

Dự án Phát triển UMRT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

Phần II

**Quy hoạch Chi tiết các Khu vực ga ưu tiên
và Chế độ Thực hiện Dự án**

11/01/11

Tháng 1, 2011

Công ty ALMEC

Công ty Nippon Koei

EID

JR

11-009

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
UBND THÀNH PHỐ HÀ NỘI

DỰ ÁN
PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI
PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI
NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

PHẦN 2

Tháng 1 năm 2011

Công ty ALMEC
Công ty NIPPON KOEI

Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo
1USD = 110 Yên = 18.000 đồng
(Trung bình năm 2009)

LỜI NÓI ĐẦU

Theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử Đoàn Nghiên cứu tới Việt Nam từ tháng 2 năm 2009 tới tháng 1 năm 2011, do ông Iwata Shizuo từ Công ty ALMEC làm Trưởng đoàn. Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia từ Công ty ALMEC và Công ty Nippon Koei.

Trên cơ sở phối hợp và hợp tác chặt chẽ với Đoàn đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cũng đã có nhiều buổi làm việc, thảo luận với các cơ quan hữu quan của Việt Nam. Sau khi quay trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất quá trình nghiên cứu và lập báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần thúc đẩy quá trình phát triển đô thị bền vững gắn kết với phát triển UMRT của thành phố Hà Nội, đồng thời tăng cường mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành đối với các cán bộ và các cơ quan chức năng Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với Đoàn Nghiên cứu trong quá trình thực hiện Dự án Nghiên cứu này.

Tháng 1 năm 2011

Kiyofumi KONISHI
Vụ Trưởng
Vụ Hạ tầng Kinh tế
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

Tháng 1 năm 2011

Kiyofumi KONISHI
Vụ Trưởng
Vụ Hạ tầng Kinh tế
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Về việc: Tờ trình

Thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bản báo cáo cuối cùng về Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam.

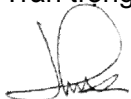
Bản báo cáo này bao gồm kết quả nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 2 năm 2009 tới tháng 1 năm 2011 do Đoàn Nghiên cứu JICA, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC và Công ty Nippon Koei thực hiện.

Để có thể hoàn thành được bản báo cáo này, chúng tôi đã có được sự hỗ trợ quý báu từ rất nhiều cá nhân và tổ chức. Trước hết, chúng tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới tất cả những cá nhân và tổ chức đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu, đặc biệt là Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, Sở Kế hoạch và Đầu tư (Trung tâm Xúc tiến Đầu tư Hà Nội) và các sở, ngành hữu quan của thành phố Hà Nội, các đơn vị phát triển tuyến UMRT 1 và tuyến UMRT 2.

Chúng tôi cũng trân trọng cảm ơn các quan chức của JICA đã hỗ trợ và cố vấn cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển đô thị bền vững gắn kết với UMRT của thành phố Hà Nội

Trân trọng!



IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu
Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị tại Hà Nội, Việt Nam
(HAIMUD)

MỤC LỤC

DỰ ÁN PHÁT TRIỂN UMRT GẮN KẾT VỚI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI

PHẦN 2 QUY HOẠCH CHI TIẾT CÁC KHU VỰC GA ƯU TIÊN VÀ CƠ CHẾ THỰC HIỆN DỰ ÁN

1	PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN QUY HOẠCH CHI TIẾT.....	1-1
1.1	Phạm vi và mục tiêu của Quy hoạch Chi tiết.....	1-1
1.2	Điển hình của các ga UMRT và khu vực ảnh hưởng.....	1-1
1.3	Tiêu chí lựa chọn	1-2
1.4	Các khu vực ga đề xuất cho quy hoạch chi tiết.....	1-2
2.	QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA GIA LÂM	
2.1.	Hiện trạng.....	2-1
2.2.	Tầm nhìn và chiến lược phát triển khu vực ga gắn kết.....	2-3
2.3.	Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất.....	2-8
2.4.	Xem xét xã hội và môi trường	2-21
2.5.	Cơ chế thực hiện dự án.....	2-27
3.	QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA NAM CẦU LONG BIÊN & HÀNG ĐẬU	
3.1.	Hiện trạng.....	3-1
3.2.	Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	3-4
3.3.	Chương trình và dự án phát triển khu vực ga.....	3-9
3.4.	Các xem xét xã hội và môi trường.....	3-22
3.5.	Cơ chế thực hiện dự án.....	3-29
4	QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN GA HÀ NỘI	
4.1	Hiện trạng.....	4-1
4.2	Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Hà Nội.....	4-3
4.3	Chương trình và dự án phát triển khu vực ga.....	4-8
4.4	Các cân nhắc về xã hội và môi trường.....	4-25
4.5	Cơ chế thực hiện dự án.....	4-33

5	QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA C.V THỐNG NHẤT VÀ BÁCH KHOA	
5.1	Hiện trạng.....	5-1
5.2	Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga.....	5-3
5.3	Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất.....	5-8
5.4	Các xem xét xã hội và môi trường.....	5-20
5.5	Cơ chế thực hiện dự án.....	5-28
6	QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA HỒ HOÀN KIẾM	
6.1	Hiện trạng.....	6-1
6.2	Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	6-4
6.3	Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất.....	6-8
6.4	Các xem xét về môi trường và xã hội.....	6-17
6.5	Cơ chế thực hiện dự án.....	6-21
7	CƠ CHẾ VÀ BIỆN PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐỀ XUẤT	
7.1	Hệ thống pháp lý hiện hành, quy hoạch và tổ chức phát triển đô thị.....	7-1
7.2	Khung pháp lý và thể chế về bảo vệ và đánh giá môi trường.....	7-7
7.3	Kế hoạch phát triển đô thị đề xuất.....	7-12
7.4	Cơ chế thực hiện dự án đề xuất.....	7-19
7.5	Quy hoạch chuyên ngành đề xuất phối hợp với phát triển UMRT.....	7-34
8	KẾT LUẬN, KHUYẾN NGHỊ VÀ CÁC BƯỚC TIẾP THEO	
8.1	Kết luận.....	8-1
8.2	Khuyến nghị.....	8-4
8.3	Các bước tiếp theo.....	8-6

PHỤ LỤC

Phụ lục A Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu về Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo và các ban, ngành hữu quan

Phụ lục B Các văn bản liên quan đến dự án

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1	31 điển hình ga và 20 ga thuộc Giai đoạn 1	1-1
Bảng 1.4.1	Đánh giá các ga làm quy hoạch chi tiết	1-3
Bảng 2.2.1	Chiến lược phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-4
Bảng 2.3.1	Số hành khách ước tính tại ga Gia Lâm (trên ngày)	2-8
Bảng 2.3.2	Dân số và số lượng lao động ước tính tại khu vực ga Gia Lâm	2-8
Bảng 2.3.3	Các dự án đề xuất cho phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-9
Bảng 2.3.4	Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực ga Gia Lâm	2-9
Bảng 2.3.5	Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-9
Bảng 2.3.1	Các phương án hướng tuyến đường vào phía bắc	2-15
Bảng 2.3.2	Thông tin dự án Khu A, và C trong khu vực phát triển ga Gia Lâm	2-20
Bảng 2.3.3	Thông tin dự án Khu B trong khu vực phát triển ga Gia Lâm	2-20
Bảng 2.4.1	Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh	2-21
Bảng 2.4.2	Phạm vi tiện nghi đô thị và khả năng phòng chống thiên tai	2-21
Bảng 2.4.3	Đánh giá điều kiện sống phường Thượng Thanh	2-22
Bảng 2.4.4	Đánh giá điều kiện sống phường Ngọc Lâm	2-22
Bảng 2.4.5	Các tác động lường trước về môi trường và xã hội	2-23
Bảng 2.4.6	Quy mô thu hồi đất và các công trình bị ảnh hưởng bởi dự án phát triển tối thiểu	2-23
Bảng 2.4.7	Quy mô thu hồi đất và người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng từ dự án ngắn, trung và dài hạn	2-23
Bảng 2.5.1	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-32
Bảng 2.5.2	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-33
Bảng 2.5.3	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-34
Bảng 2.5.4	Phân tích tài chính các dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Gia Lâm	2-35
Bảng 3.2.1	Chiến lược phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-5
Bảng 3.3.1	Ước tính số lượng hành khách tại Ga Nam cầu Long Biên (mỗi ngày)	3-9
Bảng 3.3.2	Ước tính số lượng hành khách tại ga Hàng Đậu (mỗi ngày)	3-9
Bảng 3.3.3	Ước tính dân số và việc làm trong khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-10
Bảng 3.3.4	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-10
Bảng 3.3.5	Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-11
Bảng 3.3.6	Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-11
Bảng 3.3.7	Thông tin dự án khu A và D trong dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-21
Bảng 3.4.1	Điều kiện bầu không khí	3-22
Bảng 3.4.2	Điều kiện bầu không khí	3-22
Bảng 3.4.3	Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh	3-22
Bảng 3.4.4	Phạm vi tiện nghi đô thị và năng lực phòng chống thiên tai	3-23
Bảng 3.4.5	Đánh giá điều kiện sống trong phường Hàng Mã	3-23
Bảng 3.4.6	Các tác động lường trước về môi trường và xã hội	3-24
Bảng 3.4.7	Quy mô thu hồi đất và các nhà bị ảnh hưởng bởi dự án phát triển tối thiểu	3-25
Bảng 3.4.7	Quy mô thu hồi đất và số người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng	3-25
Bảng 3.5.1	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-33
Bảng 3.5.2	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-35
Bảng 3.5.3	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-36
Bảng 3.5.4	Phân tích tài chính các dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Gia Lâm	3-36
Bảng 4.2.1	Chiến lược phát triển khu vực ga Hà Nội	4-4
Bảng 4.3.1	Số lượng hành khách ước tính của ga Hà Nội (mỗi ngày)	4-8

Bảng 4.3.3	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Hà Nội.....	4-9
Bảng 4.3.4	Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai của khu vực ga Hà Nội	4-9
Bảng 4.3.5	Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Hà Nội.....	4-9
Bảng 4.3.6	Danh sách dự án phát triển khu vực ga Hà Nội tại Khu A	4-18
Bảng 4.3.7	Danh sách dự án phát triển khu vực ga Hà Nội tại Khu D.....	4-21
Bảng 4.3.8	Danh sách dự án phát triển ga Hà Nội tại Khu C, E, F.....	4-24
Bảng 4.4.2	Điều kiện không khí	4-25
Bảng 4.4.3	Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh.....	4-26
Bảng 4.4.4	Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và khả năng phòng ngừa thiên tai.....	4-26
Bảng 4.4.5	Đánh giá điều kiện sống của phường Văn Chương.....	4-26
Bảng 4.4.6	Dự báo các tác động tiêu cực về môi trường và xã hội.....	4-27
Bảng 4.4.7	Diện tích thu hồi đất và người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng từ dự án tối thiểu	4-27
Bảng 4.5.1	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội	4-43
Bảng 4.5.2	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội	4-45
Bảng 4.5.3	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hà Nội.....	4-46
Bảng 4.5.4	Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga Hà Nội	4-47
Bảng 5.2.1	Chiến lược phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	5-4
Bảng 5.3.1	Số lượng hành khách ước tính tại ga CV Thống Nhất (mỗi ngày).....	5-8
Bảng 5.3.2	Số lượng hành khách ước tính tại ga Bách Khoa (mỗi ngày).....	5-8
Bảng 5.3.3	Dân số và lao động ước tính tại khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	5-9
Bảng 5.3.4	Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-9
Bảng 5.3.5	Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa.....	5-9
Bảng 5.3.6	Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-10
Bảng 5.3.7	Danh sách dự án Khu D và C trong khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-19
Bảng 5.4.1	Điều kiện không khí	5-20
Bảng 5.4.2	Điều kiện không khí	5-20
Bảng 5.4.3	Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh.....	5-20
Bảng 5.4.4	Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và năng lực phòng chống thiên tai	5-20
Bảng 5.4.5	Đánh giá điều kiện sống phường Phương Liên.....	5-21
Bảng 5.4.6	Các tác động lường trước về môi trường và xã hội	5-21
Bảng 5.4.7	Quy mô thu hồi đất và số người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án tối thiểu	5-22
Bảng 5.4.8	Quy mô thu hồi đất và số người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án ngắn, trung và dài hạn.....	5-22
Bảng 5.5.1	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-30
Bảng 5.5.2	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-33
Bảng 5.5.3	Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-34
Bảng 6.2.1	Chiến lược phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-5
Bảng 6.3.1	Ước tính số lượt hành khách sử dụng ga Hồ Hoàn Kiếm (mỗi ngày).....	6-8
Bảng 6.3.2	Ước tính dân số và lao động tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-8
Bảng 6.3.3	Dự án phát triển đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-9
Bảng 6.3.4	Quy hoạch sử dụng đất tương lai tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-9
Bảng 6.3.5	Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-9
Bảng 6.3.6	Thông tin dự án Khu A trong khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm.....	6-16
Bảng 6.4.1	Điều kiện không khí xung quanh	6-17
Bảng 6.4.2	Điều kiện không khí xung quanh	6-17
Bảng 6.4.3	Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh.....	6-17
Bảng 6.4.4	Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và khả năng phòng ngừa thiên tai.....	6-17
Bảng 6.4.5	Đánh giá điều kiện sống phường Lý Thái Tổ.....	6-18
Bảng 6.4.6	Tác động lường trước về môi trường và xã hội	6-18
Bảng 6.4.7	Diện tích thu hồi đất và số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án ngắn hạn.....	6-19

Bảng 6.5.1	Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-22
Bảng 6.5.2	Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-23
Bảng 6.5.3	Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-23
Bảng 6.5.4	Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-24
Bảng 7.1.1	Các quy hoạch đô thị theo Luật Xây dựng và Luật Quy hoạch Đô thị	7-2
Bảng 7.1.2	Sửa đổi Quy hoạch Quận/huyện (Quy hoạch Chung).....	7-4
Bảng 7.1.3	Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư	7-5
Bảng 7.1.4	Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư	7-5
Bảng 7.2.1	Các dự án cần lập báo cáo ĐMT.....	7-7
Bảng 7.2.2	Luật và Quyết định liên quan tới thu hồi đất và tái định cư.....	7-9
Bảng 7.3.1	Biện pháp thực hiện phát triển đô thị gắn kết trong khu vực ga UMRT	7-16
Bảng 7.3.2	Tính khả thi của biện pháp thực hiện đề xuất với TĐCĐ và TPTĐT	7-18
Bảng 7.4.1	Chương trình thực hiện và cấp vốn của dự án phát triển khu vực ga Hà Nội.....	7-30
Bảng 7.5.1	Các tuyến xe buýt trùng với UMRT	7-38
Bảng 7.5.2	Thay đổi đề xuất đối với các tuyến xe buýt song song.....	7-38
Bảng 7.5.3	Các yêu cầu dịch vụ xe buýt gom khách tại các ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết	7-39
Bảng 7.5.4	Đất tiềm năng để xây dựng nhà ở tái định cư.....	7-47
Bảng 8.3.1	Các hoạt động đề xuất và chia sẻ vai trò, trách nhiệm (sơ bộ).....	8-7

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.4.1	Các ga ưu tiên được chọn làm quy hoạch chi tiết	1-4
Hình 2.1.1	Hiện trạng khu vực ga Gia Lâm	2-2
Hình 2.2.1	Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Gia Lâm	2-3
Hình 2.3.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm	2-10
Hình 2.3.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm	2-11
Hình 2.3.3	Mặt cắt khu vực ga Gia Lâm.....	2-12
Hình 2.3.4	Hình ảnh phát triển của khu vực ga Gia Lâm (minh họa từ quốc gia khác).....	2-13
Hình 2.3.5	Quy hoạch phát triển ga và công trình trung chuyển liên phương thức.....	2-14
Hình 2.3.6	Các phương án hướng tuyến đường vào phía bắc.....	2-16
Hình 2.3.7	Phát triển theo giai đoạn đường vào ga phía nam và ITF	2-17
Hình 2.3.8	Quy hoạch phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	2-18
Hình 2.3.9	Quy hoạch phát triển đô thị ven đường QL1	2-19
Hình 2.4.1	Vị trí các công trình công cộng tại khu vực ga Gia Lâm.....	2-24
Hình 2.5.1	Mô hình PPP có thể áp dụng cho khu vực ga Gia Lâm	2-28
Hình 2.5.2	Lộ giới và hướng tuyến đường (hiện tại và đề xuất)	2-31
Hình 2.5.3	Kế hoạch thực hiện bằng biện pháp TĐCĐ và NĐT trong dự án C	2-31
Hình 3.1.1	Hiện trạng khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-3
Hình 3.2.1	Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	3-4
Hình 3.3.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	3-12
Hình 3.3.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	3-13
Hình 3.3.3	Mặt cắt khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu	3-14
Hình 3.3.4	Hình ảnh phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu (minh họa từ các quốc gia khác).....	3-15
Hình 3.3.5	Mặt cắt quảng trường vào ga, ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu.....	3-17
Hình 3.3.6	Mạng lưới đường hiện tại quanh vườn hoa Hàng Đậu.....	3-18
Hình 3.3.7	Mạng lưới đường quanh vườn hoa Hàng Đậu trong tương lai	3-18
Hình 3.3.8	Quy hoạch phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực	3-19
Hình 3.3.9	Quy hoạch tái phát triển đô thị ga Nam cầu Long Biên.....	3-20
Hình 3.5.1	Biện pháp thực hiện thay thế cho dự án A (tái phát triển đô thị gắn kết B bao gồm khu vực ven đường tối thiểu).....	3-32
Hình 3.5.2	Kế hoạch thực hiện Dự án A nhờ TĐCĐ và NĐT.....	3-33
Hình 4.1.1	Hiện trạng ga Hà Nội.....	4-2
Hình 4.2.1	Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Hà Nội.....	4-3
Hình 4.3.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hà Nội.....	4-10
Hình 4.3.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hà Nội.....	4-11
Hình 4.3.3	Mặt cắt khu vực ga Hà Nội	4-12
Hình 4.3.4	Hình ảnh phát triển của khu vực ga Hà Nội (Hình ảnh minh họa).....	4-13
Hình 4.3.5	Quy hoạch ga và công trình trung chuyển liên phương thức	4-15
Hình 4.3.6	Các phương án hướng tuyến đường vào phía tây.....	4-16
Hình 4.3.7	Quy hoạch dự án hầm bộ hành (S4).....	4-17
Hình 4.3.8	Quy hoạch tái phát triển đô thị khu đất của TCT ĐSVN.....	4-19
Hình 4.3.9	Quy hoạch bảo tồn ga Hà Nội.....	4-19
Hình 4.3.11	Quy hoạch tái phát triển đô thị phía bắc ga Hà Nội	4-21
Hình 4.3.12	Quy hoạch tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước.....	4-22
Hình 4.3.13	Quy hoạch tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	4-23
Hình 4.3.14	Quy hoạch phát triển công viên hồ Linh Quang	4-24
Hình 4.4.1	Vị trí các công trình của nhà nước trong khu vực ga Hà Nội	4-29

Hình 4.5.1	Áp dụng mô hình PPP	4-34
Hình 4.5.2	Quy trình thực hiện dự án phát triển tối thiểu	4-36
Hình 4.5.3	Phát triển đô thị trên đất của TCT ĐSVN (Dự án A)	4-38
Hình 4.5.4	Phát triển đô thị KTT Văn Chương (Dự án C)	4-39
Hình 4.5.5	Phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước (Dự án E)	4-41
Hình 5.1.1	Hiện trạng khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-2
Hình 5.2.1	Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-3
Hình 5.3.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-11
Hình 5.3.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-12
Hình 5.3.3	Mặt cắt khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-13
Hình 5.3.4	Hình ảnh phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa (minh hoạ từ các quốc gia khác)	5-14
Hình 5.3.5	Quy hoạch hầm bộ hành	5-15
Hình 5.3.6	Quy hoạch xây dựng ga và công trình liên quan tại ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-16
Hình 5.3.7	Quy hoạch tái phát triển đô thị phía tây ga CV Thống Nhất	5-18
Hình 5.3.8	Quy hoạch tái phát triển đô thị khu dân cư phường Phương Liệt	5-19
Hình 5.4.1	Vị trí các công trình công cộng trong khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-23
Hình 5.5.1	Kế hoạch thực hiện phát triển ga CV Thống Nhất và Bách Khoa	5-32
Hình 6.1.1	Hiện trạng khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-3
Hình 6.2.1	Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-4
Hình 6.3.1	Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-10
Hình 6.3.2	Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-11
Hình 6.3.3	Mặt cắt khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-12
Hình 6.3.4	Hình ảnh phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-13
Hình 6.3.5	Mặt cắt khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-14
Hình 6.3.6	Quy hoạch hầm bộ hành	6-14
Hình 6.3.7	Quy hoạch phát triển đường và không gian mở phía bắc hồ Hoàn Kiếm	6-15
Hình 6.3.8	Quy hoạch tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	6-16
Hình 6.4.1	Vị trí các công trình công cộng tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm	6-19
Hình 7.3.1	Thu hồi đất để phát triển đường	7-12
Hình 7.3.2	Mô hình tái điều chỉnh đất (TĐCĐ)	7-13
Hình 7.3.3	Mô hình tái phát triển đô thị (TPTĐT)	7-13
Hình 7.3.4	Quy trình thực hiện phát triển đường nhờ TĐCĐ và TPTĐT	7-14
Hình 7.3.5	Biện pháp phát triển đô thị đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT	7-15
Hình 7.4.1	Phát triển từng bước và phân chia giai đoạn đề xuất	7-19
Hình 7.4.2	Cơ chế chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan	7-21
Hình 7.4.3	Xác định các phương án PPP	7-26
Hình 7.4.4	Ví dụ về cơ cấu thực hiện PPP kết hợp	7-28
Hình 7.4.5	Quản lý công trình Roppongi Hills (Nhật Bản)	7-28
Hình 7.4.6	Quy trình quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch ý tưởng	7-31
Hình 7.4.7	Quy trình chuẩn bị và thực hiện phát triển UMRT	7-33
Hình 7.5.1	Bản đồ các tuyến xe buýt hiện tại của Hà Nội	7-35
Hình 7.5.2	Bản đồ vị trí các bến xe khách đề xuất	7-37
Hình 7.5.3	Các tuyến xe khách điều chỉnh đề xuất	7-40
Hình 7.5.4	Nguyên tắc phân bố công trình dưới trục đường chính (đề xuất)	7-45
Hình 7.5.5	Vị trí đất tiềm năng để xây dựng nhà tái định cư	7-48

BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
BRT	Xe buýt nhanh
CAT	Cảng hàng không Thành phố
CBD	Quận thương mại trung tâm
DONRE	Sở Tài nguyên và Môi trường
DOT	Sở Giao thông Vận tải
EIA	Đánh giá tác động môi trường
FAR	Hệ số xây dựng
FS	Nghiên cứu khả thi
GEFTF	Quỹ phát triển công trình thân thiện môi trường toàn cầu
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
HAIDEP	Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội, Nước CHXHCN Việt Nam
HAPI	Sở Kế hoạch và Đầu tư TP Hà Nội
HAUPA	Sở Quy hoạch Kiến trúc TP Hà Nội
HOUTRANS	Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu Khả thi GTVT đô thị khu vực TPHCM
HPC	Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội
HRB	Ban Quản lý Dự án Vận tải Đường sắt Đô thị Hà Nội
HSR	Đường sắt cao tốc
IEE	Xem xét môi trường sơ bộ
ITF	Công trình Giao thông Liên phương thức
JBIC	Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
KTT	Khu tập thể
LRT	Tuyến đường sắt nhẹ
MOC	Bộ Xây dựng
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
O&M	Khai thác và bảo trì
ODA	Hỗ trợ Phát triển Chính thức
PPP	Hợp tác Nhà nước - Tư nhân
PTA	Public Transport Authority
S/W	Phạm vi công việc
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
TDR	Chuyển quyền phát triển
TEDI	Tổng công ty tư vấn GTVT
TOD	Phát triển theo hướng vận tải khối lượng lớn
UMRT	Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao
UR	Đổi mới đô thị
VNR	Đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới

BÁO CÁO CHÍNH

1 PHƯƠNG PHÁP TIẾP CẬN QUY HOẠCH CHI TIẾT

1.1 Phạm vi và mục tiêu của Quy hoạch Chi tiết

101 Quy hoạch chi tiết nhằm tập trung vào nghiên cứu sâu về phát triển khu vực ga gắn kết thuộc Tuyến UMRT 1 và 2 trong đó xem xét việc lập và xem xét dự án khả thi một số trường hợp điển hình để thực hiện cơ chế phát triển gắn kết.

- (i) Củng cố các quy hoạch định hướng đề xuất và chuẩn bị biện pháp thực hiện và dự toán.
- (ii) Xây dựng các quy hoạch chi tiết ở mức độ nghiên cứu tỉ lệ (1/1.000) và thực hiện dự án (khái toán, biện pháp và chương trình thực hiện).
- (iii) Kiểm nghiệm mô hình quy hoạch được áp dụng và phương pháp thực hiện khu vực ga gắn kết.

102 Luật Quy hoạch Đô thị quy định Quy hoạch Phân khu tỉ lệ 1/2.000 nhằm lập định hướng phát triển dài hạn trong giai đoạn từ 20 hoặc 25 năm với các chỉ số quy hoạch như dân số, sử dụng đất, các chỉ số cho mỗi ô phố, v.v. trong bối cảnh này, Quy hoạch Chi tiết phát triển khu vực ga được đề xuất. Quy hoạch chi tiết này sẽ được Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội xem xét, sửa đổi và phê duyệt như Quy hoạch Phân khu có cơ sở pháp lý.

1.2 Điển hình của các ga UMRT và khu vực ảnh hưởng

103 Ga có thể được phân thành các nhóm (i) chức năng vận tải (trung chuyển), (ii) vị trí và mục đích sử dụng đất của khu vực ga, và (iii) loại kết cấu. Chức năng vận tải có thể thể hiện từ những nơi có mật độ giao thông trung chuyển thấp cho tới những nơi chính hoặc có mật độ giao thông trung chuyển cao sang các tuyến UMRT khác và/hoặc các phương thức vận tải đường bộ khác. Chức năng đô thị thứ hai được xác định nhờ vị trí và mục đích sử dụng đất, và nằm trong lõi đô thị (hoặc KTMTT) và khu ven đô (vd: ven trung tâm thành phố). Thứ ba là loại kết cấu: trên cao, đồng mức, hoặc ngầm.

104 Về mức độ ưu tiên, danh sách các ga ứng viên được chọn ra từ 18 ga thuộc Giai đoạn 1 (8 ga tuyến 1 và 10 ga tuyến 2) để phân loại theo ma trận điển hình như tổng hợp trong Bảng 1.2.1.

Bảng 1.2.1 31 điển hình ga theo vị trí và chức năng vận tải

Chức năng vận tải		Vị trí (mục đích sử dụng đất)			
		KTMTT		Ven đô	
		Tuyến 1	Tuyến 2	Tuyến 1	Tuyến 2
Có chức năng trung chuyển chính	Các Tuyến UMRT/ đường sắt khác	V4 Gia Lâm (GL) V6 Nam Cầu Long Biên (EL)+ V8 Ga Hà Nội (EL) + Ga Tuyến 3 V9 C.V. Thống Nhất + C12 Bách Khoa C5 Quán Ngựa (UG) + Ga cuối Tuyến 5	C10 Trần Hưng Đạo (UG) + Tuyến 3	V12 Giáp Bát (EL) V16 Ngọc Hồi (GL)	C16 Thượng Đình + Tuyến 2A + Tuyến 4 (BRT)
	Xe buýt và phương tiện khác		C3 Tây Hồ Tây (EL) C11 Cầu Dền (UG) C14 Chùa Bộc (UG) C15 Ngã Tư Sở (UG)	V13 Hoàng Liệt (EL)	
Không có chức năng trung chuyển chính		V10 B.V. Bạch Mai (EL)	C6 Bách Thảo (UG) C7 Hồ Tây (UG) C9 Hồ Hoàn Kiếm (UG) C12 Kim Liên (UG)	V1 Yên Viên (GL) V2 Cầu Đuống (EL) V3 Đức Giang (EL) V5 Bắc Cầu Long Biên (EL) V11 Phương Liệt (EL) V14 Văn Điển (EL) V15 Vĩnh Quỳnh (EL)	C1 Nam Thăng Long (EL) C2 Ngoại Giao Đoàn (EL) C4 Bưởi (UG)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: GL = đồng mức, EL = trên cao, UG = ngầm, **In đậm** = Giai đoạn 1

1.3 Tiêu chí lựa chọn

105 Để xếp hạng các ga, Đoàn Nghiên cứu đã sử dụng các tiêu chí đánh giá chính như sau:

- (i) Tính chất quan trọng của sự việc/vấn đề – lựa chọn ga cần đưa ra quyết định lập tức về các vấn đề chưa giải quyết các vấn đề còn tồn đọng gây ảnh hưởng đến các ga UMRT khác nếu không sẽ ảnh hưởng đến toàn tuyến UMRT. Do vậy, các vấn đề gây ảnh hưởng đến Tuyến UMRT 1 và 3 có mức độ cấp thiết hơn Tuyến UMRT 2 do thứ tự kế hoạch thực hiện của các tuyến. Nếu không có hành động đối với các vấn đề này, có thể gây chậm trễ trong thiết kế kỹ thuật và quá trình thực hiện. Do vậy đây là những vấn đề cấp thiết.
- (ii) Tiềm năng phát triển đô thị – vị trí của ga trong bối cảnh thành phố cùng kết hợp với tính sẵn có về đất tạo ra ga và khu vực xung quanh theo một mô hình phát triển gắn kết. Vì vậy việc chuẩn bị quy hoạch chi tiết cho một ga có thể là mô hình cho các ga khác.
- (iii) Khó khăn về các yêu cầu liên phương thức – ga tại nút giao giữa hai hoặc nhiều tuyến đường sắt, và/hoặc tại điểm giao với đường trục chính có khả năng có số lượng hành khách lớn trung chuyển giữa đường sắt và đường bộ, và giữa các tuyến đường sắt với nhau. Đây có thể hiểu là một vấn đề thách thức trong việc giải quyết giao thông theo chiều ngang và dọc. Ga có lưu lượng giao thông lớn nhất sẽ được ưu tiên cao nhất trên tiêu chí này.

1.4 Các khu vực ga đề xuất cho quy hoạch chi tiết

106 Dựa trên Bảng 1.3.1, bảy ga UMRT tại năm khu vực ga phù hợp để thực hiện quy hoạch chi tiết là:

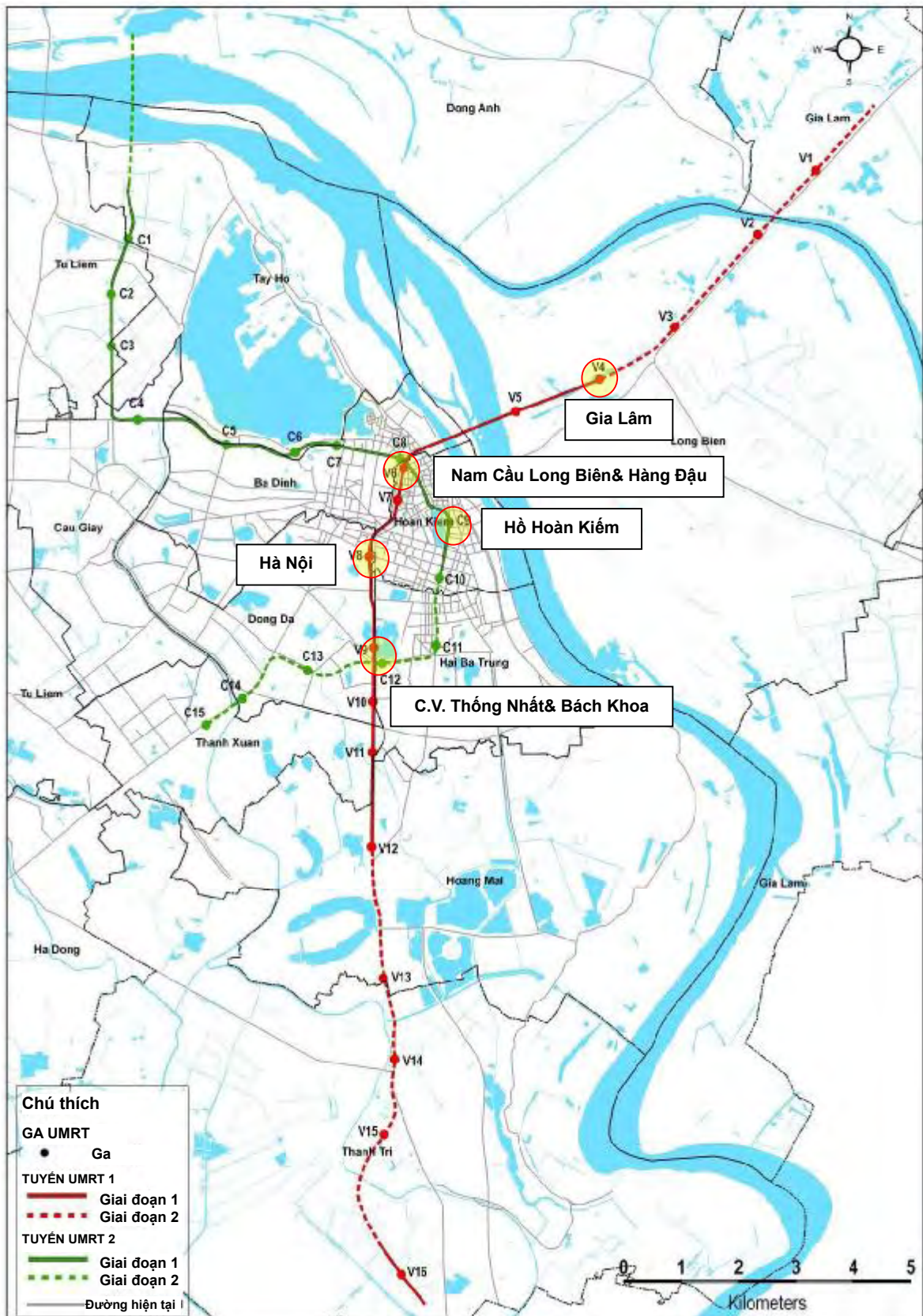
- (i) **Ga Gia Lâm (V4)** là ga điển hình tốt nhất về tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN để gắn kết đô thị và vận tải với Bến xe khách liên tỉnh trong điều kiện của một khu vực đô thị hoá;
- (ii) **Ga Nam Cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8)** là minh hoạ điển hình nhất về phát triển ga trung chuyển trong đó trung chuyển liên phương thức với vận tải đường bộ đóng vai trò quan trọng. Đây cũng là một minh hoạ điển hình về phát triển ga có xem xét đến khu di sản lịch sử trong Khu Phố cổ;
- (iii) **Ga Hà Nội (V8)** là một ga chính của Thành phố Hà Nội và cả nước, có tiềm năng phát triển lớn với việc sử dụng đất của TCT ĐSVN cũng như nhu cầu cải thiện điều kiện sống trong khu vực dân cư đã xây dựng. Đây là một ga gắn kết với Tuyến 3 và các dịch vụ gom khách khác.
- (iv) **Ga Công viên Thống Nhất (V9) và Bách Khoa (C12)** là một điển hình về phát triển khu vực ga như một phần của nút giao thông quan trọng.
- (v) **Ga hồ Hoàn Kiếm (C9)** là một ví dụ điển hình để phát triển một phương pháp tiếp cận toàn diện về khả năng gắn kết và hài hoà giữa phát triển và bảo tồn trung tâm đô thị, bao gồm thiết kế đô thị và các quan điểm về phát triển du lịch.

Bảng 1.4.1 Đánh giá các ga làm quy hoạch chi tiết

Tên ga	Mức độ cấp thiết của vấn đề	Gắn kết đô thị	Gắn kết vận tải	Đánh giá	Xếp loại
V4: Gia Lâm	Khả năng di chuyển nhà xưởng của TCT ĐSVN sẽ làm ảnh hưởng Tuyến 1 và các hoạt động của TCT ĐSVN	Có nhiều khả năng phát triển hỗn hợp tại nút đô thị	Lưu lượng trung chuyển liên phương thức cao nhất do là trung tâm vận tải đầu mối phía Bắc.	Lựa chọn phù hợp để làm ga cuối điển hình với tổ hợp ITF và các yếu tố cận trung tâm đô thị	A
V5: Bắc Cầu Long Biên	Không	Mức tiềm năng thấp và ít phức tạp	Lưu lượng trung chuyển giao thông thấp	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
V6: Nam Cầu Long Biên	Vấn đề quyền lợi về không gian ngầm, giảm thiểu tác động của phát triển đối với KPC trong công tác bảo tồn	Phối hợp phức tạp với nhiều chủ sở hữu nhà xung quanh	Lưu lượng trung chuyển cao nhất ở cả Tuyến 1 và 2	Một ví dụ tốt về các ga ngầm xen giữa (với ga C8), và một phương pháp tiếp cận quy hoạch toàn diện trong KPC	A
V7: Phùng Hưng	Giảm thiểu tác động phát triển đối với việc bảo tồn KPC	Phát triển công viên	Lưu lượng trung chuyển hành khách thấp và lưu lượng giao thông trung bình	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
V8: Hà Nội	Gấp rút phối hợp thiết kế Tuyến 1 và 3 do đã có kế hoạch thực hiện	Có khả năng tái phát triển đô thị cao nhất, trên một dải đất lớn liền nhau	Quy mô chuyển đổi phương thức và chuyển tuyến lớn, xây dựng mới các tuyến nối đường bộ, cần có biện pháp quản lý giao thông	Ví dụ tốt về phương pháp quy hoạch toàn diện bao gồm các vấn đề đô thị và vận tải khác nhau	A
V9: C.V Thống Nhất	Không	Ít tiềm năng, chỉ có ở một phía ga nơi đã được xây dựng	Lưu lượng giao thông cao và số hành khách trung chuyển tương đối cao	Ví dụ tốt về các ga trung chuyển kép (với C12) trong điều kiện ga ngầm	A
V10: BV Bạch Mai	Không	Ít có tiềm năng và ít phức tạp	Giao thông và số lượng trung chuyển vừa phải	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
V11: Phương Liệt	Không	Ít tiềm năng, ở một bên của ga	Lưu lượng giao thông và trung chuyển thấp nhất	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
V12: Giáp Bát	Quyết định của TCT ĐSVN về đất & dịch vụ tàu liên tỉnh, khả năng di chuyển bến xe khách	Tiềm năng phát triển đô thị trung bình	Lưu lượng giao thông tương đối cao và mức trung chuyển trung bình	Ví dụ tốt cho trường hợp quy hoạch ga cuối	B
V16: Ngọc Hồi	Không	Tiềm năng phát triển đô thị và công nghiệp trung bình ở khu vực ngoại ô	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển tương đối cao với đường sắt cao tốc trong tương lai	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
C1: Nam Thăng Long	Không	Ít tiềm năng do đang có dự án phát triển khu đô thị mới	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển khá cao	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể (đã có quy hoạch khu đô thị mới)	C
C2: Ngoại Giao Đoàn	Không	Ít tiềm năng do đã có dự án phát triển khu đô thị mới	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển khá cao	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể (đã có quy hoạch khu đô thị mới)	C
C3: Tây Hồ Tây	Sân bay thành phố đã được quy hoạch	Phối hợp với các chủ đầu tư hiện có	Lưu lượng giao thông liên phương thức cao do có chức năng trung tâm	Ví dụ tốt về ga cuối cho Tuyến UMRT 2	B
C4: Bưởi	Không	Đã xây dựng	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển khá cao	Ít vấn đề quy hoạch cụ thể	C
C5: Quán Ngựa	Phối hợp với quy hoạch cầu vượt trong khu vực	Tiềm năng trung bình	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển khá cao	Ví dụ tốt về ga kép giữa hai tuyến (với Tuyến 5) trong điều kiện ga ngầm	B
C6: Bách Thảo	Không	Ít tiềm năng; phục vụ vườn Bách Thảo	Lưu lượng giao thông trung bình và mức trung chuyển thấp	Ví dụ tốt về ga cho người đi bộ	C
C7: Hồ Tây	Dịch chuyển hướng tuyến & vị trí ga đối diện với nhà Quốc hội	Nhà Quốc hội mới & các cơ quan nhà nước	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển trung bình	Ví dụ tốt về việc giải quyết các quy hoạch/mục tiêu có xung đột	C
C8: Hàng Đậu	Vấn đề quyền lợi về không gian ngầm, giảm thiểu tác động phát triển đối với việc bảo tồn KPC	Ít tiềm năng	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển cao nhất trong Tuyến 2	Ví dụ tốt về ga kép giữa các tuyến (với V6)	A
C9: Hồ Hoàn Kiếm	Giảm thiểu tác động phát triển đối với việc bảo tồn KPC	Ít tiềm năng trong ngắn hạn, trong tương lai có tiềm năng về các dự án phát triển đô thị	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển thấp	Ví dụ tốt về phương pháp quy hoạch toàn diện trong khu phố cổ	A
C10: Trần Hưng Đạo	Liên kết với Tuyến UMRT 3	Ít tiềm năng	Lưu lượng giao thông và mức trung chuyển khá cao	Ví dụ tốt về ga kép giữa các tuyến (với ga của Tuyến 3)	B

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 1.4.1 Các ga ưu tiên được chọn làm quy hoạch chi tiết



2. QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA GIA LÂM

2.1. Hiện trạng

1) Đặc điểm chung

201 Khu vực Gia Lâm là một điểm chiến lược trong mạng lưới vận tải đồng bắc của Thành phố Hà Nội. Khu vực có các nút giao giữa QL1 (đi Bắc Ninh, Lạng Sơn) và QL5 (đi Hải Phòng). Đường tránh QL1 đã được xây dựng ở phía Nam khu vực ga Gia Lâm. Hiện nay ga đường sắt quốc gia và quốc tế Gia Lâm nằm giữa khu dân cư, cách QL1A khoảng 500m. Về phía nam đường sắt, các công trình thương mại và giáo dục nằm san sát nhau dọc QL1. Phía bắc đường sắt, ngoại trừ những làng nông thôn nhỏ, hầu hết là đất nông nghiệp. Quy hoạch phát triển khu đô thị Ngọc Thụy đã được phê duyệt và sẽ được xây dựng về phía tây bắc của ga (Xem Hình 2.1.1).

2) Dân số

202 Dân số ước tính trong bán kính 500m quanh ga Gia Lâm là 6.000 người và số người lao động là 4.000 người. Mặc dù khu vực ga Gia Lâm có tiềm năng vận tải tốt, nhưng các cụm dân cư và kinh doanh ven trung tâm vẫn chưa được phát triển. Mật độ dân số xã Ngọc Lâm phía Nam của ga là 126 người/ha, trong khi tại xã Thượng Thanh về phía Bắc của ga là 26 người/ha. Nằm đối diện ga về phía bắc là các làng nông thôn có đất nông nghiệp bao quanh.

3) Công trình đô thị

203 Nhà máy xe lửa Gia Lâm thuộc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (khoảng 19ha) nằm giữa ga và quốc lộ 1. Để sử dụng đất hiệu quả xung quanh ga trong tương lai, cần sử dụng đất quanh khu vực ga vào mục đích khác. Trên con đường vào ga nhỏ hẹp, rất nhiều cửa hàng nhỏ và người bán hàng rong tập trung tại đây. Trong khu vực ven hồ có bệnh viện đường sắt và một công viên nhỏ nhưng môi trường đi bộ không được an toàn.

204 Nằm cách ga Gia Lâm 500m là bến xe khách Gia Lâm. Đây là một trong những bến xe chính của Thành phố Hà Nội, và là bến đón trả khách của các xe khách đi các tỉnh phía Bắc Việt Nam và sang Trung Quốc. Nhiều xe buýt nội thị cũng khởi hành từ đây.

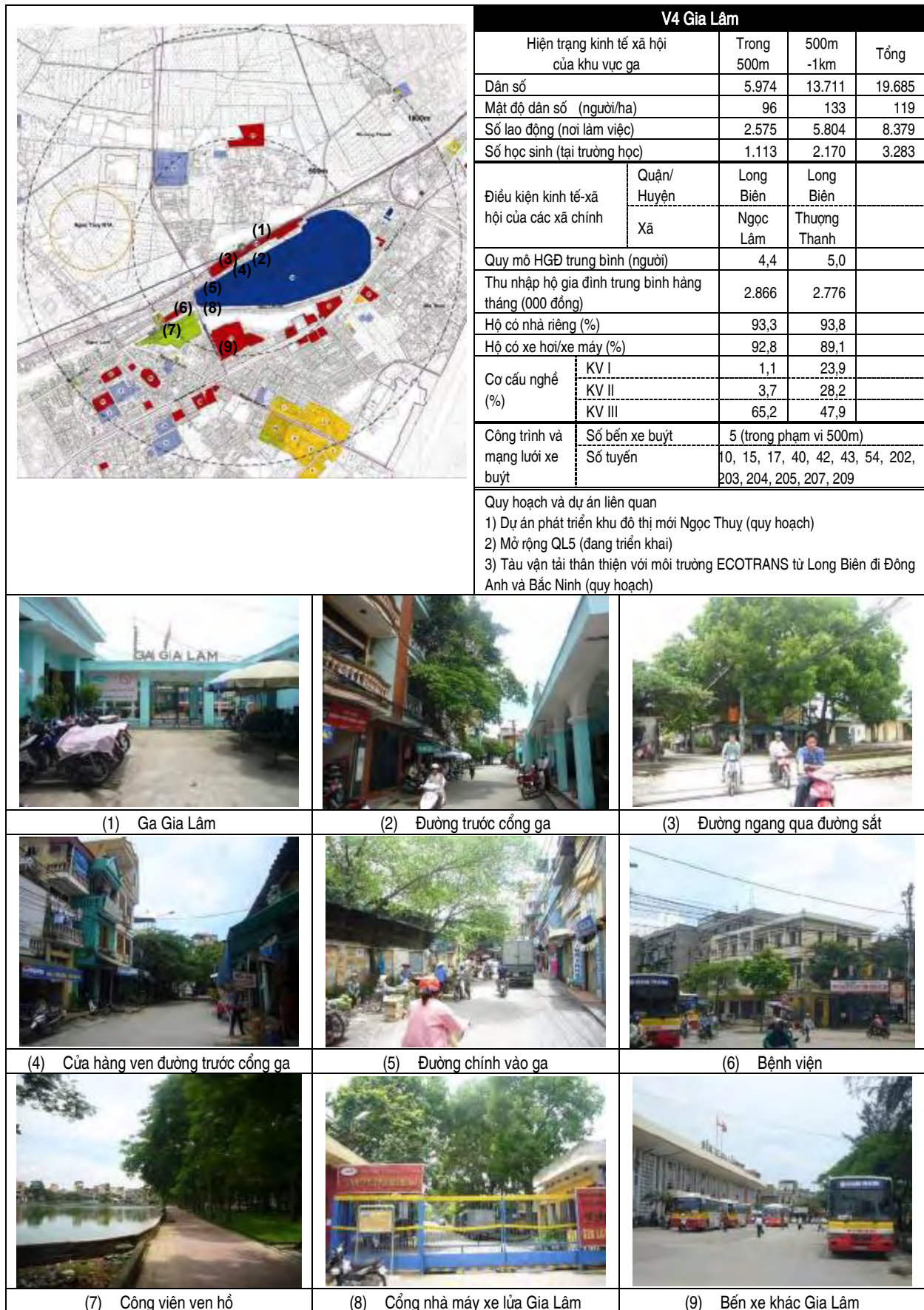
205 Nằm cách ga khoảng 1km về phía Nam là sân bay Gia Lâm. Dọc theo tuyến QL5 có một số công trình và cửa hàng, nhưng hầu hết là các nhà máy sản xuất.

4) Mạng lưới đường và điều kiện vận tải

206 Phía đông ga Gia Lâm là một nút giao lớn giữa QL1 và QL5. Trong tương lai, QL5 sẽ được kéo dài lên phía Bắc nối với huyện Đông Anh và sân bay Nội Bài. Gia Lâm sẽ là một nút giao thông quan trọng ở đồng bắc Hà Nội.

207 Ngoài hai tuyến quốc lộ chính không còn trục đường chính nào trong khu vực. Phố Ngọc Lâm và Ngô Gia Khảm chỉ là đường vào ga và rất hẹp ở đoạn đối diện ga. Ngoài ra rất ít đường cắt qua tuyến đường sắt. Trong phạm vi bán kính 1km tính từ ga, chỉ có hai điểm giao cắt (một về phía tây của ga, và một điểm khác gần điểm giao cắt về phía đông). Các làng mạc nông thôn về phía bắc của ga bị chia tách với các hoạt động đô thị.

Hình 2.1.1 Hiện trạng khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

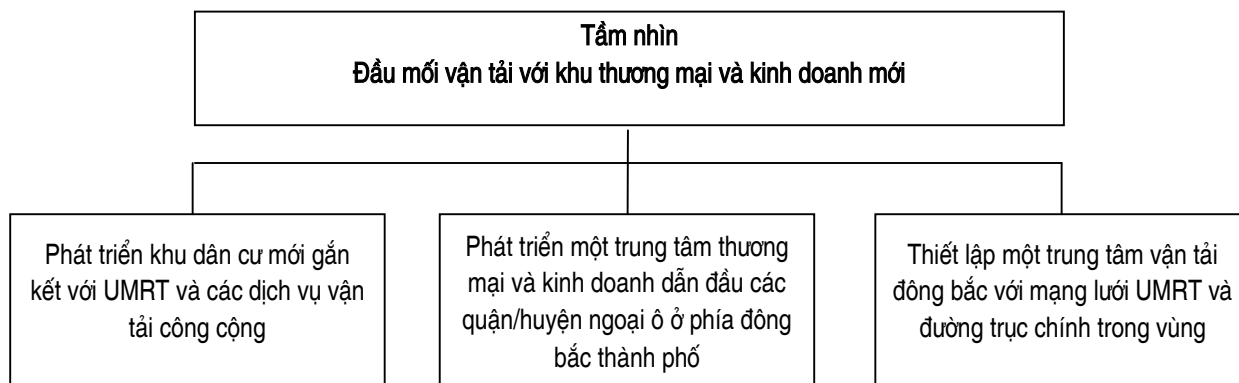
2.2. Tầm nhìn và chiến lược phát triển khu vực ga gắn kết

1) Tầm nhìn và định hướng phát triển chung

208 Tầm nhìn của khu vực ga Gia Lâm sẽ trở thành một “đầu mối vận tải với khu thương mại và kinh doanh mới.” Theo đó, tại đây có thể có các công trình như khách sạn, trung tâm mua sắm, văn phòng kinh doanh, các địa điểm giải trí phù hợp với quy mô của một khu đô thị gần trung tâm.

209 Để phát triển khu vực ga Gia Lâm có nhiều kịch bản phát triển thay thế do ở đó có khu đất rộng của TCT ĐSVN và khu vực nhà máy xe lửa Gia Lâm và bến xe khách Gia Lâm giữa ga và Quốc lộ 1. Hiện nay, khu vực ga phía Tây Bắc sẽ được phát triển thành khu đô thị mới phần lớn phục vụ mục đích ở cho người dân. Nếu những khu đất này được sử dụng vào phát triển đô thị, thì tiềm năng phát triển kinh tế-xã hội để tạo mặt bằng cho phát triển thương mại và kinh doanh sẽ gia tăng nhanh chóng để trở thành cửa ngõ tây bắc của thành phố Hà Nội. Ngoài ra, bến xe khách sẽ được di dời về đối diện ga Gia Lâm sẽ tạo điều kiện trung chuyển thuận lợi từ/tới ga UMRT và bến xe liên tỉnh.

Hình 2.2.1 Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.2.1 Chiến lược phát triển khu vực ga Gia Lâm

Mục tiêu	Mục đích	Chiến lược phát triển khu vực ga Hà Nội
1. Phát triển giao thông	(1) Phát triển ga và các công trình liên quan	1) Phát triển trung tâm vận tải đường sắt và các dịch vụ vận tải công cộng 2) Thiết lập một công trình trung tâm của địa phương nhằm phục vụ công tác quản lý, cải thiện dịch vụ công và tiện ích.
	(2) Cải thiện khả năng tiếp cận	1) Phát triển không gian thông thoáng cho người đi bộ bên trong ga Gia Lâm để kết nối giữa khu bắc và khu nam. 2) Thiết lập mạng lưới đường trục chính xung quanh ga Gia Lâm bao gồm đường vào ga và đường ngang qua đường sắt 3) Phát triển mạng lưới đường cho người đi bộ trong khu đô thị mới và khu thương mại và kinh doanh
	(3) Phát triển các dịch vụ vận tải công cộng	1) Xây dựng ITF ở cả phía Bắc và Nam để cung cấp dịch vụ vận tải gom khách cho người sử dụng ga 2) Tái phát triển bến xe khách Gia Lâm đối diện ga 3) Khai thác dịch vụ xe buýt gom khách dọc QL1 và QL5
2. Phát triển kinh tế và củng cố khả năng cạnh tranh	(4) Phát triển thương mại và kinh doanh	1) Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN để sử dụng cho khu thương mại và kinh doanh 2) Xây dựng các ô phố thương mại gần ga trong khu đô thị mới 3) Xây dựng các công trình thương mại ven đường dọc QL1
	(5) Phục hồi các hoạt động kinh tế-xã hội	1) Khuyến khích các hoạt động thương mại trên tuyến phố kết nối tới ga. 2) Thúc đẩy các hoạt động xã hội và môi trường trong công viên và các công trình công cộng 3) Cung cấp dịch vụ công cộng thuận tiện cho hành khách
	(6) Bảo tồn và phát huy văn hoá	1) Phát triển các khu đô thị mới hài hoà với cảnh nông thôn 2) Xây dựng các công trình văn hoá để gìn giữ giá trị truyền thống của khu vực ga Gia Lâm
3. Cải thiện điều kiện sống	(7) Phát triển và cải thiện nhà ở và hạ tầng	1) Xây dựng khu đô thị mới gắn kết với dịch vụ UMRT 2) Khôi phục và cải tạo hạ tầng đô thị và đường xá trong các khu đã xây dựng hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận
	(8) Cải thiện tiện ích	1) Phát triển công viên quanh đô thị mới và khu thương mại và kinh doanh 2) Thiết lập mạng lưới xanh cho người đi bộ tới ga 3) Phát triển công viên và không gian mở đối diện ga vì mục đích cảnh quan và phòng ngừa thiên tai.
	(9) Cải thiện tình hình an ninh và an toàn	1) Thiết lập mạng lưới xanh làm vùng đệm phòng chống thiên tai 2) Cải thiện các làng nông thôn hiện có để hài hoà với đô thị mới vì một xã hội thanh bình.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Chiến lược và dự án phát triển giao thông

(1) Phát triển ga và công trình liên quan

210 UMRT, Đường sắt Quốc gia và Đường sắt Quốc tế sẽ đến và đi từ ga Gia Lâm. Ga sẽ đóng vai trò là một ga đa chức năng như (i) công trình trung chuyển để cải tạo khả năng tiếp cận, (ii) công trình và không gian để khuyến khích cơ hội trao đổi và chia sẻ thông tin, và (iii) dịch vụ và công trình công cộng để tạo thuận lợi cho người sử dụng và người dân địa phương.

211 Chiến lược phát triển ga và các công trình liên quan như sau:

- Phát triển một trung tâm vận tải đường sắt và dịch vụ vận tải công cộng.
- Thiết lập một công trình trung tâm địa phương nhằm phục vụ mục đích quản lý thiên tai, cải thiện dịch vụ công và tiện ích.

(2) Cải thiện khả năng tiếp cận

212 Hiện nay phố Ngô Gia Khảm là tuyến phố duy nhất kết nối tới ga từ Quốc lộ 1. Tuyến phố này cần được mở rộng và cắt qua trực tiếp đường sắt để tạo thành đường trục chính từ phía Nam vào ga. Đặc biệt bến xe khách Gia Lâm nằm dọc theo phố Ngô Gia Khảm giữ vai trò là cửa ngõ quốc tế của miền Bắc Việt Nam, nên khả năng tiếp cận giữa ga đường sắt và bến xe khách cần được cải thiện. Ngoài ra, trong khu vực không còn mạng lưới đường trục nào khác. Mặc dù khu đô thị Ngọc Thụy đã được phê duyệt, nhưng cần phát triển đường trục đông tây nối với cổng bắc của ga trước khi UMRT hoạt động. Bên cạnh đó, mạng lưới đường trong khu đô thị mới cần được quy hoạch cẩn trọng nhằm nâng cao khả năng tiếp cận tới ga.

213 Chiến lược phát triển để cải thiện khả năng tiếp cận như sau:

- Phát triển không gian thông thoáng cho người đi bộ bên trong ga Gia Lâm nhằm kết nối giữa khu bắc và nam.
- Thiết lập mạng lưới đường trục quanh ga Gia Lâm bao gồm đường tiếp cận và đường ngang.
- Phát triển mạng lưới đường dành cho người đi bộ trong khu đô thị mới và khu thương mại và kinh doanh.

(3) Phát triển các dịch vụ vận tải công cộng

214 QL1 là đường trục cách ga Gia Lâm khoảng 500m nối với trung tâm thành phố. Hiện nay xe khách địa phương không dừng lại tại ga mà hầu hết chỉ dừng lại tại các bến xe buýt dọc QL1. Để cải thiện khả năng trung chuyển giữa xe khách và UMRT, một số xe khách sẽ vào và đỗ tại ITF phía nam để đón trả khách trực tiếp tại ga Gia Lâm. Trước khi di chuyển bến xe khách, dịch vụ xe buýt mi-ni đón khách tới ga sẽ được hoạt động đặc biệt để phục vụ người già và người khuyết tật, những đối tượng đi lại khó khăn, hướng dẫn viên và khách du lịch mang theo hành lý, v.v.

215 Chiến lược phát triển các dịch vụ vận tải công cộng như sau:

- Xây dựng ITF ở cả phía bắc và nam để cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách cho người sử dụng ga.
- Di chuyển bến xe khách Gia Lâm về đối diện ga
- Khai thác dịch vụ xe buýt gom khách dọc QL1 và Q11

3) Chiến lược và dự án phát triển kinh tế

(1) Phát triển thương mại và kinh doanh

216 Nhà máy xe lửa của TCT ĐSVN là một khu vực quan trọng để khuyến khích việc sử dụng UMRT và các hoạt động kinh tế. Hiển nhiên là khó có thể đưa ra quyết định di chuyển nhà máy sớm do đây là những cơ sở cần thiết để làm các tác nghiệp đường sắt cần thiết. Nhưng trên quan điểm rộng và toàn diện về phát triển đô thị gắn kết với UMRT trong tương lai, Thành phố Hà Nội nên sử dụng đất của khu vực nhà máy này vào mục đích kinh tế-xã hội. TCT ĐSVN và UBND TPHN cần xem xét cẩn thận phương án tốt nhất để di chuyển các công trình này và nâng cao khả năng sử dụng đất. Mặc dù sẽ mất nhiều thời gian để di chuyển và tái phát triển, song cần áp dụng biện pháp phát triển theo giai đoạn tại khu vực này.

217 Chiến lược phát triển thương mại và kinh doanh như sau:

- Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN thành khu thương mại và kinh doanh
- Xây dựng các ô phố thương mại gần ga tại khu đô thị mới
- Xây dựng các công trình thương mại ven đường dọc QL1.

(2) Khôi phục các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương

218 Mặc dù có nhiều khả năng tái phát triển đô thị tại khu vực nhà máy của TCT ĐSVN, song cũng cần cải thiện các hoạt động kinh tế-xã hội hiện có. Các công trình thương mại và kinh doanh dọc QL1 cần được xây dựng để phục vụ hành khách trên xe ô tô, trong khi cần cải thiện các tuyến phố thương mại dọc theo đường vào ga để phục vụ hành khách đi tàu và người dân địa phương. Ngoài ra, đề xuất giữ lại các làng nông thôn thuộc một phần của khu đô thị Ngọc Thụy ở phía đối diện ga. Nhưng trong tương lai, chức năng đô thị phía trước ga sẽ được cải thiện nên đất sẽ được chuyển đổi mục đích sử dụng sang mục đích thương mại và kinh doanh. Cần lên kế hoạch cẩn thận cho việc di dời và gìn giữ các giá trị truyền thống, đồng thời cần áp dụng biện pháp tái định cư tại chỗ ngay trong khu đô thị mới nếu xét trên khía cạnh xã hội.

219 Chiến lược phát triển khôi phục các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương như sau:

- Khuyến khích các hoạt động thương mại trên phố dẫn tới ga.
- Khuyến khích các hoạt động xã hội và môi trường trong công viên và công trình công cộng.
- Cung cấp dịch vụ công cộng tạo thuận tiện cho hành khách.

(3) Gìn giữ và phát huy văn hoá

220 Việc phát triển ga UMRT sẽ có tác động lớn tới các làng nông thôn ở phía bắc ga. Mặc dù đất nông nghiệp được chuyển thành đất thổ cư và thương mại, song văn hoá và lối sống truyền thống cần được gìn giữ. Cần thực hiện tái định cư tại chỗ hoặc tại các khu vực lân cận gần ga UMRT. Nên gìn giữ và phát triển không gian xã hội và giải trí.

221 Chiến lược phát triển gìn giữ và phát huy văn hoá như sau:

- Phát triển các khu vực đô thị mới hài hoà với cảnh quan nông thôn.
- Xây dựng các công trình văn hoá nhằm gìn giữ các giá trị truyền thống của khu vực Gia Lâm.

4) Chiến lược và dự án cải thiện điều kiện sống

(1) Phát triển và cải thiện nhà ở và hạ tầng

222 Khu đô thị mới Ngọc Thụy sẽ trở thành một khu dân cư phía trước ga. Dự án này sẽ là một mô hình tốt khi áp dụng ý tưởng TOD (phát triển theo định hướng giao thông công cộng) trong đó thực hiện i) một xã hội theo định hướng giao thông công cộng, ii) các công trình thương mại phía trước ga, iii) phát triển gắn kết giữa đường sắt và các khu dân cư trong khu vực ngoại ô.

223 Chiến lược phát triển cải thiện nhà ở và hạ tầng như sau:

- Phát triển khu đô thị mới gắn kết với các dịch vụ UMRT
- Khôi phục và cải tạo hạ tầng đô thị và đường xá trong các khu vực đã xây dựng hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận.

(2) Cải thiện các công trình tiện ích

224 Hiện nay, chỉ có một hồ nhỏ trong khu vực đô thị phía nam song vẫn chưa đủ hấp dẫn để tạo ra không gian tiện nghi cho hành khách đi tàu. Do khó phát triển không gian mở về phía nam, nên mạng lưới cây xanh sẽ được mở rộng dọc theo các tuyến phố dẫn tới ga. Về phía bắc, công viên được quy hoạch nằm ngoài khu đô thị mới. Ngoài ra, công viên phía trước ga cần tạo cảnh quan tốt cho ga.

225 Chiến lược phát triển tiện nghi như sau:

- Phát triển công viên quanh khu đô thị mới và khu thương mại và kinh doanh
- Thiết lập mạng lưới cây xanh cho người đi bộ tới ga
- Phát triển công viên và không gian mở đối diện ga vì mục đích cảnh quan và phòng ngừa thiên tai.

(3) Cải thiện tình hình an ninh và an toàn

226 Xét từ góc độ phòng ngừa thiên tai, khu vực nhà máy xe lửa của TCT ĐSVN có tường bao quanh là không phù hợp. Khi xảy ra sự cố hoặc thiên tai, nhà ga sẽ là nơi phòng ngừa thiên tai để cung cấp các vật dụng và không gian cần thiết cho người dân sơ tán. Khu vực ga cần đảm bảo tính an toàn, thuận tiện và thoải mái cho người dân. Các đặc điểm và tập quán truyền thống của các làng nông thôn cần được gìn giữ trong khu đô thị mới.

227 Chiến lược phát triển cải thiện tình hình an ninh và an toàn như sau:

- Thiết lập mạng lưới cây xanh làm vùng đệm phòng ngừa thiên tai
- Cải thiện các làng nông thôn hiện có để hài hoà với khu đô thị mới và tạo ra một xã hội thanh bình.

2.3. Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất

1) Khung phát triển chung

(1) Sử dụng ga UMRT

228 Ga Gia Lâm sẽ là một trong những ga phổ biến nhất của Thành phố Hà Nội, do là một trung tâm vận tải đông bắc. Ước tính có khoảng 51.000 hành khách sẽ sử dụng ga Gia Lâm (xem Bảng 2.3.1). Khoảng 40% hành khách sẽ trung chuyển sang từ xe khách.

229 Sau khi phát triển đô thị mới trong ngắn hạn, nhiều người dân sẽ sử dụng để đi làm và đi học trong trung tâm thành phố. Về dài hạn, sau khi tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN, khu thương mại và kinh doanh sẽ được phát triển mới thành một trung tâm phụ của Thành phố Hà Nội. Nhiều hành khách sẽ xuống ga để đi làm và đi mua sắm. Cuối cùng khu vực ga Gia Lâm sẽ được phát triển toàn diện và trở thành một lõi đô thị mới hài hoà với các hoạt động thương mại, kinh doanh và dân cư.

Bảng 2.3.1 Số hành khách ước tính tại ga Gia Lâm (trên ngày)

		Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	24.123	47,3
	Xe đạp	365	0,7
	Xe máy	2.422	4,7
	Xe hơi	3.642	7,1
	(Tổng phụ)	(30.352)	(59,9)
Hành khách trung chuyển	Xe buýt/khách	20.352	39,9
	TCT ĐSVN	140	0,3
	UMRT	-	-
	(Tổng phụ)	(20.492)	(40,1)
Tổng		51,044	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(2) Khung phát triển đô thị

230 Mục đích sử dụng đất trong tương lai tại phía bắc ga Gia Lâm sẽ được chuyển đổi thành đất thổ cư và sử dụng hỗn hợp trong khu vực đô thị mới phía bắc. Khu đất của nhà máy xe lửa của TCT ĐSVN cần được chuyển đổi từ đất công nghiệp sang đất thương mại và kinh doanh nhằm phát huy tiềm năng của đất đối diện với ga. Khoảng 36.000 việc làm sẽ được tạo ra trong khu vực đô thị mới này, trong khi dân số sẽ tăng lên ở khu đô thị mới phía bắc.

Bảng 2.3.2 Dân số và số lượng lao động ước tính tại khu vực ga Gia Lâm

	Toàn bộ khu vực ga (trong bán kính 500m)		Khu vực quy hoạch phát triển đô thị
	Hiện tại	Tương lai	Tương lai
Diện tích (ha)	78,5	78,5	35,7
Dân số (người)	5.974	9.534	1.431
Tổng mật độ dân số (người/ha)	76	123	40
Lao động (người)	4.414	38.810	35.784

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Lập dự án

231 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trong đó có xem xét đến cấu trúc đô thị và tình trạng sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 2.3.3).

Bảng 2.3.3 Các dự án đề xuất cho phát triển khu vực ga Gia Lâm

	Chiến lược phát triển giao thông	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình liên quan	Xây dựng ga Gia Lâm mới Xây dựng ITF bắc và nam Xây dựng cầu vượt bộ hành	Phát triển công trình thương mại và công cộng bên trong ga	Phát triển công trình dịch vụ công cộng bên trong ga
Trong vòng 100m	Phát triển đường vào phía bắc ga Phát triển đường vào phía tây cắt qua đường sắt	Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN làm khu thương mại và kinh doanh	
Trong vòng 500m	Di chuyển Bến xe khách Gia Lâm về phía trước ga	Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng hỗn hợp	Xây dựng các toà nhà trung cư hỗn hợp dọc theo QL1 Phát triển công viên ven hồ ở phía nam Thiết lập mạng lưới cây xanh
Xung quanh khu vực ảnh hưởng	Cải thiện đường trong khu vực đã xây dựng Cung cấp dịch vụ xe buýt cho người dân quanh ga	Khôi phục các tuyến phố thương mại địa phương	Cải thiện tiện nghi đô thị tại khu vực đã xây dựng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

232 Dựa trên các dự án đề xuất nêu trên, quy hoạch và dự án sử dụng đất trong tương lai được lập như sau (xem Bảng 2.3.4 và Bảng 2.3.5):

Bảng 2.3.4 Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực ga Gia Lâm

	Thổ cư	Hỗn hợp	Thương mại và kinh doanh	Công cộng đặc biệt	Giao thông ¹⁾	Cây xanh và không gian mở	Quản sự	Đường	Tổng
ha	0,0	7	14,4	0,0	16,4	3,3	0,0	5,9	47,0
%	0,0	14,9	30,6	0,0	34,9	7,0	0,0	12,6	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

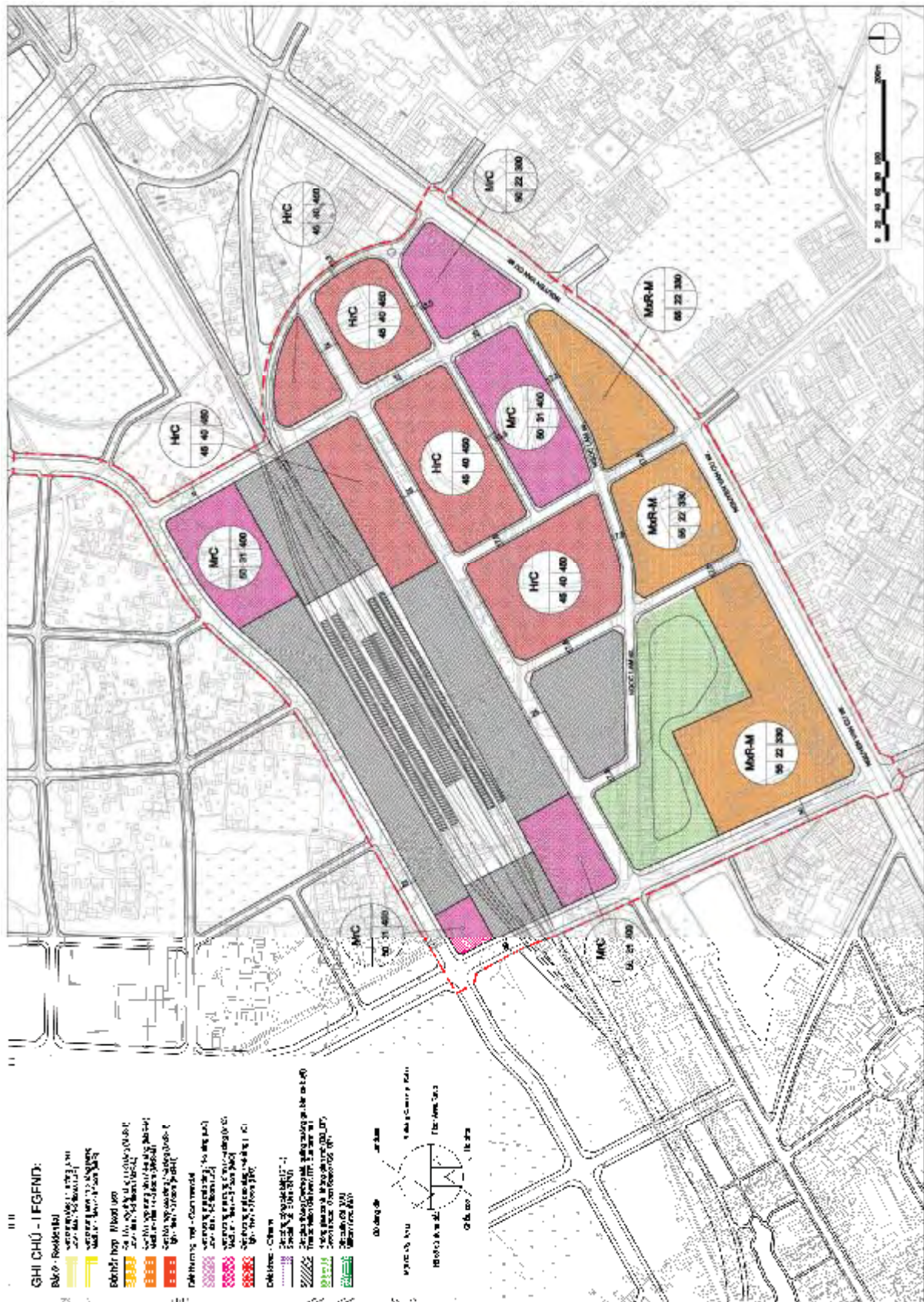
1): Đất cho giao thông bao gồm ga và đường sắt, ITF, bến xe khách.

Bảng 2.3.5 Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm

Loại dự án	Tên dự án	Mã dự án	Quy mô (ha)	Kế hoạch	Mục đích sử dụng đất
Phát triển ga và công trình liên quan	Ga	S1	3,1	Tối thiểu	Giao thông
	Đường sắt	S1	3,5	Tối thiểu	Giao thông
	ITF phía bắc	S2	2,3	Tối thiểu	Giao thông
	ITF phía nam	S3	2,3	Trung hạn	Giao thông
Phát triển đường	Đường vào mới phía bắc (w=36m)	R1	3,0	Tối thiểu	Giao thông
	Mở rộng phố Ngô Gia Khảm (w=26m)	R2	0,7	Tối thiểu	Giao thông
	Di chuyển bến xe khách Gia Lâm	C2	1,5	Dài hạn	Giao thông
Phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc	A	1,9	Ngắn hạn	Thương mại & kinh doanh
	Tái phát triển đô thị khu nhà máy của TCT ĐSVN	B	17,4	Trung hạn	Thương mại & kinh doanh
	Tái phát triển đô thị ven QL1	C	8,0	Dài hạn	Hỗn hợp
Phát triển cây xanh và không gian mở	Phát triển công viên ven hồ	G1	3,3	Dài hạn	Cây xanh và không gian mở
Tổng diện tích dự án			47,0		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.1 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.2 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Gia Lâm








Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.3 Mặt cắt khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.4 Hình ảnh phát triển của khu vực ga Gia Lâm (hình ảnh minh họa)

	
<p>ITF phía bắc (Ga Ohtaka no Mori của tuyến Tsukuba Express, Chiba, Nhật Bản)</p>	<p>ITF phía bắc và công trình thương mại (Quảng trường ga Tama, tuyến Denentoshi, Kanagawa, Nhật Bản)</p>
	
<p>Khu đô thị mới nằm trước ga (Ga Otaka no Mori, tuyến Tsukuba Express, Chiba, Nhật Bản)</p>	<p>Khu đô thị mới (Thị trấn vịnh Makuhari, Chiba, Nhật Bản)</p>
	
<p>Hình ảnh về dự án tái phát triển đô thị khu nhà máy của TCT ĐSVN (Shiodome Siosite, dự án tái phát triển đô thị công trình JR Cargo, Tokyo, Nhật Bản)</p>	<p>Hình ảnh về dự án khu kinh doanh và tái phát triển nhà máy của TCT ĐSVN (dự án tái phát triển đô thị phía đông nhà ga Shinagawa, Tokyo, Nhật Bản)</p>

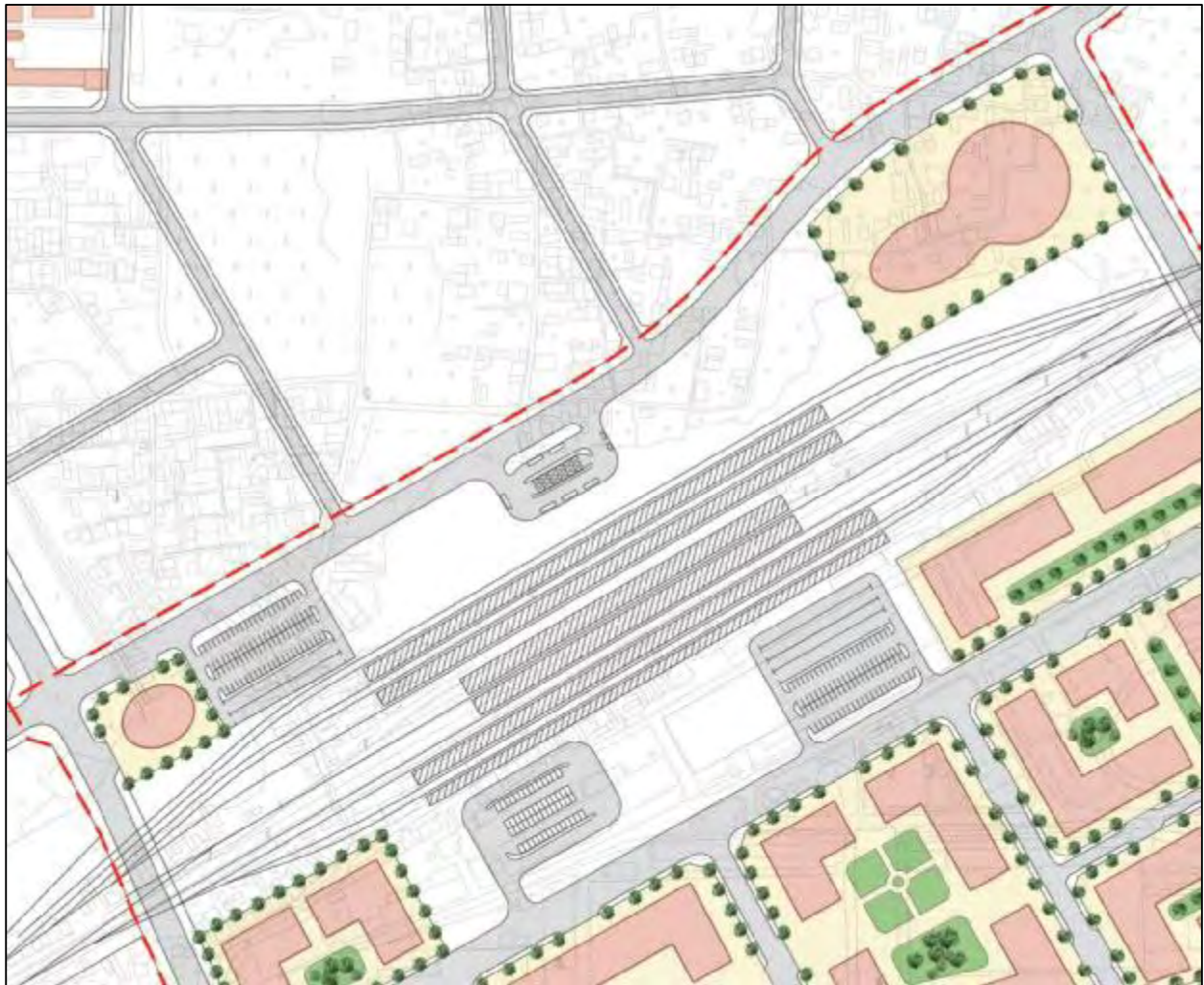
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Quy hoạch phát triển ga và công trình liên quan (Dự án S1, S2 và S3)

233 Công trình ga: Sân ga sẽ được xây dựng tại tầng 2 và cầu vượt bộ hành và cổng thu vé được đặt tại tầng 1. Do chiều rộng ga khoảng 90m, nên cấu trúc ga sẽ trở thành rào cản với người dân địa phương. Để cải thiện khả năng kết nối và tiếp cận từ hai phía, tầng trệt và cầu vượt bộ hành tại tầng 1 sẽ được mở cho người đi bộ đi lại giữa khu bắc và nam đường sắt. Không gian tầng trệt sẽ được sử dụng làm nơi đỗ xe máy và các phương tiện khác, làm không gian cho thuê và công trình phòng chống thiên tai (vd: kho chứa thực phẩm khẩn cấp, nước uống, trang thiết bị y tế). Tại cầu vượt bộ hành tự do ở tầng 1 sẽ đặt các công trình thuận tiện cho người sử dụng ga đặc biệt là hành khách và người dân như quán cà phê, quán ăn, hiệu sách, và công trình dịch vụ công cộng (không gian trưng bày, trung tâm dịch vụ điều hành), v.v.

234 Công trình trung chuyển liên phương thức: Sẽ được xây dựng ở hai phía Bắc và Nam. Trước mắt, do khu đất phía nam giữa ga và nhà máy xe lửa Gia Lâm có giới hạn, nên chỉ xây dựng đường vào phía nam, chủ yếu phục vụ các tác nghiệp đường sắt. Tại ITF phía bắc, khu đỗ xe, bến xe buýt, sân đỗ taxi sẽ được xây dựng.

Hình 2.3.5 Quy hoạch phát triển ga và công trình trung chuyển liên phương thức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Quy hoạch phát triển đường (Dự án R1 và R2)

235 Để cải thiện khả năng tiếp cận từ QL1 vào ga và cắt qua đường sắt để nối giữa khu bắc và nam, cần mở rộng phố Ngô Gia Khảm giữa QL1 và phố Ngọc Lâm, xây dựng mới từ phố Ngọc Lâm cắt qua đường sắt (hầm bộ hành theo dạng cống hộp) và kết nối tới đường mới phía bắc.

236 Ở phía bắc sẽ xây dựng một đường vào mới tới cổng ga chính. Theo quy hoạch quận huyện đã được phê duyệt của quận Long Biên, hướng tuyến của trục đường chính phía bắc này sẽ nối trực tiếp với ga. Nếu như vậy, không thể xây dựng ITF phía bắc để tạo không gian vào cho người đi bộ và các công trình giao thông. Đề xuất điều chỉnh lại hướng tuyến của trục đường đã được phê duyệt dịch lên phía bắc (khoảng 30m để tạo không gian cho ITF).

237 Có hai (2) phương án liên quan tới hướng tuyến của đường vào phía bắc (xem Bảng 2.3.6 và Hình 2.3.6). HAUPA chưa đồng ý với phương án điều chỉnh hướng tuyến đã được duyệt do khu vực này thuộc khu phát triển khu đô thị mới Ngọc Thụy nên rất khó điều chỉnh. Nhưng Đoàn Nghiên cứu JICA khuyến nghị phối hợp với chủ đầu tư khu đô thị mới (công ty xây dựng Hồng Hà) để thảo luận phương án điều chỉnh hướng tuyến đường phù hợp và mạng lưới đường của khu đô thị mới để áp dụng ý tưởng TOD nhằm tạo thuận lợi cho người dân.

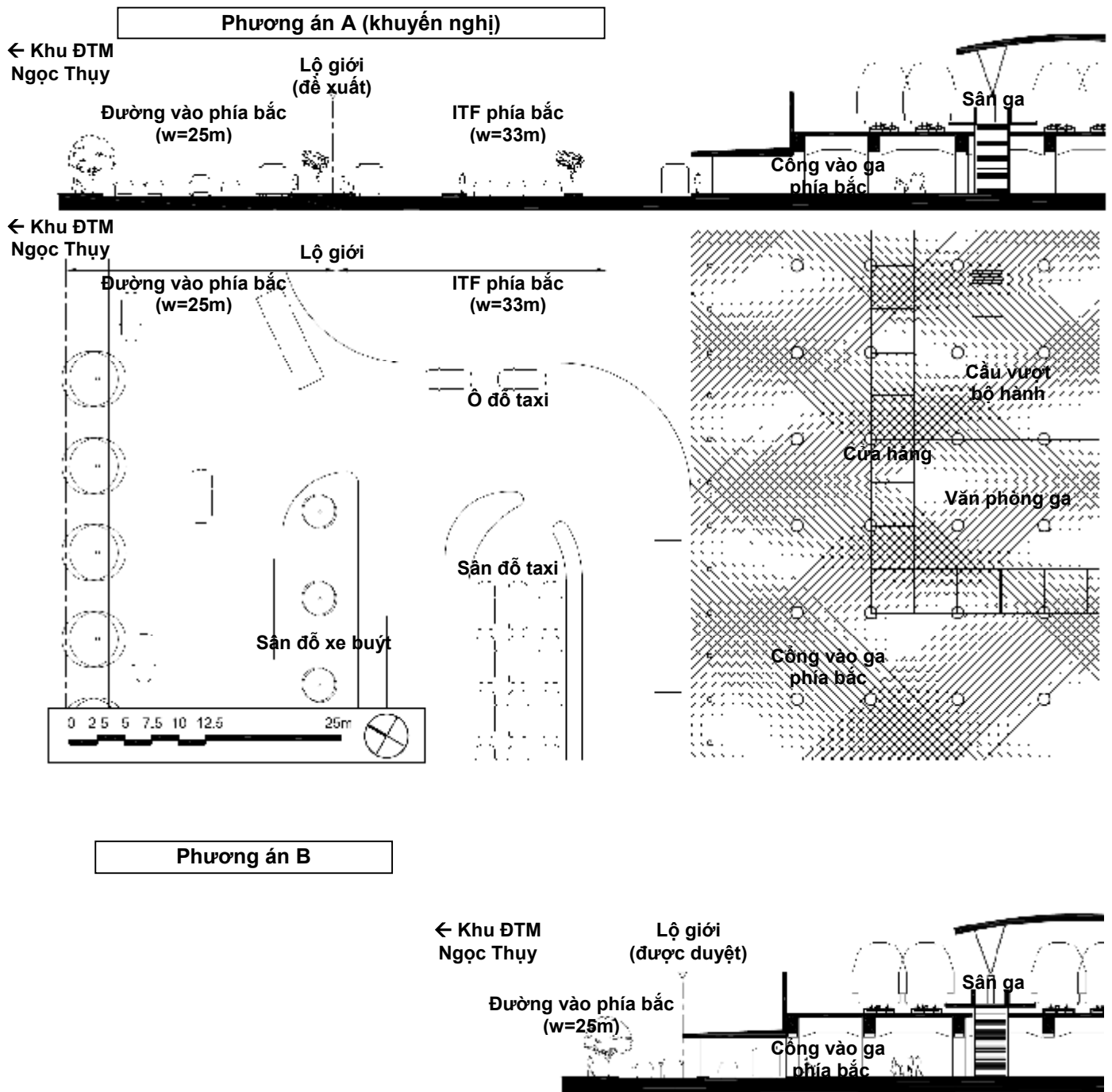
Bảng 2.3.6 Các phương án hướng tuyến đường vào phía bắc

	Sự cần thiết phải điều chỉnh hướng tuyến đường đã được duyệt	Tạo ITF phía bắc	Bên đồng thuận
Phương án A	Cần (về phía bắc 30m)	Có thể	Đoàn Nghiên cứu JICA, TCT ĐSVN
Phương án B	Không cần	Không thể	SQHKTHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

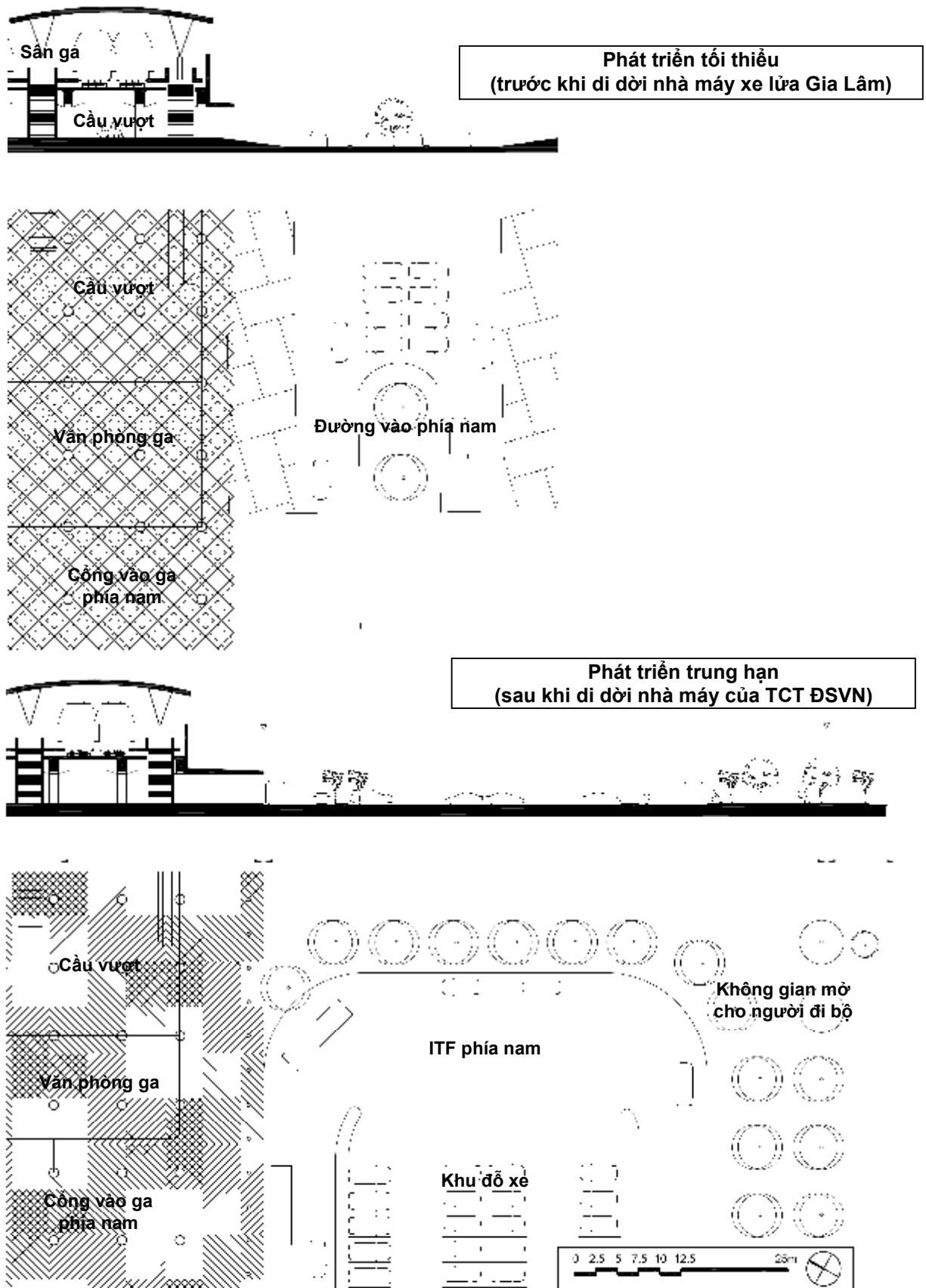
238 Về khả năng tiếp cận từ phía nam, sẽ xây dựng đường vào ga ($w=22m$) nhờ thu hồi đất khi UMRT được xây dựng vì nhà máy cơ khí Gia Lâm không thể di chuyển trong thời gian ngắn được. Trong trung hạn, sau khi di chuyển nhà máy xe lửa, ITF phía nam sẽ được xây dựng đối diện với ga, nên khả năng tiếp cận từ phía nam sẽ được cải thiện đáng kể (xem Hình 2.3.7).

Hình 2.3.6 Các phương án hướng tuyến đường vào phía bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.3.7 Phát triển theo giai đoạn đường vào ga phía nam và ITF



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Quy hoạch phát triển đô thị phía bắc ga Gia Lâm (Khu A)

(1) Hiện trạng

239 Hiện có một số nhà trong những làng nông nghiệp thuộc khu A. Khi đường vào phía bắc và ITF phía bắc được xây dựng, những khu dân cư này cần được di chuyển vì mục đích phát triển hạ tầng công cộng.

(2) Các chức năng và công trình đề xuất

240 Khu A có vị trí thuận lợi nằm cạnh ITF phía bắc, và dọc theo đường vào mới ở phía bắc. Các toà nhà thương mại và kinh doanh cao 8 tầng sẽ được xây dựng làm công trình thương mại đô thị đầu tiên cho các làng nông nghiệp ở phía bắc ga. Siêu thị, cửa hàng, công trình công cộng, v.v, sẽ giúp ích nhiều cho người dân trong hoạt động hàng ngày.

6) Quy hoạch phát triển đô thị cho khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (Khu B)

(1) Hiện trạng

241 Hiện khu nhà máy khoảng 17,4ha của TCT ĐSVN nằm đối diện với ga. Toàn bộ khu vực ga bị bao bọc trong những bức tường cao, nên đường vào ga rất hẹp và nhiều cửa hàng nhỏ và người bán hàng rong hoạt động quanh đó.

(2) Chức năng và công trình đề xuất

242 Để phát huy tiềm năng phát triển đô thị nhằm tạo lập một trung tâm đô thị phụ tại khu vực ga Gia Lâm, nhà máy xe lửa Gia Lâm cần được di dời ra khu vực ngoại ô. Sau khi di dời và chuẩn bị đất, Bến xe khách Gia Lâm sẽ được di chuyển vào Khu B2 đối diện với ga. Đề xuất xây dựng cầu vượt bộ hành để kết nối từ ga tới bến xe khách mới. Ở các khu khác, công trình thương mại và kinh doanh cao từ 8 đến 10 tầng sẽ được xây dựng. Cần kêu gọi các công ty hàng đầu quốc tế và trong nước đến đây và kéo kinh tế địa phương của quận Long Biên đi lên.

Hình 2.3.8 Quy hoạch phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN



7) Quy hoạch phát triển đô thị ven đường QL1 (Khu C)

(1) Hiện trạng

243 Trong Khu C, mặc dù có hồ tại đây nhưng lại bị các công trình xây dựng bao quanh. Bến xe khách Gia Lâm nằm dọc theo phố Ngô Gia Khảm. Cửa hàng nằm san sát nhau dọc theo QL1 và phố Ngọc Lâm, nhưng bên trong khu này đất chưa được sử dụng hết. Do khu đất này có giá trị lớn vì nằm dọc theo QL1 và gần ga, nên sẽ được tái phát triển nhằm phục vụ các hoạt động kinh tế.

(2) Chức năng và công trình đề xuất

244 Một khu liên hợp cao 6 tầng sẽ được xây dựng quanh hồ. Các khu chung cư sẽ trở nên phổ biến và có khả năng tiếp cận tốt tới QL1 và ga Gia Lâm. Mặt nước sẽ được giữ lại làm công viên ven hồ để tạo không gian tiện nghi cho người dân và du khách.

Hình 2.3.9 Quy hoạch phát triển đô thị ven đường QL1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.7 Thông tin dự án Khu A, và C trong khu vực phát triển ga Gia Lâm

		A1	A2	C1	C2	C3
Sử dụng đất		TM&KD	TM&KD	Hỗn hợp	Hỗn hợp	Hỗn hợp
Khung phát triển	Dân số	0	0	762	357	313
	Lao động	565	2.913	4.337	2.029	1.780
Quy hoạch xây dựng	Diện tích đất (m ²)	3.029	15.608	37.176	17.392	15.254
	Diện tích xây dựng (m ²)	1.515	7.804	18.588	8.696	7.627
	MĐXD (%)	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
	Tổng diện tích sàn (m ²)	12.116	62.432	111.528	52.176	45.762
	Số tầng	8	8	6	6	6
	HSSĐĐ (%)	400,0	400,0	300,0	300,0	300,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.3.8 Thông tin dự án Khu B trong khu vực phát triển ga Gia Lâm

		B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9
Sử dụng đất		TM&KD	Giao thông (bến xe)	C&B	C&B	C&B	C&B	C&B	C&B	C&B
Khung phát triển	Dân số	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lao động	1.240	0	5.182	2.974	4.953	3.548	1.516	3.114	1.633
Quy hoạch xây dựng	Diện tích đất (m ²)	6.645	14.881	24.675	14.161	23.588	19.007	7.217	14.829	11.661
	Diện tích xây dựng (m ²)	3.323	-	11.104	6.372	10.615	9.504	3.248	6.673	5.831
	MĐXD (%)	50,0	50,0	45,0	45,0	45,0	50,0	45,0	45,0	50,0
	Tổng diện tích sàn (m ²)	26.580	-	111.038	63.725	106.146	76.028	32.477	66.731	34.983
	Số tầng	8	-	10	10	10	8	10	10	6
	HSSĐĐ (%)	400,0	-	450,0	450,0	450,0	400,0	450,0	450,0	300,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.4. Xem xét xã hội và môi trường

1) Hiện trạng và các điều kiện về xã hội-môi trường

245 Về phía bắc ga Gia Lâm đề xuất, có hai hồ lớn nằm giữa ga và khu dân cư. Một khu đất lớn về phía nam ga đề xuất hiện đang được TCT ĐSVN sử dụng để làm ga đường sắt, xưởng sửa chữa, v.v. Bến xe khách Gia Lâm nằm cách ga đề xuất 380m về phía nam. Hệ động thực vật quý giá không tồn tại trong khu vực này.

246 Chưa có dữ liệu cơ sở về môi trường tự nhiên tại ga Gia Lâm do ga không được CEPT (Trung tâm Bảo vệ Môi trường trong Giao thông Vận tải) chọn làm nơi khảo sát thực địa vào tháng 12 năm 2006.

247 Các dự án phát triển khu vực ga sẽ gây tác động đến phường Thượng Thanh và Ngọc Lâm. Đất xung quanh ga bị đường sắt hiện hữu chia ra làm hai. Chỉ có hai con đường nhỏ hẹp cắt qua đường sắt gần ga. Phường Thượng Thanh ở phía bắc đường sắt dễ bị ảnh hưởng bởi lũ lụt (chỉ số ảnh hưởng lũ lụt = 12,60) và không có khả năng ứng phó với thiên tai trong trường hợp khẩn cấp (khả năng ứng phó khẩn cấp = 0,00). Hầu như không có công viên hay không gian mở trong phường (công viên/không gian mở trên 1000 dân = 0,01). Phường Ngọc Lâm cũng dễ bị ảnh hưởng bởi lũ lụt (chỉ số ảnh hưởng lũ lụt = 11,80) và thiếu khu vực mặt nước, công viên/không gian mở, cây xanh.

Bảng 2.4.1 Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh

Phường	Quận	Điện	Nước máy	Dịch vụ vệ sinh	Ga	Điện thoại	Thu gom rác thải rắn	Internet
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Thượng Thanh	Long Biên	100,0	89,0	82,8	73,4	82,8	82,8	4,7
Ngọc Lâm	Long Biên	100,0	92,2	81,1	87,8	95,0	94,4	8,4

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS 2005), HAIDEP

Bảng 2.4.2 Phạm vi tiện nghi đô thị và khả năng phòng chống thiên tai

Phường	Quận	Tiện nghi đô thị và khả năng phòng chống thiên tai						
		Tỉ lệ diện tích đường	Chỉ số ảnh hưởng lũ lụt	Hộ gia đình có nhà ở cố định	Khả năng ứng phó khẩn cấp	Diện tích mặt nước trên 1000 dân	Công viên/không gian mở trên 1000 dân	Diện tích cây xanh trên 1000 dân
		(%)		(%)	(m/ha)	(ha)	(ha)	(ha)
Thượng Thanh	Long Biên	4,9	12,60	92,2	0,00	4,45	0,01	16,02
Ngọc Lâm	Long Biên	9,2	11,80	97,8	11,70	1,07	0,05	1,09

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS 2005), HAIDEP

248 Điều kiện sống hiện tại của phường Ngọc Lâm và Thượng Thanh được đánh giá như sau (Xem bảng 2.4.3 và Bảng 2.4.4).

Bảng 2.4.3 Đánh giá điều kiện sống phường Thượng Thanh

Tổng thể	Điểm khách quan cho thấy điều kiện sống không thuận lợi của phường Thượng Thanh. Các điểm số về tính thuận tiện, an toàn và năng lực đều thấp, trong điểm số về tính tiện nghi và sức khoẻ lại tốt. Người dân nói chung hài lòng với các điều kiện này.
Thuận tiện	Điều kiện giao thông không thuận tiện vì tỉ lệ đường chưa đủ và dịch vụ vận tải công cộng chưa được đáp ứng tốt. Người dân chưa hài lòng với tình trạng cấp điện.
An toàn & An ninh	Do nằm dọc sông Đuống, nên phường thường bị ảnh hưởng bởi lũ lụt. Ngoài ra do đường QL5 nằm sát phường nên an toàn giao thông trở thành một vấn đề đối với người dân phường Thượng Thanh.
Y tế & đời sống	Phường Thượng Thanh có điều kiện y tế trung bình. Các điều kiện cơ bản như cấp nước, thu gom rác và công trình vệ sinh chưa đáp ứng đủ.
Tiện nghi	Do có đất nông nghiệp nên phường có diện tích cây xanh nhưng chỉ có một khu vực công viên nhỏ và các công trình văn hoá. Do vậy người dân không được tiếp cận với không gian cây xanh và cảnh quan.
Năng lực	Mức thu nhập và sở hữu phương tiện tương đối cao.

Nguồn: Karte đô thị, HAIDEP, 2005

Bảng 2.4.4 Đánh giá điều kiện sống phường Ngọc Lâm

Tổng thể	Điểm khách quan tổng thể thấp ngoại trừ điểm về mức độ thuận tiện. Từ đó cho thấy điều kiện sống không được thuận tiện của phường Ngọc Lâm. Người dân hài lòng với điều kiện sống ngoại trừ mức độ tiện nghi.
Thuận tiện	Khu vực Ngọc Lâm khá thuận tiện với các dịch vụ cơ sở như điện hoặc giáo dục được đáp ứng đầy đủ. Người dân hài lòng với khả năng tiếp cận giao thông công cộng và xe buýt thường được sử dụng để đi lại hơn các phường khác trong Hà Nội.
An toàn & An ninh	Ngọc Lâm thường chịu ảnh hưởng bởi lũ và ngập lụt do nằm gần sông Hồng. Giao thông đa phần là giao thông hạng nặng nên an toàn giao thông là một vấn đề lớn.
Y tế & đời sống	Do là nơi tập trung xe cộ đông nhất Hà Nội, nên vấn đề ô nhiễm không khí đang trở nên nghiêm trọng và đe dọa sức khoẻ người dân. Trong phường không có bệnh viện. Cấp nước và điều kiện vệ sinh cần cải thiện.
Tiện nghi	Ngọc Lâm có một vài không gian tiện nghi nhưng chưa đáp ứng được toàn bộ dân số. Người dân không hài lòng với điều kiện tiện nghi trong phường. Không gian sống tương đối lớn và người dân khá hài lòng.
Năng lực	Mức thu nhập cao nhưng việc sử dụng internet chưa mấy phổ biến.

Nguồn: Karte đô thị, HAIDEP, 2005

2) Dự báo các tác động tiêu cực và các biện pháp phòng ngừa

(1) Các tác động có thể dự báo trước

249 Các dự án phát triển khu vực ga có khả năng mang lại kết quả cải thiện môi trường và nâng cấp chất lượng cuộc sống của người dân trong các phường xung quanh ga nhờ hệ thống đường, thoát nước, thu gom chất thải rắn và rác, công trình công cộng, công trình tiện nghi được cải thiện, khả năng sẵn sàng ứng phó với thiên tai của cộng đồng, v.v.

250 Tuy nhiên, các dự án phát triển khu vực ga sẽ gây ra các tác động tiêu cực sau đây tới các phường xung quanh khu vực dự án (xem Bảng 2.4.5).

Bảng 2.4.5 Dự báo các tác động về môi trường và xã hội

Tác động		Mô tả
Môi trường kinh tế-xã hội		
Tái định cư tự nguyện		Các công trình trung chuyển liên phương thức, khu đỗ xe, đường vào ga, v.v. ở phía nam của ga được quy hoạch trong khu đất của TCT ĐSVN. Khu đất lớn đông dân cư ở phía bắc và tây sẽ được thu hồi để xây dựng đường nhánh mới (RD-NR-1, RD-NR-2), không gian đỗ xe, công trình liên phương thức, v.v.
Vệ sinh		Chất thải hữu cơ và nước thải tạo ra từ công trường xây dựng có thể gây các bệnh truyền nhiễm qua nước và ảnh hưởng tới sức khỏe người dân địa phương.
Dân số		
Ô nhiễm không khí		Hoạt động của máy móc xây dựng và phương tiện vận tải có thể gây tác động không nhỏ đến chất lượng không khí trong các khu vực dân cư lân cận.
Ô nhiễm nước		Nước thải từ các hoạt động xây dựng và xả ra từ nhà ga có thể gây suy giảm chất lượng nước trong vùng lân cận.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

251 Do dự án bao gồm việc xây dựng siêu thị/ chợ (trong Khu A), nên cần thực hiện đánh giá tác động môi trường (EIA) (và báo cáo đánh giá nhanh) theo Nghị định 21/2008/ND-CP.

(2) Biện pháp giảm thiểu tác động do thu hồi đất

252 Trong giai đoạn tiền xây dựng, công tác thu hồi đất và tái định cư tự nguyện được xem như tác động lớn nhất từ các dự án phát triển. Quy mô đất thu hồi và người dân và các hộ gia đình bị ảnh hưởng từ dự án được dự báo như sau. Do các hộ bị ảnh hưởng từ dự án sẽ mất toàn bộ hoặc một phần đất, nên họ được coi là hộ gia đình thuộc diện di dời và tái định cư, tạm thời hoặc vĩnh viễn.

Bảng 2.4.6 Quy mô thu hồi đất và các công trình bị ảnh hưởng bởi dự án phát triển tối thiểu

Mã	Dự án tối thiểu	Quy mô đất bị thu hồi	Số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án
		(m ²)	(nhà)
S1	Ga Gia Lâm	Không tính	Không tính
S2	ITF phía bắc	22.900	46
R1	Đường vào mới phía bắc (r=25m)	30.200	78
R2	Mở rộng phố Ngõ Gia Khảm (r=30m)	11.300	59
Tổng		64.400	183

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.4.7 Quy mô thu hồi đất và người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng từ dự án ngắn, trung và dài hạn

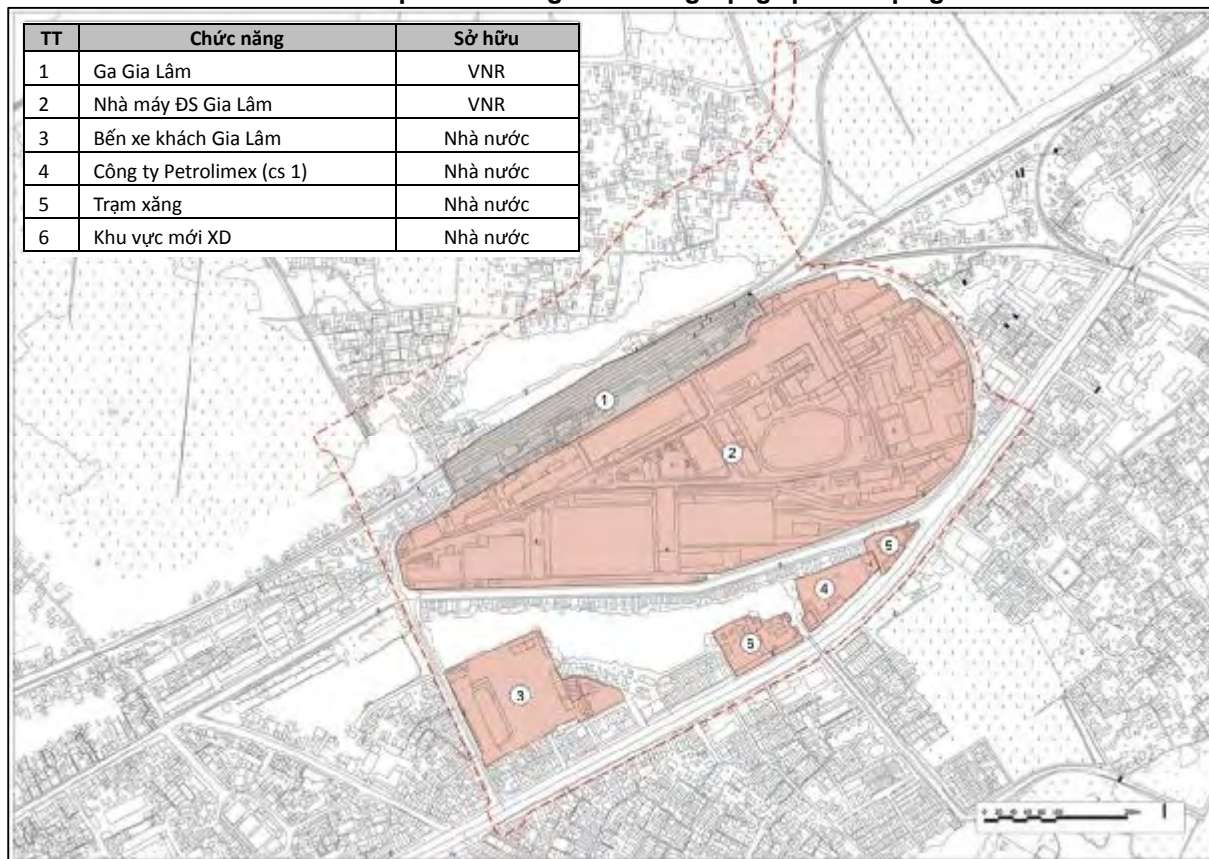
Mã	Dự án	Diện tích đất bị thu hồi	Diện tích nhà ở bị ảnh hưởng	Mật độ dân số	Số người dân bị ảnh hưởng	Số hộ bị ảnh hưởng
		(m ²)	(m ²)	(người/ha)	(người)	(HGD)
S3	ITF phía nam	23.200	-	-	-	-
A	Tái phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc	18.600	5,344	151	81	18
B	Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	158.700	-	-	-	-
C	Tái phát triển đô thị ven đường QL1	27.900	27,900	151	421	95
Tổng		228,400	33.244		502	113

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Mật độ dân số (151 người/ha), và quy mô hộ gia đình trung bình (4,4 người/hộ) được tham khảo từ Sơ đồ phân tích đô thị (HAIDEP 2005), của phường Ngọc Lâm.

253 Có một số công trình của nhà nước hoặc có liên quan trong khu vực quy hoạch (Hình 2.4.1). Những khu vực công trình này sẽ là đất dự phòng cho phát triển đô thị trong đó cần di dời và cải tạo các công trình công cộng cũ.

Hình 2.4.1 Vị trí các công trình công cộng tại khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

254 Để hỗ trợ việc di dời và tái định cư cho người dân bị ảnh hưởng, và để giảm thiểu các tác động tiêu cực từ công tác di dời và tái định cư, cần xem xét cẩn trọng các vấn đề sau.

(a) Gắn kết phát triển/tái phát triển với tái định cư

255 Tái định cư cần được xem như cơ hội phát triển, và vấn đề tái định cư cần được xem như một phần không thể thiếu trong quy hoạch đô thị, trong khi quy hoạch tái định cư toàn thành phố là một phần của phát triển đô thị.

256 Về phát triển trung/dài hạn, thay vì áp dụng phương pháp thu hồi đất chung (thu hồi đất, đền bù giải phóng mặt bằng và di dời người dân bị ảnh hưởng tới khu tái định cư, v.v.), “hệ thống tái điều chỉnh đất” và/hoặc “hệ thống chỉnh trang đô thị” trong đó cho phép chuyển “quyền sử dụng đất” thành “quyền sử dụng tầng nhà” sẽ là các biện pháp thu hồi đất hữu hiệu.

(b) Cơ hội phát triển và phục hồi sinh kế

257 Tham vấn các nhóm người dân bị ảnh hưởng và các đối tượng liên quan có thể giúp xác định phương pháp đổi mới để phục hồi sinh kế và thu nhập cho những người bị ảnh hưởng. Các bước như xác định khu tái định cư phù hợp, tạo khu vực cửa hàng bổ sung cao hơn giá quy định, và đào tạo hướng nghiệp có thể giúp phục hồi sinh kế.

(c) Tham vấn, tham gia của cộng đồng và phổ biến thông tin

258 Khả năng thu hồi đất và tính bền vững trong vấn đề tái định cư phần lớn phụ thuộc vào cảm nhận của người dân về khả năng sở hữu của họ đối với các vấn đề về giá đất, đền bù cho đất và tài sản trên đất, và chỗ ở và khu vực xung quanh chỗ ở mới của họ. Điều này có thể đạt được thông qua sự tham gia tích cực của người dân tại giai đoạn quy hoạch và thông qua hoạt động đầu tư trước của bên được hưởng lợi. Việc tham vấn và tham gia của người dân sẽ giúp giảm thiểu rủi ro trở ngại và xung đột, đưa ra hướng giải quyết cho địa phương, nâng cao quyền sở hữu của cộng đồng, cải thiện chất lượng dự án và hỗ trợ hoàn thành dự án đúng tiến độ. Quá trình tham vấn sẽ giúp bảo vệ quyền lợi và giải quyết các vấn đề của người dân bị ảnh hưởng và giúp cho cơ quan thực hiện tìm ra các giải pháp mang tính sáng kiến. Phổ biến thông tin về mọi khía cạnh tái định cư là vấn đề quan trọng nhằm đảm bảo tính minh bạch, nâng cao mức độ tin cậy và đảm bảo người dân có sự lựa chọn được báo trước. Các tổ chức phi chính phủ có vai trò hữu ích trong việc áp dụng biện pháp huy động xã hội và kỹ năng phát triển cộng đồng vào quá trình thực hiện.

(d) Giải quyết khiếu nại, giám sát và đánh giá độc lập

259 Cơ chế giải quyết khiếu nại là yếu tố cần thiết để giải quyết các vấn đề của người dân bị ảnh hưởng, đặc biệt là những người thuộc nhóm dễ bị ảnh hưởng. Cần lập ra một cơ chế giám sát độc lập để giúp cho quá trình tái định cư được minh bạch và có thể giải trình được. Công tác đánh giá do một bên thứ ba thực hiện về các tác động của tái định cư là một công cụ hữu ích để đánh giá tính hiệu quả của chiến lược thực hiện.

3) Các biện pháp giảm thiểu tác động của ô nhiễm không khí

260 Người dân sống trong khu vực tây bắc ga sẽ bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm không khí và ô nhiễm nước phát sinh trong giai đoạn xây dựng.

261 Trong giai đoạn xây dựng, hoạt động của máy móc xây dựng tạo ra chất gây ô nhiễm ảnh hưởng tới chất lượng không khí xung quanh. Mức độ ô nhiễm phụ thuộc vào loại trang thiết bị và thời gian hoạt động. Dựa trên điều kiện gió như tốc độ và hướng gió, lượng phát thải từ các thiết bị xây dựng sẽ ảnh hưởng tới chất lượng không khí trong khu vực lân cận. Ngoài ra, thiết bị di chuyển đất trong xây dựng cũng là một nguồn gây bụi chính. Để giảm thiểu các tác động từ ô nhiễm không khí, cần đề xuất các biện pháp sau:

- Định kỳ rửa và tưới nước công trường xây dựng.
- Đảm bảo khoảng cách giữa máy xây dựng và ranh giới công trường xây dựng càng xa càng tốt.
- Sử dụng thiết bị và phương tiện xây dựng tuân thủ theo những quy định mới nhất.
- Kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ thiết bị và phương tiện xây dựng.
- Không tập trung các hoạt động xây dựng.
- Không tập trung luồng xe tải xây dựng.
- Sử dụng bạt che trên xe tải chở đất cát.
- Trong các điều kiện thời tiết như gió mạnh, cần tạm dừng các hoạt động xây dựng để ngăn bụi phát tán.
- Đào tạo công nhân điều khiển thiết bị xây dựng và xe tải.
- Giám sát chất lượng không khí tại công trường trong suốt chu kỳ dự án.

4) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ ô nhiễm nước

262 Trong giai đoạn xây dựng, nếu nước bẩn từ các hoạt động xây dựng chảy vào nguồn nước mặt mà không có biện pháp xử lý phù hợp, thì sẽ làm ô nhiễm chất lượng nước mặt ở các khu vực xung quanh dự án. Trong giai đoạn khai thác, nước thải từ ga cũng sẽ gây suy giảm chất lượng nước. Cần chuẩn bị các biện pháp xử lý sau đây đối với nước thải ra từ dự án:

- Xây dựng đê bao nhỏ để ngăn nước chảy ra từ công trường xây dựng.
- Xem xét phân cách các khu vực xây dựng bằng cọc ván.
- Bùn cần được khử nước trước khi thải ra và tái sử dụng.
- Thiết kế và bảo dưỡng phù hợp hệ thống thoát nước tại ga. Thiết kế bao gồm công trình thoát nước bản có công suất phù hợp, đường ống thoát nước bản đặt thấp hơn đường ống cấp nước sạch, và nếu cần, các công trình xử lý sơ bộ.
- Giám sát chất lượng nước thải từ ga và chất lượng nước mặt.

5) Các biện pháp giảm thiểu tác động của ô nhiễm đất

263 Quá trình tái phát triển khu nhà máy hiện có của TCT ĐSVN (17,4ha, Khu B) bằng việc xây dựng các công trình thương mại và kinh doanh 8 hoặc 10 tầng có thể phải thực hiện các hoạt động đào xới và gây ô nhiễm đất. Nếu đất thải xây dựng không được xử lý phù hợp có thể tác động đến môi trường do hoạt động chôn lấp bất hợp pháp tại khu đất tư/công, hoặc gây ô nhiễm môi trường xung quanh nếu lượng đất dư bị nhiễm các chất độc hại.

264 Đề xuất đất thải xây dựng phải được xử lý kỹ bằng các biện pháp sau:

- Phân tích chất độc hại có trong đất thải xây dựng.
- Sử dụng đất thải xây dựng trong phạm vi dự án
- Thuê thầu phụ xử lý/chôn lấp/tái chế đất dư
- Che chắn để ngăn nước chảy ra từ đồng đất thải xây dựng.

6) Các biện pháp giảm thiểu tác động của rác thải

265 Các hoạt động xây dựng trong Khu B, C, v.v. sẽ tạo ra rất nhiều chất thải, bao gồm chất thải xây dựng từ nhà máy của TCT ĐSVN hiện có. Chất thải xây dựng bao gồm các vật liệu tro như đất, đá, bê tông, gạch và nhựa đường, v.v. và các vật liệu không tro như kim loại, gỗ, giấy, kính và rác nói chung. Lượng chất thải được tạo ra chưa thể xác định được tại lúc này. Tuy nhiên, trong giai đoạn thiết kế, khối lượng và loại chất thải sẽ được đánh giá định lượng. Và trong giai đoạn xây dựng, chúng cần được tái chế và tái sử dụng càng nhiều càng tốt. Đối với loại chất thải không thể tái chế và tái sử dụng được, sẽ được giao cho một công ty chuyên thu thập các loại chất thải này.

2.5. Cơ chế thực hiện dự án

1) Vấn đề thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm

266 Kế hoạch thực hiện dự án tổng thể được chia làm bốn giai đoạn: tối thiểu (cho tới khi đưa vào sử dụng UMRT vào năm 2017), ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Mỗi dự án trong khu vực phát triển ga được sắp xếp dựa trên bốn giai đoạn này trên cơ sở phối hợp với thời điểm mở cửa ga và những khó khăn trong quá trình thực hiện, đặc biệt là vấn đề thu hồi đất. Vấn đề trong công tác thực hiện ở mỗi giai đoạn như sau:

(1) Vấn đề trong công tác thực hiện dự án tối thiểu

267 Dự án tối thiểu tại khu vực phát triển ga Gia Lâm bao gồm ga và các công trình liên quan (S1, S2, và S3), xây dựng đường (R1 và R2). Về cơ bản các dự án này cần hoàn tất cho tới khi UMRT đi vào hoạt động vào năm 2017 và phải khẩn trương trong quá trình thực hiện dự án. Các vấn đề chính trong phát triển tối thiểu như sau:

- Thu hồi đất thuận lợi
- Đảm bảo nguồn tài chính
- Sử dụng DNNN
- Chia sẻ vai trò giữa UBND TPHN và TCT ĐSVN

(2) Vấn đề trong quá trình thực hiện dự án ngắn hạn

268 Dự án ngắn hạn trong khu vực phát triển ga Gia Lâm là tái phát triển đô thị gần ITF phía bắc (A). Dự án này được quy hoạch cho mục đích thương mại và kinh doanh và dự kiến sẽ có tác dụng tổng hợp với quá trình phát triển ga. Vì vậy, cần được thực hiện để kịp thời gian mở cửa UMRT càng sớm càng tốt.

- Khuyến khích đầu tư tư nhân

(3) Vấn đề trong quá trình thực hiện dự án trung và dài hạn

269 Dự án trung và dài hạn tại khu vực phát triển ga Gia Lâm bao gồm hai dự án tái phát triển đô thị ven đường QL1 (B) và tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (C). Các dự án này nhằm mục đích đô thị hoá với chức năng sử dụng cho thương mại và kinh doanh và sử dụng hỗn hợp, và nâng cao điều kiện sống trong khu vực đã xây dựng hiện có. Trong các khu vực đã xây dựng này, cần chi phí thu hồi đất lớn và nhiều thời gian thoả thuận với chủ sở hữu quyền sử dụng đất. Vì lý do đó, rất khó khuyến khích đầu tư tư nhân trong khu vực đã xây dựng ở thời điểm hiện tại. Các vấn đề chính trong quá trình phát triển trung và dài hạn như sau:

- Chi phí thu hồi đất cao
- Xây dựng sự đồng thuận giữa người dân
- Biện pháp tái định cư
- Khuyến khích đầu tư tư nhân

2) Biện pháp thực hiện dự án đề xuất

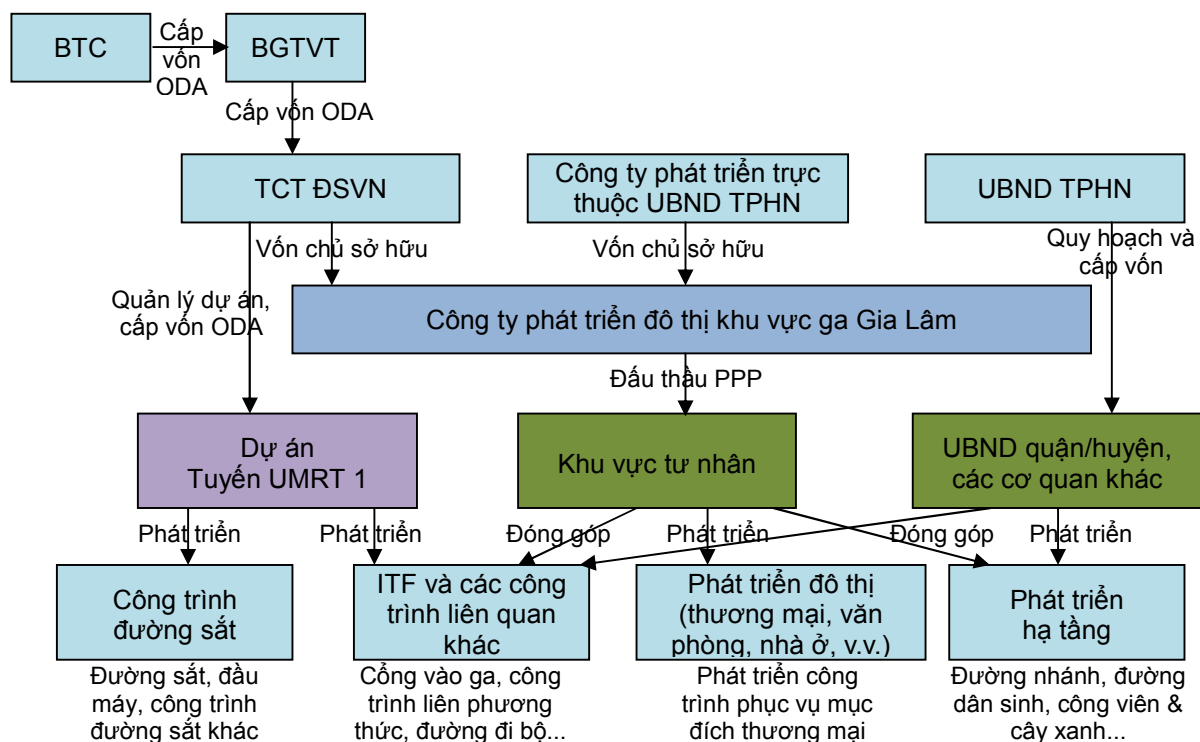
(1) Áp dụng mô hình hợp tác công-tư (PPP)

270 Hình dưới đây là ví dụ về mô hình PPP có thể áp dụng được trong các dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm, trong đó một mô hình công ty có mục đích đặc biệt hoạt động

theo mô hình công ty nhà nước sẽ được lập ra từ một liên doanh giữa một công ty phát triển hiện có trực thuộc UBND TPHN và TCT ĐSVN với quyền sử dụng đất làm vốn chủ sở hữu trong công ty này. Hầu hết các hợp phần dự án như dự án phát triển đô thị A, B và C sẽ được thực hiện theo hình thức PPP này.

271 Mỗi dự án (như dự án phát triển đô thị B) hoặc khu dự án được chia nhỏ sẽ được đấu thầu riêng rẽ bởi công ty thực hiện mục đích riêng đó (SPC) dựa trên quy trình PPP do UBND TPHN quyết định. Yêu cầu cụ thể đối với phần đóng góp của khu vực tư nhân vào việc xây dựng các công trình công cộng và hạ tầng như đường, thoát nước, cây xanh, công viên, đường đi bộ và vỉa hè, v.v. sẽ là một phần trong Yêu cầu Đề xuất (RFP) của gói thầu PPP đó.

Hình 2.5.1 Mô hình PPP có thể áp dụng cho khu vực ga Gia Lâm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

272 TCT ĐSVN có thể đóng vai trò làm đơn vị cấp đất hoặc đối tác liên doanh định trước cho nhà đầu tư tư nhân thắng thầu PPP. TCT ĐSVN cũng có thể có phương án phát triển đất riêng của mình mà không cần áp dụng mô hình PPP. UBND TPHN sẽ được hưởng lợi từ việc kiểm soát toàn bộ các dự án phát triển và cũng nhờ giảm thiểu được gánh nặng tài chính của mình đối với các dự án phát triển công trình công cộng và hạ tầng nhờ sự đóng góp của thành phần tư nhân thông qua việc thực hiện mô hình PPP.

(2) Phát triển ga và công trình liên quan tới ga (Dự án S1, S2 và S3)

273 Phát triển ga và công trình liên quan đến ga trong khu vực ga Gia Lâm bao gồm ba hợp phần: công trình ga (S1), ITF phía bắc (S2) và ITF phía nam (S3). Về cơ bản ITF cần được xây dựng kịp thời gian mở cửa ga do có chức năng mang lại sự thuận tiện và thoải mái cho hành khách và người sử dụng ga. Tuy nhiên, ITF phía nam được quy hoạch nằm trong khu vực nhà máy của TCT ĐSVN hiện vẫn hoạt động và hiện vẫn chưa rõ nhà máy có được chuyển đổi mục đích sử dụng đất sang mục đích phát triển đô thị hay không. Vì vậy, ITF phía bắc sẽ được xây dựng làm cổng chính trong giai đoạn mở cửa ga vào năm

2017. ITF phía nam sẽ được xây dựng trong giai đoạn trung hạn như một phần trong kế hoạch tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (C).

274 TCT ĐSVN sẽ chịu trách nhiệm phát triển ga và công trình liên quan đến ga, vì đơn vị này sẽ là người hưởng lợi chính từ dự án trong hoạt động UMRT. Vì vậy, TCT ĐSVN cần thực hiện dự án ngắn hạn xây dựng ga và ITF phía bắc và dự án trung hạn xây dựng ITF phía nam. Khả năng vốn vay dài hạn và lãi xuất thấp như nguồn vốn song phương và đa phương cần được xem xét áp dụng cho dự án phát triển các công trình ITF này.

275 Đất dành cho ga và ITF phía bắc được tạo ra từ một phần lộ giới hiện có và đất thu hồi của TCT ĐSVN. Mặt khác, ITF phía nam sẽ sử dụng một phần đất trong lộ giới và đất nhà máy của TCT ĐSVN.

(3) Phát triển đường (dự án R1 và R2)

276 Trong giai đoạn mở cửa UMRT, đường vào mới từ phía bắc (R1) và phố Ngô Gia Khảm (R2) là những tuyến tiếp cận duy nhất từ QL1 tới ga. Hai tuyến đường này cần xây dựng trong dự án tối thiểu cho tới khi đưa UMRT vào hoạt động vào năm 2017.

277 Thu hồi đất được thực hiện từ đất tư nhân hiện có trong các làng nông nghiệp. Do hướng tuyến đường quy hoạch đã được phê duyệt trong Quy hoạch Chi tiết Quận huyện sẽ nằm cạnh ga mới, nên không thể xây dựng ITF phía bắc. Đề xuất tái điều chỉnh hướng tuyến của tuyến đường đã quy hoạch dịch về phía bắc nhằm đảm bảo dành đất để phát triển ITF (Xem Hình 2.5.2).

278 Sở GTVT HN sẽ chịu trách nhiệm về dự án R1 và R2 để đóng vai trò làm đường trục chính. Sở nên thực hiện hai dự án phát triển đường này thành dự án đường riêng biệt. Về nguồn tài chính, các dự án sẽ sử dụng ngân sách nhà nước hoặc vốn vay ODA.

(4) Phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc (Dự án A)

279 Phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc được quy hoạch làm dự án ngắn hạn để sử dụng cho mục đích thương mại và kinh doanh. Dự án sẽ khuyến khích đầu tư tư nhân vào phát triển khu vực Gia Lâm.

280 Dự án được thực hiện bằng biện pháp phát triển đô thị chung thông qua thu hồi đất. Đất cho dự án được thu hồi từ đất tư nhân trong các làng nông nghiệp. Về nguồn tài chính, cần phối hợp với các chủ đầu tư tư nhân dưới sự hỗ trợ của UBND TPHN.

(5) Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (Dự án B)

281 Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy TCT ĐSVN sẽ là dự án chính trong khu vực ga Gia Lâm. Tuy nhiên, công tác phối hợp di chuyển và tái phát triển nhà máy của TCT ĐSVN sẽ mất một thời gian dài. Đây là một dự án trung hạn.

282 Đất cho dự án sẽ do TCT ĐSVN thu hồi và giao cho các nhà đầu tư tư nhân theo hình thức ưu đãi. UBND TPHN sẽ đóng vai trò điều phối các dự án theo hình thức hợp tác công tư (PPP) để phát triển hạ tầng cần thiết tại khu vực với giá trị cao nhất.

283 Dự án B bao gồm dự án ITF phía nam và bến xe khách. Dự án này sẽ do TCT ĐSVN và TRAMOC thực hiện bằng vốn ngân sách nhà nước.

(6) Tái phát triển đô thị ven đường QL1 (Dự án C)

284 Dự án C là một dự án dài hạn do khó thu hồi đất và thông qua biện pháp thay thế về TĐCĐ và NGĐT. Kế hoạch thực hiện dự án C được trình bày trong Hình 2.5.3.

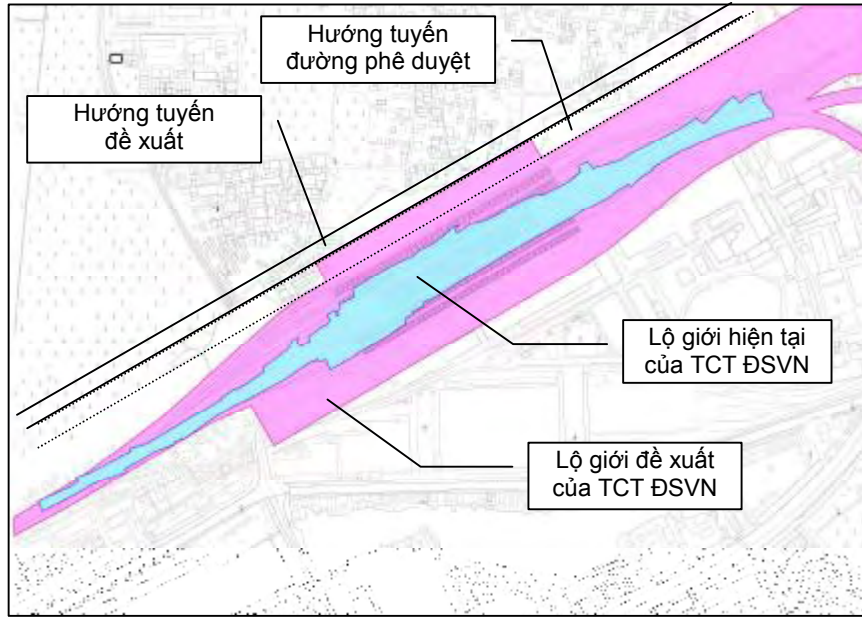
285 Nhà đầu tư tư nhân thu hồi đất của bến xe khách hiện có sau khi di dời tới bến xe khách mới trong dự án B. Phần đất này được sử dụng làm đất dự phòng cho phát triển đô thị. Các quyền sử dụng đất của nhà đầu tư tư nhân và của các đối tượng tái định cư tại chỗ sẽ được phân lại trong khu nhà mới và đổi sang quyền sử dụng tầng nhà. Sau dự án NCĐT, các đối tượng sở hữu quyền sử dụng đất sẽ được cấp quyền sử dụng tầng nhà. Nhà đầu tư tư nhân sẽ chịu mọi chi phí dự án và lấy doanh thu từ việc bán đi một phần tầng nhà NCĐT.

286 Đối tượng sở hữu quyền sử dụng đất có thể chọn phương án tái định cư tại chỗ hoặc tái định cư bên ngoài. Những đối tượng sở hữu quyền sử dụng đất tư nhân tham gia vào dự án TĐCĐ và NCĐT được cấp quyền sử dụng tầng nhà thay vì được đền bù.

287 TĐCĐ và NCĐT cần có sự phối hợp về pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất thông qua dự án. Trong khung pháp lý hiện tại của Việt Nam, chưa có điều khoản nào quy định việc bảo vệ quyền sử dụng đất cho mục đích TĐCĐ và NCĐT. Để thiết lập một khung pháp lý cho hai phương pháp thay thế này sẽ phải mất một thời gian dài.

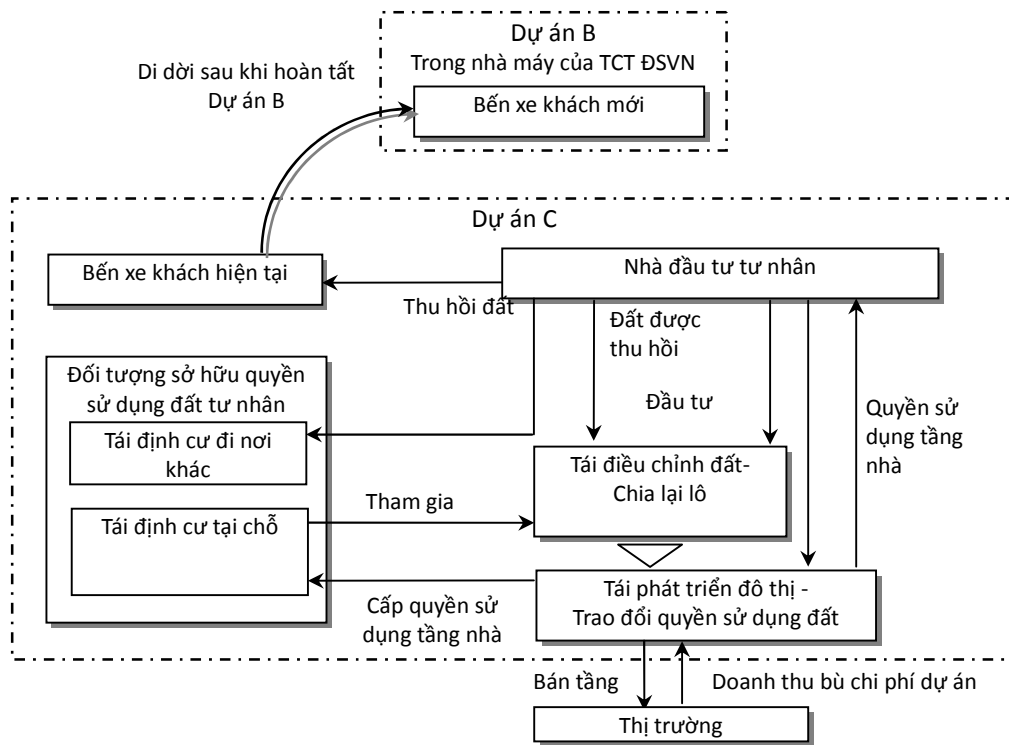
288 Sự kết hợp biện pháp TĐCĐ và NCĐT thành một biện pháp phát triển mới cần được UBND TPHN khởi xướng với trách nhiệm phát triển hạ tầng bắt buộc để mời gọi các nhà đầu tư tư nhân. Mặc dù quá trình thực hiện có liên quan tới những biện pháp phát triển mới dựa trên sự sắp xếp thể chế mới, nhưng dự án cũng có thể được thực hiện theo hình thức PPP.

Hình 2.5.2 Lộ giới và hướng tuyến đường (hiện tại và đề xuất)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 2.5.3 Kế hoạch thực hiện bằng biện pháp TĐCĐ và NCDT trong dự án C



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 2.5.1 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Giai đoạn	Diện tích dự án (ha)	Diện tích đất thu hồi (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Phát triển ga và công trình liên quan	S1	Ga Gia Lâm	Tối thiểu	3,1		Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	S2	ITF phía bắc	Tối thiểu	2,3	2,3	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
	S3	ITF phía nam	Trung hạn	2,3	2,3	Thu hồi đất từ khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	TCT ĐSVN ¹⁾	TCT ĐSVN/ UBND TPHN ¹⁾
Xây dựng đường	R1	Đường vào mới từ phía bắc (w=25m)	Tối thiểu	3,0	3,0	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng phố Ngõ Gia Khảm (w=30m)	Tối thiểu	1,6	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	A	Tái phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc	Ngắn hạn	1,9	1,9	Thu hồi đất từ tư nhân	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước
	B	Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	Trung hạn	17,4	15,9	Thu hồi đất từ khu vực nhà máy của TCT ĐSVN và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước
	C	Tái phát triển đô thị ven QL-1	Dài hạn	11,3	2,8	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân / UBND TPHN	Tư nhân / Nhà nước

¹⁾Vấn đề này vẫn chưa được TCT ĐSVN và UBND TPHN thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách xây dựng ITF như một công trình liên quan của ga.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Kế hoạch thực hiện đề xuất

(1) Phát triển tối thiểu

289 Về ga và công trình liên quan (S1, S2), công tác thu hồi đất cho lộ giới của TCT ĐSVN cần hoàn thành trước 2012 và việc xây dựng ga và ITF cần được hoàn tất cho tới khi đưa UMRT vào hoạt động năm 2017. ITF phía nam (S3) được quy hoạch tại khu vực nhà máy của TCT ĐSVN. Vì vậy thời gian phát triển ITF phía nam là trong giai đoạn trung hạn khi Dự án A được thực hiện.

290 Xây dựng đường vào mới (R1) và mở rộng phố Ngõ Gia Khảm (R2) cần hoàn thành trước khi đưa UMRT vào sử dụng vào năm 2017. Bên cạnh đó, hai tuyến đường R1 và R2 được sử dụng làm tuyến đường vào phục vụ công tác xây dựng ga và ITF phía bắc. Vì vậy cần hoàn thành công tác thu hồi đất trước khi xây dựng ga và ITF.

(2) Dự án ngắn hạn

291 Việc phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN (A) nằm trong dự án ngắn hạn. Với vị trí gần đường vào mới phía bắc, công tác thu hồi đất cần được thực hiện đồng thời với công tác thu hồi đất cho dự án làm đường.

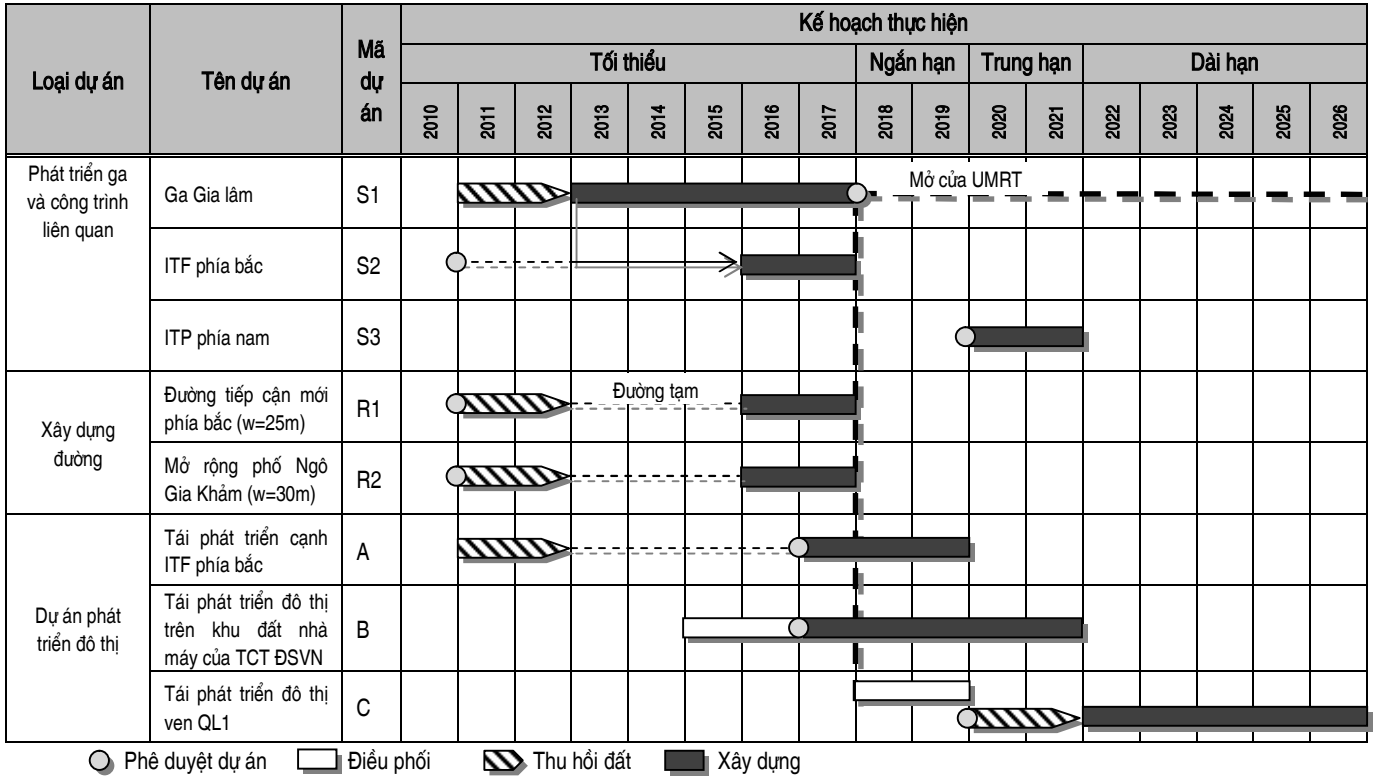
(3) Dự án trung hạn

292 Trên quan điểm đô thị hoá khu vực ga Gia Lâm, việc tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN (Dự án B) cần được thực hiện sớm. Dự án này không phải đợi lâu để thu hồi đất. Vì vậy, nếu có quyết định di dời và chuyển đổi mục đích sử dụng đất khu nhà máy của TCT ĐSVN, cần thực hiện việc đô thị hoá nhanh chóng. Do kế hoạch bị chậm nên đề xuất thực hiện dự án từ năm 2016.

(4) Dự án dài hạn

293 Tái phát triển đô thị ven QL1 (Dự án C) cần thời gian chuẩn bị và thực hiện. Dự án này áp dụng biện pháp TĐCĐ và NCĐT. Việc thiết lập hệ thống pháp lý cũng mất nhiều thời gian. Ngoài ra, dự án này nên được thực hiện sau Dự án B trong khu đất nhà máy của TCT ĐSVN theo hướng đô thị hoá từng bước. Vì vậy, dự kiến thực hiện dự án C vào năm 2022.

Bảng 2.5.2 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Gia Lâm



4) Chi phí đầu tư và khai thác dự án

294 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm được tóm tắt trong bảng 2.5.3 sau đây. Công trình nhà ga không nằm trong dự toán này. Tổng chi phí đầu tư cho khu vực ga Gia Lâm là 785 triệu đô la Mỹ.

Bảng 2.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Gia Lâm

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu đô la Mỹ)			Khai thác (triệu đô/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Gia Lâm	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	ITF phía bắc	S2	12,6	1,2	13,8	0,1
	ITF phía nam	S3	31,3	1,3	32,6	0,1
	Tổng phụ		43,9	2,5	46,4	0,2
Xây dựng đường	Đường tiếp cận mới phía bắc (w=25m)	R1	16,6	2,1	18,7	0,2
	Mở rộng phố Ngô Gia Khâm (w=30m)	R2	14,1	1,1	15,2	0,1
	Di dời bến xe Gia Lâm	C2	11,6	0,8	12,4	0,1
	Tổng phụ		24,3	4,0	34,6	0,4
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị gần ITF phía bắc	A	10,3	37,7	48,0	3,8
	Tái phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	B	234,4	355,9	590,3	35,6
	Tái phát triển đô thị ven đường QL1	C	47,8	87,4	135,2	8,7
	Tổng phụ		252,3	444,5	704,0	45,2
Tổng			338,5,1	451,0	785,0	45,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị

295 Phân tích tài chính đầu tư nhà nước và tư nhân trong phát triển đô thị tại khu vực ga Gia Lâm được tổng hợp trong Bảng 2.5.4 sau đây.

296 Dự án A có khả năng sinh lợi cao đối với các nhà đầu tư tư nhân vì không cần nhiều chi phí cho công tác thu hồi đất.

297 Về dự án B, trong trường hợp 1, Dự án B sẽ khó đảm bảo khả năng sinh lợi đối với nhà đầu tư tư nhân vì chi phí thu hồi đất nhà máy sẽ cao. Trong trường hợp 2, dự án B được giả định trên cơ sở TCT ĐSVN cấp đất nhà máy cho dự án phát triển đô thị. Việc này sẽ giúp giảm chi phí đầu tư tư nhân vì thế sẽ cải thiện khả năng sinh lời của dự án đầu tư.

298 Về dự án C, giả định rằng nhà đầu tư tư nhân phải thu hồi đất từ bến xe khách hiện có và một nửa còn lại từ tư nhân. Trong trường hợp đó, nhà đầu tư tư nhân sẽ có khả năng sinh lợi trong dự án C. Tóm lại, về các dự án phát triển đô thị, khu vực tư nhân sẽ có khả năng đảm bảo được khả năng sinh lời và mô hình PPP có thể áp dụng được.

Bảng 2.5.4 Phân tích tài chính các dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Gia Lâm

Tên dự án	Mã	Kế hoạch đầu tư	Đầu tư nhà nước và doanh thu		Đầu tư tư nhân			
			Đầu tư (triệu USD)	Doanh thu	Đầu tư (triệu USD)	NPV (triệu USD)	Dự án IRR	B/C
Tái phát triển đô thị cạnh ITF phía bắc	A	-	-	-	44,3	44,1	24%	2,63
Tái phát triển đô thị khu vực nhà máy của TCT ĐSVN	B	Trường hợp 1 : Đầu tư tư nhân	-	214,3 triệu USD	538,4	-206,3	8%	1,65
		Trường hợp II TCT ĐSVN đầu tư bằng đất nhà máy	133,7	25,6 triệuUSD/năm	324,1	122,8	18%	2,00
Tái phát triển đô thị dọc QL1	C	-	-	-	121,3	43,5	18%	2,21

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: IRR: tỉ lệ nội hoàn (Tỉ lệ nội hoàn dự án là chỉ số chỉ tổng mức sinh lợi dự án), NPV: Giá trị hiện tại ròng, B/C: Lợi ích/chi phí
 Tỉ lệ lãi suất giả định là 12%/năm, Giai đoạn tính: 15 năm kể từ khi hoàn thành dự án

3. QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA NAM CẦU LONG BIÊN & HÀNG ĐẬU

3.1. Hiện trạng

1) Đặc điểm chung

301 Khu vực ga Nam Cầu Long Biên & Hàng Đậu nằm giữa Khu Phố cổ và Thành cổ Thăng Long là một trung tâm văn hoá của Việt Nam. Khu Phố cổ là “trái tim của Hà Nội” với các hoạt động thương mại truyền thống trong khu “36 phố phường,” một cấu trúc đô thị độc đáo với nhiều ngõ và nhà ở sâu, lối sống truyền thống gắn bó với họ hàng, các giá trị văn hoá phi vật thể, v.v. Mục đích sử dụng đất trong khu vực ga chủ yếu là đất sử dụng hỗn hợp, đất ở và đất thương mại. Nhiều khách du lịch đến với KPC nên tiềm năng thương mại tại đây là rất lớn.

302 Phía tây nam KPC là khu vực quân sự và chính trị và Thành cổ Thăng Long. Cầu Long Biên là một di sản văn hoá của Việt Nam. Gần cầu là bến xe Long Biên nằm trên phố Hồng Hà, đối diện chợ Long Biên. Hơn 80% hộ gia đình tham gia vào ngành dịch vụ, và tại khu vực này có nhiều cơ hội kinh doanh do KPC là một trung tâm thương mại vùng của Việt Nam. Ngoài ra nhiều khách du lịch đến với KPC nên tiềm năng thương mại tại đây rất lớn. Lưu lượng giao thông từ nhiều hướng tập trung về đây để về trung tâm Hà Nội. Có hai chợ bán buôn lớn (Long Biên và Đồng Xuân) và nhiều cửa hàng trong KPC, nên tại đây cũng tập trung nhiều xe máy, xe buýt và xe hơi khiến cho lòng đường luôn luôn đông đúc. Người đi bộ không có điều kiện đi bộ an toàn do hầu hết vỉa hè đã bị chiếm làm nơi đỗ xe và bán hàng rong. Điều kiện sống trong KPC và khu vực ngoài đê (Phường Phúc Xá và Phúc Tân) còn thấp về mặt vệ sinh, an toàn thực phẩm và an ninh.

2) Dân số

303 Dân số ước tính trong bán kính 500m từ ga Nam Cầu Long Biên là 33.600 người, trong khi số lượng lao động chỉ xấp xỉ 21.100 người và sinh viên/học sinh là 7.000 người. Trong bán kính 500m tính từ ga Hàng Đậu, dân số khoảng 31.400 người, số người lao động là 22.400 và sinh viên/học sinh là 10.200.

304 Trong số tất cả các khu vực ga UMRT, mật độ dân số trong khu vực ga này là cao nhất. Ước tính mật độ dân số trong Khu Phố cổ khoảng 800 người/ha. Mật độ dân số đông đúc có tác động tiêu cực đến điều kiện sống và môi trường xã hội trong lối sống truyền thống trong Khu Phố cổ.

3) Công trình đô thị

305 Trong khu vực có trường học, chợ, Ủy ban Nhân dân Phường, v.v. để phục vụ hoạt động hàng ngày của người dân. So với các khu dân cư khác, nhiều công trình đô thị khác nhau tập trung trong Khu Phố cổ. Theo quy định về Khu Phố cổ, hạn chế xây dựng nhà cao hơn 3 tầng ở mặt phố và trên 5 tầng ở dãy sau. Nhưng một số khách sạn và toà nhà văn phòng vẫn vi phạm quy định trên và xây dựng các toà nhà cao tới 7 hoặc 8 tầng. Ngoài ra có một số công trình kiến trúc truyền thống được đăng ký, nhưng phần lớn các toà nhà này được sử dụng làm cửa hàng hoặc các mục đích khác mà không mang giá trị truyền thống.

306 Trong khu vực cũng có nhiều công trình truyền thống và văn hoá như đền Bạch Mã, Tháp Nước và các địa điểm tôn giáo. Những công trình văn hoá này là biểu tượng của Khu Phố cổ và Thành phố Hà Nội.

307 Nằm ngoài Khu Phố cổ là Bộ Quốc Phòng về phía tây của ga. Dọc theo phố Lý Nam Đế là những công trình có liên quan của Bộ Quốc phòng như thư viện, toà soạn báo, rạp chiếu phim, v.v. Ở phía bắc của Khu Phố cổ là một số khách sạn và chung cư trung và cao tầng. Do khu vực này có lợi thế về địa lý nằm giữa hồ Trúc Bạch và Khu Phố cổ, nên các hoạt động phát triển đô thị được khuyến khích.

308 Nằm trên phố Yên Phụ hay còn gọi là đường đê sông Hồng là bến xe buýt Long Biên. Mặc dù chỉ có bến xe buýt nhưng nhiều hành khách xe khách cũng sử dụng bến này. Giữa phố Hàng Đậu và bến đỗ xe buýt không có đường ngang dành cho người đi bộ.

309 Bên kia đê Yên Phụ, các hoạt động cư trú bị cấm nhưng vẫn có nhiều nhà dân được xây dựng tại đó. Chợ Long Biên, một chợ lớn nhất Hà Nội và miền Bắc Việt Nam cũng nằm ở bên kia đê, cạnh cầu Long Biên.

4) Mạng lưới đường và điều kiện giao thông vận tải

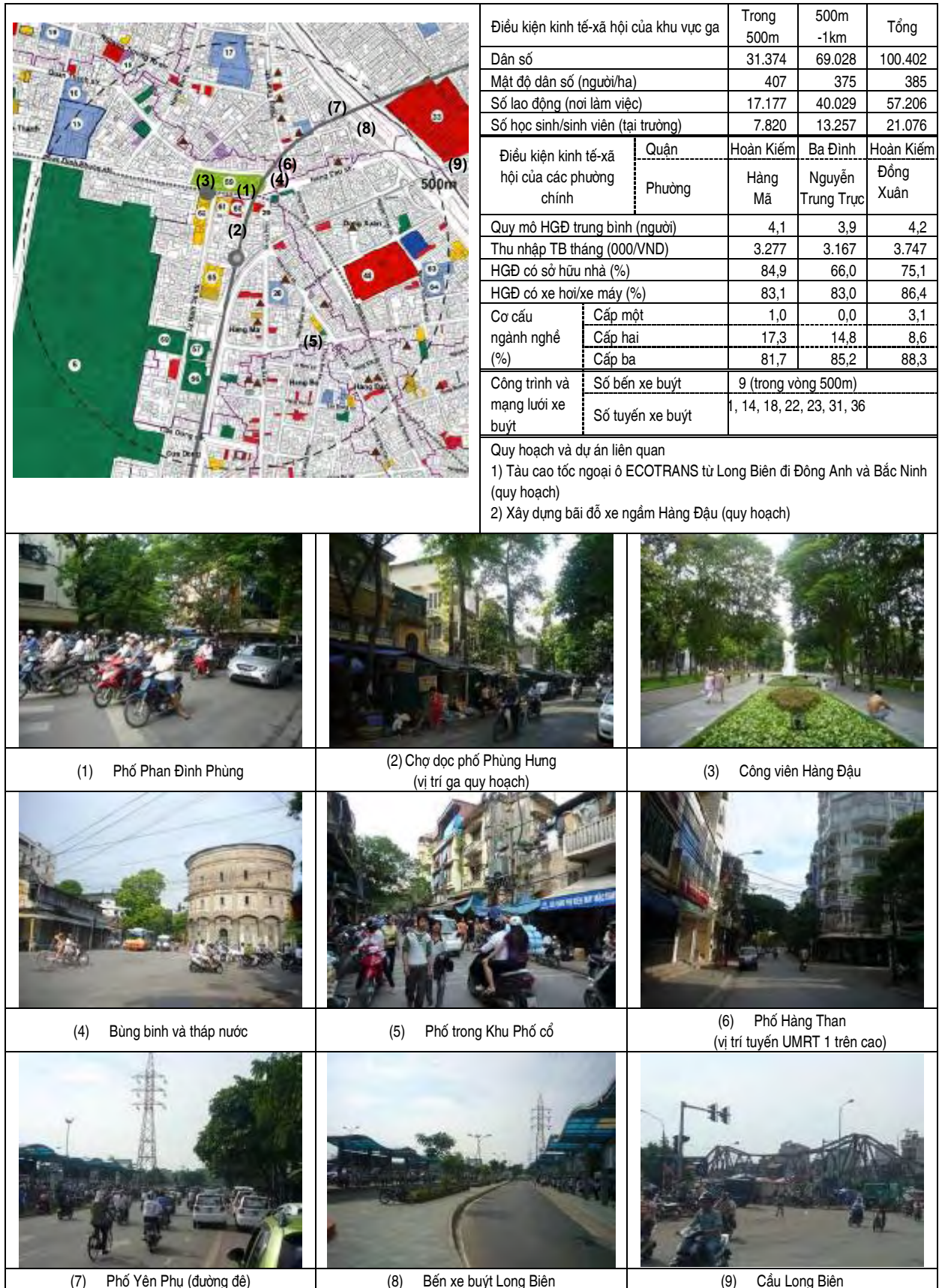
310 Mạng lưới đường trong Khu Phố cổ được bố trí theo hình ô, vốn là hệ thống kênh dẫn nước từ sông Hồng về Thành cổ Thăng Long trước đây. Trước đây, mỗi phố chuyên một ngành nghề, như nghề làm bạc, thuốc bắc, vải, hàng mã, v.v. Nhưng các ngành nghề truyền thống đó đã thay đổi thành những mặt hàng hiện đại như quần áo, điện thoại di động, café, v.v. Trong vài năm gần đây, tình trạng ùn tắc giao thông trong Khu Phố cổ đang trở nên nghiêm trọng do một vài lý do sau đây:

- Các cơ sở thương mại kiêm cả chức năng bán buôn và bán lẻ nên có nhiều xe tải và xe máy thường tập trung vận chuyển và mua hàng.
- Nhiều khách sạn mọc lên trong khu vực này dẫn tới tình trạng nhiều xe khách dừng đỗ đón khách ngay trước cổng khách sạn.
- Hai tuyến phố chính theo hướng bắc-nam là Hàng Đào – Hàng Giấy và Lương Văn Can – Hàng Lược là các tuyến lưu thông chính nhưng lại có nhiều cửa hàng dọc phố và nhiều khách hàng thường đỗ xe máy ngay trước cửa hàng.

311 Tuyến UMRT trên cao số 1 sẽ được khai thác dọc phố Phùng Hưng. Đây là tuyến vành đai phía Tây của Khu Phố cổ nên lưu lượng giao thông trên phố lớn. Nhưng do đây là phố một chiều đi từ phía nam lên phía bắc và không có nhiều cửa hàng tập trung tại đây nên phố không bị ùn tắc nhiều.

312 Phố Hàng Đậu là một trong những trục đường đông-tây chính nối quận Ba Đình với Hồ Tây. Nút giao Hàng Đậu thường đông xe máy và xe hơi đến từ nhiều hướng khác nhau.

Hình 3.1.1 Hiện trạng khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

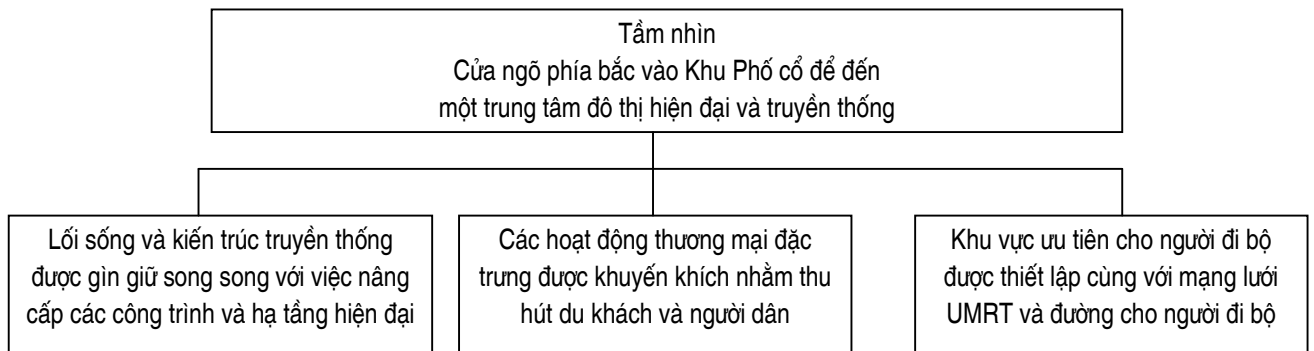
3.2. Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

1) Tầm nhìn và định hướng phát triển chung

313 Tầm nhìn cho hai ga là “cửa ngõ phía bắc của Khu Phố cổ để tới một trung tâm đô thị hiện đại và truyền thống.” Trước đây đã từng có cửa ô có tên “Ô Quan Chưởng” hiện vẫn còn ở đầu phía đông của phố Hàng Chiếu trong Khu Phố cổ. Các ga này sẽ là biểu tượng mới về cửa ngõ cho khu vực. Khu vực ga tại hai ga dự kiến sẽ tạo ra sự phát triển chúng như một cửa ngõ phía bắc của Trung tâm Lịch sử Hà Nội, tại đó sẽ đề xuất các công trình trung chuyển và không gian mở hấp dẫn.

314 Mặc dù điều quan trọng là bảo tồn giá trị truyền thống của Khu phố cổ song song với việc cải thiện các điều kiện sống và giao thông vận tải, nhưng cơ hội phát triển sẽ được tạo ra dọc theo khu vực vành đai của Khu Phố cổ giáp với khu vực xây dựng đường sắt trên cao. Quá trình tái phát triển đô thị này hứa hẹn sẽ kích thích các hoạt động kinh tế xã hội bằng nhiều dịch vụ đô thị mới trong Khu Phố cổ trong điều kiện phát triển hài hoà với Khu Phố cổ về mặt cảnh quan và thiết kế đô thị. Ngoài ra, khả năng tiếp cận tới bến xe buýt Long Biên cần được cải thiện để tạo thuận tiện và an toàn cho hành khách.

Hình 3.2.1 Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.2.1 Chiến lược phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Mục tiêu	Mục đích	Chiến lược phát triển khu vực ga Hà Nội
1. Phát triển vận tải	(1) Xây dựng ga và công trình liên quan	1) Xây dựng công trình trung chuyển và không gian trung chuyển thuận tiện giữa Tuyến 1 và Tuyến 2. 2) Thiết kế ga và công trình liên quan hài hoà với Khu Phố cổ 3) Xây dựng công trình thương mại và dịch vụ cho hành khách, người dân và khách du lịch
	(2) Cải thiện khả năng tiếp cận	1) Xây dựng cầu vượt bộ hành kết nối tới bến xe buýt Long Biên 2) Xây dựng đường mới dưới đường sắt trên cao để nối tới bến xe buýt Long Biên 3) Sử dụng không gian dưới đường sắt trên cao và ga vào mục đích giao thông vận tải, công cộng và thương mại.
	(3) Phát triển các dịch vụ vận tải công cộng	1) Cải thiện công trình bến xe buýt Long Biên 2) Khai thác dịch vụ xe buýt cộng đồng trong KPC phục vụ du khách 3) Quản lý giao thông phương tiện cá nhân
2. Phát triển kinh tế và củng cố khả năng cạnh tranh	(4) Phát triển thương mại và kinh doanh	1) Phát triển khu mua sắm bên trong ga và công trình trung chuyển 2) Khuyến khích các hoạt động thương mại hài hoà với hình ảnh văn hoá của Khu Phố cổ 3) Khuyến khích các dịch vụ du lịch sử dụng UMRT
	(5) Khôi phục các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương	1) Khôi phục tuyến phố thương mại truyền thống 2) Phát triển không gian mở cộng đồng trong các ô phố 3) Khuyến khích các sự kiện du lịch có sử dụng UMRT
	(6) Bảo tồn và phát huy văn hoá	1) Khôi phục kiến trúc và cảnh quan truyền thống 2) Khuyến khích các sự kiện văn hoá bên trong ga và công viên
3. Cải thiện điều kiện sống	(7) Phát triển và cải thiện nhà ở và hạ tầng	1) Ổn định mật độ dân số để giảm thiểu tác động tiêu cực đến hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông, môi trường, v.v. 2) Tạo các công trình dân cư mới kết hợp với khu vực thương mại và kinh doanh để sử dụng đất một cách hiệu quả 3) Khuyến khích các hoạt động khôi phục Khu Phố cổ
	(8) Cải thiện tiện nghi	1) Tạo lập khu vực ưu tiên người đi bộ trong Khu Phố cổ 2) Tái phát triển công viên Hàng Đậu với đa chức năng 3) Bảo tồn cảnh quan truyền thống của Khu Phố cổ và cầu Long Biên để hài hoà với hạ tầng và các công trình hiện đại.
	(9) Cải thiện điều kiện an ninh và an toàn	1) Thiết lập cơ sở phòng chống thiên tai và an toàn cộng đồng trong và quanh ga. 2) Phát triển công viên Hàng Đậu thành khu vực sơ tán 3) Phát triển các công trình văn hoá và dịch vụ du lịch nhằm cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ sau.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Chiến lược phát triển vận tải và các dự án

(1) Xây dựng ga và công trình liên quan

315 Hai tuyến UMRT sẽ kết nối khu vực ga này. Ga Nam cầu Long Biên thuộc Tuyến 1 là ga trên cao trong khi ga Hàng Đậu thuộc Tuyến 2 là ga ngầm. Do vậy cần xem xét phương pháp trung chuyển cho hành khách giữa hai ga này. Ga Nam cầu Long Biên là một biểu tượng đô thị mới sẽ được xây dựng trong Khu Phố cổ. Do khó xây dựng công trình lớn trong khu vực này trong ngắn hạn nên chỉ có các công trình đa chức năng trong ga như trung tâm du lịch, quán cafe, không gian trưng bày lịch sử và truyền thống của Khu Phố cổ, v.v.

316 Chiến lược phát triển ga và công trình liên quan như sau:

- Xây dựng công trình và không gian trung chuyển giữa Tuyến 1 và Tuyến 2
- Thiết kế ga và công trình liên quan hài hoà với Khu Phố cổ
- Xây dựng các công trình thương mại và dịch vụ phục vụ hành khách, người dân và khách du lịch.

(2) Cải thiện khả năng tiếp cận

317 Một trong những yếu tố quan trọng nhất trong quy hoạch là cải thiện khả năng tiếp cận giữa i) hai ga UMRT, ii) các ga và bến xe buýt Long Biên, iii) ga và Khu Phố cổ. Về việc trung chuyển giữa hai ga, đề xuất xây dựng một không gian vào ga tại góc phía bắc của ga Nam Cầu Long Biên tại đó có một vườn hoa kết nối tới hầm bộ hành của Ga Hàng Đậu và khu đỗ xe ngầm. Từ vườn hoa này, hành khách trung chuyển sẽ sử dụng thang máy và thang cuốn để lên ga Nam cầu Long Biên trên cao.

318 Khi Tuyến đường sắt trên cao số 1 được xây dựng, không gian bên dưới sẽ được sử dụng làm đường trục mới ($w=28m$) nối từ phố Hàng Đậu tới phố Yên Phụ. Vì vậy mạng lưới đường Khu Phố cổ sẽ được cải tạo trong khi vẫn giữ được Tháp nước Hàng Đậu như một di sản văn hoá. Hành khách tại bến xe buýt Long Biên sẽ đi dọc theo đường trục mới này hoặc theo cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao để tới ga Nam cầu Long Biên.

319 Chiến lược phát triển cải thiện khả năng tiếp cận như sau:

- Xây dựng cầu vượt bộ hành kết nối tới bến xe buýt Long Biên
- Xây dựng đường mới bên dưới đường sắt trên cao kết nối tới bến xe buýt Long Biên
- Sử dụng không gian dưới đường sắt trên cao và ga phục vụ mục đích vận tải, công cộng và thương mại.

(3) Phát triển các dịch vụ vận tải công cộng

320 Hiện tại, chưa có đường ngang dành cho người đi bộ tới bến xe buýt Long Biên nên không an toàn cho người đi bộ băng qua đường. Vì vậy khi Tuyến UMRT 1 được xây dựng, bến xe buýt Long Biên sẽ được nâng cấp để cải thiện khả năng kết nối với các ga đường sắt và vỉa hè.

321 Để cải thiện khả năng tiếp cận và di chuyển trong Khu Phố cổ, cần thực hiện các biện pháp quản lý giao thông để hạn chế luồng giao thông đi qua khu vực, tình trạng đỗ xe bên lề đường, v.v. Mục tiêu cuối cùng của Khu Phố cổ là thiết lập được khu vực ưu tiên cho người đi bộ, gọi là "Khu vực vận tải công cộng", là một khu vực đặc biệt trong đó giao thông xe hơi bị cấm dọc theo mạng lưới tuyến phố và chỉ cho phép phương tiện công

cộng và người đi bộ. Nên khai thác cả phương tiện xe buýt cộng đồng để đưa đón khách du lịch và khách từ các khách sạn trong khu vực.

322 Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải công cộng như sau:

- Cải thiện công trình bến xe buýt Long Biên
- Khai thác dịch vụ xe buýt cộng đồng trong Khu Phố cổ để phục vụ khách du lịch và khách trong các khách sạn.
- Quản lý giao thông phương tiện cá nhân

3) Chiến lược phát triển kinh tế và các dự án

(1) Phát triển thương mại và kinh doanh

323 Do nhiều hành khách trung chuyển sẽ đi bộ tới các công trình trung chuyển như vườn hoa và hầm vượt bộ hành, nên sẽ xây dựng công trình thương mại phục vụ hành khách. Hành khách sẽ được mua sắm và nghỉ ngơi khi đi qua các công trình ga. Hoạt động thương mại phong phú sẽ khuyến khích phát triển văn hoá và du lịch, trong khi các hoạt động ngành nghề và bán buôn sẽ tạo ra tác động tiêu cực về môi trường và tạo ra lưu lượng giao thông lớn. Đề xuất thu thuế từ lợi nhuận từ các công trình thương mại để bảo tồn Khu Phố cổ và cầu Long Biên.

324 Chiến lược phát triển thương mại và kinh doanh như sau:

- Xây dựng khu mua sắm bên trong ga và công trình ga
- Khuyến khích các hoạt động thương mại mới hiện đại, hài hoà với hình ảnh văn hoá của Khu Phố cổ.
- Khuyến khích các dịch vụ du lịch có sử dụng UMRT

(2) Khôi phục hoạt động kinh tế-xã hội địa phương

325 Khi UMRT được đưa vào hoạt động và lưu lượng giao thông giảm là một cơ hội tốt để khôi phục và khuyến khích các hoạt động thương mại ven đường truyền thống. Hình ảnh 36 phố phường sẽ được tái hiện trong khi vẫn đảm bảo được không gian mở trong ô phố. Hiện nay, chỉ có một tuyến phố đăng ký thực hiện tuyến phố đi bộ vào các đêm cuối tuần, tại đó các cửa hàng phục vụ người đi bộ sẽ mở cửa vào các ngày cuối tuần. Như vậy người dân sẽ có thể đi mua sắm từ những người bán hàng rong, ăn uống ven đường, tham gia vào lễ hội truyền thống, v.v.

326 Chiến lược phát triển khôi phục các hoạt động kinh tế-xã hội như sau:

- Khôi phục các tuyến phố thương mại truyền thống
- Phát triển không gian mở cho cộng đồng bên trong ô phố
- Khuyến khích các sự kiện du lịch có sử dụng UMRT

(3) Bảo tồn và phát huy văn hoá

327 Một phần lợi nhuận từ việc khai thác UMRT sẽ được hoàn lại để cải thiện hạ tầng và các công trình trong Khu Phố cổ để “bảo tồn cuộc sống.” Mặc dù các hoạt động phát triển đô thị sẽ được khuyến khích dọc theo tuyến đường sắt mới trong Khu Phố cổ, nhưng cấu trúc đô thị truyền thống và công trình sẽ được cải thiện và bảo tồn. Công viên Hàng Đậu sẽ được dùng để tổ chức các sự kiện truyền thống của Khu Phố cổ.

328 Chiến lược phát triển bảo tồn và phát huy văn hoá như sau:

- Khôi phục kiến trúc và cảnh quan đô thị truyền thống.
- Khuyến khích các sự kiện văn hoá trong ga và công viên.

4) Chiến lược cải thiện điều kiện sống và các dự án

(1) Phát triển và cải thiện nhà ở và hạ tầng

329 Hiện tại, nhiều hạ tầng đô thị và ô phố đang xuống cấp. Khi Tuyến UMRT 2 được xây dựng, mạng lưới hạ tầng ngầm sẽ được khôi phục. Đề xuất nên xây dựng mạng lưới đường ống ngầm đa mục đích phục vụ cấp nước, thoát nước, cấp nhiệt, điện, viễn thông, v.v. Khi tái phát triển các ô phố dọc Tuyến UMRT 1, mật độ dân số sẽ giảm và ổn định để khuyến khích tái định cư tự nguyện ra các khu vực ngoại ô dọc các tuyến UMRT.

330 Chiến lược phát triển cải thiện nhà ở và hạ tầng như sau:

- Ổn định mật độ dân số để giảm tác động tiêu cực đến hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông, môi trường, v.v.
- Tạo công trình dân cư mới kết hợp với khu vực thương mại và kinh doanh để sử dụng đất có tiềm năng một cách hiệu quả.
- Khuyến khích các hoạt động cải tạo Khu Phố cổ

(2) Cải thiện tiện nghi

331 Như đã đề cập trong chiến lược vận tải, cần tạo lập một khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm. Do không gian mở có hạn trong Khu Phố cổ, nên vườn hoa Hàng Đậu sẽ được dùng làm bến xe buýt, nơi đỗ xe, và không gian tổ chức sự kiện cho người dân và người sử dụng ga. Lợi thế về cảnh quan truyền thống của cầu Long Biên và Khu Phố cổ sẽ được củng cố để hành khách đi Tuyến UMRT 1 có thể cảm nhận được cả cảnh quan truyền thống và hiện đại.

332 Chiến lược phát triển tiện nghi như sau:

- Thiết lập một khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ.
- Tái phát triển vườn hoa Hàng Đậu thành khu vực đa chức năng.
- Bảo tồn cảnh quan truyền thống của Khu Phố cổ và cầu Long Biên để hài hoà với hạ tầng và công trình hiện đại.

(3) Cải thiện điều kiện an ninh và an toàn

333 Không có không gian sơ tán trong Khu Phố cổ. Ga UMRT và vườn hoa Hàng Đậu sẽ trở thành công trình phòng ngừa thiên tai trong đó có dự trữ nước uống, thức ăn, trang thiết bị y tế trong trường hợp khẩn cấp. Một trong những đặc điểm của Khu Phố cổ là sinh sống đa thế hệ, nên các sự kiện và hoạt động của cộng đồng địa phương cần được đảm bảo và khuyến khích tại ga và khu vực không gian mở mới được xây dựng cùng với hệ thống UMRT.

334 Chiến lược phát triển cải thiện điều kiện an ninh và an toàn như sau:

- Thiết lập các công trình phòng ngừa thiên tai và an toàn cho cộng đồng bên trong và xung quanh ga.
- Xây dựng vườn hoa Hàng Đậu thành khu vực sơ tán.
- Xây dựng các cơ sở dịch vụ văn hoá và du lịch nhằm cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ sau.

3.3. Chương trình và dự án phát triển khu vực ga

1) Khung phát triển chung

(1) Khung sử dụng ga UMRT

335 Ga Nam cầu Long Biên là ga đông thứ hai của Tuyến UMRT1, và ga Hàng Đậu là ga đông nhất của Tuyến UMRT 2. Ước tính có khoảng 51.000 hành khách sẽ sử dụng ga Nam cầu Long Biên và 72.000 hành khách sử dụng ga Hàng Đậu (Xem Bảng 3.1.1 và Bảng 3.1.2). Do bến xe buýt Long Biên nằm gần ga, nên hầu hết hành khách sẽ trung chuyển tới ga từ bến xe buýt hoặc từ một ga khác.

336 Trong khi các công trình văn hoá như đền, tháp nước, v.v được bảo tồn, thì các hoạt động đô thị hiện đại sẽ được khuyến khích tại khu vực gần ga và dọc theo tuyến đường sắt đi qua KPC. Vườn hoa Hàng Đậu sẽ trở thành nơi tụ họp cho hành khách sử dụng UMRT và xe buýt, khách du lịch cũng như người dân. Nhờ có hoạt động của UMRT, nên tình hình ùn tắc giao thông sẽ giảm và người dân có thể đi bộ và mua sắm trong môi trường thanh bình trong Khu Phố cổ. Về dài hạn, khu vực ưu tiên giao thông công cộng và người đi bộ xung quanh Khu Phố cổ sẽ được thiết lập trong tương lai.

Bảng 3.3.1 Ước tính số lượng hành khách tại Ga Nam cầu Long Biên (mỗi ngày)

Phương thức		Theo phương thức		Tổng số	
		Số hành khách	%	Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	7.580	14,8	21.630	42,3
	Xe đạp	150	0,3		
	Xe máy	8.870	17,3		
	Xe hơi	5.030	9,8		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	22820	44,6	29.500	57,7
	Tàu hoả	0	0,0		
	UMRT	6.680	13,1		
Tổng				51.120	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.3.2 Ước tính số lượng hành khách tại ga Hàng Đậu (mỗi ngày)

Phương thức		Theo phương thức		Tổng số	
		Số hành khách	%	Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	2.140	3,0	4.160	5,8
	Xe đạp	270	0,4		
	Xe máy	1.160	1,6		
	Xe hơi	590	0,8		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	32010	44,6	67.560	94,2
	Tàu hoả	0	0,0		
	UMRT	35.550	49,6		
Tổng				71,720	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(2) Khung phát triển đô thị

337 Phát triển đô thị sẽ được khuyến khích trong các ô phố dọc theo tuyến đường sắt trên cao UMRT 1. Do việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất và hình thức đô thị trong Khu Phố cổ bị hạn chế, việc phát triển UMRT sẽ có tác động lớn đến khu vực xung quanh Khu Phố cổ. Tái phát triển đô thị dọc theo tuyến đường sắt sẽ tạo ra 4.500 việc làm và những khu vực có mật độ dân số cao sẽ được tái phát triển và chuyển đổi mục đích sử dụng đất sang đất sử dụng hỗn hợp để phát triển các công trình thương mại và kinh doanh.

338 Hầu hết công trình trong ô phố phía tây ga Nam cầu Long Biên thuộc sở hữu của quân đội. Vì vậy, cần thảo luận với Bộ Quốc phòng về phương án sử dụng ga UMRT mới và khu vực xung quanh vì lợi ích của người dân.

Bảng 3.3.3 Ước tính dân số và việc làm trong khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

	Toàn bộ khu vực ga (trong bán kính 500m)		Khu vực quy hoạch phát triển đô thị
	Hiện tại	Tương lai	Tương lai
Diện tích (ha)	78,5	78,5	6,6
Dân số (người)	31.374	24.357	3.368
Mật độ dân số (người/ha)	400	310	510
Lao động (người)	22.350	26.959	3.494

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Lập dự án

339 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trên quan điểm có xem xét đến cấu trúc đô thị và điều kiện sử dụng đất hiện tại (Xem Bảng 3.3.4).

Bảng 3.3.4 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

	Chiến lược phát triển giao thông	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng ga Nam cầu Long Biên Xây dựng ga Hàng Đậu Xây dựng cầu vượt bộ hành 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các công trình thương mại và công cộng bên trong ga 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các công trình dịch vụ công cộng bên trong ga
Trong bán kính 100m	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng đường trục chính giữa phố Hàng Đậu và Yên Phụ. Xây dựng quảng trường vào ga Xây dựng hầm bộ hành Xây dựng khu đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu (đã quy hoạch) 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng khu mua sắm ngầm Xây dựng các công trình thương mại xung quanh quảng trường vào ga 	<ul style="list-style-type: none"> Tái phát triển vườn hoa Hàng Đậu Phát triển công viên Tháp nước Hàng Đậu
Trong bán kính 500m	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng phố Phùng Hưng 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng kết hợp Xây dựng các toà nhà văn hoá và công cộng 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng nhà chung cư hỗn hợp
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> Quản lý giao thông Khu Phố cổ 	<ul style="list-style-type: none"> Khôi phục các tuyến phố truyền thống và thương mại của KPC 	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện nhà ở và hạ tầng đô thị trong KPC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

340 Dựa trên các dự án đề xuất nêu trên, quy hoạch sử dụng đất trong tương lai và các dự án được lập ra như sau (xem Bảng 3.3.5 và Bảng 3.3.6):

Bảng 3.3.5 Quy hoạch sử dụng đất tương lai cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

	Dân cư	Sử dụng hỗn hợp	Thương mại & kinh doanh	Sử dụng công cộng đặc biệt	Giao thông	Cây xanh và không gian mở	Quân đội	Đường	Tổng
ha	0,0	4,1	1,1	0,0	0,6	0,9	0,0	1,4	8,1
%	0,0	50,6	13,6	0,0	7,4	11,1	0,0	17,3	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

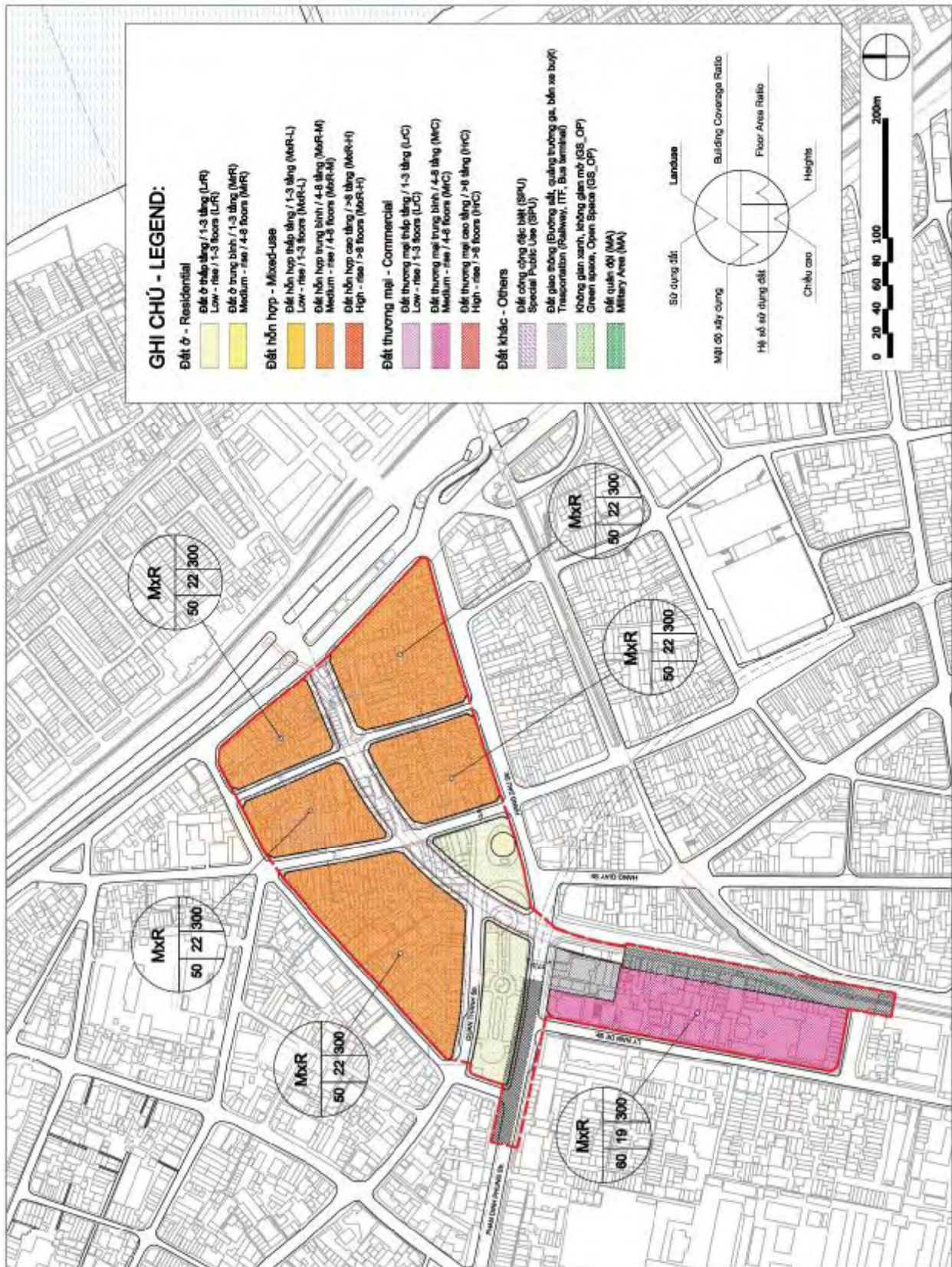
Bảng 3.3.6 Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Loại dự án	Tên dự án	Mã dự án	Quy mô (ha)	Kế hoạch	Sử dụng đất
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Nam cầu Long Biên	S1	0,6	Tối thiểu	Giao thông
	Ga Hàng Đậu (ngầm) ¹⁾	S2	-	Tối thiểu	Giao thông
	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và bến xe buýt Long Biên	S3	-	Tối thiểu	Giao thông
	Xây dựng quảng trường vào ga	S4	0,2	Ngắn hạn	Giao thông
Xây dựng đường	Xây dựng đường trục chính dưới đường sắt trên cao (r=24m, d=371m)	R1	0,9	Tối thiểu	Giao thông
	Mở rộng tuyến phố Phùng Hưng (r=28m, d=680m)	R2	-	Tối thiểu	Giao thông
Phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trục	A	4,4	Ngắn hạn	Sử dụng hỗn hợp
	Tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên	B	1,1	Trung hạn	Thương mại & kinh doanh
Phát triển cây xanh và không gian mở	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước Hàng Đậu	G1	0,9	Ngắn hạn	Cây xanh & không gian mở
Tổng diện tích dự án			8,1		

¹⁾ Phát triển ga ngầm bao gồm xây dựng hầm bộ hành.

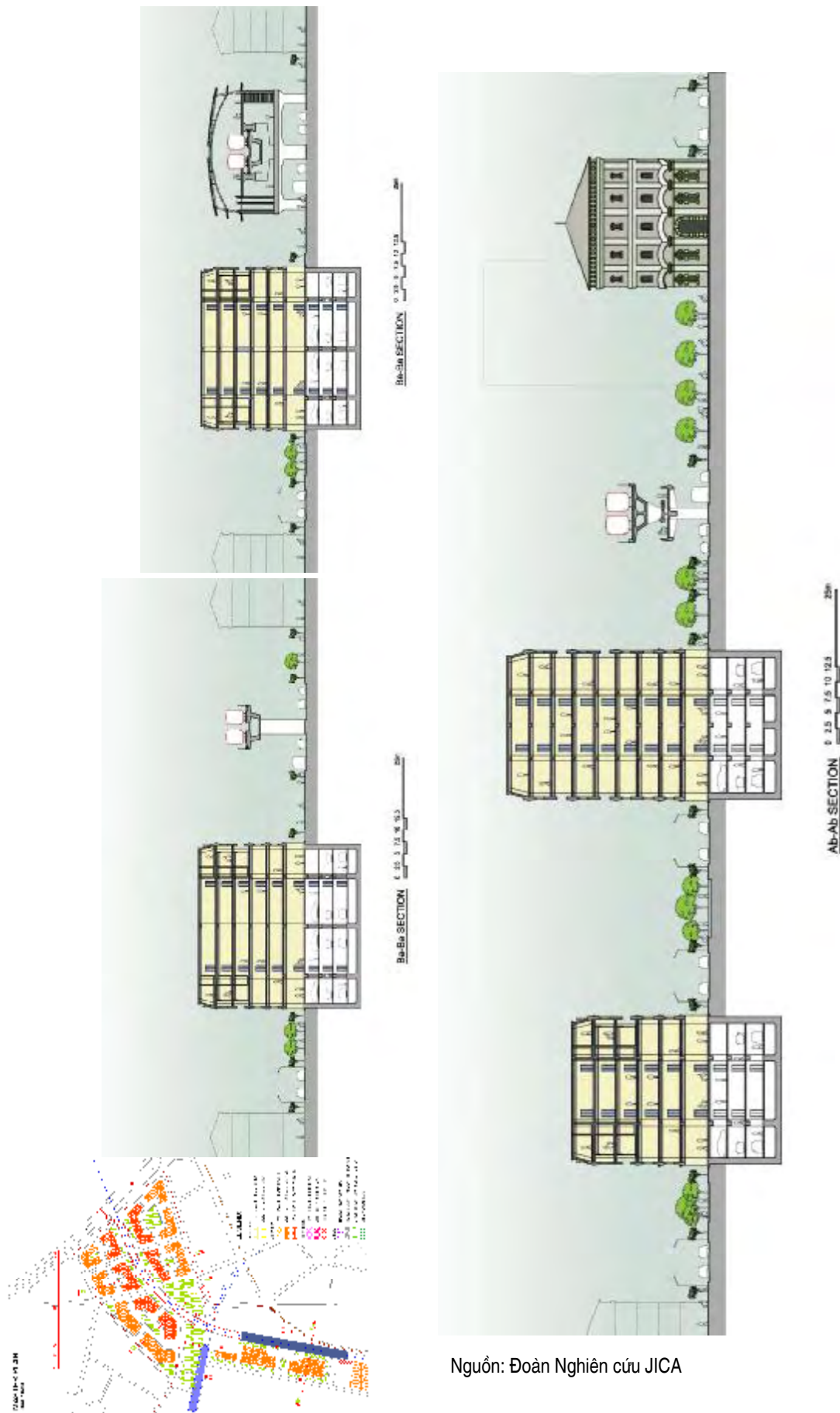
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.3.1 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.3.3 Mặt cắt khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 3.3.4 Hình ảnh phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu
(hình ảnh minh họa)**



Hình ảnh ga Nam cầu Long Biên
(ga Sky Train, Bangkok, Thái Lan)



Hình ảnh một phố thương mại đồng bộ
(Paris, Pháp)



Hình ảnh vườn hoa, quảng trường vào ga
(ga Hamamatsu, Shizuoka, Nhật Bản)



Hình ảnh vườn hoa, quảng trường vào ga



Hình ảnh quan cảnh tuyến phố truyền thống đồng bộ
(Higashi Chaya thuộc thành phố Kanazawa, Ishikawa, Nhật Bản)



Hình ảnh tuyến phố thương mại truyền thống cho người đi bộ
(Thị trấn Oharai, thành phố Ise, Mie, Nhật Bản)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Quy hoạch phát triển ga và công trình liên quan (Dự án S1, S2, và S3)

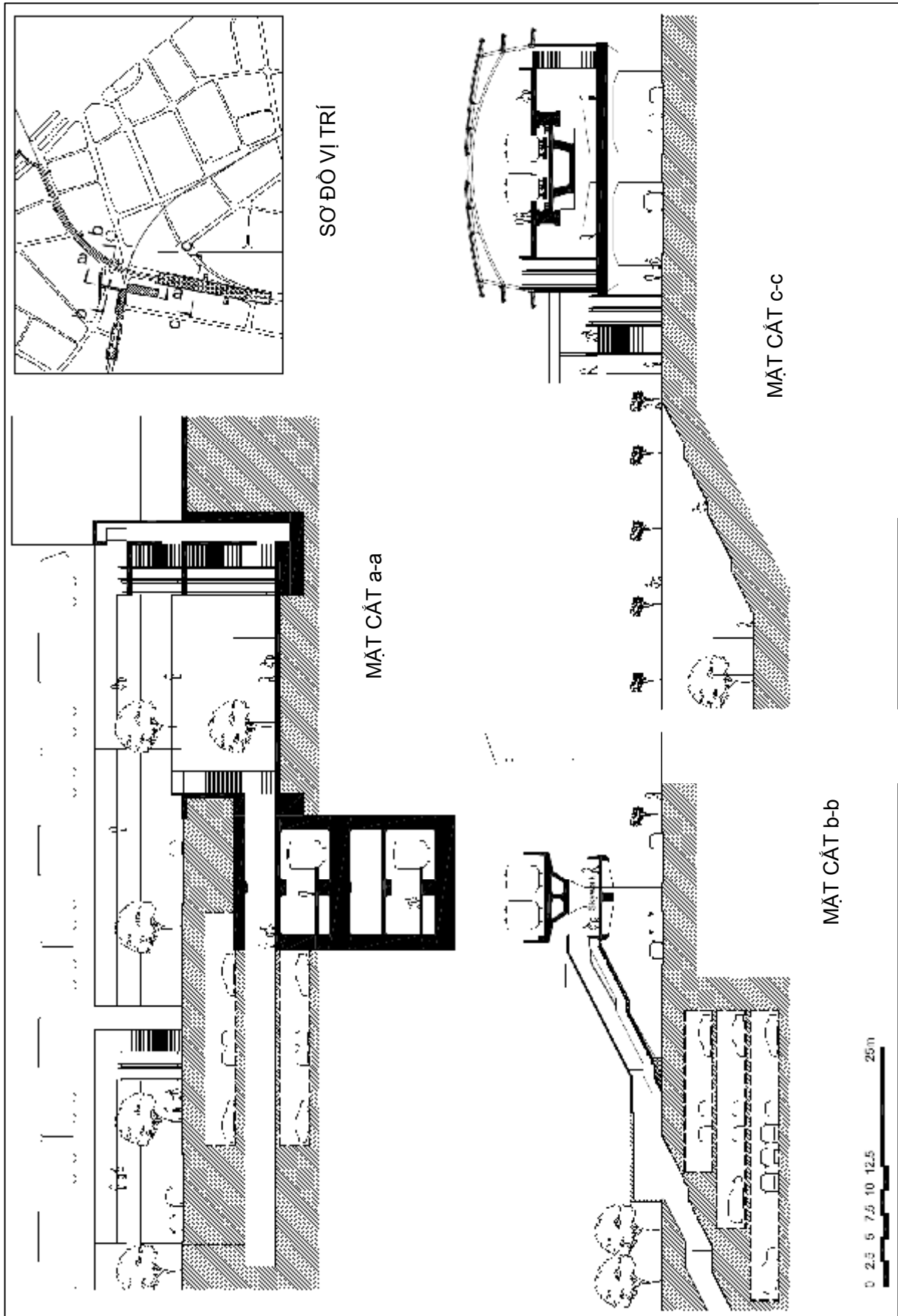
341 Công trình ga Nam cầu Long Biên: ga Nam cầu Long Biên thuộc tuyến đường sắt trên cao UMRT 1 có vị trí nằm ở phía tây bắc Khu Phố cổ, dọc theo phố Phùng Hưng. Không gian dưới ga trên cao sẽ được sử dụng làm không gian cho người đi bộ và bến xe buýt. Từ sân ga trên tầng 3 nhà ga, hành khách có thể ngắm toàn cảnh Khu Phố cổ.

342 Công trình ga Hàng Đậu: ga Hàng Đậu thuộc tuyến tàu điện ngầm UMRT2 có vị trí nằm ở phía nam vườn hoa Hàng Đậu, dưới phố Phan Đình Phùng. Do ga nằm gần khu vực vườn hoa, nên cần đề xuất các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực về môi trường và có quy hoạch về vị trí và thiết kế phù hợp cho cổng vào và các công trình ga để hài hoà với vườn hoa Hàng Đậu.

343 Cầu vượt bộ hành: từ cầu vượt bộ hành trên tầng 2 của ga Nam Cầu Long Biên, một cầu vượt bộ hành sẽ được xây dựng dưới đường sắt trên cao để kết nối tới vườn hoa Hàng Đậu và bến xe buýt Long Biên, như vậy hành khách sẽ có thể đi qua nút giao và tới thẳng hai ga.

344 Quảng trường vào ga: Một trong những vấn đề chính là làm sao để cải thiện khả năng tiếp cận trung chuyển giữa hai ga, do i) dự kiến có hơn nửa số hành khách muốn trung chuyển từ ga này sang ga khác, và ii) chênh lệch cốt dọc lớn (khoảng 30m) giữa sân ga của hai nhà ga. Ngoài ra, chưa xác định rõ cơ quan nào sẽ phụ trách việc quy hoạch và phát triển các công trình trung chuyển của hai tuyến này. Để cải thiện khả năng tiếp cận trung chuyển của hai ga, quảng trường vào ga với vườn hoa thấp, khu mua sắm và không gian mở cùng hầm bộ hành, thang máy và thang cuốn sẽ được xây dựng để kết nối hai ga. Hành khách có thể trung chuyển giữa hai tuyến mà không bị nắng, mưa và có thể tranh thủ mua sắm, nghỉ ngơi trong thời gian đi lại.

Hình 3.3.5 Mặt cắt quảng trường vào ga, ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Quy hoạch phát triển đường (Dự án R1 và R2)

345 Hiện tại, sáu (06) phố dẫn về nút giao tháp nước Hàng Đậu nên hay xảy ra tình trạng ùn tắc và gây khó khăn cho người đi bộ sang đường an toàn. Khi đường sắt UMRT được xây dựng, không gian bên dưới tuyến đường sắt trên cao sẽ được sử dụng làm trục đường chính mới rộng 24m nối từ phố Hàng Đậu đến Yên Phụ. Sau khi xây dựng đường trục chính mới và công viên Tháp nước, cấu trúc mạng lưới đường quanh tháp nước sẽ thay đổi (xem Hình 3.3.6 và Hình 3.3.7).

346 Đường trục chính mới này sẽ nối với phố Phùng Hưng, hiện là tuyến phố một chiều đi từ phía nam lên phía bắc. Từ nút giao với phố Phan Đình Phùng, phố Phùng Hưng sẽ được mở rộng lên 24m nhờ sử dụng phần không gian dưới tuyến đường sắt trên cao. Như vậy, tuyến phố này sẽ trở thành đường hai chiều và giữ vai trò là trục đường bao của Khu Phố cổ. Nhờ có trục đường bao này, giao thông qua lại Khu Phố cổ sẽ giảm đi.

Hình 3.3.6 Mạng lưới đường hiện tại quanh vườn hoa Hàng Đậu



Hình 3.3.7 Mạng lưới đường quanh vườn hoa Hàng Đậu trong tương lai



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Quy hoạch phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (Khu A)

(1) Hiện trạng

347 Phường Nguyễn Trung Trực là một khu dân cư có mật độ cao (543 người/ha) nằm ngay cạnh phía bắc Khu Phố cổ và gần ga đường sắt Long Biên và bến xe buýt Long Biên. Phường có một số khách sạn khá nổi tiếng và có vị trí thuận lợi đối với khách du lịch vì nằm gần Khu Phố cổ và Hồ Tây. Trong phường cũng có các công trình công cộng như trường học, bệnh viện, chợ và đền chùa làm tăng không khí cộng đồng tại đây.

348 Khi UMRT được xây dựng, một số nhà và công trình cần được di dời. Ngoài ra việc xây dựng đường trục mới sẽ gây nhiều tác động đến phường về mặt xã hội, kinh tế, hình thái, và môi trường. Trong khi Khu Phố cổ là một khu di sản văn hoá của Việt Nam và cần được bảo tồn, các hoạt động phát triển đô thị sẽ được khuyến khích ở những khu vực gần tuyến UMRT nhằm mục đích phát triển đô thị gắn kết.

(2) Các chức năng và công trình đề xuất

349 Khu A có nhiều tiềm năng phát triển các công trình đô thị mới hiện đại khác với các hoạt động thương mại truyền thống trong KPC. Những công trình đô thị hiện có trong khu như trường học, bệnh viện, v.v. sẽ được chuyển thành công trình đô thị mới.

350 Tuyến UMRT trên cao và trục đường mới sẽ tạo ra cảnh quan đô thị hiện đại. Dọc theo tuyến đường mới, các toà nhà trung tầng cao khoảng 8 tầng sẽ được xây dựng với khoảng lùi 10m để tạo ra một trục đô thị có hạ tầng hiện đại. Từ tầng 1 đến tầng 2 sẽ tập trung các công trình thương mại và kinh doanh để tạo ra một tuyến phố sang trọng mới, và từ tầng ba trở lên sẽ là các căn hộ để ở.

351 Ở các ô phía sau sẽ xây dựng những dãy nhà 5 tầng. Giữa và sau các dãy nhà dọc theo tuyến đường sắt sẽ xây dựng phố đi bộ song song với trục đường mới. Tuyến phố này sẽ được sử dụng như một không gian mở, không gian tổ chức sự kiện, một tuyến phố mua sắm cho người dân và người lao động để thúc đẩy các hoạt động thương mại của người dân địa phương.

Hình 3.3.8 Quy hoạch phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6) Tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên (Khu B)

(1) Hiện trạng

352 Khu D nằm sát phố Phan Đình Phùng về phía bắc, Lê Văn Linh về phía nam, Phùng Hưng về phía đông và Lý Nam Đế về phía tây. Trong ô này có nhiều công trình của quân đội như toà soạn báo, rạp chiếu phim, khu chung cư, v.v. Dọc theo phố Lý Nam Đế, phía tây là Bộ Quốc phòng, có rất nhiều cửa hàng máy tính và nhiều ngõ vào khu dân cư dẫn tới sân trong của ô phố. Dọc theo tuyến phố Phùng Hưng là chợ tạm.

353 Mặc dù đây là khu vực thuận tiện để tới Khu Phố cổ và Hồ Tây nhưng các chức năng đô thị hiện tại chưa phù hợp với tất cả người dân. Khi ga Nam cầu Long Biên được xây dựng, số lượng hành khách sử dụng đường sắt UMRT sẽ tăng lên.

(2) Các chức năng và công trình đề xuất

354 Để phát huy tiềm năng đất tại khu vực gần ga Nam cầu Long Biên, về lâu dài các công trình thương mại sẽ được xây dựng. Do nhiều hành khách trung chuyển giữa hai tuyến đường sắt nên cơ hội kinh doanh tại đây rất lớn và hành khách sẽ cảm thấy thuận tiện khi sử dụng các ga này. Bên trong công trình sẽ khuyến khích phát triển dịch vụ quán ăn, cafe, trung tâm du lịch, cửa hàng dịch vụ máy tính, v.v theo hướng hài hoà với các hoạt động thương mại truyền thống của Khu Phố cổ.

Hình 3.3.9 Quy hoạch tái phát triển đô thị ga Nam cầu Long Biên



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

7) Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước (Khu G1 và G2)

(1) Hiện trạng

355 Tháp nước được xây dựng vào năm 1904, có ba lớp với kiểu dáng kiến trúc khác nhau, do vậy là một di sản lịch sử quan trọng cũng như một điểm nhấn của khu vực. Vườn hoa Hàng Đậu nằm ở phía tây của Tháp nước, giữa phố một chiều Quán Thánh đi từ đông sang tây và phố một chiều Phan Đình Phùng đi từ tây sang đông. Đây là những đặc điểm quan trọng trong một khu vực có mật độ dân cư cao để tạo ra một không gian có đầy đủ tiện nghi và không gian văn hoá.

356 Vườn hoa Hàng Đậu vốn được người dân địa phương biết đến như một nơi có không gian mở đa chức năng để nghỉ ngơi, tập thể dục, bày bán hàng hoá, v.v. Bên dưới vườn hoa Hàng Đậu có quy hoạch xây dựng một khu đỗ xe ngầm.

357 Ngược lại, quanh Tháp nước chỉ có vỉa hè hẹp và một nhà vệ sinh công cộng, nhưng không có không gian mở. Nơi đây giống như một tháp nước trung tâm đóng vai trò như một bùng binh.

(2) Chức năng và công trình đề xuất

358 Vườn hoa Hàng Đậu sẽ được tái phát triển khi ga Hàng Đậu và bãi đỗ xe ngầm được xây dựng. Nơi đây sẽ trở thành cổng ga dẫn tới ga và bãi đỗ xe ngầm. Do ở phía bắc và nam của vườn hoa là hai trục đường chính dẫn tới Hồ Tây và quận Ba Đình, nên hành khách đi xe buýt sẽ tiếp cận từ hai phố này. Bến xe buýt sẽ được xây dựng hài hoà với vườn hoa.

359 Nhờ tái tổ chức mạng lưới đường xung quanh Tháp nước, nên có thể đảm bảo đủ không gian mở quanh Tháp nước. Dự kiến Tháp nước sẽ được cải tạo thành bảo tàng về hệ thống cấp nước của thành phố. Khuyến nghị nên trưng bày hệ thống môi trường và sinh thái của sông và hồ tại Thành phố Hà Nội, với những thay đổi lịch sử của Khu Phố cổ. Công viên Tháp nước sẽ trở thành một khu vực biểu tượng như một bảo tàng sinh thái.

Bảng 3.3.7 Thông tin dự án khu A và D trong dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

		Khu A						Khu B
		A1	A2	A3	A4	A5	Đường bộ	
Khung phát triển	Dân số	1.159	531	417	520	742	-	0
	Lao động	660	302	237	296	422	-	1.577
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m ²)	14.139	6.471	5.080	6.336	9.052	3.166	11.266
	Diện tích xây dựng (m ²)	7.070	3.236	2.540	3.168	4.526	-	6.760
	Mật độ xây dựng (%)	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	-	60,0
	Tổng DT sàn (m ²)	42.417	19.413	15.240	19.008	27.156	-	33.798
	Số tầng	21	2	12	12	12	-	5
	HSSDD (%)	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	-	300,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.4. Các xem xét xã hội và môi trường

1) Hiện trạng xã hội-môi trường

360 Các ga được đề xuất nằm về phía tây của ga đường sắt Long Biên hiện có, gần vườn hoa Hàng Đậu. Khu Phố cổ nằm ngay tại phía đông các ga. Xung quanh ga là nhiều văn phòng, cửa hàng, nhà ở, khách sạn, bệnh viện, v.v. Giao thông trên phố Phan Đình Phùng và Hàng Đậu ở phía bắc ga thường rất đông đúc. Theo khảo sát môi trường năm 2006, độ ồn xung quanh ga đang vượt quá mức tối đa cho phép và nồng độ NO_2 ($190\mu\text{g}/\text{m}^3$) trong không khí gần đạt đến mức tối đa cho phép ($200\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Bảng 3.4.1 Chất lượng không khí

Nhiệt độ	Độ ẩm	Bụi	CO	SO ₂	NO ₂	HC
(°C)	(%)	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
24,1	74,7	110	12510	230	190	70
29,4	78	82	617	186	132	226

Bảng 3.4.2 Chất lượng không khí

Tiếng ồn (ban ngày: 6-18h)			Tiếng ồn (ban đêm: 18-22h)			Độ rung	
Leq	Lamax	L50	Leq	Lamax	L50	Laeq	Lv
(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(m/s^2)	(mm/s)
70,3	79,5	68,8	66,1	74,7	65,1	na	na
73	84,3	68,8	64,6	76,6	60	0,0045	0,0016

Ghi chú: HC: Các chất độc hại trong không khí

Khảo sát chất lượng không khí, tiếng ồn, và độ rung do CEPT thực hiện vào tháng 12/2006 (dòng đầu trong bảng) và từ tháng 5 đến 6 năm 2007 (dòng thứ hai trong bảng).

Mức tối đa cho phép: bụi $300\mu\text{g}/\text{m}^3$, CO $30.000\mu\text{g}/\text{m}^3$, SO₂ $350\mu\text{g}/\text{m}^3$, NO₂ $200\mu\text{g}/\text{m}^3$, HC $5.000\mu\text{g}/\text{m}^3$, Độ ồn ban ngày Leq 60dB, Độ ồn ban đêm Leq 55dB, Độ rung Leq $0,030\text{m}/\text{s}^2$

Nguồn: Báo cáo ĐTM 2007, CEPT

361 Các dự án phát triển khu vực ga sẽ gây ảnh hưởng đến hầu hết các phường Hàng Mã và Nguyễn Trung Trực. Tại phường Hàng Mã, phạm vi cung cấp nước máy (97,3%) và dịch vụ vệ sinh (70,6%) là tương đối thấp. Ngoài ra, các phường thiếu diện tích mặt nước, công viên/không gian mở, và cây xanh.

Bảng 3.4.3 Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh

Phường	Quận	Điện	Nước máy	Nhà vệ sinh	Ga	Điện thoại	Thu gom chất thải rắn	Internet
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Hàng Mã	Hoàn Kiếm	100,0	97,3	70,6	81,3	91,2	97,3	13,5
Nguyễn Trung Trực	Ba Đình	100,0	100,0	87,2	83,0	95,7	100,0	8,7

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS 2005), HAIDEP

Bảng 3.4.4 Phạm vi tiện nghi đô thị và năng lực phòng chống thiên tai

Phường	Quận	Tỉ lệ diện tích đường	Chỉ số ảnh hưởng lũ lụt	HGD có nhà cố định	Khả năng ứng phó khẩn cấp	Diện tích mặt nước trên 1000 dân	Công viên/không gian mở trên 1000 dân	Diện tích cây xanh trên 1000 dân
		(%)		(%)	(m/ha)	(ha)	(ha)	(ha)
Hàng Mã	Hoàn Kiếm	19,3	0,00	94,6	159,10	0,00	0,00	0,00
Nguyễn Trung Trực	Ba Đình	22,5	0,00	97,9	205,50	0,00	0,00	0,00

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS 2005), HAIDEP

362 Mật độ dân số trong phường Hàng Mã rất cao (717 người/ha) và tỉ lệ tăng trưởng cũng tương đối cao (2,75%/năm) so với các phường khác trong Khu Phố cổ. Đất trong khu vực phía đông ga hầu hết được sử dụng làm nhà ở đô thị và đất phía tây đường sắt dọc phố Lý Nam Đế chủ yếu là đất thổ chế và đất ở đô thị. Không gian sống trong cả hai phường nhỏ hẹp và người dân không hài lòng với điều kiện nhà ở. Cụ thể, điều kiện sống hiện nay tại phường Hàng Mã được đánh giá như sau.

Bảng 3.4.5 Đánh giá điều kiện sống trong phường Hàng Mã

Tổng thể	Người dân khá hài lòng với môi trường sống ngoại trừ các điều kiện tiện nghi. Điểm đánh giá khách quan cho kết quả âm do điều kiện tiện nghi rất thấp.
Tính thuận tiện	Phạm vi dịch vụ cấp điện và giao thông công cộng cũng như tỉ lệ diện tích đường khá tốt. Người dân không hài lòng với tình hình giao thông.
An toàn và an ninh	Hàng Mã không bị tác động bởi lũ lụt. Số lượng trấn thương do tai nạn giao thông trong phường rất cao nên an toàn giao thông là vấn đề của phường Hàng Mã.
Sức khoẻ & đời sống	Do không có bệnh viện và cơ sở y tế lớn trong phường, nên cần cải thiện vấn đề này. Khoảng 30% hộ gia đình không có nhà vệ sinh/công trình phụ.
Tiện nghi	Tỉ lệ không gian tiện nghi trên dân số hầu như bằng không, và người dân không đánh giá cao cảnh quan lân cận. Không gian sống rất nhỏ hẹp và mật độ dân số lại cao khiến cho người dân không hài lòng với môi trường sống.
Khả năng	Mức thu nhập cao nhưng không giúp cho người dân hài lòng với điều kiện nhà ở. Dịch vụ viễn thông tốt.

Nguồn: Sơ đồ phân tích đô thị, HAIDEP, 2005

2) Dự báo các tác động tiêu cực và biện pháp giảm thiểu

(1) Các tác động tiêu cực có thể dự báo

363 Các dự án phát triển khu vực ga dự kiến sẽ giúp cải thiện môi trường và nâng cao chất lượng sống của người dân trong cộng đồng xung quanh ga, thông qua việc cải thiện mạng lưới đường, hệ thống thoát nước, thu gom và xử lý chất thải rắn, công trình công cộng, công trình tiện nghi, khả năng sẵn sàng ứng phó với thảm họa cộng đồng, v.v. Môi trường sống của phường Hàng Mã hứa hẹn sẽ được cải thiện đáng kể.

364 Tuy nhiên, theo kết quả đánh giá môi trường, các dự án phát triển khu vực ga có thể gây những tác động tiêu cực nghiêm trọng sau (cho điểm "A"):

Bảng 3.4.6 Dự báo các tác động tiêu cực về môi trường và xã hội

Tác động		Mô tả
Môi trường xã hội-kinh tế		
	Tái định cư tự nguyện	Một số hộ gia đình ở phía tây bắc ga Nam cầu Long Biên có thể phải di dời để lấy đất xây dựng cổng vào ga, đường vào, v.v.
	Hạ tầng và dịch vụ xã hội hiện có	Các tác động như tiếng ồn, độ rung, bóng nắng, v.v. do đường sắt mới gây ra cho trường tiểu học Nguyễn Trung Trực là rất đáng kể.
	Vệ sinh	Rác thải hữu cơ và nước thải thu thập được từ công trường xây dựng có thể gây các bệnh truyền nhiễm qua nước và ảnh hưởng tới sức khỏe của người dân địa phương.
Ô nhiễm		
	Ô nhiễm không khí	Hoạt động của máy xây dựng và các phương tiện vận tải có thể gây tác động lớn tới chất lượng không khí xung quanh.
	Ô nhiễm nước	Nước thải từ các hoạt động xây dựng và nước thải từ nhà ga có thể gây suy giảm chất lượng nước ở vùng xung quanh.
	Ô nhiễm đất	Các công trình dân dụng và hoạt động xây dựng khác trong giai đoạn xây dựng có thể gây ô nhiễm đất.
	Rác thải (bao gồm đất thải)	Chất thải rắn và nước thải từ công trường xây dựng và từ nhà ga có thể gây các tác động tiêu cực tới đất và nước ở khu vực lân cận.
	Sụt đất	Phương pháp xây dựng đào có nắp áp dụng cho ga Hàng Đậu có thể gây suy giảm nước ngầm và dẫn tới những hư hại cho các công trình gần ga.
	Tai nạn, ùn tắc giao thông	Trong giai đoạn xây dựng, máy xây dựng và phương tiện vận tải có thể gây ùn tắc giao thông trên các tuyến đường xung quanh ga.
	Bóng nắng	Ga Nam cầu Long Biên được xây dựng trên cao (+10m) và vì vậy có thể gây bóng nắng cho khu vực xung quanh.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

365 Do dự án bao gồm quy hoạch xây dựng công trình ngầm như bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu, nên cần thực hiện đánh giá tác động môi trường (và báo cáo đánh giá nhanh) theo Nghị định số 21/2008/NĐ-CP.

(2) Các biện pháp giảm thiểu tác động do thu hồi đất

366 Trong giai đoạn trước xây dựng, công tác thu hồi đất và tái định cư tự nguyện có thể gây tác động lớn nhất mà các dự án phát triển gây ra. Các dự án phát triển khu vực ga cần sử dụng một số lô đất của tư nhân và sẽ dẫn tới tình trạng một số nhà/công trình phải di dời tạm thời hoặc cố định. Quy mô việc thu hồi đất và số lượng người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án được dự đoán như sau. Do các hộ bị ảnh hưởng từ dự án sẽ mất toàn bộ hoặc một phần đất, nên họ được coi là hộ gia đình thuộc diện di dời và tái định cư, tạm thời hoặc vĩnh viễn.

Bảng 3.4.7 Quy mô thu hồi đất và các nhà bị ảnh hưởng bởi dự án phát triển tối thiểu

Mã	Dự án	Diện tích đất bị thu hồi	Số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án
		(m ²)	(nhà)
S1	Ga Nam Cầu Long Biên	-	-
S2	Ga Hàng Đậu (ngầm)	-	-
S3	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam Cầu Long Biên và Bến xe buýt Long Biên	-	-
R1	Xây dựng trục đường mới dưới đường sắt trên cao	-	-
R2	Mở rộng phố Phùng Hưng (r=28m)	-	-
Tổng		0	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.4.8 Quy mô thu hồi đất và số người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng

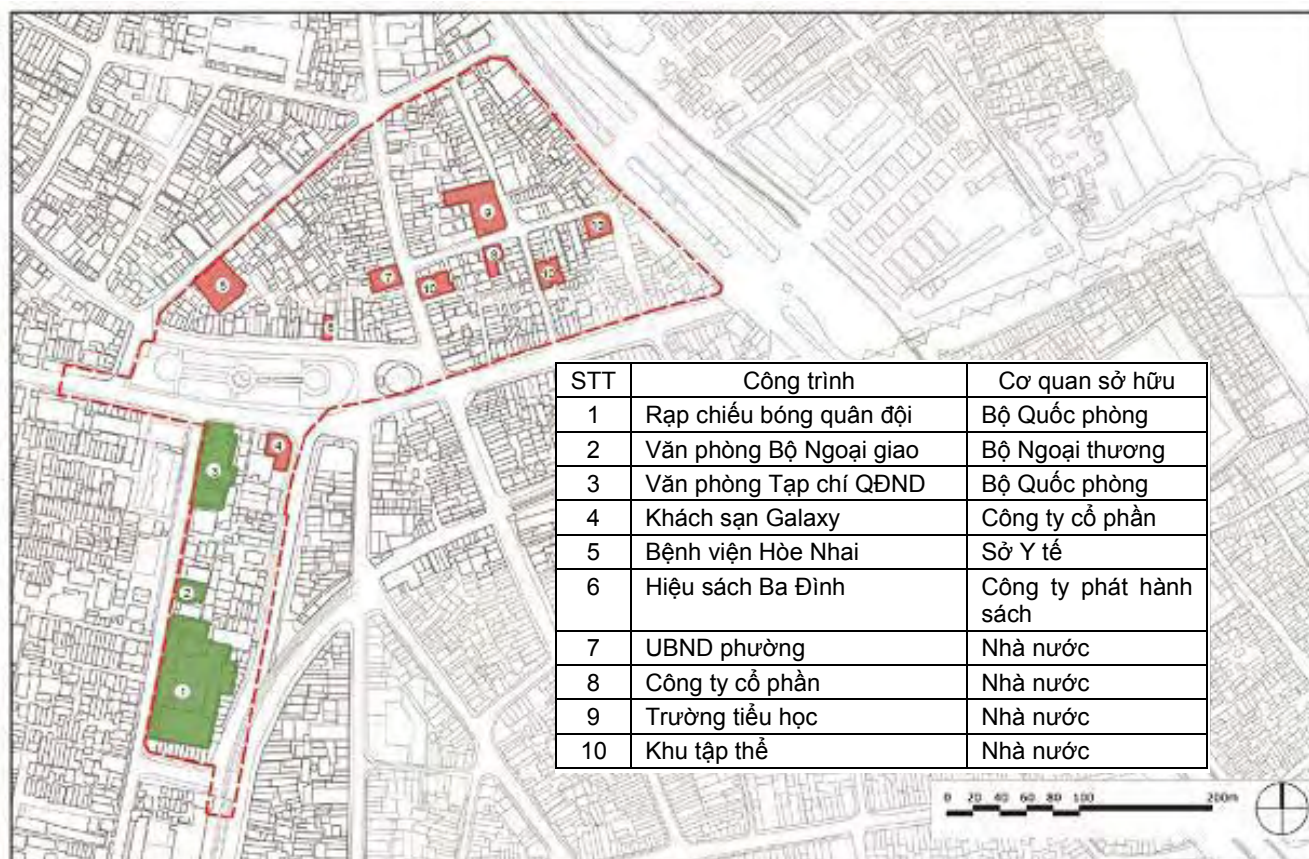
Mã	Dự án	Diện tích đất bị thu hồi	Diện tích nhà ở bị ảnh hưởng	Mật độ dân số	Số người bị ảnh hưởng	Số hộ bị ảnh hưởng
		(m ²)	(m ²)	(người/ha)	(người)	(HGĐ)
S4	Xây dựng quảng trường vào ga	2.426	2.426	717	174	45
A	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trục	22.800	44.200	543	2.400	615
B	Phát triển đô thị phía tây ga Nam Cầu Long Biên	11.266	11.266	717	808	197
G1	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và Công viên Tháp nước Hàng Đậu	800	-	0	0	0
	Tổng	37.292	57.892		3.382	857

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Các số liệu về mật độ dân số (543 người/ha trong phường Nguyễn Trung Trục, và 717 người/ha trong phường Hàng Mã), và quy mô hộ gia đình trung bình (3,9 người/hộ trong phường Nguyễn Trung Trục và 4,1 người/hộ trong phường Hàng Mã) được tham khảo trong sơ đồ phân tích đô thị (HAIDEP 2005).

367 Có một số công trình thuộc sở hữu nhà nước hoặc nằm trong khu vực quy hoạch (xem Hình 3.4.1). Các công trình này là quỹ đất tiềm năng để phát triển đô thị thông qua việc di dời hoặc xây dựng lại các công trình cũ.

Hình 3.4.1 Vị trí các công trình của các cơ quan nhà nước trong



khu vực ga Nam Cầu Long Biên và ga Hàng Đậu

368 Để hỗ trợ việc di dời và tái định cư cho người dân bị ảnh hưởng và giảm thiểu các tác động tiêu cực từ công tác di dời và tái định cư, cần xem xét cẩn trọng các vấn đề sau.

(a) Gắn kết phát triển/tái phát triển với tái định cư

369 Tái định cư cần được xem như cơ hội phát triển, và vấn đề tái định cư cần được xem như một phần không thể thiếu trong quy hoạch đô thị, trong khi quy hoạch tái định cư toàn thành phố là một phần của phát triển đô thị.

370 Về phát triển trung/dài hạn, thay vì áp dụng phương pháp thu hồi đất chung (thu hồi đất, đền bù giải phóng mặt bằng và di dời người dân bị ảnh hưởng tới khu tái định cư, v.v.), “hệ thống tái điều chỉnh đất” và/hoặc “hệ thống chỉnh trang đô thị” trong đó cho phép chuyển “quyền sử dụng đất” thành “quyền sử dụng tầng nhà” sẽ là các biện pháp thu hồi đất hữu hiệu.

(b) Cơ hội phát triển và phục hồi sinh kế

371 Tham vấn các nhóm người dân bị ảnh hưởng và các đối tượng liên quan có thể giúp xác định phương pháp đổi mới để phục hồi sinh kế và thu nhập cho những người bị ảnh hưởng. Các bước như xác định khu tái định cư phù hợp, tạo khu vực cửa hàng bổ sung cao hơn giá quy định, và đào tạo hướng nghiệp có thể giúp phục hồi sinh kế.

(c) Tham vấn, tham gia của cộng đồng và phổ biến thông tin

372 Khả năng thu hồi đất và tính bền vững trong vấn đề tái định cư phần lớn phụ thuộc vào cảm nhận của người dân về khả năng sở hữu của họ đối với các vấn đề về giá đất, đền bù cho đất và tài sản trên đất, chỗ ở và khu vực xung quanh chỗ ở mới của họ. Điều này có thể đạt được thông qua sự tham gia tích cực của người dân tại giai đoạn quy hoạch và thông qua hoạt động đầu tư trước của bên được hưởng lợi. Việc tham vấn và tham gia của người dân sẽ giúp giảm thiểu rủi ro trở ngại và xung đột, đưa ra hướng giải quyết cho địa phương, nâng cao quyền sở hữu của cộng đồng, cải thiện chất lượng dự án và hỗ trợ hoàn thành dự án đúng tiến độ. Quá trình tham vấn sẽ giúp bảo vệ quyền lợi và giải quyết các vấn đề của người dân bị ảnh hưởng và giúp cho cơ quan thực hiện tìm ra các giải pháp mang tính sáng kiến. Phổ biến thông tin về mọi khía cạnh tái định cư là vấn đề quan trọng nhằm đảm bảo tính minh bạch, nâng cao mức độ tin cậy và đảm bảo người dân có sự lựa chọn được báo trước. Các tổ chức phi chính phủ có vai trò hữu ích trong việc áp dụng biện pháp huy động xã hội và kỹ năng phát triển cộng đồng vào quá trình thực hiện.

(d) Giải quyết khiếu nại, giám sát và đánh giá độc lập

373 Cơ chế giải quyết khiếu nại là yếu tố cần thiết để giải quyết các vấn đề của người dân bị ảnh hưởng, đặc biệt là những người thuộc nhóm dễ bị ảnh hưởng. Cần lập ra một cơ chế giám sát độc lập để giúp cho quá trình tái định cư được minh bạch và có thể giải trình được. Công tác đánh giá do một bên thứ ba thực hiện về các tác động của tái định cư là một công cụ hữu ích để đánh giá tính hiệu quả của chiến lược thực hiện.

(3) Các biện pháp giảm thiểu tác động đến trường cơ sở Nguyễn Trung Trực

374 Trong giai đoạn Thiết kế Chi tiết, các tác động từ tiếng ồn, độ rung, bóng nắng, v.v. có thể phát sinh từ tuyến đường sắt trên cao ảnh hưởng tới trường cơ sở Nguyễn Trung Trực. Vì vậy các tác động này cần được đánh giá định lượng khi lập kế hoạch xây dựng. Cần xem xét sử dụng vật liệu phù hợp trên tường chắn thường và tường chắn chống ồn, sàn chống rung và nền đàn hồi khi thiết kế kết cấu đường ray gần trường học.

375 Nước bẩn từ các hoạt động xây dựng có thể gây ô nhiễm chất lượng nước mặt xung quanh khu vực dự án. Nước thải từ nhà ga có số lượng hành khách rất lớn mỗi ngày cũng có thể làm suy giảm chất lượng nước. Hệ thống thoát nước tại nhà ga cần được thiết kế và bảo trì phù hợp. Ngoài ra, cũng cần thiết kế các công trình thoát nước bẩn có công suất phù hợp, ống thoát nước bẩn đặt dưới đường ống cấp nước sạch, và nếu cần, trang bị cả công trình xử lý nước thải sơ bộ. Chất lượng nước thải từ nhà ga và chất lượng nước mặt và nước ngầm cũng cần được theo dõi.

(4) Các biện pháp giảm thiểu tác động ô nhiễm không khí

376 Người dân sống trong khu vực tây bắc ga sẽ bị ảnh hưởng bởi ô nhiễm không khí và ô nhiễm nước phát sinh trong giai đoạn xây dựng.

377 Trong giai đoạn xây dựng, hoạt động của máy móc xây dựng tạo ra chất gây ô nhiễm ảnh hưởng tới chất lượng không khí xung quanh. Mức độ ô nhiễm phụ thuộc vào loại trang thiết bị và thời gian hoạt động. Dựa trên điều kiện gió như tốc độ và hướng gió, lượng phát thải từ các thiết bị xây dựng sẽ ảnh hưởng tới chất lượng không khí trong khu vực lân cận. Ngoài ra, thiết bị di chuyển đất trong xây dựng cũng là một nguồn gây bụi chính. Để giảm thiểu các tác động từ ô nhiễm không khí, cần đề xuất các biện pháp sau:

- Định kỳ rửa và tưới nước công trường xây dựng.
- Đảm bảo khoảng cách giữa máy xây dựng và ranh giới công trường xây dựng càng xa càng tốt.
- Sử dụng thiết bị và phương tiện xây dựng tuân thủ theo những quy định mới nhất.
- Kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ thiết bị và phương tiện xây dựng.
- Không tập trung các hoạt động xây dựng.
- Không tập trung luồng xe tải xây dựng.
- Sử dụng bạt che trên xe tải chở đất cát.
- Trong các điều kiện thời tiết như gió mạnh, cần tạm dừng các hoạt động xây dựng để ngăn bụi phát tán.
- Đào tạo công nhân điều khiển thiết bị xây dựng và xe tải.
- Giám sát chất lượng không khí tại công trường trong suốt chu kỳ dự án.

(5) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ ô nhiễm nước

378 Trong giai đoạn xây dựng, nếu nước bẩn từ các hoạt động xây dựng chảy vào nguồn nước mặt mà không có biện pháp xử lý phù hợp, thì sẽ làm ô nhiễm chất lượng nước mặt ở các khu vực xung quanh dự án. Trong giai đoạn khai thác, nước thải từ ga cũng sẽ gây suy giảm chất lượng nước. Cần chuẩn bị các biện pháp xử lý sau đây đối với nước thải ra từ dự án:

- Xây dựng đê bao nhỏ để ngăn nước chảy ra từ công trường xây dựng.
- Xem xét phân cách các khu vực xây dựng bằng cọc ván.
- Bùn cần được khử nước trước khi thải ra và tái sử dụng.

- Thiết kế và bảo dưỡng phù hợp hệ thống thoát nước tại ga. Thiết kế bao gồm công trình thoát nước bản có công suất phù hợp, đường ống thoát nước bản đặt thấp hơn đường ống cấp nước sạch, và nếu cần, các công trình xử lý sơ bộ.
- Giám sát chất lượng nước thải từ ga và chất lượng nước mặt.

(6) Các biện pháp giảm thiểu tác động sụt lún đất

379 Sụt lún đất cũng được xem như một tác động tiêu cực tiềm ẩn có thể xảy ra trong quá trình xây dựng các công trình ngầm. Việc khai thác hoặc rò rỉ quá mức nước ngầm trong quá trình xây dựng công trình ngầm bằng phương pháp đào hầm có nắp sẽ gây suy giảm áp suất nước ngầm, co rút mặt đất và sau đó gây sụt lún mặt đất. Hiện tượng sụt lún đất gây hư hại cho các công trình xung quanh do các nứt gãy, sụt lún và nghiêng công trình. Vì vậy cần xem xét kỹ các công tác sau nhằm giảm thiểu tác động sụt lún đất.

- Thiết kế cẩn thận công trình ngầm dựa trên điều tra chi tiết về điều kiện địa chất và nước ngầm.
- Tường ngăn chống thấm cần được sử dụng tại công trường xây dựng ga và các công trình ngầm.
- Đảm bảo chống đỡ tạm thời vào thời điểm phù hợp và tại công trường xây dựng.
- Giám sát mực nước ngầm và mức độ rò rỉ nước ngầm xung quanh công trình ngầm.
- Giám sát mức độ sụt lún đất và điều kiện của các công trình nhạy cảm xung quanh công trường xây dựng.

(7) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ ô nhiễm đất

380 Quá trình xây dựng các công trình ngầm như ga Hàng Đậu, bãi đỗ xe ngầm vườn hoa Hàng Đậu, khu mua sắm ngầm, v.v. có thể dẫn tới các hoạt động đào xới đất. Nếu đất thải xây dựng không được xử lý phù hợp có thể gây ảnh hưởng tới môi trường qua hoạt động chôn lấp bất hợp pháp trên đất tư nhân/công cộng, hoặc gây ô nhiễm môi trường xung quanh nếu đất dư thừa đó bị nhiễm các chất độc hại. Đề xuất xử lý cẩn thận đất thải xây dựng bằng các biện pháp sau:

- Phân tích chất độc hại có trong đất thải xây dựng.
- Sử dụng đất thải xây dựng trong phạm vi dự án
- Thuê thầu phụ xử lý/chôn lấp/tái chế đất dư
- Che chắn để ngăn nước chảy ra từ đồng đất thải xây dựng.

3.5. Cơ chế thực hiện dự án

1) Thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

381 Vấn đề thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu trong mỗi bước được trình bày như sau:

(1) Thực hiện dự án tối thiểu

382 Dự án tối thiểu tại khu vực phát triển ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu gồm ga và công trình liên quan có ba hạng mục chính là ga Nam cầu Long Biên (S1), ga Hàng Đậu (S2) và cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và bến xe buýt Long Biên (S3) và hai dự án phát triển đường gồm một trục đường mới nằm dưới đường sắt trên cao (R1) và mở rộng tuyến phố Phùng Hưng (R2). Khu vực này nằm trong vùng đã xây dựng và dự kiến sẽ có nhiều khó khăn trong việc thoả thuận với người dân để thu hồi đất không chỉ cho ga và đường mà còn cho lộ giới đường sắt.

383 Ngoài ra quy hoạch công trình đường sắt của TCT ĐSVN và BDAĐSDTHN và quy hoạch đường của UBND TPHN cùng tồn tại trong khu vực phát triển này và các quy hoạch đó đều liên quan với nhau. Do đó, cần thiết lập cơ chế chia sẻ vai trò và điều phối thực hiện dự án. Các vấn đề chính trong quá trình phát triển tối thiểu như sau:

- Thu hồi đất trong khu vực đã xây dựng
- Chia sẻ vai trò giữa UBND TPHN, TCT ĐSVN và BDAĐSDTHN

(2) Thực hiện dự án ngắn hạn

384 Dự án ngắn hạn trong khu vực phát triển ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu là xây dựng quảng trường vào ga (S4), tái phát triển đô thị phía bắc phường Nguyễn Trung Trực (A). Hai dự án này đều nằm trong khu vực đã xây dựng và do đó sẽ có khó khăn trong việc thu hồi đất và xây dựng sự đồng thuận với người dân. Khu vực dự án A khoảng 4ha và số lượng người dân hiện tại khoảng 3.000 người và rất khó để thu hồi toàn bộ số đất đó. Trên quan điểm thu hồi và sử dụng đất hiệu quả, cần sử dụng biện pháp phát triển thay thế cho biện pháp hiện tại là thu hồi đất. Các vấn đề chính của dự án ngắn hạn như sau:

- Thu hồi đất trong khu vực đã xây dựng
- Khuyến khích tư nhân tái xây dựng để sử dụng đất hiệu quả
- Xây dựng sự đồng thuận giữa người dân.

(3) Thực hiện dự án trung và dài hạn

385 Tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên (B) là dự án trung hạn. Các dự án này nhằm tái phát triển để phục vụ mục đích thương mại và kinh doanh và đầu tư tư nhân. Quá trình thực hiện dự án dự kiến sẽ mất thời gian và chi phí cho công tác phối hợp và thoả thuận với người dân. Các vấn đề chính trong các dự án trung và dài hạn như sau:

- Thu hồi đất trong khu vực đã xây dựng
- Xây dựng sự đồng thuận giữa người dân
- Khuyến khích đầu tư tư nhân.

2) Biện pháp thực hiện dự án

(1) Áp dụng mô hình hợp tác công-tư (PPP)

386 Mô hình PPP có thể được áp dụng cho cả các dự án tái phát triển đô thị trong Dự án A và B và có thể cho dự án phát triển quảng trường vào ga (S4). UBND TPHN cần khởi xướng việc thiết kế và thực hiện đấu thầu các dự án theo hình thức PPP này. Đề xuất áp dụng các biện pháp TĐCĐ và NCĐT trong các dự án trên. Tuy nhiên, nếu xem xét thời gian thực hiện, đặc biệt là Dự án A sẽ được thực hiện cùng với việc thu hồi đất lộ giới, cũng cần xem xét khả năng áp dụng các biện pháp phát triển thông thường để thực hiện chuyển đổi quyền sử dụng đất sang quyền sử dụng tầng nhà nhằm hỗ trợ công tác thu hồi đất lộ giới phục vụ phát triển UMRT.

(2) Xây dựng ga và công trình liên quan (Dự án S1, S2 và S3)

387 TCT ĐSVN và BDAĐSĐTHN sẽ sử dụng vốn ODA để xây dựng ga và sẽ hoàn thành cho tới khi đưa UMRT vào hoạt động vào năm 2017. Cầu vượt bộ hành (S3) được kết hợp với kết cấu đường sắt trên cao và cũng do TCT ĐSVN thực hiện.

388 Về quảng trường ga (S4), TCT ĐSVN và BDAĐSĐTHN sẽ phụ trách việc thực hiện. Vì vậy hai cơ quan này cần phối hợp với nhau về phân bổ chi phí cho công tác thu hồi đất, thực hiện và khai thác.

(3) Xây dựng đường (Dự án R1, R2)

389 Trục đường mới dưới đường sắt (R1) sẽ sử dụng đất lộ giới của đường sắt trên cao. TCT ĐSVN và UBND TPHN cần phối hợp với nhau về vấn đề sử dụng một phần lộ giới. Tuyến đường sắt UMRT 1 và đường R1 được quy hoạch trong khu vực đã xây dựng nên sẽ có khó khăn trong công tác thu hồi đất. Biện pháp thực hiện thay thế để phát triển toàn diện ven đường/đường sắt bằng biện pháp TĐCĐ và NCĐT được đề xuất trong Hình 3.4.1 dưới đây.

390 SGTVTHN sẽ phụ trách việc mở rộng tuyến phố Phùng Hưng (R). Dự án này được thực hiện nhờ thu hồi đất và bằng ngân sách nhà nước và vốn ODA.

(4) Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (Dự án A)

391 Dự án A là một dự án quan trọng để thực hiện đô thị hoá khu vực ven đường/đường sắt. Tuy nhiên vấn đề thu hồi đất là một khó khăn lớn trong quá trình thực hiện. Ngoài ra việc xây dựng những công trình đô thị lớn như đường sắt/đường bộ là cơ hội lớn để cải thiện khu vực đã xây dựng xung quanh. Biện pháp phát triển đô thị thay thế nhờ TĐCĐ và NCĐT được đề xuất như sau để thực hiện phát triển gắn kết đường sắt/đường bộ và tái phát triển khu vực xung quanh:

- Phát triển đô thị gắn kết A (bao gồm tất cả ô phố ven đường): Biện pháp phát triển đô thị gắn kết đường sắt/đường bộ và tái phát triển ô phố xung quanh. Biện pháp này cho phép thực hiện thu hồi đất cho đường sắt/đường bộ, cải thiện điều kiện sống và tái định cư tại chỗ. Tuy nhiên, sẽ phải mất thời gian để phối hợp và thoả thuận với người dân.
- Phát triển đô thị gắn kết B (bao gồm khu vực ven đường tối thiểu trong Hình 3.5.1): Biện pháp phát triển đô thị gắn kết giữa đường sắt/đường bộ và một phần tái phát triển các khu phố xung quanh. Mặc dù tính hiệu quả của biện pháp này nhỏ hơn biện pháp A, nhưng thời hạn dự án sẽ ngắn hơn biện pháp A.

392 Tuy nhiên, TĐCĐ và NCĐT cần khung pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất trong suốt dự án. Hiện tại chưa có hạn chế về pháp lý đối với vấn đề bảo vệ quyền sử dụng đất để thực hiện TĐCĐ và NCĐT theo khung pháp lý hiện tại của Việt Nam. Sẽ phải mất một thời gian dài để thiết lập khung pháp lý cho hai biện pháp thay thế này.

393 Tiến trình dự án của biện pháp thực hiện thay thế đề xuất cho (ii) phát triển đô thị B được mô tả trong Hình 3.5.1 dưới đây và kế hoạch thực hiện trong Hình 3.5.2.

(5) Tái phát triển đô thị khu vực phía tây ga Nam Cầu Long Biên (Dự án B)

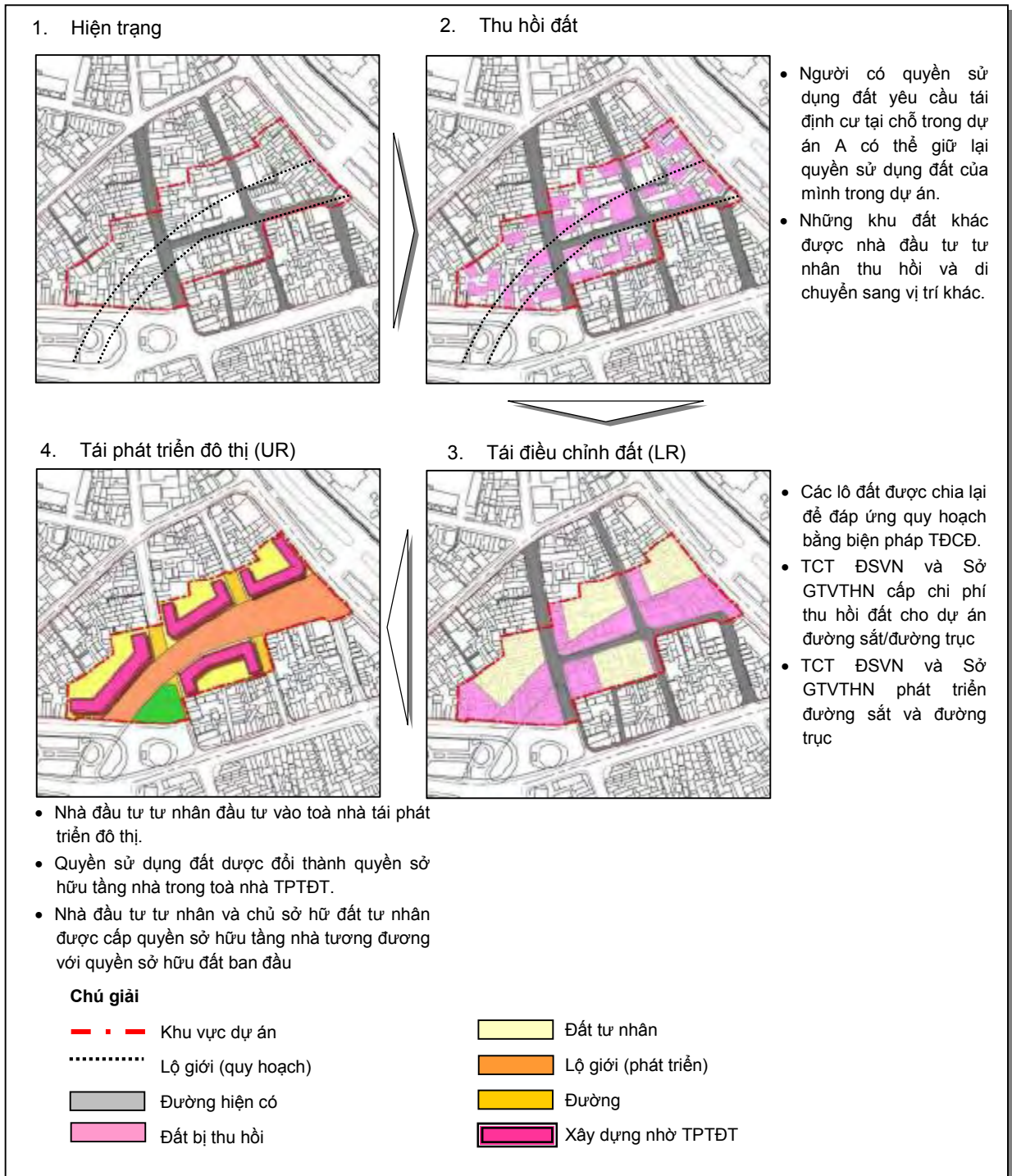
394 Dự án B là một trong những khu vực ưu tiên trên phương diện hệ số nhân giữa phát triển ga và phát triển thương mại và kinh doanh. Đối với vấn đề tập hợp quyền sử dụng đất và khó khăn trong công tác tái định cư, cần áp dụng biện pháp phát triển đô thị thay thế thông qua công cụ tái phát triển đô thị (TPTĐT).

395 Biện pháp TPTĐT tạo cơ hội tham gia dự án cho người dân và cũng tạo cơ hội được tái định cư tại chỗ cho họ. Tuy nhiên, biện pháp TPTĐT cần khung pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất trong quá trình triển khai dự án. Hiện tại, chưa có công cụ pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất trong quá trình triển khai TPTĐT theo khung pháp lý hiện hành của Việt Nam. Cần thời gian chuẩn bị và thiết lập khung pháp lý đó. Vì vậy, khả năng áp dụng các biện pháp phát triển thông thường cũng cần được xem xét để thực hiện chuyển đổi quyền sử dụng đất sang quyền sử dụng tầng nhà.

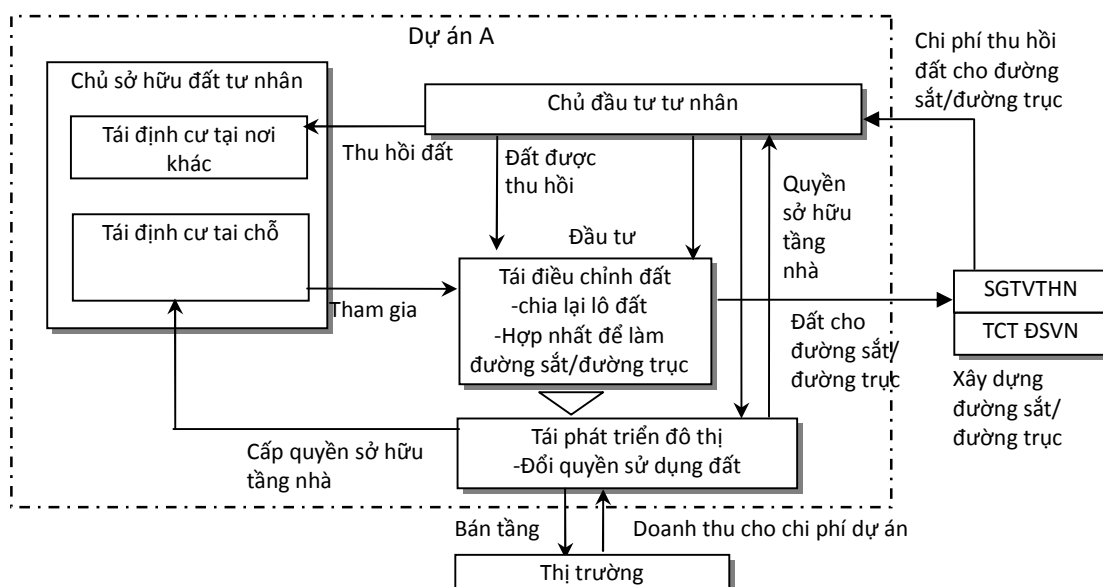
(6) Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước (Dự án G1)

396 UBND TPHN sẽ phụ trách phát triển dự án G1 và sử dụng ngân sách nhà nước để thực hiện. Về việc thu hồi đất, biện pháp phát triển đô thị thay thế đề xuất áp dụng cho dự án A cũng có thể áp dụng cho dự án G1.

Hình 3.5.1 Biện pháp thực hiện thay thế cho dự án A (tái phát triển đô thị gắn kết B bao gồm khu vực ven đường tối thiểu)



Hình 3.5.2 Kế hoạch thực hiện Dự án A nhờ TĐCĐ và NCĐT



Bảng 3.5.1 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Kế hoạch	Diện tích dự án (ha)	Diện tích thu hồi đất (ha)	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
Xây dựng ga và công trình liên quan	S1	Ga Nam cầu Long Biên	Tối thiểu	0,6	Không tính	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	S2	Ga Hàng Đậu	Tối thiểu	-	-	Sử dụng đất công từ đường và công viên	BDAĐSDTHN	ODA
	S3	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và Bến xe Long Biên	Tối thiểu	-	-	Sử dụng đất lộ giới	TCT ĐSVN	TCT ĐSVN bằng ODA ¹⁾
	S4	Xây dựng quảng trường vào ga	Ngắn hạn	0,2	0,2	Thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN/ BDAĐSDTHN ²⁾	Nhà nước / Tư nhân
Xây dựng đường	R1	Xây dựng đường trục mới phía dưới đường sắt trên cao (w=28m)	Tối thiểu	0,9	-	Sử dụng đất lộ giới	Sở GTVT HN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng phố Phùng Hưng (w=28m)	Tối thiểu	0,6	-	Sử dụng đất lộ giới	Sở GTVT HN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	A	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực	Ngắn hạn	4,4	2,3	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN / Tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân
	B	Tái phát triển đô thị phía tây Nam cầu Long Biên	Tối thiểu	1,1	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TPTĐT	Tư nhân	Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	G1	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước	Ngắn hạn	0,9	0,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

¹⁾Trong Thiết kế Chi tiết Tuyến UMRT 1, cầu vượt bộ hành được đề xuất xây dựng theo dự án ODA

²⁾Vấn đề này vẫn chưa được TCT ĐSVN và UBND TPHN thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng ITF. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách xây dựng ITF như một công trình liên quan của ga.

3) Kế hoạch thực hiện

(1) Phát triển tối thiểu

397 Về ga và công trình ga, cần hoàn thành công tác thu hồi đất cho lộ giới vào năm 2012 và hoàn thành xây dựng ga và ITF cho tới khi UMRT đi vào hoạt động vào năm 2017.

398 Xây dựng đường R1 được thực hiện kết hợp với đường sắt trên cao. Trong dự án mở rộng phố Phùng Hưng (R2) cần triển khai thu hồi đất ít nhất là vào năm 2013 để kịp thời gian khai thác UMRT vào năm 2017.

(2) Dự án ngắn hạn

399 Về thực hiện xây dựng quảng trường vào ga (S4), cần phối hợp với TCT ĐSVN và BDAĐSĐTHN. Dự án cần bắt đầu triển khai vào năm 2015.

3100 Dự án tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (A) có liên quan tới công tác thu hồi đất cho đường sắt như đề xuất. Để kịp kế hoạch UMRT, công tác thu hồi đất và tái điều chỉnh đất cần hoàn thành vào năm 2012.

3101 Kế hoạch dự án phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước sẽ được đưa ra sau khi thu hồi đất tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trực (A).

(3) Dự án trung hạn

3102 Trên phương diện sử dụng đất hiệu quả, cần thực hiện dự án tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên càng sớm càng tốt. Dự án này nên áp dụng biện pháp TPTĐT. Việc thiết lập hệ thống pháp lý cũng mất nhiều thời gian. Vì vậy, dự kiến thực hiện dự án B từ năm 2015.

Bảng 3.5.2 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Loại dự án	Tên dự án	Mã dự án	Kế hoạch thực hiện															
			Tối thiểu							Ngắn hạn		Trung hạn		Dài hạn				
			2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Nam cầu Long Biên	S1																
	Ga Hàng Đậu	S2																
	Cầu vượt bộ hành giữa ga Nam cầu Long Biên và bến xe Long Biên	S3																
	Xây dựng quảng trường vào ga	S4																
Xây dựng đường	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R1																
	Mở rộng phố Phùng Hưng (r=28m, d=680m)	R2																
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị phường Nguyễn Trung Trục	A																
	Tái phát triển đô thị phía tây ga Nam cầu Long Biên	B																
Phát triển cây xanh và không gian mở	Phát triển vườn hoa Hàng Đậu và công viên Tháp nước	G1																

○ Phê duyệt dự án □ Điều phối Thu hồi đất Xây dựng

4) Chi phí đầu tư và khai thác dự án

3103 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu được tóm tắt trong Bảng 3.5.3 sau đây. Nhà ga, công trình ga và kết cấu đường sắt không nằm trong dự toán này. Tổng chi phí đầu tư cho ga Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu là 132,2 triệu đô la Mỹ.

Bảng 3.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Nam cầu Long Biên và Hàng Đậu

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí hoạt động (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Nam cầu Long Biên	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Ga Hàng Đậu	S2	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Cầu vượt bộ hành từ ga Nam cầu Long Biên đến Bến xe Long Biên	S3	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Xây dựng quảng trường vào ga	S4	7,2	0,1	7,3	0,1
Xây dựng đường	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R1	0	0,6	0,6	0,1
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	R2	0	0,5	0,5	0,1
Dự án phát triển đô thị	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	A	35,8	50,5	86,3	5,0
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	B	16,8	19,2	36,0	1,9
	Xây dựng đường trục mới dưới đường sắt trên cao (r=28m, d=270m)	G1	1,3	0,2	1,5	0,1
Tổng			61,1	71,1	132,2	7,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị

3104 Phân tích tài chính của dự án đầu tư phát triển đô thị công và tư tại khu vực ga Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu được tổng hợp trong Bảng 3.5.4 dưới đây. Trong trường hợp 1 của Dự án A, khó có thể đảm bảo khả năng sinh lời cho khu vực tư nhân vì chi phí thu hồi đất cao và bị kiểm soát chiều cao công trình. Trong trường hợp 2 của dự án A, giả sử UBND TPHN thu hồi đất tư nhân và bán ô đất xây dựng đó sau khi TĐCĐ. Trong trường hợp này, nhà đầu tư tư nhân có thể giảm được chi phí ban đầu trong việc thu hồi đất và sẽ có khả năng sinh lời trong dự án. Dự án B có khả năng sinh lời tương tự. Tóm lại, về các dự án phát triển đô thị, khu vực tư nhân sẽ có khả năng đảm bảo được khả năng sinh lời và mô hình PPP có thể áp dụng được.

Bảng 3.5.4 Phân tích tài chính các dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Gia Lâm

Mã	Tên dự án	Kế hoạch đầu tư	Đầu tư nhà nước và doanh thu		Đầu tư tư nhân			
			Đầu tư (triệu USD)	Doanh thu	Đầu tư (triệu USD)	NPV (triệu USD)	Dự án IRR	B/C
A	Tái phát triển đô thị khu vực phía bắc phường Nguyễn Trung Trực	Trường hợp 1 : Đầu tư tư nhân	-	-	87,6	7,5	13%	1,87
		Trường hợp II UBND TPHN thực hiện thu hồi đất trước	36,9	20,8 triệu USD	20,8	24,6	18%	2,26
B	Tái phát triển đô thị khu vực phía tây ga Nam cầu Long Biên		-	-	42,4	27,2	17%	2,11

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: IRR: tỉ lệ nội hoàn (Tỉ lệ nội hoàn dự án là chỉ số chỉ tổng mức sinh lợi dự án), NPV: Giá trị hiện tại ròng, B/C: Lợi ích/chi phí
 Tỉ lệ lãi suất giả định là 12%/năm, Giai đoạn tính: 15 năm kể từ khi hoàn thành dự án