

4.2.5 Khu vực ga Giáp Bát và Bến xe Giáp Bát (Tuyến 1-V12)

4.17 Đặc điểm của ga Giáp Bát là “cửa ngõ phía Nam của Hà Nội với trung tâm vận tải và công trình dịch vụ đô thị hài hoà với môi trường tự nhiên.” Tạo một hạt nhân đô thị mới cho các hoạt động thương mại trung tâm sẽ mở ra cơ hội mới cho người dân sống quanh khu vực ga. Điều này sẽ dẫn tới việc khai thác đúng mục đích đất nông nghiệp và đất ao trong vùng, cũng như tạo ra đường đô thị liên kết ga với các khu đô thị mới Đại Kim – Định Công.

4.18 Là một trung tâm vận tải, khu vực này có thể trở thành một nút đô thị (KTMTT phụ) cho quận Hoàng Mai ở khu vực rìa phía Nam của trung tâm thành phố. Bằng thiết kế mặt bằng ga UMRT phù hợp với bến xe khách liên tỉnh Giáp Bát và các phương thức vận tải khác, khả năng kết nối tổng thể của mạng lưới này sẽ giúp cải thiện và tạo ra điều kiện trung chuyển thuận tiện.

Bảng 4.12 Khung phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12)

		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	6.128	14.200	15.000
	Đi làm	2.493	4.000	45.300
	Đi học	902	1.800	1.900
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	18.000	20.400

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.19 Các vấn đề cần làm rõ ở khu vực ga Giáp Bát như sau:

- (i) Sắp xếp khu đất của TCT ĐSVN (ngắn hạn tới dài hạn): như đã đề cập về vấn đề vị trí ga, vị trí ga phù hợp là dịch chuyển ga 150m về phía Nam so với NCKT để tiện cho phát triển đô thị gắn kết. Cần nghiên cứu tính khả thi về kỹ thuật cho hoạt động đường sắt.
- (ii) Khả năng tái phát triển và di chuyển bến xe Giáp Bát (dài hạn): Vào thời điểm này vẫn chưa có quy hoạch di chuyển bến xe. Cần xem xét nếu như bến xe không được di chuyển, thì phát triển bến xe thành một trung tâm đa chức năng bao gồm hoạt động bến xe và các công trình thương mại liệu có hiệu quả để cải thiện chất lượng dịch vụ hơn không. Trong trường hợp có thể di chuyển được, sẽ thực hiện dự án tái phát triển đô thị để sử dụng diện tích đất cũ của bến xe để phát triển thương mại.

Bảng 4.13 Danh sách dự án khu vực ga Giáp Bát (V12)

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000 USD)	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính	
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1*	Cổng vào ga	3.600	m ²	288	10.299	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-SE-2*	Cổng vào ga	1.750	m ²	140		TRAMOC	UBND TPHN
	SF-SE-3	Cổng vào ga	750	m ²	60		TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-IM-1*	Công trình LPT phía đông	6.500	m ²	351		TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	1.000	m ²	2.600		TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành	1.000	m ²	2.600		TCTĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN
	SF-EV-1*	Thang máy	4	Đv	400		TCTĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	1	Đv	300		TCTĐSVN ¹⁾	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	4	Đv	20		TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Đường ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-2	Đường ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-WR-1*	Mở rộng phố Giải Phóng ²⁾	1.100	m	770		SGTVTHN	UBND TPHN
RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	2.500	m	2.750	SGTVTHN	UBND TPHN		
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-PD-3	Cầu vượt bộ hành ⁴⁾	2.800	m ²	7.280	8.023	TCTĐSVN	UBND TPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	2.750	m	743		SGTVTHN	UBND TPHN
	UR-1	Xây dựng toà tháp đôi (quy hoạch ³⁾)	-	-	-		TCTĐSVN	UBND TPHN/ Tư nhân
C Trung hạn (3~5 năm sau)	UR-2	Tái phát triển khu đất của TCTĐSVN	Sẽ được tính toán			TCT ĐSVN/ UBND TPHN/ Tư nhân	TCT ĐSVN/ UBND TPHN/ Tư nhân	
	UR-3	Phát triển công viên đối diện phía tây của ga và Đầm Đồi				BTNMT/ UBND TPHN	BTNMT/ UBND TPHN	
D Dài hạn (5~10 năm sau)	UR-4	Tái phát triển khu dân cư hiện có tại phường Định Công				Tư nhân	Tư nhân	
	UR-5	Tái phát triển khu đất trống của bến xe khách ⁵⁾				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) 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.

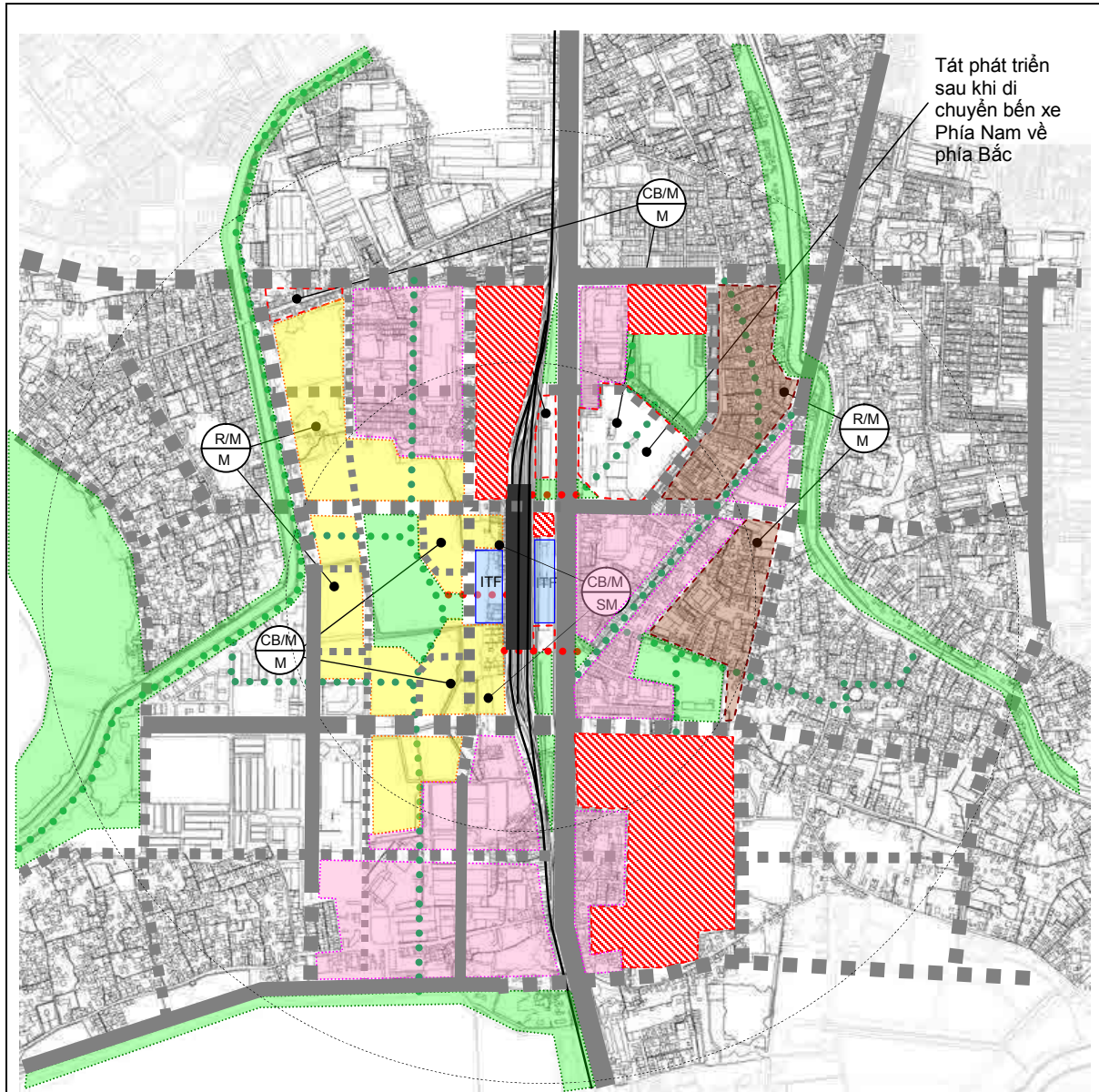
2) Đề xuất mở rộng QL1 dưới tuyến đường sắt trên cao và trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được sử dụng làm cổng vào, khu đỗ xe, v.v. tại vị trí gần ga.

3) Đề xuất xây dựng cầu vượt bộ hành để kết nối tới toà tháp đôi cùng với việc xây dựng toà tháp đôi.

4) Cần có kế hoạch xây dựng toà tháp đôi trong Nghiên cứu Khả thi.

5) Đề xuất phát triển bến xe khách mới đối diện ga Hoàng Liệt (V13) và di chuyển Bến xe khách Giáp Bát về Hoàng Liệt

Hình 4.10 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)

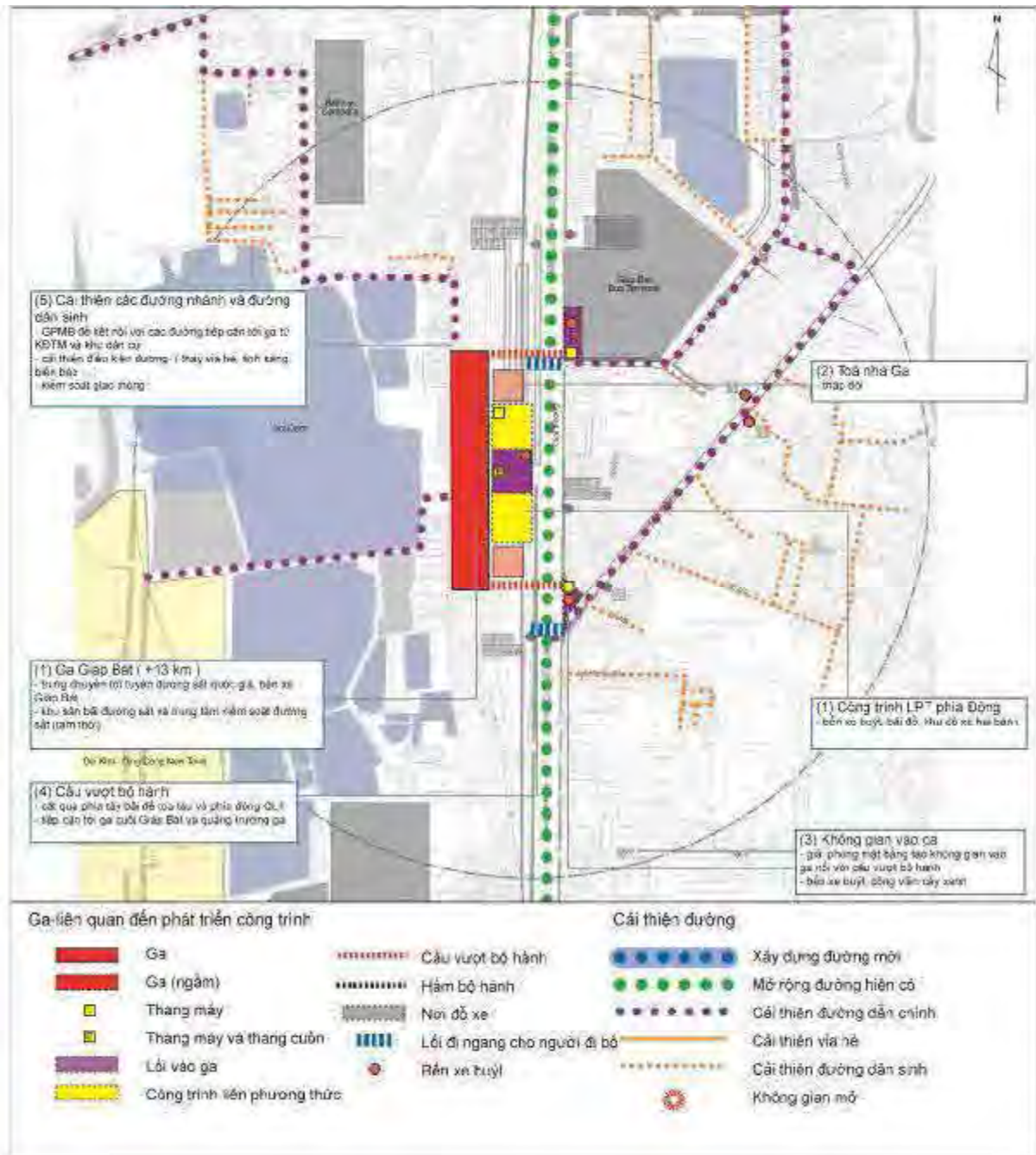


Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | 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 4.11 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.6 Khu vực ga Tây Hồ Tây và bến xe/ khu vực ga CAT (Tuyến 2-C3)

4.20 Ga Tây Hồ Tây sẽ là “cửa ngõ phía tây bắc của Tp.Hà Nội với đầu mối giao thông và các công trình tài chính, thương mại và dịch vụ cao cấp”. Xét về lâu dài, ga này được kỳ vọng sẽ nối với Sân bay Nội Bài thông qua tuyến tàu hỏa liên kết với sân bay. Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây sẽ trở thành cửa ngõ quốc tế và quốc gia. Sẽ xây dựng mạng lưới đi trên không dành cho người đi bộ với cầu vượt riêng. Vì thế, ga giao cắt của Tuyến 2, Tuyến 4 (BRT) sẽ được gắn kết với các công trình thương mại và kinh doanh quanh khu vực ga.

Bảng 4.14 Khung phát triển của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

		Hiện tại	UMRT với Phát triển Đô thị gắn kết	
			Không có	Có
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	0	8.600	8.600
	Đi làm	0	82.000	86.200
	Đi học	0	1.700	1.700
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)		-	13.930	25.700

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.21 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Tây Hồ Tây như sau:

- (i) Phối hợp với Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây (ngắn hạn): Là đầu mối giao thông quan trọng của khu vực Tây Hồ Tây, cần thiết phải phối hợp với Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính nhằm phục vụ cho khả năng tiếp cận và phát triển đô thị gắn kết. Bởi sự phát triển của ga sẽ đóng góp rất nhiều cho các nhà đầu tư tư nhân, chia sẻ vai trò quy hoạch và đầu tư giữa UBND Hà Nội và các nhà đầu tư tư nhân là điều tất yếu.
- (ii) Gắn kết với Ga BRT (dài hạn): Đề xuất Ga BRT sẽ nằm phía dưới cầu vượt và ga Tây Hồ Tây, đây là quãng đường trung chuyển ngắn nhất.
- (iii) Phát triển Bến xe nội thành và CAT (dài hạn): Là cửa ngõ phía tây bắc với đầu mối giao thông, về lâu dài, đề xuất phát triển bến xe nội thành và CAT. Quy hoạch phát triển ngắn hạn sẽ gắn kết với quy hoạch dài hạn cũng như quy hoạch phát triển đô thị của khu vực lân cận.

Bảng 4.15 Danh sách dự án khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

Dự án			Quy mô		Chi phí XD (000 USD)	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính	
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1*	Cổng vào ga	8.700	m2	696	7.930	BDAĐSĐTHN/UBNDTPHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-IM-1*	Công trình liên phương thức	13.600	m2	734		BDAĐSĐTHN/UBNDTPHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	1.300	m2	3.380		BDAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-EV-1*	Thang máy	3	Đvị	300		BDAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	2	Đvị	600		BDAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	2	Đvị	10		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường mới	1.300	m	2.210		SGTVTHN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-OS-1	Công viên ga	20.500	m2	1.107	2.127	STNMTHN	UBND TPHN
	RD-NR-2	Xây dựng đường mới quanh công viên ga	600	m	1.020		SGTVTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3-5 năm sau)	UR-1	Phát triển công viên trung tâm Tây Hồ Tây (quy hoạch) ²⁾					UBND TPHN	UBND TPHN
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-2	Phát triển trung tâm tài chính Tây Hồ Tây (quy hoạch) ³⁾					UBND TPHN / TN	TN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA.

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

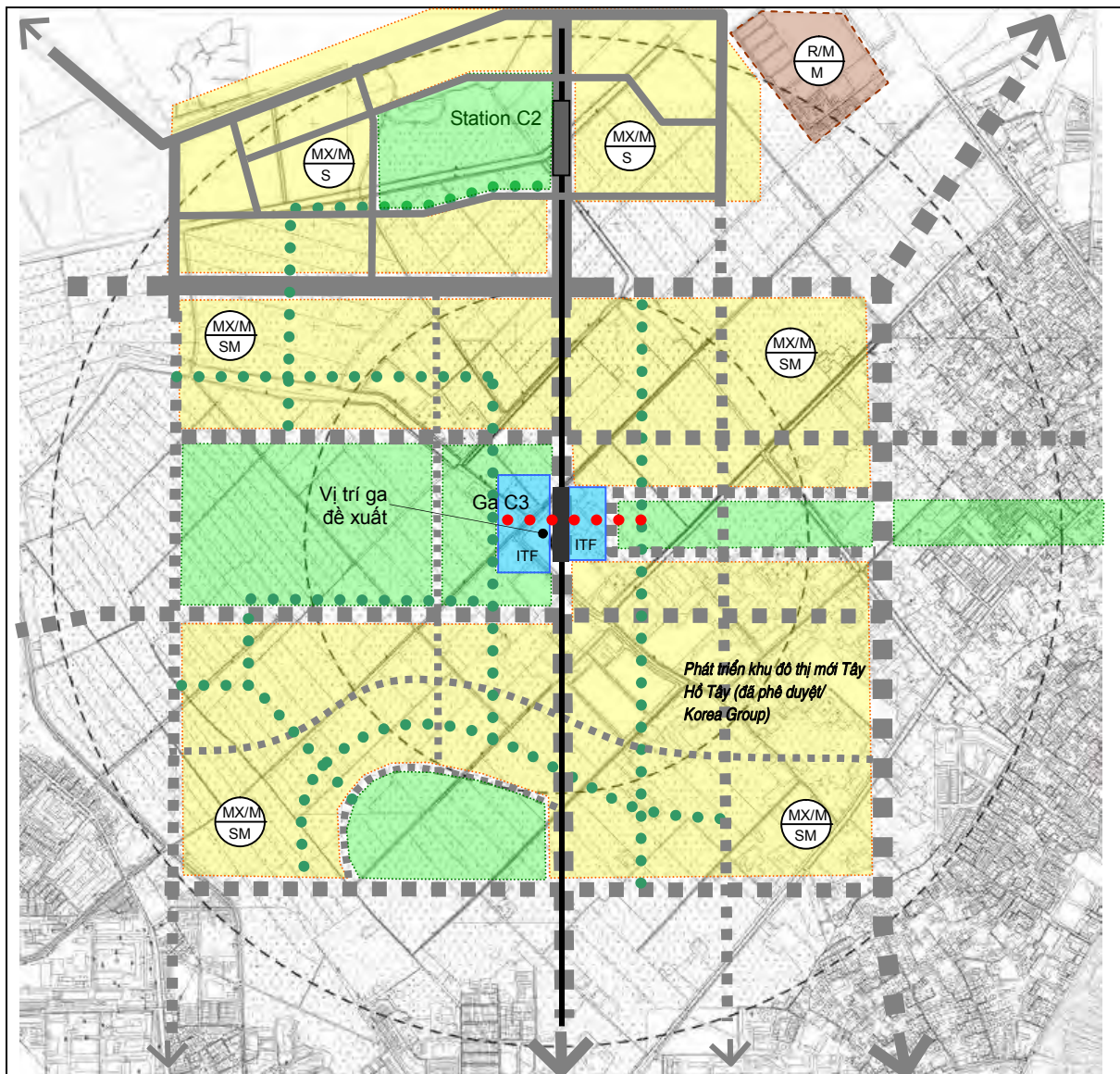
Các dự án đánh dấu * được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

1) Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN xây dựng công trình liên quan đến ga cùng với việc xây dựng ga UMRT

2) Công viên trung tâm Tây Hồ Tây là một phần dự án phát triển trung tâm tài chính

3) Trung tâm tài chính Tây Hồ Tây đã được quy hoạch và phê duyệt.

Hình 4.12 Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

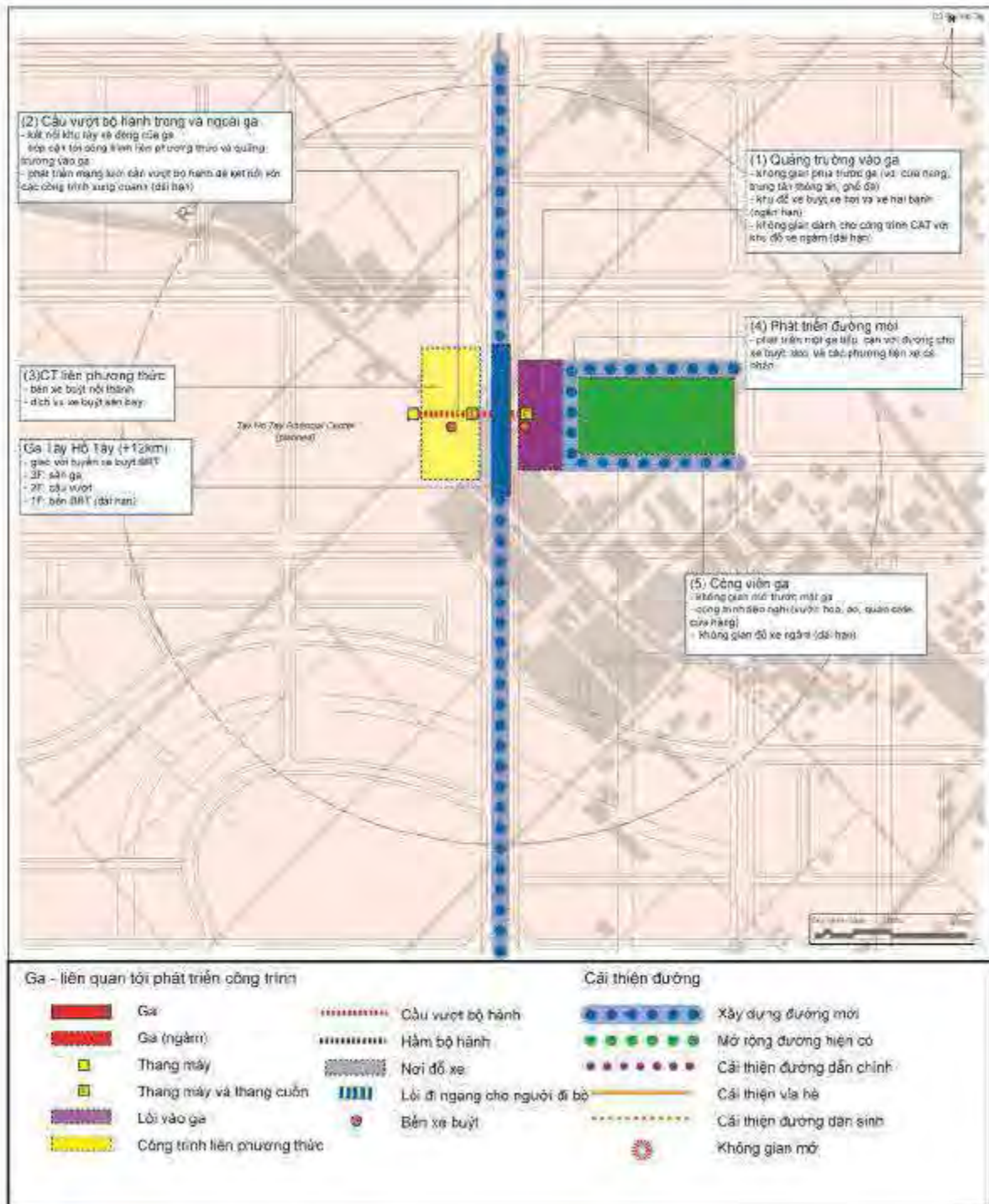


Chú thích

	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 4.13 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.7 Khu vực ga Quận Ngựa (Tuyến 2-C5)

4.22 Bến cuối của ga Quận Ngựa thuộc Tuyến 2 và ga thuộc Tuyến 5 sẽ thành một địa điểm hấp dẫn, là một trong những nút giao thông quan trọng nằm đối diện với khu du lịch Hồ Tây, khu giải trí bên hồ và sân vận động Quận Ngựa. Dọc đường Hoàng Hoa Thám có một ngôi đền, vì thế sẽ phát triển khu vực ven hồ với các chức năng thương mại hiện đại mà vẫn có được không gian mang nét truyền thống. Không nên xây dựng các tòa nhà tư nhân ở khu vực ven hồ mà nên sử dụng vì mục đích công cộng. Cần thận trọng khi thiết kế cảnh quan theo hướng để người dân vẫn có thể tận hưởng phong cảnh ven hồ. Sẽ phát triển khu vực phía nam của ga thành khu thương mại liên kết với khu Kim Mã dọc theo phố Văn Cao.

Bảng 4.16 Khung phát triển Khu vực ga Quận Ngựa (C5)

		Hiện nay	UMRT với Phát triển Đô thị Gắn kết	
			Không có	Có
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	21.411	14.000	14.000
	Đi làm	6.205	6.000	7.000
	Đi học	4.246	3.500	4.000
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)		-	10.470	16.790

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.23 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Quận Ngựa như sau:

- (i) Phối hợp với dự án mở rộng đường Hoàng Hoa Thám (ngắn hạn): Hướng tuyến của đường Hoàng Hoa Thám gần như song song với UMRT ngầm Tuyến 2. Để có thể xây dựng và khai thác hiệu quả, cần phải có sự phối hợp và thiết kế tốt giữa hướng tuyến của tàu điện ngầm và của đường mở rộng.
- (ii) Vị trí ga Tuyến 5 (dài hạn): Ga Tuyến 5 nên nằm gần khu vực Quận Ngựa để việc tiếp cận và trung chuyển hành khách thuận tiện hơn.

Bảng 4.17 Danh sách dự án khu vực ga Quận Ngựa (C5)

Dự án		Quy mô	Chi phí xây dựng (000 USD)		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính	
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Cổng vào ga ²⁾	4.800	m2	384	UBND HN	UBND TPHN
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ²⁾	4.800	m2	28.800	UBND TPHN/ BĐAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-2*	Hầm bộ hành ³⁾	2.200	m2	13.200	UBND TPHN/BĐAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	đv	400	BĐAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	7	đv	35	TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Đường ngang cho người đi bộ	1	đv	10	SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-2	Đường ngang cho người đi bộ	1	đv	10	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường mới	500	m	1.100	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.500	m	1.650	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-2	Cải tạo đường vào chính	1.300	m	1.430	SGTVTHN	UBND TPHN
RD-MA-3	Cải tạo đường vào chính	400	m	440	SGTVTHN	UBND TPHN	
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe trong trung tâm thể thao ⁵⁾	4.500	m2	180	SGTVTHN/ TN	UBND TPHN/ TN
	RD-WR-1	Mở rộng đường hiện có trong khu trung tâm thể thao ⁴⁾	220	m	154	SGTVTHN/ Tư nhân	UBND TPHN/ TN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	2.650	m	716	SGTVTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3~5 năm sau)	UR-1	Tái phát triển khu trung tâm thương mại và dịch vụ phía nam của ga	Sẽ được đề xuất		Tư nhân	Tư nhân	
D Dài hạn (5~10 năm sau)	UR-2	Phát triển tổ hợp du lịch công viên nước bên Hồ Tây	Sẽ được đề xuất		Tư nhân	Tư nhân	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: DNNN = Doanh nghiệp nhà nước; La= Thu hồi đất, LR = Tài 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) Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN xây dựng công trình liên quan đến ga cùng với việc xây dựng ga UMRT

2) Đề xuất phát triển quảng trường ngầm cho người đi bộ dưới cổng vào ga để kết nối với Tuyến UMRT 2 và 5.

3) Đề xuất kế nối hầm bộ hành với đường nối.

4) Đề xuất sử dụng khu đỗ xe và đường trong khu trung tâm thể thao Quận Ngựa cho hành khách sử dụng ga.

Hình 4.14 Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Quận Ngựa (C5)

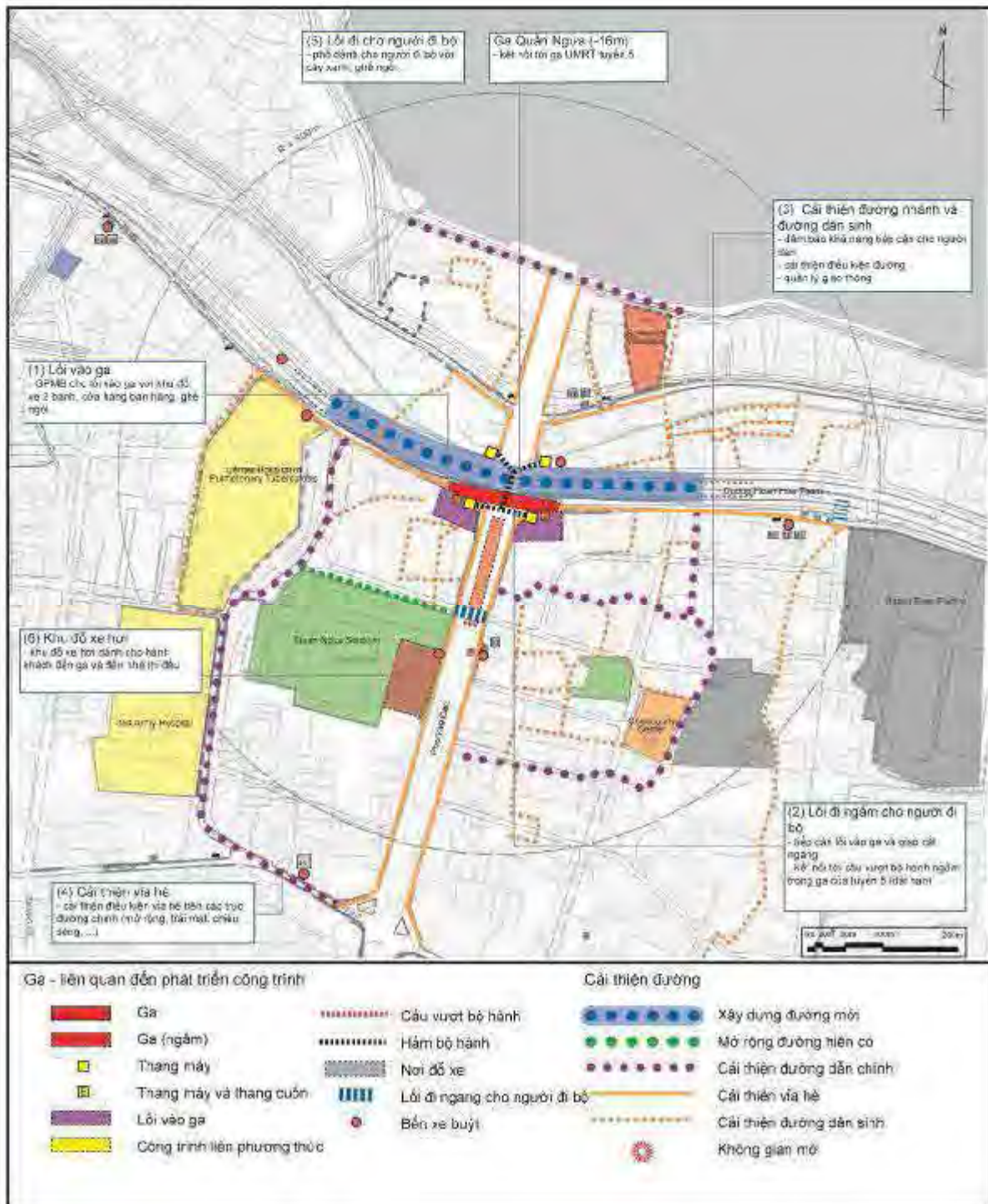


Chú thích

	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 4.15 Quy hoạch ngắn hạn cho khu vực ga Quận Ngựa (C5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.8 Khu vực ga Trần Hưng Đạo và Khu vực ga Tuyến 3 (Tuyến 2-C10)

4.24 Ga Trần Hưng Đạo cùng với một ga thuộc Tuyến 3 sẽ trở thành địa điểm hấp dẫn, là một trong những nút giao thông quan trọng kết nối các công trình đô thị chính của Chính phủ, doanh nghiệp, các trường đại học và viện nghiên cứu, các bảo tàng, v.v.. trong Khu phố Pháp cũ. Các vấn đề phát triển chính bao gồm 1) đảm bảo tính liên kết giữa hai ga bằng cách đặt vị trí ga của Tuyến 3 hợp lý, gần ga C10, và 2) hình thành nút giao thông hấp dẫn với lối đi thuận tiện và không gian mở, tính đến cả cửa ngõ của Khu phố Pháp cũ như một phần của khu vực Trung tâm Thành phố Hà Nội và nơi được mong đợi sẽ phát triển các không gian hấp dẫn, các tòa nhà dịch vụ thương mại và kinh doanh xung quanh khu vực hai ga.

Bảng 4.18 Khung phát triển của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

		Hiện tại	UMRT với Phát triển Đô thị gắn kết	
			Không có	Có
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	23.681	17.000	17.000
	Đi làm	33.531	48.800	53.300
	Đi học	11.431	11.600	11.600
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)		-	11.310	19.420

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.25 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Trần Hưng Đạo:

- (i) Vị trí của Ga thuộc Tuyến 3 (ngắn hạn cho đến dài hạn): Vị trí của ga thuộc Tuyến 3 nên nằm gần ga Trần Hưng Đạo để thuận tiện cho việc tiếp cận và trung chuyển hành khách. Các công trình trung chuyển như khu đại sảnh ngầm cần phải được quy hoạch trong Giai đoạn 1 của Tuyến 2 để thi công xây dựng và khai thác hiệu quả sau khi bắt đầu đưa Tuyến 3 vào khai thác.

Bảng 4.19 Danh sách dự án khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000 USD)		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Cổng vào ga ³⁾	6.400	m ²	512	39.377	UBNDH/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ³⁾	6.400	m ²	38.400		UBNDH/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	Đvị	400		BDAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe khách	13	Đvị	65		TRAMOC	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	10.700	m	2.889	2.889	SGTVTHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA.

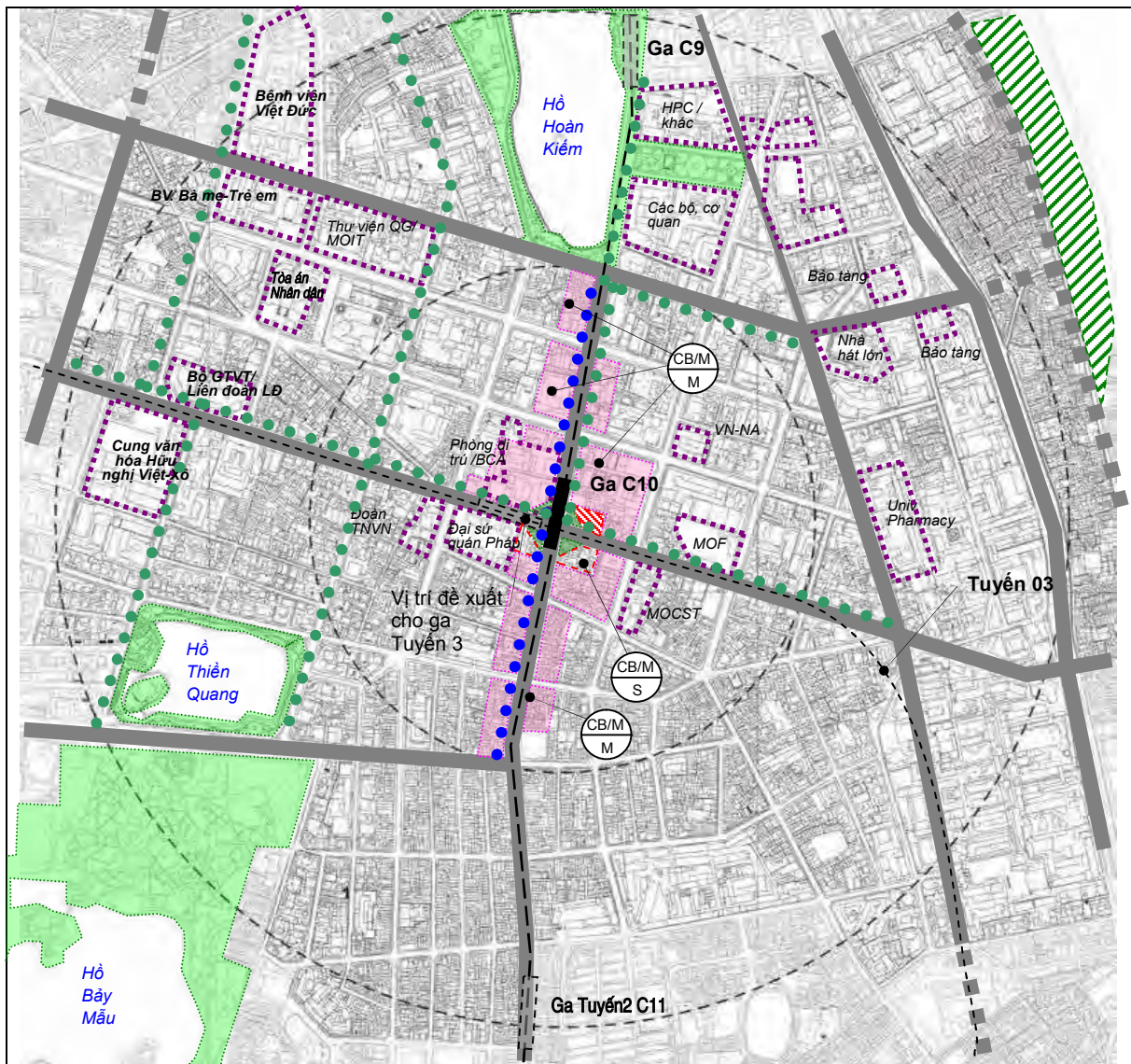
Các dự án đánh dấu * được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

1) Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN xây dựng công trình liên quan đến ga cùng với việc xây dựng ga UMRT

2) Công trình liên quan đến ga như thang máy, thang cuốn sẽ được xây dựng với công trình ga.

3) Cần phát triển quảng trường ga ngầm dưới cổng vào ga để kết nối với Tuyến UMRT 2 và 3.

Hình 4.16 Quy hoạch dài hạn của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3

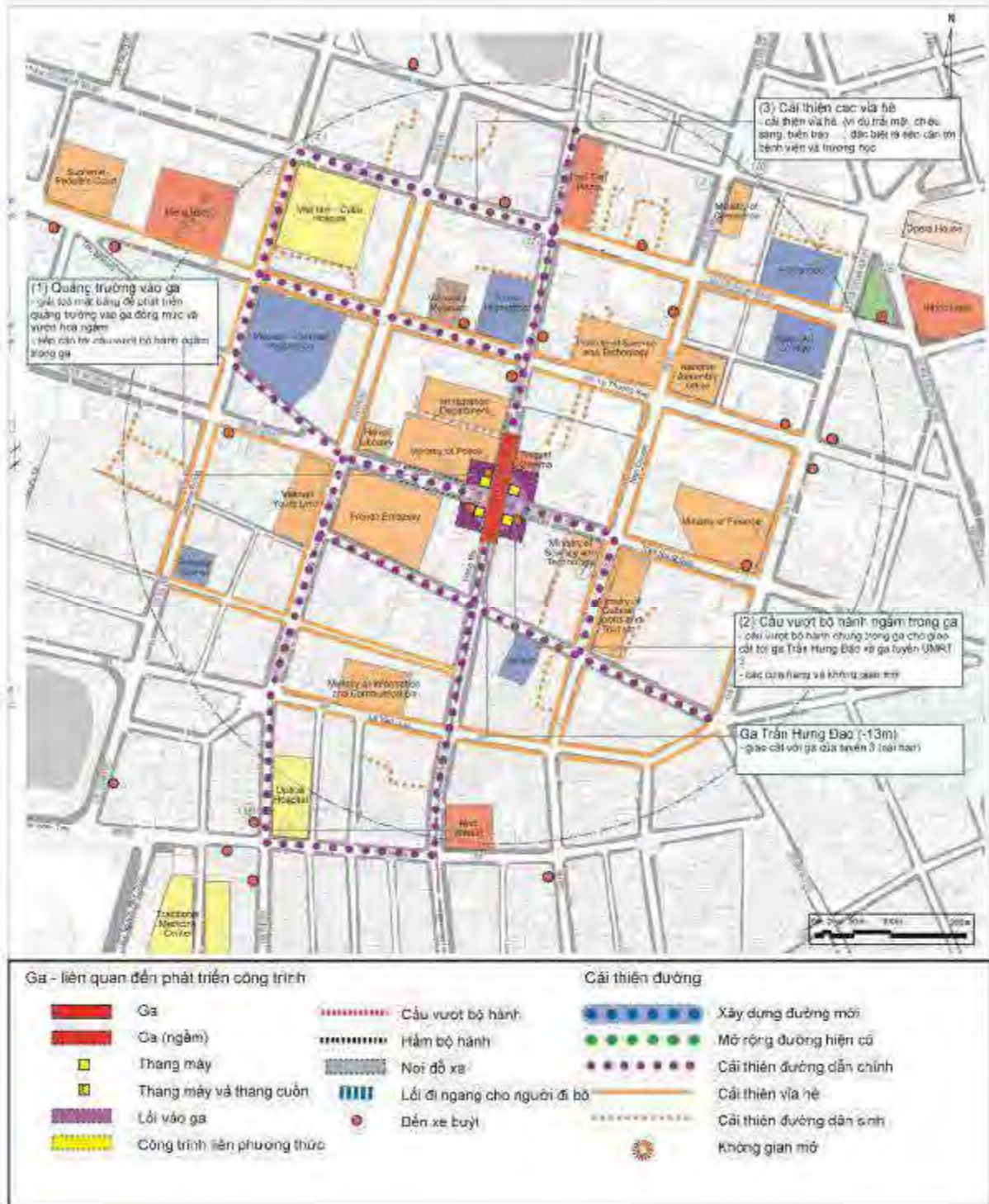


Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | 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 4.17 Quy hoạch ngắn hạn khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.9 Khu vực ga Thượng Đình và Tuyến 2A (Tuyến2-C16)

4.26 Ga Thượng Đình sẽ là đầu mối giao thông tại khu vực tây nam Tp.Hà Nội, đóng vai trò quan trọng là ga giao cắt của ba tuyến đường sắt UMRT. Sẽ xây dựng trung tâm thương mại và kinh doanh mới gắn kết với quá trình tái phát triển đô thị của những nhà máy và KTT hiện nay. Các vấn đề phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo tính liên kết giữa ba ga bằng cách đặt vị trí các ga Tuyến 2, Tuyến 2A và Tuyến 4 một cách phù hợp, (ii) hình thành nút giao thông hấp dẫn với lối đi thuận tiện và không gian mở, và (iii) phối hợp với quy hoạch cầu vượt tại khu vực giao cắt và xây dựng thiết kế phù hợp cho nút giao cắt bao gồm các phương án lựa chọn không có cầu vượt hoặc thiết kế lại cầu vượt phục vụ cho các trạm của tuyến BRT trên Đường vành đai 2.5 gần vị trí của hai ga UMRT.

Bảng 4.20 Khung phát triển của Khu vực ga Thượng Đình (C16)

		Hiện tại	UMRT với Phát triển Đô thị gắn kết	
			Không có	Có
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	16.894	15.300	16.500
	Đi làm	5.170	8.000	9.400
	Đi học	4.127	4.500	4.800
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)		-	8.010	17.580

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.27 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Thượng Đình:

- Địa điểm xây dựng nhà ga của Tuyến 2A và Tuyến 4 (dài hạn): Địa điểm xây dựng nên được đặt gần ga Thượng Đình để tiện cho việc di chuyển và vận tải hành khách.
- Hợp tác với các dự án tái phát triển các nhà máy hiện tại: Trong quy hoạch đã vạch ra thì các dự án tái phát triển đô thị sẽ được triển khai độc lập với các khu vực nhà máy sẽ được chuyển đổi thành các khu kinh doanh và thương mại. Do khu vực nhà ga trong tương lai dự kiến sẽ trở thành một trung tâm đô thị gắn kết với đầy đủ các chức năng như thương mại, giáo dục và dân sinh, quy hoạch còn gợi ý về việc phát triển các công trình đô thị khác nhau về văn hóa, giáo dục, y tế.

Bảng 4.21 Danh sách dự án khu vực ga Thượng Đình (C16)

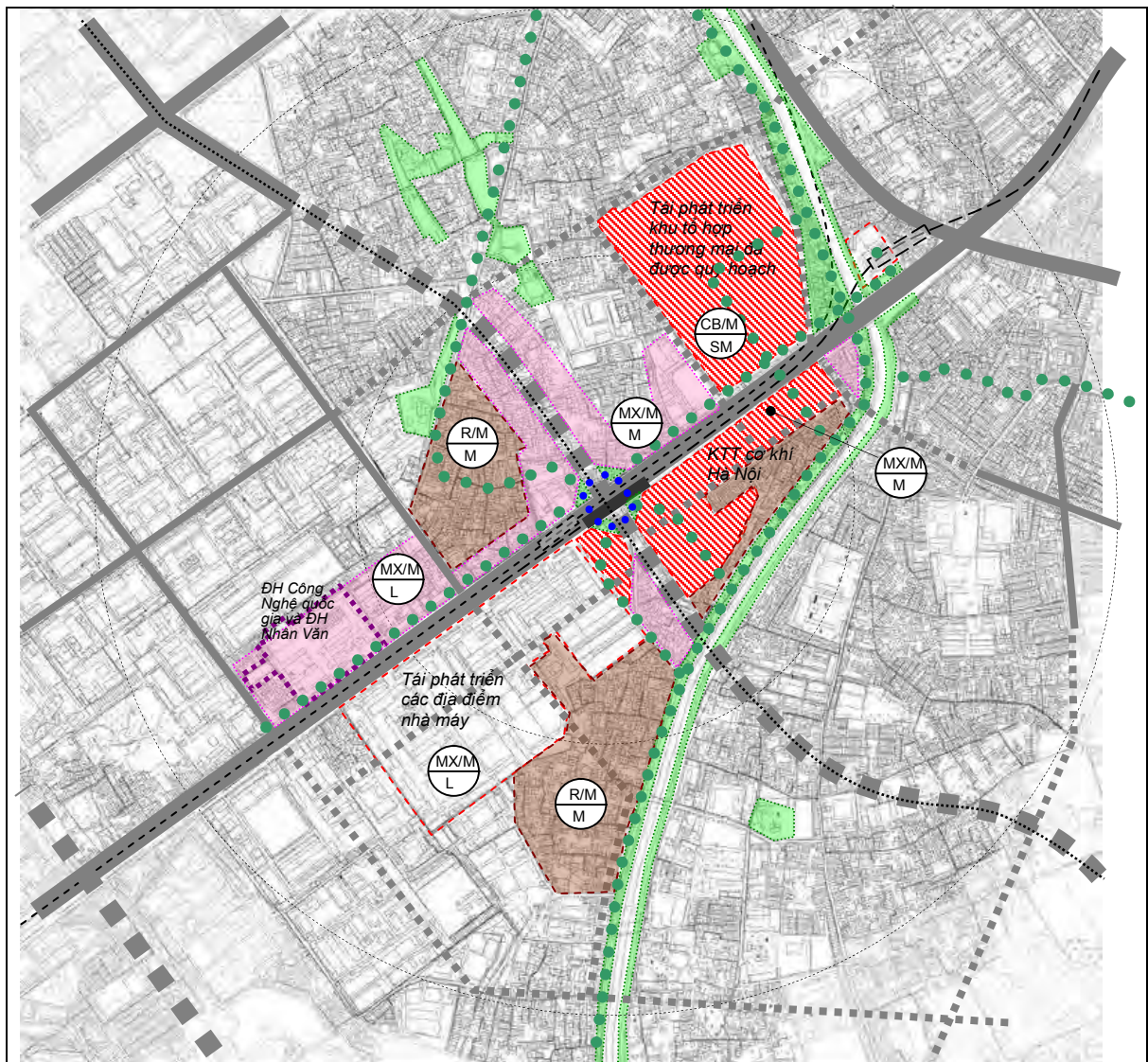
Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Không gian lối vào ga ²⁾	4.800	m ²	384	33.564	UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ²⁾	4.800	m ²	28,800		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	slg	400		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-BS-1	Bến xe buýt	4	slg	20		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	3.600	m	3,960		Sở GTVT HN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (3 năm)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	2.720	m	734	734	Sở GTVT HN	UBND TPHN
C Trung hạn (3-5 năm)	UR-1	Tái phát triển công ty Cơ khí ở phía nam Đại học Thủy lợi (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
	UR-2	Tái phát triển chợ Ngã Tư Sở (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
	UR-3	Tái phát triển công ty Cơ khí ở phía tây sông Tô Lịch (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
D Dài hạn (5-10 năm)	UR-4	Tái phát triển khu tập thể Vĩnh Hồ					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

1) Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN xây dựng công trình liên quan đến ga cùng với việc xây dựng ga UMRT

Hình 4.18 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C16)

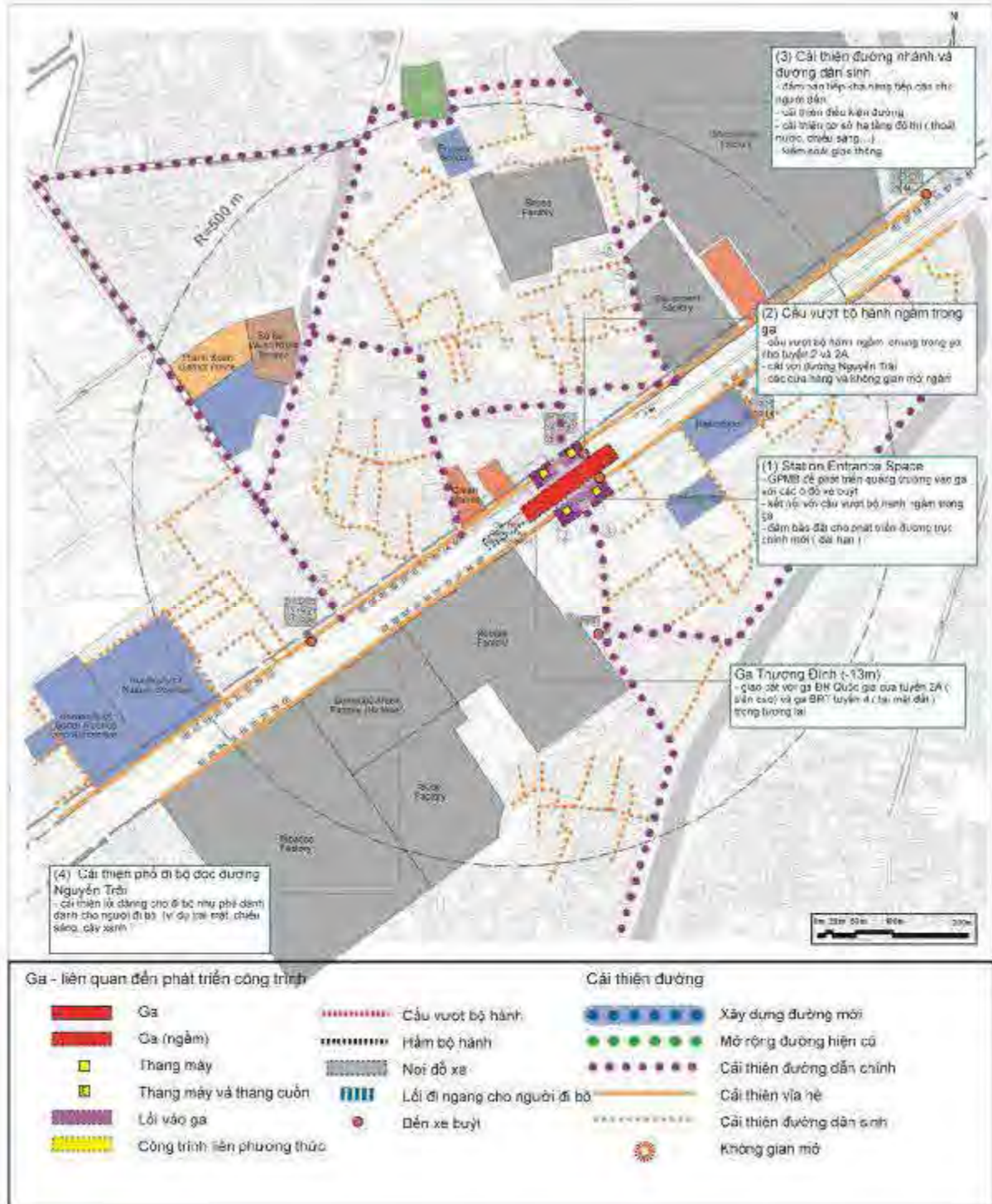


Chú thích

	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 4.19 Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C16)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.3 Quy hoạch các ga giai đoạn 1

4.3.1 Khu vực ga phía Bắc Cầu Long Biên (Tuyến1- V5)

4.28 Nhà ga phía Bắc cầu Long Biên sẽ là ga duy nhất tiếp cận với bờ bên kia sông Hồng. Hành khách sẽ có thể tận hưởng khung cảnh rất đẹp của cầu Long Biên và sông Hồng từ phía bên trong đường tàu. Kết hợp với việc phát triển thị trấn mới, khu vực nhà ga được mong chờ xây dựng sẽ mang lại cho người dân một cuộc sống đô thị mới gắn với giá trị kiến trúc của cây cầu Long Biên và cảnh quan sông Hồng.

Bảng 4.22 Khung phát triển nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

		Hiện tại	Hệ thống UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	4.119	4.800	4.800
	Đi làm	2.499	2.400	5.000
	Đi học	1.220	950	950
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)			3.900	4.600

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.29 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Bắc Cầu Long Biên:

- (i) Tiềm năng phát triển của các khu vực ngoài đê (ngắn và dài hạn): Nhà ga sẽ được xây dựng phát triển trên đường đê và khu vực ngoài đê. Dựa theo điều kiện trong Sắc lệnh về đê điều, thì mọi loại hình xây dựng công trình đô thị bên ngoài đê đều bị cấm. Việc xây dựng công viên bên sông mang lại lợi ích phát triển tiềm năng về mặt kinh tế và du lịch ngay tại khu vực ga, vì vậy cần phải chỉ rõ tiềm năng phát triển của khu vực ngoài đê.
- (ii) Việc kết hợp với Dự án thị trấn mới Ngọc Thụy (ngắn và trung hạn): Dự án được trông chờ sẽ có rất nhiều người dân trong khu vực thị trấn mới sử dụng nhà ga cũng như đối với ga Gia Lâm. Vì vậy cần phải hợp tác với dự án đặc biệt là mạng lưới đường bộ nhằm thúc đẩy tính hiệu quả trong việc tiếp cận nhà ga.
- (iii) Tiềm năng dự án cầu Long Biên (ngắn và trung hạn): Về ngắn hạn, Dự án đề xuất sử dụng đường sắt hiện tại của tàu nối từ ga Yên Viên sang nhà ga phía Nam cầu Long Biên. Nhưng sau giai đoạn hệ thống UMRT đi vào hoạt động, đường tàu này sẽ không còn cần thiết nữa. Do cầu Long Biên là di sản quốc gia của Việt Nam nên rất cần được bảo tồn. Dự án đề xuất tận dụng cây cầu cho khách bộ hành ngắm cảnh hay để làm du lịch.

Bảng 4.23 Danh sách dự án khu vực ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình liên phương thức phía đông	2.500	m2	135	5.894	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-SE-1*	Không gian lối vào ga	675	m2	36		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành	180	m2	468		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	2	Đvị	200		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	1	Đvị	5		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-NR-1	Phát triển đường mới ²⁾	900	m	1.530		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	3.200	m	3.520		Sở GTVT HN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (3 năm)	SF-PD-1		23.000	m2	1.242	3.926	Bộ TNMT	UBND TPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	3.350	m	905		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-SW-2	Cải tạo vỉa hè	2.700	m	729		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-WR-1	Đường dành cho người đi bộ cầu Long Biên ³⁾	1.500	m	1.050		UBND TP.HN	UBND TPHN
C Trung hạn (3~5 năm)	ND-1	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 1)(quy hoạch) ⁴⁾					Tư nhân	Tư nhân
D Dài hạn (5~10 năm)	ND-2	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 2)(quy hoạch) ⁴⁾					Tư nhân	Tư nhân
	UR-1	Tái phát triển khu vực nhà máy					Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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.

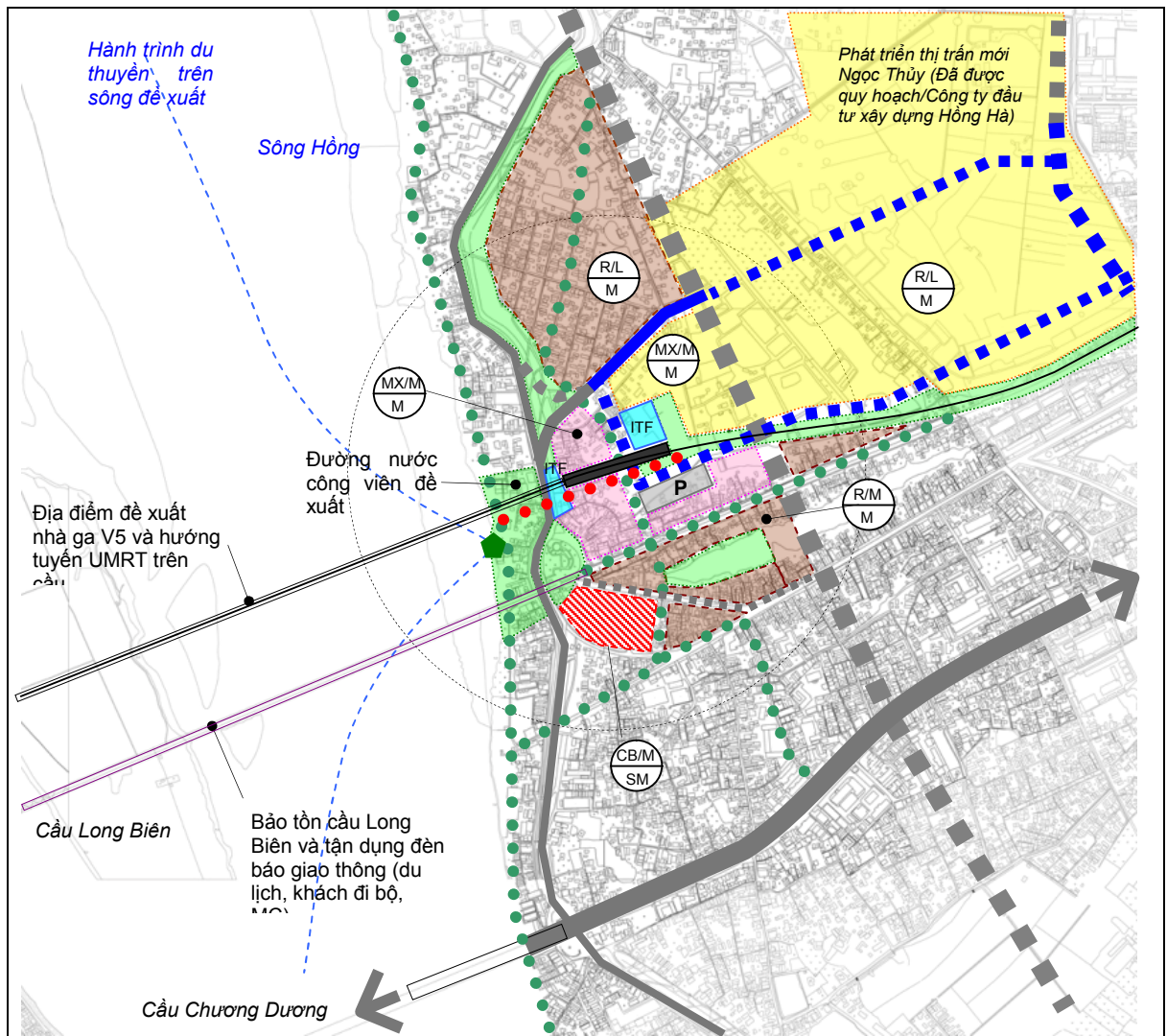
1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan đến ga.

2) Dự kiến phát triển đường mới dưới đường sắt trên cao.

3) Dự kiến bảo tồn cầu Long Biên như cầu cho người bộ hành phục vụ cho mục đích du lịch và ngắm cảnh sau khi phát triển UMRT.

4) Cần xin ý kiến của Sở QHKT, Ủy ban Nhân dân Quận khi điều chỉnh mạng lưới đường, sử dụng đất và xây dựng khu đô thị mới.

Hình 4.20 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

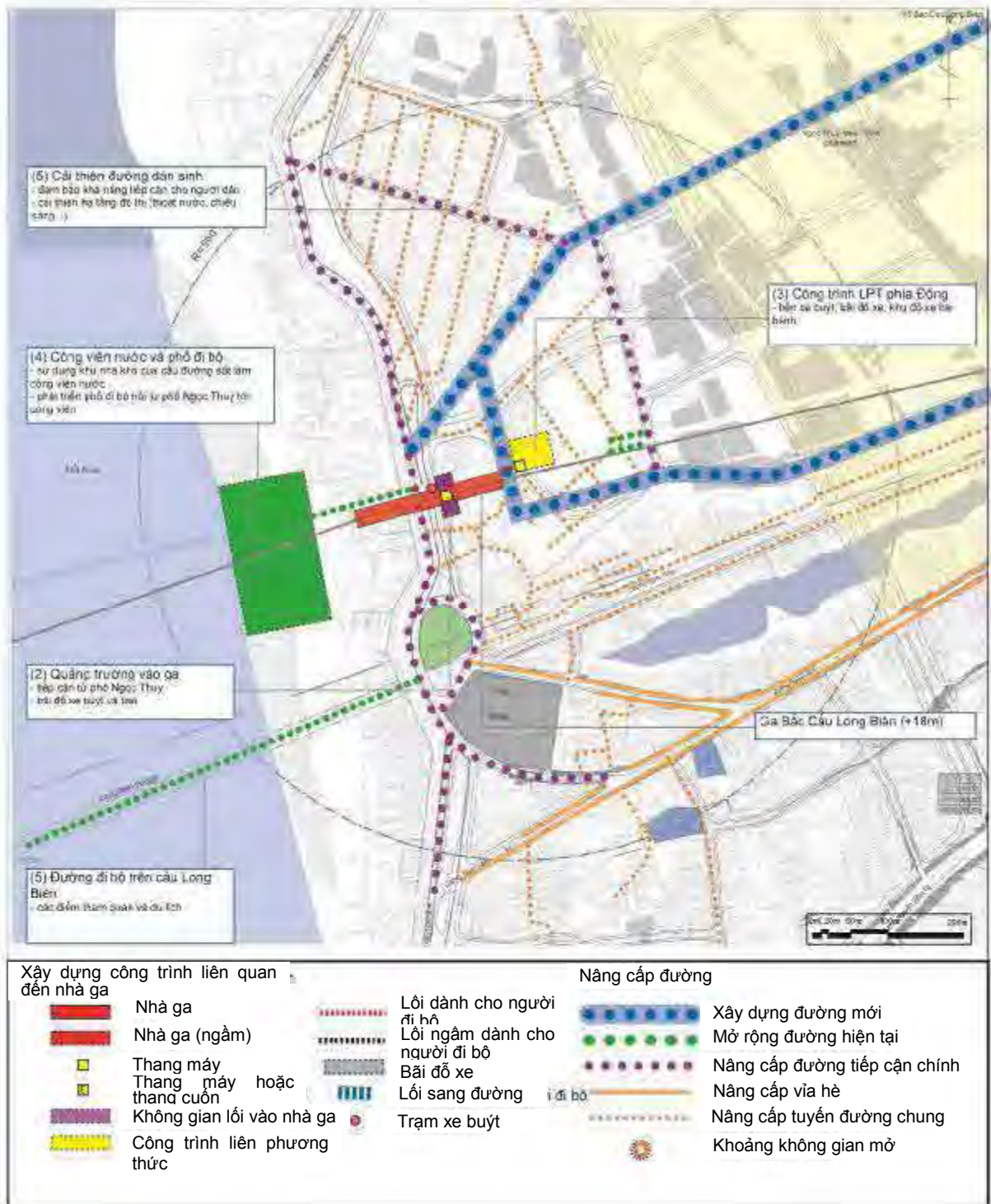


Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | 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 4.21 Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.3.2 Khu vực ga Phùng Hưng (Tuyến1-V7)²

4.30 Ga Phùng Hưng sẽ là ga trung tâm của khu vực phố cổ cũng như các ga xung quanh như Hàng Đậu, Nam cầu Long Biên và Hồ Hoàn Kiếm. Phía bên dưới nhà ga và đường sắt, đường chính bên ngoài khu vực phố cổ sẽ là đường Phùng Hưng, và các công trình thương mại sẽ được phát triển theo dọc tuyến phố. Cùng với việc xây dựng các ga này thì khu vực xung quanh sẽ được quy hoạch với các khu thương mại thân thiện và hài hòa, đề cao chức năng hiện đại và các giá trị truyền thống.

Bảng 4.24 Khung phát triển khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)

		Hiện tại	UMRT gắn kết phát triển đô thị	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	34.704	25.200	25.200
	Đi làm	20.853	32.000	35.600
	Đi học	5.371	4.100	4.100
Số hành khách (lượt HK/ngày)			7.800	7.410

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.31 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Phùng Hưng:

- (i) Phát triển trục đường chính phố Phùng Hưng (ngắn hạn): Để cải thiện đường phố Phùng Hưng thành đường phụ trợ bên ngoài khu Phố cổ thì dự án kiến nghị nên tận dụng khoảng không gian bên dưới cầu cho mục đích giao thông. Công việc này cần sự phối hợp giữa VNR và Tp.Hà Nội.
- (ii) Tái phát triển đô thị Thu viện quân đội để xây dựng lối vào ga (dài hạn): Như đã đề xuất, nhằm xây dựng lối vào nhà ga phía Tây thì cần phải tái thiết khu vực đô thị phố Lý Nam Đế. Dù có rất nhiều ngôi nhà ở và căn hộ trung bình cũng như các công trình quân đội khác trong vùng này nhưng việc lựa chọn địa điểm thích hợp để xây dựng lối vào ga vẫn rất cần phải tiến hành.

Bảng 4.25 Danh sách dự án khu vực ga Phùng Hưng (V7)

Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn	
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Không gian lối vào ga	875	m2	70	1.610	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	300	m2	780		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	3	Không	300		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1*	Bến xe buýt	5	Không	25		TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Cầu vượt bộ hành	1	Không	10		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-2		1	Không	10		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-3		1	Không	10		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-4		1	Không	10		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-5		1	Không	10		Sở GTVT HN	UBND TPHN
RD-WR-1	Mở rộng phố Phùng Hưng ²⁾	550	m	385	Sở GTVT HN	UBND TPHN		
B Ngắn hạn (3 năm)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	1.350	m	365	1.080	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-SW-2		1.780	m	481		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	560	m	235		Sở GTVT HN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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.

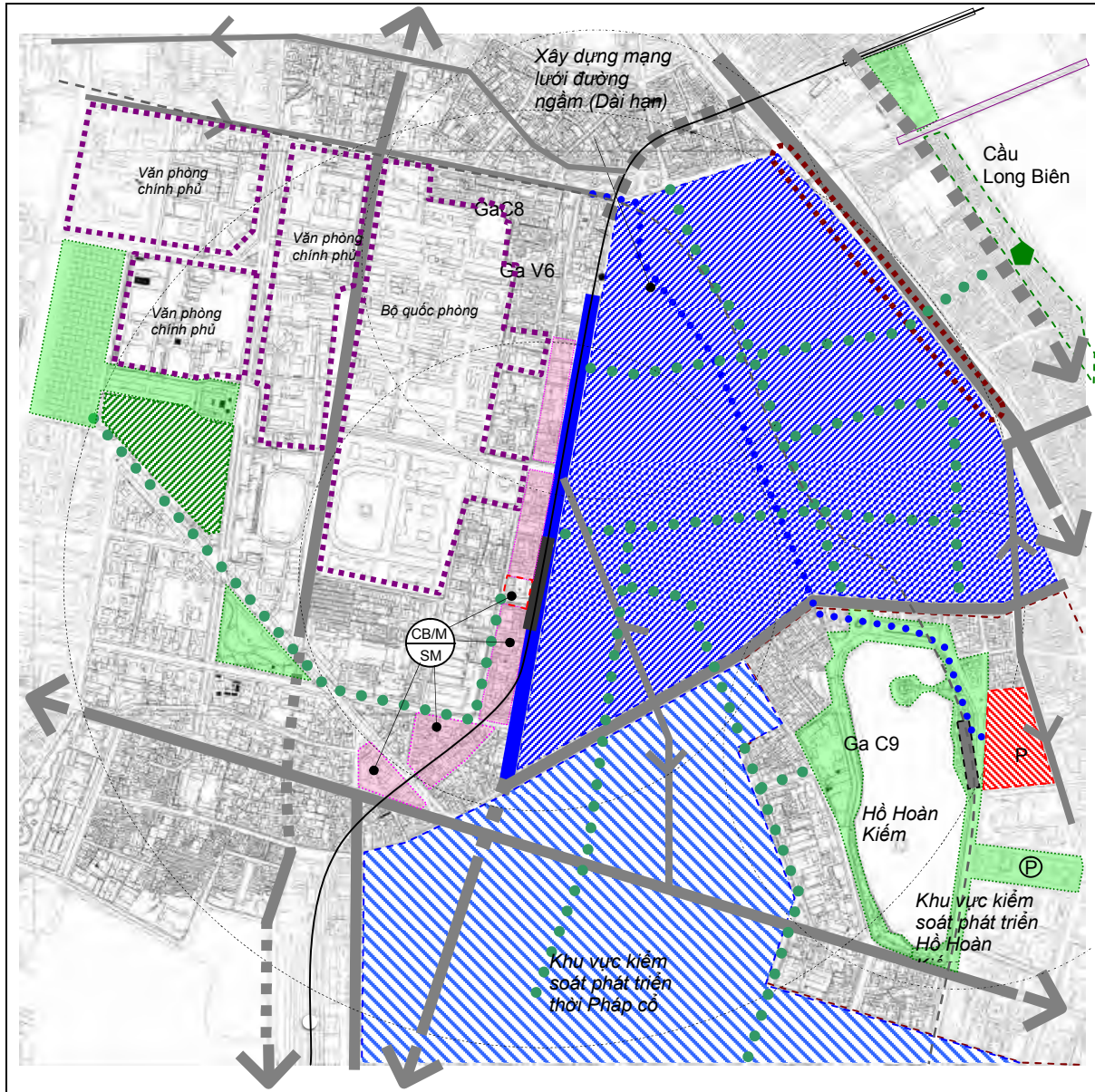
1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF.

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) Dự kiến mở rộng phố Phùng Hưng phù hợp với lộ giới trong phát triển UMRT.

^{2 2} Theo kết luận của UBND TP Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17 tháng 11 năm 2010, bỏ Ga Phùng Hưng (V7) do qua gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Quy hoạch ga này được đưa ra để tham khảo cho cơ hội phát triển trong tương lai.

Hình 4.22 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)

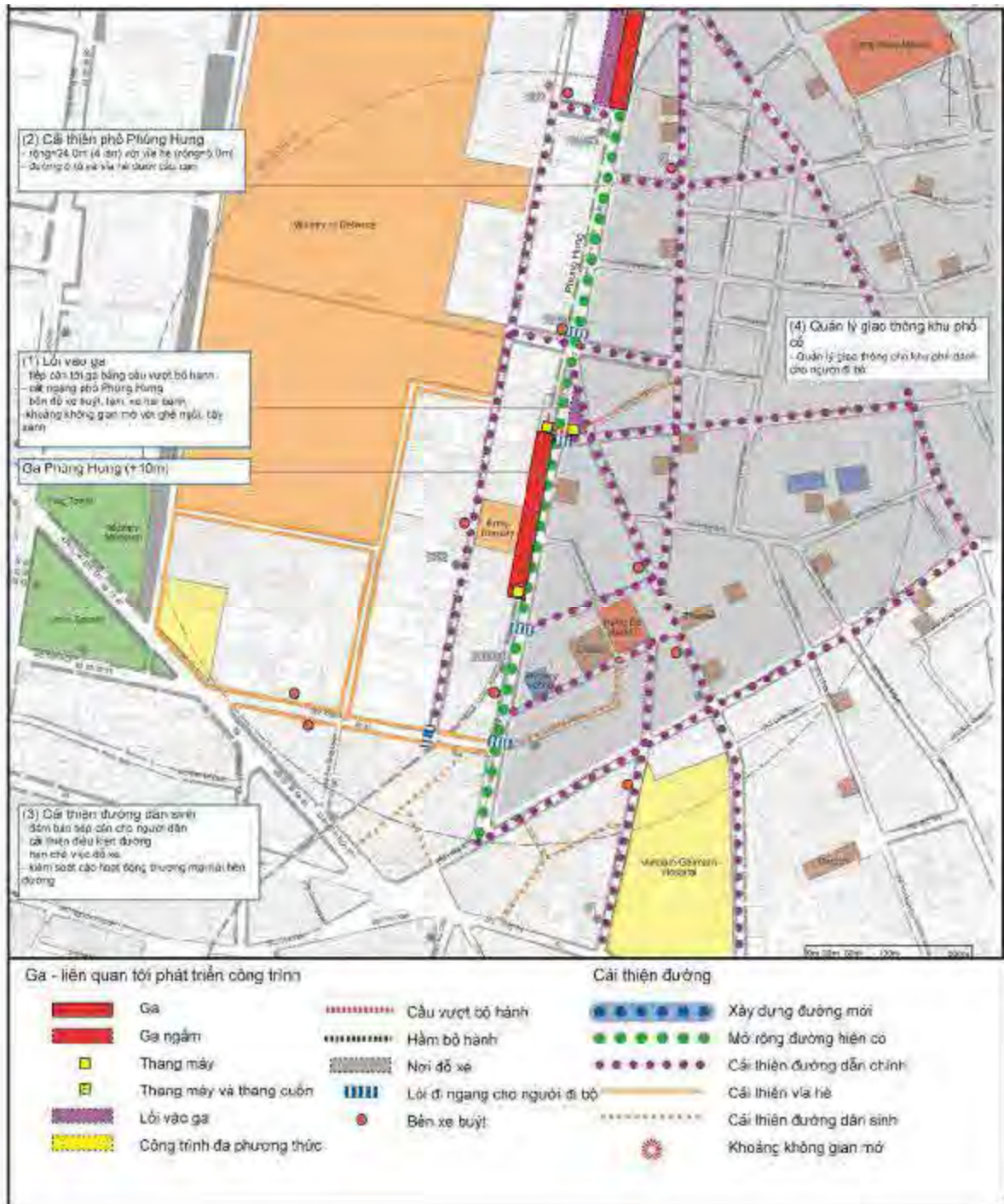


Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | 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 4.23 Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.3.3 Khu vực nhà ga B.V. Bạch Mai (Tuyến1-V10)

4.32 Với mục tiêu phát triển khu vực thành một “quận y tế và giáo dục của thành phố Hà Nội, việc phát triển nhà ga Bạch Mai có ý nghĩa hết sức quan trọng nhằm kết nối khu vực dân sinh với y tế ở phía tây và khu thương mại, giáo dục hiện đại cao cấp ở phía đông gắn kết với khu đô thị mới. Việc xây dựng khu vực ga mới được mong đợi sẽ mang lại cơ hội cho các bệnh nhân ra ngoài đi dạo, sinh viên đại học có thêm cơ hội về việc làm khác nhau cũng như những hoạt động phúc lợi khác.

Bảng 4.26 Khung phát triển khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)

		Hiện tại	UMRT với phát triển đô thị gắn kết	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	24.044	19.100	19.100
	Đi làm	10.224	13.700	14.400
	Đi học	24.078	12.600	12.600
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)			12.800	7.500

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.33 Các vấn đề cần làm rõ khu vực nhà ga B.V. Bạch Mai:

- (i) Việc xây dựng các con đường tiếp cận bên trong khu vực các công trình đô thị (ngắn hạn): Do hầu hết trong phạm vi bán kính 500m xung quanh nhà ga là nơi tập trung các bệnh viện và trường đại học nên Dự án đề xuất xây dựng đường tiếp cận vào bên trong những điểm này, tạo độ an toàn và rút ngắn quãng đường đến nhà ga. Do vậy, cần phải hợp tác với chủ các công trình đô thị.
- (ii) Việc tái phát triển các công trình đô thị (dài hạn): Các dự án tái phát triển đô thị nên kết hợp với phát triển khu vực nhà ga. Để tăng cường các ảnh hưởng kinh tế-xã hội thì chức năng của nhà ga nên được cải thiện dần.

Bảng 4.27 Danh sách dự án khu vực ga B.V. Bạch Mai (V10)

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000USD)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Cổng vào ga	1.000	m2	80	3.276	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-SE-2*	Cổng vào ga phía trong BV Bạch Mai ²⁾	1.200	m2	96		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	240	m2	624		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành	210	m2	546		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	5	Đv	500		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	8	Đv	40		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-WR-1*	Mở rộng đường Giải Phóng ³⁾	1.200	m	840		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	500	m	550		SGTVTHN	UBND TPHN
B ngắn hạn (bắt đầu sử dụng ~ 3 năm sau)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	8.000	m	2.160	2.160	SGTVTHN	UBND TPHN
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-1	Tái phát triển bệnh viện Bạch Mai	Sẽ được tính toán			Bệnh viện/ Tư nhân	Tư nhân	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

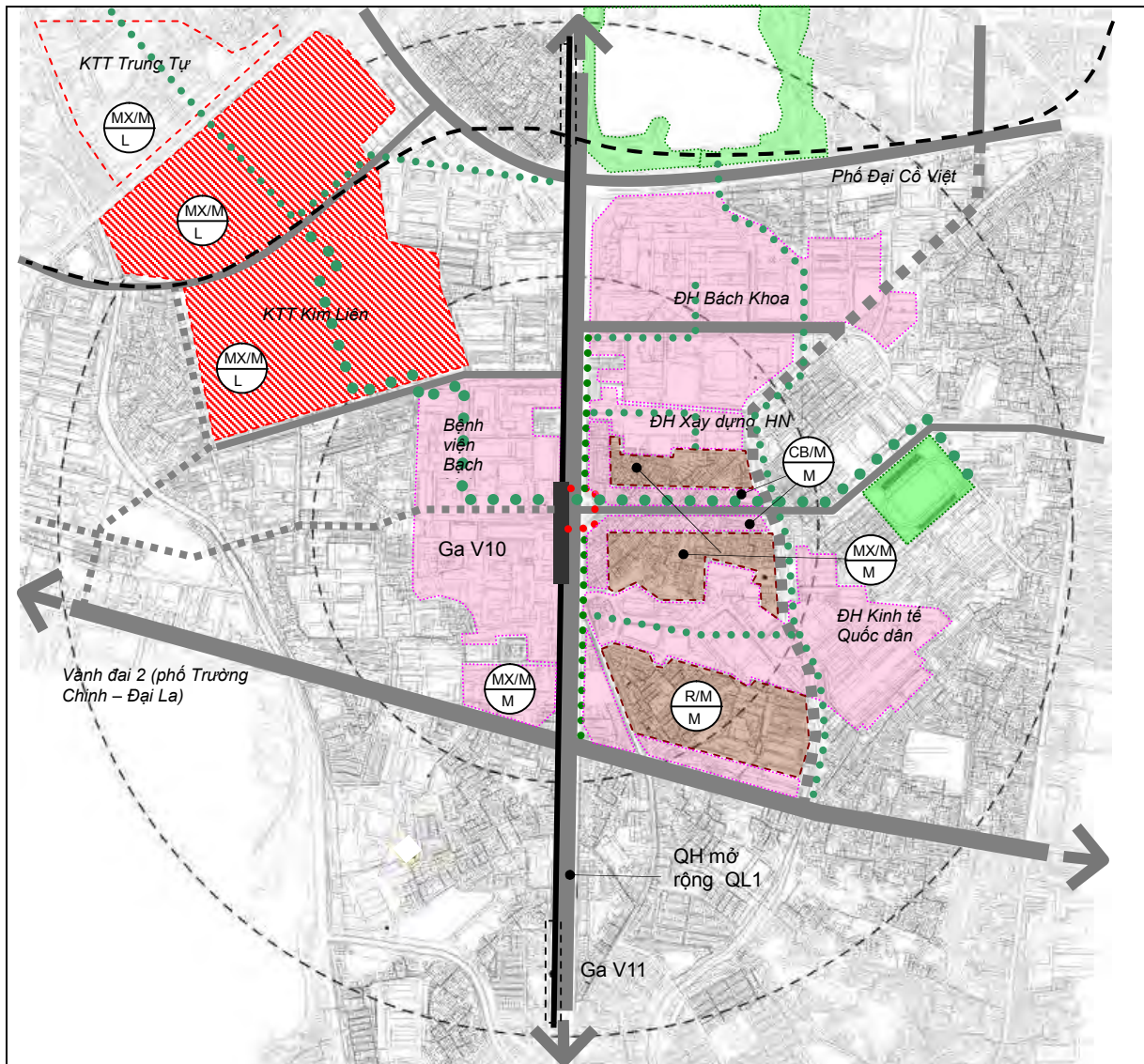
Các dự án đánh dấu * được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

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 cổng vào của BV Bạch Mai làm cổng vào ga. Cần phối hợp với Bệnh viện Bạch Mai.

3) Đề xuất mở rộng QL1 dưới đường sắt trên cao và trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được dùng làm cổng vào, nơi đỗ xe, v.v. tại khu vực gần ga.

Hình 4.24 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)

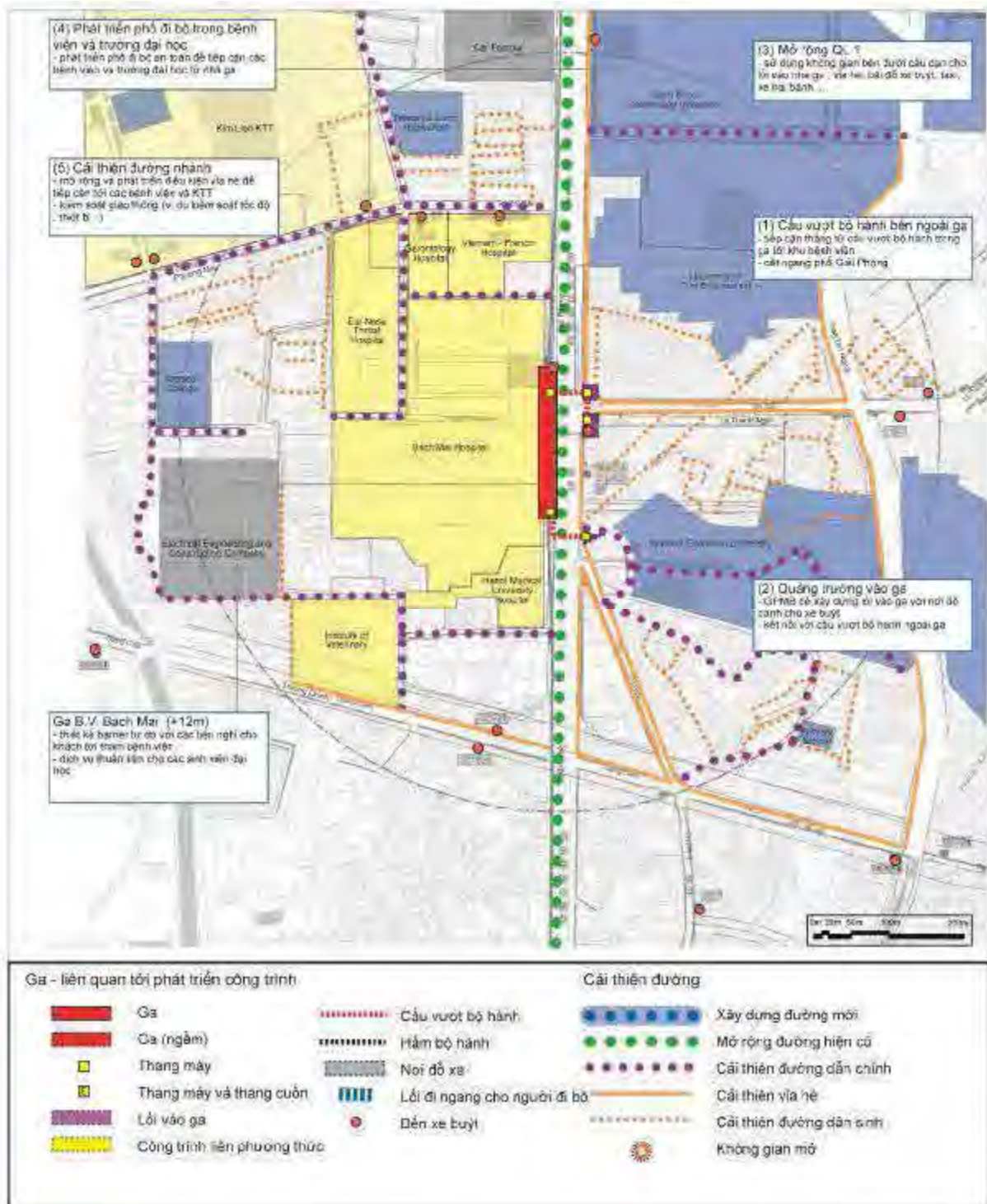


Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | 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 4.25 Quy hoạch ngắn hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.3.4 Khu vực nhà ga Phương Liệt (Tuyến 1-V11)

4.34 Mặc dù không có nhiều các công trình đô thị cụ thể được xây dựng trong khu vực nhà ga này nhưng sẽ xây dựng phát triển các công trình công cộng cũng như thương mại dọc tuyến QL1 nhằm hỗ trợ các hoạt động xã hội và kinh tế thường nhật của người dân quanh khu vực ga. Do vậy cần phải nâng cao khả năng tiếp cận của các khu dân sinh tới các ga và khu vực phía Nam của sông.

Bảng 4.28 Khung phát triển khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)

		Hiện tại	UMRT với phát triển đô thị gắn kết	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	21.999	21.200	21.200
	Đi làm	9.239	9.600	11.000
	Đi học	7.633	8.100	8.100
Giao thông công cộng (lượt HK/ngày)			100	4.200

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.35 Không có vấn đề cụ thể nào cần làm rõ ở khu vực nhà ga Phương Liệt

Bảng 4.29 Danh sách các dự án khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)

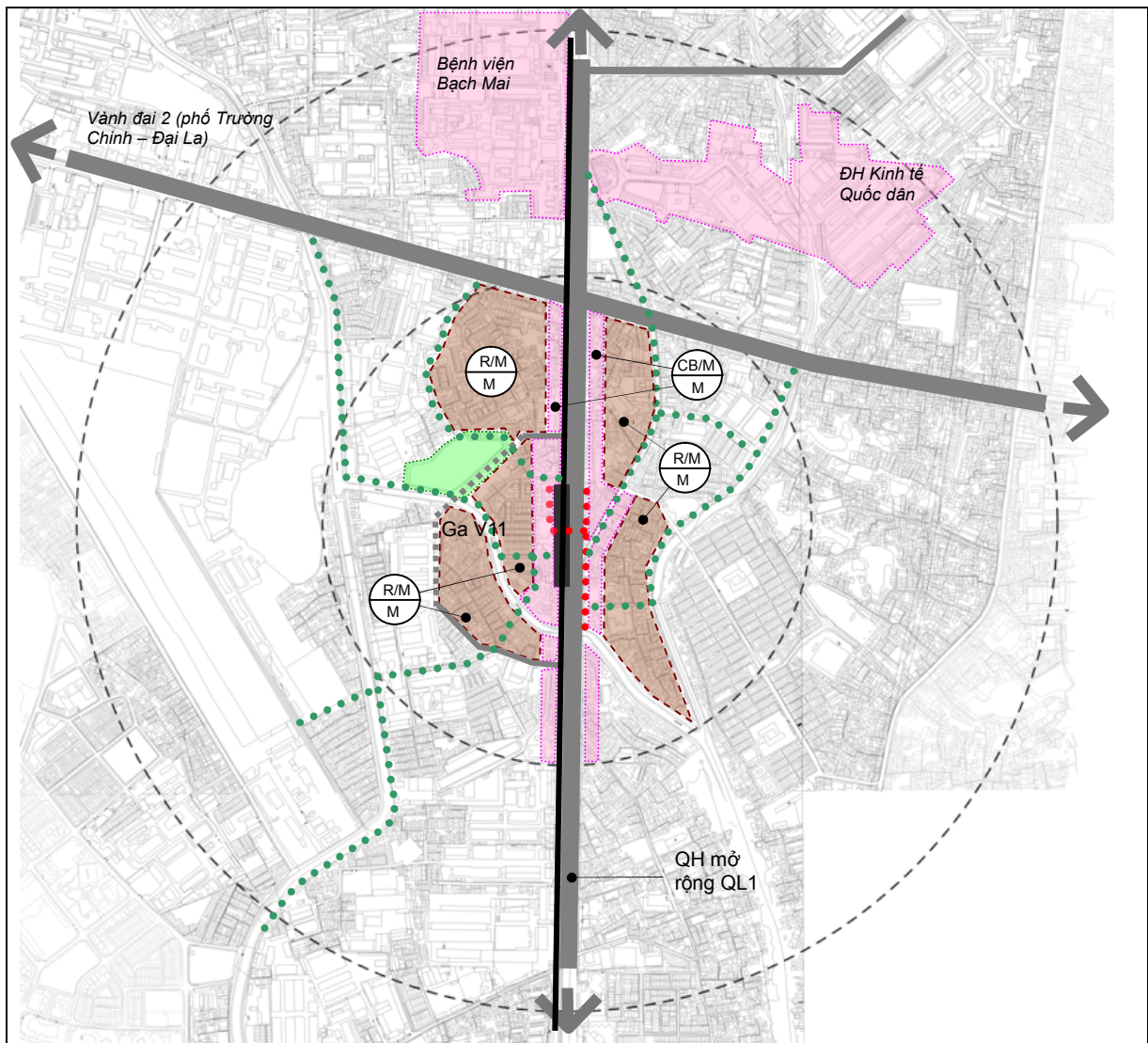
Dự án		Quy mô		Chi phí xây dựng (000 USD)		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính	
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Cổng vào ga	400	m ²	32	4.922	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành	400	m ²	1.040		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1	Thang máy	2	Đv	200		TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	6	Đv	30		TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Đường ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-2	Đường ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-3	Đường ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-WR-1	Mở rộng phố Giải Phóng ²⁾	1.200	m	840		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	2.500	m	2.750		SGTVTHN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	8.000	m	2.160	2.160	SGTVTHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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 mở rộng QL1 dưới đường sắt trên cao trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được sử dụng cho cổng vào, khu đỗ xe, v.v. tại khu vực gần ga.

Hình 4.26 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)

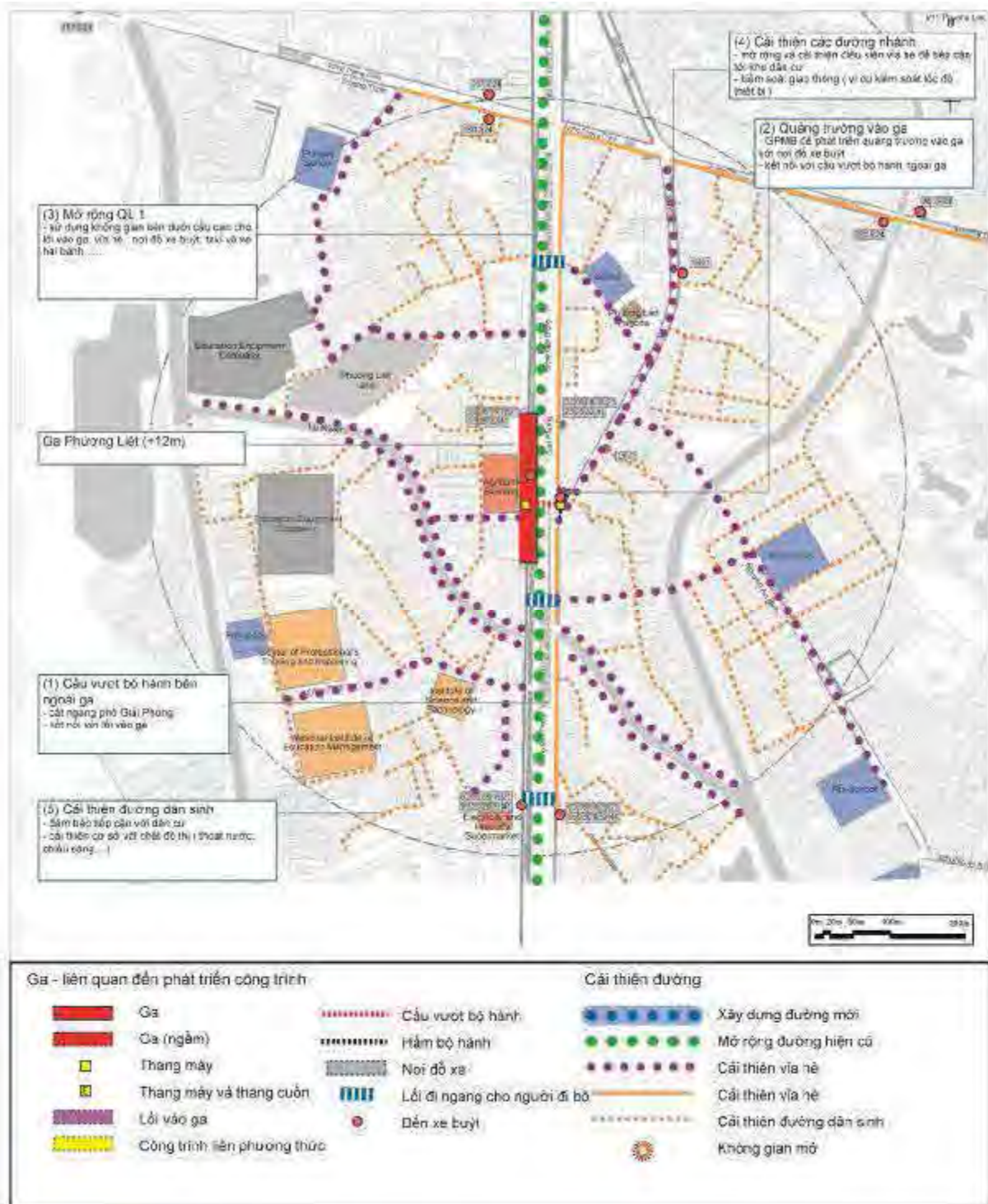


Chú thích

	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 4.27 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Phương Liệt (V11)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA