

5.8 Khu vực ga Quận Ngựa (C5) và Khu vực ga thuộc Tuyến 5

5.8.1 Mục tiêu Phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5111 Ga Quận Ngựa sẽ nằm tại ngã tư Hoàng Hoa Thám – Văn Cao. Ga UMRT Tuyến 5 sẽ được xây dựng gần ngã tư dọc theo phố Văn Cao. Phố Văn Cao được nối với đường Kim Mã, đây là một trong những khu kinh doanh mới tại Hà Nội. Con phố này đã được quy hoạch kéo dài tới tận Hồ Tây. Đường Hoàng Hoa Thám sẽ được mở rộng và sẽ xây dựng cầu vượt tại đây. Bệnh viện Lao phổi Trung Ương và Bệnh viện Quân đội 354 sẽ nằm cách ga 500m về phía tây. Sân vận động Quận Ngựa nằm ở phía nam của ga dọc theo phố Văn Cao. Các khu căn hộ cao cấp sẽ được xây dựng dọc theo đường Thụy Khuê với tầm nhìn hướng ra Hồ Tây.

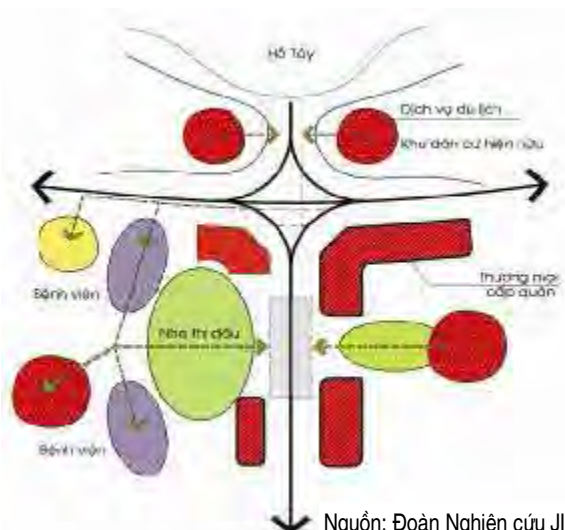
5112 Việc phát triển UMRT cần phải gắn kết với quá trình phát triển UMRT Tuyến 5 và các dự án phát triển đường bộ nhằm cải thiện điều kiện vận tải liên phương thức phục vụ cho các mạng lưới đường sắt và xe buýt.

2) Mục tiêu Phát triển

5113 Bến cuối của ga Quận Ngựa thuộc Tuyến 2 và ga thuộc Tuyến 5 sẽ thành một địa điểm hấp dẫn, là một trong những nút giao thông quan trọng nằm đối diện với khu du lịch Hồ Tây, khu giải trí bên hồ và Sân vận động Quận Ngựa.

5114 Dọc đường Hoàng Hoa Thám có một ngôi đền, vì thế sẽ phát triển khu vực ven hồ với các chức năng thương mại hiện đại mà vẫn có được không gian mang nét truyền thống. Không nên xây dựng các tòa nhà tư nhân ở khu vực ven hồ mà nên sử dụng vì mục đích công cộng. Cần thận trọng khi thiết kế cảnh quan theo hướng để người dân vẫn có thể tận hưởng phong cảnh ven hồ. Sẽ phát triển khu vực phía nam của ga thành khu thương mại liên kết với khu Kim Mã dọc theo phố Văn Cao.

Hình 5.8.1 Sơ đồ ý tưởng cho việc phát triển Khu vực ga Quận Ngựa (C5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5115 Các mục tiêu phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo tính liên kết giữa hai ga bằng việc thiết lập ga cuối một cách hợp lý gần ga C5, và (ii) xây dựng nút giao thông hấp dẫn với lối đi thuận tiện và không gian mở, có tính đến cửa ngõ của khu vực Hồ Tây, là một trong những điểm đến du lịch và giải trí của Hà Nội.

5116 Có rất nhiều dự án đã được quy hoạch và đang triển khai ví dụ như (i) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám (đang triển khai), (ii) Kéo dài phố Văn Cao về hướng Hồ Tây (sắp hoàn thiện), (iii) Phát triển ga Tuyến 5 (đã quy hoạch). Rất cần thiết phải phối hợp với các dự án này nhằm thực hiện thành công phát triển gắn kết với UMRT phục vụ cho việc trung chuyển thuận tiện và phát huy tối đa chức năng đô thị của khu vực này.

5117 Tóm lại, sẽ phát triển các không gian lối vào nhà ga đồng thời cải thiện, nâng cấp các tuyến đường tiếp cận nhằm đảm bảo đủ không gian vào ga và tiếp cận an toàn với các công trình, bởi ở đây sẽ có rất nhiều hành khách đến sân vận động, các bệnh viện, v.v..

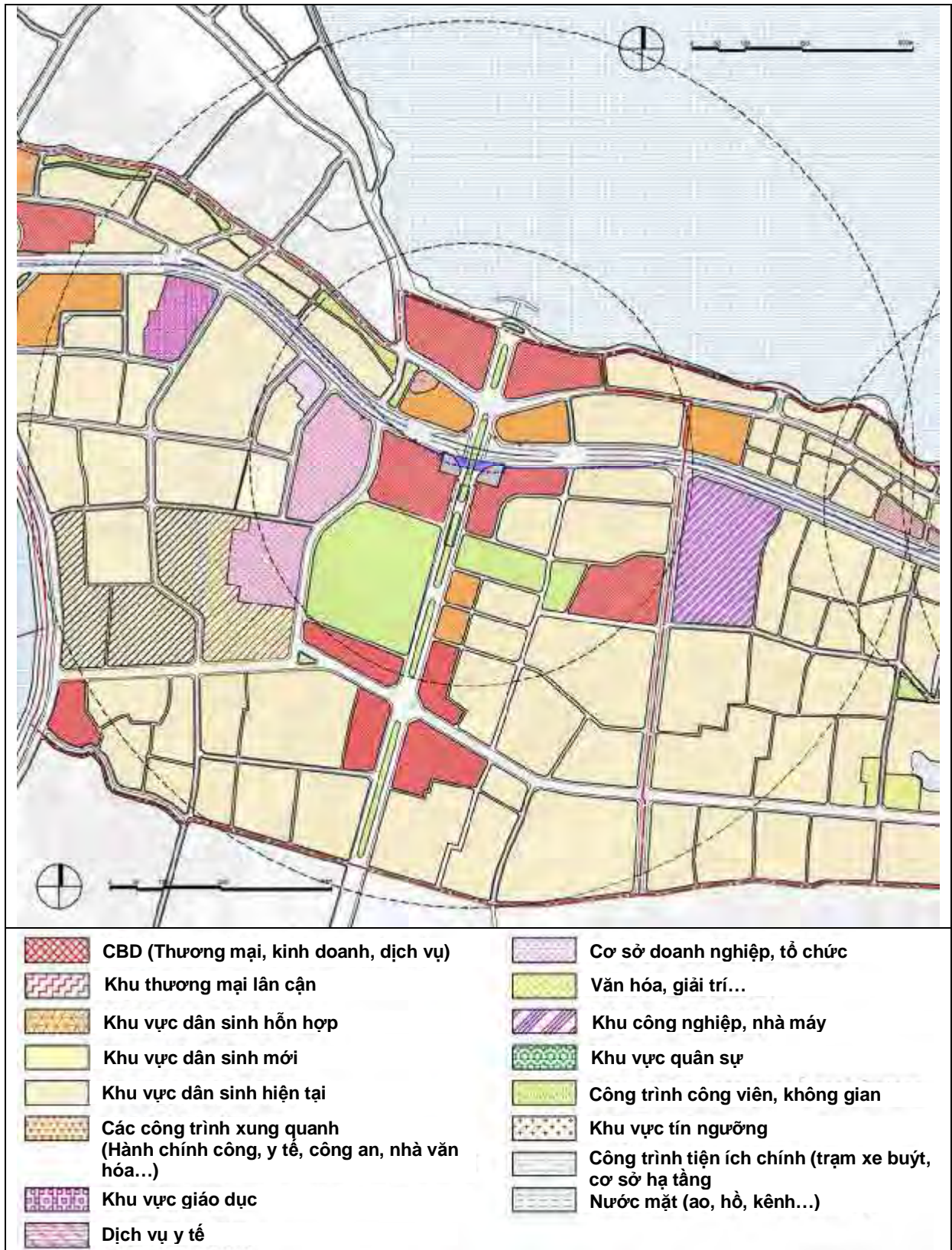
5118 Khu vực ven hồ cần phải được sử dụng cho mục đích tiện ích công cộng, vì thế sẽ đề xuất phát triển một dự án phát triển đô thị dành cho Khu vực Quận Ngựa ven hồ. Việc tái phát triển đô thị và các dự án đổi mới về lâu dài sẽ khuyến khích hình thành khu kinh doanh/thương mại mới.

Bảng 5.8.1 Khung phát triển Khu vực ga Quận Ngựa (C5)

		Hiện nay	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	21.411	14.000	14.000
	Đi làm	6.205	6.000	7.000
	Đi học	4.246	3.500	4.000
Giao thông công cộng (người/ngày)		-	10.470	16.790

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.8.2 Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Quận Ngựa (C5)



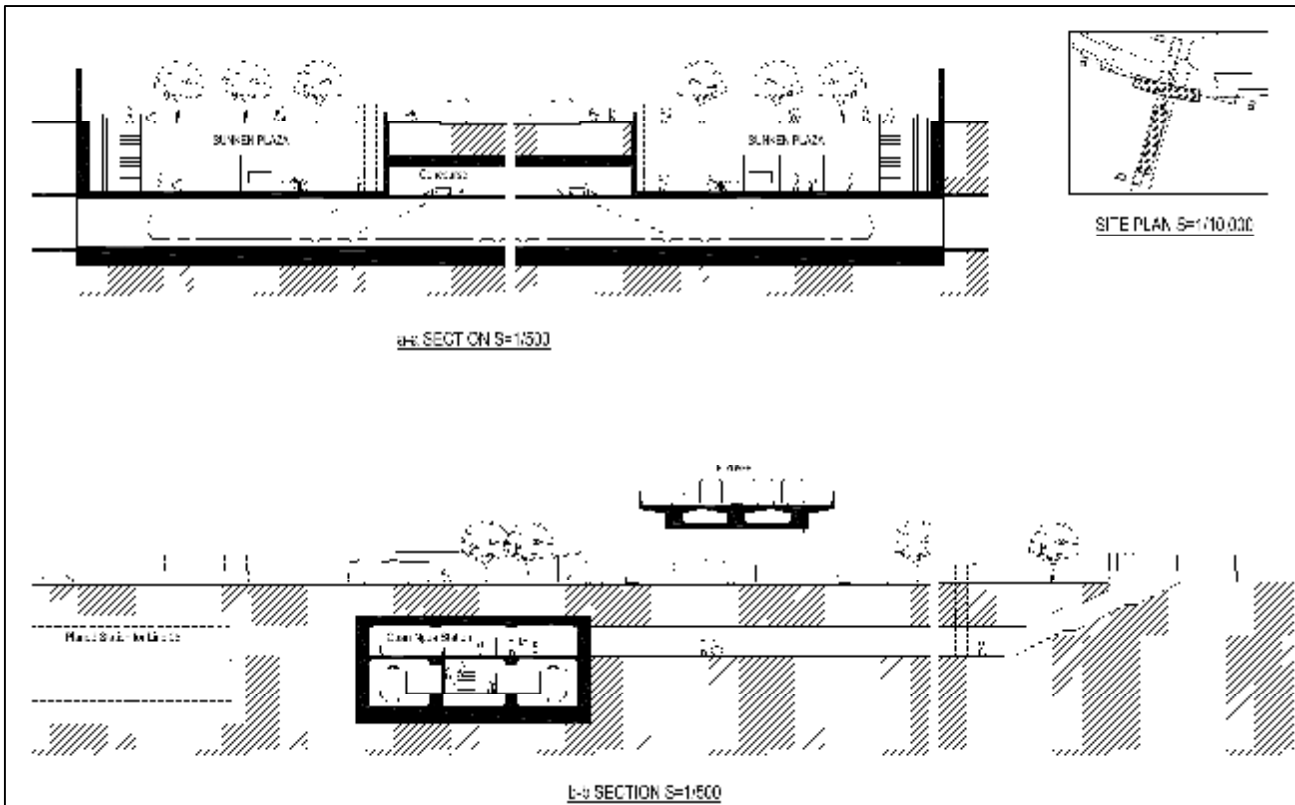
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.8.2 Quy hoạch dài hạn

5119 Với chức năng giao cắt thuận tiện giữa UMRT Tuyến 2 và Tuyến 5 cũng như các dịch vụ xe buýt nhánh theo hướng nam và đông – tây, khu vực ga Quận Ngựa sẽ trở thành trung tâm dịch vụ đô thị mới tại phía nam của Hồ Tây với các công trình giải trí và du lịch gắn kết với Hồ Tây tại phía bắc và khu kinh doanh/thương mại tại phía nam.

5120 Trong khu vực Không gian Lối vào Nhà ga, sẽ phát triển một khu trung tâm mua sắm ngầm kết nối với hai ga và sẽ có lối đi ngầm đến sân vận động cũng như các bệnh viện.

Hình 5.8.3 Quy hoạch mặt cắt của ga Quận Ngựa và ga thuộc Tuyến 5



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.8.4 Quy hoạch dài hạn cho Khu vực ga Quận Ngựa (C5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.8.3 Các dự án ngắn hạn và hành động

5121 Song song với việc phát triển UMRT Tuyến 2, sẽ tiến hành thực hiện dự án mở rộng đường Hoàng Hoa Thám. Trong giai đoạn thi công xây dựng, cần phải đảm bảo độ an toàn của các tuyến đường tiếp cận. Cần phải cải thiện các tuyến đường cấp phối và đường dân sinh, nếu cần thiết sẽ phát triển thêm nhằm đảm bảo các tuyến đường tiếp cận từ các khu dân cư không phải cắt ngang hoặc đi qua đường chính/lớn. Có thể sử dụng đất của Sân vận động Quận Ngựa cho không gian đỗ xe dành cho các mục đích dừng & đỗ, dừng & đón.

5122 Sẽ phát triển không gian lối vào nhà ga thành một phần của dự án mở rộng đường. Đường Hoàng Hoa Thám mới sẽ được xây dựng cầu vượt ở khu vực ngã tư, vì thế đề xuất xây dựng lối đi ngầm dành cho người đi bộ khi qua đường chính và để tiếp cận nhà ga.

Bảng 5.8.2 Danh sách dự án khu vực ga Quận Ngựa (C5)

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 ²⁾	4.800	m2	384	47.459	UBNDHN	UBND TPHN
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ²⁾	4.800	m2	28.800		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-2*	Hầm bộ hành ³⁾	2.200	m2	13.200		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	đv	400		BDAĐSĐTHN	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	7	đv	35		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-NR-1	Xây dựng đường mới	500	m	1.100		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	1.500	m	1.650		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-2	Cải tạo đường vào chính	1.300	m	1.430		SGTVTHN	UBND TPHN
RD-MA-3	Cải tạo đường vào chính	400	m	440	SGTVTHN	UBND TPHN		
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	SF-CP-1	Khu đỗ xe trong trung tâm thể thao ⁵⁾	4.500	m2	180	1.050	SGTVTHN/ Tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân
	RD-WR-1	Mở rộng đường hiện có trong khu trung tâm thể thao ⁴⁾	220	m	154		SGTVTHN/ Tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	2.650	m	716		SGTVTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3~5 năm sau)	UR-1	Tái phát triển khu trung tâm thương mại và dịch vụ phía nam của ga	Sẽ được đề xuất			Tư nhân	Tư nhân	
D Dài hạn (5~10 năm sau)	UR-2	Phát triển tổ hợp du lịch công viên nước bên Hồ Tây				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) Đề xuất phát triển quảng trường ngầm cho người đi bộ dưới cổng vào ga để kết nối với Tuyến UMRT 2 và 5.

3) Đề xuất kế nối hầm bộ hành với đường nối.

4) Đề xuất sử dụng khu đỗ xe và đường trong khu trung tâm thể thao Quận Ngựa cho hành khách sử dụng ga.

5.8.4 Các vấn đề phát triển cần làm rõ

5123 Phối hợp với dự án mở rộng đường Hoàng Hoa Thám (ngắn hạn): Hướng tuyến của đường Hoàng Hoa Thám gần như song song với UMRT ngầm Tuyến 2. Để có thể xây dựng và khai thác hiệu quả, cần phải có sự phối hợp và thiết kế tốt giữa hướng tuyến của tàu điện ngầm và của đường mở rộng.

5124 Vị trí ga Tuyến 5 (dài hạn): Ga Tuyến 5 nên nằm gần khu vực Quận Ngựa để việc tiếp cận và trung chuyển hành khách thuận tiện hơn.

5.9 Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10) và Khu vực ga thuộc Tuyến 3

5.9.1 Mục tiêu Phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5125 Ga Trần Hưng Đạo sẽ nằm dưới ngã tư Trần Hưng Đạo – Phố Huế trong khu phố Pháp cổ. Đường Trần Hưng Đạo nối với ga Hà Nội, vì thế ga Trần Hưng Đạo sẽ trở thành ga trung chuyển giữa Tuyến 2 và Tuyến 3. Khu vực ga bao gồm Khu phố Pháp cũ với mạng lưới đường rộng, cắt ngang dọc với cây xanh và vỉa hè, các tòa nhà cổ với phong cách Pháp.

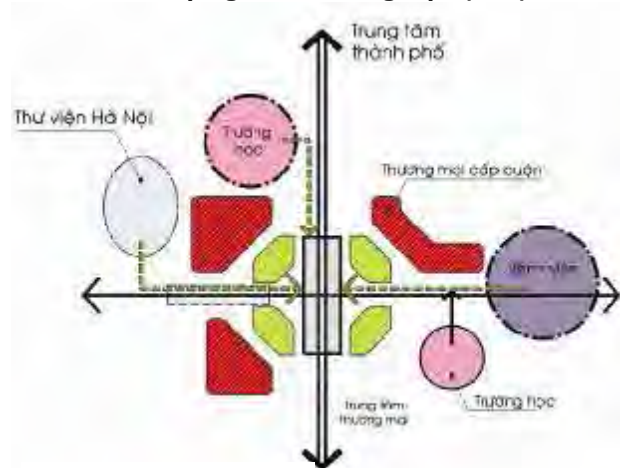
5126 Các cơ quan bộ, các khách sạn tiêu chuẩn quốc tế, các văn phòng tập trung rất nhiều trong khu vực này. Và cũng có nhiều trường học nằm gần khu vực trong vòng bán kính 500m. Các bậc phụ huynh đi ô-tô, xe máy thường tập trung gần khu vực này vào buổi sáng và chiều tối để đưa đón con đi học, và chờ đợi tránh tắc đường ở những con phố quanh đó.

2) Mục tiêu Phát triển

5127 Ga Trần Hưng Đạo cùng với một ga thuộc Tuyến 3 sẽ trở thành địa điểm hấp dẫn, là một trong những nút giao thông quan trọng kết nối các công trình đô thị chính của Chính phủ, doanh nghiệp, các trường đại học và viện nghiên cứu, các bảo tàng, v.v.. trong Khu phố Pháp cũ.

5128 Các vấn đề phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo tính liên kết giữa hai ga bằng cách đặt vị trí ga của Tuyến 3 hợp lý, gần ga C10, và (ii) hình thành nút giao thông hấp dẫn với lối đi thuận tiện và không gian mở, tính đến cả cửa ngõ của Khu phố Pháp cũ như một phần của khu vực Trung tâm Thành phố Hà Nội và nơi được mong đợi sẽ phát triển các không gian hấp dẫn, các tòa nhà dịch vụ thương mại và kinh doanh xung quanh khu vực hai ga.

Hình 5.9.1 Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



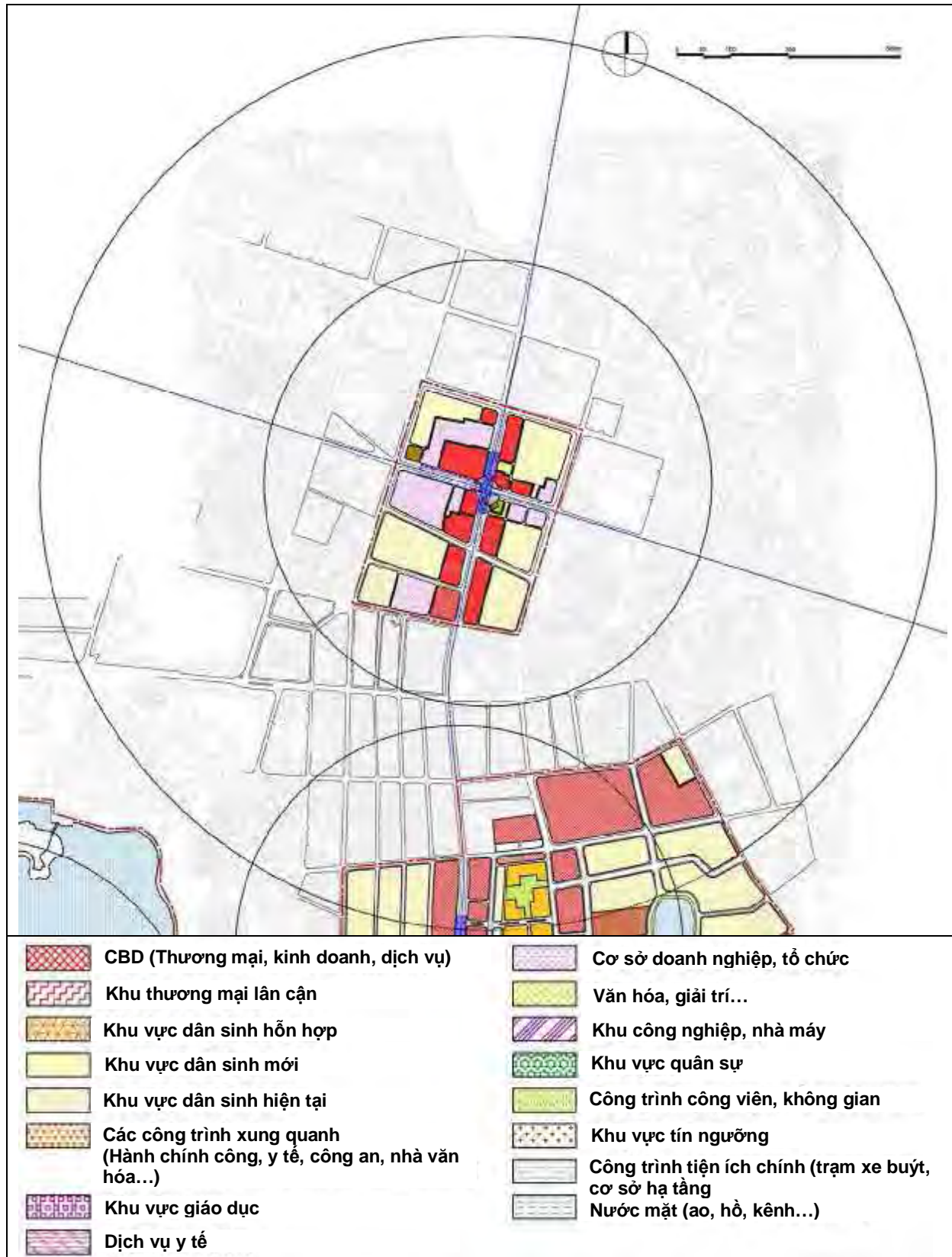
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.9.1 Khung phát triển của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

	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	23.681	17.000	17.000
	Đi làm	33.531	48.800	53.300
	Đi học	11.431	11600	11.600
Giao thông công cộng (người/ngày)	-	11.310	19.420	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.9.2 Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



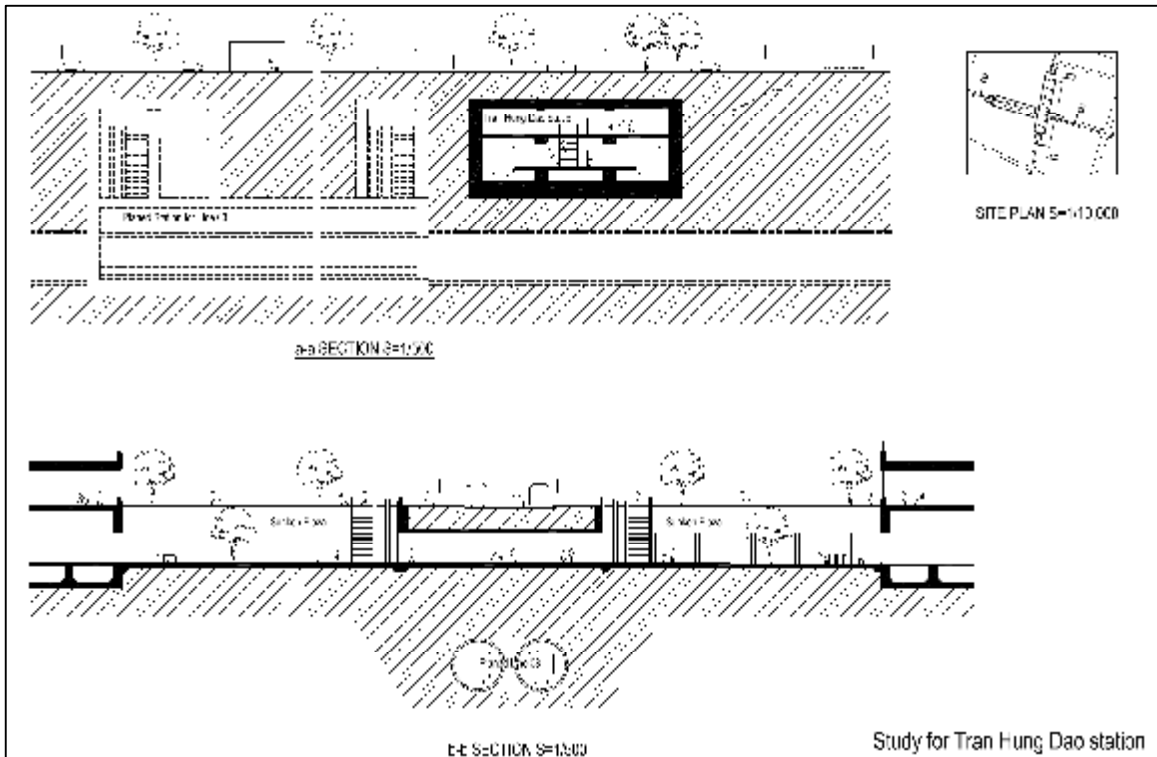
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.9.2 Quy hoạch dài hạn

5129 Với chức năng trung chuyển thuận tiện giữa ga UMRT Tuyến 2 và Tuyến 3, cũng như các dịch vụ xe buýt nhánh tiếp cận các công trình đô thị trong Khu phố Pháp cũ, khu vực ga Trần Hưng Đạo sẽ trở thành cửa ngõ hiện đại cho Khu phố Pháp này.

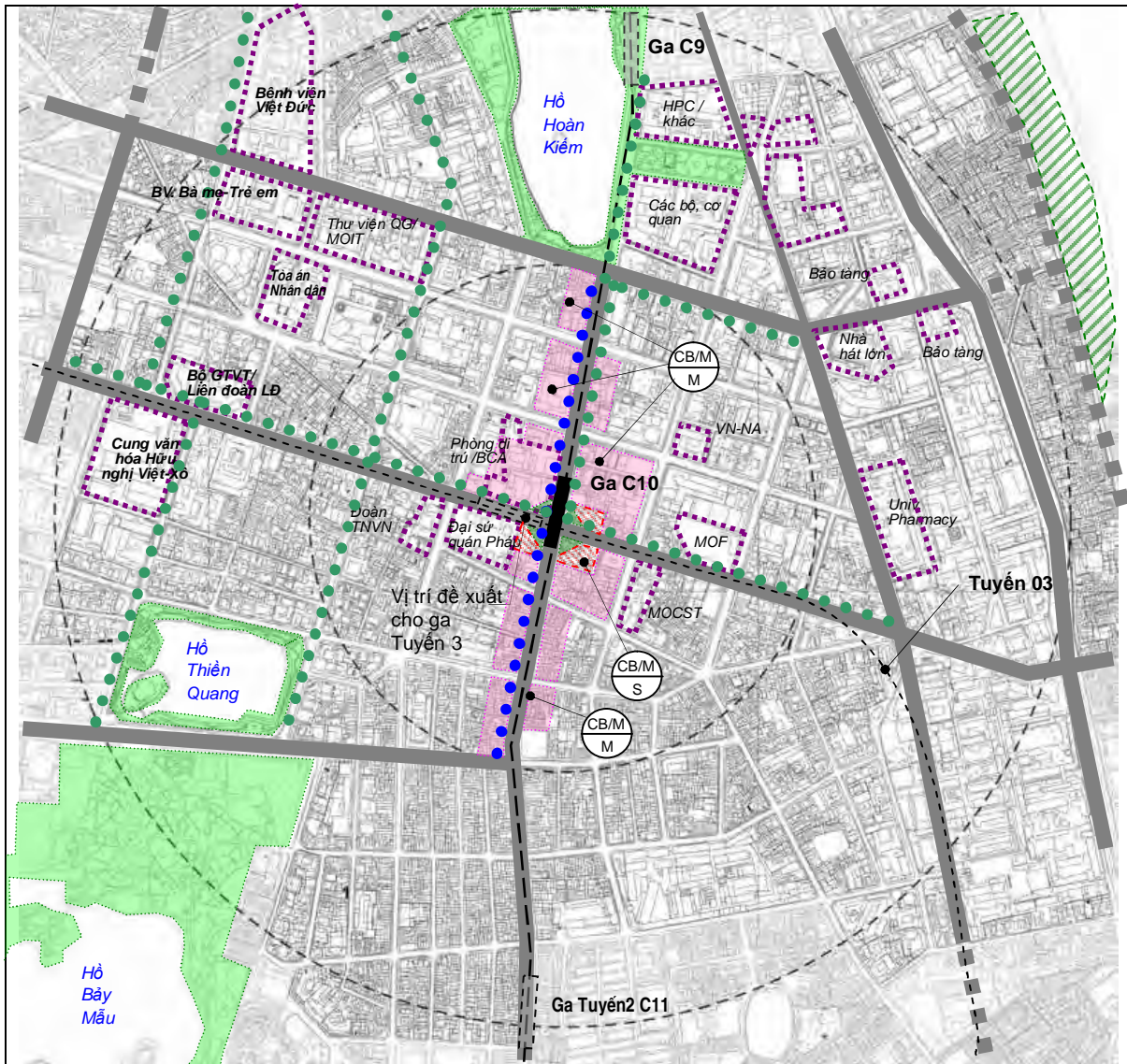
5130 Gắn kết với nhiều loại công trình, chức năng ga trung chuyển của Tuyến 2 và Tuyến 3 sẽ được phát triển chủ yếu là xây dựng ngầm và sẽ cung cấp các dịch vụ đô thị thuận tiện cho các đối tượng doanh nhân, học sinh-sinh viên và khách du lịch.

Hình 5.9.3 Quy hoạch mặt cắt của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.9.4 Quy hoạch dài hạn của ga Trần Hưng Đạo và ga thuộc Tuyến 3



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.9.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5131 Do mạng lưới đường trong Khu phố Pháp cũ được tổ chức khá tốt nên không nhất thiết phải phát triển thêm đường mới tại thời điểm này. Hệ thống vỉa hè được đảm bảo tốt, vì thế đề xuất công tác quản lý giao thông ví dụ như kiểm soát việc dừng, đỗ xe. Nhằm phục vụ mục đích đi lại của các bộ, cơ quan, văn phòng cũng như trường học, đề xuất các dịch vụ xe buýt văn minh, lịch sự và xe buýt để bao quát hết toàn bộ Khu phố Pháp cũ, đặc biệt là kết nối với ga Hà Nội thuộc Tuyến 1, ga Trần Hưng Đạo thuộc Tuyến 2 và các công trình đô thị chính trong khu vực này bao gồm cả các bệnh viện ở phía đông của ga.

5132 Mặc dù điều kiện hoàn thành thi công xây dựng của Tuyến 2 và Tuyến 3 không hoàn toàn giống nhau, tuy nhiên cần thiết phải quy hoạch ga và các công trình trung chuyển theo phương thức gắn kết. Đề xuất phát triển các không gian lõi vào nhà ga xung quanh các nút giao cắt nơi hành khách sẽ sử dụng các tuyến đường sắt chuyên chở, đồng thời du khách có thể đi mua sắm, thưởng thức đồ uống, v.v.

Bảng 5.9.2 Danh sách dự án khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

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⁾	6.400	m ²	512	39.377	UBNDH/ BDAĐSĐT ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ³⁾	6.400	m ²	38.400		UBNDH/ BDAĐSĐT ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	đv	400		BDAĐSĐT	UBND TPHN
	SF-BS-1	Bến xe khách	13	Nđv	65		TRAMOC	UBND TPHN
B Ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	10,70 0	m	2.889	2.889	SGTVTHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

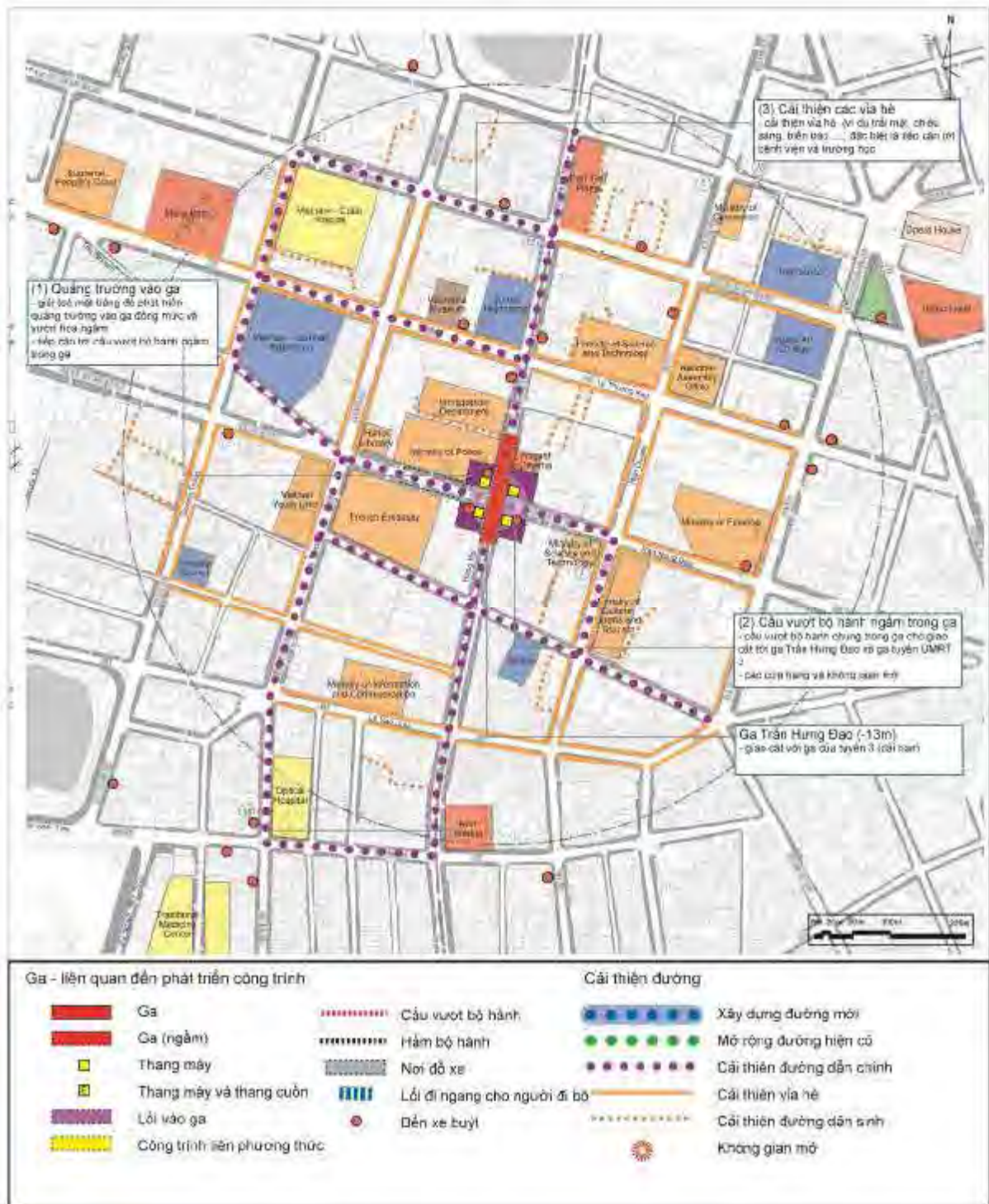
Các dự án đánh dấu * được ưu tiên phát triển cùng với công trình ga do công tác thu hồi đất không quá khó khăn.

- 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 trình liên quan đến ga như thang máy, thang cuốn sẽ được xây dựng với công trình ga.
- 3) Cần phát triển quảng trường ga ngầm dưới cổng vào ga để kết nối với Tuyến UMRT 2 và 3.

5.9.4 Các vấn đề cần làm rõ

5133 Vị trí của Ga thuộc Tuyến 3 (ngắn hạn cho đến dài hạn): Vị trí của ga thuộc Tuyến 3 nên nằm gần ga Trần Hưng Đạo để thuận tiện cho việc tiếp cận và trung chuyển hành khách. Các công trình trung chuyển như khu đại sảnh ngầm cần phải được quy hoạch trong Giai đoạn 1 của Tuyến 2 để thi công xây dựng và khai thác hiệu quả sau khi bắt đầu đưa Tuyến 3 vào khai thác.

Hình 5.9.5 Các dự án ngắn hạn khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.10 Khu vực ga Thượng Đình (C16) và Tuyến 2A/ Khu vực ga BRT

5.10.1 Mục tiêu Phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5134 Ga Thượng Đình là ga đến trong Giai đoạn 1 của Tuyến 2. Ga này sẽ nằm dọc đường Nguyễn Trãi, và sẽ là ga trung chuyển với ga Đại học Quốc gia thuộc Tuyến 2 (trên cao) và ga thuộc Tuyến 4 (BRT đồng mức). Tuyến Đường vành đai 2.5 cũng đã được quy hoạch. Trong khu vực ga, tập trung rất nhiều nhà máy, ngành nghề, tuy nhiên chỉ có một số công trình thương mại, kinh doanh và công trình công cộng. Khu tập thể (KTT) Cơ khí Hà Nội nằm gần ngay vị trí của ga.

5135 Ga này sẽ trở thành ga trung chuyển liên phương thức với 3 ga đường sắt và mạng lưới xe buýt kết nối với Hà Đông và khu vực phía tây nam của Tp.Hà Nội. Có rất nhiều dự án tái phát triển đô thị xung quanh khu vực ga và khu vực ga Ngã Tư Sở, đặc biệt là dọc theo tuyến đường Nguyễn Trãi.

2) Mục tiêu Phát triển

5136 Ga Thượng Đình sẽ là đầu mối giao thông tại khu vực tây nam Tp.Hà Nội, đóng vai trò quan trọng là ga giao cắt của ba tuyến đường sắt UMRT. Sẽ xây dựng trung tâm thương mại và kinh doanh mới gắn kết với quá trình tái phát triển đô thị của những nhà máy và KTT hiện nay.

5137 Các vấn đề phát triển chính bao gồm (i) đảm bảo tính liên kết giữa ba ga bằng cách đặt vị trí các ga Tuyến 2, Tuyến 2A và Tuyến 4 một cách phù hợp, (ii) hình thành nút giao thông hấp dẫn với với lối đi thuận tiện và không gian mở, và (iii) phối hợp với quy hoạch cầu vượt tại khu vực giao cắt và xây dựng thiết kế phù hợp cho nút giao cắt bao gồm các phương án lựa chọn không có cầu vượt hoặc thiết kế lại cầu vượt phục vụ cho các trạm của tuyến BRT trên Đường vành đai 2.5 gần vị trí của hai ga UMRT.

5138 Mặc dù điều kiện hoàn thành xây dựng Tuyến 2, Tuyến 2A và Tuyến 4 không hoàn toàn giống nhau, tuy nhiên vẫn cần phải quy hoạch ga và các công trình trung chuyển theo phương thức gắn kết.

Hình 5.10.1 Sơ đồ ý tưởng cho việc Phát triển Khu vực ga Thượng Đình (C15)



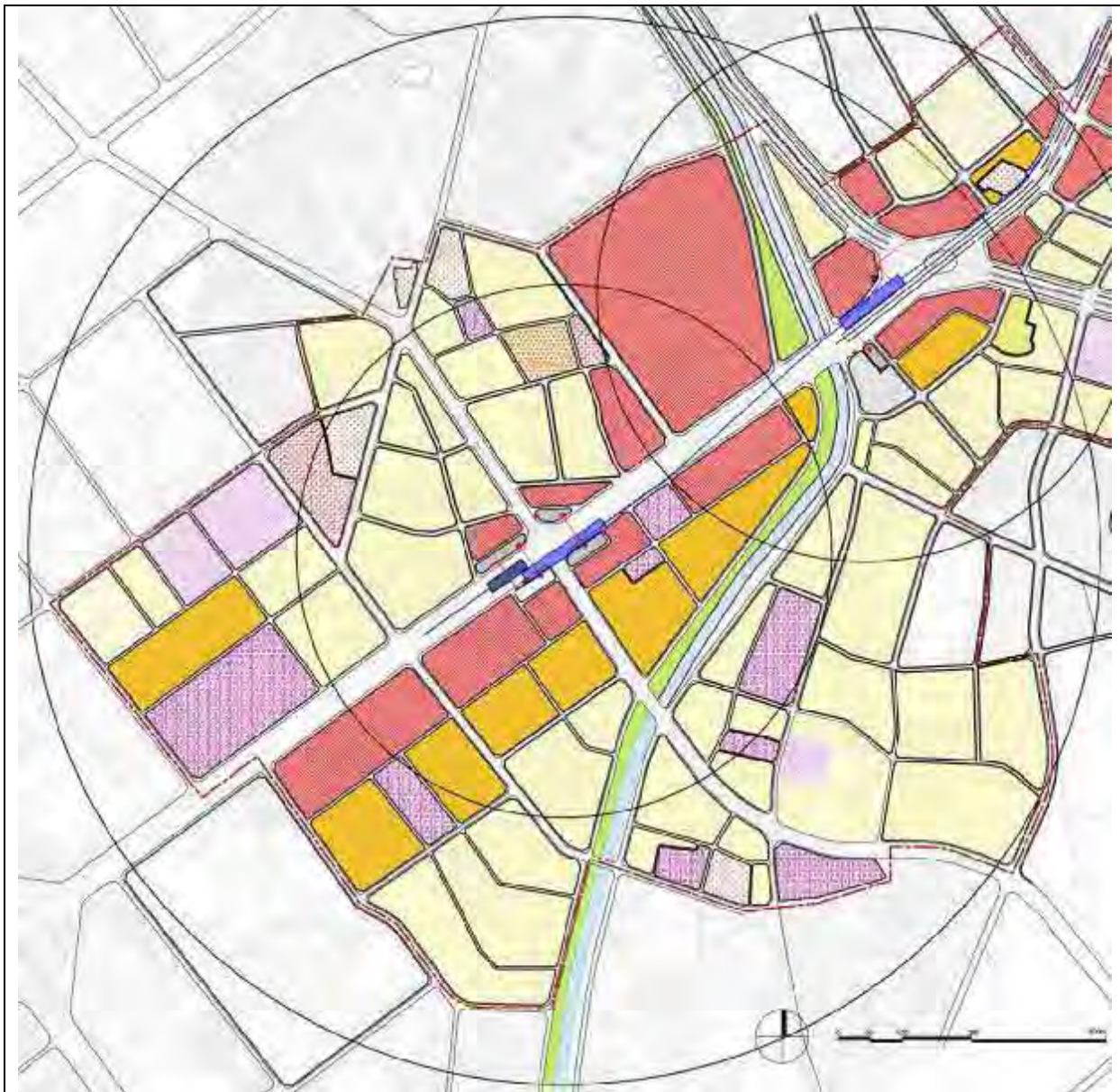
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.10.1 Khung phát triển của Khu vực ga Thượng Đình (C15)

		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	16.894	15.300	16.500
	Đi làm	5.170	8.000	9.400
	Đi học	4.127	4.500	4.800
Giao thông công cộng (người/ngày)		-	8.010	17.580

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.10.2 Quy hoạch sử dụng đất của Khu vực ga Thượng Đình (C15)



Chú thích

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

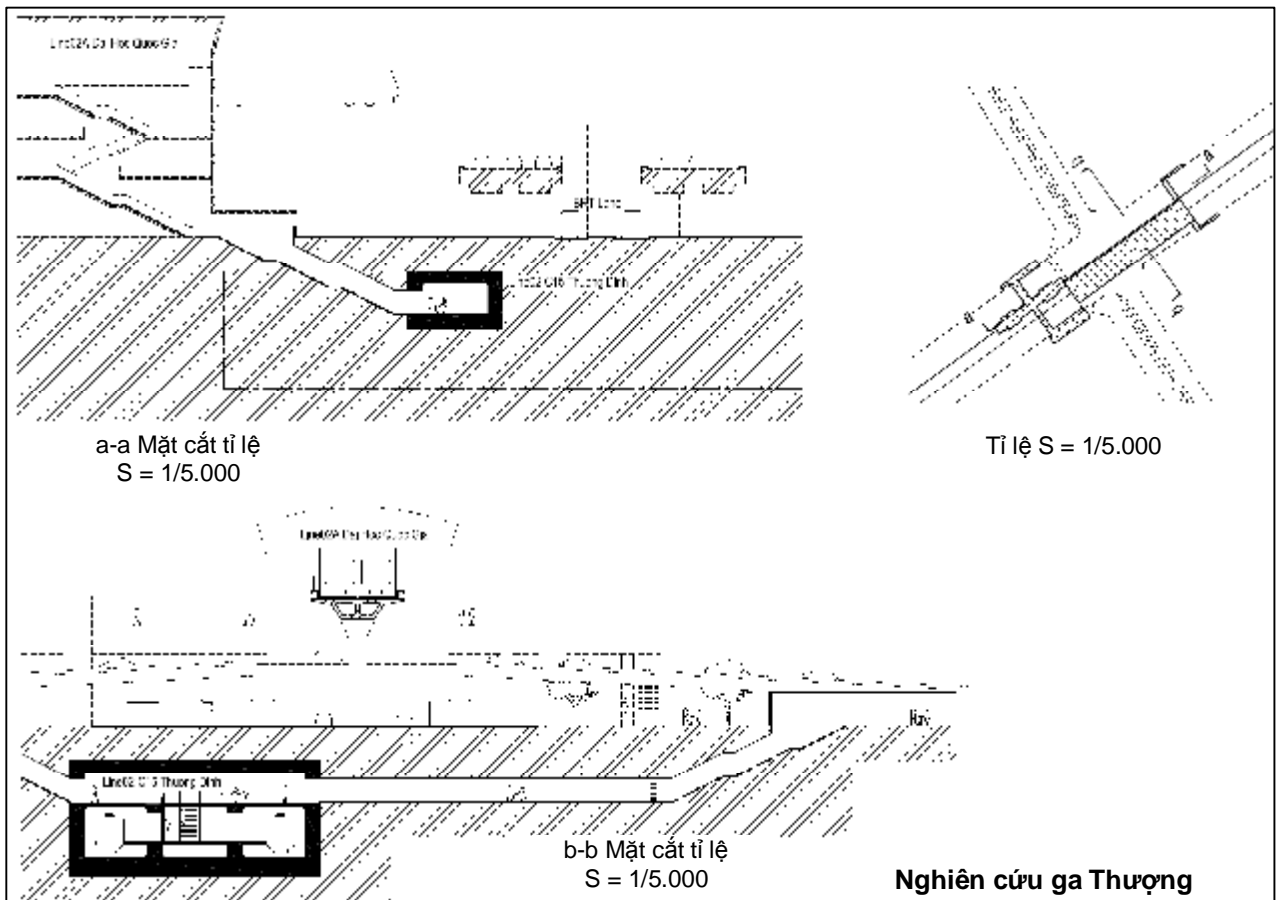
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.10.2 Quy hoạch dài hạn

5139 Với chức năng trung chuyển giữa 2 Tuyến UMRT 2, 2A và Tuyến 4 cũng như các đường công vụ khác dành cho xe buýt kết nối khu vực phía Tây-Nam Tp. Hà Nội, khu vực ga Thượng Đình sẽ là cửa ngõ hiện đại nối 2 khu vực này.

5140 Với sự chuyển đổi từ khu vực công nghiệp sang thành thương mại, chức năng ga trung chuyển giữa Tuyến 2, 2A và Tuyến 4 sẽ giúp cho hành khách thuận tiện hơn rất nhiều. Nhờ có các công trình đô thị đa dạng như các quận thương mại, trường đại học, sẽ có rất nhiều du khách sẽ sử dụng ga này và như vậy sẽ giúp tăng cường phát triển khu vực dân sinh và thương mại kết hợp.

Hình 5.10.3 Sơ đồ mặt cắt ga Thượng Đình, nhà ga Tuyến 2A và Tuyến 4



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.10.4 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C15)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.10.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5141 Tại khu vực dân sinh hiện tại, có rất nhiều ngõ hẻm không trực tiếp hướng ra đường to. Cần phải đảm bảo các tuyến đường tiếp cận khu vực ga. Dọc đường Nguyễn Trãi, có rất nhiều cửa hàng hoạt động dọc 2 bên vỉa hè. Chính vì diện tích vỉa hè không đủ rộng nên rất cần kiểm soát các hoạt động thương mại và đỗ xe đúng cách, cũng như xây dựng phát triển khu vực dành cho người đi bộ làm thành một đường vào nhà ga.

5142 Khoảng không gian lối vào nhà ga sẽ được xây dựng và tiếp cận với đường lớn, đồng thời nâng cấp nhằm đảm bảo có đủ không gian và an toàn đối với nhiều các công trình đô thị xung quanh. Đã có kiến nghị cho rằng nên xây dựng một trung tâm thương mại ngầm và đường hầm dẫn thẳng vào trung tâm cho thuận tiện việc đi lại cũng như tăng cường thương mại và kinh doanh. Kiến nghị còn cho rằng nên phát triển xây dựng các công trình trung chuyển và coi đây như là các dự án ngắn hạn khi các Tuyến 2A và Tuyến 4 sẽ được xây dựng trong thời gian sớm nhất.

Bảng 5.10.2 Danh sách các dự án khu vực ga Thượng Đình (C15)

Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Không gian lối vào ga ²⁾	4.800	m2	384	33.564	UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-PU-1*	Quảng trường ngầm cho người đi bộ ²⁾	4.800	m2	28.800		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	4	Đv	400		UBNDTPHN/ BDAĐSĐTHN ¹⁾	UBND TPHN ¹⁾
	SF-BS-1	Bến xe buýt	4	Đv	20		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	3.600	m	3.960		Sở GTVTHN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (3 năm)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	2.720	m	734	734	Sở GTVTHN	UBND TPHN
C Trung hạn (3-5 năm)	UR-1	Tái phát triển công ty Cơ khí ở phía nam Đại học Thủy lợi (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
	UR-2	Tái phát triển chợ Ngã Tư Sở (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
	UR-3	Tái phát triển công ty Cơ khí ở phía tây sông Tô Lịch (quy hoạch)					Tư nhân	Tư nhân
D Dài hạn (5-10 năm)	UR-4	Tái phát triển khu tập thể Vĩnh Hồ					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

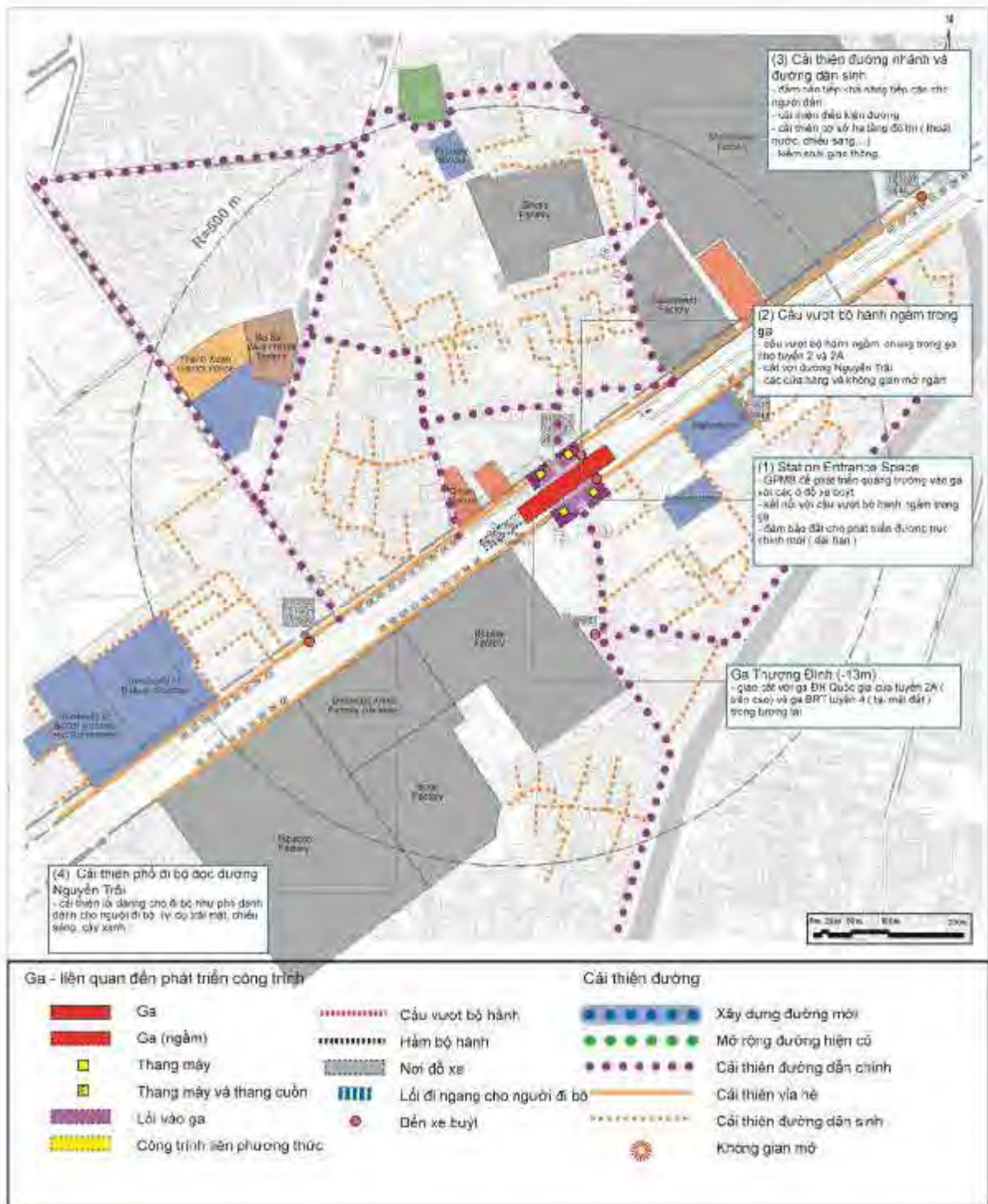
1) Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN xây dựng công trình liên quan đến ga cùng với việc xây dựng ga UMRT

5.10.4 Các vấn đề phát triển cần được làm rõ

5143 Địa điểm xây dựng nhà ga của Tuyến 2A và Tuyến 4 (dài hạn): Địa điểm xây dựng nên được đặt gần ga Thượng Đình để tiện cho việc di chuyển và vận tải hành khách.

5144 Hợp tác với các dự án tái phát triển các nhà máy hiện tại: Trong quy hoạch đã vạch ra thì các dự án tái phát triển đô thị sẽ được triển khai độc lập với các khu vực nhà máy sẽ được chuyển đổi thành các khu kinh doanh và thương mại. Do khu vực nhà ga trong tương lai dự kiến sẽ trở thành một trung tâm đô thị gắn kết với đầy đủ các chức năng như thương mại, giáo dục và dân sinh, quy hoạch còn gợi ý về việc phát triển các công trình đô thị khác nhau về văn hóa, giáo dục, y tế.

Hình 5.10.5 Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Thượng Đình (C15)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.11 Khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

5.11.1 Các mục tiêu phát triển

1) Những vấn đề và thực trạng tồn tại

5145 Nhà ga phía Bắc cầu Long Biên sẽ nằm gần kề đường đê sông Hồng (đường Gia Thượng) dọc tuyến sông. Phía Nam cầu sẽ là khu vực thương mại, nhưng hầu hết đều là những công ty và khu công nghiệp nhỏ, chỉ có một vài công trình dịch vụ đô thị. Dọc tuyến đường sắt, rất nhiều ngôi nhà bất hợp pháp được dựng lên, lấn chiếm chỉ giới đường (ROW). Ở khu vực phía Bắc đường sắt, có rất nhiều ngôi làng nhỏ nhưng ở đây có rất ít các công trình thương mại và dịch vụ. Rất nhiều ngôi nhà và cửa hàng nhỏ lẻ tụ họp bên phía ngoài con đê, nơi đây cũng có nhiều ngôi nhà ở bất hợp pháp theo như “Sắc lệnh về đê điều”.

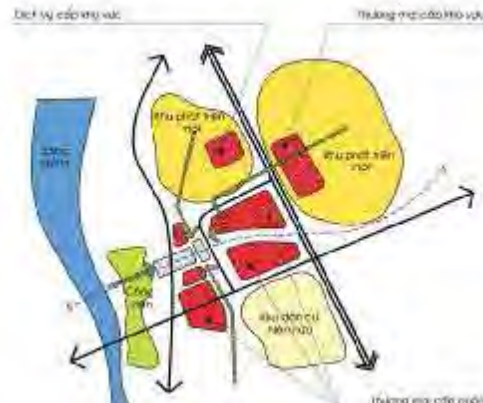
5146 Đường sắt hiện tại nằm cách QL1 khoảng hơn 500m (đường Nguyễn Văn Cừ), nhưng có 2 con phố nằm ở giữa (đường Ngọc Thụy và Ngọc Lâm). Cả 2 con phố này đều không vượt qua phạm vi sông Hồng mà chỉ nối đến đường đê. Dù đã được quy hoạch xây dựng đường mới nối Bắc-Nam nhưng đường đê (đường Gia Thượng) là đường nối duy nhất tại khu vực nhà ga.

2) Các mục tiêu phát triển

5147 Nhà ga phía Bắc cầu Long Biên sẽ là ga duy nhất tiếp cận với bờ bên kia sông Hồng. Hành khách sẽ có thể tận hưởng khung cảnh rất đẹp của cầu Long Biên và sông Hồng từ phía bên trong đường tàu.

5148 Kết hợp với việc phát triển khu đô thị mới, khu vực nhà ga được mong chờ xây dựng sẽ mang lại cho người dân một cuộc sống đô thị mới gắn với giá trị kiến trúc của cây cầu Long Biên và cảnh quan sông Hồng.

Hình 5.11.1 Biểu đồ khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

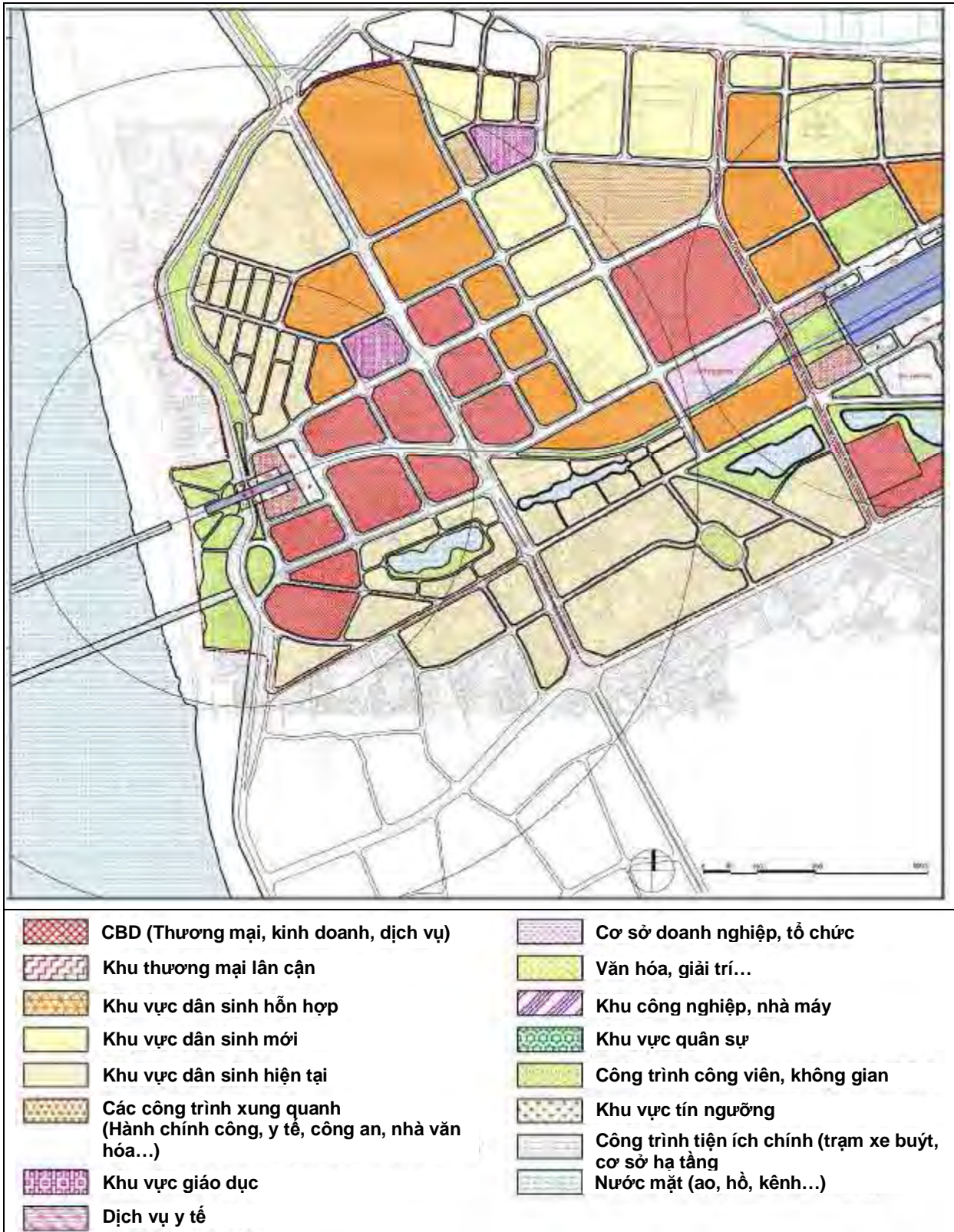


Bảng 5.11.1 Khung phát triển nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

	Hiện tại	Hệ thống UMRT gắn kết với phát triển đô thị	
		Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	4.119	4.800
	Đi làm	2.499	5.000
	Đi học	1.220	950
Giao thông công cộng (người/ngày)		3.900	4.600

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.11.2 Quy hoạch sử dụng đất tại khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

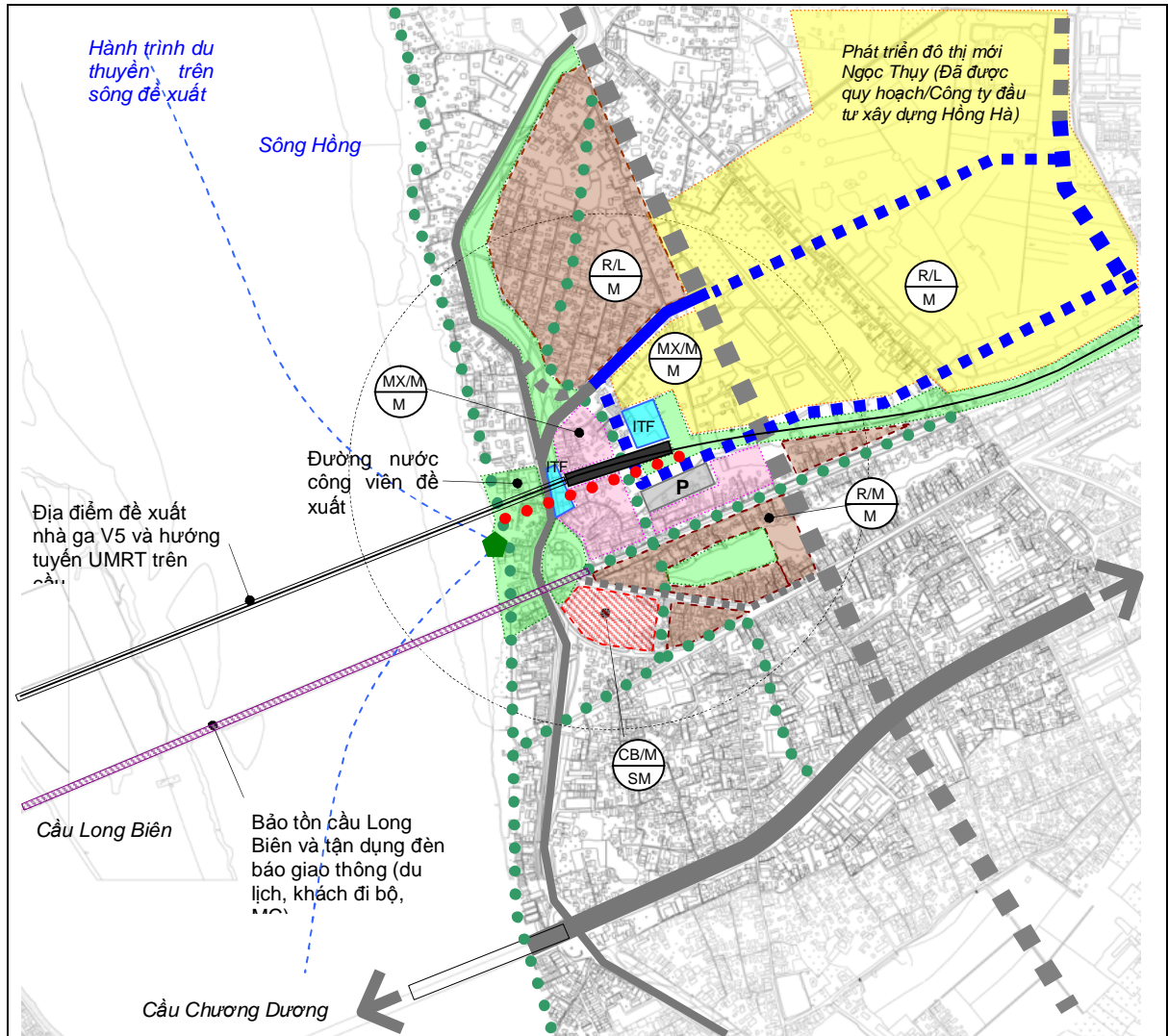


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.11.2 Quy hoạch dài hạn

5149 Sau khi phát triển khu vực khu đô thị mới Ngọc Thụy, dân cư tại đây sẽ được sử dụng nhà ga này. Bên cạnh đó, du khách và người thăm quan sẽ có cơ hội tận hưởng khu công viên bên cạnh sông. Những công trình dịch vụ và thương mại lân cận sẽ được phát triển gần khu vực nhà ga để phục vụ cho mọi đối tượng hành khách khác nhau.

Hình 5.11.3 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)



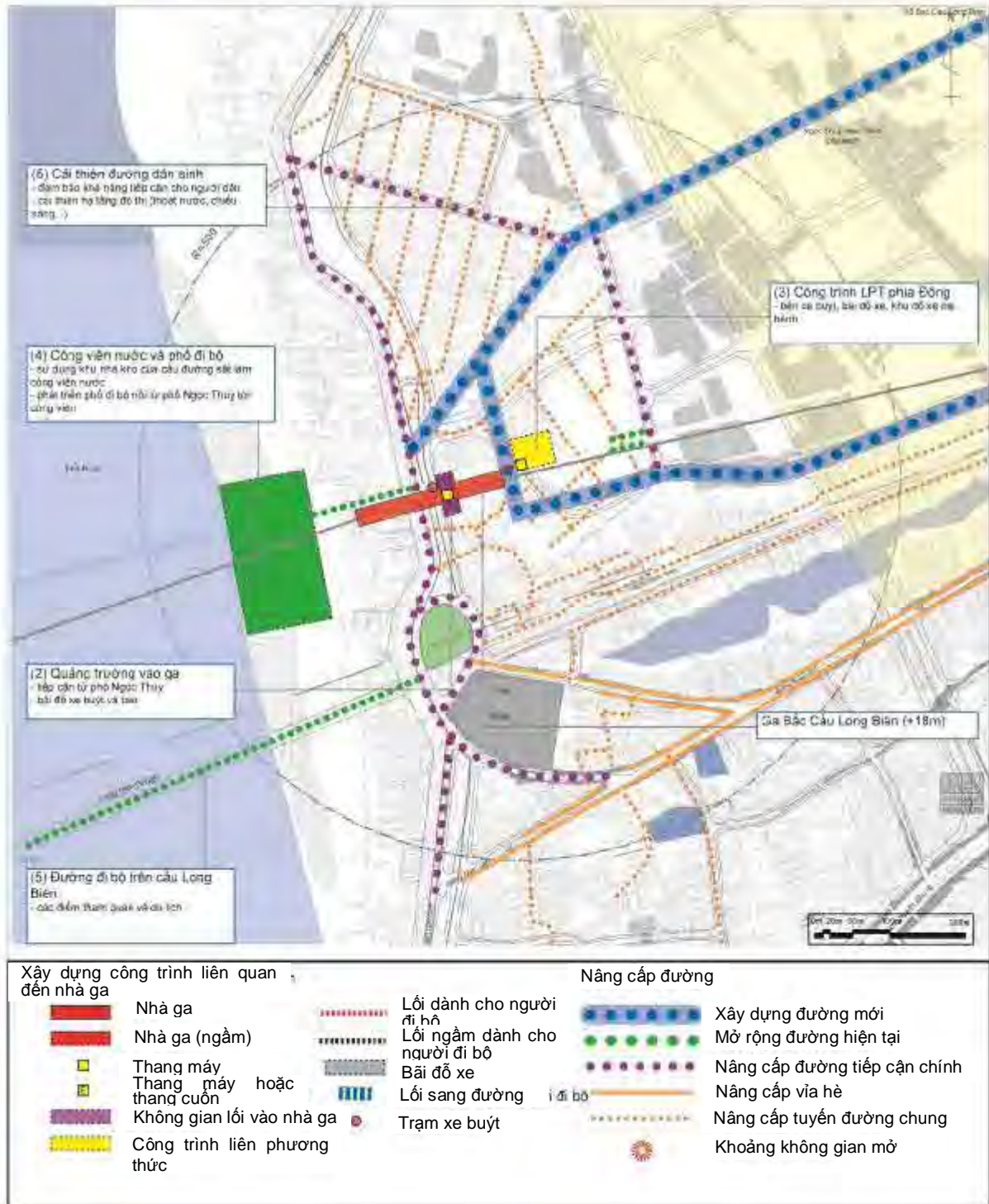
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.11.3 Các Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5150 Do nhà ga sẽ bắc ngang qua đường đê nên khoảng không gian cho lối vào có thể sẽ được xây dựng phía dưới nhà ga ngay trước đường đê. Công trình liên phương thức sẽ được phát triển ở phía Đông con đường nối với mạng lưới trục đường chính, góp phần quan trọng trong việc hình thành khu dân cư cho khu đô thị mới.

5151 Đường đê là con đường chính dẫn vào ga. Cần phải nâng cấp điều kiện đi lại cho khách bộ hành. Ở khu phía đông, vẫn chưa có đường vào ga, do vậy cần phải xây dựng đường mới. Mạng lưới trục đường chính đề xuất gắn kết với nhà ga cần phải được phản ánh rõ đối với Quy hoạch phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy.

Hình 5.11.4 Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.11.2 Danh sách dự án khu vực ga phía Bắc cầu Long Biên (V5)

Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-IM-1	Công trình liên phương thức phía đông	2.500	m2	135	5.894	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-SE-1*	Không gian lối vào ga	675	m2	36		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành	180	m2	468		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	2	No.	200		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	1	No.	5		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-NR-1	Phát triển đường mới ²⁾	900	m	1.530		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	3.200	m	3.520		Sở GTVT HN	UBND TPHN
B Ngắn hạn (3 năm)	SF-PD-1		23.000	m2	1.242	3.926	Bộ TNMT	UBND TPHN
	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	3.350	m	905		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-SW-2	Cải tạo vỉa hè	2.700	m	729		Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-WR-1	Đường dành cho người đi bộ cầu Long Biên ³⁾	1.500	m	1.050		UBND TP.HN	UBND TPHN
C Trung hạn (3~5 năm)	ND-1	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 1)(quy hoạch) ⁴⁾				Tư nhân	Tư nhân	
D Dài hạn (5~10 năm)	ND-2	Phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy (Giai đoạn 2)(quy hoạch) ⁴⁾				Tư nhân	Tư nhân	
	UR-1	Tái phát triển khu vực nhà máy				Tư nhân	Tư nhân	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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) Dự kiến phát triển đường mới dưới đường sắt trên cao.

3) Dự kiến bảo tồn cầu Long Biên như cầu cho người bộ hành phục vụ cho mục đích du lịch và ngắm cảnh sau khi phát triển UMRT.

4) Cần xin ý kiến của Sở QHKT, Ủy ban Nhân dân Quận khi điều chỉnh mạng lưới đường, sử dụng đất và xây dựng khu đô thị mới

5.11.4 Các vấn đề phát triển cần được làm rõ

5152 Tiềm năng phát triển của các khu vực ngoài đô (ngắn và dài hạn): Nhà ga sẽ được xây dựng phát triển trên đường đô và khu vực ngoài đô. Dựa theo điều kiện trong Sắc lệnh về đô điều, thì mọi loại hình xây dựng công trình đô thị bên ngoài đô đều bị cấm. Việc xây dựng đường nước Công Viên mang lại lợi ích phát triển tiềm năng về mặt kinh tế và du lịch ngay tại khu vực ga, vì vậy cần phải chỉ rõ tiềm năng phát triển của khu vực ngoài đô.

5153 Việc kết hợp với Dự án đô thị mới Ngọc Thụy (ngắn và trung hạn): Dự án được trông chờ sẽ có rất nhiều người dân trong khu vực khu đô thị mới sử dụng nhà ga cũng như đối với ga Gia Lâm. Vì vậy cần phải hợp tác với dự án đặc biệt là mạng lưới đường bộ nhằm thúc đẩy tính hiệu quả trong việc tiếp cận nhà ga.

5154 Tiềm năng dự án cầu Long Biên (ngắn và trung hạn): Về ngắn hạn, Dự án đề xuất sử dụng đường sắt hiện tại của tàu nối từ ga Yên Viên sang nhà ga phía Nam cầu Long Biên. Nhưng sau giai đoạn hệ thống UMRT đi vào hoạt động, đường tàu này sẽ không còn cần thiết nữa. Do cầu Long Biên là di sản quốc gia của Việt Nam nên rất cần được bảo tồn. Dự án đề xuất tận dụng cây cầu cho khách bộ hành ngắm cảnh hay để làm du lịch.

5.12 Khu vực ga Phùng Hưng (V7)¹

5.12.1 Các mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

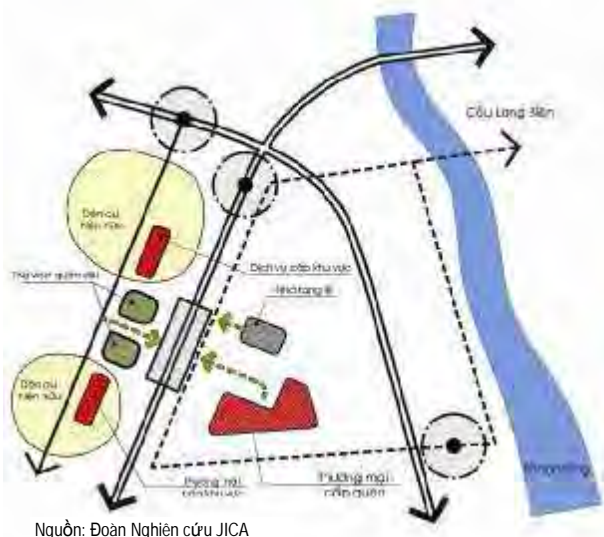
5155 Ga Phùng Hưng sẽ nằm tại vị trí trung tâm phía tây phố cổ. Đường Phùng Hưng sẽ là đường một chiều từ phía Nam nối với phía Bắc. Trước mặt nhà ga, hiện tại chỉ có một khu đỗ xe nhỏ. Dọc tuyến đường phố là các hàng quán và nhiều chợ cóc, các khu đỗ xe bên lề đường tự phát cũng rất nhiều. Ở phía Tây đường ray, bên ngoài khu vực phố cổ là các khu dân cư mật độ dày đặc với các tòa nhà cao 4-5 tầng. Các đường Cầu Đông và Trần Phú sẽ chỉ được nối từ phố cổ tới khu vực phía Tây. Nhưng Cầu Đông lại là điểm cuối khu văn phòng quân sự. Đường Trần Phú hiện rất nhiều xe ô tô tham gia giao thông, đặc biệt là lối cắt ngang đường tàu. Vì diện tích đất khu phía tây đường tàu đều do quân đội và Chính phủ sử dụng nên các đường nối từ phía đông tới phía tây rất cần được nâng cấp.

2) Các mục tiêu phát triển

5156 Ga Phùng Hưng sẽ là ga trung tâm của khu vực phố cổ cũng như các ga xung quanh như Hàng Đậu, Nam cầu Long Biên và hồ Hoàn Kiếm. Phía bên dưới nhà ga và đường sắt, đường chính bên ngoài khu vực phố cổ sẽ là đường Phùng Hưng, và các công trình thương mại sẽ được phát triển theo dọc tuyến phố.

5157 Cùng với việc xây dựng các ga này thì khu vực xung quanh sẽ được quy hoạch với các khu thương mại thân thiện và hài hòa, đề cao chức năng hiện đại và các giá trị truyền thống.

Hình 5.12.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Phùng Hưng (V7)



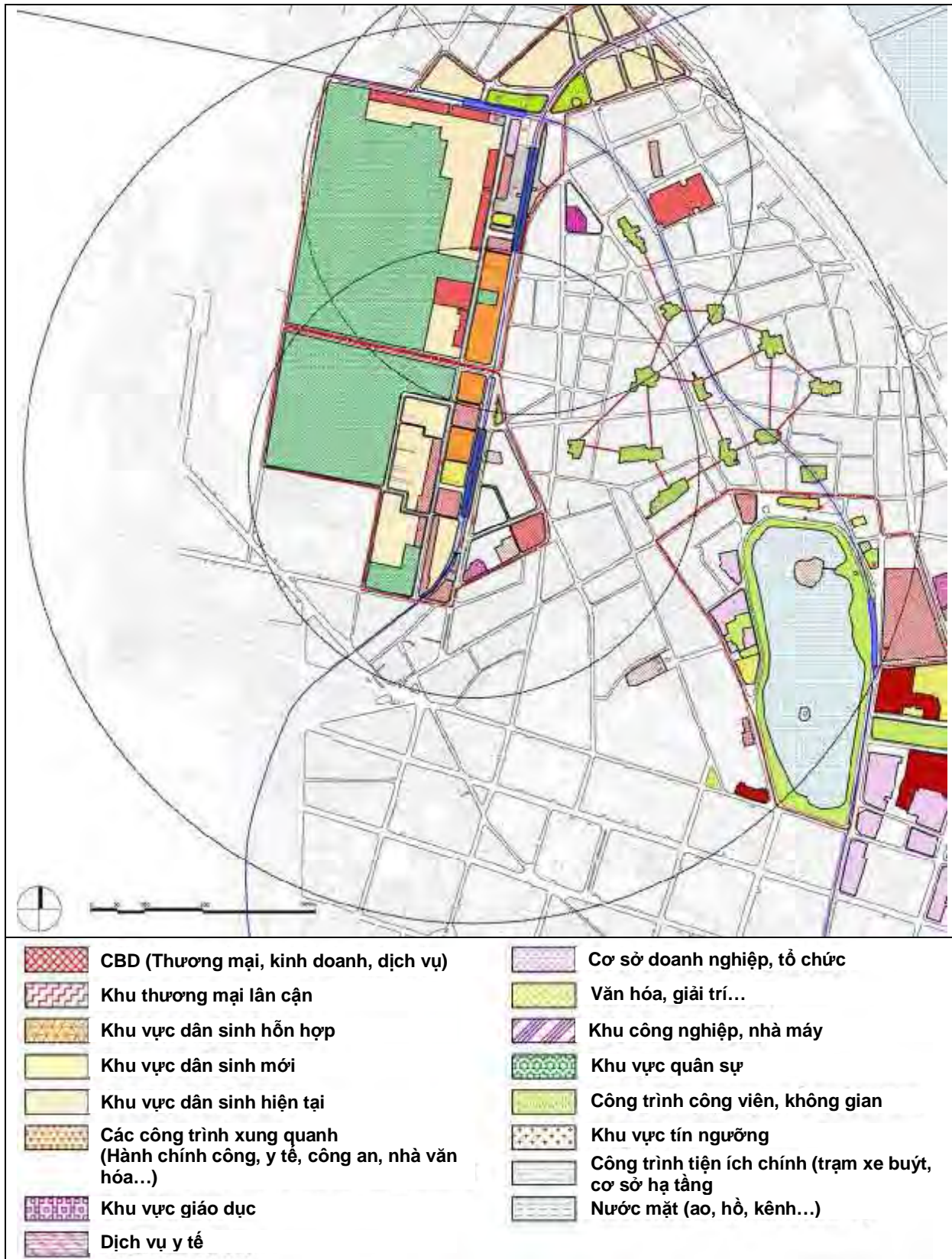
Bảng 5.12.1 Khung phát triển khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)

		Hiện tại	UMRT gắn kết phát triển đô thị	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	34.704	25.200	25.200
	Đi làm	20.853	32.000	35.600
	Đi học	5.371	4.100	4.100
Số hành khách (người/ngày)			7.800	7.410

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹ Theo kết luận của UBND TP Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17 tháng 11 năm 2010, bỏ Ga Phùng Hưng (V7) do qua gần ga Nam Cầu Long Biên (V6). Quy hoạch ga này được đưa ra để tham khảo cho cơ hội phát triển trong tương lai.

Hình 5.12.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)



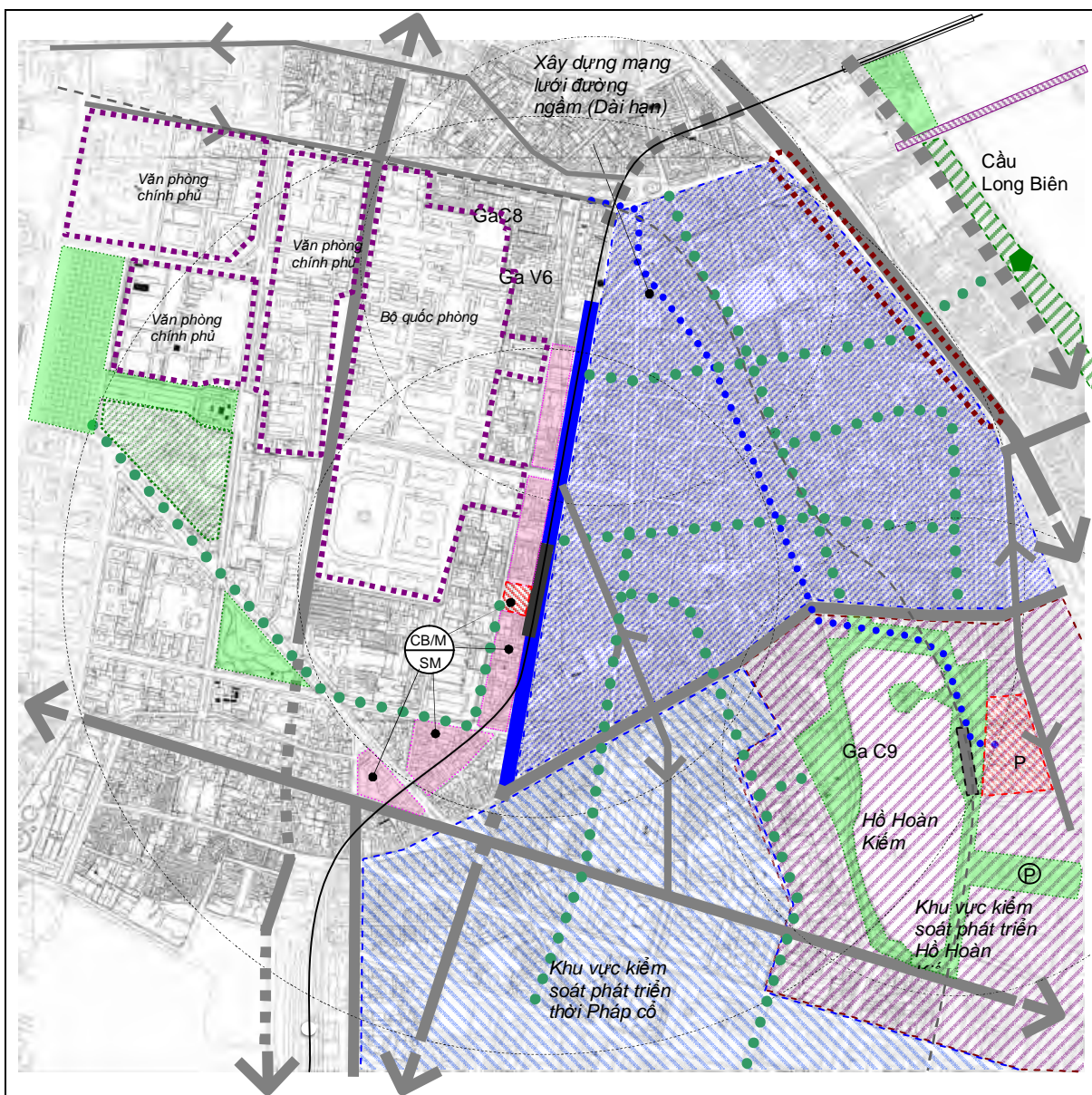
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.12.2 Quy hoạch dài hạn

5158 Mạng lưới đường dành cho người đi bộ tại khu phố cổ nên được xây dựng cùng với hệ thống quản lý giao thông hiệu quả bao gồm việc dành riêng một khu cho các phương tiện công cộng, v.v. Về lâu dài, mạng lưới công trình ngầm khu vực phố cổ sẽ được đề xuất phát triển, trong khi các tòa nhà truyền thống và mạng lưới đường ở trên sẽ được bảo tồn. Mạng lưới ngầm sẽ kết nối với nhà ga phía Nam cầu Long Biên (V6), ga Phùng Hưng (V7) và ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) cùng với khu vườn ngầm bên trong khu vực đô thị phố cổ.

5159 Cho dù rất khó để tái thiết khu vực đô thị phía tây đường sắt, Dự án đề xuất tái phát triển Thư viện quân đội và khoảng không gian lối vào nhà ga, các tòa nhà mới bao gồm một thư viện và các công trình dịch vụ như quán café, cửa hàng, v.v.

Hình 5.12.3 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)



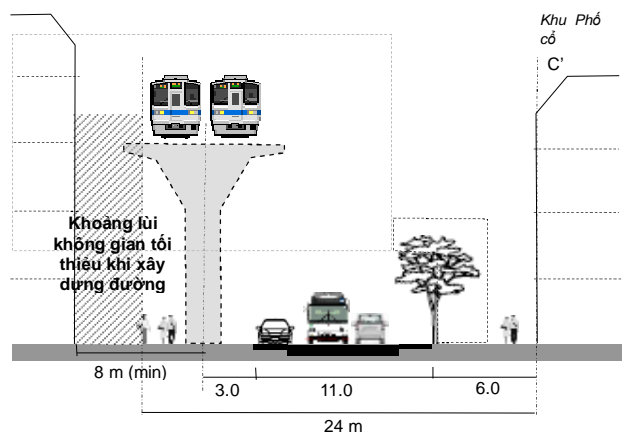
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.12.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5160 Do các hoạt động phát triển xây dựng đô thị trong khu Phố cổ bị hạn chế tối đa nên các công trình liên quan tới nhà ga sẽ được phát triển trong phạm vi không gian hạn hẹp. Khu vực vườn hoa nhỏ cắt ngang phố Phùng Hưng và Bát Đàn là khu vực tiềm năng duy nhất có thể xây dựng lối vào nhà ga.

5161 Dù hiện tại Phùng Hưng là đường 1 chiều, nhưng sau này có thể sẽ thành 2 chiều. Khoảng không gian bên dưới cầu sẽ được tận dụng làm vỉa hè và lối đi bộ mà không cần thu hồi thêm diện tích đất 2 bên đường.

Hình 5.12.4 Mặt cắt đường Phùng Hưng với Tuyến 1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.12.2 Danh sách các dự án khu vực ga Phùng Hưng (V7)

Dự án			Quy mô		Kinh phí xây dựng (000US\$)	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Không gian lối vào ga	875	m ²	70	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	300	m ²	780	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	3	Không	300	TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1*	Bến xe buýt	5	Không	25	TRAMOC	UBND TPHN
	SF-PC-1	Cầu vượt bộ hành	1	Không	10	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-2		1	Không	10	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-3		1	Không	10	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-4		1	Không	10	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	SF-PC-5		1	Không	10	Sở GTVT HN	UBND TPHN
RD-WR-1	Mở rộng phố Phùng Hưng ²⁾	550	m	385	Sở GTVT HN	UBND TPHN	
B Ngắn hạn (3 năm)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	1.350	m	365	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-SW-2		1.780	m	481	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	RD-CR-1	Cải tạo đường dân sinh	560	m	235	Sở GTVT HN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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.

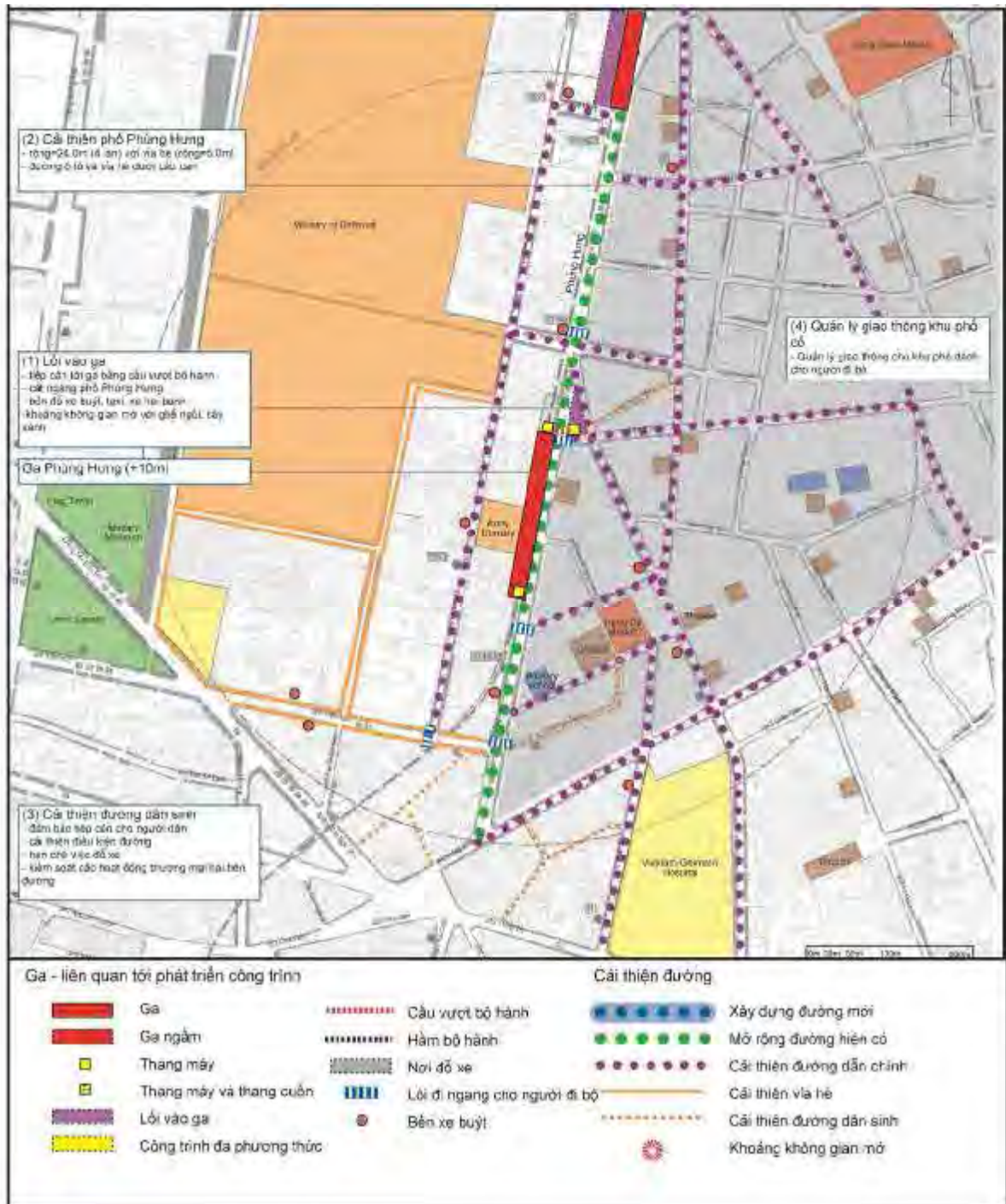
2) Dự kiến mở rộng phố Phùng Hưng phù hợp với lộ giới trong phát triển UMRT.

5.12.4 Các vấn đề phát triển cần được làm rõ

5162 Phát triển trục đường chính phố Phùng Hưng (ngắn hạn): Để cải thiện đường phố Phùng Hưng thành đường phụ trợ bên ngoài khu Phố cổ thì dự án kiến nghị nên tận dụng khoảng không gian bên dưới cầu cho mục đích giao thông. Công việc này cần sự phối hợp giữa VNR và Tp. Hà Nội.

5163 Tái phát triển đô thị Thư viện quân đội để xây dựng lối vào ga (dài hạn): Như đã đề xuất, nhằm xây dựng lối vào nhà ga phía Tây thì cần phải tái thiết khu vực đô thị phố Lý Nam Đế. Dù có rất nhiều ngôi nhà ở và căn hộ trung bình cũng như các công trình quân đội khác trong vùng này nhưng việc lựa chọn địa điểm thích hợp để xây dựng lối vào ga vẫn rất cần phải tiến hành.

Hình 5.12.5 Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga Phùng Hưng (V7)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.13 Khu vực ga B.V. Bạch Mai (V10)

5.13.1 Các mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5164 Ga Bạch Mai nằm ngay trước cổng bệnh viện Bạch Mai vốn rất nổi tiếng ở miền Bắc. Bên trong khuôn viên bệnh viện này có tới 4 bệnh viện nhỏ. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân và Đại học Xây dựng nằm ở hướng Đông đường Giải Phóng (QL1). Như vậy, trong khu vực này tập trung khá nhiều các công trình y tế và giáo dục.

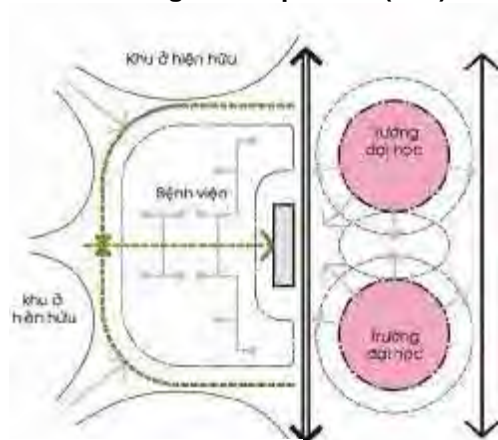
5165 Dù dọc đường Giải Phóng có nhiều vỉa hè và cầu dành cho người đi bộ nhưng lại tập trung kết nối với phố Lê Thanh Nghị, nơi tập trung đông các cơ sở kinh doanh và hàng quán. Chỉ có phố Phương Mai và Trung Chinh nối từ QL1 tới các khu vực đông dân cư của các phường Phương Mai và Kim Liên. Có rất ít các công trình y tế và dịch vụ tập trung dọc những tuyến phố này. Bên trong các khu vực dân cư này, ô tô rất khó tiếp cận, có nhiều ngõ hẻm và sân nhỏ vẫn thường là nơi diễn ra các hoạt động cộng đồng.

5166 Về phía đông của QL1, đường Lê Thanh Nghị và Trần Đại Nghĩa vẫn còn khá mới và bề rộng đủ lớn nhưng vẫn chưa phát triển các công trình thương mại và dịch vụ. Chỉ có các công trình giáo dục ở khu vực Bách Khoa và phường Đồng Tâm được tiếp cận với các loại hình dịch vụ đô thị hiện đại. Nơi đây có sự chênh lệch về thu nhập giữa vùng dân cư cũ phía Tây và vùng dân sinh mới ở phía Đông.

2) Các mục tiêu phát triển

5167 Với mục tiêu phát triển khu vực thành một “quận y tế và giáo dục của thành phố Hà Nội, việc phát triển nhà ga Bạch Mai có ý nghĩa hết sức quan trọng nhằm kết nối khu vực dân sinh với y tế ở phía Tây và khu thương mại, giáo dục hiện đại cao cấp ở phía Đông gắn kết với khu đô thị mới. Việc xây dựng khu vực ga mới được mong đợi sẽ mang lại cơ hội cho các bệnh nhân ra ngoài đi dạo, sinh viên đại học có thêm cơ hội về việc làm khác nhau cũng như những hoạt động phúc lợi khác.

Hình 5.13.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga B.V Bạch Mai (V10)



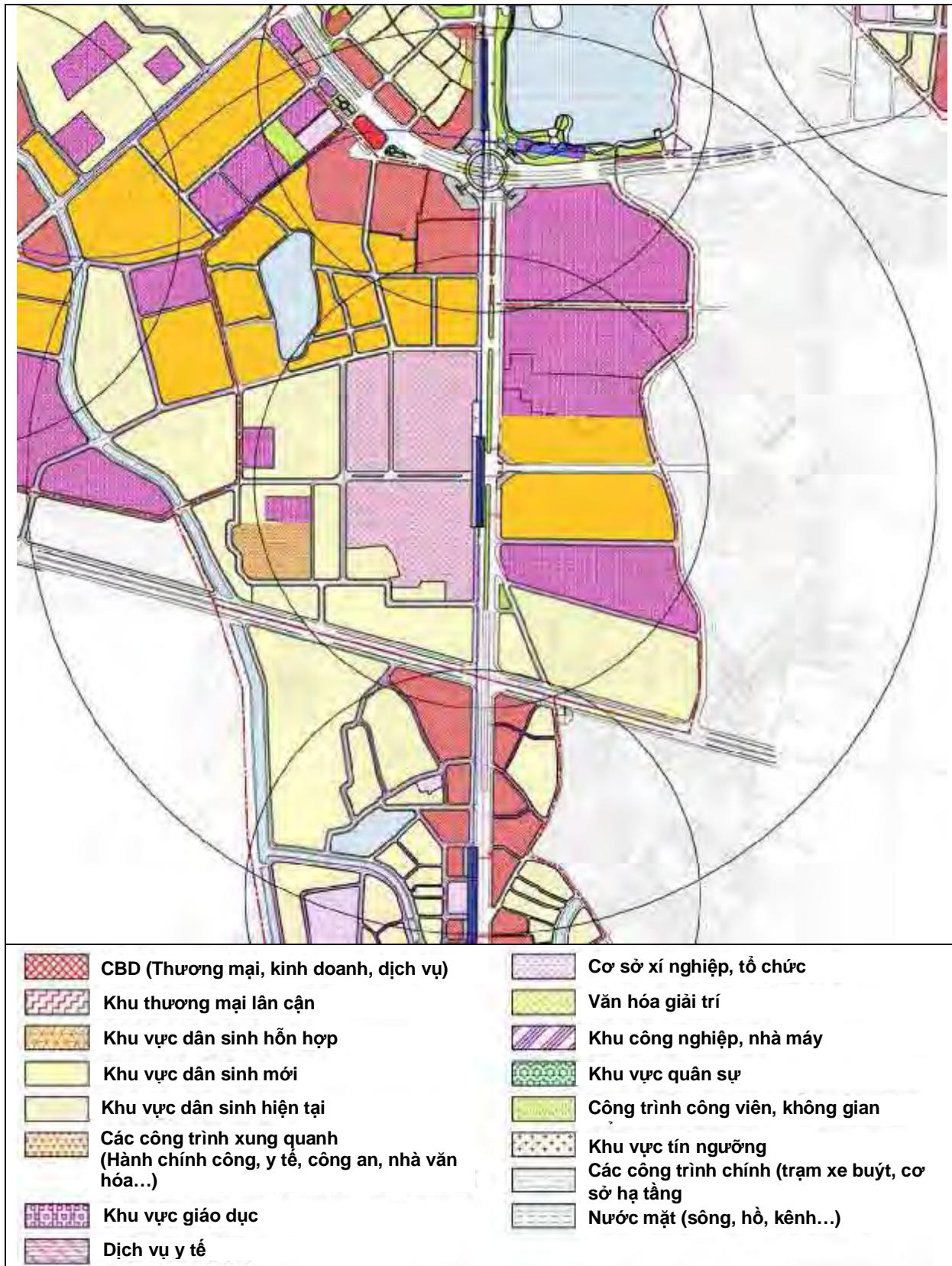
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.13.1 Khung phát triển khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)

		Hiện tại	UMRT với phát triển đô thị gắn kết	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	24.044	19.100	19.100
	Đi làm	10.224	13.700	14.400
	Đi học	24.078	12.600	12.600
Giao thông công cộng (người/ngày)			12.800	7.500

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.13.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực B.V Bạch Mai (V10)

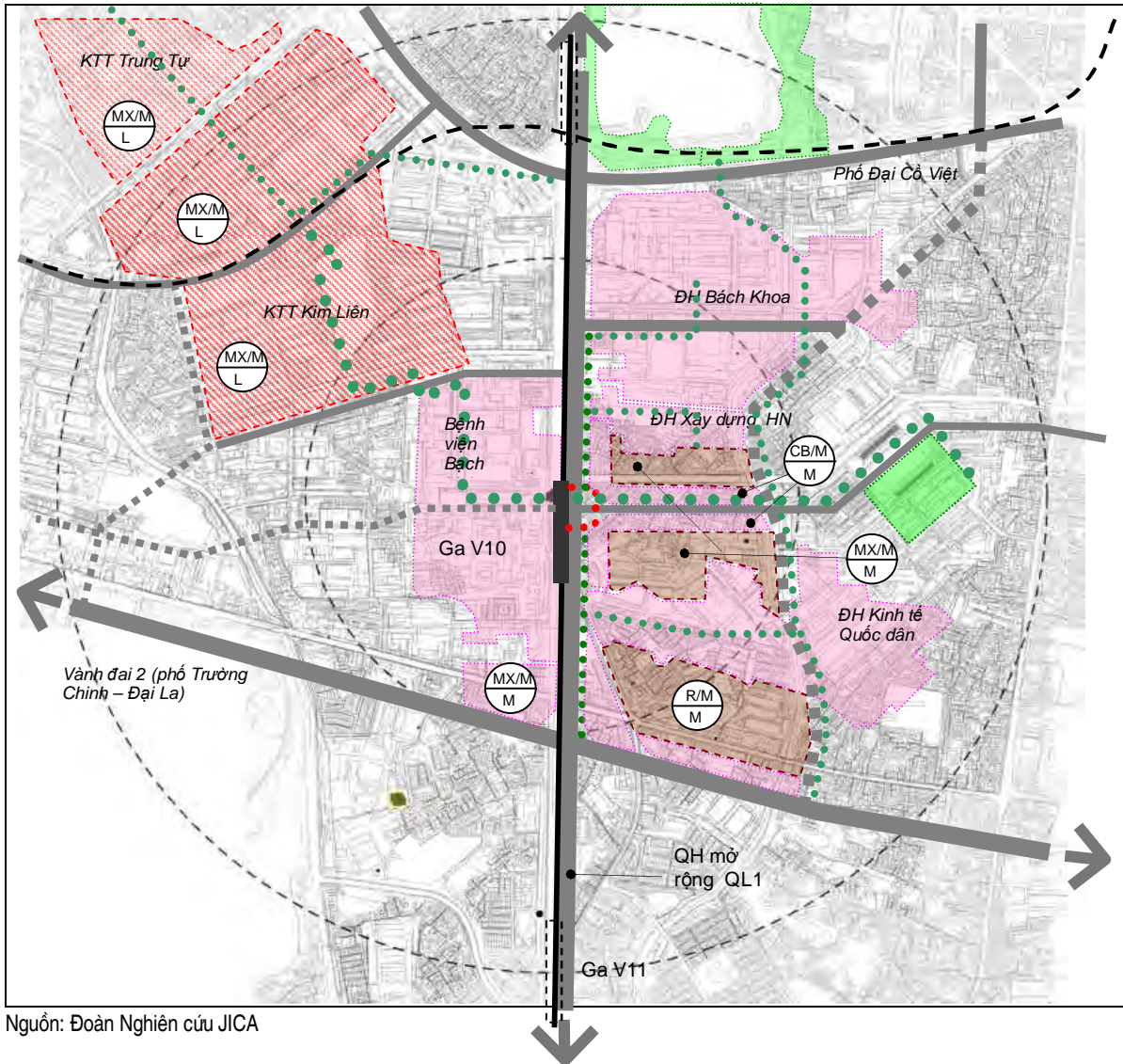


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.13.2 Quy hoạch dài hạn

5168 Ga B.V. Bạch Mai sẽ nằm tại trung tâm khu vực y tế và giáo dục, vì vậy khi các dự án tái phát triển đô thị liên quan tới những bệnh viện và trường đại học này được tiến hành phát triển lâu dài thì cũng sẽ kéo theo chức năng cũng như năng lực nhà ga được cải thiện. Bên cạnh đó, nhiều người dân sẽ sử dụng nhà ga này một khi hoàn thành tái phát triển đô thị KTT. Các con đường tiếp cận với nhà ga cũng nên được quy hoạch gắn kết với những dự án quy hoạch phát triển này.

Hình 5.13.3 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)



5.13.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5169 Về ngắn hạn, chỉ có một số dự án trong số các dự án xây dựng công trình liên quan đến nhà ga. Cầu vượt cho người đi bộ và khoảng không gian lối vào nhà ga cắt ngang QL1 sẽ được đặt tại nơi thuận tiện cho cả dân cư lẫn sinh viên đại học.

5170 Đối với người ra vào thăm nom trong bệnh viện, ý tưởng thiết kế “không rào chắn” có vai trò quan trọng đối với mọi tầng lớp nhân dân bao gồm người già, người tàn tật, người nước ngoài, v.v. sao cho họ có thể dễ dàng tiếp cận và sử dụng các công trình nhà ga. Dự án đề xuất xây dựng đường tiếp cận nhà ga đi ngang qua khu bệnh viện, tạo cảm giác an toàn và thân thiện với cộng đồng.

Bảng 5.13.2 Hợp phần Dự án Phát triển đô thị gắn kết khu vực ga B.V Bạch Mai (V10)

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000USD)		Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
A Các dự án phát triển tối thiểu trước khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT	SF-SE-1	Cổng vào ga	1.000	m2	80	3.276	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-SE-2*	Cổng vào ga phía trong BV Bạch Mai ²⁾	1.200	m2	96		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1*	Cầu vượt bộ hành	240	m2	624		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-2*	Cầu vượt bộ hành	210	m2	546		TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1*	Thang máy	5	No	500		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	8	No	40		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-WR-1*	Mở rộng đường Giải Phóng ³⁾	1.200	m	840		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-MA-1	Cải tạo đường vào chính	500	m	550		SGTVTHN	UBND TPHN
B ngắn hạn (từ khi đưa vào sử dụng ~ 3 năm sau)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	8.000	m	2.160	2.160	SGTVTHN	UBND TPHN
D Dài hạn (5-10 năm sau)	UR-1	Tái phát triển bệnh viện Bạch Mai	Sẽ được tính toán			Bệnh viện/ Tư nhân	Tư nhân	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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.

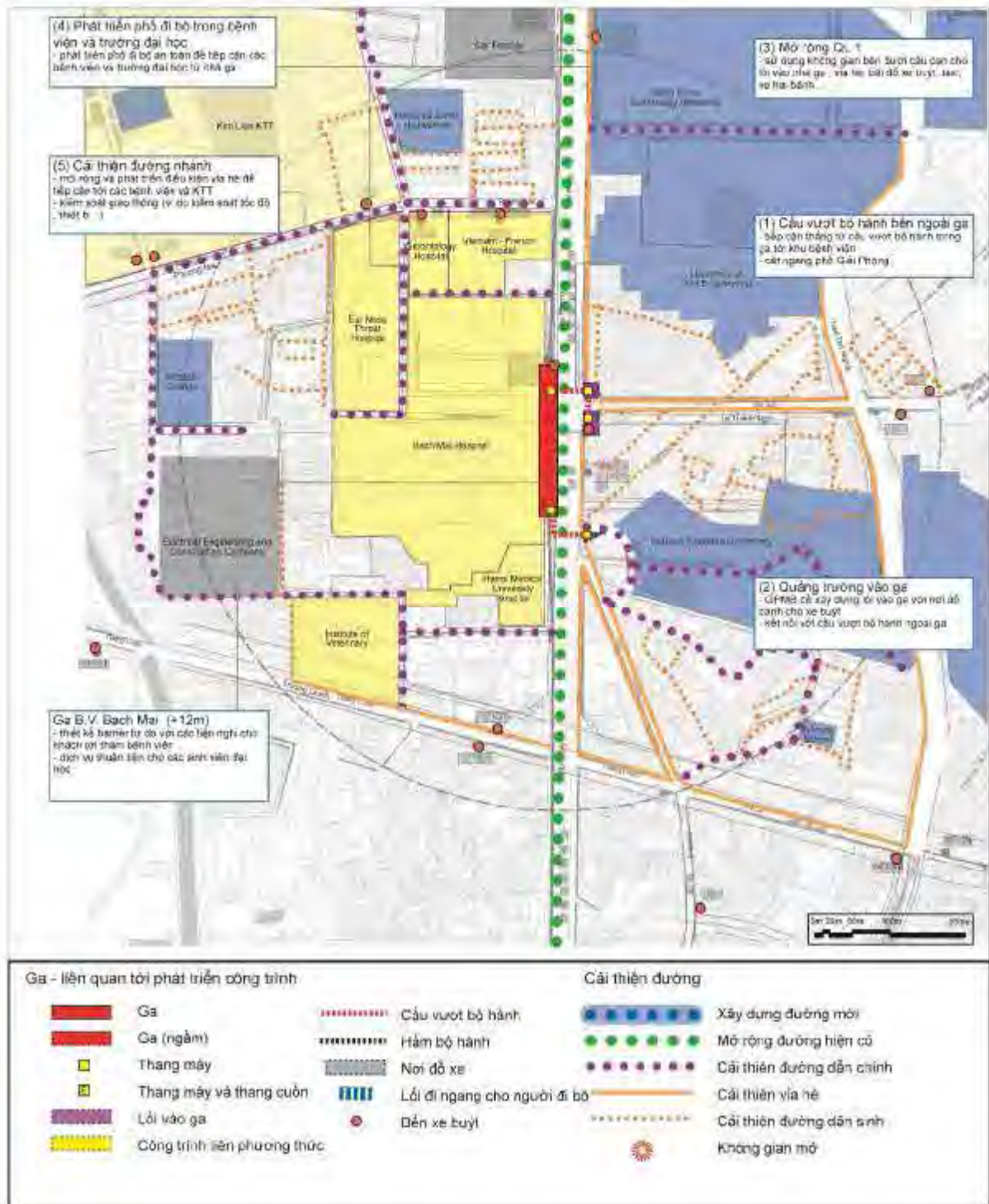
- 1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ xây dựng ITF như một dự án phát triển công trình liên quan đến ga.
- 2) Đề xuất sử dụng cổng vào của BV Bạch Mai làm cổng vào ga. Cần phối hợp với Bệnh viện Bạch Mai.
- 3) Đề xuất mở rộng QL1 dưới đường sắt trên cao và trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được dùng làm cổng vào, nơi đỗ xe, v.v. tại khu vực gần ga.

5.13.4 Các vấn đề phát triển cần được làm rõ

5171 Việc xây dựng các con đường tiếp cận bên trong khu vực các công trình đô thị (ngắn hạn): Do hầu hết trong phạm vi bán kính 500m xung quanh nhà ga là nơi tập trung các bệnh viện và trường đại học nên Dự án đề xuất xây dựng đường tiếp cận vào bên trong những điểm này, tạo độ an toàn và rút ngắn quãng đường đến nhà ga. Do vậy, cần phải hợp tác với chủ các công trình đô thị.

5172 Việc tái phát triển các công trình đô thị (dài hạn): Các dự án tái phát triển đô thị nên kết hợp với phát triển khu vực nhà ga. Để tăng cường các ảnh hưởng kinh tế-xã hội thì chức năng của nhà ga nên được cải thiện dần.

Hình 5.13.4 Các dự án ngắn hạn khu vực nhà ga B.V Bạch Mai (V10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.14 Khu vực ga Phương Liệt (V11)

5.14.1 Các mục tiêu phát triển

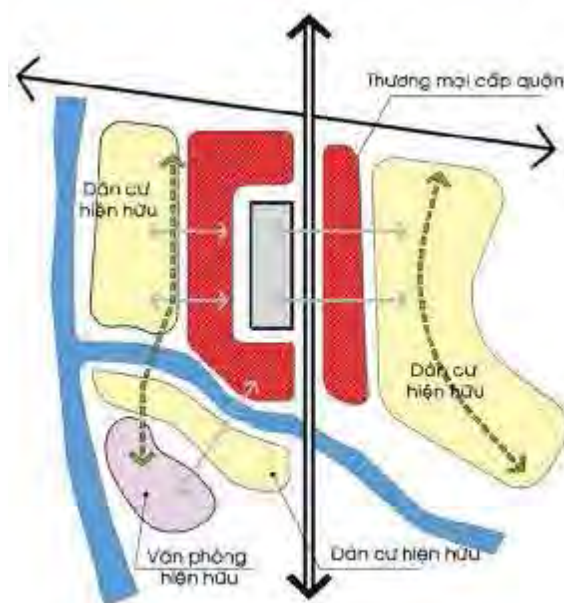
1) Hiện trạng và các vấn đề

5173 Nhà ga Phương Liệt sẽ được đặt ngay trước tòa nhà Agribank. Bên phía tây của tuyến đường sắt sẽ là khu vực quân đội và phòng không không quân. Bên phía Nam của khu vực ga sẽ là điểm tập trung của các công ty và nhà máy quốc doanh. Cho dù các hoạt động thương mại không tập nập lắm nhưng có rất nhiều KTT và các cửa hàng nhỏ lẻ tập trung xung quanh ga.

2) Các mục tiêu phát triển

5174 Mặc dù không có nhiều các công trình đô thị cụ thể được xây dựng trong khu vực nhà ga này nhưng sẽ xây dựng phát triển các công trình công cộng cũng như thương mại dọc tuyến QL1 nhằm hỗ trợ các hoạt động xã hội và kinh tế thường nhật của người dân quanh khu vực ga. Do vậy cần phải nâng cao khả năng tiếp cận của các khu dân sinh tới các ga và khu vực phía Nam của sông.

Hình 5.14.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Phương Liệt (V11)



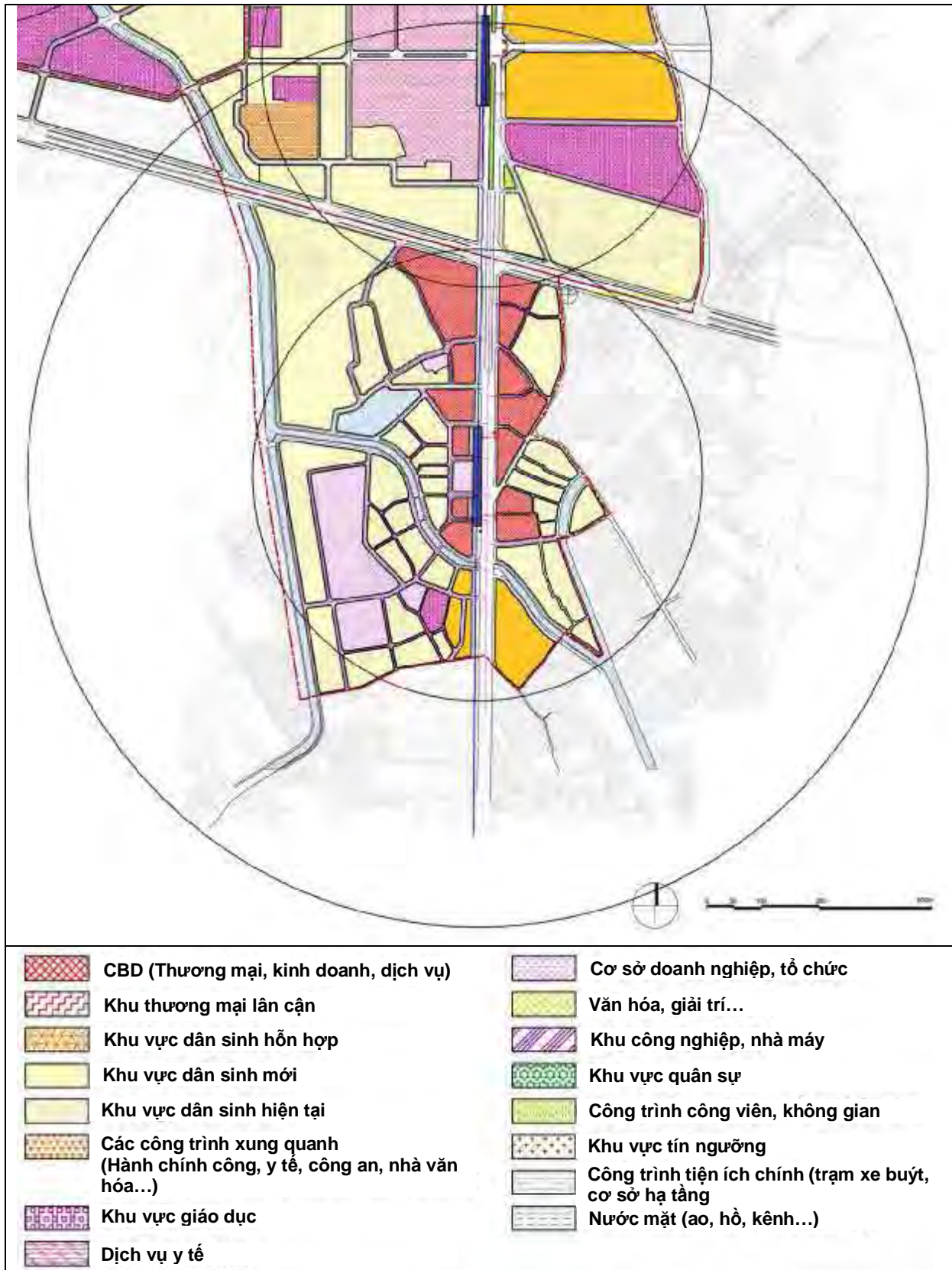
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.14.1 Khung phát triển khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)

		Hiện tại	UMRT với phát triển đô thị gắn kết	
			Không dự án	Có dự án
Dân số trong vòng bán kính 500m quanh khu vực ga (người)	Dân số	21.999	21.200	21.200
	Đi làm	9.239	9.600	11.000
	Đi học	7.633	8.100	8.100
Giao thông công cộng (người/ngày)			100	4.200

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.14.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

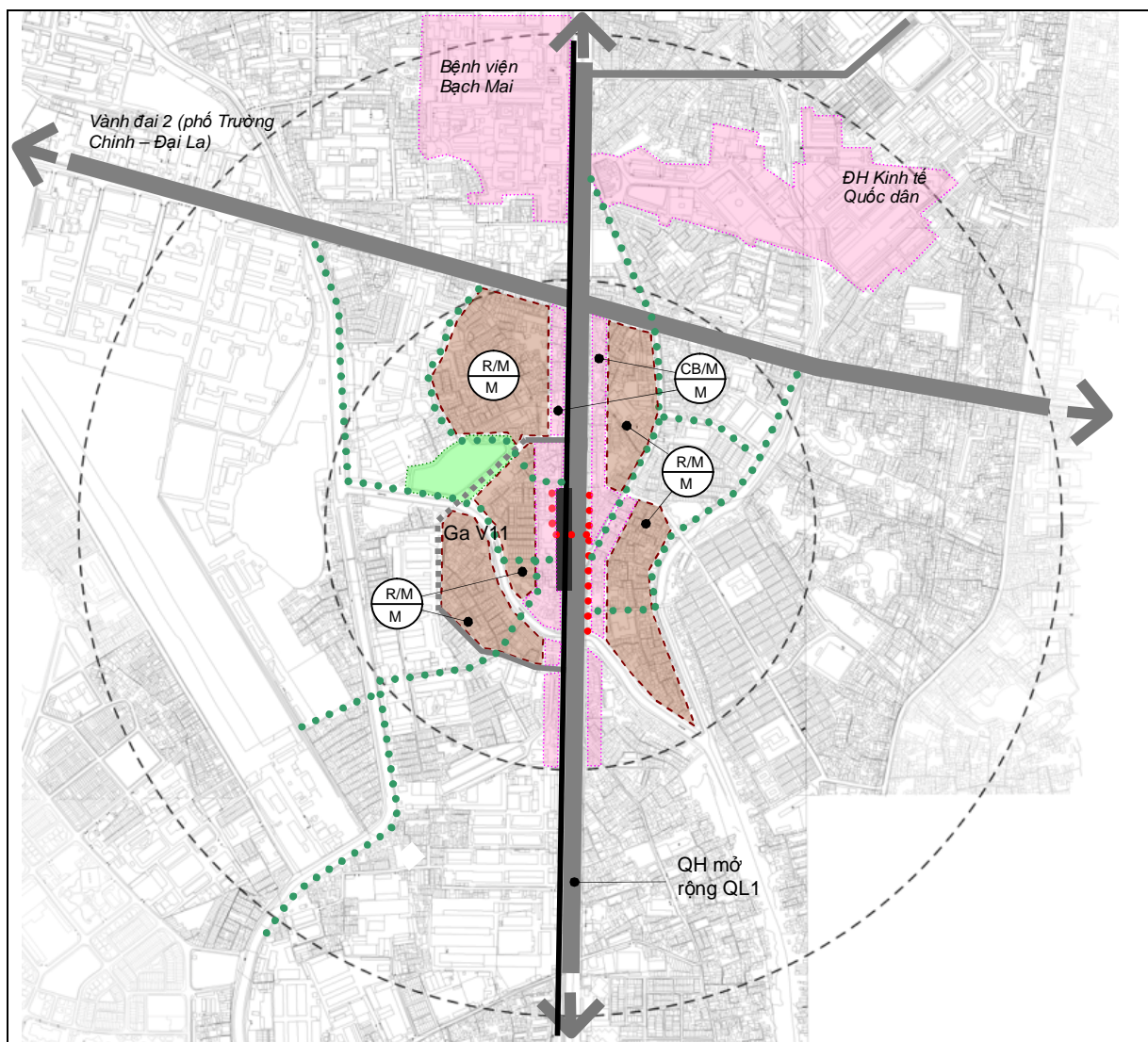
5.14.2 Quy hoạch dài hạn

5175 Do khu vực nhà ga vừa mới được xây dựng và các công trình đô thị còn ít nên rất khó để triển khai dự án phát triển đô thị trên phạm vi rộng. Dọc QL1, các công trình thương mại mọc lên tập trung để phục vụ cho mục đích dịch vụ hàng ngày.

5176 Các dự án tái phát triển ngay trước nhà ga/dọc tuyến đường sắt (dài hạn): Để thu hút người dân sử dụng nhà ga thì cần phải tiến hành xây dựng ga và lối vào. Dự án tái phát triển đô thị xây dựng các công trình kinh doanh và thương mại sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế-xã hội của khu vực.

5177 Hiện tại, chỉ có một số ít cầu bắc ngang qua sông, vì thế Dự án đề xuất xây dựng các cây cầu, đặc biệt là cầu dành cho người đi bộ để rút ngắn quãng đường tới nhà ga. Con đường bên bờ sông cần được xây dựng để tạo lối đi cho khách bộ hành.

Hình 5.14.3 Quy hoạch dài hạn khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.14.3 Các dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5178 Sẽ có một số trục đường chính được xây dựng trong khu vực nhà ga này, vì vậy cần phải nâng cấp điều kiện đường sá kết nối với các công trình đô thị. Có rất nhiều trường học nên cần lưu ý nâng cao độ an toàn cho trẻ em. Do khu vực nhà ga vừa mới được xây dựng và còn thiếu các công trình đô thị nên rất khó tiến hành dự án phát triển đô thị trên phạm vi rộng. Dọc tuyến QL1, các công trình thương mại được quy hoạch tập trung phục vụ nhu cầu dịch vụ thường nhật.

Bảng 5.14.2 Hợp phần dự án Phát triển gắn kết khu vực nhà ga Phương Liệt (V11)

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	400	m ²	32	4.922	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-PD-1	Cầu vượt bộ hành	400	m ²	1.040		TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	SF-EV-1	Thang máy	2	đv	200		TCTĐSVN	TCTĐSVN
	SF-BS-1	Bến xe buýt	6	đv	30		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
	SF-PC-3	Đường ngang cho người đi bộ	1	đv	10		SGTVTHN	UBND TPHN
	RD-WR-1	Mở rộng phố Giải Phóng ²⁾	1.200	m	840		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)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	8.000	m	2.160	2.160	SGTVTHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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 đường sắt trên cao trong phạm vi lộ giới. Không gian dưới đường sắt trên cao sẽ được sử dụng cho cổng vào, khu đỗ xe, v.v. tại khu vực gần ga.

5.14.4 Các vấn đề cần xác định rõ

5179 Không có vấn đề cụ thể.

5.15 Khu vực ga Ngọc Hồi (V16)

5.15.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

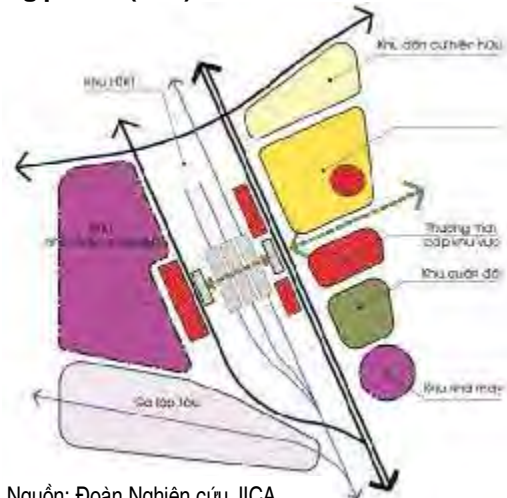
5180 Ga Ngọc Hồi sẽ nằm ở vị trí cách QL1 khoảng 750m về phía tây, gần khu công nghiệp Ngọc Hồi. Hiện tại, khu vực xung quanh vị trí ga là đất nông nghiệp và một số làng nhỏ nằm rải rác. Dọc theo QL1, có rất ít công trình đô thị. Ở sườn phía đông nam của ga là doanh trại quân đội.

5181 Đây là ga cuối phía Nam của Tuyến UMRT 1 và sẽ là ga trung chuyển với đường sắt quốc gia. Trong tương lai, ga đường sắt cao tốc và bãi lập tàu cùng depot của ga sẽ được triển khai xây dựng tại phía Tây của ga UMRT.

2) Mục tiêu phát triển

5182 Là một trung tâm mới phía Nam Hà Nội, khu vực ga Ngọc Hồi sẽ được đô thị hoá kết hợp với các chức năng công nghiệp, thương mại và dân cư. Người dân và công nhân từ khu vực ngoại ô sẽ được sống và làm việc trong cùng một khu vực.

Hình 5.15.1 Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Ngọc Hồi (V16)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.15.1 Khung phát triển khu vực ga Ngọc Hồi (V16)

		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	176	2.200	4.500
	Đi làm	538	2.700	5.900
	Đi học	308	588	1.200
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	29.600	34.200

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.15.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngọc Hồi (V16)



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

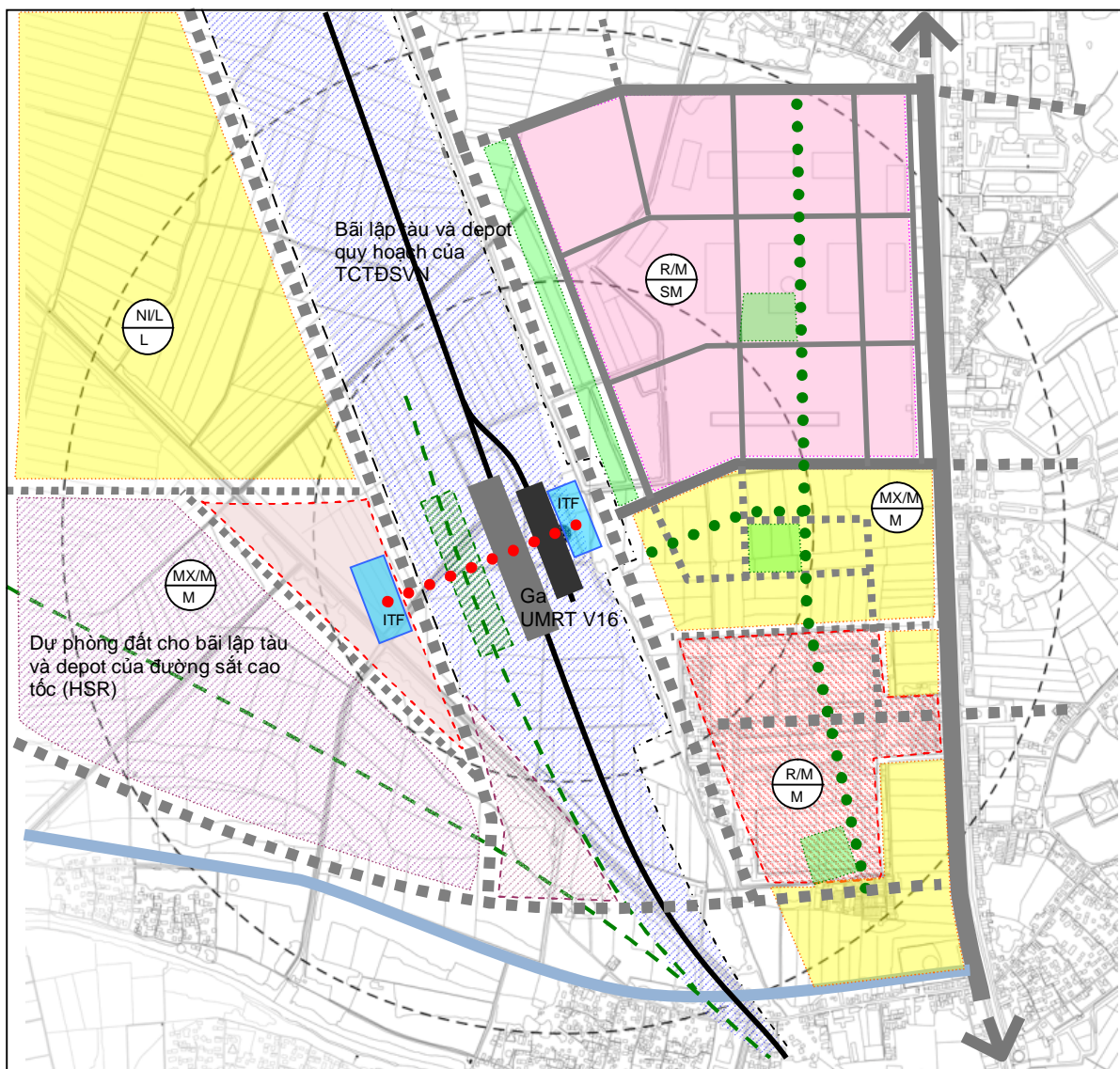
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.15.2 Quy hoạch dài hạn

5183 Với vị trí nằm ở phía đông ga Ngọc Hồi, khu công nghiệp Ngọc Hồi sẽ được phát triển theo hướng thân thiện với môi trường và khu dân cư. Hiện trạng sử dụng đất của khu vực này được đề xuất chuyển sang mục đích sử dụng hỗn hợp trên đất thổ cư dành cho người dân của khu vực ga này.

5184 Bãi lập tàu và đề-pô của TCTĐSVN được quy hoạch dọc theo đường sắt. Do trong tương lai ga đường sắt cao tốc sẽ được xây dựng, nên cần dự phòng đất cho bãi lập tàu và depot của đường sắt cao tốc ở phía tây của ga. Khu đất nằm giữa bãi lập tàu và depot, hiện là một khu dịch vụ logistics sẽ được phát triển để hỗ trợ các hoạt động liên quan đến đường sắt. Mặt trước của ga sẽ xây dựng các công trình thương mại phục vụ người dân trong khu vực.

Hình 5.15.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngọc Hồi (V16)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.15.3 Dự án và chương trình hành động ngắn hạn

5185 Trước mắt, chỉ phát triển sườn phía đông của ga giữa đường ray và QL1. Đường vào ga từ QL1 hiện là một phần của khu công nghiệp, nên sẽ xây dựng công trình liên phương thức phía đông cho hành khách vào ga. Do có khả năng nhiều người sử dụng dịch vụ đường sắt bao gồm cả UMRT và đường sắt quốc gia sẽ đến ga phía nam thành phố này, nên cần xây dựng gắn kết một công trình trung chuyển liên phương thức như bến xe buýt, điểm đỗ taxi, bãi đỗ, khu đỗ xe cho xe hai bánh.

Bảng 5.15.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Ngọc Hồi (V16)

Dự án			Quy mô		Chi phí xây dựng (000 US\$)		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-IM-1*	Công trình liên phương thức phía đông	14.000	m ²	756	1.421	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾	TCT ĐSVN/UBND TPHN ¹⁾
	SF-BS-1	Bến xe buýt	1	-	5		TRAMOC	UBND TPHN
	RD-NR-1*	Xây dựng đường mới	300	M	660		SGTVTHN	UBND TPHN
	UR-1*	Phát triển sân đỗ toa tàu của TCT ĐSVN (quy hoạch) ²⁾	-	-	-		TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
B. Ngắn hạn (3 năm sau khi khai thác)	RD-SW-1	Cải tạo vỉa hè	1.000	M	270	270	SGTVTHN	UBND TPHN
C. Trung hạn (3-5 năm sau khi khai thác)	UR-2	Phát triển khu vực sử dụng hỗn hợp giữa công nghiệp nhẹ và khu dân cư về phía đông ga ³⁾					Tư nhân	Tư nhân
	UR-3	Phát triển vùng công nghiệp phía tây ga ²⁾					Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

1) TCT ĐSVN và UBND TPHN chưa thoả luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính cho việc 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.

2) Theo quy hoạch của TCTĐSVN. Cần điều chỉnh quy hoạch quận huyện để phát triển bãi xe của TCTĐSVN nhằm phục vụ cho hoạt động chạy tàu và khu công nghiệp liên quan để hỗ trợ các hoạt động liên quan đến đường sắt.

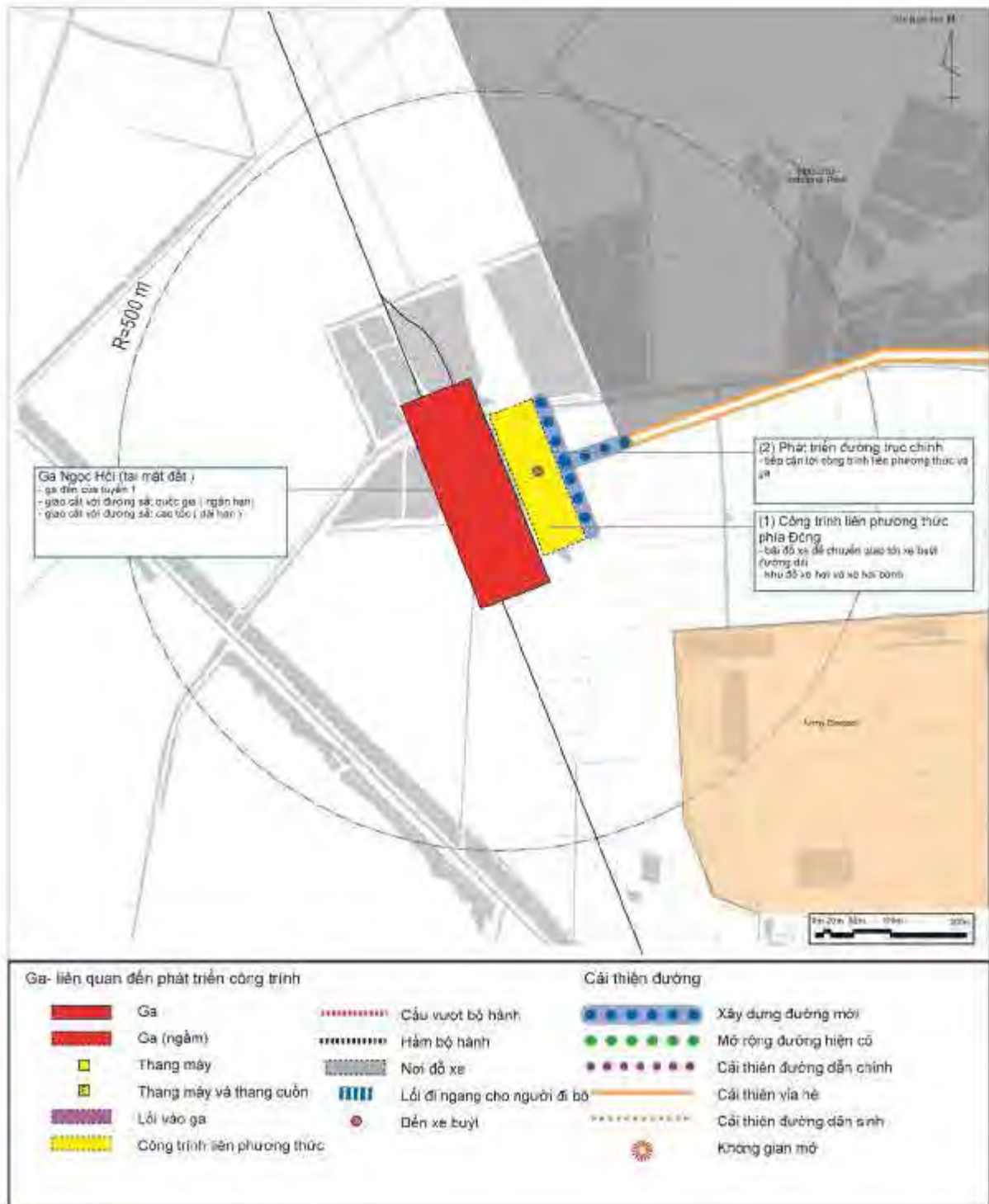
3) Cần phối hợp với SQHKTHN để điều chỉnh quy hoạch quận huyện nhằm chuyển đổi mục đích sử dụng đất của khu công nghiệp Ngọc Hồi thành sử dụng hỗn hợp.

5.15.4 Các vấn đề cần làm rõ

5186 Chuyển đổi mục đích sử dụng đất khu công nghiệp (ngắn & trung hạn): Để phát triển đất khu công nghiệp thành khu dân cư hỗn hợp xen lẫn những cơ sở công nghiệp nhỏ, cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất.

5187 Đất dự phòng cho các công trình liên quan đến TCTĐSVN: Ở phía đông của ga, cần dự phòng đất cần thiết cho hoạt động bảo trì và vận hành đường sắt của TCTĐSVN. Ngoài ra, tình trạng sử dụng đất của khu vực còn lại cần được làm rõ liệu có phải dùng cho mục đích logistic hay không.

Hình 5.15.4 Danh sách dự án ngắn hạn cho khu vực ga Ngọc Hồi (V16)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA