

2.3 Tái cơ cấu đô thị và hệ thống giao thông vận tải

2.3.1 Tổng quan

229 Tuyến UMRT 1 có 16 ga đã quy hoạch trên chiều dài 23,7km từ Yên Viên (Gia Lâm) tới Ngọc Hồi (Thanh Trì), chạy qua trung tâm thành phố Hà Nội. Tuyến UMRT 2 có 15 ga quy hoạch trên chiều dài 16,8km từ Nam Thăng Long (bắc Từ Liêm) tới Thượng Đình (nam Từ Liêm). Tất cả các ga này đều tạo cơ hội để Hà Nội thực hiện nhiều dự án gắn kết khác nhau. Một hình thức gắn kết rõ ràng là có được sự trung chuyển êm thuận giữa các phương thức vận tải hiện tại và trong tương lai. Một hình thức khác là gắn kết với các hoạt động đô thị tại khu vực xung quanh nhà ga theo hướng phát triển dựa vào vận tải khối lượng lớn trình bày trong Chương 2 của Báo cáo này.

230 Các nhà ga tốt không phải ngẫu nhiên có được. Đây là sản phẩm của công tác quy hoạch và thiết kế khoa học. Cách bố trí mặt bằng nhà ga cần phải thân thiện với hành khách, các biển hiệu cũng phải trực quan, dễ hiểu đối với hành khách lên, xuống tàu phải tạo thuận lợi cho việc di chuyển giữa các tầng ga. Chất lượng của các công trình tại ga thường được dùng để đánh giá chất lượng dịch vụ đường sắt.

231 Phát triển không gian ngầm cũng là cơ hội đầy hứa hẹn cho phát triển đô thị và kinh tế ở Hà Nội, nhất là ở khu vực trung tâm thành phố nơi chiều cao công trình bị hạn chế. Không gian ngầm có thể gắn kết theo nghĩa đen với các nhà ga UMRT ngầm cho mục đích thương mại (ví dụ như mua sắm) và công ích (bãi đỗ ngầm). Nếu bố trí mạng lưới rộng rãi các lối đi bộ ngầm có điều hòa không khí thì có thể nối các điểm quan trọng trong trung tâm thành phố một cách hiệu quả và thuận tiện.

232 Để phát huy lợi ích từ phát triển UMRT, có thể sử dụng hướng tiếp cận đã được chứng minh là thành công về phát triển đô thị gắn kết. Tại nhà ga và bến xe và các khu vực liền kề, các công trình thương mại và công ích được phát triển gắn với hệ thống giao thông. Như vậy, UMRT có được lượng hành khách lớn hơn còn các cơ sở thương mại thì lại có được điều kiện tiếp cận tốt hơn. Sự hài hòa này thường lớn đến nỗi nhiều công ty tư nhân ở Nhật Bản đã thu được các lợi ích bên ngoài nữa để tạo lợi nhuận tài chính.

2.3.2 Tác động đa chiều từ việc phát triển hệ thống UMRT

233 **Chức năng giao thông:** Hệ thống UMRT dự kiến sẽ có tác động mạnh mẽ đối với thành phố Hà Nội. Với vai trò phương thức vận tải khối lượng lớn, hệ thống này sẽ cung cấp dịch vụ cao cấp nối các khu vực ngoại thành với khu vực thương mại trung tâm, và định hướng mở rộng các khu vực đô thị. Với đường bộ, thì việc mở rộng thành phố lại có xu hướng khuyến khích việc sử dụng xe ô-tô cá nhân, nhưng với UMRT thì việc đô thị hóa khu vực ngoại thành lại khuyến khích việc sử dụng giao thông công cộng. Tại khu vực trung tâm đô thị, UMRT giúp đi lại không bị ảnh hưởng bởi tắc nghẽn giao thông đường bộ. Khi hoàn tất 4 Tuyến UMRT thì hệ thống UMRT có thể phục vụ 2,6 triệu lượt khách mỗi ngày với cự ly trung bình 7,8km/hành khách/lượt.

234 **Chất xúc tác cho phát triển đô thị:** Do có tác động lan tỏa nên UMRT trở thành chất xúc tác cho các dự án cải tạo đô thị tại và quanh các nhà ga, bến xe. Việc đầu tư tập trung phát triển đất trong khu vực trung tâm đô thị có thể thực hiện được do tác động giao thông đã bị giảm thiểu nhờ nhà ga UMRT nằm trong cự ly đi bộ. Phía bên ngoài thành phố, các dự án phát triển đô thị mới quanh nhà ga UMRT trở nên hấp dẫn với các hộ gia đình do họ có thể ra vào thành phố dễ dàng mà vẫn có thể tránh được các điều kiện đã xuống cấp trong thành phố. Ví dụ minh họa vấn đề này là các dự án phát triển đất có mã UD6, UD7, và UD8 trong Hình 2.2.7.

235 **Yếu tố tạo sự bình đẳng xã hội:** Dịch vụ vận tải chất lượng cao và đáng tin cậy mà UMRT mang lại là dành cho cả người giàu và người nghèo. Mức vé dịch vụ này cũng phù hợp với cả các hộ thuộc nhóm thu nhập thấp – nhờ đó họ có thể đến nơi làm việc hay học tập nhanh hơn hoặc gần bằng với những người giàu có hơn sử dụng ô-tô riêng. Những người sống xa trung tâm thành phố do giá đất cao cũng không phải chịu thiệt thòi nếu như nơi họ sinh sống nằm gần ga UMRT. Vì vậy, UMRT có thể được coi là một yếu tố tạo nên sự bình đẳng giữa người giàu và người nghèo, giữa các hộ gia đình sống trong và ngoài thành phố.

236 **Tác động kinh tế:** Nghiên cứu HAIDEP đã ước tính các lợi ích kinh tế ròng từ 4 Tuyến UMRT này là 2,1 tỷ USD, trình bày trong Bảng 2.3.1 dưới đây.

Bảng 2.3.1 Lợi ích kinh tế từ UMRT

Tuyến	Chiều dài (km)	Chi phí tài chính	Đánh giá kinh tế		
			EIRR (%)	NPV (triệu US\$)	Lợi ích/ Chi phí
Tuyến UMRT 1	39	999	19,1	450,3	1,75
Tuyến UMRT 2	75	2.522	14,6	772,5	1,54
Tuyến UMRT 3	33	1.145	14,3	414,6	1,50
Tuyến UMRT 4	53	365	21,5	880,8	3,31
Tổng	200	5.031	15,2	2.057,9	1,84

Nguồn: HAIDEP

237 **Tác động môi trường:** Đã có nghiên cứu chỉ ra các khoản có thể tiết kiệm được từ chi phí nhiên liệu của hệ thống UMRT đề xuất ở Hà Nội là 1,1 tỷ USD. Không rõ họ đã dựa vào các giả định gì, tuy nhiên lợi ích chung mang lại là không phải bàn cãi. Tiêu hao ít nhiên liệu hơn nghĩa là ít khí thải gây hiệu ứng nhà kính (GHG) hơn. Tại Băng Cốc, xe máy – cũng tương tự như ở Hà Nội – thải ra 8,38g hydrocarbon và 16,69g CO₂ mỗi km chạy xe. Các nghiên cứu ở các nước khác cho thấy có tỷ lệ nghịch giữa mật độ dân số và mức tiêu thụ nhiên liệu bình quân, và vận tải công cộng kích thích mật độ dân số đô thị cao hơn (và do đó diện tích đất bình quân thấp hơn), dẫn tới cự ly đi lại trung bình ngắn hơn và giảm mức tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch.

238 Khi những người đi lại thường xuyên sử dụng UMRT thay cho việc đi bằng xe ô tô hay xe máy riêng thì mọi người đều được hưởng không khí trong lành hơn. Nói cách khác, đi lại bằng phương tiện công cộng góp phần làm giảm ô nhiễm không khí. Nhu cầu về bãi đỗ từ đó cũng giảm theo. Các cơ sở kinh doanh và chính quyền thành phố có thể tiết kiệm được ngân sách dành cho các chỗ đỗ xe mà họ không cần phải xây dựng hay bảo trì, ngoài ra còn có những lợi ích môi trường rất lớn từ việc không phải xây dựng bãi đỗ. Khi không xây dựng bãi đỗ, hệ số sử dụng giảm và có thể sử dụng được đất quanh khu vực đô thị.

2.4 Phát triển theo hướng vận tải công cộng (TOD)

2.4.1 Ý tưởng, định hướng cơ bản

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

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

241 Các khu vực ngoại vi đang đô thị hóa của Hà Nội là những khu vực có nhiều tiềm năng áp dụng mô hình TOD – do các khu vực này ít bị ảnh hưởng bởi hình thức sử dụng và sở hữu đất hiện tại. Các lô đất mới này có thể được quy hoạch hay thiết kế với trọng tâm rõ ràng cho vận tải khối lượng lớn. Muốn thành công, các khu vực này phải được bố trí hệ thống vận tải công cộng có đường dẫn cố định, chất lượng cao, có dịch vụ kết nối thường xuyên với khu vực thương mại trung tâm và các trung tâm cấp vùng khác cũng như các nút TOD. Mô hình phát triển đô thị này nhằm tập hợp lối sống, nhà ở, nơi làm việc, các khu mua sắm và nghỉ ngơi hiện đại trong một không gian tập trung phục vụ người đi bộ nhưng có kết nối tốt bằng hệ thống vận tải khối lượng lớn tới các điểm đến khác tại vùng thành phố Hà Nội mở rộng.

242 Sau đây là một vài đặc điểm cơ bản của cộng đồng TOD mới (hay còn gọi là “làng vận tải” hay “làng đô thị”):

- Y Khu thương mại quanh nhà ga đường sắt, đây là tâm điểm;
- Y Quán cà phê, cửa hàng bán lẻ thuận tiện, nơi trông giữ trẻ, nơi chăm sóc người già, trạm xá, bảng tin, cửa hàng bán thuốc, máy rút tiền tự động ATM;
- Y Các tòa nhà văn phòng quanh khu thương mại chính;
- Y Các công trình với nhiều mục đích sử dụng gần với nơi ở trong khu dân cư;
- Y Mạng lưới đường đi bộ/xe đạp được chiếu sáng và giám sát tốt kết nối với khu thương mại chính;
- Y Có bố trí cây xanh và công trình phụ trợ dọc lối đi để tạo cho người đi bộ/xe đạp cảm giác an toàn và ấm cúng;
- Y Bố trí mạng lưới lối đi tự nhiên và các khu giải trí quanh khu vực TOD;
- Y Có một số đường ngắn, ngõ cụt trong khu vực dân cư TOD để cho các hộ gia đình trẻ, có con nhỏ;
- Y Có công trình hỗ trợ tốt cho người già và người khuyết tật; và
- Y Có nơi trông giữ xe gần nhà ga. Điều này sẽ tạo điều kiện cho những người sống xa khu vực TOD không gần nhà ga tới gửi xe và sử dụng dịch vụ.

2.4.2 Vai trò của UMRT trong TOD

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

244 Ý tưởng phát triển TOD có thể áp dụng dưới nhiều hình thức cho các khu vực đô thị nơi có nhu cầu thay đổi khác nhau (xem Bảng 2.4.1).

Bảng 2.4.1 Định hướng phát triển đô thị cho các hành lang UMRT tại Tp. Hà Nội

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

245 Mạng lưới tuyến xe buýt chính yếu ban đầu sẽ là trực xương sống của hệ thống và do đó sẽ đảm nhiệm vai trò của mạng lưới UMRT tương lai. Đây chính là tình hình hiện nay ở Hà Nội với việc xe buýt cung cấp dịch vụ khối lượng lớn và tốc độ cao trên các trục đường lớn. Sau khi hoàn thiện hệ thống UMRT, mạng lưới xe buýt chính yếu sẽ kết nối với các nhà ga đa phương thức – một số Tuyến có thể sẽ trở thành Tuyến trung chuyển cho đường sắt, nhưng không phải tất cả. Mạng lưới xe buýt thứ yếu sẽ bao gồm các Tuyến trung chuyển và Tuyến địa phương có nhiệm vụ mở rộng phạm vi mạng lưới. Xe buýt thuộc mạng lưới thứ yếu sẽ chạy trong luồng giao thông hỗn hợp, do đó, tốc độ và mức độ dịch vụ sẽ thấp hơn. Mạng lưới này sử dụng xe buýt cỡ tiêu chuẩn và xe buýt nhỏ.

246 Hiện nay Hà Nội có ba loại hình dịch vụ vận tải công cộng hỗ trợ chủ yếu là (i) hệ thống taxi hoạt động rộng rãi và hiệu quả, (ii) lực lượng xe ôm đông đảo dù hoạt động không chính thức, (iii) xe xích lô truyền thống – đã bị cấm sử dụng, trừ một số xe phục vụ du lịch.

247 Do đó, khi thành phố tiếp tục phát triển và hệ thống vận tải công cộng phục vụ thêm hành khách thường xuyên nhiều hơn thì cần có mạng lưới UMRT. Sự xuất hiện của hệ thống này tất yếu tạo ra sự thay đổi về vai trò của xe buýt – đặc biệt là tại các hành lang có mật độ cao nhất nơi UMRT vận hành. Việc tái tổ chức hệ thống xe buýt Hà Nội là một trong những mục tiêu của dự án BRT do Ngân hàng Thế giới hỗ trợ thực hiện. Thành phố đã có được khoản viện trợ 250.000 USD để khởi động quy trình tái tổ chức hệ thống xe buýt. Biện pháp cải tạo tối thiểu là sắp đặt lại mạng lưới Tuyến xe buýt – khi UMRT đã đi vào hoạt động. Biện pháp cải cách căn bản – và cũng phức tạp hơn – là tái cơ cấu ngành vận tải đô thị để giảm thiểu hay điều tiết việc trợ giá ngày càng nhiều. Việc này đòi hỏi phải nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp vận tải, kinh doanh xe buýt – điều này lại cũng có thể cần có một cú huých theo hướng có sự tham gia của khu vực tư nhân.

2.4.3 Sự cần thiết của phát triển gắn kết

248 Chắc chắn là thành phố sẽ xây dựng các ga UMRT, bởi các ga này nằm trong khuôn khổ cấp vốn cho dự án và quyền hạn của cơ quan thực hiện dự án đường sắt. Với trường hợp Tuyến UMRT 1, trách nhiệm thuộc về TCT Đường sắt Việt Nam. Với dự án LRT thí điểm, trách nhiệm thuộc về Ban dự án đường sắt đô thị vùng thành phố Hà Nội (HRB) – đây cũng là cơ quan sẽ quản lý quá trình thực hiện dự án Tuyến UMRT 2. Việc triển khai dự án BRT sẽ do Ban vận tải công cộng, Sở GTVT (UBND Hà Nội) thành lập, đảm nhiệm; cơ quan khai thác BRT sau này sẽ là TRAMOC. Không cơ quan thực hiện dự án nào trong số này được ủy quyền hay có quyền theo đuổi mô hình TOD.

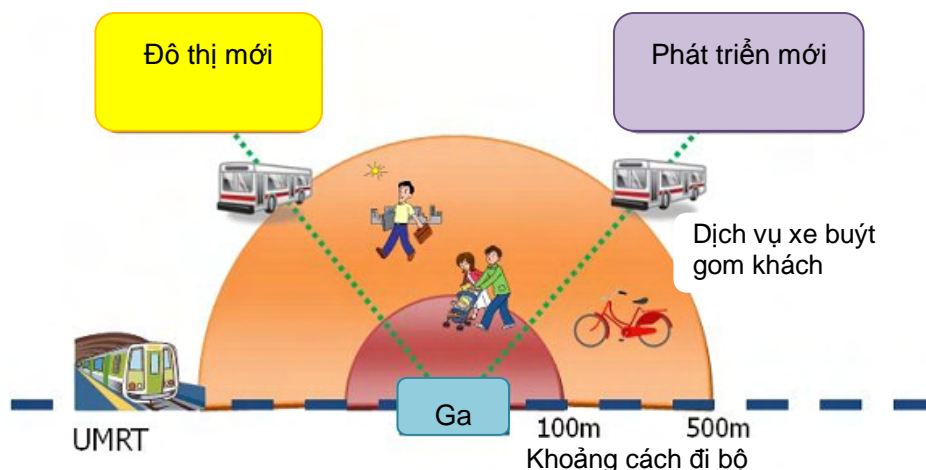
249 Do đó các “làng vận tải đô thị” sẽ không tự nhiên hình thành hay xuất hiện sau khi xây dựng xong các Tuyến UMRT, bởi đây không thuộc trách nhiệm của ai. Nếu chỉ đơn thuần áp dụng các chính sách kinh tế vĩ mô - như giá nhiên liệu cao hơn, hạn chế trông giữ xe, kiểm soát công trình và sử dụng đất - thì sẽ không thể kích thích phát triển theo mô hình TOD. Tuy nhiên, theo quan điểm của các nhà khai thác UMRT thì việc phát triển theo mô hình TOD là đáng theo đuổi do có thể thu hút lượng hành khách lớn hơn. Đối với các nhà quản lý đô thị và các lãnh đạo thành phố thì mô hình TOD có ý nghĩa đặc biệt với việc thực hiện tầm nhìn cho Hà Nội với mục tiêu trở thành một thành phố xanh và sống tốt.

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

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

252 Chính vì vậy cần có các kế hoạch phát triển gắn kết quanh các ga UMRT nhằm hướng dẫn và điều phối các hoạt động riêng lẻ và độc lập của các bên khác nhau. Đây chính là thông điệp của nghiên cứu HAIMUD – xây dựng các kế hoạch phát triển theo mô hình TOD cho việc triển khai thực hiện về sau (xem Hình 2.4.1).

Hình 2.4.1 Phát triển theo hướng vận tải công cộng (TOD)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

2.4.4 Tác động kinh tế-xã hội từ phát triển gắn kết theo mô hình TOD

254 Tác động KT-XH sẽ gia tăng nếu các cơ hội phát triển đô thị gia tăng quanh khu vực các ga và dọc các tuyến đường sắt. Tại KTMTT, khả năng tiếp cận sẽ được tăng cường tại những khu vực trong phạm vi bán kính 500m quanh ga, và cơ hội phát triển tại những KTMTT hiện có cũng được tăng cường. Tại các khu vực đô thị ở ngoại ô, các trung tâm đô thị mới như Tây Hồ Tây, Gia Lâm và Giáp Bát sẽ được xây dựng mới, và phát triển khu đô thị mới sẽ được khuyến khích tại khu vực thuận lợi trong việc tiếp cận ga UMRT. Hơn nữa, cũng gia tăng cơ hội mới trong phát triển không gian đô thị cho các hoạt động kinh tế gắn kết với phát triển tàu điện ngầm.

255 Phát triển UMRT cũng giúp đa dạng hóa quá trình phân bố định cư. Các cơ hội định cư tại khu vực ngoại ô sẽ gia tăng với khả năng tiếp cận và môi trường sống được cải thiện thông qua phát triển đô thị gắn kết, đồng thời, sẽ giảm mật độ dân số cao tại KTMTT (xem Bảng 2.4.2 và Hình 2.4.2).

256 Cơ hội việc làm sẽ tăng nhiều, không chỉ tại KTMTT mà còn tại khu vực ngoại ô dọc các tuyến UMRT khi khuyến khích phát triển thương mại/kinh doanh gắn kết. Ước tính sẽ có khoảng 700.000 người làm việc xung quanh khu vực các ga UMRT của Tuyến 1 và 2 (xem Bảng 2.4.2 và Hình 2.4.3).

257 Cùng với việc cải thiện giao thông và phát triển KT-XH, môi trường sống cũng sẽ được cải thiện thông qua: (i) cải thiện điều kiện đường và hạ tầng quanh ga, (ii) khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị tại KTMTT, và (iii) khuyến khích các dự án đô thị mới tại khu vực ngoại ô.

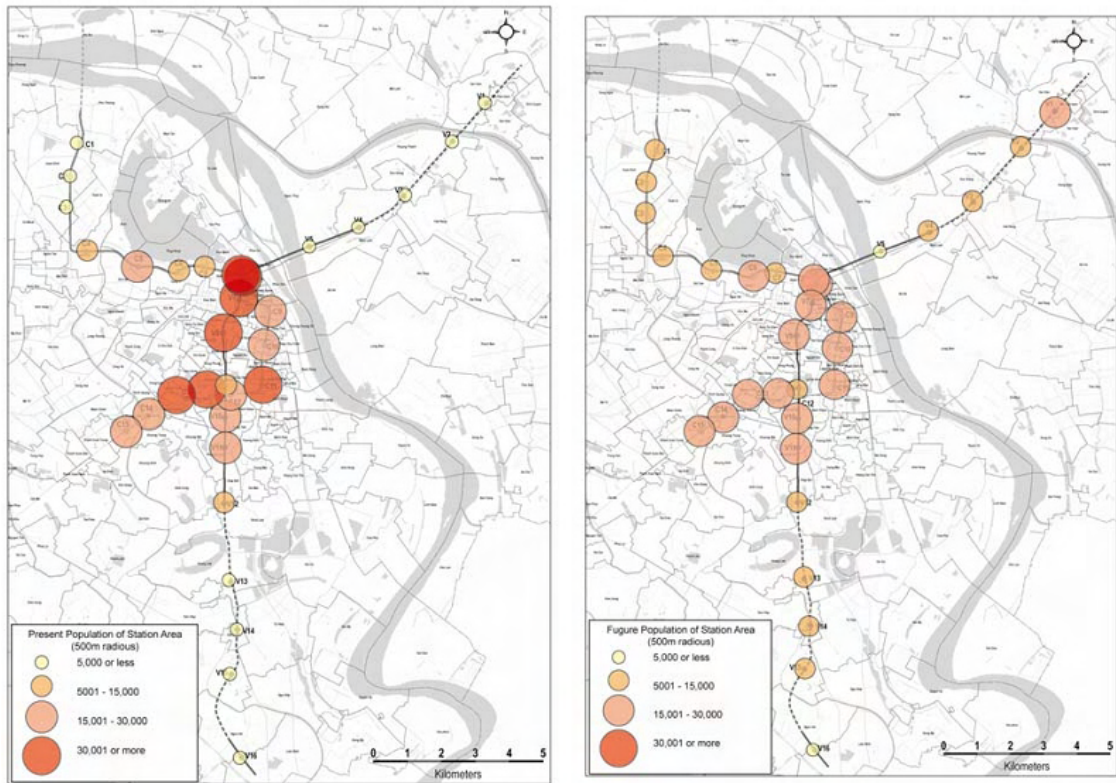
258 Về lâu dài, phát triển UMRT gắn kết và phát triển đô thị sẽ đóng góp cho môi trường và hình ảnh đô thị nói chung thông qua: (i) giảm ô nhiễm không khí, (ii) tăng không gian mở và cây xanh quanh khu vực ga, và (iii) tạo lập hình ảnh hiện đại quanh các ga.

Bảng 2.4.1 Dự báo dân số và việc làm trong bán kính 500m quanh ga

Số	Khu vực trong vòng bán kính 500	Dân số			Lao động, việc làm		
		Hiện nay	UMRT gắn kết với phát triển đô thị		Hiện nay	UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Có	Không có		Có	Không có
V1	Yên Viên	3.980	7.000	16.000	3.878	8.000	13.400
V2	Cầu Đuống	3.127	7.300	7.900	2.226	5.700	6.800
V3	Đức Giang	4.805	8.400	8.900	2.599	4.500	9.100
V4	Gia Lâm	5.974	8.800	9.500	4.414	4.400	38.800
V5	Bắc Cầu Long Biên	4.119	4.700	4.700	2.499	2.400	5.000
V6	Nam Cầu Long Biên	33.563	28.500	28.500	19.753	32.400	34.700
V7	Phùng Hưng	34.704	25.200	25.200	20.853	32.000	35.600
V8	Hà Nội	31.561	23.600	23.600	21.161	24.800	49.100
V9	C.V. Thống Nhất	13.532	12.400	12.600	5.226	7.500	8.300
V10	B.V. Bạch Mai	24.044	19.100	19.100	10.224	13.700	14.400
V11	Phuong Liệt	21.999	21.200	21.200	9.234	9.600	11.100
V12	Giáp Bát	6.128	14.200	15.000	2.493	4.100	45.300
V13	Hoàng Liệt	2.659	8.200	11.200	1.985	4.700	12.000
V14	Vân Điển	4.520	9.900	11.900	2.461	12.700	15.900
V15	Vinh Quỳnh	420	3.600	10.400	738	1.200	23.700
V16	Ngọc Hồi	176	2.200	4.500	538	2.700	5.900
C1	Nam Thăng Long	1.998	5.100	5.100	1.263	1.300	1.300
C2	Ngoại Giao Đoàn	410	6.600	6.600	306	41.600	45.700
C3	Tây Hồ Tây	0	8.600	8.600	0	82.100	86.200
C4	Bưởi	11.542	13.300	13.300	4.554	7.400	7.700
C5	Quần Ngựa	21.411	13.500	13.800	6.205	6.000	7.200
C6	Bách Thảo	12.925	17.900	17.900	7.329	6.800	7.200
C7	Hồ Tây	10.286	13.500	13.500	8.445	9.000	9.500
C8	Hàng Đậu	31.374	24.400	24.400	22.350	25.100	27.000
C9	Hồ Hoàn Kiếm	23.516	16.200	16.200	29.039	38.700	40.600
C10	Trần Hưng Đạo	23.681	17.100	17.100	33.531	48.800	53.300
C11	Cầu Dền	37.260	27.300	28.800	16.705	24.500	27.800
C12	Bách Khoa	19.092	14.300	14.400	9.030	11.600	12.600
C13	Kim Liên	41.233	17.900	17.900	12.631	9.300	9.300
C14	Chùa Bộc	30.189	27.000	28.200	10.980	14.300	19.000
C15	Ngã Tư Sở	23.022	17.700	17.700	9.180	12.100	13.700
C16	Thượng Đình	16.894	15.300	16.500	5.170	8.000	9.400
	Tổng Tuyến 1	195.131	204.500	230.200	110.287	170.500	329.000
	Tổng Tuyến 2	304.833	255.700	260.000	176.717	346.500	377.400
	Tổng Tuyến 1 & 2	499.963	460.200	490.200	287.004	517.000	706.400

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.4.2 Phân bố định cư quanh khu vực ga Tuyến UMRT 1 và 2

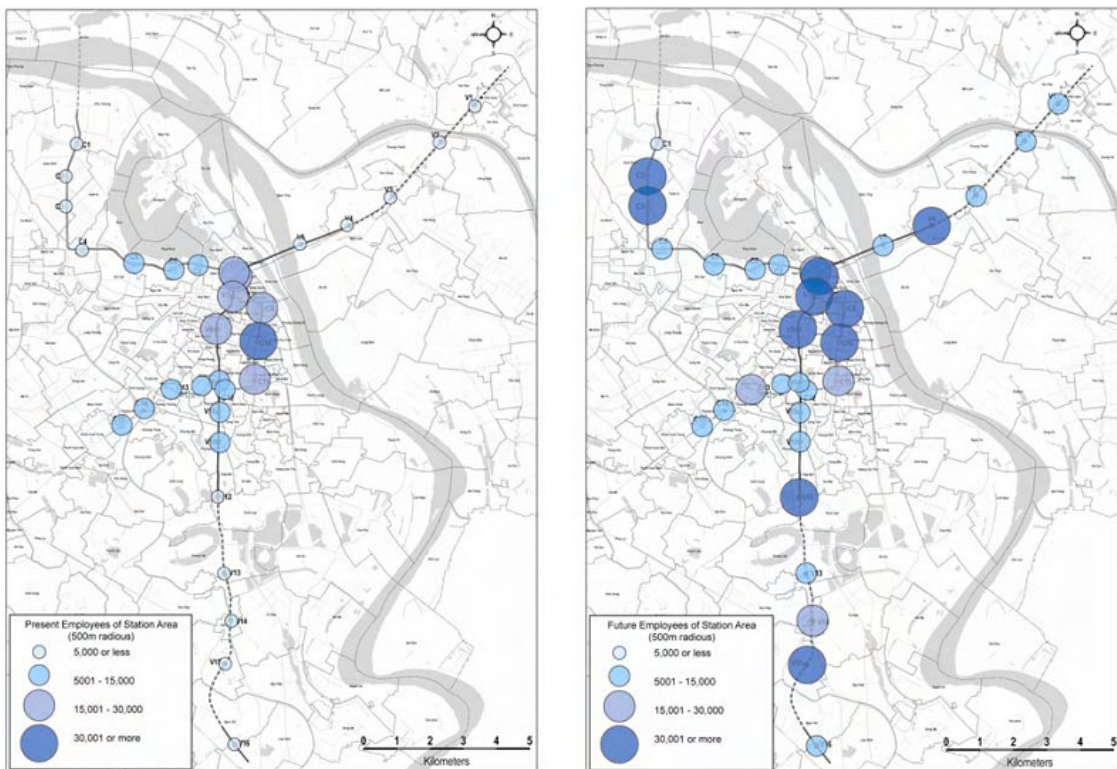


Hiện nay

Tương lai

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.4.3 Phân bố việc làm quanh khu vực ga Tuyến UMRT 1 và 2



Hiện nay

Tương lai

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.4.5 Ví dụ về phát triển theo mô hình TOD ở một số nước

259 **Tuyến Denentochi của Tổng công ty Tokyu, Kanagawa, Nhật Bản (xem ảnh (1)):** Tổng Công ty Tokyu được thành lập vào năm 1922. Công ty này đã thực hiện xây dựng nhiều khu dân cư gắn với việc mở rộng mạng lưới đường sắt ở khu vực tây nam Tokyo. Ngày nay, Tổng công ty Tokyu hoạt động trong một số lĩnh vực khác nhau như (i) đường sắt, (ii) bất động sản và xây dựng nhà ở, (iii) kinh doanh thương mại và bán lẻ, (iv) khách sạn, du lịch và khu nghỉ dưỡng, v.v. Tuyến Tokyu Denentochi được xây dựng với cấu trúc xương sống “Tama Denen Toshi” (Thành phố Vườn Tama, là các khu dân cư ngoại ô gắn kết với tuyến đường sắt và mạng lưới xe buýt của Tập đoàn Tokyu).

260 **Khu đô thị mới Tama, Tokyo, Nhật Bản (xem ảnh (2)):** Khu đô thị mới Tama là một khu phát triển dân cư rộng lớn, trải dài khắp các đô thị Hachioji, Tama, Inagi và Machida tại Thành phố Tokyo Nhật Bản. Vào năm 1965, nơi đây được quy hoạch thành một khu đô thị mới, trải dài khoảng 14km từ đông sang tây, và rộng khoảng 1 đến 3km, nằm bên sườn đồi Tama Hills, cách trung tâm thành phố Tokyo khoảng 20km về phía tây. Khu đô thị mới Tama có hơn 10 ga đường sắt, hầu hết đều thuộc tuyến Keio Sagami-hara và Odakyu Tama, cả hai tuyến này đều chạy thẳng đến ga Shinjuku tại trung tâm Tokyo.

261 **Tuyến tốc hành Tsukuba Express, Chiba, Saitama và Ibaraki, Nhật Bản (xem ảnh (3)):** Tuyến tốc hành Tsukuba Express (gọi tắt là TX) bắt đầu đi vào khai thác từ năm 2005. Tổng chiều dài 58,3km, thời gian 38 phút, tốc độ tối đa có thể đạt tới 130km/h. Có tổng số 20 ga. Để phát triển các khu vực ngoại ô, đã triển khai các “Dự án điều chỉnh đất gắn kết (LR)”, giúp phát triển gắn kết các tuyến đường sắt, cơ sở hạ tầng và công trình đô thị.

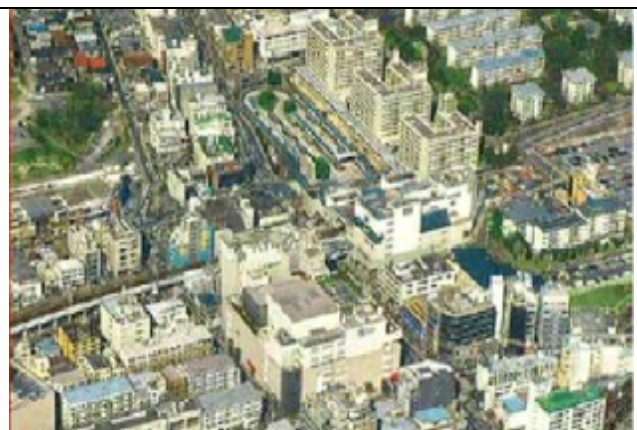
262 **Khu vực nhà ga đường sắt quốc gia Shiodome, Tokyo, Nhật Bản (xem ảnh (4)):** Tại Nhật Bản, sau khi tư nhân hóa và tách các tuyến đường sắt quốc gia Nhật Bản vào năm 1987, rất nhiều khu vực nhà ga đường sắt và các khu vực công trình đường sắt quốc gia được sử dụng cho tái phát triển đô thị. Do đất thuộc sở hữu của đường sắt quốc gia nằm gần các ga, có nhiều tiềm năng phát triển thương mại, kinh doanh cho hành khách đường sắt. Công ty Đường sắt Nhật Bản (Japan Railways) là nhà đầu tư và khai thác tư nhân, chủ động khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị hợp tác với chính quyền địa phương nhằm thúc đẩy phát triển đường sắt cũng như phát triển KT-XH.

263 **Curitiba, phía nam Braxin, Braxin (xem ảnh (5)):** Curitiba có hệ thống giao thông độc đáo do thành phố này phát triển và được sự quan tâm trên khắp thế giới. Sự thuận tiện của BRT tại thành phố này đã kích thích việc chuyển từ xe con sang đi xe buýt. Đặc biệt có tới 28% hành khách BRT trước kia sử dụng xe ô-tô. QHTT của Curitiba đã gắn kết giao thông với quy hoạch sử dụng đất, kích thích sự biến đổi về tập quán, kinh tế – xã hội tại thành phố này. Quy hoạch này tập trung phát triển vào khu vực trung tâm, khuyến khích phát triển thương mại dọc các trục giao thông huyết mạch xuất phát từ trung tâm thành phố.

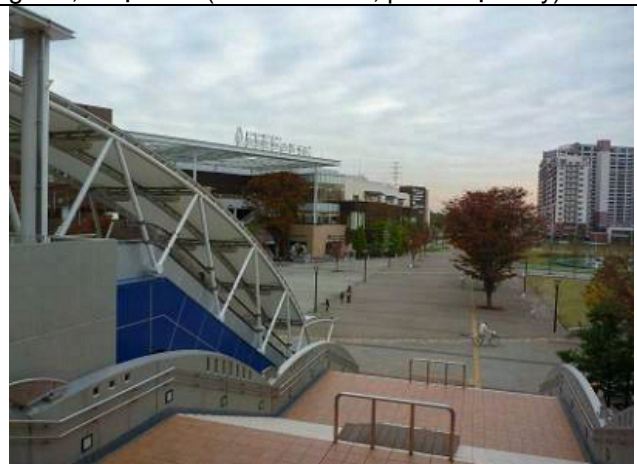
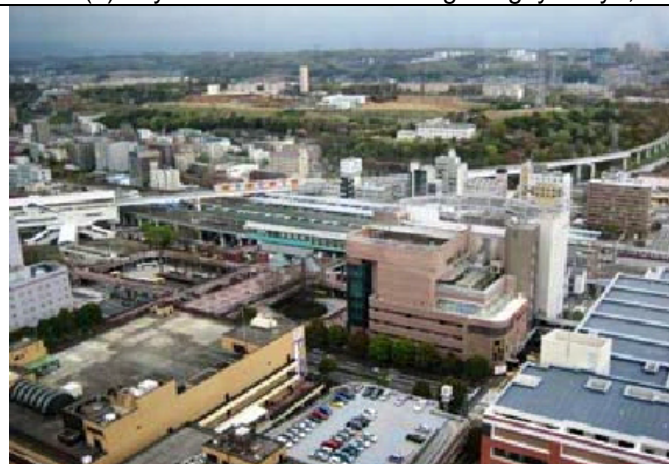
264 **Đồi Pleasant, ngoại ô San Francisco, California, Mỹ (xem ảnh (6)):** Một dự án phát triển theo hướng dựa vào vận tải khối lượng lớn với diện tích 20 mẫu Anh tại khu đầu mối BART ở ngoại vi thành phố. Được quy hoạch từ năm 1991 với các con phố cây xanh, thuận tiện cho đi bộ. Khu vực quảng trường thiết kế thuận tiện cho trẻ em chơi đùa, một đầu là tòa thị chính, đầu kia là cửa hàng và nhà hàng, khu dân cư.

265 **Công viên Arabella, Munich, Đức (xem ảnh (7)):** Khu dân cư hỗn hợp được quy hoạch tốt, xây dựng quanh ga phía đông của Tuyến tàu điện ngầm U4. Ô-tô không được phép vào đây, do đó chỉ có thể đi bộ/xe đạp trong khu vực này. Ở đây có 10.000 người sống ổn định và 18.000 người tới làm việc hàng ngày. Vận tải công cộng có tỷ phần 65%.

Hình 2.4.4 Ví dụ minh họa về TOD ở các quốc gia khác

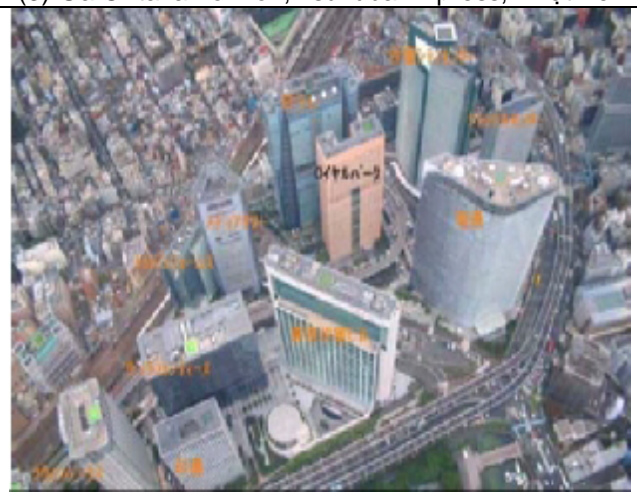
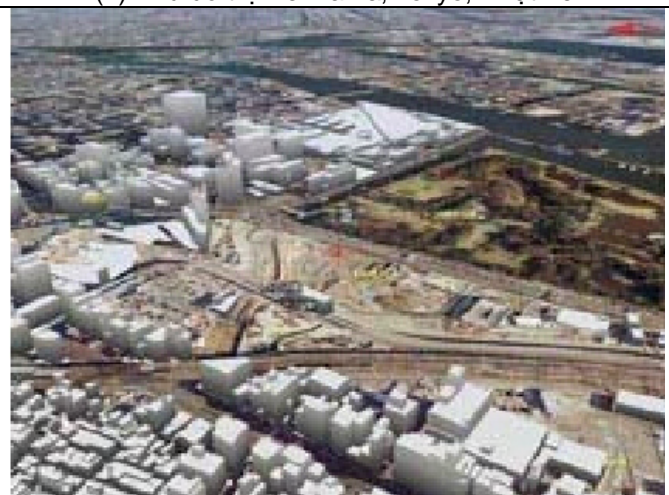


(1) Tuyến Denentochi của Tổng công ty Tokyu, Kanagawa, Nhật Bản (trái: trước kia; phải: hiện nay)



(2) Khu đô thị mới Tama, Tokyo, Nhật Bản

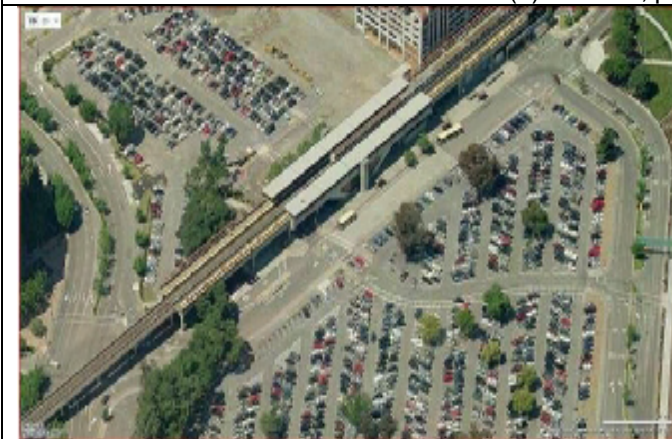
(3) Ga Ohtaka no Mori, Tsukuba Express, Nhật Bản



(4) Khu vực nhà ga đường sắt quốc gia Shiodome, Tokyo, Nhật Bản (trái: trước kia; phải: hiện nay)



(5) Curitiba, phía nam Braxin



(6) Đồi Pleasant, California, Mỹ



(7) Công viên Arabella, Munich, Đức

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

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

301 Hiện trạng sử dụng đất tại 31 khu vực ga¹ trong phạm vi bán kính từ 500m đến 1000m rất đa dạng và khác nhau, tùy theo các đặc điểm của khu dân cư mật độ thấp ở nông thôn cho đến khu dân cư mật độ cao của thành thị. Hình 3.1.1 cho thấy sự biến động trong hoạt động sử dụng đất từ điểm cuối Tuyến 1 và Tuyến 2 tới các điểm cuối tuyến khác – các khu vực ngoại thành mở rộng, đô thị và nông thôn.

302 Hình 3.1.2 cho thấy sự khác biệt khá rõ nét về hiện trạng sử dụng đất giữa các ga của Tuyến 1. Cần lưu ý rằng xung quanh các ga như Yên Viên (V1), Cầu Đuống (V2), Văn Điển (V14), Vĩnh Quỳnh (V15) và Ngọc Hồi (V16) nằm ở khu vực ngoại ô, đất đai ở đây chủ yếu dành cho nông nghiệp. Mặt khác, hiện trạng sử dụng đất tại khu vực các công trình nhà nước (bộ máy chính quyền, an ninh, y tế và phúc lợi xã hội, giáo dục, văn hóa) cũng rất đáng chú ý khi những công trình này đều nằm quanh các nhà ga từ ga Nam Cầu Long Biên (V6) đến ga Giáp Bát (V12), vốn cũng được đặt trong khu vực đô thị hay các khu đã được xây dựng từ trước.

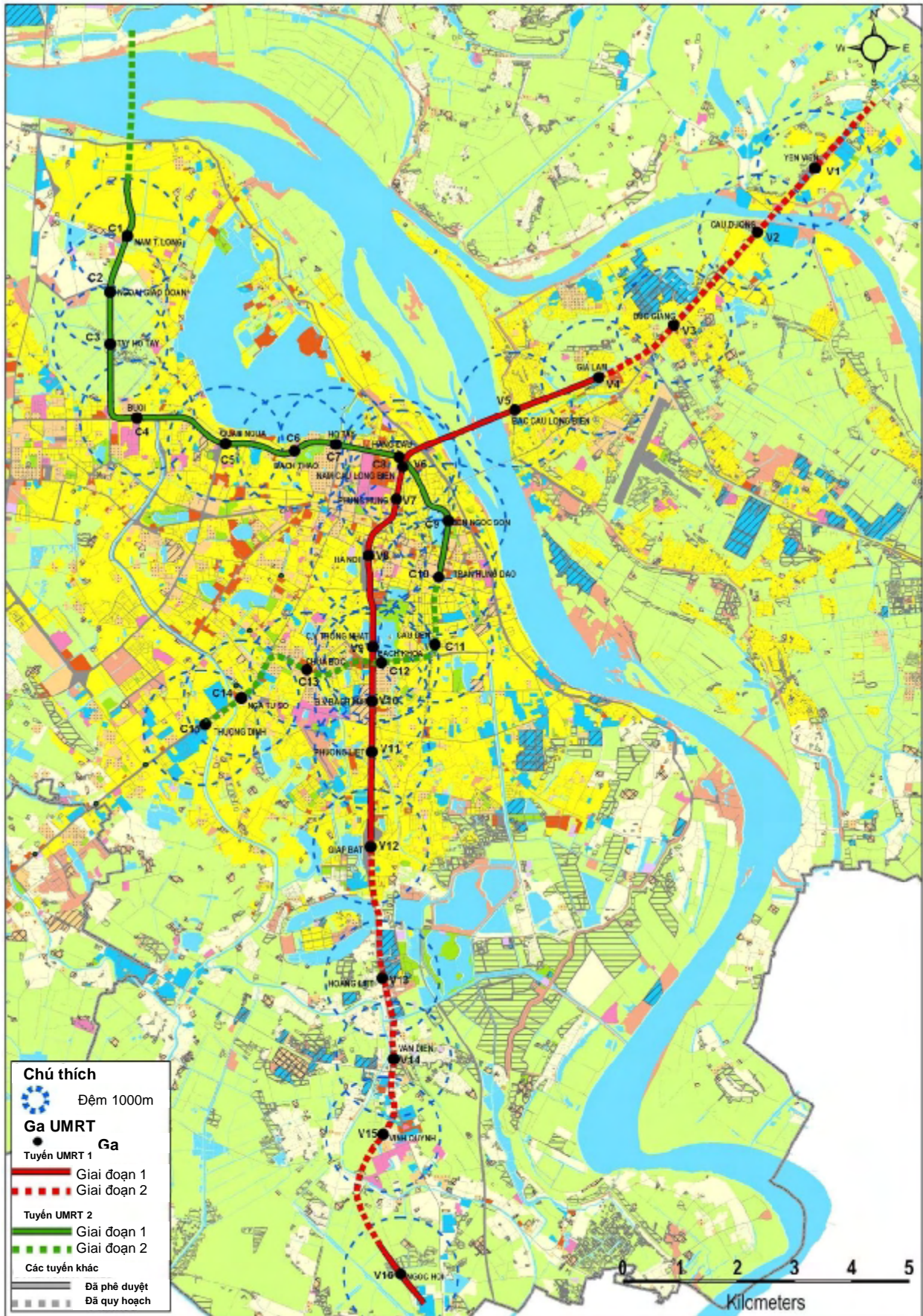
303 Bên cạnh đó, Hình 3.1.3 đưa ra sự so sánh hiện trạng sử dụng đất xung quanh các nhà ga của Tuyến 2. Nhìn chung, đặc điểm cấu trúc cũng tương tự như các nhà ga của Tuyến 1. Chỉ có một điểm khác biệt chính, đó là không hề có đất nông nghiệp dọc Tuyến 2.

304 Do vậy, cả 2 tuyến này đều mang lại những cơ hội trái ngược đối với việc phát triển đô thị. Xuất phát từ việc các nhà ga dọc Tuyến 2 đều nằm trong các khu vực đô thị hiện hữu nên việc phát triển trong tương lai sẽ chính là loại hình tái phát triển hay đổi mới đô thị. Mặt khác, các hoạt động phát triển đô thị mới trên quy mô rộng cũng sẽ ít bị hạn chế hơn dọc Tuyến 1, đặc biệt là tại khu vực bên trong và xung quanh các nhà ga thuộc ngoại vi đô thị. Tuy nhiên, xét trên quan điểm giao thông công cộng thì nhu cầu xuất phát cơ bản về thương mại dịch vụ tại khu vực Tuyến 2 sẽ cao hơn so với Tuyến 1. Nhu cầu của Tuyến 1 sẽ rất phát triển trong tương lai, và phụ thuộc nhiều vào sự phát triển thành công của loại hình đô thị mới.

305 Về mật độ dân cư (xem Hình 3.1.4), các khu vực trung tâm đô thị và khu đô thị nói chung dọc tuyến đường sắt tại quận Long Biên và Gia Lâm có mật độ khá cao vào năm 2003, nhưng tại thời điểm năm 2020, các khu vực ngoại thành phía Bắc, Nam và Tây Hồ Tây sẽ có mật độ cao dần khi mà mật độ dân cư của khu vực trung tâm, đặc biệt là quận Hoàn Kiếm, Đống Đa sẽ giảm dần. Cho dù dân cư hiện nay tại các khu vực đặc biệt quanh trung tâm đô thị là quá đông đúc và tập trung nhưng mật độ dân cư đó sẽ được phân bố đều khắp thành phố vào năm 2020 nhằm giảm bớt các khu vực đông dân cư đang bị quá tải hiện nay.

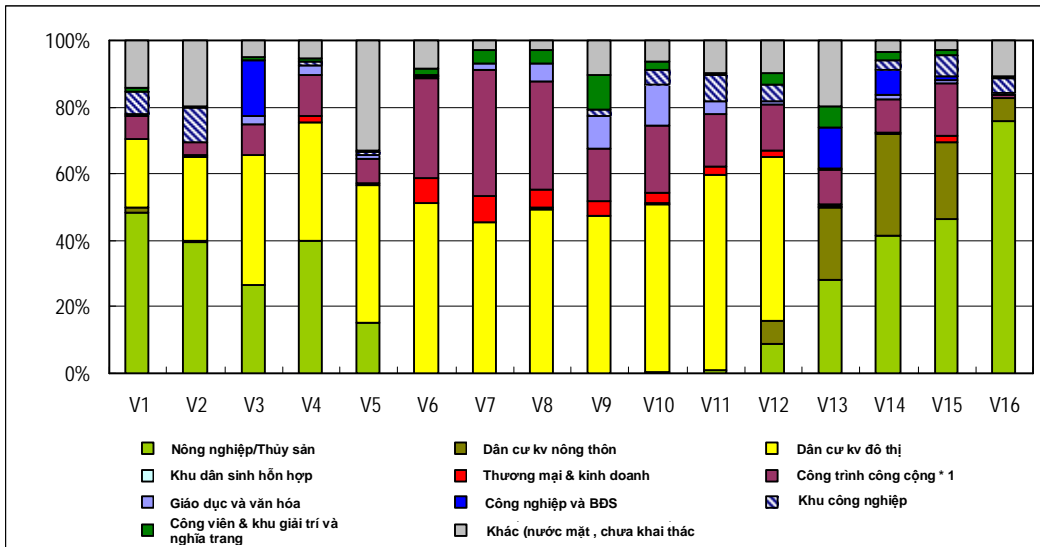
¹ Dự thảo Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi Xây dựng Tuyến đường sắt Đô thị Hà Nội số 2, đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình đã được nộp vào tháng 3 năm 2010. Báo cáo này đã đề xuất bổ sung ga Kim Liên nằm giữa ga Bách Khoa và Chùa Bộc. Vì vậy trong Chương này, ga Kim Liên chưa được cập nhật và Điều tra Phỏng vấn không được thực hiện tại khu vực ga này

Hình 3.1.1 Hiện trạng sử dụng đất của các khu vực nhà ga tại Tuyến UMRT 1 và 2



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

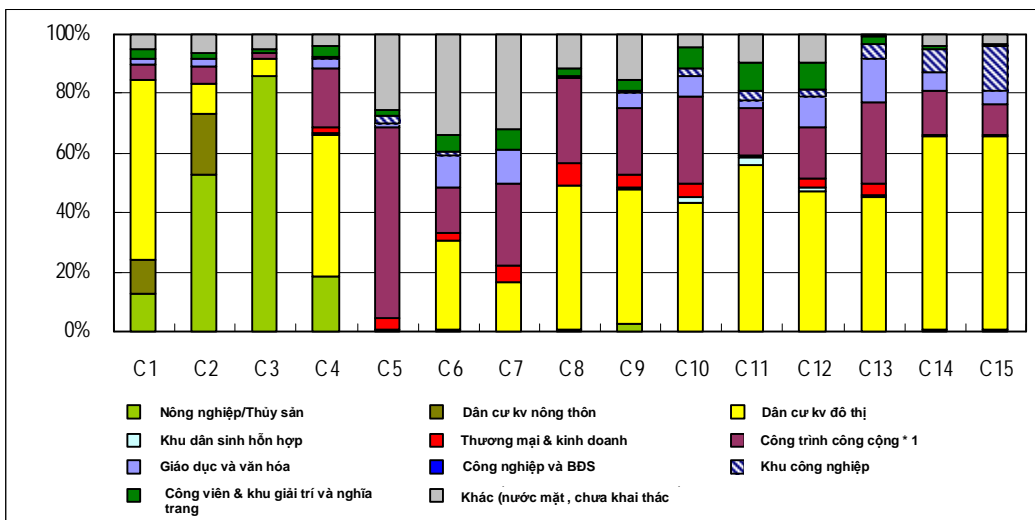
Hình 3.1.2 Hiện trạng sử dụng đất của khu vực nhà ga Tuyến 1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: V1 = Yên Viên, V2 = Cầu Đuống, V3 = Đức Giang, V4 = Gia Lâm, V5 = Bắc cầu Long Biên, V6 = Nam cầu Long Biên, V7 = Phùng Hưng, V8 = Hà Nội, V9 = C.V Thống Nhất, V10 = B.V Bạch Mai, V11 = Phương Liệt, V12 = Giáp Bát, V13 = Hoàng Liệt, V14 = Văn Điển, V15 = Vĩnh Quỳnh, V16 = Ngọc Hồi.

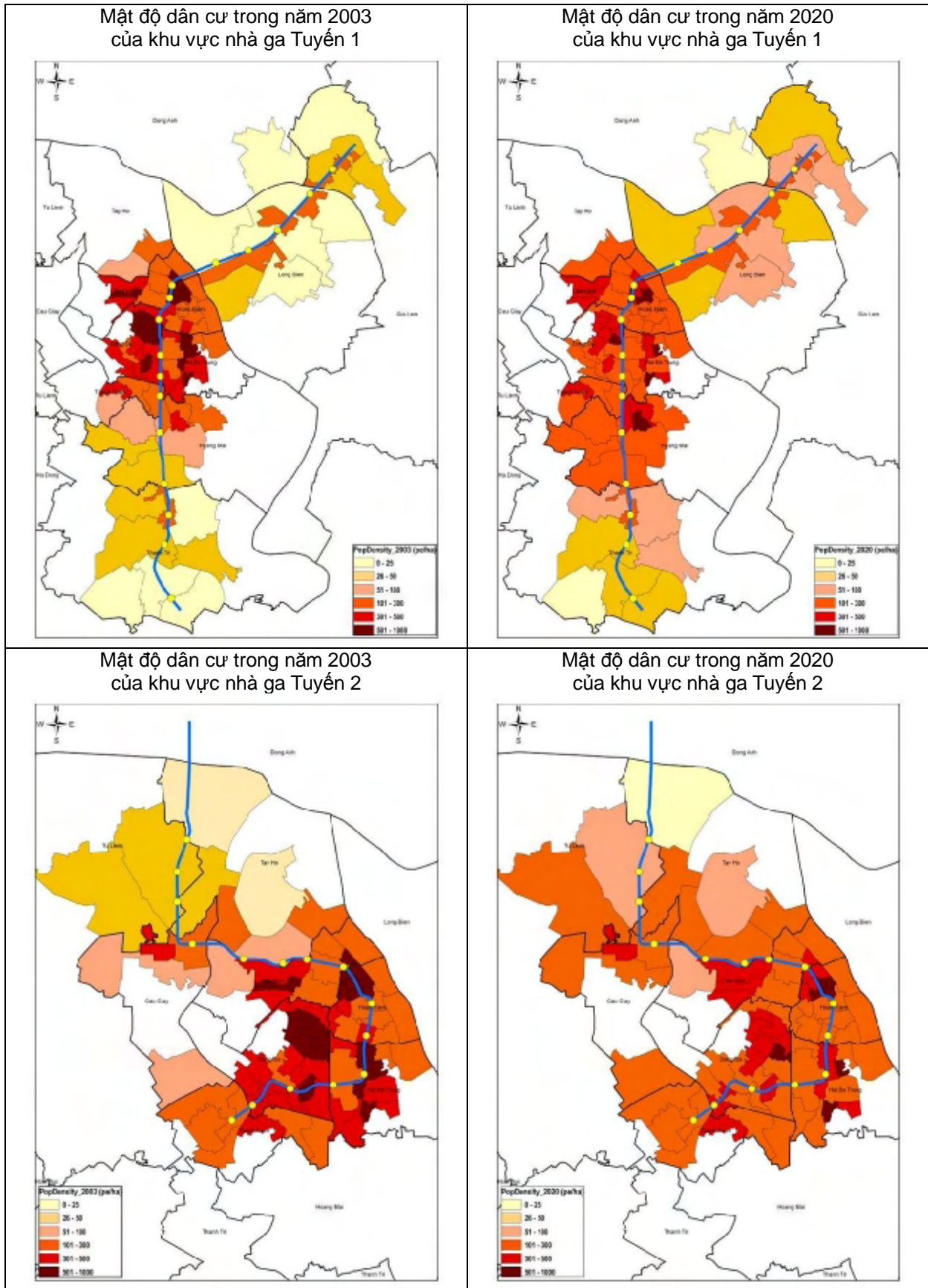
Hình 3.1.3 Hiện trạng sử dụng đất của khu vực nhà ga Tuyến 2



Nguồn: Đoàn Dự án JICA

Chú thích: C1 = Nam Thăng Long, C2 = Ngoại Giao Đoàn, C3 = Tây Hồ Tây, C4 = Bưởi, C5 = Quán Ngựa, C6 = Bách Thảo, C7 = Hồ Tây, C8 = Hàng Đậu, C9 = Hồ Hoàn Kiếm, C10 = Trần Hưng Đạo, C11 = Cầu Dền, C12 = Bách Khoa, C13 = Chùa Bộc, C14 = Ngã Tư Sở, C15 = Thượng Đình.

Hình 3.1.4 Mật độ dân cư tại các khu vực nhà ga trong năm 2003 và 2020



Nguồn: HAIDEP