

5 QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG CHO CÁC TUYẾN 1 VÀ 2

5.1 Khung quy hoạch

5.1.1 Nội dung quy hoạch định hướng

501 Quy hoạch định hướng nhằm đề xuất hướng phát triển tổng thể của ga và khu vực ga, bao gồm quy hoạch ngắn hạn và dài hạn. Cần đạt được phát triển gắn kết ở mức độ và giai đoạn nhất định. Trong quy hoạch định hướng, 31 ga được đề xuất cho (a) quy hoạch ngắn hạn và (b) quy hoạch dài hạn.

- (i) Phát triển và cải tạo vật chất nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thông suốt giữa các ga.
- (ii) Phát triển và chỉnh trang đô thị nhằm cải thiện điều kiện sống và kích thích tiềm năng phát triển kinh tế xã hội và bảo tồn văn hoá.
- (iii) Quản lý và khai thác gắn kết với các tuyến UMRT khác và dịch vụ vận tải công cộng và hệ thống vận hành khác.
- (iv) Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị

Bảng 5.1.1 Hợp phần phát triển gắn kết khu vực ga

Nhóm	Hợp phần	Vi dụ công trình và dịch vụ
(a) Phát triển và cải tạo vật chất	Xây dựng và chỉnh trang đường tiếp cận	Xây dựng đường gom xung quanh ga (phục vụ xe buýt, taxi, xe hơi, xe máy), cải tạo đường nhánh và đường dân sinh (vd: vỉa hè, chiếu sáng, biển báo, v.v.)
	Xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức	Công trình lớn/vừa, bến xe khách liên tỉnh, Cảng hàng không thành phố, bến đỗ (cho xe buýt, taxi, xe ôm)
	Xây dựng khu đỗ xe	Khu đỗ xe trên mặt đất, nhà đỗ xe, khu đỗ xe ngầm
	Xây dựng mạng lưới đường đi bộ	Vỉa hè, tuyến phố đi bộ, cầu vượt bộ hành trong và ngoài ga, hầm bộ hành.
(b) Phát triển và cải tạo đô thị	Phát triển công trình tiện ích công cộng	Không gian mở cho các hoạt động nghỉ ngơi, đợi xe, nhà vệ sinh, đồn công an, bốt thông tin, biểu tượng thành phố/công trình điểm nhấn.
	Phát triển hoạt động trong khu vực đô thị trung tâm	Ngành nghề kinh doanh & thương mại mới, các tiện ích văn hoá, cung cấp dịch vụ công cộng & hành chính
	Thúc đẩy hoạt động thương mại và kinh doanh	Cửa hàng bán lẻ mới, kinh doanh dịch vụ thành phố, khách sạn và trung tâm giải trí mới, toà nhà văn phòng, gồm các dịch vụ công cộng.
	Phát triển nhà và khu dân sinh	Nhà cao tầng và cơ chế quản lý chung, khu vực nhà ở trung và thấp tầng.
	Cải thiện điều kiện sống	Đổi mới đô thị thông qua việc phát triển các tuyến đường và hạ tầng, cải thiện hạ tầng khu vực và các tiện ích.
(c) Quản lý và khai thác	Quản lý giao thông vận tải	Dịch vụ và bến xe buýt gom khách, dịch vụ phương tiện gom khách khu vực (vận tải bán công cộng) kiểm soát và quản lý giao thông khu vực
	Cải thiện dịch vụ	Hệ thống vé chung, mã thiết kế biển báo chung.
(d) Quy định phân vùng để quản lý tăng trưởng đô thị	Hạn chế kiểm soát phát triển	Bảo vệ nguy hại tự nhiên, bảo tồn giá trị lịch sử, xây dựng nhà cao tầng, cơ hội phát triển ngầm
	Đồng bộ với quy hoạch sử dụng đất	Sử dụng vào mục đích thương mại & kinh doanh, dân sinh / hỗn hợp, mục đích sử dụng khác (công cộng, giáo dục, tiện ích), mật độ phù hợp.
	Xem xét thiết kế đô thị	Tạo điểm nhấn đô thị, thiết kế đô thị hài hoà với khu vực hiện tại

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

502 Sau khi Ban Chỉ đạo phê duyệt quy hoạch định hướng tháng 5 năm 2010 (xem Bảng 5.1.2), thành phố đã tiếp tục triển khai nghiên cứu kỹ thuật thiết kế chi tiết tuyến UMRT 1 – Giai đoạn 1 Dự án xây dựng UMRT. Một số điều chỉnh trong Thiết kế chi tiết và phản hồi của HAIMUD về thiết kế chi tiết như sau:

- (i) Vào tháng 11 năm 2010, Thành phố đã kết luận bỏ ga Phùng Hưng (V7) do quá gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Tuy nhiên, Báo cáo này vẫn giữ quy hoạch định hướng của ga Phùng Hưng để tham khảo.
- (ii) Tháng 12 năm 2010, thành phố đã điều chỉnh hướng tuyến của tuyến UMRT từ ga Nam Cầu Long Biên tới Ngọc Hồi dựa trên Nghiên cứu kỹ thuật thiết kế chi tiết. Cần lưu ý rằng thiết kế kỹ thuật trong đó đề cập cụ thể về hướng tuyến nên được tham khảo trong hồ sơ Thiết kế Chi tiết dự án xây dựng UMRT.

Bảng 5.1.2 Danh sách quy hoạch định hướng khu vực ga

Loại	Mã	Ga	Tuyến 1	Tuyến 2
Ga trung chuyển	V4	Gia Lâm và Tuyến 1 kéo dài / bến xe	X	
	V6/ C8	Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu	X	X
	V8	Ga Hà Nội và ga Tuyến 3	X	
	V9/ C12	Ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	X	X
	V12	Giáp Bát	X	
	C3	Tây Hồ Tây và Tuyến 4 / Cảng hàng không thành phố		X
	C5	Quán Ngựa và ga Tuyến 5		X
	C10	Trần Hưng Đạo và ga Tuyến 3		X
	C16	Thượng Đình và ga Tuyến 2A/BRT		X
Ga giai đoạn 1	V5	Bắc Cầu Long Biên	X	
	V7	Phùng Hưng	X	
	V10	B.V. Bạch Mai	X	
	V11	Phương Liệt	X	
	V16	Ngọc Hồi	X	
	C1	Nam Thăng Long		X
	C2	Ngoại Giao Đoàn		X
	C4	Bưởi		X
	C6	Bách Thảo		X
	C7	Hồ Tây		X
C9	Hồ Hoàn Kiếm		X	
Ga giai đoạn 2	V1	Yên Viên	X	
	V2	Cầu Đuống	X	
	V3	Đức Giang	X	
	V13	Hoàng Liệt	X	
	V14	Văn Điển	X	
	V15	Vĩnh Quỳnh	X	
	C11	Cầu Dền		X
	C13	Kim Liên		X
	C14	Chùa Bộc		X
	C15	Ngã Tư Sở		X
			16	16

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.1.1 Nội dung quy hoạch định hướng

503 Quy hoạch định hướng gồm a) mục tiêu phát triển, b) chiến lược phát triển dài hạn, và c) dự án/chương trình hành động ngắn hạn.

(1) Mục tiêu phát triển

504 Mục tiêu phát triển sẽ đạt được khi phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị trong tương lai, trong đó tất cả người dân và hành khách sử dụng ga và dịch vụ UMRT với sự thoải mái và an toàn và được hưởng các hoạt động thường ngày xung quanh khu vực ga. Hình ảnh phát triển tổng thể và điều kiện sử dụng đất trong tương lai được đề xuất nằm trong khu vực ga có bán kính 1km.

(2) Quy hoạch dài hạn

505 Mục tiêu của quy hoạch dài hạn là biến khu vực quanh ga (trong bán kính 500m-1km) thành khu vực dân cư/đô thị phát triển theo hướng giao thông công cộng thông qua phát triển/tái phát triển đô thị gắn kết. Phạm vi của quy hoạch dài hạn bao quát khu vực quanh ga trong bán kính 1km. Năm mục tiêu là 2030.

506 Phạm vi và hợp phần quy hoạch như sau:

- Y Cải thiện môi trường sống và các dịch vụ cơ bản lên mức độ phù hợp
- Y Xác định cơ hội và hạn chế phát triển
- Y Lập quy hoạch
- Y Chuẩn bị kế hoạch và cơ chế thực hiện
- Y Cơ chế tham gia của thành phần tư nhân

Hình 5.1.1 Các hợp phần quy hoạch dài hạn chính

Phát triển giao thông vận tải và đường đề xuất		Phát triển đô thị đề xuất	
<i>Công trình chính trong khu vực ga</i>	<i>Kiểm soát và quản lý giao thông</i>	<i>Phát triển công trình công cộng</i>	
Công trình trung chuyển LPT Phát triển đường vào Cầu/hầm bộ hành/đường đi bộ Khu vực bãi đỗ	Khu vực quản lý và kiểm soát giao thông (một chiều, đỗ xe, dành cho người đi bộ...)	<i>Khu vực khuyến khích phát triển đô thị</i>	
<i>Hạng mục phát triển trong tương lai, bao gồm những hạng mục được quy hoạch trong Quy hoạch Quận huyện và dự án hiện tại</i>		Công viên và không gian mở Phát triển khu đô thị mới Tái phát triển đô thị Cải tạo tự nguyện có sự kiểm soát Cải thiện môi trường sống	
Phát triển đường mới (bao gồm đường đề xuất và quy hoạch) Mở rộng/cải tạo đường (mặt đường, làn đường, vỉa hè...)	Đường đi bộ chính (mặt đường, cải thiện cho người khuyết tật) Kéo dài cầu/hầm bộ hành (kết nối với các toà nhà và công trình khác)		
		Sử dụng đất (CB / R / MX) Mật độ (H / M / L) Giai đoạn (S / SM / M / L)	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: Sử dụng đất: CB – thương mại và dịch vụ; R – đất ở, MX – sử dụng hỗn hợp
 Mật độ: H – cao, M – trung bình, L – thấp
 Giai đoạn: S – ngắn, SM – ngắn và trung, M – trung, L – dài

(3) Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

507 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn được lập cho khu vực quanh ga trong bán kính 500m tính từ ga. Năm mục tiêu là khi các dịch vụ UMRT bắt đầu được triển khai (2016 đối với giai đoạn 1). Mục tiêu cụ thể như sau:

- (i) Đảm bảo tiếp cận thông suốt và an toàn cho hành khách giữa ga và điểm xuất phát của họ (nhà) và điểm đến (công trình chính) trong ngày (sáng tới tối) và trong các

điều kiện khác nhau (mưa, nắng, nóng, lạnh,...) đối với mọi đối tượng (trẻ em, người khuyết tật, người già...).

(ii) Cải thiện môi trường sống của khu vực bị ảnh hưởng.

508 Phạm vi và hợp phần quy hoạch như sau (Xem Bảng 5.1.3)

- Y Công trình và môi trường cho người đi bộ
- Y Tiếp cận vận tải công cộng (xe buýt, taxi, xe ôm...)
- Y Tiếp cận vận tải tư nhân (xe hơi, xe máy, xe đạp)
- Y Kiểm soát/quản lý giao thông
- Y Biện pháp không rào cản
- Y Cải thiện hạ tầng/công trình liên quan
- Y Chia sẻ vai trò (chính phủ, cộng đồng, các bên liên quan khác)

Bảng 5.1.3 Các hợp phần dự án ngắn hạn chính

Nhóm	Hợp phần	Công trình
Công trình liên quan đến ga	Công trình dành cho người đi bộ	Y Cổng vào ga có thang máy/thang cuốn Y Không gian/quảng trường vào ga Y Hầm/cầu vượt bộ hành
	Công trình liên phương thức	Y Bến xe buýt Y Ô đỗ xe buýt/taxi Y Bến xe buýt có nhà chờ
	Công trình đỗ xe	Y Khu đỗ xe (công trình bến đỗ) Y Khu đỗ xe dành cho xe hai bánh
Cải thiện đường vào	Cải thiện vật chất	Y Mặt đường Y Hệ thống thoát nước Y Hệ thống chiếu sáng Y Lối đi ngang cho người đi bộ Y Vía hè Y Xây dựng khu đỗ xe
	Quản lý giao thông	Y Điều hoà giao thông đường dân sinh Y Tuyến phố ưu tiên người đi bộ Y Kiểm soát cổng vào Y Kiểm soát đỗ xe
	Cải thiện tiện nghi	Y Thiết kế mặt đường, biển báo, ghế ngồi... Y Phát triển không gian mở / cây xanh Y Quy định và hướng dẫn sử dụng tuyến phố

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(4) Danh mục dự án

509 Danh mục Dự án gồm các dự án ngắn và dài hạn. Để xác định mức độ ưu tiên của các dự án này, quá trình thực hiện sẽ được phân ra thành bốn giai đoạn.

A: Phát triển tối thiểu tới khi đưa vào sử dụng: để đảm bảo khả năng tiếp cận an toàn và thuận tiện từ các công trình chính tới ga, cần phát triển các công trình liên quan đến ga và đường tiếp cận cần thiết đến khi đưa vào sử dụng ga UMRT.

B: Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau đó): Mặc dù các dự án này cũng có ý nghĩa quan trọng trong việc cải thiện khả năng tiếp cận, nhưng mức độ ưu tiên lại thấp hơn các dự án ở nhóm A.

C: Trung hạn (3 năm ~ 5 năm sau khi đưa vào sử dụng): để cải thiện điều kiện giao thông và đường và để phát triển các hoạt động thương mại và dịch vụ xung quanh ga, cần khuyến khích các dự án phát triển đường và tái phát triển đô thị.

D: Dài hạn (5 năm ~ 10 năm sau khi đưa vào sử dụng): để khuyến khích việc sử dụng UMRT và các hoạt động phát triển đô thị xung quanh khu vực ga, cần khuyến khích các dự án phát triển đô thị và giao thông vận tải khác nhau.

510 Để thực hiện các dự án này, cần các điều kiện sau:

- (i) Điều chỉnh quy hoạch quận/huyện đã được phê duyệt và các quy hoạch liên quan: Hiện tại, các hoạt động phát triển đường và tái phát triển đô thị được thực hiện dựa trên Quy hoạch Quận/huyện đã được phê duyệt phù hợp với Luật Xây dựng. Tuy nhiên, hầu hết quy hoạch quận huyện được phê duyệt vào năm 2000 nên không đề cập đến ga UMRT và phát triển đường sắt. Cần đưa quy hoạch phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị vào các quy hoạch quận huyện này. Đặc biệt để thực hiện các dự án thuộc nhóm A, mặc dù hầu hết các dự án đều dựa trên hướng tuyến đường và quy hoạch sử dụng đất đã được phê duyệt, cần điều chỉnh các quy hoạch đã được Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội và Ủy ban Nhân dân Hà Nội phê duyệt.
- (ii) Thiết lập và sửa đổi hệ thống pháp lý và thể chế: Về cơ bản, các dự án nhóm A và B có thể được thực hiện thông qua hệ thống pháp lý hiện tại, mặc dù cần thiết phát triển hệ thống pháp lý mới để thực hiện các dự án nhóm C và D, như các dự án tái điều chỉnh đất và tái phát triển đô thị, v.v.
- (iii) Chuẩn bị cơ chế thực hiện do UBND HÀ NỘI và TCTĐSVN đưa ra để tạo điều kiện cho sự tham gia của các nhà đầu tư tư nhân nhằm kiểm soát hướng phát triển đô thị và giảm gánh nặng tài chính của khu vực nhà nước trong việc phát triển hạ tầng cần thiết.
- (iv) Hỗ trợ chính sách tái định cư tại chỗ trên cùng một khu vực phát triển dựa trên việc áp dụng hệ thống tái điều chỉnh đất và tái phát triển đô thị, nhờ đó nâng cao được sự đa dạng về xã hội và tạo điều kiện cho việc giải phóng mặt bằng để phát triển.

511 Ngoài ra, đối với các khu vực ga ưu tiên đề xuất làm Quy hoạch Chi tiết trong Chương 8, cần đưa ra cơ chế thực hiện dự án để đề xuất quy trình thực hiện dự án, các bên liên quan chính, cơ chế tài chính, v.v...

5.2 Khu vực ga Gia Lâm (V4) và Tuyến 1 kéo dài / khu vực ga bến xe Gia Lâm

5.2.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

512 Khu vực Gia Lâm là điểm chiến lược trong mạng lưới vận tải đông bắc thành phố Hà Nội. Đây là điểm giao cắt giữa QL1 (đi Bắc Ninh, Lạng Sơn) và QL5 (đi Hải Phòng). Đường tránh QL1 hiện đã được triển khai ở phía nam khu vực ga Gia Lâm. Hiện tại, ga Gia Lâm nằm trong khu dân cư, cách QL1A khoảng 500m. Về phía nam tuyến đường sắt, các công trình thương mại và giáo dục nằm san sát nhau dọc QL1. Phía Bắc tuyến đường, ngoại trừ các làng nông thôn nhỏ, hầu hết đất đai là đất nông nghiệp. Phía tây nam của ga còn có quy hoạch khu đô thị mới Ngọc Thụy.

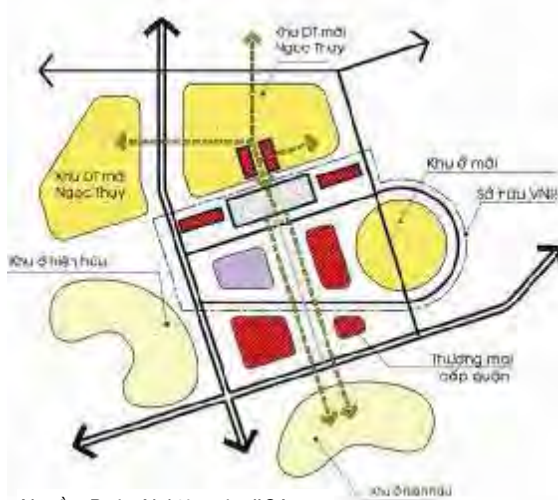
513 Giữa QL1 và ga là xí nghiệp đường sắt Gia Lâm của ĐSVN (khoảng 19ha). Về vấn đề sử dụng đất hiệu quả xung quanh ga trong tương lai, đất quanh khu vực ga cần được sử dụng cho mục đích khác. Đường vào từ QL1 dẫn vào ga còn hẹp, và nhiều cửa hàng nhỏ và người bán hàng rong tụ tập dọc theo tuyến đường vào này. Một bệnh viện đường sắt và công viên nằm ở vị trí trước hồ, nhưng môi trường đi bộ trong khu vực này không an toàn. Cách ga khoảng 500m là bến xe khách Gia Lâm. Đây là một trong số những bến xe chính của Hà Nội có xe đi tuyến biên giới Trung Quốc, xe khách liên tỉnh chạy trên miền Bắc Việt Nam. Đây cũng là nơi khởi hành của nhiều xe khách liên tỉnh.

2) Mục tiêu phát triển

514 Ga Gia Lâm nắm giữ hai vai trò quan trọng: (i) có chức năng như ga đầu mối liên tỉnh của Hà Nội, và (ii) là trung tâm của khu vực đô thị Gia Lâm đang phát triển nhanh. Điều này nói lên rằng nơi đây sẽ là nơi đổ về của hành khách liên tỉnh và nội thị và tiềm năng phát triển đô thị tại và quanh ga sẽ tăng đáng kể.

515 Để duy trì vai trò là trung tâm thành phố, ga và khu vực xung quanh cần được quy hoạch trên quan điểm toàn diện hơn. Để đảm nhiệm vai trò đó, bến xe khách liên tỉnh Gia Lâm cần được di chuyển về gần khu vực ga hơn, và mạng lưới đường nội bộ tương ứng cần được xây dựng để gắn kết phát triển đô thị trong dự án Khu đô thị mới Ngọc Thụy gần đó.

Hình 5.2.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4)



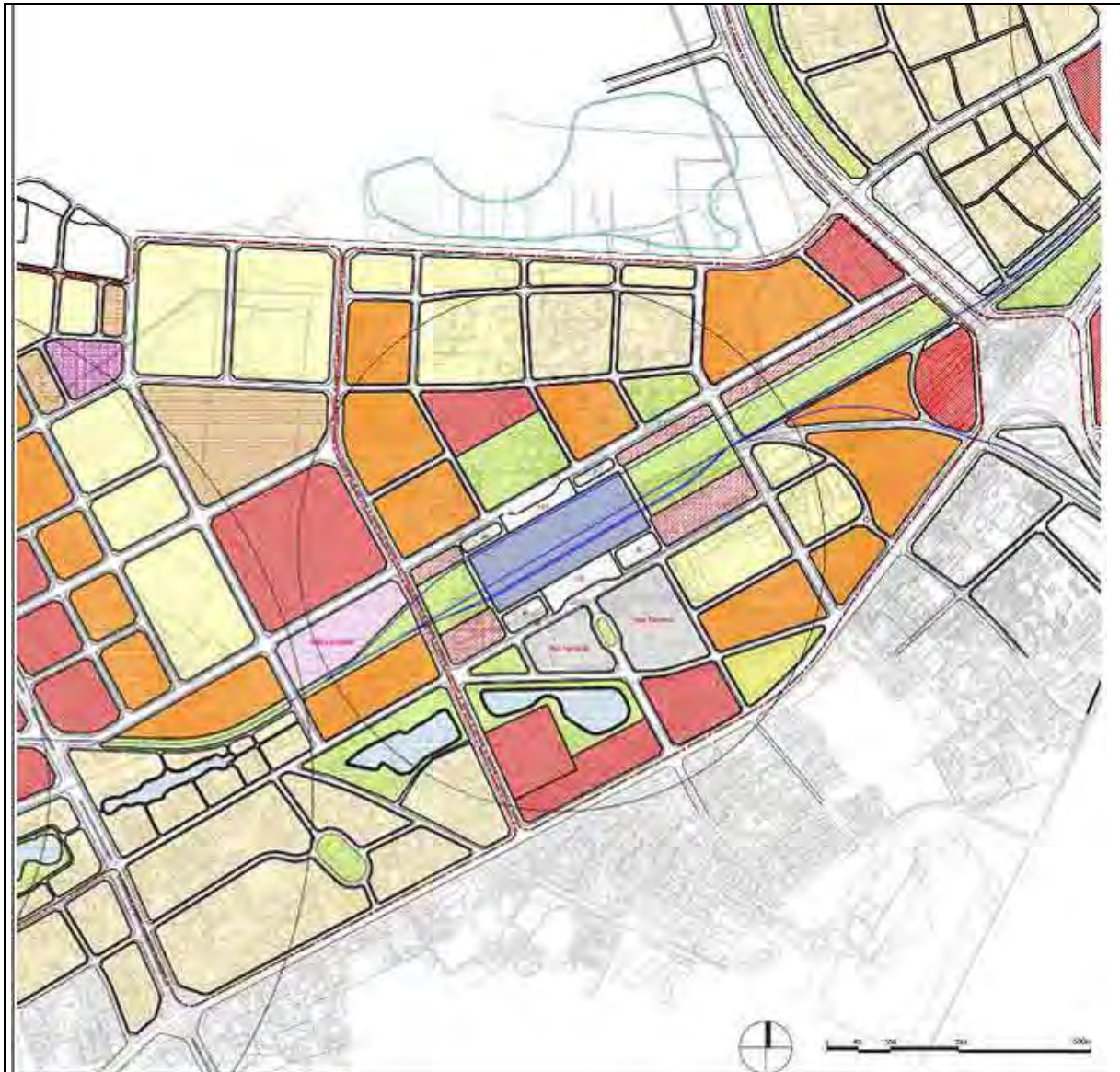
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.2.1 Khung phát triển khu vực ga Gia Lâm (V4)

	Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị		
		Không	Có	
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	5.974	8.800	9.600
	Đi làm	4.414	4.400	38.800
	Đi học	1.908	1.600	1.700
Số lượng hành khách (người/ngày)	-	42.000	50.900	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.2.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực Ga Gia Lâm (V4)



Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Đất thương mại, dịch vụ cấp quận | | Đất cơ quan |
| | Đất thương mại cấp khu vực | | Đất văn hóa, giải trí |
| | Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ | | Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp |
| | Đất ở mới | | Đất quân đội |
| | Đất ở hiện hữu | | Đất công viên, không gian mở, thể thao |
| | Đất công trình công cộng trong đơn vị ở
(Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...) | | Đất di tích |
| | Đất giáo dục | | Đất hạ tầng kỹ thuật
(bến xe, các công trình HTKT đầu mối) |
| | Đất bệnh viện, trung tâm y tế.. | | Đất mặt nước |

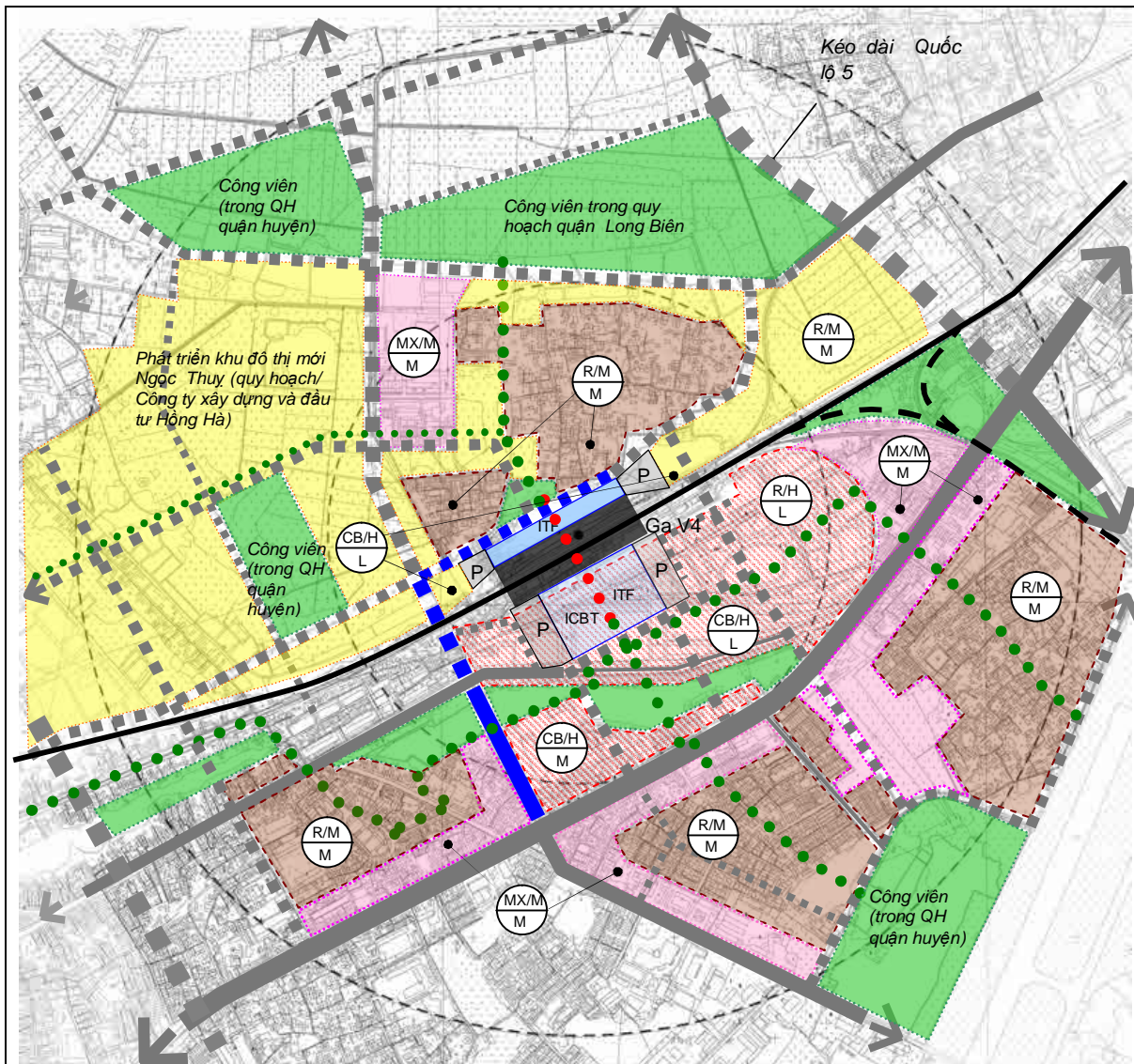
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.2.2 Quy hoạch dài hạn

516 Phát triển khu vực ga Gia Lâm với chức năng là một “Đầu mối vận tải với Trung tâm Kinh doanh-Thương mại tại quận Long Biên và Gia Lâm.” Theo đó, khu vực này có thể xây dựng khách sạn, trung tâm mua sắm, văn phòng kinh doanh, trung tâm giải trí phù hợp với quy mô của một trung tâm ngoại thành.

517 Có nhiều kịch bản phát triển khác nhau để phát triển khu vực ga Gia Lâm do nơi đây có nhà xưởng và bãi ga lớn của TCT ĐSVN và bến xe khách Gia Lâm nằm giữa ga và QL1. Hiện tại, khu vực ga phía tây bắc sẽ được xây dựng thành khu đô thị mới, hầu hết cho người dân sử dụng. Nếu khu đất này được sử dụng cho mục đích phát triển đô thị thì tiềm năng phát triển kinh tế-xã hội nhằm tạo ra diện tích thương mại và kinh doanh sẽ tăng lên đáng kể để trở thành cửa ngõ tây bắc của thành phố Hà Nội. Bên cạnh đó, bến xe khách sẽ được di chuyển về trước ga Gia Lâm để tạo điều kiện trung chuyển thuận tiện từ/đến ga UMRT và bến xe liên tỉnh.

Hình 5.2.3 Quy hoạch định hướng dài hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)



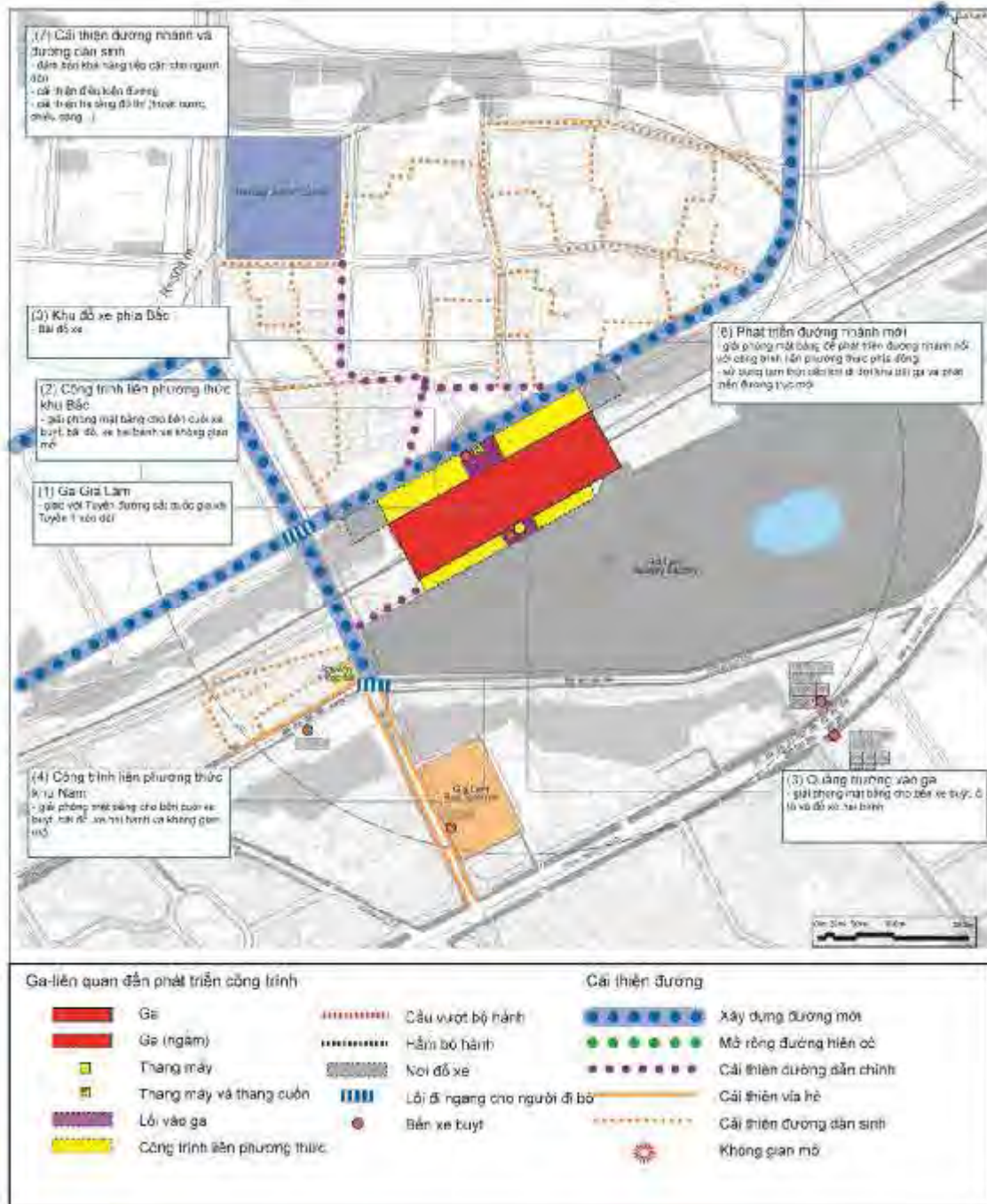
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.2.3 Các dự án và chương trình ngắn hạn

518 Hiện tại, con phố Ngọc Lâm nhỏ hẹp chạy qua phía nam của ga. Cần mở rộng phố này để thuận tiện cho hành khách từ QL1 (Phố Nguyễn Văn Cừ) và bến xe Giáp Bát vào ga. Ở phía bắc của ga là khu dân cư, vì vậy các tuyến đường tiếp cận chính cần được mở rộng và cải tạo.

519 Trước mắt, rất khó di chuyển khu nhà xưởng đường sắt của TCT ĐSVN, vì vậy hướng tiếp cận chính tới ga vẫn là từ phía mặt bắc. Cần xây dựng công trình liên phương thức và quảng trường vào ga ở phía bắc, và một đường trục chính ở phía nam của ga.

Hình 5.2.4 Quy hoạch định hướng ngắn hạn cho khu vực ga Gia Lâm (V4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.2.4 Danh mục dự án và cơ chế thực hiện

1) Khái quát chung

520 Về một cơ quan điều hành cho các tuyến UMRT, TCTĐSVN đang cân nhắc thành lập một công ty riêng để điều hành Tuyến 1, trong khi đó UBND Hà Nội cũng đang xem xét thành lập Cơ quan thẩm quyền về giao thông công cộng (PTA) phụ trách Tuyến UMRT 2 và các tuyến khác với một cơ quan điều hành của mỗi tuyến được thiết lập dưới sự quản lý chung của Cơ quan này cho dù cơ quan đó là của nhà nước hay tư nhân.

521 Dựa trên giả định trên, các bên liên quan chính đối với phát triển khu vực ga Gia Lâm sẽ là UBND Hà Nội, TCTĐSVN, cơ quan điều hành Tuyến 1 và chủ đầu tư dự án khu đô thị mới Ngọc Thụy đang được quy hoạch ở phía bắc khu vực ga.

522 Về phát triển ngắn hạn, TCTĐSVN và UBND Hà Nội có thể sẽ đóng vai trò tham gia chính khi các hạng mục công trình chủ yếu là công trình liên quan đến đường sắt, đường vào và hạ tầng cơ bản có liên quan trực tiếp tới các hoạt động đường sắt. Mặt khác, trong phát triển dài hạn, cần có sự chia sẻ vai trò giữa UBND Hà Nội, TCTĐSVN, cơ quan điều hành và các thành phần tư nhân. Chi tiết các hạng mục phát triển được khái quát trong Bảng 5.2.2.

2) Các dự án phát triển tối thiểu và ngắn hạn

523 Một trong những vấn đề chính trong dự án phát triển tối thiểu là chia sẻ vai trò giữa UBND Hà Nội và TCTĐSVN về i) làm sao để chia sẻ và thu hồi đất để phát triển các công trình liên quan đến ga như dự án công trình trung chuyển liên phương thức (ITF), quảng trường vào ga, khu đỗ xe và đường nhánh, và ii) làm sao để chia sẻ chi phí của những hạng mục phát triển này. TCTĐSVN có thể mở rộng lộ giới (ROW) cho Tuyến 1, trong đó thu hồi thêm phần đất cần thiết để phát triển những công trình tối thiểu liên quan tới đường sắt. Về việc phát triển mạng lưới đường nhánh, UBND Hà Nội cơ bản sẽ là cơ quan chủ đạo chịu trách nhiệm thu hồi đất và phát triển trên khu đất thu hồi đó ngoại trừ những khu vực của TCTĐSVN, sau đó có thể thảo luận và đàm phán việc chia sẻ đất.

3) Các dự án phát triển trung và dài hạn

524 Dự án phát triển trung hạn nhằm phát triển các hạng mục cốt yếu trong khu vực ga Gia Lâm, bao gồm tái phát triển khu nhà xưởng của TCTĐSVN, tái phát triển bến xe liên tỉnh Gia Lâm và phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 1). Do Tuyến UMRT 1 và 2 sẽ đóng vai trò là các tuyến đường sắt đô thị nhờ bắt đầu các hạng mục phát triển này nên tiềm năng thương mại của các hạng mục phát triển đó cần được nâng cao tối đa. Các phương pháp “chụp giá” (value capturing) như đóng góp của nhà đầu tư, tái điều chỉnh đất và đầu cơ đất có thể được áp dụng để tái phát triển cả khu vực nhà xưởng của TCTĐSVN và phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy. Các bên liên quan chính là TCTĐSVN và chủ đầu tư khu đô thị mới trong đó UBND Hà Nội đóng vai trò điều phối trong các dự án thuộc loại hợp tác nhà nước và tư nhân (PPP) để phát triển các hạ tầng cần thiết của khu vực với mức giá trị cao nhất.

525 Đặc biệt về vấn đề phát triển gắn kết ở phía nam của ga, có thể áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất để hợp nhất các quyền sở hữu đất của cả khu vực nhà xưởng của TCTĐSVN và bến xe liên tỉnh Gia Lâm, sau đó dựa trên các dải đất đã được hợp nhất đó, chuẩn bị đấu thầu theo hình thức PPP để phát triển các khu thương mại lớn trong đó UBND Hà Nội và/hoặc TCTĐSVN có thể là chủ dự án phát triển.

526 Các vấn đề còn lại trong việc thực hiện hạng mục phát triển trên là:

- Y Các hạng mục phát triển phải được chỉ rõ thuộc phần phát triển đường sắt (phụ thuộc vào nguồn vốn ODA cấp cho dự án Tuyến 1) bao gồm ROW và phần phát triển đô thị;
- Y Kiểm tra khả năng gói ODA cấp cho dự án phát triển tối thiểu;
- Y Kiểm tra khả năng đấu thầu theo hình thức PPP để phát triển các công trình thương mại như đề xuất;
- Y Hệ thống tái điều chỉnh đất cần được thể chế hoá trong hệ thống luật pháp Việt Nam;
- Y Kiểm tra khả năng thực hiện đầu cơ đất trong hệ thống luật pháp Việt Nam.

5.2.5 Các vấn đề cần làm rõ

527 Điều chỉnh hướng tuyến đường đã phê duyệt ở phía Bắc (tối thiểu): Để cải thiện khả năng tiếp cận ga từ phía bắc, đề xuất phát triển ITF phía Bắc. Sở QHKT và UBND quận Long Biên cần phối hợp điều chỉnh hướng tuyến đường phía Bắc đã được phê duyệt trong Quy hoạch của quận Long Biên.

528 Di chuyển các cơ sở của TCT ĐSVN (dài hạn): Do khu vực này là một trong những hạt nhân đô thị của khu vực ven đô Hà Nội, nên TCT ĐSVN phải quyết định chuyển đổi mục đích sử dụng đất và di chuyển các hoạt động hiện nay của mình (chủ yếu là bãi đầu máy toa xe và ga lập tàu) đi nơi khác.

529 Chuyển đổi mục đích sử dụng đất (dài hạn): Mục đích sử dụng đất chủ yếu trong khu vực xung quanh ga Gia Lâm phải được chuyển đổi từ “đất công nghiệp” (theo quy hoạch quận Long Biên) sang “đất thương mại và dịch vụ.”

Bảng 5.2.2 Danh sách dự án của khu vực ga Gia Lâm (V4)

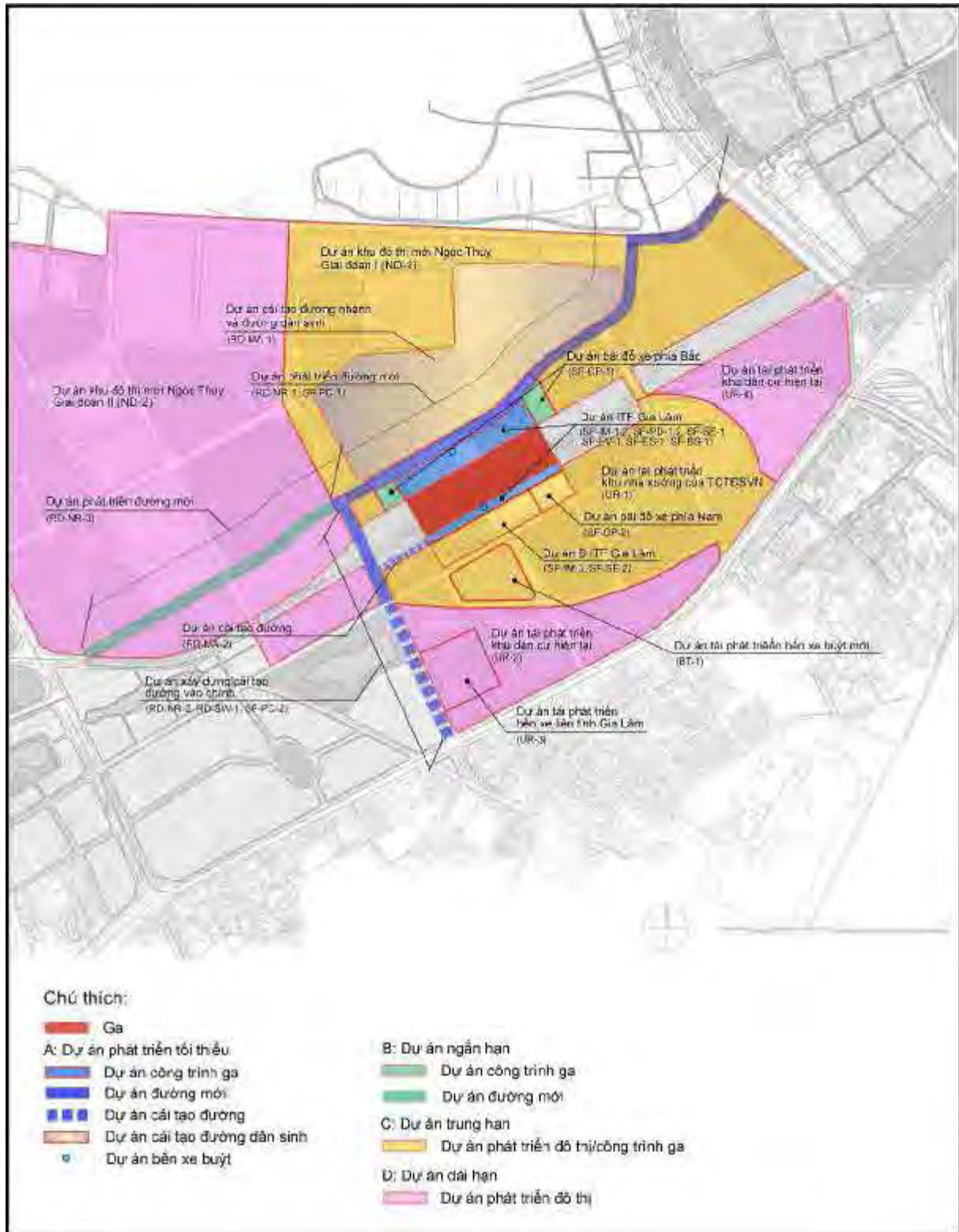
Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng(000US\$)		Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính	
							Quy mô	Biện pháp			
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình LPT phía Bắc	14.100	m ²	761	9.731	14.100 m ²	Thu hồi đất	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	
	SF-IM-2*	Công trình LPT phía Nam	2.700	m ²	146		2.700 m ²		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	
	SF-SE-1	Quảng trường vào ga	6.900	m ²	552		6.900 m ²		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Bắc	300	m ²	780		-		-	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	2	Đv	200		-		-	TCT ĐSVN	UBND TPHN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	1	Đv	300		-		-	TCT ĐSVN	UBND TPHN
	PT-BS-1	Bến xe buýt	2	Đv	10		-		-	TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Lối đi ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		-		-	SGTVTHN	UBND TPHN
	SF-PC-2	Lối đi ngang cho người đi bộ	1	Đv	10		-		-	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường nhánh (w=36,0m) ²⁾	1.370	m	3.151		64.800 m ²		Thu hồi đất	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-NR-2*	Xây dựng đường nhánh (w=26,0m)	330	m	561		8.600 m ²			SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	820	m	221		-		-	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.960	m	2.156		-		-	SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-2	Cải tạo đường vào chính	320	m	352		-		-	SGTVTHN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe phía Bắc	6.200	m ²	248	1.214	6.200 m ²	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBND TPHN	
	RD-NR-3	Xây dựng đường nhánh (w=36,0m) ²⁾	420	m	966		700 m ²		SGTVTHN	UBND TPHN	
C Trung hạn (3~5 năm sau)	UR-1	Tái phát triển khu nhà xưởng của TCT ĐSVN ³⁾	20	ha		Sẽ được tính toán	-	Thu hồi đất từ DNNN	UBNDHN/ Tư nhân	TCT ĐSVN/ Tư nhân	
	SF-IM-3	Công trình trung chuyển liên phương thức phía Nam	8.000	m ²	640		8.000 m ²		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân	
	SF-SE-2	Quảng trường vào ga phía Nam	6.500	m ²	520		6.500 m ²		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân	
	SF-CP-2	Khu đỗ xe phía Nam	5.000	m ²	200		5.000 m ²		SGTVTHN	TCT ĐSVN/UBNDHN/ Tư nhân	
	BT-1	Xây dựng bến xe khách mới ⁴⁾	1,5	ha			15.000 m ²		TRAMOC	UBND TPHN/ Tư nhân	
	ND-1	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 1) ⁵⁾	41	ha			41ha		LA/LR	Tư nhân	Tư nhân
D Dài hạn (5~10 năm sau)	UR-2	Tái phát triển khu dân cư hiện có tại xã Gia Thụy	9	ha	Sẽ được tính toán	9ha	LA/LR	UBNDHN/ Tư nhân	UBNDHN/ Tư nhân		
	UR-3	Tái phát triển bến xe liên tỉnh Gia Lâm	1,8	ha		-	-	TRAMOC/ Tư nhân	UBNDTPHN/ Tư nhân		
	UR-4	Tái phát triển khu dân cư hiện có	8	ha		8ha	LA/LR	UBNDHN/ Tư nhân	UBNDTPHN/ Tư nhân		
	ND-2	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 2) ⁵⁾	73	ha		73ha	LA/LR	Tư nhân	Tư nhân		

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

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

- 1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan tới ga.
- 2) Cần thảo luận việc tái điều chỉnh hướng tuyến đường trong Quy hoạch Quận huyện với SQHKTHN.
- 3) Cần tham vấn với TCT ĐSVN về các vấn đề kỹ thuật và SQHKTHN về việc tái điều chỉnh Quy hoạch Quận huyện.
- 4) Cần tham vấn với TRAMOC về việc di dời bến xe khách.
- 5) Cần tham vấn với SQHKTHN và chủ đầu tư để điều chỉnh mạng lưới đường và quy hoạch sử dụng đất của khu đô thị mới.

Hình 5.2.5 Bản đồ vị trí dự án khu vực ga Gia Lâm (V4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3 Khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)

5.3.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

530 Khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8) nằm trong khu vực Khu Phố cổ và Thành cổ Thăng Long – trung tâm lịch sử của Việt Nam – và gần vườn hoa Hàng Đậu và Khu Phố cổ đông đúc.

531 Khu Phố cổ được ví như “trái tim của Hà Nội”. Nơi đây có các hoạt động thương mại truyền thống nằm trong một khu được gọi với cái tên “khu 36 phố phường”, một cấu trúc đô thị độc đáo với nhiều ngõ và nhà trong sân sau, lối sống truyền thống cùng người thân, nhiều giá trị văn hoá phi vật thể, v.v. Điều kiện sử dụng đất trong khu vực ga chủ yếu là mục đích sử dụng đất hỗn hợp gồm đất thổ cư và đất thương mại. Khu Phố cổ có nhiều du khách ghé thăm nên có tiềm năng thương mại lớn.

532 Phía tây nam của khu phố cổ là khu vực quân sự và chính trị và thành cổ Thăng Long. Cầu Long Biên là di sản lịch sử của Việt Nam. Gần cầu Long Biên là bến xe Long Biên, nằm ở vị trí đối diện chợ Long Biên. Hơn 80% hộ gia đình tham gia vào lĩnh vực dịch vụ và có nhiều cơ hội kinh doanh trong khu vực này do khu phố cổ là trung tâm thương mại vùng của Việt Nam. Ngoài ra, nhiều khách du lịch ghé thăm khu phố cổ đã khiến cho tiềm năng thương mại tại khu vực này trở nên rất lớn. Giao thông từ nhiều hướng đổ về đây để vào trung tâm Hà Nội. Trong khu vực khu phố cổ, có hai chợ bán buôn lớn (Long Biên và Đồng Xuân) và nhiều cửa hàng, nên xe máy, xe buýt, và xe ô tô tập trung đông tại khu phố cổ. Lối đường luôn đông đúc. Người đi bộ không có không gian đi bộ an toàn vì hầu hết vỉa hè bị lấn chiếm làm nơi trông giữ xe và nơi bán hàng rong. Điều kiện sống trong khu phố cổ và khu vực ngoài đê (phường Phúc Xá và Phúc Tân) còn thấp về mặt vệ sinh, an ninh và nguy cơ lũ lụt.

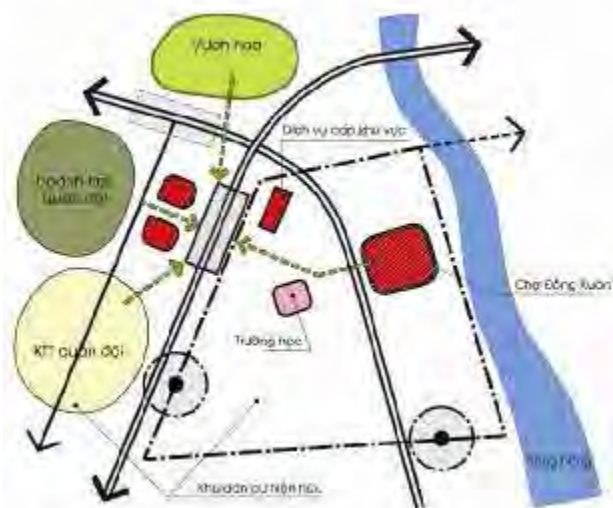
2) Mục tiêu phát triển

533 Khu vực ga thuộc hai ga này có thể hình thành một khu vực đầu mối phát triển chung ở cửa ngõ phía Bắc của Trung tâm Lịch sử Hà Nội, nơi được đề xuất xây dựng công trình trung chuyển thuận tiện và không gian mở hấp dẫn.

534 Hai ga này giữ vai trò làm “cửa ngõ phía bắc vào Khu Phố cổ.” Trước đây Khu Phố cổ còn một cửa có tên “Ô Quan Chưởng”, hiện còn giữ được ở sườn phía đông cuối phố Hàng Chiếu. Hai ga này nên là biểu tượng cửa ngõ cho khu vực này.

535 Mặt khác, có thể khuyến khích phát triển đường trục chính thành đường ven Khu Phố cổ song song với việc xây dựng hệ thống đường ray Tuyến 1 và tái phát triển đô thị dọc theo trục đường ven mới được đề xuất. Với những loại hình dịch vụ đô thị mới, việc tái phát triển

Hình 5.3.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

đô thị này có thể có tác dụng khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội, song cũng cần xem xét đến vấn đề phát triển hài hoà với Khu Phố cổ về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Ngoài ra, cần cải thiện khả năng tiếp cận bến xe buýt Long Biên để mang lại sự thuận tiện và an toàn cho hành khách.

536 Các vấn đề quy hoạch được tóm lược như sau:

- Y Đảm bảo trung chuyển thông suốt giữa hai ga
- Y Gắn kết hai khu vực ga
- Y Cải thiện điều kiện đi bộ trong Khu Phố cổ
- Y Cải thiện điều kiện tiếp cận bến xe buýt
- Y Khuyến khích phát triển kinh tế

Bảng 5.3.1 Khung phát triển khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	33.563	28.500	28.500
	Đi làm	19.753	32.400	34.700
	Đi học	7.032	6.700	6.700
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	48.200	53.300

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.3.2 Khung phát triển khu vực ga Hàng Đậu (C8)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	31.374	24.000	24.400
	Đi làm	22.350	25.000	27.000
	Đi học	10.175	7.000	7.000
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	57.000	71.700

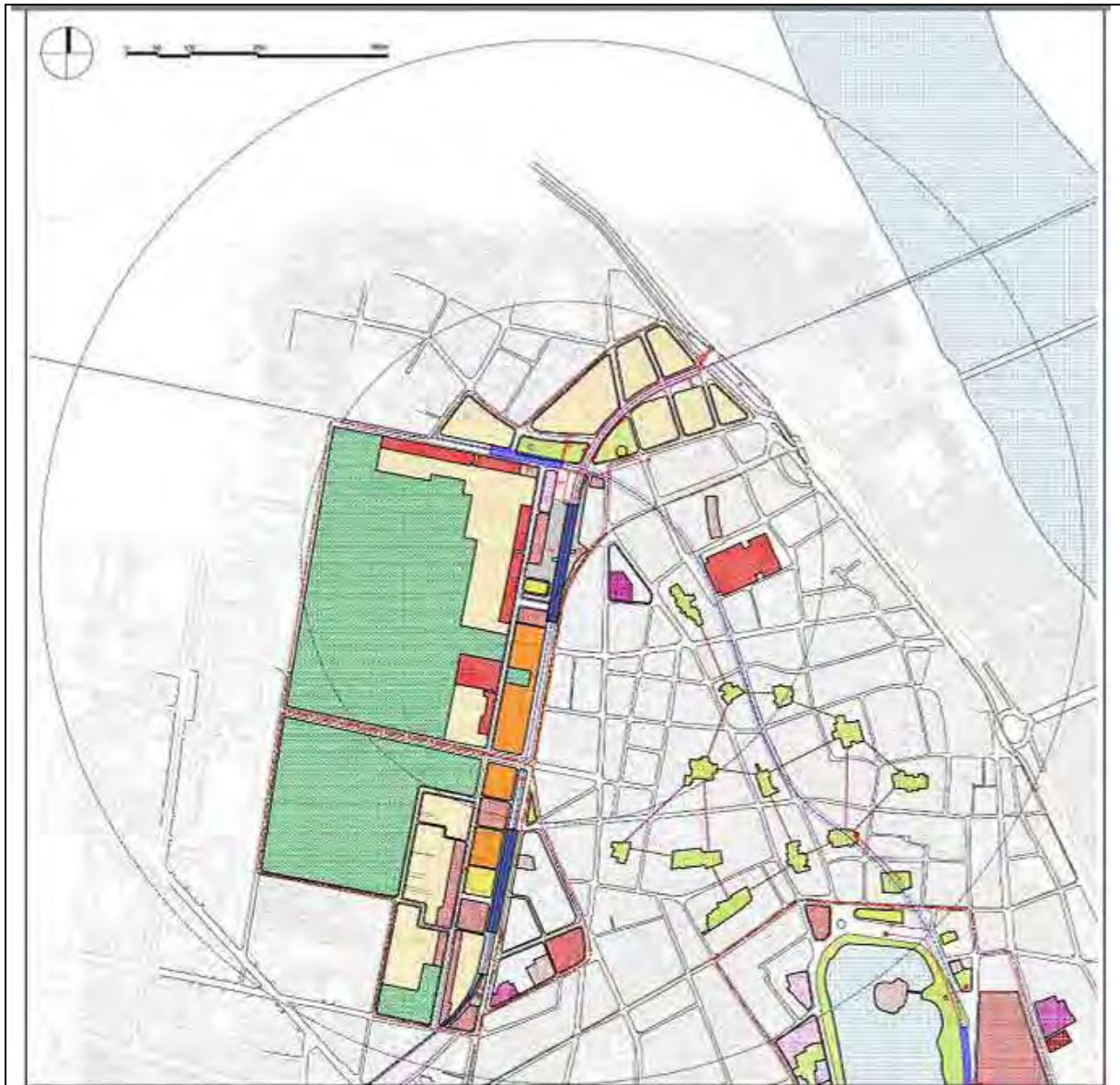
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

537 Mặc dù cải thiện toàn diện Khu Phố cổ (về mặt quản lý giao thông, tái phát triển đô thị, điều kiện sống cũng như bảo tồn các giá trị truyền thống) là vấn đề quan trọng, song sẽ cần nhiều thời gian. Khi ga UMRT được xây dựng, đây là một cơ hội thực hiện dự án tái phát triển đô thị như một trường hợp điển.

- (i) Xây dựng đường vào và dịch vụ xe buýt gom khách (ngắn hạn)
- (ii) Di chuyển nhà xưởng (trung hạn)
- (iii) Xây dựng công trình liên phương thức mới bao gồm bến xe khách liên tỉnh, phát triển thương mại/kinh doanh trên đất có công trình đã được di chuyển (dài hạn).

538 Một số dự án phát triển đô thị chính như: (a) dự án tái phát triển đô thị quảng trường vào ga, (b) dự án xây dựng công trình liên phương thức và bãi đỗ xe ngầm Hàng Đậu, (c) dự án xây dựng cầu vượt bộ hành cùng với cải thiện và kéo dài tuyến phố Phùng Hưng, là những dự án chính trước mắt để đảm bảo khả năng tiếp cận tới ga.

Hình 5.3.2 Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai tại khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Chú thích

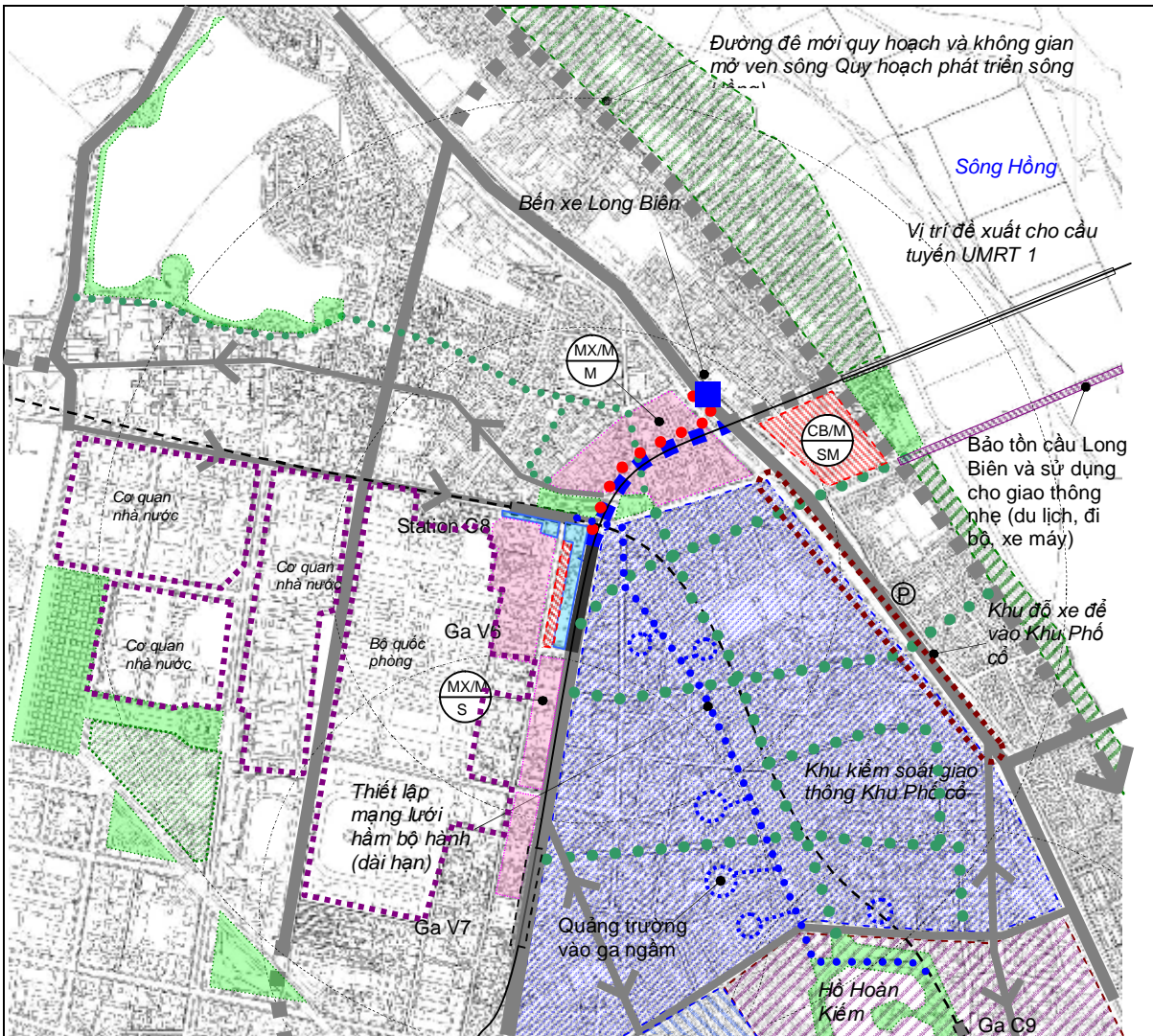
- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Đất thương mại, dịch vụ cấp quận | | Đất cơ quan |
| | Đất thương mại cấp khu vực | | Đất văn hóa, giải trí |
| | Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ | | Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp |
| | Đất ở mới | | Đất quân đội |
| | Đất ở hiện hữu | | Đất công viên, không gian mở, thể thao |
| | Đất công trình công cộng trong đơn vị ở
(Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...) | | Đất di tích |
| | Đất giáo dục | | Đất hạ tầng kỹ thuật
(bến xe, các công trình HTKT đầu mối) |
| | Đất bệnh viện, trung tâm y tế.. | | Đất mặt nước |

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3.2 Quy hoạch dài hạn

539 Về lâu dài, cần cải thiện toàn diện Khu Phố cổ cùng với phát triển và khuyến khích UMRT. Cải tạo đô thị tự nguyện trong Khu Phố cổ cần được khuyến khích nhằm nâng cao điều kiện sống cũng như bảo tồn các giá trị truyền thống trong khu vực này. Phát triển thương mại dọc tuyến đường sắt sẽ tạo sức cạnh tranh về kinh tế và tăng tính hấp dẫn của Khu Phố cổ. Phát triển mạng lưới đường ngầm dành cho người đi bộ là một trong những biện pháp để thực hiện tái phát triển đô thị toàn diện trong Khu Phố cổ.

Hình 5.3.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

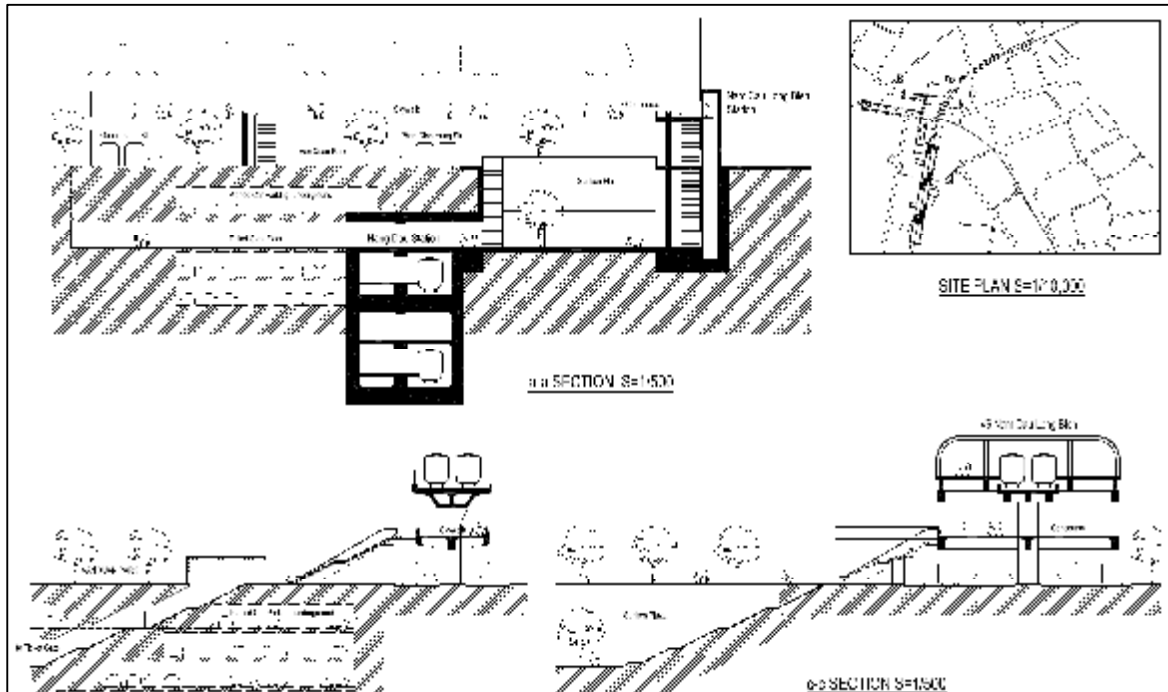
5.3.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

540 Phía Bắc của hai ga là một số trường học và bệnh viện. Nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận những công trình này, cần cải thiện đường nhánh để có đường đi bộ. Về kết nối với bến xe Long Biên, một đường đi bộ treo dưới đường sắt trên cao sẽ tạo điều kiện thuận tiện và an toàn cho người sử dụng.

541 Để đảm bảo khả năng kết nối giữa ga Nam cầu Long Biên và ga Hàng Đậu, quảng trường vào ga đóng vai trò then chốt để kết nối hai ga ngầm. Khu vực quảng trường ga này có thể trở thành cửa ngõ vào Khu Phố cổ ở phía Bắc. Ngoài ra, khi đường sắt trên cao được xây dựng, cần phát triển lòng đường nằm dưới đường sắt trên cao đó.

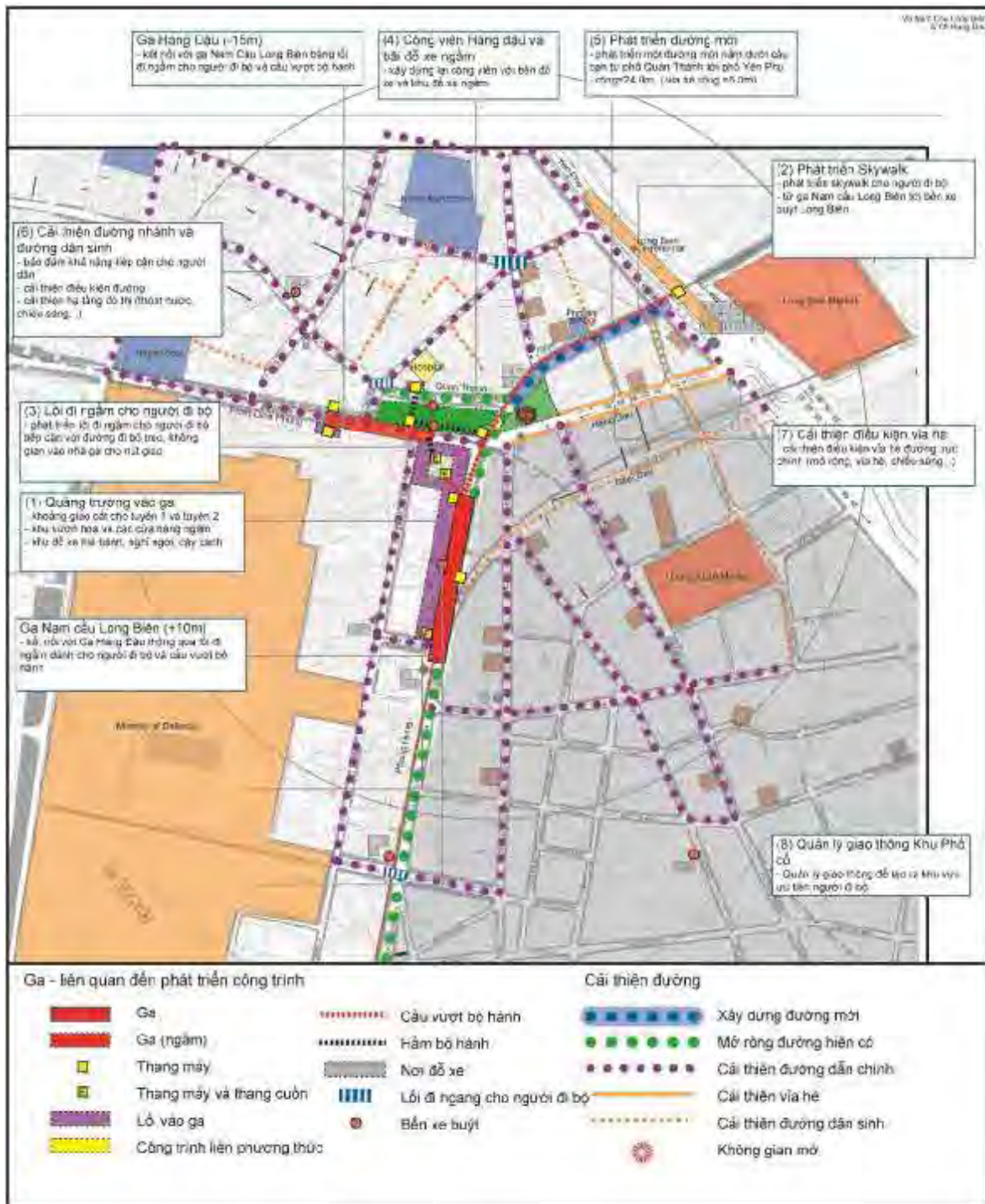
Phố Phùng Hưng hiện đang là phố một chiều, sẽ được mở rộng lên 4 làn xe theo cả hai hướng Bắc-Nam. Đây sẽ là tuyến đường bao của Khu Phố cổ.

Hình 5.3.4 Mặt cắt ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.3.5 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3.4 Danh mục dự án và cơ chế thực hiện

1) Khái quát chung

542 Do không có nhiều hạng mục phát triển thương mại tại khu vực ga Nam cầu Long Biên và ga Hàng Đâu, nên các cơ quan thực hiện phát triển chính là TCTĐSVN và UBND Hà nội và các hoạt động chính có thể được thực hiện trên cơ sở điều chỉnh giữa hai cơ quan này.

543 Theo nội dung Bảng 5.3.3, hầu hết các dự án đều tập trung ở hai nhóm là Phát triển tối thiểu và ngắn hạn. Vì vậy, các dự án sẽ được thực hiện trong khuôn khổ biện pháp thực hiện hiện có như biện pháp thu hồi đất và cấp vốn công thông thường (bao gồm vốn ODA).

2) Các dự án phát triển tối thiểu và ngắn hạn

544 Một trong những vấn đề chính trong giai đoạn phát triển này là đảm bảo tính kết nối trung chuyển và liên phương thức giữa các ga với bến xe khách. Để làm được như vậy, sự phối hợp tốt giữa TCTĐSVN/BDAĐSĐTHN, các cơ quan điều hành hai tuyến, SGTVT và TRAMOC đóng vai trò cần thiết thông qua việc phát triển hầm bộ hành và cầu vượt bộ hành. Kết quả sự phối hợp này cần được đưa vào thiết kế và xây dựng hai tuyến và đồng thời cần tạo sự đồng thuận về cơ chế chia sẻ vai trò/chi phí cho giai đoạn thực hiện.

545 Một vấn đề khác là sự gắn kết giữa hai ga ở các cao độ khác nhau. Về vấn đề này, hai dự án phát triển cổng vào ga có ý nghĩa quan trọng. Những dự án này có thể được thực hiện thông qua phương pháp thông thường trong đó kết hợp thu hồi đất và cấp vốn công. Tuy nhiên, do có khả năng phát triển công trình thương mại trong dự án phát triển quảng trường vào ga Hàng Đâu (ngầm dưới vườn hoa) và tại khu vực lân cận của quảng trường vào ga Nam cầu Long Biên, nên có thể áp dụng hình thức PPP trong đó UBND Hà Nội đứng ra làm chủ dự án và kêu gọi các thành phần tư nhân tham gia đấu thầu theo hình thức PPP. Công tác thu hồi đất và phát triển cần thiết, đặc biệt là trong dự án quảng trường vào ga Nam cầu Long Biên cần được thực hiện trước các hạng mục phát triển được thực hiện bởi UBND Hà Nội, nhưng những hạng mục thương mại khác như dự án quảng trường vào ga Hàng Đâu và khu vực lân cận của dự án quảng trường vào ga Nam Cầu Long Biên có thể được triển khai theo giao đoạn dựa trên điều kiện đấu thầu PPP và cũng dựa trên thời gian triển khai dự án phát triển tối thiểu.

546 Vấn đề tồn tại trong việc thực hiện công tác phát triển trên là:

Ỗ Khuôn khổ và phương pháp thực hiện bao gồm những vấn đề pháp lý cần được kiểm tra để thực hiện đấu thầu theo hình thức PPP.

Bảng 5.3.3 Danh sách dự án cho khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8)

Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng (000 USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính			
			Quy mô (m ²)	Biện pháp					
A. Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành ²⁾	3.900	m	10.140	-	-	TCTĐSVN/ BĐAĐSĐTHN ¹⁾	TCTĐSVN/ UBNDTPHN ¹⁾
	SF-PU-1*	Hầm bộ hành	1.500	m	9.000	-	-	BĐAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-EV-1*	Thang máy	9	đv	900	-	-	TCTĐSVN/ BĐAĐSĐTHN	TCTĐSVN/ UBNDTPHN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	1	đv	300	-	-	TCTĐSVN/ BĐAĐSĐTHN	TCTĐSVN/ UBNDTPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	5	đv	25	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	SF-PC-3	Cải tạo đường ngang qua phố Hàng Than	1	đv	10	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	SF-CP-1*	Xây dựng bãi đỗ xe ngầm (quy hoạch)	32,80 0	m ²	32.800	-	-	SGTVTHN	Tư nhân
	RD-NR-1*	Xây dựng đường mới ³⁾	270	m	432	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-WR-1*	Mở rộng phố Phùng Hưng	680	m	476	2.100	Thu hồi đất	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	10	m	1.000	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-SE-2	Cổng vào ga tại vườn hoa	4.200	m ²	25.200	4.200	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBNDTPHN/ Tư nhân
	SF-PC-1	Cải tạo đường ngang qua phố Quán Thánh	1	đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-PC-2	Cải tạo đường ngang qua phố Phùng Hưng	1	đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-EV-2	Thang máy trong cổng vào ga	2	đv	200	-	-	BĐAĐSĐTHN	UBNDTPHN ³⁾
	SF-ES-2	Thang cuốn trong cổng vào ga	2	No.	600	-	-	BĐAĐSĐTHN	UBNDTPHN ³⁾
	RD-MA-2	Cải tạo đường nhánh	500	m	550	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	9.800	m	2.646	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-2	Cải tạo vỉa hè	850	m	230	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	15.90 0	m	6.678	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	LEI-1	Công viên tháp nước Hàng Đậu	4.000	m ²		800	Thu hồi đất	UBNDHN	UBNDTPHN
C Trung hạn (3-5 năm sau)	SF-SE-1	Quảng trường vào ga phía đông ga Nam Cầu Long Biên	5.000	m ²	30.000	5.000	Thu hồi đất	UBND TPHN	UBND TPHN
	TM-1	Phát triển mạng lưới đường đi bộ	1.200	m		-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

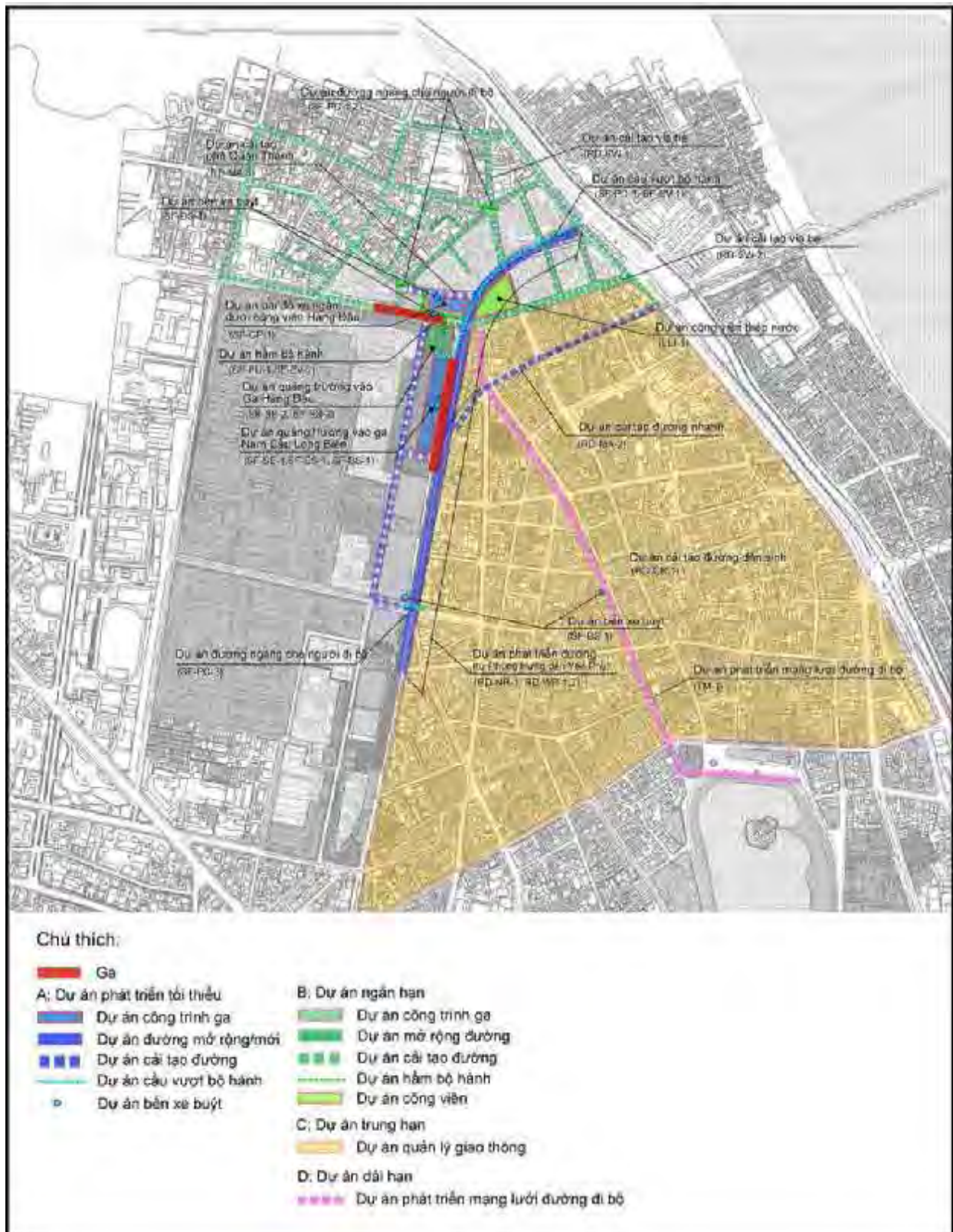
Các dự án tối thiểu được đánh dấu * được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

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

2) Nên xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao từ ga Nam Cầu Long Biên đến bến xe Long Biên.

3) Cần xây dựng một đường mới dưới đường sắt trên cao từ phố Quán Thánh tới Yên Phụ.

Hình 5.3.6 Bản đồ dự án khu vực ga Nam cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3.5 Các vấn đề cần làm rõ

547 Điều chỉnh hướng tuyến qua sông Hồng và vị trí ga (ngắn hạn): hướng tuyến và vị trí đề xuất trong đó cầu đường sắt mới bắc qua sông Hồng cách cầu Long Biên 200m. Phương án này khác với đề xuất trong NCKT (30 mét về phía Bắc cầu Long Biên). Cần đạt được sự đồng thuận giữa các bên liên quan, đặc biệt là Bộ GTVT và TCTĐSVN và có ý kiến phê chuẩn chính thức của Thủ Tướng.

548 Xây dựng đường dưới/dọc theo đường sắt trên cao (tối thiểu): khi đường sắt trên cao được xây dựng, không gian bên dưới đường sắt trên cao có thể sử dụng để xây dựng đường trục chính. Phố Phùng Hưng sẽ được mở rộng và một tuyến đường mới từ Tháp nước Hàng Đậu đến phố Yên Phụ cũng sẽ được xây dựng. Kế hoạch xây dựng các tuyến đường này cần đồng bộ với việc xây dựng UMRT nên cần phối hợp với Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội và Sở Giao thông Vận tải để phê duyệt phát triển đường mới.

549 Điều chỉnh quy hoạch xây dựng bãi đỗ xe ngầm và tái phát triển tháp nước (tối thiểu): Để phát triển đường sắt UMRT và các ga (trên cao và ngầm), cần điều chỉnh các quy hoạch phát triển lân cận. Trong trường hợp quy hoạch phát triển khu đỗ xe ngầm, cần tái điều chỉnh vị trí cổng vào ga, và công trình ngầm cho người đi bộ dẫn tới ga Hàng Đậu. Trường hợp Tháp nước Hàng Đậu, dự kiến sẽ tái phát triển thành bảo tàng. Do mạng lưới tuyến đường xung quanh tháp nước sẽ được cải tạo nên không gian xung quanh tháp nước cần có kế hoạch đảm bảo tiếp cận an toàn.

550 Tái phát triển đô thị các công trình nằm trong khu vực quân sự (ngắn và trung hạn): Ô phố đề xuất để xây dựng quảng trường vào ga hầu hết thuộc đất của quân đội. Cần bàn thảo với các bên chủ sở hữu quyền sử dụng đất và nghiên cứu tính khả thi cho dự án tái phát triển đô thị liên quan đến khu vực ga này.

551 Quản lý giao thông Khu Phố cổ (dài hạn): để có thể tạo điều kiện tiếp cận an toàn và thuận tiện quanh khu vực ga thì giao thông và hoạt động đỗ xe cần được kiểm soát chặt và hạn chế. Cần xây dựng quy hoạch quản lý giao thông Khu Phố cổ và khu vực quanh Hồ Hoàn Kiếm ở cấp quy hoạch thành phố.

5.4 Khu vực ga Hà Nội (V8) và khu vực ga Tuyến 3

5.4.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

552 Mặt phía đông Ga Hà Nội nằm trong khu vực Khu Phố Pháp thuộc quận Hoàn Kiếm và Hai Bà Trưng, còn mặt phía tây nằm trong khu dân cư đông đúc thuộc quận Đống Đa. Các điều kiện ở các khu vực này có sự chênh lệch đáng kể về mặt vật chất, kinh tế, xã hội và văn hoá.

553 Đặc trưng của Khu Phố Pháp là có nhiều nhà biệt thự riêng lẻ. Hầu hết các biệt thự theo phong cách Pháp ở đây được xây dựng trong thời Pháp thuộc, trên những lô đất lớn và có vườn riêng. Do có vị thế đẹp nên những biệt thự kiểu Pháp này thường được sử dụng làm công trình công cộng, như văn phòng nhà nước và đại sứ quán, hoặc sử dụng cho mục đích thương mại như nhà hàng, cửa hàng bán lẻ có thiết kế đẹp. Ngoại trừ những biệt thự được cải tạo để dùng cho mục đích thương mại hoặc công cộng, hầu hết nhà ở trong khu vực này đều xuống cấp. Công trình thương mại, gồm toà nhà văn phòng cao tầng, khách sạn cũng được xây dựng trong khu vực này.

554 Ở phía Tây của ga là phường Văn Chương, nơi đây tập trung nhiều nhóm dân cư có thu nhập thấp. Có một số cơ sở công nghiệp trong khu vực này và ga Hà Nội và các công trình liên quan của TCT ĐSVN (khoảng 11ha) bị lấn chiếm, nên rất khó để xác định quyền sở hữu của mỗi lô đất và nhà ở trong khu vực này. Ở phía Tây hồ Linh Quang tù đọng là khu tập thể Văn Chương với 20 nhà tập thể từ 3 đến 5 tầng được xây dựng từ những năm 60. Không có đường tiếp cận trực tiếp từ đường chính vào khu chung cư này, và cũng không có đường nhiều làn xe mà chỉ có ngõ ngách dẫn vào đây. Nước và rác thải từ khu chợ và nhà ở cùng với hồ bị ô nhiễm trong khu vực đã khiến cho môi trường sống thêm tồi tệ. Khoảng cách về điều kiện xã hội, kinh tế và vật chất giữa phía đông (khu thương mại và văn hoá Khu Phố Pháp) và phía tây (khu dân cư của quận Đống Đa) của tuyến đường sắt là rất lớn.

555 Trong Khu Phố Pháp, có nhiều công trình đô thị, gồm những nơi khá nổi tiếng đối với khách du lịch, các khách sạn trung và cao cấp như Khách sạn Melia, Movenpick, Tháp Hà Nội... Các đại sứ quán và trụ sở các bộ (Bộ Công an, Bộ Giao thông Vận tải) cũng nằm trong khu vực này. Cung Văn hoá Hữu nghị Việt-Xô là nơi thường xuyên diễn ra các kỳ hội chợ, văn nghệ, và nhiều loại sự kiện khác. Về phía Tây Bắc ga Hà Nội là Văn Miếu Quốc Tử Giám, trường đại học đầu tiên của Việt Nam. Đây là một trong những danh lam nổi tiếng của Hà Nội.

556 Mạng lưới đường của Khu Phố Pháp (phía đông của ga) được xây dựng với các trục đường chính và cây xanh hai bên. Nhưng bên phía tây của ga, không có mạng lưới đường trục chính mà chỉ có nhiều ngõ ngách nhỏ hẹp xen lẫn khu dân cư đông đúc. Chỉ có hai điểm giao cắt kết nối khu đông và tây của ga nằm ở vị trí cách ga Hà Nội khoảng 500m. Những điểm giao cắt với đường sắt này luôn luôn đông đúc.

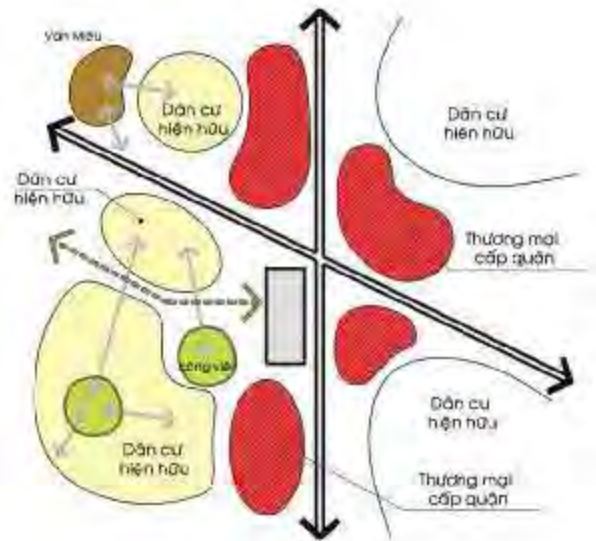
2) Mục tiêu phát triển

557 Ga Hà Nội được đề xuất nằm tại chính giữa sân ga lập tàu cũ của TCT ĐSVN nhằm đảm bảo khả năng kết nối với ga của Tuyến UMRT 3. Việc bố trí khu vực ga sẽ tuân theo trục đường chính là phố Lê Duẩn (QL1) và tạo hai cổng cho cả hai ga thuộc hai Tuyến 1 và 3. Các đường phụ, công trình trung chuyển xe buýt, và dịch vụ xe buýt gom khách cũng sẽ được cung cấp để giao thông được thông suốt trong khu vực, bên cạnh

việc cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga. Hợp phần tái phát triển đô thị phi đường sắt sử dụng hỗn hợp có thể tạo ra một nút đô thị mới cho Hà Nội, và cũng hài hoà với Khu Phố Pháp lịch sử về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Phát triển khu vực ga sẽ khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị và cải thiện điều kiện sống trong quận Đống Đa nơi có những khu vực dân cư tập trung đông đúc.

558 Khu vực có tiềm năng được ưu tiên là một khu đất của TCT ĐSVN (khoảng 11ha). Kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo cũng là một dự án trọng yếu về ngắn hạn nhằm tạo được sự gắn kết giữa khu đông và tây của tuyến đường sắt. Cổng vào chính của ga sẽ được bố trí tại cả sườn phía đông hướng ra Khu Phố Pháp và sườn phía tây hướng ra Quận Đống Đa. Các công trình liên phương thức và liên quan tới ga cần được xây dựng bên trong khu đất của TCT ĐSVN. Những khu dân cư đông đúc của quận Đống Đa dần sẽ được cải thiện và sẽ khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị xây dựng những toà nhà trung và cao tầng để phục vụ mục đích thương mại và các khu dân cư mới.

Hình 5.4.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Hà Nội (V8)



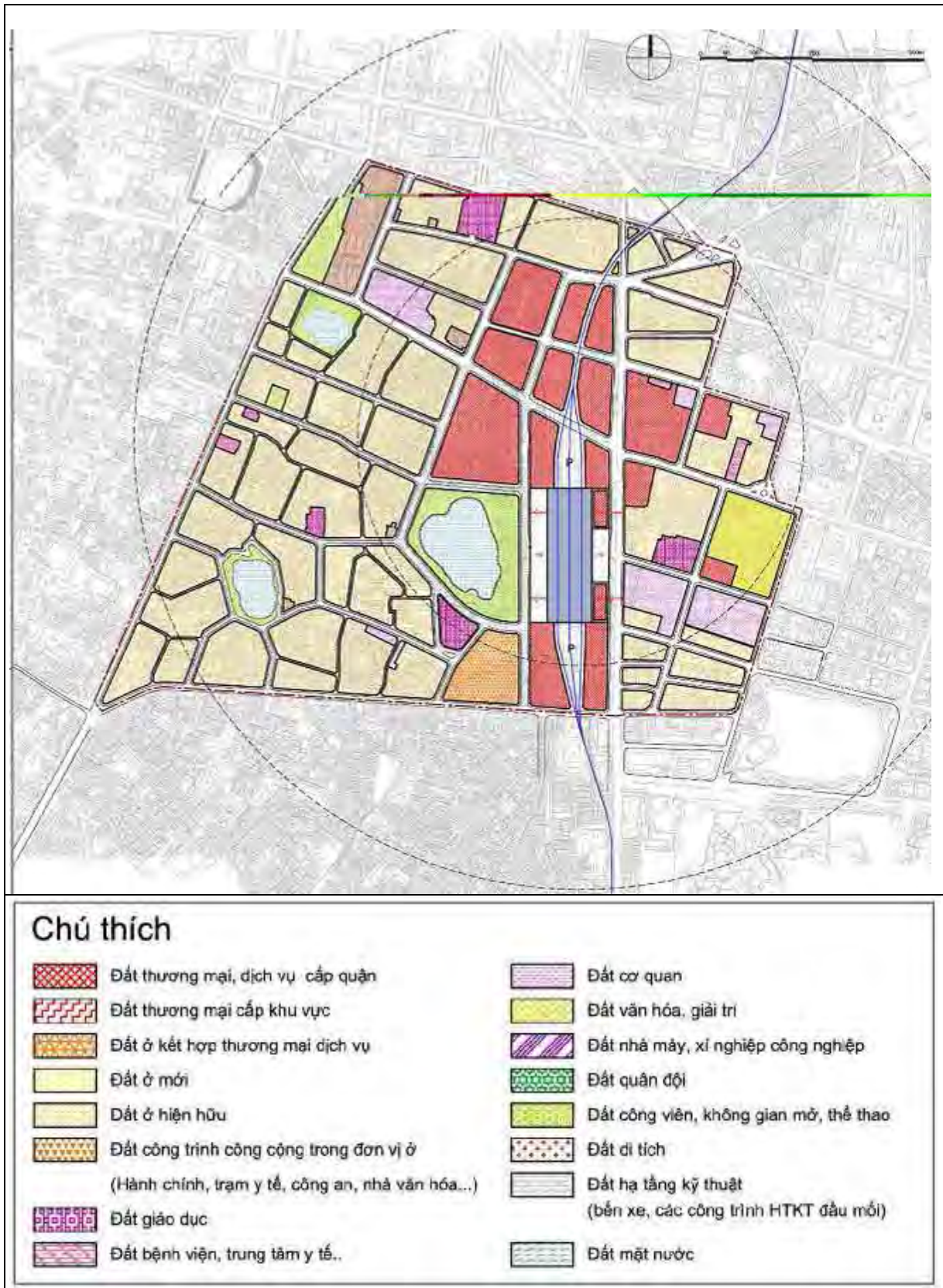
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.4.1 Khung phát triển khu vực ga Hà Nội (V8)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số quanh ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	31.561	23.600	23.600
	Đi làm	21.161	24.800	49.100
	Đi học	7.464	5.100	5.100
Số hành khách (người/ngày)		-	44.100	57.100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.4.2 Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga Hà Nội (V8)



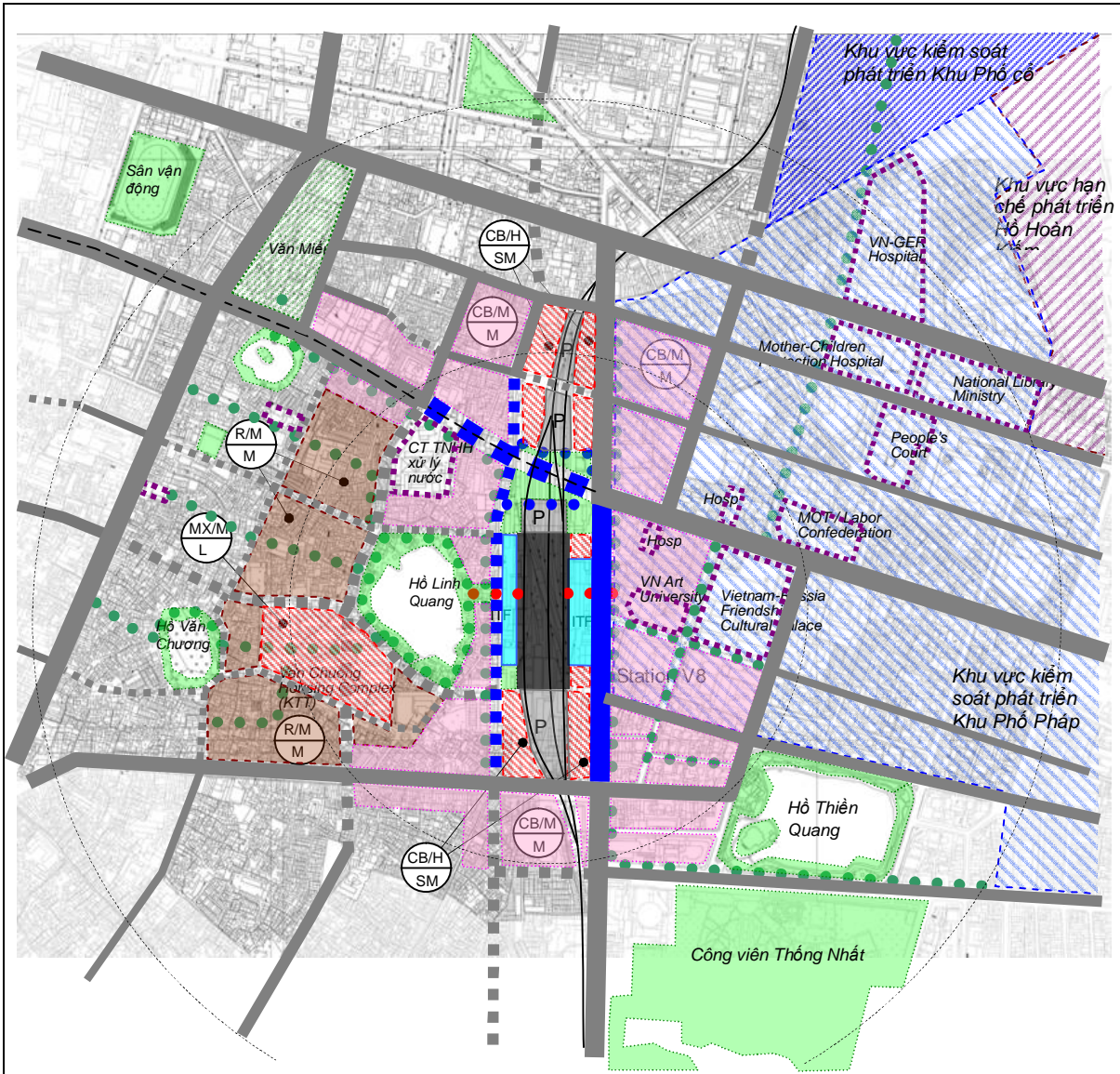
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.4.2 Quy hoạch dài hạn

559 Phát triển khu vực ga Hà Nội với chức năng là một “Cửa ngõ chính vào Thủ đô Hà Nội có sự hài hoà giữa truyền thống và hiện đại.”

560 Theo đó, khu vực phát triển có thể có các công trình như khách sạn, trung tâm mua sắm, văn phòng kinh doanh, và trung tâm giải trí phù hợp với quy mô của một trung tâm đô thị. Trung tâm đô thị mới phía tây phải hài hoà với hồ nước, cây xanh và Văn Miếu Quốc Tử Giám.

Hình 5.4.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hà Nội (V8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

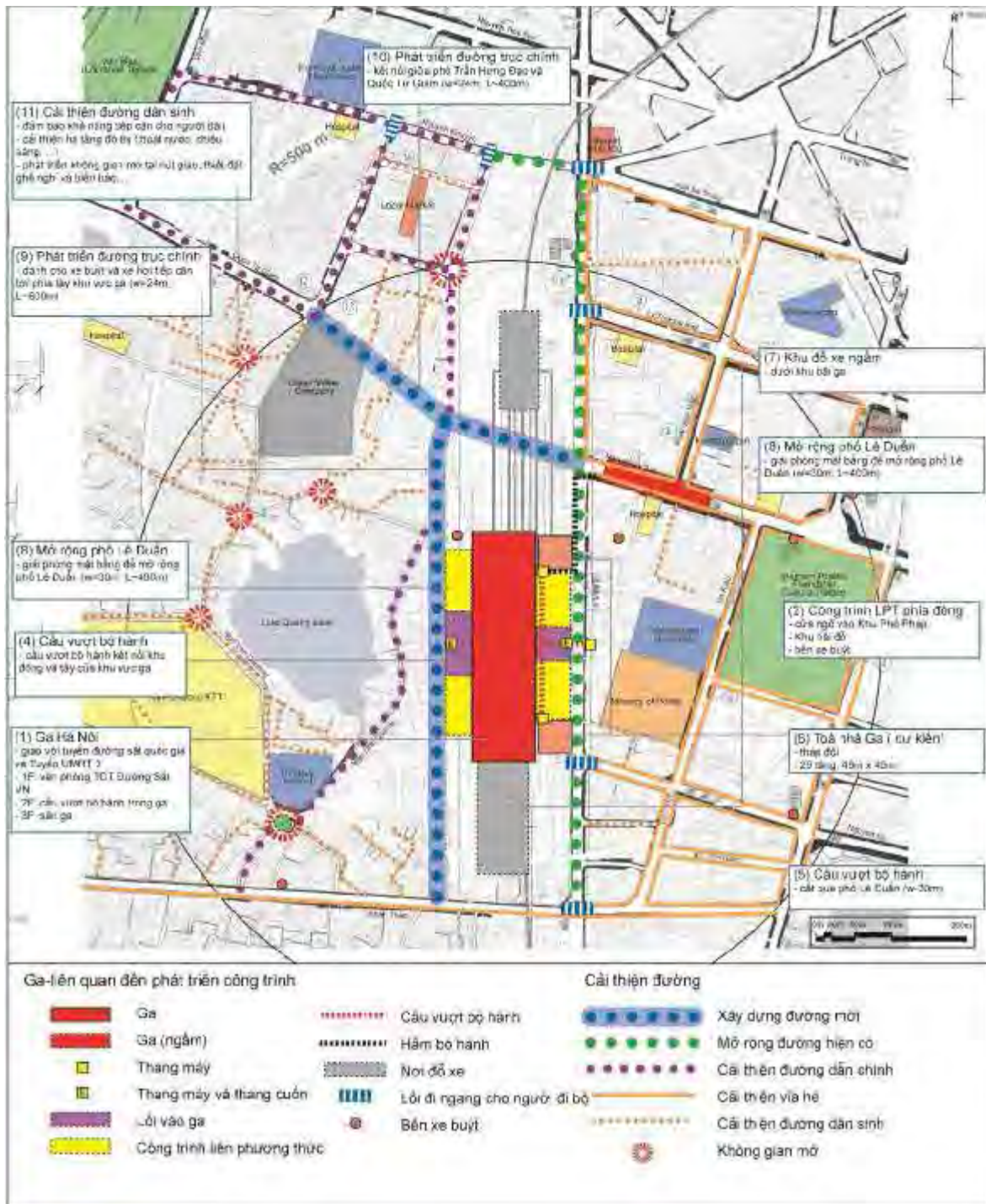
5.4.3 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

561 Cải thiện khả năng tiếp cận từ/tới ga: Các tuyến đường trục mới quanh ga Hà Nội cần được xây dựng nhằm tạo ra luồng lưu thông cho phương tiện (xe buýt, taxi, phương tiện cá nhân...) và đảm bảo khả năng tiếp cận thuận tiện. Mặc dù mạng lưới đường trong Khu Phố Pháp được đảm bảo, nhưng trong quận Đống Đa lại rất kém, hầu hết các đường dân sinh ở đây đều nhỏ hẹp. Về ngắn hạn, cần cải thiện điều kiện vỉa hè và đường dân sinh để đảm bảo khả năng tiếp cận an toàn tới trường học, bệnh viện và

các khu tập thể. Trong khu vực đông dân cư đó, phát triển không gian mở có điểm nhấn (biển báo, ghế nghỉ...) là điều quan trọng để hướng dẫn hành khách tới ga.

562 Phát triển công trình liên quan tới ga: Bên trong ga Hà Nội, cầu vượt bộ hành được sử dụng cho hành khách tiện đi lại giữa cổng tây và đông. Công trình trung chuyển từ ga Hà Nội tới ga Trần Hưng Đạo của Tuyến UMRT 3 và đường sắt quốc gia cần được quy hoạch cẩn thận. Các công trình liên phương thức (bến xe buýt) phía tây và đông của ga giữ vai trò không thể thiếu trong việc kích thích phát triển bền vững và gắn kết khu tây và đông của ga Hà Nội.

Hình 5.4.4 Các dự án ngắn hạn của khu vực ga Hà Nội (V8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.4.4 Danh mục dự án và cơ chế thực hiện

1) Khái quát chung

563 Công tác phát triển khu vực ga Hà Nội có những vấn đề quan trọng sau:

- Y Diện tích đất 11 ha quanh ga Hà Nội thuộc sở hữu của TCTĐSVN và các cơ quan liên quan của TCTĐSVN (với tổng số khoảng 30 cơ quan, trong đó 20 cơ quan chính có quyền sử dụng đất). Tuy nhiên, quyền sở hữu đất trên các khu đất này vẫn chưa rõ ràng và cần điều chỉnh.
- Y Để sử dụng dải đất này, cần di chuyển các cơ quan trên và chuyển đổi mục đích sử dụng đất đối với các khu đất đã có xây dựng và chuẩn bị đất ở nơi khác để phục vụ công tác di chuyển.
- Y Cần định rõ tổng diện tích đất nằm trong lộ giới đường sắt và diện tích đất dành cho phát triển đô thị, các quyền sở hữu liên quan và các quyền gắn với một khu đất cụ thể phải được làm rõ.
- Y Khu đất có diện tích lớn có giá trị lớn và nhiều vấn đề về tái định cư, phải được thu hồi để phát triển đường mới/mở rộng đường nhằm tạo ra một khu vực phát triển đô thị trong quy hoạch phát triển khu vực ga Hà Nội.
- Y Các dự án phát triển đô thị quy mô lớn trong khu vực đang được quy hoạch. Vì vậy, cần có sự chuẩn bị và phối hợp tốt giữa TCTĐSVN và UBND Hà Nội trong công tác thực hiện nhằm khuyến khích sự tham gia của các thành phần tư nhân, bao gồm các nhà đầu tư nước ngoài.

2) Các dự án phát triển tối thiểu và ngắn hạn

564 Vấn đề lớn nhất trong giai đoạn phát triển tối thiểu là xây dựng những tuyến đường mới quanh ga Hà Nội nhằm tạo điều kiện tiếp cận và luân chuyển giao thông hiệu quả tới và quanh ga. Chi phí cho công tác thu hồi đất và phát triển, đặc biệt là phố Trần Hưng Đạo và đường phía Tây của ga sẽ là rất lớn.

565 UBND Hà Nội có thể giảm được gánh nặng tài chính trong việc phát triển đường thông qua biện pháp đấu thầu thực hiện theo mô hình PPP để phát triển đô thị tại khu vực xung quanh ga. Xây dựng đường và các dự án ITF có thể do UBND Hà Nội chủ trì nhưng một phần chi phí phát triển có thể được san sẻ bằng nguồn đóng góp từ các nhà đầu tư tư nhân. Các hạng mục phát triển có thể được đấu thầu riêng rẽ trên cơ sở phân chia một vài khu phát triển như khu phát triển tòa tháp đôi với các dự án ITF, dự án phát triển khu đất của TCTĐSVN trong đó có khu đỗ xe phía Bắc và phía Nam, v.v. Vấn đề tái định cư cho người dân địa phương trong khu vực phát triển đường có thể được giải quyết nhờ tạo nơi tái định cư trong khu vực phát triển.

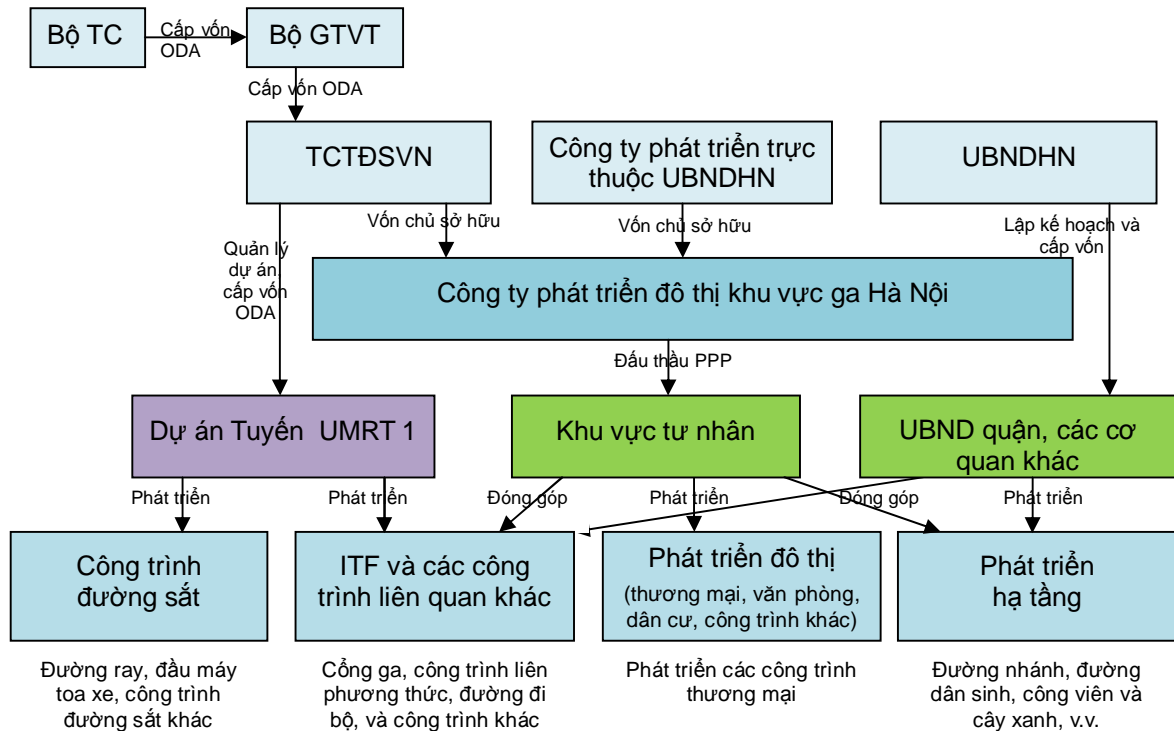
566 Có thể thiết lập một công ty đặc biệt hoặc một mô hình cơ quan khác như một công ty liên doanh trực thuộc TCTĐSVN và UBND Hà Nội như trong Hình 5.4.5, để hỗ trợ, quản lý và kiểm soát tổng thể công tác phát triển trong đó có thể bao gồm các dự án ngắn-trung và dài hạn.

567 Một vấn đề chính khác là điều chỉnh các quyền liên quan đến đất đai đối với các chủ sở hữu hiện có trên khu đất của TCTĐSVN. Có thể thực hiện các bước sau: i) khảo sát quyền sở hữu đất trên khu đất đó, ii) phân định lộ giới (ROW) (a) cho hoạt động đường sắt, iii) phân định khu vực phát triển ga Hà Nội ngoài ROW (b) và iii) lập kế hoạch quy trình đàm phán với chủ sở hữu đất trong khu vực đất của TCTĐSVN. Sau khi phân định ROW, quyền sở hữu đất (b) phải được xác định.

3) Các dự án phát triển trung và dài hạn

568 Các hạng mục phát triển trung và dài hạn là các dự án phát triển đô thị quy mô lớn trong đó cần vai trò chủ đạo của các cơ quan như TCTĐSVN trong trường hợp UR-3 và UBND Hà Nội trong trường hợp LEI-2, UD-5 và UR-4 nhằm kêu gọi sự tham gia tích cực của các nhà đầu tư tư nhân. Cần thể chế hoá hệ thống tái phát triển đô thị và chuyển đổi quyền sở hữu đất để tạo điều kiện cho người dân địa phương trong khu vực và công tác giải phóng mặt bằng. Có thể thiết kế và quản lý những dự án phát triển đô thị quy mô lớn này thông qua cùng một quy trình như mô tả ở phần trên.

Hình 5.4.5 Quy trình phát triển đề xuất cho dự án phát triển khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.4.2 Danh sách dự án khu vực ga Hà Nội

Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng (000USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính			
			Quy mô (m ²)	Biện pháp					
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình LPT phía Tây	6.400	m ²	346	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-IM-2*	Công trình LPT phía Đông	8.000	m ²	432	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-SE-1	Cổng vào ga phía Tây	3.600	m ²	288	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-SE-2*	Cổng vào ga phía Đông	2.500	m ²	200	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Tây	400	m ²	1,040	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành phía Đông	1.700	m ²	4,420	-	-	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾	TCTĐSVN/UBNDTPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	5	đv	500	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-ES-1*	Thang cuốn	2	đv	600	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	6	đv	30	-	-	TRAMOC	UBNDTPHN
	RD-NR-1	Xây dựng đường mới (w=24m) ²⁾	830	m	1,328	19.900	Thu hồi đất từ DNNN và tư nhân	SGTVTHN/TCTĐSVN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-NR-2	Xây dựng đường mới (w=24m) ³⁾	430	m	688	10.300		SGTVTHN/TCTĐSVN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-WR-1	Mở rộng phố Lê Duẩn (w=30m) ⁴⁾	950	m	665	11.400		SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	850	m	935	-	-		SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
B Ngắn hạn (Từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe phía Bắc	8.000	m ²	320	8.000	(Sử dụng ROW)	TCTĐSVN/ Tư nhân	TCTĐSVN/ Tư nhân
	SF-CP-2	Khu đỗ xe phía Nam	13.300	m ²	532	13.300		TCTĐSVN/ Tư nhân	TCTĐSVN/ Tư nhân
	SF-PC-1	Cải tạo đường ngang qua phố Nguyễn Khuyến	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-2	Cải tạo đường ngang qua phố Nguyễn Khuyến	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-3	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-4	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-5	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-PC-6	Cải tạo đường ngang qua phố Lê Duẩn	1	Đv	10	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-WR-2	Mở rộng phố Nguyễn Khuyến	120	m	84	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	4.600	m	1,242	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	800	m	336	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN
	SF-OS-1	Không gian mở cho đường dân sinh	400	m ²	22	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	SF-OS-2	Không gian mở cho đường dân sinh	400	m ²	22	-	-	SGTVTHN	Nhà nước/ Tư nhân
	SF-OS-3	Không gian mở cho đường dân sinh	2.000	m ²	108	-	-	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	UR-1	Tái phát triển đô thị trên đất của TCTĐSVN (GD1: xây dựng toà tháp đôi) ⁵⁾	4.100	m ²		-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN/ Tư nhân
UR-2	Tái phát triển đô thị trên đất của TCTĐSVN (GD2)	3,5	ha		3,5ha	LR/UR	TCTĐSVN/UBNDHN/TN	TCTĐSVN/ Tư nhân	
C Trung hạn (3-5 năm sau)	SF-PU-1	Hầm bộ hành ⁶⁾	2.100	m ²	12,600	-	-	BDAĐSBTHN/SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	RD-NR-3	Xây dựng đường mới quanh hồ Linh Quang (w=24m)	580	m	928	11.000 m ²	Thu hồi đất	SGTVTHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	UR-3	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư hiện tại	7,7	ha		7,8ha	LR/UR	TCTĐSVN/UBNDHN/TN	Tư nhân
	LEI-1	Phát triển công viên & cây xanh quanh hồ Linh Quang	5,8	ha		-	-	UBNDHN	UBNDTPHN / Tư nhân
	LEI-2	Tái phát triển KTT Văn Chương	4,4	ha		-	-	UBNDHN/HUD	Tư nhân

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
						Quy mô (m ²)	Biện pháp		
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-4	Tái phát triển đô thị khu dân cư hiện tại	4,5	ha	Sẽ được tính toán	4,5ha	LR/UR	UBNDH / Tư nhân	Tư nhân
	UR-5	Tái phát triển đô thị khu dân cư hiện tại	2,8	ha		2,8ha	LR/UR	UBNDH / Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

- 1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan đến ga.
- 2) Đề xuất sử dụng khu đất không cần tái định cư như khu đất hiện thuộc sở hữu của TCTĐSVN để phát triển đường mới phía Tây.
- 3) Đề xuất phát triển đường mới kết nối phố Trần Hưng Đạo và Quốc Tử Giám.
- 4) Đề xuất mở rộng phố Lê Duẩn trong đó có sử dụng phần đất của TCTĐSVN.
- 5) Trong Nghiên cứu Khả thi, có kế hoạch xây dựng toà tháp đôi cao 21 tầng, trong đó trụ sở của TCTĐSVN sẽ nằm từ tầng 1 đến tầng 4.
- 6) Đề xuất phát triển hầm bộ hành kết nối với ga ngầm thuộc Tuyến 3.

5.4.5 Các vấn đề cần làm rõ

569 Điều chỉnh vị trí ga Trần Hưng Đạo thuộc Tuyến 3 (ngắn hạn): Ga thuộc Tuyến UMRT 3 đã được quy hoạch nằm tại vị trí cách ga Hà Nội 300 mét. Như đã đề cập, vị trí ga này được đề xuất chuyển gần về với ga Tuyến 1 nếu xem xét vấn đề kỹ thuật.

570 Kéo dài phố Trần Hưng Đạo về phía Tây (ngắn hạn): Hiện tại những phố kết nối giữa khu đông và tây của tuyến đường sắt quốc gia chỉ có ở hai điểm cắt: i) Phố Hai Bà Trưng – Nguyễn Khuyến (cách ga Hà Nội 400m về phía Bắc) và ii) phố Khâm Thiên (cách ga Hà Nội 600m về phía Nam). Kéo dài tuyến phố Trần Hưng Đạo sẽ góp phần không chỉ cải thiện tình trạng ùn tắc giao thông quanh các điểm giao cắt với đường sắt mà còn gắn kết các khu vực bị chia cắt với trung tâm thành phố.

571 Bảo tồn kiến trúc nhà ga Hà Nội hiện có (ngắn hạn): Do kiến trúc nhà ga Hà Nội hiện có là một trong những công trình mang tính lịch sử của Hà Nội với thiết kế có sự kết hợp giữa phong cách Nga và Pháp, nên đề xuất di chuyển và cải tạo thành công trình công cộng ví dụ như viện bảo tàng. Vấn đề này cần được các bên liên quan bao gồm UBND TPHN, TCT ĐSVN và các cơ quan liên quan về lịch sử, kiến trúc, v.v. thảo luận và thống nhất. Đồng thời cần tham khảo ý kiến của người dân về vấn đề này.

5.5 Khu vực ga Công viên Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)

5.5.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

572 Ga Công viên Thống Nhất nằm về phía Tây Nam công viên Thống Nhất, gần nút giao giữa phố Lê Duẩn (QL1) và phố Đại Cồ Việt. Đây sẽ là ga trung chuyển với ga Bách Khoa của Tuyến UMRT 2 nằm về phía Nam công viên. Đây là điểm hay xảy ra ùn tắc do có giao cắt giữa hai tuyến đường trục chính gần trung tâm Hà Nội. Nhưng gần đây, hầm Kim Liên và hầm bộ hành đã được xây dựng trên phố Đại Cồ Việt nên tình trạng ùn tắc giao thông tại nút giao cắt này đã giảm hẳn.

573 Tại khu vực này, tình hình sử dụng đất rất đa dạng, và nhiều loại hình công trình đô thị mọc lên san sát. Công viên Thống Nhất là một trong những công viên lớn của Hà Nội; nhiều người dân tới đây để chạy bộ, câu cá, chơi đùa trong sân chơi dành cho trẻ em dưới bóng cây xanh mát bên hồ Bảy Mẫu. Hồ Ba Mẫu nằm ở phía Tây của phố Lê Duẩn (QL1). Mặc dù quanh hồ có vỉa hè và cây xanh, nhưng hồ không được hấp dẫn nhiều do cảnh quan khu dân cư quanh hồ không được kiểm soát tốt.

574 Về phía Tây Nam của ga, Đại học Bách Khoa và Đại học Xây dựng là những trường có tiếng và đều có khu ký túc xá gần đó. Bệnh viện Bạch Mai và một số cơ sở y tế tập trung tại phường Phương Mai, phía tây đường Giải Phóng (QL1). Tại một góc của nút giao là toà tháp Ocean Park, một toà nhà thương mại hiện đại.

575 Về khu dân cư, các trường đại học quanh khu vực Bách Khoa phát triển nhanh chóng và nhiều toà nhà hiện đại mọc lên san sát dọc phố Trần Đại Nghĩa – một tuyến phố mới mở. Ngược lại, các khu vực dân cư ở phía tây và tây nam của ga (phường Phương Liệt và Phương Mai) là những khu dân cư đông đúc nằm sâu trong các ngõ ngách. KTT Kim Liên là một trong những khu tập thể điển hình của Hà Nội. Chênh lệch về thu nhập giữa khu dân cư cũ này và khu dân cư mới bên Bách Khoa hiện đang rất lớn.

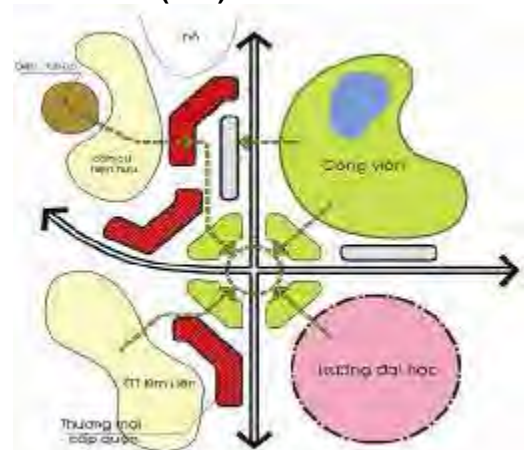
2) Mục tiêu phát triển

576 Khu vực ga này đang hướng tới mục tiêu trở thành “một khu dịch vụ giáo dục và y tế cao cấp hài hoà với môi trường tự nhiên.”

577 Nhờ có các công trình đô thị san sát nhau, đặc biệt là các trường đại học, bệnh viện và công viên nên không chỉ người sử dụng dịch vụ đường sắt đô thị tiềm năng mà còn người sử dụng các công trình gồm trường đại học, bệnh viện và công viên đều mong đợi. Ngoài ra, đây là khu vực cửa ngõ phía Nam vào trung tâm thành phố và là nút giao cắt chính có đường hầm. Hình ảnh hai ga sẽ có tác động đến du khách đến từ phía Nam.

578 Các vấn đề phát triển chính là 1) đảm bảo kết nối giữa hai ga, và 2) tạo lập nút giao đô thị hấp dẫn có đường đi bộ thuận tiện và không gian mở, có xem xét đến vấn đề thiết kế đô thị thành một trong những nút giao đô thị quan trọng nhất gần công viên và các trường đại học lớn.

Hình 5.5.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

579 Để tiếp cận thuận tiện tới các ga và công trình đô thị phía Nam phố Đại Cồ Việt, cần có các công trình trung chuyển trên cao và ngầm. Các dự án cải thiện điều kiện sống và tái phát triển đô thị trong bệnh viện và trường đại học sẽ góp phần cải thiện hình ảnh của khu vực ga trong khu vực khuyến khích dịch vụ giáo dục và y tế hài hoà với thiên nhiên nhằm thu hút người sử dụng dịch vụ đường sắt đô thị, người sử dụng công trình cũng như người dân.

Bảng 5.5.1 Khung phát triển khu vực ga CV Thống Nhất (V9)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	13.352	12.400	12.600
	Đi làm	5.226	7.500	8.300
	Đi học	9.279	11.000	11.200
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	30.700	32.800

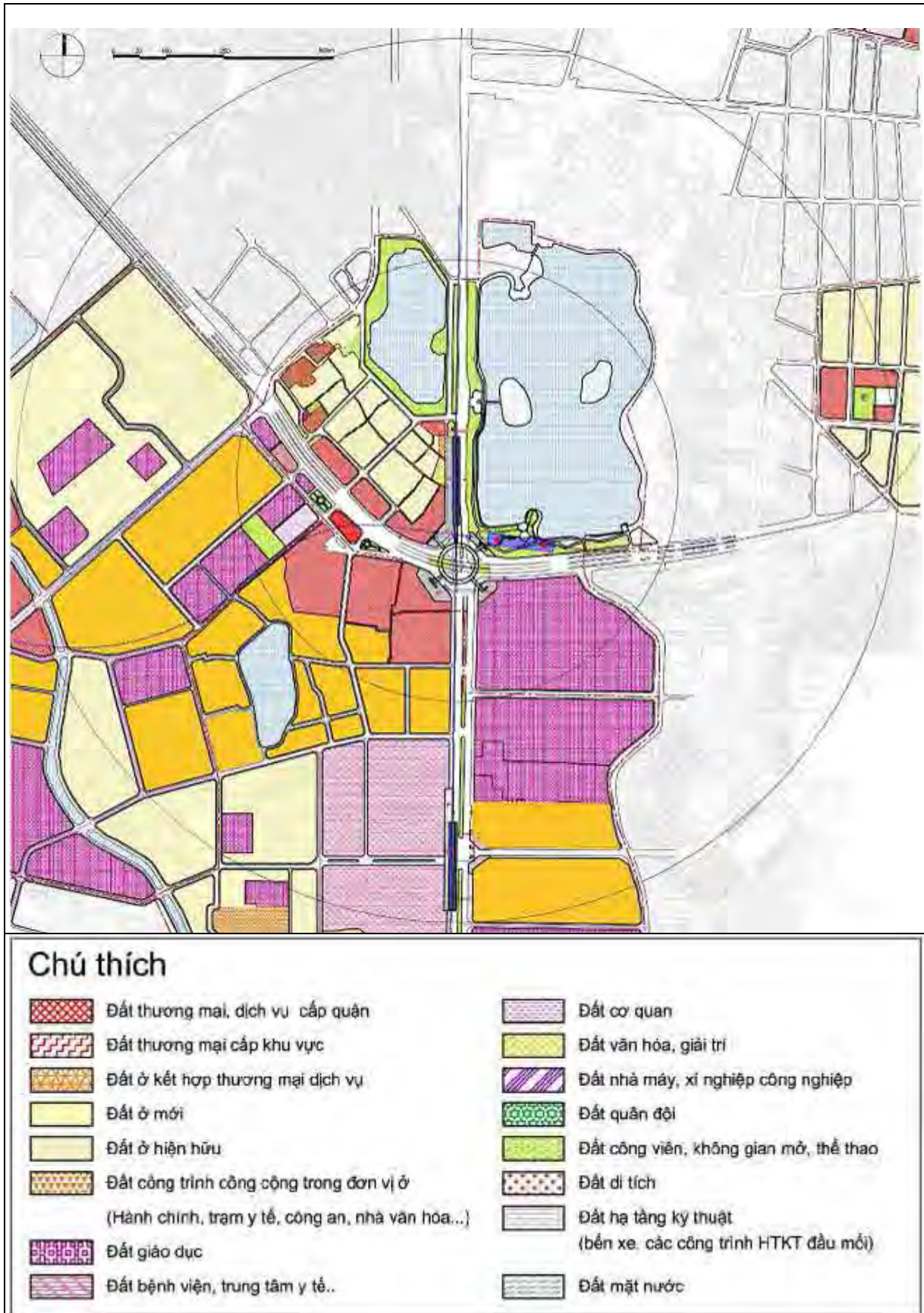
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.5.2 Khung phát triển khu vực ga Bách Khoa (C12)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	19.092	14.300	14.400
	Đi làm	9.030	11.600	12.600
	Đi học	17.741	31.000	31.200
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	19.500	24.300

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.5.2 Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.5.2 Quy hoạch dài hạn

580 Quanh các trường đại học và bệnh viện, nhiều cơ sở dịch vụ y tế tiên tiến và viện nghiên cứu mọc lên san sát và khu thương mại dịch vụ CNTT sẽ được khuyến khích phát triển. Cảnh những công trình đô thị hiện đại đó là cảnh quan hấp dẫn của công viên Thống Nhất và những khu dân cư mới với nhà trung đến cao tầng sẽ được xây dựng. Nhiều loại hình dịch vụ thương mại khác nhau sẽ được khuyến khích phát triển để thu hút sinh viên, người sử dụng dịch vụ y tế và người dân.

581 Cải thiện điều kiện sống trong khu dân cư đông đúc và những KTT là vấn đề cấp thiết trong khu vực ga, vì vậy cần khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị phục vụ cho mục đích phát triển khu vực ga.

Hình 5.5.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



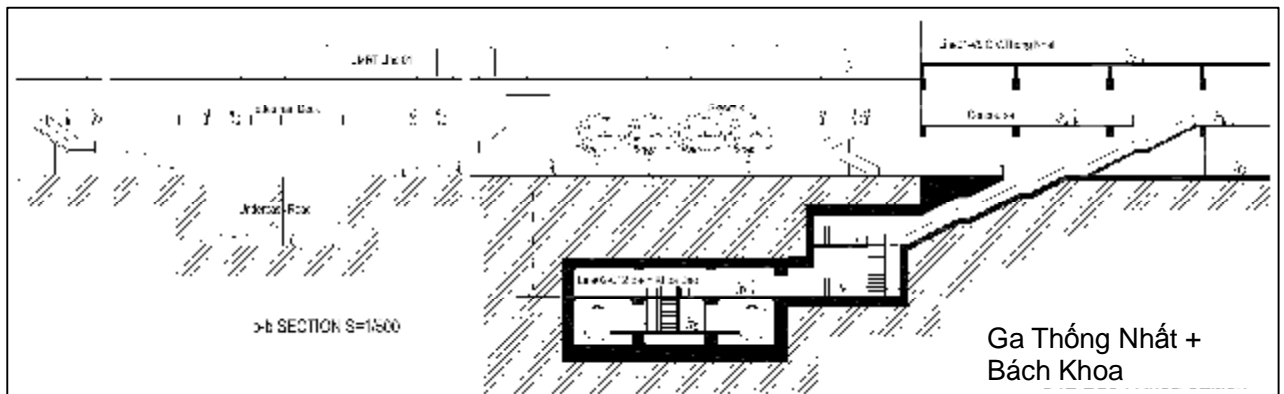
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.5.3 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

582 Để đi qua phố Đại Cồ Việt, không chỉ có hầm bộ hành hiện tại mà còn cầu đi bộ trên cao hình khuyên để thu hút hành khách tại ga đi bộ từ ga đến các trường đại học và bệnh viện để được ngắm nhìn quang cảnh công viên Thống Nhất. Trong khu dân cư đông đúc phường Phương Mai, hầu hết là ngõ cụt và phố Kim Hoa là đường tiếp cận duy nhất tới đường Giải Phóng và tới ga. Vì vậy cần việc cải thiện tuyến phố này để điều hoà giao thông xe máy và các hoạt động thương mại ven đường không được kiểm soát như hiện nay. Ngoài ra, phố bao quanh hồ Ba Mẫu sẽ là một trong những tuyến tiếp cận chính của phường ra ga. Cần giải toả mặt bằng để phát triển tuyến phố này nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận cho người dân trong khu vực ga.

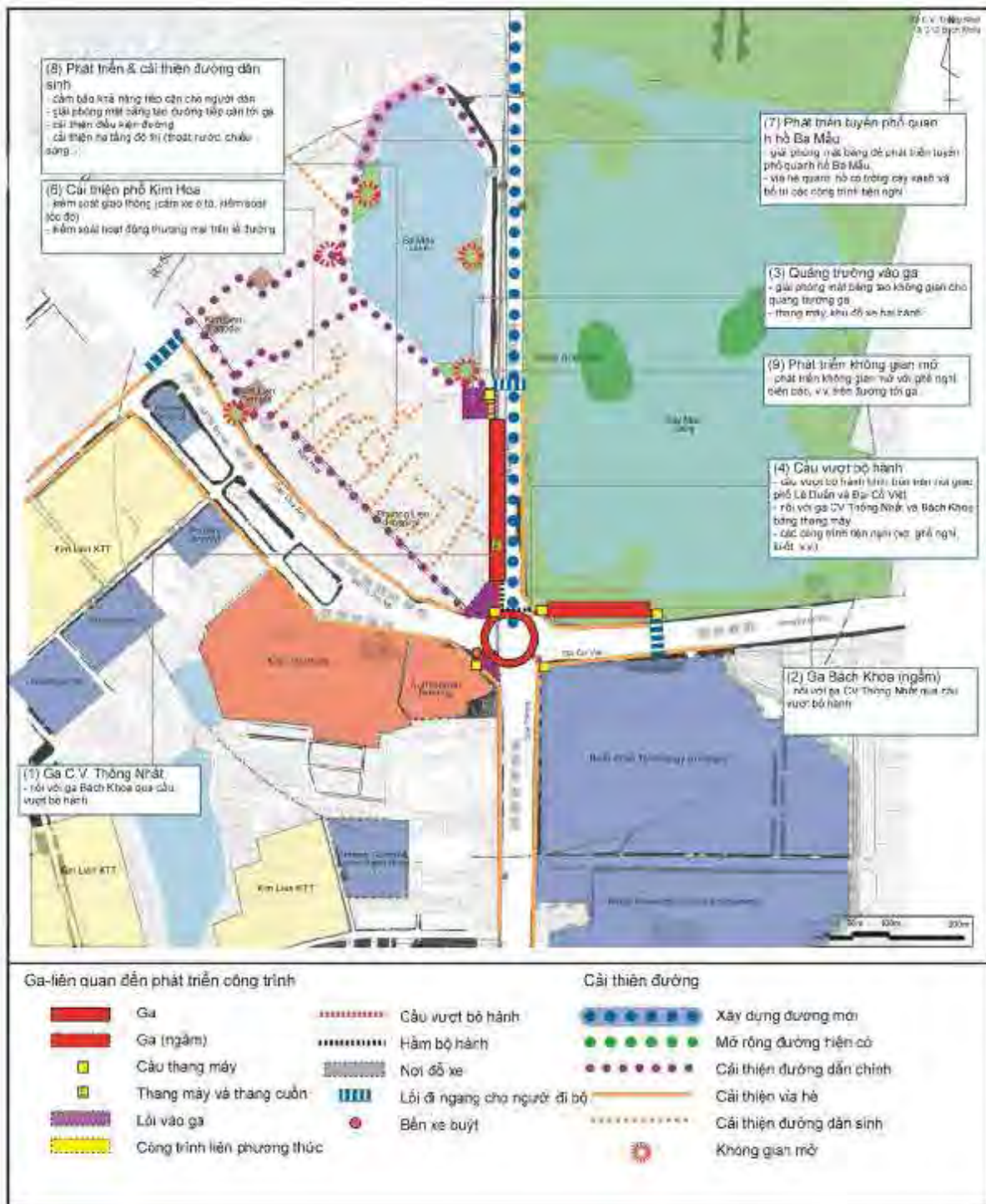
583 Để kết nối ga CV Thống Nhất (trên cao) và ga Bách Khoa (ngầm), cần có tuyến tiếp cận dài với không gian đi bộ ngầm, thang máy và thang bộ. Cần giải phóng mặt bằng để xây dựng quảng trường ga tại góc phố Kim Hoa nhằm thu hút nhiều người sử dụng ga.

Hình 5.5.4 Mặt cắt ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.5.5 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn cho khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.5.4 Danh sách dự án và cơ chế thực hiện

1) Khái quát/Các dự án phát triển tối thiểu và ngắn hạn

584 Do các hạng mục phát triển chính trong giai đoạn ngắn hạn là phát triển cổng vào ga và mở rộng/cải tạo đường, nên có thể áp dụng các biện pháp giải phóng mặt bằng thông thường. Có thể cần một số điều chỉnh giữa UBND Hà Nội và TCTĐSVN về chia sẻ đất và chi phí đối với các công trình liên quan đến ga, bao gồm việc xây dựng hầm bộ hành.

2) Các dự án phát triển trung và dài hạn

585 Xây dựng đường bộ treo hình vành khuyên và hai dự án phát triển đô thị là các hạng mục thuộc giai đoạn phát triển trung và dài hạn. Dù công tác phát triển đô thị cần các đơn vị tư nhân đảm trách, song UBND Hà Nội cũng cần quy hoạch và quản lý chặt để áp dụng biện pháp kết hợp hệ thống tái điều chỉnh đất và hệ thống tái phát triển đô thị nhằm tạo điều kiện điều chỉnh các quyền liên quan đến đất đai và tái định cư cho người dân.

5.5.5 Các vấn đề cần làm rõ

586 Khả năng kết nối với ga Tuyến 1 và Tuyến 2 (ngắn và dài hạn): Cần xây dựng hầm bộ hành dưới hướng tuyến đường sắt để tạo không gian trung chuyển an toàn và thuận tiện giữa hai ga. Đề xuất cầu vượt bộ hành và đường đi bộ trên cao tại nút giao cũng là một phần của công trình đường sắt này. Vì vậy, nên thiết kế và xây dựng những công trình này cùng với việc xây dựng Tuyến UMRT 1, giai đoạn 1.

587 Thu hồi đất và tái định cư để cải tạo đô thị trong khu dân cư (dài hạn): Mặc dù đây là vấn đề bức thiết để cải thiện điều kiện sống trong khu dân cư đông đúc tại Hà Nội, nhưng hiện tại chưa có những biện pháp cụ thể. Thu hồi đất và tái định cư cần kết hợp với quá trình phát triển ga. Ví dụ, các hộ thuộc diện tái định cư sẽ được chuyển tới những khu chung cư do dự án phát triển khu vực ga xây dựng gần ga.

Bảng 5.5.3 Danh sách dự án khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)

Dự án	Quy mô	Chi phí xây dựng (000 USD)	Thu hồi đất		Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính					
			Quy mô	Biện pháp							
Giai đoạn 1 C.V. Thống Nhất	A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1*	Cổng vào ga phía Bắc	1.800	m ²	144	6.777	1.800	Thu hồi đất nhà nước ¹⁾	UBND TPHN	UBND TPHN
		SF-SE-2	Cổng vào ga phía nam	1.350	m ²	108		1.350		UBND TPHN	UBND TPHN
		SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành phía Bắc	700	m ²	1.820	-	-	UBND TPHN	UBND TPHN	
		SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành phía Nam	600	m ²	1.560	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-EV-1*	Thang máy	3	đv	300	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-ES-1*	Thang cuốn	1	đv	300	-	-	TCTĐSVN	TCTĐSVN	
		SF-BS-1	Bến xe buýt	1	đv	5	-	-	TRAMOC	UBND TPHN	
		RD-WR-1*	Mở rộng phố Lê Duẩn (w=30m)	800	m	560	6.400	Thu hồi đất từ công viên	SGTVTHN	UBND TPHN	
		RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.800	m	1.980	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN	
	B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-OS-1	Không gian mở cho đường dân sinh	1.800	m ²	97	999	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-2	Không gian mở cho đường dân sinh	900	m ²	49		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-3	Không gian mở cho đường dân sinh	1.200	m ²	65		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-4	Không gian mở cho đường dân sinh	1.800	m ²	97		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-OS-5	Không gian mở cho đường dân sinh	400	m ²	22		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
RD-SW-1		Cải tạo vỉa hè đường trục chính	2.480	m	670	-		-	SGTVTHN	UBND TPHN	
Giai đoạn 2 Bách Khoa	A Phát triển tối thiểu	SF-EV-2	Thang máy	2	đv	200	6.200	-	-	BĐAĐSĐTHN	UBND TPHN
	B Ngắn hạn	SF-PU-1	Hầm bộ hành	1.000	m ²	6.000		-	-	BĐAĐSĐTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3-5 năm sau)	C Trung hạn (3-5 năm sau)	SF-PD-3	Cầu bộ treo hình tròn ³⁾	2.200	m ²	5.720	5.920	-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
		SF-EV-2	Thang máy	2	đv	200		-	-	SGTVTHN	UBND TPHN
	D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-1	Tái phát triển đô thị tại phường Phương Liên (Giai đoạn 1) ⁴⁾	1,5	ha			1,5ha	LR/UR	UBNDHN/ Tư nhân	Tư nhân
		UR-2	Tái phát triển đô thị phường Phương Liên (Giai đoạn 2) ⁵⁾	5,9	ha	Sẽ được tính toán		5,9ha	LR/UR	UBNDHN/ Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

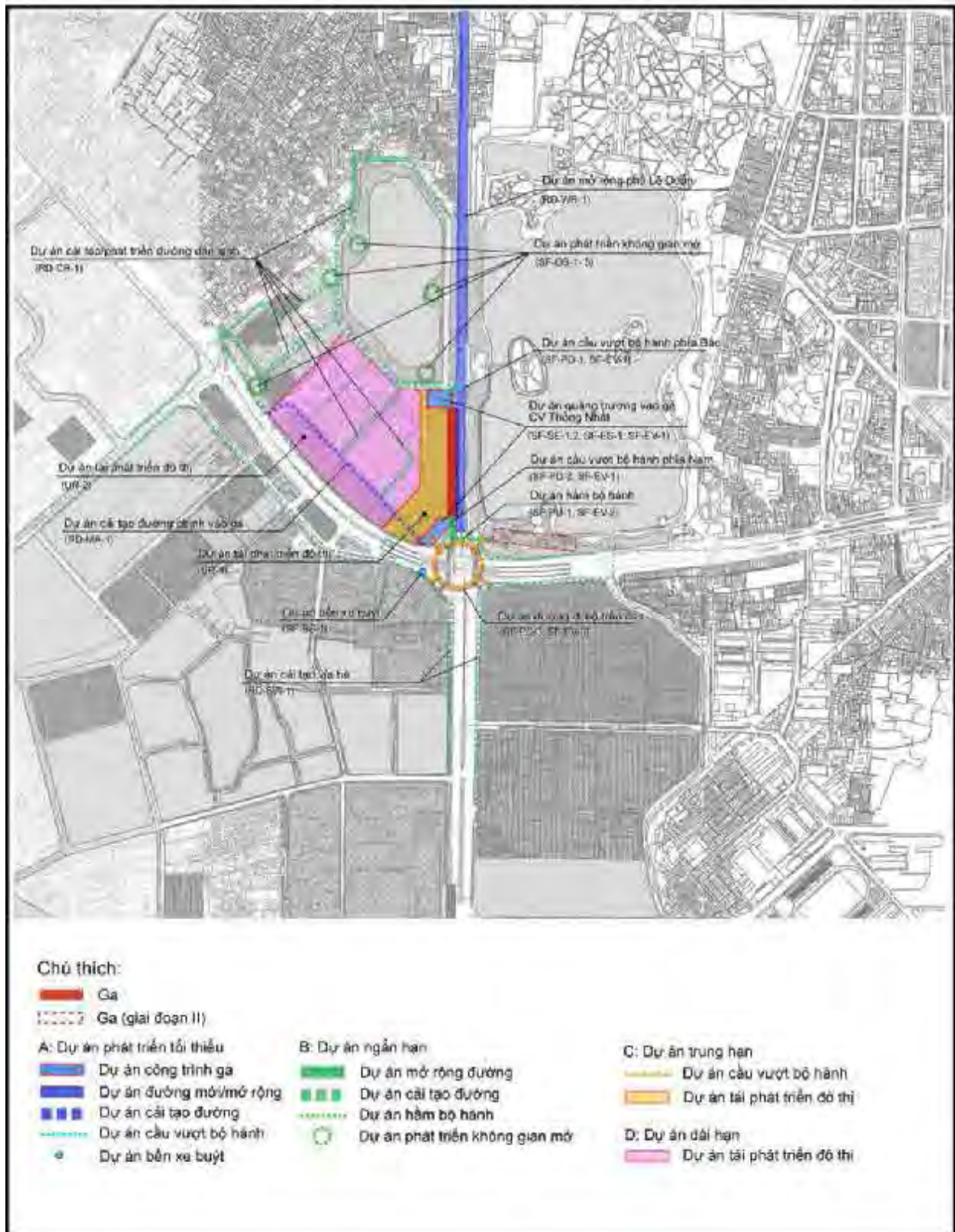
1) Đề xuất sử dụng đất công tại văn phòng quản lý công viên Thống Nhất

2) Đề xuất xây dựng cầu bộ treo hình tròn bằng vốn ODA của Tuyến 2, Giai đoạn 2 khi ga Bách Khoa được xây dựng.

3) Đề xuất đưa một phần liên kề của ga CV Thống nhất vào khu vực dự án của giai đoạn 1 để phát triển các công trình thương mại và công cộng.

4) Đề xuất đưa khu vực dân cư phường Phương Liên giữa hồ Ba Mẫu và phố Đào Duy Anh vào khu vực dự án trong giai đoạn 2 để tái phát triển khu vực dân cư.

Hình 5.5.6 Bản đồ vị trí dự án khu vực ga CV Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.6 Khu vực ga Giáp Bát (V12) và Bến xe Giáp Bát

5.6.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

588 Giáp Bát là vị trí giao thông chiến lược phía Nam thành phố Hà Nội. Đây cũng là nơi có ga đường sắt và bến xe Giáp Bát. Đặc biệt, bến xe Giáp Bát là một trong những bến xe lớn của thành phố, tại đó tập trung nhiều xe buýt nội thị, xe khách liên tỉnh và nhiều hành khách đến đây để đi các tỉnh khác. Quanh bến xe có rất nhiều dịch vụ vận tải gom khách như taxi, xe ôm. Trên đoạn QL1 thường diễn ra cảnh xe ôm chờ theo hành khách đi xe đò theo xe khách và lên xe ngay trên đường và trả tiền vé trực tiếp cho lái xe với mức giá thấp hơn so với giá vé chính thức mua tại bến xe. Tình hình ùn tắc giao thông, đỗ xe lộn xộn, taxi và xe máy đợi khách quanh bến xe đang diễn ra nghiêm trọng.

589 Tại khu vực xung quanh ga và bến xe là các doanh nghiệp nhà nước và nhà xưởng của TCT ĐSVN. Phía tây đường sắt là Khu đô thị mới Định Công và Đại Kim. Nhiều quán ăn và quán cafe có phong cảnh đẹp tập trung quanh khu vực hồ Kim Đồng gần Bến xe Giáp Bát. Hồ Đàm Đồi nằm ở phía tây của ga có nguồn nước không được sạch. Các tuyến đường trục chính như Định Công và Thượng Đình là những tuyến phố hẹp nhưng rất đông người qua lại do các phố này dẫn từ QL1 và khu dân cư.

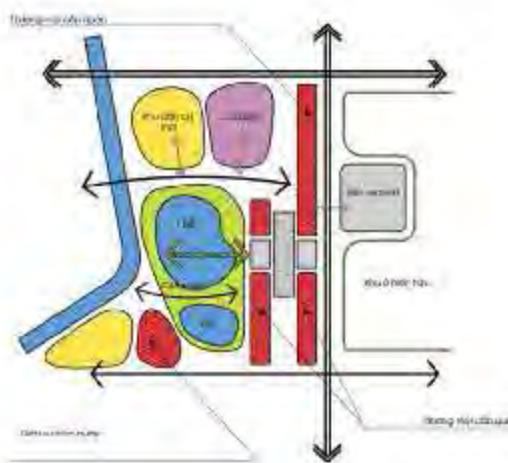
2) Mục tiêu phát triển

590 Đặc điểm của ga Giáp Bát là “cửa ngõ phía Nam của Hà Nội với trung tâm vận tải và công trình dịch vụ đô thị hài hoà với môi trường tự nhiên.”

591 Tạo một hạt nhân đô thị mới cho các hoạt động thương mại trung tâm sẽ mở ra cơ hội mới cho người dân sống quanh khu vực ga. Điều này sẽ dẫn tới việc khai thác đúng mục đích đất nông nghiệp và đất ao trong vùng, cũng như tạo ra đường đô thị liên kết ga với các khu đô thị mới Đại Kim – Định Công.

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

Hình 5.6.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12)



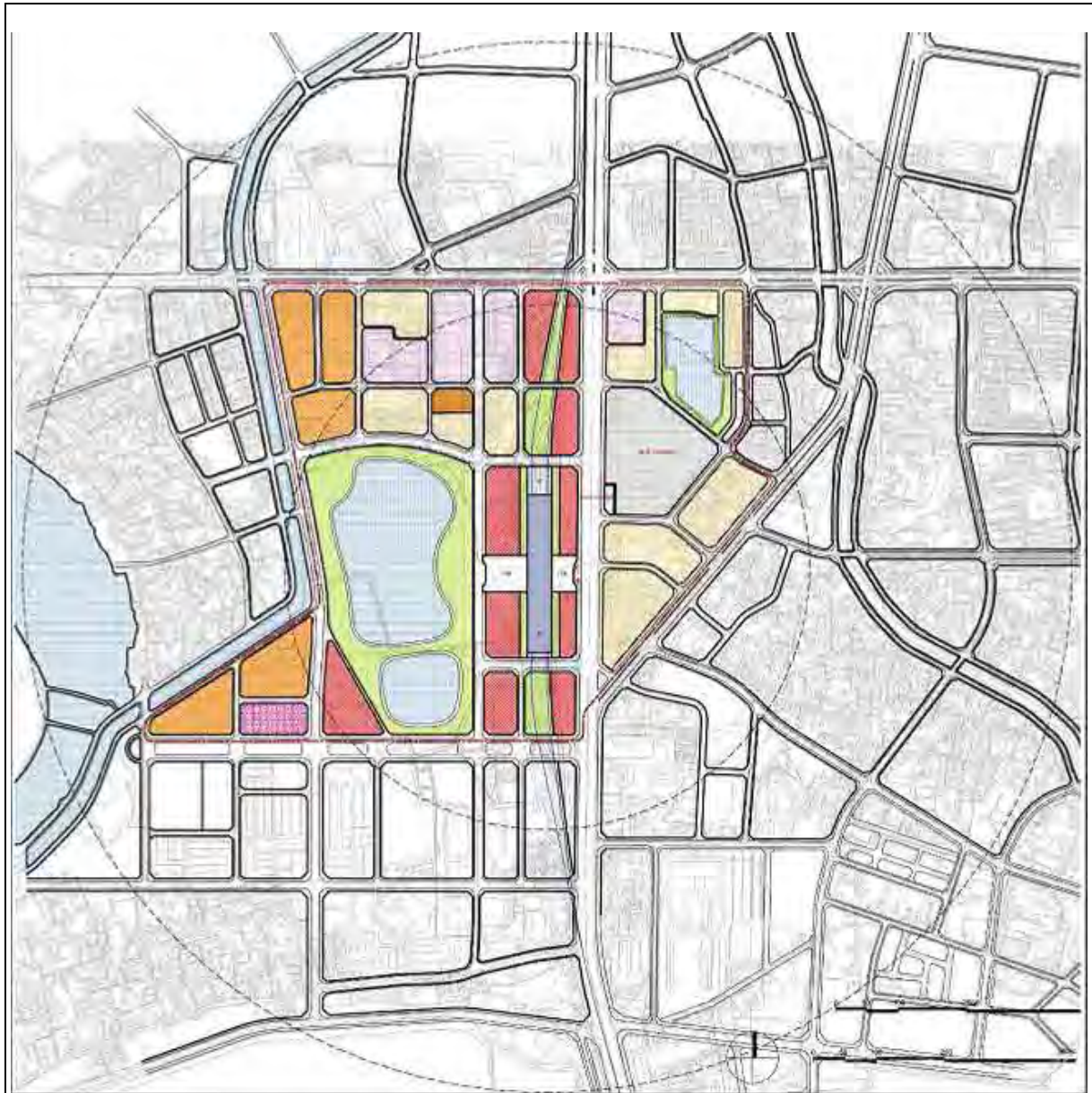
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.6.1 Khung phát triển khu vực ga Giáp Bát (V12)

	Hiện tại	Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị		
		Không có	Có	
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	6.128	14.200	15.000
	Đi làm	2.493	4.000	45.300
	Đi học	902	1.800	1.900
Số lượng hành khách (người/ngày)	-	18.000	20.400	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.6.2 Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực ga Giáp Bát (V12)



Chú thích

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Đất thương mại, dịch vụ cấp quận |  | Đất cơ quan |
|  | Đất thương mại cấp khu vực |  | Đất văn hóa, giải trí |
|  | Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ |  | Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp |
|  | Đất ở mới |  | Đất quân đội |
|  | Đất ở hiện hữu |  | Đất công viên, không gian mở, thể thao |
|  | Đất công trình công cộng trong đơn vị ở
(Hành chính, trạm y tế, công an, nhà văn hóa...) |  | Đất di tích |
|  | Đất giáo dục |  | Đất hạ tầng kỹ thuật
(bến xe, các công trình HTKT đầu mối) |
|  | Đất bệnh viện, trung tâm y tế.. |  | Đất mặt nước |

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

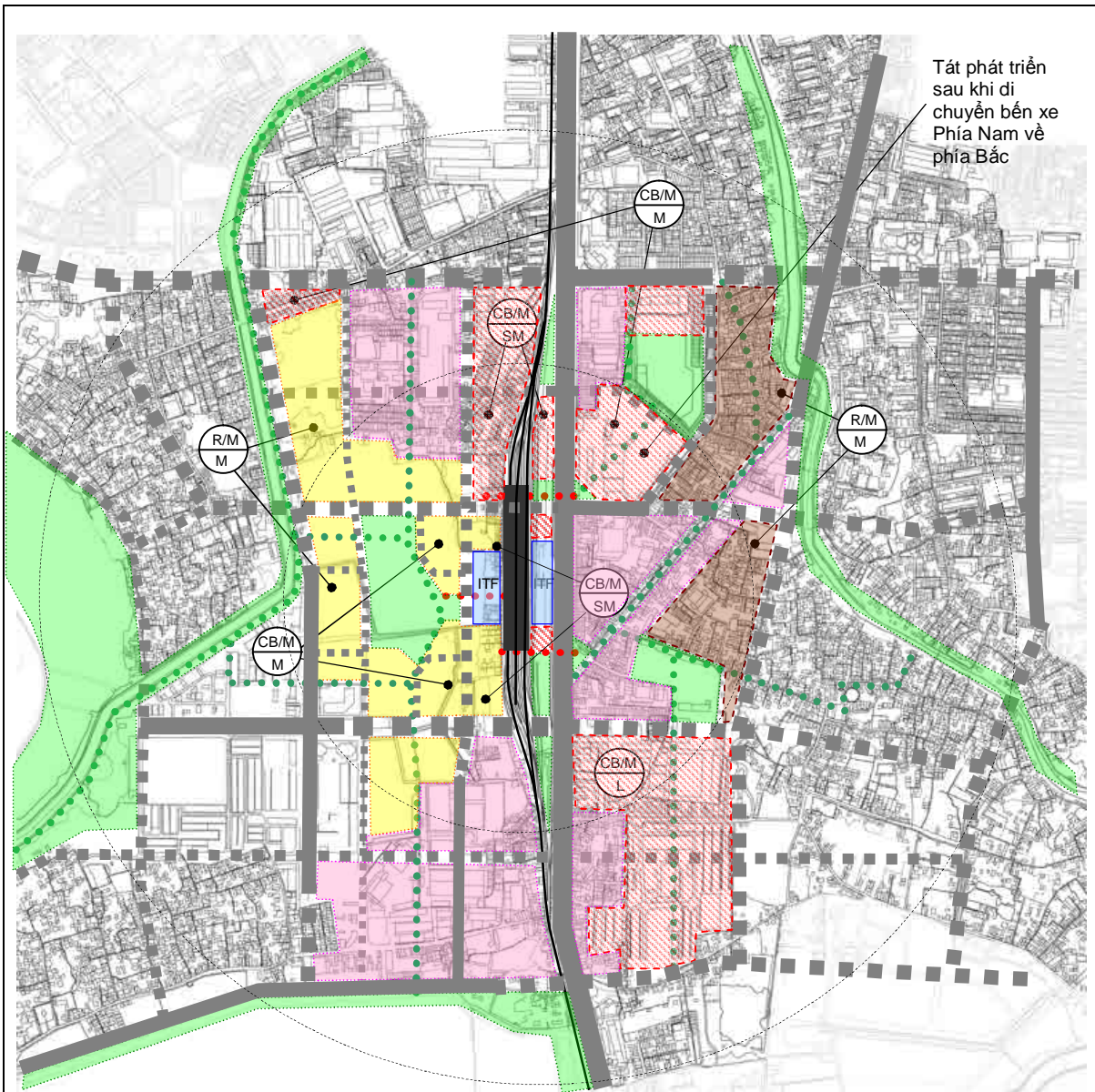
5.6.2 Quy hoạch dài hạn

593 Về lâu dài các khu đô thị mới sẽ được khuyến khích phát triển và người dân sẽ tìm đến các dịch vụ và công trình đô thị hiện đại trong khu vực ga. Để đáp ứng nhu cầu của người dân cũng như của nhân viên trong khu vực này, cần khuyến khích xây dựng gắn kết các công trình thương mại, văn hoá và giải trí. Nên khuyến khích hình ảnh hiện đại về một khu thương mại gắn với khu đô thị mới.

594 Công trình liên phương thức phía tây sẽ là một trung tâm vận tải dành cho xe buýt, taxi, và hành tại khách bến đỗ. Sau khi di chuyển bến xe khách, công trình liên phương thức của ga sẽ hoạt động như một trung tâm vận tải. Trong giai đoạn trước mắt, cần xây dựng công trình liên phương thức và công trình liên quan đến ga ngay trong khu đất của TCT ĐSVN. Bến xe Giáp Bát là cửa ngõ vào thành phố của hành khách từ các tỉnh khác đến, vì vậy đây sẽ là ga cửa ngõ để trung chuyển hành khách từ bến xe sang phương tiện UMRT. Kết nối giữa ga và bến xe là điều thực sự cần thiết.

595 Về phía tây ga Giáp Bát là khu đất rộng chưa sử dụng hiện còn là đầm và hồ. Dần dần nơi đây sẽ được khuyến khích phát triển thương mại thành khu cửa ngõ phía nam của thành phố.

Hình 5.6.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.6.3 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

596 Do ga Giáp Bát là ga cuối trong Giai đoạn 1 của Tuyến 1, nên TCT ĐSVN cần tiếp tục sử dụng bãi ga cho hoạt động đường sắt thêm 10 năm sau khi UMRT được triển khai. Vì vậy, trước mắt toàn bộ mạng lưới đường và điều kiện tiếp cận tới ga và công trình liên phương thức không thể hoàn thành. Cần đảm bảo có đường nhánh và đường dân sinh để tiếp cận tới quảng trường vào ga từ phía Tây.

597 Bến xe buýt và không gian bãi đỗ sẽ được xây dựng dưới cầu cạn dọc theo lề đông của QL1. Bên trong ga Giáp Bát, cầu vượt bộ hành được xây dựng cho hành khách có thể đi lại giữa cổng đông và cổng tây của ga. Ngoài ra còn cần có cầu vượt bộ hành để hành khách trung chuyển thuận tiện và an toàn từ ga tới bến xe Giáp Bát.

Bảng 5.6.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Giáp Bát (V12)

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

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

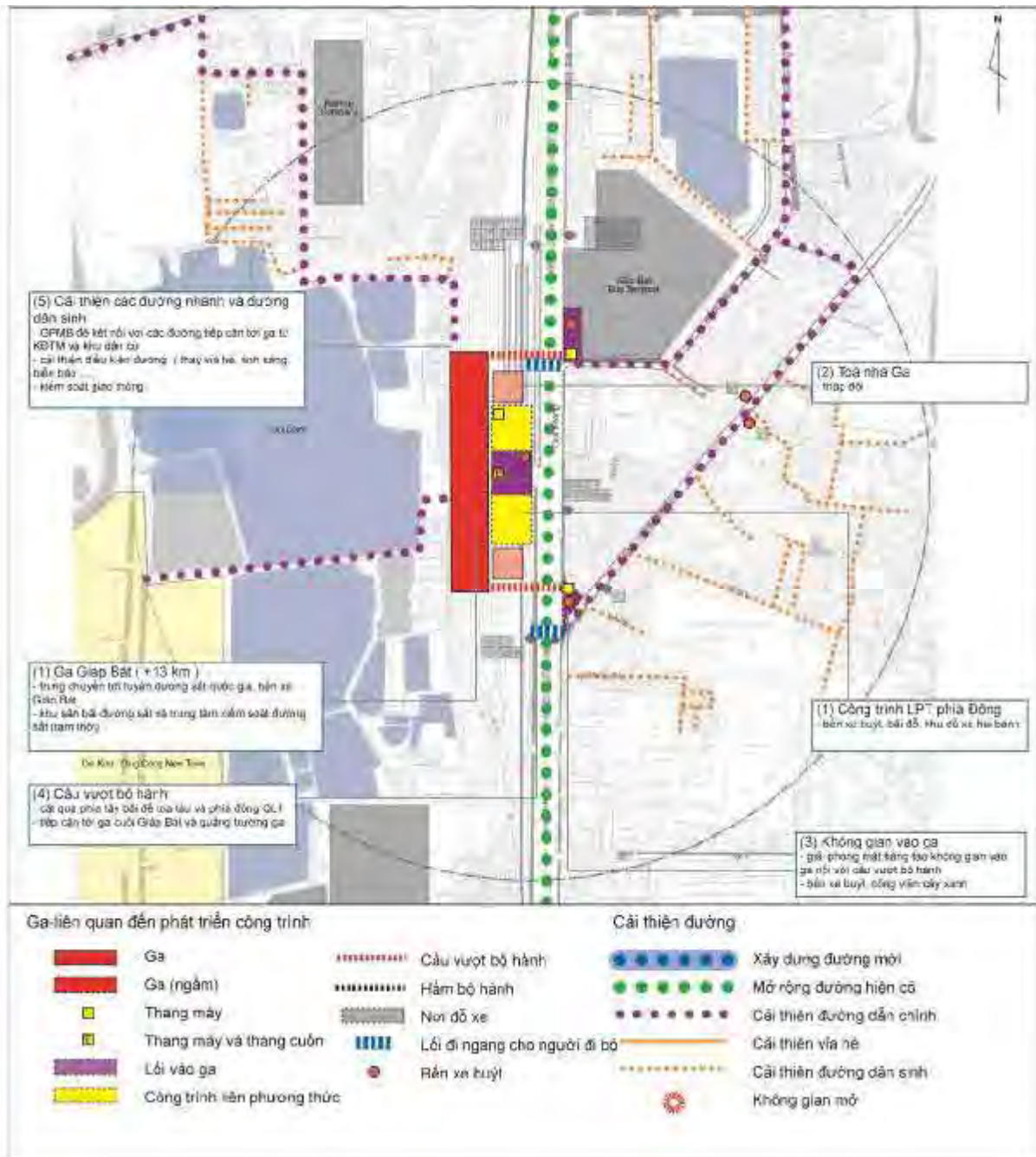
2) Đề xuất mở rộng QL1 dưới tuyến đường sắt trên cao và trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được sử dụng làm cổng vào, khu đỗ xe, v.v. tại vị trí gần ga.

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

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

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

Hình 5.6.4 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Giáp Bát (V12)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.6.4 Các vấn đề cần làm rõ

598 Sắp xếp khu đất của TCT ĐSVN (ngắn hạn tới dài hạn): như đã đề cập về vấn đề vị trí ga, vị trí ga phù hợp là dịch chuyển ga 150m về phía Nam so với NCKT để tiện cho phát triển đô thị gắn kết. Cần nghiên cứu tính khả thi về kỹ thuật cho hoạt động đường sắt.

599 Khả năng tái phát triển và di chuyển bến xe Giáp Bát (dài hạn): Vào thời điểm này vẫn chưa có quy hoạch di chuyển bến xe. Cần xem xét nếu như bến xe không được di chuyển, thì phát triển bến xe thành một trung tâm đa chức năng bao gồm hoạt động bến xe và các công trình thương mại liên có hiệu quả để cải thiện chất lượng dịch vụ hay không. Trong trường hợp có thể di chuyển được, sẽ thực hiện dự án tái phát triển đô thị để sử dụng diện tích đất cũ của bến xe để phát triển thương mại.

5.7 Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3) và Tuyến 4/ CAT/ Khu vực Bến xe

5.7.1 Mục tiêu Phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5100 Ga Tây Hồ Tây (C3) sẽ nằm giữa Trung tâm Tài chính của khu vực “Tây Hồ Tây” (phía tây của Hồ Tây). Mặc dù hiện nay khu vực ga chỉ là đất nông nghiệp, tuy nhiên việc sử dụng đất và chức năng đô thị trong tương lai sẽ được chuyển đổi sang cho mục đích chính trị và kinh doanh.

5101 Ga Tây Hồ Tây sẽ được quy hoạch nằm phía trên tuyến đường trục đô thị ở giữa khu vực Trung tâm Tài chính, nơi Tuyến 4 (xe buýt nhanh - BRT) đã được quy hoạch song song với một phần của Tuyến 2 trên cùng trục đường đó. Ga này được mong đợi sẽ có chức năng kép giữa Tuyến 2 và Tuyến 4. Mạng lưới đường bộ quanh ga sẽ được quy hoạch thành một phần trong Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây. Nhà ga cùng với những công trình liên quan sẽ được kết hợp thành một phần của quy hoạch này.

Hình 5.7.1 Hình ảnh trong tương lai của Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Mục tiêu Phát triển

5102 Ga Tây Hồ Tây (C3) có chức năng kép của ga Tuyến 4, tại đây ga ở huyện Từ Liêm sẽ có chức năng rất quan trọng là nối các huyện Đông Anh và Sóc Sơn với Trung tâm Tp. Hà Nội, vì thế ga này cần có các công trình giao thông chính yếu nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân giữa trung tâm thành phố và vùng ngoại ô hoặc vùng nông thôn của Hà Nội.

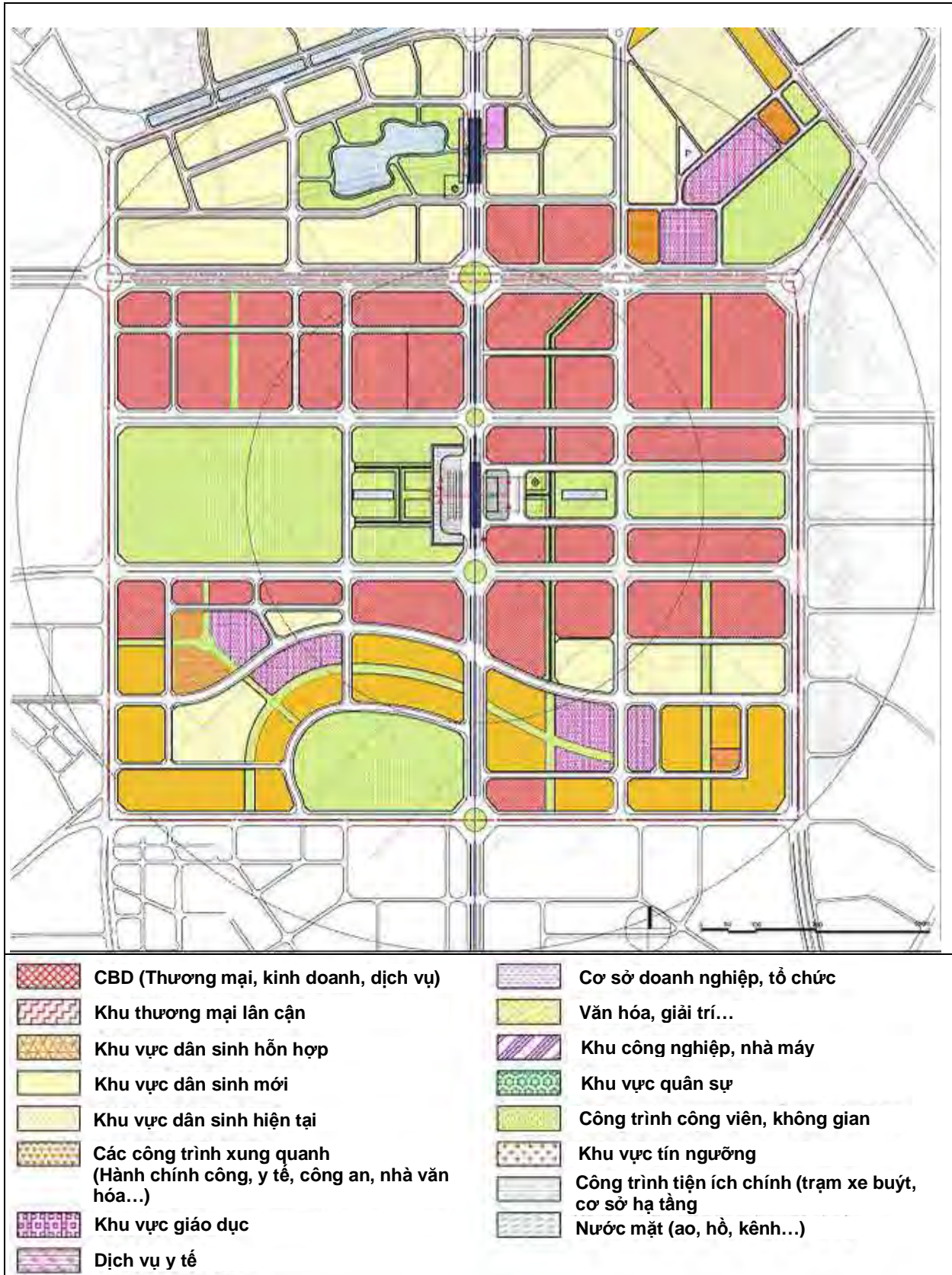
5103 Các vấn đề phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo tính liên kết giữa hai ga bằng cách đặt vị trí gần nhau, và (ii) xây dựng nút giao thông với hiệu suất cao bao gồm cả ga tiềm năng của CAT (Cảng Hàng không Thành phố) phục vụ ga kiểm tra đường hàng không, tính đến cả cửa ngõ phía bắc của Hà Nội.

Bảng 5.7.1 Khung phát triển của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.7.2 Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai của Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



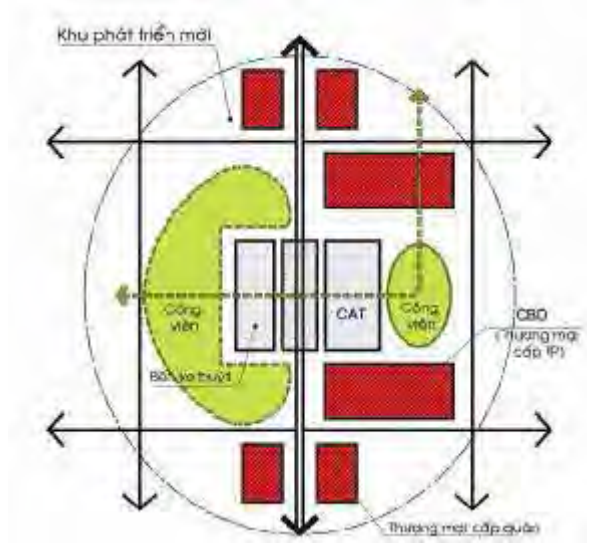
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.7.2 Quy hoạch dài hạn

5104 Ga Tây Hồ Tây sẽ là “cửa ngõ phía tây bắc của Tp.Hà Nội với đầu mối giao thông và các công trình tài chính, thương mại và dịch vụ cao cấp”.

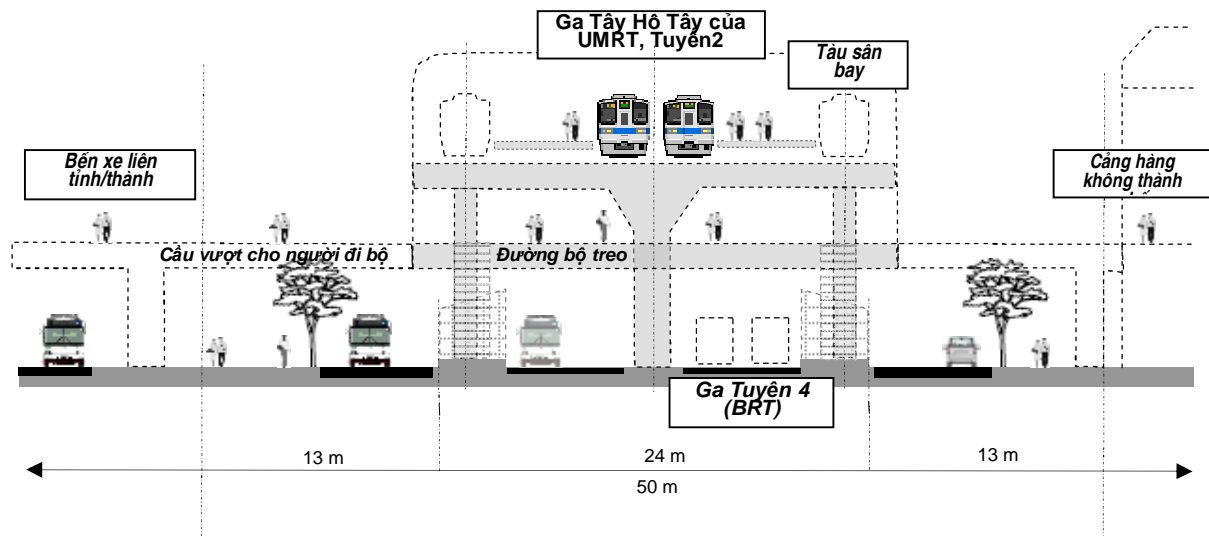
5105 Xét về lâu dài, ga này được kỳ vọng sẽ nối với Sân bay Nội Bài thông qua tuyến tàu hỏa liên kết với sân bay. Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây sẽ trở thành cửa ngõ quốc tế và quốc gia. Sẽ xây dựng mạng lưới đi trên không dành cho người đi bộ với cầu vượt riêng. Vì thế, ga giao cắt của Tuyến 2, Tuyến 4 (BRT) sẽ được gắn kết với các công trình thương mại và kinh doanh quanh khu vực ga.

Hình 5.7.3 Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



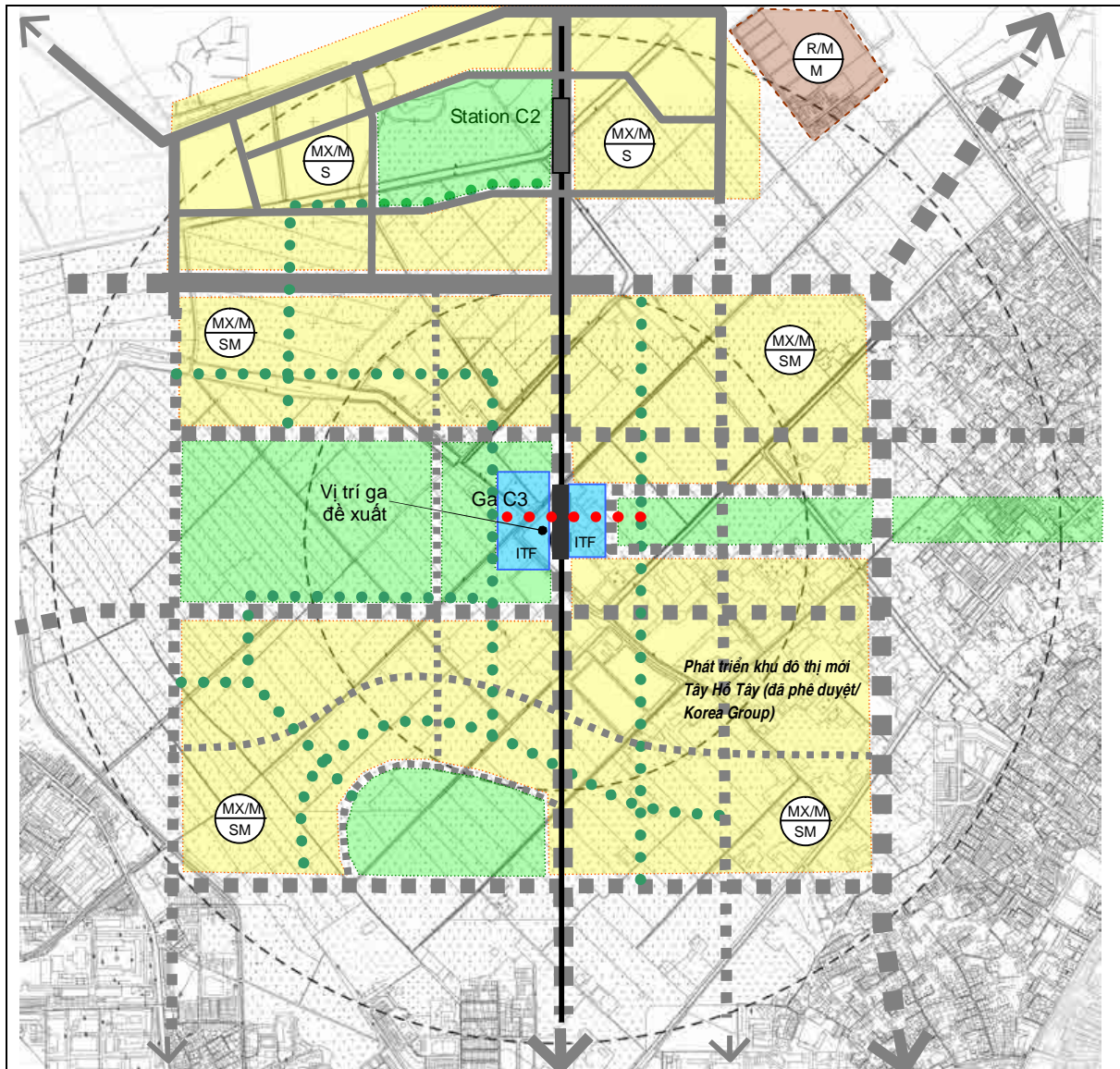
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.7.4 Quy hoạch mặt bằng Ga giao cắt của Tuyến 2, Tuyến 4 (BRT), Bến xe và CATT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.7.5 Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



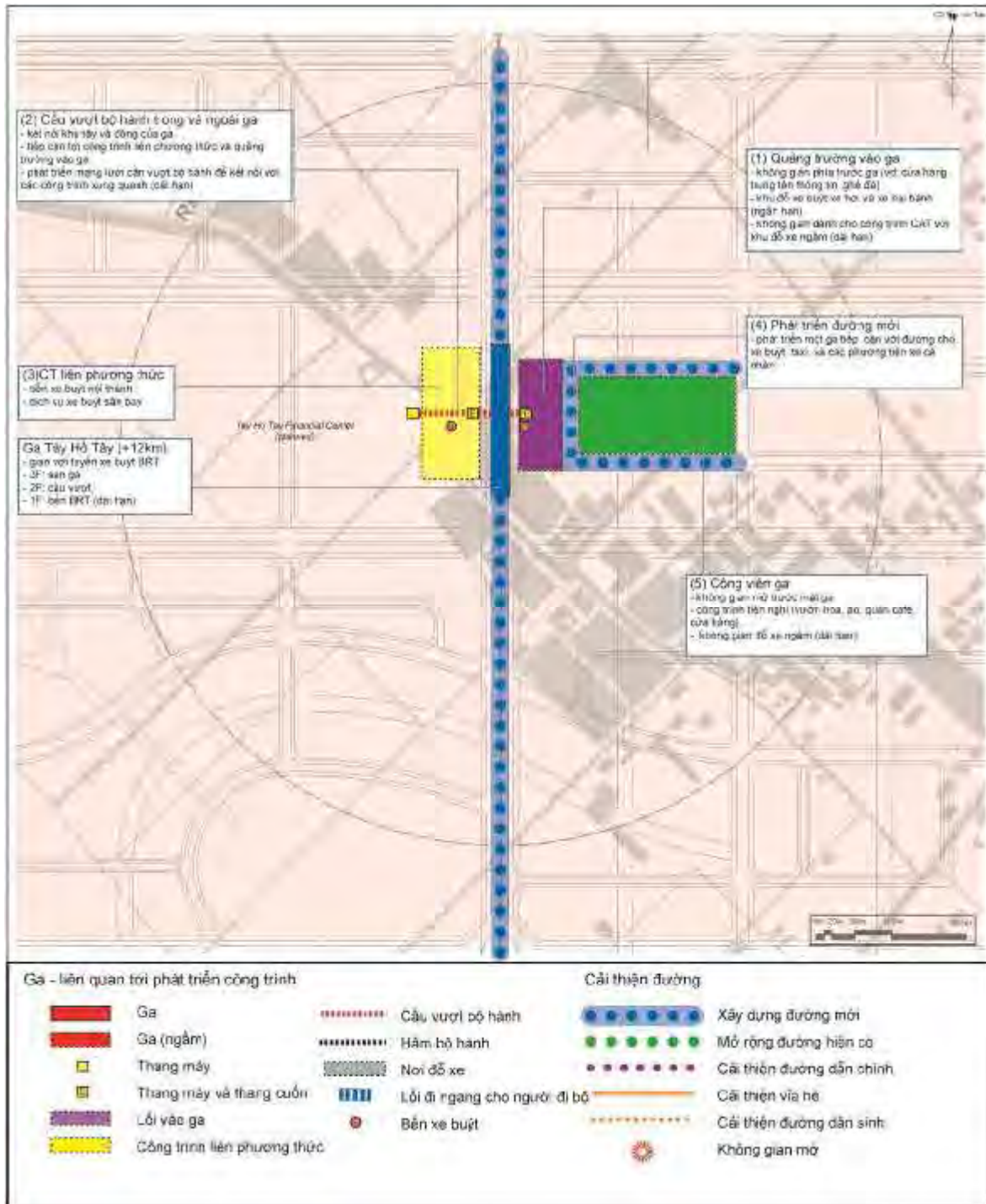
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.7.3 Các dự án ngắn hạn và hành động

5106 Như đã đề cập ở trên, mạng lưới đường bộ mới đã được quy hoạch trong Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính, vì thế không nhất thiết phải phát triển các tuyến đường riêng tiếp cận với ga. Sẽ phát triển cầu vượt cho người đi bộ nối từ phía tây sang phía đông khi qua đường cao tốc/chính.

5107 Trước mắt, sẽ xây dựng, phát triển công trình liên phương thức ở phía tây và Không gian Lối vào Nhà ga ở phía đông. Về lâu dài, sẽ sử dụng diện tích đất của khu vực Không gian Lối vào Nhà ga để xây dựng CAT, vì thế việc trung chuyển trực tiếp từ ga UMRT Tuyến 2 sang Tàu hàng không có thể thực hiện được. Các công viên được quy hoạch ở cả ga khu vực phía đông và phía tây. Sẽ xây dựng bãi đỗ xe ngầm phía dưới công viên của khu vực phía đông, vì thế đề xuất phát triển công viên nhà ga thành biểu tượng của Ga Tây Hồ Tây dành cho hành khách, sẽ có khu mua sắm rất thuận tiện và các công trình tiện nghi khác.

Hình 5.7.6 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.7.2 Danh sách dự án khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

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

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

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

5.7.4 Các vấn đề phát triển cần làm rõ

5108 Phối hợp với Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính Tây Hồ Tây (ngắn hạn): Là đầu mối giao thông quan trọng của khu vực Tây Hồ Tây, cần thiết phải phối hợp với Quy hoạch Phát triển Trung tâm Tài chính nhằm phục vụ cho khả năng tiếp cận và phát triển đô thị gắn kết. Bởi sự phát triển của ga sẽ đóng góp rất nhiều cho các nhà đầu tư tư nhân, chia sẻ vai trò quy hoạch và đầu tư giữa UBND Hà Nội và các nhà đầu tư tư nhân là điều tất yếu.

5109 Gắn kết với Ga BRT (dài hạn): Đề xuất Ga BRT sẽ nằm phía dưới cầu vượt và ga Tây Hồ Tây, đây là quãng đường trung chuyển ngắn nhất.

5110 Phát triển Bến xe nội thành và CAT (dài hạn): Là cửa ngõ phía tây bắc với đầu mối giao thông, về lâu dài, đề xuất phát triển bến xe nội thành và CAT. Quy hoạch phát triển ngắn hạn sẽ gắn kết với quy hoạch dài hạn cũng như quy hoạch phát triển đô thị của khu vực lân cận.