

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)  
UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI

**DỰ ÁN**  
**PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI**  
**PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI**  
**NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM**

---

**Báo cáo tóm tắt**

**Tháng 01 năm 2011**

**Công ty ALMEC**  
**Công ty NIPPON KOEI**

Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo  
1USD = 110 Yên = 18.000 đồng  
(Trung bình năm 2009)

## LỜI NÓI ĐẦU

Theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử Đoàn Nghiên cứu tới Việt Nam từ tháng 2 năm 2009 tới tháng 1 năm 2011, do ông Iwata Shizuo từ Công ty ALMEC làm Trưởng đoàn. Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia từ Công ty ALMEC và Công ty Nippon Koei.

Trên cơ sở phối hợp và hợp tác chặt chẽ với Đoàn đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cũng đã có nhiều buổi làm việc, thảo luận với các cơ quan hữu quan của Việt Nam. Sau khi quay trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất quá trình nghiên cứu và lập báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần thúc đẩy quá trình phát triển đô thị bền vững gắn kết với phát triển UMRT của thành phố Hà Nội, đồng thời tăng cường mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành đối với các cán bộ và các cơ quan chức năng Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với Đoàn Nghiên cứu trong quá trình thực hiện Dự án Nghiên cứu này.

Tháng 1 năm 2011

Kiyofumi KONISHI  
Vụ Trưởng  
Vụ Hạ tầng Kinh tế  
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

Tháng 1 năm 2011

Kiyofumi KONISHI  
Vụ Trưởng  
Vụ Hạ tầng Kinh tế  
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

### **Về việc: Tờ trình**

Thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bản báo cáo cuối cùng về Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam.

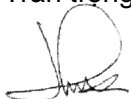
Bản báo cáo này bao gồm kết quả nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 2 năm 2009 tới tháng 1 năm 2011 do Đoàn Nghiên cứu JICA, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC và Công ty Nippon Koei thực hiện.

Để có thể hoàn thành được bản báo cáo này, chúng tôi đã có được sự hỗ trợ quý báu từ rất nhiều cá nhân và tổ chức. Trước hết, chúng tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới tất cả những cá nhân và tổ chức đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu, đặc biệt là Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, Sở Kế hoạch và Đầu tư (Trung tâm Xúc tiến Đầu tư Hà Nội) và các sở, ngành hữu quan của thành phố Hà Nội, các đơn vị phát triển tuyến UMRT 1 và tuyến UMRT 2.

Chúng tôi cũng trân trọng cảm ơn các quan chức của JICA đã hỗ trợ và cố vấn cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển đô thị bền vững gắn kết với UMRT của thành phố Hà Nội

Trân trọng!



**IWATA Shizuo**

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam  
(HAIMUD)

# MỤC LỤC

## 1 GIỚI THIỆU

1.1	Cơ sở và mục tiêu .....	S1-1
1.2	Phạm vi .....	S1-1
1.3	Cơ sở của dự án .....	S1-4

## 2 TÁC ĐỘNG TỪ PHÁT TRIỂN GẮN KẾT

## 3 VỊ TRÍ CÁC GA UMRT VÀ HƯỚNG TUYẾN

## 4. CÁC QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG ĐỀ XUẤT

4.1	Mục tiêu và nội dung của Quy hoạch .....	S4-1
4.2	Quy hoạch nút giao khu vực các ga .....	S4-5
4.2.1	Ga Gia Lâm và Tuyến 1 kéo dài / khu vực ga bến xe Gia Lâm (Tuyến 1-V4) .....	S4-5
4.2.2	Khu vực ga Nam Cầu Long Biên và ga Hàng Đậu (Tuyến 1-V6 và Tuyến 2-C8) ..	S4-9
4.2.3	Khu vực ga Hà Nội (V8) và khu vực ga Tuyến 3 .....	S4-14
4.2.4	Khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa (Tuyến1-V9 và Tuyến2-C12) .....	S4-19
4.2.5	Khu vực ga Giáp Bát và Bến xe Giáp Bát (Tuyến 1-V12) .....	S4-23
4.2.6	Khu vực ga Tây Hồ Tây và bến xe/ khu vực ga CAT (Tuyến 2-C3) .....	S4-27
4.2.7	Khu vực ga Quận Ngựa (Tuyến 2-C5) .....	S4-30
4.2.8	Khu vực ga Trần Hưng Đạo và Khu vực ga Tuyến 3 (Tuyến 2-C10) .....	S4-33
4.2.9	Khu vực ga Thượng Đình và Tuyến 2A (Tuyến2-C16) .....	S4-36
4.3	Quy hoạch các ga giai đoạn 1 .....	S4-39
4.3.1	Khu vực ga phía Bắc Cầu Long Biên (Tuyến1- V5) .....	S4-39
4.3.2	Khu vực ga Phùng Hưng (Tuyến1-V7) .....	S4-43
4.3.3	Khu vực nhà ga B.V. Bạch Mai (Tuyến1-V10) .....	S4-46
4.3.4	Khu vực nhà ga Phương Liệt (Tuyến 1-V11) .....	S4-49
4.3.5	Khu vực nhà ga Ngọc Hồi (Tuyến 1-V16) .....	S4-52
4.3.6	Khu vực ga Nam Thăng Long (Tuyến2-C1) .....	S4-55
4.3.7	Khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (Tuyến2-C2) .....	S4-58
4.3.8	Khu vực ga Bưởi (Tuyến2-C4) .....	S4-61
4.3.9	Khu vực ga Bách Thảo (Tuyến2-C6) .....	S4-64
4.3.10	Khu vực ga Hồ Tây (Tuyến2-C7) .....	S4-67
4.3.11	Khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (Tuyến 2-C9) .....	S4-70
4.4	Quy hoạch các ga Giai Đoạn 2 .....	S4-73
4.4.1	Khu vực ga Yên Viên (Tuyến1-V1) .....	S4-73
4.4.2	Khu vực ga Cầu Đuống (Tuyến1-V2) .....	S4-75
4.4.3	Khu vực ga Đức Giang (Tuyến1-V3) .....	S4-77
4.4.4	Khu vực ga Hoàng Liệt (Tuyến 1 – V13) .....	S4-79
4.4.5	Khu vực ga Văn Điển (Tuyến 1-V14) .....	S4-81
4.4.6	Khu vực ga Vĩnh Quỳnh (Tuyến1-V15) .....	S4-83
4.4.7	Khu vực ga Cầu Dền (Tuyến2-C11) .....	S4-85
4.4.8	Khu vực ga Kim Liên (Tuyến2-C13) .....	S4-87
4.4.9	Khu vực ga Chùa Bộc (Tuyến2-C14) .....	S4-89
4.4.10	Khu vực ga Ngã Tư Sở (Tuyến2-C15) .....	S4-91
4.5	Sơ lược kinh phí xây dựng .....	S4-93
4.6	Tóm tắt những vấn đề cần được làm rõ .....	S4-94

<b>5</b>	<b>ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG SƠ BỘ CỦA DỰ ÁN (IEE)</b>	
<b>6</b>	<b>QUY HOẠCH CHI TIẾT ĐỀ XUẤT</b>	
6.1	Mục tiêu của quy hoạch chi tiết .....	S6-1
6.2	Quy hoạch chi tiết đề xuất khu vực ga Gia Lâm .....	S6-2
6.3	Quy hoạch chi tiết khu vực ga Nam Cầu Long Biên & Hàng Đậu .....	S6-9
6.4	Đề xuất quy hoạch chi tiết ga Hà nội.....	S6-17
6.5	Đề xuất quy hoạch chi tiết khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa.....	S6-25
6.6	Đề xuất quy hoạch chi tiết khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	S6-33
<b>7</b>	<b>CƠ CHẾ VÀ BIỆN PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐỀ XUẤT</b>	
7.1	Hệ thống pháp lý hiện hành, quy hoạch và tổ chức phát triển đô thị.....	S7-1
7.2	Khung pháp lý và thể chế về bảo vệ và đánh giá môi trường .....	S7-7
7.3	Kế hoạch phát triển đô thị đề xuất.....	S7-12
7.4	Cơ chế thực hiện dự án đề xuất.....	S7-19
7.5	Quy hoạch chuyên ngành đề xuất phối hợp với phát triển UMRT .....	S7-33
<b>8</b>	<b>KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ VÀ CÁC BƯỚC TIẾP THEO</b>	
8.1	Kết luận.....	S8-1
8.2	Kiến nghị .....	S8-3
8.3	Bước tiếp theo .....	S8-5

## DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.1	Mô tả sơ lược về các ga UMRT đã được quy hoạch .....	S1-2
Bảng 1.2	Định hướng phát triển đô thị cho Hành lang Vận tải UMRT tại Hà Nội .....	S1-4
Bảng 2.1	Ước tính tổng lượt hành khách và tỉ phần phương thức của Tuyến UMRT 1 năm 2020.....	S2-2
Bảng 2.2	Ước tính tổng lượt hành khách và tỉ phần phương thức của Tuyến UMRT 2 năm 2020.....	S2-2
Bảng 2.3	Dân số và số người đi làm ước tính trong phạm vi bán kính 500 khu vực các ga .....	S2-4
Bảng 3.1	Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 nhà ga thuộc Tuyến UMRT 1 .....	S3-1
Bảng 3.2	Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 ga thuộc Tuyến UMRT 2 .....	S3-2
Bảng 4.1	Hợp phần phát triển gắn kết khu vực ga.....	S4-1
Bảng 4.2	Khung phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4) .....	S4-5
Bảng 4.3	Danh sách dự án cho khu vực ga Gia Lâm (V4) .....	S4-6
Bảng 4.4	Khung phát triển khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) .....	S4-9
Bảng 4.5	Khung phát triển khu vực ga Hàng Đậu (C8).....	S4-9
Bảng 4.6	Danh sách dự án cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8).....	S4-11
Bảng 4.7	Khung phát triển khu vực ga Hà Nội (V8) .....	S4-14
Bảng 4.8	Danh sách dự án khu vực ga Hà Nội.....	S4-15
Bảng 4.9	Khung phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9) .....	S4-19
Bảng 4.10	Khung phát triển khu vực ga Bách Khoa (C12) .....	S4-19
Bảng 4.11	Danh sách dự án khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) .....	S4-20
Bảng 4.12	Khung phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12) .....	S4-23
Bảng 4.13	Danh sách dự án khu vực ga Giáp Bát (V12).....	S4-24
Bảng 4.14	Khung phát triển của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3).....	S4-27
Bảng 4.15	Danh sách dự án khu vực ga Tây Hồ Tây (C3) .....	S4-27
Bảng 4.16	Khung phát triển Khu vực ga Quận Ngựa (C5) .....	S4-30
Bảng 4.17	Danh sách dự án khu vực ga Quận Ngựa (C5).....	S4-30
Bảng 4.18	Khung phát triển của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10) .....	S4-33
Bảng 4.19	Danh sách dự án khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10).....	S4-33
Bảng 4.20	Khung phát triển của Khu vực ga Thượng Đình (C16).....	S4-36
Bảng 4.21	Danh sách dự án khu vực ga Thượng Đình (C16).....	S4-36
Bảng 4.22	Khung phát triển nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5) .....	S4-39
Bảng 4.23	Danh sách dự án khu vực ga phía Bắc cầu Long Biên (V5) .....	S4-40
Bảng 4.24	Khung phát triển khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7).....	S4-43
Bảng 4.25	Danh sách dự án khu vực ga Phùng Hưng (V7) .....	S4-43
Bảng 4.26	Khung phát triển khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10) .....	S4-46
Bảng 4.27	Danh sách dự án khu vực ga B.V. Bạch Mai (V10) .....	S4-46
Bảng 4.28	Khung phát triển khu vực nhà ga Phương Liệt (V11) .....	S4-49
Bảng 4.29	Danh sách các dự án khu vực nhà ga Phương Liệt (V11) .....	S4-49
Bảng 4.30	Khung phát triển khu vực ga Ngọc Hồi (V16) .....	S4-52
Bảng 4.31	Danh sách các dự án khu vực ga Ngọc Hồi (V16) .....	S4-52
Bảng 4.32	Khung phát triển khu vực ga Nam Thăng Long (C1) .....	S4-55
Bảng 4.33	Danh sách dự án khu vực ga Nam Thăng Long (C1).....	S4-55
Bảng 4.34	Khung phát triển khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2).....	S4-58
Bảng 4.35	Danh sách dự án khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2).....	S4-58
Bảng 4.36	Khung phát triển khu vực ga Bưởi (C4) .....	S4-61
Bảng 4.37	Danh sách dự án khu vực ga Bưởi (C4).....	S4-61
Bảng 4.38	Khung phát triển khu vực ga Bách Thảo (C6) .....	S4-64
Bảng 4.39	Danh sách dự án khu vực ga Bách Thảo (C6) .....	S4-64
Bảng 4.40	Khung phát triển khu vực ga Hồ Tây (C7) .....	S4-67
Bảng 4.41	Danh sách dự án khu vực ga Hồ Tây (C7) .....	S4-67
Bảng 4.42	Khung phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	S4-70
Bảng 4.43	Danh sách dự án khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	S4-70
Bảng 4.44	Khung phát triển khu vực ga Yên Viên (V1) .....	S4-73
Bảng 4.45	Khung phát triển khu vực ga Cầu Đuống (V2).....	S4-75

Bảng 4.46	Khung phát triển khu vực ga Đức Giang (V3).....	S4-77
Bảng 4.47	Khung phát triển khu vực ga Hoàng Liệt (V13).....	S4-79
Bảng 4.48	Khung phát triển khu vực ga Văn Điển (V14).....	S4-81
Bảng 4.49	Khung phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15).....	S4-83
Bảng 4.50	Khung phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11).....	S4-85
Bảng 4.51	Khung phát triển khu vực ga Kim Liên (C13).....	S4-87
Bảng 4.52	Khung phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C14).....	S4-89
Bảng 4.53	Khung phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C15).....	S4-91
Bảng 4.54	Tổng Kinh phí Xây dựng Ngắn hạn (Sơ bộ).....	S4-93
Bảng 4.55	Vấn đề cần làm rõ ở mỗi khu vực ga.....	S4-94
Bảng 5.1	Kết quả Đánh giá môi trường của các nhà ga Tuyến 1.....	S5-1
Bảng 5.2	Kết quả Đánh giá môi trường sơ bộ của các nhà ga Tuyến 2.....	S5-2
Bảng 6.1	Các dự án đề xuất cho phát triển khu vực ga Gia Lâm.....	S6-2
Bảng 6.2	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm.....	S6-5
Bảng 6.3	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm.....	S6-7
Bảng 6.4	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm.....	S6-8
Bảng 6.5	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	S6-9
Bảng 6.6	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	S6-11
Bảng 6.7	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	S6-15
Bảng 6.8	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển.....	S6-16
Bảng 6.9	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Hà Nội.....	S6-17
Bảng 6.10	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội.....	S6-21
Bảng 6.11	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội.....	S6-23
Bảng 6.12	Chi phí đầu tư và khai thác khu vực ga Hà nội.....	S6-24
Bảng 6.13	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	S6-25
Bảng 6.14	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	S6-29
Bảng 6.15	Kế hoạch thực hiện phát triển ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	S6-31
Bảng 6.16	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển.....	S6-32
Bảng 6.17	Dự án phát triển đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-33
Bảng 6.18	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-36
Bảng 6.19	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-37
Bảng 6.20	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-37
Bảng 7.1	Các quy hoạch đô thị theo Luật Xây dựng và Luật Quy hoạch Đô thị.....	S7-2
Bảng 7.2	Sửa đổi Quy hoạch Quận/huyện (Quy hoạch Chung).....	S7-4
Bảng 7.3	Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư.....	S7-5
Bảng 7.4	Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư.....	S7-5
Bảng 7.5	Các dự án cần lập báo cáo ĐTM.....	S7-7
Bảng 7.6	Luật và Quyết định liên quan tới thu hồi đất và tái định cư.....	S7-9
Bảng 7.7	Biện pháp thực hiện phát triển đô thị gắn kết trong khu vực ga UMRT.....	S7-16
Bảng 7.8	Tính khả thi của biện pháp thực hiện đề xuất với TĐCĐ và TPTĐT.....	S7-18
Bảng 7.9	Các tuyến xe buýt trùng với tuyến UMRT.....	S7-37
Bảng 7.10	Điều chỉnh các tuyến xe buýt song song.....	S7-37
Bảng 7.11	Yêu cầu về xe buýt gom khách tại các ga ưu tiên trong QH chi tiết.....	S7-38
Bảng 7.12	Đất tiềm năng cho phát triển nhà tái định cư.....	S7-47
Bảng 8.1	Các hoạt động đề xuất và chia sẻ vai trò, trách nhiệm (sơ bộ).....	S8-6



## DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1	Mạng lưới UMRT và các tuyến của dự án (Tuyến 1 và Tuyến 2).....	S1-3
Hình 1.2	Khái niệm TOD .....	S1-5
Hình 2.1	Thay đổi về tỷ phần phương thức vận tải .....	S2-1
Hình 2.2	Ví dụ về phát triển gắn kết ở ngoại thành .....	S2-3
Hình 2.3	Ví dụ về phát triển gắn kết khu vực công trình đường sắt .....	S2-3
Hình 2.4	Phân bổ các ga UMRT tuyến 1 và tuyến 2 .....	S2-5
Hình 2.5	Phân bổ người lao động tại khu vực các ga UMRT Tuyến 1 và 2.....	S2-5
Hình 4.1	Ví dụ về cơ sở vật ga ở Nhật Bản .....	S4-2
Hình 4.2	Quy hoạch định hướng dài hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4).....	S4-7
Hình 4.3	Quy hoạch định hướng ngắn hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4).....	S4-8
Hình 4.4	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8).....	S4-12
Hình 4.5	Dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8).....	S4-13
Hình 4.6	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hà Nội (V8) .....	S4-17
Hình 4.7	Các dự án ngắn hạn của khu vực ga Hà Nội (V8).....	S4-18
Hình 4.8	Quy hoạch dài hạn khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) .....	S4-21
Hình 4.9	Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) .....	S4-22
Hình 4.10	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Giáp Bát (V12).....	S4-25
Hình 4.11	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Giáp Bát (V12) .....	S4-26
Hình 4.12	Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3).....	S4-28
Hình 4.13	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Tây Hồ Tây (C3).....	S4-29
Hình 4.14	Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Quận Ngựa (C5) .....	S4-31
Hình 4.15	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Quận Ngựa (C5).....	S4-32
Hình 4.16	Quy hoạch dài hạn của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3.....	S4-34
Hình 4.17	Quy hoạch ngắn hạn khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10) .....	S4-35
Hình 4.18	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C16).....	S4-37
Hình 4.19	Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C16) .....	S4-38
Hình 4.20	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5) .....	S4-41
Hình 4.21	Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5) .....	S4-42
Hình 4.22	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7) .....	S4-44
Hình 4.23	Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7) .....	S4-45
Hình 4.24	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10).....	S4-47
Hình 4.25	Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10).....	S4-48
Hình 4.26	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phương Liệt (V11).....	S4-50
Hình 4.27	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Phương Liệt (V11).....	S4-51
Hình 4.28	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngọc Hồi (V16) .....	S4-53
Hình 4.29	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Ngọc Hồi (V16).....	S4-54
Hình 4.30	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Thăng Long (C1).....	S4-56
Hình 4.31	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Nam Thăng Long (C1).....	S4-57
Hình 4.32	Quy hoạch dài hạn cho khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2) .....	S4-59
Hình 4.33	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2) .....	S4-60
Hình 4.34	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Bưởi (C4).....	S4-62
Hình 4.35	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Bưởi (C4).....	S4-63
Hình 4.36	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Bách Thảo (C6) .....	S4-65
Hình 4.37	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Bách Thảo (C6) .....	S4-66
Hình 4.38	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hồ Tây (C7) .....	S4-68
Hình 4.39	Quy hoạch ngắn hạn khu vực ga Hồ Tây (C7) .....	S4-69
Hình 4.40	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	S4-71
Hình 4.41	Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	S4-72
Hình 4.42	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Yên Viên (V1) .....	S4-74
Hình 4.43	Quy hoạch dài hạn cho khu vực ga Cầu Đuống (V2).....	S4-76
Hình 4.44	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Đức Giang (V3).....	S4-78
Hình 4.45	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hoàng Liệt (V13).....	S4-80
Hình 4.46	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Văn Điển (V14) .....	S4-82

Hình 4.47	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15).....	S4-84
Hình 4.48	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Cầu Dền (C11).....	S4-86
Hình 4.49	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Kim Liên (C13).....	S4-88
Hình 4.50	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Chùa Bộc (C14).....	S4-90
Hình 4.51	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngã Tư Sở (C15).....	S4-92
Hình 6.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm.....	S6-3
Hình 6.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm.....	S6-4
Hình 6.3	Hình ảnh UMRT khu vực ga Gia Lâm trong tương lai kết hợp với phát triển đô thị....	S6-5
Hình 6.4	Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị.....	S6-10
Hình 6.5	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	S6-12
Hình 6.6	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho.....	S6-13
Hình 6.7	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hà Nội.....	S6-18
Hình 6.8	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hà Nội.....	S6-19
Hình 6.9	Hình ảnh UMRT gắn kết với phát triển đô thị Khu vực ga Hà nội.....	S6-20
Hình 6.10	Quy hoạch chi tiết khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa.....	S6-26
Hình 6.11	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất.....	S6-27
Hình 6.12	Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị.....	S6-28
Hình 6.13	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-34
Hình 6.14	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-35
Hình 6.15	Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị ga Hồ Hoàn Kiếm.....	S6-36
Hình 7.1	Thu hồi đất để phát triển đường.....	S7-12
Hình 7.2	Mô hình tái điều chỉnh đất (TĐCĐ).....	S7-13
Hình 7.3	Mô hình tái phát triển đô thị (TPTĐT).....	S7-13
Hình 7.4	Quy trình thực hiện phát triển đường nhờ TĐCĐ và TPTĐT.....	S7-14
Hình 7.5	Biện pháp phát triển đô thị đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT.....	S7-15
Hình 7.6	Phát triển từng bước và phân chia giai đoạn đề xuất.....	S7-19
Hình 7.7	Cơ chế chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan.....	S7-21
Hình 7.8	Xác định các phương án PPP.....	S7-26
Hình 7.9	Ví dụ về cơ cấu thực hiện PPP kết hợp.....	S7-28
Hình 7.10	Quản lý công trình Roppongi Hills (Nhật Bản).....	S7-28
Hình 7.11	Quy trình quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch ý tưởng.....	S7-30
Hình 7.12	Quy trình chuẩn bị và thực hiện phát triển UMRT.....	S7-32
Hình 7.13	Bản đồ các tuyến xe buýt hiện tại của Hà Nội.....	S7-34
Hình 7.14	Bản đồ vị trí các bến xe khách đề xuất.....	S7-36
Hình 7.15	Các tuyến xe khách điều chỉnh đề xuất.....	S7-40
Hình 7.16	Các nguyên tắc bố trí công trình dưới đường huyết mạch (đề xuất).....	S7-45
Hình 7.17	Vị trí các lô đất tiềm năng để phát triển nhà tái định cư.....	S7-48

## BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
BRT	Xe buýt nhanh
CAT	Cảng hàng không Thành phố
CBD	Quận thương mại trung tâm
DONRE	Sở Tài nguyên và Môi trường
DOT	Sở Giao thông Vận tải
EIA	Đánh giá tác động môi trường
FAR	Hệ số xây dựng
FS	Nghiên cứu khả thi
GEFTF	Quỹ phát triển công trình thân thiện môi trường toàn cầu
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
HAIDEP	Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội, Nước CHXHCN Việt Nam
HAPI	Sở Kế hoạch và Đầu tư TP Hà Nội
HAUPA	Sở Quy hoạch Kiến trúc TP Hà Nội
HOUTRANS	Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi GTVT đô thị khu vực TPHCM
HPC	Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội
HRB	Ban Quản lý Dự án Vận tải Đường sắt Đô thị Hà Nội
HSR	Đường sắt cao tốc
IEE	Xem xét môi trường sơ bộ
ITF	Công trình Giao thông Liên phương thức
JBIC	Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
KTT	Khu tập thể
LRT	Tuyến đường sắt nhẹ
MOC	Bộ Xây dựng
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
O&M	Khai thác và bảo trì
ODA	Hỗ trợ Phát triển Chính thức
PPP	Hợp tác Nhà nước - Tư nhân
PTA	Public Transport Authority
SW	Phạm vi công việc
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
TDR	Chuyển quyền phát triển
TEDI	Tổng công ty tư vấn GTVT
TOD	Phát triển theo hướng vận tải khối lượng lớn
UMRT	Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao
UR	Đổi mới đô thị
VNR	Đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới

## TÓM TẮT THỰC THI

---

## 1 GIỚI THIỆU

### 1) Cơ sở và mục tiêu

1. Hà Nội, thủ đô của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam hiện đang bước vào giai đoạn phát triển một số tuyến vận tải đường sắt khối lượng lớn tốc độ cao nhằm giảm bớt ùn tắc giao thông và định hình lại các cảnh quan của Hà Nội trong tương lai, hướng tới tầm nhìn của một thủ đô xanh và bền vững. Tuy nhiên, Hà Nội hầu như chưa có nhiều kinh nghiệm trong việc quản lý vận hành cùng một lúc nhiều tuyến đường sắt và cũng chưa từng có một dự án về tàu điện ngầm nào trước đây. Dự án này nhằm hỗ trợ Thành phố trong việc chuẩn bị các dự án với mục tiêu đảm bảo gắn kết phù hợp giữa các tuyến đường sắt với hệ thống giao thông đường bộ hiện có cũng như gắn kết với hoạt động phát triển đô thị.

2. Dự án sẽ chuẩn bị các chiến lược và chương trình cụ thể cho phát triển gắn kết giữa giai đoạn 1 của UMRT Tuyến 1 và Tuyến 2 - đã được triển khai thực hiện - nhằm tối đa hóa lợi ích của cả UMRT và phát triển đô thị, từ đó tạo ra một mô hình phát triển đô thị mới cho các thành phố. Mục tiêu cụ thể của dự án như sau:

- (i) Xây dựng quy hoạch phát triển và chiến lược thực hiện cho ga UMRT và các công trình có liên quan, và
- (ii) Đề xuất ý tưởng và khung phát triển cho khu vực xung quanh các ga UMRT và khu vực dọc UMRT Tuyến 1 và Tuyến 2.

### 2) Phạm vi

3. Dự án bao gồm toàn bộ các ga UMRT của Tuyến 1 và Tuyến 2, tuy nhiên sẽ tập trung chủ yếu vào các ga giai đoạn 1 của cả 2 tuyến (xem Bảng 1.1 và Hình 1.1).

4. Cần lưu ý rằng trong Nghiên cứu Khả thi Tuyến 2, giai đoạn 2 do Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội (HRB) và Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải Phía Nam (TEDI-South) thực hiện, có bổ sung một ga vào Tuyến 2 tại vị trí Kim Liên giữa ga Bách Khoa và ga Chùa Bộc.

5. Tên ga “Đền Ngọc Sơn” (C9) của tuyến 2 được sử dụng trong hầu hết thời gian thực hiện Dự án HAIMUD đã được đổi thành ga “Hồ Hoàn Kiếm” theo chỉ thị của Trưởng Ban Chỉ đạo tại Cuộc họp Ban Chỉ đạo ngày 22 tháng 9 năm 2010 về Dự thảo Báo cáo cuối cùng.

6. Dựa trên kết luận của UBNDTP Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17 tháng 11 năm 2010, đã chọn vị trí ga Nam Cầu Long Biên (V6) gần ga Hàng Đậu (C8) và bỏ ga Phùng Hưng do ga này quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Tổng số ga của 2 tuyến cuối cùng là 31 ga.

**Bảng 1 Mô tả sơ lược về các ga UMRT đã được quy hoạch**

Tên ga UMRT	Nghiên cứu Khả thi <sup>1)</sup>		Đề xuất của Đoàn Nghiên cứu JICA		Kết cấu	Giai đoạn phát triển	Giao cắt với			
	Dài (km)	Cự ly (km)	Dài (km)	Cự ly (km)			ĐSQG	UMRT	BRT	
Tuyến UMRT 1	V1. Yên Viên <sup>2)</sup>	0,0	0,0	0,0	-0,1	Đi nổi	2			
	V2. Cầu Đuống <sup>2)</sup>	1,7	1,7	2,2	2,1	Trên cao	2	●		
	V3. Đức Giang	3,7	2,0	3,6	1,5	Trên cao	2			
	V4. Gia Lâm <sup>2)</sup>	5,4	1,7	5,3	1,7	Đi nổi (4m)	1	●		L4
	V5. Bắc cầu Long Biên <sup>2)</sup>	6,8	1,4	6,9	1,6	Trên cao	1			
	V6. Nam cầu Long Biên <sup>2)</sup>	8,8	2,0	9,4	2,5	Trên cao	1			L2
	V7. Phùng Hưng <sup>2)</sup>	9,7	1,1	10,0	0,6	Trên cao	1			
	V8. Hà Nội <sup>2)</sup>	10,9	1,2	11,4	1,4	Trên cao	1	●	L3	●
	V9. C.V. Thống Nhất <sup>2)</sup>	12,5	1,6	12,9	1,5	Trên cao	1		L2	●
	V10. B.V. Bạch Mai	13,4	0,9	13,8	0,9	Trên cao	1			●
	V11. Phương Liệt	14,3	0,9	14,7	0,9	Trên cao	1			●
	V12. Giáp Bát <sup>2)</sup>	15,8	1,5	16,3	1,6	Trên cao	1	●		L4/●
	V13. Hoàng Liệt <sup>2)</sup>	18,3	2,5	18,5	2,2	Trên cao	2			
	V14. Văn Điển	19,7	1,4	19,6	1,1	Trên cao	2			
	V15. Vĩnh Quỳnh <sup>2)</sup>	21,1	1,4	21,0	1,4	Trên cao	2			
	V16. Ngọc Hồi	23,7	2,8	23,8	2,8	Đi nổi(5m)	2			
Tuyến UMRT 2	C1. Nam T. Long	0,0	0,0	0,0	0,0	Trên cao	1			
	C2. Ngoại Giao Đoàn	0,9	0,9	0,9	0,9	Trên cao	1			
	C3. Tây Hồ Tây <sup>2)</sup>	2,1	1,2	1,7	0,8	Trên cao	1			L4
	C4. Bưởi	3,6	1,5	3,4	1,7	Ngầm	1			
	C5. Quán Ngựa	5,2	1,6	5,1	1,7	Ngầm	1			L5
	C6. Bách Thảo	6,4	1,2	6,4	1,3	Ngầm	1			
	C7. Hồ Tây	7,3	0,9	7,1	0,7	Ngầm	1			
	C8. Hàng Đậu	8,3	1,0	8,2	1,1	Ngầm	1	●	L1	
	C9. Hồ Hoàn Kiếm <sup>2)</sup>	9,8	1,5	9,7	1,5	Ngầm	1			●
	C10. Trần Hưng Đạo	10,9	1,1	10,9	1,2	Ngầm	1			L3
	C11. Cầu Dền	11,8	0,9	11,9	1,0	Ngầm	2			●
	C12. Bách Khoa	13,0	1,2	13,1	1,2	Ngầm	2	●	L1	●
	C13. Kim Liên <sup>2)</sup>	-	-	13,8	0,7	Ngầm	2			
	C13. Chùa Bộc <sup>2)</sup>	14,4	1,4	14,6	0,8	Ngầm	2			
	C14. Ngã Tư Sở	15,9	1,5	15,9	1,3	Ngầm	2			
C15. Thượng Đình	16,8	0,9	16,8	0,9	Ngầm	2			L2A L4	

<sup>1</sup> Nghiên cứu khả thi Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội Tuyến số 1 (Đoạn: Yên Viên – Hà Nội – Ngọc Hồi) 2008, và Tuyến 2 (Đoạn: Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo) 2008), HRB và TEDI South, 2008.

<sup>2</sup> Vị trí các ga đề xuất được dự án của JICA này điều chỉnh và đã được Ban chỉ đạo chấp thuận (xem chi tiết Báo cáo cuối cùng Phần 1, Chương 4).

Hình 1 Mạng lưới UMRT và các tuyến của dự án (Tuyến 1 và Tuyến 2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2 CƠ SỞ CỦA DỰ ÁN

### 1) Giới thiệu khái niệm phát triển theo định hướng vận tải công cộng nhằm thúc đẩy tăng trưởng và phát triển đô thị bền vững

7. Hà Nội là một trong những thành phố có mật độ dân số đô thị thuộc loại cao nhất trên thế giới – 272 người/ha tại các quận đã đô thị hóa và 404 người/ha tại quận trung tâm như Hoàn Kiếm – so với mật độ 86 người/ha ở Paris, 62 người/ha ở Luân Đôn và 370 người/ha ở Hồng Kông. Mật độ dân số cao như vậy thường đi kèm với khái niệm phát triển đô thị mới gọi là phát triển theo hướng vận tải công cộng (TOD) và thể hiện độ dài chuyển đi trung bình ngắn (dưới 7km). Đặc điểm thuận lợi này là do yếu tố lịch sử. Tuy nhiên, khi thu nhập ngày càng tăng và lối sống thay đổi thì người dân có xu hướng chuyển ra ngoại thành sinh sống do chịu tác động bởi điều kiện xuống cấp tại trung tâm đô thị và bị hấp dẫn bởi các khu dân cư hiện đại đang xuất hiện ở ngoại vi thành phố.

8. Thách thức đặt ra cho Hà Nội là phải khôi phục được các quận nội thành cũ trở thành các khu dân cư được thiết kế tốt, nằm gần các đầu mối vận tải công cộng tốt và kết nối thuận tiện với các tổ hợp thương mại, dịch vụ cá nhân, các cơ sở y tế và vui chơi, giải trí. Các khu đất trống trong nội thành là cơ sở lý tưởng để thúc đẩy mô hình TOD nhưng cần có sự hậu thuẫn về mặt chính trị nhằm thiết lập phương pháp phát triển tạo điều kiện cho doanh nghiệp thực hiện các hoạt động điều chỉnh đất và xây dựng lại quanh các nhà ga UMRT. Các nhà ga này đóng vai trò là điểm đầu mối cho cộng đồng, là nơi những nhu cầu trước mắt của họ có thể được đáp ứng tại chỗ (xem Bảng 2).

9. UMRT là động lực chính thúc đẩy thực hiện TOD. Quyết định xây dựng ba Tuyến đường sắt và một Tuyến BRT thể hiện sự quyết tâm của UBND Hà Nội trong việc xây dựng một thành phố theo hướng vận tải công cộng. Định hướng dài hạn là có hệ thống vận tải công cộng với ba cấp chức năng, cụ thể là (i) hệ thống vận tải khối lượng lớn đô thị có năng lực lớn gồm đường sắt và BRT, (ii) hệ thống có năng lực trung bình gồm các tuyến xe buýt chính yếu và thứ yếu; và (iii) hệ thống hỗ trợ gồm các loại phương tiện cỡ nhỏ của khu vực tư nhân. Mặc dù UMRT được kỳ vọng sẽ đóng vai trò trực xương sống về giao thông vận tải nhưng xe buýt vẫn là phương thức vận tải công cộng đường bộ quan trọng nhất, kể cả trong tương lai, phục vụ các khu vực không thuộc mạng lưới UMRT hoặc cung cấp các dịch vụ trung chuyển cho hệ thống này.

10. Ý tưởng phát triển TOD có thể áp dụng dưới nhiều hình thức cho các khu vực đô thị nơi có nhu cầu thay đổi khác nhau (xem Bảng 2).

**Bảng 2 Định hướng phát triển đô thị cho các hành lang UMRT tại Tp. Hà Nội**

Mục	Trung tâm đô thị	Khu vực ngoại vi	Ngoại ô/ven đô
Ý tưởng phát triển	<ul style="list-style-type: none"> <li>Môi trường trung tâm đô thị hấp dẫn &amp; thân thiện với khách bộ hành</li> <li>Trung tâm thương mại/kinh doanh &amp; du lịch cấp quốc gia và quốc tế với các công trình tiện ích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hình thành lõi/đầu mối đô thị hiện đại, thân thiện với khách bộ hành</li> <li>Lõi thương mại/kinh doanh đô thị cạnh tranh cao với các công trình tiện ích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Môi trường trung tâm đô thị hấp dẫn &amp; thân thiện với khách bộ hành</li> <li>Trung tâm thương mại/kinh doanh đô thị cạnh tranh cao với các công trình tiện ích</li> </ul>
Hình thái đô thị	Phát triển đô thị gắn kết với các ga trung chuyển	Hình thành cụm đô thị nhờ phát triển lõi/đầu mối đô thị thông qua chuyển biến cải thiện	Phát triển lõi đô thị đơn lẻ
Sử dụng đất & mật độ	Phát triển thương mại/kinh doanh với mục đích sử dụng hỗn hợp, mật độ cao	Phát triển mật độ cao hơn dọc các ga thông qua phát triển thương mại/kinh doanh với mục đích sử dụng hỗn hợp	C+M & phát triển mật độ cao với mục đích sử dụng hỗn hợp tại trung tâm đô thị với các ga trung chuyển
Mạng lưới đường	Mật độ đường gom và phân phối cao với mạng lưới đường đi bộ	Mạng lưới được trục, đường gom & phân phối mật độ TB	Mạng lưới được trục, đường gom & phân phối không quá dày đặc
Dịch vụ gom khách	Mạng lưới đường đi bộ kết nối với ga & kết hợp với dịch vụ trung chuyển hành khách	Các dịch vụ kết nối giữa ITF và các phương thức khác (xe buýt, taxi, xe đạp)	Dịch vụ gom khách bằng ITF & dịch vụ xe buýt tại ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 2) Xây dựng và gắn kết hành lang vận tải UMRT

11. Các Tuyến UMRT 1 và 2 xây dựng tại Tp. Hà Nội, với nhiều mục đích sử dụng đất đô thị từ KTMTT tới ngoại ô và các khu vực nông thôn. Các mục đích sử dụng đất tại các khu vực ga cần hướng tiếp cận phát triển phù hợp với các hoạt động KT-XH và khả năng cơ động của người dân, 2 tuyến này được mong đợi sẽ khuyến khích việc thiết lập và quản lý việc phát triển “Hành lang vận chuyển UMRT” một cách gắn kết.

12. Việc phát triển gắn kết các tuyến UMRT đóng vai trò quan trọng nhằm tối ưu hóa tính thuận tiện cho người sử dụng UMRT. Do việc gắn kết các ga của các tuyến có vai trò quan trọng, dự án này đặc biệt chú trọng đến việc lập quy hoạch phù hợp cho các khu vực có các tuyến giao nhau.

13. Việc gắn kết toàn bộ hệ thống vận tải công cộng (UMRT, BRT và xe buýt) của Hà Nội chính là bước quan trọng nhằm đạt được phần đảm nhận phương thức cao hơn đối với vận tải công cộng. Nếu không gắn kết tốt, thì số lượng chuyển đi hàng ngày có được sẽ bị phân chia giữa xe buýt và UMRT – thiệt hại cho cả đường sắt và xe buýt. Khi hoạt động khai thác 2 phương thức vận tải này được gắn kết với nhau thì địa bàn phục vụ trong thành phố sẽ được mở rộng hơn, cả 2 phương thức đều được lợi nhờ việc chia sẻ thị trường rộng lớn hơn thay vì cạnh tranh với nhau. Phạm vi dịch vụ rộng hơn cũng giúp cải thiện khả năng tiếp cận và tính cơ động của người dân, giảm chi phí và những bất cập tại các điểm trung chuyển.

## 3) Quan điểm và khả năng chi trả của người dân để sử dụng UMRT

14. HAIMUD đã thực hiện Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình và điều tra người sử dụng các công trình từ tháng 6 đến tháng 8 năm 2009 nhằm thu thập số liệu về đặc điểm chuyển đi và đánh giá của người dân về nhu cầu sử dụng các phương thức giao thông khi đưa các tuyến UMRT vào khai thác. Đối tượng Điều tra phỏng vấn hộ gia đình là người dân thành phố trong khi đối tượng khảo sát người sử dụng các công trình gồm cả người không sinh sống ở thành phố như người lao động, khách hàng và sinh viên, những người có mặt ở khu vực khảo sát vì lý do riêng nào đó. Điều tra phỏng vấn hộ gia đình phỏng vấn người dân trong phạm vi 1.000 m tính từ ga trong khi khảo sát người sử dụng các công trình chỉ giới hạn trong vòng bán kính 500 m. Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình đã phỏng vấn 2.056 hộ gia đình với 6.059 mẫu trong khi Khảo sát phỏng vấn người sử dụng công trình khảo sát 257 công trình với 1.325 mẫu. Ý kiến, mong muốn và khả năng sẵn sàng chi trả để sử dụng UMRT được khái quát như sau:

- (a) **Mối quan tâm ngày càng lớn về sử dụng xe máy do suy giảm chất lượng không khí và an toàn giao thông:** Về môi trường GTVT hiện nay, hầu hết người dân sử dụng xe máy thay vì sử dụng xe buýt. Nhiều người quan tâm tới ô nhiễm không khí và ùn tắc giao thông. Ngoài ra, người dân sống ở khu vực phía đông Hà Nội (quận Long Biên và huyện Gia Lâm) có ít cơ hội tới trung tâm đô thị hơn ở xa các trung tâm hơn và do ùn tắc giao thông trên cầu Chương Dương.
- (b) **Khả năng sẵn sàng chi trả để sử dụng UMRT:** Trên 90% số người được phỏng vấn mong muốn được sử dụng UMRT trong tương lai. Người dân cho rằng đây là phương thức giao thông hiện đại, thuận tiện và an toàn. Người sử dụng xe máy hiện nay muốn đi bộ tới các ga UMRT.
- (c) **Dễ dàng tiếp cận UMRT:** Lý do chính khiến người dân ngại UMRT là sự phụ thuộc của người dân vào xe máy, đặc biệt là tiếp cận trực tiếp từ nhà tới nơi đến và sự không thuận tiện khi chuyển sang các phương thức khác. Cải thiện điều kiện đi bộ và công trình chuyển đổi phương thức thuận tiện sẽ giúp giải quyết các yếu tố bất lợi này.

- (d) **Cải thiện khả năng tiếp cận Khu Phố cổ:** Các khu vực nhà ga trong trung tâm thành phố, đặc biệt là ga Hồ Hoàn Kiếm có thể sẽ trở thành một điểm dừng chân quen thuộc. Hiện tại Khu Phố Cổ có rất nhiều khách vắng lai ra vào khu vực này do đây là khu thương mại lâu đời và là nơi thu hút lao động. Với việc đưa vào khai thác UMRT, người dân mong muốn rằng tình hình trong khu vực sẽ khác so với tình hình hiện nay ở ga Nam Cầu Long Biên, nơi thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông do họp chợ gần đó và do các nút giao cắt đường bộ, dẫn tới tình trạng mất trật tự trong khu vực.
- (e) **Các trung tâm thương mại/kinh tế-xã hội mới tại và quan các ga UMRT:** Các ga phổ biến khác như ga Hà Nội, Gia Lâm và Giáp Bát sẽ rất có tiềm năng thu hút người sử dụng do đây là trung tâm dịch vụ đô thị của vùng đồng thời cũng là đầu mối giao thông của thành phố để di chuyển tới các khu vực khác. Sẽ có rất nhiều người sử dụng các nhà ga này đến từ các vùng lân cận quanh Hà Nội và các tỉnh thành giáp ranh khi có nhiều dịch vụ thương mại đa dạng hơn. Do đó, các nhà ga này dự kiến sẽ phát triển không chỉ trở thành những đầu mối giao thông của thành phố mà còn là các trung tâm kinh doanh và thương mại của các khu vực ngoại thành.
- (f) **Hài hòa với điều kiện kinh tế-xã hội và thiết kế đô thị của khu vực:** Mặc dù phát triển các loại hình dịch vụ đô thị mới tại khu vực xung quanh nhà ga rất được kỳ vọng song cần được phát triển trên nguyên tắc không phá vỡ hiện trạng sử dụng đất và các công trình đô thị hiện tại. Ví dụ như có nhiều bệnh viện và trường đại học tập trung quanh khu vực ga Bạch Mai nên việc cải thiện môi trường đi bộ, bãi đỗ xe và loại hình kinh doanh thương mại là rất cần thiết để củng cố các công trình này. Đối với trường hợp các nhà ga gần khu vực Hồ Tây, cần chú trọng tới khoảng không gian mở. Cũng cần phải lưu ý tới thiết kế các ga gần các công viên lớn để phù hợp với các hoạt động vui chơi, giải trí.

#### 4) Dự báo nhu cầu sử dụng UMRT và tỷ phần đảm nhận phương thức

15. Dựa trên kết quả phân tích nhu cầu giao thông cũng như các quy hoạch định hướng đề xuất về phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, Đoàn Nghiên cứu JICA đã điều chỉnh lại và dự báo số chuyến đi trong tương lai cho (i) trường hợp cơ sở trong đó số chuyến đi được ước tính dựa trên Nghiên cứu HAIDEP (không có phát triển đô thị gắn kết) và (ii) phát triển đô thị gắn kết tại các khu vực ga (Xem Bảng 3 và Bảng 4).

16. Tổng số lượt chuyến đi trong trường hợp phát triển đô thị gắn kết được ước tính trên cơ sở xem xét việc phát triển mạng lưới đường mới, điều kiện sử dụng đất quanh khu vực ga được đề xuất trong các quy hoạch định hướng. Theo kết quả điều tra phỏng vấn, hầu hết người sử dụng ga xung quanh khu vực ga trong bán kính 500m thích đi bộ còn người sử dụng ngoài khoảng cách đi bộ đó sẽ sử dụng xe buýt nếu điều kiện đi bộ và dịch vụ xe buýt được cải thiện. Vì vậy tỉ phần đảm nhận phương thức sẽ tăng do chuyển từ sử dụng xe máy hiện nay sang đi bộ và sử dụng vận tải công cộng trong tương lai.

17. Về tỉ phần phương thức để tiếp cận tới các ga của tuyến UMRT số 1, đi bộ và xe buýt chiếm trên 30%. Khả năng tiếp cận khi đi bộ và tính thuận tiện từ xe buýt và phương thức trung chuyển UMRT khác được ưu tiên hơn việc xây dựng khu đỗ xe, đặc biệt là ở các khu trung tâm thương mại. Đối với tuyến UMRT số 2, do hầu hết các ga đều nằm ngầm dưới đường trục chính nên việc trung chuyển với xe buýt và các tuyến UMRT khác là các vấn đề cần được ưu tiên.

**Bảng 3 Dự báo tổng số lượt hành khách và tỷ phần phương thức của Tuyến UMRT 1 năm 2020  
(không tính ga Phùng Hưng, V7)**

Ga Tuyến UMRT 1		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết							
			Tổng	Theo phương thức vận tải						
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	Tàu hỏa	UMRT
V1	Yên Viên	32,500	37,000	16,800	400	4,500	2,400	12,800	100	0
V2	Cầu Đuống	32,900	37,400	14,300	400	8,300	4,700	9,800	0	0
V3	Đức Giang	7,500	10,900	4,600	200	2,800	1,100	2,200	0	0
V4	Gia Lâm	42,000	50,900	24,000	400	2,400	3,600	20,300	100	0
V5	Bắc Cầu Long Biên	3,900	4,600	2,100	200	400	200	1,800	0	0
V6	Nam Cầu Long Biên	48,200	53,300	7,900	200	9,300	5,200	23,800	0	7,000
V7	Phùng Hưng	7,800	0	0	0	0	0	0	0	0
V8	Ga Hà Nội	44,100	57,100	24,100	100	7,700	3,200	10,400	1,700	9,800
V9	CV Thống Nhất	30,700	32,800	6,200	400	4,400	2,500	5,000	0	14,200
V10	B.V. Bạch Mai	12,800	7,500	3,300	100	1,500	600	2,000	0	0
V11	Phuong Liệt	100	4,200	1,100	100	1,000	300	1,800	0	0
V12	Giáp Bát	18,100	20,400	9,000	300	1,500	600	9,000	0	0
V13	Hoàng Liệt	7,800	12,800	6,100	100	2,300	1,000	3,200	0	0
V14	Văn Điển	600	11,300	3,300	200	2,500	1,100	4,200	0	0
V15	Vinh Quỳnh	18,600	15,900	3,700	400	2,200	1,700	7,800	0	0
V16	Ngọc Hồi	29,600	34,200	7,300	600	8,700	4,900	12,700	0	0
Tổng	(số lượt)	337,200	390,200	134,600	3,900	59,900	33,000	126,200	2,000	30,500
	(%)	-	100.0	34.5	1.0	15.4	8.5	32.3	0.5	7.8

Ghi chú: Bộ Ga Phùng Hưng (V7) theo kết luận của UBND thành phố Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17/11/2010  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4 Dự báo tổng số hành khách và tỷ phần phương thức của Tuyến UMRT 2 năm 2020**

Ga tuyến UMRT 2		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết						
			Tổng	Theo phương thức					
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	UMRT
C1	Nam Thăng Long	39.480	83.790	4.090	320	2.600	1.930	74.840	0
C2	Ngoại Giao Đoàn	3.890	8.440	5.310	470	1.680	940	40	0
C3	Tây Hồ Tây	13.930	25.710	3.110	190	920	770	0	20.740
C4	Bưởi	11.890	21.660	3.200	180	2.530	1.170	14.570	0
C5	Quần Ngựa	10.470	16.790	2.360	350	2.260	1.530	3.700	6.590
C6	Bách Thảo	5.970	11.680	3.450	380	2.500	1.310	4.040	0
C7	Hồ Tây	6.130	10.620	1.670	460	1.850	820	5.810	0
C8	Hàng Đậu	36.100	71.720	2.140	270	1.160	590	32.010	35.550
C9	Hồ Hoàn Kiếm	3.310	6.170	3.180	1.110	1.470	410	0	0
C10	Trần Hưng Đạo	11.310	19.420	2.220	670	970	360	11.410	3.790
C11	Cầu Dền	7.020	11.430	1.020	310	1.190	490	8.420	0
C12	Bách Khoa	13.170	24.300	1.840	360	1.620	770	2.770	16.950
C13	Kim Liên	4.600	8.260	3.660	730	2.190	730	950	0
C14	Chùa Bộc	4.610	7.450	2.720	470	2.290	1.540	440	0
C15	Ngã Tư Sở	4.030	6.380	1.430	160	710	430	3.650	0
C16	Thượng Đình	8.010	17.580	520	120	790	540	870	14.740
Tổng	(số lượt)	317.800	351.410	41.910	6.550	26.740	14.340	163.520	98.350
	(%)	-	100,0	11,9	1,9	7,6	4,1	46,5	28,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3 VỊ TRÍ VÀ HƯỚNG TUYẾN CÁC GA UMRT

18. Vị trí của tất cả các ga và hướng tuyến của một số ga đã được rà soát theo một số tiêu chí khi lập quy hoạch phát triển ga phù hợp như sau:

- (i) Đảm bảo khả năng trung chuyển hiệu quả nhằm thu hút hành khách thông qua việc kết nối tốt và thuận tiện giữa các ga của Tuyến 1 và các ga của các tuyến UMRT khác.
- (ii) Thúc đẩy phát triển hiệu quả khu vực nhà ga, góp phần “phát triển theo hướng vận tải công cộng”, phát huy cơ hội phát triển dịch vụ đô thị tại khu vực nhà ga đó.
- (iii) Giảm thiểu tác động tiêu cực do vị trí nhà ga gây ra.

19. Dựa trên những tiêu chí này, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất các vị trí ga phù hợp nhằm phát huy hiệu quả sử dụng UMRT và giá trị đất xung quanh khu vực ga. Sau nhiều lần thảo luận với các cơ quan hữu quan, vị trí một số ga và hướng tuyến được điều chỉnh so với Nghiên cứu Khả thi, cụ thể như sau:

- (i) Để bảo tồn cảnh quan cầu Long Biên và cải thiện khả năng tiếp cận giữa các ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2 (ga Nam Cầu Long Biên và ga Hàng Đậu) trong Khu Phố cổ, đề xuất dịch chuyển hướng tuyến mới cách cầu Long Biên hiện nay 186 m về phía Bắc. Ga Nam Cầu Long Biên (V6) được thống nhất đặt gần ga Hàng Đậu (C8) nhằm đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa 2 ga và khai thác tiềm năng phát triển Khu phố Cổ trong tương lai.
- (ii) Để cải thiện khả năng tiếp cận giữa các ga Tuyến 1 (Ga Hà Nội) và Tuyến 3, đề xuất điều chỉnh vị trí các ga. Cần kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo về phía tây. Đề xuất giữ lại ga Hà Nội hiện nay bằng cách di chuyển sang một khu khác và khai thác nhà ga như một công trình văn hoá và lịch sử.
- (iii) Để giảm thiểu tác động tiêu cực về văn hoá và môi trường đối với đền Ngọc Sơn, UBNDTP Hà Nội kết luận dịch chuyển ga về phía Nam sau khi xin ý kiến của Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch và Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội. Ngoài ra, tên ban đầu là ga “Đền Ngọc Sơn” đã được đổi thành ga “Hồ Hoàn Kiếm”.

20. Tất cả vị trí ga và hướng tuyến được rà soát theo một số tiêu chí về mặt thiết lập vị trí phát triển khu vực ga phù hợp như trong Bảng 5 và Bảng 6.

**Bảng 5 Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 nhà ga thuộc Tuyến UMRT 1**

Ga trên tuyến UMRT 1	Các vấn đề về phát triển nhà ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Cự ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực	Gốc	Đề xuất	
V1. Yên Viên	--	Tạo điều kiện sử dụng đất nông nghiệp ở phía bắc	Cần cải tạo làng ở phía trước nhà ga	0,0	-0,1	135 (đ) / 5 (b)
V2. Cầu Đuống	--	--	--	1,7	2,1	260 (n)
V3. Đức Giang	--	--	--	2,0	1,5	--
V4. Gia Lâm	--	--	--	1,7	1,7	45 (đ)
V5. Bắc Cầu Long Biên	Đường tiếp cận đã quy hoạch	Phối hợp với dự án phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy	Bảo tồn khu phố cổ và cầu Long Biên	1,4	1,6	175 (b) / 140 (t)
V6. Nam Cầu Long Biên	Nối với ga C8 (Hàng Đậu) của Tuyến 2	Nâng cao tính hấp dẫn của khu phố cổ và môi trường cầu Long Biên		2,0	2,5	90 (n) / 350 (t)
V7. Phùng Hưng	--	--	--	1,1	0,6	40 (n)

**Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội, Việt Nam**  
**TÓM TẮT THỰC THI**

Ga trên tuyến UMRT 1	Các vấn đề về phát triển nhà ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Cự ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực	Góc	Đề xuất	
V8. Hà Nội	Nối với nhà ga của tuyến 3	Trung tâm đô thị mới, cửa ngõ của Hà Nội	Bảo tồn hợp lý nhà ga Hà Nội hiện tại	1,2	1,4	205 (n) / 30 (t)
V9. C.V. Thống Nhất	Nối với ga C12 (Bách Khoa) của Tuyến 2	Không gian mở hấp dẫn, một trong những nút giao quan trọng	--	1,6	1,5	60 (n)
V10. B.V. Bạch Mai	--	--	--	0,9	0,9	--
V11. Phương Liệt	--	--	--	0,9	0,9	--
V12. Giáp Bát	Nối với bến xe phía nam	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới (Doi Dam)	--	1,5	1,6	135 (n) / 65 (t)
V13. Hoàng Liệt	--	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch	2,5	2,2	170 (b)
V14. Văn Điển	--	--	--	1,4	1,1	--
V15. Vĩnh Quỳnh	--	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới (Doi Dam)	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch	1,4	1,4	60 (n)
V16. Ngọc Hồi	Nối với nhà ga đường sắt cao tốc	(Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới)	--	2,8	2,8	--

Ghi chú: (b) bắc, (n) nam, (đ) đông, (t) tây  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 6 Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 ga thuộc Tuyến UMRT 2**

Ga trên tuyến UMRT 2	Các vấn đề về phát triển ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Nhận xét đề xuất	Cự ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực		Góc	Đề xuất	
C1. Nam T. Long	Nối với bãi trông giữ xe đề xuất	--	--	--	0,0	0,0	--
C2. Ngoại Giao Đoàn	--	Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	Gắn kết với quy hoạch phát triển đô thị hiện có	Phối hợp với dự án phát triển đô thị (đang xây dựng)	1,0	0,9	--
C3. Tây Hồ Tây	Nối với ga Tuyến 4 (BRT) và CAT đề xuất	Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	Gắn kết với quy hoạch phát triển đô thị hiện có	Phối hợp với dự án phát triển đô thị	0,9	0,8	100 (b)
C4. Bưởi	Nối với nút giao đường bộ đã quy hoạch	--	--	--	1,6	1,7	--
C5. Quán Ngà	Nối với ga Tuyến 5	--	--	Phối hợp với dự án quy hoạch đường trục (Hoàng Hoa Thám – Thụy Khuê)	1,7	1,7	--
C6. Bách Thảo	--	--	--		1,3	1,3	--
C7. Hồ Tây	--	Vấn đề kế hoạch phát triển nhà quốc hội	--		0,7	0,7	--
C8. Hàng Đậu	Nối với ga V6 (Nam Cầu Long Biên)	Đồng bộ với dự án công viên Hàng Đậu (bãi trông giữ xe ngầm)	--	--	1,1	1,1	--
C9. Đền Ngọc Sơn	Nối với bến xe Bờ Hồ	Đồng bộ với quy hoạch phát triển của công ty điện lực	Giảm thiểu tác động tiêu cực đến đền Ngọc Sơn, hồ Hoàn Kiếm	--	1,5	1,5	60 (n)
C10. Trần Hưng Đạo	Nối với ga Tuyến 3	--	--	Nghiên cứu Khả thi giai đoạn 2 đã được Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và TEDI-South thực hiện. Ga Kim Liên mới được bổ sung.	1,0	1,2	--
C11. Cầu Dền	--	--	--		1,0	1,0	--
C12. Bách Khoa	Nối với Tuyến 1 V9 (C.V. Thống Nhất)	--	--		1,2	1,2	--
C13. Kim Liên	--	Gắn kết với tái phát triển KTT Kim Liên	--		-	0,7	--
C13. Chùa Bộc	--	--	--		1,4	0,8	200 (t)
C14. Ngã Tư Sở	--	Dự án xây dựng chợ	--		1,5	1,3	--
C15. Thượng Đình	Nối với ga Tuyến 2A	--	--		0,9	0,9	--

Ghi chú: (b) bắc, (n) nam, (đ) đông, (t) tây  
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 4 CÁC QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG ĐỀ XUẤT

21. Quy hoạch định hướng nhằm đề xuất hướng phát triển tổng thể của ga và khu vực ga, bao gồm quy hoạch ngắn hạn và dài hạn. Cần đạt được phát triển gắn kết ở mức độ và giai đoạn nhất định. Trong quy hoạch định hướng, 31 ga được đề xuất<sup>1</sup> (xem Bảng 7) cụ thể như sau:

- (i) Phát triển và cải tạo vật chất nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thông suốt giữa các ga.
- (ii) Phát triển và chỉnh trang đô thị nhằm cải thiện điều kiện sống và kích thích tiềm năng phát triển kinh tế xã hội và bảo tồn văn hoá.
- (iii) Quản lý và khai thác gắn kết với các tuyến UMRT khác và dịch vụ vận tải công cộng và hệ thống vận hành khác.
- (iv) Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị.

**Bảng 7 Hợp phần phát triển gắn kết khu vực ga**

Nhóm	Hợp phần	Ví dụ công trình và dịch vụ
1. Phát triển và cải tạo cơ sở vật chất kỹ thuật	a. Xây dựng và chỉnh trang các đường tiếp cận	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các trục đường nối xung quanh ga (phục vụ xe buýt, taxi, xe hơi, xe máy)</li> <li>Cải tạo đường nhánh và đường dân sinh (vd: vỉa hè, chiếu sáng, biển báo, v.v.)</li> </ul>
	b. Xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công trình lớn/vừa, bến xe khách liên tỉnh, cảng hàng không thành phố, bến đỗ (cho xe buýt, taxi, xe ôm)</li> </ul>
	c. Xây dựng khu đỗ xe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khu đỗ xe trên mặt đất, nhà đỗ xe, khu đỗ xe ngầm</li> </ul>
	d. Xây dựng mạng lưới đường đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vỉa hè, tuyến phố đi bộ, cầu vượt bộ hành trong và ngoài ga, hầm bộ hành.</li> </ul>
2. Phát triển và cải tạo đô thị	a. Phát triển công trình tiện ích công cộng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không gian mở cho các hoạt động nghỉ ngơi, đợi xe, nhà vệ sinh, đồn công an, bưu thông tin, biểu tượng thành phố/công trình điểm nhấn.</li> </ul>
	b. Phát triển hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ngành nghề kinh doanh &amp; thương mại mới, các tiện ích văn hóa, cung cấp dịch vụ công cộng &amp; hành chính</li> </ul>
	c. Thúc đẩy hoạt động thương mại và kinh doanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cửa hàng bán lẻ mới, kinh doanh dịch vụ thành phố,</li> <li>Khách sạn và trung tâm giải trí mới,</li> <li>Toà nhà văn phòng, gồm các dịch vụ công cộng.</li> </ul>
	d. Phát triển nhà và khu dân sinh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nhà cao tầng và cơ chế quản lý chung,</li> <li>Khu vực nhà ở trung và thấp tầng.</li> </ul>
	e. Cải thiện điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đổi mới đô thị thông qua việc phát triển các tuyến đường và hạ tầng,</li> <li>Hạ tầng khu vực và cải thiện các tiện ích.</li> </ul>
3. Quản lý và khai thác	a. Quản lý giao thông vận tải	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dịch vụ và bến xe buýt gom khách,</li> <li>Dịch vụ phương tiện gom khách khu vực (vận tải bán công cộng)</li> <li>Kiểm soát và quản lý giao thông khu vực</li> </ul>
	b. Cải thiện dịch vụ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hệ thống vé chung,</li> <li>Mã thiết kế biển báo chung.</li> </ul>
4. Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị	a. Hạn chế kiểm soát phát triển	<ul style="list-style-type: none"> <li>Phòng chống thiên tai</li> <li>Bảo tồn giá trị lịch sử,</li> <li>Xây dựng nhà cao tầng,</li> <li>Cơ hội phát triển ngầm</li> </ul>
	b. Đồng bộ với quy hoạch sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sử dụng vào mục đích thương mại &amp; kinh doanh,</li> <li>Dân sinh / hỗn hợp,</li> <li>Mục đích sử dụng khác (công cộng, giáo dục, tiện ích), mật độ phù hợp.</li> </ul>
	c. Xem xét thiết kế đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tạo điểm nhấn đô thị,</li> <li>Thiết kế đô thị hài hoà với khu vực hiện tại</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>1</sup> Số lượng ga thực tế là 31 ga. Trong nội dung Báo cáo chính có giữ lại ga Phùng Hưng (V7) để tham khảo mặc dù đã có kết luận bỏ ga này.

22. Tuyến UMRT 1 và 2 sẽ chạy qua các khu vực khác nhau như KTMTT (hầu hết đất đai đã được xây dựng và đô thị hoá), khu vực ngoại vi (thường xuyên xảy ra cảnh ùn tắc giao thông và đô thị hoá nhanh chóng), khu vực ngoại ô (không có điều kiện tiếp cận các dịch vụ đô thị). Tại KTMTT, dự kiến UMRT sẽ có tác dụng khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội xung quanh ga, còn tại khu vực ngoại vi, sẽ góp phần làm giảm ùn tắc giao thông và tạo điều kiện đi lại thuận tiện cho người dân trong các hoạt động thường nhật. Phát triển đường sắt tại khu vực ngoại ô sẽ có tác dụng lớn đến việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông thôn sang đất thành thị, khuyến khích các hoạt động phát triển, khuyến khích người dân sinh sống trong các khu đô thị mới, v.v.

23. Dự án đã đề xuất quy hoạch định hướng cho 31 ga thuộc Tuyến UMRT 1 và 2. Quy hoạch định hướng chỉ ra ý tưởng phát triển, sử dụng đất trong tương lai, các dự án mang tính phát triển gắn kết. Ngoài ra, phát triển phân kỳ trên cơ sở giai đoạn phát triển và tính khả thi cũng được đề xuất, như vậy sẽ dễ nhận biết được các dự án UMRT cần thiết tối thiểu để phát triển và khai thác cũng như các dự án khuyến nghị để phát triển đô thị gắn kết trong khu vực xung quanh ga. Quy hoạch định hướng được đề xuất trên cơ sở thứ tự các chức năng trung tâm đô thị sau đây: (i) Lõi đô thị trung tâm (khu trung tâm), (ii) Các tiểu trung tâm ở khu vực ven trung tâm đô thị, (iii) Lõi đô thị nằm ven trung tâm đô thị, (iv) Lõi đô thị chính ở vùng ngoại ô/ngoại vi, (v) Lõi đô thị ở vùng ngoại ô/ngoại vi.

24. Dự kiến các quy hoạch định hướng cho 31 ga sẽ được đưa vào Quy hoạch Tổng thể Thủ đô Hà Nội. Việc thiết lập mạng lưới UMRT sẽ cho phép phát triển một đô thị theo hướng phát triển vận tải công cộng và khuyến khích các hoạt động phát triển đô thị. Phát triển UMRT là yếu tố quan trọng để đạt được tầm nhìn cho Thủ đô Hà Nội là một “đô thị nén với đặc trưng là mặt nước, cây xanh và văn hoá” đã được đề xuất trong HAIDEP.

## 5 ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG SƠ BỘ CỦA DỰ ÁN (IEE)

25. Kết quả của việc xác định phạm vi môi trường sơ bộ trong Bảng 8 và 9. Các dự án đề xuất trong quy hoạch cùng với các kết quả này sẽ được rà soát và kiểm tra sau khi thảo luận với các bên và cơ quan liên quan, v.v. Nội dung chi tiết sẽ được triển khai tại các khu vực ga ưu tiên sau khi đã có quy hoạch phát triển cho các khu vực này.

**Bảng 8 Kết quả đánh giá môi trường của các nhà ga Tuyến 1**

Tên nhà ga	Nhà ga															
	1 Yên Viên	2 Cầu Đường	3 Đức Giang	4 Gia Lâm	5 Bắc cầu Long Biển	6 Nam cầu Long Biển	7 Phùng Hưng	8 Hà Nội	9 C.V.Thống Nhất	10 Bạch Mai	11 Phượng Lật	12 Giáp Bát	13 Hoàng Lật	14 Vân Diên	15 Vinh Quỳnh	16 Ngọc Hồi
<b>1. Môi trường kinh tế - xã hội</b>																
a. Tái định cư bắt buộc	A	B	B	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	-	B
b. Kinh tế địa phương như việc làm và đời sống	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-	C	C	C	C	C	B
c. Sử dụng đất và khai thác các tài nguyên	B	C	C	B	B	C	C	C	C	-	C	C	C	C	C	B
d. Phân chia cộng đồng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C
e. Cơ sở hạ tầng và các loại hình dịch vụ xã hội hiện tại	-	-	C	C	-	A	C	C	-	C	-	-	-	-	-	-
f. Người nghèo, người bản địa và người dân tộc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Phân bố lợi ích và thiệt hại không đều	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-
h. Di sản văn hóa	-	-	-	-	-	B	C	C	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Mâu thuẫn lợi ích địa phương	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-
j. Quyền sử dụng nước và những quyền lợi chung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k. Vệ sinh	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B
l. Chất độc hại (nguy cơ), bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
<b>2. Môi trường tự nhiên</b>																
a. Các đặc điểm về địa hình và địa lý	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b. Nước ngầm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c. Xói mòn đất	-	-	-	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d. Tình trạng thủy văn	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	-	-	-	B
e. Vùng ven biển (cây đước, vỉa san hô, triều cường, v.v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
f. Thực vật, động vật và đa dạng sinh học	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Khí tượng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
h. Cảnh quan	-	-	-	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Hiện tượng thay đổi khí hậu toàn cầu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>3. Ô nhiễm</b>																
a. Ô nhiễm không khí	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
b. Ô nhiễm nước	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
c. Đất nhiễm độc	A	A	A	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
d. Rác thải (bao gồm đất thải)	A	A	A	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
e. Tiếng ồn và độ rung	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	B	B	B	B	B	B
f. Hiện tượng sụt lún đất	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Mùi gây ô nhiễm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
h. Lắng cặn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Tai nạn và ùn tắc giao thông	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	B	B
j. Nhiễu sóng radio	B	B	B	B	B	B	B	A	B	A	B	B	B	B	-	-
k. Bóng râm	-	B	B	-	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: A: Tác động rất xấu;

C: Không rõ mức độ tác động, cần nghiên cứu thêm;

B: Tác động xấu;

-: Tác động rất hạn chế, có thể bỏ qua



**Bảng 9 Kết quả đánh giá môi trường sơ bộ của các nhà ga Tuyến 2**

Tên nhà ga	Nhà ga															
	1 Long	2 Đoàn Nam hàng	3 Ngoại Giao Tây Hồ Tây	4 Bưởi	5 Quần Ngựa	6 Bách Thảo	7 Hồ Tây	8 Hàng Đậu	9 Ngọc Sơn	10 Trần Hưng Đào	11 Cầu Dền	12 Bách Khoa	13 Kim Liên	14 Chùa bích	15 Ngã Tư Sở	16 Tương Định
<b>1. Môi trường kinh tế - xã hội</b>																
a. Tái định cư bắt buộc	B	-	-	-	B	B	B	B	-	A	C	-		A	A	A
b. Kinh tế địa phương như việc làm và đời sống	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
c. Việc sử dụng đất và khai thác các tài nguyên địa phương	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
d. Phân chia cộng đồng	B	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
e. Cơ sở hạ tầng và các loại hình dịch vụ xã hội hiện tại	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
f. Người nghèo, người bản địa và người dân tộc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
g. Phân bổ lợi ích và thiệt hại không đều	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
h. Di sản văn hóa	-	-	-	C	-	-	C	B	C	-	-	-		C	C	-
i. Mâu thuẫn lợi ích địa phương	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
j. Quyền sử dụng nước và những quyền lợi chung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
k. Vệ sinh	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
l. Chất độc hại (nguy cơ), bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS	B	C	C	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
<b>2. Môi trường tự nhiên</b>																
a. Các đặc điểm về địa hình và địa lý	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
b. Nước ngầm	-	-	-	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B
c. Xói mòn đất	-	-	C	B	B	B	B	B	A	A	A	A		B	B	B
d. Tình trạng thủy văn	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	-	B		-	-	-
e. Vùng ven biển (cây đước, vỉa san hô, triều cường, v.v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
f. Thực vật, Động vật và đa dạng sinh học	-	-	-	-	-	-	B	B	A	-	-	B		-	-	-
g. Khí tượng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
h. Cảnh quan	C	C	-	-	-	-	B	B	B	-	-	-		-	-	-
i. Hiện tượng thay đổi khí hậu toàn cầu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
<b>3. Ô nhiễm</b>																
a. Ô nhiễm không khí	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	B		B	B	B
b. Ô nhiễm nước	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	B
c. Đất nhiễm độc	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A		A	A	B
d. Rác thải (bao gồm đất thải)	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	B
e. Tiếng ồn và độ rung	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
f. Hiện tượng sụt lún đất	-	-	-	B	A	A	A	A	A	A	A	B		A	A	B
g. Mùi gây ô nhiễm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
h. Lắng cặn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
i. Tai nạn và ùn tắc giao thông	A	-	-	A	A	A	A	A	A	A	A	B		A	A	A
j. Nhiều sóng radio	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
k. Bóng râm	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: A: Tác động rất xấu;

C: Không rõ mức độ tác động, cần nghiên cứu thêm;

B: Tác động xấu;

-: Tác động rất hạn chế, có thể bỏ qua

## 6 QUY HOẠCH CHI TIẾT ĐỀ XUẤT

26. Quy hoạch chi tiết nhằm tập trung vào nghiên cứu sâu về phát triển gắn kết các khu vực ga thuộc Tuyến UMRT 1 và 2 trong đó xem xét việc lập và xem xét dự án khả thi một số trường hợp điển hình để thực hiện cơ chế phát triển gắn kết.

- (i) Củng cố các quy hoạch định hướng đề xuất và chuẩn bị biện pháp thực hiện và dự toán.
- (ii) Xây dựng các quy hoạch chi tiết ở mức độ nghiên cứu (tỉ lệ 1/1.000) và thực hiện dự án (khái toán, biện pháp và chương trình thực hiện).
- (iii) Kiểm nghiệm mô hình quy hoạch được áp dụng và phương pháp thực hiện khu vực ga gắn kết

27. Vào tháng 1 năm 2010, Luật Quy hoạch Đô thị được áp dụng. Luật quy định hệ thống quy hoạch đô thị có chức năng quy hoạch, thực hiện và kiểm soát các hoạt động phát triển đô thị thông qua phương pháp tiếp cận được cho là có tính khả thi. Kiểm soát sử dụng đất và các hoạt động phát triển đô thị được nêu chi tiết trong Quy hoạch Phân khu có phạm vi bao quát các khu vực quy hoạch đô thị trong ranh giới quản lý hành chính lân cận. Ngoài ra, các khái niệm mới về quy hoạch đô thị như thiết kế đô thị, Đánh giá Môi trường Chiến lược (SEA), tham vấn cộng đồng, v.v. cũng được áp dụng với những phương pháp và chỉ số cụ thể.

28. Trong dự án này, để phù hợp với xu hướng thay đổi của hệ thống quy hoạch đô thị của Việt Nam, Quy hoạch Chi tiết được thực hiện trên năm (5) khu vực ga gồm bảy (7) ga: (i) Ga Gia Lâm thuộc Tuyến 1, (ii) Ga Nam Cầu Long Biên thuộc Tuyến 1 và Ga Hàng Đậu thuộc Tuyến 2, (iii) ga Hà Nội thuộc Tuyến 1, (iv) ga Công Viên Thống Nhất thuộc Tuyến 1 và ga Bách Khoa thuộc Tuyến 2, (v) ga Hồ Hoàn Kiếm thuộc Tuyến 2. Các ga ưu tiên được chọn dựa trên một số tiêu chí như: i) tiềm năng phát triển đô thị, ii) khả năng tiếp cận tới ga, iii) chức năng trung chuyển, và iv) tính cần thiết xem xét về mặt xã hội-môi trường.

29. Về quy hoạch chi tiết, các vấn đề cần được xem xét cẩn trọng gồm: i) cải thiện khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thuận tiện tới tuyến UMRT khác và phương tiện vận tải công cộng, ii) khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội nhằm phát huy tiềm năng quanh ga UMRT, iii) hài hoà các đặc điểm và giá trị của địa phương và củng cố bản sắc địa phương của ga UMRT, iv) đề xuất phương pháp và biện pháp thực hiện phù hợp để tạo động lực cho Thành phố Hà Nội, khu vực tư nhân và người dân trong bước tiếp theo. Các phân tích tài chính cũng được thực hiện đối với các gói dự án khác nhau trong mỗi dự án phát triển khu vực ga ưu tiên theo hình thức đối tác công tư (PPP) và được đánh giá là có thể thực hiện được về mặt tài chính với sự tham gia của khu vực tư nhân.

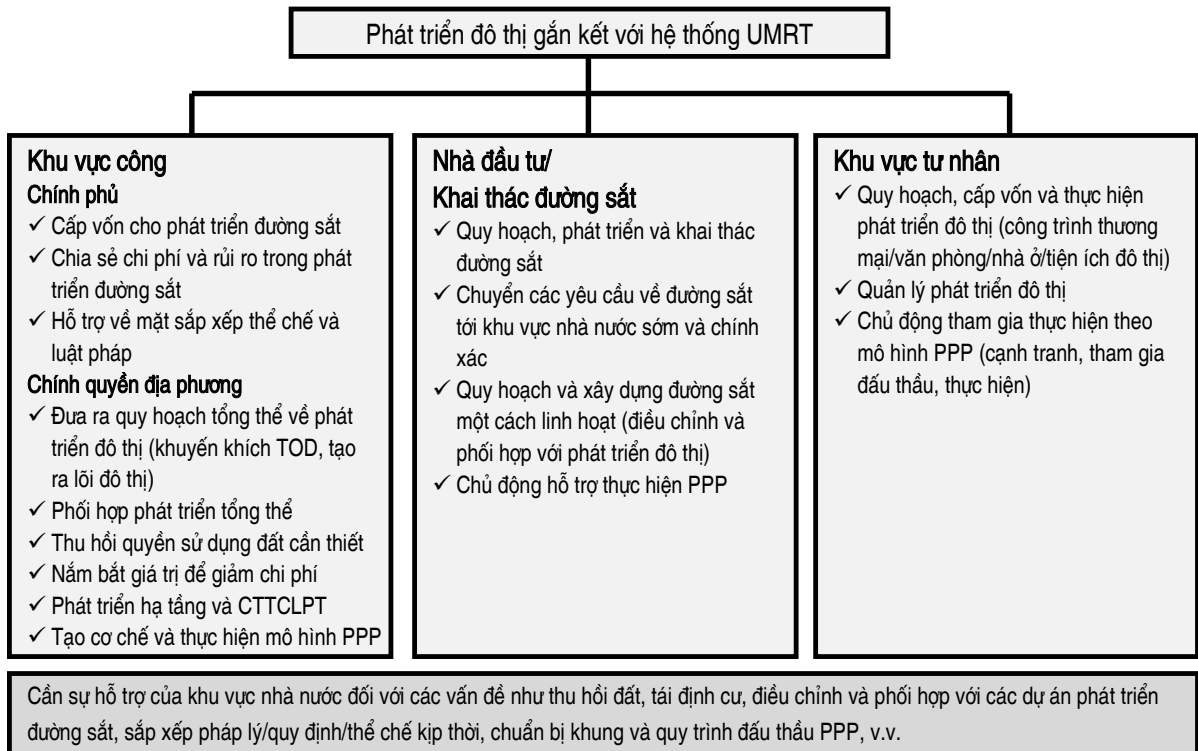
## 7 CƠ CHẾ VÀ BIỆN PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐỀ XUẤT

30. Trên cơ sở xem xét hiện trạng, đã đề xuất các biện pháp thực hiện phù hợp, có thể triển khai với cơ chế hiện nay hoặc áp dụng các hướng tiếp cận mới. Về các cơ chế pháp lý, thể chế mới giúp thực hiện hướng phát triển đô thị như đề xuất gắn kết với hệ thống UMRT, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất các cơ chế tái điều chỉnh đất và tái phát triển đô thị để giải quyết những vấn đề phức tạp liên quan tới chuyển đổi mục đích sử dụng đất và tái định cư ở những khu vực đô thị đông dân cư.

31. Các cơ chế thực hiện dự án đã đề xuất bao gồm phân kỳ đầu tư, tạo gói các dự án thành phần, chia sẻ vai trò và rủi ro giữa các bên (UBND thành phố, ĐSVN, nhà đầu tư tư nhân, cộng đồng) (xem Hình 2), hình thức đối tác công-tư và các cơ chế cấp vốn. Ngoài ra, cơ chế phối hợp giữa các nhà đầu tư công cũng có ý nghĩa quan trọng. Phát triển gắn kết đô thị với UMRT không chỉ đơn thuần là một dự án phát triển giao thông tạo điều kiện phát triển đô thị và kinh tế xã hội hay giúp bảo tồn văn hóa và môi trường. Để có thể thực hiện một dự án lớn đa ngành ở Hà Nội thì không thể thiếu việc phân chia vai trò rõ ràng và phối hợp giữa các nhà đầu tư công. Hơn nữa, sự tham gia của người dân, nhất là cộng đồng địa phương, cũng cần được đề cao. Khi đã hiểu tốt hơn về sự cần thiết phải cải thiện hay bảo tồn hiện trạng hay những tác động tương lại của việc phát triển gắn kết giữa đô thị và UMRT thì người dân sẽ chủ động sử dụng và phát huy hệ thống UMRT và đảm bảo phát triển đô thị.

32. Các quy trình chuẩn bị và thực hiện dự án cũng đã được đề xuất, bao gồm lập quy hoạch phân khu, thiết lập các phân khu đặc biệt và cơ chế xác định rõ ràng, thành lập Ban chuyên trách phát triển đô thị gắn kết thuộc UBND thành phố Hà Nội, thành lập Ban Quản lý dự án cho từng khu vực nhà ga, lập các hướng dẫn thực hiện phát triển gắn kết tại các khu vực ga.

**Hình 2 Cơ chế chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan**



## 8 KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ VÀ CÁC BƯỚC TIẾP THEO

### 1) Kết luận

#### **(1) Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị giúp tạo ra hình thức phát triển theo hướng giao thông công cộng tại thành phố Hà Nội**

33. Dự án JICA này nhằm tạo ra mô hình phát triển theo hướng giao thông công cộng (TOD) tại thành phố Hà Nội bằng cách áp dụng quy hoạch định hướng và các phương pháp luận về phát triển đô thị gắn kết với phát triển hệ thống UMRT tại các khu vực đô thị đông dân cư.

34. Ý tưởng phát triển theo hướng GTCC thông qua triển khai áp dụng (i) dịch vụ vận tải nhanh, thường xuyên, đáng tin cậy và thuận tiện, (ii) sử dụng đất tập trung và hiệu quả dọc theo hành lang UMRT, (iii) phân cấp theo thứ tự các phương thức vận tải, (iv) phát triển đô thị theo hướng ưu tiên người đi bộ và người sử dụng UMRT, và (v) phát triển hành lang UMRT có sắp đặt sẽ mang lại những lợi ích sau cho thành phố Hà Nội:

35. Phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT dựa trên ý tưởng TOD cùng với sự tăng trưởng về số lượng tuyến UMRT trong tương lai sẽ có tác dụng lớn đối với cơ cấu đô thị thành phố Hà Nội qua việc thiết lập các trung tâm đô thị (KTMTT phụ) dọc theo hành lang UMRT và sẽ tạo ra tác động lớn và bền vững đối với sự tăng trưởng kinh tế đô thị của Hà Nội bằng việc tiếp tục phát triển đô thị gắn kết ở hơn 100 khu vực ga UMRT trên mạng lưới UMRT mở rộng của thành phố trong tương lai như điều đã từng được thực hiện tại Tokyo.

#### **(2) Quy hoạch định hướng phát triển 31 khu vực ga thuộc Tuyến UMRT 1 và 2 sẽ thúc đẩy phát triển các hành lang UMRT có sắp đặt**

36. Tuyến UMRT 1 và 2 qua nhiều khu vực khác nhau, gồm khu thương mại trung tâm tại đó hầu hết đã được xây dựng và đô thị hoá, khu ven đô thường xuyên bị ùn tắc giao thông và có tốc độ đô thị hoá nhanh, khu ngoại ô không có khả năng tiếp cận các dịch vụ đô thị. Tại KTMTT, các hoạt động kinh tế-xã hội sẽ có thể được thúc đẩy xung quanh ga, còn tại khu vực ven đô, nạn ùn tắc giao thông sẽ có thể giảm và hoạt động đi lại và sinh hoạt thường nhật của người dân sẽ tiện lợi hơn. Phát triển đường sắt tại khu vực ngoại ô có tác động lớn đến việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông nghiệp sang đất đô thị, thúc đẩy các hoạt động phát triển đô thị, khuyến khích dân cư vào trong khu đô thị mới.

37. Dự án đã đề xuất quy hoạch định hướng cho 31 ga thuộc Tuyến UMRT1 và 2. Quy hoạch định hướng chỉ ra ý tưởng phát triển, sử dụng đất trong tương lai, các dự án mang tính phát triển gắn kết. Ngoài ra, phát triển phân kỳ trên cơ sở giai đoạn phát triển và tính khả thi cũng được đề xuất, như vậy sẽ dễ nhận biết được các dự án UMRT cần thiết tối thiểu để phát triển và khai thác cũng như các dự án khuyến nghị để phát triển đô thị gắn kết trong khu vực xung quanh ga.

38. Quy hoạch định hướng 31 ga được kỳ vọng sẽ được chính thức hóa và trở thành một nội dung trong Quy hoạch Tổng thể Hà Nội mở rộng. Thiết lập mạng lưới UMRT sẽ tạo điều kiện phát triển thành phố theo hướng vận tải công cộng và khuyến khích các hoạt động phát triển đô thị. Phát triển UMRT sẽ là yếu tố quan trọng để đạt được tầm nhìn về Thành phố Hà Nội là “một đô thị nén có mặt nước, cây xanh và văn hoá,” như đề xuất trong HAIDEP.

### **(3) Quy hoạch chi tiết phát triển khu vực ga ưu tiên được đề xuất và đánh giá là có thể thực hiện được**

39. Vào tháng 1 năm 2010, Luật Quy hoạch Đô thị được áp dụng. Tinh thần của bộ Luật mới này là để điều tiết hệ thống quy hoạch đô thị có chức năng quy hoạch, thực hiện và kiểm soát các hoạt động phát triển đô thị thông qua các phương pháp được cho là có tính khả thi. Kiểm soát sử dụng đất và các hoạt động phát triển đô thị được nêu chi tiết trong Quy hoạch Phân khu có phạm vi bao quát các khu vực quy hoạch đô thị trong ranh giới quản lý hành chính lân cận. Ngoài ra, các khái niệm mới về quy hoạch đô thị như thiết kế đô thị, Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC), tham vấn cộng đồng, v.v. cũng được áp dụng với những phương pháp và chỉ số cụ thể.

40. Trong dự án này, để phù hợp với xu hướng thay đổi của hệ thống quy hoạch đô thị của Việt Nam, Quy hoạch Chi tiết được thực hiện trên năm (5) khu vực ga gồm bảy (7) ga: (i) Ga Gia Lâm thuộc Tuyến 1, (ii) Ga Nam Cầu Long Biên thuộc Tuyến 1 và Ga Hàng Đậu thuộc Tuyến 2, (iii) ga Hà Nội thuộc Tuyến 1, (iv) ga Công Viên Thống Nhất thuộc Tuyến 1 và ga Bách Khoa thuộc Tuyến 2, (v) ga Hồ Hoàn Kiếm thuộc Tuyến 2. Các ga ưu tiên được chọn dựa trên một số tiêu chí như: i) tiềm năng phát triển đô thị, ii) khả năng tiếp cận tới ga, iii) chức năng trung chuyển, và iv) tính cần thiết cân nhắc về mặt xã hội-môi trường.

41. Về quy hoạch chi tiết, các vấn đề cần được xem xét cẩn trọng gồm: i) cải thiện khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thuận tiện tới tuyến UMRT khác và phương tiện vận tải công cộng, ii) khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội nhằm phát huy tiềm năng quanh ga UMRT, iii) hài hoà các đặc điểm và giá trị của địa phương và củng cố bản sắc địa phương của ga UMRT, iv) đề xuất phương pháp và biện pháp thực hiện phù hợp để tạo động lực cho Thành phố Hà Nội, khu vực tư nhân và người dân trong bước tiếp theo. Các phân tích tài chính cũng được thực hiện đối với các gói dự án khác nhau trong mỗi dự án phát triển khu vực ga ưu tiên trên cơ sở mô hình PPP và được đánh giá là khả thi về mặt tài chính với sự tham gia của khu vực tư nhân.

### **(4) Đề xuất các cơ chế thực hiện khả thi và hiệu quả theo hướng tiếp cận có sự tham gia của nhiều bên và mô hình đối tác công tư (PPP)**

42. Trên cơ sở rà soát hiện trạng, các biện pháp triển khai thực hiện phù hợp được đưa ra và có thể thực hiện được theo hệ thống hiện hành hoặc với các biện pháp tiếp cận mới. Khi có cơ chế pháp lý và thể chế mới nhằm thực hiện phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT, hệ thống Tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) và hệ thống Tái Phát triển Đô thị (TPTĐT) được đề xuất để giải quyết vấn đề chuyển đổi quyền sử dụng đất và các vấn đề tái định cư phức tạp ở những khu vực đô thị đông dân cư.

43. Cơ chế thực hiện dự án bao gồm biện pháp phân kỳ đầu tư, tập hợp theo nhóm các dự án, chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan chính (UBND TPHN, TCT ĐSVN, khu vực tư nhân và cộng đồng), hình thức đối tác công-tư (PPP) và cơ chế cấp vốn. Ngoài ra, cơ chế phối hợp giữa các cơ quan nhà nước là rất cần thiết. Phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT không chỉ đơn thuần là một dự án phát triển giao thông mà còn có vai trò thúc đẩy phát triển đô thị, kinh tế-xã hội và bảo tồn văn hoá và môi trường. Để thực hiện một dự án đa ngành có tầm quan trọng lớn đối với thành phố Hà Nội, cơ chế chia sẻ vai trò và phối hợp giữa các cơ quan nhà nước là rất cần thiết. Ngoài ra, cần khuyến khích sự tham gia của người dân, đặc biệt là người dân địa phương. Khi hiểu rõ hơn về việc cải thiện và bảo tồn những điều kiện hiện tại, tác động tương lai từ quá trình phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, người dân sẽ tích cực sử dụng và tận dụng lợi thế của các hệ thống UMRT và các dự án phát triển đô thị xung quanh.

44. Quy trình chuẩn bị và thực hiện được đề xuất gồm việc lập quy hoạch phân khu, thiết lập vùng đặc biệt và hệ thống quy định, thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án phát triển đô thị gắn kết trực thuộc UBND TPHN, thành lập Ban Quản lý Dự án (Ban QLDA) cho mỗi khu vực ga và lập Hướng dẫn Phát triển Đô thị gắn kết tại khu vực ga UMRT.

## 2) Kiến nghị

### (1) Thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án Phát triển đô thị gắn kết

45. Tác động từ việc triển khai phát triển đô thị theo hướng vận tải công cộng (TOD) và phát triển đô thị gắn kết với khu vực ga UMRT đối với sự hình thành cấu trúc đô thị và đối với sự tăng trưởng kinh tế liên tục của thành phố sẽ rất đáng kể đối với thành phố Hà Nội như đã trình bày trong chương trước. Để quy hoạch, thực hiện và quản lý hiệu quả hình thức phát triển đó, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án trực thuộc UBND TPHN phụ trách các dự án phát triển đô thị gắn kết đối với tất cả các khu vực ga UMRT trong tương lai.

46. Đơn vị quản lý này sẽ phối hợp với các cấp có thẩm quyền và đối tượng dân cư có liên quan để thực hiện phát triển đô thị gắn kết, đặc biệt là với TCT ĐSVN, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và Cơ quan Giao thông Công Cộng tương lai phụ trách riêng về vấn đề phát triển và quản lý các hệ thống UMRT. Đơn vị quản lý này cần tham gia quản lý đồng thời với việc xây dựng hệ thống UMRT vì công tác phối hợp trong quy hoạch và phát triển hình thái là rất cần thiết để đạt được sự gắn kết trong phát triển UMRT và phát triển đô thị.

47. Đơn vị chuyên trách quản lý dự án cần được thành lập càng sớm càng tốt cùng với các sắp xếp thể chế sau:

- (i) Lập Quy hoạch Phân khu trong đó có lồng ghép quy hoạch định hướng phát triển đô thị gắn kết với khu vực ga UMRT.
- (ii) Thiết lập vùng đặc biệt và hệ thống quy định nhằm xác định vùng đặc biệt cho mỗi khu vực ga UMRT.
- (iii) Thành lập Ban Quản lý Dự án (Ban QLDA) cho mỗi khu vực ga để thực hiện phát triển đô thị gắn kết và các dự án PPP cần thiết.
- (iv) Lập Hướng dẫn Phát triển Đô thị gắn kết với hệ thống UMRT tại các khu vực ga.

### (2) Triển khai thực hiện các dự án phát triển tối thiểu

48. Các dự án phát triển tối thiểu chính là các dự án khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT cần ở trong tư thế sẵn sàng nhằm đảm bảo tiếp cận các ga thuận tiện thông qua các phương thức vận tải khác nhau, đặc biệt là đi bộ và vận tải công cộng. Nếu không có các dự án này, người sử dụng sẽ gặp khó khăn trong việc tiếp cận các ga.

49. Sau dự án này, các ban ngành chức năng của Hà Nội cũng như các đơn vị có liên quan đến hoạt động đường sắt (TCT ĐSVN và BQLDA ĐSHN) tiếp tục thảo luận và phối hợp để thực hiện các dự án tối thiểu đề xuất (ví dụ: cổng vào ga, công trình liên phương thức, đường vào ga, v.v) cho tới khi các tuyến UMRT được chính thức đưa vào hoạt động năm 2017. Thiết kế chi tiết Tuyến UMRT 1 hiện đã được thực hiện. Tuy nhiên vẫn chưa rõ liệu dự án ODA có được áp dụng cho việc xây dựng các công trình liên quan tới ga như công trình trung chuyển liên phương thức, khu đỗ xe và đường tiếp cận ga hay

không. Đối với Tuyến UMRT 2 mà thành phố Hà Nội làm chủ đầu tư, khuyến nghị nên quy hoạch và xây dựng không chỉ công trình ga và đường ray mà còn cả các công trình liên quan bằng dự án ODA.

50. Để triển khai thực hiện có hiệu quả các dự án đề xuất trong dự án này của JICA (đề xuất trong Chương 7, phần II), công tác phối hợp cần được thực hiện sớm. Mặc dù một số đề xuất trong Báo cáo này dự kiến sẽ được đưa vào Quy hoạch chung Hà Nội mở rộng song cần lập một bản “quy hoạch tổng thể phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị” và được phê duyệt như một quy hoạch có tính ràng buộc về pháp lý. Không những UBND Thành phố Hà Nội mà còn các chính quyền địa phương và khu vực tư nhân cần tham gia vào quá trình này.

### **(3) Thực hiện Dự án thí điểm**

51. Đề xuất thực hiện dự án thí điểm cho một khu vực ga được chọn nhằm thiết lập các biện pháp thực hiện hiệu quả như các dự án tái điều chỉnh đất đai, các dự án tái phát triển đô thị cũng như cơ chế tài chính, gồm cả mô hình Hợp tác Nhà nước và Tư nhân. Khu vực ga đề xuất thực hiện dự án thí điểm như sau:

- (i) Cải thiện khả năng tiếp cận cùng với việc thẩm định dự án tái điều chỉnh đất đai quy mô nhỏ: ga Cầu Đuống (V2), ga Đức Giang (V3) và ga Quán Ngựa (V5) và
- (ii) Phát triển công trình liên phương thức và phát triển đô thị gắn kết cùng với thẩm định dự án tái phát triển đô thị và dự án điều chỉnh lại đất đai ở quy mô lớn: ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8), ga Hà Nội (V8), ga Công viên Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) và ga Tây Hồ Tây (C3).

52. Do việc phát triển khu vực ga bao gồm những hợp phần phát triển khác nhau, vì vậy trong quá trình thực hiện có thể mang lại kinh nghiệm và kỹ năng cần thiết cho các dự án phát triển khu vực ga khác thuộc Tuyến UMRT 1 và UMRT 2, các hợp phần dự án trong giai đoạn phát triển tối thiểu và ngắn hạn được kết hợp thành gói dự án thí điểm.

53. Vùng đặc biệt cần được quy định rõ trong toàn bộ quá trình phát triển và tất cả các nguồn lực có thể cần được phân bổ để thực hiện gói dự án thí điểm trong đó có cả các dự án “hỗ trợ kỹ thuật” và vốn ưu đãi dài hạn và lãi suất thấp từ các thể chế tài chính song phương và đa phương và chuẩn bị mô hình PPP có thể để kêu gọi sự tham gia của các nhà đầu tư trong nước cũng như quốc tế từ Nhật Bản, Mỹ, Châu Âu, và các quốc gia khác tại Châu Á để thực hiện dự án phát triển đô thị gắn kết.

### **(4) Xây dựng quy hoạch phát triển các công trình trung chuyển liên tuyến chung và hệ thống khai thác**

54. Mặc dù 5 tuyến UMRT đã được quy hoạch hoặc có tuyến đã bắt đầu triển khai xây dựng nhưng hiện vẫn chưa có cơ quan chức năng đứng ra quản lý chung các tuyến và cũng chưa có quy hoạch gắn kết nhằm kết nối các tuyến UMRT với nhau. Nếu không hành động, sẽ có nhiều cản trở về mặt cơ sở vật chất, nhiều bất tiện khác đối với hành khách chuyển đổi giữa 2 tuyến. Nếu có lối đi chung cho người đi bộ và sân ga chung cho các nút giao và nếu hành khách có thể sử dụng hệ thống vé chung cho tất cả các tuyến UMRT (cũng như hành khách đi xe buýt), lượng hành khách sẽ tăng nhanh đồng thời cải thiện sự thuận tiện cho hành khách.

55. Hiện chưa có cơ quan thống nhất lập quy hoạch và phối hợp các công trình chuyển đổi và hệ thống khai thác liên tuyến nên các đơn vị phát triển đường sắt nên phối hợp với nhau để giảm thiểu bất lợi cho người sử dụng.

**(5) Đánh giá chi tiết môi trường tự nhiên và xã hội trong quá trình triển khai dự án**

56. Cần thực hiện đánh giá chi tiết hơn những tác động tự nhiên và xã hội ở các bước tiếp theo, sau khi quy hoạch xây dựng phát triển khu vực ga đã được lập. Và sau đó, cần kiểm tra chi tiết hơn các biện pháp phù hợp để tránh hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực do dự án gây ra.

57. Do UMRT là kết cấu hạ tầng giao thông mới của thành phố Hà Nội nên cần đặc biệt chú ý đến vấn đề an ninh và an toàn, đặc biệt là trong các tình huống khẩn cấp như khi xảy ra khủng bố, tai nạn, thiên tai như lũ lụt. Ngoài ra, công tác xây dựng các biện pháp phòng chống tội phạm và kế hoạch di dân thường xuyên cũng rất quan trọng.

**3) Bước tiếp theo**

58. Thành lập một tổ chức có năng lực phù hợp để quản lý và thực hiện “phát triển gắn kết” trên cơ sở phối hợp với các cơ quan liên quan (Bộ GTVT, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, Ban QLDA Đường sắt đô thị Hà Nội, các sở, ngành và quận/huyện của thành phố Hà Nội, Bộ Xây dựng và các chủ dự án liên quan khác) ở 2 cấp:

(a) Cấp ra quyết định: Tương tự như Ban Chỉ đạo của HAIMUD

(b) Cấp thực hiện dự án: Ban Quản lý Dự án hoặc cơ quan tương đương chịu trách nhiệm quản lý và thực hiện các dự án phát triển UMRT gắn kết.

59. Phạm vi các hoạt động chính trong bước tiếp theo gồm:

(i) Lập quy hoạch và thực hiện phát triển các công trình liên phương thức/đường tiếp cận để sẵn sàng phục vụ khai thác các tuyến UMRT (Tuyến 1 năm 2017);

(ii) Lập quy hoạch và thực hiện phát triển đô thị gắn kết trong và quanh các ga UMRT;

(iii) Thiết lập khung thể chế phù hợp để thực hiện các dự án phát triển đô thị gắn kết với sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng;

(iv) Thực hiện các dự án thí điểm để xây dựng các thể chế cần thiết và đảm bảo thực hiện hiệu quả các dự án nêu trên.

60. Vấn đề quan trọng đối với từng hoạt động là cần có một đơn vị không chỉ chịu trách nhiệm thực hiện mà còn phối hợp với các cơ quan liên quan khác. Chia sẻ vai trò, trách nhiệm thực hiện được đề xuất sơ bộ trong Bảng 8.1. Kiến nghị UBND Thành phố Hà Nội cần tiếp tục phối hợp và thảo luận với các cơ quan hữu quan để thực hiện các bước tiếp theo.



**Bảng 10 Các hoạt động đề xuất và chia sẻ vai trò, trách nhiệm (dự kiến sơ bộ)**

Hoạt động	Chính	Phụ	Phối hợp	
A. Công trình liên phương thức/đường tiếp cận	1) Quy hoạch khung	Sở QHKT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở GTVT, Sở XD, quận/huyện
	2) Quy hoạch chi tiết	Sở QHKT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở GTVT, Sở XD, quận/huyện
	3) Gắn kết với các quy hoạch đô thị	Sở QHKT	Bộ XD, Sở XD	Quận/huyện
	4) Quy hoạch kỹ thuật/thực hiện	Sở GTVT (Ban QLDA)	Sở QHKT, Quận/huyện	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	5) Thực hiện/giám sát	Sở GTVT (Ban QLDA)	Sở QHKT, Quận/huyện	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
B. Phát triển đô thị gắn kết	1) Quy hoạch khung	Sở QHKT (Ban QLDA)	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	2) Quy hoạch chi tiết	Sở QHKT (Ban QLDA)	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Điều chỉnh quy hoạch quận/huyện	Sở QHKT	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	4) Chuẩn bị dự án	Sở KHĐT (Ban QLDA)	Sở QHKT	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	5) Kêu gọi đầu tư	Sở KHĐT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở QHKT
	6) Thực hiện/giám sát	Sở QHKT (Ban QLDA)	Sở KHĐT	Quận/ huyện, Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
C. Cơ cấu thể chế	1) Thiết lập tổ chức thực hiện	UBNDTP Hà Nội	Bộ GTVT	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	2) Các quy định liên quan	UBNDTP Hà Nội (Ban QLDA)	Bộ GTVT, Bộ XD	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Khung Hợp tác Nhà nước-Tư nhân	UBNDTP Hà Nội (Ban QLDA)	Bộ GTVT, Bộ KHĐT	Sở KHĐT, KV tư nhân
D. Các dự án thí điểm	1) Lựa chọn các dự án thí điểm	UBNDTP Hà Nội	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT
	2) Tổ chức thực hiện dự án thí điểm	(Ban QLDA)	UBNDTP Hà Nội	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Thực hiện/giám sát dự án thí điểm	(Ban QLDA)	UBNDTP Hà Nội	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN

Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

# 1 GIỚI THIỆU

## 1.1 Cơ sở và mục tiêu

1.1 Hà Nội, thủ đô của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, đang chủ trương phát triển một số tuyến đường sắt vận tải tốc độ cao nhằm giảm bớt ùn tắc giao thông và định hình lại các cảnh quan của Hà Nội trong tương lai, hướng tới tầm nhìn của một thủ đô xanh và bền vững. Hà Nội chưa có nhiều kinh nghiệm trong việc quản lý vận hành cùng một lúc nhiều tuyến đường sắt và cũng chưa có nhiều dự án về xe điện ngầm. Dự án này nhằm hỗ trợ Thành phố trong việc chuẩn bị các dự án với mục tiêu đảm bảo gắn kết phù hợp giữa các tuyến đường sắt với hệ thống giao thông vận tải hiện có và phát triển đô thị.

1.2 Dự án nhằm xây dựng các chiến lược và chương trình cụ thể cho phát triển gắn kết giữa giai đoạn 1 của UMRT tuyến 1 và tuyến 2 - đã được triển khai thực hiện - nhằm tối đa hóa lợi ích của cả UMRT và phát triển đô thị, từ đó tạo ra một mô hình phát triển đô thị mới cho các thành phố. Mục tiêu cụ thể của dự án như sau:

- (i) Xây dựng quy hoạch phát triển và chiến lược thực hiện cho ga UMRT và các công trình có liên quan, và
- (ii) Đề xuất ý tưởng và khung phát triển cho khu vực xung quanh các ga UMRT và khu vực dọc UMRT tuyến 1 và tuyến 2.

## 1.2 Phạm vi

1.3 Dự án bao gồm toàn bộ các ga UMRT tuyến 1 và tuyến 2, tuy nhiên sẽ tập trung chủ yếu vào các ga giai đoạn 1 của cả 2 tuyến (xem Bảng 1.1).

1.4 Cần lưu ý rằng trong Nghiên cứu Khả thi Tuyến 2, giai đoạn 2 do Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội (HRB) và Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải Phía Nam (TEDI-South) thực hiện, có bổ sung một ga vào Tuyến 2 tại vị trí Kim Liên giữa ga Bách Khoa và ga Chùa Bộc.

1.5 Tên ga “Đền Ngọc Sơn” (C9) của tuyến 2 được sử dụng trong hầu hết thời gian thực hiện Dự án HAIMUD đã được đổi thành ga “Hồ Hoàn Kiếm” theo chỉ thị của Trưởng Ban Chỉ đạo tại Cuộc họp Ban Chỉ đạo ngày 22 tháng 9 năm 2010 về Dự thảo Báo cáo cuối cùng.

1.6 Dựa trên kết luận của UBNDTP Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17 tháng 11 năm 2010, đã chọn vị trí ga Nam Cầu Long Biên (V6) gần ga Hàng Đậu (C8) và bỏ ga Phùng Hưng do ga này quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Tổng số ga của 2 tuyến cuối cùng là 31 ga.

**Bảng 1.1 Mô tả sơ lược về các ga UMRT đã được quy hoạch**

Tên ga UMRT	Nghiên cứu Khả thi <sup>1)</sup>		Đề xuất của Đoàn Nghiên cứu JICA		Cấu trúc	Giai đoạn phát triển	Giao cắt với			
	Dài (km)	Cự ly (km)	Dài (km)	Cự ly (km)			ĐSQG	UMRT	BRT	
Tuyến UMRT 1	V1. Yên Viên <sup>2)</sup>	0,0	0,0	0,0	-0,1	Đi nổi	2			
	V2. Cầu Đuống <sup>2)</sup>	1,7	1,7	2,2	2,1	Trên cao	2	●		
	V3. Đúc Giang	3,7	2,0	3,6	1,5	Trên cao	2			
	V4. Gia Lâm <sup>2)</sup>	5,4	1,7	5,3	1,7	Đi nổi (4m)	1	●		L4
	V5. Bắc cầu Long Biên <sup>2)</sup>	6,8	1,4	6,9	1,6	Trên cao	1			
	V6. Nam cầu Long Biên <sup>2)</sup>	8,8	2,0	9,4	2,5	Trên cao	1		L2	
	V7. Phùng Hưng <sup>2)</sup>	9,7	1,1	10,0	0,6	Trên cao	1			
	V8. Hà Nội <sup>2)</sup>	10,9	1,2	11,4	1,4	Trên cao	1	●	L3	●
	V9. C.V. Thống Nhất <sup>2)</sup>	12,5	1,6	12,9	1,5	Trên cao	1		L2	●
	V10. B.V. Bạch Mai	13,4	0,9	13,8	0,9	Trên cao	1			●
	V11. Phương Liệt	14,3	0,9	14,7	0,9	Trên cao	1			●
	V12. Giáp Bát <sup>2)</sup>	15,8	1,5	16,3	1,6	Trên cao	1	●		L4/●
	V13. Hoàng Liệt <sup>2)</sup>	18,3	2,5	18,5	2,2	Trên cao	2			
	V14. Văn Điển	19,7	1,4	19,6	1,1	Trên cao	2			
	V15. Vinh Quỳnh <sup>2)</sup>	21,1	1,4	21,0	1,4	Trên cao	2			
	V16. Ngọc Hồi	23,7	2,8	23,8	2,8	Đi nổi(5m)	2			
Tuyến UMRT 2	C1. Nam T. Long	0,0	0,0	0,0	0,0	Trên cao	1			
	C2. Ngoại Giao Đoàn	0,9	0,9	0,9	0,9	Trên cao	1			
	C3. Tây Hồ Tây <sup>2)</sup>	2,1	1,2	1,7	0,8	Trên cao	1		L4	
	C4. Bưởi	3,6	1,5	3,4	1,7	Ngầm	1			
	C5. Quán Ngựa	5,2	1,6	5,1	1,7	Ngầm	1		L5	
	C6. Bách Thảo	6,4	1,2	6,4	1,3	Ngầm	1			
	C7. Hồ Tây	7,3	0,9	7,1	0,7	Ngầm	1			
	C8. Hàng Đậu	8,3	1,0	8,2	1,1	Ngầm	1	●	L1	
	C9. Hồ Hoàn Kiếm <sup>2)</sup>	9,8	1,5	9,7	1,5	Ngầm	1			●
	C10. Trần Hưng Đạo	10,9	1,1	10,9	1,2	Ngầm	1		L3	●
	C11. Cầu Dền	11,8	0,9	11,9	1,0	Ngầm	2			●
	C12. Bách Khoa	13,0	1,2	13,1	1,2	Ngầm	2	●	L1	●
	C13. Kim Liên <sup>2)</sup>	-	-	13,8	0,7	Ngầm	2			
	C13. Chùa Bộc <sup>2)</sup>	14,4	1,4	14,6	0,8	Ngầm	2			
	C14. Ngã Tư Sở	15,9	1,5	15,9	1,3	Ngầm	2			
C15. Thượng Đình	16,8	0,9	16,8	0,9	Ngầm	2		L2A	L4	

<sup>1</sup> Nghiên cứu khả thi Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội Tuyến số 1 (Đoạn: Yên Viên – Hà Nội – Ngọc Hồi) 2008, và Tuyến 2 (Đoạn: Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo) 2008), HRB và TEDI South, 2008.

<sup>2</sup> Vị trí các ga đề xuất được dự án của JICA này điều chỉnh và đã được Ban chỉ đạo chấp thuận (xem chi tiết Báo cáo cuối cùng Phần 1, Chương 4).

Hình 1.1 Mạng lưới UMRT và các tuyến của dự án (Tuyến 1 và Tuyến 2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 1.3 Cơ sở của dự án

#### 1) Giới thiệu khái niệm TOD

1.7 Hà Nội có mật độ dân số đô thị thuộc loại cao nhất trên thế giới – 272 người/ha tại các quận bên ngoài và 404 người/ha tại quận trung tâm như Hoàn Kiếm – so với mức 86 người/ha ở Paris, 62 người/ha ở Luân Đôn, và 370 người/ha ở Hồng Kông. Mật độ dân số cao như vậy thường đi kèm với khái niệm phát triển đô thị mới gọi là phát triển theo hướng vận tải công cộng (TOD) và thể hiện độ dài chuyển đi trung bình ngắn (dưới 7km). Đặc điểm thuận lợi này là do yếu tố lịch sử. Tuy nhiên, khi thu nhập ngày càng tăng và lối sống thay đổi thì người dân có xu hướng chuyển ra ngoại thành sinh sống – do bị tác động bởi điều kiện xuống cấp tại trung tâm đô thị và bị hấp dẫn bởi các khu dân cư hiện đại đang xuất hiện ở ngoại vi thành phố.

1.8 Thách thức đặt ra cho Hà Nội là phải khôi phục được các quận nội thành cũ trở thành các khu dân cư được thiết kế tốt, nằm gần các đầu mối vận tải công cộng tốt và kết nối thuận tiện với các tổ hợp thương mại, dịch vụ cá nhân, các cơ sở y tế và giải trí. Các khu đất trống trong nội thành là cơ sở lý tưởng để thúc đẩy mô hình TOD nhưng cần có cam kết chính sách mạnh mẽ nhằm thiết lập phương pháp phát triển tạo điều kiện cho doanh nghiệp thực hiện các hoạt động điều chỉnh đất và xây dựng lại quanh các nhà ga UMRT. Các nhà ga này đóng vai trò là điểm đầu mối cho cộng đồng, là nơi nhu cầu trước mắt của họ có thể được đáp ứng tại chỗ.

1.9 UMRT là động lực chính thúc đẩy thực hiện TOD. Quyết định xây dựng ba Tuyến đường sắt và một Tuyến BRT thể hiện sự quyết tâm của UBND Hà Nội trong việc xây dựng một thành phố theo hướng vận tải công cộng. Định hướng dài hạn là có hệ thống vận tải công cộng với ba cấp chức năng, cụ thể là (i) hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn có tốc độ cao gồm đường sắt và BRT, (ii) hệ thống có năng lực trung bình gồm các tuyến xe buýt chính yếu và thứ yếu; và (iii) hệ thống hỗ trợ gồm các loại phương tiện cỡ nhỏ của khu vực tư nhân. Mặc dù UMRT được kỳ vọng sẽ đóng vai trò trực xương sống về giao thông vận tải nhưng xe buýt vẫn là phương thức vận tải công cộng đường bộ quan trọng nhất, kể cả trong tương lai, phục vụ các khu vực không thuộc mạng lưới UMRT hoặc cung cấp các dịch vụ trung chuyển cho hệ thống này.

1.10 Khái niệm TOD phải và có thể áp dụng được ở các loại khu đô thị khác nhau tại đó cần những mô hình can thiệp khác nhau (xem Bảng 1.2).

**Bảng 1.2 Định hướng phát triển đô thị cho Hành lang Vận tải UMRT tại Hà Nội**

Mục	Trung tâm đô thị	Ven Trung tâm	Ngoại ô/ Lân cận
Ý tưởng phát triển	<ul style="list-style-type: none"> <li>Môi trường trung tâm đô thị hấp dẫn, thuận tiện cho người đi bộ</li> <li>Trung tâm thương mại, du lịch của thủ đô cũng như quốc tế với các công trình tiện ích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trung tâm đô thị hiện đại /hình thành nút giao thuận tiện cho người đi bộ</li> <li>Các trung tâm đô thị thương mại cạnh tranh với các tiện ích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trung tâm đô thị hiện đại /hình thành đầu mối thuận tiện cho người đi bộ</li> <li>Các trung tâm đô thị thương mại cạnh tranh với các tiện ích</li> </ul>
Hình thái đô thị	Phát triển khu đô thị gắn kết với các ga vận tải	Cụm đô thị của trung tâm/phát triển nút giao theo loại vận tải	Phát triển trung tâm đô thị đơn theo ga trung chuyển
Sử dụng đất & Mật độ	Thương mại và kinh doanh với mật độ cao cho mục đích phát triển các công trình sử dụng hỗn hợp	Phát triển mật độ cao hơn dọc theo tuyến vận tải C+ M và sử dụng hỗn hợp	C+M sử dụng hỗn hợp theo phát triển mật độ cao tại trung tâm đô thị với ga trung chuyển
Mạng lưới đường bộ	Đường phân phối và đường gom mật độ cao với mạng lưới cho người đi bộ	Trục mật độ trung bình, mạng lưới đường gom, đường nhánh	Trục mật độ hạn chế, mạng lưới đường gom, đường nhánh
Các dịch vụ trung chuyển	Mạng lưới đường đi bộ nối với các ga kết hợp vận tải theo đoạn	Các dịch vụ liên kết các công trình liên phương thức (ITF) với các phương thức vận tải khác (xe buýt, taxi, xe máy)	Các dịch vụ trung chuyển ITF và các dịch vụ xe buýt tại ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

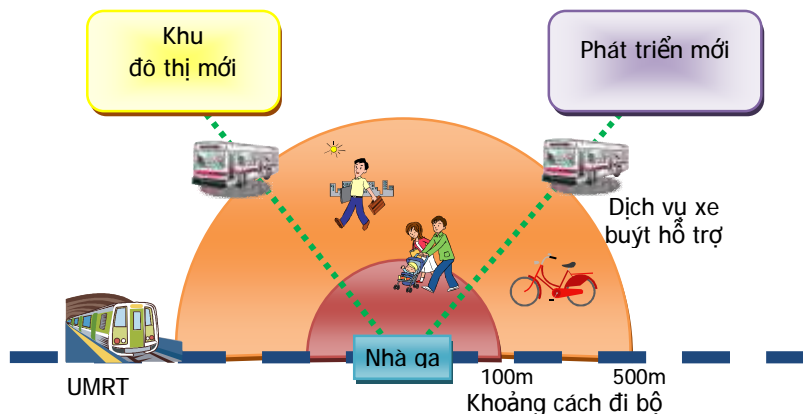
## 2) Hình thành và phát triển gắn kết các hành lang vận tải UMRT

1.11 Các Tuyến UMRT 1 và 2 của Hà Nội đã được định hình. Cả hai tuyến đều sử dụng đất đô thị bao gồm cả khu vực vùng ngoại ô và nông thôn. Sử dụng đất khác tại các khu vực ga yêu cầu cần phải có phương pháp phát triển phù hợp với các hoạt động kinh tế-xã hội và tính cơ động của người dân, trong khi đó, cả 2 tuyến này đều được kỳ vọng sẽ thúc đẩy việc hình thành và quản lý phát triển “Hành lang Vận tải UMRT” theo phương thức gắn kết.

1.12 Việc phát triển gắn kết các tuyến UMRT đóng vai trò quan trọng nhằm tối ưu hóa tính thuận tiện cho người sử dụng UMRT. Do việc gắn kết các ga của các tuyến có vai trò quan trọng, dự án này đặc biệt chú trọng đến việc lập quy hoạch phù hợp cho các khu vực có các tuyến giao nhau.

1.13 Việc gắn kết toàn bộ hệ thống vận tải công cộng (UMRT, BRT và xe buýt) của Hà Nội chính là bước quan trọng nhằm đạt được phần đảm nhận phương thức cao hơn đối với vận tải công cộng. Nếu không gắn kết tốt, thì số lượng chuyển đi hàng ngày có được sẽ bị phân chia giữa xe buýt và UMRT – thiệt hại cho cả đường sắt và xe buýt. Khi hoạt động khai thác 2 phương thức vận tải này được gắn kết với nhau thì địa bàn phục vụ trong thành phố sẽ được mở rộng hơn, cả 2 phương thức đều được lợi nhờ việc chia sẻ thị trường rộng lớn hơn thay vì cạnh tranh với nhau. Phạm vi dịch vụ rộng hơn cũng giúp cải thiện khả năng tiếp cận và tính cơ động của người dân, giảm chi phí và những bất cập tại các điểm trung chuyển.

Hình 1.2 Ý tưởng phát triển theo hướng vận tải công cộng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 3) Ý kiến và mong muốn của người dân về việc sử dụng UMRT

2. HAIMUD đã thực hiện Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình và điều tra người sử dụng các công trình từ tháng 6 đến tháng 8 năm 2009 nhằm thu thập số liệu về đặc điểm chuyến đi và đánh giá của người dân về nhu cầu sử dụng các phương thức giao thông khi đưa các tuyến UMRT vào khai thác. Đối tượng Điều tra phỏng vấn hộ gia đình là người dân thành phố trong khi đối tượng khảo sát người sử dụng các công trình gồm cả người không sinh sống ở thành phố như người lao động, khách hàng và sinh viên, những người có mặt ở khu vực khảo sát vì lý do riêng nào đó. Điều tra phỏng vấn hộ gia đình phỏng vấn người dân trong phạm vi 1.000 m tính từ ga trong khi khảo sát người sử dụng các công trình chỉ giới hạn trong vòng bán kính 500 m. Điều tra Phỏng vấn hộ gia đình đã phỏng vấn 2.056 hộ gia đình với 6.059 mẫu trong khi Khảo sát phỏng vấn người sử dụng công trình khảo sát 257 công trình với 1.325 mẫu. Ý kiến, mong muốn và khả năng sẵn sàng chi trả để sử dụng UMRT được khái quát như sau:

- (a) **Mối quan tâm ngày càng lớn về sử dụng xe máy do suy giảm chất lượng không khí và an toàn giao thông:** Về môi trường GTVT hiện nay, hầu hết người dân sử dụng xe máy thay vì sử dụng xe buýt. Nhiều người quan tâm tới ô nhiễm không khí và ùn tắc giao thông. Ngoài ra, người dân sống ở khu vực phía đông Hà Nội (quận Long Biên và huyện Gia Lâm) có ít cơ hội tới trung tâm đô thị hơn ở xa các trung tâm hơn và do ùn tắc giao thông trên cầu Chương Dương.
- (b) **Khả năng sẵn sàng chi trả để sử dụng UMRT:** Trên 90% số người được phỏng vấn mong muốn được sử dụng UMRT trong tương lai. Người dân cho rằng đây là phương thức giao thông hiện đại, thuận tiện và an toàn. Người sử dụng xe máy hiện nay muốn đi bộ tới các ga UMRT.
- (c) **Đễ dàng tiếp cận UMRT:** Lý do chính khiến người dân ngại UMRT là sự phụ thuộc của người dân vào xe máy, đặc biệt là tiếp cận trực tiếp từ nhà tới nơi đến và sự không thuận tiện khi chuyển sang các phương thức khác. Cải thiện điều kiện đi bộ và công trình chuyển đổi phương thức thuận tiện sẽ giúp giải quyết các yếu tố bất lợi này.
- (d) **Cải thiện khả năng tiếp cận Khu Phố Cổ:** Các khu vực nhà ga trong trung tâm thành phố, đặc biệt là ga Hồ Hoàn Kiếm có thể sẽ trở thành một điểm dừng chân quen thuộc. Hiện tại Khu Phố Cổ có rất nhiều khách vắng lại ra vào khu vực này do đây là khu thương mại lâu đời và là nơi thu hút lao động. Với việc đưa vào khai thác UMRT, người dân mong muốn rằng tình hình trong khu vực sẽ khác so với tình hình hiện nay ở ga Nam Cầu Long Biên, nơi thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông do họp chợ gần đó và do các nút giao cắt đường bộ, dẫn tới tình trạng mất trật tự trong khu vực.
- (e) **Các trung tâm thương mại/kinh tế-xã hội mới tại và quan các ga UMRT:** Các ga phổ biến khác như ga Hà Nội, Gia Lâm và Giáp Bát sẽ rất có tiềm năng thu hút người sử dụng do đây là trung tâm dịch vụ đô thị của vùng đồng thời cũng là đầu mối giao thông của thành phố để di chuyển tới các khu vực khác. Sẽ có rất nhiều người sử dụng các nhà ga này đến từ các vùng lân cận quanh Hà Nội và các tỉnh thành giáp ranh khi có nhiều dịch vụ thương mại đa dạng hơn. Do đó, các nhà ga này dự kiến sẽ phát triển không chỉ trở thành những đầu mối giao thông của thành phố mà còn là các trung tâm kinh doanh và thương mại của các khu vực ngoại thành.
- (f) **Hài hòa với điều kiện kinh tế-xã hội và thiết kế đô thị của khu vực:** Mặc dù phát triển các loại hình dịch vụ đô thị mới tại khu vực xung quanh nhà ga rất được kỳ vọng song cần được phát triển trên nguyên tắc không phá vỡ hiện trạng sử dụng đất và các công trình đô thị hiện tại. Ví dụ như có nhiều bệnh viện và trường đại học tập trung quanh khu vực ga Bạch Mai nên việc cải thiện môi trường đi bộ, bãi đỗ xe và loại hình kinh doanh thương mại là rất cần thiết để củng cố các công trình này. Đối với trường hợp các nhà ga gần khu vực Hồ Tây, cần chú trọng tới khoảng không gian mở. Cũng cần phải lưu ý tới thiết kế các ga gần các công viên lớn để phù hợp với các hoạt động vui chơi, giải trí.

## 2 TÁC ĐỘNG TỪ PHÁT TRIỂN GẮN KẾT

2.1 Tác động từ phát triển gắn kết UMRT và đô thị được chia thành các nhóm như (i) cải thiện giao thông, (ii) cải thiện điều kiện kinh tế – xã hội, và (iii) cải thiện điều kiện sống và tiện ích đô thị.

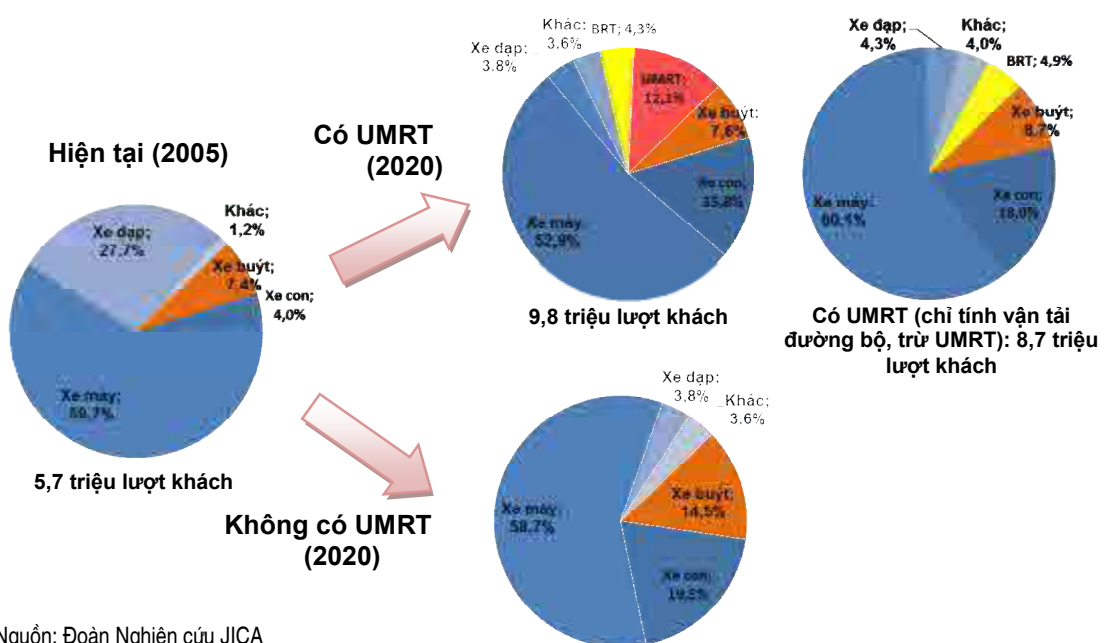
2.2 Tác động trực tiếp từ phát triển UMRT là tăng lượng hành khách trên các tuyến UMRT. UMRT sẽ làm đa dạng phương thức vận tải phục vụ người dân theo hướng nghiêng về vận tải công cộng (xem Hình 2.1). Có thể ước tính khoảng 12% người dân (tương đương 1,2 triệu lượt khách) sẽ sử dụng UMRT làm phương tiện đi lại chính.

2.3 Dựa trên kết quả phân tích nhu cầu giao thông cũng như các quy hoạch định hướng đề xuất về phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, Đoàn Nghiên cứu JICA đã điều chỉnh lại và dự báo số chuyến đi trong tương lai cho (i) trường hợp cơ sở trong đó số chuyến đi được ước tính dựa trên Nghiên cứu HAIDEP (không có phát triển đô thị gắn kết) và (ii) phát triển đô thị gắn kết tại các khu vực ga (Xem Bảng 2.1 và Bảng 2.2).

2.4 Tổng số lượt chuyến đi trong trường hợp phát triển đô thị gắn kết được ước tính trên cơ sở xem xét việc phát triển mạng lưới đường mới, điều kiện sử dụng đất quanh khu vực ga được đề xuất trong các quy hoạch định hướng. Theo kết quả điều tra phỏng vấn, hầu hết người sử dụng ga xung quanh khu vực ga trong bán kính 500m thích đi bộ còn người sử dụng ngoài khoảng cách đi bộ đó sẽ sử dụng xe buýt nếu điều kiện đi bộ và dịch vụ xe buýt được cải thiện. Vì vậy tỉ phần đảm nhận phương thức sẽ tăng do chuyển từ sử dụng xe máy hiện nay sang đi bộ và sử dụng vận tải công cộng trong tương lai.

2.5 Về tỉ phần phương thức để tiếp cận tới các ga của tuyến UMRT số 1, đi bộ và xe buýt chiếm trên 30%. Khả năng tiếp cận khi đi bộ và tính thuận tiện từ xe buýt và phương thức trung chuyển UMRT khác được ưu tiên hơn việc xây dựng khu đỗ xe, đặc biệt là ở các khu trung tâm thương mại. Đối với tuyến UMRT số 2, do hầu hết các ga đều nằm ngầm dưới đường trục chính nên việc trung chuyển với xe buýt và các tuyến UMRT khác là các vấn đề cần được ưu tiên.

Hình 2.1 Thay đổi về tỷ phần phương thức vận tải



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



**Bảng 2.1 Dự báo tổng lượt hành khách và tỷ phần phương thức của Tuyến UMRT 1 năm 2020**

Ga Tuyến UMRT 1		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết							
			Tổng	Theo phương thức						
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	Tàu hỏa	UMRT
V1	Yên Viên	32.500	37.000	16.800	400	4.500	2.400	12.800	100	0
V2	Cầu Đuống	32.900	37.400	14.300	400	8.300	4.700	9.800	0	0
V3	Đức Giang	7.500	10.900	4.600	200	2.800	1.100	2.200	0	0
V4	Gia Lâm	42.000	50.900	24.000	400	2.400	3.600	20.300	100	0
V5	Bắc Cầu Long Biên	3.900	4.600	2.100	200	400	200	1.800	0	0
V6	Nam Cầu Long Biên	48.200	53.300	7.900	200	9.300	5.200	23.800	0	7.000
V7	Phùng Hưng	7.800	0	0	0	0	0	0	0	0
V8	Ga Hà Nội	44.100	57.100	24.100	100	7.700	3.200	10.400	1.700	9.800
V9	CV Thống Nhất	30.700	32.800	6.200	400	4.400	2.500	5.000	0	14.200
V10	B.V. Bạch Mai	12.800	7.500	3.300	100	1.500	600	2.000	0	0
V11	Phương Liệt	100	4.200	1.100	100	1.000	300	1.800	0	0
V12	Giáp Bát	18.100	20.400	9.000	300	1.500	600	9.000	0	0
V13	Hoàng Liệt	7.800	12.800	6.100	100	2.300	1.000	3.200	0	0
V14	Văn Điển	600	11.300	3.300	200	2.500	1.100	4.200	0	0
V15	Vĩnh Quỳnh	18.600	15.900	3.700	400	2.200	1.700	7.800	0	0
V16	Ngọc Hồi	29.600	34.200	7.300	600	8.700	4.900	12.700	0	0
<b>Tổng</b>	<b>(số lượt)</b>	<b>337.200</b>	<b>390.200</b>	<b>134.600</b>	<b>3.900</b>	<b>59.900</b>	<b>33.000</b>	<b>126.200</b>	<b>2.000</b>	<b>30.500</b>
	<b>(%)</b>	-	<b>100,0</b>	<b>34,5</b>	<b>1,0</b>	<b>15,4</b>	<b>8,5</b>	<b>32,3</b>	<b>0,5</b>	<b>7,8</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 2.2 Ước tính tổng lượt hành khách và tỷ phần phương thức của Tuyến UMRT 2 năm 2020**

Ga tuyến UMRT 2		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết						
			Tổng	Theo phương thức					
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	UMRT
C1	Nam Thăng Long	39.480	83.790	4.090	320	2.600	1.930	74.840	0
C2	Ngoại Giao Đoàn	3.890	8.440	5.310	470	1.680	940	40	0
C3	Tây Hồ Tây	13.930	25.710	3.110	190	920	770	0	20.740
C4	Buổi	11.890	21.660	3.200	180	2.530	1.170	14.570	0
C5	Quần Ngựa	10.470	16.790	2.360	350	2.260	1.530	3.700	6.590
C6	Bách Thảo	5.970	11.680	3.450	380	2.500	1.310	4.040	0
C7	Hồ Tây	6.130	10.620	1.670	460	1.850	820	5.810	0
C8	Hàng Đậu	36.100	71.720	2.140	270	1.160	590	32.010	35.550
C9	Hồ Hoàn Kiếm	3.310	6.170	3.180	1.110	1.470	410	0	0
C10	Trần Hưng Đạo	11.310	19.420	2.220	670	970	360	11.410	3.790
C11	Cầu Dền	7.020	11.430	1.020	310	1.190	490	8.420	0
C12	Bách Khoa	13.170	24.300	1.840	360	1.620	770	2.770	16.950
C13	Kim Liên	4.600	8.260	3.660	730	2.190	730	950	0
C14	Chùa Bộc	4.610	7.450	2.720	470	2.290	1.540	440	0
C15	Ngã Tư Sở	4.030	6.380	1.430	160	710	430	3.650	0
C16	Thượng Đình	8.010	17.580	520	120	790	540	870	14.740
<b>Tổng</b>	<b>(số lượt)</b>	<b>317.800</b>	<b>351.410</b>	<b>41.910</b>	<b>6.550</b>	<b>26.740</b>	<b>14.340</b>	<b>163.520</b>	<b>98.350</b>
	<b>(%)</b>	-	<b>100,0</b>	<b>11,9</b>	<b>1,9</b>	<b>7,6</b>	<b>4,1</b>	<b>46,5</b>	<b>28,0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.6 Tác động kinh tế – xã hội sẽ tăng nếu tăng cơ hội phát triển đô thị quanh khu vực nhà ga và trên dọc tuyến. Tại khu vực thương mại trung tâm, sẽ phải tăng cường khả năng tiếp cận, cụ thể là các khu vực trong phạm vi 500m từ nhà ga, và nâng cao các cơ hội phát triển tại khu thương mại trung tâm hiện có. Ở khu vực ngoại thành, các trung tâm đô thị mới như Tây Hồ Tây, Gia Lâm và Giáp Bát sẽ được phát triển, đồng thời tiến hành phát triển các khu đô thị mới tại các vị trí dễ dàng tiếp cận ga UMRT. Ngoài ra, cũng cần tạo thêm các cơ hội mới về phát triển không gian đô thị nhằm cho các hoạt động kinh tế gắn kết với phát triển công trình ngầm.

2.7 Phân bố dân cư cũng sẽ đa dạng hơn nhờ có phát triển UMRT. Sẽ có thêm nhiều cơ hội bố trí dân cư ở khu vực ngoại thành nhờ vào khả năng tiếp cận tốt hơn, môi trường sống tốt hơn đạt được từ phát triển đô thị gắn kết, từ đó giảm mật độ dân số ở khu thương mại trung tâm (xem Bảng 2.3 và Hình 2.2).

2.8 Cũng sẽ có thêm nhiều cơ hội việc làm, không chỉ ở khu vực thương mại trung tâm và còn ở khu vực ngoại thành, dọc các tuyến UMRT, nếu như đẩy mạnh được các dự án phát triển gắn kết về thương mại, kinh doanh. Ước tính sẽ bố trí được khoảng 700.000 việc làm quanh các nhà ga UMRT của Tuyến 1 và Tuyến 2 (xem Bảng 2.3 và Hình 2.3).

2.9 Ngoài việc cải thiện điều kiện giao thông và phát triển kinh tế – xã hội, môi trường sống cũng được cải thiện nhờ (i) cải tạo đường bộ và hạ tầng quanh nhà ga, (ii) đẩy mạnh các dự án tái phát triển đô thị ở khu vực thương mại trung tâm, và (iii) xúc tiến các dự án đô thị mới ở khu vực ngoại thành.

2.10 Về lâu dài, việc phát triển gắn kết giữa UMRT và đô thị sẽ góp phần cải thiện hình ảnh và môi trường đô thị nhờ (i) giảm ô nhiễm không khí, (ii) tăng không gian mở và cây xanh quanh nhà ga, và (iii) tạo dựng hình ảnh hiện đại quanh nhà ga.

**Hình 2.2 Ví dụ về phát triển gắn kết ở ngoại thành  
(Ga Aobadai, Tuyến Tokyu Denentoshi, Kanagawa, Nhật Bản)**



**Hình 2.3 Ví dụ về phát triển gắn kết khu vực công trình đường sắt  
(Khu ga đường sắt quốc gia Shiodome, Tokyo, Nhật Bản)**



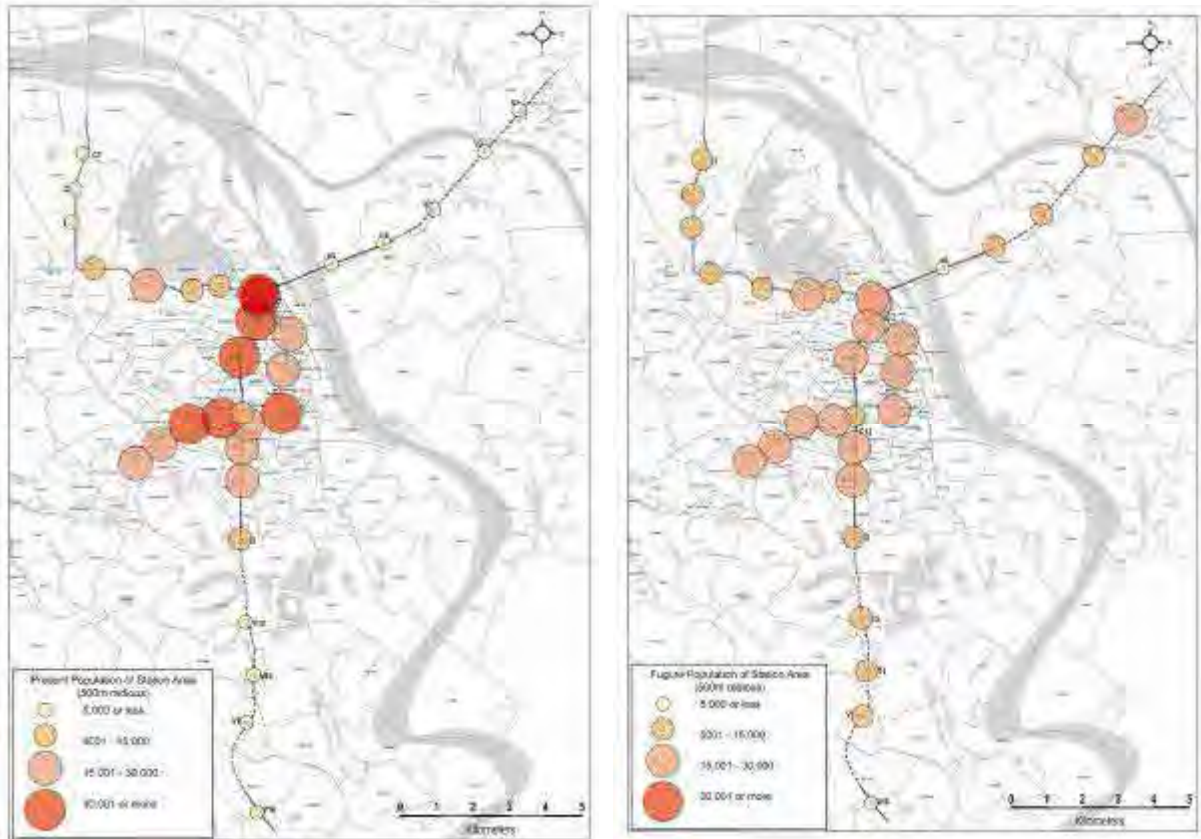
Nguồn: ĐS quốc gia, Nhật Bản

**Bảng 2.3 Dân số và số người đi làm ước tính trong phạm vi bán kính 500m khu vực các ga**

TT.	Bán kính 500m quanh ga	Dân số			Số người đi làm		
		Hiện tại	UMRT gắn kết với phát triển đô thị		Hiện tại	UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có		Không	Có
V1	Yên Viên	3.980	7.000	16.000	3.878	8.000	13.400
V2	Cầu Đuống	3.127	7.300	7.900	2.226	5.700	6.800
V3	Đức Giang	4.805	8.400	8.900	2.599	4.500	9.100
V4	Gia Lâm	5.974	8.800	9.500	4.414	4.400	38.800
V5	Bắc Cầu Long Biên	4.119	4.700	4.700	2.499	2.400	5.000
V6	Nam Cầu Long Biên	33.563	28.500	28.500	19.753	32.400	34.700
V7	Phùng Hưng	34.704	25.200	25.200	20.853	32.000	35.600
V8	Hà Nội	31.561	23.600	23.600	21.161	24.800	49.100
V9	C.V. Thống Nhất	13.352	12.400	12.600	5.226	7.500	8.300
V10	B.V. Bạch Mai	24.044	19.100	19.100	10.224	13.700	14.400
V11	Phương Liệt	21.999	21.200	21.200	9.239	9.600	11.100
V12	Giáp Bát	6.128	14.200	15.000	2.493	4.100	45.300
V13	Hoàng Liệt	2.659	8.200	11.200	1.985	4.700	12.000
V14	Văn Điển	4.520	9.900	11.900	2.461	12.700	15.900
V15	Vĩnh Quỳnh	420	3.600	10.400	738	1.200	23.700
V16	Ngọc Hồi	176	2.200	4.500	538	2.700	5.900
C1	Nam Thăng Long	1.998	5.100	5.100	1.263	1.300	1.300
C2	Ngoại Giao Đoàn	410	6.600	6.600	306	41.600	45.700
C3	Tây Hồ Tây	0	8.600	8.600	0	82.100	86.200
C4	Bưởi	11.542	13.300	13.300	4.554	7.400	7.700
C5	Quần Ngựa	21.411	13.500	13.800	6.205	6.000	7.200
C6	Bách Tháo	12.925	17.900	17.900	7.329	6.800	7.200
C7	Hồ Tây	10.286	13.500	13.500	8.445	9.000	9.500
C8	Hàng Đậu	31.374	24.400	24.400	22.350	25.100	27.000
C9	Hồ Hoàn Kiếm	23.516	16.200	16.200	29.039	38.700	40.600
C10	Trần Hưng Đạo	23.681	17.100	17.100	33.531	48.800	53.300
C11	Cầu Dền	37.260	27.300	28.800	16.705	24.500	27.800
C12	Bách Khoa	19.092	14.300	14.400	9.030	11.600	12.600
C13	Kim Liên	41.233	17.900	17.900	12.631	9.300	9.300
C14	Chùa Bộc	30.189	27.000	28.200	10.980	14.300	19.000
C15	Ngã Tư Sở	23.022	17.700	17.700	9.180	12.100	13.700
C16	Thượng Đình	16.894	15.300	16.500	5.170	8.000	9.400
	Tổng tuyến 1	195.131	204.500	230.200	110.287	170.500	329.000
	Tổng tuyến 2	304.833	255.700	260.000	176.717	346.500	377.400
	Tổng tuyến 1 & 2	499.963	460.200	490.200	287.004	517.000	706.400

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

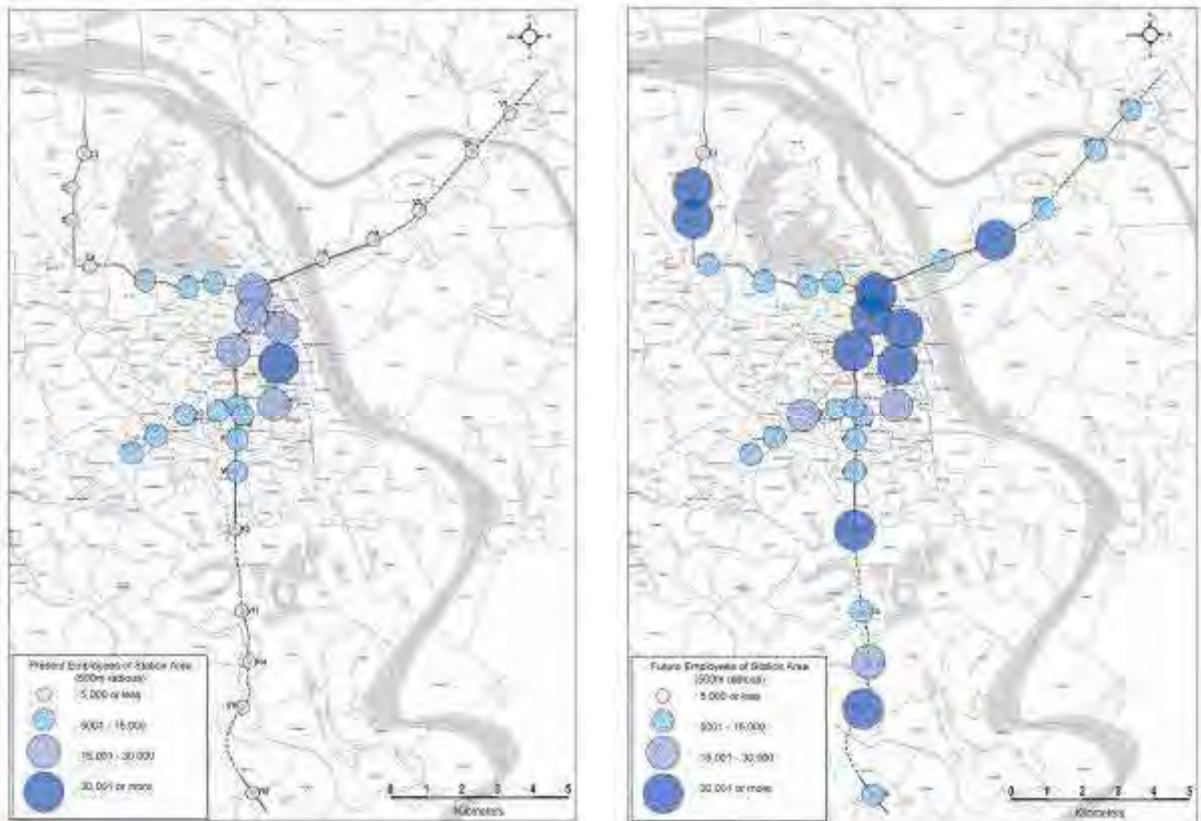
Hình 2.4 Phân bố các ga UMRT tuyến 1 và tuyến 2



Hiện tại

Tương lai

Hình 2.5 Phân bố lao động trong khu vực các ga UMRT Tuyến 1 và 2



Hiện tại

Tương lai

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3 VỊ TRÍ CÁC GA UMRT VÀ HƯỚNG TUYẾN

3.1 Vị trí các ga và hướng tuyến của Tuyến 1 và Tuyến 2 được rà soát để xác định cụ thể khu vực ga quy hoạch dựa trên các tiêu chí sau:

- (i) Có khả năng trung chuyển tốt để thu hút hành khách, thể hiện ở việc kết nối tốt giữa ga Tuyến 1 và ga của các tuyến UMRT khác.
- (ii) Tạo điều kiện phát triển hiệu quả khu vực nhà ga, góp phần vào việc “phát triển theo hướng vận tải khối lượng lớn”, phát huy cơ hội phát triển dịch vụ đô thị tại khu vực nhà ga đó.
- (iii) Khả năng giảm nhẹ tác động tiêu cực do vị trí nhà ga gây ra.

3.2 Dựa trên những tiêu chí này, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất các vị trí ga phù hợp nhằm phát huy hiệu quả sử dụng UMRT và giá trị đất xung quanh khu vực ga. Sau thời gian thảo luận kéo dài với các cơ quan hữu quan, một số vị trí ga và hướng tuyến được điều chỉnh so với Nghiên cứu Khả thi, cụ thể như sau:

- (i) Để bảo tồn cảnh quan cầu Long Biên và cải thiện khả năng tiếp cận giữa các ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2 (ga Nam Cầu Long Biên và ga Hàng Đậu) trong Khu Phố cổ, đề xuất dịch chuyển hướng tuyến mới cách cầu Long Biên hiện nay 186 m về phía Bắc. Ga Nam Cầu Long Biên (V6) được thống nhất đặt gần ga Hàng Đậu (C8) nhằm đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa 2 ga và khai thác tiềm năng phát triển Khu phố Cổ trong tương lai.
- (ii) Để cải thiện khả năng tiếp cận giữa các ga Tuyến 1 (Ga Hà Nội) và Tuyến 3, đề xuất điều chỉnh vị trí các ga. Cần kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo về phía tây. Đề xuất giữ lại ga Hà Nội hiện nay bằng cách di chuyển sang một khu khác và khai thác nhà ga như một công trình văn hoá và lịch sử.
- (iii) Để giảm thiểu tác động tiêu cực về văn hoá và môi trường đối với đền Ngọc Sơn, UBNDTP Hà Nội kết luận dịch chuyển ga về phía Nam sau khi xin ý kiến của Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch và Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội. Ngoài ra, tên ban đầu là ga “Đền Ngọc Sơn” đã được đổi thành ga “Hồ Hoàn Kiếm”.

3.3 Tất cả vị trí ga và hướng tuyến được rà soát theo một số tiêu chí về mặt thiết lập vị trí phát triển khu vực ga phù hợp như trong Bảng 3.1 và Bảng 3.2.

**Bảng 3.1 Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 nhà ga thuộc Tuyến UMRT 1**

Ga trên tuyến UMRT 1	Các vấn đề về phát triển nhà ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Cụ ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực	Góc	Đề xuất	
V1. Yên Viên	--	Tạo điều kiện sử dụng đất nông nghiệp ở phía bắc	Cần cải tạo làng ở phía trước nhà ga	0,0	-0,1	135 (đ) / 5 (b)
V2. Cầu Đuống	--	--	--	1,7	2,1	260 (n)
V3. Đức Giang	--	--	--	2,0	1,5	--
V4. Gia Lâm	--	--	--	1,7	1,7	45 (đ)
V5. Bắc Cầu Long Biên	Đường tiếp cận đã quy hoạch	Phối hợp với dự án phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy	Bảo tồn khu phố cổ và cầu Long Biên	1,4	1,6	175 (b) / 140 (t)
V6. Nam Cầu Long Biên	Nối với ga C8 (Hàng Đậu) của Tuyến 2	Nâng cao tính hấp dẫn của khu phố cổ và môi trường cầu Long Biên		2,0	2,5	90 (n) / 350 (t)
V7. Phùng Hưng	--	--	--	1,1	0,6	40 (n)

Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội, Việt Nam  
**BÁO CÁO CUỐI CÙNG: TÓM TẮT**

Ga trên tuyến UMRT 1	Các vấn đề về phát triển nhà ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Cự ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực	Gốc	Đề xuất	
V8. Hà Nội	Nối với nhà ga của tuyến 3	Trung tâm đô thị mới, cửa ngõ của Hà Nội	Bảo tồn hợp lý nhà ga Hà Nội hiện tại	1,2	1,4	205 (n) / 30 (t)
V9. C.V. Thống Nhất	Nối với ga C12 (Bách Khoa) của Tuyến 2	Không gian mở hấp dẫn, một trong những nút giao quan trọng	--	1,6	1,5	60 (n)
V10. B.V. Bạch Mai	--	--	--	0,9	0,9	--
V11. Phương Liệt	--	--	--	0,9	0,9	--
V12. Giáp Bát	Nối với bến xe phía nam	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới (Doi Dam)	--	1,5	1,6	135 (n) / 65 (t)
V13. Hoàng Liệt	--	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch	2,5	2,2	170 (b)
V14. Văn Điển	--	--	--	1,4	1,1	--
V15. Vĩnh Quỳnh	--	Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới (Doi Dam)	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch	1,4	1,4	60 (n)
V16. Ngọc Hồi	Nối với nhà ga đường sắt cao tốc	(Hài hòa với dự án phát triển đô thị mới)	--	2,8	2,8	--

Ghi chú: (b) bắc, (n) nam, (đ) đông, (t) tây

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 3.2 Các vấn đề và vị trí đề xuất của 16 ga thuộc Tuyến UMRT 2**

Ga trên tuyến UMRT 2	Các vấn đề về phát triển ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch			Nhận xét đề xuất	Cự ly		Chiều dài và hướng điều chỉnh so với NCKT
	Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực		Gốc	Đề xuất	
C1. Nam T. Long	Nối với bãi trông giữ xe đề xuất	--	--	--	0,0	0,0	--
C2. Ngoại Giao Đoàn	--	Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	Gắn kết với quy hoạch phát triển đô thị hiện có	Phối hợp với dự án phát triển đô thị (đang xây dựng)	1,0	0,9	--
C3. Tây Hồ Tây	Nối với ga Tuyến 4 (BRT) và CAT đề xuất	Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	Gắn kết với quy hoạch phát triển đô thị hiện có	Phối hợp với dự án phát triển đô thị	0,9	0,8	100 (b)
C4. Bưởi	Nối với nút giao đường bộ đã quy hoạch	--	--	--	1,6	1,7	--
C5. Quán Ngua	Nối với ga Tuyến 5	--	--	Phối hợp với dự án quy hoạch đường trục (Hoàng Hoa Thám – Thụy Khuê)	1,7	1,7	--
C6. Bách Thảo	--	--	--	--	1,3	1,3	--
C7. Hồ Tây	--	Vấn đề kế hoạch phát triển nhà quốc hội	--	--	0,7	0,7	--
C8. Hàng Đậu	Nối với ga V6 (Nam Cầu Long Biên)	Đồng bộ với dự án công viên Hàng Đậu (bãi trông giữ xe ngầm)	--	--	1,1	1,1	--
C9. Hồ Hoàn Kiếm	Nối với bến xe Bờ Hồ	Đồng bộ với quy hoạch phát triển của công ty điện lực	Giảm thiểu tác động tiêu cực đến Ngọc Sơn, hồ Hoàn Kiếm	--	1,5	1,5	60 (n)
C10. Trần Hưng Đạo	Nối với ga Tuyến 3	--	--	Nghiên cứu Khả thi giai đoạn 2 đã được Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và TEDI-South thực hiện. Ga Kim Liên mới được bổ sung.	1,0	1,2	--
C11. Cầu Dền	--	--	--		1,0	1,0	--
C12. Bách Khoa	Nối với Tuyến 1 V9 (C.V. Thống Nhất)	--	--		1,2	1,2	--
C13. Kim Liên	--	Gắn kết với tái phát triển KTT Kim Liên	--		-	0,7	--
C13. Chùa Bộc	--	--	--		1,4	0,8	200 (t)
C14. Ngã Tư Sở	--	Dự án xây dựng chợ	--		1,5	1,3	--
C15. Thượng Đình	Nối với ga Tuyến 2A	--	--		0,9	0,9	--

Ghi chú: (b) bắc, (n) nam, (đ) đông, (t) tây

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 4 CÁC QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG CHO CÁC TUYẾN 1 VÀ 2

### 4.1 Mục tiêu và nội dung của Quy hoạch

4.1 Quy hoạch định hướng nhằm đề xuất hướng phát triển tổng thể của ga và khu vực ga, bao gồm quy hoạch ngắn hạn và dài hạn. Cần đạt được phát triển gắn kết ở mức độ và giai đoạn nhất định. Trong quy hoạch định hướng, 32 ga được đề xuất<sup>1</sup> (xem Bảng 4.1) cụ thể như sau:

- (i) Phát triển và cải tạo vật chất nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thông suốt giữa các ga.
- (ii) Phát triển và chỉnh trang đô thị nhằm cải thiện điều kiện sống và kích thích tiềm năng phát triển kinh tế xã hội và bảo tồn văn hoá.
- (iii) Quản lý và khai thác gắn kết với các tuyến UMRT khác và dịch vụ vận tải công cộng và hệ thống vận hành khác.
- (iv) Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị.

**Bảng 4.1 Hợp phần phát triển gắn kết khu vực ga**

Nhóm	Hợp phần	Ví dụ công trình và dịch vụ
1. Phát triển và cải tạo cơ sở vật chất kỹ thuật	a. Xây dựng và chỉnh trang các đường tiếp cận	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Xây dựng các trục đường nối xung quanh ga (phục vụ xe buýt, taxi, xe hơi, xe máy)</li> <li>• Cải tạo đường nhánh và đường dân sinh (vd: vỉa hè, chiếu sáng, biển báo, v.v.)</li> </ul>
	b. Xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công trình lớn/vừa, bến xe khách liên tỉnh, cảng hàng không thành phố, bến đỗ (cho xe buýt, taxi, xe ôm)</li> </ul>
	c. Xây dựng khu đỗ xe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Khu đỗ xe trên mặt đất, nhà đỗ xe, khu đỗ xe ngầm</li> </ul>
	d. Xây dựng mạng lưới đường đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vỉa hè, tuyến phố đi bộ, cầu vượt bộ hành trong và ngoài ga, hầm bộ hành.</li> </ul>
2. Phát triển và cải tạo đô thị	a. Phát triển công trình công ích công cộng	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Không gian mở cho các hoạt động nghỉ ngơi, đợi xe, nhà vệ sinh, đồn công an, bộ thông tin, biểu tượng thành phố/công trình điểm nhấn.</li> </ul>
	b. Phát triển hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ngành nghề kinh doanh &amp; thương mại mới, các tiện ích văn hóa, cung cấp dịch vụ công cộng &amp; hành chính</li> </ul>
	c. Thúc đẩy hoạt động thương mại và kinh doanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cửa hàng bán lẻ mới, kinh doanh dịch vụ thành phố,</li> <li>• Khách sạn và trung tâm giải trí mới,</li> <li>• Toà nhà văn phòng, gồm các dịch vụ công cộng.</li> </ul>
	d. Phát triển nhà và khu dân sinh	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nhà cao tầng và cơ chế quản lý chung,</li> <li>• Khu vực nhà ở trung và thấp tầng.</li> </ul>
	e. Cải thiện điều kiện sống	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đổi mới đô thị thông qua việc phát triển các tuyến đường và hạ tầng,</li> <li>• Hạ tầng khu vực và cải thiện các tiện ích.</li> </ul>
3. Quản lý và khai thác	a. Quản lý giao thông vận tải	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dịch vụ và bến xe buýt gom khách,</li> <li>• Dịch vụ phương tiện gom khách khu vực (vận tải bán công cộng)</li> <li>• Kiểm soát và quản lý giao thông khu vực</li> </ul>
	b. Cải thiện dịch vụ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hệ thống vé chung,</li> <li>• Mã thiết kế biển báo chung.</li> </ul>
4. Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị	a. Hạn chế kiểm soát phát triển	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phòng chống thiên tai</li> <li>• Bảo tồn giá trị lịch sử,</li> <li>• Xây dựng nhà cao tầng,</li> <li>• Cơ hội phát triển ngầm</li> </ul>
	b. Đồng bộ với quy hoạch sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sử dụng vào mục đích thương mại &amp; kinh doanh,</li> <li>• Dân sinh / hỗn hợp,</li> <li>• Mục đích sử dụng khác (công cộng, giáo dục, tiện ích), mật độ phù hợp.</li> </ul>
	c. Xem xét thiết kế đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tạo điểm nhấn đô thị,</li> <li>• Thiết kế đô thị hài hoà với khu vực hiện tại</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>1</sup> Nghiên cứu vẫn giữ Quy hoạch định hướng Ga Phùng Hưng (V7) để tham khảo mặc dù đã bỏ ga này. Thực tế có 31 ga.

Hình 4.1 Ví dụ về cơ sở vật chất kỹ thuật ga UMRT của Nhật Bản







Nhà ga



Bãi đỗ xe

Công trình trung chuyển



Vé chung cho vận tải công cộng



Cửa soát vé tự động



Nhà chờ xe buýt và hành lang cho người đi bộ



Lối đi chung

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2 Tuyến UMRT 1 và 2 sẽ chạy qua các khu vực khác nhau như KTMTT (hầu hết đất đai đã được xây dựng và đô thị hoá), khu vực ngoại vi (thường xuyên xảy ra cảnh ùn tắc giao thông và đô thị hoá nhanh chóng), khu vực ngoại ô (không có điều kiện tiếp cận các dịch vụ đô thị). Tại KTMTT, dự kiến UMRT sẽ có tác dụng khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội xung quanh ga, còn tại khu vực ngoại vi, sẽ góp phần làm giảm ùn tắc giao thông và tạo điều kiện đi lại thuận tiện cho người dân trong các hoạt động thường nhật. Phát triển đường sắt tại khu vực ngoại ô sẽ có tác dụng lớn đến việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông thôn sang đất thành thị, khuyến khích các hoạt động phát triển, khuyến khích người dân sinh sống trong các khu đô thị mới, v.v.

4.3 Dự án đã đề xuất quy hoạch định hướng cho 31 ga thuộc Tuyến UMRT1 và 2. Quy hoạch định hướng chỉ ra ý tưởng phát triển, sử dụng đất trong tương lai, các dự án mang tính phát triển gắn kết. Ngoài ra, phát triển phân kỳ trên cơ sở giai đoạn phát triển và tính khả thi cũng được đề xuất, như vậy sẽ dễ nhận biết được các dự án UMRT cần thiết tối thiểu để phát triển và khai thác cũng như các dự án khuyến nghị để phát triển đô thị gắn kết trong khu vực xung quanh ga.

4.4 Dự kiến các quy hoạch định hướng cho 31 ga sẽ được đưa vào Quy hoạch Tổng thể Thủ đô Hà Nội. Việc thiết lập mạng lưới UMRT sẽ cho phép phát triển một đô thị theo hướng phát triển vận tải công cộng, và khuyến khích các hoạt động phát triển đô thị. Phát triển UMRT là yếu tố quan trọng để đạt được tầm nhìn cho Thủ đô Hà Nội là một “đô thị nén với đặc trưng là mặt nước, cây xanh và văn hoá” đã được đề xuất trong HAIDEP.

4.5 Sau khi Ban Chỉ đạo phê duyệt quy hoạch định hướng tháng 5 năm 2010, thành phố đã tiếp tục triển khai nghiên cứu kỹ thuật thiết kế chi tiết tuyến UMRT 1 – Giai đoạn 1 Dự án xây dựng UMRT. Một số điều chỉnh trong Thiết kế chi tiết và phản hồi của HAIMUD về thiết kế chi tiết như sau:

- (i) Vào tháng 11 năm 2010, Thành phố đã kết luận bỏ ga Phùng Hưng (V7) do quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Tuy nhiên, Báo cáo này vẫn giữ quy hoạch định hướng của ga Phùng Hưng để tham khảo.
- (ii) Tháng 12 năm 2010, thành phố đã điều chỉnh hướng tuyến của tuyến UMRT từ ga Nam Cầu Long Biên tới Ngọc Hồi dựa trên Nghiên cứu kỹ thuật thiết kế chi tiết. Cần lưu ý rằng thiết kế kỹ thuật trong đó đề cập cụ thể về hướng tuyến nên được tham khảo trong hồ sơ Thiết kế Chi tiết dự án xây dựng UMRT.

## 4.2 Quy hoạch định hướng các khu vực ga trung chuyển

### 4.2.1 Ga Gia Lâm và Tuyến 1 kéo dài / khu vực ga bến xe Gia Lâm (tuyến 1-V4)

4.6 Ga Gia Lâm nắm giữ hai vai trò quan trọng: (i) có chức năng như ga đầu mối liên tỉnh của Hà Nội, và (ii) là trung tâm của khu vực đô thị Gia Lâm đang phát triển nhanh. Điều này nói lên rằng nơi đây sẽ là nơi đổ về của hành khách liên tỉnh và nội thị và tiềm năng phát triển đô thị tại và quanh ga sẽ tăng đáng kể. Để duy trì vai trò là trung tâm thành phố, ga và khu vực xung quanh cần được quy hoạch trên quan điểm toàn diện hơn. Để đảm nhiệm vai trò đó, bến xe khách liên tỉnh Gia Lâm cần được di chuyển về gần khu vực ga hơn, và mạng lưới đường nội bộ tương ứng cần được xây dựng để gắn kết phát triển đô thị trong dự án Khu đô thị mới Ngọc Thụy gần đó.

**Bảng 4.2 Khung phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	5.974	8.800	9.600
	Đi làm	4.414	4.400	38.800
	Đi học	1.908	1.600	1.700
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	42.000	50.900

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.7 Các vấn đề cần làm rõ ở khu vực ga Gia Lâm như sau:

- (i) Điều chỉnh đường hướng phía nam đã được phê duyệt (tối thiểu): Để cải tạo đường vào ga từ phía bắc, đề xuất xây dựng ITF phía bắc. Điều này rất cần thiết phải được HAUPA và UBND quận Long Biên điều chỉnh tuyến đường phía bắc đã được UBND quận Long Biên phê duyệt trong quy hoạch phía bắc quận.
- (ii) Di chuyển các cơ sở của TCT ĐSVN (dài hạn): Do khu vực này là một trong những hạt nhân đô thị của khu vực ven đô Hà Nội, nên TCT ĐSVN phải quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng đất và di chuyển các hoạt động hiện nay của mình (chủ yếu là bãi đầu máy toa xe và ga lập tàu) đi nơi khác.
- (iii) Chuyển đổi mục đích sử dụng đất (dài hạn): Mục đích sử dụng đất chủ yếu trong khu vực xung quanh ga Gia Lâm phải được chuyển đổi từ “đất công nghiệp” (theo quy hoạch quận Long Biên) sang “đất thương mại và dịch vụ.”

**Bảng 4.3 Danh sách dự án cho khu vực ga Gia Lâm (V4)**

Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng(000US\$)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính				
			Quy mô	Biện pháp						
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình LPT phía Bắc	14.100	m <sup>2</sup>	761	9.731	14.100 m <sup>2</sup>	Thu hồi đất	TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>	TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>
	SF-IM-2*	Công trình LPT phía Nam	2.700	m <sup>2</sup>	146		2.700 m <sup>2</sup>		TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>	TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>
	SF-SE-1	Quảng trường vào ga	6.900	m <sup>2</sup>	552		6.900 m <sup>2</sup>		TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>	TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Bắc	300	m <sup>2</sup>	780		-		TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>	TCT ĐSVN/ UBND TPHN <sup>1)</sup>
	SF-EV-1*	Thang máy	2	Đvị	200		-		TCTĐSVN	UBND TPHN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	1	Đvị	300		-		TCTĐSVN	UBND TPHN
	PT-BS-1	Bến xe buýt	2	Đvị	10		-		TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Lối đi ngang cho người đi bộ	1	Đvị	10		-		SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-2	Lối đi ngang cho người đi bộ	1	Đvị	10		-		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường nhánh (w=36,0m) <sup>2)</sup>	1.370	m	3.151		64.800 m <sup>2</sup>		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-NR-2*	Xây dựng đường nhánh (w=26,0m)	330	m	561		8.600 m <sup>2</sup>		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	820	m	221		-		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.960	m	2.156		-		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-2	Cải tạo đường vào chính	320	m	352		-		SGTVTHN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe phía Bắc	6.200	m <sup>2</sup>	248	1.214	6.200 m <sup>2</sup>	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBND TPHN
	RD-NR-3	Xây dựng đường nhánh (w=36,0m) <sup>2)</sup>	420	m	966		700 m <sup>2</sup>		SGTVTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3-5 năm sau)	UR-1	Tái phát triển khu nhà xưởng của TCTĐSVN <sup>3)</sup>	20	ha	Sẽ được tính toán	Sẽ được tính toán	-	-	UBNDHN/ Tư nhân	TCTĐSVN/Tư nhân
	SF-IM-3	Công trình trung chuyển liên phương thức phía Nam	8.000	m <sup>2</sup>			8.000 m <sup>2</sup>	Thu hồi đất từ DNNN	TCTĐSVN	TCTĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân
	SF-SE-2	Quảng trường vào ga phía Nam	6.500	m <sup>2</sup>			6.500 m <sup>2</sup>		TCTĐSVN	TCTĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân
	SF-CP-2	Khu đỗ xe phía Nam	5.000	m <sup>2</sup>			5.000 m <sup>2</sup>		SGTVTHN	TCTĐSVN/ UBNDHN/ Tư nhân
	BT-1	Xây dựng bến xe khách mới <sup>4)</sup>	1,5	ha			15.000 m <sup>2</sup>		TRAMOC	UBND TPHN/ Tư nhân
	ND-1	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 1) <sup>5)</sup>	41	ha			41ha	LA/LR	Tư nhân	Tư nhân
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-2	Tái phát triển khu dân cư hiện có tại xã Gia Thụy	9	ha	Sẽ được tính toán	Sẽ được tính toán	9ha	LA/LR	UBNDHN/ Tư nhân	UBNDHN/ Tư nhân
	UR-3	Tái phát triển bến xe liên tỉnh Gia Lâm	1,8	ha			-	-	TRAMOC/ Tư nhân	UBNDTPHN/Tư nhân
	UR-4	Tái phát triển khu dân cư hiện có	8	ha			8ha	LA/LR	UBNDHN/ Tư nhân	UBNDTPHN/ Tư nhân
	ND-2	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 2) <sup>5)</sup>	73	ha			73ha	LA/LR	Tư nhân	Tư nhân

Ghi chú: DNNN = Doanh nghiệp nhà nước, La = Thu hồi đất, LR = Tái điều chỉnh đất

Các dự án tối thiểu có đánh dấu \* được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

1) TCTĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan tới ga.

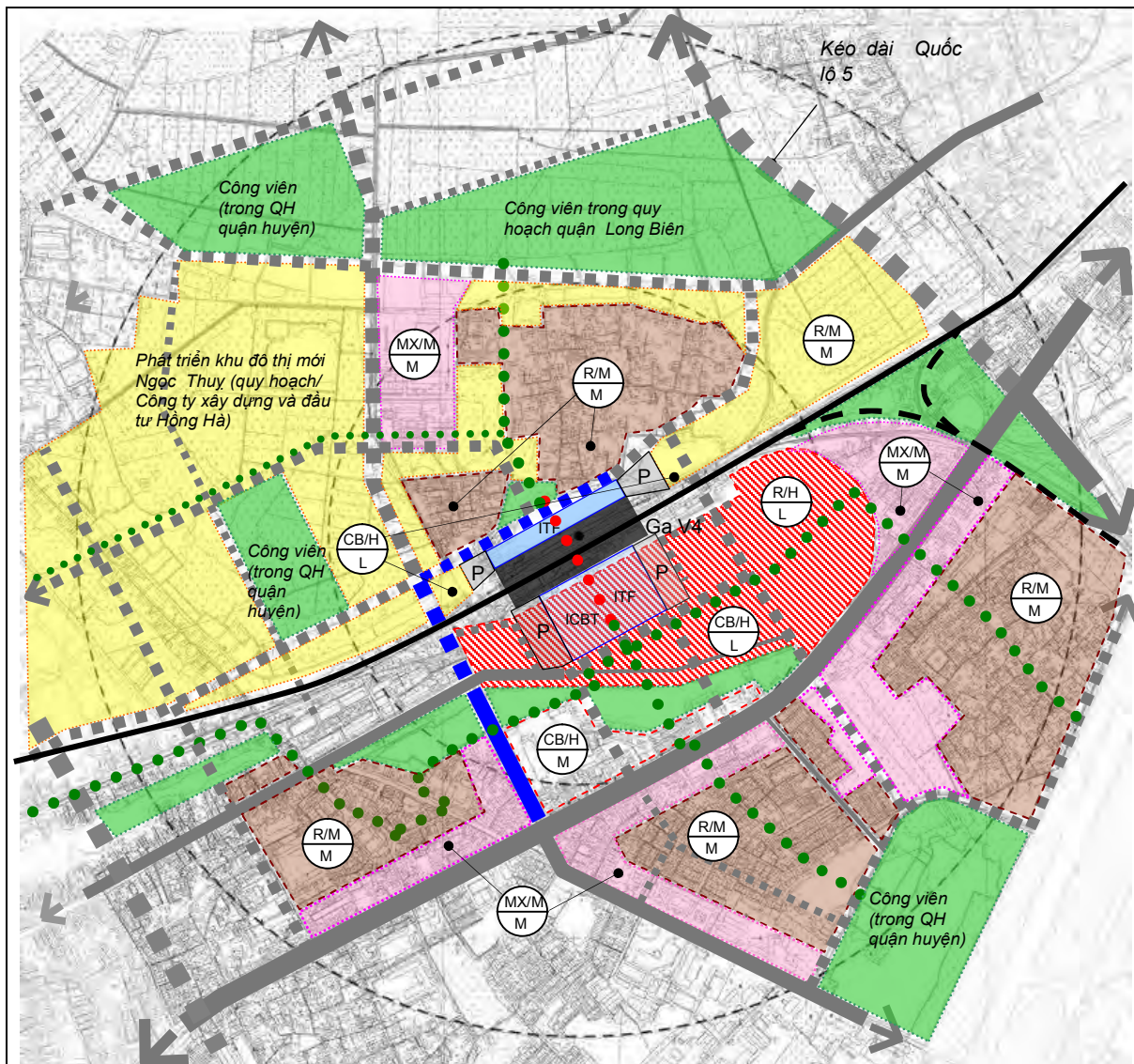
2) Cần thảo luận việc tái điều chỉnh hướng tuyến đường trong Quy hoạch Quận huyện với SQHKTHN.

3) Cần tham vấn với TCTĐSVN về các vấn đề kỹ thuật và SQHKTHN về việc tái điều chỉnh Quy hoạch Quận huyện.

4) Cần tham vấn với TRAMOC về việc di dời bến xe khách.

5) Cần tham vấn với SQHKTHN và chủ đầu tư để điều chỉnh mạng lưới đường và quy hoạch sử dụng đất của khu đô thị mới

Hình 4.2 Quy hoạch định hướng dài hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)

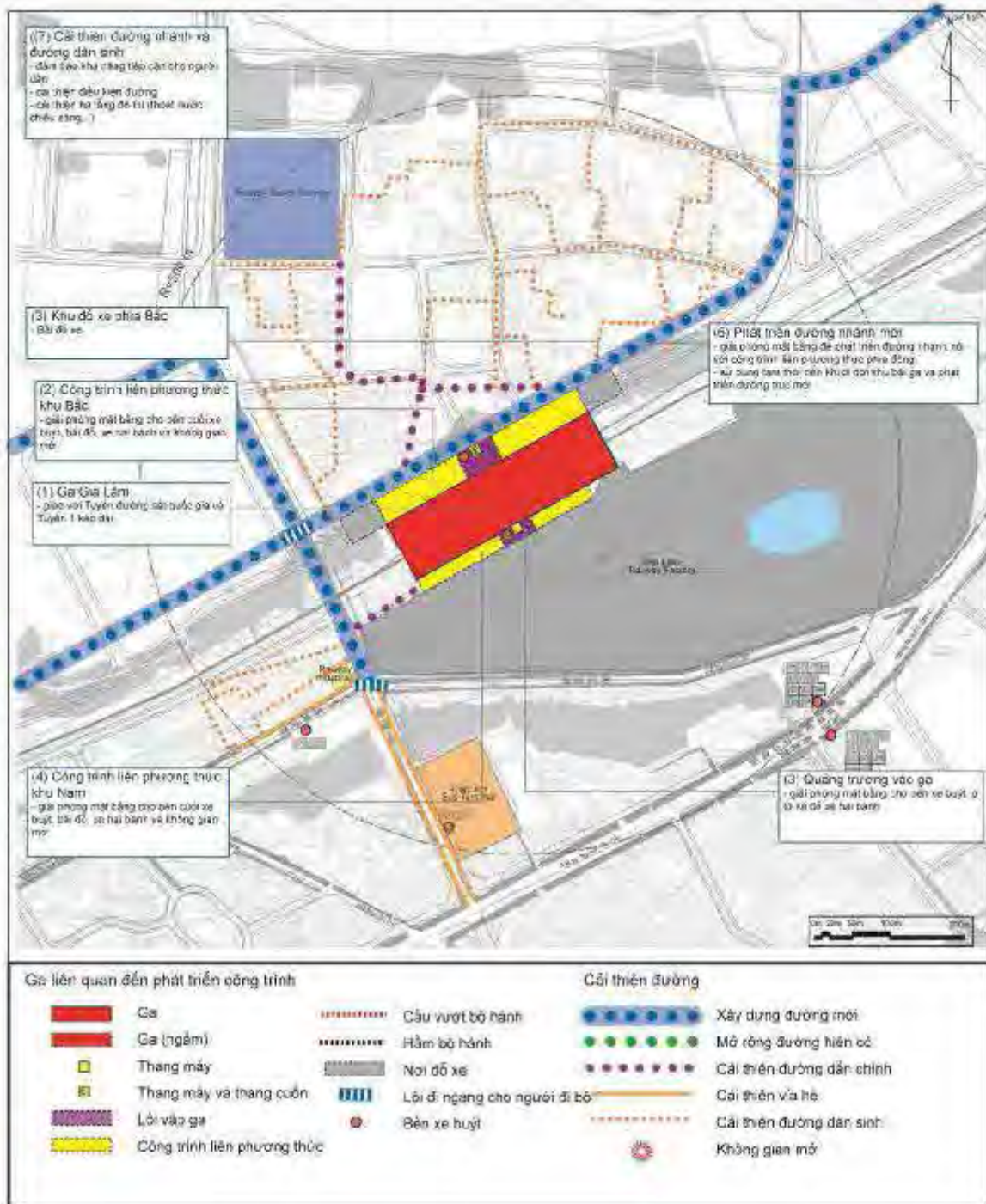


**Chú thích**

	Đất thương mại, dịch vụ - cấp quận		Đất cơ quan
	Đất thương mại cấp khu vực		Đất văn hóa, giải trí
	Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ		Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp
	Đất ở mới		Đất quân đội
	Đất ở hiện hữu		Đất công viên, không gian mở, thể thao
	Đất công trình công cộng trong đơn vị ở (Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...)		Đất di tích
	Đất giáo dục		Đất hạ tầng kỹ thuật (bến xe, các công trình HTKT đầu mối)
	Đất bệnh viện, trung tâm y tế..		Đất mặt nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.3 Quy hoạch định hướng ngắn hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4.2.2 Khu vực ga Nam Cầu Long Biên và ga Hàng Đậu (tuyến 1-V6 và tuyến 2-C8)

4.8 Khu vực ga thuộc hai ga này có thể hình thành một khu vực đầu mối phát triển chung ở cửa ngõ phía bắc của Trung tâm Lịch sử Hà Nội, nơi được đề xuất xây dựng công trình trung chuyển thuận tiện và không gian mở hấp dẫn. Hai ga này giữ vai trò làm “cửa ngõ phía Bắc vào Khu Phố cổ.” Trước đây Khu Phố cổ còn một cửa có tên “Ô Quan Chưởng”, hiện còn giữ được ở sườn phía đông cuối phố Hàng Chiếu. Hai ga này nên là biểu tượng cửa ngõ cho khu vực này.

4.9 Mặt khác, có thể khuyến khích phát triển đường trục chính thành đường ven Khu Phố cổ song song với việc xây dựng hệ thống đường ray Tuyến 1 và tái phát triển đô thị dọc theo trục đường ven mới được đề xuất. Với những loại hình dịch vụ đô thị mới, việc tái phát triển đô thị này có thể có tác dụng khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội, song cũng cần xem xét đến vấn đề phát triển hài hoà với Khu Phố cổ về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Ngoài ra, cần cải thiện khả năng tiếp cận bến xe buýt Long Biên để mang lại sự thuận tiện và an toàn cho hành khách.

**Bảng 4.4 Khung phát triển khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	33.563	28.500	28.500
	Đi làm	19.753	32.400	34.700
	Đi học	7.032	6.700	6.700
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	48.200	53.300

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.5 Khung phát triển khu vực ga Hàng Đậu (C8)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	31.374	24.000	24.400
	Đi làm	22.350	25.000	27.000
	Đi học	10.175	7.000	7.000
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	57.000	71.700

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.10 Các vấn đề cần làm rõ ở khu vực ga Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu như sau:

- (i) Điều chỉnh hướng tuyến qua sông Hồng và vị trí ga (tối thiểu): hướng tuyến và vị trí đề xuất trong đó cầu đường sắt mới bắc qua sông Hồng cách cầu Long Biên 200m. Phương án này khác với đề xuất trong NCKT (30 mét về phía Bắc cầu Long Biên). Cần đạt được sự đồng thuận giữa các bên liên quan, đặc biệt là BGTVT và TCTĐSVN và có ý kiến phê chuẩn chính thức của Thủ Tướng.
- (ii) Xây dựng đường dưới/dọc theo đường sắt trên cao (tối thiểu): khi đường sắt trên cao được xây dựng, không gian bên dưới đường sắt trên cao có thể sử dụng để xây dựng đường trục chính. Phố Phùng Hưng sẽ được mở rộng và một tuyến đường mới từ Tháp nước Hàng Đậu đến phố Yên Phụ cũng sẽ được xây dựng. Kế hoạch xây dựng các tuyến đường này cần đồng bộ với việc xây dựng UMRT nên cần phối hợp với Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội và Sở Giao thông Vận tải để phê duyệt phát triển đường mới.
- (iii) Điều chỉnh quy hoạch xây dựng bãi đỗ xe ngầm và tái phát triển tháp nước (tối thiểu): Để phát triển đường sắt UMRT và các ga (trên cao và ngầm), cần điều chỉnh các quy hoạch phát triển lân cận. Trong trường hợp quy hoạch phát triển khu đỗ xe ngầm, cần

tái điều chỉnh vị trí cổng vào ga, và công trình ngầm cho người đi bộ dẫn tới ga Hàng Đậu. Trường hợp Tháp nước Hàng Đậu, dự kiến sẽ tái phát triển thành bảo tàng. Do mạng lưới tuyến đường xung quanh tháp nước sẽ được cải tạo nên không gian xung quanh tháp nước cần có kế hoạch đảm bảo tiếp cận an toàn.

- (iv) Tái phát triển đô thị các công trình nằm trong khu vực quân sự (ngắn và trung hạn): Ông đề xuất để xây dựng quảng trường vào ga hầu hết thuộc đất của quân đội. Cần bàn thảo với các bên chủ sở hữu quyền sử dụng đất và nghiên cứu tính khả thi cho dự án tái phát triển đô thị liên quan đến khu vực ga này.
- (v) Quản lý giao thông Khu Phố cổ (dài hạn): để có thể tạo điều kiện tiếp cận an toàn và thuận tiện quanh khu vực ga thì giao thông và hoạt động đỗ xe cần được kiểm soát chặt và hạn chế. Cần xây dựng quy hoạch quản lý giao thông Khu Phố cổ và khu vực quanh hồ Hoàn Kiếm ở cấp quy hoạch thành phố.



**Bảng 4.6 Danh sách dự án cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8)**

Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng (000 USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính			
			Quy mô (m <sup>2</sup> )	Biện pháp					
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành <sup>2)</sup>	3.900	m	10.140	-	-	TCTĐSVN/BDĐSĐTHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/ UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-PU-1*	Hầm bộ hành	1.500	m	9.000	-	-	BDĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-EV-1*	Thang máy	9	đv	900	-	-	TCTĐSVN/ BĐSĐTHN	TCTĐSVN/ UBNDTPHN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	1	đv	300	-	-	TCTĐSVN/ BĐSĐTHN	TCTĐSVN/ UBNDTPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	5	đv	25	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	SF-PC-3	Cải tạo đường ngang qua phố Hàng Than	1	đv	10	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	SF-CP-1*	Xây dựng bãi đỗ xe ngầm (quy hoạch)	32.800	m <sup>2</sup>	32.800	-	-	SGTVTHN	Tư nhân
	RD-NR-1*	Xây dựng đường mới <sup>3)</sup>	270	m	432	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-WR-1*	Mở rộng phố Phùng Hưng	680	m	476	2.100	Thu hồi đất	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	10	m	1.000	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-SE-2	Cổng vào ga tại vườn hoa	4.200	m <sup>2</sup>	25.200	4.200	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBNDTPHN/ Tư nhân
	SF-PC-1	Cải tạo đường ngang qua phố Quán Thánh	1	đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-PC-2	Cải tạo đường ngang qua phố Phùng Hưng	1	đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-EV-2	Thang máy trong cổng vào ga	2	đv	200	-	-	BĐSĐTHN	UBNDTPHN <sup>3)</sup>
	SF-ES-2	Thang cuốn trong cổng vào ga	2	Đvị	600	-	-	BĐSĐTHN	UBNDTPHN <sup>3)</sup>
	RD-MA-2	Cải tạo đường nhánh	500	m	550	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	9.800	m	2.646	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-2	Cải tạo vỉa hè	850	m	230	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	15.900	m	6.678	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	LEI-1	Công viên tháp nước Hàng Đậu	4.000	m <sup>2</sup>		800	Thu hồi đất	UBNDHN	UBNDTPHN
C Trung hạn (3-5 năm sau)	SF-SE-1	Quảng trường vào ga phía đông ga Nam Cầu Long Biên	5.000	m <sup>2</sup>	30.000	5.000	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBND TPHN
	TM-1	Phát triển mạng lưới đường đi bộ	1.200	m		-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN

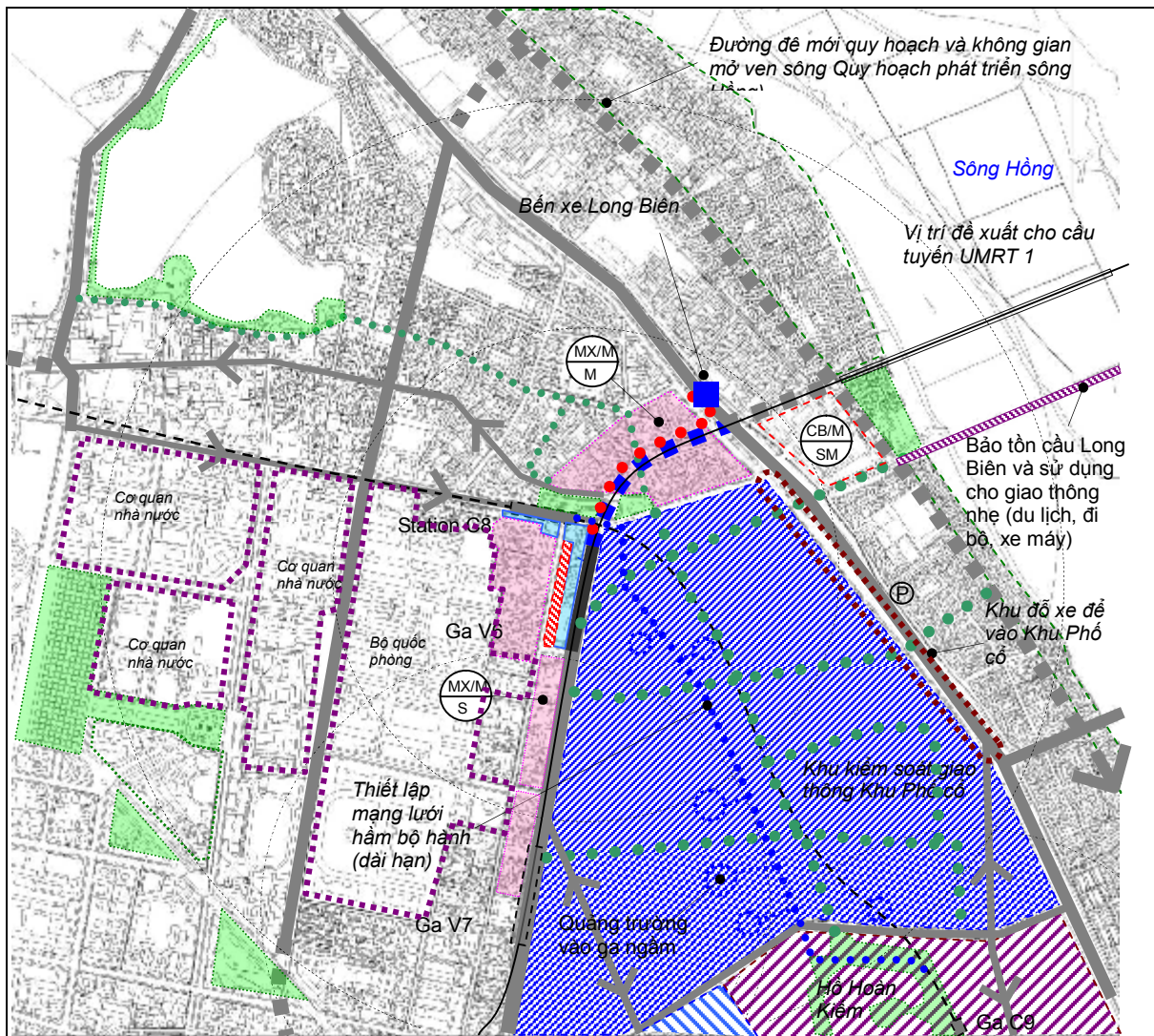
Các dự án tối thiểu được đánh dấu \* được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

1) TCTĐSVN và UBNDHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn nghiên cứu JICA đề xuất TCTĐSVN sẽ xây dựng ITF như một dự án xây dựng công trình liên quan đến ga.

2) Nên xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao từ ga Nam Cầu Long Biên đến bến xe Long Biên.

3) Cần xây dựng một đường mới dưới đường sắt trên cao từ phố Quán Thánh tới Yên Phụ.

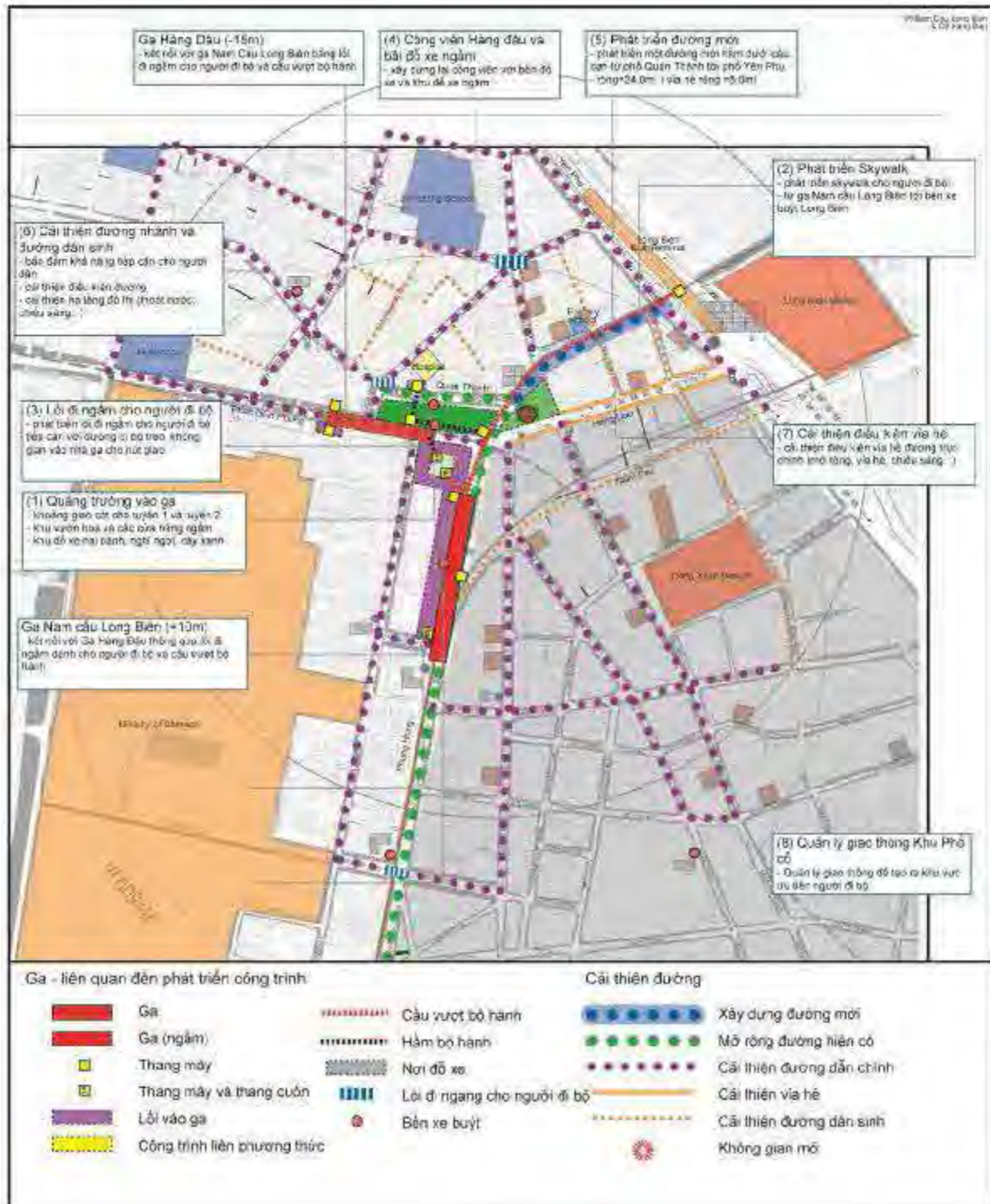
Hình 4.4 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Chú thích	
	Đất thương mại, dịch vụ cấp quận
	Đất thương mại cấp khu vực
	Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ
	Đất ở mới
	Đất ở hiện hữu
	Đất công trình công cộng trong đơn vị ở (Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...)
	Đất giáo dục
	Đất bệnh viện, trung tâm y tế..
	Đất cơ quan
	Đất văn hóa, giải trí
	Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp
	Đất quân đội
	Đất công viên, không gian mở, thể thao
	Đất di tích
	Đất hạ tầng kỹ thuật (bến xe, các công trình HTKT đầu mối)
	Đất mặt nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.5 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 4.2.3 Khu vực ga Hà Nội (Tuyến 1-V8) và khu vực ga Tuyến 3

4.11 Ga Hà Nội được đề xuất nằm tại chính giữa sân ga lập tàu cũ của TCT ĐSVN nhằm đảm bảo khả năng kết nối với ga của tuyến UMRT 3. Việc bố trí khu vực ga sẽ tuân theo trục đường chính là phố Lê Duẩn (QL1) và tạo hai cổng cho cả hai ga thuộc hai tuyến 1 và 3. Các đường phụ, công trình trung chuyển xe buýt, và dịch vụ xe buýt gom khách cũng sẽ được cung cấp để giao thông được thông suốt trong khu vực, bên cạnh việc cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga. Hợp phần tái phát triển đô thị phi đường sắt sử dụng hỗn hợp có thể tạo ra một nút đô thị mới cho Hà Nội, và cũng hài hoà với Khu Phố Pháp lịch sử về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Phát triển khu vực ga sẽ khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị và cải thiện điều kiện sống trong quận Đống Đa nơi có những khu vực dân cư tập trung đông đúc.

4.12 Khu vực có tiềm năng được ưu tiên là một khu đất của TCT ĐSVN (khoảng 11ha). Kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo cũng là một dự án trọng yếu về ngắn hạn nhằm tạo được sự gắn kết giữa khu đông và tây của tuyến đường sắt. Cổng vào chính của ga sẽ được bố trí tại cả sườn phía đông hướng ra Khu Phố Pháp và sườn phía tây hướng ra Quận Đống Đa. Các công trình liên phương thức và liên quan tới ga cần được xây dựng bên trong khu đất của TCT ĐSVN. Những khu dân cư đông đúc của quận Đống Đa dần sẽ được cải thiện và sẽ khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị xây dựng những toà nhà trung và cao tầng để phục vụ mục đích thương mại và các khu dân cư mới.

**Bảng 4.7 Khung phát triển khu vực ga Hà Nội (V8)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số quanh ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	31.561	23.600	23.600
	Đi làm	21.161	24.800	49.100
	Đi học	7.464	5.100	5.100
Số hành khách (lượt HK/ngày)		-	44.100	57.100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.13 Các vấn đề cần làm rõ ở ga Hà Nội như sau:

- (i) Điều chỉnh vị trí ga Trần Hưng Đạo thuộc Tuyến 3 (ngắn hạn): ga thuộc Tuyến UMRT 3 đã được quy hoạch nằm tại vị trí cách ga Hà Nội 300 mét. Như đã đề cập, vị trí ga này được đề xuất chuyển gần về với ga Tuyến 1 nếu xem xét vấn đề kỹ thuật.
- (ii) Kéo dài phố Trần Hưng Đạo về phía Tây (ngắn hạn): Hiện tại những phố kết nối giữa khu đông và tây của tuyến đường sắt quốc gia chỉ có ở hai điểm cắt: i) Phố Hai Bà Trưng – Nguyễn Khuyến (cách ga Hà Nội 400m về phía Bắc) và ii) phố Khâm Thiên (cách ga Hà Nội 600m về phía Nam). Kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo sẽ góp phần không chỉ cải thiện tình trạng ùn tắc giao thông quanh các điểm giao cắt với đường sắt mà còn gắn kết các khu vực bị chia cắt với trung tâm thành phố.
- (iii) Bảo tồn kiến trúc nhà ga Hà Nội hiện có (ngắn hạn): Do kiến trúc nhà ga Hà Nội hiện có là một trong những công trình mang tính lịch sử của Hà Nội với thiết kế có sự kết hợp giữa phong cách Nga và Pháp, nên đề xuất di chuyển và cải tạo thành công trình công cộng ví dụ như viện bảo tàng. Vấn đề này cần được các bên liên quan bao gồm UBND TPHN, TCT ĐSVN và các cơ quan liên quan về lịch sử, kiến trúc, v.v. thảo luận và thống nhất. Đồng thời cần tham khảo ý kiến của người dân về vấn đề này.

**Bảng 4.8 Danh sách dự án khu vực ga Hà Nội**

Dự án		Quy mô		Chi phí xây dựng (000USD)		Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
						Quy mô (m <sup>2</sup> )	Biện pháp		
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình LPT phía Tây	6.400	m2	346	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-IM-2*	Công trình LPT phía Đông	8.000	m2	432	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-SE-1	Cổng vào ga phía Tây	3.600	m2	288	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-SE-2*	Cổng vào ga phía Đông	2.500	m2	200	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Tây	400	m2	1,040	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành phía Đông	1.700	m2	4,420	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>	TCTĐSVN/UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	SF-EV-1*	Thang máy	5	Đvị	500	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	2	Đvị	600	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	6	Đvị	30	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường mới (w=24m) <sup>2)</sup>	830	m	1,328	19.900	Thu hồi đất từ DNNN và tư nhân	SGTVTHN/TCTĐSVN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-NR-2	Xây dựng đường mới (w=24m) <sup>3)</sup>	430	m	688	10.300		SGTVTHN/TCTĐSVN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-WR-1	Mở rộng phố Lê Duẩn (w=30m) <sup>4)</sup>	950	m	665	11.400		SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	850	m	935	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
B Ngắn hạn (Từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe phía Bắc	8.000	m2	320	8.000	(Sử dụng ROW)	TCTĐSVN/Tư nhân	TCTĐSVN/ Tư nhân
	SF-CP-2	Khu đỗ xe phía Nam	13.300	m2	532	13.300		TCTĐSVN/Tư nhân	TCTĐSVN/ Tư nhân
	SF-PC-1	Cải tạo đường ngang qua phố Nguyễn Khuyến	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-2	Cải tạo đường ngang qua phố Nguyễn Khuyến	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-3	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-4	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-5	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-6	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đvị	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-WR-2	Mở rộng phố Nguyễn Khuyến	120	m	84	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	4.600	m	1,242	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	800	m	336	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-OS-1	Không gian mở cho đường dân sinh	400	m2	22	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-OS-2	Không gian mở cho đường dân sinh	400	m2	22	-	-	SGTVTHN	Nhà nước/ Tư nhân
	SF-OS-3	Không gian mở cho đường dân sinh	2.000	m2	108	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	UR-1	Tái phát triển đô thị trên đất của TCTĐSVN (GD1: xây dựng toà tháp đôi) <sup>5)</sup>	4.100	m2		-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN/ Tư nhân
	UR-2	Tái phát triển đô thị trên đất của TCTĐSVN (GD2)	3,5	ha		3,5ha	LR/UR	TCTĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân	TCTĐSVN/ Tư nhân
C Trung hạn (3-5 năm sau)	SF-PU-1	Hầm bộ hành <sup>6)</sup>	2.100	m2	12,600	-	-	BĐSDTHN/SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-NR-3	Xây dựng đường mới quanh hồ Linh Quang (w=24m)	580	m	928	11.000 m2	Thu hồi đất	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	UR-3	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư hiện tại	7,7	ha		7,8ha	LR/UR	TCTĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân	Tư nhân
	LEI-1	Phát triển công viên & cây xanh quanh hồ Linh Quang	5,8	ha		-	-	UBNDHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	LEI-2	Tái phát triển KTT Văn Chương	4,4	ha		-	-	UBNDHN/HUD	Tư nhân

**Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội, Việt Nam**  
**BÁO CÁO CUỐI CÙNG: TÓM TẮT**

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
						Quy mô (m <sup>2</sup> )	Biện pháp		
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-4	Tái phát triển đô thị khu dân cư hiện tại	4,5	ha	Sẽ được tính toán	4,5ha	LR/UR	UBNDHN / Tư nhân	Tư nhân
	UR-5	Tái phát triển đô thị khu dân cư hiện tại	2,8	ha		2,8ha	LR/UR	UBNDHN / Tư nhân	Tư nhân

Ghi chú: DNNN = Doanh nghiệp nhà nước; La= Thu hồi đất, LR = Tái điều chỉnh đất

Các dự án đánh dấu \* được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan đến ga.

2) Đề xuất sử dụng khu đất không cần tái định cư như khu đất hiện thuộc sở hữu của TCTĐSVN để phát triển đường mới phía Tây.

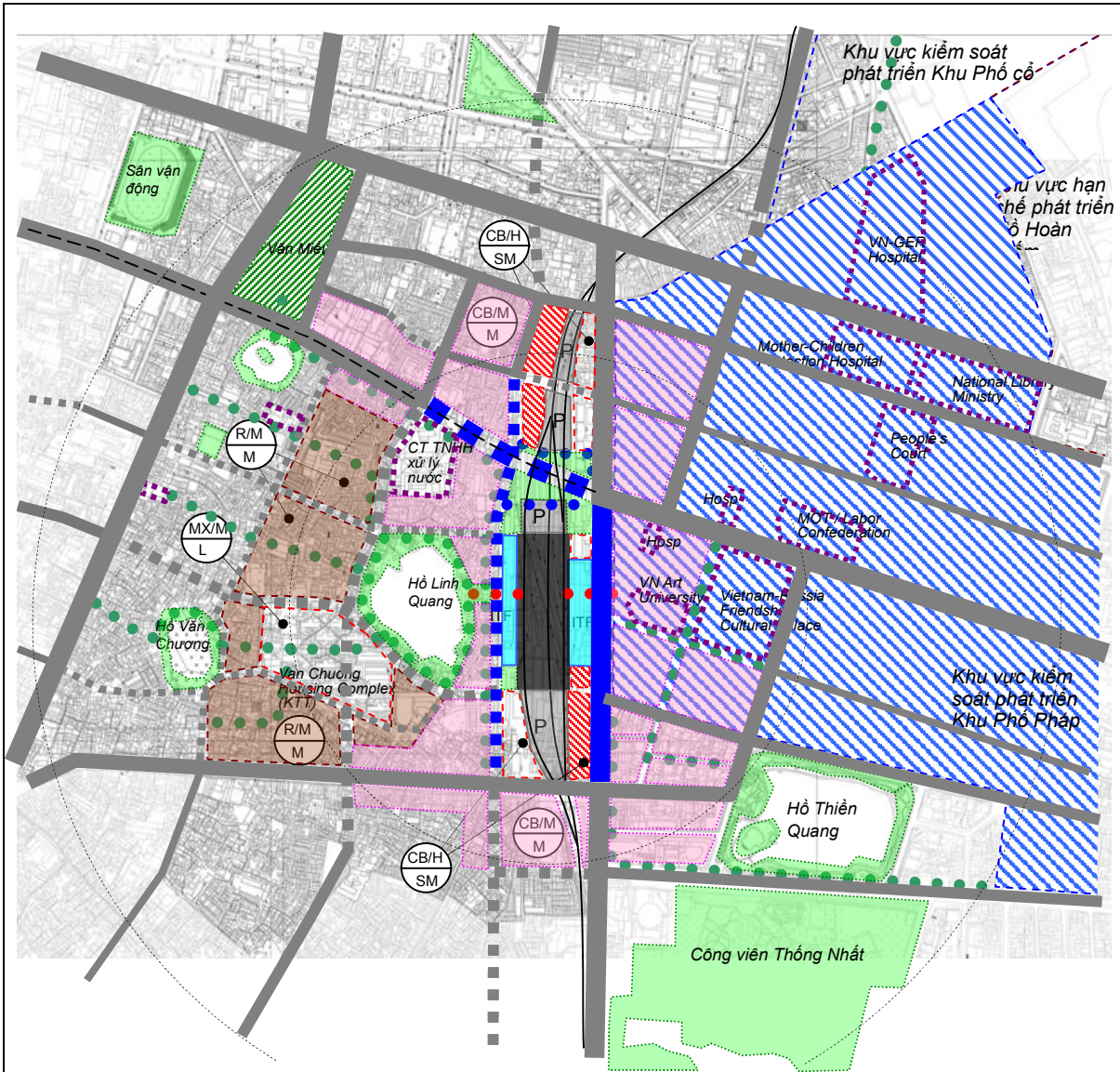
3) Đề xuất phát triển đường mới kết nối phố Trần Hưng Đạo và Quốc Tử Giám.

4) Đề xuất mở rộng phố Lê Duẩn trong đó có sử dụng phần đất của TCTĐSVN.

5) Trong Nghiên cứu Khả thi, có kế hoạch xây dựng toà tháp đôi cao 21 tầng, trong đó trụ sở của TCTĐSVN sẽ nằm từ tầng 1 đến tầng 4.

6) Đề xuất phát triển hầm bộ hành kết nối với ga ngầm thuộc Tuyến 3.

Hình 4.6 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hà Nội (V8)



**Chú thích**

	Đất thương mại, dịch vụ cấp quận		Đất cơ quan
	Đất thương mại cấp khu vực		Đất văn hóa, giải trí
	Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ		Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp
	Đất ở mới		Đất quân đội
	Đất ở hiện hữu		Đất công viên, không gian mở, thể thao
	Đất công trình công cộng trong đơn vị ở (Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...)		Đất di tích
	Đất giáo dục		Đất hạ tầng kỹ thuật (bến xe, các công trình HTKT đầu mối)
	Đất bệnh viện, trung tâm y tế..		Đất mặt nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.7 Các dự án ngắn hạn của khu vực ga Hà Nội (V8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



#### 4.2.4 Khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa (Tuyến1-V9 và Tuyến2-C12)

4.14 Khu vực ga này đang hướng tới mục tiêu trở thành “một khu dịch vụ giáo dục và y tế cao cấp hài hoà với môi trường tự nhiên.” Nhờ có các công trình đô thị san sát nhau, đặc biệt là các trường đại học, bệnh viện và công viên nên không chỉ người sử dụng dịch vụ đường sắt đô thị tiềm năng mà còn người sử dụng các công trình gồm trường đại học, bệnh viện và công viên đều mong đợi. Ngoài ra, đây là khu vực cửa ngõ phía Nam vào trung tâm thành phố và là nút giao cắt chính có đường hầm.

4.15 Để tiếp cận thuận tiện tới các ga và công trình đô thị phía Nam phố Đại Cồ Việt, cần có các công trình trung chuyển trên cao và ngầm. Các dự án cải thiện điều kiện sống và tái phát triển đô thị trong bệnh viện và trường đại học sẽ góp phần cải thiện hình ảnh của khu vực ga trong khu vực khuyến khích dịch vụ giáo dục và y tế hài hoà với thiên nhiên nhằm thu hút người sử dụng dịch vụ đường sắt đô thị, người sử dụng công trình cũng như người dân.

**Bảng 4.9 Khung phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	13.352	12.400	12.600
	Đi làm	5.226	7.500	8.300
	Đi học	9.279	11.000	11.200
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	30.700	32.800

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.10 Khung phát triển khu vực ga Bách Khoa (C12)**

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	19.092	14.300	14.400
	Đi làm	9.030	11.600	12.600
	Đi học	17.741	31.000	31.200
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	19.500	24.300

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.16 Các vấn đề cần làm rõ ở ga CV Thống nhất và ga Bách Khoa như sau:

- (i) Khả năng kết nối với ga Tuyến 1 và Tuyến 2 (ngắn và dài hạn): Cần xây dựng hầm bộ hành dưới hướng tuyến đường sắt để tạo không gian trung chuyển an toàn và thuận tiện giữa hai ga. Đề xuất cầu vượt bộ hành và đường đi bộ trên cao tại nút giao cũng là một phần của công trình đường sắt này. Vì vậy, nên thiết kế và xây dựng những công trình này cùng với việc xây dựng Tuyến UMRT 1, giai đoạn 1.
- (ii) Thu hồi đất và tái định cư để cải tạo đô thị trong khu dân cư (dài hạn): Mặc dù đây là vấn đề bức thiết để cải thiện điều kiện sống trong khu dân cư đông đúc tại Hà Nội, nhưng hiện tại chưa có những biện pháp cụ thể. Thu hồi đất và tái định cư cần kết hợp với quá trình phát triển ga. Ví dụ, các hộ thuộc diện tái định cư sẽ được chuyển tới những khu chung cư do dự án phát triển khu vực ga xây dựng gần ga.

**Bảng 4.11 Danh sách dự án khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)**

	Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng (000 USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính				
				Quy mô	Biện pháp						
Giai đoạn 1 C.V. Thống Nhất	A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1*	Cổng vào ga phía Bắc	1.800	m <sup>2</sup>	144	6.777	1.800	Thu hồi đất nhà nước <sup>1)</sup>	UBND TPHN	UBND TPHN
		SF-SE-2	Cổng vào ga phía nam	1.350	m <sup>2</sup>	108		1.350		UBND TPHN	UBND TPHN
		SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Bắc	700	m <sup>2</sup>	1.820	-	-	UBND TPHN	UBND TPHN	
		SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành phía Nam	600	m <sup>2</sup>	1.560	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-EV-1*	Thang máy	3	đv	300	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-ES-1*	Thang cuốn	1	đv	300	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-BS-1	Bến xe buýt	1	đv	5	-	-	TRAMOC	UBND TPHN	
		RD-WR-1*	Mở rộng phố Lê Duẩn (w=30m)	800	m	560	6.400	Thu hồi đất từ công viên	SGTVTHN	UBND TPHN	
		RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.800	m	1.980	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN	
	B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-OS-1	Không gian mở cho đường dân sinh	1.800	m <sup>2</sup>	97	999	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-2	Không gian mở cho đường dân sinh	900	m <sup>2</sup>	49		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-3	Không gian mở cho đường dân sinh	1.200	m <sup>2</sup>	65		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-4	Không gian mở cho đường dân sinh	1.800	m <sup>2</sup>	97		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
SF-OS-5		Không gian mở cho đường dân sinh	400	m <sup>2</sup>	22	-		-	SGTVTHN	UBND TPHN	
RD-SW-1		Cải tạo vỉa hè đường trục chính	2.480	m	670	-		-	SGTVTHN	UBND TPHN	
Giai đoạn 2 Bách Khoa	A Phát triển tối thiểu	SF-EV-2	Thang máy	2	đv	200	6.200	-	-	BĐSĐTHN	UBND TPHN
	B Ngắn hạn	SF-PU-1	Hầm bộ hành	1.000	m <sup>2</sup>	6.000		-	-	BĐSĐTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3~5 năm sau)	C Trung hạn (3~5 năm sau)	SF-PD-3	Cầu bộ treo hình tròn <sup>3)</sup>	2.200	m <sup>2</sup>	5.720	5.920	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-EV-2	Thang máy	2	đv	200		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
	D Dài hạn (5~10 năm sau)	UR-1	Tái phát triển đô thị phường Phương Liên (Giai đoạn 1) <sup>4)</sup>	1,5	ha			1,5ha	LR/UR	UBNDHN/ Tư nhân	Tư nhân
		UR-2	Tái phát triển đô thị phường Phương Liên (Giai đoạn 2) <sup>5)</sup>	5,9	ha	Sẽ được tính toán		5,9ha	LR/UR	UBNDHN/ Tư nhân	Tư nhân

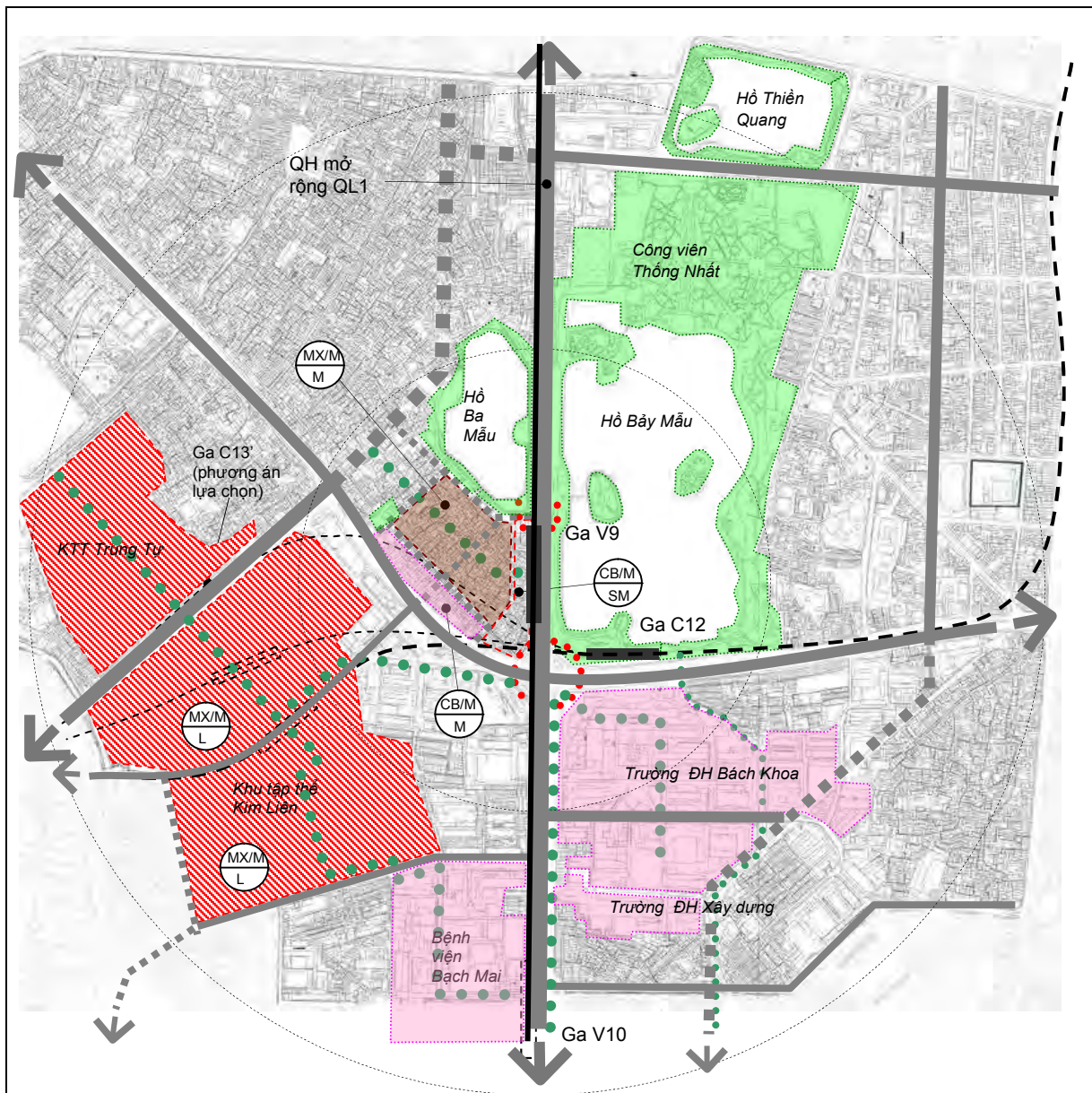
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA.

Ghi chú: DNNN = Doanh nghiệp nhà nước; La= Thu hồi đất, LR = Tái điều chỉnh đất

Các dự án đánh dấu \* được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

- 1) Đề xuất sử dụng đất công tại văn phòng quản lý công viên Thống Nhất
- 2) Đề xuất xây dựng cầu bộ treo hình tròn bằng vốn ODA của Tuyến 2, Giai đoạn 2 khi ga Bách Khoa được xây dựng.
- 3) Đề xuất đưa một phần liên kế của ga CV Thống nhất vào khu vực dự án của giai đoạn 1 để phát triển các công trình thương mại và công cộng.
- 4) Đề xuất đưa khu vực dân cư phường Phương Liên giữa hồ Ba Mẫu và phố Đào Duy Anh vào khu vực dự án trong giai đoạn 2 để tái phát triển khu vực dân cư.

Hình 4.8 Quy hoạch dài hạn khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)

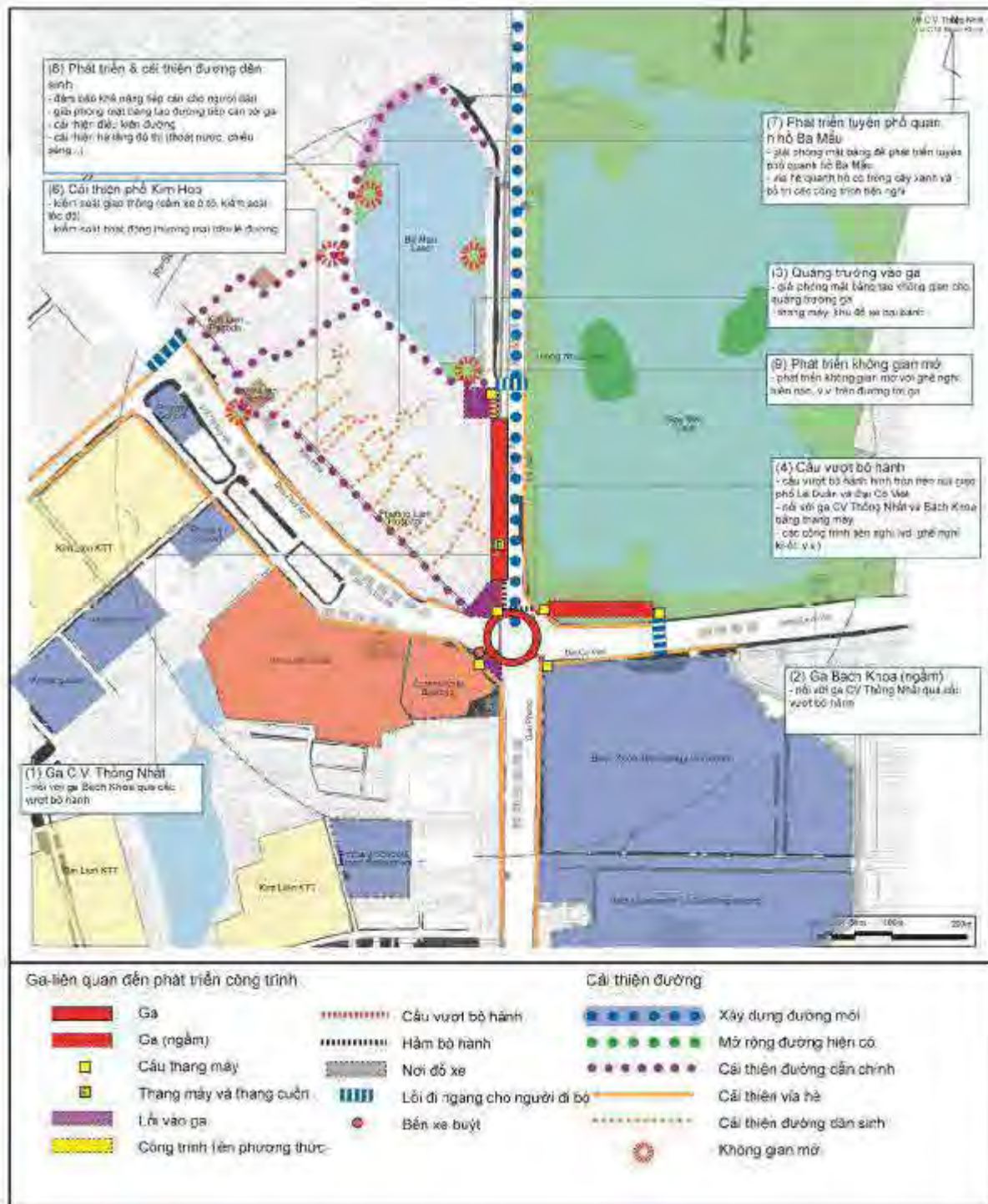


**Chú thích**

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | Đất thương mại, dịch vụ cấp quận  |  | Đất cơ quan   |
|  | Đất thương mại cấp khu vực  |  | Đất văn hóa, giải trí   |
|  | Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ  |  | Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp                            |
|  | Đất ở mới   |  | Đất quân đội  |
|  | Đất ở hiện hữu  |  | Đất công viên, không gian mở, thể thao                        |
|  | Đất công trình công cộng trong đơn vị ở<br>(Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...) |  | Đất di tích   |
|  | Đất giáo dục  |  | Đất hạ tầng kỹ thuật<br>(bến xe, các công trình HTKT đầu mối) |
|  | Đất bệnh viện, trung tâm y tế..   |  | Đất mặt nước  |

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 4.9 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA