

Quá trình phát triển giao thông Hà Nội: Từ đô thị di sản đến siêu đô thị thế hệ mới

Urban transport development in Hanoi: From a heritage city to a new-generation megacity

> PGS.TS VŨ THỊ VINH¹, TS PHAN ĐỨC HOÀNG²

¹Nguyên Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội; Email: vuthivin@hau.edu.vn

²Khoa Quản lý đô thị, Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội; Email: hoangpd@hau.edu.vn

TÓM TẮT

Hà Nội là một đô thị có cấu trúc lịch sử đặc thù, nơi "di sản không gian" (mạng ngõ phố, mặt cắt đường, cấu trúc khu ở, các trục cảnh quan - hành chính hình thành qua nhiều giai đoạn) vừa là giá trị bản sắc, vừa là ràng buộc kỹ thuật đối với tổ chức giao thông hiện đại. Trong bối cảnh mở rộng không gian đô thị và chuyển dịch sang mô hình "siêu đô thị vùng Thủ đô", nhu cầu đi lại tăng nhanh theo hướng đa tâm - liên vùng, tạo sức ép lên hệ thống hạ tầng vốn không đồng đều và chịu ảnh hưởng mạnh bởi lịch sử phát triển. Bài báo hệ thống hóa tiến trình phát triển giao thông đô thị Hà Nội theo các giai đoạn, chỉ ra các mâu thuẫn cốt lõi của "đô thị di sản - siêu đô thị hiện đại", đồng thời đề xuất định hướng giải pháp theo tiếp cận ba lớp: (i) tổ chức không gian - thiết kế đường phố, (ii) phát triển vận tải công cộng và đa phương thức, (iii) quản trị hệ thống dựa trên dữ liệu và công cụ quản lý nhu cầu. Trọng tâm chuyển từ tư duy "mở rộng cung đường" sang "quản trị hệ thống giao thông - không gian" nhằm nâng cao năng lực thông hành, an toàn, công bằng tiếp cận và giảm phát thải.

Từ khóa: Hà Nội; di sản đô thị; siêu đô thị; đa phương thức; TOD; quản lý nhu cầu giao thông; chuyển đổi số giao thông.

ABSTRACT

Hanoi is an urban area with a specific historical structure, where "spatial heritage" (street alley network, road cross-section, residential structure, landscape-administrative axes formed through many stages) is both an identity value and a technical constraint for modern transportation organization. In the context of expanding urban space and shifting to the model of "megacity in the capital region", the demand for travel is increasing rapidly in the direction of multi-centric - inter-regional, putting pressure on the infrastructure system, which is uneven and strongly influenced by the history of development. This paper systematizes the process of Hanoi's urban transport development in stages, points out the core contradictions of "heritage city - modern megacity", and proposes a solution orientation according to a three-layer approach: (i) spatial organization - street design, (ii) development of public transportation and multimodality, (iii) administration of data-driven systems and demand management tools. The focus shifts from the mindset of "expanding roads" to "managing the transport-space system" to improve traffic capacity, safety, fair access and reduce emissions.

Keywords: Hanoi; urban heritage; megacity; multimodal; TOD; traffic demand management; digital transformation of traffic.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hà Nội đang trải qua đồng thời ba quá trình lớn: (i) đô thị hóa và mở rộng không gian đô thị theo hướng vùng hóa, (ii) chuyển đổi mô hình tăng trưởng và cơ cấu việc làm - dịch vụ, (iii) hiện đại hóa hạ tầng và quản trị đô thị theo định hướng thông minh, xanh, phát thải thấp. Trong bối cảnh đó, giao thông không chỉ là "hạ tầng kỹ thuật" mà còn là hạ tầng nền tảng, quyết định hiệu quả sử dụng đất, năng lực kết nối, chất lượng sống và sức cạnh tranh của đô thị.

Thủ đô Hà Nội là đô thị có bề dày lịch sử, bao gồm khu phố cổ với mạng ngõ hẹp, khu phố cũ với cấu trúc trục - ô phố, các khu tập thể và khu ở mở rộng giai đoạn sau, cùng các khu đô thị mới phát triển nhanh theo cơ chế thị trường. Những lớp không gian này tạo nên "bản đồ giao thông" đặc thù: mật độ nút giao dày, mặt

cắt đường không đồng đều, chức năng hỗn hợp bám đường và thói quen di chuyển hình thành trong giai đoạn xe máy bùng nổ. Hiện nay, dân số Hà Nội đã vượt 8,5 triệu người và đang có xu hướng phát triển thành siêu đô thị; do đó, bài toán giao thông trở thành thách thức lớn, cần được nghiên cứu và giải quyết một cách khoa học nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển.

2. TIẾN TRÌNH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG HÀ NỘI QUA CÁC THỜI KỲ

Sự phát triển về hình thái đô thị luôn gắn với sự phát triển của hệ thống giao thông đô thị, vì vậy mỗi giai đoạn mạng lưới giao thông Hà Nội sẽ có những đặc thù khác nhau. Tiến trình phát triển giao thông Hà Nội được thể hiện qua các giai đoạn sau (Hình 1).



Hình 1. Tiến trình chuyển hóa phương thức giao thông đô thị Hà Nội từ tiền cơ giới đến đa phương thức hiện đại (Sưu tầm và tổng hợp 2026)

2.1. Thăng Long xưa - Đô thị truyền thống (1010-1873)

Thăng Long phát triển như một đô thị thương mại - thủ công với mạng lưới phường nghề, chợ và bến nước. Cấu trúc đường phố gồm các ngõ nhỏ, ô phố hẹp, mật độ giao cắt cao và gắn chặt với hệ thống sông hồ. Phương thức di chuyển chủ yếu là đi bộ và phương tiện thô sơ. Hệ thống này có khả năng tiếp cận cao trong phạm vi ngắn nhưng không phù hợp với giao thông cơ giới quy mô lớn [1].



Hình 2. Giao thông thời kỳ Hà Nội xưa [1], [2]

2.2. Giai đoạn quy hoạch thời Pháp (1888-1954)

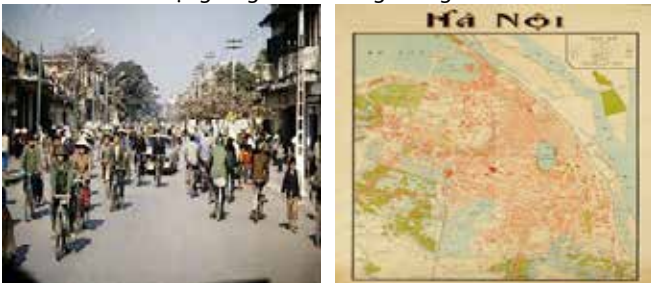
Thời kỳ Pháp thuộc đánh dấu bước chuyển quan trọng trong cấu trúc giao thông Hà Nội với việc hình thành các đại lộ, quảng trường và mạng lưới ô phố quy hoạch tương đối hoàn chỉnh. Đặc biệt, hệ thống xe điện được xây dựng và vận hành, tạo nên mạng lưới vận tải công cộng đầu tiên của Hà Nội. Cấu trúc phố cũ với vỉa hè rộng và các trục cảnh quan cũng hình thành trong giai đoạn này [1].



Hình 3. (a) Đường xe điện; (b) Mạng lưới xe điện ở Hà Nội [1], [2]

2.3. Giai đoạn sau năm 1954

Sau năm 1954, Hà Nội phát triển các khu tập thể và cơ sở công nghiệp. Phương tiện di chuyển chủ yếu là xe đạp, xe buýt và đi bộ. Quy mô đô thị còn tương đối nhỏ nên nhu cầu di chuyển chưa quá lớn. Tuy nhiên, cấu trúc đường nội bộ và các nút giao chưa được thiết kế cho lưu lượng cơ giới cao trong tương lai.



Hình 4. (a) Xe đạp trên đường phố Hà Nội những năm 1975; (b) Bản đồ Hà Nội được mở rộng khu vực ngoại thành vào năm 1961 (Ảnh: vnexpress.net)

2.4. Giai đoạn đổi mới bùng nổ xe máy

Sau năm 1986, cùng với quá trình phát triển kinh tế, xe máy trở thành phương tiện giao thông chủ đạo. Hà Nội chuyển sang mô hình “đô thị xe máy”, trong đó phần lớn chuyến đi diễn ra theo mô hình “từ cửa đến cửa”. Sự gia tăng nhanh của phương tiện cá nhân cùng với tốc độ đô thị hóa nhanh đã tạo ra nhiều áp lực đối với hệ thống hạ tầng giao thông [1].



Hình 5. (a) Xe máy Hà Nội những năm 2000 (Internet); (b) Bản đồ quy hoạch Hà Nội năm 1992 [2]

2.5. Giao thông đô thị Hà Nội hiện nay

Hiện nay, Hà Nội phát triển theo mô hình đô thị mở rộng với các tuyến vành đai và trục hướng tâm. Các phương thức vận tải đa dạng hơn, bao gồm xe buýt, metro, ô tô cá nhân và các dịch vụ vận tải công nghệ. Tuy nhiên, sự phát triển của hệ thống giao thông vẫn chưa theo kịp tốc độ gia tăng nhu cầu đi lại trong đô thị [11].



Hình 6. Giao thông Hà Nội hiện nay (Nguồn: Internet)

3. SIÊU ĐÔ THỊ THỂ HỆ MỚI VÀ NHỮNG THÁCH THỨC TRONG GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

Sự phát triển của đô thị thường được nhìn nhận như một quá trình tiến hóa theo quy mô và chức năng. Ban đầu là đô thị (city) - trung tâm cư trú, hành chính và thương mại của một lãnh thổ. Khi dân số vượt quá 10 triệu người và không gian kinh tế và hạ tầng mở rộng mạnh mẽ, đô thị chuyển sang giai đoạn siêu đô thị (megacity), với vai trò đầu tàu tăng trưởng và trung tâm kết nối toàn cầu (UN DESA, 2019). Trong bối cảnh chuyển đổi số, biến đổi khí hậu và yêu cầu phát triển bền vững, nhiều nghiên cứu gần đây đề cập tới mô hình siêu đô thị thể hệ mới (Next-Generation Megacity). Xu hướng này đã và đang định hình tầm nhìn phát triển của nhiều đô thị lớn trên thế giới (Hình 7).



Hình 7. Sự phát triển của đô thị (Tác giả tổng hợp sưu tầm 2026)

3.1. Khái niệm siêu đô thị

Theo Liên Hợp Quốc [4], siêu đô thị (megacity) là các đô thị có dân số trên 10 triệu người. Đây là các trung tâm kinh tế và kết nối

toàn cầu, đồng thời đối mặt với nhiều thách thức về hạ tầng, môi trường và quản trị. Trong bối cảnh phát triển bền vững và chuyển đổi số, nhiều nghiên cứu đề cập đến khái niệm siêu đô thị thế hệ mới - là mô hình đô thị tích hợp hạ tầng thông minh, hạ tầng xanh và quản trị dựa trên dữ liệu nhằm nâng cao khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu và cải thiện chất lượng sống.

3.2. Siêu đô thị thế hệ mới

Theo Liên Hợp Quốc và các nghiên cứu gần đây của UN-Habitat, OECD và World Bank, định hướng phát triển đô thị lớn hiện nay không chỉ dừng ở quy mô, mà ngày càng nhấn mạnh các thuộc tính như khả năng chống chịu khí hậu, quản trị đa cấp, tích hợp giao thông công cộng, chuyển đổi số, giảm phát thải và nâng cao chất lượng sống. Vì vậy, khái niệm “siêu đô thị thế hệ mới” được sử dụng để chỉ giai đoạn phát triển mới của siêu đô thị: quy mô rất lớn nhưng đồng thời phải xanh hơn, thông minh hơn, tích hợp hơn và thích ứng tốt hơn với biến đổi khí hậu và áp lực hạ tầng [4].

Siêu đô thị thế hệ mới là các đô thị có quy mô dân số cực lớn (thường trên 10 triệu người) [4], được quy hoạch tổng thể đồng bộ, kết nối giao thông mạnh mẽ và tích hợp hạ tầng thông minh, công viên, bệnh viện, trường học hiện đại. Khác với đô thị truyền thống, các siêu đô thị này hướng tới không gian sống hoàn chỉnh, bền vững, đẳng cấp và là động lực tăng trưởng kinh tế mới. Đặc điểm chính của siêu đô thị thế hệ mới: **Quy mô và dân số:** Là những đô thị lớn trên thế giới, dân số vượt mốc 10 triệu người. **Quy hoạch đồng bộ:** Thường được quy hoạch bài bản từ đầu, tránh tình trạng phát triển tự phát, quá tải hạ tầng. **Hạ tầng hiện đại:** Sở hữu hệ thống giao thông công cộng, kết nối hạ tầng kỹ thuật và xã hội đồng bộ. **Chất lượng sống:** Tập trung xây dựng không gian xanh, tiện ích công cộng (bệnh viện, trường học, thương mại) để nâng cao chất lượng cuộc sống. **Động lực kinh tế:** Trở thành các trung tâm kinh tế, tài chính lớn, thu hút đầu tư, giáo dục và công nghệ. Đây là mô hình đang hình thành sau 2020, trong bối cảnh: Biến đổi khí hậu, khủng hoảng tài nguyên; AI & dữ liệu lớn; Kinh tế số, rủi ro thiên tai cực đoan. Siêu đô thị thế hệ mới không chỉ “lớn” mà phải: Sáng tạo - Xanh - Thông minh - thích ứng - bền vững - nhân văn. Như vậy Siêu đô thị thế hệ mới là một hệ thống đô thị tích hợp, vận hành dựa trên dữ liệu, thích ứng với biến đổi khí hậu, tối ưu tài nguyên và đặt con người - hệ sinh thái làm trung tâm phát triển.



Hình 8. Hình ảnh siêu đô thị thế hệ mới (Tác giả tổng hợp sưu tầm 2026)

3.3. Các thách thức giao thông của siêu đô thị thế hệ mới

Trong bối cảnh đô thị hóa toàn cầu tăng tốc, các “siêu đô thị” đang trở thành động lực tăng trưởng kinh tế nhưng đồng thời cũng là không gian tập trung cao độ của các vấn đề giao thông phức tạp. Hệ thống giao thông đô thị trong các siêu đô thị không còn chỉ là vấn đề hạ tầng kỹ thuật mà đã trở thành một cấu phần

cốt lõi của đô thị. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các siêu đô thị thường phải đối mặt với nhiều thách thức giao thông mang tính cấu trúc [5], [13], [14].

- **Ùn tắc giao thông:** nhu cầu di chuyển tăng nhanh hơn năng lực hạ tầng, đặc biệt khi đô thị phụ thuộc quá mức vào giao thông đường bộ.

- **Ô nhiễm môi trường:** giao thông là nguồn phát thải lớn của CO₂ và bụi mịn, ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe cộng đồng.

- **Bất bình đẳng tiếp cận giao thông:** các nhóm thu nhập thấp thường sống xa trung tâm và chịu chi phí di chuyển cao hơn.

- **Quá tải giao thông công cộng:** nhiều hệ thống metro và xe buýt chưa được tích hợp hiệu quả với các phương thức di chuyển khác.

- **Áp lực logistics đô thị:** sự phát triển của thương mại điện tử làm gia tăng lưu lượng vận tải hàng hóa trong đô thị.

- **Rủi ro an toàn giao thông:** sự pha trộn nhiều loại phương tiện làm gia tăng xung đột giao thông.

- **Phân mảnh thể chế quản lý:** nhiều cơ quan cùng quản lý giao thông khiến việc điều phối thiếu hiệu quả.

3.4. Thách thức giao thông đối với Hà Nội

Khi tiến tới ngưỡng siêu đô thị, Hà Nội sẽ đối mặt với nhiều vấn đề giao thông mang tính cấu trúc [10]:

- Ùn tắc giao thông kéo dài tại các trục chính. Hiện Hà Nội có 21 điểm tắc nghẽn giao thông tập trung vào các giờ cao điểm.

- Ô nhiễm không khí do phương tiện cá nhân. Phương tiện giao thông cá nhân chiếm trên 70% chủ yếu là xe mô tô gây ra nhiều khí thải.

- Xung đột giao thông giữa ô tô, xe máy, xe buýt và người đi bộ là một trong những nguyên nhân chính làm gia tăng tai nạn giao thông. Mặc dù Hà Nội đã triển khai nhiều biện pháp, tình trạng mất an toàn giao thông vẫn diễn biến phức tạp. Trong quý I năm 2025, toàn thành phố ghi nhận 306 vụ tai nạn giao thông, làm 177 người chết và 199 người bị thương.

- Áp lực vận tải công cộng trong giờ cao điểm. Hiện nay phương tiện giao thông công cộng đã có nhiều chuyển biến tốt nhưng tỷ lệ vận chuyển chỉ đạt khoảng 20% là thấp so với nhu cầu cần khoảng 55% - 60%.

- Gia tăng vận tải logistics đô thị do áp lực tăng lên của dòng hàng hóa đi vào, đi ra và luân chuyển bên trong Hà Nội khi thành phố phát triển theo hướng siêu đô thị. Không chỉ có xe container hay xe tải lớn, mà còn gồm xe tải nhẹ, xe giao hàng chặng cuối, kho trung chuyển, điểm tập kết và nhu cầu bốc dỡ trên mặt đường đô thị.

- Phân mảnh quản lý giao thông vùng, là tình trạng không tương thích giữa phạm vi vận động thực tế của đô thị Hà Nội theo hướng vùng - mạng lưới với cơ chế quản lý còn chia cắt theo địa giới hành chính và ngành dọc. Trong bối cảnh Hà Nội đang vận hành như hạt nhân của một vùng đô thị mở rộng, sự thiếu đồng bộ về quy hoạch, đầu tư và điều phối liên tỉnh làm suy giảm hiệu quả của các dự án giao thông, vận tải công cộng và logistics liên vùng.

3.5. Bài học kinh nghiệm quốc tế cho Hà Nội

Trong tiến trình phát triển thành siêu đô thị thế hệ mới, thách thức lớn nhất đối với Hà Nội không chỉ nằm ở việc gia tăng quy mô hạ tầng giao thông, mà ở sự chuyển đổi mô hình vận hành từ một đô thị phụ thuộc vào phương tiện cá nhân sang hệ thống giao thông đa phương thức, tích hợp theo cấu trúc không gian vùng. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các siêu đô thị thành công như Tokyo, Seoul, London, Paris, Singapore không giải quyết vấn đề giao thông bằng cách “xây thêm đường”, mà thông qua việc tái cấu trúc mối quan hệ giữa giao thông - không gian đô thị - quản trị vùng. Trên nền tảng đó, những bài học cốt lõi dưới đây có thể gợi mở định hướng cho Hà Nội trong những năm tới [3].

• Bài học 1: Giao thông công cộng khối lượng lớn chỉ phát huy hiệu quả khi gắn với TOD thực chất

Một đặc trưng chung của các siêu đô thị phát triển là giao thông công cộng không được xem như một hệ thống kỹ thuật độc lập, mà là cấu phần tổ chức không gian đô thị. Kinh nghiệm từ Tokyo và Hong Kong cho thấy hiệu quả của hệ thống đường sắt đô thị không chỉ phụ thuộc vào chiều dài tuyến, mà chủ yếu đến từ việc hình thành các cực phát triển mật độ cao, hỗn hợp chức năng trong phạm vi tiếp cận đi bộ quanh nhà ga. Do đó, TOD (Transit-Oriented Development) không chỉ đơn thuần là phát triển không gian xung quanh nhà ga, mà là quá trình tái cấu trúc hình thái đô thị theo logic tiếp cận giao thông công cộng.

Theo đó, TOD không chỉ là một chiến lược quy hoạch, mà còn là điều kiện nền tảng để giao thông công cộng trở thành phương thức di chuyển ưu tiên trong siêu đô thị.

• Bài học 2: Siêu đô thị cần cấu trúc giao thông vùng để giảm áp lực cho lõi trung tâm

Các đô thị như Paris (với RER) hay Munich (với S-Bahn) cho thấy rằng giao thông đô thị chỉ thực sự bền vững khi được đặt trong cấu trúc vùng. Khi dân cư và việc làm phân bố ra ngoài lõi trung tâm, việc dồn toàn bộ lưu lượng vào hệ thống nội đô sẽ tạo ra “nghẽn cổ chai cấu trúc”. Thành công của Tokyo không nằm ở hệ thống metro nội đô, mà ở sự kết hợp giữa metro - đường sắt vùng - các trung tâm vệ tinh. Chính cấu trúc này giúp phân tán nhu cầu đi lại và hình thành mô hình đa cực.

Đối với Hà Nội, vấn đề này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh vùng Thủ đô đang mở rộng mạnh mẽ với các cực phát triển tại các tỉnh trước khi sáp nhập như: Bắc Ninh, Hưng Yên, Vĩnh Phúc, Hà Nam. Nếu không hình thành các tuyến giao thông vùng hiệu quả (đặc biệt là đường sắt vùng), các nỗ lực giảm ùn tắc khu vực nội đô sẽ khó đạt hiệu quả bền vững. Do đó, hệ thống giao thông của siêu đô thị cần được tiếp cận không chỉ trong ranh giới hành chính của Hà Nội, mà trong không gian vùng chức năng rộng hơn.

• Bài học 3: Tích hợp đa tầng là điều kiện để hệ thống vận hành hiệu quả

Kinh nghiệm của Singapore về cơ quan LTA (Land Transport Authority). Khác với nhiều đô thị nơi giao thông bị chia nhỏ giữa nhiều cơ quan, Singapore tổ chức theo mô hình “một đầu mối thống nhất” - và LTA chính là “nhạc trưởng” của toàn bộ hệ thống giao thông. LTA là cơ quan trung tâm chịu trách nhiệm toàn diện về quy hoạch, phát triển và quản lý hệ thống giao thông đường bộ và vận tải công cộng tại Singapore.

LTA chịu trách nhiệm đồng thời về: Quy hoạch mạng lưới giao thông dài hạn; Phát triển hạ tầng (MRT, đường bộ, hạ tầng đi bộ - xe đạp); Điều phối vận tải công cộng (quy hoạch tuyến, đầu tàu vận hành); Quản lý nhu cầu giao thông (ERP, kiểm soát xe cá nhân); Tích hợp hệ thống (vé liên thông, dữ liệu, điều hành thông minh).

Nhờ đó, giao thông tại Singapore không phát triển như các dự án rời rạc, mà vận hành như một hệ thống tích hợp gắn chặt với cấu trúc đô thị và định hướng TOD.



Hình 9. Mô hình “nhạc trưởng giao thông” LTA của Singapore [3]

• Bài học 4: Quản lý nhu cầu giao thông quan trọng không kém phát triển hạ tầng

Một đặc điểm của siêu đô thị là không thể “xây đủ đường”. Các đô thị như Singapore hay Paris đã chứng minh rằng kiểm soát nhu

cầu đi lại thông qua công cụ kinh tế và quản lý không gian (thu phí ùn tắc, quản lý đỗ xe) là điều tất yếu. Các biện pháp này không nhằm hạn chế di chuyển, mà nhằm tái phân bố hành vi giao thông theo hướng sử dụng hiệu quả hạ tầng công cộng.

4. NHỮNG ĐỊNH HƯỚNG LỚN VỀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VÀ ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỐI VỚI SIÊU ĐÔ THỊ HÀ NỘI

4.1. Những định hướng lớn trong phát triển giao thông của siêu đô thị Hà Nội

Phát triển hệ thống giao thông Thủ đô Hà Nội trong dài hạn được đặt trong bối cảnh chuyển đổi mô hình phát triển đô thị từ cấu trúc đơn tâm sang đa trung tâm, từ tăng trưởng theo chiều rộng sang phát triển theo hành lang và mạng lưới. Định hướng này phù hợp với tinh thần Nghị quyết số 15-NQ/TW của Bộ Chính trị (2022) về phương hướng phát triển Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn 2045; đồng thời kế thừa Quyết định số 519/QĐ-TTg (2016) phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050, cũng như các định hướng trong Quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021-2030 với tầm nhìn đến năm 2100. Trong tổng thể đó, giao thông không chỉ là hạ tầng kỹ thuật mà còn là công cụ tổ chức không gian đô thị, góp phần định hình mô hình phát triển bền vững.

4.1.1. Đến năm 2030

Trọng tâm của phát triển giao thông Hà Nội là hoàn thiện khung cấu trúc liên kết vùng và nâng cao năng lực vận tải công cộng khối lượng lớn. Hệ thống các tuyến vành đai chiến lược (vành đai 3, 4 và 5) đóng vai trò then chốt trong phân luồng giao thông, giảm áp lực cho khu vực nội đô và tạo tiền đề mở rộng không gian phát triển theo hướng vùng Thủ đô. Đồng thời, các trục cao tốc hướng tâm như Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Hòa Bình tiếp tục được củng cố nhằm tăng cường kết nối liên vùng và giảm sự phụ thuộc vào mạng lưới xuyên tâm truyền thống. Song song với việc mở rộng năng lực đường bộ, Hà Nội ưu tiên nâng tỷ lệ đất dành cho giao thông và phát triển hệ thống giao thông tỉnh, phù hợp với các mục tiêu trong Quyết định số 519/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, 2016.



Hình 10. Định hướng phát triển mạng lưới vành đai và trục hướng tâm theo Quyết định 519/QĐ-TTg (Thủ tướng Chính phủ, 2016) [8]

Trong giai đoạn này, đường sắt đô thị từng bước được xác lập vai trò trục xương sống của vận tải đô thị. Theo quy hoạch, mạng lưới metro gồm 8 tuyến với tổng chiều dài khoảng 318 km sẽ đảm nhận chức năng vận tải khối lượng lớn, kết nối các khu vực phát triển mới và hình thành các điểm trung chuyển. Sự phát triển của Metro tạo điều kiện triển khai mô hình phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng (TOD), thúc đẩy tiếp cận đi bộ quanh nhà ga và từng bước giảm phụ thuộc vào phương tiện cá nhân.

4.1.2. Đến mốc 2045 - tầm nhìn theo Nghị quyết 15-NQ/TW

Hệ thống giao thông Hà Nội được định hướng chuyển từ giai đoạn mở rộng hạ tầng sang hoàn thiện mạng lưới đa phương thức. Khi các tuyến vành đai cơ bản hoàn chỉnh, trọng tâm phát triển sẽ chuyển sang tối ưu hóa vận hành, quản trị hành lang giao thông và tích hợp công nghệ quản lý giao thông thông minh (ITS). Cấu trúc giao thông khi đó không còn dựa trên các tuyến riêng lẻ mà vận hành như một mạng lưới liên kết, góp phần tái cấu trúc dòng di chuyển trong đô thị và giảm phụ thuộc vào lõi trung tâm.

Trong lĩnh vực vận tải công cộng, giai đoạn này đánh dấu bước chuyển từ “xây dựng tuyến” sang “hình thành hiệu ứng mạng”. Việc tăng cường các điểm trung chuyển, phát triển các tuyến vòng và nâng cao khả năng liên thông giữa các tuyến metro sẽ giúp hệ thống vận hành như một chỉnh thể thống nhất. Đồng thời, giao thông công cộng được tích hợp với xe buýt điện, BRT và các phương thức di chuyển vi mô như đi bộ và xe đạp, hướng tới cấu trúc vận tải đa phương thức. Việc thúc đẩy phương tiện sạch và tối ưu hóa logistics đô thị cũng trở thành một phần quan trọng của chiến lược phát triển.



Hình 11. (a) Quy hoạch mạng lưới đường lưới đường bộ Hà Nội năm 2045; (b) Quy hoạch mạng lưới đường lưới đường sắt Hà Nội năm 2045 [9]

4.1.3. Tầm nhìn đến năm 2100

Đặt giao thông trong vai trò nền tảng tổ chức không gian đô thị và nâng cao năng lực cạnh tranh của Thủ đô trong dài hạn. Theo định hướng quy hoạch Thủ đô tầm nhìn 100 năm, hệ thống giao thông sẽ hỗ trợ phát triển mô hình đô thị đa trung tâm, trong đó các cực phát triển được kết nối bằng đường sắt đô thị, đường sắt vùng và các tuyến vành đai. Cấu trúc này giúp giảm nhu cầu di chuyển xuyên tâm, đồng thời thúc đẩy phát triển theo hành lang. Trong dài hạn, vận tải công cộng khối lượng lớn, đặc biệt là metro và đường sắt vùng, được định hướng trở thành phương thức di chuyển chủ đạo trong nội đô, trong khi phương tiện cá nhân dần chuyển sang vai trò bổ trợ. Song song, hạ tầng giao thông cần được thiết kế theo hướng thích ứng với biến đổi khí hậu, bao gồm khả năng chống ngập, giảm phát thải và tích hợp với hạ tầng xanh đô thị. Việc vận hành hệ thống giao thông trong tương lai cũng sẽ dựa trên dữ liệu thời gian thực, thông qua các nền tảng điều phối thông minh và mô hình “Mobility-as-a-Service”- Di chuyển như một dịch vụ.

Như vậy, các mốc 2030, 2045 và 2100 phản ánh một tiến trình chuyển đổi: từ phát triển năng lực hạ tầng sang hoàn thiện mạng lưới đa phương thức, và hướng tới xây dựng hệ thống giao thông thích ứng dài hạn. Trong tiến trình này, đường bộ giữ vai trò liên kết vùng, đường sắt đô thị đóng vai trò xương sống của hệ thống vận tải, trong khi việc tổ chức không gian đô thị theo định hướng giao thông trở thành yếu tố quyết định tính bền vững. Định hướng này không chỉ phù hợp với các chiến lược quốc gia mà còn góp phần định hình Hà Nội trở thành đô thị có mức độ kết nối cao, phát triển bền vững và thích ứng trong thế kỷ tới.

4.2. Đề xuất một số giải pháp chủ chốt cho giao thông Hà Nội trong bối cảnh siêu đô thị thế hệ mới

Để đáp ứng yêu cầu phát triển của một siêu đô thị thế hệ mới, hệ thống giao thông Hà Nội cần chuyển từ cách tiếp cận mở rộng hạ tầng đơn thuần sang mô hình tổ chức không gian - vận hành tích hợp. Trong đó, ba trụ cột định hướng gồm: phát triển đô thị theo giao thông công cộng (TOD), tăng cường liên kết giao thông vùng, và xây dựng hệ thống giao thông đa tầng.

4.2.1. Tăng cường cấu trúc giao thông vùng của siêu đô thị

Một siêu đô thị không thể vận hành hiệu quả nếu thiếu hệ thống giao thông vùng mạnh. Định hướng gồm:

- Hoàn thiện các tuyến vành đai để phân luồng giao thông quá cảnh.
- Phát triển mạng lưới đường sắt đô thị - đường sắt vùng kết nối các đô thị vệ tinh.
- Xây dựng các trung tâm logistics và trung chuyển ngoài lõi đô thị.
- Tăng cường kết nối với các cực tăng trưởng trong Vùng Thủ đô.

Với mục tiêu là: Tách dòng giao thông liên vùng khỏi khu vực nội đô; Giảm áp lực lên các trục xuyên tâm; Hình thành cấu trúc di chuyển đa hướng thay vì tập trung vào trung tâm lịch sử; Giao thông vùng chính là “khung xương” giúp siêu đô thị vận hành theo mô hình đa cực.



Hình 12. Cấu trúc giao thông vùng của siêu đô thị Hà Nội (Tác giả tổng hợp sau năm 2026)

4.2.2. Xây dựng hệ thống giao thông tích hợp đa tầng

Siêu đô thị hiện đại cần một hệ thống giao thông vận hành theo nhiều lớp không gian. Trong đó định hướng gồm:

Tầng	Nội dung
Tầng mặt đất	- Tối ưu hóa mạng lưới xe buýt và giao thông phi cơ giới. - Tổ chức lại không gian đường theo ưu tiên vận tải công cộng.
Tầng trên cao và ngầm	- Phát triển metro, đường sắt đô thị. - Nghiên cứu các giải pháp giao thông trên cao tại các hành lang chính.
Tầng số	- Ứng dụng hệ thống quản lý giao thông thông minh. - Điều phối luồng giao thông theo thời gian thực. - Kết nối dữ liệu giữa các loại hình vận tải.
Tầng logistics đô thị	- Tổ chức lại vận tải hàng hóa đô thị. - Phát triển hệ thống trung chuyển và giao nhận ngoài lõi.



Hình 13. Xây dựng hệ thống giao thông tích hợp đa tầng của siêu đô thị Hà Nội (Tác giả tổng hợp sưu tầm 2026)

Hệ thống đa tầng giúp tối ưu hóa sử dụng không gian; Giảm xung đột giữa các dòng giao thông; Nâng cao khả năng vận hành linh hoạt của toàn đô thị.

4.2.3. Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD)

Trong bối cảnh siêu đô thị, TOD không chỉ là giải pháp giao thông mà là công cụ tái cấu trúc không gian đô thị. Định hướng chính gồm:

- Hình thành các hành lang đô thị gắn với mạng lưới Metro và BRT.
- Phát triển các trung tâm hỗn hợp mật độ cao quanh các nhà ga.
- Tăng khả năng tiếp cận đi bộ và xe đạp trong bán kính TOD.
- Hạn chế phụ thuộc vào phương tiện cá nhân trong các khu vực lõi.



Hình 14. Mô hình TOD và hệ thống giao thông tích hợp đa tầng cho Hà Nội hướng tới siêu đô thị thế hệ mới (Tác giả tổng hợp sưu tầm 2026)

Việc triển khai TOD sẽ giúp: Rút ngắn nhu cầu di chuyển dài, giảm áp lực lên hạ tầng đường bộ; Tái phân bố mật độ dân cư và việc làm theo các trục giao thông công cộng. Trong dài hạn, TOD sẽ là nền tảng để Hà Nội chuyển từ “đô thị xe máy” sang “đô thị giao thông công cộng”.

5. KẾT LUẬN

Quá trình phát triển giao thông đô thị Hà Nội là câu chuyện vừa mang tính lịch sử, vừa mang tính hệ thống. Di sản không gian tạo nên bản sắc đô thị nhưng đồng thời đặt ra giới hạn vật lý cho hạ tầng giao thông cơ giới; trong khi đó, siêu đô thị thế hệ mới làm gia tăng nhu cầu đi lại đa tâm - liên vùng, đòi hỏi mạng lưới đa

phương thức và quản trị tinh vi hơn. Vì vậy, giải pháp không thể chỉ dựa vào mở rộng đường, mà cần chuyển trọng tâm sang quản trị hệ thống giao thông - không gian, kết hợp thiết kế đường phố an toàn, ưu tiên vận tải công cộng, quản lý nhu cầu, và điều hành dựa trên dữ liệu.

Hà Nội có cơ hội lớn để phát triển nếu khai thác hiệu quả giá trị di sản (tăng cường đi bộ, hạn chế phương tiện cơ giới trong khu vực lõi), đồng thời phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn gắn với TOD và hệ thống trung chuyển hiệu quả. Lộ trình thực hiện cần bắt đầu từ các can thiệp ngắn hạn có tác động nhanh (an toàn giao thông, ưu tiên xe buýt, quản lý đỗ xe), từng bước tiến tới tích hợp mạng lưới và các công cụ quản lý nhu cầu theo quy mô vùng trong trung và dài hạn, hướng tới hệ thống giao thông xanh - thông minh - công bằng trong tiếp cận.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Đào Đức Cường, Hội yêu lịch sử 11/2024.
- [2] Việt Chung, “Địa giới hành chính Hà Nội qua tài liệu lưu trữ”, VN Express, 3/10/2019, Internet: <https://vnexpress.net/dia-gioi-hanh-chinh-ha-noi-qua-cac-thoi-ky-3990675.html>, truy cập 02/2026.
- [3] SM Knapfor, Elements of success : Urban transportation systems of global cities, 2018.
- [4] Language Link Academic, 2025.
- [5] D Li, J Ma, T Cheng, JL van Genderen , Challenges and opportunities for the development of MEGACITIES, 2019.
- [6] Mai Huyền và Hải Linh, “Đường sắt đô thị Hà Nội góp phần xây dựng Thủ đô văn minh”, Báo Nhân dân, 30/10/2025, Internet: <https://nhandan.vn/duong-sat-do-thi-ha-noi-gop-phan-xay-dung-thu-do-van-minh-hien-dai-post918669.html>, truy cập 02/2026.
- [7] OECD/ITF, ITF Transport Outlook 2023, OECD Publishing, 2023.
- [8] Quyết định số 519/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, 31/03/2016.
- [9] Quyết định số 1668/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065, 27/12/2024.
- [10] Minh Tường, “Hà Nội tích cực giải quyết thách thức kép về giao thông”, Báo kinh tế đô thị, 09/11/2025, Internet: <https://kinhthedothe.vn/ha-noi-tich-cuc-giai-quiet-thach-thuc-kep-ve-giao-thong.902152.html>, truy cập 02/2026.
- [11] UN-Habitat, World Cities Report 2022.
- [12] WHO, Health risks of transport-related air pollution, 2021.
- [13] WHO, Global status report on road safety, 2023.
- [14] World Bank, Urban Transport Institutional Challenges, 2013.
- [15] World Bank , Transforming Transportation 2025: Driving Change, Delivering, 2025.
- [16] Phạm Quỳnh, “Hà Nội điều chỉnh quy hoạch hệ thống giao thông vận tải: Tạo lực phát triển trong kỷ nguyên mới”, Tạp chí Người Hà Nội, 04/06/2025, Internet: <https://nguoihaanoi.vn/ha-noi-dieu-chinh-quy-hoach-he-thong-giao-thong-van-tai-tao-luc-phat-trien-trong-ky-nguyen-moi-91301.html>, truy cập 02/2026.