

5.23 Khu vực ga Cầu Đuống (V2)

5.23.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

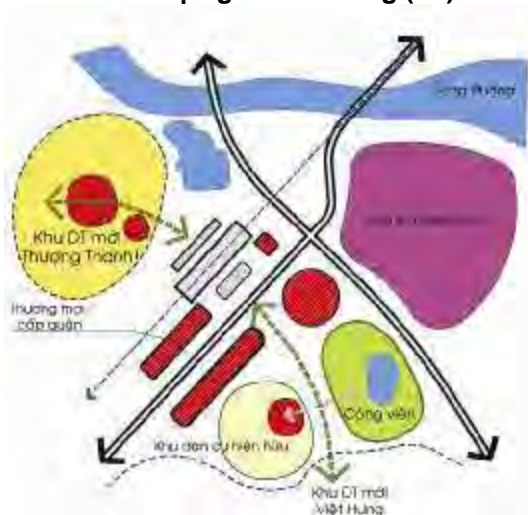
5242 Ga Cầu Đuống sẽ được đặt ở gần dốc QL1 và cầu Đuống. Dọc theo tuyến đường sắt là các nhà máy nhỏ. Trên sườn phía Đông đường dốc là các cụm nhà máy lớn thuộc ngành công nghiệp nhẹ. Dọc QL1 (phố Ngô Gia Tự) là các cửa hàng công thương mại và dịch vụ; nhiều nhà máy và công ty nhỏ nằm xen lẫn các khu dân cư ở phía đông QL1. Phía Tây tuyến đường sắt và dọc theo đường đê là vùng đất trồng cây ăn quả, rau củ và lúa gạo.

5243 Gần một nửa số người dân tham gia vào lĩnh vực nông nghiệp hoặc công nghiệp. Dù khu đất xung quanh ga đã được xây dựng hết, nhưng có hai dự án phát triển khu đô thị mới trên đất nông nghiệp hiện tại.

2) Mục tiêu phát triển

5244 Để hỗ trợ các hoạt động vận tải thường ngày của người dân trong những khu đô thị mới và khu dân cư hiện tại, khu vực ga sẽ được xây dựng dọc theo QL1. Trong tương lai sẽ xây dựng đường trục chính và mạng lưới vận tải gắn kết với đường sắt và sẽ xây dựng đường bộ.

Hình 5.23.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Cầu Đuống (V2)



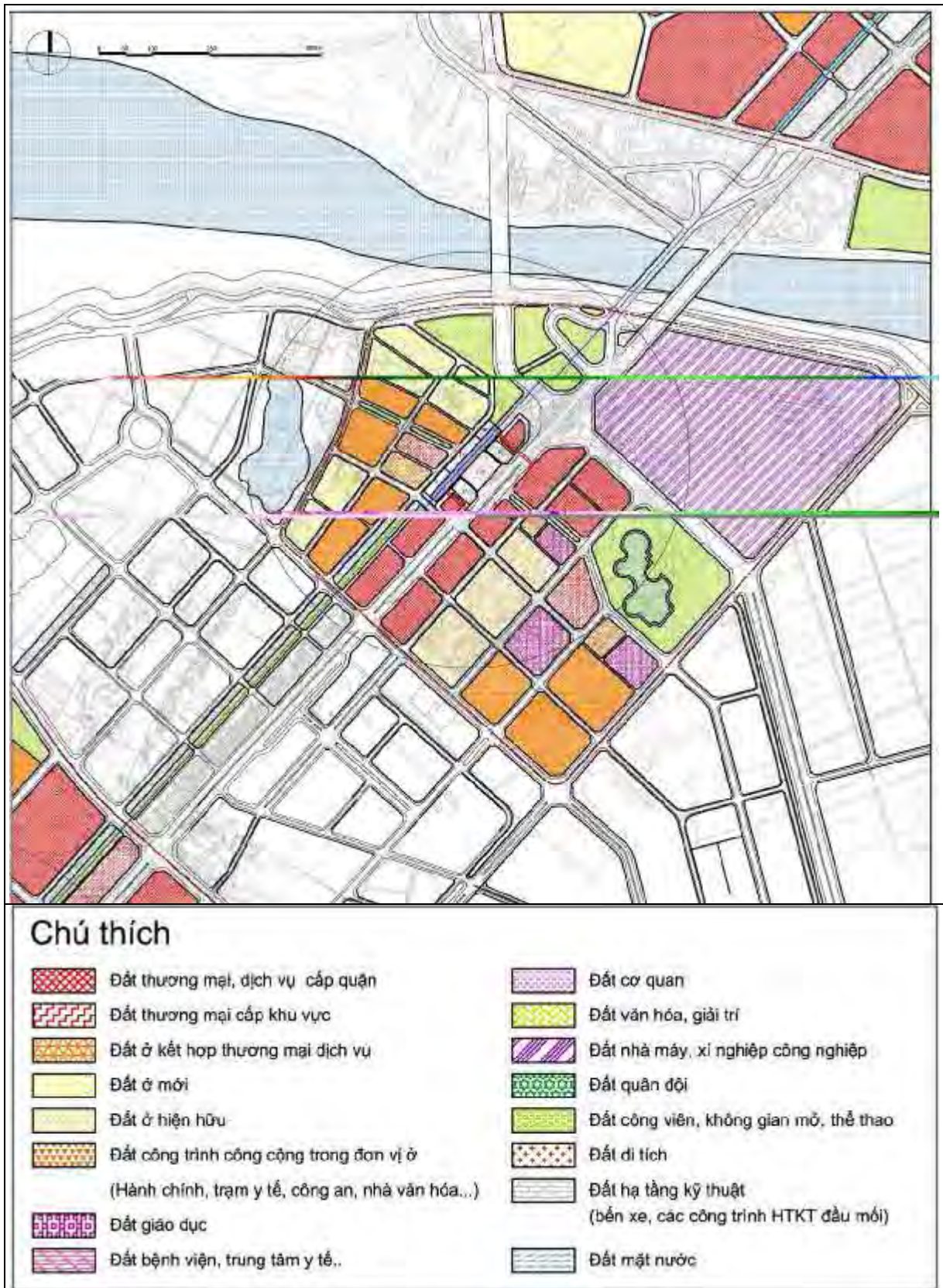
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.23.1 Khung phát triển khu vực ga Cầu Đuống (V2)

		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	3.127	7.400	7.900
	Đi làm	2.226	5.800	6.800
	Đi học	774	1.200	1.300
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	32.900	37.380

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.23.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Cầu Đuống (V2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.23.2 Quy hoạch dài hạn

5245 Công trình liên phương thức sẽ được xây dựng về phía Bắc và Nam của ga do có khả năng thu hút nhu cầu sử dụng của hành khách ở khu đô thị mới Thượng Thanh ở phía Bắc và khu đô thị mới Việt Hưng ở phía Nam. Dù đã có nhiều cửa hàng nhỏ tập trung dọc QL1, song vẫn cần phát triển các công trình thương mại dọc theo QL1.

5246 Đường vào ga được xây dựng ở phía bắc. Các đường tiếp cận chính từ các khu đô thị mới và khu dân cư hiện tại được thiết kế dành cho người đi bộ.

Hình 5.23.3 Quy hoạch dài hạn cho khu vực ga Cầu Đuống (V2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.23.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Cầu Đuống (V2)

Mục	Mã	Dự án /Chương trình	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Mở rộng QL1 (quy hoạch)	--	I	--	--	Ngắn-trung
	TR-2	Đường mới và giao cắt với cầu (quy hoạch)	--	I	--	--	Trung-dài
	TR-3	Xây dựng đường vào ga	330 m	I	i	--	Ngắn
Công trình liên phương thức	ITF-1	Công trình trung chuyển liên phương thức (phía Nam), gồm công trình bãi đỗ	0,5ha	I	i	--	Ngắn
	ITF-2	Công trình trung chuyển liên phương thức (phía Bắc), gồm công trình bãi đỗ	0,4ha	I	i	--	Trung
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	4 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	4 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Kiểm soát & quản lý giao thông	TM-1	Đường ngang có biển báo	2 đơn vị	I	--	--	Ngắn
Khu vực phát triển khu đô thị mới	ND-1	Phát triển khu đô thị mới Thượng Thanh	--	--	I	--	Trung
	ND-2	Phát triển công viên ven sông Đuống	3,0ha	--	I	--	Ngắn-trung
Khu vực khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Thúc đẩy phát triển hành lang thương mại ven QL1	5,8ha	i	I	--	Ngắn-trung
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Thượng Thanh	11ha	I	i	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.23.3 Các vấn đề cần làm rõ

5247 Cải thiện khả năng tiếp cận từ QL1 tới ga (ngắn hạn): Hiện có một khu vực dân cư nằm giữa QL1 và nhà ga. Để cải thiện khả năng tiếp cận đến ga, đề xuất xây dựng một đường vào và ITF trong ngắn hạn. Dự án Tái điều chỉnh đất có thể được thực hiện để xây dựng ITF.

5248 Vị trí đường trục chính và giao cắt trong đô thị đã được quy hoạch (dài hạn): Đường trục đô thị được quy hoạch ở phía bắc ga. Do nút giao quá gần với ga nên cần điều chỉnh hướng tuyến đường cắt qua đường sắt một cách thuận tiện.

5.24 Khu vực ga Đức Giang (V3)

5.24.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5249 Các khu công nghiệp và nhà máy xăng dầu, sắt thép và điện, v.v, tập trung bên phía Tây của tuyến đường sắt. Phố Đức Giang là một trục đường chính nối khu công nghiệp với QL1. Gần một nửa số dân tại xã Đức Giang tham gia vào lĩnh vực công nghiệp.

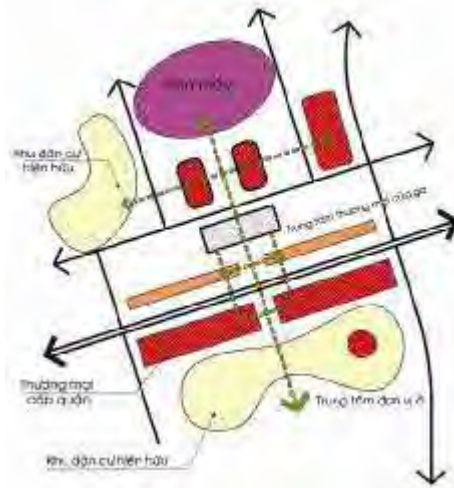
5250 Các công trình thương mại và công cộng nằm dọc theo QL1 (phố Nguyễn Văn Cừ). Tại đây có siêu thị Việt Hưng là một trung tâm mua sắm cao tầng. QL1 đã được mở rộng quanh khu vực này và hiện khu vực đang được sử dụng làm nơi đỗ xe. Giữa đường sắt và QL1, có nhiều khu dân cư nằm xen lẫn các ngõ ngách hẹp.

5251 Bệnh viện Đức Giang nằm cách vị trí ga 500m. Xung quanh viện là nhiều trường học. Tuy nhiên chỉ có đường gom và ngõ ngách nhỏ xung quanh khu vực khiến cho việc đi qua QL1 trở nên khó khăn, đặc biệt là với người già, người khuyết tật và trẻ em. Môi trường đi bộ cần được cải thiện để tới bệnh viện và trường học.

2) Mục tiêu phát triển

5252 Phát triển khu vực ga sẽ chuyển đổi hình thức sử dụng đất từ công nghiệp sang hỗn hợp. Phát triển thương mại và dân cư quanh khu vực ga và QL1 sẽ góp phần tạo điều kiện sống và làm việc hấp dẫn và thuận tiện cho người lao động và người dân. Khu vực nhà máy công nghiệp sẽ được chuyển đổi sang các ngành công nghiệp thân thiện với môi trường nhằm cân bằng với khu vực dân cư.

Hình 5.24.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Đức Giang (V3)



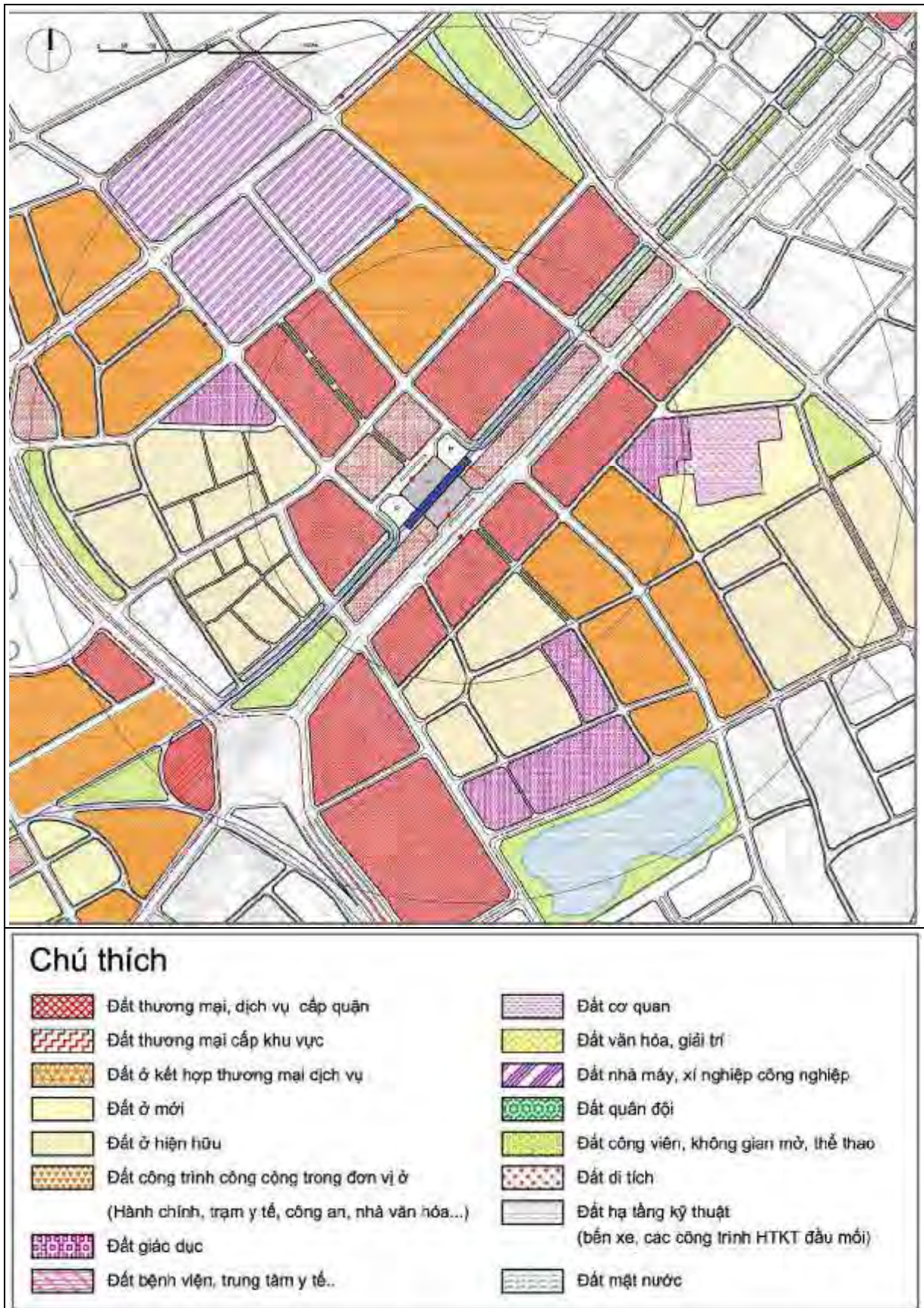
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.24.1 Khung phát triển khu vực ga Đức Giang (V3)

	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	8.805	8.400	8.900
	Đi làm	2.599	4.500	9.000
	Đi học	770	978	1.000
Số lượng hành khách (người/ngày)	-	7.500		10.900

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.24.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Đức Giang (V3)



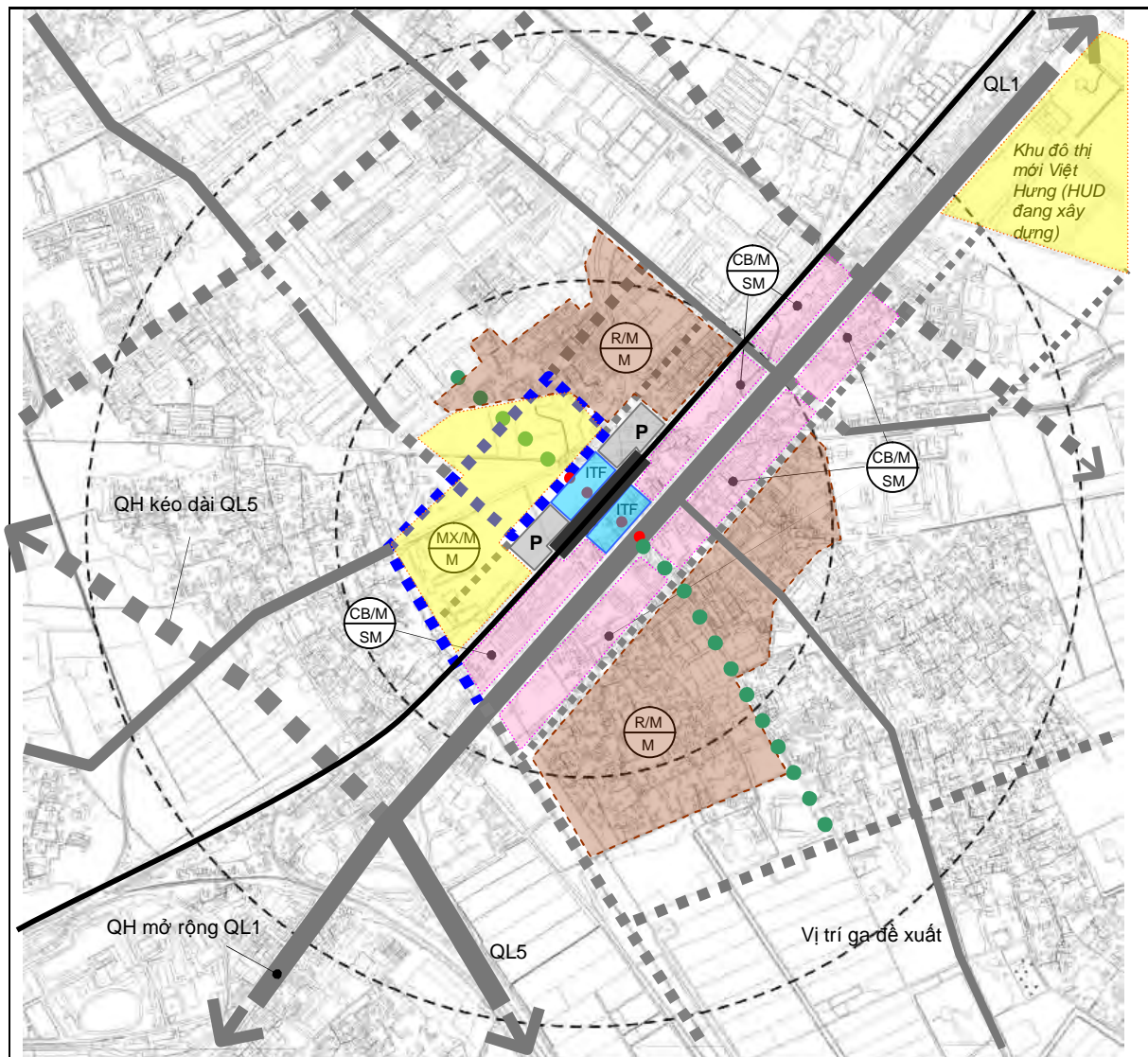
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.24.2 Quy hoạch dài hạn

5253 Công trình liên phương thức sẽ được xây dựng ở cả phía bắc và phía nam. Ở phía bắc, đất nông nghiệp sẽ dành để xây dựng công trình liên phương thức và khu đỗ xe, và đường vào ga sẽ được xây dựng cùng với ga. Về lâu dài, cần thu hồi đất và tái phát triển đô thị để xây dựng công trình liên phương thức ở phía Nam.

5254 Do hầu hết các khu vực xung quanh ga đã được xây dựng nên không có khả năng thực hiện các hoạt động phát triển đô thị quy mô lớn. Công trình thương mại và dịch vụ dần dần sẽ được xây dựng giữa tuyến đường sắt và QL1 để phục vụ hành khách đến ga và người dân. Hiện QL1 đang được mở rộng vì vậy phát triển công trình mới sẽ cùng phối hợp với dự án phát triển đường. Về lâu dài, QL5 sẽ được kéo dài về phía đông bắc.

Hình 5.24.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Đức Giang (V3)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.24.2 Hợp phần dự án phát triển gắn kết đô thị khu vực ga Đức Giang (V3)

Nhóm	Mã	Chương trình / Dự án	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Mở rộng Quốc lộ 1 (quy hoạch)	--	I	--	--	Ngắn-trung
	TR-2	Xây dựng đường vào ga (phía Bắc)	1,2km	I	i	--	Ngắn
	TR-3	Xây dựng đường nội bộ khu đô thị mới	--	I	i	--	Trung
Công trình liên phương thức	ITF-1	Công trình trung chuyển liên phương thức – I (phía Nam), gồm công trình bãi đỗ	0,5ha	I	i	--	Ngắn
	ITF-2	Công trình trung chuyển liên phương thức – I (phía Bắc), gồm công trình bãi đỗ	0,4ha	I	i	--	Ngắn-trung
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	4 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	4 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Kiểm soát và quản lý giao thông	TM-1	Đường ngang có biển báo tại ITF	2 đơn vị	I	--	--	Ngắn
Tái phát triển đô thị	UR-1	Di chuyển và tái phát triển khu vực nhà máy	2,5ha	--	I	--	Dài
Phát triển khu đô thị mới	ND-1	Phát triển khu đô thị mới phía trước ga	8,5ha	--	I	--	Trung
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Thúc đẩy hành lang thương mại ven QL1	7,5ha	i	I	--	Ngắn-trung
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Đức Giang	13 ha	I	i	--	Trung-dài
	LEI-2	Cải thiện khu dân cư Việt Hưng	20 ha	I	i	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.24.3 Các vấn đề cần làm rõ

5255 Cải thiện khả năng tiếp cận từ QL1 tới ga (ngắn hạn): hiện có một khu vực dân cư nằm giữa QL1 và nhà ga. Để cải thiện khả năng tiếp cận đến ga, đề xuất xây dựng một đường vào và ITF trong ngắn hạn. Dự án Tái điều chỉnh đất có thể được thực hiện để xây dựng ITF.

5.25 Khu vực ga Hoàng Liệt (V13)

5.25.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5256 Ga Hoàng Liệt sẽ có vị trí nằm giữa công viên Yên Sở và hồ Linh Đàm. Hiện nay phía Đông QL1 có rất nhiều nhà máy công nghiệp nhưng rất ít công trình thương mại và công cộng.

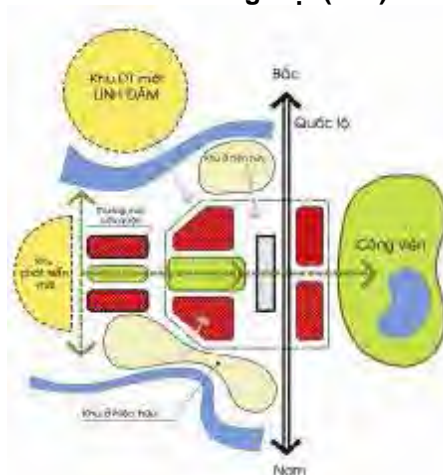
5257 Đường vành đai 3,5 sẽ được xây dựng tại Pháp Vân và dự án Phát triển Nhà ở Tứ Hiệp đang được quy hoạch tại phía Đông QL1.

2) Mục tiêu phát triển

5258 Ga Hoàng Liệt sẽ là công trình trung tâm của các khu đô thị mới. Trong sự gắn kết với phát triển mạng lưới đường, khu vực ga sẽ được phát triển để phục vụ người dân trong các khu đô thị mới, du khách đến công viên và người lao động.

5259 Hiện trạng sử dụng đất tại khu vực ga sẽ được chuyển đổi từ công nghiệp và nông nghiệp sang thương mại và thổ cư trong tương lai. Khi có bến xe mới, mạng lưới vận tải công cộng sẽ được tạo lập thành một trong những trung tâm vận tải phía Nam Hà Nội.

Hình 5.25.1 Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Hoàng Liệt (V13)



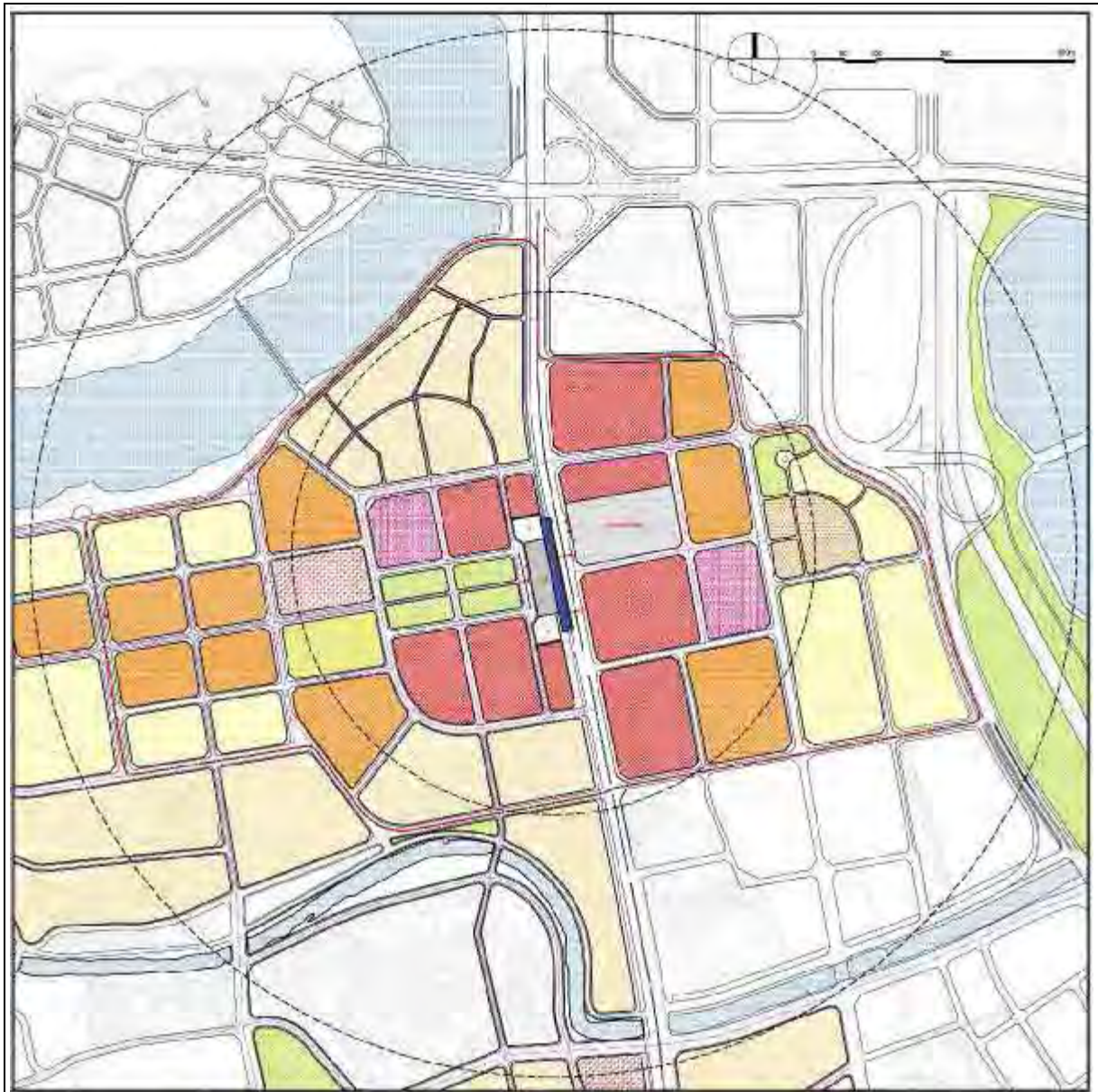
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.25.1 Khung phát triển khu vực ga Hoàng Liệt (V13)

	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	2.659	8.200	11.200
	Đi làm	1.985	4.700	12.000
	Đi học	918	2.200	3.000
Số lượng hành khách (người/ngày)	-	7.800	12.800	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.25.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Hoàng Liệt (V13)



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

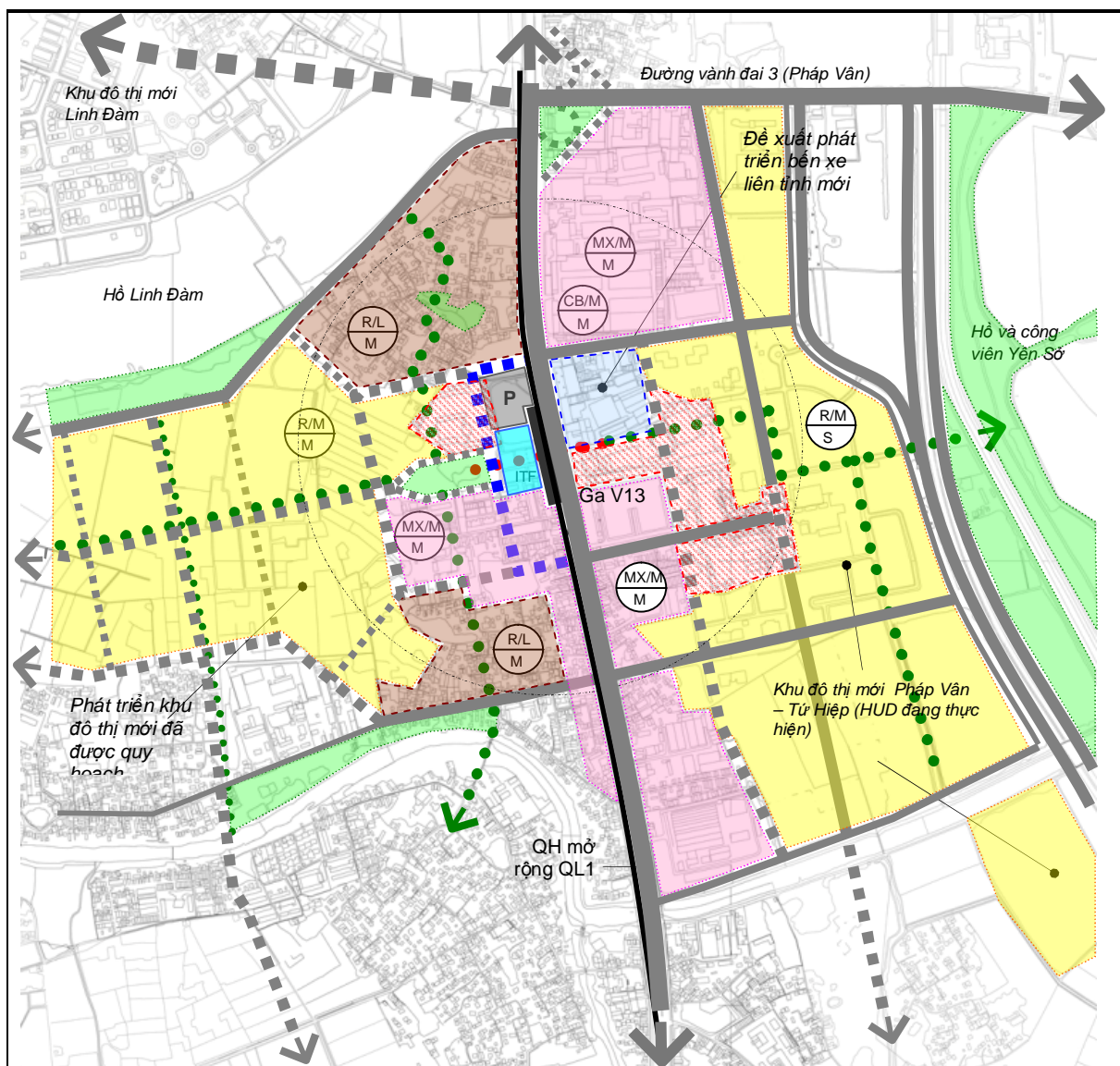
5.25.2 Quy hoạch dài hạn

5260 Công trình liên phương thức sẽ được xây dựng ở phía tây. Một trục đô thị kết nối khu đô thị mới đã được quy hoạch ở phía tây của ga. Khu đô thị mới Pháp Vân – Tứ Hiệp và công viên Yên Sở sẽ tạo thành một không gian đi bộ thoải mái như một điểm nhấn của khu vực ga này.

5261 Dọc theo QL1 sẽ là nơi tập trung các công trình thương mại và dịch vụ để người dân trong khu đô thị mới có thể làm việc, mua sắm và thư giãn xung quanh khu vực của mình.

5262 Trong tương lai, bến xe Giáp Bát có thể được chuyển về phía nam nên cần xây dựng một bến xe khách liên tỉnh đối diện ga Hoàng Liệt, nơi hiện là các nhà máy công nghiệp.

Hình 5.25.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Hoàng Liệt (V13)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.25.2 Hợp phần dự án phát triển gắn kết đô thị khu vực ga Hoàng Liệt (V13)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Mở rộng một phần QL1 (quy hoạch)	0,2ha	I	--	--	Ngắn-trung
Công trình liên phương thức	ITF-1	Công trình trung chuyển LPT – I (phía Tây)	0,1ha	I	i	--	Ngắn
	ITF-2	Công trình trung chuyển LPT – II (phía Đông)	0,1ha	I	i	--	Ngắn
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Tái phát triển đô thị	UR-1	Tái phát triển khu vực nhà máy đối diện ga (phía Đông)	6,0ha	--	I	--	Ngắn-trung
	UR-2	Tái phát triển quảng trường đô thị ga (phía Tây)	0,2ha	--	I	--	Ngắn-trung
	UR-3	Di chuyển trường học (khu phát triển số 2)	1,5ha	--	I	--	Ngắn-trung
Phát triển khu đô thị mới	ND-1	Khu đô thị mới Pháp Vân-Tứ Hiệp (đang xây dựng)	--	--	--	--	--
	ND-2	Phát triển khu đô thị mới đối diện ga	13 ha	--	I	--	Trung
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Thúc đẩy hành lang thương mại đối diện QL1 (phía Tây)	0,7 ha	--	I	--	Trung-dài
	RP-2	Thúc đẩy phát triển thương mại tại khu vực ga (phía Đông)	7,5 ha	--	--	--	Trung-dài
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Văn Điển	19 ha	I	i	--	Trung-dài
	LEI-2	Cải thiện khu dân cư Hoàng Liệt	9,5 ha	I	i	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.25.3 Các vấn đề cần làm rõ

5263 Phát triển bến xe khách mới (dài hạn): Mặc dù hiện tại vẫn chưa có chủ trương di chuyển bến xe Giáp Bát, nhưng vẫn cần đề xuất xây dựng một bến xe khách mới tại khu vực ga này.

5.26 Khu vực ga Văn Điển (V14)

5.26.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5264 Ga Văn Điển nằm dọc đường Giải Phóng (QL1), xung quanh ga là các nhà máy và cửa hàng nhỏ. Tuy hiện tại ga có quy mô nhỏ, nhưng gần khu vực ga có một số công trình đô thị như Huyện ủy Thanh Trì, bệnh viện Thanh Trì, trung tâm thương mại Thanh Trì, v.v. Bệnh viện Thanh Trì nằm cách ga 500m và đường vào viện hiện rất hẹp. Ở phía bắc của khu vực ga là khu quy hoạch dự án phát triển nhà ở Pháp Vân-Tứ Hiệp. Các khu nhà ở mới được xây dựng dọc theo QL1 về phía đông trong khi nhiều cửa hàng nhỏ một tầng tập trung tại phía tây.

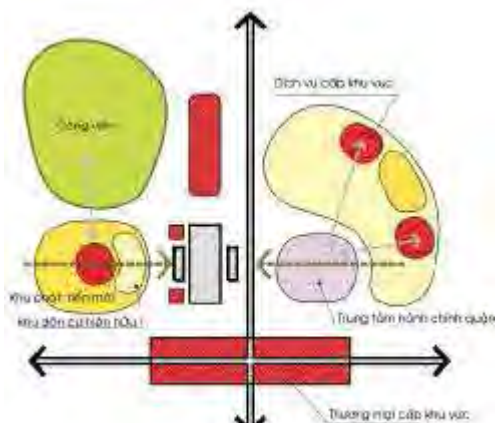
5265 Ở phía tây đường sắt là các nhà máy lớn và đất nông nghiệp xen lẫn các khu dân cư. Đường gom phía tây chính là Tỉnh lộ 17; tuy con đường này không rộng nhưng có rất nhiều xe tải và xe khách chạy qua.

2) Mục tiêu phát triển

5266 Là một trung tâm hành chính của huyện Thanh Trì nên việc phát triển khu vực ga sẽ góp phần mang lại dịch vụ công cộng cho khu vực lân cận.

5267 Sau khi nối với đường Phan Trọng Tuệ kéo dài từ Tây sang Đông, dịch vụ hành chính mở rộng sẽ đáp ứng nhu cầu của người dân trong khu vực.

Hình 5.26.1 Sơ đồ ý tưởng khu vực ga Văn Điển (V14)



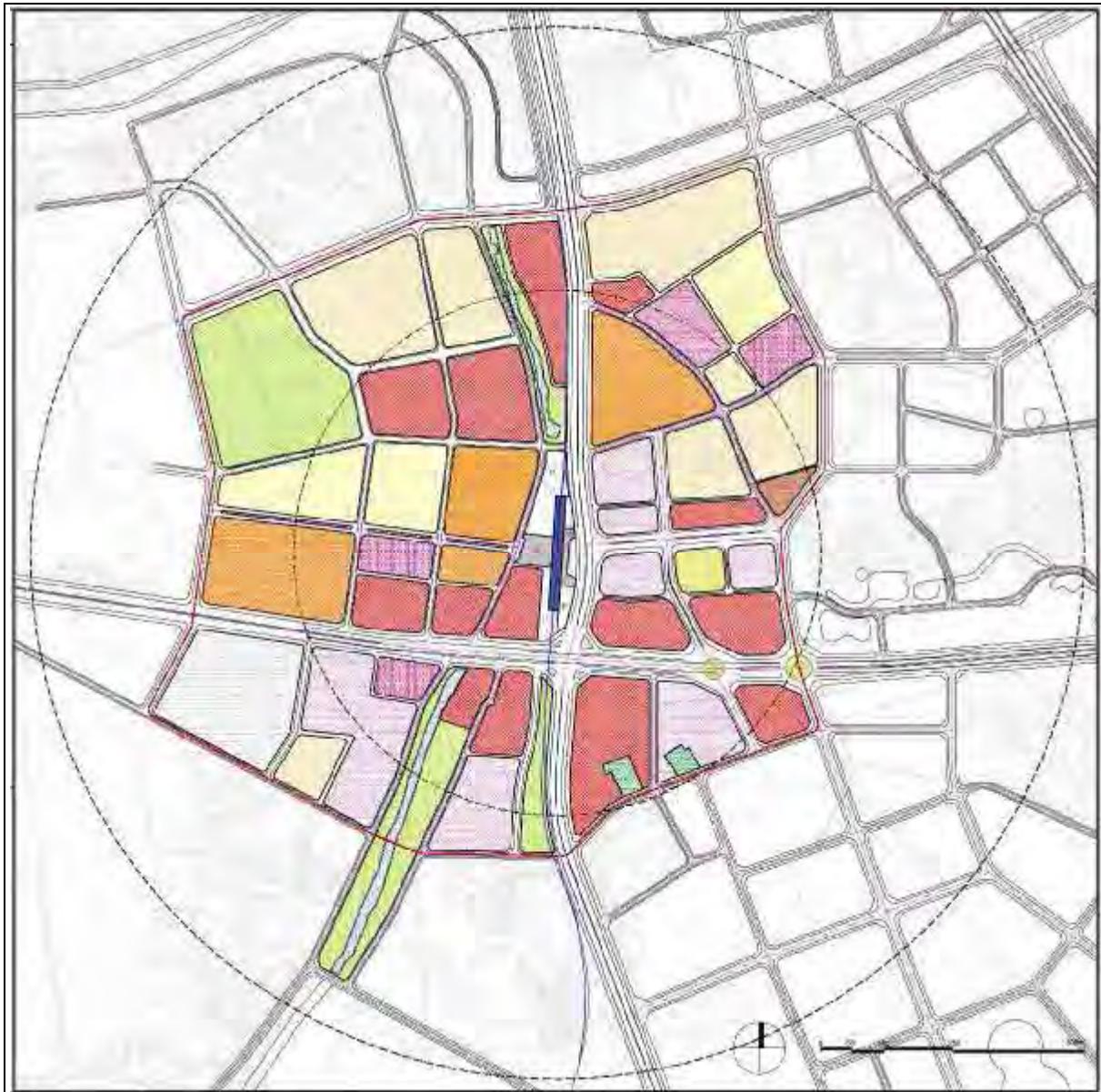
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.26.1 Khung phát triển khu vực ga Văn Điển (V14)

		Hiện tại	Phát triển UMRT gắn với phát triển đô thị	
			Không có	Có
Dân số khu vực ga trong bán kính 500m (người)	Dân số	4.520	9.900	11.900
	Đi làm	2.461	12.700	15.900
	Đi học	839	2.300	2.800
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	8.100	11.300

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.26.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Văn Điển (V14)



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

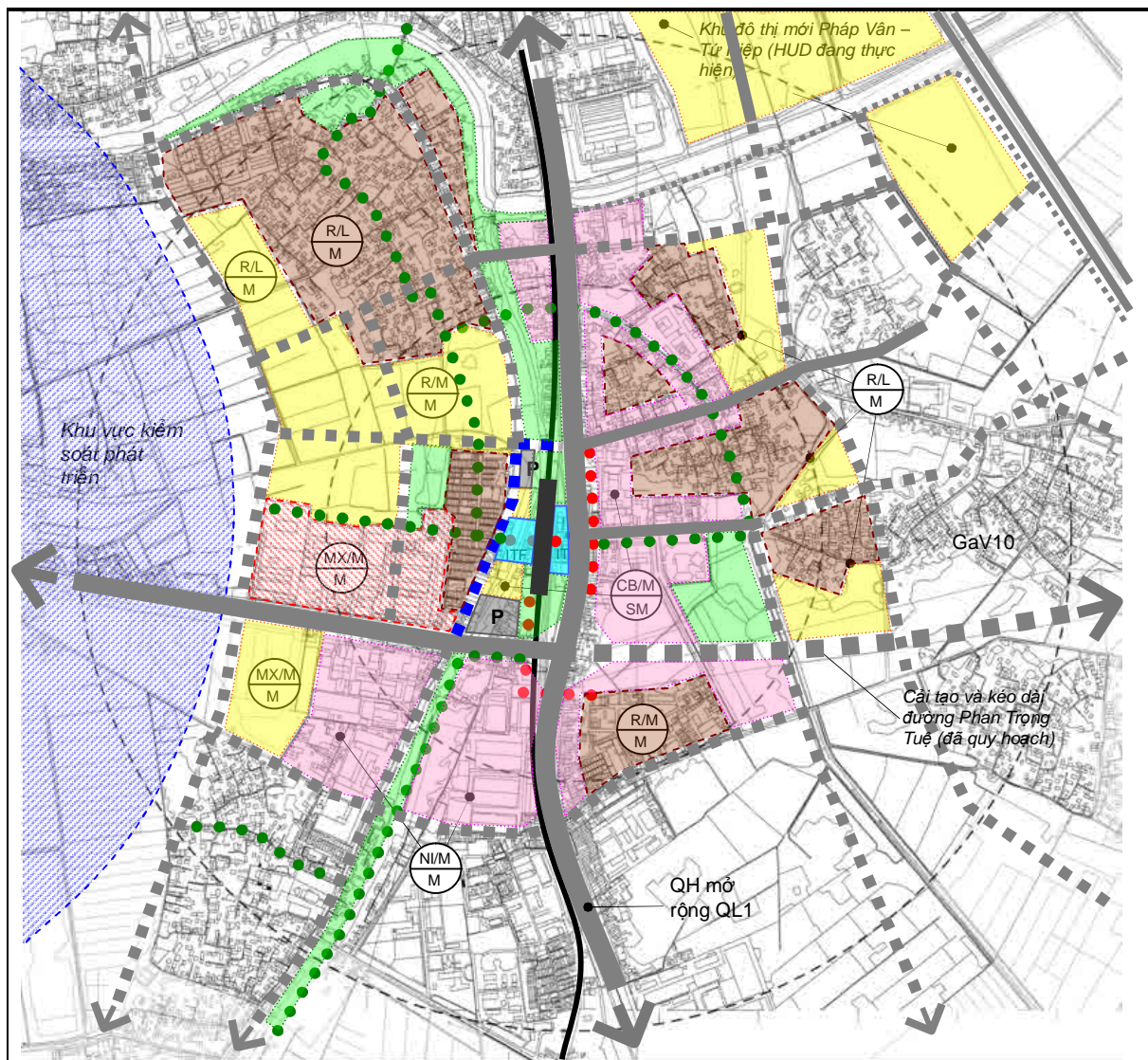
5.26.2 Quy hoạch dài hạn

5268 Công trình liên phương thức sẽ được xây dựng ở cả phía tây và phía đông. Ga và công trình liên phương thức phía đông sẽ được thiết kế thành biểu tượng của huyện Thanh Trì và sẽ được kết nối với khu vực trung tâm huyện ở phía đông QL1.

5269 Ở phía tây của ga, do có khu vực hạn chế phát triển gần sân bay nên khu vực phát triển tiềm năng bị giới hạn. Nhà máy và đất nông nghiệp sẽ được phát triển thành khu vực thương mại và dân cư cùng với việc xây dựng đường vào ga.

5270 Đường Phan Trọng Tuệ hiện là trục đường chính nối từ phía tây tới QL1, và sẽ được mở rộng về phía đông. Sau khi hoàn thành mở rộng, các công trình thương mại và dịch vụ sẽ được phát triển dọc theo tuyến đường này. Trong thời gian ngắn và trung hạn, tuyến đường này cần được cải thiện cho người đi bộ, do tình trạng đường thường xuyên ùn tắc và không có vỉa hè.

Hình 5.26.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Văn Điển (V14)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.26.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Văn Điển (V14)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô / diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Mở rộng một phần QL1 (quy hoạch)	0.6 ha	I	--	--	Ngắn-trung
	TR-2	Mở rộng phát triển Tỉnh lộ 70 (quy hoạch)	--	I	--	--	--
	TR-3	Phát triển đường vào ga (phía Tây)	400 m	I	--	--	Ngắn
Công trình liên phương thức	ITF-1	Công trình trung chuyển LPT – I (phía Tây) bao gồm công trình bãi đỗ	0,3ha	I	i	--	Ngắn
	ITF-2	Công trình trung chuyển LPT – I (phía Đông) bao gồm công trình bãi đỗ	0,5ha	I	i	--	Ngắn
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	3 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	1 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Kiểm soát và quản lý giao thông	TM-1	Đường ngang có biển báo tại ITF	2 đơn vị	I	--	--	Ngắn
Tái phát triển đô thị	UR-1	Tái phát triển nhà máy	6,8ha	--	I	--	Trung
	UR-2	Tái phát triển quảng trường ga (phía Tây)	1,5 ha	--	I	--	Ngắn-trung
Phát triển khu đô thị mới	ND-1	Phát triển khu đô thị mới đối diện ga	18 ha	--	I	--	Trung-dài
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Khuyến khích phát triển thương mại đối diện QL1 (phía Tây)	0,8ha	--	I	--	Trung-dài
	RP-2	Khuyến khích phát triển thương mại và dịch vụ trong khu vực ga (phía Đông)	7,5 ha	--	--	--	Trung-dài
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Tây Văn Điển	8 ha	I	i	--	Trung-dài
	LEI-2	Cải thiện khu dân cư Đông Văn Điển	8,5 ha	I	i	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.26.3 Các vấn đề cần làm rõ

5271 Chưa xác định.

5.27 Khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)

5.27.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

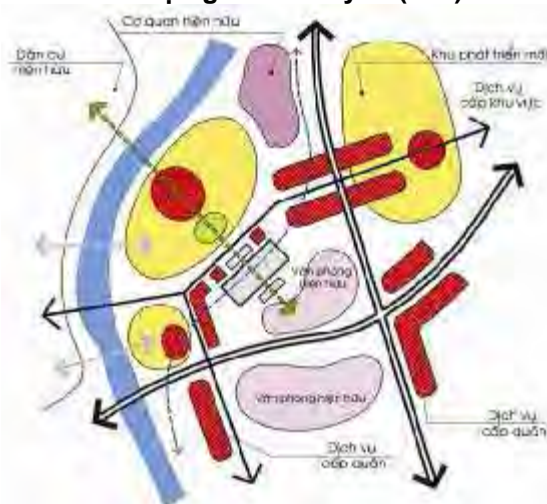
5272 Ga Vĩnh Quỳnh sẽ nằm ở vị trí cách QL1 khoảng 500m về phía tây. Hiện tại chỉ có đất nông nghiệp xung quanh ga, ngoại trừ Trung tâm Chuyển giao Công nghệ và Phát triển Nông nghiệp và một số thôn, xóm. Nhiều nhà máy và khu công nghiệp tập trung dọc theo Quốc lộ 1 nhưng rất ít công trình thương mại và công cộng.

2) Mục tiêu phát triển

5273 Ý tưởng phát triển khu vực ga thành khu vực phát triển dựa trên vận tải công cộng (TOD) được áp dụng cho ga Vĩnh Quỳnh với dịch vụ UMRT và đường sắt vành đai trong tương lai cùng các trục đường chính.

5274 Khi chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông nghiệp sang đất đô thị, nhiều công trình thương mại và công cộng và các khu dân cư sẽ tập trung quanh ga với tuyến phố và mạng lưới đường dành cho người đi bộ.

Hình 5.27.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)



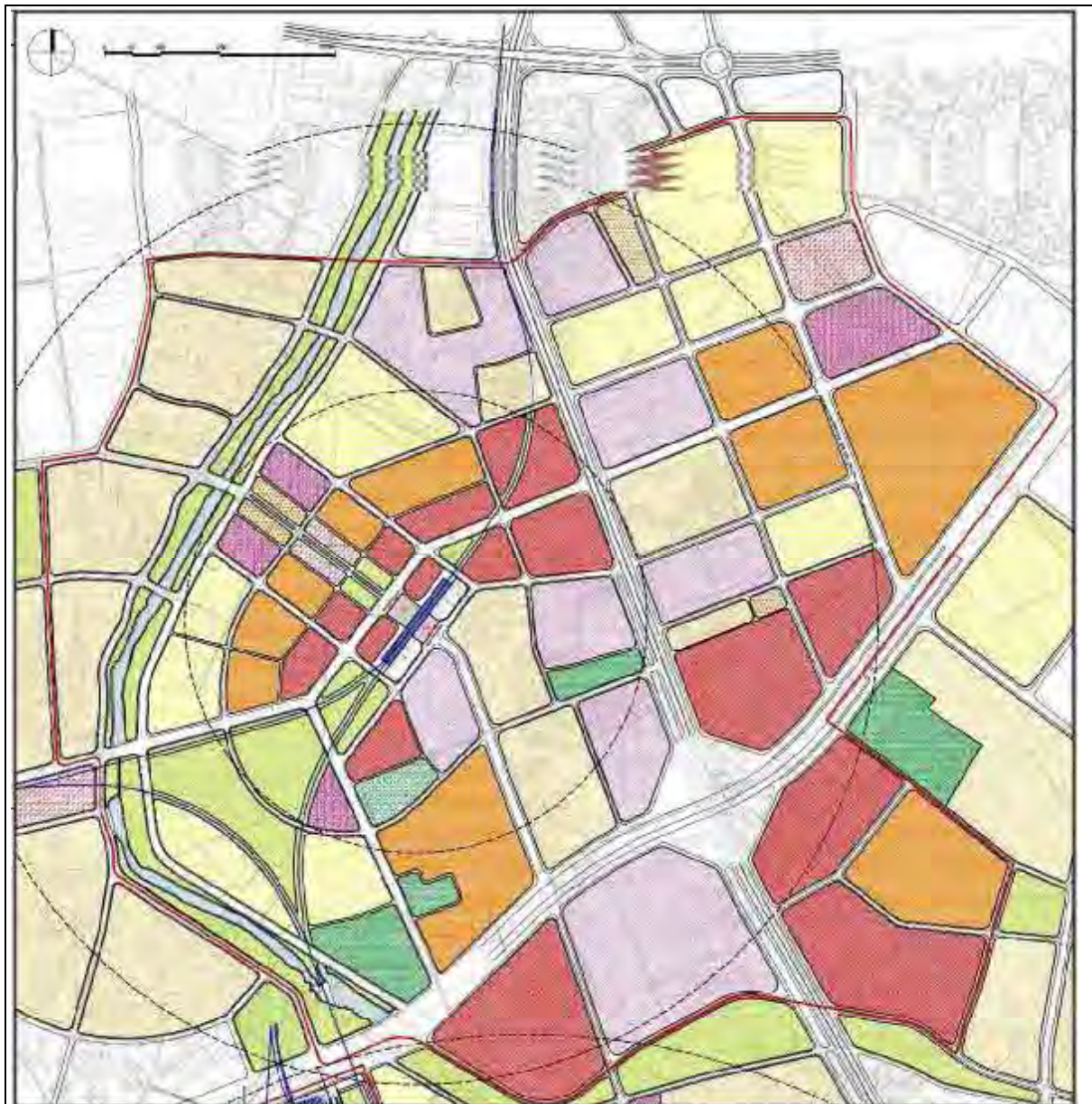
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.27.1 Khung phát triển khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)

		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	420	3.600	10.400
	Đi làm	738	1.200	23.700
	Đi học	1.412	598	1.700
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	11.200	15.900

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.27.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)



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

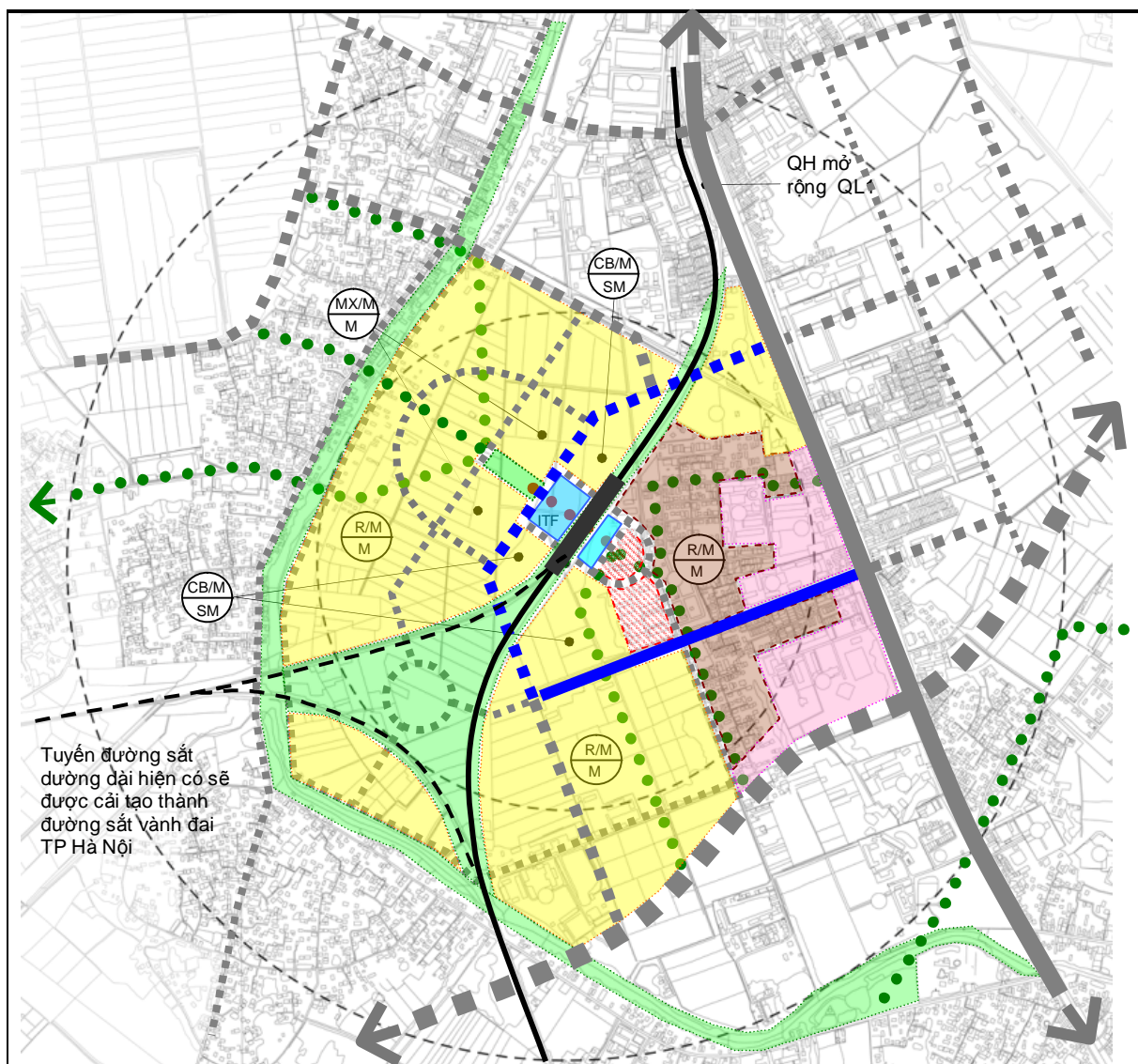
5.27.2 Quy hoạch dài hạn

5275 Công trình liên phương thức chính sẽ được xây dựng ở phía bắc nơi hiện là đất nông nghiệp. Sẽ xây dựng đường vào ga theo mô hình mạng lưới trục hướng tâm hoặc ô và các công trình thương mại và dịch vụ gần ga. Trong tương lai sẽ khuyến khích phát triển khu dân cư xung quanh ga.

5276 Ở phía nam là trung tâm nông nghiệp và là nơi tập trung các công trình liên quan và khu dân cư. Đường vào ga sẽ được mở rộng trong khi các công trình thương mại và dịch vụ sẽ được xây dựng trên đất nông nghiệp.

5277 Trong tương lai, tuyến đường sắt đường dài sẽ được cải tạo thành đường sắt vành đai thành phố Hà Nội. Khu vực tam giác nằm trong các tuyến đường sắt sẽ được sử dụng làm công viên và không gian mở phục vụ mục đích nghiên cứu nông nghiệp.

Hình 5.27.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.27.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Vĩnh Quỳnh (V15)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô/ Diện tích	Cơ quan phát triển			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Xây dựng đường vào ga (phía Nam)	0,6 km	I	--	--	Ngắn
	TR-2	Xây dựng đường vào ga (phía Bắc)	0,8 km	I	--	--	Ngắn-trung
	TR-3	Mở rộng một phần QL1 (quy hoạch)	--	I	--	--	--
	TR-4	Xây dựng đường vành đai 4 (quy hoạch)	--	I	--	--	--
Công trình liên phương thức	ITF-1	Công trình trung chuyển LPT – I (phía Bắc) gồm công trình bãi đỗ	0,7ha	I	i	--	Ngắn
	ITF-2	Công trình trung chuyển LPT – I (phía Nam) gồm công trình bãi đỗ	0,3ha	I	i	--	Ngắn-trung
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	1 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	1 đơn vị	--	I	--	Ngắn-trung
Kiểm soát và quản lý giao thông	TM-1	Đường ngang có biển báo tại ITF	2 đơn vị	I	--	--	Ngắn
Tái phát triển đô thị	UR-1	Tái phát triển quảng trường ga (phía Đông)	0,6ha	--	I	--	Ngắn-trung
Phát triển khu đô thị mới	ND-1	Phát triển khu đô thị mới đối diện ga	72 ha	--	I	--	Trung-dài
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Khuyến khích phát triển thương mại phía mặt đường QL1 (phía Tây)	2,6ha	--	I	--	Trung-dài
	RP-2	Khuyến khích phát triển thương mại dịch vụ ga (phía Đông)	7,5 ha	--	--	--	Trung-dài
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Vĩnh Quỳnh	11 ha	I	i	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.27.3 Các vấn đề cần làm rõ

5278 Chưa xác định.

5.28 Khu vực ga Cầu Dền (C11)

5.28.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5279 Ga Cầu Dền sẽ nằm dưới phố Huế, về phía Đông tháp Vincom – một trong những trung tâm mua sắm cao tầng lớn nhất tại trung tâm thành phố. Phía đông vị trí ga là khu tập thể Nguyễn Công Trứ. Điều kiện sống trong khu tập thể này đã và đang xuống cấp trong khi lối sống truyền thống cộng đồng vẫn còn được gìn giữ. Đã có quy hoạch tái phát triển đô thị để xây dựng chung cư cao tầng tại đây nhưng chưa rõ tính khả thi của quy hoạch này. Khu vực xung quanh ga có nhiều trường học và Bệnh viện Mắt Trung ương và Bệnh viện Y học Cổ truyền nằm cách ga khoảng 500m.

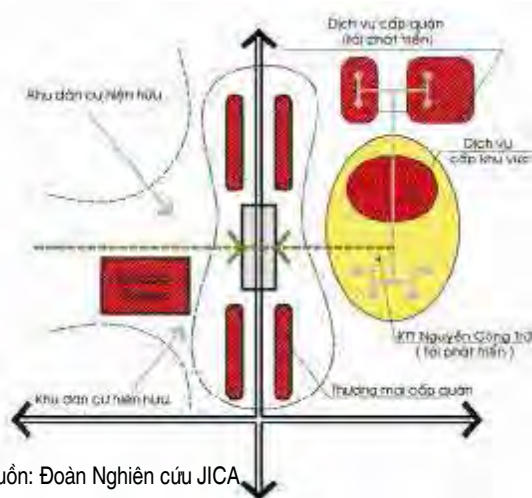
5280 Tại khu vực, nhiều ô tô xe máy đỗ trên vỉa hè và giao thông thường xuyên ùn tắc do có nhiều nhà hàng, quán cafe và cửa hàng ở đây. Điều kiện đi bộ không được an toàn mặc dù mạng lưới đường khá phát triển. Đây là ga cuối phía đông nam của Tuyến UMRT 2 nên hy vọng ga sẽ đáp ứng nhu cầu sử dụng của hành khách ở khu vực Đông Nam. Cần cải thiện khả năng tiếp cận tới bến xe buýt, môi trường đi bộ tới bệnh viện, trường học và khu vực mua sắm.

2) Mục tiêu phát triển

5281 Khu vực ga Cầu Dền sẽ được phát triển thành trung tâm thương mại mới hài hoà với môi trường văn hoá.

5282 Do đây là cửa ngõ lịch sử phía nam Hà Nội nên phần thiết kế đô thị để phát triển khu thương mại mới sẽ phải hài hoà với cảnh quan các chùa, khu dân cư và hồ xung quanh ga.

Hình 5.28.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.28.1 Khung phát triển khu vực ga Cầu Dền (C11)

		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	37.260	27.300	28.800
	Đi làm	16.705	24.500	27.800
	Đi học	18.744	7.200	7.600
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	7.020	11.430

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.28.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Cầu Dền (C11)



Chú thích

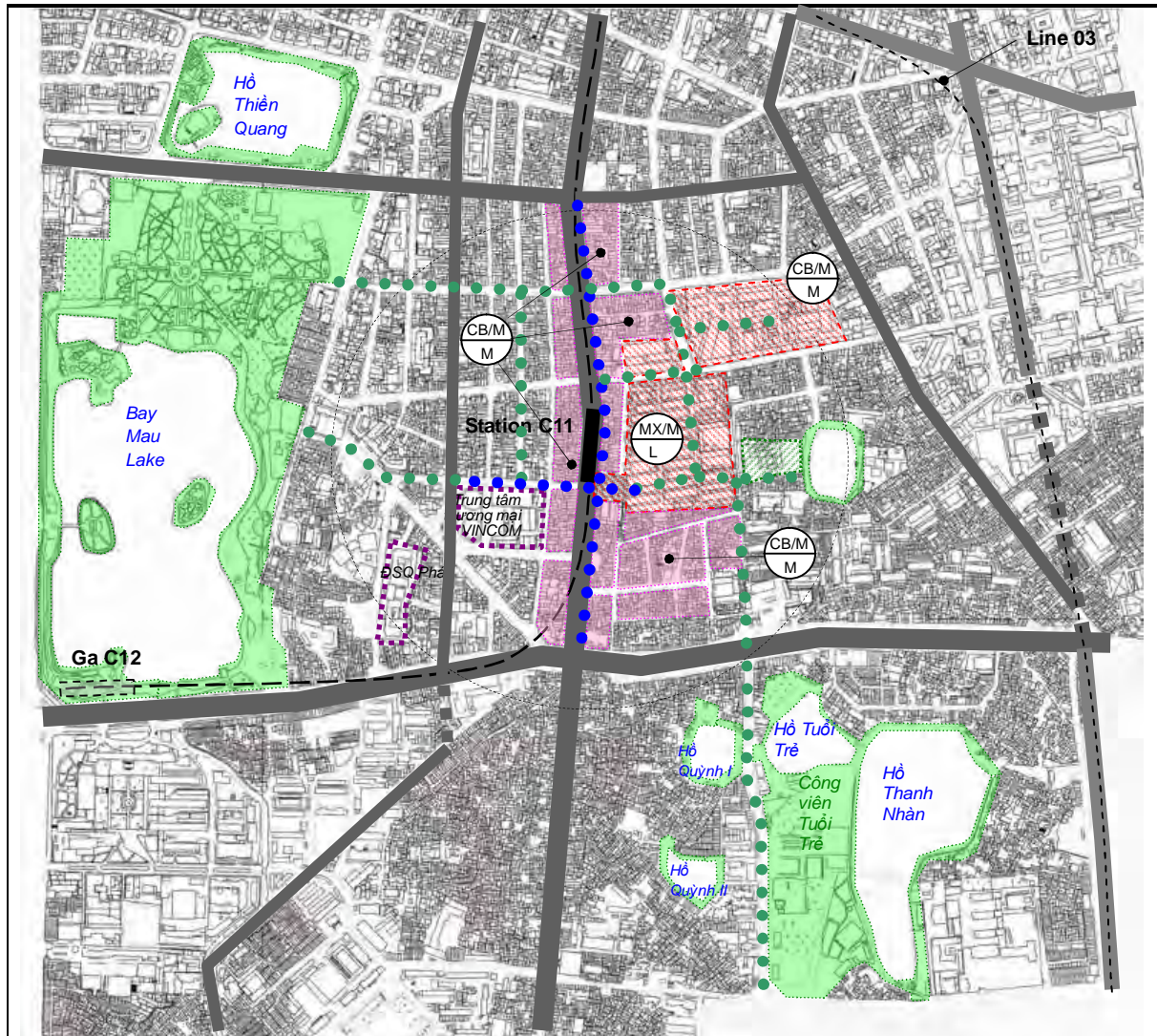
- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Đất thương mại, dịch vụ cấp quận | | Đất cơ quan |
| | Đất thương mại cấp khu vực | | Đất văn hóa, giải trí |
| | Đất ở kết hợp thương mại dịch vụ | | Đất nhà máy, xí nghiệp công nghiệp |
| | Đất ở mới | | Đất quân đội |
| | Đất ở hiện hữu | | Đất công viên, không gian 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

5.28.2 Quy hoạch dài hạn

5283 Dọc theo phố Huế sẽ xây dựng tập trung các công trình thương mại và dịch vụ với thiết kế đô thị phù hợp. Khu tập thể Nguyễn Công Trứ sẽ được tái phát triển và điều kiện sống của người dân tại đây sẽ được cải thiện. Trục đường Đông-Tây sẽ được xây dựng thành tuyến phố đi bộ để đến tháp Vincom, khu tập thể, đền thờ Hai Bà Trưng và hồ Hai Bà.

Hình 5.28.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Cầu Dền (C11)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.28.2 Hợp phần dự án phát triển gắn kết khu vực ga Cầu Dền (C11)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ xe tuyến xe buýt	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Kiểm soát và quản lý giao thông	TM-1	Chương trình kiểm soát giao thông khu vực trung tâm mua sắm	8ha	I	--	--	Ngắn-trung
	TM-2	Kiểm soát & cải thiện điều kiện tiếp cận khu vực nhà máy	700m	I	--	--	Ngắn-trung
Tái phát triển đô thị	UR-1	Tái phát triển khu vực nhà máy (quy hoạch)	3,8ha	--	I	--	Ngắn-trung
	UR-2	Khu vực nhà ở Nguyễn Công Trứ (quy hoạch)	4,3ha	--	I	--	Trung-dài
	UR-3	Quảng trường vào ga tại ô phố bên phố Huế	0,5ha	--	I	i	Ngắn-trung
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Khuyến khích phát triển thương mại	2 ha	--	I	--	Trung-dài
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải tạo chợ Hoà Bình	2,5ha	I	I	--	Ngắn-trung

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.28.3 Các vấn đề cần làm rõ

5284 Tái phát triển đô thị KTT Nguyễn Công Trứ: Dự án tái phát triển đô thị KTT này đã được quy hoạch. Cần xem xét thực hiện cùng với việc xây dựng ga, đặc biệt là xây dựng đường vào ga.

5.29 Khu vực ga Kim Liên (C13)²

5.29.1 Đặc điểm phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5285 Ga Kim Liên sẽ nằm bên trong khu vực khu tập thể Kim Liên (khoảng 5,2ha, với 4.600 dân). KTT Kim Liên là một khu tập thể cũ, bao gồm 16 dãy nhà tập thể 4 tầng và 2 nhà tập thể 11 tầng. Hầu hết nhà ở đều được các hộ gia đình riêng lẻ sử dụng. Mức thu nhập trong khu tập thể thấp, và nhiều người dân đã sống ở đây qua nhiều thập niên. Hầu như không có các công trình công cộng như nhà trẻ, siêu thị, v.v. trong khu vực này.

5286 Một vài năm trước, dự án tái phát triển đô thị được thực hiện và hai (2) khu nhà cao 11 tầng đã được xây dựng. Một số hộ gia đình đã sống trong khu vực không thể tái định cư trong các nhà chung cư mới vì những khó khăn về tài chính. Hiện tại, có quy hoạch tái phát triển đô thị KTT Kim Liên do một chủ đầu tư tư nhân đề xuất. Trong khu vực dự án, có hai công trình lịch sử thuộc phường Kim Liên là đài tưởng niệm Bác Hồ và đài tưởng niệm liệt sĩ hiện vẫn được gìn giữ.

2) Mục tiêu phát triển

5287 Định hướng phát triển khu vực ga Kim Liên là “phát triển khu vực dân cư theo hướng phát triển vận tải công cộng” và đó sẽ là trung tâm của các khu vực dân cư trong vùng ngoại ô.

Bảng 5.29.1 Khung phát triển khu vực ga Kim Liên (C13)

		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	41.200	17.900	17.900
	Đi làm	12.600	9.300	9.300
	Đi học	16.400	5.000	5.000
Số hành khách (người/ngày)		-	4.600	8.260

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.29.2 Các vấn đề cần làm rõ

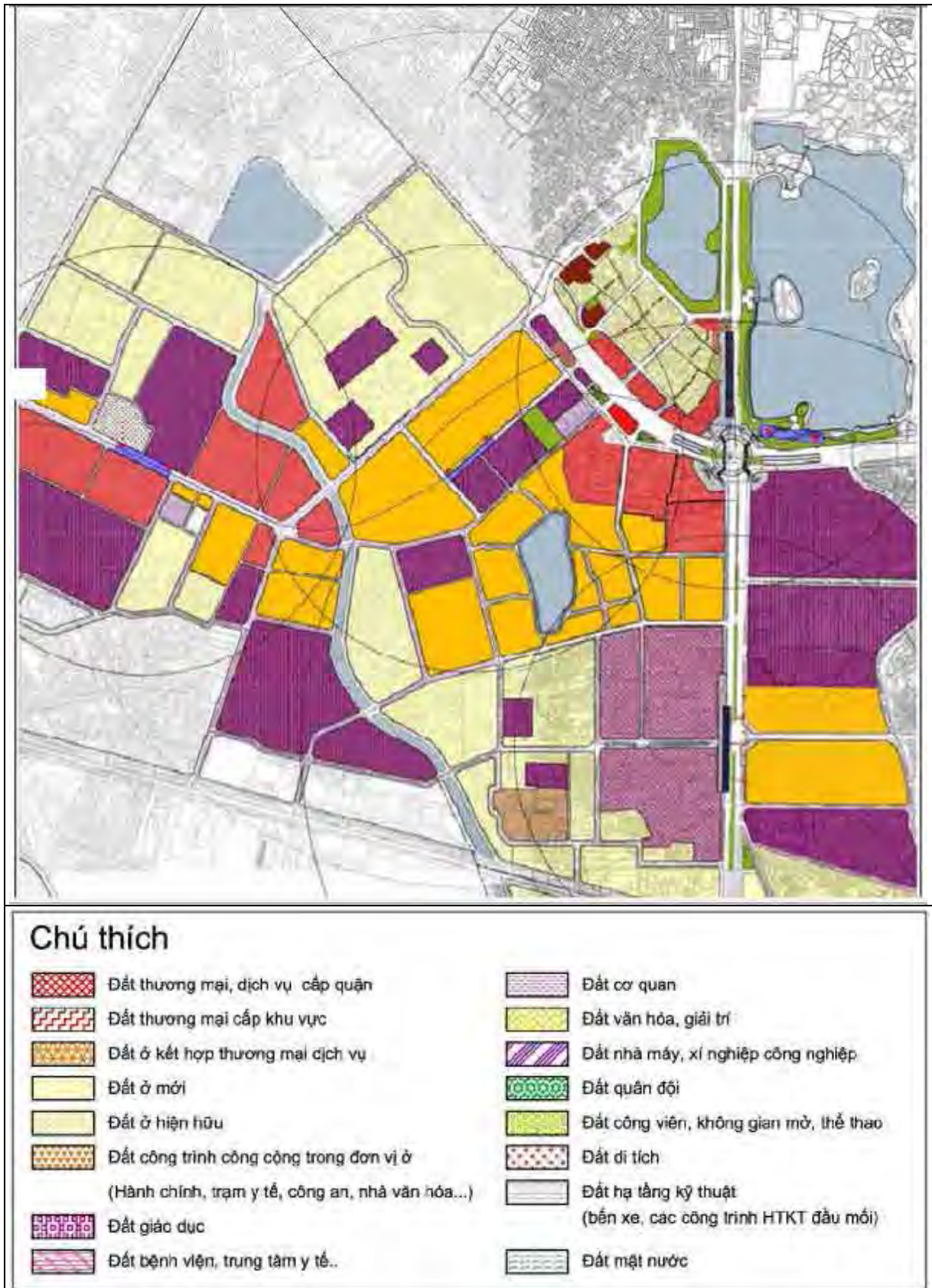
5288 Phối hợp và gắn kết với quy hoạch tái phát triển khu tập thể Kim Liên: Ga Kim Liên sẽ được xây dựng cùng với dự án tái phát triển khu tập thể. Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội cần phối hợp với chủ đầu tư khu tập thể và các cơ quan liên quan như Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội, Sở Giao thông Vận tải Hà Nội để thực hiện phát triển UMRT theo hướng gắn kết.

5289 Xây dựng công trình dịch vụ: Nhà ga sẽ có vị trí dưới phố Hoàng Tích Trí trong tổ hợp khu chung cư Kim Liên mới. Hy vọng nhiều người dân quanh khu vực này cũng như người dân trong khu tập thể Kim Liên sẽ sử dụng ga ngầm này. Hầu hết các tầng nhà sẽ dành phục vụ mục đích ở, nhưng khuyến nghị cần xây dựng các công trình dịch vụ cho người sử dụng ga như siêu thị, hiệu sách, quán ăn, v.v.

5290 Quy hoạch mạng lưới đường: phố Hoàng Tích Trí sẽ được mở rộng, nhưng sẽ không kết nối với nút giao giữa phố Phạm Ngọc Thạch và Chùa Bộc – một tuyến phố chính kết nối với khu vực ngoại ô phía tây nam. Mạng lưới đường tổng thể cần được quy hoạch cẩn thận nhằm giảm ùn tắc giao thông trong khu vực này.

² Ga Kim Liên mới được đề xuất trong Nghiên cứu Khả thi do Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và TEDI-South thực hiện. Đoàn Nghiên cứu JICA đã kiểm nghiệm đề xuất này và đã trình bày vấn đề này trong cuộc họp Ban Chỉ đạo lần thứ 3. Ban Chỉ đạo cơ bản đã đồng ý với đề xuất.

Hình 5.29.1 Quy hoạch sử dụng đất tại khu vực ga Kim Liên (C13)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.30 Khu vực ga Chùa Bộc (C14)

5.30.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

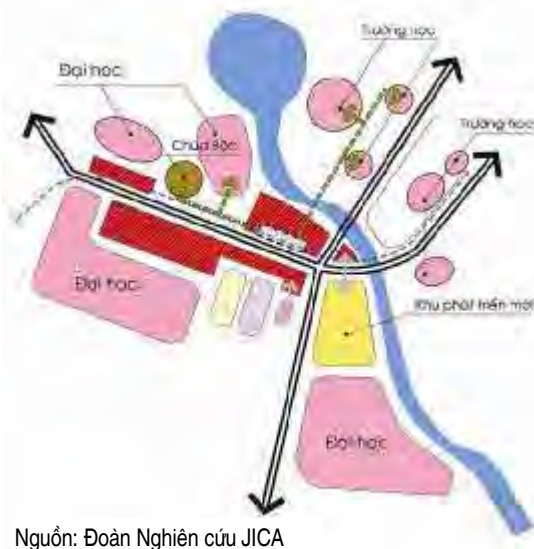
5291 Ga Chùa Bộc sẽ nằm trên phố Chùa Bộc. Trên tuyến phố này có nhiều công trình đô thị như siêu thị, khách sạn và trường học và dân cư tập trung đông đúc. Tại khu vực này cũng có 5 khu tập thể cũ là Kim Liên, Khương Thượng, Trung Tự, Nam Đồng và Vĩnh Hồ. Do khu vực này cách xa trung tâm và bị chia tách bởi giao cắt với QL1 và phố Đại Cồ Việt, nên hầu hết các dịch vụ đô thị đều tập trung độc lập để phục vụ người dân.

5292 Điều kiện sống trong khu vực không được tốt do điều kiện nhà ở trong các khu tập thể cũ đã xuống cấp và thiếu các tuyến đường hành lang trong các khu vực dân cư. Phố Chùa Bộc và Phạm Ngọc Thạch luôn đông đúc do đây là hai trục đường chính đi vào trung tâm thành phố từ phía tây nam. Môi trường đi bộ xung quanh ga và đường vào ga có thể được xây dựng.

2) Mục tiêu phát triển

5293 Hướng phát triển khu vực ga Chùa Bộc là “tạo lập một khu phát triển giáo dục và dân cư” phục vụ sinh viên các trường đại học và người dân sống trong các khu tập thể và khu dân cư hiện tại.

Hình 5.30.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C13)



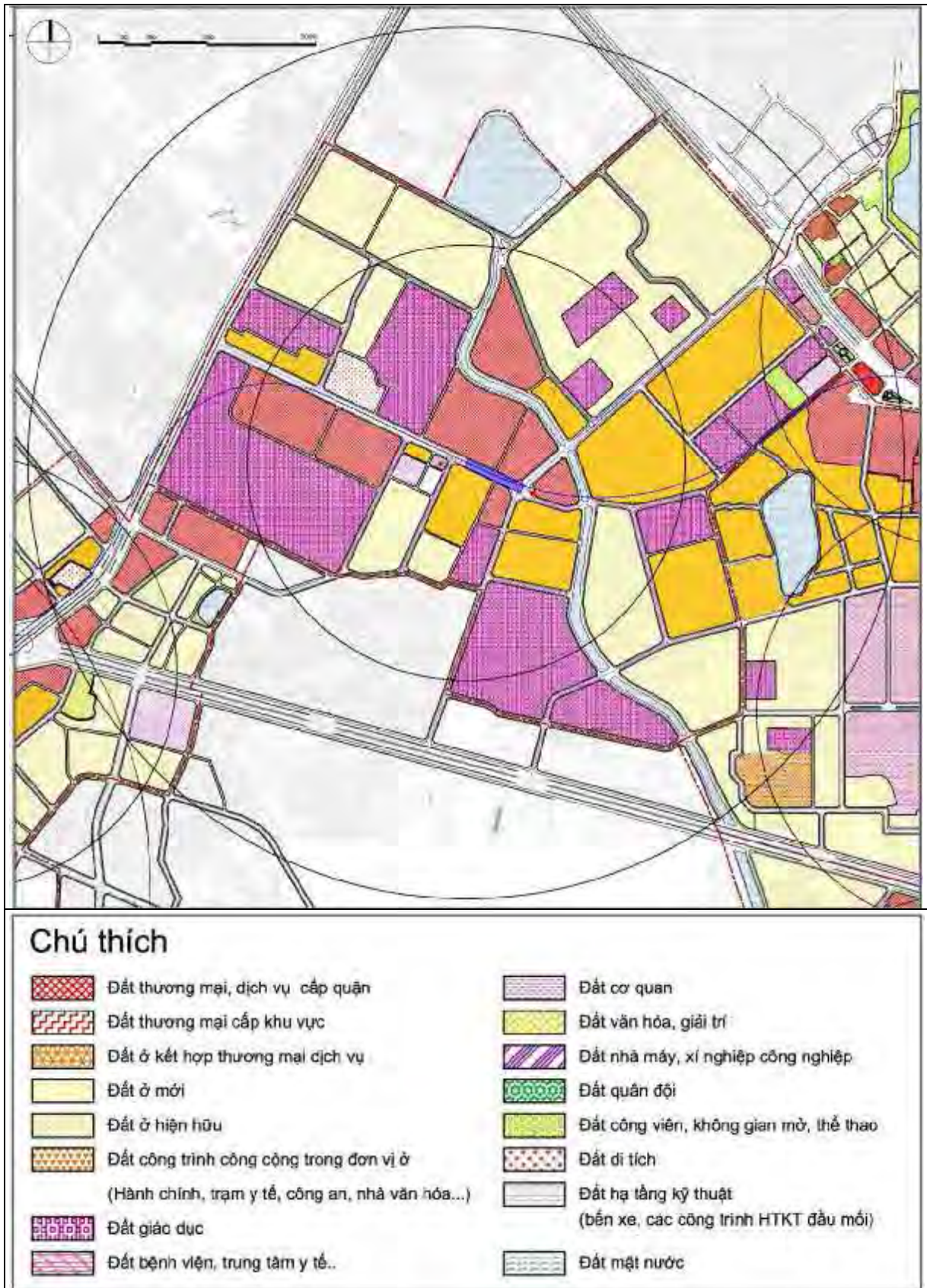
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.30.1 Khung phát triển khu vực ga Chùa Bộc (C14)

		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	30.189	27.000	28.200
	Đi làm	10.980	14.300	19.000
	Đi học	12.342	14.000	14.700
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	4.610	7.450

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.30.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Chùa Bộc (C14)



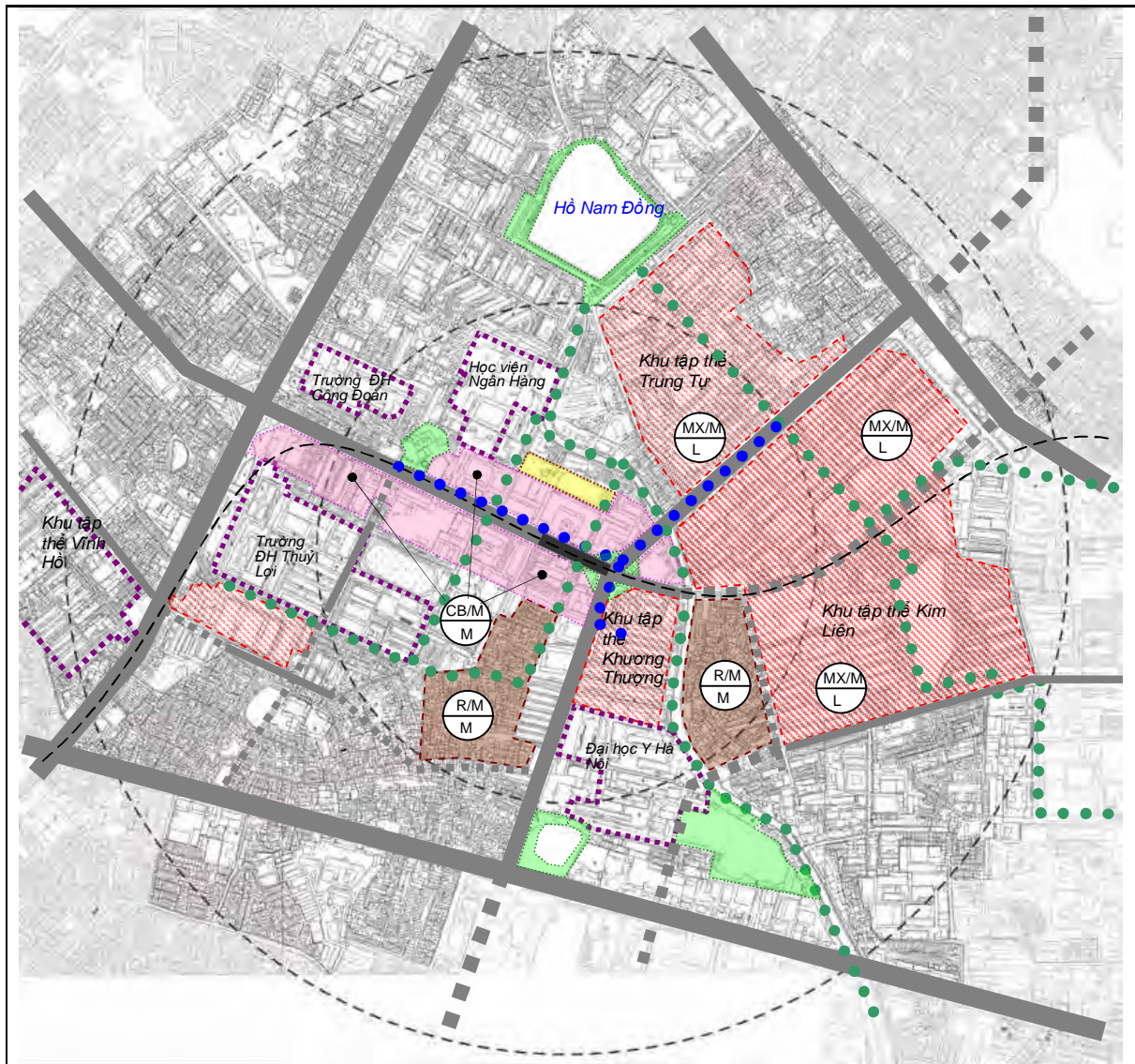
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.30.2 Quy hoạch dài hạn

5294 Vị trí ga sẽ nằm gần ngã ba giữa phố Phạm Ngọc Thạch, Chùa Bộc và Tôn Thất Tùng. Một góc của ngã ba sẽ được sử dụng để xây dựng công ga có không gian mở. Dọc sông Lừ, không gian đi bộ cùng với mạng lưới cây xanh sẽ được thiết lập để dẫn tới sông, hồ và ga.

5295 Dọc phố Chùa Bộc sẽ xây dựng các công trình thương mại và dịch vụ nhằm phục vụ chủ yếu sinh viên các trường đại học và người dân ở khu vực lân cận. Trong thời gian từ trung hạn đến dài hạn, các khu tập thể Khương Thượng, Trung Tự và Kim Liên sẽ được tái phát triển. Được tiếp cận tới ga và các công trình dịch vụ lân cận sẽ được bố trí thuận tiện trong các khu dân cư mới.

Hình 5.30.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Chùa Bộc (C14)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.30.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga Chùa Bộc (C13)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án
				NN	TN	NN-TN	
Đường và đường đi bộ	TR-1	Hầm bộ hành và phố mua sắm ngầm	200m	I	--	i	Ngắn-trung
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Bến và dịch vụ tuyến xe buýt	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
	FS-2	Bến và dịch vụ taxi & xe ôm	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn
Tái phát triển đô thị	UR-1	Khu nhà ở Khuong Thượng (quy hoạch)	2,7ha	--	I	--	Trung-dài
Phát triển khu đô thị mới	ND-1	Phát triển quảng trường và ga	0,3 ha	i	I	--	Ngắn
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Cải tạo các công trình công ty tư nhân	3,5ha	i	I	--	Trung-dài

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.30.3 Các vấn đề cần làm rõ

5296 Tái phát triển đô thị các KTT (trung hạn): Về vấn đề tái phát triển đô thị các khu tập thể, cần xem xét thực hiện cùng với việc xây dựng ga, đặc biệt là xây dựng đường vào ga.

5.31 Khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)

5.31.1 Mục tiêu phát triển

1) Hiện trạng và các vấn đề

5297 Ga Ngã Tư Sở sẽ nằm ở vị trí giao giữa phố Nguyễn Trãi và phố Trường Chinh, tại đó đã có cầu vượt Ngã Tư Sở và hầm bộ hành mới được xây dựng. Mặc dù nút giao này có lưu lượng giao thông lớn, nhưng giao thông ở đây được quản lý rất tốt. Trong khu vực ga này có sông Tô Lịch chảy qua từ phía Bắc xuống phía Nam.

5298 Tại khu vực này không có nhiều công trình thương mại, ngoại trừ chợ Ngã Tư Sở. Gần nút giao Ngã Tư Sở còn có một trung tâm thể thao và nhà hát múa rối. Dọc đường Nguyễn Trãi có Công ty Cơ khí Hà Nội và một vài công ty khác. Khu tập thể Cơ khí Hà Nội và khu tập thể Vĩnh Hồ nằm trong bán kính 500m tính từ ga.

2) Mục tiêu phát triển

5299 Do được gắn kết với mạng lưới đường trục, dịch vụ xe buýt và UMRT nên hướng phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở là “khuyến khích các dịch vụ và công trình thương mại phát triển thành một trung tâm đô thị phía Tây Nam của Hà Nội.”

Hình 5.31.1 Sơ đồ ý tưởng phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C14)



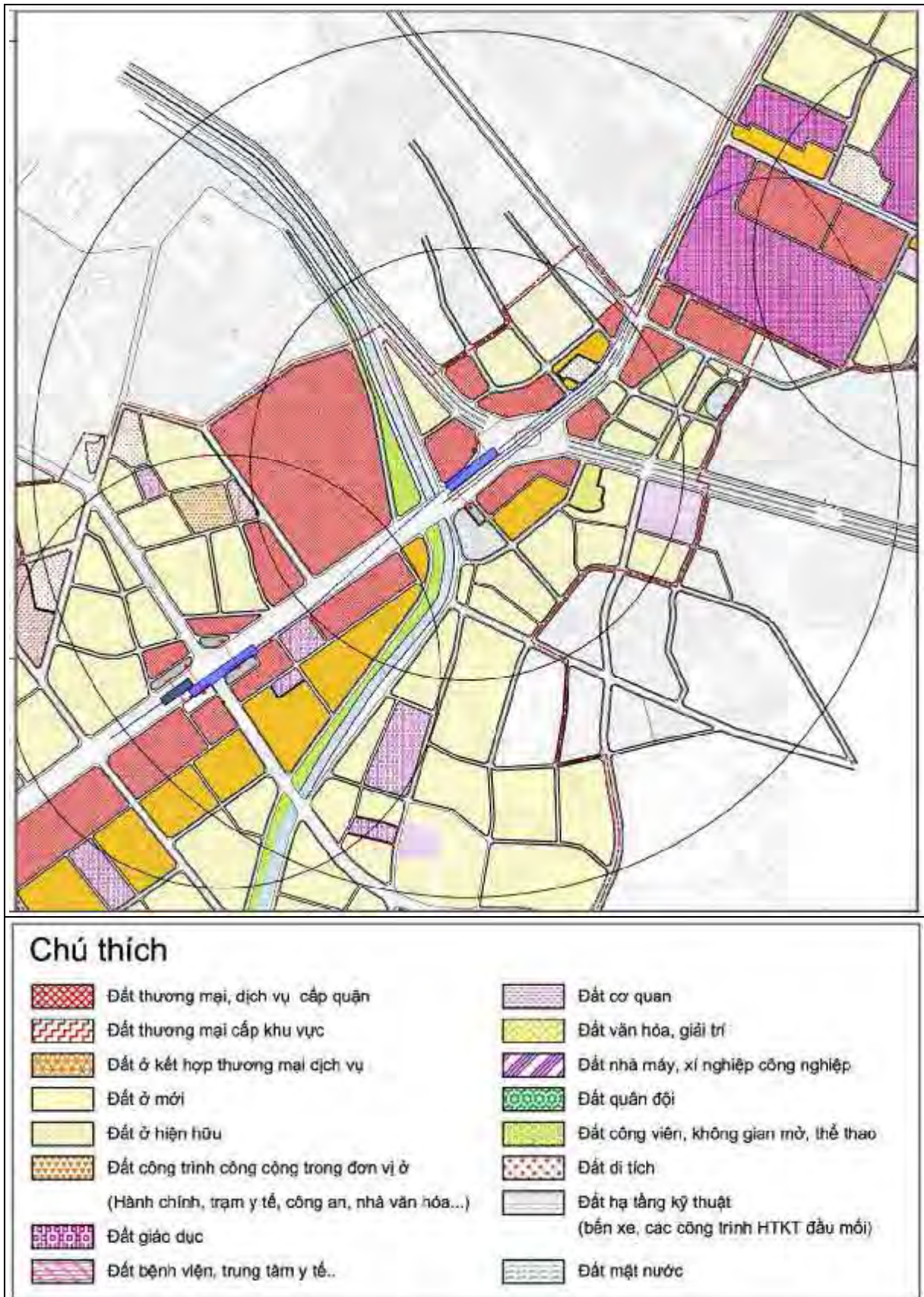
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.31.1 Khung phát triển khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)

		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	23.022	17.700	17.700
	Đi làm	9.180	12.100	13.700
	Đi học	6.910	6.600	6.600
Số lượng hành khách (người/ngày)		-	4.030	6.380

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.31.2 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)



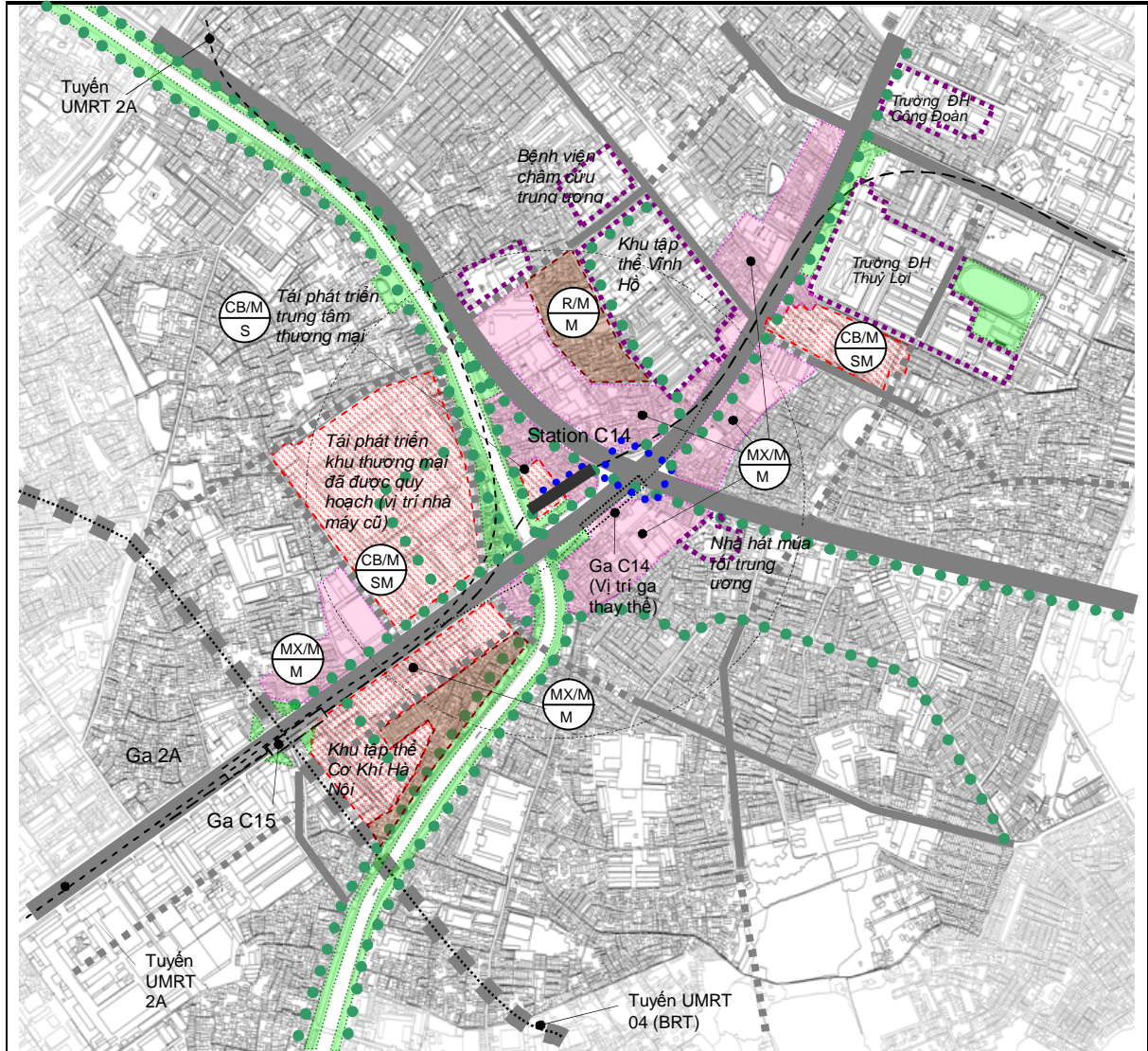
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.31.2 Quy hoạch dài hạn

5300 Vị trí ga sẽ nằm dưới chợ Ngã Tư Sở hiện tại. Cổng ga được đề xuất kết nối thẳng với công trình hoặc khu vực phát triển mới. Cổng ga phía Bắc sẽ được nối với hầm bộ hành Ngã Tư Sở.

5301 Hầu hết các khu công nghiệp hiện tại đã được quy hoạch với mục đích phát triển thương mại. Các dự án tái phát triển đô thị này cần gắn kết với phát triển UMRT về mặt cải thiện khả năng tiếp cận và phát triển dịch vụ và thương mại. Mạng lưới đường đi bộ và cây xanh dọc sông và các trục đường chính sẽ được thiết lập.

Hình 5.31.3 Quy hoạch dài hạn khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.31.2 Hợp phần dự án phát triển đô thị khu vực ga Ngã Tư Sở (C15)

Nhóm	Mã	Dự án / Chương trình	Quy mô / Diện tích	Cơ quan thực hiện			Thời hạn dự án	Dự án liên quan
				NN	TN	NN-TN		
Đường và đường đi bộ	TR-1	Gắn kết mạng lưới hầm bộ hành	100m	I	--	--	Ngắn	UR-1
Dịch vụ vận tải gom khách	FS-1	Các công trình trạm dừng và dịch vụ tuyến xe buýt	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn	--
	FS-2	Các công trình trạm dừng và dịch vụ Taxi & xe ôm	2 đơn vị	--	I	--	Ngắn	--
Tái phát triển đô thị	UR-1	Trung tâm Thương mại Cầu Mối (đã quy hoạch)	1,4ha	I	--	i	Ngắn-trung	FS-1
Khuyến khích cải tạo đô thị	RP-1	Khuyến khích phát triển khu trung tâm thể thao Star City	1 ha	--	I	--	Trung-dài	--
Cải thiện môi trường sống	LEI-1	Cải thiện khu dân cư Cầu Mối	1ha	I	--	i	Trung-dài	--

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.31.3 Các vấn đề cần làm rõ

5302 Điều chỉnh vị trí ga: Đoàn Nghiên cứu Khả thi Giai đoạn 2 Tuyến 2 đề xuất các phương án vị trí ga với những đánh giá dựa trên điều kiện kỹ thuật và tái định cư. Cần xem xét vị trí ga về mặt khả năng tiếp cận đối với người đi bộ và hành khách xe buýt, và tiềm năng phát triển đô thị. Đoàn Nghiên cứu JICA khuyến nghị vị trí ga nên đặt dưới hoặc gần nút giao giữa phố Trường Chinh và Nguyễn Trãi là một nút giao thông của khu vực ngoại ô phía tây nam thành phố.

5303 Phối hợp với các dự án tái phát triển đô thị (ngắn và trung hạn): Ga sẽ nằm tại vị trí dưới khu vực tái phát triển đô thị nên cần phối hợp với các dự án về cách thức kết nối ga với các công trình mới ở cấp độ quy hoạch. Đề xuất các nhà đầu tư tư nhân xây dựng hầm bộ hành và công trình dịch vụ từ nhà ga tới các công trình này bằng nguồn vốn tư nhân.

5304 Kết nối với hầm bộ hành Ngã Tư Sở: Cần nghiên cứu khả năng kết nối cổng ga với hầm bộ hành về mặt cấu trúc, kỹ thuật và tài chính.

5.32 Tổng mức đầu tư

5305 Bảng 5.32.1 trình bày tổng mức đầu tư xây dựng ngắn hạn sơ bộ của các ga Giai đoạn 1 bao gồm các dự án thuộc danh mục A và B.

5306 Trong quá trình lập quy hoạch và thiết kế từng ga cũng như các khu vực xung quanh ga cần lập dự toán chi phí giải phóng mặt bằng và chi phí xây dựng

Bảng 5.32.1 Tổng mức đầu tư xây dựng ngắn hạn (sơ bộ)

Kí hiệu	Ga	Tổng mức đầu tư ước tính (000 USD)		
		A. Tối thiểu	B. Ngắn hạn	Tổng
V4	Gia Lâm	9.700	1.200	10.900
V5	Bắc Cầu Long Biên	5.900	3.900	9.800
V6	Nam Cầu Long Biên	85.100 ¹⁾	36.100	121.200
V7	Phùng Hưng	1.600	1.100	2.700
V8	Hà Nội	11.500	2.700	14.200
V9	C.V. Thống Nhất	6.800	1.000	7.800
V10	B.V. Bạch Mai	3.300	0	3.300
V11	Phương Liệt	4.900	2.200	7.100
V12	Giáp Bát	10.300	8.000	18.300
V16	Ngọc Hồi	1.400	300	1.700
C1	Nam Thăng Long	5.100	2.100	7.200
C2	Ngoại Giao Đoàn	5.900	1.100	7.000
C3	Tây Hồ Tây	10.800	2.100	12.900
C4	Bưởi	7.100	800	7.900
C5	Quần Ngựa	47.500 ²⁾	1.000	48.500
C6	Bách Thảo	4.000	400	4.400
C7	Hồ Tây	9.200	600	9.800
C8	Hàng Đậu	(xem V6)	(xem V6)	0
C9	Hồ Hoàn Kiếm	900	3.500	4.400
C10	Trần Hưng Đạo	39.400 ²⁾	2.900	42.300
V	Tổng của Tuyến 1³⁾	138.900	55.400	197.300
C	Tổng của Tuyến 2	129.900	14.500	144.400

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Đã bao gồm kinh phí quy hoạch không gian đỗ xe ngầm của UBND TP. Hà Nội.

2) Đã bao gồm kinh phí quảng trường ngầm kết nối 2 tuyến UMRT. Hiện tại Bộ GTVT là cơ quan điều phối cho các ga liên phương thức của các tuyến UMRT.

3) Không bao gồm chi phí xây dựng ga Phùng Hưng trong tổng chi phí đầu tư của tuyến 1.

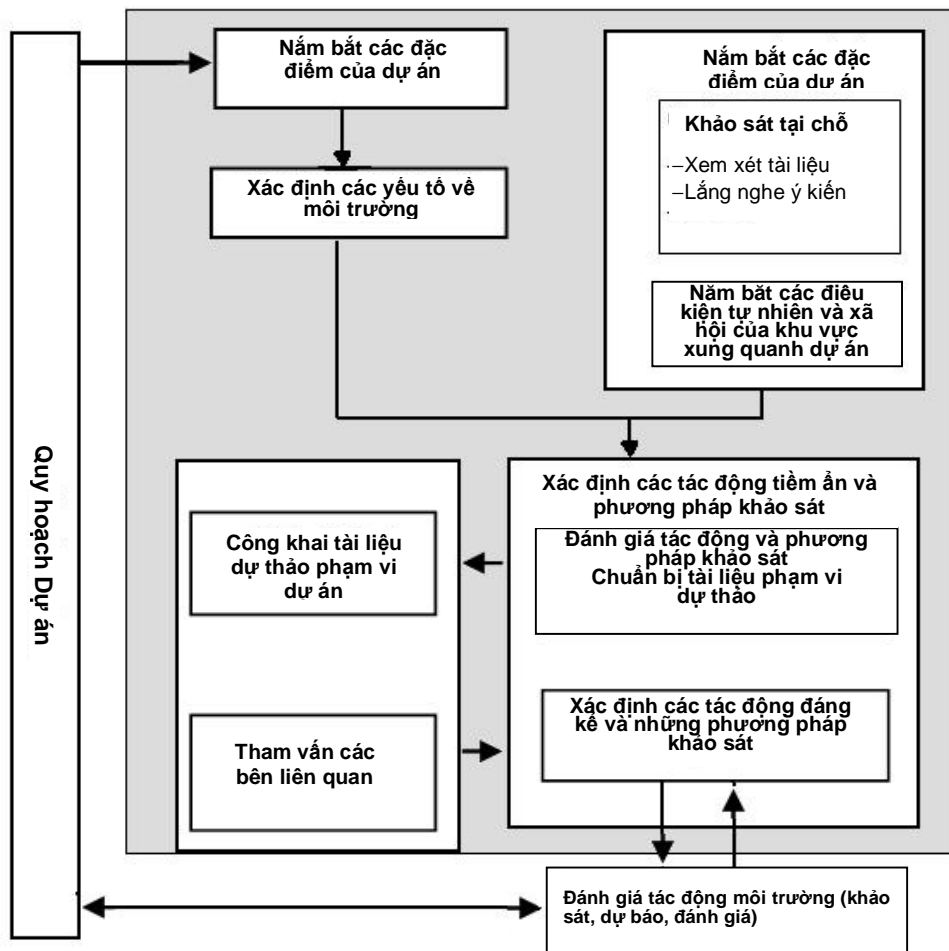
6 ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG SƠ BỘ (IEE)

6.1 Mục tiêu và phương pháp tiếp cận

601 Phạm vi đánh giá nói chung thường được biết tới là một quá trình xác định các vấn đề cần được giải quyết, các thông tin cần thu thập và việc phân tích nhằm đánh giá các tác động môi trường của dự án. Đối với các dự án phát triển khu vực nhà ga Tuyến 1 và Tuyến 2 tại Hà Nội, phạm vi môi trường sơ bộ ban đầu được tiến hành thông qua việc áp dụng phương pháp trình bày ở Hình 6.1.1, bao gồm 3 bước cơ bản sau:

- (i) **Xác định các chỉ số môi trường:** Các loại tài liệu hiện tại như Báo cáo ở bước chuẩn bị Nghiên cứu, Báo cáo khả thi Tuyến UMRT 1 và 2, Báo cáo HAIDEP, v.v., đều có thể sử dụng làm nguồn thông tin tham khảo nhằm nắm bắt các đặc điểm của dự án phát triển khu vực nhà ga. Bên cạnh đó, các cuộc điều tra khảo sát thực địa cũng đã được tiến hành nhằm hiểu rõ hơn các đặc điểm về tự nhiên và kinh tế – xã hội của các khu vực lân cận với các địa điểm thực hiện dự án. Mục đích khảo sát là để lắng nghe ý kiến của các bên liên quan cũng như một số đối tượng chủ chốt (các nhà nghiên cứu của trường đại học, nhân viên của các cơ quan trên địa bàn địa phương, tổ chức phi chính phủ trong nước, văn phòng du lịch, người đại diện cho địa phương, v.v.)
- (ii) **Chuẩn bị sẵn các kịch bản phát triển và xác định rõ một loạt những hoạt động có liên quan tới các dự án thành phần:** Tham khảo các bản báo cáo/tài liệu do các thành viên khác trong Đoàn Nghiên cứu HAIMUD lập nhằm nắm bắt các thành phần cũng như các tiểu dự án liên quan tới dự án phát triển nhà ga. Cần xác định và liệt kê đầy đủ các nhân tố, cấu trúc và các hoạt động đã được lên kế hoạch từ trước trong các dự án hợp phần có thể gây tác động đến môi trường tự nhiên và môi trường xã hội tại địa phương trong suốt giai đoạn tiền xây dựng (thiết kế), xây dựng và khai thác.
- (iii) **Xác định các vấn đề môi trường:** Bước này cần liệt kê ra những tác động tiềm ẩn có khả năng phát sinh mà không cần cân nhắc tới mức độ nghiêm trọng hay tầm quan trọng của các tác động. Cần tham khảo thêm bảng Phạm vi danh mục cần kiểm tra ban hành kèm theo “Sổ tay hướng dẫn các vấn đề môi trường cần xem xét đối với việc hợp tác kỹ thuật GTVT đường sắt” (được Hiệp hội hợp tác GTVT Nhật Bản và Sở kỹ thuật đường sắt Nhật Bản ban hành vào năm 2004). Ngoài ra còn cần thu thập ý kiến đóng góp thông qua các cuộc tham vấn và thảo luận với các chuyên gia, các cơ quan chịu trách nhiệm và cộng đồng liên quan. Bước kế tiếp đó sẽ là giảm bớt và loại bỏ những tác động tiềm ẩn không có liên quan hoặc không quan trọng, nhằm mục đích xây dựng một bảng hoàn chỉnh các tác động tiềm ẩn đáng kể liên quan trực tiếp tới dự án trong chi tiết đánh giá tác động môi trường (EIA). Bảng liệt kê những tác động chính cần được chuẩn bị dựa trên các vấn đề quan trọng theo ý kiến của cộng đồng dân cư các vùng lân cận của nhà ga, các cơ quan và chuyên gia liên quan.

Hình 6.1.1 Biểu đồ xác định phạm vi



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

602 Bảng 6.1.1 cho thấy bảng danh mục phạm vi môi trường liệt kê toàn bộ những tác động tiềm ẩn do dự án phát triển ga đường sắt và các khu vực xung quanh. Bảng biểu này chủ yếu dựa vào Bảng danh mục cần phải kiểm tra ban hành theo “Sổ tay hướng dẫn các vấn đề môi trường cần xem xét đối với việc hợp tác kỹ thuật GTVT đường sắt” (được Hiệp hội hợp tác GTVT Nhật Bản và Sở kỹ thuật đường sắt Nhật Bản ban hành vào năm 2004).

603 Việc xác định các hợp phần phát triển (các đặc điểm dự án) của từng kế hoạch phát triển khu vực nhà ga được dựa trên ý tưởng thiết kế phát triển khu vực nhà ga (xem Phụ lục). Các hợp phần phát triển này có thể dẫn đến những tác động khác nhau đối với môi trường tự nhiên và cộng đồng địa phương xung quanh các khu vực dự án.

Bảng 6.1.1 Danh mục phạm vi dự án phát triển ga UMRT

Tác động tiềm ẩn		Mô tả tác động
Môi trường kinh tế-xã hội		
1	Tái định cư bắt buộc	Các dự án xây dựng công trình ga, đường vào, và phát triển khu vực xung quanh ga có thể cần thu hồi đất, và đặt ra yêu cầu tái định cư bắt buộc
2	Kinh tế địa phương như việc làm và sinh kế	Các hoạt động kinh doanh của hàng, khách sạn, nhà máy, công ty, v.v. nằm gần các ga quy hoạch có thể bị ảnh hưởng tạm thời trong giai đoạn xây dựng. Sau khi hoàn thành công tác xây dựng, đất và các công trình xung quanh nhà ga mới có thể được phát triển và hoạt động kinh doanh xung quanh ga mới xây dựng có thể trở nên sôi động hơn. Do phần lớn người dân sống xung quanh nhà ga quy hoạch đều sống dựa vào nguồn thu nhập chính từ các hoạt động kinh doanh, nên dự án phát triển khu vực xung quanh ga có thể giúp cải thiện sinh kế và điều kiện sống cho người dân
3	Sử dụng đất và sử dụng nguồn lực địa phương	Mô hình sử dụng đất xung quanh ga có thể thay đổi đáng kể. Đất nông nghiệp và/hoặc đất thổ cư có thể bị biến thành đất đô thị hoá với mật độ dân số cao hơn và các hoạt động kinh doanh sôi động hơn.
4	Chia cắt cộng đồng	Tình trạng chia cắt cộng đồng có thể do ga đồng mức gây ra. Việc xây dựng ga mới có thể dẫn tới tình trạng chia cắt về các khu vực văn hoá, kinh tế.
5	Hạ tầng và dịch vụ xã hội hiện tại	Đường sắt và nhà ga có thể gây trở ngại trên các tuyến đường học sinh/sinh viên thường dùng để đến trường, gây ùn tắc giao thông, tiếng ồn, tai nạn giao thông, v.v. đối với trường học, bệnh viện hoặc các công trình công cộng hiện có.
6	Người dân nghèo, bản xứ, và dân tộc	Nếu có người dân tộc thiểu số và người dân bản xứ sinh sống tại khu vực dự án, cần xem xét tránh và/hoặc giảm tác động đến văn hoá và lối sống của họ.
7	Phân bổ lợi ích và thiệt hại không đồng đều	Dự án có thể phân bổ không đồng đều các lợi ích phát triển, làm tăng sự chênh lệch mức thu nhập giữa người dân trong quá trình phát triển, dẫn tới những yếu kém về kinh tế.
8	Di sản văn hoá	Việc xây dựng nhà ga và phát triển khu vực xung quanh có thể gây hư hại tới các địa chỉ và công trình văn hoá và lịch sử hiện có, khu khảo cổ và các hiện vật được chôn vùi dưới khu vực dự án. Độ rung liên tục do hoạt động của tàu trong các đoạn đi ngầm gây ra có thể gây tác động đến các địa chỉ và công trình văn hoá và lịch sử.
9	Xung đột lợi ích địa phương	Xung đột giữa cộng đồng và người dân địa phương liên quan đến những lợi ích xung đột giữa đối tượng được hưởng lợi và đối tượng không được hưởng lợi, người dân ủng hộ và người dân phản đối phát triển, người dân sống gần và xa nhà ga, v.v.
10	Sử dụng nước hoặc quyền sử dụng mặt nước và các quyền chung	Tác động đến quyền sử dụng nước hoặc các quyền chung, như cản trở quyền đánh bắt cá, các quyền liên quan đến nước hoặc quyền được chăn thả chung trên rừng núi, sẽ xảy ra do các quyền lợi này sẽ bị mất đi sau khi hoàn thành dự án.
11	Vệ sinh	Các nguy cơ về sức khoẻ bao gồm rủi ro bệnh tật có thể xảy ra do trang thiết bị vệ sinh (cấp nước và xử lý rác thải sinh hoạt). Chất thải hữu cơ phát sinh từ công trường xây dựng trong giai đoạn xây dựng có thể gây các bệnh truyền nhiễm qua nguồn nước và ảnh hưởng tới sức khoẻ người dân địa phương.
12	Các rủi ro, bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS	Mưa bão trong giai đoạn khai thác có thể làm tăng khả năng xảy ra những mối nguy hại tự nhiên như lũ lụt và sụt đất. Ngoài ra, trong giai đoạn xây dựng, một số lao động/lái xe tự do có thể được thuê tuyển vào làm việc cho dự án, và như vậy dẫn tới khả năng gia tăng các tệ nạn xã hội và bùng phát bệnh truyền nhiễm như sốt rét, sốt xuất huyết và HIV/AIDS
Môi trường tự nhiên		
13	Đặc điểm địa hình và địa chất	Sự xáo trộn địa hình và địa chất do các hoạt động đào đắp có thể gây tác động đáng kể tới điều kiện địa hình và địa chất. Hà Nội dễ bị ảnh hưởng của lũ lụt nên có nhiều nguy cơ xảy ra lũ lụt trong giai đoạn xây dựng và khai thác.
14	Nước ngầm	Tác động đến tầng nước nông do các hoạt động xây dựng và việc xây dựng các công trình ngầm gây ra có thể rất đáng kể. Những thay đổi trong hoạt động nước ngầm và mực nước ngầm có thể ảnh hưởng tới môi trường xung quanh như việc sử dụng tài nguyên nước, hệ sinh thái và tăng nguy cơ sụt lún đất. Rò rỉ nước ngầm tại công trường xây dựng và việc khai thác nước ngầm quá mức trong giai đoạn xây dựng có thể gây suy giảm mực nước ngầm và dẫn tới những hư hại nghiêm trọng cho các công trình xung quanh.
15	Xói mòn đất	Trong giai đoạn xây dựng, trừ phi áp dụng các biện pháp đối phó phù hợp, nếu không lớp đất mặt sẽ bị mưa rửa trôi sau khi thực hiện công tác san ủi và giải toả mặt bằng. Nước chảy ra từ những khu vực đào đắp không được bảo vệ và bề mặt hầm có thể dẫn tới tình trạng xói mòn đất nghiêm trọng, đặc biệt là khi đất thuộc loại dễ bị xói mòn. Đất xộp nếu gặp mưa xuống sẽ làm tăng độ đục trong nước, nhất là trong mùa mưa.

BÁO CÁO CUỐI CÙNG PHẦN I

Tác động tiềm ẩn		Mô tả tác động
16	Điều kiện thủy văn	Các yếu tố liên quan tới điều kiện thủy văn như thay đổi lưu lượng dòng chảy và đáy sông do hoạt động san lấp đất gây ra hoặc thay đổi trong dòng chảy kênh thoát sẽ ảnh hưởng đến hồ, đầm, phá và sông ngòi. Xây dựng nhà ga bằng phương pháp đào hồ có thể gây thay đổi mực nước ngầm, và có thể dẫn tới tình trạng nước trong giếng khô cạn, sụt lún đất và hư hại các công trình, suy giảm mực nước trong hồ và tác động đến hệ sinh thái.
17	Khu vực bờ biển (rừng ngập mặn, rặng san hô, bãi lợ do triều, v.v.)	Các yếu tố liên quan tới khu vực bờ biển như xói mòn bờ biển và suy giảm đa dạng sinh học bờ biển do các hoạt động san lấp đất hoặc thay đổi dòng hải lưu có thể xảy ra do tác động của các dự án phát triển tại hoặc gần khu vực bờ biển.
18	Hệ động thực vật và đa dạng sinh học	Nước thải nhiễm bẩn, bụi, tiếng ồn, độ rung, v.v. do các hoạt động xây dựng gây ra có thể tác động đến hệ động thực vật xung quanh khu vực dự án. Ngoài ra, một số cây xanh bị chặt phá do hoạt động xây dựng. Các công trình ngầm có thể gây xáo trộn hoạt động nước ngầm và ảnh hưởng tới môi trường nước trong hồ. Độ rung liên tục từ hoạt động vận hành cũng có thể gây hư hại đến hệ động thực vật trong hồ do rung động sẽ gây dao động đối với sự chuyển động của sóng trong hồ. Những thay đổi trong môi trường nước này có thể ảnh hưởng và đe dọa các loài sinh vật sống trong hồ.
19	Khí tượng	Những tác động về khí tượng bao gồm thay đổi về nhiệt độ hoặc gió do hoạt động san lấp mặt bằng quy mô lớn gây ra xảy ra không nhiều trong các dự án phát triển ga đường sắt.
20	Cảnh quan	Các hoạt động xây dựng công trình ga mới và cầu cạn có thể gây tác động đến cảnh quan của khu vực xung quanh. Đặc biệt việc xây dựng cầu có thể gây thay đổi địa hình và như thế sẽ phá hủy cảnh quan/quang cảnh khu vực xung quanh. Những cây cổ thụ, các loài cây hiếm dọc đường phố có thể bị đốn hạ để lấy đất xây dựng ga.
21	Hiện tượng ấm lên toàn cầu	Máy móc xây dựng, phương tiện vận tải, v.v. sẽ góp phần vào hiện tượng ấm lên toàn cầu do chúng phát thải khí hiệu ứng nhà kính khi đốt cháy nhiên liệu hoá thạch, đốt cháy sinh chất. Quá trình đô thị hoá trên quy mô lớn có thể là một phần nguyên nhân của vào hiện tượng ấm lên toàn cầu do sử dụng nguồn năng lượng gốc carbon trong hoạt động chiếu sáng đường phố, lái xe mô tô, nấu ăn, chiếu sáng, điều hoà trong nhà.
Ô nhiễm		
22	Ô nhiễm không khí	Trong giai đoạn thi công, hoạt động của máy móc xây dựng và phương tiện vận tải sẽ ảnh hưởng đến chất lượng không khí của khu vực dân cư xung quanh do chúng đều phát thải chất gây ô nhiễm. Mức độ ô nhiễm phụ thuộc vào loại thiết bị và khoảng thời gian sử dụng thiết bị đó. Mặt khác, ô nhiễm không khí trong giai đoạn khai thác đường sắt là không đáng kể.
23	Ô nhiễm nước	Nước bẩn từ hoạt động xây dựng có thể gây ô nhiễm chất lượng nước mặt xung quanh khu vực dự án, và gây tổn hại tới hệ sinh thái xung quanh. Phương pháp quét hoá chất để cải thiện chất lượng móng tại các đoạn ngầm có thể làm suy giảm chất lượng nước ngầm. Nước thải từ nhà ga cũng có thể gây suy giảm chất lượng nước ở khu vực xung quanh.
24	Ô nhiễm đất	Trong giai đoạn thi công, tác động đến đất có thể bắt nguồn từ: (i) việc quản lý lỏng lẻo công tác xử lý đất đào dư thừa, (ii) mất lớp đất mặt, (iii) tổn hại đến đất bị thu hồi tạm thời, (iv) không phục hồi được các khu vực đào đắp, (v) xói mòn đất và lắng bùn đất, và (vi) nhiễm bẩn nhiên liệu và dầu mỡ. Trong giai đoạn khai thác, tình trạng chảy tràn chất thải và vật liệu nguy hại, bao gồm hydrocarbon từ nhà ga có thể ảnh hưởng đến đất
25	Chất thải (bao gồm cả đất thải)	Trong giai đoạn thi công, chất thải rắn được tạo ra bao gồm (i) rác thải sinh hoạt và xây dựng từ các nhà tạm trên công trường, (ii) chất thải nguy hại từ công trường, và (iii) khối lượng lớn đất đá (chất thải xây dựng, đất đào dư thừa, v.v.) phát sinh ra từ việc phá hủy nhà ga cũ, đường sắt hiện có, v.v. và từ việc xây dựng đường hầm và nhà ga. Các loại chất thải này có thể gây tác động tiêu cực đến điều kiện sức khoẻ của người dân và chất lượng nước. Chôn lấp các loại đất đá xây dựng (bê tông, gạch vỡ), rác thải (từ lán trại xây dựng), v.v có thể làm nhiễm bẩn nước mặt và nước ngầm. Rác thải sinh hoạt từ các lán trại công nhân có thể dẫn tới tình trạng ô nhiễm đất, và nhiễm bẩn đất, sông, đầm, phá và bờ biển xung quanh khu vực dự án. Những nguy cơ ô nhiễm cũng có thể phát sinh từ sự rò rỉ và chảy tràn dầu hoặc nhiên liệu và gây ô nhiễm đất. Các loại chất thải nguy hại (như sơn và hoá dầu) có thể phát sinh trong cả giai đoạn xây dựng và khai thác. Khi vô tình xảy ra hiện tượng rò rỉ các chất thải nguy hại này có thể gây tác động tiêu cực đáng kể tới đất, nước ngầm, và các khu vực nước lân cận. Trong giai đoạn khai thác, chất thải từ nhà ga, bao gồm rác thải, mùn quét sàn, v.v. là những nguồn gây ô nhiễm chính.

Tác động tiềm ẩn		Mô tả tác động
26	Tiếng ồn và độ rung	<p>Trong giai đoạn thi công, những tác động chính từ tiếng ồn có thể bắt nguồn từ tiếng ồn do các phương tiện vận chuyển, nhà máy và thiết bị san ủi đất gây ra.</p> <p>Do các máy xây dựng phát ra tiếng ồn lớn nên công nhân điều khiển máy và công nhân làm việc gần các máy này sẽ thường xuyên phải chịu mức ồn lớn.</p> <p>Trong giai đoạn khai thác, nguồn tiếng ồn chính là từ tương tác giữa bánh xe và đường ray, máy phát điện và những tiếng ồn khác từ đầu máy. Tiếng ồn phát ra từ đường ray sẽ gia tăng cùng với tốc độ tàu. Những tương tác từ mặt đường ray, bánh xe và tốc độ tàu là những yếu tố chính ảnh hưởng tới mức độ tiếng ồn giữa bánh xe và đường ray.</p> <p>Trong giai đoạn thi công, rung động từ hoạt động của các thiết bị san ủi đất có thể gây hư hại tới công trình, toà nhà, v.v. gần đó.</p> <p>Trong giai đoạn khai thác, rung động từ hoạt động chạy tàu có thể gây ảnh hưởng lớn tới nhà dân, bệnh viện, trường học và các công trình nhạy cảm khác dọc theo đường sắt.</p>
27	Sụt lún đất	Sụt lún đất có thể xảy ra do các hoạt động xây dựng trong phương pháp xây dựng đào hở và đào có giàn chống. Sụt giảm áp suất trong nước ngầm do việc khai thác quá mức hoặc rò rỉ nước ngầm có thể gây sụt lún đất. Hiện tượng sụt lún đất gây gãy nứt, sụt lún và nghiêng các công trình xung quanh.
28	Mùi khó chịu	Mùi khó chịu có thể phát sinh từ khí thải của các phương tiện vận chuyển và các chất hôi hám có trong rác thải, hoặc từ nước tù tạo ra gần công trường xây dựng.
29	Bồi lắng đáy	Bồi lắng đáy sông, cửa sông và hồ chứa.
30	Tai nạn, ùn tắc giao thông	Ùn tắc giao thông đã là vấn đề nghiêm trọng của Hà Nội. Tình trạng này làm suy giảm thêm chất lượng không khí và tiếng ồn. Do lòng đường sẽ bị chiếm dụng một phần trong quá trình thi công nên ùn tắc giao thông có thể xảy ra thường xuyên hơn do các phương tiện vận tải (phương tiện, máy móc xây dựng, xe buýt, xe hơi, xe máy, v.v.) và bãi để vật liệu (cát, đá, sắt, xi măng, v.v.) xung quanh công trường xây dựng, đặc biệt là quanh các khu vực đông dân cư. <p>Hoạt động đi lại của du khách tới cửa hàng, khách sạn và các cơ sở kinh doanh xung quanh nhà ga quy hoạch có thể bị cản trở trong giai đoạn xây dựng.</p>
31	Nhiều sóng điện	Trong giai đoạn khai thác, bức xạ điện từ phát sinh từ tàu đang chuyển động có thể gây nhiễu sóng TV của người dân dọc đường tàu. Hiện tượng này xảy ra do bức xạ điện từ hiện tượng phóng điện khi máy truyền tải điện bên trên đầu tàu điện mất tiếp xúc với đường dây điện. Nói chung, hiện tượng này gây trôi hình, bóng hình và mờ hình trên TV và có thể ảnh hưởng tới khu vực cách đó 50m ở cả hai bên đường sắt.
32	Bóng nắng	Bóng của nhà ga trên cao có thể gây tác động nghiêm trọng tới các công trình và đất xung quanh.

6.2 Kết quả xác định phạm vi môi trường

604 Kết quả của việc xác định phạm vi môi trường sơ bộ trong Bảng 6.2.1 và 6.2.2 đã được rà soát và kiểm tra sau khi thảo luận với các bên và cơ quan liên quan, v.v. Việc xác định phạm vi chi tiết hơn cũng sẽ được tiến hành nhằm lựa chọn những khu vực nhà ga được ưu tiên, sau khi đã xây dựng các quy hoạch phát triển liên quan.

Bảng 6.2.1 Kết quả đánh giá môi trường của các nhà ga Tuyến 1

Tên nhà ga	Nhà ga															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Yên Viên	Cầu Đường	Đức Giang	Gia Lâm	Bắc cầu Long Biên	Nam cầu Long Biên	Phùng Hưng	Hà Nội	C.V Thống Nhất	Bạch Mai	Phượng Liệt	Giáp Bát	Hoàng Liệt	Vân Diên	Vinh Quỳnh	Ngọc Hồi
1. Môi trường kinh tế - xã hội																
a. Tái định cư bắt buộc	A	B	B	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	-	B
b. Kinh tế địa phương như việc làm và đời sống	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-	C	C	C	C	C	B
c. Sử dụng đất và khai thác các tài nguyên	B	C	C	B	B	C	C	C	C	-	C	C	C	C	C	B
d. Phân chia cộng đồng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	C
e. Cơ sở hạ tầng và các loại hình dịch vụ xã hội hiện tại	-	-	C	C	-	A	C	C	-	C	-	-	-	-	-	-
f. Người nghèo, người bản địa và người dân tộc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Phân bổ lợi ích và thiệt hại không đều	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-
h. Di sản văn hóa	-	-	-	-	-	B	C	C	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Mẫu thuẫn lợi ích địa phương	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-
j. Quyền sử dụng nước và những quyền lợi chung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k. Vệ sinh	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	B	B	B	B	B
l. Chất độc hại (nguy cơ), bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
2. Môi trường tự nhiên																
a. Các đặc điểm về địa hình và địa lý	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b. Nước ngầm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c. Xói mòn đất	-	-	-	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d. Tình trạng thủy văn	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B	-	-	-	B
e. Vùng ven biển (cây đước, vỉa san hô, triều cường, v.v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
f. Thực vật, động vật và đa dạng sinh học	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Khí tượng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
h. Cảnh quan	-	-	-	-	-	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Hiện tượng thay đổi khí hậu toàn cầu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Ô nhiễm																
a. Ô nhiễm không khí	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
b. Ô nhiễm nước	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
c. Đất nhiễm độc	A	A	A	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
d. Rác thải (bao gồm đất thải)	A	A	A	A	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
e. Tiếng ồn và độ rung	B	B	B	B	B	B	B	B	B	A	B	B	B	B	B	B
f. Hiện tượng sụt lún đất	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
g. Mùi gây ô nhiễm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
h. Lắng cặn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i. Tai nạn và ùn tắc giao thông	B	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	B	B
j. Nhiễu sóng radio	B	B	B	B	B	B	B	A	B	A	B	B	B	B	-	-
k. Bóng râm	-	B	B	-	A	A	A	A	A	A	A	B	B	B	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: A: Tác động rất xấu;

C: Không rõ mức độ tác động, cần nghiên cứu thêm;

B: Tác động xấu;

-: Tác động rất hạn chế, có thể bỏ qua

Bảng 6.2.2 Kết quả đánh giá môi trường sơ bộ của các nhà ga Tuyến 2

Tên nhà ga	Nhà ga															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Nam hàng Long	Ngọc Giảo Đoàn	Tây Hồ Tây	Bưởi	Quần Ngựa	Bạch Thảo	Hồ Tây	Hàng Dầu	Ngọc Sơn	Trần Hưng Đạo	Cầu Dền	Bạch Khoa	Kim Liên	Chùa bích	Ngã Tư Sở	Trưng Định
1. Môi trường kinh tế - xã hội																
a. Tái định cư bắt buộc	B	-	-	-	B	B	B	B	-	A	C	-		A	A	A
b. Kinh tế địa phương như việc làm và đời sống	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
c. Việc sử dụng đất và khai thác các tài nguyên địa phương	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
d. Phân chia cộng đồng	B	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
e. Cơ sở hạ tầng và các loại hình dịch vụ xã hội hiện tại	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
f. Người nghèo, người bản địa và người dân tộc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
g. Phân bổ lợi ích và thiệt hại không đều	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
h. Di sản văn hóa	-	-	-	C	-	-	C	B	C	-	-	-		C	C	-
i. Mâu thuẫn lợi ích địa phương	C	-	-	C	C	C	C	C	C	C	C	C		C	C	C
j. Quyền sử dụng nước và những quyền lợi chung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
k. Vệ sinh	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
l. Chất độc hại (nguy cơ), bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS	B	C	C	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
2. Môi trường tự nhiên																
a. Các đặc điểm về địa hình và địa lý	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
b. Nước ngầm	-	-	-	B	B	B	B	B	A	A	A	A		A	A	B
c. Xói mòn đất	-	-	C	B	B	B	B	B	A	A	A	A		B	B	B
d. Tình trạng thủy văn	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	-	B		-	-	-
e. Vùng ven biển (cây đước, vỉa san hô, triều cường, v.v)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
f. Thực vật, Động vật và đa dạng sinh học	-	-	-	-	-	-	B	B	A	-	-	B		-	-	-
g. Khí tượng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
h. Cảnh quan	C	C	-	-	-	-	B	B	B	-	-	-		-	-	-
i. Hiện tượng thay đổi khí hậu toàn cầu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
3. Ô nhiễm																
a. Ô nhiễm không khí	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	B		B	B	B
b. Ô nhiễm nước	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	B
c. Đất nhiễm độc	B	B	B	B	B	B	A	A	A	A	A	A		A	A	B
d. Rác thải (bao gồm đất thải)	B	B	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A	A	B
e. Tiếng ồn và độ rung	B	-	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B		B	B	B
f. Hiện tượng sụt lún đất	-	-	-	B	A	A	A	A	A	A	A	B		A	A	B
g. Mùi gây ô nhiễm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
h. Lắng cặn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
i. Tai nạn và ùn tắc giao thông	A	-	-	A	A	A	A	A	A	A	A	B		A	A	A
j. Nhiễu sóng radio	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
k. Bóng râm	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: A: Tác động rất xấu;

C: Không rõ mức độ tác động, cần nghiên cứu thêm;

B: Tác động xấu;

-: Tác động rất hạn chế, có thể bỏ qua