

Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Phần I

**Hướng Quy hoạch và Quy hoạch Định hướng
Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội**



Tháng 1, 2011

Công ty ALMEC

Công ty Nippon Koei



EID

JR

11-009

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

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

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

PHẦN 1

Tháng 1 năm 2011

Công ty ALMEC
Công ty NIPPON KOEI

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

LỜI NÓI ĐẦU

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

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

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

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

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

Tháng 1 năm 2011

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

Tháng 1 năm 2011

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

Về việc: Tờ trình

Thưa ngài,

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

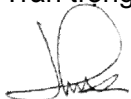
Bản báo cáo này bao gồm kết quả nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 2 năm 2009 tới tháng 1 năm 2011 do Đoàn Nghiên cứu JICA, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC và Công ty Nippon Koei thực hiện.

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

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

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

Trân trọng!



IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

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

MỤC LỤC

DỰ ÁN PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI

PHẦN 1 QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI

1 GIỚI THIỆU

- 1.1 Cơ sở của Dự án 1-1
- 1.2 Mục tiêu và khu vực Dự án..... 1-1
- 1.3 Tiến độ tổng thể của Dự án 1-42

2 BỐI CẢNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HÀ NỘI VÀ QUY HOẠCH UMRT

- 2.1 Định hướng phát triển đô thị Hà Nội..... 2-1
- 2.2 Các quy hoạch và dự án đô thị, giao thông có liên quan 2-4
- 2.3 Tái cơ cấu đô thị và hệ thống giao thông vận tải 2-17
- 2.4 Cơ hội từ hoạt động phát triển gắn kết..... 2-19

3 XEM XÉT QUY HOẠCH ĐỐI VỚI CÁC KHU VỰC GA UMRT

- 3.1 Tình hình sử dụng đất trong các khu vực ảnh hưởng của Dự án 3-1
- 3.2 Đặc điểm các chuyến đi hiện tại và sự kỳ vọng đối với khu vực ảnh hưởng của các tuyến UMRT trong tương lai 3-5
- 3.3 Triển vọng về UMRT 3-15
- 3.4 Quy mô phát triển của các khu vực nhà ga..... 3-25

4 ĐIỀU KIỆN QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HÀ NỘI

- 4.1 Vị trí và hướng tuyến các nhà ga 4-1
- 4.2 Đặc điểm ga và hướng phát triển khu vực ga..... 4-29

5 QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG CHO CÁC TUYẾN 1 VÀ 2..... 5-1

- 5.1 Khung quy hoạch 5-1
- 5.2 Khu vực ga Gia Lâm (V4) và Tuyến 1 kéo dài / khu vực ga bến xe Gia Lâm..... 5-6
- 5.3 Khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)..... 5-14
- 5.4 Khu vực ga Hà Nội (V8) và khu vực ga Tuyến 3..... 5-24
- 5.5 Khu vực ga Công viên Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) 5-33
- 5.6 Khu vực ga Giáp Bát (V12) và Bến xe Giáp Bát 5-42
- 5.7 Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3) và Tuyến 4/ CAT/ Khu vực Bến xe 5-48

5.8	Khu vực ga Quần Ngựa (C5) và Khu vực ga thuộc Tuyến 5	5-54
5.9	Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10) và Khu vực ga thuộc Tuyến 3	5-61
5.10	Khu vực ga Thượng Đình (C16) và Tuyến 2A/ Khu vực ga BRT	5-67
5.11	Khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-73
5.12	Khu vực ga Phùng Hưng (V7)	5-78
5.13	Khu vực ga B.V. Bạch Mai (V10)	5-83
5.14	Khu vực ga Phương Liệt (V11)	5-88
5.15	Khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-93
5.16	Khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-98
5.17	Khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-103
5.18	Khu vực ga Bưởi (C4)	5-108
5.19	Khu vực ga Bách Thảo (C6)	5-113
5.20	Khu vực ga Hồ Tây (C7)	5-118
5.21	Khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)	5-122
5.22	Khu vực ga Yên Viên (V1)	5-127
5.23	Khu vực ga Cầu Đuống (C2)	5-131
5.24	Khu vực ga Đức Giang (V3)	5-135
5.25	Khu vực ga Hoàng Liệt (V13)	5-139
5.26	Khu vực ga Văn Điển (V14)	5-143
5.27	Khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)	5-147
5.28	Khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-151
5.29	Khu vực ga Kim Liên (C13)	5-155
5.30	Khu vực ga Chùa Bộc (C14)	5-157
5.31	Khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)	5-161
5.32	Tổng mức đầu tư	5-165
6	ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG SƠ BỘ (IEE)	6-1
6.1	Mục tiêu và phương pháp tiếp cận	6-1
6.2	Kết quả xác định phạm vi môi trường	6-5

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1	Mô tả sơ lược về các ga UMRT đã được quy hoạch	1-2
Bảng 1.3.1	Các cuộc họp chính thức.....	1-4
Bảng 1.3.2	Họp tham vấn với các cơ quan hữu quan	1-5
Bảng 1.3.3	Các văn bản và tài liệu liên quan đến dự án JICA	1-6
Bảng 2.1.1	Dự báo dân số trong Quy hoạch Xây dựng Hà Nội	2-2
Bảng 2.2.1	Tổng hợp các quy hoạch, dự án ảnh hưởng tới Tuyến UMRT 1 và 2	2-10
Bảng 2.2.3	Các tuyến xe buýt có kết nối với cả Tuyến UMRT 1 và 2	2-14
Bảng 2.2.4	Các tuyến chỉ nối với Tuyến UMRT 1	2-15
Bảng 2.2.5	Các Tuyến chỉ nối với Tuyến UMRT 1	2-16
Bảng 2.3.1	Lợi ích kinh tế từ UMRT.....	2-18
Bảng 2.4.1	Định hướng phát triển đô thị cho các hành lang UMRT tại Tp. Hà Nội.....	2-20
Bảng 3.2.1	Loại và số các công trình trong cuộc Điều tra người sử dụng công trình	3-5
Bảng 3.2.2	Điểm đến hiện nay của các chuyến đi chính (phân loại theo mục đích)	3-7
Bảng 3.2.3	Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (các chuyến đi đa mục đích)	3-9
Bảng 3.2.4	Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (Mục đích: Đi làm)	3-10
Bảng 3.2.5	Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (Mục đích: Đi học)	3-10
Bảng 3.2.6	Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (Mục đích: Mua sắm).....	3-11
Bảng 3.3.1	Mức độ phổ biến của Dự án UMRT và Vị trí ga gần nhà	3-15
Bảng 3.4.1	Số lượt dự báo hành khách lên/xuống – Tuyến 1	3-26
Bảng 3.4.2	Số lượt dự báo hành khách lên/xuống – Tuyến 2.....	3-27
Bảng 3.4.3	Dự báo nhu cầu sau khi đã chỉnh sửa/ngày cho Tuyến 1, một chiều, năm 2020	3-28
Bảng 3.4.4	Dự báo nhu cầu sửa đổi/ngày cho Tuyến 2, một chiều, năm 2020	3-29
Bảng 3.4.5	Ước tính tổng số lượt hành khách và tỉ phần phương thức của Tuyến UMRT 1 năm 2020 (không tính ga Phùng Hưng, V7).....	3-32
Bảng 3.4.6	Ước tính tổng số hành khách và tỉ lệ phương thức của Tuyến UMRT 2 năm 2020	3-32
Bảng 4.1.1	Các vấn đề về vị trí Tuyến UMRT 1.....	4-1
Bảng 4.1.2	Đánh giá các phương án về vị trí cầu UMRT và nhà ga liên quan	4-5
Bảng 4.1.3	Đánh giá các phương án quy hoạch cầu và ga liên quan	4-7
Bảng 4.1.4	Các đoạn đường bộ còn thiếu cần có để đảm bảo phát triển khu vực nhà ga.....	4-8
Bảng 4.1.5	Đánh giá các phương án ga Hà Nội.....	4-9
Bảng 4.1.6	Các ga cần điều chỉnh vị trí để phát triển đô thị hiệu quả.....	4-12
Bảng 4.1.7	Điều chỉnh vị trí ga đề xuất và hướng tuyến cho Tuyến UMRT 1	4-14
Bảng 4.1.8	Các vấn đề đối với vị trí của 16 ga Tuyến UMRT 2.....	4-15
Bảng 4.1.9	Đánh giá ga có thể làm ga hàng không.....	4-17
Bảng 4.1.10	Các phương án cho ga của Tuyến 5 kết hợp với ga C5 của Tuyến 2.....	4-22
Bảng 4.1.11	Đánh giá các phương án vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm (C9).....	4-24
Bảng 4.1.12	Vị trí ga đề xuất và điều chỉnh hướng tuyến của Tuyến UMRT 2	4-27
Bảng 4.2.1	Chức năng đường sắt của Tuyến 1 và Tuyến 2.....	4-29
Bảng 4.2.2	Hình thành nút giao thông đô thị tại các điểm giao cắt với ga UMRT	4-30
Bảng 4.2.3	Xây dựng đầu mối giao thông đề xuất của các ga UMRT	4-31
Bảng 4.2.4	Hình thành phát triển đô thị cho Hành lang Vận tải UMRT tại Hà Nội.....	4-32
Bảng 4.2.5	Hợp phần phát triển cơ bản cho khu vực nhà ga UMRT.....	4-35
Bảng 4.2.6	Phát triển các công trình vận tải liên phương thức tại khu vực nhà ga UMRT.....	4-36
Bảng 4.2.7	Khu vực phát triển nhà ga có thể tiến hành theo các điều kiện	4-37
Bảng 4.2.8	Xây dựng dự án phát triển khu vực nhà ga theo chương trình tái thiết đô thị.....	4-40
Bảng 5.1.1	Hợp phần phát triển gắn kết khu vực ga	5-1
Bảng 5.1.2	Danh sách quy hoạch định hướng khu vực ga.....	5-2
Bảng 5.1.3	Các hợp phần dự án ngắn hạn chính.....	5-4

Bảng 5.2.1	Khung phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4)	5-6
Bảng 5.2.2	Danh sách dự án của khu vực ga Gia Lâm (V4).....	5-12
Bảng 5.3.1	Khung phát triển khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6)	5-15
Bảng 5.3.2	Khung phát triển khu vực ga Hàng Đậu (C8).....	5-15
Bảng 5.3.3	Danh sách dự án cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8)	5-21
Bảng 5.4.1	Khung phát triển khu vực ga Hà Nội (V8).....	5-25
Bảng 5.5.1	Khung phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9).....	5-34
Bảng 5.5.2	Khung phát triển khu vực ga Bách Khoa (C12)	5-34
Bảng 5.6.1	Khung phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12)	5-42
Bảng 5.6.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Giáp Bát (V12).....	5-46
Bảng 5.7.1	Khung phát triển của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-48
Bảng 5.7.2	Danh sách dự án khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-53
Bảng 5.8.1	Khung phát triển Khu vực ga Quần Ngựa (C5).....	5-55
Bảng 5.8.2	Danh sách dự án khu vực ga Quần Ngựa (C5).....	5-59
Bảng 5.9.1	Khung phát triển của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)	5-61
Bảng 5.9.2	Danh sách dự án khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)	5-65
Bảng 5.10.1	Khung phát triển của Khu vực ga Thượng Đình (C15)	5-67
Bảng 5.11.1	Khung phát triển nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-73
Bảng 5.12.1	Khung phát triển khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)	5-78
Bảng 5.12.2	Danh sách các dự án khu vực ga Phùng Hưng (V7)	5-81
Bảng 5.13.1	Khung phát triển khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10).....	5-83
Bảng 5.13.2	Hợp phần Dự án Phát triển đô thị gắn kết khu vực ga B.V Bạch Mai (V10)	5-86
Bảng 5.14.1	Khung phát triển khu vực nhà ga Phương Liệt (V11).....	5-88
Bảng 5.14.2	Hợp phần dự án Phát triển gắn kết khu vực nhà ga Phương Liệt (V11).....	5-91
Bảng 5.15.1	Khung phát triển khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-93
Bảng 5.15.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-96
Bảng 5.16.1	Khung phát triển khu vực ga Nam Thăng Long (C1).....	5-98
Bảng 5.16.2	Dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-101
Bảng 5.17.1	Khung phát triển khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2).....	5-103
Bảng 5.17.2	Quy hoạch dài hạn cho khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-105
Bảng 5.17.3	Dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-106
Bảng 5.18.1	Khung phát triển khu vực ga Bưởi (C4).....	5-108
Bảng 5.18.2	Dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Bưởi (C4)	5-111
Bảng 5.19.1	Khung phát triển khu vực ga Bách Thảo (C6).....	5-113
Bảng 5.19.2	Hợp phần dự án phát triển gắn kết khu vực ga Bách Thảo (C6).....	5-116
Bảng 5.20.1	Khung phát triển khu vực ga Hồ Tây (C7)	5-118
Bảng 5.20.2	Danh sách dự án khu vực ga Hồ Tây (C7)	5-121
Bảng 5.21.1	Khung phát triển khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)	5-122
Bảng 5.21.2	Danh sách dự án khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)	5-125
Bảng 5.22.1	Khung phát triển khu vực ga Yên Viên (V1).....	5-127
Bảng 5.22.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Yên Viên (V1)	5-130
Bảng 5.23.1	Khung phát triển khu vực ga Cầu Đuống (V2).....	5-131
Bảng 5.23.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Cầu Đuống (V2).....	5-134
Bảng 5.24.1	Khung phát triển khu vực ga Đức Giang (V3).....	5-135
Bảng 5.24.2	Hợp phần dự án phát triển gắn kết đô thị khu vực ga Đức Giang (V3)	5-138
Bảng 5.25.1	Khung phát triển khu vực ga Hoàng Liệt (V13).....	5-139
Bảng 5.25.2	Hợp phần dự án phát triển gắn kết đô thị khu vực ga Hoàng Liệt (V13).....	5-142
Bảng 5.26.1	Khung phát triển khu vực ga Văn Điển (V14)	5-143
Bảng 5.26.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Văn Điển (V14)	5-146
Bảng 5.27.1	Khung phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)	5-147

Bảng 5.27.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)	5-150
Bảng 5.28.1	Khung phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-151
Bảng 5.28.2	Hợp phần dự án phát triển gắn kết khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-154
Bảng 5.29.1	Khung phát triển khu vực ga Kim Liên (C13)	5-155
Bảng 5.30.1	Khung phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C14)	5-157
Bảng 5.30.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Chùa Bộc (C13)	5-160
Bảng 5.31.1	Khung phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)	5-161
Bảng 5.31.2	Hợp phần dự án phát triển đô thị khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)	5-164
Bảng 5.32.1	Tổng mức đầu tư xây dựng ngắn hạn (sơ bộ)	5-165
Bảng 6.1.1	Danh mục phạm vi dự án phát triển ga UMRT	6-3
Bảng 6.2.1	Kết quả đánh giá môi trường của các nhà ga Tuyến 1	6-6
Bảng 6.2.2	Kết quả đánh giá môi trường của các nhà ga Tuyến 2	6-7

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1.1	Ảnh hưởng của UMRT với Nhu cầu Vận tải Đô thị ở Hà Nội	1-1
Hình 1.2.1	Mạng lưới UMRT và các tuyến của dự án (Tuyến 1 và Tuyến 2)	1-3
Hình 2.2.1	Quy hoạch phát triển UMRT trong mạng lưới GTVT tới 2020	2-5
Hình 2.2.2	Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến 3 (Nhổn – ga Hà Nội)	2-6
Hình 2.2.3	Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 2A (Cát Linh – Hà Đông).....	2-7
Hình 2.2.4	Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 2	2-7
Hình 2.2.5	Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 1 (Yên Viên – Ngọc Hồi)	2-8
Hình 2.2.6	Các tuyến BRT quy hoạch (Yên Viên - Ngọc Hồi).....	2-8
Hình 2.2.7	Vị trí các dự án/quy hoạch ảnh hưởng tới Tuyến 1 và 2	2-11
Hình 2.2.8	Mạng lưới tuyến xe buýt hiện nay ở Hà Nội	2-12
Hình 2.4.1	Mô hình TOD	2-22
Hình 2.4.2	Phân bố định cư quanh khu vực ga Tuyến UMRT 1 và 2.....	2-24
Hình 2.4.3	Phân bố việc làm quanh khu vực ga Tuyến UMRT 1 và 2.....	2-24
Hình 2.4.4	Ví dụ minh họa về TOD ở các quốc gia khác	2-26
Hình 3.1.1	Hiện trạng sử dụng đất của các khu vực nhà ga tại Tuyến UMRT 1 và 2.....	3-2
Hình 3.1.2	Hiện trạng sử dụng đất của khu vực nhà ga Tuyến 1	3-3
Hình 3.1.3	Hiện trạng sử dụng đất của khu vực nhà ga Tuyến 2	3-3
Hình 3.1.4	Mật độ dân cư tại các khu vực nhà ga trong năm 2003 và 2020.....	3-4
Hình 3.2.1	Khu vực tiến hành Điều tra phỏng vấn	3-5
Hình 3.2.2	Phân vùng khu vực Điều tra phỏng vấn	3-6
Hình 3.2.3	Phương thức giao thông hiện nay xếp theo mục đích và phân vùng.....	3-8
Hình 3.2.4	Đánh giá điều kiện giao thông theo phân vùng.....	3-12
Hình 3.2.5	Đánh giá điều kiện xe buýt.....	3-14
Hình 3.3.1	Nhận thức về UMRT.....	3-15
Hình 3.3.2	Các lý do không muốn sử dụng UMRT	3-16
Hình 3.3.3	Phương thức tiếp cận Ga UMRT trong tương lai.....	3-17
Hình 3.3.4	Mục đích trong tương lai khi sử dụng UMRT (Hộ GD).....	3-18
Hình 3.3.5	Mục đích trong tương lai khi sử dụng UMRT (Người SD công trình).....	3-20
Hình 3.3.6	Cải thiện điều kiện GTVT tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT	3-21
Hình 3.3.7	Các loại hình dịch vụ tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT.....	3-22
Hình 3.3.8	Các loại hình dịch vụ tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT.....	3-23
Hình 3.4.1	Hệ số đi lại theo mức thu nhập	3-25
Hình 3.4.2	Phân chia hình thái so sánh.....	3-25
Hình 3.4.3	Chuyển đi bình quân mỗi người theo loại hình phương tiện và vùng	3-26
Hình 3.4.4	Dự báo nhu cầu trên Tuyến UMRT 1 và 2.....	3-27
Hình 3.4.5	Chuyển đổi sang hình thức vận tải xe buýt (000).....	3-29
Hình 3.4.6	Chuyển đổi phương thức vận tải từ các trạm xe buýt.....	3-30
Hình 3.4.7	Hình thức chuyển đổi của những người sử dụng xe gắn máy tại các nhà ga.....	3-30
Hình 3.4.8	Thay đổi trong thành phần phương thức vận tải.....	3-31
Hình 4.1.1	Hai phương án và kết luận về vị trí cho ga Yên Viên (V1).....	4-2
Hình 4.1.2	Các phương án phát triển khu vực Ga Gia Lâm (V4)	4-3
Hình 4.1.3	Vị trí hướng tuyến mới của tuyến UMRT 1 đoạn vượt sông Hồng	4-4
Hình 4.1.4	Các phương án vị trí ga Nam Cầu Long Biên (V6)	4-6
Hình 4.1.5	Đường bộ hiện có và các nhà ga đã quy hoạch cho khu vực ga Hà Nội.....	4-8
Hình 4.1.6	Hai phương án vị trí ga Hà Nội	4-9
Hình 4.1.7	Đề xuất điều chỉnh vị trí Ga C.V. Thống Nhất (V9)	4-10
Hình 4.1.8	Hai phương án phát triển khu vực nhà ga Giáp Bát	4-11
Hình 4.1.9	Các ga khác cần điều chỉnh để phát triển khu vực nhà ga hiệu quả	4-12

Hình 4.1.10	Các ga khác cần có điều chỉnh để đảm bảo phát triển hiệu quả	4-13
Hình 4.1.11	Vị trí đề xuất cho Ga Tây Hồ Tây (C3)	4-16
Hình 4.1.12	Các phương án vị trí nhà ga và Tuyến 5 để gắn kết hai nhà ga (Tuyến 2-C5 / ga Tuyến 5)	4-21
Hình 4.1.13	Kết hợp hướng tuyến của Tuyến UMRT 2 và tuyến đường bộ mới ven Hồ Tây để xác định vị trí của ga Bách Thảo (C6)	4-23
Hình 4.1.14	Các phương án vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm (C9: Giai đoạn I)	4-24
Hình 4.1.16	Các phương án đề xuất cho vị trí các ga Giai đoạn II	4-26
Hình 4.1.17	Hướng tuyến và vị trí ga đề xuất của Nghiên cứu Khả thi	4-27
Hình 4.1.18	Vị trí các ga	4-28
Hình 4.2.3	Phát triển hành lang vận tải khu vực nhà ga Tuyến UMRT 1	4-33
Hình 4.2.4	Phát triển khu vực nhà ga thuộc hành lang vận tải Tuyến UMRT 2	4-34
Hình 4.2.5	Hình thành khu vực kinh doanh thương mại cạnh tranh thông qua tái phát triển khu vực nhà ga	4-38
Hình 5.1.1	Các hợp phần quy hoạch dài hạn chính	5-3
Hình 5.2.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4)	5-6
Hình 5.2.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực Ga Gia Lâm (V4)	5-7
Hình 5.2.3	Quy hoạch định hướng dài hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)	5-8
Hình 5.2.4	Quy hoạch định hướng ngắn hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)	5-9
Hình 5.2.5	Bản đồ vị trí dự án khu vực ga Gia Lâm (V4)	5-13
Hình 5.3.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-14
Hình 5.3.2	Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai tại khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-16
Hình 5.3.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-17
Hình 5.3.4	Mặt cắt ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-18
Hình 5.3.5	Dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-19
Hình 5.3.6	Bản đồ dự án khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)	5-22
Hình 5.4.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển	5-25
Hình 5.4.2	Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga Hà Nội (V8)	5-26
Hình 5.4.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hà Nội (V8)	5-27
Hình 5.4.4	Các dự án ngắn hạn của khu vực ga Hà Nội (V8)	5-28
Hình 5.5.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-33
Hình 5.5.2	Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-35
Hình 5.5.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-36
Hình 5.5.4	Mặt cắt ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-37
Hình 5.5.5	Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-38
Hình 5.5.6	Bản đồ vị trí dự án khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)	5-41
Hình 5.6.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12)	5-42
Hình 5.6.2	Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực ga Giáp Bát (V12)	5-43
Hình 5.6.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)	5-45
Hình 5.6.4	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)	5-47
Hình 5.7.1	Hình ảnh trong tương lai của Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây	5-48
Hình 5.7.2	Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-49
Hình 5.7.4	Quy hoạch mặt bằng Ga giao cắt của Tuyến 2, Tuyến 4 (BRT),	5-50
Hình 5.7.3	Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-50
Hình 5.7.5	Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-51

Hình 5.7.6	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	5-52
Hình 5.8.1	Sơ đồ ý tưởng cho việc phát triển Khu vực ga Quận Ngựa (C5)	5-54
Hình 5.8.2	Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Quận Ngựa (C5)	5-56
Hình 5.8.3	Quy hoạch mặt cắt của ga Quận Ngựa và ga thuộc Tuyến 5	5-57
Hình 5.8.4	Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Quận Ngựa (C5)	5-58
Hình 5.9.1	Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)	5-61
Hình 5.9.2	Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)	5-62
Hình 5.9.3	Quy hoạch mặt cắt của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3	5-63
Hình 5.9.4	Quy hoạch dài hạn của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3	5-64
Hình 5.9.5	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)	5-66
Hình 5.10.1	Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Thượng Đình (C15)	5-67
Hình 5.10.2	Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Thượng Đình (C15)	5-68
Hình 5.10.3	Sơ đồ mặt cắt ga Thượng Đình, nhà ga Tuyến 2A và Tuyến 4	5-69
Hình 5.10.4	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C15)	5-70
Hình 5.10.5	Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C15)	5-72
Hình 5.11.1	Biểu đồ khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-73
Hình 5.11.2	Quy hoạch sử dụng đất tại khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-74
Hình 5.11.3	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-75
Hình 5.11.4	Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)	5-76
Hình 5.12.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Phùng Hưng (V7)	5-78
Hình 5.12.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)	5-79
Hình 5.12.3	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)	5-80
Hình 5.12.4	Mặt cắt đường Phùng Hưng với Tuyến 1	5-81
Hình 5.12.5	Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)	5-82
Hình 5.13.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga B.V Bạch Mai (V10)	5-83
Hình 5.13.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực B.V Bạch Mai (V10)	5-84
Hình 5.13.3	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)	5-85
Hình 5.13.4	Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)	5-87
Hình 5.14.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Phương Liệt (V11)	5-88
Hình 5.14.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)	5-89
Hình 5.14.3	Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)	5-90
Hình 5.14.4	Các dự án ngắn hạn khu vực ga Phương Liệt (V11)	5-92
Hình 5.15.1	Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-93
Hình 5.15.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-94
Hình 5.15.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngọc Hồi (V16)	5-95
Hình 5.16.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-98
Hình 5.16.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-99
Hình 5.16.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-100
Hình 5.16.4	Các dự án ngắn hạn cho khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	5-102
Hình 5.17.1	Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-103
Hình 5.17.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-104
Hình 5.17.3	Dự án ngắn hạn cho khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	5-107
Hình 5.18.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Bưởi (C4)	5-108
Hình 5.18.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Bưởi (C4)	5-109
Hình 5.18.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Bưởi (C4)	5-110
Hình 5.18.4	Dự án ngắn hạn cho khu vực ga Bưởi (C4)	5-112
Hình 5.19.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Bách Thảo (C6)	5-113
Hình 5.19.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Bách Thảo (C6)	5-114
Hình 5.19.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Bách Thảo (C6)	5-115
Hình 5.19.4	Các dự án ngắn hạn cho khu vực ga Bách Thảo (C6)	5-117

Hình 5.20.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Hồ Tây (C7).....	5-118
Hình 5.20.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Hồ Tây (C7)	5-119
Hình 5.20.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hồ Tây (C7).....	5-120
Hình 5.21.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (C9)	5-122
Hình 5.21.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9).....	5-123
Hình 5.21.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9).....	5-124
Hình 5.21.4	Các dự án ngắn hạn cho khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9).....	5-126
Hình 5.22.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Yên Viên (V1)	5-127
Hình 5.22.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Yên Viên (V1).....	5-128
Hình 5.22.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Yên Viên (V1).....	5-129
Hình 5.23.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Cầu Đuống (V2)	5-131
Hình 5.23.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Cầu Đuống (V2)	5-132
Hình 5.23.3	Quy hoạch dài hạn cho khu vực ga Cầu Đuống (V2).....	5-133
Hình 5.24.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Đức Giang (V3)	5-135
Hình 5.24.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Đức Giang (V3).....	5-136
Hình 5.24.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Đức Giang (V3)	5-137
Hình 5.25.1	Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Hoàng Liệt (V13).....	5-139
Hình 5.25.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Hoàng Liệt (V13)	5-140
Hình 5.25.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hoàng Liệt (V13)	5-141
Hình 5.26.1	Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Văn Điển (V14)	5-143
Hình 5.26.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Văn Điển (V14)	5-144
Hình 5.26.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Văn Điển (V14).....	5-145
Hình 5.27.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15).....	5-147
Hình 5.27.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)	5-148
Hình 5.27.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15).....	5-149
Hình 5.28.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-151
Hình 5.28.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-152
Hình 5.28.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Cầu Dền (C11)	5-153
Hình 5.29.1	Quy hoạch sử dụng đất tại khu vực ga Kim Liên (C13)	5-156
Hình 5.30.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C13).....	5-157
Hình 5.30.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Chùa Bộc (C14)	5-158
Hình 5.30.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Chùa Bộc (C14)	5-159
Hình 5.31.1	Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C14).....	5-161
Hình 5.31.2	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)	5-162
Hình 5.31.3	Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)	5-163
Hình 6.1.1	Biểu đồ xác định phạm vi.....	6-2

BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

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

BÁO CÁO CHÍNH

BÁO CÁO CHÍNH

1 GIỚI THIỆU

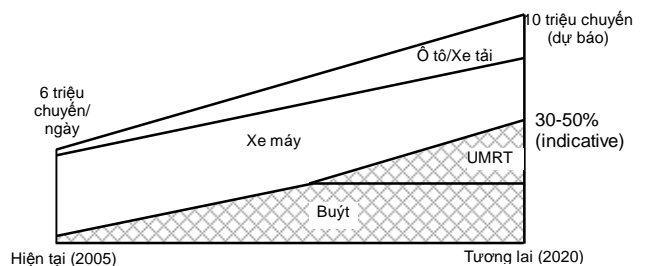
1.1 Cơ sở của Dự án

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

102 Với quan điểm cơ sở hạ tầng và dịch vụ vận tải là nền tảng cơ sở cho phát triển đô thị, có những ảnh hưởng lớn đến điều kiện sử dụng đất, điều kiện sống, môi trường, hoạt động kinh tế và xã hội; chính vì thế sẽ là không đủ nếu chỉ đơn thuần cung cấp một hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao (UMRT). Hệ thống UMRT ở Hà Nội cần phải có tính cạnh tranh trong phạm vi hoạt động của nó. Và cũng bởi chi phí đầu tư cho hệ thống này quá lớn nên lợi ích thu được từ hệ thống này cũng cần phải được tối đa hóa.

103 Nếu không có hướng tiếp cận “đi trước một bước” thì việc triển khai hệ thống UMRT sẽ không thể đem lại phát triển đô thị bền vững hoặc định hình một khu vực đô thị tập trung và dựa trên giao thông công cộng. Hướng tiếp cận này đòi hỏi một nỗ lực tương ứng để có thể phát triển đô thị hài hòa với hoạt động sử dụng đất dọc theo các tuyến UMRT và các khu vực ảnh hưởng¹.

Hình 1.1.1 Ảnh hưởng của UMRT với Nhu cầu Vận tải Đô thị ở Hà Nội



Hiện tại (2005) Nguồn: HAIDEP

Phát triển gắn kết sẽ đem lại lợi ích cho cả UMRT về mặt số lượng hành khách và phát triển đô thị trên phương diện tạo ra cơ hội cho phát triển không gian đúng trình tự cũng như tăng trưởng kinh tế xã hội năng động hơn.

104 Trong bối cảnh như vậy, Chính phủ Việt Nam đã đề nghị Chính phủ Nhật Bản triển khai Dự án “Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội, Việt Nam”. Đáp ứng đề nghị này, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã cử Đoàn Chuẩn bị Dự án, do ông Takeo Ochi dẫn đầu đến Việt Nam vào tháng 9 năm 2008 để thảo luận về dự thảo phạm vi công việc cho dự án. Biên bản thỏa thuận đã được kí ngày 19 tháng 9 năm 2008 và Phạm vi công việc được kí vào ngày 3 tháng 12 năm 2008.

1.2 Mục tiêu và khu vực Dự án

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

¹ Phát triển vận tải công cộng là một trong những chiến lược chính được đưa ra trong “Nghiên cứu Tổng thể Phát triển Đô thị thủ đô Hà Nội (HAIDEP) với sự hỗ trợ Kỹ thuật của JICA từ năm 2004 đến năm 2007.

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

106 Dự án bao gồm toàn bộ các ga UMRT Tuyến 1 và Tuyến 2, tuy nhiên sẽ tập trung chủ yếu vào các ga giai đoạn 1 của cả 2 tuyến (xem Bảng 1.2.1). Cần lưu ý rằng có một số điều chỉnh của các ga như sau:

- Trong Nghiên cứu Khả thi Tuyến 2, giai đoạn 2 do Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội (HRB) và Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải phía Nam (TEDI-South) thực hiện, có bổ sung một ga vào Tuyến 2 tại vị trí Kim Liên (C12) giữa ga Bách Khoa (C13) và ga Chùa Bộc (C14).
- Sẽ bỏ ga Phùng Hưng (V7) do quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6) và Ga Hà Nội (V8).

107 Tổng số có 31 ga gồm 15 ga của tuyến UMRT 1 và 16 ga của tuyến UMRT 2. Trong Báo cáo cuối cùng, sẽ sử dụng mã và tên ga như tổng hợp trong Bảng 1.2.1. Quy hoạch định hướng ga Phùng Hưng (V7) cũng được tổng hợp để tham khảo.

Bảng 1.2.1 Mô tả sơ lược về các ga UMRT đã được quy hoạch

Tên ga UMRT		Nghiên cứu Khả thi ⁽¹⁾		Đề xuất của Đoàn Nghiên cứu JICA		Cấu trúc	Giai đoạn phát triển	Giao cắt với		
		Dài (km)	Cự ly (km)	Dài (km)	Cự ly (km)			ĐSQG	UMRT	BRT
Tuyến UMRT 1	V1. Yên Viên*	0,0	0,0	0,0	-0,1	GL	2			
	V2. Cầu Đường*	1,7	1,7	2,2	2,1	EL	2	I		
	V3. Đức Giang	3,7	2,0	3,6	1,5	EL	2			
	V4. Gia Lâm*	5,4	1,7	5,3	1,7	GL(4m)	1	I		L4
	V5. Bắc cầu Long Biên*	6,8	1,4	6,9	1,6	EL	1			
	V6. Nam cầu Long Biên*	8,8	2,0	9,4	2,5	EL	1			L2
	V8. Hà Nội [~]	10,9	1,2	11,4	1,4	EL	1	I	L3	I
	V9. C.V. Thống Nhất*	12,5	1,6	12,9	1,5	EL	1		L2	I
	V10. B.V. Bạch Mai	13,4	0,9	13,8	0,9	EL	1			I
	V11. Phương Liệt	14,3	0,9	14,7	0,9	EL	1			I
	V12. Giáp Bát*	15,8	1,5	16,3	1,6	EL	1	I		L4/I
	V13. Hoàng Liệt*	18,3	2,5	18,5	2,2	EL	2			
	V14. Văn Điển	19,7	1,4	19,6	1,1	EL	2			
	V15. Vĩnh Quỳnh*	21,1	1,4	21,0	1,4	EL	2			
	V16. Ngọc Hồi	23,7	2,8	23,8	2,8	GL(5m)	2			
	Tuyến UMRT 2	C1. Nam T. Long	0,0	0,0	0,0	0,0	EL	1		
C2. Ngoại Giao Đoàn		0,9	0,9	0,9	0,9	EL	1			
C3. Tây Hồ Tây*		2,1	1,2	1,7	0,8	EL	1			L4
C4. Bưởi		3,6	1,5	3,4	1,7	UG	1			
C5. Quán Ngựa		5,2	1,6	5,1	1,7	UG	1			L5
C6. Bách Thảo		6,4	1,2	6,4	1,3	UG	1			
C7. Hồ Tây		7,3	0,9	7,1	0,7	UG	1			
C8. Hàng Đậu		8,3	1,0	8,2	1,1	UG	1	I	L1	
C9. Hồ Hoàn Kiếm**		9,8	1,5	9,7	1,5	UG	1			I
C10. Trần Hưng Đạo		10,9	1,1	10,9	1,2	UG	1			L3
C11. Cầu Dền		11,8	0,9	11,9	1,0	UG	2			I
C12. Bách Khoa		13,0	1,2	13,1	1,2	UG	2	I	L1	I
C13. Kim Liên*		-	-	13,8	0,7	UG	2			
C14. Chùa Bộc*		14,4	1,4	14,6	0,8	UG	2			
C15. Ngã Tư Sở		15,9	1,5	15,9	1,3	UG	2			
C16. Thượng Đình	16,8	0,9	16,8	0,9	UG	2		L2A	L4	

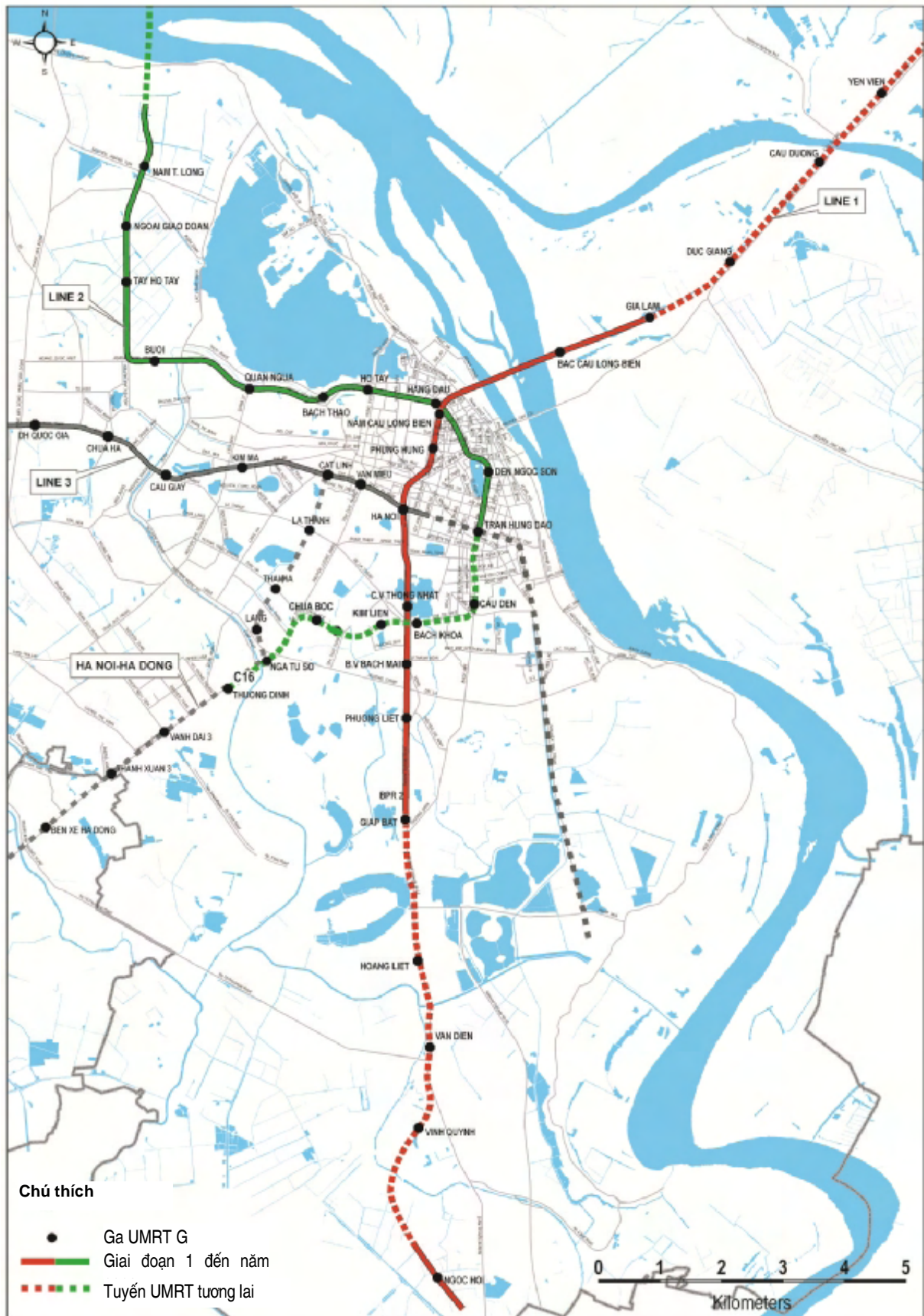
Chú thích: GL = Ga trên mặt đất (0 ~ +5m), EL = Ga trên cao (+8m ~ +16m), UG = Ga ngầm (-12m ~ -19m), P-I = Giai đoạn I, P-II = Giai đoạn II

Các vị trí ga có đánh dấu * được đề xuất điều chỉnh theo dự án JICA và đã được Ban Chỉ đạo dự án đồng ý (xem thông tin chi tiết trong Chương 4 trong Phần 1)

** “Ga Hồ Hoàn Kiếm” (C9) trong dự án này, trước có tên là “Ga Đền Ngọc Sơn”. Theo kết luận của UBND TP Hà Nội trong cuộc họp Ban chỉ đạo dự thảo báo cáo cuối cùng, ga được đổi tên thành ga Hồ Hoàn Kiếm.

Nguồn: Nghiên cứu khả thi Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội Tuyến số 1 (Đoạn: Yên Viên – Hà Nội – Ngọc Hồi) 2008, và Tuyến 2 (Đoạn: Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo) 2008

Hình 1.2.1 Mạng lưới UMRT và các tuyến của dự án (Tuyến 1 và Tuyến 2)



Chú thích: Do Đoàn Nghiên cứu JICA xây dựng dựa trên cơ sở dữ liệu GIS của HAIDEP

1.3 Tham vấn các bên liên quan

108 Do có nhiều cơ quan hữu quan khác nhau trong lĩnh vực đường sắt, đường bộ và vận tải công cộng cũng như phát triển đô thị, nên để xác định các vấn đề và đề xuất phù hợp, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành họp, họp tổ công tác, và nhiều cuộc thảo luận với các cơ quan liên quan (Xem Bảng 1.3.1 và Bảng 1.3.2).

Bảng 1.3.1 Các cuộc họp chính thức

Tên cuộc họp	Các cơ quan tham gia	Chương trình chính	Ngày
Họp Tổ công tác lần 1	Sở Kế hoạch và Đầu tư, Ban Quản lý Dự án Đường sắt, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Xây dựng, Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Sở Tài nguyên và Môi trường, Sở Giao thông Vận tải, Sở Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông Vận tải, Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	- Đoàn Nghiên cứu JICA trình bày Báo cáo Khởi đầu - Thảo luận các vấn đề chính (hướng tuyến của cầu Long Biên, vị trí ga điều chỉnh)	18 tháng 5 năm 2009
Họp Ban chỉ đạo lần 1 về Báo cáo Khởi đầu	Ủy ban Nhân dân TP Hà Nội, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Xây dựng, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài Nguyên và Môi trường, Cục Đường sắt Việt Nam, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	- Đoàn Nghiên cứu JICA trình bày Báo cáo Khởi đầu - Thảo luận các vấn đề chính (hướng tuyến của cầu Long Biên, vị trí ga điều chỉnh)	5 tháng 6 năm 2009
Họp Ban chỉ đạo lần 2	Ủy ban Nhân dân TP Hà Nội, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Tài nguyên và Môi trường, Ban Quản lý Dự án Đường sắt, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam – Ban Quản lý các Dự án Đường sắt	- Trình bày và thảo luận những vấn đề chính về vị trí ga, hướng tuyến và các ga lựa chọn cho Quy hoạch Chi tiết	15 tháng 10 năm 2009
Họp Ban chỉ đạo lần 3	Ủy ban Nhân dân TP Hà Nội, Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông Vận tải, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Quy hoạch Kiến trúc, Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Ban Quản lý Dự án Đường sắt, Sở Tài nguyên và Môi trường, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam – Ban Quản lý các Dự án Đường sắt	- Trình bày về quy hoạch tiếp cận và phác thảo Quy hoạch Định hướng - Thảo luận các vấn đề chính (hướng tuyến bắc qua sông Hồng, vị trí ga Đền Ngọc Sơn) - Đề xuất lựa chọn các ga cho quy hoạch chi tiết	16 tháng 12 năm 2009
Họp Ban Chỉ đạo lần 4 về Báo cáo Giữa kỳ	UBNDTP, Bộ TC, Bộ XD, Bộ GTVT, TCTĐSVN, Sở TC, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở NNPTNT, Ban QLDA ĐSĐT, Sở TNMT và Ban QLDA TCT ĐSVN	- Rà soát tiến độ nghiên cứu và các ý kiến đóng góp về Báo cáo giữa kỳ - Thảo luận khu vực đề xuất thực hiện quy hoạch chi tiết	12 tháng 3 năm 2010
Họp Ban Chỉ đạo lần 5 về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng	UBND TP, Bộ KHĐT, Bộ TC, Bộ XD, Bộ GTVT, TCT ĐSVN, Sở TC, Sở XD, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở NNPTNT, Ban QLDA ĐSĐT, Sở TNMT, Ban QLDA TCT ĐSVT	- Trình bày ý kiến đóng góp chính của các thành viên Ban Chỉ đạo và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu - Đoàn Nghiên cứu JICA trình bày Dự thảo Báo cáo cuối cùng - Đề xuất bước tiếp theo - Thảo luận về Dự thảo Báo cáo cuối cùng	22 tháng 9 năm 2010
Họp Ban Chỉ đạo lần 6 về Báo cáo Cuối cùng	UBND TP, Bộ KHĐT, Bộ TC, Bộ XD, Bộ GTVT, TCT ĐSVN, Sở TC, Sở XD, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở NNPTNT, Ban QLDA ĐSĐT, Sở TNMT, Ban QLDA TCT ĐSVT	- Trình bày tiến độ sau cuộc họp Ban Chỉ đạo về Dự thảo BCCC - Đề xuất bước tiếp theo - Thảo luận về Báo cáo cuối cùng và bước tiếp theo	2 tháng 12 năm 2010

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 1.3.2 Hợp tham vấn với các cơ quan hữu quan

Tổ chức	Đối tác liên hệ	Chương trình chính	Ngày
Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Ông Lưu Xuân Hùng (Phó Giám đốc)	- Hiện trạng của Dự án UMRT Tuyến 2 - Xác định điều kiện kĩ thuật	8 tháng 4 năm 2009
Công ty Tư vấn đầu tư và XD GTVT (Tổng Công ty ĐSVN)	Ông Dương Đăng Hải (Trợ lý Giám đốc Dự án)	- Hiện trạng của Dự án UMRT Tuyến 1 - Xác định điều kiện kĩ thuật	20 tháng 4 năm 2009
Ban Quản lý các Dự án Đường sắt (ĐSVN)	Ông Trần Văn Lục (Giám đốc) Ông Phạm Hải Bằng (Phó Giám đốc)	- Hiện trạng của Dự án UMRT Tuyến 1 - Xác định điều kiện kĩ thuật	22 tháng 4 năm 2009
Sở Giao thông Vận tải Hà Nội	Ông Nguyễn Hoàng Hải (Phó Giám đốc)	- Hiện trạng của dự án đường liên quan đến UMRT - Hiện trạng mạng lưới xe buýt và dự án cải tạo xe buýt	9 tháng 6 năm 2009
Ban Quản lý các Dự án Đường sắt (Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)	Ông Phạm Hải Bằng (Phó Giám đốc)	- Thảo luận về các vấn đề chính (hướng tuyến của cầu Long Biên, điều chỉnh vị trí ga) - Xem xét về kĩ thuật cho dự án tái phát triển ga Hà Nội	12 tháng 6 năm 2009
Cục Phát triển Đô thị (Bộ Xây dựng)	Bà Đỗ Tú Lan	- Hiện trạng phát triển đô thị ở Hà Nội - Phối hợp các dự án đô thị	22 tháng 6 năm 2009
TT Quản lý Điều hành Giao thông Đô thị	Ông Nguyễn Hoàng Hải (Phó Giám đốc)	- Thảo luận các vấn đề chính (hướng tuyến của cầu Long Biên, điều chỉnh vị trí ga) - Xem xét về kĩ thuật cho dự án cải tạo tuyến xe buýt	30 tháng 6 năm 2009
Sở Giao thông Vận tải Hà Nội	Ông Phạm Hoàng Tuấn (Trưởng phòng Kế hoạch và Đầu tư)	- Thảo luận các vấn đề chính liên quan tới 31 ga - Xem xét về kĩ thuật vị trí các ga	20 tháng 8 năm 2009
Sở Quy hoạch Kiến trúc	Ông Phạm Hoàng Tuấn (Trưởng phòng Kế hoạch và Đầu tư) và các chuyên gia	- Thảo luận các vấn đề chính liên quan tới 31 ga	1 và 24 tháng 9 năm 2009
Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Ông Phạm Văn Sơn (Giám đốc) Ông Hồ Thanh Sơn (Phó phòng Dự án 2)	- Đề xuất của Ban Quản lý Dự án Đường sắt Hà Nội về vị trí ga và Tuyến 2 của Giai đoạn 2	6 tháng 11 năm 2009
JKT (Thiết kế Chi tiết Tuyến 1)	Ông Kiuchi, Iwamoto, Tsuchihashi và các chuyên gia khác	- Khẳng định vị trí ga và hướng tuyến các ga Tuyến 1 của Giai đoạn 1	18 tháng 1 năm 2010
Tổng công ty Đường sắt Việt Nam – Ban Quản lý các dự án đường sắt	Ông Phạm Hải Bằng và các thành viên khác	- Thảo luận về hướng tuyến và các vấn đề liên quan của TCT ĐSVN về thiết kế chi tiết Tuyến 1 cho các ga thuộc giai đoạn 1	24 tháng 2 năm 2010
Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Ông Phạm Thanh Sơn (giám Đốc) Ông Hồ Thanh Sơn (Phó phòng dự án 2)	- Thảo luận tiếp về các ga Tuyến 2	24 tháng 2 năm 2010
Đoàn ADB	Ông Alistair Knox và các thành viên khác	- Thảo luận về hướng tuyến và vị trí các ga Tuyến UMRT 3	3 tháng 3 năm 2010
Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội	Ông Phạm Hoàng Tuấn (trưởng phòng Kế hoạch & Đầu tư) và các chuyên gia khác	- Đề xuất và thảo luận về quy hoạch chi tiết	9 tháng 3 năm 2010
Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	BVHTTDL: Ông Trần Đình Thanh (Phó phòng Quản lý Di sản, Cục Di sản Văn hoá) BĐAĐSVN: Ông Lưu Xuân Hùng, Ông Hồ Thanh Sơn và các thành viên khác	- Đề xuất về vị trí và ý tưởng ga Hồ Hoàn Kiếm - Tiếp nhận ý kiến đóng góp từ Bộ Văn hoá Thể thao và Du lịch về vấn đề bảo tồn văn hoá và cảnh quan	31 tháng 3 năm 2010
JKT (Thiết kế chi tiết Tuyến 1)	Ông Kiuchi, Ông Iwamoto và các thành viên khác	- Thảo luận về sơ thảo thiết kế cơ sở các ga chính - Xác nhận đề xuất liên quan tới lộ giới, công trình ga, v.v.	14 tháng 4 năm 2010
JKT (Thiết kế chi tiết Tuyến 1)	Ông Murasaki, Ông Matsumoto	- Thảo luận về kết quả phân tích giao thông	28 tháng 4 năm 2010
Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Ông Hồ Thanh Sơn (Phó phòng Dự án 2)	- Báo cáo của Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội về kết quả cuộc họp chính thức vào ngày 28 tháng 4 với Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội, Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội và Sở Kế hoạch Đầu tư Hà Nội về vị trí các ga Tuyến 2, Giai đoạn 2 (Chùa Bộc, Ngã Tư Sở và Thượng Đình)	28 tháng 4 năm 2010
Sở Quy hoạch Kiến trúc	Sở QHKT, Ban QLDA TCTĐSVN, JKT, Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, UBND Quận Ba Đình và UBND huyện Thanh Trì	- Thảo luận các vấn đề tồn tại giữa Sở QHKT và Ban QLDA TCT ĐSVN, với sự tham dự của các cơ quan hữu quan - Sở QHKT yêu cầu Ban QLDA TCT ĐSVN xem xét kỹ hơn khía cạnh kĩ thuật và kinh tế-tài chính	30 tháng 9 năm 2010

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

109 Trong quá trình thực hiện dự án JICA, các thành viên Ban Chỉ đạo đã ban hành những văn bản pháp lý liên quan phê duyệt báo cáo, đưa ra ý kiến đóng góp và các đề xuất, v.v. Bảng 1.3.3 dưới đây là danh sách các văn bản đó.

Bảng 1.3.3 Các văn bản và tài liệu liên quan đến dự án JICA

Ngày	Cơ quan	Tên văn bản	Nội dung chính
13/5/2009	UBND TPHN	Quyết định 2214/QĐ-UBND thành lập Ban Chỉ đạo và Tổ Công tác cho Dự án “Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị Hà Nội” của JICA	Thành lập Ban Chỉ đạo và Tổ Công tác và danh sách thành viên
20/7/2009	UBND TPHN	Quyết định 3664/QĐ-UBND điều chỉnh thành viên Ban Chỉ đạo và Tổ công tác của Dự án	Bổ sung Sở Giao thông Vận tải Hà Nội, Sở Tài chính Hà Nội, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam vào danh sách thành viên Ban Chỉ đạo.
15/9/2009	Sở Kế hoạch Đầu Tư	Báo cáo 1069/BC-KH&ĐT về việc thông qua báo cáo khởi đầu của dự án	Báo cáo về các tài liệu thu thập được liên quan tới các tuyến UMRT của Sở Kế hoạch Đầu tư
29/12/2009	UBND TPHN	Thông báo 453/TB-UBND về việc thông qua Báo cáo Khởi đầu	UBND TPHN phê duyệt Báo cáo Khởi đầu, hướng dẫn các bước tiếp theo và thực hiện dự án UMRT
13/4/2010	Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Báo cáo 168/BDA-DA2 về vị trí ga C9 (hồ Hoàn Kiếm)	Công văn của Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội gửi Bộ Văn hoá Thể thao và Du lịch xin ý kiến đóng góp về vị trí ga trong phương án B (cách vị trí trong NCKT 60m về phía Nam).
13/4/2010	Sở Kế hoạch Đầu tư	Công văn 1191/KHĐT-HTQHT báo cáo về ý kiến đóng góp cho Báo cáo Khởi đầu về hướng tuyến và vị trí ga của Tuyến 2, giai đoạn 2 (Trần Hưng Đạo – Thượng Đình)	Ý kiến đóng góp của SKHĐT gửi Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội về hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2, Giai đoạn 2 trong Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi.
15/4/2010	Sở Quy hoạch Kiến trúc	Công văn 1083/QHKT-HTKT về ý kiến đóng góp cho hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2, giai đoạn 2 (Đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình) của Báo cáo Khởi đầu	Ý kiến đóng góp của SKHĐT gửi Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội về hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2, Giai đoạn 2 trong Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi.
27/4/2010	Sở Giao Thông Vận Tải	Công văn 1095/GTVT-KHĐT, ý kiến đóng góp về hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2 giai đoạn 2 (Đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình)	Ý kiến đóng góp của SKHĐT gửi Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội về hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2, Giai đoạn 2 trong Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi.
5/5/2010	Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Công văn 168/BDA-DA2 về Báo cáo Khởi đầu của Dự án Tuyến Đường sắt Đô thị số 2, đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình	Ý kiến đóng góp của SKHĐT gửi Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội về hướng tuyến và vị trí ga Tuyến 2, Giai đoạn 2 trong Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi.
20/5/2010	UBND TPHN	Thông báo 153/TB-UBND thông báo kết luận của Phó Chủ tịch UBND TPHN về việc phê duyệt Báo cáo Giữa Kỳ của Dự án “Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị Hà Nội” của JICA	UBND TPHN phê duyệt Báo cáo Giữa Kỳ, chọn các ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết, giao SQHKT tổng hợp kết luận của Ban Chỉ đạo và trao đổi thông tin nhằm phục vụ việc lập Quy hoạch Tổng thể Thành phố Hà Nội
24/5/2010	Bộ Văn hoá Thể thao và Du lịch	Công văn 1718/BVHTDL-DSVH, về thay đổi vị trí ga C9	Bộ VHTTDL đồng ý với đề xuất trong Phương án B về vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm và các ý kiến đóng góp
2/6/2010	Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội	Công văn 33/BDA-DA2, về việc xin ý kiến đóng góp của Bộ VHTTDL về vị trí ga C9 (hồ Hoàn Kiếm) trên Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 2	Bộ VHTTDL thống nhất vị trí ga C9 và trách nhiệm đánh giá tác động trong giai đoạn thiết kế kỹ thuật.
11/10/2010	UBND Tp Hà Nội	Thông báo số 368/TB-UBND về Kết luận của Phó chủ tịch thành phố Hà Nội tại cuộc họp Ban Chỉ đạo thảo luận về Dự thảo Báo cáo cuối cùng	Thông qua Dự thảo Báo cáo Cuối cùng, giao Sở QHKT và Sở KHĐT phối hợp với các cơ quan hữu quan, đề xuất họp thảo luận giữa UBND thành phố Hà Nội với Bộ Giao thông Vận tải
17/11/2010	UBND Tp Hà Nội	Thông báo số 402/TB-UBND về Kết luận của ông Nguyễn Văn Khôi, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội và ông Lê Mạnh Hùng, Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải tại cuộc họp bàn về tuyến đường sắt đô thị Yên Viên – Ngọc Hồi (Tuyến UMRT 1), Giai đoạn 1	Kết luận của UBND thành phố Hà Nội và Bộ GTVT trong cuộc họp ngày 12/11/2010 về hướng tuyến và vị trí ga của tuyến UMRT 1, giai đoạn 1
10/12/2010	Sở KHĐT	Báo cáo số 1489/BC-KHĐT về Kết quả cuộc họp Ban Chỉ đạo dự án HAIMUD	Cơ bản thống nhất về Báo cáo Cuối cùng và đề xuất JICA tiếp tục hỗ trợ cho HAIMUD giai đoạn 2
20/12/2010	Văn phòng UBND thành phố Hà Nội	Văn bản số 6261/VP-GT về hoàn thiện Báo cáo cuối cùng của HAIMUD	Cơ bản thống nhất với góp ý của Sở KHĐT và yêu cầu nộp Báo cáo Cuối cùng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2 BỐI CẢNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ HÀ NỘI VÀ QUY HOẠCH UMRT

2.1 Định hướng phát triển đô thị Hà Nội

(1) QHTT Phát triển thành phố đến năm 2010 do Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt năm 1998

201 Quy hoạch chung phát triển đô thị thành phố Hà Nội tới năm 2020 được lập năm 1998, với những đặc điểm chính như sau:

- Y Tới năm 2020, dân số đô thị là 2,8 triệu và dân số nông thôn là 1,1 triệu người, trong đó 2,5 triệu người sống ở khu vực nội thành Hà Nội, số còn lại ở các khu vực ngoại thành và đô thị vệ tinh.
- Y Dân số tương lai sẽ được bố trí tại 3 khu vực là khu vực ven đô thị dọc tuyến đường vành đai 3, khu vực phía bắc sông Hồng và tại các khu vực đô thị vệ tinh và chuỗi đô thị thuộc các tỉnh phụ cận.
- Y Giãn dân tại trung tâm đô thị.
- Y Tăng cường mạng lưới đường bộ bằng 4 tuyến đường vành đai và thêm cầu bắc qua sông Hồng.
- Y Nâng cao tỷ phần vận tải công cộng lên 30% cho giai đoạn tới 2010, trong đó 5-10% là đường sắt đô thị.

(2) Định hướng đề xuất của HAIDEP năm 2007

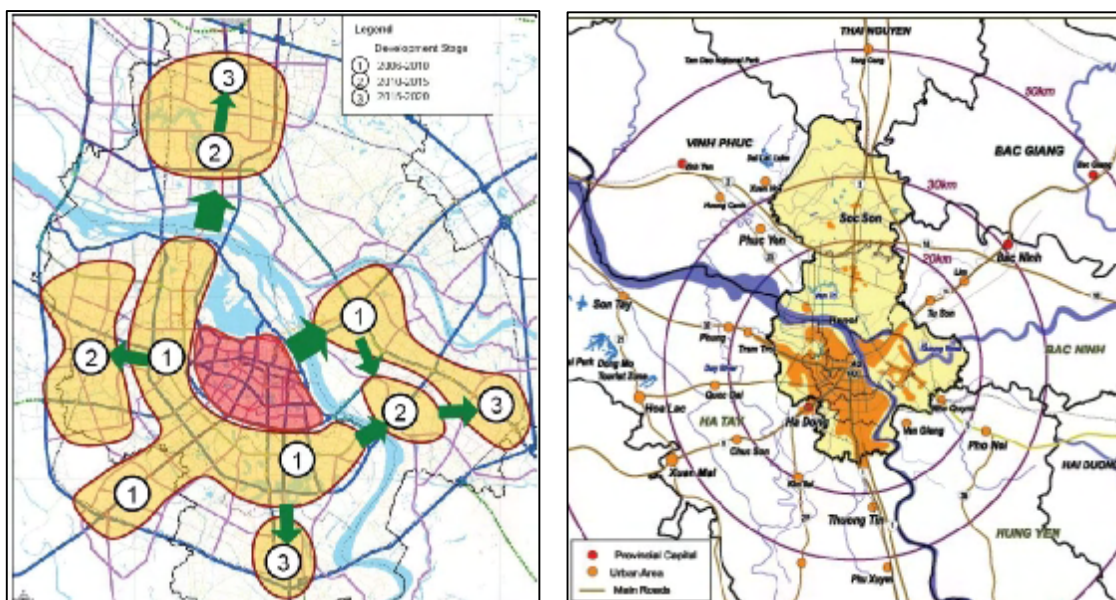
202 Chương trình phát triển đô thị tổng thể thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP) được triển khai từ tháng 12/2004 tới tháng 03/2007 với mục tiêu cập nhật quy hoạch phát triển không gian trong Quy hoạch chung năm 1998. HAIDEP đưa ra tầm nhìn về hình thái vùng thủ đô tập trung với quy mô dân số lớn hơn, 4,5 triệu người cho giai đoạn tới 2020, trong đó 3,9 triệu dân số trong khu vực đô thị. Những nội dung của HAIDEP có liên quan tới nghiên cứu này bao gồm:

- Y Mạng lưới mặt nước – cây xanh – văn hóa kết nối sông Hồng cùng các chi lưu với Hồ Tây, Cổ Loa, khu phố cổ, khu phố Tây (Pháp), cũng như khu vực vành đai xanh của thành phố;
- Y Mạng lưới vận tải khối lượng lớn tốc độ cao đô thị (UMRT) tạo cho thành phố một trục xương sống giao thông có chất lượng, có thể kéo dài tới các trung tâm đô thị phụ cận. Các trung tâm đô thị chính và các điểm đầu mối giao thông sẽ được phân bố phù hợp trên cơ sở gắn kết với các tuyến UMRT để nâng cao khả năng tiếp cận và tính lưu động của người dân. Mạng lưới đường bộ toàn diện, gồm đường đối ngoại và đường vành đai, sẽ giúp phân bổ tốt hơn giao thông trong nội thành và đồng thời tạo đầu mối giao tiếp thuận lợi giữa giao thông đô thị và giao thông liên tỉnh nhằm tránh cho dòng phương tiện chạy suốt phải qua trung tâm thành phố;
- Y Nâng cấp và khôi phục các khu vực đã phát triển hiện có ở cả trung tâm thành phố và các khu vực giáp ranh, bao gồm khu phố cổ, khu phố Tây với mục đích cải thiện điều kiện sống, bảo tồn và phát huy các di sản văn hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế. Các khu vực đô thị hiện có cần phải được liên tục nâng cấp trên cơ sở định hướng do Quy hoạch chung đề ra căn cứ vào quy hoạch sử dụng đất và phát triển cơ sở hạ tầng.
- Y Phát triển các trung tâm đô thị mới có tính hiện đại và cạnh tranh để thu hút các dự án đầu tư đa dạng và có chất lượng nhằm tạo thêm việc làm và nâng cao khả năng tiếp cận các dịch vụ thiết yếu của người dân. Các trung tâm đô thị mới sẽ được phát triển tại

các vị trí chiến lược nhằm tạo không gian có tính cạnh tranh cho các hoạt động kinh doanh và thương mại khi nền kinh tế đô thị đa dạng ngày càng tăng trưởng, và để tạo cơ hội việc làm với khoảng cách đi lại hợp lý.

203 Hình 2.1.1 minh họa hướng mở rộng của khu vực đô thị Hà Nội trong tương lai. Một số nhà quan sát nghiên cứu sự phát triển ở Hà Nội đã dự báo một Hà Nội với dân số 15 triệu người vào năm 2020.

Hình 2.1.1 Các hướng phát triển đô thị của Hà Nội



Nguồn: HAIDEP

(3) Quy hoạch Xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và Tầm nhìn đến năm 2050 (bản dự thảo)

204 Tỉnh Hà Tây và huyện Mê Linh của tỉnh Vĩnh Phúc và 4 xã của huyện Lương Sơn, tỉnh Hòa Bình được sát nhập vào thủ đô Hà Nội tháng 8 năm 2008. Tổng diện tích của thành phố đã tăng lên 3.444 km² (tăng 2,6 lần) và được chia thành 29 đơn vị hành chính cấp huyện với tổng dân số mới là 6,2 triệu người (tăng 2 lần).

205 Bộ Xây dựng đã lập “Quy hoạch Xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050” dựa trên QHTT xây dựng vùng thủ đô Hà Nội năm 2008. Dự kiến Quy hoạch xây dựng mới sẽ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong tháng 10 năm 2010.

206 Theo dự báo dân số, dân số lớn nhất của thành phố sẽ đạt 10,8 triệu người vào năm 2050 (xem Bảng 2.1.1).

Bảng 2.1.1 Dự báo dân số trong Quy hoạch Xây dựng Hà Nội đến năm 2030 (dự kiến)

	2008	2020	2030	2050
Tổng dân số (000 người)	6.350,0	7.318,8	9.135,5	10.733,0
Dân số đô thị (000 người)	2.583,3	4.676,8	6.218,5	7.510,5
Dân số nông thôn (000 người)	3.766,7	2.642,0	2.917,0	3.223,0
Tỷ lệ dân số đô thị (%)	40,7	63,9	68,1	70,0

Nguồn: Quy hoạch Xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 (dự thảo)

207 Các yếu tố chính của Tầm nhìn là “xanh”, “văn minh” và “hiện đại”. Có 9 vấn đề được xem xét trong Quy hoạch xây dựng là: (i) cải thiện hệ thống GTVT ở khu vực trung tâm thành phố, (ii) phát triển hạ tầng kinh tế-xã hội (đặc biệt là y tế và giáo dục, đào tạo),

(iii) giảm mật độ dân số trong khu vực trung tâm thành phố, (iv) phân bố dân số hợp lý, (v) bảo tồn Khu Phố cổ và các di tích lịch sử, văn hóa, (vi) quản lý các dự án đầu tư đã phê duyệt phù hợp với Quy hoạch xây dựng, (vii) các biện pháp kiểm soát lũ lụt “cải tạo sông”, (viii) phân bố các khu công nghiệp để góp phần phát triển kinh tế thành phố và (ix) cấp vốn đầu tư xây dựng và phát triển các công cụ quản lý đô thị.

208 Các đặc điểm chính của cấu trúc đô thị đề xuất là:

- củng cố mạng lưới đường bộ, đặc biệt là các tuyến đường vành đai và đường hướng tâm.
- 5 thành phố vệ tinh độc lập (Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Phú Xuyên và Sóc Sơn).
- Các hành lang môi trường dọc các sông (gồm 10 làng và 3 thị trấn sinh thái).

2.2 Các quy hoạch và dự án giao thông và đô thị có liên quan

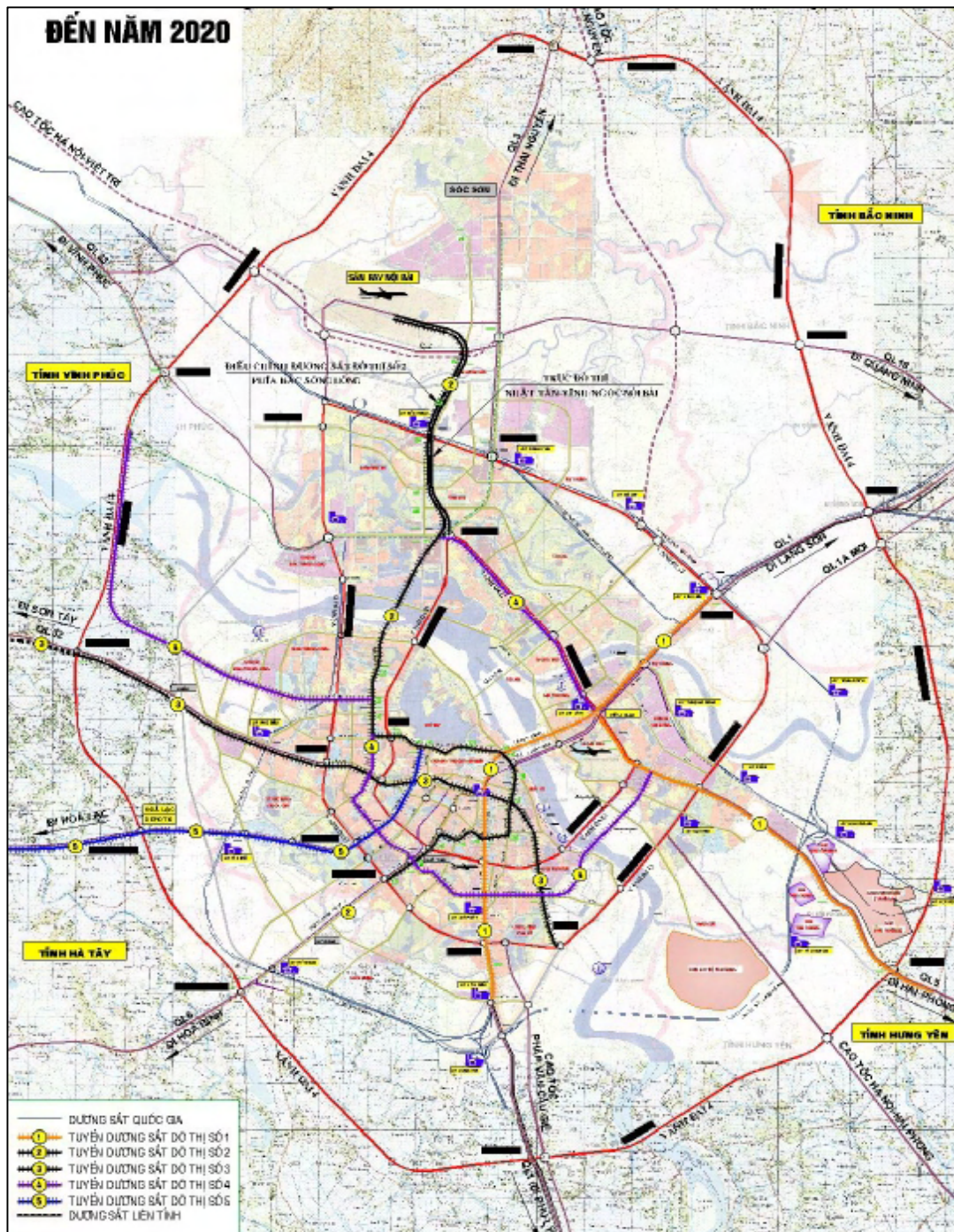
2.2.1 Quy hoạch Giao thông Đô thị

209 Quy hoạch phát triển vùng thủ đô Hà Nội tới năm 2020 (được Thủ tướng Chính phủ thông qua năm 1998) đề xuất mạng lưới vận tải với ba đường vành đai như sau:

- (i) Đường vành đai 1 (VĐ1) gồm hai tuyến đường đô thị chính, một là tuyến đông – tây (Nguyễn Khoái – Kim Liên – Ô Chợ Dừa – Cầu Giấy) và tuyến dọc hữu ngạn sông Hồng (cầu Thăng Long tới Vĩnh Tuy);
- (ii) Đường vành đai 2 (VĐ2) xuất phát từ Minh Khai, xuống Ngã Tư Vọng – Ngã Tư Sở – Láng – Cầu Giấy – Bưởi – Lạc Long Quân – đê Nhật Tân, qua sông Hồng tại cầu Nhật Tân mới tới Vĩnh Ngọc, Đông Hội, Đông Trù, QL5, và qua sông Hồng lần nữa tại cầu Vĩnh Tuy mới, trở lại dốc Minh Khai. Một nửa của tuyến tròn này đã định hình ở phía nam sông Hồng.
- (iii) Đường vành đai 3 (VĐ3) xuất phát ở phía bắc theo đường Thăng Long – Nội Bài – Mai Dịch – Thanh Xuân – Pháp Vân – cầu Thanh Trì – Sài Đồng, đoạn còn lại chung với đường VĐ2 ở phía bắc. Đường VĐ3 ban đầu đóng vai trò là đường liên tỉnh nhưng sẽ trở thành tuyến đường đô thị huyết mạch trong tương lai gần khi các khu đô thị của Hà Nội mở rộng thêm. Hiện tại, khoảng 1/3 tuyến đường VĐ3 đã thông xe, cụ thể là đoạn Nội Bài – cầu Thăng Long – QL32 – Trần Duy Hưng, tổng chiều dài 23km với 4 làn xe, 2 làn cho xe cơ giới và 2 cho xe thô sơ.

210 Quy hoạch chung của HAIDEP đã đề xuất hệ thống giao thông vận tải gắn kết gồm 8 tuyến đường hướng tâm và 4 tuyến vành đai, cùng 4 tuyến UMRT. Mới đây, Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải Vùng Thủ đô Hà Nội tới năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua, trong đó về cơ bản mạng lưới đường sắt đô thị giống như trong quy hoạch trên. Bốn tuyến UMRT trong quy hoạch này cùng với khả năng kéo dài tới các đô thị vệ tinh được trình bày trong Hình 2.2.1.

Hình 2.2.1 Quy hoạch phát triển UMRT trong mạng lưới GTVT tới 2020



Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

211 Các dự án đường sắt luôn được các chuyên gia và lãnh đạo Việt Nam quan tâm. Trước HAIDEP, TEDI đã đề xuất 8 tuyến đường sắt đô thị, với tổng chiều dài 143km, được xây dựng từ năm 2003 tới năm 2015. Kể từ khi nộp kết quả HAIDEP năm 2007, các bên liên quan bắt đầu quan tâm nhiều hơn nữa. Và tới năm 2009 thì đã có những thảo luận về việc sớm triển khai tất cả 4 tuyến đường sắt đô thị. Mặc dù đối với các đô thị đang phát triển khác thì việc phát triển 1 tuyến UMRT thường kéo dài cả thập kỷ, nhưng Hà Nội mong muốn hoàn tất cả 4 tuyến trong cùng khoảng thời gian như thế.

2.2.2 Tiến độ phát triển UMRT hiện tại

212 Ngoài các tuyến UMRT 1 và 2, Chính phủ và thành phố đã khởi động một số dự án vận tải khối lượng lớn khác, cụ thể như sau:

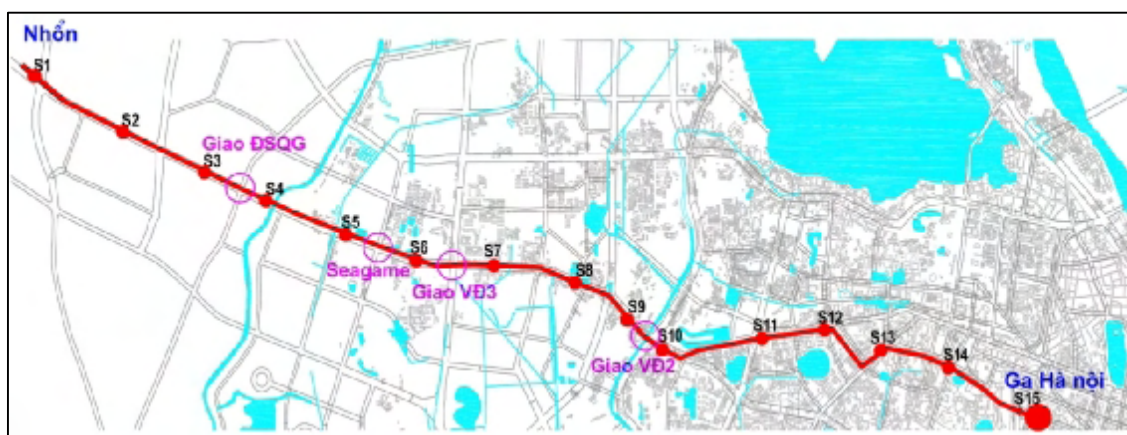
- Y Tuyến UMRT 2A – còn gọi là “tuyến Trung Quốc”, theo quy hoạch sẽ giao với Tuyến UMRT 2 và có nhà ga gần ga Thượng Đình (C16);
- Y Tuyến UMRT 3, còn gọi là “tuyến Pháp”, theo quy hoạch sẽ giao với Tuyến 1 gần ga Hà Nội (V8) và với Tuyến 2 gần ga Trần Hưng Đạo (C10);
- Y Tuyến UMRT 4 sẽ giao với Tuyến 1 tại ga Gia Lâm (V4) và với Tuyến 2 tại ga Tây Hồ Tây (C3) và ga Thượng Đình (C16);
- Y Tuyến UMRT 5 sẽ có một ga trung chuyển tại ga C5 của Tuyến 2
- Y Dự án BRT sẽ có vài điểm kết nối với Tuyến 1 (các ga V10, V11, V12) và Tuyến 2 (các ga C10, C11, C12, C16).

213 Tuyến đường sắt nhẹ (LRT) thí điểm là các tuyến UMRT đầu tiên được xây dựng. Hướng tuyến nói chung sẽ đi theo Tuyến UMRT 3 do HAIDEP đề xuất (xem Hình 2.2.2). Nghiên cứu khả thi của dự án này đã được thực hiện trong giai đoạn 2004 – 2005 bằng nguồn cấp vốn của Chính phủ Pháp. Quá trình thiết kế kỹ thuật chi tiết đã được thực hiện từ năm 2007. Tuyến có chiều dài 12,5km đi từ ga Hà Nội tại trung tâm thành phố tới đề-pô Nhổn ở phía tây thành phố. Tuyến sẽ có khoảng 3km trong trung tâm thành phố đi ngầm, 9,5km còn lại sẽ đi trên cao. Sẽ có tổng số 15 ga trên tuyến. Tổng chi phí dự án là 600 triệu USD – 60% là từ vốn vay ưu đãi và không ưu đãi từ Pháp, 40% từ ngân sách thành phố Hà Nội. Quá trình xây dựng dự kiến bắt đầu triển khai năm 2009, và Tuyến sẽ được đưa vào khai thác năm 2013.



Ga nút giao Voi Phục – Cầu Giấy của Tuyến 3

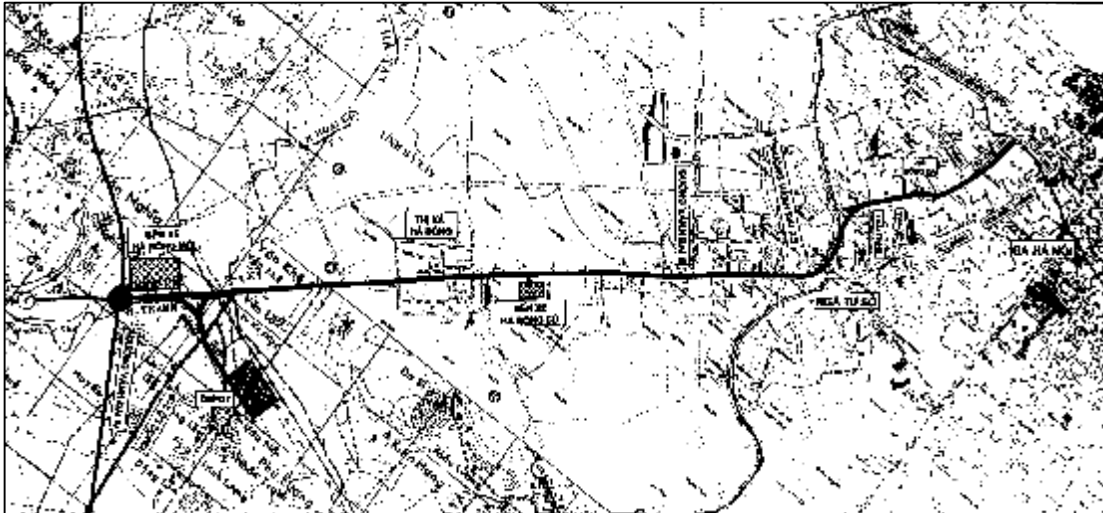
Hình 2.2.2 Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến 3 (Nhổn – ga Hà Nội)



Nguồn: Nghiên cứu Khả thi tuyến LRT thí điểm (Nhổn – Ga Hà Nội), 2007

214 Giai đoạn 1 của Tuyến 2A có chiều dài 13,5km đi từ Cát Linh tới Hà Đông, hiện đang được TCT Đường sắt Việt Nam triển khai (xem Hình 2.2.3). Tổng chi phí cho dự án là 552 triệu USD, trong đó 419 triệu USD đã được Chính phủ Trung Quốc đảm bảo. Theo kế hoạch, công tác xây dựng sẽ bắt đầu vào năm 2009 và hoàn tất vào năm 2013. Mặc dù hướng tuyến phần lớn dựa vào tuyến cũ của ĐSVN, nhưng dự án vẫn phải giải tỏa khoảng 400 công trình.

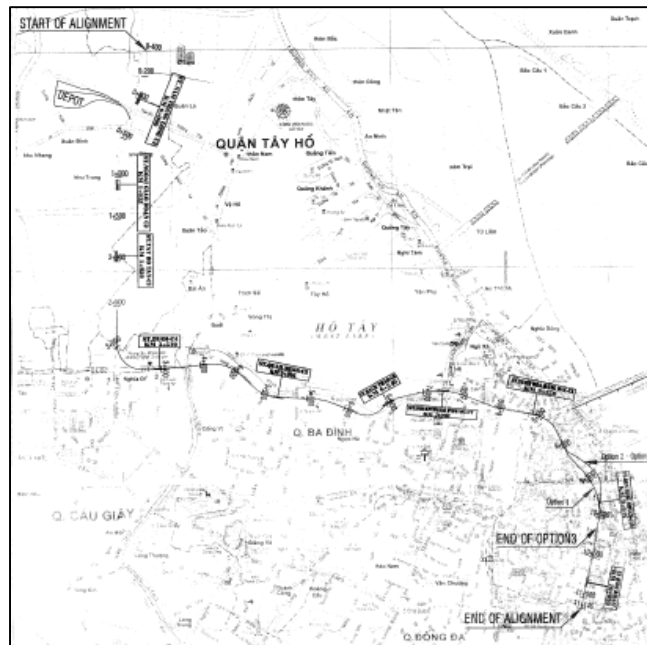
Hình 2.2.3 Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 2A (Cát Linh – Hà Đông)



Nguồn: Dự án đường sắt đô thị Hà Nội (Hà Nội – Hà Đông), 2008

215 Giai đoạn 1 của Tuyến UMRT 2 sẽ được thành phố Hà Nội thực hiện bằng vốn vay Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC). Tháng 6 năm 2007, Đoàn SAPROF đã tới Hà Nội để đánh giá nghiên cứu tiền khả thi năm 2006 và chuẩn bị cho bước tiếp theo hướng tới việc triển khai xây dựng tuyến. Công tác thiết kế chi tiết dự kiến sẽ bắt đầu vào quý 3 năm 2009, và sẽ triển khai xây dựng vào năm 2010. Giai đoạn 1A, đi từ Từ Liêm tới Thượng Đình, với chiều dài 15,2km, dự kiến hoàn tất vào năm 2013, chi phí ước tính 1.400 triệu USD, 85% là vốn vay JBIC. Giai đoạn 2, đi từ nam cầu Thăng Long tới thành phố Hà Đông sẽ hoàn tất vào năm 2016. Các đoạn còn lại của Tuyến UMRT 2, với chiều dài 41,5km, sẽ được thực hiện sau đó.

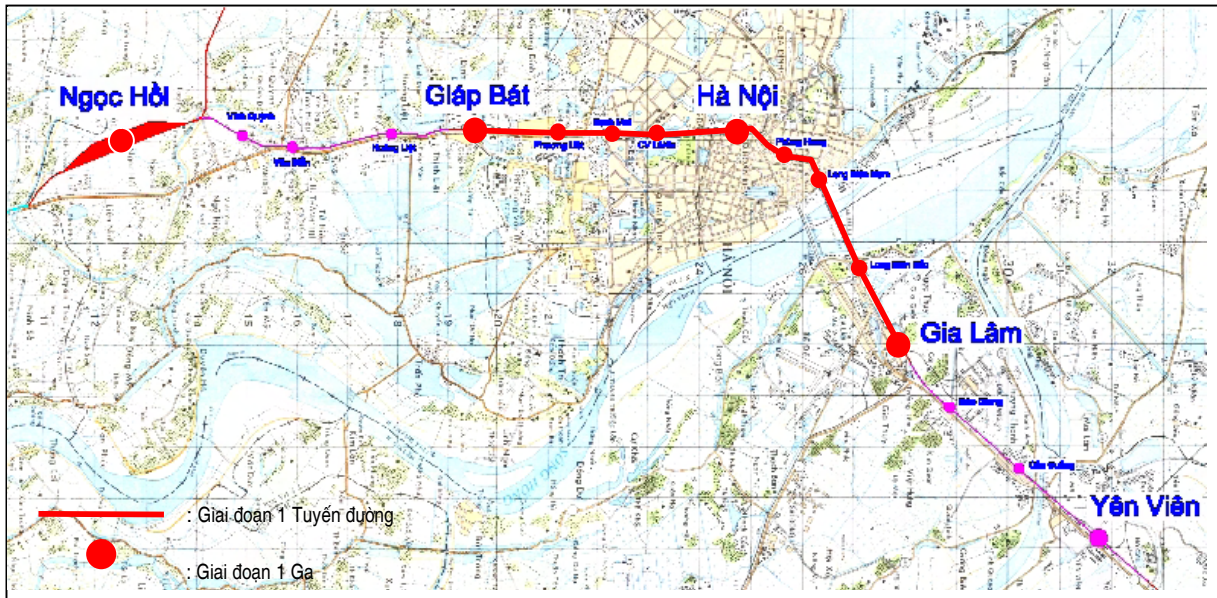
Hình 2.2.4 Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 2 (Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo)



Nguồn: Xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 2 cho Hà Nội (GĐ1: Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo), 2008

216 Tuyến UMRT 1 sẽ nối ga Ngọc Hồi (huyện Thanh Trì) và ga Yên Viên (huyện Gia Lâm), chiều dài tuyến 24km, trong đó đoạn Gia Lâm – Giáp Bát dài 15,3km sẽ xây dựng trong Giai đoạn 1 (xem Hình 2.2.5). Các công trình đường sắt quy hoạch sẽ được xây dựng trên cao hoặc trên mặt đất với đường ray đôi cùng các nhà ga mới, dựa theo tuyến đường sắt hiện có của ĐSVN. Chính phủ Nhật Bản đã cam kết hỗ trợ xây dựng tuyến này trong khuôn khổ nguồn vốn ODA bằng đồng Yên của Nhật. Chi phí dự án theo ước tính là 19,46 nghìn tỷ đồng, trong đó 13,972 nghìn tỷ là vốn ODA. Diện tích thu hồi đất từ Ngọc Hồi tới Yên Viên là khoảng 125 ha. Hiện tại, công tác thiết kế chi tiết và đấu thầu đang ở giai đoạn đàm phán hợp đồng.

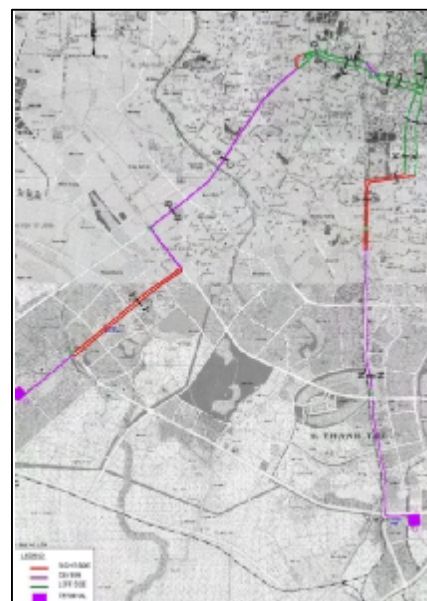
Hình 2.2.5 Hướng tuyến quy hoạch của Tuyến UMRT 1 (Yên Viên – Ngọc Hồi)



Nguồn: Dự án đường sắt đô thị Hà Nội (Hà Nội – Hà Đông), 2008

217 Dự án xe buýt nhanh (BRT) có chi phí ước tính 99,88 triệu USD, trong đó 84,12 triệu USD là từ IDA, còn 11,76 triệu USD từ ngân sách Nhà nước, 4,0 triệu USD từ Quỹ phát triển công trình thân thiện môi trường toàn cầu (GEFTF). Dự án này bao gồm 37km làn dành riêng cho xe buýt và 9km làn ưu tiên xe buýt trên các tuyến Giảng Võ – Láng Hạ và Giải Phóng – Đại Cồ Việt (bao gồm một đoạn nối tại trung tâm thành phố với làn ưu tiên xe buýt trong dòng giao thông hỗn hợp, 43 điểm dừng, 1 bến và điểm trung chuyển), sẽ có 130 xe buýt BRT. Dự kiến tuyến đầu tiên (Giảng Võ – Láng Hạ) sẽ bắt đầu xây dựng vào tháng 10 năm 2009, nằm giữa Hà Đông và Kim Mã. Dự kiến sẽ đưa vào khai thác vào năm 2011. Các tuyến BRT được trình bày trong Hình 2.2.6.

Hình 2.2.6 Các tuyến BRT quy hoạch (Yên Viên - Ngọc Hồi)



Nguồn: Dự thảo báo cáo nghiên cứu khả thi và thiết kế sơ bộ – Tập 1, hợ phần BRT, 2006

218 Các dự án cơ sở hạ tầng khác sẽ có tác động tới lượng hành khách trên các tuyến UMRT như sau:

- Y Dự án đường bộ tại Tây Hồ Tây và khu Ngoại giao đoàn (Tuyến 2: các ga Ngoại Giao Đoàn (C2) và Tây Hồ Tây (C3));
- Y Dự án dọc theo đường Hoàng Hoa Thám (Tuyến 2: các ga Quán Ngựa (C5), Bách Thảo (C6) và Hồ Tây (C7));
- Y Dự án đường Văn Cao kéo dài (Tuyến 2: ga Bách Thảo (C6));
- Y Dự án đường QL1 – Hoàng Mai (Tuyến 1);
- Y Dự án đường vành đai (Tuyến 1: ga Ngọc Hồi (V16));
- Y Dự án đường sắt vành đai (Tuyến 1: ga Ngọc Hồi (V16)).

219 Nhiều quy hoạch và dự án phát triển đô thị ở Hà Nội đã được thông qua và triển khai. Sau đây là một số dự án và quy hoạch quan trọng có tác động trực tiếp hoặc gián tiếp tới Tuyến 1 và 2:

- Y Dự án Khu đô thị Việt Hưng (đang Triển khai) (Tuyến 1, ga Cầu Đuống (V2) và Đức Giang (V3))
- Y Dự án Khu đô thị Thượng Thanh (đã quy hoạch) (Tuyến 1, ga Cầu Đuống (V2))
- Y Dự án Khu đô thị Ngọc Thụy (đã quy hoạch) (Tuyến 1, ga Gia Lâm (V4) và Bắc cầu Long Biên (V5))
- Y Dự án Khu đô thị Pháp Vân – Tứ Hiệp (đang triển khai) (Tuyến 1, ga Hoàng Liệt (V13))
- Y Dự án Khu Tổ hợp nhà ở CIPUTRA (đang triển khai) (Tuyến 2, ga Nam Thăng Long (C1))
- Y Dự án phát triển khu đô thị Ngoại Giao Đoàn (Tuyến 2/ga Ngoại Giao Đoàn (C2))
- Y Dự án phát triển đô thị Tây Hồ Tây (khu Trung tâm Tài chính mới) (Liên danh Hàn Quốc) (Tuyến 2, ga Ngoại Giao Đoàn (C2); ga Tuyến 4);
- Y Dự án nhà Quốc hội mới gần Phủ Chủ tịch (Tuyến 2, ga Hồ Tây (C7));
- Y Các dự án xây dựng công trình đơn lẻ khác

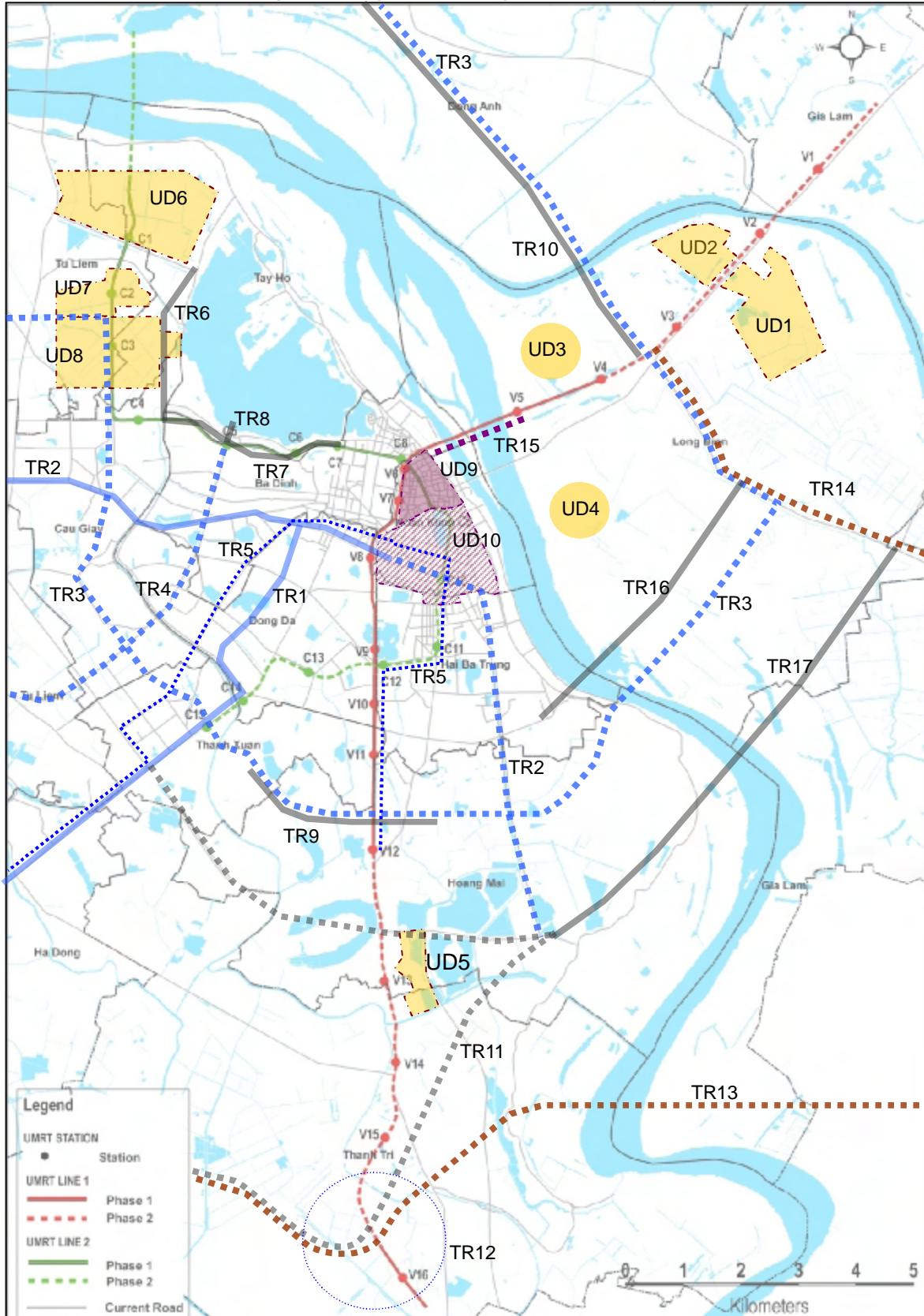
220 Các kế hoạch và dự án này được tổng hợp trong Bảng 2.2.1 và vị trí được trình bày trong Hình 2.2.7.

Bảng 2.2.1 Tổng hợp các quy hoạch, dự án ảnh hưởng tới Tuyến UMRT 1 và 2

Dự án và quy hoạch hiện có	Vị trí trên Tuyến 1 và 2	Hiện trạng	Nội dung phối hợp		Ga bị ảnh hưởng
			Đô thị	Đường bộ, giao thông	
Đường bộ và Giao thông vận tải (TR)					
1. Tuyến UMRT 2A	Thanh Xuân, Đống Đa, Ba Đình	Nghiên cứu khả thi (C)	--	Tiện trung chuyển với ga Tuyến 2	C16
2. Tuyến UMRT 03	Từ Liêm, Cầu Giấy, Ba Đình, Đống Đa, Hai Bà Trưng	Nghiên cứu khả thi (F)	--	Tiện trung chuyển với ga Tuyến 1 và 2	V8, C10
3. Tuyến UMRT 04	Từ Liêm, Cầu Giấy, Thanh Xuân	Có quy hoạch	--	Tiện trung chuyển với ga Tuyến 2	V15
4. Tuyến UMRT 05	Hồ Tây, Ba Đình	Có quy hoạch (BOT)	--	Tiện trung chuyển với ga Tuyến 2	C5
5. BRT	Thanh Xuân, Hoàng Mai, Hai Bà Trưng	Có quy hoạch (WB)	--	Tiện trung chuyển với ga Tuyến 1 và 2	C10, C11, C12, C16, V10, V11, 12
6. Đường tại Nghĩa Thành	Ba Đình	Quy hoạch đã được phê duyệt	--	-- (công trình nhỏ)	--
7. Đường song song đường Hoàng Hoa Thám	Ba Đình, Hồ Tây	Quy hoạch đã được phê duyệt	--	Điều chỉnh hành lang ga	C5, C6, C7
8. Đường Văn Cao kéo dài	Hồ Tây	Quy hoạch đã được phê duyệt	--	Điều chỉnh hành lang ga	C5
9. Đường QL1-Hoàng Mai	Hoàng Mai	Quy hoạch đã được phê duyệt	--	Cầu vượt trên QL1 và Tuyến 1	--
10. QL5 kéo dài	Long Biên, Đông Anh	Đang xây dựng	--	Đường trục nối với đường vào ga	V3, V4
11. Đường vành đai 4	Thanh Trì	Có quy hoạch	Đường trong phạm vi nhà ga	Đường nối với đường đi cầu Thanh Trì và QL1A	--
12. Đường sắt cao tốc	Thanh Trì, (Hoàng Mai)	Kế hoạch sơ bộ	Đường sắt trong phạm vi nhà ga	Khu vực xác định cho nhà ga đường sắt cao tốc	V16 (V15, V14, V13, V12)
13. Đường sắt vành đai	Thanh Trì	Có quy hoạch	Đường sắt trong phạm vi nhà ga	Đường vào, và lối đi bộ	--
14. Tuyến UMRT 1 đoạn phía đông	Long Biên, Gia Lâm	Có quy hoạch	--	Năng lực và chức năng của ga	V4
15. Bảo tồn cầu Long Biên	Long Biên, Hoàn Kiếm	Có quy hoạch	Bảo tồn cảnh quan đô thị	Bảo tồn và sử dụng cầu	V4, V5
16. Cầu Vĩnh Tuy và đường tiếp cận	Hai Bà Trưng, Long Biên	Đang xây dựng	--	Đường trục nối với đường vào ga	--
16. Cầu Thanh Trì và đường tiếp cận	Hoàng Mai, Gia Lâm	Đang xây dựng	--	Đường trục nối với đường vào ga	--
Phát triển đô thị (UD)					
1. Khu đô thị Việt Hưng	Long Biên	Đang xây dựng	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Đường vào, các dịch vụ xe buýt trung chuyển	V2, V3
2. Khu đô thị Thượng Thanh	Long Biên	Có quy hoạch	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Đường vào, các dịch vụ xe buýt trung chuyển	V2
3. Khu đô thị Ngọc Thụy	Long Biên	Quy hoạch đã được phê duyệt	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Đường vào, các dịch vụ xe buýt trung chuyển	V5
4. Khu đô thị Bồ Đề	Long Biên	Có quy hoạch	--	Các dịch vụ xe buýt trung chuyển	V4, V5
5. Khu đô thị Pháp Vân – Tứ Hiệp	Hoàng Mai	Đang xây dựng	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Đường vào, các dịch vụ xe buýt trung chuyển	V13
6. Khu đô thị Nam Thăng Long (CIPUTRA)	Tây Hồ	Đang xây dựng	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Xây dựng đường trục đô thị cùng với Tuyến 2	C1
7. Khu Ngoại giao đoàn	Tây Hồ	Đang xây dựng	Công trình thương mại và dịch vụ đô thị khác	Xây dựng đường trục đô thị cùng với Tuyến 2	C2
8. Khu đô thị Tây Hồ Tây	Tây Hồ và Từ Liêm	Quy hoạch đã được phê duyệt	Trung tâm hành chính mới	Xây dựng đường địa phương	C3
9. Bảo tồn khu Phố cổ	Hoàng Mai	Đang lập quy định	Bảo tồn cấu trúc và cải tạo khu vực có giá trị lịch sử	Đường địa phương, quản lý giao thông	C8
10. Khu vực kiểm soát phát triển quận Hoàn Kiếm, khu phố Pháp	Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng	Đang lập quy định	Bảo tồn cấu trúc và cải tạo khu vực có giá trị lịch sử	Đường địa phương, quản lý giao thông	V8, V9, C9, C10

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau

Hình 2.2.7 Vị trí các dự án/quy hoạch ảnh hưởng tới Tuyến 1 và 2



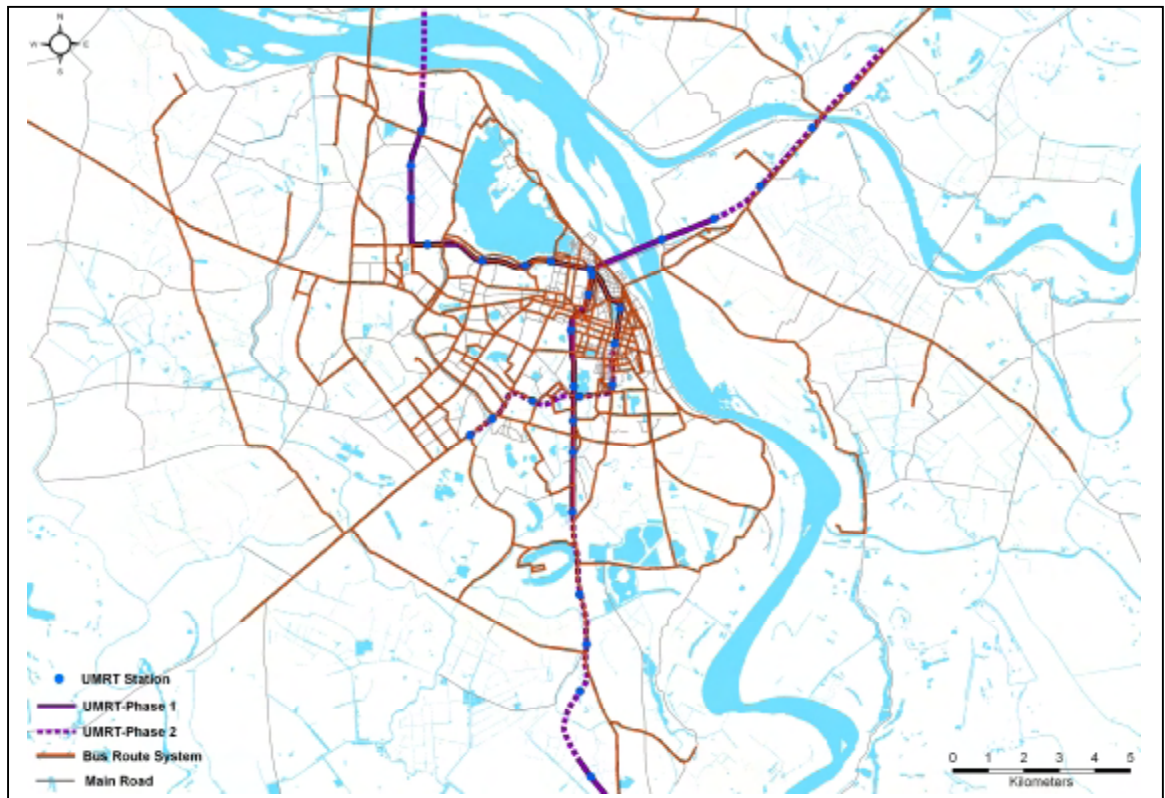
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau

2.2.3 Phát triển hệ thống vận tải xe buýt

221 Hệ thống vận tải bằng xe buýt Hà Nội đã bắt đầu vận hành từ sau năm 1992 khi Chính phủ chủ trương phát triển loại hình giao thông này. Năm 2002, thành phố đã triển khai dịch vụ “xe buýt mẫu” – đây là dấu hiệu đánh dấu các nguồn đầu tư lớn hơn của khu vực tư nhân vào vận tải xe buýt đô thị. Tính đến năm 2008, tổng số lượt khách sử dụng xe buýt lên tới 402,5 triệu lượt, tương đương 110.000 lượt/ngày. Mặc dù đã cao hơn nhiều so với mức 15 triệu lượt năm vào năm 2001 nhưng mới chỉ chiếm dưới 7% tổng số lượt đi lại hàng ngày. Con số này thấp hơn so với mục tiêu đặt ra.

222 Mạng lưới xe buýt bao gồm 60 tuyến với chiều dài trung bình là 19,9km/tuyến với 940 xe (309 xe to, 452 xe cỡ trung, và 179 xe cỡ nhỏ). Xe buýt chạy 16 tiếng/ngày, từ 5 giờ sáng tới 21 giờ đêm, trung bình 5-20 phút/chuyến. Thông thường, xe chỉ dừng tại các điểm xác định trước, có cự ly giãn cách tương đối hợp lý. Nhiều điểm dừng xe buýt có bố trí nhà chờ và thông tin cho hành khách bằng hình thức bản đồ tuyến, lịch chạy xe, và cũng có thu nhập từ quảng cáo. Hình 2.2.8 trình bày mạng lưới xe buýt hiện có và mối quan hệ với các Tuyến UMRT 1 và 2.

Hình 2.2.8 Mạng lưới tuyến xe buýt hiện nay ở Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

223 Tại Hà Nội có 8 bến xe đầu mối, được trình bày trong Bảng 2.2.2, trong đó bến xe Lương Yên phục vụ cả xe khách và xe tải. Bắt đầu được đưa vào khai thác năm 2004, bến xe này có mục tiêu thay thế bến xe Long Biên. Cần lưu ý rằng phần lớn các bến xe này phục vụ cả xe buýt nội thành và xe khách liên tỉnh và do đó cũng đóng vai trò là các điểm trung chuyển. Nhìn chung, hoạt động xe buýt đô thị không cần bến xe đầu mối đợi hành khách.

Bảng 2.2.2 Các bến xe đầu mối ở Hà Nội

Tên bến	Dịch vụ chính	Diện tích (m ²)	Tuyến		Nối với ga UMRT	
			Liên tỉnh	Nội thành	Tuyến 1	Tuyến 2
1. Gia Lâm	Đi phía đông, phía bắc	14.440	85	8	Gia Lâm (V4)	--
2. Long Biên		(2.500)	Thiếu số liệu	13	Nam Cầu Long Biên (V6)	Hàng Đậu (C8)
3. Trần Khánh Dư	Nội thành	(2.500)	--	8	--	--
4. Lương Yên	Đông, Nam, Bắc	9.000	9	5	--	--
5. Hà Nội	Nội thành	(3.000)	--	11	Hà Nội (V8)	--
6. Kim Mã	Nội thành	3.570	--	11	--	Tuyến 3
7. Giáp Bát (phía Nam)	Nam	26.400	110	12	Giáp Bát (V12)	--
8. Hoàng Quốc Việt	Tây, Bắc	Thiếu số liệu	Thiếu số liệu	9	--	--
9. Mỹ Đình	Tây, Bắc, Nam	34.000	81	9	--	--
10. Hà Đông	Tây, Nam	4.000	60	9	--	Tuyến 2A

Nguồn: Bản đồ xe buýt Hà Nội/TRAMOC 2009 (ước tính), liên tỉnh (2005)

224 Hệ thống vé xe buýt sử dụng vé tính theo lượt, mức giá 3.000 đồng – 5.000 đồng/lượt, và vé tháng cho người đi thường xuyên. Vé tháng được giảm giá, và cũng có hai mức giá khác nhau: (i) đối tượng ưu tiên (học sinh, sinh viên) và (ii) khách thường. Vé tháng có ba loại, có giá trị với 1, 2 hoặc tất cả các tuyến. Do đó, tính chung có 6 loại vé tháng, với mức giá từ 25.000 đồng tới 80.000 đồng. Cơ cấu vé tương tự cũng có thể áp dụng cho hệ thống UMRT.

225 Hoạt động xe buýt hiện đang là gánh nặng tài chính đối với thành phố. Năm 2008, mức trợ giá đã là 423 tỷ đồng, tương đương 1.056 đồng/lượt khách. Nếu không cải tạo hệ thống xe buýt thì việc triển khai UMRT sẽ chỉ làm tăng thêm gánh nặng trợ giá do các tuyến đường sắt sẽ hút bớt khách từ các tuyến xe buýt đông khách (và có lãi).

226 Các tuyến xe buýt cũng bị trùng lặp nhiều (trên 40% chiều dài tuyến là trùng lặp hoặc chạy song song ở phần lớn các đoạn) với Tuyến UMRT 1 như dưới đây. Tổng lượng khách của 5 tuyến sau đây ở mức trung bình 145.000 lượt/ngày vào năm 2008.

Ỗ Tuyến 1: Long Biên – Hà Đông

Ỗ Tuyến 3: BX Giáp Bát – BX Gia Lâm

Ỗ Tuyến 8: Long Biên – Đông Mỹ

Ỗ Tuyến 10: Long Biên – Từ Sơn

Ỗ Tuyến 21: BX Giáp Bát – BX Yên Nghĩa

227 Các tuyến xe buýt cũng có đoạn trùng hoặc chạy gần song song ở phần lớn các đoạn với Tuyến UMRT 2 dưới đây. Tổng lượng khách của 2 tuyến dưới đây trung bình là 27.000 lượt/ngày.

Ỗ Tuyến 14: Bờ Hồ – Cổ Nhuế

Ỗ Tuyến 44: Trần Khánh Dư – BX Mỹ Đình

228 Bảng 2.2.3 liệt kê các tuyến xe buýt có khả năng bị ảnh hưởng nhất bởi Tuyến UMRT 1 và 2. Các tuyến xe buýt chỉ kết nối với Tuyến 1 được trình bày trong Bảng 2.2.4, còn các tuyến chỉ nối với Tuyến 2 được trình bày trong Bảng 2.2.5. Việc tái cơ cấu tuyến xe buýt có thể hoãn tới năm 2013 khi Tuyến UMRT 1 hoặc 2 đã đi vào hoạt động.

Bảng 2.2.3 Các tuyến xe buýt có kết nối với cả Tuyến UMRT 1 và 2

Số	Tên tuyến	Khả năng kết nối với tuyến UMRT 1 và 2	
		Đến	Đi
1	Long Biên – Hà Đông	Giao với Tuyến 1 & 2 tại ga Nam Long Biên; Giao với Tuyến 1 tại Phùng Hưng và giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và ga Thượng Đình.	Giao với Tuyến 1 & 2 tại ga Nam Long Biên; Giao với Tuyến 1 tại Phùng Hưng; Trần Hưng Đạo và giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và ga Thượng Đình.
8	Long Biên - Đông Mỹ	Giao với Tuyến 2 tại Ngọc Sơn, Trần Hưng Đạo, Cầu Dền. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai, Giáp Bát, Hoàng Liệt, Văn Điển	Giao với Tuyến 2 tại Ngọc Sơn, Trần Hưng Đạo, Cầu Dền. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai, Giáp Bát, Hoàng Liệt, Văn Điển
11	CV Thống Nhất - ĐH Nông Nghiệp I	Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo. Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm, Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Ngọc Sơn, Trần Hưng Đạo
3	Bến xe Giáp Bát - Bến xe Gia Lâm	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm, Bách Khoa, Bạch Mai, Phương Liệt và Giáp Bát; Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo.	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm, Giáp Bát, Bách Khoa, Bạch Mai, Phương Liệt và Giáp Bát; Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo
12	Kim Mã – Văn Điển	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở. Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Hoàng Liệt, Văn Điển	Giao với Tuyến 1 tại Văn Điển, Hoàng Liệt, Giáp Bát. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc
16	BX Giáp Bát - BX Mỹ Đình	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Phương Liệt. Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Phương Liệt. Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở
18	Kim Mã - Long Biên - Kim Mã	Giao với Tuyến 1 tại Phùng Hưng, Nam Long Biên, ga Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc	Giao với Tuyến 1 tại Phùng Hưng, Nam Long Biên, ga Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc
21	BX Giáp Bát - BX Yên Nghĩa	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát - Phương Liệt- BV Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc, Ngã Tư Sở, Thượng Đình	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát - Phương Liệt - BV Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc, Ngã Tư Sở và Thượng Đình
22	BX Gia Lâm - TTVH Hà Đông	Giao với Tuyến 1 và 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm	Giao với Tuyến 1 và 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm
23	Nguyễn Công Trứ - Văn Hồ - Long Biên - Nguyễn Công Trứ	Giao với Tuyến 1 và 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 1 tại BV Bạch Mai, Phùng Hưng. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc	Giao với Tuyến 1 và 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 1 tại BV Bạch Mai, Phùng Hưng. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc và Cầu Dền.
24	BX Lương Yên - NTS - Cầu Giấy	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai, Phương Liệt	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai, Phương Liệt
25	Nam Thăng Long - Giáp Bát	Giao với Tuyến 2 tại Nam Thăng Long, Buồi và Bách Khoa. Giao với Tuyến 1 tại BV Bạch Mai, Phương Liệt và Giáp Bát	Giao với Tuyến 2 tại Nam Thăng Long, Buồi và Bách Khoa. Giao với Tuyến 1 tại BV Bạch Mai, Phương Liệt và Giáp Bát
26	Mai Động - SVD Quốc Gia	Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc	Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc
28	Bến xe Giáp Bát - Đông Ngạc	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Phương Liệt, BV Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Phương Liệt, BV Bạch Mai. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc
29	Bến xe Giáp Bát - Tân Lập	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát. Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và ga Thượng Đình	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát. Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và ga Thượng Đình
30	Mai Động - BX Mỹ Đình	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Buồi	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Buồi
31	Bách Khoa - Đại Học Mỏ (Chèm)	Giao với Tuyến 2 tại Cầu Dền - Trần Hưng Đạo - Ngọc Sơn	Giao với Tuyến 1 và 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 2 tại Đền Ngọc Sơn
35	Trần Khánh Dư - Thanh Tước	Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo, Chùa Bộc. Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa	Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo, Chùa Bộc. Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa
36	Yên Phụ - Bờ Hồ - Linh Đàm	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo. Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Nam Long Biên. Giao với Tuyến 2 tại Đền Ngọc Sơn - Trần Hưng Đạo. Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát
38	Bến xe Nam Thăng Long - Mai Động	Giao với Tuyến 2 tại Buồi - Cầu Dền - Trần Hưng Đạo. Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội	Giao với Tuyến 2 tại Cầu Dền - Trần Hưng Đạo-Buồi. Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội.
41	Nghi Tâm – BX Giáp Bát	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai - Phương Liệt - Giáp Bát	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa. Giao với Tuyến 1 tại Bạch Mai - Phương Liệt - Giáp Bát
44	Trần Khánh Dư – BX Mỹ Đình	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc - Ngã Tư Sở - Thượng Đình	Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa. Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc - Ngã Tư Sở - Thượng Đình
49	Trần Khánh Dư - KĐT Mỹ Đình II	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo
51	Trần Khánh Dư - KĐT Trung Yên	Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc. Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa	Giao với Tuyến 2 tại Chùa Bộc. Giao với Tuyến 1 & 2 tại Bách Khoa
52	CV Thống Nhất - BX Nước Ngầm	Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội. Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo

Nguồn: TRAMOC, do TT Tư vấn PT GTVT, Đại học GTVT tổng hợp

Bảng 2.2.4 Các tuyến chi nối với Tuyến UMRT 1

Số	Tên Tuyến	Chi kết nối với Tuyến UMRT 1	
		Đến	Đi
Tuyến xe buýt đô thị			
4	Long Biên - Linh Nam	Phần lớn các đoạn song song với Tuyến 1	Phần lớn các đoạn song song với Tuyến 1
6	BX Giáp Bát - Cầu Giẽ	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Hoàng Liệt, Vĩnh Quỳnh.	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát, Hoàng Liệt, Vĩnh Quỳnh.
10	Long Biên - Từ Sơn	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm, Đức Giang, Cầu Đuống, Yên Viên	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm, Đức Giang, Cầu Đuống, Yên Viên
15	Long Biên - Phố Nối	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống.	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống.
17	Long Biên - Nội Bài	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống
32	Bến xe Giáp Bát - Nhổn	Giao với Tuyến 1 tại Giải Phóng, Phương Liệt, Bạch Mai, Bách Khoa, Hà Nội	Giao với Tuyến 1 tại Giải Phóng, Phương Liệt, Bạch Mai, Bách Khoa, ga Hà Nội
34	Bến xe Mỹ Đình - Bến xe Gia Lâm	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm	Giao với Tuyến 1 tại Gia Lâm
37	Bến xe Giáp Bát - Linh Đàm - Bến xe Hà Đông	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát	Giao với Tuyến 1 tại Giáp Bát
39	Công viên Nghĩa Đô - BX Nước Ngầm	Giao với Tuyến 1 tại Hoàng Liệt, Văn Điển	Giao với Tuyến 1 tại Hoàng Liệt, Văn Điển
40	CV Thống Nhất - Như Quỳnh	Song song với Tuyến 1	Song song với Tuyến 1
42	BX Kim Ngưu - Đức Giang	Giao với Tuyến 1 tại Đức Giang	Giao với Tuyến 1 tại Đức Giang
43	Ga Hà Nội - TT Đông Anh	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội - Đức Giang - Cầu Đuống - Yên Viên	Giao với Tuyến 1 tại Hà Nội - Đức Giang - Cầu Đuống - Yên Viên
47	Long Biên - Bát Tràng	Song song với Tuyến 1	Song song với Tuyến 1
48	Trần Khánh Dư - Pháp Vân	Song song với Tuyến 1	Song song với Tuyến 1
54	Long Biên - Bắc Ninh	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống và ga Yên Viên	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống và ga Yên Viên
59	Đông Anh - ĐH Nông Nghiệp I	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống - Đức Giang	Giao với Tuyến 1 tại Cầu Đuống - Đức Giang
Tuyến xe buýt ngoại thành			
202	Hà Nội - Hải Dương		
203	Hà Nội - Bắc Giang		
204	Hà Nội - Bắc Ninh		
205	Bến xe Lương Yên - Hưng Yên		
206	Bến xe Giáp Bát - Phủ Lý		
207	Hà Nội - Văn Giang		
209	Giáp Bát - Hưng Yên		

Nguồn: TRAMOC, do TT Tư vấn PT GTVT, Đại học GTVT tổng hợp

Bảng 2.2.5 Các Tuyến chỉ nối với Tuyến UMRT 1

Số	Tên Tuyến	Chỉ kết nối với Tuyến UMRT 1	
		Đến	Đi
2	Bác Cổ - BX Yên Nghĩa	Giao với Tuyến 2 tại Đền Ngọc Sơn và Trần Hưng Đạo; Ngã Tư Sở và Thượng Đình	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở; Thượng Đình; Trần Hưng Đạo; Giao với Tuyến 1 tại Phùng Hưng
5	Linh Đàm - Phú Diễn	Giao với Tuyến 2 tại Thượng Đình	Giao với Tuyến 2 tại Thượng Đình
7	BX Kim Mã - Sân bay Nội Bài	Giao với Tuyến 2, tại Bưởi	Giao với Tuyến 2, tại Bưởi
9	Bờ Hồ - Cầu Giấy - Bờ Hồ	Giao với Tuyến 2 tại Ngọc Sơn, Quán Ngựa	Giao với Tuyến 2 tại Trần Hưng Đạo, Ngọc Sơn.
13	Bến xe Kim Mã – Cổ Nhuế	Song song với Tuyến 2	Song song với Tuyến 2
14	Bờ Hồ - Cổ Nhuế	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi, Bách Thảo, Hồ Tây, Nam Long Biên và Ngọc Sơn	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi, Quán Ngựa, Bách Thảo, Hồ Tây, Nam Long Biên, Ngọc Sơn
19	Trần Khánh Dư - BX Hà Đông	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và Thượng Đình	Giao với Tuyến 2 tại Ngã Tư Sở và Thượng Đình
20	Bến xe Kim Mã – Phùng	Song song với Tuyến 2	Song song với Tuyến 2
27	Bến xe Yên Nghĩa- Bến xe Nam Thăng Long	Giao với Tuyến 2 tại Thượng Đình và Ngã Tư Sở	Giao với Tuyến 2 tại Thượng Đình và Ngã Tư Sở
33	Mỹ Đình - Công Viên nước Hồ Tây	Giao với Tuyến 2 tại Bách Thảo	Giao với Tuyến 2 tại Bách thảo
45	Trần Khánh Dư – Đông Ngạc	Giao với Tuyến 2 tại Hồ Tây - Bách Thảo - Bưởi	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi - Quán Ngựa - Hồ Tây.
50	Long Biên - SVĐ Quốc Gia	Giao với Tuyến 2 tại Hồ Tây	Giao với Tuyến 2 tại Hồ Tây
53	Hoàng Quốc Việt - Đông Anh	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi
55	BX Lương Yên - Long Biên - Cầu Giấy	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi
58	Yên Phụ - TTTM Mê Linh Plaza	Giao với Tuyến 2 tại Nam Thăng Long	Giao với Tuyến 2 tại Nam Thăng Long
60	Công viên Nghĩa Đô – Bến xe Nước Ngầm	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi, ga Thượng Đình	Giao với Tuyến 2 tại Bưởi, ga Thượng Đình

Nguồn: TRAMOC, do TranConCen, Đại học GTVT tổng hợp