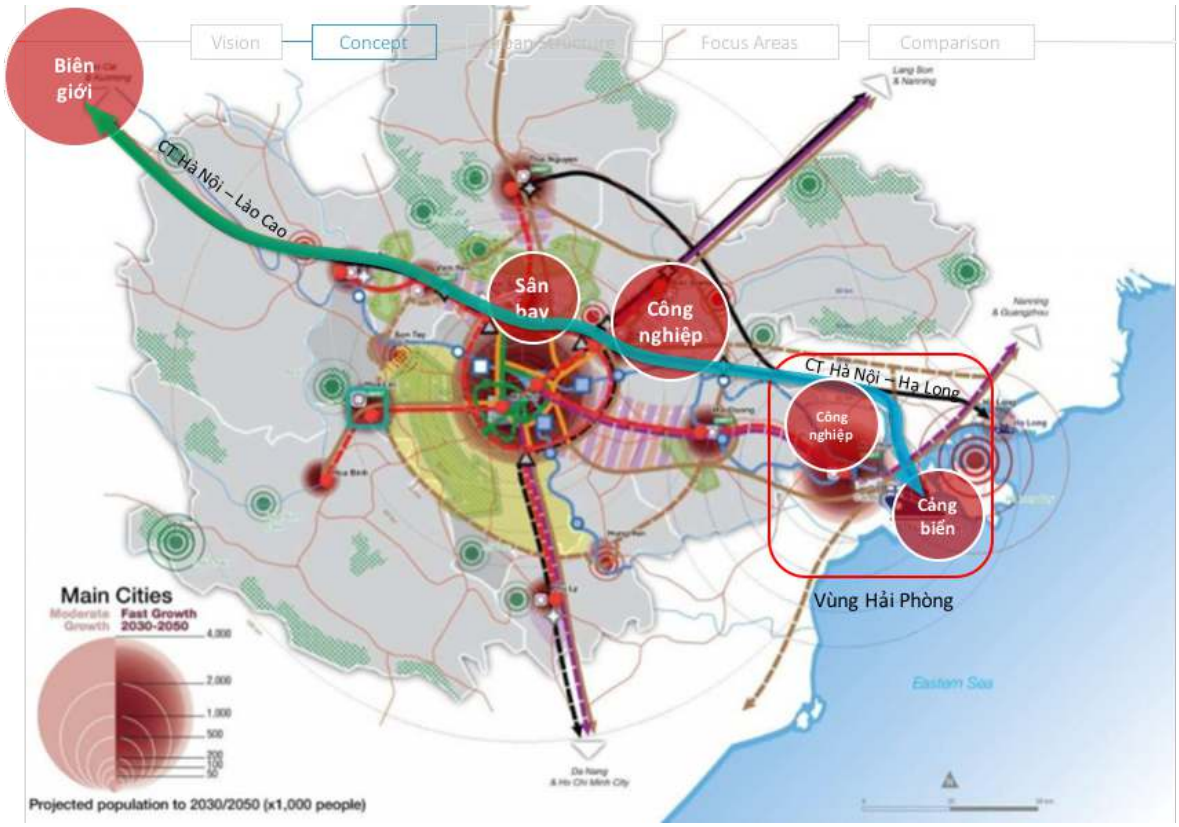
I. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG 2
1.1. Kết nối phát triển 2
1.2. Mô hình cấu trúc không gian tổng thể: 2
1.3. Sơ đồ cấu trúc không gian đô thị 3
1.4. Dịch vụ hàng hải 4
II. HẠ TẦNG KINH TẾ - XÃ HỘI 8
2.1. Định hướng quy hoạch mạng lưới công nghiệp 8
2.2. Định hướng quy hoạch mạng lưới dịch vụ thương mại 16
2.3. Định hướng quy hoạch mạng lưới du lịch 20
2.4. Định hướng quy hoạch mạng lưới giáo dục đào tạo 27
2.5. Các viện và trung tâm nghiên cứu hàng hải 31
2.6. Định hướng quy hoạch mạng lưới y tế và chăm sóc sức khỏe cộng đồng 31
2.7. Định hướng quy hoạch mạng lưới công trình văn hóa 35
2.8. Định hướng quy hoạch mạng lưới thể dục thể thao 39
III. PHÂN VÙNG PHÁT TRIỂN 41
3.1. Phân vùng phát triển 41
3.2. Phân khu 1: Phân khu trung tâm 42
3.2.1. Quận Lê Chân 42
3.2.2. Quận Ngô Quyền 46
3.2.3. Quận Hồng Bàng 48
3.3. Phân khu 2: Phân khu phía Đông 51
3.3.1. Quận Kiến An 51
3.3.2. Quận Hải An 54
3.3.3. Quận Dương Kinh 56
3.3.4. Quận Đồ Sơn 58
3.3.5. Huyện Kiến Thuỵ 60
3.4. Phân khu 3: Phân khu phía bắc 62
3.4.1. Huyện Thuỷ Nguyên 62
3.5. Phân khu 4: Phân khu phía Tây 65
3.5.1. Huyện An Dương 65
3.5.2. Huyện An Lão 68
3.6. Phân khu 5: Phân khu phía Nam 70
3.6.1. Huyện Tiên Lãng 70
3.6.2. Huyện Vĩnh Bảo 72
3.7. Phân khu 6: Phân khu biển đảo 75
3.7.1. Huyện Cát Hải 75
3.7.2. Huyện đảo Bạch Long Vĩ 77
IV. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT 78
4.1. Giao thông 78
4.2. Môi trường chiến lược 77

I. ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

1.1. Kết nối phát triển



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

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 đài 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 biện và các khu công nghiệp trọng yếu của Hải Phòng vào hành lang này.

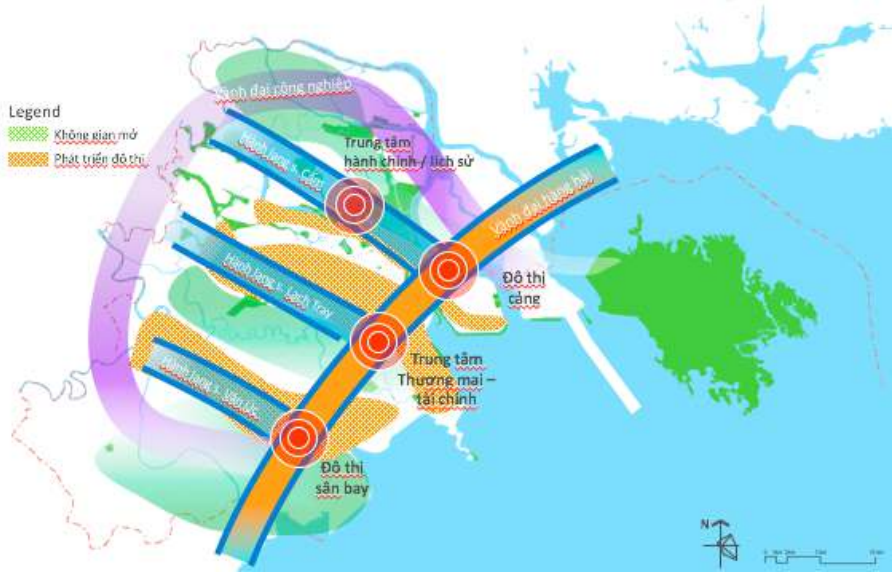
1.2. Mô hình cấu trúc không gian tổng thể:

Hai vành đai – Ba hành lang

Việc kết hợp 2 hướng phát triển này và dựa trên quỹ đất cũng như cấu trúc hiện hữu, Nhóm tư vấn đề xuất cấu trúc:

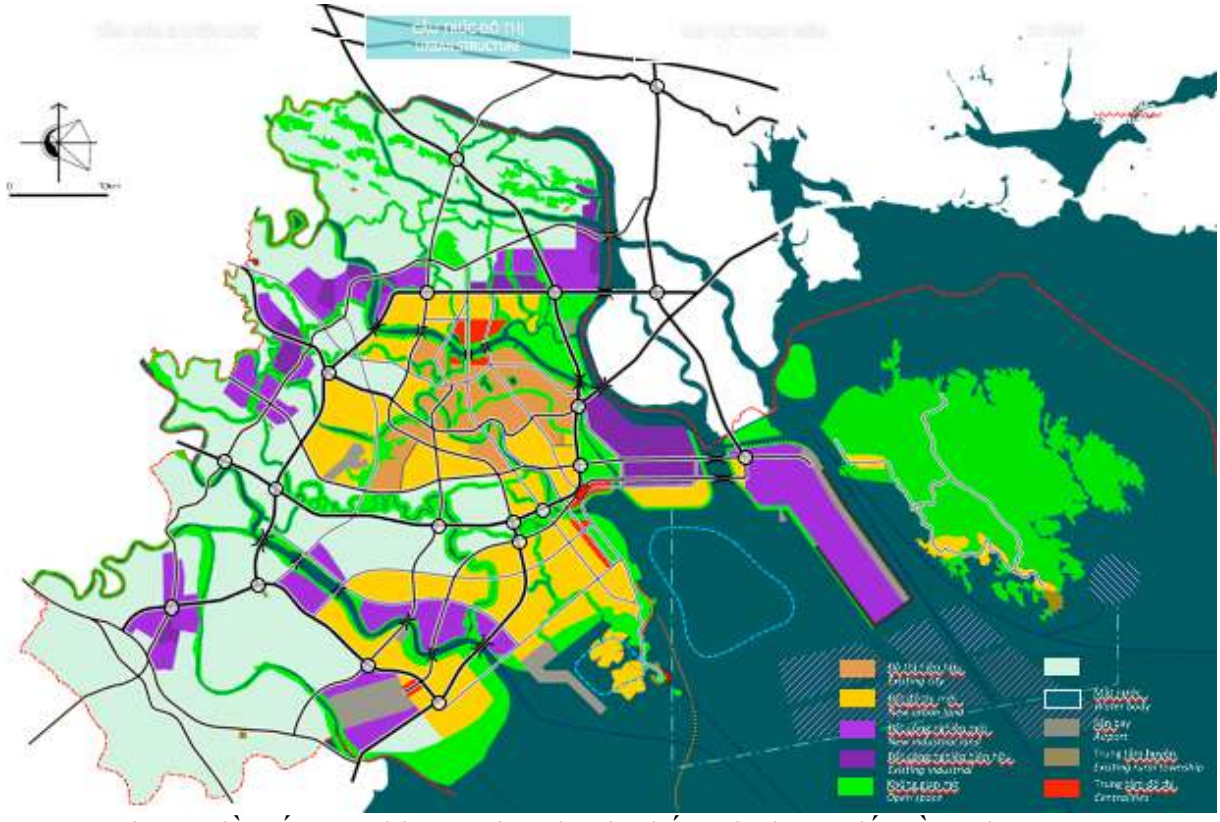
- Hai vành đai kinh tế bao gồm: 1/ vành đai công nghiệp phía Tây và Bắc đang hình thành; 2/ vành đai ven biển với những cơ hội mới cho Hải Phòng

- Ba hành lang phát triển đô thị chạy dọc theo ba dòng sông lớn và phân tách bởi những không gian mở ở giữa để tạo ra môi trường sống tốt nhất và khả năng tiếp cận việc làm cao nhất.



Hình: Mô hình cấu trúc không gian tổng thể thành phố Hải Phòng

1.3. Sơ đồ cấu trúc không gian đô thị



Hình: Sơ đồ Cấu trúc không gian thành phố Hải Phòng đến tầm nhìn 2050

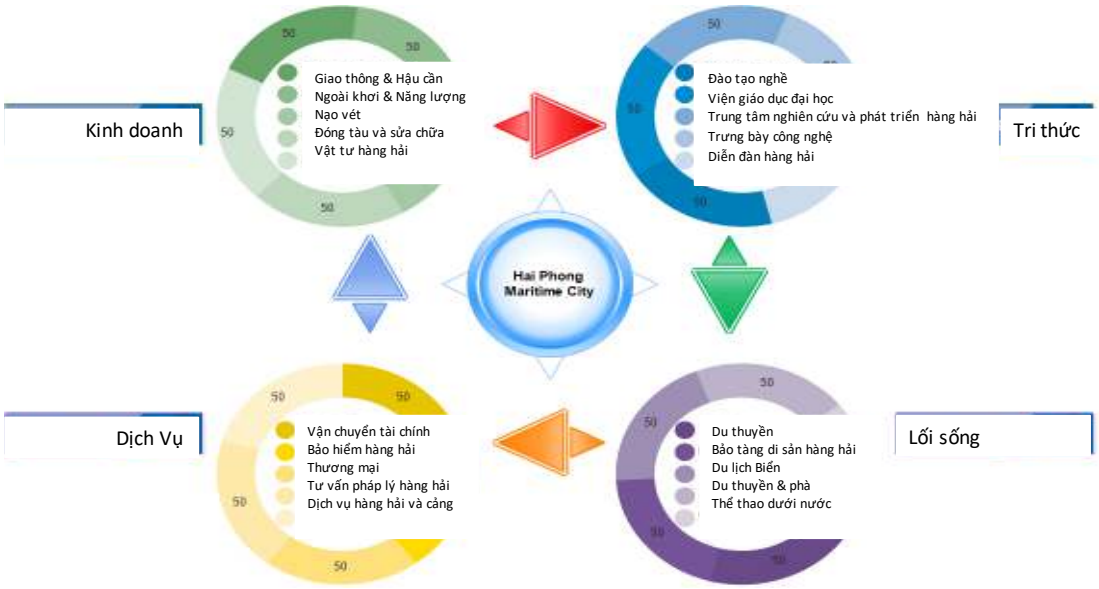
Sơ đồ cấu trúc không gian đô thị Hải Phòng là sự kết hợp nền tảng phát triển hiện hữu, quy hoạch chung 2009 và những hướng phát triển mới. Sơ đồ này đảm bảo đô thị phát triển bền vững vì đã đảm bảo những nội dung sau:

- 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

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

1.4. Dịch vụ hàng hải

Thành phố hàng hải Hải Phòng sẽ là một vùng có một nhóm các doanh nghiệp kết nối với nhau, các đơn vị nghiên cứu và phát triển và các tổ chức giáo dục trong lĩnh vực hàng hải được hỗ trợ bởi chính quyền quốc gia hoặc địa phương Việt Nam. Bốn trụ cột thiết lập nên Thành phố biển và các doanh nghiệp được thể hiện trong hình dưới đây.



Những đặc điểm cần phát triển cho thành phố hàng hải Hải Phòng

- Cơ sở quốc tế của một số lượng đáng kể các công ty vận chuyển
- Nơi hội tụ các chuyên gia về tài chính vận chuyển, thuê tàu, luật hàng hải Việt Nam và bảo hiểm hàng hải đóng vai trò trung gian giữa các doanh nghiệp hàng hải toàn cầu và thị trường địa phương và khu vực
- Cơ sở hạ tầng cung cấp hỗ trợ cho các hoạt động hàng hải
- Thái độ của doanh nhân, hướng tới sáng tạo và đổi mới giá trị
- Các nguồn tài nguyên bổ sung lẫn nhau và giao tiếp mở giữa các ngành
- Phổ biến kiến thức và trao đổi thông tin giữa những người trong ngành
- Sự thống nhất tập trung và đặc trưng văn hóa xã hội làm nổi bật sự xuất sắc trong việc thực hiện
- Cơ chế nâng cấp tự củng cố
- Áp lực đổi mới và mức độ cạnh tranh giữa các công ty

- Sự hội tụ dưới bất kỳ hình thức nào về địa lý, kinh tế, văn hóa hoặc ngành

Chính sách cấp cao và những biện pháp thể chế cho thành phố hàng hải toàn cầu

a) Rút kinh nghiệm từ những trung tâm hàng hải quốc tế, một Hội đồng Công nghiệp Hàng hải hoặc cơ quan tư vấn có nhu cầu tự nhiên tương tự cần phải được thành lập. Tổ chức này sẽ chịu trách nhiệm trước chính phủ và cần xác định các khu vực trong ngành hàng hải cần thúc đẩy hoặc đầu tư nhất và sẽ ủy thác các nghiên cứu liên quan để xác định chính sách và tạo điều kiện cho các sáng kiến. Xây dựng cơ chế ưu tiên và đầu tư trực tiếp vào các lĩnh vực kinh doanh khác nhau trong ngành hàng hải, xây dựng dựa trên đánh giá phát triển và tích hợp năng lực chung.
b) Khuyến khích một phương châm hợp tác dựa trên mục tiêu chung là cải thiện hiệu suất hàng hải chung; nhường chỗ cho khu vực tư nhân khám phá cách làm việc và cách hưởng lợi từ giá trị kinh tế của Thành phố biển.
c) Phát triển mối liên kết giữa Hải Phòng và các nước khác thông qua giáo dục và đào tạo.
d) Tổ chức Diễn đàn Hàng hải để tập hợp các nhà điều hành, luật sư, nhân viên ngân hàng, nhà môi giới, nhà hoạch định chính sách, cũng như các học giả để nói lên quan điểm của họ. Các diễn đàn cũng sẽ giúp đưa Hải Phòng lên bản đồ như một trung tâm hàng hải được công nhận.
e) Xây dựng chiến lược và hậu thuẫn phù hợp để đảm bảo ngành này phát triển những đặc điểm cần thiết - sự hiện diện của niềm tin, mạng lưới toàn cầu và văn hóa bán chéo – tất cả lần lượt thúc đẩy mối liên hệ trong các lĩnh vực khác của Hải Phòng.
f) Đưa ra các ưu đãi có thể thu hút các công ty vận tải biển xem xét di dời đến Hải Phòng như một căn cứ khu vực.
g) Ý thức về các chính sách và biện pháp bền vững so với những chính sách chỉ là tạm thời và doanh nghiệp / đối tác đang cạnh tranh hoặc tương hỗ nhau.
h) Ở cấp độ chiến thuật, kết nối thông qua công nghệ dữ liệu là cách tiếp cận cấp cụm, ví dụ: tạo hồ sơ pháp lý, và hồ sơ an toàn, vv Việc này sẽ tạo điều kiện cho môi trường tài chính và bảo hiểm tích hợp hơn và đồng thời giảm chi phí giao dịch trong ngành.

Hiệu suất của thành phố hàng hải

a) Số lượng các hoạt động của các hãng tàu và nhà cung cấp dịch vụ hậu cần toàn cầu
b) Nhiều công ty khởi nghiệp và người tham gia hơn là rời đi
c) Tăng trưởng của các công ty được thành lập như tăng trưởng doanh thu và việc làm

Chính sách ưu đãi & mở rộng hoạt động hàng hải

Các chính sách ưu đãi, các hoạt động hàng hải lớn và đang mở rộng, các yếu tố kinh tế đầy hứa hẹn là những nguyên tắc cơ bản để Hải Phòng trở thành một trung tâm hàng hải.

Chính sách thuận lợi

Chính phủ Việt Nam đã hỗ trợ đầy đủ cho sự phát triển của Hải Phòng thông qua việc phổ biến một số chính sách thuận lợi.

Chỉ thị của chính phủ về việc xem xét kế hoạch tổng thể của thành phố và có một số hướng tích cực để củng cố cơ sở công nghiệp để biến Hải Phòng thành một cảng trung tâm cửa ngõ.

Mở rộng hoạt động hàng hải

Bến Cảng

Hải Phòng cần nổi lên như một trung tâm hàng hải khu vực quan trọng đối với miền Bắc Việt Nam và phía Nam và Đông Nam Trung Quốc. Năng lực cốt lõi của cảng Hải Phòng sẽ là khả năng nhập và xuất bất cứ thứ gì cần thiết cho cảng nội địa chính và thứ cấp của nó.

Hải Phòng sẽ là bản lề cho tham vọng hàng hải Việt Nam. Hải Phòng đặt mục tiêu trở thành cảng container lớn nhất tại Việt Nam. Hiện nay, thách thức đáng kể đối với cảng Hải Phòng là thiếu cảng mang đẳng cấp thế giới. Để giải quyết vấn đề này, một chương trình phát triển cảng lớn đã được triển khai để khai hoang đất cho cảng lớn Lach Huyện. Dự kiến đến năm 2050, Hải Phòng sẽ có sức chứa không dưới 30 triệu TEU.

Giải trí và du lịch biển

Ngành du lịch và giải trí trên nước mang đến cơ hội thúc đẩy phát triển kinh tế và tạo việc làm. Không gian biển Hải Phòng có tiềm năng đem lại cơ hội lớn cho du lịch và giải trí trong nước và quốc tế.

Ngành du lịch và giải trí trên nước của Hải Phòng có thể nâng cao thương hiệu Hải Phòng như một điểm đến du lịch hàng đầu.

Thành phố hành hải

Một thành phố biển sẽ được khoanh vùng để cho phép các doanh nghiệp hàng hải quốc tế bảo đảm một vị trí vững chắc tại Việt Nam. Các hãng tàu toàn cầu sẽ được tạo điều kiện để đặt văn phòng và Trụ sở chính tại Hải Phòng. Để hỗ trợ và duy trì các công ty quốc tế này, Hải Phòng sẽ vượt trội về tài chính hàng hải, bảo hiểm, luật pháp và kiện tụng, nghiên cứu và phát triển và là điểm dừng đầu tiên để các công ty này thâm nhập thị trường Việt Nam và các thị trường phía Nam Trung Quốc. Thành phố biển Hải Phòng sẽ là nơi dừng chân của các chủ tàu, các công ty cảng toàn cầu, các tàu trụ sở, phòng trưng bày các sản phẩm Việt Nam cho thị trường toàn cầu, các công ty dịch vụ, các tổ chức nghiên cứu, tổ chức giáo dục, chính quyền quốc gia, các tổ chức thương mại và tổ chức bảo hiểm.

Những yếu tố kinh tế

Một trong những ảnh hưởng quan trọng của sự phát triển của nền kinh tế Hải Phòng là sự thay đổi của dòng đầu tư do sự hấp dẫn ngày càng tăng của Hải Phòng, cũng như toàn bộ Việt Nam, là điểm đến cho đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI).

Các ngành công nghiệp đang di chuyển ra khỏi Trung Quốc và vị trí di dời ưa chuộng là Việt Nam. Tuy nhiên, Hải Phòng sẽ cần phải cạnh tranh chúng với các thành phố khác của Việt Nam. Lợi thế của Hải Phòng sẽ là những tiện nghi cảng cho phép thành phẩm được xuất cho toàn thế giới. Tuy nhiên điều này sẽ không đủ. Việc sản xuất ở thế hệ kế tiếp sẽ cần đến dịch vụ hậu cần hiệu quả cao, đặc biệt là dịch vụ hậu cần đích cuối cùng và sự hiện diện của một nhóm lớn các ngành công nghiệp hỗ trợ để giúp duy trì và sửa chữa các nhà máy của họ, sản xuất và cung ứng các chi tiết mà các

nhà máy chính yêu cầu. Một ngành công nghiệp hỗ trợ quan trọng là cung cấp điện sạch phải có sẵn ngay cả trước khi các nhà máy FDI đi vào hoạt động.

Kế hoạch tổng thể Hải Phòng đã sửa đổi sẽ cho phép Hải Phòng nắm bắt được những công ty đang tìm nơi định vị mới và các nhà đầu tư mới. Quyết định nơi các ngành công nghiệp lựa chọn để định vị sẽ dựa trên:

- Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải
- Tiền lương
- Gần cảng biển
- Môi trường kinh doanh tổng thể
- Gần sân bay
- Gần trung tâm đường sắt
- Nguồn lao động sẵn có
- Năng lực lao động
- Gần với khách hàng
- Gần các nhà cung cấp/ nguồn hỗ trợ
- Chi phí bất động sản
- Ưu đãi của chính phủ
- Thuế
- Nguy cơ tắc nghẽn
- Cơ sở hạ tầng tiện ích

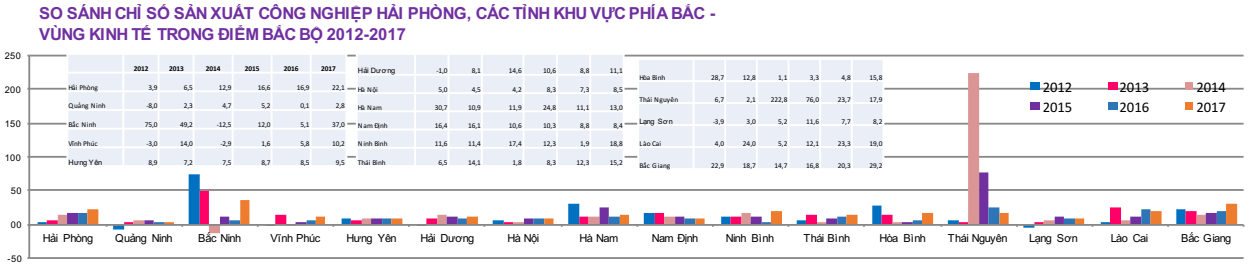
II. HẠ TẦNG KINH TẾ - XÃ HỘI

2.1. Định hướng quy hoạch mạng lưới công nghiệp

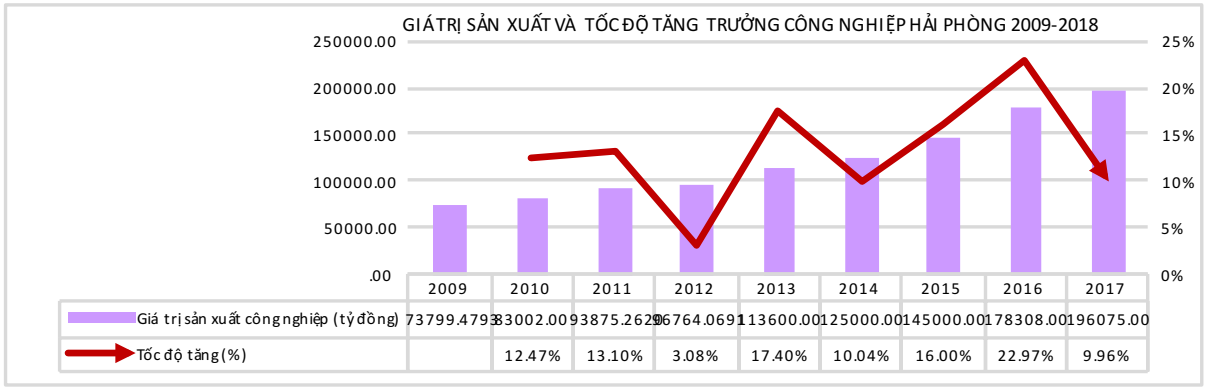
2.1.1. Tổng quan hiện trạng phân bố đất công nghiệp

1. Hải Phòng là thành phố công nghiệp với đa dạng ngành nghề công nghiệp . Cong nghiệp là động lực chính phát triển kinh tế của thành phố. Với lợi thế hàng hóa được vận chuyển thuận tiện do có hệ thống cảng hàng hóa lớn và đa dạng loại hình giao thông liên vùng, nên công nghiệp là ngành kinh tế chủ đạo phát triển đóng góp 44,3% giá trị sản xuất.

Hiện nay, Hải Phòng là địa bàn thu hút đầu tư công nghiệp do cảng Lạch Huyện đã hình thành và hệ thống hạ tầng kết nối vùng đang hình thành (đường cao tốc Hà Nội đã hình thành, đường WB và đường cao tốc ven biển đang xây dựng).



2. Gía trị sản xuất và chỉ số công nghiệp liên tục tăng trong giai đoạn 2009-2017. Năm 2017 chỉ số công nghiệp đạt 22,1% đứng thứ 3 miền Bắc (sau Bắc Ninh và Bắc Giang)



3. Hải Phòng quy hoạch mở rộng **55 khu**, cụm công nghiệp, với tổng diện tích **22.944 ha**[1], trong đó có 17 khu công nghiệp nằm trong danh mục quy hoạch phát triển các khu công nghiệp Việt Nam với tổng diện tích 10.204 ha (mở rộng lên 12192,12 ha), nhiều khu công nghiệp có tỷ lệ lấp đầy rất cao từ 40-100%;

[1] *(*) Số liệu lấy từ các nguồn không khớp, kiểm tra lại số liệu từ Sở công thương, Ban quản lý khu kinh tế và Sở TNMT*

Theo thống kê của ngành tài nguyên môi trường diện tích đất công nghiệp là trên 2000ha, Như vậy, xét về tổng quan tỷ lệ lấp đầy đất công nghiệp đạt <10% (trên 2000 ha/22.944ha).

Bảng: Diện tích các KCN Thành phố Hải Phòng hiện trạng và quy hoạch

STT	Tên khu CN	Địa điểm	Quy mô (Ha)			Ngành nghề sản xuất
			DT2015	DT mở rộng	TổngDT	
1	Các KCN trong Khu Kinh tế Đình Vũ - Cát Hải					
1	KCN Đình Vũ	Quận Hải An	944,49	-		Tổng hợp
2	KCN Nam Đình Vũ	Quận Hải An	1987,11			Tổng hợp
3	KCNVSIP	H. Thuỷ Nguyên	507,6	500	1007,6	CNC
4	KCN Nam Tràng Cát	Quận Hải An	205,88			CNC
5	KCN Bến Rừng	H. Thuỷ Nguyên	1002,02			Đa nghề
6	KCN Cát Hảlvà Lạch Huyện	H. Cát Hải	1.447			Tổng hợp
7	Khu công nghiệp chuyên sâu				200	
8	KCN Tràng Duệ	An Dương, An Lão	401,83	600	1.001,83	
II	Các KCN nằm ngoài Khu Kinh tế					
9	KCN Nomura	H. An Dường	153	200	353	CNC
10	KCNĐỒ Sơn	Quận Đồ Sơn	155,2			CN sạch
11	KCN Nam Cầu Kiền	H. Thuỷ Nguyên	268,32	188,68	457	Tổng hợp
12	KCN An Hưng - Đại Bàn	H. An Dương	450			CN nhẹ
13	KCN An Dương	H. An Dương	196,1			CNC
14	KCN Giang Biên II	H. Vĩnh Bảo	350			Tổng hợp
15	KCN An Hoà	H. Vinh Bảo	200			Tổng hợp
16	KCN Ngũ Phúc	H. KiếnThuỵ	450			Tổng hợp
17	KCN Tiên Thanh	H. Tiên Lãng	478,89			Tổng hợp
18	KCN đóng tàu Vinh Quang	H. Tiên Lãng	1.000			
19	KCN Vinh Quang	H.Vĩnh Bảo	350		350	Tổng hợp
20	KCN Cầu Cựu	H. An Lão	106		106	Tổng hợp
	TỔNG số	Thành phố	10703,44		12192,12	

Nguồn: Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng, 2015.

4. Phân bố khu cụm công nghiệp

* *Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải:* diện tích 6.454,77ha theo QĐ 1438 ngày 03/10/2012 của Thủ tướng Chính phủ.

7 KCN trong khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải (Bến Rừng: 1.002ha, VSIP: 507,6ha, Tràng Cát: 205,88ha, Đình Vũ: 944,49ha, Nam Đình vũ: 1.987,11ha, đảo Cát Hải: 1.406,67ha, Tràng Duệ: 401ha).

Trong đó: KCN Đình Vũ GĐ1 = 164ha có tỷ lệ lấp đầy = 100%, GĐ 2 = 377,46ha có tỷ lệ lấp đầy 73,1%; KCN Tràng Duệ = 187,81ha có tỷ lệ lấp đầy = 100%.

* *KCN có 12 khu:* diện tích 4.515,2ha với tỷ lệ lấp đầy 27-36%. Trong đó: KCN Nomura = 153ha có tỷ lệ lấp đầy 100%.

* *CCN[2] 14 khu:* diện tích 1.513,38ha. Trong đó 5 CCN (An Lão, Tân Liên A, Quán Trữ, Vĩnh Niệm, tàu thủy An Hồng) có tỷ lệ lấp đầy 90,37%.

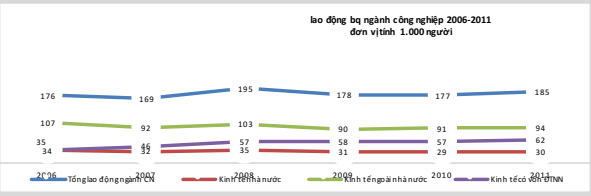
[2] *Nghị quyết của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm kỳ đầu (2011-2015) của thành phố Hải Phòng; Nghị quyết số 12/NQ-HĐND ngày 20/7/2017 của HĐND thành phố về việc thông qua điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm kỳ cuối (2016-2020) của Thành phố. CCN được quy hoạch cần phải tách biệt với khu dân cư, chủ yếu sử dụng những vùng đất*

Làng nghề

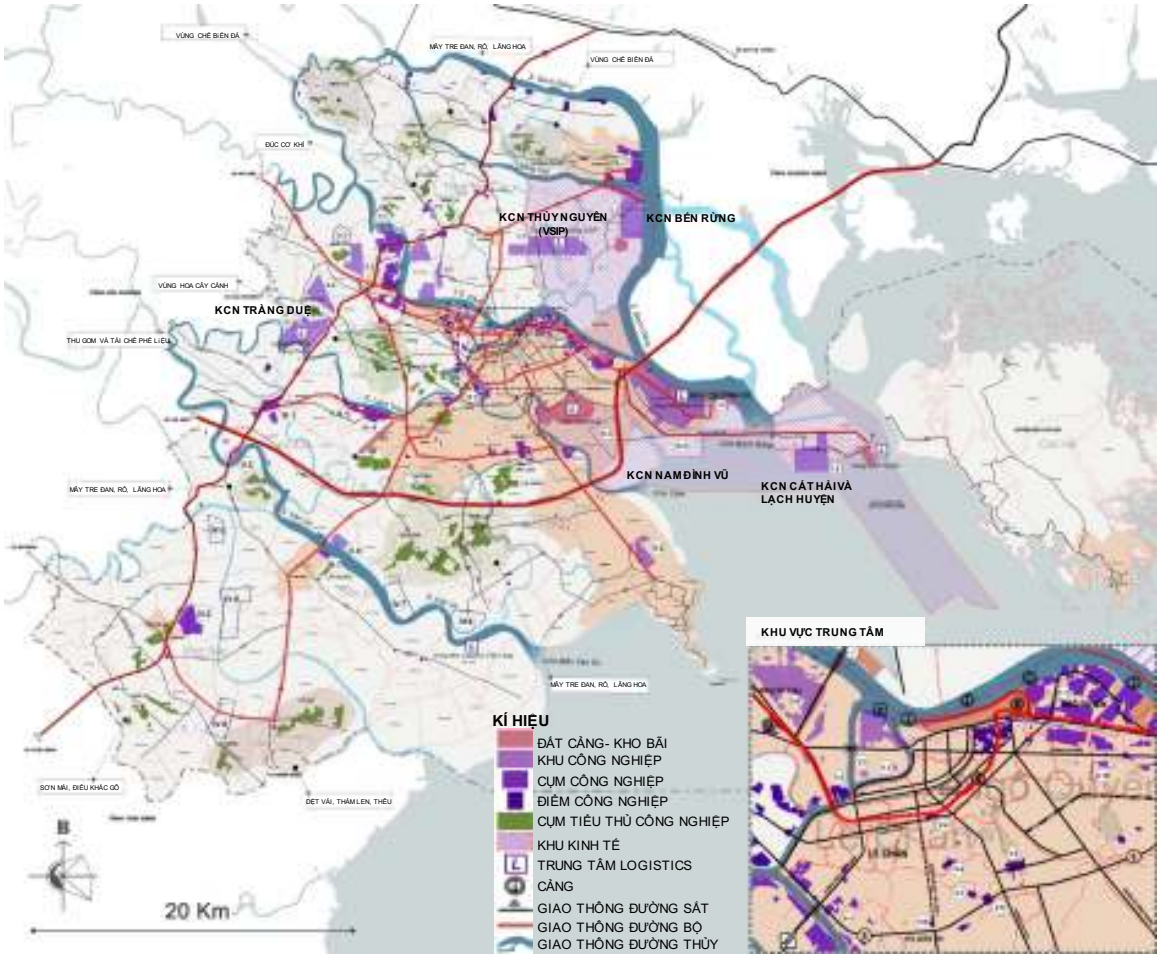
LÀNG NGHỀ HẢI PHÒNG

có tổng 40 làng nghề (19 làng nghề được công nhận, 21 làng nghề chưa được công nhận).

Chế biến, bảo quản lâm, nông, thủy sản		Xử lý, chế biến NVL phục vụ sản xuất NNNT		Sản xuất đồ gỗ, mây tre đan, gốm sứ, thủy tinh, dệt may, cơ khí		Khai thác nuôi trồng thủy sản		Sản xuất vật liệu xây dựng		Dịch vụ vận tải		Sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ		Gây trồng và kinh doanh sinh vật cảnh		Thu gom tái chế phế liệu và ngành nghề khác	
Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN	Được công nhận	Chưa được CN
2	3	0	1	6	8	3	1	0	5	1	2	2	0	5	0	0	1



Bản đồ hiện trạng phân bố Khu cụm công nghiệp, làng nghề



6. Xác định vấn đề

- Liên kết vùng: Mặc dù đạt gía trị sản xuất và chỉ số công nghiệp liên tục tăng trong giai đoạn 2009-2017, nhưng Hải Phòng không nhiều lợi thế cạnh tranh về công nghiệp đa ngành cần nhiều lao động so với các tỉnh TDMN (Bắc Ninh, Bắc Giang, Vĩnh Phúc, Thái Nguyên) do ảnh hưởng của BĐKH, quỹ đất hạn chế. Hải Phòng nên lựa chọn ngành công nghiệp mới có giá trị gia tăng cao, ít gây ô nhiễm môi

---

canh tác kém hiệu quả và phải nằm trong khu vực có cơ sở hạ tầng thuận lợi. Mạng lưới CCN phải gắn với không gian phát triển công nghiệp của thành phố nhằm hình thành mối liên kết trong sản xuất công nghiệp. Đặc biệt là liên kết giữa doanh nghiệp quy mô lớn với doanh nghiệp sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Trong quyết định phê duyệt quy hoạch, thành phố Hải Phòng xác định loại bỏ 18 CCN với tổng diện tích 2.710ha để đảm bảo môi trường cảnh quan, cải thiện, thu hút vốn đầu tư…

trường, ưu tiên phát triển dịch vụ công nghiệp, dịch vụ hậu cảng gắn liền với xuất khẩu và cảng nước sâu Định Vũ – Lạch Huyện;

- Phân bố KCCN phân tán do quỹ đất hạn chế và giải phóng mặt bằng khó khăn, điều này làm cho Hải Phòng khó khăn trong quản lý kiểm soát ô nhiễm môi trường từ công nghiệp đến đô thị.

- Giao thông kết nối vận tải hàng hoá hiện đang xung đột với giao thông đô thị. Tuyến quốc lộ 5 đoạn qua khu vực nội đô là đường Nguyễn Văn Linh, Nguyễn Bỉnh Khiêm ưu tiên vận tải hàng hoá đã hạn chế hướng phát triển đô thị về phía Nam (quận Dương Kinh và quận Đồ Sơn);

- Ngành công thương rà soát lại toàn bộ quỹ đất công nghiệp để có kế hoạch sử dụng đất hiệu quả, tránh lãng phí.

- Tổng số lao động hiện đang làm việc tại khu kinh tế, khu công nghiệp Hải Phòng có tới 40% lao động là người đến từ các tỉnh khác như Hải Dương, Thái Bình, Nam Định, Quảng Ninh nên nhu cầu về nhà ở của những công nhân này rất lớn, là vấn đề cần sớm giải quyết.

2.1.2. Quan điểm

- Quy hoạch hệ thống các khu, cụm, điểm công nghiệp trên địa bàn Hải Phòng phù hợp với Chiến lược phát triển công nghiệp toàn quốc. Quy hoạch phát triển công nghiệp Vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc Bộ;

- Công nghiệp tiếp tục là ngành kinh tế mũi nhọn của thành phố; phát huy lợi thế hệ thống hạ tầng giao thông: cảng cửa ngõ quốc tế đường biển, cảng hàng không quốc tế, đường cao tốc, đường ven biển, đường ql 10 nâng cấp; chủ động tạo lợi thế cạnh tranh và tranh thủ cơ hội để phát triển nhanh, tham gia sâu vào mạng lưới sản xuất công nghiệp khu vực và thế giới.

- Huy động hiệu quả mọi nguồn lực các thành phần kinh tế, chú trọng phát triển các ngành và sản phẩm công nghiệp chủ lực, thế mạnh của thành phố; đẩy mạnh phát triển các ngành và sản phẩm công nghiệp có giá trị gia tăng cao, giá trị xuất khẩu lớn, ứng dụng công nghệ hiện đại, tiết kiệm năng lượng, tài nguyên; gắn kết sản xuất với phát triển dịch vụ công nghiệp.

2.1.3. Mục tiêu

- Hải Phòng trở thành thành phố có nền công nghiệp hiện đại trước năm 2025; Phát triển công nghiệp dựa trên nền tảng kinh tế tri thức, có trình độ khoa học công nghệ và nguồn nhân lực có trình độ cao;

- Đến năm 2035, phát triển công nghiệp gắn với khoa học công nghệ, các trung tâm nghiên cứu, thiết kế chế tạo thử nghiệm sản phẩm mới và văn phòng của các tập đoàn sản xuất lớn. Tạo nên các sản phẩm có chất lượng và giá trị cao, như Công nghệ sinh học, công nghiệp nhiên liệu mới, cơ khí, sản xuất ô tô, công nghiệp vật liệu mới, hóa dược- mỹ phẩm, chế biến nông sản, thực phẩm, dệt may, da, vật liệu

xây dựng, nội thất cao cấp, công nghiệp điện… có khả năng cạnh tranh và đáp ứng mọi tiêu chuẩn tiên tiến của các nước phát triển.

- Phát triển bền vững và bảo vệ môi trường.

2.1.4. Định hướng phát triển Hải Phòng trở thành thành phố có nền công nghiệp hiện đại

a) Chiến lược phát triển

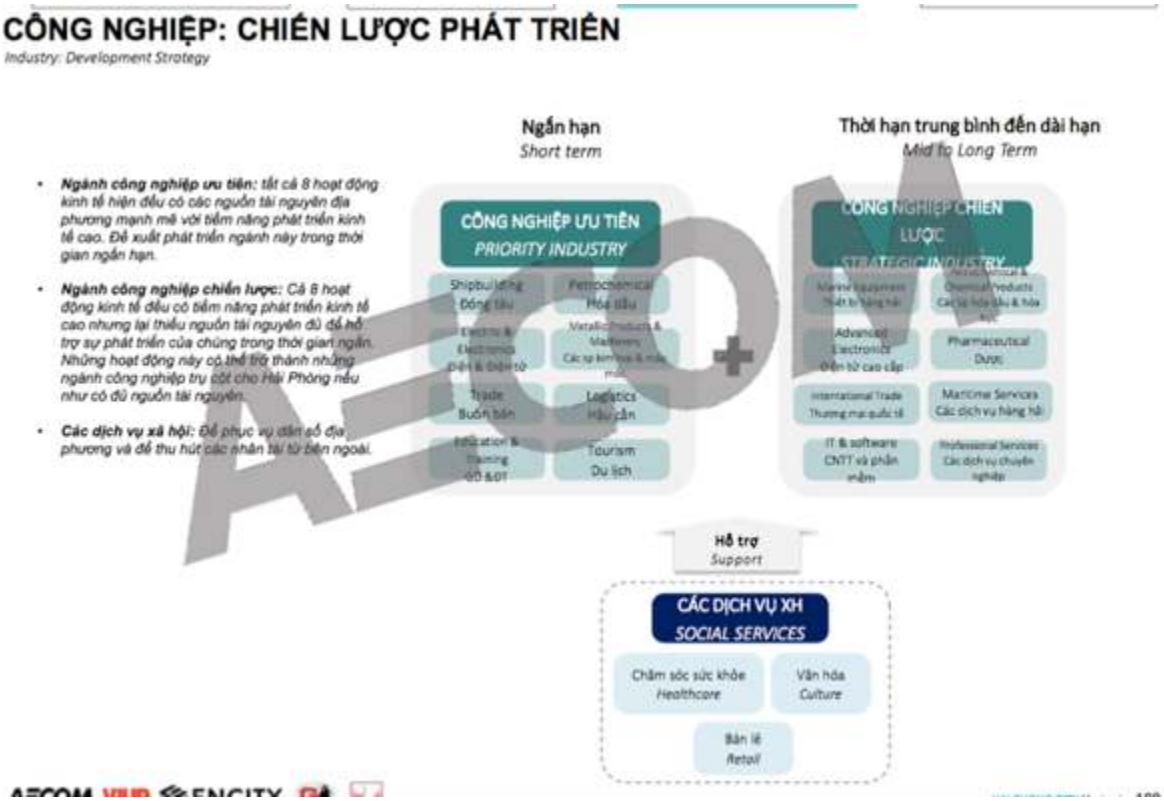
Hải Phòng sẽ là cửa ngõ tiếp nhận công nghệ mới và đồng thời là nơi phát triển công nghiệp dựa trên nền tảng kinh tế tri thức, có trình độ khoa học công nghệ và nguồn nhân lực có trình độ cao có thể tạo dựng những thương hiệu "made in Vietnam" xuất cảng ra thế giới. Theo QHTTKT-XH, Hải Phòng phát triển các phân ngành công nghiệp chủ đạo với cơ cấu giá trị sản xuất các ngành công nghiệp chế biến và chế tạo dự báo sẽ đạt 84,2% và 82,48% vào các năm 2025 và 2030. Gồm các ngành: Ngành sản xuất và phân phối điện; Công nghiệp sản xuất ô tô, xe máy điện, xe đạp điện; Ngành cơ khí, chế tạo; Nhóm ngành công nghiệp sản xuất điện, điện tử, tin học; Công nghiệp hóa chất; Phát triển ngành luyện kim; Chế biến nông thủy sản thực phẩm; Sản xuất vật liệu xây dựng; Dệt may, da giày.

Công nghiệp Hải Phòng trong tương lai ưu tiên lựa chọn các ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao dựa vào tiềm năng cảng nước nước Lạch Huyện, sân bay mới Tiên Lãng, trung tâm động lực mới (dịch vụ tài chính, ngân hàng, y tế, giáo dục, du lịch...) và các ngành công nghiệp hiện hữu. Dự báo các ngành công nghiệp lọt vào danh sách ưu tiên thể hiện trong bảng dưới đây.

Dự báo các ngành công nghiệp ưu tiên



Chiến lược phát triển



(*) Tham khảo

QĐ 1448: Các khu công nghiệp, kho tàng:

Tổng diện tích đất công nghiệp, kho tàng đến năm 2025 sẽ đạt 16.329 ha được phân thành các khu và cụm công nghiệp:

+ Các khu công nghiệp: gồm 16 khu công nghiệp được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Quy hoạch hệ thống các khu công nghiệp Việt Nam có tổng diện tích 9.504 ha.

+ Các cụm công nghiệp địa phương: có quy mô khoảng 6.825 ha tập trung các khu vực sau: dọc theo quốc lộ 5, quốc lộ 10, huyện Thủy Nguyên, huyện Kiến Thụy, huyện Tiên Lãng, huyện Vĩnh Bảo, quận Hải An, quận Đồ Sơn và ven sông Văn Úc, sông Bạch Đằng, sông Cấm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Hải Phòng.

Luồng đường sông: nạo vét đảm bảo luồng các tuyến sông từ cấp 1 đến cấp 4. Đầu tư phát triển nhanh các dịch vụ (cảng, vận tải biển, logistics, hàng không, tài chính - ngân hàng, thương mại, du lịch, giáo dục - đào tạo, y tế,...) đảm bảo xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của Việt Nam; trung tâm dịch vụ logistics của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ tại khu công nghiệp Nam Đình Vũ với 04 Trung tâm logistics vệ tinh là Lạch Huyện, VSIP, Tràng Duệ và Tiên Lãng

***QĐ 821:** Đến năm 2020 thành lập mới có chọn lọc các khu, cụm công nghiệp với diện tích tăng thêm từ 4.000 đến 5.000 ha, đưa tổng diện tích các khu, cụm công nghiệp lên trên 10.000 ha. Ưu tiên phát triển các khu công nghiệp trong Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, thu hút các ngành công nghiệp hỗ trợ, các ngành có giá trị gia tăng cao, ứng dụng công nghệ hiện đại, thân thiện môi trường*

Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Nâng cao năng lực cảng Chùa Vẽ, cảng Đình Vũ. Xây dựng mới cảng khu công nghiệp Nam Đình Vũ, quân cảng Nam Đồ Sơn, bến tầu khách quốc tế tại cảng Hoàng Diệu. Xây dựng mới các cảng hành khách đầu mối tại khu vực Bến Bính và đảo Cát Hải, đảo Cát Bà.

Cụm công nghệ cao phía Tây với không gian phát triển chủ yếu là các khu công nghiệp công nghệ cao tại huyện An Dương, Nomura, An Hưng - Đại Bản.

b. Phân bố không gian:

- Phân bố không gian mạng lưới công nghiệp trên nguyên tắc sau đây:
  1. Bố trí công nghiệp thành các **cụm tập trung và ngoài đô thị tập trung**
  2. Đảm bảo phân bố **việc làm** cho các địa phương
  3. Gắn phát triển công nghiệp với **hạ tầng giao thông và logistics**
  4. Ưu tiên các vị trí chiến lược để phát triển công nghiệp **công nghệ cao**
- Phân bố không gian

Dự báo: 14.000 -16000 ha đất công nghiệp

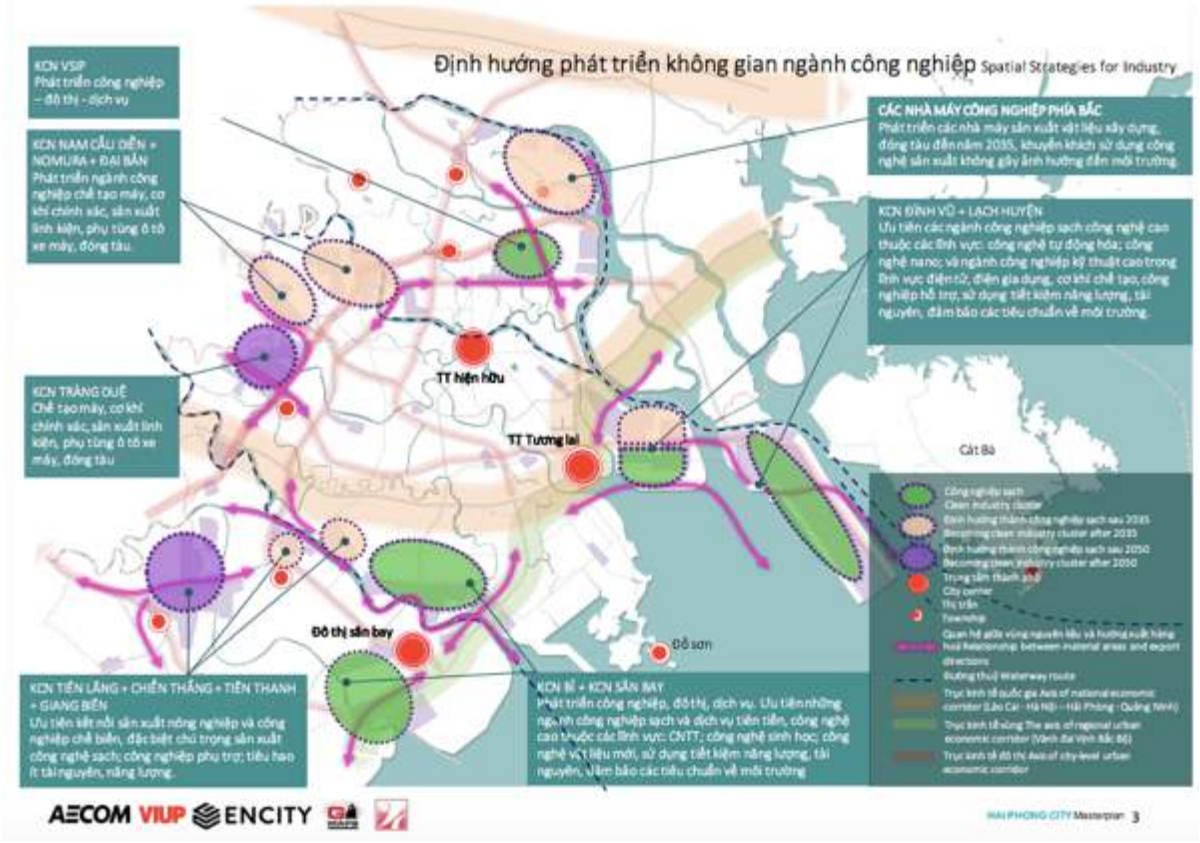
Hình thành vành đai công nghiệp dọc QL 10, sông Bạch Đằng, sông Văn Úc trên địa bàn các huyện Thuỷ Nguyên, An Dương, An Lão, Kiến Thuỵ, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo).

Xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông vận tải hàng hoá kết nối vành đai công nghiệp với hệ thống hạ tầng quốc gia (cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, QL5, QL18, các tuyến cao tốc 5B, cao tốc ven biển, cao tốc ql18, đường sắt quốc gia...), tăng cường giao thông đường thuỷ nội vùng và giảm xung đột với giao thông đô thị.

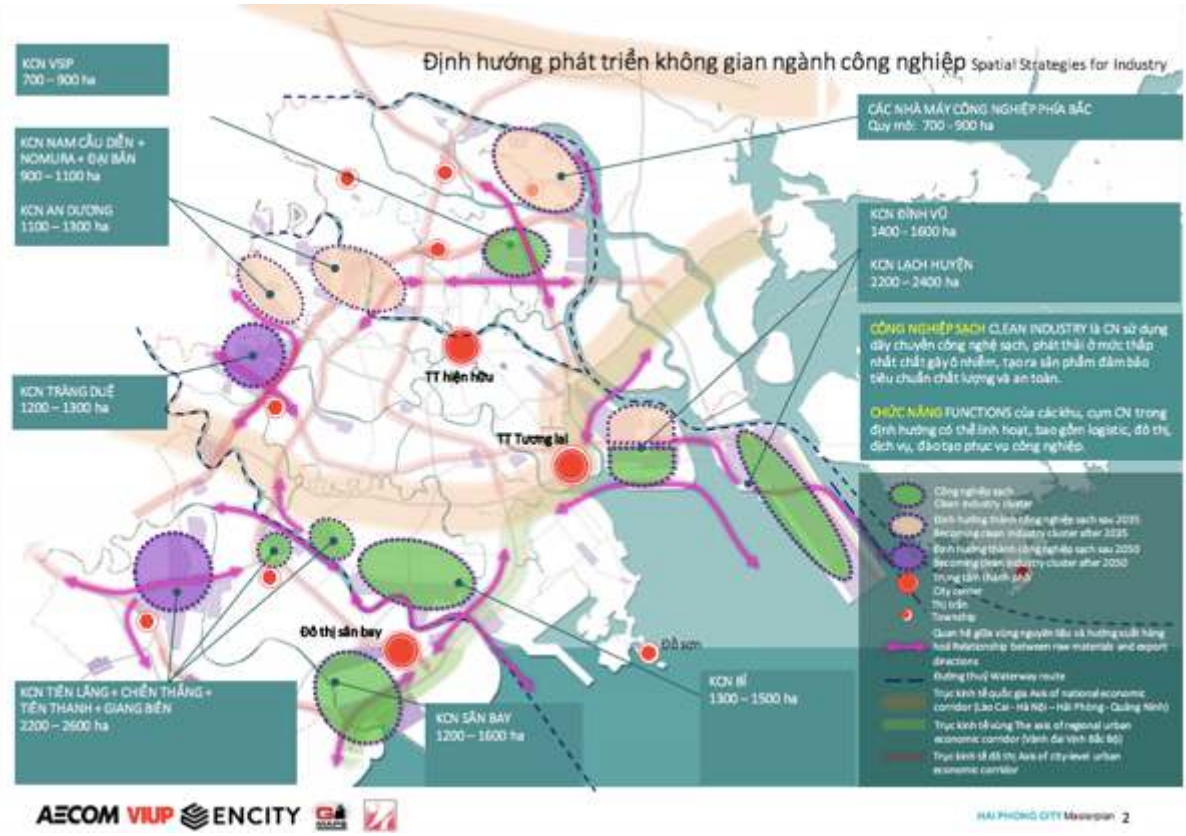
Ưu tiên đầu tư phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng khu kinh tế, đảm bảo các KCN vận hành thuận tiện.

Bố trí nhà ở công nhân trên vành đai công nghiệp.

Sơ đồ phân bố các ngành công nghiệp ưu tiên



Sơ đồ phân bố quy đất phát triển công nghiệp



- Các cơ sở công nghiệp cũ nằm trong khu dân cư:

Khuyến khích chuyển đổi mới công nghệ hoặc chuyển đổi chức năng. Quỹ đất sau khi di dời các cơ sở công nghiệp được chuyển đổi chức năng theo quy hoạch tổ chức không gian và sử dụng đất của đô thị: Một phần dành để giải quyết sự mất cân đối về hệ thống hạ tầng xã hội trong khu vực và một phần để khai thác phát triển các khu dân cư, thương mại, dich vụ…

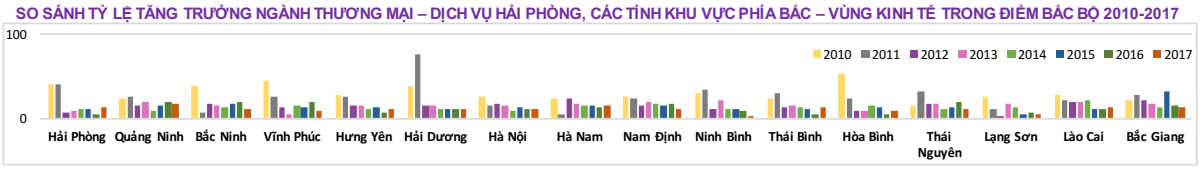
- Các điểm TTCN:

Làng nghề truyền thống gắn với ngành nghề nông thôn, chú trọng bảo vệ môi trường; Quy hoạch các cụm làng nghề truyền thống theo các nhóm nghề, kết hợp với bảo tồn và khai thác du lịch.

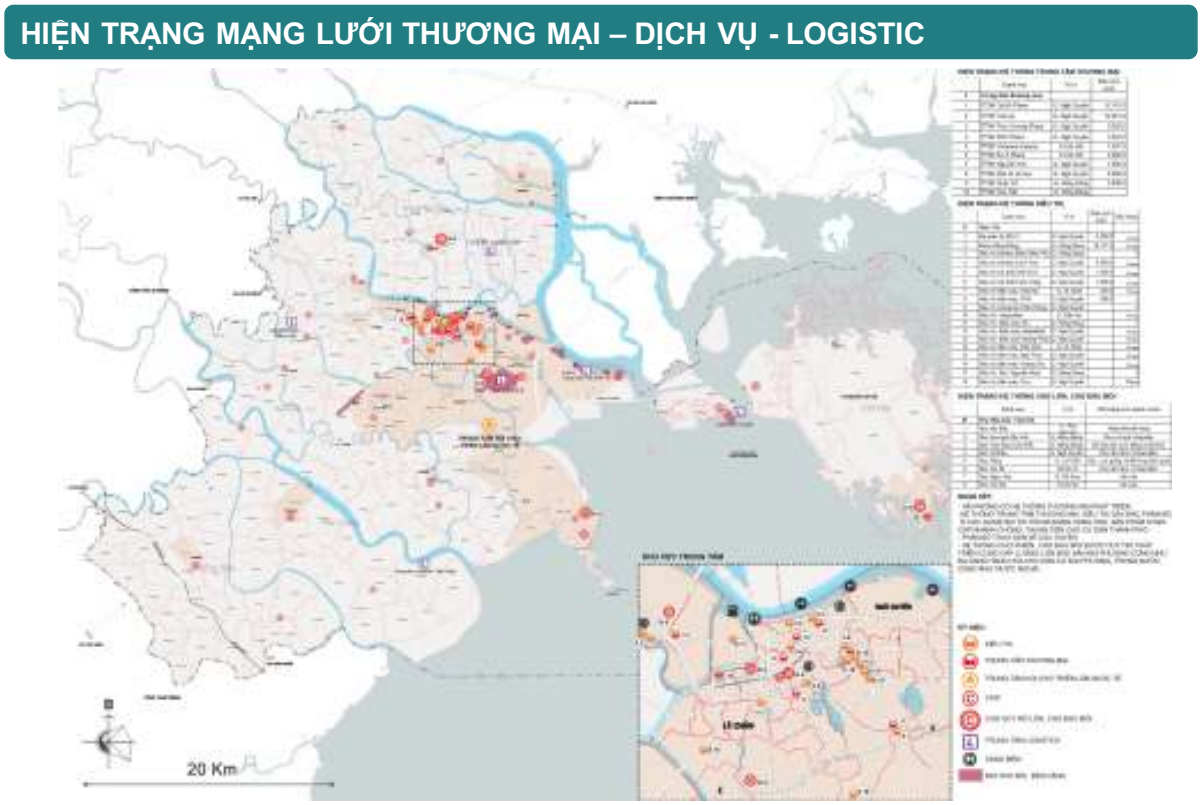
2.2. Định hướng quy hoạch mạng lưới dịch vụ thương mại

2.2.1. Bối cảnh chung:

Thương mại dịch vụ là trụ cột trong nền kinh tế Hải Phòng, tuy nhiên tỷ trọng đóng góp vào nền kinh tế Hải Phòng đang có xu hướng thấp dần (năm 2018 chiếm 44,05% thấp hơn công nghiệp và xây dựng 44,3%)



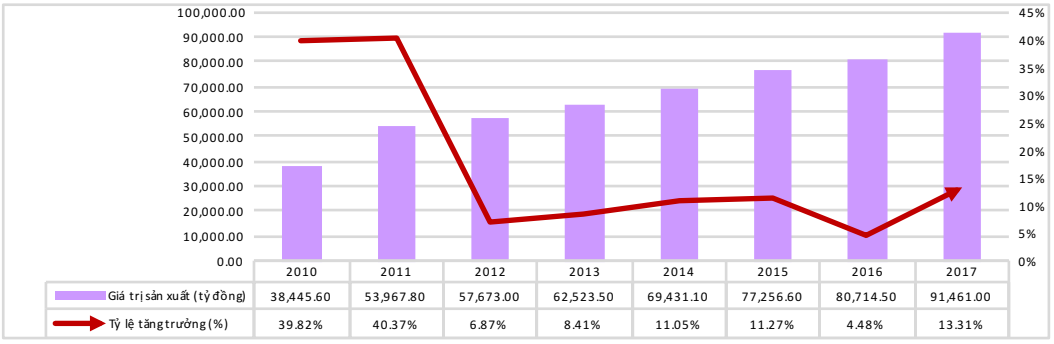
Hải Phòng đã hình thành các trung tâm Logistic nằm trong khu kinh tế, như: Trung tâm logistics Green - KCN Đình Vũ, Trung tâm tiếp vận Yusen Logistics - KCN Đình Vũ, Trung tâm logistics SDC - KCN Đình Vũ, Trung tâm thuộc KCN Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng - Deep C III. Ngoài khu kinh tế, nhìn chung hệ thống dịch vụ logistics còn yếu, và kém đồng bộ.



Hệ thống thương mại mới chỉ dừng lại đầu tư tại các quận trong nội thành tập trung tại quận Hồng Bàng, Lê Chân nhưng vẫn chưa khai thác hiệu quả. Hạ tầng thương mại còn nhiều hạn chế, phát triển chưa đều giữa các địa bàn, chưa đồng đều về khoảng cách, về vị trí địa lý, về cơ sở hạ tầng,…

Hoạt động thương mại, xuất khẩu, logistics chưa khai thác hết lợi thế Thành phố cảng, công nghiệp, cửa ngõ chính ra biển của miền Bắc. Chưa thực sự trở thành trung tâm thương mại lớn của cả nước, trung tâm xuất nhập khẩu, trung tâm bán buôn của khu vực phía Bắc.

BIỂU ĐỒ TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG, TỔNG MỨC BÁN LẺ HÀNG HÓA VÀ DOANH THU DỊCH VỤ HẢI PHÒNG 2010-2017



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Giá trị sản xuất (tỷ đồng)	38,445.60	53,967.80	57,673.00	62,523.50	69,431.10	77,256.60	80,714.50	91,461.00
Tỷ lệ tăng trưởng (%)	39.82%	40.37%	6.87%	8.41%	11.05%	11.27%	4.48%	13.31%

Z

2.2.2. Quan điểm

Phát huy tối đa các lợi thế só sánh về địa lý và vị thế của thành phố, tập trung phát triển theo hướng chuyên nghiệp hoá, hiện đại, tiệm cận dần với các chuẩn quốc tế về các ngành dịch vụ cảng biển, sân bay, du lịch, kinh tế biển, logistics, tài chính, xuất nhập khẩu, thương mại-dịch vụ trở thành lĩnh vực hàng đầu trong sự phát triển của thành phố, phấn đấu đến năm 2025 cơ bản hình thành một trung tâm quốc tế lớn về thương mại-dịch vụ mang tính khu vực.

2.2.3. Mục tiêu:

Phát triển thành phố Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của Việt Nam; trung tâm tài chính, thương mại, giao dịch ngoại thương, xúc tiến thị trường và vận động đầu tư lớn của vùng Bắc Bộ, cả nước và khu vực; trung tâm du lịch, trung tâm y tế lớn của vùng Duyên hải Bắc Bộ; trung tâm giao dịch thông tin, bưu chính viến thông và hội nghị quốc tế lớn của Việt Nam; trung tâm đào tạo-giáo dục và nghiên cứu khoa học lớn của vùng Bắc Bộ. Kết hợp phát triển các ngành dịch vụ chất lượng cao phục vụ kinh tế đối ngoại với phát triển kinh tế biển, công nghiệp khai thác, chế biến và du lịch quốc tế.

Nâng cấp và đầu tư đồng bộ kết cấu hạ tầng phục vụ trực tiếp và gián tiếp các hoạt động dịch vụ.

2.2.4. Định hướng quy hoạch:

a. Phân bố không gian:

(1) Trung tâm tài chính ngân hàng, bảo hiểm, dịch vụ thương mại tổng hợp

- Trung tâm cũ (khu phố Pháp): duy trì và nâng cấp cơ sở vật chất đã có.
- Hình thành mới trung tâm giao thương quốc tế (CBD), trung tâm Tài chính-Thương mại quốc tế và Hội chợ triển lãm (diện tích từ 10- 15 ha) tại vịnh Hải Phòng và
- Hình thành mới khoảng 5-7ha trình trung tâm tài chính ngân hàng gắn với dịch vụ cảng hàng không Tiên Lãng (dự kiến).

(2) Mạng lưới logistics.

Quy hoạch trung tâm logistics Hải Phòng bao gồm 01 Trung tâm logistics cấp Vùng và các trung tâm logistics cấp thành phố với chức năng phụ trợ cho Trung tâm logistics cấp Vùng. Cụ thể như sau:

- Trung tâm logistics cấp Vùng: Đảm nhận chức năng là trung tâm dịch vụ vận tải, phân phối hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng. Có vị trí đảm bảo khả năng kết

hợp chặt chẽ với hoạt động khai thác của cảng Hải Phòng, đặc biệt là khu bến Lạch Huyện và đảm bảo khả năng kết nối từ 2 phương thức vận tải trở lên đến trung tâm. Vị trí Trung tâm logistics cấp Vùng dự kiến bố trí tại khu công nghiệp Nam Đình Vũ với khả năng kết nội với mạng giao thông quốc gia bằng đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.

- Các trung tâm logistics cấp thành phố: Đảm nhận chức năng phụ trợ cho Trung tâm logistics cấp Vùng trong hoạt động phân phối hàng hóa trên các hướng hành lạng vận tải chính yếu. Ưu tiên lựa chọn vị trí tại các đầu mối giao thông và có khả năng kết nối bằng nhiều phương thức vận tải. Dự kiến bố trí 04 Trung tâm logistics vệ tinh như sau:

  Trung tâm logistics Lạch Huyện: Quy mô khoảng 16,5 ha tại khu vực bến cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, công năng chủ yếu phục vụ các dịch vụ cảng biển của cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng và từng bước phát triển, mở rộng gắn liền với quy mô phát triển của khu bến cảng. Dự kiến khối lượng hàng thông qua Trung tâm logistics khoảng 10 triệu tấn/năm, trong đó khối lượng hàng hóa container khoảng 0,6 triệu TEUs/năm.

  Trung tâm logistics VSIP: Quy mô khoảng 10 ha tại khu công nghiệp VSIP; phục vụ khu cảng Hoàng Diệu, cảng Cái Lân, và hỗ trợ hoạt động cho Trung tâm logistics chính. Dự kiến công suất thông qua của trung tâm logistics VSIP khoảng 7,9 triệu tấn/năm trong đó hàng Container khoảng 0,4 triệu TEUs/năm.

  Trung tâm logistics Tràng Duệ: Quy mô khoảng 30 ha tại khu công nghiệp Tràng Duệ. Chức năng chủ yếu phục vụ cảng biển Vật Cách, Hoàng Diệu, Chùa Vẽ và hỗ trợ hoạt động cho Trung tâm logistics cấp Vùng. Dự kiến công suất thông qua của trung tâm logistics Tràng Duệ khoảng 10 triệu tấn/năm, trong đó hàng container khoảng 0 5 triệu TEUs/năm.

  Trung tâm logistics Tiên Lãng: Quy mô khoảng 10 ha tại khu vực xã Hùng Thắng huyện Tiên Lãng. Chức năng chủ yếu hỗ trợ hoạt động cho Trung tâm logistics cấp Vùng Dự kiến công suất thông qua của trung tâm logistics Tiên Lãng khoảng 3,5 triệu tấn năm trong đó hàng Container khoảng 0,2 triệu TEUs/năm.

(3) Hệ thống trung tâm thương mại, siêu thị, chợ, bán lẻ.

Khu nội đô hiện hữu: Hình thành mạng lưới các trung tâm thương mại, siêu thị, chợ... theo các cấp phục vụ kết hợp với việc cải tạo và nâng cấp các công trình đã có, chú trọng đáp ứng nhu cầu diện tích bãi đỗ xe. Cải tạo và xây dựng mới các tuyến và trục phố thương mại, chú trọng đến không gian đi bộ.

Khu đô thị mới Xây dựng mới mạng lưới các trung tâm thương mại, siêu thị, chợ... đồng bộ, hiện đại với với số lượng và quy mô căn cứ theo quy mô của từng đô thị được quy hoạch. Xây dựng mới các tuyến và trục phố thương mại.

Khu vực nông thôn: Cải tạo và nâng cấp mạng lưới chợ truyền thống, chú trọng đầu mở rộng các khu vực thu mua nông sản. Hình thành mạng lưới trung tâm mua sắm-thương mại dịch vụ tổng hợp, siêu thị vừa và nhỏ, chợ bán lẻ, cửa hàng tiện lợi, và tạp hóa...

(4) Khu vực trung tâm thương mại đầu mối:

Hình thành các Khu dịch vụ tiếp vận trung chuyển hàng hóa (Logistic) tại Khu kinh tế đinh vũ và khu vực phía Vành Đai Công Nghiệp bao quanh thành phố.

Hình thành mạng lưới chợ đầu mối nông sản tổng hợp cấp vùng (diện tích từ 50- 100 ha mỗi chợ) gắn với các vùng nông nghiệp lúa, rau, hoa, quả sản lượng cao tại các khu vực: khu vực Tiên Lãng và Vĩnh Bảo.

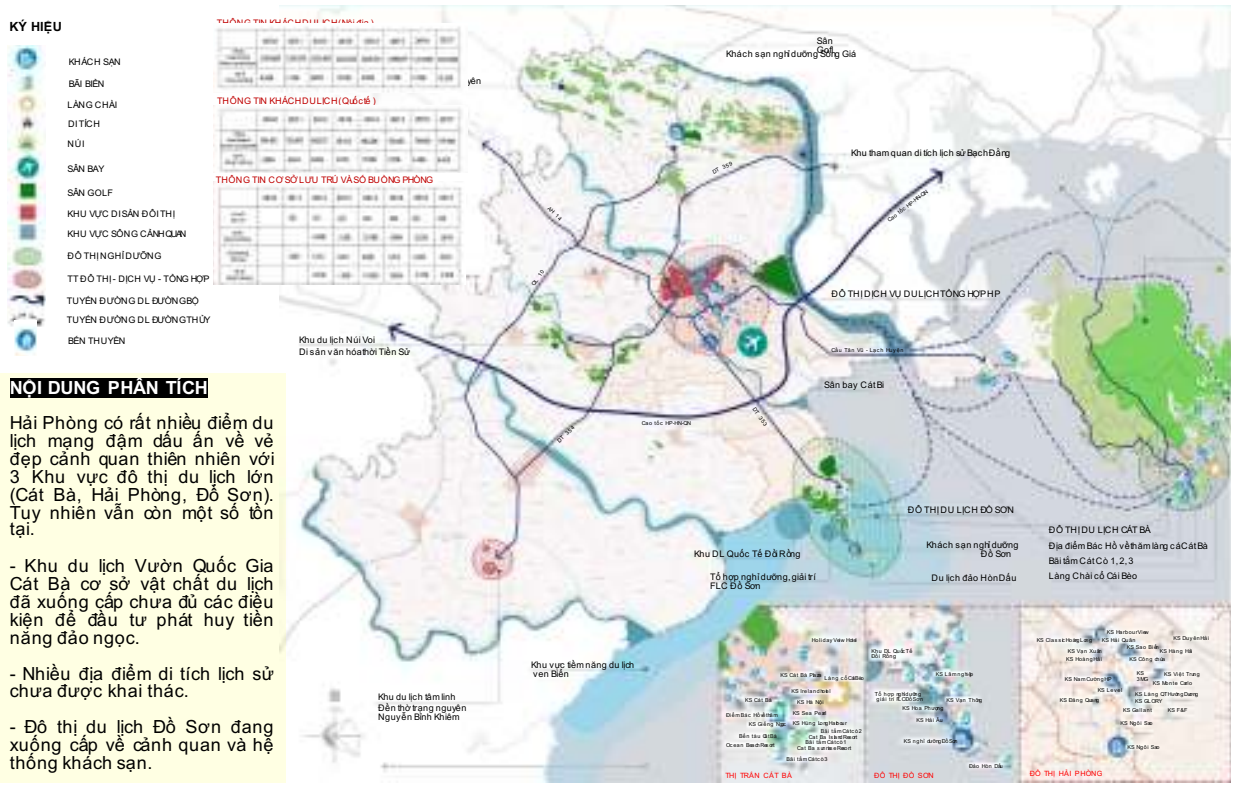
Hình thành mạng lưới trung tâm bán buôn và mua sắm cấp vùng (diện tích từ 20- 50 ha mỗi trung tâm) gắn với khu vực đô thị trung tâm, các đô thị vệ tinh và các đầu mối giao thông liên Vùng tại của ngõ phía Bắc và phía Đông của thành phố Hải Phòng.

2.3. Định hướng quy hoạch mạng lưới du lịch

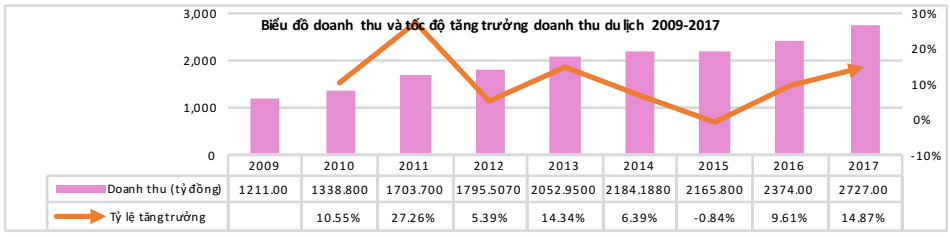
2.3.1. Bối cảnh hiện trạng

1. Hải Phòng có rất nhiều tiềm năng phát triển du lịch văn hoá, nghỉ dưỡng, giải trị. Hải phòng có 3 khu vực đô thị du lịch nổi bật là đảo Cát Bà, trung tâm thành phố Hải Phòng và Đồ Sơn).

Bản đồ phân bố mạng lưới du lịch

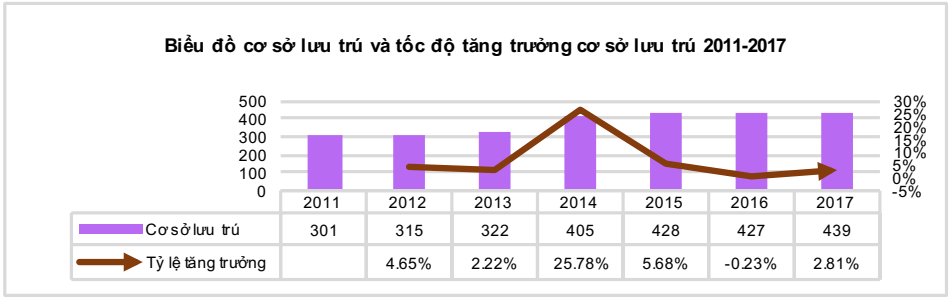


2. Doanh thu đạt 2.727 tỷ đồng (năm 2017), tốc độ tăng trưởng tăng 10,55% (năm 2010) lên 14,87% (năm 2017).

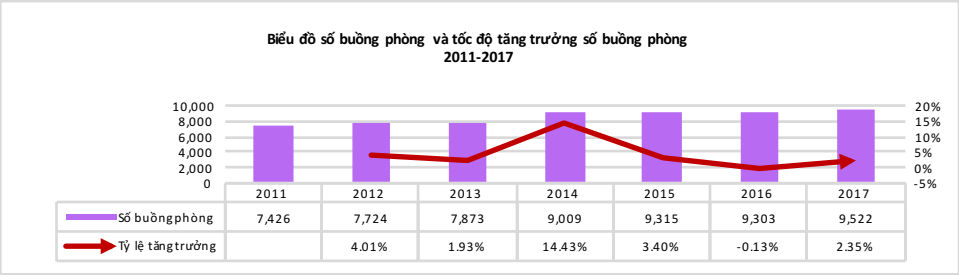


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Doanh thu (tỷ đồng)	1211.00	1338.800	1703.700	1795.5070	2052.9500	2184.1880	2165.800	2374.00	2727.00
Tỷ lệ tăng trưởng		10.55%	27.26%	5.39%	14.34%	6.39%	-0.84%	9.61%	14.87%

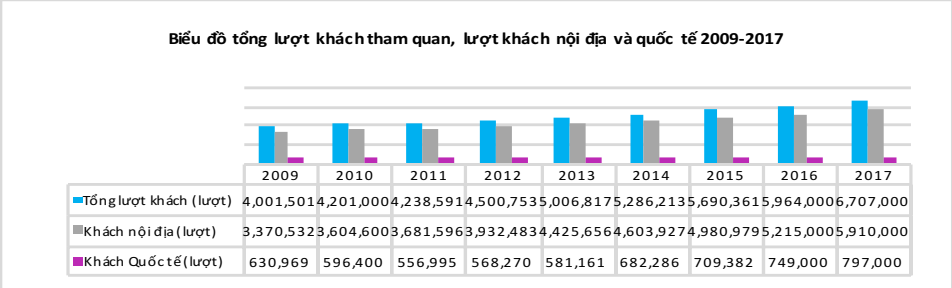
3. Cơ sở vật chất du lịch: Toàn thành phố hiện có 439 cơ sở (năm 2017) tăng hơn 138 cơ sở (năm 2011) với tốc độ tăng trưởng 2,81%.Với 9.522 buồng phòng, tốc độ tăng trưởng là 0,02% (năm 2017).



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Cơ sở lưu trú	301	315	322	405	428	427	439
Tỷ lệ tăng trưởng		4.65%	2.22%	25.78%	5.68%	-0.23%	2.81%



3. Tổng khách du lịch đến Hải Phòng đạt 5,7 triệu lượt (năm 2017), tốc độ tăng trưởng đạt 12,46%. Trong đó khách Quốc tế đạt 797 ngàn lượt khách), tốc độ tăng trưởng đạt 6,41%.



	2012	2014	2015	2016	2017
Khách du lịch nghỉ qua đêm (lượt)	966.364	1.923.763	2.167.689	2.269.344	2.957.278
Khách trong ngày (lượt)	2.973.295	2.609.229	2.740.077	2.860.454	2.860.499
Tổng lượt khách lưu trú phục vụ (lượt)	**3.939.659**	**4.532.992**	**4.907.766**	**5.129.798**	**5.817.777**

Sản phẩm du lịch chưa được đầu tư khai thác tạo thành thế mạnh, chất lượng cơ sở lưu trú chưa cao, thiếu khách sạn 4-5 sao có quy mô lớn. Hệ thống công trình vui chơi giải trí yếu, thiếu và kém hấp dẫn. Sản phẩm du lịch của Hải Phòng khá đa dạng trong đó sản phẩm du lịch biển, đảo (sản phẩm nghỉ dưỡng biển gắn với Đồ Sơn, đặc biệt là quần đảo Cát Bà – đã được xếp hạng cấp Quốc gia đặc biệt). Ngoài ra, sản phẩm du lịch văn hóa như Khu di tích Đền Trạng Trình Nguyễn Bỉnh Khiêm). Tổng số lao động ngành 13.717 lao động trong đó lao động trước tiếp chiếm 8.539 lao động. Sức cạnh tranh chưa phát huy hết thế mạnh của Thành phố, lượng khách du lịch Quốc tế thấp, doanh thu từ du lịch không cao so với các tỉnh lân cận. Sản phẩm du lịch hạn chế chưa tận dụng tối đa được tài nguyên đặc trưng của Thành phố cũng như chưa đáp ứng được nhu cầu, thị hiếu của khách du lịch.

Thiếu các nhà đầu tư Quốc tế vào hoạt động du lịch. Công tác quảng bá, xúc tiến, kêu gọi nhà đầu tư còn nhiều hạn chế.

Các dự án đầu tư

TT	Tên Dự án	Tổng mức đầu tư	Vốn XHH	Phân kỳ thực hiện		
				2016 - 2020	2021 - 2025	2025 - 2030
1	Xây dựng sân golf Vũ Yên	7.200	7.200	7.200	-	-
2	Xây dựng sân golf An Lão	3.600	3.600	-	3.600	-
3	Dự án Quảng trường biển tại Đồ Sơn	500	500	-	200	300
4	Dự án khu du lịch sinh thái đảo Vũ Yên	12.000	12.000	12.000	-	-
5	Dự án Khu nghỉ dưỡng cao cấp Hòn Dấu	10.000	10.000	10.000	-	-

6	Dự án Khu du lịch văn hóa tâm linh đảo Cái Tráp	10.000	10.000	10.000	-	-
7	Dự án Sungroup					

Các vấn đề:

- Hải phòng có hội tụ nhiều tiềm năng phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn. Yếu tố cảnh quan tự nhiên vùng bờ đang bị xuống cấp do phát triển công nghiệp và đô thị quá tải, điều đó dẫn đến khó khăn thu hút các tập đoàn du lịch đầu tư.
- Khu du lịch Vườn Quốc Gia Cát Bà có nhiều tiềm năng phát triển kết nối với vịnh Hạ Long, nhưng cơ sở vật chất du lịch chưa đủ các điều kiện để đầu tư phát huy tiền năng. Dự án phát triển du lịch của tập đoàn Sungroup mang đến nhiều cơ hội để Cát Bà trở thành điểm đến du lịch quốc tế, so cùng tiềm ẩn nhiều thách thức về môi trường và suy giảm giá trị sinh thái của VQG.
- Hải Phòng là địa bàn chứa đựng nhiều địa điểm di tích lịch sử văn hoá có giá trị từ thời tiền sử đến nay, nhưng chưa được khai thác.
- Đô thị du lịch Đồ Sơn xuống cấp về cảnh quan (bãi tắm và nước biển đục vì sa bồi) và cơ sở dịch vụ lưu trú. Mặc dù, Đồ Sơn được kết nối thuận tiện với đường cao tốc Hà nội – Hải Phòng và thành phố đã dành nguồn ngân sách lớn đầu tư tuyến đường Phạm Văn Đồng kết nối với nội đô Hải Phòng, nhưng Đồ Sơn vẫn chỉ thu hút lượng nhỏ du khách nội địa vùng Bắc Bộ, khó khăn thu hút khách quốc tế.

2.3.2. Mục tiêu

Xây dựng, phát triển du lịch Hải Phòng bền vững, trở thành ngành kinh tế mũi nhọn chủ lực, có tính chuyên nghiệp, có hệ thống cơ sở vật chất, kỹ thuật tương đối đồng bộ, hiện đại; sản phẩm du lịch có chất lượng cao, đa dạng, khác biệt, thân thiện với môi trường, có thương hiệu, có sức cạnh tranh. Chú trọng phát uiển du lịch biển, đào theo chiều sâu, có chất lượng cao; mang đậm bản sắc về vùng đất, con người Hài Phòng.

Đến năm 2030: Hải Phòng trở thành trung tâm du lịch lớn của cả nước; KDL Cát Bà và Đồ Sơn có khả năng cạnh tranh trong khu vực và quốc tế.

Hình thành các trung tâm du lịch ven biển lớn tầm cỡ quốc gia và quốc tế. Đưa du lịch trở thành một ngành kinh tế năng động, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo việc làm và tăng nguồn thu ngoại tệ.

Đẩy mạnh phát triển du lịch biển, phát triển mạnh du lịch cao cấp theo hướng vừa khai thác có hiệu quả tài nguyên du lịch, vừa tôn tạo, bảo vệ tài nguyên, môi trường sinh thái.

Gắn sự phát triển du lịch của thành phố Hải Phòng với sự phát triển của ngành du lịch trong vùng và cả nước, khai thác du lịch tuyến trục sông Hồng và hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

Bảng : Một số chỉ tiêu quy hoạch phát triển ngành du lịch Hải Phòng

Chi tiêu	Đơn vị	2025	2030
Số lượt khách du lịch	Nghìn lượt	9.000-9.500	10.000 -10.500
Khách quốc tế	-	1.500-1.700	2.200-2.500

Khách nội địa		7.500-7.800	7.800-8.000
Doanh thu du lịch	Tỷ đồng	6.439	11.348
vốn đầu tư du lịch	-	100.000	168.000
Nhu cầu khách sạn	Phòng	15.000	20.000
Nhu cầu lao động trực tiếp trong ngành du lịch	Nghìn người	20.000	25.000

Nguồn: Quy hoạch phát triển ngành VHTTDL thành phố Hải Phòng

2.3.3. Định hướng phát triển

Hải Phòng sẽ là cửa ngõ về du lịch cho vùng đồng bằng sông Hồng và vùng vịnh Bắc Bộ với đảo Cát Bà và trung tâm đô thị mới ở Đồ Sơn sẽ là những tâm điểm du lịch mang tầm vóc quốc gia.

Chiến lược:

1. Phát triển du lịch với **biển và hệ sinh thái** (Cát Bà)
2. Phát triển du lịch với **thể thao & vui chơi giải trí** (Đồ Sơn)
3. Phát triển du lịch với **di sản văn hoá và đặc trưng đô thị** (Đô thị hiện hữu)
4. Phát triển **hạ tầng giao thông cấp vùng** để trở thành cửa ngõ du lịch

(1) ĐỒ SƠN - Phát triển du lịch với thể thao & vui chơi giải trí

Hình thành trung tâm động lực (CBD) mới hướng vịnh Hải Phòng, sẽ tạo nên cơ hội tái phát triển bán đảo Đồ Sơn thành một khu du lịch nghỉ dưỡng với nhiều dịch vụ vui chơi giải trí cao cấp dành cho cư dân thành phố Hải Phòng và vùng phụ cận, du khách quốc tế;

Xây dựng Đồ Sơn thành trung tâm có thương hiệu về tổ chức hội nghị, hội thảo..., du lịch lễ hội, tín ngưỡng; đồng thời là điểm đầu mối, cơ sở hậu cần cho tuyến du lịch Đồ Sơn - Cát Bà - Hạ Long.

Các sản phẩm du lịch tiêu biểu gồm: Du lịch sinh thái rừng - biển, du lịch nghỉ dưỡng biển, tín ngưỡng và tham dự các lễ hội vùng biển độc đáo như Lễ hội chọi trâu; du lịch vui chơi giải trí; du lịch thể thao (lặn biển, leo núi, dù lượn...), du lịch tham quan, du lịch văn hoá, du lịch MICE (du lịch kết hợp hội nghị, hội thảo, triển lãm, tổ chức sự kiện...).

Một số dự án tiêu biểu gồm Khu du lịch vui chơi và giải trí cao cấp Him Lam tại đảo Hòn Dấu, Khu phức hợp dịch vụ, du lịch nghỉ dưỡng và biệt thự sinh thái cao cấp FLC Đồ Sơn; Dự án Khu du lịch quốc tế Đồi Rồng; sân gôn Đồ Sơn; khu casino khách sạn 4 sao; khu du lịch quốc tế Hòn Dấu; khu du lịch nghỉ dưỡng cao cấp DASO; trung tâm phục hồi sức khỏe, khám chữa bệnh và trung tâm thể thao giải trí; xây dựng cầu cảng du lịch quốc tế; xây dựng hệ thống khách sạn, nhà hàng cao cấp; hình thành trục du lịch Hải Phòng - Đồ Sơn (theo trục đường 353)...

(2) CÁT BÀ – BẠCH LONG VĨ - Phát triển du lịch với biển và hệ sinh thái

Khu du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng, chữa bệnh cao cấp đảo Cát Bà:

Khai thác, bảo vệ và phát triển nguồn tài nguyên tự nhiên (đặc biệt là hệ sinh thái rừng và biển) của Cát Bà; xây dựng đảo Cát Bà theo mô hình đảo sinh thái, thông minh, không có khí thải của phương tiện cơ giới với các loại hình du lịch sinh thái, du lịch tham quan, khám phá, thể thao, vui chơi giải trí, du lịch tầu biển, du lịch sự kiện, du

lịch MICE, du lịch địa chất, văn hóa, tâm linh...Các loại hình sản phẩm mới như thủy phi cơ, cáp treo, du thuyền, sân golf, khinh khí cầu, công viên đại dương... Đầu tư xây dựng Trung tâm cứu hộ động vật hoang dã tại Vườn quốc gia Cát Bà; Trung tâm phục hồi sức khỏe, khám chữa bệnh, Trung tâm thể thao giải trí; hệ thống cáp treo xuyên qua rừng (cáp treo sinh thái); cầu cảng du lịch hiện đại. Phát triển hệ thống tàu cao tốc đưa đón khách du lịch giữa các khu du lịch, khu vui chơi giải trí, thể thao...

Sản phẩm du lịch chính gồm: Tham quan vịnh, vũng, hệ thống hang động, di chi khảo cổ trên đảo; tham quan, tìm hiểu các giá trị sinh thái, sinh học và cảnh quan ở Khu dự trữ sinh quyển; du lịch nghỉ dưỡng, tắm biển, vui chơi giải trí, thể thao; du lịch xe đạp địa hình Hải Phòng - Cát Bà bằng đường xuyên đảo. Đây là tuyến du lịch sinh thái dành cho những du khách ưa thích mạo hiểm, muốn khám phá những nét hoang sơ của quần đào Cát Bà.

Khu du lịch biển Bạch Long Vĩ:

Gắn kết phát triển du lịch với bảo vệ chủ quyền biển đảo, an ninh, quốc phòng biên giới, hải đảo; điều chỉnh, bổ sung định hướng phát triển loại hình du lịch tại đảo Bạch Long Vỹ: du lịch sinh thái; du lịch tham quan, khám phá; du lịch thể thao; du lịch nghiên cứu; du lịch văn hóa, tâm linh;.. .với cảc sản phẩm du lịch đặc thù: tắm biển, lặn biển, câu cá, cắm trại, đạp xe dã ngoại, thăm quan đảo đèn Bạch Long Vĩ, thăm quan Lầu Phật, chùa Bạch Long,.... Hệ thống khách sạn thiết kế phù hợp với điều kiện của đảo, có tiện nghi hiện đại, đủ sức chứa 300 lượt khách/ngày vào năm 2020. Dự kiến tổng diện tích mặt bằng 24,4 ha gồm bốn khu chức năng không liên tục là khu tắm, khu thể thao, khu công viên và khu khách sạn.

(3) ĐÔ THỊ HIỆN HỮU - Phát triển du lịch với di sản văn hoá và đặc trưng đô thị

Khu phố Pháp Hải Phòng: du lịch tham quan, vui chơi giải trí, lưu trú công vụ, mua sắm và là điểm dừng quan trọng trên tuyến du lịch biển Nội thành - Đồ Sơn - Cát Bà - Hạ Long. Tài nguyên du lịch của khu vực chủ yếu là khu phố cổ, các công trình kiến trúc xây dựng từ thời Pháp, di tích lịch sử văn hoá như chùa Dư Hàng, đình Hàng Kênh, đền Nghè, cảnh quan Tam Bạc, công viên Văn hoá trung tâm, Bến Bính, Núi Voi... Các sản phẩm du lịch tiêu biểu là du lịch quá cảnh; du lịch cuối tuần; du lịch tham quan nghiên cứu; du lịch hội nghị, hội thảo, hội chợ...

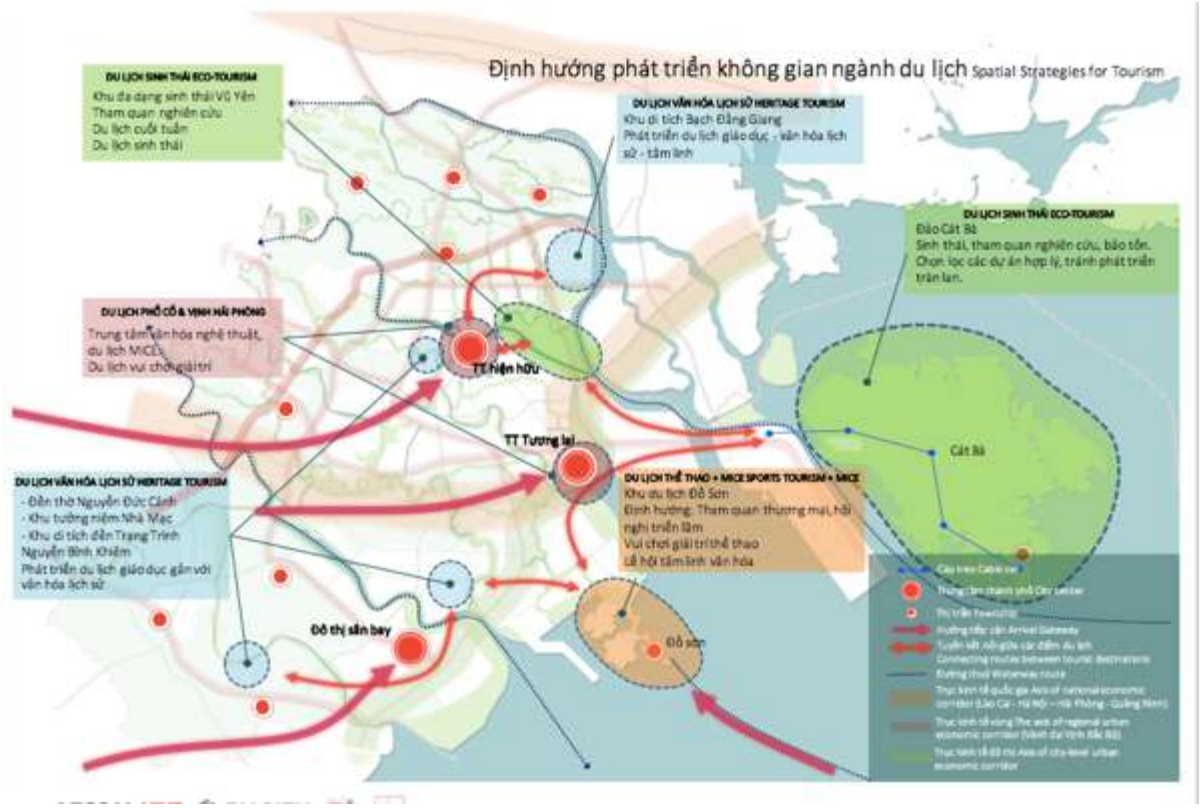
Khu vực du lịch văn hoá thời kì tiền sử Thuỷ Nguyên, An Lão, Tiên Lãng, Dương Kinh, Kiến Thuỵ:

Phát triển Thuỷ Nguyên thành một vùng du lịch thứ ba của thành phố sau Cát Bà và Đồ Sơn. Các điểm đến và sản phẩm du lịch chủ yếu gồm: hồ sông Giá, khu thị trấn Núi Đèo, đảo Vũ Yên, di tích chiến thắng lịch sử Bạch Đằng, khu đền thờ Trần Quốc Bảo, di chỉ Tràng Kênh, Việt Khê, khu Trạng nguyên Lê Ích Mộc, đình Kiền Bái, chùa Lâm Động, dải rừng ngập mặn phía Đông Nam; các lễ hội như hội làng Phục Lễ, hội hát đúm, hội đền Dẹo và nhiều làng nghề truyền thống như đúc đồng Mỹ Đồng...

+ Mở rộng khai thác khu du lịch nghỉ dưỡng suối khoáng nóng Tiên Lãng kết hợp tham quan dải rừng ngập mặn, di tích lịch sử đền Gắm, về quê ngoại của Trạng Trình Nguyễn Bỉnh Khiêm;

+ Phát triển loại hình du lịch điền dã; tham quan khu di tích Trạng Trình Nguyễn Bỉnh Khiêm, lễ hội truyền thống, các trò chơi dân gian, làng nghề truyền thống tại Vĩnh Bảo.

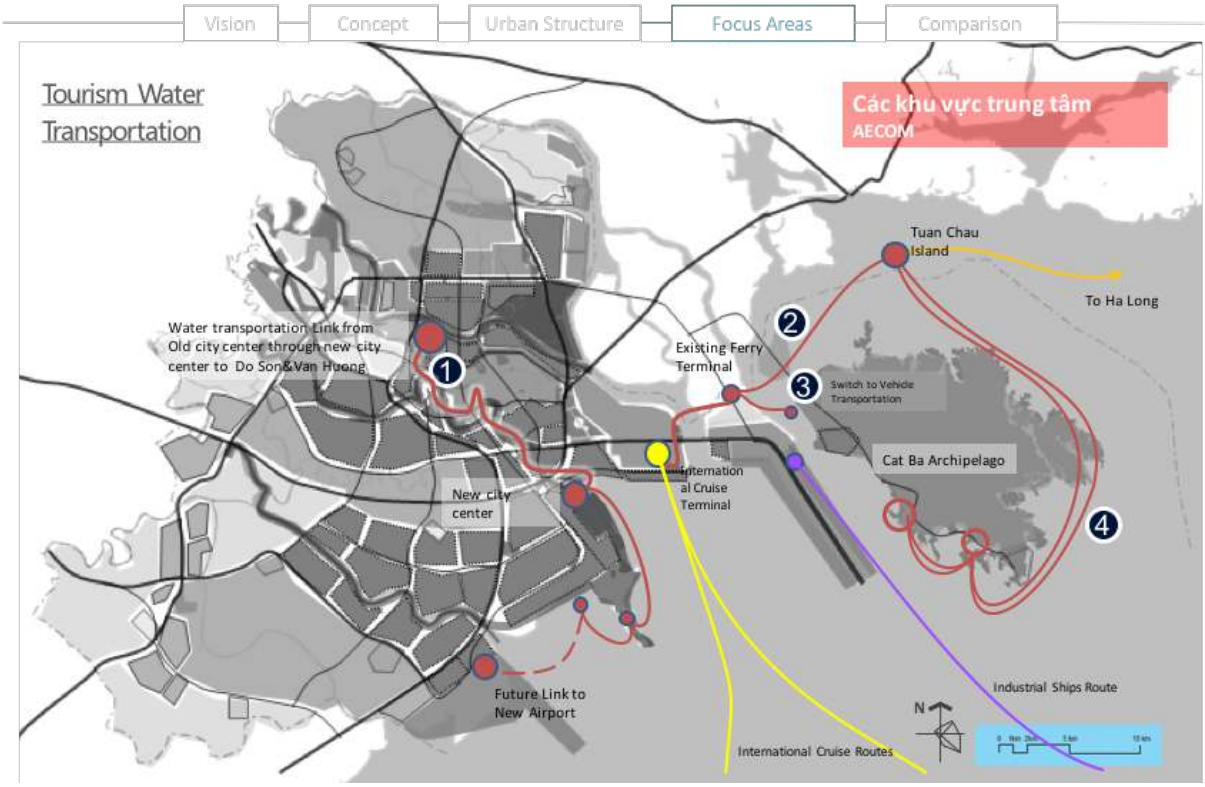
+ Du lịch bằng xe đạp địa hình thăm các di tích lịch sử Dương Kỉnh nhà Mạc tại huyện Kiến Thuỵ và quận Đồ Sơn.





(4) **Tuyến đường thuỷ du lịch**

Khu vực bến tàu thuỷ 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 Cấm 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. Xây dựng bến tàu khách tại khu bến Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận tàu khách chở đến 5000-6000 khách.



Hình: Tuyến du lịch đường thuỷ

2.4. Định hướng quy hoạch mạng lưới giáo dục đào tạo

2.4.1. Bối cảnh chung

Hải Phòng có hệ thống giáo dục phát triển hơn các địa phương lân cận, hạ tầng cơ sở xã hội tốt, thành phố Hải Phòng có chỉ số giáo dục đứng thứ 3 toàn quốc với 4 trường đại học, 16 trường cao đẳng, 26 trường Trung cấp chuyên nghiệp, trường Đại học Hàng Hải là trường đầu tiên của Việt Nam đạt chuẩn ISO 9001-2000, là trường duy nhất tại Việt Nam có bằng cấp được công nhận tại tất cả các nước trên thế giới. Tỷ lệ người biết chữ đạt 97,6%, cao nhất cả nước.

BẢN ĐỒ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG GIÁO DỤC, ĐÀO TẠO

NỘI DUNG PHÂN TÍCH

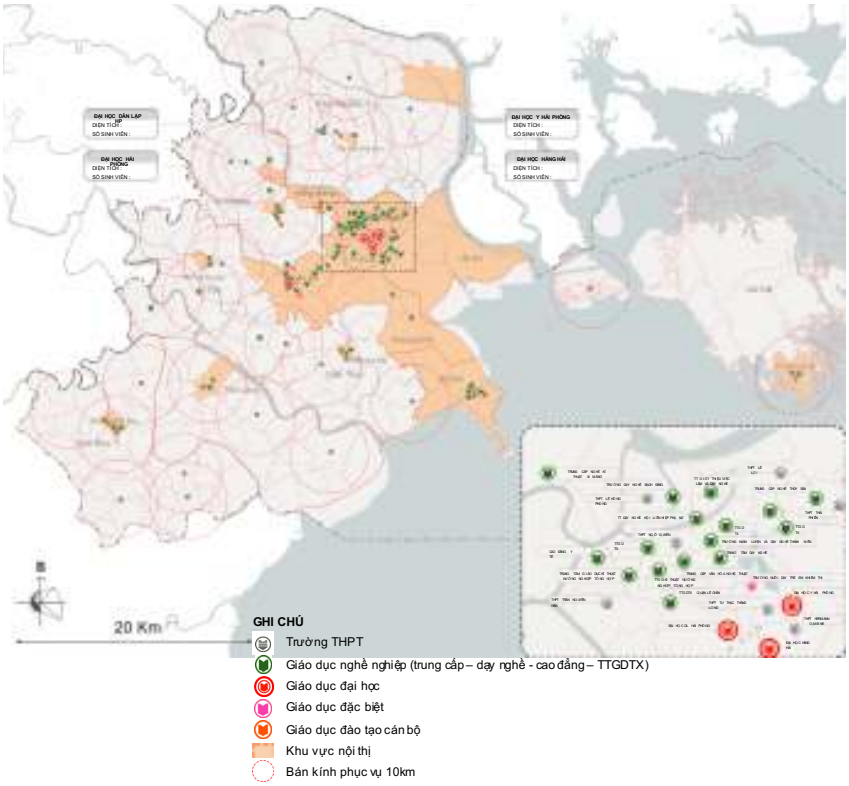
Hệ thống cơ sở hạ tầng giáo dục Hải Phòng cơ bản có cơ sở vật chất khá tốt và toàn diện với từng cấp học, đảm bảo nhu cầu đối với từng khu vực.

Hiện tại hải phòng có 4 trường đại học: đại học y hải phòng, đại học hàng hải, đại học dân lập hải phòng và đại học hải phòng.

- Tuy nhiên việc bố trí nhiều trường trong nội đô đặc biệt là nhiều trường đại học tại một khu vực sẽ tạo nên sức ép đối với các cơ sở hạ tầng khác như giao thông, kĩ thuật,...gây quá tải, tắc nghẽn.

- Chưa có trường học quốc tế lớn; Hệ thống giáo dục cấp đại học chưa phong phú; Các cơ sở đào tạo nghề (cao đẳng, trung cấp, dạy nghề...) thiếu hiệu quả, sức hút học viên kém.

Kí hiệu	Danh mục	Số trường	Tổng diện tích (m2)
	THPT	54	
	Trung cấp, dạy nghề, GDTX, cao đẳng	68	
	Trường đại học	4	
	Trường đào tạo cán bộ	10	
	Trường đào tạo đặc biệt	5	



HIỆN TRẠNG CÁC CƠ SỞ TRƯỜNG CHUYÊN NGHIỆP KHU VỰC NỘI THỊ

	Đồ Sơn		Dương Kinh		Hải An		Hồng Bàng		Lê Chân		Ngô Quyền		Kiến An		Tổng		
	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Công lập	Tư thục	Tổng
Trường THPT	3		2		1	2	2		2		3	2	2		15	4	19
Trung cấp, dạy nghề, GDTX, cao đẳng	4		5		5		8		12		5		10		49	0	49
Trường đào tạo cán bộ	1						1		1		1		1		5	0	5
Trường đại học									5		6		2		13	0	13
Trường đào tạo đặc biệt					1						1		3		5	0	5

Các vấn đề:

- Hệ thống đào tạo đại học, dạy nghề

Bố trí nhiều trường trong nội đô đặc biệt là nhiều trường đại học, dạy nghề tại một khu vực sẽ tạo nên sức ép đối với các cơ sở hạ tầng khác như giao thông, kĩ thuật,...gây quá tải, tắc nghẽn.

Một trong những trụ cột quan trọng của đô thị hàng hải là tri thức. Mô hình đại học hàng hải cần được mở rộng đầu tư lớn hơn về cơ sở vật chất gồm các trường dạy nghề, viện giáo dục đại học, trung tâm nghiên cứu và phát triển hàng hải, trưng bày triển lãm công nghệ hàng hải, các diễn đàn hàng hải... để đáp ứng nhu cầu phát triển đô thị cảng hàng hải tương lai. Hệ thống trường học hiện chưa gắn với với cơ sở nghiên cứu, ứng dụng.

Không có thống kê đất đai hiện trạng đất cơ sở đào tạo nghề, do nhiều đơn vị quản lý.

- Hệ thống giáo dục phổ thông:

Hệ thống cơ sở hạ tầng giáo dục Hải Phòng cơ bản có cơ sở vật chất khá tốt và toàn diện với từng cấp học, đảm bảo nhu cầu đối với từng khu vực. Cơ sở trường học trong các khu dân cư cũ, cần rà soát lại và TKĐT cấp quận đảm bảo cho học sinh đi học từ nhà đến trường đảm bảo an toàn, nhất là khu vực có nhiều xe container, xe tải vận chuyển hàng hoá đi qua (quận Lê Chân, Ngô Quyền, Hồng Bàng.

2.4.2. Quan điểm

Phát triển đào tạo theo hướng nghiên cứu, chất lượng cao ở hệ đại học và hướng đào tạo nghề hướng nghiệp ở hệ cao đẳng. Xây dựng mới các cơ sở trường theo hướng các khu, cụm đại học tập trung, được đầu tư đồng bộ về cơ sở vật chất phù hợp với môi trường giáo dục đào tạo đại học tại các đô thị vệ tinh để dịch chuyển quy mô đào tạo từ đô thị trung tâm ra các đô thị mới, đô thị hiện hữu.

Từng bước nâng cao chất lượng đào tạo nhằm tạo nguồn nhân lực đủ khả năng tiếp cận kỹ thuật tiên tiến và công nghệ hiện đại, đủ sức cạnh tranh trên thị trường lao động khu vực và quốc tế; góp phần phát triển kinh tế tri thức cho giai đoạn sau năm 2030. Phát triển giáo dục bảo đảm cân đối hợp lý giữa các bậc học, cấp học, ngành học. Đào tạo nguồn nhân lực dồi dào về số lượng, cổ phần chốt đạo đức tốt, trình độ, tay nghề cao, đáp ứng được các yêu cầu CNH, HĐH và hội nhập.

2.4.3. Mục tiêu

- Xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao của vùng duyên hải Bắc Bộ. Hải Phòng trở thành trung tâm quốc tế về đào tạo, nghiên cứu, ứng dụng và phát triển khoa học - công nghệ với các ngành nghề hàng hải, đại dương học, kinh tế biển.
- Đến năm 2025: có từ 03 trường liên cấp quốc tế và 02 trường đại học quốc tế trở lên. Đến năm 2030: có từ 02 trường liên cấp quốc tế và 01 trường đại học quốc tế trở lên.
- Đầu tư hoàn chỉnh mạng lưới cơ sở đào tạo trên địa bàn, đảm bảo 100% các trường học có đủ diện tích bố trí xây dựng các khối công trình kiên cố, hiện đại và đạt tiêu chuẩn theo quy định trường chuẩn quốc gia cùa Bộ Giáo dục và Đào tạo. Ưu tiên đầu tư hoàn thiện và xây dựng mới cho các điểm trường thuộc các phường quy hoạch sắp xếp dân cư.
- Các tiêu chí áp dụng:

Đất học tập: 20-30m2/sinh viên

Đất kí túc xá: 10-15 người/sinh viên

Đất công cộng hỗ trợ (sân thể thao, dịch vụ thương mại): 15-20m2/sinh viên (có thể dùng chung với hạ tầng đô thị.

2.4.4. Định hướng phát triển

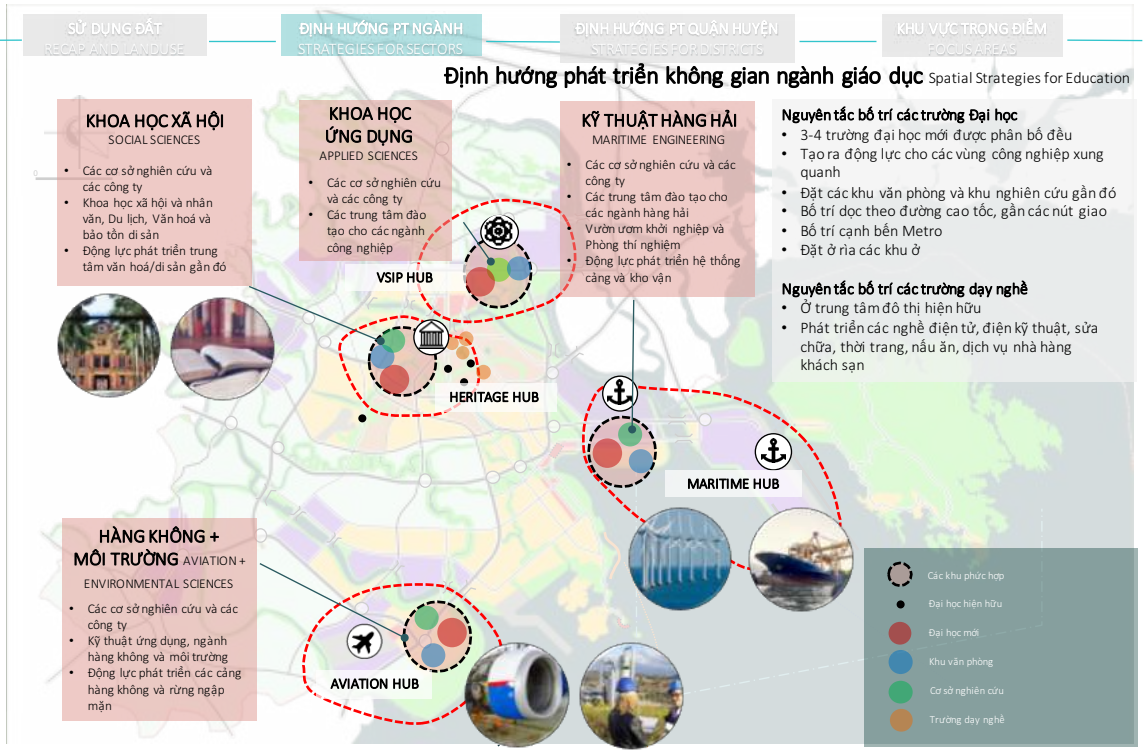
a. Giáo dục chuyên nghiệp và cao đẳng, đại học

- Quy hoạch phát triển, tái thiết, cải tạo xây dựng và giãn các trường đại học, cao đẳng trung học chuyên nghiệp nhằm mục đích giảm tải cho khu vực trung tâm. Khuyến khích di dời các cơ sở ra khu vực có khả năng đất đai; chú trọng di chuyển đến các đô thị vệ tinh nhằm tạo tiền đề cho sự phát triển đô thị, tăng trưởng kinh tế và đầu tư trong tương lai. Hoàn thành các dư án trọng điểm: Trường Đại học Hàng hải (trường trọng điểm quốc gia), Trường Đại học Hải Phòng, Đại học Y Hải Phòng, Trường Trung học phổ thông chuyên Trần Phú. Thực hiện chuyển một số trường công lập sang tự chủ về tài chính. Đẩy mạnh xã hội hóa nhằm thu hút các nguồn lực cho phát triển dạy nghề. Khuyến khích thành lập các cơ sở dạy nghề chất lượng cao, các cơ sở đào tạo nghề có hợp tác quốc tế. Xây dựng các trường nghề chất lượng cao gắn với cơ sở thực tập, thực hành và nhu cầu sử dụng.
- Hình thành trung tâm đào tạo chất lượng cao lĩnh vực hàng hải, đại dương học, kinh tế biển, trở thành động lực phát triển đô thị - dịch vụ. Phát triển các trường đạt tiêu chuẩn quốc tế gắn với các đô thị mới, có hệ thống hạ tầng đô thị đồng bộ và hiện đại; găn phát triển trường đại học, dạy nghề gắn với các trung tâm nghiên cứu, ứng dụng các ngành nghề hàng hải, đại dương học, kinh tế biển.
- Phát triển trường đại học công nghệ gắn với khu công nghệ cao khu vực công nghiệp cảng Đình Vũ.
- Dự báo đất đai khoảng 500-550 ha. Tạo quỹ đất đa chức năng trong các đô thị mới, cho phép nhà đầu tư có nhiều lựa chọn vị trí đất đai xây dựng trung tâm đào tạo đại học, đào tạo nghề phù hợp với nhu cầu của thị trường. Khuyến khích phát triển các trường đạo tạo, khu nghiên cứu ứng dụng gắn với các đô thị mới hoặc các cơ sở sản xuất, sử dụng chung các công trình dịch vụ của cư dân và sinh viên. Khuyến khích lựa chọn vị trí xây dựng trường nằm gần các ga giao thông công cộng.

b. Giáo dục phổ thông

- Các trường phổ thông thực hiện theo Chương trình kiên cố hóa, hiện đại hóa, chuẩn hóa trên toàn địa bàn thành phố. Đối với khu vực lõi trung tâm đô thị, ngoài việc cải tạo và nâng cấp cơ sở vật chất các trường hiện có, tăng cường diện tích xây dựng trường thông qua các dự án tái đầu tư quỹ đất từ cải tạo và chuyển đổi chức năng KCN, các trụ sở cơ quan... Đối với các đô thị mới, kiểm soát chặt chẽ việc bố trí quỹ đất xây dựng trường học phổ thông theo tiêu chuẩn và quy chuẩn xây dựng hiện hành.
- Tiếp tục đầu tư xây dựng trường THPT Chuyên Trần Phú với đầy đủ CSVC, trang thiết bị dạy học hiện đại đáp ứng yêu cầu đào tạo học sinh giỏi quốc gia, quốc tế. Xây dựng khu nội trú tại trường nhằm thu hút học sinh giỏi từ các vùng xa thành phố vào học tại trường.

- Khuyến khích mô hình trường PT liên thông cấp 1 đến cấp 3 đạt tiêu chuẩn quốc tế phụ vụ các nhóm cư dân quốc tế làm việc Hải Phòng hoặc cư dân thu nhập cao.





2.5. Các viện và trung tâm nghiên cứu hàng hải

Để phát triển và duy trì đội ngũ chuyên gia có khả năng nghiên cứu xuất sắc để thúc đẩy nghiên cứu và phát triển trong đổi mới khoa học và công nghệ, Hải Phòng cần xây dựng một mạng lưới các viện nghiên cứu tập trung vào các cơ chế thể chế hỗ trợ khoa học và công nghệ theo các hình thức sau:

- Các trung tâm độc lập xuất sắc có các chương trình nghiên cứu, trong một trường đại học, viện nghiên cứu hoặc hoạt động độc lập, thường ở một vị trí địa lý, và được đánh giá là có chất lượng quốc tế cao nhất về nhân sự, cơ sở hạ tầng và đầu ra nghiên cứu;
- Các trường đại học mạnh - các tổ chức giáo dục đại học để giáo dục và đào tạo các thế hệ tài năng KH & CN mới, thực hiện nghiên cứu và phát triển trong các lĩnh vực xã hội cần và cung cấp một nguồn thông tin độc lập về các chủ đề quan trọng đối với quốc gia;
- Hệ thống mạng lưới xuất sắc - các chương trình nghiên cứu do các viện nghiên cứu đồng tài trợ và thực hiện ở những vị trí địa lý khác nhau, với nhân viên nghiên cứu giao tiếp và hợp tác chủ yếu thông qua các công nghệ mới như internet và nền tảng của cộng đồng nghiên cứu, được đánh giá là chất lượng quốc tế cao nhất về nhân sự, cơ sở hạ tầng và đầu ra nghiên cứu;
- Các viện khoa học, kỹ thuật và y học quốc gia hoặc khu vực độc lập - các tổ chức độc lập dựa trên thành viên, trong đó các đồng nghiệp bầu các thành viên mới sau khi công nhận thành tích chuyên môn nổi bật và liên tục của họ, bầu các cán bộ riêng, thực hiện các chương trình làm việc độc lập và thông báo cho công chúng và những người đưa ra quyết định quốc gia về các khía cạnh khoa học và công nghệ của các chính sách công.

Để nhận ra các tổ chức nghiên cứu tập trung vào mô tả ở trên, các biện pháp thể chế sau đây cần được thực hiện.

a) Các ủy ban phù hợp trong các chi nhánh lập pháp của chính phủ để xác định những vấn đề khoa học và công nghệ;

b) Bộ hoặc cơ cấu điều hành chi nhánh tương đương hướng dẫn ra quyết định về các vấn đề của chính sách khoa học công nghệ;

c) Các tạp chí chuyên ngành và các phương tiện truyền thông công cộng thu hút những vấn đề này ở nhiều cấp độ khác nhau;

d) Cơ chế tài trợ công để thúc đẩy nghiên cứu hàng hóa công cộng và nghiên cứu cơ bản;

e) Các hiệp hội chuyên nghiệp và các hiệp hội khác phục vụ những người hành nghề trong những ngành khác nhau;

f) Những chủ thể khu vực tư nhân đang hoạt động trong việc thúc đẩy khoa học và công nghệ mới.

2.6. Định hướng quy hoạch mạng lưới y tế và chăm sóc sức khỏe cộng đồng

2.6.1. Bối cảnh chung

Hải phòng là trung tâm vùng duyên hải Bắc Bộ, do vậy mạng lưới y tế cơ bản đạt chuẩn quốc gia, các trạm y tế đều có cơ sở vật chất đầy đủ, khang trang; hệ thống y tế dự phòng phát triển khá toàn diện. Hải Phòng hiện có 65 cơ sở y tế, tổng số cán bộ, lao động trong ngành y tế 13.269 người. với tổng số bác sỹ là 2.091 bác sỹ, 388 dược sỹ. Bình quân đạt 10,36 bác sỹ/ vạn dân (cả nước là 8 bác sỹ), số giường bệnh đạt 35 giường bệnh/ 10.000 người dân (27,1 giường bệnh).

Với 65 cơ sở y tế gồm 9 bệnh viện công lập tuyến Thành phố được xếp hạng từ 1-3 như (BV Hữu nghị Việt Tiệp, BV Kiến An, BV phụ sản, BV trẻ em, BV y học cổ truyền, BV lao phổi, BV tâm thần, BV phục hồi chức năng, BV mắt);15 cơ sở y tế công lập tuyến Thành phố có 5/15 cơ sở y tế chưa được xếp hạng; 1 cơ sở y tế thuộc Thành Ủy; 16 cơ sở y tế (bệnh viện có giường bệnh); 12 cơ sở y tế khối dự phòng; 4 cơ sở y tế tư nhân như BV đa khoa Hồng Đức, BV phụ sản Tâm Phúc, BV đa khoa Quốc tế, BV Quốc tế Green; 8 cơ sở y tế thuộc Bộ, ngành (BV Đại học Y dược Hải Phòng, BV giao thông vận tải 3, Viện Y học Hải Quân, Viện Y học Biển, BV Công An , BV Điều dưỡng và Phục hồi chức năng bưu điện I, Phân viện 7 (thuộc Bệnh viện 7 - Quân khu 3), Trung tâm chỉnh hình và PHCN);

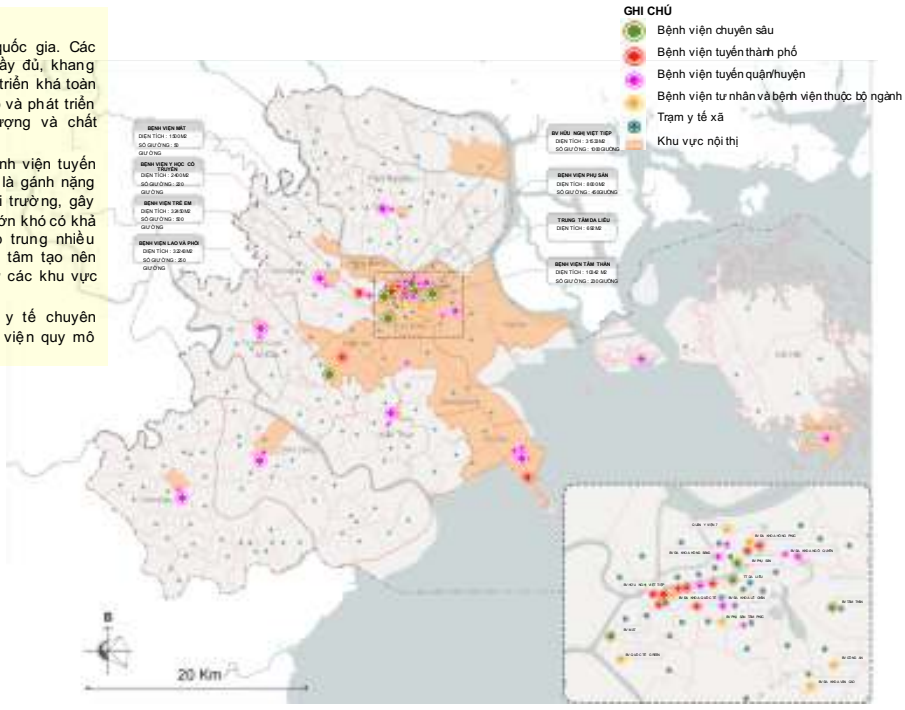
Trạm xử lý chất thải y tế mới có 13/65 cơ sở y tế có trạm xử lý.

BẢN ĐỒ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG HẠ TẦNG Y TẾ

NỘI DUNG PHÂN TÍCH

Hệ thống y tế cơ bản đạt chuẩn quốc gia. Các trạm y tế đều có cơ sở vật chất đầy đủ, khang trang.Hệ thống y tế dự phòng phát triển khá toàn diện. Hiện tại Hải Phòng đã củng cố và phát triển thêm mạng lưới y tế về cả số lượng và chất lượng đảm bảo nhu cầu sử dụng.

- Tuy nhiên việc tập trung nhiều bệnh viện tuyến thành phố trong khu vực nội đô sẽ là gánh nặng lớn đối với hạ tầng giao thông, môi trường, gây quá tải, tắc nghẽn và chất thải y tế lớn khó có khả năng xử lý. Bên cạnh đó việc tập trung nhiều bệnh viện chính tại khu vực trung tâm tạo nên những khóa khăn đối với cư dân ở các khu vực xã, huyện lân cận.
- Chưa phát triển các trung tâm y tế chuyên ngành, hạ tầng y tế hiện đại, bệnh viện quy mô cấp vùng



Kí hiệu	Tên cơ sở	Diện tích (ha)	Quy mô (giường)
	BV Kiến An	23.272	550
	BV phục hồi chức năng Hải Phòng	17.884	150
		56.480	45
		2.100	50
		2.500	40
		1.500	0
		3.147	0
		1.400	50
		1.458	0
		1.448	0
		2.107	
		2.127	150
		3.021	
	BV đa khoa Hải An	13.484	60
	BV đa khoa Đồ Sơn	11.277	60
	BV đa khoa An Dương		150
		10.000	0
		3.887	0
	BV đa khoa Tiên Lãng	15.500	150
	BV đa khoa Vĩnh Bảo	31.000	230
		10.000	
		2.200	500
		1.000	
	BV đa khoa Kiến Thụy		150
	BV đa khoa Cát Bà	10.600	60
	BV đa khoa Đồ Lương - Cá Hải	6.750	60
	BV đa khoa Bạch Long Vĩ		10
	Trung tâm y tế Kiến An		60
	Trung tâm Dưỡng Sinh		70
	Phân viện 7 thuộc Bệnh viện 7- Quân khu 3		120
	BV Đại học Y dược Hải Phòng		500
	BV giao thông vận tải 3		120
	Viện Y học Hải Quân		140
	Viện Y học Biển		200
	BV Công An		120
	BV điều dưỡng và Phục hồi chức năng bưu điện I		150
	Trung tâm chỉnh hình và PHCN		40

Hiện trạng đất đai y tế: khoảng 45 ha. Trong đó bệnh viện công lập tuyến thành phố 22 ha.

Các vấn đề

- Hệ thống y tế cơ bản đạt chuẩn quốc gia. Các trạm y tế đều có cơ sở vật chất đầy đủ, khang trang. Hệ thống y tế dự phòng phát triển khá toàn diện. Hiện tại Hải Phòng đã củng cố và phát triển thêm mạng lưới y tế về cả số lượng và chất lượng đảm bảo nhu cầu sử dụng. Tuy nhiên việc tập trung nhiều bệnh viện tuyến thành phố trong khu vực nội đô sẽ là gánh nặng lớn đối với hạ tầng giao thông, môi trường, gây quá tải, tắc nghẽn và chất thải y tế lớn khó có khả năng xử lý. Việc tập

trung nhiều bệnh viện tại khu vực trung tâm tạo nên những khó khăn cho bệnh nhân tiếp cận bệnh viện trong trường hợp tắc đường.

- Hải Phòng hướng đến thành phố quốc tế, nhưng chưa phát triển các trung tâm y tế chuyên ngành, hạ tầng y tế hiện đại, bệnh viện quy mô cấp vùng.
- Mạng lưới dịch vụ y tế tư nhân chất lượng cao chưa phát triển.

2.6.2. Mục tiêu:

Xây dựng hệ thống y tế Hải Phòng hiện đại, hoàn chỉnh và hiệu quả; Phát triển toàn diện trên mọi lĩnh vực, đáp ứng nhu cầu chăm sóc sức khoẻ ngày càng cao, đa dạng của nhân dân Hải Phòng và nhân dân khu vực lân cận; Trở thành trung tâm dịch vụ chất lượng cao khu vực phía Bắc, một trong những trung tâm y tế lớn của cả nước và dần tiến tới là một trung tâm y tế có uy tín ở khu vực và quốc tế.

- Các tiêu chí quy hoạch:

+ Đối với bệnh viện tuyến Thành phố và Trung ương: Xây dựng các tổ hợp cụm công trình y tế đa chức năng (nghiên cứu, đào tạo, khám chữa bệnh, sản xuất dược phẩm trang thiết bị y tế) nằm ở các đầu mối giao thông và hành lang kinh tế cấp vùng và quốc gia. Xây dựng các trung tâm y tế khu vực đạt tiêu chuẩn bệnh viện cấp I và II, mỗi trung tâm có quy mô 15-25 ha, tổ chức phân bố đều theo các khu vực, tạo được bán kính phục vụ phù hợp cho các khu dân dụng. Ưu tiên quỹ đất để xây dựng các cơ sở mới cho các bệnh viện chuyên sâu tuyến Trung ương và thành phố hiện đang tập trung trong nội thành.

+ Đối với các bệnh viện cấp quận huyện: Xây dựng mạng lưới bệnh viện đa khoa khu vực (tuyến 1) đạt tiêu chuẩn hạng III tại các khu cụm dân cư quận huyện, căn cứ theo quy mô dân số từng khu vực, trên cơ sở đánh giá các cơ sở y tế hiện có, xác định quỹ đất, số giường bệnh, bổ sung các cơ sở xây dựng mới đảm bảo chỉ tiêu về y tế..

+ Các cơ sở y tế giữ lại, cải tạo nâng cấp về cơ sở vật chất là các cơ sở có mức độ lây nhiễm nguy hiểm thấp, các viện nghiên cứu, các bệnh viện chuyên khoa không lây nhiễm, các cơ sở chủ yếu điều trị ngoại trú. Các cơ sở y tế tuyến cơ sở quận huyện. Đảm bảo quy mô diện tích đất tối thiểu phù hợp theo quy định về cấp phục vụ, chức năng phục vụ. Đảm bảo chỉ tiêu diện tích đất/ giường bệnh phù hợp quy định ở mức tối thiểu (theo quy chuẩn XD là 100m2/ giường- đề xuất tối thiểu: 60m2/ giường). Có tính chất và khả năng phối hợp trong hệ thống chung tốt.

+ Năm 2025 đạt 50-55 giường bệnh/vạn dân, năm 2030 đạt 60 giường bệnh/ vạn dân.

2.6.3. Định hướng phát triển:

Với dân số Hải Phòng hiện nay trên 2 triệu người, tương lai thu hút và tăng trưởng dân số lên 4-5 triệu người, cần thiết phát triển mạng lưới mạng lưới y tế đạt tiêu chuẩn hiện đại phục phụ nhiều lứa tuổi và các ngành nghề. Dự kiến:

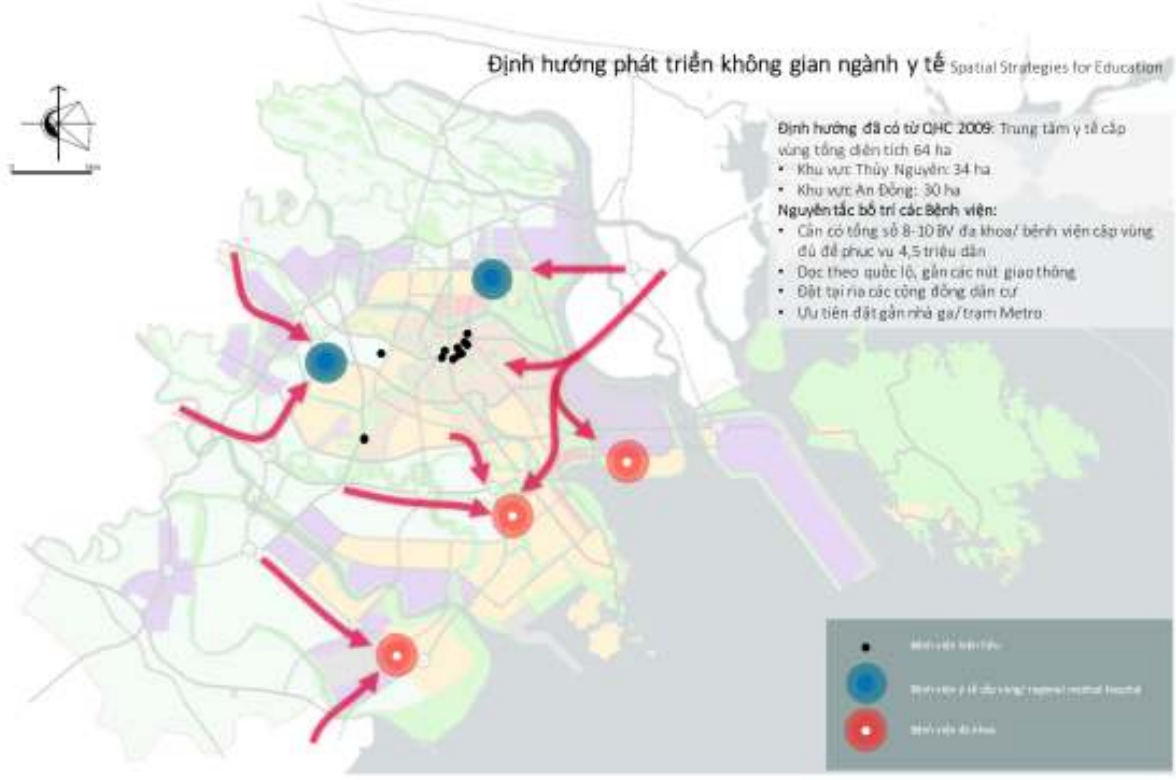
(1) Phát triển 1 tổ hợp công trình y tế đa chức năng, chất lượng cao, tầm cỡ quốc tế (nghiên cứu, đào tạo, khám chữa bệnh, phục hồi chức năng, sản xuất dược và trang thiết bị y tế...) hội nhập quốc tế, tiếp cận khoa học kỹ thuật tiên tiến và cũng là các động lực thúc đẩy sự hình thành và phát triển của các khu vực đô thị tại khu vực An Dương (5-10 ha).

(2) Đầu tư xây dựng hạ tầng y tế đồng bộ và từng bước hiện đại đáp ứng công tác chặm sóc sức khỏe nhân dân thành phố và yêu cầu xây dựng Hải Phòng thành trung tâm y tế Vùng duyên hải Bắc Bộ, trung tâm y tế biển hàng đầu của cả nước. Đẩy

nhanh tiến độ xây dựng Bệnh viện hữu nghị Việt Tiệp cơ sở 2 (Bệnh viện đa khoa Hải Phòng); Dự án Trung tâm sơ sinh (Bệnh viện Phụ sản), dự án Bệnh viện đa khoa quận Hải An; Bệnh viện đa khoa các huyện Kiến Thụy, Tiên Lãng, Dự án Trung tâm y tế dự phòng thành phố, Bệnh viện Lao và bệnh phổi (giai đoạn II)…; khuyến khích tạo điều kiện xã hội hóa xây dựng các bênh viện, phòng khám, cơ sở y tế tư nhân. Khẩn trương hoàn thành 07 hệ thống xử lý nước thải y tế cho các bệnh viện: Phụ sản, trẻ em, BV Lao và bệnh phổi, các bệnh viện đa khoa cấp huyện tại Kiến Thụy, An Lão, Tiên Lãng.

Xây dựng một số bệnh viện đa khoa và chuyên khoa hiện đại, trình độ cao đạt đẳng cấp quốc tế (Vimex - Q. Ngô Quyền; Dương Kinh, Thuỷ Nguyên). Nâng cấp và hiện đại hóa y tế tuyến cơ sở; Cải tạo nâng cấp hệ thống cơ sở dịch vụ y tế hiện nay trong khu vực trung tâm nội thành và các quận huyện nhằm đáp ứng nhu cầu khám chữa bệnh trước mắt của nhân dân Hải Phòng; Từng bước thực hiện việc di chuyển các cơ sở điều trị bệnh truyền nhiễm nguy hiểm tại khu vực nội thành ra khu vực thích hợp; Phát triển hệ thống y tế tại các khu vực phát triển đô thị mới, các khu vực nông thôn nhằm đảm bảo chất lượng khám chữa bệnh, bán kính phục vụ và nâng cao năng lực y tế cộng đồng; Khuyến khích phát triển bệnh viện tư nhân, các khoa, các phòng bán công trong bệnh viện công lập, các phòng khám đa khoa tư nhân ở ngoại thành và các dịch vụ y tế tư nhân sử dụng công nghệ y học cao, hiệu quả khám chữa bệnh lớn, không gây ô nhiễm môi trường.

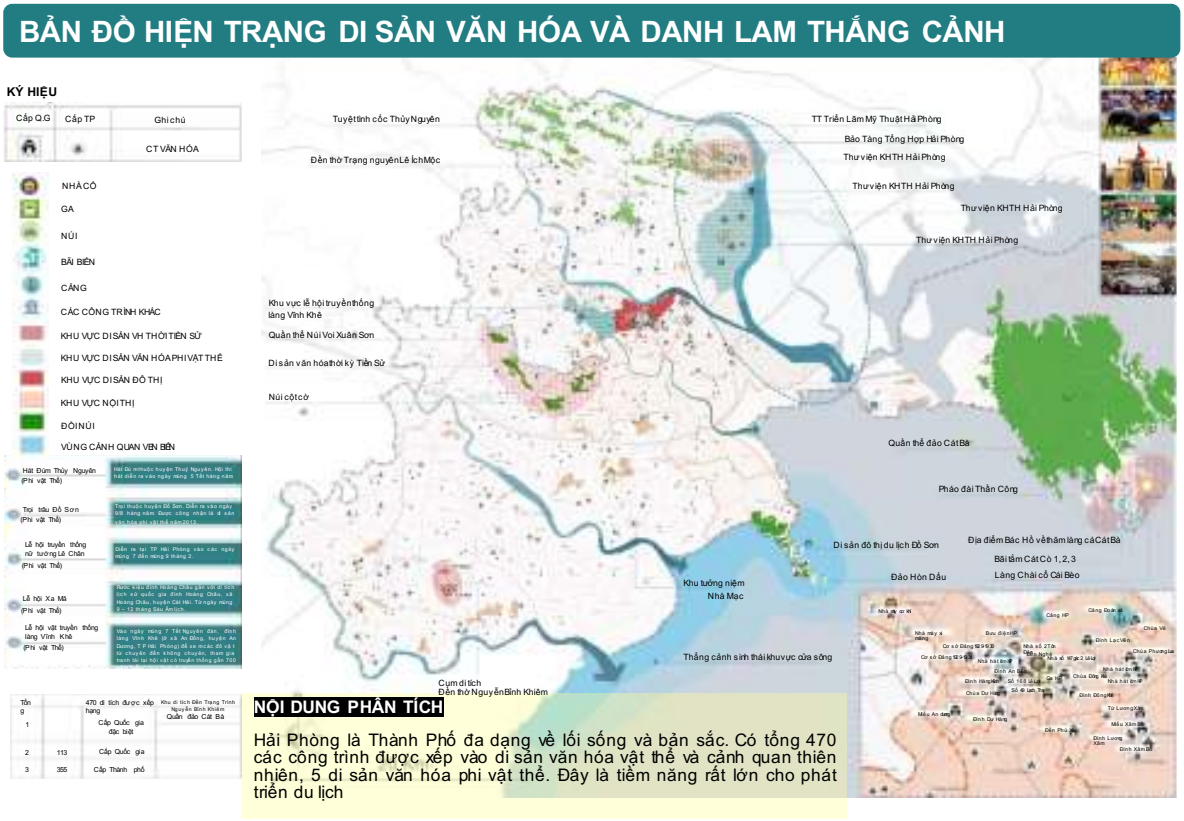
(3) Dự báo đất đai khoảng 200-210 ha. Tạo quỹ đất đa chức năng trong các đô thị mới, cho phép nhà đầu tư có nhiều lựa chọn vị trí đất đai xây dựng cơ sở y tế phù hợp với nhu cầu của cư dân. Khuyến khích phát triển các cơ sở y tế, khu nghiên cứu khám chữa bệnh, phục hồi chức năng gắn với các đô thị mới. Khuyến khích lựa chọn vị trí xây dựng bệnh viện nằm gần các ga giao thông công cộng.



2.7. Định hướng quy hoạch mạng lưới công trình văn hóa

2.7.1. Bối cảnh chung

Hải Phòng là vùng đất cửa biển, cư dân nơi đây đã thích nghi với tự nhiên để trở thành nhân tố tác động tạo dựng nên lịch sử văn hoá miền biển Hạ Long – Cái Bèo từ thời kì tiền sử đến nay. Từ chỗ chỉ thích nghi và phụ thuộc vào thiên nhiên, con người trên vùng đất Hải Phòng đã biết tận dụng thiên nhiên phát triển kinh tế nông ngư nghiệp, cảng, công nghiệp và đô thị. Từ ngàn năm trước Hải Phòng đã là cửa ngõ giao thương của cả miền Bắc và cảng là yếu tố tạo nên sự hưng thịnh của đô thị Hải Phòng. Ngày nay các địa danh cổ như Cái Bèo, Việt Khê, Tràng Kênh, Núi Voi, Tiên Lãng, cùng với 470 các công trình được xếp vào di sản văn hóa vật thể và cảnh quan thiên nhiên, 5 di sản văn hóa phi vật thể. Đô thị Hải Phòng là sự pha trộn hài hòa giữa 2 nền văn hóa Á – Âu, tạo nên một đô thị có bản sắc riêng biệt.



Về hệ thống thể chế văn hóa:

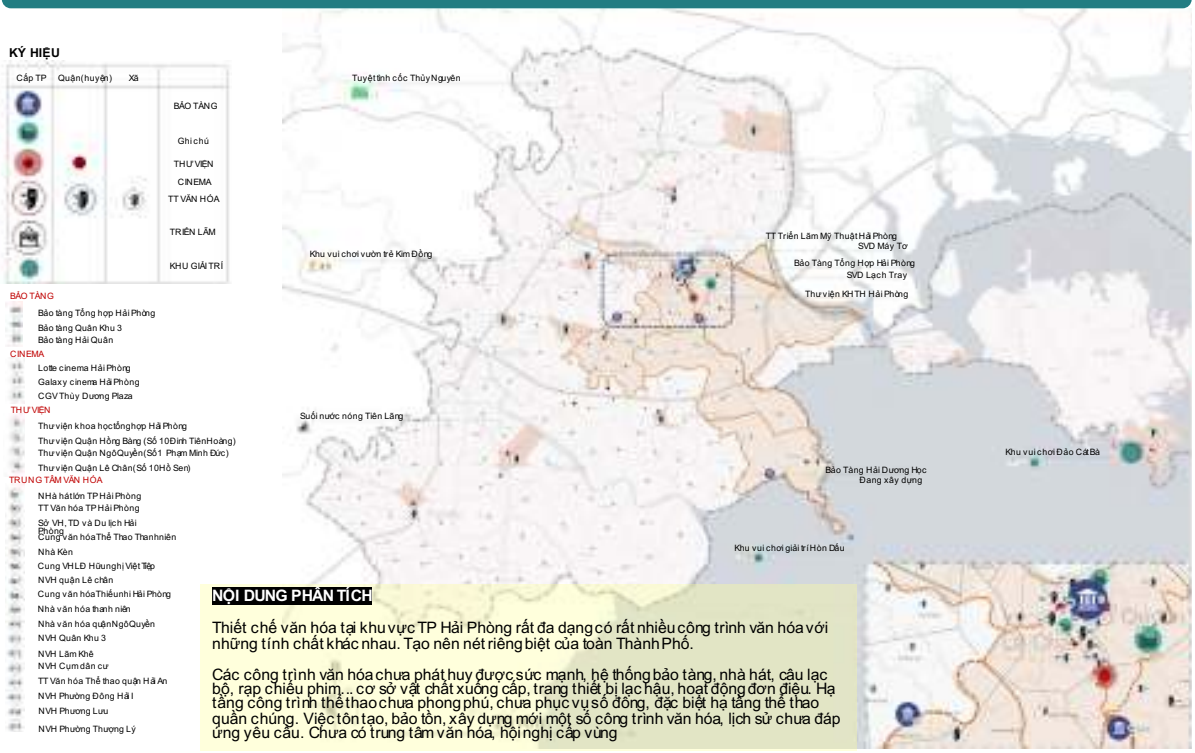
Hơn một thế kỉ qua, Hải Phòng đã phát triển là một đô thị cảng lớn nhất miền Bắc, là trung tâm văn hoá của vùng duyên hải vịnh Bắc Bộ. Hệ thống thiết chế văn hoá cấp thành phố và cấp quận huyện với đủ các loại hình như rạp chiếu phim, nhà hát, bảo tàng, trung tâm triển lãm, cung văn hoá.

Cấp thành phố có 3 rạp chiếu phim công lập, 2 rạp chiếu phim ngoài công lập quy mô, hiện đại (trên 500 ghế); 2 nhà hát (Nhà hát thành phố và Nhà hát Tháng 8); một số đoàn nghệ thuật đã cải tạo sử dụng rạp chiếu phim hoặc rạp hát cũ để hoạt động như Đoàn Cải Lương, Đoàn nghệ thuật Múa rối, Đoàn Chèo; Đoàn Kịch nói chưa có rạp hát; 04 Bảo tàng (01 bảo tàng thành phố quản lý; 2 bảo

tàng lực lượng vũ trang quản lý; 1 bảo tàng sinh vật biển); 01 trung tâm triển lãm văn học nghệ thuật thuộc Hội VHNT quản lý; 01 trung tâm triển lãm và mỹ thuật; 01 Cung Văn hóa Thể thao Thanh niên; 01 Cung Văn hóa Lao động hữu nghị Việt - Tiệp; 01 Cung Văn hóa thiếu nhi, hệ thống Nhà văn hóa thiếu nhi quận, huyện (Cát Hải, Ngô Quyền, Vĩnh Bảo, Kiến Thụy, Tiên Lãng, An Dương, Thủy Nguyên...), 01Trung tâm hoạt động hè thiếu nhi thành phố (đặt tại địa bàn quận Đồ Sơn);

Cấp quận huyện có 143 nhà văn hóa cấp xã, phường, thị trấn; 725 nhà văn hóa thôn; Thư viện KHTH thành phố; 13 thư viện quận, huyện (trong đó 2 huyện đảo có thư viện là Cát Hải và Bạch Long Vỹ).

BẢN ĐỒ HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG THIẾT CHẾ VĂN HÓA



Các vấn đề

- Vị thế tự nhiên và không gian mặt nước tạo dựng văn hoá đô thị cảng đặc sắc. Tuy nhiên, quá trình đô thị hoá đã làm cho đô thị Hải Phòng quay lưng lại với nước, làm mất đi bản sắc riêng của thành phố.
- Lịch sử phát triển đã để lại cho Hải Phòng quỹ di sản văn hoá đô thị quý giá với rất nhiều di sản văn hoá vật thể và phi vật thể có giá trị, trong đó có các di sản định cư đô thị cảng, di sản định cư đô thị du lịch và điểm định cư nông thôn vùng biển Bắc Bộ đặc sắc. Đây là tiềm năng rất lớn để thu hút du lịch văn hoá. Quá trình đô thị hoá đặt ra yêu cầu làm thế nào để gìn giữ các di sản và phát huy di sản trở thành kinh tế xanh.
- Mặc dù có đủ các loại hình thiết chế văn hoá, nhưng các công trình văn hóa của thành phố chưa phát huy được thế mạnh, hệ thống bảo tàng, nhà hát, câu lạc bộ, rạp chiếu phim... với cơ sở vật chất xuống cấp, trang thiết bị lạc hậu, hoạt động đơn điệu. Hạ tầng công trình thể thao chưa phong phú, chưa phục vụ số đông, đặc biệt hạ tầng thể thao quần chúng. Việc tôn tạo, bảo tồn, xây

dựng mới một số công trình văn hóa, lịch sử chưa đáp ứng yêu cầu. Chưa có trung tâm văn hóa, hội nghị cấp vùng

2.7.2. Mục tiêu:

Phát triển thành phố Hải Phòng trở thành văn hóa, thể thao vùng duyên hải Bắc Bộ, tương xứng với vị thế thành phố loại I, trung tâm cấp quốc gia, có hạ tầng cơ sở vật chất phục vụ hoạt động văn hóa, thể thao và du lịch đồng bộ, hiện đại.

Bảo tồn và phát huy có hiệu quả những giá trị của di sản văn hoá Hải Phòng, đáp ứng nhu cầu hưởng thụ văn hoá cùa nhân dân và yêu cầu phát triển kinh tế, du lịch, phù hợp với điều kiện hội nhập quốc tế của thành phố.

Hoàn thiện hệ thống thiết chế văn hoá - thông tin cơ sở đồng bộ từ thành phố đến cơ sở quận, huyện, xã, phường.

- Chỉ tiêu cơ bản:

Đến năm 2030: Tỷ lệ huyện có Trung tâm văn hóa-thông tin đạt chuẩn từ 60% trở lên. Xây dựng các thiết chế văn hóa tại các KĐT mới xây dựng, nâng cấp, mở rộng. Đầu tư xây dựng, nâng cấp Cung văn hóa Việt Tiệp, Cung văn hóa Thanh niên, Cung Văn hóa Thiếu nhi; 13 Nhà văn hóa Thiếu nhi quận, huyện; Nhà văn hóa Phụ nữ... Phấn đấu 100% số xã có TTVHTT đạt chuẩn theo tiêu chí của Bộ VHTTDL; 100% số xã có nhà văn hóa xã và nhà văn hóa thôn đạt chuẩn theo tiêu chí của Bộ VHTTDL.

2.7.3. Định hướng phát triển:

Hải Phòng sẽ trở thành một đô thị quốc tế, nơi thu hút nhân tài từ khắp đất nước cũng như thế giới. Phát triển đô thị gắn với sông nước sẽ là đặc trưng mà Hải Phòng tiếp tục phát huy trong tương lai.

Chiến lược:

1. Phát triển **đô thị hướng sông và hướng biển.**
2. Tạo **hành lang xanh, tuyến đường xanh** giữa các không gian phát triển đô thị, tạo dựng con đường di sản kết nối các không gian văn hoá bản địa với không gian cư trú và hệ thống hạ tầng đô thị.
3. Phát triển các **trung tâm văn hoá, TDTT hiện đại** gắn với tái thiết không gian đô thị ven sông Cấm.
4. Tạo dựng **văn hoá đô thị** trong hệ thống giao thông thuận tiện, an toàn, thân thiện với con người.

(1) Hình thành không gian văn hoá, TDTT mới

Phát triển trung tâm văn hoá thành phố gắn với trung tâm hành chính Bắc sông Cấm.

Chuyển hướng phát triển không gian đô thị trở thành thành phố biển quốc tế. Khu vực trung tâm động lực mới tại Dương Kinh và Đồ Sơn, hình thành quảng trường văn hoá gắn với trung tâm CBD hướng ra mặt nước. Phát triển các tuyến đường xanh kết nối quảng trường văn hoá với các khu định cư đô thị mới. Các dự án phát triển đô thị mới yêu cầu ứng xử có văn hoá với di sản văn hoá và không gian tự nhiên, mặt nước - cây xanh.

(2) Tôn tạo không gian văn hoá khu phố Pháp

Cải thiện không gian mặt nước sông Tam Bạc, sông Lấp, sông Rế, sông Cấm, TKĐT và cải tạo chỉnh trang đô thị lấy nước làm yếu tố cảnh quan chính. Tái thiết không gian đô thị dọc sống Cấm, ưu tiên quỹ đất chuyển đổi công nghiệp-cảng cũ thành các trung tâm văn hoá, nghệ thuật đương đại, bảo tàng đô thị cảng. Xây dựng trung tâm văn hóa mới dựa trên các trên trục cảnh quan chính với hệ thống công viên, cây xanh vui chơi giải trí và tổ chức các lễ hội văn hóa của Hải Phòng, kết nối không gian thành phố cũ là tổ hợp các khu chức năng công cộng: công viên cây xanh, văn hóa, vui chơi giải trí, thể thao dục thể thao.

(2) Xây dựng lối sống văn hoá đô thị theo các tiêu chí của đô thị đáng sống, đô thị thông minh, thích ứng với BĐKH.

(3) Khoanh vùng bảo vệ các di sản văn hoá, các công trình tôn giáo tín ngưỡng gắn với các không gian định cư đô thị - nông thôn.

(4) Quy hoạch hệ thống tượng đài: Xây mới các quảng trường văn hóa gắn với hệ thống tượng đài mang tích lịch sử, tính nghệ thuật cao kết hợp với các không gian công cộng, các không gian công viên vườn hoa, khu vực vui chơi giải trí.

(5) Hệ thống thiết chế văn hoá:

Xây dựng hoàn thiện thiết chế văn hóa từ cấp thành phố tới cơ sở cấp xã phường đảm bảo phục vụ nhu cầu thiết yếu của người dân.

Nâng cấp Trung tâm triển lãm mỹ thuật hiện tại trở thành Trung tâm triển lãm mỹ thuật, nhiếp ảnh cấp vùng. Thành lập Trung tâm mỹ thuật đương đại, Trung tâm triển lãm văn học, nghệ thuật Hải Phòng đủ điều kiện tổ chức các hoạt động triển lãm quy mô cấp vùng, quốc gia và quốc tế. Nâng cấp Trường trung cấp Văn hỏa nghệ thuật và Du lịch Hải Phòng lên thành Trường Cao đẳng Văn hóa nghệ thuật và Du lịch Hải Phòng.

Xây dựng mới trung tâm văn hoá đa năng cấp vùng tại khu vực đô thị mới phía bắc Sông Cấm.

(6) Bảo tồn văn hóa phi vật thể:

Quy hoạch phát triển 86 lễ hội truyền thống tiêu biểu mang bản sắc, văn hóa của các quận huyện. Thành lập Trung tâm lưu trữ dũ liệu di sản văn hóa phi vật thể thành phố trực thuộc sự quản lý của Bảo tàng thành phố. Đầu tư nâng cấp các lễ hội cấp vùng: Hội làng Cá (huyện Cát Hải), Hội Núi Voi (huyện An Lão) Hoi choi Trâu (quận Đồ Sơn), Hội đền Phú Xá (quận Hải An), Hội đền Nguyễn Bỉnh Khiêm (huyện Vĩnh Bảo);Hội thi bơi thuyền rồng (quận Đồ Sơn), Lễ hội Hoa Phượng Đỏ. Xây dựng thí điểm dự án nâng cấp Hội chọi Trâu Đồ Sơn (mở rộng không gian, thời gian và bổ sung các hình thức dịch vụ văn hóa, thể thao và du lịch trong lễ hội)

Tập trung đầu tư có trọng điểm bảo tồn và phát huy giá trị di sản 32 làng nghề thủ công truyền thống(nghề điêu khắc tượng làng Bảo Hà, huyện Vĩnh Bảo; dệt chiếu làng Lật Dương, huyện Tiên Lãng; đan mây tre Xuân La, huyện Kiến Thụy...); di sản nghệ thuật diễn xướng dân gian, trò chơi dân gian, võ thuật, y dược học dân gian, ẩm thực dân gian (nghệ thuật Hát Đúm ở Phục Lễ, Phả Lễ và Lập Lễ, huyện Thủy Nguyên; Hát Ca trù ở Đông Môn, huyện Thủy Nguyên; nghệ thuật Múa Đèn ở Cựu Điện; trò chơi Pháo đất ở Tân Liên, Hùng Tiến

(huyện Vĩnh Bảo); trò chơi vật võ làng Vĩnh Khê (huyện An Dương); vật cầu làng Kim Sơn (huyện Kiến Thụy)... từng bước kết hợp hoạt động bảo tồn, phát huy giá trị di sản văn hóa với phát triển các loại hình dịch vụ kinh tế, du lịch phù hợp.

(7) Công tác bảo_tồn văn hóa vật thể:

Triển khai Đề án công trợ kinh phí trùng tu, tôn tạo di tích lịch sử, văn hóa xếp hạng cấp thành phố giai đoan 2018-2025. Trước hết là Bảo tàng thành phố thực hiện các dự án nghiên cứu lịch sử, khảo cổ học về di tích văn hóa thoid tiền sử, văn hóa cổ trung đại; sưu tầm, trưng bày hiện vật thời kì lịch sử cách mạng, hiện vật sinh hoạt của cộng đồng nhân dân trên địa bàn thành phố. Đên năm 2030, 85% các quận, huyện xây dựng nhà truyền thống. Xây dựng mới Bảo tàng Mỹ thuật thành phố; Bảo tàng Hồ Chí Minh, Bảo tàng Hải dương học và Bảo tàng Xi măng; khuyến khích việc thành lập các bảo tàng tư nhân. Từng bước thực hiện khai thác các giá trị cảnh quan thiên nhiên, giá trị kiến trúc của khu di tích danh thắng tiêu biểu như: Khu di tích núi Voi – Xuân Sơn (An Lão); Tràng Kênh (Thủy Nguyên); Hang Vua (Minh Tân, Thủy Nguyên); Cát Bà, Đồ Sơn, phục vụ phát triển du lịch.

2.8. Định hướng quy hoạch mạng lưới thể dục thể thao

2.8.1. Bối cảnh chung

Hải Phòng đã đẩy mạnh đầu tư cơ sở vật chất TDTT. Các công trình thể thao trọng điểm của thành phố được đầu tư mới, cải tạo nâng cấp hiện đại: Nhà thi đấu đa năng Khu liên hợp thể thao thành phố, Sân vận động Lạch Tray và các công trình TDTT khác, đảm bảo chất lượng, đạt tiêu chuẩn tổ chức một số giải thi đấu Quốc gia, Quốc tế (ví dụ Indoor Games III). Thành phố triển khai Dự án xây dựng khu Bắn súng, Bắn cung tại Khu Liên hợp thể thao; Dự án khu Đua thuyền sông Giá tại Thủy Nguyên. Đến nay, Thành phố có 03 tổ hợp TDTT cấp Thành phố (bao gồm nhà thi đấu, sân vận động, khu nhà ở vận động viên hoặc khách sạn thể thao); 18 công trình thể thao sân vận động, nhà thi đấu cấp quận, huyện; 26 bể bơi, 8 phòng tập billiars, 81 sân quần vợt, 254 sân bóng đá, 545 sân bóng chuyền, 42 sân điền kinh, 10 sân bóng rổ, 66 nhà tập luyện, 2 sân goll...

Nhìn chung, cơ sở vật chất phục vụ hoạt động thể thao ở cả 3 cấp: thành phố, quận, huyện, xã, phường thị trấn đang gặp nhiều khó khăn. 01 Khu liên hợp thể thao; thành phố có 6/14 quận, huyện có nhà thi đấu, hầu hết đều đã cũ, lạc hậu và quá tải. Trong 6 nhà thi đấu thì chỉ có 2 nhà thi đấu ở khu vực nội thành (quận Ngô Quyền và Lê Chân).

2.8.2. Mục tiêu

- Mục tiêu 2030: Phấn đấu 100% số huyện cổ ít nhất hai trong các công trình sân vận động, bể bơi, nhà tập thể thao; 80% xã cổ ít nhất một công trình TDTT như sân tập thể thao, nhà tập luyện thể thao, bể bơi hoặc bể bơi. Tỷ lệ xã có thiết chế TDTT đạt 95%. 100% xã, phường, thị trấn tổ chức Đại hội TDTT.

Đảm bảo 100% số học sinh phổ thông các cấp được đánh giá và xếp loại thể lực theo quy định. Phấn đấu xếp hạng của đoàn học sinh Hài Phòng nằm trong tốp 7 đoàn có thành tích dẫn đầu tại các kỳ Hội khỏe Phù Đổng toàn quốc.

- Các chỉ tiêu:

Quy hoạch đất đai cho thể dục thể thao nhằm phục vụ nhu cầu tập luyện nâng cao sức khoẻ nhân dân, đào tạo vận động viên, thu hút du lịch... Đến năm 2035, xác định chuẩn quỹ đất cho các công trình thể dục thể thao các cấp như sau:

+ Quỹ đất cho các công trình TDTT thành phố: 10-15ha.

+ Quỹ đất cho các công trình TDTT quận, huyện: 2-5 ha.

+ Quỹ đất cho các công trình TDTT phường, thị trấn: 1-2 ha.

- 100% huyện, thành có sân vận động trung tâm, nhà tập.

- Bảo đảm diện tích đất bình quân cho người dân tập luyện thể dục thể thao đạt 7m2/ người năm 2035.

Phát triển đa dạng các loại hình thể thao quần chúng như các sân bãi thể thao, hồ bơi… trong các khu đô thị mới.

2.8.3. Định hướng phát triển

Xây dựng Khu liên hợp TDTT cấp vùng duyên hải Bắc Bộ ở khu vực Dương Kinh-Đồ Sơn quy mô khoảng 100-120ha. Trước mắt, tập trung xây dựng, đầu tư các dự án, công trình TDTT: Khu huấn luyện và đua thuyền sông Giá tại Thủy Nguyên và Trung tâm Bắn súng, Bắn cung tại Khu Liên hợp Thể thao Hải Phòng; Trung tâm huấn luyện Thể thao - Du lịch biển và cứu hộ tại Vạn Ngang, quận Đồ Sơn.

Phát triển các trung tâm thể thao mới, như đua xe công thức 1 ở Đồ Sơn, phát triển khu thể thao mặt nước trên vịnh Hải Phòng hoặc biển Đồ Sơn.

Phát triển trung tâm TDTT phục vụ khu dân cư như bể bơi, nhà tập gym, yoga...

III. PHÂN VÙNG PHÁT TRIỂN

3.1. Phân vùng phát triển

Dựa trên cấu trúc phát triển không gian đô thị, yếu tố địa hình, đặc điểm tự nhiên và cấu trúc hành chính của thành phố. Dự kiến toàn thành phố được phân thành 06 vùng 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 Thuỵ. 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

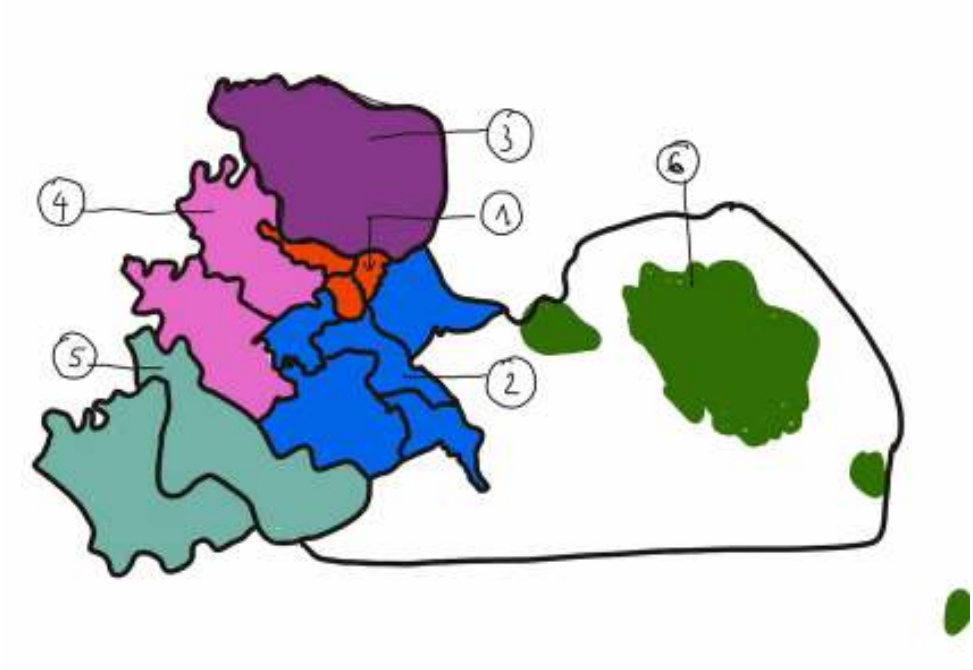
Bao gồm huyện An Dương và An Lão là các huyện ngoại thành phía Tây thành phố, có tiềm năng phát triển đô thị và công nghiệp cửa ngõ hướng về Hà Nội.

- 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…



Sơ đồ phân khu kiểm soát phát triển

3.2. Phân khu 1: Phân khu trung tâm

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

Mục tiêu:

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

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 kinh tế:

- 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. Chỉnh trang các trung tâm thương mại tuyền thống.
- Tái thiết 2 bên bờ sông Cấm, từ đô thị cảng công nghiệp trở thành đô thị văn hoá, lịch sử, nghệ thuật bên sông. Lựa trọng địa địa phù hợp phát triển trung tâm văn hoá nghệ thuật, dịch vụ, du lịch mới bên bờ Nam sông Cấm.
- Chuyển đổi đất đai từ di dời công nghiệp, trụ sở cơ quan, cho phép 1 số vị trí xây dựng cao tầng (landmark)
- Tăng cường kết nối qua sông Cấm và sông Lạch Tray bằng cầu cảnh quan.

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 cổng làm chia cắt không gian đô thị.

Về quản lý:

- Một số khu vực sẽ được quản lý theo hệ số sử dụng đất và chỉ tiêu m2 sàn để tăng cường không gian xanh và không gian thương mại trên mỗi ô đất.

3.2.1. Quận Lê Chân

a. Hiện trạng:

Nằm ở phía Nam khu phố Pháp, là một trong những quận có mật đô dân cư đông đúc nhất. Cơ sở hạ tầng phía Bắc khá đồng bộ và là khu vực đô thị sầm uất do vị trí gần ga Hải Phòng; phía Nam của quận cơ sở ha tầng thiếu bởi khu vực này chủ yếu là làng xóm đô thị hoá và phát triển tự phát. Tuyến đường quốc lộ 5 là giao thông vận tải hàng hoá cắt ngang qua, làm ngăn cách kết nối không gian quận làm 2 phần phía Bắc và phía Nam. Trung tâm quận đã hình hình thành xung quanh đường Tô Hiệu. Hệ thống hạ tầng an sinh xã hội như y tế, giáo dục, thương mại cơ bản đầy đủ, nhưng

thiếu không gian cảnh quan, không gia công cộng phụ vụ cộng đồng; thiếu các tuyến đường cấp 2 kết nối đường cấp 3 và đường cấp 1. Khu vực phía Nam còn 1 số khu đất chưa phát triển.

- Dân số: 223.893 người;
- Mật độ dân số: 18.805 người/km2;
- Hiện trạng sử dụng đất: Tổng diện tích đất tự nhiên là 1.190,59 ha;
- Đất xây dựng: 968,38 ha, trong đó: Đất dân dụng: 891,87 ha (đất khu dân cư 576,94 ha) và Đất ngoài dân dụng: 76,51 ha.
- Đất khác: 222,21 ha.



Hiện trạng quận Lê Chân

b. Tiềm năng:

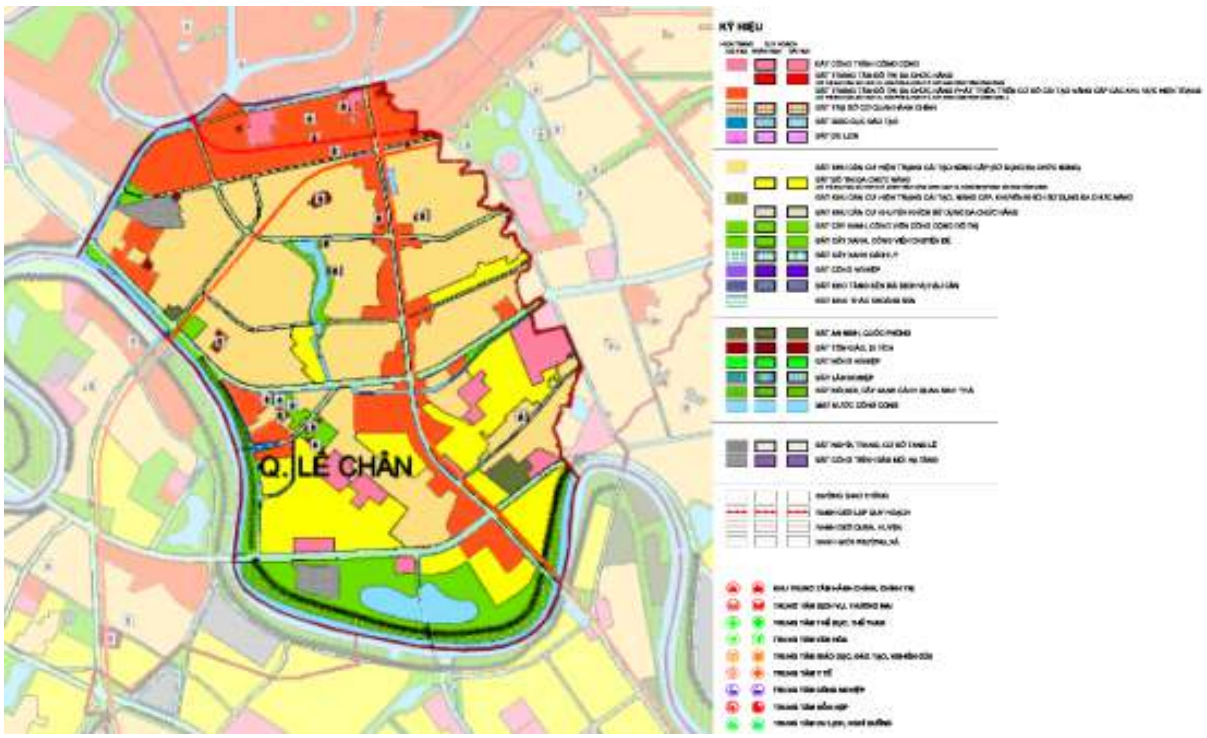
- Là một trong các quận trung tâm hiện hữu của thành phố Hải Phòng với các khu phố Pháp, nơi tập trung các công trình thiết yếu của thành phố, đặc biệt là các dịch vụ thương mại, dịch lịch, y tế, văn hoá và giải trí
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Lạch Tray.
- Hạ tầng kỹ thuật hướng Đông – Tây khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường Nguyễn Văn Linh, đường WB… Hướng Bắc Nam có tuyến Trần Nguyên Hãn và tuyến Hồ Sen – Cầu rào 2 giúp quận kết nối mạnh về phía Nam.
- Dự án phát triển đô thị mới phía Nam đường WB và phía Bắc sông Lạch Tray, tạo thêm cơ hội mới cho quận bổ xung hạ thông đô thị thiết yếu và thay đổi diện mạo kiến trúc đô thị theo xu hướng hiện đại.



Sơ đồ phân tích tiềm năng quận Lê Chân

c. Hướng phát triển:

- Kế thừa định hướng QHPK 1/2000.
- Bổ sung dân số và nhà ở trong các quỹ đất trống
- Tuyến Hồ Sen – Cầu rào 3 sẽ tăng cường phát triển dịch vụ đô thị và phát triển tuyến giao thông công cộng.
- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan khu phố Pháp. Khu dân cư phát triển mới về phía Nam hướng tới phát triển nén, dành nhiều đất cho cây xanh và hạ tầng kỹ thuật.
- Bổ sung hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Tận dụng quỹ đất còn lại để phát triển bổ sung cơ sở hạ tầng kỹ thuật, không gian xanh, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố.
- Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Lạch Tray kết hợp phát triển dịch vụ.
- Ưu tiên phát triển các trung tâm dịch vụ đô thị khu vực phía Bắc quận và dọc tuyến đường Hồ Sen-Cầu Rào 2.



Sơ đồ định hướng quận Lê Chân

- Dân số 2017: 223.893 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 968,38ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng của quận khoảng 1.080ha (không có đất công nghiệp và du lịch tập trung).
- Dự báo dân số 2050: 237.130 người.

3.2.2. Quận Ngô Quyền

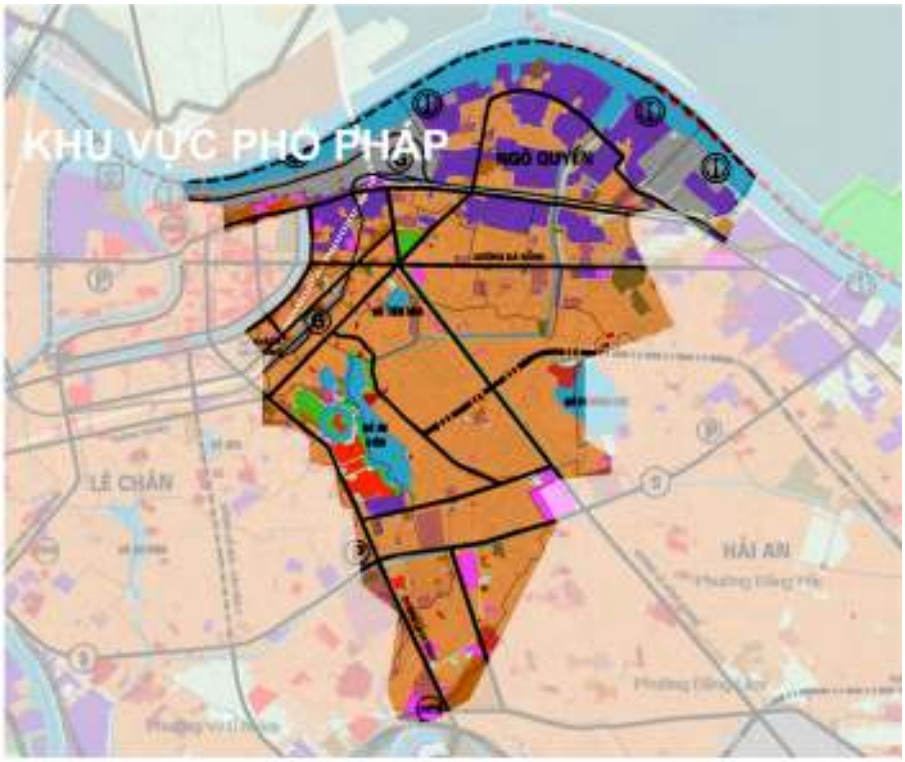
a. Hiện trạng:

- Dân số: 174.726 người.
- Mật độ dân số: 15.401 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 1.134,53 ha
- Đất xây dựng: 937,94 ha, trong đó:

+ Đất dân dụng: 774,66 ha (đất khu dân cư 401,85 ha).

+ Đất ngoài dân dụng: 163,28 ha.

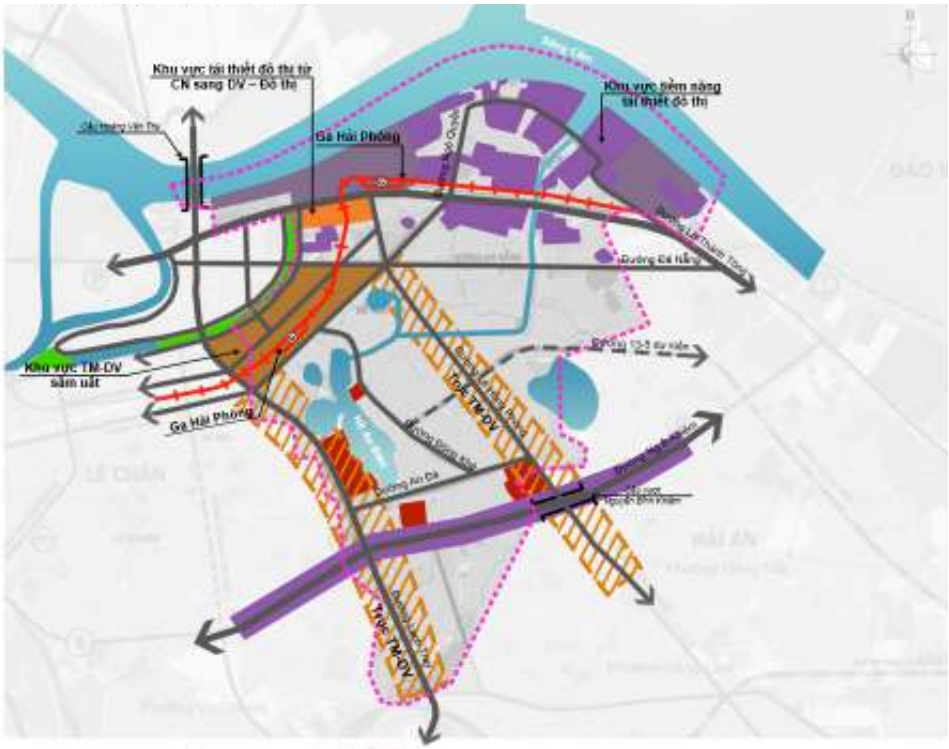
- Đất khác: 196,59 ha



Hiện trạng quận Ngô Quyền

b. Tiềm năng:

- Là một trong các quận trung tâm hiện hữu của thành phố Hải Phòng với các khu phố Pháp, nơi tập trung các công trình thiết yếu của thành phố về dịch vụ thương mại và văn hoá.
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Cấm. Có cơ hội tái thiết đô thị tạo hình ảnh đô thị mới bên sông Cấm khi sử dụng quỹ đất công nghiệp dọc sông khi chuyển đổi mục đích.
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường Đà Nẵng, đường Lê Hồng Phong, đường Nguyễn Bỉnh Khiêm, đường sắt và ga Hải Phòng…

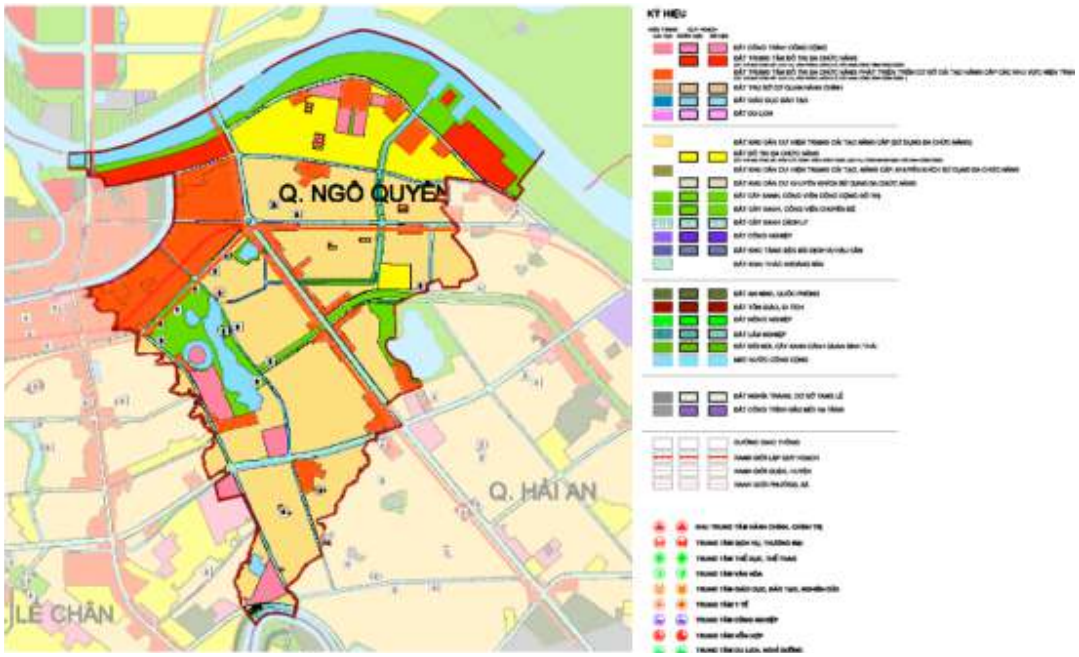


Sơ đồ phân tích tiềm năng quận Ngô Quyền

c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan khu phố Pháp.
- Bổ sung hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Tận dụng quỹ đất còn lại để phát triển bổ sung cơ sở hạ tầng kỹ thuật, không gian xanh, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố.
- Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Cấm kết hợp phát triển dịch vụ và đô thị .
- Ưu tiên phát triển các trung tâm dịch vụ đô thị khu vực phía Bắc quận và dọc tuyến đường Lê Hồng Phong.

Sơ đồ định hướng quận Ngô Quyền



Sơ đồ định hướng phát triển quận Ngô Quyền

- Dân số 2017: 174.126 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 937,94ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng của quận khoảng 1.035ha (không có đất công nghiệp và du lịch tập trung).
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 227.153 người.

3.2.3. Quận Hồng Bàng

a. Hiện trạng:

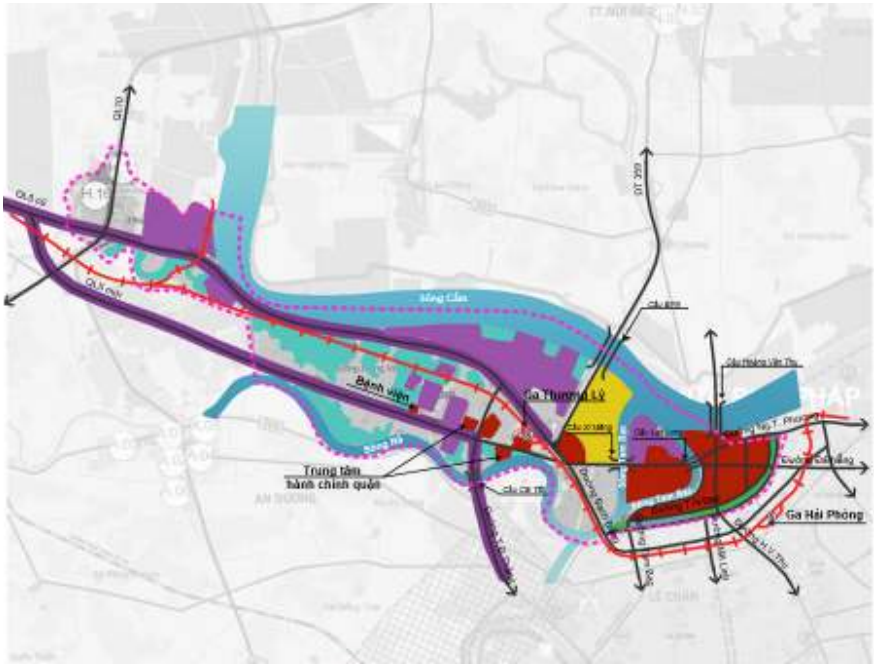
- Dân số: 107.920 người.
  - Mật độ dân số: 7.453 người/km2.
  Hiện trạng sử dụng đất:
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 1.448,12 ha
  - Đất xây dựng: 1.016,19 ha, trong đó:
    - + Đất dân dụng: 673,13 ha (đất khu dân cư 340,67 ha).
    - + Đất ngoài dân dụng: 343,06 ha.
- Đất khác: 431,93 ha.



Hiện trạng quận Hồng Bàng

b. Tiềm năng:

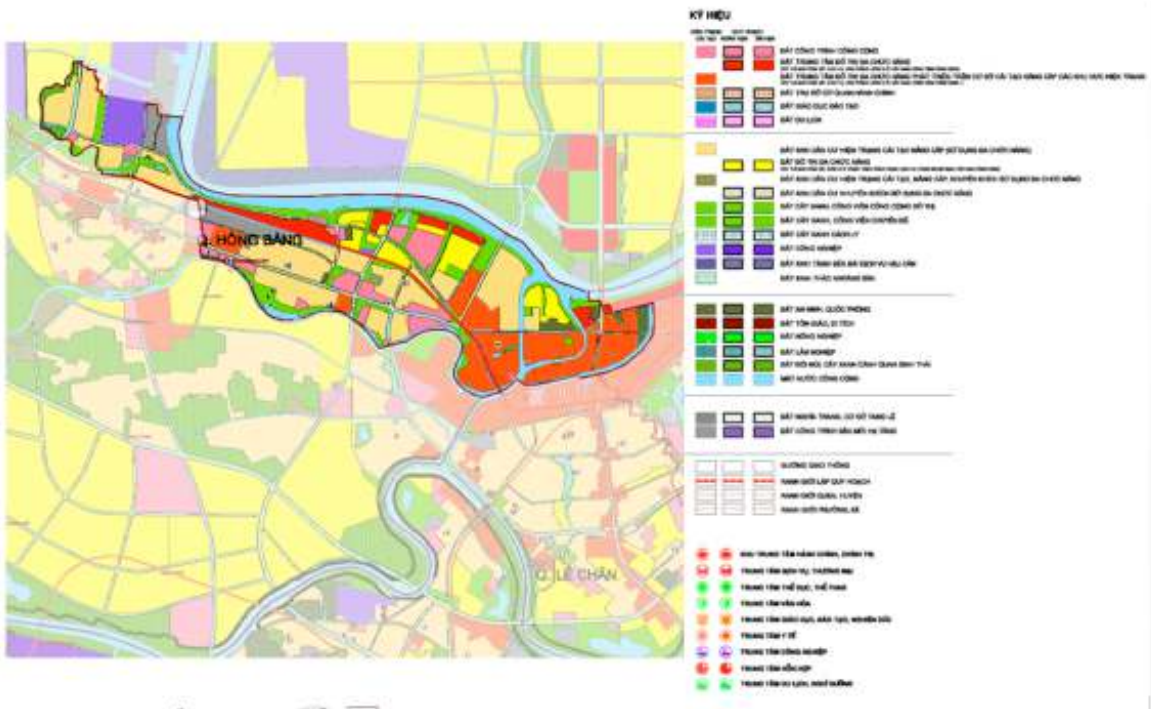
- Là một trong các quận trung tâm hiện hữu của thành phố Hải Phòng với các khu phố Pháp, nơi tập trung các công trình thiết yếu của thành phố về dịch vụ thương mại và văn hoá. Mật độ dân số còn thấp, vẫn còn quỹ đất cho mục đích phát triển đô thị.
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Cấm. Có cơ hội tái thiết đô thị tạo hình ảnh đô thị mới bên sông Cấm khi sử dụng quỹ đất công nghiệp dọc sông khi chuyển đổi mục đích.
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường Hùng Vương, đường sắt và ga Thượng Lý…



Sơ đồ phân tích tiềm năng quận Hồng Bàng

c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan khu phố Pháp. Khu dân cư phát triển mới hướng tới phát triển nén, dành nhiều đất cho cây xanh và hạ tầng kỹ thuật.
- Cải tạo, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện có.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Tận dụng quỹ đất còn lại để phát triển bổ sung cơ sở hạ tầng kỹ thuật, không gian xanh, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố.
- Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Cấm kết hợp phát triển dịch vụ và đô thị .
- Ưu tiên phát triển các trung tâm dịch vụ đô thị khu vực phía Bắc quận, ngã 6 và dọc tuyến đường quốc lộ 5, tuyến tránh.



Sơ đồ định hướng quận Hồng Bàng

- Dân số 2017: 107.920 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 1.016,19ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 1.145ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 1.078ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 236.717 người.

3.3. Phân khu 2: Phân khu phía Đông

Bao gồm 04 quận Kiến An, Hải An, Dương Kinh, Đồ Sơn và huyện Kiến Thuỵ. 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.

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.

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 đỏ 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:

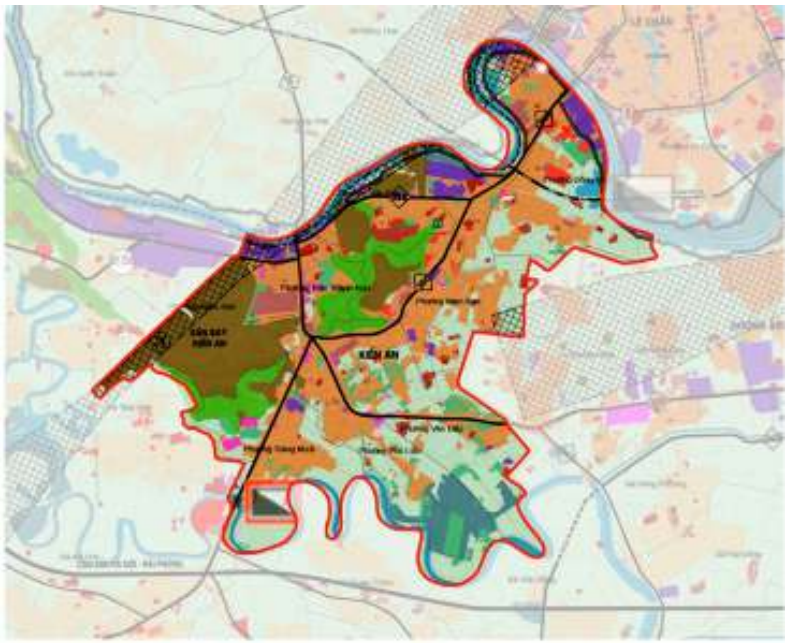
- Tạo điều kiện cho người dân bản địa bị mất đất được hội nhập với môi trường đầu tư mới. Quá trình phát triển đô thị hàng hải sẽ diễn ra trong thời gian dài. Giai đoạn quá độ của sự chuyển đổi này, chính quyền sẽ tạo lập cho cư dân bản địa môi trường làm việc mới phù hợp với trình độ của họ. Mô hình chuyển đổi từ nông nghiệp thuần tuý 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.

3.3.1. Quận Kiến An

a. Hiện trạng:

- Dân số: 112.136 người
- Mật độ dân số: 3.785 người/km2
- Hiện trạng sử dụng đất:

- Tổng diện tích đất tự nhiên là 2.962,75 ha.
- Đất xây dựng: 1.110,86 ha, trong đó:
- Đất dân dụng: 927,66 ha (đất khu dân cư 598,94 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 183,20 ha
- Đất khác: 1.851,89 ha.



Hiện trạng quận Kiến An

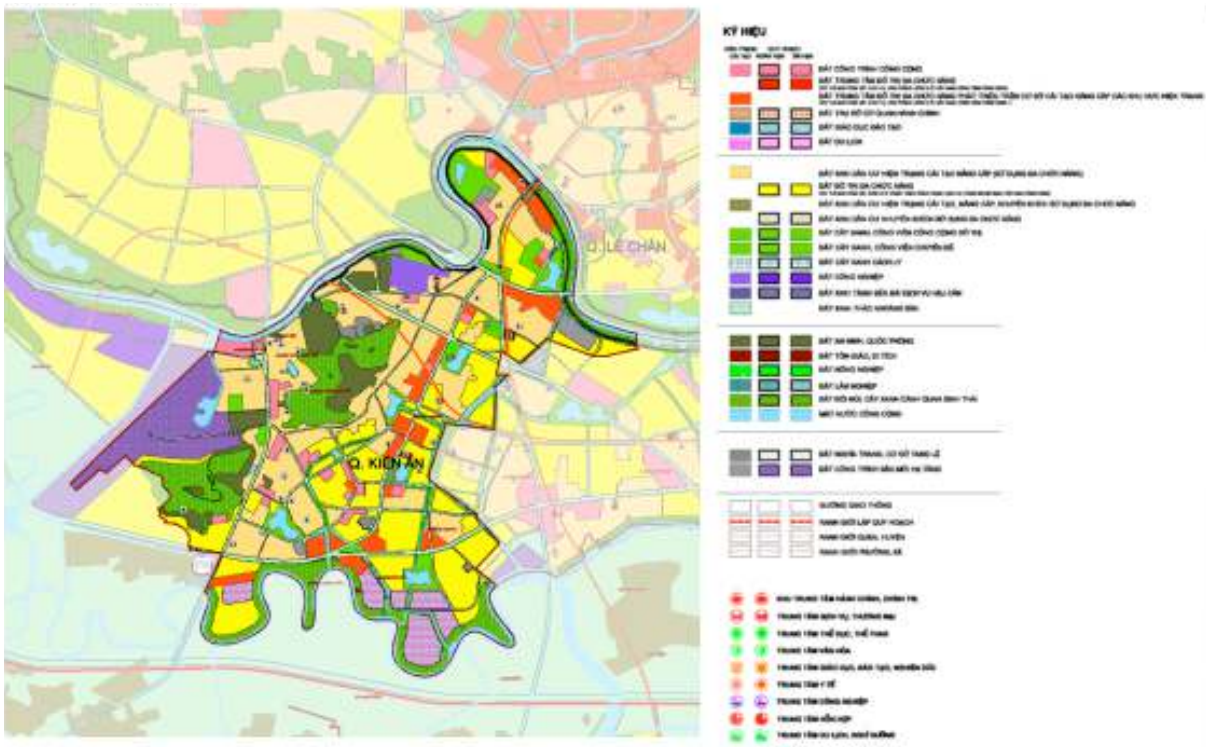
b. Tiềm năng:

- Là một trong các quận mới của thành phố Hải Phòng, đang trong quá trình phát triển đô thị. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho mục đích phát triển đô thị.
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Lạch Tray và sông Đa Độ. Có cảnh quan đẹp với sự kết hợp các dạng địa hình, đồi, sông, đồng bằng.
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường tỉnh lộ, sân bay…



c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan. Khu dân cư phát triển mới hướng tới phát triển nén tại khu vực trung tâm quận và giảm dần về phía sông Đa Độ, dành nhiều đất cho cây xanh và hạ tầng kỹ thuật.
- Cải tạo, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện có. Bổ sung hệ thống hạ tầng cho khu vực phát triển mới.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Tận dụng quỹ đất còn trống để phát triển đô thị và bổ sung cơ sở hạ tầng kỹ thuật, không gian xanh, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố.
- Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Lạch Tray và sông Đa Độ kết hợp phát triển dịch vụ đô thị. Bảo vệ và phát huy cảnh quan các khu vực đồi trong quận.
- Ưu tiên phát triển các trung tâm dịch vụ đô thị dọc các tuyến đường chính.



Định hướng quận Kiến An

- Dân số 2017: 112.136 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 1.110,86ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 2.003ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 1.856ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 185.715 người.

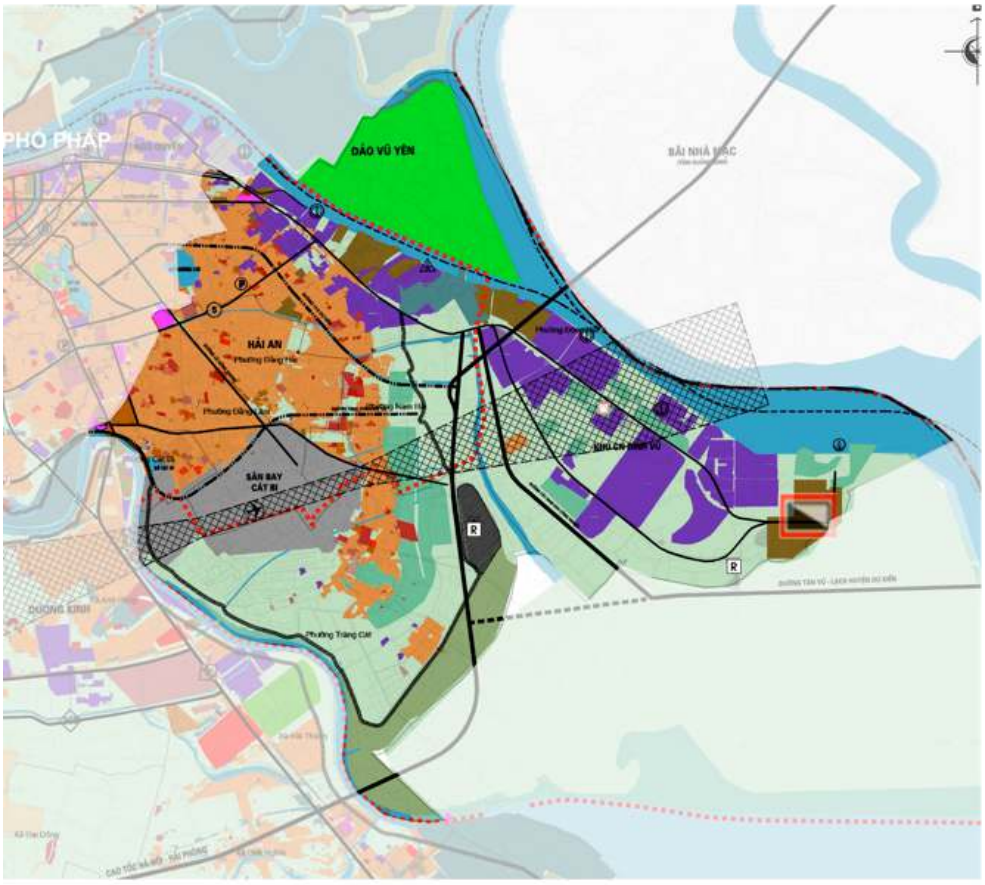
3.3.2. Quận Hải An

a. Hiện trạng:

- Dân số: 115.633 người.
- Mật độ dân số: 1.115 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 10.371,79 ha.
- Đất xây dựng: 3.923,06 ha, trong đó:

+ Đất dân dụng: 2.595,44 ha (đất khu dân cư 848,15 ha).
+ Đất ngoài dân dụng: 1.327,62 ha

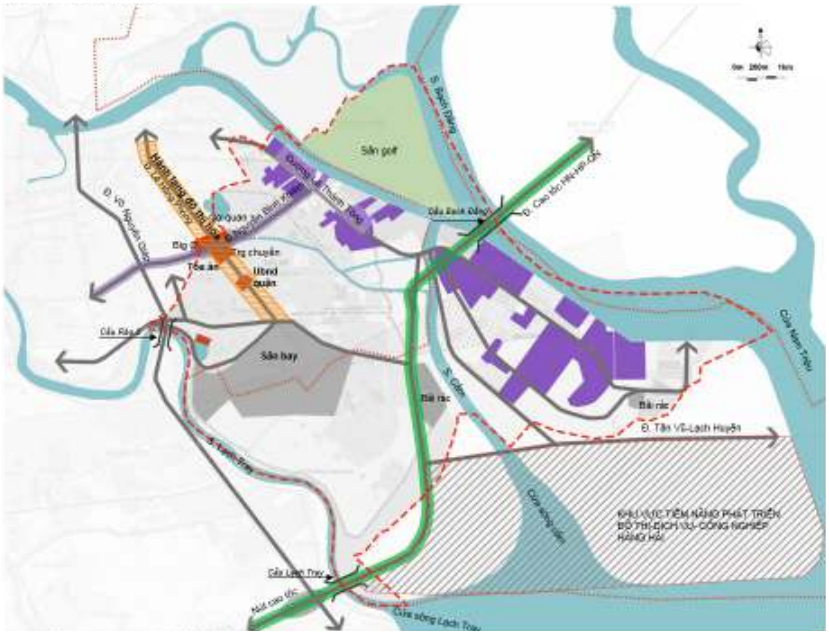
- Đất khác: 6.448,73 ha



Hiện trạng quận Hải An

b. Tiềm năng:

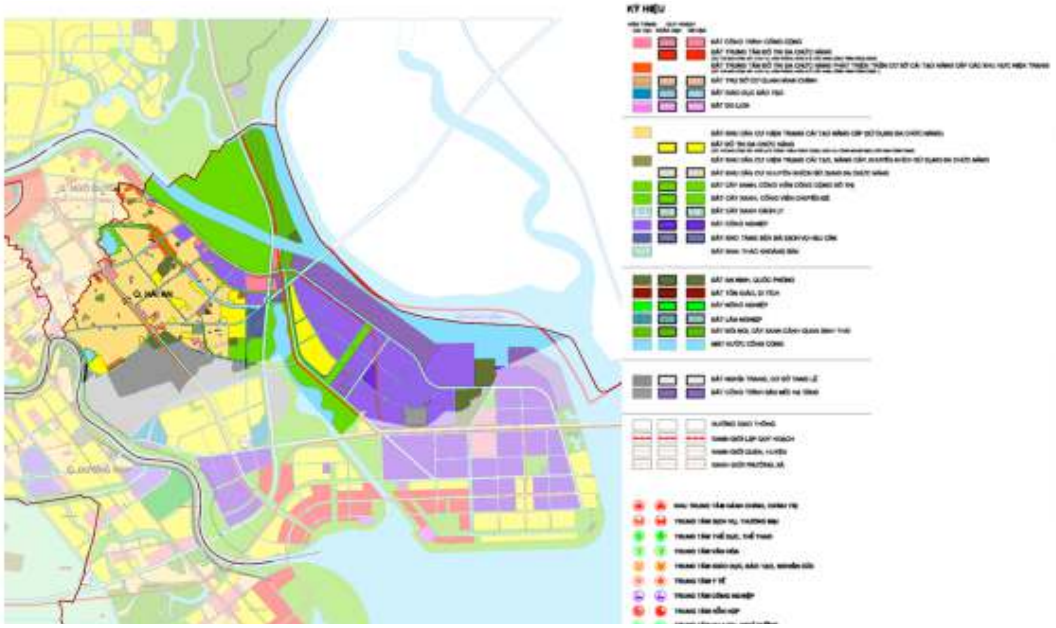
- Là một trong các quận mới của thành phố Hải Phòng, đang trong quá trình phát triển đô thị. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho mục đích phát triển đô thị.
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Lạch Tray, sông Cấm và không gian biển. Có cảnh quan đẹp với sự kết hợp đa dạng hệ sinh thái.
- Quỹ đất phía Đông của quận nằm trong khu kinh tế Đình Vũ-Lạch Huyện hiện đang phát triển các ngành công nghiệp của thành phố.
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường cao tốc, các tuyến đường chính của khu kinh tế, sân bay…



Tiềm năng quận Hải An

c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan. Khu dân cư phát triển mới hướng tới phát triển nén tại khu vực phía Nam quận, dành nhiều đất cho cây xanh và hạ tầng kỹ thuật.
- Cải tạo, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện có. Bổ sung hệ thống hạ tầng cho khu vực phát triển mới.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Xây dựng trung tâm thành phố mới (CBD) tại khu vực cửa sông Lạch Tray, tích hợp đa chức năng tài chính, thương mại, Hàng Hải.
- Bổ sung chức năng đô thị, nghiên cứu cho khu công nghiệp Đình Vũ.
- - Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Lạch Tray và sông Cấm. Phát triển đảo Vũ Yên thành không gian xanh, sinh thái của thành phố.

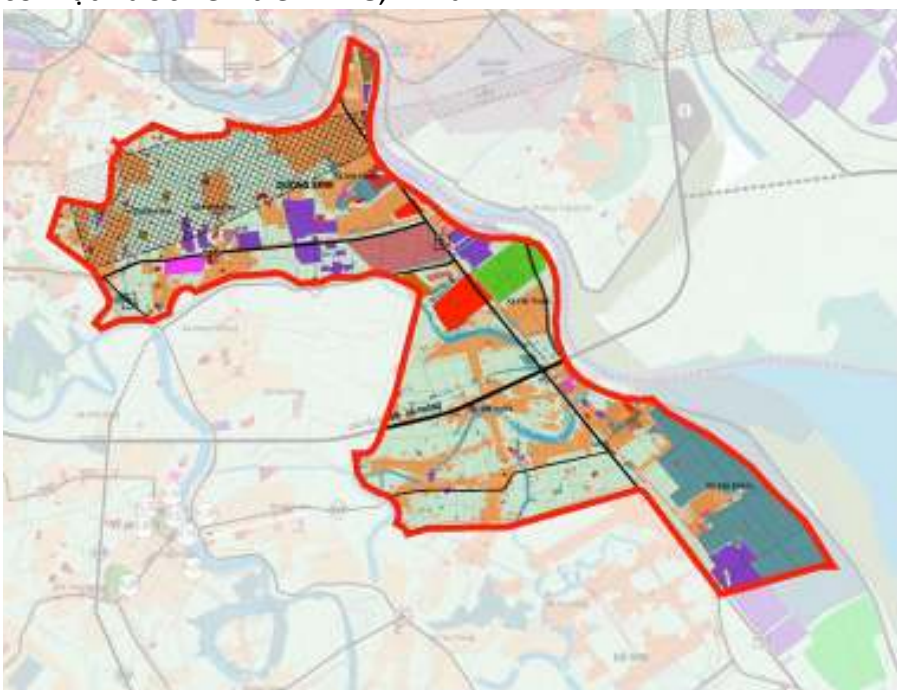


- Dân số 2017: 115.633 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 3.923,06ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 7.017ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 5.324ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 532.791 người.

3.3.3. Quận Dương Kinh

a. Hiện trạng:

- Dân số: 55.573 người.
- Mật độ dân số: 1.188 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 4.797,20 ha.
- Đất xây dựng: 1.442,86 ha, trong đó:
- Đất dân dụng: 1.192,46 ha (đất khu dân cư 645,86 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 250,40 ha.
- Đất khác: 3.235,60 ha.
- Đất có mặt nước ven biển: 118,74 ha.



Hiện trạng quận Dương Kinh

b. Tiềm năng:

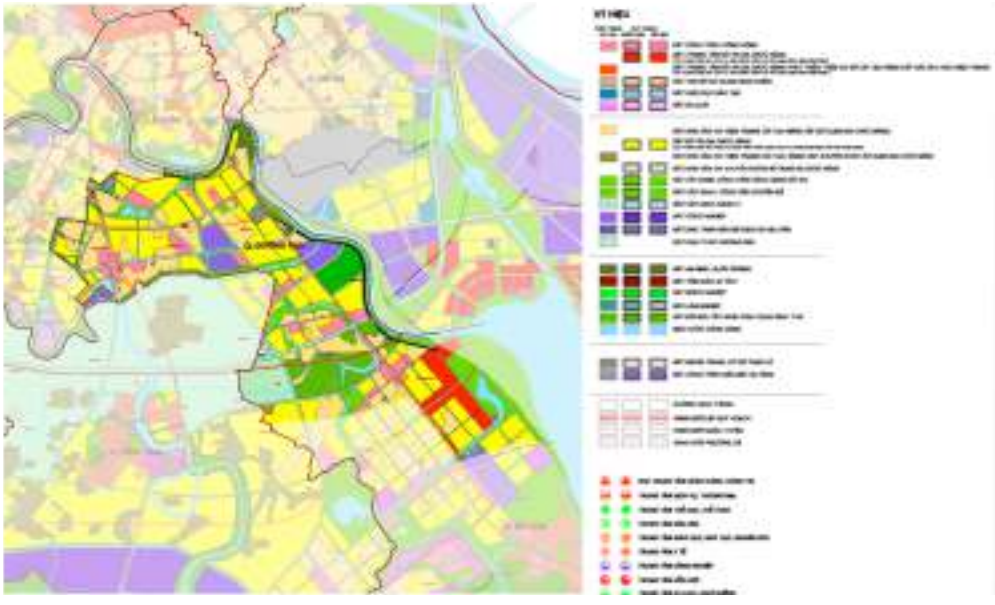
- Là một trong các quận mới của thành phố Hải Phòng, đang trong quá trình phát triển đô thị. Mật độ dân số còn rất thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho mục đích phát triển đô thị.
- Khu vực nằm trong vùng cảnh quan của sông Lạch Tray. Có cảnh quan đẹp với sự kết hợp các dạng sinh thái vùng cửa sông. Là khu vực phát triển đô thị mới hướng ra phía Đông.
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường ra Đồ Sơn, đường cao tốc…



Tiềm năng quận Dương Kinh

c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan. Khu dân cư phát triển mới hướng tới phát triển nén, hiện đại, dành nhiều đất cho cây xanh và hạ tầng kỹ thuật.
- Cải tạo, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện có. Bổ sung hệ thống hạ tầng cho khu vực phát triển mới.
- Từng bước di dời các cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường ra các khu công nghiệp tập trung của thành phố và chuyển đổi đất đai cho các ngành dịch vụ đô thị và không gian xanh.
- Phát triển đô thị mới đồng bộ, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố như trung tâm hội chợ, triển lãm, trung tâm TDTT.
- Quy hoạch hành lang xanh dọc sông Lạch Tray và vùng cửa sông phát triển các vùng sinh thái và trung tâm đô thị đa chức năng.
- Ưu tiên phát triển các trung tâm dịch vụ đô thị dọc các tuyến đường ra Đồ Sơn.



- Dân số 2017: 55.573 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 1.442,86ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 3.718ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 3.590ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 359.225 người.

3.3.4. Quận Đồ Sơn

a. Hiện trạng:

- Dân số: 48.899 người
- Mật độ dân số: 1.065 người/km2
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 4.691,99 ha.
- Đất xây dựng: 1.256,20 ha, trong đó:\
- Đất dân dụng: 1.148,97 ha (đất khu dân cư 489,12 ha)
- Đất ngoài dân dụng: 107,23 ha
- Đất khác: 3.337,18 ha
- Đất có mặt nước ven biển: 98,61 ha



Hiện trạng quận Đồ sơn

b. Tiềm năng:

- Là một trong các quận mới của thành phố Hải Phòng, đang trong quá trình phát triển đô thị. Mật độ dân số còn rất thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho mục đích phát triển đô thị. Nơi tập trung các công trình về dịch vụ thương mại, chợ đầu mối, y tế, du lịch và văn hoá.
- Khu vực nằm sát biển, có nhiều tiềm năng về phát triển kinh tế biển, đặc biệt là phát triển du lịch.

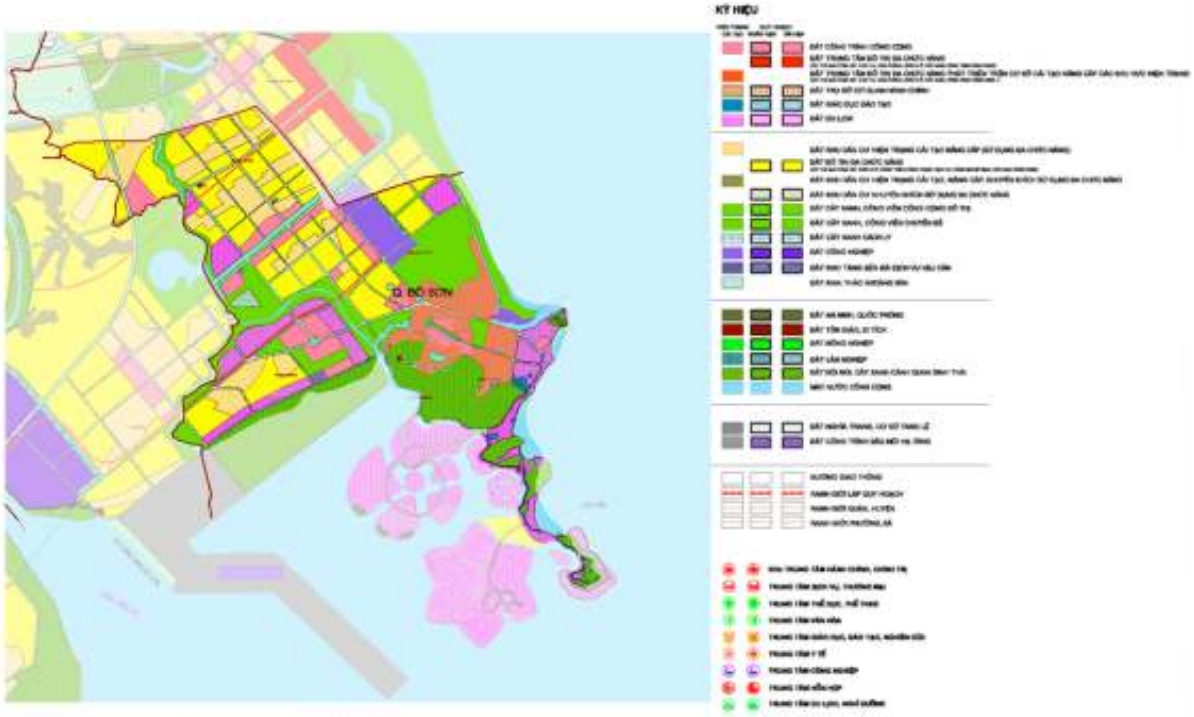
- Hạ tầng kỹ thuật khá phát triển với các tuyến giao thông chính của khu vực như đường tỉnh.



Tiềm năng quận Đồ Sơn

c. Hướng phát triển:

- Ổn định khu dân cư trong quận, bảo tồn các giá trị kiến trúc cảnh quan.
- Cải tạo, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện có. Bổ sung hệ thống hạ tầng cho khu vực phát triển mới.
- Phát triển đô thị mới đồng bộ, dịch vụ đa năng cho quận và thành phố.
- Quy hoạch không gian biển cho phát triển đô thị du lịch, thương mại hướng tới đẳng cấp khu vực và quốc tế.



Định hướng quận Đồ Sơn

- Dân số 2017: 48.899 người.

- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 1.256,2ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 3.808ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 2.440ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 244.175 người.

3.3.5. Huyện Kiến Thuỵ

a. Hiện trạng:

- Dân số: 139.994 người.
- Mật độ dân số: 1.286 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 11.129,35 ha.
- Đất xây dựng: 2.410,45 ha, trong đó:
- Đất dân dụng: 2.335,37 ha (đất khu dân cư 1.243,67 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 75,08 ha.
- Đất khác: 8.476,07 ha.
- Đất có mặt nước ven biển: 242,83 ha.



Hiện trạng huyện Kiến Thuỵ

b. Tiềm năng:

- Là huyện ngoại thành nằm phía Đông của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Là vùng sản xuất nông nghiệp, thuỷ sản và làng nghề.
- Khu vực thuộc vùng cảnh quan của sông Văn Úc và tiếp giáp với không gian biển, có tiềm năng chuyển đổi đất đai nông nghiệp sang phát triển công nghiệp và đô thị khi các khu cụm công nghiệp trong trung tâm thành phố được di dời ra các huyện ngoại thành.

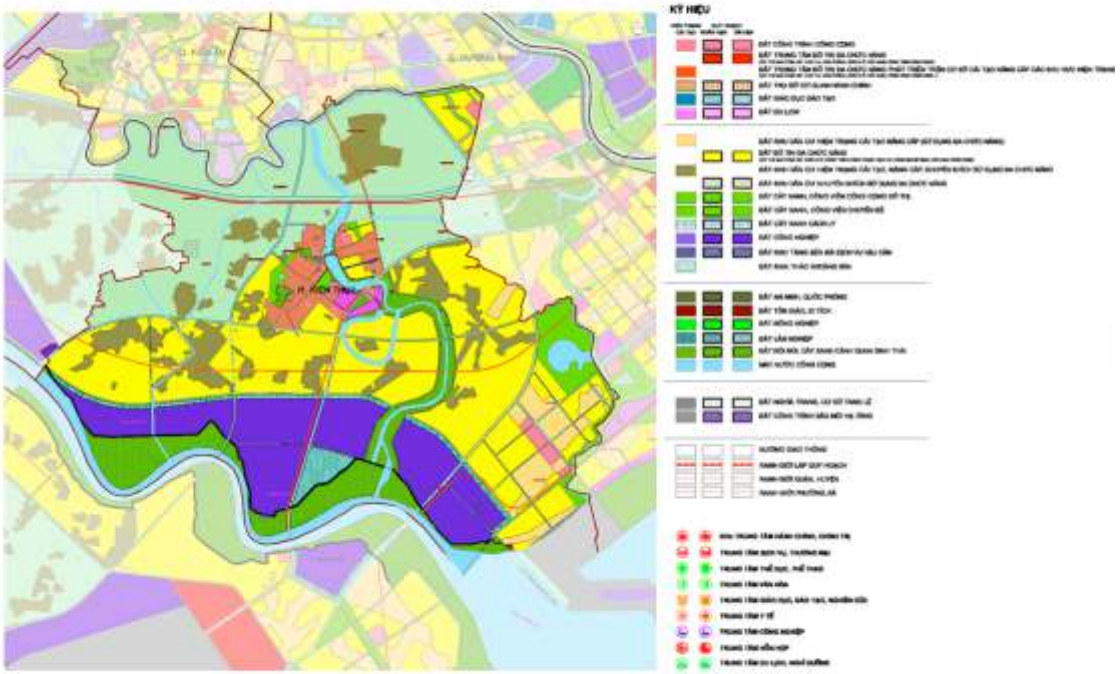
- Với quỹ đất rộng rãi và đang trong quá trình phát triển hạ tầng kỹ thuật với lợi thế có tuyến cao tốc, các tuyến tỉnh lộ….Hiện nay huyện Kiến Thuỵ cũng đã thu hút một số dự án đầu tư phát triển đô thị mới.



Tiềm năng huyện Kiến Thuỵ

c. Hướng phát triển:

- Duy trì không gian xanh nông nghiệp dọc tuyến cao tốc và sông Đa Độ, tạo dựng cảnh quan thiên nhiên và bảo vệ nguồn nước.
- Phát triển công nghiệp dọc sông Văn Úc hướng tới công nghiệp có chọn lọc, giảm thiểu ảnh hưởng môi trường.
- Phát triển cảng Nam Đồ Sơn.
- Phát triển đô thị mới hướng biển kết hợp bảo vệ hệ sinh thái ven biển. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại.



Định hướng huyện Kiến Thuỵ

- Dân số 2017: 139.994 người.

- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 1.970,51ha.
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 6.094ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 4.634ha.
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân 463.593người.

3.4. 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 với cảng Lạch Huyện

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.

Môi trường:

- Phục hồi hệ sinh thái vùng núi đá phía bắc, kết nối với hành lang đa dạ 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 thuỷ, 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 Cấm.

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.

3.4.1. Huyện Thuỷ Nguyên

a. Hiện trạng:

- Dân số: 326.118 người.
- Mật độ dân số: 1.245 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 26.186,76 ha.
  - Đất xây dựng: 6.733,52 ha, trong đó:

- Đất dân dụng: 4.697,44 ha (đất khu dân cư 3.190,78 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 2.036,08 ha.
- Đất khác: 19.453,24 ha.



Hiện trạng huyện Thuỷ Nguyên

b. Tiềm năng:

- Là huyện ngoại thành nằm phía Bắc của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn rất thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Nơi tập trung phát triển công nghiệp của thành phố.
- Khu vực có địa hình đa dạng kết hợp giữa các dãy đồi phía Bắc và đồng bằng phát triển nông nghiệp.
- Huyện Thuỷ Nguyên hiện đang trong quá trình phát triển về phía Bắc của thành phố Hải Phòng. Khu vực này đang xây dựng và hoàn chỉnh khu đô thị mới và công nghiệp VSIP. Đặc biệt thành phố đang triển khai dự án phát triển hạ tầng kỹ thuật cho khu trung tâm hành chính mới của thành phố phía Bắc sông Cấm.
- Nằm cận kề với trung tâm thành phố về phía Bắc sông Cấm, Thuỷ Nguyên được đánh giá là khu vực tiềm năng trong việc phát triển thành phố về phía Bắc.
- Với quỹ đất rộng rãi và đang trong quá trình phát triển hạ tầng kỹ thuật, đặc biệt là việc xây dựng các cây cầu vượt sông, Thuỷ Nguyên có xu hướng phát triển thành quận mới trong tương lai.



Tiềm năng huyện Thuỷ Nguyên

c. Hướng phát triển:

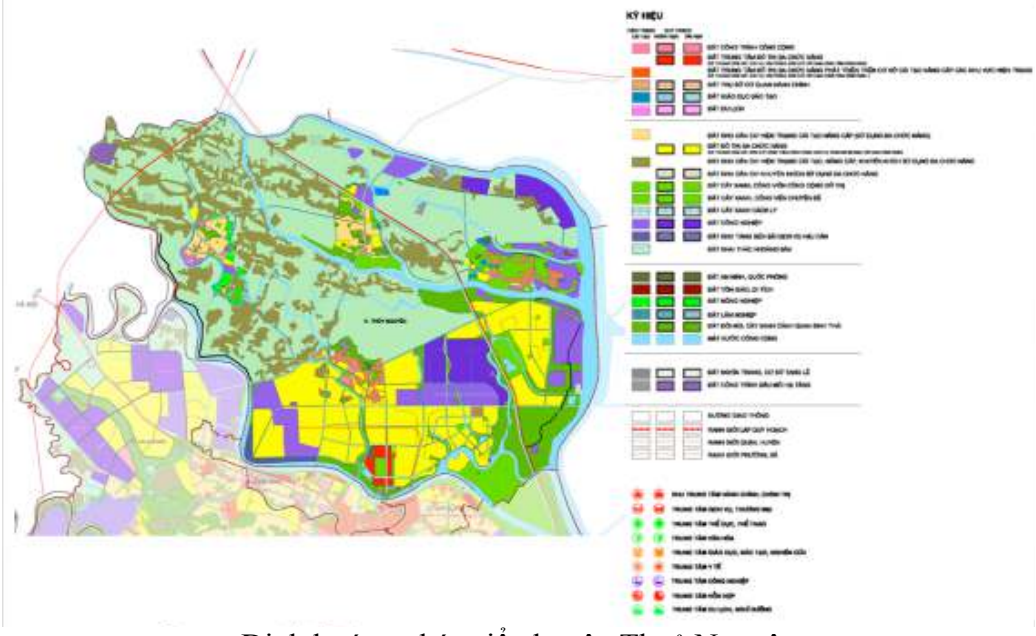
- Bảo vệ và phát huy cảnh quan tự nhiên và di tích lịch phía Bắc huyện, đặc biệt là khu vực dọc sông Bạch Đằng. Bảo vệ cảnh quan và nguồn nước sông Giá.

- Phát triển công nghiệp có chọn lọc, giảm thiểu ảnh hưởng môi trường.

- Phát triển khu trung tâm hành chính mới của thành phố.

- Phát triển mạnh mẽ khu đô thị Bắc sông Cấm. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại.

- Phát triển cảnh quan hai bên sông Cấm. Tạo dựng đô thị đáng sống ven sông.



Định hướng phát triển huyện Thuỷ Nguyên

- Dân số 2017: 326.118 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 6.551,16ha.
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 11.573ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 8.807ha.
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 702.800 người.

3.5. 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.

Mục tiêu:

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

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 Cấm, 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.

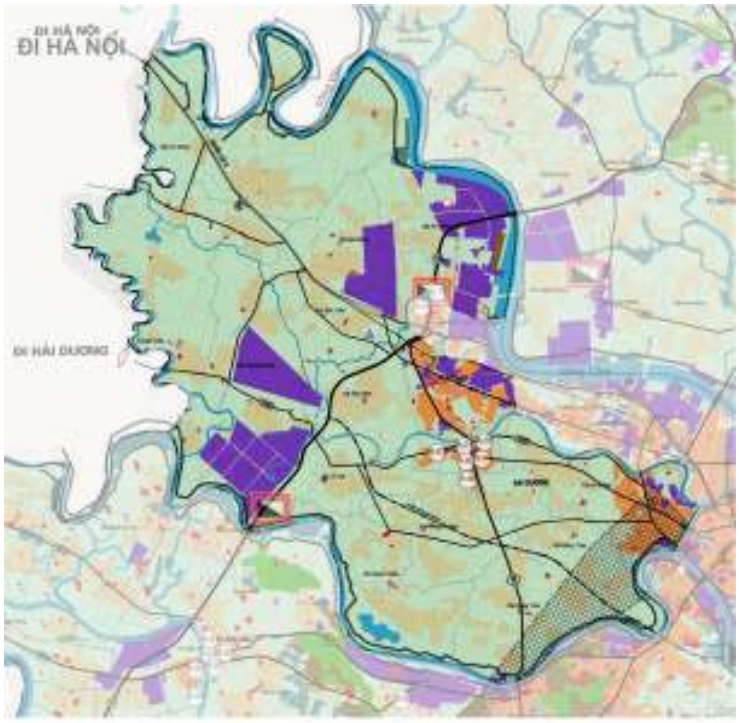
Xã hội

- 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.

3.5.1. Huyện An Dương

a. Hiện trạng:

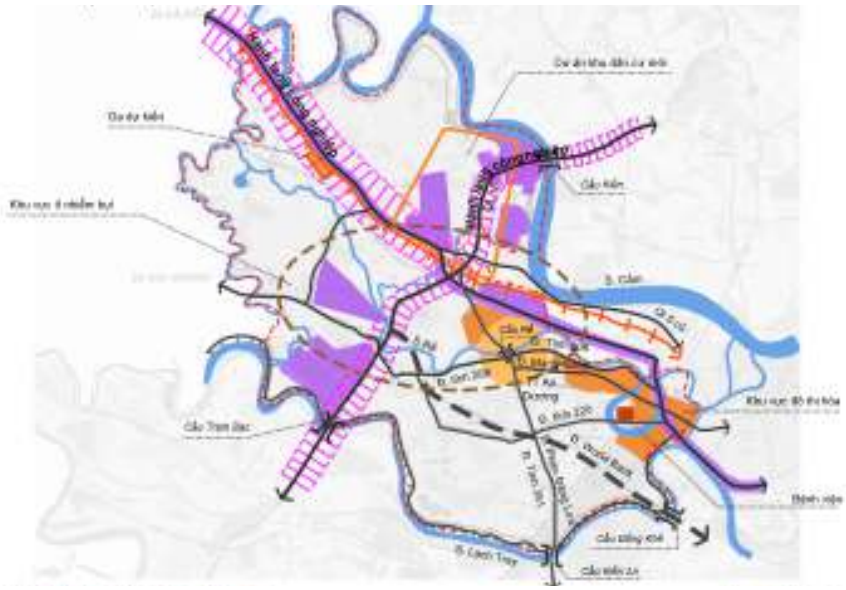
- Dân số: 177.772 người.
- Mật độ dân số: 1.706 người/km2
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 10.418,79 ha.
- Đất xây dựng: 3.744,45 ha, trong đó:
- Đất dân dụng: 2.654,83 ha (đất khu dân cư 1.313,91 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 1.089,62 ha.
- Đất khác: 6.674,34 ha.



Hiện trạng huyện An Dương

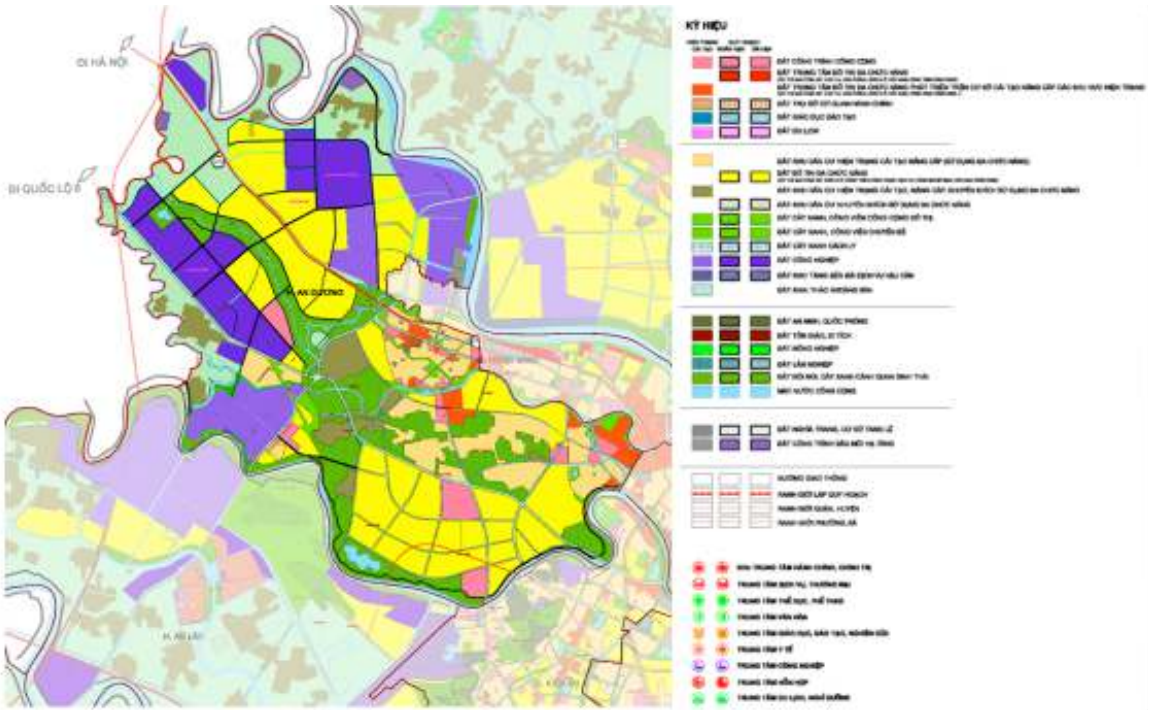
b. Tiềm năng:

- Là huyện ngoại thành nằm phía Tây của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Là vùng sản xuất nông nghiệp và làng nghề.
- Khu vực thuộc vùng cảnh quan của sông Cấm, sông Lạch Tray, có tiềm năng chuyển đổi đất đai nông nghiệp sang phát triển công nghiệp và đô thị khi các khu cụm công nghiệp trong trung tâm thành phố được di dời ra các huyện ngoại thành.
- Với quỹ đất rộng rãi và đang trong quá trình phát triển hạ tầng kỹ thuật với lợi thế có tuyến cao tốc, QL 10, QL5, các tuyến tỉnh lộ….Hiện nay huyện An Dương cũng đã thu hút một số dự án đầu tư phát triển đô thị và công nghiệp.



c. Hướng phát triển:

- Phát triển đô thị về phía Đông của huyện nối tiếp các quận nội đô của thành phố, hướng tới phát triển huyện thành quận mới của thành phố.
- Phát triển hành lang xanh kết hợp dịch vụ đô thị dọc sông Lạch Tray và sông Cấm.
- Phát triển công nghiệp theo hành lang công nghiệp đường QL10 và QL5. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại.

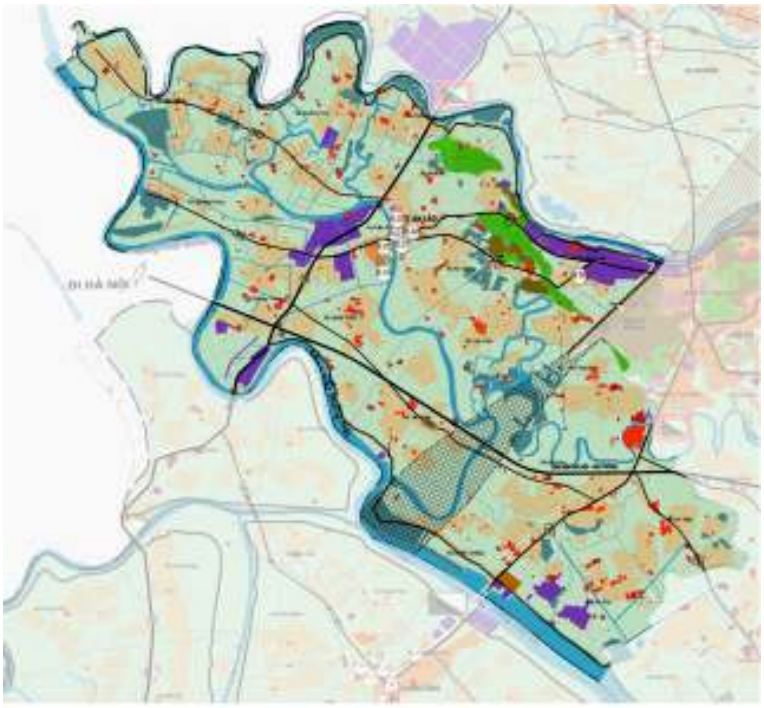


- Định hướng huyện An Dương
- Dân số 2017: 177.772 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 2.968,52ha
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 6.466ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 4.686ha
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 320.061 người.

3.5.2. Huyện An Lão

a. Hiện trạng:

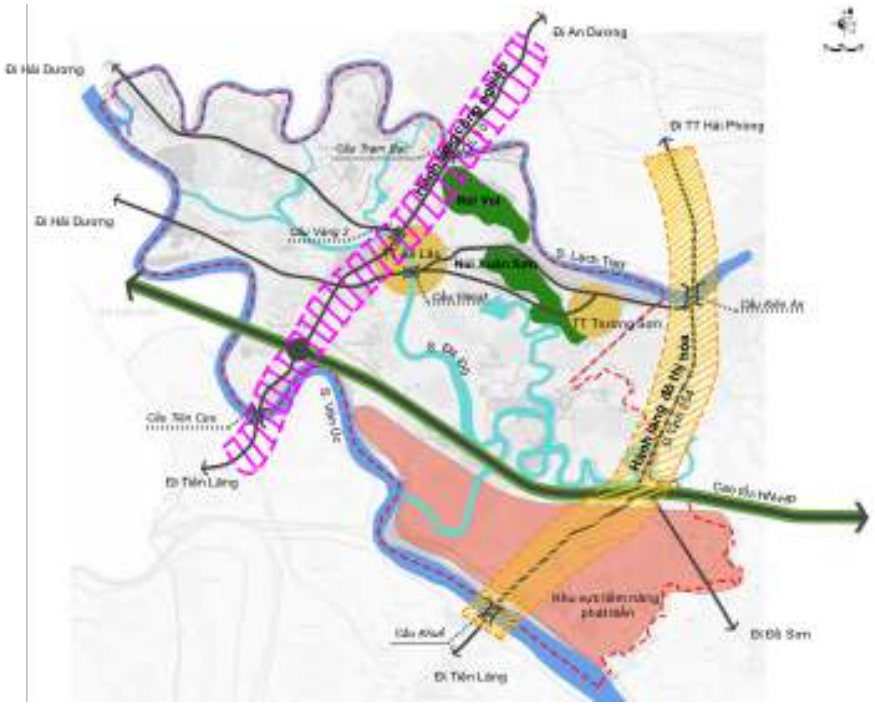
- Dân số: 146.426 người.
- Mật độ dân số: 1.244 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 11.770,56 ha.
- Đất xây dựng: 3.511,60 ha, trong đó:
- Đất dân dụng: 3.083,54 ha (đất khu dân cư 2.168,86 ha).
- Đất ngoài dân dụng: 428,06 ha.
- Đất khác: 8.258,96 ha.



Hiện trạng huyện An lão

b. Tiềm năng:

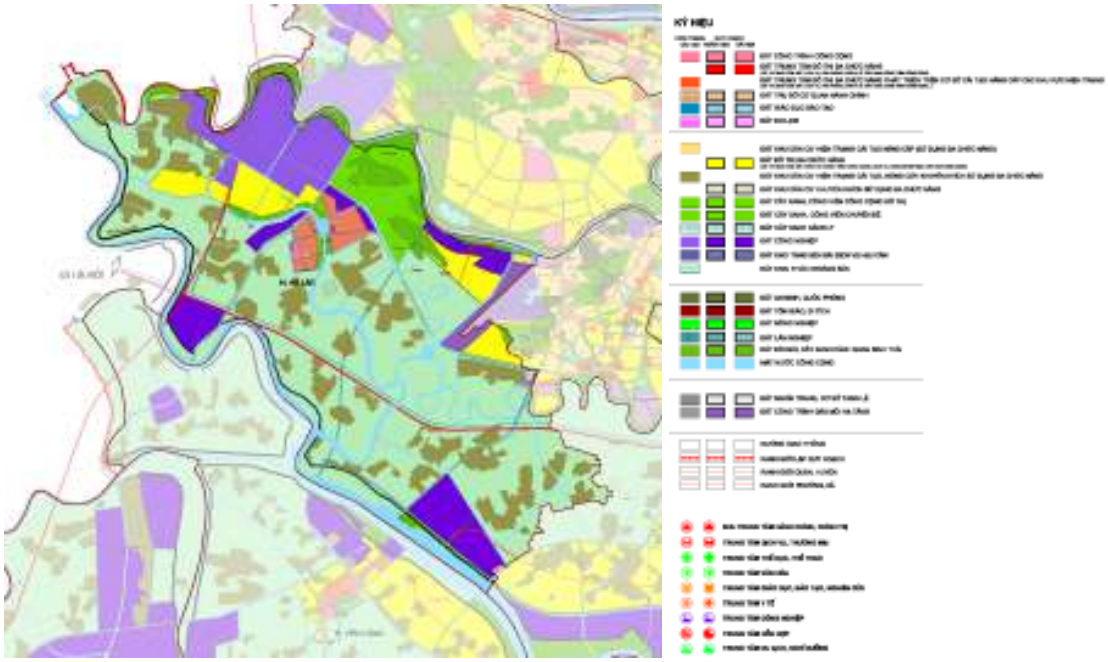
- Là huyện ngoại thành nằm phía Tây của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Là vùng sản xuất nông nghiệp và làng nghề.
- Khu vực thuộc vùng cảnh quan của sông Văn Úc, sông Đa Độ, sông Lạch Tray, có tiềm năng chuyển đổi đất đai nông nghiệp sang phát triển công nghiệp và đô thị khi các khu cụm công nghiệp trong trung tâm thành phố được di dời ra các huyện ngoại thành.
- Với quỹ đất rộng rãi và đang trong quá trình phát triển hạ tầng kỹ thuật với lợi thế có tuyến cao tốc, QL 10, các tuyến tỉnh lộ….Hiện nay huyện An Lão cũng đã thu hút một số dự án đầu tư phát triển công nghiệp.



Tiềm năng huyện An Lão

c. Hướng phát triển:

- Duy trì không gian xanh nông nghiệp dọc tuyến cao tốc và sông Đa Độ, tạo dựng cảnh quan thiên nhiên và bảo vệ nguồn nước.
- Phát triển công nghiệp dọc sông Văn Úc hướng tới công nghiệp có chọn lọc, giảm thiểu ảnh hưởng môi trường.
- Phát triển hành lang xanh kết hợp dịch vụ đô thị dọc sông Lạch Tray.
- Phát triển công nghiệp theo hành lang công nghiệp đường QL10. Tạo dựng hành lang đô thị dọc tuyến kết nối trung tâm thành phố xuống phía Nam. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại.



Định hướng phát triển huyện An Lão

3.6. 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.

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.

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 dang 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.

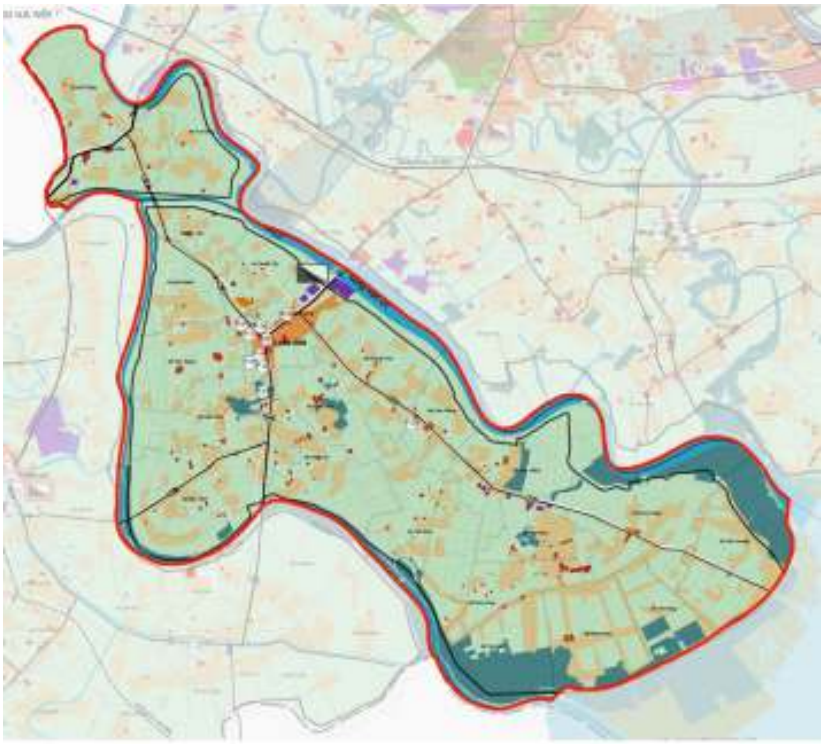
Xã hội

- 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 Bỉnh Khiêm, di tích lịch sử bến cảng cổ Tiên Lãng phát triển kinh tế du lịch địa phương

3.6.1. Huyện Tiên Lãng

a. Hiện trạng:

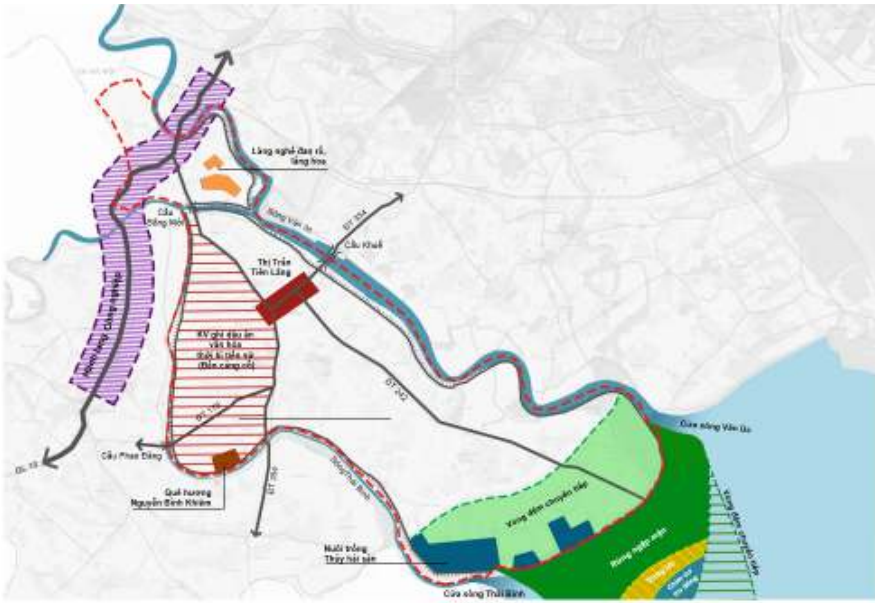
- Dân số: 153.529 người.
- Mật độ dân số: 794 người/km2
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 20.381,93 ha
- Đất xây dựng: 3.401,56 ha, trong đó:
  + Đất dân dụng: 3.191,82 ha (đất khu dân cư 1.539,58 ha)
  + Đất ngoài dân dụng: 209,74 ha.
- Đất khác: 15.935,26 ha.
- Đất có mặt nước ven biển: 1.045,11 ha.



Hiện trạng huyện Tiên Lãng

b. Tiềm năng:

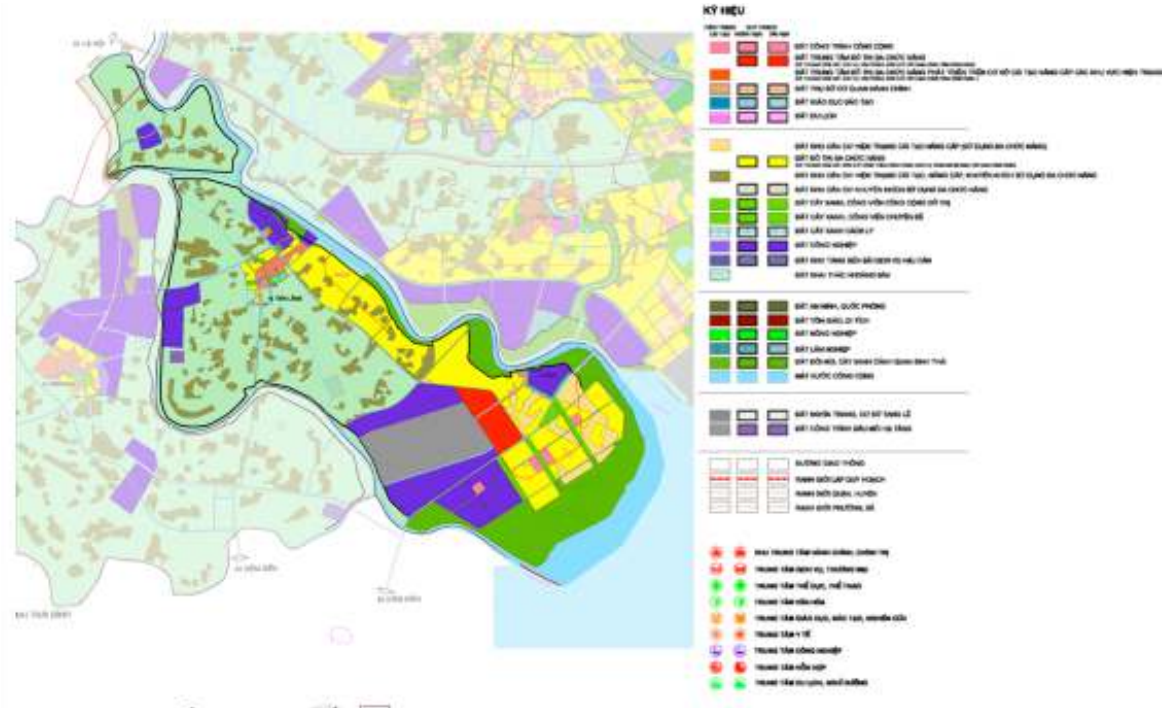
- Là huyện ngoại thành nằm phía Nam của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Là vùng sản xuất nông nghiệp, thuỷ sản và làng nghề.
- Khu vực thuộc vùng cảnh quan của sông Văn Úc, sông Thái Bình và không gian biển, có tiềm năng chuyển đổi đất đai nông nghiệp sang phát triển công nghiệp và đô thị khi các khu cụm công nghiệp trong trung tâm thành phố được di dời ra các huyện ngoại thành.
- Với quỹ đất rộng rãi và lợi thế giáp biển, huyện Tiên Lãng có nhiều tiềm năng cho phát triển các chức năng mới của thành phố.



Tiềm năng huyện Tiên Lãng

c. Hướng phát triển:

- -Bảo tồn hệ sinh thái biển và vùng cửa sông như vùng đệm chuyển tiếp, vùng lõi, vùng cư trú sinh vật, vùng sinh thái rừng ngập mặn.
- Phát triển đô thị sân bay gắn kết với đường cao tốc ven biển. Tạo dựng không gian đô thị mới hiện đại giáp biển và dọc sông Văn Úc. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng kỹ thuật hiện đại.
- Phát triển công nghiệp theo hành lang công nghiệp đường QL10.
- Duy trì quỹ đất nông nghiệp và nuôi trồng thuỷ sản.



Định hướng phát triển huyện Tiên Lãng

- Dân số 2017: 153.529 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 2.932,49ha.
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 6.995ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 4.915ha.
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân 334.245người.

3.6.2. Huyện Vĩnh Bảo

a. Hiện trạng:

- Dân số: 181.185 người
- Mật độ dân số: 988 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 18.334,14 ha.
- Đất xây dựng: 2.997,94 ha, trong đó:
  + Đất dân dụng: 2.777,90 ha (đất khu dân cư 1.007,59 ha).
  + Đất ngoài dân dụng: 220,04 ha.
- Đất khác: 15.336,20 ha.

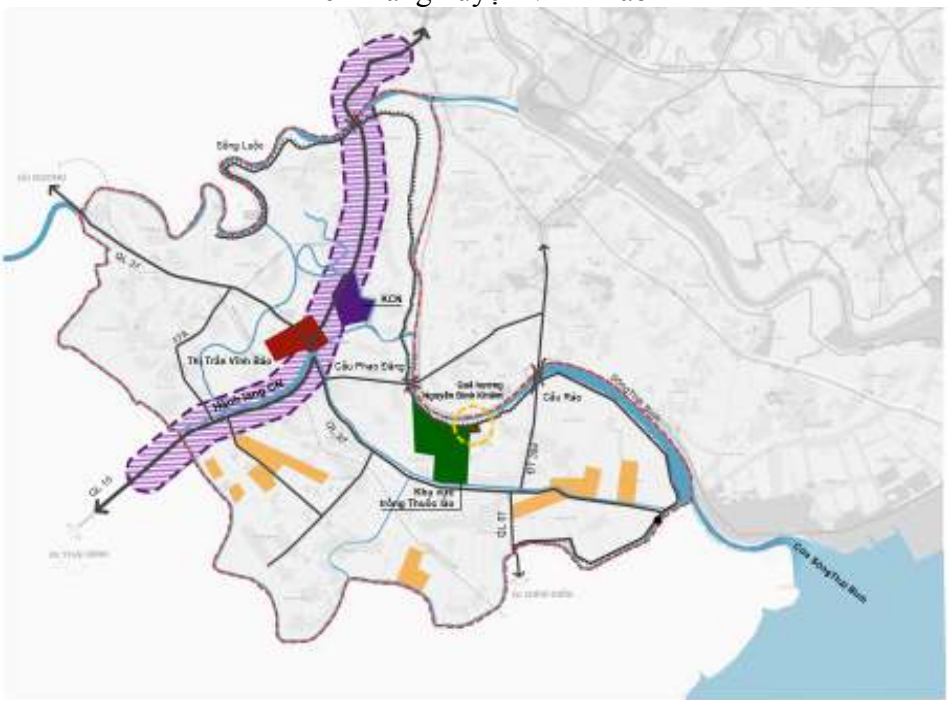


Hiện trạng huyện Vĩnh Bảo

b. Tiềm năng:

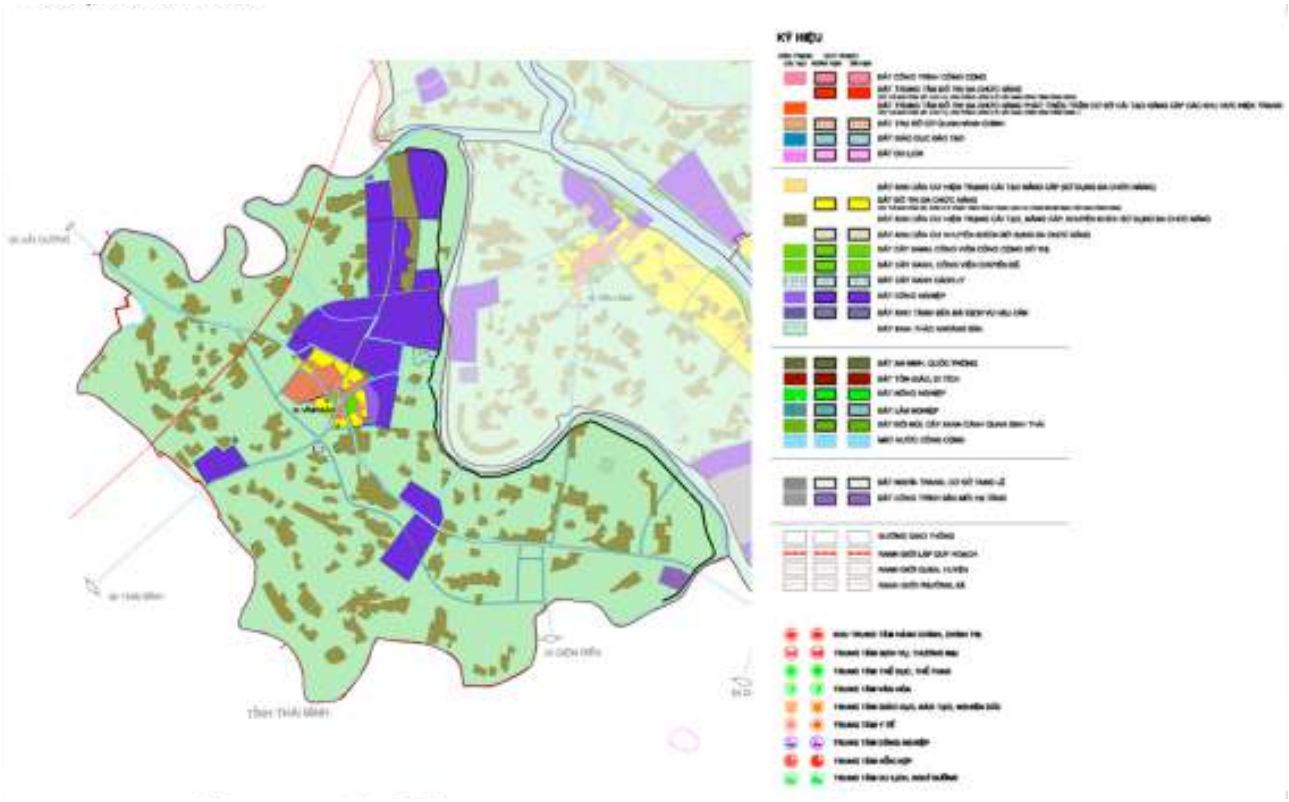
- Là huyện ngoại thành nằm phía Nam của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Là vùng sản xuất nông nghiệp, thuỷ sản và làng nghề.
- Khu vực thuộc vùng cảnh quan của sông Thái Bình, có tiềm năng chuyển đổi đất đai nông nghiệp sang phát triển công nghiệp và đô thị.
- Với quỹ đất rộng rãi và lợi thế giáp với tỉnh Thái Bình, nơi có các tuyến đường QL10, QL37, cao tốc ven biển, huyện Vĩnh Bảo có nhiều tiềm năng cho phát triển về công nghiệp và đô thị khu vực cửa ngõ phía Nam của thành phố.

Tiềm năng huyện Vĩnh Bảo



c. Hướng phát triển:

- Duy trì quỹ đất phát triển nông nghiệp theo hướng công nghệ cao. Bảo tồn và phát triển làng nghề.
- Tạo dựng vùng cảnh quan dọc sông Thái Bình và bảo vệ nguồn nước.
- Phát triển công nghiệp theo hành lang công nghiệp đường QL10.



Định hướng phát triển huyện Vĩnh Bảo

- Dân số 2017: 181.185 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 2.446,71ha.
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 5.067ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 3.034ha.
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân số quy đổi): 206.355 người.

3.7. Phân khu 6: Phân khu biển đảo

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…

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

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.

Kinh tế

- Đảo Cát Hải thông minh – xanh
- Cát bà: Khu du lịch quốc tế Cát Bà. Không xây dựng đường bộ kết nối vùng bờ với đảo Cát Bà. Phát triên giao thông xanh.

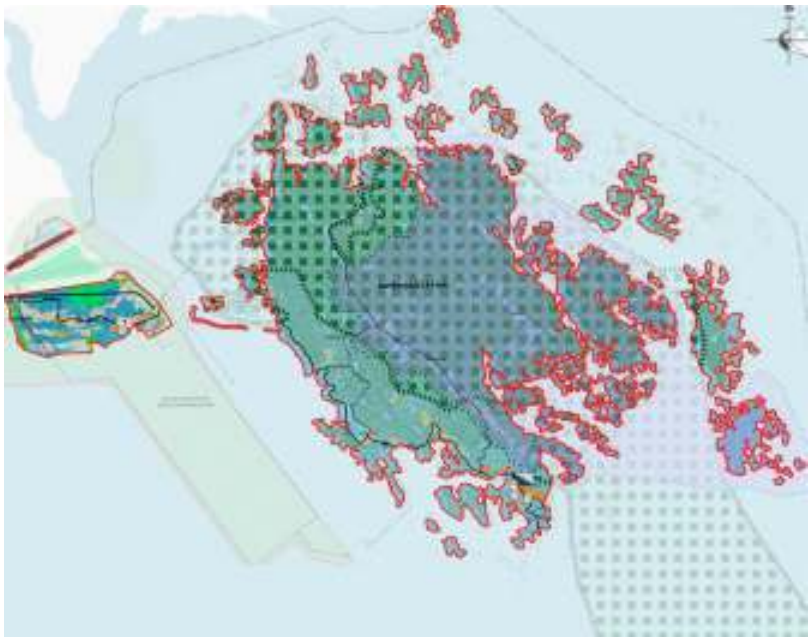
Xã hội:

- 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

3.7.1. Huyện Cát Hải

a. Hiện trạng:

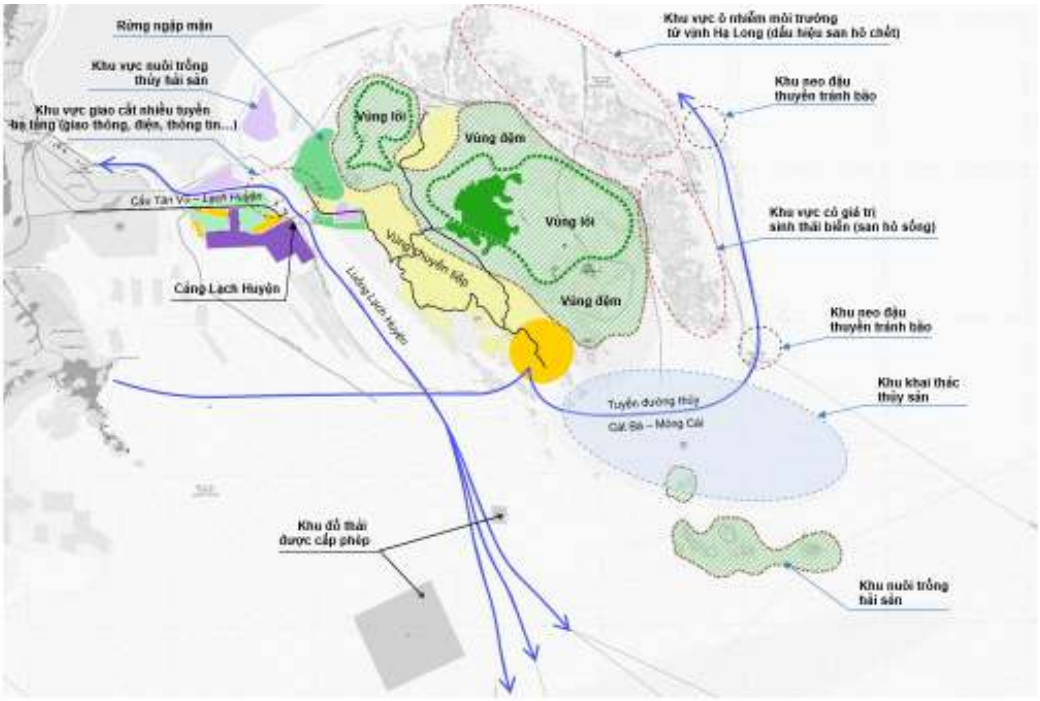
- Dân số: 32.818 người.
- Mật độ dân số: 101 người/km2.
- Tổng diện tích đất tự nhiên là 33.598,87 ha.
- Đất xây dựng: 926,13 ha, trong đó:
  + Đất dân dụng: 696,33 ha (đất khu dân cư 230,04 ha).
  + Đất ngoài dân dụng: 229,80 ha.
- Đất khác: 31.629,26 ha.
- Đất có mặt nước ven biển: 1.043,48 ha.



Hiện trạng huyện Cát Hải

b. Tiềm năng:

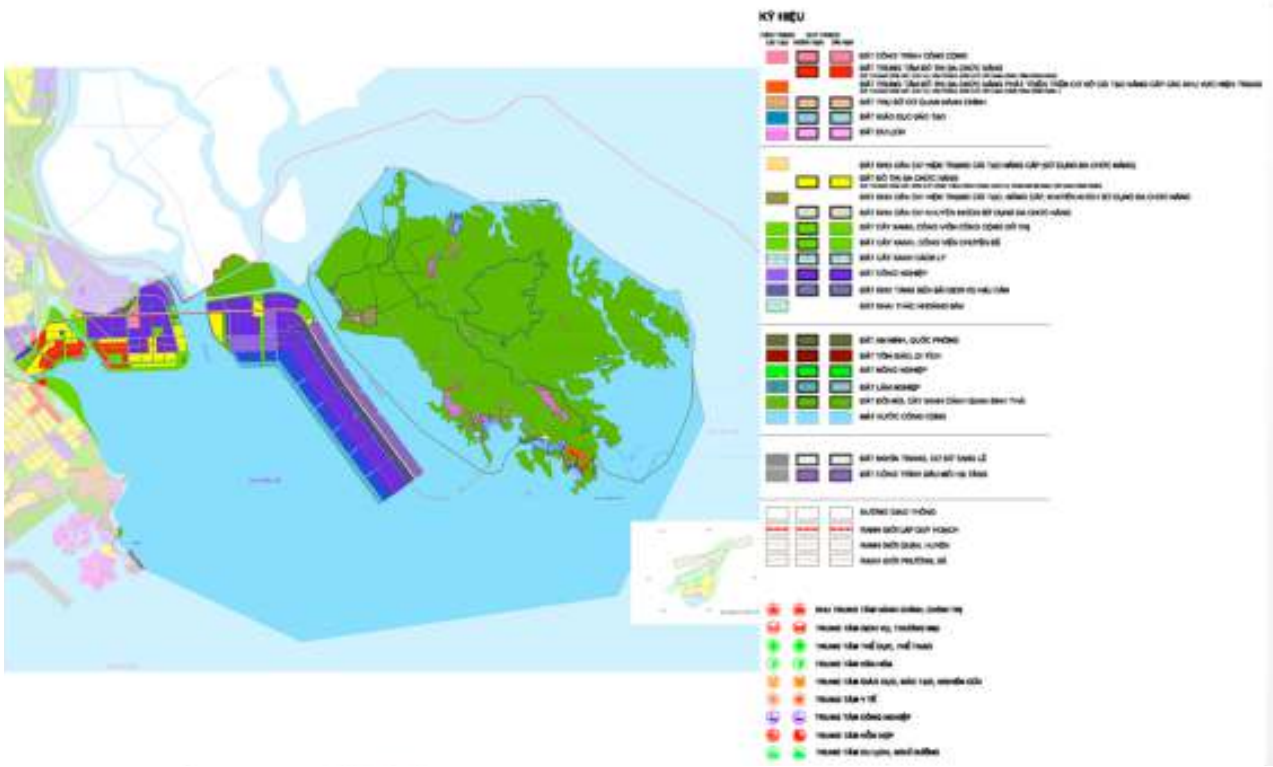
- Là huyện ngoại thành nằm phía Đông của thành phố Hải Phòng. Mật độ dân số còn rất thấp, quỹ đất trống còn khá dồi dào cho phát triển đa mục đích. Nơi tập trung phát triển kinh tế biển.
- Nằm trong khu vực không gian biển, có nhiều tiềm năng về phát triển kinh tế biển, đặc biệt là phát triển du lịch và dịch vụ cảng biển. Khu vực có ý nghĩa quan trọng về bảo vệ sinh quyển.
- Hạ tầng kỹ thuật đang trong quá trình đầu tư theo quy hoạch khu kinh tế.



Tiền năng huyện Cát Hải

c. Hướng phát triển:

- Bảo tồn hệ sinh thái biển, đảo, phát huy tối đa lợi thế về đặc trưng địa hình, địa mạo.
- Phát triển mạnh mẽ ngành kinh tế biển. Xây dựng mới hệ thống hạ tầng hiện đại, phát huy cao lợi thế về hàng hải.
- Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển, tăng cường hiệu suất luân chuyển hàng hoá.
- Quy hoạch không gian biển cho phát triển đô thị du lịch, hướng tới đẳng cấp khu vực và quốc tế.



Định hướng phát triển huyện Cát Hải

- Dân số 2017: 32.818 người.
- Diện tích đất xây dựng hiện trạng: 925,13ha.
- Dự báo diện tích đất xây dựng khoảng 4.359ha, trong đó, diện tích đất xây dựng không bao gồm đất công nghiệp và du lịch tập trung là 946ha.
- Dự báo dân số 2050 (bao gồm dân 52.300 người.

3.7.2. Huyện đảo Bạch Long Vĩ

IV. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT

4.1. Giao thông

1. Hiện trạng

Với vai trò là trung tâm đô thị cấp quốc gia và vị trí cửa ngõ chính ra biển, hệ thống giao thông của thành phố Hải Phòng có đầy đủ các phương thức đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa và đường biển trong đó nổi bật lên là phương thức đường bộ và đường biển.

1.1. Giao thông đối ngoại

a. Đường bộ

Hiện trạng gồm 04 tuyến đường quốc lộ, với tổng chiều dài khoảng 120,2 km gồm QL.5, QL.10, QL.17B và QL.37 và 02 tuyến cao tốc (Hà Nội - Hải Phòng và Hải Phòng – Hạ Long). Trong đó:

- Quốc lộ 5 là tuyến giao thông huyết mạch quan trọng đi Hà Nội nằm trong tuyến hành lang đường bộ Hải Phòng - Hà Nội - Côn Minh (Trung Quốc).

- Quốc lộ 10 là tuyến quốc lộ nối các tỉnh ven biển của miền Bắc.

- Quốc lộ 37: là tuyến quốc lộ có tính chất vành đai miền Bắc.

- Quốc lộ 17B: dài 41,5km có điểm đầu giao với QL18 (thị xã Đông Triều, tỉnh Quảng Ninh), điểm cuối giao với QL5 (huyện An Dương, thành phố Hải Phòng).

- Cầu và đường Tân Vũ - Lạch Huyện (công trình vượt biển dài nhất của Việt Nam và của Đông Nam Á), chiều dài tuyến 15,63km, quy mô 4 làn xe.

b. Đường hàng không

Cảng hàng không quốc tế (CHKQT) Cát Bi cấp 4E theo tiêu chuẩn ICAO có chiều dài đường cất hạ cánh dài (3.050x45)m, có thể tiếp nhận các loại máy bay tầm trung như Boeing 737 - 400, Airbus 320 - 321 và tương đương. Hiện CHKQT Cát Bi có thể vận chuyển 800 hành khách/giờ cao điểm và 20.000 tấn hàng hóa/năm.

Sân bay Kiến An hiện phục vụ mục đích quân sự.

c. Đường sắt

Trên địa bàn thành phố có tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng chạy qua, đoạn đi qua Hải Phòng dài 24,4 km và có 4 ga đầu mối là ga Hải Phòng, ga Thượng Lý, ga Vật Cách và ga Dụ Nghĩa. Ngoài ra, có 3 nhánh đường sắt chuyên dùng kết nối từ tuyến Hà Nội–Hải Phòng với các khu bến cảng dọc sông Cấm. Hiện hạ tầng đường sắt xuống cấp, phương tiện lạc hậu.

d. Đường biển

Luồng hàng hải

Hiện nay có 8 đoạn luồng hàng hải chính trên địa bàn Hải Phòng: Lạch Huyện, Nam Triệu, kênh Hà Nam, Cái Tráp, Phà Rừng, Bạch Đằng, Sông Cấm và Vật Cách.

Cảng biển

Hệ thống cảng biển của thành phố Hải Phòng phân làm 05 cụm cảng chính gồm hơn 40 cảng lớn nhỏ, ngoài các cảng tổng hợp, cảng container còn có hơn 20 cảng với các chức năng khác nhau như: cảng hóa lỏng (xăng, dầu, khí đốt), cảng đóng tàu, bến cho tàu vận tải đường thủy nội địa nhỏ do nhiều công ty khác nhau quản lý và khai thác.

Năm 2017, khối lượng hàng hóa thông qua cảng đạt 92,1 triệu tấn, tăng 16,7% so với năm 2016 (đạt 78,89 triệu tấn).

Vào tháng 5/2018, 02 bến khởi động của Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện đi vào khai thác với năng lực thông qua khoảng 12,1 đến 13,8 triệu tấn/năm.

e. Đường thủy nội địa

Thành phố Hải Phòng có tổng chiều dài các tuyến đường thủy nội địa (ĐTNĐ) hơn 598,4 km. Tính đến tháng 7/2017, hệ thống cảng, bến TNĐ trên địa bàn thành phố Hải Phòng có 15 cảng thủy nội địa và 444 bến thủy nội địa trong đó chiếm 90,9% là bến hàng hóa, bến tổng hợp và bến chuyên dùng và 9,1% là bến hành khách, bến khách ngang sông.

Hệ thống đường thủy Hải Phòng có tính đặc thù, vừa có tuyến giao thông đường thủy nội địa riêng biệt, vừa có tuyến giao thông đường thủy nội địa đan xen với tuyến luồng hàng hải như luồng sông Cấm, kênh Cái Tráp...

1.2. Giao thông đô thị

Mạng lưới đường đô thị gồm tổng cộng 324 km, có cấu trúc phức tạp không rõ ràng, thiên về mạng hình quạt với tâm là khu vực cảng chính Hải Phòng tại sông Cấm và mở rộng ra các hướng Đông, Tây và Nam.

Hệ thống trục chính gồm 33 tuyến đường phố với 1 trục xuyên tâm duy nhất là trục Bạch Đằng - Điện Biên Phủ - Đà Nẵng (nối QL 5 đi Hà Nội và ra cảng Chùa Vẽ) và 3 trục hướng tâm là trục Hoàng Văn Thụ - Cầu Đất - Lạch Tray - Cầu Rào (đi Đồ Sơn), trục Hồ Sen - Cầu Rào II - Đồ Sơn (đoạn Hồ Sen -Nguyễn Văn Linh đang lập dự án đầu tư), trục Trần Nguyên Hãn - Cầu Niệm (đi QL 10), trục Lê Hồng Phong (đi sân bay), 2 tuyến vành đai là vành đai 1 ven sông Cấm gồm Bạch Đằng - Nguyễn Tri Phương - Hoàng Diệu - Lê Thánh Tông, và vành đai 2 (QL 5): Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Bỉnh Khiêm và đang triển khai xây dựng vành đai 3.

1.3. Giao thông công cộng

Hiện nay, Thành phố Hải Phòng chỉ có hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt với 14 tuyến, khối lượng vận chuyển năm 2016 đạt 7,0 triệu lượt

hành khách. Các tuyến buýt công cộng chủ yếu nối khu vực trung tâm thành phố với các Huyện, đặc biệt là các điểm thu hút như khu công nghiệp, điểm du lịch (Đình Vũ, Đồ Sơn). Các tuyến chủ yếu có mức tăng trưởng thấp (hành khách / km), một số tuyến phải tạm ngừng hoạt động do khả năng tài chính, hoạt động không có lãi. Hiện tại loại hình vận tải xe buýt mới đáp ứng khoảng 1,3% nhu cầu đi lại của người dân.

1.4. Công trình giao thông

a. Cầu

Số lượng cầu cứng vượt sông lớn còn hạn chế, một số vị trí vẫn phải vượt sông bằng cầu phao, phà, đò.

Cầu Bạch Đằng nối Hải Phòng với Hạ Long bắt đầu hoạt động vào tháng 9/2018.

Hệ thống cầu qua sông Cấm (cầu Kiền, cầu Bính, cầu Hoàng Văn Thụ đang được xây dựng); sông Lạch Tray (cầu Trạm Bạc, cầu Kiến An, cầu Niệm, cầu Rào I, cầu Rào II), sông Tam Bạc (cầu Thượng Lý, cầu Tam Bạc, cầu An Dương và cầu An Đồng), sông Văn Úc, sông Thái Bình. Ngoài ra, còn có hệ thống cầu trên tuyến đường trục chính đô thị (cầu Đồng Hòa, cầu Niệm II), cầu sông Hóa mới được khởi công xây dựng. Các dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Dinh, cầu Quang Thanh cũng đang được xem xét triển khai.

b. Bến, bãi đỗ xe

Toàn thành phố hiện có 9 bến xe khách với tổng diện tích khoảng 6,6 ha. Trong khu vực trung tâm có 4 bến: Lạc Long, Niệm Nghĩa, Cầu Rào, Thượng Lý và 5 bến xe ở các quận, huyện khác: bến xe Vĩnh Bảo, bến xe Thủy Nguyên, bến xe Đồ Sơn, bến xe Kiến Thụy, Tiên Lãng.

Hiện nay, mạng lưới bãi đỗ xe trên địa bàn thành phố chưa được chú trọng đầu tư phát triển, do đó vị trí các bãi đỗ xe hầu hết là tạm thời, sử dụng gầm cầu, khu vực đất chưa sử dụng và không gian đường phố. Theo đánh giá, các bãi đỗ xe trong trung tâm thành phố mới đáp ứng được khoảng 8-10% nhu cầu đỗ xe của người dân

c. Trung tâm tiếp vận (Logistics)

Hiện nay trên địa bàn thành phố Hải Phòng có tổng cộng 04 trung tâm logistics, gồm 02 trung tâm đã hoạt động là trung tâm logistics Green, trung tâm tiếp vận Yusen Logistics (KCN Đình Vũ); 02 trung tâm đang dược xây dựng là trung tâm logistics CDC (KCN Đình Vũ 2) và trung tâm thuộc khu công nghiệp Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Deep C III).

Hoạt động của dịch vụ logistics tại thành phố Hải Phòng đóng vai trò quan trọng trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ cũng như đồng bằng sông Hồng. Giai đoạn 2011 – 2017 tốc độ tăng trưởng đạt khoảng 18%÷23%/năm; tỷ trọng đóng góp vào GDP của thành phố từ 10%÷15%, tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng

25%÷30%. Tuy nhiên vẫn còn những bất cập tồn tại như: Chi phí vận tải còn cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ), tổ chức giao nhận, các thủ tục hành chính còn rườm rà, chất lượng dịch vụ kho bãi thấp. Hệ thống hạ tầng giao thông chưa đầy đủ, thiếu đồng bộ và hiện đại, đặc biệt là đường bộ. Hệ thống đường sắt cũ, lạc hậu, không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật.



Hình. Hiện trạng giao thông Thành phố Hải Phòng.

2. Đánh giá quá trình thực hiện quy hoạch 2009

a. Đường bộ

Hoàn thành việc xây dựng hành lang cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và Hải Phòng – Hạ Long trong đó hướng tuyến thay đổi theo hướng đi qua Bãi Nhà Mạc và vượt sông Bạch Đằng qua cầu Bạch Đằng xây dựng mới. Đây là một trong những hành lang quan trọng gắn kết hành lang Đông Tây quan trọng Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng cũng như trong tương lai hoàn thành việc kết nối với hành lang Bắc Nam (Đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh).

Ngoài ra, các quốc lộ quan trọng (QL 5 QL 10, QL 37) cũng đã và đang được nâng cấp, cải tạo.

Tuyến Quốc lộ ven biển đã được khởi công xây dựng.

Hệ thống giao thông thuộc khu đô thị trung tâm đã được xây dựng, nâng cấp cải tạo, trong đó có hệ thống đường chính bao gồm: Đường trục chính đô thị (World Bank); đường Tân Vũ - Lạch Huyện; Mở rộng đường Tây Nam khu công nghiệp Đình

Vũ; đường bao Đông Nam quận Hải An; Đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật Khu đô thị mới Bắc sông Cấm,...

Hệ thống cầu: Đã xây dựng cầu Tân Vũ - Lạch Huyện và chuẩn bị đầu tư xây dựng cầu Tân Vũ – Lạch Huyện số 2. Các cầu qua sông Cấm: Đang xây dựng cầu Hoàng Văn Thụ; chuẩn bị đầu tư cầu Nguyễn Trãi.

b. Đường sắt

Hiện đang nghiên cứu Dự án đường sắt vào cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, nối tuyến đường sắt hiện có với khu vực cảng Lạch Huyện. Tổng chiều dài dự kiến: 32.66km. Tiêu chuẩn: khổ 1.435mm.

Ngoài ra Dự án đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng cũng đang được nghiên cứu với tổng chiều dài dự kiến: 391.6km (đoạn qua Hải Phòng khoảng 54km). Tiêu chuẩn: khổ đôi 1.435mm.

c. Đường hàng không

Đã cải tạo nâng cấp Cảng hàng không Quốc tế Cát Bi; chuẩn bị đầu tư Nhà ga hành khách số 2.

d. Đường biển

Các cảng khu vực Đình Vũ đã hình thành; Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng đã hoàn thành (02 bến khởi động); Chuẩn bị đầu tư xây dựng bến số 3, 4.

e. Đường thủy nội địa

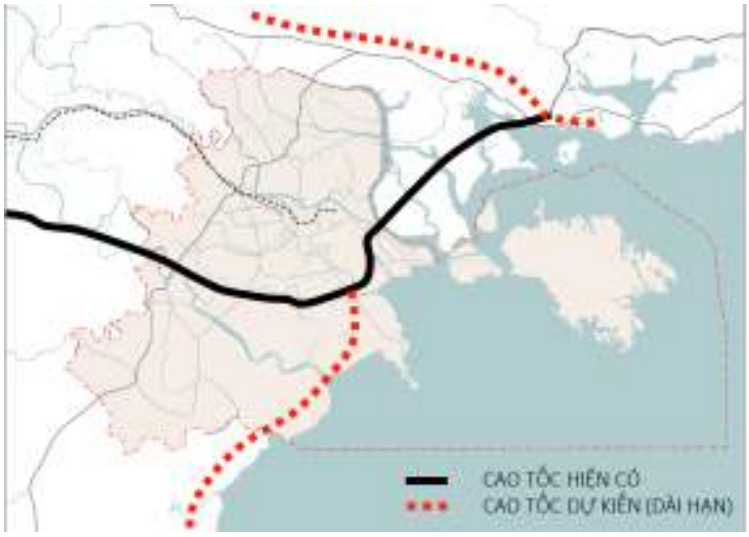
Mạng lưới đường thủy khá thuận lợi, kết nối với các địa phương trong vùng đồng bằng sông Hồng. Đã triển khai Dự án phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa khu vực Đồng bằng Bắc Bộ (Dự án World Bank 6) tại Hải Phòng.

Đánh giá chung, hệ thống giao thông theo Quy hoạch 2009 đã và đang tiếp tục được triển khai, tuy nhiên các dự án thực hiện chậm, thiếu các nguồn vốn đầu tư, đặc biệt là xây dựng hệ thống đường chính trong khu vực nội đô (Một trong nguyên nhân chính là khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng do phần lớn các tuyến đường chính theo quy hoạch đều đi qua khu vực có mật độ dân cư tập trung).

3. Các vấn đề cần nghiên cứu

* Đường bộ

- Hiện nay, giao thông đường bộ còn yếu về khả năng kết nối vùng. Do đó cần nghiê cứu, kết nối với các hành lang giao thông, kinh tế quốc gia, đặc biệt là hành lang công nghiệp phía Bắc (QL 18, đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long), hành lang ven biển phía Đông (đường cao tốc ven biển Ninh Bình – Hải Phòng – Hạ Long), hành lang QL 10 phía Tây và hành lang QL 37 phía Nam.



* Đường sắt

- Hiện nay hệ thống đường sắt còn thiếu kết nối với mạng lưới cấp vùng, như đường sắt Yên Viên – Hạ Long (phía Bắc). Ngoài ra chưa có kết nối với khu vực phát triển công nghiệp, cảng biển phía Đông (đặc biệt là cảng Lạch Huyện).



Do vậy cần:

- Nghiên cứu đấu nối tuyến đường sắt đi Cảng Lạch Huyện với đường sắt Yên Viên – Hạ Long để khai thác hiệu quả hành lang công nghiệp phía Bắc (Do tuyến đường sắt xây mới Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng cần nguồn vốn đầu tư xây dựng lớn). Tập trung phát triển vận tải hàng hóa trên tuyến đường sắt này.

- Nghiên cứu đấu nối tuyến đường sắt Hà Nội – Hải Phòng hiện có với khu vực phía triển mới phía Đông Nam (cụ thể là khu phát triển tập trung CBD), tập trung phát triển vận tải hành khách và tách dòng giao thông đối ngoại ra khỏi khu vực trung tâm đô thị hiện hữu.

* Đường hàng không

- Do sân bay Cát Bi nằm sâu trong thành phố, ngăn khu vực lõi đô thị hiện hữu với phía Đông + phía Nam nên khả năng kết nối với khu vực Lạch Huyện và khu vực Đồ

Sơn còn khó khăn. Ngoài ra việc mở rộng sân bay bị hạn chế khi muốn phát triển 1 cảng hàng không quy mô cấp vùng.



- Nghiên cứu di dời Cảng hàng không Cát Bi ra khỏi khu vực đô thị hiện hữu nhằm giảm thiểu các tác động đến phát triển đô thị khu vực trung tâm, tác động đến giao thông đô thị đồng thời đảm bảo quỹ đất dự phòng phát triển một cảng hàng không tầm cỡ trong tương lai.

* Đường biển

- Nghiên cứu phát triển cảng Lạch Huyện đồng thời xem xét việc di dời hệ thống cảng thượng nguồn (phía sau cầu Bạch Đằng) theo từng giai đoạn phù hợp.

- Nghiên cứu vị trí bến cảng đón tàu du lịch quốc tế

* Đường thủy nội địa

- Nghiên cứu khả năng kết nối của hệ thống đường thủy nội địa với các loại hình giao thông khác, đặc biệt là hệ thống đường bộ, đường sắt để khai thác hiệu quả, tối đa tiềm năng của đường thủy nội địa.

* Giao thông đô thị

- Hiện nay, một số lượng lớn xe container ra vào cảng biển Hải Phòng và đi qua nhiều tuyến đường nội thành, đặc biệt là các tuyến đường Nguyễn Văn Linh, Nguyễn Bỉnh Khiêm thường xuyên tắc nghẽn kéo dài và tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông. Do vậy cần nghiên cứu tách dòng giao thông đối ngoại ra khỏi khu vực trung tâm đô thị, cụ thể là luồng vận tải hàng hóa (xe container).





- Đối với khu vực trung tâm thành phố hiện hữu, hiện nay còn thiếu mạng lưới đường chính, theo cả 2 hướng Bắc Nam và Đông Tây (mật độ đường chính thấp). Cần nghiên cứu nâng cấp, bổ sung các tuyến đường chính đô thị đảm bảo mật độ đường giao thông.



- Nghiên cứu xây dựng hệ thống đường giao thông đô thị đảm bảo các chỉ tiêu theo quy định (tỷ lệ đất giao thông, mật độ đường giao thông…)

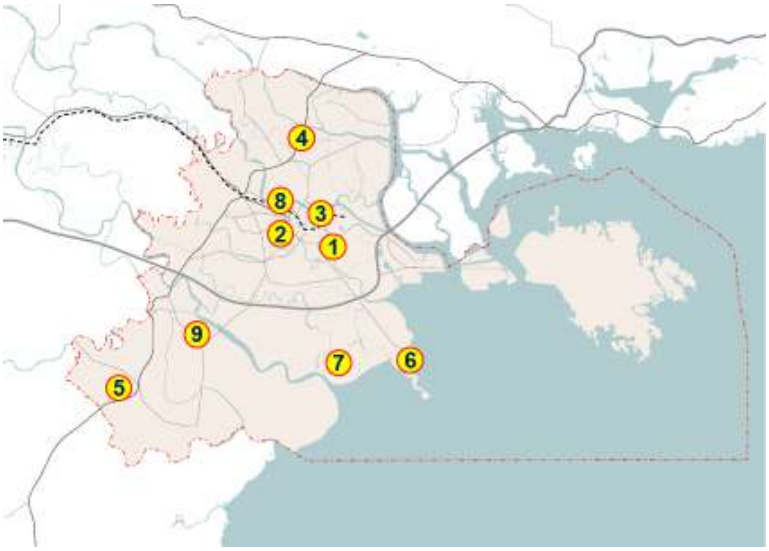
- Nghiên cứu kiểm soát sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân (song song với nghiên cứu phát triển giao thông công cộng) nhằm hạn chế ùn tắc giao thông.

* Giao thông công cộng:

- Nghiên cứu mở mới các tuyến đường sắt đô thị vận tải khối lượng lớn gắn kết các điểm thu hút, dịch vụ (cảng, khu công nghiệp, sân bay, trung tâm CBD…) đặc biệt là tuyến kết nối khu vực hành chính mới, khu vực lõi đô thị hiện hữu và khu vực phát triển tập trung CBD mới. Bố trí hệ thống ga đường sắt kết hợp với các dự án phát triển mới tập trung tạo nên những khu vực sầm uất (phát triển sử dụng đất theo định hướng giao thông công cộng – TOD).

* Công trình giao thông

- Hiện nay, phần lớn các bến xe tập trung ở khu vực nội đô, tiềm ẩn nguy cơ ùn tắc giao thông cũng như không đảm bảo quỹ đất mở rộng khi có nhu cầu. Do đó, cần nghiên cứu bố trí hệ thống bến xe đối ngoại tại các khu vực cửa ngõ, kết hợp trung chuyển với các loại hình giao thông khác, như san bây, ga đường sắt, cảng sông…



- Nghiên cứu bố trí hệ thống trung tâm logistics gắn với dịch vụ cảng biển, tại các vị trí đầu mối giao thông và đảm bảo khả năng kết nối từ 2 phương thức vận tải trở lên đến trung tâm.

4. Định hướng phát triển giao thông

4.1. Giao thông đối ngoại

a. Đường bộ

Xây dựng, hoàn thiện hệ thống hành lang kết nối vùng, đặc biệt là hệ thống đường bộ cao tốc, quốc lộ theo hướng Bắc Nam và Đông Tây. Cụ thể:

Trục Bắc Nam

- Quốc lộ 10 đã được nâng cấp, cải tạo đat tiêu chuẩn đường cấp II đồng bằng (đoạn ngoài đô thị). Nghiên cứu xây dựng hệ thống đường gom đoạn qua khu vực tập trung dân cư, khu công nghiệp.

- Nâng cấp, hoàn thiện đường cao tốc ven biển đạt quy mô 6 làn xe.

- Xây dựng mới 02 tuyến đường bộ với quy mô đường cao tốc (4-6 làn xe) nối khu vực cảng Đình Vũ, cảng Lạch Huyện với Quốc lộ 18 và đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long nhằm khai thác, phát triển hành lang công nghiệp với các tỉnh phía Bắc, đặc biệt là gắn kết với hành lang khu công nghiệp hiện có trên Quốc lộ 18, cảng hàng không Nội Bài và cửa khẩu Quốc tế Lào Cai (Đường BN1, BN2)

Trục Đông Tây

- Đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long, Quốc lộ 18 chạy phía Bắc khu vực nghiên cứu.

- Tiếp tục hoàn thiện đường trục chính khu đô thị phía Bắc sông Cấm, nối QL 10 với khu vực Quảng Yên (Quảng Ninh) qua cầu Bến Rừng xây dựng mới. (ĐT 359).

- Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, đường Tân Vũ – Lạch Huyện đã xây dựng. Nghiên cứu xây dựng cầu Tân Vũ – Lạch Huyện số 2.

- Tiếp tục nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 5, Quốc lộ 37, xây dựng mới tuyến QL 37 đạt quy mô 4 làn xe.



Hình. Sơ đồ hệ thống đường bộ đối ngoại.

b. Đường hàng không

- Theo đánh giá, sân bay Cát Bi hiện nằm trong phạm vi thành phố có mật độ dân cư cao nên việc mở rộng, phát triển còn hạn chế. Đề xuất xây dựng mới cảng hàng không quốc tế tại khu vực Tiên Lãng trong giai đoạn dài hạn (2035-2050) khi sân bay Cát Bi đã khai thác hết công suất, đây là khu vực có quỹ đất lớn, ít dân cư, vị trí kết nối giao thông thuận lợi, điều kiện thời tiết khí hậu, tĩnh không tiếp cận không bị ảnh hưởng bởi địa hình, địa vật xung quanh.

c. Đường sắt

- Xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội – Hải Phòng (Lạch Huyện) chạy dọc tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội – Hải Phòng

- Xây dựng mới đường sắt Nam Định – Thái Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh chạy phía Tây khu vực thành phố.

- Xây dựng mới tuyến đường sắt nối đường sắt Yên Viên – Hạ Long đi cảng Lạch Huyện phục vụ vận tải hàng hóa.

- Nâng cấp, cải tạo tuyến đường sắt hiện hữu. Trong tương lai khi hình thành tuyến đường sắt tốc độ cao Hà Nội – Hải Phòng, nghiên cứu chuyển đổi thành đường sắt nội đô, kết nối với các tuyến đường sắt đô thị khác tại khu vực ga trung chuyển Hải Phòng.

d. Đường biển

- Tiếp tục nâng cấp, mở rộng cảng Lạch Huyện, dự kiến lượng hàng thông qua cảng đạt 31-35 triệu tấn /năm (2025) và 76-85 triệu tấn/năm (2035). Cỡ tầu vào cảng: Tầu tổng hợp trọng tải 50.000DWT- 100.000DWT, tàu container 6.000TEU - 8.000TEU, tàu khí hóa lỏng 90.000DWT.

e. Đường thủy nội địa

- Nâng cấp, xây dựng cảng hành khách tại khu vực bến Bính, trung tâm Cát Bà.

- Nâng cấp, xây dựng bến hành khác tại khu vực bến Cái Viềng, bến Gót hiện có.

- Xây dựng cảng hành khách mới tại khu vực gần bến Gót hiện có.

- Tiếp tục nâng cấp, cải tạo kết hợp xây dựng mới hệ thống cảng thủy nội địa trên hệ thống sông Đá Bạch, sông Cấm, sông Kinh Môn, sông Văn Úc, sông Lạch Tray.

4.2. Giao thông đô thị

Nâng cấp, cải tạo kết hợp xây dựng mới các trục đường chính, đường liên khu vực theo hướng Bắc Nam và Đông Tây, trong đó ưu tiên một số các tuyến đường:

- Đường trục Bắc Nam gắn kết khu vực trung tâm hành chính mới, khu lõi đô thị cũ và khu phát triển tập trung CBD phía Đông.

- Đường trục Bắc Nam nối đường Lê Hồng Phong qua khu vực cảng hàng không Cát Bi và nối với khu CBD

- Các đường trục chính Bắc Nam khác nối khu vực lõi đô thị hiện có với khu vực dự kiến phát triển ở phía Nam.

- Ngoài ra là hệ thống đường trục chính Đông Tây hiện có (Đường Hùng Vương, đường Điện Biên Phủ, đường Nguyễn Văn Linh, đường Nguyễn Bỉnh Khiêm), đường trục chính đô thị World Bank đang hoàn thiện, đường trục chính song song với cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (theo hướng đường vành đai 3 Quy hoạch 2009) nối với đường Tân Vũ Lạch Huyện.

4.3. Giao thông công cộng

- Theo Nghiên cứu của Viện Chiến lược và phát triển giao thông vận tải (TDSI), tỷ lệ chuyến đi tại các thành phố tương tự là 1,7 chuyến/người/ngày. Dân số hiện tại khoảng 2 triệu người, do vậy tổng số chuyến đi là khoảng 3.400.000 chuyến/ngày. Dự báo nhu cầu đi lại (tổng số chuyến đi) cho các năm theo quy hoạch được ước tính theo Bảng dưới đây.

	2019	**2035**	**2050**
Dân số (người)	2.000.000	3.100.000	4.300.000
Tỷ lệ chuyến đi (chuyến/người/ngày)	1,7	2,45	2,7
Tổng số chuyến đi (chuyến/ngày)	3.400.000	7.595.000	11.610.000

- Theo Nghiên cứu của Ngân hàng thế giới (WorldBank, WB), nhu cầu đi lại bằng xe buýt (2014) khoảng 20.867 hành khách / ngày; như vậy, tổng số chuyến đi bằng giao thông công cộng chỉ chiếm khoảng 0,66% tổng nhu cầu đi lại của người dân thành phố. Để đạt được chỉ tiêu 15-20% khối lượng vận chuyển hành khách bằng giao thông công cộng trong tương lai (2035-2050), cần nghiên cứu các laoij hình giao thông công cộng chuyên chở khối lượng lớn như tàu điện ngầm/tàu điện trên cao (MRT), các tuyến xe buýt nhanh (BRT) đồng thời tiếp tục nâng cấp, tối ưu hệ thống xe buýt hiện có.

- Đối với Hải Phòng, đề xuất xây dựng 4 tuyến đường sắt đô thị kết nối các điểm thu hút (Trung tâm hành chính mới phía Bắc sông Cấm, khu trung tâm đô thị hiện hữu, trung tâm đô thị mới phía Nam, trung tâm dịch vụ, cảng, khu công nghiệp, sân bay, khu thể thao…), cụ thể:

+ Tuyến thẳng (M1): Nối khu vực đô thị phía Bắc sông Cấm – Trung tâm đô thị hiện hữu – Trung tâm phát triển tập trung phía Nam

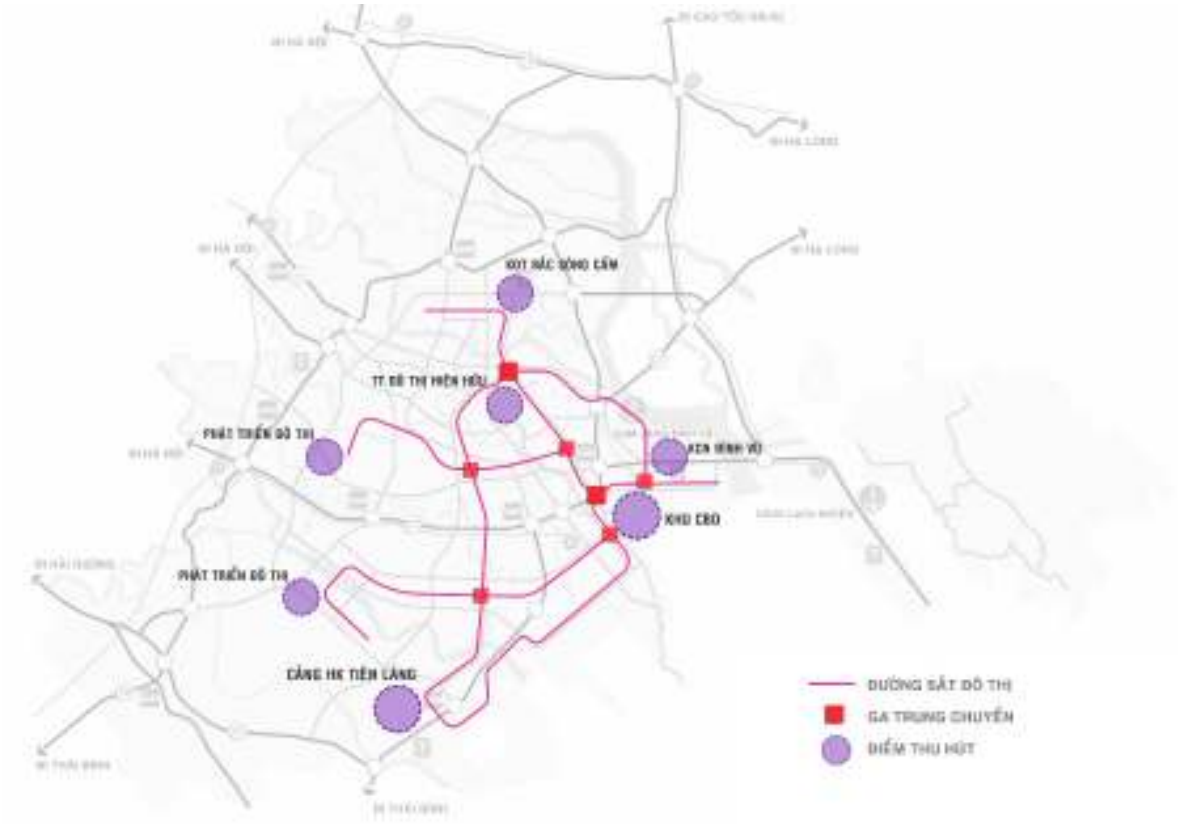
+ Tuyến vòng (M2): Nối Trung tâm phát triển tập trung phía Nam (CBD) – Đình Vũ – Khu đô thị hiện hữu – Khu vực đô thị mới phía Nam – Cảng hàng không Tiên Lãng – CBD

+ Tuyến thẳng (M3): Chạy theo hướng Đông Tây (phía Bắc đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng), nối khu vực phát triển phía Tây với các khu vực phía Nam (kết thúc tại tuyến M1).

+ Tuyến thẳng (M4): Chạy theo hướng Đông Tây (phía Nam đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng), nối khu vực phát triển phía Tây với khu vực CBD.

- Đề xuất xây dựng đồng thời các tuyến xe buýt nhanh trên các hành lang Đông Tây và Bắc Nam (04 tuyến)

- Ngoài ra tiếp tục nâng cấp kết hợp phát triển các tuyến xe buýt hiện có đảm bảo tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại bằng xe buýt từ 10-15%.



Hình. Sơ đồ tuyến đường sắt đô thị.

4.4. Công trình giao thông

a. Cầu

- Xây dựng mới hệ thống cầu trên các sông Cấm, Lạch Tray, Văn Úc trên cơ sở các tuyến đường trục chính, đường liên khu vực theo hướng Bắc Nam.

b. Bến xe

- Từng bước chuyển đổi các bến xe nằm sâu trong khu vực đô thị hiện hữu (Cầu Rào, Niệm Nghĩa, Lạc Long) thành bãi đỗ xe, điểm đầu cuối xe buýt kết hợp công trình dịch vụ, cây xanh.

- Nâng cấp, xây dựng các bến xe hiện có đồng thời xây dựng bến xe mới tại các vị trí gắn với khu vực cửa ngõ thành phố, ga đường sắt, cảng hàng không. Cụ thể, xây dựng mới 08 bến xe liên tỉnh:

+ Khu vực phía Bắc (01 bến, Huyện Thủy Nguyên)

+ Khu vực phía Nam (02 bến: Khu vực Huyện Vĩnh Bảo + Khu vực cảng hàng không Tiên Lãng dự kiến)

+ Khu vực phía Tây (02 bến: Khu vực cửa ngõ QL 5 cũ + Khu vực KCN Tràng Duệ sát với QL 10)

+ Khu vực cửa ngõ gắn với đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng – Hạ Long (03 bến: Khu vực Tràng Cát + Khu vực gần nút giao đường tỉnh 353 + Khu vực giao với đường tỉnh 354)

- Xây dựng bến xe tại các Huyện với chức năng chính là phục vụ xe buýt và xe khách nội tỉnh, lân cận.

c. Trung tâm tiếp vận

- Xây dựng 01 trung tâm logistics cấp vùng tại khu công nghiệp Nam Đình Vũ

- Xây dựng 04 trung tâm logistics cấp tỉnh tại Lạch Huyện (phục vụ khu vực Đông Nam), tại khu công nghiệp VSIP (phục vụ khu vực Đông Bắc), tại khu công nghiệp Tràng Duệ (phục vụ khu vực phía Tây) và tại khu vực tiếp giáp với sân bay xây dựng mới (phục vụ khu vực phía Nam).



Hình. Sơ đồ vị trí bến xe liên tỉnh, trung tâm logistics.



Hình. Sơ đồ định hướng phát triển giao thông.

4.2. Môi trường chiến lược

1. Giải pháp quy hoạch và quản lý môi trường

-Khu vực phục hồi chất lượng môi trường: là khu vực trung tâm đô thị hiện hữu xây dựng hoàn thiện hạ tầng môi trường (thu gom xử lý chất thải) để phục hồi chất lượng nước trên sông Lạch Tray, Rế, Đa Độ, các hồ trong đô thị. Kiểm soát hoạt động giao thông, xây dựng và cải tạo độ thị đảm bảo chất lượng môi trường không khí tiếng ồn. Áp dụng giải pháp thu gom nước mưa tại nguồn cho các công trình hiện hữu (tòa nhà, không gian công cộng) để giảm thiểu rủi ro ngập lụt do phát triển đô thị. Di dời các cơ sở sản xuất nhỏ lẻ tập trung vào khu cụm công nghiệp

-Khu vực phát triển đô thị mới: Đầu tư đồng bộ hệ thống hạ tầng thu gom xử lý chất thải nhằm bảo vệ chất lượng môi trường. Lồng ghép đồng bộ giải pháp thoát nước xanh bền vững góp phần tạo cảnh quan, ứng phó với ngập lụt và BĐKH. Phát triển mô hình theo cụm hỗ trợ tiêu thoát nước và đạt hiệu quả trong quản lý môi trường. Xem xét quy hoạch các vị trí phòng tránh sơ tán khi có rủi ro thiên tai xảy ra.

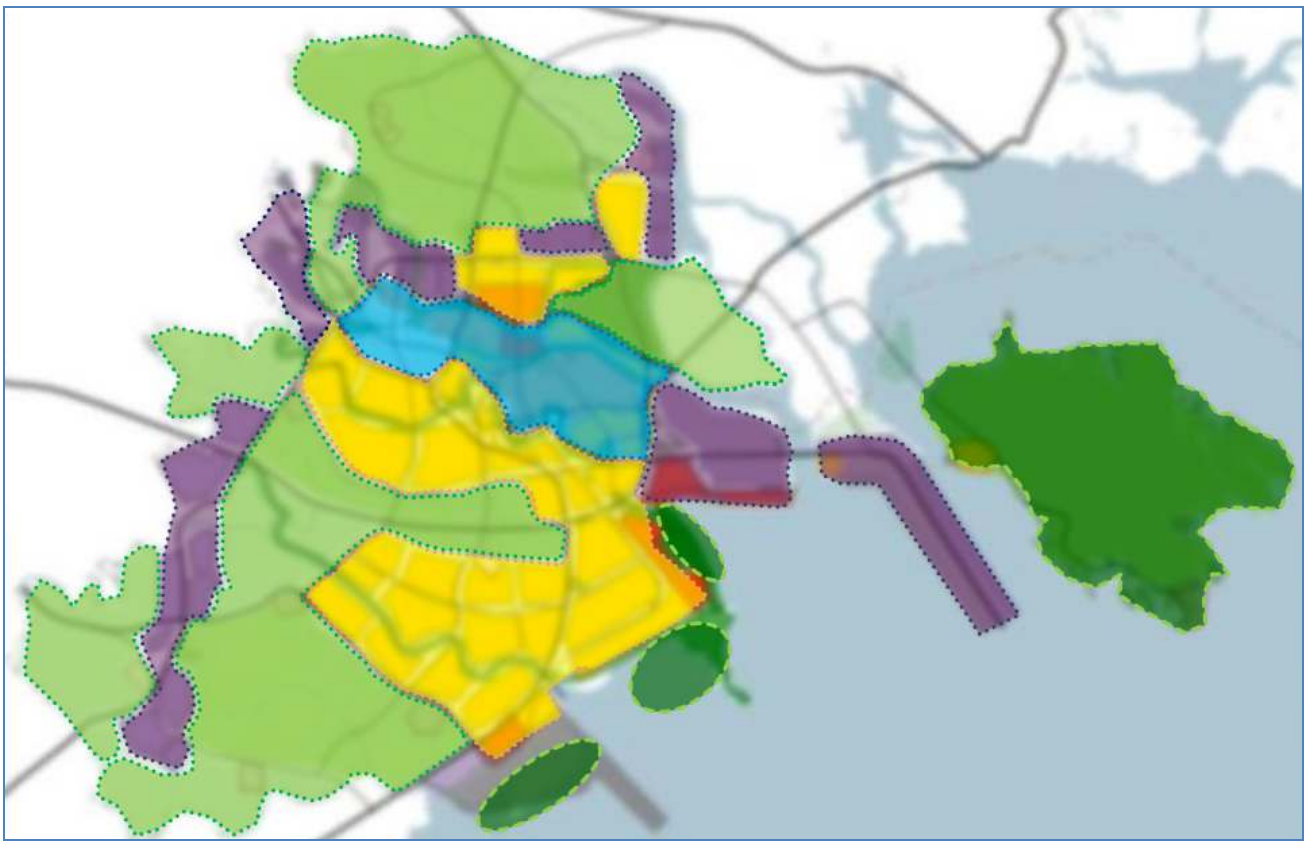
-Khu vực rủi ro ven biển cửa sông và phục hồi sinh thái: Bảo vệ, phục hồi phát triển hệ thống rừng ngập mặn ven biển tạo lá chắn sống trước rủi ro thiên tai, BĐKH cũng như tạo cảnh quan sinh thái, tăng cường sức chịu tải và làm sạch môi trường cho thành phố cụ thể: Tiên Lãng; Bàng La – Đại Hợp – Ngọc Hải; Phù Long; Tràng Cát – Đình Vũ; vườn chim Núi Đấu; đảo Vũ Yên. Kiểm soát các hoạt động phát triển du lịch, nuôi trồng thủy sản để không ảnh hưởng tới sinh thái ven bờ và khu vực vườn quốc gia Cát Bà – Bạch Long Vĩ.

-Khu vực bảo tồn không gian trữ nước, phát triển hành lang xanh: Là các khu vực không gian ven các con sông - Bảo vệ nguồn nước thượng nguồn sông Cấm, Giá, Rế; phát triển hạ tầng xanh dựa trên không gian xanh và nông nghiệp phòng chống ngập úng; bảo vệ hệ thống lạch triều (Thủy Nguyên, cửa Cấm), giảm tác động bồi tụ đến giao thông hàng hải; phát triển nông nghiệp hữu cơ, thân thiện môi trường

-Khu vực phát triển công nghiệp: Kiểm soát nguy cơ ô nhiễm do hoạt động sản xuất công nghiệp thông qua hệ thống quan trắc. Thu gom xử lý triệt để chất thải công nghiệp; nhập khẩu sử dụng phế liệu. Yêu cầu bắt buộc phải có hồ điều hòa trong các khu cụm công nghiệp để kiểm soát nguy cơ ô nhiễm nước khi có sự cố xảy ra, hạn chế ảnh hưởng tới nguồn nước sông, biển. Lựa chọn khuyến khích các loại hình công nghiệp thân thiện, ít tác động tới môi trường. Không phát triển các loại hình công nghiệp có nguy cơ ô nhiễm nước cao tại các khu vực bảo vệ nguồn nước sông Rế, Giá, Cấm.

-Định hướng giảm thiểu, phát thải carbon thấp: Kiểm soát, sử dụng năng lượng hiệu quả, năng lượng tái tạo trong các lĩnh vực giao thông, sản xuất công nghiệp, lối sống xanh để đạt được mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính 14% vào 2030 (theo định hướng đô thị carbon thấp của Hải Phòng).

Sơ đồ định hướng quản lý và bảo vệ môi trường



Ghi chú:

- Khu vực phục hồi môi trường
- Khu vực kiểm soát phát triển mới và cải tạo
- Khu vực kiểm soát công nghiệp/cảng/logistic
- Khu vực bảo tồn, thiết lập không gian trữ nước, hành lang xanh
- Khu vực rủi ro ven biển cửa sông – phục hồi bảo tồn sinh thái

2. Các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực

2.1. Các giải pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường nước

a) Nước mặt và nước biển ven bờ

Đối với các khu vực đô thị cũ (Q. Lê Chân, Hồng Bàng, Ngô Quyền, Kiến An) tồn tại hệ thống thoát nước chung, thực hiện Quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước với 04 lưu vực và xử lý nước thải của khu vực nội thành cũ và xây dựng các trạm xử lý nước thải tập trung. Các khu vực đô thị vệ tinh, các thị trấn cần lập quy hoạch thoát nước. Nguồn tiếp nhận nước thải là 3 sông (Bạch Đằng, sông Cấm, sông Lạch Tray) và biển Đông (lưu vực Đồ Sơn và Cát Hải).

Các khu vực đô thị mới, khu công nghiệp: Quản lý nước thải theo hướng tập trung, xây dựng các trạm xử lý nước thải tập trung bằng công nghệ hiện đại, có khả năng hợp khối công trình, tiết kiệm diện tích xây dựng. Đặc biệt đối với các khu công nghiệp gần nguồn cung cấp nước cho thành phố cần phải có hệ thống hồ điều hòa để giảm thiểu rủi ro khi sự có sự cố ô nhiễm nước tại các cơ sở sản xuất trong khu cụm công nghiệp. Nguồn tiếp nhận là các sông, kênh nằm gần đô thị mà không xác định là nguồn nước ngọt cần phải bảo vệ.

Các điểm dân cư nông thôn, làng nghề: Quản lý nước thải theo hướng phân tán như bể tự hoại, xí 2 ngăn, hầm biogas, xử lý sinh học tự nhiên như hồ sinh học hoặc cánh đồng lọc để

xử lý sinh học nước thải kết hợp nuôi trồng thuỷ sản-cá và tưới ruộng nông nghiệp, kết hợp xây dựng các trạm xử lý theo cụm bằng kênh ôxy hoá tuần hoàn, aeroten tại các làng nghề.

Phương án xử lý, cải thiện chất lượng nước sông, hồ, kênh, ven biển:

- Tăng cường khả năng tự làm sạch các ao hồ bằng các biện pháp khuấy trộn làm thoáng nhân tạo, lưu thông kết nối hồ khu vực trung tâm với nhau và với các lưu vực sông Lạch Tray. Tăng cường khả năng tự làm sạch bằng giải pháp bổ cập nước sông Cấm vào sông Lạch Tray.
- Tăng cường công tác nạo vét thường xuyên hệ thống cống ngầm kênh mương thoát nước. Xanh hóa hệ thống sông, kênh mương đô thị.
- Dọc các hồ và sông nội thị xây dựng các tuyến cống bao tách nước thải gom về các trạm xử lý quy nhỏ theo cụm dọc các hồ lớn và các sông tiếp nhận nước thải.
- Xây dựng các trạm xử lý nước thải cục bộ của các nhà máy, xí nghiệp, bệnh viện như: cơ khí chế tạo, các nhà máy dệt nhuộm, chế biến thủy hải sản, đóng và phá dỡ tàu thuyền...
- Các cơ sở đã có trạm xử lý nước thải nhưng không hoạt động phải phục hồi cho hoạt động trở lại.
- Thắt chặt quy chế về việc lắp đặt xử lý nước thải đối với tàu thuyền.
- Có kế hoạch ứng phó với các sự cố tràn dầu trên biển (đặc biệt là khu vực các cảng).

b) Nước ngầm

Hạn chế khai thác sử dụng nước ngầm do khu vực thành phố Hải Phòng không có nguồn nước ngầm dồi dào, các khu vực ven biển bị nhiễm mặn. Không sử dụng nguồn nước ngầm sẽ giảm thiểu nguy cơ ô nhiễm, nhiễm mặn và sụt lún – bảo vệ dự trữ nguồn nước ngầm.

2.2. Các giải pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường không khí

* Các vấn đề về giao thông đô thị và xây dựng cơ sở hạ tầng:

Phân luồng, cải tạo các đường có dấu hiệu xuống cấp, hoàn chỉnh tuyến đường vành đai và đường vào khu đô thị. Điều tiết phương tiện giao thông, thông qua việc quy định thời gian lưu thông đối với các phương tiện.

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống giao thông đô thị, đặc biệt giao thông công cộng

Yêu cầu, kiểm soát sử dụng các phương tiện, loại hình giao thông ít gây ô nhiễm không khí.

Xây dựng các cơ chế và chính sách cho việc lựa trọn việc lưu hành các phương tiện giao thông (thuế môi trường)

Xây dựng hệ thống cây xanh tại các đường mới, tường chắn ồn tại các đường sát khu dân cư.

Quy hoạch các trạm rửa xe trên một số tuyến đường cửa ngõ, kết hợp mạng lưới rửa xe nhỏ lẻ trong nội thành.

* Đối với công nghiệp:

Các cụm công nghiệp cũ trong nội thành cần được cải tạo, từng bước giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường. Dần dần tiến hành di rời các các nhà máy xí nghiệp ra khỏi thành phố.

Yêu cầu các cơ sở sử dụng máy móc, trang thiết bị và ứng dụng các công nghệ mới thân thiện môi trường.

+ Các vấn đề về sinh hoạt và dịch vụ: Sử dụng hạn chế năng lượng hoá thạch (không sử dụng than, dầu trong đô thị và công nghiệp), thay vào đó là sử dụng năng lượng sạch (ga, điện, năng lượng mặt trời...).

Giảm thiểu ô nhiễm tiếng ồn: Các khu chung cư ven đường cao tốc, đường chính tại các khu vực có KCN hoặc khu vực phát sinh nguồn ồn lớn cần xây dựng tường chống ồn hoặc trồng cây xanh cách ly.

* Quản lý CTR:

Khống chế diện tích khu xử lý Tràng Cát, Đình Vũ, Bàng La theo quy hoạch chất thải rắn, tiến tới không chôn lấp chất thải chưa qua xử lý tái chế. Triển khai các dự án tái chế rác tại các KXL này bằng công nghệ hạn chế chôn lấp (do vị trí KXL nằm gần sông, biển có khả năng gây ô nhiễm môi trường nước).

Tiến tới chuyển đổi tính chất KXL Đình Vũ thành trạm tập kết trung chuyển chất thải rắn cho khu vực Đình Vũ.

Quy hoạch mạng lưới các trạm trung chuyển rác, kết hợp thu hồi rác tái chế, hạn chế lượng rác phải xử lý.

Tuy nhiên, để đạt được hiệu quả về kinh tế và bảo vệ môi trường trong xử lý chất thải rắn thành phố cần thực hiện việc phân loại chất thải rắn tại nguồn. Cụ thể: Từ nay tới 2025 thực hiện thí điểm (tập trung cho khu vực các quận); tới 2030 thực hiện trên toàn bộ các quận nội thành và tất cả các khu đô thị mới phát triển, mở rộng cho khu vực nông thôn.

2.3. Các giải pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường đất

Đẩy mạnh trồng rừng và phủ xanh tại các khu vực địa hình có độc dốc lớn (Thủy Nguyên, Đồ Sơn) và rừng phòng hộ ven biển Tiên Lãng Văn Úc tiến tới thành lập khu bảo tồn ở đây. Tiếp tục thực hiện theo kế hoạch chương trình mục tiêu phát triển lâm nghiệp bền vững thành phố Hải Phòng.

Hạn chế sử dụng phân bón hóa học và hóa chất bảo vệ thực vật, tăng cường sử dụng phân hữu cơ và phân vi sinh trong sản xuất nông nghiệp, chuyển sang nông nghiệp sạch, nông nghiệp sinh thái công nghệ cao

Quy hoạch các điểm chuyên canh rau sản xuất an toàn, trồng hoa, nông nghiệp công nghệ cao tại những vùng có truyền thống như An Lão, Vĩnh Bảo, Thủy Nguyên cung cấp cho các khu đô thị.

2.4. Bảo vệ sinh thái và đa dạng sinh học

Phân vùng bảo vệ sinh thái trong đó đối tượng tiêu biểu cần được bảo vệ là các hệ tài nguyên và môi trường có đa dạng sinh học và năng suất sinh học cao, cho tiềm năng nguồn lợi lớn như hệ sinh thái cửa sông, rừng ngập mặn, rừng trên đảo đá vôi, đá lục nguyên, gò đồi, Vườn Quốc gia, Khu dự trữ sinh quyển, di sản thiên nhiên thế giới, các khu dân cư thành thị, nông thôn…

- Vùng bảo vệ đặc biệt: ứng với các khu bảo tồn tự nhiên Vườn Quốc gia Cát Bà, Khu dự trữ sinh quyển Cát Bà, khu bảo tồn biển Bạch Long Vỹ.

- Vùng bảo vệ tích cực: ứng với vùng sinh thái nhạy cảm, nơi có mặt các hệ sinh thái cửa sông hình phễu (Bạch Đằng), hệ sinh thái cửa sông châu thổ (Văn Úc, Thái Bình), các hệ sinh thái rạn san hô, rừng ngập mặn, thảm cỏ biển, ứng với vùng phát triển KT-XH sôi động và tác động mạnh tới môi trường, nơi có các khu dân cư tập trung mật độ cao, các KCN, cảng, du lịch biển.

- Vùng bảo vệ thông thường: ứng với vùng tiếp giáp phía biển, được bảo vệ theo các quy định chính sách và thể chế hiện hành.

- Vùng bảo vệ linh hoạt: ứng với vùng tiếp giáp phía lục địa, được bảo vệ một cách linh hoạt trước sự thay đổi nhanh chóng của hành động phát triển theo quy hoạch ở các cấp.

Việc bảo vệ và giảm thiểu tác động tới sinh thái và đa dạng sinh học là vấn đề rất quan trọng trong việc lập và triển khai quy hoạch chung thành phố Hải Phòng. Cách tiếp cận để giảm thiểu tác động và bảo vệ các hệ sinh thái nói chung dựa trên các hành động ưu tiên:

(i) Phòng tránh: Lựa chọn các vị trí phát triển và công nghệ để không gây ra tác động tiêu cực tới hệ sinh thái và đa dạng sinh học. Hành động này áp dụng cho khu vực bảo tồn dự trữ sinh quyển đảo Cát Bà (đối với rừng nguyên sinh vùng lõi); khu bảo tồn biển quốc gia Bạch Long Vĩ; khu dự kiến đề xuất thành lập khu bảo tồn đất ngập nước cửa sông Văn Úc và Thái Bình; khu vực cần bảo tồn sinh thái trong đô thị (núi Voi, núi Đấu, Phù Liễn thuộc quận Kiến An).

(ii) Giảm thiểu: Thực hiện trong quá trình quy hoạch, thiết kế, xây dựng và vận hành để giảm thiểu tác động tiêu cực. Hành động này áp dụng đối khu vực cho phép phát triển du lịch tại đảo Cát Bà thông qua các giải pháp kiểm soát và quản lý du lịch bền vững. Các giải pháp tập trung vào quản lý số lượng khách du lịch trong sức chịu tải; xây dựng và phát triển hạ tầng phục vụ du lịch không làm ảnh hưởng tới cảnh quan và môi trường; quản lý và cung cấp hạ tầng môi trường đầy đủ. Hạn chế số lượng phương tiên cơ giới để đảm bảo chất lượng môi trường không khí trên đảo.

Các giải pháp giảm thiểu cần áp dụng khi xây dựng cảng Lạch Huyện nhằm giảm thiểu tác động tới môi trường nước biển ven bờ, không khí và tiếng ồn.

(iii) Bù đắp/bồi thường: Bù đắp lại các tác động không thể tránh khỏi. Hành động này để hoàn lại và thay thế các không gian sinh thái đã và đang bị mất đi do phát triển đô thị, công nghiệp (đặc biệt là khu vực cửa Cấm – là vị trí chiến lược trong đối với phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng gắn trung tâm đô thị với hệ thống cảng). Vì vậy, cần tạo và trồng thêm rừng ngập mặn thay thế cho giá trị sinh thái đã mất đi tại cửa Cấm, đề xuất tại các khu vực lân cận như dọc sông Bạch Đằng và sông Cấm của huyện Thủy Nguyên; đảo Vũ Yên; Tân Thành, Bàng La – Quận Đồ Sơn.

Ngoài ra, thành phố nên xem xét ý tưởng thiết lập khu đất ngập nước nhân tạo ngoài biển nằm trong vịnh (phía cửa Cấm và Văn Úc) để bù đắp lại các giá trị sinh thái bị mất đi. Khu vực có chức năng tạo điểm đến cho chim di trú cũng như các sinh vật biển. Đây cũng có thể là điểm du lịch sinh thái. Ý tưởng này có thể khả thi do khu vực Hải Phòng là biển nông và tận dụng được lượng đất cát để xây dựng từ hoạt động nạo vét luồng tàu. Tuy nhiên, cần phải có những nghiên cứu cụ thể hơn về gió bão và chế độ hải văn, dòng chảy cũng như cân nhắc về chi phí lợi ích kinh tế.

Giải pháp đảo nhân tạo này đã được áp dụng tại khu vực Marker Wadden (Hà Lan). Đảo được xây dựng với diện tích 5-10km^2, tại khu vực vịnh có độ sâu 5m. Chi phí cho giai đoạn xây dựng ban đầu diện tích 5km^2 là 75 triệu Euro.



Ý tưởng đảo nhân tạo - Michigan

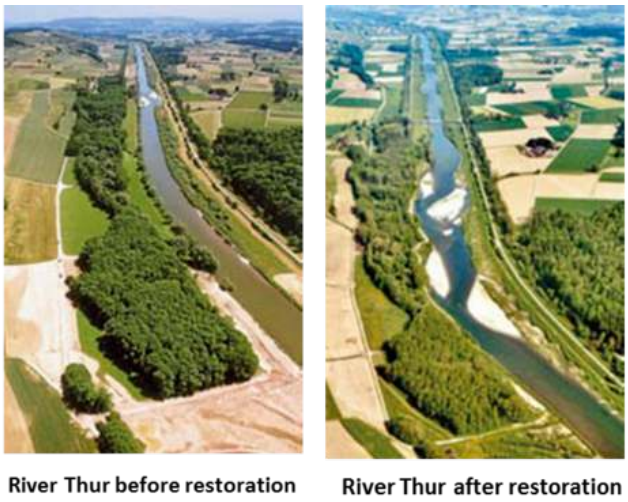


Đảo đất ngập nước nhân tạo Marker Wadden (Hà Lan)

Cần thiết lập, thiết kế các không gian xanh dọc hệ thống sông chính của thành phố để tạo các hành lang sinh thái Tây Bắc - Đông Nam hướng biển và gắn với Cát Bà cho đô thị. Ngoài ra, còn có chức năng giảm thiểu tác động của lũ lụt và nguy cơ sạt lở, tao ra các không gian sinh thái cho đô thị.



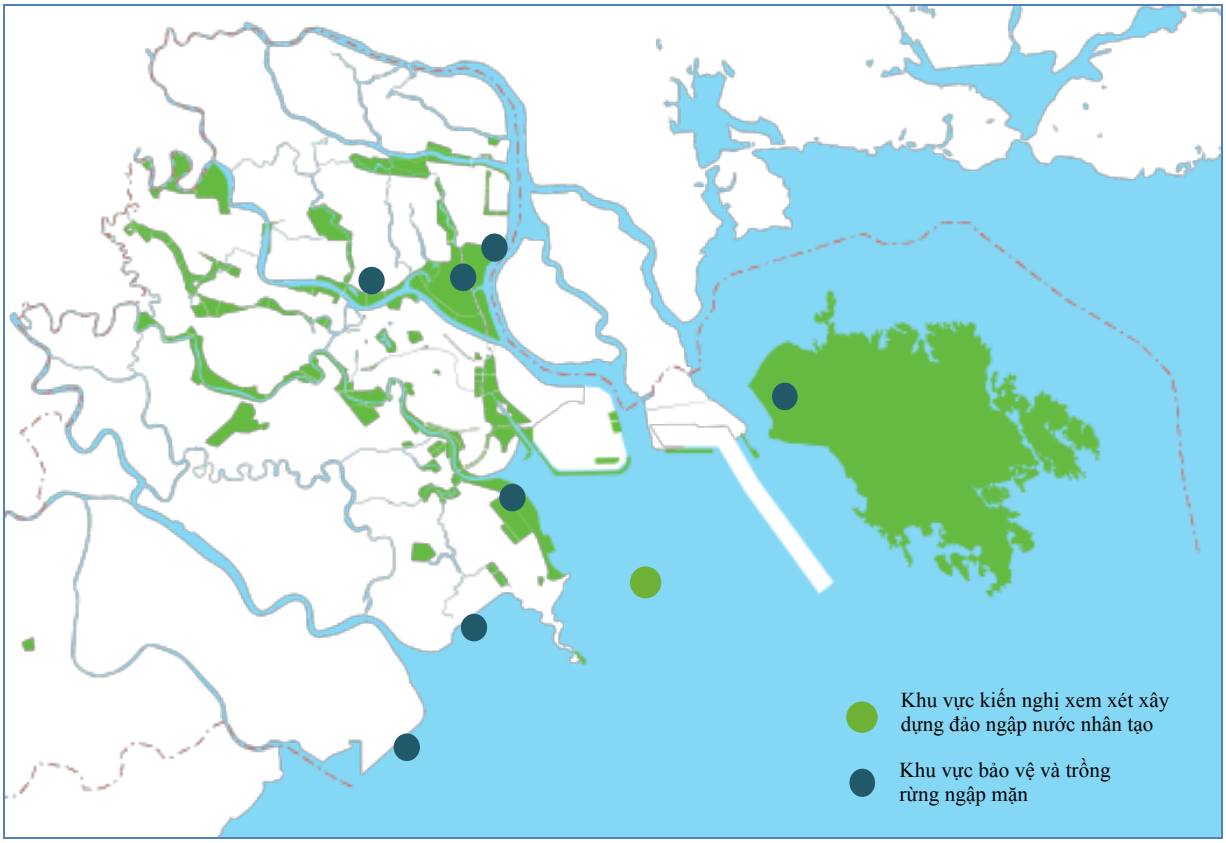
Phục hồi không gian ven sông - Hongkong



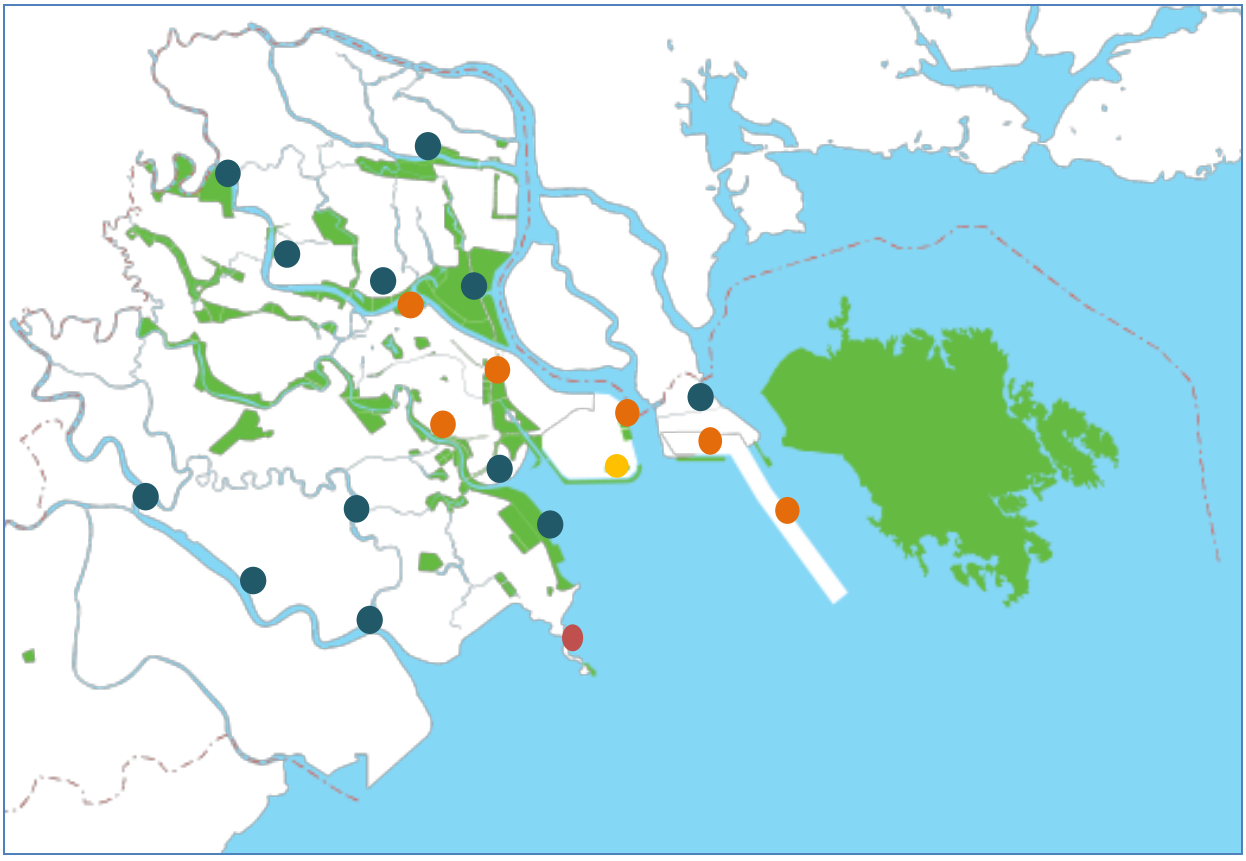
Phục hồi lại sông Thur – Zurich (Thụy Sỹ)

Bảo vệ phát triển rừng ngập mặn từ cửa sông Thái Bình, Văn Úc tới Bàng La, Tân Thành 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.

Để kết nối sinh thái cho trục Đông Bắc – Tây Nam (từ Thủy Nguyên tới Tiên Lãng) cần phục hồi, trồng rừng và bảo vệ rừng cho khu vực Thủy Nguyên, tận dụng tạo các không gian trữ nước và cây xanh, nông nghiệp giảm thiểu ngập rủi ro ngập lụt khi phát triển đô thị, tạo ra các trục không gian xanh qua khu đô thị trung tâm để kết nối tới khu vực phía Tây Nam.



Ngoài ra các cần có giải pháp thiết kế đê, kè tại các khu vực ven sông, biển để đảm bảo chức năng sinh thái cụ thể: đảm bảo sự tính đa dạng của sinh thái; cải thiện chất lượng nước, khả năng lưu chứa nước; cải tạo phục hồi cảnh quan tự nhiên; cũng như tăng cường khả năng chống chịu với rủi ro thiên tai và BĐKH.



  Giải pháp thiết kế với các khu vực có đê kè thuộc dạng bờ đá: Áp dụng tại các khu vực như Đồ Sơn; Đình Vũ giáp cửa Cấm; Cảng Lạch Huyện	 Giải pháp tạo môi trường sống cho các loài sinh vật: Áp dụng tại các khu vực kè sông đã cứng hóa qua đô thị; cảng Lạch Huyện; Đình Vũ	 Giải pháp thiết kế không gian xanh tự nhiên kết hợp đất ngập nước cho các khu vực phát triển: Áp dụng tại các khu vực ven hệ thống sông chưa phát triển mật độ cao; khu vực cửa sông Lạch Tray

2.5. Xử lý môi trường đối với làng nghề, cơ sở, khu cụm công nghiệp cũ.

Xử lý ô nhiễm đối với các khu công nghiệp cũ:

Giai đoạn đến năm 2025: Di rời toàn bộ các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm trong phạm vi quận nội thành.

Giai đoạn đến năm 2030: Xử lý triệt để ô nhiễm (cải tiến công nghệ, xử lý ô nhiễm hoặc di rời, đóng cửa) các cơ sở sản xuất gây ô nhiễm tại khu vực nội thành.

Đối với bãi thải DAP tại KCN Đình Vũ: Tiếp tục đẩy nhanh dự án tái sử dụng làm vật liệu xây dựng và phụ gia cho sản xuất xi măng, thạch cao.

Xử lý ô nhiễm đối với các làng nghề:

Các làng nghề đều phải lập quy hoạch về hạ tầng bảo vệ môi trường, xây dựng các mô hình "sản xuất-sinh hoạt-bảo vệ môi trường" trong từng làng nghề.

Việc xử lý chất thải cần theo hướng phân cụm các hộ sản xuất để xử lý chất thải, đặc biệt là nước thải. Công nghệ xử lý có quy mô nhỏ theo hộ gia đình hoặc cụm sản xuất, chi phí thấp, dễ vận hành và kết hợp được với xử lý tự nhiên của môi trường.

Tập trung xử lý ô nhiễm tại các làng nghề đang và có nguy cơ ô nhiễm cao như: Làng nghề Đúc, cơ khí Mỹ Đồng, xã Mỹ Đồng, huyện Thủy Nguyên và Làng nghề tái chế phế liệu Tràng Minh, phường Tràng Minh, quận Kiến An. Tiến tới di dời vào các CCN tập trung vào 2025.

Thành phố cần có chương trình thúc đẩy SX sạch, hỗ trợ công nghệ đối với các làng nghề truyền thống. Các làng nghề truyền thống lâu đời cần bảo tồn phát triển, các làng nghề mới gây ô nhiễm cần chuyển đổi cải tiến

Xây dựng các mô hình làng nghề sinh thái, kết hợp với du lịch, mô hình cụm tiểu thủ CN.