

4.4.6 Khu vực ga Vĩnh Quỳnh (Tuyến1-V15)

4.60 Ga Vĩnh Quỳnh sẽ nằm ở vị trí cách QL1 khoảng 500m về phía tây. Hiện tại chỉ có đất nông nghiệp xung quanh ga, ngoại trừ Trung tâm Chuyển giao Công nghệ và Phát triển Nông nghiệp và một số làng mạc nhỏ. Nhiều nhà máy và khu công nghiệp tập trung dọc theo Quốc lộ 1 nhưng rất ít công trình thương mại và công cộng. Ý tưởng phát triển khu vực ga thành khu vực phát triển dựa trên vận tải công cộng (TOD) được áp dụng cho ga Vĩnh Quỳnh với dịch vụ UMRT và đường sắt vành đai trong tương lai cùng các trục đường chính. Khi chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông nghiệp sang đất đô thị, nhiều công trình thương mại và công cộng và các khu dân cư sẽ tập trung quanh ga với tuyến phố và mạng lưới đường dành cho người đi bộ

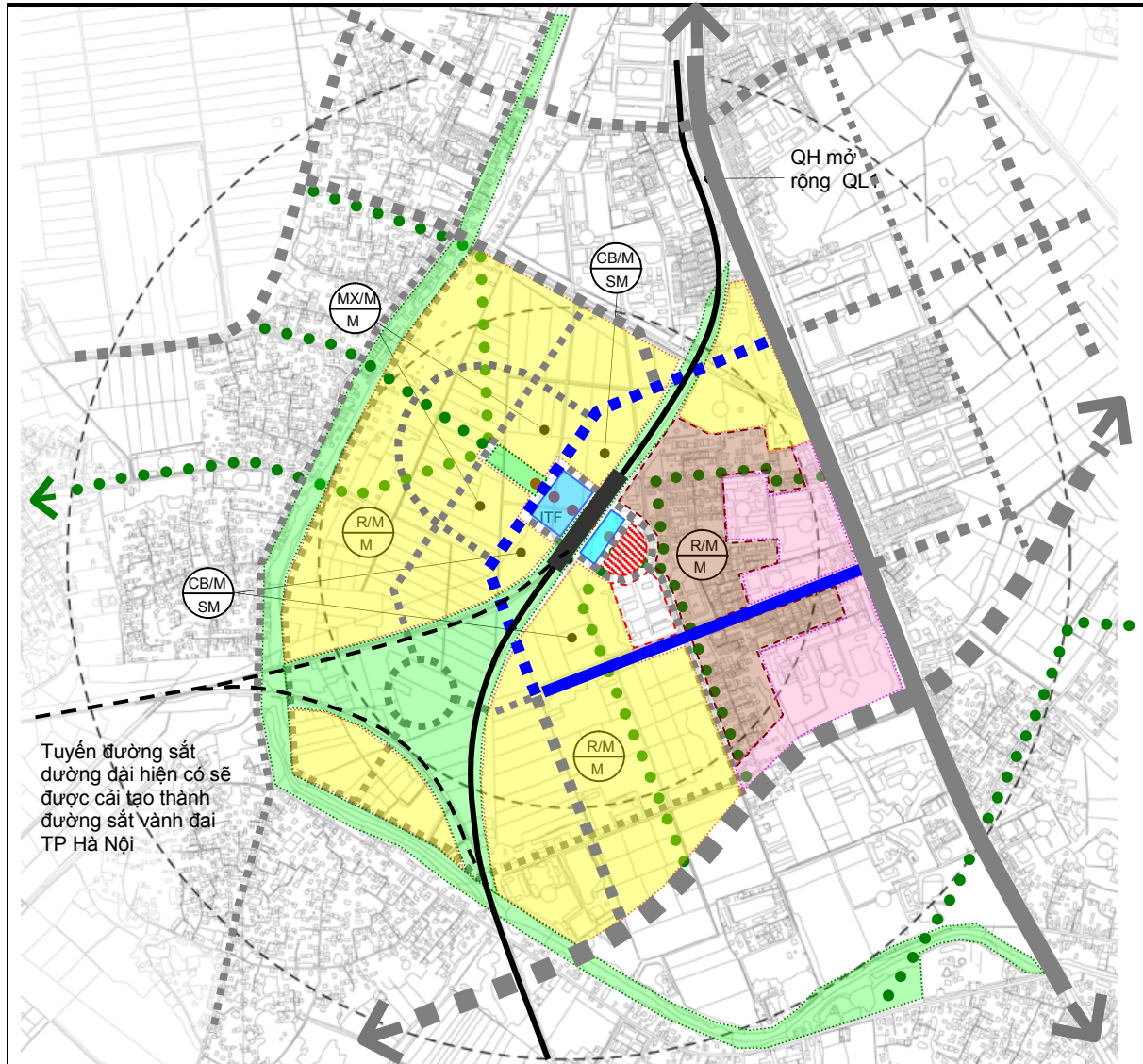
Bảng 4.49 Khung phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)

		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	420	3.600	10.400
	Đi làm	738	1.200	23.700
	Đi học	1.412	598	1.700
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	11.200	15.900

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.61 Vấn đề cần làm rõ khu vực ga Vĩnh Quỳnh chưa xác định.

Hình 4.47 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)



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

4.4.7 Khu vực ga Cầu Dền (Tuyến2-C11)

4.62 Ga Cầu Dền sẽ nằm dưới phố Huế, về phía Đông tháp Vincom – một trong những trung tâm mua sắm cao tầng lớn nhất tại trung tâm thành phố. Phía đông vị trí ga là khu tập thể Nguyễn Công Trứ. Điều kiện sống trong khu tập thể này đã và đang xuống cấp trong khi lối sống truyền thống cộng đồng vẫn còn được gìn giữ. Khu vực ga Cầu Dền sẽ được phát triển thành trung tâm thương mại mới hài hoà với môi trường văn hoá. Do đây là cửa ngõ lịch sử phía nam Hà Nội, nên phân thiết kế đô thị để phát triển khu thương mại mới sẽ phải hài hoà với cảnh quan các chùa, khu dân cư và hồ xung quanh ga.

Bảng 4.50 Khung phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11)

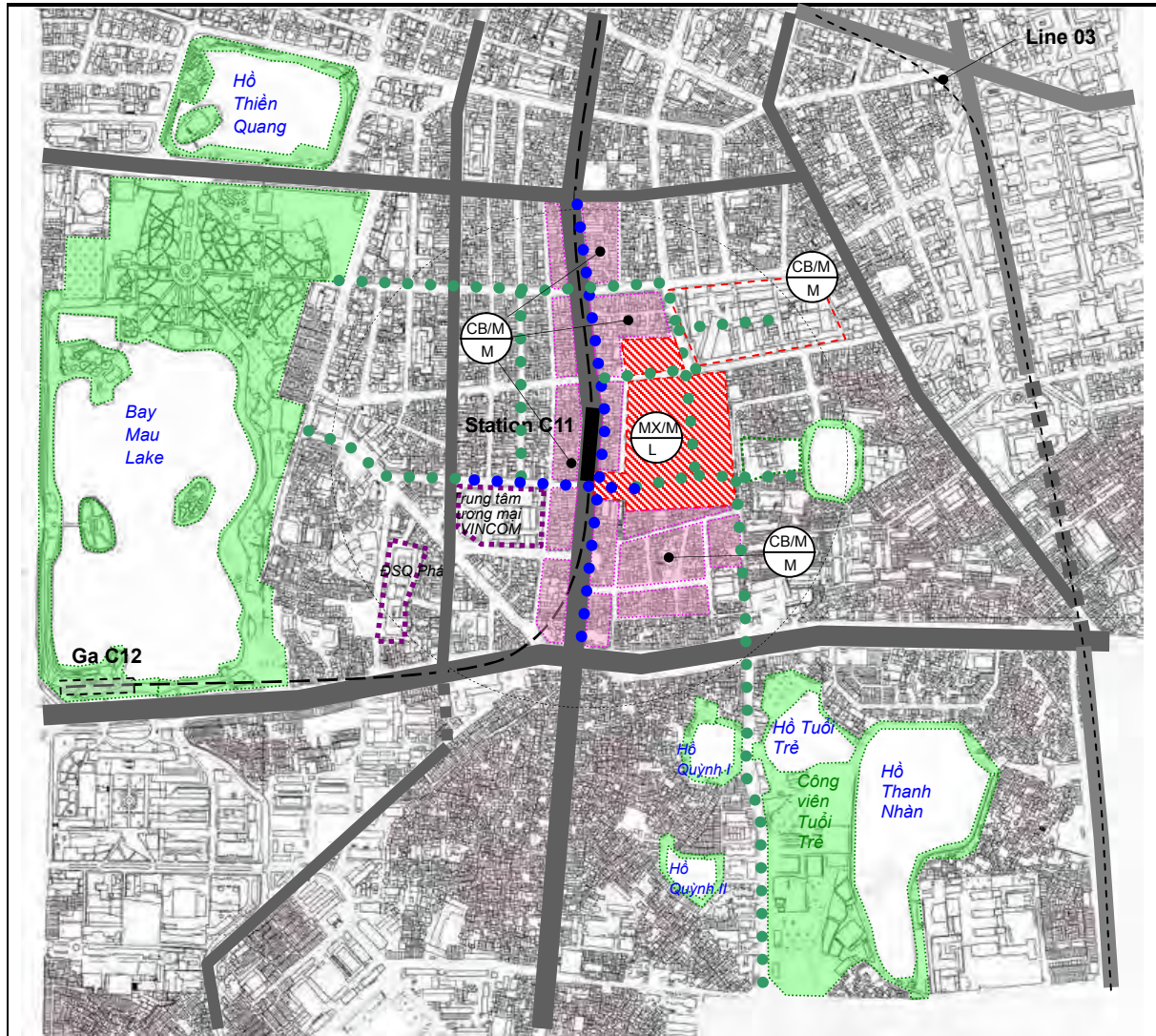
		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	37.260	27.300	28.800
	Đi làm	16.705	24.500	27.800
	Đi học	18.744	7.200	7.600
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	7.020	11.430

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.63 Vấn đề cần làm rõ khu vực ga Cầu Dền:

- (i) Tái phát triển đô thị KTT Nguyễn Công Trứ: Dự án tái phát triển đô thị KTT này đã được quy hoạch. Cần xem xét thực hiện cùng với việc xây dựng ga, đặc biệt là xây dựng đường vào ga.

Hình 4.48 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Cầu Dền (C11)



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

4.4.8 Khu vực ga Kim Liên (Tuyến2-C13)³

4.64 Ga Kim Liên sẽ có vị trí bên trong khu vực khu tập thể Kim Liên, khu vực này sẽ tiến hành tái phát triển đô thị đồng thời với phát triển UMRT. Định hướng phát triển khu vực ga Kim Liên là “phát triển khu vực dân cư theo hướng phát triển vận tải công cộng” và đó sẽ là trung tâm của các khu vực dân cư trong vùng ngoại ô.

Bảng 4.51 Khung phát triển khu vực ga Kim Liên (C13)

		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	41.200	17.900	17.900
	Đi làm	12.600	9.300	9.300
	Đi học	16.400	5.000	5.000
Số hành khách (lượt HK/ngày)		-	4.600	8.260

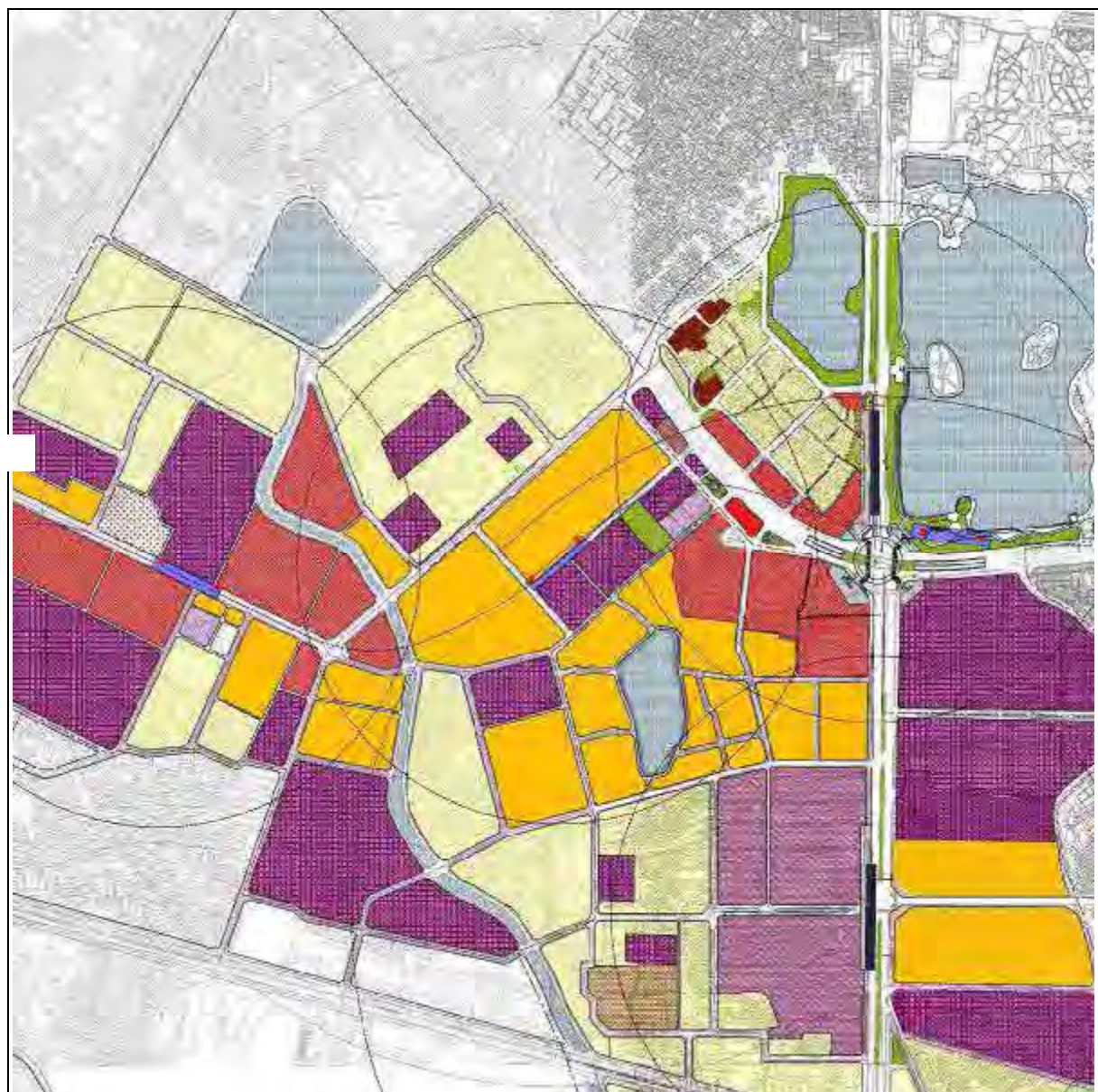
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.65 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Kim Liên:

- (i) Phối hợp và gắn kết với quy hoạch tái phát triển khu tập thể Kim Liên: Ga Kim Liên sẽ được xây dựng cùng với dự án tái phát triển khu tập thể. Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội cần phối hợp với chủ đầu tư khu tập thể và các cơ quan liên quan như Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội, Sở Giao thông Vận tải Hà Nội để thực hiện phát triển UMRT theo hướng gắn kết.
- (ii) Xây dựng công trình dịch vụ: Nhà ga sẽ có vị trí dưới phố Hoàng Tích Trí trong tổ hợp khu chung cư Kim Liên mới. Hy vọng nhiều người dân quanh khu vực này cũng như người dân trong khu tập thể Kim Liên sẽ sử dụng ga ngầm này. Hầu hết các tầng nhà sẽ dành phục vụ mục đích ở, nhưng khuyến nghị cần tạo ra các công trình dịch vụ cho người sử dụng ga như siêu thị, hiệu sách, quán ăn, v.v.
- (iii) Quy hoạch mạng lưới đường: phố Hoàng Tích Trí sẽ được mở rộng, nhưng sẽ không kết nối với nút giao giữa phố Phạm Ngọc Thạch và Chùa Bộc – một tuyến phố chính kết nối với khu vực ngoại ô phía tây nam. Mạng lưới đường tổng thể cần được quy hoạch cẩn thận nhằm giảm ùn tắc giao thông trong khu vực này.

³ Ga Kim Liên được đề xuất mới trong Nghiên cứu Khả thi do BDAĐSDTHN và TEDI-South tiến hành. Đoàn Nghiên cứu JICA đã xem xét đề xuất này và đề xuất trong cuộc họp Ban Chỉ Đạo lần 3. Ban chỉ đạo đã nhất trí về mặt cơ bản.

Hình 4.49 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Kim Liên (C13)



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

4.4.9 Khu vực ga Chùa Bộc (Tuyến2-C14)

4.66 Ga Chùa Bộc sẽ được đặt trên phố Chùa Bộc. Trên tuyến phố này có nhiều công trình đô thị như siêu thị, khách sạn và trường học và dân cư tập trung đông đúc. Mật độ dân cư khu vực này cũng khá đông đúc, xung quanh có tới 5 khu tập thể cũ là Kim Liên, Khương Thượng, Trung Tự, Nam Đồng và Vĩnh Hồ. Hướng phát triển khu vực ga Chùa Bộc là “tạo lập một khu phát triển giáo dục và dân cư” phục vụ sinh viên các trường đại học và người dân sống trong các khu tập thể và khu dân cư hiện tại.

Bảng 4.52 Khung phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C14)

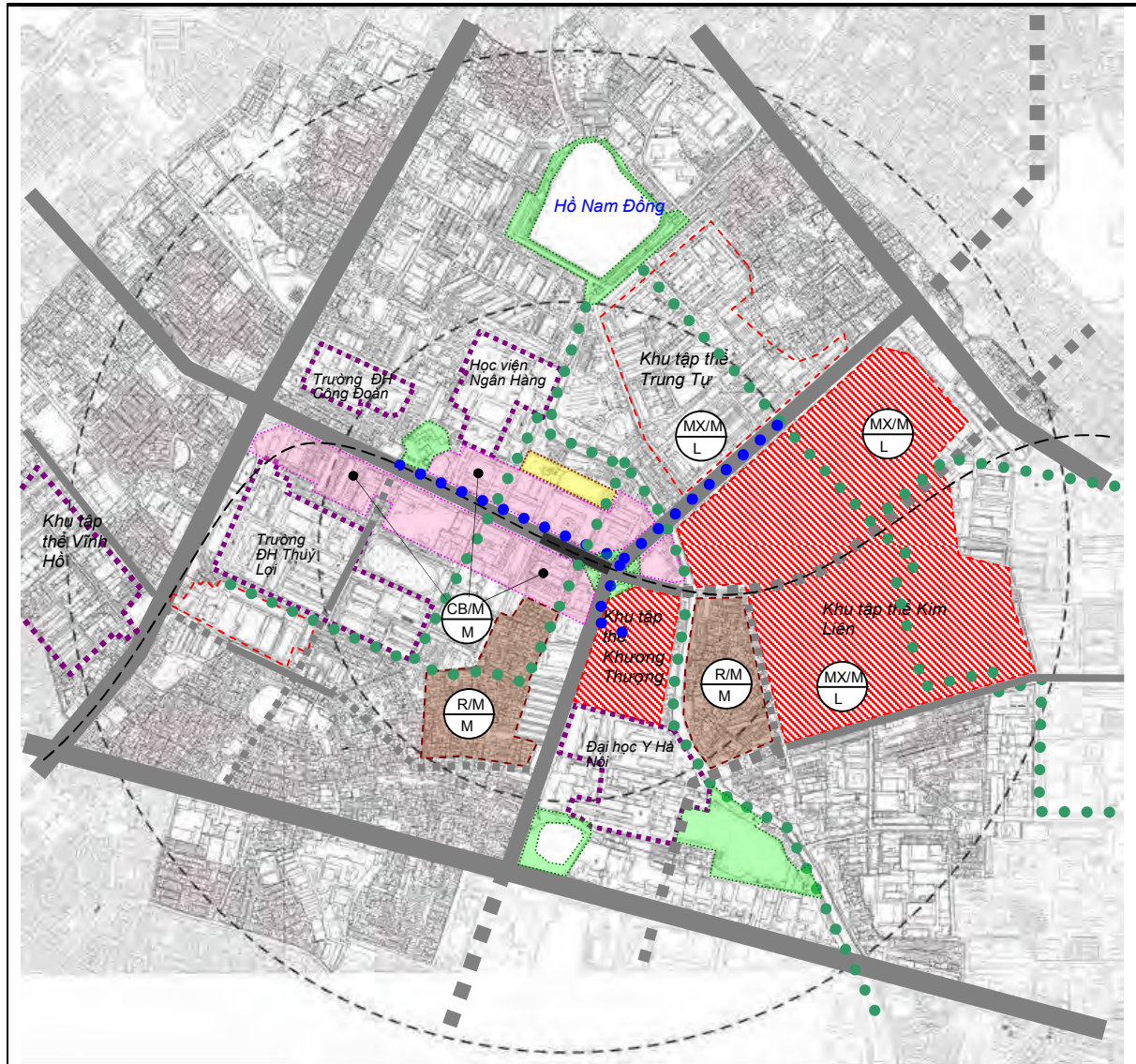
		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	30.189	27.000	28.200
	Đi làm	10.980	14.300	19.000
	Đi học	12.342	14.000	14.700
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	4.610	7.450

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.67 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Chùa Bộc:

- (i) Tái phát triển đô thị các KTT: Về vấn đề tái phát triển đô thị các khu tập thể, cần xem xét thực hiện cùng với việc xây dựng ga, đặc biệt là xây dựng đường vào ga.

Hình 4.50 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Chùa Bộc (C14)



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

4.4.10 Khu vực ga Ngã Tư Sở (Tuyến2-C15)

4.68 Ga Ngã Tư Sở sẽ nằm ở vị trí giao giữa phố Nguyễn Trãi và phố Trường Chinh, tại đó đã có cầu vượt Ngã Tư Sở và hầm bộ hành mới được xây dựng. Mặc dù nút giao này có lưu lượng giao thông lớn, nhưng giao thông ở đây được quản lý rất tốt. Trong khu vực ga này có sông Tô Lịch chảy qua từ phía Bắc xuống phía Nam. Do được gắn kết với mạng lưới đường trục, dịch vụ xe buýt và UMRT, nên hướng phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở là “khuyến khích các dịch vụ và công trình thương mại phát triển thành một trung tâm đô thị phía Tây Nam của Hà Nội”.

Bảng 4.53 Khung phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)

		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	23.022	17.700	17.700
	Đi làm	9.180	12.100	13.700
	Đi học	6.910	6.600	6.600
Số lượng hành khách (lượt HK/ngày)		-	4.030	6.380

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.69 Các vấn đề cần làm rõ khu vực ga Ngã Tư Sở:

- (i) Điều chỉnh vị trí ga: Đoàn Nghiên cứu Khả thi Giai đoạn 2 Tuyến 2 đề xuất các phương án vị trí ga với những đánh giá dựa trên điều kiện kỹ thuật và tái định cư. Cần xem xét vị trí ga về mặt khả năng tiếp cận đối với người đi bộ và hành khách xe buýt, và tiềm năng phát triển đô thị. Đoàn Nghiên cứu JICA khuyến nghị vị trí ga nên đặt dưới hoặc gần nút giao giữa phố Trường Chinh và Nguyễn Trãi là một nút giao thông của khu vực ngoại ô phía tây nam thành phố.
- (ii) Kết nối với hầm bộ hành Ngã Tư Sở: Cần nghiên cứu khả năng kết nối cổng ga với hầm bộ hành về mặt vật chất, kỹ thuật và tài chính.
- (iii) Phối hợp với các dự án tái phát triển đô thị (ngắn và trung hạn): Ga sẽ nằm tại vị trí dưới khu vực tái phát triển đô thị, nên cần phối hợp với các dự án về cách thức kết nối ga với các công trình mới ở cấp độ quy hoạch. Đề xuất các nhà đầu tư tư nhân xây dựng hầm bộ hành và công trình dịch vụ từ nhà ga tới các công trình này bằng nguồn vốn tư nhân.

Hình 4.51 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)



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

4.5 Tổng hợp chi phí đầu tư xây dựng

4.70 Các dự án được xem xét và phân loại theo giai đoạn thực hiện: A: Các dự án phát triển tối thiểu phải sẵn sàng khi UMRT được đưa vào khai thác. B: ngắn hạn, sau 1-3 năm; C: trung hạn, sau 3-5 năm và D: dài hạn, sau 5-10 năm sau khi UMRT được đưa vào sử dụng.

4.71 Bảng 4.54 tổng hợp chi phí đầu tư xây dựng ngắn hạn của các ga giai đoạn 1 bao gồm các dự án thuộc danh mục A (các dự án tối thiểu cần thực hiện) và B: các dự án ngắn hạn.

Bảng 4.54 Tổng mức đầu tư xây dựng ngắn hạn (sơ bộ)

Kí hiệu	Ga	Tổng mức đầu tư ước tính (000 USD)		
		A. Tối thiểu	B. Ngắn hạn	Tổng
V4	Gia Lâm	9.700	1.200	10.900
V5	Bắc Cầu Long Biên	5.900	3.900	9.800
V6	Nam Cầu Long Biên	85.100 ¹⁾	36.100	121.200
V7	Phùng Hưng	1.600	1.100	2.700
V8	Hà Nội	11.500	2.700	14.200
V9	C.V. Thống Nhất	6.800	1.000	7.800
V10	B.V. Bạch Mai	3.300	0	3.300
V11	Phương Liệt	4.900	2.200	7.100
V12	Giáp Bát	10.300	8.000	18.300
V16	Ngọc Hồi	1.400	300	1.700
C1	Nam Thăng Long	5.100	2.100	7.200
C2	Ngoại Giao Đoàn	5.900	1.100	7.000
C3	Tây Hồ Tây	10.800	2.100	12.900
C4	Bưởi	7.100	800	7.900
C5	Quần Ngựa	47.500 ²⁾	1.000	48.500
C6	Bách Thảo	4.000	400	4.400
C7	Hồ Tây	9.200	600	9.800
C8	Hàng Đậu	(xem V6)	(xem V6)	0
C9	Hồ Hoàn Kiếm	900	3.500	4.400
C10	Trần Hưng Đạo	39.400 ²⁾	2.900	42.300
V	Tổng của Tuyến 1³⁾	138.900	55.400	197.300
C	Tổng của Tuyến 2	129.900	14.500	144.400

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Đã bao gồm kinh phí quy hoạch không gian đỗ xe ngầm của UBND TP. Hà Nội.

2) Đã bao gồm kinh phí quảng trường ngầm kết nối 2 tuyến UMRT. Hiện tại Bộ GTVT là cơ quan điều phối cho các ga liên phương thức của các tuyến UMRT.

3) Không bao gồm chi phí xây dựng ga Phùng Hưng trong tổng chi phí đầu tư của tuyến 1.

4.6 Tổng hợp những vấn đề cần được làm rõ

4.72 Trong quy hoạch ý tưởng, mục đích đặt ra là cải thiện điều kiện tiếp cận tới nhà ga và giữa các ga thuộc các tuyến khác nhau, và với các điểm dừng xe buýt, kết nối tới các công trình xung quanh nhằm phát huy tác động tích cực tới tình hình kinh tế – xã hội quanh khu vực nhà ga. Để đạt được mục tiêu này, cần làm rõ một số vấn đề, cụ thể như sau:

- (i) Điều chỉnh vị trí ga để trung chuyển giữa các tuyến UMRT
- (ii) Điều chỉnh các quy hoạch quận/huyện và quy hoạch chi tiết đã phê duyệt
- (iii) Điều chỉnh hướng tuyến đường bộ đã phê duyệt
- (iv) Phối hợp với các dự án xây dựng địa phương (ví dụ như xây dựng đô thị mới, tái phát triển đô thị thành các tổ hợp thương mại, v.v.)

4.73 Bảng 4.55 sau đây tổng hợp các vấn đề tại từng khu vực ga.

Bảng 4.55 Vấn đề cần làm rõ ở mỗi khu vực ga

Khu vực ga	Vấn đề cần làm rõ	Thời gian	Cơ quan chịu trách nhiệm
Gia Lâm	Điều chỉnh hướng đường phía bắc đã được phê duyệt	Tối thiểu	Sở QHKT, Sở GTVT
	Di chuyển các cơ sở của TCT ĐSVN	Dài hạn	TCT ĐSVN, UBNDTP
	Chuyển đổi mục đích sử dụng đất của TCT ĐSVN từ đất công nghiệp thành đất cho mục đích thương mại và kinh doanh	Dài hạn	Sở QHKT, TCT ĐSVN
Nam Cầu Long Biên & Hàng Đậu	Điều chỉnh vị trí ga	Tối thiểu	TCT ĐSVN, UBNDTP
	Xây dựng đường bên dưới/dọc theo tuyến đường sắt trên không	Tối thiểu	UBNDTP, TCT ĐSVN
	Điều chỉnh quy hoạch xây dựng bãi xe ngầm và tái phát triển khu vực thấp nước	Tối thiểu	UBNDTP, BDAĐSĐTHN
	Tái phát triển đô thị tại vị trí công trình do quân đội quản lý	Ngắn & trung hạn	B-QP, UBNDTP, TCT ĐSVN
Hà Nội	Quản lý giao thông tại khu phố cổ	Dài hạn	Sở GTVT
	Điều chỉnh vị trí ga Trần Hưng Đạo thuộc tuyến 3	Tối thiểu	UBNDTP
	Kéo dài đường Trần Hưng Đạo về phía tây	Ngắn hạn	UBNDTP
C.V. Thống Nhất & Bách Khoa	Bảo tồn kiến trúc ga Hà Nội hiện tại	Ngắn hạn	TCT ĐSVN, UBNDTP
	Kết nối giữa Tuyến 1 và Tuyến 2	Ngắn & dài hạn	MOT, UBNDTP, TCT ĐSVN
Giáp Bát	Thu hồi đất và di dời để cải tạo khu vực dân cư hiện có	Dài hạn	UBNDTP
	Dỡ bỏ công trình của TCT ĐSVN	Ngắn & dài hạn	TCT ĐSVN, UBNDTP
Tây Hồ Tây	Tái phát triển và di dời bến xe khách Giáp Bát	Dài hạn	TRAMOC, Sở GTVT
	Phối hợp với quy hoạch phát triển trung tâm tài chính Tây Hồ Tây	Ngắn hạn	BDAĐSĐTHN, Sở QHKT
	Gắn kết với nhà ga BRT	Dài hạn	UBNDTP, BDAĐSĐTHN
Quần Ngựa	Xây dựng bến xe khách và CAT	Dài hạn	UBNDTP, TRAMOC, Sở GTVT
	Phối hợp với dự án mở rộng đường Hoàng Hoa Thám	Ngắn hạn	BDAĐSĐTHN, Sở GTVT
Thượng Đình	Vị trí ga tuyến 5	Dài hạn	UBNDTP
	Điều chỉnh vị trí ga Tuyến 2 và Tuyến 4	Ngắn & dài hạn	UBNDTP, MOT
Bắc Cầu Long Biên	Phối hợp với các dự án tái phát triển đô thị trên các nhà máy hiện có	Mid & dài hạn	Sở QHKT
	Tiềm năng phát triển khu vực ngoài đê	Ngắn & dài hạn	UBNDTP, TCT ĐSVN, B-NNPTNT, B-TNMT
	Phối hợp với dự án xây dựng đô thị mới Ngọc Thụy	Ngắn & trung hạn	Sở QHKT, TCT ĐSVN
Phùng Hưng	Bảo tồn và phát huy giá trị cầu Long Biên	Ngắn & trung hạn	UBNDTP, B-KHCN
	Xây dựng đường trục phố Phùng Hưng	Ngắn hạn	Sở GTVT, TCT ĐSVN
Phùng Hưng	Tái phát triển đô thị thu viện quân đội để phát triển không gian lối vào nhà ga	Dài hạn	B-QP, UBNDTP, TCT ĐSVN

Khu vực ga	Vấn đề cần làm rõ	Thời gian	Cơ quan chịu trách nhiệm
B.V. Bạch Mai	Phát triển đường tiếp cận bên trong công trình đường bộ	Ngắn hạn	Sở GTVT, BV, trường ĐH
	Tái phát triển công trình đô thị	Dài hạn	Bệnh viện, trường ĐH
Phương Liệt	Chưa xác định		
Ngọc Hồi	Duy trì mục đích sử dụng đất khu công nghiệp	Ngắn& trung hạn	Sở QHKT
	Giữa đất cho các công trình của ĐSVN	Ngắn hạn	TCT ĐSVN, Sở QHKT
Nam Thăng Long	Phối hợp với dự án đô thị mới CIPUTRA	Ngắn hạn	Sở QHKT
Ngoại Giao Đoàn	Phối hợp với dự án phát triển đô thị mới Ngoại Giao Đoàn	Ngắn hạn	Sở QHKT
Bưởi	Chưa xác định		
Bách Thảo	Điều chỉnh hướng tuyến và mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khê	Ngắn hạn	BDĐTĐTHN, Sở GTVT
Hồ Tây	Phối hợp với quy hoạch phát triển Văn phòng Chính phủ về vấn đề an ninh và tiếp cận	Ngắn hạn	Chính phủ, UBNDTP
Yên Viên	Phối hợp với dự án phát triển đường bộ cắt ngang đường sắt	Trung & dài hạn	TCT ĐSVN, Sở QHKT, Sở GTVT
	Vị trí đường sắt vành đai	Trung & dài hạn	TCT ĐSVN, Sở QHKT
Cầu Đuống	Cải tạo đường tiếp cận từ QL1 tới nhà ga	Ngắn hạn	TCT ĐSVN, Sở QHKT, Sở GTVT
	Điều chỉnh vị trí của tuyến đường bộ và nút giao đã quy hoạch	Dài hạn	Sở GTVT, Sở QHKT
Đức Giang	Cải thiện khả năng tiếp cận từ QL1 tới nhà ga	Ngắn hạn	TCT ĐSVN, Sở QHKT, Sở GTVT
Hoàng Liệt	Xây dựng bến xe khách mới	Dài hạn	TRAMOC, Sở GTVT, Sở QHKT
Văn Điển	Chưa xác định		
Vinh Quỳnh	Chưa xác định		
Cầu Dền	Tái phát triển KTT Nguyễn Công Trứ	Trung & dài hạn	Sở QHKT
Kim Liên	Phối hợp và gắn kết với KTT Kim Liên	Ngắn hạn	BDĐTĐTHN, Sở QHKT
	Phát triển công trình dịch vụ	Ngắn& trung hạn	BDĐTĐTHN
	Điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ	Ngắn& trung hạn	Sở QHKT, Sở GTVT, BDĐTĐTHN
Chùa Bộc	Tái phát triển các khu tập thể	Trung hạn	Sở QHKT
Ngã Tư Sở	Điều chỉnh vị trí nhà ga	Ngắn hạn	BDĐTĐTHN, Sở QHKT
	Nối với lối đi bộ ngầm tại nút Ngã Tư Sở	Ngắn hạn	BDĐTĐTHN, Sở QHKT, Sở GTVT
	Phối hợp với các dự án tái phát triển đô thị	Ngắn& dài hạn	Sở QHKT, BDĐTĐTHN, Sở KHĐT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5 ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG SƠ BỘ (IEE)

5.1 Kết quả của việc xác định phạm vi môi trường sơ bộ trong Bảng 5.1 và 5.2. 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..

Bảng 5.1 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 Văn Điển	15 Vĩnh Quỳnh	16 Ngọc Hồi
1. Môi trường kinh tế - xã hội																
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 bổ 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
2. Môi trường tự nhiên																
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Ô nhiễm																
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. Nhiều 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;

B: Tác động xấu;

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

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

Bảng 5.2 Kết quả đánh giá môi trường sơ bộ của các nhà ga Tuyến 2

Tên nhà ga	Nhà ga															
	1 Long	2 Nam hàng Đoàn	3 Ngoại Giao	4 Tây Hồ Tây	5 Bưởi	6 Quần Ngựa	7 Bách Thảo	8 Hồ Tây	9 Hàng Dầu	10 Ngọc Sơn	11 Trần Hưng Đạo	12 Cầu Dền	13 Bách Khoa	14 Kim Liên	15 Chùa Bộc	16 Ngã Tư Sở Trương Định
1. Môi trường kinh tế - xã hội																
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
2. Môi trường tự nhiên																
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
3. Ô nhiễm																
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. Nhiễu 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

6.1 Mục tiêu của quy hoạch chi tiết

6.1 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

6.2 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.

6.3 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.

6.4 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.

6.2 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm

6.2.1 Tầm nhìn, chiến lược và các dự án

6.5 Tầm nhìn của khu vực ga Gia Lâm là một “đầu mối vận tải với khu thương mại và kinh doanh mới.” Theo đó, tại đây có thể có các công trình như khách sạn, trung tâm mua sắm, văn phòng kinh doanh, các địa điểm giải trí phù hợp với quy mô của một khu đô thị gần trung tâm.

6.6 Để phát triển khu vực ga Gia Lâm có nhiều kịch bản phát triển thay thế, vì ở đó có khu đất rộng của TCT ĐSVN và khu vực nhà máy xe lửa Gia Lâm và bến xe khách Gia Lâm giữa ga và Quốc lộ 1. Hiện nay, khu vực ga phía Tây Bắc sẽ được phát triển thành khu đô thị mới phần lớn phục vụ mục đích ở cho người dân. Nếu những khu đất này được sử dụng vào phát triển đô thị, thì tiềm năng phát triển kinh tế-xã hội để tạo mặt bằng cho phát triển thương mại và kinh doanh sẽ gia tăng nhanh chóng để trở thành cửa ngõ tây bắc của thành phố Hà Nội. Ngoài ra, bến xe khách sẽ được di dời về đối diện ga Gia Lâm sẽ tạo điều kiện trung chuyển thuận lợi từ/tới ga UMRT và bến xe liên tỉnh.

6.7 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.1 và 6.2.)

Bảng 6.1 Các dự án đề xuất cho phát triển khu vực ga Gia Lâm

	Chiến lược phát triển giao thông	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng ga Gia Lâm mới Xây dựng ITF bắc và nam Xây dựng cầu vượt bộ hành 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển công trình thương mại và công cộng bên trong ga 	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển công trình dịch vụ công cộng bên trong ga
Trong vòng 100m	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển đường vào phía bắc ga Phát triển đường vào phía tây cắt qua đường sắt 	<ul style="list-style-type: none"> Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN làm khu thương mại và kinh doanh 	
Trong vòng 500m	<ul style="list-style-type: none"> Di chuyển Bến xe khách Gia Lâm về phía trước ga 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng hỗn hợp 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các toà nhà trung cư hỗn hợp dọc theo QL1 Phát triển công viên ven hồ ở phía nam Thiết lập mạng lưới cây xanh
Xung quanh khu vực ảnh hưởng	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện đường trong khu vực đã xây dựng Cung cấp dịch vụ xe buýt cho người dân quanh ga 	<ul style="list-style-type: none"> Khôi phục các tuyến phố thương mại địa phương 	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện tiện nghi đô thị tại khu vực đã xây dựng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.2 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.3 Hình ảnh UMRT khu vực ga Gia Lâm trong tương lai kết hợp với phát triển đô thị



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.2 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Giai đoạn	Diện tích dự án (ha)	Diện tích đất thu hồi (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Phát triển ga và công trình liên quan	S1	Ga Gia Lâm	Tối thiểu	3,1		Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	S2	ITF phía bắc	Tối thiểu	2,3	2,3	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	S3	ITF phía nam	Trung hạn	2,3	2,3	Thu hồi đất từ khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	TCT ĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
Xây dựng đường	R1	Đường vào mới từ phía bắc (w=25m)	Tối thiểu	3,0	3,0	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng phố Ngô Gia Khảm (w=30m)	Tối thiểu	1,6	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	A	Tái phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc	Ngắn hạn	1,9	1,9	Thu hồi đất từ tư nhân	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước
	B	Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	Trung hạn	17,4	15,9	Thu hồi đất từ khu vực nhà máy của TCT ĐSVN và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước
	C	Tái phát triển đô thị ven QL-1	Dài hạn	11,3	2,8	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾Vấn đề này vẫn chưa được TCT ĐSVN và UBND TPHN thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách xây dựng ITF như một công trình liên quan của ga.

6.2.2 Kế hoạch thực hiện đề xuất

1) Dự án tối thiểu

6.8 Về ga và công trình liên quan (S1, S2), công tác thu hồi đất cho lộ giới của TCT ĐSVN cần hoàn thành trước 2012 và việc xây dựng ga và ITF cần được hoàn tất cho tới khi đưa UMRT vào hoạt động năm 2017. ITF phía nam (S3) được quy hoạch tại khu vực nhà máy của TCT ĐSVN. Vì vậy thời gian phát triển ITF phía nam là trong giai đoạn trung hạn khi Dự án A được thực hiện.

6.9 Xây dựng đường vào mới (R1) và mở rộng phố Ngô Gia Khảm (R2) cần hoàn thành trước khi đưa UMRT vào sử dụng vào năm 2017. Bên cạnh đó, hai tuyến đường R1 và R2 được sử dụng làm tuyến đường vào phục vụ công tác xây dựng ga và ITF phía bắc. Vì vậy cần hoàn thành công tác thu hồi đất trước khi xây dựng ga và ITF.

2) Dự án ngắn hạn

6.10 Việc phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN (A) nằm trong dự án ngắn hạn. Với vị trí gần đường vào mới phía bắc, công tác thu hồi đất cần được thực hiện đồng thời với công tác thu hồi đất cho dự án làm đường.

3) Dự án trung hạn

6.11 Trên quan điểm đô thị hoá khu vực ga Gia Lâm, việc tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (Dự án B) cần được thực hiện sớm. Dự án này không phải đợi lâu để thu hồi đất. Vì vậy, nếu có quyết định di dời và chuyển đổi mục đích sử dụng đất khu nhà máy của TCT ĐSVN, cần thực hiện việc đô thị hoá nhanh chóng. Do kế hoạch bị chậm nên đề xuất thực hiện dự án từ năm 2016.

4) Dự án dài hạn

6.12 Tái phát triển đô thị ven QL1 (Dự án C) cần thời gian chuẩn bị và thực hiện. Dự án này áp dụng biện pháp TĐCĐ và NCĐT. Việc thiết lập hệ thống pháp lý cũng mất nhiều thời gian. Ngoài ra, dự án này nên được thực hiện sau Dự án B trong khu đất nhà máy của TCT ĐSVN theo hướng đô thị hoá từng bước. Vì vậy, dự kiến thực hiện dự án C vào năm 2022.

6.2.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án

6.13 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm được tóm tắt trong Bảng 6.4 sau đây. Công trình nhà ga không nằm trong dự toán này. Tổng chi phí đầu tư cho khu vực ga Gia Lâm là 785 triệu đô la Mỹ.

Bảng 6.4 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu đô la Mỹ)			Khai thác (triệu đô/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Gia Lâm	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	ITF phía bắc	S2	12,6	1,2	13,8	0,1
	ITF phía nam	S3	31,3	1,3	32,6	0,1
	Tổng phụ		43,9	2,5	46,4	0,2
Xây dựng đường	Đường tiếp cận mới phía bắc (w=25m)	R1	16,6	2,1	18,7	0,2
	Mở rộng phố Ngô Gia Khảm (w=30m)	R2	14,1	1,1	15,2	0,1
	Chuyển địa điểm bến xe khách Gia Lâm	C2	11,6	0,8	12,4	0,1
	Tổng phụ		42,3	4,0	34,6	0,4
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị gần ITF phía bắc	A	10,3	34,0	44,3	2,9
	Tái phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	B	214,4	324,1	538,4	20,3
	Tái phát triển đô thị ven đường QL1	C	34,9	86,4	121,3	22,0
	Tổng phụ		252,3	444,5	704,0	45,2
Tổng			338,5	451,0	785,0	45,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.3 Quy hoạch chi tiết khu vực ga Nam Cầu Long Biên & Hàng Đậu

6.3.1 Tầm nhìn, chiến lược và các dự án

6.14 Tầm nhìn cho hai ga là “cửa ngõ phía bắc của Khu Phố cổ để tới một trung tâm đô thị hiện đại và truyền thống.” Trước đây đã từng có cửa ô có tên “Ô Quan Chưởng” hiện vẫn còn ở đầu phía đông của phố Hàng Chiếu trong Khu Phố cổ. Các ga này sẽ là biểu tượng mới về cửa ngõ cho khu vực. Khu vực ga tại hai ga dự kiến sẽ tạo ra sự phát triển chúng như một cửa ngõ phía bắc của Trung tâm Lịch sử Hà Nội, tại đó sẽ đề xuất các công trình trung chuyển và không gian mở hấp dẫn.

6.15 Mặc dù điều quan trọng là bảo tồn giá trị truyền thống của Khu phố cổ song song với việc cải thiện các điều kiện sống và giao thông vận tải, nhưng cơ hội phát triển sẽ được tạo ra dọc theo khu vực vành đai của Khu Phố cổ giáp với khu vực xây dựng đường sắt trên cao. Quá trình tái phát triển đô thị này hứa hẹn sẽ kích thích các hoạt động kinh tế xã hội bằng nhiều dịch vụ đô thị mới trong Khu Phố cổ trong điều kiện phát triển hài hoà với Khu Phố cổ về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Ngoài ra, khả năng tiếp cận tới bến xe buýt Long Biên cần được cải thiện để tạo thuận tiện và an toàn cho hành khách.

6.16 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.5 và 6.6).

Bảng 6.5 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

	Chiến lược phát triển giao thông	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng ga Nam cầu Long Biên • Xây dựng ga Hàng Đậu • Xây dựng cầu vượt bộ hành 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các công trình thương mại và công cộng bên trong ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các công trình dịch vụ công cộng bên trong ga
Trong bán kính 100m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng đường trục chính giữa phố Hàng Đậu và Yên Phụ. • Xây dựng quảng trường vào ga • Xây dựng hầm bộ hành • Xây dựng khu đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu (đã quy hoạch) 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng khu mua sắm ngầm • Xây dựng các công trình thương mại xung quanh quảng trường vào ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Tái phát triển vườn hoa Hàng Đậu • Phát triển công viên Tháp nước Hàng Đậu
Trong bán kính 500m	<ul style="list-style-type: none"> • Mở rộng phố Phùng Hưng 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng kết hợp • Xây dựng các toà nhà văn hoá và công cộng 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng nhà chung cư hỗn hợp
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> • Quản lý giao thông Khu Phố cổ 	<ul style="list-style-type: none"> • Khôi phục các tuyến phố truyền thống và thương mại của KPC 	<ul style="list-style-type: none"> • Cải thiện nhà ở và hạ tầng đô thị trong KPC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.4 Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị
Khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.6 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

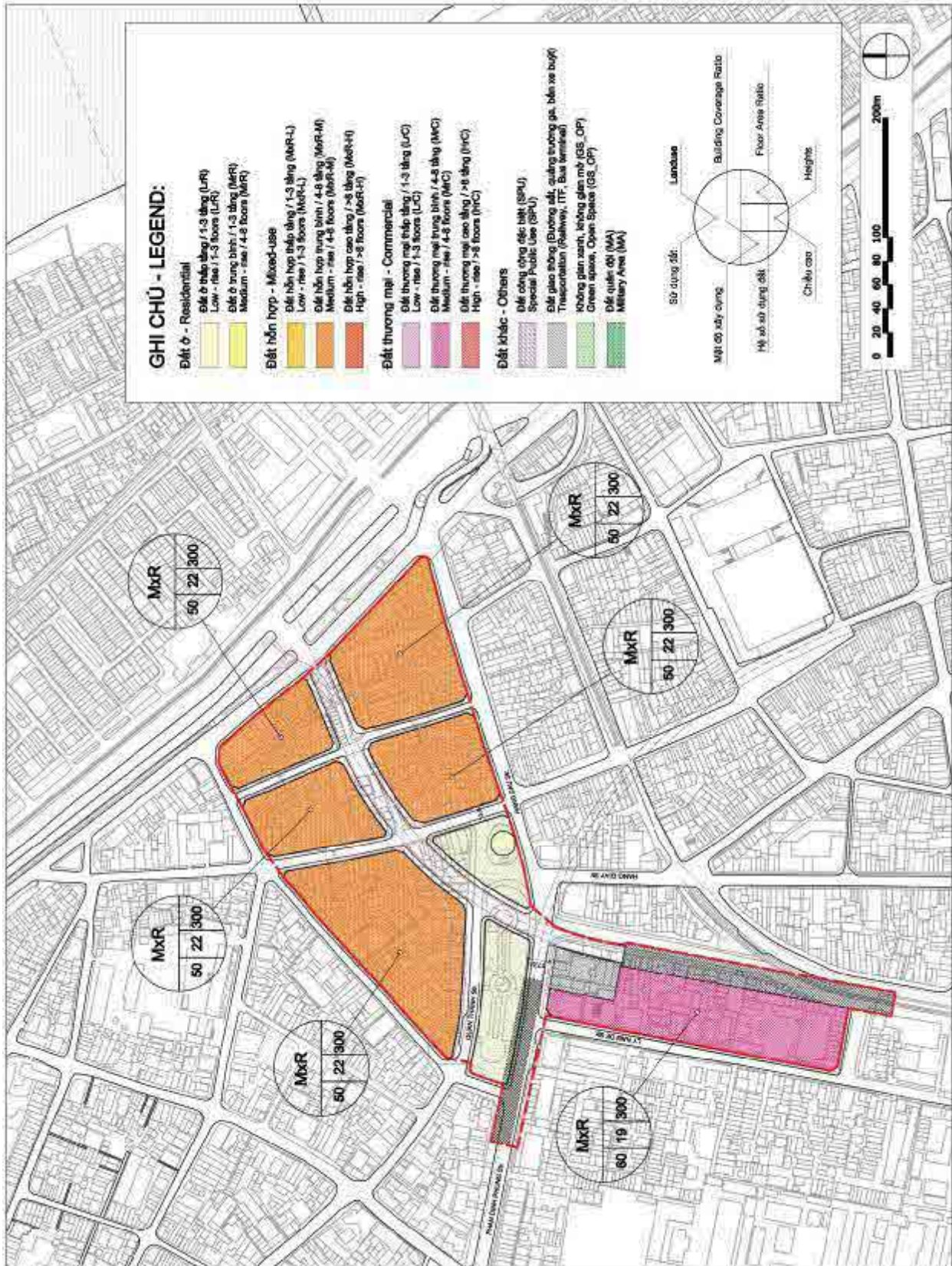
Loại dự án	Mã	Tên dự án	Kế hoạch	Diện tích dự án (ha)	Diện tích thu hồi đất (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Xây dựng ga và công trình liên quan	S1	Ga Nam cầu Long Biên	Tối thiểu	0,6	Không tính	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	S2	Ga Hàng Đậu	Tối thiểu	-	-	Sử dụng đất công từ đường và công viên	Ban dự án ĐSĐT HN	ODA
	S3	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và Bến xe Long Biên	Tối thiểu	-	-	Sử dụng đất lộ giới	TCT ĐSVN	TCT ĐSVN bằng ODA ¹⁾
	S4	Xây dựng quảng trường vào ga	Ngắn hạn	0,2	0,2	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN / Ban dự án ĐSĐT HN ²⁾	Nhà nước / Tư nhân
Xây dựng đường	R1	Xây dựng đường trục mới phía dưới đường sắt trên cao (w=28m)	Tối thiểu	0,9	-	Sử dụng đất lộ giới	SGTVTHN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng phố Phùng Hưng (w=28m)	Tối thiểu	0,6	-	Sử dụng đất lộ giới	SGTVTHN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	A	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trục	Ngắn hạn	4,4	2,3	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN / Tư nhân	UBND TPHN / Tư nhân
	B	Tái phát triển đô thị phía tây Nam cầu Long Biên	Tối thiểu	1,1	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TPTĐT	Tư nhân	Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	G1	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước	Ngắn hạn	0,9	0,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾Trong Thiết kế Chi tiết Tuyến UMRT 1, cầu vượt bộ hành được đề xuất xây dựng theo dự án ODA

²⁾Vấn đề này vẫn chưa được TCT ĐSVN và UBND TPHN thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách xây dựng ITF như một công trình liên quan của ga.

Hình 6.5 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.6 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho Khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.3.2 Kế hoạch thực hiện

1) Dự án tối thiểu

6.17 Về ga và công trình ga (S1, S2), cần hoàn thành công tác thu hồi đất cho lộ giới vào năm 2012 và hoàn thành xây dựng ga và ITF cho tới khi UMRT đi vào hoạt động vào năm 2017.

6.18 Xây dựng đường R1 được thực hiện kết hợp với đường sắt trên cao. Trong dự án mở rộng phố Phùng Hưng (R2) cần triển khai thu hồi đất ít nhất là vào năm 2013 để kịp thời gian khai thác UMRT vào năm 2017.

2) Dự án ngắn hạn

6.19 Về thực hiện xây dựng quảng trường vào ga (S4), cần phối hợp với TCT ĐSVN và Ban dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội. Dự án cần bắt đầu triển khai vào năm 2015.

6.20 Dự án tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (A) có liên quan tới công tác thu hồi đất cho đường sắt như đề xuất. Để kịp kế hoạch UMRT, công tác thu hồi đất và tái điều chỉnh đất cần hoàn thành vào năm 2012.

6.21 Kế hoạch dự án phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước sẽ được đưa ra sau khi thu hồi đất tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (A).

3) Dự án trung hạn

6.22 Trên phương diện sử dụng đất hiệu quả, cần thực hiện dự án tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên càng sớm càng tốt. Dự án này nên áp dụng biện pháp TPTĐT. Việc thiết lập hệ thống pháp lý cũng mất nhiều thời gian. Vì vậy, dự kiến thực hiện dự án B từ năm 2015.

Bảng 6.7 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Loại dự án	Tên dự án	Mã dự án	Kế hoạch thực hiện																
			Tối thiểu							Ngắn hạn		Trung hạn		Dài hạn					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Nam cầu Long Biên	S1																	
	Ga Hàng Đậu	S2																	
	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và bến xe Long Biên	S3																	
	Xây dựng quảng trường vào ga	S4																	
Xây dựng đường	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R1																	
	Mở rộng phố Phùng Hưng (r=28m, d=680m)	R2																	
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trục	A																	
	Tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên	B																	
Phát triển cây xanh và không gian mở	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước	G1																	

Phê duyệt dự án
 Điều phối
 Thu hồi đất
 Xây dựng

6.3.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án

6.23 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu được tóm tắt trong Bảng 6.8 sau đây. Nhà ga và công trình ga và kết cấu đường sắt không nằm trong dự toán này. Tổng chi phí đầu tư cho ga Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu là 132,2 triệu đô la Mỹ.

**Bảng 6.8 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển
 Khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí hoạt động (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Nam cầu Long Biên	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Ga Hàng Đậu	S2	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Cầu vượt bộ hành từ ga Nam cầu Long Biên đến Bến xe Long Biên	S3	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Xây dựng quảng trường vào ga	S4	7,2	0,1	7,3	0,1
Xây dựng đường	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R1	0	0,6	0,6	0,1
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R2	0	0,5	0,5	0,1
Dự án phát triển đô thị	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	A	35,8	50,5	86,3	5,0
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	B	16,8	19,2	36,0	1,9
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	G1	1,3	0,2	1,5	0,1
Tổng			61,1	71,1	132,2	7,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.4 Đề xuất quy hoạch chi tiết ga Hà nội

6.4.1 Tầm nhìn, chiến lược và các dự án

6.24 Tầm nhìn cho khu vực ga Hà Nội được đề xuất là “một trung tâm trung chuyển đô thị của Thành phố Hà Nội và miền Bắc Việt Nam với khả năng cạnh tranh về thương mại và kinh tế, đời sống người dân sung túc và các đặc điểm văn hoá và tự nhiên hài hòa.” Trong tương lai, khu vực ga Hà Nội sẽ là cửa ngõ cũng như trung tâm đô thị của Thủ đô về mặt giao thông vận tải, thương mại, kinh doanh, văn hoá và tiện nghi. Ga sẽ là một nút chiến lược trong mạng lưới đường bộ và đường sắt. Ba (03) loại đường sắt là UMRT, đường sắt quốc gia và đường sắt quốc tế sẽ chạy qua ga, nên đây sẽ là ga trung chuyển lớn nhất tại Hà Nội.

6.25 Xung quanh ga Hà Nội có nhiều công trình và thắng cảnh văn hoá như Văn Miếu và một số đền ở phía Tây, Cung Hữu nghị Việt-Xô và một số viện bảo tàng và biệt thự cổ kiểu Pháp trong Khu Phố Pháp nằm ở phía đông của ga. Ga Hà Nội sẽ là cửa ngõ đón khách du lịch của Hà Nội. Đối diện ga có hồ Linh Quang đang được nạo vét và hiện chưa mở cửa cho người dân. Trong bán kính 1km tính từ ga, còn có nhiều hồ và không gian mở như hồ Văn Chương, hồ Văn đối diện Văn Miếu và hồ Thiền Quang. Tóm lại ga Hà Nội sẽ trở thành cửa ngõ trung tâm của thành phố để tăng khả năng tiếp cận với các công trình khác và gắn kết trung tâm Hà Nội (Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp) và khu vực ngoại ô phía tây của quận Đống Đa thành một vùng.

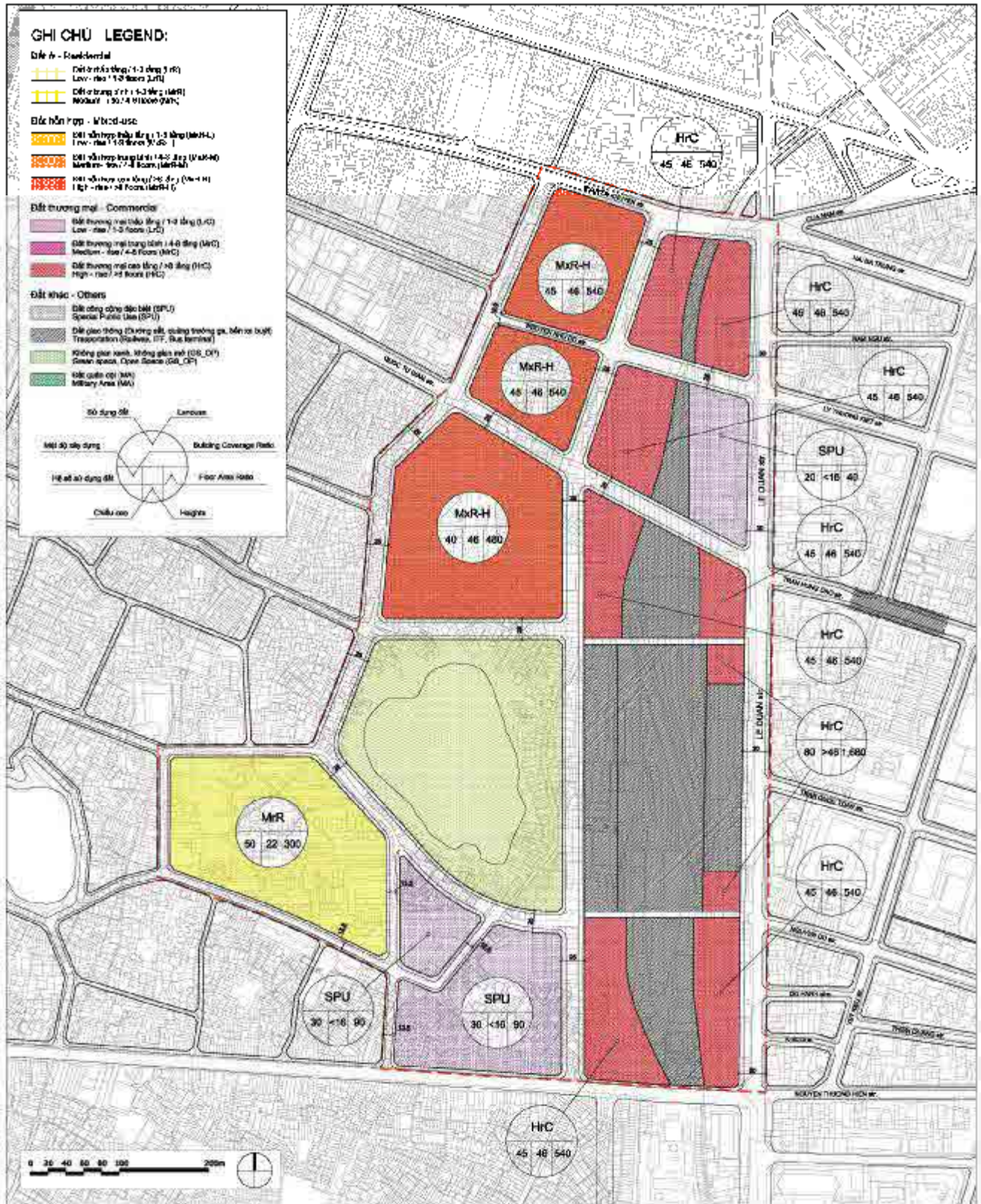
6.26 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.9 và 6.10).

Bảng 6.9 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Hà Nội

	Chiến lược phát triển GTVT	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện môi trường sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng ga Hà Nội mới • Xây dựng công trình chuyển đổi phương thức phía đông và tây • Xây dựng cầu vượt bộ hành 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình thương mại và công cộng bên trong ga. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bảo tồn ga Hà Nội hiện tại • Xây dựng công trình công cộng bên trong ga
Trong vòng 100m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng đường vào phía tây 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng toà tháp đôi • Xây dựng trung tâm mua sắm ngầm • Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN thành khu thương mại và kinh doanh 	
Trong vòng 500m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng hầm bộ hành kết nối tới Tuyến UMRT3 • Kéo dài phố Trần Hưng Đạo 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng hỗn hợp • Xây dựng các toà nhà văn hoá và công cộng 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các khu chung cư sử dụng hỗn hợp • Tái phát triển KTT Văn Chương • Phát triển công viên hồ Linh Quang • Thiết lập mạng lưới cây xanh
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> • Cải thiện đường trong khu vực đã xây dựng • Cung cấp dịch vụ xe buýt cộng đồng xung quanh ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Khôi phục các tuyến phố thương mại địa phương 	<ul style="list-style-type: none"> • Cải thiện tiện ích đô thị trong khu vực đã xây dựng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.7 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.8 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.9 Hình ảnh UMRT gắn kết với phát triển đô thị Khu vực ga Hà nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.10 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Kế hoạch	Diện tích dự án (ha)	Diện tích thu hồi đất (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Xây dựng ga và công trình liên quan	S1	Nhà ga	Tối thiểu	2,6	Không tính	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN	TCT ĐSVN	ODA
	S2	ITF phía tây	Tối thiểu	1,3	0,9	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân	TCTĐSVN	TCT ĐSVN / UBND TPHN ¹⁾
	S3	ITF phía đông	Tối thiểu	1,1	0	Sử dụng lộ giới của TCT ĐSVN (không cần thu hồi đất)	TCTĐSVN	TCT ĐSVN / UBND TPHN ¹⁾
	S4	Khu đỗ xe và khu mua sắm ngầm	Ngắn hạn	1,1	-	Sử dụng không gian ngầm dưới đất của TCT ĐSVN, đất DNNN và đất tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
	S5	Hầm bộ hành và quảng trường	Ngắn hạn	0,3	-	Không	Ban dự án ĐSĐT HN	Nhà nước/ Tư nhân
Xây dựng đường	R1	Đường vào mới phía tây (r=24m)	Tối thiểu	2,2	2,2	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng QL1 (r=30m)	Tối thiểu	2,8	1,1	Thu hồi đất từ lộ giới của TCT ĐSVN, đất DNNN và đất tư nhân	SGTVTHN	BGTVT
Dự án phát triển đô thị	A	Phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	Ngắn hạn	5,3	3,7	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TPTĐT	TCTĐSVN/ Tư nhân	TCT ĐSVN / Tư nhân
	B	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	Ngắn hạn	-	-	Sử dụng không gian ngầm của ga (không cần thu hồi đất)	Công ty điện lực	Công ty điện lực/ tư nhân
	C	Tái phát triển đô thị KTT Văn Chương	Trung hạn	4,9	3,0	Thu hồi đất của tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TPTĐT	UBNDTPHN /HUD/ Tư nhân	Tư nhân
	D	Tái phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc	Dài hạn	7,6	6,4	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	TCTĐSVN/ Tư nhân	Tư nhân
	E	Tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	Dài hạn	4,5	3,0	Thu hồi đất từ nhà máy nước và tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân	Tư nhân
	F	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	Dài hạn	3,5	2,8	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển	UBNDTPHN / Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	G1	Phát triển công viên hồ Linh Quang	Trung hạn	7,6	3,8	Thu hồi đất từ tư nhân	UBNDTPHN	Nhà nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾Vấn đề này vẫn chưa được TCT ĐSVN và UBND TPHN thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách xây dựng ITF như một công trình liên quan của ga.

6.4.2 Kế hoạch thực hiện đề xuất

1) Dự án tối thiểu

6.27 Về ga và công trình liên quan (S1, S2 và S3), công tác thu hồi đất làm lộ giới của TCT ĐSVN cần kết thúc vào năm 2017 và xây dựng ga và ITF hoàn thành vào năm 2017 khi UMRT được đưa vào hoạt động.

6.28 Phát triển đường vào mới phía tây (R1) và mở rộng QL1 (R2) cần hoàn thiện vào năm 2017 khi UMRT được đưa vào hoạt động. Đường R2 cũng được sử dụng làm đường vào công trường xây dựng ITF phía tây. Vì vậy, công tác thu hồi đất cần hoàn tất trước khi xây dựng ITF. Hạng mục xây dựng và mở rộng mặt cắt đường R2 nằm trong phần phát triển đô thị của dự án A và B.

2) Dự án ngắn hạn

6.29 Dự án phát triển đô thị trên phần đất của TCT ĐSVN (A) dự kiến nằm trong dự án ngắn hạn. Dù diện tích thu hồi đất tư nhân không lớn, nhưng công tác thu hồi đất cần được thực hiện đồng thời với việc xây dựng đường R1 và R2 để tiện thoả thuận với các chủ đất tư nhân.

6.30 Hệ thống cấp nhiệt khu vực được lắp đặt trong tầng hầm của toà nhà dự án A. Công tác xây dựng cần triển khai sớm để kịp tiến độ xây dựng ga. Đồng thời, kế hoạch xây dựng mạng lưới phân phối cũng cần được đưa ra để kịp kế hoạch xây dựng tại các khu vực phát triển khác.

3) Dự án trung và dài hạn

6.31 Dự án tái phát triển KTT Văn Chương (C) cần được thực hiện từng bước và áp dụng biện pháp tái định cư tạm thời. Vì vậy giai đoạn xây dựng sẽ mất nhiều thời gian. Cần thoả thuận với người dân về thời điểm bắt đầu xây dựng UMRT vào năm 2013. Tái phát triển KTT là một trong những biện pháp tái định cư. Dự án này cần hoàn thành trước dự án dài hạn E và F.

6.32 Dự án E và F cần thời gian để thoả thuận với người dân và thực hiện công tác thu hồi đất. Mặc dù nhà máy cấp nhiệt khu vực nằm trong dự án phát triển tối thiểu, nhưng mạng lưới cấp nhiệt khu vực lại nằm trong dự án trung hạn. Kế hoạch chi tiết các dự án này cần được phối hợp với các dự án phát triển đô thị khác như dự án A và B.

6.4.3 Chi phí đầu tư và khai thác

6.33 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hà Nội được tóm tắt trong Bảng 6.12 dưới đây. Dự toán dưới đây không bao gồm chi phí xây dựng nhà ga. Tổng chi phí đầu tư khu vực ga Hà Nội ước tính 1.180 triệu USD.

Bảng 6.12 Chi phí đầu tư và khai thác khu vực ga Hà nội

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí khai thác (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Nhà ga và đường ray	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	ITF phía tây	S2	20,7	0,7	21,4	0,1
	ITF phía đông	S3	34,7	0,6	35,3	0,1
	Khu đỗ xe và trung tâm thương mại ngầm	S4	0	23,0	23,0	2,3
	Hầm bộ hành và quảng trường ngầm	S5	0	12,8	12,8	1,3
	Tổng phụ		55,4	37,1	92,5	3,8
Xây dựng đường	Đường vào mới phía tây (r=24m)	R1	36,7	1,6	38,3	0,2
	Mở rộng QL1 (r=30m)	R2	33,3	1,9	35,2	0,2
	Tổng phụ		70,0	3,5	73,5	0,4
Dự án phát triển đô thị	Phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	A	90,7	157,7	248,4	11,6
	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	B	0	103,5	103,5	10,3
	Tái phát triển đô thị KTT Văn Chương	C	48,4	46,1	94,5	0
	Tái phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc	D	104,5	180,7	285,2	8,1
	Tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	E	48,6	111,5	160,1	3,7
	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	F	45,4	11,2	56,6	1,1
	Tổng phụ		337,6	610,7	948,3	34,8
Phát triển cây xanh và không gian mở	Phát triển công viên hồ Linh Quang	G1	62,4	3,6	66,0	0,1
	Tổng phụ		62,4	3,6	66,0	0,1
Tổng			525,4	654,9	1.180,3	39,1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.5 Đề xuất quy hoạch chi tiết khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa

6.5.1 Tầm nhìn, chiến lược và các dự án đề xuất

6.34 Khu vực ga này dự kiến sẽ trở thành một “khu vực dịch vụ giáo dục và y tế cao cấp hài hoà với môi trường tự nhiên.” Nhờ các công trình đô thị, đặc biệt là trường đại học, bệnh viện và công viên, nên hai ga này sẽ là điều mong đợi không chỉ của hành khách đi tàu mà còn những người làm việc và học tập trong các công trình đô thị, bao gồm bệnh viện, trường đại học và công viên. Ngoài ra đây là cửa ngõ phía nam và là một nút giao chính có hầm chui của thành phố. Hai ga là hình ảnh của khu vực đối với những du khách tới từ phía nam. Vào các ngày trong tuần, sinh viên/học sinh và người lao động sẽ sử dụng ga để tới trường, tới công ty và có thể ăn trưa trong công viên Thống Nhất, hay đi mua sắm, ăn tối tại các công trình thương mại ga ga trên đường đi làm về.

6.35 Để tạo điều kiện tiếp cận thuận tiện tới ga và các công trình đô thị phía nam đường Đại Cồ Việt, các công trình trung chuyển trên cao và ngầm sẽ đóng vai trò quan trọng. Nhằm thu hút hành khách cũng như người dân, 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 thành một khu vực khuyến khích dịch vụ giáo dục và y tế hài hoà với thiên nhiên.

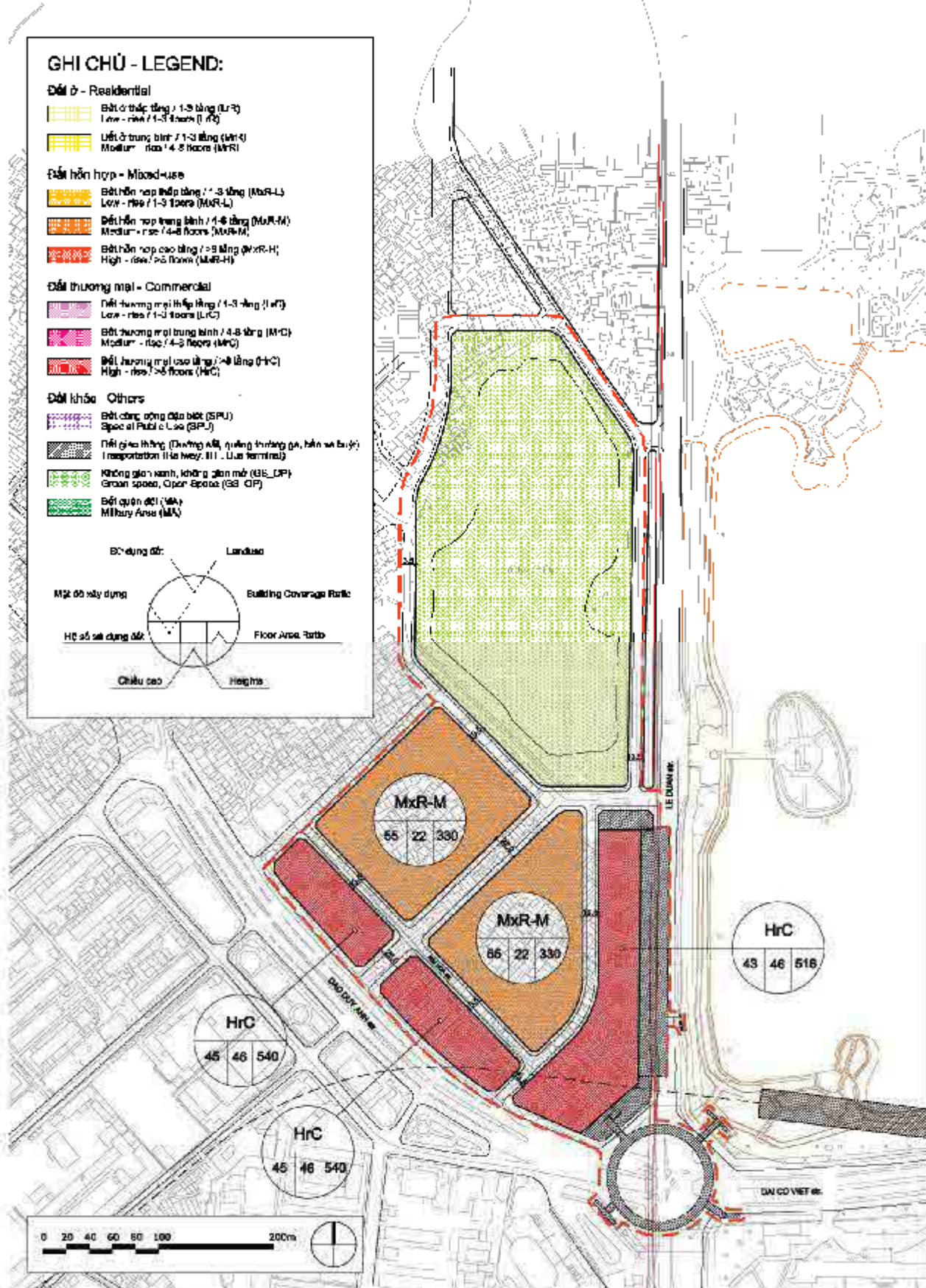
6.36 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.13 và 6.14).

Bảng 6.13 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa

	Chiến lược phát triển GTVT	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình ga	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng ga CV Thống Nhất (trên cao) • Xây dựng ga Bách Khoa (ngầm) • Xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao • Xây dựng cổng vào ga • Xây dựng khu đỗ xe và bến xe buýt dưới đường sắt 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình thương mại và công cộng bên trong ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình công cộng bên trong ga
Trong vòng 100m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng hầm bộ hành để trung chuyển giữa hai tuyến • Xây dựng cầu vượt bộ hành qua nút giao 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng khu mua sắm ngầm dọc theo hầm bộ hành 	
Trong vòng 500m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các công trình thương mại và kinh doanh hỗn hợp 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các công trình dân cư hỗn hợp. • Cải thiện khu vực xung quanh hồ Ba Mẫu
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> • Khai thác dịch vụ xe buýt 	<ul style="list-style-type: none"> • Tái phát triển các trường đại học • Tái phát triển bệnh viện 	<ul style="list-style-type: none"> • Bảo tồn Đình Kim Liên và các công trình văn hoá

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.10 Quy hoạch chi tiết khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa

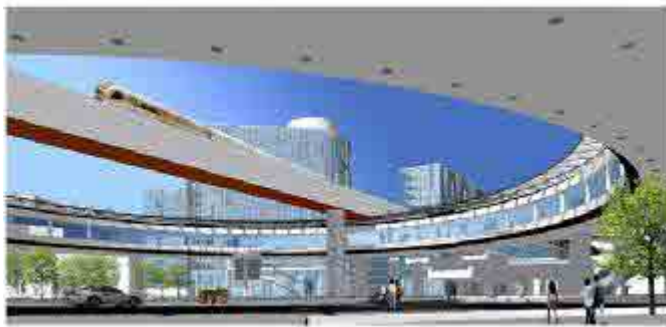


Hình 6.11 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất
Khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.12 Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị
Khu vực ga C.V. Thống Nhất và Bách Khoa**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.14 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Kế hoạch	Diện tích dự án (ha)	Diện tích thu hồi đất (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga CV Thống Nhất	S1	Tối thiểu	0,7	Không tính	Sử dụng mạng lưới đường hiện có và thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	Ga Bách Khoa	S2	Tối thiểu (năm 2020)	-	-	Sử dụng đất công viên Thống Nhất (không cần thu hồi đất)	Ban dự án ĐSĐT HN	ODA
	Cổng vào ga CV Thống Nhất	S3	Tối thiểu	0,2	0,2	Thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN	UBND TPHN
	Hầm bộ hành	S4	Tối thiểu (năm 2020)	(0,1)	0,0	Không	Ban dự án ĐSĐT HN	ODA/ UBND TPHN/ Tư nhân ¹⁾
	Cầu vượt bộ hành	S5	Tối thiểu	-	-	Không	TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
Xây dựng đường	Mở rộng QL1 (R=30m)	R1	Tối thiểu	0,3	0,1	Thu hồi đất từ công viên (không cần thu hồi đất)	SGTVTHN	UBND TPHN
	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu	R2	Ngắn hạn	-	-	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	Cầu vượt bộ hành hình tròn	R3	Ngắn hạn	1,8	0,0	Không	SGTVTHN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển khu vực phía tây ga CV Thống Nhất	A	Trung hạn	1,1	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân	Tư nhân
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liên	B	Dài hạn	6,2	3,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN/ Tư nhân	Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	Cải tạo hồ Ba Mẫu	G1	Ngắn hạn	7,8	0,0	Sử dụng công viên hiện có và thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾Vấn đề này vẫn chưa được thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng hầm bộ hành. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất Ban dự án ĐSĐT HN sẽ phụ trách xây dựng hầm bộ hành để kết nối các ga giữa Tuyến 1 và Tuyến 2 nhằm tạo khả năng tiếp cận thuận lợi cho hành khách. Các nhà đầu tư tư nhân cũng có thể cùng xây dựng với các công trình thương mại.

6.5.2 Kế hoạch thực hiện đề xuất

1) Dự án tối thiểu

6.37 Về ga và công trình liên quan tới ga CV Thống Nhất (S1, S3 và S5), công tác thu hồi đất làm lộ giới cần hoàn tất vào năm 2012 và công việc xây dựng cần hoàn thiện cho tới khi đưa UMRT vào sử dụng vào năm 2017.

6.38 Về ga và công trình liên quan tới ga Bách Khoa (S2 và S4), hầm bộ hành cần hoàn thiện cho tới khi đưa giai đoạn 2 của Tuyến UMRT vào sử dụng trong năm 2020.

6.39 Về xây dựng đường, công tác thu hồi đất để mở rộng QL1 (R1) cần hoàn tất vào năm 2015 để kịp đưa UMRT vào sử dụng trong năm 2017.

2) Dự án ngắn hạn

6.40 Đường quanh hồ Ba Mẫu (R2) và cầu vượt bộ hành hình tròn (R3) cần hoàn tất khâu chuẩn bị vào thời điểm đưa UMRT vào sử dụng. Dự án cải tạo hồ Ba Mẫu (G1) cần được thực hiện đồng thời với dự án R2.

3) Dự án trung và dài hạn

6.41 Tái phát triển khu vực phía tây CV Thống Nhất (A) dự kiến là dự án trung hạn. Khi đưa UMRT vào sử dụng sẽ khuyến khích tư nhân đầu tư. Quá trình chuẩn bị bao gồm công tác thu hồi đất và thủ tục pháp lý cần hoàn tất khi đưa UMRT vào sử dụng muộn nhất là trong năm 2017.

6.42 Tái phát triển khu dân cư phường Phương Liên (B) cần thời gian dài chuẩn bị khung pháp lý và phối hợp với người dân. Trên phương diện phát triển từng bước từ dự án A, dự án B cần triển khai giai đoạn xây dựng.

6.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án

6.43 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa được tóm tắt trong Bảng 6.16 dưới đây. Công trình ga và công trình kết hợp với kết cấu đường sắt không được tính trong dự toán này. Ước tính tổng chi phí đầu tư cho ga Thống Nhất và Bách Khoa là 222,1 triệu đô.

**Bảng 6.16 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển
 Khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu đô)			Chi phí khai thác (triệu đô/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga CV Thống Nhất	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Ga Bách Khoa	S2	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Cổng vào ga CV Thống Nhất	S3	4,6	0,1	4,7	0,1
	Hầm bộ hành	S4	0,0	3,6	3,6	0,4
	Cầu vượt bộ hành	S5	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
Xây dựng đường	Mở rộng QL1 (R=30m)	R1	1,5	1,3	2,8	0,1
	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu	R2	5,8	1,0	6,8	0,1
	Cầu vượt bộ hành hình tròn	R3	0	4,3	4,3	0,4
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị phía tây ga CV Thống Nhất	A	23,3	38,5	61,8	3,9
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liên	B	43,9	93,0	136,9	9,3
Phát triển công viên và không gian mở	Cải tạo hồ Ba Mẫu	G1	0,0	1,2	1,2	0,1
Tổng			79,1	143,0	222,1	14,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.6 Đề xuất quy hoạch chi tiết khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9)

6.6.1 Tầm nhìn, Chiến lược và các dự án đề xuất

6.44 Tầm nhìn đối với khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm là “cửa ngõ phía nam của Khu Phố cổ và khu Kinh doanh – Thương mại với các giá trị tự nhiên và truyền thống”. Nhờ có các công trình văn hoá như Khu Phố cổ, Hồ Hoàn Kiếm, Đền Ngọc Sơn và đền Bà Kiệu, v.v, ga Hồ Hoàn Kiếm sẽ là điểm thu hút không chỉ đối với người dân Hà Nội mà còn với du khách trong nước và quốc tế. Khu kinh doanh mới sẽ được tạo lập về phía đông hồ Hoàn Kiếm với các trụ sở cơ quan nhà nước và văn phòng tư nhân trong trung tâm thành phố.

6.45 Trong tương lai, khu vực ga này sẽ là khu vực ưu tiên cho người đi bộ của Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm. Người dân có thể tới khu vực này với các mục đích thương mại và kinh doanh, ngắm cảnh, nghỉ ngơi hay đi lễ đền. Ga Hồ Hoàn Kiếm sẽ là ga chính phục vụ mục đích giao lưu văn hoá của người dân Hà Nội.

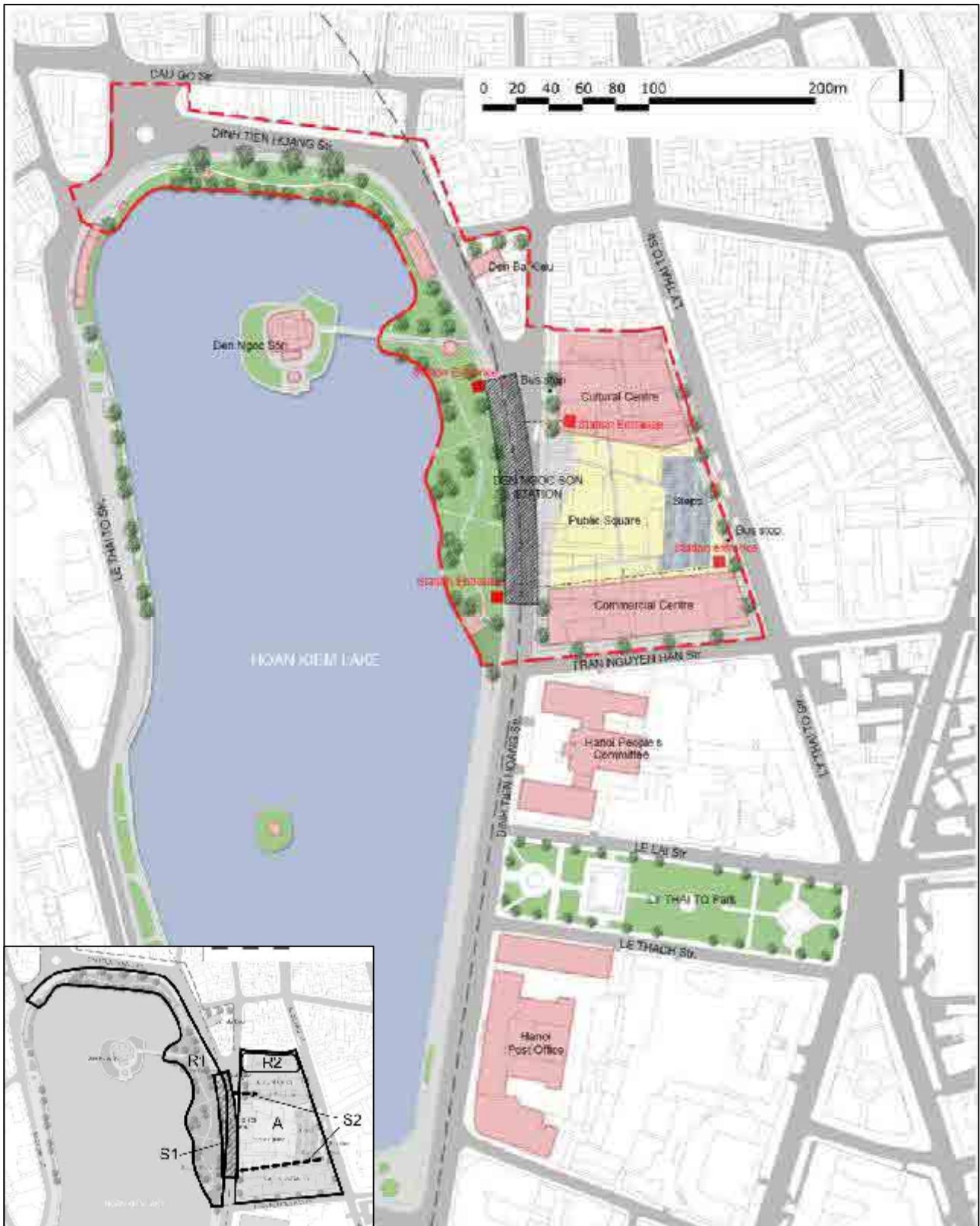
6.46 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.17 và 6.18).

Bảng 6.17 Dự án phát triển đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

	Chiến lược phát triển giao thông vận tải	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng ga Hồ Hoàn Kiếm • Xây dựng hầm bộ hành 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình thương mại và kinh doanh bên trong ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng công trình dịch vụ công cộng bên trong ga
Trong vòng bán kính 100m	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng hầm bộ hành kết nối với các công trình đô thị mới • Di dời bến xe buýt Bờ Hồ • Xây dựng khu đỗ xe ngầm 	<ul style="list-style-type: none"> • Khuyến khích tổ chức sự kiện tại không gian mở quanh hồ Hoàn Kiếm • Phát triển khu mua sắm ngầm 	
Trong vòng bán kính 500m	<ul style="list-style-type: none"> • Tạo lối đi ngang và đèn tín hiệu cho người đi bộ đi ngang qua các phố chính quanh hồ Hoàn Kiếm 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các toà nhà văn hoá và thương mại • Thiết lập khu kinh doanh tại phường Lý Thái Tổ 	<ul style="list-style-type: none"> • Tạo không gian mở bên trong khu phố mới
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> • Quản lý giao thông Khu Phố cổ và khu vực Hồ Hoàn Kiếm 	<ul style="list-style-type: none"> • Khôi phục các phố thương mại truyền thống của Khu Phố cổ • Khuyến khích các hoạt động du lịch quanh hồ Hoàn Kiếm 	<ul style="list-style-type: none"> • Thiết lập khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm • Kiểm soát thiết kế đô thị quanh hồ Hoàn Kiếm • Cải thiện nhà ở và hạ tầng đô thị trong Khu Phố cổ

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.14 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.15 Hình ảnh UMRT tương lai gắn kết với phát triển đô thị ga Hồ Hoàn Kiếm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.18 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Kế hoạch	Diện tích dự án (ha)	Diện tích thu hồi đất (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Xây dựng ga và công trình ga	Ga Hồ Hoàn Kiếm	S1	Tối thiểu	-	0,0	Sử dụng không gian ngầm dưới đường và công viên (không cần thu hồi đất)	Ban dự án ĐSĐT HN	ODA
	Hầm bộ hành	S2	Tối thiểu	0,1	0,0	Sử dụng không gian ngầm dưới đường và công viên (không cần thu hồi đất)	Ban dự án ĐSĐT HN	ODA/ Tư nhân ¹⁾
Xây dựng đường	Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng	R1	Ngắn hạn	3,4	0,0	Không cần	Sở GTVT Hà Nội	UBND TPHN
	Di dời bến xe buýt Bờ Hồ	R2	Trung hạn	0,2	0,0	(một phần của Dự án A)	TRAMOC	UBND TPHN/ TN
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	Ngắn hạn	2,2	2,2	Thu hồi đất từ công ty điện lực và phát triển bằng biện pháp TPTĐT	UBND TPHN/ Tư nhân	Ngân sách nhà nước / TN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾ Hầm bộ hành kết nối không gian công cộng sẽ được xây dựng thành một công trình liên quan đến ga bằng nguồn vốn ODA. Hầm bộ hành kết nối tới các công trình thương mại sẽ do khu vực tư nhân xây dựng.

6.6.2 Kế hoạch thực hiện đề xuất

1) Dự án tối thiểu

6.47 Về hàm bộ hành tới ga Hồ Hoàn Kiếm (S2), cần phối hợp với dự án tổ hợp văn hoá và thương mại (A) về vấn đề quy hoạch kết nối và công vào trong giai đoạn chuẩn bị cho dự án S2 và dự án A.

2) Dự án ngắn hạn

6.48 Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng (R1) là phần việc nằm trong dự án ngắn hạn. Việc xây dựng tổ hợp văn hoá và thương mại (A) có thể sẽ làm gia tăng lượng người đi bộ tới khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm. Dự án R1 cần hoàn thành vào cùng thời điểm với dự án A.

3) Dự án trung và dài hạn

6.49 Việc di dời bến xe buýt Bờ Hồ (R2) được thực hiện sau dự án A, nơi được quy hoạch là vị trí bến xe buýt mới.

6.6.3 Chi phí đầu tư khai thác dự án

6.50 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm được tóm tắt trong Bảng 6.20 dưới đây. Chi phí xây dựng nhà ga, công trình và kết cấu đường sắt nằm ngoài dự toán. Ước tính tổng chi phí đầu tư cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm là 127,4 triệu USD.

Bảng 6.19 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí khai thác (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Hồ Hoàn Kiếm	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Hầm bộ hành	S2	0	5,8	5,8	0,6
Xây dựng đường	Tái phát triển phố Đinh Tiên Hoàng	R1	0	0,9	0,9	0,1
	Di dời bến xe buýt Bờ Hồ	R2	0	0,1	0,1	0,1
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	89,3	31,2	120,6	3,1
Tổng			89,3	38,0	127,4	3,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 6.20 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Kế hoạch thực hiện																
			Tối thiểu							Ngắn hạn		Trung hạn		Dài hạn					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Đền Ngọc Sơn	S1																	
	Hầm bộ hành	S2																	
Xây dựng đường	Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng	R1																	
	Di dời bến xe buýt Bờ Hồ	R2																	
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hóa và thương mại	A																	

● Phê duyệt dự án, □ Điều phối, ▨ Thu hồi đất, ■ Xây dựng