

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

4.1 Vị trí và hướng tuyến các nhà ga

4.1.1 Rà soát vị trí các ga và hướng tuyến trong NCKT Tuyến 1

1) Tổng hợp các vấn đề của các ga trong Tuyến UMRT 1

401 Mặc dù kế hoạch phát triển cho 16 nhà ga (giai đoạn 1 và giai đoạn 2) của Tuyến UMRT 1 sẽ được lập theo các vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch hay cố định trong nghiên cứu khả thi¹, coi đó là cơ sở quy hoạch, nhưng tất cả các vị trí nhà ga và một số hướng tuyến cũng đã được rà soát theo một số các tiêu chí cần xét khi phát triển khu vực nhà ga, thể hiện dưới đây. Bảng 4.1.1 thể hiện các vấn đề chính của 16 nhà ga Tuyến UMRT 1 theo ba tiêu chí cần có để phát triển tốt khu vực nhà ga.

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

Bảng 4.1.1 Các vấn đề về vị trí Tuyến UMRT 1

Ga trên tuyến UMRT 1	Giai đoạn	Cự ly (km)	Các vấn đề về phát triển nhà ga liên quan tới vị trí và hướng tuyến đã quy hoạch		
			Khả năng trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực
V1. Yên Viên	II	0.0	--	• Tạo điều kiện sử dụng đất nông nghiệp ở phía bắc	• Cần cải tạo làng ở phía trước nhà ga
V2. Cầu Đuống	II	1.7	--	--	--
V3. Đức Giang	II	2.0	--	--	--
V4. Gia Lâm	I	1.7	--	--	--
V5. Bắc Cầu Long Biên	I	1.4	• Đường tiếp cận đã quy hoạch	• Phối hợp với dự án phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy	• Bảo tồn khu phố cổ và cầu Long Biên
V6. Nam Cầu Long Biên	I	2.0	• Nối với ga C8 (Hàng Đậu) của Tuyến 2	• Nâng cao tính hấp dẫn của khu phố cổ và môi trường cầu Long Biên	
V7. Phùng Hưng	I	1.1	--	--	--
V8. Hà Nội	I	1.2	• Nối với nhà ga của tuyến 3	• Trung tâm đô thị mới, cửa ngõ của Hà Nội	• Bảo tồn hợp lý nhà ga Hà Nội hiện tại
V9. C.V. Thống Nhất	I	1.6	• Nối với ga C12 (Bách Khoa) của Tuyến 2	• Không gian mở hấp dẫn, một trong những nút giao quan trọng	--
V10. B.V. Bạch Mai	I	0.9	--	--	--
V11. Phương Liệt	I	0.9	--	--	--
V12. Giáp Bát	I	1.5	• Nối với bến xe phía nam	• Hải hòa với dự án phát triển đô thị mới (Đầm Đồi)	--
V13. Hoàng Liệt	II	2.5	--	• Hải hòa với dự án phát triển đô thị mới	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch
V14. Văn Điển	II	1.4	--	--	--
V15. Vinh Quỳnh	II	1.4	--	• Hải hòa với dự án phát triển đô thị mới (Đầm Đồi)	• Tạo khoảng cách với khu dân cư phía trước nhà ga quy hoạch
V16. Ngọc Hồi	I	2.8	• Nối với nhà ga đường sắt cao tốc	• (Hải hòa với dự án phát triển đô thị mới)	--

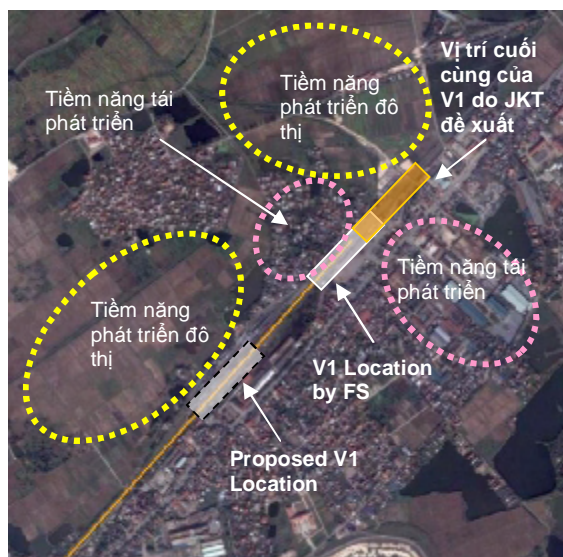
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường sắt trên cao (Ngọc Hồi – Yên Viên), 2007, được Thủ tướng Chính phủ thông qua

2) Ga Yên Viên (V1: Giai đoạn II)

402 Khu vực xác định cho ga Yên Viên dự kiến sẽ đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển đô thị ở Hà Nội với nhiều mục đích khác nhau, bao gồm trung tâm logistics, các khu vực dân cư mới, đầu mối giao thông gắn kết với tuyến đường sắt vành đai và dự án đường bộ QL1. Do đó, căn cứ vào vị trí trong NCKT, Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất vị trí khác và so sánh, đánh giá với vị trí trong NCKT, thể hiện trong Hình 4.1.1.

Hình 4.1.1 Hai phương án và kết luận về vị trí cho ga Yên Viên (V1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

403 Mặc dù Đoàn Nghiên cứu JICA đã nghiên cứu và kiến nghị dịch chuyển vị trí nhà ga về phía tây nam để tạo điều kiện phát triển cho khu vực nhà ga, nhưng điều kiện kỹ thuật đã được thay đổi trong nghiên cứu thiết kế kỹ thuật của Nhóm thiết kế chi tiết (Công ty JKT thiết kế Tuyến UMRT 1) căn cứ vào độ cao nền đường của tuyến đường sắt quy hoạch. Quyết định cuối cùng là ga Yên Viên được đẩy lên phía đông bắc (xem Hình 4.1.1) chứ không phải là vị trí đề xuất hay vị trí trong NCKT do những vấn đề về kỹ thuật (điều kiện taluy, khai thác, khoảng cách tới đoạn cong v.v.).

3) Ga Gia Lâm (V4: Giai đoạn I)

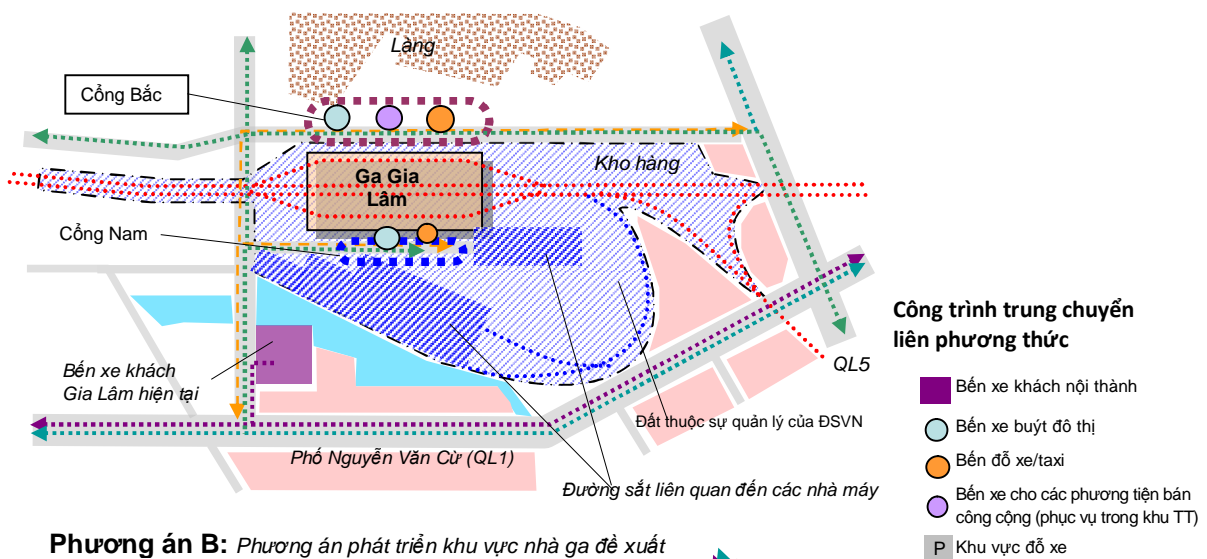
404 Ga Gia Lâm, theo quy hoạch trong NCKT, nằm cạnh một khu phân xưởng lớn của ngành đường sắt, còn hai công trình trung chuyển phía tây và đông nhà ga lại bị kẹp giữa làng và các nhà máy ở đó. Mặc dù ở khu vực nhà ga còn có Bến xe khách Gia Lâm nhưng NCKT này không tính tới việc kết nối từ nhà ga UMRT với bến xe này do đó vẫn giữ lại vị trí hiện nay (cách nhà ga 360m) của bến xe khách.

405 Ga Gia Lâm có vai trò quan trọng trên 2 phương diện: (i) ga đóng vai trò là cửa ngõ của Hà Nội đối với tàu khách liên tỉnh, và (ii) sẽ là trung tâm tăng trưởng nhanh cho khu vực đô thị Long Biên. Điều này đồng nghĩa với việc ga này sẽ được sử dụng nhiều cho đường sắt liên tỉnh và cả hành khách đô thị cũng như có nhiều tiềm năng phát triển đô thị tại và quanh nhà ga. Để đóng vai trò là một trung tâm đô thị thì nhà ga và khu vực xung quanh nhà ga cần được quy hoạch một cách toàn diện. Trên cơ sở đó Đoàn Nghiên cứu đã đề xuất một phương án phát triển nữa để tiến hành so sánh và đánh giá theo những tiêu chí như sau:

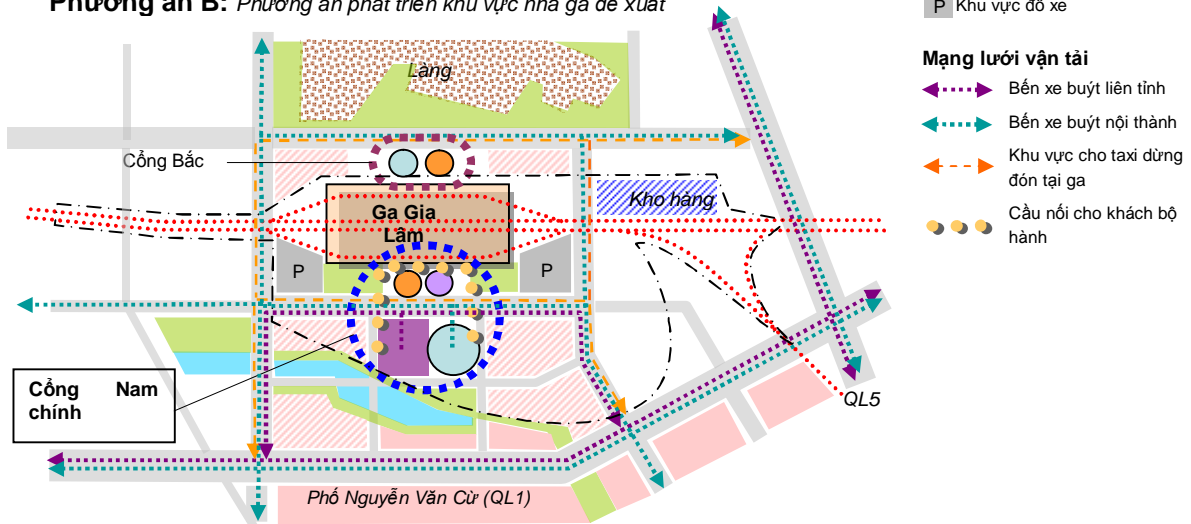
- (i) Các công trình trung chuyển liên phương thức hiệu quả, bao gồm khả năng tiếp cận bến xe khách liên tỉnh Gia Lâm.
- (ii) Mạng lưới giao thông đường bộ hiệu quả tại khu vực nhà ga để kết nối với các tuyến đường chính (QL1 và QL5).
- (iii) Sử dụng đất và bố trí dịch vụ hiệu quả tại khu vực nhà ga để khuyến khích phát triển thương mại và kinh doanh
- (iv) Giảm thiểu tác động tiêu cực đối với cư dân hiện tại từ việc xây dựng nhà ga và các công trình có liên quan.
- (v) Cảnh quan hấp dẫn cho khu vực cửa ngõ trung tâm đô thị Long Biên.

Hình 4.1.2 Các phương án phát triển khu vực Ga Gia Lâm (V4)

Phương án A: Tuyến UMRT 1 và nhà ga quy hoạch trong Nghiên cứu Khả thi



Phương án B: Phương án phát triển khu vực nhà ga đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

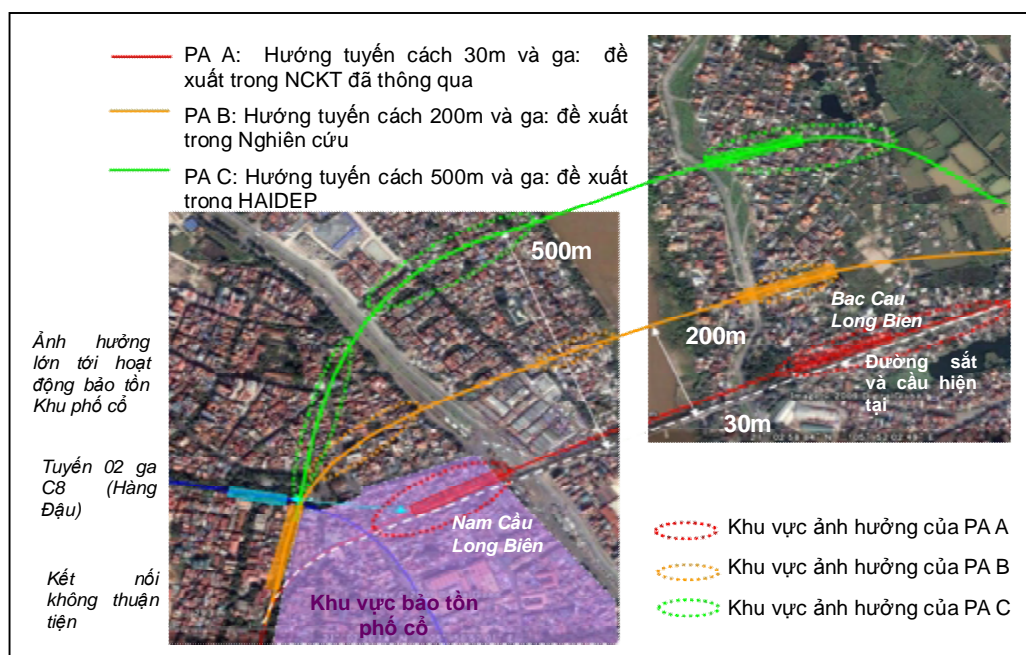
406 Mặc dù vị trí của ga Gia Lâm trong NCKT không cần phải thay đổi nhưng phương án B phù hợp hơn cho việc phát triển khu vực nhà ga khi xét về lâu dài và tính gắn kết. Do đó quá trình phát triển cần được chia làm nhiều giai đoạn, có cân nhắc tới khung thời gian di dời các nhà máy lớn ở đây. Có thể cần có một chương trình di dời công trình đường sắt, và trong khi thực hiện chương trình di dời thì các công trình trung chuyển ở phía bắc nhà ga (đối diện với khu vực nhà máy trên) sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phục vụ hành khách.

- (i) Phát triển đường tiếp cận và dịch vụ xe buýt gom khách (ngắn hạn) tại các điểm có không gian phù hợp.
- (ii) Di dời các nhà máy (trung hạn)
- (iii) Phát triển các công trình liên phương thức, bao gồm bến xe buýt liên tỉnh, phát triển thương mại, kinh doanh sử dụng đất sau khi di dời nhà máy (trung – dài hạn).

4) Hướng tuyến đoạn vượt sông Hồng và vị trí các ga liên quan (V5/V6, Giai đoạn I)

407 Nghiên cứu này đã đưa ra các phương án vị trí mới cho cầu đường sắt Tuyến UMRT 1 trên cơ sở cân nhắc về tính thuận tiện khi chuyển đổi phương thức (nối với ga C8 của Tuyến UMRT 2), cảnh quan lịch sử cầu Long Biên và Khu Phố cổ, điều kiện dòng chảy của sông và các vấn đề về tái định cư. Sau khi so sánh toàn diện các phương án, Đoàn Nghiên cứu JICA đã đề xuất hướng tuyến mới cách cầu Long Biên hiện có khoảng 200m.

Hình 4.1.3 Vị trí hướng tuyến mới của tuyến UMRT 1 đoạn vượt sông Hồng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

408 Sau khi Đoàn Nghiên cứu đã kiến nghị với Ban Chỉ đạo hai đặc điểm nổi trội của Phương án B so với Phương án A và C (xem Bảng 4.1.2) thì Chính phủ đã thống nhất cầu đường sắt UMRT mới sẽ cách cầu Long Biên hiện có khoảng 200m về phía bắc (Phương án B), mặc dù điều này đòi hỏi phải nghiên cứu tiếp vị trí ga V5 (Bắc Cầu Long Biên) và V6 Nam Cầu Long Biên trên cơ sở phối hợp giữa các bên liên quan (TCT ĐSVN, Ban Dự án Đường sắt Đô thị và các cơ quan hữu quan).

- (i) Tuyến đường sắt UMRT 1, với phương án B, có thể đảm bảo được cảnh quan của sông Hồng và không gây ra tác động tiêu cực đối với cảnh quan cầu Long Biên.
- (ii) Theo phương án B, có thể đảm bảo gắn kết các ga của Tuyến 1 và 2, tạo điều kiện trung chuyển thuận lợi cho hành khách giữa hai tuyến, nâng cao khả năng phát triển đô thị tại và quanh nhà ga.
- (iii) Theo phương án B, sẽ không phải tái định cư hộ dân nào trong khu bảo tồn khu phố cổ là nơi có nhiều di sản văn hóa phải bảo vệ. Còn đối với phương án A thì phần phía bắc của khu phố cổ sẽ bị ảnh hưởng mạnh mẽ.
- (iv) Với phương án B, sẽ không có tác động tiêu cực nào đối với dòng chảy sông Hồng và môi trường, trong khi phương án A gây ra một số vấn đề nhất định.
- (v) Khó có thể dịch chuyển ga C8 tuyến 2 để gần hơn với ga V6 do gặp một số vấn đề kỹ thuật (đoạn cong, đoạn đi xuống ngầm để tránh tác động tiêu cực với khu phố cổ do công trình đường sắt và chấn động gây ra).
- (vi) Tăng chi phí xây dựng không nhiều (chỉ 2%) so với phương án A trong khi lợi ích mang lại so với phương án A lại cao hơn nhiều.

Bảng 4.1.2 Đánh giá các phương án về vị trí cầu UMRT và nhà ga liên quan

Tiêu chí đánh giá		Phương án A (NCKT đã thông qua)	Phương án B (đề xuất)	Phương án C (HAIDEP)	
Khoảng cách từ cầu Long Biên hiện tại		30 m	200m	500m	
Ảnh hưởng về cảnh quan đối với cầu Long Biên		Tiêu cực	Tích cực	Tích cực	
Vận tải	Gắn kết ga của tuyến 1 và tuyến 2	Tách biệt (370m*)	Gắn hết hoàn toàn	Gắn kết hoàn toàn	
	Cự ly giữa bến xe Long Biên và nhà ga	180 m	370 m	370 m	
Văn hóa xã hội	Tái định cư (số hộ)	Khu phố cổ	không	không	
		Bắc Long Biên	khoảng 60	khoảng 110	khoảng 450
		Nam Long Biên	khoảng 10	khoảng 30	khoảng 50
	Tổng	khoảng 150	khoảng 140	khoảng 500	
Tác động tới khu phố cổ		Tiêu cực	không	không	
Tác động tới dòng chảy và môi trường		Tiêu cực	không	không	
Tác động đối với dự án UMRT	Chiều dài cầu chính (trừ phần cầu dẫn)	Xấp xỉ 1.335 m	Xấp xỉ 1.375 m	Xấp xỉ 1.395 m	
	Chiều dài tuyến (tính cả các đoạn có cầu)	Xấp xỉ 3.300 m	Xấp xỉ 3.400 m	Xấp xỉ 3.850 m	
	Tỷ lệ chi phí xây dựng	100,0	102,1	107,9	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

409 Chính phủ đã đưa ra quyết định cuối cùng trong Thông báo số 200/TT-VPCP ngày 15 tháng 7 năm 2010 đồng ý với phương án vị trí cầu đường sắt qua sông Hồng cách cầu Long Biên hiện nay 186 m.

5) Ga Nam Cầu Long Biên (V6, Giai đoạn I)

410 Song song với việc thảo luận về hướng tuyến đường sắt vượt sông Hồng, các phương án vị trí ga Nam Cầu Long Biên (ga V6 của Tuyến 1) cũng đã được thảo luận. Có 3 phương án đề xuất của Đoàn Nghiên cứu HAIMUD, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (dựa trên Thiết kế chi tiết Tuyến 1) và Nghiên cứu khả thi.

- (i) Phương án A do HAIMUD đề xuất: Vị trí ga Nam Cầu Long Biên gần với ga Hàng Đậu (ga C8 của tuyến 2) nhằm ưu tiên đảm bảo thuận lợi cho hành khách chuyển đổi giữa các tuyến UMRT.

- (ii) Phương án B do Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam đề xuất: vị trí ga Nam Cầu Long Biên nằm phía trên trạm trung chuyển xe buýt trên đê Yên Phụ (đường đê sông Hồng) nhằm ưu tiên đảm bảo thuận tiện cho hành khách của tuyến UMRT1 và hành khách đi xe buýt tại bến xe Long Biên nằm trên đê Yên Phụ.
- (iii) Phương án C là vị trí đề xuất trong Nghiên cứu khả thi đã được phê duyệt, chưa chú ý tới việc đảm bảo thuận tiện cho hành khách trong việc chuyển đổi các phương thức.

Hình 4.1.4 Các phương án vị trí ga Nam Cầu Long Biên (V6)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 411 Về tác động tới cảnh quan, có nhiều ý kiến khác nhau giữa các bên liên quan.
- (i) Do vị trí của Phương án A là nằm về phía Tây Bắc Khu Phố cổ nên không tác động trực tiếp tới cảnh quan của Cầu Long Biên. Có 2 loại tác động khác nhau tới Khu Phố cổ: (a) Xây dựng ga trên cao mới nhằm tạo nên hình ảnh mới của Khu Phố cổ (tác động tích cực) và (b) kết cấu lớn có thể phá vỡ hình ảnh truyền thống của Khu Phố cổ (tác động tiêu cực).
 - (ii) Phương án B đề xuất ga nằm gần cầu Long Biên: Có 2 tác động cần xem xét: (a) người sử dụng ga có thể tận hưởng cảnh quan của cầu Long Biên (tác động tích cực) và (b) ga trên cao sẽ cản trở tầm nhìn của cầu Long Biên (tác động tiêu cực)
- 412 Về giải phóng mặt bằng và tái định cư, Phương án B có thuận lợi hơn về tái định cư do chỉ có chợ Long Biên quanh vị trí quy hoạch. Đối với Phương án A, cần tái thu hồi một số công trình gồm cả các công trình của quân đội và của tư nhân.

Bảng 4.1.3 Đánh giá các phương án quy hoạch cầu và ga liên quan của Tuyến UMRT 1 mới

Tiêu chí đánh giá		Phương án A (Đề xuất của HAIMUD)	Phương án B (Đề xuất của TCT ĐSVN)	Phương án C (NCKT đã phê duyệt)
Khoảng cách tới cầu Long Biên		Khoảng 200m	186 m	30 m
Khoảng cách tới ga Phùng Hưng (V7)		Khoảng 500 m	Khoảng 100 m	Khoảng 1.000m
Sự thuận tiện cho chuyển đổi phương thức (khoảng cách tới các nút khác)	Tới ga Hàng Đậu của tuyến 2 (C8)	Kết nối trực tiếp bằng hầm ngầm (khoảng 100 m)	Kết nối với ga cho người đi bộ bằng cầu cạn (khoảng 300m)	Chưa xem xét đầy đủ (khoảng 200m)
	Tới bến xe Long Biên	Kết nối với ga cho người đi bộ thông qua cầu cạn (khoảng 300m)	Kết nối trực tiếp	Đi bộ dọc phố Yên Phụ (khoảng 150 m)
Cảnh quan	Tác động tới cầu Long Biên	Không tác động	Có tác động	Tác động tiêu cực
	Tác động tới Khu Phố cổ	Có tác động	Không tác động	Không tác động
Giải phóng mặt bằng và tái định cư		Khoảng 30 công trình, gồm cả các công trình của quân đội và tư nhân	Một phần của chợ Long Biên	Khoảng 50 công trình

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

413 Tại cuộc họp Ban Chỉ đạo về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng tổ chức ngày 22 tháng 9 năm 2010, Trưởng Ban Chỉ đạo đã chỉ đạo ưu tiên đảm bảo thuận lợi cho việc chuyển đổi phương tiện vận chuyển của hành khách trong quy hoạch vị trí ga. Do đó, Ban Chỉ đạo ủng hộ Phương án A. Tuy nhiên, vấn đề này sẽ được các cơ quan hữu quan thảo luận kỹ hơn và sẽ đưa ra quyết định cuối cùng trong cuộc họp chung giữa UBND TP Hà Nội và Bộ GTVT.

414 Ngày 17/11/2010, UBND thành phố Hà Nội đã họp thảo luận với Bộ GTVT về hướng tuyến và vị trí ga trên tuyến UMRT 1, giai đoạn 1. Theo thông báo kết luận, đã chọn Phương án A vị trí ga Nam Cầu Long Biên như HAIMUD đề xuất. Do vị trí ga Phùng Hưng (V7) quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6) nên đã quyết định bỏ ga Phùng Hưng (V7).

6) Ga Hà Nội (V8: Giai đoạn I)

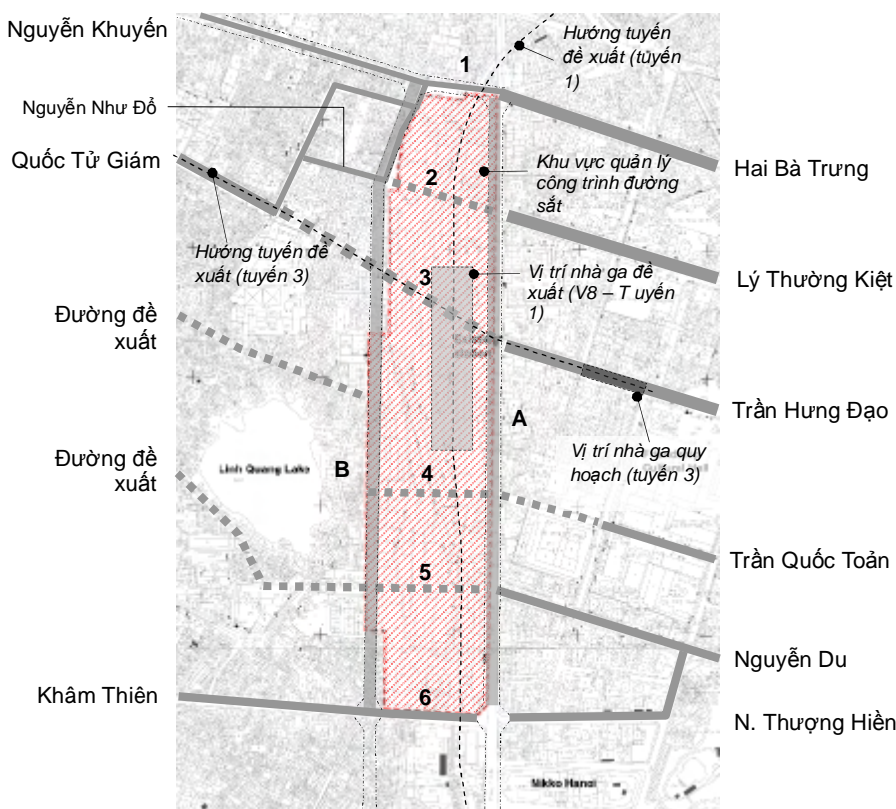
415 Khu vực ga Hà Nội có nhiều cơ hội thực hiện tái phát triển ở khu vực ga thành các trung tâm đô thị sau khi đã cải tạo khu vực hệ thống đường sắt hiện tại và chuyển đổi mục đích sử dụng đất của khu vực công trình đường sắt sang phát triển đô thị. Khi khu vực công trình đường sắt hiện nay được quy hoạch thành khu vực phát triển đô thị thì vấn đề chính là phải kết nối được các đoạn đường bộ còn thiếu (xem Hình 4.1.5) để hợp thành mạng lưới đường bộ của Hà Nội và đảm bảo khả năng trung chuyển với nhà ga của Tuyến UMRT 3, có cân nhắc tới thiết kế đô thị phù hợp và hấp dẫn của một trong những cửa ngõ đường sắt quan trọng nhất thành phố.

Bảng 4.1.4 Các đoạn đường bộ còn thiếu cần có để đảm bảo phát triển khu vực nhà ga

Kết nối đường bộ đông – tây					
Đường đô thị phía tây		Đoạn còn thiếu		Đường đô thị phía đông	
Tên phố	Rộng	Cản trở	Dài	Tên phố	Rộng
Nguyễn Khuyến	12 m	1. không (đã nối)	0 m	Hai Bà Trưng	24 m
Nguyễn Như Đỗ	8 m	2. Công trình/đường sắt	100 m	Lý Thường Kiệt	22 m
Quốc Tử Giám	16 m	3. Công trình/đường sắt	360 m	Trần Hưng Đạo	22 m
Không có đường	--	4. Công trình/đường sắt	360 m	Trần Quốc Toản	12 m
Không có đường	--	5. Công trình/đường sắt	150 m	Nguyễn Du	16 m
Khâm Thiên	16 m	6. không (đã nối)	0 m	Nguyễn Thượng Hiền	16 m
Kết nối đường bộ bắc - nam					
A. Lê Duẩn	16m	Mở rộng lên 30m (NCKT Tuyến 1)			
B. Đường mới	--	Chiều rộng quy hoạch 30m			

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.1.5 Đường bộ hiện có và các nhà ga đã quy hoạch cho khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

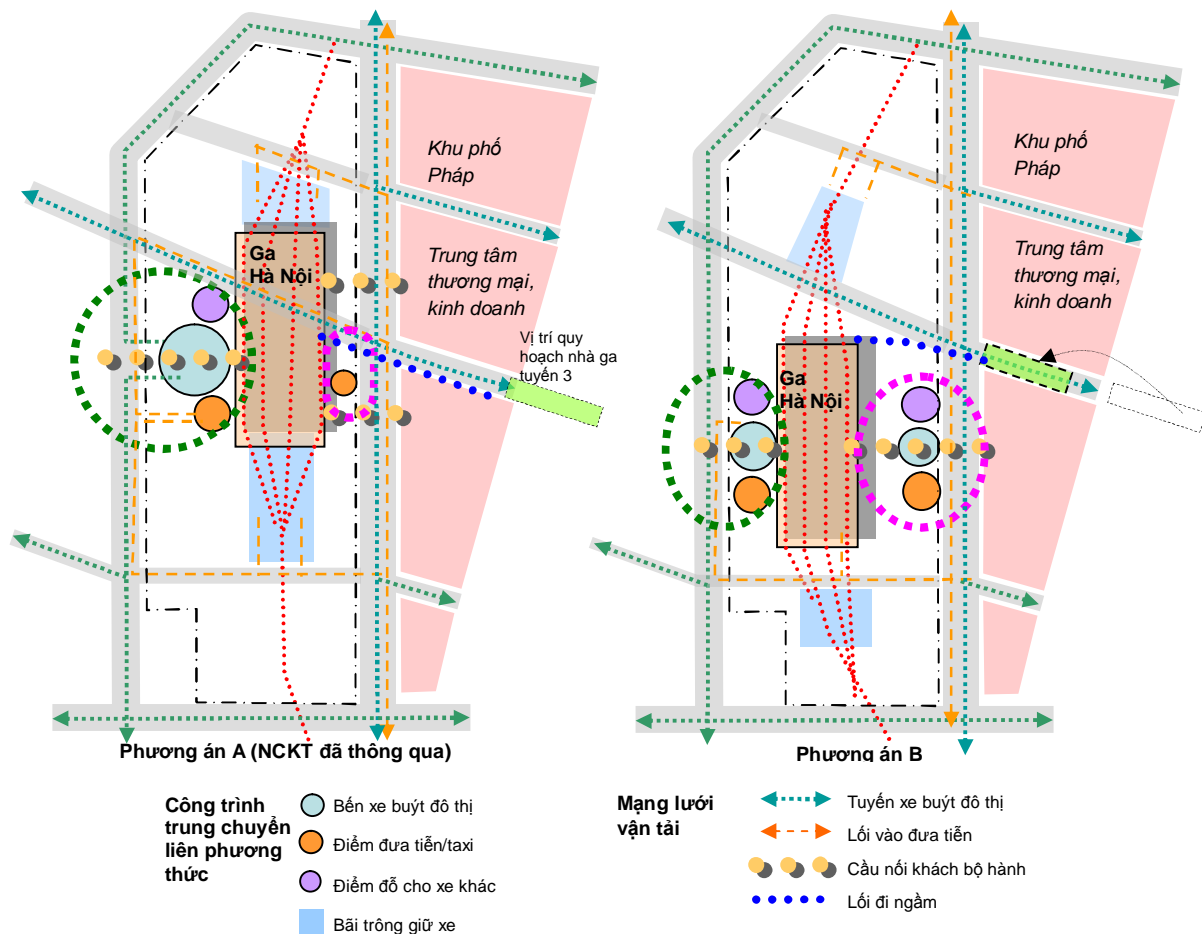
416 Khi tính tới khả năng kết nối và điều kiện gắn kết cho phát triển đô thị khu vực nhà ga nhằm tạo điều kiện tiếp cận tối đa và thuận lợi cho người sử dụng thì vị trí nhà ga cần được quy hoạch căn trọng trên cơ sở (i) khả năng kết nối giữa các ga Tuyến 1 và Tuyến 3, (ii) phát triển các đoạn tuyến còn thiếu trên mạng lưới đường bộ Hà Nội (đặc biệt là đông – tây), (iii) vị trí của các công trình liên phương thức, (iv) cảnh quan nhà ga và khu vực xung quanh, (v) thiết kế các khu vực phát triển đô thị, và (vi) vấn đề kỹ thuật của các công trình cầu vượt đường bộ. Sau đây là hai phương án vị trí nhà ga để so sánh và đánh giá (Bảng 4.1.5 và Hình 4.1.6).

Bảng 4.1.5 Đánh giá các phương án ga Hà Nội

Các tiêu chí phát triển		Phương án A	Phương án B
Gắn kết giữa Tuyến 1 và Tuyến 3		i	l
Mạng lưới vận tải đường bộ phù hợp	Nối tới QL1 (đường Lê Duẩn)	i	l
	Nối tới các đường chính trong trung tâm	i	l
	Nối tới mạng lưới đường đi bộ hiện có	i	l
Công trình trung chuyển liên phương thức hiệu quả	Hình thành nhờ có thể bố trí đất	l	l
	Có thể xây dựng mạng lưới xe buýt gom khách	i	l
	Phân bố giao thông trên QL1	l	i
Tác động phát triển	Cơ hội cải thiện môi trường sống	l	i
	Cơ hội tái phát triển khu vực kinh doanh	l	l
Tác động tới cảnh quan	Mặt tiền nhà ga trên trục chính đô thị	i	l
	Cơ hội có nhiều trục cảnh quan	i	l
Đánh giá chung		i	l

Chú giải: l = Rất phù hợp hoặc có nhiều tiềm năng, i = giá trị trung bình, - = giá trị, tiềm năng thấp
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.1.6 Hai phương án vị trí ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

417 Qua so sánh cho thấy Phương án B tốt hơn Phương án A với những lý do sau (xem Bảng 4.1.5). Ban Chỉ đạo đã yêu cầu nghiên cứu điều chỉnh vị trí của cả hai nhà ga (V9 và ga của tuyến 3) trên cơ sở có phối hợp chặt chẽ với các bên liên quan (TCT ĐSVN, Ban dự án ĐSĐT và các bên liên quan).

- (i) Phương án B sẽ đảm bảo điều kiện tiếp cận dễ dàng, linh hoạt và bình đẳng cho các dịch vụ gom khách từ cả phía đông và tây nhà ga.
- (ii) Hình dạng đất trong Phương án B có thể tạo cơ hội tốt cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư có được khả năng tiếp cận các tuyến đường chính, kể cả đường Lê Duẩn.
- (iii) Vị trí đề xuất của ga Tuyến 3 dịch về phía Tuyến 1 sẽ tạo điều kiện trung chuyển tốt hơn giữa hai ga
- (iv) Trong phương án B, các khu vực trước nhà ga có thể tạo được cảnh quan đẹp cho cửa ngõ Hà Nội kết hợp với cảnh quan đường Lê Duẩn tạo thành các trục quan trọng cho thành phố.
- (v) Ga Hà Nội có thể tránh được kiểu kết cấu công trình kéo dài để vượt qua được đường đề xuất (đặc biệt là đường Trần Hưng Đạo kéo dài) là vấn đề ảnh hưởng tới giải pháp kỹ thuật và làm tăng chi phí.

7) Ga C.V. Thống Nhất (V9: Giai đoạn I)

418 Ga C.V. Thống Nhất quy hoạch được bố trí ở phía đầu phía bắc ga Bách Khoa trong NCKT. Các vấn đề phát triển chính là (i) đảm bảo điều kiện kết nối giữa hai ga thì cần dịch ga V9 về gần ga C12, và (ii) tạo dựng một không gian đầu mối đô thị hấp dẫn với lối đi bộ thuận tiện và không gian mở, có cân nhắc tới thiết kế đô thị sao cho đảm bảo đây là một trong những đầu mối đô thị quan trọng nhất kết hợp với công viên và Đại học Bách Khoa.

419 Kiến nghị chuyển dịch ga V9 khoảng 100m về phía nam từ vị trí trong NCKT để nằm gần ga C6 và nút giao thông trên đường Đại Cồ Việt. Ngoài ra, kiến nghị tái phát triển một ô phố gần nhà ga để tạo hình ảnh và cảnh quan tốt cho ga C.V. Thống Nhất một cách hài hòa với công viên Thống Nhất là nơi mật độ dân cư thuộc nhóm cao nhất thành phố Hà Nội và điều kiện sống không đảm bảo do thiếu đường, công trình nhà ở xuống cấp và thiếu các công trình đô thị, v.v.

Hình 4.1.7 Đề xuất điều chỉnh vị trí Ga C.V. Thống Nhất (V9)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

8) Ga Giáp Bát (V12: Giai đoạn I)

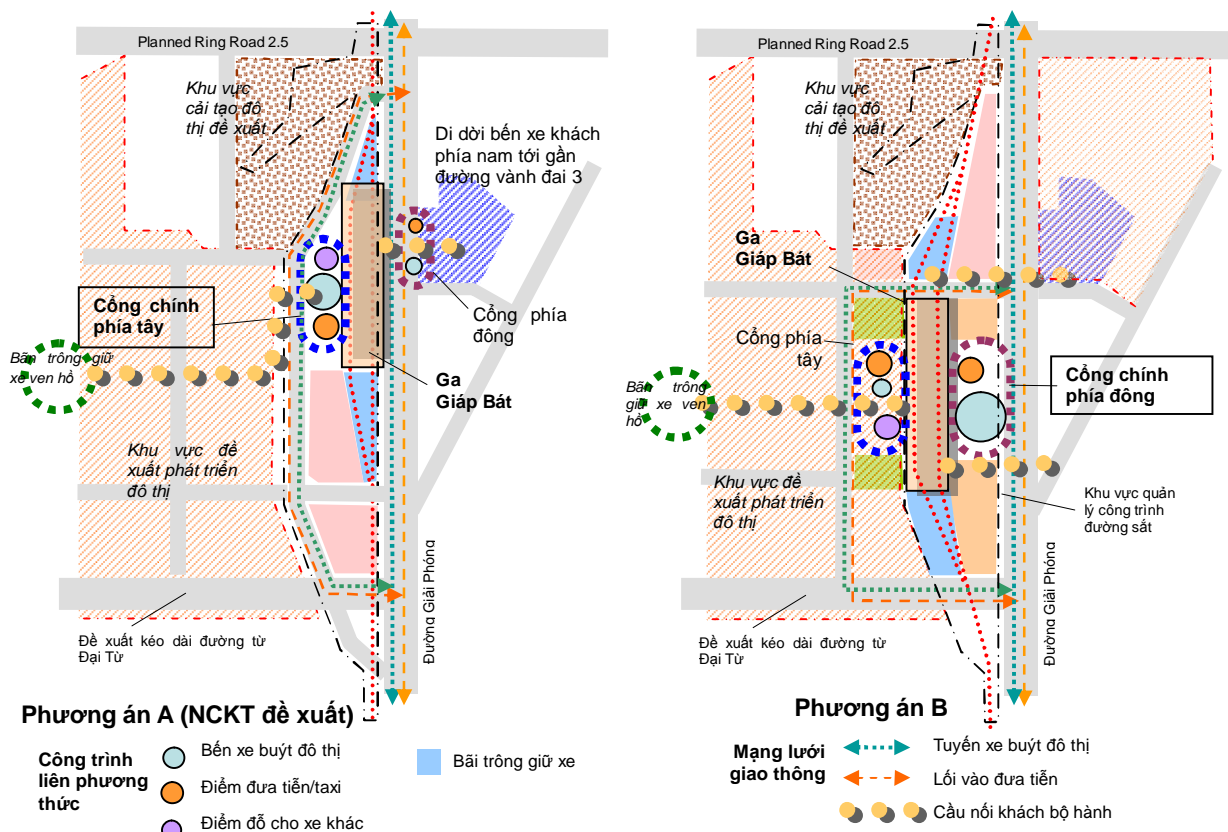
420 Ga Giáp Bát, trong NCKT, được bố trí nằm sát đường Giải Phóng (QL1) ở phía bắc khu vực đường sắt và nằm sát Bến xe khách phía nam (tương lai sẽ di dời tới nút giao giữa QL1 và đường VĐ3). Chức năng của nhà ga đường sắt hiện nay (ga lập tàu, đề-pô) sẽ được chuyển sang khu vực ga Ngọc Hồi.

421 Ga Giáp Bát và khu vực ga dự kiến sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển một trong những trung tâm đô thị ở phía nam Hà Nội trên cơ sở sử dụng khu đất để lại của đường sắt và các khu đất trống và hồ tiềm năng khác ở cạnh nhà ga.

422 Có hai phương án về phát triển khu vực nhà ga là Phương án A (NCKT) và Phương án B (do Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất vị trí ga) và được thể hiện trong Hình 4.1.8, đánh giá dựa theo các tiêu chí sau đây:

- (i) Bố trí được một mạng lưới đường bộ hiệu quả tại khu vực nhà ga để kết nối với tuyến đường chính (đường Giải Phóng – QL1).
- (ii) Sử dụng đất và dịch vụ đô thị hiệu quả tại khu vực nhà ga để đảm bảo chức năng mong muốn của trung tâm đô thị phía nam của Hà Nội.
- (iii) Bố trí đủ không gian cho các cửa phía đông và phía tây nhà ga
- (iv) Tạo dựng cảnh quan hấp dẫn cho các cửa ngõ trung tâm đô thị phía nam Hà Nội

Hình 4.1.8 Hai phương án phát triển khu vực nhà ga Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

423 Phương án B về phát triển khu vực nhà ga là phù hợp và tốt cho việc phát triển đô thị tương lai, nhất quán với giải pháp kỹ thuật thiết kế đường sắt của Tư vấn thiết kế kỹ thuật JKT. Các ga khác trên Tuyến 1 có điều chỉnh về vị trí.

9) Điều chỉnh vị trí đối với các ga khác trên Tuyến 1

424 Có một số ga khác trên Tuyến 1 cần điều chỉnh một chút về vị trí. Lý do chính của việc điều chỉnh vị trí đã quy hoạch là để đảm bảo rằng các vị trí này (i) giảm thiểu được tác động tiêu cực tới cư dân địa phương, (ii) phát huy được các tiềm năng phát triển khu vực nhà ga thành đầu mối giao thông, (iii) gắn kết khu vực nhà ga với dịch vụ đường bộ và các dịch vụ đô thị hấp dẫn nhằm thu hút thêm hành khách cho UMRT. Do có các điều chỉnh nhỏ về vị trí của các nhà ga khác, các ga Cầu Đuống (V2), Phùng Hưng (V7), Hoàng Liệt (V13), Vĩnh Quỳnh (V15) cũng được đề xuất điều chỉnh vị trí. Bảng 4.1.6 và Hình 4.1.9 minh họa những điều chỉnh cần thiết về hướng tuyến và nhà ga.

Bảng 4.1.6 Các ga cần điều chỉnh vị trí để phát triển đô thị hiệu quả

Các ga tuyến UMRT 1	Giai đoạn	Điều chỉnh vị trí		Cơ sở điều chỉnh vị trí quy hoạch		Chú thích
		Cự ly (m) và hướng	Trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển đô thị khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực từ phát triển nhà ga	
V2. Cầu Đuống	II	260 (TN)	--	Phối hợp với đường tiếp cận các khu vực và dự án phát triển đô thị mới đã quy hoạch (Thuong Thanh và Việt Hưng)	Giữ khoảng cách giữa nhà ga với các nút giao lớn giữa đường và cầu quy hoạch	Đường và cầu quy hoạch cắt qua UMRT
V7. Phùng Hưng	I	40 (N)	--	Tái phát triển của phía bắc trên đường Lý Nam Đế thành phố bán đồ công nghệ thông tin	Bảo tồn khu phố cổ và đường Phùng Hưng	Đảm bảo cự ly phù hợp giữa các ga
V13. Hoàng Liệt	II	170 (B)	Bến xe khách liên tỉnh để xuất	Đảm bảo hài hòa giữa khu vực tái phát triển đề xuất (phía đông) và khu vực phát triển đô thị mới (phía tây)	Giảm thiểu yêu cầu tái định cư đối với khu vực phía trước nhà ga do tận dụng đất trống	--
V15. Vĩnh Quỳnh	II	60 (N)	Bố trí khu vực công trình trung chuyển phù hợp	Đảm bảo hài hòa với dự án phát triển đô thị mới	Giữ khoảng cách giữa ga và các khu dân cư	--

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.1.9 Các ga khác cần điều chỉnh để phát triển khu vực nhà ga hiệu quả



V2 Ga Cầu Đuống (Giai đoạn II)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



V7 Ga Phùng Hưng (Giai đoạn I)

Hình 4.1.10 Các ga khác cần có điều chỉnh để đảm bảo phát triển hiệu quả



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

10) Các cân nhắc đối với ga Ngọc Hồi (V16: Giai đoạn I)

425 Ga Ngọc Hồi quy hoạch (V16) là ga đầu mỗi phía nam thành phố của tuyến UMRT, được bố trí tại khu vực công trình đường sắt rộng. Xung quanh khu vực này hiện tại là các cơ sở công nghiệp (phía đông) và đất nông nghiệp (phía tây). Đây cũng là nơi trong quy hoạch chung của HAIDEP đề xuất phát triển khu công nghiệp kết hợp chức năng logistics để tận dụng lợi thế tại khu vực giao giữa trục đường giao thông chính với đường vành đai 4 và đường sắt vành đai.

426 Tuy nhiên, cũng có quy hoạch giao thông vận tải khác có bố trí phương án xây dựng nhà ga đường sắt cao tốc tại khu vực này. Trước những điều kiện quy hoạch có nhiều điểm còn chưa chắc chắn này, các vấn đề chính đặt ra là (i) phải đảm bảo khả năng trung chuyển tương lai (đường sắt cao tốc, liên tỉnh, đô thị) nếu đường sắt cao tốc dừng ở Ngọc Hồi, (ii) phát triển được các công trình liên phương thức hiệu quả, và (iii) phát triển khu vực đô thị hấp dẫn quanh nhà ga đầu cuối này.

427 Trên cơ sở khu vực công trình đường sắt quy hoạch, mô hình sử dụng đất công nghiệp/logistic tương lai và khả năng có ga đường sắt cao tốc, có thể thấy nhà ga này có thể gặp những bất lợi khiến môi trường đô thị không phù hợp để trở thành một ga hấp dẫn. Do đó, cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất hiện tại trong các khu công nghiệp cạnh ga quy hoạch thành đất thương mại/kinh doanh hay đất ở trừ khi có thể điều chỉnh vị trí của ga UMRT này và các ga khác, kể cả ga đường sắt cao tốc, tới khu vực phù hợp hơn bên ngoài khu vực đã quy hoạch hiện nay.

428 Kiến nghị khu vực công trình đường sắt phục vụ tàu UMRT và tàu liên tỉnh được mở rộng để có thể đáp ứng được đòi hỏi của đường sắt cao tốc trong tương lai, kể cả ga lập tàu có lợi thế về tập trung chức năng bảo trì và dịch vụ đường sắt.

11) Tổng hợp vị trí ga và hướng tuyến cho Tuyến UMRT 1

429 Bảng 4.1.7 tổng hợp vị trí các ga đề xuất kèm theo việc điều chỉnh hướng tuyến để nghiên cứu quy hoạch chi tiết và thiết kế đường sắt (biểu đồ chạy tàu, thiết kế chi tiết) do nhóm tư vấn xây dựng Tuyến 1 thực hiện².

Bảng 4.1.7 Điều chỉnh vị trí ga đề xuất và hướng tuyến cho Tuyến UMRT 1

Mã và tên ga	Cự ly		Giai đoạn	Điều chỉnh vị trí trong NCKT		
	Ban đầu	Đề xuất		Cự ly (m) và hướng	Điều chỉnh hướng tuyến	Tham khảo
V1. Yên Viên	0,0	-0,1	II	135 (đ) / 5 (b)	Kết hợp với thay đổi vị trí nhà ga	Đề xuất của JKT*
V2. Cầu Đuống	1,7	2,1	II	260 (n)	--	--
V3. Đức Giang	2,0	1,5	II	--	--	--
V4. Gia Lâm	1,7	1,7	I	45 (đ)	--	Đề xuất của JKT * bao gồm mở rộng ke ga
V5. Bắc Cầu Long Biên	1,4	1,6	I	175 (b) / 140 (t)	Kết hợp với dịch chuyển vị trí cầu đường sắt	Đề xuất của JKT*
V6. Nam Cầu Long Biên	2,0	2,5	I	90 (n) / 350 (t)		--
V7. Phùng Hưng	1,1	0,6	I	40 (n)	--	--
V8. Hà Nội	1,2	1,4	I	205 (n) / 30 (t)	Kết hợp với thay đổi vị trí nhà ga	Đề xuất của JKT*
V9. C.V. Thống Nhất	1,6	1,5	I	60 (n)	--	--
V10. B.V. Bạch Mai	0,9	0,9	I	--	--	--
V11. Phương Liệt	0,9	0,9	I	--	--	--
V12. Giáp Bát	1,5	1,6	I	135 (n) / 65 (t)	Kết hợp với thay đổi vị trí nhà ga	Đề xuất của JKT*
V13. Hoàng Liệt	2,5	2,2	II	170 (b)	--	--
V14. Văn Điển	1,4	1,1	II	--	--	--
V15. Vĩnh Quỳnh	1,4	1,4	II	60 (n)	--	--
V16. Ngọc Hồi	2,8	2,8	I	--	--	--

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: Hướng dịch chuyển cơ bản (b): bắc, (n): nam, (đ): đông, (t): tây

JKT: Hiệp hội dịch vụ tư vấn kỹ thuật JKT thực hiện dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (Tuyến 1), Giai đoạn 1

2) Hiệp hội dịch vụ tư vấn kỹ thuật JKT thực hiện dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (Tuyến 1), Giai đoạn 1.

4.1.2 Rà soát vị trí ga và hướng tuyến trong NCKT tuyến UMRT 2

1) Tổng hợp vấn đề của các ga tuyến UMRT 2

430 Với Tuyến UMRT 2 thì các đoạn đi ngầm trong cả giai đoạn 1 và giai đoạn 2 chiếm tới 85% tổng chiều dài (16,8km), một số vị trí trong 15 vị trí đề xuất xây dựng nhà ga (giai đoạn 1 và 2) cần phải điều chỉnh sau khi rà soát nghiên cứu khả thi.

431 Mặt khác, hướng tuyến giai đoạn 2 từ ga C10 (Trần Hưng Đạo) tới ga C15 (Thượng Đình) đã được Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội rà soát gần đây và hiện có nhiều phương án chưa được thống nhất. Ngoài ra, ga Kim Liên mới được đề xuất bổ sung giữa ga Bách Khoa và Chùa Bộc. Vậy có tổng cộng 16 ga trong đó 9 ga thuộc giai đoạn 1 và 7 ga thuộc giai đoạn 2 của Tuyến UMRT 2.

432 Bảng 4.1.8 thể hiện các vấn đề phát triển lớn của 16 ga Tuyến UMRT 2 theo ba tiêu chí về xây dựng khu vực nhà ga.

Bảng 4.1.8 Các vấn đề đối với vị trí của 16 ga Tuyến UMRT 2

Ga tuyến UMRT 2	Giai đoạn	Cự ly (km)	Các vấn đề phát triển của các vị trí ga			Chú thích
			Trung chuyển hiệu quả	Tạo điều kiện phát triển khu vực nhà ga	Giảm thiểu tác động tiêu cực	
C1. Nam T. Long	I	0,0	• Nối với bãi trông giữ xe đề xuất	--	--	--
C2. Ngoại Giao Đoàn	I	1,0	--	• Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	• Giảm thiểu thay đổi khu vực đô thị đã quy hoạch bằng cách bố trí công viên và cây xanh	Phối hợp với dự án phát triển đô thị (đang xây dựng)
C3. Tây Hồ Tây	I	0,9	• Nối với ga Tuyến 4 (BRT) và CAT đề xuất	• Đồng bộ các hoạt động phát triển đô thị	• Giảm thiểu thay đổi khu vực đô thị đã quy hoạch bằng cách bố trí công viên và cây xanh	Phối hợp với dự án phát triển đô thị
C4. Bưởi	I	1,6	• Nối với nút giao đường bộ đã quy hoạch	--	--	--
C5. Quán Ngua	I	1,7	• Nối với ga Tuyến 5	--	--	Phối hợp với dự án đường bộ đã quy hoạch (Hoàng Hoa Thám – Thụy Khê)
C6. Bách Thảo	I	1,3	--	--	--	
C7. Hồ Tây	I	0,7	--	• Vấn đề kế hoạch phát triển nhà quốc hội	--	
C8. Hàng Đậu	I	1,1	• Nối với ga V6 (Nam Cầu Long Biên)	• Đồng bộ với dự án công viên Hàng Đậu (bãi trông giữ xe ngầm)	--	--
C9. Hồ Hoàn Kiếm	I	1,5	• Nối với bến xe Bờ Hồ	• Đồng bộ với quy hoạch phát triển của công ty điện lực	• Giảm thiểu tác động tiêu cực đối với Đền Ngọc Sơn, Hồ Hoàn Kiếm	--
C10. Trần Hưng Đạo	I	1,0	• Nối với ga Tuyến 3	--	--	Nghiên cứu khả thi cho Giai đoạn 2 đang được BDAĐS ĐTHN và TEDI-South thực hiện. Ga Kim Liên mới được bổ sung
C11. Cầu Dền	2	1,0	--	--	--	
C12. Bách Khoa	2	1,2	• Nối với Tuyến 1 V9 (C.V. Thống Nhất)	--	--	
C13. Kim Liên	2		--	• Gắn kết với tái phát triển KTT Kim Liên	--	
C13. Chùa Bộc	2	1,4	--	--	--	
C14. Ngã Tư Sở	2	1,5	--	• Dự án xây dựng chợ	--	
C15. Thượng Đình	2	0,9	• Nối với ga Tuyến 2A	--	--	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

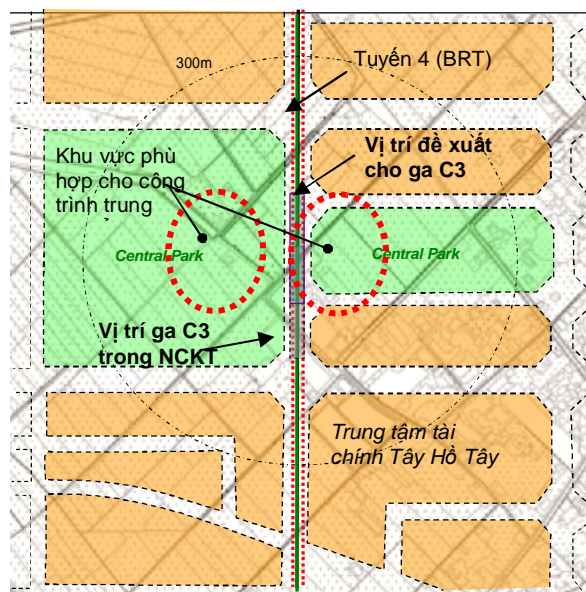
2) Ga Tây Hồ Tây (C3: Giai đoạn I)

433 Ga Tây Hồ Tây (C3) trong nghiên cứu khả thi được đặt trên tuyến đường đô thị huyết mạch giữa khu đô thị mới (dự án của Hàn Quốc) là một trong những trung tâm đô thị chính của Hà Nội bên cạnh dự án Tây Hồ Tây ở Từ Liêm là nơi đã quy hoạch Tuyến 4 trùng với Tuyến số 2.

434 Các vấn đề phát triển chính là (i) tạo dựng đầu mối giao thông phía bắc cho mạng lưới vận tải công cộng phía bắc Hà Nội, (ii) đảm bảo tính kết nối giữa hai ga Tuyến UMRT 2 và UMRT 4 bằng cách đặt hai ga ở vị trí gần nhau, và (iii) đặt trạm kiểm soát hàng không (ga hàng không) cho khu vực phía bắc Hà Nội.

435 Nhà ga này (Tuyến 4-BRT) theo đề xuất đặt dưới ga C3, ga này cũng phải điều chỉnh một chút về phía bắc (100m). Kết nối giữa hai ga này có thể được thực hiện bằng cầu thang bộ hoặc thang máy. Các công trình trung chuyển cho xe buýt gom khách và các phương tiện khác có thể bố trí ở không gian mở hoặc công viên cạnh ga C3.

Hình 4.1.11 Vị trí đề xuất cho Ga Tây Hồ Tây (C3)



3) Vị trí tiềm năng (ga tuyến 2) cho “ga hàng không”

436 Ga đầu mối hàng không (CAT) là nơi cung cấp dịch vụ chất lượng cao và đáng tin cậy cho hành khách hàng không sử dụng Tuyến UMRT 2 đi từ trung tâm thành phố thay vì đi đường bộ tới sân bay để giảm ô nhiễm môi trường từ các phương tiện đi tới sân bay.

437 CAT bao gồm các điểm làm thủ tục sân bay và kiểm tra an ninh, ký gửi hành lý, trung chuyển liên phương thức và các dịch vụ thương mại liên quan khác. CAT cần có điều kiện tiếp cận tốt cùng với các công trình liên phương thức sao cho các hoạt động kinh doanh, thương mại tạo ra đủ nhu cầu cho CAT mà không gây tắc nghẽn giao thông.

438 Các ga tiềm năng của Tuyến UMRT 2 tương lai sau khi hoàn tất toàn bộ tuyến tới sân bay quốc tế Nội Bài đã được đánh giá từ những tiêu chí thể hiện trong Bảng 4.1.9 dưới đây và từ đó ga Tây Hồ Tây (C3) có thể là một trong những ga phù hợp nhất cho dịch vụ CAT, sau đó là ga Quận Ngựa (C5) là nơi Tuyến 05 sẽ kết nối với và bao quát khu vực phát triển đô thị rộng lớn ở phía tây Hà Nội (khu đô thị Láng – Hòa Lạc, các khu công nghệ và các khu dọc tuyến đường Láng – Hòa Lạc, Tuyến 5).

Bảng 4.1.9 Đánh giá ga có thể làm ga hàng không

Tiêu chí đánh giá		Ga tiềm năng cho CAT				
		C1	C3	C5	C8	C10
		EL	EL	UG	UG	UG
Tiếp cận bằng đường bộ	Nối tới các đường đô thị chính khác	I	I	I	i	I
	Điểm tiếp cận tốt, tránh gây tắc nghẽn	I	I	I	i	i
	Các kết nối giao thông khác	--	I	I	I	I
Điều kiện cơ sở vật chất	Có đất để bố trí dịch vụ CAT tại nhà ga	--	I	i	i	i
	Có đất để thực hiện ký gửi hành lý	--	I	i	--	--
	Có khả năng điều chỉnh so với ga Tuyến 2	--	I	I	--	--
Cơ hội phát triển	Vị trí tối ưu và phạm vi đón khách	I	I	I	i	i
	Sử dụng đất cho mục đích thương mại	--	I	i	I	I
	Khu vực nhà ga hướng tới các đối tượng nước ngoài	i	I	i	I	I
Hoạt động chạy tàu tương lai	Có khả năng chuyển thành điểm 1-dừng cho sân bay	i	i	i	--	--
	Gần depot của Tuyến 2	I	I	--	--	--
Đánh giá chung		i	I	i	--	i

Chú thích: I = Phù hợp nhất hoặc nhiều tiềm năng nhất, i = giá trị trung bình, -- = giá trị hoặc tiềm năng thấp

EL = trên cao, UG = ngầm, C1 = Nam Thăng Long, C3 = Tây Hồ Tây, C5 = Quận Ngụy, C8 = Hàng Đậu
C10 = Trần Hưng Đạo

439 Sau khi HAIMUD trình Dự thảo Báo cáo Cuối cùng, Sở QHKT đã đề xuất một phương án khác: (a) ga nằm bên ngoài, về phía nam của trục đô thị để đảm bảo tầm nhìn và cảnh quan từ trung tâm văn hóa mới tới Hồ Tây, và (b) ga Nam Thăng Long (C1) và ga Ngoại Giao Đoàn (C2) sẽ là các ga ngầm.

440 Tuy nhiên, Ban Quản lý dự án đường sắt Hà Nội, đơn vị phát triển tuyến UMRT 2 lại ủng hộ vị trí do HAIMUD đề xuất. Đoàn Chuyên gia JICA đã trình tài liệu kỹ thuật (xem Khung 4.1.1) lên Ban Quản lý dự án đường sắt Hà Nội và Sở QHKT vào ngày 12/11/2010. Cho tới tháng 12/2010, vẫn chưa chốt được vị trí cho ga này, do đó đề nghị UBND thành phố Hà Nội sớm ra kết luận về vấn đề này.

Khung 4.1.1 Chú thích kỹ thuật về so sánh các vị trí ga Tây Hồ Tây (C3)

So sánh các phương án vị trí ga Tây Hồ Tây (C3)

12 /11/ 2010

1. Cơ sở

1.1 Trong nghiên cứu HAIMUD, các Phương án vị trí cho ga Tây Hồ Tây (C3) thuộc Tuyến 2 đã được cân nhắc với các tiêu chí như sau.

- (i) **Thiết kế công trình, kỹ thuật:** Vị trí nhà ga có gây ra những khó khăn về kỹ thuật trong quá trình xây dựng tuyến số 2 hay không vì điều đó có thể sẽ làm tăng chi phí xây dựng và làm giảm hiệu quả khai thác.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Có đảm bảo gắn kết hiệu quả với các hoạt động sử dụng đất và phát triển đô thị tiềm năng tại và quanh nhà ga hay không.
- (iii) **Kết nối giao thông:** Có thể tiếp cận dễ dàng tới nhà ga từ các dịch vụ vận tải gom khách, hỗ trợ hay không.
- (iv) **Tác động tới cảnh quan đô thị:** Ga C3 sẽ làm mất mỹ quan hay góp phần làm đẹp hơn cảnh quan mong muốn của khu vực này.

1.2 Trong quá trình cân nhắc và xem xét, Đoàn Chuyên gia đã thảo luận trong nội bộ cũng như tham khảo ý kiến của các cơ quan hữu quan thông qua Ban Chỉ đạo và các buổi họp riêng rẽ.

2. Tổng hợp kết quả phân tích so sánh

1) Các phương án:

2.1 Mặc dù có một số phương án đã được xây dựng và thảo luận, nhưng về cơ bản các phương án này được nhóm theo 2 nhóm sau:

A: Các phương án vị trí nằm trong trục phát triển khu đô thị mới Tây Hồ Tây, gồm công viên Hữu Nghị, Trung tâm Văn hóa, và công viên trung tâm (xem Hình 2.1)

B: Các phương án vị trí nằm ngoài và phía nam trục đô thị nói trên

2.2 Hai nhóm phương án này đã được các chuyên gia đánh giá khách quan trên cơ sở ý kiến từ các cơ quan hữu quan cũng như kinh nghiệm thực tế từ các thành phố đã phát triển khác. Kết quả phân tích, đánh giá so sánh như sau:

(a) Đánh giá về khía cạnh kỹ thuật công trình: Phương án A thuận lợi hơn Phương án B. Phương án A có thể duy trì hướng tuyến êm thuận cho đoạn giữa ga C3 và ga C4. Ngược lại, Phương án B lại gây ra khó khăn ở các điểm sau:

- (i) Tại vị trí tuyến đi xuống ngầm, bán kính cong có thể phải giảm từ 350m xuống còn 200m. Điều này làm tăng khó khăn khi xây dựng và làm giảm hiệu suất chạy tàu trên đoạn này.
- (ii) Khi kết cấu trên cao trở thành kết cấu ngầm ở đoạn từ ga C3 tới ga C4 thì có thể khó đảm bảo đủ tĩnh không ở các điểm giao nhau với đường bộ.
- (iii) Những khó khăn trên trong Phương án B có thể khiến chi phí xây dựng cao hơn và thời gian xây dựng kéo dài hơn.

(b) Đánh giá về khả năng kết nối mạng lưới giao thông: Hà Nội mong muốn xây dựng một thành phố nén trên nền tảng giao thông công cộng nhằm làm giảm lượng xe ô tô, xe máy cá nhân, giảm ô nhiễm môi trường và tai nạn giao thông bằng cách tăng cường các dịch vụ vận tải công cộng chất lượng cao. Ga C3 được kỳ vọng nắm vai trò quan trọng làm đầu mối giao thông hay cửa ngõ cho khu vực phía tây và phía bắc Hà Nội. Để đảm bảo được khả năng kết nối hiệu quả

giữa UMRT và các dịch vụ vận tải gom khách, hỗ trợ thì ga C3 phải có các công trình liên phương thức tốt và được bố trí trong mạng lưới đường bộ chính. Về mặt này, Phương án A có vị trí lý tưởng. Hơn nữa, khi bố trí được bãi xe ngầm quy mô lớn trong khu vực công viên, gắn kết trực tiếp với ga C3 thì sẽ rất thuận tiện và mang lại nhiều lợi ích cho cả đối tượng sử dụng UMRT cũng như các hoạt động đô thị khác trong khu vực đô thị mới này.

(c) Đánh giá về khía cạnh phát triển đô thị gắn kết: Trừ phi hệ thống vận tải công cộng được gắn kết chặt chẽ với các hoạt động phát triển đô thị thì người dân vẫn sẽ sử dụng các phương tiện vận tải cá nhân, lượng khách sử dụng phương tiện UMRT sẽ không tăng. Khả năng tiếp cận cũng ảnh hưởng tới giá trị của các dự án phát triển đô thị do tình hình tắc nghẽn trên đường bộ sẽ còn tăng hơn nữa trong tương lai. Nếu có khả năng tiếp cận tốt thì sẽ đảm bảo được giá trị cao hơn cho công trình xây dựng và mang lại lợi ích cho mọi người. Về vấn đề này, ở nhiều thành phố, các ga UMRT đã trở thành trung tâm thương mại, kinh doanh và thậm chí văn hóa xã hội, nhất là phục vụ những người sử dụng dịch vụ vận tải công cộng. Theo quan điểm của Đoàn Nghiên cứu thì ga C3 có thể là mô hình lý tưởng cho phát triển gắn kết không chỉ ở Hà Nội mà cả thế giới.

(d) Đánh giá xét từ góc độ cảnh quan đô thị: Trên thế giới có nhiều trường hợp nhà ga/bến giao thông là điểm nhấn không gian, là hình ảnh đặc trưng của đô thị đó, có thể dễ thấy đối với các cảng hàng không, ga tàu hỏa và thậm chí cả cảng biển do đây là những điểm thu hút nhiều người, kể cả khách tới thăm. Một mặt các ga UMRT, nhất là những ga như C3, phải được thiết kế với nguyên tắc sao cho phù hợp với cảnh quan xung quanh, mặt khác ga C3 có thể tạo thêm giá trị cảnh quan cho khu vực bằng cách áp dụng thiết kế kiến trúc độc đáo và phù hợp.

3. Kết luận và Kiến nghị

3.1 Trên cơ sở kết quả phân tích toàn diện trên, có thể kết luận rằng Phương án A có nhiều ưu việt hơn Phương án B (xem Bảng 3.1).

Bảng 3.1 Tổng hợp kết quả đánh giá

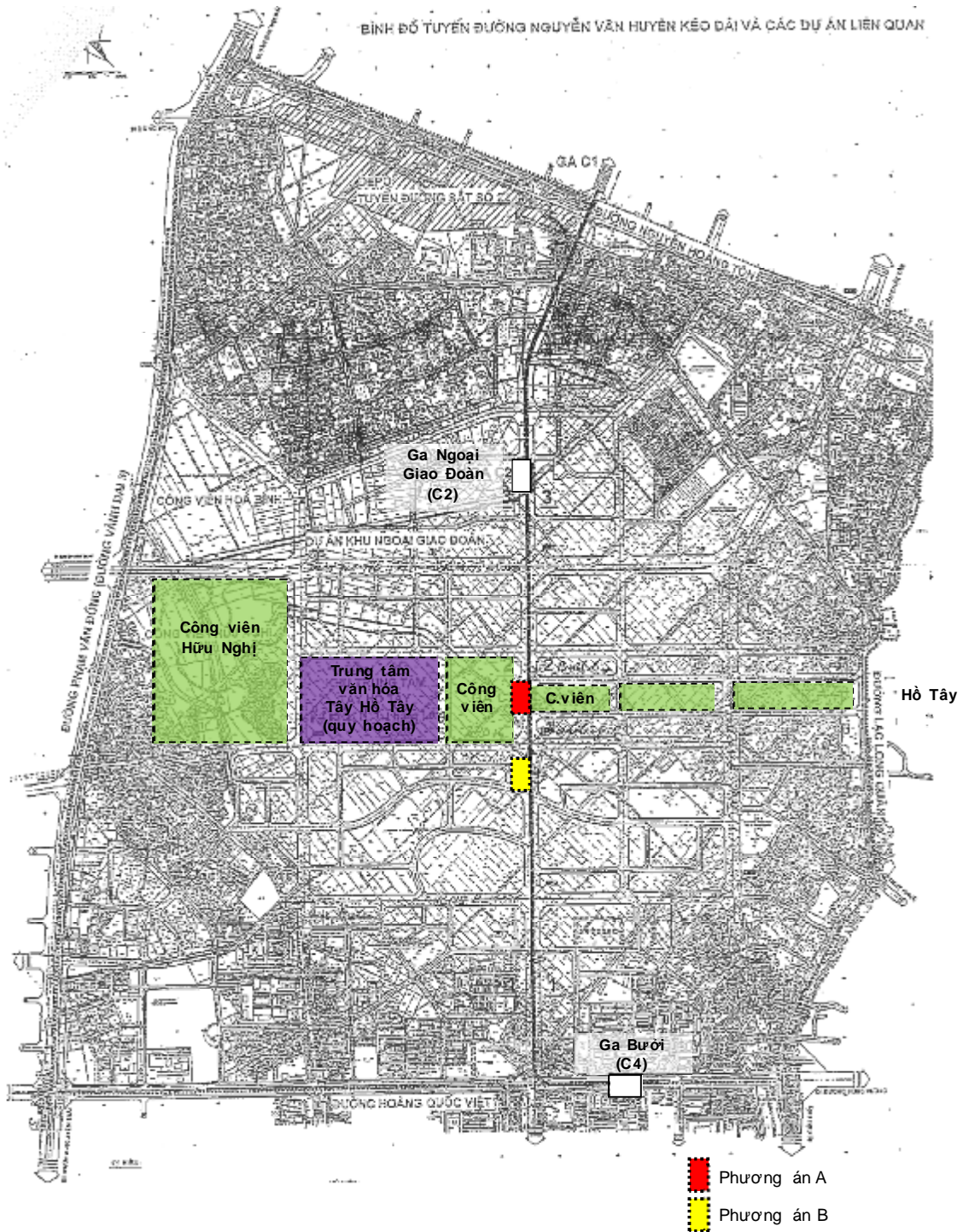
Khía cạnh	Phương án A	Phương án B
(a) Kỹ thuật công trình	○	△
(b) Kết nối giao thông	○	△
(c) Phát triển đô thị gắn kết	○	△
(d) Cảnh quan đô thị	○ - △ ¹⁾	○ - △
Tổng	○	△

1) tùy theo thiết kế kiến trúc

3.2 Trong bước tiếp theo cần phải xây dựng quy hoạch chi tiết cho nhà ga này và các khu vực xung quanh, bao gồm quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch kiến trúc và kết cấu một cách toàn diện, bao quát các vấn đề:

- (i) Kỹ thuật công trình
- (ii) Kết nối mạng lưới giao thông đô thị và các dịch vụ vận tải gom khách, hỗ trợ
- (iii) Phát triển đô thị gắn kết tại ga và các khu vực giáp ranh cũng như phát triển chung cho khu đô thị mới
- (iv) Cảnh quan và thiết kế đô thị

Hình 2.1 Vị trí ga Tây Hồ Tây (C3) và các ga kế cận



Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

4) Vấn đề kết nối giữa ga Quận Ngựa (C5) và ga cuối Tuyến 5

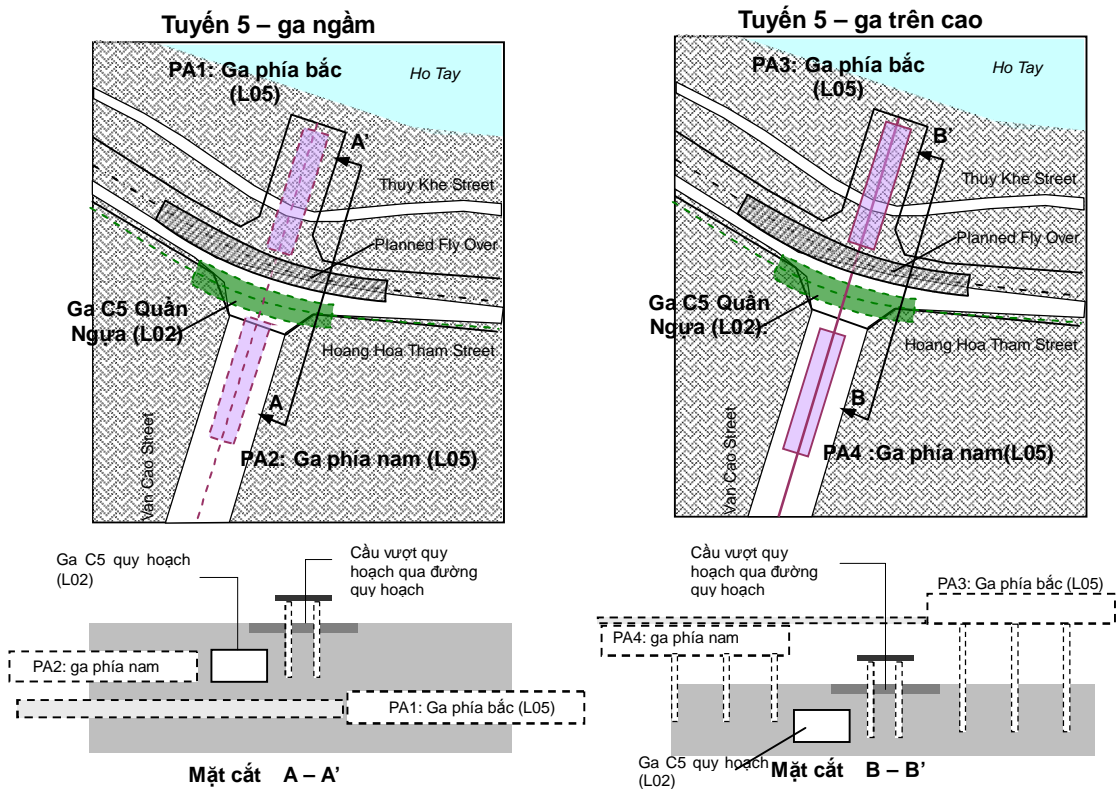
441 Ga Quận Ngựa theo quy hoạch (C5 – Tuyến 2) trong NCKT được đặt tại nút giao giữa đường Văn Cao và đường Hoàng Hoa Thám. Tuy nhiên ga đầu cuối của Tuyến 5 vẫn chưa được nghiên cứu chi tiết.

442 Các vấn đề phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo kết nối giữa hai ga bằng cách đặt ga đầu cuối của Tuyến 5 gần ga C5, và (ii) tạo lập đầu mối giao thông hấp dẫn có lối đi bộ và không gian mở thuận tiện, có cân nhắc tới cửa ngõ ra khu vực Hồ Tây là một trong những điểm du lịch, nghỉ ngơi của Hà Nội.

443 Ga Quận Ngựa (Tuyến 2-C5) cùng với ga đầu cuối của Tuyến 05 có thể tạo thành một điểm hấp dẫn, một trong những trung tâm đô thị quan trọng nhìn ra khu vực du lịch và nghỉ dưỡng ven hồ Tây. Mặc dù hiện nay chưa có thông tin chắc chắn về thiết kế của Tuyến 5 và nhà ga đầu cuối có thể trên cao hoặc đi ngầm tùy thuộc nơi bố trí nhưng đề xuất ga này là ga ngầm và vị trí phải đảm bảo phát triển gắn kết trên cơ sở xem xét kỹ vị trí nhà ga, thể hiện trong Hình 4.1.12.

444 Như thể hiện trong Bảng 4.1.10, nhà ga đầu cuối phía nam của Tuyến 5, trong phương án 2 (phía nam và đi ngầm) là vị trí phù hợp nhất để kết nối hiệu quả với ga Quận Ngựa (Tuyến 2 – C5), trên cơ sở không chỉ cân nhắc khả năng trung chuyển giữa hai ga mà cả vấn đề thiết kế đô thị (cảnh quan, nút giao thông, v.v).

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)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.1.10 Các phương án cho ga của Tuyến 5 kết hợp với ga C5 của Tuyến 2

Tiêu chí đánh giá vị trí ga đầu cuối của Tuyến 5		Vị trí			
		Phía Bắc		Phía Nam	
		Alt-1 (EL)	Alt-2 (UG)	Alt-3 (EL)	Alt-4 (UG)
Tiếp cận đường bộ	Nối tới các trục đường đô thị chính	I	I	I	I
	Hạn chế về kỹ thuật công trình do cầu vượt	--	i	i	I
	Kết nối với các phương thức khác	i	i	I	I
Điều kiện trung chuyển	Cự ly ngang giữa hai ga	--	--	I	I
	Cự ly dọc giữa hai ga	--	--	i	I
	Khả năng tạo cổng kết nối giữa hai ga	--	i	I	I
Cơ hội và ưu thế phát triển	Gần khu phát triển ven Hồ Tây	I	I	i	i
	Gần sân vận động Quần Ngựa	i	i	I	I
	Kết hợp với các khu vực tái phát triển khác	I	I	i	i
Thiết kế đô thị	Phù hợp với chính sách đi ngầm từ sau đường vành đai 2	--	I	--	I
	Giảm tác động tới cảnh quan trên khu vực Hồ Tây	--	I	--	I
Đánh giá chung		--	i	--	I

Chú thích: I = Phù hợp nhất hoặc nhiều tiềm năng nhất, i = có thể, nhưng có hạn chế, -- = khó khăn, EL = ga trên cao, UG = ga ngầm

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Vị trí hai ga gần Hồ Tây (Bách Thảo-C6 và Hồ Tây-C7)

445 Ga Bách Thảo (C6) và ga Hồ Tây (C7), theo quy hoạch, là ga ngầm gần đường hiện có (C6 nằm dưới đường Thụy Khê, C7 nằm dưới đường Hoàng Hoa Thám) là nơi có Phủ Chủ tịch và tư dinh của các lãnh đạo cao cấp bố trí ven khu vực Hồ Tây. Ngoài ra ven Hồ Tây cũng đã quy hoạch một tuyến đường huyết mạch mới có hướng tuyến khác với Tuyến 2, đặc biệt là tại vị trí các nhà ga.

446 Thay vì tách riêng hướng tuyến đường bộ và UMRT, có lẽ sẽ tiết kiệm và để tránh các công trình hiện có thì cần kết hợp hai hướng tuyến gần nhau hơn. Như vậy cũng tránh được rủi ro phải đi ngầm dưới các công trình khác. Việc bố trí lối xuống ngầm cũng là vấn đề phức tạp, phụ thuộc vào việc đó là đường mới hay không nằm trên nhà ga hay không. Cần tiến hành điều chỉnh để vừa đảm bảo được bán kính cong tối thiểu của đường sắt và hướng tuyến của đường bộ trước khi đưa ra vị trí cuối cùng của hai ga này.

447 Các khu vực phát triển tại hai ga này (C6 và C7), bao gồm cổng vào và các công trình trung chuyển là dựa trên vị trí và hướng tuyến đưa ra trong NCKT, giả định rằng tuyến đường mới trùng với hướng tuyến của Tuyến 2.

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)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6) Ga Hồ Hoàn Kiếm (C9: Giai đoạn I)

448 Trong NCKT thì ga Hồ Hoàn Kiếm được bố trí ngay cạnh đền Ngọc Sơn (di tích quốc gia) ven Hồ Hoàn Kiếm là một trong những điểm nổi tiếng nhất ở Việt Nam, và gần trụ sở Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội.

449 Những vấn đề phát triển của ga này là (i) phải giảm thiểu tác động tiêu cực lên các di tích lịch sử và thiên nhiên (Đền Ngọc Sơn, Đền Bà Kiệu, Hồ Hoàn Kiếm) bằng cách xây dựng vị trí hợp lý cho nhà ga, (ii) xây dựng được khu vực cửa ga hấp dẫn có lối đi bộ và không gian mở, tạo thành một trong những điểm đến quan trọng nhất cho người dân Hà Nội, và (iii) cân nhắc khả năng kết nối với bến xe Bờ Hồ. Trên cơ sở cân nhắc các vấn đề về môi trường nhạy cảm tại các vị trí nhà ga, đã có hai phương án đưa ra theo đó đã điều chỉnh vị trí nhà ga quy hoạch.

- (i) Phương án A (Nghiên cứu khả thi): Ga UMRT C9 bố trí tại vườn hoa trước đền Ngọc Sơn thuộc Hồ Hoàn Kiếm như trong nghiên cứu khả thi
- (ii) Phương án B: Vị trí nhà ga chuyển xuống phía nam, xa Đền Ngọc Sơn, tới vị trí có quy hoạch tái phát triển công trình của Công ty Điện lực.
- (iii) Phương án C: Vị trí nhà ga dịch lên phía bắc Đền Ngọc Sơn và về phía khu phố cổ ở vị trí bến xe buýt Bờ Hồ tại rìa phía nam của khu phố cổ.

450 Sau khi Đoàn Nghiên cứu so sánh các phương án với Ban Chỉ đạo và chỉ ra rằng phương án nào cũng có thuận lợi và bất lợi nhất định và do đó cần quyết sách của thành phố, từ đó thành phố đã chọn Phương án B làm vị trí nhà ga để nghiên cứu tiếp phục vụ thiết kế chi tiết trên cơ sở phối hợp giữa các bên liên quan.

451 Ngoài ra, trong tháng 3 năm 2010, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội đã xin ý kiến của Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch (BVHTTDL) về hướng tuyến và vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm về mặt tác động văn hoá và môi trường. BVHTTDL cơ bản đồng ý với Phương án B, và yêu cầu không xây dựng ga và công trình liên quan trong bán kính 100m cách Đền Ngọc Sơn. Bên cạnh đó, BVHTTDL đã đề xuất phát triển cổng vào ga gần Công ty Điện lực Hà Nội. Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội sẽ xem xét và quyết định vị trí chính xác trong giai đoạn Thiết kế Chi tiết.

Hình 4.1.14 Các phương án vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm (C9: Giai đoạn I)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.1.11 Đánh giá các phương án vị trí ga Hồ Hoàn Kiếm (C9)

Tiêu chí đánh giá		Phương án A	Phương án B	Phương án C
Tiếp cận đường bộ	Gần bến xe Bờ Hồ	i	i	l
	Có hay không đường tiếp cận	l	l	l
	Tiếp cận mạng lưới đi bộ (vía hè Hồ Hoàn Kiếm)	l	l	l
Độ nhạy về môi trường	Đền Ngọc Sơn và khu vực bảo tồn xung quanh	--	i	i
	Bảo tồn khu phố cổ	l	l	--
	An ninh cho trụ sở UBND thành phố	i	--	l
Hình thái đô thị	Giảm thiểu tác động tiêu cực với môi trường hồ	i	i	l
	Phát triển đầu mối đô thị cho khu vực có giá trị lịch sử	i	l	l
	Vị trí thuận lợi làm cửa ngõ cho khu vực có giá trị lịch sử	i	i	l
Điều kiện kỹ thuật công trình	Phát triển hài hòa với khu vực tái phát triển đô thị	l	l	--
	Đủ không gian để xây dựng theo phương pháp đảo	i	i	--
	Giảm thiểu tái định cư	l	l	--
	Cự ly giữa các ga	i	i	l
	Hướng tuyến của khu vực nhà ga (ít công)	i	i	l

Chú thích: l = Phù hợp hoặc có tiềm năng, i = giá trị trung bình, -- = giá trị hoặc tiềm năng thấp

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

7) Các ga giữa Cầu Dền (C11) và Thượng Đình (C16) trong Giai đoạn II

452 Sau khi tiến hành nghiên cứu khả thi cho Giai đoạn I của Tuyến 2 (C1: Nam Thăng Long – C10: Trần Hưng Đạo), gần đây Ban QLDA ĐSHN đã tiến hành nghiên cứu khả thi bổ sung³ cho Giai đoạn II. Báo cáo Đầu kỳ của Nghiên cứu đã trình bày các phương án hướng tuyến và vị trí các ga xét từ góc độ kỹ thuật có tính đến các liên kết về cấu trúc và nhu cầu tiềm năng của hành khách tại những khu vực tập trung đông dân cư.

453 Các phương án hướng tuyến cũng như vị trí các ga tại hai khu vực (khu Kim Liên – Trung Tự và khu vực Chùa Bộc – Ngã Tư Sở) trong nghiên cứu đều đã được kiểm tra

³ Nghiên cứu Khả thi (Báo cáo đầu kỳ) cho Phát triển Tuyến UMRT 2: Khu vực Trần Hưng Đạo – Thượng Đình / TEDI South – Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội, 2009

sơ bộ, tư vấn đã đánh giá và đề xuất trong Báo cáo Đầu kỳ một ga tại Kim Liên (C12-1) cần phải được bổ sung vào quy hoạch trước đó và ga Ngã Tư Sở mới (C14b) cũng có vị trí phù hợp hơn so với vị trí trước kia tại khu vực giao cắt Ngã Tư Sở do điều kiện kỹ thuật khó khăn ví dụ như liên kết việc sử dụng không gian ngầm của các móng và cọc của các công trình lớn trên mặt đất.

Hình 4.1.15 Các phương án hướng tuyến và Vị trí các ga trong Giai đoạn II từ ga Cầu Dền (C11) đến ga Thượng Đình (C15) trong Nghiên cứu Khả thi (TEDI South)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

454 Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành rà soát nghiên cứu này từ khía cạnh phát triển khu vực ga gắn kết có tính đến mối liên kết trung chuyển tiềm năng (hệ thống xe buýt và đường bộ trong tương lai), các khu vực tiềm năng cho tái phát triển đô thị và khoảng cách phù hợp giữa các ga thuộc Tuyến 2. Các vấn đề chủ yếu cần giải quyết trong Nghiên cứu Khả thi (TEDI South) bao gồm:

- (i) Khoảng cách phù hợp giữa các ga:
 - Khoảng cách trung bình (Giai đoạn I và Giai đoạn II): 1,2 km
 - Đặc điểm sử dụng đất bình quân: 1,3 km (ngoại ô), 0,9 km (trung tâm đô thị)
 - Khoảng cách trung bình giữa các ga đề xuất từ C12 đến C15: 0,9 km.
 - Cần thiết phải xem xét hai khu vực với khoảng cách phù hợp giữa các ga có tính đến khoản đầu tư dự án cân bằng và tiêu chuẩn dịch vụ trong Giai đoạn II
- (ii) Các đầu mối giao thông quan trọng:
 - Có tính đến luồng giao thông hiện nay bao gồm các dịch vụ xe buýt và hướng tuyến mạng lưới đường bộ trong tương lai tại các khu vực này, hai khu vực giao cắt là Ngã Tư Sở và ngã tư Chùa Bộc – Tôn Thất Tùng có thể sẽ đóng vai trò khá quan trọng.
- (iii) Đổi mới đô thị mang tính chiến lược (tái phát triển) tận dụng các cơ hội từ UMRT
 - Vị trí của ga UMRT sẽ đem lại các cơ hội lớn cho tái phát triển đô thị và cải thiện môi trường sống với lợi thế của khả năng tiếp cận và tăng giá trị sử dụng đất.

- Các khu vực nhà ở cũ kỹ (các Khu tập thể – KTT), các tài sản/công trình lớn của các công ty tư nhân trong khu vực này đều là những địa điểm hợp lý để xây dựng các nhà ga thuộc Tuyến 2, sẽ được thúc đẩy phát triển nhờ tuyến này.

455 Để giải quyết các vấn đề nêu trên, đề xuất xây dựng ba ga tại hai khu vực hướng tuyến sau ga C12 (Bách Khoa) có thể sẽ nằm ở những địa điểm chiến lược tại hoặc gần các khu vực giao cắt đường bộ. Trong trường hợp xây dựng 3 ga sau ga C12, khoảng cách trung bình dự tính khoảng 1,2 km. Hình 4.1.16 trình bày các phương án cho vị trí ga do Đoàn Nghiên cứu đưa ra dựa trên hướng tuyến TEDI South đã đề xuất. Cần phải lưu ý rằng ga C14 (Ngã Tư Sở) được Đoàn Nghiên cứu đề xuất đặt tại vị trí chợ Ngã Tư Sở, nơi đang triển khai thực hiện dự án tái phát triển khu chợ này.

Hình 4.1.16 Các phương án đề xuất cho vị trí các ga Giai đoạn II



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

456 Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và Đoàn Nghiên cứu JICA đã thảo luận số lượng, vị trí ga và hướng tuyến phù hợp trong đó có sự tham gia của TEDI-South là đơn vị thực hiện Nghiên cứu Khả thi cho Giai đoạn 2 của Tuyến UMRT 2 (đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình). Đoàn Nghiên cứu JICA đồng ý với những đề xuất về phát triển gắn kết, và đề xuất bổ sung ga Kim Liên trong cuộc họp Ban Chỉ đạo lần thứ 4.

457 Vào tháng 3 năm 2010, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và TEDI-South đã nộp Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi trong đó đề xuất bổ sung ga Kim Liên, điều chỉnh vị trí ga Chùa Bộc, Ngã Tư Sở và Thượng Đình (xem Hình 4.1.17). 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 đã thảo luận về vị trí ga Chùa Bộc, Ngã Tư Sở và Thượng Đình vào tháng 5 năm 2010, nhưng chưa có kết luận chính thức và Báo cáo Khởi đầu của Nghiên cứu Khả thi cũng chưa được phê chuẩn.

Hình 4.1.17 Hướng tuyến và vị trí ga đề xuất của Nghiên cứu Khả thi



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên thông tin có trong Nghiên cứu Khả thi của TEDI-South

8) Tóm tắt Vị trí và Hướng tuyến ga cho Tuyến UMRT 2

458 Bảng 4.1.12 trình bày sơ bộ vị trí các ga đề xuất và điều chỉnh hướng tuyến cho các nghiên cứu quy hoạch chi tiết được lựa chọn và phục vụ cho thiết kế đường sắt (thiết kế chương trình và thiết kế chi tiết).

Bảng 4.1.12 Vị trí ga đề xuất và điều chỉnh hướng tuyến của Tuyến UMRT 2

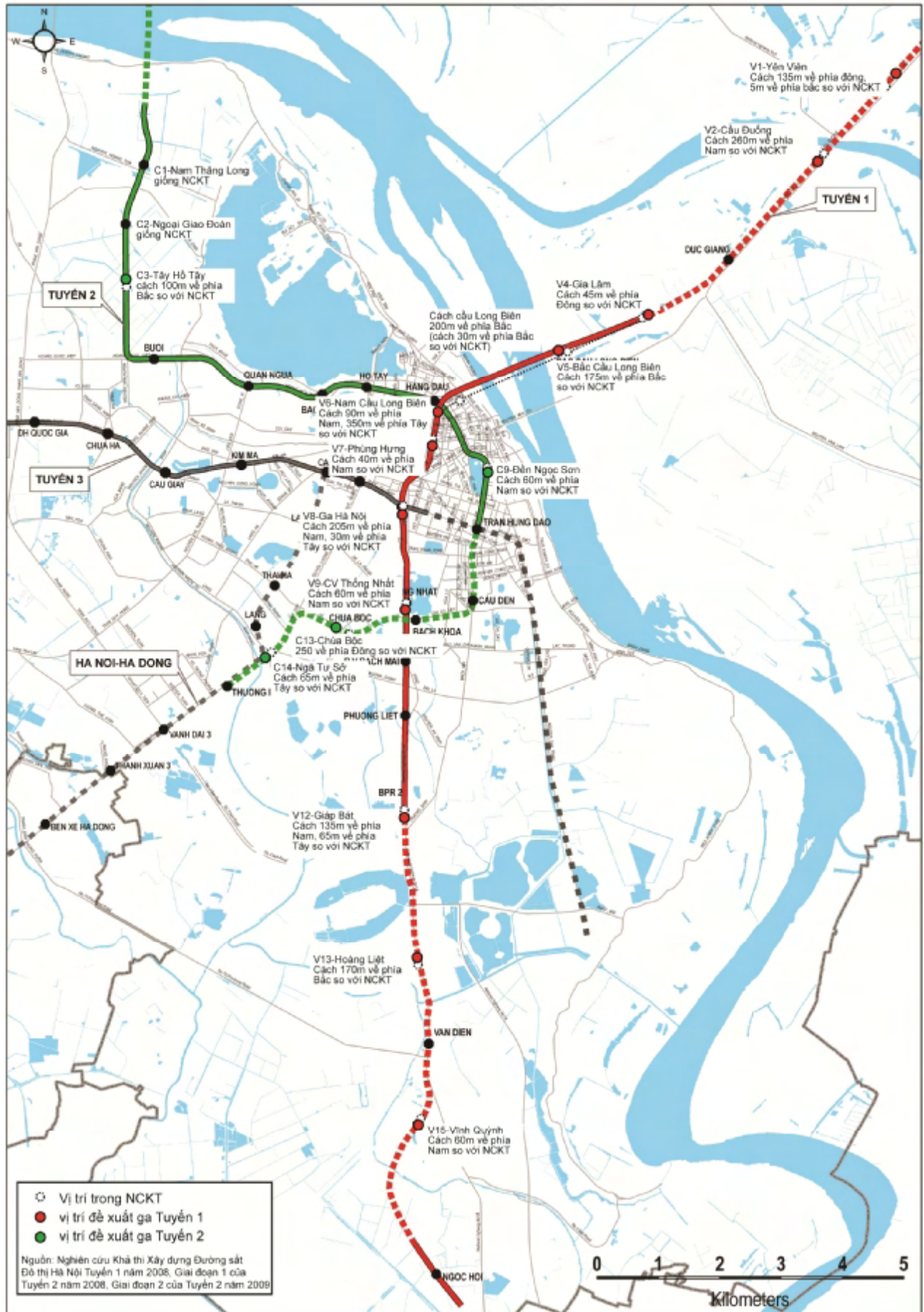
Mã và tên ga thuộc Tuyến UMRT 2	Khoảng cách (km)		Giai đoạn	Điều chỉnh vị trí theo các Nghiên cứu khả *	
	Đi	Đề xuất		Chiều dài (m) và Hướng	Tham khảo
C1. Nam Thăng Long	0,0	0,0	I	--	--
C2. Ngoại Giao Đoàn	1,0	0,9	I	--	--
C3. Tây Hồ Tây	0,9	0,8	I	100 (b)	--
C4. Bưởi	1,6	1,7	I	--	--
C5. Quán Ngựa	1,7	1,7	I	--	--
C6. Bách Thảo	1,3	1,3	I	--	Phối hợp với đường mới quy hoạch dọc theo Hồ Tây
C7. Hồ Tây	0,7	0,7	I	--	--
C8. Hàng Đậu	1,1	1,1	I	--	--
C9. Hồ Hoàn Kiếm	1,5	1,5	I	60 (n)	--
C10. Trần Hưng Đạo	1,0	1,2	I	--	--
C11. Cầu Dền	1,0	1,0	II	--	--
C12. Bách Khoa	1,2	1,2	II	--	--
C13. Kim Liên (mới bổ sung)	-	0,7	II	--	Cần phối hợp thêm và điều chỉnh hướng tuyến cùng với Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội
C14. Chùa Bộc	1,4	1,4	II	200 (t)	
C15. Ngã Tư Sở	1,5	1,5	II	--	
C16. Thượng Đình	0,9	0,9	II	--	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Thay đổi hướng theo hướng tuyến cơ bản (b): bắc, (n): nam, (đ): đông, (t): tây

1) Xây dựng ĐS đô thị Hà Nội Tuyến 2: Nam Thăng Long-Trần Hưng Đạo, 2) Nghiên cứu Khả thi (Báo cáo đầu kỳ) cho phát triển Tuyến UMRT 2: khu Trần Hưng Đạo – Thượng Đình / TEDI South – Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội

Hình 4.1.18 Vị trí các ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2 Đặc điểm ga và hướng phát triển khu vực ga

4.2.1 Ga UMRT với vai trò đầu mối giao thông

1) Các dịch vụ đường sắt của các ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2

459 Mặc dù cả hai Tuyến UMRT 1 và 2 có vai trò tương tự nhau trong vận chuyển hành khách, chủ yếu là hành khách đi thường xuyên trong nội thành Hà Nội, Tuyến 1 đã được quy hoạch đa chức năng, là tuyến đường sắt phục vụ hành khách trong nội thành và hành khách đi xa trên tuyến đường sắt quốc gia. Một số ga có chức năng trung chuyển trong nội bộ mạng lưới đường sắt bao gồm cả đường sắt đường dài, ĐS cao tốc (HSR) và các tuyến UMRT, đây là những địa điểm mong đợi là sẽ phục vụ lượng lớn hành khách đi lại.

460 Mặt khác, mỗi ga đều phải có các dịch vụ trung chuyển hiệu quả với hiệu suất cao, đây là yếu tố cơ bản của một nhà ga, các dịch vụ này hỗ trợ nhiều phương thức khác nhau như đi bộ, vận tải công cộng ví dụ như các tuyến UMRT khác, xe buýt, xe buýt nhanh (BRT) và các phương tiện bán công cộng (taxi, xe ôm) cũng như các phương tiện giao thông cá nhân. Cần phải tăng cường cho 31 nhà ga bằng việc cung cấp các dịch vụ giao thông cần thiết cùng với các công trình trung chuyển phù hợp. Bảng 4.2.1 trình bày chức năng khác của hệ thống đường sắt giữa Tuyến 1 và Tuyến 2.

Bảng 4.2.1 Chức năng đường sắt của Tuyến 1 và Tuyến 2

Chức năng ga ĐS theo loại		Trung chuyển					Dịch vụ trung chuyển			Dịch vụ khai thác ĐS	
		Đường dài					PT	PC	W	OS	LG
		UMRT	BRT	VNR	VNR-I	HSR					
Tuyến 1	Đầu mối giao thông	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	Trung tâm giao thông	I	j	I	j	--	I	I	I	j	j
	Ga tiêu chuẩn	j	j	j	--	--	j	j	I	--	--
Tuyến 2	Trung tâm giao thông	I	I	I	--	--	I	I	I	--	--
	Ga tiêu chuẩn	--	--	--	--	--	j	j	I	--	--

Ghi chú: I = chức năng chính, j = đơn chức năng hoặc chức năng phụ, VNR-I= Tàu quốc tế, BRT = xe buýt nhanh,

HSR = ĐS cao tốc, PT= Vận tải công cộng, PV= Phương tiện cá nhân, W = đi bộ,

OS = trạm chuyển/dồn tàu, nhà xưởng, bến xe, LG = hàng hóa, logistic

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Hình thành đầu mối giao thông đô thị

461 Nhằm phát huy tối đa vai trò tiềm năng của vận tải công cộng và phương thức sử dụng vận tải công cộng trong thành phố Hà Nội, cần phải hình thành được hệ thống giao thông gắn kết bằng cách xây dựng đầu mối giao thông công cộng có tính đến mạng lưới đầy đủ và việc xây dựng đầu mối giao thông hiệu quả. Mật độ mạng lưới giao thông kết hợp với đặc điểm sử dụng đất của thành phố cũng là yếu tố quan trọng, trong đó đầu mối giao thông phù hợp sẽ hỗ trợ cho việc gắn kết hiệu quả giữa hệ thống giao thông đô thị và vận tải công cộng.

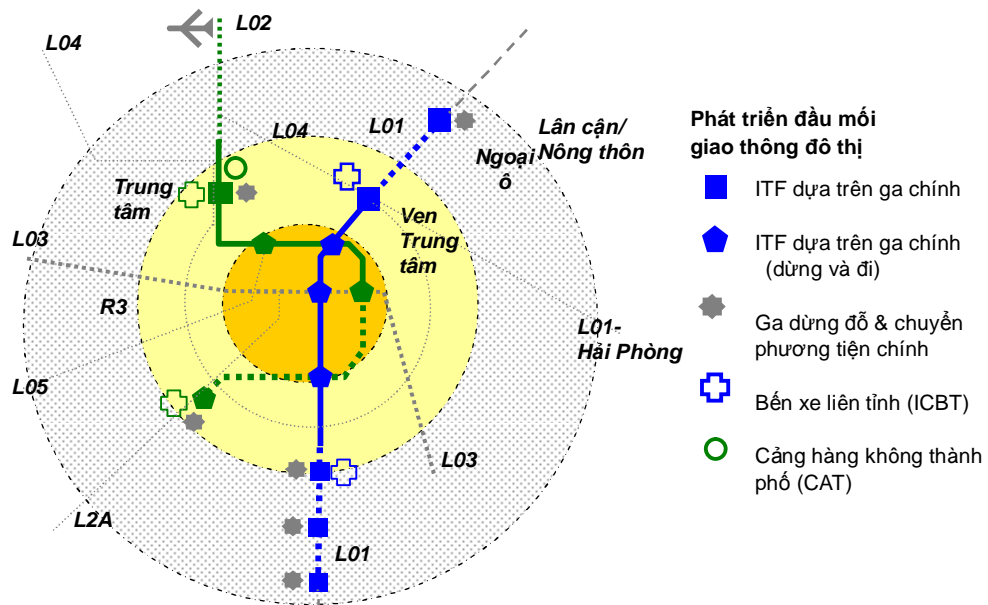
462 Các loại chức năng và các công trình như hệ thống dừng đỗ và chuyển phương tiện (P&R), bến xe liên tỉnh và cảng hàng không thành phố (CAT) nên được kết hợp với ga UMRT tại địa điểm phù hợp để hình thành nút giao thông đô thị hiệu quả.

Bảng 4.2.2 Hình thành nút giao thông đô thị tại các điểm giao cắt với ga UMRT

Phát triển đầu mối giao thông		Các công trình giao thông phân loại theo chức năng đô thị và hình thức sử dụng đất		
		Trung tâm Đô thị (CBD)	Ven trung tâm	Ngoại ô / Lân cận
Chính sách giao thông tại khu vực ga		<ul style="list-style-type: none"> Mạng lưới đường thân thiện với hành khách Quản lý, hạn chế vùng giao thông 	<ul style="list-style-type: none"> Các luồng giao thông được quản lý tốt Giảm tổng lưu lượng giao thông Dịch vụ liên kết hàng không 	<ul style="list-style-type: none"> Vận tải công cộng thuận tiện Trung tâm phân phối hàng hóa và phân bổ hành khách trong thành phố
Cung cấp các công trình giao thông		<ul style="list-style-type: none"> Các điểm dành cho trung chuyển liên phương thức (ITF/ xe buýt trung chuyển, taxi, và các phương tiện vận chuyển bán công cộng..) Chuẩn bị điều kiện đi bộ tốt gồm vỉa hè, cầu đi bộ, cầu chui 	<ul style="list-style-type: none"> Các công trình ga-trung chuyển liên phương thức Bến phương tiện vận chuyển bán công cộng Đường đi bộ xây dựng tốt 	<ul style="list-style-type: none"> Bến/ga trung chuyển và vận tải công cộng Ga với lối đi và công viên (P&R) Logistic / các trung tâm phân phối
Tuyến 1	Giai đoạn I	Hà Nội (V8) / Nam cầu Long Biên (V6)	Gia Lâm (V4) / Giáp Bát (V12)	Ngọc Hồi (V16)
	Giai đoạn II			Yên Viên (V1) / Cầu Đuống (V2) / Hoàng Liệt (V13) / Văn Điển (V14) / Vĩnh Quỳnh (V15)
Tuyến 2	Giai đoạn I	Quần Ngựa (C5) / Hàng Đậu (C8) / Hồ Hoàn Kiếm (C9) / Trần Hưng Đạo (C10) / Bách Khoa (C12)	Tây Hồ Tây (C3)	
	Giai đoạn II		Ngã Tư Sở (C15) Thượng Đình (C16)	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.1 Ý tưởng thiết kế đầu mối giao thông đô thị tại các khu vực giao cắt với việc phát triển khu vực ga UMRT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.2.3 Xây dựng đầu mối giao thông đề xuất của các ga UMRT

Tên ga	Trung chuyển tới					Công trình ĐS		ITF		Đầu mối giao thông đô thị			
	LDT	UMRT	INT	HSR	BRT	OS	LG	ST	BB	PR	ICBT	CAT	
Tuyến UMRT 1	V1. Yên Viên	I	--	I	--	--	I	I	I	--	I	--	--
	V2. Cầu Đuống	--	--	--	--	--	--	--	i	--	I	--	--
	V3. Đức Giang	--	--	--	--	--	--	--	i	--	i	--	--
	V4. Gia Lâm	I	L01-H	I	--	--	--	i	I	--	--	I	--
	V5. Bắc cầu Long Biên	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	V6. Nam cầu Long Biên	--	L02	--	--	--	--	--	i	--	--	--	--
	V7. Phùng Hưng	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	V8. Hà Nội	I	L03	I	i	--	--	--	I	--	--	--	--
	V9. C.V.Thống Nhất	--	L02	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	V10. B.V. Bạch Mai	--	--	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	V11. Phương Liệt	--	--	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	V12. Giáp Bát	I	--	I	--	I	--	--	I	--	--	--	--
	V13. Hoàng Liệt	--	--	--	--	--	--	--	i	--	I	I	--
	V14. Văn Điển	--	--	--	--	--	--	--	i	--	i	--	--
	V15. Vĩnh Quỳnh	--	--	--	--	--	--	--	I	--	I	--	--
	V16. Ngọc Hồi	I	--	--	i	--	I	I	I	--	I	--	--
Tuyến UMRT 2	C1. Nam T. Long	--	--	--	--	--	--	--	--	I	I	--	--
	C2. Ngoại Giao Đoàn	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C3. Tây Hồ Tây	--	L04	--	--	--	--	--	I	--	i	I	I
	C4. Bưởi	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C5. Quán Ngựa	--	L05	--	--	--	--	--	--	I	--	--	i
	C6. Bách Thảo	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C7. Hồ Tây	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C8. Hàng Đậu	--	L01	--	--	--	--	--	--	I	--	--	i
	C9. Hồ Hoàn Kiếm	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C10. Trần Hưng Đạo	--	L03	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	C11. Cầu Dền	--	--	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	C12. Bách Khoa	--	L01	--	--	I	--	--	--	I	--	--	--
	C13. Kim Liên	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	C13. Chùa Bộc	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
	C14. Ngã Tư Sở	--	--	--	--	--	--	--	--	I	--	--	--
C15. Thượng Đình	--	L2A/04	--	--	I	--	--	i	--	I	--	--	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: LDT=Tàu đường dài, INT=Tàu quốc tế, HSR= ĐS cao tốc, BRT=Xe buýt nhanh, ST=Công trình chuyển đổi PT tại nhà ga, OS= hoạt động khai thác tại trạm chuyển tàu, nhà xưởng, bến xe, LG= Bãi hàng hóa, Logistic, ITF=Công trình vận tải liên phương thức, BB= Chuyển đổi PT tại các vịnh, PR=Gửi xe – đi tàu, ICBT=Bến xe liên tỉnh, CAT=Cảng hàng không thành phố

4.2.2 Đặc điểm khu vực ga cho phát triển gắn kết

1) Ý tưởng xây dựng hành lang vận tải UMRT và phát triển gắn kết

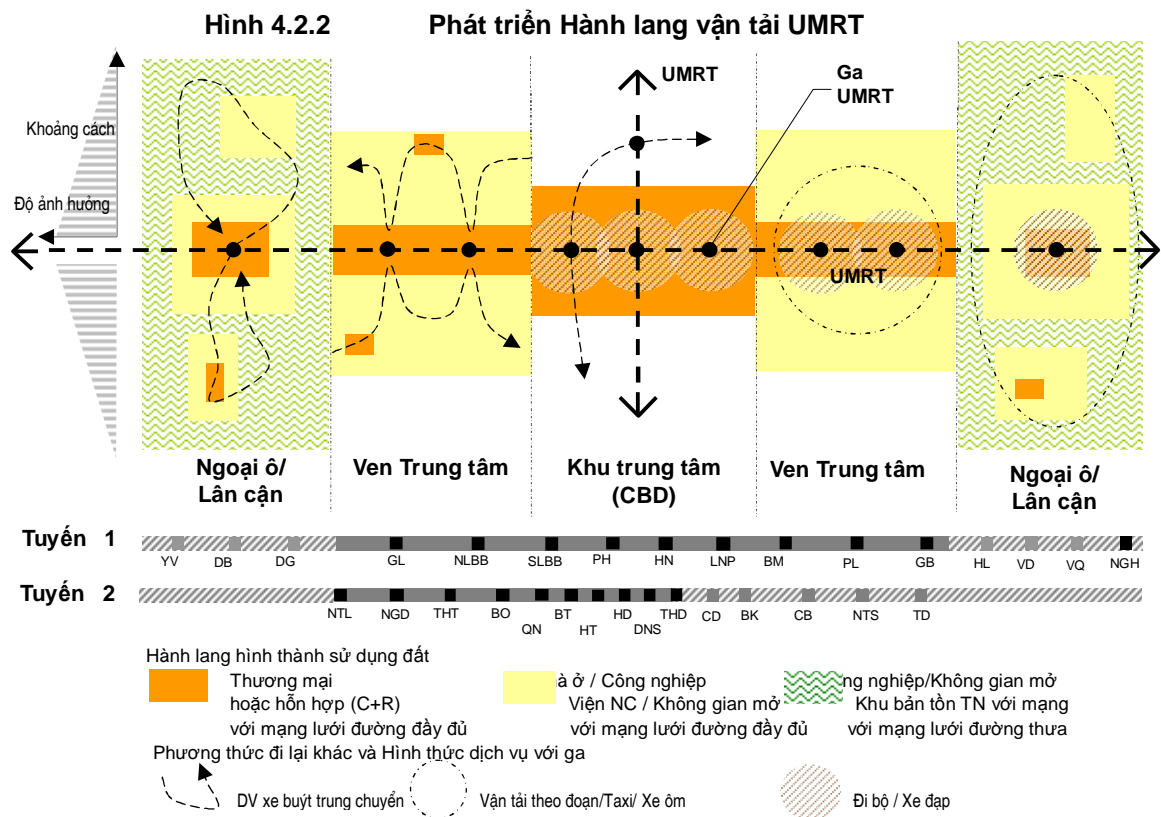
463 Các Tuyến UMRT 1 và 2 của Hà Nội đã được định hình. Cả hai tuyến đều sử dụng đất đô thị bao gồm cả khu vực vùng ngoại ô và nông thôn. Sử dụng đất khác tại các khu vực ga yêu cầu cần phải có phương pháp phát triển phù hợp với các hoạt động kinh tế-xã hội và tính cơ động của người dân, trong khi đó,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

464 Bảng 4.2.4 minh họa việc phát triển khu vực ga theo hướng mở rộng chung nhằm “phát triển theo hướng vận tải khối lượng lớn” cho phát triển Tuyến 1 và Tuyến 2.

Bảng 4.2.4 Hình thành phát triển đô thị cho Hành lang Vận tải UMRT tại Hà Nội

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Phát triển hành lang vận tải Tuyến UMRT 1

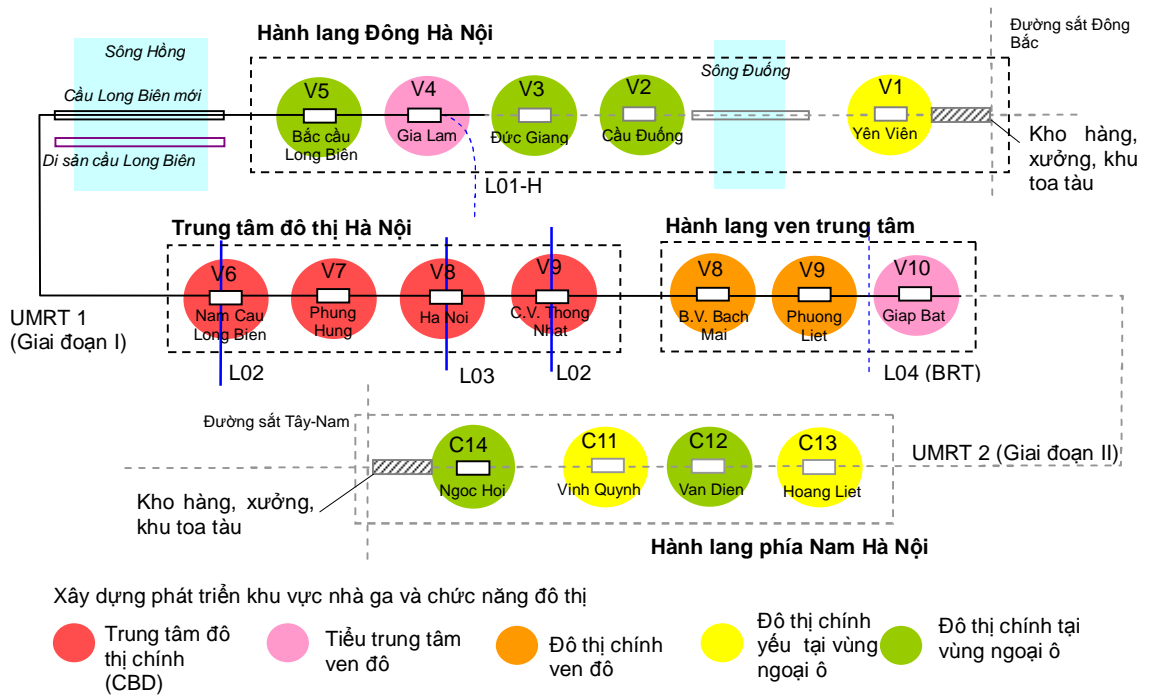
465 Phạm vi phát triển tại 4 nhà ga Nam cầu Long Biên (V6), Phùng Hưng (V7), Hà Nội (V8) và công viên Thống Nhất (V9) đều nằm tại khu vực dân cư đông đúc thuộc trung tâm thành phố Hà Nội. Các ga này dự kiến sẽ góp phần thúc đẩy phát triển các hoạt động kinh tế - xã hội nhưng vẫn phải giữ gìn bảo tồn các giá trị truyền thống mang tính lịch sử trong khu vực kiểm soát phát triển của thành phố Hà Nội.

466 Ga Gia Lâm (V4) sẽ giữ vai trò rất quan trọng trong việc hỗ trợ hình thành khu đô thị gần trung tâm, đây là cửa ngõ phía Đông vào thành phố Hà Nội trên tuyến “Hành lang vận tải phía Đông Hà Nội”, khi mà một vài thị trấn mới thành lập phía trước sông Đuống rất cần dịch vụ vận tải đô thị thuận tiện trong hành lang vận tải. Phía đông sông Đuống giáp với thị trấn Yên Viên, nơi đây hầu hết là ruộng đất nông nghiệp rất cần phát triển hệ thống giao thông đô thị.

467 Ga Giáp Bát nằm ở cửa ngõ phía Nam thành phố Hà Nội đang rất cần được tăng cường phát triển chức năng và tận dụng cơ hội khai thác phát triển khu vực nhà ga bao gồm cả việc tái phát triển khoảng sân đường sắt và hình thành thị trấn mới gần khu vực hiện đang bỏ hoang khu vực nhà ga. Các ga khác nằm trong “Hành lang ven trung tâm” được trông chờ hình thành phát triển thành đô thị trong khu vực xung quanh nhà ga.

468 Hành lang phía Nam Hà Nội vốn là các cánh đồng nông nghiệp, trừ một vài khu công nghiệp dọc tuyến QL1 hướng Tuyến UMRT 1; khu vực này được mong đợi tăng cường đô thị hóa thông qua việc tổ chức phát triển tốt khu vực nhà ga, đóng vai trò là loại hình dịch vụ đô thị chủ chốt cho việc phát triển các khu vực lân cận.

Hình 4.2.3 Phát triển hành lang vận tải khu vực nhà ga Tuyến UMRT 1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Phát triển hành lang vận tải Tuyến UMRT 2

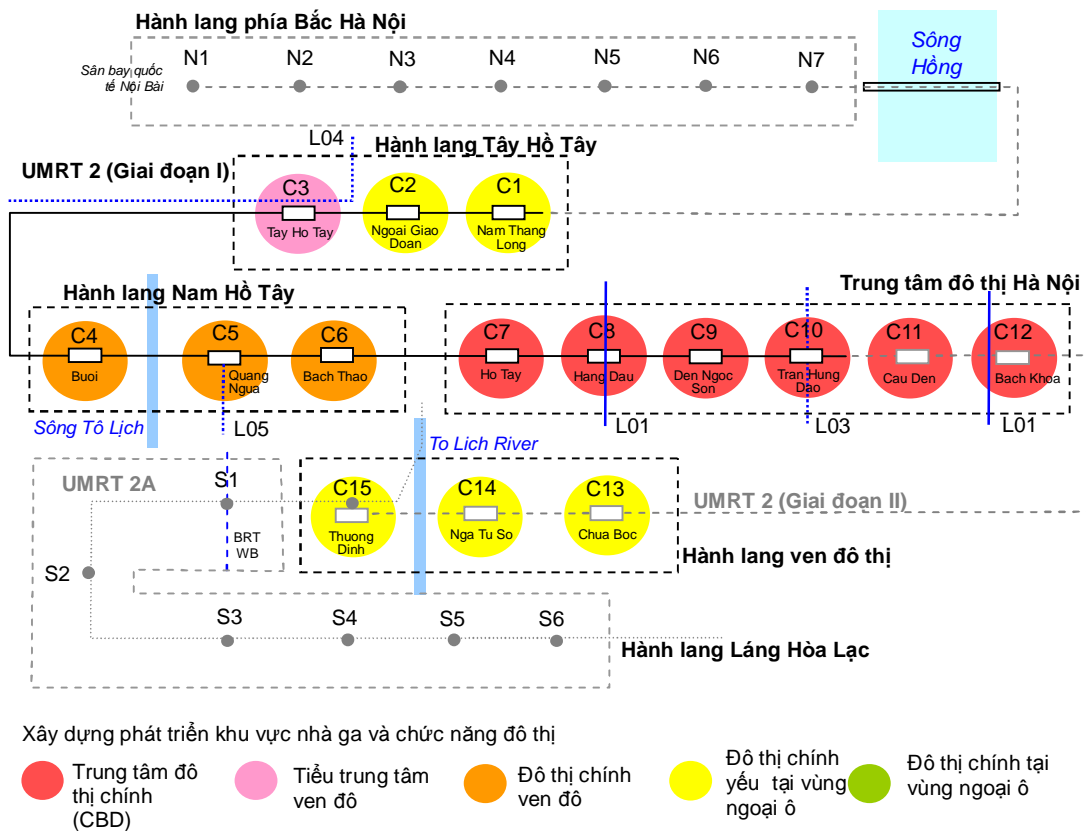
469 Phát triển khu vực nhà ga tại 6 ga từ Hồ Tây (C7) tới Bách Khoa (C12) nằm tại những khu vực dân cư đông đúc tại trung tâm thành phố Hà Nội; các ga này được kỳ vọng phát triển các hoạt động kinh tế – xã hội với các công trình ngầm (đường đi ngầm, bãi đỗ xe ngầm, khu vực thương mại ngầm), việc xây dựng các công trình ngầm sẽ mang lại lợi ích về khả năng kết nối với các ga ngầm thuộc Tuyến 2.

470 Ga phía tây Hồ Tây (C3) sẽ có vai trò chính trong việc hỗ trợ hình thành trung tâm tài chính khu vực gần trung tâm thành phố Hà Nội trên tuyến “Hành lang vận tải Tây Hồ Tây”, khu vực hiện nay đang dần hình thành các khu đô thị rộng lớn. Hầu hết tất cả các ga trong hành lang này đều rất hứa hẹn phát triển thông qua các dự án phát triển đô thị. Do vậy, việc xây dựng các loại hình dịch vụ đô thị hấp dẫn quanh khu vực nhà ga rất cần sự tổ chức phối hợp với từng cơ quan thực hiện dự án.

471 3 nhà ga “Phía Nam hành lang vận tải khu vực Hồ Tây” được kỳ vọng sẽ phát triển các chức năng đô thị và sẽ là điểm đến du lịch cũng như vui chơi giải trí của Hà Nội khi mà khu vực này sẽ tận dụng phát triển xung quanh khu vực nhà ga. Theo quy hoạch thì một con đường mới sẽ được xây dựng dọc Tuyến 2 và khu vực Hồ Tây sẽ có những ảnh hưởng nhất định tới sự phát triển nhà ga trong tương lai, vì thế việc phát triển hài hòa sẽ rất cần thiết.

472 “Hành lang vận tải ven trung tâm” là khu vực rộng lớn tập trung rất nhiều nhà ở dân sinh ngoại trừ khu vực các nhà máy sản xuất thuộc Nhà nước và các trường đại học, khu vực này dự kiến sẽ được tái phát triển thông qua việc quản lý phát triển có tổ chức kết hợp với dự án phát triển khu vực nhà ga, đóng vai trò là nơi tập trung các dịch vụ đô thị góp phần phát triển khu vực lân cận.

Hình 4.2.4 Phát triển khu vực nhà ga thuộc hành lang vận tải Tuyến UMRT 2



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.3 Định hướng phát triển khu vực nhà ga nhằm giải quyết các vấn đề tồn tại của Hà Nội

1) Tính liên kết và xây dựng các hợp phần phát triển phù hợp

473 Việc phát triển khu vực nhà ga rất cần tới sự hướng dẫn và phối hợp các hoạt động độc lập và riêng rẽ của các tổ chức có liên quan. Việc phát triển gắn kết các khu vực nhà ga bao gồm i) đường bộ và giao thông vận tải, ii) cung cấp dịch vụ tiện ích, iii) khuyến khích kinh doanh và thương mại, iv) nhà ở và khu dân cư tập trung, v) cải thiện điều kiện sống, và việc sắp xếp thể chế như việc kiểm soát quyền sử dụng đất và xem xét các thiết kế đô thị cần thiết có thể gây ảnh hưởng tới việc hướng tới phát triển hệ thống vận tải công cộng mang tính hiệu quả cao. Bảng 4.2.5 minh họa cho các hợp phần phát triển cơ bản sẽ được áp dụng cho 32 ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2.

Bảng 4.2.5 Hợp phần phát triển cơ bản cho khu vực nhà ga UMRT

Hợp phần phát triển khu vực nhà ga		Cơ quan thực hiện			Địa điểm			Loại hình phát triển				
		RC	PU	PR	A	B	C	M	S	IM	F	
Phát triển hệ thống đường sắt UMRT	Hệ thống đường ray (hầm, cầu)		I	--	--	I	--	--	I	I	I	I
	Công trình nhà ga với các cửa hàng nhỏ lẻ		I	--	i	I	--	--	I	I	I	I
	Nhà ga với các lối đi bộ ra – vào & cổng, lối thông gió		I	i	i	I	i	--	I	I	I	I
	Xuồng, sân xếp toa, kho hàng		I	--	--	I	--	--	I	I	I	I
Phát triển /Nâng cấp khu vực nhà ga	Đường bộ & giao thông	Xây dựng và nâng cấp đường vào ga	--	I	i	I	i	i	i	I	I	I
		Công trình vận tải liên phương thức	--	I	i	I	i	--	i	i	I	I
		Xe buýt, phương tiện vận chuyển bán công cộng, taxi, cung cấp dịch vụ	--	I	I	I	I	I	i	i	I	I
		Bãi đỗ xe, cung cấp dịch vụ đỗ xe trong các tòa nhà	--	I	I	i	I	--	i	i	I	I
		Lối đi bộ cho khách bộ hành (vĩa hè, cầu vượt, lối đi ngầm)	--	I	i	i	I	I	i	I	I	I
		Giám sát giao thông, thực hiện quản lý nhu cầu giao thông	--	I	i	I	I	I	i	i	i	I
	Tiện ích công cộng	Không gian mở dành cho nghỉ ngơi, thư giãn, chờ đợi	--	I	i	I	--	--	--	i	I	I
		Nhà vệ sinh, trạm công an, trạm thông tin	--	I	i	I	--	--	--	i	I	I
		Biểu tượng đô thị/công trình điểm mốc	--	I	i	I	--	--	--	i	I	I
	Khuyến khích loại hình thương mại và kinh doanh	Cửa hàng bán lẻ, dịch vụ kinh doanh buôn bán dân sinh	--	--	I	i	I	--	--	--	i	I
		Khách sạn và công trình vui chơi	--	--	I	--	I	--	--	--	i	I
		Tòa nhà văn phòng bao gồm các loại hình dịch vụ hành chính	--	--	I	--	I	--	--	--	i	I
	Nhà ở và dân sinh	Tòa nhà cao tầng/chế độ quản lý chung	--	--	I	--	I	--	--	--	i	I
		Các công trình cộng đồng (y tế, nhà trẻ)	--	i	I	--	I	--	--	--	i	I
	Cải thiện điều kiện sống	Đổi mới đô thị	--	I	i	--	I	I	i	i	i	i
		Cơ sở hạ tầng và dịch vụ công cộng	--	I	i	--	I	I	i	i	i	i

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: Địa điểm: A = Khu vực các công trình nhà ga B = Khu vực quanh nhà ga, C = Khu vực nhà ga,
 Cơ quan thực hiện: RC = Công ty đường sắt PU = Khu vực nhà nước, PR = Khu vực tư nhân / I = Vai trò chính,
 i = hợp tác hoặc hỗ trợ, -- = không thuộc trách nhiệm,
 Loại hình phát triển: M = ít phát triển, S = tiêu chuẩn, IM = trung gian, F = đầy đủ / I = bắt buộc,
 i = tùy theo trường hợp, khu vực, -- = không áp dụng

474 Trong số các hợp phần phát triển khu vực nhà ga, việc phát triển các công trình vận tải liên phương thức (ITF) với vai trò là các nhân tố chính cần phải quan tâm cụ thể tới việc vận tải hiệu quả tới các khu vực ga đến/đi với các vùng hấp dẫn của nhà ga. Và cũng rất cần cân nhắc tới việc phát triển các chức năng và vai trò bổ trợ như các loại hình dịch vụ tiện ích, không gian mở dành cho việc xây dựng phát triển lối vào, cảnh quan, v.v.

Bảng 4.2.6 Phát triển các công trình vận tải liên phương thức tại khu vực nhà ga UMRT

Chức năng	Loại công trình	Các công trình
Vận chuyển tới	Vận tải công cộng	Đường sắt (đường sắt dài, UMRT, BRT, LRT, v.v)
		Tuyến xe buýt (bến đỗ, nhà chờ, điểm xuống xe, lên xe, v.v)
		Para-transit (xe buýt công đồng, dịch vụ xe buýt theo yêu cầu, v.v)
		Xe buýt liên tỉnh
	Vận tải bán công cộng	Taxi, xe ôm
		Hình thành dịch vụ xe buýt tuyến ngắn (tư nhân, doanh nghiệp nhà nước, v.v)
Vận tải tư nhân	Xe dùng đón khách (điểm đỗ, khu vực chờ, xuống xe, lên xe)	
	Xe máy, xe đạp, xe lam	
Kết nối bởi	Đỗ xe (trong thời gian ngắn hoặc dài)	Công trình dành cho các loại xe dùng đỗ và đưa đón khách (thời gian dùng đỗ lâu)
		Thời gian chờ đỗ xe đối với vận tải công cộng (thời gian dùng đỗ ngắn)
		Thời gian dùng đỗ xe ngắn đối với các phương tiện tư nhân (thời gian dùng đỗ xe ngắn)
	Đường đi bộ	Vía hè đường bộ, khoảng không gian cho người đi bộ phía trên, lối đi ngầm
Cầu thang máy, thang cuốn, lối đi di chuyển		
Dịch vụ tiện ích	Dừng nghỉ và chờ đợi	Nhà chờ và ghế băng dài
	Dịch vụ công cộng đô thị	Nhà vệ sinh, trạm công an, thông tin chỉ dẫn và biển báo hiệu
		Khu vực uống nước, công trình khẩn cấp, v.v
	Dịch vụ tiện ích hàng ngày	Ki ốt (đồ ăn nhanh, sách báo, quầy số số, v.v)
Dịch vụ kinh doanh thương mại tại khu vực công cộng		
Khoảng không gian mở đô thị	Sự kiện và triển lãm	Sân khấu và khoảng không gian có thể sử dụng cho nhiều mục đích dùng để tổ chức các sự kiện và trình diễn
	Cảnh quan	Biểu tượng đô thị, tượng đài, đài tưởng niệm

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

475 Nếu xét đến tất cả các trở ngại về mặt cơ sở vật chất khi tiến hành mở rộng phạm vi đất sử dụng của từng nhà ga, cũng như các điều kiện đô thị hóa, đất trống và các cơ hội xây dựng phát triển thì việc xây dựng nhà ga cần phải được cân nhắc theo đúng quy mô và các biện pháp về lưu lượng hành khách, vai trò và chức năng của khu vực ga sao cho phù hợp với các chương trình và dự án quy hoạch hiện tại. Những nhân tố sau đây rất cần được nghiên cứu kỹ.

- (i) Nhu cầu phát triển dựa trên các điều kiện quanh khu vực nhà ga và vai trò tương lai
 - Tăng cường vận tải hành khách (lưu lượng cao)
 - Mức độ cần thiết phải tăng chuyển
 - Mức độ cần thiết phải đảm bảo và củng cố chức năng vận tải liên phương thức
 - Mức độ cần thiết phát triển thành dịch vụ trung tâm đô thị (không cạnh tranh, không có các công trình đô thị, phát triển vùng hấp dẫn, v.v)
 - Mức độ cần thiết phải tái xây dựng lối vào và luồng xe cộ đối với việc phát triển nhà ga
- (ii) Các điều kiện phát triển khu vực nhà ga
 - Có đủ quỹ đất
 - Diện tích sử dụng đất tiềm năng để xây dựng
 - Diện tích đất chưa xây dựng (đất trống, đất nông nghiệp, đất tự nhiên như ao, hồ, đất đồng cỏ)

- Khu vực đã xây dựng các công trình công cộng (doanh nghiệp nhà nước, chính phủ, VNR, v.v)
- Khu vực đất đã xây dựng cần phải tái thiết do điều kiện sống kém chất lượng
- Khu vực đất đã xây dựng thuộc các khu vực cần phải tái phát triển thuộc các khu vực thương mại và kinh doanh có lợi thế về giá trị sử dụng đất
- Khu vực tiềm năng của các dự án và quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng đang tiến hành

Bảng 4.2.7 Khu vực phát triển nhà ga có thể tiến hành theo các điều kiện

Loại hình phát triển khu vực nhà ga	Các điều kiện phát triển (sử dụng đất và tài sản)					Nhu cầu phát triển cần được chuẩn bị			
	Chưa xây dựng	Khu đất rộng trong các khu đã xây dựng				Lưu lượng HK (H)	ITF	UCD	TM
		SOE	RW	RD	UD				
1. Cần phát triển ít	i	--	--	--	--	--	--	--	--
2. Tiêu chuẩn	i	i	--	--	i	i	i	--	i
3. Trung bình	i	i	i	i	i	i	I	i	i
4. Đầy đủ quy mô	I	i	i	i	i	I	I	I	I

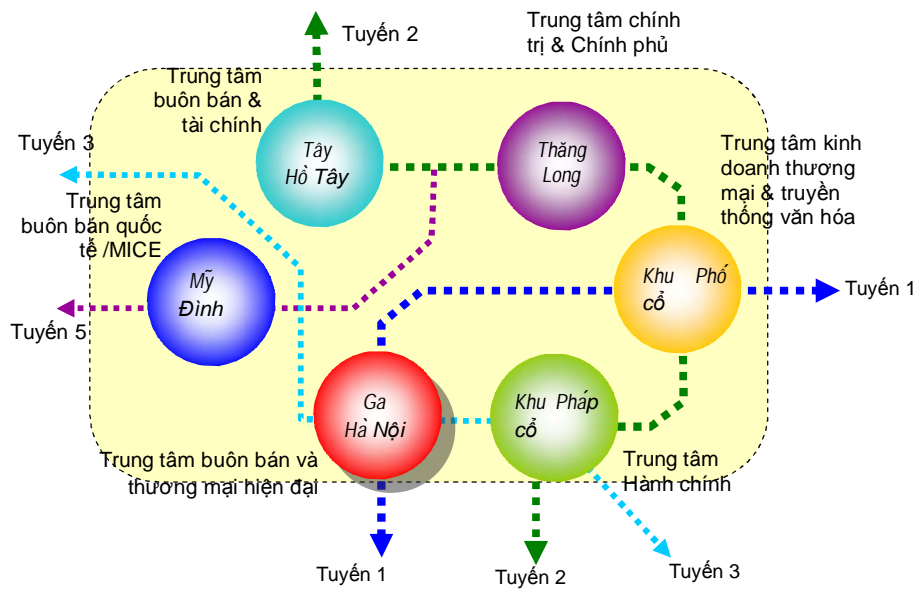
Chú thích: SOE = diện tích đất lớn thuộc sở hữu nhà nước, RW = Cần phải đổi mới đô thị, RD = tái phát triển đô thị tiềm năng, UD = quy hoạch/dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị đang được triển khai, ITF = chức năng vận tải liên phương thức, UCD = phát triển đô thị chính, TM = cải tổ luồng phương tiện bằng cách quản lý phương tiện theo khu vực
 I = bắt buộc, i = tùy trường hợp hoặc một phần, -- = không áp dụng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Khôi phục lại đô thị có tính cạnh tranh thông qua việc tái phát triển khu vực nhà ga

476 Việc tái phát triển khu vực nhà ga nhằm hình thành và tạo ra một khoảng không gian đô thị có sức hấp dẫn với người dân Hà Nội (ví dụ như không gian mở, các công trình văn hóa và tiện ích, khu kinh doanh thương mại hiện đại, v.v), là nơi sẽ tạo nên một lối sống đô thị kiểu mới. Do có được nhiều thuận lợi khi ở gần tuyến UMRT nên các loại hình dịch vụ đô thị mang tính cạnh tranh cao sẽ được hình thành dựa trên các đặc điểm đô thị Hà Nội. Hình 4.2.5 cho thấy ví dụ về chức năng của các khu vực nhà ga chính trong đô thị trong dự án CBD của thành phố Hà Nội.

Hình 4.2.5 Hình thành khu vực kinh doanh thương mại cạnh tranh thông qua tái phát triển khu vực nhà ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

477 Một vài nhà ga của các tuyến UMRT có khá nhiều cơ hội để triển khai việc tái thiết khu vực nhà ga khi mà rất nhiều các công trình của doanh nghiệp nhà nước hay tư nhân nằm xung quanh khu vực ga UMRT. Những khu đất nhà ở tập trung cũ nát, các công trình nhà máy và các khu đất kinh doanh thương mại rộng lớn đều có thể phá bỏ để xây dựng mới khu vực nhà ga. Đặc biệt là khu vực khoảng không rộng lớn tại trung tâm Hà Nội như khu vực ga Hà Nội, ga Giáp Bát đều là những khu vực đã được quy hoạch trong Nghiên cứu khả thi Tuyến 1.

478 Việc tái phát triển khu vực này sẽ giúp thu hút nhiều đầu tư và chuyển đổi khu vực đường sắt thành các công trình có giá trị và lợi nhuận cao, bên cạnh việc tạo ra các khoảng không gian đô thị hấp dẫn đối với người dân Hà Nội (ví dụ như các khoảng không gian mở, các công trình văn hóa và vui chơi, các công trình dịch vụ công cộng đô thị). Một lối sống đô thị mới sẽ được hình thành tại khu vực trung tâm đô thị gần nhà ga.

479 Từ góc độ giao thông vận tải công cộng, việc tái phát triển này sẽ làm tăng số chuyến UMRT do việc thu hút được lượng giao thông lớn và các dịch vụ phát sinh. Việc phát triển có chiều sâu nên được đặt ra với các loại mục đích kinh doanh và thương mại.

3) Phát triển khu vực đô thị mới tại khu nhà ga thông qua các biện pháp phát triển phù hợp

480 Một số nhà ga thuộc các tuyến UMRT nằm trên các cánh đồng ruộng thuộc khu vực nông thôn. Khu vực xung quanh nhà ga này rất cần xây dựng các con đường dẫn vào ga và phát triển đô thị thông qua các biện pháp phát triển hiệu quả. Việc hình thành thị trấn mới cũng rất cần thiết tại khu vực nhà ga nhằm tăng cường tổ chức tốt các loại hình đô thị xét tới mật độ cao và việc sử dụng hỗn hợp các khu vực gần nhà ga.

4) Môi trường sống sau khi cải thiện khu vực nhà ga

481 Do vị trí phát triển hệ thống UMRT nằm trong khu vực đô thị hiện tại nên việc các nhà ga đã được quy hoạch đôi khi vẫn nằm trong khu vực dân sinh có điều kiện sống kém. Do vậy, việc phát triển khu vực nhà ga không chỉ dành cho khu vực kinh doanh và thương mại mà còn nhằm mục đích cải thiện điều kiện sống thông qua giới thiệu cơ chế cùng nhau chia sẻ lợi ích.

5) Phát triển công trình ngầm

482 Đất đô thị trong trung tâm thành phố Hà Nội đang phải đối mặt với việc thiếu nguồn cung đất so với nhu cầu về mở rộng các hoạt động kinh tế-xã hội trong điều kiện kiểm soát hạn chế phát triển như hiện nay. UMRT, đặc biệt là Tuyến 2 – tuyến đi ngầm sẽ mang lại nhiều cơ hội phát triển hệ thống công trình ngầm cùng với việc phát triển nhà ga nhằm tận dụng tối đa diện tích ngầm tại khu vực nhà ga, cho dù quy mô và cơ hội phát triển hệ thống ngầm sẽ phải phụ thuộc vào các luật định có liên quan tới quyền sở hữu không gian ngầm.

483 Có một số loại hình các công trình ngầm liên quan tới việc phát triển nhà ga bởi i) các công trình lối vào và giao thông đi lại (lối đi ngầm, khu đỗ xe ngầm), ii) không gian mở công cộng ngầm (khu thương mại mua sắm ngầm, v.v) và iii) các công trình thương mại và kinh doanh (khu cửa hàng ngầm, các không gian ngầm dưới các tòa nhà thương mại). Mặc dù các công trình ngầm công cộng rất cần khoảng không gian và đất đai thuộc sở hữu của nhà nước như đường bộ và công viên, xây dựng không gian ngầm càng thu hút thì sẽ phải cần tới việc phát triển gắn kết với các không gian ngầm của thành phần tư nhân.

6) Tái thiết đô thị đề xuất tại khu vực nhà ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2

484 Bảng 4.2.8 tổng hợp hợp phần tái thiết đô thị đề xuất tại từng khu vực nhà ga của Tuyến 1 và Tuyến 2.

Bảng 4.2.8 Xây dựng dự án phát triển khu vực nhà ga theo chương trình tái thiết đô thị

Tên nhà ga	Tái phát triển đô thị				Cải thiện điều kiện sống		Phát triển khu vực đô thị mới		Phát triển không gian ngầm	
	RY	Quy hoạch RD	LP	KTT	NW	INF	Quy hoạch NT	PNT		
Tuyến UMRT 1	V1. Yên Viên	I	--	I	--	I	--	I	--	
	V2. Cầu Đuống	--	--	--	--	--	I	--	--	
	V3. Đức Giang	--	--	i	--	--	I	--	--	
	V4. Gia Lâm	I	--	I	--	--	I	--	i	
	V5. Bắc Cầu Long Biên	--	i	--	--	--	i	--	--	
	V6. Nam Cầu Long Biên	--	--	--	--	--	i	--	I	
	V7. Phùng Hưng	--	--	--	--	--	i	--	--	
	V8. Hà Nội	I	--	i	I	--	I	--	I	
	V9. C.V. Thống Nhất	--	--	--	--	--	I	--	--	i
	V10. B.V. Bạch Mai	--	--	--	--	--	i	--	--	
	V11. Phương Liệt	--	--	--	--	--	i	--	--	
	V12. Giáp Bát	I	--	i	--	I	I	--	I	--
	V13. Hoàng Liệt	--	--	I	--	--	I	--	I	--
	V14. Văn Điển	--	--	--	--	--	I	--	I	--
	V15. Vĩnh Quỳnh	--	--	--	--	--	I	--	I	--
	V16. Ngọc Hồi	--	--	i	--	--	--	--	I	--
Tuyến UMRT 2	C1. Nam Thăng Long	--	--	--	--	--	--	I	--	--
	C2. Ngoại Giao Đoàn	--	--	--	--	--	i	I	--	--
	C3. Tây Hồ Tây	--	--	--	--	--	--	I	--	--
	C4. Bưởi	--	--	--	--	--	i	--	--	--
	C5. Quán Ngựa	--	--	--	--	I	--	--	--	i
	C6. Bách Thảo	--	--	--	--	--	i	--	--	--
	C7. Hồ Tây	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	C8. Hàng Đậu	--	--	--	--	--	i	--	--	I
	C9. Hồ Hoàn Kiếm	--	I	--	--	--	--	--	--	I
	C10. Trần Hưng Đạo	--	--	i	--	--	--	--	--	I
	C11. Cầu Dền	--	--	--	I	--	i	--	--	i
	C12. Bách Khoa	--	--	--	--	--	i	--	--	i
	C13. Kim Liên	--	I	--	I	--	i	--	--	i
	C14. Chùa Bộc	--	--	I	I	--	i	--	--	i
	C15. Ngã Tư Sở	--	I	I	--	--	--	--	--	I
	C16. Thượng Đình	--	I	I	I	--	--	--	--	i

Chú thích: RY= kích thước đường ray hiện tại (VNR), Quy hoạch RD= Quy hoạch tái phát triển theo thành phần nhà nước hoặc tư nhân, LP= diện tích đất rộng thuộc sở hữu của nhà máy hoặc công ty, KTT= diện tích nhà ở tập thể cũ nát, NW = đổi mới đô thị, INF= cơ sở hạ tầng và các dịch vụ tiện ích, Quy hoạch NT= quy hoạch phát triển đô thị mới theo thành phần nhà nước hoặc tư nhân, PNT= phát triển khu đô thị mới đề xuất.

I = bắt buộc, i = tùy từng trường hợp hoặc một phần, -- = không áp dụng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA có liên quan tới các dự án quy hoạch khác nhau