

Phát triển Hành lang 21

2.2.3 Định hướng phát triển không gian (Bộ Xây dựng)

(1) Lựa chọn khu vực phù hợp cho phát triển đô thị

Sử dụng vùng đồi thoải dọc hai bên đường cao tốc 21A từ Miếu Môn qua Xuân Mai, Hoà Lạc, Sơn Tây. Giới hạn: giáp sông Hồng ở phía Bắc, hồ Tuy Lai ở phía Nam, sông Tích ở phía Đông và núi Ba Vì ở phía Tây.

Hướng dốc theo địa hình tự nhiên: từ Tây sang Đông, có sông Tích ở phía Đông là nơi thoát nước mưa tự nhiên và là sông tự nhiên.

Đất được lựa chọn phát triển chủ yếu là vùng đất trồng trọt, đất đồi, thung lũng trồng cây công nghiệp và rừng tái sinh. Tỷ lệ đất đã được sử dụng để xây dựng là không đáng kể.

Tổng diện tích đất có thể khai thác là 80.000ha.

(2) Khu đô thị Miếu Môn

Chức năng đô thị: là sân bay quốc tế, trung tâm dịch vụ sân bay quốc tế và là vị trí quốc phòng quan trọng.

Bao gồm các chức năng sau:

- (a) Sân bay quốc tế Miếu Môn: khu đường băng, khu vực hàng không an toàn, khu nâng cấp mới dựa trên khu vực hàng không hiện có.
- (b) Dịch vụ hàng không và trung tâm du lịch: Trung tâm dịch vụ hàng không sẽ được đặt ở phía Bắc của hồ Đập Xương và Trung tâm dịch vụ ở xung quanh hồ Đập Xương (ngại trừ phía bắc).
- (c) Cụm sản xuất hàng tiêu dùng Văn Sơn: sản xuất thủ công mỹ nghệ sẽ được đặt ở phía Tây của hồ Văn Sơn với diện tích là 100ha.
- (d) Khu dân cư được tổ chức dưới dạng hoàn toàn là phố vườn ở phía Nam và phía Tây của khu du lịch xung quanh hồ Đập Xương.
- (e) Công viên cây xanh, hồ, thể dục thể thao: xây dựng một phần gần sông Văn Sơn ở phía Bắc, một phần Đập Xương tại trung tâm đô thị, rừng và sân golf ngoại ô ở phía Tây Nam.

(3) Khu đô thị Xuân Mai

Giữ chức năng đô thị là trung tâm công nghiệp kinh tế tập trung và là khu vực quốc phòng quan trọng. Các chức năng như sau:

- (a) Hệ thống công nghiệp và kho bãi: dự kiến xây dựng một khu công nghiệp vật liệu xây dựng, lắp ráp cơ khí và sản xuất tại Thủy Xuân Tiên với quy mô 450 ha và một khu công nghiệp sản xuất các sản phẩm tiêu dùng chất lượng cao tại Hoà Sơn với quy mô 150 ha.

Phát triển Hành lang 21

- (b) Các khu vực quốc phòng: cơ sở quốc phòng hiện có sẽ được chủ yếu duy trì và chỉ lên kế hoạch thay đổi hệ thống cơ sở hạ tầng ngoại biên.
- (c) Các khu dân cư: trên cơ sở cải tạo một phần và xây mới 4 tiểu khu vực: Hoà Linh, Sơn Linh, Bắc Thuỷ Xuân Tiên, Nam Thuỷ Xuân Tiên với quy mô trung bình 40,000 người cho mỗi tiểu khu vực.
- (d) Trung tâm dịch vụ công cộng đô thị bao gồm trung tâm hành chính ở phía Nam núi Nứt, trung tâm thương mại và dịch vụ ở ngã tư Xuân Mai
- (e) Trung tâm thể thao và văn hoá tại 2 khu vực: hồ Thuỷ Xuân Tiên và cầu bắc qua sông Bùi.
- (f) Hệ thống công viên cây xanh, mặt nước: bao gồm hệ thống toàn bộ cả cây xanh của các sông và hồ chia các chức năng đô thị của công viên "Tam Hội Tụ" thành công viên hồ Thuỷ Xuân Tiên và công viên rừng sinh thái ở khu vực đồi và núi cao.

(4) Khu đô thị Hoà Lạc

Chức năng đô thị: là trung tâm công nghiệp, kinh tế và du lịch và trung tâm thể thao văn hoá quốc gia - trung tâm đào tạo, nghiên cứu quốc gia và trung tâm công nghệ cao quốc gia, một cầu nối giao thông và trung tâm quốc phòng quan trọng.

Các chức năng bao gồm:

- (a) Công nghiệp và khu công trình: khu công nghiệp công nghệ cao tập trung với quy mô 1,200ha sản xuất các sản phẩm công nghệ cao và khu công nghiệp quốc gia và quốc tế với quy mô 1.650ha.
- (b) Hệ thống các trường đại học và học viện nghiên cứu khoa học được dự kiến là trung tâm đào tạo hoàn thiện nằm trong khu vực ĐHQG, ĐH quốc tế và một phần được đặt tại khu vực công nghệ cao Hoà Lạc với quy mô 1.000ha.
- (c) Quận dân cư: bao gồm khu vực dân cư Đồng Xuân với quy mô lớn dành cho cán bộ và công nhân của khu vực công nghiệp công nghệ cao và trường ĐHQG. Khu dân cư qui mô trung bình Bình Yên cho cán bộ và nhân viên của KCNC Hoà Lạc và Trường ĐH Quốc tế. Sinh viên ở tại khu nội trú của ĐHQG, phần lớn người lao động trong khu công nghệ cao sẽ ở tại khu ở cao cấp nằm trong KCNC Hoà Lạc.
- (d) Hệ thống cơ sở hạ tầng công cộng đô thị cấp 1 bao gồm trung tâm thương mại hành chính Hoà Lạc từ núi Đồi Đụn đến quốc lộ 21A và trung tâm thể thao-văn hoá-giải trí-du lịch Đồng Mô.
- (e) Hệ thống cơ sở hạ tầng công cộng đô thị cấp 2 bao gồm các trung tâm dịch vụ thuộc mỗi khu vực bên trong của ĐHQG, KCNC Hoà Lạc và khu vực công nghiệp kỹ thuật cao.
- (f) Hệ thống cây xanh-một phần của khu thể thao, phần mặt nước bên trong

Phát triển Hành lang 21

của cụm công viên lớn như Đồng Xuân, hồ Tân Xã, Thần Lăn, Phú Cát, Đồng Mô và phân công viên sinh thái bao quanh khu bên trong.

(5) Khu đô thị Sơn Tây

Giữ chức năng đô thị là một trung tâm dịch vụ du lịch, một vị trí quốc phòng quan trọng. Bao gồm các khu chức năng đô thị sau:

- (a) Thị xã Sơn Tây cũ: bao gồm các khu nhà ở tại phường Ngô Quyền, Quang Trung và ở Phú Nhĩ, Thích Khê, xóm Mai Thái, trung tâm hành chính văn hoá, cảng sông, các trung tâm công nghiệp, du lịch và sản xuất thiết bị.
- (b) Khu vực Sơn Lộc: bao gồm các khu nhà ở tại phường Sơn Lộc, thôn Nghĩa Phú, thôn Mai Trác và trung tâm dịch vụ thương mại và du lịch cùng với hệ thống giao thông.
- (c) Khu vực đô thị Xuân Khanh: bao gồm các khu nhà ở tại phường Xuân Khanh và trung tâm dịch vụ du lịch và công nghiệp chế biến.
- (d) Các khu vực đô thị quân sự: các công trình hiện có nằm tại phía nam của đường 87A.
- (e) Cây xanh, công viên và sân: thành cổ-sẽ thành công viên bảo tàng trung tâm, khu vực cây xanh dọc sông Tích Giang với công viên môi trường và các di sản lịch sử và văn hoá khác.

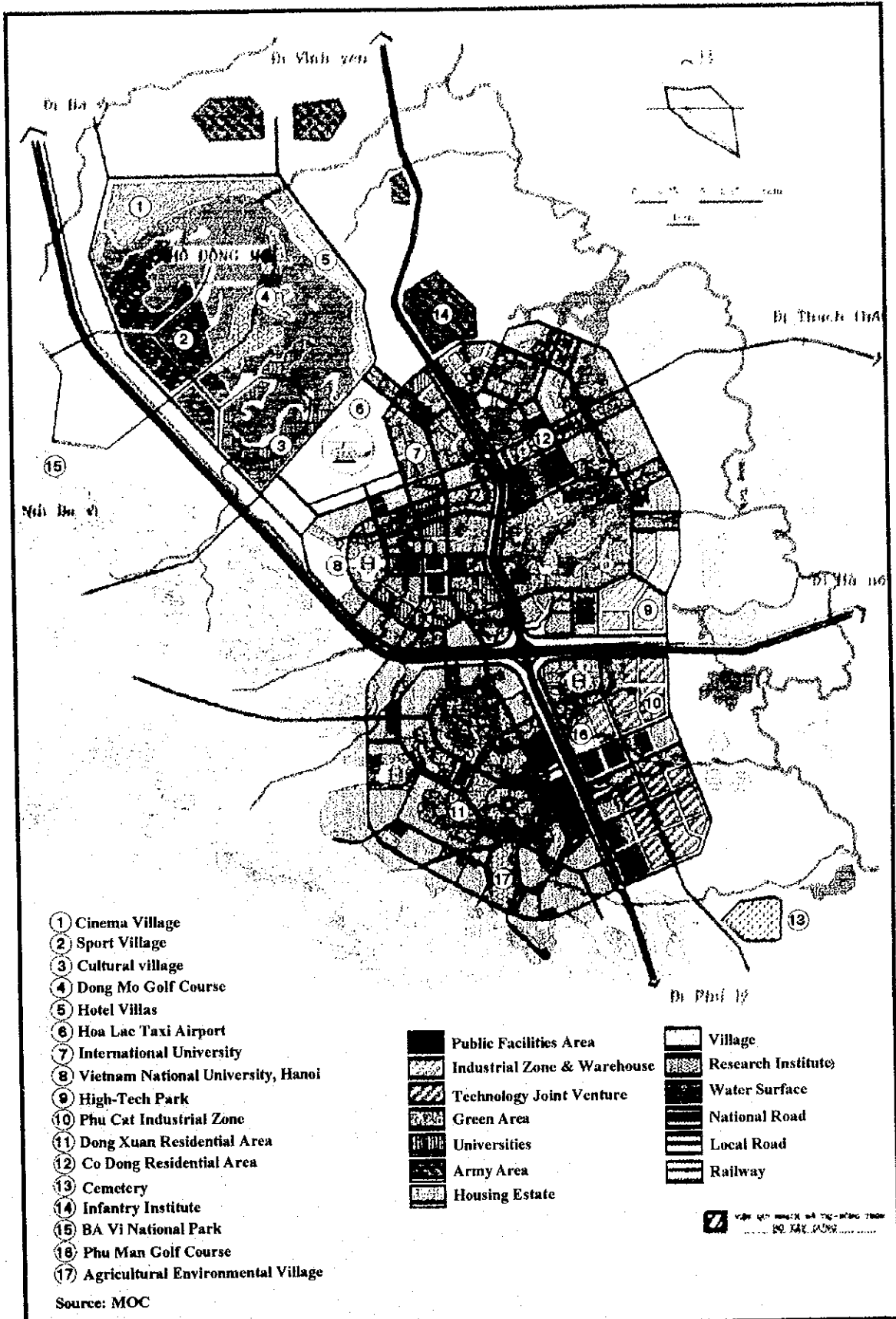
(6) Khu du lịch Ba Vì

Khu vực chăm sóc sức khoẻ và thể thao Ba Vì bao gồm đất của 11 xã miền núi gần sông Đà (trong đó 7 xã giáp với công viên quốc gia và 4 xã ở phía Bắc Suối Hai), với tổng diện tích 24.754 ha (5.000 ha rừng tự nhiên và 1,200 ha là hồ Suối Hai). Dân số hiện tại là 60.000 người.

2.2.4 Kế hoạch phát triển Giai đoạn 1 (Bộ Xây dựng)

(1) Mục tiêu phát triển giai đoạn 1

- Dự kiến khai thác hiệu quả đất đai, các phong cảnh thông qua việc chuẩn bị san lấp đất cho khu vực 21A. Bước đầu dự kiến xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị và các cơ sở vật chất để lập kế hoạch cho những năm đầu của thế kỷ 21.
- Tạo cơ sở để gọi vốn đầu tư và thiết lập quản lý đối với tất cả các dự án đầu tư trên mọi lĩnh vực.
- Phân định rõ ràng các phần dành cho phát triển dài hạn của toàn bộ khu vực theo Quy hoạch chung.
- Hạn chế xu hướng lập một quy hoạch lý tưởng cho phát triển dài hạn trên quy mô tổng hợp.
- Đáp ứng những đòi hỏi về xây dựng cho 10 năm của Bước 1.



Hình 2.2.2 Quy hoạch Phát triển đô thị mới Hoà Lạc (Bộ xây dựng)

Phát triển Hành lang 21

(2) Quy hoạch sử dụng đất

1) Nguyên tắc sử dụng đất

- (a) Đầu tư toàn diện trên mọi lĩnh vực
- (b) Đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của tất cả các lĩnh vực
- (c) Phân chia vốn đầu tư một cách mềm dẻo và phù hợp
- (d) Tạo cơ sở cho các bước tiếp theo
- (e) Xây dựng cơ sở hạ tầng trung tâm gần QL21A, đường cao tốc Láng-Hoà Lạc và đường cao tốc Bắc-Nam
- (f) Tuân thủ chặt chẽ việc lập quy hoạch toàn diện của thành phố Hoà Lạc.

2) Yêu cầu về đất (xem Bảng 2.2.5.)

Bảng 2.2.5 Nhu cầu đất cho phát triển Giai đoạn 1 của Bộ Xây dựng (1996-2005)

TT	Thành phố nhỏ	Đất dân dụng (A)		Đất ngoài dân dụng (B)		Tổng diện tích đất cần thiết cho giai đoạn đầu (A + B)	
		Mục tiêu (m ² /p)	Diện tích (ha)	Mục tiêu (m ² /p)	Diện tích (ha)	Mục tiêu (m ² /p)	Diện tích (ha)
I	Miếu Môn	95	47.5	70.5	352.5	165.5	4,000
II	Xuân Mai	90	540	76.7	460	166.7	1,000
III	Hoà Lạc	95	1,425	165.0	2,475	260	3,900
IV	Sơn Tây	75	450	40.3	250	115.3	700
	Tổng cộng		2,462.5		3,537.5		6,000

2.2.5 Nghiên cứu quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng

(1) Đặc điểm của quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng

Hành lang 21 bao gồm 4 quận là Miếu Môn, Xuân Mai, Hoà Lạc và Sơn Tây. Các quận này nối liền với nhau nhờ Hành lang 21 và do vậy, mối liên hệ giữa các quận này cũng được xem xét đến đối với sự phát triển tương lai.

Trong 4 quận này, Miếu Môn, Xuân Mai và Sơn Tây đã có tích lũy đô thị hay tích lũy cộng đồng và do đó nên phát triển theo dạng “mở rộng”. Ngược lại, Hoà Lạc được xây dựng mới mặc dù đã có một số xã (làng) trong khu vực dự kiến. Hành lang 21 có thể được phát triển như một thành phố mới và hấp dẫn bằng cách tận dụng những lợi thế của tích lũy đô thị hiện có cũng như những đặc điểm lịch sử và văn hoá đặc sắc của nó.

Quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng thiết kế khu vực phát triển chủ yếu nằm trên các đồi thoải để tránh lụt trong mùa mưa cũng như giảm diện tích nông nghiệp vì đây là một ngành quan trọng trong khu vực.

Rõ ràng là thành phố mới Hoà Lạc là trung tâm của toàn bộ Hành lang 21 nơi mà các chức năng đô thị tập trung với dân số qui định trên 70% hay 670.000

Phát triển Hành lang 21

người trên diện tích 12.500 ha nằm trong mục tiêu dân số một triệu trên toàn bộ khu vực rộng 17.500 ha theo Quy hoạch Tổng thể của Bộ Xây dựng.

Đặc thù khu vực Hoà Lạc như sau:

- (a) Vị trí trung tâm của Hành lang 21
- (b) Có đất tập trung, quy mô lớn để phát triển
- (c) Liên kết với trung tâm Hà Nội qua đường cao tốc Láng-Hoà Lạc hiện đang được thi công.

Các đặc điểm này thể hiện tiềm năng phát triển rất lớn và do đó phải tập trung nỗ lực phát triển Hoà Lạc để định vị nó như là trung tâm của Hành lang 21 tập trung nhiều chức năng đô thị đa dạng. Hơn nữa, nó có tầm quan trọng chiến lược là các chức năng cơ bản sẽ đưa vào sử dụng ở Hoà Lạc như phát triển nguồn nhân lực, R&D và công nghiệp công nghệ cao cần được phát triển trong mối liên hệ lẫn nhau. Trong tình huống này, ý tưởng tập trung những chức năng ngay gần Khu trung tâm ở Hoà Lạc là rất cần thiết để đảm bảo cho một thành phố thống nhất.

Trên đây là những đặc điểm của Quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng được nhận thấy là hoàn hảo và quan trọng và do vậy, nó sẽ được Đoàn nghiên cứu cơ bản tuân theo trong Nghiên cứu Quy hoạch Tổng thể.

(2) Xem xét Quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng

Đoàn Nghiên cứu đồng ý với một số sửa đổi trong khuôn khổ cơ bản mà quy hoạch tổng thể Bộ Xây dựng đã thiết lập (Hình 2.2.1). Tuy nhiên, Đoàn Nghiên cứu có một số nhận xét như sau để cân nhắc và kết hợp vào Quy hoạch Định hướng tiếp theo.

1) Hệ thống quy hoạch và phát triển đô thị

Phần trung tâm phát triển Hành lang 21 là phát triển một thành phố mới tại Hoà Lạc, nơi các chức năng đô thị như ĐHQG, KCNC Hoà Lạc, khu nhà ở Đồng Xuân sẽ được đưa vào như những dự án đi trước. Quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng được coi như là nguyên tắc chỉ đạo cho việc phát triển Hành lang 21, xác định rõ các cơ quan chịu trách nhiệm đối với mỗi hạng mục.

- (a) Thành phố Đại học của trường ĐHQG Hà Nội
- (b) KCNC Hoà Lạc của Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường
- (c) KCN Phú Cát của tỉnh Hà Tây
- (d) Khu nhà ở Đồng Xuân và Bình Yên của Bộ Xây dựng

Trong hệ thống thực hiện dự án ở Việt Nam, mỗi cơ quan hữu trách độc lập xin phê duyệt của Thủ tướng để phát triển và thực hiện dự án đó, gọi là “hệ thống ban quản lý”. Tuy nhiên, cũng giống như việc phát triển thành phố mới tại Hoà Lạc, mối liên hệ chặt chẽ giữa các chức năng được đưa vào là khá cần thiết nhằm đảm bảo các chức năng trung tâm cho phát triển nguồn nhân lực, R&D và phát triển công nghệ tiên tiến. Trên thực tế, nhiều thành phố khoa học trên thế giới đã đi qua con đường phát triển với mối liên hệ ba bên giữa giáo dục, nghiên cứu và công nghiệp. Trong hoàn cảnh này, việc thiết lập một hệ thống

Phát triển Hành lang 21

để có thể thực hiện đồng bộ và toàn diện hơn việc phát triển đô thị nêu trên được coi là cần thiết.

2) Nghiên cứu cấu trúc đô thị

Theo quy hoạch của Bộ Xây dựng, ĐHQG Hà Nội, KCNC Hoà Lạc, Khu nhà ở Đồng Xuân và KCN Phú Cát được dự kiến phát triển một cách riêng rẽ với quy mô của mỗi khu là trên 1.000 ha và như vậy, mối liên hệ chức năng giữa chúng có thể là chưa đầy đủ. Vấn đề này có thể giao cho hệ thống ban quản lý nói trên. Khi nói đến cơ cấu đô thị, ý tưởng đảm bảo mối liên hệ hiệu quả giữa các khu chức năng sẽ trở nên cần thiết và điều này đòi hỏi phải có trung tâm đô thị hấp dẫn và mạng lưới đường bộ liên kết các khu vực với nhau.

Về sử dụng đất, không nhất thiết phải lựa chọn quy mô lớn cứng nhắc và nhu cầu thực sự là phải đảm bảo sử dụng đất có sẵn và vị trí phải gần với nơi ở và làm việc. Lấy ví dụ về phát triển đô thị trên thế giới với quy mô của một thành phố là 2.000-3.000 ha thì nó không không phù hợp để sử dụng theo đúng hình mẫu sử dụng đất thực sự và riêng biệt.

Quan trọng hơn, việc phát triển đô thị cần phải theo đuổi tính đồn kết trong quá trình thực hiện để chi phí xây dựng cơ sở hạ tầng được giảm thiểu hay hiệu quả đầu tư được nâng lên tối đa. Trong mối liên hệ này, sự phát triển độc lập và riêng biệt của mỗi khu chức năng sẽ kéo theo những bất lợi làm cho chi phí cơ sở hạ tầng cao hơn và hiệu quả phát triển tích lũy kém hơn. Do đó, việc thiết lập một hệ thống kết nối bốn khu chức năng đô thị này cũng là rất quan trọng mà nhờ đó đảm bảo được sự phát triển của thành phố một cách đồng bộ.

3) Mạng lưới đường huyết mạch

Theo quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng, Quốc lộ 21A và đường cao tốc Láng-Hoà Lạc sẽ chạy qua khu vực Hoà Lạc theo các hướng từ Bắc đến Nam và từ Đông sang Tây và như vậy sẽ chia khu vực này thành bốn khu chức năng. Và một nút giao lập thể lớn được quy hoạch tại điểm giao cắt của hai con đường này. Đường huyết mạch này xứng đáng đảm bảo việc tiếp cận tốt từ các khu chức năng ra đến các đường huyết mạch trong khi lại có nhược điểm là chia cắt khu vực này và làm trầm trọng thêm môi trường đô thị. Đặc biệt, Quy hoạch Tổng thể lại lựa chọn phân đất rộng đến 300-400m phía bên phải đường bao gồm cả vành đai xanh dẫn đến việc mất khả năng liên kết lẫn nhau giữa các khu vực chức năng và gây khó khăn trong việc phát triển Khu trung tâm như sẽ trình bày ở phần sau.

Để tránh những vấn đề này, Quốc lộ 21A cần phải có tuyến tránh để hạn chế đi lại trong khu vực trung tâm và do vậy đảm bảo được mối liên kết hiệu quả của bốn khu chức năng và sử dụng đất một cách linh hoạt trên toàn bộ khu vực.

4) Vị trí của Khu trung tâm

Theo quy hoạch tổng thể của Bộ Xây dựng, trung tâm đô thị sẽ đặt ở giữa khu Đồng Xuân tiếp giáp với Quốc lộ 21A, như vậy có vẻ hợp lý vì khu vực này thu hút hơn một nửa số dân của toàn bộ Hành lang 21. Tuy nhiên, trung tâm đô thị cần phải đảm nhiệm không chỉ chức năng hỗ trợ cuộc sống và các hoạt động đô

thị mà còn phải biểu đạt được hình ảnh của cả thành phố và trong trường hợp này, nó cần phải được đặt ở trung tâm của bốn khu chức năng.

Ngoài ra, cần cân nhắc kỹ đến trung tâm đô thị (Khu trung tâm) nơi sẽ bố trí hệ thống vận tải đường sắt lớn (MRT) và bến xe. Qua việc bố trí tuyến tránh Quốc lộ 21 như đã trình bày ở trên thì có thể đặt Khu trung tâm nơi giao cắt giữa tuyến 21A và đường cao tốc Láng-Hoà Lạc.

Một điều nhận thấy quan trọng là việc thực hiện thành công hai dự án ĐHQG và KCNC Hoà Lạc là đặc biệt quan trọng để tạo nên động lực cho việc tiến hành toàn bộ dự án. Từ khía cạnh này, những chức năng hỗ trợ khác nhau cần được gắn liền với Khu trung tâm để chúng có thể tạo ra những biện pháp khuyến khích đảm bảo việc di chuyển trường ĐHQG một cách trôi chảy và đưa các nhà đầu tư đầy tiềm năng đến KCNC Hoà Lạc.

5) Hình mẫu phát triển

Theo Quy hoạch Tổng thể của Bộ Xây dựng, đất được sử dụng cho các mục đích đô thị theo cách bao quanh đất tự nhiên (rừng và hồ) ở mỗi khu vực chức năng nhằm bảo tồn nguyên trạng đất tự nhiên và đảm bảo tiếp cận tốt từ các khu vực nhà ở. Quy hoạch tổng thể đưa ra ý tưởng về một thành phố vườn với lợi thế sử dụng môi trường tự nhiên.

Tuy nhiên, hình mẫu phát triển này còn nhiều tồn tại. Trước hết, nó có thể làm giảm hiệu quả đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng; thứ hai, là tính không phù hợp để tiếp cận với Khu trung tâm và tính không hiệu quả của luồng giao thông nội hạt, và thứ ba là môi trường tự nhiên bị gián đoạn do sử dụng đất cho các chức năng đô thị. Từ khía cạnh môi trường này, đất tự nhiên cần được duy trì và tiếp tục phát triển tự nhiên và nhờ đó mà đảm bảo được môi trường sống và tính vận động của môi trường sinh thái. Đây thực sự là một trong các điều kiện cơ sở để thiết lập nên một thành phố sinh thái (được gọi là “**thành phố Sinh thái-Khoa học**”).

Hình mẫu phát triển đô thị được lựa chọn cho quy hoạch phát triển cần đảm bảo tính hiệu quả và tạo lập một cách hữu hiệu thành phố mới với sự quan tâm sâu sắc tới khía cạnh sinh thái này.

2.3 Xem xét di chuyển Đại học Quốc gia Việt Nam

2.3.1 Tình hình Đại học Quốc gia

Trường Đại học Quốc gia Việt Nam (ĐHQG) được thành lập theo Nghị định 97/CP ngày 10 tháng 12 năm 1993. Nghị định này do Chính phủ Việt Nam ban hành đã thống nhất ba trường đại học hàng đầu thành lập vào những năm 1950, đó là các trường Đại học Tổng hợp Hà nội, trường Sư phạm 1 Hà nội và trường Sư phạm ngoại ngữ Hà nội. ĐHQG hoạt động theo quy định riêng do Thủ tướng Chính phủ Việt nam ban hành (Quyết định 477/TTg ngày 5 tháng 9 năm 1994). ĐHQG giữ một vị trí đặc biệt trong hệ thống giáo dục đại học của Việt Nam, được quyền làm việc với các bộ chức năng để giải quyết những vấn đề liên quan đến ĐHQG.

ĐHQG được chia thành năm trường đại học trực thuộc như sau:

Phát triển Hành lang 21

- (a) Trường Đại học Đại cương,
- (b) Trường Đại học Khoa học Tự nhiên,
- (c) Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn,
- (d) Đại học Sư phạm
- (e) Đại học Ngoại ngữ

Hiện nay, ĐHQG có ba khu trường chiếm tổng diện tích 39 ha ở các địa chỉ sau:

- (a) 19 Lê Thánh Tông, (ở Trung tâm Thành phố Hà Nội): 4,3 ha
- (b) Cầu Giấy, (ở phía Tây Thành phố Hà Nội): 27 ha, và
- (c) Thượng Đình và Mễ Trì, 90 Đường Nguyễn Trãi: 7,7 ha.

ĐHQG dự tính sẽ di chuyển các khu trường này đến Khu vực Hoà Lạc. Dự án phát triển khu Đô thị Hoà Lạc và Xuân Mai bao gồm cả việc di chuyển ĐHQG đến Khu vực Hoà Lạc. Việc di chuyển ĐHQG là để tổ chức lại và thống nhất các trường đại học trực thuộc thành một trường tổng hợp toàn diện trong thời gian trước mắt và sau đó thống nhất các trường không trực thuộc trong thời gian trung hạn và lâu dài. Việc bố trí lại ĐHQG dự kiến sẽ đáp ứng được nhu cầu giáo dục đại học ngày càng tăng cũng như phát triển khoa học và công nghệ trong nước. Khi nhận biết và thống nhất được thì cần phải ưu tiên cho việc tăng cường các lĩnh vực khoa học và công nghệ, nhằm thiết lập mối liên hệ ba bên giữa các trường đại học, các doanh nghiệp, và các viện nghiên cứu và triển khai của nhà nước và tư nhân.

2.3.2 Định hướng của Chính phủ về việc di chuyển ĐHQG

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê chuẩn quy hoạch định hướng của trường ĐHQG ban hành ngày 26 tháng 1 năm 1998 có những nội dung sau:

ĐHQG là trung tâm giáo dục, đào tạo và nghiên cứu khoa học đa ngành và cũng là đầu mối liên kết liên ngành giữa các trường đại học, các viện nghiên cứu, các cơ sở thí nghiệm, đảm bảo sự liên kết giữa đào tạo, nghiên cứu khoa học và chuyển giao công nghệ. ĐHQG cũng là một trung tâm văn hoá có vai trò phát triển khoa học và giao lưu văn hoá trong giáo dục đại học ở Việt Nam. Theo các chính sách này, dự kiến ĐHQG sẽ đảm nhận những chức năng i) giáo dục, nghiên cứu và các hoạt động liên quan khác và ii) giao lưu khoa học, văn hoá trong giáo dục đại học ở Việt Nam.

Dự kiến ĐHQG sẽ phát triển thành một trường đại học toàn diện bao quát các lĩnh vực nghiên cứu cũng như các hoạt động đào tạo và giáo dục đại học, điều này đòi hỏi ĐHQG phải tăng thêm các khoá học chuyên sâu trong những lĩnh vực cơ bản. Trong mối liên hệ, giao lưu khoa học và văn hoá, dự kiến ĐHQG sẽ đảm nhiệm những chức năng trung tâm là mạng lưới thông tin giữa các học viện với nhau cũng như giữa các học viện với các ngành công nghiệp và thúc đẩy giáo dục đại học trên toàn quốc thông qua các hình thức như giáo dục từ xa, qua thư từ và giáo dục xã hội v.v... Theo kế hoạch diện tích bố trí lại trường là 1.000 ha và quy mô giáo dục phát triển như sau:

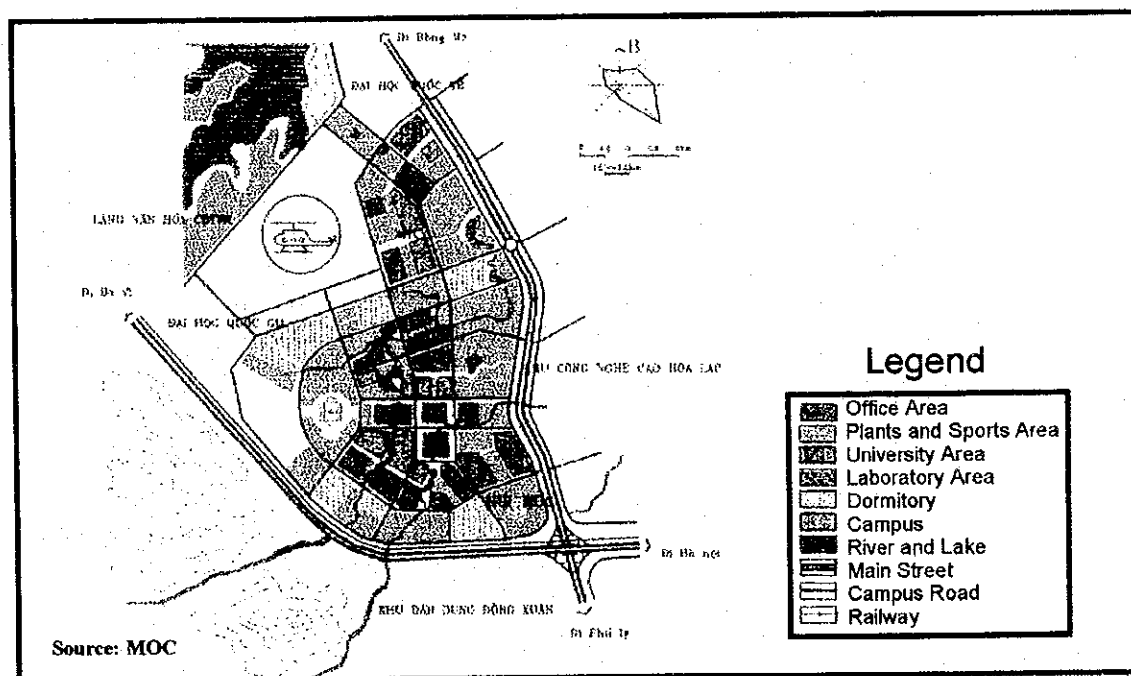
- (a) Giai đoạn 1A: 30.000 đến 40.000 sinh viên
- (b) Giai đoạn 1B: 60.000 sinh viên
- (c) Giai đoạn 2: 100.000 sinh viên.

2.3.3 Nghiên cứu Tiên khả thi của Đại học Quốc gia

Theo quy hoạch đã được Thủ tướng phê duyệt, ĐHQG đã tiến hành “Nghiên cứu tiên khả thi ĐHQG” vào năm 1998 (xem Hình 2.3.1). Số lượng sinh viên và diện tích bố trí lại trường mà nghiên cứu đề xuất phù hợp với quy hoạch đã duyệt.

Nghiên cứu đề xuất rằng các trường đại học (Công nghệ, Luật, Kinh tế và tài chính) phải thành lập vào năm 2005. Hơn nữa, các trung tâm và viện nghiên cứu sẽ được thành lập. Vào năm 2010, phải thành lập thêm các trường đại học khác nữa (Dược, Công nghệ ứng dụng, Quản lý Nhà nước, Nông-Lâm nghiệp, Kiến trúc, Quan hệ Quốc tế, Dịch vụ xã hội và chăm sóc sức khỏe. Vào năm 2020, các trường đại học nói trên phải được củng cố và sẽ thành lập thêm trường đại học nếu điều kiện cho phép.

Ngoài ra, nghiên cứu còn kiểm tra việc sử dụng đất cho khu trường ĐHQG, các cơ sở gồm ký túc xá, lập dự toán, phân tích hiệu quả đầu tư, cơ sở hạ tầng cần thiết, v.v. Cuối cùng nghiên cứu kết luận rằng việc di chuyển ĐHQG là không thể thiếu được đối với những yêu cầu cấp bách của đất nước trong việc giải quyết các vấn đề xã hội và theo kịp với các nước tiên tiến trên thế giới.



Hình 2.3.1 Quy hoạch sơ đồ không gian của Trường ĐHQG

Phát triển Hành lang 21

2.4 Phát triển Khu công nghệ cao Hoà Lạc

2.4.1 Xem xét Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Khu công nghệ cao Hoà Lạc của JICA

Nghiên cứu của JICA về phát triển KCNC Hoà Lạc bắt đầu tiến hành vào đầu năm 1997 và báo cáo cuối cùng của nghiên cứu được trình lên Chính phủ Việt Nam vào cuối tháng 3 năm 1998. Định hướng của Đoàn nghiên cứu JICA về KCNC Hoà Lạc (ở đây gọi là Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc) được tổng kết vì cần phải xây dựng KCNC Hoà Lạc như một khu vực tự lực với sáu chức năng/hạng mục sau:

- (a) Nghiên cứu và triển khai
- (b) Đô thị và Thương mại
- (c) Nhà ở
- (d) Công nghiệp công nghệ cao
- (e) Giáo dục và đào tạo
- (f) Thể thao và giải trí

Đường lối phát triển của KCNC Hoà Lạc là hội tụ một cách toàn diện các chức năng/hạng mục trên được trình bày như sau (Nguồn: Báo cáo cuối cùng về KCNC Hoà Lạc do đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc thực hiện, tháng 3 năm 1998):

Đoàn Nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đề xuất chia việc phát triển KCNC Hoà Lạc ra thành 3 giai đoạn; giai đoạn 1 là từ năm 1998 đến 2005, giai đoạn 2 là từ năm 2006 đến 2010, và giai đoạn 3 là từ năm 2011 đến 2020. Diện tích phát triển trong từng giai đoạn là 796 ha trong giai đoạn đầu, 317 ha trong giai đoạn 2 và 537 ha trong giai đoạn 3 tương ứng. Trong nghiên cứu, tổng diện tích 1.650 ha sẽ được phát triển cho đến năm 2020. Kịch bản phát triển trong từng giai đoạn được tóm tắt như sau.

(1) Giai đoạn 1 (-2005)

Những từ chủ đạo của giai đoạn I theo như Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc là i) giai đoạn khởi động, ii) thúc đẩy nhập khẩu và chuyển giao công nghệ và iii) trung tâm địa phương hoá công nghệ cao ở Việt Nam. Có 4 khu chính cần được phát triển là Khu R&D, Khu Công nghiệp Công nghệ cao, Khu Trung tâm, Khu dân cư cao cấp (Khu Phố mới không được miêu tả rõ ràng trong kịch bản). Khu Phần mềm nằm trong Khu R&D.

Về “giai đoạn khởi động”, sự chủ động của nhà nước đặc biệt được chú trọng trong khu nghiên cứu triển khai và khu Trung tâm. Trước đây, Đoàn nghiên cứu của KCNC Hoà Lạc chú trọng đến việc thiết lập và di chuyển các học viện nghiên cứu triển khai nhà nước với sự chủ động từ phía nhà nước và sự cộng tác của các hoạt động nghiên cứu với nước ngoài trong lĩnh vực công nghệ cao.

Đoàn nghiên cứu của KCNC Hoà Lạc cũng đề xuất thành lập một trung tâm phần mềm Quốc gia trong Khu nghiên cứu triển khai nhằm tạo ra các dịch vụ thông thường cho các công ty thuê đất trong khu Phần mềm. Sau đó đề xuất thành lập 4 trung tâm là i) Trung tâm đối tác công nghệ bao quát các chức năng từ ươm tạo đến hỗ trợ công nghệ, ii) Tòa nhà Trí tuệ sẽ là các văn phòng và cơ

Phát triển Hành lang 21

quan hành chính (không miêu tả khu thương mại và kinh doanh trong giai đoạn đầu), iii) Trung tâm hỗ trợ kỹ thuật đào tạo tại chỗ thực hiện tiên đào tạo nhân viên và công nhân cho các nhà đầu tư và iv) Học viện kỹ thuật là các cơ sở giáo dục cho các lớp lấy bằng cử nhân trong lĩnh vực khoa học và kỹ thuật. Các chính sách chủ yếu đối với việc thiết lập các trung tâm trên là nhằm tránh chồng chéo lên nhau và nhằm đánh giá lẫn nhau.

Trong khu Công nghiệp Công nghệ cao, dự kiến bố trí hình thức nghiên cứu triển khai hoặc các ngành công nghiệp chuyên sâu. Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đề xuất xây dựng các nhà máy tiêu chuẩn cho các doanh nghiệp có quy mô nhỏ và vừa cũng như việc thu hút các doanh nghiệp lớn chuyên về công nghiệp công nghệ cao trên toàn cầu.

Khu vực cuối cùng được phát triển trong Giai đoạn I là Khu dân cư cao cấp với sân gôn chín lỗ trong đó phát triển nhà ở phục vụ các thương nhân nước ngoài bao gồm các giám đốc/điều hành, các nhà nghiên cứu, kỹ sư của các nhà máy công nghệ cao cũng như các nhà nghiên cứu của các viện nghiên cứu triển khai công nghệ cao quốc gia.

(2) Giai đoạn 2 (2006-2010)

Theo đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc thì giai đoạn II là giai đoạn KCNC Hoà Lạc trở thành trung tâm công nghệ cao Quốc gia. Nói cách khác thì đây là giai đoạn làm tăng chất lượng nội địa hơn là mở rộng về mặt số lượng. Vì vậy, đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc ước đoán rằng sự thành lập các phòng thí nghiệm và nhà máy công nghệ cao sẽ được hạn chế trong giai đoạn II.

Các phát triển mới trong giai đoạn này bao gồm việc thiết lập một Viện Bảo tàng Công nghệ dự kiến sẽ thu hút sinh viên và thanh niên trong khu trung tâm. Để phục vụ cho khu dân cư cao cấp, một sân gôn 9 lỗ khác cũng sẽ được xây dựng.

Đoàn Nghiên cứu KCNC Hoà Lạc nhấn mạnh việc khuyến khích hoặc thiết lập một hệ thống hội nhập giữa các hoạt động nghiên cứu triển khai và hoạt động sản xuất của các cơ sở nằm trong bên và xung quanh KCNC Hoà Lạc, các tổ chức trên toàn quốc và các tổ chức nước ngoài.

(3) Giai đoạn III (2011-2020)

Trong Giai đoạn III, báo cáo chú trọng rằng mọi hoạt động nghiên cứu triển khai trong KCNC Hoà Lạc sẽ phát triển nhanh và KCNC Hoà Lạc sẽ trở thành một "cực công nghệ" (tương tự như một cực phát triển, nhưng ý không rõ ràng) trong khu vực Châu á- Thái Bình Dương. Mặt khác, lại thiếu các ngành công nghiệp công nghệ cao. Về khu công nghiệp công nghệ cao ở giai đoạn III trong khuôn khổ phát triển của Quy hoạch Tổng thể tổng kết trong phần sau trong báo cáo giữa kỳ, diện tích phát triển trong khu công nghiệp công nghệ cao sẽ lớn hơn so với hai giai đoạn trước. Kịch bản của giai đoạn III cần bao gồm phát triển của các ngành công nghiệp công nghệ cao cũng như các ngành công nghiệp phần mềm.

Phát triển Hành lang 21

2.4.2 Quy mô phát triển

Quy hoạch tổng thể của KCNC Hoà Lạc được lập trên cơ sở Quy hoạch Định hướng hoặc kịch bản phát triển. Quy hoạch tổng thể bao gồm 4 phần là i) Quy mô phát triển, ii) Quy hoạch phát triển đất đai, iii) Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng và iv) Kế hoạch và chi phí phát triển.

Phần về quy mô phát triển bao gồm 5 phần nhỏ là khu công nghiệp công nghệ cao, R&D và công nghiệp phần mềm, các công trình trung tâm, quy hoạch phát triển đất và các khu khác. Về khu công nghiệp công nghệ cao, các chỉ số chính theo quy mô được tổng kết như sau:

Bảng 2.4.1 Quy mô phát triển của Khu công nghiệp công nghệ cao

	2005	2010	2020
Diện tích khu nhà máy (ha)	62	79	179
Số lao động (người)	8,600	11,200	25,200
Giá tăng/năm (triệu đô la Mỹ)	394	766	3,054
Tiêu thụ nước (m ³ /ngày)	6,700	8,700	19,600
Điện (kWh/năm)	57.2 triệu	74.4 triệu	167.6 triệu
Luồng hàng ra (tấn/năm)	163,300	212,600	478,500

Nguồn: Báo cáo cuối cùng của Quy hoạch tổng thể và Nghiên cứu khả thi của dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA

Với các viện nghiên cứu triển khai, do nhu cầu đầu tư cho các viện nghiên cứu triển khai tư nhân theo các kết quả khảo sát hầu như không có, ít nhất là trong tương lai trước mắt nên ở bước khởi đầu của Quy hoạch Tổng thể, các viện quốc gia sẽ nắm vai trò lãnh đạo và sau đó mới là các viện tư nhân. Điều này đã được kiểm chứng từ sự phát triển của thành phố khoa học Tsukuba ở Nhật Bản. Trong trường hợp thành phố Tsukuba, vị trí của các viện nghiên cứu triển khai tư nhân được bắt đầu xác định sau khi quy tụ hầu hết các viện nghiên cứu triển khai quốc gia. Trong bản báo cáo này, Trung tâm Khoa học Tự nhiên và Công nghệ Quốc gia dự kiến sẽ di chuyển hoặc thành lập mới ở đây những viện trực thuộc và trở thành cơ quan điều hành.

Công nghiệp phần mềm được chú trọng là ngành công nghiệp thuận lợi nhất ở Việt Nam, trong báo cáo này Đoàn nghiên cứu của KCNC Hoà Lạc đề xuất là sẽ nằm trong khu Phần mềm ở giữa khu Trung tâm phần mềm quốc gia. Diện tích phát triển của khu Phần mềm được quy hoạch trong khu nghiên cứu triển khai với diện tích là 15ha. Nhu cầu đất của các viện nghiên cứu triển khai và các ngành công nghiệp phần mềm được Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc tiến hành là quá so với diện tích phát triển của khu nghiên cứu triển khai được đề xuất. Những dấu hiệu chính trong khuôn khổ của nghiên cứu triển khai và công nghiệp phần mềm được tổng kết trong bảng 2.4.2.

Bảng 2.4.2 Quy mô phát triển Khu nghiên cứu triển khai

	2005	2010	2020	Tổng
Diện tích phát triển: ha	118	0	47	165
	(98)	(0)	(38)	165(136)
Số lao động (người)	3,900	3,900	5,400	-
Tiêu thụ nước (m ³ /ngày)	2,040	2,040	2,820	-
Điện (MWh/năm)	14,000	14,000	19,250	-

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

Phần còn lại trong quy mô phát triển xét về phương diện chức năng liên quan đến các công trình trung tâm. Đoàn nghiên cứu của KCNC Hoà Lạc đề xuất 5 dạng công trình trung tâm sau:

- (a) "**Học viện Kỹ thuật**" phục vụ chương trình phát triển kỹ năng nhân lực
- (b) "**Trung tâm Hỗ trợ Kỹ thuật đào tạo tại chỗ**" phục vụ chương trình phát triển kỹ năng cho người lao động
- (c) "**Trung tâm KCNC** " là địa điểm của các văn phòng quản lý công cộng và tư nhân để áp dụng các chương trình , dịch vụ thúc đẩy đầu tư.
- (d) "**Trung tâm Đối tác Công nghệ**" bằng cách áp dụng hệ thống chuyển giao kỹ thuật giữa các viện và công tác R&D
- (e) "**Trung tâm Phần mềm Quốc gia**" cho thiết lập các doanh nghiệp phần mềm, sản xuất, nuôi dưỡng và cung cấp kỹ sư phần mềm bằng cách áp dụng các chương trình ươm tạo.

Vì Trung tâm phần mềm quốc gia được quy hoạch trong khu R&D hoặc trong khu phần mềm, phần còn lại của bốn khu trung tâm sẽ được bố trí trong "Khu vực trung tâm". Về các khu này, quy mô phát triển được miêu tả trong mục tiếp theo và nghiên cứu khả thi. Sự phân tích nhu cầu của các trung tâm này là rất yếu. Mối quan hệ giữa các trung tâm này vẫn còn rất phức tạp.

2.4.3 Quy hoạch sử dụng đất của KCNC Hoà Lạc

Quy hoạch phát triển đất bao gồm các trung tâm hoặc khu vực trung tâm được tiến hành trên cơ sở các kết quả của việc đánh giá những hạn chế và nguyên tắc. Quy hoạch sử dụng đất chi tiết được tổng kết như sau.

Bảng 2.4.3 Quy hoạch sử dụng đất của KCNC Hoà Lạc

	2005		2010		2020		Tổng	
	D.tích (ha)	(%)	D.tích (ha)	(%)	D.tích (ha)	(%)	D.tích (ha)	(%)
1. Khu nghiên cứu triển khai	118	14.8	0	0.0	47	8.8	165	10.0
2. Khu trung tâm	16	2.0	0	0.0	32	6.0	48	2.9
3. Khu công nghiệp CNC	71	8.9	22	6.9	117	21.8	210	12.7
4. Khu Đô thị/Thương mại	26	3.2	8	2.5	47	8.8	81	4.9
5. Khu dân cư cao cấp	76	9.5	56	17.7	0	0.0	132	8.0
6. Khu Phố mới	74	9.3	23	7.3	150	27.9	247	15.0
7. Cơ sở hạ tầng	142	17.8	18	5.7	108	20.1	268	16.2
8. Hồ Tân Xã	120	15.1	180	56.8	0	0.0	300	18.2
9. Sóng xanh và khu dự trữ	153	19.2	10	3.2	36	6.7	199	12.1
Tổng	796	100.0	317	100.0	537	100.0	1,650	100.0

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng được lập dựa trên cơ sở quy hoạch sử dụng đất trên đây. Quy mô lao động và dân số được ước tính để làm khuôn khổ phát triển cho các khu khác. Dựa trên quy mô đó ước đoán được số dân định cư trong KCNC Hoà Lạc. Quy mô dân số và lao động được tổng kết như sau:

Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.4.4 Quy mô dân số và việc làm trong KCNC Hoà Lạc

Sử dụng đất	Số (Luỹ tích)			Mức gia tăng		
	2005	2010	2020	~2005	2005-2010	2010-2020
Nhân công						
1. Khu nghiên cứu triển khai	3,900	3,900	5,400	3,900	0	1,500
2. Khu Trung tâm	300	300	900	300	0	600
1) Học viện kỹ thuật	50	50	150	50	0	100
2) Trung tâm KCNC	130	130	450	130	0	320
3) Trung tâm hỗ trợ kỹ thuật OJT	20	20	100	20	0	80
4) Trung tâm đối tác công nghệ	100	100	200	100	0	100
3. Khu công nghiệp CNC	8,600	11,200	25,200	8,600	2,600	14,000
4. Khu Đô thị/Thương mại	1,300	1,900	5,400	1,300	600	3,500
5. Khu dân cư cao cấp (chức năng thương mại)	100	200	200	100	100	0
6. Khu phố mới (Chức năng thương mại)	100	100	200	100	0	100
7. Tổng	14,300	17,600	37,300	14,300	3,300	19,700
Dân số tăng do sự phát triển	28,600	35,200	74,600		6,600	39,400
Dân số của KCNC Hoà Lạc	12,800	15,000	31,000		2,200-	16,000
	45%	43%	42%	-	-	-
Các công trình kỹ thuật						
Nhu cầu nước (m ³ /ngày)	13,000	17,000	37,000	-	-	-
Các đường dây viễn thông	8,800	10,300	20,900	-	-	-
Điện (MW)	48	61	135	-	-	-

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

2.4.4 Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng được chia thành hai loại: Một là cơ sở hạ tầng ngoại vi và hai là cơ sở hạ tầng nội khu. Cơ sở hạ tầng ngoại vi góp phần mở rộng nền kinh tế khu vực và cộng đồng cũng như là KCNC Hoà Lạc và chi phí của loại này không tính vào chi phí dự án KCNC Hoà Lạc. Quy hoạch phát triển của cơ sở hạ tầng bên ngoài được tổng kết trong bảng sau bao gồm cả đường quốc gia trong dự án KCNC Hoà Lạc. Trong bảng này, bảo tàng khoa học được dự kiến như là cơ sở hạ tầng bên ngoài của Giai đoạn 1 (Quy hoạch định hướng và các khuôn khổ phát triển chỉ ra rằng bảo tàng khoa học cần được phát triển trong Giai đoạn 2). Nhu cầu hình thành quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng được dự kiến bởi sự giả định của dự án Hành lang đô thị hiện thời của Bộ Xây dựng. Nếu quy hoạch được thiết kế lại, cần phải xem xét lại cơ sở hạ tầng bên ngoài. Trong trường hợp này, quy hoạch cơ sở hạ tầng của dự án KCNC Hoà Lạc sẽ không thay đổi.

Vấn đề cốt lõi nhất khi phát triển KCNC Hoà Lạc là cấp nước vì nguồn nước trong khu vực dự án không đủ và quy hoạch cấp nước là quá muộn đối với dự án KCNC Hoà Lạc. Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đề nghị có nhà máy xử lý nước tạm thời sử dụng 2.800 m³ nước ngầm/ngày trước năm 2005.

Kế hoạch phát triển được đưa ra với 3 giai đoạn nêu trên. Giai đoạn đầu phát triển được đề xuất tiến hành nghiên cứu khả thi vào năm 1998 và hoàn thành việc xây dựng vào năm 2003 và vận hành các nhà máy và các viện vào năm 2005. Kế hoạch phát triển KCNC Hoà Lạc được trình bày trong hình sau.

Chi phí phát triển được ước tính cho cả phát triển ngoại vi và nội khu. Chi phí phát triển cơ sở hạ tầng bên ngoài dự tính gấp hai lần so với chi phí còn lại. Tổng chi phí phát triển cơ sở hạ tầng dự kiến là 688 triệu đô la Mỹ. Chi phí phát triển được tổng kết trong bảng sau.

Bảng 2.4.5 Chi phí phát triển cơ sở hạ tầng nội vùng KCNC Hoà Lạc

Đơn vị: Triệu đô la Mỹ

Hạng mục	2005	2010	2020	Tổng
1. Công tác làm đất	3.2	5.4	2.7	11.3
2. Đường	13.3	11.7	26.2	51.1
3. Cấp nước	5.1	1.5	9.8	16.4
4. Chất thải	2.5	0.7	5.6	8.8
5. Thoát nước	7.5	2.3	16.3	26.1
6. Cấp điện	13.7	3.1	14.9	31.7
7. Viễn thông	3.3	0.8	4.2	8.3
8. Công viên và khu thể thao	26.0	0.7	1.0	27.7
Cộng	74.6	26.2	80.6	181.4
9. Chi phí dịch vụ kỹ thuật	9.0	3.1	9.7	21.8
10. Chi phí dự phòng	8.4	2.9	9.0	20.3
Tổng	92.0	32.3	99.3	223.6

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

- Ghi chú:
- 1) Chưa có tiền đền bù trung dụng đất đai
 - 2) Trượt giá cũng không có trong phần này
 - 3) Chi phí dịch vụ xây dựng và tiền công phát sinh được giả sử là 12% và 10% tương ứng
 - 4) Bất cứ chi phí nhà cửa/xây dựng nào cũng không nằm trong phần này
 - 5) Chi phí cơ sở hạ tầng ngoại vi cũng không nằm trong phần này
 - 6) Một nhà máy xử lý nước tạm thời được quy hoạch và có trong phát triển cơ sở hạ tầng ngoại vi.
 - 7) Không bao gồm quỹ dự phòng

Bảng 2.4.6 Chi phí phát triển cơ sở hạ tầng bên ngoài KCNC Hoà Lạc

Đơn vị: triệu đô la Mỹ

Hạng mục	2005	2010	2020	Tổng
1. Công tác làm đất	57.8	6.5	36.9	101.2
2. Đường	75.8	18.2	20.6	114.6
3. Cấp nước	26.6	19.3	11.6	57.5
4. Chất thải	3.9	2.0	1.9	7.8
5. Thoát nước	44.2	2.2	10.1	56.5
6. Cấp điện	46.5	18.9	61.4	126.8
	254.8	67.1	142.5	464.4

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

- Ghi chú:
- 1) Chưa có tiền đền bù hay thu dụng đất đai
 - 2) Chưa có trượt giá
 - 3) Chi phí dịch vụ xây dựng và tiền công phát sinh được giả sử là 12% và 10% tương ứng
 - 4) Bất cứ chi phí nhà cửa/xây dựng nào cũng không nằm trong phần này
 - 5) Không bao gồm quỹ dự phòng

Ranh giới của các khu vực đã phát triển là 200m bên trong từ quốc lộ 21 hiện nay và đường cao tốc Láng Hoà Lạc đang được xây dựng. Khoảng cách này là do quy định về

Phát triển Hành lang 21

phát triển đường cao tốc yêu cầu giữ đủ diện tích khu vực đệm giữa khu phát triển và đường cao tốc. Vì vậy, nghiên cứu của Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đã tận dụng kết cấu cơ bản của việc phát triển khu vực Hoà Lạc và các quy hoạch của 3 yếu tố trên của Bộ Xây dựng. Về ý tưởng của Hành lang 21, nhóm nghiên cứu đề xuất rằng khu vực đường cao tốc Láng Hoà Lạc cũng như Hành lang 21 sẽ trở thành đường giao thông thông thường từ ranh giới của khu vực phát triển Hoà Lạc. Không thể giữ đủ diện tích khu vực đệm 200m như phần trên cũng như nút giao lập thể giữa đường cao tốc Láng Hoà Lạc và quốc lộ 21 theo quy hoạch của Bộ Xây dựng.

2.4.5 Quy hoạch sử dụng đất

Trong Quy hoạch Tổng thể KCNC Hoà Lạc của Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc, khu vực phía tây nam hoặc khu vực lân cận của các đoạn nối được quy hoạch như những công viên cây xanh hoặc công viên lân cận (do phía tây của khu phát triển là rừng, và khu vực này sẽ là khu cây xanh dự trữ trong quy hoạch tổng thể) và mở rộng khu phố mới ở giai đoạn II vào năm 2010. Trong Quy hoạch tổng thể của JICA, việc phân tích các khu công nghiệp và đô thị còn kém, do đó yêu cầu có các nghiên cứu sâu hơn. Nghiên cứu khả thi của dự án KCNC Hoà Lạc được thực hiện trên diện tích của giai đoạn 1 là 800ha tới năm 2005. Diện tích trong nghiên cứu khả thi là phần phía nam của cả KCNC Hoà Lạc trừ khu vực gần đoạn nối. Bản nghiên cứu bao gồm 8 phần như lựa chọn khu vực, kế hoạch ưu tiên, sử dụng đất và phân vùng, khu vực trung tâm, cảnh quan, phát triển cơ sở hạ tầng, thực thi, quản lý và đánh giá dự án. Quy hoạch sử dụng đất của giai đoạn 1 được tổng kết trong bảng sau.

Bảng 2.4.7 Quy hoạch sử dụng đất của Giai đoạn 1

Hang mục		Diện tích (ha)	(%)	Ghi chú
1)	Khu R&D	117.5	14.8	
2)	Khu Trung tâm	16.3	2.1	
3)	Khu công nghiệp CNC	70.7	8.9	
4)	Khu đô thị/thương mại	25.7	3.2	
5)	Khu dân cư cao cấp	75.6	9.5	kể cả sân gôn
6)	Khu phố mới	74.3	9.4	
7)	Đường chính, nhà máy xử lý rác, v.v...	94.0	11.8	kể cả ao được giữ lại
8)	Công viên và xanh	153.5	19.3	
9)	Hồ Tân Xã	120.3	15.1	
10)	Khu dự trữ	46.3	5.8	
Tổng		794.2	100.0	

Nguồn: Báo cáo cuối cùng Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Dự án KCNC Hoà Lạc, Tập II, tháng 3 năm 1998, JICA.

Quy hoạch sử dụng đất trong nghiên cứu khả thi cũng giống như trong Quy hoạch tổng thể trừ cơ sở hạ tầng, khu công viên, cây xanh và khu dự trữ. Khu R&D, khu trung tâm, khu công nghiệp công nghệ cao cũng giống hệt như trong Quy hoạch tổng thể, mặt khác, khu đô thị/ thương mại và khu dân cư bao gồm khu dân cư cao cấp và khu phố mới được quy hoạch chi tiết hơn. Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc quy hoạch khu đô thị/thương mại trên cơ sở kinh nghiệm phát triển KCNC của các nước trừ việc phân tích nhu cầu ở Việt Nam. Vì vậy, khu này được xem xét trên quan điểm của KCNC chứ không phải của thành phố mới Hoà Lạc. Điều này đòi hỏi phải đánh giá yêu cầu đối với các chức năng đô thị/thương mại trên quan điểm của thành phố mới cũng như của trường đại học.

2.4.6 Hệ thống quản lý

Đoàn Nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đã quy hoạch các công trình trung tâm một cách chi tiết, tuy nhiên quy hoạch hoặc các chương trình thực thi vẫn chưa có. Cần tiến hành các nghiên cứu chi tiết và thực hiện các chương trình phát triển nguồn nhân lực. Chính phủ Việt Nam chính thức yêu cầu thực hiện nghiên cứu phát triển nguồn nhân lực đối với ODA. KCNC Hoà Lạc sẽ là nòng cốt phát triển nguồn nhân lực trong các lĩnh vực công nghệ cao cũng như trường đại học được quy hoạch trong khu vực Hoà Lạc. Về hệ thống quản lý và thực hiện, Ban quản lý KCNC Hoà Lạc sẽ được thành lập theo nghị định số 36/CP sau khi trình lên Thủ tướng phê duyệt. Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đề nghị thành lập một Ban chỉ đạo song song với Ban quản lý. Cũng cần phải đánh giá lại mức độ cần thiết của ban này.

2.5 Xem xét Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi Khu công nghệ cao Hoà Lạc của Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường (MOSTE)

2.5.1 Xem xét KCNC Hoà lạc của Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường

Sau khi Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đệ trình báo cáo cuối cùng, Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường đã bắt tay vào việc chuẩn bị Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi (sau đây gọi là QHTT và NCKT của Việt Nam) để trình lên Thủ tướng. Đây là một thủ tục thông thường để thực thi một dự án quốc gia. Thủ tục này dự kiến sẽ được hoàn thành giữa tháng 6/1998. Bộ KH, CN và MT mời Ban chỉ đạo đến 3 lần và có rất nhiều cuộc nói chuyện thảo luận riêng với các cơ quan hữu quan để cụ thể hoá quy hoạch tổng thể và nghiên cứu khả thi của Việt Nam. Vì vậy, việc tổng kết dựa trên bản báo cáo dự thảo.

Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi của phía Việt Nam được chuẩn bị theo nghiên cứu của JICA đã được đề cập đến trong các phần trước đây. Điều khác biệt lớn nhất trong bản QHTT và NCKT của Việt Nam là Giai đoạn I được chia thành 2 bước. Trong Bước I của Giai đoạn I có năm mục tiêu là 2003, Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường đề xuất phát triển diện tích là 200 ha là khu vực thuộc Giai đoạn I do Đoàn nghiên cứu KCNC Hoà Lạc đã dự kiến. Các khu vực phát triển trong Bước 1 được quy hoạch gần với đoạn nối của Quốc lộ 21 và đường cao tốc Láng Hoà Lạc. Về quy hoạch sử dụng đất, khu phần mềm sẽ độc lập với khu nghiên cứu triển khai trong quy hoạch tổng thể của JICA. Quy hoạch sử dụng đất và quy mô phát triển của Bước 1 được tổng kết trong Bảng 2.5.1. Hình 2.5.1 miêu tả quy hoạch không gian do Đoàn Nghiên cứu KCNC Hoà Lạc chuẩn bị.

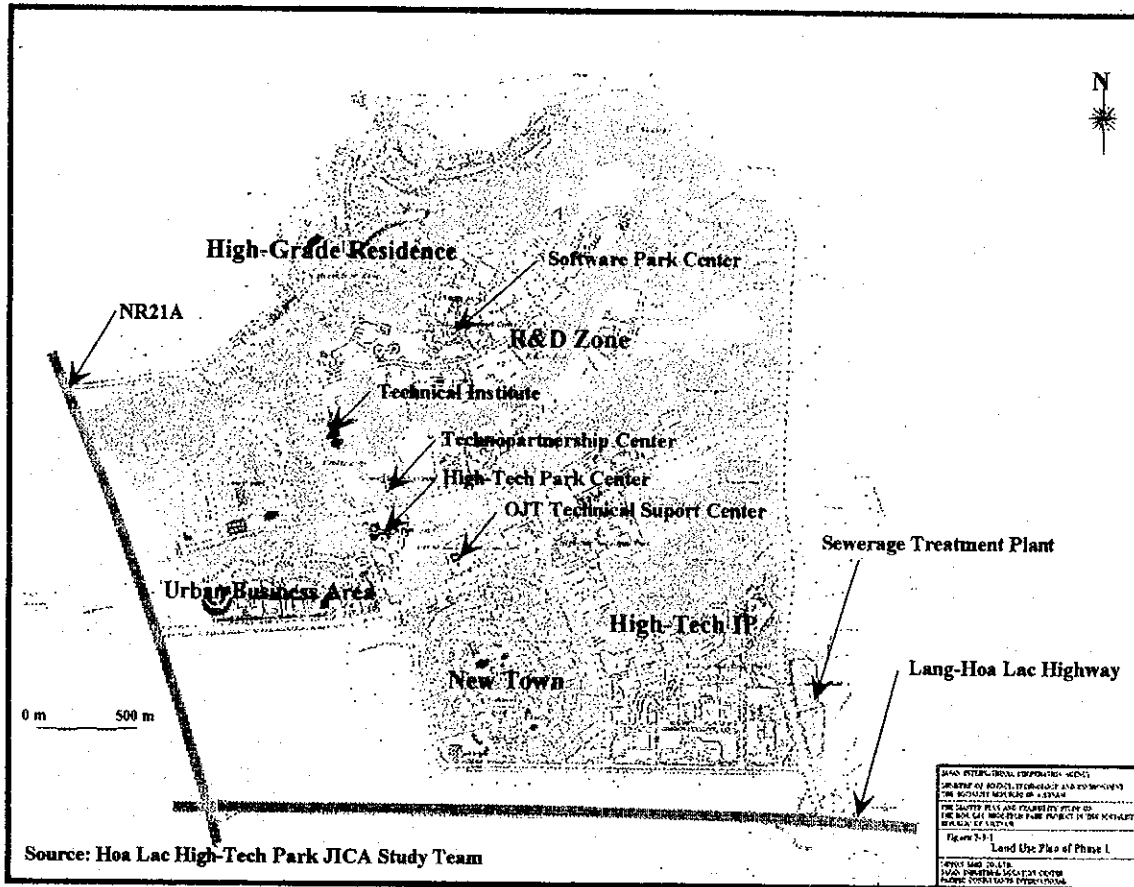
Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.5.1 Quy hoạch sử dụng đất của giai đoạn I của Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường

Hạng mục	Bước 1		Giai đoạn I		Ncứukthi của JICA	
	D.tích (ha)	(%)	D.tích(ha)	(%)	D.tích (ha)	(%)
1) Khu nghiên cứu triển khai	20.0	10.0	93.3	11.7	117.5	14.8
1') Khu phần mềm	15.0	7.5	24.0	3.0		
2) Khu Trung tâm	10.0	5.0	16.3	2.1	16.3	2.1
3) Khu công nghiệp CNC	34.5	17.2	96.1	12.1	70.7	8.9
4) Khu Đô thị/Thương mại	15.8	7.9	27.7	3.5	25.7	3.2
5) Khu dân cư cao cấp	18.8	9.4	75.6	9.5	75.6	9.5
6) Khu phố mới	28.6	14.3	74.3	9.4	74.3	9.4
7) Đường xương sống của KCNC HL	30.0	15.0	49.8	6.3	49.8	6.3
8) Khu Trung tâm	16.0	8.0	45.8	5.8	45.8	5.8
9) Khu xử lý rác	10.0	5.0	10.0	1.3	10.0	1.3
10) Hồ Tân Xã	0.0	0.0	120.3	15.1	120.3	15.1
11) Khu vực xanh	11.3	5.7	80.3	10.1	107.7	13.6
12) Ao được giữ lại	12.2	6.1	34.2	4.3	34.2	4.3
13) Hồ chứa nước	0.5	0.3	0.5	0.1		
14) Khu dự trữ	0.0	0.0	45.7	5.8	46.3	5.8
Tổng	222.7	100.0	794.1	100.0	794.2	100.0

Nguồn: Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi của Việt Nam, Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường

Ghi chú: Vì diện tích quy hoạch của bước 1 là 200ha, quy hoạch sử dụng đất trên đây sẽ được sửa từ 222.7 ha thành 200 ha. Trong bản báo cáo tổng kết, diện tích của giai đoạn I là 200 ha. Sự khác biệt là để xử lý các hạng mục trong phần 9). 11), 12),13) của bảng trên.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA của Dự án KCNC Hoà Lạc

Hình 2.5.1 Sơ đồ quy hoạch không gian do Đoàn Nghiên cứu KCNC Hoà Lạc thực hiện

Phát triển Hành lang 21

Quy mô phát triển của Bước 1 được hình thành trên cơ sở nghiên cứu của JICA. Những chỉ tiêu chính trong khuôn khổ phát triển được tổng kết trong Bảng 2.5.2.

Bảng 2.5.2 Quy mô lao động và dân số của KCNC Hoà Lạc

Sử dụng đất	Số (lũy tích)		theo JICA
	2003	2005	2005
Số lao động			
1. Khu nghiên cứu triển khai	900	3,000	3,900
Khu phần mềm	600	1,500	-
2. Khu Trung tâm	200	300	300
1) Viện kỹ thuật	50	50	50
2) Trung tâm KCNC	80	130	130
3) Trung tâm hỗ trợ kỹ thuật đào tạo tại chỗ	20	20	20
4) Trung tâm đối tác công nghệ	50	100	100
3. Khu công nghiệp công nghệ cao	4,850	11,650	8,600
4. Khu Đô thị/Thương mại	500	1,300	1,300
5. Khu dân cư cao cấp (chức năng thương mại)	50	200	100
6. Khu phố mới (chức năng thương mại)	100	200	100
Giải trí	50	100	-
Tổng	7,250	18,250	14,300
Dân số tăng do sự phát triển	14,500	36,500	28,600
Dân số trong KCNC Hoà Lạc	5,110	12,800	12,800
	35%	35%	45%
Phục vụ sinh hoạt			
Nhu cầu nước (m3/ngày)	5,525	16,118	13,000
Điện (MW)	23	63	48
Đường dây viễn thông	3,300	8,400	8,800

Nguồn: Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi của Việt Nam

Thay đổi chính trong Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi của Việt Nam là Khu Công nghiệp Công nghệ Cao và Khu Phần mềm. Số lao động của các ngành công nghiệp công nghệ cao được ước tính là 11.650 người tức là cao hơn 3.000 người so với nghiên cứu của JICA. Trong nghiên cứu của JICA, số lao động của Khu R&D bao gồm cả số lao động của ngành công nghiệp phần mềm, nhưng trong Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi của Việt Nam, khu phần mềm được coi là khu độc lập và số lao động được ước tính lớn hơn so với nghiên cứu của JICA. Con số tăng hơn 3.600 lao động so với nghiên cứu của JICA thể hiện dân số có trong dự án KCNC Hoà Lạc. Với giả thiết về phát triển nhà ở trong KCNC Hoà Lạc là giống như các giả thiết đặt ra trong bản nghiên cứu của JICA, số hành khách đi làm bằng xe tuyến từ bên ngoài KCNC Hoà Lạc sẽ tăng lên.

2.5.2 Hiện trạng Dự án Phát triển KCNC Hoà Lạc

Việc thực hiện dự án KCNC Hoà Lạc bị chậm hơn một năm so với kế hoạch được đề ra trong quy hoạch tổng thể và nghiên cứu khả thi kế tiếp, trong thời gian đó, khủng hoảng kinh tế gay gắt đang tấn công các nước châu á kể cả Việt Nam. Tuy nhiên, vào tháng 10 năm 1998, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt và hiện nay, KCNC Hoà Lạc được bắt đầu triển khai.

Để đặt dự án vào đúng quỹ đạo thực hiện, nhiều vấn đề cần được giải quyết bao gồm việc thu xếp để có được vốn hỗ trợ ODA, thiết lập các quy chế thực hiện, phối hợp với

các cơ quan và tổ chức hữu quan, chuẩn bị về mặt pháp lý và tài trợ để dự án được thực hiện một cách hiệu quả và ít tốn kém.

Trong hoàn cảnh này, Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường dự định thực hiện “chương trình phát triển nguồn nhân lực” như một bộ phận của cả dự án, trong khi duy trì kế hoạch phát triển vật chất giai đoạn 1 vào năm 2000 và hoàn thành vào năm 2003. Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực nhằm mục đích nuôi dưỡng trước các nhà nghiên cứu, đội ngũ giảng viên và các nhà hướng dẫn có trình độ trong các Trung tâm Khoa học Tự Nhiên và Công nghệ Quốc gia và Trường Đại học Bách khoa Hà Nội hiện có.

Kế hoạch phát triển nguồn nhân lực vẫn thực hiện về cả quy mô và nội dung, nhưng mục tiêu cuối cùng của kế hoạch là tạo ra một trung tâm nghiên cứu và đào tạo công nghệ cao toàn diện tại Hoà Lạc. Xem xét vấn đề này, đoàn nghiên cứu đề xuất trong bản báo cáo rằng phải có trung tâm nghiên cứu và đào tạo công nghệ cao Quốc gia trong Kế hoạch Hành động để chuẩn bị địa điểm cho kế hoạch phát triển nguồn nhân lực.

2.6 Xem xét Khu công nghiệp Phú Cát

2.6.1 Bối cảnh của Khu công nghiệp Phú Cát

Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Tỉnh Hà Tây được xem xét để điều chỉnh dự án. Xu hướng kinh tế ở tỉnh Hà Tây trong giai đoạn sau thời kỳ mở cửa được tóm tắt lại như sau. So với năm 1990, tỷ trọng của các ngành công nghiệp mũi nhọn trong tổng GRDP năm 1996 đã giảm xuống và tỷ trọng của các ngành khác và kỹ thuật đã tăng lên. Việc thay đổi cơ cấu kinh tế giúp tăng thu nhập trên đầu người. Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Tỉnh Hà Tây đã nêu bật tỷ lệ tăng trưởng hàng năm của các ngành công nghiệp là từ 15 đến 16% kể cả các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Nhờ có sự phát triển của các “làng nghề” (khoảng 88 làng nằm rải rác trong toàn tỉnh), tỷ lệ sản lượng trong các thành phần doanh nghiệp vừa và nhỏ, ngoài quốc doanh đạt 66 đến 74%. Trong những năm gần đây, xuất khẩu của tỉnh cũng tăng lên với những mặt hàng xuất khẩu chủ yếu như chè, lạc, hàng thủ công v.v. Từ năm 1996, hàng hoá xuất khẩu nhờ đầu tư nước ngoài trực tiếp bắt đầu được sản xuất và tổng giá trị hàng xuất khẩu lên tới 7 triệu Đô la Mỹ. Có 23 dự án đầu tư nước ngoài trực tiếp đã được cấp phép trong giai đoạn từ năm 1992 — 1996, số người lao động thuê là 2.000 công nhân, giá trị sản lượng là 25 triệu Đô la Mỹ/ năm. Mục tiêu của ngành công nghiệp vào năm 2010 phấn đấu đạt 23% trong tổng GRDP và Dự án này sẽ đóng vai trò chính trong phát triển công nghiệp.

Việc điều chỉnh dự án Khu công nghiệp Phú Cát được tiến hành theo quyết định của Chính phủ trên quan điểm ưu tiên quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp và cơ sở hạ tầng trong giai đoạn 1996-2000. Quy hoạch Tổng thể này bao gồm cả việc phát triển công nghiệp và phân vùng phải là cơ sở để phát triển khu công nghiệp và đô thị. Quy hoạch cũng bao gồm cả những dự án phát triển khu công nghiệp đến năm 2010 và 33 dự án ưu tiên được lựa chọn từ những dự án khả thi để phát triển đến năm 2000.

2.6.2 Quy hoạch tổng thể Khu Công nghiệp Phú Cát

Trong Quy hoạch Tổng thể, dự án KCN Phú Cát phải nằm trong Quy hoạch Phát triển Hành lang 21. Trong giai đoạn đầu của dự án Hành lang 21, KCN sẽ là động cơ phát triển hàng đầu. Quy hoạch Tổng thể được thực hiện trên cơ sở kinh nghiệm của Việt

Phát triển Hành lang 21

Nam cũng như của các nước láng giềng nhằm đáp ứng yêu cầu của các nhà đầu tư một cách linh hoạt. Vai trò chính của KCN được tóm tắt như sau:

- Khai thác các nguồn lực địa phương; sản xuất các sản phẩm có chất lượng bằng công nghệ tiên tiến
- Sử dụng lao động với chi phí thấp; sản xuất các mặt hàng xuất khẩu có tính cạnh tranh
- Cân đối việc phát triển công nghiệp và đô thị giữa Hà Nội và Hà Tây; nâng cấp cơ cấu công nghiệp ở Hà Tây
- Thiết lập hạt nhân cho thành phố mới Hoà Lạc
- Thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước; chuẩn bị các công trình có chất lượng.

Về mặt thể chế sẽ thành lập một Ban Quản lý để cung cấp các dịch vụ một cửa cho các nhà đầu tư và, các công ty phát triển cơ sở hạ tầng và thương mại sắp được thành lập, tiến hành phát triển công nghiệp.

Chỗ ở của người lao động do phát triển KCN sinh ra sẽ được bố trí trong khu vực Đồng Xuân là nơi được chọn để quy hoạch phát triển nhà ở.

Có ba phương án cho các loại hình công nghiệp dự kiến cho KCN Phú Cát được phát triển trên tổng diện tích là 400ha.

Tổng vốn đầu tư để phát triển cơ sở hạ tầng, công nghiệp, sản lượng và số người lao động được ước tính trong từng phương án. Dựa trên ước tính đó, Quy hoạch Tổng thể đề xuất phương án 2 được nêu trong bảng dưới đây là trường hợp mà chi phí đầu tư thấp nhất và tạo được nhiều công ăn việc làm nhất. Diện tích của các khu vực theo quy hoạch là từ 1,5 - 5 ha. Vì quá trình lựa chọn các ngành công nghiệp mũi nhọn không có trong báo cáo này nên việc đánh giá các phương án hoặc lựa chọn ngành công nghiệp rất khó khăn. Các tiểu ngành công nghiệp mục tiêu trong từng phương án được tổng kết trong bảng dưới đây:

Bảng 2.6.1 Ba phương án và các ngành công nghiệp mục tiêu

	Phương án 1	Phương án 2	Phương án 3
Công nghiệp mục tiêu	Điện tử Hàng tiêu dùng Các thiết bị chính xác	Điện tử Hàng tiêu dùng Các thiết bị chính xác Lương thực và thực phẩm	Điện tử Cơ khí Lương thực và thực phẩm
Đầu tư cơ sở hạ tầng	100-110 triệu US\$	85-90 triệu US\$	90-100 US\$
Đầu tư cho công nghiệp	2,200-2,400 triệu US\$	1,800-2,000 US\$	1,500-1,600 US\$
Sản lượng của các ngành công nghiệp.	1,800-2,000 triệu US\$	1,600-1,800 US\$	1,400-1,500 US\$
Lao động	22,000 người	24,000 người	20,000 người

Nguồn: Báo cáo Nghiên cứu Tiềm khả thi của KCN Phú Cát.

2.6.3 Quy hoạch phát triển giai đoạn đầu

Phát triển giai đoạn đầu với 230 ha sẽ được khởi công thực hiện từ khu vực được bao quanh bởi đường cao tốc Láng Hoà Lạc và nhánh sông Tích, đặt mục tiêu đến năm

2000. Phần diện tích còn lại là 170ha sẽ được phát triển sau năm 2000, tùy thuộc vào kết quả phát triển giai đoạn 1. Giai đoạn 1 được chia thành hai thời kỳ và bước đầu phát triển 100ha. Quy hoạch phát triển 230 ha đất được tổng kết trong bảng 2.6.2.

Dự án phát triển này ước tính tạo được khoảng 21.000 công ăn việc làm. Lực lượng lao động có sẵn cho khu công nghiệp từ các huyện là khoảng 3.200. Do việc cung cấp lao động có sẵn của cả tỉnh là khoảng 12-14 ngàn, tổng số lao động được cung cấp cho các ngành công nghiệp tính được tối đa là gần 17.200 trong toàn tỉnh. Số lao động còn thiếu sẽ thu hút từ Hà nội và các tỉnh xung quanh. Trong báo cáo này, những công ăn việc làm gián tiếp do dự án tạo ra dự kiến là khoảng 100.000. Công việc gián tiếp không hẳn là bao hàm mọi loại công việc. Ví dụ, khi công việc gián tiếp đủ cho số công nhân được nhận vào xây dựng khu công nghiệp và các nhà máy, thì số người cư trú trong thành phố mới sẽ ít. Giả sử việc tuyển dụng lao động bao gồm cả những việc xây dựng, là những việc tạm thời cho thành phố mới thì cần có nguồn lao động cho những công việc còn lại. Việc ước tính nguồn lao động như vậy chưa được tiến hành.

Bảng 2.6.2 Quy hoạch phát triển giai đoạn đầu

	Diện tích (ha)	%	Số lao động	Nước (m ³ /ngày)	Điện (kW)	Viễn thông (số lượng máy)
Các lô nhà máy	132.0	57.4	15,485	16,211	45,802	660
Cơ khí chính xác	35.0	(26.5)	4,556	2,373	12,250	
Điện tử	28.4	(21.5)	2,860	2,444	13,360	
Viễn thông	19.4	(14.7)	2,158	1,487	5,820	
Dược, thực phẩm	29.6	(22.4)	2,383	6,755	9,472	
May mặc	19.6	(14.8)	3,528	3,152	4,900	
Trung tâm KCN	70.0	30.4	5,600	3,500	3,500	1,050
Đường bộ	28.0	12.2	-	280	1,400	-
Tổng cộng	230.0	100.0	21,085	**27,600	50,702	1,710

Nguồn: Báo cáo Nghiên cứu Tiềm khả thi KCN Phú Cát

Ghi chú: 1) Các con số trong () ở cột % biểu thị tỷ lệ các lô đất dành cho nhà máy. Đơn vị tính cấp nước, điện và viễn thông tương ứng là m³/ngày, kW và đường dây
2) Tổng lượng nước tiêu thụ không tương đương với tổng các hạng mục vì tổng bao gồm cả việc thất thoát nước và nước trong trường hợp khẩn cấp

2.6.4 Các công trình ở trung tâm Khu công nghiệp Phú Cát

Trong Quy hoạch, khu vực có diện tích là 70ha, chiếm 30% diện tích tổng số được thiết kế làm khu vực trung tâm của KCN. (Tuy nhiên, trong phần thuyết minh chi tiết từng chức năng trong khu trung tâm của KCN, diện tích quy hoạch cho trung tâm KCN được tính toán là 80ha). Khu vực trung tâm của KCN có những khu chức năng sau: 1) chức năng các công trình công cộng, 2) chức năng hỗ trợ sản xuất và 3) chức năng phúc lợi công cộng. Các công trình cụ thể trong từng chức năng được tổng kết trong Bảng 2.6.3:

Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.6.3 Các chức năng và Công trình của Trung tâm KCN

I. Chức năng công trình công cộng	
Diện tích	24 ha
Công trình	Ngân hàng; Bưu điện; Hải quan; Đồn công an; Cơ quan Hành chính; Văn phòng
II. Chức năng hỗ trợ sản xuất	
Diện tích	20 ha
Công trình	Phòng trưng bày, Trung tâm Thương mại, Trung tâm buôn bán, Nhà kho, Nhà máy xử lý nước thải, Trung tâm bảo dưỡng, Trạm xăng dầu
III. Chức năng phúc lợi công cộng	
Diện tích	36 ha
Công trình	Trung tâm y tế, thư viện, trung tâm hướng nghiệp, khu chơi thể thao, nhà khách, nhà hàng, công viên

Nguồn: Báo cáo Nghiên cứu Tiềm khả thi KCN Phú Cát

Một phần trong các chức năng trên hoặc các công trình trên sẽ được chia sẻ với trung tâm đô thị do Đoàn nghiên cứu đề xuất và với một số công trình do KCNC Hoà Lạc đề xuất. Để nâng cao hiệu suất sử dụng hoặc đảm bảo hiệu quả đầu tư của dự án, các công trình có sẵn để chia sẻ với khu vực khác cần phải đánh giá cẩn thận để xây dựng trong khu vực. Trong quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Hà Tây có đề nghị thành lập trung tâm thương mại trong thành phố mới Hoà Lạc, bao gồm phòng trưng bày, trung tâm thương mại, trung tâm mua sắm, văn phòng, v.v... Đứng trên quan điểm hiệu quả đầu tư, Đoàn nghiên cứu đề xuất thành lập trung tâm thương mại, phòng trưng bày, trung tâm buôn bán, thư viện, và nhà khách dự kiến thiết lập trong phạm vi KCN sẽ được phân chia với trung tâm đô thị. Người báo cáo cho rằng, ý tưởng trung tâm KCN có vị trí hơi tách biệt vì các việc cung cấp dịch vụ sẽ vượt quá yêu cầu của các nhà đầu tư. Nói cách khác, quy mô của trung tâm khu công nghiệp là quá lớn so với tổng diện tích phát triển. Trong bước tiếp theo tức là giai đoạn nghiên cứu khả thi, sẽ đánh giá chức năng của trung tâm KCN. Về chi phí xây dựng, trung tâm KCN sẽ được cân nhắc lại vì tỷ lệ chi phí xây dựng trung tâm KCN này so tổng chi phí được ước tính là 27,3% hoặc 9,8 triệu đô la Mỹ.

2.6.5 Đầu tư và Tài trợ

Trên cơ sở giả thiết nhất định, đã tiến hành lập dự toán. Chi phí cho cơ sở hạ tầng vào khoảng 36 triệu đô la Mỹ và vốn đầu tư cần thiết là khoảng 56,5 triệu đô la Mỹ. Chi phí và vốn đầu tư cần thiết chi tiết được tổng kết trong bảng sau:

Bảng 2.6.4 Chi phí cơ sở hạ tầng và tổng vốn đầu tư

Hạng mục		Lượng tiền ('000 Đô la Mỹ)	
I.	Cơ sở hạ tầng	35.999	63,7%
1.	Phân loại đất	6.406	(17,8%)
2.	Làm đường	5.801	(16,1%)
3.	Cấp nước	1.157	(3,2%)
4.	Thoát nước	4.281	(11,9%)
5.	Xử lý nước thải	5.733	(15,9%)
6.	Điện	1.158	(3,2%)
7.	Viễn thông	1.541	(4,3%)
8.	Công viên và khu cây xanh	93	(0,3%)
9.	Trung tâm của khu Công nghiệp	9.829	(27,3%)
II.	Giải phóng mặt bằng	5.750	10,2%
III.	Quyền sử dụng đất	11.500	20,3%
IV.	Chuẩn bị đầu tư	780	1,4%
V.	Quản lý và Hành chính	1.016	1,8%
VI.	Vốn lưu động	1.480	2,6%
Tổng cộng		56,525	100,0%

Nguồn: Báo cáo Nghiên cứu Tiềm khả thi KCN Phú Cát

Trong báo cáo, sẽ tiến hành đầu tư vào năm 1998, có thể bị trì hoãn, và đầu tư trong năm đầu tiên dự tính sẽ là 31 triệu đô la Mỹ hoặc 55,8% tổng số. Tiếp tục đầu tư cho đến năm 2001 hoặc 4 năm. Kế hoạch và nguồn tài trợ cũng được ước tính; đóng góp của đối tác là 23 triệu đô la Mỹ; vay khoảng 33,5 triệu đô la Mỹ. Chi phí thuê là khoảng 70 đô la Mỹ/m² trong 50 năm, hơi đắt hơn so với KCN Nomura - Hải Phòng và KCN trong KCNC Hoà Lạc, ví dụ (giá thuê đất trong KCN Nomura- Hải Phòng là 60 đô la Mỹ và của KCNC Hoà Lạc là 45 đô la Mỹ). Tỷ suất nội hoàn (IRR) của dự án là 15,07% và dự án được đánh giá là khả thi.

2.6.6 Các công trình dự kiến ở Trung tâm Khu công nghiệp Phú Cát

Đoàn nghiên cứu đề xuất rằng các công trình trung tâm phải có các dịch vụ chủ yếu phục vụ các doanh nghiệp và nhân viên định cư trong khu vực. Các công trình dịch vụ chung như Trạm xăng dầu, Trung tâm Thương mại v.v sẽ định vị Trung tâm Đô thị Hoà Lạc và các khu phụ cận. Các công trình được chọn cho khu công nghiệp được như sau:

- Các dịch vụ công cộng
- Hải quan, hành chính, văn phòng, bưu điện, ngân hàng
- Phúc lợi xã hội
- Trung tâm y tế, dạy nghề

Đoàn nghiên cứu cũng đề xuất một "Trung tâm bán buôn". Trong hệ thống thị trường hiện nay ở Việt Nam, những cơ sở bán buôn làm ăn trên thị trường với cơ sở bán lẻ. Trong thành phố mới Hoà Lạc, các cơ sở bán buôn với nhà kho sẽ cung cấp các dịch vụ chuyên nghiệp cho cơ sở bán lẻ. Khu vực trung tâm sẽ được bố trí gần với nút giao cắt của đường cao tốc Láng - Hoà Lạc và Tuyến tránh Quốc lộ 21A. Các chức năng và công trình chính trong khu Trung tâm được đề xuất như sau:

Phát triển Hành lang 21

- Toà nhà trung tâm bán buôn: Văn phòng, cửa hàng, các phòng đa mục đích
- Kho tàng và bến bãi
- Kho hàng
- Bến xe tải.

Trung tâm này hơi giống với chức năng sản xuất như Quy hoạch Tổng thể đề xuất. Tuy nhiên, các công trình trung tâm trong Quy hoạch tổng thể được quy hoạch dựa trên việc cung cấp cho các nhà đầu tư thuê nhà. Vì vậy, các dịch vụ nảy sinh do chức năng sản xuất sẽ nhằm tới việc định vị các nhà sản xuất. Mặt khác, trung tâm này sẽ tạo ra các dịch vụ cho những người bán lẻ cũng như các nhà sản xuất đến thuê đất. Các công trình đề xuất được tóm tắt như sau:

2.7 Xem xét dự án Phát triển làng văn hoá Đồng Mô

2.7.1 Khái quát và tình hình phát triển

Chính sách phát triển Làng văn hoá các dân tộc Việt Nam thuộc các chính sách văn hoá quốc gia đã được Chính phủ chấp thuận. Mục tiêu của dự án cho thế hệ mai sau là:

- (a) nhận dạng và thưởng thức văn hoá và truyền thống các dân tộc thiểu số,
- (b) giao lưu kiến thức,
- (c) tạo ra bầu không đoàn kết dân tộc

Các mục tiêu phát triển chính trị, xã hội, giáo dục và văn hoá khác là tạo ra một nền văn hoá hấp dẫn, các hoạt động mang tính nghệ thuật, truyền thông và giải trí. Dự án này cũng giữ vai trò trong việc thu hút du khách nước ngoài thông qua văn hoá, truyền thống và văn minh Việt Nam.

Nhu cầu đối với các hoạt động giải trí giữa các thế hệ trẻ đã tăng lên. Tuy nhiên, không có những nơi vui chơi hấp dẫn trong và xung quanh khu vực trung tâm Hà Nội. Quy hoạch Tổng thể của dự án do Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn nghiên cứu và Bộ Văn hoá và Thông tin quản lý. Các phân tích đối với dự án đã được tiến hành trong nghiên cứu trên, vị trí và quy mô phát triển của dự án đã được Chính phủ thông qua năm 1995.

Tình hình dự án như sau :

- (a) Ngày 17 tháng 7 năm 1976, Hội đồng cấp bộ về Phát triển Thủ đô Hà nội đã quyết định bố trí Làng văn hoá nằm ở phía Nam của Hồ Đồng Mô.
- (b) Ngày 16 tháng 9 năm 1992, Thủ tướng Chính phủ đã quyết định phê duyệt Làng Văn hoá trong Quy hoạch tổng thể phát triển văn hoá, kinh tế, xã hội của tỉnh Hà Tây.
- (c) Ngày 17 tháng 12 năm 1993, Chính phủ chấp thuận bản Hướng dẫn Phát triển khu Ba Vì.
- (d) Ngày 22 tháng 11 năm 1994, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt diện tích phát triển.
- (e) Thỏa thuận giữa tỉnh Hà Tây và Bộ Quốc phòng đã được ký sau đó.
- (f) Ngày 15 tháng 3 năm 1995, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt vị trí và diện tích phát triển.

2.7.2 Chính sách phát triển cơ bản

Có 54 dân tộc thiểu số trong nền văn hoá và truyền thống độc đáo của Việt nam, mỗi dân tộc có tính cách và tâm hồn chứa đựng một phần Việt nam. Tuy nhiên, di sản văn hoá và lịch sử đã bị phá hủy và mất mát do những cuộc chiến tranh dài trong quá khứ. Vì vậy, nền văn hóa truyền thống của 54 dân tộc cần phải được gìn giữ, hồi sinh và phát triển nhờ dự án này.

2.7.3 Vai trò và chức năng chính

- (a) Tạo ra một trung tâm văn hoá quốc gia nhằm gìn giữ, khai thác, tái tạo và trưng bày văn hoá truyền thống của 54 dân tộc,
- (b) Tạo ra một sự thống nhất quốc gia bằng cách trao đổi và tăng cường sự hiểu biết giữa các dân tộc anh em,
- (c) Tạo ra một khu nghỉ mát ngoại ô hấp dẫn như kiểu khu giải trí chất lượng cho thế hệ trẻ và người nước ngoài,
- (d) Tạo ra khu triển lãm và giao lưu truyền thống và văn hoá Việt Nam với các nền văn hoá khác trên thế giới và
- (e) Tạo ra điểm du lịch chất lượng phục vụ du khách trong nước và quốc tế.

2.7.4 Quy mô phát triển

(1) Chỉ tiêu lượt khách quốc tế đến Vùng 1: Bắc Việt Nam

- (a) Lượt khách đến : năm 2000 - 2 triệu, năm 2010 - 4,6 triệu
 - Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm là 8,7 %
 - Tỷ lệ tăng trưởng mục tiêu cần phải sử dụng đường cong để dự đoán.
 - Quá một triệu thì tỷ lệ tăng trưởng của du khách quốc tế sẽ giảm.
- (b) Thời gian lưu lại trung bình:
 - Năm 2000 - 5,3 đêm, năm 2010 - 6,4 đêm (số liệu này sẽ áp dụng cho cả nước (Việt Nam), đối với Vùng -1, thời gian lưu lại trung bình sẽ bằng khoảng 30 đến 40% số liệu trên)
 - Năm 2000 - 1,5 đến 2,1 đêm, năm 2010 - 1,9 đến 2,6 đêm
- (c) Tổng số ngày (đêm) du lịch:
 - Năm 2000 - 10,6 triệu, năm 2010 - 29,4 triệu (tổng số đêm du lịch là 10 %/ năm tương đương với 1,1 triệu (2000) và 2,9 triệu (2010))

(2) Chỉ tiêu phát sinh khách du lịch trong nước ở Vùng-1

Phát sinh khách du lịch: năm 2000 - 5,85 triệu (khoảng 15 % dân số vùng 1)
năm 2010 - 15 triệu (khoảng 30 % dân số khu vực 1)
Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm = 9,9 %
Thời gian lưu lại trung bình: năm 2000 - 3,8 đêm, năm 2010 - 4,3 đêm

Số khách du lịch trong một năm vẫn còn thấp so với các số liệu khác. Tuy nhiên, với cơ chế đổi mới, lượng khách du lịch và thời gian lưu lại sẽ thay đổi trong tương lai. Từ năm 1999, chế độ làm việc 5 ngày sẽ được áp dụng do đó

Phát triển Hành lang 21

thời gian lưu lại sẽ là 1,5-2,5 ngày trong tương lai và lượng khách trong năm sẽ là 1,5 - 3 triệu. Từ quan điểm đa dạng và đặc thù phát triển du lịch, thời gian lưu lại chỉ tiêu sẽ là 2 đêm hoặc ít hơn đối với Làng Văn hoá. Quy mô phát triển Làng văn hoá được trình bày trong Bảng 2.7.1

Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.7.1 Quy mô phát triển làng văn hoá

Du khách Quốc tế		2005	2010	2020
Khu 1	Lượt khách đến (nghìn người)	1.665	2.176	2.711
	Thời gian lưu lại trung bình	3,9	4,1	4,5
	Tổng đêm nghỉ của du khách hàng năm	250	653	1.085
Làng Văn hoá	Tỷ lệ đến làng văn hoá	15%	20%	30%
	Lượt khách đến (nghìn người)	250	653	1.085
	Lượt khách đến trung bình trong ngày	700	1.800	3.000
	Thời gian lưu lại trung bình	1,5	1,7	2
	Tổng số đêm nghỉ hàng năm (000/đêm)	375	1.110	2.170
	Số đêm nghỉ trung bình trong ngày	1.000	3.000	5.900
	Yếu tố chính (hàng tháng)	2	1,8	1,7
	Lượt khách trong ngày cao điểm	1.400	3.200	5.100
	Số đêm nghỉ trong ngày cao điểm	2.000	5.400	10.000
Du khách trong nước		2005	2010	2020
Dân số đô thị trong Thủ đô Hà Nội (nghìn người)		1.725	2.300	4.500
Khu vực 1	Tỷ lệ chuyển hàng năm	1,5	2	3
	Số du khách (nghìn người)	2.588	4.600	13.500
	Thời gian lưu lại trung bình	1,5	2	2,5
	Tổng số đêm nghỉ (nghìn người)	3.881	9.200	33.750
Làng Văn hoá	Tỷ lệ của Làng Văn hoá trong khu vực-1	40%	40%	40%
	Tổng lượt khách đến Làng Văn hoá	1.035	1.840	5.400
	Thời gian lưu lại trung bình tại làng	1,0	1,5	2,0
	Tổng số đêm nghỉ	1.035	2.760	10.800
	Lượt khách đến trung bình	3.000	5.000	15.000
	Số đêm nghỉ trung bình	3.000	8.000	30.000
	Yếu tố chính (Hàng tháng X hàng tuần)	4,0	3,5	3,0
	Lượt khách đến trong ngày cao điểm	12.000	17.500	45.000
	Số đêm nghỉ trong ngày cao điểm	12.000	28.000	90.000
Du khách không lưu lại qua đêm		2005	2010	2020
Khu vực 1	Tỷ lệ chuyển di hàng năm	12	18	24
	Số lượng khách không nghỉ đêm (nghìn người)	20.700	41.400	108.000
Làng Văn hoá	Tỷ lệ của Làng Văn hoá trong khu vực-1	8%	6%	4%
	Tổng lượt khách đến Làng Văn hoá	1.725	2.300	4.500
	Lượt khách đến trung bình	5.000	6.000	12.000
	Yếu tố chính (Hàng tháng X hàng tuần)	6	5	4
	Lượt khách đến Làng VH trong ngày cao điểm	30.000	30.000	48.000
Tổng		2005	2010	2020
Tổng số khách/lượt khách không nghỉ đêm (nghìn người)		3.010	4.793	10.985
	Du khách quốc tế (nghìn người/năm)	250	653	1.085
	Du khách trong nước (nghìn người/năm)	1.035	1.840	5.400
	Lượt khách không nghỉ đêm (nghìn người/năm)	1.725	2.300	4.500
	Lượt khách đến trung bình trong ngày (người/ngày)	8.700	12.800	30.000
	Lượt khách đến ngày cao điểm (người/ngày)	43.400	50.700	98.100
Tổng số đêm nghỉ của du khách (000 p.n./y)		4.256	10.310	35.920
	Du khách quốc tế (000 p.n./y)	375	1.110	2.170
	Du khách trong nước (000 p.n./y)	3.881	9.200	33.750
	Đêm nghỉ trung bình trong ngày (p. t./day)	4.000	11.000	35.900
	Đêm nghỉ trong ngày cao điểm (p. t./day)	14.000	33.400	100.000

Phát triển Hành lang 21

(3) Khuôn khổ phát triển đặc biệt

Khuôn khổ phát triển đặc biệt như sau:

- (a) Làng các dân tộc thiểu số Việt Nam: 116 ha
- (b) Đất nước Việt nam và các thời kỳ dựng nước và giữ nước: 95 ha
- (c) Di sản thế giới: 40 ha
- (d) Nghỉ ngơi, giải trí và thư giãn: 75 ha
- (e) Thể dục thể thao và các hoạt động giải trí trên hồ: 22 ha
- (f) Khách sạn ăn nghỉ và Quản lý làng văn hoá: 37 ha

2.7.5 Các công trình phát triển chủ yếu

(1) Làng các dân tộc thiểu số Việt Nam: 116 ha

(a) Khu thứ nhất: 3 cụm khu (khu vực phía bắc, khu trung tâm và khu vực phía nam)

- Cụm phía bắc: Khu đồi núi (Làng dân tộc Kinh: Làng dân ca Quan họ, làng pháo Đông Kỵ và làng Lụa, Làng Trung Quốc), và khu vực núi (Làng dân tộc Mường, Làng dân tộc Thái đen, Làng dân tộc Hà Nhì, Làng H'Mông, Làng dân tộc Cao Lan, làng dân tộc Dao)
- Cụm trung tâm: Khu vực Đồng bằng/Duyên hải (Làng dân tộc Chăm, làng dân tộc Kinh), và Tây Nguyên (Làng dân tộc Giê Triêng, H'rê, Ma, Ê đê, Khua, Ba na and Stiêng)
- Cụm phía nam: Làng dân tộc Khơ Me, Kinh, Trung quốc và Chăm

Mỗi làng sẽ gồm 10 nhà truyền thống, đình làng, chùa hoặc nhà thờ, nhà văn hoá, vườn cây, ruộng lúa và ao v.v. Mỗi làng đều tổ chức những hoạt động văn hoá, truyền thống và cuộc sống hàng ngày.

(b) Khu thứ 2: Trung tâm văn hoá (trình diễn các hoạt động văn hoá/truyền thống)

- Trung tâm lễ hội: Thông tin, nhà hàng, kiốt, bảo tàng, nhà hát quốc gia và công viên.
- Trung tâm dịch vụ: Nhà hàng nhà hát truyền thống (trên mặt nước), các cửa hàng trong nhà và ngoài trời

(c) Khu thứ 3: Thể thao quốc gia

Các môn điền kinh, đua ngựa, đua thuyền, lướt ván và các điểm chơi thể thao trong nhà,

(d) Khu thứ 4: Cổng và Trung tâm thủ công

Phát triển Hành lang 21

- Khu cổng vào: cổng, ga một đường ray, trung tâm du khách, phòng trưng bày ảnh của các dân tộc, trụ sở chính của làng văn hoá.
- Khu thủ công: trung tâm thủ công truyền thống (bao gồm các cửa hàng của mỗi dân tộc với các phòng thể hiện), các chợ ngoài trời

(c) Khu thứ 5: Các công viên và vườn cây

Vườn thực vật Việt Nam, vườn hoa, công viên nước, vườn thảo mộc (với trung tâm thảo dược)

(2) Đất nước Việt Nam và các thời kỳ dựng nước và giữ nước: 95 ha

Khu vực này có hai phần chính là lâu rông và khu dựng nước và giữ nước.

(a) Khu Rông Việt Nam

Công trình này có quy mô lớn với 231.000 m² mặt bằng và 90 m chiều cao đầu rông. Dài khoảng 900m. Tuy nhiên các chủ đề triển lãm cho từng phần của rông cũng chưa rõ ràng và còn trùng lặp.

Khu này có 5 chủ đề sau:

- Đầu rông: 50.000 m² (rộng=30m x dài=55m x 30 f (90m))

Phần này sẽ là tháp biểu tượng của làng văn hoá..

- Cổ rông: 65.000 m² (rộng=30m x dài=220m x 10 f (30m))

Phần này sẽ được dành cho toà nhà triển lãm văn hoá Việt Nam, trung tâm đào tạo và phát triển văn hoá truyền thống và dân gian, trung tâm mua sắm hàng thủ công truyền thống.

- Lưng rông: 76.000 m² (rộng=30m x dài=170m x 15 f (45m))

Phần này sẽ dành cho việc trình diễn các truyền thuyết, thần thoại, cổ tích, và múa rối.

- Đuôi rông: 40.000 m² (rộng=20m x dài=400m x 5 f (15m))

Phần này là không gian dự trữ cho các hoạt động văn hoá, giải trí, thư giãn và mua sắm.

- Tầng trệt của các phần trên: là hình ảnh thu nhỏ của Việt Nam (30m x 900m)

(b) Trung tâm dựng nước và giữ nước

Lịch sử phát triển đất nước sẽ được thể hiện trong trung tâm. Trung tâm này gồm có 3 giai đoạn dựng nước và giữ nước, được bố trí dọc theo Đường Cách mạng.

Phát triển Hành lang 21

Các công trình trong từng khu tưởng niệm là đài tưởng niệm, nhà anh hùng, trung tâm lễ hội/biểu diễn, các khu văn hoá nổi tiếng v.v.

(3) Di sản thế giới: 40 ha

Khu vực này trưng bày các di sản thế giới đã đăng ký được UNESCO công nhận, và giới thiệu văn minh trên thế giới. Khu vực này sẽ được chia ra thành các khu di sản của 5 châu lục, trung tâm và các khu di sản văn hoá châu lục khác..

Di sản văn hoá nào sẽ được trưng bày và trưng bày như thế nào vẫn chưa lập kế hoạch.

(4) Trung tâm nghỉ ngơi giải trí, thư giãn, biểu diễn văn hoá: 75 ha

Khu này được chia ra thành 2 khu vực nhỏ như sau:

- (a) Cổng/Trục trung tâm: Khu cổng vào (cổng, nơi đỗ xe, trụ sở chính và các cửa hàng bán đồ lưu niệm)
- (b) Trục trung tâm: Đài tưởng niệm kiến trúc Việt Nam, hội trường đa chức năng, nhà hát, trung tâm du khách, quán cafe, cửa hàng lưu niệm, non bộ cao 100m, sân khấu nước, ga xe lửa một đường ray, xưởng điều hành và bảo dưỡng.

(5) Các môn thể thao và các hoạt động giải trí dưới nước: 22 ha

(6) Khách sạn và Quản lý làng: 37 ha

Khu vực này dành cho khách sạn và phát triển các công trình tiện nghi. Các công trình đã được quy hoạch như sau:

Khách sạn/ Nhà nghỉ: các khách sạn dạng lều và biệt thự (có dạng kiến trúc vòng cung dân tộc kiểu Phố cổ Hội An, Hà Nội 36 phố phường, chợ Kỳ Lừa) - 400 phòng/ 200 phòng và khách sạn hiện đại cao tầng - 300 phòng

Nhu cầu khách sạn ước tính trong khuôn khổ phát triển: năm 2005-7.800 phòng, năm 2010- 18.600 phòng và năm 2020- 5.5500 phòng. Như vậy cần có 500ha cho diện tích phát triển khách sạn tức là vượt quá tổng diện tích phát triển đã được phân bổ (385ha). Quy mô thích hợp để phát triển trên 385ha đã được phân bổ chỉ có thể vào khoảng đâu đó giữa 1.000-2.000 phòng.

Trên cơ sở đó, khuôn khổ đối với Làng văn hoá cần phải được xem xét lại trong mối tương quan với quy hoạch không gian bao gồm cả khu vực giải trí và thể thao, nhà hàng và nhà hàng các món ăn dân tộc, các cửa hàng bán đồ thủ công và lưu niệm, trung tâm ca múa nhạc dân tộc, các phòng trưng bày, phòng tranh và điêu khắc, và nhà ở cho nhân viên (căn hộ).

2.7.6 Chuẩn bị đất và phát triển cơ sở hạ tầng

(1) Đất phù hợp với sự phát triển

Đất phù hợp để phát triển được đánh giá trên cơ sở phân tích độ dốc.

Tiêu chí đánh giá như sau:

- (a) Nhỏ hơn 10%: phù hợp đối với dạng phát triển toàn bộ
- (b) Từ 10 đến 25%: sử dụng hết. (từ 10 to 15 % có thể sử dụng hết. Nhưng quá 15-25%, các khu vực dốc cần phải được lựa chọn cẩn thận. Sẽ tốn kém cho chi phí san nền và xây móng, phát triển cơ sở hạ tầng)
- (c) Lớn hơn 25%: được đánh giá là được sử dụng hết (nhìn chung, các khu dốc đứng được chia thành khu bảo vệ dốc. Đề nghị tận dụng hết mặt bằng và đặc biệt dùng cho các công viên và vườn)
- (d) Để tránh và giảm thiểu chi phí, đề xuất san nền và phân loại đất.

(2) Thoát nước mưa và mực nước hồ

- (a) Hệ thống cống thoát nước mưa và nước thải được đề xuất chia thành 2 hệ thống gọi là hộp ngầm và hệ thống các ống dẫn.
- (b) Mực nước trong hồ Đồng Mô: 20 m so với mực nước biển

(3) Mạng lưới giao thông đối ngoại

- (a) Tiếp cận từ Hà Nội

Đường cao tốc Láng Hoà Lạc nối qua Tân Linh đến Ba Vì là khoảng 35-37km từ Hà Nội, rộng 60 đến 80 m.

- (b) Tiếp cận từ các khu vực khác

Quốc lộ 32 và quốc lộ 6 và tỉnh lộ 84 sẽ tạo thành một mạng đường tiếp cận cho với các khu vực khác.

- (c) Dịch vụ vận tải hàng không

Trong tương lai xa, việc phát triển Sân bay quốc tế thứ 2 Miếu Môn và Sân bay Taxi Hoà Lạc sẽ tạo ra một tuyến đường hàng không phục vụ du khách quốc tế. Dịch vụ chuyên chở qua đường hàng không không tiếp cận thuận lợi với làng văn hoá nếu so với dịch vụ vận tải đường bộ qua Tuyến tránh Quốc lộ 21 về quãng thời gian và phân tích giá thành.

- (d) Dịch vụ chuyên chở bằng đường sông cũng được xác định

(4) Mạng lưới giao thông nội khu

Mạng lưới đường được quy hoạch cho làng văn hoá bao gồm hệ thống đường 3 cấp với các dịch vụ chuyên chở như sau:

- (a) Trục chính: đường đi bộ (rộng=3,5 m), trung bình (rộng=2m), xe lửa nhỏ hai đường dành cho xe chở hàng/xe ô tô nhỏ (rộng=7,5 m), tổng chiều dài = 6,7 km. Chiều rộng của đường dành cho người đi bộ theo quy hoạch là hẹp so với lượng khách đến/vào trong Làng đã dự kiến trong quy mô phát triển.

Phát triển Hành lang 21

- (b) Trục địa phương: chiều rộng đường sẽ được xác định dựa trên đặc điểm xung quanh, nhu cầu và phương thức loại hình giao thông, tổng chiều dài = 3,55 km
- (c) Đường địa phương : chủ yếu là đường dành cho người đi bộ, tổng chiều dài = 100 km.
- (d) Xe lửa ray đơn: các chức năng của xe lửa ray đơn là nối với các khu vực chính.

Hệ thống giao thông ở trên thiếu hệ thống dịch vụ, điều hành và bảo dưỡng đường cho toàn bộ các công trình đã được quy hoạch.

(5) Cấp nước

- (a) Nhu cầu nước ước tính: 3.000 m³/ngày để vận hành và bảo dưỡng (cần thêm 18.000 m³/ngày cho các công trình nước đặc biệt). Tổng nhu cầu không phù hợp với quy mô phát triển (số đêm nghỉ và yêu cầu về khách sạn- dự kiến nhu cầu nước để vận hành khách sạn là hơn 30.000 m³/ngày).
- (b) Các nguồn nước: cùng khai thác nguồn nước sông Đà và mạng lưới cấp nước cho Hành lang 21 và Hà nội
- (c) Mạng lưới cấp nước: tổng chiều dài = khoảng 20 km
- (d) Các công trình: bể/bình chính (300 m³), các bể áp suất cao (50 m³), bể áp suất thấp cho thác nước, nhà máy xử lý nước cho trượt nước.

(6) Cấp điện

Đường dây tải điện 110KV được quy hoạch và lấy từ trạm phụ tải điện chính mới được quy hoạch ở Hoà Lạc (Đoàn nghiên cứu sẽ đề xuất khai thác nó ở giữa Hoà Lạc và Xuân Mai) hoặc trạm Xuân Khanh hiện thời (110 KV/220 KV/0.4 KVA). Dự kiến tổng nhu cầu cấp điện là: 20.000 KV (Tổng ước tính là 16.500 KW)

Quy hoạch phát triển các công trình không nhất quán với quy mô phát triển (ví dụ, theo quy hoạch, các phòng trong khách sạn là 900, tuy nhiên nhu cầu khách sạn dự tính trong quy mô phát triển là 55.000 phòng)

Hệ thống cấp điện đã quy hoạch và dự kiến cho Hành lang 21 sẽ phải đối mặt với những khó khăn trong việc phục vụ và đáp ứng nhu cầu tăng thêm trong Làng Văn hoá (130.000 tổng dân số. = 100.000 du lịch nghỉ đêm trong ngày cao điểm + 30.000 công dân) theo khuôn khổ phát triển nhanh chóng trong nghiên cứu trước đó.

Quy mô phát triển cần phải được xem xét một cách đúng đắn trên quan điểm tiêu thụ, chiến lược phân phối và phát triển du lịch ở miền bắc Việt Nam/thủ đô Hà nội và phân tích khả năng khai thác phù hợp và diện tích đất sẵn có trong khu vực xung quanh Hồ Đồng Mô.

(7) Xử lý chất thải và môi trường

- (a) Một nhà máy xử lý nước thải theo quy hoạch sẽ phát triển gần sân bay. Công suất của nó là 2.100 m³/ngày. Cấm tuyệt đối đổ chất thải xuống hồ thậm chí trong trường hợp sử dụng xí tự hoại. Nước thải đã được xử lý cần được quy hoạch để đổ ra hồ theo tiêu chuẩn môi trường mặc dù nó không được đề cập một cách rõ ràng trong báo cáo.
- (b) Nhà máy xử lý chất thải rắn được quy hoạch bên phía nhà máy xử lý chất thải. Công suất ước tính là khoảng 15.000 m³/năm (nhu cầu dự kiến là 12.300 m³/năm, và 33,7 m³/ngày)

Các hệ thống nhà máy đốt rác và bón phân trộn để quản lý chất thải rắn đường như không thể áp dụng được ở miền Bắc Việt Nam. Nó có thể dẫn đến chi phí tương đối lớn trong giai đoạn đầu tư ban đầu và vận hành. Cần phải phối hợp với hệ thống quản lý chất thải rắn trong Dự án Phát triển Hành lang 21.

2.7.7 Chương trình thực hiện

(1) Dân số và việc làm dự kiến

Dân số và việc làm dự kiến trình bày trong Bảng 2.7.2.

Bảng 2.7.2 Dân số và việc làm dự kiến

	Khu vực chủ đề	Việc làm/Dân số
1	Làng các dân tộc thiểu số VN và di sản thế giới	500
2	Khu lịch sử VN	800
3	Trung tâm văn hoá, triển lãm và giải trí	1.200
4	Khách sạn, dịch vụ và trung tâm quản lý	2.000
Tổng số dân lao động		4.500
Tổng dân số (tỷ lệ người lao động=1/3)		13.500
Nhu cầu nhà ở của nhân viên		
	Tổng dân số	13.500
	Tổng nhu cầu diện tích mặt bằng nhà ở (m ³)	162.000
	Khu căn hộ cao tầng (m ³ , 60 % trong tổng số)	97.200
	Nhà thấp tầng (m ³ , 40 % trong tổng số)	64.800

(2) Dự toán đầu tư

Chi phí đầu tư ước tính trong Bảng 2.7.3.

Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.7.3 Chi phí đầu tư dự kiến

Các khu/dự án phát triển chính	Diện tích quy hoạch (ha)	Diện tích phát triển (-2010)		Đầu tư	
		Diện tích (ha)	(%)	USD (triệu)	Phía
1 Làng các dân tộc thiểu số Việt Nam	116	11	9%	56,9	Việt Nam
2 Khu Lịch sử Việt Nam/Thế giới	95	95	100%	148,1	Nước ngoài
3 Khu di sản thế giới	40	40	100%	47,5	Nước ngoài
4 Trung tâm giải trí/văn hoá	75	37	49%	29,4	Nước ngoài
5 Trung tâm khách sạn/dịch vụ/quản lý	37	37	100%	37,1	Nước ngoài
6 Cung sông nước	22	0	0%	0,0	
7 Đường xá/cơ sở hạ tầng				77,6	Việt Nam
Cộng	385	220	57%	396,6	
8 Chi phí bồi thường				2,0	Việt Nam
9 Chuyển giao quyền sử dụng đất				0,1	Việt Nam
10 Thuế thuê đất trong 30 năm				183,5	
11 Các chi phí khác				8,0	Việt Nam
Tổng cộng	385	220	57%	590,3	

Đầu tư phân theo thành phần: Việt Nam Đô la Mỹ (triệu) 139,7 24%
Nước ngoài Đô la Mỹ (triệu) 267,1 45%

Dự án hỗ trợ đồng nhất

- a Nâng cấp trạm bơm Bến Mâm
- b Trồng cây xanh vùng đệm
- c Phục hồi di sản văn hoá/lịch sử xung quanh
- d Phát triển nhà ở cho nhân viên
- e Chế biến và cung cấp thực phẩm/nước giải khát
- f Đào tạo nhân viên

(3) Phân kỳ phát triển

Cuộc khủng hoảng tiền tệ ở Đông Nam Á và Đông Á diễn ra một cách bất lợi đối với sự tăng trưởng kinh tế quốc dân, gây ra thiếu hụt ngân sách nhà nước nghiêm trọng cho dự án Phát triển Làng Văn hoá. Trong hoàn cảnh này, một hệ thống phát triển phân kỳ được đề xuất để có thể bắt đầu Phát triển Làng văn hoá như sau:

- (a) Giai đoạn-1: từ năm 1996 đến năm 2000 Làng các dân tộc thiểu số Việt Nam 116 ha (chiếm 30% tổng diện tích) 53,3 triệu đô la Mỹ (lúc đầu là 56,9 triệu đô, sau giảm xuống còn 53,3 triệu, chiếm 13,4 % tổng số), các chi phí khác cho chuyển giao sử dụng đất và nhà dân tộc là 0,179 triệu đô la Mỹ
- (b) Giai đoạn-2: từ năm 2000 đến năm 2005: Trung tâm giải trí/văn hoá 75 ha (chiếm 19,5% tổng số), 29,4 triệu đô la Mỹ (chiếm 7,4 % trong tổng số)
- (c) Giai đoạn-3: sau năm 2005: Tất cả mọi khu vực chủ đề còn lại 195 ha (chiếm 50,5 % tổng số), 313,9 triệu đô la Mỹ (chiếm 79.2% tổng số)

2.7.8 Phương diện Tài chính

(1) Tổng vốn đầu tư

590 triệu Đô la Mỹ

(2) Chi phí hoạt động hàng năm

23,5 triệu Đô la Mỹ/năm

(3) Doanh thu

75,8 triệu Đô la Mỹ/năm

(a) Phí vào cửa Làng văn hoá

39,2 triệu đô la Mỹ/năm là 52 % tổng doanh thu. Doanh thu cố định như ở trên đối với phí vào cửa về mặt phân tích tài chính là không thể hiểu được theo quy mô đặt ra để khai thác lượng khách đến.

Phí vào cửa có thể là 10 đô la Mỹ/người hoặc nhiều hơn. Hệ thống thu phí vào cửa quá cao này có thể sẽ đánh mất thị trường trong nước được ước tính vào khoảng 6 triệu (khoảng 70% tổng lượt đến của khách du lịch vào năm 2020).

(b) Vận hành khách sạn và biệt thự

18,6 triệu đô la Mỹ là khoảng 25 % tổng số. 2.000 phòng ở có thể chiếm 65 % tỷ lệ thuê phòng và 40 đô la Mỹ/phòng/đêm. $2.000 \text{ phòng} \times 365 \text{ ngày} \times 65 \% \times 40 \text{ đô la Mỹ/phòng/đêm} = 18.980.000$. Các yếu tố này cần phải đưa vào trong phân tích.

a) Tỷ lệ sử dụng phòng phải tăng

b) Thực phẩm và đồ uống là những hạng mục có nguồn thu triển vọng cần được xem xét và tổng hợp trong phân tích

c) Số liệu chỉ tiêu đối với lượt khách đến và thời gian lưu lại trung bình trong quy mô không sử dụng được và mâu thuẫn với quy mô phát triển các công trình.

(c) Phí cho thuê cơ sở vật chất và thiết bị

100.000 đô la Mỹ. Các hạng mục cho thuê được xác định chi tiết nhưng doanh thu cả năm rất thấp.

(d) Các cửa hàng mua sắm

17.000.000 đô la Mỹ/năm là khoảng 19 % tổng số. Đối với hạng mục này, doanh thu cố định/năm được sử dụng nhưng rất khó hiểu. Chi phí mỗi khách du lịch có thể lên tới 2,5 đến 5 đô la Mỹ/người. Chi phí xây dựng cần phải được tính riêng giữa khách nước ngoài, trong nước và khách không nghỉ qua đêm.

Phát triển Hành lang 21

(4) Khấu hao hàng năm

14.446.000 đô la Mỹ/năm là khoảng 3,6 % chi phí xây dựng.

(5) Thời gian hoàn vốn

11 năm sau khi hoàn thành xây dựng (17 năm kể cả giai đoạn xây dựng) có vẻ như quá lâu để hoàn vốn.

(6) Thu hoạch hàng năm vào năm thứ 17

52 triệu đô la Mỹ là 8,9 % vốn đầu tư.

2.7.9 Vấn đề phát triển

Tâm quan trọng và lợi ích của dự án như sau:

- (a) Lợi ích về mặt chính trị, văn hoá, xã hội và kinh tế của đất nước,
- (b) Nằm trong khu vực dự án phát triển quốc gia gọi là Hành lang 21,
- (c) Nó sẽ trở thành dự án đáng nhớ nhất trong thế kỷ 21 đối với thủ đô và đất nước.
- (d) Lợi ích định lượng và khía cạnh môi trường không được trình bày trong báo cáo.

(1) Kiến nghị:

- (a) Đề xuất phê duyệt sớm Quy hoạch tổng thể,
- (b) Đề xuất nghiên cứu khả thi cho các dự án nhỏ, thuộc khu vực chủ đề,
- (c) Đề xuất tổ chức một Ban Bồi thường Đất đai cấp nhà nước,
- (d) Đề xuất tổ chức một liên doanh giữa cơ quan nhà nước và nước ngoài tư nhân để nghiên cứu khả thi và thực hiện nhanh chóng,
- (e) Đề xuất thay thế chức năng thuỷ lợi (của Tỉnh Hà Tây và Bộ Nông nghiệp/Thuỷ lợi) ở Hồ Đông Mô nhằm ổn định mức nước hồ là điểm mấu chốt trong việc tạo ra khu vui chơi nước.

(2) Những vấn đề chính trong khi quy hoạch đối với nghiên cứu sâu hơn

- (a) Phân tích tài chính cần xem xét hệ thống phát triển theo từng giai đoạn.
- (b) Báo cáo chính cần có để xem xét lại (Báo cáo tổng kết không trình bày phân tích tài chính chi tiết)
- (c) Các khoản thu cần phải được kiểm tra lại (xem nhận xét đối với từng khoản)

- (d) Quy mô phát triển cần phải được xây dựng một cách cẩn thận với sự phân tích thị trường (không chỉ dựa trên phân tích xu hướng). Quy mô được lập ra phải đưa vào để lập ra khung phát triển hữu cơ cho từng công trình và dự tính thu chi du lịch.
- (e) Cơ cấu tổ chức chưa được xác định rõ ràng. Và vai trò, chức năng của từng đơn vị thực hiện cũng chưa được đề cập đến.
- (f) Sự tham gia của các thành phần tư nhân đối với sự phát triển các công ty du lịch phải được khuyến khích nhiều hơn dự án của thành phần khác. Các kế hoạch và chương trình tham gia của các thành phần tư nhân không chỉ cần để thúc đẩy đầu tư mà còn để tiêu thụ và phát triển các sản phẩm du lịch cũng như nuôi dưỡng các hoạt động du lịch.

Các ngành công nghiệp liên quan đến du lịch là cung cấp/sản xuất thực phẩm, cung cấp/sản xuất đồ lưu niệm, các dịch vụ giao thông, hướng dẫn, các dịch vụ khách sạn v.v... là cần thiết nâng cao và phát triển nhằm hỗ trợ sự phát triển của Làng Văn hoá. Các hệ thống và cơ chế đối với việc tham gia của các thành phần tư nhân của các ngành công nghiệp liên quan đến du lịch trong nước và nước ngoài cần phải được xem xét một cách thận trọng.

2.8 Ngành giao thông vận tải

2.8.1 Tình hình chung

Ngành giao thông vận tải Việt Nam bao gồm đường bộ, đường sắt, đường sông, cảng biển và cảng hàng không. Tuy nhiên, tỷ lệ giao thông đường bộ hiện nay chiếm hơn 80% trong đó 65% chuyên chở hành khách và hàng hoá ở Việt Nam. Hơn nữa tỷ lệ vận tải đường bộ chiếm hơn 95% trong việc chở khách và 85% chở hàng trong toàn ngành giao thông ở Khu vực Thủ đô Hà Nội. Từ góc độ này, cung cấp đủ diện tích cho mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông hiệu quả cần được ưu tiên trong việc xây dựng đô thị vì nó chiếm tỷ lệ cao nhất giữa các mô hình giao thông khác.

Cần phải đảm bảo một hệ thống giao thông đồng bộ để cung cấp chức năng đô thị hữu hiệu. Đặc biệt, phải tính đến việc nâng cấp mạng lưới giao thông nối cảng biển/cảng hàng không thông qua đường bộ/đường sắt để thúc đẩy các hoạt động công nghiệp của khu vực.

Việc nghiên cứu giao thông sẽ được tiến hành tập trung vào giao thông đường bộ và đường sắt để đáp ứng nhu cầu giao thông trong tương lai ở Sơn Tây, Hoà Lạc, Xuân Mai, Miếu Môn (khu vực nghiên cứu của Hành lang 21) là các khu vực tạo nên một thành phố mới phát triển lâu dài.

(1) Mạng lưới đường bộ tổng thể và hiện trạng

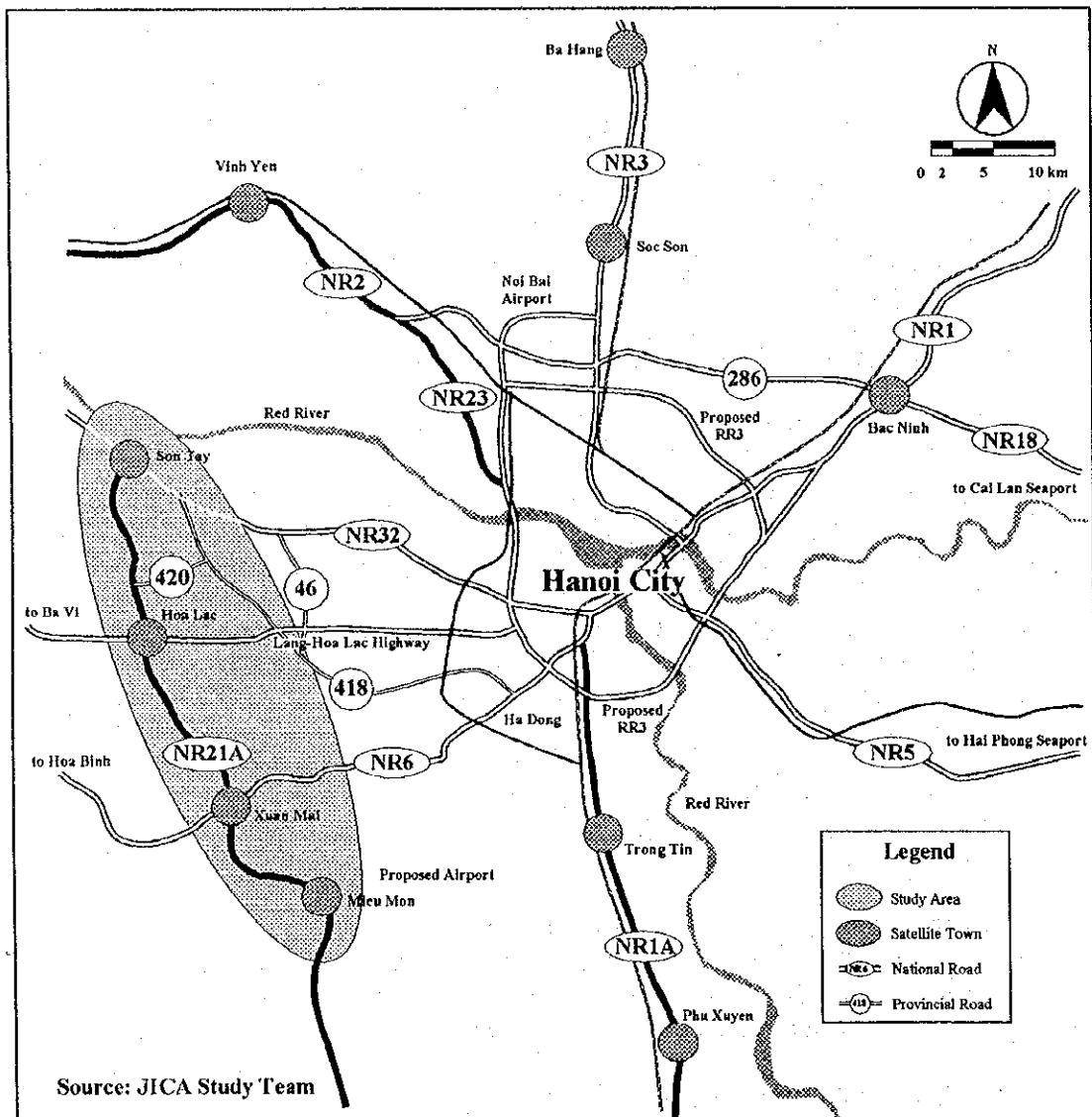
Hệ thống giao thông quanh khu vực thủ đô Hà Nội tạo dạng hướng tâm từ trung tâm Hà Nội minh hoạ trong Hình 2.8.1. bao gồm Quốc lộ (QL) 1A, QL2, QL23, QL3, QL5, QL6, QL32. Tất cả các quốc lộ này nối với đường vành đai 2 với đường kính xấp xỉ 5 cây số từ khu vực thủ đô Hà Nội mặc dù tình trạng của một số đoạn đường chưa đạt tiêu chuẩn vì chiều rộng đường hẹp và duy tu

Phát triển Hành lang 21

không tốt. Hiện nay kế hoạch nâng cấp đường vành đai 3 đã được đề xuất nhằm giải toả ách tắc giao thông ở trung tâm Hà nội. Toàn bộ mạng lưới giao thông của khu vực Hà nội được thể hiện trên Hình 2.8.1. Hiện trạng của đường xá được liệt kê trong Bảng 2.8.1.

(2) Dự án và kế hoạch nâng cấp giao thông

Các dự án cải tạo giao thông ở khu vực thủ đô Hà nội đang tiến hành hoặc trong giai đoạn đề xuất đều do Bộ giao thông vận tải quản lý và theo dõi. Chi tiết của các kế hoạch cải tạo đường được trình bày ở Bảng 2.8.2.



Hình 2.8.1 Mạng lưới đường bộ hiện có ở khu vực Hà nội

Bảng 2.8.1 Hiện trạng đường bộ ở khu vực Hà Nội

Đường số	Loại đường	Điểm đầu và cuối	Quản lý	Chiều rộng đường	Làn	Dự báo giao thông (xe/ngày) năm 2000 và 2010	Lưu lượng giao thông hiện tại	Điểm điều tra lượng giao thông hiện tại (1997)
QL 1A	Cấp I-III	Lang Son-Ca Mau (L=2,300)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	Mặt đường=9-31 m Nền đường=10-12 m	2-4 làn	13,540 (2000) 21,400	5,857 (1997)	nam Hà nội 30 km
QL2	Cấp II-III	Hanoi-Ha Giang (L=313 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	8-14 m với m vai đường	2 làn	8,520 (2000) 13,701 (2010)	4,305 (1997)	Bắc Hà nội 15 km
QL3	Cấp III	Hanoi-Cao Bang (L=313 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	Mặt đường=7.9 m Nền đường=9-12 m	2 làn	10,567 (2000) 27,854	5,310 (1997)	bán Hà nội 18 km
QL5	Cấp II	Hanoi-Hai Phong (L=106 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	Mặt đường=9-31 m Nền đường=10-12 m	Hiện có 2 làn, mở rộng 4 làn (đang)	25,304 (2000) 41,583	10,508 (1997)	Đông Hà nội 9 km
QL6	cấp III	Hanoi-Tuan Giao (L=500 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	Rộng 8-14 m	2 làn	6,100 (2000) 11,212 (2010)	2,714 (1997)	Tây Hà nội 20 km
QL 18	Cấp III	Bac Ninh-Mong Cai (L=160 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	8-14 m	2 làn	6,081 (2000) 6,141 (2010)	2,070 (1997)	Bắc Bắc ninh 40 km
QL 32	Cấp IV	Hanoi-Lao Cai	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	6-7 m	2 làn	-	3,472 (1997)	Tây Hà nội 16 km
Đường vành đai	Cấp II-III	Khu trung tâm Hà nội	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	14-25.5 m	2-4 làn	-	-	-
Đường vành đai 3		QL5-Noi Bai-QL5	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	Than Long-Noi Bai=23 m	Noi Bai-Ben Xe Lien Tinh=4 làn	-	-	-
Đường Láng - Hoà Lạc	Cấp I-II	Hanoi-Hoa Lac (L=30 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	rộng 12 m wide	2 làn (đang thi công)	12,698 (2000) 40,768	-	-

Nguồn: Viện chiến lược Giao thông, Bộ giao thông

Chú thích: Đường cấp I là đường 4 đến 6 làn với làn dành cho xe đạp nếu cần

Đường cấp II là đường chỉ 4 làn có đường dành riêng cho xe đạp ở những nơi cần thiết

Đường cấp III là đường chia 2 làn

Đường cấp 4 là đường 2 làn nông thôn

QL có nghĩa là Quốc lộ

Phát triển Hành lang 21

Bảng 2.8.2 Quy hoạch cải tạo đường bộ ở khu vực Hà Nội

Table 2.8.2 The Road Improvement Plan in Hanoi Metropolitan Area

Đường số	Loại đường	Đoạn nâng cấp	Quản lý	Chiều rộng đường	Làn	Tiêu chuẩn nâng cấp	Thời gian nâng cấp
QL1	Cấp I	Tuyến tránh QL 1A: Hanoi-nam Hanoi (30 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	26-33 m	2-4 làn	phục vụ là hành lang bắc nam quốc gia cho các hoạt động kinh tế xã hội	Thi công năm 2000
QL2	Cấp II	Thành phố Hà nội (5,5 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	22.5 m (Noi Bai-ranh giới Hanoi)	4 làn với 2 làn cho xe thô sơ	Là tuyến đường chính cho các hoạt động thương mại với Trung Quốc	2005 đến 2010
QL3	Cấp I	Hà nội - ranh giới hà nội (30km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	22.5-30 m	6 làn (trung tâm Hanoi-VĐ3=11.5 km) 4 làn=21 km	Đổi phó với nhu cầu giao thông tăng ở các tỉnh phía bắc	2000 đến 2005
QL5	Cấp I	Hanoi-Hai Phong (L=106 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	26-33 m	6 làn (Trung tâm Hà nội-ranh giới Hà nội=8.5 km) 4 làn cho các đoạn còn lại	Giải quyết giao thông từ Hà nội với cảng biển Hải phòng	Thi công đến 2000
QL6	Cấp I-II	Hanoi-Hoa Binh	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	22.5 km (Noi Bai-ranh giới Hanoi)	4 làn	Đổi phó với sự gia tăng trong tương lai của thành phố mới ở phía tây Hà nội	2005 đến 2010
QL18	Cấp I	Noi Bai-Bac Ninh	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	13.5-26 m	2-4 làn	mạch quan trọng ở các tỉnh phía bắc với sự công nghiệp hoá trong vùng	2 làn năm 2001 và 4 làn năm 2013
QL32	Cấp I-III	Hanoi (VĐ2)-ranh giới Hanoi (8.5 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	33 m (Cau Giay-Tan Long)	4-6 làn	Giải toả lượng giao thông lớn trên đường và đổi phó với sự gia tăng trong tương lai của đô thị mới phía tây	2001 đến 2005
RR2	Cấp I-II	Khu trung tâm Hà nội	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	33.5 m	2-4 làn	Giải toả lượng giao thông lớn ở Hà nội	2001 đến 2005
RR3	Cấp I	QL5-Noi Bai-QL5	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	25-32 m	QL55-Noi Bai (6 làn ở phía nam và 6-8 làn ở phía bắc)	Đáp ứng nhu cầu ho các khu công nghiệp và các khu vực đã đô thị hoá xung quan VĐ3	Nam VĐ3 vào năm 2000 v à Bắc VĐ 3 vào năm 2006 đến 2015
Đường Láng - Hoà lạc	Cấp I-II	Hanoi-Hoa Lac (L=30 km)	Cục đường bộ/ Bộ Giao thông	26.5 m	6 làn	Đổi phó với sự gia tăng trong tương lai của thành phố mới ở phía tây Hà nội	2 làn năm 1998 and 6 làn năm 2020

Nguồn: Viện Phát triển chiến lược Giao thông, Bộ Giao thông

Ghi chú: Cấp I là đường 4 đến 6 làn có đường cho xe đạp khi cần
 Cấp II là đường 4 làn có đường cho xe đạp khi cần
 Cấp III là đường 2 làn với đường cho xe đạp ở nơi cần.
 Cấp IV là đường 2 làn nông thôn

2.8.2 Hiện trạng giao thông đường bộ

(1) Quản lý

Cục Đường bộ Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm chính về quản lý và bảo dưỡng hệ thống đường xá hiện nay. Dưới Bộ Giao thông Vận tải còn có 2 đơn vị cũng tham gia vào công tác lập quy hoạch và thiết kế đường; đó là Tổng công ty tư vấn thiết kế Giao thông vận tải (TEDI), và Viện chiến lược phát triển Giao thông vận tải (TDSI).

Các đường quốc lộ thuộc quyền giám sát của Bộ Giao thông Vận tải. Cục Đường bộ Việt Nam phụ trách các đơn vị quản lý quốc lộ gồm cả bảo dưỡng và vận hành. Các tỉnh lộ thuộc quyền Sở giao thông công chính hoặc Sở giao thông tỉnh. Sở giao thông công chính trực thuộc Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội có 3 công ty xây dựng đường làm công tác duy tu chủ yếu là các tỉnh lộ, một số quốc lộ và huyện lộ khác. Ngoài ra, các huyện lộ còn thuộc quyền quản lý của phòng giao thông huyện. Các đơn vị quản lý cấp huyện chịu trách nhiệm về tỉnh huyện lộ, xã lộ và hương lộ.

(2) Hiện trạng

Mạng lưới đường giao thông được mô tả trong ngữ cảnh khu vực và vùng: i) Mạng lưới đường giao thông khu vực Hà Nội và ii) Đường nhánh dẫn vào khu vực nghiên cứu. Toàn bộ mạng lưới đường xá khu vực Hà Nội được minh họa ở trên.

Quốc lộ 1A là đường giao thông xương sống chủ yếu nối liền miền Bắc Việt Nam từ Lạng Sơn lên biên giới Trung Quốc, và tỉnh Cà Mau đến miền Nam Việt Nam qua thành phố Hồ Chí Minh, với tổng chiều dài trên 2.300 km. Quốc lộ này chiếm một vị trí cực kỳ quan trọng trong các hoạt động kinh tế xã hội của cả nước. Hiện nay, dự án cải tạo tuyến tránh Quốc lộ 1A đang được tiến hành với sự tài trợ của các tổ chức tài chính quốc tế như Ngân hàng Thế giới (WB), Quỹ Hợp tác Kinh tế Hải ngoại (OECD) Ngân hàng Phát triển Châu á (ADB). Kế hoạch nâng cấp bao gồm việc cải tuyến bằng cách bố trí một tuyến tránh ở phía Bắc Hà Nội. Ngoài ra, đã có kế hoạch xây dựng một tuyến tránh (dài khoảng 30km) chạy phía song song với QL 1A sang phía Đông ở phía Nam Hà Nội.

Quốc lộ 5 chạy từ Hà Nội tới cảng biển Hải Phòng theo hướng Đông với chiều dài khoảng 106 cây số. Quốc lộ này phục vụ chủ yếu các tuyến buôn bán quốc tế cho cảng biển ở Hà Nội. Đoạn Cầu Chui - Châu Quỳ trong những năm gần đây đã được nâng cấp với mặt cắt ngang rộng tới 30 mét. Hiện nay, đang tiến hành mở rộng từ đường 2 làn thành đường 4 làn trên toàn tuyến, trong khi đó việc mở rộng thêm đoạn đường đô thị từ 4 làn lên thành 6 làn có lề đường cũng đã được quy hoạch từ lâu. Tất cả các con đường sẽ được nâng cấp thành cấp I và dự kiến hoàn thành vào năm 2010.

Kéo dài 273 km, QL 3 chạy từ Hà Nội đi Cao Bằng lên các tỉnh phía bắc gần biên giới Trung Quốc. Việc cải tạo đường có tầm quan trọng rất lớn nhờ tiềm năng phát triển của các khu công nghiệp và khu đô thị mới ở phía bắc Hà Nội.

Phát triển Hành lang 21

Ngoài ra, QL 2 chạy từ Hà Nội đi Hà Giang qua Việt Trì lên các tỉnh Tây Bắc. Quốc lộ này có vai trò trong các hoạt động thương mại với Trung Quốc, nối liền với sân bay quốc tế Nội Bài và các khu công nghiệp. Đường hiện nay có chiều rộng từ 8 đến 14 mét với lề đường từ 2 đến 3 mét.

QL 18 kéo dài đến Móng Cái, tách khỏi QL 1A ở Bắc Ninh, dài khoảng 300 km về phía Đông. Quan trọng hơn nữa, tuyến đường này nối sân bay Nội Bài với những cảng biển chính là cảng Hạ Long và Cái Lân ở các tỉnh phía bắc, qua những khu công nghiệp dự kiến. Hiện nay, đoạn đường Nội Bài - Bắc Ninh vẫn chưa được lát mặt.

Dự án cải tạo đường vành đai 3 đã được nghiên cứu nhằm giảm bớt vấn đề giao thông bằng cách tách giao thông đối ngoại ra khỏi giao thông đô thị trong khu vực Hà Nội. Quy hoạch cải tạo đường bao gồm việc xây dựng một đường cao tốc 4 làn cho xe cơ giới và có làn đường hai bên dành cho xe đạp với chiều rộng 40 mét. Ngoài ra, đường vành đai này còn nối với tuyến cao tốc Nam Thăng Long - Nội Bài và các khu vực quanh Hà Nội có chiều dài 72 km. Việc thực hiện dự án đường vành đai 3 sẽ đưa ra đường nhánh dẫn tới các thành phố mới và khu công nghiệp dự kiến ở ngoại ô Hà Nội, tạo nên một hành lang giao thông khu vực.

Các kế hoạch cải tạo đường vành đai trong tương lai bao gồm việc bố trí một tuyến đường 6 làn cho xe cơ giới và hai làn cho xe thô sơ. Đối với đoạn Thăng Long - Nội Bài rộng 23 m, 4 làn thì có kế hoạch nâng cấp lên thành đường có từ sáu đến tám làn. Dự kiến đường vành đai được hoàn thành sẽ góp phần thúc đẩy việc phân tán ở Hà Nội trong tương lai.

(3) Những tồn tại lớn đối với giao thông đường bộ

Đã từ lâu, Hà Nội phải gánh chịu những vấn đề môi trường đô thị chủ yếu do mật độ dân số cao và tắc nghẽn giao thông gây nên. Mặc dù mạng lưới giao thông trong khu vực Hà Nội rất rộng lớn, song thiết kế và điều kiện đường xá nhìn chung không phù hợp với các loại xe hiện đại. Một trong những tồn tại lớn nhất đối với giao thông đường bộ là tình trạng hỗn tạp của nhiều loại xe khác nhau trên những tuyến đường chính. Những phương tiện giao thông đường bộ chủ yếu của người dân là xe máy và xe đạp nhiều hơn là xe ô tô riêng hay phương tiện vận tải công cộng ở Việt Nam cũng như khu vực Hà Nội. Mô hình phân chia trên những tuyến đường cao tốc chính xung quanh khu vực Hà Nội khảo sát năm 1997 được tổng kết trong Bảng 2.8.3. Giao thông hỗn hợp nhiều phương tiện đã giảm chất lượng và hiệu quả của lưu lượng giao thông đô thị.

Bảng 2.8.3 Tỷ lệ xe hai bánh trên các tuyến đường quốc lộ xung quanh Hà Nội

Đơn vị: xe/ngày (tỷ lệ %)

Quốc lộ	Xe bốn bánh	Xe máy	Xe đạp
Quốc lộ 1A	5,887 (46.3%)	3,860 (30.3%)	2,921 (23.4%)
Quốc lộ 5	10,508 (35.6%)	11,568 (39.2%)	7,416 (25.2%)
Quốc lộ 3	5,310 (30.4%)	6,309 (36.1%)	5,824 (33.5%)
Quốc lộ 2	4,305 (38.4%)	3,591 (32.0%)	3,296 (29.6%)
Quốc lộ 6	2,714 (21.0%)	6,243 (48.4%)	3,929 (30.6%)
Quốc lộ 32	3,472 (10.1%)	13,713 (39.8%)	17,250 (50.1%)

Nguồn: Cục Đường bộ Việt Nam, tháng 6 năm 1998

Lượng giao thông trung bình mỗi ngày trên tuyến đường đô thị trang bị đầy đủ là khoảng 7.000 - 9.000 xe/ngày/làn với tốc độ 40 - 60 km/h. Giao thông đô thị của xe bốn bánh trong thành phố Hà Nội chỉ duy trì ở tốc độ 20 - 30km/h do xe máy và xe đạp chiếm quá nhiều phần đường chính. Tình trạng nhiều loại phương tiện lẫn lộn này cũng dẫn đến chi phí và đầu tư duy tu đường kém hiệu quả.

Ngoài ra, do nhiều xe máy cũ và không được bảo dưỡng đầy đủ, tình trạng ô nhiễm không khí do xe máy là một vấn đề rất trầm trọng ở nhiều phố phường của Hà Nội. Hơn nữa, mức tai nạn giao thông ngày càng tăng lên trong những năm gần đây do lưu lượng xe hai bánh quá lớn trên những tuyến đường chính.

Biện pháp đối phó những vấn đề trên đây cơ bản là chuyển đổi sang hệ thống vận tải công cộng từ các phương tiện giao thông hỗn hợp như hiện nay. Hiện tại, số người sử dụng giao thông công cộng chỉ chiếm 2 - 3% số dân Hà Nội. Chính phủ Việt Nam cũng như Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành chính sách phát triển những hệ thống giao thông công cộng tốt với tỷ lệ lên tới 55 - 60% vào năm 2010. Song song với những nỗ lực nhằm tăng cường hệ thống giao thông công cộng, các cơ quan có thẩm quyền liên quan cần đảm bảo những quy định và kiểm soát việc quản lý giao thông.

Một tồn tại khác là nhìn chung các tuyến đường hiện nay trong khu vực nội thành Hà Nội đang ở tình trạng xấu hoặc trung bình do thiếu duy tu bảo dưỡng. Hiện trạng đó dẫn đến hậu quả tăng chi phí vận hành đối với xe cộ cũng như tình trạng lưu thông ó hiệu quả.

(4) Đường dẫn tới Khu vực Nghiên cứu

Tuyến đường chính dẫn tới khu vực nghiên cứu là quốc lộ 6, quốc lộ 32 và quốc lộ 21A, ngoài ra còn có tuyến cao tốc Láng - Hoà Lạc đang được xây dựng. Hiện trạng các tuyến đường dẫn được tóm tắt trong Bảng 2.8.1 và Hình 2.8.1. Ngoài ra Bảng 2.8.4 mô tả lượng giao thông và các điểm khảo sát trên các tuyến đường quốc lộ 6, 32 và 21A.

(a) Quốc lộ 6 (QL6)

Quốc lộ 6 chạy từ phía Tây bắc Hà Nội qua Xuân Mai và Hoà Bình tới tận phía nam tỉnh Lai Châu. Đoạn đường từ Hà Nội tới Xuân Mai đã được rải nhựa, có độ dài 36 km. Nhìn chung điều kiện đường tốt, song vẫn có đoạn nhấp nhô.

Đoạn đường từ Hà Nội đến Hà Đông gồm 6 làn đường, trong khi đó đoạn từ Hà Đông đến Xuân Mai chỉ có hai làn đường. Đoạn Hà Đông - Xuân Mai chỉ có làn đường cho các loại xe hai bánh ở mỗi bên. Tuy nhiên, quan sát cho thấy các làn đường ở mỗi bên cho xe máy và xe đạp gần như không được sử dụng đến. Đoạn đường Hà Nội - Hà Đông là đoạn đường có lưu lượng xe cao nhất trong những tuyến đường quốc lộ xung quanh khu vực Hà Nội.

Phát triển Hành lang 21

(b) Quốc lộ 32 (QL32)

QL 32 chạy theo hướng Tây bắc Hà Nội, nối Hà Nội với phía bắc tỉnh Lào Cai qua Sơn Tây. Đoạn đường Sơn Tây - Hà Nội dài khoảng 42 km, có hai làn đường đã được rải nhựa. Nói chung, thiết kế đường dưới tiêu chuẩn, đường trong tình trạng xấu, nền đường khoảng 6 - 7m, chiều rộng đường đã lát mặt từ 4,5 - 5m. Quan sát cho thấy, vấn đề nghiêm trọng ở một số nơi trong đoạn đường này là tình trạng đường cong gấp và nhấp nhô. Đặc biệt là lưu lượng xe tải và xe buýt tương đối lớn trong đoạn Hà Nội - Trạm Trôi gây tắc nghẽn giao thông.

(c) Đường cao tốc Láng - Hoà Lạc

Đường cao tốc Láng - Hoà Lạc nối thành phố Hà Nội với khu vực Hoà Lạc có tổng chiều dài 45 km. Việc xây dựng đã bắt đầu từ giữa năm 1996. Giai đoạn I (30,2 km) xây dựng tuyến cao tốc hai làn đường với chiều rộng 12m được thực hiện dưới sự giám sát của Bộ Giao thông Vận tải.

Hiện tại, việc xây dựng đã được thực hiện với mặt đường rải nhựa một phần gần nút giao Hoà Lạc và đá dăm ở vài đoạn khác. Công tác làm đất cho toàn bộ đoạn đường đã hoàn thành trừ khu vực trung tâm Hà Nội do vấn đề giải toả nhà ở hiện nay trên khu vực. Theo Bộ Giao thông Vận tải, việc xây dựng Giai đoạn I sẽ hoàn thành cuối năm 1998. Về lâu dài, sẽ có quy hoạch mở rộng tuyến đường này thành 6 làn với chiều rộng 35,5m.

Theo Nghiên cứu Khả thi của TEDI thuộc Bộ Giao thông Vận tải thực hiện năm 1995, lưu lượng giao thông trong tương lai trên tuyến đường cao tốc này dự tính là 12.700 xe/ngày vào năm 2000 và 40.760 xe/ngày vào năm 2010.

Khi hoàn thành xây dựng tuyến đường theo tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ 80 - 100km/h, thời gian đi lại giữa Hoà Lạc và Hà Nội dự tính sẽ khoảng 20 - 25 phút. Tuyến đường hoàn thành sẽ góp phần hình thành một mạng lưới giao thông với chức năng phục vụ nhiều mục đích cho hoạt động công nghiệp, đi lại và những dịch vụ du lịch giải trí, v.v... của thành phố mới.

(d) Quốc lộ 21A (QL21A)

QL21A chạy theo hướng bắc - nam qua tỉnh Hà Tây và Nam Hà, nối Sơn Tây, Nam Định qua thị trấn Hoà Lạc, Xuân Mai, Miếu Môn thuộc tỉnh Hà Tây và huyện Lạc Thủy thuộc tỉnh Hoà Bình. QL21A được nối với QL10 tại Nam Định. Đoạn Miếu Môn - Sơn Tây dài khoảng 47 km trong tình trạng tốt, đường có hai làn đã rải nhựa, tuy vậy cũng có những đoạn quan sát thấy có lỗi lổm.

Đoạn Xuân Mai - Miếu Môn dài 15 km. Đường có hai làn đã rải nhựa và có những đoạn nhấp nhô. Nhìn chung, phần lớn đoạn đường hẹp, móng 7,5m và bề mặt rộng 5 - 6m. Khi thành phố mới phát triển tại Miếu Môn trong tương lai, tuyến đường nhánh này không có khả năng đáp ứng đủ nhu cầu trong tương lai tại khu vực. Ngoài ra, do việc mở rộng QL21A từ Xuân Mai

tới Miếu Môn không hướng vào QL21A nên có thể gây cản trở đối với luồng giao thông từ Hoà Lạc tới Miếu Môn.

Hiện trạng các đường dẫn vào Khu vực nghiên cứu được tổng kết trong Bảng 2.8.4.

Bảng 2.8.4 Hiện trạng đường các đường dẫn

Đường	Cao tốc Láng (Hoà Lạc (Giai đoạn I))	QL 6 (Hà Nội - Xuân Mai)	QL 32 (Hà Nội - Sơn Tây)	QL 21A (Sơn Tây - Xuân Mai)	QL 21A (Xuân Mai - Miếu Môn)
Cấp đường	Cấp 1-2	Cấp 3	Cấp 4	Cấp 3	Cấp 3
Tiêu chuẩn đường					
* Chiều rộng nền đường	10m	8.5 - 10.5m	6 - 7m	9.5 - 10.5m	7.54m
* Chiều rộng mặt đường	12m	7.5 - 8.5 m	4.5 - 5m	7.5m	5-6m
Quy hoạch nâng cấp	Đang thi công	Cấp 1 hoặc 2	Cấp 1-3	Cấp 1 hoặc cấp 2	Cấp 1 hoặc 2 (2005-2010)
Lần đường	2 lần (1998)	2 lần	2 lần	2 lần	2 lần
Mặt đường	Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt	asphalt
Chiều dài đường	30.2km	34km	42km	30km	17km
Lưu lượng giao thông		2,714 xe/ngày (1997)	3,472 xe/ngày (1997)	988 xe/ngày (1997)	

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông (TDSI)

Ghi chú: 1) Phân cấp đường:

- Cấp 1: cao tốc 4-6 làn có dải phân cách có đường cho xe đạp khi cần thiết
 - Cấp 2: cao tốc với 4 làn có dải phân cách có đường cho xe đạp khi cần thiết
 - Cấp 3: cao tốc với 2 làn có dải phân cách có đường cho xe đạp khi cần thiết
 - Cấp 4: đường nông thôn hai làn
- 2) Lưu lượng xe không tính đến xe máy và xe đạp

2.8.3 Giao thông đường sắt

(1) Quản lý

Liên hiệp Đường sắt Việt Nam (VRU) thuộc Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm quản lý giao thông đường sắt Việt Nam. Về các viện nghiên cứu và thiết kế giao thông đường sắt có: Tổng công ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải (TEDI) thuộc Bộ Giao thông Vận tải và Công ty Tư vấn Xây dựng Đầu tư Đường sắt (RICCC) thuộc Liên hiệp Đường sắt Việt Nam.

(2) Hiện trạng

Mạng lưới giao thông đường sắt xung quanh khu vực Hà nội mở rộng theo mô hình hướng tâm như minh hoạ trong hình 2.8.2. Tuyến đường chính chạy từ Hà nội tới biên giới Việt - Trung qua Hà Bắc và Lạng Sơn về phía đông bắc. Trong đó, đoạn Hà nội - Gia Lâm có khoảng cách đường ray là 1 mét (1.000mm) với chiều dài đoạn là 5km. Phần còn lại của đoạn đường sắt này chạy về phía biên giới có khoảng cách đường ray khác nhau. Tuyến đường chính chạy về miền Nam tới thành phố Hồ Chí Minh qua các tỉnh Hà Tây, Nam Định, Ninh Bình có khoảng cách đường ray là 1m. Đoạn đường sắt Hà nội - Hải Phòng, tách từ Gia Lâm có khoảng cách đường ray là 1m.

Phát triển Hành lang 21

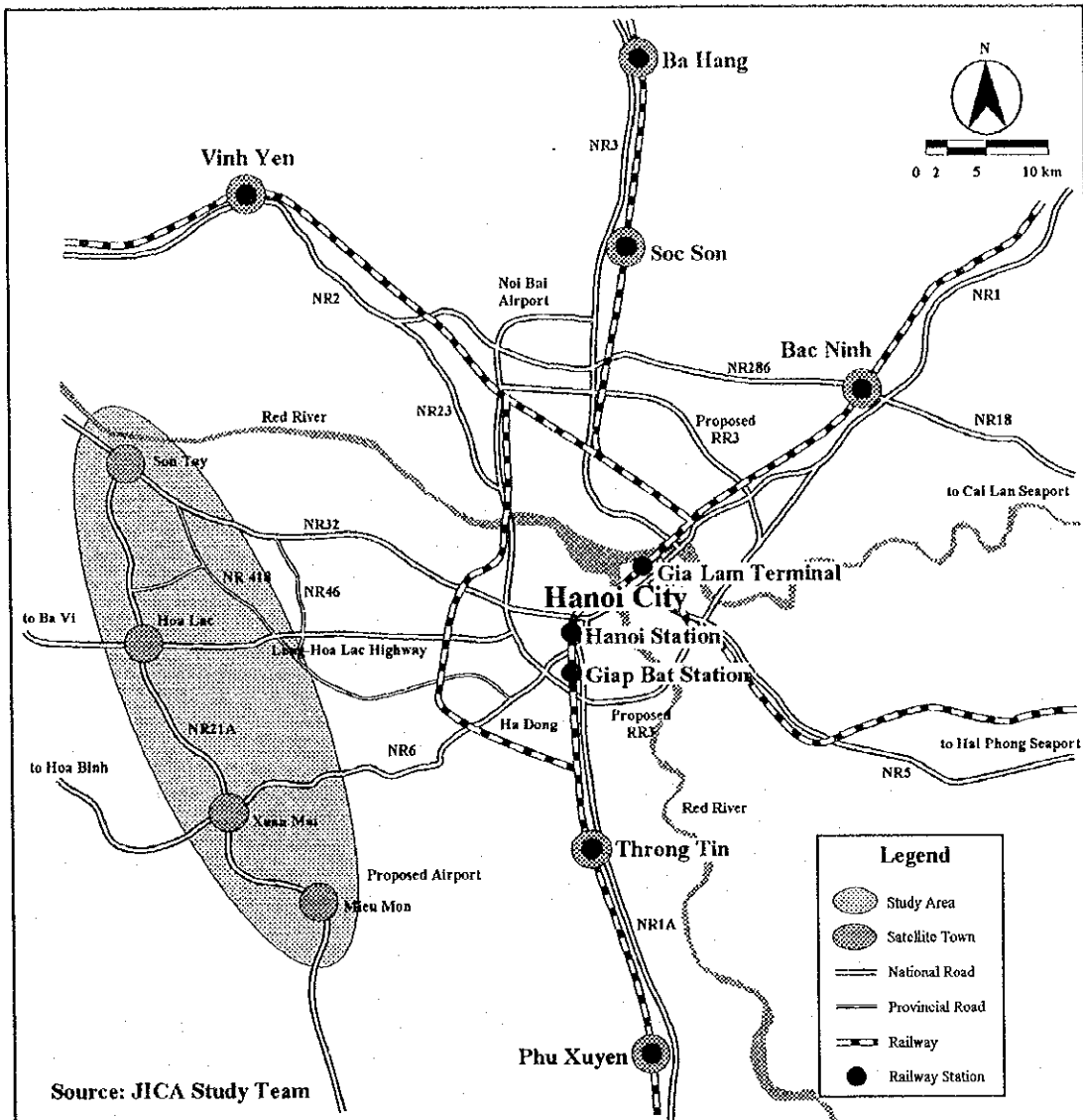
Tuyến đường sắt Hà Nội - Lao Cai chạy từ Hà Nội tới các tỉnh phía Tây bắc và tới biên giới Việt - Trung. Do nối với tuyến đường sắt Trung Quốc tại Lao Cai, nên tuyến đường này có tầm quan trọng trong mạng lưới đường sắt quốc tế. Ngoài ra, tuyến Hà Nội - Triệu chạy từ Hà Nội tới các tỉnh phía bắc có tổng chiều dài 72 km, tách khỏi tuyến Hà Nội - Lao Cai tại Đông Anh.

Tuyến Lưu Xá - Hạ Long chạy tới các tỉnh đông nam, tới Hạ Long qua tỉnh Hà Bắc có chiều dài 104 km, tách khỏi tuyến Hà Nội - Quan tại ga Kép. Tuyến này nối Hà Bắc với Hạ Long có khoảng cách đường ray chuẩn (1.435 mm). Hơn nữa còn có tuyến Văn Điển - Bắc Hồng - Yên Viên chạy vòng quanh Hà Nội. Tuyến đường sắt chạy qua cầu Thăng Long nằm ở phía Đông bắc trung tâm Hà Nội. Đoạn phía bắc cầu có khoảng cách đường ray khác nhau: chuẩn hoặc 1m, đoạn phía nam cầu có khoảng cách chung là 1m.

Mạng lưới đường sắt theo dạng hướng tâm trong khu vực thủ đô Hà Nội gây ra tình trạng tắc nghẽn giao thông trong khu đô thị, nhất là giao thông theo hướng đông - tây. Bên cạnh đó, những đoạn đường sắt cắt đường bộ cũng là một vấn đề trong giao thông đô thị. Hơn nữa, tình trạng cơ sở đường sắt còn nghèo nàn và không được bảo quản tốt.

Ngoài ra, nhu cầu của những người đi làm bằng đường sắt sẽ tăng lên với xu thế mở rộng đô thị hoá trong tương lai ở ngoại ô Hà Nội. Về vấn đề này, việc cải tạo mạng lưới đường sắt kể cả hệ thống vận tải đường sắt lớn cần được xem như một biện pháp đối phó. Theo Liên hiệp Đường sắt Việt nam thuộc Bộ Giao thông Vận tải, kế hoạch cải tạo cho những đoạn đường sau đây quanh khu vực Hà nội đã được đề xuất:

- (a) đoạn Hà Đông - Hàng Cỏ - Phú Diễn
- (b) đoạn Giáp Bát - Yên Viên
- (c) đoạn Giáp Bát - Đường Vành đai 3 - Nội Bài - Nhật Tân - Hoàng Quốc Việt
- (d) đoạn Văn Trì - Cổ Bi
- (e) đoạn Mễ Trì - Hoà Lạc



Hình 2.8.2 Mạng lưới đường sắt hiện có trong khu vực Hà nội

2.8.4 Đường hàng không

(1) Quản lý

Vận tải hàng không do Cục Hàng không Dân dụng (CAA) Việt Nam quản lý. Cục Hàng không dân dụng Việt nam là một tổ chức độc lập dưới quyền Thủ tướng Chính phủ, không thuộc Bộ Giao thông Vận tải.

(2) Hiện trạng

Có ba sân bay trong khu vực Hà nội: Sân bay quốc tế Nội Bài, sân bay Gia Lâm

Phát triển Hành lang 21

và sân bay Hoà Lạc.

Sân bay Quốc tế Nội Bài cách Hà Nội 23 km về phía Tây bắc. Sân bay này đóng vai trò quan trọng là một mắt xích hàng không trong khu vực tại Việt Nam cung cấp dịch vụ hàng không trong nước cũng như quốc tế. Các cơ sở chính của sân bay gồm có một đường bay 3.200 x 45m và một kho bãi diện tích 1.000m². Hiện tại, việc mở rộng các cơ sở này bao gồm một đường bay phụ, nhà ga và các cơ sở khác đã được triển khai nhằm đón một triệu khách hàng năm vào năm 2000. Sân bay Gia Lâm cách Hà Nội 5 km về phía Đông và được sử dụng để vận chuyển hàng quân dụng và hàng nội địa. Cuối cùng là sân bay Hoà Lạc cách Hà Nội 35 km về phía Tây và hiện đang được sử dụng cho mục đích quân sự.

(3) Quy hoạch Sân bay Quốc tế mới Miếu Môn

Việc xây dựng sân bay Quốc tế Miếu Môn đã được đề xuất như một sân bay mắt xích quốc tế thứ hai trong khu vực Hà Nội gần kề với huyện Miếu Môn trong khu vực nghiên cứu. Tuy nhiên, việc thực hiện quy hoạch được xem là dự án về lâu dài khi công suất của sân bay quốc tế Nội Bài không đủ đáp ứng nhu cầu nữa.

2.8.5 Đường sông

(1) Quản lý

Cục Đường sông gồm 10 phòng ban có liên quan thuộc Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm quản lý vận tải đường sông trong cả nước Việt Nam. Cục có năm công ty vận tải đường sông, mười ba công ty quản lý đường sông, năm công ty thông tin và thiết kế, các nhà máy và trung tâm đào tạo.

(2) Hiện trạng

Đường sông ở miền Bắc Việt Nam đã từ lâu là một hình thức giao thông quan trọng. Tuyến đường sông chính là sông Hồng chảy từ phía Tây bắc và Đông nam khu vực Thủ đô Hà Nội vào trung tâm Hà Nội. Tuy nhiên, giao thông đường sông không được khai thác một cách hiệu quả do sự phụ thuộc vào hình thức giao thông đường bộ ngày càng tăng.

Các công trình đường sông hiện có đều quá cũ và không được bảo dưỡng tốt. Hơn nữa, các xà lan và tàu đường sông đều đã cũ. Hiện nay, đường sông chủ yếu sử dụng để phân phối hàng hoá công kênh như than, dầu, xi măng, đá vôi và vật liệu xây dựng nhiều hơn là phục vụ mục đích chuyên chở hành khách.

Các tuyến đường sông chủ yếu hiện nay ở miền Bắc Việt Nam là:

- Quảng Ninh & Hải Phòng - Hà Nội - Việt Trì
- Quảng Ninh & Hải Phòng - Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình

Các tuyến đường sông chính gần khu vực nghiên cứu là sông Đà, cách khu vực Hoà Lạc khoảng 20 km về phía Tây, và tuyến Hà Nội - Việt Trì trên sông Hồng. Bên cạnh đó còn có sông Đáy tách khỏi sông Hồng và chảy về phía cửa

sông Đáy về phía nam tỉnh Ninh Bình có thể phát triển thành một tuyến giao thông đường sông cho khu vực nghiên cứu trong tương lai.

Giao thông đường sông có lợi thế rất lớn là một hình thức giao thông có hiệu quả phục vụ cho việc phân phối hàng hoá nặng và công kênh bởi vì giao thông đường sông có thể giảm bớt lưu lượng giao thông đường bộ cũng như chi phí xây dựng và duy tu. Thế nhưng hình thức giao thông đường sông lại không được khai thác có hiệu quả phục vụ giao thông hàng ngày. Hơn nữa, các cảng sông còn ở trong tình trạng yếu kém chủ yếu do thiếu công tác duy tu hợp lý.

Để củng cố toàn bộ mạng lưới giao thông, cần liên kết thống nhất mỗi hình thức giao thông với những hình thức giao thông khác để sử dụng tối ưu hệ thống giao thông.

2.8.6 Giao thông đường biển

(1) Quản lý

Cục Hàng hải Việt Nam thuộc Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm quản lý và duy tu các cảng biển Việt Nam. Cục Hàng hải chủ yếu quản lý bảy cảng trên toàn lãnh thổ Việt Nam dưới 17 cơ quan quản lý cảng. Ngoài ra, Cục Hàng hải Việt Nam có những tổ chức như trung tâm cứu hộ, trường đào tạo hàng hải và kỹ thuật và một số công ty có liên quan đến phát triển đường biển.

(2) Hiện trạng

Cảng biển Hải Phòng là cảng biển chính ở miền Bắc Việt Nam. Công suất bốc dỡ hàng của cảng Hải Phòng là khoảng 5 triệu tấn/năm vào thời điểm hiện tại. Đã có đề xuất mở rộng cảng để đáp ứng được nhu cầu lưu thông hàng hoá trong tương lai. Quy hoạch bao gồm dự án xây dựng cảng biển mới trên một hòn đảo phía đông cảng Hải Phòng. Dự kiến đường tiếp cận với cảng biển đề xuất sẽ được hoàn thành năm 1999, có chiều dài 7km kể cả xây dựng cầu. Thêm vào đó, việc xây dựng cảng Cái Lán đã được bắt đầu từ đầu năm 1998 và sẽ hoàn thành năm 2001. Một dự án xây dựng mới cảng biển Cẩm Phả cũng được quy hoạch ở phía đông Hạ Long.

2.9 Ngành cấp nước

2.9.1 Cung cấp nước công cộng hiện nay ở Sơn Tây

Ở Sơn Tây, hiện thời có một hệ thống nước công cộng do Công ty cung cấp nước Sơn Tây quản lý và điều hành (Số nhân viên của công ty là 60 người). Nguồn nước hiện thời là nước ngầm có sẵn. Hệ thống này lần đầu hoạt động vào năm 1962 với một giếng nước ngầm sâu. Hệ thống này được mở rộng vào năm 1972-73, sau đó nước được cung cấp cho khu trung tâm thị xã với công suất là 1.500m³/d từ hai giếng ngầm.

Do sự phát triển của thị xã và sự tăng nhu cầu nước, mở rộng được tiến hành trong những năm 1983-1991 và 1994. Gần đây vào năm 1998, công suất cung cấp nước là 10.000 m³/d với 7 giếng sâu và một nhà máy xử lý nước. Các giếng sâu (độ sâu là 35-32m) nằm song song với bờ phải của sông Hồng. Vì nước ngầm được lấy từ các giếng sâu chứa nhiều chất sắt (Fe) và mangan (Mn) hơn so với tiêu chuẩn nước uống thông

Phát triển Hành lang 21

thường nên nước thô đó được lọc ở nhà máy xử lý nước (5.000 m³/ngày đối với kiểu cũ cộng với 5,000 m³/d của loại mới, tổng cộng 10,000 m³/ngày). Quá trình xử lý để tách sắt và mangan như sau: khử oxy --> lắng --> lọc --> khử clo. Nước đã được xử lý sẽ được phân phối thẳng tới nơi sử dụng nước bằng các bơm phân phối lắp đặt ở nhà máy xử lý nằm trong thành phố town proper.

Dân số của Sơn Tây hiện thời là 95.000, trong số đó 30.000 số dân được cấp nước qua 4.000 ống nối công cộng. Giá nước trung bình là 1.400 đồng/m³ vào tháng 3.1998. Dân số dự tính là 150.000 người vào năm 2010.

Một chương trình mở rộng đang được thực hiện để đáp ứng các nhu cầu trong tương lai. Khái quát là:

Năm mục tiêu:	2010
Dân số vào năm 2010:	150.000 người
Nguồn nước:	Nước trong đất đá (Giống như hiện tại)
Công suất tăng thêm:	20.000 m ³ /ngày (làm cho công suất tổng cộng là 30.000 m ³ /ngày, bao gồm cả công suất hiện thời là 10.000m ³ /ngày)
Công trình mới:	13 giếng sâu và một nhà máy xử lý nước mới
Nguồn tài chính có thể :	DANIDA

(Chú ý: Đối với Sơn Tây, không cần thiết phải chuyển nước uống từ khu vực Hoà Lạc, thậm chí cả trong tương lai bởi vì nước nguồn sẵn có cũng là nguồn nước phục vụ cho khu vực Sơn Tây).

2.9.2 Vấn đề phát triển

Ở khu vực Hoà Lạc, một điều không may là nước ngầm - nguồn cho hệ thống cấp nước công cộng rất hiếm do đặc điểm địa lý mặc dù có thể sử dụng cho mục đích riêng với một số lượng có hạn. Vì vậy, sẽ tìm nguồn nước ở các khu vực khác ngoài Hoà Lạc. May mắn là có sông Đà ở lân cận khu vực phát triển. Sông Đà, một nhánh của sông Hồng chảy theo hướng Bắc - Nam khoảng 20 km ở phía Tây Hoà Lạc. Sông Đà có đủ lưu lượng nước và chất lượng nước cũng phù hợp là nguồn nước mặc dù để dùng làm nước sinh hoạt thì cả phải được xử lý. Hệ thống cấp nước công cộng cho khu vực Hoà Lạc và Xuân Mai sẽ được lập quy hoạch lấy từ nước mặt sông Đà làm nguồn nước.

2.10 Điện

2.10.1 Cấp điện

Điện cấp cho bốn khu vực Sơn Tây, Hoà Lạc, Xuân Mai và Miếu Môn được lấy từ mạng điện quốc gia tại mỗi khu vực như sau:

(1) Khu vực Sơn Tây và Hoà Lạc

Điện cấp cho hai khu vực này được lấy từ trạm phân phối điện Sơn Tây 110/35/10 kV có công suất 2A - 16 MVA.

Điện từ trạm Sơn Tây được truyền tải qua bảy đường dây phân phối điện 35 kV và 13 đường dây 10kV.

Phát triển Hành lang 21

Đường dây 35kV cấp điện cho các nhà máy ở Sơn Tây, Hoà Lạc và các khu vực khác. Các đường dây 10 kV cấp điện cho người tiêu dùng ở thị xã Sơn Tây và khu vực sân bay Hoà Lạc. Người tiêu dùng ở thành phố và các khu nông thôn Hoà Lạc sẽ được cấp điện từ các đường dây 10kV của trạm 35/10kV Hoà Lạc gần QL 21A.

(2) Khu vực Xuân Mai và Miếu Môn

Điện cấp cho khu vực Xuân Mai sẽ được lấy từ trạm phân phối điện Hà Đông chuyển qua đường dây 35 kV.

Người tiêu dùng ở Xuân Mai và Miếu Môn sẽ lấy điện từ các đường dây 10kV từ trạm 35/10kV Xuân Mai xây dựng tại thành phố Xuân Mai.

2.10.2 Đường dây truyền tải và phân phối điện

(1) Đường dây tải điện 220kV

Ba đường dây tải điện 220kV chạy qua phía Bắc thành phố Xuân Mai tải điện từ nhà máy thủy điện Hoà Bình tới các trạm 220 kV Hà Đông và Chèm.

(2) Đường dây phân phối điện 35kV

Đường dây phân phối điện 35kV (ACSR 95mm²) giữa Sơn Tây và Hoà Lạc đã được xây dựng để tải điện tới trạm 35/10kV Hoà Lạc với công suất 2 x 1.800kVA.

Đường dây phân phối điện 35kV (ACSR 95 mm²) bắt đầu từ trạm Hà Đông chạy dọc theo quốc lộ số 6 qua Xuân Mai tới Lương Sơn và Hoà Bình.

(3) Đường dây phân phối điện 10kV

Đường dây phân phối điện trung thế tại các thành phố Sơn Tây, Hoà Lạc, Xuân Mai và Miếu Môn là 10kV và cỡ dây cáp là ACSR 70mm².

(4) Đường dây 0,4kV

Đường dây 0,4kV là dây cáp trần, dùng nhôm làm chất dẫn điện 50mm² A 95mm².

2.10.3 Nhận xét về hiện trạng

Cần xây dựng mới hai (2) trạm 220/110 kV và hai (2) đường dây tải điện 220 kV để cấp điện cho các khu công nghiệp lớn, các thành phố hiện đại, v.v... Nhà máy thủy điện Hoà Bình cách khu vực dự án 35 km có đủ khả năng cung cấp điện cho khu vực Hoà Lạc - Xuân Mai.