

Phát triển Hành lang 21

2.8 QUY HOẠCH GIAO THÔNG

● Dự báo nhu cầu giao thông

Dựa trên khuôn khổ kinh tế-xã hội đã được thiết lập, nhu cầu giao thông trong tương lai được dự báo đối với 2 đoạn sau:

1. Đoạn Đông-Tây bao gồm Đường cao tốc Láng-Hoà Lạc, Quốc lộ 32, Quốc lộ 6 và
2. Đoạn Bắc-Nam dọc theo Quốc lộ 21A

Ba trường hợp sau đây được xem xét trong mối quan hệ với những thay đổi của xe cộ về mô hình trong tương lai có thể xảy ra cùng với việc đưa vào sử dụng các hệ thống vận tải công cộng.

1. Trường hợp 1: Không chuyển đổi từ phương tiện xe máy sang hệ thống xe buýt công cộng
2. Trường hợp 2: Chuyển đổi 50% từ phương tiện xe máy sang hệ thống xe buýt
3. Trường hợp 3: Chuyển đổi 100% từ phương tiện xe máy sang hệ thống xe buýt.

Đoạn	Đơn vị: Đơn vị xe quy đổi/ngày		
	GD-1A	GD-1B	GD-2
Đông-Tây			
Trường hợp 1	50.000	62.000	100.000
Trường hợp 2	44.000	55.000	88.000
Trường hợp 3	39.000	47.000	76.000
Bắc-Nam			
Trường hợp 1	4.000	6.000	9.000
Trường hợp 2	4.000	5.000	8.000
Trường hợp 3	4.000	4.000	7.000

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

● Kế hoạch cải tạo đường

Khi xét công suất giao thông thiết kế của đường có nhiều làn, kế hoạch cải tạo đường sau đây sẽ trở nên cần thiết:

Đoạn	Đơn vị: Số làn đường		
	GD-1A	GD-1B	GD-2
1. Láng-Hoà Lạc	4	4	6
2. Quốc lộ 21A	2-4	4	4-6
3. Tuyến tránh QL 21A	2	4	4
4. Hòa Lạc - Ba Vì	*2	*4	4

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Chú ý: * Giới hạn tối dài đất giữa Trung tâm Đô thị với vòng ngoài phía Tây.

● Mạng lưới đường huyết mạch cơ bản

Như đã bàn đến trong mục 2.5 Cơ cấu Đô thị và sử dụng đất, mạng lưới đường cơ bản của Khu vực Hoà Lạc và Xuân Mai có dạng hình thang (hay dạng lưới) do các đường huyết mạch Bắc-Nam và Đông-Tây hình thành nên. Tuy nhiên, việc sử dụng mạng lưới đường bộ sẽ thay đổi

theo chính sách quản lý giao thông: xe riêng có bị sử dụng hạn chế vì quyền lợi của giao thông công cộng hay sử dụng tự do chịu rủi ro tắc nghẽn giao thông trong tương lai hay không. Chi tiết sẽ bàn đến sau nhưng cần xem xét kỹ lưỡng việc đưa vào sử dụng sớm hơn một hệ thống vận tải công cộng vì đây là một ý tưởng thực tế và có thể thực hiện được.

● Đưa vào sử dụng hệ thống xe buýt công cộng

Để hiện thực hoá việc “phát triển đô thị định hướng vận tải công cộng”, một hệ thống xe buýt tốc hành sẽ được đưa và đường cao tốc Láng-Hoà Lạc cho đến khi nhu cầu giao thông đạt tới mức độ cần phải có một hệ thống vận tải đường sắt lớn. Hệ thống xe buýt tốc hành cần có làn riêng (hai làn dọc theo trung tâm), như vậy cần mở rộng đường cao tốc thành tối thiểu là bốn làn vào năm 2005.

Hệ thống chuyển tải lớn bằng hệ thống xe buýt rất thành công áp dụng ở Curitiba, Brazil nói lên khả năng vận tải lớn nhất lên tới khoảng 15.000 hành khách/giờ/làn là nhờ xe buýt hai thân đảm nhiệm và việc áp dụng các hệ thống dịch vụ đặc biệt. (ví dụ như thu thuế và lên/xuống của hành khách).

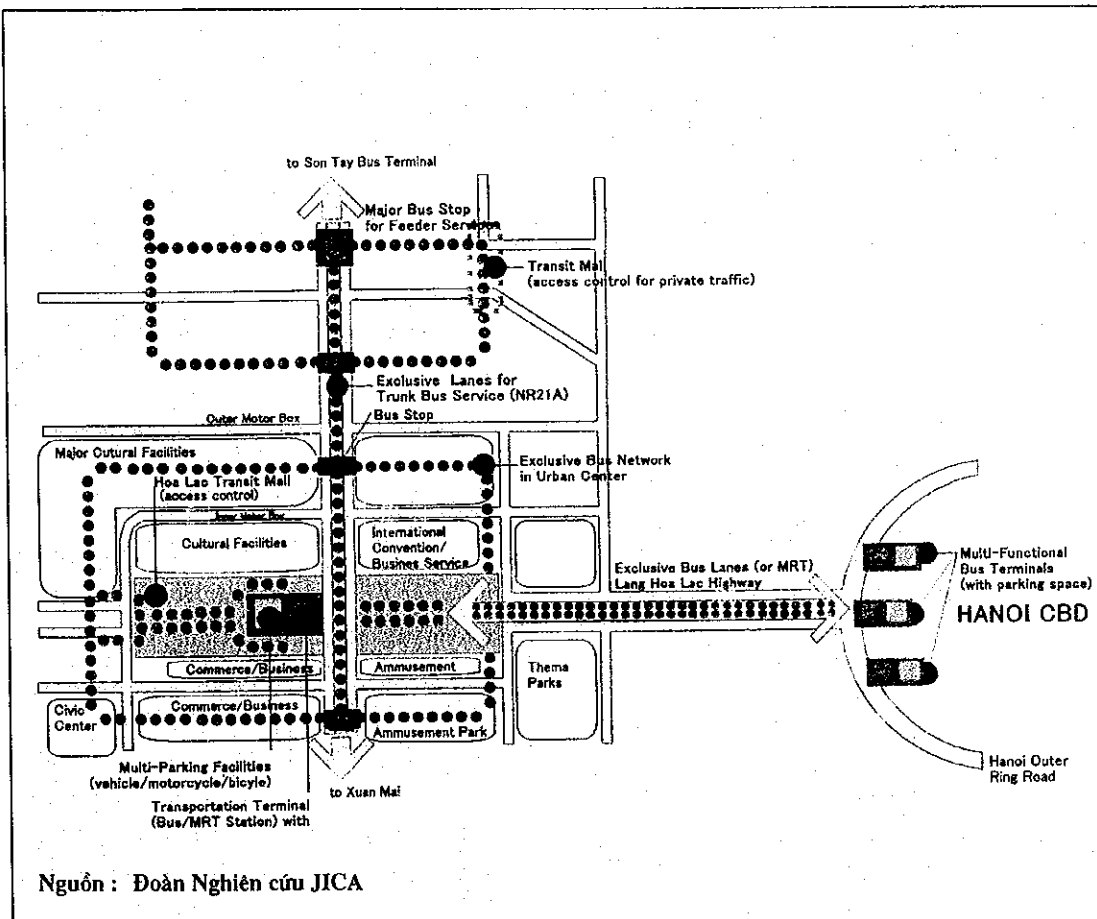
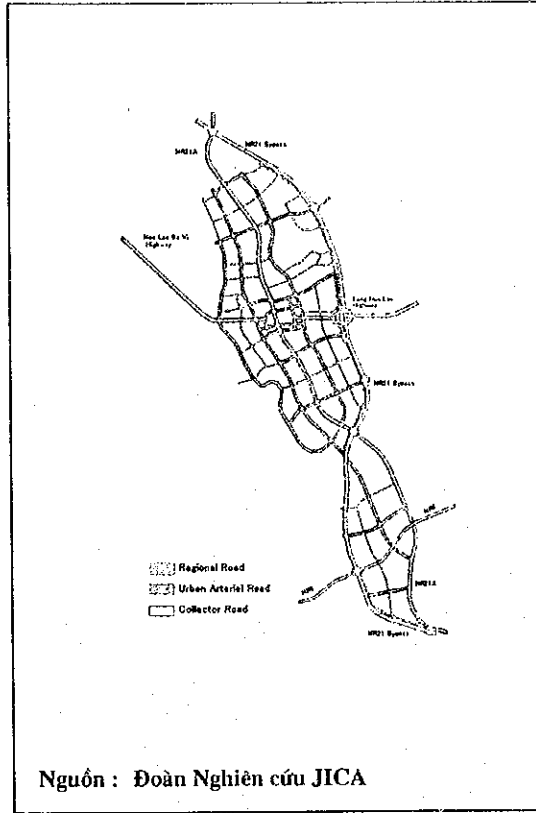
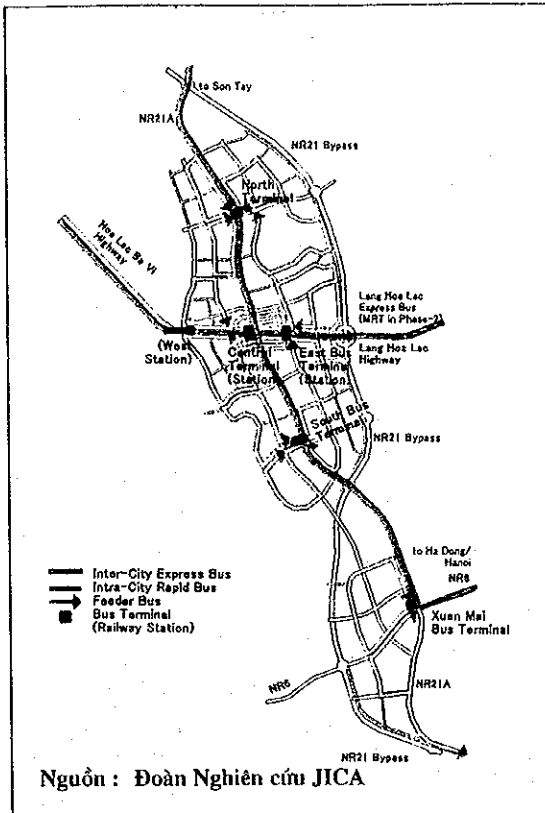
Một hệ thống xe buýt công cộng tương tự cũng được đề xuất cho hệ thống vận tải trong khu vực Hoà Lạc và Xuân Mai thông qua việc sử dụng Quốc lộ 21A. Vì mục đích này, Quốc lộ 21A cần phải mở rộng thành 4 làn, như vậy mới có thể bố trí 2 làn dành riêng cho xe buýt dọc theo đường phân cách. Tuy nhiên cũng cần phải chú ý rằng hệ thống xe buýt công cộng đòi hỏi phải có hệ thống thể chế và quản lý thích hợp để có thể thu hút người sử dụng xe buýt cũng như những doanh nghiệp xe buýt.

Ngoài ra, khi xét đến vấn đề giao thông đan xen lẫn lộn gây tắc nghẽn nghiêm trọng trong khu vực trung tâm Hà Nội, đường cắt ngang của các tuyến huyết mạch sẽ được thiết kế để tách riêng buýt công cộng cũng như ô tô và xe đạp.

● Đưa vào sử dụng Hệ thống vận tải đường sắt lớn

Như đã được thiết lập trong quy hoạch, khoảng 20.000 người sẽ cư trú ở khu vực Hoà Lạc và Xuân Mai và đi lại hàng ngày đến trung tâm Hà Nội để làm việc. Cộng thêm vào con số này là nhu cầu giao thông do liên kết chức năng ngày càng tăng giữa Hà Nội và Hoà Lạc bao gồm một lượng lớn những người đi nghỉ ở khu vực Đồng Mô đặc biệt là sau khi hoàn thành việc xây dựng Lăng Văn Hoá. Nhu cầu giao thông ngày càng tăng sẽ đòi hỏi hệ thống vận tải đường sắt lớn, hệ thống này sẽ tăng cường năng lực vận tải lên hơn 50.000 hành khách/giờ. Hệ thống vận tải đường sắt lớn có thể do thành phần tư nhân phát triển thông qua việc khuyến khích bằng các biện pháp thích hợp như ưu tiên phát triển kinh doanh bên ngoài đường sắt.

Phát triển Hành lang 21



2.9 VẬN TẢI CÔNG CỘNG

● **Basic Planning Policy**

Để khuyến khích phát triển đô thị định hướng vận tải công cộng, các ý tưởng sau được đề xuất cho hệ thống vận tải đô thị:

Dự trữ lộ giới để phát triển phân kỳ trong tương lai

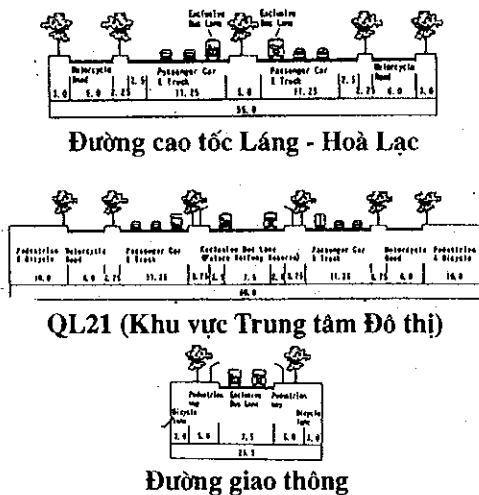
1. Dự trữ lộ giới để mở rộng sau này nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông tương lai;
2. Hiện thực hoá việc hình thành cấu trúc đô thị đồn kết trong giai đoạn đầu để giảm thiểu chi phí đầu tư ban đầu;
3. Đưa vào áp dụng quy hoạch phát triển đường bộ phân kỳ để kiểm soát và quản lý việc cơ hoá quá mức trong tương lai.

Quy hoạch định hướng vận tải công cộng

1. Đưa vào sử dụng một hệ thống xe buýt tốc hành giữa Hà Nội và Hoà Lạc (đảm bảo làn dành riêng cho xe buýt, phát triển các bến xe buýt, mua xe buýt hai thân v.v.)
2. Hình thành các hệ thống xe buýt nội đô thuận tiện (đảm bảo làn ưu tiên và/hoặc làn dành riêng cho xe buýt); và
3. Hình thành mạng lưới đường bộ định hướng vận tải (xen vào một phần nào hệ thống đường dạng lưới, bố trí các khu nhỏ trung chuyển, tạo lập các hệ thống mạng lưới đường bộ phù hợp cho mọi người v.v.).

Quy hoạch các công trình giao thông phù hợp với đặc điểm của giao thông Việt Nam

1. Tách riêng làn đường dành cho xe 4 bánh và làn cho xe máy trên các đường huyết mạch và bố trí làn cho xe đạp.



Hệ thống đường bộ dạng lưới và hệ thống đường bộ định hướng vận tải được so sánh sau đây về mặt những thuận lợi và bất lợi tương đối.

Hệ thống nào có thể phù hợp hơn cho việc quản lý giao thông đô thị sẽ cơ bản phụ thuộc vào các xu hướng và nhu cầu giao thông trong tương lai. Chính sách giao thông cần lựa chọn rộng rãi một hệ thống tối ưu trên cơ sở phân tích cái được cái mất giữa thực tế và mục tiêu phát triển.

Hạng mục	Dạng lưới	Theo định hướng vận tải
Vận tải công cộng	<input type="checkbox"/> Thuận tiện cho xe 4 bánh, do vậy giảm tương đối phân chia mô hình của giao thông công cộng.	<input type="checkbox"/> Thuận tiện cho vận tải công cộng ngược với việc sử dụng xe bốn bánh của tư nhân, do vậy thu hút sử dụng giao thông công cộng
Xe bốn bánh của tư nhân	<input type="checkbox"/> Thuận tiện cho xe bốn bánh nhằm đảm bảo sự lựa chọn này và sự tiện lợi của đường dẫn ngắn nhất tới tất cả các điểm đến, do đó thúc đẩy việc sử dụng xe bốn bánh. <input type="checkbox"/> Năng lực mạng lưới hấp thụ cao cho nhu cầu giao thông tăng lên trong tương lai	<input type="checkbox"/> Không thuận tiện cho xe bốn bánh và xe máy do tính tiếp cận các các điểm đến không tiện lợi. <input type="checkbox"/> Tập trung xe bốn bánh tại các đường chính như QL21A gây ra tắc nghẽn giao thông không thể tránh khỏi tại QL21A khi thành phố phát triển và lưu lượng giao thông tăng lên.
Đường đi bộ và xe đạp	<input type="checkbox"/> Không có ảnh hưởng đáng kể đối với người đi bộ và đi xe đạp.	<input type="checkbox"/> Khuyến khích việc sử dụng xe đạp tùy theo việc phân vùng trung chuyển (transit mall)
Ảnh hưởng môi trường	<input type="checkbox"/> Thu hút việc sử dụng xe bốn bánh và xe máy gây ra những ảnh hưởng tiêu cực đối với môi trường đô thị.	<input type="checkbox"/> Thông qua việc kiểm soát việc sử dụng xe bốn bánh và xe máy, khuyến khích sử dụng vận tải công cộng sẽ tạo ra một thành phố gắn gũi môi trường.
Kiểm soát giao thông	<input type="checkbox"/> Không có sự kiểm soát và quản lý giao thông chặt chẽ.	<input type="checkbox"/> Nếu không có việc kiểm soát giao thông chặt chẽ thì không thể thực hiện dạng giao thông này.

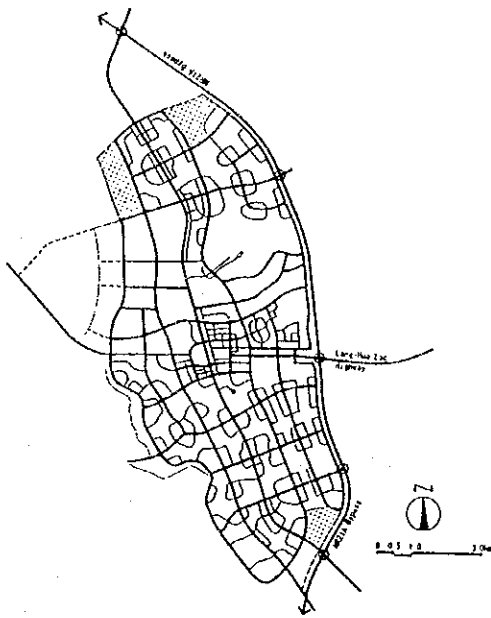
● **Quy hoạch giao thông trong Khu Trung tâm Đô thị**

1. Tách riêng giao thông bằng phương tiện tư nhân và vận tải công cộng bộ hành, tạo lập một mạng lưới tương ứng độc lập càng nhiều càng tốt;
2. Phân bố giao thông đến QL21A và tuyến vành đai đô thị; Đảm bảo ưu tiên vận tải công cộng so với giao thông bằng các phương tiện cá nhân, xe máy
3. Khác mức với giao thông đường sắt trong tương lai; và
4. Cản bớt giao thông chạy suốt đông-tây, do vậy ngăn ngừa Trung tâm Đô thị khỏi bị giao thông chạy suốt chia cắt.

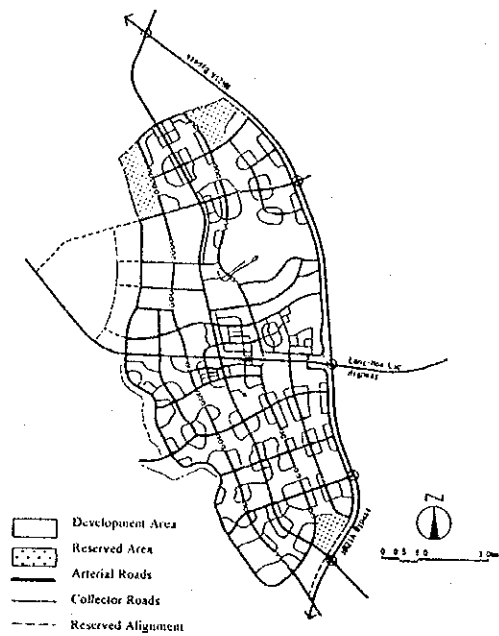
● **Các vấn đề đặt ra trong tương lai**

1. Khả năng thực hiện khai thác xe buýt tốc hành giữa Hà Nội và Hoà Lạc (bến xe buýt, hoạt động xe buýt công cộng v.v.)
2. Lựa chọn chính sách theo hướng hình thành phát triển đô thị định hướng vận tải công cộng (kiểm soát và điều chỉnh giao thông)
3. Kiểm tra kỹ lưỡng việc xây dựng một cơ cấu đô thị thống nhất trong Giai đoạn 1A và 1B, và phát triển theo giai đoạn mạng lưới đường bộ.

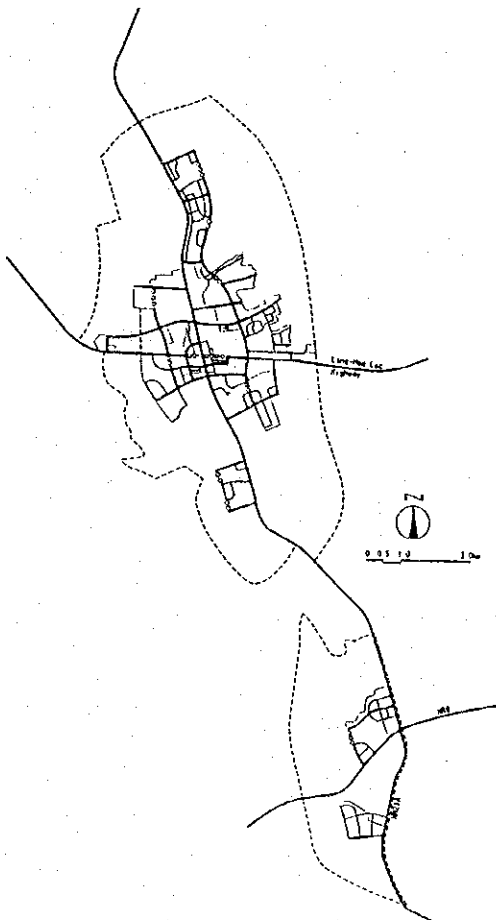
Phát triển Hành lang 21



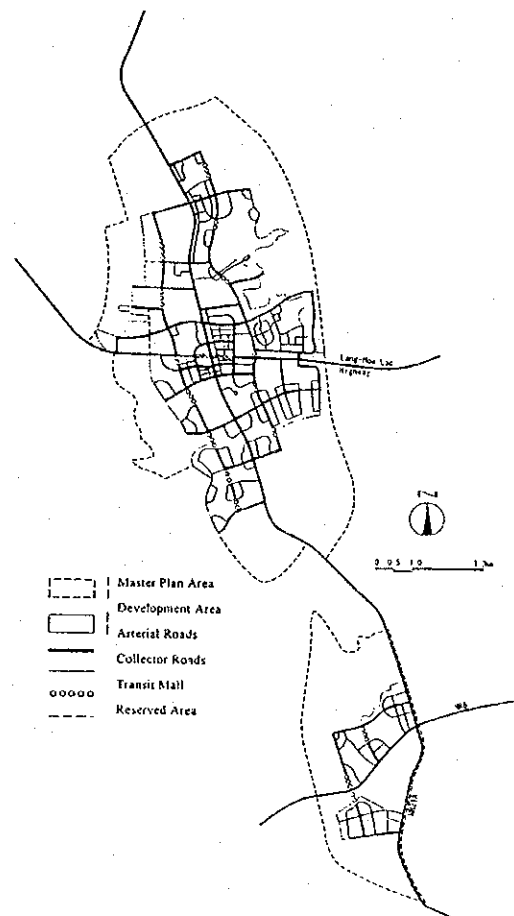
Dạng định hướng vận tải



Dạng ô



Quy hoạch phát triển đường vào năm 2005



Quy hoạch phát triển đường vào năm 2010

2.10 QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN CÁC CÔNG TRÌNH CƠ SỞ

● Khu vực Đại học Quốc gia

Khu vực ĐHQG trải rộng trên diện tích hơn 1.400 ha. Tuy nhiên, diện tích cần phát triển đến năm 2020 ước tính chỉ có 650 ha, phần phía Tây của khu vực sẽ được dự trữ cho phát triển tương lai mà có thể sẽ bao gồm dự án di chuyển Viện Công nghệ Châu Á (AIT) và Đại học Bách khoa Hà Nội.

Xét đến mối quan hệ chức năng với KCNC Hoà Lạc thì trường Đại học Khoa học Tự nhiên và Khoa Công nghệ cùng với Viện nghiên cứu Công nghệ kết hợp với nó sẽ được thiết kế đặt ở dọc QL21A.

Trụ sở chính của ĐHQG sẽ đặt ở khu vực cửa ngõ gần với Trung tâm đô thị. Bắt đầu từ trụ sở, trục trung tâm chạy dài theo hướng Bắc tạo nên một đại lộ chính trong khu đại học. Các trường Đại học và các Khoa được đặt ở cả hai bên của trục trung tâm. Các khu ký túc xá được quy hoạch gần với các khu dân cư Bình Yên và Đồng Xuân.

● KCNC Hoà Lạc

Việc thực hiện giai đoạn đầu 200 ha phải hoàn thành vào năm 2003 đã được Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt vào tháng 10 năm 1998. Việc sử dụng đất cơ bản là không thay đổi so với bản gốc Quy hoạch Tổng thể KCNC Hoà Lạc và Nghiên cứu khả thi do JICA thực hiện. Tuy nhiên, xét trên khía cạnh tạo ra một cấu trúc đô thị hoà nhập và thống nhất thì cần làm một số các thay đổi nhỏ sau:

1. Quy mô phát triển được dự tính để có được một sự phát triển thực tế có tính đến việc thu hút tài chính và các nhà đầu tư.
2. Các phố chính trong khu vực đại học sẽ được nối với mạng lưới đường được xây dựng trong khu vực Hoà Lạc, do vậy tăng cường khả năng tiếp cận với các khu vực xung quanh.
3. Để có được những ảnh hưởng tích cực của Nghiên cứu và Triển khai với mối quan hệ chức năng với ĐHQG, các chức năng Nghiên cứu và Triển khai được tập trung tại khu vực gần kề với ĐHQG. Khu Công nghiệp công nghệ cao sẽ được bố trí dọc theo tuyến tránh QL21A để tránh xe tải nặng vào QL21A và Trung tâm đô thị.
4. Các cơ sở nòng cốt như Trung tâm Hỗ trợ Kỹ thuật tại chỗ, Học viện Kỹ thuật, Trung tâm Đối tác Công nghệ và Trung tâm Phần mềm Quốc gia bố trí ở giữa Khu Nghiên cứu và Triển khai. Tuy vậy, các cơ sở

Nghiên cứu và Triển khai sau này cần được đặt càng gần QL21A càng tốt.

5. Khu dân cư được đặt ở Bình Yên để tạo nên một khu dân cư thống nhất ở Bắc Hoà Lạc.

● Khu Đồng Xuân

Khu Đồng Xuân trải rộng trên 2.600 ha, ở giữa là đôi chạy theo hướng Bắc Nam với độ cao khoảng 200m. Các quả đồi chia cắt khu vực và việc phát triển sang hai bên sẽ dẫn đến việc kém hiệu quả đầu tư và bất lợi trong khu dân cư. Do vậy, việc phát triển đến năm 2020 cần giới hạn ở phía Đông của các quả đồi.

Với các chức năng trung tâm dân dụng và thương mại, Trung tâm Đô thị được đặt ở nút giao cắt QL21A và đường cao tốc Láng-Hoà Lạc. Khu dân cư bao gồm các khu ở trung tâm Hoà Lạc và ở phía nam Hoà Lạc, một phần mở rộng sang khu vực Phú Cát.

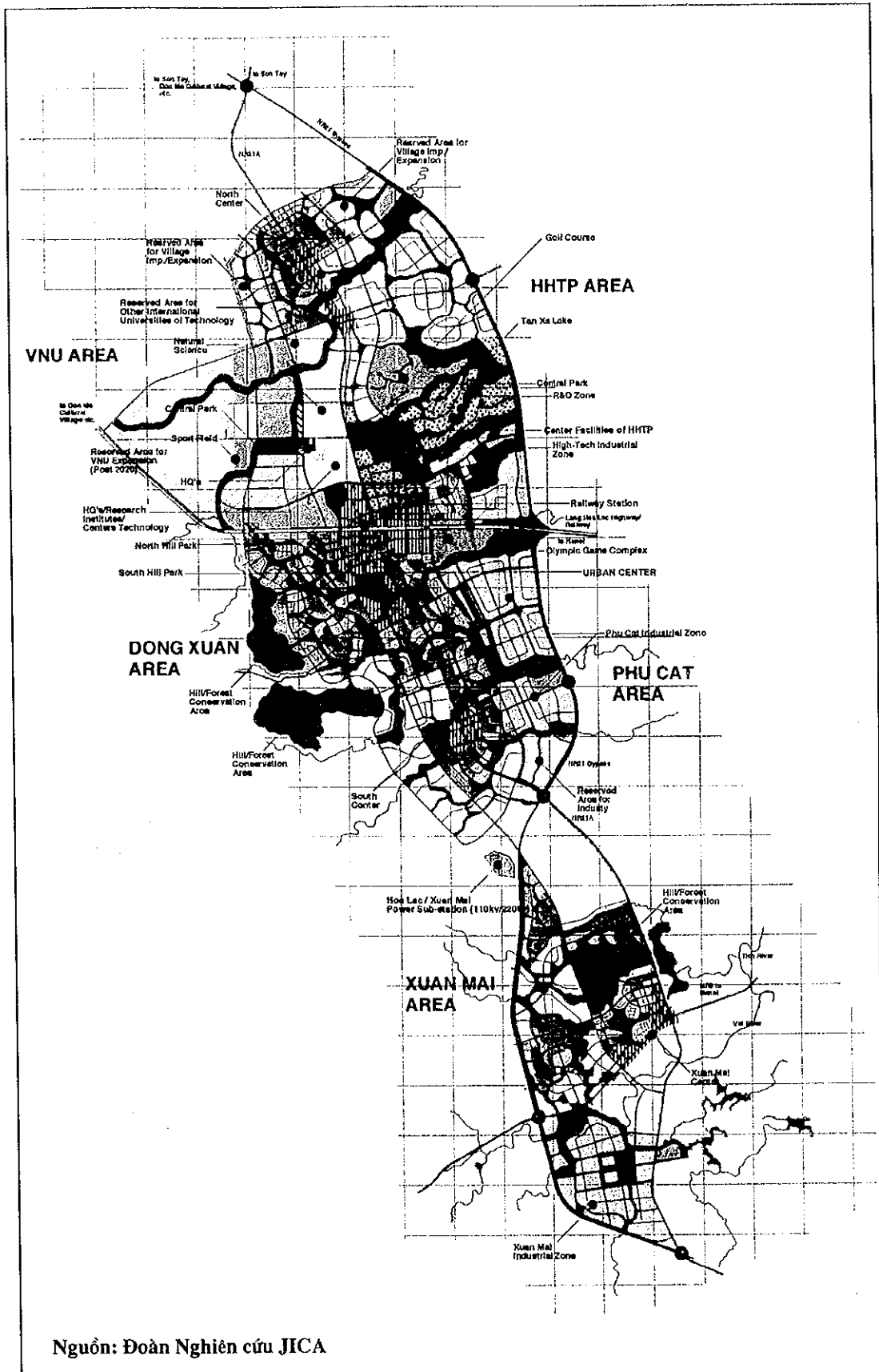
● Khu vực Phú Cát

Có ba nhánh của sông Tích chảy qua khu vực Phú Cát tạo nên một vùng đất thấp dọc theo hai bên bờ sông. Vùng đất thấp này có chức năng như một khu trữ nước khi xảy ra lũ lụt và trong trường hợp nếu phát triển thành khu đô thị hoá thì sẽ đòi hỏi chi phí lớn cho công tác san lấp đất. Do vậy, về cơ bản vùng đất thấp này không nằm trong khu vực phát triển.

Quy hoạch ban đầu đã chỉ định trên 1.200 ha cho phát triển khu công nghiệp. Tuy nhiên, xét về hiệu quả sử dụng đất và tính hấp dẫn của việc sử dụng đất theo chức năng xen kẽ, một phương án sử dụng đất đa dạng được đề xuất cho khu vực này trong đó có một phần được dành cho khu Trung tâm Đô thị, khu dân cư, khu thể thao và vui chơi giải trí. Đặc biệt, Khu Tổ hợp Thể thao Olympic được đề xuất đặt địa điểm ở khu vực gần Trung tâm Đô thị. Khu này trước đây được dự kiến đặt trong phần đất của khu ĐHQG nhưng do tính chất sẽ thu hút nhiều người đến tham quan, vị trí của nó cần được đổi sang một khu vực có thể dễ dàng tiếp cận hơn từ Hà Nội.

● Khu vực Xuân Mai

Hiện có nhiều khu vực và cộng đồng đã được đô thị hoá ở khu vực Xuân Mai, đặc biệt là dọc QL6 và QL21A. Phần phía đông và phía nam của khu vực là khu đất thấp và không phù hợp để phát triển. Nên làm một khu dân cư mới ở phần phía tây bắc và một khu công nghiệp mới ở phần phía nam.



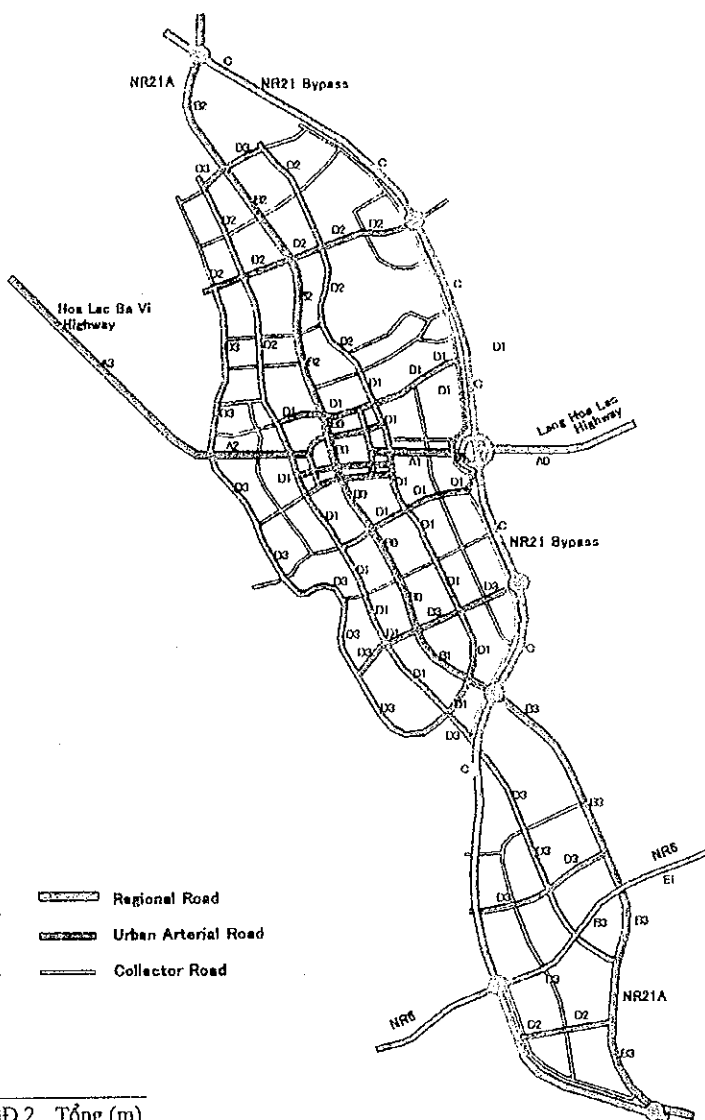
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Phát triển Hành lang 21

2.11 QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG - GIAO THÔNG, ĐIỆN VÀ VIỄN THÔNG

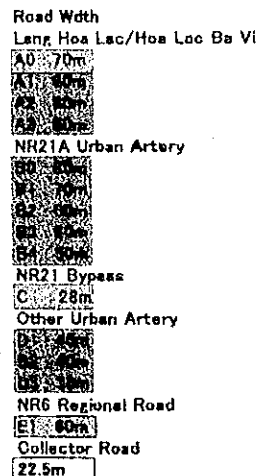
● Giao thông

1. Đường cao tốc Láng-Hoà Lạc cần được mở rộng thành đường cao tốc 4 làn đến năm 2005 và mở rộng hơn nữa thành 6 làn đến năm 2020.
2. QL21A cần được mở rộng ra thành đường 4 làn đến năm 2005 đối với phần trung tâm của Hoà Lạc và đến năm 2010 đối với phần còn lại.
3. Tuyến tránh QL21A cần được xây dựng 2 làn đường đến năm 2005 và mở rộng thành 4 làn đến năm 2010.
4. Đường cao tốc Hoà Lạc-Ba Vì là phần nối thêm của đường cao tốc Láng-Hoà Lạc cần được xây dựng 2 làn đường trên đoạn dài 3km tại Hoà Lạc và kéo dài đến núi Ba Vì vào năm 2010.
5. Hệ thống đường bộ trên địa bàn của khu vực Hoà Lạc và Xuân Mai được xây dựng trên cơ sở phân kỳ về cấu trúc mặt cắt ngang và mở rộng mạng lưới.
6. Đề xuất phát triển đô thị định hướng vận tải công cộng. Trong giai đoạn khởi đầu, có thể là đến năm 2015 - khi mà hệ thống vận tải đường sắt lớn (MRT) trở nên không thể thiếu được thì nên có một hệ thống xe buýt công cộng tốn ít nguồn tài chính hơn. Mạng lưới tuyến xe buýt đề xuất thể hiện dưới đây.



Đường	Chiều rộng (m)	GD-1A	GD-1B	GD 2	Tổng (m)
Đường khu vực		3.220	-	29.700	32.920
● Tuyến tránh QL21 28		-	-	29.700	29.700
● QL6	55	3.220	-	-	3.220
Huyết mạch đô thị-1		31.460	-	-	31.460
● Láng-Hoà Lạc 55-90		6.450	-	-	6.450
● Hoà Lạc-Ba Vì 50-80		7.000	-	-	7.000
● QL21A	60-80	18.010	-	-	18.010
Huyết mạch ĐT-2	30-45	24.090	16.740	27.490	68.320
Huyết mạch ĐT-3	22.5	14.590	10.880	25.810	51.280
Đường gom	16.5	11.760	10.840	30.730	53.330
Đường dịch vụ	6-7	36.590	68.330	43.320	148.240
Tổng cộng		121.710	106.790	157.050	385.550

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



● Điện

Số lượng cần trong tương lai đối với việc cấp điện được dự kiến dựa trên cơ sở lượng tiêu dùng điện theo đầu người trong tương lai phân theo dân đô thị, công nhân nhà máy và nhân viên kỹ thuật cao.

Khu vực	Nhu cầu về điện (MW)		
	Gđoạn-1A	Gđoạn-1B	Gđoạn-2
Sơn Tây	11,2	18,2	43,0
Hoà Lạc	79,4	153,4	304,0
ĐHQG	13,8	26,3	59,2
Khu CNC Hoà Lạc	40,0	65,4	112,1
Đồng Xuân	7,5	20,3	54,9
Phú Cát	18,1	41,4	82,8
Xuân Mai	35,1	43,2	74,2
Miếu Môn	1,0	1,5	3,0
Tổng cộng	126,7	216,3	429,2

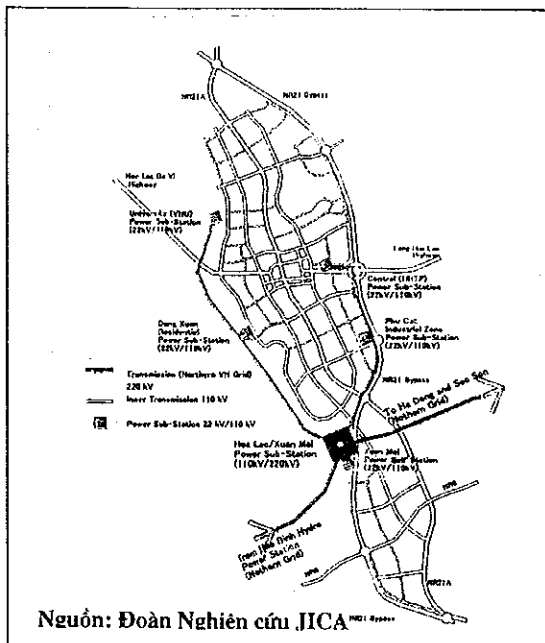
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Đường truyền tải điện cao thế từ Đập Hoà Bình là như sau:

Nhu cầu điện	GD-1A	GD-1B	GD-2
Điện sinh hoạt (kw/dầu người)	250	450	800
Nhà máy (kw/người lao động)	3.500	3.500	3.500
Công nghệ cao đặc biệt(kw/d)	6.500	6.500	6.500
● VNU Area	13,8	26,3	59,2
● HHTP Area	40,0	65,4	112,1
● Dong Xuan Area	6,9	18,8	68,9
● Phu Cat Area	18,1	41,4	82,8
Hoa Lac Urba Area	78,8	151,9	323,0
Xuan Mai Urban Area	35,1	43,2	74,2
Total Power Demand (MW)	113.9195,1	397,2	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Tiêu dùng điện mục tiêu dựa trên "Overseas Electric Power Industry Statistics".



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

● Viễn thông

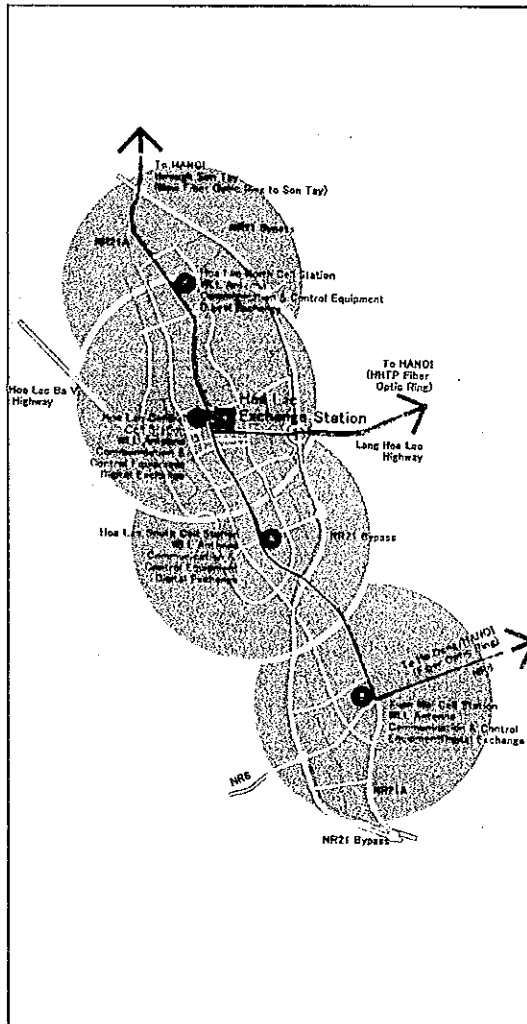
Nhu cầu thuê bao trong từng giai đoạn được dự báo như sau.

Khu vực	Đơn vị: số lượng thuê bao		
	GD-1A	GD-1B	GD-2
Sơn Tây	10.000	15.000	36.000
Hoà Lạc	34.200	55.200	146.000
1. ĐHQG	8.800	16.000	38.000
2. KCNC Hoà Lạc	12.000	13.000	45.000
3. Phú Cát	1.400	3.200	10.000
4. Đồng Xuân	12.000	23.000	53.000
Xuân Mai	9.200	13.800	41.000
Miếu Môn	300	500	1.600
Tổng cộng	53.700	84.500	224.600

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Thông tin liên lạc	Gđoạn 1A	Gđoạn 1B	Gđoạn 2
Số thuê bao			
Chỉ tiêu/100 dân	10.000	15.000	36.000
Dân số	34.200	55.200	146.000
Tổng nhu cầu			
đường dây thuê bao	300	500	1.600
Tổng cộng	53.700	84.500	224.600

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA



2.12 QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG - CẤP, THOÁT NƯỚC VÀ CHẤT THẢI RẮN

● **Cấp nước**

Cấp nước cho Phát triển Đô thị Hoà Lạc và Xuân Mai được lấy từ nguồn sông Đà bằng cách lấy nước thô và lọc ở khu vực lân cận gần Đá Chông. Nước đã qua xử lý sẽ được bơm và dẫn bằng các ống dẫn tới bể cung cấp nước được xây dựng trên đỉnh một đồi nhỏ (Núi Múc) nằm trong khu ĐHQG. Từ bể cung cấp nước, nước sẽ theo dòng chảy trọng lượng phân phối tới những người tiêu dùng thông qua các đường ống phân phối.



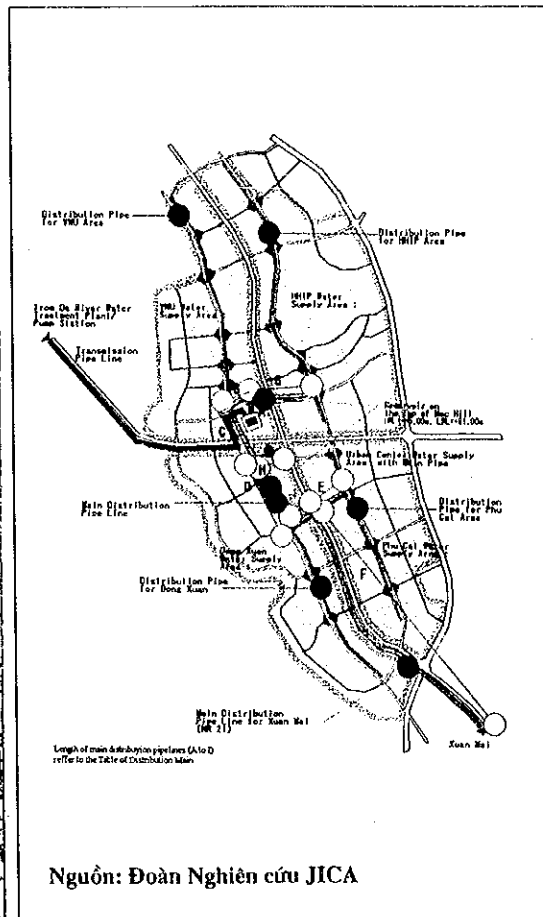
Nhu cầu nước trong tương lai tính theo lượng phân phối tối đa hàng ngày (công suất xử lý và phân phối tối đa) được dự tính như sau:

Khu vực	Đơn vị: m ³ /ngày		
	2005	2010	2020
Hòa Lạc	62.707	105.702	221.588
1. ĐHQG	15.832	24.402	47.980
2. KCNC	16,00	27.926	56.650
3. TT Đô thị	4.245	8.545	18.264
4. Đồng Xuân	16.979	28.925	48.743
5. Phú Cát	8.751	15.904	49.950
Xuân Mai	17.081	23.345	56.972
Tổng	79.788	129.047	278.560

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Hệ thống này bao gồm 2 thành phần chính:

1. Các công trình xử lý nước sông Đà, bao gồm công trình lấy nước thô, nhà máy xử lý nước, bơm dẫn nước, ống dẫn và bể chứa cấp nước, và
2. Các công trình để phân phối nước bao gồm đường ống phân phối chính, ống dẫn và ống dịch vụ. Mạng lưới phân phối và ống dẫn chính được minh họa như sau.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

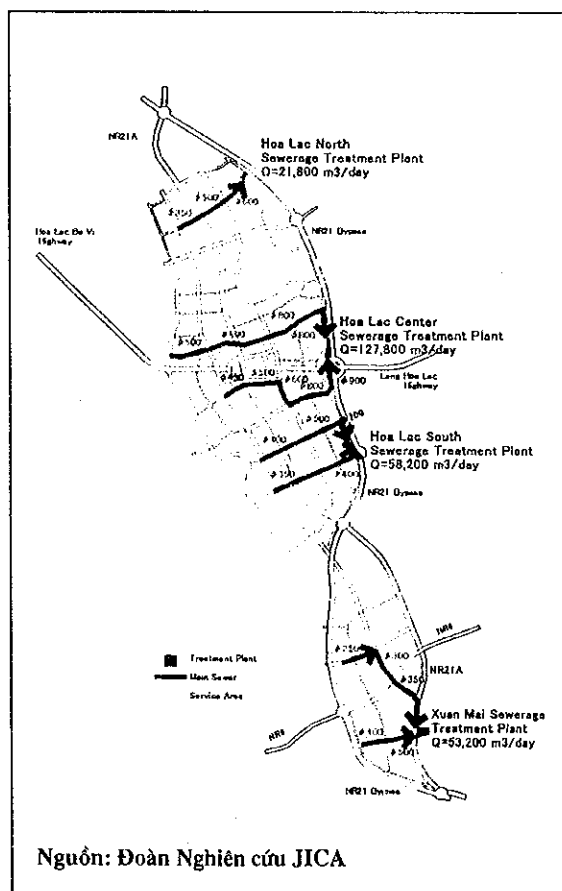
● **Thoát nước**

Hệ thống thoát nước đề xuất là để thu gom và xử lý nước do các hộ gia đình cũng như các cơ sở và xí nghiệp nhỏ khác thải ra. Nước thải được thu gom từ các ống dẫn chảy đến các nhà máy nước thải được xây dựng tại khu phía đông gần với khu vực phát triển. 4 vị trí sau được thiết kế cho khu vực nhà máy, mỗi nhà máy đảm đương dịch vụ cho khu vực tương ứng.

Đối với nước thải công nghiệp và bất cứ chất thải nào chứa các chất nguy hiểm và độc hại, cơ sở thải ra phải có trang thiết bị riêng để xử lý phù hợp hoặc xử lý thô.

- Số 1: Tâm HLạc: Phía Nam của ĐHQG
Phía Bắc của KCNC HL
Phía Bắc của Phú Cát
- Số 2: Xuân Mai: Toàn bộ khu vực Xuân Mai
- Số 3: Nam HL: Phía Nam của Đồng Xuân
Phía Nam của Phú Cát
- Số 4: Bắc Hoà Lạc: Phía Bắc của ĐHQG
Phía Bắc của KCNC HL

Bản đồ các công trình nước thải được minh hoạ dưới đây:



Công suất của các nhà máy được xác định như sau:
Đơn vị: m3/ngày

Khu vực	GD-1A	GD-1B	GD-2
Hòa Lạc	61.400	108.900	222.200
6. ĐHQG	15.800	24.400	48.000
7. KCNC	16.500	27.900	49.400
8. TT Đô thị	4.200	8.500	18.300
9. Đồng Xuân	13.300	26.900	62.400
10. Phú Cát	11.500	21.200	44.200
Xuân Mai	17.100	23.300	57.000
Tổng	78.500	132.300	279.200

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

● **Chất thải rắn**

Để thuận tiện thì có thể phân loại chất thải rắn thành rác thải sinh hoạt và rác thải công nghiệp. Chất thải được quản lý theo quy trình từ khâu phát sinh chất thải, thu nhặt, tập kết, vận chuyển, xử lý và thải hồi cuối cùng. Khi xây dựng một nhà máy xử lý chất thải cần lưu ý các điểm sau:

1. Phải nhận thức được việc thu thập chất thải rắn và loại bỏ chất thải là rất quan trọng đối với việc bảo vệ sức khỏe và lợi ích cộng đồng, vì cần phải giữ gìn môi trường trong sạch.
2. Phải nhận thức được sự cần thiết phải chia sẻ vai trò và trách nhiệm giữa các cá nhân và tổ chức trong việc quản lý rác; khuyến khích việc hợp tác giữa các chính quyền địa phương và các tổ chức hợp tác tư nhân/nhà nước trong việc quản lý chất thải.
3. Quan tâm đúng mức đến mọi mặt của môi trường trong việc lựa chọn bãi rác thải nhằm tránh tạo ra khu lụi lụi và bảo vệ những nguồn nước ngầm; hạn chế việc đưa các thiết bị xử lý rác thải đến những khu vực không phù hợp
4. Tuân thủ các bước phù hợp cho việc giữ lại khu đất phù hợp với nhu cầu bố trí rác thải trong tương lai. Phải nhận thức được rằng việc sử dụng các khu đất để chứa rác thải sẽ gây nhiều khó khăn trong việc tái sử dụng công cộng sau này.
5. Tối đa hoá việc tái sử dụng các nguồn không thể tái sinh, tìm kiếm và khai thác khả năng giảm lượng phế thải, phục hồi và tái sử dụng nguyên liệu; cân nhắc việc đưa ra các biện pháp khuyến khích hoặc trợ cấp kinh tế nhằm khuyến khích tái sử dụng chất thải.

Lượng rác thải của khu vực Hoà Lạc & Xuân Mai được tổng kết như sau:

Hạng mục	Đơn vị: tấn/năm		
	2005	2010	2020
1. Chất thải sinh hoạt	54.910	88.010	203.580
2. Chất thải công nghiệp			
Được sử dụng	11.250	25.030	49.280
Tổng hợp	17.750	39.520	77.790
Độc hại	3.140	6.970	13.730

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Phát triển Hành lang 21

2.13 KẾ HOẠCH THỰC HIỆN

● Chính sách thực thi tổng quát

Như đã nói đến từ trước, Phát triển Hành lang 21 có ý nghĩa và tầm quan trọng quốc gia, và vì thế, nó cần được xem và giải quyết như một dự án ngọn cờ đầu mang tính quốc gia. Để thực hiện thành công dự án quốc gia này cần phải “sử dụng tập trung các nguồn lực kinh tế”, “đưa ra các phương pháp và hệ thống mới”, có đối xử ưu đãi”. Để có thể giải quyết hợp lý những vấn đề này, Dự án phát triển cần phải xem như là khu vực phát triển đô thị đặc biệt, gọi là “**đặc khu kinh tế**”.

Dưới khái niệm Đặc khu kinh tế có các biện pháp thu hút các nhà đầu tư triển vọng và người dân đến với Khu vực Hòa Lạc và Xuân Mai.

1. Huy động vốn và tài chính tự do,
2. Khuyến khích thu hút đầu tư
3. Dịch vụ công cộng có chất lượng,
4. Các cơ hội kinh tế và cơ hội việc làm phong phú; và
5. Đời sống đô thị trí thức.

Thủ tục liên quan đến việc thành lập đặc khu kinh tế là;

1. Chọn khu Hoà Lạc và Xuân Mai làm “Đặc khu Kinh tế” có lập pháp và thành lập chính quyền khu vực hợp pháp;
2. Bố trí Khu vực với đối xử ưu tiên như các biện pháp khuyến khích hấp dẫn, cấp phép dễ dàng, dịch vụ công cộng có chất lượng. Quản lý tốt và cơ sở hạ tầng, v.v.

● Tổ chức thực hiện

Do quy mô và đặc điểm của Dự án, việc thực hiện thành công Dự án hoàn toàn phụ thuộc vào khả năng quản lý dự án mà trọng tâm là “sự phối hợp giữa các bên liên quan”, “sự ổn định nhằm đảm bảo sự thực hiện không ngừng” và “định hướng kinh doanh hấp dẫn các cư dân và các chủ thể kinh doanh”. Cơ cấu tổ chức phải thiết lập ở 2 cấp, cấp chính quyền trung ương làm luật và phối hợp liên bộ và cấp thực thi sẽ được trang bị khả năng thực thi và được uỷ quyền ra quyết định.

“**Ban Chỉ đạo Quốc gia**” sẽ là một cơ quan thuộc cấp chính quyền trung ương, đứng đầu là Thủ tướng, và gồm có đại diện các bộ chức năng, chính quyền địa phương, ĐHQG, và các cơ quan cũng như tổ chức liên quan khác. Tổ chức ở cấp thực thi sẽ được cấu tạo qua hai bước: bước thứ nhất là thiết lập ba ban quản lý độc lập và bước thứ hai là thành lập chính quyền khu vực gọi là “**Cơ quan Phát triển Hành lang 21**” có lẽ bằng cách hợp nhất ba ban quản lý. Cơ quan Phát triển Hành lang 21 có thể là gồm cả hai đặc điểm: bán công và bán tư. Hội đồng quản trị sẽ được thành lập trong Cơ

quan Phát triển Hành lang 21 với đại diện từ Chính quyền Trung ương, Tỉnh Hà Tây, thành phố Hà Nội. Ban Quản lý và các công ty phát triển cơ sở hạ tầng của tỉnh Hà Tây sẽ nhập với Cơ quan Phát triển Hành lang 21.

1. Lập kế hoạch thực hiện, và lập chương trình;
2. Trưng thu và quản lý đất;
3. Phát triển cơ sở hạ tầng và các công trình công cộng;
4. Vận hành, bảo dưỡng, và quản lý cơ sở hạ tầng và các công trình công cộng;
5. Chuẩn bị sẵn tài sản để bán và cho thuê;
6. Tài trợ dự án bao gồm cả việc phát hành trái phiếu và thu hút mọi hình thức đầu tư;
7. Thành lập các công ty con và/hoặc các công ty cổ phần tham gia vào việc phát triển liên doanh; và
8. Thực hiện các kế hoạch tư nhân hoá bao gồm PFI để phát triển cơ sở hạ tầng.

● Trưng thu đất

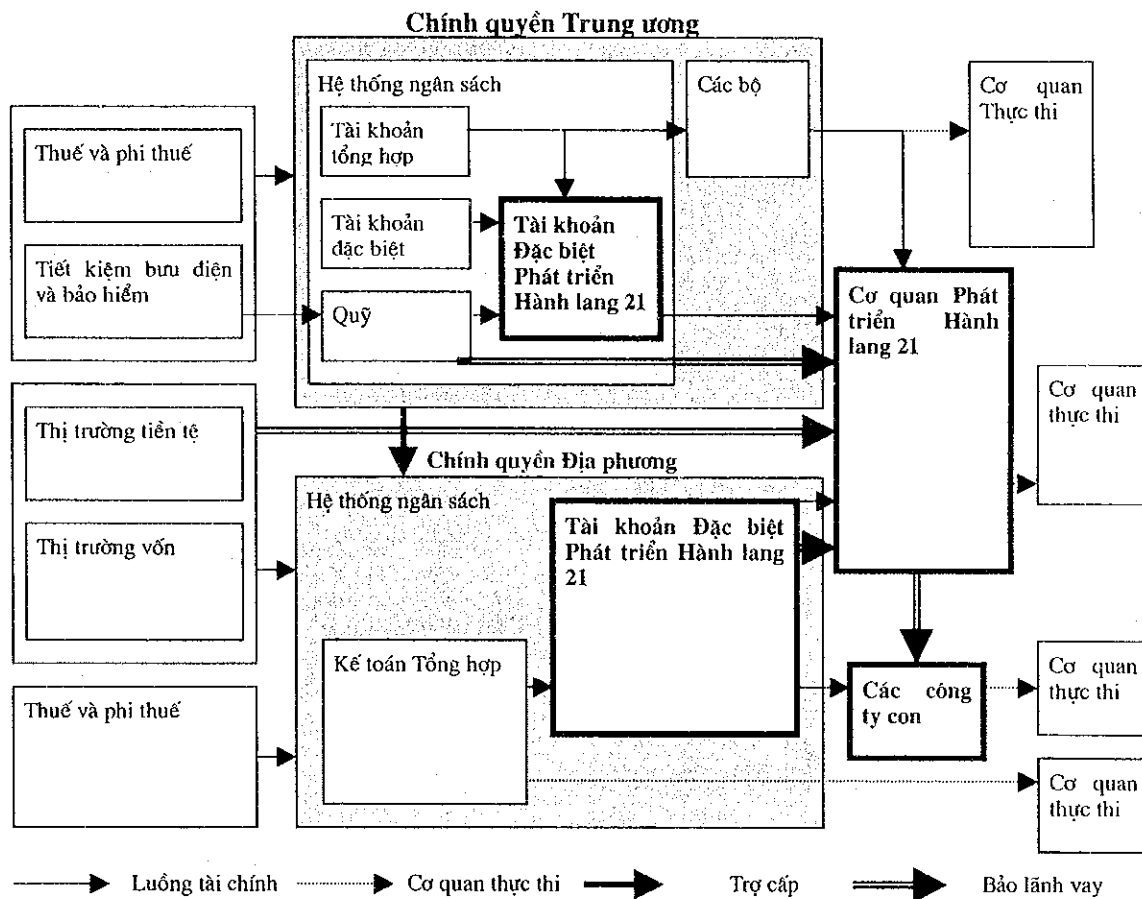
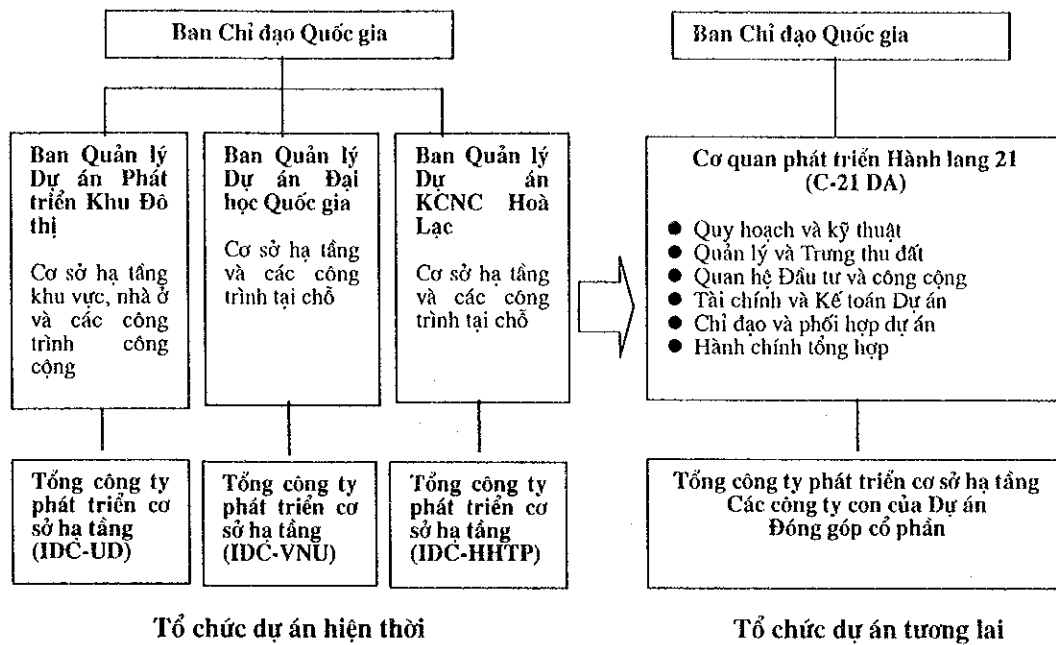
Nhằm đảm bảo việc trưng thu đất thuận lợi và giảm bớt chi phí lớn ban đầu bằng tiền mặt chi cho việc bồi thường với khối lượng lớn khi tiến hành trưng thu đất, cần đưa ra các thể chế mới về đất đồng thời với việc tăng khả năng quản lý đất đai.

1. Hệ thống điều chỉnh đất (“Kukaku-seiri”)
2. Hệ thống giao quyền sử dụng đất
3. Các biện pháp phòng chống đầu cơ thương mại về quyền sử dụng đất
4. Đăng ký quyền sử dụng đất

● Tài trợ dự án

Việc đa dạng hoá nguồn tài chính là điều quan trọng hàng đầu. Theo đó có hai hướng: Thứ nhất là chuyển hướng từ các nguồn tài chính nước ngoài sang các nguồn vốn trong nước, do đó có thể làm giảm nhẹ những rối loạn tài chính có thể xảy ra do ảnh hưởng của tình hình kinh tế bên ngoài; Thứ hai là mở rộng và tăng khả năng quay vòng nguồn tài chính, điều này kéo theo đầu tư nhà nước từ thuế, doanh thu cũng như các hoạt động tài chính/tư bản hoá khác. Về vấn đề thuế, việc đưa vào áp dụng “**thuế tài sản**” và “**thuế phát triển đô thị**” được mạnh dạn gợi ý để Tỉnh Hà Tây có thể có được các khoản thu về thuế nhằm bồi hoàn lại cho các hoạt động đầu tư và các chi phí phải chi cho các dịch vụ xã hội và hành chính. Cần trực tiếp đa dạng hoá việc huy động các nguồn tài chính và vốn từ các loại tín dụng như trái phiếu, hoá đơn, giấy hẹn thanh toán, v.v...) cũng như cần tăng cường các chức năng bảo hành, tài chính, dự án, tài chính hợp tác và khoản vay từ các nghiệp đoàn tài chính.

Phát triển Hành lang 21



Hệ thống tài trợ của Chính phủ

2.14 KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG

● **Định nghĩa về kế hoạch hành động**

Quy hoạch Tổng thể cho phát triển khu đô thị Xuân Mai Hoà Lạc được bàn đến ở đây là “Quy hoạch cơ bản” giữ vai trò nền tảng cho việc thực thi. Một khi mà tầm quan trọng và ý nghĩa quốc gia của dự án còn chưa thay đổi thì Dự án sẽ vẫn được thực hiện theo đúng quy hoạch thậm chí trong trường hợp việc thực hiện có thể phải kéo dài thêm một thời gian đáng kể. Tuy thế, Quy hoạch Tổng thể cần phải rất linh hoạt trước những hoàn cảnh xung quanh về phương diện quy mô, mục tiêu và tốc độ phát triển của dự án. Theo nghĩa trên thì khủng hoảng kinh tế hiện nay trên toàn thế giới như một luồng gió mạnh đang cản trở tiến trình của Dự án.

Theo hướng này, cần chú ý đến Kế hoạch Hành động, mà thực ra là một **“phương án tối thiểu hoá chi phí”** của Giai đoạn IA dự kiến (năm 2005). Kế hoạch Hành động này sẽ được hình thành thông qua việc đưa vào các hạng mục được ưu tiên cao nhất với hệ thống cơ sở hạ tầng hỗ trợ và cơ sở vật chất tối thiểu, cơ bản tuân theo khuôn khổ cơ bản của Quy hoạch Tổng thể.

Là một phương án giảm thiểu chi phí ban đầu, Kế hoạch Hành động dự kiến bao gồm những hạng mục sau:

● **Di chuyển ĐHQG**

Chỉ thành lập mới một “Khoa Công nghệ” bằng cách phân tách và tổ chức lại trường Đại học Khoa học hiện có. Khoa công nghệ mới này có thể sẽ bao trùm các lĩnh vực thông tin, điện tử và viễn thông, công nghệ sinh học, cơ điện tử, vật liệu mới, năng lượng mới và công nghệ môi trường. Cùng với Khoa Công nghệ, một Viện Nghiên cứu Khoa học và Công nghệ cũng sẽ được thiết lập. Viện này sẽ mở rộng cửa cả cho các trường đại học và viện nghiên cứu bên ngoài. Trong khu ĐHQG sẽ xây dựng một vài cơ sở thể dục thể thao và ký túc xá để sử dụng cho SEA Games tổ chức vào năm 2003. Sau SEA Games thì sẽ chuyển giao những cơ sở này cho trường ĐHQG. Dân số có liên quan đến ĐHQG (không kể những người ăn theo) vào khoảng 2.000 người trong đó có 1.500 sinh viên và 500 cán bộ công nhân viên.

● **Phát triển Khu Công nghệ cao Hoà Lạc**

Một viện đào tạo và nghiên cứu mới tạm gọi là “Trung tâm Quốc gia về Nghiên cứu và Đào tạo công nghệ cao” sẽ được thành lập trong khu vực KCNC Hoà Lạc. Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường có kế hoạch thực hiện chương trình nâng cấp các Viện Đào tạo và Nghiên cứu hiện có tại Hà Nội bằng cách cải thiện các chương trình đào tạo và giáo trình, đổi mới và mở rộng thiết bị thí nghiệm, đào tạo giảng viên, các nhà nghiên cứu thông qua các khoá đào tạo trong và ngoài nước. Trung tâm Quốc gia sẽ được thành lập để thực hiện chương trình này. Đặc biệt,

trường Đại học Bách khoa Hà Nội và Trung tâm Quốc gia về Khoa học Tự nhiên và Công nghệ sẽ được kêu gọi để hỗ trợ thành lập Trung tâm Quốc gia về Nghiên cứu và Đào tạo Công nghệ cao. Ngoài trung tâm ra, sẽ bố trí một **“Trung tâm Công nghệ cao Hoà Lạc”** để phục vụ cho Trung tâm Dịch vụ, Khu Phần mềm, v.v. Dân số của Trung tâm Quốc gia về Nghiên cứu và Đào tạo Công nghệ cao (không kể những người đi theo) sẽ vào khoảng 1.500 người trong đó có 1.000 nhà nghiên cứu, thực tập sinh và 500 cán bộ công nhân viên.

● **Cơ sở hạ tầng và các công trình đô thị**

Cần bố trí một mạng lưới đường huyết mạch tối thiểu nối với Khoa Công nghệ, Viện Nghiên cứu Khoa học và Công nghệ, Trung tâm Quốc gia về Nghiên cứu và Đào tạo Công nghệ cao, Khu Trung tâm và các khu dân cư đã được chọn. Một khu phố nhỏ hơn với một trường tiểu học có quy mô 3.500 cũng sẽ được thực hiện. Sẽ bố trí các cơ sở cung cấp và xử lý chẳng hạn như điện, nước, nước thải, chất thải rắn v.v bằng cách cải tạo và mở rộng những hệ thống hiện có hoặc cung cấp mới các hệ thống với yêu cầu tối thiểu nếu thiếu các hệ thống phù hợp.

● **Hành động để bắt đầu**

Phần cốt lõi của dự án Phát triển Đô thị Hoà Lạc cần được đặt vào đúng quỹ đạo thực hiện khi hoàn thành Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể. Tuy nhiên, Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể không nhất thiết phải đầy đủ để hình thành ý kiến thống nhất giữa các cơ quan hữu quan và để xúc tiến nó theo hướng thực hiện. Do đó, Nghiên cứu Khả thi cho Kế hoạch Hành động (dự định tiến hành như Giai đoạn II của Nghiên cứu) sẽ trở nên rất quan trọng để hướng những nỗ lực và mối quan tâm của các bên liên quan theo hướng thực thi.

Nghiên cứu khả thi trên thực tế được coi là một bước của tiến trình thực thi vì mục đích của nó là theo đuổi sự tối ưu hoá để thực hiện về mặt hiệu quả đầu tư. Vì vậy, chúng tôi thiết tha đề nghị rằng Nghiên cứu Khả thi cần phải được thực hiện dưới sự chỉ đạo của các cơ quan chịu trách nhiệm trực tiếp đối với việc thực thi toàn bộ dự án. Theo hướng đó, cần thành lập một “Liên Ban quản lý dự án” càng sớm càng tốt, và sau này nó sẽ được tổ chức lại thành Cơ quan Phát triển Hành lang 21.

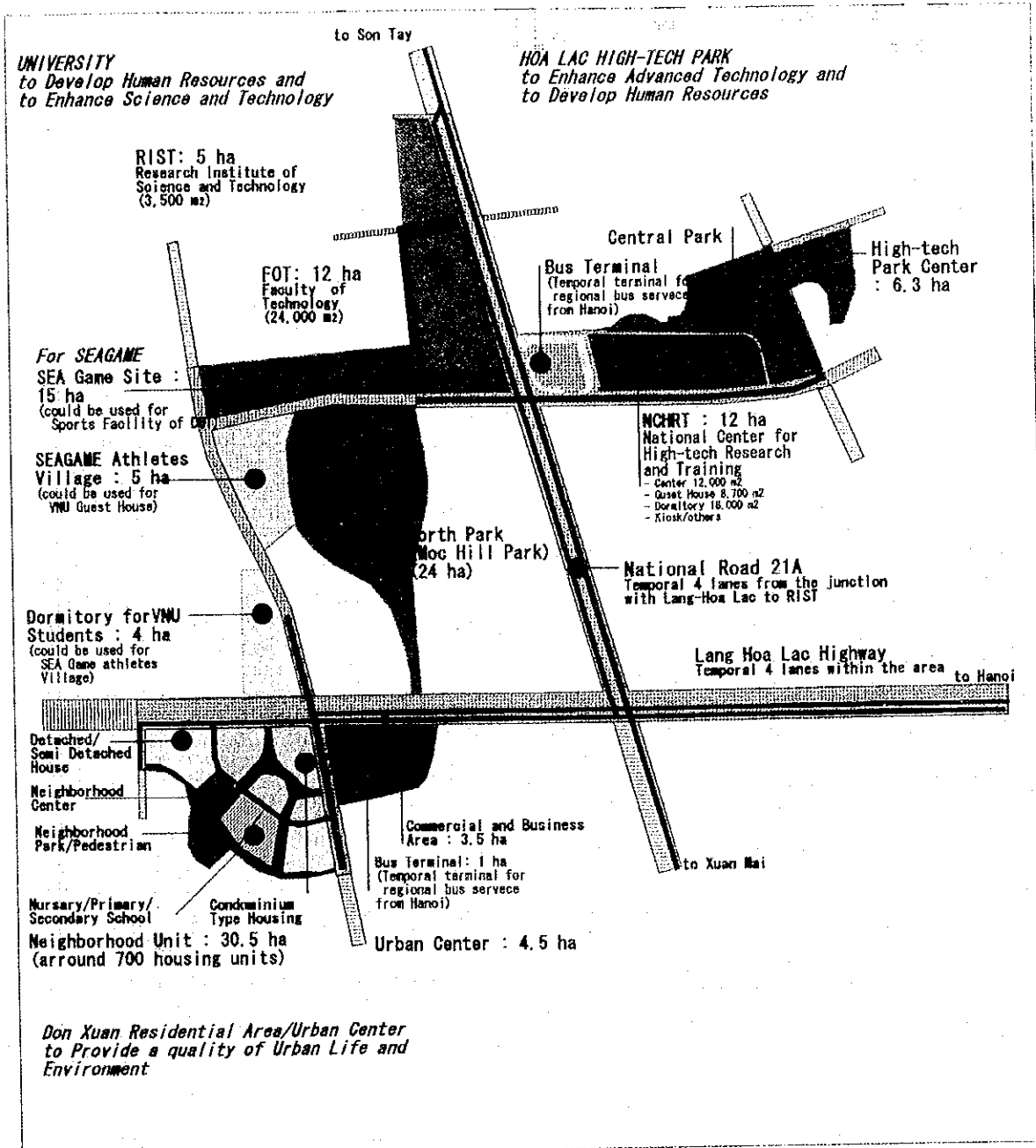
● **Tổng kết chi phí cho Kế hoạch Hành động**

Chi phí đầu tư cho Kế hoạch Hành động được dự tính sơ bộ như sau:

	Đơn vị : nghìn US\$
1. Xây dựng đường xá	15.078
2. Trung tâm Đô thị	405
3. XD các công trình cơ sở trong Khu ĐHQG	26.1595
4. XD các công trình trong KCNCHL	33.153
5. Nhà ở và công trình cộng đồng	7.379
6. Tổng chi phí	82.174

Ghi chú: Đoàn Nghiên cứu JICA

Phát triển Hành lang 21



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Kế hoạch Hành động

2.15 CHI PHÍ THỰC HIỆN VÀ ĐÁNH GIÁ DỰ ÁN PHÁT TRIỂN

● Khái quát

Tâm cơ Phát triển Đô thị Hoà Lạc và Xuân Mai rất lớn và phức tạp, và để thực hiện dự án này cũng cần một thời gian đáng kể trong hoàn cảnh nhiều biến đổi. Hơn nữa, cũng rất khó định lượng bằng tiền những ảnh hưởng của đầu tư đối với lĩnh vực phát triển nguồn nhân lực và khoa học công nghệ nên cũng sẽ rất khó đánh giá một cách rõ ràng lợi ích kinh tế của sự phát triển. Đánh giá dự án phát triển sẽ được bàn đến bằng các hạng mục cơ bản của nó chủ yếu bằng phương pháp định tính.

● Các ảnh hưởng kinh tế theo cấp số nhân

Các tác động kinh tế theo cấp số nhân của các dự án phát triển đô thị có mối liên quan đến các tác động kinh tế lan truyền ảnh hưởng đến nền kinh tế quốc gia, khu vực và các tác động xã hội lan truyền ảnh hưởng đến sự phát triển xã hội ở khu vực.

Trong số các ảnh hưởng kinh tế, theo các nghiên cứu được tiến hành ở Nhật Bản thì nhu cầu gia tăng đối với các ngành liên quan đến xây dựng và các ngành sản xuất sản phẩm quy nạp là những yếu tố nổi trội, chiếm khoảng từ 3,5 sản lượng tạo ra (1,6 lần về giá trị gia tăng). Xét về các tác động xã hội, việc nâng cao môi trường vật chất cũng như môi trường sống là những yếu tố chủ yếu mặc dù rất khó có thể định lượng bằng tiền các yếu tố này.

Do có ảnh hưởng lớn đối với sự phát triển kinh tế xã hội ở Việt Nam, có thể nói rằng dự án phát triển sẽ thu được kết quả theo cấp số nhân, không ít hơn 3 lần chi phí đầu tư.

● Đầu tư phát triển nguồn nhân lực

Như đã bàn đến trước đây trong khái niệm cơ bản, các nước đang phát triển cần tái định hướng con đường phát triển của họ theo hướng nội sinh nhiều hơn nhằm làm gia tăng nền tảng và khả năng kinh tế. Đương nhiên là trong những nỗ lực phát triển nội sinh này, không gì quan trọng hơn là việc phát triển nguồn nhân lực. Điều này càng được khẳng định khi mà hiện nay trên thế giới, hệ thống xã hội đang biến đổi theo hướng hệ thống hoá mạng lưới thông tin và hệ thống giá trị gia tăng định hướng chất xám.

Có thể định lượng các lợi ích kinh tế có được từ các hoạt động đầu tư vào ngành giáo dục, đặc biệt là giáo dục đại học căn cứ trên mức thu nhập gia tăng trong suốt cuộc đời, là kết quả của việc được tiếp nhận nền giáo dục đại học sau khi đã trừ đi chi phí cho giáo dục đại học. Các nghiên cứu gần đây được tiến hành ở Nhật

Bản chỉ ra rằng hoàn vốn kinh tế cho đầu tư giáo dục đại học là vào khoảng 10%.

Trong tình trạng Việt Nam thiếu hẳn nhu cầu thực sự đối với người có học vấn cao trong nước, có thể nói rằng các con số này còn cao hơn nhiều ở Việt Nam.

● Phát triển Công nghiệp

Việc thúc đẩy khoa học và công nghệ cũng có vai trò không kém phần quan trọng so với việc phát triển nguồn nhân lực, do đó Việt Nam cần nội địa hoá các công nghệ ngoại nhập và tăng cường sản xuất giá trị gia tăng nhằm tăng tính cạnh tranh của mình trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh dữ dội ở thế kỷ 21.

Cũng cần diễn giải các lợi ích kinh tế có được từ việc phát triển Khu Công nghệ cao Hoà Lạc trong bối cảnh của nó. Các lợi nhuận kinh tế có được từ sản lượng công nghiệp gia tăng hay từ các cơ hội việc làm được cung cấp cũng như các lợi nhuận tài chính từ việc bán hoặc cho thuê tài sản công nghiệp đều có thể chỉ ra tính khả thi cũng như cần thiết của việc phát triển.

Mặc dầu chỉ đơn giản căn cứ trên giá trị công nghiệp gia tăng, một nghiên cứu trước đây của JICA đã chỉ ra rằng tỉ lệ hoàn vốn kinh tế dự tính cho dự án Phát triển KCNC Hoà Lạc là 25,9%. Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường đã tiến hành tính toán lại trên cơ sở chỉ xét đến phát triển giai đoạn đầu (200 ha tới năm 2003) và kết quả là 14,3%.

● Đánh giá về môi trường

Khu vực Phát triển Đô thị Hoà Lạc và Xuân Mai hầu hết là đất canh tác và có thể có ít các loài động thực vật quý hiếm cần được bảo tồn đứng trên phương diện môi trường tự nhiên. Tuy nhiên, như đã đề cập đến trước đây, một trong những ý tưởng quy hoạch cơ bản là tạo ra một "Thành phố vườn" hay "Thành phố sinh thái". Đứng trên quan điểm đó, cần hết sức chú ý đến vấn đề môi trường có thể xảy ra trong thời gian phát triển và giai đoạn sau phát triển như nêu dưới đây:

1. áp dụng kỹ thuật xây dựng thích hợp và sử dụng như các hoạt động cắt và lấp để giảm bớt những ảnh hưởng môi trường tiêu cực;
2. Khảo sát và tiếp cận cụ thể động thực vật cần bảo tồn trong khu vực như một kế hoạch bảo vệ rừng;
3. áp dụng các biện pháp thích hợp để hài hoà các công trình nhân tạo với cảnh quan thiên nhiên trong khu vực;
4. Chuẩn bị cơ sở hạ tầng phát triển tốt để bảo tồn môi trường và các biện pháp chống ô nhiễm môi trường chẳng hạn như cấp nước, nước thải và hệ thống đổ rác thải;
5. áp dụng các biện pháp chống ô nhiễm tại nguồn hơn là kỹ thuật cuối ống để giảm

thiếu các ảnh hưởng môi trường do rất nhiều các hoạt động gây nên, đặc biệt trong các khu vực KCNC Hoà Lạc, Phú Cát, Đồng Xuân và Xuân Mai;

6. Cần tiến hành đánh giá ảnh hưởng môi trường (EIA) để tiếp cận được những ảnh hưởng tiềm năng bên trong và xung quanh Khu vực Phát triển trong suốt cả giai đoạn xây dựng và vận hành và đề xuất chính sách để bảo tồn môi trường trong khu vực.

● **Chi phí đầu tư**

Chi phí đầu tư được ước tính dựa trên các điều kiện sau. Chi phí là tổng các khoản chi cho việc phát triển cơ sở hạ tầng và các công trình không kể các nguồn cấp vốn (bao gồm cả quỹ của nhà nước và tư nhân). Tuy nhiên, các khoản chi cho đường cao tốc Láng Hoà Lạc và hệ thống vận

tải đường sắt có năng lực có thể được xây dựng trong tương lai cũng sẽ không được tính vào chi phí bên ngoài:

1. Chi phí dựa trên giá hiện hành của năm 1998;
2. Tỷ giá hối đoái quy đổi đồng Việt Nam sang đô la Mỹ là 13.900 đồng tương đương với 1 đô la;
3. Chi phí sẽ bao gồm tất cả các khoản chi có liên quan bao gồm các chi phí cho kỹ thuật, công việc hiện trường, chi phí xây dựng và chi phí ngẫu nhiên cho cơ sở vật chất;
4. Chi phí sẽ không bao gồm chi phí trưng thu đất và chi phí tái định cư của người dân;
5. Chi phí cho phát triển công nghiệp không bao gồm chi phí cho cơ sở sản xuất và thiết bị trong nhà máy;
6. Chi phí không bao gồm bất cứ loại thuế và lệ phí nào.

Construction Cost for Hoa Lac and Xuan Mai Development Project (1998 basis)

Unit: Million US\$

Development Components	Phase 1A	Phase 1B	Phase 2	Total	
1 VNU (Public Sector) Zone	234	175	303	713	10%
2 HHTP Zone	1,024	579	992	2,595	36%
3 Phu Cat Industrial Zone	77	105	198	380	5%
4 C21 Urban Center Area	94	136	206	436	6%
5 Xuan Mai Industrial Zone	56	34	223	313	4%
6 Housing and Public Facilities	504	174	654	1,333	18%
6 Road/Transportation Facilities	0	167	168	537	7%
7 Infrastructure	360	174	402	935	13%
Water Supply	133	27	72	232	3%
Electric Power Supply	122	81	102	304	4%
Telecommunication	36	29	135	200	3%
Sewerage Disposal	63	37	93	193	3%
Solid Waste Disposal	6	-	-	6	0%
8 Total Cost	2,349	1,545	3,147	7,242	100%
Public Sector Investment	791	724	1,373	3,089	43%
Third Sector Investment	66	40	120	226	3%
Private Sector Investment	1,492	781	1,655	3,927	54%
(Land Acquisition Cost for reference*)	24	20	45	88	(1.2%)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1. Chuẩn bị đất/quy hoạch cảnh quan bao gồm chi phí cho việc dọn dẹp mặt bằng, san nền, thoát nước trong khu vực, tạo ra không gian mở, đường đi bộ, không gian mở bên hồ
2. Chi phí phát triển KCNC Hoà Lạc và Công nghiệp không bao gồm chi phí cho thiết bị, máy móc do những nhà máy trong khu vực đó lắp đặt
3. Các đường trong khu trừ đường trong khu vực bên ngoài, và không bao gồm chi phí cho việc phát triển hệ thống giao thông lớn trong tương lai
4. Hệ thống cung cấp nước bao gồm chi phí cho các công trình khai thác/làm sạch nước, các ống dẫn và hồ chứa nước trong khu vực Hoà Lạc.
5. Đường dây 220kV bao gồm chi phí của các đường dây cung cấp thêm từ Hoà Bình đến Xuân Mai.

