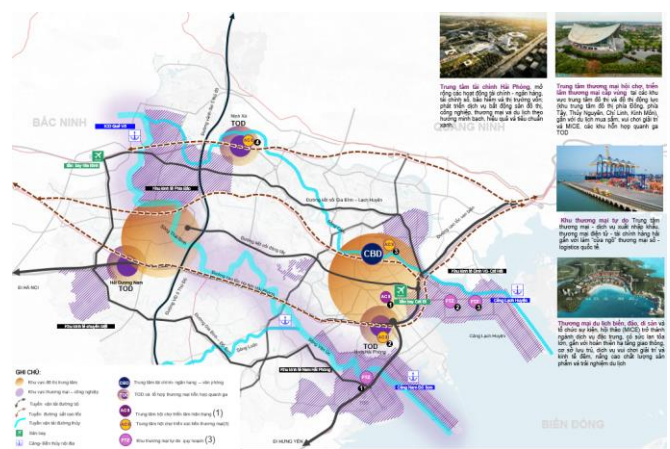
Thương mại: hình thành trung tâm thương mại quốc tế, cấp vùng và cấp thành phố; ưu tiên trung tâm đô thị, cửa ngõ, đô thị mới và đầu mối giao thông.

Chợ đầu mối: duy trì, nâng cấp các chợ hiện có; phát triển thêm chợ đầu mối nông sản, thủy hải sản và tổng hợp, gắn với vùng sản xuất, logistics và giao thông.



Sơ đồ hệ thống chợ đầu mối

Hội chợ – triển lãm: phát triển trung tâm hội nghị, hội chợ, triển lãm và xúc tiến thương mại quy mô vùng, quốc gia tại các khu vực có kết nối giao thông thuận lợi.



Sơ đồ hệ thống trung tâm hội chợ, triển lãm và xúc tiến thương mại

Giao dịch – phân phối: phát triển sàn giao dịch hàng hóa, trung tâm phân phối, giới thiệu sản phẩm và dịch vụ hỗ trợ thương mại gắn với Khu thương mại tự do, cảng biển và khu công nghiệp.

Đổi mới sáng tạo: hình thành các trung tâm R&D, khởi nghiệp và hỗ trợ doanh nghiệp gắn với đại học, viện nghiên cứu, khu công nghệ cao và khu kinh tế.

Kinh tế tuần hoàn – chuyển đổi xanh: phát triển thương mại xanh, logistics xanh; tăng tái chế, tái sử dụng, tiết kiệm tài nguyên và năng lượng; thúc đẩy tài chính xanh, kinh tế số, thương mại điện tử và quản trị dựa trên dữ liệu.

Hạ tầng trọng tâm: phát triển đồng bộ trung tâm logistics quốc tế và cấp vùng, ICD, kho ngoại quan, kho lạnh, trung tâm phân phối; hạ tầng tài chính, thương mại điện tử, dữ

liệu số; hạ tầng xuất nhập khẩu và xúc tiến thương mại. Ưu tiên hạ tầng Khu thương mại tự do Hải Phòng gắn Lạch Huyện, Cát Bi và mạng lưới cao tốc – đường sắt.

Giải pháp chính: hoàn thiện cơ chế chính sách; quản lý phát triển theo quy hoạch; đầu tư đồng bộ hạ tầng; đa dạng hóa vốn đầu tư; ứng dụng khoa học – công nghệ; đào tạo nhân lực chất lượng cao; tăng liên kết Hà Nội – Quảng Ninh – Đồng bằng sông Hồng và quốc tế; tăng cường quản lý, giám sát thực hiện.

4.1.3. Trung tâm giáo dục, đào tạo

Phát triển Hải Phòng thành trung tâm giáo dục – đào tạo, nghiên cứu và đào tạo nhân lực chất lượng cao cấp vùng; mở rộng, hiện đại hóa mạng lưới đại học, giáo dục nghề nghiệp và các trung tâm đào tạo – nghiên cứu.

Ưu tiên các lĩnh vực: kinh tế biển, logistics, kỹ thuật – công nghệ, CNTT – tài chính, y học biển, y dược, khoa học cơ bản, nghề kỹ thuật và nghệ thuật. Gắn đào tạo với nhu cầu doanh nghiệp, khu kinh tế, khu công nghiệp; tăng liên kết trường – viện – doanh nghiệp và hợp tác trong nước, quốc tế.

Sắp xếp mạng lưới giáo dục phổ thông phù hợp phân bố dân cư, đô thị hóa; nâng tỷ lệ trường đạt chuẩn quốc gia.

Lộ trình: đến 2030 hoàn thiện mạng lưới, ưu tiên ngành mũi nhọn; 2030–2050 hình thành các cụm đào tạo chuyên sâu; 2050–2075 trở thành trung tâm đào tạo, nghiên cứu cấp vùng.

4.1.4. Trung tâm y tế

Phát triển Hải Phòng thành trung tâm y tế vùng Duyên hải Bắc Bộ, mạnh về khám chữa bệnh chuyên sâu, y học biển, đào tạo, nghiên cứu và chuyển giao kỹ thuật.

Tổ chức mạng lưới theo 3 tầng: trung tâm y tế vùng – các cực y tế khu vực – y tế vệ tinh, phân bố hợp lý giữa khu Đông, Tây và các khu vực đô thị, công nghiệp; củng cố y tế cơ sở và chăm sóc sức khỏe ban đầu.

Ưu tiên bệnh viện đa khoa, chuyên sâu; các trung tâm ung bướu, tim mạch, lao, cấp cứu biển – đảo, y tế kỹ thuật cao và y tế nghề nghiệp; tăng liên kết với Hà Nội, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên.

Đến 2030: đầu tư, nâng cấp hệ thống bệnh viện và cơ sở y tế trọng điểm. Sau 2030: phát triển trung tâm y tế nghề nghiệp, cấp cứu biển đảo, y tế kỹ thuật cao và các bệnh viện chuyên sâu.

4.1.5. Trung tâm văn hóa

Xây dựng Hải Phòng theo định hướng “Thành phố Âm nhạc”, phát triển văn hóa – nghệ thuật gắn với bản sắc đô thị cảng, công nghiệp và vùng văn hóa Xứ Đông.

Phát triển các không gian văn hóa, nghệ thuật biểu diễn, lễ hội, phố nghệ thuật, công trình văn hóa và điểm sáng tạo, trọng tâm tại Bắc Sông Cấm, trung tâm hiện hữu, Đồ Sơn – Cát Bà; nâng cấp hệ thống nhà hát và thiết chế văn hóa.

Đến 2030: hoàn thiện, nâng cấp hạ tầng và thiết chế văn hóa. Sau 2030: hướng tới 100% nhà hát đạt chuẩn quốc tế, phát triển mạng lưới “điểm hẹn âm nhạc” và đào tạo nghệ thuật chuyên nghiệp.

4.1.6. Trung tâm thể dục, thể thao

Phát triển Hải Phòng thành một trong các trung tâm thể thao mạnh của cả nước, đáp ứng thể thao thành tích cao, thể thao quần chúng và tổ chức sự kiện quốc gia, quốc tế.

Đến 2030, tập trung phát triển Khu liên hợp Thể thao thành phố, Khu liên hợp Văn hóa – Thể thao phía Tây, sân vận động 50.000 chỗ, sân vận động 30.000 chỗ và hệ thống cơ sở tập luyện chuyên ngành.

Phát triển thể thao biển tại Đồ Sơn, Vạn Ngang; trung tâm huấn luyện thể thao dưới nước, rowing, canoeing. Sau 2030 phát triển khu thể thao trải nghiệm rừng Cát Bà và các cơ sở thể thao – du lịch tại Đồ Sơn, Chí Linh.

4.1.7. Trung tâm khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo

Phát triển Hải Phòng thành trung tâm khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, gắn nghiên cứu – đào tạo – doanh nghiệp; thúc đẩy R&D, chuyển giao công nghệ và hệ sinh thái khởi nghiệp.

Ưu tiên các lĩnh vực công nghệ chiến lược, công nghệ cao, vi mạch – bán dẫn, công nghệ biển và các ngành giá trị gia tăng cao; bố trí các trung tâm đổi mới sáng tạo tại khu vực động lực, khu công nghệ cao và Khu kinh tế ven biển phía Nam.

Đến 2030: hình thành Trung tâm đổi mới sáng tạo cấp vùng – Trung tâm phát triển AI tại Khu kinh tế Nam Hải Phòng, khoảng 50 ha. Đến 2050: hình thành Trung tâm đổi mới sáng tạo cấp vùng – Trung tâm phát triển AI tại khu vực trung tâm phía Tây, khoảng 30 ha, gắn với các trường đại học và tổ hợp đào tạo – nghiên cứu.

4.2. Các khu chức năng phát triển kinh tế

4.2.1. Khu kinh tế

Hải Phòng định hướng phát triển 4 khu kinh tế, gồm 2 khu hiện hữu: Đình Vũ – Cát Hải, ven biển phía Nam Hải Phòng và 2 khu nghiên cứu thành lập mới: Khu kinh tế chuyên biệt phía Tây, Khu kinh tế phía Bắc Hải Phòng. Các khu kinh tế phát triển theo mô hình tích hợp công nghiệp – cảng biển – logistics – thương mại – đô thị – dịch vụ – nghiên cứu, đổi mới sáng tạo, ưu tiên công nghệ cao, hạn chế ngành ô nhiễm.

a) Các khu kinh tế đã thành lập

Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải: Quy mô khoảng 22.540 ha, là trung tâm công nghiệp – cảng biển – logistics quan trọng. Trọng tâm phát triển kinh tế hàng hải, cảng biển, logistics quốc tế, cơ khí chế tạo, ô tô, điện tử và công nghiệp hỗ trợ; lấy Đình Vũ – Lạch Huyện làm đầu mối kết nối quốc tế. Phát triển theo chiều sâu, hiện đại hóa cảng và logistics, ứng dụng cảng thông minh, logistics số; phát triển Khu thương mại tự do – Free Trade Zone, dịch vụ hàng hải, tài chính, bảo hiểm và thương mại. Kiểm soát chặt môi trường, sử dụng đất và không gian ven biển.

Khu kinh tế ven biển phía Nam Hải Phòng: Quy mô khoảng 20.000 ha, gắn với Nam Đồ Sơn, Tiên Lãng và vùng cửa sông – ven biển phía Nam. Phát triển công nghiệp công nghệ cao, cảng biển, logistics, đô thị thông minh và kinh tế hàng hải – hàng không; ưu tiên bán dẫn, linh kiện điện tử, hàng không, vật liệu mới, năng lượng tái tạo, đóng tàu, logistics và R&D. Liên kết chủ yếu với Cảng Nam Đồ Sơn, sân bay quốc tế, đường bộ phía Nam, đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và hành lang sông Thái Bình – Văn Úc. Hướng tới trung tâm logistics, công nghiệp hàng hải – hàng không và cực đô thị – công nghiệp mới của vùng.

b) Các khu kinh tế nghiên cứu thành lập mới

Khu kinh tế chuyên biệt phía Tây Hải Phòng: Quy mô dự kiến khoảng 5.300 ha, là hạt nhân Trung tâm công nghiệp phía Tây và cửa ngõ công nghiệp – logistics phía Tây. Ưu tiên công nghệ cao, cơ khí chính xác, công nghiệp hỗ trợ, chế biến – chế tạo, linh kiện, logistics nội địa, kho lạnh, chế biến nông sản và kinh tế tuần hoàn. Tổ chức theo mô hình công nghiệp – đô thị – logistics, gắn ICD, ga đường sắt, trung tâm logistics, đào tạo và R&D; kết nối khu vực phía Tây với các khu kinh tế ven biển.

Khu kinh tế phía Bắc Hải Phòng: Là hạt nhân Trung tâm công nghiệp phía Bắc, cửa ngõ liên kết Hải Phòng với Bắc Ninh, Hà Nội, Quảng Ninh và vùng trung du – miền núi phía Bắc. Ưu tiên công nghệ cao, điện tử – bán dẫn, phần mềm, công nghệ số, robot – tự động hóa, cơ khí chính xác, công nghiệp sạch, logistics xanh và R&D. Phát triển theo mô hình cực tăng trưởng sinh thái – thông minh, gắn với sân bay Gia Bình, ICD Quế Võ, tuyến Gia Bình – Lạch Huyện, Vành đai 5 và cao tốc Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh.

c) Định hướng chung

Ưu tiên dự án quy mô lớn, công nghệ cao và có liên kết ngành; kết nối đồng bộ các khu kinh tế với cảng biển, sân bay, đường sắt, đường thủy và cao tốc; phát triển TOD tại các đầu mối giao thông. Đồng bộ hạ tầng sản xuất, logistics, nhà ở công nhân và dịch vụ xã hội; bố trí R&D, đào tạo và đổi mới sáng tạo; thúc đẩy chuyển đổi số, quản lý thông minh và quan trắc môi trường. Phân kỳ đầu tư phù hợp, đồng thời bảo đảm liên kết hài hòa với đô thị, khu dân cư, vùng sinh thái và không gian nông nghiệp.

4.2.2. Khu công nghiệp và cụm công nghiệp

a) Khu công nghiệp

Hải Phòng định hướng 44 khu công nghiệp đã thành lập và khoảng 35 khu công nghiệp quy hoạch mới, tổ chức theo 3 trung tâm công nghiệp phía Đông, Bắc và Tây, ưu tiên bố trí trong các khu kinh tế, hạn chế phát triển dàn trải và bám liên tục theo quốc lộ.

Đối với 44 khu công nghiệp đã thành lập: Đến 2030 phát triển theo hướng hiện đại, thông minh, xanh và bền vững; ưu tiên công nghệ cao, chế biến – chế tạo và công nghiệp hỗ trợ. Hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật, môi trường; nâng hiệu quả sử dụng đất; chuyển đổi sang khu công nghiệp sinh thái; tăng liên kết với cảng biển, ICD, đường sắt và trung tâm logistics. Hạn chế ngành thâm dụng lao động, năng lượng, đất đai và gây ô nhiễm; rà soát, chuyển đổi hoặc di dời các khu không còn phù hợp với đô thị.

Đối với 35 khu công nghiệp mới: Phát triển theo mô hình khu công nghiệp sinh thái, công nghệ cao, chuyên ngành, công nghiệp – đô thị – dịch vụ và gắn R&D – đổi mới sáng tạo; thực hiện chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và tiêu chuẩn ESG. Ưu tiên tại các khu kinh tế, các trung tâm công nghiệp và đầu mối giao thông đa phương thức; bảo đảm kết nối đường sắt, đường thủy, logistics, khoảng cách an toàn với khu dân cư và không xâm phạm hành lang thoát lũ, sinh thái, nguồn nước.

Định hướng ngành theo không gian: Phía Đông ưu tiên điện tử, ô tô, cơ khí chế tạo, cảng biển – đóng tàu, hàng hải, vật liệu mới, năng lượng sạch; phía Bắc ưu tiên công nghệ cao, bán dẫn, điện tử, phần mềm, tự động hóa, công nghiệp sạch và logistics xanh; phía Tây ưu tiên công nghiệp hỗ trợ, cơ khí chính xác, chế biến – chế tạo, bảo quản – chế biến nông sản và logistics nội địa. Công nghiệp đóng tàu tập trung tại Thủy Nguyên và Khu kinh tế ven biển phía Nam.

b) Cụm công nghiệp

Hệ thống dự kiến gồm 81 cụm công nghiệp đã thành lập/thành lập và 16 cụm dự kiến thành lập, chủ yếu phục vụ doanh nghiệp nhỏ và vừa, công nghiệp hỗ trợ, cơ khí, chế biến, làng nghề và tiếp nhận cơ sở sản xuất di dời.

Định hướng nâng cấp các cụm theo hướng xanh, hiện đại, thông minh, hoàn thiện giao thông, điện nước, hạ tầng số, xử lý nước thải tập trung, quan trắc môi trường, phòng cháy chữa cháy và năng lượng tái tạo. Ưu tiên công nghiệp hỗ trợ, cơ khí chính xác, điện – điện tử, vật liệu mới, chế biến, bảo quản nông sản và công nghệ cao.

Tiếp tục triển khai 37 cụm công nghiệp đang hoạt động hoặc đầu tư; đẩy nhanh hạ tầng, xử lý nước thải, nâng tỷ lệ lấp đầy và tăng kết nối với khu công nghiệp, logistics.

23 cụm công nghiệp cũ không còn phù hợp được rà soát để chuyển đổi sang đất đô thị, dịch vụ, hạ tầng xã hội, cây xanh hoặc chức năng phù hợp; di dời sản xuất còn hoạt động và xử lý ô nhiễm trước chuyển đổi.

21 cụm công nghiệp phía Tây được rà soát: giữ lại 5 cụm đủ điều kiện; loại khỏi phương án 2 cụm Quang Trung và Bình Minh – Tân Hồng; sắp xếp 4 cụm thành 2 khu công nghiệp gồm Nam Hồng – Hồng Phong + Thái Tân (khoảng 155 ha) và Lương Điền 2 + Lương Điền 3 kết hợp KCN Lương Điền – Ngọc Liên (khoảng 257 ha).

16 cụm công nghiệp dự kiến thành lập mới chỉ triển khai khi có nhu cầu thực tế, chủ đầu tư đủ năng lực, quỹ đất phù hợp, không thuộc đô thị trung tâm hoặc phát triển bám quốc lộ; phải kết nối KCN/ICD/logistics, có xử lý nước thải tập trung, khoảng cách an toàn và không ảnh hưởng vùng thoát lũ, nguồn nước, sinh thái.

Đến 2030: hoàn thiện các cụm được giữ lại, nâng hiệu quả sử dụng đất và giảm các cụm nhỏ lẻ, hạ tầng yếu; hệ thống cụm công nghiệp đóng vai trò hỗ trợ cho các khu công nghiệp lớn, không phát triển thành mạng sản xuất phân tán.

4.2.3. Khu logistics

Phát triển logistics thành ngành dịch vụ nền tảng và động lực tăng trưởng, đưa Hải Phòng trở thành trung tâm logistics quốc gia và quốc tế, cửa ngõ giao thương của miền Bắc. Xây dựng hệ thống logistics hiện đại, thông minh, xanh, tích hợp, gắn với cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp, khu thương mại tự do và mạng giao thông đa phương thức.

Chuyển dịch vận tải theo hướng tăng đường thủy nội địa và đường sắt, giảm áp lực đường bộ; phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng, logistics cảng biển, công nghiệp, hàng không, thương mại điện tử, chuỗi lạnh và nông nghiệp. Đẩy mạnh chuyển đổi số, tự động hóa, chia sẻ dữ liệu và logistics xanh, giảm chi phí và phát thải.

a) Hành lang logistics

Tổ chức mạng logistics đa phương thức, liên kết Hải Phòng với Hà Nội, Quảng Ninh, các tỉnh Đồng bằng sông Hồng, Trung du và miền núi phía Bắc, đồng thời mở rộng kết nối quốc tế.

Các hành lang chính gồm:

Hành lang quốc tế: Lạch Huyện – Đình Vũ – Khu thương mại tự do – Hà Nội – Lào Cai, kết nối hành lang Côn Minh và các tuyến vận tải quốc tế.

Hành lang công nghiệp: kết nối cảng biển với các khu kinh tế, KCN Hải Phòng và các trung tâm công nghiệp phía Tây, Hưng Yên, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hà Nội.

Hành lang ven biển: kết nối Quảng Ninh – Hải Phòng – Thái Bình – Nam Định – Ninh Bình và Bắc Trung Bộ.

Hành lang nông nghiệp: kết nối vùng sản xuất nông nghiệp, thủy sản với trung tâm logistics, kho lạnh, sơ chế và cảng biển.

b) Tổ chức các trung tâm logistics

Phát triển hệ thống theo mô hình phân cấp, chuyên môn hóa và liên kết vùng, ưu tiên tại cảng biển, khu kinh tế, KCN, ICD và các đầu mối giao thông lớn; hạn chế bố trí trung tâm logistics quy mô lớn trong khu đô thị đông dân.

Hình thành các nhóm chính:

Trung tâm logistics quốc tế: tập trung tại Lạch Huyện – Đình Vũ và Khu kinh tế ven biển phía Nam, thực hiện trung chuyển quốc tế, xuất nhập khẩu, kho ngoại quan, hải quan, phân phối và logistics giá trị gia tăng.

Trung tâm logistics cấp vùng: bố trí tại các cửa ngõ giao thông, kết nối cao tốc, vành đai, đường sắt và đường thủy, phục vụ Hải Phòng và vùng lân cận.

Logistics chuyên ngành: gồm logistics cảng biển, công nghiệp, thương mại điện tử, hàng không, nông nghiệp – chuỗi lạnh.

ICD, kho ngoại quan và trung tâm phân phối: gắn với đường sắt, đường thủy, đường bộ và các KCN lớn, giảm áp lực hàng hóa tại cảng.

Hậu phương cảng: mở rộng liên kết với Hà Nội, Quảng Ninh, Hưng Yên, Bắc Ninh, Thái Bình và vùng Trung du, miền núi phía Bắc.

Mạng lưới trung tâm logistics được phát triển tại Lạch Huyện, Nam Đình Vũ, Đình Vũ, Thủy Nguyên – VSIP, Trảng Duệ, Tiên Lãng, Trảng Cát, An Lão, Kiến Thụy, Nam Đồ Sơn, Hải Dương, Kinh Môn, Ninh Giang, Thanh Hà, Gia Lộc, Cẩm Giàng, Vĩnh Bảo, khu kinh tế phía Bắc, KKT chuyên biệt, Cát Bi và các TOD, đồng thời dự trữ quỹ đất cho nhu cầu dài hạn.

c) Logistics thông minh và logistics xanh

Phát triển chuỗi cung ứng xanh, kho và phân phối thân thiện môi trường, vận tải sạch, năng lượng tái tạo và kinh tế tuần hoàn. Đẩy mạnh nền tảng số, thanh toán điện tử, quản trị chuỗi cung ứng; ứng dụng AI, IoT, Big Data và tự động hóa trong kho bãi, vận tải, điều phối và truy xuất nguồn gốc.

d) Giải pháp

Hoàn thiện cơ chế, chính sách thu hút đầu tư và phối hợp quản lý logistics; ưu tiên đầu tư cảng biển, đường sắt, đường thủy, ICD và trung tâm logistics. Đa dạng hóa nguồn vốn, PPP và xã hội hóa; đào tạo nhân lực logistics chất lượng cao; thúc đẩy nghiên cứu, đổi mới và chuyển giao công nghệ; tăng liên kết vùng, hợp tác với hãng tàu, doanh nghiệp và trung tâm logistics quốc tế để tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

4.2.4. Khu du lịch

a) Định hướng phát triển thị trường du lịch

Thị trường trong nước: Tập trung Hà Nội, Đồng bằng sông Hồng, Trung du và miền núi phía Bắc; phát triển khách gia đình, nghỉ cuối tuần, MICE, doanh nghiệp và khách chi tiêu cao tại Cát Bà, Đồ Sơn, Vũ Yên, khu nội đô lịch sử.

Thị trường quốc tế: Ưu tiên Đông Bắc Á, đặc biệt Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan; mở rộng Tây Âu, Bắc Mỹ, Úc và ASEAN. Thu hút khách chi tiêu cao, chuyên gia, Việt kiều và khách tour truyền thống.

b) Định hướng phát triển sản phẩm du lịch

Phát triển 6 nhóm sản phẩm chủ lực:

Du lịch biển, đảo.

Du lịch văn hóa – lịch sử – tâm linh.

Du lịch âm nhạc – thể thao – sự kiện.

Du lịch đường thủy.

Du lịch đô thị gắn với kinh tế đêm.

Du lịch ẩm thực, MICE, nông thôn, sinh thái, đường sắt và học đường.

Tập trung nâng tầm Cát Bà – Đồ Sơn – Vịnh Lan Hạ với nghỉ dưỡng cao cấp, du thuyền, MICE, wellness, thể thao biển và vui chơi giải trí; phát triển kinh tế ban đêm tại Đồ Sơn và trung tâm đô thị.

Phát triển chuỗi văn hóa – tín ngưỡng – làng nghề gắn với Côn Sơn – Kiếp Bạc, Bạch Đằng Giang, Văn miếu Mao Điền và các di sản địa phương; phát triển du lịch sinh thái, nông nghiệp, cộng đồng và thể thao – mạo hiểm. Đẩy mạnh du lịch thông minh – xanh, ứng dụng AI, IoT, QR trong quản lý, thanh toán và quảng bá.

c) Phương hướng tổ chức không gian du lịch

Tổ chức các trục, hành lang chính:

Trục liên vùng Hải Phòng – Quảng Ninh – Bắc Ninh: Vịnh Hạ Long – Cát Bà – Yên Tử – Tây Yên Tử – Côn Sơn – Kiếp Bạc – Vĩnh Nghiêm.

Trục biển đảo liên vùng: Đồ Sơn – Cát Bà – Vịnh Lan Hạ – Vịnh Hạ Long – Quan Lạn – Cô Tô.

Trục biển đảo cao cấp phía Đông: Vũ Yên – Đồ Sơn – Cát Bà – Long Châu – Bạch Long Vĩ.

Trục văn hóa – tín ngưỡng – sinh thái Xứ Đông: Côn Sơn – Kiếp Bạc – Thanh Mai – Kinh Chủ – Nhẫm Dương – An Phụ – Bạch Đằng Giang – Tràng Kênh.

Du lịch đường thủy: kết nối di tích, đô thị cảng và Cát Bà; trọng tâm các tuyến Côn Sơn – Kiếp Bạc – Cát Bà, Hoàng Diệu – Bến Gót – Lan Hạ, Hoàng Diệu – Vũ Yên – Bạch Đằng Giang và các tuyến sông Tam Bạc, Lạch Tray, Văn Úc – Thái Bình, Cấm – Kinh Thầy – Lục Đầu.

4.2.5. Khu nông nghiệp tập trung, nông nghiệp công nghệ cao

Phát triển nông nghiệp theo hướng tập trung, hiện đại, sinh thái, công nghệ cao và giá trị gia tăng cao; tổ chức vùng nguyên liệu gắn với chế biến, logistics, thương mại và xuất khẩu; hình thành chuỗi khép kín từ nghiên cứu, giống, sản xuất đến chế biến, phân phối.

Đẩy mạnh khoa học công nghệ, chuyển đổi số, nông nghiệp thông minh, hữu cơ và kinh tế tuần hoàn; sử dụng hiệu quả đất, nước, năng lượng, thích ứng biến đổi khí hậu; kết hợp phát triển nông thôn mới, du lịch sinh thái và bảo tồn tài nguyên.

Đến 2035: cơ bản hình thành các vùng sản xuất tập trung, mở rộng nông nghiệp công nghệ cao, hữu cơ và sinh thái; đồng bộ giống, nghiên cứu, chế biến, bảo quản và logistics.

Đến 2050: Hải Phòng trở thành trung tâm sản xuất nông nghiệp công nghệ cao, chế biến và logistics nông sản của Đồng bằng sông Hồng và Duyên hải Bắc Bộ.

a) Định hướng phát triển mạng lưới

Hình thành mạng lưới gồm vùng sản xuất tập trung, khu nông nghiệp công nghệ cao, trung tâm giống – nghiên cứu, sơ chế – chế biến, dịch vụ và logistics nông nghiệp; bố trí phù hợp điều kiện tự nhiên, đất đai, thủy lợi và giao thông.

Tăng liên kết với cơ sở chế biến, doanh nghiệp, logistics, xuất khẩu và các địa phương vùng Đồng bằng sông Hồng, hình thành chuỗi cung ứng nông sản liên vùng.

b) Các vùng sản xuất nông nghiệp trọng điểm

Lúa chất lượng cao: ổn định vùng sản xuất tập trung, ưu tiên giống đặc sản, hữu cơ, truy xuất nguồn gốc; gắn chế biến và tiêu thụ.

Rau, hoa, cây ăn quả: phát triển vùng chuyên canh an toàn, hữu cơ, quy mô lớn, ứng dụng công nghệ cao.

Chăn nuôi tập trung: bố trí xa khu dân cư, bảo đảm an toàn sinh học, kiểm soát dịch bệnh và chất thải; liên kết giống – thức ăn – chăn nuôi – giết mổ – chế biến.

Nuôi trồng thủy sản: phát triển tập trung nước ngọt, nước lợ và biển; ứng dụng công nghệ cao, gắn giống, chế biến và logistics lạnh.

Nông nghiệp sinh thái, đặc sản: phát triển mô hình lúa – rươi – cá, hữu cơ, OCOP và sản phẩm bản địa gắn du lịch nông nghiệp.

Nông nghiệp đô thị và công viên sinh thái: phát triển nông nghiệp đô thị công nghệ cao, đa chức năng; trọng tâm Công viên lâm nghiệp sinh thái Thanh Mai, Công viên nông – lâm nghiệp An Phú, Công viên rừng Cát Bà, Đồi Thiên Văn, Bàng La và Tân Thành.

c) Định hướng tổ chức phát triển

Tổ chức các khu nông nghiệp tập trung và công nghệ cao theo chuỗi sản xuất – dịch vụ – chế biến – bảo quản – logistics – tiêu thụ, bảo đảm liên kết giữa doanh nghiệp, hợp tác xã và người dân.

Khu nông nghiệp công nghệ cao: tập trung nghiên cứu, trình diễn, giống, tự động hóa, nhà kính, nhà màng và nông nghiệp chính xác.

Trung tâm giống và nghiên cứu: phát triển giống cây trồng, vật nuôi, thủy sản chất lượng cao, thích ứng biến đổi khí hậu.

Sơ chế, bảo quản, chế biến: gắn vùng nguyên liệu với kho lạnh, chế biến sâu, phân loại, đóng gói và kiểm soát chất lượng.

Logistics nông sản: hình thành trung tâm thu gom, kho lạnh, phân phối, chợ đầu mối và điểm trung chuyển gần cảng biển, hàng không và cơ sở chế biến.

Liên kết sản xuất: phát triển hợp tác doanh nghiệp – hợp tác xã – hộ dân theo tiêu chuẩn chất lượng, tăng vai trò doanh nghiệp trong công nghệ, chế biến và thị trường.

d) Chuyển đổi xanh, thông minh và bền vững

Phát triển nông nghiệp xanh, hữu cơ, sinh thái, tuần hoàn; tái sử dụng phụ phẩm, tiết kiệm nước và năng lượng, giảm phát thải, bảo vệ hệ sinh thái và thích ứng biến đổi khí hậu. Đẩy mạnh quản lý số, cơ sở dữ liệu ngành, truy xuất nguồn gốc, tự động hóa và kết nối sản xuất – chế biến – logistics – tiêu thụ.

e) Giải pháp

Cơ chế, chính sách: tích tụ đất, thu hút doanh nghiệp, hỗ trợ đổi mới công nghệ, hợp tác xã và sản phẩm OCOP.

Khoa học công nghệ, chuyển đổi số: ứng dụng công nghệ cao, nông nghiệp thông minh, tự động hóa, cơ sở dữ liệu và truy xuất nguồn gốc.

Hạ tầng: đồng bộ thủy lợi, giao thông, điện, kho lạnh, sơ chế – chế biến và logistics.

Nguồn lực và thị trường: đa dạng nguồn vốn, PPP; phát triển thương hiệu, chỉ dẫn địa lý, thương mại điện tử và thị trường trong nước, xuất khẩu.

Tài nguyên – môi trường: sử dụng hiệu quả đất, nước; bảo tồn đa dạng sinh học, phát triển kinh tế tuần hoàn và tăng cường quản lý, giám sát thực hiện.

4.3. Khu quốc phòng, an ninh

4.3.1. Định hướng tổ chức không gian

Tổ chức không gian quốc phòng, an ninh gắn với vị trí chiến lược của Hải Phòng, bảo đảm phòng thủ vững chắc, chủ quyền biển đảo và kết hợp chặt chẽ quốc phòng – an ninh với phát triển kinh tế – xã hội.

(1) Trọng điểm không gian biển và hải đảo

Bạch Long Vĩ: phát triển thành trung tâm kinh tế – quốc phòng khu vực Vịnh Bắc Bộ; tăng cường thực thi pháp luật, tìm kiếm cứu nạn, nghiên cứu biển; nghiên cứu lấn biển, mở rộng đảo và sân bay lưỡng dụng.

Cát Bà – Cát Hải: giữ vai trò phòng thủ, bảo vệ vùng nước và các cảng Lạch Huyện, Đình Vũ.

Long Châu, Hòn Dấu: phục vụ dẫn đường, cảnh báo an ninh và an toàn hàng hải.

Tổ chức tuyến phòng thủ biển bảo đảm an ninh hàng hải, chủ quyền biển đảo và ứng phó tình huống trên biển.

(2) Hạ tầng và khu chức năng chuyên biệt

Cảng biển: phát triển cảng Nam Đồ Sơn, Lạch Huyện, Đình Vũ gắn yêu cầu quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền.

Công nghiệp quốc phòng – an ninh: phát triển tổ hợp tại An Phong khoảng 50–60 ha, ưu tiên đóng mới, sửa chữa tàu thuyền và phục vụ các lực lượng vũ trang.

Căn cứ và lực lượng: xây dựng căn cứ chiến đấu, hậu phương, công trình phòng thủ; củng cố lực lượng dân quân tự vệ, nhất là khu vực ven biển và địa bàn trọng điểm.

An ninh mạng: xây dựng Trung tâm Điều hành An toàn, An ninh mạng (SOC), kết nối hệ thống giám sát và kho dữ liệu dùng chung.

4.3.2. Nguyên tắc quản lý và bảo đảm quốc phòng, an ninh

- ☐ Quản lý chặt ranh giới đất quốc phòng, an ninh, hạn chế mục đích dân dụng.
- ☐ Thiết lập hành lang an toàn quanh công trình quân sự, sân bay Cát Bi, kho vũ khí và thao trường.
- ☐ Kiểm soát chiều cao công trình tại khu vực ảnh hưởng tầm quan sát, ra-đa và huấn luyện quân sự, trọng tâm Đồ Sơn, Phù Liễn, Hải An.

□ Các dự án lấn biển, công trình cao tầng và phương án tổ chức không gian liên quan phải phối hợp, thống nhất với cơ quan quốc phòng.

□ Kết hợp quốc phòng, an ninh với phát triển kinh tế, xây dựng Hải Phòng thành khu vực phòng thủ vững chắc, bảo đảm môi trường ổn định cho đầu tư và phát triển.

4.4. Khu bảo tồn và khu vực có giá trị đặc biệt

4.4.1. Khu bảo tồn thiên nhiên

Phát triển hệ thống bảo tồn gắn với bảo vệ tài nguyên, đa dạng sinh học, phát triển bền vững và thích ứng biến đổi khí hậu.

(1) Các khu bảo tồn hiện hữu

Vườn Quốc gia Cát Bà (17.362,96 ha): bảo tồn rừng núi đá vôi, rừng ngập mặn và hệ sinh thái biển; là vùng lõi Khu dự trữ sinh quyển quần đảo Cát Bà.

Khu bảo tồn biển Bạch Long Vĩ (27.008,93 ha): bảo vệ rạn san hô, sinh vật biển quý hiếm; gắn với nghiên cứu biển và kinh tế – quốc phòng.

Khu bảo vệ cảnh quan Côn Sơn – Kiếp Bạc (1.216,9 ha): bảo tồn đa dạng sinh học, cảnh quan và các giá trị di sản.

(2) Nguyên tắc quản lý

Phân vùng lõi – vùng đệm – vùng chuyển tiếp, kiểm soát nghiêm xây dựng và khai thác.

Hạn chế mật độ, tầng cao tại vùng đệm; giải quyết xung đột giữa bảo tồn với cảng biển, nuôi trồng thủy sản và du lịch.

Kiểm soát khai thác khoáng sản tại khu vực đa dạng sinh học cao.

(3) Mở rộng mạng lưới bảo tồn

Hình thành Hành lang đa dạng sinh học ven biển Bắc Bộ và hành lang Côn Sơn – Kiếp Bạc.

Phục hồi, mở rộng rừng ngập mặn Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Long – Gia Luận (Cát Bà).

Mở rộng, phát triển các vườn thực vật và cơ sở bảo tồn nguồn gen tại Cát Bà, An Phụ, Côn Sơn.

(4) Phân vùng sinh thái lâm nghiệp

Cát Hải: bảo vệ rừng đặc dụng, rừng phòng hộ và phát triển du lịch sinh thái.

Phía Bắc: bảo vệ rừng đầu nguồn, núi đá vôi Chí Linh – Kinh Môn gắn với du lịch lịch sử, tâm linh.

Ven biển, cửa sông: bảo vệ rừng chắn sóng, chắn cát, chống xói lở và tăng quản lý rừng cộng đồng.

4.4.2. Khu di sản, di tích và cảnh quan

a) Các khu di sản, di tích trọng điểm

Côn Sơn – Kiếp Bạc: khoảng 838,66 ha; bảo tồn, phục dựng di tích; tổ chức vùng lõi, vùng cảnh quan và vùng dịch vụ; khu Hồ Thanh Long phát triển du lịch tín ngưỡng – sinh thái. Quỹ đất có thể phát triển khoảng 1.130 ha.

An Phụ – Kính Chủ – Nhẫm Dương: khoảng 1.800 ha; bảo tồn di tích, cảnh quan núi – mặt nước, kết hợp du lịch tín ngưỡng và dịch vụ. Quỹ đất phát triển khoảng 595 ha.

Đền thờ Nguyễn Bình Khiêm: khoảng 125 ha; bảo tồn nguyên trạng, phát huy giá trị danh nhân, hoàn thiện cảnh quan và tuyến tham quan.

Văn Miếu Mao Điền: khoảng 100 ha; bảo tồn, phục dựng di tích, phát triển du lịch tín ngưỡng và không gian cây xanh; quỹ đất phát triển khoảng 80 ha.

Núi Voi: khoảng 200 ha; bảo tồn di tích, cảnh quan; kết hợp nghỉ dưỡng, resort và trải nghiệm sinh thái. Quỹ đất phát triển khoảng 60 ha.

Lương Xâm: khoảng 10,5 ha; bảo tồn, phục dựng di tích, phát triển công viên và dịch vụ hỗn hợp; quỹ đất phát triển khoảng 6,5 ha.

b) Khu vực cảnh quan ven sông trọng điểm

Ven sông Cẩm (khoảng 1.550 ha): phát triển công viên, cây xanh, TDDT; tái thiết đô thị, bảo tồn dấu ấn lịch sử và chuyển đổi các khu công nghiệp cũ sang chức năng phù hợp.

Ven sông Đa Độ (khoảng 460 ha): bảo vệ hành lang nguồn nước, phát triển cảnh quan ven sông; tổ chức đô thị theo TOD, hạn chế phát triển dàn trải, tăng giao thông công cộng và không gian đi bộ.

Bảo vệ hành lang thoát lũ, dòng chảy tự nhiên; hình thành vành đai xanh, duy trì vùng nông nghiệp chất lượng cao và tăng kết nối đô thị – nông nghiệp – sinh thái.

4.4.3. Định hướng bảo tồn và khai thác bền vững

□ Bảo tồn nghiêm ngặt: ưu tiên hệ sinh thái không thể tái tạo; phân vùng bảo vệ rõ ràng và kiểm soát sức tải môi trường.

□ Khai thác bền vững: chuyển từ khai thác tối đa sang khai thác trong giới hạn sức chịu tải; phát triển du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng có trách nhiệm và kinh tế xanh.

□ Giải quyết xung đột: phối hợp giữa bảo tồn với công nghiệp, cảng biển, đô thị và du lịch; phục hồi môi trường tại các khu vực khai khoáng, sản xuất cũ.

□ Kết nối sinh thái: xây dựng mạng hạ tầng xanh – mặt nước, hành lang sinh thái liên tục; phục hồi rừng ngập mặn và rừng phòng hộ.

□ Quản trị và công nghệ: tăng sự tham gia của cộng đồng; ứng dụng GIS, AI, viễn thám trong giám sát đa dạng sinh học, di sản và cảnh báo suy thoái môi trường.

Chương 5. Kiến trúc, cảnh quan và thiết kế đô thị

5.1. Nguyên tắc thiết kế đô thị tổng thể

Phát triển đô thị theo mô hình đa trung tâm, liên vùng, với hai trung tâm Hải Phòng – Hải Dương, liên kết các TOD, khu kinh tế, cảng, sân bay và các cực phát triển.

Lấy sông – biển – hệ sinh thái làm khung cấu trúc; hình thành mạng lưới xanh – xanh dương, bảo tồn cảnh quan, di sản và bản sắc từng khu vực.

Tổ chức không gian theo 3 vùng cảnh quan Bắc – Trung tâm – Nam, gắn với 5 trục cảnh quan sông và các trục động lực Đông – Tây, Bắc – Nam, ven biển.

Tập trung mật độ, tầng cao và điểm nhấn tại trung tâm, TOD, cửa ngõ và đầu mối giao thông; giảm dần về phía sông, biển, nông nghiệp và vùng sinh thái.

Bảo đảm không gian công cộng liên tục, hành lang xanh, kiểm soát hình thái đô thị và tăng khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu.

5.2. Khung thiết kế đô thị tổng thể

Tạo nên diện mạo đô thị Hải Phòng từ Xứ Đông ra biển, trong đó bản sắc sông – biển, đô thị cảng phía Đông và văn hóa – sinh thái Xứ Đông phía Tây được kết nối thành một hệ thống kiến trúc – cảnh quan thống nhất.

Định hình trên chuỗi không gian tự nhiên núi – đồi – đồng bằng – sông – cửa sông – biển đảo; bảo vệ các cấu trúc cảnh quan lớn, hành lang sinh thái và không gian mở đặc trưng của toàn thành phố.

Tạo diện mạo đô thị cảng – sông – biển, với đường chân trời đô thị hiện đại, các không gian kiến trúc hướng sông, hướng biển; đồng thời bảo tồn đô thị lịch sử, cảnh quan Bạch Đằng, Đồ Sơn, Cát Bà và các làng ven sông, ven biển.

Phát huy bản sắc Xứ Đông, lấy Thành Đông, Côn Sơn – Kiếp Bạc, Chí Linh – Kinh Môn, hệ thống làng truyền thống, sông và đồng bằng nông nghiệp làm các lớp cảnh quan chủ đạo; kiến trúc mới hài hòa với địa hình và di sản.

Các sông Thái Bình – Kinh Thầy – Kinh Môn – Cẩm – Bạch Đằng – Lạch Tray – Văn Úc trở thành các tuyến cảnh quan liên tục, tổ chức không gian công cộng, công viên và các mặt tiền đô thị hướng nước.

Hình thành mạng lưới quảng trường – công viên – tuyến đi bộ – không gian ven sông, ven biển – không gian văn hóa; tổ chức điểm nhấn kiến trúc và đường chân trời tại

các vị trí có giá trị nhận diện, đồng thời bảo vệ các hướng nhìn tới sông, biển, núi và di sản.

Kiểm soát sự chuyển tiếp đô thị – nông thôn – công nghiệp – sinh thái – di sản bằng mật độ, tầng cao, khoảng mở và hình thái kiến trúc; duy trì các vùng nông nghiệp, làng xóm và hành lang xanh có giá trị cảnh quan.

5.3. Phân vùng kiến trúc, cảnh quan và tổ chức các không gian chủ đạo

- Vùng kiến trúc – cảnh quan phía Đông: Định hình đặc trưng đô thị cảng – sông – biển, gồm trung tâm Hải Phòng, Thủy Nguyên, Đình Vũ – Lạch Huyện, Đồ Sơn – Cát Hải – Cát Bà. Kiến trúc hiện đại, hướng sông – biển; tạo đường chân trời tại các khu vực trung tâm, cửa ngõ và đầu mối lớn; bảo tồn khu phố cũ, làng ven sông, cảnh quan Bạch Đằng, Đồ Sơn và hệ sinh thái biển đảo.

- Vùng kiến trúc – cảnh quan phía Tây: Phát huy bản sắc Xứ Đông – Thành Đông – sinh thái – di sản, gồm Hải Dương, Chí Linh, Kinh Môn và vùng đồng bằng phía Tây. Bảo tồn cấu trúc đô thị lịch sử, làng truyền thống, Côn Sơn – Kiếp Bạc, cảnh quan đồi núi và nông nghiệp; kiến trúc mới hài hòa với địa hình, sông nước và di sản.

- Vùng cảnh quan chuyển tiếp Đông – Tây: Tổ chức không gian đồng bằng – nông nghiệp – sông nước – làng xóm làm vùng chuyển tiếp giữa hai sắc thái đô thị. Duy trì các khoảng xanh, mặt nước và vùng sản xuất lớn; kiểm soát phát triển dọc các hành lang giao thông, tránh hình thành dải đô thị liên tục.

- Không gian sông, cửa sông và ven biển: Lấy các sông Thái Bình – Kinh Thầy – Kinh Môn – Cẩm – Bạch Đằng – Lạch Tray – Văn Úc cùng không gian ven biển làm hệ thống cảnh quan chủ đạo; tăng khả năng tiếp cận mặt nước, tổ chức công viên, đường dạo, quảng trường và các mặt tiền kiến trúc hướng nước; bảo vệ hành lang sinh thái, thoát lũ và cảnh quan tự nhiên.

- Không gian trung tâm, cửa ngõ và điểm nhấn: Tạo hệ thống trung tâm đô thị, quảng trường, cửa ngõ, trục nhìn và công trình điểm nhấn có tính nhận diện. Cao tầng và skyline được tổ chức có kiểm soát tại các khu vực phù hợp; bảo vệ tầm nhìn tới sông, biển, núi và các công trình di sản.

- Không gian sinh thái, nông thôn và di sản: Bảo vệ Cát Bà, Đồ Sơn, Bạch Đằng, Côn Sơn – Kiếp Bạc, Chí Linh – Kinh Môn, rừng, vùng nông nghiệp và làng truyền thống; duy trì mật độ thấp và khoảng mở, kiểm soát kiến trúc phù hợp với cảnh quan và giá trị văn hóa bản địa.

- Không gian cảng, công nghiệp và hạ tầng đầu mối: Tổ chức kiến trúc – cảnh quan hiện đại, quy mô lớn tại cảng biển, KKT, KCN, logistics, sân bay và các đầu mối giao thông; tạo hình ảnh cửa ngõ sản xuất – giao thương của thành phố, đồng thời kiểm soát mặt đứng, đường chân trời và vùng đệm với khu dân cư, sinh thái, di sản.

5.4. Hệ thống không gian công cộng, trực cảnh quan, cửa ngõ và điểm nhấn

- Tạo chuỗi không gian công cộng gắn văn hoá Xứ Đông với văn hoá Biển: Liên kết các không gian văn hóa – di sản phía Tây, trung tâm Hải Dương – Hải Phòng, hệ thống sông, cảng và biển đảo phía Đông thành chuỗi không gian công cộng đặc trưng của thành phố.

- Lấy sông làm không gian nhận diện: Chuyển các hành lang Kinh Thầy – Bạch Đằng, Kinh Môn – Cẩm, Thái Bình – Lạch Tray, Thái Bình – Văn Úc và Bắc Hưng Hải thành các trực cảnh quan, công viên và không gian sinh hoạt ven nước; tạo sự khác biệt của một đô thị hợp lưu sông – cửa biển – biển đảo.

- Tạo các cửa ngõ mang sắc thái riêng: Cửa ngõ phía Tây thể hiện bản sắc Xứ Đông; phía Bắc gắn với sinh thái – di sản và sân bay Gia Bình; phía Đông mang hình ảnh cảng biển – quốc tế; phía Nam gắn với đô thị biển, du lịch và sinh thái cửa sông.

- Hình thành chuỗi điểm nhấn thay cho điểm nhấn đơn lẻ: Tổ chức các cụm công trình, quảng trường, cầu, nhà ga, TOD và không gian ven nước thành chuỗi nhận diện đô thị, nổi bật tại hai trung tâm Hải Phòng – Hải Dương và các cửa ngõ chiến lược.

- Tạo hai sắc thái không gian công cộng đặc trưng: Phía Tây nhấn mạnh di sản – văn hóa – làng xóm – đồi núi; phía Đông nổi bật sông nước – cảng biển – đô thị hiện đại – biển đảo; vùng giữa đóng vai trò chuyển tiếp bằng cảnh quan nông nghiệp, mặt nước và không gian xanh.

- Kiểm soát đường chân trời và hướng nhìn: Tạo skyline tập trung tại trung tâm, TOD và cửa ngõ; giữ các hành lang nhìn ra sông, biển, núi và di sản, để kiến trúc điểm nhấn bổ trợ thay vì lấn át cảnh quan tự nhiên và văn hóa.

PHẦN IV. ĐỊNH HƯỚNG SỬ DỤNG ĐẤT

1.1. Nguyên tắc, căn cứ và phương pháp phân bổ sử dụng đất

a) Nguyên tắc phân bổ và sử dụng đất: Phân bổ đất theo cấu trúc đa trung tâm sau hợp nhất, gắn với đô thị, KCN, cảng biển, logistics, thương mại – dịch vụ, du lịch và các hành lang giao thông. Phía Đông: ưu tiên cảng biển, logistics, công nghiệp công nghệ cao, dịch vụ và kinh tế biển; bảo vệ sông, cửa biển, đảo và vùng sinh thái nhạy cảm. Phía Tây: khai thác các đô thị, KCN hiện hữu, hình thành cực tăng trưởng mới; duy trì đất nông nghiệp, lâm nghiệp và sinh thái; hạn chế đô thị hóa dần trải.

b) Căn cứ xác định nhu cầu sử dụng đất: Căn cứ dự báo dân số, lao động, đô thị hóa; nhu cầu nhà ở, công nghiệp, logistics, dịch vụ, du lịch, giáo dục, y tế và hạ tầng; đối chiếu khả năng cung ứng đất. Quy mô đất xây dựng đô thị sơ bộ: 100.000–120.000 ha năm 2040, 160.000–180.000 ha năm 2050; bổ sung mốc 2030 và rà soát theo quy hoạch được duyệt. Ưu tiên quỹ đất cho cảng – logistics, KKT/KCN, Khu thương mại tự do, kinh tế ven biển, giao thông – đường sắt chiến lược, TOD và các cực đô thị – công nghiệp mới; đồng thời loại trừ các khu vực hạn chế phát triển.

c) Sử dụng đất tiết kiệm, hiệu quả, bền vững: Ưu tiên khai thác đất đã xây dựng, chỉnh trang – tái thiết đô thị và chuyển đổi đất sử dụng kém hiệu quả trước khi mở rộng. Chuyển đổi đất nông nghiệp có chọn lọc; bảo vệ vùng sản xuất tập trung, đất năng suất cao, rừng, mặt nước và hành lang sinh thái.

d) Phối hợp đô thị, nông thôn và các khu chức năng: Chuyển từ không gian hai địa phương sang cấu trúc đô thị thống nhất, đa trung tâm, liên kết Đông – Tây. Nông thôn, nông nghiệp và sinh thái là bộ phận của cấu trúc đô thị; chỉ chuyển đổi các khu vực thuộc hành lang, cực phát triển theo lộ trình.

e) Bảo vệ đất nông nghiệp, lâm nghiệp, mặt nước và hệ sinh thái: Duy trì đất lâm nghiệp, mặt nước, hành lang sông, ven biển và vùng sinh thái để hình thành khung xanh – nước. Hạn chế chia cắt vùng sản xuất lớn và kiểm soát xây dựng dọc các tuyến giao thông.

g) Quốc phòng, an ninh, bảo tồn và phòng chống thiên tai: Bảo đảm đất quốc phòng – an ninh, hành lang bảo vệ cảng, sân bay, đường sắt, đường bộ và hạ tầng chiến lược. Kiểm soát phát triển tại ven biển, ven sông, vùng trũng và khu vực ngập lụt; bảo vệ đề điều, hành lang thoát lũ và thích ứng biến đổi khí hậu.

h) Phương pháp phân bổ quỹ đất: Thực hiện theo chuỗi từ nhu cầu đến khả năng đáp ứng đến phân bổ không gian đến phân kỳ phát triển, trên cơ sở hiện trạng 2024 và các chỉ tiêu, dự báo phát triển.

Phân kỳ 2030 – 2040 – 2050: đến năm 2030 đảm bảo tính kế thừa và chuyển tiếp; đến năm 2040 hình thành cấu trúc không gian mới; đến năm 2050 hoàn thiện cấu trúc sử dụng đất, hướng tới tầm nhìn 2075. Phân bổ theo vai trò, động lực, điều kiện đất đai, mức

độ đô thị hóa, kết nối và sức tải hạ tầng; kiểm chứng bằng cân bằng dân số, đất đai, việc làm, giao thông, hạ tầng, môi trường.

1.2. Phương án sử dụng đất theo các giai đoạn phát triển

Bảng tổng hợp sử dụng đất

STT	Loại đất	Năm 2024			Năm 2040			Năm 2050		
		Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)	Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)	Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)
	TỔNG DIỆN TÍCH TỰ NHIÊN	318.447,53			318.447,53			318.447,53		
I	ĐẤT XÂY DỰNG ĐÔ THỊ	78.865,24	100,00	169,09	141.208,10	100,00	207,66	196.462,61	100,00	206,80
1	<i>Đất dân dụng</i>	38.791,00	49,19	83,17	55.789,13	39,51	82,04	77.977,73	39,69	82,08
1.1	Đơn vị ở (bao gồm cả làng xóm nông thôn đô thị hóa)	25.684,18	32,57	66,67	27.757,87	19,66	49,37	30.150,50	15,35	38,90
1.2	Đô thị phát triển mới				4.700,00	3,33	44,85	11.198,11	5,70	43,56
1.3	Dịch vụ - công cộng đô thị	2.129,46	2,70	4,6	4.398,00	3,11	6,47	6.175,50	3,14	6,50
1.4	Cơ quan, trụ sở cấp đô thị	478,05	0,61		1.250,00	0,89		1.350,00	0,69	
1.5	Cây xanh sử dụng công cộng trong đô thị	1.074,69	1,36	2,3	4.440,00	3,14	6,53	7.000,00	3,56	7,37
1.6	Giao thông đô thị	9.240,00	11,72		13.200,00	9,35		22.500,00	11,45	
1.7	Hạ tầng kỹ thuật khác cấp đô thị	184,63	0,23		2.343,26	1,66		2.603,63	1,33	
2	<i>Đất ngoài dân dụng</i>	40.074,24	50,81		85.418,97	60,49		118.484,88	60,31	
2.1	Công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp và kho tàng	9.675,04	12,27		27.000,00	19,12		30.000,00	15,27	
2.2	Thương mại, dịch vụ	8.616,42	10,93		9.047,24	6,41		11.830,35	6,02	
2.3	Trung tâm đào tạo, nghiên cứu	55,54	0,07		60,00	0,04		270,00	0,14	
2.4	Cơ quan, trụ sở ngoài đô thị	158,81	0,20		158,81	0,11		158,81	0,08	
2.5	Trung tâm y tế				24,00	0,02		270,00	0,14	
2.6	Trung tâm văn hóa, TDTT				24,00	0,02		324,00	0,16	
2.7	Du lịch tập trung				1.537,12	1,09		2.217,00	1,13	
2.8	Cây xanh công viên chuyên đề, cách ly				2.818,20	2,00		11.550,00	5,88	
2.9	Cây xanh chuyên dùng (sinh thái cảnh quan)					0,00			0,00	
2.10	Di tích, tôn giáo	1.172,30	1,49		1.172,30	0,83		1.172,30	0,60	
2.11	Làng xóm đô thị hóa				18.000,00	12,75		11.500,00	5,85	
2.12	Điểm dân cư nông thôn	7.322,11	9,28		13.501,49	9,56		20.161,16	10,26	

STT	Loại đất	Năm 2024			Năm 2040			Năm 2050		
		Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)	Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)	Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)	Chỉ tiêu (m2/ người)
2.13	An ninh	395,36	0,50		1.393,00	0,99		1.393,00	0,71	
2.14	Quốc phòng	2.834,23	3,59		3.461,00	2,45		3.461,00	1,76	
2.15	Giao thông đối ngoại (bao gồm giao thông đối ngoại, cảng, sân bay, và công trình đầu mối giao thông khác)	8.640,00	10,96		10.800,00	7,65		32.400,00	16,49	
2.16	Công trình đầu mối hạ tầng	1.204,43	1,53		1.421,80	1,01		1.777,25	0,90	
II	KHU ĐẤT KHÁC	239.582,29			177.239,44			121.984,93		
1	Nông nghiệp và các đất khác	175.751,83			113.408,97			58.154,46		
2	Nghĩa trang, cơ sở tang lễ (không bao gồm diện tích trong khu dân dụng và đất khác)	2.898,02			2.898,02			2.898,02		
3	Lâm nghiệp	27.661,92			27.661,92			27.661,92		
5	Mặt nước	33.270,52			33.270,52			33.270,52		
	<i>Hồ, ao, đầm; Sông suối, kênh rạch</i>	33.270,52			33.270,52			33.270,52		
8	Tôn giáo (không bao gồm diện tích nằm trong các khu dân cư và đất khác)	959,83								

Trên cơ sở các chỉ tiêu sử dụng đất tại các mốc năm 2024, năm 2040 và năm 2050, cơ cấu sử dụng đất có sự chuyển dịch rõ rệt theo hướng gia tăng quỹ đất xây dựng đô thị, đất phát triển các khu chức năng đô thị, công nghiệp, thương mại - dịch vụ, du lịch và hạ tầng; đồng thời giảm dần nhóm đất nông nghiệp và các đất khác. Tổng diện tích tự nhiên được giữ ổn định ở mức 318.447,53 ha.

Bảng so sánh một số chỉ tiêu sử dụng đất chủ yếu

STT	Chỉ tiêu sử dụng đất	Năm 2024 (ha)	Năm 2040 (ha)	Năm 2050 (ha)	Biến động 2024–2040 (ha)	Biến động 2040–2050 (ha)
1	Đất xây dựng đô thị	78.865,24	141.208,10	196.462,61	62.342,86	55.254,51
2	Đất xây dựng	38.791,00	55.789,13	77.977,73	16.998,13	22.188,60
3	Đất đơn vị ở	25.684,18	27.757,87	30.150,50	2.073,69	2.392,63
4	Đất đô thị phát triển mới		4.700,00	11.198,11	4.700,00	6.498,11
5	Đất dịch vụ - công cộng đô thị	2.129,46	4.398,00	6.175,50	2.268,54	1.777,50
6	Đất cơ quan, trụ sở cấp đô thị	478,05	1.250,00	1.350,00	771,95	100
7	Đất cây xanh sử dụng công cộng trong đô thị	1.074,69	4.440,00	7.000,00	3.365,31	2.560,00
8	Đất giao thông đô thị	9.240,00	13.200,00	22.500,00	3.960,00	9.300,00
9	Đất hạ tầng kỹ thuật khác cấp đô thị	184,63	2.343,26	2.603,63	2.158,63	260,37
10	Đất ngoài dân dụng	40.074,24	85.418,97	118.484,88	45.344,73	33.065,91
11	Đất công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp và kho tàng	9.675,04	27.000,00	30.000,00	17.324,96	3.000,00
12	Đất thương mại, dịch vụ	8.616,42	9.047,24	11.830,35	430,82	2.783,11

STT	Chỉ tiêu sử dụng đất	Năm 2024 (ha)	Năm 2040 (ha)	Năm 2050 (ha)	Biến động 2024–2040 (ha)	Biến động 2040–2050 (ha)
13	Đất du lịch tập trung	—	1.537,12	2.217,00	1.537,12	679,88
14	Đất làng xóm đô thị hóa	—	18.000,00	11.500,00	18.000,00	-6.500,00
15	Đất điểm dân cư nông thôn	7.322,11	13.501,49	20.161,16	6.179,38	6.659,67
16	Đất giao thông đối ngoại	8.640,00	10.800,00	32.400,00	2.160,00	21.600,00
17	Đất công trình đầu mối hạ tầng	1.204,43	1.421,80	1.777,25	217,37	355,45
18	Khu đất khác	239.582,29	177.239,44	121.984,93	62.342,85	55.254,51
19	Đất nông nghiệp và các đất khác	175.751,83	113.408,97	58.154,46	62.342,86	55.254,51

Qua bảng so sánh cho thấy, đất xây dựng đô thị là chỉ tiêu có sự gia tăng lớn nhất. Năm 2024 diện tích đất xây dựng đô thị là 78.865,24 ha, đến năm 2040 tăng lên 141.208,10 ha, tăng 62.342,86 ha; đến năm 2050 đạt 196.462,61 ha, tiếp tục tăng 55.254,51 ha so với năm 2040. Như vậy, trong toàn giai đoạn 2024–2050, diện tích đất xây dựng đô thị tăng 117.597,37 ha.

Xét về cơ cấu, tỷ lệ đất xây dựng đô thị trong tổng diện tích tự nhiên tăng từ khoảng 24,77% năm 2024 lên 44,34% năm 2040 và 61,69% năm 2050. Điều này cho thấy quá trình đô thị hóa và mở rộng không gian xây dựng diễn ra mạnh, đặc biệt trong giai đoạn đến năm 2050.

Trong nhóm đất xây dựng, diện tích tăng từ 38.791,00 ha năm 2024 lên 55.789,13 ha năm 2040 và 77.977,73 ha năm 2050. Đáng chú ý, đất giao thông đô thị tăng từ 9.240,00 ha lên 13.200,00 ha và 22.500,00 ha; đất cây xanh sử dụng công cộng trong đô thị tăng từ 1.074,69 ha lên 4.440,00 ha và 7.000,00 ha; đất dịch vụ - công cộng đô thị tăng từ 2.129,46 ha lên 4.398,00 ha và 6.175,50 ha. Đây là những chỉ tiêu phản ánh yêu cầu hoàn thiện đồng bộ hệ thống hạ tầng và nâng cao chất lượng không gian đô thị.

PHẦN V. ĐỊNH HƯỚNG HẠ TẦNG KỸ THUẬT

Chương 1. Định hướng giao thông

1.1. Quan điểm, mục tiêu và dự báo phát triển giao thông

1.1.1. Mục tiêu phát triển

Phát triển Hải Phòng thành trung tâm giao thông – logistics đa phương thức quốc gia và quốc tế, phát huy lợi thế cảng biển, công nghiệp, logistics; tăng cường liên kết vùng và các hành lang kinh tế quốc tế.

Hình thành khung giao thông chiến lược kết nối đô thị đa trung tâm, liên kết khu vực phía Tây – trung tâm Hải Phòng – Nam Hải Phòng – Đình Vũ, Cát Hải – Lạch Huyện và các cực công nghiệp, đô thị, logistics mới.

Đáp ứng nhu cầu vận tải tăng mạnh đến 2050, đặc biệt trên các hành lang Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, Bắc Ninh – Hải Phòng và hành lang ven biển; đồng thời phát triển giao thông công cộng khối lượng lớn gắn với TOD.

Tái cơ cấu vận tải theo hướng xanh và bền vững, giảm phụ thuộc đường bộ, tăng vai trò đường sắt, đường thủy và vận tải biển; tổ chức các đầu mối ICD, logistics, ga hàng hóa, cảng biển – hàng không thành mạng lưới vận tải đa phương thức thống nhất. Khai thác hiệu quả hệ thống sông ngòi và các tuyến vận tải thủy nội địa nhằm hình thành các hành lang logistics đường thủy kết nối khu vực nội địa với hệ thống cảng biển quốc tế Hải Phòng; nâng cao tỷ trọng vận tải thủy trong cơ cấu vận tải hàng hóa của thành phố và vùng.

1.1.2. Dự báo nhu cầu vận tải

a) Bối cảnh phát triển và nhu cầu đi lại

Trong giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, thành phố Hải Phòng sẽ trở thành một trong những cực tăng trưởng quan trọng của vùng Đồng bằng sông Hồng và vùng Bắc Bộ, với vai trò là trung tâm cảng biển quốc tế, logistics, công nghiệp công nghệ cao và dịch vụ hiện đại. Sự mở rộng địa giới hành chính, kết hợp giữa không gian phát triển của Hải Phòng và Hải Dương, sẽ làm gia tăng mạnh nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trên toàn địa bàn.

Dự báo đến năm 2030, quy mô dân số toàn thành phố đạt khoảng 4,5 triệu người, đồng thời tiếp tục tăng trưởng mạnh trong các giai đoạn tiếp theo. Đến năm 2050, quy mô dân số phục vụ của hệ thống giao thông dự kiến đạt khoảng 9,5 triệu người, bao gồm khoảng 7,8 triệu dân thường trú và 1,7 triệu dân quy đổi từ lực lượng lao động tạm trú, chuyên gia, khách du lịch và các đối tượng lưu trú ngắn hạn.

Sự phát triển của các trung tâm công nghiệp, khu kinh tế ven biển, khu logistics, các khu đô thị mới và sự hình thành mạng lưới đô thị đa trung tâm sẽ làm gia tăng đáng kể nhu

cầu di chuyển hàng ngày giữa khu vực Hải Dương cũ, trung tâm Hải Phòng hiện hữu, khu vực Đình Vũ - Cát Hải, Nam Hải Phòng, Tiên Lãng, Lạch Huyện và các khu vực phát triển mới ven biển.

b) Dự báo nhu cầu vận tải hành khách

Nhu cầu vận tải hành khách được dự báo tăng nhanh cùng với quá trình đô thị hóa và mở rộng không gian phát triển kinh tế. Các luồng vận tải hành khách chủ yếu sẽ hình thành trên các hành lang:

Hành lang phía Tây kết nối khu vực Hải Dương cũ với trung tâm Hải Phòng.

Hành lang Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Hành lang ven biển kết nối Ninh Bình - Hưng Yên - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Hành lang kết nối các khu công nghiệp, khu kinh tế với các khu đô thị và trung tâm dịch vụ.

Hành lang kết nối với Cảng hàng không quốc tế Cát Bi và Cảng hàng không quốc tế Gia Bình.

Bên cạnh nhu cầu đi lại liên vùng ngày càng gia tăng, nhu cầu đi lại nội đô cũng sẽ tăng mạnh giữa các cực phát triển mới, đòi hỏi từng bước phát triển hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn, đặc biệt là đường sắt đô thị, BRT và các đầu mối trung chuyển đa phương thức theo mô hình TOD.

c) Dự báo nhu cầu vận tải hàng hóa

Với vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu lớn nhất miền Bắc, nhu cầu vận tải hàng hóa của Hải Phòng được dự báo tăng trưởng mạnh trong giai đoạn tới.

Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Hải Phòng dự kiến tăng từ khoảng 106 triệu tấn năm 2024 lên khoảng 380 triệu tấn vào năm 2030; đến năm 2050 dự kiến đạt khoảng 500 - 600 triệu tấn/năm và tiếp tục tăng trưởng trong các giai đoạn tiếp theo. Sự gia tăng này đến từ việc mở rộng các khu bến Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn, Đình Vũ cùng với sự phát triển mạnh mẽ của các khu công nghiệp, trung tâm logistics, kho bãi và dịch vụ cảng biển.

Nhu cầu vận tải hàng hóa tập trung chủ yếu trên các hành lang kinh tế và logistics quan trọng, bao gồm:

Hành lang Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

Hành lang Bắc Ninh - Hải Phòng.

Hành lang Hải Phòng - Quảng Ninh.

Hành lang ven biển Ninh Bình - Hưng Yên - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Hành lang kết nối các khu công nghiệp Hải Dương, Trảng Duệ, VSIP, Đình Vũ, Nam Hải Phòng và hệ thống cảng biển quốc tế.

Đồng thời, nhu cầu vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, thiết bị công nghiệp, hàng năng lượng và hàng container quốc tế sẽ gia tăng đáng kể, đặc biệt tại các khu vực cảng biển, trung tâm công nghiệp và logistics quy mô lớn.

d) Dự báo chuyển dịch cơ cấu vận tải

Để bảo đảm phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh logistics, cơ cấu vận tải được định hướng chuyển dịch theo hướng giảm dần sự phụ thuộc vào đường bộ và phát huy vai trò của vận tải đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải biển.

Đến năm 2030, tỷ trọng vận tải hàng hóa bằng đường bộ dự kiến giảm xuống dưới 55%, đồng thời tăng tỷ trọng vận tải bằng đường sắt và đường thủy nội địa. Đến năm 2050, tỷ trọng vận tải đường bộ từng bước giảm xuống dưới 40%, trong khi vận tải đường thủy nội địa đạt khoảng 35 - 40% và vận tải đường sắt đạt khoảng 15 - 20% tổng khối lượng vận tải hàng hóa.

Sự chuyển dịch cơ cấu vận tải này gắn liền với việc hình thành các tuyến đường sắt quốc gia mới, phát triển các trung tâm logistics, hệ thống ICD, hành lang vận tải thủy nội địa Đuống - Thái Bình - Văn Úc - Nam Hải Phòng và mạng lưới vận tải đa phương thức kết nối trực tiếp với hệ thống cảng biển quốc tế.

1.1.3. Định hướng phát triển hệ thống giao thông theo mô hình đô thị đa trung tâm

Sau quá trình mở rộng không gian phát triển, thành phố Hải Phòng được định hướng phát triển theo mô hình đô thị đa trung tâm, trong đó hình thành các cực phát triển có tính chất chức năng khác nhau nhưng được liên kết chặt chẽ bởi mạng lưới giao thông hiện đại và đồng bộ. Cấu trúc phát triển mới bao gồm trung tâm cảng biển và dịch vụ quốc tế phía Đông, trung tâm công nghiệp - logistics ven biển phía Nam, trung tâm đô thị - công nghiệp phía Tây trên nền tảng khu vực.

Định hướng phát triển giao thông của Hải Phòng đồng thời được đặt trong mối liên kết chặt chẽ với tầm nhìn phát triển vùng Thủ đô và vùng Đồng bằng sông Hồng. Việc hình thành các tuyến đường sắt quốc gia mới, các hành lang cao tốc liên vùng và mạng lưới logistics hiện đại sẽ tạo điều kiện kết nối Hải Phòng với Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên, Quảng Ninh và các trung tâm kinh tế lớn của miền Bắc. Đặc biệt, việc kết nối với Cảng hàng không quốc tế Gia Bình và các hành lang đường sắt liên vùng trong tương lai sẽ mở rộng đáng kể không gian phát triển phía Tây thành phố, tạo động lực mới cho khu vực Hải Dương trước đây.

Song song với phát triển vận tải hành khách, hệ thống giao thông được định hướng phục vụ hiệu quả quá trình tái cấu trúc chuỗi logistics và vận tải hàng hóa của toàn vùng

Bắc Bộ. Các hành lang vận tải chiến lược sẽ được tổ chức theo hướng kết nối trực tiếp các trung tâm sản xuất, khu công nghiệp, trung tâm logistics và cảng biển quốc tế, hình thành các mạng lưới vận tải đa phương thức quy mô lớn. Trong cấu trúc mới, Hải Phòng không chỉ là điểm cuối của các hành lang vận tải mà từng bước trở thành trung tâm tiếp nhận, điều phối và phân phối hàng hóa của toàn vùng, gắn kết hiệu quả giữa đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa, cảng biển và hàng không.

Với định hướng trên, hệ thống giao thông sẽ trở thành khung xương sống tổ chức phát triển không gian đô thị đa trung tâm của Hải Phòng trong thế kỷ XXI, tạo nền tảng để xây dựng thành phố trở thành trung tâm cảng biển, logistics, công nghiệp và dịch vụ quốc tế hàng đầu của miền Bắc, đồng thời là một trong những đô thị phát triển năng động và bền vững của khu vực Đông Nam Á.

1.2. Định hướng phát triển hệ thống giao thông đối ngoại và vận tải đa phương thức

1.2.1. Đường bộ quốc gia và cao tốc

Hoàn thiện mạng lưới cao tốc và quốc lộ kết nối Hải Phòng với Hà Nội, Hải Dương, Hưng Yên, Bắc Ninh và Quảng Ninh, bảo đảm vai trò cửa ngõ giao thông của thành phố trong vùng Đồng bằng sông Hồng.

Tăng cường các tuyến kết nối trực tiếp với cảng Đình Vũ – Lạch Huyện, sân bay Cát Bi, sân bay Gia Bình và các khu kinh tế, tạo mạng vận tải đối ngoại liên tục giữa cảng biển – hàng không – công nghiệp – logistics.

Phát triển các tuyến vành đai và đường kết nối cảng, ưu tiên phân tách luồng xe tải, container và giao thông đô thị; hạn chế vận tải hàng hóa xuyên qua khu vực trung tâm.

Tổ chức các đầu mối giao thông đa phương thức tại các nút cao tốc, cửa ngõ và trung tâm logistics, tạo điều kiện chuyển đổi giữa đường bộ với đường sắt, đường thủy và cảng biển.

1.2.2. Đường bộ cấp vùng và liên vùng

Hình thành mạng lưới đường bộ liên kết Hải Phòng – Hải Dương – Hà Nội – Hưng Yên – Bắc Ninh – Quảng Ninh, tạo các hành lang phát triển và phân phối giao thông giữa các cực đô thị.

Tăng cường các trục Đông – Tây và Bắc – Nam, kết nối trung tâm Hải Phòng với Thủy Nguyên, phía Đông – Đình Vũ/Cát Hải, phía Nam – Nam Hải Phòng và phía Tây – Hải Dương.

Phát triển các tuyến liên vùng gắn với KKT Đình Vũ – Cát Hải, KKT Nam Hải Phòng, KKT phía Bắc và KKT chuyên biệt phía Tây, bảo đảm kết nối trực tiếp giữa khu sản xuất, logistics và các đầu mối giao thông.

Tổ chức mạng đường bộ theo hướng phân tầng chức năng, trong đó các tuyến đối ngoại đảm nhận giao thông liên vùng, các tuyến vành đai phân phối dòng xe và các tuyến đô thị phục vụ tiếp cận địa phương.

Ưu tiên các hành lang vận tải hàng hóa có khả năng kết nối trực tiếp với ICD, trung tâm logistics và cảng biển, giảm áp lực cho mạng đường bộ khu vực đô thị và hỗ trợ phát triển vận tải đa phương thức.

1.2.3. Đường sắt quốc gia

Phát triển đường sắt quốc gia là cấu phần chính của mạng lưới giao thông đối ngoại, đảm nhiệm vận tải hành khách và hàng hóa, đồng thời tăng cường liên kết Hải Phòng với Hà Nội, vùng Đồng bằng sông Hồng và các trung tâm kinh tế phía Bắc.

Từng bước nâng cấp, hiện đại hóa mạng lưới đường sắt, ưu tiên các tuyến có vai trò kết nối cảng biển, khu công nghiệp, trung tâm logistics và các đầu mối giao thông lớn.

Tăng cường kết nối đường sắt với cảng biển và logistics, đặc biệt theo hướng kết nối với Đình Vũ – Lạch Huyện, các ICD và trung tâm logistics, tạo điều kiện chuyển dịch hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt.

Hình thành mạng lưới đường sắt đa chức năng, kết hợp vận tải hành khách liên vùng, vận tải hàng hóa và các tuyến đường sắt đô thị, từng bước tạo cấu trúc giao thông đường sắt liên kết các cực phát triển của thành phố.

Về dài hạn, mạng lưới đường sắt Hải Phòng được tổ chức trong tầm nhìn liên kết vùng Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, đồng bộ với định hướng phát triển đường sắt quốc gia và mạng lưới đường sắt vùng Thủ đô.

** Tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng*

Tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là hành lang đường sắt chiến lược kết nối Hải Phòng với Hà Nội, vùng trung du – miền núi phía Bắc và các cửa khẩu phía Tây Bắc, đồng thời tạo tuyến vận tải trực tiếp từ khu vực nội địa đến hệ thống cảng biển Hải Phòng.

Trên địa bàn Hải Phòng, tuyến được kết nối với các cực công nghiệp – logistics và hệ thống cảng biển, đặc biệt là khu vực Nam Hải Phòng – Đình Vũ – Lạch Huyện, nhằm hình thành chuỗi vận tải hàng hóa liên tục từ nội địa đến cảng biển.

Ưu tiên khai thác vận tải hàng hóa và container bằng đường sắt, giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ trên các hành lang xuyên đô thị; đồng thời phục vụ nhu cầu vận tải hành khách liên vùng.

Tuyến đường sắt được tích hợp với mạng lưới ICD và trung tâm logistics, tạo các điểm trung chuyển giữa đường sắt – đường thủy – đường bộ – cảng biển.

Việc phát triển tuyến cần đồng bộ với hành lang đường sắt phía Bắc và mạng lưới đường sắt đô thị Hải Phòng, tạo điều kiện hình thành hệ thống vận tải đa phương thức.

** Tuyến đường sắt Đông Anh – Gia Bình – Hạ Long*

Định hướng phát triển tuyến Đông Anh – Gia Bình – Hạ Long nhằm tăng cường liên kết đường sắt giữa vùng Thủ đô – Gia Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh, đồng thời mở rộng mạng lưới đường sắt theo hướng Đông.

Tuyến được kết nối với Cảng hàng không Gia Bình, các tuyến đường sắt liên vùng và mạng lưới giao thông đối ngoại, tạo điều kiện hình thành chuỗi kết nối hàng không – đường sắt – đường bộ – logistics.

Trên địa bàn Hải Phòng, tuyến kết nối với TOD Ninh Xá và các cực phát triển phía Bắc, gắn với khu kinh tế, khu công nghiệp và các trung tâm logistics, qua đó hỗ trợ hình thành các cực đô thị mới dọc hành lang đường sắt.

Tuyến tiếp tục kết nối về Hạ Long – Quảng Ninh, tạo hành lang giao thông liên vùng phía Bắc, tăng cường liên kết kinh tế giữa Hải Phòng – Quảng Ninh – vùng Thủ đô.

Tổ chức các ga và điểm trung chuyển gắn với TOD, ICD và trung tâm logistics, ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối nhiều phương thức và hạn chế phát triển đô thị dân trải dọc tuyến.

Về dài hạn, tuyến là một thành phần của vành đai đường sắt liên vùng phía Bắc, bổ trợ cho tuyến Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, đồng thời góp phần hoàn thiện cấu trúc giao thông đa trung tâm của Hải Phòng.

1.2.4. Hệ thống cảng hàng không

Tổ chức hệ thống cảng hàng không theo mô hình hai đầu mối, gồm Cảng hàng không quốc tế Cát Bi và Cảng hàng không Gia Bình, gắn với các cực phát triển kinh tế và mạng lưới giao thông đối ngoại của thành phố.

Cảng hàng không Cát Bi tiếp tục là đầu mối hàng không của khu vực Đông – Nam Hải Phòng, kết nối trực tiếp với trung tâm đô thị, khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, cảng Lạch Huyện và hệ thống logistics. Vị trí này phù hợp với vai trò phục vụ hành khách, chuyên gia, dịch vụ hàng không và hỗ trợ hoạt động logistics quốc tế.

Cảng hàng không Gia Bình được khai thác như một đầu mối hàng không phía Bắc, gắn với Khu kinh tế phía Bắc, TOD Ninh Xá và các trung tâm công nghiệp – logistics. Vị trí này tạo thêm một cực tiếp cận hàng không cho khu vực phía Bắc, đồng thời tăng khả năng kết nối Hải Phòng với Hà Nội, Bắc Ninh và các trung tâm kinh tế phía Bắc.

Hai sân bay được liên kết bằng mạng lưới đường bộ cao tốc, đường sắt và các tuyến vận tải liên vùng, tạo cấu trúc hàng không phân bố theo các cực thay vì tập trung toàn bộ nhu cầu vào một đầu mối.

Quy mô phát triển được xác định theo vai trò và phạm vi phục vụ của từng sân bay: Cát Bi tập trung phục vụ khu vực đô thị hiện hữu, cảng biển và khu kinh tế phía Đông; Gia Bình phục vụ cực phát triển phía Bắc và kết nối với vùng Thủ đô. Các quy mô cụ thể cần được xác định theo quy hoạch chuyên ngành hàng không và dự báo nhu cầu hành khách, hàng hóa.

Về kết nối vùng, hệ thống hai sân bay tạo thành mạng lưới liên kết với các đầu mối hàng không lớn của vùng Đồng bằng sông Hồng, đồng thời hỗ trợ kết nối sân bay – đường sắt – cảng biển – logistics – TOD.

1.2.5. Hệ thống cảng biển

Tổ chức hệ thống cảng biển theo phân bổ theo vai trò của từng khu vực và gắn với các khu kinh tế, công nghiệp và logistics.

Đình Vũ – Lạch Huyện tiếp tục là cực cảng biển quốc tế chủ đạo, trong đó Lạch Huyện đảm nhận vai trò cửa ngõ quốc tế, khai thác hàng hóa container và hàng hóa tổng hợp quy mô lớn; Đình Vũ đảm nhiệm các chức năng cảng công nghiệp, dịch vụ và hỗ trợ logistics.

Nam Hải Phòng – Nam Đồ Sơn hình thành cực cảng biển phía Nam, gắn với KKT Nam Hải Phòng và hành lang kinh tế ven biển, mở rộng năng lực khai thác cảng và phân bổ lại dòng hàng hóa.

Tổ chức các khu chức năng cảng gồm bến cảng, khu hậu cần cảng, kho bãi, dịch vụ hàng hải và các công trình hỗ trợ; kiểm soát mở rộng cảng theo hướng hạn chế xung đột với đô thị, cửa sông và các khu vực sinh thái nhạy cảm.

Tăng cường kết nối cảng với đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa, ưu tiên các phương thức vận tải khối lượng lớn và tổ chức tuyến vận chuyển container hợp lý, hạn chế dòng xe hàng xuyên qua khu vực đô thị.

Về dài hạn, phát triển hệ thống cảng theo hướng cảng xanh, hiện đại và số hóa, tăng hiệu quả khai thác, sử dụng năng lượng sạch và giảm tác động môi trường.

1.2.6. Giao thông đường thủy nội địa

Phát triển mạng đường thủy nội địa theo các hành lang Duống – Thái Bình – Văn Úc – Nam Hải Phòng, tăng cường kết nối khu vực nội địa với các cảng biển Hải Phòng.

Tăng cường khai thác các tuyến sông Duống, Thái Bình, Lạch Tray, Văn Úc và các nhánh sông liên quan, hình thành mạng vận tải thủy liên kết giữa vùng sản xuất, các khu công nghiệp và khu vực cảng.

Phát triển các cảng, bến thủy nội địa và điểm trung chuyển ven sông, phục vụ bốc dỡ, gom hàng và chuyển tải; ưu tiên vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn nhằm giảm áp lực cho đường bộ.

Từng bước kết nối đường thủy với ICD, trung tâm logistics, đường sắt và đường bộ, hình thành các điểm chuyển đổi phương thức tại những vị trí thuận lợi.

Giai đoạn đến 2030, ưu tiên hoàn thiện hành lang Duống – Thái Bình – Văn Úc – Nam Hải Phòng, kết nối với hệ thống cảng Lạch Huyện. Sau năm 2030, nghiên cứu mở rộng kết nối về cảng Nam Đồ Sơn và các đầu mối cảng biển mới.

1.2.7. Cảng cạn (ICD), trung tâm logistics

Phát triển hệ thống ICD và trung tâm logistics theo mạng lưới phân cấp, bố trí tại các cực công nghiệp, TOD và các hành lang vận tải, tạo các đầu mối logistics phía trước và phía sau cảng biển.

Các ICD thực hiện chức năng gom hàng, phân loại, lưu giữ, thông quan và trung chuyển, giảm áp lực tập kết hàng hóa trực tiếp tại khu vực cảng. Mạng lưới được kết nối với các khu vực Gia Bình, Quế Võ, Hải Dương, Kinh Môn, Kiến Thụy và các đầu mối logistics của Hải Phòng.

Nam Hải Phòng – Đình Vũ – Lạch Huyện là khu vực tập trung các trung tâm logistics quy mô lớn, đảm nhiệm chức năng tiếp nhận, phân phối và hậu cần cho hệ thống cảng biển.

Tại các TOD và khu công nghiệp, phát triển các trung tâm logistics cấp khu vực, gắn với nguồn hàng và mạng giao thông chính, hạn chế xe tải và container đi xuyên khu vực đô thị.

Ưu tiên phát triển logistics đa phương thức, logistics xanh và logistics số, tăng cường kết nối ICD với đường sắt và đường thủy để giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ.

1.4. Định hướng phát triển hệ thống giao thông đô thị

Giao thông đô thị Hải Phòng phải được tổ chức cho một đô thị trực thuộc Trung ương có cấu trúc đa trung tâm và lãnh thổ trải dài từ Chí Linh - Hải Dương đến Lạch Huyện - Cát Hải, không thể tiếp tục vận hành theo mô hình một lõi đô thị duy nhất. Khung giao thông đô thị vì vậy được tổ chức thành mạng đa tầng: đường chính đô thị và vành đai bảo đảm tiếp cận; đường sắt đô thị/đường sắt vùng làm xương sống hành khách khối lượng lớn; BRT - xe buýt trục làm lớp trung gian; xe buýt gom, đi bộ, xe đạp và đường thủy hành khách bảo đảm chặng đầu - chặng cuối. Mục tiêu là giảm nhu cầu đi xuyên lõi, tăng khả năng đi lại giữa các cực trong 45-60 phút bằng phương tiện công cộng nhanh và tách tương đối luồng hàng nặng khỏi không gian ở.

1.4.1. Mạng lưới đường chính đô thị

Mạng đường chính đô thị được tổ chức theo nguyên tắc “liên thông - phân cấp - đa tuyến thay thế”, thay cho tư duy mở rộng mặt cắt đơn lẻ. Các trục mới phải đồng thời phục vụ ba yêu cầu: kết nối các cực tăng trưởng; dành không gian cho giao thông công cộng; và

tạo tuyến thay thế khi một cầu, nút hoặc hành lang bị gián đoạn do tai nạn, ngập, bão hoặc sự cố logistics.

Tại khu vực phía Đông, ưu tiên hoàn thiện mạng vành đai và các trục tiếp cận Đình Vũ - Lạch Huyện, Cát Bi, Nam Đồ Sơn - Văn Úc; không để xe container và xe tải nặng phải xuyên qua lõi Hồng Bàng - Lê Chân - Ngô Quyền để tiếp cận cảng.

Tại khu vực phía Tây, tái cấu trúc mạng Hải Dương - Cẩm Giàng - Gia Lộc - Tứ Kỳ thành một hệ thống đô thị liên kết bằng các trục Đông - Tây, Bắc - Nam và đường vành đai; các nút với QL5, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng và đường sắt phải trở thành cửa ngõ đa phương thức, không chỉ là nút giao đường bộ.

Trục Đông - Tây mới là hành lang tích hợp hai trung tâm đô thị; phải có tối thiểu hai hành lang đường bộ có năng lực tương đương và một hành lang đường sắt vùng/ĐSDT độc lập để tránh phụ thuộc vào QL5 - cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

Khu vực Bắc - Tây Bắc (Chí Linh - Kinh Môn - Thủy Nguyên) ưu tiên các kết nối công nghiệp, vật liệu và du lịch; tổ chức tuyến tránh đô thị, kết nối QL18/QL10, đường sắt và đường thủy Kinh Thầy - Kinh Môn - Đá Bạc.

Khu vực phía Nam (Kiến Thụy - Tiên Lãng - Vĩnh Bảo và KKT ven biển) phát triển mạng theo tiến độ hình thành cảng Nam Đồ Sơn, luồng Văn Úc, KKT và đường ven biển; dành trước quỹ đất cho các trục logistics chuyên dụng, không để đô thị hóa bám dải gây khóa hành lang.

Đối với lõi lịch sử, mục tiêu không phải tối đa hóa lưu lượng ô tô mà tối đa hóa khả năng tiếp cận. Ưu tiên tổ chức giao thông một chiều hợp lý, quản lý đỗ xe, hạn chế xe tải theo thời gian, mở rộng không gian đi bộ, cải tạo nút và ưu tiên xe buýt. Chỉ mở rộng đường khi các giải pháp quản trị nhu cầu và tổ chức giao thông không còn đáp ứng.

Nhóm đường	Vai trò	Định hướng quy mô/hành lang quản lý	Tính chất chỉ tiêu
Trục logistics/cảng cấp thành phố	Kết nối trực tiếp KCN - ICD - cảng; hạn chế đầu nối dân sinh	Khoảng 60-80 m; 6-8 làn cơ giới, đường gom khi cần; dự trữ dải kỹ thuật/GTCC	Đề xuất QHC; chốt theo mô hình giao thông và QH phân khu
Trục chính đô thị chiến lược	Liên kết các cực đô thị, ga, trung tâm hành chính, sân bay	Khoảng 40-60 m; 6-8 làn; ưu tiên/dự trữ dải giữa cho BRT/LRT trên hành lang có nhu cầu	Đề xuất QHC

Nhóm đường	Vai trò	Định hướng quy mô/hành lang quản lý	Tính chất chỉ tiêu
Đường liên khu vực	Liên kết các khu vực đô thị, phân phối từ trực chính	Khoảng 32-50 m; 4-6 làn; khoảng cách mạng 600-1.000 m	QCVN 01 + đề xuất
Đường chính khu vực	Phân phối trong khu vực, tiếp cận GTCC	Khoảng 24-35 m; thường 4 làn; khoảng cách mạng 300-500 m	QCVN 01 + đề xuất
Đường khu vực/nội bộ	Tăng tính thâm, đi bộ, xe đạp, tiếp cận công trình	Khoảng 17,5-25 m hoặc theo QH cấp dưới; không chế tốc độ phù hợp	QCVN 01; QH phân khu/chi tiết

Các khoảng mặt cắt trên là hành lang định hướng để bảo vệ không gian ở cấp QHC, không thay thế thiết kế cơ sở. Đối với quốc lộ, cao tốc và đường chuyên ngành, quy mô thực hiện theo Quyết định 1088/QĐ-BXD và hồ sơ dự án được cấp thẩm quyền phê duyệt.

1.4.2. Đường sắt đô thị

Mạng đường sắt đô thị cần được phân loại theo chức năng thay vì coi toàn bộ M1-M9 là cùng một công nghệ. Ba nhóm gồm: (i) metro/LRT đô thị cho các hành lang mật độ cao; (ii) đường sắt vùng/commuter rail cho các hành trình Đông - Tây và liên cực; (iii) tuyến chuyển đổi/khai thác chung có điều kiện từ hạ tầng đường sắt quốc gia sau khi đã có tuyến thay thế và năng lực hàng hóa mới. Cách phân loại này cho phép Hải Phòng đầu tư đúng cấp năng lực và tránh phân tán nguồn lực.

Mã	Hành lang chức năng	Phân loại đề xuất	Nguyên tắc phân kỳ
M1	Bắc sông Cấm - lõi đô thị phía Đông - trung tâm phát triển phía Nam	Metro/LRT	Ưu tiên cao; xương sống Bắc - Nam lõi phía Đông; nghiên cứu đầu tư trước 2040
M2	Đình Vũ - phía Nam - trung tâm hiện hữu - Bắc sông Cấm	Tuyến vòng đô thị/port-city	Phân kỳ theo nhu cầu; một số đoạn BRT trước, đường sắt sau

Mã	Hành lang chức năng	Phân loại đề xuất	Nguyên tắc phân kỳ
M3	Trung tâm phía Đông - KKT ven biển Nam Hải Phòng	Đường sắt vùng/metro ngoại ô	Bảo vệ hành lang; kích hoạt khi KKT đạt ngưỡng dân số/việc làm
M4	Trung tâm đô thị - Cát Bi	Metro/LRT hoặc BRT nâng cấp	Ưu tiên kết nối sân bay; BRT có thể là giai đoạn đầu
M5	Trung tâm phía Đông - trung tâm phía Tây	Đường sắt vùng/commuter rail	Ưu tiên chiến lược sau 2030; tạo liên kết thực chất sau sáp nhập
M6	Hành lang Gia Bình - Lạch Huyện/KKT phía Bắc	Đường sắt vùng liên tỉnh	Phối hợp quy hoạch quốc gia và Bắc Ninh; không coi là metro nội đô
M7	Chí Linh - trung tâm phía Tây	Đường sắt vùng	Dài hạn; gắn công nghiệp, du lịch và liên kết Quảng Ninh/Bắc Ninh
M8	Trung tâm phía Tây - KKT/chuyên biệt phía Tây	LRT/BRT/commuter rail	Chọn công nghệ theo nhu cầu; bảo vệ quỹ đất từ QHC
M9	Chuyển đổi chức năng một phần tuyến Hà Nội - Hải Phòng hiện hữu	ĐSĐT/đường sắt vùng	Chỉ thực hiện sau khi tuyến quốc gia thay thế, ga hàng hóa và năng lực logistics mới đã hoạt động

Đến năm 2040, ưu tiên hình thành một mạng có tính kết nối thay vì triển khai đồng thời quá nhiều tuyến: tập trung M1, M4 và M5 hoặc các đoạn ưu tiên tương ứng; BRT đóng vai trò tạo thị trường trước cho các hành lang chưa đủ ngưỡng đường sắt. Đây là lựa chọn chiến lược nhằm bảo đảm tần suất cao, hiệu quả vận hành và khả năng huy động vốn.

Loại hình	Dải năng lực định hướng	Khoảng cách ga/điểm dừng	Tần suất giờ cao điểm
Metro/LRT đô thị	Khoảng 10.000-30.000 HK/hướng/giờ cao điểm	0,8-1,5 km tại khu đô thị; có thể lớn hơn ở đoạn ngoại vi	3-6 phút
Đường sắt vùng/commuter rail	Khoảng 5.000-20.000 HK/hướng/giờ	3-8 km tùy cấu trúc đô thị	10-20 phút
BRT/làn buýt ưu tiên	Khoảng 3.000-10.000 HK/hướng/giờ	0,5-1,0 km	3-7 phút
Xe buýt trực	Khoảng 1.000-4.000 HK/hướng/giờ	0,4-0,8 km	5-10 phút

Các dải năng lực trên là ngưỡng tham khảo để lựa chọn công nghệ trong bước nghiên cứu tiền khả thi; công suất chính thức phải được xác định bằng mô hình nhu cầu, thiết kế đoàn tàu, chiều dài ga và năng lực nút. Hành lang được nâng từ BRT lên LRT/metro khi nhu cầu giờ cao điểm thường xuyên vượt khoảng 8.000-10.000 hành khách/hướng/giờ và các giải pháp tăng năng lực xe buýt đã tiệm cận giới hạn.

1.4.3. Mô hình phát triển đô thị theo TOD

TOD phải được sử dụng như công cụ tái cấu trúc không gian, không phải nhãn gọi bất động sản. QHC xác định sáu hạt nhân TOD chiến lược đã xuất hiện trong phương án không gian gồm Nam Hải Phòng, Hùng Vương, Hồ Đông, Ninh Xá, Nam Hải Dương và Tứ Kỳ. Ngoài ra, các ga Cát Bi, ga trên hành lang M5, ga đường sắt quốc gia mới và các trung tâm chuyển đổi phương thức được xem xét như TOD cấp dưới khi đáp ứng ngưỡng dịch vụ.

Cấp TOD	Đầu mối	Bán kính tổ chức	Nguyên tắc sử dụng đất - giao thông
TOD cấp vùng	Ga đường sắt quốc gia/đường sắt vùng,	Vùng lõi 800 m; vùng ảnh	Hỗn hợp việc làm - thương mại - nhà ở; bến trung chuyển; P&R ở rìa; hạn chế đỗ xe trong lõi

Cấp TOD	Đầu mối	Bán kính tổ chức	Nguyên tắc sử dụng đất - giao thông
	nút liên phương thức lớn	hưởng đến khoảng 1,5 km	
TOD cấp đô thị	Ga metro/LRT, trung tâm đô thị lớn	Vùng lõi 600-800 m	Mật độ cao hơn nền khu vực; ưu tiên đi bộ, dịch vụ công cộng, không gian công cộng
TOD cấp khu vực	Ga/điểm dừng BRT, trung tâm khu vực	Vùng tiếp cận 400-600 m	Tăng tính thâm mạng đường; hỗn hợp chức năng vừa phải; kết nối xe đạp/xe buýt gom

Bảo đảm đường đi bộ trực tiếp tới ga; khoảng cách đi bộ từ các công trình chính tới điểm GTCC không vượt 500 m theo QCVN 01 đối với mạng thông thường, đồng thời tổ chức mạng feeder/xe đạp cho vùng ảnh hưởng lớn hơn.

Tỷ lệ quỹ đất quanh ga dành cho đường phố, quảng trường, cây xanh và dịch vụ công cộng phải được xác định trước khi phân bổ đất thương mại; không để toàn bộ giá trị tăng thêm từ đất quanh ga bị tư nhân hóa trong khi ngân sách chịu chi phí hạ tầng.

Áp dụng cơ chế thu hồi giá trị đất: đấu giá/đấu thầu quỹ đất, đóng góp hạ tầng, phí phát triển, khai thác thương mại nhà ga; nguồn thu được tái đầu tư cho đường sắt, bến trung chuyển, nhà ở xã hội và hạ tầng đi bộ.

Quản lý đỗ xe theo hướng “giới hạn tối đa” tại TOD lõi; bố trí P&R ở ga ngoại vi, không đưa khối lượng lớn ô tô vào lõi TOD.

1.4.4. Hệ thống giao thông công cộng

Hiện trạng cho thấy vận tải công cộng còn rất yếu so với quy mô đô thị - công nghiệp. Trước sáp nhập, khu vực Hải Phòng cũ có khoảng 10 tuyến xe buýt, 79 phương tiện, sản lượng khoảng 2,53 triệu lượt hành khách/năm, tương đương khoảng 6,64% sản lượng vận tải hành khách đường bộ; Hải Dương cũ có 17 tuyến và Thủy Nguyên cũ có 3 tuyến. Đây là khoảng trống lớn trong bối cảnh dân số quy hoạch năm 2050 đạt 9,50 triệu người.

Hệ thống GTCC được tổ chức theo ba tầng: đường sắt đô thị/đường sắt vùng là xương sống; BRT - xe buýt trục là mạng trung gian; xe buýt thường, buýt nhỏ, buýt theo nhu cầu và đường thủy hành khách là mạng gom. Tất cả các tầng phải dùng chung hệ thống vé, thông tin hành trình, chuẩn dữ liệu và điểm trung chuyển.

Mốc	Tỷ lệ đảm nhận GTCC định hướng	Tính chất
Hiện trạng tham chiếu	~6-7% tại khu vực Hải Phòng cũ (theo sản lượng VTHK đường bộ)	Cơ sở hiện trạng
Đến 2030	Tối thiểu 10-15% theo lộ trình chuyển đổi xanh; QHC phần đầu tiệm cận 15% tại các khu đô thị chính	mục tiêu QHC
Đến 2040	Khoảng 25-30% chuyển đi cơ giới trong khu vực đô thị hóa; lõi/TOD 35-40%	Mục tiêu đề xuất, hiệu chỉnh bằng mô hình
Đến 2050	Khoảng 35-40% toàn khu vực đô thị hóa; các hành lang TOD/lõi đạt 45-50%	Mục tiêu đề xuất, hiệu chỉnh bằng mô hình

Mật độ mạng GTCC tối thiểu 2 km/km² đất xây dựng đô thị; khoảng cách đi bộ đến ga/bến công cộng tối đa 500 m; các điểm trung chuyển giữa hai phương thức tổ chức để quãng đi bộ dưới 200 m theo QCVN 01:2021/BXD.

Các khu công nghiệp, khu kinh tế phải có mạng xe buýt theo ca kết nối khu ở công nhân - ga đường sắt - trung tâm đô thị. Doanh nghiệp lớn có thể tham gia chi trả vận hành thông qua hợp đồng dịch vụ vận tải tập thể.

Triển khai làn ưu tiên/BRT trước trên M1, M4, M5 và các trục công nhân có nhu cầu cao, tạo thói quen sử dụng GTCC trước khi đầu tư đường sắt.

1.4.7. Bến xe khách

Kế thừa hệ thống 16 bến hiện có và quỹ đất cho 22 bến đề xuất trong dự thảo, nhưng chuyển cách tiếp cận từ “mỗi khu vực một bến độc lập” sang mạng bến cửa ngõ - trung chuyển. Bến loại 1-2 phải được ưu tiên tích hợp với ga đường sắt/ĐSĐT/BRT, P&R và depot xe buýt điện; bến loại 3-4 chủ yếu phục vụ khu vực, du lịch hoặc mạng gom. Danh mục bến mới cần được rà soát theo sản lượng thực tế và khả năng tiếp cận GTCC trước khi đưa vào chương trình đầu tư, tránh đầu tư dàn trải.

Nhóm	Đầu mối tiêu biểu	Vai trò định hướng
Cửa ngõ phía Đông	Vĩnh Niệm/Tràng Cát/Đồ Sơn và đầu mối phù hợp	Tách xe liên tỉnh khỏi lõi; tích hợp M1/M4/BRT; phục vụ Cát Bi - KKT - du lịch

Nhóm	Đầu mối tiêu biểu	Vai trò định hướng
Cửa ngõ phía Bắc	Bến phía Bắc/Thủy Nguyên	Kết nối QL10, Quảng Ninh, Chí Linh; tích hợp M1/M6
Cửa ngõ phía Tây	Hải Dương, phía Đông/Tây Hải Dương, Gia Lộc	Tích hợp M5/đường sắt vùng; P&R; gom luồng Hà Nội - Hưng Yên - Bắc Ninh
Cửa ngõ phía Nam	Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Tứ Kỳ/Ninh Giang	Phục vụ KKT Nam Hải Phòng, hành lang ven biển và vùng nông thôn phía Nam
Đảo/du lịch	Cát Bà và bến trung chuyển du lịch	Tích hợp tàu thủy, xe buýt điện, hạn chế ô tô cá nhân theo sức tải du lịch

TT	Bến xe	Vị trí	Cấp hạng (tối thiểu)
I	Bến xe hiện có		
1	Bến Thượng Lý	Phường Hồng Bàng	Loại 2
2	Bến Phía Bắc	Phường Lưu Kiếm	Loại 1
3	Bến Vĩnh Bảo	Xã Vĩnh Bảo	Loại 2
4	Bến Tiên Lãng	Xã Tiên Lãng	Loại 3
5	Bến Đồ Sơn	Phường Đồ Sơn	Loại 3
6	Bến Cát Bà	Đảo Cát Bà, đặc khu Cát Hải	Loại 4
7	Bến Vĩnh Niệm	Phường Lê Chân	Loại 1
8	Bến xe Hải Dương	Phường Thành Đông	Loại 3
9	Bến xe Hải Tân	Phường Tân Hưng	Loại 4
10	Bến xe phía Tây Hải Dương	Phường Tứ Minh	Loại 2
11	Bến xe phía Đông Chí Linh	Phường Trần Hưng Đạo	Loại 2
12	Bến xe Ninh Giang	Xã Ninh Giang	Loại 2
13	Bến xe Thanh Hà	Xã Thanh Hà	Loại 2
14	Bến xe Nam Sách	Xã Nam Sách	Loại 3

TT	Bến xe	Vị trí	Cấp hạng (tối thiểu)
15	Bến xe Bến Trại	Xã Nam Thanh Miện	Loại 3
16	Bến xe Kinh Môn	Phường Hồng An	Loại 4
II	Quy hoạch bến xe mới		
1	Bến Vĩnh Bảo 2	Xã Vĩnh Bảo	Loại 2
2	Bến Tiên Lãng	Xã Tiên Minh	Loại 1
3	Bến Thủy Nguyên	Phường Thủy Nguyên	Loại 1
4	Bến Tràng Duệ	Phường An Phong	Loại 3
5	Bến Tràng Cát	Phường Hải An	Loại 3
6	Bến An Dương	Phường An Dương	Loại 2
7	Bến An Lão	Xã An Lão	Loại 3
8	Bến Đồ Sơn 2	Phường Nam Đồ Sơn	Loại 2
9	Bến xe phía Đông Hải Dương	Phường Nam Đồng	Loại 2
10	Bến xe phía Tây Chí Linh	Phường Chí Linh	Loại 2
11	Bến xe Kim Thành	Xã Phú Thái	Loại 3
12	Bến xe phía Nam Kim Thành	Xã Kim Thành	Loại 3
13	Bến xe phía Tây Ninh Giang	Xã Tân An	Loại 3
14	Bến xe Tứ Kỳ	Xã Tứ Kỳ	Loại 3
15	Bến xe phía Nam Tứ Kỳ	Xã Lạc Phượng	Loại 3
16	Bến xe Thanh Miện	Xã Nam Thanh Miện	Loại 3
17	Bến xe Gia Lộc	Xã Gia Lộc	Loại 1
18	Bến xe Sắt	Xã Kẻ Sắt	Loại 3
19	Bến xe Thái Học	Xã Đường An	Loại 4
20	Bến xe Duy Tân	Phường Nhị Chiểu	Loại 3
21	Bến xe An Lưu	Phường Kinh Môn	Loại 3
22	Bến xe Lạc Long	Xã Nam An Phụ	Loại 3
23	Các bến xe khác sẽ được nghiên cứu đầu tư theo nhu cầu phát triển		

1.4.8. Bãi đỗ xe

Quản lý đỗ xe được chuyển từ tư duy “đáp ứng tối đa nhu cầu” sang “điều tiết nhu cầu đi lại”. Chỉ tiêu đỗ xe không áp dụng đồng nhất toàn thành phố mà phân theo ba vùng: vùng lõi/TOD khống chế nguồn cung và giá đỗ cao; vùng chuyển tiếp đáp ứng cân bằng; vùng ngoại vi bố trí P&R để chuyển sang GTCC. Quy hoạch phân khu xác định nhu cầu theo dân số, chức năng, hệ số sử dụng đất và mức cung GTCC.

Khu vực	Định hướng	Mục tiêu
Lõi đô thị/TOD cấp vùng	Hạn chế tăng bãi đỗ mặt đất; ưu tiên bãi ngầm/nổi tập trung ở rìa; áp dụng giá đỗ theo thời gian và khu vực	Giảm áp lực ô tô vào lõi
Ga ngoại vi/P&R	Bãi 500-2.000 chỗ/đầu mỗi tùy sản lượng; có sạp điện và bãi xe đạp	Chuyển đổi phương thức trước khi vào trung tâm
KCN/KKT	Bãi xe công nhân, xe ca, xe tải riêng; tổ chức shuttle	Không để xe đỗ tràn ra đường trục
Cảng/ICD/logistics	Bãi chờ container/xe tải và hệ thống đặt lịch công; tách khỏi đường công cộng	Giảm hàng xe chờ và ùn tắc cổng cảng
Du lịch/đảo	Bãi ở cửa ngõ + xe buýt điện/xe điện nội khu	Kiểm soát sức tải và giảm phát thải

Hệ thống đỗ xe thông minh cung cấp dữ liệu chỗ trống, đặt chỗ, thanh toán không tiền mặt và kết nối trung tâm điều hành giao thông. Quy hoạch phải đồng thời kiểm soát đỗ xe trên đường; nếu bãi ngoài đường tăng nhưng đỗ xe vỉa hè/lòng đường không được quản lý, hiệu quả đầu tư bãi tập trung sẽ thấp.

1.5. Các chỉ tiêu kỹ thuật và phân kỳ đầu tư

1.5.1. Chỉ tiêu quy hoạch giao thông

Các chỉ tiêu kỹ thuật được xác lập theo nguyên tắc: quy chuẩn là ngưỡng tối thiểu; QHC đặt thêm các mục tiêu hiệu quả vận hành; các quy hoạch phân khu và dự án cụ thể hóa bằng mô hình giao thông. Không sử dụng tỷ lệ đất giao thông như chỉ tiêu duy nhất, vì mạng đường có tỷ lệ đất cao nhưng thiếu phân cấp, thiếu GTCC và nhiều đầu nối trực tiếp vẫn có thể ùn tắc.

Nhóm chỉ tiêu	Giá trị/Ngưỡng	Căn cứ
Tỷ lệ đất giao thông (không gồm giao thông tỉnh)	Tối thiểu 6% tính đến đường liên khu vực; 13% tính đến đường khu vực; 18% tính đến đường phân khu vực	QCVN 01:2021/BXD
Tỷ lệ đất giao thông theo Luật Đường bộ	11-26% đất xây dựng đô thị, tùy loại đô thị và hạ tầng	Luật Đường bộ 2024, Điều 12
Mật độ đường chính khu vực	4,0-6,5 km/km ² ; khoảng cách 300-500 m	QCVN 01:2021/BXD
Mật độ đường khu vực	6,5-8,0 km/km ² ; khoảng cách 250-300 m	QCVN 01:2021/BXD
Mật độ mạng GTCC	Tối thiểu 2 km/km ² đất xây dựng đô thị	QCVN 01:2021/BXD
Khoảng cách đi bộ đến ga/bến GTCC	Tối đa 500 m đối với mạng GTCC thông thường	QCVN 01:2021/BXD
Đầu mối trung chuyển	Khoảng đi bộ giữa các phương thức <200 m khi điều kiện cho phép	QCVN 01:2021/BXD
Xe buýt đầu tư mới/thay thế	100% dùng điện hoặc năng lượng xanh từ 2025	QĐ 876/QĐ-TTg [GT-08]

Đối với số liệu 22.500 ha đất giao thông và 196.462,61 ha đất xây dựng đô thị trong dự thảo, tỷ lệ 11,45% chỉ được giữ khi bảng GIS xác định rõ phạm vi cấp đường. Nếu 22.500 ha mới tính đến đường chính khu vực thì cần tiếp tục cộng đường khu vực trước khi đối chiếu ngưỡng 13%; nếu đã bao gồm đường khu vực thì 11,45% chưa đạt QCVN.

Mục tiêu của QHC là không chạy theo tỷ lệ cực đại 26%, mà bảo đảm đủ mạng đường ở các khu phát triển mới và chuyển một phần nhu cầu sang GTCC. Đề xuất phân đấu tỷ lệ đất giao thông toàn khu vực xây dựng đô thị khoảng 13-15% ở cấp mạng đường khu vực vào 2050; tại các khu đô thị mới/TOD, tổng đất giao thông và không gian tiếp cận có thể đạt 15-18% tùy cấu trúc. Đây là mục tiêu đề án, không phải ngưỡng pháp lý bắt buộc.

Mốc	Đường bộ	Đường thủy nội địa	Đường sắt	Ghi chú
2025 - cơ sở	88,0%	10,5%	1,5%	Số liệu gom/rút hàng cảng
2030 - mục tiêu	78%	18%	4%	Đưa ĐTNĐ đạt tối thiểu khoảng ngưỡng quy hoạch cũ 18,2-19%; tăng rail bằng tuyến/ga mới

Mốc	Đường bộ	Đường thủy nội địa	Đường sắt	Ghi chú
2040 - mục tiêu	62%	27%	11%	Giai đoạn đường sắt liên vùng và ICD đã hình thành
2050 - mục tiêu	50%	32%	18%	Cơ cấu cân bằng hơn, giảm phụ thuộc xe tải đường dài

Bảng trên là mục tiêu cơ cấu phương thức đối với dòng hàng gom/rút cảng và các đầu mối logistics chính, không đại diện cho toàn bộ vận tải hàng hóa nội thành. Mục tiêu phải được cập nhật 3-5 năm/lần theo dữ liệu cảng, ICD, vận đơn và mô hình hàng hóa.

Nhóm KPI	Mục tiêu định lượng/định tính	Tính chất
Liên kết Đông - Tây	Đến 2040: hành trình giữa hai trung tâm chính bằng dịch vụ nhanh khoảng ≤ 60 phút; đến 2050 phấn đấu 45-55 phút	Mục tiêu dịch vụ QHC
Tiếp cận GTCC	Đến 2040 $\geq 70\%$ dân số đô thị trong vùng phục vụ thuận tiện của tuyến GTCC tần suất cao; 2050 $\geq 85\%$	Mục tiêu QHC
Tiếp cận đầu mối hàng hóa	Đến 2050, các KCN/KKT lớn có ít nhất 2 phương thức vận tải hàng hóa quy mô lớn hoặc kết nối tới đầu mối liên phương thức trong cự ly hợp lý	Mục tiêu đa phương thức
Độ tin cậy mạng	Các cực cảng, sân bay, trung tâm hành chính và bệnh viện cấp vùng có tối thiểu 2 hướng tiếp cận chiến lược	Mục tiêu chống chịu
Dữ liệu/ITS	100% hành lang chính, bến xe, ga, cảng/ICD trọng yếu tích hợp dữ liệu vận hành vào trung tâm điều hành trước 2040	Mục tiêu quản trị

1.5.2. Danh mục các dự án ưu tiên

Danh mục ưu tiên được tổ chức theo chương trình thay vì liệt kê rời rạc. Mỗi chương trình có mục tiêu, dự án hạt nhân và điều kiện kích hoạt; danh mục cuối cùng phải đồng bộ với kế hoạch sử dụng đất và khả năng huy động vốn.

Chương trình	Nhóm dự án chủ yếu	Ưu tiên/ý nghĩa
1. Mở cửa vùng và quốc tế	Đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; các kết nối Hải Phòng - Quảng Ninh; tuyến ven biển/cao tốc và các nút liên vùng theo QH quốc gia	Ưu tiên bảo vệ hành lang và các nút/ga chiến lược

Chương trình	Nhóm dự án chủ yếu	Ưu tiên/ý nghĩa
2. Cảng - đường sắt - đường thủy - ICD	Các bến tiếp theo Lạch Huyện; bến khởi động Nam Đồ Sơn; luồng Văn Úc - Nam Đồ Sơn; nhánh rail vào cảng; ICD phía Tây/Bắc/Nam; nâng tỉnh không ĐTNĐ	Chương trình trọng tâm giảm chi phí logistics
3. Tích hợp Đông - Tây	M5/đường sắt vùng; các trục đường bộ song hành; ga trung chuyển hai phía; các cầu/trục liên kết có chọn lọc	Ưu tiên sau 2030; là hạ tầng thống nhất thành phố sau sáp nhập
4. GTCC khối lượng lớn và TOD	M1, M4, M5 các đoạn ưu tiên; BRT; depot; vé điện tử; TOD Nam Hải Phòng/Hùng Vương/Hồ Đông/Ninh Xá/Nam Hải Dương/Tứ Kỳ	Tạo mạng trước khi mở rộng đô thị quy mô lớn
5. Tái cấu trúc đô thị và giao thông xanh	Xe buýt điện; vùng tốc độ thấp/phát thải thấp; đi bộ - xe đạp; quản lý đỗ xe; cải tạo nút	Ưu tiên vốn vừa/nhỏ nhưng hiệu quả nhanh
6. Chống chịu và giao thông biển đảo	Tuyến dự phòng, bến khách, cứu hộ/sơ tán; GTCC Cát Bà - Đồ Sơn - Bạch Long Vĩ; nâng cao an toàn công trình trọng yếu	Gắn với BĐKH, quốc phòng - an ninh
7. ITS và quản trị logistics	Trung tâm điều hành giao thông - logistics; dữ liệu cảng/ICD/rail/bus; đặt lịch xe tải; vé tích hợp; mô hình giao thông số	Điều kiện để quản trị tổng cầu và đầu tư theo dữ liệu

1.5.5. Phân kỳ đầu tư đến năm 2040

Phân kỳ đến 2040 chia thành hai chặng: 2026-2030 xử lý điểm nghẽn và bảo vệ hành lang; 2031-2040 hình thành mạng xương sống. Nguyên tắc là “đầu tư điểm nghẽn trước - hình thành mạng sau - mở rộng công suất theo ngưỡng”.

Giai đoạn	Nhóm nhiệm vụ/dự án	Kết quả kỳ vọng
2026-2030	Khóa hành lang quốc gia và liên vùng; hoàn thiện các kết nối cấp bách với cảng/KKT; các bến tiếp theo Lạch Huyện; chuẩn bị bến Nam Đồ Sơn +	Không để đầu tư đô thị/KCN xâm lấn hành lang rail,

Giai đoạn	Nhóm nhiệm vụ/dự án	Kết quả kỳ vọng
	luồng Văn Úc; mở rộng Cát Bi tới 7 triệu HK/năm; xử lý tỉnh không ĐTNĐ; nâng cấp ITS; 100% buýt mua mới xanh; chuẩn bị quỹ đất M1/M4/M5 và depot	logistics và TOD; ưu tiên dự án có tác động toàn mạng
2031-2040	Đưa vào khai thác các đoạn ưu tiên M1, M4, M5; hình thành BRT/trục buýt hỗ trợ; hoàn thiện ICD cấp vùng phía Tây và các đầu mối Bắc/Nam theo nguồn hàng; mở rộng Nam Đồ Sơn/Lạch Huyện theo ngưỡng; hình thành trung tâm điều hành logistics; hoàn thiện mạng liên kết Đông - Tây	Đạt GTCC 25-30%; cơ cấu gom/rút hàng cảng hướng tới road ~62%, water ~27%, rail ~11%

1.5.6. Phân kỳ đầu tư đến năm 2050

Giai đoạn	Định hướng đầu tư	Mục tiêu hệ thống
2041-2050	Hoàn thiện mạng ĐSDT/đường sắt vùng theo nhu cầu; nâng Cát Bi tới 18 triệu HK/năm; mở rộng cảng theo tăng trưởng 3,9-4,5%/năm; hoàn thiện các đầu mối ICD - rail - water; chuyển đổi 100% đội xe buýt đô thị sang năng lượng xanh; số hóa toàn bộ điều hành	GTCC 35-40%; cơ cấu gom/rút hàng cảng road ~50%, water ~32%, rail ~18%; mạng đa phương thức cấp vùng vận hành ổn định
2051-2075	Mở rộng có điều kiện các hành lang rail/metro và công trình vượt sông/vượt biển; tự động hóa cảng - logistics; phương tiện không phát thải; nghiên cứu quỹ đất hàng không Tiên Lãng chỉ khi quy hoạch quốc gia cho phép; hoàn thiện mạng chống chịu và dự phòng	Hải Phòng trở thành đô thị - vùng cảng có năng lực điều phối chuỗi logistics xuyên vùng, xuyên biên giới

Chương 2. Định hướng chuẩn bị kỹ thuật và phòng, chống thiên tai

2.1. Cao độ nền xây dựng

- Thành phố Hải Phòng có hệ thống đê bao khép kín bảo vệ thành phố tránh khỏi tác động trực tiếp bởi lũ từ hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình. Do đó, cao độ xây dựng được nghiên cứu với tần suất lũ trong đê phù hợp để đảm bảo khớp nối hài hòa với khu

vực hiện hữu và đáp ứng yêu cầu tiêu úng cho đô thị với chu kỳ lặp lại 10 năm, 20 năm, 50 năm tùy từng vị trí cụ thể như sau:

- Khu vực ngoài đê sông chính

- + Phần lớn quỹ đất tại khu vực này là thuộc không gian thoát lũ lòng sông nên hạn chế phát triển xây dựng và tôn cao nền. Các công trình được phép xây dựng cần tuân thủ theo Luật Đê điều, Luật Thủy lợi và Quy hoạch phòng chống lũ hệ thống sông Hồng – Thái Bình.

- + Khu vực dân cư hiện trạng và xây dựng xen kẹp được phép tồn tại theo Quy hoạch phòng chống lũ hệ thống sông Hồng – Thái Bình thì cần có giải pháp thích ứng hoặc sông chung với lũ sông.

- + Các khu vực được phép phát triển khai thác mới các bãi bồi ngoài sông theo Quy hoạch phòng chống lũ hệ thống sông Hồng – Thái Bình thì cao độ xây dựng cần đảm bảo vượt tần suất mực nước sông tính toán $P=1\%$ đến $P=2\%$ đối với khu vực cầu cảng, dân dụng; $P=5\%$ đến $P=10\%$ đối với khu vực nông thôn.

- Khu vực trong đê sông chính

- + Toàn thành phố Hải Phòng được bảo vệ bởi hệ thống đê, kè nên không chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi mực nước lũ trên các sông chính và thủy triều. Cao độ thiết kế trong đê được lựa chọn mực nước lũ tính toán thấp hơn để hài hòa với khu vực dân cư hiện trạng và hạn chế tôn đắp nền gây lãng phí.

- + Khu vực dân cư hiện trạng và các khu vực đã và đang triển khai theo quy hoạch được phê duyệt thì cao độ xây dựng vẫn giữ nguyên theo hiện trạng và quy hoạch được phê duyệt.

- + Khu vực xây dựng mới cao độ xây dựng đảm bảo vượt tần suất mực nước sông tính toán $P=2\%$ đến $P=5\%$ đối với khu vực đô thị; $P=10\%$ đối với khu vực nông thôn.

- Khu vực cửa sông, ven biển và đặc khu

- + Khu vực chịu ảnh hưởng chính bởi mực nước triều tại vùng biển vịnh Bắc Bộ nên cao độ xây dựng cần tính đến tần suất mực nước triều tính toán và có xét đến kịch bản biến đổi khí hậu nước biển dâng do Bộ Nông nghiệp và Môi trường lập năm 2020 thì thành phố Hải Phòng thuộc khu vực I, II (khu vực từ Móng Cái – Hòn Dấu và từ Hòn Dấu – Đèo Ngang).

- + Khu vực có đê bảo vệ thì cao độ xây dựng đảm bảo vượt tần suất lũ tính toán $P=2\%$ đến $P=5\%$ đối với khu vực đô thị; $P=10\%$ đối với khu vực nông thôn.

- + Khu vực không có đê bảo vệ thì cao độ xây dựng đảm bảo vượt tần suất mực nước triều tính toán $P=1\%$ đến $P=2\%$ đối với khu vực cầu cảng, đô thị; $P=5\%$ đến $P=10\%$ đối với khu vực nông thôn và có xét đến kịch bản biến đổi khí hậu nước biển dâng trên địa bàn thành phố.

- Khu vực đồi núi: hạn chế phát triển xây dựng, tận dụng tối đa địa hình, chỉ san gạt cục bộ khu vực xây dựng công trình và có giải pháp ổn định nền, phòng và chống sạt lở.

2.2. Thoát nước mưa

- Hướng tới xây dựng hệ thống thoát nước mưa bền vững (SUSD) và được chia theo các lưu vực sông, kênh thủy lợi đồng bộ với cấu trúc đô thị. Phát triển hệ thống thoát nước mặt gắn với hạ tầng xanh và tái sử dụng nước mưa tại chỗ cụ thể như sau:

Cống thoát nước → hồ/kênh/sông (chứa và tái sử dụng nước mưa tại chỗ) → cống/trạm bơm qua đê (chỉ tiêu khi vượt ngưỡng chứa hệ thống hồ/kênh/sông) → sông chính ngoài đê.

- Xác định 10 lưu vực thoát nước chính tương ứng với địa giới hành chính và hệ thống kênh, sông thủy lợi chính trên địa bàn thành phố. Đảm bảo quản lý và vận hành đồng bộ.

- Xây dựng vùng đệm trữ nước (vùng sinh thái nông nghiệp, cây xanh, mặt nước cảnh quan, công viên bọt biển, vườn mưa...) đan xen với khu vực phát triển tập trung để đảm bảo giảm chiều dài mạng lưới thoát nước và tuần hoàn, tái sử dụng nước mưa tại chỗ.

- Phát triển các hệ thống hành lang xanh cách ly khu công nghiệp, hành lang đường điện, đường cao tốc... thành các kênh hở chứa và thoát nước tự nhiên cho thành phố.

2.3. Thủy lợi, phòng chống thiên tai và ứng phó với biến đổi khí hậu

- Nâng cấp, cải tạo hệ thống đê sông, đê biển, kè sông, kè biển đảm bảo cao trình đáp ứng tần suất lũ theo thiết kế quy hoạch phòng chống lũ hệ thống sông Hồng – sông Thái Bình.

- Kiểm soát chặt chẽ không gian thoát lũ sông, hành lang bảo vệ đê điều, các công trình thủy lợi, khu vực bãi sông và các vùng có nguy cơ cao và ngập lụt, sạt lở và mất an toàn do thiên tai để có giải pháp quy hoạch và di dời dân cư khỏi khu vực nguy hiểm, hạn chế xây dựng tại những khu vực có nguy cơ rủi ro cao do thiên tai, biến đổi khí hậu.

- Nâng cao năng lực tích chứa của các trục sông, kênh thủy lợi nội đồng, ao hồ cảnh quan; gắn kết đồng bộ giữa vùng đệm sinh thái nông nghiệp với hệ thống không gian cây xanh và mặt nước đô thị tạo lên mạng lưới tái sử dụng tuần hoàn nước mưa hiệu quả.

- Xây dựng hành lang bảo vệ nghiêm ngặt đối với đoạn sông có nhiệm vụ cung cấp nước thô cho các nhà máy nước sinh hoạt trên địa bàn thành phố. Đảm bảo không xả nước có lẫn nước thải trực tiếp ra hệ thống sông này và có thiết bị quan trắc đo độ mặn tại các cống lấy nước vào và nước ra trên toàn bộ đoạn sông cần bảo vệ.

- Củng cố, tu sửa và nâng cấp các cống qua đê và trạm bơm tiêu đầu mối để dự phòng nâng cao năng lực tiêu úng cho thành phố.

- Nâng cao năng lực dự báo, hệ thống quan trắc cảnh báo tự động, giám sát thiên tai và biến đổi khí hậu. Trồng rừng phòng hộ ven biển và cửa sông để giảm thiểu rủi ro thiên tai từ biến tác động vào.

Chương 3. Định hướng phát triển hệ thống cấp nước

3.1. Tiêu chuẩn cấp nước

- Cấp nước sinh hoạt: Căn cứ vào thực tế sử dụng nước sinh hoạt hiện nay của dân cư trung tâm thành phố, dự kiến lựa chọn:

+ Các phường nội thành và đặc khu Cát Hải: Tính theo tiêu chuẩn cấp nước đô thị loại I: 150-180 l/người đêm.

+ Các xã nông thôn: Tính theo tiêu chuẩn cấp nước cho dân cư ngoại thành đạt tối thiểu 80% chỉ tiêu cấp nước sinh hoạt: 120-140 l/ng.ngày đêm.

+ Đặc khu Bạch Long Vĩ: tiêu chuẩn cấp nước sinh hoạt: 100-110 l/ng.ngày đêm.

- Cấp nước công nghiệp: Căn cứ vào thực tế sử dụng nước hiện nay, dự kiến lựa chọn tiêu chuẩn cấp nước công nghiệp: 20- 30 m³/ha.ngày.

3.2. Dự báo nhu cầu dùng nước

- Dự báo nhu cầu dùng nước toàn thành phố đến năm 2040 khoảng (Q_{max}; K= 1,2): 2.756.205 m³/ngđ.

- Dự báo nhu cầu dùng nước toàn thành phố đến năm 2050 khoảng (Q_{max}; K= 1,2): 4.109.623 m³/ngđ.

3.3. Định hướng khai thác nguồn nước

- Sử dụng nguồn tài nguyên nước theo hướng bền vững. Đối với Hải Phòng sử dụng nguồn nước mặt cấp cho sinh hoạt, du lịch và công nghiệp ... Nguồn nước ngầm có nguy cơ nhiễm mặn do vậy hạn chế khai thác, đảm bảo mực nước ngầm không bị hạ thấp, ngăn chặn xâm nhập mặn vào tầng chứa nước và thực hiện nguồn nước ngầm dự trữ cho tương lai.

- Nguồn nước thô chính cấp cho thành phố Hải Phòng đến năm 2050 từ nguồn nước mặt các sông Giá, sông Hòn Ngọc, sông Đa Độ, hệ thống An Kim Hải (sông Sái, sông Vật Cách, sông Rế), sông Chanh Dương, sông Thái Bình, sông Luộc, sông Lai Vu, sông Kinh Thầy, sông Kinh Môn, sông Rạng ...

3.4. Phân vùng nguồn cấp nước

- Khai thác và sử dụng nguồn tài nguyên nước theo hướng hiệu quả và tiết kiệm. Đảm bảo việc khai thác, sản xuất, cung cấp nước sạch không phân chia theo địa giới hành chính.

- Nguyên tắc phân vùng: Áp dụng hình thức cấp nước liên vùng trong phạm vi toàn đô thị để có tác dụng hỗ trợ qua lại đảm bảo cấp nước an toàn đến mọi hình thức sử dụng nước. Trong quá trình thực hiện, Thành phố sẽ điều phối vùng cấp nước cho phù hợp trên cơ sở các đơn vị cấp nước đã triển khai thi công nhà máy cấp nước, hệ thống tuyến ống đến khu vực có khả năng cấp nước, phạm vi vùng cấp nước sẽ được các địa phương thực hiện thỏa thuận dịch vụ cấp nước theo Điều 31 Nghị định 117/2007/NĐ-CP ngày 11/7/2007 về sản xuất, cung cấp và tiêu thụ nước sạch và Nghị định số 98/2019/NĐ-CP ngày 27/12/2019 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định thuộc lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật.

3.5. Cấp nước khu vực đô thị

- Đầu tư xây mới và cải tạo nâng công suất các nhà máy nước hiện đang hoạt động bền vững phù hợp quy mô phát triển của đô thị.

- Áp dụng hình thức cấp nước liên vùng trong phạm vi toàn đô thị để có tác dụng hỗ trợ qua lại đảm bảo cấp nước an toàn đến mọi hình thức sử dụng nước.

3.6. Cấp nước khu vực nông thôn

- Rà soát, đánh giá chất lượng các nhà máy nước mini. Dừng hoạt động các nhà máy có công nghệ xử lý thô, lọc hậu, tỷ lệ thất thoát nước lớn, nguồn nước thô bị ô nhiễm và chất lượng nước sạch sau xử lý chưa đảm bảo chất lượng.

- Tiếp tục duy trì hoạt động các nhà máy nước nông thôn đang khai thác nguồn nước thô đảm bảo chất lượng và chất lượng nước sạch sau xử lý của nhà máy đạt Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 01-1:2024/BYT về chất lượng nước sạch sử dụng cho mục đích sinh hoạt.

3.7. Cấp nước khu công nghiệp và logistics

- Các khu công nghiệp nằm gần các nhà máy nước tập trung như An Dương, Vật Cách, Cầu Nguyệt, Hưng Đạo, Ngũ Lão, Kiến Hải, Cẩm Thượng, Việt Hòa, ORET, Viwase 6, ... sẽ được cấp nước sạch từ các nhà máy này. Một số khu công nghiệp hiện đang có nhà máy nước riêng như Trảng Duệ 1, VSIP, Deep C1, 2A, 2B,... cùng các nhà máy nước dự kiến đầu tư mới như Trảng Duệ 2, Nam Cầu Kiền, Tân Trào, Tiên Lãng 1, Liên Hòa...

- Tùy theo tình hình thực tế và các dự án phát triển mới, đối với các khu công nghiệp có nhu cầu sử dụng nước sinh hoạt và sản xuất lớn, sẽ tiến hành rà soát để điều chỉnh công suất các nhà máy hiện có hoặc đầu tư xây dựng nhà máy nước mới, bảo đảm đáp ứng đầy đủ nhu cầu cấp nước sạch cho sản xuất công nghiệp và sinh hoạt.

3.8. Cấp nước cho các đặc khu

- Đặc khu Cát Hải: Sử dụng nhà máy nước Cái Giá hiện có. Bổ sung đầu tư lắp đặt 02 tuyến ống nước sạch vượt biển đưa nước từ đất liền ra cấp cho đảo Cát Bà. Các trạm cấp nước Phù Long, Xuân Đám, Thuồng Luồng, Hải Sơn, Hiền Hào, Việt Hải là nguồn nước hỗ trợ và dự phòng khi có sự cố.

- Đặc khu Bạch Long Vỹ: Tiếp tục sử dụng trạm cấp nước hiện có trên đảo. Quản lý tốt mạng lưới giảm thiểu thất thoát nước.

3.9. Hành lang bảo vệ nguồn nước và công trình cấp nước

Đảm bảo khoảng cách ly theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Quy hoạch xây dựng QCVN 01:2021/BXD.

- Đối với điểm lấy nước thô:

+ Khu vực bảo vệ cấp 1: Phạm vi của điểm lấy nước: ngược theo chiều dòng chảy $\geq 200\text{m}$, xuôi theo chiều dòng chảy $\geq 100\text{m}$. Nghiêm cấm: xây dựng nhà ở, xả nước thải sinh hoạt và chất thải rắn, sử dụng hóa chất và bón phân cho cây trồng, chăn nuôi gia cầm gia súc, nuôi trồng và đánh bắt thủy sản, khai thác khoáng sản.

+ Khu vực bảo vệ cấp 2: Phạm vi của điểm lấy nước ngược theo chiều dòng chảy $\geq 1000\text{m}$, xuôi theo chiều dòng chảy $\geq 250\text{m}$. Nước thải, chất thải từ các hoạt động sinh hoạt, dịch vụ và sản xuất phải được thu gom và xử lý đạt quy chuẩn về môi trường.

- Đối với nhà máy nước, trạm cấp nước: Trong phạm vi 30m kể từ chân tường các công trình xử lý phải xây tường rào bảo vệ bao quanh. Bên trong tường rào không được

xây dựng nhà ở, xả nước thải sinh hoạt và chất thải rắn, sử dụng hóa chất và bón phân cho cây trồng, chăn nuôi gia cầm gia súc.

Chương 4. Định hướng cấp điện, năng lượng và chiếu sáng

4.1. Nhu cầu và nguồn cung cấp năng lượng

4.1.1. Dự báo phụ tải điện

Tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về Quy hoạch Xây dựng QCVN:01/2026/BXD.

- Chỉ tiêu cấp điện sinh hoạt

Stt	Phụ tải	Chỉ tiêu	
		Đợt đầu	Dài hạn
1	Dân cư khu vực đô thị, du lịch	$\geq 0,7$ kw/người.	$\geq 0,8$ kw/người.
2	Dân cư khu vực các nông thôn	$\geq 0,3$ kw/người.	$\geq 0,5$ kw/người.

- Chỉ tiêu cấp điện công cộng, dịch vụ:

+ Khu vực các phường và trung tâm: $\geq 50\%$ phụ tải điện sinh hoạt.

+ Các khu vực khác: $\geq 35\%$ phụ tải điện sinh hoạt.

- Chỉ tiêu cấp điện công nghiệp: 120-350 kW/ha.

- Chỉ tiêu cấp điện cho kho tàng, bến bãi: 50kW/ha.

Tổng nhu cầu cấp điện giai đoạn đến 2040 khoảng 5.445 MVA; đến 2050 khoảng 9.8455,55MVA.

4.1.2. Nguồn cung cấp năng lượng

Nhóm nguồn năng lượng	Công suất quy hoạch (MW)	Chi tiết các dự án & Vai trò kỹ thuật trong hệ thống
1. Điện khí LNG & Điện linh hoạt	6.000	• Điện khí LNG: 4.800MW.
		• Điện linh hoạt : 1.200MW
		• Đóng vai trò là nguồn điện chạy nền trọng yếu, cung cấp công suất ổn định để đáp ứng nhu cầu phụ tải công nghiệp Thành phố
2. Năng lượng tái tạo	11.221	• Điện gió ngoài khơi: 7.200MW
		• Điện mặt trời mái nhà: 3.821MW
		• Điện mặt trời tập trung: 200MW

		• Khai thác triệt để tiềm năng không gian biển và mái nhà xưởng tại các KCN, cung cấp nguồn năng lượng sạch khổng lồ.
3. Điện rác, sinh khối & Nhiệt điện dư	118	• Điện rác: 90MW
		• Nhiệt điện dư: 18MW
		• Sinh khối: 10MW
		• Phát triển theo hướng kinh tế tuần hoàn, tận dụng rác thải và thu hồi nhiệt khí thải lò nung công nghiệp để phát điện tự dùng
6. Pin lưu trữ BESS	Theo tỷ lệ NLTT & Phụ tải	• Pin BESS: Điện đỉnh kèm điện mặt trời tập trung/ mái nhà: Quy mô tối thiểu bằng 10% công suất đặt của ĐMT.
		• Nguồn Diesel hải đảo: Đảo Bạch Long Vĩ (0,08 MW), Hòn dẫu (0,01 MW).
		• Vai trò lưu trữ năng lượng dư thừa ban ngày, hỗ trợ ổn định công suất, điện áp, tần số cho lưới điện quốc gia tức thời khi nguồn gió / mặt trời sụt giảm
TỔNG NGUỒN PHÁT TIỀM NĂNG TẠI CHỖ	~ 17.339	• Tổng quy mô công suất dự kiến của các nhóm nguồn điện tiềm năng (LNG, Gió ngoài khơi, Mặt trời, Điện rác, BESS...) với tầm nhìn phát triển đến năm 2050
TỔNG NHU CẦU PHỤ TẢI (Pmax)	~ 7.130	
		• Giai đoạn đến năm 2030: Tổng Pmax đạt 4.700 MW (Vùng 1: 2.700 MW; Vùng 2: 2.000 MW). • Giai đoạn đến năm 2035: Tổng Pmax đạt 7.130 MW (Vùng 1: 4.000 MW; Vùng 2: 3.130 MW).

		• Tầm nhìn 2050: Phụ tải tiếp tục bùng nổ tương ứng với tốc độ lấp đầy các KCN mới và Khu kinh tế ven biển phía Nam
CÂN ĐỐI	THẶNG DU LỚN	Với rõ nguồn phát tiềm năng lên tới hơn 17.300MW, hệ thống không chỉ đáp ứng dư thừa nhu cầu cực đại tới các giai đoạn 2035, 2040, 2050, mà còn sẵn sàng cho nhu cầu tự chủ năng lượng của thành phố tới 2070.
	~15.440 - 17.440	Toàn bộ công suất thặng dư ở các giai đoạn sẽ được truyền tải qua lưới 500kV/220kV đề xuất ngược vào đất liền, hỗ trợ cấp điện cho các cực tăng trưởng khác trong vùng đồng bằng sông Hồng

4.1.3. Định hướng phát triển năng lượng tái tạo

- Định hướng phát triển đồng bộ các giải pháp sau :
 - + Phát triển nguồn lưu trữ và phủ đỉnh
 - + Giải tỏa điểm nghẽn lưới điện phân phối
 - + Tích hợp kinh tế tuần hoàn:

4.2. Định hướng phát triển hệ thống cấp điện

- Tiếp tục xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo các trạm biến áp và đường dây điện 500kV, 220kV và 110kV, các đường dây trung thế, hạ thế kết nối với các nguồn điện mới đáp ứng nhu cầu phụ tải tăng, đặc biệt là tại các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp và phục vụ cho các dự án trọng điểm quốc gia.

- Phát triển mạng lưới trung, hạ áp theo quy hoạch đô thị và nông thôn của các địa phương theo hướng tập trung cải tạo lưới điện 10kV thành lưới điện 22kV hoặc 35kV; dần xóa bỏ các trạm biến áp trung gian, thay thế bằng các trạm 110kV hoặc các xuất tuyến trung áp mới. Từng bước ngầm hóa mạng lưới điện trung và hạ thế hiện có; đảm bảo cấp điện an toàn, ổn định cho sản xuất và đời sống, nhất là hai đặc khu

4.2.1. Hệ thống trạm biến áp

*** 500kV:**

- + Xây mới 4 trạm đến 2030, sau 2030 nâng cấp 3 trạm, xây mới 1 trạm

***220kV:**

+ Nâng công suất các trạm: Vật Cạc, NMNĐ Hải Phòng, Thủy Nguyên, Gia Lộc, Phả Lại, BOT Hải Dương

+ Xây dựng mới: Dương Kinh, An Lão, Cát Hải, Tiên Lãng, Đại Bản, Đồ Sơn, Tân Việt, Tứ Kỳ, Thanh Hà, Nhị Chiểu, Nam Sách, Thanh Miện.

***110kV:**

Theo Quy hoạch thành phố Hải Phòng đã được UBND thành phố phê duyệt tại Quyết định số 5455/QĐ-UBND ngày 31/12/2025, đến năm 2030, sẽ xây mới thêm 103 TBA 110kV công suất tăng thêm là 8.882MVA, nâng công suất khoảng 43 TBA 110kV hiện trạng, công suất tăng thêm là 2.397MVA. Như vậy tổng công suất tăng thêm khoảng 11.279MVA.

Ngoài ra, còn 1 số KCN dự kiến thành lập chưa bố trí riêng TBA 110KV.

4.2.2. Mạng lưới truyền tải điện

* 500kV: 6 dự án đường dây

* 220kV: 44 đường dây, cải tạo 1 tuyến, xây mới 43 tuyến

* 110kV: Cải tạo 52 tuyến, xây mới 134 tuyến.

4.2.3. Mạng lưới phân phối điện chính

Đối với khu vực công cộng, khu ổn định về quy hoạch, hệ thống lưới trung thế sử dụng cáp ngầm với đặc tính chống thấm dọc, đi trong các tuynel hoặc hòa kỹ thuật

Vùng nông thôn và hải đảo: Rút ngắn bán kính cấp điện trung thế (đảm bảo bán kính < 5km) tại các khu vực xa trung tâm để khắc phục tình trạng sụt áp cuối nguồn. Giai đoạn đầu đi nổi. Giai đoạn dài hạn dần cải tạo hạ ngầm theo lộ trình theo điều kiện thực tế của địa phương. Đối với các đảo xa như Bạch Long Vĩ, Cát Bà, Cát Hải, kết hợp cáp ngầm xuyên biển với mô hình lưới điện độc lập (Microgrid) tích hợp năng lượng tái tạo.

4.2.4. Hạ tầng sạc phương tiện điện

Đối với các dự án phát triển khu đô thị, chung cư cao tầng, trung tâm thương mại và bãi đỗ xe công cộng xây mới, yêu cầu phải tính toán phụ tải sạc ngay từ khâu quy hoạch. Các dự án này phải bố trí sẵn hạ tầng cáp ngầm, trạm biến áp có công suất dự phòng dùng chung và không gian đỗ xe dành riêng cho trạm sạc phương tiện điện

4.3. Chiếu sáng đô thị và an ninh năng lượng

Quy hoạch chiếu sáng chỉ mang tính chất định hướng sao cho phù hợp với kiến trúc cảnh quan. Khi đi vào các dự án thành phần sẽ có những nghiên cứu cụ thể để đưa ra các giải pháp sao cho phù hợp với từng hạng mục, công trình cụ thể.

+ Nguồn điện cấp cho chiếu sáng được lấy ở đầu hạ áp của các trạm chiếu sáng gần nhất.

+ Các căn cứ thiết kế: TCVN 259:2001 “Tiêu chuẩn thiết kế chiếu sáng nhân tạo đường, đường phố, quảng trường đô thị”; TCVN 333:2005 “Chiếu sáng nhân tạo bên ngoài các công trình công cộng và kỹ thuật hạ tầng đô thị

4.3.1. Định hướng chiếu sáng đô thị

Bảo đảm các chức năng về chiếu sáng, định vị, dẫn hướng cho các đối tượng tham gia giao thông hoạt động an toàn về ban đêm. Các chỉ tiêu định lượng, chất lượng chiếu sáng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về chiếu sáng đô thị quy định cho từng loại công trình giao thông.

4.3.2. Chiếu sáng giao thông khu vực đô thị và trung tâm

Giải pháp chiếu sáng không gian công cộng phải góp phần tăng tính thẩm mỹ, góp phần hài hòa giữa các yếu tố cảnh quan như cây xanh, mặt nước thảm cỏ... với các công trình kiến trúc. Cần lựa chọn, sử dụng các hình thức và phương thức chiếu sáng sao cho phù hợp từng công trình

4.3.3. Giải pháp chiếu sáng cảnh quan

Đối với cây xanh, hồ nước trung tâm, sử dụng hiệu quả các phương thức chiếu sáng tạo điểm nhấn về đêm. Xây mới các đèn chiếu sáng trang trí, khu vực cây xanh, hồ nước.

Khu ở, trường học: Hạn chế chiếu sáng dàn trải, tập trung vào chiếu sáng nhận diện, đảm bảo an ninh về đêm

4.4. Hạ tầng cấp năng lượng khác

Phát triển hệ thống kho chứa, kho dự trữ và hệ thống cung cấp xăng dầu đảm bảo yêu cầu về số lượng, chất lượng, phù hợp quy hoạch và đáp ứng sự phát triển kinh tế - xã hội của từng khu vực đô thị, khu công nghiệp tập trung và nhu cầu tiêu dùng nhiên liệu của dân cư trong Thành phố.

Xây dựng mới, mở rộng và nâng cấp các cửa hàng hiện có với quy mô phù hợp đảm bảo yêu cầu hiện đại hoá và phục vụ văn minh thương mại. Di chuyển các cửa hàng xăng dầu không đảm bảo yêu cầu theo quy định

Phát triển hạ tầng dự trữ và cung ứng xăng dầu, khí đốt phù hợp với các quy hoạch ngành quốc gia, các điều chỉnh và các quy hoạch, phương án phát triển liên quan được phê duyệt. Bảo đảm bố trí không gian hạ tầng xăng dầu, khí đốt phù hợp với yêu cầu về an toàn, môi trường và sử dụng đất, đồng thời phối hợp chặt chẽ với quy hoạch đô thị, công nghiệp và giao thông.

4.5. Giải pháp sử dụng năng lượng tiết kiệm hiệu quả

Toàn bộ hệ thống chiếu sáng giao thông và không gian công cộng xây mới bắt buộc ứng dụng công nghệ LED kết hợp hệ thống điều khiển tự động có khả năng tùy biến cường độ sáng theo mật độ giao thông thực tế

Các Khu, Cụm công nghiệp mới phải thiết kế theo mô hình Khu công nghiệp sinh thái. Trong đó, thúc đẩy mạnh mẽ mạng lưới "cộng sinh công nghiệp", bắt buộc các nhà máy xi măng, luyện kim, hóa chất phải lắp đặt hệ thống thu hồi nhiệt dư, khí thải để tự phát điện hoặc cung cấp hơi nóng/nước lạnh cho các nhà máy lân cận, triệt tiêu sự lãng phí năng lượng ở quy mô lớn

Chương 5. Định hướng hạ tầng thông tin và truyền thông

5.1. Nhu cầu và mục tiêu phát triển hạ tầng thông tin, truyền thông

- Dự báo số lượng thuê bao băng rộng di động khoảng 14,4 triệu thuê bao và thuê bao băng rộng cố định khoảng 10,4 triệu thuê bao. Bảng tính nhu cầu xem phần phụ lục.

- Mục tiêu: 100% người sử dụng có khả năng truy nhập cáp quang với tốc độ từ 1 Gb/s trở lên; mạng 5G phủ sóng 99% dân số; trung bình mỗi người dân có 04 kết nối IoT; Tỷ lệ dân số trưởng thành có chữ ký số hoặc chữ ký điện tử đạt trên 70%; đồng thời bảo đảm năng lực, sẵn sàng triển khai thử nghiệm mạng 6G.

+ Hoàn thiện hệ sinh thái số: hạ tầng lõi (Data Center, IOC), nền tảng LGSP, công dịch vụ/ dữ liệu, cơ sở dữ liệu ngành kết nối liên thông.

+ Chuyển dịch dịch vụ bưu chính từ truyền thống sang bưu chính số phục vụ thương mại điện tử và logistics.

+ Đảm bảo an toàn, an ninh mạng cho toàn bộ hệ thống chính quyền số và dịch vụ công.

+ Phát triển công nghiệp ICT, hệ thống báo chí truyền thông hội tụ và xuất bản - in đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của TP. Hải Phòng.

- Đến năm 2050: Phát triển Khoa học Công nghệ trở thành một ngành dịch vụ quan trọng, đóng vai trò "đầu tàu" của vùng Đồng bằng sông Hồng.

+ Phát triển sàn giao dịch công nghệ quốc gia trên cả nền tảng trực tiếp và số nhằm kết nối bên cung (viện, trường) và bên cầu (doanh nghiệp).

+ Thúc đẩy phát triển thị trường KH&CN, chuyển giao công nghệ, thương mại hóa kết quả nghiên cứu và sở hữu trí tuệ.

+ Tập trung vào các dịch vụ công nghệ mũi nhọn như chip bán dẫn, trí tuệ nhân tạo (AI), công nghệ xanh.

+ Công nghiệp công nghệ cao: Hình thành hệ sinh thái công nghiệp công nghệ cao tích hợp. Tập trung thu hút đầu tư vào các nhóm ngành công nghiệp công nghệ số: AI, robot, bán dẫn, vật liệu mới, nano, công nghệ sinh học và phương tiện vận tải điện hóa.

- Đến năm 2070 tập trung bốn nhóm lĩnh vực trọng điểm: công nghệ lượng tử; lò phản ứng hạt nhân mô-đun nhỏ (SMR); kinh tế tầm thấp với UAV/drone; và kinh tế dưới mặt nước với UUV/AUV.

5.1. Định hướng phát triển hạ tầng thông tin và truyền thông

a. Bưu chính:

- Dịch vụ Bưu chính: Nâng cao chất lượng hoạt động bưu chính, chuyển phát; kết hợp chặt chẽ giữa thương mại điện tử với dịch vụ chuyển phát. Áp dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin để tự động hóa hoàn toàn các khâu chia chọn, giám sát hàng hóa, bưu phẩm. Tập trung phát triển mạnh dịch vụ bưu chính số

- Xây dựng Trung tâm tỉnh mạng bưu chính KT1 phục vụ cơ quan Đảng, Nhà nước; đảm bảo lực khai thác bình quân đạt trên 5.000 tấn bưu gửi/ngày; phạm vi phục vụ bình quân 350 km. Phát triển hạ tầng bưu chính Megahub, Hub cho tuyến trực thương mại điện tử. Hạ tầng bưu chính theo hướng hiện đại, mở rộng vùng phục vụ gắn với nhu cầu thương mại điện tử và logistics của Thành phố.

- Duy trì 100% xã/phường có điểm phục vụ bưu chính có người trực; 100% điểm phục vụ được kết nối Internet băng rộng tốc độ cao.

- Mở rộng mạng lưới ki-ốt bưu chính tại 100% khu công nghiệp, khu du lịch và khu dân cư đông đúc, bảo đảm khả năng phục vụ nhanh, tiện lợi.

- Hoàn thành mã địa chỉ bưu chính cho 100% hộ gia đình, tích hợp đầy đủ trên nền tảng bản đồ số quốc gia Vmap; ứng dụng triệt để mã địa chỉ để tối ưu hóa vận chuyển, giao nhận trong TMĐT và logistics.

- Đẩy mạnh cung cấp dịch vụ công trực tuyến qua mạng bưu chính công cộng, đồng bộ với hệ thống logistics - thương mại điện tử.

- Chuẩn hóa hạ tầng và quy trình nghiệp vụ, gắn với yêu cầu kết nối vùng và liên vùng, phục vụ các trung tâm đô thị lớn, khu công nghiệp, khu kinh tế và vùng sản xuất hàng hóa tập trung.

b. Hạ tầng số:

- Hạ tầng kết nối và nghiên cứu: Hình thành các khu nghiên cứu ứng dụng công nghệ cao với các phòng thí nghiệm mở (Open Lab) cho AI, robot, bán dẫn, vật liệu mới, nano, sinh học.

- Phát triển hạ tầng dữ liệu số dùng chung, xây dựng cơ sở dữ liệu về tài sản trí tuệ, kết quả nghiên cứu và thông tin chuyên gia.

- Khu công nghệ số tập trung: Hoàn thiện hạ tầng và vận hành hiệu quả các dự án công nghệ số tập trung

- Hạ tầng giáo dục và đào tạo gắn với KH&CN: Phát triển mạng lưới trường đại học kết nối chặt chẽ với các viện nghiên cứu, doanh nghiệp nhằm tạo hệ sinh thái gắn đào tạo với nghiên cứu, chuyển giao công nghệ. Tăng cường giáo dục AI, triển khai phương pháp giáo dục STEM trong hệ thống phổ thông. Tập trung đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao trong các lĩnh vực: chip bán dẫn, AI, công nghệ sinh học, lượng tử, năng lượng tái tạo.

- Dịch vụ Viễn thông và Hạ tầng số: Phát triển dịch vụ thông tin và truyền thông rộng khắp, đa dạng nhằm hỗ trợ tối ưu cho phát triển kinh tế số, xã hội số và chính quyền số. Cung cấp hạ tầng tính toán, lưu trữ chuyên sâu để triển khai các ứng dụng lõi của Cách mạng công nghiệp 4.0 như trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (Big Data), IoT, blockchain, điện toán đám mây và tự động hóa.

5.2. Định hướng phát triển hạ tầng dữ liệu và nền tảng số

Xây dựng hạ tầng số tiên tiến, đảm bảo kết nối số toàn diện, phục vụ phát triển đô thị thông minh và kinh tế số:

- Trung tâm Giám sát, điều hành thông minh thành phố Hải Phòng (IOC Hải Phòng) là một trong những công cụ cốt lõi của chính quyền số thành phố, đóng vai trò như "bộ não số" phục vụ công tác giám sát, điều hành trực tuyến và ra quyết định dựa trên dữ liệu theo thời gian thực (real-time). Địa điểm: trung tâm chính trị, hành chính thành phố Hải Phòng, khu đô thị bắc sông Cấm.

- Trung tâm giám sát, điều hành thông minh (IOC) cho phép tổng hợp tất cả nguồn thông tin, dữ liệu của địa phương trên các lĩnh vực, cung cấp cái nhìn tổng thể theo thời gian thực đối với các trường hợp liên quan. Phục vụ lãnh đạo các cấp giám sát, chỉ đạo, điều hành trực tuyến và dựa trên dữ liệu nhằm tăng cường quản lý công việc, nâng cao hiệu lực quản trị, hiệu quả điều hành của các cấp chính quyền, nâng cao tương tác giữa chính quyền với người dân, doanh nghiệp và hỗ trợ điều phối xử lý các tình huống khẩn cấp.

- Trung tâm Điều hành An toàn, An ninh mạng thành phố Hải Phòng (SOC Hải Phòng) là hệ thống kỹ thuật trung tâm chịu trách nhiệm bảo vệ toàn diện không gian mạng đô thị, ngăn chặn các cuộc tấn công số nguy hại và bảo mật kho dữ liệu dùng chung của thành phố. Trong chiến lược số hóa của địa phương, SOC hoạt động song song và bổ khuyết trực tiếp cho hệ thống điều hành IOC Hải Phòng.

- Hạ tầng công nghệ thông tin đảm bảo kết nối liền mạch từ đô thị trung tâm đến các khu vực nông thôn, miền núi, hải đảo.

- Quản trị bằng Bản sao số (Digital Twin): Áp dụng mô hình số hóa bản đồ 3D/4D/GIS toàn diện để quản lý đất đai, cấp phép xây dựng thông minh, đồng thời kiểm soát hành lang thoát lũ và biến đổi địa chất ven sông ven biển khu vực thành phố Hải Phòng

- Hạ tầng số cho Khu công nghiệp (Smart IZ)

- + Chuyển đổi các khu công nghiệp truyền thống thành khu công nghiệp thông minh, sinh thái. (chuỗi các KCN công nghệ cao bám dọc trục phía Đông Tỉnh (các KCN sạch, công nghiệp gắn liền với CHKQT Cam Ranh,..).

- + Mạng di động dùng riêng (5G Private Network): Cho phép các nhà máy trong KCN thiết lập mạng 5G riêng để vận hành robot tự hành (AGV), cánh tay máy và dây chuyền sản xuất tự động với độ trễ cực thấp.

- + Nền tảng Cloud cho doanh nghiệp: Cung cấp hạ tầng điện toán đám mây tại chỗ để các doanh nghiệp KCN thực hiện chuyển đổi số mà không cần đầu tư server riêng.

- Đề xuất các khu công nghiệp công nghệ số tập trung; khu đổi mới sáng tạo; tuân thủ theo quy định pháp luật hiện hành; Với các tiêu chí sau:

+ Tùy vào loại hình hoạt động, quy mô diện tích tối thiểu được quy định như sau: Khu đa năng/phần cứng: Diện tích tối thiểu từ 05 ha trở lên; Khu chuyên biệt (phần mềm, nội dung số, dịch vụ): Diện tích đất tối thiểu từ 01 ha trở lên.

+ Kết nối viễn thông: Phải có băng thông rộng, hạ tầng 5G hoặc các chuẩn kết nối cao cấp tương đương. Nguồn điện: Đảm bảo tính ổn định cao và có phương án dự phòng cho các trung tâm dữ liệu/nhà máy chip. Mật độ xây dựng thuần của lô đất tối đa 60%; tỷ lệ cây xanh, giao thông và khu kỹ thuật tối thiểu chiếm 21% diện tích toàn khu.

- Khu Đổi mới sáng tạo: Định hướng phát triển tại hai khu vực các trường đại học phía Tây Hải Phòng (phường Thạch Khôi, Lê Thanh Nghị...), Khu kinh tế phía Nam Hải Phòng có sự liên kết chặt chẽ với các hoạt động kinh tế –giáo dục - công nghiệp.

- Logistics thông minh: Tích hợp hạ tầng số vào các cảng cạn, kho bãi trong KCN để tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

5.3. Định hướng hạ tầng viễn thông và đô thị thông minh

- Phát triển hạ tầng viễn thông và kết nối băng rộng: Đầu tư nâng cấp mạng viễn thông băng rộng cố định và di động, bảo đảm chất lượng phủ sóng, dung lượng và độ tin cậy; từng bước ngầm hóa mạng cáp viễn thông, ưu tiên khu vực trung tâm đô thị, khu công nghệ cao, khu công nghiệp, khu du lịch và các tuyến giao thông chính, góp phần bảo đảm mỹ quan đô thị và an toàn hạ tầng kỹ thuật.

- Phát triển hạ tầng mạng viễn thông hữu tuyến Metronet nội thị kết nối các trụ sở cơ quan cấp sở ngành và cấp xã về Trung tâm dữ liệu thành phố sử dụng công nghệ NGN và các công nghệ chuyển mạch trực hiện đại. Chuyển đổi toàn bộ mạng Internet của thành phố sang ứng dụng địa chỉ giao thức Internet thế hệ mới (IPv6) và mở rộng mạng truyền số liệu chuyên dùng đến cấp xã.

- Mạng di động và Internet băng rộng: Tập trung phát triển hạ tầng di động băng rộng 5G/6G và các thế hệ tiếp theo, phủ sóng đến tất cả thôn, khu vực dân cư tập trung. Thực hiện phủ sóng các vùng trắng, vùng lùm về kết nối mạng băng thông rộng và nâng cao; dung lượng kết nối, chất lượng dịch vụ mạng. Tăng nhanh tỷ lệ người dùng Internet, đặc biệt ưu tiên khu vực nông thôn để phát triển xã hội số. Đồng bộ hóa mạng lưới trạm BTS thế hệ mới, phủ sóng mạng thông tin di động 5G/6G chất lượng cao để đảm bảo cung cấp dịch vụ thông tin không dây băng thông rộng. Mạng cáp viễn thông sẽ được thực hiện ngầm hóa hoàn toàn ngay từ khâu quy hoạch xây dựng hạ tầng kỹ thuật khung

- Quy hoạch và thực hiện xây dựng hạ tầng BTS theo hướng bền vững, ưu tiên mô hình trạm đa năng, thiết kế thân thiện với môi trường và tích hợp hài hòa với cảnh quan đô thị. Tăng cường cơ chế chia sẻ, sử dụng chung hạ tầng giữa các doanh nghiệp viễn thông (nhà trạm, cột anten, truyền dẫn) nhằm tối ưu hóa nguồn lực xã hội và nâng cao hiệu quả sử dụng đất. Các vị trí trạm mới phải được thiết kế linh hoạt, có khả năng tích hợp thêm các tiện ích thông minh như chiếu sáng, giám sát an ninh và cảm biến môi trường để phục vụ chuyển đổi số toàn diện.

- Xây dựng hạ tầng IoT và triển khai tích hợp cảm biến, ứng dụng công nghệ số vào các hạ tầng thiết yếu như: môi trường, giao thông, an ninh trật tự, năng lượng, nước, quản lý đô thị... để chuyển thành một bộ phận cấu thành quan trọng của hạ tầng số. Các nội dung phát triển hạ tầng IoT phải đảm bảo hiệu quả, phát triển các hạ tầng dùng chung, tránh đầu

tư trùng lắp. Hạ tầng IoT hướng tới hợp nhất với hạ tầng viễn thông, tích hợp vào các hạ tầng kinh tế - xã hội. Tỷ lệ hạ tầng thiết yếu như giao thông, năng lượng, điện, nước, đô thị có khả năng tích hợp cảm biến, IoT để trở thành hạ tầng số.

Chương 6. Định hướng thoát nước và xử lý nước thải

6.1. Nhu cầu và định hướng hệ thống thoát nước thải

6.1.1. Dự báo lưu lượng nước thải

- Giai đoạn đến 2040: 1.700.000 m³/ngđ (trong đó nước thải công nghiệp khoảng 430.000 m³/ngđ)

- Giai đoạn đến 2050: 2.550.000 m³/ngđ (trong đó nước thải công nghiệp khoảng 480.000 m³/ngđ)

6.1.3. Phân vùng thu gom nước thải

- Phân thành 7 vùng xử lý nước thải sinh hoạt tập trung. Các điểm đô thị vệ tinh hình thành các lưu vực XLNT theo từng đô thị.

- Nước thải công nghiệp xử lý riêng theo các dự án KCN và khu chức năng.

6.2. Định hướng hệ thống thu gom và xử lý nước thải

6.2.1. Mạng lưới thu gom nước thải chính

- Khu đô thị cũ thuộc đô thị trung tâm (phía Đông và phía Tây): Đã có dự án đầu tư dự án thoát nước mưa, thoát nước thải giai đoạn trước mắt sử dụng hệ thống thoát nước hỗn hợp (thoát nước chung và thoát nước riêng) về dài hạn cải tạo thành hệ thống thoát nước riêng hoàn toàn

- Các khu vực khác thuộc các vùng xử lý tập trung, các điểm đô thị vệ tinh sử dụng hệ thống thoát nước riêng.

6.2.2. Quy mô các nhà máy xử lý nước thải

- Đối với các vùng XLNT tập trung: Xây dựng mới và cải tạo 37 trạm xử lý nước thải tập trung tổng công suất 952.000 m³/ngđ

- Các khu vực điểm đô thị vệ tinh và các đặc khu: Xây mới và cải tạo 17 trạm tổng công suất 75.100 m³/ngđ.

6.3. Định hướng xử lý nước thải theo khu vực

6.3.1. Xử lý nước thải đô thị

- Tỷ lệ thu gom và xử lý: Phân đầu đạt tỷ lệ thu gom và xử lý nước thải đạt quy chuẩn kỹ thuật theo mục tiêu quy hoạch chung từng giai đoạn (hướng tới 80 – 100% đối với đô thị loại đặc biệt, loại I và 50 – 70% đối với các đô thị còn lại).

- Đảm bảo chất lượng nước thải sau xử lý đạt QCVN 14:2025/BTNMT (hoặc Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải sinh hoạt hiện hành) cột A hoặc B tùy thuộc vào khả năng tiếp nhận của nguồn thải (sông, hồ, kênh rạch).

- Tái sử dụng nước thải và bùn thải.

6.3.2. Xử lý nước thải công nghiệp

- Tất cả các Khu công nghiệp (KCN), Cụm công nghiệp (CCN), Khu kinh tế (KKT) và các cơ sở sản xuất tập trung bắt buộc phải có Hệ thống xử lý nước thải tập trung trước khi đi vào hoạt động.

- Các trạm xử lý KCN/CCN sẽ được cụ thể hóa quy mô, công suất theo dự án riêng KCN/CCN và khu chức năng.

6.3.3. Xử lý nước thải khu vực nông thôn

- Xử lý phân tán

6.3.4. Xử lý nước thải khu du lịch và hải đảo

- Khu du lịch và khu vực sản xuất xử lý theo dự án riêng.

- Đô thị trung tâm áp dụng xử lý tập trung/bán tập trung

- Nước thải sau xử lý trước khi xả ra vịnh, rạn dải đại bảo tồn biển phải được khử trùng triệt để (bằng UV hoặc Ozone, hạn chế dùng Clo) nhằm bảo vệ sinh vật biển và rạn san hô.

- Tái sử dụng: 100% nước thải sau xử lý.

6.4. Tái sử dụng nước và phát triển bền vững

- Tái sử dụng nước thải công nghiệp (Tại các KCN, CCN, KKT). Tái sử dụng nước thải sinh hoạt đô thị. Tái sử dụng nước đặc thù khu vực biển đảo.

- Xây dựng mạng lưới đường ống cấp nước tái chế riêng biệt.

- Tích hợp hồ chứa sinh thái kết hợp lưu trữ nước tái chế.

Chương 7. Định hướng thu gom, xử lý chất thải rắn

7.1. Nhu cầu và định hướng quản lý chất thải rắn

7.1.1. Dự báo khối lượng chất thải rắn

- Giai đoạn đến 2040: 18.000 tấn/ngđ (trong đó CTR công nghiệp khoảng 8.100 tấn/ngđ)

- Giai đoạn đến 2050: 23.800 tấn/ngđ (trong đó nước thải công nghiệp khoảng 9.000 tấn/ngđ)

7.1.3. Phân vùng thu gom chất thải rắn

- Vùng I - Khu vực phía Đông: Bao gồm khu vực đô thị trung tâm phía Đông thuộc TP Hải Phòng trước đây.
- Vùng II - Khu vực phía Tây: Bao gồm khu vực đô thị trung tâm phía Tây và các xã – phường thuộc Hải Dương (trước đây).
- Vùng III - Khu vực Biển và Hải đảo: Bao gồm đặc khu Cát Hải và Bạch Long Vĩ.

7.2. Định hướng hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn

7.2.1. Mạng lưới trung chuyển chất thải rắn

- Khu vực đô thị bố trí hệ thống trạm trung chuyển ép rác kín bán ngầm hoặc ngầm khu vực ngoại ô hoặc các khu vực không tập trung với bán kính phụ vụ 10-15km.
- Tại các đô thị vệ tinh bố trí các trạm trung chuyển ép rác bán tập trung quy mô 50 – 150 tấn/ngày. Bán kính thu gom 5-10km.
- Loại bỏ toàn bộ các bãi rác lộ thiên và điểm tập kết tạm không đạt tiêu chuẩn kỹ thuật.

7.2.2. Vị trí, quy mô các khu xử lý chất thải rắn

- Cải tạo và quy hoạch mới 13 khu xử lý tập trung toàn tỉnh, 3 khu xử lý khu vực hải đảo, đóng cửa khu xử lý Trảng Cát.

7.2.3. Công nghệ xử lý chất thải rắn

- Chuyển đổi mô hình: Chuyển dịch toàn bộ từ công nghệ chôn lấp truyền thống sang công nghệ Thiêu đốt thu hồi năng lượng (Đốt rác phát điện) kết hợp phân loại, tái chế vật liệu và sản xuất phân bón hữu cơ.
- Mục tiêu chỉ tiêu: Phần đầu giảm tỷ lệ chôn lấp thực tế xuống dưới 10% trên toàn địa bàn; 100% khí thải và nước rỉ rác từ các khu xử lý được thu gom, xử lý đạt quy chuẩn môi trường cột A trước khi xả thải.

7.3. Định hướng quản lý các loại chất thải rắn

7.3.1. Chất thải rắn sinh hoạt

- Phân loại tại nguồn theo quy định
- Thay thế hoàn toàn các xe gom đẩy tay thủ công cũ và xe chở rác hở bằng các xe gom chạy điện/dầu tiêu chuẩn khí thải Euro 5, xe van và xe ép rác chuyên dụng khép kín .
- Sử dụng xe nén rác container tải trọng lớn (15 - 25 tấn) vận chuyển trực tiếp về các Khu xử lý (KXL) tập trung cấp vùng

7.3.2. Chất thải rắn công nghiệp

- Ban hành quy định kiểm toán chất thải bắt buộc đối với tất cả các cơ sở sản xuất, doanh nghiệp trong các KCN, CCN, KKT

- Khuyến khích mô hình Khu công nghiệp sinh thái và Sản xuất sạch : Xây dựng mạng lưới cộng sinh công nghiệp trong đó chất thải/phụ phẩm của nhà máy này là nguyên liệu đầu vào cho nhà máy khác.

- Thu gom, Tái chế và Tận thu năng lượng.

7.3.3. Chất thải nguy hại

- Quản lý chặt chẽ theo Hệ thống chứng từ CTNH và mã hóa định danh từ nguồn phát sinh đến điểm xử lý cuối cùng.

- Bắt buộc phương tiện vận chuyển CTNH phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (GPS) truyền dữ liệu liên tục về Sở Tài nguyên và Môi trường.

- Tập trung xử lý tại các trung tâm chuyên sâu có vành đai an toàn môi trường gồm: KXL Hồng Châu (30 ha), KXL Gia Minh (39 ha), NMXL Nam Cầu Kiền (8 ha), NMXL Nam Quang Trung (4 ha) và các khu vực tích hợp (Đình Vũ, Trần Dương).

7.3.4. Chất thải xây dựng

- Mạng lưới trạm nghiền vệt tinh: Bố trí các bãi nghiền sàng tạm thời hoặc trạm nghiền di động tại các khu vực đang có tốc độ đô thị hóa cao (Bắc Sông Cẩm, KKT Nam Hải Phòng, các khu vực đô thị phía Tây...).

- Đầu mối tái chế tập trung quy mô lớn: Quy hoạch KXL CTR và CTR Xây dựng Hồng An (46 ha - An Lão) đóng vai trò là Trung tâm tái chế CTRXD cấp vùng.

- Mục tiêu chỉ tiêu: Phần đầu đạt tỷ lệ tái chế và tái sử dụng chất thải rắn xây dựng tối thiểu 80 - 90% vào năm 2040, hạn chế tối đa việc đổ thải trái phép ra sông, kênh rạch và vùng ven biển.

7.4. Kinh tế tuần hoàn và sử dụng tài nguyên hiệu quả

- Công tác quản lý CTR trên địa bàn thành phố Hải Phòng mở rộng được thiết kế thành một hệ thống tuần hoàn khép kín, trong đó đầu ra của một quá trình sản xuất-tiêu dùng này là đầu vào của quá trình sản xuất khác

- Phát triển mô hình Cộng sinh công nghiệp.

- Tái sử dụng, tái chế và thu hồi năng lượng: Tái chế vật liệu; Tái chế sinh học; Tái chế phụ phẩm công nghiệp đặc thù; Thu hồi năng lượng

7.5.1. Các chỉ tiêu quản lý chất thải rắn

- Tập trung vào mô hình Kinh tế tuần hoàn. Các chỉ tiêu quốc tế ưu tiên chỉ số thu hồi tài nguyên, giảm thiểu phát thải khí nhà kính từ bãi chôn lấp.

- Bám sát Chiến lược quốc gia về quản lý tổng hợp chất thải rắn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định 491/QĐ-TTg) và Luật Bảo vệ Môi trường 2020, hướng tới phân loại rác tại nguồn, giảm rác thải nhựa đại dương và hạn chế tối đa công nghệ chôn lấp trực tiếp.

- Chỉ tiêu về Tỷ lệ Thu gom và Vận chuyển:

+ CTR sinh hoạt đô thị: Đạt tỷ lệ thu gom và xử lý từ 95% – 100%;

+CTR sinh hoạt nông thôn: Đạt tỷ lệ thu gom và xử lý tối thiểu 80% – 90% tại các khu vực tập trung; 100% đối với các làng nghề.

+CTR công nghiệp nguy hại & không nguy hại: Đạt tỷ lệ thu gom, lưu giữ và xử lý đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật môi trường là 100%.

+CTR y tế: 100% CTR y tế tại các cơ sở y tế, bệnh viện được thu gom và xử lý đạt tiêu chuẩn.

STT	Tên Khu xử lý	Quy mô
A. CÁC KHU XỬ LÝ CẤP VÙNG (DÀI HẠN ĐẾN 2050)		
1	KXL Trảng Cát	60 ha
2	KXL Đình Vũ	29 ha
3	KXL Bắc Thủy Nguyên	40 ha
4	KXL Trần Dương	40 ha
5	KXL Lai Khê	50 ha
6	KXL Hồng Châu	30 ha
7	KXL Gia Minh	39 ha
8	NMXL CTR Nam Cầu Kiền	8 ha
9	NMXL CTR Quang Trung	4 ha
10	KXL CTR XD Hồng An	46 ha
B. CÁC KHU XỬ LÝ KHU VỰC BIỂN - HẢI ĐẢO		
11	KXL Đồng Bài	5 ha
12	KXL Ấng Chà Chà	11 ha
13	KXL Bạch Long Vĩ	Mới
C. CÁC KHU XỬ LÝ LIÊN KHU VỰC (NGẮN HẠN ĐẾN 2040)		
14	KXL Chí Linh	10 ha
15	KXL Kinh Môn	10 ha
16	KXL Thượng Hồng	11 ha
17	KXL Cáp Tiễn	30 ha

Chương 8. Định hướng nghĩa trang và cơ sở hỏa táng

8.1. Nhu cầu và định hướng phát triển

8.1.1. Dự báo nhu cầu sử dụng nghĩa trang và cơ sở hỏa táng

Nhu cầu sử dụng đất nghĩa trang theo các giai đoạn quy hoạch (chưa tính đến diện tích nghĩa trang cải táng, di dời nghĩa trang hiện trạng từ các khu vực khác đến):

- Giai đoạn đến 2040: 272 ha

- Giai đoạn đến 2050: 380 ha

8.1.3. Phân vùng phục vụ và quy mô các nghĩa trang

- Phân thành 4 vùng chính:

+ Vùng Đông Bắc: NT Phi Liệt (30 ha - Cải tạo/Mở rộng); NT Sơn Thủy Vĩnh Hằng (19,1 ha)

+ Vùng Tây: NT Bắc An (100 ha - Quy hoạch mới); NT Bắc Cổ Thành (16 ha); NT Hiệp Sơn (10 ha); NT Kim Thành (30 ha); NT Kê Sắt (10 ha); NT Cầu Cương (10 ha)

+ Vùng Đông Nam : NT Đồng Rừng (30 ha - Nam HP); NT Khúc Thừa Dụ (60 ha)

+ Đặc khu và hải đảo: NT Phù Long(10ha - Quy hoạch mới); NT Bạch Long Vĩ (0,5 ha - Cải tạo/Mở rộng)

8.1.4. Cơ sở hỏa táng và nhà tang lễ

- Cải tạo và QH mới 8 cơ sở hỏa táng

- Cải tạo và quy hoạch mới 23 nhà tang lễ và các nhà tang lễ trong các NTND.

- Đẩy mạnh công nghệ hỏa táng văn minh: Từng bước nâng tỷ lệ hỏa táng, giảm dần hình thức hungr táng; khuyến khích mô hình công viên nghĩa trang sinh thái, kết hợp cây xanh bảo vệ môi trường.

8.3. Cải tạo, quản lý môi trường và sử dụng đất nghĩa trang

- Đối với các nghĩa trang đóng cửa: Ban hành thông báo dừng toàn bộ hoạt động táng mới (hung táng, cát táng); thực hiện khoanh vùng bảo vệ, trồng cây xanh cách ly xung quanh ranh giới.

- Đối với kế hoạch di dời mộ hiện trạng: Lập quy hoạch chi tiết các khu nghĩa trang tập trung cấp thành phố để chuẩn bị quỹ đất bố trí di dời; ban hành chính sách hỗ trợ, bồi thường di dời mộ hợp lý.

- Đối với các nghĩa trang tự phát, nhỏ lẻ tại vùng nông thôn: Thực hiện khoanh vùng, ngừng mở rộng diện tích; từng bước vận động nhân dân di dời mộ về các nghĩa trang tập trung theo quy hoạch xã nông thôn mới/đô thị.

8.4. Chỉ tiêu kỹ thuật và phân kỳ thực hiện

- Vị trí & Khoảng cách an toàn: Đặt ngoài khu vực phát triển đô thị/dân cư; khoảng cách an toàn môi trường tối thiểu là 100m – 500m (đối với hỏa táng, hung táng) và 100m (đối với cát táng) đến công trình dân dụng gần nhất.

- Quy mô diện tích đất: Xác định theo dự báo quy mô dân số và hình thức táng (tối thiểu đạt 0,04ha/1000dân0; diện tích sử dụng đất tối đa khoảng 4,5 – 5,0 m^2 /mộ (đối với hung táng/chôn lấp 1 lần) và không quá 3,0 m^2 /mộ (đối với cát táng/cải táng).

- Cơ cấu phân khu chức năng: Đảm bảo tỷ lệ đất cây xanh, giao thông và công trình hạ tầng kỹ thuật chiếm tối thiểu 30% – 35% tổng diện tích quy hoạch nghĩa trang.

- Công nghệ & Hạ tầng kỹ thuật: Ưu tiên quỹ đất cho hỏa táng và lưu giữ tro cốt; hệ thống thu gom và xử lý nước thải, khí thải (đặc biệt là ống khói hỏa táng) phải đạt quy chuẩn môi trường trước khi xả thải.

- Giao thông & Cảnh quan: Kết nối hạ tầng giao thông thuận tiện với mạng lưới đô thị; diện tích cây xanh cách ly dải rộng tối thiểu 10m bao quanh ranh giới nghĩa trang.

- Tỷ lệ hỏa táng đến 2040 đạt 70%; đến 2050 đạt 100% (loại bỏ hình thức hung táng).

PHẦN VI. BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ ỨNG PHÓ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

1.1. Mục tiêu môi trường

Phát triển đô thị kinh tế biển theo xu hướng đô thị tang trường xanh gắn với năng lượng tái tạo, thích ứng biến đổi khí hậu và bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên; quản trị không gian biển hiện đại, quy hoạch tổng thể không gian biển theo hướng tang diện tích bảo tồn biển để đảm bảo sự sinh tồn cho các hệ sinh thái đảm bảo mục tiêu cân bằng phát triển bền vững – kinh tế - sinh thái, đảm bảo an sinh xã hội, giảm thiểu ô nhiễm môi trường (nhiễm nước mặt, nước biển ven bờ, không khí, chất thải rắn, đất, hệ sinh thái...)

Phát triển mô hình nông nghiệp sinh thái phía Nam – Tây Nam theo hướng nông nghiệp xanh, nông nghiệp công nghệ cao thích ứng với BĐKH

Bảo tồn hệ sinh thái 3 loại rừng, khu dự trữ sinh thái ngập nước, bảo vệ hành lang các tuyến sông có mục đích cấp nước cho sinh hoạt và sản xuất.

Xem xét dự trữ đất lấn biển phát triển phục vụ phát triển kinh tế phải đảm bảo tối ưu giảm áp lực ít nhất tới môi trường đặc biệt là tới hệ sinh thái vùng bờ, hệ sinh thái và không gian bảo tồn biển

2. Phân vùng môi trường dựa trên Nguyên tắc

Các tiêu chí về yếu tố nhạy cảm về môi trường dễ bị tổn thương trước tác động của ô nhiễm môi trường, nhằm mục tiêu giảm thiểu tác động của ô nhiễm môi trường đến sự sống và phát triển bình thường của con người và sinh vật.

Điều 22 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật BVMT, quy định về việc phân vùng môi trường theo vùng bảo vệ nghiêm ngặt, vùng hạn chế phát thải và vùng khác như sau:

Vùng bảo vệ nghiêm ngặt bao gồm: (i) Khu dân cư tập trung ở đô thị bao gồm: Nội thành, nội thị của các đô thị đặc biệt, loại I, loại II, loại III theo quy định của pháp luật về phân loại đô thị; (ii) Nguồn nước mặt được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt theo quy định của pháp luật về tài nguyên nước; (iii) KBT thiên nhiên theo quy định của pháp luật về ĐDSH, lâm nghiệp và thủy sản; (iv) Khu vực bảo vệ 1 của di tích lịch sử - văn hóa theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa; (v) Vùng lõi của di sản thiên nhiên (Nếu có) theo quy định của pháp luật về BVMT.

Vùng hạn chế phát thải bao gồm: (i) Vùng đệm của các vùng bảo vệ nghiêm ngặt nêu trên (Nếu có); (ii) Vùng đất ngập nước quan trọng đã được xác định theo quy định của pháp luật; (iii) Hành lang bảo vệ nguồn nước mặt được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt theo quy định của pháp luật về tài nguyên nước; (iv) Khu dân cư tập trung là nội thành, nội thị của các đô thị loại IV, loại V theo quy định của pháp luật về phân loại đô thị; (v) Khu vui chơi giải trí dưới nước theo quyết định của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; (vi) Khu vực có yếu tố nhạy cảm về môi trường dễ bị tổn thương trước tác động của ô nhiễm môi trường khác cần được bảo vệ. Vùng khác là khu vực còn lại trên địa bàn.

2.1. Phương án phân vùng bảo vệ môi trường

Theo Nghị định 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06/01/2025 và Nghị định số 48/2026/NĐ-CP ngày 29/01/2026, Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng phân vùng tuân thủ theo định hướng phân vùng bảo vệ môi trường trong Điều chỉnh Quy hoạch thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, gồm:

a. Vùng bảo vệ nghiêm ngặt

a1) Khu dân cư tập trung ở đô thị

* Vùng bảo vệ: Khu dân cư tập trung ở nội thành, nội thị của thành phố Hải Phòng nằm trong vùng bảo vệ nghiêm ngặt có 45 phường theo đơn vị hành chính 2 cấp. Căn cứ quá trình phát triển đô thị; Phương án phát triển hệ thống đô thị TP. Hải Phòng giai đoạn năm 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050 dự thảo đề xuất phương án từ 45 phường lên 78 phường. (ĐVTV tiếp tục cập nhật chi tiết khi có điều chỉnh phương án đô thị).

* Phương án bảo vệ môi trường đô thị

- Đối với khu đô thị hiện hữu điều chỉnh quy hoạch cải tạo, chỉnh trang và nâng cấp cơ sở hạ tầng - kết nối với các hạng mục hạ tầng đô thị theo QH đô thị mới.

- Đối với dự án đô thị đầu tư mới, đầu tư mở rộng quy mô, nâng cao công suất trong vùng bảo vệ nghiêm ngặt phải thực hiện yêu cầu BVMT quy định về quy chuẩn kỹ thuật về nước thải, khí thải, hệ thống cây xanh, tỉ lệ chất thải rắn sinh hoạt của đô thị, khu công nghiệp được thu gom và xử lý, 100% chất thải rắn y tế nguy hại được thu gom và xử lý đảm bảo tiêu chuẩn môi trường ... tuân thủ theo QCVN của Bộ xây dựng ban hành.

a3) Khu bảo tồn thiên nhiên theo quy định của pháp luật về đa dạng sinh học, lâm nghiệp và thủy sản

** Khu vực bảo vệ gồm:*

- Khu Dự trữ sinh quyển Quần đảo Cát Bà; Vườn Quốc gia Cát Bà; Khu bảo tồn biển Bạch Long Vĩ; - Khu bảo vệ cảnh quan Côn Sơn Kiếp Bạc.....

** Phương án bảo vệ:*

- Thực thi các biện pháp đảm bảo cho việc bảo tồn và phát triển các HST tự nhiên quan trọng trong ba khu bảo tồn thiên nhiên trên địa bàn tỉnh nhằm đảm bảo tính đại diện cho vùng sinh thái có giá trị; Thực hiện các biện pháp phòng, ngừa ô nhiễm, dịch bệnh; lập kế hoạch ngăn chặn các hành vi xâm hại đến khu DTSQ và các khu bảo tồn.

- Xây dựng và tổ chức thực hiện các kế hoạch định kỳ hàng năm, 5 năm, 10 năm cho phát triển khu DTSQ và các khu bảo tồn trên địa bàn tỉnh.

- Đối với rừng phòng hộ đầu nguồn, rừng phòng hộ biên giới, rừng bảo vệ nguồn nước của cộng đồng dân cư, thực hiện các hoạt động sau đây:

+ Bảo vệ, kết hợp khoanh nuôi xúc tiến tái sinh tự nhiên với làm giàu rừng;

+ Trồng rừng ở nơi đất trống, không có khả năng tái sinh tự nhiên thành rừng; trồng hỗn giao nhiều loài cây bản địa, loài cây đa tác dụng, cây lâm sản ngoài gỗ.

- Đối với rừng phòng hộ chắn gió, chắn cát bay; rừng phòng hộ chắn sóng, lấn biển, thực hiện các hoạt động sau đây:

a5) Vùng lõi của di sản thiên nhiên theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường

Căn cứ quy định tại điểm a khoản 1 Điều 20 Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 trên địa bàn TP. Hải Phòng 12 di sản thiên nhiên là Vườn quốc gia, khu dự trữ thiên nhiên, khu bảo tồn loài - sinh cảnh, khu bảo vệ cảnh quan được xác lập theo quy định của pháp luật về đa dạng sinh học, lâm nghiệp và thủy sản; danh lam thắng cảnh được công nhận là di sản văn hóa được xác lập theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa. Vùng bảo vệ là các vùng lõi của các di sản sau:

** Phương án bảo vệ*

- Hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ trong vùng lõi của di sản thiên nhiên được kiểm soát như đối với vùng bảo vệ nghiêm ngặt theo quy định về phân vùng môi trường

của pháp luật về bảo vệ môi trường; hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ trong vùng đệm được kiểm soát như đối với vùng hạn chế phát thải theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Các hệ sinh thái tự nhiên phải được ưu tiên bảo tồn và phục hồi nguyên trạng tự nhiên; môi trường đất, môi trường nước trong di sản thiên nhiên bị ô nhiễm, suy thoái phải được cải tạo, phục hồi.

- Các giá trị cốt lõi của thiên nhiên và ĐDSH phải được bảo vệ, bảo tồn nguyên vẹn; dịch vụ hệ sinh thái tự nhiên phải được duy trì, phát triển và sử dụng bền vững.

- Các chỉ số đặc trưng về địa chất, cảnh quan, sinh thái, ĐDSH được điều tra, đánh giá, theo dõi, giám sát, kiểm kê, báo cáo theo quy định.

- Tuân thủ các yêu cầu khác về BVMT, ngăn ngừa, kiểm soát các tác động tới môi trường theo quy định tại Nghị định 08/2022/NĐ-CP, các quy định của pháp luật liên quan và các điều ước quốc tế về MT và ĐDSH mà Việt Nam đã ký kết.

b. Vùng hạn chế phát thải

b1) Vùng đệm của các khu bảo tồn, khu dự trữ thiên nhiên: Vườn Quốc gia Cát Bà, Khu dự trữ thiên nhiên Bạch Long Vĩ, khu bảo vệ cảnh quan Côn Sơn Kiếp Bạc.

** Phương án bảo vệ*

- Bảo vệ vùng đệm, đầu tư xây dựng khu vực vùng đệm phụ cận căn cứ vào Quy hoạch phát triển vùng được cấp có thẩm quyền phê duyệt; xây dựng những công trình phục vụ cho việc phát huy giá trị di sản nhưng không làm ảnh hưởng giá trị di sản, kiến trúc, cảnh quan thiên nhiên và môi trường - sinh thái của khu bảo tồn. Xác định và khoanh định, cắm mốc phạm vi vùng đệm của các khu bảo tồn.

- Xác định các nguy cơ đe dọa đến đa dạng sinh học các khu bảo tồn thiên nhiên, xây dựng các phương án chủ động phòng, tránh và ứng phó với các nguy cơ tiềm ẩn đã được xác định;

Sở NNMT khoanh định phạm vi ranh giới, xây dựng phương án có sự phối hợp của đơn vị có liên quan và các cộng đồng địa phương tham gia thực hiện.

b2) Vùng đất ngập nước quan trọng đã được xác định theo quy định của pháp luật:

- * Vùng ngập nước theo quy định tại Nghị định số 66/2019/NĐ-CP ngày 29/7/2019 của Chính phủ như sau¹⁶:

- Vùng ngập nước ngọt trên núi đá vôi Vườn Quốc gia Cát Bà.

- Vùng ngập nước mặn Vườn Quốc gia Cát Bà.

¹⁶ Danh mục vùng đất ngập nước quan trọng thành phố Hải Phòng (kèm theo Công văn số 3374/STNMT-CCBHD ngày 21/9/2020 của Sở Tài nguyên và Môi trường Hải Phòng) và Văn bản số 366/STNMT-CCBVMT ngày 10/02/2022 của Sở Tài nguyên và Môi trường Hải Phòng).

- Vùng đất ngập nước ven biển (Thuộc phường Đồ Sơn).
- Vùng đất ngập nước ven biển (Thuộc xã Kiến Hải).
- Vùng đất ngập nước ven biển (Thuộc xã Hùng Thắng).
- Vùng đất ngập nước ven biển (Đặc khu Cát Hải).
- Vùng đất ngập nước quần đảo Cát Bà.
- Vùng đất ngập nước phía Đông Bắc đảo Bạch Long Vĩ.
- Vùng đất ngập nước khu vực Đảo Cò (Thuộc xã Nam Thanh Miện)
- Khu vực đất ngập nước quan trọng tại xã Tứ Xuyên (210ha) và xã An Thanh (280ha) của huyện Tứ Kỳ - khu vực bãi bồi ven sông Thái Bình có bãi rươi cá của phía tây thành phố.
- Các hồ chứa nước Bến Tắm, Lán Chè, Côn Sơn, Mật Sơn, Bạch Đằng, Bình Minh...

** Phương án bảo vệ*

- Thực hiện các nguyên tắc về bảo tồn đất ngập nước theo quy định của Nghị định 66/2019/NĐ-CP: Việc bảo tồn và sử dụng vùng ĐNN phải được thực hiện trên nguyên tắc tiếp cận HST, bảo đảm duy trì toàn vẹn cấu trúc, chức năng, đặc tính sinh thái và ĐDSH của vùng đất ngập nước; Đảm bảo cơ chế lợi ích công bằng, hợp lý về quyền lợi và nghĩa vụ giữa các bên liên quan.
- Tiến hành các biện pháp BVMT, bảo tồn ĐDSH, bảo vệ các HST tự nhiên trên phạm vi sông đã được quy định.
- Tiến hành rà soát và xây dựng giải pháp phục hồi các HST ngập nước tự nhiên đã bị suy thoái hoặc bị khai thác quá mức để thực hiện mục tiêu bảo vệ đã quy định.
- Giám sát các hoạt động trên vùng đất ngập nước; phát hiện và thông báo kịp thời với cơ quan chức năng về các hành vi vi phạm pháp luật về bảo tồn và sử dụng bền vững vùng đất ngập nước.

b3) *Hành lang bảo vệ nguồn nước mặt được dùng cho mục đích cấp nước sinh hoạt theo quy định của pháp luật về tài nguyên nước, cụ thể: Sông Rế, sông Giá, sông Đa Độ, sông Chanh Dương, Kênh Hòn Ngọc, Trung thủy nông Tiên Lãng; phía Tây thành phố có: sông Thái Bình, sông Văn Úc, sông Kinh Thầy, sông Kinh Môn, sông Hàn, sông Luộc.*

** Phương án bảo vệ: Xây dựng và áp dụng các biện pháp bảo vệ nguồn nước dưới đất đảm bảo chất lượng nguồn nước theo QCVN về chất lượng nước dưới đất phục vụ các mục đích khác nhau; bao gồm: - Xây dựng phương án phòng, tránh tác động tiêu cực đến nguồn nước như xử lý chất thải đúng cách từ đầu nguồn; Tiến hành khoanh định và cắm mốc hành lang bảo vệ nguồn nước và thể hiện trên bản đồ quy hoạch đối với các hồ chứa thủy điện, thủy lợi và các đoạn sông, suối, hồ tự nhiên, hồ nhân tạo ở đô thị, khu dân cư tập trung và các nguồn nước khác....*

- (1) Các khu vực khai thác khoáng sản; (2) Các khu vực bố trí cơ sở xử lý chất thải;
- (3) Các khu vực đất nguy hiểm; các vùng đất không ổn định; các khu vực tiềm ẩn nguy cơ

tai biến thiên nhiên như động đất, sạt lở - trượt đất; (4) Các khu vực nhạy cảm sinh thái trong hành lang bảo vệ nguồn nước; (5) Các khu vực phát triển du lịch trên địa bàn thành phố và (6) Các nơi thí điểm cánh đồng mẫu lớn, trồng rau màu với diện tích lớn, các khu dự kiến quy hoạch nông nghiệp công nghệ cao.

** Phương án bảo vệ:*

- Nghiêm túc thực thi các biện pháp BVMT các khu vực khai thác khoáng sản trong quá trình khai thác đã được quy định trong báo cáo ĐTM, đặc biệt các biện pháp hoàn thổ, phục hồi MT. Đền bù thỏa đáng các thiệt hại về MT do hoạt động khai thác khoáng sản gây ra cho cộng đồng và xã hội.

- Tiến hành các giải pháp tiên tiến, hiện đại cho quy trình tái chế, tái sử dụng chất thải; xây dựng điện rác cho các khu xử lý rác thải công nghiệp và sinh hoạt.

- Đặc biệt lưu ý xây dựng các Modun tiếp nhận, lưu trữ, xử lý triệt để rác thải sinh hoạt nguy hại hoặc các dịch bệnh để đảm bảo chặt chẽ quy định về vệ sinh môi trường khu dân cư.

- Tiến hành phân vùng rủi ro thiên tai, sự cố MT; tiến hành các biện pháp cảnh báo sớm; huy động nhân dân thực hiện các biện pháp bốn tại chỗ; đồng thời xây dựng các PA khắc phục hậu quả các tai biến thiên nhiên ở vùng núi, vùng bãi ven sông, vùng đất không ổn định về địa chất – địa vật lý.

c. Vùng khác:

- Là khu vực còn lại trên địa bàn thành phố Hải Phòng

- Thực hiện các phương án bảo vệ môi trường về quy định về bảo vệ môi trường trong các hoạt động phát triển dân sinh, kinh tế theo luật định.

3. Định hướng bảo vệ môi trường thích ứng với BĐKH

3.1. Giải pháp bảo vệ môi trường nước

✓ Giải pháp về tăng cường quản lý, sử dụng hiệu quả tài nguyên nước

Khoanh vùng cấm và hạn chế khai thác nước dưới đất: Ban hành Danh mục các khu vực nghiêm cấm và hạn chế khai thác nước dưới đất, trọng tâm là vùng ven nội thành (đã hạ dưới -8 m) và bãi giềng Tây Hải Phòng. Tuyệt đối không cấp phép mới và thực hiện lộ trình đóng cửa các giếng khoan hiện hữu của hộ gia đình và doanh nghiệp.

Chuyển đổi 100% sang nguồn nước mặt: Đẩy nhanh tiến độ phủ lưới đường ống cấp nước sạch từ các nhà máy nước mặt lớn của thành phố (như Nhà máy nước An Dương, Nhà máy nước Hưng Đạo) để thay thế hoàn toàn nguồn nước ngầm cho người dân và các cơ sở sản xuất tại khu vực Tây Hải Phòng.

Kiểm soát nghiêm ngặt các nguồn thải từ công nghiệp, đô thị và nông nghiệp. Các giải pháp quản lý phải có khả năng thích ứng đa chiều với biến đổi khí hậu, nhất là kiểm soát xâm nhập mặn, tiêu thoát lũ và giảm ngập cho đô thị và vùng sản xuất công nghệ cao.,

các vùng đất ngập nước và hệ sinh thái thủy sinh, coi đây là những giải pháp phi công trình quan trọng giúp duy trì cân bằng sinh thái và tăng khả năng điều tiết nguồn nước cho toàn Thành phố.

Việc xác định nguồn nước dự phòng là giải pháp chiến lược nhằm đảm bảo an ninh nguồn nước và sẵn sàng ứng phó với các sự cố bất thường như hạn hán, thiếu nước nghiêm trọng (tần suất trên 90%), đặc biệt là tình trạng ô nhiễm nguồn nước mặt. Mục tiêu của Phương án dự phòng là đảm bảo An ninh Nguồn nước cho hơn 5 triệu dân và các trung tâm kinh tế quan trọng của thành phố trong trường hợp xảy ra sự cố thiếu hụt hoặc ô nhiễm nguồn nước thô chính (như hạn hán kéo dài, xâm nhập mặn cục đoạn, sự cố hóa chất trên lưu vực sông)

✓ ***Giải pháp về kiểm soát, giảm thiểu ô nhiễm nguồn nước***

Khu vực đô thị mới (Khu đô thị Bắc sông Cẩm, các khu đô thị mới tại An Dương, Thủy Nguyên, Thủy Đường...) bắt buộc quy hoạch hệ thống thoát nước mưa và nước thải riêng biệt 100%. Nước mưa xả trực tiếp ra nguồn tiếp nhận; nước thải thu gom qua mạng lưới đường ống kín chịu áp đưa về nhà máy xử lý nước thải (NMXLNT).

Khu vực đô thị cũ (nội đô lịch sử) áp dụng hệ thống thoát nước chung có cải tiến, xây dựng các tuyến công bao (Interceptor) và giếng tách nước thải (CSO) để thu gom nước thải về nhà máy xử lý vào mùa khô.

Quy hoạch các mô hình trạm xử lý nước thải mini theo cụm dân cư; sử dụng công nghệ sinh học tự nhiên chi phí thấp: Bể tự hoại cải tiến có vách ngăn kết hợp với hệ thống đất ngập nước nhân tạo dòng chảy ngầm trồng các loại cây hấp thụ ô nhiễm (như sậy, thủy trúc, bèo tây). Nước đầu ra đạt quy chuẩn tưới tiêu nông nghiệp.

Gom cụm và xử lý nước thải làng nghề tập trung: Chấm dứt các hoạt động sản xuất gây ô nhiễm nặng (như đúc phế liệu tại làng nghề Mỹ Đông, Thủy Nguyên; chế biến nông sản thực phẩm) xen cài trong khu dân cư. Quy hoạch quỹ đất tối thiểu **5 - 10 ha/cụm** để xây dựng các Cụm công nghiệp làng nghề. Bắt buộc xây dựng trạm xử lý nước thải tập trung của CCN làng nghề với dây chuyền xử lý hóa lý (keo tụ, tạo bông, lắng, lọc) đối với nước thải có kim loại nặng hoặc xử lý sinh học cao tải đối với nước thải làng nghề chế biến thực phẩm.

Thành phố ưu tiên nguồn lực phục hồi các lưu vực cấp nước sinh hoạt cốt lõi (sông Rế, Đa Độ, sông Giá) và dòng sông phát triển kinh tế (sông Lạch Tray, sông Cẩm). Giải pháp trọng tâm bao gồm xử lý triệt để bùn thải ô nhiễm lắng đọng, nâng cấp các cống thủy lợi để điều tiết nguồn nước ngọt bổ cập vào mùa khô chống cạn kiệt, kết hợp trồng thảm thực vật thủy sinh ven bờ nhằm thiết lập bộ lọc sinh học tự nhiên, từng bước hồi sinh hệ sinh thái và chất lượng nguồn nước sạch.

Kiểm soát chất lượng các nguồn nước ngọt chính: Thành phố đặt mục tiêu chất lượng nước tại các hệ thống sông Đa Độ, sông Giá, sông Rế, sông Chanh Dương, kênh Hòn Ngọc và Trung thủy nông Tiên Lãng bắt buộc đạt phân hạng A2 theo QCVN 08:2023/BTNMT.

Di dời 100% các cơ sở sản xuất công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp riêng lẻ, các kho tàng hóa chất, bến cảng bốc xếp hàng rời (than, quặng, cát sỏi) đang nằm trong hành lang bảo vệ các sông Rế, Đa Độ, Giá. Chuyển dịch toàn bộ các cơ sở này vào các Khu công nghiệp (KCN), Cụm công nghiệp (CCN) tập trung đã quy hoạch tại phía Nam (Tiên Lãng, Vĩnh Bảo) và Đông Nam (Đình Vũ - Cát Hải) có hạ tầng xử lý môi trường đồng bộ.

Đảm bảo thu gom và xử lý 100% lượng nước thải sản xuất: Thành phố Hải Phòng kiên quyết áp dụng nguyên tắc "*không hạ tầng môi trường, không tiếp nhận đầu tư*", bắt buộc tất cả các khu, cụm công nghiệp mới và mở rộng phải hoàn thiện nhà máy xử lý nước thải (NMXLNT) tập trung đạt tiêu chuẩn **Cột A** trước khi đi vào hoạt động. Hệ thống thoát nước sản xuất được quy hoạch tách riêng biệt hoàn toàn (100%) với hệ thống thoát nước mưa, sử dụng tuyến ống kín chất liệu cao cấp (HDPE, composite) để gom toàn bộ nguồn thải về các trạm xử lý trung tâm, chấm dứt hoàn toàn tình trạng mở cửa xả độc lập ra hệ thống sông ngòi.

Xây dựng hệ thống cống đầu kênh bảo vệ nguồn nước hồ sông Giá và kênh Hòn Ngọc: Thành phố Hải Phòng ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ 08 công kiên cố tại đầu các tuyến kênh nhánh đổ về nguồn tiếp nhận, bao gồm các cống: Đông Huyền, Giá, Kiều, Sập, Cây Đa, Sỏi, Mi Sơn, và 1-5 thuộc danh mục công trình khẩn cấp giai đoạn đến năm 2030 tại huyện Thủy Nguyên.

✓ **Phòng chống Sạt lở Lòng, Bờ, Bãi Sông**

Bảo vệ Hành lang: Lập và cắm mốc hành lang bảo vệ nguồn nước theo quy định. Tây Hải Phòng cần lập và cắm mốc hành lang bảo vệ nguồn nước trên các sông, suối nội tỉnh; Thực hiện các biện pháp bảo vệ lòng, bờ bãi sông, ngăn chặn các hành vi làm biến đổi lòng sông và sạt, lở hai bên bờ sông. Xây dựng kè bảo vệ bờ sông, bảo vệ đề khi có diễn biến sạt lở ảnh hưởng trực tiếp đến đê, khu dân cư; Giải tỏa các vi phạm trong chỉ giới bảo vệ nguồn nước, giải tỏa các vi phạm lấn chiếm hành lang công trình bảo vệ nguồn nước. Từng bước di chuyển các nhà dân nằm trong hành lang bảo vệ công trình thủy lợi.

✓ **Cấp nước, Chống hạn và Ngăn mặn:**

Triển khai thực hiện tốt các nội dung: Tạo nguồn và điều tiết; Tiếp tục điều tiết nguồn nước từ các hồ chứa thủy điện trên hệ thống sông Hồng - Thái Bình; Xây dựng mới cống Xuân Quan 2, cống và trạm bơm Nghi Xuyên (quy mô khoảng 20 m³/s sau năm 2025), và trạm bơm Phú Mỹ (Hệ thống Bắc Hưng Hải); Nâng cấp, cải tạo các công trình đầu mối lấy nước bị ảnh hưởng do mực nước sông hạ thấp; Các biện pháp ngăn mặn và trữ ngọt: (i) Nghiên cứu xây dựng đập điều tiết ngăn mặn trên sông Thái Bình tại Đò Hàn để ngăn mặn và cải thiện khả năng lấy nước vào mùa cạn. Đây là một trong những đập có thể triển khai xây dựng; (ii) Nghiên cứu xây dựng cống Sông Mới và cống Thái Bình trên các sông tương ứng; (iii) Xây dựng hồ chứa nước và công trình thủy lợi trữ nước mưa phục vụ đa mục tiêu (cấp nước sinh hoạt, công nghiệp, bổ sung nước dưới đất) cho khu vực Tây - Bắc Thủy Nguyên và các đảo (Cát Bà, Bạch Long Vĩ); (iv) Cải tạo, nâng cấp các hồ chứa thủy lợi đã lâu năm và tăng cường khả năng tích nước, trữ nước theo dung tích thiết kế của các hồ

chứa hiện có.

✓ **Tiêu thoát nước và Chống ngập úng**

- Chống ngập đô thị và khu công nghiệp:

+ Xây dựng các trạm bơm tiêu ra sông chính trên địa bàn Tây Hải Phòng, Hải Phòng, Hưng Yên (Nam Kê Sặt, Cầu Cát; các xã: Nguyễn Bình Khiêm, Vĩnh Am, Vĩnh Bảo, Vĩnh Hải, Vĩnh Hòa, Vĩnh Thịnh, Vĩnh Thuận, Chấn Hưng, Hùng Thắng, Quyết Thắng, Tân Minh, Tiên Lãng, Tiên Minh). Việc xây dựng các trạm bơm vọt tiêu ra sông ngoài có tác dụng giảm áp lực tiêu úng cho toàn Hệ thống (Giải pháp dự phòng sau 2030).

+ Xây dựng 17 nhà máy xử lý nước thải tập trung trên toàn địa bàn Hải Phòng (chú trọng các khu vực gần sông cấp nước ngọt như Hoàng Mai, Đồng Văn, Bắc sông Cấm, Hải Thành).

- Cải tạo hệ thống thủy lợi:

+ Nạo vét, gia cố bờ kênh và công trình trên kênh nội đồng, bao gồm kênh trục chính của các hệ thống thủy lợi (Các xã: Chấn Hưng, Hùng Thắng, Quyết Thắng, Tân Minh, Tiên Lãng, Tiên Minh, Nguyễn Bình Khiêm, Vĩnh Am, Vĩnh Bảo, Vĩnh Hải, Vĩnh Hòa, Vĩnh Thịnh, Vĩnh Thuận).

+ Duy trì, bảo vệ tỷ lệ diện tích hồ điều hòa (5-10% diện tích đô thị, công nghiệp) để chứa nước, giảm áp lực tiêu.

3.2. Giải pháp bảo vệ môi trường không khí- tiếng ồn

Thành phố cần xây dựng kế hoạch giảm thiểu nồng độ bụi PM2.5 trung bình năm vào năm 2030 giảm tối thiểu 10% so với mức trung bình năm 2024 (theo yêu cầu Kế hoạch hành động quốc gia về khắc phục ô nhiễm và quản lý chất lượng môi trường không khí giai đoạn 2026 - 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Quyết định số 2530/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ)

Hệ thống hạ tầng giao thông đô thị Hải Phòng cần hoàn thiện đồng bộ, đáp ứng định hướng tăng dần tỷ lệ giao thông xanh, giao thông công cộng; hệ thống phương tiện giao thông công cộng được đầu tư, nâng cấp, chuyển đổi sang sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường

Thành phố cần sớm có kế hoạch di dời các cơ sở làng nghề sản xuất độc hại như Mỹ Đồng và Trảng Minh,...vv vào các cụm công nghiệp tập trung. Thành phố tập trung hoàn thiện hạ tầng xử lý khí thải đồng bộ, kết hợp hỗ trợ giá thuê đất và chi phí vận chuyển để khuyến khích các hộ dịch chuyển. Lộ trình thực hiện gồm giai đoạn chuẩn bị, rà soát và tiến hành di dời dứt điểm trong giai đoạn 2026 – 2030, hướng tới mục tiêu giải quyết triệt để ô nhiễm không khí và phát triển bền vững.

✓ Khu vực Đô thị Trung tâm mới - Trung tâm Hành chính, Chính trị, Công nghệ cao:

- Thiết lập "Vùng phát thải thấp" (Low Emission Zone - LEZ): Thí điểm và áp dụng tiêu chuẩn phát thải nghiêm ngặt nhất tại khu vực xung quanh Trung tâm Chính trị - Hành chính mới. Hạn chế, tiến tới cấm các phương tiện vận tải chạy bằng dầu diesel thô đi vào vùng lõi đô thị mới trong các khung giờ cao điểm.

- Giám sát công nghệ cao tại KCN VSIP và cụm công nghiệp phía Bắc: Bắt buộc 100% nhà máy, xí nghiệp thuộc Tổ hợp đô thị - công nghiệp - dịch vụ VSIP lắp đặt thiết bị đầu cuối truyền dữ liệu quan trắc khí thải tự động liên tục (24/7) về Sở Nông nghiệp và Môi trường.

✓ Đô thị Công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp sinh thái

- Xanh hóa KCN Nomura và KCN Trảng Duê: Đẩy mạnh lộ trình chuyển đổi các khu công nghiệp hiện hữu sang mô hình sinh thái. Thắt chặt hạn ngạch phát thải khí thải của các nhà máy sản xuất linh kiện, điện tử, cơ khí chế tạo.

- Kiểm soát triệt để ô nhiễm từ sản xuất nông nghiệp cũ: Phối hợp giữa chính quyền phường An Dương và các khu vực giáp ranh thiết lập hệ thống giám sát bằng camera và xử phạt hành chính nghiêm khắc hành vi đốt rơm rạ, phụ phẩm nông nghiệp sau thu hoạch. Chuyển giao công nghệ xử lý sinh học làm phân bón.

Khu vực các phường Hồng Bàng, Phường Gia Viên, Phường Lạch Tray, phường Lê Chân và phường An Biên (thuộc khu vực Quận lõi cũ) và phường Đông Hải, phường Hải An (Hạ tầng Cảng, Logistics)

- Điều phối luồng logistics liên vùng thông minh: Tối ưu hóa hệ thống giao thông thông minh kết nối các quận cũ thông qua cầu Hoàng Văn Thụ, cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên sang Thủy Nguyên. Phân luồng từ xa, tách biệt triệt để dòng xe container, xe tải nặng ra khỏi các trục đường chính nội đô nhằm giảm thiểu hiện tượng ùn tắc tích tụ khí thải độc hại (SO_2 , NO_x , CO).

- Củng cố lộ trình "Cảng xanh" tại quận Hải An cũ: Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về giảm phát thải cảng biển. Bắt buộc hệ thống cảng Đình Vũ, Lạch Huyện cung cấp điện lưới bờ cho tàu biển khi cập cảng để tắt hoàn toàn máy phát điện chạy dầu diesel. Chuyển đổi 100% xe nâng, đầu kéo nội bộ trong cảng sang sử dụng điện hoặc năng lượng sạch.

- Gia tăng tần suất dập bụi đô thị: Sử dụng xe hút bụi chuyên dụng kết hợp phun sương dập bụi áp lực cao trên các tuyến đường huyết mạch (Lê Hồng Phong, Nguyễn Văn Linh, Tôn Đức Thắng). Quy định thời gian thực hiện bắt buộc trước 06h00 hàng ngày.

✓ Làng nghề

Đối với làng nghề thành phố ưu tiên di dời toàn bộ cơ sở sản xuất gây ô nhiễm ra khỏi khu dân cư. Thành phố khẩn trương hoàn thiện các Cụm công nghiệp làng nghề tập trung như tại Mỹ Đồng (Thủy Nguyên) để bố trí lại mặt bằng. Tại đây, hạ tầng kỹ thuật được đầu tư đồng bộ, bắt buộc lắp đặt hệ thống chụp hút bụi mịn, xử lý khí thải lò đúc và trạm xử lý nước thải công nghiệp tập trung trước khi xả ra môi trường.

Song song đó, định hướng chuyển đổi mô hình tăng trưởng xanh cho từng nhóm ngành đặc thù. Đối với làng nghề nguy cơ cao như tái chế nhựa Trảng Minh (Kiến An), thành phố xây dựng nhà máy xử lý nước thải tập trung công suất lớn và thắt chặt kiểm soát mùi khét. Ngược lại, các làng nghề ít ô nhiễm như tạc tượng Bảo Hà (Vĩnh Bảo) hay gốm Dưỡng Động sẽ được cải tạo không gian sạch đẹp để kết hợp phát triển du lịch sinh thái bền vững.

3.3. Giải pháp bảo vệ môi trường đất

a) Giải pháp bảo vệ môi trường đất

Khoanh vùng bảo vệ các vùng đất rừng ngập mặn ven biển, rừng phòng hộ, các vùng lõi sinh thái như quần đảo Cát Bà, bán đảo Đồ Sơn, vùng sinh thái ven sông cấm và sông Thái Bình nhằm chống sạt lở, xói mòn và hoang hóa đất.

Phục hồi trồng rừng, trồng thêm nhiều cây xanh và bảo vệ hệ sinh thái nông nghiệp, hệ sinh thái đồi núi nhằm giảm thiểu thoái hóa và ô nhiễm môi trường đất.

Đối với các khu vực đất đang bị ô nhiễm chất độc hóa học, thuốc BVTV...vv cần phải khoanh vùng ranh giới; Tiêu hủy các kho thuốc BVTV, hóa học....vv còn tồn dư; xử lý các vùng đất bị ô nhiễm CĐHH; Sử dụng công nghệ sinh học kết hợp với mùn hóa để xử lý đất tại các địa điểm bị nhiễm CĐHH. Tạo lập công viên rừng mới theo mô hình du lịch sinh thái trên những vùng ô nhiễm sau khi được làm sạch;

b) Chất thải rắn

Thành phố cần thực hiện xây dựng kế hoạch phân loại chất thải rắn tại nguồn; Theo quy định của Luật BVMT, năm 2020, tỉnh/thành phố phải thực hiện phân loại chất thải rắn sinh hoạt tại nguồn thành: (i) CTR có thể tái chế; (ii) chất thải thực phẩm và; (iii) chất thải khác (Điều 75, Luật BVMT 2020).

Thành phố đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào vận hành hai dự án chiến lược là Nhà máy đốt rác phát điện Đình Vũ để tiếp nhận CTR sinh hoạt của các quận nội thành, và Nhà máy xử lý CTR Lai Khê áp dụng công nghệ phân loại tự động kết hợp tái chế cho các huyện phía Bắc. Việc khoanh định phân vùng thu gom đồng bộ và dự phòng quỹ đất dài hạn này sẽ bảo đảm tăng tiếp nhận nguồn rác thải lớn, tạo nền tảng hạ tầng vững chắc cho mục tiêu phát triển đô thị xanh.

Chuyển đổi và phát triển KCN sinh thái: Tập trung nhân rộng các mô hình KCN sinh thái tiêu biểu (như Nam Cầu Kiền, DEEP C). Khuyến khích hình thành mạng lưới "cộng sinh công nghiệp", kết nối các nhà máy để tái sử dụng chất thải, nước thải, nhiệt dư của doanh nghiệp này làm nguyên liệu đầu vào cho doanh nghiệp khác.

3.4. Giải pháp bảo vệ hệ sinh thái và đa dạng sinh học

Thành phố Hải Phòng cấp thiết lập hành lang bảo vệ bờ biển bảo vệ hệ sinh thái và duy trì giá trị dịch vụ của hệ sinh thái và cảnh quan tự nhiên ở vùng bờ; góp phần giảm thiểu sạt lở bờ biển, đồng thời ứng phó với biến đổi khí hậu và tình trạng nước biển dâng,

từ đó bảo đảm quyền tiếp cận của người dân với biển. Nhằm tuân thủ theo quy định tại Nghị định số 40/2016/NĐ-CP; quản lý hành lang bảo vệ bờ biển theo quy định của Luật tài nguyên, môi trường biển và hải đảo số 82/2015/QH13 phù hợp với Luật tài nguyên môi trường biển và hải đảo 2015.

Phát triển trồng rừng ngập mặn từ cửa sông Thái Bình, Văn Úc tới Bàng La, Tân Thành để tạo thêm quỹ đất cũng như tạo nên một hành lang sinh thái ven biển cho khu vực phía Nam góp phần bảo tồn, phục hồi giá trị sinh thái cũng như tăng cường khả năng chống chịu trước thiên tai, biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

Bảo vệ nghiêm ngặt đối với toàn bộ diện tích rừng ngập mặn hiện hữu, trọng tâm là khu vực đa dạng sinh học đặc khu Cát Hải (vùng lõi Khu dự trữ sinh quyển thế giới quần đảo Cát Bà) và hệ thống rừng phòng hộ ven biển chạy dọc các địa bàn: phường Hùng Thắng, xã Chấn Hưng (thuộc huyện Tiên Lãng cũ); xã Kiến Hải, xã Tân Trào (thuộc huyện Kiến Thụy cũ) và phường Đồ Sơn, phường Nam Đồ Sơn. Toàn bộ không gian này được định hình thành "Hành lang xanh dải ven biển liên tục" với khoảng lùi sinh thái bắt buộc tối thiểu từ 50 - 100 mét tính từ mép nước biển cao trung bình.

✓ *Bảo vệ và phát triển hệ sinh thái sông, kênh mương, ao, hồ và đầm*

Đối với hệ sinh thái hồ nội đô (hồ Sen, hồ Phương Lưu, hồ Đào, hồ Tam Bạc), mục tiêu là bảo toàn cấu trúc sinh cảnh thủy sinh và duy trì chức năng tự làm sạch của nước theo Luật Bảo vệ môi trường 2020. Việc thiết lập hành lang bảo vệ nguồn nước theo Luật Tài nguyên nước nhằm giữ gìn vùng đệm sinh thái bờ bờ, cấm bê tông hóa hoàn toàn để bảo vệ nơi cư trú của sinh vật. Thành phố tập trung kiểm soát chất lượng nước, ngăn chặn hiện tượng phú dưỡng hóa nhằm duy trì độ đa dạng sinh học đặc trưng của quần xã sinh vật nước ngọt đô thị.

Tại vùng đất ngập nước phía Tây (sông Thái Bình, sông Luộc, sông Kinh Thầy), đặt mục đích bảo vệ hành lang di cư sinh học và tính toàn vẹn của hệ sinh thái thung lũng sông theo Luật Đa dạng sinh học. Giải pháp trọng tâm là phục hồi thảm thực vật ven bờ, bảo vệ bãi đẻ tự nhiên của các loài thủy sản và kiểm soát hoạt động khai thác cát gây suy thoái đáy sông. Mọi dự án kinh tế hay nuôi trồng thủy sản tại đây phải nằm trong giới hạn chịu tải của môi trường, bảo đảm không làm suy giảm nguồn gen bản địa.

Đối với vùng đất ngập nước đặc thù như Đảo Cò, quy hoạch tuân thủ Nghị định số 66/2019/NĐ-CP nhằm mục đích bảo tồn nguyên vẹn môi trường sống và nguồn thức ăn của các loài chim hoang dã, di cư. Thành phố thiết lập vùng lõi bảo vệ nghiêm ngặt, cấm các hành vi xâm hại thảm thực vật làm tổ và kiểm soát chặt chẽ tiếng ồn, ánh sáng từ khu vực xung quanh. Việc quản lý tại đây đặt lợi ích bảo tồn loài lên hàng đầu, kết hợp mô hình bảo tồn cộng đồng để ngăn chặn nạn săn bắt và giữ cân bằng sinh thái.

✓ *Đối với các khu bảo tồn*

- Vườn quốc gia Cát Bà; Khu bảo tồn thiên nhiên Bạch Long Vĩ ; Khu bảo vệ cảnh quan Côn Sơn - Kiếp Bạc với các giải pháp”

+ Trong phân khu bảo vệ nghiêm ngặt chỉ được lập các tuyến đường mòn, đường cáp trên không, đường cáp ngầm dưới mặt đất, trạm quan sát cảnh quan, lầu trú chân, biển chỉ dẫn bảo vệ rừng kết hợp du lịch sinh thái.

+ Trong phân khu phục hồi sinh thái chỉ được lập các tuyến đường bộ phù hợp nhưng tối đa không vượt quá quy mô đường cấp IV miền núi, trạm quan sát cảnh quan, lầu trú chân, biển chỉ dẫn, đường cáp trên không, đường cáp ngầm dưới mặt đất, cầu dành cho người đi bộ ở khu rừng ngập nước.

+ Trong phân khu dịch vụ hành chính của vườn quốc gia, khu bảo vệ cảnh quan; được xây dựng các công trình phục vụ cho hoạt động du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng, giải trí và phát huy giá trị di tích lịch sử – văn hóa, danh lam thắng cảnh bảo đảm các nguyên tắc: (1) Không ảnh hưởng đến mục tiêu bảo tồn, không phá vỡ cảnh quan môi trường, không chặt phá rừng; các công trình xây dựng phải dựa vào thiên nhiên, hài hòa với cảnh quan môi trường, chiều cao tối đa của công trình nghỉ dưỡng không quá 12 m; (2) Không làm mất quyền sở hữu của Nhà nước về rừng, tài nguyên thiên nhiên trên mặt đất và dưới lòng đất; (3) Chỉ được xây dựng các công trình ở những nơi đất trống, trảng cỏ, đất có cây bụi không có khả năng tự phục hồi.

✓ *Khu dự trữ sinh quyển thế giới*

Khu dự trữ sinh quyển thế giới quần đảo Cát Bà được phân chia làm 3 vùng chính gồm vùng lõi, vùng đệm và vùng chuyển tiếp.

+ Vùng lõi có tổng diện tích 6.278,8 ha, gồm 3 khu vực là vùng lõi Tây Bắc rộng 488,5 ha, vùng lõi Đông Nam rộng 5.629,7 ha, vùng lõi Đông Nam (thuộc thị trấn Cát Bà cũ) rộng 160,4 ha. Khu vực vùng lõi là khu vực dành riêng cho bảo tồn, đa dạng sinh học, bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên còn tương đối nguyên vẹn, bảo tồn nguồn gen động thực vật quý hiếm, các loài đặc hữu của khu dự trữ sinh quyển. Chỉ cho phép các hoạt động nghiên cứu khoa học, giáo dục không ảnh hưởng tới đa dạng sinh học của khu vực. Trong vùng lõi không cho phép xây dựng các công trình xây dựng, ngoại trừ những công trình phục vụ mục tiêu bảo tồn đa dạng sinh học.

+ Vùng đệm là khu vực bao quanh vùng lõi, hạn chế hoạt động của con người giúp cho việc bảo tồn đa dạng sinh học ở vùng lõi

+ Vùng chuyển tiếp là khu vực tập trung đông dân cư, có các hoạt động sinh kế của cộng đồng.

+ Khu vực bảo vệ II là vùng bao quanh khu vực bảo vệ I của di sản, có thể xây dựng những công trình phục vụ cho việc phát huy giá trị di sản nhưng không làm ảnh hưởng tới kiến trúc, cảnh quan thiên nhiên và môi trường - sinh thái của di sản.

3.5. Giải pháp ứng phó với BĐKH

Có thể thấy tác động của thiên tai và BĐKH phân thành 2 khu vực chịu ảnh hưởng khác nhau của thiên tai và BĐKH, đó là: Khu vực Đông Hải Phòng, chịu tác động trực tiếp, nghiêm trọng từ biển (NBD, bão cực đoan, xói lở và bồi lắng luồng lạch cảng biển); NBD, bão cực đoan, xói lở và bồi lắng luồng lạch cảng biển);

Khu vực Tây Hải Phòng, mặc dù nằm trong nội địa, lại chịu thiệt hại nặng nề từ sự cực đoan hóa của thời tiết (mưa lớn, ngập úng, hạn hán, XNM)

Dễ thấy là các loại hình thiên tai này sẽ ảnh hưởng đến những lĩnh vực ngành nghề đặc biệt như dịch vụ, giao thông vận tải, y tế, giáo dục tài nguyên môi trường...

+ **Đánh giá khả năng chống chịu thiên tai của hệ thống cơ sở hạ tầng**

Khả năng chống chịu của hệ thống cơ sở hạ tầng tại Hải Phòng thể hiện rõ mức độ rất khác nhau giữa các loại hạ tầng. Hệ thống thông tin liên lạc và giao thông chính có khả năng chống chịu ở mức khá tốt do được đầu tư phát triển đồng bộ. Tuy nhiên, hệ thống thủy lợi là điểm yếu chung với công trình cũ kỹ, xuống cấp, và khả năng tiêu thoát nước không theo kịp tốc độ đô thị hóa và sự cực đoan của mưa lũ do BĐKH. Đối với khu vực phía Đông Hải Phòng, sự bồi lắng nghiêm trọng tại cửa cảng là yếu tố làm suy giảm khả năng chống chịu trong hoạt động giao thông vận tải và cứu hộ hàng hải.

Hiệu quả hơn trong giải pháp phòng chống thiên tai **thì TP. Hải Phòng mới** cần được phân vùng rủi ro thiên tai theo điều kiện địa lý, thủy văn và các kịch bản biến đổi khí hậu (RCP4.5, RCP8.5).

Theo đó, thành phố được chia thành ba vùng rủi ro chính: (1) Vùng ven biển và cửa sông có rủi ro thảm họa cao do bão, nước dâng, lũ và xói lở bờ biển; (2) Vùng đồng bằng nội địa và lưu vực sông chịu rủi ro ngập lụt, mưa lớn, hạn hán và xâm nhập mặn; (3) Vùng đồi núi và đô thị lõi có nguy cơ sạt lở, lũ quét và các hiện tượng thời tiết cực đoan như lốc, sét. Việc phân vùng này là cơ sở để xây dựng giải pháp phòng ngừa, thích ứng và quản lý rủi ro thiên tai phù hợp cho từng khu vực.

Vùng 1 - Rủi ro thảm họa biển và cửa sông: Là khu vực rủi ro cao nhất, chịu tác động trực tiếp của bão, áp thấp nhiệt đới, gió mạnh trên biển, nước dâng, ngập lụt, xâm nhập mặn và sạt lở bờ biển. Mức nước dâng có thể tới 3,5 m, nguy cơ ngập gia tăng do nước biển dâng; nhiều khu vực ven biển, cửa sông và hệ thống hạ tầng, cảng biển trọng điểm dễ bị tổn thương.

Vùng 2 - Rủi ro ngập lụt đồng bằng và lưu vực sông: Chịu ảnh hưởng chủ yếu của lũ sông, ngập úng nội đồng do mưa lớn, sạt lở bờ sông và các hiện tượng thiên tai khác như dông, lốc, sét, mưa đá,... Ngập úng xảy ra thường xuyên do mưa lớn tại các khu đô thị và các khu vực sản xuất nông nghiệp.

Vùng 3 - Rủi ro địa chất và thiên tai cực đoan: Bao gồm khu vực đồi núi và đô thị lõi, có nguy cơ lũ quét, sạt lở đất, sụt lún cục bộ và các hiện tượng thời tiết cực đoan như sương muối, cháy rừng do tự nhiên,... nắng nóng, hạn hán có nguy cơ cao gây cháy rừng tại các khu vực đồi rừng và rừng đặc dụng.

+ **Lựa chọn kịch bản phòng chống thiên tai:**

Dựa trên các phân tích về xu thế phát triển kinh tế - xã hội, biến đổi khí hậu và yêu cầu chống lũ của vùng ĐBSH (Lưu vực sông Hồng - Thái Bình), việc lựa chọn kịch bản PCTT cho TP. Hải Phòng được đề xuất theo nguyên tắc kết hợp giữa Kịch bản phát triển nhanh và bền vững (làm chủ đạo) và Kịch bản phát triển cao/cực đoan trong đó:

+ Kịch bản chủ đạo (Kịch bản Phát triển Nhanh và Bền vững): Kịch bản này là cơ sở để quy hoạch xây dựng hạ tầng PCTT và thủy lợi trong giai đoạn 2025-2030.

Bảng: Kịch bản phòng chống thiên tai nhằm phát triển nhanh và bền vững

Loại hình Thiên tai	Tiêu chuẩn/Yếu tố Kịch bản	Yêu cầu
BĐKH	RCP 4.5 (cho mục tiêu 2030)	Chuẩn bị cho sự gia tăng nhiệt độ và lượng mưa (lượng mưa 1 ngày lớn nhất có xu thế tăng 10-70%).
Phòng chống Lũ (Đê sông)	Mức đảm bảo 300 năm (Tần suất 0,33%).	Áp dụng cho Vùng cửa sông và Hạ du sông Thái Bình (phần thuộc phía Tây TP Hải Phòng).
Tiêu thoát nước (Ngập úng đô thị)	Hệ số tiêu tăng 5% so với kịch bản nền.	Hệ số tiêu chung có tính đến các hạ tầng khác dự kiến khoảng 15.5–17 l/s/ha vào năm 2030.
Kinh tế - Xã hội	Đạt mục tiêu của Nghị quyết số 30-NQ/TW.	Đảm bảo tốc độ tăng trưởng GRDP theo yêu cầu

Với đặc trưng là đô thị ven biển và cửa sông, Hải Phòng thuộc nhóm địa bàn nhạy cảm cao trước các tác động của biến đổi khí hậu, chịu ảnh hưởng trực tiếp và tổng hợp từ nước biển dâng, xâm nhập mặn, gia tăng cường độ bão và các hiện tượng mưa cực đoan. Vì vậy, các giải pháp môi trường thích ứng với BĐKH cần được lồng ghép xuyên suốt trong quá trình triển khai quy hoạch, đầu tư phát triển và tổ chức không gian kinh tế - đô thị, theo hướng tiếp cận chủ động thích ứng, giảm phát thải và nâng cao sức chống chịu của hệ thống kinh tế - xã hội cụ thể là :

Trên cơ sở quy hoạch tổng thể, thành phố cần rà soát, phân loại và quản lý chặt chẽ các loại tài nguyên thiên nhiên theo mức độ nhạy cảm sinh thái và khả năng chịu tải môi trường. Đặc biệt, đối với các khu vực có sự chồng lấn về không gian chức năng (khu công nghiệp - đô thị - sinh thái - du lịch), cần áp dụng các tiêu chí môi trường nghiêm ngặt ngay từ khâu lựa chọn dự án, nhằm hạn chế xung đột lợi ích giữa phát triển kinh tế và bảo vệ hệ sinh thái, nhất là tại khu vực ven biển, cửa sông, đảo và vùng đệm sinh thái. Việc hình thành các vành đai cây xanh cách ly xung quanh khu công nghiệp, cụm công nghiệp, trạm xử lý chất thải, trục giao thông lớn và khu phát sinh ô nhiễm cần được coi là yêu cầu bắt buộc. Kiểm soát ô nhiễm và quản lý chất thải tiếp tục là nhiệm vụ trọng tâm, đặc biệt trong bối cảnh mở rộng nhanh các khu công nghiệp và đô thị mới. Thành phố cần tăng cường quản lý tổng hợp chất thải rắn và nước thải ở cả khu vực đô thị và nông thôn, ưu tiên đầu tư các công trình xử lý tập trung, công nghệ hiện đại, tiết kiệm năng lượng. Các giải pháp công trình cho Hải Phòng cần phải tập trung vào việc gia cố hệ thống bảo vệ kếp (đê sông nội địa và đê biển) và phát triển hạ tầng xanh, thông minh, có khả năng chống

chịu cao. Công trình thủy lợi và phòng chống lũ, lụt:

Tiếp tục đầu tư nâng cấp, hoàn thiện hệ thống đê sông và đê biển xung yếu bảo đảm an toàn chống lũ theo tiêu chuẩn quy hoạch và kết hợp giao thông; kiểm soát xâm nhập mặn, giữ ngọt bằng các công trình điều tiết trên sông (sông Múi, Thái Bình, Hóa) và xem xét đập dâng trong kịch bản cực đoan; xây dựng, cải tạo hệ thống tiêu thoát nước - chống ngập, nâng cấp trạm bơm và trục tiêu chính; cải tạo, nạo vét lòng sông và cửa sông tại các vị trí bồi lắng để tăng khả năng thoát lũ; đồng thời nâng cấp, xây dựng hồ chứa và hạ tầng thủy lợi cá nước cho các đảo và khu vực ven biển (Cát Bà, Bạch Long Vĩ).

Xây dựng hệ thống quan trắc, nâng cao năng lực dự báo, cảnh báo mưa lũ; xây dựng phương án ứng phó với trường hợp lũ vượt tần suất thiết kế;

Nâng cấp, xây dựng mới công trình kè bảo vệ bờ sông: cải tạo, nâng cấp công trình kè hiện có; xây mới các tuyến kè bảo vệ bờ sông, bảo vệ đê khi có diễn biến sạt lở ảnh hưởng trực tiếp đến đê, ảnh hưởng đến khu dân cư, nguy cơ ảnh hưởng đến công trình hạ tầng quan trọng đang sử dụng

Kiểm soát phát triển đô thị và nông thôn

Định hướng phát triển đô thị - nông thôn theo hướng bền vững, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số. Quản lý phát triển cần gắn với thúc đẩy các mô hình đô thị thông minh, đô thị xanh, khu dân cư nông thôn hiện đại nhưng giữ gìn bản sắc. Trong đó, chuyển đổi số cần được ứng dụng mạnh mẽ vào quản lý đất đai, xây dựng, hạ tầng, dân cư và dịch vụ công, thông qua các nền tảng dữ liệu dùng chung và hệ thống giám sát thông minh. Đồng thời, khuyến khích đầu tư vào các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo, logistics, năng lượng sạch và các giải pháp công nghệ như AI, IoT, dữ liệu lớn nhằm nâng cao hiệu quả quản lý đô thị, tiết kiệm tài nguyên và giảm phát thải.

