

# Hà Nội, Việt Nam

## **Báo cáo về các chỉ số thành phố lành mạnh và bền vững: so sánh với 25 thành phố quốc tế**

Chương trình hợp tác nghiên cứu về các chỉ số thành phố lành mạnh và bền vững  
toàn cầu



© 2022 Tuan Quoc Nguyen



Global Observatory of  
**Healthy and  
Sustainable Cities**

Báo cáo đầy đủ bao gồm dữ liệu, các phương pháp và các hạn chế đã được công bố dưới tên::

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Dữ liệu dân số: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Ranh giới đô thị: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Đặc điểm đô thị: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Thang màu: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

### **Nhóm điều hành nghiên cứu**

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

### **Người biên tập**

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

### **Cộng tác viên nghiên cứu tại địa phương (Hà Nội)**

Thanh Phuong Ho, Mark Stevenson & Minh Hieu Trinh

### **Dịch**

Thanh Phuong Ho

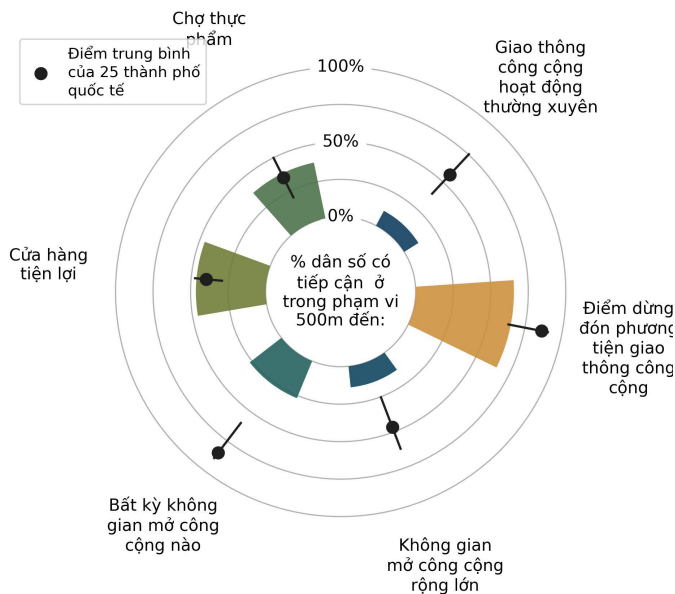


## Báo cáo về các chỉ số thành phố lành mạnh và bền vững

Báo cáo rút gọn này miêu tả Hà Nội thể hiện như thế nào trên các chỉ số về chính sách và không gian của thành phố lành mạnh và bền vững. Chương trình hợp tác nghiên cứu của chúng tôi đã đánh giá sự phân bố về không gian của các yếu tố giao thông và thiết kế đô thị cũng như sự hiện diện và chất lượng của các chính sách quy hoạch đô thị có ủng hộ vấn đề sức khỏe và tính bền vững của 25 thành phố trên 19 quốc gia.

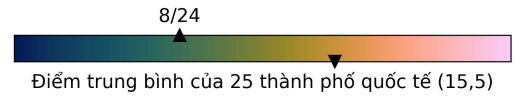
Việc so sánh với các giá trị trung bình của tất cả các thành phố trong nghiên cứu quốc tế này cung cấp thông tin về những thay đổi cần thiết cho các chính sách của từng thành phố. Các bản/biểu đồ cho thấy sự phân bố của các yếu tố giao thông và thiết kế đô thị trên khắp Hà Nội, đồng thời xác định các khu vực có thể được hưởng lợi nhiều nhất từ các biện pháp can thiệp nhằm tạo ra môi trường lành mạnh và bền vững.

(dưới đây) Tỷ lệ dân số được tiếp cận các tiện nghi sống trong vòng phạm vi 500 mét (m) ở Hà Nội, Việt Nam.



### Sự hiện diện của chính sách tại Hà Nội

Chính sách về thiết kế đô thị và giao thông có ủng hộ vấn đề sức khỏe và tính bền vững



### Chất lượng chính sách tại Hà Nội

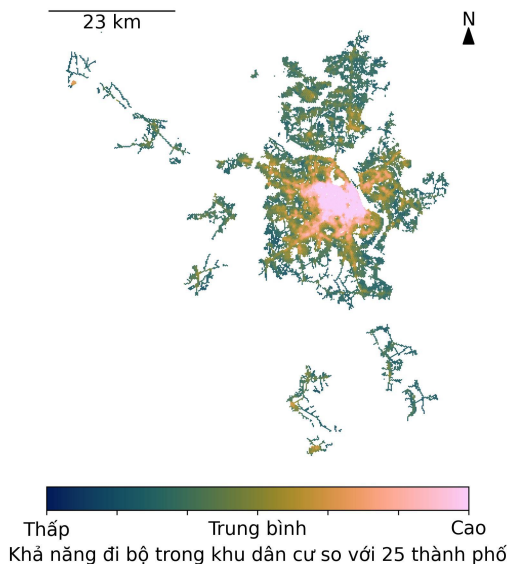
Xếp hạng chất lượng chính sách cho các chính sách cụ thể, có thể đo lường được, phù hợp với bằng chứng đồng thuận về các thành phố lành mạnh



Các yêu cầu quy hoạch đô thị	Hà Nội	% thành phố với các yêu cầu được đáp ứng, xếp theo thu nhập quốc gia	
		Trung bình /6	Cao /19
Các điều khoản cụ thể tập trung vào sức khỏe trong chính sách đô thị	✗	0%	84%
Các điều khoản cụ thể tập trung vào sức khỏe trong chính sách giao thông đô thị	✗	50%	63%
Các yêu cầu về đánh giá tác động sức khỏe trong chính sách và luật lệ về đô thị / giao thông vận tải	✓	33%	11%
Thông tin về chi tiêu của chính phủ cho cơ sở hạ tầng của các phương thức giao thông vận tải khác nhau	✗	33%	47%
Các chính sách về ô nhiễm không khí liên quan đến quy hoạch giao thông vận tải	✗	50%	89%
Chính sách về ô nhiễm không khí liên quan đến quy hoạch sử dụng đất	✗	67%	84%

## Khả năng đi bộ ở Hà Nội

Các khu dân cư có thể đi bộ cung cấp những cơ hội cho lối sống năng động, lành mạnh và bền vững thông qua việc có mật độ dân số vừa đủ, không quá cao, để cung cấp đủ các tiện nghi trong khu vực bao gồm các dịch vụ giao thông công cộng. Các khu dân cư có thể đi bộ cũng thường có việc quy hoạch sử dụng đất dạng hỗn hợp và hệ thống đường xá được kết nối tốt, đảm bảo các điểm đến trong phạm vi gần và dễ dàng tiếp cận. Cơ sở hạ tầng đi bộ chất lượng tốt và việc giảm lưu lượng giao thông thông qua quản lý nhu cầu sử dụng xe hơi cũng khuyến khích việc đi bộ vì mục đích giao thông.

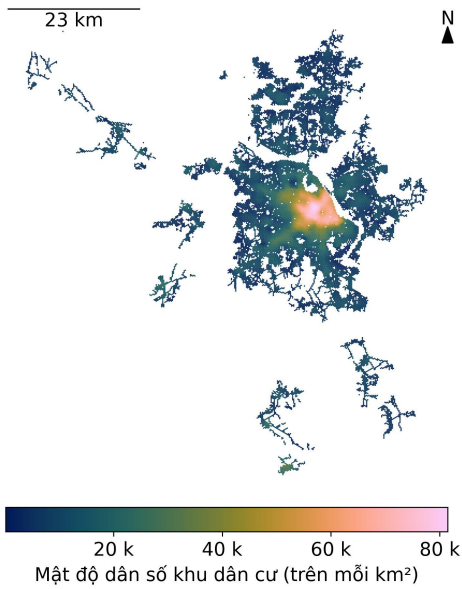


(trên) 67,3 % dân số sống trong các khu dân cư có điểm số khả năng đi bộ lớn hơn mức trung bình của 25 thành phố quốc tế

### Chính sách về khả năng đi bộ tại Hà Nội

Chính sách đã được xác định	Tiêu chuẩn hoặc mục tiêu cụ thể	Mục tiêu có thể đo lường được	thống nhất với các bằng chứng sức khỏe
Các yêu cầu về mật độ nhà ở	✓	?	?
Các yêu cầu về kết nối đường xá	✗	-	-
Các biện pháp hạn chế việc đỗ xe để làm giảm việc sử dụng xe hơi	✓	✗	?
Cung cấp cơ sở hạ tầng cho người đi bộ	✗	-	-
Cung cấp cơ sở hạ tầng cho xe đạp	✗	-	-
Các mục tiêu về tham gia đi bộ	✗	-	-
Các mục tiêu về tham gia đi xe đạp	✗	-	-

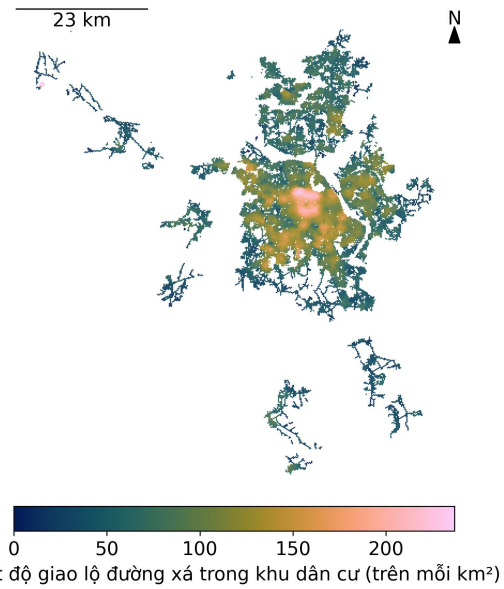
## Mật độ dân số



(trên) 93,0 % dân số đáp ứng ngưỡng tối thiểu\* đối với mật độ dân số khu dân cư (5.677 trên mỗi km<sup>2</sup>)

\* Ngưỡng này dựa trên mô hình nghiên cứu của chúng tôi về các yếu tố cần thiết của môi trường xây dựng để đạt được mục tiêu giảm một cách tương đối 15% sự thiếu hoạt động thể chất thông qua đi bộ, theo kế hoạch hành động toàn cầu về hoạt động thể chất của Tổ chức Y tế Thế giới. Chúng tôi đã tìm thấy bằng chứng sơ bộ cho thấy mật độ giao lộ đường xá lớn hơn 250 trên mỗi km<sup>2</sup> và các khu dân cư mật độ cao (>15.000 người mỗi km<sup>2</sup>) có thể làm giảm lợi ích của hoạt động thể chất. Đây là một chủ đề quan trọng cho các nghiên cứu trong tương lai.

## Kết nối đường xá

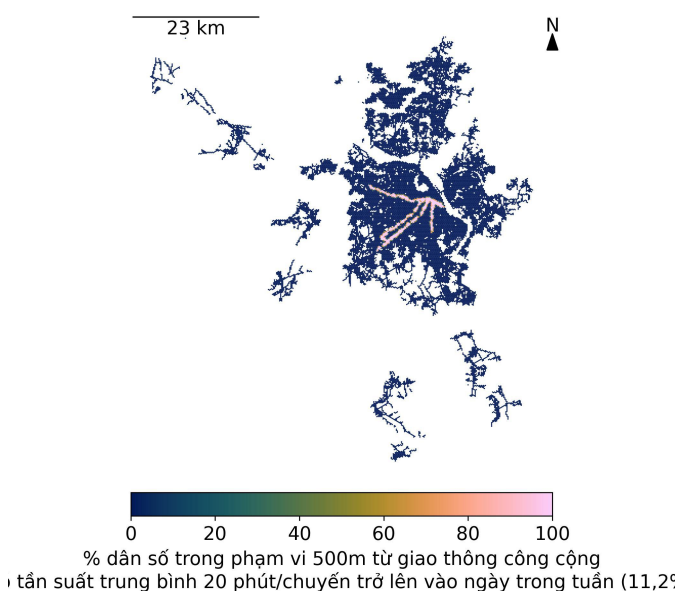


(trên) 56,3 % dân số đáp ứng ngưỡng tối thiểu\* đối với mật độ giao lộ đường xá trong khu dân cư (106 trên mỗi km<sup>2</sup>)





## Tiếp cận giao thông công cộng

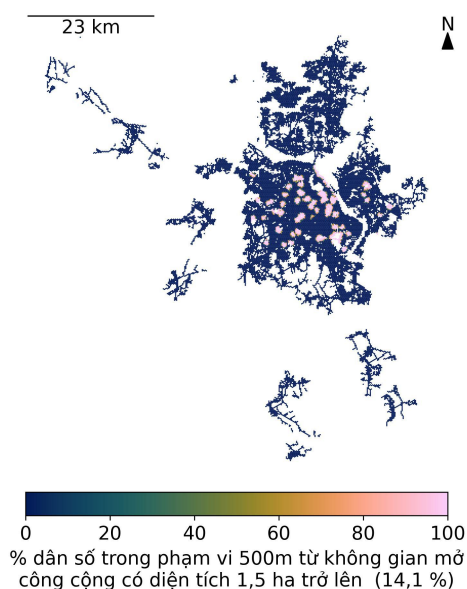


Để dàng tiếp cận với giao thông công cộng hoạt động thường xuyên là yếu tố quan trọng để quyết định một hệ thống giao thông lành mạnh và bền vững. Giao thông công cộng ở gần khu ở và nơi làm việc sẽ giúp gia tăng tỉ lệ các chuyến đi sử dụng giao thông công cộng, từ đó cũng sẽ khuyến khích đi bộ vì mục đích giao thông; cung cấp sự tiếp cận việc làm và dịch vụ; nâng cao sức khỏe, phát triển kinh tế và thúc đẩy hòa nhập xã hội; giảm ô nhiễm và khí thải carbon. Tần suất phục vụ cũng là yếu tố khuyến khích việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng, bên cạnh sự sẵn có của các nhà ga và trạm dừng trong phạm vi gần.

### Chính sách giao thông công cộng tại Hà Nội

	Chính sách đã được xác định	Tiêu chuẩn hoặc mục tiêu cụ thể	Mục tiêu có thể đo lường được	thống nhất với các bằng chứng sức khỏe
Các yêu cầu về tiếp cận giao thông công cộng cho việc làm và dịch vụ	X	-	-	-
Các yêu cầu phân phối việc làm	✓	✓	X	✓
Các yêu cầu tối thiểu về tiếp cận giao thông công cộng	X	-	-	-
Các mục tiêu về sử dụng phương tiện giao thông công cộng	X	-	-	-

## Tiếp cận không gian mở công cộng



Sự tiếp cận với không gian mở công cộng chất lượng cao gần nơi ở giúp thúc đẩy hoạt động thể chất với mục đích giải trí và sức khỏe tâm lý. Các không gian mở công cộng trong phạm vi gần cũng tạo ra môi trường vui vẻ, hấp dẫn, giúp làm mát thành phố và bảo vệ đa dạng sinh học. Do các thành phố ngày một trở nên chật chội hơn và không gian mở tư hữu ngày càng suy giảm, việc cung cấp nhiều không gian mở công cộng hơn là rất quan trọng đối với sức khỏe dân số. Việc có không gian mở công cộng trong vòng phạm vi 400 m từ nhà có thể giúp khuyến khích gia tăng việc đi bộ. Ngoài ra, việc được tiếp cận các công viên lớn cũng rất quan trọng.

### Chính sách về không gian mở công cộng tại Hà Nội

	Chính sách đã được xác định	Tiêu chuẩn hoặc mục tiêu cụ thể	Mục tiêu có thể đo lường được	thống nhất với các bằng chứng sức khỏe
Yêu cầu tối thiểu đối với việc tiếp cận không gian mở công cộng	X	-	-	-

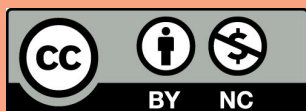
## Tóm tắt

Nhìn chung, sự hiện diện và chất lượng của các chính sách đô thị và chính sách giao thông hướng tới vấn đề sức khỏe và tính bền vững của Hà Nội thấp hơn mức trung bình khi so với các thành phố khác. Hà Nội dường như không có các điều khoản cụ thể tập trung vào vấn đề sức khỏe trong các chính sách đô thị hoặc các chính sách giao thông của mình. Tuy nhiên, không giống như nhiều thành phố khác, Hà Nội có các yêu cầu về đánh giá tác động lên sức khỏe của các dự án đô thị và giao thông, mặc dù thành phố không có chính sách cụ thể về ô nhiễm không khí liên quan đến việc sử dụng đất và quy hoạch giao thông. Thành phố cũng còn thiếu các tiêu chuẩn cụ thể hoặc các mục tiêu có thể đo lường được cho các yếu tố hỗ trợ sức khỏe của môi trường xây dựng. Dù vậy, khả năng đi bộ của các khu dân cư trong nội thành Hà Nội là khá cao khi so với 25 thành phố trong cùng nghiên cứu quốc tế này. Về các ngưỡng của mục tiêu tăng cường hoạt động thể chất của WHO, gần 93% cư dân Hà Nội sống trong các khu dân cư đáp ứng được ngưỡng mật độ, nhưng chỉ có 56% cư dân sống trong các khu phố đáp ứng được ngưỡng về kết nối đường xá. Tuy nhiên, một số bộ phận cư dân Hà Nội lại sống trong các khu dân cư có mật độ và kết nối đường xá vượt quá ngưỡng khuyến khích hoạt động thể chất. Chỉ có khoảng 11,2% cư dân Hà Nội có điều kiện tiếp cận với các điểm dừng giao thông công cộng hoạt động thường xuyên, không tính đến các dịch vụ giao thông công cộng tự phát, không chính thức. Cũng chỉ có khoảng 25% cư dân có tiếp cận với các không gian mở công cộng trong phạm vi 500m và chỉ có 14% sống trong vòng bán kính 500m của không gian mở công cộng kích thước lớn. Tỷ lệ cư dân ở Hà Nội được tiếp cận với không gian mở công cộng và giao thông công cộng hoạt động thường xuyên trong phạm vi 500m là thấp hơn mức trung bình so với các thành phố khác cùng được nghiên cứu.

---

**Trích dẫn**

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Hà Nội, Việt Nam — Báo cáo về các chỉ số thành phố lành mạnh và bền vững: so sánh với 25 thành phố quốc tế (Hanoi, Vietnam — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Bản dịch tiếng Việt: Thanh Phuong Ho). <https://doi.org/10.25439/rmt.19614045>



Báo cáo này được đăng ký theo Giấy Phép Ghi Công Quốc tế - Không Thương Mại 4.0.