TỔNG HỢP Ý KIẾN CỦA CÁC CƯ DÂN THAM GIA GÓP Ý, KHU TẬP THỂ F361, PHƯỜNG HỒNG HÀ, HÀ NỘI

ĐỐI VỚI PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH TRỤC ĐẠI LỘ CẢNH QUAN SÔNG HỒNG TẠI KHU VỰC PHƯỜNG HỒNG HÀ, HÀ NỘI

****

Người dân chúng tôi không đồng ý với phương án điều chỉnh Quy hoạch phân khu đô thị sông Hồng tỷ lệ 1/5.000 và phương án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 hiện đang được đưa ra, bởi theo chúng tôi, các phương án này còn đặt ra nhiều vấn đề lớn liên quan đến đời sống người dân, không gian sinh thái sông Hồng, hiệu quả sử dụng nguồn lực, giao thông, cũng như an ninh, quốc phòng và niềm tin của người dân đối với quá trình hoạch định, thực hiện quy hoạch.

Đặc biệt, cư dân cho rằng cần xem xét mức độ phù hợp của các phương án quy hoạch 1/5.000 và 1/500 với những định hướng lớn của Đảng về xây dựng và phát triển Thủ đô, lấy con người làm trung tâm, phát triển xanh, bền vững và nâng cao chất lượng sống của nhân dân.

ĐỀ NGHỊ CỐT LÕI CỦA CƯ DÂN

Cư dân đề nghị Thành phố **dừng phê duyệt và triển khai thực hiện các phương án điều chỉnh Quy hoạch phân khu đô thị sông Hồng tỷ lệ 1/5.000 và quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500** khi những vấn đề cốt lõi mà người dân đặt ra chưa được trả lời rõ ràng, đầy đủ và thỏa đáng.

Trước khi quyết định phương án quy hoạch, cần công khai và làm rõ trên cơ sở khoa học, thực tiễn các vấn đề về sự cần thiết và quy mô của đại lộ, hướng tuyến, tác động đối với khu dân cư hiện hữu, môi trường và hệ sinh thái, giao thông, hiệu quả sử dụng nguồn lực, an ninh – quốc phòng, an toàn thoát lũ, công khai ý kiến của người dân, đặc biệt người dân khu vực quy hoạch, các ý kiến phản hồi của các cơ quan chức năng, đơn vị tư vấn, đồng thời xem xét đầy đủ các phương án, giải pháp thay thế có thể đạt mục tiêu phát triển nhưng giảm thiểu tác động đến người dân và cộng đồng**.**

Các vấn đề cốt lõi được phân tích và làm rõ cụ thể dưới đây:

1. SỰ THỰC SỰ CẦN THIẾT VÀ QUY MÔ CỦA ĐẠI LỘ

Đây là vấn đề được cư dân đặc biệt quan tâm:

Vì sao một trục được xác định là "cảnh quan sông Hồng" lại cần một đại lộ 6–8 làn xe quy mô rất lớn?

Nếu mục tiêu chính là **cảnh quan, sinh thái và phục vụ đời sống người dân**, tại sao giao thông đường bộ quy mô lớn lại giữ vai trò trung tâm? Đại lộ quy mô rất lớn có nguy cơ làm biến đổi đáng kể cảnh quan tự nhiên, gia tăng tính bê tông hóa và làm suy giảm giá trị không gian ven sông.

Nếu mục tiêu chính là **giao thông – hạ tầng**, thì chức năng, nhu cầu, lưu lượng giao thông dự báo và tính logic của một trục đại lộ chạy dọc sông Hồng với chiều dài hàng chục kilômét cần được chứng minh rõ, nhất là trong bối cảnh khu vực đã có và còn có các tuyến giao thông lớn khác.

Cư dân đặt câu hỏi:

- **Căn cứ khoa học, giao thông và kinh tế – kỹ thuật nào để xác định quy mô 6–8 làn xe?**
- Lưu lượng giao thông dự báo là bao nhiêu và tuyến đường này thực sự phục vụ nhu cầu nào?
- Có nghiên cứu độc lập nào chứng minh quy mô này là cần thiết?
- **Có phương án quy mô nhỏ hơn nhưng vẫn đạt mục tiêu giao thông – cảnh quan – sinh thái, đồng thời giảm đáng kể giải tỏa và chi phí hay không?**
- Tại sao không công khai so sánh các phương án về lưu lượng, chi phí đầu tư, diện tích giải tỏa, số hộ bị ảnh hưởng và hiệu quả sử dụng đất?

Với thực trạng giao thông Hà Nội, đã có sự so sánh về mức độ cấp thiết và hiệu quả giữa việc cải thiện kết nối tại các cửa ngõ, các điểm ùn tắc với việc đầu tư một trục giao thông quy mô lớn ngay sát khu vực trung tâm và trên không gian bãi sông Hồng – nơi có những yêu cầu đặc thù về môi trường, thoát lũ và phòng chống thiên tai hay chưa?

Nếu mục tiêu chủ yếu là tạo không gian cảnh quan, một tuyến đường có quy mô phù hợp hơn, kết hợp giao thông công cộng, đường đi bộ, cây xanh và không gian công cộng, có thể đáp ứng tốt hơn yêu cầu tiếp cận cảnh quan mà giảm đáng kể tác động đến khu dân cư.

Câu hỏi không chỉ là "có xây được đại lộ hay không", mà là: "Có thực sự cần xây với quy mô đó hay không?"

2. MỤC TIÊU PHỤC VỤ VÀ KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CỦA NGƯỜI DÂN

Cư dân đặc biệt quan tâm đến khả năng tiếp cận thực tế của người dân với không gian sông Hồng.

Nếu muốn đến công viên, không gian đi bộ, mặt nước và cảnh quan ven sông mà người dân phải vượt qua Vành đai 1 và thêm một trục đại lộ lớn, thì:

Không gian cảnh quan có thực sự được kết nối với cộng đồng, hay lại bị chia cắt bởi chính hệ thống giao thông được xây dựng để phục vụ nó?

Cần đánh giá nghiêm túc nguy cơ hình thành một không gian cảnh quan bị cô lập với khu dân cư, đồng thời phát sinh tiếng ồn, ô nhiễm không khí, nguy cơ tai nạn và áp lực giao thông tại các điểm giao cắt.

Một không gian được gọi là phục vụ người dân nhưng lại khó tiếp cận đối với chính người dân thì hiệu quả xã hội của không gian đó cần được đánh giá như thế nào?

3. NGUY CƠ GIA TĂNG PHÁT THẢI, Ô NHIỄM VÀ LÃNG PHÍ TÀI NGUYÊN

Trong khi Chính phủ và Thành phố Hà Nội đang triển khai các giải pháp nhằm **giảm phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc, giảm phát thải và phát triển giao thông bền vững**, việc quy hoạch một đại lộ quy mô rất lớn, có khả năng thu hút lượng lớn phương tiện cơ giới, cần được đánh giá kỹ về mức độ phù hợp với định hướng này. Liệu việc mở rộng năng lực giao thông đường bộ quy mô lớn có thực sự giúp giảm ùn tắc và phát thải trên toàn đô thị, hay có nguy cơ tạo thêm nhu cầu sử dụng phương tiện cơ giới và gia tăng lưu lượng giao thông?

Tác động môi trường cũng không chỉ phát sinh sau khi tuyến đường hoàn thành. Nếu phương án quy hoạch dẫn đến **phá dỡ trên diện rộng các khu dân cư và công trình hiện hữu để xây dựng mới**, sẽ phát sinh thêm một lượng rất lớn bụi, tiếng ồn, khí thải, phế thải xây dựng và hoạt động vận chuyển trong suốt quá trình giải phóng mặt

bằng, phá dỡ và tái thiết. Đây là một **"gánh nặng môi trường kép"**: vừa gia tăng ô nhiễm từ quá trình phá dỡ – xây dựng, vừa có nguy cơ gia tăng khí thải, bụi, tiếng ồn và các tác động môi trường do lưu lượng phương tiện cơ giới sau khi dự án đi vào hoạt động.

Đồng thời, việc phá bỏ những công trình và hạ tầng hiện hữu còn có thể dẫn đến **lãng phí đất đai, vật liệu, năng lượng và nguồn lực đã được đầu tư**, trong khi phải tiếp tục tiêu tốn một lượng lớn tài nguyên để xây dựng lại. Vì vậy, cần đánh giá đầy đủ tác động môi trường và tài nguyên **trong toàn bộ vòng đời của phương án**, từ giải phóng mặt bằng, phá dỡ, xây dựng đến vận hành sau này.

Câu hỏi cốt lõi là: Nếu các khu dân cư và công trình hiện hữu vẫn có thể cải tạo, chỉnh trang và nâng cấp, việc phá bỏ để xây dựng lại có thực sự tạo ra giá trị lớn hơn tổng chi phí về môi trường, tài nguyên, tài chính và xã hội hay không? Và một đại lộ quy mô lớn có thực sự phù hợp với mục tiêu xây dựng một Hà Nội xanh, giảm phát thải và phát triển giao thông bền vững hay không?

4. AN TOÀN THOÁT LŨ VÀ CƠ SỞ DỮ LIỆU THỦY VĂN CẦN ĐƯỢC LÀM RÕ

Đối với quy hoạch và xây dựng các công trình quy mô lớn trong không gian sông Hồng, **an toàn thoát lũ phải là điều kiện tiên quyết**. Cư dân cho rằng trước khi quyết định hướng tuyến, quy mô đại lộ, san nền, xây dựng công trình và tổ chức lại không gian hai bên sông, cần có đầy đủ cơ sở dữ liệu và kết quả tính toán thủy văn, thủy lực làm căn cứ.

Cần làm rõ **đã có đầy đủ dữ liệu về mực nước lũ, lưu lượng lũ, diễn biến dòng chảy, khả năng thoát lũ và các khu vực có nguy cơ bị ảnh hưởng hay chưa**; các phương án quy hoạch đã được mô phỏng, đánh giá trong những kịch bản lũ khác

nhau như thế nào; đặc biệt là tác động cộng dồn của đường giao thông, công trình xây dựng, san nền và các thay đổi khác đến không gian thoát lũ.

Cư dân đặt ra những câu hỏi:

- Đã có đầy đủ dữ liệu và mô hình thủy văn, thủy lực làm cơ sở cho phương án quy hoạch hay chưa?
- Khả năng thoát lũ của sông Hồng và các khu vực bãi sông sau khi thực hiện quy hoạch đã được tính toán, kiểm chứng như thế nào?
- Phương án đại lộ và các công trình liên quan có làm thu hẹp không gian thoát lũ, thay đổi dòng chảy hoặc làm gia tăng nguy cơ ngập, sạt lở ở khu vực khác hay không?
- Các kịch bản lũ lớn và các tình huống bất lợi đã được mô phỏng, đánh giá đầy đủ trước khi lựa chọn phương án hay chưa?
- **Kết quả tính toán và các dữ liệu quan trọng liên quan đến an toàn thoát lũ có được công khai để người dân và các chuyên gia độc lập có thể kiểm chứng hay không?**

Một quy hoạch lớn trên không gian sông Hồng không thể chỉ chứng minh bằng nhu cầu giao thông và cảnh quan; trước hết phải chứng minh được tính an toàn về thủy văn, thủy lực và khả năng thoát lũ.

5. ƯU TIÊN CHỈNH TRANG KHU DÂN CƯ HIỆN HỮU

Nếu **lấy con người làm trung tâm**, hướng tới một Thủ đô **"Văn hiến – Văn minh – Hiện đại – Hạnh phúc"**, thì việc bảo đảm chất lượng sống, sự ổn định của cộng đồng và hạn chế những xáo trộn không cần thiết cần được xem xét như một nguyên tắc quan trọng trong quy hoạch.

Cư dân cho rằng **không nên mặc nhiên coi giải tỏa trên diện rộng là giải pháp duy nhất**.

Các khu dân cư hiện hữu là những cộng đồng đã hình thành từ lâu, gắn với lịch sử, đời sống và các quan hệ xã hội của địa phương. Nếu mục tiêu là xây dựng một đô thị đáng sống, cần nghiên cứu nghiêm túc phương án:

cải tạo – chỉnh trang tại chỗ – nâng cấp hạ tầng – cải thiện môi trường – nâng cao chất lượng sống.

Điều này đặt ra câu hỏi rất rõ:

Nếu vẫn có thể chỉnh trang để khu dân cư hiện hữu trở thành một phần của đô thị mới, tại sao nhất thiết phải giải tỏa trên diện rộng?

Chỉnh trang tại chỗ không chỉ giúp ổn định đời sống mà còn có thể giảm chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư, hạn chế xáo trộn xã hội và bảo tồn những cộng đồng đã hình thành.

Theo **ước tính**, khu vực quy hoạch có thể liên quan đến **trên 200.000 người và khoảng 70.000 ngôi nhà** đã được người dân đầu tư, xây dựng và tích lũy qua nhiều năm. Nếu phải phá bỏ để xây dựng lại, ngoài chi phí giải phóng mặt bằng và tái định cư, xã hội còn phải đối mặt với việc **hao phí một lượng tài sản, vật liệu, năng lượng và vốn đầu tư rất lớn mà người dân đã bỏ ra trong nhiều năm**.

Với quy mô ước tính khoảng 70.000 ngôi nhà, **tổng giá trị xây dựng và tài sản gắn với nhà ở của người dân có thể lên tới hàng trăm nghìn tỷ đồng**. Vì vậy, việc ưu tiên chỉnh trang, cải tạo và nâng cấp những khu dân cư còn khả năng sử dụng thay vì phá bỏ và xây dựng lại không chỉ có ý nghĩa ổn định đời sống cộng đồng, mà còn

có thể **tiết kiệm một nguồn lực xã hội đặc biệt lớn và hạn chế lãng phí tài sản đã hình thành**.

Cư dân cũng cho rằng người dân cần được tham gia thực chất vào quá trình lựa chọn phương án **khi các phương án vẫn còn khả năng điều chỉnh**, thay vì chỉ được tham gia sau khi những quyết định quan trọng đã được xác lập.

6. GIỮ GÌN HỆ SINH THÁI, BÃI BỒI VÀ KHÔNG GIAN XANH

Cư dân cho rằng sông Hồng không chỉ là **quỹ đất để phát triển hạ tầng và đô thị**, mà còn là một hệ sinh thái và không gian sống đặc biệt của Thủ đô. Vì vậy, cần xem xét thận trọng việc sử dụng **bãi bồi, đất nông nghiệp, cây xanh, mặt nước và các không gian tự nhiên**, bảo đảm hài hòa giữa phát triển hạ tầng với bảo tồn các giá trị sinh thái lâu dài.

Các không gian này có thể được kết hợp với **nông nghiệp đô thị, công viên, đường đi bộ, du lịch sinh thái và các hoạt động cộng đồng**, đồng thời chú trọng chỉnh trang bờ sông, chống sạt lở, bảo vệ nguồn nước và kiểm soát ô nhiễm.

Câu hỏi đặt ra là: Giá trị của đất nông nghiệp, bãi bồi, cây xanh, mặt nước và hệ sinh thái sông Hồng đã được tính đầy đủ trong bài toán quy hoạch hay chưa?

7. ƯU TIÊN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG XANH

Thay vì chỉ tập trung vào các tuyến đường bộ quy mô lớn, cư dân cho rằng cần ưu tiên nghiên cứu **giao thông công cộng xanh**, trong đó có khả năng phát triển đường sắt đô thị phù hợp với nhu cầu đi lại.

Giao thông công cộng có thể đáp ứng nhu cầu đi làm, đi học và đi lại hằng ngày vào giờ cao điểm; đồng thời có thể kết hợp khai thác tham quan, du lịch sinh thái sông Hồng vào những thời điểm phù hợp.

Cùng với đó là hệ thống đường đi bộ, cây xanh và không gian công cộng ven sông.

Đã có sự so sánh đầy đủ giữa phương án mở rộng đường bộ, phát triển giao thông công cộng và các phương án kết hợp về chi phí, hiệu quả và tác động xã hội hay chưa?

8. BẢO ĐẢM HIỆU QUẢ SỬ DỤNG NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ

Với một dự án đòi hỏi nguồn lực rất lớn, cư dân cho rằng vấn đề không chỉ là **đầu tư bao nhiêu**, mà quan trọng hơn là:

Mỗi đồng vốn đầu tư tạo ra giá trị gì cho người dân, cho Thành phố, cho đất nước và cho các thế hệ sau?

Nếu có thể giảm quy mô những hạng mục chưa thực sự cần thiết để dành nguồn lực cho giao thông công cộng, hạ tầng thiết yếu, không gian xanh, khoa học – công nghệ và các động lực phát triển kinh tế có giá trị gia tăng cao, thì các phương án đó cần được đưa ra so sánh công khai, minh bạch.

Đối với các khu đất, dự án hoặc quyền lợi kinh tế đã hình thành liên quan đến quy hoạch, cư dân cho rằng cần có cách xử lý hài hòa lợi ích giữa **Nhà nước – người dân – doanh nghiệp**, hạn chế thiệt hại không cần thiết và bảo đảm tính ổn định của môi trường đầu tư.

9. LÀM RÕ TRÁCH NHIỆM ĐỐI VỚI RỦI RO VÀ HẬU QUẢ TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN DỰ ÁN

Cư dân cho rằng, với một dự án quy mô lớn, tác động rộng và liên quan đến **thủy văn, địa chất, môi trường, giao thông, giải phóng mặt bằng và biến đổi khí hậu**, việc nhận diện, đánh giá và kiểm soát rủi ro phải được thực hiện **ngay từ trước khi quyết định triển khai**, không thể chờ đến khi hậu quả xảy ra mới xác định trách nhiệm.

Nếu dự án phải **dừng, hủy hoặc thay đổi lớn giữa chừng**, hoặc phát sinh **chi phí tăng rất lớn** do những rủi ro đáng lẽ có thể nhận diện và dự phòng, cần làm rõ **trách nhiệm đối với thiệt hại và chi phí phát sinh**, tránh để rủi ro cuối cùng chuyển sang ngân sách nhà nước và người dân.

Đối với **lũ lớn, thời tiết cực đoan, biến đổi khí hậu và các diễn biến vượt quá giả định thiết kế**, cần công khai các kịch bản đã tính đến, giới hạn an toàn và phương án ứng phó, bảo vệ người dân khi điều kiện thực tế vượt quá dự báo.

Đồng thời, cần làm rõ trách nhiệm nếu **dự án triển khai thực tế không đúng với quy hoạch, hồ sơ, bản vẽ, thiết kế hoặc các thông số kỹ thuật đã được phê duyệt**. Những thay đổi đáng kể về hướng tuyến, quy mô, cao độ, phạm vi xây dựng, giải pháp kỹ thuật, công trình phòng chống lũ hoặc hạ tầng giao thông phải được kiểm tra, giải trình và kiểm soát; nếu gây hậu quả, phải xác định rõ trách nhiệm và cơ chế khắc phục, bảo đảm quyền lợi của người dân.

Trách nhiệm cần được xác định **xuyên suốt toàn bộ quá trình**, từ quyết định chủ trương đầu tư, lập – thẩm định – phê duyệt quy hoạch, khảo sát, thiết kế, lựa chọn nhà đầu tư, phê duyệt dự án đến tổ chức thực hiện, giám sát và nghiệm thu, đối với từng tổ chức, cá nhân theo thẩm quyền và phạm vi trách nhiệm của mình.

Câu hỏi cốt lõi của cư dân là: nếu những rủi ro đã được cảnh báo nhưng dự án vẫn được quyết định triển khai, sau đó phát sinh thiệt hại, đội vốn lớn, phải dừng hoặc

thay đổi giữa chừng, hoặc triển khai thực tế không đúng phương án được phê duyệt, thì trách nhiệm của những người tham gia quyết định, phê duyệt và thực hiện sẽ được xác định như thế nào?

Mỗi quyết định, mỗi chữ ký phải gắn với trách nhiệm cụ thể; cơ chế trách nhiệm phải được xác định rõ ngay từ trước khi dự án được quyết định triển khai.

Việc áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù theo **Nghị quyết số 258/2025/QH15** không làm thay đổi yêu cầu về trách nhiệm giải trình, kiểm soát rủi ro và bảo đảm an toàn cho người dân. Với khu vực có **quy mô dân cư được ước tính trên 200.000 người**, mọi quyết định càng cần được cân nhắc thận trọng, đánh giá đầy đủ các rủi ro về thiên tai, môi trường và xã hội, đồng thời xác định rõ cơ chế bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của người dân nếu rủi ro xảy ra.

10. ĐỐI CHIẾU VỚI NHỮNG ĐỊNH HƯỚNG LỚN VỀ PHÁT TRIỂN THỦ ĐÔ

Từ những vấn đề đã phân tích, cư dân cho rằng cần xem xét một cách nghiêm túc **mức độ phù hợp của phương án quy hoạch 1/5.000 và 1/500 với những định hướng lớn của Đảng về xây dựng và phát triển Thủ đô**.

Nghị quyết số 15-NQ/TW ngày 05/5/2022 của Bộ Chính trị, **Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị** và đặc biệt **Nghị quyết số 02-NQ/TW ngày 17/3/2026 của Bộ Chính trị** đều đặt ra những định hướng quan trọng về một Thủ đô phát triển bền vững, xanh, văn minh, hiện đại, bảo đảm chất lượng sống của nhân dân, sử dụng hiệu quả không gian và nguồn lực, bảo vệ môi trường, thích ứng với biến đổi khí hậu và bảo đảm quốc phòng, an ninh. **Nghị quyết 02-NQ/TW** xác định rõ mục tiêu xây dựng Thủ đô **"Văn hiến – Văn minh – Hiện đại – Hạnh**

phúc”, lấy **con người làm trung tâm, chủ thể, mục tiêu và động lực của phát triển**.

Trong khi đó, những vấn đề mà cư dân đặt ra đối với phương án hiện nay — từ quy mô đại lộ, nguy cơ giải tỏa trên diện rộng, tác động đến cộng đồng và hệ sinh thái, an toàn thoát lũ, phát thải, giao thông công cộng đến hiệu quả sử dụng nguồn lực — cho thấy cần có **một sự đối chiếu và giải trình đầy đủ** về mức độ phù hợp của phương án với các định hướng nói trên.

Một quy hoạch Thủ đô không chỉ cần chứng minh rằng có thể xây dựng được, mà còn phải chứng minh rằng việc xây dựng đó thực sự cần thiết, phù hợp với định hướng phát triển Thủ đô, mang lại lợi ích lâu dài cho nhân dân, bảo vệ môi trường và sử dụng hiệu quả nguồn lực của đất nước.

11. NHỮNG CÂU HỎI CỐT LÕI CỦA CƯ DÂN

Từ những vấn đề trên, cư dân tập trung vào những câu hỏi cốt lõi:

1. Vì sao một trục được xác định là “cảnh quan sông Hồng” lại cần một đại lộ 6–8 làn xe?

2. Căn cứ khoa học, giao thông và kinh tế – kỹ thuật nào xác định quy mô 6–8 làn? Lưu lượng dự báo và nhu cầu giao thông thực tế là bao nhiêu?

3. Đại lộ này thực chất phục vụ mục tiêu gì và phục vụ những ai? Người dân có thực sự tiếp cận thuận lợi với không gian cảnh quan ven sông hay không?

4. Có phương án quy mô nhỏ hơn, ít giải tỏa hơn nhưng vẫn đạt mục tiêu giao thông – cảnh quan – sinh thái hay không?

5. Các phương án đã được so sánh công khai về chi phí đầu tư, hiệu quả, diện tích giải tỏa, số hộ bị ảnh hưởng và hiệu quả sử dụng đất hay chưa?

6. Nếu có thể chỉnh trang, nâng cấp khu dân cư hiện hữu tại chỗ, tại sao phải giải tỏa trên diện rộng? Chi phí xã hội của việc di dời, mất sinh kế và đứt gãy cộng đồng đã được tính đầy đủ chưa?

Tại sao những người dân đang sinh sống ổn định, hợp pháp tại đây lại phải rời đi để dành chỗ cho một khu dân cư mới với quy mô hơn 1 triệu người? Vì sao người dân đang có cuộc sống ổn định lại phải gánh chịu sự mất mát, xáo trộn và chi phí xã hội để phục vụ cho một định hướng phát triển mới?

7. Giá trị của đất nông nghiệp, bãi bồi, cây xanh, mặt nước và hệ sinh thái sông Hồng đã được tính đầy đủ trong bài toán quy hoạch hay chưa?

8. Các dữ liệu, mô hình thủy văn – thủy lực và các kịch bản lũ lớn, biến đổi khí hậu đã đủ cơ sở để chứng minh an toàn thoát lũ và an toàn cho người dân sau khi thực hiện quy hoạch hay chưa?

9. Nếu xảy ra các kịch bản lũ lớn, thời tiết cực đoan hoặc diễn biến thủy văn vượt quá giả định thiết kế, giới hạn an toàn của dự án là gì? Phương án cảnh báo, ứng phó và bảo vệ người dân được xác định như thế nào?

10. Tác động của đại lộ quy mô lớn và hệ thống công trình cao tầng đối với an ninh, quốc phòng, an toàn các khu vực trọng yếu và khả năng kiểm soát trong những tình huống đặc biệt đã được thẩm định đầy đủ hay chưa?

11. Đã có sự so sánh đầy đủ giữa đầu tư đường bộ, giao thông công cộng và các phương án kết hợp về chi phí, hiệu quả, phát thải và tác động xã hội hay chưa?

12. Có phương án nào đạt mục tiêu phát triển tương tự với mức đầu tư thấp hơn, hiệu quả cao hơn và tác động đến người dân, môi trường nhỏ hơn hay không?

13. Nếu những rủi ro về thủy văn, địa chất, môi trường, giải phóng mặt bằng, năng lực nhà đầu tư hoặc các vấn đề khác đã được cảnh báo nhưng dự án vẫn được quyết định triển khai, sau đó phải dừng, hủy hoặc thay đổi lớn giữa chừng, thì **trách nhiệm đối với những thiệt hại và hậu quả phát sinh sẽ được xác định như thế nào?**

14. Nếu các rủi ro không được nhận diện hoặc đánh giá đầy đủ từ đầu dẫn đến tổng mức đầu tư tăng rất lớn, phát sinh thêm nhiều chi phí hoặc phải điều chỉnh dự án, thì **ai chịu trách nhiệm đối với phần chi phí và thiệt hại phát sinh, và có cơ chế nào để bảo vệ ngân sách nhà nước và quyền lợi của người dân?**

15. Nếu dự án khi triển khai thực tế không đúng với quy hoạch, hồ sơ, bản vẽ, thiết kế hoặc các thông số kỹ thuật đã được phê duyệt, dẫn đến nguy cơ hoặc hậu quả đối với an toàn công trình, thoát lũ, môi trường và đời sống người dân, thì **ai chịu trách nhiệm và cơ chế kiểm tra, xử lý, khắc phục được thực hiện như thế nào?**

16. Cuối cùng, quy hoạch đang lấy **chất lượng không gian sống, an toàn và lợi ích lâu dài của người dân** làm trung tâm, hay lấy quy mô xây dựng hạ tầng làm trung tâm? Và nếu những rủi ro đã được cảnh báo nhưng sau đó trở thành hậu quả thực tế, **trách nhiệm của tất cả các tổ chức, cá nhân tham gia từ quyết định chủ trương đầu tư, lập – thẩm định – phê duyệt quy hoạch, lựa chọn nhà đầu tư đến tổ chức thực hiện, giám sát và nghiệm thu sẽ được xác định như thế nào?**

12. QUAN ĐIỂM XUYÊN SUỐT CỦA CƯ DÂN VÀ MỘT SỐ ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Quan điểm của cư dân

Cư dân mong muốn sông Hồng được phát triển theo hướng **xanh, sinh thái, hiện đại và bền vững**, hài hòa giữa giao thông, kinh tế, cảnh quan, môi trường và đời sống cộng đồng.

Một quy hoạch lớn không nên được đánh giá bằng quy mô đầu tư hay số lượng công trình, mà phải được chứng minh bằng sự cần thiết, hiệu quả thực tế, mức độ ảnh hưởng đến người dân và giá trị lâu dài tạo ra cho Thủ đô.

Phát triển không nhất thiết phải đồng nghĩa với giải tỏa lớn; hiện đại không nhất thiết phải đồng nghĩa với bê tông hóa; và một dự án lớn chỉ thực sự có ý nghĩa khi tạo ra một không gian sống tốt hơn cho người dân.

Một số đề xuất, kiến nghị

Kiến nghị cốt lõi

Cư dân đề nghị Thành phố **chưa phê duyệt phương án cuối cùng đối với Quy hoạch phân khu đô thị sông Hồng tỷ lệ 1/5.000 và quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500** khi các vấn đề cốt lõi nêu trên chưa được công khai giải trình đầy đủ, có cơ sở khoa học, thực tiễn và thuyết phục.

Trước khi quyết định phương án cuối cùng, cần tiếp tục làm rõ sự cần thiết và quy mô của đại lộ, hướng tuyến, tác động đến khu dân cư và hệ sinh thái, an toàn thoát lũ, an ninh – quốc phòng, giao thông, hiệu quả sử dụng nguồn lực, đồng thời xem xét nghiêm túc các phương án thay thế có thể đạt mục tiêu phát triển nhưng giảm thiểu tác động đến người dân và cộng đồng.

Trên cơ sở đó, cư dân đề xuất một số định hướng sau:

1. Ưu tiên giao thông công cộng xanh và không gian đi bộ

Cư dân đề xuất ưu tiên phát triển **giao thông công cộng khối lượng lớn, thân thiện với môi trường**, trong đó nghiên cứu tuyến đường sắt đô thị dọc hai bờ sông Hồng, vừa đáp ứng nhu cầu đi lại, làm việc, học tập vào giờ cao điểm, vừa có thể phục vụ du lịch, tham quan và khai thác cảnh quan sông Hồng vào những thời điểm phù hợp.

Đồng thời, cần nghiên cứu **hành lang đi bộ, không gian công cộng và giải pháp kè, chống sạt lở phù hợp**, vừa bảo đảm an toàn bờ sông, vừa tạo điều kiện để người dân tiếp cận không gian ven sông, góp phần giữ gìn cảnh quan và hạn chế tình trạng xả rác, ô nhiễm nguồn nước.

2. Chỉnh trang khu dân cư hiện hữu, giữ gìn hiện trạng hệ sinh thái

Thay vì lựa chọn phương án giải tỏa trên diện rộng làm đứt gãy đời sống cộng đồng, cư dân đề xuất **ưu tiên chỉnh trang, nâng cấp các khu dân cư hiện hữu tại chỗ**, cải thiện hạ tầng kỹ thuật, môi trường và chất lượng sống, đồng thời bảo tồn những cộng đồng đã hình thành ổn định.

Đối với các khu vực nông nghiệp, bãi bồi và không gian xanh có giá trị sinh thái, cần hạn chế tối đa việc chuyển đổi không cần thiết; bảo vệ quỹ đất có khả năng duy trì sản xuất nông nghiệp, góp phần hình thành **"lá phổi xanh" tự nhiên của Thủ đô**, đồng thời nghiên cứu phát triển các mô hình sinh thái, cảnh quan và du lịch phù hợp.

3. Sử dụng hiệu quả nguồn lực và hài hòa lợi ích

Cư dân đề xuất xem xét lại quy mô đầu tư hạ tầng đường bộ theo hướng **chỉ đầu tư những hạng mục thực sự cần thiết**, tránh sử dụng nguồn lực quá lớn cho việc mở đường và giải phóng mặt bằng trên diện rộng khi vẫn còn các phương án khác có thể đáp ứng mục tiêu giao thông và phát triển đô thị.

Nguồn lực tiết kiệm được có thể ưu tiên cho **giao thông công cộng, hạ tầng xanh, chỉnh trang đô thị, công nghệ cao và các lĩnh vực tạo giá trị gia tăng cao**, tại những khu vực có điều kiện phù hợp, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và tạo động lực phát triển kinh tế tri thức.

Đối với các khu đất, dự án và quyền lợi hợp pháp của doanh nghiệp đã được xác lập, cần có phương án xử lý **minh bạch, đúng pháp luật, hài hòa lợi ích giữa Nhà nước, người dân và doanh nghiệp**, tránh phát sinh thiệt hại không cần thiết hoặc xung đột lợi ích trong quá trình điều chỉnh quy hoạch.

4. Xem xét kế thừa quy hoạch đã được phê duyệt năm 2022

Trong trường hợp phương án điều chỉnh mới vẫn còn nhiều vấn đề chưa được giải trình đầy đủ về **sự cần thiết và quy mô đại lộ, hướng tuyến, an toàn thoát lũ, môi trường, an ninh – quốc phòng, hiệu quả sử dụng nguồn lực và các rủi ro trong quá trình thực hiện**, cư dân đề nghị Thành phố **chưa phê duyệt phương án điều chỉnh mới**, đồng thời xem xét tiếp tục thực hiện theo **Quy hoạch phân khu đô thị sông Hồng tỷ lệ 1/5.000 được phê duyệt tại Quyết định số 1045/QĐ-UBND ngày 25/3/2022**, cho đến khi phương án điều chỉnh mới chứng minh được rõ ràng tính cần thiết, an toàn, hiệu quả và những giá trị vượt trội so với quy hoạch đã được phê duyệt.

Cách tiếp cận này nhằm **tránh tạo ra những thay đổi lớn và khó đảo ngược khi các vấn đề quan trọng vẫn còn nhiều tranh luận**, đồng thời tạo điều kiện để tiếp tục nghiên cứu, đánh giá và lựa chọn phương án phù hợp hơn với yêu cầu phát triển xanh, bền vững, an toàn và lợi ích lâu dài của người dân.