

## Mục lục

<b>VI- ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN TOÀN ĐÔ THỊ.....</b>	<b>226</b>
<b>6.1. Mô hình, cấu trúc không gian đô thị.....</b>	<b>226</b>
6.1.1. <i>Kết nối không gian vùng.....</i>	226
6.1.2. <i>Mô hình cấu trúc không gian “3 hành lang, 2 vành đai, 3 trọng điểm đô thị”.....</i>	226
<i>Ba trọng điểm phát triển đô thị:.....</i>	228
6.1.3. <i>Định hướng không gian tổng thể đô thị.....</i>	229
<b>6.2. Định hướng phát triển không gian toàn đô thị.....</b>	<b>231</b>
6.2.1. <i>Định hướng phát triển mạng lưới không gian xanh.....</i>	231
6.2.2. <i>Định hướng phát triển mạng lưới giao thông kết nối.....</i>	232
6.2.3. <i>Định hướng phân bố hệ thống trung tâm đô thị.....</i>	236
6.2.4. <i>Quy hoạch không gian biển.....</i>	237
<b>6.3. Phân khu vực quản lý đô thị.....</b>	<b>239</b>
(I) <i>Phân khu 1: Phân khu trung tâm.....</i>	240
(II) <i>Phân khu 2: Phân khu phía Đông.....</i>	244
(III) <i>Phân khu 3: Phân khu phía Bắc.....</i>	246
(IV) <i>Phân khu 4: Phân khu phía Tây.....</i>	248
(V) <i>Phân khu 5: Phân khu phía Nam.....</i>	250
(VI) <i>Phân khu 6: Phân khu phía Tây.....</i>	252

## VI- ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN TOÀN ĐÔ THỊ

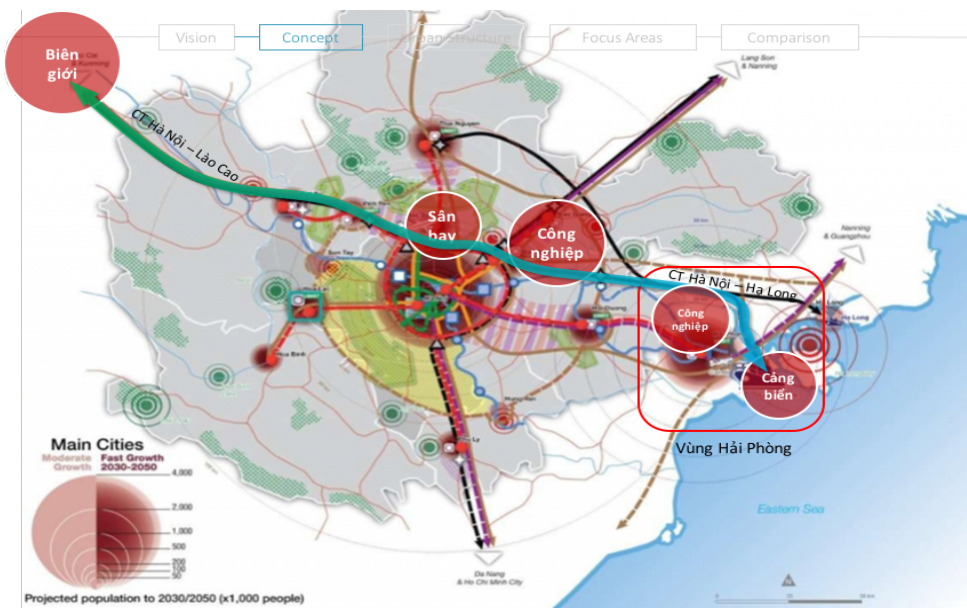
### 6.1. Mô hình, cấu trúc không gian đô thị

#### 6.1.1. Kết nối không gian vùng

Hai hướng phát triển quan trọng nhất của Hải Phòng là:

- Hướng Đông – Tây (hướng hiện hữu) do mối quan hệ với Hà Nội và khả năng tiếp cận các dòng sông
- Hướng Bắc – Nam (hướng tương lai) do sự kết nối của vành đai ven biển Bắc Bộ

Tuyến cao tốc Lào Cao – Hà Nội – Bắc Ninh – Hạ Long là một hành lang logistic chiến lược ở miền Bắc bởi kết nối các khu vực sản xuất, thị trường và hạ tầng giao thông quan trọng hàng đầu. Cần thiết phải kết nối cảng biển và các khu công nghiệp trọng yếu của Hải Phòng vào hành lang này.



Hình: Liên kết vùng thủ đô Hà Nội và Hải Phòng

#### 6.1.2. Mô hình cấu trúc không gian “3 hành lang, 2 vành đai, 3 trọng điểm đô thị”

##### \* Đặt vấn đề

NQ 45/NQ-TW đặt ra yêu cầu mới so với NQ 32/BCT đối với Hải Phòng hướng đến một thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu Châu Á và thế giới. Hải Phòng không những đáp ứng các yêu cầu của đô thị lớn trong nước, mà cả yêu cầu của đô thị lớn khu vực châu Á và trên thế giới. Nhóm tư vấn nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế từ các đô thị cảng biển hàng đầu thế giới, như Hà Lan, Nhật Bản, Singapore, Trung quốc, đúc kết thành những bài học chuẩn mẫu gồm bài học thành công và không thành công. Các chiến lược chính được các nước này áp dụng thành công, là:

- Giao diện cửa biển là đòn bẩy để thành phố hội nhập thế giới.
- Đô thị đa chức năng, đa dạng về sử dụng đất, sẽ năng động, thích nghi trước các biến đổi kinh tế thị trường.

- Hệ thống xanh nước và cây, khung thiên nhiên không chỉ thích ứng BĐKH, không gian CC – tạo dựng môi trường sống tốt.
- Tạo dựng đô thị tiện nghi, hiện đại trong lõi sống để thu hút nhân tài
- Phân bố & dành đủ đất đai cho chiến lược phát triển đô thị ngắn hạn và dài hạn
- Văn hoá, lịch sử đô thị là yếu tố tạo dựng nên đặc trưng văn hoá, tạo hình ảnh đô thị.

Từ đó, kinh nghiệm quốc tế đó áp dụng cho Hải Phòng bốn mô hình phát triển đô thị, là: (1) đô thị hàng hải toàn cầu, (2) đô thị đáng sống ven mặt nước, (3) đô thị sinh thái thích ứng với BĐKH, (4) đô thị thông minh. Bốn mô hình phát triển đô thị này sẽ đặt ra yêu cầu về đổi mới cấu trúc không gian đô thị so với QHC 2009.

**\* Mô hình đô thị Hải Phòng giai đoạn đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050**

Theo QHC 2009, đề xuất cấu trúc chùm đô thị gồm đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh, có ý nghĩa phát triển đồng bộ khu vực đô thị và nông thôn. Khu vực đô thị sẽ mở rộng từ trung tâm lõi (các quận cũ Hồng Bàng, Ngô Quyền, Lê Chân, Kiến An) đến vùng ngoại vi (các quận mới Đồ Sơn, Hải An, Dương Kinh). Sông Cấm trở thành trục cảnh quan chính phát triển không gian đô thị 2 bên sông, đối diện với trung tâm đô thị lõi hiện hữu là đô thị mới Bắc sông Cấm và trung tâm hành chính mới. Các huyện Cát Hải, An Dương và 1 phần Thuỷ Nguyên từng bước chuyển thành quận (đô thị). Khu vực nông thôn sẽ có các đô thị vệ tinh (thị trấn cũ: Núi Đèo, Minh Đức, An Lão, Kiến Thụy, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Cát Bà, và các thị trấn mới: Quang Thanh, Lưu Kiếm, Hoà Bình, Hùng Thắng, Tam Cường, Bạch Long Vĩ) thúc đẩy kinh tế nông nghiệp nông thôn; có vành đai xanh để kiểm soát phát triển không để đô thị “nhảy cóc” đến vùng nông nghiệp đảm bảo an ninh lương thực. Vành đai xanh còn có ý nghĩa bảo vệ môi trường vùng cung cấp nước sạch trên các sông Giá, sông Đa Độ. Thực tế hiện nay, các thị trấn hiện hữu vẫn đóng vai trò hỗ trợ phát triển nông thôn, các thị trấn mới đang trong quá trình chuẩn bị đầu tư và chưa hình thành. Khái niệm đô thị vệ tinh, ngoài chức năng hỗ trợ nông nghiệp - nông thôn, còn phải đảm nhận 1 số chức năng của đô thị trung tâm. Tuy nhiên, QHC 2009, chưa phân công chức năng nào cho mỗi đô thị vệ tinh. Vành đai xanh, hiện đang được thành phố quản lý chặt chẽ, tạo nên môi trường an toàn cấp nước cho thành phố.

QHC 2019 kế thừa QHC 2009 về cấu trúc không gian đô thị dạng đa trung tâm. Đề xuất chuyển từ cấu trúc chùm đô thị gồm: đô thị trung tâm với các đô thị vệ tinh; sang cấu trúc dải và chùm đô thị, gồm: 2 vành đai, 3 hành lang, 3 đô thị trọng điểm. Hải Phòng sẽ tạo điều kiện cho tất cả các quận huyện có cơ hội tăng trưởng kinh tế và đô thị hoá, không biệt khu vực đô thị và nông thôn. Các địa phương trên địa bàn thành phố cùng có trách nhiệm như nhau, để xây dựng một thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu Châu Á và thế giới hướng (NQ 45/NQ-TW).

**Mô hình “2 vành đai, 3 hành lang, 3 đô thị trọng điểm” là:**

*Hai vành đai kinh tế:*

- (1) phát triển vành đai công nghiệp nối từ cảng Lạch Huyện đến phía Bắc (huyện Thuỷ Nguyên), phía Tây (đọc ql 10), phía Nam (đọc sông Văn Úc) cho phép khai thác quỹ đất rộng lớn hơn trong đất liền, để giải quyết xung đột công nghiệp và đô thị. Đồng thời kết nối toàn bộ công nghiệp hậu phương vùng

ĐBSH. Vành đai này cho phép giữ lại toàn bộ KCN được đề xuất trong QHC 2009 và tạo ra hệ thống hạ tầng chuyên dụng kết nối công nghiệp với cảng Lạch Huyện mà không cắt qua không gian đô thị.

- (2) Vành đai ven biển phát triển đô thị tạo động lực mới. Đô thị Hải Phòng hướng ra “vịnh Hải Phòng”. Biển là mặt tiền của đô thị, đây cũng là xu hướng chung của các đô thị biển hiện đại. Khai thác tài nguyên biển gắn với bảo vệ môi trường biển.

*Ba trọng điểm phát triển đô thị:*

- (1) Đô thị lịch sử - hành chính mới,
- (2) Đô thị hàng hải (CBD) trung tâm tài chính,
- (3) Đô thị sân bay (sân bay Tiên Lãng mới).

Ba trọng điểm này nằm trên vành đai ven biển phát triển đô thị. Đô thị hàng hải và đô thị sân bay sẽ là các đô thị đối trọng với đô thị lịch sử - hành chính mới. Ba trọng điểm đô thị sẽ kết nối với nhau bằng hệ thống giao thông nhanh. Mỗi trọng điểm đô thị đóng góp chức năng kinh tế riêng, thúc đẩy thành phố Hải Phòng đạt mục tiêu nêu trong NQ 45/NQ/TW. Ba trọng điểm đô thị sẽ được quản lý chặt chẽ để trở thành các trung tâm đô thị thực sự, đóng phần tạo diện mạo thành phố văn minh, hiện đại.

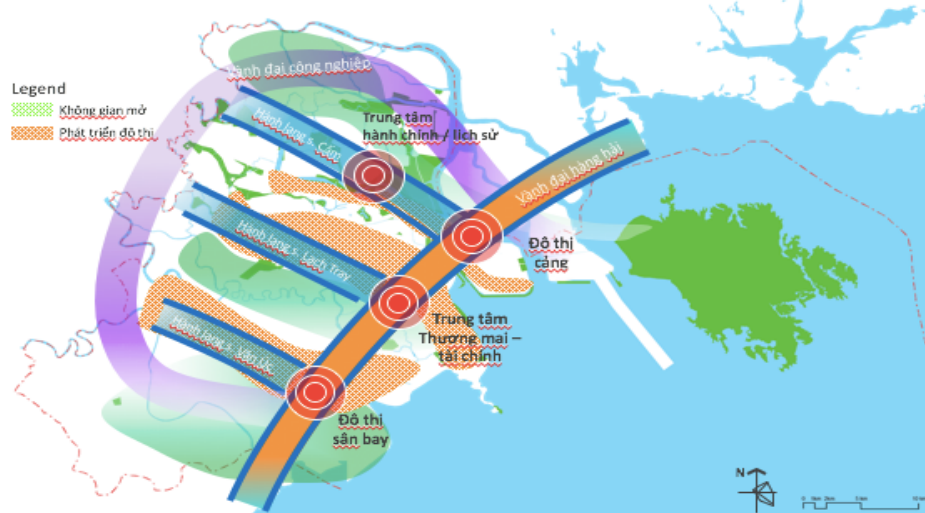
*Ba hành lang phát triển đô thị:*

- (1) Không gian đô thị dọc sông Cấm,
- (2) Không gian đô thị dọc sông Lạch Tray,
- (3) Không gian đô thị dọc sông Văn Úc,

Không gian đô thị dọc 3 dòng sông này sẽ tăng khả năng tiếp cận cao nhất giữa nơi ở với nơi làm việc. Ở giữa các dải đô thị được phân tách bởi những hành lang xanh để tạo ra môi trường sống tốt nhất. Các hành lang xanh ở giữa những dải đô thị có nhiệm vụ bảo vệ chất lượng môi trường và cảnh quan đô thị. Mỗi hành lang xanh có chức năng khác nhau, có thể giống vành đai xanh (trong QHC 2009) bảo vệ nguồn nước ngọt, có thể là vùng nông nghiệp đô thị, có thể là vùng sinh thái cửa sông. Thực tế hiện nay, không gian đô thị đã bám dọc 2 dòng sông Cấm và sông Lạch Tray. QHC 2009 đã đề cập đến cải thiện dải đô thị trên sông Cấm và sông Lạch Tray. QHC 2019 bổ sung thêm dải đô thị trên sông Văn Úc, đây là khu vực dự trữ xây dựng đô thị mới khi thành phố gia tăng dân số đến 4,5-5 triệu dân.

*Các thị trấn:* Các thị trấn được đề cập trong QHC 2009 gồm thị trấn cũ và thị trấn mới vẫn tiếp tục phát triển. Trong quá trình mở rộng đô thị, các thị trấn này sẽ hoà chung vào các hành lang đô thị hoặc các trọng điểm đô thị. QHC 2019 đề xuất cấu trúc không gian tổng thể cho tầm nhìn đến năm 2050. Thời kì quá độ từ nay đến năm 2050, vai trò các thị trấn rất quan trọng, cung cấp các dịch vụ hỗ trợ nông nghiệp – nông thôn, giúp các làng xóm trong huyện ngoại thành hội nhập bền vững vào quá trình đô thị hoá.

**Cấu trúc hình thái không gian đô thị Hải Phòng:**  
**“Hai vành đai – Ba hành lang – Ba trọng điểm đô thị”**

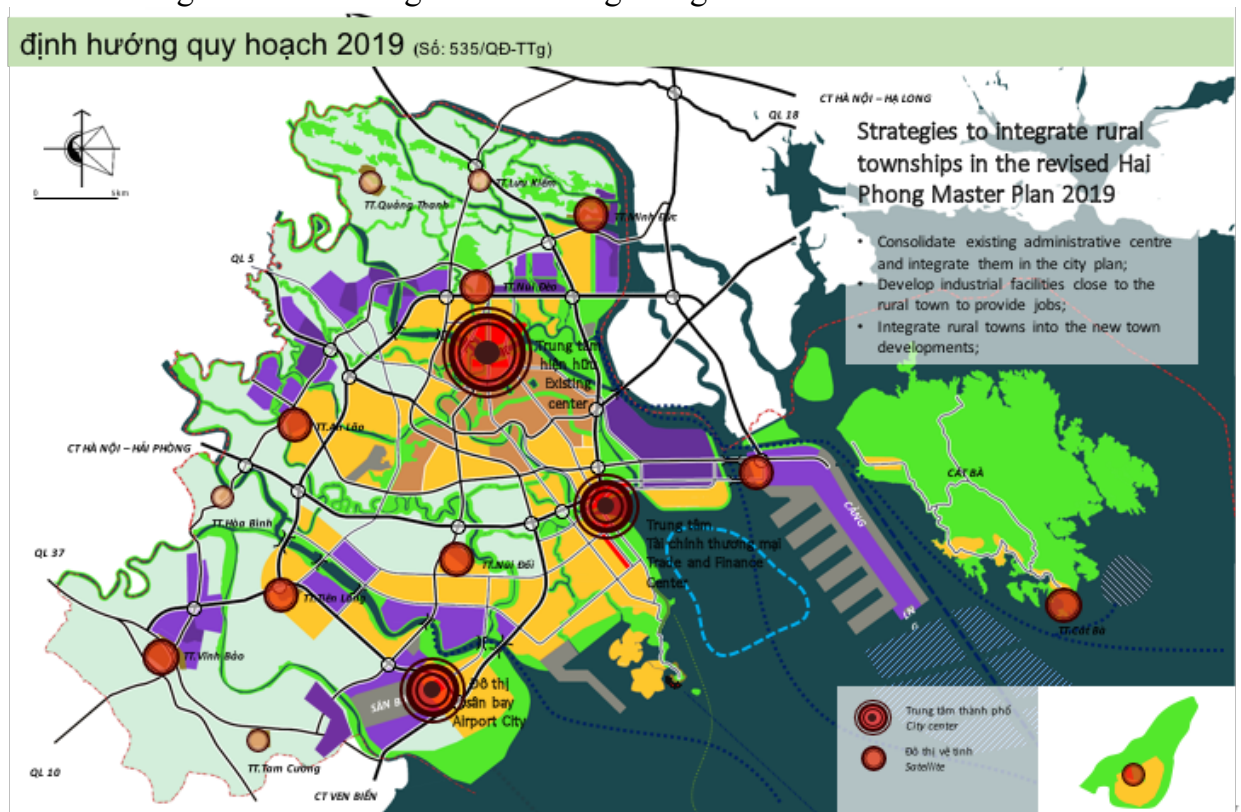


*Hình: Cấu trúc, hình thái không gian tổng thể thành phố Hải Phòng*

**6.1.3. Định hướng không gian tổng thể đô thị**

Sơ đồ cơ cấu không gian đô thị Hải Phòng là sự kết hợp nền tảng phát triển hiện hữu, quy hoạch chung 2009 và những hướng phát triển mới. Sơ đồ này đảm bảo đô thị phát triển bền vững vì đã đảm bảo những nội dung sau:

- Phát triển toàn bộ không gian lãnh thổ và lãnh hải.
- Đan xen giữa phát triển đô thị - công nghiệp với bảo tồn hệ sinh thái.
- Hướng ra biển – hướng tiến về hướng Đông Nam.



*Hình: Sơ đồ cơ cấu không gian thành phố Hải Phòng đến tầm nhìn 2050*

- Cấu trúc 2 vành đai – 3 hành lang sẽ tạo ra một đô thị đa tâm với 3 trung tâm chính:
- 1/ Trung tâm hành chính/ lịch sử bên bờ sông Cấm;
  - 2/ Trung tâm thương mại, tài chính và dịch vụ hàng hải xung quanh vị trí Đồ Sơn;
  - 3/ Đô thị sân bay Tiên Lãng.

So sánh sự khác nhau giữa mô hình đô thị QHC 2009 và QHC 2019:

QHC 2009	QHC 2019
<b>Hướng phát triển không gian đô thị Hải Phòng</b>	
<b>Mối quan hệ giữa giao thông đối ngoại và hoạt động công nghiệp</b>	

• **QHC 2009:**

Mục tiêu phát triển đô thị: Hải Phòng là đô thị công nghiệp - cảng biển văn minh hiện đại, dẫn đầu cả nước về CNH, HĐH. (NQ 32/BCT).

Cấu trúc không gian đô thị: dạng đa trung tâm, tạo thành chùm đô thị. Gồm: đô thị trung tâm (trung tâm lõi đô thị) và các đô thị vệ tinh (gồm 07 thị trấn cũ là Minh Đức, Núi Đèo, An Lão, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, Núi Đồi, Cát Bà. Và 06 thị trấn mới là Quảng Thanh, Lưu Kiếm, Hòa Bình, Hùng Thắng, Tam Cường, Bạch Long Vĩ).

Quản lý không gian đô thị: Toàn bộ thành phố được quản lý theo quy định của đô thị và nông thôn. Gồm 2 khu vực chính: (1) khu vực nội thành, gồm trung tâm lõi đô thị và năm khu ngoại ô (5 cánh hoá). (2) khu vực ngoại thành, gồm vành đai xanh, các đô thị vệ tinh và nông thôn.

Quản lý hành chính đô thị - nông thôn: 15 quận, huyện.

- **QHC 2019:**

Mục tiêu phát triển đô thị: Hải Phòng là đô thị công nghiệp - cảng biển văn minh hiện đại, dẫn đầu cả nước về CNH, HĐH; hướng đến một thành phố có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu Châu Á và thế giới (NQ 45/NQ-TW).

Mô hình phát triển đô thị: QHC 2019 lựa chọn 4 mô hình: (1) đô thị hàng hải toàn cầu, (2) đô thị đáng sống ven sông, (3) đô thị sinh thái thích ứng với BĐKH, (4) đô thị thông minh; để Hải Phòng hướng đến một thành phố cảng biển ngang tầm với các thành phố tiêu biểu ở Châu Á, phù hợp với xu thế chung của thế giới trong thế kỉ 21.

- Cấu trúc không gian đô thị: dạng đa trung tâm, tạo thành dải và chùm đô thị. Gồm: 2 vành đai, 3 hành lang, 3 đô thị trọng điểm.

- Quản lý không gian đô thị: Toàn bộ thành phố được quản lý theo quy định của đô thị. Gồm 2 khu vực chính: (1) khu vực khuyến khích phát triển đô thị, (2) khu vực hạn chế kiểm soát phát triển đô thị.

- Quản lý hành chính đô thị: 6 phân khu phát triển.

## 6.2. Định hướng phát triển không gian toàn đô thị.

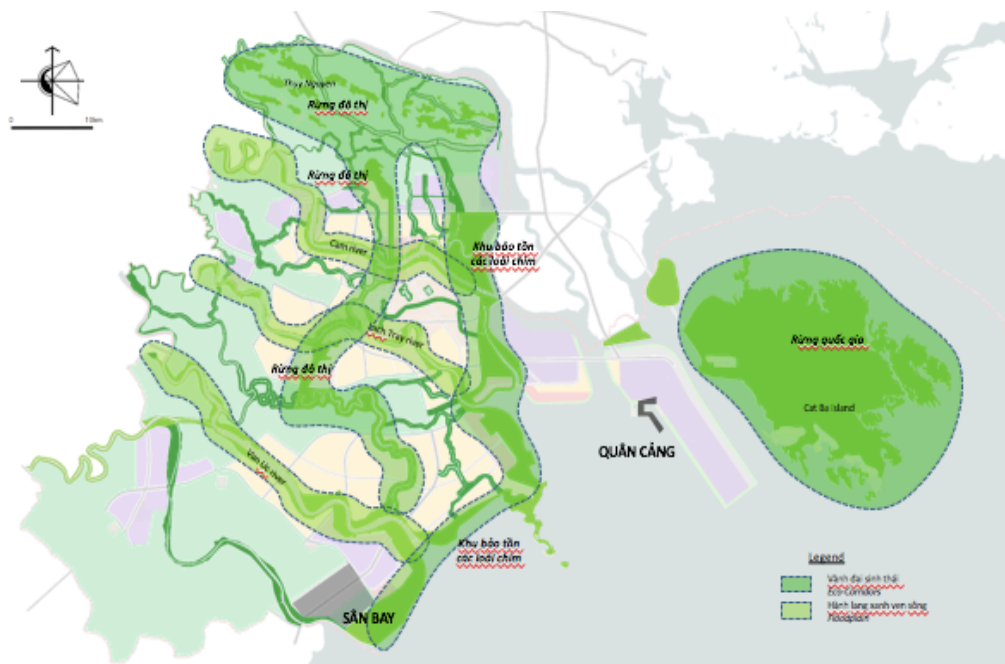
### 6.2.1. Định hướng phát triển mạng lưới không gian xanh

Có 2 khu vực cần được bảo tồn và quản lý để đảm bảo tính đa dạng sinh học cũng như khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu thông qua bảo vệ hệ sinh thái ven biển của Hải Phòng:

- Vùng rừng quốc gia và vùng nhạy cảm về sinh thái ven biển.
- Vùng bảo vệ nguồn nước ngọt.

Phương án đề xuất đã đảm bảo nối liền hệ sinh thái núi – sông – biển.

- Hai hành lang sinh thái Bắc – Nam và một biển đảo kết nối các nỗ lực bảo tồn
- Giành không gian nước bằng việc không thay đổi hiện trạng đê điều hiện hữu



Hình: Cấu trúc không gian mở của thành phố

## 6.2.2. Định hướng phát triển mạng lưới giao thông kết nối

### a) Kết nối giao thông khu vực Bắc Bộ với cảng Lạch Huyện

Mở rộng không gian cảng Lạch Huyện đáp ứng yêu cầu tăng lượng hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng. Đến năm 2025 đạt 350 triệu tấn/năm và năm 2030 đạt 600 triệu tấn/năm.

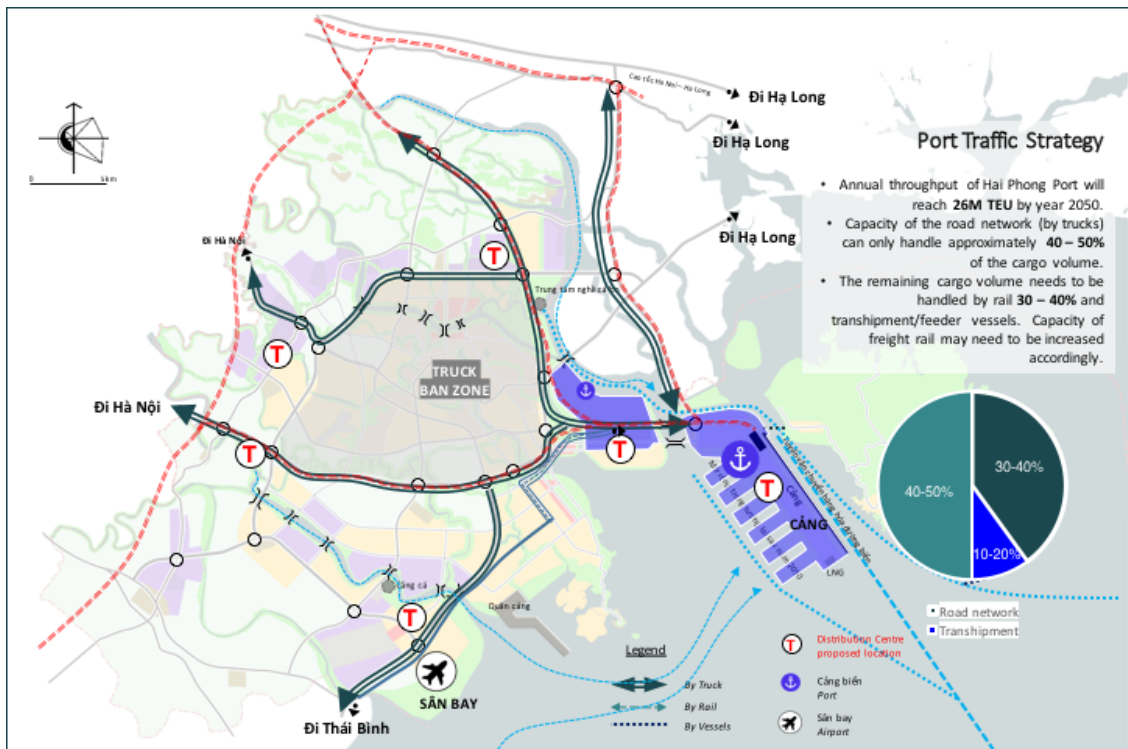
Theo kinh nghiệm của GMAP, với tốc độ tăng trưởng kinh tế của Việt Nam, khu vực Bắc Bộ thì lượng hàng hoá qua cảng Hải Phòng (gồm cả cảng sông Cẩm, cảng Đình Vũ, cảng Lạch Huyện) đã đáp ứng nhu cầu đến năm 2050. Tuy nhiên, tư vấn đã tính toán khả năng tăng trưởng đột biến về nhu cầu hàng hoá qua cảng Hải Phòng, vượt hơn ngưỡng thiết kế cảng Lạch Huyện hiện nay. Định hướng mở rộng cảng Lạch Huyện về phía Tây (2 phương án). Quy mô công suất cảng đạt trên 1000 triệu tấn/năm. Không gian vịnh Hải Phòng chỉ nên ưu tiên lấn biển cho mở rộng cảng. Các dịch vụ hỗ trợ cảng nên đưa sâu vào trong đất liền.

Dự định mở rộng cảng Lạch Huyện về bên trong “vịnh Hải Phòng” khả thi, do khả năng bồi lắng phù sa có xu hướng giảm do các hệ thống thủy điện ở đầu nguồn sông Hồng, sẽ tránh được sóng lớn và gió bão. Điều này cần có chương trình khảo sát đo đạc mức độ bồi lắng “vịnh Hải Phòng”.

Hai phương pháp mở rộng cảng được GMAP nghiên cứu sau đây:

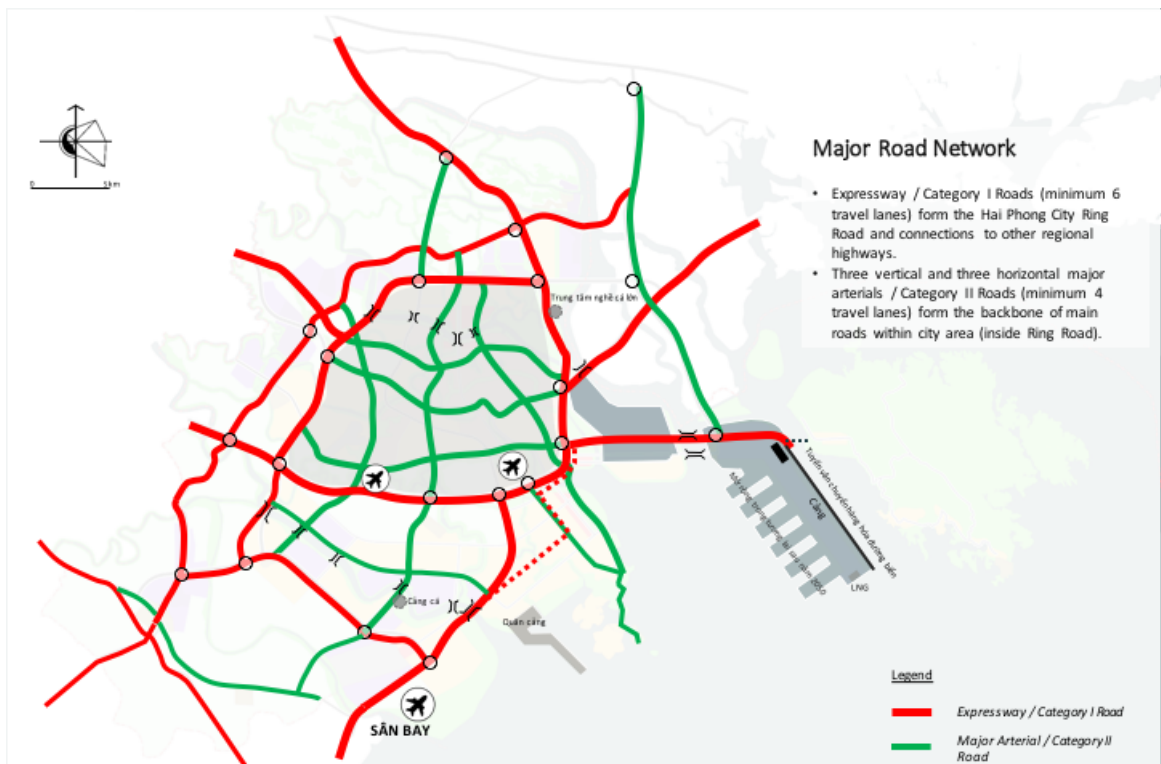
	Phương án 1	Phương án 2
Tổng chiều dài cầu cảng (Cảng quốc tế Lạch Huyện)	$10,000 * 2 - 1,000 + 3,000 * 12 = 55,000$ m	$10,000 * 2 - 1,000 + 4,000 * 2 + 6,000 * 2 = 39,000$ m
Công suất cảng quốc tế Lạch Huyện	110 triệu TEU (~ 1.320 triệu tấn)	78 triệu TEU (~ 936 triệu tấn)

Giả định tăng công suất cảng Lạch Huyện đòi hỏi mở rộng không gian bên cảng và tăng cường năng lực cho hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hệ thống kho bãi tiền cảng... kết nối với khu vực Bắc Bộ để vận chuyển hàng hoá thuận tiện và không cắt qua đô thị trung tâm lõi Hải Phòng. Trong đó: tỷ trọng hàng hoá qua đường bộ 40-50%, đường sắt 30-40%, đường thủy khoảng 10-20%.



Hình: Kết nối giao thông khu vực Bắc Bộ với cảng Lạch Huyện

Thiết lập hệ thống giao thông đối ngoại và tuyến đường chính đô thị đảm bảo vận tải hàng hoá và lưu thông đô thị thuận tiện.

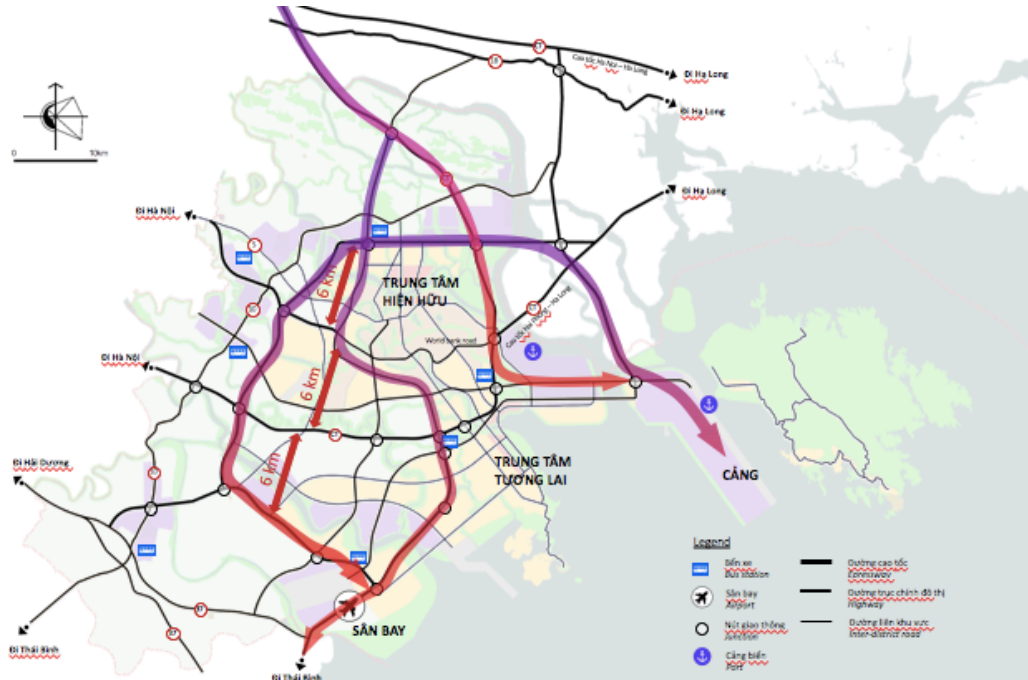


Hình: Hệ thống giao thông đối nội và đối ngoại

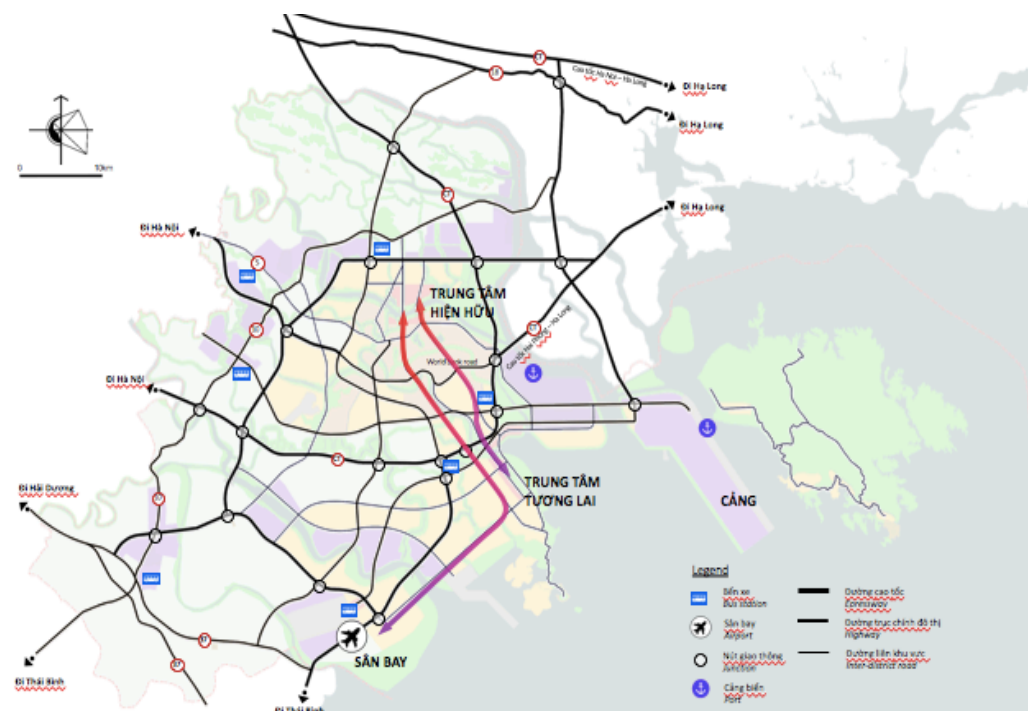
b) Mạng lưới đường bộ

được phát triển hoàn chỉnh, là sự kết hợp giữa các tuyến hiện hữu, tuyến theo Quy hoạch chung 2009 và một số tuyến mới để tạo thành một mạng lưới hoàn chỉnh theo nguyên tắc:

- Cứ 4-6 km có một đường tốc độ cao
- Bổ sung tuyến vành đai nối liền các khu công nghiệp với cảng biển và sân bay
- Bổ sung tuyến đường Bắc- Nam
- Có tuyến cao tốc xuyên tâm để cho phép gia tăng mật độ tại các khu trung tâm và kết nối thuận lợi với sân bay
- Có tuyến cao tốc vành đai để tránh giao thông liên vùng và xe tải lớn cắt qua thành phố
- Kết nối Cao tốc Hà Nội – Hạ Long/Quốc lộ 18 với Cảng biển



Hình: Cấu trúc mạng lưới đường chính của thành phố



Hình: Hệ thống giao thông đối nội kết nối 2 trung tâm và 3 hành lang

Đề Hải Phòng thực sự trở thành thành phố “Cửa ngõ” về mọi mặt, hệ thống hạ tầng giao thông phải hoàn chỉnh. Các đề xuất chính như sau:

- Di dời sân bay Cát Bi tới vị trí sân bay Tiên Lãng theo QHC 2009 để mở rộng thành sân bay cấp vùng
- Kết hợp Quân cảng vào sân bay Tiên Lãng để tạo thành một tổ hợp hạ tầng lớn và giành đất Nam Đồ Sơn cho phát triển đô thị
- Bổ sung ga đường sắt tốc độ cao phía Nam cao tốc Hà Nội – Hải Phòng để kích hoạt sự phát triển của Trung tâm tài chính mới

Hệ thống giao thông được quy hoạch dựa trên nền tảng của hệ thống hiện hữu:



Hình: Giao thông hiện trạng, giao thông đã được quy hoạch 2009 và giao thông đề xuất mới

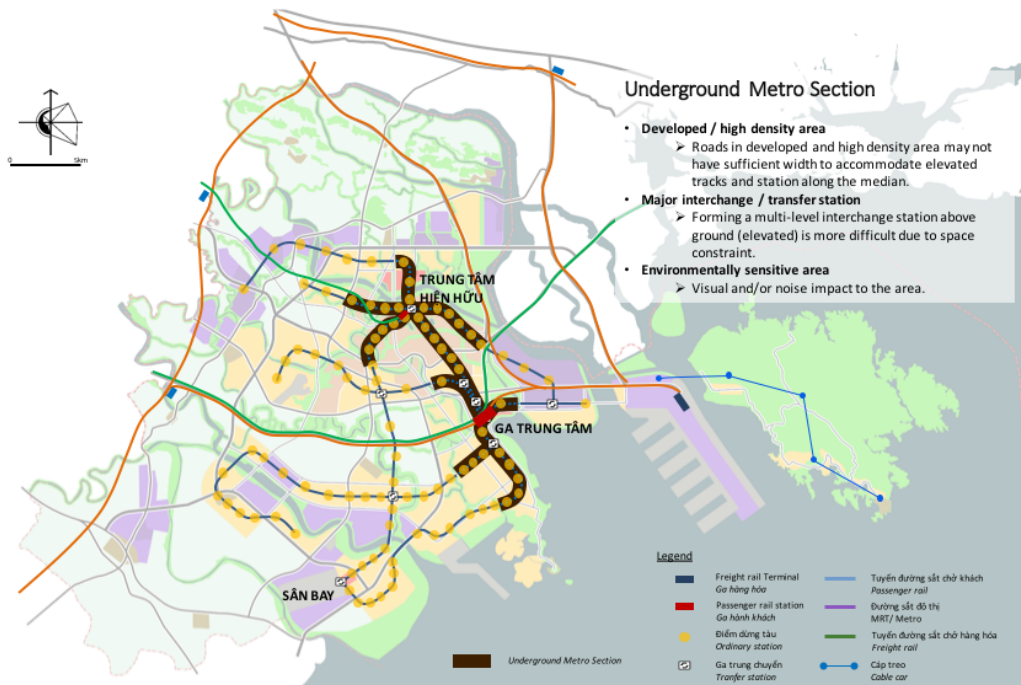
### c) Mạng lưới đường sắt

Có 4 loại đường sắt chính trong tương lai

- Đường sắt hàng hóa chạy theo hành lang cao tốc Hà Nội – Hạ Long, kết nối với cảng và vành đai công nghiệp
- Đường sắt hành khách tốc độ chậm hiện hữu kết nối nhiều điểm
- Đường sắt cao tốc chạy theo hành lang cao tốc Hà Nội – Hải Phòng kết nối các thành phố lớn
- Đường sắt nội đô để phục vụ một đô thị 4,5 triệu người và nâng cao năng lực kết nối tới và giữa các trung tâm

Phương án đề xuất phát triển giao thông công cộng thuận tiện bằng cách:

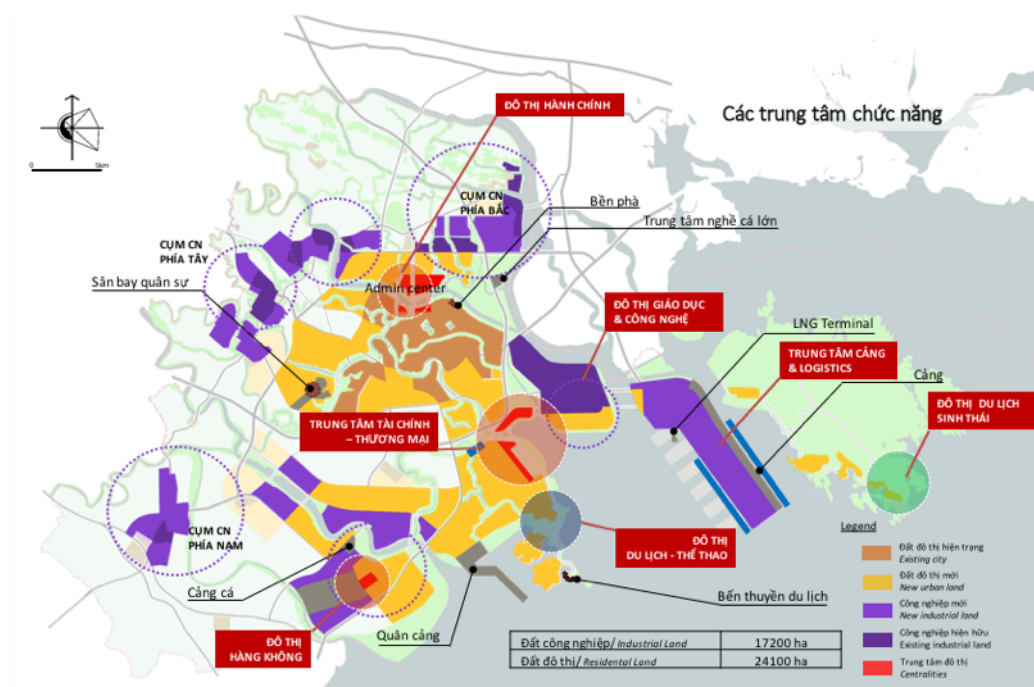
- Kết nối đường sắt cao tốc để trở thành một phần tích hợp của vùng Hà Nội
- Ga đường sắt cao tốc là chất xúc tác cho trung tâm đô thị mới
- Đường sắt đô thị kết nối 2 trung tâm và hỗ trợ phát triển theo 3 hành lang



Hình: Cấu trúc mạng lưới đường sắt (hàng hoá và công cộng) của thành phố

### 6.2.3. Định hướng phân bố hệ thống trung tâm đô thị

Định hình các trung tâm đô thị bao gồm:



Hình: Phân bố hệ thống trung tâm đô thị

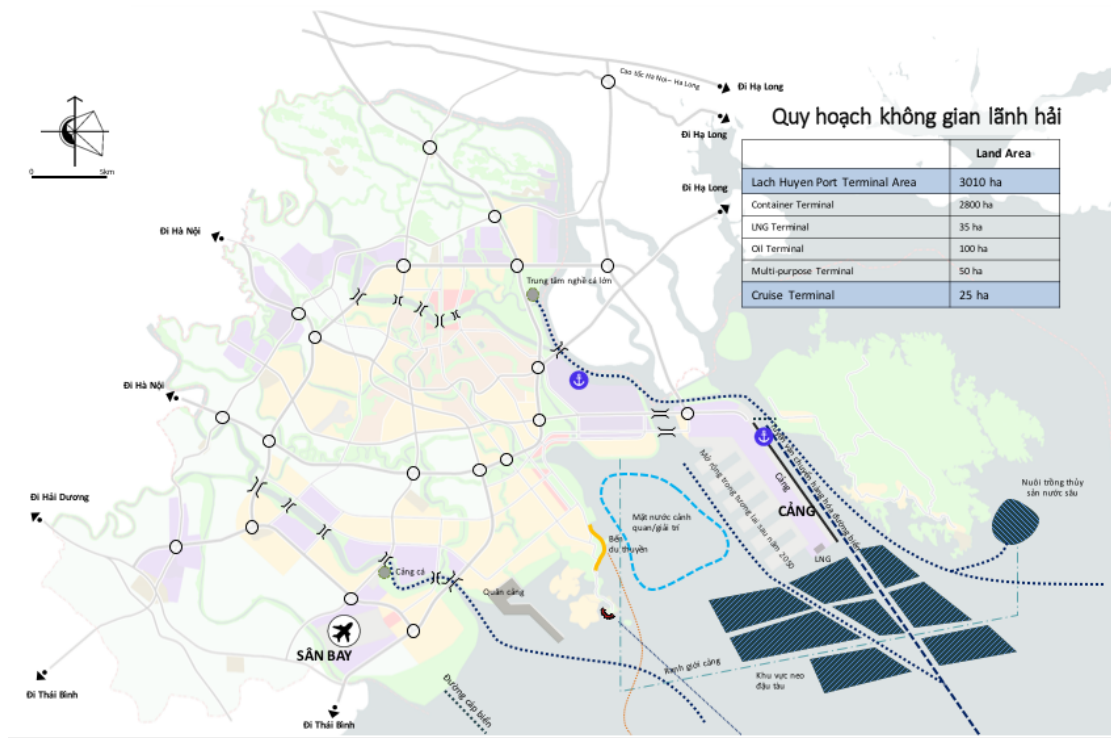
- \* Trung tâm động lực chính:
  - Đô thị lịch sử thành phố Hải Phòng phía bờ Nam sông Cấm.
  - Đô thị hàng hải – CBD, kết nối cảng và trung tâm hiện hữu.
  - Đô thị sân bay.
- \* Trung tâm động lực hỗ trợ:
  - Đô thị tài chính, thương mại tại khu vực Dương Kinh.
  - Đô thị du lịch Đồ Sơn.
  - Đô thị công nghiệp tại Thủy Nguyên.
- \* Trung tâm chuyên ngành khác

#### **6.2.4. Quy hoạch không gian biển**

##### **a. Không gian lãnh hải**

Thành phố hàng hải cần có quy hoạch cho không gian mặt nước, nhiều thành phố Singapore, Dubai, Sydney đã quan tâm đến quy hoạch này nhằm tránh mâu thuẫn trong các chiến lược ngành tham gia vào hoạt động kinh tế cảng.

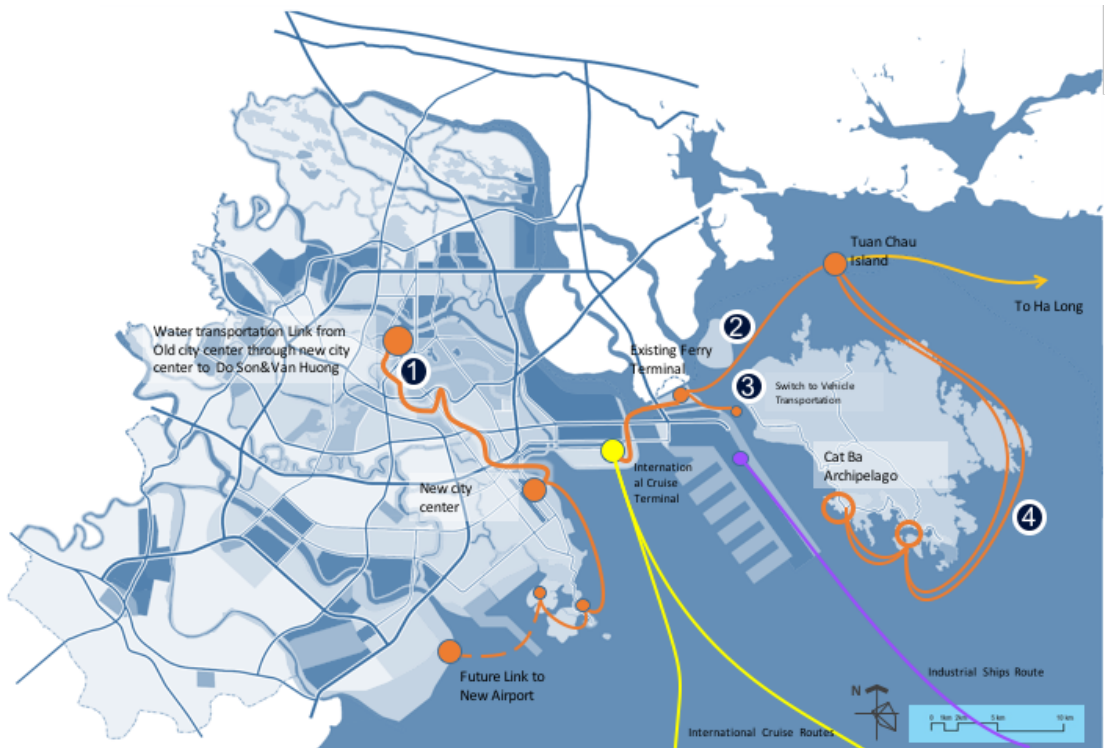
- Xây dựng 2 tuyến luồng tàu chính: (1) tuyến vận tải hàng hoá container đến cảng Lạch Huyện (theo chuyên gia cảng Singapore cảng Lạch Huyện có thể đáp ứng được 45 triệu TEU/năm) và kế hoạch nạo vét hàng năm, (2) tuyến đường thủy du lịch sử dụng lại tuyến cũ và bến tàu thủy du lịch quốc tế ở Đình Vũ để du khách khi đặt chân đến Hải Phòng sẽ được ngắm toàn bộ không gian vịnh và bán đảo Đồ Sơn, thay vì vị trí phía Bắc cảng Lạch Huyện;
- Cảng khí hoá lỏng LNG đặt ở điểm cuối phía Nam cảng Lạch Huyện, đây là nguồn năng lượng sạch hiệu quả cao, rất quan trọng đối với tương lai thành phố. Cần phải có sự cách ly tối thiểu không ảnh hưởng đến hoạt động cư dân.
- Khoanh vùng điểm đỗ cho các tàu thuyền (màu xanh trong bản đồ dưới đây).
- Khu vực nuôi trồng thủy sản, nhà bè ở phía Nam đảo Cát Bà và phía Tây cảng Lạch huyện để không mâu thuẫn giữa hoạt động cảng, du lịch và kinh tế thủy sản.
- 2 không vịnh cảnh quan Hải Phòng và Nam Đồ Sơn tổ chức sự kiện quan trọng như Maria Bay hay Sydney Bay xung quanh có các toà nhà cao tầng. Kết nối 2 vịnh với nhau là cảnh quan hệ thống rừng ngập mặn và các bến du thuyền quốc tế.
- Tuyến đường ống và cáp quang tránh mâu thuẫn với các luồng tàu.
- Trung tâm nông thủy sản, cung cấp vận chuyển các sản phẩm thủy hải sản bằng xà lan. Các cảng quốc tế thường có cảng riêng cho nông thủy sản phục vụ du lịch và kinh tế hàng hải.



Hình: Cấu trúc không gian lãnh hải

### b. Tuyến đường thủy

Khu vực bến tàu thủy quốc tế phía Nam cảng Đình Vũ, trọng tâm của phát triển thành phố cửa ngõ du lịch. Từ đây du khách sẽ đi tham quan đảo Cát Bà và Hạ Long, và ngược theo dòng chảy sông Cẩm và sông Lạch Tray để tham quan thành phố Lịch sử, đến các đầu mối trọng điểm giao thông như sân bay, nhà ga công cộng để khám phá các điểm du lịch khác của vùng Đồng bằng Sông Hồng.



Hình: hệ thống giao thông thủy

### 6.3. Phân khu vực quản lý đô thị

Dựa trên cấu trúc, phân vùng phát triển không gian đô thị, yếu tố địa hình, đặc điểm tự nhiên và cấu trúc hành chính của thành phố. Phân bố không gian đô thị và điểm dân cư nông thôn, dự kiến toàn thành phố được phân bố thành 06 khu phát triển như sau:

- Phân khu 1: Phân khu trung tâm.

Bao gồm 03 quận nội thành cũ là Lê Chân, Ngô Quyền, Hồng Bàng.

- Phân khu 2: Phân khu phía Đông

Bao gồm 04 quận Kiến An, Hải An, Dương Kinh, Đồ Sơn và huyện Kiến Thụy. Tiềm năng phát triển đô thị - dịch vụ hướng vịnh Hải Phòng.

- Phân khu 3: Phân khu phía bắc

Gồm huyện Thuỷ Nguyên là huyện ngoại thành phía Bắc thành phố, có tiềm năng phát triển công nghiệp đô thị phía Bắc sông Cấm kết nối QL 18

- Phân khu 4: Phân khu phía Tây

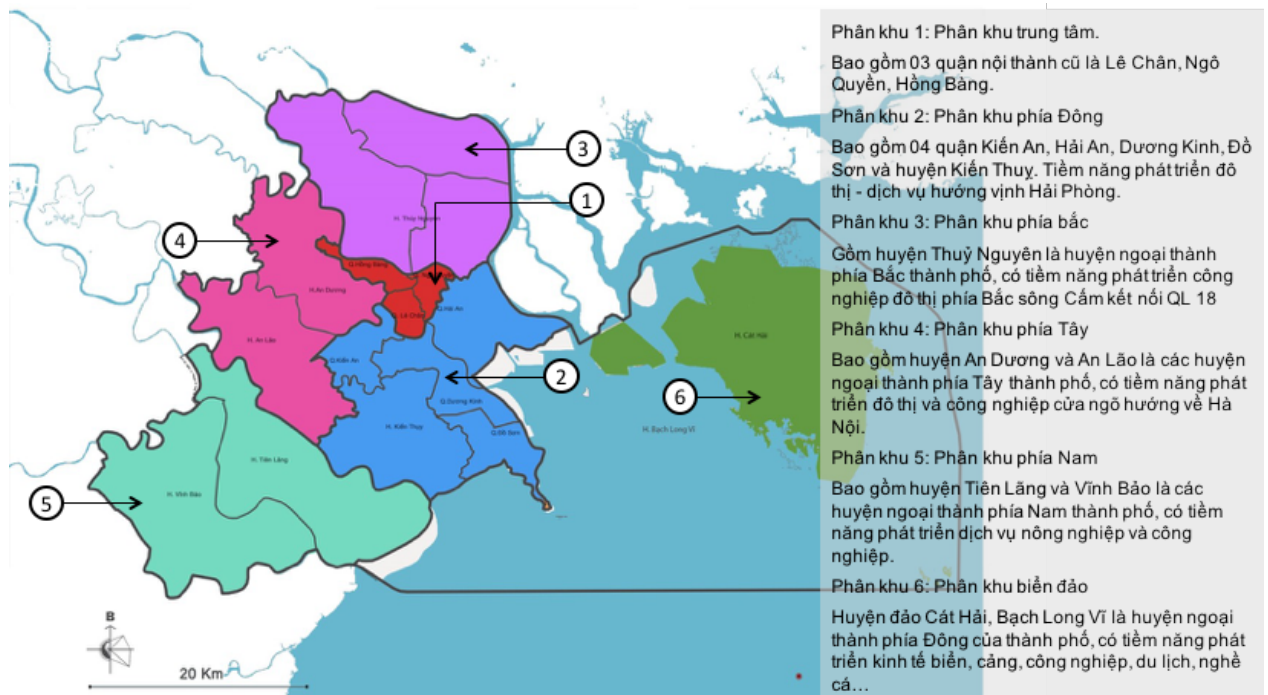
Bao gồm huyện An Dương và An Lão là các huyện ngoại thành phía Tây thành phố, có tiềm năng phát triển đô thị và công nghiệp cửa ngõ hướng về Hà Nội.

- Phân khu 5: Phân khu phía Nam

Bao gồm huyện Tiên Lãng và Vĩnh Bảo là các huyện ngoại thành phía Nam thành phố, có tiềm năng phát triển dịch vụ nông nghiệp và công nghiệp.

- Phân khu 6: Phân khu biển đảo

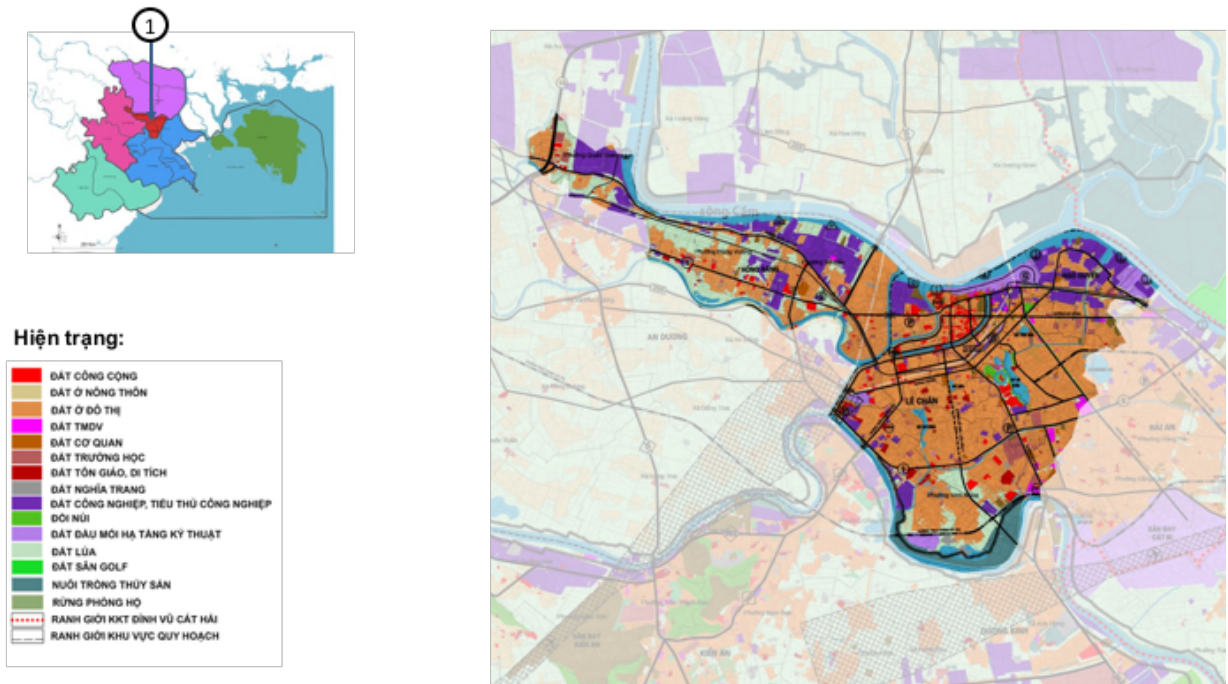
Huyện đảo Cát Hải, Bạch Long Vĩ là huyện ngoại thành phía Đông của thành phố, có tiềm năng phát triển kinh tế biển, cảng, công nghiệp, du lịch, nghề cá...



Hình: Sơ đồ phân khu vực quản lý đô thị

### **(I) Phân khu 1: Phân khu trung tâm**

Bao gồm 03 quận nội thành cũ là Lê Chân, Ngô Quyền, Hồng Bàng; gắn kết với Trung tâm hành chính chính trị mới. Đây là khu vực lõi trung tâm thành phố, có mật độ cư trú cao >10.000 người/km<sup>2</sup>.



*Hiện trạng phân khu 1-phân khu trung tâm*

#### **a. Mục tiêu chung:**

- Cửa ngõ văn hoá, kết nối lịch sử với thành phố đương đại;
- Bảo tồn giá trị văn hoá đô thị cảng.

#### **b. Vấn đề hiện trạng**

- Không gian đô thị lịch sử (khu phố cũ) có nguy cơ bị mất đi bản sắc văn hoá riêng bởi tăng trưởng đô thị hoá nhanh chóng và bất cập của kinh tế thị trường;
- Cơ hội mới tái thiết không gian đô thị hiện hữu hội nhập với môi trường sống đương đại;
- Hoạt động giao thông cơ giới tăng gây UTGT và suy giảm môi trường sống; xung đột giao thông vận tải hàng hoá cắt ngang qua đô thị ngày càng gia tăng;
- Môi trường thiên nhiên trong đô thị ngày càng suy giảm.

#### **c. Định hướng giải pháp cụ thể**

Về môi trường:

- Phục hồi hệ sinh thái còn sót lại trên các dòng sông, kênh rạch, tạo nên không gian mở kết nối khu dân cư với sông Cấm và sông Lạch Tray.
- Phục hồi giao thông thuỷ.
- Khuyến khích sử dụng giao thông xanh, bằng cách khoanh vùng hạn chế phương tiện giao thông cơ giới, thúc đẩy giao thông công cộng.
- TKĐT giảm thiểu ô nhiễm từ giao thông vận tải hàng hoá qua khu đô thị (giai đoạn ngắn hạn). Giai đoạn dài hạn tuyến vận tải hàng hoá đi theo đường vành đai và không cắt qua đô thị.

Về không gian kinh tế - đô thị

- Duy trì không gian trung tâm đa chức năng, đô thị lõi thành phố Hải Phòng. Thúc đẩy hoạt động đô thị sôi động, đa dạng, hấp dẫn. Khuyến khích kinh tế tư

nhân và hoạt động đa dạng trong mỗi lô đất, trên các trục phố tăng cường hoạt động kinh tế đô thị sầm uất. Hình thành các trục phố thương mại, đi bộ. Chính trang các trung tâm thương mại tuyến thống.

- Tái thiết 2 bên bờ sông Cẩm, từ đô thị cảng công nghiệp trở thành đô thị văn hoá, lịch sử, nghệ thuật bên sông. Lựa chọn địa điểm phù hợp phát triển trung tâm văn hoá nghệ thuật, dịch vụ, du lịch mới bên bờ Nam sông Cẩm.
- Chuyển đổi đất đai từ di dời công nghiệp, trụ sở cơ quan, cho phép 1 số vị trí xây dựng cao tầng (landmark)
- Tái thiết hạ tầng đường sắt, nhà ga cũ Ga Thượng Lý và ga Hải Phòng phục vụ dịch vụ và công cộng
- Tăng cường kết nối qua sông Cẩm và sông Lạch Tray bằng cầu cảnh quan.
- Tăng hoạt động đô thị năng động trên hành lang đô thị hoá trên trục kết nối Bắc – Nam (Trục Lạch Tray, Lê Hồng Phong, Trần Nguyên Hãn)

Về xã hội:

- Thúc đẩy lối sống xanh, hướng đến tiêu chí đô thị đáng sống.
- Bổ sung các công trình an sinh xã hội, xác định danh mục quỹ đất dành cho mục đích công cộng.
- Không phát triển các đô thị có công làm chia cắt không gian đô thị.

Về văn hoá

- Lập đề án bảo tồn và phát huy cấu trúc đô thị lịch sử
- Đề xuất ranh giới bảo vệ cấu trúc không gian và cải tạo chỉnh trang đô thị lịch sử - Khu phố Pháp;
- Sử dụng TKĐT để giải quyết xung đột giữa hạ tầng đô thị quy mô lớn với không gian cũ.

Về hạ tầng

- Lập đề án giảm thiểu xung đột giữa vận tải hàng hoá và giao thông đô thị; sử dụng TKĐT trên trục đường Nguyễn Bình Khiêm và Nguyễn Bình Khiêm, đảm bảo an toàn giao thông.
- Dành quỹ đất phát triển tuyến đường dự kiến dành cho GTCC và nút nhà ga công cộng.
- Đề xuất ranh giới kiểm soát phương tiện giao thông công cộng, gồm hạn chế giao thông cơ giới và thu phí.
- Kiểm soát ngập và lũ lụt cục bộ.

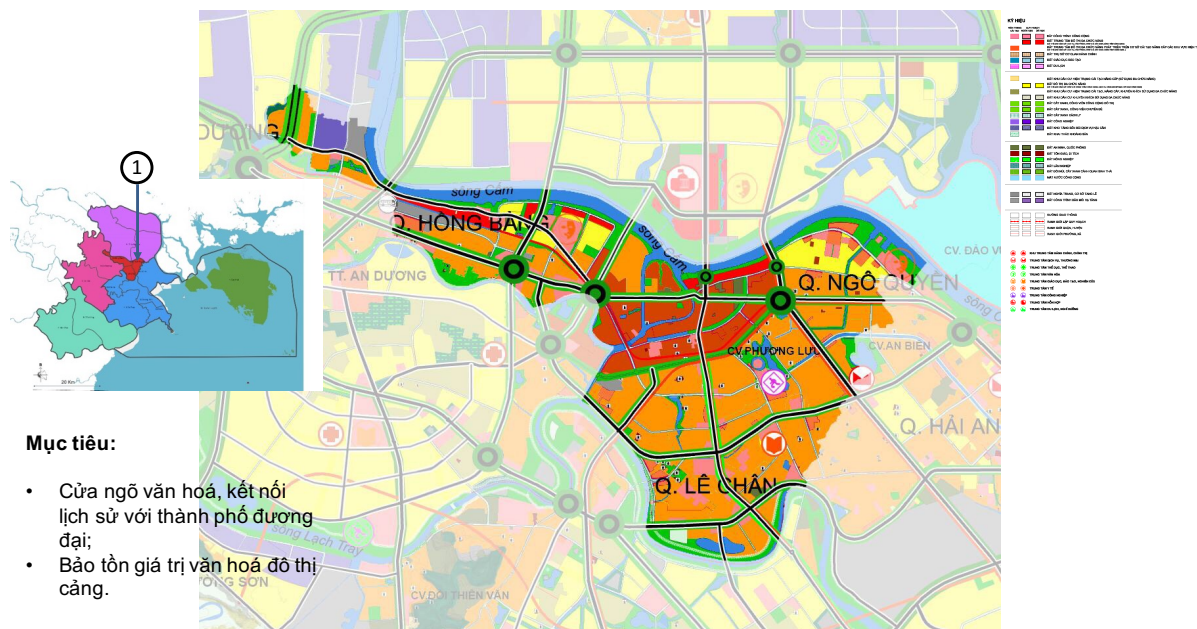
Về quản lý:

- Một số khu vực sẽ được quản lý theo hệ số sử dụng đất và chỉ tiêu m<sup>2</sup> sàn để tăng cường không gian xanh và không gian thương mại trên mỗi ô đất.
- Kiểm soát mật độ và tầng cao xây dựng để không gây quá tải cho hệ thống hạ tầng đô thị

#### **d. Dự báo**

Phân khu 1: bao gồm 3 quận nội thành hiện hữu là quận Hồng Bàng, quận Lê Chân, quận Ngô Quyền với mật độ dân cư hiện trạng rất cao (17.408 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng chưa bao gồm đất công nghiệp tập trung), trung bình 57,45m<sup>2</sup>/người. Dân cư đã sống ổn định từ lâu đời, đặc biệt là trong khu phố Pháp thuộc quận Hồng Bàng và trong các khu dân cư hiện hữu của các quận Lê Chân, quận Ngô Quyền. Theo định hướng quy hoạch, diện tích đất sản xuất công nghiệp ven sông Cẩm sẽ được di dời và chuyển đổi thành các loại đất khác phục vụ cho mục tiêu phát triển đô thị. Do đó, đây vẫn là một trong những khu vực hấp dẫn và có sức hút cho dân cư sinh sống. Mật độ dân cư dự báo đến năm 2035 và năm 2050 lần lượt là khoảng 16.800 người và

17.000 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp). Thành phần dân số khác chiếm khoảng 12 – 13% dân số chính thức. Dự báo dân số chính thức đến năm 2035 là 552.800 người; đến năm 2050 là 560.000 người, trung bình 52m<sup>2</sup> đất xây dựng (chưa bao gồm đất công nghiệp)/người. Dự báo tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) của vùng 1 đến năm 2035 là 624.800 người và đến năm 2050 là 632.800 người.

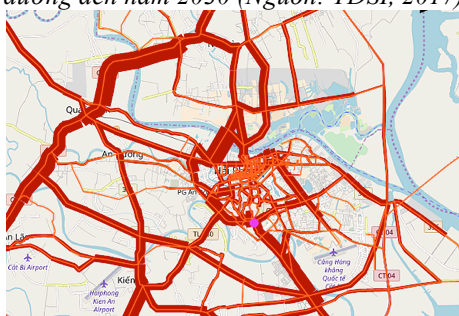


*Định hướng không gian phân khu 1-phân khu trung tâm*

(1) Giải pháp quản lý ùn tắc giao thông (phương án của Sở GTVT)

Căn cứ năng lực và nhu cầu vận tải mạng lưới đường khu vực nội đô (3 quận cũ), xác định là khu vực nằm bên trong vành đai 1 giới hạn bởi các đường Điện Biên Phủ - Đà Nẵng, Lê Thánh Tông, Nguyễn Bình Khiêm, Hồng Bàng, Bạch Đằng. Đây sẽ là khu vực sẽ áp dụng các giải pháp điều tiết phương tiện cơ giới cá nhân. Ứng dụng giao thông thông minh (ITS) vào quản lý các phương tiện vận tải trên địa bàn thành phố.

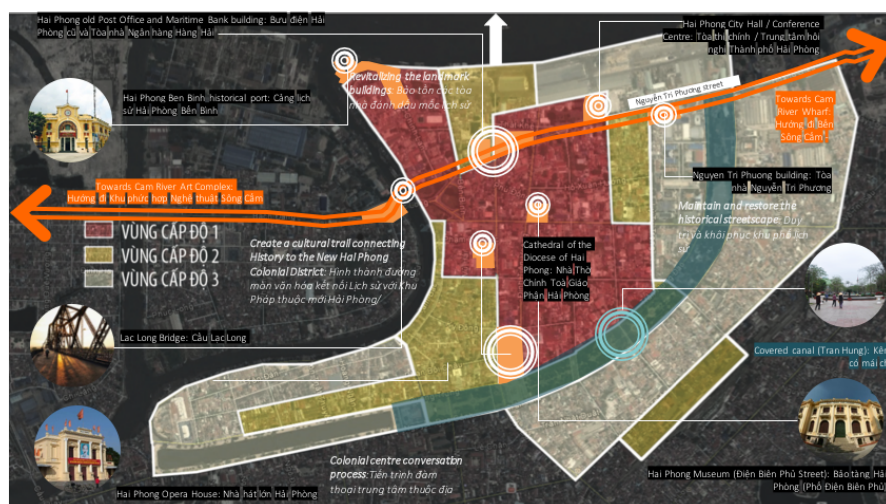
Hình. Phân bổ nhu cầu vận tải trên mạng lưới đường đến năm 2030 (Nguồn: TDSI, 2017)



Vành đai 1 được xác định là ranh giới khu vực thu phí phương tiện vào khu vực trung tâm thành phố. Mức thu phí sẽ tăng dần từ vành đai ngoài cùng vào bên trong. Xác lập các vành đai khu vực trung tâm tùy vào mật độ dân số và quy mô các tuyến đường. Khu vực trung tâm đề xuất quản lý đậu xe như sau: Vành đai 1: Điện Biên Phủ - Trần Hưng Đạo – Quang Trung – Hùng Vương. Vành đai 2: Lê Lợi – Tô Hiệu

– Tôn Đức Thắng. Vành đai 3: Lê Thánh Tông – Nguyễn Bình Khiêm – Nguyễn Văn Linh – Hồng Bàng.

## (2). Bảo vệ khu phố Pháp



*Bảo vệ khu phố Pháp*

Đánh giá tiềm năng bảo tồn theo ô phố, xác định ranh giới theo các Tiêu chí đánh giá các giá trị sau đây:

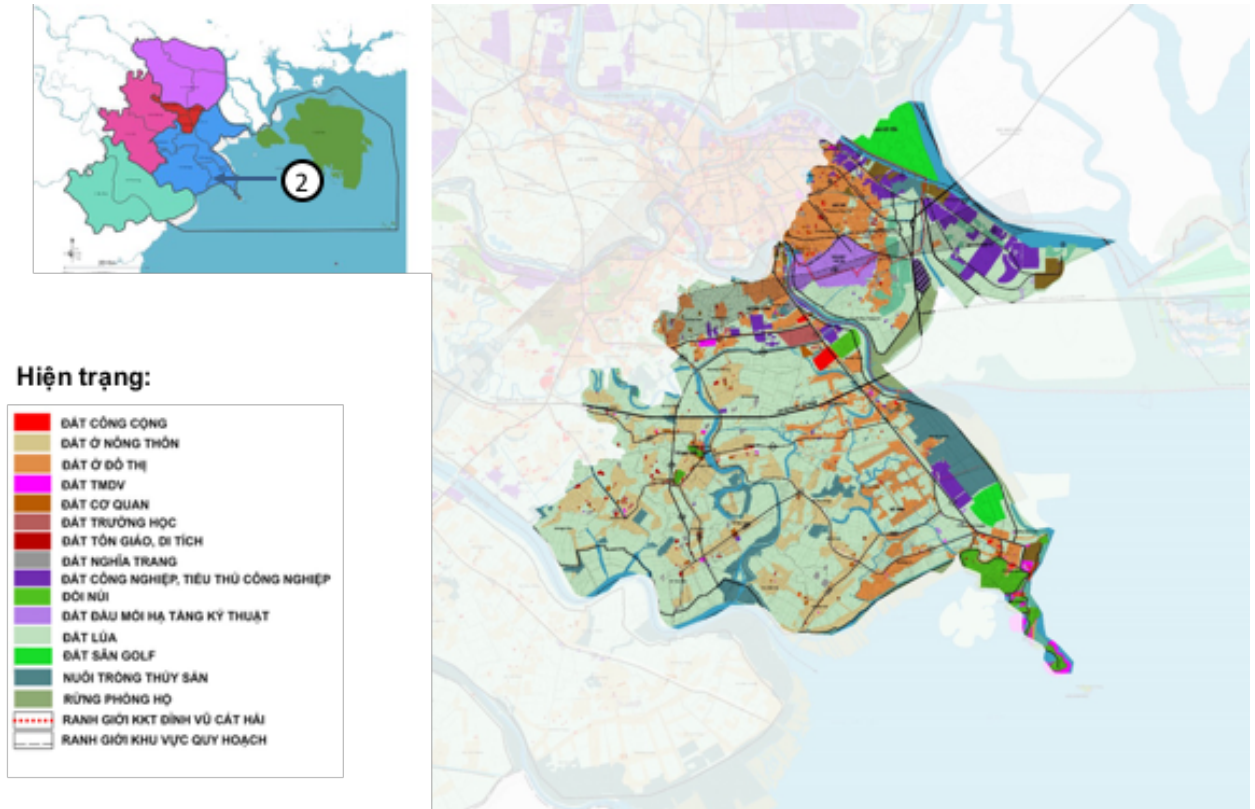
- Cấu trúc đô thị tổng thể
- Cấu trúc đô thị thành phần
- Hoạt động đô thị
- Cảnh quan văn hoá đô thị
- Cảnh quan tự nhiên đô thị
- Kiến trúc có giá trị
- Kiến trúc đặc trưng
- Địa điểm quan trọng
- Địa điểm có ý nghĩa văn hoá
- v.v...

Tích hợp các sơ đồ đánh giá tiềm năng bảo tồn nêu trên, theo nguyên tắc: (i) Mật độ phân bố, (ii) Chất lượng kiến trúc, (iii) Tình trạng hoạt động, (iv) Tình trạng kỹ thuật công trình theo ô phố...

Hình trên xác định sơ bộ ranh giới bảo vệ khu phố Pháp Hải Phòng theo 3 cấp độ. Mỗi cấp độ sẽ được quản lý phát triển khác nhau để bảo vệ được không gian di sản đô thị.

## (II) Phân khu 2: Phân khu phía Đông

Bao gồm 04 quận Kiến An, Hải An, Dương Kinh, Đồ Sơn và huyện Kiến Thụy. Tiềm năng phát triển đô thị - dịch vụ hướng vịnh Hải Phòng kết nối với khu kinh tế Hải phòng. Đây là phân khu sẽ thu hút đầu tư sớm nhất và dự báo tăng trưởng dân số cao hơn khu phân khác.



Hiện trạng phân khu 2

### a. Mục tiêu:

- Cửa ngõ hàng hải, trung tâm động lực mới của thành phố Hải Phòng trong tương lai hướng ra vịnh Hải phòng;
- Trung tâm kinh tế kết nối Hải Phòng với ĐBSH và thủ đô Hà Nội.

### b. Vấn đề hiện trạng

- Đây là vùng đất tiềm năng phát triển mô hình kinh tế - đô thị mới, đối trọng với trung tâm đô thị hiện hữu;
- Nằm trong vùng cửa sông chịu tác động của BĐKH

### c. Định hướng giải pháp cụ thể

#### Về môi trường:

- Chiến lược sinh thái và cơ sở hạ tầng xanh. Đánh giá và xác định các vùng nhạy cảm về môi trường. Bảo tồn và tăng cường môi trường hệ sinh thái ngập nước.
- Phục hồi hệ sinh thái và mở rộng diện tích rừng ngập mặn cửa sông Cấm. sông Lạch Tray và sông Văn Úc;
- Kiểm soát ô nhiễm môi trường hành lang sông, kênh rạch trước khi đổ ra biển và kết nối hành lang đa dạng sinh học hướng Đông Tây, từ trong đất liền đến dải ven biển; tạo nên cơ sở hạ tầng xanh bảo vệ nguồn nước sạch.

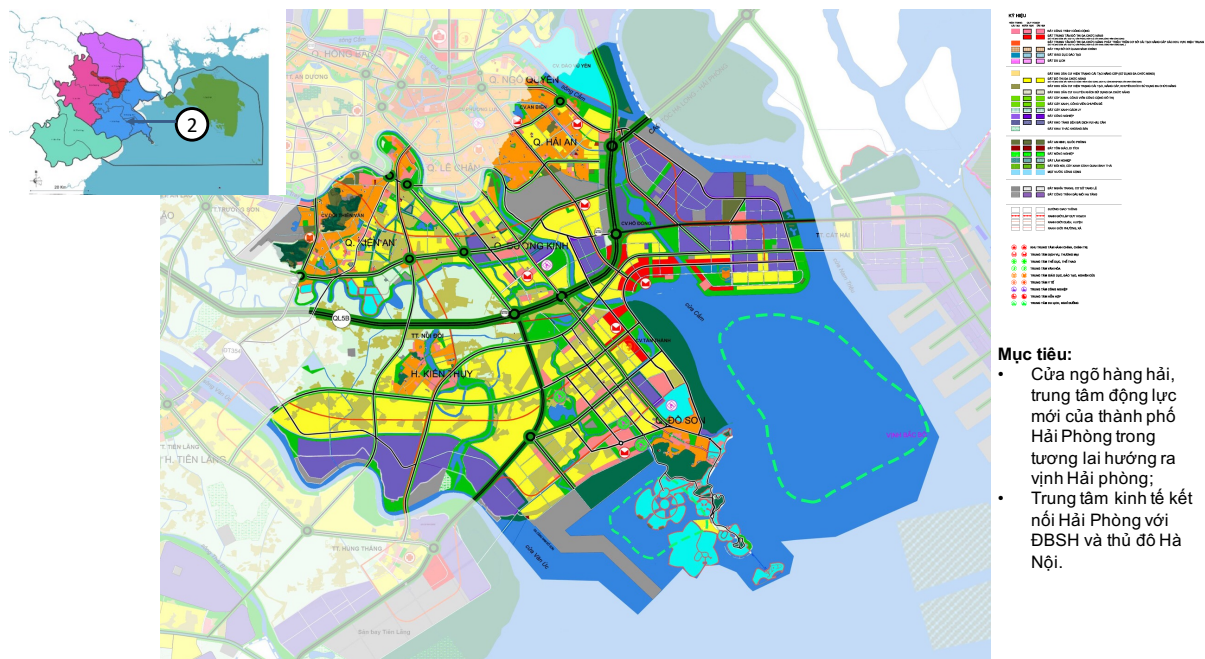
- Cải thiện môi trường biển bán đảo Đồ Sơn.

*Về Kinh tế:*

- Động lực phát triển cốt lõi là trung tâm CBD, trung tâm tài chính, ngân hàng, thương mại tổng hợp gắn với nhà ga hành khách công cộng trên tuyến cao tốc Hà Nội-Hải Phòng. Nâng cấp khu công nghiệp ở Nam Đình Vũ và phát triển tổ hợp giáo dục, nghiên cứu công nghệ cao.
- Thúc đẩy và tái phát triển khu vực Đồ Sơn – trung tâm du lịch, giải trí mới.
- Vùng đất tiềm năng phía Nam đường cao tốc sẽ được dự kiến phát triển khi có nhu cầu. Chức năng phù hợp sẽ là tổ hợp đô thị - dịch vụ - công nghệ cao – đào tạo được kết nối với đường cao tốc và sông Văn Úc.
- Xây dựng hạ tầng khung và 2 tuyến giao thông công cộng kết nối trung tâm động lực mới với lõi đô thị trung tâm và trung tâm hành chính mới, tăng giá trị đất quận Dương Kinh, Hải An và Đồ Sơn.

*Về xã hội:*

- Tạo điều kiện cho người dân bản địa bị mất đất được hội nhập với môi trường đầu tư mới. Quá trình phát triển đô thị hàng hải sẽ diễn ra trong thời gian dài. Giai đoạn quá độ của sự chuyển đổi này, chính quyền sẽ tạo lập cho cư dân bản địa môi trường làm việc mới phù hợp với trình độ của họ. Mô hình chuyển đổi từ nông nghiệp thuần túy sang nông nghiệp đô thị ứng dụng công nghệ cao sẽ giúp người dân thích nghi tốt hơn.
- Phát huy giá trị di tích nhà Mạc trong phát triển kinh tế du lịch.



- Mục tiêu:**
- Cửa ngõ hàng hải, trung tâm động lực mới của thành phố Hải Phòng trong tương lai hướng ra vịnh Hải phòng;
  - Trung tâm kinh tế kết nối Hải Phòng với ĐBSH và thủ đô Hà Nội.

*Định hướng không gian phân khu 2*

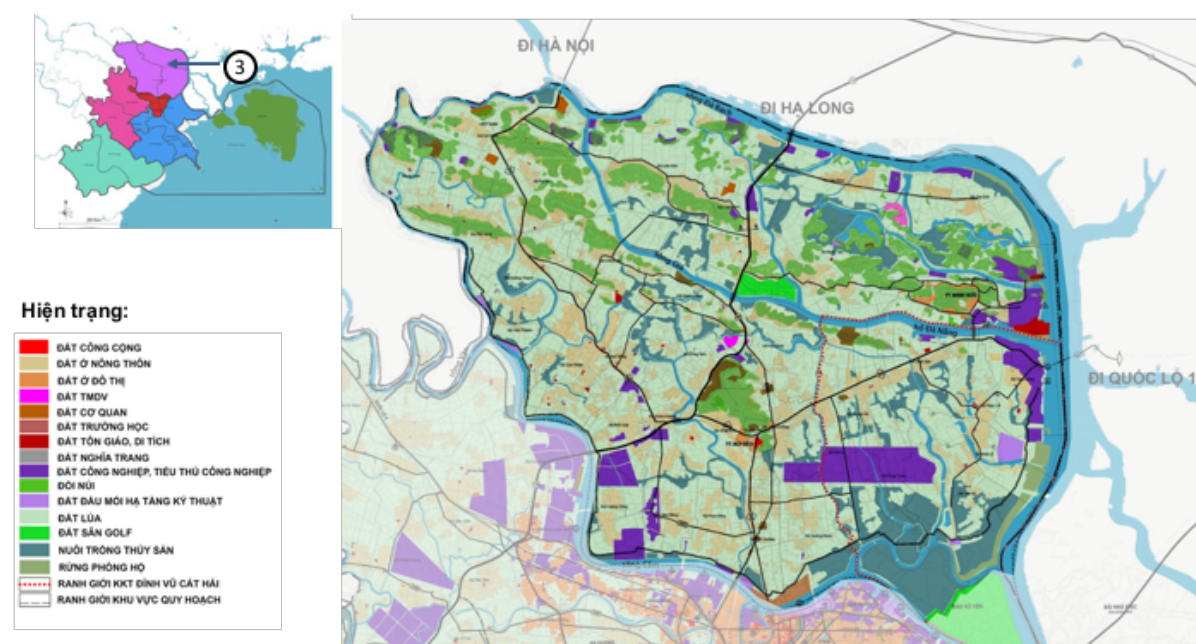
**d. Dự báo**

- Phân khu 2: bao gồm 4 quận còn lại của nội thành (Hải An, Kiến An, Đồ Sơn, Dương Kinh) và 1 huyện Kiến Thụy. Mật độ dân cư hiện trạng của vùng 2 là 5.543 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp), chỉ tiêu đất xây dựng hiện trạng đạt 180,42m<sup>2</sup>/người. Đây là vùng được định hướng là trung tâm động lực phát triển mới ở phía Đông của thành phố với sự phát triển của các lĩnh vực: công nghiệp, logistics, thương mại – dịch vụ - tài chính, du

lich. Dân cư tập trung mật độ cao trong các khu hiện hữu. Dự báo mật độ dân cư đến năm 2050 là 6.200 người/đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp), chỉ tiêu đất xây dựng trung bình đạt 140m<sup>2</sup>/người. Dự báo dân số chính thức đến năm 2035 là khoảng 925,4 nghìn người; đến năm 2050 là 1.374 nghìn người. Thành phần dân số khác chiếm khoảng 15% dân số chính thức. Dự báo tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) của phân khu 2 đến năm 2035 là 1.063,9 nghìn người, đến năm 2050 là 1.580 nghìn người.

### (III) Phân khu 3: Phân khu phía Bắc

Gồm huyện Thủy Nguyên là huyện ngoại thành phía Bắc thành phố, có tiềm năng phát triển công nghiệp - đô thị phía Bắc sông Cấm kết nối QL 18 với cảng Lạch Huyện



Hiện trạng phân khu 3

#### a. Mục tiêu:

- Cửa ngõ công nghiệp của thành phố Hải Phòng kết nối với hành lang công nghiệp vùng KTTĐBB;
- Trung tâm dịch vụ công nghiệp khu vực Bắc Bộ.

#### b. Vấn đề hiện trạng

- Tiếp tục thúc đẩy phát triển công nghiệp kết nối với hành lang QL 18
- Cải thiện môi trường sống của cư dân gần với hoạt động công nghiệp – dịch vụ cảng;

#### c. Định hướng giải pháp cụ thể

##### Môi trường:

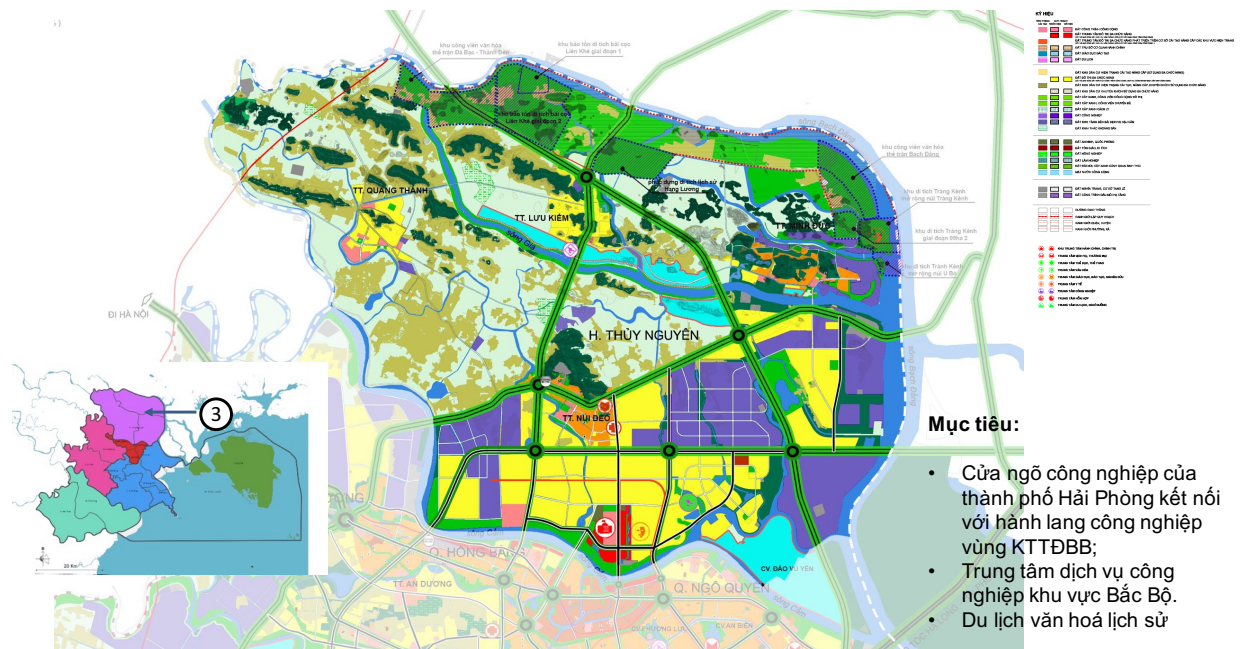
- Phục hồi hệ sinh thái vùng núi đá phía bắc, kết nối với hành lang đa dạng sinh học vùng núi cánh cung Đông Triều.
- Bảo vệ hệ sinh thái cửa sông Bạch Đằng, đảo Vũ Yên và đầm Nhà Mạc
- Kiểm soát không ô nhiễm môi trường sông Kinh Thầy, sông Giá, sông Con và các lạch sông đổ ra sông Cấm và sông Bạch Đằng.

##### Kinh tế:

- Phát triển hạ tầng kết nối vùng hàng lang công nghiệp với cảng Lạch Huyện. Xây dựng hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt kết nối QL 18 với cảng Lạch Huyện;
- Phát triển trung tâm dịch vụ logistic, khu tiền cảng hỗ trợ phát triển công nghiệp;
- Lựa chọn loại công nghiệp có giá trị gia tăng cao trong khu kinh tế. Chuyển đổi mô hình đầu tư công nghiệp sạch trên quốc lộ 10 và sông Bạch Đằng;
- Thúc đẩy phát triển trung tâm hành chính, văn hoá, giải trí Bắc sông Cẩm.

**Xã hội:**

- Phát triển trung tâm đào tạo nghề, giúp người cư dân tham gia các lĩnh vực công nghiệp, dịch vụ mới.
- Phát huy giá trị di tích thời kì tiền sử Việt Khê, Hàng Kênh phát triển kinh tế du lịch địa phương.
- Phát triển trung tâm dịch vụ an sinh xã hội phía Bắc và phía Tây sông Giá. Duy trì cấu trúc định cư truyền thống thị trấn Núi Đèo và Minh Đức.



*Định hướng không gian phân khu 3*

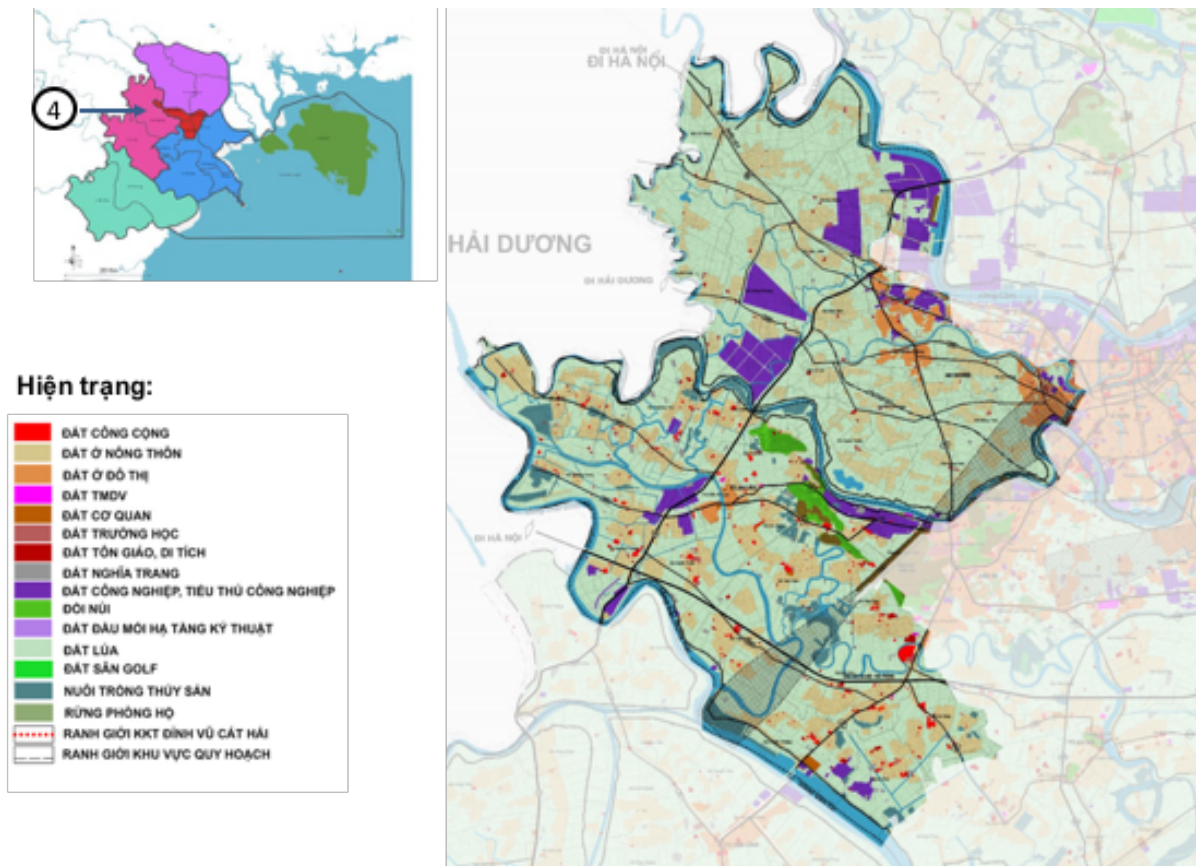
**d. Dự báo**

- Phân khu 3: bao gồm toàn bộ ranh giới hành chính huyện Thủy Nguyên. Đây là huyện có diện tích lớn và dân số đông, tuy nhiên dân cư lại phân tán với mật độ hiện trạng là 5.086 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp). Đất công nghiệp ở đây phân bố manh mún, đặc biệt có một vùng cảnh quan phía tây bắc gắn với việc bảo tồn các con sông cung cấp nước sạch cho thành phố. Tuy nhiên, đây là huyện có nhiều tiềm năng phát triển công nghiệp, là điểm giao cắt của các tuyến giao thông đối ngoại quan trọng, kết nối với các cảng hàng hóa, có thể giúp tránh được sự xung đột giao thông vận tải hàng hóa và đô thị hiện hữu. Một phần phía Đông của huyện giáp với sông Bạch Đằng được quy hoạch thuộc Khu kinh tế Hải Phòng với định hướng phát triển công nghiệp sạch và logistics. Ngoài ra, việc phát triển đô thị Bắc sông Cẩm cũng đã nằm trong định hướng phát triển lớn của Thành phố. Dự báo mật độ dân cư đến năm 2050 của huyện là khoảng 5.100 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao

gồm đất công nghiệp). Dự báo dân số chính thức đến năm 2035 là 373,3 nghìn người; đến năm 2050 khoảng 544 nghìn người. Thành phần dân số khác chiếm khoảng 14 – 15% dân số chính thức. Tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) dự báo đến năm 2035 là 421,8 nghìn người; đến năm 2050 của huyện khoảng 614,5 nghìn người.

#### **(IV) Phân khu 4: Phân khu phía Tây**

Bao gồm huyện An Dương và An Lão là các huyện ngoại thành phía Tây thành phố, có tiềm năng phát triển đô thị và công nghiệp hướng về Hà Nội.



*Hiện trạng phân khu 4*

#### **a. Mục tiêu:**

- Cửa ngõ kết nối Hải Phòng với Hà Nội,
- Trung tâm dịch vụ công nghiệp, dịch vụ logistic

#### **b. Vấn đề hiện trạng**

- Tổ chức hoạt động, khai thác quỹ đất phát triển công nghiệp hiệu quả trên QL 10;
- Kết nối với khu vực phía Đông (trung tâm động lực mới)

#### **c. Định hướng giải pháp cụ thể**

##### *Môi trường*

- Bảo vệ vùng sinh thái tự nhiên tạo nguồn nước sạch lưu vực sông Đa Độ;
- Duy trì hệ sinh thái quần thể núi Voi;
- Bảo vệ hành lang sông Cẩm, sông Lạch Tray, sông Văn Úc. Sử dụng quỹ đất ven sông phát triển hồ chứa điều tiết nước mưa vào mùa lũ.
- Kiểm soát môi trường KCN đầu nguồn sông Đa Độ.

### Kinh tế

- Phát triển tuyến giao thông song song ql 10, hình thành hành lang công nghiệp phía Tây kết nối với vùng công nghiệp hậu phương dọc quốc lộ 5.
- Khuyến khích chuyển đổi loại công nghiệp cũ gây ô nhiễm (khu vực sông Cấm) sang công nghiệp sạch;
- Phát triển dịch vụ logistic, khu tiền cảng, dịch vụ công nghiệp.
- Phát triển các khu dịch vụ nhà ở công nhân.
- Phát triển trung tâm y tế đa chức năng & các trung tâm đào tạo nghề.
- Phát triển GTCC hướng Đông – Tây kết nối KCN với các đô thị.

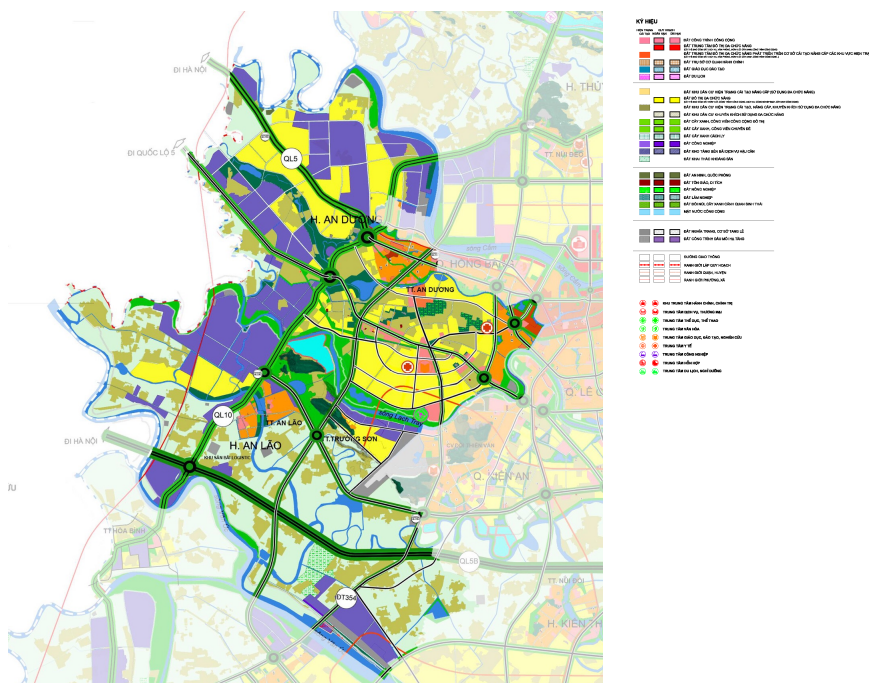
### Xã hội

- Lựa chọn mô hình cư trú phù hợp giảm ô nhiễm môi trường từ KCCN.
- Phát huy giá trị di tích thời kì tiền sử Núi Voi phát triển kinh tế du lịch địa phương.



#### Mục tiêu:

- Cửa ngõ kết nối Hải Phòng với Hà Nội,
- Trung tâm dịch vụ công nghiệp, dịch vụ logistic



Định hướng không gian phân khu 4

### d. Dự báo

- Phân khu 4: bao gồm 2 huyện ở phía Tây thành phố là An Lão và An Dương. Mật độ dân cư hiện trạng là 5.693 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp tập trung), chỉ tiêu đất xây dựng hiện trạng là 175,66m<sup>2</sup>/người. Dân cư chủ yếu là dân cư nông thôn, tập trung chủ yếu dọc các tuyến đường giao thông chính. Huyện An Lão còn quỹ đất lớn nhưng lại ở lưu vực các sông là nguồn cung cấp nước ngọt chủ yếu cho thành phố cần được bảo vệ. Diện tích đất công nghiệp ở huyện An Dương còn khá lớn nhưng đều là công nghiệp cũ, công nghệ lạc hậu nên gây ô nhiễm môi trường. Trong lâu dài, đây vẫn là khu vực có tiềm năng phát triển công nghiệp nhờ có vị trí cửa ngõ của các tuyến đường giao thông đối ngoại quan trọng như cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, có khả năng kết nối với khu vực phát triển mới ở quận Kiến An. Dự báo mật độ dân số đến năm 2050 là 6.300 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp tập trung). Dự báo dân số chính thức của phân khu 4 đến năm 2035 là khoảng 437,5 nghìn người; đến năm 2050 là

khoảng 667,5 nghìn người. Thành phần dân số khác chiếm khoảng 11-12% dân số chính thức. Tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) đến năm 2035 của khu vực nghiên cứu là 487,8 nghìn người, đến năm 2050 là 740,9 nghìn người.

#### **(V) Phân khu 5: Phân khu phía Nam**

Bao gồm huyện Tiên Lãng và Vĩnh Bảo là các huyện ngoại thành phía Nam thành phố, có tiềm năng phát triển dịch vụ nông nghiệp và công nghiệp.



*Hiện trạng phân khu 5*

#### **a. Mục tiêu:**

- Cửa ngõ kết nối với quốc tế trong tương lai
- Cửa ngõ kết nối Hải Phòng với các tỉnh duyên hải Nam ĐBSH,
- Trung tâm dịch vụ hàng không, trung tâm chế biến nông nghiệp công nghệ cao.

#### **b. Vấn đề hiện trạng**

- Tăng cường hoạt động kinh tế đô thị, gắn kết hiệu quả với các trung tâm động lực mới;
- Phát huy tiềm năng nông nghiệp trong môi trường đô thị mới “cửa ngõ hàng hải toàn cầu”

#### **c. Định hướng giải pháp cụ thể**

##### *Môi trường:*

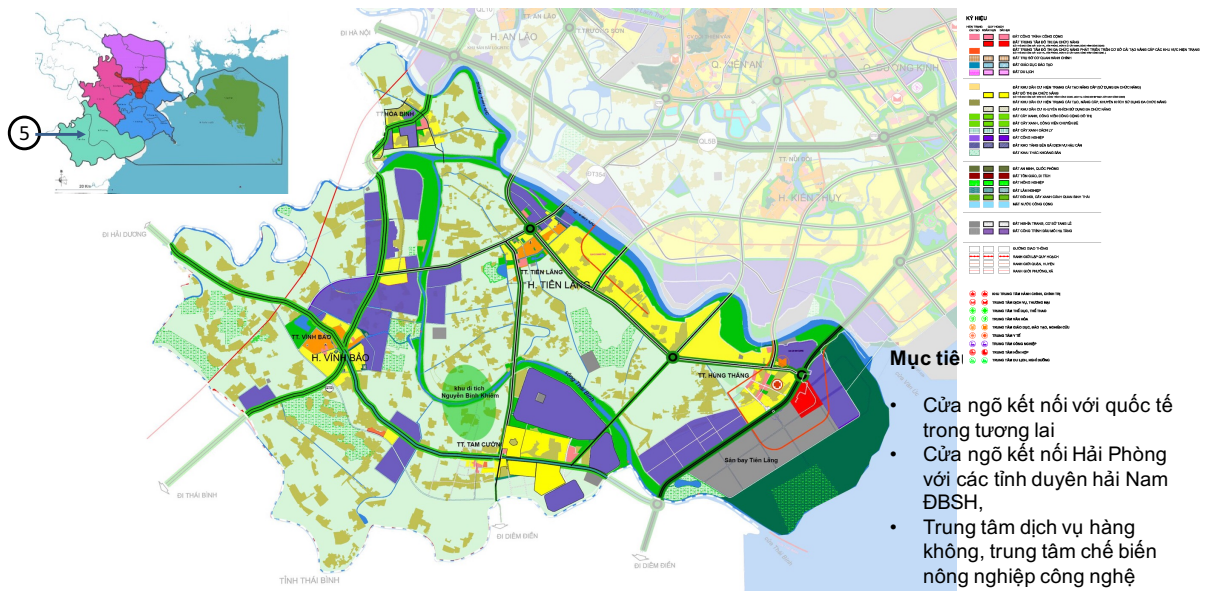
- Bảo tồn hệ sinh thái rừng ngập mặn sông Văn Úc.
- Duy trì hệ sinh thái nước lợ.
- Kết nối hành lang đa dạng sinh học vùng nước lợ với hệ sinh thái phía bắc và cửa sông Văn Úc, sông Thái Bình, sông Luộc.

##### *Kinh tế:*

- Hoàn thiện hạ tầng kết nối vùng (QL10, tuyến cao tốc ven biển nối với cao tốc HN-HP và ql 37).
- Phát triển dịch vụ công nghiệp thực phẩm, logistics kết nối với KCN Diêm Điền (Thái Bình)
- Mô hình đô thị - nông nghiệp. Phát triển nông nghiệp đô thị công nghệ cao phù hợp với khu ngập nước.
- Tương lai, phát triển hạ tầng sân bay Tiên Lãng và trung tâm dịch vụ hỗ trợ cảng hàng không.
- Hệ thống GTCC kết nối với đô thị hàng hải và đô thị lịch sử.

### Xã hội

- Phát triển khu định cư thị trấn Tiên Lãng và Vĩnh Bảo cung cấp dịch vụ an sinh xã hội cho người dân.
- Phát huy giá trị di tích danh nhân Nguyễn Bình Khiêm, di tích lịch sử bến cảng cổ Tiên Lãng phát triển kinh tế du lịch địa phương



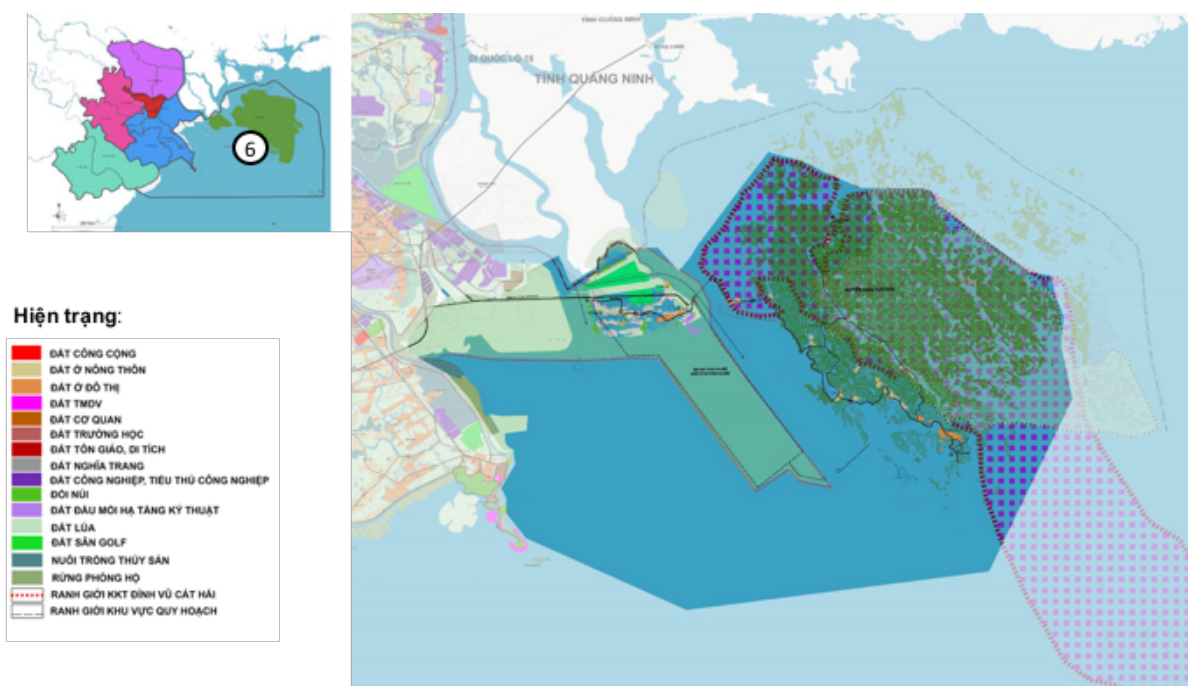
*Định hướng không gian phân khu 5*

### d. Dự báo

Phân khu 5: bao gồm 2 huyện ở phía Tây Nam của thành phố là huyện Tiên Lãng và huyện Vĩnh Bảo. Mật độ dân cư hiện trạng là 6.382 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp). Đây là vùng đất trũng, nông nghiệp không có năng suất cao, tuy nhiên có một số làng nghề truyền thống phân bố rải rác trên địa bàn 2 huyện. Về lâu dài, đây có thể coi là vùng dự trữ phát triển, có tiềm năng nhất định về phát triển công nghiệp nhờ có một số tuyến đường giao thông chính như QL37, QL10; trong tương lai các khu công nghiệp quanh sông Cấm hiện nay sẽ được di dời về khu vực này. Do đó, chủ yếu tăng dân số ở đây là tăng dân số tự nhiên, thành phần dân số khác chiếm khoảng 8-10% dân số chính thức. Mật độ dân số dự báo năm 2050 vẫn duy trì khoảng 6.300 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp tập trung). Dự báo dân số chính thức đến năm 2035 khoảng 396,5 nghìn người, đến năm 2050 khoảng 575,5 nghìn người. Tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) đến năm 2035 là 440 nghìn người; đến năm 2050 khoảng 641,5 nghìn người.

## (VI) Phân khu 6: Phân khu phía Tây

Huyện đảo Cát Hải là huyện ngoại thành phía Đông của thành phố và huyện đảo Bạch Long Vĩ có tiềm năng phát triển kinh tế biển, cảng, công nghiệp, du lịch, nghề cá...



Hiện trạng phân khu 6

### a. Mục tiêu:

- Cửa ngõ thiên nhiên, đại diện hệ sinh thái đa dạng kết hợp vùng ngập nước, rừng nguyên sinh, biển, đảo.
- Trung tâm du lịch và dịch vụ hàng hải quốc tế

### b. Vấn đề hiện trạng

- Bảo vệ môi trường biển, đảo có nguy cơ phát triển không bền vững do sức ép đô thị hoá;
- Quản lý đồng bộ kết nối với cảng Lạch Huyện trong tương lai

### c. Định hướng giải pháp cụ thể

#### Môi trường

- Chiến lược bảo vệ môi trường biển, đảo. Duy trì hệ sinh thái tự nhiên Cát Bà với môi trường sống trên cạn, ven biển và trên biển.
- Quần đảo Cát Bà chứa đựng đầy đủ các giá trị đa dạng sinh học quý hiếm có giá trị toàn cầu đáp ứng được tiêu chí thứ ix và x của Công ước Di sản Thế giới. Quần đảo Cát Bà là dạng địa hình đảo đá vôi lớn nhất Châu Á.

**Tiêu chí ix:** Di sản Quần đảo Cát Bà là những ví dụ nổi bật, tiêu biểu cho các hệ sinh thái nhiệt đới, cận nhiệt đới điển hình của Châu Á. Nổi trội là hệ sinh thái quần đảo đá vôi lớn nhất Châu Á. Đây cũng là khu vực có mức độ đa dạng cao nhất của các hệ sinh thái nhiệt đới và cận nhiệt đới điển hình, liền kề, kế tiếp nhau trong một Di sản như rừng mưa nhiệt đới nguyên sinh trên đảo, tiếp theo là rừng ngập mặn, vùng triều, hồ nước mặn, san hô. Các hệ sinh thái này đại diện cho các quá trình sinh thái và sinh học đang tiếp diễn trong quá trình tiến hoá và phát triển của các hệ sinh thái biển và hải đảo, thể hiện qua sự đa dạng cao của các quần xã động vật, thực vật trên đảo và dưới biển cùng với trên 21 loài động vật, thực vật đặc hữu cho khu vực. Trải qua 18000 năm phát triển, di sản vẫn giữ được tính tự nhiên cao, không hề bị xuống cấp, mặc dầu đã có sự xuất hiện của con người cách đây 7000 năm.

**Tiêu chí x:** Di sản Quần đảo Cát Bà là Trung tâm đa dạng sinh học cao của thế giới với nhiều loài quý hiếm có giá trị toàn cầu được IUCN xếp loại. Tiêu biểu là sự có mặt của 3860 loài thực vật và động vật trên cạn và dưới biển. Có tới 130 loài được xác định là các loài quý hiếm đưa vào sách Đỏ Việt nam và thế giới. Trong đó có 76 loài nằm trong danh mục quý hiếm của IUCN, 21 loài đặc hữu. Đặc biệt loài Voọc Đầu trắng Cát Bà (*Trachypithecus poliocephalus*) là loài đặc hữu hiện nay trên thế giới chỉ còn một quần thể với 63 cá thể phân bố duy nhất ở Cát Bà, được IUCN đánh giá là giá trị bảo tồn ngoại hạng toàn cầu. Ngoài ra còn có nhiều loài thực vật, và động vật cũng được IUCN xếp hạng ở cấp cực kỳ nguy cấp (CR).

- Trong khu vực Cát Bà duy trì các hoạt động của con người như đánh bắt, nuôi trồng hải sản, giao thông biển, du lịch sinh thái nhưng đều được quản lý và đảm bảo giữ gìn nguyên vẹn các giá trị đa dạng sinh học nổi bật toàn cầu và môi trường sinh thái.

#### *Kinh tế*

- Đảo Cát Hải thông minh – xanh
- Phát triển khu du lịch quốc tế Cát Bà, du lịch với biển và hệ sinh thái. Ưu tiên các hoạt động du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng, chữa bệnh cao cấp đảo Cát Bà. Không xây dựng đường bộ kết nối vùng bờ với đảo Cát Bà. Phát triển giao thông xanh (cáp treo, xe đạp, thuyền, xe bus điện...)

#### *Xã hội:*

- Phát huy giá trị di sản văn hoá Cái Bèo phát triển kinh tế du lịch địa phương;
- Phát triển dịch vụ an sinh xã hội cư dân trên đảo .

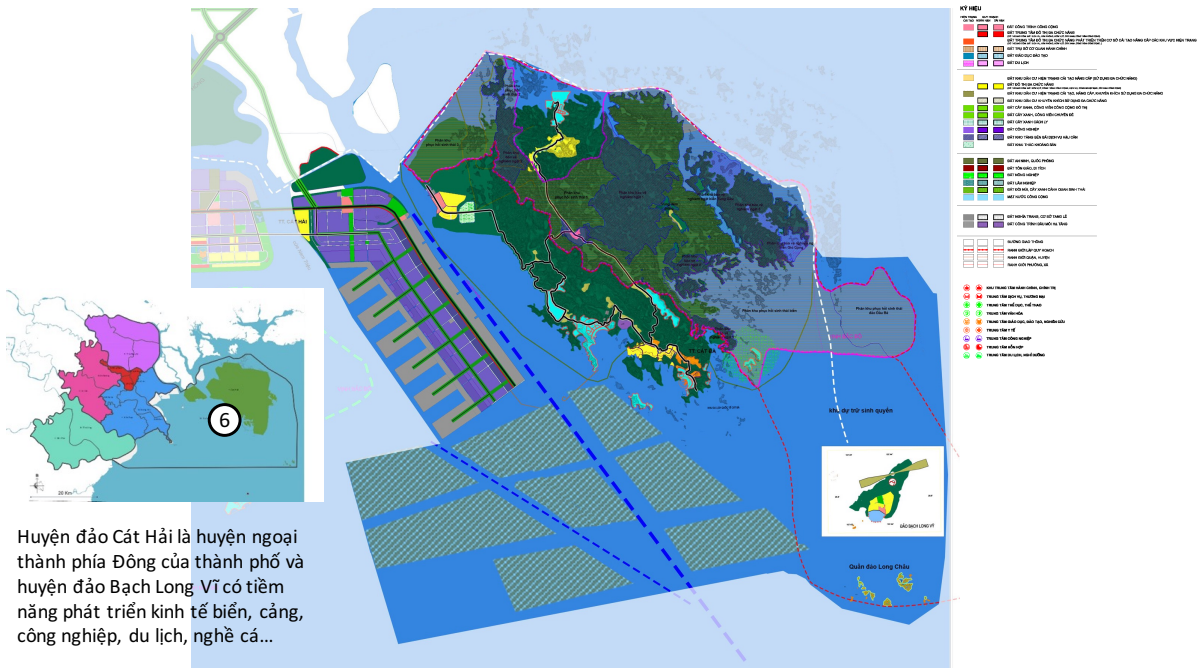
#### *Quản lý:*

- Quản lý ranh giới bảo tồn của Di sản Cát Bà (Quy hoạch bảo tồn và phát triển bền vững Vườn quốc gia Cát Bà, thành phố Hải Phòng, đến năm 2020, Phê duyệt 2501/QĐ-UBND ngày 14/11/2014 bởi UBND thành phố Hải Phòng) chứa đựng đầy đủ các giá trị nổi bật về đa dạng sinh học như rừng ngập mặn, rừng nguyên sinh, rừng ngập nước trên núi đá vôi, rừng Kim giao, các hồ nước mặn, rạn san hô và có 100% cá thể Voọc đầu trắng cùng với 76 loài quý hiếm trong danh mục IUCN đang sinh sống, với 03 loại khu chức năng: Bảo vệ nghiêm ngặt (1-7), Phục hồi sinh thái (1-5), Dịch vụ hành chính (BQL) và 03 Vùng Đệm: Việt Hải, Gia Luận, Vùng Đệm Ngoài.
- Nguyên tắc phát triển Vùng Đệm:
  1. Dựa vào cộng đồng,
  2. Mở các điểm du lịch nhỏ lẻ,
  3. Hạn chế gia tăng đường bộ, giữ cấu trúc giao thông trên bộ hình cây, không hình thành mạng vòng,
  4. Hạn chế hình thành khu đô thị lớn, duy nhất mở rộng TT Cát Bà
  5. Chủ yếu áp dụng mô hình công viên chuyên đề.
  6. Mở rộng 5 trung tâm xã với các chủ đề: điểm du lịch nghỉ dưỡng biển, công viên VCGT, sân golf, nghề cá, camping, trekking, nghỉ dưỡng suối khoáng nóng...
  7. Phát triển tiếp nối các giá trị của Thị trấn Cát Bà: hạn chế lấn biển, làm tăng vẻ đẹp cá vịnh Cát Bà, tổ chức thành một đô thị đầu mối du lịch biển đảo có năng lực đón tiếp lớn hơn.
  8. Khai thác du lịch vịnh Lan Hạ kết hợp bảo tồn - phục hồi sinh thái.

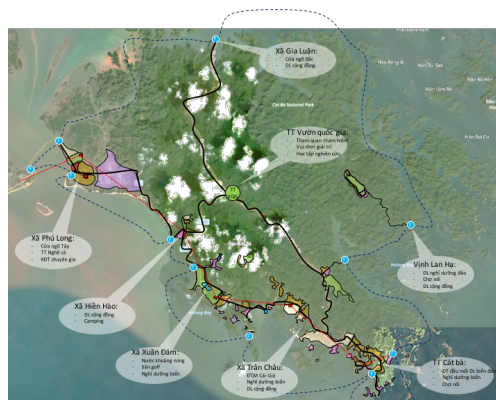
-

**d. Dự báo**

- Phân khu 6: bao gồm các huyện đảo Cát Hải và Bạch Long Vĩ. Hiện đây là khu vực đang phát triển mạnh mẽ về dịch vụ du lịch – du lịch nghỉ dưỡng, đặc biệt là ở Cát Hải, với nhiều dự án du lịch tập trung của các tập đoàn lớn như Vingroup, Sun group,... Mật độ dân số hiện trạng của huyện Cát Hải là 3.547 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp tập trung). Dự báo mật độ dân số đến năm 2050 của huyện khoảng 3.300 người/km<sup>2</sup> đất xây dựng (không bao gồm đất công nghiệp tập trung). Dân số chính thức của khu vực nghiên cứu (phân khu 6) đến năm 2035 khoảng 54,5 nghìn người; đến năm 2050 khoảng 79 nghìn người. Thành phần dân số khác chiếm khoảng 15% dân số chính thức. Tổng dân số (bao gồm dân số quy đổi) đến năm 2035 khoảng 61,7 nghìn người; đến năm 2050 khoảng 90,3 nghìn người.



*Định hướng không gian phân khu 6*



*Quản lý phát triển vùng đệm rừng quốc gia Cát Bà*