

## **4 QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN GA HÀ NỘI**

### **4.1 Hiện trạng**

#### **1) Đặc điểm chung**

401 Khu vực ga Hà Nội phía đông giáp với Khu Phố Pháp thuộc quận Hoàn Kiếm và Hai Bà Trưng, về phía tây giáp khu vực đông dân cư thuộc quận Đống Đa. Điều kiện tại các khu vực này khá khác biệt về mặt hình thái, kinh tế, xã hội và văn hoá.

402 Đặc trưng của Khu phố Pháp là có nhiều nhà biệt lập kiểu biệt thự. Hầu hết các biệt thự kiểu Pháp được xây dựng từ thời Pháp thuộc và nằm trên các lô đất lớn và có vườn. Do có vị trí thuận lợi nên các biệt thự kiểu Pháp này thường được sử dụng làm công trình công cộng như công sở và đại sứ quán hoặc làm các công trình thương mại như nhà hàng, cửa hàng bán lẻ với thiết kế khá thông minh. Ngoại trừ những biệt thự được cải tạo lại phục vụ mục đích thương mại hoặc công cộng, hầu hết số còn lại đang trong tình trạng xuống cấp. Các công trình thương mại khác, bao gồm toà nhà văn phòng cao tầng, khách sạn tập trung tại khu vực này.

403 Phường Văn Chương nằm ở phía tây của ga và là phường có nhiều nhóm dân nghèo có thu nhập thấp. Trong khu vực có một số cơ sở công nghiệp, ga Hà Nội và các công trình liên quan của Tổng Công ty Đường Sắt Việt Nam (khoảng 11ha). Hiện rất khó xác định tên của mỗi lô đất và quyền sở hữu đất của các hộ và cơ sở tại đây. Về phía tây hồ Linh Quang vốn là một hồ nước tù đọng là khu tập thể Văn Chương với 20 dãy nhà tập thể cao từ 3-5 tầng được xây dựng từ những năm 1960. Trong khu vực này không có đường dẫn trực tiếp từ khu tập thể tới đường chính và cũng không có đường nhánh mà chỉ có các ngõ ngách. Nước bẩn, rác thải từ chợ và nhà dân cùng với nước hồ ô nhiễm đang khiến cho môi trường sống nơi đây ngày càng xuống cấp. Khoảng cách về điều kiện xã hội, kinh tế và hình thái giữa khu phía đông (khu thương mại và kinh doanh thuộc Khu Phố Pháp) và khu phía tây (khu dân cư thuộc quận Đống Đa) của tuyến đường sắt là rất lớn.

#### **2) Dân số**

404 Dân số ước tính trong khu vực bán kính 500m tính từ ga Hà Nội là 32.000 người, trong đó số người lao động khoảng 21.000 và học sinh/sinh viên là 7.000 người. Mật độ dân số tại phường Văn Chương trong đó có ga Hà Nội là 589 người/ha trong khi mật độ dân số tại phường Trần Hưng Đạo phía đông của ga thuộc Khu Phố Pháp là 194 người/ha. Các lao động tập trung tại phía đông của ga trong Khu Phố Pháp nơi có nhiều toà nhà văn phòng.

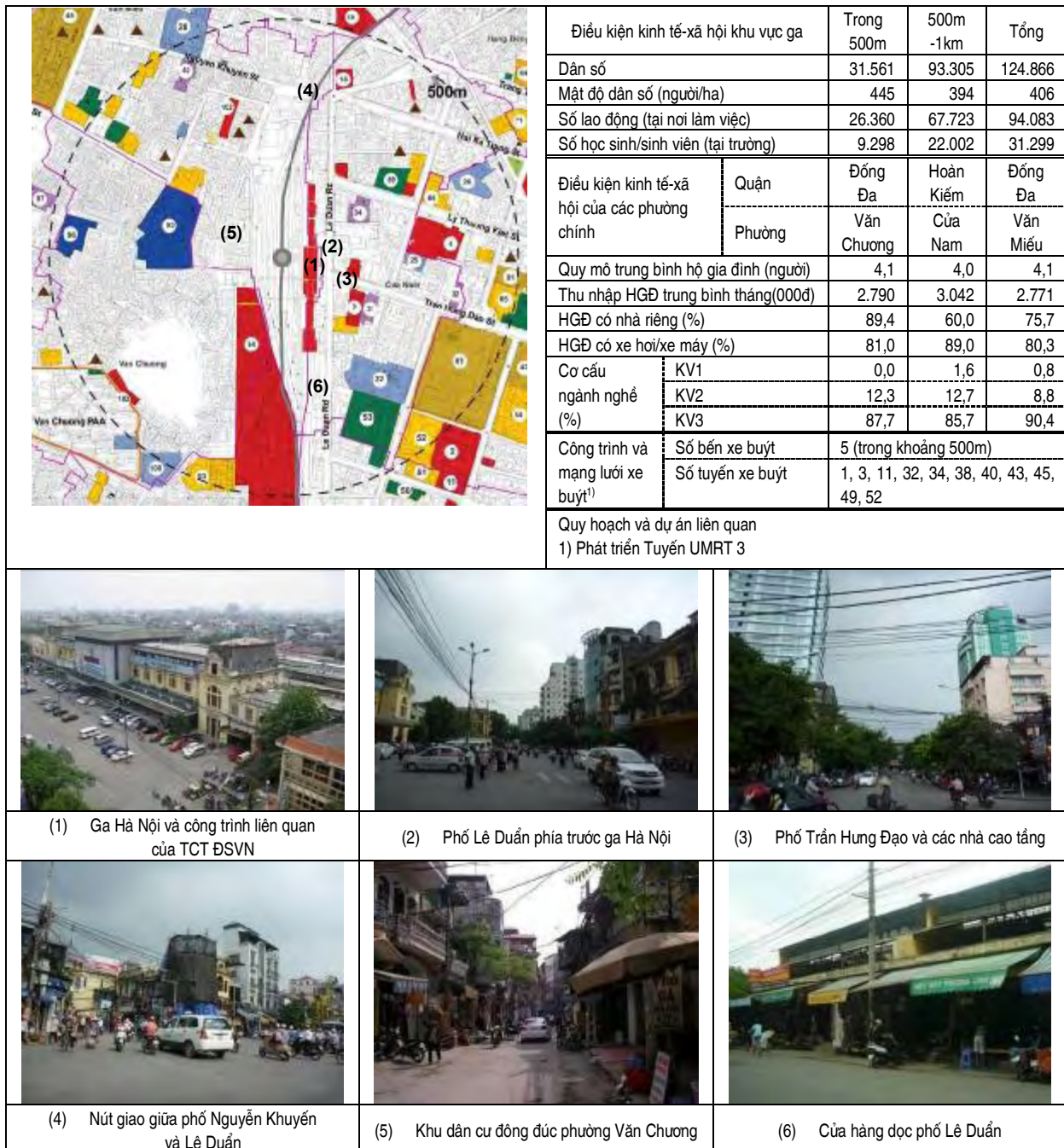
#### **3) Công trình đô thị**

405 Có nhiều công trình đô thị bao gồm các địa danh nổi tiếng với khách du lịch. Trong Khu Phố Pháp có nhiều khách sạn hạng trung và cao cấp như Khách sạn Melia, Movenpick, Tháp Hà Nội, v.v. Nhiều đại sứ quán và trụ sở các bộ (Bộ Công an, Bộ Giao Thông Vận tải) cũng nằm trong khu vực này. Cung Hữu nghị Việt-Xô là nơi thường xuyên tổ chức các sự kiện như triển lãm, biểu diễn nghệ thuật và các loại sự kiện khác. Di tích lịch sử văn hoá Văn Miếu nằm ở phía tây bắc ga Hà Nội. Cận đó là Quốc Tử Giám, trường đại học đầu tiên của Việt Nam, đây là một trong những thắng cảnh nổi tiếng của Hà Nội.

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

406 Mạng lưới đường trong Khu Phố Pháp (phía đông ga) khá phát triển với các trục đường hình bàn cờ và nhiều cây xanh. Tuy nhiên, tại phía tây của ga, không có mạng lưới đường trục mà chỉ có nhiều ngõ ngách trong một khu vực đông dân cư. Chỉ có hai nút giao kết nối khu đông và tây trục đường sắt và đều nằm cách ga Hà Nội hơn 500m. Giao thông trên các đường cắt qua đường sắt luôn luôn đông đúc.

**Hình 4.1.1 Hiện trạng ga Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 4.2 Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Hà Nội

### 1) Tầm nhìn và định hướng phát triển chung

407 Tầm nhìn cho khu vực ga Hà Nội được đề xuất là “một trung tâm trung chuyển đô thị của Thành phố Hà Nội và miền Bắc Việt Nam với khả năng cạnh tranh về thương mại và kinh tế, đời sống người dân sung túc và các đặc điểm văn hoá và tự nhiên hài hòa.”

408 Trong tương lai, khu vực ga Hà Nội sẽ là cửa ngõ cũng như trung tâm đô thị của Thủ đô về mặt giao thông vận tải, thương mại, kinh doanh, văn hoá và tiện nghi.

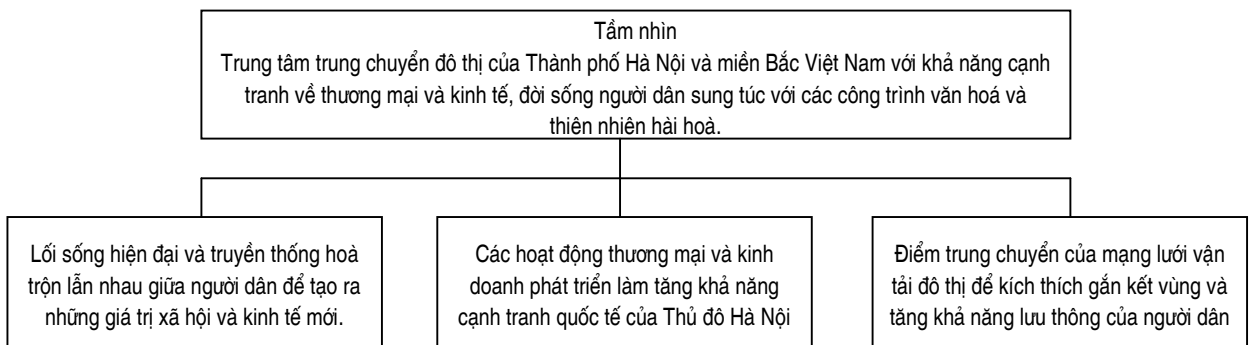
409 Ga sẽ là một nút chiến lược trong mạng lưới đường bộ và đường sắt. Ba (03) loại đường sắt là UMRT, đường sắt quốc gia và đường sắt quốc tế sẽ chạy qua ga, nên đây sẽ là ga trung chuyển lớn nhất tại Hà Nội.

410 Xung quanh ga Hà Nội có nhiều công trình và thắng cảnh văn hoá như Văn Miếu và một số đền ở phía tây, Cung Hữu nghị Việt-Xô và một số viện bảo tàng và biệt thự cổ kiểu Pháp trong Khu Phố Pháp nằm ở phía đông của ga. Ga Hà Nội sẽ là cửa ngõ đón khách du lịch của Hà Nội.

411 Đối diện ga có hồ Linh Quang đang được nạo vét và hiện chưa mở cửa cho người dân. Trong bán kính 1km tính từ ga, còn có nhiều hồ và không gian mở như hồ Văn Chương, hồ Văn đối diện Văn Miếu và hồ Thiền Quang.

412 Tóm lại ga Hà Nội sẽ trở thành cửa ngõ trung tâm của thành phố để tăng khả năng tiếp cận với các công trình khác và gắn kết trung tâm Hà Nội (Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp) và khu vực ngoại ô phía tây của quận Đống Đa thành một vùng.

**Hình 4.2.1 Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.2.1 Chiến lược phát triển khu vực ga Hà Nội**

Mục tiêu	Mục đích	Chiến lược phát triển khu vực ga Hà Nội
1. Phát triển giao thông vận tải	(1) Xây dựng ga và công trình liên quan	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng kiến trúc biểu tượng đa chức năng hài hoà với Khu Phố Pháp ở phía đông và khu đô thị mới ở phía tây.</li> <li>Tạo ra trục đường sắt đô thị và mạng lưới đường, bao gồm chức năng trung chuyển với ga tuyến UMRT 3.</li> <li>Thiết lập công trình địa phương phục vụ công tác quản lý thiên tai, cải thiện dịch vụ công cộng và tiện nghi.</li> </ol>
	(2) Cải thiện khả năng tiếp cận	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng không gian đi bộ thông thoáng bên trong ga Hà Nội để kết nối giữa khu đông và khu tây.</li> <li>Thiết lập mạng lưới đường trục xung quanh ga Hà Nội bao gồm đường vào ga từ phía tây.</li> <li>Sử dụng không gian bên dưới đường sắt trên cao và ga phục vụ mục đích vận tải, công cộng và thương mại.</li> </ol>
	(3) Phát triển dịch vụ vận tải công cộng	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình chuyển đổi phương thức ở cả phía đông và tây để tạo dịch vụ xe buýt gom khách cho hành khách đến ga.</li> <li>Khai thác dịch vụ gom khách để đi quanh Khu Phố Pháp và khu đô thị và các khu dân cư phía tây.</li> <li>Cung cấp dịch vụ xe buýt cộng đồng do liên hiệp các công ty tư nhân khai thác để phục vụ hành khách.</li> </ol>
2. Phát triển kinh tế và củng cố khả năng cạnh tranh	(4) Phát triển thương mại và kinh doanh	<ol style="list-style-type: none"> <li>Củng cố chức năng thương mại để thu hút khách</li> <li>Thúc đẩy chức năng kinh doanh nhằm tăng khả năng cạnh tranh quốc tế</li> <li>Triển khai các dịch vụ và loại hình kinh doanh mới để thu hút du khách và khách hàng trong và ngoài nước.</li> </ol>
	(5) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương	<ol style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích các hoạt động thương mại trên phố kết nối tới ga.</li> <li>Khuyến khích các hoạt động xã hội và môi trường trong công viên và công trình công cộng.</li> <li>Cung cấp dịch vụ công cộng để tạo thuận tiện cho hành khách.</li> </ol>
	(6) Bảo tồn và phát huy văn hoá	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bảo tồn ga Hà Nội hiện có với chức năng mới.</li> <li>Cải thiện khả năng tiếp cận từ ga Hà Nội tới Văn Miếu để tạo thành một trục văn hoá</li> <li>Bảo tồn các công trình tôn giáo và văn hoá</li> </ol>
3. Cải thiện điều kiện sống	(7) Phát triển và cải tạo nhà ở và hạ tầng	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình ổn mật độ dân số để giảm thiểu tác động tiêu cực đến hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông và môi trường, v.v.</li> <li>Xây dựng những công trình dân cư mới kết hợp với khu thương mại và kinh doanh để sử dụng đất có tiềm năng lớn một cách hiệu quả.</li> <li>Cải tạo và nâng cấp hạ tầng đô thị và đường phố trong những khu vực đã xây dựng hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận.</li> </ol>
	(8) Cải thiện công trình tiện nghi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công viên và không gian mở đối diện ga nhằm mục đích tạo cảnh quan và phòng ngừa thiên tai.</li> <li>Thiết lập mạng lưới cây xanh và văn hoá kết nối tới ga, Văn Miếu, các hồ và Khu Phố Pháp.</li> <li>Thống nhất hình ảnh đô thị của khu vực ga Hà Nội nhằm làm hài hoà với thiết kế đô thị của Khu Phố Pháp và bảo tồn kiểu kiến trúc thuộc địa truyền thống với những chức năng mới.</li> </ol>
	(9) Cải thiện tình hình an ninh và an toàn	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng những công trình phòng ngừa thiên tai và an toàn cộng đồng bên trong và xung quanh ga.</li> <li>Phát triển hồ Linh Quang thành một khu vực sơ tán.</li> <li>Xây dựng một tổ hợp văn hoá và giải trí với các công trình công cộng để cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ về sau.</li> </ol>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## **2) Chiến lược và các dự án phát triển giao thông vận tải**

### **(1) Xây dựng ga và công trình liên quan**

413 Tàu UMRT, đường sắt Quốc gia và Đường sắt Quốc tế sẽ đến và khởi hành từ ga Hà Nội mới. Nên ga sẽ đảm nhiệm đa chức năng như (i) công trình trung chuyển để cải thiện khả năng tiếp cận, (ii) công trình và không gian để tăng cơ hội chia sẻ thông tin liên lạc, và (iii) dịch vụ và công trình công cộng để tạo thuận lợi cho người sử dụng ga và cộng đồng địa phương.

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

- Xây dựng một kiến trúc biểu tượng đa chức năng hài hoà với Khu Phố Pháp ở phía đông và khu đô thị mới ở phía tây.
- Tạo ra một trục đường sắt đô thị và mạng lưới đường có chức năng trung chuyển với ga Tuyến UMRT 3.
- Xây dựng công trình địa phương phục vụ quản lý thiên tai, cải thiện dịch vụ công cộng và tiện nghi.

### **(2) Cải thiện khả năng tiếp cận**

415 Hiện tại ga Hà Nội và tuyến đường sắt chạy qua ga đang là một rào cản ngăn cách các quận phía đông và phía tây. Giữa hai khu đông và tây tuyến đường sắt, chỉ có phố Nguyễn Thái Học và Khâm Thiên kết nối qua đường sắt ở phía bắc và phía nam của ga. Trong khi bên phần Khu Phố Pháp có mạng lưới đường rất tốt, nhưng ở khu phía tây của ga chưa có đường trục chính. Đối diện ga có một khu đỗ xe, nhưng không gian bị giới hạn nên nhiều khu vực đỗ xe ven đường xuất hiện trong Khu Phố Pháp.

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

- Xây dựng không gian đi bộ thông thoáng bên trong ga Hà Nội để kết nối giữa khu đông và khu tây.
- Thiết lập mạng lưới đường trục xung quanh ga Hà Nội bao gồm đường vào ga từ phía tây.
- Sử dụng không gian bên 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**

417 Do thiếu mạng lưới đường nên nhiều xe buýt chủ yếu chạy dọc theo QL1 và trong Khu Phố Pháp. Mặc dù xung quanh ga có nhiều công trình đô thị trong Khu Phố Pháp và các điểm du lịch như Văn Miếu, nhưng hiện nay hành khách tại ga khó đi bộ hoặc tiếp cận được các điểm đó bằng xe buýt.

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

- Xây dựng công trình chuyển đổi phương thức ở cả phía đông và tây để tạo dịch vụ xe buýt gom khách cho hành khách đến ga.
- Khai thác dịch vụ gom khách để đi quanh Khu phố Pháp và khu đô thị và các khu dân cư phía tây.
- Cung cấp dịch vụ xe buýt cộng đồng do liên hiệp các công ty tư nhân khai thác để phục vụ hành khách.

### **3) Chiến lược và dự án phát triển kinh tế**

#### **(1) Phát triển thương mại và kinh doanh**

419 Mặc dù trong Khu Phố Pháp có nhiều cơ quan nhà nước, toà nhà văn phòng và khách sạn, nhưng có rất ít công trình thương mại. Do vậy hành khách không tiện đi mua sắm sau giờ làm việc. Tiềm năng phát triển thương mại và kinh doanh cần được thúc đẩy để trở thành một khu thương mại trung tâm (KTMTT) của Thành phố Hà Nội.

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

- Củng cố chức năng thương mại để thu hút khách
- Thúc đẩy chức năng kinh doanh nhằm tăng khả năng cạnh tranh quốc tế
- Triển khai các dịch vụ và loại hình kinh doanh mới để thu hút du khách và khách hàng trong và ngoài nước

#### **(2) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương**

421 Ở phía tây của ga, nhiều cửa hàng bán lẻ và chợ cóc xuất hiện rất nhiều nhưng chưa đủ hấp dẫn để thu hút khách hàng. Trong khi phát triển các công trình thương mại và kinh doanh mới, cần gìn giữ và cải thiện các dịch vụ địa phương để phục vụ đời sống hàng ngày của người dân.

422 Chiến lược phát triển khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương như sau:

- Khuyến khích các hoạt động thương mại trên phố kết nối 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 để tạo thuận tiện cho hành khách

#### **(3) Bảo tồn và phát huy văn hoá**

423 Xung quanh ga Hà Nội có nhiều công trình văn hoá khác nhau như Văn Miếu, Cung Hữu nghị Việt-Xô và nhiều đền chùa. Trong Khu phố Pháp có nhiều công trình kiến trúc kiểu thuộc địa truyền thống. Nhà ga Hà Nội hiện có với kiến trúc kết hợp giữa Pháp và Nga là một trong những di sản lịch sử của Thành phố Hà Nội.

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

- Bảo tồn ga Hà Nội hiện có với chức năng mới.
- Cải thiện khả năng tiếp cận từ ga Hà Nội tới Văn Miếu để tạo thành một trục văn hoá
- Bảo tồn các công trình tôn giáo và văn hoá

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

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

425 Hiện tại khu phía đông ga là một khu đông dân cư với hạ tầng chưa phát triển gồm những ngõ ngách nhỏ hẹp, hệ thống thoát nước và cấp điện quá tải, các kênh dẫn nước xuống cấp, v.v. Nhưng gần đây nhiều nhà cao tầng đã được xây dựng nên trong tương lai nhu cầu hạ tầng đô thị sẽ không thể đáp ứng được.

426 Chiến lược phát triển cải tạo nhà ở và hạ tầng như sau:

- Bình ổn mật độ dân số để giảm thiểu tác động tiêu cực đến hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông và môi trường, v.v.

- Xây dựng những công trình dân cư mới kết hợp với khu thương mại và kinh doanh để sử dụng đất có tiềm năng lớn một cách hiệu quả.
- Cải tạo và nâng cấp hạ tầng đô thị và đường phố trong những khu vực đã xây dựng hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận.

## **(2) Cải thiện công trình tiện ích**

427 Xung quanh ga Hà Nội có những không gian môi trường và văn hoá như Văn Miếu, Hồ Linh Quang, Hồ Văn Chương, v.v. Nhưng các hồ và kênh mương dẫn nước đều trong tình trạng ứ đọng và bị nhiễm bẩn và là nơi xả rác. Vì vậy các hồ này không được sử dụng để làm nơi vui chơi cho người dân. Mặc dù thiết kế đô thị trong Khu Phố Pháp được kiểm soát, nhưng một số công trình mới vẫn xây quá lớn hoặc thiết kế không hợp với phong cách truyền thống của Khu Phố Pháp.

428 Chiến lược phát triển cải thiện công trình tiện ích như sau:

- Xây dựng công viên và không gian mở đối diện ga nhằm mục đích tạo cảnh quan và phòng ngừa thiên tai.
- Thiết lập mạng lưới cây xanh và văn hoá kết nối tới ga, Văn Miếu, các hồ và Khu Phố Pháp.
- Thống nhất hình ảnh đô thị của khu vực ga Hà Nội nhằm làm hài hoà với thiết kế đô thị của Khu Phố Pháp và bảo tồn kiểu kiến trúc thuộc địa truyền thống với những chức năng mới.

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

429 Trong khu vực phía tây của ga chủ yếu là các ngõ, ngách hẹp dẫn vào các khu vực đã xây dựng. Đây là một điểm yếu trong việc phòng ngừa thiên tai, đặc biệt là lũ lụt, và không có biện pháp sơ tán và cứu hoả trong khu vực. Do hành khách đến ga sẽ đi qua những khu vực đã xây dựng này, nên cần cấu trúc đô thị có tổ chức nhằm mục đích phòng ngừa thiên tai và đảm bảo an toàn cho người dân.

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

- Xây dựng những công trình phòng ngừa thiên tai và an toàn cộng đồng bên trong và xung quanh ga.
- Phát triển hồ Linh Quang thành một khu vực sơ tán.
- Xây dựng một tổ hợp văn hoá và giải trí với các công trình công cộng để cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ về sau.

## 4.3 Chương trình và dự án phát triển khu vực ga

### 1) Khung phát triển chung

#### (1) Khung sử dụng ga UMRT

431 Ga Hà Nội sẽ là ga phổ biến và đông hành khách nhất của Tuyến UMRT1. Ước tính có khoảng 57.600 hành khách sẽ sử dụng ga (xem Bảng 4.3.1). Nhiều hành khách có nhu cầu làm việc trong Khu Phố Pháp và các khu vực kinh doanh mới ở phía tây của ga. Người đi làm có thể đi mua sắm và ăn uống để thư giãn sau giờ làm việc. Vào cuối tuần, người dân có thể tới ga để mua sắm tại những công trình thương mại và nghỉ ngơi trong công viên.

**Bảng 4.3.1 Số lượng hành khách ước tính của ga Hà Nội (mỗi ngày)**

Phương thức		Theo phương thức		Tổng	
		Số hành khách	%	Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	24.350	42,3	35.480	61,6
	Xe đạp	120	0,2		
	Xe máy	7.760	13,5		
	Xe hơi	3.250	5,6		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	10.520	18,3	22.120	38,4
	Tàu hoả	1.710	3,0		
	UMRT	9.890	17,2		
Tổng		57.600	112,9	100,0	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### (2) Khung phát triển đô thị

432 Mục đích sử dụng đất xung quanh ga Hà Nội trong tương lai sẽ được chuyển đổi thành mục đích thương mại và kinh doanh và sử dụng hỗn hợp để phát huy tiềm năng của một trung tâm đô thị Hà Nội (Xem Bảng 4.3.2). Khoảng 25.000 người sẽ làm việc trong các khu kinh doanh mới ở phía tây của ga bên cạnh những lao động đã làm việc trong Khu Phố Pháp từ trước. Ở phía tây của ga, các công trình nhà ở dân cư được kết hợp với mục đích thương mại và kinh doanh gần ga. Người dân sống trong khu vực xung quanh có thể đi bộ hoặc sử dụng xe buýt để đến ga. Quốc lộ 1 (trục bắc nam) và phố Trần Hưng Đạo (trục đông-tây) sẽ là trục đô thị để tiếp cận trung tâm Hà Nội cũng như ga từ các khu vực ngoại ô.

433 Ga Hà Nội hiện tại sẽ được chuyển đổi và bảo tồn để làm công trình văn hoá (vd: Bảo tàng lịch sử-văn hoá của Thành phố Hà Nội) cho người dân và khách du lịch. Công viên hồ Linh Quang sẽ là công viên trung tâm của khu vực ga phục vụ nhiều mục đích của người dân. Các dịch vụ công cộng và công trình vui chơi giải trí tập trung nhiều ở khu vực phía đông nam của ga để phục vụ hành khách và người dân địa phương.

**Bảng 4.3.2 Ước tính dân số và lao động của khu vực ga Hà Nội**

	Toàn bộ khu vực ga (trong vòng 500m)		Khu vực quy hoạch phát triển đô thị	
	Hiện tại	Tương lai	Hiện tại	Tương lai
Diện tích (ha)	78,5	78,5	-	46,4
Dân số (người)	32.000	24.000	19.000	11.000
Mật độ dân số (người/ha)	400	300	400	240
Số lao động (người)	21.000	49.000	-	25.000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 2) Lập dự án

434 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 hình sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 4.3.3.)

**Bảng 4.3.3 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga Hà Nội**

	Chiến lược phát triển GTVT	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện môi trường sống
Ga và công trình liên quan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng ga Hà Nội mới</li> <li>Xây dựng công trình chuyển đổi phương thức phía đông và tây</li> <li>Xây dựng cầu vượt bộ hành</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình thương mại và công cộng bên trong ga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bảo tồn ga Hà Nội hiện tại</li> <li>Xây dựng công trình công cộng bên trong ga</li> </ul>
Trong vòng 100m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng đường vào phía tây</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng toà tháp đôi</li> <li>Xây dựng trung tâm mua sắm ngầm</li> <li>Tái phát triển khu đất của TCT ĐSVN thành khu thương mại và kinh doanh</li> </ul>	
Trong vòng 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng hầm bộ hành kết nối tới Tuyến UMRT3</li> <li>Kéo dài phố Trần Hưng Đạo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các toà nhà thương mại và kinh doanh sử dụng hỗn hợp</li> <li>Xây dựng các toà nhà văn hoá và công cộng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các khu chung cư sử dụng hỗn hợp</li> <li>Tái phát triển KTT Văn Chương</li> <li>Phát triển công viên hồ Linh Quang</li> <li>Thiết lập mạng lưới cây xanh</li> </ul>
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện đường trong khu vực đã xây dựng</li> <li>Cung cấp dịch vụ xe buýt công cộng xung quanh ga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khôi phục các tuyến phố thương mại địa phương</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện tiện ích đô thị trong khu vực đã xây dựng</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

435 Dựa trên các dự án đề xuất trên, quy hoạch và dự án sử dụng đất trong tương lai được đề ra như sau (Xem Bảng 4.3.4 và Bảng 4.3.5):

**Bảng 4.3.4 Quy hoạch sử dụng đất trong tương lai của khu vực ga Hà Nội**

	Dân cư	Hỗn hợp	Thương mại & kinh doanh	Công cộng đặc biệt	Giao thông vận tải	Cây xanh & không gian mở	Quân đội	Đường	Tổng
ha	3,7	6,7	6,0	4,0	7,8	5,9	0,0	12,1	44,8
%	8,0	14,5	13,0	8,7	16,9	12,8	0,0	26,2	100,0

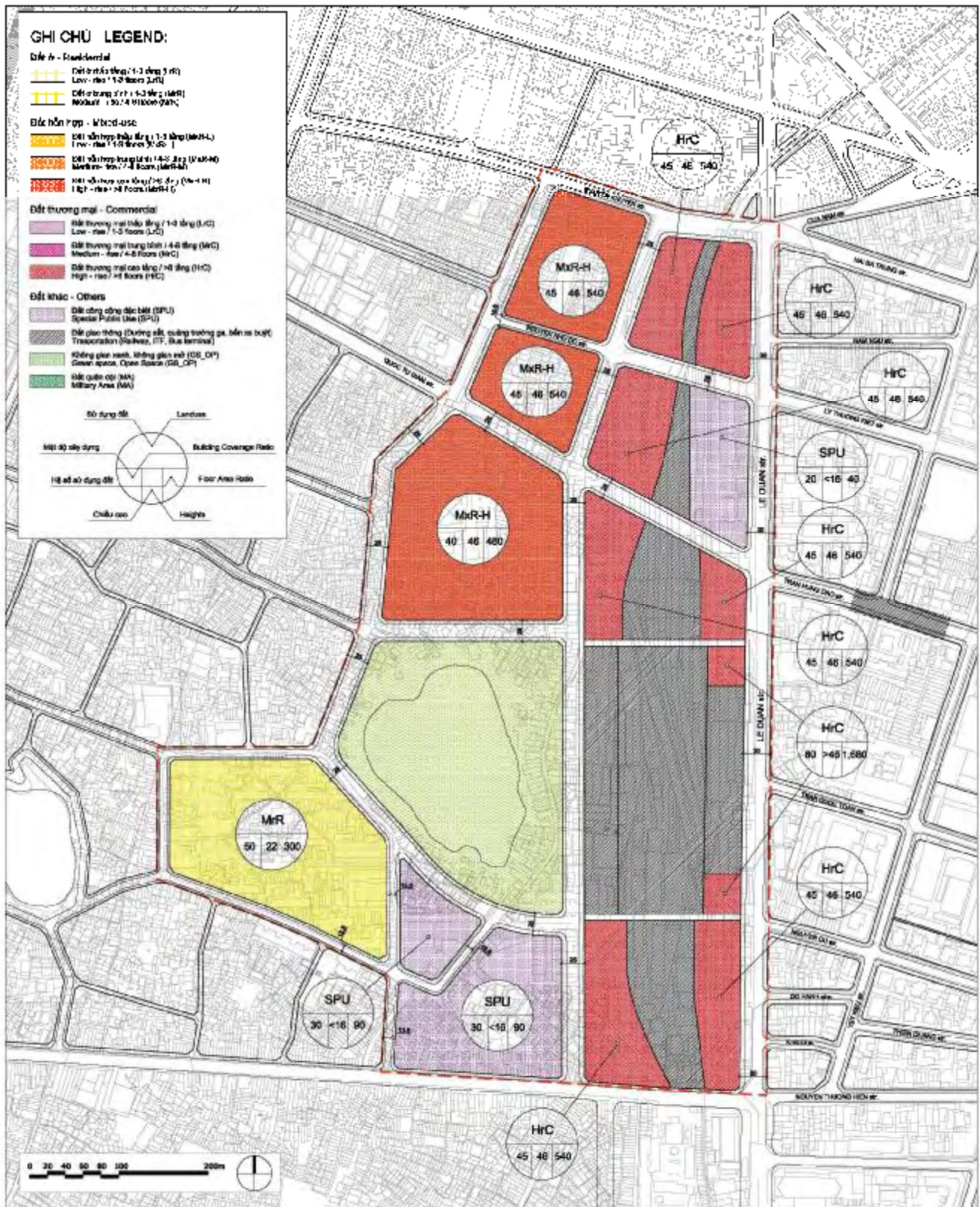
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.3.5 Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Hà Nội**

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	Nhà ga	S1	2,6	Tối thiểu	Giao thông
	Đường sắt	S1	2,8	Tối thiểu	Giao thông
	ITF phía tây	S2	1,3	Tối thiểu	Giao thông
	ITF phía đông	S3	1,1	Tối thiểu	Giao thông
Xây dựng đường	Đường vào mới phía tây (r=24m)	R1	2,2	Tối thiểu	Đường
	Mở rộng QL1 (r=30m)	R2	2,8	Tối thiểu	Đường
Dự án phát triển đô thị	Phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN (bao gồm việc di dời ga Hà Nội, kéo dài phố Trần Hưng Đạo)	A	5,3	Ngắn hạn	Thương mại & kinh doanh, sử dụng công cộng đặc biệt
	Xây dựng hệ thống cấp nhiệt khu vực	B	-	Ngắn hạn	-
	Phát triển đô thị KTT Văn Chương	C	4,9	Trung hạn	Dân cư
	Phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc	D	7,6	Trung hạn	Hỗn hợp
	Phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	E	4,5	Dài hạn	Hỗn hợp
	Phát triển đô thị khu liên hợp văn hoá và công cộng	F	3,5	Dài hạn	Sử dụng công cộng đặc biệt
Không gian xanh	Phát triển công viên hồ Linh Quang	G1	7,6	Trung hạn	Cây xanh & không gian mở
Tổng diện tích dự án			46,2		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 4.3.1 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga Hà Nội**



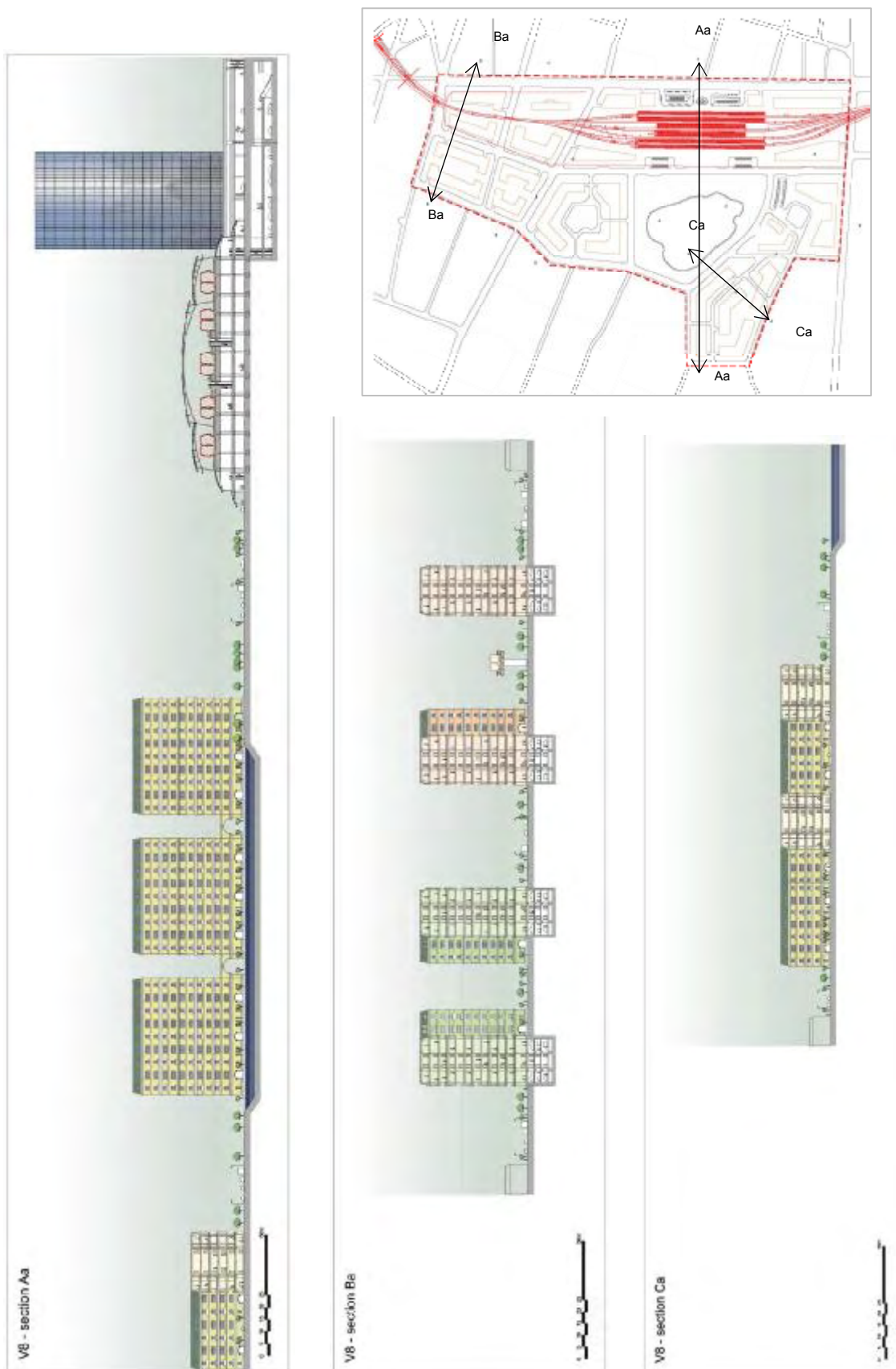
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.3.2 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 4.3.3 Mặt cắt khu vực ga Hà Nội**



**Hình 4.3.4 Hình ảnh phát triển của khu vực ga Hà Nội (Hình ảnh minh họa)**



Hình ảnh ga Hà Nội giữa khu kinh doanh và công viên  
(Ga Asahikawa, Hokkaido, Nhật Bản)



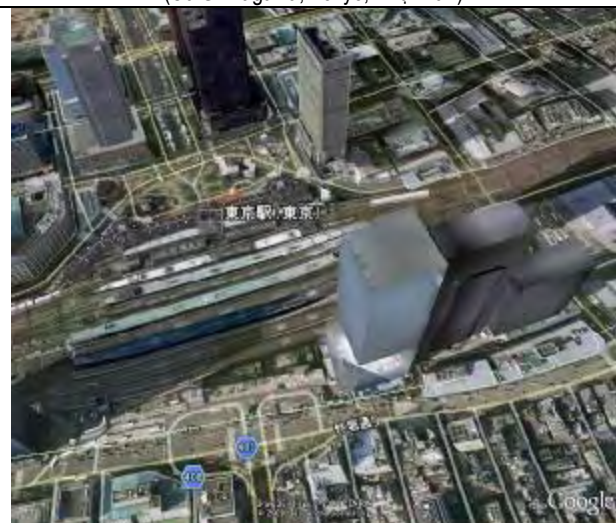
Hình ảnh lối đi thông thoáng trong ga  
(Ga Shinagawa, Tokyo, Nhật Bản)



Hình ảnh cổng vào ga cho người đi bộ  
(Ga Shinagawa, Tokyo, Nhật Bản)



Hình ảnh cầu vượt bộ hành phía bắc tới công trình thương mại  
(Ga Funabashi, Chiba, Nhật Bản)



Hình ảnh phát triển khu vực ga ở phía đông và tây  
(Ga Tokyo, Tokyo, Nhật Bản)



Hình ảnh nhà ga được bảo tồn  
(Ga Tokyo, Tokyo, Nhật Bản)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

436 Công trình ga: Sân ga sẽ được xây dựng trên tầng 3, sảnh ga và cổng thu vé sẽ nằm ở tầng 2. Do chiều rộng ga khoảng 100m, nên công trình ga sẽ là một rào cản đối với cộng đồng địa phương. Để cải thiện khả năng kết nối và tiếp cận từ cả hai phía, tầng trệt và sảnh ga thông thoáng tại tầng 2 sẽ được mở cho người đi bộ đi qua giữa khu đông và tây của đường sắt. Không gian dưới tầng trệt sẽ được dùng làm nơi để xe máy và các phương tiện khác, không gian cho thuê và công trình phòng ngừa thiên tai (vd: kho chứa thực phẩm khẩn cấp, nước uống, trang thiết bị y tế). Tại sảnh ga trên tầng 2, sẽ bố trí nhiều công trình thuận tiện cho hành khách tại ga, đặc biệt là người đi làm và khách du lịch, như quán cafe, quán ăn, hiệu sách, công trình dịch vụ công cộng (vd: không gian trưng bày, trung tâm điều hành), v.v.

437 Công trình trung chuyển liên phương thức (ITF) phía đông: Công trình Trung chuyển Liên phương thức sẽ được xây dựng ở hai phía đông và tây (xem Hình 4.3.5, Hình 4.3.6). ITF phía đông nằm trước QL1, nên các công trình và chức năng trung chuyển sẽ được khuyến khích bao gồm bến xe khách đường dài. Bên dưới ITF phía đông sẽ xây dựng khu đỗ xe ngầm. Đề xuất nên xây dựng khu mua sắm ngầm kết nối với hầm bộ hành của Tuyến UMRT1 và ga Tuyến 3 dưới nút giao giữa QL1 và phố Trần Hưng Đạo (xem Hình 4.3.7). Bên trên ITF phía đông sẽ xây dựng cầu vượt bộ hành để kết nối tới vỉa hè QL1 và toà tháp đôi trong tương lai. Tóm lại, khả năng tiếp cận dành cho người đi bộ sẽ được đảm bảo bằng không gian ngầm và cầu vượt bộ hành.

438 Công trình trung chuyển liên phương thức phía tây: ITF phía tây sẽ được xây dựng để phục vụ người đi bộ tiếp cận các khu thương mại và kinh doanh mới cũng như các khu dân cư hiện có. Dọc theo tuyến đường vào mới được xây dựng phía tây sẽ xây dựng các ô đỗ xe buýt, taxi và xe ô tô cá nhân, còn phần lớn không gian ITF sẽ được sử dụng cho người đi bộ. Khuyến nghị nên xây dựng cửa hàng, quán cafe, v.v. để người dân có thể nghỉ ngơi và thư giãn.

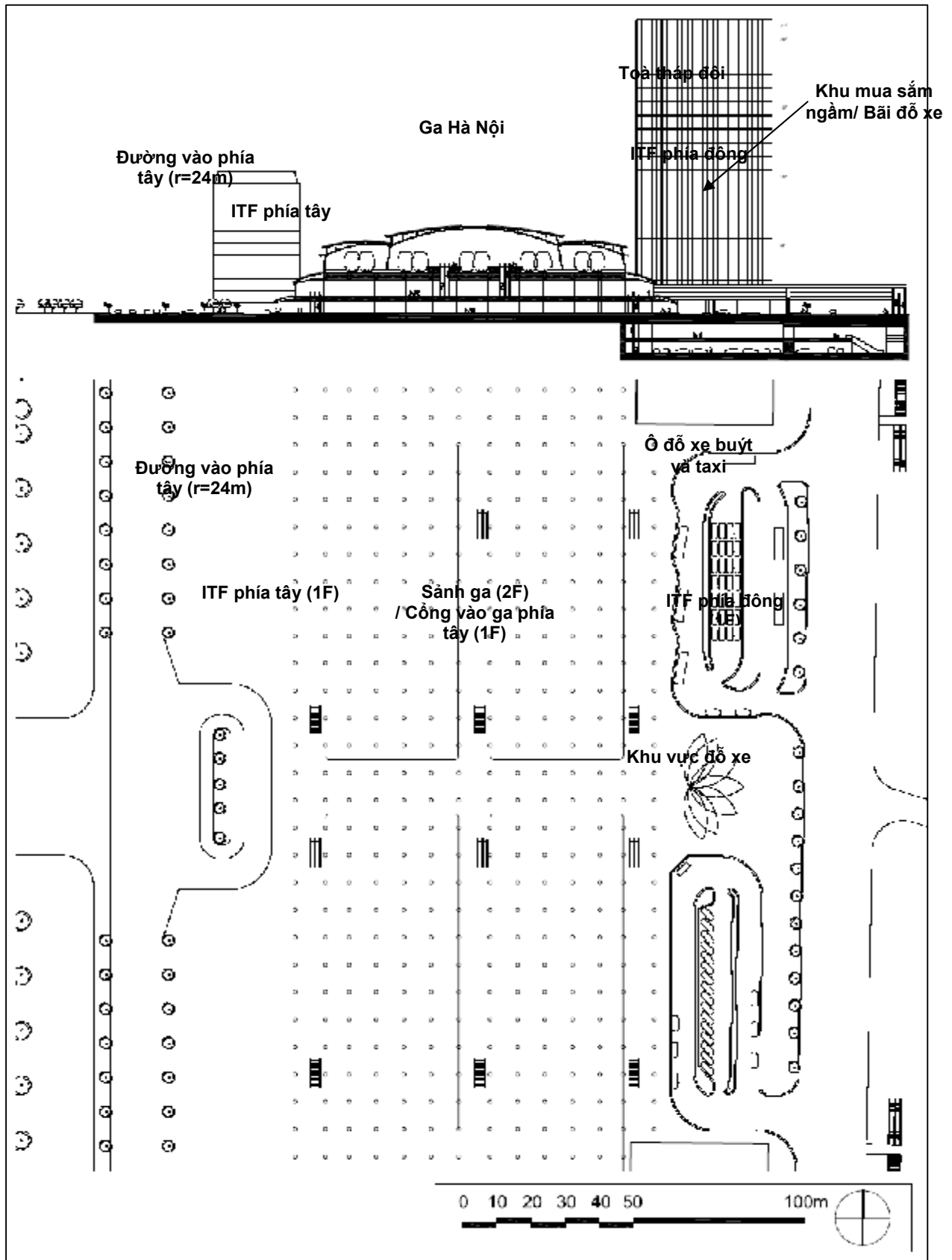
### **4) Quy hoạch phát triển đường (Dự án R1 và R2)**

439 Hiện tại, chưa có mạng lưới đường phù hợp xung quanh ga Hà Nội. Cần xây dựng các trục đường ở phía bắc và tây nhà ga cùng với việc xây dựng ga UMRT để cải thiện khả năng tiếp cận tới ga. Hiện hướng tuyến trục đường phía tây đã được phê duyệt nằm ở phía trước ga. Trong trường hợp này không thể xây dựng ITF phía tây nhưng đường vào lại nằm đối diện với cổng vào ga (xem “Phương án B” trong Hình 4.3.6). Do sẽ xây dựng nhiều công trình đô thị ở phía tây của ga, nên cần bố trí các công trình trung chuyển liên phương thức (xem “Phương án A” trong Hình 4.3.6).

440 Đề xuất nên khai thác dịch vụ xe buýt cộng đồng xung quanh khu vực tây nhà ga để kết nối khu thương mại và kinh doanh mới, các bệnh viện, khu Văn Miếu-Quốc Tử Giám và khu văn hoá.

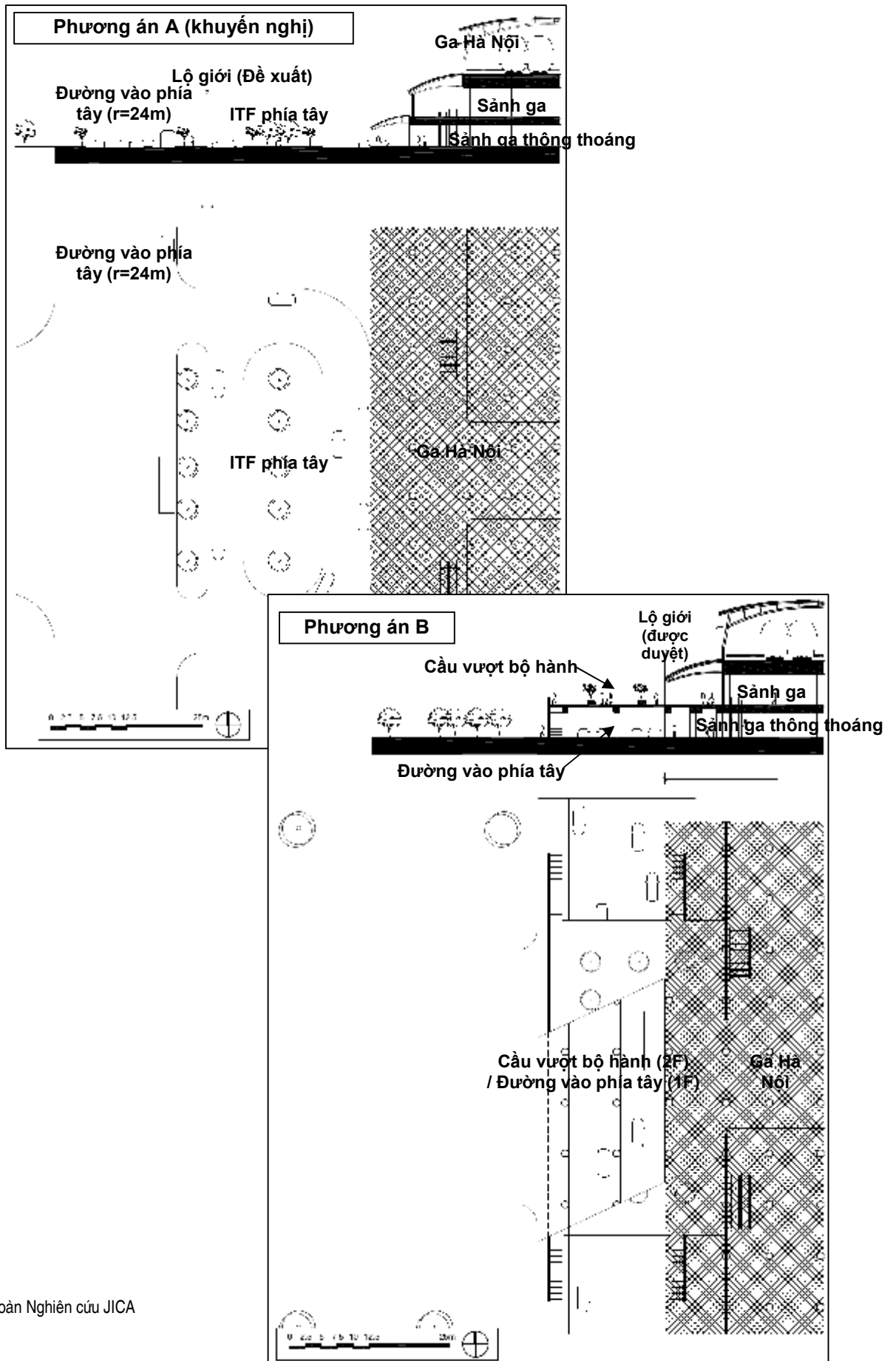
441 Không gian đỗ xe sẽ được bố trí tại công trình trung chuyển phía đông và tại phía bắc và nam nhà ga trên mặt đất. Ngoài ra một bãi đỗ xe ngầm sẽ được xây dựng dưới ITF phía đông. Khuyến nghị cần có các công trình thương mại để phát triển không gian đỗ xe cho người sử dụng.

Hình 4.3.5 Quy hoạch ga và công trình trung chuyển liên phương thức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

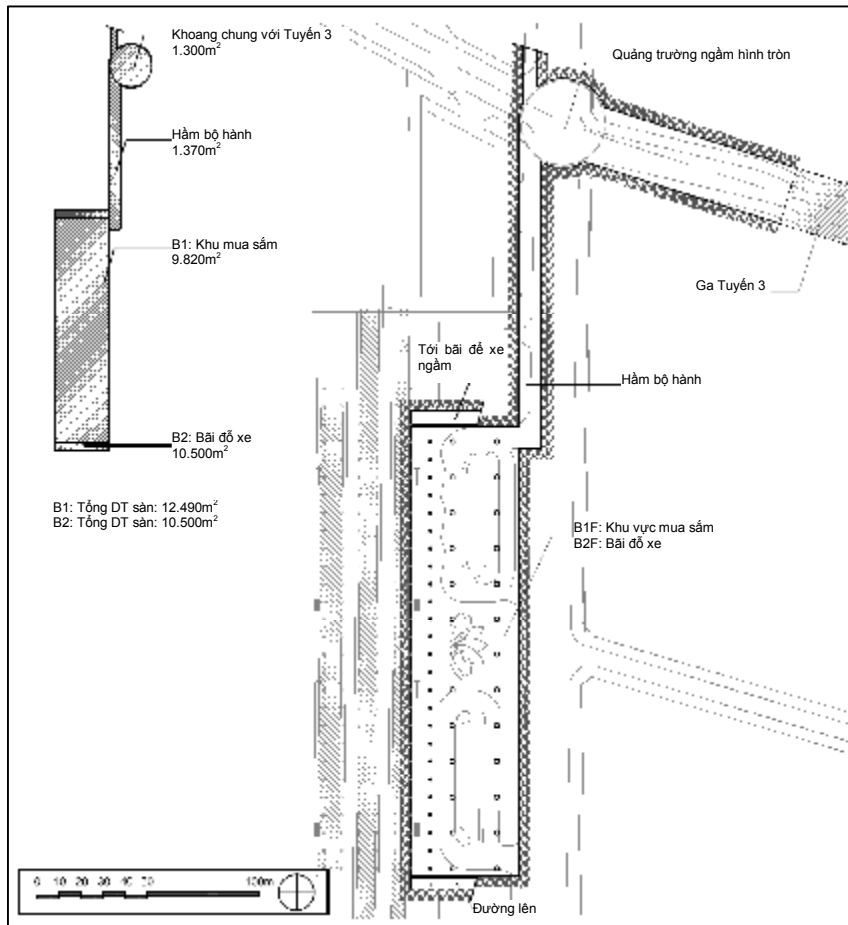
Hình 4.3.6 Các phương án hướng tuyến đường vào phía tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



**Hình 4.3.7 Quy hoạch dự án hầm bộ hành (S4)**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 5) Quy hoạch phát triển đô thị khu đất của TCT ĐSVN (Khu A)

### (1) Hiện trạng

442 Hiện tại trong Khu A trên đất của TCT ĐSVN có ga Hà Nội, trụ sở TCT ĐSVN, các công ty liên quan, nhà ở và nhà máy. Khi đường sắt UMRT và ga Hà Nội được xây dựng, các công trình này sẽ được tái định cư tại chỗ hoặc ra các khu vực khác.

### (2) Chức năng và công trình đề xuất

443 Do Khu A là ô phố gần ga nhất, nên đề xuất xây dựng các công trình dịch vụ như nhà hàng, cửa hàng, siêu thị để phục vụ hành khách tại ga. TCT ĐSVN đề xuất xây dựng toà tháp đôi đối diện với ga, trong đó các tầng phía dưới sẽ dùng làm văn phòng của TCT, còn các tầng phía trên sẽ được sử dụng vào mục đích thương mại và kinh doanh. Trong các toà nhà này, đề xuất phát triển những công trình dịch vụ như trạm y tế, nhà trẻ, cửa hàng máy tính, v.v để tạo thuận tiện và phục vụ hoạt động kinh doanh cũng như cuộc sống hàng ngày của người dân. Trong Khu A, ước tính có khoảng 11.000 việc làm được tạo ra.

444 Một trong những công trình văn hoá của khu vực này là kiến trúc hiện có của ga Hà Nội. Đề xuất di chuyển công trình ga từ vị trí ban đầu sang Khu A2 để kéo dài phố Trần Hưng Đạo sang phía tây. Nhà ga ban đầu sẽ được giữ lại phục vụ mục đích khác (ví dụ: bảo tàng, nhà hàng, v.v.) nhằm thu hút du khách.

**Bảng 4.3.6 Danh sách dự án phát triển khu vực ga Hà Nội tại Khu A**

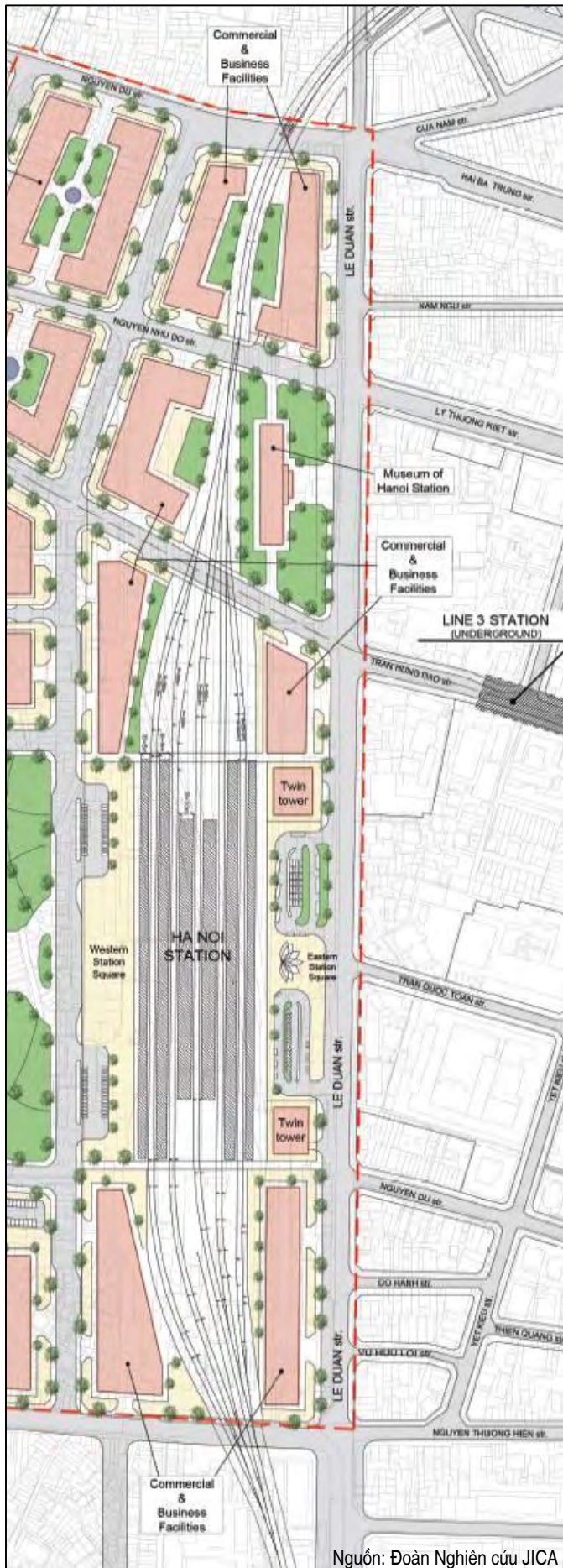
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	Đường
Khung phát triển	Dân số	0	0	0	0	0	0	-
	Số lao động	2.822	16	1.272	2.133	2.276	2.726	-
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m <sup>2</sup> )	3.600	10.248	5.049	8.466	9.031	10.818	5.980
	Diện tích xây dựng (m <sup>2</sup> )	2.880	1.710	2.272	3.810	4.064	4.868	-
	Mật độ xây dựng (%)	80,0	16,7	45,0	45,0	45,0	45,0	-
	Tổng diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	60.480	3.420	27.265	45.716	48.767	58.417	-
	Số tầng	21	2	12	12	12	12	-
	HSSDD (%)	1.680	33,4	540	540	540	540	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

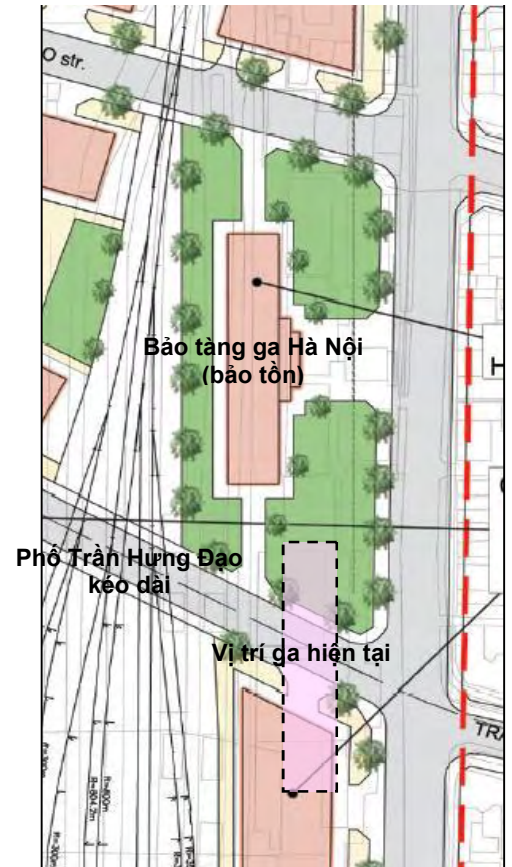
### 6) Phát triển hệ thống cấp nhiệt khu vực (Dự án B)

445 Để cải thiện điều kiện sống trong các khu vực dân cư đông đúc phía tây ga Hà Nội, đề xuất thực hiện các dự án tái phát triển đô thị và dự án phát triển đường. Các hạng mục hạ tầng đô thị như cấp nước, thoát nước, cấp điện sẽ được thực hiện trong các dự án này. Cần xem xét phát triển hệ thống “cấp nhiệt khu vực” để cung cấp nước nóng lạnh và nhiệt từ hệ thống nhà máy ngầm tới các tòa nhà bên trong một khu vực nhất định. Để cải thiện hạ tầng đô thị trong các khu vực đã xây dựng cần thực hiện cùng với các dự án cải tạo đường.

**Hình 4.3.8 Quy hoạch tái phát triển đô thị khu đất của TCT ĐSVN**



**Hình 4.3.9 Quy hoạch bảo tồn ga Hà Nội**



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

## 7) Quy hoạch phát triển đô thị KTT Văn Chương (Dự án C)

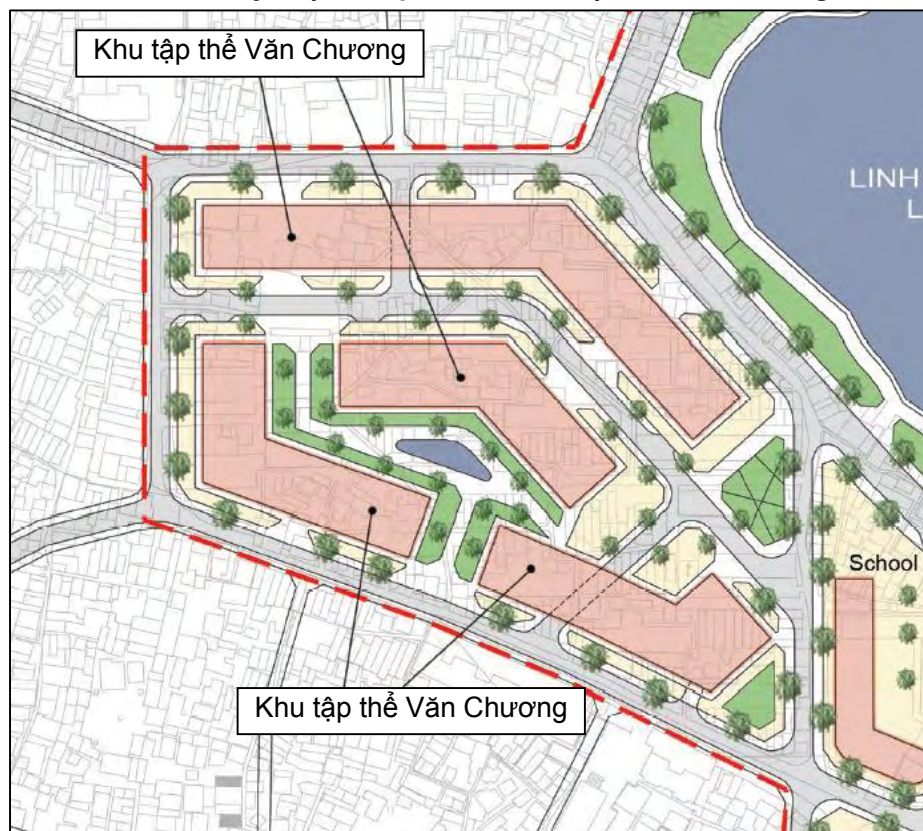
### (1) Hiện trạng

446 Khu C là KTT Văn Chương chủ yếu là những dãy nhà tập thể thấp tầng. Mặc dù những khu tập thể này đều nhỏ hẹp và xuống cấp, nhưng mạng lưới cộng đồng địa phương vẫn được duy trì trong các sân chơi dành cho trẻ em, chợ cóc, giếng chung, v.v.

### (2) Chức năng và công trình đề xuất

447 Trong Khu C, sẽ thực hiện dự án tái phát triển đô thị KTT Văn Chương. Dự án sẽ tạo chỗ ở cho khoảng 1.100 hộ gia đình không chỉ những người dân hiện có mà còn những người dân mới, bao gồm các hộ tái định cư của dự án UMRT. Quanh khu vực này sẽ xây dựng các cửa hàng, quán cafe và công trình dịch vụ quy mô trung bình và nhỏ dọc theo các tuyến phố, đồng thời các hoạt động cộng đồng kinh tế-xã hội sẽ được thúc đẩy.

**Hình 4.3.10 Quy hoạch tái phát triển đô thị KTT Văn Chương**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 8) Quy hoạch tái phát triển đô thị phía bắc ga Hà Nội (Khu D)

### (1) Hiện trạng

448 Hiện tại, nhiều nhà máy và các cụm cửa hàng bán lẻ nằm dọc đường sắt. Ở phía tây của khu đất này là nhiều dãy nhà trung tầng sử dụng hỗn hợp và các chợ cóc nằm ngay tại trung tâm khu đất.

### (2) Chức năng và công trình đề xuất

449 Trong Khu D, sẽ xây dựng các công trình thương mại và dịch vụ để thực hiện chức năng trụ sở của doanh nghiệp. Để tạo ra các hoạt động kinh tế tiên tiến, sẽ phát triển mô hình SOHO (Văn phòng nhỏ/Văn phòng gia đình) cho các chủ doanh nghiệp. Khu nhà ở mới sẽ được bố trí trên tầng cao của các toà nhà thương mại và chung cư.

**Hình 4.3.11 Quy hoạch tái phát triển đô thị phía bắc ga Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.3.7 Danh sách dự án phát triển khu vực ga Hà Nội tại Khu D**

		D1	D2	D3	D4
Khung phát triển	Dân số	0	0	2.376	1.657
	Lao động	2.354	3.510	1.352	943
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m <sup>2</sup> )	9.341	13.927	16.846	11.747
	Diện tích xây dựng (m <sup>2</sup> )	4.203	6.268	7.244	5.051
	Mật độ xây dựng (%)	45,0	45,0	43,0	43,0
	Tổng diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	5.0441	75.206	86.925	60.615
	Số tầng	12	12	12	12
	HSSĐĐ (%)	540,0	540,0	540,0	516,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 9) Quy hoạch tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước (Dự án E)

### (1) Hiện trạng

450 Trong Khu E có một nhà máy nước của Thành phố Hà Nội. Về phương diện sử dụng đất trung tâm thành phố và cải thiện công suất nhà máy, các hạng mục của nhà máy nước cần được di dời ra khu vực ngoại thành. Công tác thực hiện cần phối hợp với quy hoạch cấp nước của Hà Nội.

### (2) Chức năng và công trình đề xuất

451 Trong Khu E đối diện ga Hà Nội, các công trình thương mại như trung tâm mua sắm, cửa hàng, khách sạn, phòng trưng bày, v.v. sẽ thu hút nhiều cơ hội kinh doanh. Tổ hợp chung cư đặc biệt sẽ nằm tại vị trí tốt nhất để tiếp cận tới ga và các công trình thương mại và kinh doanh xung quanh.

**Hình 4.3.12** Quy hoạch tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 10) Quy hoạch tái phát triển tổ hợp văn hoá và công cộng (Dự án F)

### (1) Hiện trạng

452 Khu F nằm dọc theo phố Khâm Thiên là một trục đường quan trọng nối giữa trung tâm thành phố và khu ngoại ô phía tây Hà Nội. Do tuyến đường sắt và các công trình liên quan của TCT ĐSVN tạo ra một rào cản vào khu phía tây của ga, nên phố Khâm Thiên có thể coi là cửa ngõ vào khu vực đã xây dựng. Nhưng không có nhiều đường trục chính mà chỉ có các ngõ ngách nối giữa các khu vực này. Trong khu đất dự án có trường tiểu học Văn Chương và một khoảng không gian mở nhỏ là nơi họp chợ của địa phương. Mặc dù cộng đồng kinh tế-xã hội của địa phương khá sôi động nhưng mạng lưới đường và hạ tầng tại đây rất kém.

### (2) Chức năng và công trình đề xuất

453 Khu đất này sẽ là cửa ngõ phía nam vào khu đô thị mới của ga Hà Nội. Để sử dụng trường học hiện có và bảo tồn mạng lưới cộng đồng địa phương, cần xây dựng các công trình công cộng, văn hoá và vui chơi giải trí trong Khu F. Trường học sẽ được cải tạo và hướng mặt ra phía hồ Linh Quang. Các công trình công cộng như dịch vụ công cộng, thư viện, phòng hoà nhạc, rạp hát, v.v. sẽ thu hút du khách thuộc mọi lứa tuổi. Để tạo ra môi trường giáo dục, cần hình thành các trung tâm giáo dục môi trường (ví dụ: môi trường nước, hệ thống tái chế), chi nhánh của các trường đại học nước ngoài, v.v.

**Hình 4.3.13 Quy hoạch tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### **11) Phát triển công viên hồ Linh Quang (Dự án G1)**

#### **(1) Hiện trạng**

454 Hồ Văn Chương nằm tại phường Văn Chương sẽ trở thành trung tâm của khu đô thị mới phía tây ga Hà Nội. Nước trong hồ bị tù đọng do lâu ngày tích tụ nước thải và chất thải rắn nên cần thực hiện công tác nạo vét hồ. Xung quanh hồ, nhà cửa được xây dựng san sát nên có rất ít đường dẫn tới hồ. Phía tây nam của hồ là chợ Văn Chương và một khu đền.

#### **(3) Chức năng và công trình đề xuất**

455 Không gian cây xanh sẽ được phát triển xung quanh hồ Linh Quang tạo cảnh quan cho hành khách tại ga có thể ngắm nhìn từ sảnh và sân ga. Xung quanh công viên và hồ sẽ hình thành một mạng lưới cây xanh ven đường kết nối từ ga Hà Nội tới các công trình thương mại và kinh doanh, các công trình công cộng hiện có như bệnh viện, trường học và Văn Miếu.

**Hình 4.3.14 Quy hoạch phát triển công viên hồ Linh Quang**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.3.8 Danh sách dự án phát triển ga Hà Nội tại Khu C, E, F**

		C	E	F1	F2	G1
Khung phát triển	Dân số	4.548	3.135	0	0	-
	Lao động	0	4.996	90	0	-
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m <sup>2</sup> )	36.974	38.233	23.677	6.991	58.628
	Diện tích xây dựng (m <sup>2</sup> )	18.487	15.293	6.420	2.042	-
	MĐXD (%)	50,0	40,0	27,1	29,2	-
	Tổng diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	110.922	183.518	19.260	6.126	-
	Số tầng	6	12	3	3	-
	HSSĐĐ (%)	300,0	480,0	81,3	87,6	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 4.4 Các cân nhắc về xã hội và môi trường

### 1) Hiện trạng xã hội-môi trường

456 Ga Hà Nội nằm trên một lô đất rộng thuộc TCT ĐSVN. Tuy nhiên, việc phát triển khu vực xung quanh ga nhờ mở rộng các tuyến đường hiện có, xây dựng đường mới, tái phát triển khu dân cư, v.v. có thể gây ảnh hưởng tới cộng đồng dân cư tại ba phường: Văn Miếu, Văn Chương và Cửa Nam. Môi trường sống hiện nay của khu dân cư quanh hồ Linh Quang trong Phường Văn Chương phía tây nhà ga đang xuống cấp. Nước trong hồ Linh Quang bị ô nhiễm nghiêm trọng do nước thải sinh hoạt từ các hộ dân xung quanh.

457 Theo kết quả khảo sát môi trường năm 2007, độ ồn vào ban ngày và ban đêm tại khu vực xung quanh ga đã vượt quá mức tối đa cho phép. Nồng độ NO<sub>2</sub> trong không khí ở mức tương đối cao (180µg/m<sup>3</sup>) và gần đạt mức tối đa cho phép (200µg/m<sup>3</sup>). Tuy nhiên, nồng độ các chất ô nhiễm khác (bụi, CO, SO<sub>2</sub>, HC) trong không khí vẫn ở mức thấp hơn ngưỡng tối đa cho phép.

**Bảng 4.4.1 Điều kiện không khí**

Nhiệt độ	Độ ẩm	Bụi	CO	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	HC
(°C)	(%)	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )
23,9	72,9	90	11.890	230	180	6

**Bảng 4.4.2 Điều kiện không khí**

Độ ồn (ban ngày: 6-18h)			Độ ồn (ban đêm: 18-22h)			Độ rung	
Leq	Lamax	L50	Leq	Lamax	L50	Laeq	Lv
(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(m/s <sup>2</sup> )	(mm/s)
66,3	79,2	63,5	61,6	75,8	58,2	KCSL	KCSL

Nguồn: Báo cáo ĐTM 2007, CEPT

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. Mức tối đa cho phép: bụi 300µg/m<sup>3</sup>, CO 30.000µg/m<sup>3</sup>, SO<sub>2</sub> 350µg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> 200µg/m<sup>3</sup>, HC 5.000µg/m<sup>3</sup>, Độ ồn ban ngày Leq 60dB, Độ ồn ban đêm Leq 55dB, Độ rung Leq 0,030m/s<sup>2</sup>

458 Theo kết quả HIS (Điều tra phỏng vấn hộ gia đình) được thực hiện vào năm 2005, phạm vi dịch vụ vệ sinh tại phường Cửa Nam tương đối thấp (74,5%). Phường Văn Chương ở phía tây của ga có tỉ lệ diện tích đường rất thấp (0,4%) và không có khả năng ứng phó với thiên tai trong trường hợp khẩn cấp (khả năng ứng phó khẩn cấp = 0,00). Tất cả các phường xung quanh ga đều có tình trạng thiếu diện tích mặt nước, công viên/không gian mở, và cây xanh.

**Bảng 4.4.3 Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh**

Phường	Quận	Cấp điện	Nước máy	Nhà vệ sinh	Cấp ga	Điện thoại	Thu gom chất thải rắn	Internet
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Văn Miếu	Đống Đa	100,0	97,0	89,4	74,3	84,9	80,3	18,5
Văn Chương	Đống Đa	100,0	97,9	90,4	86,2	94,7	98,9	17,0
Cửa Nam	Hoàn Kiếm	100,0	100,0	74,5	87,2	96,4	87,3	18,2

**Bảng 4.4.4 Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và khả năng phòng ngừa thiên tai**

Phường	Quận	Dịch vụ tiện nghi đô thị và khả năng phòng ngừa thiên tai						
		Tỉ lệ diện tích đường	Chỉ số ảnh hưởng lũ lụt	Hộ có nhà cố định	Khả năng ứng phó thiên tai	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)
Văn Miếu	Đống Đa	7,6	0,00	89,4	86,40	0,00	0,00	0,00
Văn Chương	Đống Đa	0,4	0,00	100,0	0,00	0,18	0,00	0,00
Cửa Nam	Hoàn Kiếm	20,8	0,00	98,2	138,00	0,00	0,01	0,01

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

459 Điều kiện sống hiện tại trong phường Văn Chương ở phía tây ga được đánh giá như sau.

**Bảng 4.4.5 Đánh giá điều kiện sống của phường Văn Chương**

Tổng thể	Đánh giá với các chỉ số xác định trước (chỉ số khách quan) đều cho thấy điều kiện sống không thuận lợi trong phường Văn Chương. Người dân khá hài lòng với điều kiện sống. Cả hai đánh giá đều cho mức điểm thấp về điều kiện tiện nghi.
Tính thuận tiện	Mật độ đường rất thấp. Người dân rất không hài lòng với tình trạng giao thông. Mức độ sử dụng phương tiện vận tải công cộng rất thấp mặc dù có dịch vụ này.
An toàn & an ninh	Người dân rất không hài lòng với tình trạng an toàn/an ninh trong phường khi đây là phường được đánh giá thấp nhất về vấn đề này tại Hà Nội. Tình trạng lũ lụt/ngập lụt cũng là mối đe dọa lớn đối với người dân. Điều kiện giao thông rất nguy hiểm.
Sức khỏe & đời sống	Bệnh viện và cơ sở y tế còn thiếu. Người dân không hài lòng với điều kiện vệ sinh và chất lượng không khí.
Tiện nghi	Điều kiện tiện nghi rất kém. Hầu như không có công trình văn hoá, công viên, không gian mở và diện tích cây xanh. Do mật độ dân số cao, nên người dân không hài lòng với độ yên tĩnh trong khu vực.
Khả năng	Người dân rất hài lòng với điều kiện viễn thông. Mức khả năng của phường Văn Chương ở mức chấp nhận được và người dân khá hài lòng.

Nguồn: Sơ đồ đánh giá 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 trước

460 Nhìn chung, các dự án phát triển khu vực ga sẽ giúp cải thiện môi trường và nâng cao chất lượng sống cho người dân trong khu vực xung quanh ga, thông qua mạng lưới đường, hệ thống thoát nước, hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn, công trình công cộng, công trình tiện nghi, khả năng sẵn sàng ứng phó với thiên tai của cộng đồng, v.v. Môi trường sống tại khu vực dân cư đông đúc phía tây ga (xung quanh hồ Linh Quang) sẽ có thể được cải thiện đáng kể.

461 Tuy nhiên, theo kết quả đánh giá môi trường, các tác động môi trường tiêu cực trong ngắn hạn như tái định cư bắt buộc, điều kiện vệ sinh, ô nhiễm không khí, ô nhiễm nước, ô nhiễm đất, v.v. có thể xảy ra trong giai đoạn trước xây dựng và giai đoạn xây dựng nếu không có biện pháp giảm thiểu phù hợp.

**Bảng 4.4.6 Dự báo các tác động tiêu cực về môi trường và xã hội**

Tác động		Mô tả
Môi trường kinh tế-xã hội		
	Tái định cư bắt buộc	Một số hộ gia đình ở phía tây và phía bắc ga sẽ bị di dời để dành đất cho phát triển đường mới, cải thiện đường vào ga, và tái phát triển khu dân cư.
	Vệ sinh	Rác thải hữu cơ và nước thải phát sinh từ công trường xây dựng có thể gây các bệnh truyền nhiễm qua nước và ảnh hưởng tới sức khỏe người dân.
Ô nhiễm		
	Ô nhiễm không khí	Hoạt động của máy xây dựng và phương tiện vận tải có thể gây tác động lớn đến chất lượng không khí tại địa phương.
	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 của khu vực lân cận.
	Ô nhiễm đất	Công trình xây dựng dân dụng và các hoạt động xây dựng khác trong giai đoạn xây dựng có thể gây ô nhiễm đất.
	Chất thải (bao gồm đất thải)	Chất thải rắn và nước thải từ công trường xây dựng và từ nhà ga có thể gây tác động tiêu cực tới đất và nguồn nước lân cận.
	Tai nạn, ùn tắc giao thông	Các phương tiện xây dựng có thể gây ùn tắc giao thông trên phố Lê Duẩn và trên các trục đường quanh ga trong giai đoạn xây dựng.
	Nhiều sóng điện	Một số nhà gần ga có thể bị ảnh hưởng bởi hiện tượng nhiễu sóng điện.
	Bóng nắng	Nếu xây dựng nhà ga nhiều tầng, có thể tạo ra bóng nắng cho khu vực xung quanh.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

462 Do dự án bao gồm quy hoạch xây dựng công trình giao thông, trung tâm đô thị, trung tâm kinh doanh, khu mua sắm, khu đỗ xe ngầm, v.v. nên sẽ cần thực hiện công tác tái định cư đối với nhiều người dân (khoảng 12.000 người), và cần thực hiện đánh giá tác động môi trường (EIA) (và báo cáo đánh giá nhanh) theo Nghị định 21/2008/NĐ-CP.

**(2) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ việc thu hồi đất**

463 Trong giai đoạn trước xây dựng, những tác động lớn nhất từ dự án tái phát triển là vấn đề thu hồi đất và tái định cư bắt buộc. Các dự án phát triển đã quy hoạch tại khu vực phát triển mục tiêu sẽ làm một số người dân phải di dời tạm thời hoặc vĩnh viễn. 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 4.4.7 Diện tích thu hồi đất và người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng từ dự án tối thiểu**

Mã	Dự án	Diện tích đất bị thu hồi	Số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án
		(m <sup>2</sup> )	(nhà)
S1	Ga Hà Nội	Không tính	Không tính
S2	ITF phía tây	9.430	30
S3	ITF phía đông	0	10
R1	Đường vào mới phía tây (w=24m)	22.406	314
R2	Mở rộng QL1 (r=30m)	10.600	157
Tổng		42.436	511

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án bao gồm các nhà hiện có trên đất của DNNN

**Bảng 4.4.8 Diện tích 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 bị ảnh hưởng	Mật độ dân số	Số người bị ảnh hưởng	Số hộ bị ảnh hưởng
		(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(người/ha)	(người)	(HGD)
S4	Xây dựng đường vào mới phía tây	-	-	-	-	-
S5	Hầm bộ hành và quảng trường	-	-	-	-	-
A	Tái phát triển bãi đỗ toa xe của TCT ĐSVN	37.200	9.200	589	542	132
B	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	-	-	-	-	-
C	Tái phát triển khu tập thể Văn Chương	29.500	42.150	589	2.483	606
D	Tái phát triển khu dân cư phía bắc	63.700	42.350	589	2.494	608
E	Tái phát triển khu vực quanh nhà máy nước	29.600	44.600	589	2.627	641
F	Tái phát triển tổ hợp văn hoá và công cộng	27.700	23.800	589	1.402	342
G1	Công viên hồ Linh Quang	31.200	31.200	589	1.838	448
Tổng		218.900	215.700		12.706	3.099

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Số liệu về mật độ dân số (589 người/ha), quy mô HGD trung bình (4,1 người/hộ) được tham khảo từ Sơ đồ phân tích đô thị (dự án HAIDEP 2005) tại phường Văn Chương.

464 Có một số công trình của nhà nước hoặc có liên quan trong khu vực quy hoạch (xem Hình 4.4.1). Những khu vực công trình này sẽ là đất dự phòng cho phát triển đô thị khi đó sẽ cần di dời hoặc chỉnh trang các công trình công cộng cũ.

465 Do một lượng lớn người dân phường Văn Chương không hài lòng với điều kiện sống hiện tại, bao gồm tình trạng giao thông, an toàn/an ninh công cộng, điều kiện vệ sinh, các công trình tiện ích, yên tĩnh, chất lượng không khí, v.v. trong khu vực sống của mình, nên có thể cho rằng người dân cũng đồng tình với nhu cầu cần tái phát triển khu vực. Tuy nhiên để tạo điều kiện di dời và tái định cư người dân bị ảnh hưởng và để giảm thiểu tác động tiêu cực từ việc di dời và tái định cư, cần xem xét kỹ các vấn đề sau.

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

466 Để tái phát triển khu vực dân cư đông đúc như khu vực phía tây ga Hà Nội tại phường Văn Chương cần di dời tạm thời hoặc vĩnh viễn một số lượng lớn người dân sống tại đó trong thời gian dài và thường không có ý định chuyển đi. Khó khăn lớn này chỉ có thể được giải quyết nếu công tác tái định cư được coi như một cơ hội phát triển. Để làm được điều này, các vấn đề tái định cư cần được xem như một khía cạnh không thể tách rời trong quy hoạch đô thị, trong khi quy hoạch tái định cư trên toàn thành phố được xây dựng như một phần trong công tác phát triển đô thị.

467 Về phát triển trung/dài hạn, thay vì áp dụng phương pháp chung là thu hồi đất (thu hồi, đền bù, di dời người dân bị ảnh hưởng tới nơi tái định cư, v.v.), “hệ thống tái điều chỉnh đất” và/hoặc “hệ thống nâng cấp đô thị” nhờ chuyển đổi “quyền sử dụng đất” sang “quyền sử dụng mặt sàn” cũng là một biện pháp thu hồi đất hiệu quả.

**Hình 4.4.1 Vị trí các công trình của nhà nước trong khu vực ga Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

468 Tham vấn với các nhóm và bên liên quan bị ảnh hưởng có thể giúp xác định các phương pháp đổi mới để phục hồi sinh kế và thu nhập cho những người bị ảnh hưởng. Các bước như xác định khu vực tái định cư phù hợp, tạo thêm cửa hàng làm điều kiện khuyến khích, và đào tạo hướng nghiệp có thể giúp phục hồi sinh kế.

**(c) Tham vấn cộng đồng, sự tham gia và công bố thông tin cho người dân**

469 Khả năng thu hồi đất và tính bền vững của công tác tái định cư phụ thuộc nhiều vào cảm nhận của người dân về việc sở hữu các vấn đề về giá đất, bồi thường cho tài sản và đất bị thu hồi, và nơi ở và khu vực xung quanh nơi ở mới. Để làm được điều này, cần có sự tham gia tích cực từ các bên được hưởng lợi vào giai đoạn quy hoạch và thông qua biện pháp đầu tư trước. Tham vấn và sự tham gia của người dân có thể giúp giảm thiểu nguy cơ phản đối và xung đột, đưa ra giải pháp mang tính sáng kiến cho địa phương, nâng cao quyền sở hữu của người dân, cải thiện chất lượng dự án và tạo điều kiện hoàn thành dự án đúng tiến độ. Quá trình tham vấn còn giúp bảo vệ các quyền lợi và giải quyết vấn đề của người dân bị ảnh hưởng và giúp cơ quan thực hiện tìm ra giải pháp hữu hiệu. Việc công bố thông tin về mọi khía cạnh tái định cư là vấn đề quan trọng nhằm đảm bảo tính minh bạch, nâng cao độ tin cậy, và tạo cơ hội có sự lựa chọn được thông báo trước. Cần có vai trò của các tổ chức phi chính phủ để đưa các kỹ năng huy động xã hội và phát triển cộng đồng vào quá trình thực hiện.

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

470 Cần có cơ chế giải quyết khiếu nại để giải quyết những vấn đề của người dân bị ảnh hưởng, đặc biệt là những người thuộc nhóm dễ bị ảnh hưởng. Đồng thời cũng cần thiết lập một cơ chế giám sát độc lập để đảm bảo quá trình tái định cư được minh bạch và có thể giải trình được. Đánh giá độc lập về các tác động 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 vấn đề vệ sinh**

471 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 từ ô nhiễm không khí**

472 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.

473 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 của ô nhiễm nước**

474 Trong giai đoạn xây dựng, nếu nước chảy 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 từ ô nhiễm đất**

475 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.

### **(7) Các biện pháp giảm thiểu tác động của rác thải**

476 Các hoạt động xây dựng trong khu vực rộng lớn xung quanh nhà ga, v.v. sẽ làm phát sinh vô số rác thải, bao gồm chất thải xây dựng từ nhà ga Hà Nội hiện tại và các công trình của TCT ĐSVN, khu tập thể hiện có, nhà dân, v.v. Chất thải xây dựng bao gồm các vật liệu trơ như đất, đá, bê tông, gạch và nhựa đường, v.v. và các vật liệu không trơ 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 gom các loại chất thải này.

### **(8) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ ùn tắc và tai nạn giao thông**

477 Tai nạn và ùn tắc giao thông cũng được xem như những tác động tiêu cực tiềm ẩn. Do lòng đường sẽ bị thu hẹp trong quá trình xây dựng, nên tình trạng ùn tắc giao thông do các loại phương tiện giao thông khác nhau gây ra (xe đạp, máy xây dựng, xe buýt, xe hơi, xe máy, v.v.) và bãi để vật liệu (cát, đá, sắt, xi măng, v.v.) xung quanh khu vực dự án có thể xảy ra thường xuyên, đặc biệt là trên các phố có lưu lượng giao thông đông đúc trên QL1.

478 Trong giai đoạn xây dựng, cần thực hiện quy hoạch quản lý giao thông nhằm ngăn chặn ùn tắc và tai nạn giao thông do các hoạt động xây dựng gây ra. Quy hoạch cần bao gồm các yếu tố sau:

- Xác định thời gian hoạt động của phương tiện trong các hoạt động xây dựng.
- Xác định các tuyến đường bị chặn do các hoạt động xây dựng.
- Bố trí đường tránh.
- Đưa ra các biện pháp phòng tránh cản trở giao thông như đổ các bản bê tông đúc sẵn cho các đoạn đào hầm có nắp.
- Tạo đường tránh cho người đi bộ.
- Triển khai nhân sự thực hiện hướng dẫn phân luồng giao thông và vận tải vào ban đêm.

479 Ngoài ra, các biện pháp giảm thiểu sau cần được nhà thầu thực hiện đầy đủ để giảm thiểu các tác động ùn tắc và tai nạn giao thông:

- Đậy các đoạn đào hầm hở bằng các tấm sàn.
- Thông báo trước về việc tạm chiếm hoặc chặn đường bằng biển báo hoặc qua các phương tiện truyền thông.
- Bố trí nhân sự và biển báo để hướng dẫn đi đường tránh.
- Đảm bảo đường và biển báo cho người muốn vào cửa hàng gần khu vực xây dựng.
- Chuẩn bị kế hoạch xây dựng chi tiết nhằm giảm thiểu diện tích và thời gian tạm chiếm hoặc chặn đường, và phân tán lưu lượng giao thông.



## 4.5 Cơ chế thực hiện dự án

### 1) Thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội

480 Kế hoạch chung thực hiện dự án được chia thành bốn giai đoạn: giai đoạn phát triển các công trình tối thiểu đến năm 2017 khi đưa UMRT vào khai thác, giai đoạn ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Mỗi dự án trong khu vực phát triển ga được sắp xếp theo bốn giai đoạn này trên cơ sở phối hợp với thời gian đưa nhà ga và khai thác và những khó khăn trong quá trình thực hiện, đặc biệt là trong vấn đề thu hồi đất. Vấn đề thực hiện trong mỗi giai đoạn được trình bày chi tiết như sau:

#### (1) Thực hiện dự án tối thiểu

481 Dự án tối thiểu phát triển khu vực ga Hà Nội bao gồm nhà ga và công trình liên quan (S1, S2, và S3), phát triển đường (R1 và R2) và xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực (F). Các dự án này phải hoàn thành cho đến khi UMRT đi vào hoạt động vào năm 2017 và cần 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 đất của DNNN
- Chia sẻ vai trò giữa UBND TPHN và TCT ĐSVN

#### (2) Thực hiện dự án ngắn hạn

482 Dự án ngắn hạn trong khu vực phát triển ga Hà Nội là phát triển đô thị trên đất của TCT ĐSVN (A). Dự án này nhằm phục vụ mục đích thương mại và kinh doanh và dự kiến sẽ có hiệu quả cao nếu kết hợp với phát triển ga. Vì vậy cần thực hiện sớm để kịp thời gian khai thác UMRT. Để thực hiện dự án này, cần xem xét phương pháp khuyến khích đầu tư tư nhân và xác định rõ cơ chế chia sẻ vai trò giữa nhà đầu tư tư nhân và TCT ĐSVN.

- Khuyến khích đầu tư tư nhân.
- Chia sẻ vai trò giữa TCT ĐSVN và nhà đầu tư tư nhân.

#### (3) Thực hiện dự án trung và dài hạn

483 Dự án trung và dài hạn trong khu vực phát triển ga Hà Nội bao gồm 5 dự án tái phát triển đô thị tại khu vực đã xây dựng phía bắc (B), tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước (C), tái phát triển đô thị khu vực xung quanh trường (D), tái phát triển đô thị KTT Văn Chương (E). Những dự án này mục đích đô thị hoá với các công trình thương mại và kinh doanh hoặc công cộng và cải thiện điều kiện sống đô thị trong khu vực đã xây dựng hiện có, tại đó cho tới nay vẫn chưa được cải tạo. Trong những khu vực đã xây dựng, chi phí thu hồi đất sẽ rất cao và mất nhiều thời gian để thoả thuận với các chủ đất. Vì vậy, hiện rất khó để khuyến khích đầu tư tư nhân trong khu vực đã xây dựng. Các vấn đề chính trong 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
- Chia sẻ vai trò giữa UBND TPHN và khu vực tư nhân

## 2) Biện pháp thực hiện dự án

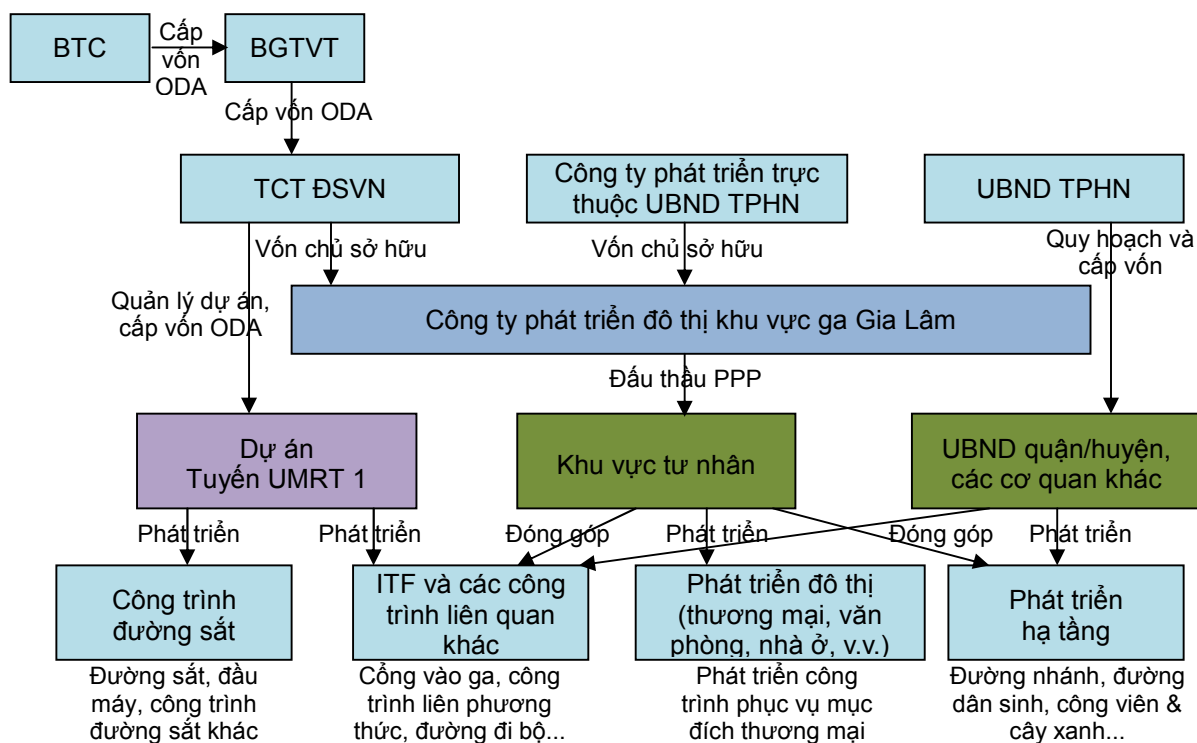
### (1) Áp dụng mô hình hợp tác công-tư (PPP)

484 Do các hợp phần của dự án phát triển khu vực ga Hà Nội được kết hợp với các công trình công cộng và các dự án phát triển đô thị của tư nhân với tiềm năng thương mại lớn, nên đây sẽ là một ví dụ rõ ràng để chỉ ra khả năng áp dụng mô hình hợp tác công-tư (PPP) vào phát triển đô thị.

485 Hình dưới đây là ví dụ về mô hình PPP có thể áp dụng được trong các dự án phát triển khu vực ga Hà Nội, 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/tái phát triển đô thị, bãi đỗ xe và khu mua sắm ngầm, hầm bộ hành và quảng trường ngầm, nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối nhiệt khu vực, tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng và v.v. sẽ được thực hiện theo hình thức PPP này.

486 Mỗi dự án (như dự án phát triển đô thị A) 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 4.5.1 Áp dụng mô hình PPP**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

487 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) Xây dựng nhà ga và công trình liên quan (Dự án S1, S2, S3, S4 và S5)**

488 Quy hoạch phát triển ga và công trình liên quan bao gồm ba hợp phần dự án là công trình ga (S1), ITF phía tây (S2) và ITF phía đông (S3). Cần có các công trình ITF để tạo thuận lợi cho hành khách và người sử dụng ga. Gói dự án này cần hoàn thành cho tới khi đưa UMRT vào hoạt động vào năm 2017 và trước khi bắt đầu các dự án phát triển đô thị khác.

489 Một trong những dự án quan trọng trong giai đoạn phát triển tối thiểu là xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức (ITF) phía đông và phía tây nhà ga Hà Nội. Mặc dù TCT ĐSVN hoặc UBND TPHN có thể dễ dàng xây dựng ITF phía đông (S3) nhờ sử dụng đất của TCT ĐSVN trong lộ giới, nhưng khi xây dựng ITF phía tây (S2) cần thu hồi đất của tư nhân.

490 TCT ĐSVN sẽ đề xuất kéo dài hướng tuyến lộ giới hiện tại nhằm đảm bảo có được diện tích đất cần thiết để xây dựng ITF phía tây. Do vấn đề này vẫn chưa được thảo luận và thống nhất cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và nguồn tài chính để xây dựng và quản lý ITF, nên đề xuất TCT ĐSVN và UBND TPHN sẽ thảo luận và làm rõ lộ giới tương lai của TCT ĐSVN và cơ quan thực hiện xây dựng các công trình ITF.

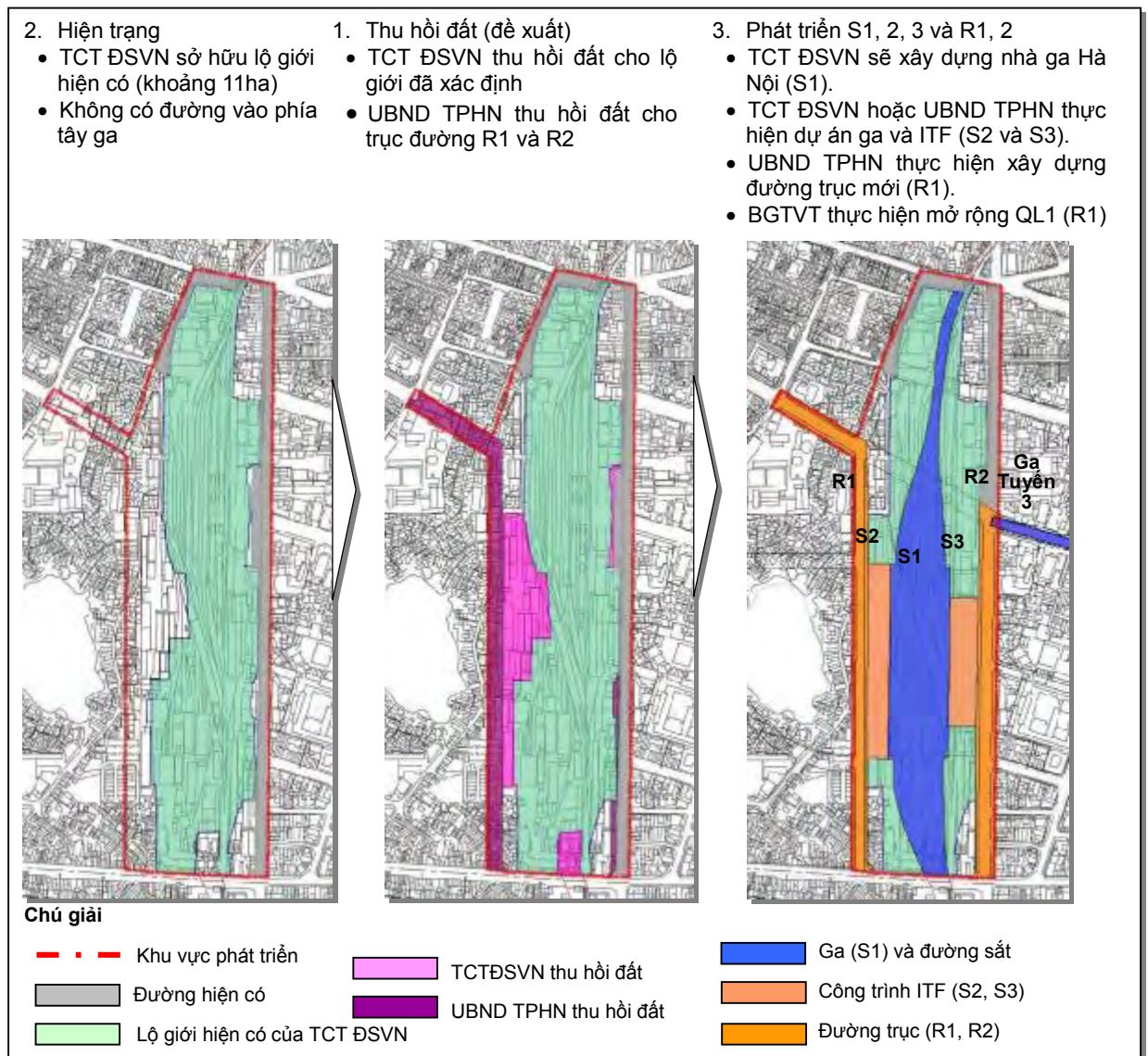
491 Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất TCT ĐSVN sẽ phụ trách việc xây dựng nhà ga và các công trình liên quan do ITF là một công trình quan trọng để cải thiện khả năng tiếp cận cho hành khách, và TCT ĐSVN sẽ là người hưởng lợi chính từ việc khai thác UMRT nhờ gói dự án này.

492 Đất dành cho ga và các công trình liên quan được khai thác từ lộ giới hiện có và từ đất thu hồi của TCT ĐSVN. Về việc di dời các doanh nghiệp hiện có cần xem xét di dời ra khu vực phát triển khác xung quanh ga như ga Gia Lâm và Giáp Bát trong giai đoạn 1 của Tuyến UMRT 1.

493 Để cải thiện khả năng tiếp cận giữa ga Hà Nội và ga Tuyến UMRT 3 dưới phố Trần Hưng Đạo, đề xuất xây dựng hầm bộ hành và khu mua sắm ngầm dưới QL1. Đây là tiềm năng phát triển thương mại kết nối khu mua sắm ngầm và khu đỗ xe đối diện ga Hà Nội. Dự án này có thể áp dụng mô hình PPP tùy thuộc vào kết quả phân tích chi tiết khả năng tài chính của dự án.

494 Mô hình phát triển tối thiểu khu vực ga Hà Nội được trình bày trong Hình 4.5.2.

**Hình 4.5.2 Quy trình thực hiện dự án phát triển tối thiểu**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (3) Dự án phát triển đường (Dự án R1 và R2)

495 Đường vào mới phía tây (R1) và mở rộng QL1 (R2) là các hạng mục cần thiết để đảm bảo khả năng tiếp cận ga Hà Nội. Dự án R1 và R2 cũng như việc phát triển ga phải hoàn tất vào năm 2017 khi ga Hà Nội và UMRT được đưa vào hoạt động.

496 Cần thực hiện thu hồi đất từ đất của tư nhân và của DNNN và bằng biện pháp chuyển đổi từ một phần lộ giới của TCT ĐSVN. Vì vậy, cần phối hợp với TCT ĐSVN và UBND TPHN/SGTVTHN về vấn đề chuyển nhượng quyền sử dụng đất.

497 Sở GTVT Hà Nội sẽ phụ trách dự án R1 và R2 vì đây là những trục đường đô thị giữ chức năng chính. Sở GTVT Hà Nội cần ưu tiên và gấp rút thực hiện những dự án phát triển đường này như một dự án phát triển đường độc lập với các dự án phát triển đô thị gắn kết khác.

#### **(4) Quy hoạch phát triển đô thị trên đất của TCT ĐSVN (Dự án A)**

498 Dự án này có thể áp dụng mô hình PPP nói trên trong đó SPC sẽ chuẩn bị và kêu gọi đấu thầu PPP để nhận các đề xuất phát triển mang tính cạnh tranh từ liên hiệp nhà thầu tư nhân và các công ty xây dựng có đủ tư cách dự thầu.

499 Dự án phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN là một dự án ngắn hạn sau khi xây dựng ga và công trình liên quan và xây dựng đường. Dự án Khu A chủ yếu bao gồm ba hợp phần (i) tái phát triển đô thị vì mục đích thương mại và kinh doanh, (ii) di dời và khôi phục ga Hà Nội hiện có và (iii) đường trục. Đây sẽ là dự án chính trong phát triển khu vực ga Hà Nội. Để thu hút khách hàng, dự kiến khu vực đất thương mại và kinh doanh sẽ tạo hiệu ứng kết hợp với phát triển ga UMRT.

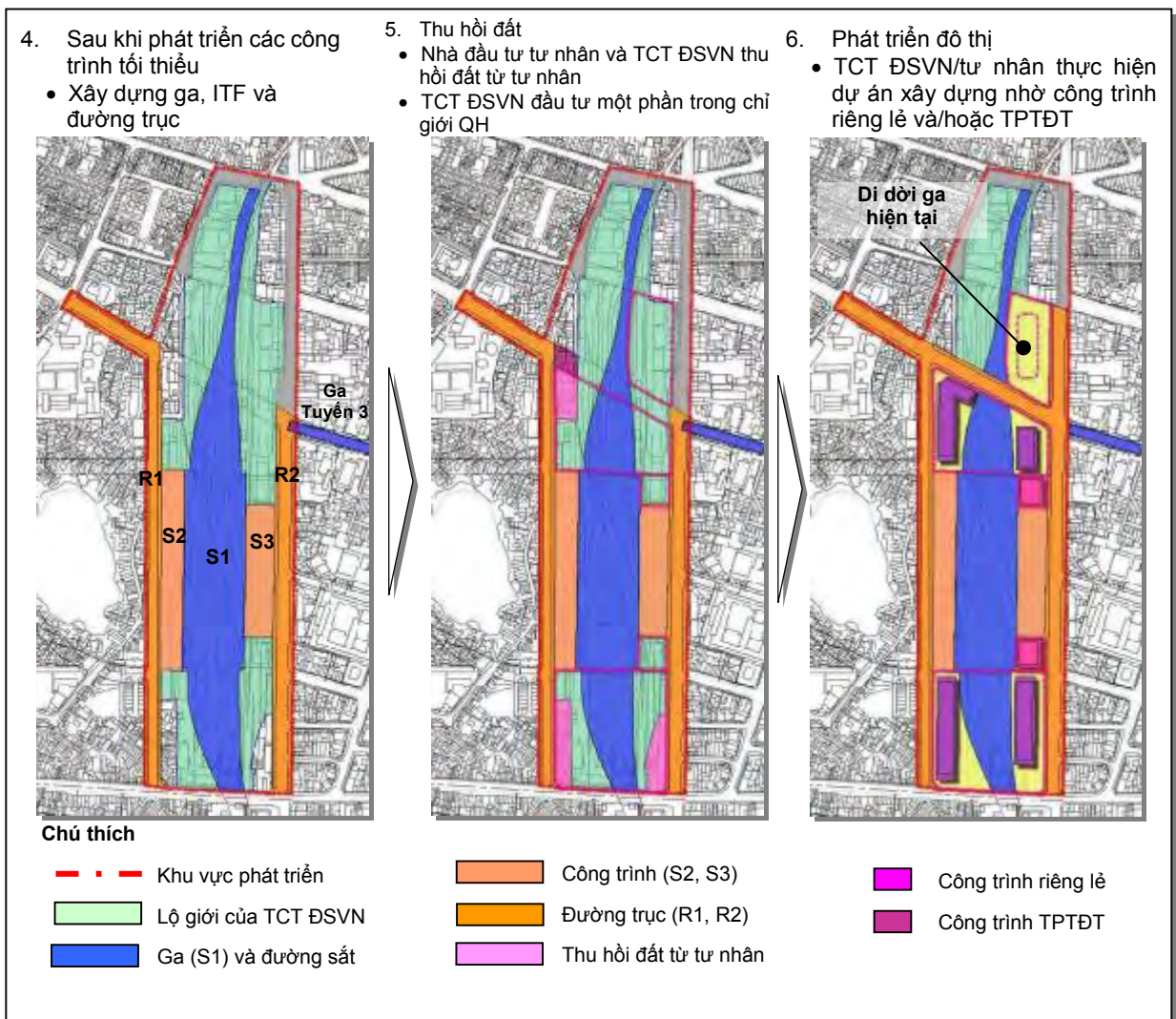
4100 Đất cho dự án sẽ là đất thu hồi từ tư nhân và một phần lộ giới của TCT ĐSVN. Để đảm bảo sự tham gia của tư nhân, đề xuất thực hiện các biện pháp thu hồi đất như sau:

- Nhà đầu tư tư nhân thu hồi quyền sử dụng đất từ tư nhân và một phần đất của TCT ĐSVN
- Nhà đầu tư tư nhân thu hồi quyền sử dụng đất từ tư nhân và TCT ĐSVN đầu tư một phần lộ giới vào dự án phát triển tư nhân.

4101 Để thực hiện cả hai biện pháp trên, cần tạo ra mục đích sử dụng và hoạt động thương mại cho TCT ĐSVN. Ngoài ra, nếu TCT ĐSVN có quyền đầu tư vào hoạt động kinh doanh thương mại, thì SPC (công ty phục vụ mục đích đặc biệt) trực thuộc TCT ĐSVN có thể thực hiện dự án đô thị trên phần đất của TCT ĐSVN.

4102 Biện pháp tái phát triển đô thị (TPTĐT) là công cụ hữu ích về phân bổ chi phí một cách công bằng và phân bổ diện tích sàn như một biện pháp phát triển thay thế trong một khu đất có cả đất tư nhân và đất của TCT ĐSVN. Mô hình dự án Khu A của khu vực ga Hà Nội được trình bày trong Hình 4.5.3 sau đây:

**Hình 4.5.3 Phát triển đô thị trên đất của TCT ĐSVN (Dự án A)**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(5) Xây dựng hệ thống cấp nhiệt khu vực (Dự án B)**

4103 Hệ thống cấp nhiệt khu vực là công cụ hữu ích để cung cấp dịch vụ điều hoà không khí hiệu quả trong khu vực đô thị gắn kết như khu vực ga Hà Nội. Để cung cấp dịch vụ này cho khu vực ga Hà Nội, dự án B sẽ là dự án ngắn hạn trước khi thực hiện các dự án phát triển đô thị khác.

4104 Xét về phương diện sử dụng đất, nên lắp đặt hệ thống cấp nhiệt ngầm tại những điểm như không gian mở công cộng và trong tầng hầm của toà nhà. Ở Nhật Bản, hệ thống cấp nhiệt khu vực đều được công ty điện lực xây dựng và khai thác, nên tại khu vực ga Hà Nội, công ty điện lực cũng được khuyến khích xây dựng và khai thác hệ thống này.

**(6) Tái phát triển khu tập thể Văn Chương (Dự án C)**

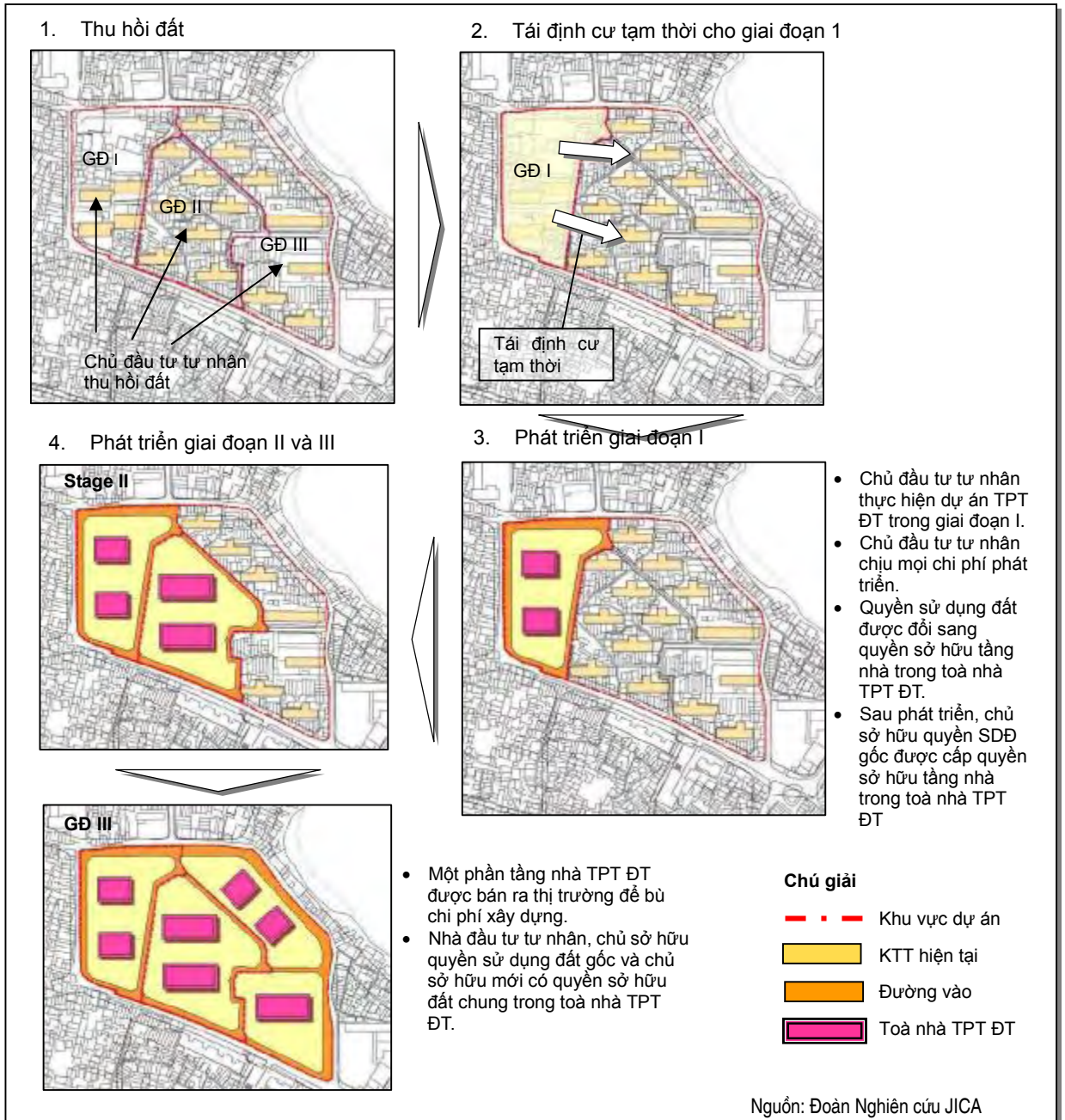
4105 Dự án C bao gồm phần tái phát triển KTT Văn Chương và xây dựng đường vào. Tái phát triển KTT không chỉ nhằm cải thiện điều kiện sống mà còn tạo nhà ở tái định cư cho khu vực phát triển ga Hà Nội. Vì vậy, dự án E sẽ là dự án cần thực hiện trong giai đoạn trung hạn để nhận nhà tái định cư từ khu vực dự án khác.

4106 Về thu hồi đất, cần áp dụng biện pháp phát triển từng bước và tái phát triển đô thị (TPTĐT) như một biện pháp phát triển thay thế. Nhờ chia dự án thành một số giai đoạn phát triển, có thể thực hiện được công tác di dời và tái định cư cho người dân. Mô hình dự án C được trình bày trong Hình 4.5.4.

4107 Tập đoàn Phát triển Nhà và Đô thị (HUD) sẽ phụ trách dự án tái phát triển KTT. HUD hoặc nhà đầu tư tư nhân sẽ chịu toàn bộ chi phí dự án và tạo ra doanh thu cho dự án nhờ bán một phần quyền sử dụng diện tích sàn trong dự án.

4108 Biện pháp TPTĐT đề xuất trong dự án C cần khung pháp lý liên quan tới vấn đề đổi quyền sử dụng đất. Để thiết lập một khung pháp lý cho biện pháp trao đổi quyền sử dụng đất sẽ phải mất một thời gian dài. Mặt khác, trong khung pháp lý hiện tại có một số ví dụ minh họa về phát triển TPTĐT tại Hà Nội. Biện pháp phát triển áp dụng biện pháp thu hồi đất và cấp quyền sở hữu tầng nhà cho người tái định cư mà không cần đổi quyền sử dụng đất.

**Hình 4.5.4 Phát triển đô thị KTT Văn Chương (Dự án C)**



### **(7) Quy hoạch phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc (Dự án D)**

4109 Khu vực phát triển dự án D là một trong những khu vực ưu tiên trên cơ sở hiệu ứng theo cấp số nhân giữa phát triển ga và phát triển thương mại và kinh doanh. Tuy nhiên, trong giai đoạn thu hồi đất, dự kiến sẽ mất nhiều thời gian để xây dựng sự đồng thuận giữa người dân và chủ sở hữu quyền sử dụng đất. Vì vậy dự án D sẽ là một dự án dài hạn.

4110 Về phát triển dự án D, cần áp dụng biện pháp phát triển đô thị thay thế là tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) và tái phát triển đô thị (TPTĐT). Hệ thống chia lô đất và TĐCĐ có thể kết hợp quyền sử dụng đất của tư nhân, đất thu hồi từ nhà đầu tư tư nhân và TCT ĐSVN để đáp ứng nhu cầu. Và biện pháp TĐCĐ cũng có thể kết hợp nhiều lô đất nhỏ thành một lô đất xây dựng lớn. Ngoài ra, biện pháp TPTĐT có thể phát triển toà nhà chung cư và thương mại với sự tham gia của các chủ sở hữu quyền sử dụng đất trên những lô đất nhỏ. Và biện pháp TPTĐT tạo ra đủ diện tích mặt sàn để trao đổi quyền sử dụng đất gốc và là biện pháp hiệu quả để giải quyết vấn đề tái định cư.

4111 Tuy nhiên, biện pháp TĐCĐ và TPTĐT cần một khung pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất trong thời gian thực hiện dự án. Trong khung pháp lý hiện tại của Việt Nam, chưa có hạn chế pháp lý nào về việc bảo vệ quyền sử dụng đất đối với biện pháp TĐCĐ và TPTĐT. Để thiết lập khung pháp lý cho hai biện pháp thay thế này sẽ mất nhiều thời gian.

4112 Về nguồn tài chính, dự kiến khu vực tư nhân sẽ là chủ đầu tư. Để đảm bảo sự tham gia của tư nhân, cần chia khu vực dự án ra thành một số khu và quyết định chủ đầu tư vào mỗi khu thông qua đấu thầu.

### **(8) Quy hoạch phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước (Dự án E)**

4113 Dự án E dự kiến sẽ là dự án dài hạn bởi cần xem xét khả năng thực hiện từng bước và khó khăn trong công tác thu hồi đất.

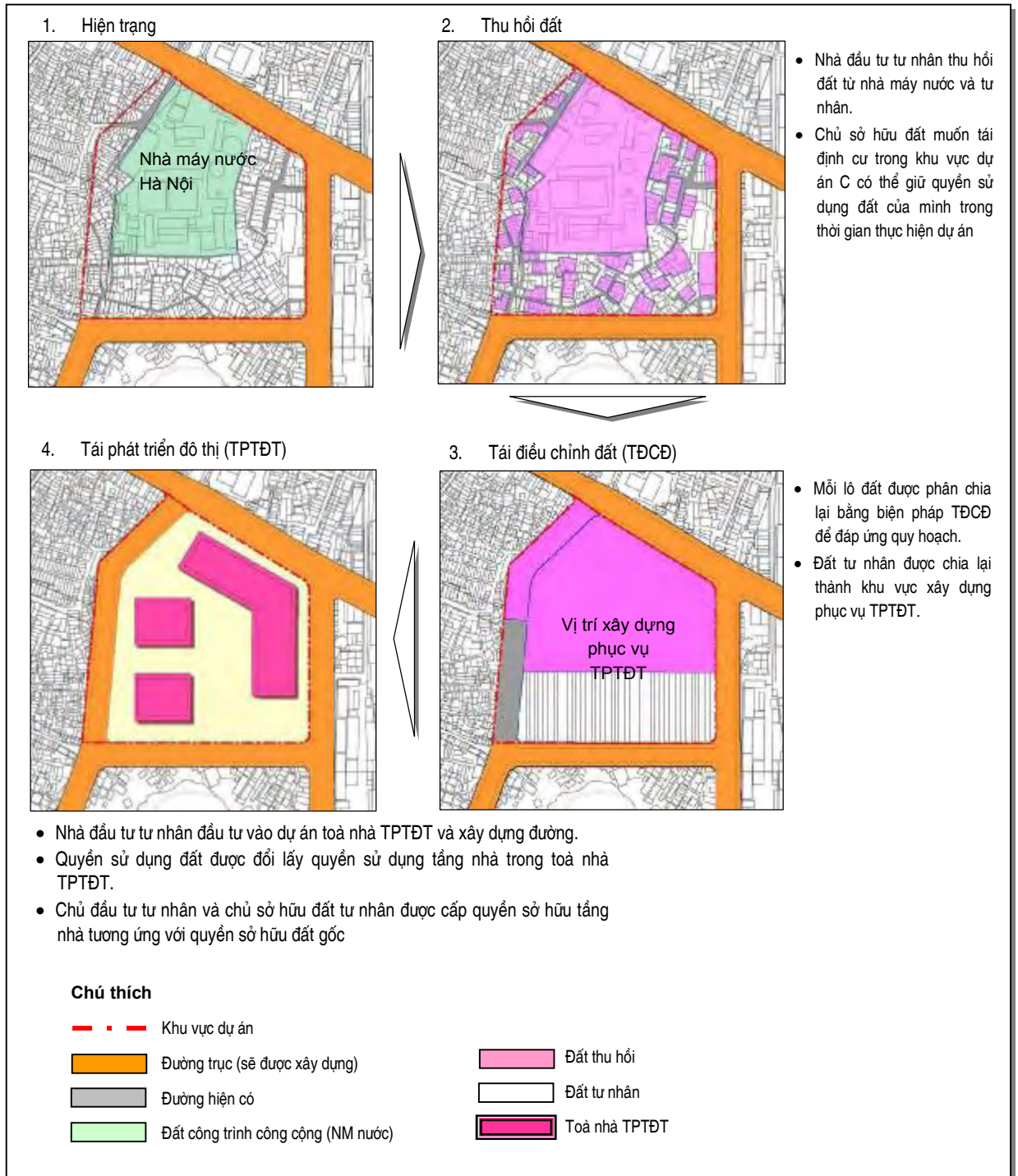
4114 Về thu hồi đất, cần di dời nhà máy nước hiện có ra nơi khác. Sau khi di dời, đất sẽ được sử dụng làm đất dự phòng cho dự án phát triển và tạo cơ hội tham gia cho tư nhân để phát triển hạ tầng. Ngoài ra, hệ thống chia lại lô đất bằng biện pháp TĐCĐ có thể hợp nhất quyền sử dụng đất tư nhân, đất thu hồi nhờ nhà đầu tư tư nhân để đáp ứng nhu cầu. Và biện pháp TĐCĐ cũng có thể hợp nhất các lô đất nhỏ thành một lô đất xây dựng. Mặt khác, biện pháp TĐCĐ có thể xây dựng nhà chung cư và toà nhà thương mại trong đó có sự tham gia của chủ sở hữu quyền sử dụng đất và tạo ra đủ diện tích sàn để trao đổi với quyền sử dụng đất gốc.

4115 Tuy nhiên, cần có khung pháp lý để bảo vệ quyền sử dụng đất khi thực hiện điều tái điều chỉnh đất hoặc tái phát triển đô thị. Hiện khung luật pháp của Việt Nam chưa có quy định bảo vệ quyền sử dụng đất khi tái điều chỉnh đất đai và tái phát triển đô thị. Việc thiết lập khung pháp lý cần thời gian khá dài để triển khai 2 biện pháp trên.

4116 Về nguồn cấp vốn, dự kiến sẽ thu hút đầu tư của khu vực tư nhân. Để thu hút sự tham gia của khu vực tư nhân, ưu tiên hàng đầu là di dời nhà máy nước hiện nay. Sau khi thực hiện dự án tái điều chỉnh đất và tái phát triển đô thị, nhà đầu tư tư nhân có thể có quyền sử dụng một phần diện tích sàn và thu lợi nhuận từ việc bán hoặc cho thuê diện tích sàn này. Mô hình dự án E được tổng hợp trong Hình 4.5.5.



**Hình 4.5.5** Phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước (Dự án E)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(9) Tái phát triển tổ hợp văn hoá và công cộng (Dự án F)**

4117 Dự án F bao gồm các hạng mục khôi phục trường học, phát triển nhà văn hoá và xây dựng đường và dự kiến sẽ là dự án dài hạn vì có khó khăn trong việc thu hồi đất.

4118 Thu hồi đất được thực hiện thông qua việc bồi thường của UBND TPHN. Mặc dù UBND TPHN sẽ phụ trách thực hiện dự án này, nhưng có thể giao việc quản lý và khai thác cho công ty tư nhân.

**(10) Phát triển công viên hồ Linh Quang (Dự án G1)**

4119 Dự án công viên hồ Linh Quang sẽ tạo ra môi trường đô thị lành mạnh và thoải mái trong khu vực ga Hà Nội. Dự án có thể tạo ra hiệu ứng kết hợp với khu vực phát triển ga Hà Nội. Tuy nhiên, công tác thu hồi đất sẽ mất nhiều thời gian. Dự án G1 dự kiến sẽ là dự án trung hạn.

4120 UBND TPHN sẽ thực hiện dự án này bằng ngân sách nhà nước. Đất phục vụ phát triển của dự án sẽ được thu hồi. Trong quá trình thực hiện, cần phối hợp về quyền sử dụng mặt nước của hồ hiện có.

**Bảng 4.5.1 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội**

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	Nhà ga	Tối thiểu	2,6	Không tính	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN	TCT ĐSVN	ODA
	S2	ITF phía tây	Tối thiểu	1,3	0,9	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân	TCTĐSVN	TCT ĐSVN / UBND TPHN <sup>1)</sup>
	S3	ITF phía đông	Tối thiểu	1,1	0	Sử dụng lộ giới của TCT ĐSVN (không cần thu hồi đất)	TCTĐSVN	TCT ĐSVN / UBND TPHN <sup>1)</sup>
	S4	Khu đỗ xe và khu mua sắm ngầm	Ngắn hạn	1,1	-	Sử dụng không gian ngầm dưới đất của TCT ĐSVN, đất DNNN và đất tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
	S5	Hầm bộ hành và quảng trường	Ngắn hạn	0,3	-	Không	BDAĐSĐTHN	Nhà nước/ Tư nhân
Xây dựng đường	R1	Đường vào mới phía tây (r=24m)	Tối thiểu	2,2	2,2	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	R2	Mở rộng QL1 (r=30m)	Tối thiểu	2,8	1,1	Thu hồi đất từ lộ giới của TCT ĐSVN, đất DNNN và đất tư nhân	SGTVTHN	BGTVT
Dự án phát triển đô thị	A	Phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	Ngắn hạn	5,3	3,7	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TPTĐT	TCTĐSVN/ Tư nhân	TCT ĐSVN / Tư nhân
	B	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	Ngắn hạn	-	-	Sử dụng không gian ngầm của ga (không cần thu hồi đất)	Công ty điện lực	Công ty điện lực/ tư nhân
	C	Tái phát triển đô thị KTT Văn Chương	Trung hạn	4,9	3,0	Thu hồi đất của tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TPTĐT	UBNDTPHN/ HUD/ Tư nhân	Tư nhân
	D	Tái phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc	Dài hạn	7,6	6,4	Sử dụng lộ giới và đất thu hồi từ DNNN và đất tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	TCTĐSVN/ Tư nhân	Tư nhân
	E	Tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	Dài hạn	4,5	3,0	Thu hồi đất từ nhà máy nước và tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân	Tư nhân
	F	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	Dài hạn	3,5	2,8	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển	UBNDTPHN/ Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	G1	Phát triển công viên hồ Linh Quang	Trung hạn	7,6	3,8	Thu hồi đất từ tư nhân	UBNDTPHN	Nhà nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>1)</sup>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**

4121 Kế hoạch thực hiện khu vực phát triển ga Hà Nội nằm trong Bảng 4.5.2.

#### **(1) Phát triển tối thiểu**

4122 Về ga và công trình liên quan (S1, S2 và S3), công tác thu hồi đất làm lộ giới của TCT ĐSVN cần kết thúc vào năm 2017 và xây dựng ga và ITF hoàn thành vào năm 2017 khi UMRT được đưa vào hoạt động.

4123 Phát triển đường vào mới phía tây (R1) và mở rộng QL1 (R2) cần hoàn thiện vào năm 2017 khi UMRT được đưa vào hoạt động. Đường R2 cũng được sử dụng làm đường vào công trường xây dựng ITF phía tây. Vì vậy, công tác thu hồi đất cần hoàn tất trước khi xây dựng ITF. Hạng mục xây dựng và mở rộng mặt cắt đường R2 nằm trong phần phát triển đô thị của dự án A và B.

#### **(2) Dự án ngắn hạn**

4124 Dự án phát triển đô thị trên phần đất của TCT ĐSVN (A) dự kiến nằm trong dự án ngắn hạn. Dù diện tích thu hồi đất tư nhân không lớn, nhưng công tác thu hồi đất cần được thực hiện đồng thời với việc xây dựng đường R1 và R2 để tiện thoả thuận với các chủ đất tư nhân.

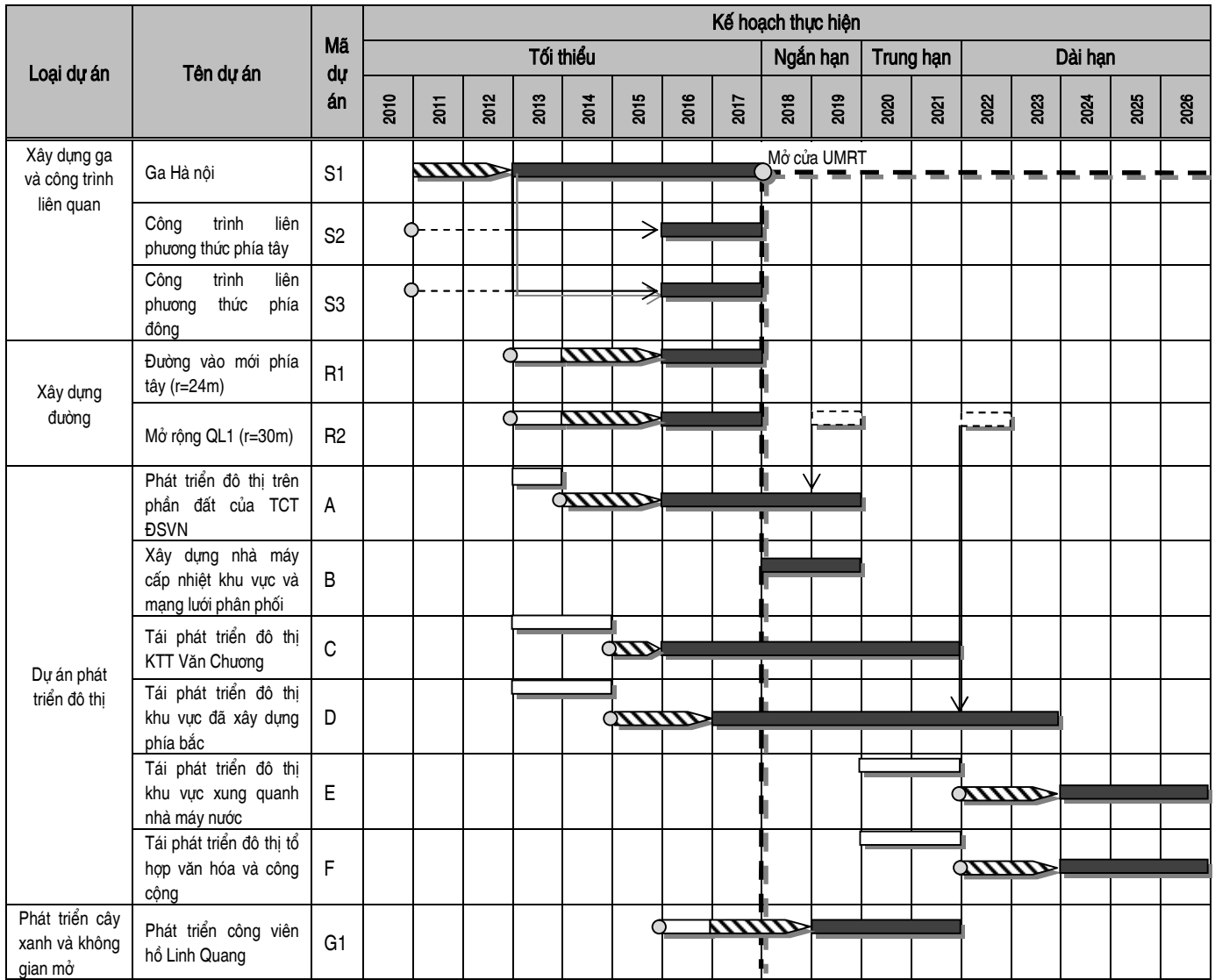
4125 Hệ thống cấp nhiệt khu vực được lắp đặt trong tầng hầm của toà nhà dự án A. Công tác xây dựng cần triển khai sớm để kịp tiến độ xây dựng ga. Đồng thời, kế hoạch xây dựng mạng lưới phân phối cũng cần được đưa ra để kịp kế hoạch xây dựng tại các khu vực phát triển khác.

#### **(3) Dự án trung và dài hạn**

4126 Dự án tái phát triển KTT Văn Chương (C) cần được thực hiện từng bước và áp dụng biện pháp tái định cư tạm thời. Vì vậy giai đoạn xây dựng sẽ mất nhiều thời gian. Cần thoả thuận với người dân về thời điểm bắt đầu xây dựng UMRT vào năm 2013. Tái phát triển KTT là một trong những biện pháp tái định cư. Dự án này cần hoàn thành trước dự án dài hạn E và F.

4127 Dự án E và F cần thời gian để thoả thuận với người dân và thực hiện công tác thu hồi đất. Mặc dù nhà máy cấp nhiệt khu vực nằm trong dự án phát triển tối thiểu, nhưng mạng lưới cấp nhiệt khu vực lại nằm trong dự án trung hạn. Kế hoạch chi tiết các dự án này cần được phối hợp với các dự án phát triển đô thị khác như dự án A và B.

**Bảng 4.5.2 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hà Nội**



Phê duyệt dự án 
 Phối hợp 
 Thu hồi đất 
 Xây dựng

#### 4) Chi phí đầu tư và khai thác dự án

4128 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hà Nội được tóm tắt trong Bảng 4.5.3 dưới đây. Dự toán dưới đây không bao gồm chi phí xây dựng nhà ga. Tổng chi phí đầu tư khu vực ga Hà Nội ước tính 1.180 triệu USD.

**Bảng 4.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hà Nội**

Loại dự án	Mã	Tên dự án	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí khai thác (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	S1	Nhà ga	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	S2	ITF phía tây	20,7	0,7	21,4	0,1
	S3	ITF phía đông	34,7	0,6	35,3	0,1
	S4	Bãi đỗ xe và trung tâm thương mại ngầm	0	23,0	23,0	2,3
	S5	Lối đi bộ và quảng trường ngầm	0	12,8	12,8	1,3
	Tổng		55,4	37,1	92,5	3,8
Xây dựng đường	R1	Đường vào mới phía tây (r=24m)	36,7	1,6	38,3	0,2
	R2	Mở rộng QL1 (r=30m)	33,3	1,9	35,2	0,2
	Tổng		70,0	3,5	73,5	0,4
Dự án phát triển đô thị	A	Phát triển đô thị trên khu đất của TCT ĐSVN	90,7	157,7	248,4	11,6
	B	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	0	103,5	103,5	10,3
	C	Tái phát triển đô thị KTT Văn Chương	48,4	46,1	94,5	0
	D	Tái phát triển đô thị khu vực đã xây dựng phía bắc	104,5	180,7	285,2	8,1
	E	Tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	48,6	111,5	160,1	3,7
	F	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	45,4	11,2	56,6	1,1
	Tổng		337,6	610,7	948,3	34,8
Phát triển cây xanh và không gian mở	G1	Phát triển công viên hồ Linh Quang	62,4	3,6	66,0	0,1
	Tổng		62,4	3,6	66,0	0,1
<b>Tổng</b>			<b>525,4</b>	<b>654,9</b>	<b>1.180,3</b>	<b>39,1</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

4129 Phân tích tài chính đầu tư nhà nước và tư nhân trong phát triển đô thị tại khu vực ga Hà Nội được tổng hợp trong Bảng 4.5.4 sau đây.

4130 Dự án A có khả năng sinh lợi cao đối với các nhà đầu tư tư nhân ngay cả khi nhà đầu tư tư nhân phải thu hồi toàn bộ đất. Tuy nhiên, khó có thể đảm bảo chi phí ban đầu không lỗ cho nhà đầu tư tư nhân. Trong trường hợp 2, TCT ĐSVN đầu tư vào dự án phát triển đô thị bằng phần đất của mình. Trong trường hợp này, khả năng sinh lời của nhà đầu tư tư nhân sẽ cao hơn trường hợp 1.

4131 Về dự án C, nhà đầu tư tư nhân thu hồi một nửa số đất của tư nhân và tái phát triển các khu tập thể bằng biện pháp TPTĐT. Dự án C có khả năng sinh lời với IRR dự án là 20%.

4132 Về dự án D, cũng giống như dự án A, giả định rằng TCT ĐSVN góp đất vào đầu tư dự án. Trong trường hợp này, khả năng sinh lời của nhà đầu tư tư nhân sẽ cao hơn trường hợp phải thu hồi toàn bộ đất.

4133 Về dự án E, giả định rằng nhà đầu tư tư nhân thu hồi đất của công ty nước và một nửa đất của tư nhân. Trong trường hợp này, khả năng sinh lời của nhà đầu tư tư nhân sẽ có IRR dự án là 17% và B/C là 1,92.

4134 Về dự án F, sẽ khó có thể đảm bảo lợi nhuận cho nhà đầu tư tư nhân ngay cả khi áp dụng mức phí cao cho khu vực nhà nước do giá đất cao và kiểm soát tầng cao ở mức dưới 3 tầng. Đối với trường hợp 2, khu vực tư nhân được thuê đất của khu vực nhà nước nhằm giảm chi phí ban đầu của nhà đầu tư tư nhân. Trong trường hợp này, tỷ lệ nội hoàn của nhà đầu tư tư nhân sẽ tăng lên 18%.

4135 Tóm lại, các dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Hà Nội sẽ đảm bảo hoàn đủ tài chính cho nhà đầu tư tư nhân nếu các dự án có cấu trúc phù hợp và có cơ hội thực hiện dự án theo mô hình PPP.

**Bảng 4.5.4 Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga Hà Nội**

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)	IRR dự án	B/C
A	Phát triển đô thị khu đất của TCT ĐSVN	Trường hợp 1: Đầu tư tư nhân	-	-	248,4	117,5	16%	2,18
		Trường hợp 2: TCT ĐSVN góp vốn đầu tư bằng đất	37,5	16,5 Triệu USD/năm	199,2	97,6	17%	2,12
C	Tái phát triển KTT Văn Chương	-	-	94,5	28,8	20%	1,60	
D	Tái phát triển khu dân cư phía bắc	Trường hợp 1: Đầu tư tư nhân	-	-	285,2	15,2	13%	1,80
		Trường hợp 2: TCT ĐSVN góp vốn đầu tư bằng đất	23,4	9,3 Triệu USD/năm	252,1	48,4	14%	1,93
E	Tái phát triển khu vực xung quanh nhà máy nước	-	-	160,1	39,9	17%	1,92	
F	Tái phát triển đô thị khu văn hóa công cộng	Trường hợp 1: Đầu tư tư nhân	-	-	56,6	-27,0	7%	2,00
		Trường hợp 2: Cho thuê đất	-	3,9 triệu USD/năm	11,2	13,2	18%	1,68

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

## 5 QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA CÔNG VIÊN THỐNG NHẤT VÀ BÁCH KHOA

### 5.1 Hiện trạng

#### 1) Đặc điểm chung

501 Ga Công viên Thống Nhất nằm ở phía tây nam công viên Thống Nhất, gần nút giao giữa phố Lê Duẩn (trục Bắc-Nam – QL1) và phố Đại Cồ Việt (trục Đông – Tây). Đây là một ga trung chuyển với ga Bách Khoa thuộc Tuyến UMRT 2 nằm về phía nam công viên. Tại giao cắt giữa hai trục đường chính gần trung tâm Hà Nội này lưu lượng giao thông rất đông đúc. Tuy nhiên, gần đây hầm chui qua nút giao thông này đã được xây dựng nên tình trạng ùn tắc tại đây đã giảm hẳn.

502 Mục đích sử dụng đất tại khu vực này rất đa dạng với nhiều loại công trình đô thị khác nhau tập trung tại đây. Công viên Thống Nhất là một trong những công viên lớn nhất tại Thành phố Hà Nội nên nhiều người dân thường xuyên tới dạo chơi, câu cá, đưa trẻ em tới vui chơi trong môi trường nhiều cây xanh và có hồ Bảy Mẫu bên trong công viên. Về phía tây QL1 là hồ Ba Mẫu. Mặc dù vỉa hè và cây xanh được bố trí xung quanh hồ nhưng hồ vẫn không có sức thu hút lớn do cảnh quan xung quanh là những khu dân cư không được kiểm soát tốt.

#### 2) Dân số

503 Về khu vực dân cư, khu vực Bách Khoa quanh các trường đại học đã phát triển nhanh chóng và nhiều toà nhà hiện đại mọc lên san sát dọc phố Trần Đại Nghĩa mới được mở gần đây. Ngược lại, bên phía tây nam ga (phường Phương Liệt và Phương Mai) là khu vực đông dân cư với nhiều ngõ ngách nhỏ hẹp. Khu tập thể (KTT) Kim Liên là một trong những KTT điển hình của Hà Nội. Khoảng cách thu nhập giữa khu dân cư mới và cũ trong khu vực Bách Khoa là rất lớn.

504 Dân số ước tính trong khoảng bán kính 500m tính từ ga CV Thống Nhất là 19.000 người trong đó số người trong độ tuổi lao động khoảng 9.000 người và học sinh/sinh viên là 17.000 người. Mật độ dân số trong phường Phương Liệt nơi có ga CV Thống Nhất và khu vực phía tây là 352 người/ha.

#### 3) Công trình đô thị

505 Về phía đông nam của ga, có 2 trường là Đại học Bách Khoa và Đại học Xây dựng. Đây là hai trường đại học nổi tiếng và quanh các trường đều có khu ký túc xá. Bệnh viện Bạch Mai và một số bệnh viện khác tập trung tại phường Phương Mai và về phía tây của QL1. Toà nhà Ocean Park, một công trình thương mại và kinh doanh hiện đại nằm tại một góc nút giao.

506 Trong phường Phương Liệt có Đình Kim Liên thờ Cao Sơn Đại Vương và là một trong tứ trấn của kinh thành Thăng Long. Đây cũng là một di sản văn hoá của Hà Nội và đang nằm trong danh sách chờ UNESCO công nhận là di sản văn hoá thế giới.

#### 4) Hiện trạng mạng lưới đường và giao thông

507 Hai ga có vị trí nằm gần nút giao giữa QL1 và phố Đại Cồ Việt đã được kéo dài sang khu ngoại ô phía tây Hà Nội. Nút giao này nằm chệch về phía tây nam trung tâm thành phố. Gần đây, hầm chui Kim Liên đã được thông xe và hầm bộ hành cũng được xây dựng. Vấn đề ùn tắc giao thông xung quanh nút giao được cải thiện đôi chút nhưng vẫn đông xe ô tô và xe máy vào giờ cao điểm.



**BÁO CÁO CUỐI CÙNG PHẦN II**

**Hình 5.1.1 Hiện trạng khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

	<table border="1"> <tr> <td>Điều kiện kinh tế-xã hội khu vực ga</td> <td>Trong 500m</td> <td>500m -1km</td> <td>Tổng</td> </tr> <tr> <td>Dân số</td> <td>13,352</td> <td>82,656</td> <td>96,008</td> </tr> <tr> <td>Mật độ dân số (người/ha)</td> <td>371</td> <td>377</td> <td>377</td> </tr> <tr> <td>Số lao động (tại nơi làm việc)</td> <td>5.444</td> <td>37.034</td> <td>42.477</td> </tr> <tr> <td>Số học sinh/sinh viên (tại trường)</td> <td>9.665</td> <td>46.488</td> <td>56.153</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Điều kiện kinh tế-xã hội của các phường chính</td> <td>Quận</td> <td>Đống Đa</td> <td>Đống Đa</td> <td>Hai Ba Trung</td> </tr> <tr> <td>Phường</td> <td>Phường Liên</td> <td>Phường Mai</td> <td>Bách Khoa</td> </tr> <tr> <td>Quy mô hộ trung bình (người)</td> <td>3,6</td> <td>3,8</td> <td>4,2</td> </tr> <tr> <td>Thu nhập HGD trung bình tháng (000đ)</td> <td>2,540</td> <td>3,248</td> <td>4,844</td> </tr> <tr> <td>Hộ GD có sở hữu nhà (%)</td> <td>97,7</td> <td>67,3</td> <td>95,1</td> </tr> <tr> <td>HGD có xe hơi/xe máy (%)</td> <td>87,4</td> <td>92,2</td> <td>92,7</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Cơ cấu ngành nghề</td> <td>KV1</td> <td>3,6</td> <td>1,1</td> <td>0,0</td> </tr> <tr> <td>KV2</td> <td>15,7</td> <td>22,6</td> <td>11,1</td> </tr> <tr> <td>KV3</td> <td>80,7</td> <td>76,2</td> <td>88,9</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Công trình và mạng lưới</td> <td>Số bến xe buýt</td> <td colspan="3">4 (trong vòng 500m)</td> </tr> <tr> <td>Số tuyến xe buýt</td> <td colspan="3">3, 6, 21, 23, 25, 26, 28, 32, 35, 41, 44, 51</td> </tr> <tr> <td colspan="5">Quy hoạch và dự án liên quan</td> </tr> <tr> <td colspan="5">1) Xây dựng hầm chui Kim Liên (đã hoàn thành)</td> </tr> </table>				Điều kiện kinh tế-xã hội khu vực ga	Trong 500m	500m -1km	Tổng	Dân số	13,352	82,656	96,008	Mật độ dân số (người/ha)	371	377	377	Số lao động (tại nơi làm việc)	5.444	37.034	42.477	Số học sinh/sinh viên (tại trường)	9.665	46.488	56.153	Điều kiện kinh tế-xã hội của các phường chính	Quận	Đống Đa	Đống Đa	Hai Ba Trung	Phường	Phường Liên	Phường Mai	Bách Khoa	Quy mô hộ trung bình (người)	3,6	3,8	4,2	Thu nhập HGD trung bình tháng (000đ)	2,540	3,248	4,844	Hộ GD có sở hữu nhà (%)	97,7	67,3	95,1	HGD có xe hơi/xe máy (%)	87,4	92,2	92,7	Cơ cấu ngành nghề	KV1	3,6	1,1	0,0	KV2	15,7	22,6	11,1	KV3	80,7	76,2	88,9	Công trình và mạng lưới	Số bến xe buýt	4 (trong vòng 500m)			Số tuyến xe buýt	3, 6, 21, 23, 25, 26, 28, 32, 35, 41, 44, 51			Quy hoạch và dự án liên quan					1) Xây dựng hầm chui Kim Liên (đã hoàn thành)					<table border="1"> <tr> <td>(1) Hồ Bảy Mây trong công viên Thống Nhất</td> <td>(2) Đường quanh hồ Ba Mẫu</td> <td>(3) Phố Lê Duẩn (vị trí quy hoạch ga CV Thống Nhất)</td> </tr> <tr> <td>(4) Cửa hàng dọc đường sắt</td> <td>(5) Hầm chui Kim Liên</td> <td>(6) Phố Đào Duy Anh</td> </tr> <tr> <td>(7) Phố Kim Hoa</td> <td>(8) Đình Kim Liên</td> <td>(9) Đại học Xây dựng</td> </tr> </table>			(1) Hồ Bảy Mây trong công viên Thống Nhất	(2) Đường quanh hồ Ba Mẫu	(3) Phố Lê Duẩn (vị trí quy hoạch ga CV Thống Nhất)	(4) Cửa hàng dọc đường sắt	(5) Hầm chui Kim Liên	(6) Phố Đào Duy Anh	(7) Phố Kim Hoa	(8) Đình Kim Liên	(9) Đại học Xây dựng
	Điều kiện kinh tế-xã hội khu vực ga	Trong 500m	500m -1km	Tổng																																																																																									
	Dân số	13,352	82,656	96,008																																																																																									
	Mật độ dân số (người/ha)	371	377	377																																																																																									
	Số lao động (tại nơi làm việc)	5.444	37.034	42.477																																																																																									
	Số học sinh/sinh viên (tại trường)	9.665	46.488	56.153																																																																																									
	Điều kiện kinh tế-xã hội của các phường chính	Quận	Đống Đa	Đống Đa	Hai Ba Trung																																																																																								
		Phường	Phường Liên	Phường Mai	Bách Khoa																																																																																								
	Quy mô hộ trung bình (người)	3,6	3,8	4,2																																																																																									
	Thu nhập HGD trung bình tháng (000đ)	2,540	3,248	4,844																																																																																									
Hộ GD có sở hữu nhà (%)	97,7	67,3	95,1																																																																																										
HGD có xe hơi/xe máy (%)	87,4	92,2	92,7																																																																																										
Cơ cấu ngành nghề	KV1	3,6	1,1	0,0																																																																																									
	KV2	15,7	22,6	11,1																																																																																									
	KV3	80,7	76,2	88,9																																																																																									
Công trình và mạng lưới	Số bến xe buýt	4 (trong vòng 500m)																																																																																											
	Số tuyến xe buýt	3, 6, 21, 23, 25, 26, 28, 32, 35, 41, 44, 51																																																																																											
Quy hoạch và dự án liên quan																																																																																													
1) Xây dựng hầm chui Kim Liên (đã hoàn thành)																																																																																													
(1) Hồ Bảy Mây trong công viên Thống Nhất	(2) Đường quanh hồ Ba Mẫu	(3) Phố Lê Duẩn (vị trí quy hoạch ga CV Thống Nhất)																																																																																											
(4) Cửa hàng dọc đường sắt	(5) Hầm chui Kim Liên	(6) Phố Đào Duy Anh																																																																																											
(7) Phố Kim Hoa	(8) Đình Kim Liên	(9) Đại học Xây dựng																																																																																											

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 5.2 Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga

### 1) Tầm nhìn và định hướng phát triển tổng thể

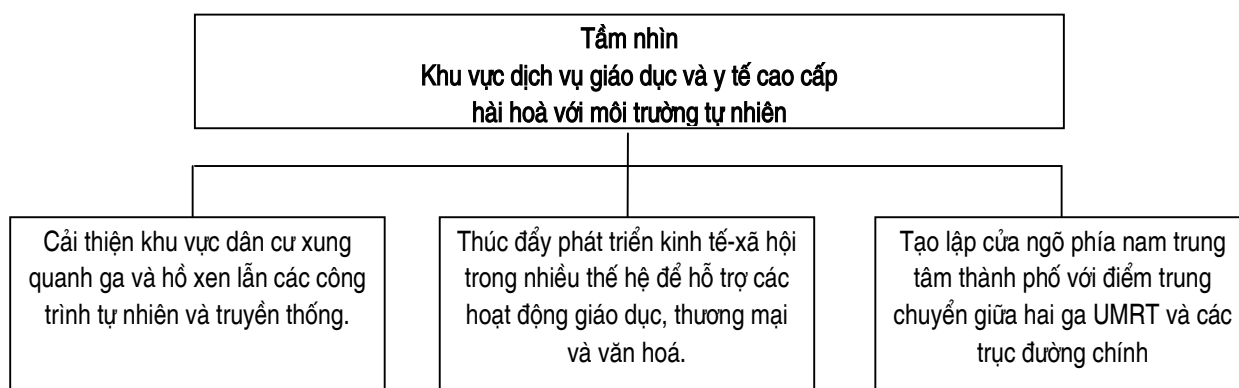
508 Khu vực ga này dự kiến sẽ trở thành một “khu vực dịch vụ giáo dục và y tế cao cấp hài hoà với môi trường tự nhiên.” Nhờ các công trình đô thị, đặc biệt là trường đại học, bệnh viện và công viên, nên hai ga này sẽ là điều mong đợi không chỉ của hành khách đi tàu mà còn những người làm việc và học tập trong các công trình đô thị, bao gồm bệnh viện, trường đại học và công viên. Ngoài ra đây là cửa ngõ phía nam và là một nút giao chính có hầm chui của thành phố. Hai ga là hình ảnh của khu vực đối với những du khách tới từ phía nam.

509 Vào các ngày trong tuần, sinh viên/học sinh và người lao động sẽ sử dụng ga để tới trường, tới công ty và có thể ăn trưa trong công viên Thống Nhất, hay đi mua sắm, ăn tối tại các công trình thương mại nhà ga trên đường đi làm về.

510 Các vấn đề phát triển chính là: i) đảm bảo tính kết nối giữa hai ga, và ii) thiết lập nút đô thị với vỉa hè và không gian mở thuận tiện trên cơ sở xem xét thận trọng thiết kế đô thị như một trong những nút đô thị quan trọng nhất nằm gần công viên và các trường đại học nổi tiếng.

511 Để tạo điều kiện tiếp cận thuận tiện tới ga và các công trình đô thị phía nam đường Đại Cồ Việt, các công trình trung chuyển trên cao và ngầm sẽ đóng vai trò quan trọng. Nhằm thu hút hành khách cũng như người dân, các dự án cải thiện điều kiện sống và tái phát triển đô thị trong bệnh viện và trường đại học sẽ góp phần cải thiện hình ảnh của khu vực ga thành một khu vực khuyến khích dịch vụ giáo dục và y tế hài hoà với thiên nhiên.

**Hình 5.2.1 Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 5.2.1 Chiến lược phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

Mục tiêu chung	Mục tiêu cụ thể	Chiến lược phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa
1. Phát triển giao thông	(1) Xây dựng ga và công trình liên quan	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các công trình trung chuyển giữa hai ga Tuyến 1 và Tuyến 2</li> <li>Xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao cắt qua nút giao</li> <li>Thiết kế công trình ga hài hoà với cảnh quan công viên</li> </ol>
	(2) Cải thiện khả năng tiếp cận	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng cầu vượt bộ hành cắt qua nút giao.</li> <li>Cải thiện khả năng tiếp cận trong khu vực dân cư tới các khu vực dân cư và Đình Kim Liên</li> <li>Sử dụng không gian dưới đường sắt trên cao và ga phục vụ mục đích giao thông, công cộng và thương mại.</li> </ol>
	(3) Phát triển các dịch vụ công cộng và vận tải	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách dọc phố Đại Cồ Việt</li> <li>Cung cấp dịch vụ xe buýt cộng đồng tới các trường đại học và bệnh viện</li> <li>Cải thiện tình hình quản lý giao thông quanh nút giao</li> </ol>
2. Phát triển kinh tế và củng cố khả năng cạnh tranh	(4) Phát triển thương mại và kinh doanh	<ol style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích các dịch vụ thương mại tạo thuận lợi cho sinh viên/học sinh và du khách tới công viên</li> <li>Phát triển khu mua sắm dọc hầm bộ hành</li> <li>Phối hợp với các trường đại học phát triển kinh doanh và dịch vụ mới</li> </ol>
	(5) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương	<ol style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích các hoạt động phổ thương mại kết nối tới ga</li> <li>Khuyến khích các hoạt động xã hội và môi trường trong công viên và công trình công cộng.</li> </ol>
	(6) Bảo tồn và phát huy văn hoá	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bảo tồn Đình Kim Liên và các công trình văn hoá khác</li> <li>Tạo không gian văn hoá và truyền thống quanh khu vực đình và hồ Ba Mẫu</li> </ol>
3. Cải thiện điều kiện sống	(7) Xây dựng và cải thiện nhà ở và hạ tầng	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình ổn mật độ dân số nhằm giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông, môi trường, v.v.</li> <li>Xây dựng các công trình dân cư mới kết hợp với khu vực thương mại và kinh doanh để sử dụng đất có nhiều tiềm năng một cách hiệu quả</li> <li>Khôi phục và nâng cấp hạ tầng đô thị và đường sá trong khu vực dân cư hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận.</li> </ol>
	(8) Cải thiện công trình tiện nghi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện không gian xanh và không gian mở quanh hồ Ba Mẫu</li> <li>Sử dụng không gian của công viên Thống Nhất để tiếp cận tới ga</li> <li>Sử dụng không gian cầu vượt bộ hành để thưởng ngoạn cảnh quan</li> </ol>
	(9) Cải thiện tình hình an ninh và an toàn	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện công viên Thống Nhất và không gian mở quanh hồ Ba Mẫu làm công trình phòng ngừa thiên tai</li> <li>Tái phát triển các khu thương mại và dân cư nhằm tạo ra môi trường sống an toàn</li> </ol>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Chiến lược và dự án phát triển giao thông

### (1) Xây dựng ga và công trình liên quan

512 Hai tuyến UMRT sẽ kết nối tại khu vực ga này. Ga CV Thống Nhất thuộc giai đoạn 1 của Tuyến UMRT1 là ga trên cao còn ga Bách Khoa thuộc giai đoạn 2 của Tuyến UMRT2 là ga ngầm. Cần tính đến vấn đề kết nối giữa hai ga để tiện cho hành khách trung chuyển. Do nút giao giữa QL1 và đường Đại Cồ Việt là cửa ngõ phía nam trung tâm thành phố, gần công viên Thống Nhất, nên cấu trúc đường sắt cần có thiết kế nhẹ nhàng để không ảnh hưởng tới cảnh quan công viên.

513 Chiến lược phát triển ga và công trình ga như sau:

- Xây dựng các công trình trung chuyển giữa hai ga Tuyến 1 và Tuyến 2
- Xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao cắt qua nút giao
- Thiết kế công trình ga hài hoà với cảnh quan công viên

### (2) Cải thiện khả năng tiếp cận

514 Mặc dù hai trục đường chính tạo ra một nút giao nhưng vẫn có một rào cản đối với người đi bộ khi sang đường. Do các trường đại học và bệnh viện nằm ở bên kia hai ga nên cần xây dựng một công trình tạo giao cắt an toàn qua đường trục chính. Hiện tại người dân vẫn đi theo các ngõ ngách, nhưng cần thiết lập một mạng lưới đường tiếp cận tới ga.

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

- Xây dựng cầu vượt bộ hành cắt qua nút giao.
- Cải thiện khả năng tiếp cận trong khu vực đã xây dựng tới các khu vực dân cư và Đình Kim Liên
- Sử dụng không gian dưới đường sắt trên cao và ga phục vụ mục đích giao thông, công cộng và thương mại.

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

516 Sinh viên các trường đại học và người dân đến bệnh viện sẽ sử dụng ga Bách Khoa thuộc Tuyến 2 mà không cần trung chuyển sang ga CV Thống Nhất của Tuyến 1 để đến bệnh viện Bạch Mai. Ngoài ra, còn nhiều hành khách xe buýt từ các khu vực ngoại ô phía tây sẽ sử dụng các ga UMRT. Cần xem xét dịch vụ xe buýt công cộng cho các đối tượng hành khách này.

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

- Cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách dọc phố Đại Cồ Việt
- Cung cấp dịch vụ xe buýt cộng đồng tới các trường đại học và bệnh viện
- Cải thiện tình hình quản lý giao thông quanh nút giao

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

### (1) Phát triển thương mại và kinh doanh

518 Hiện nay một số công trình thương mại nằm dọc theo QL1 và đường Đại Cồ Việt, nhưng các công trình này không có sức hấp dẫn và thuận tiện cho sinh viên/học sinh. Công trình thương mại mới với dịch vụ hấp dẫn dự kiến sẽ được xây dựng gần ga CV Thống Nhất. Ngoài ra không gian ngầm sẽ được sử dụng phục vụ hành khách đi tàu điện ngầm.

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

- Khuyến khích các dịch vụ thương mại tạo thuận lợi cho sinh viên/học sinh và du khách tới công viên
- Phát triển khu mua sắm dọc hầm bộ hành
- Phối hợp với các trường đại học phát triển kinh doanh và dịch vụ mới

### **(2) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương**

520 Hiện các hoạt động thương mại địa phương tập trung dọc theo phố Kim Hoa trong phường Phương Liệt. Đây là một trục đường quan trọng đối với người dân địa phương và dẫn tới Đình Kim Liên, nhưng lượng giao thông xe máy trên trục đường này quá đông đúc.

521 Chiến lược phát triển khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội như sau:

- Khuyến khích các hoạt động phố thương mại kết nối tới ga
- Khuyến khích các hoạt động xã hội và môi trường trong công viên và công trình công cộng.

### **(3) Bảo tồn và phát huy văn hoá**

522 Đình Kim Liên là một trong những di sản văn hoá của thành phố Hà Nội. Đình đã được tu sửa và lượng khách đến đây dự kiến sẽ nhiều hơn. Không gian văn hoá và môi trường sẽ được cải thiện trong khu vực ga, trong đó gắn kết với không gian hồ, công viên và đình.

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

- Bảo tồn Đình Kim Liên và các công trình văn hoá khác
- Tạo không gian văn hoá và truyền thống quanh khu vực đình và hồ Ba Mầu

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

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

524 Ngoại trừ hai trục đường chính, hầu hết hành khách đến ga đều đến từ những khu vực dân cư thuộc phường Phương Liệt, phía tây ga Công viên Thống Nhất. Nhưng đây là khu vực đông dân cư và có cơ sở hạ tầng kém phát triển trong đó hầu hết là các ngõ ngách nhỏ hẹp chưa được quy hoạch, hệ thống thoát nước, cấp điện quá tải, các kênh thoát nước xuống cấp, v.v.

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

- Bình ổn mật độ dân số nhằm giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với hạ tầng đô thị, lưu lượng giao thông, môi trường, v.v.
- Xây dựng các công trình dân cư mới kết hợp với khu vực thương mại và kinh doanh để sử dụng đất có nhiều tiềm năng một cách hiệu quả
- Khôi phục và nâng cấp hạ tầng đô thị và đường xá trong khu vực đã xây dựng hiện có nhằm cải thiện điều kiện sống và khả năng tiếp cận.

**(2) Cải thiện điều kiện tiện nghi**

526 Ga công viên Thống Nhất có công viên Thống Nhất ở phía đông và hồ Ba Mẫu ở phía bắc. Đây là một điểm thu hút hành khách với lợi thế cảnh đẹp đô thị xung quanh một ga trên cao. Do ga Bách Khoa được xây dựng bên dưới công viên, nên trong tương lai cổng vào ga sẽ nằm trong công viên. Cổng và các công trình ga cần gắn kết với công viên.

527 Chiến lược phát triển cải thiện điều kiện tiện nghi như sau:

- Cải thiện không gian xanh và không gian mở quanh hồ Ba Mẫu
- Sử dụng không gian của công viên Thống Nhất để tiếp cận tới ga
- Sử dụng không gian cầu vượt bộ hành để thưởng ngoạn cảnh quan

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

528 Công viên Thống Nhất là một khu vực không gian mở quý giá đối với trung tâm thành phố Hà Nội. Nhân cơ hội xây dựng ga UMRT, các chức năng và công trình phòng ngừa thiên tai sẽ được củng cố.

529 Chiến lược cải thiện tình hình an ninh và an toàn như sau:

- Cải thiện công viên Thống Nhất và không gian mở quanh hồ Ba Mẫu làm công trình phòng ngừa thiên tai
- Tái phát triển các khu thương mại và dân cư nhằm tạo ra môi trường sống an toàn.

### 5.3 Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất

#### 1) Khung phát triển chung

##### (1) Khung sử dụng ga UMRT

530 Ga công viên Thống Nhất và Bách Khoa sẽ là ga trung chuyển phía nam trung tâm thành phố. Ước tính lượng hành khách tại ga công viên Thống Nhất là 33.300 người, và hành khách tại ga Bách Khoa là 24.300 người (Xem Bảng 5.3.1 và Bảng 5.3.2). Hơn một nửa lượng hành khách sẽ trung chuyển từ tuyến này sang tuyến kia.

531 Dự kiến sẽ có nhiều hành khách sử dụng UMRT để đi học, tới bệnh viện và công viên. Trong tương lai sau khi tái phát triển khu vực ga, hành khách xung quanh đây sẽ có thể thư giãn và tận hưởng bầu không khí trong lành cũng như môi trường cây xanh tươi đẹp trong công viên sau giờ học và làm việc.

**Bảng 5.3.1 Số lượng hành khách ước tính tại ga CV Thống Nhất (mỗi ngày)**

Phương thức		Theo phương thức		Tổng	
		Số hành khách	%	Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	6.330	19,0	13.820	41,5
	Xe đạp	380	1,1		
	Xe máy	4.520	13,6		
	Xe hơi	2.590	7,8		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	5090	15,3	19.520	58,5
	Tàu hoả	0	0,0		
	UMRT	14.430	43,3		
Tổng		33.340	100,0	<b>33.340</b>	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 5.3.2 Số lượng hành khách ước tính tại ga Bách Khoa (mỗi ngày)**

Phương thức		Theo phương thức		Tổng	
		Số hành khách	%	Số hành khách	%
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	1.840	7,6	4.590	18,9
	Xe đạp	360	1,5		
	Xe máy	1.620	6,7		
	Xe hơi	770	3,2		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	2770	11,4	19.720	81,1
	Tàu hoả	16.950	69,7		
Tổng		24.310	100,0	<b>24.310</b>	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

##### (2) Khung phát triển đô thị

532 Đất xung quanh ga CV Thống Nhất trong tương lai sẽ được chuyển đổi mục đích sử dụng thành đất thương mại và hỗn hợp nhằm phát huy tiềm năng của khu vực trung tâm đô thị Hà Nội (xem Bảng 5.3.3). Khoảng 8.200 người sẽ làm việc trong khu đô thị mới phía tây ga, phục vụ cộng đồng địa phương cũng như người lao động và sinh viên/học sinh quanh ga. Ngược lại, đất xung quanh ga Bách Khoa sẽ không bị chuyển đổi mục đích sử dụng do ga nằm dưới công viên Thống Nhất, và đã có một số trường đại học ở phía nam của ga.

**Bảng 5.3.3 Dân số và lao động ước tính tại khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

	Toàn bộ khu vực ga (trong bán kính 500m)		Khu vực quy hoạch phát triển đô thị	
	Hiện tại	Tương lai	Hiện tại	Tương lai
Diện tích (Ha)	78,5	78,5	15,3	15,3
Dân số (người)	19.000	14.400	3.700	3.200
Mật độ dân số (người/ha)	242	183	242	209
Số lao động (người)	9.000	12.600	-	8.200

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Xây dựng dự án

533 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trên cơ sở xem xét cấu trúc đô thị và điều kiện sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 5.3.4).

**Bảng 5.3.4 Các dự án đề xuất phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

	Chiến lược phát triển GTVT	Chiến lược phát triển kinh tế	Chiến lược cải thiện điều kiện sống
Ga và công trình ga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng ga CV Thống Nhất (trên cao)</li> <li>Xây dựng ga Bách Khoa (ngầm)</li> <li>Xây dựng cầu vượt bộ hành dưới đường sắt trên cao</li> <li>Xây dựng cổng vào ga</li> <li>Xây dựng khu đỗ xe và bến xe buýt dưới đường sắt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình thương mại và công cộng bên trong ga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình công cộng bên trong ga</li> </ul>
Trong vòng 100m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng hầm bộ hành để trung chuyển giữa hai tuyến</li> <li>Xây dựng cầu vượt bộ hành qua nút giao</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng khu mua sắm ngầm dọc theo hầm bộ hành</li> </ul>	
Trong vòng 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các công trình thương mại và kinh doanh hỗn hợp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các công trình dân cư hỗn hợp.</li> <li>Cải thiện khu vực xung quanh hồ Ba Mẫu</li> </ul>
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khai thác dịch vụ xe buýt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tái phát triển các trường đại học</li> <li>Tái phát triển bệnh viện</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bảo tồn Đình Kim Liên và các công trình văn hoá</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

534 Dựa trên các dự án đề xuất trên, quy hoạch và các dự án sử dụng đất trong tương lai được xây dựng như sau (Xem Bảng 5.3.5 và Bảng 5.3.6):

**Bảng 5.3.5 Quy hoạch sử dụng đất khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

	Đất ở	Hỗn hợp	Thương mại và kinh doanh	Đất công đặc biệt	Giao thông	Cây xanh và không gian mở	Quân sự	Đường	Tổng
ha	0,0	3,9	2,2	0,0	0,7	6,1	0,0		18,1
%	0,0	21,5	12,2	0,0	3,9	33,7	0,0	28,7	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



**Bảng 5.3.6 Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

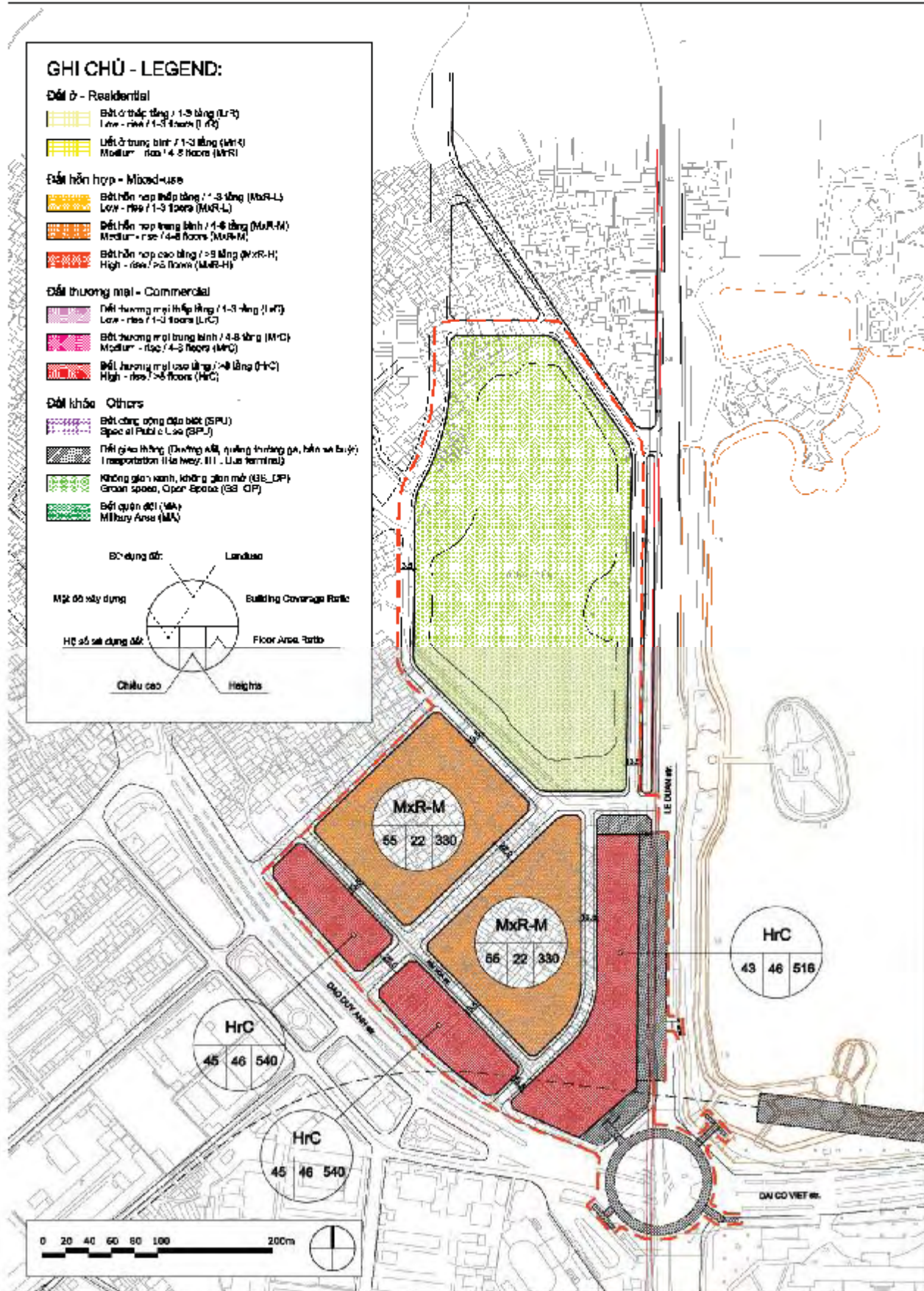
Loại dự án	Tên dự án	Mã dự án	Quy mô (ha)	Kế hoạch	Sử dụng đất
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga CV Thống Nhất1)	S1	0,7	Tối thiểu	Giao thông
	Ga Bách Khoa (ngầm)	S2	-	Tối thiểu	Giao thông
	Cổng vào ga CV Thống Nhất	S3	0,2	Tối thiểu	Giao thông
	Hầm bộ hành	S4	(0,1)	Tối thiểu	Giao thông
	Cầu vượt bộ hành1)	S6	-	Tối thiểu	Giao thông
Xây dựng đường	Cầu vượt bộ hành hình tròn	R1	0,3	Ngắn hạn	Giao thông
	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu2)	R2	-	Ngắn hạn	Giao thông
	Mở rộng QL-1 (R=30m, D=800m)	R3	1,8	Tối thiểu	Giao thông
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị khu vực phía tây ga CV Thống Nhất	A	1,1	Trung hạn	Thương mại & kinh doanh
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liệt	B	6,2	Dài hạn	Hỗn hợp
Phát triển cây xanh và không gian mở	Cải tạo hồ Ba Mẫu	G1	7,8	Ngắn hạn	Cây xanh & không gian mở
Tổng diện tích dự án			18,1		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án phát triển ga trên cao bao gồm cầu vượt bộ hành

2) Thu hồi đất để làm đường (R=14m, D=180m)

**Hình 5.3.1 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**



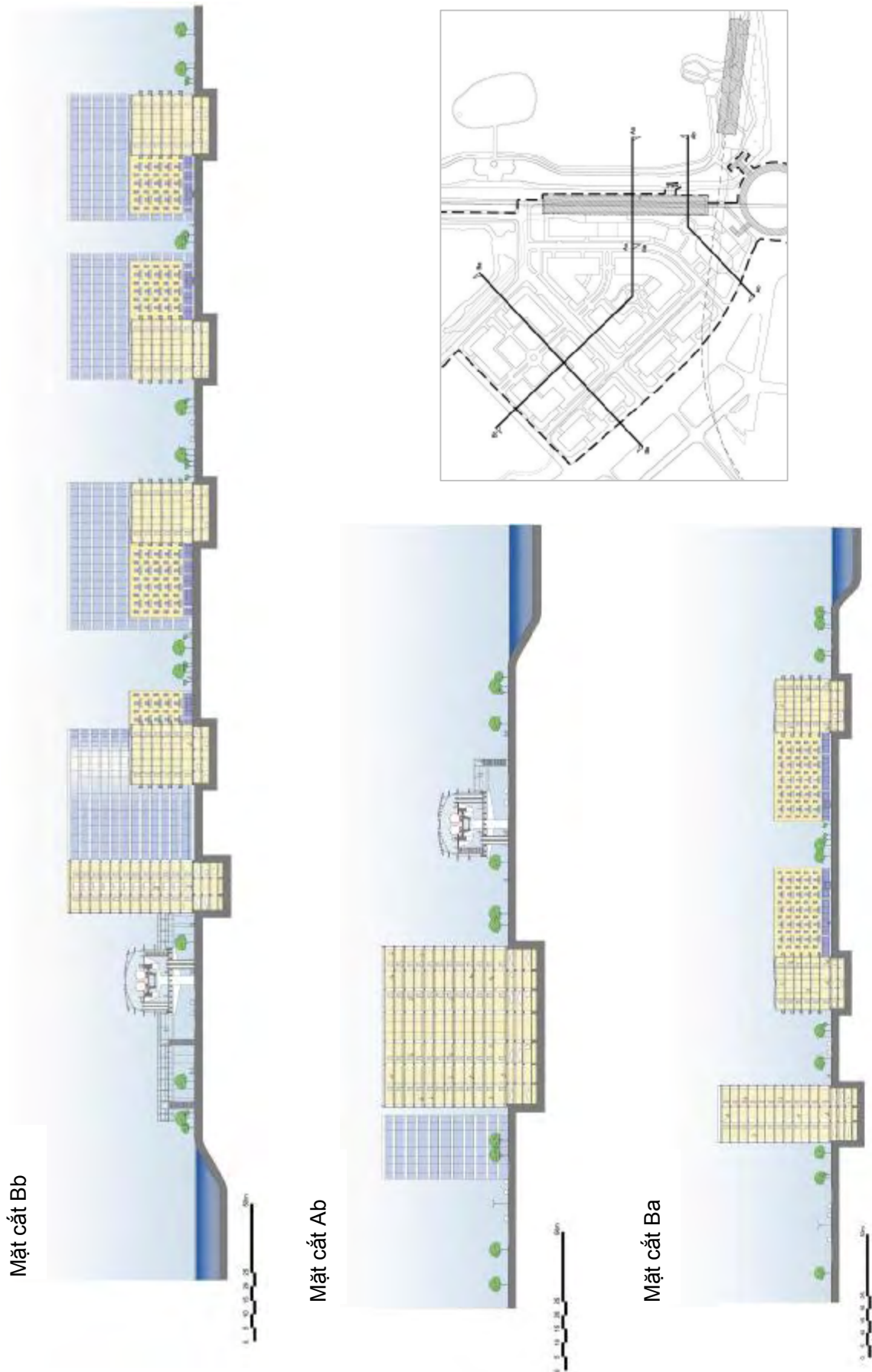
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 5.3.2 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.3.3 Mặt cắt khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 5.3.4 Hình ảnh phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa  
(hình ảnh minh hoạ)**



Hình ảnh ga CV Thống Nhất  
(Ga Daiba thuộc tuyến Yurikamome, Tokyo, Nhật Bản)



Hình ảnh cầu vượt bộ hành qua trục phố chính  
(Ga Makuhari, Chiba, Nhật Bản)



Cầu vượt bộ hành hình tròn  
(Houston, Mỹ)



Công trình thương mại dọc đường sắt trên cao  
(Ga Futakotamagawa, Setagaya-ku, Tokyo, Nhật Bản)



Phố đi bộ  
(Ga Ohtaka no Mori thuộc tuyến Tsukuba Express, Chiba, Nhật Bản)



Hầm bộ hành trung chuyển hành khách  
(Ga Bashamichi thuộc tuyến Minato Mirai, Yokohama, Nhật Bản)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

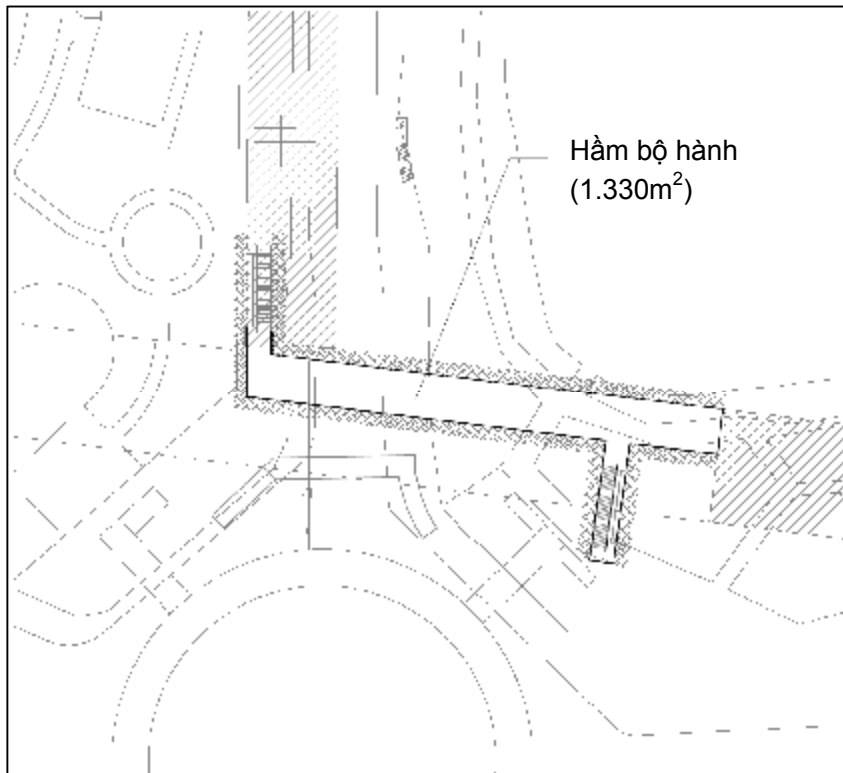
### 3) Quy hoạch xây dựng ga và công trình liên quan (Dự án S1, S2, S3, S4, S5, S6)

535 Công trình ga CV Thống Nhất: Ga CV Thống Nhất thuộc tuyến đường sắt trên cao UMRT1 sẽ được xây dựng dọc theo QL1. Không gian bên dưới ga trên cao sẽ được sử dụng cho người đi bộ và bến xe buýt. Từ sân ga trên tầng ba, hành khách có thể ngắm nhìn quang cảnh công viên Thống Nhất. Từ sân ga trên tầng 2, sẽ xây dựng một cầu vượt đường sắt bên dưới đường sắt trên cao để kết nối với cầu vượt bộ hành giúp cho người đi bộ đi qua nút giao và tới thẳng ga. Cổng vào ga phía bắc và nam sẽ được xây dựng để tăng khả năng tiếp cận tới ga.

536 Công trình ga Bách Khoa: ga Bách Khoa thuộc tuyến tàu điện ngầm UMRT 2 sẽ được xây dựng về phía tây nam, bên trong công viên Thống Nhất. Ga này sẽ được xây dựng trong giai đoạn 2 của tuyến. Do ga nằm ngầm dưới công viên, nên cần đề xuất biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực về môi trường, và có quy hoạch vị trí và thiết kế cổng và công trình ga phù hợp để hài hoà với công viên.

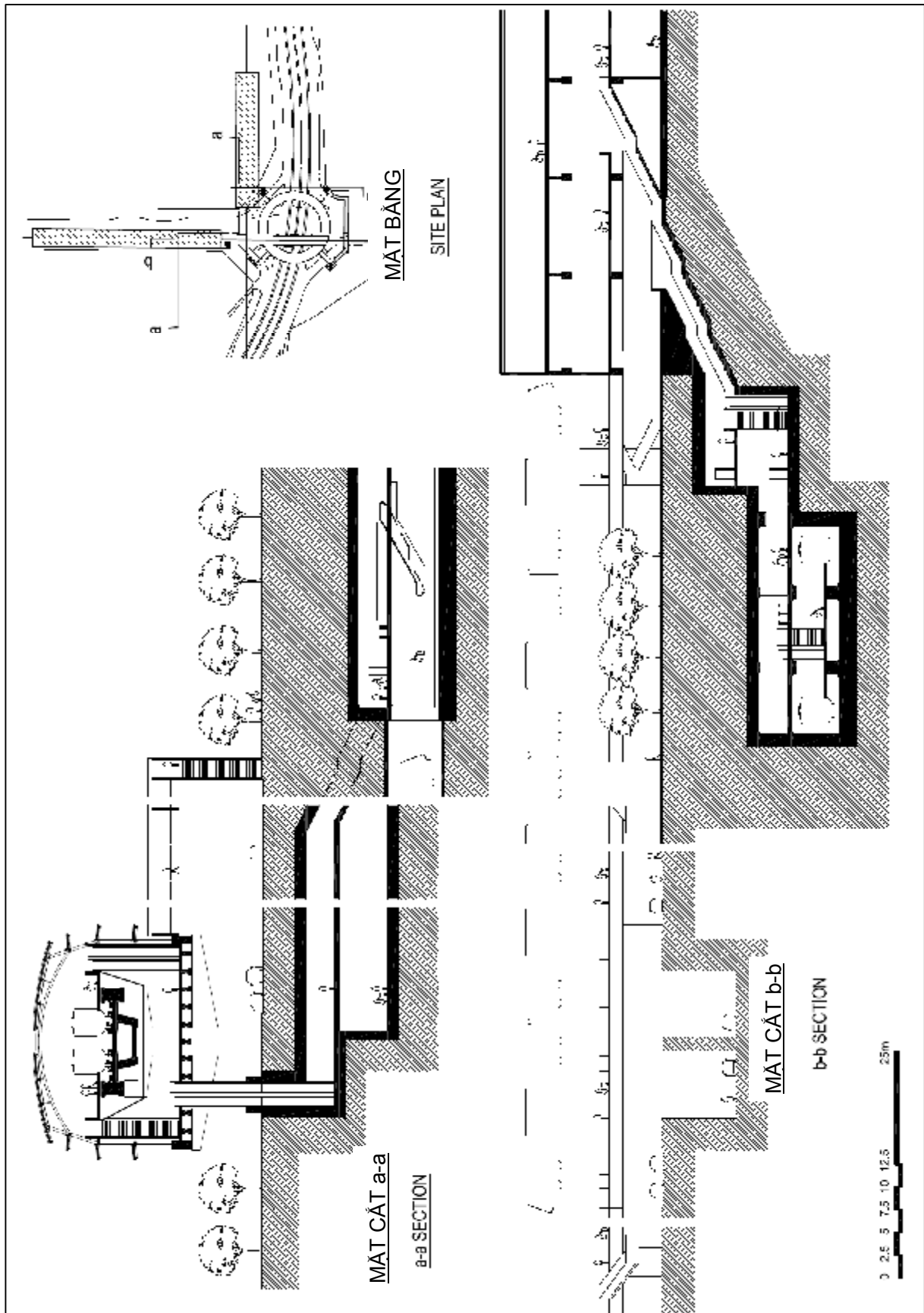
537 Công trình trung chuyển: Một trong những vấn đề là làm sao để cải thiện khả năng trung chuyển giữa hai ga, do i) giai đoạn thực hiện dự án khác nhau, ii) có QL1 nằm giữa hai ga, và iii) chênh lệch chiều dọc giữa hai sân ga là khá lớn (khoảng 30m). Ngoài ra chưa xác định được cơ quan nào sẽ chịu trách nhiệm quy hoạch và phát triển các công trình trung chuyển này của hai tuyến. Để cải thiện khả năng trung chuyển giữa hai ga, hầm bộ hành được trang bị thang máy và thang cuốn của tuyến UMRT 2 sẽ được xây dựng để kết nối tới khu vực ga CV Thống Nhất. Hành khách trung chuyển giữa hai tuyến sẽ tránh được thời tiết nắng mưa bên ngoài.

**Hình 5.3.5 Quy hoạch hầm bộ hành**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.3.6 Quy hoạch xây dựng ga và công trình liên quan tại ga  
CV Thống Nhất và Bách Khoa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Quy hoạch phát triển đường (Dự án R1, R2, R3)

538 Để xoá bỏ rào cản cắt qua nút giao giữa QL1 và phố Đại Cồ Việt cũng như cải thiện khả năng tiếp cận giữa hai ga, sẽ xây dựng cầu vượt đường sắt của Tuyến UMRT1 và cầu vượt bộ hành xung quanh nút giao. Hành khách có thể tới ga và đi qua nút giao từ tầng 2 mà không bị trở ngại bởi luồng giao thông và đèn tín hiệu bên dưới. Đề xuất nên xây dựng cầu vượt bộ hành hình tròn nối bốn (04) góc nút giao bằng thang bộ và thang cuốn để người dân, bao gồm cả người khuyết tật và người già có thể ngắm nhìn quang cảnh nhà ga, đường phố và công viên từ trên cầu.

539 Hiện đường và không gian quanh hồ Ba Mẫu chưa được tổ chức tốt. Đường phía bắc chưa được kết nối do còn một số hộ dân lấn chiếm. Do có những khu dân cư ở phía tây của hồ, nên đây là một trong những đường vào ga chính. Mạng lưới đường xung quanh hồ được đề xuất cải tạo và xây dựng tuyến phố thương mại để thu hút người dân và hành khách.

540 Trong khu vực có một số ga UMRT như ga CV Thống Nhất, ga Bệnh viện Bạch Mai thuộc Tuyến 1 và ga Bách Khoa và Kim Liên thuộc Tuyến 2 gần vị trí ga này. Các tuyến xe buýt cộng đồng sẽ được triển khai để kết nối các công trình đô thị như trường học ở phía tây, bệnh viện Bạch Mai, trường đại học Bách Khoa. Đây là một nút giao thông quan trọng giữa hai tuyến UMRT và hai trục đường chính, nên sẽ rất tiện cho hành khách tới các công trình đô thị bằng xe buýt gom khách mà không phải trung chuyển sang tuyến UMRT khác.

541 Không cần xây dựng khu đỗ xe cho hành khách do hầu hết hành khách có thể tới ga bằng UMRT, xe buýt hoặc đi bộ. Tuy một số khu vực đỗ xe hai bánh vẫn sẽ được bố trí dưới ga, nhưng cần xây dựng các công trình thương mại để phát triển khu đỗ xe cho hành khách.

#### 5) Quy hoạch tái phát triển đô thị phía tây ga CV Thống Nhất (Khu A)

##### (1) Hiện trạng

542 Hiện có nhiều cửa hàng nằm dọc theo tuyến đường sắt và người dân trực tiếp đi ngang qua đường sắt để vào nhà và cửa hàng. Những người dân sống bên trong phải đi qua những ngõ ngách nhỏ hẹp. Khi tuyến UMRT1 được xây dựng, các công trình dọc theo tuyến đường sắt sẽ bị di dời trong khi các ô phố bên trong vẫn được giữ lại.

##### (2) Chức năng và công trình đề xuất

543 Do Khu A là khu phố gần ga nhất nên đề xuất xây dựng các công trình thương mại và kinh doanh như quán ăn, cửa hàng, siêu thị cho hành khách, đặc biệt là tại những tầng phía dưới dọc theo ga và vỉa hè bên dưới ga CV Thống Nhất. Hành khách có thể dễ dàng ghé lại những công trình này trước và sau khi lên tàu. Cũng nên xây dựng một nhà giữ trẻ cho các bậc cha mẹ gửi con ở đó để đi làm.

544 Ở những tầng cao hơn, sẽ dành cho mục đích thương mại và kinh doanh tạo điều kiện cho người dân thưởng thức quang cảnh nhà ga và công viên. Cũng cần xây dựng công trình giáo dục và kinh doanh nhằm hỗ trợ sinh viên đại học và người lao động.



**Hình 5.3.7 Quy hoạch tái phát triển đô thị phía tây ga CV Thống Nhất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## **6) Quy hoạch phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liệt (Khu B)**

### **(1) Hiện trạng**

545 Khu B là một khu dân cư đông đúc không có mạng lưới đường trục chính. Dọc theo phố Kim Hoa, có nhiều cửa hàng nhỏ và cơ sở y tế. Do đây là tuyến phố chính trong phường nên giao thông xe máy tập trung đông đúc trên phố vào giờ cao điểm. Mặc dù trong phường có đình và chùa Kim Liên và là những công trình văn hoá của thành phố Hà Nội, nhưng khả năng sẵn sàng ứng phó thiên tai tại đây rất yếu.

### **(2) Chức năng và công trình đề xuất**

546 Khu vực hỗn hợp mới với các chức năng thương mại, kinh doanh và dân cư sẽ được xây dựng. Người dân có thể duy trì lối sống truyền thống với đình, chùa và công viên được bảo tồn bên cạnh các hoạt động thương mại mới. Dãy nhà cao tầng phía đông sẽ dành cho mục đích kinh doanh trong khi các dãy nhà trung tầng phía đông sẽ thực hiện chức năng công cộng và thương mại để cung cấp hàng hoá hàng ngày cho người dân.

**Hình 5.3.8 Quy hoạch tái phát triển đô thị khu dân cư phường Phương Liệt**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 5.3.7 Danh sách dự án Khu D và C trong khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

		A	B1	B2	B3	B4
Khung phát triển	Dân số	0	1.663	1.518	0	0
	Lao động	2.978	946	864	1.818	1.631
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m <sup>2</sup> )	10.600	20.282	18.510	6.284	5.547
	Diện tích xây dựng (m <sup>2</sup> )	4.558	10.141	9.255	2.783	2.496
	MĐXD (%)	43	50	50	45	45
	Tổng diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	54.696	60.846	55.530	33.394	29.954
	Số tầng	12	6	6	12	12
	HSSĐĐ (%)	516	300	300	540	540

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 5.4 Các xem xét xã hội và môi trường

### 1) Hiện trạng môi trường-xã hội

547 Các ga được quy hoạch nằm gần hồ Bảy Mẫu và hồ Ba Mẫu. Ga Bách Khoa được xây dựng ngầm dưới góc phía nam của công viên Thống Nhất. Phố Lê Duẩn (ở phía đông của ga CV Thống Nhất theo quy hoạch) và phố Đại Cồ Việt (ở phía nam của ga) luôn có lưu lượng giao thông đông đúc trong ngày. Chất lượng nước trong hồ rất thấp. Hệ động thực vật quý giá không thể tồn tại trong khu vực này. Chất lượng không khí vẫn thấp hơn mức tối đa cho phép, nhưng độ ồn đã vượt mức tối đa cho phép.

**Bảng 5.4.1 Điều kiện không khí**

Nhiệt độ	Độ ẩm	Bụi	CO	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	HC
(°C)	(%)	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )
24,4	77,5	95	11880	220	150	58
30,0	76,0	181	417	123	115	138

**Bảng 5.4.2 Điều kiện không khí**

Độ ồn (ban ngày: 6-18h)			Độ ồn (ban đêm: 18-22h)			Độ rung	
Leq	Lamax	L50	Leq	Lamax	L50	Laeq	Lv
(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(m/s <sup>2</sup> )	(mm/s)
63,8	80,6	59,5	62,1	79,5	57,8	na	na
72,4	82,4	68,5	66,5	76,1	62,2	0,0274	0,0087

Nguồn: Báo cáo DTM 2007, CEPT

Ghi chú: HC: Các chất nguy hại có trong bầu không khí

Khảo sát chất lượng không khí, tiếng ồn và độ rung được CEPT thực hiện vào tháng 12 năm 2006 (dòng đầu trong bảng) và vào tháng 5-7 năm 2007 (dòng thứ hai trong bảng).

Mức tối đa cho phép: Bụi 300µg/m<sup>3</sup>, CO 30.000µg/m<sup>3</sup>, SO<sub>2</sub> 350µg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> 200µg/m<sup>3</sup>, HC 5.000µg/m<sup>3</sup>, độ ồn ban ngày Leq 60dB, độ ồn ban đêm Leq 55dB, độ rung Leq 0,030m/s<sup>2</sup>

548 Trong số các phường xung quanh khu vực ga, phường Phương Liên được coi là phường bị ảnh hưởng nhiều nhất từ các dự án phát triển khu vực ga. Phường Phương Liên có diện tích mặt nước tương đối lớn (diện tích mặt nước trên 1000 dân là 0,33 ha) nhưng lại thiếu diện tích công viên/không gian mở và cây xanh.

**Bảng 5.4.3 Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh**

Phường	Quận	Cấp điện	Nước máy	Nhà vệ sinh	Cấp ga	Điện thoại	Thu gom chất thải rắn	Internet
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Phường Liệt	Đống Đa	100,0	98,9	98,9	91,0	93,3	98,9	11,2

**Bảng 5.4.4 Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và năng lực phòng chống thiên tai**

Phường	Quận	Tỉ lệ diện tích đường	Chỉ số ảnh hưởng lũ lụt	Hộ GD có nhà ở cố định	Khả năng ứng phó thiên tai	DT mặt nước trên 1000 dân	DT công viên/không gian mở trên 1000 dân	DT cây xanh trên 1000 dân
		(%)		(%)	(m/ha)	(ha)	(ha)	(ha)
Phường Liên	Đống Đa	11,0	0,00	100,0	47,10	0,33	0,00	0,00

Nguồn: Điều tra khảo sát hộ gia đình (HIS 2005), dự án HAIDEP

549 Mật độ dân số phường Phương Liên năm 2003 là 394 người/ha trong khi quy mô hộ gia đình tương đối nhỏ (3,6 người/hộ) và mức thu nhập tương đối thấp.

550 Điều kiện sống hiện tại của phường Phương Liên được đánh giá như sau:

**Bảng 5.4.5 Đánh giá điều kiện sống phường Phương Liên**

Tổng thể	Điều kiện sống tương đối tốt với các điểm đánh giá khách quan và chủ quan ở mức chấp nhận được. Điều kiện tiện nghi và năng lực đang làm suy giảm điều kiện sống trong phường Phương Liên
Tính thuận tiện	Phường Liên có môi trường thuận lợi. Vận tải công cộng không thường xuyên được sử dụng. Người dân không hài lòng với tình hình giao thông trong phường
An toàn & an ninh	Ngập lụt được đánh giá là mối đe dọa đối với phường. Trường hợp bị thương do tai nạn giao thông xảy ra khá thường xuyên, nên vấn đề an toàn giao thông là một trong những quan tâm chính.
Sức khỏe & đời sống	Trong phường còn thiếu bệnh viện tuy nhiên người dân cảm thấy khá hài lòng, có thể vì ở phường bên cạnh đã có các cơ sở y tế tốt.
Tiện nghi	Hầu như không có công trình văn hoá, công viên và cây xanh. Người dân không hài lòng với cảnh quan ở khu vực lân cận, trong khi họ hài lòng với điều kiện vui chơi giải trí, công viên và cây xanh, có thể vì ngay cạnh phường đã có một công viên lớn.
Khả năng	Người dân hài lòng với điều kiện viễn thông, nhưng tỉ lệ sử dụng internet vẫn còn thấp

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 trước

551 Dự kiến các dự án phát triển khu vực ga sẽ giúp cải thiện môi trường và nâng cấp chất lượng cuộc sống cho người dân trong các phường xung quanh ga, đặc biệt là phường Phương Liên, 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 và ứng phó với thiên tai của cộng đồng, v.v.

552 Tuy nhiên, các dự án phát triển ga sẽ gây một số tác động tiêu cực tới môi trường xã hội và tự nhiên. Kết quả đánh giá môi trường (xem Chương 5 Quy hoạch Định hướng, Phần 1) cho thấy các dự án phát triển khu vực ga có thể gây những tác động tiêu cực nghiêm trọng sau đây (đánh giá “A”).

**Bảng 5.4.6 Dự báo các tác động về môi trường và xã hội**

Tác động		Mô tả
<b>Môi trường kinh tế-xã hội</b>		
	Tái định cư bắt buộc	Một số hộ gia đình phía tây ga CV Thống Nhất sẽ được di dời để tạo mặt bằng xây dựng cổng vào ga, đường vào, v.v.
<b>Môi trường tự nhiên</b>		
	Nước ngầm	Phương pháp xây dựng đào hồ áp dụng tại ga Bách Khoa có thể gây suy giảm mực nước ngầm và gây hư hại đến những cấu trúc lân cận nếu không có biện pháp phù hợp.
	Xói mòn đất	Phương pháp xây dựng đào hồ áp dụng tại ga Bách Khoa sẽ làm phát sinh đất đào và có thể bị mưa rửa trôi nếu không có biện pháp đối phó phù hợp.
<b>Ô nhiễm</b>		
	Ô nhiễm không khí	Hoạt động của máy xây dựng và phương tiện vận tải có thể gây tác động lớn đến chất lượng không khí tại địa phương.
	Ô nhiễm nước	Nước thải từ các hoạt động xây dựng và nước thải từ ga có thể gây suy giảm chất lượng nước ở khu vực lân cận.
	Ô nhiễm đất	Công trình dân dụng và các hoạt động xây dựng khác trong giai đoạn xây dựng có thể gây ô nhiễm đất
	Chất thải (bao gồm đất thải)	Chất thải rắn và nước thải từ công trường xây dựng và từ nhà ga có thể gây tác động tiêu cực đến đất và nước ở khu vực lân cận.
	Tai nạn, ùn tắc giao thông	Ùn tắc giao thông nghiêm trọng có thể do máy móc xây dựng và phương tiện vận tải gây ra trên phố Lê Duẩn và Đại Cồ Việt trong giai đoạn xây dựng
	Bóng nắng	Ga CV Thống Nhất là ga trên cao (+12m) vì vậy có thể gây bóng nắng cho khu vực phía tây nhà ga

Nguồn: Sơ đồ phân tích đô thị, HAIDEP 2005

553 Do dự án bao gồm quy hoạch xây dựng các công trình ngầm (nhà ga và hầm bộ hành), 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) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ thu hồi đất**

554 Trong giai đoạn trước xây dựng, các tác động do việc thu hồi đất và tái định cư bắt buộc gây ra được xem như rất lớn. Chính vì vậy, các dự án phát triển cần thu hồi một số lô đất của tư nhân và khiến một số nhà/cơ sở phải di dời tạm thời hoặc vĩnh viễn. Ước tính quy mô thu hồi đất và số các hộ dân và người dân bị ảnh hưởng từ dự án 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 5.4.7 Quy mô thu hồi đất và số người dân và hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án tối thiểu**

Mã	Dự án	Diện tích đất bị thu hồi	Số nhà bị ảnh hưởng
		(m <sup>2</sup> )	(nhà)
S1	Ga CV Thống Nhất	Không tính	Không tính
S2	Ga Bách Khoa (ngầm)	-	-
S3	Cổng vào ga CV Thống Nhất	2.100	29
S4	Hầm bộ hành	-	-
S5	Cầu treo và cầu vượt trên cao	-	-
R1	Mở rộng QL1 (r=30m)	850	0
Tổng		2.950	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**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**

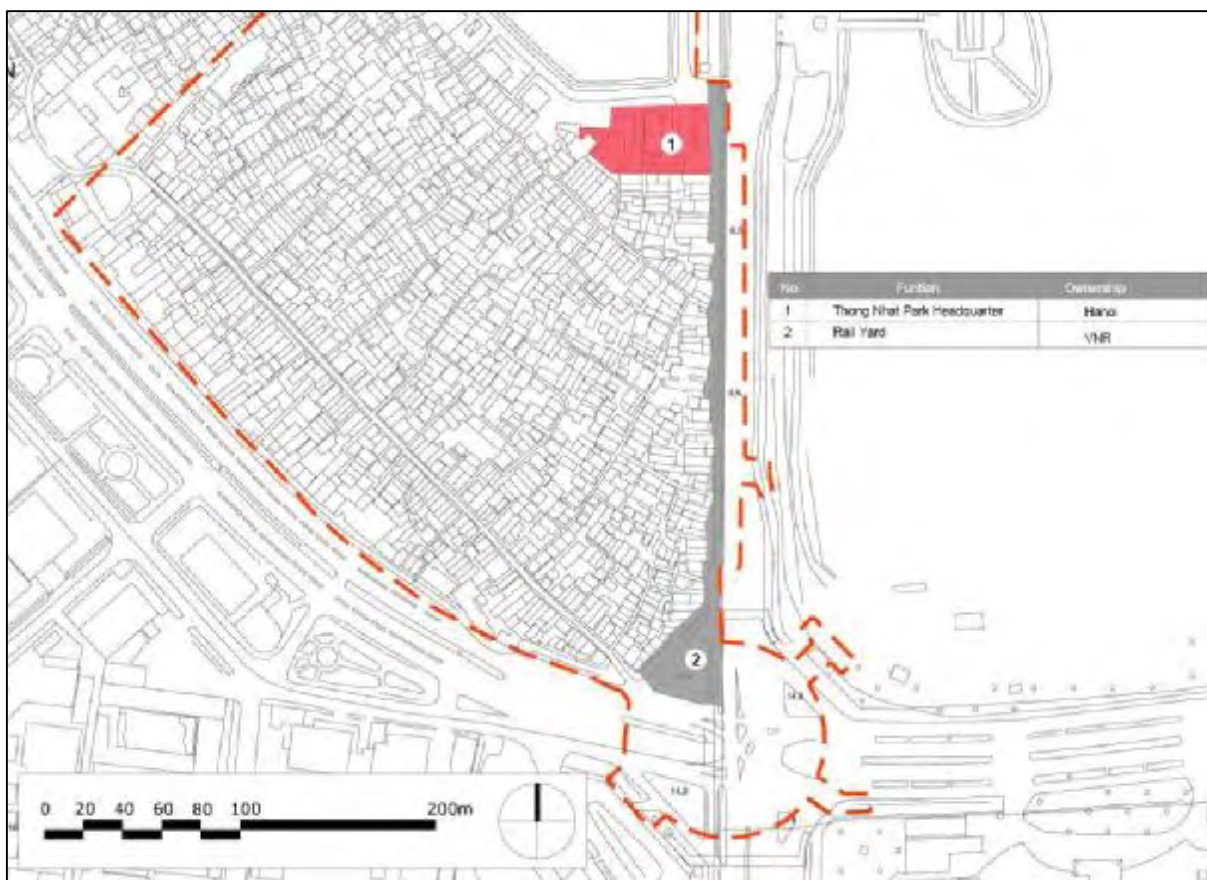
Mã	Dự án	Diện tích bị thu hồi	Khu vực nhà ở bị ảnh hưởng	Mật độ dân số	Số người bị ảnh hưởng	Số hộ bị ảnh hưởng
		(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(người/ha)	(người)	(HGD)
R2	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu	4.050	4.050	394	160	44
R3	Cầu vượt bộ hành hình tròn	0	-	-	-	-
A	Tái phát triển khu vực phía tây ga CV Thống Nhất	10.600	10.600	394	418	116
B	Tái phát triển khu vực dân cư phường Phương Liên	30.900	58.150	394	2.291	636
G1	Cải tạo hồ Ba Mẫu	0	-	-	-	-
Tổng		45.555	68.750		2.869	796

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Số liệu mật độ dân số (394 người/ha), và quy mô hộ gia đình trung bình (3,6 người/hộ) được tham khảo từ Sơ đồ phân tích đô thị (HAIDEP 2005), phường Phương Liên

555 Có một số công trình của nhà nước hoặc có liên quan trong khu vực quy hoạch (Xem Hình 5.4.1). Những khu vực công trình này sẽ là đất dự phòng cho phát triển đô thị khi đó sẽ cần di dời hoặc chỉnh trang các công trình công cộng cũ.

**Hình 5.4.1 Vị trí các công trình công cộng trong khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

556 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**

557 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.

558 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**

559 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**

560 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**

561 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 đối với nước ngầm**

562 Việc xây dựng ga ngầm và các công trình kèm theo khác sẽ gây suy giảm mực nước ngầm, do rò rỉ nước ngầm tại công trường xây dựng và việc khai thác quá mức nước ngầm trong giai đoạn xây dựng. Điều này có thể dẫn tới hiện tượng sụt lún đất và các tác động khác đến hồ Bảy Mẫu trong công viên Thống Nhất và cây xanh xung quanh. Trong giai đoạn xây dựng, các biện pháp sau đây cần được thực hiện nhằm giảm thiểu tác động đối với nước ngầm:

- Thiết kế và công nghệ phù hợp như tường ngăn chống thấm cần được sử dụng tại công trường xây dựng ngầm.
- Khu vực xây dựng cần sớm được san lấp để khôi phục mực nước ngầm.
- Giám sát mực nước ngầm và đề phòng rò rỉ nước ngầm tại các công trình ngầm.

**(4) Các biện pháp giảm thiểu tác động đối với xói mòn đất**

563 Trong giai đoạn xây dựng, phương pháp đào hở áp dụng tại ga Bách Khoa có thể gây phát sinh đất đào xói và dẫn tới hiện tượng rửa trôi đất khi mưa xuống nếu không có biện pháp đối phó phù hợp. Nước chảy từ các khu vực đào xói không được bảo vệ và bề mặt ga ngầm có thể dẫn tới hiện tượng xói mòn đất, nhất là với loại đất dễ bị xói mòn. Đất xốp gặp khi trời mưa sẽ làm tăng độ đục trong nước, đặc biệt là trong mùa mưa.

564 Hiện tượng xói mòn đất và bồi lắng có thể giảm thiểu được bằng cách thực hiện các biện pháp phòng ngừa trên cơ sở từng trường hợp, như (i) nén chặt, (ii) áp dụng vật liệu địa kỹ thuật tổng hợp, và (iii) xây dựng mái dốc, đê chắn, bồn lắng, bạt che và kênh thoát. Thời gian thực hiện các hoạt động đào và lấp và tái trồng cây xanh cần được lập kế hoạch kỹ càng. Khi hoàn thành xây dựng, mọi khu vực chưa được trải mặt cần được trải mặt để giảm hiện tượng xói mòn đất.

### **(5) Các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm không khí**

565 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.

566 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 vận 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.

### **(6) Các biện pháp giảm thiểu tác động của ô nhiễm nước**

567 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.

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

568 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.

### **(8) Các biện pháp giảm thiểu tác động của rác thải**

569 Các hoạt động xây dựng trong khu vực rộng lớn xung quanh nhà ga, v.v. sẽ làm phát sinh vô số rác thải, bao gồm chất thải xây dựng từ nhà ga Hà Nội hiện tại và các công trình của TCT ĐSVN, khu tập thể hiện có, nhà dân, v.v. Chất thải xây dựng bao gồm các vật liệu trơ như đất, đá, bê tông, gạch và nhựa đường, v.v. và các vật liệu không trơ 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 gom các loại chất thải này.

### **(9) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ ùn tắc và tai nạn giao thông**

570 Tai nạn và ùn tắc giao thông cũng được xem như những tác động tiêu cực tiềm ẩn. Do lòng đường sẽ bị thu hẹp trong quá trình xây dựng nên tình trạng ùn tắc giao thông do các loại phương tiện giao thông khác nhau gây ra (xe đạp, máy xây dựng, xe buýt, xe hơi, xe máy, v.v.) và bãi để vật liệu (cát, đá, sắt, xi măng, v.v.) xung quanh khu vực dự án có thể xảy ra thường xuyên, đặc biệt là trên các phố có lưu lượng giao thông đông đúc (QL1, Đại Cồ Việt).

571 Trong giai đoạn xây dựng, cần thực hiện quy hoạch quản lý giao thông nhằm ngăn chặn ùn tắc và tai nạn giao thông do các hoạt động xây dựng gây ra. Quy hoạch cần bao gồm các yếu tố sau:

- Xác định thời gian hoạt động của phương tiện trong các hoạt động xây dựng.
- Xác định các tuyến đường bị chặn do các hoạt động xây dựng.
- Bố trí đường tránh.
- Đưa ra các biện pháp phòng tránh cản trở giao thông như đổ các bản bê tông đúc sẵn cho các đoạn đào hầm có nắp.
- Tạo đường tránh cho người đi bộ.
- Triển khai nhân sự thực hiện hướng dẫn phân luồng giao thông và vận tải vào ban đêm.

572 Ngoài ra, các biện pháp giảm thiểu sau cần được nhà thầu thực hiện đầy đủ để giảm thiểu các tác động ùn tắc và tai nạn giao thông:

- Đậy các đoạn đào hầm hở bằng các tấm sàn.
- Thông báo trước về việc tạm chiếm hoặc chặn đường bằng biển báo hoặc qua các phương tiện truyền thông.
- Bố trí nhân sự và biển báo để hướng dẫn đi đường tránh.
- Đảm bảo đường và biển báo cho người muốn vào cửa hàng gần khu vực xây dựng.
- Chuẩn bị kế hoạch xây dựng chi tiết nhằm giảm thiểu diện tích và thời gian tạm chiếm hoặc chặn đường, và phân tán lưu lượng giao thông.

## 5.5 Cơ chế thực hiện dự án

### 1) Các vấn đề trong quá trình thực hiện phát triển khu vực công viên Thống Nhất và Bách Khoa

573 Kế hoạch chung thực hiện dự án được chia thành bốn giai đoạn: giai đoạn tối thiểu đến năm 2017 khi đưa UMRT vào khai thác, giai đoạn ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Mỗi dự án trong khu vực phát triển ga được sắp xếp theo bốn giai đoạn này trên cơ sở phối hợp với thời gian đưa nhà ga và khai thác và những khó khăn trong quá trình thực hiện, đặc biệt là trong vấn đề thu hồi đất. Vấn đề thực hiện trong mỗi giai đoạn được trình bày chi tiết như sau:

#### (1) Thực hiện dự án tối thiểu

574 Dự án tối thiểu tại khu vực ga CV Thống Nhất bao gồm bốn hợp phần ga CV Thống Nhất (S1), cổng vào ga (S3), cầu vượt bộ hành (S5) và mở rộng QL1 (R3). Các dự án này (không bao gồm S5) cần thực hiện thu hồi đất và hoàn thiện cho tới khi đưa UMRT vào khai thác vào năm 2017.

575 Bên cạnh đó, dự án tối thiểu tại khu vực ga Bách Khoa bao gồm ba hợp phần là ga Bách Khoa (S2) và hầm bộ hành (S4). Ga Bách Khoa và cổng vào chiếm một phần diện tích công viên Thống Nhất. Về hầm bộ hành nối giữa hai ga, cần phối hợp với các cơ quan liên quan. Những dự án này cần phối hợp giữa UBND TPHN, TCT ĐSVN và BDAĐSĐTHN. Vấn đề chính trong phát triển tối thiểu như sau:

- Thu hồi đất tại khu vực dân cư
- Phối hợp giữa UBND TPHN, TCT ĐSVN và BDAĐSĐTHN.

#### (2) Phát triển dự án ngắn hạn

576 Dự án ngắn hạn tại khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa bao gồm ba hợp phần là xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu (R2), cầu vượt bộ hành hình tròn (R3) và cải tạo hồ Ba Mẫu (G1). Đây là các dự án thuộc UBND TPHN và cần có kế hoạch sớm để theo kịp quá trình phát triển khu vực ga.

#### (3) Thực hiện dự án trung và dài hạn

577 Hai dự án tái phát triển đô thị (A và B) là dự án trung hạn. Các dự án này nhằm tái phát triển phục vụ mục đích sử dụng thương mại và kinh doanh và cải thiện điều kiện sống trong khu vực dân cư. Dự kiến sẽ cần thời gian và chi phí thực hiện dự án để phối hợp và thoả thuận với người dân. Các vấn đề chính trong phát triển trung và dài hạn như sau:

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

### 2) Các biện pháp thực hiện dự án

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

578 Mô hình PPP có thể được áp dụng đối với cả các dự án tái phát triển đô thị trong Dự án A và Dự án B. UBND TPHN cần đưa ra giải pháp thiết kế và thực hiện đấu thầu theo hình thức PPP này. Các dự án trên được đề xuất áp dụng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT. Tuy nhiên, tùy vào thời gian thực hiện, đặc biệt là với Dự án A được thực hiện

trong giai đoạn ngắn tới trung hạn, 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.

### **(2) Xây dựng ga và công trình liên quan cho ga CV Thống Nhất (S1, S3 và S5)**

579 Cổng vào ga (S3) và cầu vượt bộ hành (S5) là các công trình cần thiết để tạo thuận tiện và thoải mái cho hành khách. Các dự án này cần được gộp thành gói dự án và hoàn thành cho tới khi đưa UMRT vào khai thác vào năm 2017.

580 TCT ĐSVN chịu trách nhiệm xây dựng ga và công trình liên quan TCT ĐSVN sẽ là người hưởng lợi chính từ việc kinh doanh UMRT. Đồng thời, TCT ĐSVN cũng cần thực hiện công tác thu hồi đất.

### **(3) Xây dựng ga và công trình liên quan cho ga Bách Khoa (S2 và S4)**

581 Hàm bộ hành (S4) là công trình cần thiết để tạo thuận lợi và thoải mái cho hành khách. Những dự án này cần được hoàn thành cho tới khi đưa vào khai thác đoạn đường sắt giai đoạn 2 vào năm 2020.

582 BDAĐSĐTHN là cơ quan phụ trách xây dựng ga và công trình liên quan.

### **(4) Quy hoạch phát triển đường (Dự án R1, R2 và R3)**

583 Mở rộng QL1 (R1) là dự án tối thiểu và cần được hoàn thành cho tới khi đưa UMRT vào khai thác vào năm 2017. Đường quanh hồ Ba Mẫu (R2) và cầu vượt bộ hành hình tròn (R3) là các dự án ngắn hạn.

584 UBND TPHN phụ trách ba dự án này là R1, R2 và R3. Đất thu hồi cho R1 được chuyển đổi từ công viên Thống Nhất. Đất thu hồi cho R2 do UBND TPHN thực hiện.

### **(5) Tái phát triển khu vực phía tây ga CV Thống Nhất (Dự án A)**

585 Dự án A là dự án phát triển đô thị lõi trong khu vực ga CV Thống Nhất trên phương diện hiệu ứng số nhân giữa phát triển ga và phát triển công trình thương mại và kinh doanh. Trên cơ sở hiệu ứng kết hợp với xây dựng ga, dự án này được thực hiện dưới hình thức dự án trung hạn.

586 Thu hồi đất là vấn đề quan trọng nhất để thực hiện dự án. Cần chuẩn bị khu vực phát triển tái định cư như các khu chung cư tập thể hiện có trong phường Kim Liên dưới sự hỗ trợ của UBND TPHN.

### **(6) Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liên (Dự án B)**

587 Dự án B dự kiến là dự án dài hạn do cần xem xét biện pháp phát triển từng bước và khó khăn trong vấn đề thu hồi đất.

588 Trong dự án B, đề xuất áp dụng biện pháp thực hiện thay thế bằng biện pháp tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) và tái phát triển đô thị (TPTĐT). Kế hoạch cơ sở được trình bày trong Hình 4.5.3 cho phần dự án C trong khu vực phát triển ga Hà Nội. Biện pháp TĐCĐ kết hợp các quyền sử dụng đất để đáp ứng nhu cầu của người sở hữu quyền sử dụng đất thông qua hệ thống chia lại lô đất. Những lô đất nhỏ hiện có được ghép lại thành một lô đất lớn để xây dựng chung cư. Ngoài ra, biện pháp TPTĐT có thể áp dụng để xây dựng nhà chung cư với sự tham gia từ các chủ sở hữu quyền sử dụng đất trên lô đất nhỏ và trao đổi quyền sử dụng đất gốc lấy quyền sở hữu tầng nhà. Trong khung pháp luật hiện hành của Việt Nam, chưa có quy định về bảo vệ quyền sử dụng đất cho biện pháp TĐCĐ và TPTĐT. Sẽ phải mất nhiều thời gian để tạo lập khung pháp lý cho các biện pháp thay thế trên.

589 Về nguồn tài chính, chi phí đầu tư dự kiến sẽ được lấy từ nguồn vốn tư nhân. Để có sự tham gia của tư nhân, trước hết cần ưu tiên di dời nhà máy nước hiện có. Sau sự án với biện pháp TĐCĐ và TPTĐT, nhà đầu tư tư nhân sẽ giữ một phần quyền sử dụng tầng nhà và bán quyền đó để thu lợi nhuận.

**(7) Cải tạo hồ Ba Mẫu (Dự án G1)**

590 Cải tạo hồ Ba Mẫu (G1) dự kiến là dự án ngắn hạn. Dự án này được thực hiện trong khu vực công viên hiện có và không cần thu hồi đất. UBND TPHN phụ trách dự án G1 và sử dụng ngân sách nhà nước làm nguồn kinh phí.

**Bảng 5.5.1 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	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	Ga CV Thống Nhất	S1	Tối thiểu	0,7	Không tính	Sử dụng mạng lưới đường hiện có và thu hồi đất từ tư nhân	TCT ĐSVN	ODA
	Ga Bách Khoa	S2	Tối thiểu (năm 2020)	-	-	Sử dụng đất công viên Thống Nhất (không cần thu hồi đất)	BDADSĐTHN	ODA
	Cổng vào ga CV Thống Nhất	S3	Tối thiểu	0,2	0,2	Thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN	UBND TPHN
	Hầm bộ hành	S4	Tối thiểu (năm 2020)	(0,1)	0,0	Không	BDADSĐTHN	ODA/ UBND TPHN/ Tư nhân <sup>1)</sup>
	Cầu vượt bộ hành	S5	Tối thiểu	-	-	Không	TCT ĐSVN	TCT ĐSVN
Xây dựng đường	Mở rộng QL1 (R=30m)	R1	Tối thiểu	0,3	0,1	Thu hồi đất từ công viên (không cần thu hồi đất)	SGTVTHN	UBND TPHN
	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu	R2	Ngắn hạn	-	-	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	UBND TPHN
	Cầu vượt bộ hành hình tròn	R3	Ngắn hạn	1,8	0,0	Không	SGTVTHN	UBND TPHN
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển khu vực phía tây ga CV Thống Nhất	A	Trung hạn	1,1	1,1	Thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân	Tư nhân
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liên	B	Dài hạn	6,2	3,1	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	UBND TPHN/ Tư nhân	Tư nhân
Phát triển cây xanh và không gian mở	Cải tạo hồ Ba Mẫu	G1	Ngắn hạn	7,8	0,0	Sử dụng công viên hiện có và thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN	UBND TPHN

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>1)</sup>Vấn đề này vẫn chưa được thảo luận và thống nhất để quyết định cơ quan nào sẽ là cơ quan thực hiện và cấp vốn để xây dựng hầm bộ hành. Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất BDADSĐTHN sẽ phụ trách xây dựng hầm bộ hành để kết nối các ga giữa Tuyến 1 và Tuyến 2 nhằm tạo khả năng tiếp cận thuận lợi cho hành khách. Các nhà đầu tư tư nhân cũng có thể cùng xây dựng với các công trình thương mại.

### **3) Kế hoạch thực hiện**

591 Kế hoạch thực hiện ga CV Thống Nhất và Bách Khoa được trình bày trong Bảng 5.5.2.

#### **(1) Phát triển tối thiểu**

592 Về ga và công trình liên quan tới ga CV Thống Nhất (S1, S3 và S5), công tác thu hồi đất theo đúng chỉ giới đường cần hoàn tất vào năm 2012 và công việc xây dựng cần hoàn thiện cho tới khi đưa UMRT vào sử dụng vào năm 2017.

593 Về ga và công trình liên quan tới ga Bách Khoa (S2 và S4), hầm bộ hành cần hoàn thiện cho tới khi đưa giai đoạn 2 của tuyến UMRT vào sử dụng trong năm 2020.

594 Về xây dựng đường, công tác thu hồi đất để mở rộng QL1 (R1) cần hoàn tất vào năm 2015 để kịp đưa UMRT vào sử dụng trong năm 2017.

#### **(2) Dự án ngắn hạn**

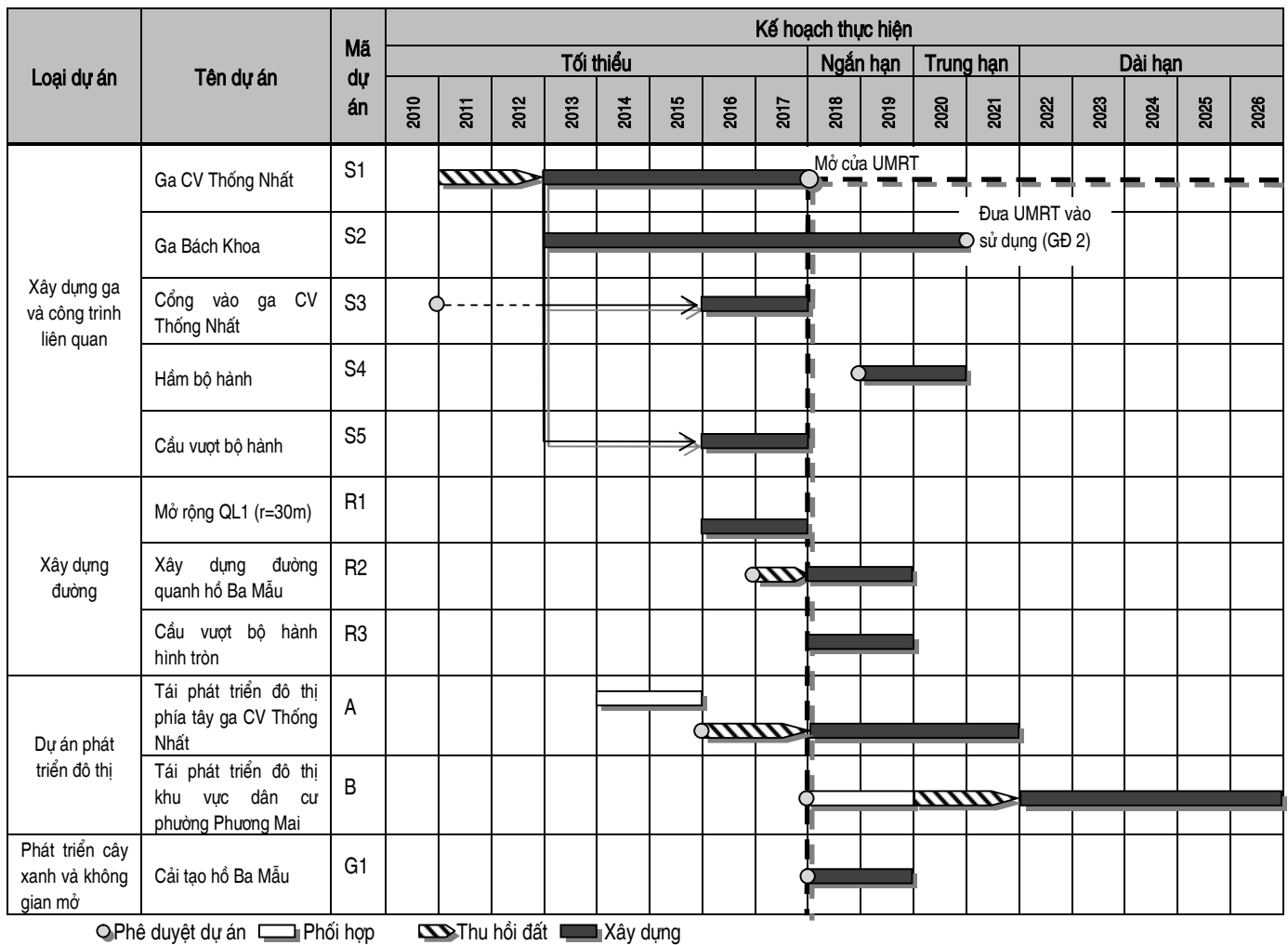
595 Đường quanh hồ Ba Mẫu (R2) và cầu vượt bộ hành hình tròn (R3) cần hoàn tất khâu chuẩn bị vào thời điểm đưa UMRT vào sử dụng. Dự án cải tạo hồ Ba Mẫu (G1) cần được thực hiện đồng thời với dự án R2.

#### **(3) Dự án trung và dài hạn**

596 Tái phát triển khu vực phía tây CV Thống Nhất (A) dự kiến là dự án trung hạn. Khi đưa UMRT vào sử dụng sẽ khuyến khích tư nhân đầu tư. Quá trình chuẩn bị bao gồm công tác thu hồi đất và thủ tục pháp lý cần hoàn tất khi đưa UMRT vào sử dụng muộn nhất là trong năm 2017.

597 Tái phát triển khu dân cư phường Phương Liên (B) cần thời gian dài chuẩn bị khung pháp lý và phối hợp với người dân. Trên phương diện phát triển từng bước từ dự án A, dự án B cần triển khai giai đoạn xây dựng.

**Bảng 5.5.2 Kế hoạch thực hiện phát triển ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**



**4) Chi phí đầu tư và khai thác dự án**

598 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa được tóm tắt trong Bảng 5.5.3 dưới đây. Công trình ga và công trình kết hợp với kết cấu đường sắt không được tính trong dự toán này. Ước tính tổng chi phí đầu tư cho ga Thống Nhất và Bách Khoa là 222,1 triệu đô.

**Bảng 5.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu đồng)			Chi phí khai thác (triệu đồng/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga CV Thống Nhất	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Ga Bách Khoa	S2	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Cổng vào ga CV Thống Nhất	S3	4,6	0,1	4,7	0,1
	Hầm bộ hành	S4	0,0	3,6	3,6	0,4
	Cầu vượt bộ hành	S5	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
Xây dựng đường	Mở rộng QL1 (R=30m)	R1	1,5	1,3	2,8	0,1
	Xây dựng đường quanh hồ Ba Mẫu	R2	5,8	1,0	6,8	0,1
	Cầu vượt bộ hành hình tròn	R3	0	4,3	4,3	0,4
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị phía tây ga CV Thống Nhất	A	23,3	38,5	61,8	3,9
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phường Phương Liên	B	43,9	93,0	136,9	9,3
Phát triển công viên và không gian mở	Cải tạo hồ Ba Mẫu	G1	0,0	1,2	1,2	0,1
Tổng			79,1	143,0	222,1	14,4

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

599 Phân tích tài chính đầu tư nhà nước và tư nhân trong phát triển đô thị tại khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa được tổng hợp trong Bảng 5.5.4.

5100 Dự án A có khả năng sinh lời ở IRR dự án bằng 17% và B/C bằng 2,31 đối với nhà đầu tư tư nhân.

5101 Về dự án B, về cơ bản khó có thể đảm bảo khả năng sinh lời dự án do quy định về kiểm soát chiều cao thấp hơn dự án A. Để đảm bảo khả năng sinh lời dự án, Dự án B áp dụng mô hình dự án PPP trong đó khu vực nhà nước phụ trách chi phí hạ tầng cho nhà đầu tư tư nhân. Trong trường hợp này, dự án B sẽ có khả năng sinh lời khi IRR dự án là 16% và B/C là 2,06. Những con số này tương đối nhỏ nhưng vẫn đủ để kêu gọi sự tham gia của các nhà đầu tư tư nhân.

5102 Tóm lại, với các dự án phát triển đô thị, nhà đầu tư tư nhân vẫn có khả năng đảm bảo đủ khả năng sinh lời và có cơ hội thực hiện dự án theo mô hình PPP.

**Bảng 5.5.4 Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga CV Thống Nhất và Bách Khoa**

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)	IRR dự án	B/C
Tái phát triển khu phía tây ga CV Thống Nhất	A	Đầu tư tư nhân	-	-	50,9	21,9	17%	2,31
Tái phát triển khu vực dân cư phường Phương Liên	B	Đầu tư tư nhân và hỗ trợ của nhà nước với phần hạ tầng	14,2 (chi phí thu hồi đất cho hạ tầng)	-	141,3	35,0	16%	2,06

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



## 6 QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA HỒ HOÀN KIẾM

### 6.1 Hiện trạng

#### 1) Đặc điểm chung

601 Đền Ngọc Sơn nằm giữa hồ Hoàn Kiếm. Đối diện Đền Ngọc Sơn là đền Bà Kiệu nằm trên phố Đinh Tiên Hoàng. Hồ Hoàn Kiếm và Đền Ngọc Sơn là một trong những thắng cảnh nổi tiếng nhất với người dân Hà Nội và du khách. Đây là cửa ngõ phía nam vào Khu Phố cổ và là một nơi nhộn nhịp các hoạt động thương mại và du lịch. Quanh hồ Hoàn Kiếm là một khoảng không gian mở rộng lớn với nhiều cây xanh, tạo ra một nơi lý tưởng cho người dân và du khách thả bước dạo phố, chụp ảnh, tập thể dục, v.v.

602 Phía đông của hồ và khu kinh doanh là phố Trần Quang Khải, một tuyến đê bao của thành phố chạy dọc từ bắc xuống nam. Bên kia đê là các công trình dân cư tập trung tại khu vực ngoài đê thuộc phường Phúc Tân.

603 Nhìn chung, môi trường và không khí đều tốt nhờ có không gian mặt hồ, cây xanh ven hồ và các công trình đô thị. Theo kết quả điều tra phỏng vấn, ga Hồ Hoàn Kiếm là một trong những ga phổ biến nhất trong Tuyến UMRT 1 và UMRT 2.

#### 2) Dân số

604 Dân số ước tính trong khoảng bán kính 500m tính từ ga Hồ Hoàn Kiếm là 23.500 người, trong đó số người trong độ tuổi lao động khoảng 29.000 người và số học sinh/sinh viên là 7.500 người. Tại khu vực này có nhiều cơ quan nhà nước và công ty tư nhân nên trong giờ cao điểm số lượng lao động tại đây rất đông đảo. Hầu hết người dân sinh sống tập trung trong Khu Phố cổ và khu vực ngoài đê trong khi xung quanh hồ có rất ít công trình dân cư.

#### 3) Công trình đô thị

605 Ở khu vực phía bắc và phía đông hồ Hoàn Kiếm, có nhiều địa điểm du lịch và giải trí như Nhà hát Múa rối nước Trung ương, công viên Lý Thái Tổ, Tràng Tiền Plaza, v.v. Tại đây cũng có nhiều cơ quan nhà nước và công trình công cộng liên quan như trụ sở Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, Công ty Điện lực Hà Nội, Bưu điện Thành phố, Sở Văn hoá, Thể thao và Du lịch, Nhà khách Chính phủ, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, v.v.

606 Phía tây hồ Hoàn Kiếm cũng là một khu vực mua sắm và ngắm cảnh nổi tiếng. Xung quanh Nhà thờ lớn tập trung nhiều cửa hàng, nhà hàng và khách sạn.

607 Dọc theo phố Trần Quang Khải, một số toà nhà cao tầng đã được xây dựng như toà nhà BIDV (Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam), toà nhà Vietcombank, v.v.

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

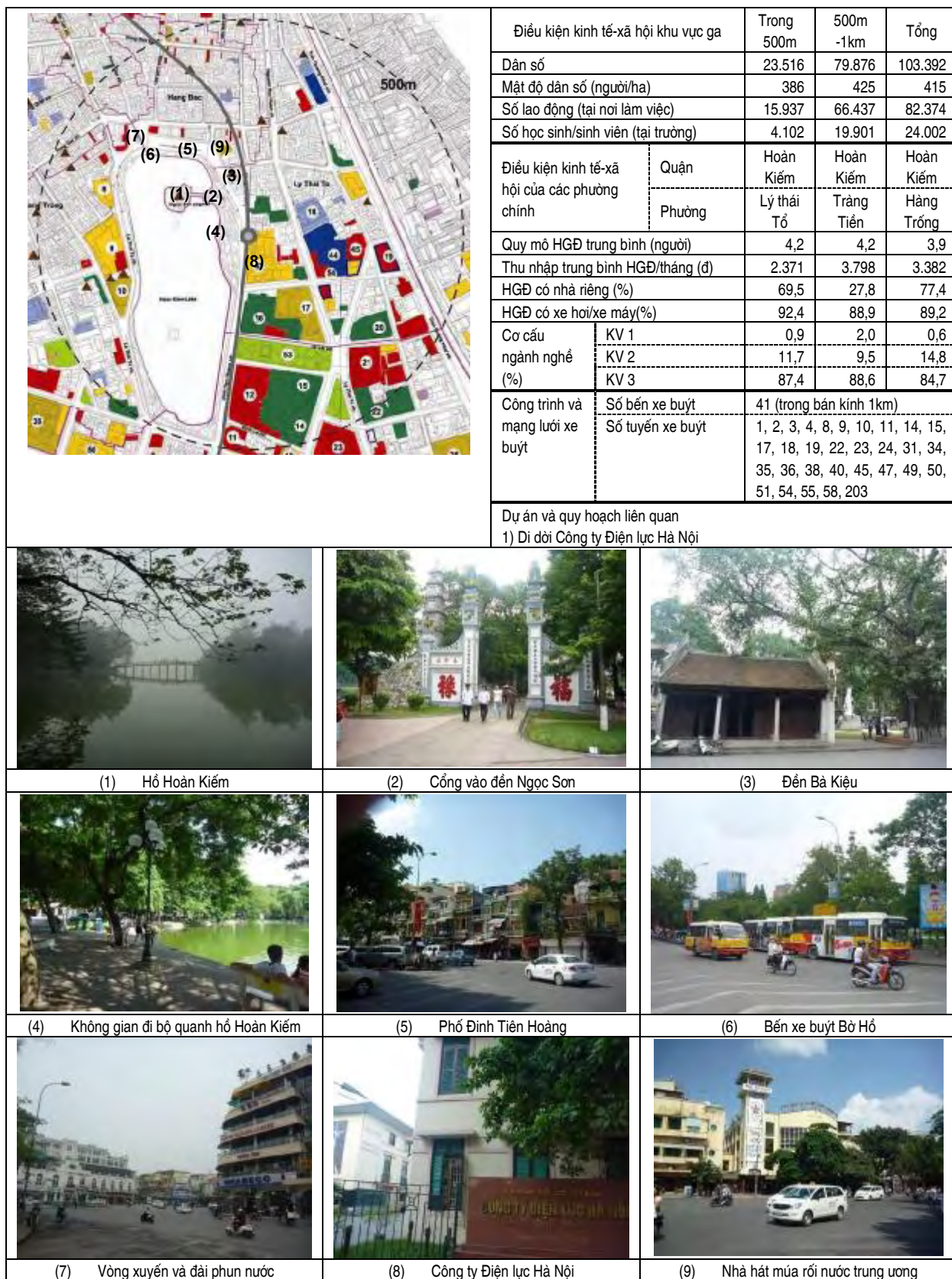
608 Xung quanh hồ Hoàn Kiếm là các tuyến phố Đinh Tiên Hoàng ở phía đông và bắc, Lê Thái Tổ ở phía Tây và Hàng Khay ở phía nam. Đây là những tuyến phố một chiều chạy theo chiều ngược kim đồng hồ, ngoại trừ phố Hàng Khay là phố hai chiều. Nhiều người đi làm đi qua các phố này vào buổi sáng, và vào ban đêm nhiều thanh niên thường đi xe máy dạo chơi quanh hồ. Dù có nhiều người dân thích đi bộ và thư giãn quanh hồ nhưng tại đây lại thiếu lối đi sang qua đường cho người đi bộ nên nhiều người đi bộ băng qua phố mà không chú ý tới các lối đi ngang và đèn tín hiệu cho người đi bộ.

609 Bến xe buýt bờ hồ nằm ở phía bắc hồ Hoàn Kiếm. Cạnh bến xe là bãi đỗ xe công cộng. Vài năm trước, khu vực này cũng là không gian mở quanh hồ nhưng vì lưu lượng giao thông gia tăng, nên bến xe buýt và khu vực đỗ xe được lập ra khiến cho diện tích không gian mở giảm đi.

610 Xung quanh hồ là những tuyến đường trục chính. Hầu hết các phố là đường một chiều như phố Cầu Gỗ và Hàng Gai nằm ở phía nam Khu Phố cổ, và trên phố luôn đông đúc với các loại giao thông như xe hơi, xe máy, xích lô và người đi bộ. Mặc dù một số tuyến phố không rộng lắm nhưng nhiều xe hơi và xe máy vẫn đỗ dọc trên phố. Ngoài ra, xe buýt thường xuyên chạy qua với tốc độ cao. Mặc dù mạng lưới đường khá phát triển, nhưng việc sử dụng đường và quản lý giao thông chưa phù hợp trong những khu vực du lịch và kinh doanh.

611 Mặc dù lòng đường khá rộng, nhưng những con đường này vẫn thường khá đông vì một số nguyên nhân, Nhà hát Múa rối nước Trung ương là một địa điểm nổi tiếng đối với du khách nước ngoài nên luôn có nhiều xe du lịch đỗ ngay trước cửa nhà hát để đón khách. Xe buýt thường chiếm nhiều không gian đường. Ngoài ra, xung quanh đài phun nước đối diện bến xe buýt bờ hồ, là nơi thường xuyên được dùng để tổ chức các buổi biểu diễn nghệ thuật, ca nhạc, v.v. vào các tối ngày lễ. Giao thông luôn ùn tắc do có số lượng giao thông xe máy lớn.

**Hình 6.1.1 Hiện trạng khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

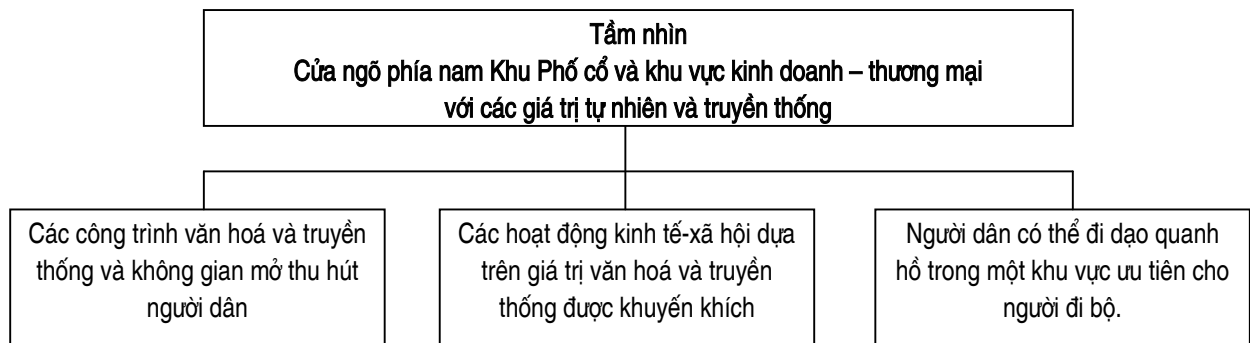
## 6.2 Tầm nhìn và chiến lược phát triển gắn kết khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

### 1) Tầm nhìn và định hướng phát triển chung

612 Tầm nhìn đối với khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm là “cửa ngõ phía nam của Khu Phố cổ và khu Kinh doanh – Thương mại” với các giá trị tự nhiên và truyền thống.” Nhờ có các công trình văn hoá như Khu Phố cổ, Hồ Hoàn Kiếm, Đèn Ngọc Sơn và đèn Bà Kiệu, v.v, ga Hồ Hoàn Kiếm sẽ là điểm thu hút không chỉ đối với người dân Hà Nội mà còn với du khách trong nước và quốc tế. Khu kinh doanh mới sẽ được tạo lập về phía đông hồ Hoàn Kiếm với các trụ sở cơ quan nhà nước và văn phòng tư nhân trong trung tâm thành phố.

613 Trong tương lai, khu vực ga này sẽ là khu vực ưu tiên cho người đi bộ của Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm. Người dân có thể tới khu vực này với các mục đích thương mại và kinh doanh, ngắm cảnh, nghỉ ngơi hay đi lễ đền. Ga Hồ Hoàn Kiếm sẽ là ga chính phục vụ mục đích giao lưu văn hoá của người dân Hà Nội.

**Hình 6.2.1 Tầm nhìn và mục tiêu phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 6.2.1 Chiến lược phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

Mục tiêu chung	Mục tiêu cụ thể	Chiến lược phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm
1. Phát triển giao thông vận tải	(1) Xây dựng ga và công trình liên quan	1) Thiết kế ga và công trình liên quan để tạo hình ảnh môi trường và văn hoá về các đền, cây xanh và hồ nước. 2) Xây dựng các cơ sở dịch vụ nhỏ đặc biệt tại các khu vực không gian mở quanh hồ
	(2) Cải thiện khả năng tiếp cận	1) Xây dựng hầm bộ hành kết nối với các công trình đô thị 2) Tạo không gian mở cho người đi bộ quanh hồ và các công trình 3) Xây dựng lối sang đường và đèn tín hiệu cho người đi bộ
	(3) Phát triển dịch vụ vận tải công cộng	1) Di chuyển bến xe buýt Bờ Hồ gần với ga bên trong khu phố mới 2) Tổ chức lại mạng lưới xe buýt xung quanh hồ 3) Tổ chức giao thông để thiết lập một khu vực dành riêng cho người đi bộ
2. Phát triển kinh tế và củng cố khả năng cạnh tranh	(4) Phát triển thương mại và kinh doanh	1) Xây dựng công trình thương mại gần ga 2) Thiết lập khu kinh doanh mới ở phía đông của hồ 3) Xây dựng khu mua sắm bên trong ga và dọc theo hầm bộ hành và công trình trung chuyển.
	(5) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương	1) Khuyến khích các phố thương mại truyền thống của Khu Phố cổ 2) Xây dựng không gian mở bên trong khu phố mới để phục vụ mục đích tổ chức sự kiện và biểu diễn nghệ thuật.
	(6) Bảo tồn và phát huy văn hoá	1) Bảo tồn các công trình văn hoá theo hướng bền vững 2) Xây dựng không gian mở công cộng bên trong khu phố mới để phục vụ mục đích tổ chức sự kiện và biểu diễn nghệ thuật.
3. Cải thiện điều kiện sống	(7) Phát triển và cải tạo nhà ở và hạ tầng	1) Cải thiện hạ tầng đô thị nhằm tạo lập một khu kinh doanh mới 2) Khuyến khích các hoạt động khôi phục của Khu Phố cổ
	(8) Cải thiện điều kiện tiện nghi	1) Thiết lập khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm 2) Lập thiết kế đô thị nhằm lưu giữ được đường chân trời và cảnh quan đô thị từ khu vực hồ
	(9) Cải thiện tình hình an ninh và an toàn	1) Xây dựng các công trình phục vụ phòng ngừa thiên tai và an toàn cho cộng đồng bên trong và xung quanh nhà ga 2) Xây dựng các công trình văn hoá và du lịch nhằm cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ về sau.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Chiến lược và dự án phát triển giao thông vận tải

### (1) Xây dựng ga và công trình liên quan

614 Ga Hồ Hoàn Kiếm sẽ được xây dựng ngầm dưới khoảng không gian mở bên hồ Hoàn Kiếm, đối diện với Công ty Điện lực Hà Nội. Về quy hoạch và xây dựng ga, cần xem xét kỹ các vấn đề sau:

- Không có tác động tiêu cực về môi trường và văn hoá đến hồ Hoàn Kiếm và đền Ngọc Sơn.
- Chú ý tới vấn đề an toàn xung quanh Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội
- Bố trí hài hoà cấu trúc cổng vào ga và các công trình liên quan với không gian mở.

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

- Thiết kế ga và công trình liên quan để tạo hình ảnh môi trường và văn hoá về các đền, cây xanh và hồ nước.
- Xây dựng các cơ sở dịch vụ nhỏ đặc biệt tại các khu vực không gian mở quanh hồ

## **(2) Cải thiện khả năng tiếp cận**

616 Dù xung quanh hồ là cả một không gian mở rộng lớn, nhưng khả năng tiếp cận chưa tốt vì chưa có đủ lối sang đường cho người đi bộ và lưu lượng giao thông quanh hồ lớn. Khi ga được xây dựng, cần đảm bảo cho người đi bộ qua phố Đinh Tiên Hoàng được an toàn hoặc tiếp cận trực tiếp tới các công trình đô thị.

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

- Xây dựng hầm bộ hành kết nối với các công trình đô thị
- Tạo không gian mở cho người đi bộ quanh hồ và các công trình
- Xây dựng lối sang đường và đèn tín hiệu cho người đi bộ

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

618 Vị trí bến xe buýt Bờ Hồ chưa phù hợp vì khi xe buýt dừng đỗ tại đó sẽ ảnh hưởng tới cảnh quan hồ Hoàn Kiếm. Khi không có nhà chờ xe buýt và hành khách cần sang đường qua vòng xuyên để tới Khu Phố cổ, nơi có nhiều ô tô và xe máy đi lại nhộn nhịp. Để tạo ra một khu vực thân thiện với người đi bộ, cần di chuyển bến xe buýt tới nơi an toàn, thuận tiện cho việc trung chuyển sang UMRT.

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

- Di chuyển bến xe buýt Bờ Hồ gần với ga bên trong khu phố mới
- Tổ chức lại mạng lưới xe buýt xung quanh hồ
- Tổ chức giao thông để thiết lập một khu vực dành riêng cho người đi bộ

## **3) Chiến lược và dự án phát triển kinh tế**

### **(1) Phát triển thương mại và kinh doanh**

620 Các hoạt động thương mại và kinh doanh đã được khuyến khích trong khu vực này, nhưng chưa được thống nhất để tạo lập một khu kinh doanh, và các công trình phụ trợ và hạ tầng kinh doanh chưa đủ đáp ứng. Trong khi khu vực ga Hà Nội dự kiến sẽ trở thành một trung tâm thương mại và kinh doanh mở rộng của thành phố Hà Nội, thì khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm cũng sẽ là một tiểu trung tâm thương mại và kinh doanh nằm giữa Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp.

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

- Xây dựng công trình thương mại gần ga
- Thiết lập khu kinh doanh mới ở phía đông của hồ
- Xây dựng khu mua sắm bên trong ga và dọc theo hầm bộ hành và công trình trung chuyển

### **(2) Khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương**

622 Trong khi các hoạt động kinh tế mới sẽ được khuyến khích tại phía đông ga tại phường Lý Thái Tổ, thì các hoạt động kinh tế-xã hội truyền thống địa phương sẽ được duy trì tại phía bắc ga trong Khu Phố cổ. Về lâu dài, đề xuất cải tạo các ô phố giữa hồ Hoàn Kiếm và phố Cầu Gỗ, rìa phía Nam của Khu Phố cổ. Các hoạt động bán hàng rong và xích lô sẽ phải đăng ký và được khuyến khích xung quanh hồ nhằm tạo ra hình ảnh truyền thống về Hà Nội.

623 Chiến lược phát triển khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội như sau:

- Khuyến khích các phố thương mại truyền thống của Khu Phố cổ
- Xây dựng không gian mở bên trong khu phố mới
- Khuyến khích các sự kiện du lịch có sử dụng UMRT

### **(3) Bảo tồn và phát huy văn hoá**

624 Xung quanh ga Hồ Hoàn Kiếm có nhiều công trình văn hoá như đền Ngọc Sơn, đền Bà Kiệu, tượng đài Tổ quốc Quyết sinh, hồ Hoàn Kiếm, tháp Rùa, vườn hoa Lý Thái Tổ, v.v. Thiết kế ga và công trình liên quan và phương pháp xây dựng cần được xem xét kỹ để không gây tác động tiêu cực đến các công trình này.

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

- Bảo tồn các công trình văn hoá theo hướng bền vững
- Xây dựng không gian mở công cộng bên trong khu phố mới để phục vụ mục đích tổ chức sự kiện và biểu diễn nghệ thuật.

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

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

626 Hiện tại nhiều hạ tầng đô thị và khu dân cư đang xuống cấp trong Khu Phố cổ. Khi Tuyến tàu điện ngầm 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, cấp điện, viễn thông, v.v.

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

- Cải thiện hạ tầng đô thị nhằm tạo lập một khu kinh doanh mới
- Khuyến khích các hoạt động phục chế Khu Phố cổ

### **(2) Cải thiện điều kiện tiện nghi**

628 Như đã đề cập trong chiến lược phát triển giao thông vận tải, cần tạo lập một khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm. Cảnh quan xung quanh hồ Hoàn Kiếm là một trong những giá trị kiến trúc nên cần kiểm soát chặt chẽ chiều cao và thiết kế mặt tiền công trình.

629 Chiến lược phát triển cải thiện điều kiện tiện nghi như sau:

- Thiết lập khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm
- Lập thiết kế đô thị nhằm giữ được đường chân trời và cảnh quan đô thị từ khu vực hồ.

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

630 Do có nhiều cơ quan nhà nước quanh khu vực này nên cần đảm bảo nghiêm ngặt vấn đề an toàn công cộng. Do xung quanh hồ là khoảng không gian mở rộng và vườn hoa Lý Thái Tổ, v.v..., nên khuyến nghị dự trữ các trang thiết bị khẩn cấp trong ga và khu phố mới. Ngoài ra, do có nhiều khách du lịch đến khu vực này, cần cung cấp dịch vụ du lịch trong hoặc quanh ga nhằm hướng dẫn và tư vấn cho khách trong trường hợp khẩn cấp.

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

- Xây dựng các công trình phục vụ phòng ngừa thiên tai và an toàn cho cộng đồng bên trong và xung quanh nhà ga
- Xây dựng các công trình văn hoá và du lịch nhằm cải thiện phúc lợi xã hội và môi trường cho các thế hệ về sau.

## 6.3 Chương trình và dự án phát triển khu vực ga đề xuất

### 1) Khung phát triển chung

#### (1) Khung sử dụng ga UMRT

632 Ước tính có khoảng 6.170 hành khách sẽ sử dụng ga (xem Bảng 6.3.1). Mặc dù số lượng hành khách ước tính không cao, nhưng đây sẽ là ga chủ yếu phục vụ người dân đi làm và khách du lịch.

633 Các công trình văn hoá như đền, nhà hát múa rối nước trung ương, v.v. sẽ được bảo tồn và các hoạt động đô thị hiện đại sẽ được khuyến khích tại khu vực gần ga. Nhiều người lao động làm việc trong các công ty nhà nước và tư nhân trong một khu kinh doanh mới gần hồ Hoàn Kiếm. Người dân và khách du lịch được hưởng bầu không khí lịch sử và các sự kiện văn hoá quanh hồ và họ có cơ hội đi mua sắm và ăn uống tại các công trình đô thị mới, ven hồ, trong Khu Phố cổ, v.v. Nhờ thiết lập một khu vực ưu tiên cho người đi bộ và định hướng phát triển vận tải công cộng, sức cạnh tranh về kinh tế và các hoạt động văn hoá-xã hội sẽ được khuyến khích trong không khí an toàn và truyền thống.

**Bảng 6.3.1 Ước tính số lượt hành khách sử dụng ga Hồ Hoàn Kiếm (mỗi ngày)**

Phương thức	Theo phương thức		Tổng		
	Số lượng hành khách	%	Số lượng hành khách	%	
Hành khách từ/đến khu vực ga	Đi bộ	3.180	51,5	4.700	76,2
	Xe đạp	60	1,0		
	Xe máy	1.050	17,0		
	Ô tô	410	6,6		
Hành khách trung chuyển	Xe buýt	1.470	23,8	1.470	23,8
	UMRT	0	0,0		
Tổng	6.170	6.170	100,0	6.170	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### (2) Khung phát triển đô thị

634 Hầu hết các diện tích quanh khu vực này đã được xây dựng kín nên dự kiến Công ty Điện lực Hà Nội sẽ được di dời tới khu vực khác trong tương lai. Như vậy khu phố này sẽ có tiềm năng lớn để tái phát triển đô thị gắn kết với UMRT. Khu vực này sẽ được phát triển thành một tổ hợp văn hoá lưu giữ các giá trị văn hoá của Khu Phố cổ và hồ Hoàn Kiếm. Nhờ tái phát triển đô thị khu vực này sẽ tạo ra khoảng 3.500 việc làm mới.

635 Ngược lại, các khu dân cư hiện tại sẽ được chuyển đổi mục đích sử dụng thành các công trình thương mại và kinh doanh do có tiềm năng phát triển lớn và giá trị sử dụng đất cao. Mặc dù mật độ dân số vào ban đêm sẽ giảm, nhưng mật độ dân số ban ngày sẽ tăng lên.

**Bảng 6.3.2 Ước tính dân số và lao động tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

	Toàn bộ khu vực ga (trong vòng bán kính 500m)		Khu vực quy hoạch phát triển đô thị
	Hiện tại	Tương lai	Tương lai
Diện tích (ha)	78,5	78,5	2,2
Dân số (người)	23.516	16.238	0
Mật độ dân số (người/ha)	300	207	-
Số lao động (người)	29.039	40.631	3.568

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 2) Xây dựng dự án

636 Dựa trên tầm nhìn và chiến lược, các dự án phát triển đô thị được đề xuất trên cơ sở xem xét cấu trúc đô thị và tình hình sử dụng đất hiện tại (xem Bảng 6.3.3).

**Bảng 6.3.3 Dự án phát triển đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

	Chiến lược phát triển giao thông vận tải	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"> <li>Xây dựng ga Hồ Hoàn Kiếm</li> <li>Xây dựng hầm bộ hành</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình thương mại và kinh doanh bên trong ga</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng công trình dịch vụ công cộng bên trong ga</li> </ul>
Trong vòng bán kính 100m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng hầm bộ hành kết nối với các công trình đô thị mới</li> <li>Di dời bến xe buýt Bờ Hồ</li> <li>Xây dựng khu đỗ xe ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khuyến khích tổ chức sự kiện tại không gian mở quanh hồ Hoàn Kiếm</li> <li>Phát triển khu mua sắm ngầm</li> </ul>	
Trong vòng bán kính 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tạo lối sang đường và đèn tín hiệu cho người đi bộ đi ngang qua các phố chính quanh hồ Hoàn Kiếm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Xây dựng các toà nhà văn hoá và thương mại</li> <li>Thiết lập khu kinh doanh tại phường Lý Thái Tổ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tạo không gian mở bên trong khu phố mới</li> </ul>
Khu vực ảnh hưởng xung quanh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quản lý giao thông Khu Phố cổ và khu vực Hồ Hoàn Kiếm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khôi phục các phố thương mại truyền thống của Khu Phố cổ</li> <li>Khuyến khích các hoạt động du lịch quanh hồ Hoàn Kiếm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiết lập khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm</li> <li>Kiểm soát thiết kế đô thị quanh hồ Hoàn Kiếm</li> <li>Cải thiện nhà ở và hạ tầng đô thị trong Khu Phố cổ</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

637 Dựa trên các dự án đề xuất nêu trên, quy hoạch sử dụng đất và các dự án trong tương lai được đưa ra như sau (Xem Bảng 6.3.4 và Bảng 6.3.5):

**Bảng 6.3.4 Quy hoạch sử dụng đất tương lai tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

	Dân cư	Hỗn hợp	Thương mại & kinh doanh	Sử dụng đặc biệt	Giao thông	Cây xanh & không gian mở	Quản sự	Đường	Tổng
ha	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	1,7	5,6
%	0,0	39,3	0,0	0,0	0,0	30,4	0,0	30,4	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

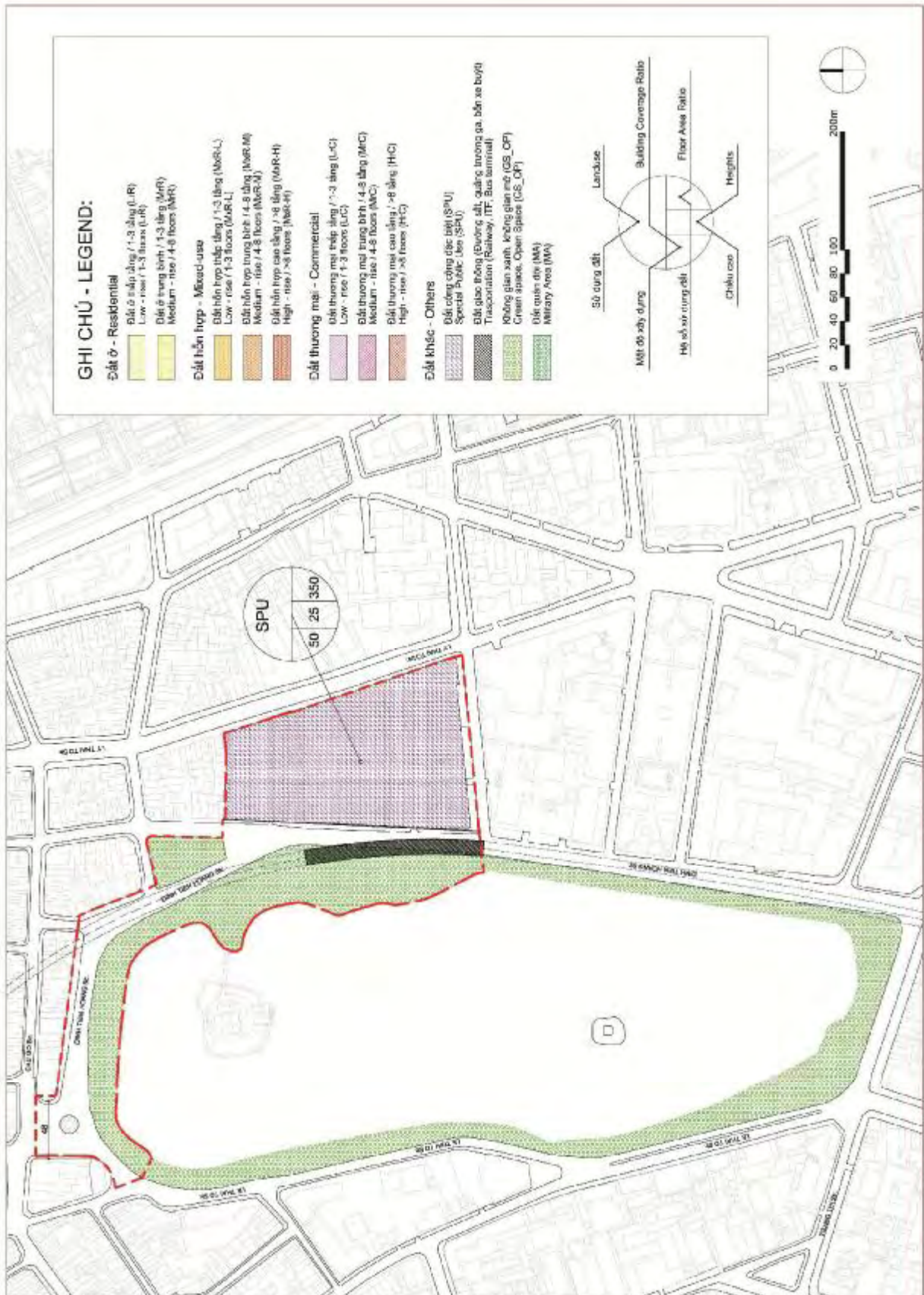
**Bảng 6.3.5 Danh sách các gói dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

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 Hồ Hoàn Kiếm <sup>1)</sup>	S1	-	Tối thiểu	Giao thông
	Hầm bộ hành	S2	-	Tối thiểu	Giao thông
Xây dựng đường	Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng và không gian mở quanh hồ	R1	3,4	Ngắn hạn	Giao thông
	Di dời bến xe buýt Bờ hồ	A	-	Trung hạn	Giao thông
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	2,2	Ngắn hạn	Sử dụng hỗn hợp
Tổng diện tích dự án			5,6		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

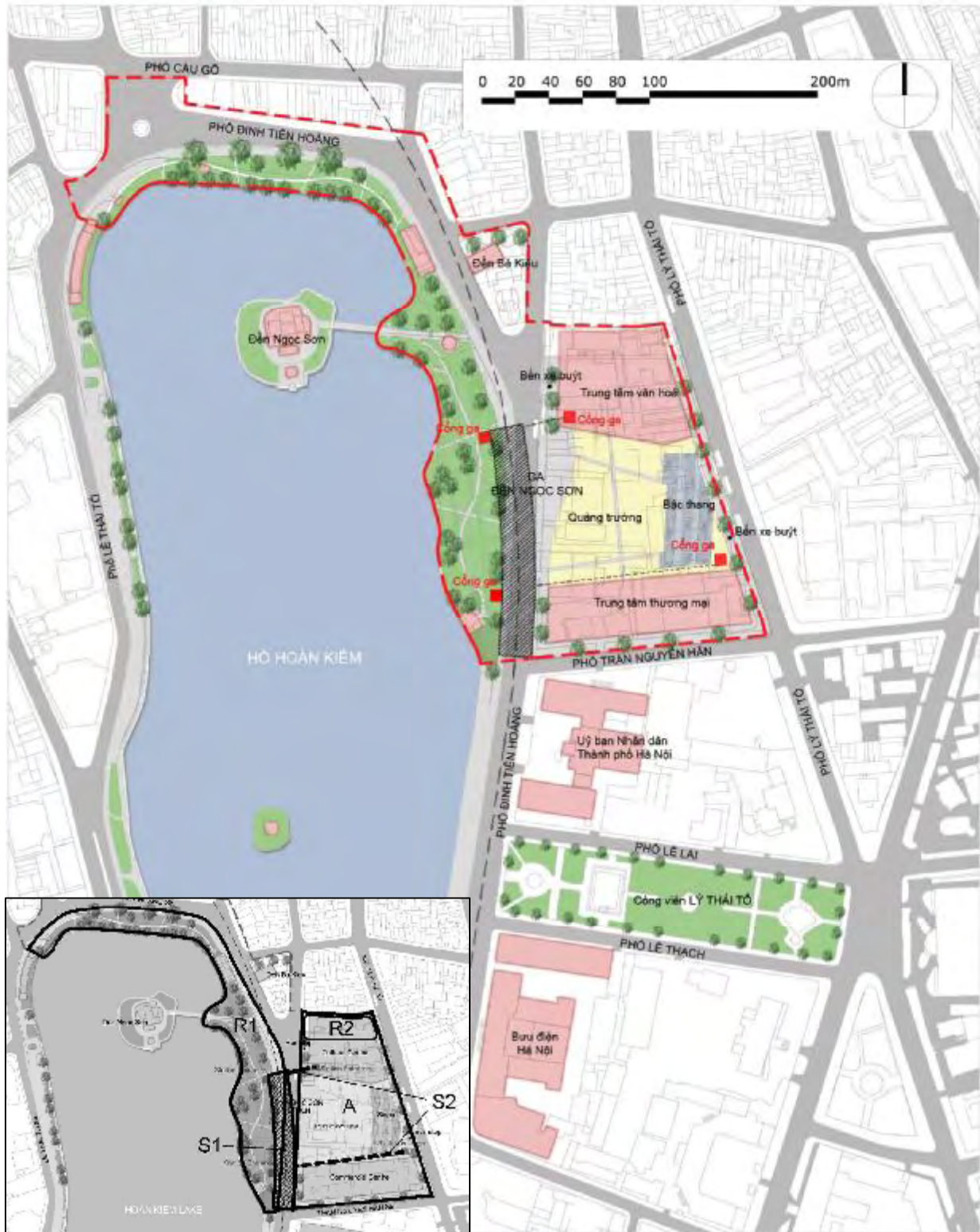
1) Xây dựng ga bao gồm xây dựng hầm bộ hành.

**Hình 6.3.1 Quy hoạch chi tiết đề xuất cho khu vực ga HỒ HOÀN KIẾM**



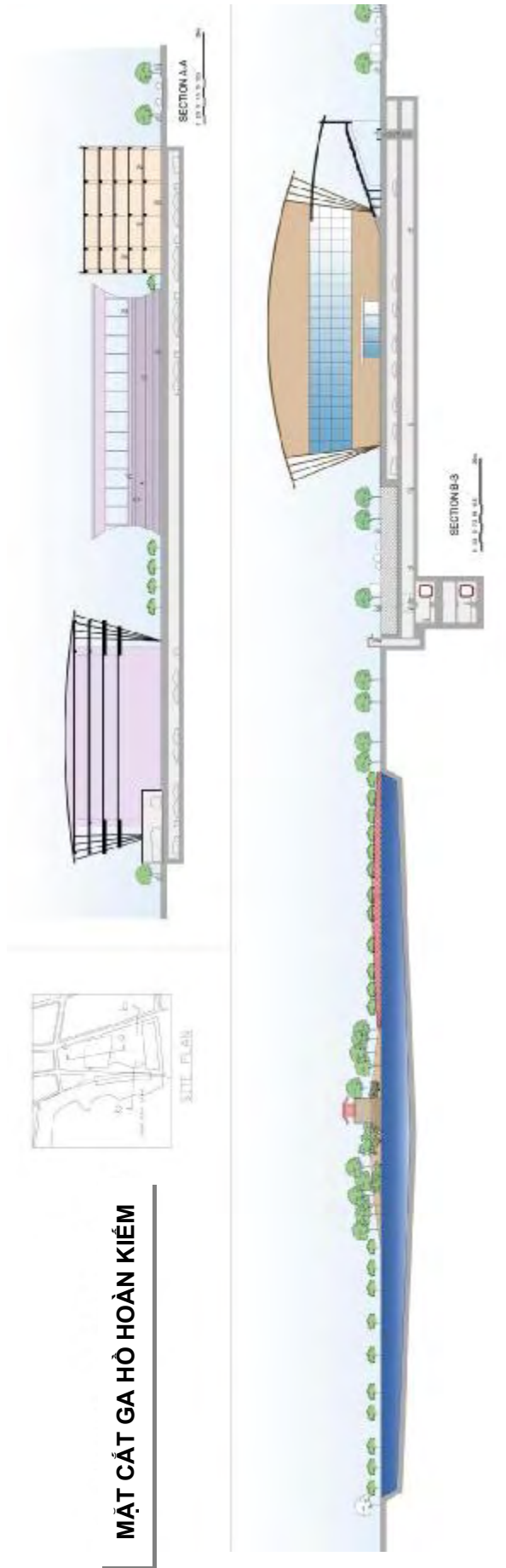
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.3.2 Quy hoạch công trình và cảnh quan đề xuất cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.3.3 Mặt cắt khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



**MẶT CẮT GA HỒ HOÀN KIẾM**

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.3.4 Hình ảnh phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm (Hình ảnh minh họa)**



Cổng xuống ga tàu điện ngầm theo thiết kế truyền thống  
(Paris, Pháp)



Quán café quanh cổng xuống ga tàu điện ngầm  
(Paris, Pháp)



Trung tâm văn hoá ven hồ  
(Trung tâm hội nghị Adelaide, Australia)



Quảng trường và trung tâm văn hoá  
(Không gian nghệ thuật Thủ đô Tokyo, Ikebukuro, Tokyo, Nhật Bản)



Phòng giải lao trong trung tâm văn hoá  
(Diễn đàn Quốc tế Tokyo, Yurakucho, Tokyo, Nhật Bản)



Thang bộ lớn ngoài trời  
(Ga Kyoto, Kyoto, Nhật Bản)

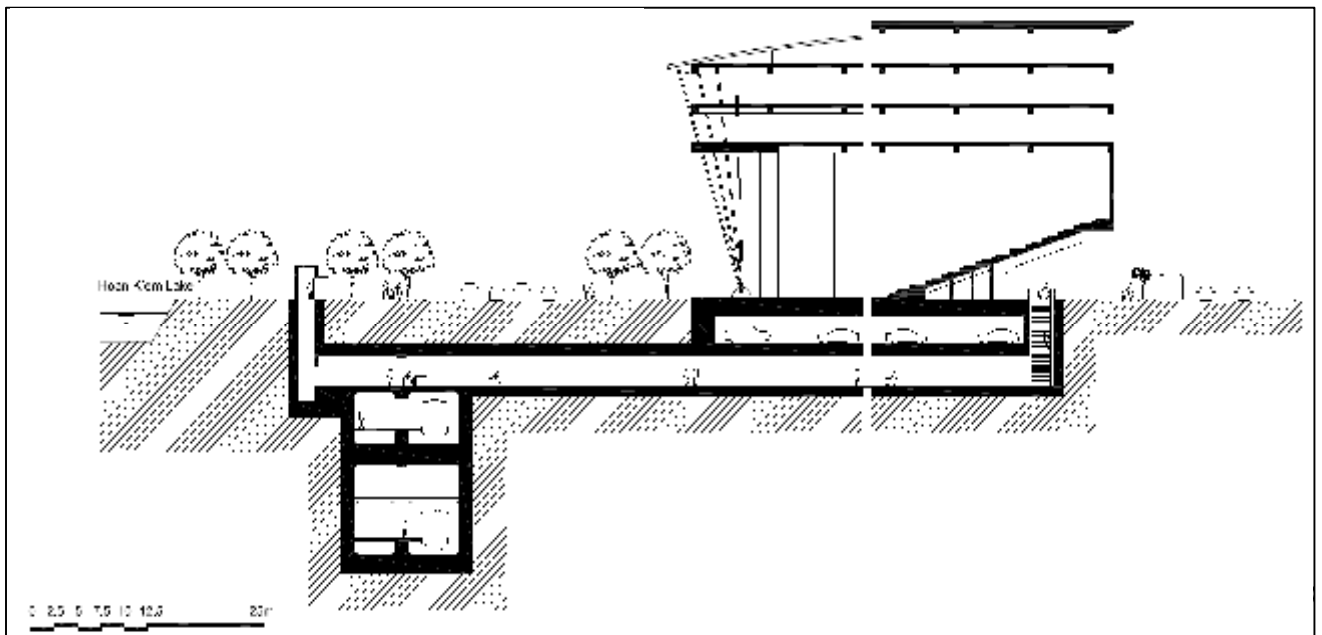
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Quy hoạch xây dựng ga và công trình liên quan (Dự án S1 và S2)

638 Công trình ga: Ga Hồ Hoàn Kiếm thuộc tuyến UMRT ngầm số 2 sẽ được đặt dưới khoảng không gian mở phía đồng hồ Hoàn Kiếm và phố Đinh Tiên Hoàng. Cổng và ga và các công trình liên quan không nên xây dựng trong khoảng 100m tính từ đền Ngọc Sơn nhằm giảm tác động tới công trình văn hoá này. Vì vậy, cổng vào ga sẽ được xây dựng tại phía bắc và phía nam ga cùng với giai đoạn xây dựng ga, và sẽ được xây dựng bên trong các công trình đô thị mới khi các công trình này được đưa vào sử dụng.

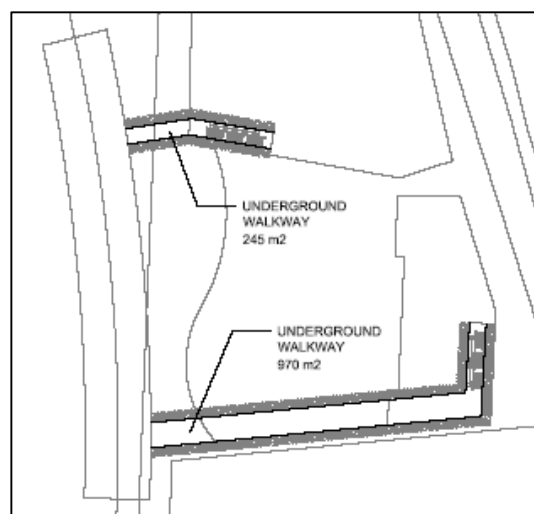
639 Hàm bộ hành: để giảm tác động đến hồ Hoàn Kiếm và công trình đền Ngọc Sơn, hàm bộ hành sẽ không được kéo dài. Để cắt qua phố Đinh Tiên Hoàng và tiếp cận khu mua sắm và đỗ xe ngầm trong công trình đô thị mới, cần xây dựng hai (02) hàm bộ hành.

**Hình 6.3.5 Mặt cắt khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.3.6 Quy hoạch hàm bộ hành**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

640 Để thiết lập cổng vào ga phía nam Khu Phố cổ và khu vực ưu tiên cho người đi bộ trong Khu Phố cổ và khu vực hồ Hoàn Kiếm, cần giảm lưu lượng và ùn tắc giao thông quanh hồ.

641 Về phố Đinh Tiên Hoàng giữa đền Ngọc Sơn và nút giao với phố Cầu Gỗ, đề xuất mở rộng không gian mở ven hồ và vỉa hè của ô phố phía bắc, đồng thời thu hẹp chiều rộng lòng đường và di dời bến xe buýt Bờ Hồ và khu vực đỗ xe dọc bờ hồ. Người đi bộ và du khách có thể nghỉ ngơi và ăn uống gần hồ trong khi các công trình giao thông như bến xe buýt và khu vực đỗ xe sẽ được di chuyển vào các công trình đô thị gần ga Hồ Hoàn Kiếm.

**Hình 6.3.7 Quy hoạch phát triển đường và không gian mở phía bắc hồ Hoàn Kiếm**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 5) Quy hoạch tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại (Khu A)

##### (1) Hiện trạng

642 Hiện nay Công ty Điện lực Hà Nội, Khách sạn Điện lực, Sở Văn Hoá, Thể thao và Du lịch, và các công trình thương mại như ngân hàng, cửa hàng thời trang, v.v. đang nằm trong Khu A. Mặc dù khu vực này có vị trí thuận tiện bên hồ Hoàn Kiếm, song trụ sở của công ty điện lực ở đây không phù hợp do không hài hoà với không khí văn hoá và không phục vụ người dân.

643 Khi di dời công ty điện lực ra khu vực khác, khu đất này sẽ được sử dụng để phát triển một khu vui chơi giải trí cho người dân và hướng thẳng ra hồ Hoàn Kiếm.

##### (2) Chức năng và công trình đề xuất

644 Trong Khu A sẽ xây dựng các công trình văn hoá và thương mại để mọi người dân có thể đến và tận hưởng bầu không khí văn hoá và thân thiện với môi trường của hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cổ. Đề xuất xây dựng hai (02) công trình và một không gian mở có tên “Quảng trường Ven hồ” ngay giữa khu đất, hướng mặt ra phía hồ Hoàn Kiếm. Phần đất phía nam sẽ dành để xây dựng công trình thương mại và phần đất phía bắc để xây dựng công trình văn hoá và công cộng.

645 Sở Văn hoá, Thể thao và Du lịch sẽ được chuyển vào công trình mới phía bắc và sẽ quản lý các hoạt động văn hoá và nghệ thuật, như biểu diễn ca nhạc, nghệ thuật, hội

thảo, v.v. Các sự kiện ngoài trời có thể tổ chức tại Quảng trường Ven hồ. Khách giả có thể thưởng thức buổi biểu diễn cùng với quang cảnh hồ Hoàn Kiếm.

646 Bến xe buýt Bờ Hồ sẽ được chuyển vào tầng 1 trong công trình mới. Không gian đỗ xe phục vụ xe buýt du lịch, đặc biệt là các xe tới nhà hát múa rối nước trung ương và công trình mới sẽ được xây dựng tại rìa phía bắc của ô phố. Công trình giao thông sẽ được đưa vào một toà nhà mới, như vậy có thể giảm thiểu được tình hình ùn tắc giao thông quanh hồ.

**Hình 6.3.8 Quy hoạch tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 6.3.6 Thông tin dự án Khu A trong khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

		Khu A
Khung phát triển	Dân số	0
	Số lao động	3.568
Kế hoạch xây dựng	Diện tích đất (m <sup>2</sup> )	21.845
	Diện tích xây dựng (m <sup>2</sup> )	10.923
	MĐXD (%)	50
	Tổng diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	76.458
	Số tầng	7
	HSSDD (%)	350

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 6.4 Các xem xét về môi trường và xã hội

### 1) Hiện trạng môi trường-xã hội

647 Ga Hồ Hoàn Kiếm được quy hoạch nằm trong một công viên nhỏ đối diện đền Ngọc Sơn, hồ Hoàn Kiếm và gần trụ sở Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội. Khu Phố cổ cách ga 300m về phía bắc. Các chỉ tiêu về không khí và độ rung ở khu vực xung quanh vẫn thấp hơn giới hạn tối đa cho phép, nhưng độ ồn lại vượt giới hạn tối đa cho phép.

**Bảng 6.4.1 Điều kiện không khí xung quanh**

Nhiệt độ	Độ ẩm	Bụi	CO	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	HC
(°C)	(%)	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )	(µg/m <sup>3</sup> )
31,1	76	71	389	90	71	207

**Bảng 6.4.2 Điều kiện không khí xung quanh**

Độ ồn (ban ngày: 6-18h)			Độ ồn (ban đêm: 18-22h)			Độ rung	
Leq	Lamax	L50	Leq	Lamax	L50	Laeq	Lv
(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(dB)	(m/s <sup>2</sup> )	(mm/s)
73,5	92,1	69,6	70,3	90,1	65,2	0,0278	0,0215

Nguồn: Báo cáo ĐTM 2007, CEPT

Ghi chú: HC: Các chất nguy hại có trong không khí xung quanh

Khảo sát về chất lượng không khí, tiếng ồn, và độ rung được CEPT thực hiện vào tháng 5-6/2007

Giới hạn tối đa cho phép: Bụi 300µg/m<sup>3</sup>, CO 30.000µg/m<sup>3</sup>, SO<sub>2</sub> 350µg/m<sup>3</sup>, NO<sub>2</sub> 200µg/m<sup>3</sup>, HC 5.000µg/m<sup>3</sup>, Độ ồn ban ngày Leq 60dB, Độ ồn ban đêm Leq 55dB, Độ rung Laeq 0,030m/s<sup>2</sup>

648 Các dự án phát triển khu vực ga xung quanh ga Hồ Hoàn Kiếm có thể gây tác động đáng kể đến phường Lý Thái Tổ, vốn là một khu vực quan trọng đối với các cơ quan nhà nước và các đơn vị kinh doanh. Lao động làm việc ở khu vực 3 cao, ở mức 87% và lao động trong khu vực 2 là 12% do một số đơn vị sản xuất cũng đóng tại khu vực này. Tỷ lệ lao động ban ngày cao ở mức 5,1%. Tuy nhiên, tỷ lệ các khu vệ sinh và tỷ lệ diện tích mặt nước, công viên/không gian mở và cây xanh trong phường còn thấp.

**Bảng 6.4.3 Phạm vi dịch vụ công cộng và vệ sinh**

Phường	Quận	Cấp điện	Nước máy	Dịch vụ vệ sinh	Ga	Điện thoại	Thu gom chất thải rắn	Internet
		(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Lý Thái Tổ	Hoàn Kiếm	100,0	100,0	71,6	89,7	84,5	97,4	12,9

**Bảng 6.4.4 Phạm vi dịch vụ tiện nghi đô thị và khả năng phòng ngừa thiên tai**

Phường	Quận	Tỷ lệ diện tích đường	Chỉ số ảnh hưởng lũ lụt	Hộ gia đình có nhà cố định	Khả năng ứng phó khẩn cấp	Diện tích mặt nước /1000 dân	Diện tích công viên/không gian mở / 1000 dân	Diện tích cây xanh / 1000 dân
		(%)		(%)	(m/ha)	(ha)	(ha)	(ha)
Lý Thái Tổ	Hoàn Kiếm	22,9	0,00	100,0	155,30	0,05	0,32	0,32

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

649 Mật độ dân số trong phường Lý Thái Tổ năm 2003 là 290 người trên ha, trong khi quy mô hộ gia đình tương đối lớn (4,2 người/hộ). Điều kiện sống hiện tại trong phường Lý Thái Tổ được đánh giá như sau:

**Bảng 6.4.5 Đánh giá điều kiện sống phường Lý Thái Tổ**

Tổng thể	Nhìn chung người dân hài lòng với môi trường sống trong phường Lý Thái Tổ. Đánh giá các điểm khách quan cho điểm âm do năng lực thấp, điều kiện y tế và tiện nghi còn thấp.
Tình thuận tiện	Với tỉ lệ đường đủ đáp ứng và phạm vi dịch vụ xe buýt rộng, phường có điều kiện rất thuận lợi. Tuy nhiên, người dân không sử dụng phương tiện vận tải công cộng. Tình hình giao thông là yếu tố khiến người dân không hài lòng nhất.
An toàn & an ninh	Phường là nơi không chịu ảnh hưởng của lũ lụt nên người dân rất hài lòng với điều kiện này. Tỉ lệ bị thương do tai nạn giao thông cao và đánh giá của người dân về tình hình an toàn giao thông trong khu vực là thấp.
Sức khoẻ & đời sống	Số lượng các phương tiện tập trung nhiều về phường (gần gấp đôi so với trung bình quận). Hầu hết 30% hộ gia đình không có nhà vệ sinh hoặc công trình phụ. Cần xây dựng thêm bệnh viện và cơ sở y tế.
Tiện nghi	Không gian tiện nghi chưa đáp ứng đủ cho người dân. Không gian sống trung bình rất nhỏ là điều khiến đa số người dân không hài lòng.
Khả năng	Thu nhập hàng năm của phường thấp hơn nhiều so với mức trung bình của thành phố mặc dù phường có vị trí nằm tại trung tâm thành phố.

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 trước

650 Dự kiến các dự án phát triển khu vực ga sẽ giúp cải thiện môi trường và nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân trong khu vực 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 và ứng phó với thiên tai của cộng đồng, v.v.

651 Tuy nhiên, các dự án phát triển khu vực ga cũng có thể gây ra những tác động tiêu cực sau. Do dự án bao gồm quy hoạch xây dựng các công trình ngầm (nhà ga, khu đỗ xe ngầm và hầm bộ hành), nên cần thực hiện đánh giá tác động môi trường (EIA) (và báo cáo đánh giá nhanh) theo Nghị định 21/2008/NĐ-CP

**Bảng 6.4.6 Dự báo tác động về môi trường và xã hội**

Tác động	Mô tả
<b>Môi trường tự nhiên</b>	
Nước ngầm	Phương pháp đào hỏ có thể gây suy giảm mực nước ngầm và ảnh hưởng đến hệ thống thủy văn của hồ Hoàn Kiếm.
Xói mòn đất	Phương pháp đào hỏ có thể làm lộ đất đào dẫn tới rửa trôi đất khi có mưa nếu không có biện pháp đối phó phù hợp.
Tình hình thủy văn	Phương pháp đào hỏ có thể gây giảm mực nước ngầm, thay đổi dòng chảy ngầm, và ảnh hưởng đến hệ thống thủy văn của hồ Hoàn Kiếm.
Hệ động thực vật và đa dạng sinh học	Cần nghiên cứu kỹ và chi tiết hệ sinh thái hồ Hoàn Kiếm, và những tác động đến loài rùa lớn đang có nguy cơ tuyệt chủng sống trong hồ. Một số cây xanh trong công viên sẽ bị chặt bỏ trong giai đoạn xây dựng.
<b>Ô nhiễm</b>	
Ô nhiễm không khí	Hoạt động của máy xây dựng và phương tiện vận tải có thể gây tác động đáng kể đến chất lượng không khí trong khu vực xung quanh.
Ô nhiễm nước	Nước bẩn từ hoạt động xây dựng và nước thải từ nhà ga có thể gây suy giảm chất lượng nước ở khu vực 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.
Chất thải (bao gồm đất thải)	Chất thải rắn và nước thải từ công trường xây dựng và từ nhà ga có thể gây tác động tiêu cực đến đất và nước ở khu vực xung quanh.
Sụt lún đất	Phương pháp đào hỏ có thể gây suy giảm nước ngầm 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 những tuyến đường xung quanh ga.

Nguồn: Sơ đồ phân tích đô thị, HAIDEP 2005

## (2) Các biện pháp giảm thiểu tác động từ việc thu hồi đất

652 Trong giai đoạn trước xây dựng, các tác động do việc thu hồi đất và tái định cư bắt buộc gây ra cần được xem xét. Hầu hết khu vực dự án do các khu vực nhà nước sở hữu. Diện tích thu hồi đất và số người dân và hộ dân bị ảnh hưởng được ước tính như sau:

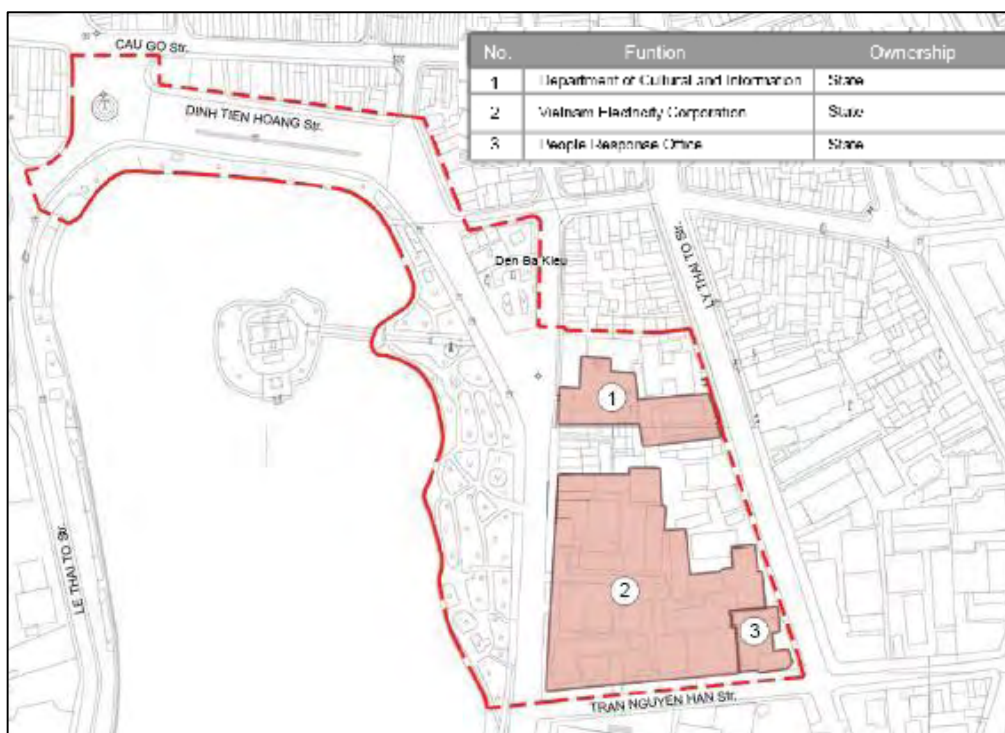
**Bảng 6.4.7 Diện tích thu hồi đất và số nhà bị ảnh hưởng bởi dự án ngắn hạn**

Mã	Dự án	Diện tích bị thu hồi	Diện tích nhà bị ảnh hưởng	Mật độ dân số	Số người bị ảnh hưởng	Số hộ bị ảnh hưởng
		(m <sup>2</sup> )	(m <sup>2</sup> )	(người/ha)	(người)	(HGD)
A	Tái phát triển tổ hợp văn hoá và thương mại	21.900	-	290	-	-
Tổng		21.900	0		0	0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Số liệu mật độ dân số (394 người/ha), và quy mô hộ gia đình trung bình (3,6 người/hộ) được tham khảo từ Sơ đồ phân tích đô thị (HAIDEP 2005), phường Phương Liên

**Hình 6.4.1 Vị trí các công trình công cộng tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## (3) Các biện pháp giảm thiểu tác động đến công trình văn hoá

653 Các hoạt động xây dựng và công trình mới xung quanh ga cần được thiết kế cẩn thận để hài hoà với cảnh quan hồ Hoàn Kiếm và đền Ngọc Sơn.

654 Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch yêu cầu Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội (i) không xây dựng trong khu vực cách đền Ngọc Sơn 100m, và (ii) xây dựng cổng vào ga gần Công ty Điện lực Hà Nội để tránh tác động đến hồ Hoàn Kiếm và cây xanh quanh hồ. Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội cần nghiên cứu thêm về vị trí nhà ga và cổng ga trong giai đoạn Thiết kế Chi tiết.

#### **(4) Các biện pháp giảm thiểu các tác động từ việc thu hồi đất**

655 Trong giai đoạn xây dựng, việc xây dựng các tuyến đường hầm và ga ngầm có thể tạo ra nước thải và ảnh hưởng tới hệ động thực vật xung quanh hồ Hoàn Kiếm, trong đó có cả loài rùa quý khổng lồ đang sống trong hồ. Đây là loài rùa rất quan trọng về mặt tâm linh đối với người dân Hà Nội và được ghi vào sách đỏ của Việt Nam và IUCN (Liên minh Bảo tồn Thiên nhiên Quốc tế). Sự thay đổi trong vận động của các mạch nước ngầm cần được nghiên cứu kỹ để đảm bảo nước trong hồ không ảnh hưởng bởi dự án.

656 Bên cạnh đó, một số cây cổ thụ sẽ bị chặt bỏ trong giai đoạn xây dựng. Và những cây xanh xung quanh các công trình ngầm có thể bị ảnh hưởng do thiếu lượng nước ngầm. Cần có kế hoạch quản lý xây dựng trong đó bao gồm các phương pháp đảm bảo ảnh hưởng ít nhất đến cây xanh và việc trồng lại cây xanh. Theo dõi chất lượng và mực nước trong hồ, điều kiện cây xanh là công tác quan trọng trong giai đoạn xây dựng và khai thác. Trong trường hợp đốn hạ cây, nhà thầu cần có giấy phép của cơ quan có thẩm quyền.

657 Hoạt động của máy xây dựng trong giai đoạn xây dựng cũng ảnh hưởng đến chất lượng không khí xung quanh do máy xây dựng phát thải chất gây ô nhiễm. Mức độ ô nhiễm sẽ phụ thuộc vào chủng loại thiết bị và thời gian hoạt động. Tuy thuộc vào điều kiện gió như tốc độ và hướng gió, khí phát thải từ thiết bị xây dựng sẽ ảnh hưởng tới chất lượng không khí trong khu vực lân cận. Ngoài ra, các máy san ủi đất trong thời gian xây dựng cũng là một nguồn chính gây ra bụi. Để giảm thiểu các tác động do ô nhiễm không khí, cần thực hiện theo các biện pháp sau đây:

- Định kỳ quét dọn và tưới nước công trường.
- Đảm bảo khoảng cách an toàn giữa máy xây dựng và ranh giới công trường xây dựng càng lớn càng tốt.
- Sử dụng thiết bị xây dựng và phương tiện phù hợp với quy định mới nhất.
- Kiểm tra và bảo trì định kỳ thiết bị và phương tiện xây dựng.
- Phân tán các hoạt động xây dựng.
- Phân tán hoạt động của xe tải xây dựng.
- Sử dụng tôn bọc cho xe tải chở đất.
- Trong các điều kiện thời tiết như gió mạnh, cần tạm dừng hoạt động xây dựng để ngăn ngừa bụi phát tán.
- Đào tạo công nhân điều khiển thiết bị xây dựng và lái xe tải trong công trường.
- Theo dõi chất lượng không khí tại công trường trong các giai đoạn dự án.

658 Nếu nước bẩn từ các hoạt động xây dựng chảy vào nước mặt mà không có biện pháp xử lý phù hợp, sẽ gây ô nhiễm chất lượng nước mặt xung quanh khu vực dự án. Trong giai đoạn khai thác, nước thải từ nhà ga cũng sẽ làm suy giảm chất lượng nước. Cần chuẩn bị các biện pháp xử lý sau để xử lý nước thải từ dự án.

- Xây dựng một đê ngăn nước nhỏ để chặn nước chảy từ công trường xây dựng ra.
- Xem xét phân tách khu vực xây dựng bằng cọc tấm.
- Cần khử nước trong bùn trước khi thải ra và tái sử dụng càng nhiều càng tốt.
- Thiết kế và bảo trì phù hợp đối với hệ thống thoát nước tại ga. Thiết kế cần bao gồm công trình thoát nước có công suất phù hợp, đường ống thoát nước nằm thấp hơn đường ống cấp nước, và nếu cần, phải có công trình xử lý sơ bộ.
- Theo dõi chất lượng nước thải ra từ ga và chất lượng nước mặt.

## 6.5 Cơ chế thực hiện dự án

### 1) Thực hiện dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm

659 Kế hoạch chung thực hiện dự án được chia thành bốn giai đoạn: giai đoạn tối thiểu đến năm 2017 khi đưa UMRT vào khai thác, giai đoạn ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Mỗi dự án trong khu vực phát triển ga được sắp xếp theo bốn giai đoạn này trên cơ sở phối hợp với thời gian đưa nhà ga và khai thác và những khó khăn trong quá trình thực hiện, đặc biệt là trong vấn đề thu hồi đất. Vấn đề thực hiện trong mỗi giai đoạn được trình bày chi tiết như sau:

#### (1) Vấn đề thực hiện dự án ở mức tối thiểu

660 Dự án ở mức tối thiểu tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm bao gồm hai hợp phần là ga Hồ Hoàn Kiếm (S1) và hầm bộ hành (S2). Các dự án này cần hoàn thành vào năm 2017 khi đưa UMRT vào hoạt động.

#### (2) Vấn đề thực hiện dự án ngắn hạn

661 Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng (R1) và phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại (A) dự kiến nằm trong các dự án ngắn hạn. Khu vực này thường tập trung đông người đi bộ và giao thông qua lại. Cần lưu ý đến vấn đề ảnh hưởng giao thông trong giai đoạn xây dựng.

#### (3) Vấn đề thực hiện dự án trung và dài hạn

662 Di chuyển bến xe buýt Bờ Hồ (R2) dự kiến nằm trong dự án trung hạn. Do công trình bến xe buýt thuộc tổ chức khai thác dịch vụ xe buýt, nên cần phối hợp với tổ chức đó trong việc thực hiện dự án R2.

### 2) Biện pháp thực hiện dự án

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

663 Đất dự phòng cho phát triển thương mại do công ty điện lực sở hữu, nên không có nhiều yếu tố PPP trong hình thức phát triển này. Tuy nhiên, UBND TPHN có thể thành lập một liên minh chiến lược với công ty điện lực để quy hoạch và phát triển khu vực ga này nhờ kêu gọi các nhà đầu tư tiềm năng khác có kinh nghiệm phát triển về trung tâm thương mại và văn hoá.

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

664 Quy hoạch phát triển ga và công trình liên quan bao gồm hai hợp phần dự án là công trình ga (S1) và hầm bộ hành (S2). Hầm bộ hành sẽ do HRB phụ trách do đây là cơ quan có chức năng đảm bảo sự thuận tiện và thoải mái cho hành khách. Dự án S2 cần hoàn thành vào năm 2017 khi đưa UMRT vào hoạt động.

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

665 Việc tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng (R1) nằm trong dự án ngắn hạn và không cần thu hồi đất. UBND TPHN sẽ phụ trách dự án R1.

666 Việc di dời bến xe buýt Bờ Hồ (R2) nằm trong dự án trung hạn. TRAMOC (Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị Hà Nội) sẽ phụ trách dự án R2 và dự án di dời bến xe buýt này cần được đưa vào quy hoạch chung cải thiện mạng lưới xe buýt tại thành phố Hà Nội.

#### (4) Tái phát triển tổ hợp văn hoá và thương mại (Khu A)

667 Tái phát triển tổ hợp văn hoá và thương mại (A) bao gồm công trình công cộng và chức năng thương mại. Để phát triển cần có sự tham gia của khu vực tư nhân dưới sự hỗ trợ của UBND TPHN.

668 Công tác thu hồi đất do UBND TPHN thực hiện. Mặc dù UBND TPHN là cơ quan phụ trách việc thực hiện dự án này, nhưng có thể chuyển quyền quản lý và khai thác sang cho công ty tư nhân.

**Bảng 6.5.1 Chương trình thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	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 ga	Ga Hồ Hoàn Kiếm	S1	Tối thiểu	-	0,0	Sử dụng không gian ngầm dưới đường và công viên (không cần thu hồi đất)	HRB	ODA
	Hầm bộ hành	S2	Tối thiểu	0,1	0,0	Sử dụng không gian ngầm dưới đường và công viên (không cần thu hồi đất)	HRB	ODA/ Tư nhân <sup>1)</sup>
Xây dựng đường	Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng	R1	Ngắn hạn	3,4	0,0	Không cần	Sở GTVT Hà Nội	UBND TPHN
	Di dời bến xe buýt Bờ Hồ	R2	Trung hạn	0,2	0,0	(một phần của Dự án A)	TRAMOC	UBND TPHN/ Tư nhân
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	Ngắn hạn	2,2	2,2	Thu hồi đất từ công ty điện lực và phát triển bằng biện pháp TPTĐT	UBNDTPHN /Tư nhân	Ngân sách nhà nước/ Tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>1)</sup> Hầm bộ hành kết nối không gian công cộng sẽ được xây dựng thành một công trình liên quan đến ga bằng nguồn vốn ODA. Hầm bộ hành kết nối tới các công trình thương mại sẽ do khu vực tư nhân xây dựng.

### 3) Kế hoạch thực hiện

669 Kế hoạch thực hiện ga Hồ Hoàn Kiếm được trình bày trong bảng 6.5.2.

#### (1) Phát triển tối thiểu

670 Về hầm bộ hành tới ga Hồ Hoàn Kiếm (S2), cần phối hợp với dự án tổ hợp văn hoá và thương mại (A) về vấn đề quy hoạch kết nối và cổng vào trong giai đoạn chuẩn bị cho dự án S2 và dự án A.

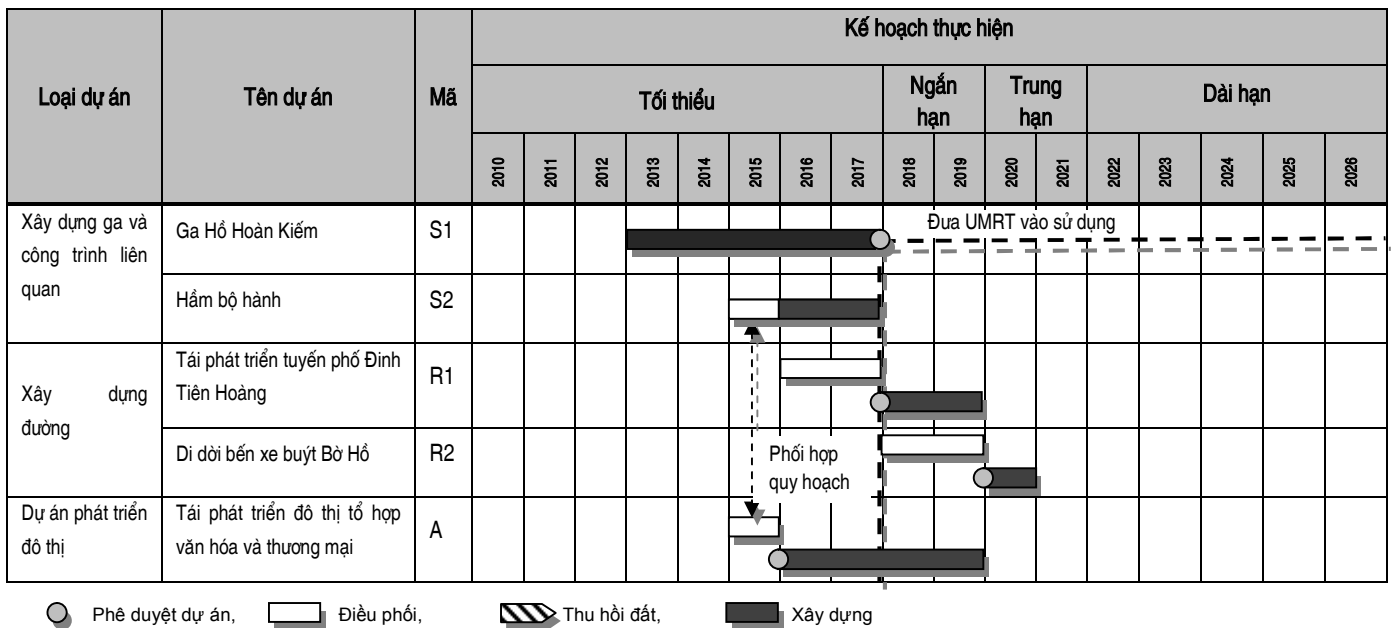
#### (2) Dự án ngắn hạn

671 Tái phát triển tuyến phố Đinh Tiên Hoàng (R1) là phần việc nằm trong dự án ngắn hạn. Việc xây dựng tổ hợp văn hoá và thương mại (A) có thể sẽ làm gia tăng lượng người đi bộ tới khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm. Dự án R1 cần hoàn thành vào cùng thời điểm với dự án A.

#### (3) Dự án trung và dài hạn

672 Việc di dời bến xe buýt Bờ Hồ (R2) được thực hiện sau dự án A, nơi được quy hoạch là vị trí bến xe buýt mới.

**Bảng 6.5.2 Kế hoạch thực hiện phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**



**4) Chi phí đầu tư và khai thác dự án**

673 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm được tóm tắt trong Bảng 6.5.3 dưới đây. Chi phí xây dựng nhà ga, công trình và kết cấu đường sắt nằm ngoài dự toán. Ước tính tổng chi phí đầu tư cho khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm là 127,4 triệu USD.

**Bảng 6.5.3 Chi phí đầu tư và khai thác dự án phát triển khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Chi phí đầu tư (triệu USD)			Chi phí khai thác (triệu USD/năm)
			Thu hồi đất	Xây dựng	Tổng	
Xây dựng ga và công trình liên quan	Ga Hồ Hoàn Kiếm	S1	Không tính	Không tính	Không tính	Không tính
	Hầm bộ hành	S2	0	5,8	5,8	0,6
Xây dựng đường	Tái phát triển phố Đinh Tiên Hoàng	R1	0	0,9	0,9	0,1
	Di dời bến xe buýt Bờ Hồ	R2	0	0,1	0,1	0,1
Dự án phát triển đô thị	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	89,3	31,2	120,6	3,1
Tổng			89,3	38,0	127,4	3,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

674 Phân tích tài chính dự án đầu tư nhà nước và tư nhân trong dự án phát triển đô thị tại khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm được tóm tắt trong Bảng 6.5.4 dưới đây. Dự án A sẽ khó đảm bảo khả năng sinh lời cho nhà đầu tư tư nhân vì giá đất cao và vướng quy định kiểm soát chiều cao công trình không quá 7 tầng. Trong trường hợp 1, IRR dự án nhỏ hơn 12% nên không phải một dự án sinh lời đối với nhà đầu tư tư nhân. Trong trường hợp 2, nhà nước cho thuê đất để giảm chi phí đầu tư ban đầu cho nhà đầu tư tư nhân, như vậy, nhà đầu tư tư nhân sẽ có IRR dự án là 21%. Tóm lại, có khả năng cho nhà đầu tư tư nhân đảm bảo khả năng sinh lời và có thể áp dụng mô hình đầu tư PPP.

**Bảng 6.5.4 Phân tích tài chính dự án phát triển đô thị khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm**

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 (triệu USD/năm)	Đầu tư (triệu USD)	NPV (triệu USD)	IRR dự án	B/C
Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và thương mại	A	Trường hợp 1: Đầu tư tư nhân	-	-	113,1	-11,5	11%	2,13
		Trường hợp 2: Cho thuê đất	-	8,0	35,6	45,6	21%	1,69

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