

## **7 CƠ CHẾ VÀ BIỆN PHÁP THỰC HIỆN DỰ ÁN ĐỀ XUẤT**

### **7.1 Hệ thống pháp lý hiện hành, quy hoạch và tổ chức phát triển đô thị**

#### **7.1.1 Bối cảnh chung**

701 Để đề xuất cơ chế thực hiện sẽ được áp dụng vào phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, các vấn đề về hệ thống quy hoạch và phát triển đô thị hiện tại cần được rà soát lại ở những khía cạnh chính sau:

- (i) Hệ thống pháp lý cho phát triển và quy hoạch đô thị
- (ii) Quy hoạch và tổ chức liên quan về quy hoạch và phát triển đô thị
- (iii) Quy hoạch đã được duyệt và tổ chức
- (iv) Thu hồi đất và tái định cư
- (v) Phát triển công trình ngầm
- (vi) Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC)
- (vii) Phổ biến thông tin và tham vấn cộng đồng

#### **7.1.2 Hệ thống pháp lý về quy hoạch và phát triển đô thị**

##### **1) Hệ thống quy hoạch đô thị theo Luật Xây dựng và Luật Quy hoạch Đô thị**

702 Hệ thống quy hoạch chính đối với phát triển không gian của Việt Nam là (i) “Quy hoạch Phát triển Kinh tế-Xã hội (SEDP) và (ii) “Quy hoạch Phát triển Đô thị và Vùng” bao gồm Quy hoạch Tổng thể Xây dựng. SEDP do Bộ Kế hoạch-Đầu tư (MPI) quản lý, trong khi Quy hoạch Phát triển Đô thị và Vùng do Bộ Xây dựng (MOC) quản lý. Cùng với các quy hoạch không gian này, còn có các quy hoạch chuyên ngành như “Quy hoạch Sử dụng Đất” của Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE), “Quy hoạch Tổng thể Phát triển Giao thông Vận tải” của Bộ Giao thông Vận tải (MOT), “Quy hoạch Phát triển Công nghiệp” của Bộ Công Thương.

703 Khung pháp lý dành cho quy hoạch đô thị được quy định trong Chương 2 của “Luật Xây dựng.” Theo Luật Xây dựng, quy hoạch đô thị được chia làm hai cấp là “Quy hoạch Chung” và “Quy hoạch Chi tiết.” Từ ngày 1 tháng 1 năm 2010, “Luật Quy hoạch Đô thị” được thông qua và khung quy hoạch đô thị chung được quy định trong Chương 2 của “Luật Quy hoạch Đô thị.” Theo luật này, các quy hoạch đô thị được phân làm ba cấp là “Quy hoạch Chung,” “Quy hoạch Phân khu,” và “Quy hoạch Chi tiết” (Xem Bảng 7.1.1.)

**Bảng 7.1.1 Các quy hoạch đô thị theo Luật Xây dựng và Luật Quy hoạch Đô thị**

Quy hoạch, tỉ lệ và đề cương theo Luật Xây dựng		Quy hoạch, tỉ lệ và đề cương theo Luật Quy hoạch Đô thị	
(a) Quy hoạch Xây dựng Đô thị Chung (1/2.000-1/25.000)	Khung chung về không gian đô thị, hạ tầng và công trình đô thị	(A) Quy hoạch chung (1/5.000, 1/10.000, 1/25.000, 1/50.000)	Khung nhằm phân bố các yếu tố không gian, hạ tầng đô thị, công trình và nhà ở đô thị
(b) Quy hoạch Xây dựng Đô thị Chi tiết (tỉ lệ 1/2.000)	Quy hoạch chi tiết của Quy hoạch Chung là cơ sở pháp lý để đầu tư, xây dựng và giao dịch đất	(B) Quy hoạch Phân khu (1/2.000, 1/5.000)	Để thực hiện Quy hoạch Chung, phân khu và xác định các chỉ tiêu liên quan đến đất, hạ tầng, chức năng của công trình đô thị và sử dụng đất.
(c) Quy hoạch Xây dựng Đô thị Chi tiết (tỉ lệ 1/500)		(C) Quy hoạch chi tiết (1/500)	Nhằm thực hiện Quy hoạch Chung và Quy hoạch Phân khu, i) xác định điều kiện và chỉ tiêu liên quan đến sử dụng đất, quản lý xây dựng và thiết kế đô thị, và ii) phân bố hạ tầng
(d) Quy hoạch hạ tầng kỹ thuật	Một phần của (a), (b) và (c)	(D) Quy hoạch hạ tầng kỹ thuật	Một phần của (a), (b) và (c)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Quy hoạch Chi tiết và Quy hoạch Phân khu

704 Trước khi áp dụng Luật Quy hoạch Đô thị, Quy hoạch Chi tiết tỉ lệ 1/2.000 được cấp quận/huyện lập ra trong đó đưa ra quá nhiều thông tin chi tiết về sử dụng đất và công trình xây dựng không có tính khả thi cao. Quy hoạch Phân khu mới được quy định theo Luật Quy hoạch Đô thị nhằm đưa ra phương hướng phát triển dài hạn trong 20 hoặc 25 năm tới. Có thể nói rằng Quy hoạch Phân khu nhằm chỉ ra khung sử dụng đất và phát triển để kiểm soát các hoạt động phát triển đô thị một cách hợp lý.

705 Trong Quy hoạch Chi tiết tỉ lệ 1/2.000 cũng như Quy hoạch Phân khu, các chỉ tiêu quy hoạch sau đây được quy định (Điều 29 Luật Quy hoạch Đô thị):

- (i) Mục đích sử dụng các lô đất cụ thể
- (ii) Nguyên tắc về không gian, kiến trúc và cấu trúc cảnh quan của khu vực quy hoạch.
- (iii) Dân số
- (iv) Sử dụng đất
- (v) Các chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật của mỗi ô phố
- (vi) Bố trí công trình hạ tầng xã hội phù hợp với nhu cầu phát triển
- (vii) Vị trí và hướng tuyến của hạ tầng kỹ thuật và đường phố theo giai đoạn phát triển
- (viii) Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

## 3) Thiết kế đô thị

706 Về Thiết kế Đô thị của Quy hoạch Phân khu, cần xác định các chỉ tiêu kiểm soát như về khoảng lùi, cảnh quan đô thị, không gian mở, điểm nhấn và ô phố, v.v. (Điều 32&33, Luật Quy hoạch Đô thị).

707 Ngoài ra, cần đề xuất các biện pháp thực hiện quy hoạch và thiết kế đô thị, và UBND thành phố hoặc địa phương đóng vai trò làm cơ quan phụ trách về phê chuẩn quy hoạch cần ban hành quy định về quản lý phù hợp với quy hoạch và thiết kế đô thị (Điều 34&35, Luật Quy hoạch Đô thị). Nội dung quy định bao gồm những mục sau:

- (i) Ranh giới, phạm vi và đặc điểm của khu vực quy hoạch.
- (ii) Vị trí, ranh giới, đặc điểm và phạm vi của vùng cụ thể trong khu vực quy hoạch
- (iii) Mật độ xây dựng, hệ số sử dụng đất, chiều cao và mặt đứng của các ô phố cụ thể
- (iv) Lộ giới, phân giới, chiều cao và các thông số kỹ thuật của tuyến đường cụ thể.
- (v) Khu vực bảo vệ và hành lang hạ tầng kỹ thuật
- (vi) Các trục không gian chính và điểm nhấn đô thị
- (vii) Vị trí, quy mô và hành lang bảo vệ công trình ngầm.
- (viii) Các khu bảo tồn, di tích lịch sử văn hoá, thắng cảnh tại khu vực đô thị và bảo vệ môi trường.

### 7.1.3 Quy hoạch đã được duyệt và tổ chức

708 Theo Luật Xây dựng và Luật Quy hoạch Đô thị, Quy hoạch Phát triển Đô thị cấp thành phố và quận/huyện đã được thông qua. Quy hoạch Tổng thể Đô thị Thành phố Hà Nội đến năm 2020 được Thủ tướng phê duyệt vào năm 1998. Kể từ năm 2008, dân số Hà Nội đã trên mức 3,5 triệu người. Tháng 8/2008, ranh giới hành chính của Hà Nội được mở rộng bao gồm tỉnh Hà Tây cũ và một số xã của tỉnh Hoà Bình, và dân số tăng lên hơn 6 triệu người. Hiện tại, “Quy hoạch Tổng thể Xây dựng Thủ đô Hà Nội” cho khu vực thành phố mở rộng và các khu vực đô thị lân cận đã được lập dưới sự quản lý của Bộ Xây dựng. Dự thảo Quy hoạch Tổng thể sẽ được trình Quốc hội vào tháng 6 năm 2010. Trong Quy hoạch Tổng thể này, mạng lưới giao thông vận tải bao gồm các tuyến UMRT và quy hoạch phát triển đô thị cho khu vực xung quanh ga.

709 Quy hoạch Chi tiết và Quy hoạch Phân khu tỉ lệ 1/2.000 và 1/500 do cấp quận/huyện đề xuất và Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà nội (HAUPA) là cơ quan phê duyệt và quản lý. HAUPA cũng sẽ đưa ra các quy định về tiêu chuẩn xây dựng do Bộ Xây dựng phê chuẩn, và thực hiện rà soát và phê duyệt các hoạt động xây dựng và phát triển đô thị.

710 Quy hoạch Chi tiết là cơ sở pháp lý để kiểm soát quy hoạch đô thị, bao gồm cả quy hoạch đường bộ. Quy hoạch này sẽ được rà soát và sửa đổi 5 đến 10 năm một lần. Hầu hết các Quy hoạch Chi tiết được phê chuẩn vào năm 2000, sau khi phê duyệt Quy hoạch Tổng thể Thành phố Hà Nội năm 1998. Do vậy, các quy hoạch đó không đề cập tới mạng lưới UMRT, vị trí ga và phát triển đô thị xung quanh ga. Để thực hiện phát triển đô thị gắn kết với UMRT cần phối hợp các quy hoạch đã được phê duyệt này và điều chỉnh các quy hoạch đó, đặc biệt là về mạng lưới và hướng tuyến đường, sử dụng đất xung quanh ga. Các điểm chính trong việc sửa đổi quy hoạch quận huyện và dự án liên quan được tổng hợp trong Bảng 7.1.2.

**Bảng 7.1.2 Sửa đổi Quy hoạch Quận/huyện (Quy hoạch Chung)**

Ga	Quận/huyện	Quy hoạch Quận huyện			Dự án liên quan		
		Quy hoạch được duyệt	Điểm sửa đổi chính		Đường	Phát triển đô thị	
			Đường	Sử dụng đất			
Tuyến UMRT 1	1. Yên Viên	Gia Lâm	●	●	●	-	-
	2. Cầu Đuống	Long Biên	●	●	●	●	●
	3. Đức Giang	Long Biên	●	●	●	-	●
	4. Gia Lâm	Long Biên	●	●	●	-	●
	5. Bắc Cầu Long Biên	Long Biên	●	●	●	-	-
	6. Nam Cầu Long Biên	Hoàn Kiếm/ Ba Đình	●	●	●	-	-
	7. Phùng Hưng	Hoàn Kiếm/ Ba Đình	●	●	●	-	-
	8. Ga Hà Nội	Đống Đa/ Hoàn Kiếm	●	●	●	-	-
	9. C.V. Thống Nhất	Đống Đa/ Hai Bà Trưng	●	●	●	-	-
	10. B.V. Bạch Mai	Đống Đa/ Hai Bà Trưng	●	●	●	-	-
	11. Phương Liệt	Thanh Xuân	●	-	-	-	-
	12. Giáp Bát	Hoàng Mai	●	●	●	-	-
	13. Hoàng Liệt	Hoàng Mai	●	-	-	-	-
	14. Văn Điển	Thanh Trì	●	●	●	-	-
	15. Vĩnh Quỳnh	Thanh Trì	●	●	●	-	-
	16. Ngọc Hồi	Thanh Trì	●	●	●	-	-
Tuyến UMRT 2	1. Nam Thăng Long	Từ Liêm/ Tây Hồ	●	●	●	●	●
	2. Ngoại Giao Đoàn	Từ Liêm	●	-	-	-	●
	3. Tây Hồ Tây	Tây Hồ	●	●	●	-	●
	4. Bưởi	Cầu Giấy	●	-	-	-	-
	5. Quán Ngựa	Ba Đình/ Tây Hồ	●	-	●	-	-
	6. Bách Thảo	Ba Đình/ Tây Hồ	●	-	●	-	-
	7. Hồ Tây	Ba Đình/ Tây Hồ	●	-	●	-	●
	8. Hàng Đậu	Ba Đình/ Hoàn Kiếm	●	●	●	-	-
	9. Hồ Hoàn Kiếm	Hoàn Kiếm	●	●	●	-	-
	10. Trần Hưng Đạo	Hoàn Kiếm	●	●	●	-	●
	11. Cầu Dền	Hai Bà Trưng	●	●	●	-	-
	12. Bách Khoa	Hai Bà Trưng	●	-	-	-	-
	13. Kim Liên	Đống Đa	●	-	-	-	●
	14. Chùa Bộc	Đống Đa	●	-	●	-	●
	15. Ngã Tư Sở	Đống Đa/ Thanh Xuân	●	-	●	-	●
	16. Thượng Đình	Thanh Xuân	●	-	●	-	●

●: Đã có/Cần thiết, - : không có/không cần thiết

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 7.1.4 Luật Xây dựng

711 Luật Xây dựng Việt Nam năm 1997 được thay thế bằng Bộ luật Xây dựng về Quy hoạch Vùng và Đô thị, Quy hoạch Khu dân cư Nông thôn (Quyết định 04/2008/QĐ-BXD ban hành ngày 3/4/3008). Luật Xây dựng quy định mật độ xây dựng tối đa theo chiều cao xây dựng và diện tích đất (xem Bảng 7.1.3 và Bảng 7.1.4). Khác với hệ thống quy hoạch đô thị tại Nhật Bản trong đó kiểm soát Mật độ Xây dựng (BCR) và Hệ số Sử dụng đất (FAR) theo khu vực, BCR được kiểm soát theo chiều cao và diện tích đất và không phụ thuộc vào khu vực hoặc mục đích sử dụng đất. Số tầng có thể quy đổi từ chiều cao công trình, FAR theo đó được tự động quyết định bởi BCR và số tầng. Có nghĩa là trong trường hợp chiều cao công trình cao, thì diện tích xây dựng hẹp nhưng trong trường hợp nếu chiều cao công trình thấp thì diện tích xây dựng lớn.

**Bảng 7.1.3 Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư**

Chiều cao xây dựng (m)	Mật độ xây dựng tối đa (%) theo diện tích đất (m <sup>2</sup> )			
	≤ 3.000 <sup>2</sup>	10.000 <sup>2</sup>	18.000 <sup>2</sup>	≥ 35.000 <sup>2</sup>
≤ 16	75	65	63	60
19	75	60	58	55
22	75	57	55	52
25	75	53	51	48
28	75	50	48	45
31	75	48	46	43
34	75	46	44	41
37	75	44	42	39
40	75	43	41	38
43	75	42	40	37
46	75	41	39	36
> 46	75	40	38	35

Nguồn: Luật Xây dựng áp dụng cho Quy hoạch Vùng và Đô thị, Quy hoạch Khu dân cư Nông thôn, Quyết định 04/2008/QĐ-BXD ban hành ngày 3/4/2008

**Bảng 7.1.4 Mật độ xây dựng tối đa của nhà chung cư**

Chiều cao xây dựng (m)	Mật độ xây dựng tối đa (%) theo diện tích đất (m <sup>2</sup> )			
	3.000 <sup>2</sup>	10.000 <sup>2</sup>	18.000 <sup>2</sup>	≥ 35.000 <sup>2</sup>
≤ 16	80	70	68	65
19	80	65	63	60
22	80	62	60	57
25	80	58	56	53
28	80	55	53	50
31	80	53	51	48
34	80	51	49	46
37	80	49	47	44
40	80	48	46	43
43	80	47	45	42
46	80	46	44	41
> 46	80	45	43	40

Nguồn: Luật xây dựng áp dụng cho Quy hoạch Vùng và Đô thị, Quy hoạch Khu dân cư Nông thôn, Quyết định 04/2008/QĐ-BXD ban hành ngày 3/4/2008

712 Trong Luật Xây dựng có quy định thiết kế đô thị trong Quy hoạch Chi tiết xây dựng đô thị tỉ lệ 1/2.000 cần đáp ứng các yêu cầu sau:

- Xác định điểm trong không gian làm việc được quy hoạch theo định hướng và tầm nhìn;
- Ngưỡng giới hạn tối đa, tối thiểu (hoặc không xác định) và nguyên tắc tương quan với chiều cao công trình gắn với mỗi khu chức năng và đối với toàn bộ khu vực;
- Xác định quy định nào xung quanh phần sau công trình trên tuyến phố chính và giao cắt với tuyến phố chính;

- Các hướng dẫn về hình dáng, màu sắc, ánh sáng, mô hình kiến trúc của các kết cấu chủ đạo, hệ thống cây xanh, mặt nước và quảng trường;
- Xác định các nguyên tắc về thiết kế kết nối không gian với không gian xung quanh bên ngoài thiết kế khu vực;
- Quản lý xây dựng đã được ban hành về kiến trúc đô thị là nội dung của các đồ án quy hoạch và quy hoạch xây dựng chi tiết tỉ lệ 1/2.000 để đánh giá công tác quản lý kiến trúc cảnh quan chung có trong nội dung quy hoạch vùng;
- Các định mức đã được ban hành nhằm kiểm soát việc sử dụng đất như mật độ xây dựng, chiều cao công trình (phụ thuộc vào các yêu cầu không gian và kiểm soát chiều cao công trình theo quy hoạch, chiều cao trên trung bình, hoặc các quy định về chiều cao tối thiểu và phù hợp với chiều cao tối thiểu liên quan giữa chiều cao công trình trong khu vực hoặc quy định về quy hoạch kiểm soát chiều cao công trình).

### **7.1.5 Phát triển không gian ngầm**

713 Phát triển không gian ngầm là một trong các vấn đề quy hoạch đô thị nóng trong những năm gần đây. Tại Thành phố Hồ Chí Minh, không gian đỗ xe ngầm dưới không gian mở và công viên đã được các nhà đầu tư tư nhân phát triển. Nghị định số 41/2007/NĐ-CP về xây dựng công trình ngầm đã được thông qua. Giấy phép quy hoạch công trình ngầm do Ủy ban Nhân dân tỉnh hoặc thành phố thực hiện, trong đó cho phép xây dựng các công trình và hạ tầng bên trên công trình ngầm. Tại Thành phố Hà Nội, Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội là cơ quan phê duyệt các công trình ngầm.

714 Gần đây, Bộ XD đã ban hành Nghị định 39/2010/NĐ-CP ngày 7 tháng 4 năm 2010 hướng dẫn quản lý không gian ngầm đô thị, trong đó xác định nội dung và các chỉ số cần được giải quyết trong quy hoạch phát triển đô thị. Bộ TNMT cũng chuẩn bị quy định liên quan đến phát triển ngầm trên cơ sở tiềm năng các nguồn lực tự nhiên ngầm.

715 Theo Nghị định trên, Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh được quyền quyết định cho phép các tổ chức trong nước, nước ngoài và cá nhân sử dụng đất để xây dựng công trình ngầm đô thị theo luật định. Bộ Tài nguyên và Môi trường sẽ chủ trì và phối hợp với các bộ ngành liên quan để đưa ra cơ chế sử dụng và quản lý đất xây dựng công trình ngầm và trình Thủ tướng quyết định.

716 Như vậy, việc xây dựng các công trình ngầm đô thị như hầm bộ hành kết nối hai ga UMRT có thể do chủ đầu tư, không những là nhà nước mà còn tư nhân thực hiện.

717 Luật Quy hoạch Đô thị quy định việc xây dựng công trình ngầm phải tuân theo quy hoạch không gian ngầm có trong quy hoạch phát triển đô thị đã được duyệt, các quy định về xây dựng công trình ngầm do Bộ XD ban hành, giấy phép quy hoạch và giấy phép xây dựng.

## 7.2 Khung pháp lý và thể chế về bảo vệ và đánh giá môi trường

### 7.2.1 Luật bảo vệ môi trường

718 Khung pháp lý và thể chế về bảo vệ môi trường, Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM), và thu hồi đất, đền bù, hỗ trợ và tái định cư liên quan đến dự án phát triển được trình bày chi tiết trong Phụ lục B.

719 Luật mới về Bảo vệ Môi trường (LEP 2005) được Quốc hội thông qua vào ngày 29/11/2005 là cơ sở pháp lý chủ đạo quy định về lĩnh vực bảo vệ môi trường tại Việt Nam. Bên cạnh đó, có một số tài liệu pháp lý khác liên quan đến lĩnh vực bảo vệ môi trường cần được xem xét trong quá trình thực hiện dự án phát triển. Ba phần sau của Chương III trong LEP 2005 quy định các vấn đề về đánh giá môi trường.

Phần 1: Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC)

Phần 2: Đánh giá tác động môi trường (ĐTM)

Phần 3: Cam kết bảo vệ môi trường

720 Phần 2 của LEP 2005 có 6 Điều (từ Điều 18 đến Điều 23) quy định rõ các dự án cần thực hiện báo cáo EIA, soạn thảo và nội dung báo cáo ĐMT, thẩm định và phê chuẩn báo cáo ĐMT, thực hiện cam kết trong báo cáo ĐMT.

721 Các dự án được quy định trong Điều 18 của Luật này có thể được phê duyệt và được cấp giấy phép đầu tư, giấy phép xây dựng hoặc giấy phép hoạt động chỉ sau khi báo cáo ĐMT được phê chuẩn (Điều 22). Công trình có thể đưa vào sử dụng chỉ sau khi cơ quan có thẩm quyền đã thẩm định và xác nhận tất cả các yêu cầu về bảo vệ môi trường (Điều 23).

722 Bên cạnh đó, Chính phủ đã ban hành một số văn bản pháp lý liên quan đến ĐMT bao gồm (i) Nghị định 21/2008/NĐ-CP (ngày 28/2/2008), (ii) Nghị định 80/2006/ND-CP (ngày 09/08/2006), (iii) Thông tư 08/2006/TT-BTTTT (ngày 08/09/2006).

723 Nghị định 21/2008/NĐ-CP bao gồm một số điều chỉnh và sửa đổi của Nghị định 80/2006/ND-CP, bao gồm danh sách các dự án cần chuẩn bị báo cáo ĐMT.

724 Theo Nghị định 21/2008/NĐ-CP, các dự án cần chuẩn bị báo cáo ĐMT bao gồm các dự án sau (Xem Bảng 7.2.1).

**Bảng 7.2.1 Các dự án cần lập báo cáo ĐMT**

Dự án	Quy mô
Dự án xây dựng hạ tầng trong trung tâm thành phố hoặc khu dân cư	50ha hoặc hơn
Dự án xây dựng siêu thị	Với 200 nơi kinh doanh hoặc hơn
Dự án xây dựng trung tâm thể thao	10ha hoặc hơn
Dự án xây dựng bệnh viện	Với 50 giường bệnh hoặc hơn
Dự án xây dựng công trình ngầm	Tất cả
Dự án xây dựng nhà có tầng hầm	Tầng hầm có độ sâu 10m hoặc hơn
Dự án xây dựng công trình giao thông ngầm (tàu điện ngầm và đường hầm)	Dài 500m hoặc hơn
Dự án xây dựng đường cấp 4	Dài 100km hoặc hơn
Dự án xây dựng công trình giao thông	Cần tái định cư 1000 người hoặc hơn
Dự án xây dựng bến xe khách	0,5ha hoặc hơn

Nguồn: Nghị định 21/2008/NĐ-CP

725 Yêu cầu giám sát môi trường được trình bày tương đối chi tiết trong Thông tư 05/2008/TT-BTNMT (Xem Phụ lục B). Theo Thông tư này, báo cáo ĐMT cho dự án phát triển cần bao gồm một chương mô tả chương trình giám sát và quản lý môi trường. Chương này cần đề xuất một chương trình giám sát môi trường như sau:

- (i) Giám sát chất thải: yêu cầu giám sát lưu lượng/khối lượng chất thải và các thông số xử lý rác thải cụ thể khác theo tiêu chí, định mức và quy định hiện hành của Việt Nam, với tần suất tối thiểu là 03 (ba) lần một tháng. Các điểm hoặc trạm giám sát phải được đánh dấu với chú giải rõ ràng trên bản đồ.
- (ii) Giám sát môi trường xung quanh: Chỉ giám sát các thông số cụ thể về việc xử lý rác thải theo các tiêu chí, định mức và quy định hiện hành của Việt Nam nếu không có điểm hoặc trạm giám sát của nhà nước trong khu vực dự án, với tần suất tối thiểu 06 (sáu) lần một tháng. Các điểm hoặc trạm giám sát phải được đánh dấu với chú giải rõ ràng trên bản đồ.
- (iii) Các vấn đề giám sát khác: Chỉ giám sát các vấn đề như xói mòn, lở, sụt và lún đất; xói mòn bờ sông, suối, hồ và biển; mức đáy sông, suối, hồ và biển tăng cao; nước mặn xâm nhập mặn, và các tác động khác đến môi trường tự nhiên và kinh tế xã hội (nếu có), với tần suất phù hợp nhằm đảm bảo giám sát những thay đổi về không gian và thời gian của các yếu tố này. Các điểm hoặc trạm giám sát phải được đánh dấu với chú giải rõ ràng trên bản đồ.

## **7.2.2 Thu hồi đất và tái định cư**

### **1) Luật đất đai**

726 Luật Đất đai (ban hành năm 1993 và sửa đổi năm 2003) là luật khung quy định các vấn đề về quản lý đất đai nói chung và thu hồi đất nói riêng. Ngoài ra, có một số luật và quy định liên quan về các vấn đề thu hồi đất cho các dự án phát triển. Bên cạnh đó, Ủy ban Nhân dân mỗi tỉnh/thành phố phải có quy định riêng để quản lý các vấn đề về thu hồi đất trên địa bàn của mình. Các điểm chính của Luật Đất đai năm 2003 và một vài quy định chính về các vấn đề đất đai (ví dụ: Nghị định 197/2004/NĐ-CP, Nghị định 17/2006/NĐ-CP, và Nghị định 84/2007NĐ/NĐ-CP) được tóm tắt trong Bảng 7.1.3).

727 Theo các luật và quy định về quản lý và thu hồi đất, Ủy ban nhân dân tỉnh hoặc thành phố trực thuộc trung ương là cơ quan phụ trách việc quản lý đất đai trên địa bàn của mình, quy hoạch và thực hiện thu hồi đất cho các dự án đầu tư được thực hiện trên địa bàn. Đối với dự án quy mô lớn, sau khi báo cáo đầu tư được phê duyệt, Ủy ban Nhân dân sẽ ban hành chính sách thu hồi đất đai và hướng dẫn các cơ quan liên quan thực hiện công tác thu hồi đất, đền bù và tái định cư.

728 Cần lập kế hoạch toàn diện về đền bù, hỗ trợ và tái định cư (kế hoạch tái định cư toàn diện) để hướng dẫn công tác quy hoạch và thực hiện tái định cư cho dự án đòi hỏi thu hồi đất. Kế hoạch tái định cư toàn diện cần có mục tiêu chung nhằm đảm bảo cho người dân bị ảnh hưởng bởi dự án có thể duy trì và cải thiện các điều kiện sống và mức thu nhập trước dự án thông qua việc đền bù cho các tổn thất về tài sản vật chất và phi vật chất và các biện pháp hỗ trợ và phục hồi khác.



**Bảng 7.2.2 Luật và Quyết định liên quan tới thu hồi đất và tái định cư**

<p>Luật Đất đai 1/7/2004</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luật đưa ra quy định về phân bố đất, quản lý cho thuê, thu hồi đất cho các mục đích phát triển, thay đổi về giá trị đất theo cơ chế thị trường, và tạo điều kiện cho người dân tiếp cận đất thông qua các quyền sử dụng đất được thể hiện trong giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (LURC)</li> <li>• Dựa trên mục đích sử dụng, đất được chia thành 3 nhóm (đất nông nghiệp, đất phi nông nghiệp, và đất chưa sử dụng)</li> <li>• Nhà nước có quyền thu hồi đất trong một số trường hợp cụ thể. Trong các trường hợp này, người sử dụng đất sẽ được đền bù về đất và tài sản.</li> <li>• Khi thu hồi đất để sử dụng cho các mục đích an ninh quốc phòng, lợi ích quốc gia và lợi ích công cộng (Điều 39), Nhà nước sẽ đền bù và thực hiện giải phóng mặt bằng sau khi khu vực và quy hoạch sử dụng đất được đưa ra hoặc khi dự án đầu tư có các yêu cầu sử dụng đất phù hợp với khu vực và quy hoạch sử dụng đất được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.</li> </ul>
<p>Chính sách đền bù và tái định cư Nghị định 197/2006/CP, sửa đổi Nghị Định 17/2006/CP</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Chính phủ hạn chế phạm vi đền bù, hỗ trợ và tái định cư và khuyến khích các chủ dự tự thỏa thuận với người dân bị ảnh hưởng về mức đền bù và tái định cư;</li> <li>(2) Giao các Ủy ban Nhân dân Tỉnh chuẩn bị và thực hiện kế hoạch tái định cư để bố trí nhà ở hoặc đất thổ cư cho người dân bị ảnh hưởng trước khi thu hồi đất.</li> <li>(3) Giá đất áp dụng trong đền bù là giá dựa trên giá đất hiện có được Ủy ban Nhân dân Tỉnh hoặc Thành phố quy định và công bố. Không được đền bù theo giá áp dụng cho mục đích sử dụng đất mới được chuyển đổi. Vào thời điểm ban hành quyết định về thu hồi đất, nếu giá đất không phản ánh giá đất thực tế trên thị trường, thì Ủy ban Nhân dân tỉnh/thành phố sẽ quyết định giá đất phù hợp.</li> <li>(4) Người dân bị ảnh hưởng có đất bị thu hồi sẽ được đền bù bằng đất với cùng mục đích sử dụng đất. Nếu không có đất để đền bù “đất đổi đất”, thì người dân sẽ được đền bù bằng tiền với số lượng tương đương với giá trị đất tại thời điểm ban hành quyết định thu hồi đất;</li> <li>(5) Mức đền bù cho đất thổ cư được dựa trên mục đích sử dụng đất thực tế. Đất nông nghiệp xen lẫn đất dân cư đô thị, đất vườn, đất ao, v.v sẽ được đền bù với số tiền cho đất nông nghiệp, và với phần đền bù bổ sung tương đương từ 20-50% giá trị thực tế của đất thổ cư trên cùng một lô đất;</li> <li>(6) Nhà và công trình bị ảnh hưởng nằm trên đất bị thu hồi được đền bù với mức chi phí thay thế không tính trượt giá;</li> <li>(7) Hoa màu và cây cối bị ảnh hưởng được đền bù bằng chi phí thay thế tương ứng;</li> <li>(8) Người dân bị tái định cư có thể chọn một trong ba phương án sau: a) đền bù bằng nhà, b) đền bù bằng một lô đất thổ cư mới, c) đền bù bằng tiền để tự tái định cư.</li> <li>(9) Tổ chức thực hiện tái định cư do UBND tỉnh giao trách nhiệm phải thông báo cho người dân bị ảnh hưởng về các phương án tái định cư đề xuất và công bố các phương án tại trụ sở và tại các trụ sở UBND xã/phường nơi có đất bị thu hồi cho dự án và tại các địa điểm tái định cư, ít nhất 20 ngày trước khi cơ quan có thẩm quyền phê duyệt các phương án tái định cư;</li> <li>(10) Người dân thuộc diện tái định cư bị mất hơn 30% đất nông nghiệp đang trực tiếp canh tác trên đó mà không được đền bù bằng đất thay thế hợp lý sẽ trở thành đối tượng của chương trình phục hồi sinh kế. Các chương trình này là sự kết hợp của các biện pháp đào tạo việc làm và tạo việc làm thông qua hình thức cấp đất phi nông nghiệp tại một vị trí thuận lợi để làm các hoạt động hoặc dịch vụ phi nông nghiệp;</li> <li>(11) Người nghèo (dựa trên tiêu chuẩn của Bộ Lao động và Thương binh Xã hội) bị ảnh hưởng bởi dự án sẽ được hỗ trợ vượt nghèo;</li> </ol>
<p>Nghị định 84/2007/NĐ-CP 25/5/2007</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nghị định này sẽ trao giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, chứng nhận sở hữu nhà và quyền sử dụng đất thổ cư; thực hiện các quyền sử dụng đất; thu hồi đất và đền bù và hỗ trợ liên quan tới đất đai; các thủ tục thu hồi đất, đền bù, hỗ trợ và tái định cư do bị Nhà nước thu hồi đất để sử dụng cho các mục đích an ninh quốc phòng, phát triển kinh tế, v.v; và giải quyết khiếu nại về đất.</li> <li>• Nghị định này áp dụng cho các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan tới quản lý đất và sử dụng đất, và cho các cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về đất đai. Cụ thể nghị định quy định một trình tự khá chi tiết để áp dụng vào việc thu hồi đất, đền bù và tái định cư cho các dự án phát triển.</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## **2) Luật quy hoạch đô thị**

729 Theo Luật quy hoạch đô thị, công tác chuẩn bị dự phòng đất cho phát triển đô thị theo quy hoạch được quy định tại Điều 62 như sau:

- (i) Ủy ban Nhân dân thuộc cấp có thẩm quyền sẽ chịu trách nhiệm tổ chức giải phóng mặt bằng cho các khu vực nằm trong quy hoạch đô thị để xây dựng hạ tầng xã hội và kỹ thuật phục vụ lợi ích công cộng và thực hiện quy hoạch chi tiết đã được phê duyệt.
- (ii) Việc thu hồi đất và đền bù được thực hiện theo các quy định về đất đai. Kể từ khi thu hồi đất, người sử dụng đất được đền bù cho phần tài sản hợp pháp trước khi công bố quy hoạch chi tiết đã được phê duyệt.
- (iii) Ủy ban nhân dân các cấp tạo điều kiện thuận lợi cho nhà thầu làm theo quy hoạch và các chương trình đầu tư.
- (iv) Khi thực hiện các dự án xây dựng đường bộ theo quy hoạch được phê duyệt, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ đồng thời tổ chức thu hồi đất ven đường theo quy hoạch, tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư hoặc nhà thầu theo luật định.
- (v) Phạm vi các dự án đầu tư phải được xác định trên cơ sở liên quan tới các điều kiện sử dụng đất hiện có, thoả mãn các mục tiêu của dự án và chỉnh trang đô thị, tránh các khu vực không đáp ứng được các yêu cầu về xây dựng, hoặc tác động đến cảnh quan và kiến trúc đô thị.
- (vi) Nếu các dự án đầu tư chỉ sử dụng một phần lô đất nhưng phần đất còn lại quá nhỏ để đáp ứng các yêu cầu sử dụng đất hoặc ảnh hưởng tới cảnh quan và kiến trúc đô thị, thì nhà nước sẽ thu hồi và đền bù cho người sử dụng đất.
- (vii) Sau khi quy hoạch chi tiết được phê duyệt và công bố, nếu nhà nước chưa thực hiện thu hồi đất, thì các tổ chức và cá nhân trong khu vực quy hoạch được phép tiếp tục sử dụng, sửa chữa, xây dựng tạm thời theo các quy định về xây dựng.

## **3) Vấn đề tái định cư hiện nay**

730 Hiện nay, công tác thu hồi đất và tái định cư đang gặp khó khăn khi thực hiện các dự án phát triển đô thị và giao thông vận tải. Chi phí đền bù tại Thành phố Hà Nội chiếm khoảng 80% tổng chi phí dự án. Có một vài nguyên nhân khiến cho công tác thu hồi đất và tái định cư trở nên khó khăn. Đó là các nguyên nhân sau:

- (i) Nhà ở tái định cư được xây dựng tại các khu vực ngoại ô không thuận tiện so với nơi ở cũ.
- (ii) Điều kiện đền bù chưa thoả đáng cho các hộ gia đình và các chủ kinh doanh.
- (iii) Hình thức tái định cư tại chỗ còn chưa phổ biến, trong đó cung cấp nhà ở cho người dân tại vị trí gần vị trí cũ.

### **7.2.3 Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC)**

731 Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) là một hợp phần trong Quy hoạch Chung, Quy hoạch Phân khu, Quy hoạch Chi tiết và Quy hoạch Hạ tầng Kỹ thuật theo Luật Quy hoạch Đô thị. Nội dung của ĐMC như sau:

- (i) Đánh giá điều kiện môi trường đô thị hiện tại về mặt khí tượng thủy văn, chất lượng nước, không khí, hệ sinh thái, địa chất, xói mòn đất, chất thải rắn, nước thải, tiếng ồn, khai thác và sử dụng tài nguyên thiên nhiên, biến đổi khí hậu, và các vấn đề liên quan

đến xã hội, cảnh quan, văn hoá và di sản để tạo cơ sở cho các phương án quy hoạch đô thị.

- (ii) Dự báo thay đổi môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch đô thị.
- (iii) Đề xuất các biện pháp phòng chống, giảm thiểu và khắc phục tác động môi trường và kế hoạch theo dõi môi trường.
- (iv) Chính phủ sẽ ban hành nội dung chi tiết về đánh giá môi trường chiến lược trong quy hoạch đô thị.

#### 7.2.4 Phổ biến thông tin và tham vấn công chúng

732 Theo Nghị định 84/2007/NĐ-CP, các uỷ ban nhân dân cấp quận/huyện và xã chịu trách nhiệm phổ biến chủ trương thu hồi đất, quyết định thu hồi đất và phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư, v.v.

733 Tuy nhiên, theo kinh nghiệm thực tế từ nhiều dự án cho thấy quy trình và phương pháp công bố thông tin do uỷ ban nhân dân quận/huyện và xã thực hiện nhìn chung là chưa đủ và phù hợp. Vì vậy trong nhiều trường hợp, người dân bị ảnh hưởng từ dự án không dễ tiếp cận những thông tin đó và đưa ra ý kiến của mình. Hơn nữa yêu cầu tổ chức họp tham vấn với các người dân bị ảnh hưởng chưa được quy định rõ ràng trong luật và quy định về thu hồi đất và tái định cư.

734 Đối với các cơ quan hợp tác quốc tế, phổ biến thông tin kịp thời và tham vấn với người dân chịu ảnh hưởng bao gồm cả các tổ chức phi chính phủ (NGO) được xem như yếu tố cần thiết đối với quá trình thực hiện hiệu quả và tính bền vững của dự án. Ví dụ như JICA có chính sách phổ biến thông tin về những xem xét về môi trường và xã hội cùng với chính quyền sở tại nhằm đảm bảo trách nhiệm giải trình và khuyến khích sự tham gia của các bên liên quan khác nhau. Ngoài ra, trong trường hợp các dự án thuộc Nhóm A (ví dụ: các dự án có tác động tiêu cực), JICA có chính sách tổ chức ít nhất một số các cuộc họp thảo luận ở mỗi giai đoạn xác định phạm vi, chuẩn bị đề cương biện pháp xem xét môi trường và xã hội, và hoàn thiện dự thảo báo cáo cuối cùng.

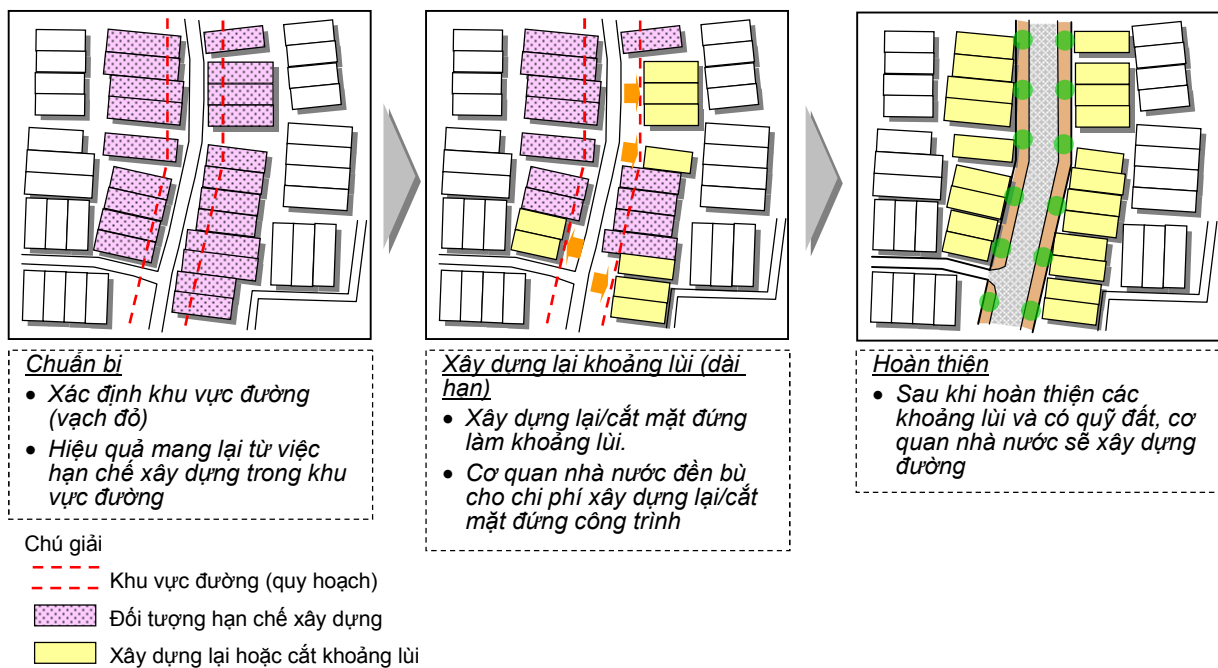
735 Trong một số dự án, cơ quan cấp vốn cũng sẽ yêu cầu nước sở tại chuẩn bị và ban hành rộng rãi sách nhỏ (hoặc tờ rơi) về công tác tái định cư trong đó bao gồm những nội dung sau: (i) Mục tiêu của dự án, (ii) Khu vực dự án và vị trí dự án; (iii) Ước tính chi phí và nguồn vốn; (iv) Kế hoạch thực hiện dự án (ví dụ: NCKT, ĐTM, và chuẩn bị kế hoạch tái định cư cơ bản); (v) Tác động của dự án; (vi) Xác định tính phù hợp; (vii) Nguyên tắc tái định cư và đền bù; (viii) Chính sách đền bù; (ix) Trợ cấp; (x) Giải quyết khiếu nại (quy trình giải quyết khiếu nại).

## 7.3 Kế hoạch phát triển đô thị đề xuất

### 7.3.2 Thu hồi đất theo hệ thống pháp lý hiện hành

736 Hiện tại, thu hồi đất bằng đền bù hoặc bằng nhà ở tái định cư là biện pháp duy nhất trong việc phát triển đường và phát triển đô thị (xem Hình 7.3.1.). Biện pháp thu hồi đất bằng đền bù sẽ được áp dụng cho dự án phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị. Tuy nhiên, sẽ khó điều chỉnh điều chỉnh thu hồi đất để tái phát triển đô thị / chỉnh trang đô thị trong khu vực đã xây dựng. Ví dụ, thiếu đất tái định cư ở khu vực lân cận, khả năng thu lợi thấp do gia tăng chi phí thu hồi đất vì giá đất và giá đền bù cao sẽ khiến khó đảm bảo được tính khả thi của dự án.

**Hình 7.3.1 Thu hồi đất để phát triển đường**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

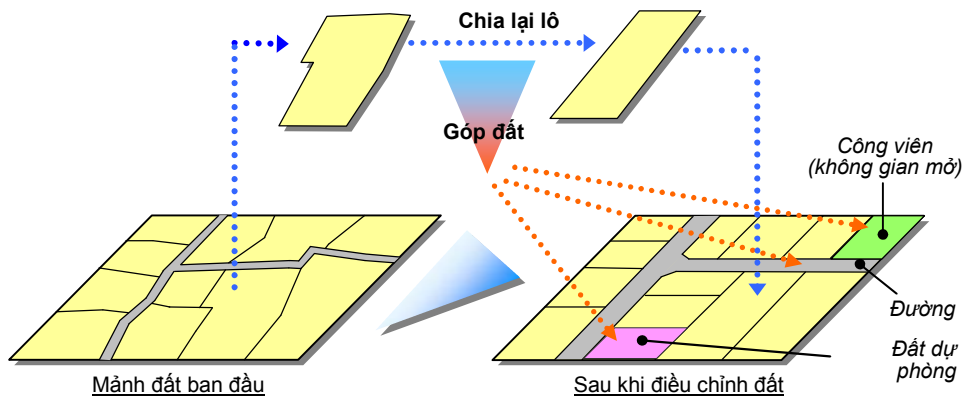
### 7.3.3 Biện pháp tái phát triển đất đề xuất

737 Đề xuất biện pháp Tái điều chỉnh Đất và biện pháp “Tái Phát triển Đô thị” với việc chuyển đổi quyền sử dụng đất. Các biện pháp phát triển đô thị mới này sẽ trở nên thành công cụ hữu ích và hiệu quả để chuẩn bị đất bên cạnh biện pháp thu hồi đất như hiện nay.

738 Tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) là biện pháp phát triển đô thị gắn kết bao gồm chia lại lô đất và xây dựng hạ tầng (Xem Hình 7.3.2). Đây cũng là một biện pháp phát triển đô thị phổ biến tại Nhật Bản và một cơ chế tương tự cũng được áp dụng tại hơn 10 quốc gia như Thái Lan, Indonesia, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Nepal. Đây là hệ thống chia lại lô đất để kết hợp các lô đất. Về cơ bản, người có quyền sử dụng đất trong khu vực TĐCĐ có thể giữ quyền của mình trong suốt dự án. Nói cách khác, TĐCĐ là một trong những biện pháp chỉnh trang đô thị bằng sự tham gia của người dân dựa trên cơ sở xây dựng sự đồng thuận.

739 Còn có “Hệ thống Góp đất” để dành đất cho phát triển hạ tầng, không gian mở công cộng và/hoặc đất dự phòng cho phát triển đô thị. Cơ quan thực hiện dự án có thể bán đất dự phòng để lấy chi phí cho dự án nhằm thực hiện hệ thống tự chủ về tài chính.

**Hình 7.3.2 Mô hình tái điều chỉnh đất (TĐCĐ)**

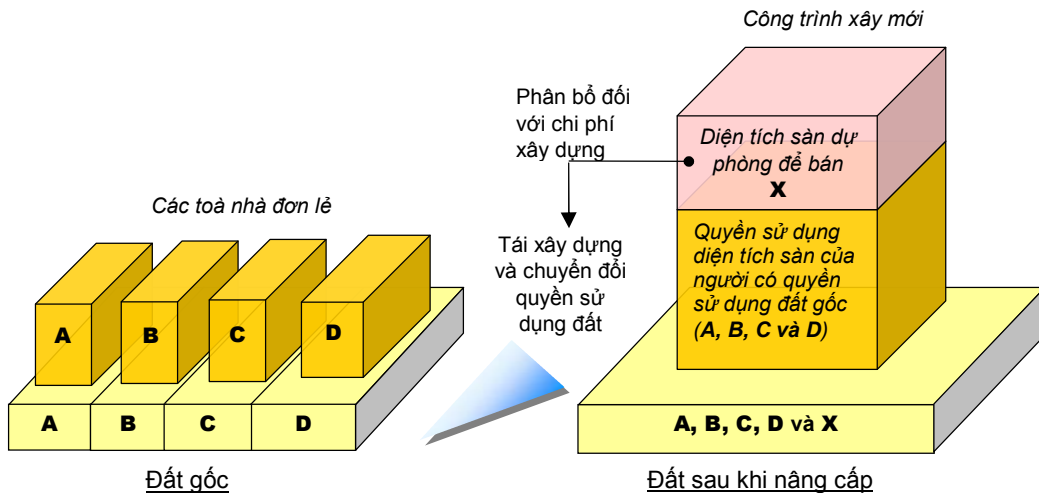


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 7.3.4 Biện pháp tái phát triển đô thị đề xuất

740 Tái phát triển đô thị (TPTĐT) là một trong những biện pháp tái xây dựng sử dụng cơ chế thay đổi quyền sử dụng đất. Biện pháp này được sử dụng để hợp nhất nhiều khu đất riêng biệt thành một mảnh đất liền được dùng để xây chung cư và công trình quy mô lớn mà tại đó người chủ sở hữu hiện tại có thể được tái định cư (xem Hình 7.3.3). Những người giữ quyền sử dụng đất gốc vẫn giữ quyền của mình trong suốt dự án, sau khi tái xây dựng, quyền sử dụng đất của họ sẽ được tính vào sở hữu một phần của công trình mới xây. Còn có cơ chế tự chủ về tài chính nhằm bán các tầng nhà dự phòng để lấy kinh phí bù chi phí xây dựng.

**Hình 7.3.3 Mô hình tái phát triển đô thị (TPTĐT)**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 7.3.5 Hệ thống dự phòng đất đề xuất

741 Để thực hiện hiệu quả TĐCĐ và TPTĐT, thì “Dự phòng đất” (DPĐ) là một biện pháp thu hồi đất ưu tiên làm cơ sở đầu tư cơ bản để phát triển đô thị trong tương lai. Trong trường hợp đất tư nhân được bán, thì nhà nước sẽ thu lại đất làm đầu tư ưu tiên. Khi phát triển trong tương lai, nhà nước sẽ sử dụng đất này với tư cách là đất dự phòng để đô thị hoá và phát triển công trình công cộng. Biện pháp này được áp dụng rộng rãi trên thế giới và đã chứng tỏ là một biện pháp hiệu quả để tập hợp các lô đất cần thiết đồng thời giảm được chi phí thu hồi đất cho nhà nước để thực hiện phát triển đô thị trong tương lai.

### 7.3.6 Biện pháp phát triển đô thị đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT

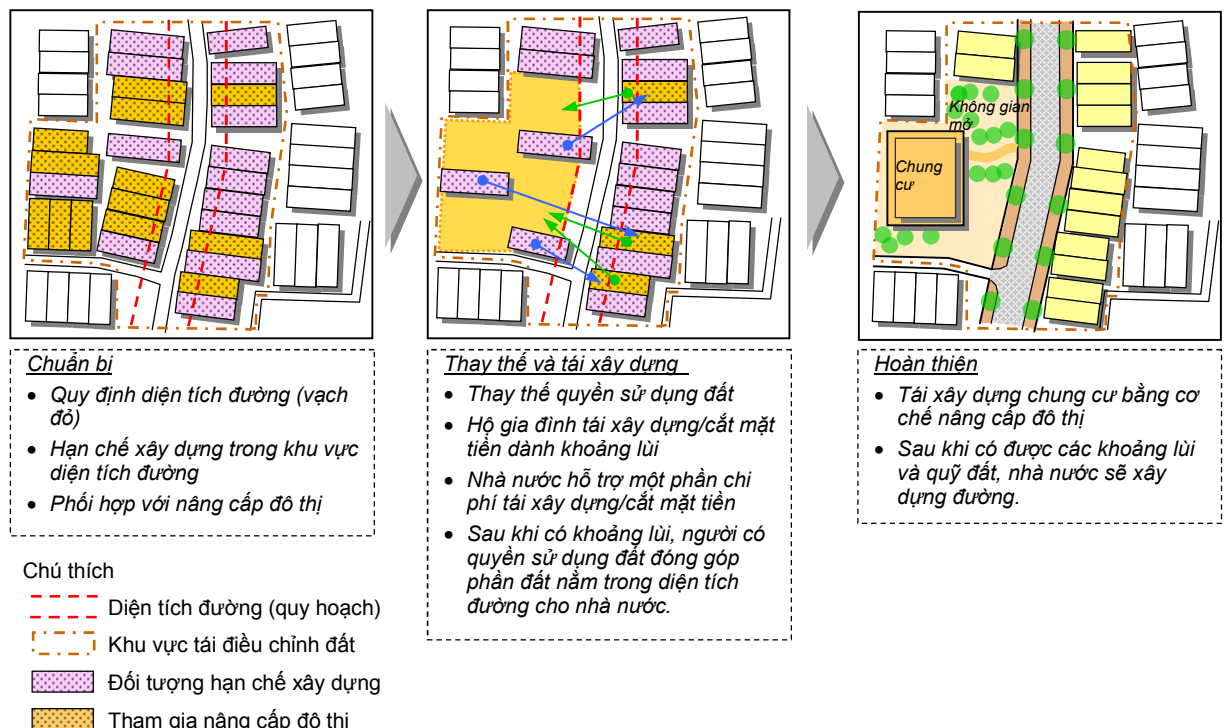
742 Các biện pháp TĐCĐ và TPTĐT có thể áp dụng vào dự án phát triển đô thị trong đó có phát triển hạ tầng như xây dựng đường, ITF và đường sắt. Biện pháp phát triển đô thị đề xuất có chuyển đổi quyền sử dụng đất kết hợp giữa TĐCĐ và TPTĐT nhằm mục đích sau:

- Mở rộng diện tích đất thu hồi cho hạ tầng
- Tạo phương án tái định cư tại chỗ
- Khuyến khích sử dụng đất hiệu quả

743 Quy trình thực hiện biện pháp kết hợp giữa TĐCĐ và TPTĐT như sau (Xem Hình 7.3.4):

- Xác định ranh giới dự án phát triển đường, rộng hơn lộ giới
- UBND Thành phố Hà Nội công bố và yêu cầu các chủ đất bên trong ranh giới dự án tham gia vào dự án.
- Các đối tượng tham gia đồng ý với dự án sẽ chuyển quyền sử dụng đất thành quyền sử dụng tầng nhà chung cư mới bằng biện pháp tái phát triển đô thị.
- Các đối tượng không tham gia sẽ trao đổi đất với đối tượng tham gia bằng biện pháp tái điều chỉnh đất.
- Đối tượng tham gia sẽ xây dựng một chung cư mới và chuyển về các khu nhà ở chia lô.
- Đường được xây dựng nhờ vốn của nhà nước.
- Nhờ có lợi nhuận của dự án tái phát triển đô thị từ khu nhà chung cư mới nên không gian mở sẽ được phát triển.

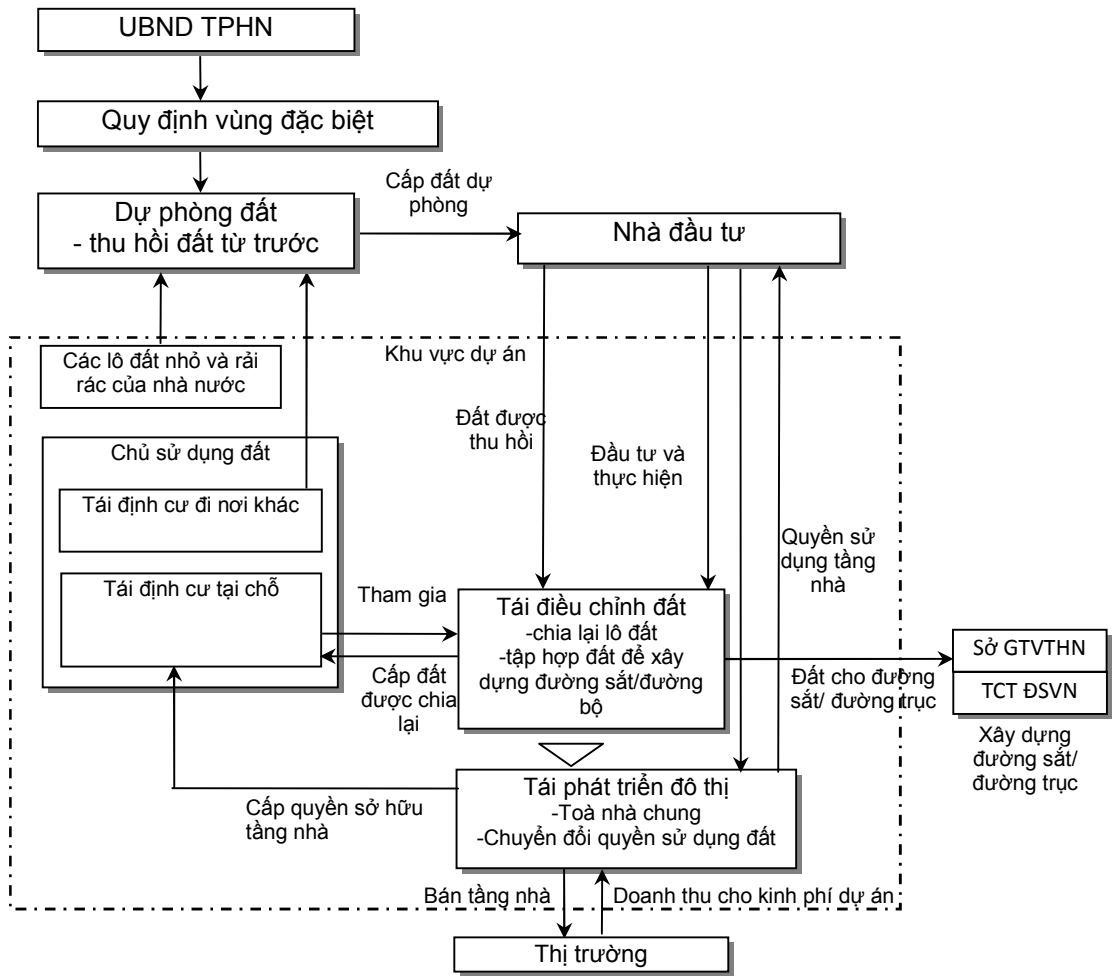
**Hình 7.3.4 Quy trình thực hiện phát triển đường nhờ TĐCĐ và TPTĐT**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

744 Biện pháp phát triển đô thị đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT như sau (Xem Hình 7.3.5):

**Hình 7.3.5 Biện pháp phát triển đô thị đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

745 Các biện pháp đề xuất cho công tác chuẩn bị đất và phát triển đô thị sẽ được áp dụng cho nhiều dạng dự án phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị (Xem Bảng 7.3.1)

**Bảng 7.3.1 Biện pháp thực hiện phát triển đô thị gắn kết trong khu vực ga UMRT**

Loại dự án	Cơ quan thực hiện			Biện pháp chuẩn bị đất			Nguồn tài chính			
	Khu vực nhà nước	Khu vực tư nhân	PPP	Thu hồi đất	Điều chỉnh đất	Tái phát triển đô thị	Vốn vay ODA	Trợ cấp	Tư nhân	
Tối thiểu	Ga và công trình liên quan tới ga	●	-	○	●	○	-	●	-	○
	Công trình TCLPT	●	-	-	●	○	-	●	-	-
	Cải thiện đường/ vỉa hè	●	-	-	-	-	-	-	●	-
	Phát triển đường/ vỉa hè	●	-	-	●	○	-	-	●	-
Ngắn/ trung - dài hạn	Phát triển đường/ vỉa hè	●	-	-	●	○	-	-	●	-
	Công trình TCLPT	●	-	-	●	○	-	-	●	-
	Dịch vụ xe buýt gom khách	●	-	-	●	-	-	-	●	-
	Dịch chuyển bến xe khách hiện có	●	-	-	-	-	-	-	●	-
	Tái phát triển đô thị	-	●	-	-	○	○	-	-	●
	Phát triển khu đô thị mới	-	●	-	●	-	-	-	-	●
	Chỉnh trang đô thị	●	○	-	●	○	○	-	●	○
Cải thiện điều kiện sống	●	-	-	●	-	-	-	●	-	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích ●: Biện pháp cơ bản, ○: Biện pháp không bắt buộc, -: không có

### 7.3.7 Tính khả thi của biện pháp thực hiện đề xuất nhờ TĐCĐ và TPTĐT

#### 1) Thu hồi đất từ trước

746 Về vấn đề thu hồi đất, biện pháp thực hiện đề xuất là áp dụng hệ thống dự phòng đất trong đó sẽ thu hồi đất từ trước. Đây là biện pháp hữu hiệu nhằm đảm bảo có đất dự phòng để xây dựng hạ tầng và phát triển đô thị và hỗ trợ công tác quản lý và kiểm soát phát triển của khu vực tư nhân. Tuy nhiên, trong khuôn khổ luật pháp hiện hành, còn một số vấn đề pháp lý như sau:

- Khó thu hồi đất trước khi phê duyệt dự án: về nguyên tắc, cần có quyết định phê duyệt dự án để thực hiện thu hồi đất. Hiện chưa có cơ sở pháp lý để dự phòng đất và thu hồi đất từ trước.
- Khó thu hồi đất vì các mục đích kết hợp giữa phát triển hạ tầng và đô thị: Về nguyên tắc, dự án hạ tầng và dự án phát triển đô thị là tách biệt với nhau trong hệ thống luật pháp hiện hành. Vì vậy, công tác thu hồi đất cần được thực hiện riêng rẽ theo mỗi mục đích dự án. Chính vì thế rất khó để một tổ chức thực hiện thu hồi đất cho cả hai mục đích là phát triển hạ tầng và phát triển đô thị.
- UBND TPHN khó thu hồi đất cho phát triển đô thị: UBND TPHN chỉ được phép thực hiện các hoạt động quản lý nhà nước và không được thực hiện các hoạt động sinh lời như phát triển thương mại. Vì vậy, UBND TPHN không thể thu hồi đất cho dự án phát triển đô thị trong đó có tạo ra lợi nhuận. Cần phải sử dụng một tổ chức hoặc một công ty đại diện làm công tác này.

747 Đối với vấn đề dự phòng đất và thu hồi đất từ trước, cần đề xuất hệ thống xác định khu vực đặc biệt. Hệ thống này bao gồm các chức năng sau:

- Xác định ranh giới dự án phát triển đô thị phục vụ mục đích công cộng.
- Hạn chế các hoạt động xây dựng và giao dịch quyền sử dụng đất trong ranh giới đó.
- Cho phép UBND TPHN thực hiện thu hồi quyền sử dụng đất trước khi phê duyệt dự án.



## 2) Trao đổi quyền sử dụng đất (chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất)

748 Đặc điểm tiêu biểu của biện pháp TĐCĐ và TPTĐT là hệ thống trao đổi quyền sử dụng đất nhờ biện pháp chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất. Dù chưa có khung pháp lý cho việc chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất trong hệ thống pháp lý hiện hành của Việt Nam, nhưng có khả năng thực hiện biện pháp đề xuất đó cho vấn đề tái định cư tại chỗ.

749 Nói chung, có ba loại biện pháp đền bù và tái định cư như i) trả tiền đền bù, ii) cấp đất thổ cư, và iii) cấp nhà. Theo điều kiện pháp lý hiện hành, việc chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất sẽ được thực hiện dưới hình thức tái định cư trong đó cấp đất thổ cư và căn hộ cho người được tái định cư. Trong biện pháp này, chủ đầu tư sẽ cấp đất hoặc tầng nhà sau khi phát triển đô thị như một khoản đền bù cho quyền sử dụng đất gốc. Nói cách khác, biện pháp này có thể giống với hệ thống góp đất hơn là biện pháp TĐCĐ và TPTĐT. Cần lưu ý rằng theo quy định hiện hành, có thể quyết định đền bù và tái định cư trên cơ sở hợp đồng thỏa thuận mà không cần phù hợp với các quy trình thông thường.

750 Tuy nhiên, biện pháp tái định cư hiện có chỉ dành cho đất thổ cư mà chưa dành cho đất thương mại và kinh doanh. Vì vậy, hiện vẫn chưa rõ có thể áp dụng biện pháp này đối với đất thương mại và kinh doanh hay không. Quyền sở hữu căn hộ nói chung bao gồm quyền sở hữu theo từng phần. Mỗi người dân có quyền sở hữu tầng nhà theo từng phần và quyền sở hữu đất chung. Tuy nhiên, biện pháp sở hữu theo từng phần chỉ áp dụng cho căn hộ, nên chưa có cơ sở pháp lý cho việc sở hữu theo từng phần đối với toà nhà có mục đích thương mại và kinh doanh. Vì vậy, sẽ khó để thực hiện dự án chuyển đổi quyền sử dụng đất cho toà nhà thương mại và kinh doanh.

751 Tuy nhiên, vì chưa có ví dụ nào trước đây về việc chuyển đổi quyền này nên hệ thống và phương pháp luận mới cần được đề xuất và đặt dấu mốc cho một cách thức mới về việc chuyển đổi quyền trong phát triển đô thị.

## 3) Thẩm quyền pháp lý của quy hoạch chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất

752 Để thực hiện TĐCĐ và TPTĐT, hầu hết vấn đề quan trọng về pháp lý là làm sao để đảm bảo quyền sử dụng đất và trao đổi quyền sử dụng đất trong thời gian thực hiện dự án. Ở Nhật Bản, việc đảm bảo quyền sử dụng đất của cá nhân sở hữu quyền sử dụng đất trong giai đoạn thực hiện dự án được quy định trong “Luật Tái điều chỉnh Đất”, “Luật Tái Phát triển Đô thị,” cũng như “Luật Đất đai.” Ở Việt Nam, TĐCĐ và TPTĐT chỉ có thể được thực hiện như một biện pháp tái định cư theo hệ thống pháp luật hiện hành. Trong trường hợp này, quy hoạch tái định cư cản trở thành một phần của dự án phát triển đô thị được phê duyệt và có thẩm quyền pháp lý trong quyết định chính thức.

## 4) Cơ quan thực hiện TĐCĐ và TPTĐT

753 Nhà đầu tư tư nhân có thể thực hiện dự án phát triển đô thị bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT. TCT ĐSVN và Công ty đảm nhiệm mục đích đặc biệt (SPC) (xem mục 7.7 để biết thêm chi tiết) là cơ quan có quyền thực hiện dự án phát triển đô thị cũng có thể thực hiện dự án TĐCĐ và TPTĐT. Tuy nhiên, UBND TPHN không được phép thực hiện các hoạt động sinh lời bao gồm cả dự án phát triển đô thị, nhưng một công ty đại diện lại được phép. Vì vậy, nhà đầu tư tư nhân, TCT ĐSVN và SPC với một công ty đại diện của UBND TPHN có thể thực hiện TĐCĐ và TPTĐT.

**Bảng 7.3.2 Tính khả thi của biện pháp thực hiện đề xuất với TĐCĐ và TPTĐT**

<b>Biện pháp đề xuất</b>	<b>Tính khả thi trong hệ thống pháp lý hiện hành</b>	<b>Đề xuất cải thiện pháp lý</b>
Thu hồi đất từ trước	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Khó thu hồi đất trước khi dự án được phê duyệt.</li> <li>• Khó thu hồi đất trong trường hợp kết hợp các mục đích phát triển hạ tầng công cộng và phát triển đô thị.</li> <li>• UBND TPHN khó thu hồi đất phục vụ mục đích thương mại</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thiết lập hệ thống xác định ranh giới dự án cho phương pháp dự phòng đất và thu hồi đất từ trước khi phê duyệt dự án</li> <li>• Cho phép UBND TPHN thu hồi đất trong khu vực đặc biệt</li> </ul>
Chia lại lô đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có thể thực hiện như một biện pháp tái định cư</li> <li>• Chỉ dành cho đất thổ cư</li> <li>• Chưa rõ hình thức tái định cư cho đất thương mại</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phương pháp tái định cư bổ sung cho đất thương mại và kinh doanh</li> <li>• Hoặc thiết lập biện pháp pháp lý mới cho công tác chia lại lô đất</li> </ul>
Chuyển đổi quyền sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có thể thực hiện như một biện pháp tái định cư</li> <li>• Chỉ dành cho dự án căn hộ</li> <li>• Không có cơ sở pháp lý về sở hữu từng phần đối với toà nhà thương mại.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phương pháp tái định cư bổ sung cho đất thương mại và kinh doanh</li> <li>• Thiết lập biện pháp sở hữu từng phần cho toà nhà thương mại và kinh doanh</li> <li>• Thiết lập biện pháp pháp lý mới cho việc chuyển đổi quyền sử dụng đất</li> </ul>
Thẩm quyền pháp lý về quy hoạch chia lại lô đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có thể cấp thẩm quyền pháp lý bằng quyết định chính thức về quy hoạch phát triển đô thị bao gồm quy hoạch tái định cư</li> </ul>	
Cơ quan thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có thể áp dụng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT cho khu vực tư nhân, TCT ĐSVN và SPC với công ty đại diện của UBND TPHN</li> <li>• UBND TPHN khó thực hiện dự án TĐCĐ và TPTĐT với mục đích thương mại</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cho phép UBND TPHN thu hồi đất trong khu vực xác định đặc biệt.</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

A: Có thể, B: Có thể với điều kiện, C: không thể

## 7.4 Cơ chế thực hiện dự án đề xuất

### 7.4.1 Phát triển theo giai đoạn

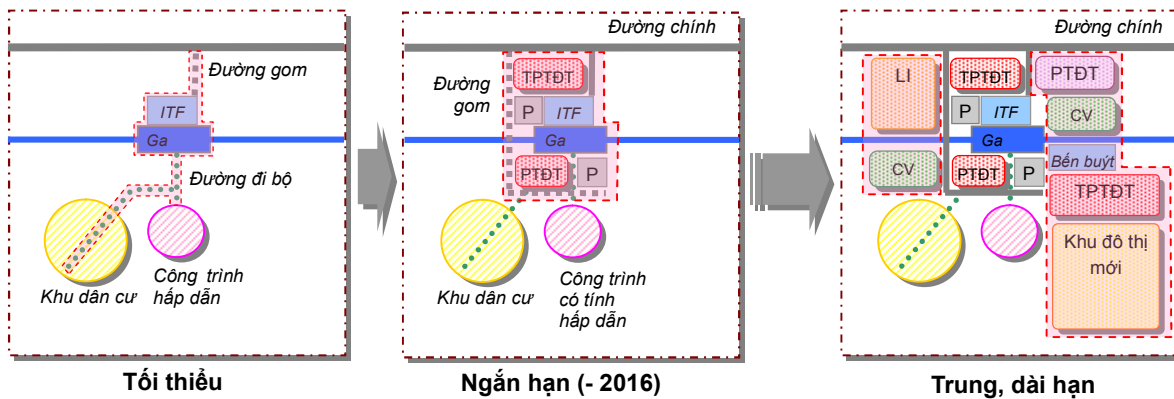
754 Cần một giai đoạn chuẩn bị dài để thực hiện bất kỳ hình thức phát triển đô thị chính thức nào. Ngoài ra, cần xem xét cẩn thận công tác quy hoạch và phát triển nếu được phát triển gắn kết với một hệ thống UMRT. Đặc biệt chú trọng đến các vấn đề sau:

- (i) Hợp nhất với quy hoạch xây dựng đô thị hiện có;
- (ii) Điều chỉnh với quy hoạch phát triển đường sắt hiện có;
- (iii) Phối hợp với phát triển UMRT;
- (iv) Thu hồi đất và tái định cư phức tạp;
- (v) Phân định rõ ràng cơ chế chia sẻ vai trò của các thành phần nhà nước, nhà đầu tư đường sắt và thành phần tư nhân;
- (vi) Kết hợp các nguồn tài chính khác nhau.

755 Để đối phó với những khó khăn trên, biện pháp thực hiện từng bước cần được áp dụng để thực hiện các dự án đề xuất. Phương pháp phân chia giai đoạn như sau được đề xuất và được minh họa trong Hình 7.4.1:

- (i) **Phát triển tối thiểu:** bao gồm ga và công trình liên quan tới ga, công trình trung chuyển liên phương thức (ITF) và phát triển đường / đường đi bộ để tăng khả năng tiếp cận từ/đến ga UMRT. Đây là các công trình để khai thác UMRT và sử dụng ga UMRT. Các công trình đó cần được xây dựng khi UMRT đi vào hoạt động vào năm 2016.
- (ii) **Phát triển ngắn hạn:** bao gồm dự án quy mô nhỏ và/hoặc có tính khả thi cao về mặt thu hồi đất và các dự án phát triển đô thị đem lại hiệu quả đồng bộ cao nhờ phát triển kịp thời và đưa tuyến UMRT đi vào hoạt động.
- (iii) **Phát triển trung/dài hạn:** bao gồm các dự án quy mô lớn và hoặc kéo dài về mặt thu hồi đất, đảm bảo nguồn tài chính và xu hướng đầu tư tư nhân, điều kiện hạ tầng xung quanh, sắp xếp thể chế cần thiết bao gồm đưa ra quy định mới.

**Hình 7.4.1 Phát triển từng bước và phân chia giai đoạn đề xuất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### **7.4.2 Gói các dự án**

756 Xây dựng gói các hợp phần dự án khác nhau là công cụ cần thiết trong quá trình thực hiện dự án. Cần xem xét kỹ các khía cạnh sau đây khi nhóm gói các dự án:

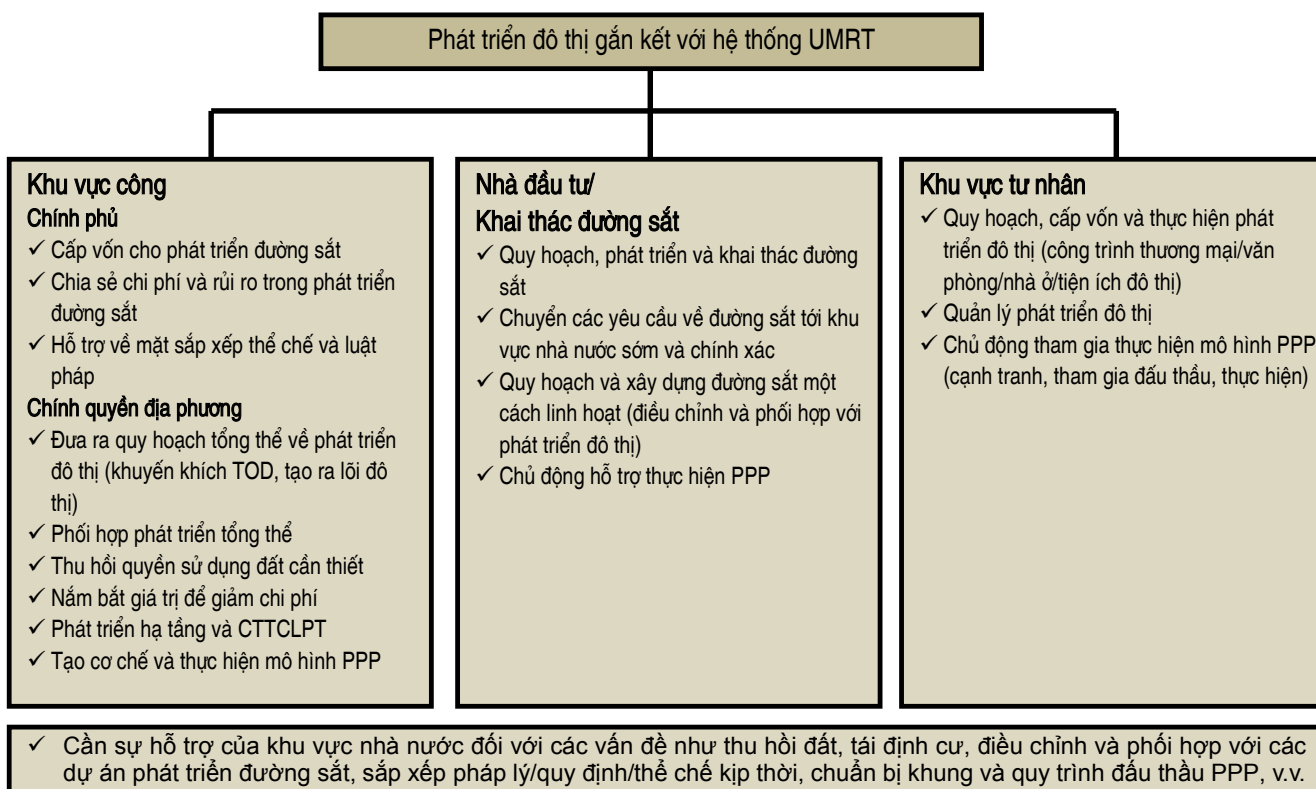
- (i) **Thời gian:** Như đã minh họa bên trên, thời gian thực hiện mỗi hợp phần dự án là khía cạnh quan trọng nhất khi xây dựng gói các dự án;
- (ii) **Chức năng và mục tiêu giống nhau:** Có thể nhóm gói các dự án có cùng chức năng và mục tiêu với nhau như trong dự án sau đây:
  - (i) Phát triển ga và công trình liên quan đến ga
  - (ii) Phát triển đường
  - (iii) Dự án phát triển đô thị
  - (iv) Phát triển không gian xanh và không gian mở
- (iii) **Ưu tiên thực hiện chức năng đường sắt:** Các dự án cần được thực hiện để thực hiện chức năng đường sắt. Ví dụ, phát triển công trình thương mại ngầm không gây xáo trộn việc xây dựng công trình đường sắt hoặc cản trở việc điều chỉnh các công trình đường sắt cơ bản như ga xép cho hoạt động đường sắt. Trong quá trình quy hoạch, cần đặt ưu tiên cao nhất cho việc thực hiện chức năng đường sắt để quá trình phát triển đô thị gắn kết không tác động tiêu cực tới hoạt động đường sắt.
- (iv) **Xem xét sự tham gia của khu vực tư nhân:** Khi nhóm gói dự án, xem xét sự tham gia của khu vực tư nhân có ý nghĩa đặc biệt quan trọng ở các khía cạnh sau:
  - (i) Phát triển công trình thương mại/văn phòng/nhà ở gắn kết với ga
  - (ii) Phát triển kinh doanh ki-ốt và các loại hình kinh doanh trong ga khác
  - (iii) Tích hợp hệ thống vé bằng thẻ thông minh và thẻ tín dụng/kinh doanh tiền điện tử
  - (iv) Chia sẻ chi phí phát triển hạ tầng và các công trình liên quan
  - (v) Cung cấp tài chính cho quá trình thực hiện gói dự án
  - (vi) Khả năng Hợp tác Công-Tư (PPP) trong việc thực hiện gói dự án

#### **7.4.3 Cơ chế chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan chính**

757 Để hoàn thành phát triển đô thị gắn kết quy mô lớn với hệ thống UMRT, sẽ có ba bên liên quan chính tham gia, gồm khu vực nhà nước, nhà đầu tư/khai thác đường sắt và khu vực tư nhân. Trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan này được chia sẻ như trong Hình 7.4.2. Chi tiết được mô tả trong phần dưới đây.

- (i) **Khu vực nhà nước:** (i) Cung cấp tài chính phát triển đường sắt, (ii) Đưa ra thiết kế về phát triển và điều phối thực hiện, (iii) Thu hồi quyền sử dụng đất cần thiết, và (iv) kêu gọi và thực hiện PPP;
- (ii) **Nhà đầu tư và khai thác đường sắt:** (i) Quy hoạch, xây dựng và khai thác đường sắt, (ii) Chuyển các yêu cầu về đường sắt cho phía phát triển đô thị, và (iii) hỗ trợ thực hiện PPP;
- (iii) **Khu vực tư nhân:** (i) Quy hoạch, cấp vốn, xây dựng và quản lý phát triển đô thị, và (ii) đáp lại việc thực hiện PPP.

**Hình 7.4.2 Cơ chế chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 7.4.4 Trách nhiệm của khu vực nhà nước

##### 1) Trách nhiệm của chính phủ

###### (1) Cấp vốn phát triển đường sắt

758 Do việc xây dựng hệ thống UMRT liên quan tới vốn đầu tư ban đầu khổng lồ và thường rất khó để bù lại khoản đầu tư này chỉ bằng nguồn thu từ vé nên chính phủ cần có trách nhiệm cấp vốn phát triển UMRT. Chính phủ có thể áp dụng vốn vay ưu đãi với kỳ hạn thanh toán dài hạn và lãi suất thấp để sử dụng cho đầu tư ban đầu. Chính quyền địa phương có thể chia sẻ chi phí đầu tư ban đầu, trong trường hợp Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, một phần chi phí sẽ được bù đắp từ nguồn thu được tạo ra nhờ hoạt động UMRT.

###### (2) Hỗ trợ sắp xếp thể chế và pháp lý

759 Chính phủ cũng sẽ chịu trách nhiệm hỗ trợ sắp xếp thể chế và pháp lý. Để thực hiện phát triển đô thị quy mô lớn được đề xuất trong các chương trước, chính phủ cần thực hiện sắp xếp thể chế và pháp lý liên quan tới các vấn đề sau:

- (i) Phát triển công trình ngầm
- (ii) Khung pháp lý và các quy định cần thiết về tái điều chỉnh đất
- (iii) Khung pháp lý và các quy định cần thiết về tái phát triển đô thị
- (iv) Khung pháp lý và các quy định cần thiết về phát triển đô thị tư nhân
- (v) Khung pháp lý và các quy định cần thiết về tái phát triển đô thị theo hình thức PPP.

## **2) Trách nhiệm của chính quyền địa phương**

### **(1) Đưa ra quy hoạch phát triển tổng thể**

760 Trách nhiệm cơ bản nhất của chính quyền địa phương là đưa ra một quy hoạch tổng thể phát triển đô thị gắn kết với các hệ thống UMRT trong thẩm quyền của mình như quy hoạch mà Nghiên cứu JICA này đang hỗ trợ UBND Thành phố Hà Nội thực hiện. Định hướng cơ bản cho quy hoạch tổng thể này khuyến khích và hỗ trợ ý tưởng Phát triển theo định hướng giao thông Công cộng (TOD) và thiết lập các lõi đô thị.

### **(2) Điều phối phát triển tổng thể**

761 Dựa trên quy hoạch tổng thể trên, chính quyền địa phương sẽ chịu trách nhiệm điều phối phát triển tổng thể giữa khu vực nhà nước, nhà đầu tư đường sắt và khu vực tư nhân về mặt thời gian, chức năng, nguồn vốn, khuyến khích khu vực tư nhân tham gia, thiết kế và thực hiện PPP và v.v. Cơ chế điều phối chi tiết sẽ được đề xuất trong phần sau của chương này.

### **(3) Thu hồi quyền sử dụng đất cần thiết**

762 Do việc quản lý các vấn đề liên quan tới đất đai thuộc thẩm quyền của chính quyền địa phương nên ngay khi lộ giới (ROW) của tuyến UMRT được xác định, chính quyền địa phương cần thực hiện thu hồi quyền sử dụng đất cần thiết (LUR) và công tác tái định cư cho đơn vị đầu tư đường sắt. Ngoài ra, đầu cơ đất (thực hiện thu hồi đất trước) vào những dải đất dự phòng cần thiết xung quanh khu vực phát triển đô thị quanh ga lớn cần được chính quyền địa phương thực hiện trước để hỗ trợ tạo ra lô đất phát triển lớn quanh khu vực ga nhờ sử dụng và trao đổi các dải đất hạt giống đó. Theo cách này, quá trình thu hồi quyền sử dụng đất được thực hiện sớm sẽ giúp tiết kiệm chi phí phát triển tổng thể. Phương pháp này đã được thực hiện tại Nhật Bản và Singapore và đã được chứng minh có hiệu quả.

### **(4) Nắm bắt giá trị để giảm chi phí**

763 Tổng giá trị hệ thống đường sắt mang lại dọc theo hành lang tuyến là rất lớn và gia tăng khi mạng lưới đường sắt được tạo lập. Doanh thu từ vé từ hành khách chỉ là một phần nhỏ của tổng giá trị nắm bắt được. Phần giá trị còn lại do việc phát triển đường sắt tạo ra nằm trong giá trị gia tăng của các công trình dọc theo hành lang tuyến. Giá trị gia tăng đặc biệt lớn xung quanh vị trí các nhà ga. Chính quyền địa phương cần nắm bắt và sử dụng giá trị gia tăng này để giảm bớt gánh nặng tài chính cho việc phát triển đường sắt và các công trình liên quan như đường vào, quảng trường ga và công trình trung chuyển liên phương thức (ITF). Sau đây là ví dụ về phương pháp nắm bắt giá trị.

- (i) Phí phát triển
- (ii) Góp vốn cho chủ đầu tư
- (iii) Khu đánh giá đặc biệt
- (iv) Cấp vốn từ nguồn thuế gia tăng (TIF)
- (v) Tái điều chỉnh đất
- (vi) Tái phát triển đô thị
- (vii) Đấu giá đất/ bán quyền sử dụng đất/cho thuê đất
- (viii) Hợp tác công-tư (PPP)

764 Một số phương pháp trên sẽ được trình bày chi tiết trong phần sau của chương này. Phần giá trị sau cùng cho chính quyền địa phương là phần tăng thu thuế từ việc sở hữu hoặc giao dịch tài sản giá trị gia tăng dọc theo hành lang tuyến.

### **(5) Phát triển hạ tầng và các công trình trung chuyển liên phương thức**

765 Đường vào và các công trình trung chuyển liên phương thức là hạ tầng cơ sở thiết yếu cho nhà ga đường sắt để thực hiện hiệu quả chức năng của một ga đường sắt. Về cơ bản trách nhiệm thuộc về chính quyền địa phương và các cơ quan địa phương liên quan. Các phương pháp nắm bắt giá trị nêu trên có thể được áp dụng để chia sẻ và giảm bớt chi phí phát triển. Do đây là thành phần chung trong quá trình phát triển các ga, nên việc xây dựng các ITF có thể được hợp thành một gói dự án nhằm tìm kiếm nguồn vốn ưu đãi như vốn song phương và đa phương để có một phần ngân sách thực hiện xây dựng tất cả các ga của một tuyến UMRT.

### **(6) Khởi xướng và thực hiện PPP**

766 Hợp tác Công-Tư là một cách hiệu quả để thiết kế và thực hiện dự án phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT. Chính quyền địa phương phải đứng ra khởi xướng PPP do đây là cơ quan có thẩm quyền quản lý quyền sử dụng đất, quy hoạch đô thị, kiểm soát xây dựng và cung cấp hạ tầng.

767 Chính quyền địa phương cần chuẩn bị khung PPP để thực hiện phát triển đô thị gắn kết. Một đơn vị chuyên trách phụ trách việc khuyến khích và thực hiện dự án PPP cần được thực hiện dưới sự quản lý của chính quyền địa phương nhằm thiết kế và quản lý quá trình PPP trong việc thực hiện phát triển đô thị gắn kết theo hình thức PPP. Chi tiết về việc thực hiện PPP sẽ được trình bày trong phần sau của chương này.

## **7.4.5 Trách nhiệm của chủ đầu tư/đơn vị khai thác đường sắt**

### **1) Quy hoạch, phát triển và khai thác đường sắt**

768 Trách nhiệm của chủ đầu tư/đơn vị khai thác đường sắt là quy hoạch, phát triển và khai thác hệ thống đường sắt một cách hợp lý và cung cấp dịch vụ vận tải và kết nối hiệu quả giữa các lõi đô thị để tăng khả năng lưu thông cho người dân và tăng chất lượng và giá trị môi trường đô thị dọc hành lang tuyến.

769 Một vấn đề quan trọng là thiết lập tổ chức kiểm soát và quản lý tổng thể mạng lưới các tuyến UMRT tại Vùng Thủ đô Hà Nội. Liên quan đến việc phát triển đô thị, một vấn đề quan trọng cần xác định là khả năng thực hiện phát triển công trình của chủ đầu tư và đơn vị khai thác đường sắt.

### **2) Chuyển sớm và chính xác các yêu cầu về đường sắt cho khu vực nhà nước**

770 Chuyển sớm và chính xác các yêu cầu quan trọng tới phía phát triển đường sắt mà chủ yếu là chính quyền địa phương là yếu tố thành công quan trọng đối với đơn vị đầu tư đường sắt để các yêu cầu đó được đưa vào quy trình phát triển đô thị. Dưới đây là các ví dụ về các yêu cầu đó:

#### **(1) Quy hoạch xây dựng**

- (i) Chỉ giới xây dựng (ROW) cho phát triển đường sắt cần được phân định rõ ràng để xác định ranh giới đường sắt và phát triển đô thị khi quy hoạch và thực hiện: Do bước này sẽ tạo cơ sở và trở thành điều kiện tiên quyết để đưa ra một quy hoạch phát triển đô thị gắn kết cho mỗi khu vực ga, nên TCT ĐSVN và UBND TPHN cần thoả thuận sớm để xác định lộ giới cuối cùng ngay tại thời điểm này.

- (ii) Thông tin kỹ thuật về xây dựng (vị trí, khối lượng, thời gian, khối lượng công việc xây dựng, phương pháp xây dựng, v.v.)
- (iii) Thiết kế đô thị (thiết kế ga, chiều cao công trình, v.v.)
- (iv) Chính sách thu hồi đất và tái định cư

## **(2) Kế hoạch khai thác**

- (i) Kế hoạch khai thác đường sắt
- (ii) Phát triển các công trình liên quan đến ga (quảng trường ga, khu đỗ xe, đỗ xe đạp, cầu vượt bộ hành, v.v.) và khả năng các công trình đó có được xây dựng bên đường sắt hay không.
- (iii) Kinh doanh cửa hàng và bên trong ga, kinh doanh trong quảng trường ga, v.v.

## **(3) Dự báo nhu cầu**

- (i) Các đường di chuyển chính (cổng vào/ra ga, đường vào chính từ khu vực xung quanh: cho người đi bộ, xe hơi, xe buýt, taxi), tuyến di chuyển dịch vụ.
- (ii) Dự báo số lượng hành khách lên xuống tại mỗi ga vào mỗi giai đoạn trong tương lai, phân chia phương thức.
- (iii) Trung chuyển sang các phương thức vận tải khác (UMRT, VNR, xe buýt, v.v.) và khả năng có nên xây dựng các công trình ITF cạnh ga hay không.

## **(4) Vấn đề khác**

- (i) Đánh giá xã hội và môi trường
- (ii) Quy hoạch sử dụng đất cho các khu đất cạnh đường sắt và sử dụng cho các mục đích phi đường sắt.

## **3) Quy hoạch và xây dựng đường sắt một cách linh hoạt**

771 Xây dựng đường sắt nhìn chung được quy hoạch khá cứng nhắc về mặt thời gian và đặc điểm kỹ thuật trong khi quá trình phát triển đô thị lại phụ thuộc nhiều vào các yếu tố dễ thay đổi như chu kỳ thị trường bất động sản, tính sẵn có của nguồn vốn, quyết định kinh doanh của chủ đất và v.v. Vì vậy sự phối hợp hoàn hảo giữa phát triển đường sắt và phát triển đô thị là rất khó.

772 Giải pháp là tạo tính linh hoạt nào đó cho công tác quy hoạch và xây dựng đường sắt. Ví dụ, có thể thiết kế và xây dựng ga để có thể điều chỉnh và mở cửa vào ga mới trong tương lai khi cần thiết. Khả năng trung chuyển với các tuyến UMRT trong tương lai cần được đảm bảo khi các ga trung tâm được thiết kế và xây dựng nhằm cung cấp những liên kết tương lai đó.

## **4) Hỗ trợ tích cực hình thức PPP**

773 Yếu tố thành công cho việc thực hiện PPP là biện pháp chia sẻ rủi ro rõ ràng giữa nhà nước và tư nhân. Tuy nhiên, PPP trong trường hợp phát triển đô thị gắn kết này được ba bên thực hiện: nhà nước, đơn vị đầu tư đường sắt và tư nhân. Vì vậy chúng ta cần thiết kế cơ chế chia sẻ rủi ro phù hợp giữa ba bên như hình minh họa trong phần trước. Do tại một số ga chính đơn vị đầu tư đường sắt là chủ sở hữu một dải đất lớn có thể dùng làm đất hạt giống cho phát triển đô thị quy mô lớn, nên đơn vị đầu tư đường sắt có thể khởi xướng một dự án PPP. Có thể lập một liên doanh với đối tác tư nhân đã chọn để thực hiện dự án phát triển đô thị quy mô lớn gắn kết với phát triển ga UMRT chính.



## 7.4.6 Sự tham gia của khu vực tư nhân

### 1) PPP là gì?

774 Thuật ngữ “hợp tác công-tư (PPP)” đã được sử dụng phổ biến từ những năm 1990. Tuy nhiên, chưa có một định nghĩa hay mô hình đường thống nhất rộng rãi nào về PPP. Thuật ngữ PPP mang nghĩa rộng về các cơ cấu khác nhau trong đó khu vực tư nhân thực hiện một dự án hoặc một dịch vụ công cộng. Các dự án ưu đãi về giao thông vận tải và tiện ích đô thị đã xuất hiện tại các quốc gia thành viên EU trong nhiều năm, đặc biệt ở Pháp, Ý và Tây Ban Nha, với doanh thu được trích ra từ các khoản thanh toán của người sử dụng cuối cùng. Giải pháp Tài chính Tư nhân (PFI) của Anh mở rộng khái niệm này ra hạ tầng công cộng và kết hợp khái niệm đó với việc áp dụng các dịch vụ được nhà nước thay vì người sử dụng cuối thanh toán.

775 Việc sử dụng thuật ngữ PPP bây giờ đã lan rộng ra hầu hết các quốc gia EU và một số quốc gia Châu Á như Nhật Bản và Hàn Quốc, và tùy thuộc vào quốc gia và nền chính trị tại một thời kỳ, thuật ngữ này có thể bao gồm một loạt mô hình.

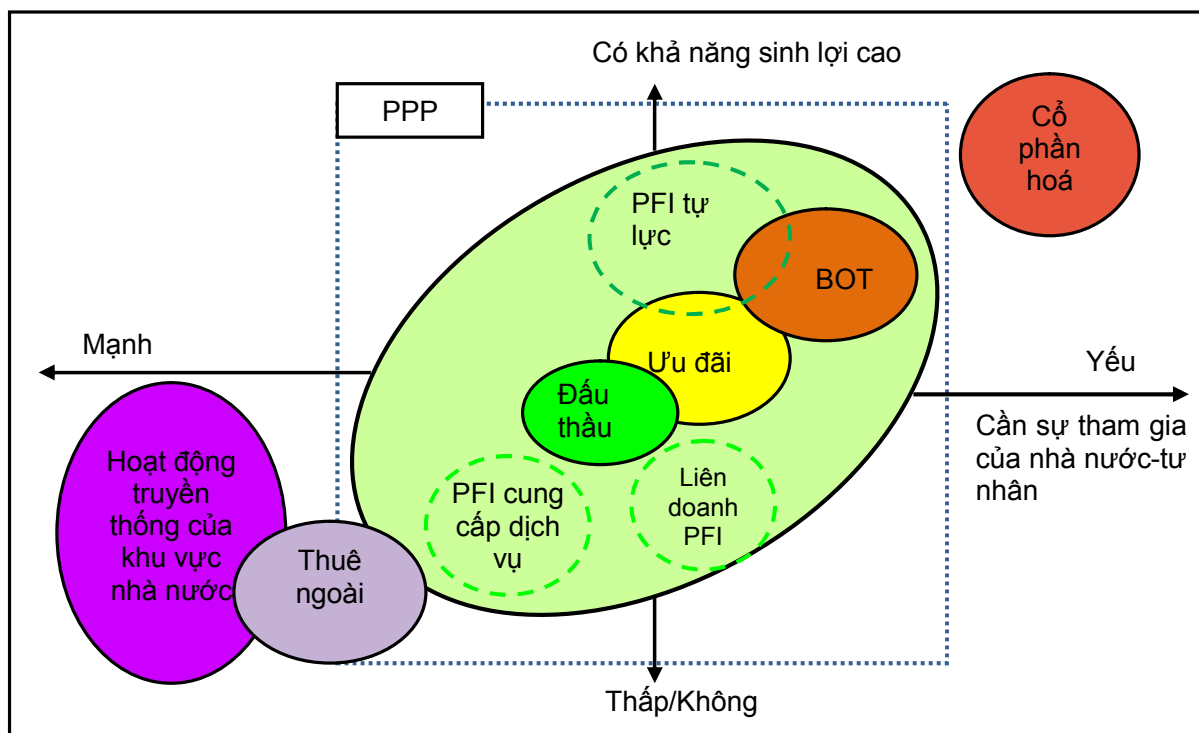
776 Các mô hình này có thể là các hợp đồng quản lý tương đối ngắn hạn (ít hoặc không có chi phí vốn), thông qua các hợp đồng ưu đãi (trong đó có thể bao gồm thiết kế và xây dựng một loạt các dịch vụ cần thiết và cơ chế cấp vốn cho toàn bộ công việc xây dựng và khai thác), cho tới hình thức liên doanh và cổ phần hoá một phần trong đó có cơ chế chia sẻ quyền sở hữu giữa nhà nước và tư nhân (Hình 7.4.3)

777 Theo phương pháp tiếp cận khu vực nhà nước truyền thống, khu vực nhà nước sẽ thiết kế, xây dựng, khai thác và bảo trì hạ tầng, và đặt ra mức chất lượng và tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ, trong khi theo phương pháp tiếp cận cổ phần hoá, khu vực tư nhân sẽ thực hiện tất cả các công việc này thay cho khu vực nhà nước. Theo phương pháp tiếp cận PPP, mặc dù khu vực tư nhân thực hiện thiết kế, xây dựng, khai thác và bảo trì hạ tầng, nhưng khu vực nhà nước sẽ có trách nhiệm giải trình cuối cùng đối với việc cung cấp dịch vụ. PPP đảm bảo cung cấp dịch vụ tới người dân, nhưng với chi phí thấp hơn và chất lượng cao hơn nhờ kỹ năng quản lý và năng lực tài chính của khu vực tư nhân.

778 Các lợi ích mong đợi với PPP như sau:

- (i) Giảm chi phí chu kỳ sống của dịch vụ công do hình thức PPP thực hiện so với phương pháp truyền thống của khu vực nhà nước.
- (ii) Dịch vụ tốt hơn và ít chi phí hơn nhờ phát huy những kỹ năng của khu vực tư nhân và các rủi ro đối với khu vực đó có thể được quản lý và giải quyết tốt nhất đối với mỗi rủi ro cụ thể.
- (iii) Góp phần vào sự phát triển của khu vực tư nhân nhờ phát triển một thị trường mới cho khu vực tư nhân.
- (iv) Giảm thiểu những hạn chế về ngân sách và tạo điều kiện cho khu vực nhà nước có khả năng thực hiện dự án trong dài hạn.

**Hình 7.4.3 Xác định các phương án PPP**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

779 Sau đây là các yêu cầu chính để thực hiện PPP:

- (i) Cam kết chính trị mạnh mẽ và hỗ trợ liên tục của chính phủ để thiết lập khung thể chế và pháp lý đầy đủ về PPP và đạt được sự tin tưởng từ khu vực tư nhân.
- (ii) Khu vực nhà nước có đủ năng lực để thực hiện và quản lý công tác thực hiện các dự án PPP.
- (iii) Chia sẻ rủi ro phù hợp trong thiết kế và thực hiện các dự án PPP.
- (iv) Quy trình lựa chọn đối tượng trong khu vực tư nhân minh bạch và công bằng.
- (v) Thị trường vốn trong nước chính và có kinh nghiệm và các thể chế tài chính cấp vốn dự án dài hạn.
- (vi) Tính chắc chắn của các yếu tố cần thiết để dự đoán dòng tiền dự án như tính khả thi của việc gia tăng giá vé, bổ sung các dự án cạnh tranh, thay đổi hệ thống trợ cấp, v.v.
- (vii) Bố trí một đối tác phù hợp từ khu vực nhà nước vào PPP để tạo sự phối hợp và đối thoại tốt hơn giữa khu vực nhà nước và tư nhân.

780 Ở Việt Nam, đã có một vài ví dụ về dự án PPP được thực hiện trong lĩnh vực năng lượng và viễn thông. Tuy nhiên, cũng có một số ví dụ khác trong lĩnh vực xây dựng nhà máy xử lý nước (cấp nước khối lượng lớn) và xây dựng đường cao tốc bằng vốn ưu đãi phát triển đô thị dọc theo lộ giới đường. UBND TPHN đã thực hiện một trong các dự án PPP về đường cao tốc này, đó là dự án đường cao tốc Láng – Hoà Lạc bằng nguồn vốn ưu đãi phát triển đô thị nêu trên. Tuy nhiên, Bộ GTVT đã đưa ra giải pháp thực hiện dự án đó, vì vậy kinh nghiệm của Hà Nội về chi tiết dự án PPP đó có thể có giới hạn. Hiện nay, Sở KHĐT với sự hỗ trợ từ Ngân hàng Thế giới đang chuẩn bị khung pháp lý về PPP gọi là “Khung tài chính PPP” bao gồm cơ chế cấp vốn hỗ trợ. Khung pháp lý này đã được soạn thảo và dự kiến Thủ tướng Chính phủ sẽ phê chuẩn vào mùa thu năm 2010 và sẽ có thể áp dụng cho các dự án PPP thuộc lĩnh vực phát triển đô thị.

## **2) Thực hiện các dự án PPP trong phát triển đô thị**

781 Các biện pháp tái Điều chỉnh Đất (TĐCĐ) và Tái phát triển Đô thị (TPTĐT) được áp dụng rộng rãi tại Nhật Bản là một mô hình PPP trong phát triển đô thị. Sau đây là đặc điểm riêng về các biện pháp này:

- (i) Các quyền liên quan tới đất và tầng nhà của người dân tại khu vực đặc biệt được chung và chia lại dựa trên quyền lợi trước đây về giá trị đất đai theo sự sắp xếp trong hợp đồng.
- (ii) Giá trị đất gia tăng do hạ tầng phù hợp, đường sá và phát triển thương mại mang lại được nắm bắt về mặt đất dư thừa và diện tích sàn để bán ra thị trường nhằm bù đắp một phần chi phí đầu tư.
- (iii) Quyền hạn của cơ quan thực hiện và khung pháp lý được củng cố bằng các quy định đặc biệt để đảm bảo việc trao đổi các quyền và công tác thực hiện và cấp vốn.

782 Bên trên là các đặc điểm thông thường trong các dự án PPP trong phát triển đô thị. Do vậy, yếu tố thành công quan trọng là nắm bắt được phần giá trị gia tăng của đất và sử dụng để bù đắp và giảm gánh nặng tài chính của đầu tư công và tạo được sự quản lý bền vững cho toàn bộ quá trình phát triển. Phần gia tăng giá trị và giá trị gia tăng sẽ được nâng cao thêm nữa khi phát triển đô thị được gắn kết với phát triển ga và hành lang UMRT.

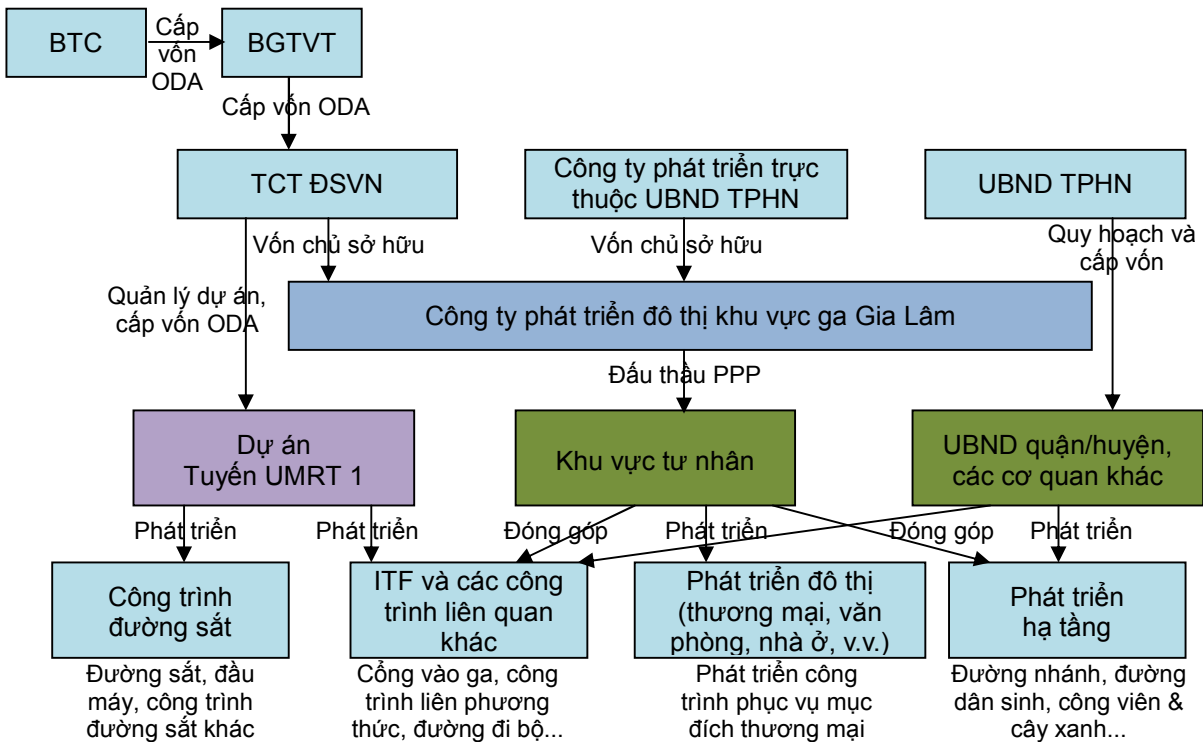
## **3) Lập kế hoạch, cấp vốn và xây dựng phát triển đô thị**

783 Ngay cả khi khu vực nhà nước đứng ra chuẩn bị các khung cơ bản, nhưng đối tượng thực hiện PPP chính lại là khu vực tư nhân. Khu vực tư nhân hoàn thành, lập kế hoạch, cấp vốn, xây dựng và quản lý công tác phát triển đô thị dựa trên kinh nghiệm, bí quyết, mạng lưới, kỹ thuật, tài chính và nguồn nhân lực của mình để lập quy hoạch và phát huy lợi ích hợp tác của tuyến đường sắt và phát triển đô thị và hoàn lại giá gia tăng cho địa phương vì lợi ích của người dân.

784 Đây có thể là mô hình kinh doanh duy nhất trong đó tạo điều kiện cho ngành đường sắt sinh lời và tự chủ về tài chính như đã được chứng minh trong lịch sử ngành đường sắt tư nhân của Nhật Bản trong đó ngành đường sắt và phát triển đô thị được gắn kết và hưởng lợi ích chung dưới cùng một tổ chức quản lý.

785 Nhìn chung một dự án PPP được thực hiện trên cơ sở cơ cấu kết hợp giữa các bên liên quan như trong Hình 7.4.4 dưới đây.

**Hình 7.4.4 Ví dụ về cơ cấu thực hiện PPP kết hợp**



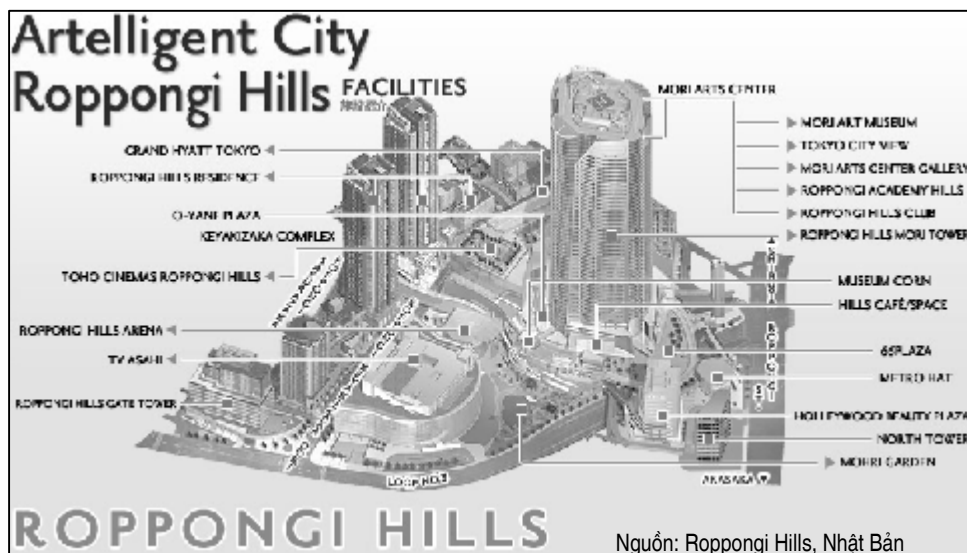
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Quản lý phát triển đô thị

786 Quản lý các công trình dân cư và thương mại phát triển là nguồn lợi bền vững cho khu vực tư nhân. Trong dự án phát triển đô thị quy mô lớn, có nhiều công trình và đất đai được quản lý như minh họa trong Hình 7.4.5.

787 Các phần hạ tầng và dịch vụ tiện ích như đường, không gian mở, hệ thống điều hoà khu vực, xử lý nước thải có thể do một tổ chức quản lý khu vực phát triển và quản lý. Tổ chức này được thành lập chủ yếu nhờ vào sáng kiến của nhà đầu tư tư nhân nhằm thực hiện quản lý khu vực toàn diện và bền vững. Như vậy, loại sáng kiến của khu vực tư nhân này có thể giảm được tổng chi phí quản lý vốn vẫn do khu vực nhà nước gánh vác.

**Hình 7.4.5 Quản lý công trình Roppongi Hills (Nhật Bản)**



Nguồn: Roppongi Hills, Nhật Bản

## 5) Tích cực thực hiện theo mô hình PPP

788 Phát triển đô thị tại ga chính có thể có quy mô rất lớn và có khả năng thu lời cao. Vì vậy, theo mô hình PPP và khung thể chế do khu vực nhà nước chuẩn bị, các đối tượng thuộc khu vực tư nhân sẽ tham gia đấu thầu PPP và cạnh tranh về ý tưởng, kinh nghiệm, mạng lưới, kỹ thuật, tài chính và nguồn nhân lực để đưa ra các đề xuất về phát triển đô thị với tiêu chuẩn quốc tế.

### 7.4.7 Cấp vốn

#### 1) Định hướng chung cho việc phát triển đô thị gắn kết với cấp vốn

789 Cơ chế tài chính trong phát triển đô thị gắn kết phải được lên kế hoạch và được thực hiện một cách toàn diện bằng cách xem xét cẩn trọng các yếu tố tài chính quan trọng như cơ quan thực hiện, phương pháp mua lại các dải đất cần thiết và nguồn vốn sẵn có. Nhà nước cần đóng vai trò chủ đạo khi cấp vốn cho các hạng mục tối thiểu như phát triển ga và các công trình liên quan, công trình ITF và đường/đường đi bộ, như vậy thì tiềm năng phát triển đô thị gắn kết mới có thể được nâng cao và khuyến khích phát triển của tư nhân ở khu vực xung quanh ga UMRT. Theo đó, hỗ trợ kỹ thuật có thể được sử dụng trong quy hoạch và đóng gói dự án và nguồn vốn ưu đãi như các khoản vay song phương và đa phương có thể được sử dụng trong các dự án phát triển tối thiểu.

790 Trong phát triển trung-dài hạn, có thể sử dụng hàng loạt các phương pháp “nắm bắt giá trị” khác nhau, kích thích tiềm năng tăng trưởng thị trường ở khu vực xung quanh các ga UMRT và hành lang UMRT, như tái điều chỉnh đất, nâng cấp đô thị, đóng góp của đơn vị đầu tư, ngân hàng đất và tận dụng “quyền sử dụng đất công”, Hợp tác Nhà nước – Tư nhân v.v, có thể được dùng để cấp vốn cho việc phát triển đô thị gắn kết. Đây là một khái niệm quan trọng cho phát triển trung-dài hạn để nắm bắt phần giá trị được tạo ra nhờ thiết lập hành lang UMRT và khả năng tiếp cận công trình vận tải công cộng (giá trị tiềm năng phát triển đô thị được tăng lên) để bù lại chi phí phát triển các công trình công cộng cần thiết như công trình liên quan đến ga, công trình ITF và phát triển đường/đường đi bộ để có thể giảm đáng kể gánh nặng tài chính của nhà nước trong việc phát triển hạ tầng và các công trình công cộng cần thiết.

#### 2) Tận dụng nguồn vốn ODA để hỗ trợ PPP

791 Nhiều nguồn tài chính khác nhau phải được kết hợp để cấp vốn cho dự án phát triển khu vực ga gắn kết như minh họa trong Bảng 7.4.1. Để tạo ra được sự kết hợp tài chính này, cần xem xét khả năng sử dụng các khoản vay song phương và đa phương để cấp vốn cho dự án phát triển các công trình liên phương thức tại mỗi ga để hợp thành một dự án và được cấp vốn. Đây là yếu tố cần thiết cho hoạt động của ga đường sắt và cần nâng cao sự tham gia tích cực của các nhà đầu tư và đơn vị phát triển tư nhân trong các đề xuất phát triển tự nguyện và trong kêu gọi đấu thầu PPP để phát triển khu vực ga.

**Bảng 7.4.1 Chương trình thực hiện và cấp vốn của dự án phát triển khu vực ga Hà Nội**

Loại dự án	Tên dự án	Mã	Kế hoạch	Phương pháp thực hiện	Cơ quan thực hiện	Nguồn tài chính
<b>Phát triển ga và công trình liên quan đến ga</b>	Ga	S1	Tối thiểu	Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ DNNN	TCTĐSVN	ODA
	ITF phía tây	S2	Tối thiểu	Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ DNNN và tư nhân	TCTĐSVN	TCT ĐSVN/ UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	ITF phía đông	S3	Tối thiểu	Sử dụng lộ giới của TCT ĐSVN (không cần thu hồi đất)	TCTĐSVN	TCT ĐSVN/ UBNDTPHN <sup>1)</sup>
	Khu đỗ xe và mua sắm ngầm	S4	Ngắn hạn	Sử dụng không gian ngầm dưới đất của TCT ĐSVN, DNNN và tư nhân	UBND TPHN/ Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
	Hầm bộ hành và quảng trường	S5		Không		Nhà nước/ Tư nhân
<b>Phát triển đường</b>	Đường vào mới phía Tây (w=24m)	R1	Tối thiểu	Thu hồi đất từ tư nhân	SGTVTHN	Ngân sách nhà nước và ODA
	Mở rộng QL-1 (w=30m)	R2	Tối thiểu	Thu hồi đất từ lộ giới của TCT ĐSVN và đất của DNNN và tư nhân	SGTVTHN	Ngân sách nhà nước và ODA
<b>Dự án phát triển đô thị</b>	Phát triển đô thị trên đất của TCTĐSVN	A	Ngắn hạn	Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ đất của DNNN và tư nhân và phát triển nhờ biện pháp TPTĐT	TCTĐSVN/Tư nhân	Tư nhân
	Xây dựng nhà máy cấp nhiệt khu vực và mạng lưới phân phối	B	Ngắn hạn	Sử dụng không gian ngầm dưới ga (không cần thu hồi đất)	Công ty điện lực	Công ty điện lực/ Tư nhân
	Tái phát triển đô thị KTT Văn Chương	C	Trung hạn	Thu hồi đất từ tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
	Tái phát triển đô thị khu vực dân cư phía bắc	D	Dài hạn	Sử dụng lộ giới và thu hồi đất từ DNNN và tư nhân, và phát triển bằng phương pháp TĐCĐ và TPTĐT	TCT ĐSVN/ Tư nhân	Tư nhân
	Tái phát triển đô thị khu vực xung quanh nhà máy nước	E	Dài hạn	Thu hồi đất từ khu vực nhà máy nước và tư nhân, và phát triển bằng biện pháp TĐCĐ và TPTĐT	Tư nhân	Tư nhân
	Tái phát triển đô thị tổ hợp văn hoá và công cộng	F	Dài hạn	Thu hồi đất từ tư nhân và phát triển	UBND TPHN/ Tư nhân	Nhà nước/ Tư nhân
<b>Phát triển cây xanh và không gian mở</b>	Phát triển công viên hồ Linh Quang	G1	Trung hạn	Thu hồi đất từ tư nhân	UBND TPHN	Nhà nước

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### **7.4.8 Quy trình đề xuất cho việc chuẩn bị và thực hiện phát triển UMRT gắn kết với khu vực nhà ga**

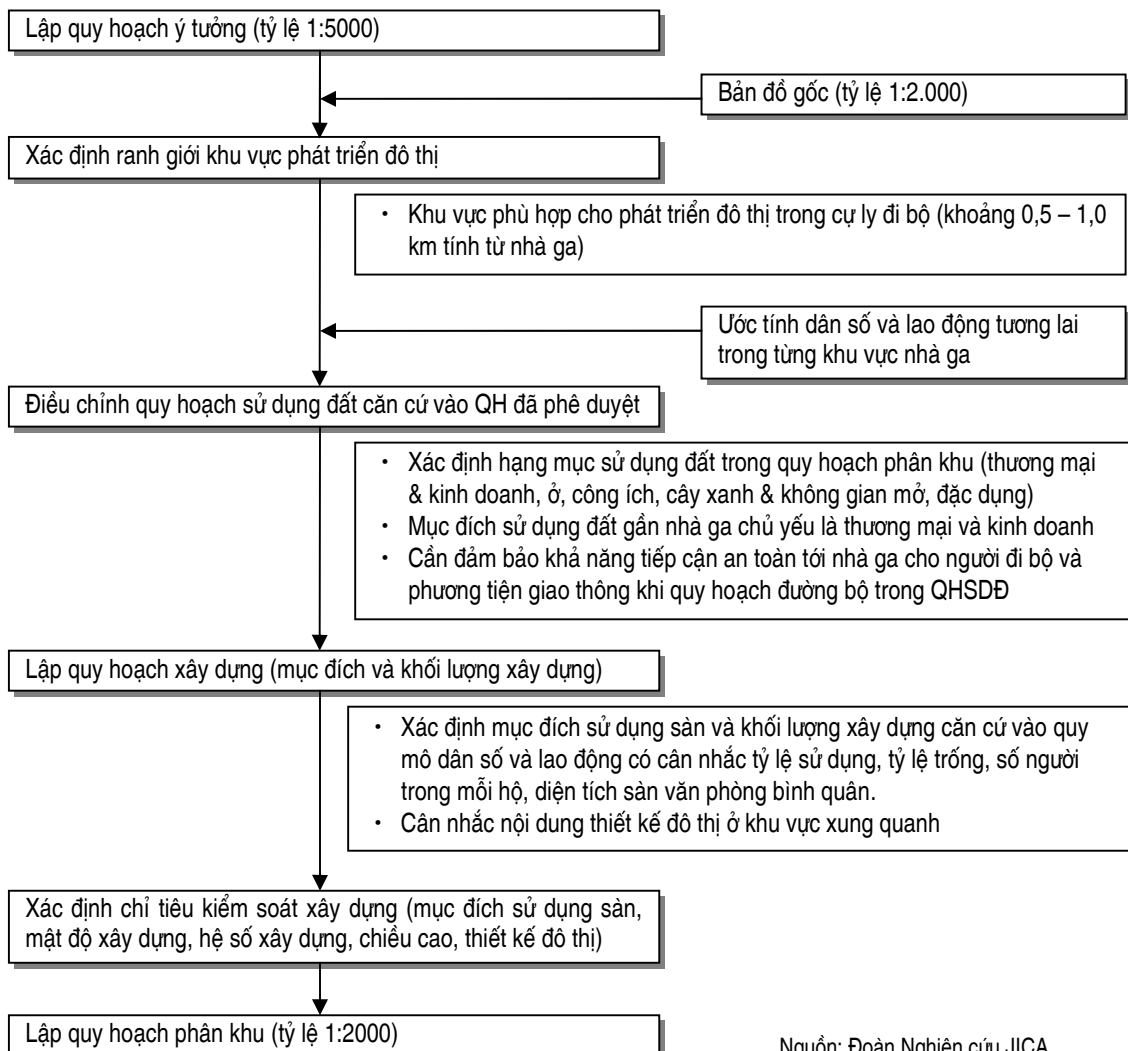
792 Để thực hiện dự án phát triển đô thị gắn kết với UMRT và khu vực xung quanh, cần thiết lập và cải thiện hệ thống pháp lý liên quan đến lĩnh vực quy hoạch và quản lý phát triển đô thị. Các hoạt động sau của UBND TPHN và các công tác sắp xếp thể chế được đề xuất cho việc chuẩn bị và thực hiện phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT tại Hà Nội.

## 1) Lập quy hoạch phân khu

793 Dự án này đã lập quy hoạch chi tiết cho 5 khu vực ga, có thể lồng ghép vào quy hoạch phân khu theo quy định của Luật Quy hoạch Đô thị. Để triển khai phát triển đô thị gắn kết tại tất cả các khu vực nhà ga này thì chính quyền cấp quận sẽ lập quy hoạch phân khu bao quát toàn bộ diện tích phát triển đô thị gắn kết quanh nhà ga, sau đó cần được Sở Quy hoạch Kiến trúc phê duyệt.

794 Luật Quy hoạch Đô thị quy định quy hoạch phân khu phải có tỷ lệ 1:2.000 và phải thể hiện được nội dung sử dụng đất, mạng lưới đường bộ, các chỉ tiêu phát triển tại từng ô. Các chỉ tiêu này bao gồm (i) mật độ xây dựng, (ii) hệ số xây dựng, (ii) chiều cao công trình để kiểm soát xây dựng và quản lý thiết kế đô thị. Quy trình quy hoạch chi tiết sau quy hoạch phân khu được thể hiện trong Hình 7.4.6.

**Hình 7.4.6 Quy trình quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch ý tưởng**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Thiết lập hệ thống khân khu đặc biệt

795 Vùng đặc biệt cho phát triển gắn kết khu vực ga UMRT sẽ được đề xuất nhằm tạo thuận lợi cho phát triển đô thị. Vùng đặc biệt được lựa chọn cho khu vực phát triển đô thị

với mục đích công cộng tại mỗi khu vực ga UMRT. Đề xuất HAUPA hoặc cơ quan có thẩm quyền cao hơn quyết định vùng đặc biệt này. Vùng đặc biệt có những chức năng chính sau:

- Hạn chế công trình xây dựng của tư nhân
- Hạn chế mua bán đất tư nhân
- Cho phép thu hồi đất từ trước cho mục đích công cộng.

796 Cần thiết lập biện pháp pháp lý cho vùng đặc biệt trước khi bắt đầu dự án ngắn hạn. Thu hồi đất từ trước là một biện pháp hiệu quả nhằm đảm bảo có đất cho phát triển hạ tầng và kiểm soát phát triển không theo trật tự của tư nhân. Đặc biệt, cần đảm bảo đất dự phòng cho phát triển UMRT gắn kết với tái phát triển đô thị như ở phường Nguyễn Trung Trực tại khu vực ga Nam cầu Long Biên.

### **3) Thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án phát triển khu vực ga UMRT gắn kết trực thuộc UBND TPHN**

797 Đề xuất thành lập một đơn vị chuyên trách quản lý dự án trực thuộc UBND TPHN để khuyến khích và quản lý toàn bộ hoạt động phát triển đô thị xung quanh ga UMRT. Đơn vị chuyên trách có chức năng điều phối giữa các tổ chức liên quan và hỗ trợ ban quản lý dự án trong mỗi khu vực ga và thực hiện phát triển hạ tầng cũng như thu hồi đất.

798 Đơn vị chuyên trách này cũng sẽ thiết kế và chuẩn bị các gói thầu PPP cần thiết cho mỗi khu vực ga và hỗ trợ ban quản lý dự án dưới đây trong việc thực hiện các gói thầu PPP.

799 Cần thiết lập đơn vị chuyên trách quản lý dự án trước khi bắt đầu dự án tối thiểu.

7100 UBND TPHN dự định thành lập Cơ quan Giao thông Công cộng (PTA) phụ trách việc khai thác và quản lý vận tải công cộng bao gồm năm (05) tuyến UMRT và BRT. Có thể Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị Hà Nội (TRAMOC) sẽ được tái cơ cấu để đảm nhiệm chức năng của PTA và Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội cũng có thể được chuyển đổi thành PTA. Vì vậy, đề xuất hai ban quản lý hoạt động vận tải đô thị và phát triển đô thị xung quanh các ga UMRT này cần được thành lập đồng thời và được phối hợp với nhau để thực hiện phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị.

### **4) Thành lập Ban Quản lý Dự án cho mỗi khu vực ga**

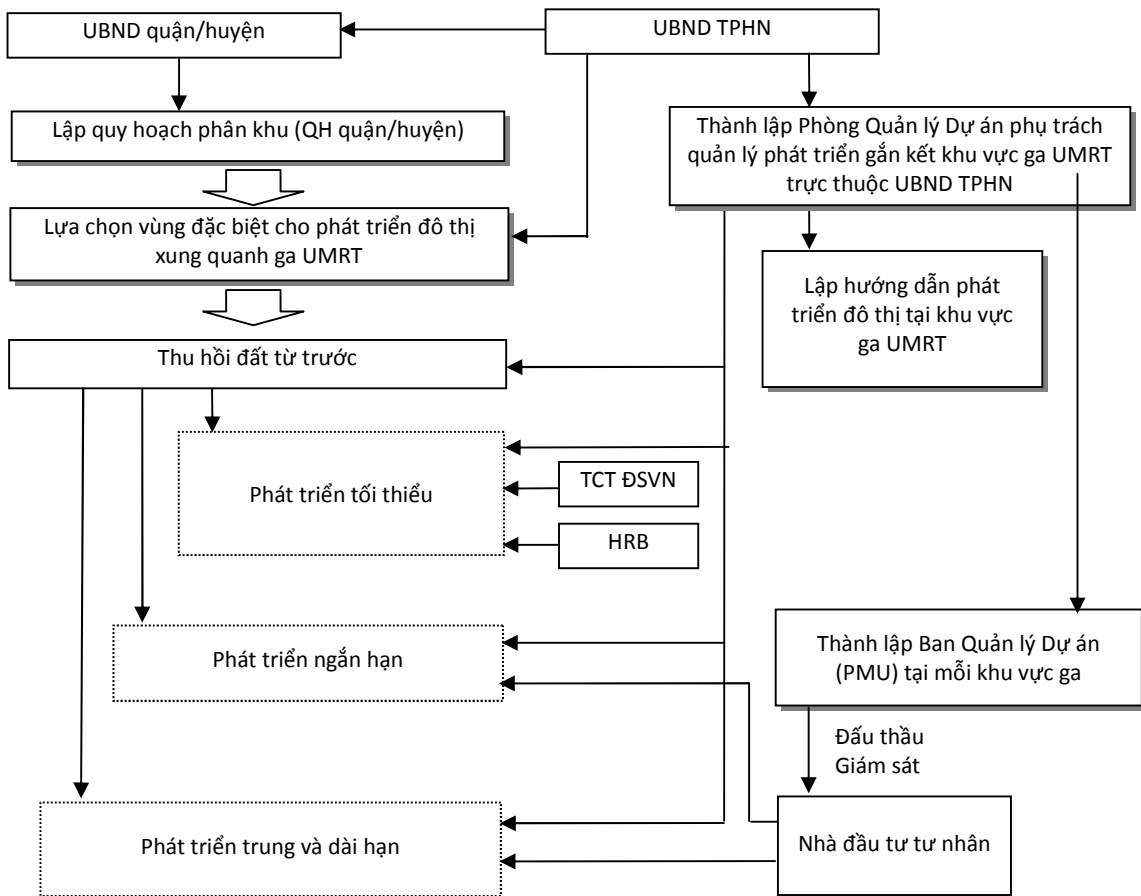
7101 Đề xuất thành lập ban quản lý dự án cho mỗi khu vực ga. Ban quản lý này có chức năng quản lý dự án phát triển đô thị, đấu thầu và giám sát hoạt động phối hợp của nhà đầu tư tư nhân với các tổ chức liên quan. Cần thành lập các ban này trước khi bắt đầu dự án ngắn hạn.

### **5) Lập hướng dẫn phát triển đô thị trong khu vực ga UMRT**

7102 Để kiểm soát và khuyến khích phát triển đô thị gắn kết dọc theo hành lang UMRT, đề xuất lập hướng dẫn phát triển đô thị tại khu vực ga UMRT. Tài liệu này sẽ hướng dẫn công tác thiết kế hạ tầng đô thị, xây dựng và kết cấu và vấn đề sử dụng đất và cảnh quan cụ thể cho cả khu vực tư nhân và nhà nước. Ngoài ra, hướng dẫn còn đưa ra quy trình và vấn đề kỹ thuật cho công tác quản lý và thực hiện dự án. Hướng dẫn sẽ do Phòng quản lý dự án nêu trên lập.



**Hình 7.4.7 Quy trình chuẩn bị và thực hiện phát triển UMRT**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## **7.5 Quy hoạch chuyên ngành đề xuất phối hợp với phát triển UMRT**

### **7.5.1 Tổng quan**

7103 Sau khi phát triển UMRT, cấu trúc đô thị Hà Nội sẽ thay đổi về mặt sử dụng đất, mạng lưới vận tải, điều kiện sống, v.v. Do việc phát triển UMRT vẫn còn mới mẻ đối với thành phố Hà Nội nên còn nhiều vấn đề cần được giải quyết. Điều quan trọng không chỉ là chuẩn bị quy hoạch mới về phát triển UMRT và phát triển đô thị ở khu vực xung quanh ga mà còn phải phối hợp và điều chỉnh các quy hoạch hiện có bị ảnh hưởng bởi phát triển UMRT.

7104 Trong bối cảnh này, (i) quy hoạch dịch vụ xe buýt gom khách, (ii) quy hoạch quản lý không gian ngầm, và (iii) quy hoạch tái định cư trong phát triển UMRT cần được đề xuất. Những quy hoạch này cần được các cơ quan nhà nước nghiên cứu và xây dựng thêm để được phê duyệt.

### **7.5.2 Quy hoạch dịch vụ xe buýt gom khách đề xuất**

#### **1) Hiện trạng**

7105 Nhìn chung số lượng hành khách đi xe buýt sẽ giảm do nhiều người sẽ chuyển sang dùng phương thức UMRT. Điều này đặc biệt đúng với các tuyến xe buýt hiện có chạy song song hoặc gần song song với Tuyến UMRT 1 và 2. Mặt khác, các tuyến xe buýt gom khách sẽ đi lên – đặc biệt khi mạng lưới tuyến xe buýt tổng thể được điều chỉnh để tạo sự gắn kết với mạng lưới các tuyến đường sắt đô thị (xem Hình 7.5.1)

7106 Cần triển khai một nghiên cứu toàn diện riêng về tái cơ cấu mạng lưới tuyến xe buýt ở Hà Nội, hoặc nghiên cứu chung về vận tải công cộng do sẽ có một cơ quan mới về quản lý vận tải công cộng được thành lập trực thuộc UBND Thành phố Hà Nội để khai thác tất cả các tuyến UMRT, trừ Tuyến 1 và xe buýt. Trong khuôn khổ báo cáo này, đây chỉ coi là một nội dung kiến nghị cho một nghiên cứu lớn hơn.

7107 Để hiện thực hóa một đô thị theo hướng vận tải công cộng thì cần đẩy mạnh các dịch vụ UMRT thành một mạng lưới vận tải công cộng gắn kết chứ không phải cạnh tranh với nhau. Để có được dịch vụ xe buýt hữu hiệu cho cả mục đích gom khách cho UMRT và vận chuyển hành khách thì cần cân nhắc các nội dung như sau:

- (i) Phát triển bến xe buýt phía trước các ga UMRT ở khu vực ngoại thành
- (ii) Cải thiện điều kiện trung chuyển giữa xe buýt và UMRT tại khu thương mại trung tâm
- (iii) Điều chỉnh các tuyến xe buýt để cung cấp dịch vụ gom khách cho các ga UMRT.



## 2) Phát triển bến xe buýt

7108 Hiện tại có 8 bến xe sẽ bị ảnh hưởng từ việc phát triển hệ thống UMRT, đó là Nam Thăng Long, Mỹ Đình, Kim Mã, Bờ Hồ, Long Biên, Gia Lâm, Giáp Bát và Hà Đông (xem Hình 7.5.2), trong số đó các bến Bờ Hồ, Long Biên, Gia Lâm và Giáp Bát nằm gần các ga UMRT. Cụ thể (i) bến xe Bờ Hồ nằm gần ga Hồ Hoàn Kiếm (C9), (ii) bến xe Long Biên nằm gần ga Nam Cầu Long Biên (V6), (iii) bến xe Gia Lâm nằm gần ga Gia Lâm (V4), và (iv) bến xe Giáp Bát nằm gần ga Giáp Bát (V12).

7109 Đối với việc cung cấp dịch vụ vận tải công cộng ở khu vực ngoài phạm vi dịch vụ UMRT, đề xuất cải thiện dịch vụ xe buýt gom khách từ các ga UMRT tại khu vực ngoại thành. Hiện tại các bến xe Gia Lâm, Mỹ Đình và Giáp Bát được bố trí tại các huyện ngoại thành mới để cung cấp dịch vụ gom khách này. TRAMOC đã có kế hoạch di dời bến xe Giáp Bát về phía Nam. Đề xuất bến xe mới này nằm đối diện với ga Hoàng Liệt (V13) tại vị trí nhà máy hiện nay.

7110 Ga Nam Thăng Long (C1) sẽ nằm trong khu đô thị CIPUTRA là nơi đã phát triển gần hết các công trình dân cư. Trong tương lai, khu vực hành chính Tây Hồ Tây sẽ phát triển thành một trung tâm đô thị mới ở Hà Nội nên ga Tây Hồ Tây (C3) sẽ nằm tại trung tâm của khu vực mới này. Đề xuất sử dụng diện tích đã bố trí làm công viên trong quy hoạch chi tiết đã phê duyệt để xây dựng bến xe, tạo điều kiện cho dịch vụ xe buýt gom khách tới các huyện phía bắc sông Hồng. UBND thành phố đã có kế hoạch phát triển ga hàng không (CAT) trong ga đường sắt này để làm chức năng vận chuyển, làm thủ tục lên máy bay cho sân bay Nội Bài.

## 3) Cải thiện dịch vụ trung chuyển giữa xe buýt và các ga UMRT

7111 Như đã đề cập ở trên, các bến xe Bờ Hồ, Long Biên, Gia Lâm và Giáp Bát nằm gần các ga UMRT, và còn có các bến xe đề xuất gần ga Hoàng Liệt và Tây Hồ Tây. Để tăng cường tính kết nối và khả năng tiếp cận cho hành khách thì phải cải thiện được điều kiện trung chuyển.

7112 **Bến xe Bờ Hồ:** Theo quy hoạch chi tiết ga Hồ Hoàn Kiếm (C9), bến xe Bờ Hồ sẽ nằm tại vị trí hiện tại của Công ty Điện lực Hà Nội, từ đó nối thẳng bằng lối đi ngầm tới ga Hồ Hoàn Kiếm. Vị trí đề xuất này thuận lợi hơn cho việc trung chuyển tới ga UMRT và cũng cải thiện cảnh quan cho hồ Hoàn Kiếm. Về chức năng, bến xe này sẽ là điểm gom khách nhưng cũng là bãi gửi cho xe du lịch vì đây là cửa ngõ vào khu phố cổ.

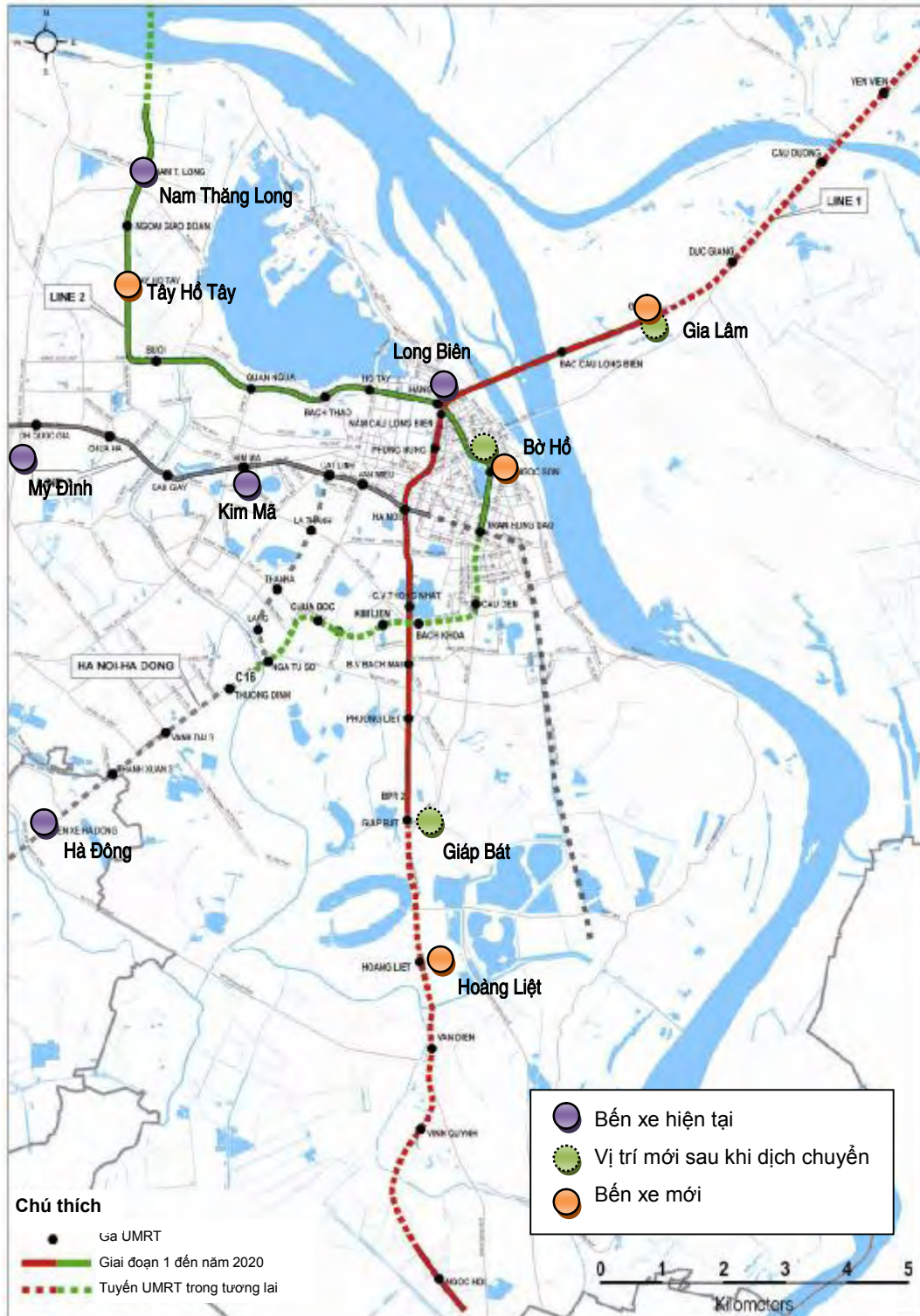
7113 **Bến xe Long Biên:** Theo quy hoạch chi tiết ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8), có bố trí một lối đi bộ trên cao dọc theo đường Yên Phụ nối tới bến xe Long Biên. Hành khách đi xe buýt sẽ có thể dễ dàng tới các ga UMRT này mà không phải đi ngang qua đường. Để tránh xung đột giao thông, mạng lưới lối đi bộ trên cao giữa hai ga UMRT và bến xe này sẽ phải đảm bảo an toàn và hiệu quả.

7114 **Bến xe Gia Lâm:** Theo quy hoạch chi tiết của ga Gia Lâm (V4), bến xe Gia Lâm hiện tại trên quốc lộ 1 sẽ chuyển tới đối diện với ga Gia Lâm. Dự án tái phát triển đô thị khu vực công trình đường sắt của TCT ĐSVN sẽ tạo điều kiện phát triển bến xe phục vụ ga UMRT này.

7115 **Bến xe Giáp Bát:** Từ bến xe Giáp Bát sang ga Giáp Bát (V12) phải đi ngang qua Quốc lộ 1. Sau khi dịch chuyển tới vị trí Hoàng Liệt thì vấn đề này vẫn không thay đổi. Đề xuất xây dựng một cầu đi bộ nối ga UMRT và bến xe để tạo điều kiện an toàn cho hành khách trung chuyển.



**Hình 7.5.2 Bản đồ vị trí các bến xe khách đề xuất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Điều chỉnh mạng lưới xe buýt

7116 Tính tới năm 2009, Hà Nội có 60 tuyến xe buýt, trong đó 57 tuyến cắt hoặc chạy dọc theo các tuyến UMRT đề xuất. Trong số 57 tuyến đó, chỉ có sáu (06) tuyến được coi là trùng với Tuyến UMRT 1 và 2. Vì vậy, cần bỏ hoặc điều chỉnh các tuyến đó để tránh cạnh tranh trực tiếp với dịch vụ đường sắt đô thị. Trong Bảng 7.5.1 là danh sách các tuyến này.

**Bảng 7.5.1 Các tuyến xe buýt trùng với UMRT**

Số	Tên tuyến	Chiều dài trung bình (km)	Mức độ trùng lặp	Tần suất giờ cao điểm	Số hành khách TB/tuyến, 2008	Các ga thử nghiệm bị ảnh hưởng
10	Long Biên - Từ Sơn	19,1	67%	6 x 80khách	99,9	V4
3	Giáp Bát - Gia Lâm	15,9	57%	6 x 80khách	126,0	V4, C12
21	Giáp Bát - Hà Đông	13,1	57%	4 x 80khách	107,9	
14	Bờ Hồ - Cổ Nhuế	15,2	51%	6 x 60khách	96,8	V6, C8
44	Trần Khánh Dư - Mỹ Đình	16,5	44%	4 x 60khách	57,3	C12
1	Long Biên - Hà Đông	14,2	43%	6 x 80khách	138,1	V6, V8

Nguồn: Điều tra giao thông, 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

7117 Giả sử bằng phương pháp tiếp cận ít tác động nhất, thì biện pháp điều chỉnh dự kiến cho các “tuyến song song” nêu trên như sau:

**Bảng 7.5.2 Thay đổi đề xuất đối với các tuyến xe buýt song song**

Tuyến	Đường đi hiện nay	Thành
10	Long Biên - Từ Sơn qua cầu Chương Dương, Nguyễn Văn Cừ, Ngõ Gia Tự, Hà Huy Tập	Cắt đoạn từ Long Biên đến Yên Viên. Tuyến xe buýt 10 chạy từ ga Yên Viên (V1) tới Từ Sơn.
3	Giáp Bát - Gia Lâm chạy qua Giải Phóng, Lê Duẩn, Khâm Thiên, cầu Chương Dương, Nguyễn Văn Cừ	Nhập với Tuyến 2: Long Biên – Trần Nhật Duật – Trần Quang Khải – Trần Khánh Dư – Trần Hưng Đạo – Tráng Tiến – Hàng Khay – Tráng Thi – Điện Biên Phủ – Trần Phú – Tôn Đức Thắng – Tây Sơn – Chùa Bộc – Đào Duy Anh – Lê Duẩn – Trần Nhân Tông – Quang Trung – Trần Hưng Đạo – ga Hà Nội (V8)
21	Giáp Bát - Hà Đông chạy qua Giải Phóng, Đào Duy Anh, Phạm Ngọc Thạch, Chùa Bộc, Tây Sơn, Ngã Tư Sở, Nguyễn Trãi	Điều chỉnh tuyến từ Giáp Bát (V12) tới ga Hà Nội (V8) như sau: Giáp Bát (V12) – Giải Phóng – Lê Duẩn – Trần Nhân Tông – Quang Trung – Trần Hưng Đạo – ga Hà Nội (V8)
14	Bờ Hồ - Cổ Nhuế qua Quán Thánh, Thụy Khuê, Hoàng Quốc Việt, Hoàng Hoa Thám, Phan Đình Phùng	Đóng tuyến
44	Trần Khánh Dư - Mỹ Đình qua Đại Cồ Việt, Đào Duy Anh, Chùa Bộc, Tây Sơn, Ngã Tư Sở, Nguyễn Trãi	Trần Khánh Dư - Trần Hưng Đạo - Tăng Bạt Hổ - Yecxanh - Lò Đức - Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt - Kim Liên kéo dài – Đê La Thành – Nguyễn Chi Thanh – Trần Duy Hưng – Phạm Hùng – bến xe Mỹ Đình
1	Long Biên - Hà Đông qua Hàng Đậu, Hàng Cót, Hàng Gà, Hàng Điếu, Lê Duẩn, Tây Sơn, Ngã Tư Sở, Nguyễn Trãi	Ga Hà Nội (V8) – Khâm Thiên – Nguyễn Lương Bằng – Ngã Tư Sở – Nguyễn Trãi – bến xe Yên Nghĩa

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 5) Các tuyến chạy qua/gần ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết

7118 Các tuyến xe buýt giao hoặc chạy gần bảy (07) ga UMRT trong 5 khu vực ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết được trình bày trong Bảng 7.5.3. Số lượng hành khách dự báo hàng ngày vào năm 2020 cần trung chuyển từ/tới xe buýt cũng được so sánh với năng lực xe buýt hiện nay (ví dụ: dữ liệu năm 2008) tại các ga này. Số lượng hành khách trung chuyển cho thấy lượng hành khách xe buýt sẽ có thể giảm tại ga Hồ Hoàn Kiếm (C9). Cần nhiều xe buýt hơn tại các ga kép như Nam Cầu Long Biên (V6) và Hàng Đậu (C8).

7119 Số lượng ô đỗ xe buýt trong Bảng 7.5.3 giả định thời gian dừng đỗ của mỗi xe buýt là 5 phút để đón và trả khách.

- (i) Đối với ga Gia Lâm, hầu hết các xe buýt gom khách sẽ là xe liên tỉnh và sẽ đến điểm dừng tại bến xe buýt gần đó.
- (ii) Đối với ga kép như Nam cầu Long Biên và ga Hàng Đậu, cần 5 ô đỗ xe buýt cho mỗi hướng đi – trong đó 3 ô gần ga Hàng Đậu (ví dụ: Tuyến 2) và 2 ô gần ga Nam Cầu Long Biên (Tuyến 1).
- (iii) Các ga kép như ga CV Thống Nhất và Bách Khoa sẽ cần ba ô đỗ xe buýt – 1 ô dọc Tuyến 2 và 2 ô dọc Tuyến 1. Vì số lượng hành khách trung chuyển theo dự báo sẽ giảm tại bến xe buýt Bờ Hồ phía bắc Hồ Hoàn Kiếm, và do tại đây là đường một chiều, nên chỉ cần một ô đỗ xe buýt gần ga Hồ Hoàn Kiếm để đáp ứng cả hai hướng đi.

**Bảng 7.5.3 Các yêu cầu dịch vụ xe buýt gom khách tại các ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết**

Số	Tên tuyến	Các ga ưu tiên làm quy hoạch chi tiết						
		Gia Lâm	Nam Cầu Long Biên	Hà Nội	CV Thống Nhất	Hàng Đậu	Hồ Hoàn Kiếm	Bách Khoa
		V4	V6	V8	V9	C8	C9	C12
2	Bác Cổ - Hà Đông - Ba La						X	
8	Long Biên - Ngũ Hiệp						X	
9	Bờ Hồ - Bờ Hồ						X	
11	Ga Hà Nội - ĐH NN I	X						
18	Kim Mã - L.Biên - Kim Mã		X					
22	BX Gia Lâm - BV103		X			X		
23	Ng. C.Trứ - Ng. C.Trứ		X					
25	Nam TLong - Giáp Bát							X
30	Mai Động- HQ Việt			X				
31	Bách Khoa- Đ.H Mỏ							X
32	Giáp Bát - Nhổn			X				X
35	Trần .K. Dư - Nam TL							X
36	Yên Phụ - Linh Đàm		X			X		
38	N.T.Long - Mai Động			X				
41	Giáp Bát - Nghi Tàm							X
43	Ga Hà Nội - Đông Anh			X				
49	T.K. Dư - KĐT Mỹ Đình			X				
51	T.K. Dư - KĐT Trung Yên							X
	Trung chuyển buýt-đường sắt năm 2020→	49.100	60.700	39.100	32.000	69.000	2.100	20.400
	Năng lực xe buýt giờ cao điểm							
	- hiện tại, không tính tuyến trùng lặp	240	942	1.600	n.a.	576	2.070	1.912
	- năng lực xe buýt yêu cầu năm 2020	3.069	3.794	2.444	2.000	4.312	131	1.275
	Số ô đỗ xe buýt cần thiết cho mỗi hướng →	2	2	2	2	3	1	1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

7120 Các tuyến xe buýt chạy qua hoặc ở gần khu vực 7 ga ưu tiên đã được phân tích để xem liệu chúng có cạnh tranh trực tiếp với dịch vụ UMRT hoặc bổ sung cho dịch vụ đó hay không, sau đó sẽ đưa ra những điều chỉnh về đường đi hoặc mạng lưới các tuyến này – bằng cách cắt hoặc giảm sự cạnh tranh, và cải thiện vai trò gom khách của xe buýt tại các ga trên. Kết quả được thể hiện trong Hình 7.5.3.

7121 Từ quan sát cho thấy những điều chỉnh từ trước về tuyến xe buýt chỉ là cục bộ và chưa thực sự tối ưu do toàn bộ mạng lưới và ảnh hưởng thứ cấp đến các tuyến xe buýt khác chưa được tính đến. Do vậy, phân tích chỉ giới hạn ở việc điều chỉnh tuyến – hơn là tái thiết lại toàn bộ cấu trúc tuyến. Những điều chỉnh chính được thực hiện tại các đoạn tuyến trong vòng trung tâm do Tuyến 1 và Tuyến 2 lập ra (chủ yếu là trong Khu Phố cổ). Đối với các đầu mối ngoại ô, chỉ những tuyến kết thúc tại Gia Lâm (V4), Giáp Bát (V12) và Nam Thăng Long (C1) là những ga cuối của Tuyến UMRT 1 và UMRT 2 mới bị ảnh hưởng.

7122 Vấn đề thời gian cũng không thực sự gấp rút. Các tuyến UMRT dự kiến sẽ đưa vào sử dụng vào năm 2017; cả hai tuyến sẽ không được đưa vào sử dụng đồng thời vì mục đích thương mại. Vì vậy, thực hiện những thay đổi trong tuyến xe buýt cần được đồng bộ hoá với tuyến hoặc ga liên quan. Đồng thời, để cho phép hành khách hiện tại tự điều chỉnh, đề xuất duy trì các đoạn trùng lặp và sau đó bỏ dần trong vài tuần – để các tuyến cũ và mới tồn tại trong thời gian ngắn. Tần suất hoặc cự ly xe buýt cần thiết phải thay đổi. Ngoài ra, đề xuất các đơn vị khai thác xe buýt và TRAMOC thực hiện điều tra khảo sát chuyến đi trên xe trên các tuyến xe buýt bị ảnh hưởng – để xác định tính chính xác về lưu lượng giao thông theo từng đoạn tuyến.



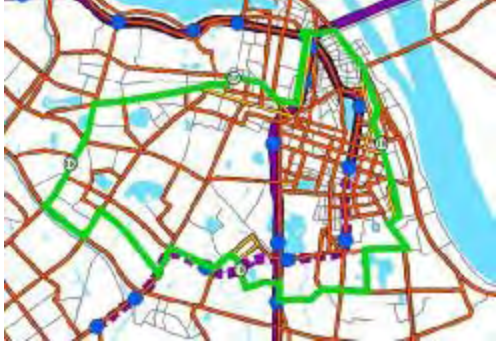





**Hình 7.5.3 Các tuyến xe khách điều chỉnh đề xuất**







7123(1/5)

TT.	Tên tuyến	Định hướng hiện tại	Điều chỉnh đề xuất
2	Bắc Cổ - H.Đông - Ba La	Phục vụ khu vực Tây Bắc Hà nội, đoạn phía bắc kết thúc ở Đền Ngọc Sơn (C9).	Về cơ bản giữ lại tuyến này. Tuy nhiên bãi dừng xe của bến xe Bờ Hồ gần hồ Hoàn Kiếm là không cần thiết và lãng phí không gian giá trị ở đây.
8	Long Biên - Ngũ Hiệp	Phục vụ trục Nam Bắc. Trùng nhiều với tuyến UMRT 1, từ Giáp Bát (V12) đến Nam cầu Long Biên (V6)	Bỏ đoạn kéo dài phía bắc đi qua khu phố cổ; tuyến này dừng và lấy khách ở ga Trần Hưng Đạo (C10).
9	Bờ Hồ - Bờ Hồ	Phục vụ khu vực từ quận Ba Đình tới Hoàn Kiếm, ít trùng lặp với tuyến UMRT.	Không đổi. Không cần bổ sung xe hay tăng chuyến











7124(2/5)

11	Ga Hà Nội - ĐH NN I	Trùng với tuyến UMRT 1, từ Gia Lâm (V4) tới Hà Nội (V8).	Tuyến dừng ở ga Gia Lâm (V4), là tuyến gom khách chính cho khu vực đông bắc thành phố Hà Nội.
			
18	Kim Mã - L.Biên - Kim Mã	Chạy theo hành lang Kim Mã tới Long Biên	Có thể dừng tại ga Trần Hưng Đạo (C10) để tránh trùng lặp trong khu phố cổ
			
22	BX Gia Lâm - BV103	Tuyến tương tự như tuyến số 2 đi tới Hà Đông, nhưng qua cầu Long Biên	Bỏ các đoạn đi qua cầu, tuyến dừng ở ga Nam Cầu Long Biên (V6)
			
23	Ng. C.Trú - Ng. C.Trú	Có một số đoạn trùng lặp với Tuyến UMRT 1, từ ga Hàng Đầu (C8) tới Nguyễn Thái Học	Bỏ đoạn Phùng Hưng, chuyển sang Hàng Gai – Cầu Gỗ (bến xe Bờ Hồ)
			









25	Nam TLong - Giáp Bát	<p>Trục Bắc – Nam, chuyển hướng ở Cầu Giấy; có các đoạn trùng lặp với UMRT 1 từ ga Giáp Bát (V12) tới ga Hà Nội (V8) và với UMRT 2 từ ga Nam Thăng Long (C1) tới Chợ Bưởi.</p> 	<p>Đoạn tại trung tâm thành phố đi đường Lê Duẩn có thể dịch sang phía đông là phố Bà Triệu, dừng tại ga Bách Khoa (C12). Đoạn ngoại thành có thể bỏ, dừng tại ga Bưởi (C4).</p> 
30	Mai Động- HQ Việt	<p>Trục Đông – Tây, bổ sung cho UMRT</p> 	<p>Không đổi, trừ việc bố trí điểm dừng gần hơn với ga CV Thống Nhất (C9).</p> 
31	Bách Khoa- Đ.H Mỏ	<p>Có một số đoạn trùng với UMRT 1, từ ga Bách Khoa (C12) tới ga Nam Cầu Long Biên (V6).</p> 	<p>Giữ lại đoạn phía bắc, tuyến dừng ở ga Nam Cầu Long Biên (V6).</p> 



7126(4/5)

32	Giáp Bát - Nhổn	<p>Trục Đông – Tây, nối ga Hà Nội (V8) với khu vực phía tây thành phố</p> 	<p>Giữ lại tuyến này, đổi vị trí quay đầu ở Hà Nội sang đường trục đề xuất, không phải đường Chu Văn An</p> 
35	Trần .K. Dư – N.Thăng Long	<p>Đông – Tây, qua Bách Khoa</p> 	<p>Không đổi, nhưng số chuyến có thể giảm</p> 
36	Yên Phụ - Linh Đàm		<p>Không đổi, chỉ phải bố trí điểm dừng gần hơn với ga Trần Hưng Đạo (C10)</p> 
38	Nam Thăng Long - Mai Động	<p>Tuyến trục, tròn Bắc – Nam qua khu phố cổ</p> 	<p>Không đổi, chỉ phải bố trí điểm dừng gần hơn với ga C10 khi bắt đầu đi vòng tròn.</p> 



41	Giáp Bát - Nghi Tâm	<p>Trục Bắc – Nam, lặp nhiều với Tuyến UMRT 1 từ ga Hà Nội (V8) tới ga Giáp Bát (V12)</p> 	<p>Bỏ đoạn phía nam, tuyến chỉ còn lại là ga Hà Nội (V8) – Nghi Tâm</p> 
43	Hà Nội - Đông Anh	<p>Tuyến tròn quanh phố cổ</p> 	<p>Thay vì kết thúc ở ga Hà nội, kết thúc ở ga C.V. Thống Nhất (V9) đến khi UMRT Tuyến 2 mở rộng</p> 
49	T.K. Du - Mỹ Đình	<p>Trục Đông-Tây, cùng hành lang Đường 32</p> 	<p>Bỏ các đoạn bên trong phố cổ, quay đầu tại ga CV Thống Nhất (V9)</p> 
51	T.K. Du - Trung Yên	<p>Trục Đông-Tây</p> 	<p>Không thay đổi, cung cấp khách cho ga C.V. Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12).</p> 

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 7.5.3 Quy hoạch quản lý không gian ngầm đề xuất

7123 Dự án phát triển đô thị ở khu vực xung quanh ga UMRT bao gồm các công trình giao thông ngầm như nhà ga ngầm, khu đỗ xe ngầm, hầm bộ hành và khu mua sắm ngầm. Ngoài ra, các công trình hạ tầng kỹ thuật như cấp nước, thoát nước, cấp điện, cáp viễn thông và hệ thống đường hầm kỹ thuật được quy hoạch nằm dưới các trục đường chính. Vì vậy, dự kiến sẽ sử dụng nhiều không gian ngầm quanh khu vực ga UMRT.

7124 Đối với công tác điều phối và quản lý việc phát triển không gian ngầm, đề xuất lập quy hoạch quản lý không gian ngầm. Quy hoạch quản lý không gian ngầm cần bao quát mỗi khu vực đặc biệt do UBND TPHN quy định và bao gồm quy hoạch dọc và ngang trong đó chỉ ra các công trình ngầm chính hiện có và quy hoạch. Nguyên tắc phân bố công trình ngầm dưới các trục đường chính được trình bày trong hình sau.

**Hình 7.5.4 Nguyên tắc phân bố công trình dưới trục đường chính (đề xuất)**

	Vía hè		Vía hè
	Khu A	Lòng đường Khu B	
GI + 0m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến nhánh cấp, thoát, và công trình viễn thông</li> <li>Các công trình cấp, thoát và viễn thông mới (điều hoà khu vực, v.v.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến cấp và thoát chính, công trình viễn thông (bao gồm kết nối nhánh)</li> <li>Công trình ngầm cho người đi bộ (bao gồm đường hầm)</li> <li>Đường ngầm</li> <li>Khu đỗ xe ngầm</li> <li>Tuyến nhánh cấp và thoát, công trình viễn thông</li> <li>Công trình cấp và thoát, viễn thông mới (điều hoà khu vực, v.v.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến nhánh cấp, thoát, và công trình viễn thông</li> <li>Các công trình cấp, thoát và viễn thông mới (điều hoà khu vực, v.v.)</li> </ul>
-3m -5m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công trình ngầm cho người đi bộ (bao gồm đường hầm)</li> <li>Tàu điện ngầm (ga)</li> </ul>	<p style="text-align: center;">Khu D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến cấp và thoát chính, công trình viễn thông (bao gồm tuyến cấp sử dụng chung)</li> <li>Đường ngầm</li> <li>Khu đỗ xe ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến nhánh cấp, thoát, và công trình viễn thông</li> <li>Các tuyến cấp và thoát, công trình viễn thông chính (bao gồm kết nối nhánh)</li> </ul>
-6m-10m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường ngầm</li> <li>Sông ngầm</li> </ul>	<p style="text-align: center;">Khu E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tàu điện ngầm (đường sắt)</li> <li>Tàu điện ngầm (ga)</li> <li>Khu đỗ xe ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến cấp và thoát chính, công trình viễn thông (bao gồm tuyến cấp sử dụng chung)</li> </ul>
dưới -30m		<p style="text-align: center;">Khu H</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sông ngầm</li> <li>Tàu điện ngầm (đường sắt)</li> <li>Tàu điện ngầm (ga)</li> <li>Đường ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tuyến cấp và thoát chính, công trình viễn thông (bao gồm tuyến cấp sử dụng chung)</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: khu vực phân bố tiêu chuẩn được in thường; khu vực phân bố thay thế được in nghiêng

#### **7.5.4 Quy hoạch tái định cư đề xuất cho phát triển UMRT và phát triển đô thị**

7125 Thu hồi đất và tái định cư đối với các công trình và hộ gia đình hiện có luôn là trở ngại trong việc thực hiện các dự án hạ tầng và phát triển đô thị. Hiện nay, có hai phương án thu hồi đất: (i) đền bù, hoặc (ii) tạo khu tái định cư. Chi phí đền bù thường vượt quá nửa phần chi phí dự án. Do những khó khăn trong công tác thu hồi đất, nên nhiều dự án đã được phê duyệt vẫn bị trì hoãn hoặc không được thực hiện.

7126 Một trong những đặc điểm trong phát triển UMRT là bao quát các loại đất phát triển khác nhau, bao gồm KTMTT, khu vực ven trung tâm thành phố, và khu vực ngoại ô. Ở khu vực ngoại ô thường dễ thực hiện phát triển khu dân cư được chuyển đổi từ đất nông nghiệp sang khu vực ngoại ô hơn là tại KTMTT và các khu vực ven trung tâm thành phố nơi đất đai đã được sử dụng hết. Có nhiều dự án phát triển khu đô thị mới tại các khu vực ngoại ô và đất trống để rồi trong tương lai có thể được đô thị hoá.

7127 Để thực hiện phát triển gắn kết thuận tiện và hiệu quả, đề xuất xây dựng một quy hoạch tái định cư toàn diện phục vụ phát triển UMRT. Quy hoạch này sẽ sử dụng đất dự phòng để xây dựng nhà ở phục vụ mục đích tái định cư đặc biệt là ở các khu vực ngoại ô, và cấp số nhà ở này cho các hộ thuộc diện tái định cư trong KTMTT và các khu vực ven trung tâm.

7128 Đất tiềm năng để xây dựng nhà ở tái định cư có thể xác định theo các loại đất sau (xem Bảng 7.5.4 và Hình 7.5.5):

- (a) Đất liên quan của nhà nước: có các doanh nghiệp nhà nước (DNNN), nhà tập thể đã được sắp đặt cho thương binh và công chức nhà nước, v.v. Đa số các công trình này chiếm dụng rất nhiều đất trong trung tâm thành phố và đều đang trong tình trạng xuống cấp.
- (b) Đất nông nghiệp: ở các khu vực ngoại ô, tiềm năng đất nông nghiệp vẫn còn nhiều. Đất nông nghiệp xung quanh ga sẽ được chuyển sang đất đô thị.
- (c) Khu tập thể: là một khu nhà ở công cộng; hầu hết người dân sống trong đó có thu nhập thấp và sống trong một không gian nhỏ hẹp với nhiều thành viên trong gia đình cùng nhau sinh sống. Những khu tập thể này đang xuống cấp. Mặc dù có một số dự án tái phát triển KTT do nhà đầu tư tư nhân đề xuất, nhưng hầu hết đều chưa được triển khai. Các hộ gia đình có thu nhập thấp thường gặp khó khăn khi tái định cư sang các khu tập thể mới, và phải tự trả thêm chi phí cần thiết.
- (d) Dự án khu đô thị mới: có rất nhiều dự án khu đô thị mới đã được phê duyệt hoặc được các nhà đầu tư tư nhân quy hoạch tại các khu vực ngoại ô. Mặc dù đây là những khu chung cư mới với đầy đủ trang thiết bị hiện đại, nhưng mạng lưới đường và vận tải công cộng chưa được đáp ứng.

7129 Những khu đất tiềm năng này có nhu cầu phát triển đô thị, đặc biệt là phục vụ cho người dân. Vì vậy, đề xuất UBND TPHN đặc biệt là HAUPA thoả thuận và phối hợp với các nhà đầu tư tư nhân về các điều kiện xây dựng nhà tái định cư như một phần trong dự án khi HAUPA phê duyệt quy hoạch chi tiết.

7130 Quy hoạch tái định cư toàn diện sử dụng đất dọc theo các tuyến UMRT sẽ giúp các hộ dân tái định cư sử dụng UMRT trong các hoạt động đi lại. Quy hoạch này sẽ là động lực để thu hồi đất và tái định cư cho cả đơn vị phát triển đường sắt, đơn vị phát triển đô thị và người dân.

**Bảng 7.5.4 Đất tiềm năng để xây dựng nhà ở tái định cư**

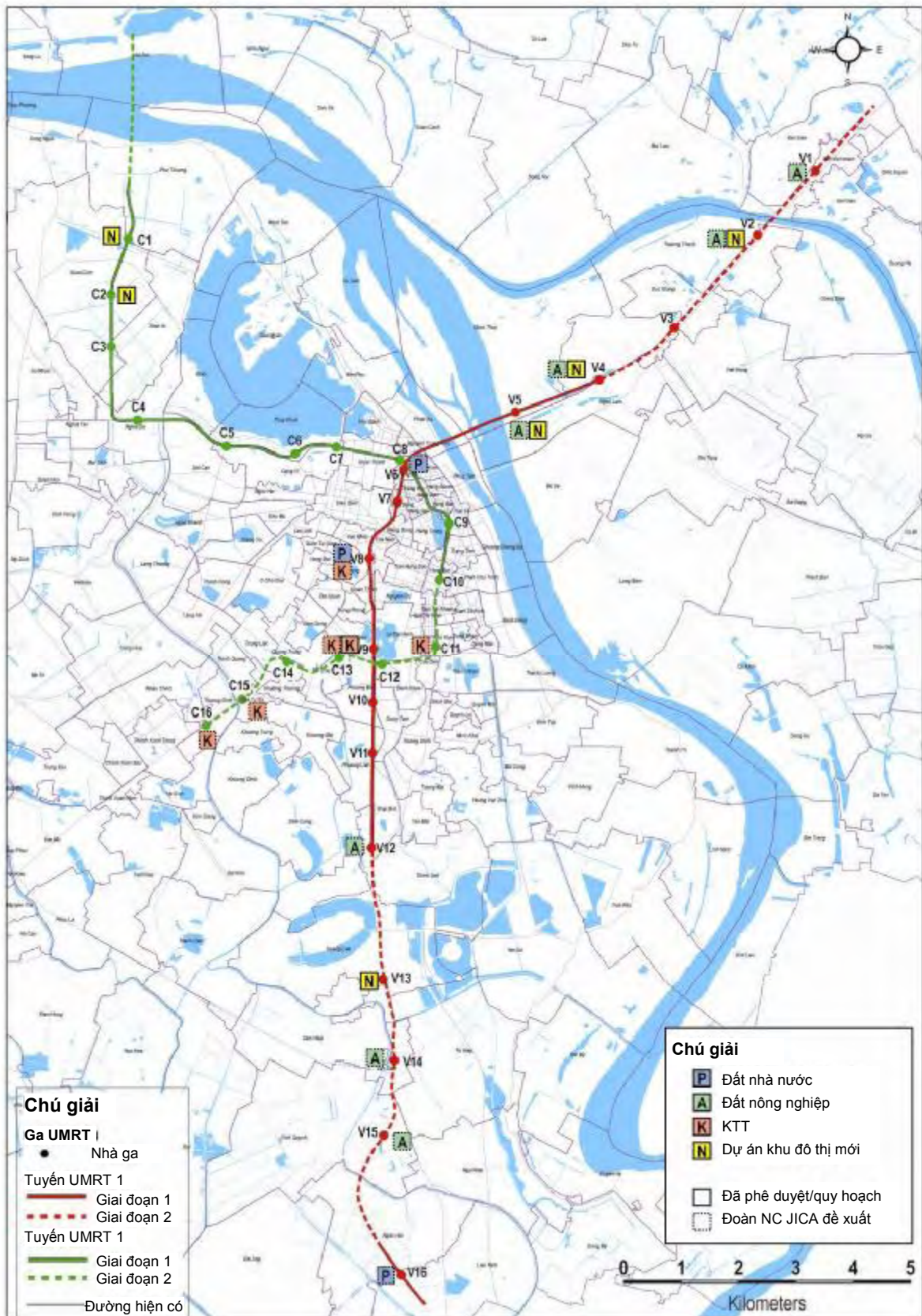
Giai đoạn	Ga		Loại đất / Tên dự án	Hiện trạng đất tiềm năng				Tình trạng dự án	
				Đất nhà nước	Đất nông nghiệp	Khu tập thể	Dự án khu đô thị mới	Đã phê duyệt hoặc quy hoạch	Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất
Giai đoạn 2	V1	Yên Viên	Khu dân cư mới		✓				✓
	V2	Cầu Đuống	Khu đô thị mới Thượng Thanh		✓		✓	✓	
			Khu đô thị mới Việt Hưng		✓		✓	✓	
V3	Đức Giang	-							
Giai đoạn 1	V4	Gia Lâm	Khu đô thị mới Ngọc Thụy		✓		✓	✓ <sup>1)</sup>	
	V5	Bắc Cầu Long Biên							
	V6/ C8	Nam Cầu Long Biên/ Hàng Đậu	Công trình liên quan của quân đội (toà soạn báo, rạp chiếu phim)	✓					✓
	V7	Phùng Hưng							
	V8	Ga Hà Nội	Công ty Nước Hà Nội	✓					✓
			KTT Văn Chương			✓			✓
	V9/ C12	C.V. Thống Nhất/ Bách Khoa	KTT Kim Liên			✓		✓ <sup>2)</sup>	
	V10	Bạch Mai	-						
	V11	Phương Liệt	-						
	V12	Giáp Bát	Khu dân cư mới		✓				✓
Giai đoạn 2	V13	Hoàng Liệt	Khu đô thị mới Pháp Vân – Tứ Hiệp				✓	✓ <sup>3)</sup>	
			Khu dân cư mới						✓
	V14	Văn Điển	Khu dân cư mới		✓			✓	
V15	Vĩnh Quỳnh	Khu dân cư mới		✓				✓	
Giai đoạn 1	V16	Ngọc Hồi	Khu dân cư mới	✓					✓ <sup>4)</sup>
Giai đoạn 1	C1	Nam Thăng Long	Khu đô thị mới CIPUTRA				✓	✓ <sup>5)</sup>	
	C2	Ngoại Giao Đoàn	Khu đô thị mới Ngoại Giao Đoàn				✓	✓ <sup>6)</sup>	
	C3	Tây Hồ Tây	-						
	C4	Bưởi	-						
	C5	Quần Ngựa	-						
	C6	Bách Thảo	-						
	C7	Hồ Tây	-						
	C9	Hồ Hoàn Kiếm	-						
	C10	Trần Hưng Đạo	-						
	Giai đoạn 2	C11	Cầu Dền	KTT Nguyễn Công Trứ			✓		✓
C13		Kim Liên	KTT Kim Liên			✓		✓ <sup>2)</sup>	
			KTT Trung Tự			✓			✓
C14		Chùa Bộc	-						
C15		Ngã Tư Sở	KTT Vĩnh Hồ			✓			✓
C16		Thượng Đình	KTT Cơ Khí Hà Nội			✓			✓

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Cần phối hợp với chủ đầu tư khu đô thị mới (Công ty Hồng Hà), HAUPA và UBND Quận Long Biên.
- 2) Quy hoạch chi tiết tái phát triển KTT Kim Liên đã được trình UBND TPHN và sẽ được phê duyệt cùng với dự án xây dựng ga Kim Liên.
- 3) Cần phối hợp với chủ đầu tư khu đô thị mới (HUD), HAUPA và UBND quận Hoàng Mai.
- 4) Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất chuyển đổi sử dụng đất công nghiệp tại khu công nghiệp Ngọc Hồi sang đất thổ cư/hỗn hợp.
- 5) Cần phối hợp với chủ đầu tư khu đô thị mới (CIPUTRA), HAUPA và UBND huyện Từ Liêm và quận Tây Hồ.
- 6) Cần phối hợp với chủ đầu tư khu đô thị mới (Công ty TNHH Xây dựng Hà Nội), HAUPA và UBND huyện Từ Liêm.



**Hình 7.5.5 Vị trí đất tiềm năng để xây dựng nhà tái định cư**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 8 KẾT LUẬN, KHUYẾN NGHỊ VÀ CÁC BƯỚC TIẾP THEO

### 8.1 Kết luận

#### (1) Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị giúp tạo ra hình thức phát triển theo hướng giao thông công cộng tại thành phố Hà Nội

801 Dự án JICA này nhằm tạo ra mô hình phát triển theo hướng giao thông công cộng (TOD) tại thành phố Hà Nội bằng cách áp dụng quy hoạch định hướng và các phương pháp luận về phát triển đô thị gắn kết với phát triển hệ thống UMRT tại các khu vực đô thị đông dân cư.

802 Ý tưởng phát triển theo hướng GTCC thông qua triển khai áp dụng (i) dịch vụ vận tải nhanh, thường xuyên, đáng tin cậy và thuận tiện, (ii) sử dụng đất tập trung và hiệu quả dọc theo hành lang UMRT, (iii) phân cấp theo thứ tự các phương thức vận tải, (iv) phát triển đô thị theo hướng ưu tiên người đi bộ và người sử dụng UMRT, và (v) phát triển hành lang UMRT có sắp đặt sẽ mang lại những lợi ích sau cho thành phố Hà Nội:

Lợi ích đối với cộng đồng:

- **Ít sử dụng xe hơi hơn** → giảm ùn tắc, tiết kiệm đường và không gian đỗ xe, an toàn trên đường, bảo vệ môi trường và sức khỏe cộng đồng.
- **Tăng cường tính cơ động mà vẫn phù hợp với điều kiện kinh tế của người dân và gia tăng lựa chọn phương thức vận tải** → tiết kiệm thời gian và tiền bạc và tạo sự thuận tiện cho hành khách.
- **Sử dụng đất hiệu quả và tập trung** → tăng cơ hội lựa chọn các hoạt động đồng thời gia tăng giá trị đất ở và đất thương mại.

Lợi ích đối với hoạt động UMRT

- **Sử dụng đất tập trung xung quanh ga** → tạo thêm nhiều hành khách UMRT
- **Công trình trung chuyển liên phương thức** → tạo thêm nhiều hành khách UMRT và sự thuận tiện cho hành khách
- **Phát triển hành lang UMRT có sắp đặt** → hỗ trợ và dàn đều hành khách di chuyển dọc theo hành lang về mặt thời gian và không gian bằng cách quy hoạch các trung tâm đô thị đông đúc, khu trường đại học, khu đô thị mới, v.v.

803 Tiến độ phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT dựa trên ý tưởng TOD cùng với sự tăng trưởng về số lượng tuyến UMRT trong tương lai sẽ có tác dụng lớn đối với cơ cấu đô thị thành phố Hà Nội qua việc thiết lập các trung tâm đô thị (KTMTT phụ) dọc theo hành lang UMRT và sẽ tạo ra tác động lớn và bền vững đối với sự tăng trưởng kinh tế đô thị của Hà Nội bằng việc tiếp tục phát triển đô thị gắn kết ở hơn 100 khu vực ga UMRT trên mạng lưới UMRT mở rộng của thành phố trong tương lai như điều đã từng được thực hiện tại Tokyo.

#### (2) Quy hoạch định hướng phát triển 31 khu vực ga thuộc Tuyến UMRT 1 và 2 sẽ thúc đẩy phát triển các hành lang UMRT có sắp đặt

804 Tuyến UMRT 1 và 2 qua nhiều khu vực khác nhau, gồm khu thương mại trung tâm tại đó hầu hết đã được xây dựng và đô thị hoá, khu ven đô thường xuyên bị ùn tắc giao thông và có tốc độ đô thị hoá nhanh, khu ngoại ô không có khả năng tiếp cận các dịch vụ đô thị. Tại KTMTT, các hoạt động kinh tế-xã hội sẽ có thể được thúc đẩy xung quanh ga, còn tại khu vực ven đô, nạn ùn tắc giao thông sẽ có thể giảm và hoạt động đi lại và sinh hoạt thường nhật của người dân sẽ tiện lợi hơn. Phát triển đường sắt tại khu vực ngoại ô có tác

động lớn đến việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất từ đất nông nghiệp sang đất đô thị, thúc đẩy các hoạt động phát triển đô thị, khuyến khích dân cư vào trong khu đô thị mới, v.v.

805 Dự án JICA đã đề xuất quy hoạch định hướng cho 31 ga thuộc Tuyến UMRT1 và 2. Quy hoạch định hướng chỉ ra ý tưởng phát triển, sử dụng đất trong tương lai, các dự án mang tính phát triển gắn kết. Ngoài ra, phát triển phân kỳ trên cơ sở giai đoạn phát triển và tính khả thi cũng được đề xuất, như vậy sẽ dễ nhận biết được các dự án UMRT cần thiết tối thiểu để phát triển và khai thác cũng như các dự án khuyến nghị để phát triển đô thị gắn kết trong khu vực xung quanh ga. Quy hoạch định hướng được đề xuất trên cơ sở thứ tự các chức năng trung tâm đô thị sau đây:

- Lõi trung tâm đô thị (khu trung tâm)
- Các tiểu trung tâm ở khu vực ven trung tâm đô thị
- Lõi đô thị nằm ven trung tâm đô thị
- Lõi đô thị chính ở vùng ngoại ô/ngoại vi
- Lõi đô thị ở vùng ngoại ô/ngoại vi

806 Quy hoạch định hướng 31 ga được kỳ vọng sẽ là một nội dung của Quy hoạch Tổng thể Hà Nội mở rộng. Thiết lập mạng lưới UMRT sẽ tạo điều kiện phát triển thành phố theo hướng vận tải công cộng và khuyến khích các hoạt động phát triển đô thị. Phát triển UMRT sẽ là nhân tố quan trọng để đạt được tầm nhìn về Thành phố Hà Nội là “một đô thị nén có mặt nước, cây xanh và văn hoá,” như đề xuất trong HAIDEP.

### **(3) Quy hoạch chi tiết phát triển khu vực ga ưu tiên được đề xuất và đánh giá là có thể thực hiện được**

807 Vào tháng 1 năm 2010, Luật Quy hoạch Đô thị được áp dụng. Tinh thần của bộ Luật mới này là để điều tiết hệ thống quy hoạch đô thị có chức năng quy hoạch, thực hiện và kiểm soát các hoạt động phát triển đô thị thông qua các phương pháp được cho là có tính khả thi. Kiểm soát sử dụng đất và các hoạt động phát triển đô thị được nêu chi tiết trong Quy hoạch Phân khu có phạm vi bao quát các khu vực quy hoạch đô thị trong ranh giới quản lý hành chính lân cận. Ngoài ra, các khái niệm mới về quy hoạch đô thị như thiết kế đô thị, Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC), tham vấn cộng đồng, v.v. cũng được áp dụng với những phương pháp và chỉ số cụ thể.

808 Trong dự án này, để phù hợp với xu hướng thay đổi của hệ thống quy hoạch đô thị của Việt Nam, Quy hoạch Chi tiết được thực hiện trên năm (5) khu vực ga gồm bảy (7) ga: (i) Ga Gia Lâm thuộc Tuyến 1, (ii) Ga Nam Cầu Long Biên thuộc Tuyến 1 và Ga Hàng Đậu thuộc Tuyến 2, (iii) ga Hà Nội thuộc Tuyến 1, (iv) ga Công Viên Thống Nhất thuộc Tuyến 1 và ga Bách Khoa thuộc Tuyến 2, (v) ga Hồ Hoàn Kiếm thuộc Tuyến 2. Các ga ưu tiên được chọn dựa trên một số tiêu chí như: i) tiềm năng phát triển đô thị, ii) khả năng tiếp cận tới ga, iii) chức năng trung chuyển, và iv) tính cần thiết xem xét về mặt xã hội-môi trường.

809 Về quy hoạch chi tiết, các vấn đề cần được xem xét cẩn trọng gồm: i) cải thiện khả năng tiếp cận tới ga và trung chuyển thuận tiện tới tuyến UMRT khác và phương tiện vận tải công cộng, ii) khuyến khích các hoạt động kinh tế-xã hội nhằm phát huy tiềm năng quanh ga UMRT, iii) hài hoà các đặc điểm và giá trị của địa phương và củng cố bản sắc địa phương của ga UMRT, iv) đề xuất phương pháp và biện pháp thực hiện phù hợp để tạo động lực cho Thành phố Hà Nội, khu vực tư nhân và người dân trong bước tiếp theo. Các phân tích tài chính cũng được thực hiện đối với các gói dự án khác nhau trong mỗi dự án phát triển khu vực ga ưu tiên trên cơ sở mô hình PPP và được đánh giá là khả thi về mặt tài chính với sự tham gia của khu vực tư nhân.

**(4) Đề xuất các cơ chế thực hiện khả thi và hiệu quả dựa trên hướng tiếp cận có sự tham gia của nhiều bên và mô hình đối tác công - tư (PPP)**

810 Trên cơ sở rà soát hiện trạng, các biện pháp triển khai thực hiện phù hợp được đưa ra và có thể thực hiện được theo hệ thống hiện hành hoặc với các biện pháp tiếp cận mới. Khi có cơ chế pháp lý và thể chế mới nhằm thực hiện phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT, hệ thống Tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) và hệ thống Tái Phát triển Đô thị (TPTĐT) được đề xuất để giải quyết vấn đề chuyển đổi quyền sử dụng đất và các vấn đề tái định cư phức tạp ở những khu vực đô thị đông dân cư.

811 Cơ chế thực hiện dự án bao gồm biện pháp phân kỳ đầu tư, tập hợp theo nhóm các dự án, chia sẻ trách nhiệm và rủi ro giữa các bên liên quan chính (UBND TPHN, TCT ĐSVN, khu vực tư nhân và cộng đồng), mô hình hợp tác công-tư (PPP) và cơ chế cấp vốn. Ngoài ra, cơ chế phối hợp giữa các cơ quan nhà nước là rất cần thiết. Phát triển đô thị gắn kết với hệ thống UMRT không chỉ đơn thuần là một dự án phát triển giao thông mà còn có vai trò thúc đẩy phát triển đô thị, kinh tế-xã hội và bảo tồn văn hoá và môi trường. Để thực hiện một dự án đa ngành có tầm quan trọng lớn đối với thành phố Hà Nội, cơ chế chia sẻ vai trò và phối hợp giữa các cơ quan nhà nước là rất cần thiết. Ngoài ra, cần khuyến khích sự tham gia của người dân, đặc biệt là người dân địa phương. Khi hiểu rõ hơn về việc cải thiện và bảo tồn những điều kiện hiện tại, tác động tương lai từ quá trình phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, người dân sẽ tích cực sử dụng và tận dụng lợi thế của các hệ thống UMRT và các dự án phát triển đô thị xung quanh.

812 Quy trình chuẩn bị và thực hiện được đề xuất gồm việc lập quy hoạch phân khu, thiết lập vùng đặc biệt và hệ thống quy định, thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án phát triển đô thị gắn kết trực thuộc UBND TPHN, thành lập Ban Quản lý Dự án (Ban QLDA) cho mỗi khu vực ga và lập Hướng dẫn Phát triển Đô thị gắn kết tại khu vực ga UMRT.

## **8.2 Khuyến nghị**

### **(1) Thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án Phát triển đô thị gắn kết**

813 Tác động từ việc triển khai phát triển đô thị theo hướng vận tải công cộng (TOD) và phát triển đô thị gắn kết với khu vực ga UMRT đối với sự hình thành cấu trúc đô thị và đối với sự tăng trưởng kinh tế liên tục của thành phố sẽ rất đáng kể đối với thành phố Hà Nội như đã trình bày trong chương trước. Để có thể tiến hành quy hoạch lập và sau đó là thực hiện và quản lý quy hoạch hiệu quả hình thức phát triển đó, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất thành lập một đơn vị chuyên trách Quản lý Dự án trực thuộc UBND TPHN phụ trách các dự án phát triển đô thị gắn kết đối với tất cả các khu vực ga UMRT trong tương lai.

814 Đơn vị quản lý này sẽ phối hợp với các cấp có thẩm quyền và đối tượng dân cư có liên quan để thực hiện phát triển đô thị gắn kết, đặc biệt là với TCT ĐSVN, Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội và Cơ quan Giao thông Công Cộng tương lai phụ trách riêng về vấn đề phát triển và quản lý các hệ thống UMRT. Đơn vị quản lý này cần tham gia quản lý đồng thời với việc xây dựng hệ thống UMRT vì công tác phối hợp trong quy hoạch và phát triển hình thái là rất cần thiết để đạt được sự gắn kết trong phát triển UMRT và phát triển đô thị.

815 Đơn vị chuyên trách quản lý dự án cần được thành lập càng sớm càng tốt cùng với các sắp xếp thể chế sau:

- Lập Quy hoạch Phân khu trong đó có lồng ghép quy hoạch định hướng phát triển đô thị gắn kết với khu vực ga UMRT.
- Thiết lập vùng đặc biệt và hệ thống quy định nhằm xác định vùng đặc biệt cho mỗi khu vực ga UMRT.
- Thành lập Ban Quản lý Dự án (Ban QLDA) cho mỗi khu vực ga để thực hiện phát triển đô thị gắn kết và các dự án PPP cần thiết.
- Lập Hướng dẫn Phát triển Đô thị gắn kết với hệ thống UMRT tại các khu vực ga.

### **(2) Triển khai thực hiện các dự án phát triển tối thiểu**

816 Các dự án phát triển tối thiểu chính là các dự án khi đưa vào khai thác các tuyến UMRT cần ở trong tư thế sẵn sàng nhằm đảm bảo tiếp cận các ga thuận tiện thông qua các phương thức vận tải khác nhau, đặc biệt là đi bộ và vận tải công cộng. Nếu không có các dự án này, người sử dụng sẽ gặp khó khăn trong việc tiếp cận các ga.

817 Sau dự án JICA này, các ban ngành chức năng của Hà Nội cũng như các đơn vị có liên quan đến hoạt động đường sắt (TCT ĐSVN và BQLDA ĐSHN) tiếp tục thảo luận và phối hợp để thực hiện các dự án tối thiểu đề xuất (ví dụ: cổng vào ga, công trình liên phương thức, đường vào ga, v.v) cho tới khi các tuyến UMRT được chính thức đưa vào hoạt động năm 2017. Thiết kế chi tiết Tuyến UMRT 1 hiện đã được thực hiện. Tuy nhiên vẫn chưa rõ liệu dự án ODA có được áp dụng cho việc xây dựng các công trình liên quan tới ga như công trình trung chuyển liên phương thức, khu đỗ xe và đường tiếp cận ga hay không. Đối với Tuyến UMRT 2 mà thành phố Hà Nội làm chủ đầu tư, khuyến nghị nên quy hoạch và xây dựng không chỉ công trình ga và đường ray mà còn cả các công trình liên quan bằng dự án ODA.

818 Để triển khai thực hiện có hiệu quả các dự án đề xuất trong dự án này của JICA (đề xuất trong Chương 7, phần II), công tác phối hợp cần được thực hiện sớm. Mặc dù một số đề xuất trong Báo cáo này dự kiến sẽ được đưa vào Quy hoạch chung Hà Nội mở rộng song cần lập một bản “quy hoạch tổng thể phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô

thị” và được phê duyệt như một quy hoạch có tính ràng buộc về pháp lý. Không những UBND Thành phố Hà Nội mà còn các chính quyền địa phương và khu vực tư nhân cần tham gia vào quá trình này.

### **(3) Thực hiện Dự án thí điểm**

819 Đề xuất thực hiện dự án thí điểm cho một khu vực ga được chọn nhằm thiết lập các biện pháp thực hiện hiệu quả như các dự án tái điều chỉnh đất đai, các dự án tái phát triển đô thị cũng như cơ chế tài chính, gồm cả mô hình Hợp tác Nhà nước và Tư nhân. Khu vực ga đề xuất thực hiện dự án thí điểm như sau:

- (i) Cải thiện khả năng tiếp cận cùng với việc thẩm định dự án tái điều chỉnh đất đai quy mô nhỏ: ga Cầu Đuống (V2), ga Đức Giang (V3) và ga Quán Ngựa (V5) và
- (ii) Phát triển công trình liên phương thức và phát triển đô thị gắn kết cùng với thẩm định dự án tái phát triển đô thị và dự án điều chỉnh lại đất đai ở quy mô lớn: ga Nam Cầu Long Biên (V6) và ga Hàng Đậu (C8), ga Hà Nội (V8), ga Công viên Thống Nhất (V9) và ga Bách Khoa (C12) và ga Tây Hồ Tây (C3).

820 Do việc phát triển khu vực ga bao gồm những hợp phần phát triển khác nhau, vì vậy trong quá trình thực hiện có thể mang lại kinh nghiệm và kỹ năng cần thiết cho các dự án phát triển khu vực ga khác thuộc Tuyến UMRT 1 và UMRT 2, các hợp phần dự án trong giai đoạn phát triển tối thiểu và ngắn hạn được kết hợp thành gói dự án thí điểm.

821 Vùng đặc biệt cần được quy định rõ trong toàn bộ quá trình phát triển và tất cả các nguồn lực có thể cần được phân bổ để thực hiện gói dự án thí điểm trong đó có cả các dự án “hỗ trợ kỹ thuật” và vốn ưu đãi dài hạn và lãi suất thấp từ các thể chế tài chính song phương và đa phương và chuẩn bị mô hình PPP có thể để kêu gọi sự tham gia của các nhà đầu tư trong nước cũng như quốc tế từ Nhật Bản, Mỹ, Châu Âu, và các quốc gia khác tại Châu Á để thực hiện dự án phát triển đô thị gắn kết.

### **(4) Xây dựng quy hoạch phát triển các công trình trung chuyển liên tuyến chung và hệ thống khai thác**

822 Mặc dù 5 tuyến UMRT đã được quy hoạch hoặc có tuyến đã bắt đầu triển khai xây dựng nhưng hiện vẫn chưa có cơ quan chức năng đứng ra quản lý chung các tuyến và cũng chưa có quy hoạch gắn kết nhằm kết nối các tuyến UMRT với nhau. Nếu không hành động, sẽ có nhiều cản trở về mặt cơ sở vật chất, nhiều bất tiện khác đối với hành khách chuyển đổi giữa 2 tuyến. Nếu có lối đi chung cho người đi bộ và sân ga chung cho các nút giao và nếu hành khách có thể sử dụng hệ thống vé chung cho tất cả các tuyến UMRT (cũng như hành khách đi xe buýt), lượng hành khách sẽ tăng nhanh đồng thời cải thiện sự thuận tiện cho hành khách.

823 Hiện chưa có cơ quan thống nhất lập quy hoạch và phối hợp các công trình chuyển đổi và hệ thống khai thác liên tuyến nên các đơn vị phát triển đường sắt nên phối hợp với nhau để giảm thiểu bất lợi cho người sử dụng.

### **(5) Đánh giá chi tiết môi trường tự nhiên và xã hội trong quá trình triển khai dự án**

824 Cần thực hiện đánh giá chi tiết hơn những tác động tự nhiên và xã hội ở các bước tiếp theo, sau khi quy hoạch xây dựng phát triển khu vực ga đã được lập. Và sau đó, cần kiểm tra chi tiết hơn các biện pháp phù hợp để tránh hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực do dự án gây ra.

825 Do UMRT là kết cấu hạ tầng giao thông mới của thành phố Hà Nội nên cần đặc biệt chú ý đến vấn đề an ninh và an toàn, đặc biệt là trong các tình huống khẩn cấp như khi xảy

ra khủng bố, tai nạn, thiên tai như lũ lụt. Ngoài ra, công tác xây dựng các biện pháp phòng chống tội phạm và kế hoạch di dân thường xuyên cũng rất quan trọng.

### **8.3 Bước tiếp theo**

826 Thành lập một tổ chức có năng lực phù hợp để quản lý và thực hiện “phát triển gắn kết” trên cơ sở phối hợp với các cơ quan liên quan (Bộ GTVT, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, Ban QLDA Đường sắt đô thị Hà Nội, các sở, ngành và quận/huyện của thành phố Hà Nội, Bộ Xây dựng và các chủ dự án liên quan khác) ở 2 cấp:

- (a) Cấp ra quyết định: Tương tự như Ban Chỉ đạo của HAIMUD
- (b) Cấp thực hiện dự án: Ban Quản lý Dự án hoặc cơ quan tương đương chịu trách nhiệm quản lý và thực hiện các dự án phát triển UMRT gắn kết.

827 Phạm vi các hoạt động chính trong bước tiếp theo gồm:

- (i) Lập quy hoạch và thực hiện phát triển các công trình liên phương thức/đường tiếp cận để sẵn sàng phục vụ khai thác các tuyến UMRT (Tuyến 1 năm 2017);
- (ii) Lập quy hoạch và thực hiện phát triển đô thị gắn kết trong và quanh các ga UMRT;
- (iii) Thiết lập khung thể chế phù hợp để thực hiện các dự án phát triển đô thị gắn kết với sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng;
- (iv) Thực hiện các dự án thí điểm để xây dựng các thể chế cần thiết và đảm bảo thực hiện hiệu quả các dự án nêu trên.

828 Vấn đề quan trọng đối với từng hoạt động là cần có cơ quan không chỉ chịu trách nhiệm thực hiện mà còn phối hợp với các cơ quan liên quan khác. Chia sẻ vai trò, trách nhiệm thực hiện được đề xuất sơ bộ trong Bảng 8.1. Kiến nghị UBND Thành phố Hà Nội cần tiếp tục phối hợp và thảo luận với các cơ quan hữu quan để thực hiện các bước tiếp theo.

**Bảng 8.3.1 Các hoạt động đề xuất và chia sẻ vai trò, trách nhiệm (dự kiến sơ bộ)**

Hoạt động		Chính	Phụ	Phối hợp
A. Công trình liên phương thức/đường tiếp cận	1) Quy hoạch khung	Sở QHKT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở GTVT, Sở XD, quận/huyện
	2) Quy hoạch chi tiết	Sở QHKT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở GTVT, Sở XD, quận/huyện
	3) Gắn kết với các quy hoạch đô thị	Sở QHKT	Bộ XD, Sở XD	Quận/huyện
	4) Quy hoạch kỹ thuật/thực hiện	Sở GTVT (Ban QLDA)	Sở QHKT, Quận/huyện	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	5) Thực hiện/giám sát	Sở GTVT (Ban QLDA)	Sở QHKT, Quận/huyện	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
B Phát triển đô thị gắn kết	1) Quy hoạch khung	Sở QHKT (Ban QLDA)	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	2) Quy hoạch chi tiết	Sở QHKT (Ban QLDA)	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Điều chỉnh quy hoạch quận/huyện	Sở QHKT	Quận/huyện	Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	4) Chuẩn bị dự án	Sở KHĐT (Ban QLDA)	Sở QHKT	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	5) Kêu gọi đầu tư	Sở KHĐT (Ban QLDA)	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở QHKT
	6) Thực hiện/giám sát	Sở QHKT (Ban QLDA)	Sở KHĐT	Quận/ huyện, Sở GTVT, Sở XD, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
C. Cơ cấu thể chế	1) Thiết lập tổ chức thực hiện	UBNDTP Hà Nội	Bộ GTVT	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	2) Các quy định liên quan	UBNDTP Hà Nội (Ban QLDA)	Bộ GTVT, Bộ XD	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Khung Hợp tác Nhà nước-Tư nhân	UBNDTP Hà Nội (Ban QLDA)	Bộ GTVT, Bộ KHĐT	Sở KHĐT, KV tư nhân
D. Các dự án thí điểm	1) Lựa chọn các dự án thí điểm	UBNDTP Hà Nội	Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT
	2) Tổ chức thực hiện dự án thí điểm	(Ban QLDA)	UBNDTP Hà Nội	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN
	3) Thực hiện/giám sát dự án thí điểm	(Ban QLDA)	UBNDTP Hà Nội	Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT, TCT ĐSVN

Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

## PHỤ LỤC

---



## PHỤ LỤC A

---

Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu  
về các ý kiến đóng góp của Thành viên Ban Chỉ đạo

# PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN NGHIÊN CỨU VỀ Ý KIẾN ĐÓNG GÓP TRONG CUỘC HỌP BAN CHỈ ĐẠO LẦN 1 CỦA DỰ ÁN HAIMUD

*Đoàn Nghiên cứu JICA, ngày 29 tháng 6 năm 2009*

Phân loại ý kiến đóng góp	Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
<b>A: Phối hợp với các quy hoạch và dự án</b>	
1) Phối hợp với các quy hoạch liên quan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các quy hoạch và dự án liên quan tới các tuyến UMRT 1 và 2 sẽ được rà soát và tổng hợp trong Nghiên cứu, gồm cả các đề xuất điều chỉnh các tuyến này trong phạm vi phát triển các ga</li> </ul>
2) Phối hợp với các tuyến UMRT khác	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo chuyển tuyến và kết nối giữa các tuyến cũng như giữa các phương thức vận tải là một trong những điều kiện quan trọng nhất trong phát triển UMRT.</li> <li>Do đó, HAIMUD ưu tiên hàng đầu cho việc xem xét các biện pháp đảm bảo kết nối với các phương thức vận tải khác.</li> </ul>
3) Hệ thống vận tải đa phương thức	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đề xuất về hệ thống và các công trình chuyển đổi đa phương thức sẽ được xem xét trong Nghiên cứu nhằm đảm bảo hệ thống VTCC hoạt động hiệu quả trong tương lai, gồm phát triển các công trình chuyển đổi phù hợp và cơ cấu lại mạng lưới tuyến buýt gom khách.</li> </ul>
<b>B: Các tuyến và ga UMRT</b>	
1) Ga nói chung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu sẽ xem xét thiết kế các công trình trong khu vực phát triển ga hài hòa với thiết kế đô thị và phù hợp với điều kiện của từng khu vực</li> </ul>
2) Tuyến 2 nói chung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu sẽ xem xét các ga phát triển trong Giai đoạn 2 của 2 tuyến UMRT 1 và 2 trong Nghiên cứu bao gồm tuyến kéo dài tới Nhà ga hàng không Nội Bài 02 trong tương lai</li> </ul>
<b>C: Vấn đề bảo tồn</b>	
1) Tác động bất lợi tới công tác bảo tồn trung tâm lịch sử, văn hóa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các ga và hướng tuyến đi qua khu vực Phố Cổ và cầu Long Biên sẽ được xem xét kỹ nhằm đề xuất các biện pháp cần thiết (về giao thông và cảnh quan) cho phát triển khu vực ga do khu vực này là trái tim của Hà Nội và di sản của Việt Nam.</li> </ul>
2) Cầu Long Biên	<ul style="list-style-type: none"> <li>HAIMUD sẽ xem xét các biện pháp phù hợp để phát triển khu vực ga nhằm bảo tồn cầu Long Biên thông qua việc đánh giá các phương án dựa trên nhiều tiêu chí</li> </ul>
<b>D: Các vấn đề khác</b>	
Đề-pô	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mặc dù Nghiên cứu không xem xét riêng hệ thống đường sắt với đề-pô, nhà xưởng và các công trình đường sắt khác nhưng sẽ xem xét các khu vực rộng ở khu vực trung tâm có tiềm năng phát triển đô thị lớn.</li> </ul>
<b>E: Xem xét tác động môi trường và xã hội</b>	
1) Đánh giá tác động	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu sẽ xem xét, đánh giá tác động của các khu vực ga và đưa ra các biện pháp giảm thiểu ở mức sơ bộ trong khi dự án thiết kế chi tiết sẽ xem xét đánh giá chi tiết</li> </ul>
2) Phương pháp xây dựng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mặc dù Dự án thiết kế chi tiết cũng xem xét đánh giá kỹ thuật xây dựng nhưng HAIMUD sẽ xem xét các biện pháp chung trong mối quan hệ với phát triển khu vực ga</li> </ul>
3) Giải phóng mặt bằng và tái định cư	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mặc dù công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư thuộc phạm vi nghiên cứu của Dự án thiết kế chi tiết nhưng HAIMUD sẽ xem xét các biện pháp chung trong mối quan hệ với phát triển khu vực ga</li> </ul>
<b>F: Hướng tiếp cận dự án</b>	
1) Báo cáo khởi đầu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đoàn Nghiên cứu sẽ thực hiện chương trình và quy trình dựa trên Báo cáo Khởi đầu, gồm cả các đề xuất đã được Ban Chỉ đạo thông qua</li> </ul>
2) Kế hoạch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đoàn Nghiên cứu đề xuất đệ trình Báo cáo tiến độ vào đầu tháng 8 (4 tháng sau khi hoàn thành Báo cáo Khởi đầu)</li> </ul>
3) Các phương án	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các phương án đề xuất là một trong những yếu tố quan trọng nhất để xem xét và đưa ra các quyết định trong Nghiên cứu thông qua các bài học kinh nghiệm của các nước khác.</li> </ul>
4) Quy hoạch chi tiết	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các quy hoạch chi tiết được chọn thông qua sự chấp thuận của Ban Chỉ đạo sẽ gồm các nghiên cứu và đề xuất khả thi để triển khai thiết kế chi tiết của các dự án khác.</li> </ul>

**PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN NGHIÊN CỨU JICA  
VỀ Ý KIẾN ĐÓNG GÓP CỦA TCT ĐSVN VÀ BAN DỰ ÁN ĐƯỜNG  
SẮT ĐÔ THỊ HÀ NỘI VỀ  
“DỰ ÁN PHÁT TRIỂN GẮN KẾT UMRT VÀ ĐÔ THỊ HÀ NỘI”**

Đoàn chuyên gia dự án HAIMUD, ngày 9 tháng 11 năm 2009

**1 GIỚI THIỆU**

Theo yêu cầu của Ban Chỉ đạo, tài liệu được chuẩn bị nhằm tổng hợp những ý kiến phản hồi và quan điểm của Đoàn Nghiên cứu JICA về những ý kiến đóng góp của Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam và Ban dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội tại cuộc họp Ban Chỉ đạo tổ chức ngày 15 tháng 10 năm 2009 tại phòng họp UBND thành phố Hà Nội bàn về hướng tuyến của các tuyến UMRT 1 và 2 và vị trí các ga trên hai tuyến này.

Hình thức phản hồi có bố cục như sau:

**PHẦN A: Phản hồi các ý kiến của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam**

**PHẦN B: Phản hồi các ý kiến của Ban dự án đường sắt đô thị**

## 2 PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN NGHIÊN CỨU JICA VỀ CÁC Ý KIẾN CỦA TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM VÀ BAN DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

### PHẦN A: Phản hồi các ý kiến của Tổng công ty đường sắt Việt Nam

#### 1. Nhận xét chung

##### 1.1 Sự cần thiết của nghiên cứu “Phát triển gắn kết UMRT và đô thị tại Hà Nội”

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Nghiên cứu này thực sự cần thiết để đảm bảo việc phát triển bền vững, hài hòa đô thị của Thủ đô Hà Nội với việc phát triển các tuyến vận tải đô thị khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT) như mục tiêu đề ra. TCT ĐSVN sẽ phối hợp chặt chẽ với Ban Chỉ đạo dự án và các ban, ngành liên quan của thành phố Hà Nội để thực hiện Nghiên cứu này.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Chúng tôi chia sẻ quan điểm này. Đây cũng là mục tiêu của nghiên cứu này.

##### 1.2 Gắn kết UMRT với đường sắt quốc gia và đường sắt cao tốc tương lai

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Trong Nghiên cứu HAIMUD hoàn toàn chưa đề cập đến yếu tố này và chưa tính đến lượng hành khách đường dài tham gia sử dụng UMRT. Trong đó đường sắt quốc gia phía nam vào đến ga Hà Nội, phía bắc vào đến ga Nam Long Biên và đường sắt liên vận quốc tế vào đến ga Gia Lâm. Tương lai, khi hình thành các đô thị vệ tinh quanh Hà Nội, đặc biệt là khi đường sắt cao tốc hình thành, nhu cầu đi lại giữa các nơi này tăng lên nhiều, việc chuyển tuyến giữa UMRT và ĐSQG, ĐSCT cần phải được tính đến.

Do vậy, nội dung như nêu trong Chức năng và đặc điểm ga đã quy hoạch (bảng 1.3.1 trang 1-2), Khu vực ảnh hưởng (bảng 2.1.1 trang 2-1), Điều kiện giao thông vận tải (bảng 2.2.2 trang 2-6), Hướng tiếp cận khuyến khích sử dụng UMRT (bảng 3.1.1 trang 3-1) v.v. cần tính đến yếu tố này của Tuyến 1.

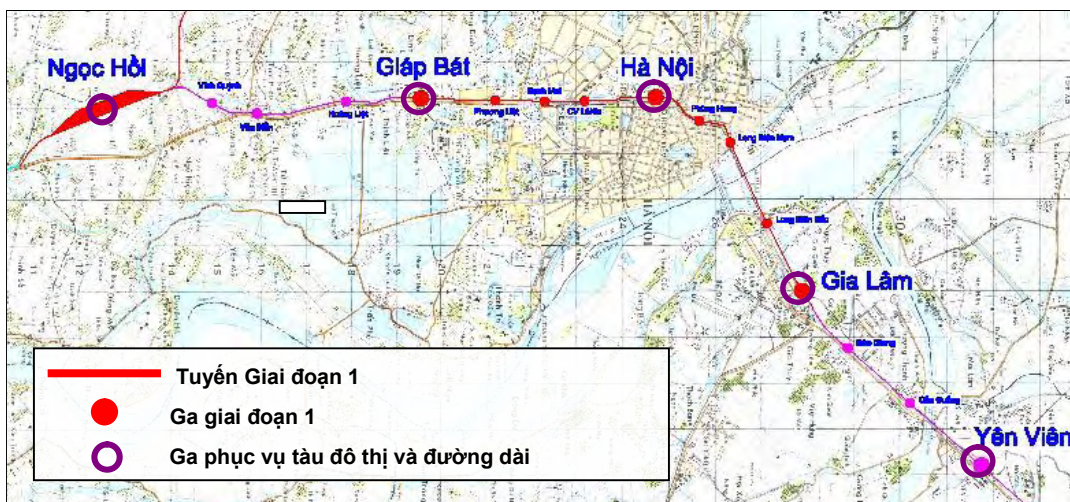
#### Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:

**Dịch vụ hành khách đường dài:** Đoàn Nghiên cứu có cân nhắc việc sử dụng dịch vụ tàu hành khách đường dài trên tuyến UMRT 1 trong quá trình quy hoạch. Tuy nhiên chưa nắm được chi tiết về dịch vụ tàu hành khách đường dài, ví dụ như tần suất dịch vụ, số lượng hành khách đường dài tại các ga liên quan gồm Yên Viên, Gia Lâm, Hà Nội, Giáp Bát, Ngọc Hồi, thể hiện trong Nghiên cứu khả thi của Tuyến UMRT 1 (Hình 1)

Đối với 5 ga này, Đoàn Nghiên cứu JICA đang lập quy hoạch ý tưởng, bao gồm các chức năng cần có cho dịch vụ tàu hành khách đường dài.

Tuy nhiên, ga Nam Cầu Long Biên – như TCT ĐSVN có đề cập – không nằm trong danh sách 5 ga trên. Liệu ga này có phục vụ tàu khách đường dài trong tương lai khi tuyến UMRT 1 hoàn tất?

Hình 1 Hướng tuyến và vị trí ga của tuyến UMRT 1



Nguồn: Dự án xây dựng tuyến đường sắt trên cao Ngọc Hồi – Yên Viên 2007

**Đường sắt cao tốc:** Chúng tôi có biết tới kế hoạch phát triển đường sắt cao tốc, tuyến này sẽ phục vụ Hà Nội tại hai ga, một là ga Ngọc Hồi – ga cuối của hầu hết các chuyến tàu, và hai là ga Hà Nội nơi tần suất dịch vụ vẫn chưa được xác định rõ. Chúng tôi cũng giả định rằng Đường sắt Cao tốc sẽ được xây dựng trên đường ray riêng, không trùng với tuyến UMRT 1 để vào ga Hà Nội. Về việc sử dụng tuyến UMRT 1 cho cả dịch vụ đô thị và đường dài, HAIDEP đã kiến nghị nên tách biệt hai loại hình khai thác này càng nhiều càng tốt do dịch vụ tàu đô thị có tần suất cao (3-5 phút/chuyến) nên tàu đường dài có thể gây tác động tiêu cực tới hoạt động của tàu đô thị.

### 1.3 Kiến nghị về phát triển khu vực xung quanh nhà ga

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Bao gồm: 1) Xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức ITF, 2) xây dựng đường tiếp cận đến ITF, 3) xây dựng bãi đỗ xe, 4) cung cấp dịch vụ xe buýt... là hoàn toàn cần thiết để tăng khả năng tiếp cận và sử dụng ga UMRT. Đề nghị Ban chỉ đạo dự án quan tâm đến việc phát triển này như đề xuất của tư vấn HAIMUD.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Chúng tôi thống nhất với ý kiến này. Đây là mục tiêu quan trọng của dự án.

### 1.4 Việc quy hoạch và dự trữ quỹ đất cho việc xây dựng đường sắt cao tốc, đường sắt vành đai phía đông, di dời đường sắt kết nối từ kho xăng Đức Giang đến ga Gia Lâm và từ nhà máy phân lân Văn Điển đến ga Văn Điển

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Việc quy hoạch phát triển đường sắt cao tốc, đường sắt vành đai phía đông đang được Bộ GTVT và TCT ĐSVN khẩn trương nghiên cứu, và sẽ trình Chính phủ phê duyệt trong thời gian tới. Hiện nay, nhà máy phân lân Văn Điển và kho xăng Đức Giang đang đấu nối được với đường đất quốc gia do cùng nằm trên mặt bằng. Tương lai cả hai ga Văn Điển và Gia Lâm không còn phù hợp cho kết nối này nữa (chỉ sử dụng cho tàu khách và nâng lên cao). Việc quy hoạch, dự trữ đất cho các công việc này cần được Ban Chỉ đạo dự án và Tư vấn quan tâm trong quá trình nghiên cứu và hoạch định chính sách sau này

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Chúng tôi cũng thấy rằng việc các nhà máy, kho tàng đó nằm gần nhà ga không phù hợp với quan điểm phát triển kinh tế xã hội và cải thiện môi trường cũng như phát triển gắn kết với đô thị. Đề xuất của TCT ĐSVN là phù hợp.

## 2. Nhận xét chi tiết

### 2.1 Hướng tuyến qua sông Hồng

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Báo cáo kỹ thuật đưa ra ba phương án tuyến qua sông Hồng: PA A – cách 30m (trong NCKT đã được phê duyệt), PA B – cách 200m (đề xuất của Nghiên cứu HAIMUD), PA C – cách 500m (đề xuất của Nghiên cứu HAIDEP)

Việc đánh giá lựa chọn phương án dựa trên 5 yếu tố: a) tác động về cảnh quan, b) gắn kết giữa Tuyến 1 và 2, c) vấn đề tái định cư, d) tác động tới dòng chảy của sông, e) tác động đến chi phí xây dựng

Trong báo cáo cũng đánh giá là phương án C là thiếu tính khả thi nên không xem xét, đồng thời đánh giá PA B là khả thi nhất, có nhiều ưu điểm hơn PA A về các yếu tố a), b), c) và d), còn yếu tố e) là tương đương.

Về việc này, TCT ĐSVN có nhận xét như sau:

- (1) Trước hết phải khẳng định PA A là phương án đã được phê duyệt, các nghiên cứu sau đó phải phù hợp với phương án đã được duyệt và đúng thiết kế kỹ thuật. Tuy nhiên, nếu có thể có những điều chỉnh phù hợp hơn, TCT ĐSVN sẽ tiếp thu và báo cáo Bộ GTVT và Chính phủ phê duyệt.
- (2) Không thống nhất đánh giá khả năng kết nối giữa hai tuyến tốt hơn của PA B do tư vấn chỉ căn cứ đơn thuần vào khoảng cách di chuyển của hành khách giữa hai ga của tuyến này dựa trên đồ đạc trên bản đồ mà chưa tính đến yếu tố thực tế, khả năng cải tạo và chưa đề cập thấu đáo đến việc kết nối với trạm trung chuyển xe buýt nam cầu Long Biên. Hai tuyến 1 và tuyến 2 giao cắt nhau tại 2 điểm: Nam cầu Long Biên và Công viên Thống Nhất. Do vậy việc chuyển tuyến của hành khách giữa hai tuyến là hoàn toàn có thể thực hiện không chỉ ở tại vị trí nam cầu Long Biên. TCT ĐSVN đề nghị thành phố Hà Nội chỉ đạo đưa ga tuyến 2 phía vườn hoa Hàng Đậu vào trước cửa chợ Đồng Xuân. Đây là vị trí thuận lợi cho khách đi và đến một trung tâm thương mại lớn của Hà Nội cũng như kết nối ngắn hơn với bến xe bus cũng như Nam Long Biên.
- (3) Không thống nhất việc đánh giá tác động của GPMB và TĐC của hai phương án là tương đương do số liệu của PAB chỉ dựa trên số liệu thống kê trên bản đồ tỷ lệ lớn (không phải là tỷ lệ 1/500). Đồng thời không có điều tra xã hội học để thống kê số liệu chính xác (một vị trí ngôi nhà trên bản đồ có thể có nhiều hộ dân sinh sống). Trong khi đó, số liệu của PAA đã được điều tra chi tiết và đã làm việc, thống nhất với chính quyền địa phương. Điều này cho thấy độ xác thực số liệu của hai phương án là không đồng nhất và chưa đảm bảo độ tin cậy khi so sánh.
- (4) Không thống nhất việc đánh giá tác động tiêu cực đến chế độ dòng chảy của PA A. Trong quá trình nghiên cứu khôi phục cầu Long Biên, tư vấn TEDI của Bộ GTVT đã lập điều tra thủy văn, lập mô hình tính toán thủy văn cho đoạn sông khi có xây dựng cầu mới và khẳng định ảnh hưởng đến chế độ dòng chảy, đến kết cấu dưới của cầu Long Biên hiện tại là rất nhỏ và không đáng kể.
- (5) Hơn nữa, hiện nay phương án A trong dự án Tuyến 1 là phương án đã được Chính phủ chấp thuận sau một quá trình dài lập, lấy ý kiến của các bộ, ngành, UBND thành phố Hà Nội, thẩm định và phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình. Việc thay đổi sẽ kéo theo một thời gian dài để điều chỉnh dự án, chưa kể đến việc tăng tổng mức đầu tư dự án trong khi công tác thiết kế kỹ thuật của dự án đã triển khai thực hiện.
- (6) Ngày 06/10/2009, tại buổi làm việc giữa Bộ GTVT và JICA về các dự án ODA cũng đã có đề cập đến vấn đề này. Theo đó, Bộ GTVT đã nêu lại rằng phương án tuyến vượt sông Hồng trong Dự án đầu tư được duyệt (Phương án A) là phương án khả thi nhất và đã được phê duyệt, hiện nay đang tiến hành thiết kế chi tiết.
- (7) Ngày 13/10/2009, tại buổi báo cáo Phó thủ tướng Hoàng Trung Hải về các phương án khôi phục cầu Long Biên hiện tại, Bộ GTVT cũng đã báo cáo vấn đề này. Theo đó Phó thủ tướng thống nhất hai dự án được tiến hành độc lập (dự án UMRT tuyến số 1 và dự án khôi phục cầu Long Biên) theo như dự án đầu tư đã được duyệt.

Như vậy, TCT ĐSVN khẳng định hướng tuyến vượt sông Hồng như trong dự án đầu tư được duyệt (Phương án A như tư vấn nêu) là khả thi nhất về kỹ thuật, pháp lý và các vấn đề liên quan. TCT ĐSVN kính đề nghị Ban Chỉ đạo dự án thống nhất Phương án A về hướng tuyến bắc qua sông Hồng như dự án đầu tư đã được Chính phủ phê duyệt.

## Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

### (a) Phản hồi nhận xét (1):

Không có bình luận gì. Đây là việc nằm ngoài khả năng của Đoàn Nghiên cứu.

### (b) Phản hồi nhận xét (2):

Cự ly di chuyển: Theo NCKT của TCT ĐSVN thì cự ly đi bộ giữa Nam Cầu Long Biên (V6 – Tuyến 1) và ga Hàng Đậu (C8 – Tuyến 2) là khoảng 300m. Tuy nhiên, vị trí theo đề xuất của HAIMUD giúp rút ngắn cự ly đi bộ bằng cách tạo khả năng trung chuyển trực tiếp mà không cần đi lên đường bộ. Cần lưu ý rằng việc phải qua đường có thể phát sinh tai nạn giao thông. (xem Bảng 1)

**Bảng 1 Cự ly đi bộ giữa ga Nam Cầu Long Biên (V6 – Tuyến 1) và ga Hàng Đậu (C8 – Tuyến 2)**

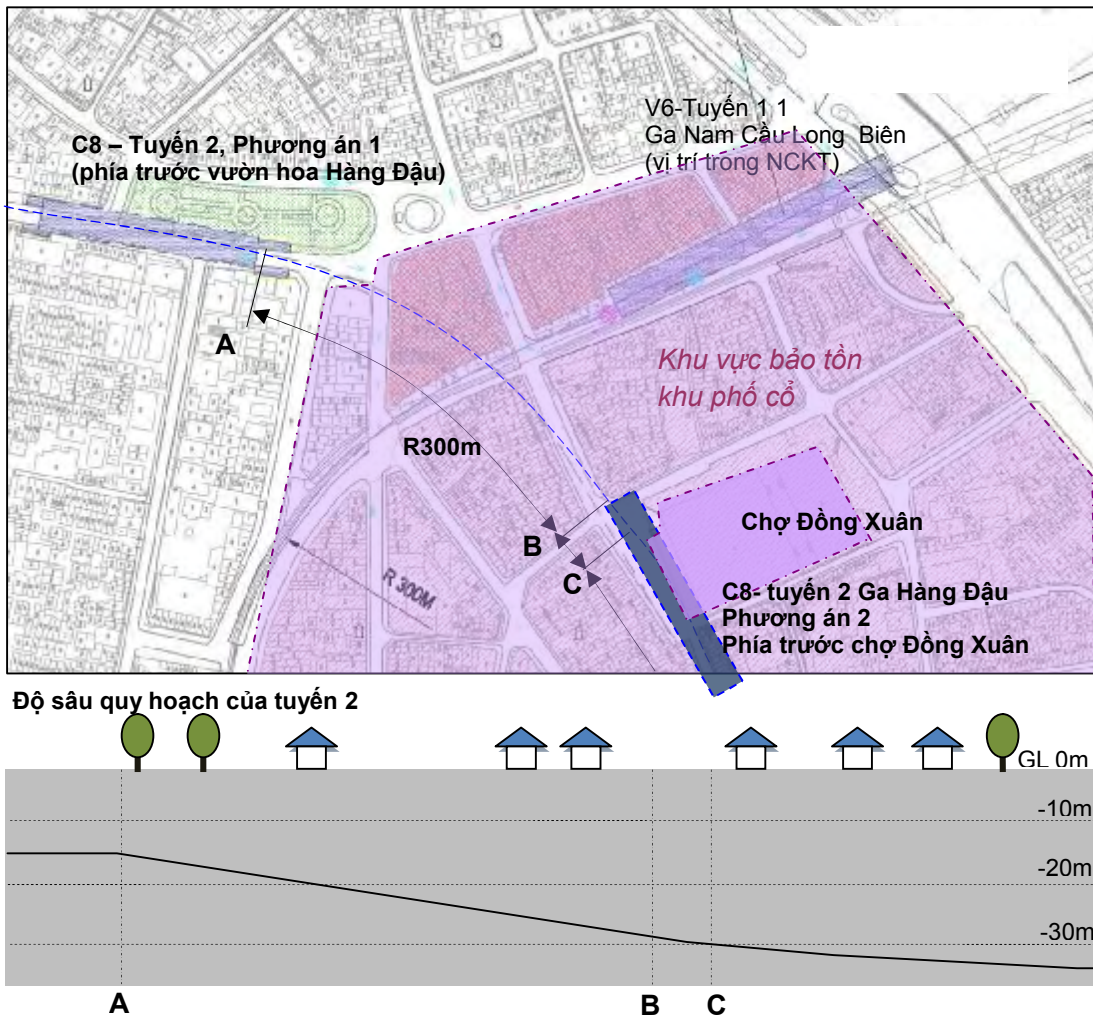
Nội dung so sánh	NCKT (TCT ĐSVN)	JICA đề xuất
Cự ly đi bộ	Khoảng 300m	Tối thiểu
Khả năng trung chuyển	<ul style="list-style-type: none"><li>Hành khách phải ra khỏi tuyến 1 để sang tuyến 2 bằng cách đi bộ khoảng 310m, đi qua 3 tuyến đường/nút giao</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Hành khách không phải lên mặt đường để trung chuyển giữa hai tuyến</li></ul>
An toàn cho hành khách	<ul style="list-style-type: none"><li>Cần có biện pháp đảm bảo an toàn cho người đi bộ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Không phải qua đường</li></ul>

Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

Vị trí thay thế tại Chợ Đồng Xuân: Có thể thấy rằng việc đặt ga tại chợ Đồng Xuân (phương án 2 của Hình 2) sẽ gặp khó khăn về các vấn đề kỹ thuật và pháp lý:

- (i) Độ sâu của ga: Tuyến 2 ở đoạn chợ Đồng Xuân có độ sâu 30m từ mặt đất để giảm thiểu tác động tới các công trình trong khu phố cổ. Độ sâu này quá lớn đối với hành khách vào ga cũng như khiến cự ly giữa hai tuyến trở nên dài hơn.
- (ii) Cự ly đi bộ giữa V6 và C8: cự ly đi bộ giữa hai ga V6 – C8 sẽ giảm xuống còn 230m, tuy nhiên tính tới cự ly đi di chuyển theo chiều thẳng đứng như đã nói ở phần (i).
- (iii) Khả năng gây tổn hại tới các di tích trong khu phố cổ: Khu phố Hàng Giấy – Đồng Xuân và cả chợ Đồng Xuân là đối tượng quan trọng cần được bảo vệ trong khu phố cổ, trong khi có thể có các tác động tiêu cực từ quá trình xây dựng hệ thống UMRT.

Hình 2 Điều kiện kỹ thuật để dời ga Hàng Đậu (C8 – Tuyến 2) tới khu vực chợ Đồng Xuân



Nguồn: Đoàn nghiên cứu JICA

- (c) **Phản hồi nhận xét (3):** Ở giai đoạn này, công tác quy hoạch chỉ dừng ở mức độ ý tưởng đối với tất cả 31 nhà ga và các khu vực xung quanh. Quy hoạch chi tiết sẽ được triển khai đối với 1 số khu vực ga trong giai đoạn sau.
- (d) **Phản hồi nhận xét (4):** Mặc dù Nghiên cứu này của JICA không tiến hành nghiên cứu thủy văn chi tiết, nhưng theo thông lệ ở Nhật Bản, cự ly giữa các cầu tối thiểu là 200m để tránh các tác động tiêu cực có thể xảy ra do thay đổi về dòng chảy và tạo điều kiện dễ dàng hơn trong việc thiết kế cầu song song.
- (e) **Phản hồi nhận xét (5) & (6):** Đoàn Nghiên cứu không biết về những vấn đề này.
- (f) **Phản hồi nhận xét (7):** Vấn đề này nằm ngoài khả năng của Đoàn Nghiên cứu.



## 2.2 Điều chỉnh vị trí và bố trí mặt bằng ga

### (1) Ga Yên Viên (V1)

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020 đã được TTCP phê duyệt tại Quyết định số 90/2008/QĐ-TTG ngày 9/7/2008, ga lập tàu ĐSQG sẽ được chuyển về ga Việt Hùng (nằm trên đường sắt vành đai). Do vậy, khu vực này sẽ cần phải nghiên cứu thêm. Việc đề xuất dịch chuyển ga lập tàu và vị trí ga UMRT như tư vấn HAIMUD đề xuất là không phù hợp và chưa tính đến yếu tố vận hành, khai thác của đường sắt quốc gia hiện có.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Khu vực ga Yên Viên sẽ có vai trò quan trọng trong việc phát triển đô thị tương lai của thành phố Hà Nội vì nhiều lý do khác nhau, trong đó bao gồm trung tâm logistics, các khu vực dân cư mới, đầu mối giao thông (có tính đường đất vành đai). Trên cơ sở đó, đã tiến hành so sánh hai phương án như sau (Hình 3 và Hình 4):

**Phương án A:** Vị trí ga Yên Viên như đã duyệt trong NCKT

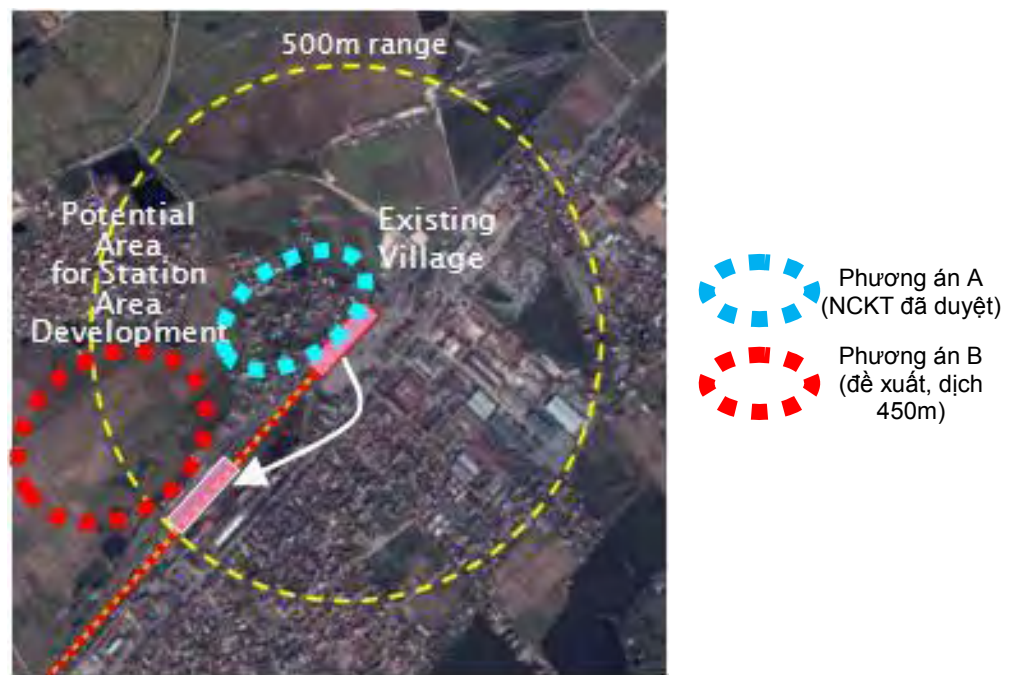
**Phương án B:** vị trí ga Yên Viên dịch về phía nam (450m)

Kết quả so sánh hai phương án như sau (Bảng 2).

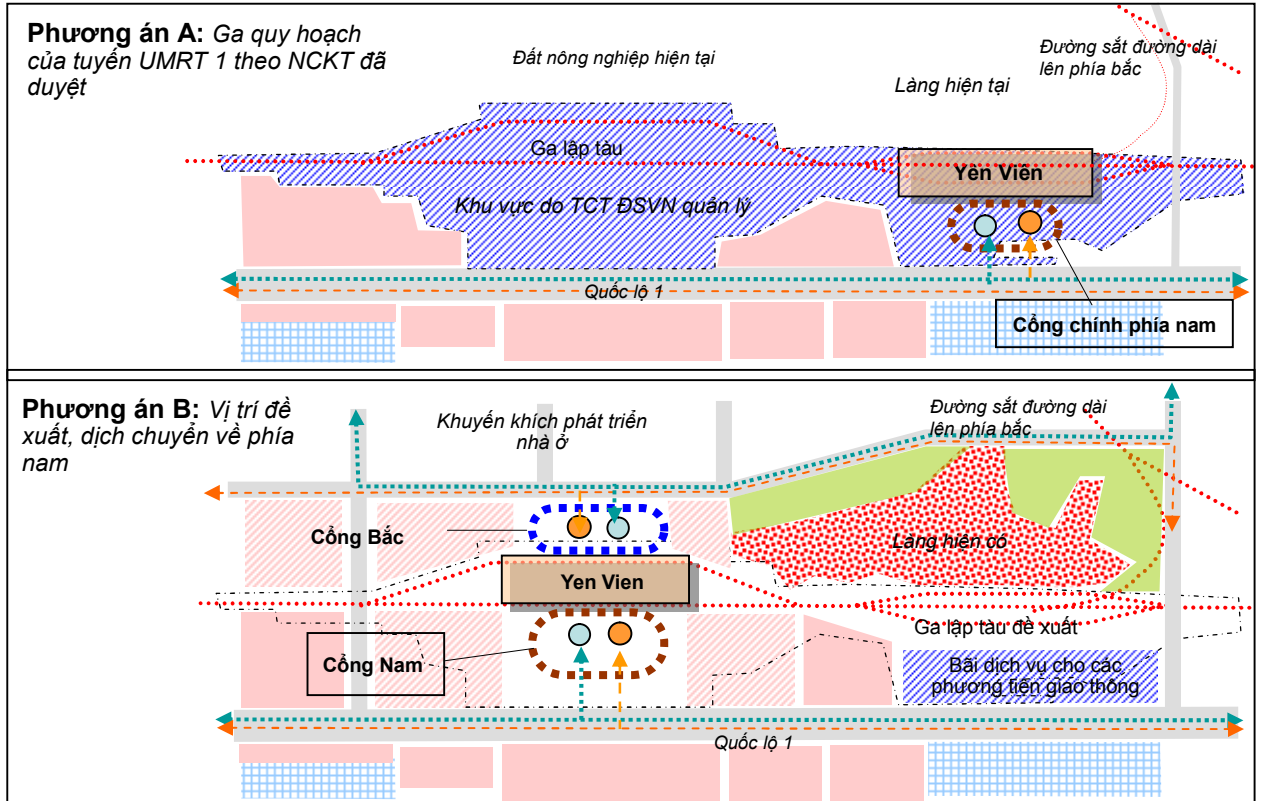
**Bảng 2 So sánh các phương án phát triển kv**

	Phương án A (NCKT đã duyệt)	Phương án B (đề xuất)
Tiếp cận đường bộ	Hạn chế	Tốt
Công trình liên phương thức	Hạn chế	Tốt
Cơ hội phát triển đô thị	Hạn chế	Tốt
Tái định cư	Tối thiểu	ít

**Hình 3 Các phương án vị trí phát triển khu vực ga Yên Viên**



Hình 4 Các phương án ý tưởng phát triển khu vực nhà ga Yên Viên



**(2) Ga Cầu Đuống (V2)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Không có nhận xét, thống nhất với Quy hoạch định hướng (sơ bộ) của Tư vấn HAIMUD. Đề nghị cần phối hợp với Tư vấn Tuyến 1 khi lập quy hoạch chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn sẽ phối hợp với các tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

**(3) Ga Đức Giang (V3)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Không có nhận xét, thống nhất với Quy hoạch định hướng (sơ bộ) của Tư vấn HAIMUD. Đề nghị cần phối hợp với Tư vấn Tuyến 1 khi lập quy hoạch chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn sẽ phối hợp với các tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

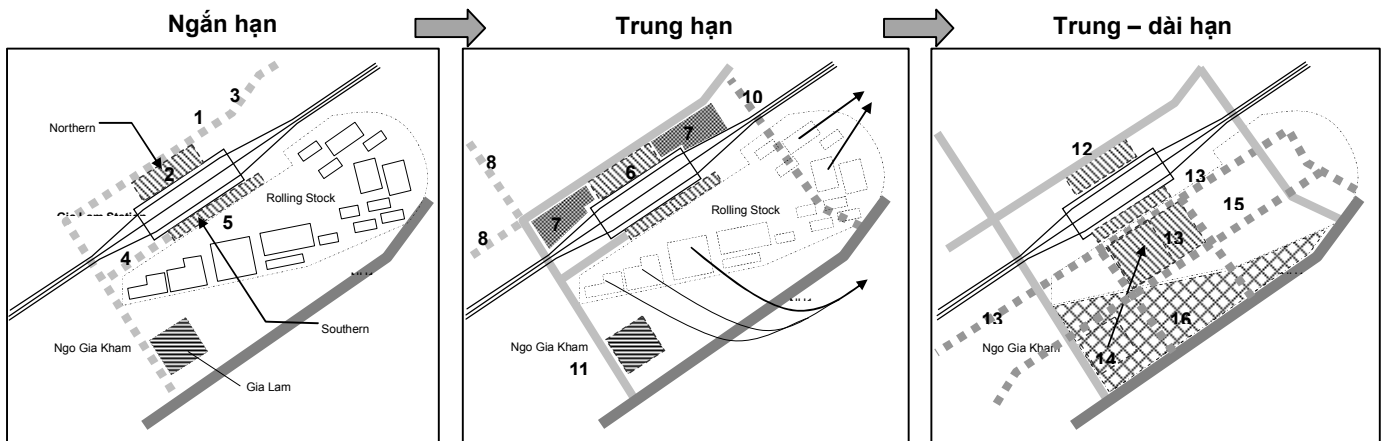
**(4) Ga Gia Lâm (V4)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Theo Định hướng phát triển ngành đường sắt Việt Nam trong tương lai, khu vực nhà máy xe lửa Gia Lâm hiện tại sẽ được sử dụng để lắp ráp, chế tạo và sản xuất đầu máy, toa xe cho toàn ngành ĐSQG. Việc bố trí: 1) xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức (ITF), 2) xây dựng đường tiếp cận tới ITF, 3) xây dựng bãi đỗ xe, 4) cung cấp dịch vụ xe buýt và bến xe buýt, 5) chuyển bến xe buýt liên tỉnh Gia Lâm sang khu vực này như Tư vấn HAIMUD đề xuất là hoàn toàn không phù hợp với định hướng phát triển ngành và hoàn toàn không tính đến việc vận hành, khai thác đường sắt quốc gia hiện tại và trong tương lai. Đó là chưa kể đến việc phát triển UMRT1 từ ga Gia Lâm đến ga Vĩnh Quỳnh (như nêu trong QĐ 90/2008/QĐ-TTg).

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Ga Gia Lâm quan trọng về 2 mặt sau: (i) ga sẽ là cửa ngõ tới Hà Nội đối với tàu khách liên tỉnh, và (ii) sẽ là trung tâm của khu vực đô thị tăng trưởng nhanh ở Gia Lâm. Điều này có nghĩa rằng ga sẽ đón tiếp nhiều hành khách nội thành và liên tỉnh cũng như có nhiều tiềm năng phát triển đô thị tại và quanh nhà ga. Để thực hiện vai trò trung tâm đô thị, ga và khu vực xung quanh cần được quy hoạch từ quan điểm toàn diện hơn. Do đó, kiến nghị những vấn đề sau:

- (i) Phát triển đường tiếp cận và dịch vụ xe buýt (ngắn hạn)
- (ii) Di dời nhà máy (trung hạn)
- (iii) Phát triển các công trình liên phương thức mới, bao gồm bến xe khách liên tỉnh, phát triển khu thương mại/kinh doanh trên đất nhà máy đã di dời (trung tới dài hạn)

**Hình 5 Các phương án ý tưởng phát triển theo giai đoạn khu vực ga Gia Lâm**



**(5) Ga Bắc Cầu Long Biên (V5) và ga Nam Cầu Long Biên (V6)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Xem nhận xét cùng với cầu Long Biên trong hướng tuyến vượt sông Hồng.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Xin xem phần 2.1.

**(6) Ga Phùng Hưng (V7)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Không có nhận xét, thống nhất với Quy hoạch định hướng (sơ bộ) của Tư vấn HAIMUD. Đề nghị cần phối hợp với Tư vấn Tuyến 1 khi lập quy hoạch chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn sẽ phối hợp với các tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

**(7) Ga Hà Nội (V8)**

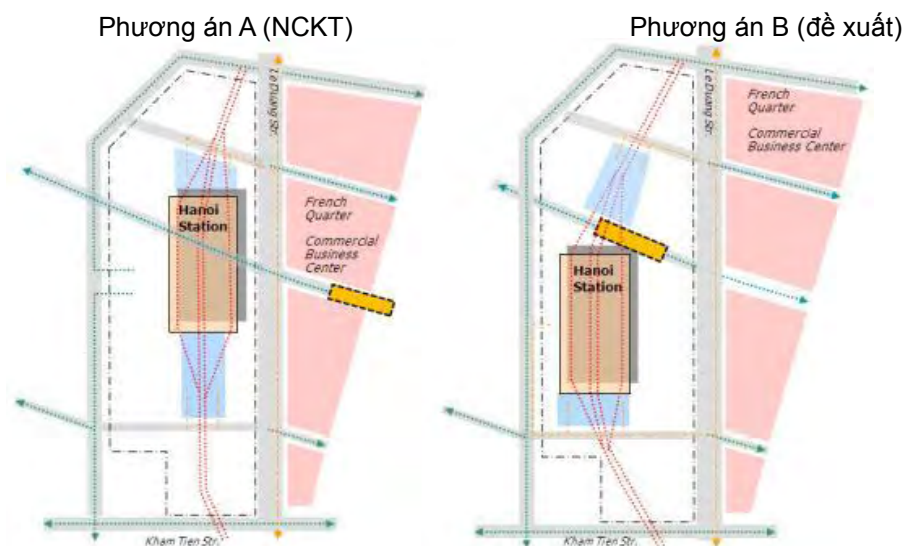
**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Việc kết nối Tuyến 1 với Tuyến 3 cần phải có sự làm việc và thống nhất giữa ba tư vấn (Tuyến 1, Tuyến 3 và tư vấn HAIMUD) trước khi UBND thành phố Hà Nội và Bộ GTVT quyết định và như nguyên tắc ở trên, nghiên cứu của các dự án sau phải phù hợp với nghiên cứu của các dự án trước đã được duyệt.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Chúng tôi cũng muốn nhấn mạnh vào khả năng kết nối giữa tuyến 1 và tuyến 3 và sự cần thiết phải có phối hợp giữa 3 bên tư vấn do ga Hà Nội sẽ là một trong những đầu mối giao thông quan trọng nhất đồng thời là trung tâm đô thị khi Tuyến 1 và Tuyến 3 hoàn tất. Đã đề xuất 2 phương án kết nối giữa các ga (xem hình 6).

Để xem xét kỹ lưỡng khả năng kết nối và gắn kết với phát triển đô thị cho khu vực nhà

ga nhằm tạo điều kiện tiếp cận tối đa và thuận lợi cho người sử dụng cần quy hoạch vị trí ga theo các khía cạnh sau: (i) khả năng kết nối giữa các ga tuyến 1 và tuyến 3, (ii) tạo điều kiện hoàn thiện đoạn đường bộ còn thiếu (hành lang đông tây), (iii) vị trí các công trình trung chuyển, (iv) các vấn đề bảo tồn ga Hà Nội hiện có và cảnh quan tương lai, (v) xác định các khu vực cho phát triển đô thị.

**Hình 6 Phương án cho khu vực ga Hà Nội**



**(8) Ga CV Thống Nhất (V9)**



Ga Trần Hưng Đạo (tuyến 3)

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Việc dịch chuyển ga này về phía nam cho đến sát vị trí nút giao Đại Cồ Việt như tư vấn HAIDMUD đề xuất là hợp lý về kết nối giữa tuyến 1 và tuyến 2. Tuy nhiên cần phải tính đến 2 yếu tố: 1) phát sinh kinh phí GPMB và TĐC rất lớn, 2) tính khả thi của “việc khuyến khích cải tạo đô thị hiện tại hoặc cải thiện ở sườn phía tây của nhà ga”. Trong trường hợp UBND thành phố Hà Nội thống nhất chủ trương này, phê duyệt quy hoạch chi tiết cho việc này trước T6/2010 và đảm bảo triển khai công tác GPMB và TĐC cho phần phát sinh này theo đúng tiến độ chung của dự án thì TCT ĐSVN cũng đồng ý và sẽ yêu cầu tư vấn Tuyến 1 điều chỉnh theo như đề xuất của HAIDMUD.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Có kết nối tốt với ga Bách Khoa của Tuyến 2 sẽ giúp nâng cao lượng hành khách của cả hai tuyến. Kiến nghị dịch ga CV Thống Nhất (V9 – Tuyến 1) về phía nam 100m so với vị trí trong NCKT, gần ga Bách Khoa (C6 – Tuyến 2) và nút giao Đại Cồ Việt.

Ngoài ra, khu dân cư tại phường Phương Liệt là một trong những nơi có mật độ dân cư cao nhất Hà Nội, điều kiện sống thấp do thiếu đường, các công trình nhà ở và hạ tầng kỹ thuật đều đã xuống cấp. Phát triển ga UMRT kết hợp với phát triển đường bộ có thể tạo ra cơ hội cải thiện điều kiện tiếp cận và điều kiện sống ở đây. Hơn nữa, để tạo dựng hình ảnh và cảnh quan tốt cho ga CV Thống Nhất hài hòa với công viên Thống Nhất thì kiến nghị tái phát triển khu vực đô thị gần nhà ga. Việc tái phát triển đô thị và phát triển đường cần được cụ thể hóa trong quy hoạch quận chi tiết đã được thông qua.

**Hình 6 Các phương án vị trí cho ga CV Thống Nhất**



#### **(9) Ga B.V. Bạch Mai (V10)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Không có nhận xét, thống nhất với Quy hoạch định hướng (sơ bộ) của Tư vấn HAIMUD. Đề nghị cần phối hợp với Tư vấn Tuyến 1 khi lập quy hoạch chi tiết

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn sẽ phối hợp với các tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

#### **(10) Ga Phương Liệt (V11)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Không có nhận xét, thống nhất với Quy hoạch định hướng (sơ bộ) của Tư vấn HAIMUD. Đề nghị cần phối hợp với Tư vấn Tuyến 1 khi lập quy hoạch chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn sẽ phối hợp với các tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

#### **(11) Ga Giáp Bát (V12)**

**Ý kiến của TCT ĐSVN:** Việc điều chỉnh hướng tuyến như Tư vấn HAIMUD đề xuất dịch về phía tây là không phù hợp và thuận tiện cho vận hành đường sắt quốc gia (chạy chung trên tuyến này) do phải bố trí đường cong trên tuyến. Vị trí ga theo phương thức dọc tuyến sẽ được xem xét thêm trong khi lập thiết kế sơ bộ (hoàn thành 16/2010). Đề nghị tư vấn HAIMUD phối hợp với tư vấn Tuyến 1. Việc tối ưu khả năng sử dụng quỹ đất còn lại của ga cũng sẽ được xem xét trong quá trình lập thiết kế sơ bộ

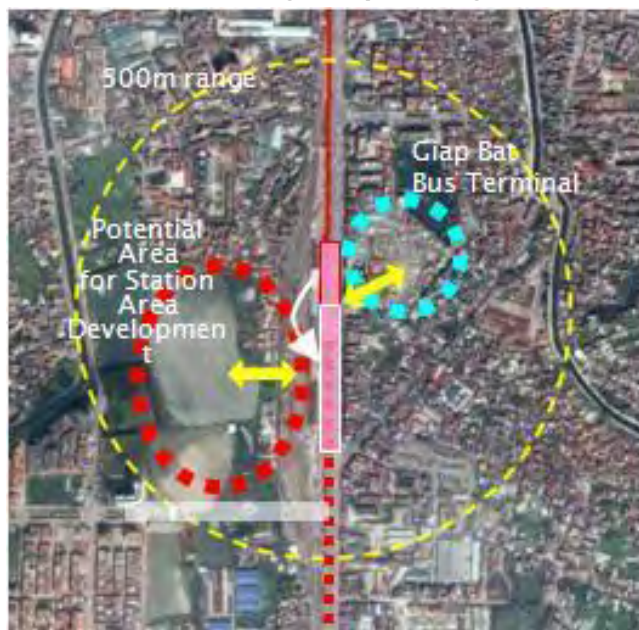
**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đề xuất của Đoàn Nghiên cứu chủ yếu là để tạo điều kiện phát triển đô thị tới mức tối đa. Theo đó đã kiến nghị dịch ga 150m về phía nam so với vị trí trong NCKT (xem Hình 8).

Ngoài ra cũng kiến nghị dịch ga 50m về phía tây QL1 để đảm bảo có đủ đất phát triển công trình liên phương thức trước QL1. Với vị trí ga như trong NCKT sẽ khó bố trí được đủ không gian cho các công trình liên phương thức này và đường tiếp cận. Với vị trí đề



xuất thì có thể bố trí được đường tiếp cận tới bến xe Giáp Bát và khu vực phát triển tiềm năng. Đoàn Nghiên cứu sẽ xem xét thêm các phương án này để có các đánh giá cụ thể.

**Hình 8 Các phương án địa điểm ga Giáp Bát**



#### **(12) Ga Hoàng Liệt (V13)**

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Tổng Công ty ĐSVN không có ý kiến gì và đồng ý với Quy hoạch khung (sơ bộ) của Đoàn Nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cần hợp tác với Tư vấn của tuyến 1 khi thiết kế chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu muốn đề xuất dịch chuyển ga về phía Bắc cách vị trí được phê duyệt trong NCKT khoảng 250 m. Do khu vực này là khu vực đất trống gần vị trí đề xuất và các nhà máy ở khu vực bên kia QL1 sẽ được di dời, có thể khai thác diện tích đất này để xây dựng các công trình thương mại trong tương lai. Yêu cầu về tái định cư sẽ giảm so với vị trí đề xuất trong NCKT. Đoàn Nghiên cứu sẽ nghiên cứu kỹ hơn quy hoạch đề xuất và phối hợp với Tư vấn Tuyến 1.

#### **(13) Ga Văn Điển (V14)**

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Tổng Công ty ĐSVN không có ý kiến gì và đồng ý với Quy hoạch khung (sơ bộ) của Đoàn Nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cần hợp tác với Tư vấn của tuyến 1 khi thiết kế chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu vẫn giữ ý kiến về quy hoạch đề xuất và sẽ phối hợp với Tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

#### **(14) Ga Vĩnh Quỳnh (V15)**

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Tổng Công ty ĐSVN không có ý kiến gì và đồng ý với Quy hoạch khung (sơ bộ) của Đoàn Nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cần hợp tác với Tư vấn của tuyến 1 khi thiết kế chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu vẫn giữ ý kiến về quy hoạch đề xuất và sẽ phối hợp với Tư vấn thiết kế chi tiết Tuyến 1.

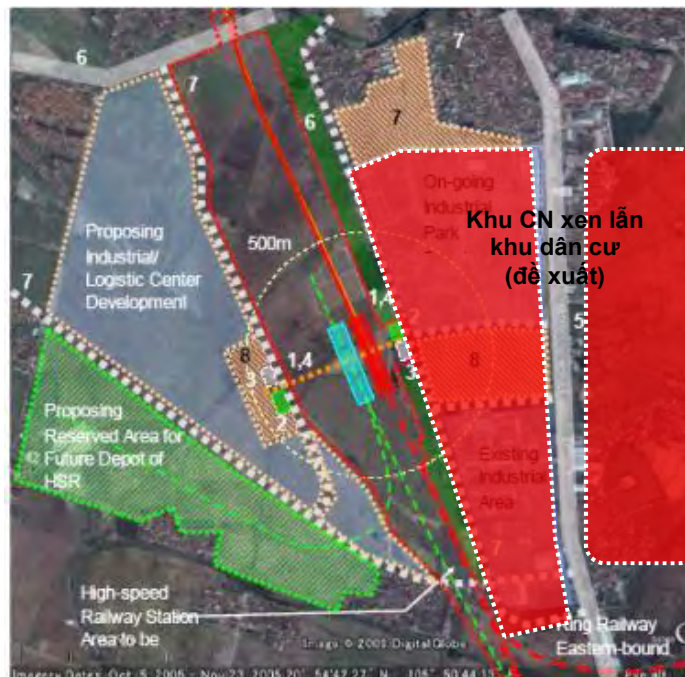
## (15) Ga Ngọc Hồi (V16)

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Không gian mới do Tư vấn HAIMUD đề xuất và tuyến đường sắt vành đai là hợp lý và đang được hoàn thiện trong Báo cáo tiền khả thi của Liên doanh tư vấn Việt Nam – Nhật Bản. JICA cần làm việc với Tư vấn để biết quy hoạch chi tiết.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Để phát triển ga Ngọc Hồi thành trung tâm vận tải trong tương lai, kết nối với khu công nghiệp và dân cư xung quanh ở phía Nam Hà Nội, đề xuất xem xét sử dụng hỗn hợp khu vực giữa QL1 và nhà ga nhằm góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội của khu vực nhà ga (xem Hình 9).

The quy hoạch quận đã được phê duyệt, đất thương mại chỉ giới hạn ở khu vực phía đông QL1. Khu công nghiệp Ngọc Hồi không chỉ được sử dụng để xây dựng các nhà máy mà còn là khu bán công nghiệp để xây dựng nhà ở và căn hộ cho công nhân làm việc tại KCN. Việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất sang mục đích hỗn hợp sẽ góp phần phát triển khu vực ga Ngọc Hồi thành một khu vực gắn kết với trung tâm vận tải, công nghiệp nhẹ và khu nhà ở xung quanh cho công nhân.

**Hình 9 Ý tưởng phát triển khu vực ga Ngọc Hồi**



### 3. Các ý kiến khác

#### 3.1 Phối hợp giữa Nghiên cứu HAIMUD và Thiết kế kỹ thuật tuyến UMRT số 1

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Không gian mới do Tư vấn HAIMUD đề xuất và tuyến đường sắt vành đai là hợp lý và đang được hoàn thiện trong Báo cáo tiền khả thi của Liên doanh tư vấn Việt Nam – Nhật Bản. JICA cần làm việc với Tư vấn để biết quy hoạch chi tiết.

Thiết kế kỹ thuật dự án tuyến 1 sử dụng số liệu điều tra nhu cầu vận tải của HAIDEP và những quy hoạch được duyệt từ năm 2000 (thông qua báo cáo đầu tư đã được phê duyệt). Trong khi đó, Nghiên cứu HAIMUD đã cập nhật số liệu điều tra, quy hoạch được duyệt trong những năm gần đây. Để đảm bảo tính đồng bộ và phối kết hợp trong các nghiên cứu, đề nghị Ban Chỉ đạo Dự án và Tư vấn HAIMUD cung cấp số liệu sau: (1) số liệu điều tra nhu cầu giao thông và (2) các quy hoạch được duyệt liên quan đến KVNC và các nhà ga.

Đề nghị Ban Chỉ đạo Dự án quan tâm, yêu cầu Tư vấn HAIMUD phối hợp chặt chẽ với Tư vấn Tuyến 1 trong quá trình lập quy hoạch chi tiết để đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ chung, phù hợp với tiến trình triển khai của cả hai công việc trên.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện phân tích nhu cầu vận tải và các kết quả sẽ được đưa vào trong báo cáo tiếp theo. Về các quy hoạch đã phê duyệt liên quan đến KVNC và các nhà ga, Đoàn Nghiên cứu đã yêu cầu các cơ quan liên quan cung cấp nhưng chưa nhận được trả lời đầy đủ. Khi nhận được các quy hoạch này, Đoàn Nghiên cứu sẽ rà soát và phản ánh các quy hoạch này trong đề xuất của HAIMUD.

#### 3.2 Lựa chọn các ga để lập quy hoạch chi tiết

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Việc lập, phê duyệt quy hoạch mặt bằng tổng thể các ga của dự án sẽ hoàn thành trước tháng 4 năm 2010. Trong khi đó, Nghiên cứu HAIMUD cũng sẽ lựa chọn 4-5 ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2 để tiến hành lập quy hoạch chi tiết. Đề nghị Ban Chỉ đạo Dự án quyết định việc lựa chọn các ga ngay trong tháng 11 năm 2009 và chỉ đạo Tư vấn HAIMUD hoàn thành việc lập quy hoạch chi tiết các ga này trước tháng 4 năm 2010 nhằm đảm bảo tính đồng bộ trong triển khai các dự án.

Theo TCT ĐSVN, thứ tự ưu tiên lựa chọn của các ga Tuyến 1 lập quy hoạch chi tiết là: ga Hà Nội, ga Giáp Bát, ga Ngọc Hồi, ga Gia Lâm và ga Yên Viên.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu kiến nghị trong cuộc họp Ban chỉ đạo tới sẽ lựa chọn một số khu vực nhà ga để nghiên cứu chi tiết. Hiện tại, đã sơ bộ cân nhắc các ga sau: i) ga Gia Lâm (V4), ii) ga Nam Cầu Long Biên (V6) – ga Hàng Đậu (C8), (iii) ga Hà Nội (V8) và iv) ga bệnh viện Bạch Mai (V10).



#### 4. Triển khai Dự án xây dựng ĐSDT tuyến số 1 (Yên Viên –Ngọc Hồi)

**Ý kiến đóng góp của Tổng Công ty ĐSVN:** Hiện nay Tổng Công ty ĐSVN đang làm Chủ đầu tư dự án “Xây dựng đường sắt đô thị tuyến số 1, giai đoạn 1”. Dự án đã được Thủ tướng CP phê duyệt BCNCKT tại văn bản số 175/CP-CN ngày 12 tháng 2 năm 2004. Bộ GTVT phê duyệt dự án đầu tư tại quyết định số 3304/QĐ-BGTVT ngày 31 tháng 10 năm 2008. Bộ Tài chính ký hiệp định vay vốn viện trợ lần 1 số VNXV-2 ngày 31 tháng 3 năm 2008 với Chính phủ Nhật Bản. Tổng CT ĐSVN ký hợp đồng dịch vụ tư vấn TKKT với liên danh tư vấn là các nhà thầu Việt Nam và các nhà thầu Nhật Bản ngày 9 tháng 9 năm 2009 hiện đang triển khai thiết kế kỹ thuật từ 1/10/2009. Công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư dự án cũng đã được UBND thành phố Hà Nội giao nhiệm vụ và đang được triển khai tại các quận, huyện nơi có dự án đi qua. Phương án tuyến, đặc biệt là vị trí cầu Long Biên (xây dựng mới tại vị trí cách cầu cũ khoảng 30 m) đã được quyết định của Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT phê duyệt và phù hợp hoàn toàn với QHTT phát triển GTVT thủ đô Hà Nội được phê duyệt năm 1998 và điều chỉnh năm 2008 bằng Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg.

Việc nghiên cứu lại hướng tuyến, vị trí cầu Long Biên như đề xuất trong Báo cáo khởi đầu HAIMUD sẽ dẫn đến việc phải điều chỉnh dự án đầu tư, phê duyệt lại dự án, kéo dài hoặc không hoàn thành thiết kế kỹ thuật Dự án tuyến số 1 (hiện đang thuê tư vấn Nhật Bản lập thiết kế kỹ thuật từ nguồn vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản), v.v. gây chậm trễ trong việc triển khai Dự án tuyến số 1 và không phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đô thị thủ đô Hà Nội đã được phê duyệt.

Đối với cầu Long Biên hiện tại, Tổng CT ĐSVN đang làm chủ đầu tư dự án “Khôi phục cầu Long Biên”. Ngày 20 tháng 10 năm 2009, tại Thông báo số 312/TB-VPCP Văn phòng Chính phủ thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải về DA Khôi phục cầu Long Biên, thống nhất các nội dung cơ bản kết quả nghiên cứu của phương án khôi phục cầu Long Biên, theo đó, cầu Long Biên phục vụ giao thông nội đô TP Hà Nội, ở giữa gồm 2 làn xe ô tô, hai bên cánh gà dành cho xe thô sơ và người đi bộ. Khi đó, toàn bộ hành khách từ phía Bắc về qua cầu Long Biên sẽ được chuyển tiếp tại bến xe buýt trung chuyển tại đầu cầu Long Biên mới được thành phố đưa vào khai thác đồng thời kết nối với khách lên xuống ga Long Biên Nam trên tàu đường sắt tuyến 1 và kết nối với ga tuyến số 2. Ga Long Biên của Dự án “Xây dựng tuyến đường sắt số 1 (giai đoạn 1)” tại vị trí trên là rất phù hợp và thuận lợi cũng như điều chỉnh ga vường hoa Hàng Đậu tuyến 2 vào quảng trường trước chợ Đồng Xuân (trước đây là bến tàu điện trung tâm của TP) sẽ là khu vực kết nối vô cùng thuận tiện cho hành khách giữa các tuyến.

Do vậy TCT ĐSVN đề nghị Thủ tướng Chính phủ, UBND TP Hà Nội giữ nguyên phương án tuyến (vị trí cầu Long Biên cách cầu cũ khoảng 20 m về phía thượng lưu) như đã được phê duyệt trong Quyết định đầu tư của dự án tuyến số 1 để tiếp tục triển khai dự án theo đúng tiến độ đã được phê duyệt.

Tuy nhiên, kết quả Nghiên cứu của HAIMUD mới chỉ là báo cáo khởi đầu trong khi chủ đầu tư đang chỉ đạo tư vấn Nhật – Việt kiểm tra lại lần cuối vị trí cầu Long Biên mới, TCT ĐSVN đề nghị Thủ tướng Chính phủ, UBND TP Hà Nội và Bộ GTVT kết luận và sớm có ý kiến chỉ đạo để TCT ĐSVN thực hiện các bước tiếp theo.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Xin xem phần 1.2 (7) về Dự án khôi phục Cầu Long Biên và phần 2.1 (2) về điều chỉnh vị trí ga Hàng Đậu (ga C8 của tuyến 2) tại chợ Đồng Xuân.

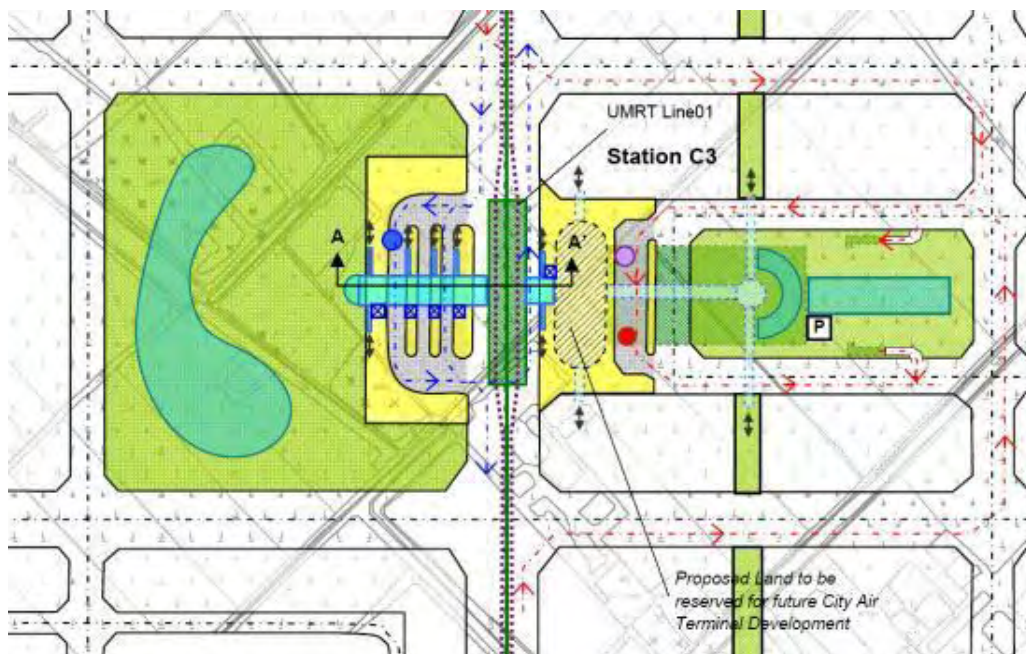
## 5. Ý kiến đóng góp của Ban Dự án Đường sắt đô thị Hà Nội

### 5.1 Ga Tây Hồ Tây (C3)

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT Hà Nội:** Đoàn Nghiên cứu đề xuất dịch chuyển lên phía Bắc 100 m so với vị trí ga C3 đã được chấp thuận trong thiết kế cơ sở. Việc điều chỉnh này có thể coi là hợp lý, tuy nhiên, Đoàn nghiên cứu cần phân tích nêu rõ lý do xác đáng.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu kiến nghị dịch lên phía Bắc 100 m so với vị trí đề xuất trong NCKT (xem Hình 8) vì (i) vị trí đề xuất nằm giữa 2 tuyến đường mới, tạo điều kiện thuận lợi cho luồng giao thông quanh nhà ga, (ii) vị trí đề xuất nằm ngay trước công viên, đảm bảo thiết kế và không gian mở hài hòa và hình ảnh đô thị mới của trung tâm hành chính mới của Hà Nội và ga Tây Hồ Tây sẽ là công trình đô thị chính trong khu vực này, kết nối với tuyến xe buýt nhanh BRT số 4.

Hình 10 Vị trí đề xuất và quy hoạch sơ bộ phát triển khu vực nhà ga



### 5.2 Ga Hồ Tây (C7)

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT Hà Nội:** Hướng tuyến qua ga Hồ Tây (C7) đã được thống nhất tại văn bản số 418/BQP-TM ngày 25/1/2008 của Bộ Quốc phòng. Vị trí ga đề xuất của Đoàn Nghiên cứu trùng với vị trí ga C7 đã được thẩm định và chấp thuận trong thiết kế cơ sở. Các lối tiếp cận nhà ga tại khu vực này sẽ được nghiên cứu chi tiết ở bước thiết kế kỹ thuật trên cơ sở ý kiến chấp thuận của các cơ quan liên quan (Bộ Quốc phòng, Bộ Tư lệnh cảnh vệ, v.v.) và phù hợp với quy hoạch (dự kiến) khu vực VPCP mở rộng.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu đề xuất vị trí phù hợp cho lối vào ga cũng như cải tạo khu vực nhà ga hài hòa với quy hoạch mở rộng khu vực VPCP như đề xuất của giai đoạn thiết kế chi tiết.

Hình 11 Vị trí đề xuất của ga Hồ Tây



Cần có sự gắn kết với hướng tuyến đường quy hoạch mới từ Quận Ngựa tới Hồ Tây để đảm bảo khả năng tiếp cận cho người đi bộ hoặc dịch vụ gom khách bằng xe buýt trên tuyến đường huyết mạch mới. Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề nghị cung cấp thông tin về quy hoạch phát triển tuyến đường mới (hướng tuyến đã phê duyệt).

Hình 12 Đoạn có hướng tuyến khác nhau giữa tuyến UMRT và tuyến đường quy hoạch mới



### 5.3 Ga Hàng Đậu (C8)

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT:** Đoàn Nghiên cứu đề xuất dịch chuyển ga Long Biên của tuyến UMRT1 theo phương án B gần với ga C8 là hợp lý, tạo thuận lợi cho hành khách. Trong trường hợp không thể triển khai phương án B mà giữ nguyên phương án A đã được phê duyệt trong NCKT, cần có 1 dự án độc lập về không gian kết nối giữa 2 ga để đảm bảo thuận tiện cho hành khách.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Xin xem phần 2.1 về vị trí đề xuất của ga Nam Cầu Long Biên (ga V6 của tuyến 1) và ga Hàng Đậu (ga C8 của tuyến 2).

#### 5.4 Ga Đền Ngọc Sơn (C9)

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT Hà Nội:** Đoàn Nghiên cứu đề xuất 3 phương án A, B, C, trong đó phương án A là vị trí đề xuất của SAROF, liên danh tư vấn lập báo cáo NCKT và đã được chấp thuận trong thiết kế cơ sở, vị trí này được nghiên cứu có lượng hành khách là đồng nhất, có cự ly hợp lý với ga vườn hoa Hàng Đậu (C8) và ga rạp tháng 8 (C10).

Trong quá trình lập dự án, theo chủ trương của Thành ủy Hà Nội tại thông báo số 328-TB/TU ngày 10/4/2008 và văn bản số 2187/UBND-XDĐT ngày 10/4/2008 của UBND TP Hà Nội vẫn xây dựng ga C9 nhưng nghiên cứu, xem xét vị trí ga C9 mới, ưu tiên lựa chọn khu vực bến xe điện bờ Hồ (cũ) trên cơ sở khảo sát, tính toán phù hợp với quy hoạch và giải pháp kỹ thuật của phương án lựa chọn. Liên danh tư vấn TEDI South và Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội đã tiến hành nghiên cứu vị trí đặt ga C9 tại khu vực bến xe điện bờ Hồ cũ nhưng không đảm bảo yêu cầu kỹ thuật về bán kính cong. Mặt khác, tư vấn cũng đề xuất phương án thi công ga C9 là đào ga bằng TBM; theo đó, phần đào mở chỉ khoảng 10 m còn thi công ngầm là chủ yếu, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến môi trường xung quanh. Trong quá trình thiết kế kỹ thuật, tư vấn sẽ có đề xuất chi tiết về vị trí và các lối tiếp cận ga và lấy ý kiến của các ban, ngành liên quan để đảm bảo yêu cầu về bảo tồn di tích.

Phương án C của Đoàn Nghiên cứu đề xuất dịch chuyển ga C9 về trước bưu điện Hà Nội: nếu dịch chuyển ga C9 về vị trí này, khoảng cách giữa ga vườn hoa Hàng Đậu (C8) và ga C9 sẽ là gần 2km và khoảng cách giữa ga C9 và ga Rạp tháng Tám (C10) sẽ chỉ còn khoảng 600 m, Đoàn Nghiên cứu cần xem xét, phân tích và đề xuất cụ thể hơn.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Vị trí ga Đền Ngọc Sơn cần được nghiên cứu theo các quan điểm như sau: (i) bảo tồn môi trường của đền Ngọc Sơn, đền Bà Kiệu và hồ Hoàn Kiếm, (ii) đảm bảo an ninh cho trụ sở UBND thành phố Hà Nội, (iii) đảm bảo khả năng tiếp cận khu phố cổ, (iv) kết nối với bến xe Bờ Hồ, (v) tiềm năng phát triển hay cải tạo đô thị khu vực quanh hồ Hoàn Kiếm.

Mặc dù Đoàn Nghiên cứu sẽ xem xét nghiên cứu so sánh kỹ hơn từ các khía cạnh này kết hợp với các vấn đề kỹ thuật nhưng có thể đưa ra đánh giá sơ bộ về 4 phương án vị trí đề xuất như sau (xem Bảng 3 và Hình 13).

- **Phương án A:** Vị trí ga Đền Ngọc Sơn (C9) theo NCKT đã được phê duyệt.
- **Phương án B:** Dịch vị trí ga về phía Bắc 240 m.
- **Phương án C:** Dịch vị trí ga về phía nam 450 m

Mặc dù phương án nào cũng có ưu và nhược điểm riêng, nhưng Đoàn Nghiên cứu sơ bộ đề xuất chọn Phương án B vì những lý do sau:

- (i) Ít tác động tới Đền Ngọc Sơn
- (ii) Là cửa ngõ vào khu phố cổ, xét cả về vấn đề tiếp cận và thiết kế đô thị



**Bảng 3 Đánh giá sơ bộ về các phương án phát triển khu vực ga Đền Ngọc Sơn**

Tiêu chuẩn đánh giá		Phương án 1A (NCKT đã duyệt)	Phương án B	Phương án C
Bảo tồn di tích lịch sử	Khoảng cách từ cửa Đền Ngọc Sơn đến mép ga	Gần nhất (15m)	70 m	330 m
	Đền Bà Kiệu	50 m	30 m	380 m
	Khu vực bảo tồn của Khu phố Cổ	Nằm ngoài KV	Có liên quan đến 1 phần	Bên ngoài
Quy mô* vùng đệm tới ven Hồ Hoàn Kiếm (càng lớn càng tốt)		Khoảng 4.500 m <sup>2</sup>	Khoảng 11.400 m <sup>2</sup>	Khoảng 1.350 m <sup>2</sup> (ít nhất)
Khoảng cách tới cổng VP UBND thành phố		80 m	320 m	35 m
Tiếp cận và kết nối tới	Khu Phố cổ	170 m	Gần nhất (0m)	500 m
	Ga trung chuyển xe buýt bờ hồ	120 m	Gần nhất (0 m)	500 m
	Tiềm năng tái phát triển đô thị lớn (Công ty Điện lực)	Gần (dưới 10 m)	220 m	150 m
Cự ly giữa hai gahai bên		Cân bằng	Xa C8 hơn	Gần C10 hơn
Yêu cầu tái định cư		Không	Có, trong Khu phố Cổ	Không

Ghi chú: \* = Khu vực quy hoạch ga giáp với bờ hồ

**Hình 13 Các phương án vị trí ga Đền Ngọc Sơn và khu vực xung quanh ga**



### **5.5 Vị trí ga Công viên Thống Nhất (V9 – Tuyến 1)**

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT Hà Nội:** Hiện liên danh tư vấn đang nghiên cứu lập dự án tuyến ĐSDT số 2, đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình. Theo đó, vị trí ga Bách Khoa (C13) phù hợp với đề xuất của Đoàn Nghiên cứu. Ban Dự án cũng đã có văn bản gửi TCT ĐSVN xem xét dịch chuyển vị trí ga công viên Thống Nhất giống với đề xuất của Đoàn Nghiên cứu.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đề xuất dịch chuyển vị trí ga công viên Thống nhất (V9) về phía Nam nhằm đảm tạo điều kiện tiếp cận ga Bách Khoa (C12) tốt hơn. Xem phần 2.2. (8) về ga Công viên Thống Nhất (V9).

### **5.6 Kết nối tại vị trí ga Hà Nội giữa tuyến đường sắt đô thị thí điểm đoạn Nhỏn – ga Hà Nội (tuyến số 3) và tuyến đường sắt đô thị Hà Nội số 1, đoạn Ngọc Hồi – Yên Viên**

**Ý kiến đóng góp của Ban Dự án ĐSDT Hà Nội:** Tư vấn SYSTRA hiện đang tiến hành thiết kế kỹ thuật cho tuyến 3 và chuẩn bị lựa chọn nhà thầu, dự kiến khởi công xây dựng vào năm 2010. Đề xuất của Đoàn Nghiên cứu dịch chuyển ga Hà Nội và ga của tuyến 3 là hợp lý; tuy nhiên, nếu triển khai thì sẽ phải dừng các hoạt động khai thác vận hành tại ga Hà Nội và lịch trình các tuyến đường sắt quốc gia, việc này cần sự chấp thuận của TCT ĐSVN và Bộ GTVT. Ban Dự án cũng đã yêu cầu tư vấn SYSTRA nghiên cứu dịch chuyển vị trí ga tuyến 3 sang phía Tây, sát với cửa ga Hà Nội. Đề nghị Đoàn Nghiên cứu tiếp tục nghiên cứu về kết nối giữa 2 ga.

**Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu:** Đoàn Nghiên cứu sẽ phối hợp với Tư vấn thiết kế của Tuyến 1 và Tuyến 3. Xin xem Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu trong phần 2.2. (7) về ga Hà Nội (V8).

# **PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN NGHIÊN CỨU JICA VỀ Ý KIẾN ĐÓNG GÓP CỦA CÁC THÀNH VIÊN BAN CHỈ ĐẠO VỀ DỰ ÁN PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ GẮN KẾT VỚI UMRT Ở HÀ NỘI (HAIMUD)**

*Đoàn Nghiên cứu JICA, 22 tháng 9 năm 2010*

## **1 GIỚI THIỆU**

Tài liệu này tổng hợp ý kiến phản hồi và quan điểm của Đoàn Nghiên cứu JICA về các ý kiến đóng góp của thành viên Ban Chỉ đạo về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng Dự án Phát triển Đô thị gắn kết với UMRT ở Hà Nội (HAIMUD). Tài liệu này được chuẩn bị theo sự chỉ đạo của UBND thành phố Hà Nội.

Các thành viên sau của Ban Chỉ đạo đã gửi ý kiến đóng góp về Dự thảo Báo cáo cuối cùng tới Sở KHĐT thành phố:

- 1) Bộ Tài chính (MOF) (Công văn số 9987/BTC-QLN)
- 2) Ông Lưu Văn Thịnh, Bộ Tài Nguyên Môi trường (MONRE)
- 3) Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) (Công văn số 1849/DS-RPMU)
- 4) Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội (HRB) (Công văn số 934-BDA-DA2)
- 5) Sở Quy hoạch Kiến trúc (DPA) (Công văn số 2677/QHKT-HTKT)
- 6) Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (DARD) (Công văn số 1305/SNN-QLXD)
- 7) Sở Tài Nguyên Môi trường (DONRE) (Công văn số 2422/TNMT-KHTH)
- 8) Sở Tài chính (DOF) (Công văn số 3853/STC-DT)

## 2 Ý KIẾN ĐÓNG GÓP CHUNG VỀ DỰ THẢO BÁO CÁO CUỐI CÙNG VÀ PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN NGHIÊN CỨU JICA

### 2.1 Nhận xét chung

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

**Bộ TC:** Dự thảo báo cáo cuối cùng của Dự án được soạn thảo dày dặn và công phu, trong đó có xem xét đến phát triển tổng thể các dự án vận tải khối lượng lớn của Hà Nội. Tuy vậy, dự án mới chỉ đi sâu vào nghiên cứu phát triển các vùng đô thị gắn liền với các điểm ga của 2 tuyến đường sắt đô thị số 1 và 2, là 2 tuyến đã được khởi công xây dựng bằng nguồn vốn vay của Nhật Bản. Do chuyên môn không phù hợp, đại diện Bộ Tài Chính xin không có ý kiến cụ thể về nội dung nghiên cứu quy hoạch đô thị.

**Bộ TNMT:** Dự thảo báo cáo cuối cùng của dự án UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội được xây dựng công phu, bố cục hợp lý.

Nội dung từng phần của báo cáo được thể hiện khá chi tiết với rất nhiều bảng, biểu số liệu, biểu đồ, sơ đồ, bản vẽ, ảnh chụp... vừa dễ minh họa, vừa dễ phân tích, luận chứng cho các nghiên cứu của dự án, cho thấy việc nghiên cứu của dự án được thực hiện trên cơ sở các kết quả điều tra, khảo sát rất cụ thể.

Báo cáo đã thể hiện được quy hoạch phát triển và chiến lược thực hiện cho ga UMRT và các công trình liên quan, và đề xuất ý tưởng và khung phát triển cho khu vực xung quanh các ga UMRT và khu vực dọc UMRT tuyến 1 và tuyến 2. Tổng số ga UMRT được quy hoạch là 32, phân đều cho 2 tuyến. Để lựa chọn vị trí mỗi ga Đoàn nghiên cứu đã tiến hành nhiều cuộc họp để thảo luận, tham vấn với các cơ quan liên quan. Vì vậy vị trí các ga UMRT được quy hoạch như trong dự thảo báo cáo cuối cùng được xem là hợp lý, đáp ứng yêu cầu của dự án.

**Ban DA ĐS Hà Nội (HRB):** Trong quá trình triển khai nghiên cứu Ban dự án và Đoàn Nghiên cứu của JICA thường xuyên làm việc, trao đổi và thống nhất về nội dung nghiên cứu liên quan đến 2 dự án đường sắt đô thị do Ban dự án đang triển khai thực hiện, do đó Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội nhất trí với các nội dung đã trình bày trong Dự thảo báo cáo cuối cùng của dự án. Nghiên cứu của dự án sẽ đảm bảo cho sự thành công của việc triển khai UMRT và cần sớm khẩn trương thực hiện để đồng bộ với quá trình triển khai xây dựng và kết nối giữa các tuyến.

Dự thảo báo cáo cuối cùng đã nêu rõ mục tiêu, sự cần thiết, phạm vi nghiên cứu, chiến lược thực hiện và tiến độ của dự án kèm theo đề xuất các ý tưởng quy hoạch ngắn hạn, trung hạn và dài hạn cho việc kết hợp để phát triển đô thị gắn kết xung quanh 32 ga của 2 tuyến đường sắt đô thị số 1 và 2 theo quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông đô thị Hà Nội đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định 90/2008/QĐ-TTg ngày 9/7/2008.

Dự thảo báo cáo cuối cùng đã nghiên cứu quy hoạch chi tiết 5 khu vực ga có thể phát triển quy hoạch không gian xung quanh nhà ga dọc theo tuyến UMRT 1 và UMRT 2, trong đó lựa chọn cụ thể 5 khu vực ga (Gia Lâm, Nam Cầu Long Biên/ Hàng Đậu, Đền Ngọc Sơn, ga Hà Nội và công viên Thống Nhất/Bách Khoa) để ưu tiên triển



khai nghiên cứu quy hoạch chi tiết là phù hợp. Quy hoạch chi tiết các ga trong dự thảo báo cáo cuối cùng cũng đã chỉ rõ các vấn đề về việc: cải thiện khả năng tiếp cận và trung chuyển thuận tiện giữa UMRT và các phương tiện vận tải công cộng khác, khuyến khích các hoạt động kinh tế - xã hội phát triển tiềm năng quanh ga UMRT, hài hòa cảnh quan môi trường, giữ gìn và bảo tồn đô thị đã có, đề xuất các phương pháp và biện pháp thực hiện phù hợp để tạo động lực cho việc xây dựng phát triển Thành phố, trong đó chỉ ra các phân tích tài chính có xem xét quy mô hình PPP với sự tham gia của khu vực tư nhân.

- Sở QHKT: Về cơ bản, Báo cáo cuối kỳ đã tiếp thu, bổ sung một số nội dung đã được nghiên cứu theo nội dung kết luận của Phó Chủ tịch UBND Tp. Hà Nội tại thông báo số 153/TB-UBND ngày 20/5/2010 về việc thông qua Báo cáo cuối kỳ. Các nội dung nghiên cứu đề xuất trong Báo cáo đã cập nhật tương đối đầy đủ thông tin quy hoạch về hướng tuyến, vị trí các nhà ga của dự án tuyến đường sắt đô thị số 1 và số 2 đang triển khai và các dự án quy hoạch dọc tuyến đường sắt và xung quanh các ga. Sở QHKT thống nhất về cơ bản nội dung đề xuất của Báo cáo cuối kỳ do Đoàn Tư vấn JICA lập.
- Sở NNPTNT: Nhất trí với Dự thảo báo cáo cuối cùng dự án “Phát triển đô thị gắn kết với vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao (UMRT) thành phố Hà Nội” do Đoàn Nghiên cứu JICA lập.
- Báo cáo cuối cùng đã đề cập chi tiết quy hoạch phát triển vùng thủ đô Hà Nội tới năm 2020, Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải vùng Thủ đô Hà Nội tới năm 2020 và tiến độ triển khai các tuyến UMRT hiện tại có liên quan. Vị trí các ga được lựa chọn khoa học, có tính đến các vấn đề môi trường, xã hội và kinh tế, kết nối tốt với hệ thống đường bộ và các phương thức vận tải khác
- Sở TNMT: Về cơ bản Sở Tài nguyên và Môi trường nhất trí với những nội dung dự án.
- Sở TC: Sở TC Hà Nội đồng ý với mục tiêu, phạm vi, nội dung và cơ chế thực hiện dự án cũng như nghiên cứu đề xuất. Dự án đã cho thấy sự cần thiết phải phát triển đô thị gắn kết vận tải công cộng ở Hà Nội. Ngoài ra, dự án cũng nghiên cứu và đưa ra các đánh giá khoa học về các ga.

#### **(b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA**

Đoàn Nghiên cứu JICA không có ý kiến về các vấn đề trên do về cơ bản, Dự thảo Báo cáo cuối cùng đã được phê chuẩn

## 2.2 Quy hoạch 32 ga

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Sở Quy hoạch – Kiến trúc thống nhất về nguyên tắc mục tiêu định hướng quy hoạch lại với các ga và tái phát triển đô thị khu vực xung quanh các ga theo hướng gắn kết với giao thông công cộng của khu vực. Để đề xuất có tính khả thi và đạt hiệu quả cao, nghiên cứu quy hoạch cần cập nhật, bổ sung điều tra, khảo sát kỹ về chức năng sử dụng đất, đặc điểm hiện trạng của từng khu vực: mật độ xây dựng, chức năng sử dụng đất, tính chất văn hóa lịch sử, yêu cầu về quy hoạch, quá trình triển khai các dự án đầu tư như khu Đoàn Ngoại Giao Hà Nội, khu đô thị mới Nam Thăng Long (Sở Quy hoạch – Kiến trúc đã có ý kiến góp ý chi tiết cho các ga trong Báo cáo giữa kỳ tại công văn số 947/QHKT-HTKT ngày 02/4/2010).

### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Ga Nam Thăng Long (C1), Ga Ngoại giao đoàn (C2) và ga Tây Hồ (C3) của tuyến 2 sẽ nằm ở phía khu ngoại giao đoàn, khu đô thị mới Nam Thăng Long. Các ga này không được chọn là ga ưu tiên quy hoạch chi tiết nên Đoàn Nghiên cứu JICA không nghiên cứu chi tiết và không thực hiện các cuộc khảo sát về các ga này.
- (ii) Như Sở QHKT đã đề cập, các ga này đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành trung tâm đô thị mới của thành phố nên đề xuất cần nghiên cứu kỹ hơn trong bước Thiết kế chi tiết của Tuyến 2.

## 2.3 Quy hoạch chi tiết của khu vực 5 ga

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Bộ TNMT: Trong các thiết kế chi tiết của các khu vực ga trên đã đưa ra quy mô đất bị thu hồi cho mỗi hạng mục thuộc khu vực ga được quy hoạch, diện tích nhà, số hộ, số người dân bị ảnh hưởng từ dự án ngắn, trung và dài hạn, đồng thời lường trước được các tác động đến môi trường tự nhiên, môi trường xã hội khi thực hiện dự án. Từ đó đưa ra hệ thống các biện pháp nhằm giảm thiểu tác động của ô nhiễm không khí, nước, đất và rác thải. Một số vấn đề cần làm rõ hơn:

- Về quy mô của các khu vực ga trong các quy hoạch chi tiết, tại sao lại xác định như trong dự thảo báo cáo cuối cùng? Có thể rộng hơn, nhỏ hơn? Cần phải luận chứng chặt chẽ vì nó liên quan tới việc đền bù, hỗ trợ, tái định cư để giải phóng mặt bằng, công việc này không chỉ cần nhiều kinh phí mà còn rất khó khăn nhất là ở khu vực ga Đền Ngọc Sơn, Ga Nam Cầu Long Biên và Hàng Đậu... và do đó sẽ quyết định đến tính khả thi của dự án
- Các ý tưởng quy hoạch chi tiết cho từng khu vực ga chưa thực sự phù hợp với đặc thù của từng ga. Ví dụ tại ga Đền Ngọc Sơn ngay sát hồ Hoàn Kiếm mà xây dựng trung tâm thương mại cao đến 8 tầng là không hợp lý. Cần phải có một khoảng lùi đủ xa cách mép hồ mới được xây dựng nhà cao tầng như vậy để đảm bảo không gian thoáng, bảo vệ cảnh quan ven hồ. Hơn nữa đây là khu vực mang đậm tính lịch sử, văn hóa rất linh thiêng rất cần những không gian tĩnh có nhất thiết cứ phải thêm vào những trung tâm thương mại ồn ào không?

### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Quy mô của ga đã và sẽ được quy hoạch trong bước thiết kế chi tiết Tuyến 1 và Tuyến 2 từ góc độ kỹ thuật.
- (ii) Ở khu vực Ga Đền Ngọc Sơn, vấn đề quy hoạch ưu tiên hàng đầu là đảm bảo sự hài hòa với cảnh quan văn hóa của khu Phố cổ, hồ Hoàn Kiếm và Đền Ngọc Sơn, v.v. Ngoài ra, cũng xem xét đưa thêm các giá trị hiện đại và chức năng hấp dẫn trong trung tâm Hà Nội để thu hút thêm du khách. Đó là lý do đề xuất phát triển không gian mở cho người dân và các công trình thương mại quanh đó. Chiều cao xây dựng sẽ được xem xét trên cơ sở bảo vệ cảnh quan và sử dụng đất khu vực xung quanh.

## 2.4 Quy hoạch chi tiết khu vực Ga Gia Lâm

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

TCT ĐSVN (VNR) (Xem chi tiết trong văn bản góp ý gốc của Tổng Công ty ĐSVN)

...Do đó, Tổng Công ty ĐSVN một lần nữa đề nghị cơ quan thực hiện dự án (Tư vấn HAIMUD) xem xét kỹ ý kiến của Tổng CT ĐSVN như đã đề cập ở trên. Tổng Công ty ĐSVN cũng đề nghị Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), UBND TP Hà Nội đưa ra yêu cầu và định hướng cho cơ quan thực hiện dự án về quy hoạch khu vực ga Gia Lâm đề xuất trong khi vẫn đảm bảo quy hoạch đường sắt Gia Lâm hiện tại, v.v.

### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) HAIMUD rà soát các tài liệu chính thức liên quan đến đề-pô và nhà máy xe lửa Gia Lâm. Trong thời gian trước mắt và trung hạn, cần tiếp tục khai thác các chức năng hiện tại của khu vực. Tuy nhiên, về lâu dài, khi các chức năng của đề-pô và khai thác đường sắt được hiện đại hóa, hầu hết các trang thiết bị sẽ được chuyển xuống đề-pô Ngọc Hồi hoặc khu vực khác. Khai thác đường sắt hợp lý là ưu tiên hàng đầu nên không đề xuất Tổng Công ty ĐSVN và các cơ quan khác thay đổi chức năng sử dụng đất từ phục vụ đường sắt sang phát triển đô thị trong thời gian tới. HAIMUD đề xuất tiềm năng phát triển kinh tế-xã hội tương lai ở khu vực trước ga để đem lại lợi ích cho người dân và thành phố trong tương lai.

## 2.5 Thực hiện và phối hợp

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Bộ TC: Để Dự án phát huy được hiệu quả, đề nghị nhóm chuyên gia tư vấn có sự phối hợp chặt chẽ với các Ban quản lý dự án cũng như tư vấn của các dự án tuyến 1 và 2 để thống nhất về các thiết kế tuyến đường cũng như quy hoạch ga và vùng đô thị. Chỉ như vậy, Dự án mới tránh được lãng phí do những thay đổi trong quá trình triển khai. Ngoài ra, UBND TP Hà Nội cũng cần có động thái để phổ biến kết quả của Dự án để phối hợp với các Dự án các tuyến đường sắt đô thị còn lại để có sự phát triển hài hòa giữa các tuyến đường và khu vực đô thị trên các tuyến.

Sở TC: Dự án cũng cần nghiên cứu và đánh giá kỹ hơn về hiệu quả kinh tế dựa trên tổng mức đầu tư, cơ cấu đầu tư, phân kỳ đầu tư, giải pháp huy động vốn (ngắn, trung và dài hạn, vốn trong và ngoài nước) cũng như các biện pháp thực hiện.

### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến đóng góp của Bộ Tài chính và Sở Tài chính. HAIMUD đề xuất đầu tư và chi phí khai thác, bảo trì cho từng dự án trong quy hoạch chi tiết cũng như mô hình hợp tác Nhà nước và Tư nhân. Cụ thể, phía Việt Nam cần xây dựng các quy hoạch và dự án và các kế hoạch thực hiện nghiên cứu gồm cả cơ chế cấp vốn.

## 2.6 Kết luận và bước tiếp theo

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở  
GTVT:

#### Kết luận:

1. Việc triển khai dự án phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội là cần thiết (nhất là khi Thành phố đang có kế hoạch triển khai các tuyến UMRT) nhằm hỗ trợ các tuyến UMRT đồng thời tạo điều kiện tiếp cận và trung chuyển thuận lợi giữa các tuyến UMRT với nhau. Tuy nhiên do dự án này bao gồm nhiều gói dự án (tại từng ga) đồng thời việc quy hoạch bố trí, sắp xếp quỹ đất ở từng ga có những khó khăn, thuận lợi rất khác nhau do vậy việc lựa chọn một vài gói dự án triển khai thí điểm trước là hết sức cần thiết, trong đó ưu tiên lựa chọn ga Hà Nội là hoàn toàn phù hợp.
2. Về mô hình quản lý các gói dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực ga nên giao cho cơ quan quản lý vận tải công cộng (PTA) để tạo điều kiện phối hợp, điều hành có hiệu quả. Trong giai đoạn chưa thành lập cơ quan PTA và nếu cần triển khai trước các dự án thí điểm thì nên giao cho chính các ban quản lý UMRT hiện có để quản lý.

Kiến nghị: Để chuẩn bị cho một quy hoạch tổng thể đồng bộ cho tất cả các ga thuộc tuyến UMRT trên địa bàn Thành phố, Sở GTVT đề nghị triển khai trong giai đoạn này một số bước sau:

- a. Tạo điều kiện để triển khai sớm một số gói dự án thí điểm như báo cáo đề xuất tại các vị trí ga Hà Nội và nghiên cứu thêm các dự án thí điểm khác tại các vị trí Hàng Đậu, Công viên Thống Nhất, ga Trần Hưng Đạo (C10) là các vị trí có kết nối 2 tuyến UMRT.
- b. UBND Thành phố chỉ đạo để triển khai nghiên cứu đồng bộ các dự án tương tự tại các tuyến UMRT khác ngoài tuyến 1 và 2.

### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- |   |
|---|
| <p>(i) Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến đóng góp của Sở GTVT. HAIMUD cũng đề xuất thực hiện các dự án thí điểm nhằm xây dựng cơ chế thực hiện phù hợp, gồm cả phân chia trách nhiệm giữa các cơ quan hữu quan và hệ thống thể chế.</p> |
|---|

### 3 HƯỚNG TUYẾN VÀ VỊ TRÍ CÁC GA

#### 3.1 Hướng tuyến đường sắt vượt sông Hồng và Ga Nam Cầu Long Biên (V6-Tuyến 1)

##### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Về hướng tuyến và vị trí các ga thuộc tuyến đường sắt đô thị số 1: Việc nghiên cứu điều chỉnh hướng tuyến cầu đường sắt đô thị qua sông Hồng tại Báo cáo đề xuất vị trí cầu đường sắt cách cầu Long Biên cũ khoảng 200m về phía thượng lưu là phù hợp với chủ trương của Thành ủy và UBND Thành phố (tại văn bản số 12225/UBND-GT ngày 25/12/2009).

Tuy nhiên, hiện nay Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đang nghiên cứu đề xuất phương án vị trí cầu đường sắt cách cầu Long Biên cũ khoảng 186m và đề xuất dịch chuyển vị trí ga Nam cầu Long Biên (từ vị trí gần ga Hàng Đậu đến vị trí mới gần bến xe buýt Long Biên). Theo nội dung báo cáo tại cuộc họp giữa Sở Quy hoạch – Kiến trúc, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Liên danh Tư vấn JKT thì phương án 186m và 200m có vị trí gần nhau, tuy nhiên phương án 186m sẽ không đi qua khu vực phố cổ, tránh giải tỏa 01 ngôi đình và trường tiểu học Nguyễn Trung Trực, 02 khách sạn lớn là Khách sạn Thiên đường tại phố Phùng Hưng và Khách sạn Việt tại phố Nguyễn Trung Trực. Về cơ bản, Sở Quy hoạch – Kiến trúc thống nhất với phương án đề xuất của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Để hoàn chỉnh Báo cáo cuối kỳ, Dự án cần tham khảo, cập nhật thông tin cụ thể hướng tuyến và vị trí ga sau khi có ý kiến thống nhất với UBND Thành phố.

Ngoài ra, dự án cần trao đổi, thống nhất với đơn vị Tư vấn JKT của dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1 về vị trí cụ thể của tuyến và các ga V13, V14, V15 để khớp nối, đảm bảo tính thống nhất giữa 2 dự án.

Sở GTVT: Sở GTVT đồng ý với đề xuất nấn lại hướng tuyến của tuyến UMRT 1 cách phía Bắc cầu Long Biên 200m. Công việc thiết kế lại khu vực ga này cần tính đến sự kết nối và điều kiện chuyển đổi phương tiện với bến xe buýt Long Biên gần đó.

##### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Để bảo tồn cảnh quan cầu Long Biên và giảm thiểu tác động bất lợi tới Khu Phố cổ, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất xây dựng cầu đường sắt mới cách cầu Long Biên hiện nay 200 m. Trong cuộc họp Ban Chỉ đạo về Báo cáo Giữa kỳ ngày 12 tháng 3 năm 2010, Ban Chỉ đạo về cơ bản đã đồng ý với hướng tuyến cách cầu Long Biên 200 m.
- (ii) Trong cuộc họp với Thủ tướng Chính phủ ngày 12 tháng 7 năm 2010, hướng tuyến đã được chính thức phê duyệt, cầu đường sắt mới cách cầu Long Biên 186 m về phía thượng lưu. Do Tổng Công ty ĐSVN và JKT đã nghiên cứu các vấn đề kỹ thuật của đề xuất này nên Đoàn Nghiên cứu JICA cũng đồng ý với quyết định về hướng tuyến cách cầu Long Biên 186 m.
- (iii) Về vị trí ga Nam Cầu Long Biên (V6 của tuyến 1), Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất vị trí gần ga Hàng Đậu (C8 của tuyến 2) nhằm đảm bảo thuận tiện cho hành khách chuyển đổi phương thức và khai thác tiềm năng phát triển đô thị trong tương lai. Quyết định cuối cùng sẽ do UBNDTP Hà Nội và Tổng Công ty ĐSVN quyết định.

### 3.2 Vị trí Ga Hà Nội (V8- tuyến 1)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở GTVT: Sở GTVT đồng ý với đề xuất chuyển ga UMRT tới vị trí khác và giữ ga Hà Nội như một công trình lịch sử và văn hóa. Tuy nhiên, cần xem xét kiến trúc hợp lý của ga UMRT (dự kiến là tháp đôi 25 tầng) để đảm bảo sự hài hòa với ga Hà Nội hiện nay.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

(i) Dự án HAIMUD đưa ra đề xuất các tòa nhà có chiều cao trung bình tại khu vực phía tây của các khu vực ga nhằm hài hòa với các khu vực đã xây dựng xung quanh. Phạm vi của Thiết kế chi tiết tuyến UMRT 1 là thiết kế hai tòa tháp đôi.

### 3.3 Vị trí ga Đền Ngọc Sơn (C8-Tuyến 2)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Về hướng tuyến và vị trí các ga thuộc tuyến đường sắt đô thị số 2: Ngày 15/7/2010 UBND có thông báo số 253/TB-UBND về kết luận của Chủ tịch UBND Thành phố thống nhất vị trí ga Đền Ngọc Sơn (thuộc giai đoạn 1) và thông qua Báo cáo đầu kỳ (thuộc giai đoạn 2), theo đó đã thống nhất hướng tuyến và số lượng ga ngầm của dự án đối với đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình, vì vậy dự án cần hoàn chỉnh Báo cáo cuối kỳ theo nội dung đã thông báo trên.

Sở NNPTNT: Đề xuất cần phải nghiên cứu kỹ hơn đối với vị trí nhà ga Đền Ngọc Sơn, đây là vị trí thuận lợi đối với khách tham quan, du lịch, nhưng đây cũng là vị trí rất nhạy cảm bởi khu vực Hồ Gươm gần rất nhiều các truyền thuyết, sự kiện lịch sử và các di tích như Tháp bút, Đền Ngọc Sơn, Đền Bà Kiệu... nên cần phải cân nhắc kỹ lưỡng về vị trí lên xuống ga, chiều cao nhà ga, phạm vi thu hồi đất, việc xây dựng khu trung tâm thương mại.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Dựa trên phê duyệt của Bộ Văn hóa – Thể thao & Du lịch (Công văn số 33/BDA-DA2 ngày 02/06/2010), Đoàn Chuyên gia JICA đề xuất trong Dự thảo Báo cáo cuối cùng vị trí Ga Đền Ngọc Sơn cách vị trí cũ 60 về phía nam như đã nêu trong Nghiên cứu khả thi.
- (ii) Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến đóng góp của Sở NN-PTNT, và cũng đã đề cập đến các tác động về môi trường và văn hóa cần nghiên cứu chi tiết và các biện pháp giảm thiểu trong giai đoạn Thiết kế chi tiết của tuyến UMRT 2.



### 3.4 Vị trí Ga Tây Hồ Tây (C3-Tuyến 2)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Về ga Tây Hồ Tây (C3), tại văn bản số 947/QHKT-HTKT ngày 02/4/2010, Sở Quy hoạch – Kiến trúc lưu ý vị trí ga cần được nghiên cứu để đảm bảo không che chắn tầm nhìn cảnh quan của Khu đô thị Tây Hồ Tây (trên đó có xác định địa điểm xây dựng Nhà hát Thăng Long với diện tích khoảng 20ha đặt chính trục không gian). Hiện nay, Ban Dự án đường sắt đô thị Hà Nội đang nghiên cứu xem xét khả năng dịch chuyển vị trí ga C3 xuống phía Nam trên cơ sở cân đối khoảng cách giữa các ga Ngoại Giao Đoàn Hà Nội, Tây Hồ Tây, ga Bưởi và cảnh quan kiến trúc của khu vực. Do đó dự án cần phối hợp để hoàn thiện Báo cáo cuối kỳ.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

(i) Đoàn Chuyên gia JICA đã thảo luận với HRB về vị trí hợp lý cho các ga của tuyến UMRT 2, bao gồm cả Ga Tây Hồ Tây có cân nhắc khoảng cách phù hợp từ các ga lân cận, tiềm năng phát triển gắn kết trong tương lai, v.v. HRB đã đồng ý với các vị trí ga đề xuất trong Dự thảo Báo cáo cuối cùng. Đối với vấn đề cảnh quan khu vực ga Tây Hồ Tây, Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến của Sở Quy hoạch-Kiến trúc, vì thế, sẽ nghiên cứu thêm về thiết kế ga và đưa ra đề xuất trong giai đoạn Thiết kế chi tiết của dự án xây dựng tuyến UMRT 2 sao cho hài hòa với khu vực trung tâm đô thị mới cũng như cảnh quan của khu vực Hồ Tây.

### 3.5 Vị trí các ga tuyến 2, giai đoạn 2

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Ban DA ĐSĐT HRB: Đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA xem xét, chỉnh sửa hướng tuyến và vị trí các ga của dự án tuyến số 2, Đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình theo báo cáo đầu kỳ đã được UBND thành phố thông qua tại Thông báo số 253/TB-UBND ngày 15 tháng 7 năm 2010:

1) Phần I: Dự thảo Báo cáo cuối cùng

(1) Hướng tuyến:

- Đoạn từ ga Bách Khoa đến Chùa Bộc: chỉnh sửa phương án tuyến đi qua đường Hoàng Tích Trí mở rộng.
- Đoạn từ Chùa Bộc đến Ngã Tư Sở: tuyến đi bên trái cầu vượt theo chiều Tây Sơn – Nguyễn Trãi, ga Ngã Tư sở nằm ở phía bên trái cầu vượt Ngã tư Sở.

(2) Vị trí các ga

- Ga Cầu Dền (Hình 5.28.2, Trang 5-153).
- Ga Kim Liên: các Hình 4.1.14, 4.1.15, 4.1.16, 5.5.2, 5.5.3, 5.5.6, 5.30.2, 5.30.3

- Ga Chùa Bộc: các Hình 5.30.2, and 5.30.3.
- Ga Ngã Tư Sở: các Hình 5.10.2, 5.10.4, 5.31.2, 5.31.3.

2) Phần II: Dự thảo Báo cáo cuối cùng:

Hình 5.3.1 và Hình 5.3.2 trang 5-11 và trang 5-12, đề nghị chỉnh sửa hướng tuyến của dự án tuyến số 2 đoạn Trần Hưng Đạo – Thượng Đình đi qua đường Hoàng Tích Trí.

**(b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA**

- (i) HRB đã thông báo việc sửa đổi cần thiết như trên về vị trí các ga dựa trên Nghiên cứu Khả thi, vì thế, các vị trí ga này đã được chỉnh sửa trên cơ sở sự thống nhất với HRB.

## 4 CÁC Ý KIẾN ĐÓNG GÓP KHÁC

### 4.1 Mạng lưới GTVT chung

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Ngoài ra, theo đồ án Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 hiện đang được Bộ Xây dựng hoàn chỉnh để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, định hướng sẽ xây dựng hệ thống đường sắt vận tải hành khách khối lượng lớn (UMRT) kết hợp với mạng lưới xe buýt nhanh tạo thành mạng lưới liên hoàn, hiệu quả. Trong đó, từ đường Vành đai 4 trở vào khu vực nội đô sẽ là các tuyến tàu điện ngầm (ngoại trừ 3 tuyến: tuyến số 1: Yên Viên-Ngọc Hồi, tuyến 2A: Cát Linh-Hà Đông và tuyến đường sắt đô thị cải tạo trên cơ sở tuyến đường sắt vành đai phía Tây hiện có dự kiến đi nổi).

Như vậy, đối với đoạn đi nổi của tuyến đường sắt đô thị số 2 từ đường Hoàng Quốc Việt đến Depot Cáo Đỉnh và các ga trên đoạn này như: ga Tây Hồ Tây (C3), ga Ngoại giao đoàn (C2) và ga Nam Thăng Long (C1), Đoàn Nghiên cứu JICA cần phối hợp với Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội, cập nhật định hướng của đồ án Quy hoạch chung, báo cáo UBND Tp. Hà Nội, Bộ Xây dựng và Ban chỉ đạo của dự án để xem xét chỉ đạo.

Sở TC: Để nâng cao tính khả thi của dự án, đề nghị mở rộng phạm vi nghiên cứu ra toàn khu vực Hà Nội mở rộng và liên kết chặt chẽ với các khu đô thị mới trong tương lai để khai thác các ga hiệu quả.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

(i) Đoàn Nghiên cứu JICA và Ban Dự án ĐS Đô thị HN (HRB) đã thảo luận và thống nhất với các vị trí cũng như hướng tuyến ga phù hợp. Nhằm đảm bảo kết nối và phối hợp tốt hơn nữa với mạng lưới giao thông khác, đề xuất HRB sẽ bắt đầu tiến hành công tác phối hợp cần thiết trong giai đoạn Thiết kế chi tiết của Tuyến UMRT 2.

(ii) Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến đóng góp của Sở Tài chính. Đề nghị sẽ nghiên cứu toàn thành phố về việc khai thác hiệu quả hệ thống giao thông công cộng và mở rộng hơn nữa việc phát triển đô thị.

### 4.2 Định hướng phát triển đô thị của các hành lang UMRT

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở GTVT: Tại các ga thuộc trung tâm đô thị đặc biệt là những ga nằm ở khu vực phố cổ, phố cũ cần đặc biệt quan tâm đến bảo tồn di tích, kiến trúc và cảnh quan đô thị tại khu vực.

Về hình thái giao thông tại các khu vực đô thị quanh ga nhất là những ga nằm trong khu vực bảo tồn, bảo tàng cần tạo điều kiện và khuyến khích phát triển mô hình giao thông không động cơ (đi bộ, xe đạp và vận tải công cộng).

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

(i) Đoàn Nghiên cứu đồng ý với ý kiến của Sở GTVT. Hòa với các giá trị truyền thống và thiết kế đô thị, khu vực dành cho khách bộ hành phát triển gắn với giao thông công cộng là những ý tưởng chính của việc phát triển khu vực ga đề xuất, đặc biệt là tại trung tâm thành phố

### 4.3 Giải phóng mặt bằng, đánh giá và giảm thiểu tác động môi trường

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở QHKT: Về cơ bản, Sở Quy hoạch - Kiến trúc thống nhất phương pháp nghiên cứu Báo cáo cuối kỳ của Dự án. Việc dự án đề xuất chuyển đổi chức năng sử dụng đất của các khu đất xung quanh ga để tái phát triển đô thị xung quanh ga làm thay đổi chức năng sử dụng đất trong các đồ án quy hoạch chi tiết, quy hoạch chung các quận, huyện đã được UBND Thành phố phê duyệt.

Do đó để nghiên cứu có tính khả thi và làm nguồn tài liệu sử dụng triển khai các đồ án quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết theo quy định của Luật Quy hoạch Đô thị, Đoàn Nghiên cứu JICA cần phân tích, đánh giá ưu nhược điểm của phương án, việc giải phóng mặt bằng, ảnh hưởng của dự án đến các vấn đề xã hội của khu vực. Với các phương án quy hoạch chi tiết khu vực xung quanh 5 nhà ga nên được báo cáo xin ý kiến của hội đồng chuyên môn của Sở Quy hoạch – Kiến trúc và Hội đồng Kiến trúc Quy hoạch Thành phố cũng như lấy ý kiến của chính quyền địa phương.

Sở TC: Để tăng hiệu quả và tính khả thi của Dự án, cần có các biện pháp giải phóng mặt bằng khả thi hơn ở khu vực nhà ga và phối hợp với Sở TNMT để hoạch định, đăng ký diện tích đất cần thiết cho dự án.

Cần thực hiện các quy định, hướng dẫn về đánh giá tác động môi trường và xã hội, đảm bảo hiệu quả kinh tế-xã hội của dự án.

Sở GTVT: Cần nghiên cứu thêm về hạ tầng của các khu vực ga (cấp điện, cấp nước, thoát nước) để có thể đánh giá cụ thể hơn tạo điều kiện cho việc định hướng và quy hoạch lại khu đô thị tương lai.

Cần nghiên cứu thêm về tác động của các ga đến cảnh quan đô thị. Ngoài một số đánh giá tác động ở mức B, còn lại nên đưa vào mức C.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Trong Quy hoạch Chi tiết, Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất phương án “phát triển phân kỳ”. Các dự án nhỏ và ngắn hạn đã đề xuất rất cần thiết nhằm đảm bảo tính an toàn, thuận tiện và thoải mái cho người sử dụng, vì thế Sở TNMT cần chi tiết hóa các dự án đề xuất hơn nữa cùng với các biện pháp giảm thiểu.
- (ii) Các dự án trung và dài hạn đề xuất là các dự án ưu tiên về phát triển đô thị gắn kết. Để triển khai các dự án này, kế hoạch cho dự án phát triển đô thị mới ví dụ như điều chỉnh đất và tái phát triển đô thị được đề xuất. Khi hệ thống pháp chế cho phát triển đô thị được cải thiện trong trung hoặc dài hạn, các dự án này có thể được triển khai không chỉ đối với các biện pháp thu hồi đất và giải phóng mặt bằng. Các dự án đề xuất sẽ được nghiên cứu sâu hơn trong tương lai cho phù hợp với hệ thống pháp luật và thể chế mới. Thêm nữa, việc đưa ra các Quy hoạch chi tiết đề xuất sẽ được nghiên cứu thêm và cải thiện nhờ có các cơ quan chức năng chuyên ngành thẩm định, phê duyệt.
- (iii) Nghiên cứu kỹ thuật về hạ tầng và tăng cường thiết kế đô thị sẽ do các cơ quan hữu quan thực hiện.

#### 4.4 Cập nhật số liệu

##### (a) Ý kiến đóng góp của Ban Chỉ đạo

Sở TNMT: Đề nghị Đoàn nghiên cứu JICA cần cập nhật những thông tin mới về thực trạng kinh tế, xã hội trên địa bàn Thành phố Hà Nội sau hợp nhất để có cơ sở đánh giá từ đó đưa ra quy hoạch chính xác, hiệu quả hơn, ví dụ:

- (1) Trang 2-1, về nội dung: “Bối cảnh phát triển đô thị Hà Nội và quy hoạch UMRT” có ghi: Quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội tới năm 2020 dân số đô thị toàn Thành phố là 2,8 triệu người và dân số nông thôn là 1,1 triệu người như vậy theo số liệu này của dự án thì đến năm 2020 dân số toàn thành phố chỉ có 3,9 triệu người. Đây là số liệu cũ (trước hợp nhất), hiện nay là hơn 6,6 triệu;
- (2) Trang 2-2, phần hướng phát triển đô thị của Hà Nội dự án có nêu: “Dự báo đến năm 2020 Hà Nội có số dân 15 triệu người” điều này mâu thuẫn với phần trên và không có cơ sở vì: theo quy hoạch Hà Nội mở rộng đến năm 2030 định hướng đến năm 2050, đến năm 2050 dân số Hà Nội và khoảng 10 triệu người.

Sở GTVT: Cần sử dụng hợp lý số liệu nghiên cứu của HAIDEP vì thời điểm nghiên cứu là 2005, đến nay đã có sự khác biệt cơ bản. Tình hình Hà Nội giai đoạn 2005-2009 đã có nhiều biến động, sau khi có quyết định mở rộng địa giới hành chính Thủ đô:

- Diện tích TP từ 920,7 km<sup>2</sup> tăng lên 3.348,0 km<sup>2</sup>
- Dân số từ 3,4 triệu tăng lên 6,4 triệu
- Xe máy tăng từ 1,6 triệu lên 3,5 triệu
- Ô tô từ 185 ngàn tăng lên 250 ngàn

Những thay đổi trên đây dẫn đến thay đổi cơ bản của một số chỉ tiêu dự báo như hệ số đi lại, độ dài trung bình các chuyến đi và số lượng của các chuyến đi cá nhân. Vì vậy, Báo cáo cần cập nhật thêm số liệu để có những tính toán và dự báo sát thực hơn đặc biệt là dự báo về tổng lượt hành khách và tỉ phần phương thức UMRT năm 2020

##### (b) Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) Những hình ảnh này là hình ảnh ranh giới hành chính Tp. Hà Nội trước khi sát nhập với tỉnh Hà Tây (cũ). Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ rà soát và cập nhật các bản đồ này trong Báo cáo Cuối cùng nếu các bản đồ chính thức đã có sẵn.

# PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN CHUYÊN GIA JICA VỀ ĐÓNG GÓP CỦA BỘ GIAO THÔNG VÀ ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM ĐỐI VỚI DỰ ÁN PHÁT TRIỂN GẮN KẾT ĐÔ THỊ VÀ UMRT Ở HÀ NỘI (HAIMUD)

*Đoàn Chuyên gia JICA, ngày 23 tháng 11 năm 2010*

## 1 GIỚI THIỆU

Tài liệu này bao gồm nội dung trả lời và quan điểm của Đoàn chuyên gia JICA về những nhận xét, đóng góp của Bộ Giao thông Vận tải và Đường sắt Việt Nam đối với Dự thảo Báo cáo Cuối cùng của Dự án Phát triển gắn kết Đô thị và UMRT ở Hà Nội (HAIMUD). Tài liệu này lập theo hướng dẫn của Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội.

## 2 NHẬN XÉT CHUNG VỀ DỰ THẢO BÁO CÁO CUỐI CÙNG VÀ PHẢN BIỆN CỦA ĐOÀN CHUYÊN GIA

### 2.1 Vai trò và ý nghĩa của nghiên cứu HAIMUD

#### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

##### **Bộ GTVT:**

Dự án HAIMUD là một nghiên cứu có ý nghĩa quan trọng nhằm định hướng phát triển hệ thống giao thông công cộng trong thành phố, đặc biệt trong bối cảnh thủ đô Hà Nội đã được mở rộng rất lớn về quy mô dân số, diện tích và tình hình tắc nghẽn giao thông ngày càng trở nên nghiêm trọng. Nghiên cứu này tạo ra một tiền đề gắn kết giữa quy hoạch đô thị và việc phát triển các tuyến đường sắt đô thị, một trong các yếu tố quan trọng hình thành các đô thị văn minh hiện đại.

#### (b) Trả lời của Đoàn chuyên gia

Chúng tôi nhất trí với nhận xét của Bộ Giao thông Vận tải.

### 2.2 Các vấn đề về tính khả thi

#### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

**Bộ GTVT:** 1.1 Nội dung của Báo cáo này (Dự thảo Báo cáo cuối cùng) là xem xét đề xuất lại vị trí của các ga trên cơ sở vị trí các ga đã được phê duyệt trong báo cáo NCKT tuyến đường sắt đô thị số 1 và số 2, đồng thời đưa ra định hướng cho quy hoạch sử dụng đất tại khu vực xung quanh vị trí ga đề xuất. Trong thực tế hiện nay, hầu hết các ga trên 2 tuyến đường sắt này đều nằm trong khu vực đô thị đã được hình thành từ trước, nên một số yếu tố cơ bản để đảm bảo tính thực tiễn và khả thi của nghiên cứu là các vị trí ga đề xuất, quy hoạch định hướng khu vực xung quanh ga phải có sự thỏa thuận với các cơ quan quản lý quy hoạch của thành phố Hà Nội, phải phù hợp với các quy hoạch các ngành liên quan, với các chủ đầu tư dự án, các chủ công trình đã được cấp thẩm quyền phê duyệt.

## (b) Trả lời của Đoàn chuyên gia

Chúng tôi thống nhất với nhận xét của Bộ GTVT.

Trong quá trình triển khai nghiên cứu HAIMUD, Đoàn Chuyên gia JICA đã gặp nhiều khó khăn trong việc phối hợp với các cơ quan hữu quan để đi tới thống nhất cuối cùng về vị trí các ga, hướng tuyến, v.v. Ban Chỉ đạo là cơ quan duy nhất có thẩm quyền điều phối các cơ quan hữu quan và đưa ra quyết định thống nhất quan điểm này. Do đó, đề xuất duy trì cơ cấu Ban Chỉ đạo làm cơ quan phối hợp liên ngành về quy hoạch đô thị và thực hiện dự án. Ngoài ra cũng có thể mời các chủ dự án và các nhà đầu tư tham gia vào Ban Chỉ đạo nếu thấy cần.

## 2.3 Hướng tuyến của cầu đường sắt qua sông Hồng và ga Nam Cầu Long Biên

### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

#### ĐSVN:

#### 1. Vị trí của cầu đường sắt vượt sông Hồng cho dự án tuyến số 1

Thực hiện chỉ đạo của UBND TPHN và Bộ GTVT về việc nghiên cứu vị trí cầu vượt sông Hồng cho dự án tuyến số 1 cách cầu Long Biên cũ khoảng 200m về phía thượng lưu, ĐSVN đã yêu cầu tư vấn JKT nghiên cứu và so sánh các phương án. Sau khi nghiên cứu, Tư vấn JKT đã đề xuất vị trí cầu đường sắt vượt sông Hồng cách cầu Long Biên cũ 186m. Đề xuất này đã được Bộ GTVT chấp thuận và báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Ngày 15/7/2010, Văn phòng Thủ tướng Chính phủ đã có thông báo số 200/TB-VPCP về việc chấp thuận đề xuất này. Như vậy, nghiên cứu HAIMU đã dựa trên cơ sở cầu vượt sông Hồng cho dự án tuyến số 1 cách cầu Long Biên cũ khoảng 200m để đề xuất là phù hợp.

Kiến nghị: UBND thành phố Hà Nội sớm có văn bản thống nhất phương án vị trí 186m như tư vấn JKT đề xuất để ĐSVN tiến hành thiết kế chi tiết cho dự án.

#### 2. Vị trí ga Nam Long Biên (ga V6 theo báo cáo HAIMUD)

Trong báo cáo, đoàn nghiên cứu dự án đã kiến nghị vị trí ga Long Biên nam nằm ở cuối đường Phùng Hưng gần với nhà ga Hàng Đậu của tuyến số 2 (ga C8 theo báo cáo HAIMUD). Tuy nhiên, ngay trong báo cáo này cũng nêu rõ khu vực đề xuất xây dựng quảng trường ga hầu hết thuộc đất quân đội và cần bàn thảo với các chủ sở hữu đất và nghiên cứu tính khả thi cho dự án tái phát triển đô thị liên quan tới khu vực này (đoạn 550, trang 5-24, phần 1 của Dự thảo báo cáo cuối cùng).

Tư vấn JKT đã nghiên cứu các phương án vị trí cho ga Long Biên Nam và đề xuất vị trí ga phí trên đường Yên Phụ. Đề xuất này tương tự như đề xuất của nghiên cứu HAIMUD cho ga Long Biên Bắc (ga V5). Theo báo cáo HAIMUD, ga nằm trên đê sẽ tạo cơ hội cho hành khách tận hưởng khung cảnh rất đẹp của cầu Long Biên và sông Hồng.

Theo đánh giá của tư vấn JKT, ga Long Biên Nam ở vị trí phía trên đê Yên Phụ có những lợi thế như:

- Kết nối ngắn nhất tới trạm trung chuyển xe buýt, là nơi kết nối của 15 tuyến xe buýt;



- Khu vực phía ngoài đề có khả năng phát triển đô thị tốt hơn do mật độ dân cư thưa hơn;
- Công tác GPMB sẽ thuận lợi hơn do không bị ảnh hưởng bởi các công trình nhạy cảm liên quan tới quốc phòng;
- Có không gian bố trí quảng trường ga, vì vậy tăng khả năng tiếp cận và khả năng kết nối của ITF;
- Có không gian để phát huy những ý tưởng kiến trúc mới;
- Đảm bảo khả năng kết nối với nhà ga ngầm của tuyến số 2 với phương án làm cầu bộ hành bên dưới kết cấu cầu cạn của tuyến số 1.

ĐSVN thấy rằng đề xuất vị trí ga Nam Long Biên (V6) của Tư vấn JKT là phù hợp hơn so với vị trí do tư vấn HAIMUD đề xuất.

Kiến nghị: UBND TP Hà Nội và Bộ GTVT tổ chức họp, trao đổi thống nhất ý kiến cuối cùng cho vị trí ga này, làm cơ sở để Tư vấn JKT triển khai các công việc tiếp theo, đảm bảo tiến độ thiết kế kỹ thuật của dự án tuyến số 1.

#### (b) Trả lời của Đoàn chuyên gia

Hướng tuyến của cầu đường sắt mới đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định, cách 186m về phía bắc từ cầu Long Biên. Đoàn Chuyên gia JICA thống nhất với quan điểm này do cũng phù hợp với đề xuất của HAIMUD là khoảng 200m về phía bắc cầu Long Biên.

Trên cơ sở nhận xét của ĐSVN về dự thảo báo cáo cuối cùng, Đoàn Chuyên gia JICA đã bàn bạc thêm với tư vấn JKT và đã thêm vị trí phương án đề xuất, các tiêu chí và đánh giá trong báo cáo cuối cùng.

Trong cuộc họp chung ngày 19/11/2010 giữa UBND TPHN và Bộ GTVT, hai bên đã đi tới thống nhất rằng (i) ga Nam Cầu Long Biên sẽ nằm gần ga Hàng Đậu như HAIMUD đề xuất, và (ii) sẽ bỏ vị trí ga Phùng Hưng.

## 2.4 Yêu cầu họp với UBND TPHN và Bộ GTVT về các vấn đề còn lại

### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

#### Bộ GTVT:

3. Một số nội dung cần được sự thống nhất giữa Bộ GTVT và TP Hà Nội trước khi TP Hà Nội chấp thuận thông qua Báo cáo cuối cùng.

Dự án Xây dựng đường sắt đô thị tuyến số 1, giai đoạn I (dự án UMRT1) đã được bộ GTVT quyết định đầu tư tại Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT ngày 31/10/2008 và đang triển khai thiết kế kỹ thuật (theo kế hoạch phải hoàn tất vào tháng 10/2011 và tiến hành xây lắp từ 2012 đến 2017). Cho đến nay, tác động của nghiên cứu HAIMUD tới các nội dung chính của dự án có thể được tổng hợp như sau:

3.1 Điều chỉnh quy hoạch cục bộ khu vực ga Gia Lâm và nhà máy xe lửa Gia Lâm

3.2 Dịch chuyển vị trí cầu vượt sông Hồng (đã thống nhất)

3.3 Điều chỉnh vị trí ga Nam Long Biên (V6)

3.4 Điều chỉnh hướng tuyến nối từ ga Gia Lâm đến ga Phùng Hưng. Hành lang tuyến đoạn Giáp Bát – Ngọc Hồi

3.5 Mở rộng quy hoạch sử dụng đất khu vực ga Ngọc Hồi (V16)

3.6 Một số giải pháp đồng bộ khác:

- Giải pháp kết nối đường sắt đến kho xăng Đức Giang và nhà máy phân lân Văn Điển
- Triển khai xây dựng đường sắt vành đai phía Đông trước khi xây dựng Giai đoạn II của dự án.

#### **Bộ GTVT:**

#### 4. Kiến nghị

Những tác động của Nghiên cứu HAIMUD đối với dự án xây dựng đường sắt đô thị tuyến số 1 (UMRT1 do Bộ GTVT đang chỉ đạo TCTĐSVN triển khai thực hiện) là rất lớn, dẫn đến thay đổi quy mô đầu tư dự án, điều chỉnh chỉ giới xây dựng của dự án, kéo dài tiến độ thực hiện dự án, tăng chi phí phát sinh.

Vì vậy Bộ GTVT đề nghị UBND thành phố Hà Nội đồng tổ chức cuộc họp nghe chủ đầu tư dự án UMRT 1 báo cáo về các nội dung liên quan để sớm giải quyết, tháo gỡ các vướng mắc nêu trên, làm cơ sở để triển khai các bước tiếp theo.

#### **ĐSVN:**

#### 7. Kiến nghị chung

Như vậy so với Dự án đầu tư tuyến số 1 đã được Chính phủ phê duyệt và đang triển khai thiết kế kỹ thuật, các nội dung chính đã thay đổi do nghiên cứu HAIMUD đề xuất có thể tổng hợp như sau:

- (1) Điều chỉnh quy hoạch cục bộ khu vực ga Gia Lâm và nhà máy xe lửa Gia Lâm (chưa thống nhất).
- (2) Dịch chuyển vị trí cầu đường sắt vượt sông Hồng từ 30m thành 186m so với vị trí cầu Long Biên hiện tại (đã thống nhất).
- (3) Dịch chuyển vị trí ga Nam Long Biên – ga V6 (chưa thống nhất)
- (4) Dịch chuyển vị trí các ga Yên Viên (V1), ga Bắc Long Biên (V5), Ga Hà Nội (V8), ga Công viên Thống Nhất (V9), ga Giáp Bát (V12), ga Hoàng Liệt (V13) (đã thống nhất).
- (5) Hướng tuyến mới nối từ ga Gia Lâm (V4) đến ga Phùng Hưng (V7) do việc dịch chuyển vị trí cầu Long Biên.
- (6) Quy hoạch sử dụng đất xung quanh khu vực toàn bộ các ga của Dự án.

Và một số nội dung chính khác do tư vấn JKT đề xuất thay đổi so với F/S được phê duyệt như sau:

- (7) Mở rộng khu vực ga Ngọc Hồi (V16)
- (8) Mở rộng hành lang đường sắt đoạn hành lang Giáp Bát – Ngọc Hồi
- (9) Việc triển khai xây dựng đường sắt vành đai phía Đông trước khi xây dựng

giai đoạn II của dự án tuyến số 1.

Tất cả những thay đổi trên là rất lớn, dẫn đến thay đổi quy mô đầu tư dự án, điều chỉnh lớn đến chỉ giới xây dựng của toàn dự án, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tiến độ thực hiện thiết kế kỹ thuật của dự án (hiện đang triển khai và sẽ phải hoàn thành vào tháng 10/2011). Những thay đổi này cần phải được sự thống nhất cao giữa Bộ GTVT và UBND thành phố Hà Nội trước khi yêu cầu Chủ đầu tư dự án và Tư vấn JKT hoàn thiện thiết kế của mình, do vậy Đường sắt Việt Nam khẩn thiết đề nghị UBND thành phố Hà Nội đồng tổ chức cuộc họp cùng với Bộ GTVT để sớm giải quyết, tháo gỡ các vướng mắc nêu trên.

#### **(b) Trả lời của Đoàn chuyên gia**

Cuộc họp chung này đã được chính thức đề nghị tại cuộc họp Ban Chỉ đạo thảo luận về Dự thảo Báo cáo cuối cùng ngày 22/09/2010 để đi tới kết luận về những vấn đề còn lại nêu trên.

Cuộc họp giữa UBND TPHN, Bộ GTVT, ĐSVN và JKT (tư vấn chính cho dự án UMRT 1) đã được tổ chức ngày 19/11/2010. Được biết phần lớn các vấn đề trên đã được thảo luận trong cuộc họp này.

Đoàn Chuyên gia JICA đang chờ quyết định kết luận và sẽ phản ánh vào trong Báo cáo cuối cùng.

## **2.5 Về vấn đề chuẩn bị Báo cáo Cuối cùng**

### **(a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo**

#### **Bộ GTVT:**

2. Đề nghị Báo cáo cuối cùng cần bổ sung các nội dung sau:

- Bảng tổng hợp ý kiến góp ý và ý kiến phản hồi của đoàn nghiên cứu để có cơ sở đánh giá mức độ đáp ứng của Báo cáo với các ý kiến góp ý của các cơ quan liên quan.
- Có thỏa thuận với các cơ quan quản ngành liên quan về khả năng tái quy hoạch các công trình, cơ sở sản xuất v.v. như quy hoạch đề xuất trong Báo cáo cuối kỳ.
- Tổng hợp các ý kiến kết luận của UBND thành phố Hà Nội tại các cuộc họp trước đây (đầu kỳ, cuối kỳ) và kết quả nghiên cứu để phản ánh các kết luận trên.

### **(b) Trả lời của Đoàn chuyên gia**

Đoàn Chuyên gia JICA đã nộp phần phản hồi các góp ý về Báo cáo Giữa kỳ và Dự thảo Báo cáo Cuối cùng nhận được từ thành viên Ban Chỉ đạo và phản ánh góp ý vào trong các báo cáo tương ứng. Do phần lớn góp ý liên quan tới vị trí các ga, hướng tuyến, nên điều xuất của HAIMUD về các phương án đề xuất, các tiêu chí đánh giá đều được tổng hợp rõ ràng trong Chương 2. Phần 1 của Dự thảo Báo cáo Cuối cùng.

Nhận xét chính thức của Ban Chỉ đạo và những phản hồi của HAIMUD, những như các tài liệu chính thức có liên quan tới HAIMUD sẽ được kèm trong Báo cáo Kỹ thuật của bộ Báo cáo Cuối cùng.

Đoàn Chuyên gia khó có thể có được đồng thuận từ tất cả các cơ quan quản lý ngành đối với việc điều chỉnh quy hoạch trong giai đoạn thực hiện HAIMUD. Kiến nghị UBND TPHN tiếp tục phối hợp với các cơ quan hữu quan, nhất là Bộ GTVT, ĐSVN, Sở KHĐT, Sở QHKT và Sở GTVT để điều chỉnh và cập nhật các quy hoạch và dự án hiện có.

### 3 KIẾN NGHỊ

#### 3.1 Gắn kết với Quy hoạch chung do Bộ Xây dựng lập

##### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

###### ĐSVN:

##### 3. Gắn kết quy hoạch đề xuất trong nghiên cứu này với quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đang được Bộ Xây dựng triển khai

Nghiên cứu này đang dựa trên quy hoạch phát triển vùng Thủ đô Hà Nội tới năm 2020 (được Chính phủ thông qua năm 1998) và nghiên cứu của HAIDEP về phát triển đô thị tổng thể thủ đô Hà Nội tới năm 2020 và tầm nhìn tới 2030 (được UBND TPHN thông qua năm 2007). Hiện nay, Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội do Bộ Xây dựng chủ trì đã được công khai lấy ý kiến nhân dân và sẽ được trình Quốc hội, Chính phủ trong thời gian tới.

**Kiến nghị:** UBND TP Hà Nội chỉ đạo Đoàn Nghiên cứu, trước khi hoàn thiện Báo cáo cuối cùng, cần làm việc với đơn vị Tư vấn lập Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội của Bộ Xây dựng để thống nhất các nội dung đề xuất, đảm bảo tính đồng bộ cho việc triển khai sau này.

##### (b) Trả lời của Đoàn chuyên gia

Trưởng Ban Chỉ đạo đã giao Sở Quy hoạch Kiến trúc phối hợp với tư vấn lập quy hoạch xây dựng chung Hà Nội để phản ánh đề xuất của HAIMUD vào quy hoạch xây dựng chung Hà Nội. Đoàn Chuyên gia JICA đã nộp báo cáo vấn tắt tổng kết kết những đề xuất chính phục vụ cho việc lồng ghép với Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội.

Căn cứ vào Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội, UBND các quận, huyện sẽ điều chỉnh quy hoạch của mình. UBND các quận, huyện cần rà soát các đề xuất của HAIMUD và phản ánh vào quy hoạch trên cơ sở phối hợp với Sở QHKT, các cơ quan hữu quan, các chủ đầu tư, chủ dự án.

## 3.2 Mở rộng phạm vi nghiên cứu

### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

#### BỘ GTVT:

##### 1.2 Việc mở rộng phạm vi nghiên cứu của HAIMUD và gắn kết với Quy hoạch chung xây dựng sau khi Thủ đô Hà Nội được mở rộng

HAIMUD mới chỉ tập trung vào 2 dự án UMRT 1 và 2 trong khi hiện nay thủ đô Hà Nội đã được mở rộng, Bộ Xây dựng đang tiến hành triển khai quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội sau khi mở rộng, đồng thời Bộ GTVT cũng đang triển khai nghiên cứu đầu tư các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt đầu mối như wtuveens 1, 2, 2<sup>a</sup>, 3, Nội Bài – Hà Nội, tuyến đường sắt vành đai phía Đông... hình thành hệ thống đường sắt đồng bộ cho khu vực đầu mối Hà Nội. Kết hợp với các tuyến UMRT là cơ hội tốt để phát triển cơ sở hạ tầng đô thị khu vực xung quanh các ga trung tâm và hình thành các tiểu đô thị ngoại ô.

Do vậy, để đảm bảo tính đồng bộ và bền vững trong phát triển đô thị, đề nghị UBND thành phố Hà Nội xem xét, kiến nghị JICA mở rộng phạm vi nghiên cứu HAIMUD cho toàn bộ mạng lưới UMRT và hệ thống đường sắt quốc gia khu vực đầu mối Hà Nội.

##### 1.4 Việc quy hoạch, phát triển xung quanh các khu vực nhà ga

Bộ GTVT thống nhất về phương pháp tiếp cận trong việc đề xuất phát triển ITF (Intermodal Transport Facilities) như tư vấn HAIMUD đề xuất. Đề nghị UBND thành phố Hà Nội triển khai nghiên cứu quy hoạch lại khu vực xung quanh các ga, và cần đặc biệt quan tâm đến các khu vực phát triển mới tại các tuyến khác và nhà ga mới như Hà Đông, Phú Diễn, Kim Nỗ, Bắc Hồng (thuộc tuyến đường sắt phía Tây); Mễ Sở, Tân Quang, Kim Sơn, Như Quỳnh, Việt Hùng (thuộc tuyến đường sắt phía Đông)... Đây sẽ là động lực chính để phát triển theo hướng vận tải công cộng TOD (public transport oriented development) như báo cáo đã nêu.

### (b) Trả lời của Đoàn chuyên gia

Do dự án tuyến UMRT 1 đang được triển khai còn tuyến UMRT 2 sẽ được triển khai trong khuôn khổ các dự án ODA của Nhật Bản nên HAIMUD tập trung vào hai tuyến này. Về tuyến UMRT số 3 đang triển khai, HAIMUD đã phối hợp với Ban quản lý các dự án đường sắt về ga Hà Nội nơi tuyến 2 và tuyến 3 giao nhau.

Sau khi hoàn thiện HAIMUD, sẽ có cơ hội tốt để thực hiện một nghiên cứu rộng hơn bao quát toàn bộ mạng lưới UMRT và hệ thống đường sắt quốc gia như Bộ GTVT đề xuất khi Quy hoạch Xây dựng chung thủ đô Hà Nội do Bộ Xây dựng lập được phê duyệt.

## 3.3 Điều chỉnh các quy hoạch hiện có

### (a) Nhận xét của Ban Chỉ đạo

#### BỘ GTVT:

##### 1.3 Việc quy hoạch, xác định ranh giới, phạm vi sử dụng đất cho các tuyến UMRT và ĐSQG khu vực Hà Nội

Sau khi Quy hoạch chung xây dựng, Quy hoạch giao thông vận tải và Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối Hà Nội được phê duyệt, để tránh chồng lấn giữa các dự án phát triển cơ sở hạ tầng đô thị với các dự án đường sắt, đề nghị UBND thành phố Hà Nội phối hợp với Bộ GTVT chỉ đạo các Chủ đầu tư dự án xây dựng đường sắt tiến hành ngay việc xác định ranh giới, phạm vi sử dụng đất, lập hồ sơ chỉ giới đường đỏ và tiến hành cắm cọc mốc tại hiện trường để đảm bảo việc thực hiện đúng theo các quy hoạch được phê duyệt, phục vụ cho phát triển lâu dài của thủ đô.

**ĐSVN:**

**4. Hiện thực hóa các đề xuất của nghiên cứu HAIMUD sau khi được thông qua**

Để đảm bảo tính khả thi, tính thực tiễn của các đề xuất quy hoạch trong nghiên cứu này sau khi được UBND TPHN thông qua, ĐSVN kiến nghị UBND TP Hà Nội yêu cầu các cơ quan quản lý quy hoạch các cấp của thành phố cập nhật, chỉnh sửa các quy hoạch hiện tại cho phù hợp với các đề xuất của nghiên cứu này để triển khai thực hiện.

**(a) Trả lời của Đoàn chuyên gia**

HAIMUD thống nhất với quan điểm của Bộ GTVT và ĐSVN.

Trong cuộc họp Ban Chỉ đạo về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng ngày 22/09/2010, UBND Thành phố Hà Nội đã chỉ đạo các thành viên trong Ban Chỉ đạo, cụ thể là Sở QHKT và Sở Xây dựng nghiên cứu các đề xuất của HAIMUD và rà soát các quy hoạch quận, huyện, quy hoạch giao thông v.v. Sở QHKT đã phối hợp với UBND cấp quận, huyện để điều chỉnh các nội dung cần thiết về phát triển tuyến UMRT 1. Kiến nghị UBND thành phố thông báo các đề xuất của HAIMUD tới các quận, huyện để rà soát và cập nhật các quy hoạch, dự án hiện có.

**PHẢN HỒI CỦA ĐOÀN CHUYÊN GIA JICA VỀ PHIẾU ĐÁNH GIÁ  
CỦA CÁC THÀNH VIÊN BAN CHỈ ĐẠO VỀ VIỆC THÔNG QUA BÁO CÁO CUỐI CÙNG  
DỰ ÁN “PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ GẮN KẾT VỚI VẬN TẢI ĐÔ THỊ KHỐI LƯỢNG LỚN, TỐC ĐỘ CAO  
(UMRT) THÀNH PHỐ HÀ NỘI”  
(HAIMUD)**

*Đoàn Chuyên gia JICA  
Ngày 20 tháng 12 năm 2010*

**1 GIỚI THIỆU**

Tài liệu này được chuẩn bị theo yêu cầu của cơ quan đối tác – Sở Kế hoạch – Đầu tư Hà Nội nhằm đưa ra các giải trình cũng như quan điểm của Đoàn Chuyên gia JICA về các đánh giá của các thành viên Ban chỉ đạo về việc thông qua Báo cáo cuối cùng Dự án “Phát triển Đô thị gắn kết với Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao (UMRT) thành phố Hà Nội” (HAIMUD).

Các thành viên Ban chỉ đạo gửi Sở Kế hoạch – Đầu tư Hà Nội ý kiến đánh giá về Báo cáo cuối cùng gồm có:

- 1) Ông Lê Anh Tuấn – Bộ Giao thông Vận Tải
- 2) Bà Nguyễn Thị Thanh Hà – Phó Cục trưởng Cục Quản lý nợ và Tài chính đối ngoại, Bộ Tài chính
- 3) Ông Hà Đức Trung – Phó Giám đốc Sở Nông nghiệp và PTNT
- 4) Ông Trần Danh Lợi – Phó Giám đốc Sở Giao thông Vận Tải
- 5) Ông Phạm Văn Khánh – Phó Giám đốc Sở Tài Nguyên – Môi trường
- 6) Ông Trần Đức Tuấn – Phó Giám đốc Sở Quy hoạch – Kiến trúc Hà Nội
- 7) Ông Đoàn Hữu Đức – Phó Phòng QLXD, Sở Nông nghiệp và PTNT
- 8) Ông Đoàn Thanh Long – Phó Giám đốc Sở Xây dựng
- 9) Ông Phạm Hải Bằng – Phó Giám đốc Ban Quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam (VNR)
- 10) Ông Lưu Xuân Hùng – Phó Giám đốc Ban dự án đường sắt đô thị Hà Nội (HRB)



## 2 Ý KIẾN ĐÓNG GÓP THỐNG NHẤT VỚI BÁO CÁO CUỐI CÙNG

### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

#### **Bộ Giao thông Vận tải:**

- Báo cáo đã thực hiện nghiêm túc, cơ bản nhất trí với nội dung báo cáo.
- Đã nêu được định hướng phát triển trong khu vực các nhà ga của Tuyến 1 và Tuyến 2
- Từ đó kiến nghị các cấp của UBND Tp. Hà Nội xây dựng và quản lý quy hoạch các khu vực đó, đưa ra kế hoạch để triển khai.
- Đồng ý phải thành lập một tổ chức đầu mối để phối hợp các cơ quan, các bên thực hiện.

#### **Bộ Tài chính:**

- Đánh giá cao các kiến nghị trong Báo cáo.
- Cần sự hỗ trợ tiếp theo của JICA để các kiến nghị được thực hiện.

#### **Sở Nông nghiệp và PTNT:**

- Về cơ bản, thống nhất với nội dung của Báo cáo cuối cùng.

#### **Sở Giao thông Vận tải:**

- Sau khi được sửa chữa, thống nhất với các nội dung được báo cáo trong dự án.
- Thống nhất thông qua Báo cáo cuối cùng của Dự án.

#### **Sở Tài nguyên – Môi trường:**

- Báo cáo cuối cùng của Dự án UMRT gắn kết với phát triển đô thị được khảo sát và xây dựng nghiêm túc, hợp lý.
- Dự án triển khai sẽ có tác động lớn tới cả môi trường tự nhiên, xã hội và cảnh quan kiến trúc, và phát sinh ô nhiễm môi trường. Do vậy khi triển khai các dự án thành phần cần lưu tâm tới tác động trên, đặc biệt cần nghiên cứu kỹ các giải pháp để giảm thiểu tối đa các tác động xấu đối với môi trường và xã hội.
- Cần cập nhật tiếp định hướng quy hoạch chung thủ đô để hoàn chỉnh báo cáo dự án.

#### **Sở Quy hoạch – Kiến trúc:**

- Về cơ bản, Báo cáo cuối cùng đảm bảo chất lượng.
- Tuy nhiên, có một số vấn đề lớn cần nghiên cứu. Làm rõ:
  - (i) Cầu Long Biên 2 (cách cầu Long Biên 1 là 186m): kiến nghị nên trùng tuyến cầu Long Biên 1 để bảo tồn cầu Long Biên 1.
  - (ii) Chuẩn xác lại hướng tuyến từ ga Nam Long Biên đến ga Hà Nội và từ ga Giáp Bát đến ga Ngọc Hồi.
  - (iii) Cần nhắc các ga C3 để ngầm hóa toàn bộ Tuyến 2 (theo định hướng Quy hoạch chung Xây dựng thủ đô Hà Nội) và giải pháp tránh gây tác động, ảnh hưởng xấu tới Hồ Tây và Nhà hát Thăng Long. Cần nghiên cứu, đánh giá rõ tính phù hợp của Depot Xuân Đình.

#### **Sở Xây dựng:**

- Về cơ bản, thống nhất với nội dung dự án.

#### **Ban quản lý các dự án Đường Sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam:**

- Cập nhật nội dung của Thông báo số 402/TB-UBND của UBND Tp. Hà Nội ngày 17/11/2010.
- Tổng hợp các vấn đề chính, cốt lõi nhất cần sự thống nhất của lãnh đạo UBND Tp. Hà Nội để ra văn bản đưa vào thực hiện và triển khai đến cấp quận, huyện (từ định hướng quy hoạch đưa vào quy hoạch chi tiết).

- Nêu hướng giải quyết cho các tồn tại liên quan đến Nghiên cứu HAIMUD.
- Tập hợp kết quả nghiên cứu, các ý kiến phản hồi gửi cho các cơ quan hữu quan.

**Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà Nội:**

- Đề nghị giữ vị trí ga C3 như phương án kiến nghị của HAIMUD.

**(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) Đoàn Chuyên gia đánh giá cao các ý kiến đóng góp của các thành viên Ban chỉ đạo về việc thông qua Báo cáo cuối cùng.
- 2) Như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính và Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam đã nêu, UBND Tp. Hà Nội cần tăng cường phối hợp hơn nữa với các cơ quan hữu quan trong quá trình triển khai thực hiện.
- 3) Như Sở Tài nguyên - Môi trường đã nêu, cần tiếp tục nghiên cứu nhằm giảm thiểu các tác động tiêu cực tới tự nhiên, xã hội và môi trường khi triển khai các dự án.
- 4) Như Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam đã nêu, Thông báo số 402/TB-UBND được ban hành dựa trên ý kiến thống nhất giữa UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải. Cùng với việc thảo luận và kết luận thống nhất giữa các cơ quan hữu quan, đề xuất cả UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải tiếp tục thảo luận và đưa ra quyết định với tư cách là cấp có thẩm quyền cao nhất.
- 5) Đối với các vấn đề chuyên môn khác, Sở Quy hoạch – Kiến trúc và Ban dự án Đường sắt đô thị Hà Nội đã nêu, ý kiến phản hồi được đưa ra trong Phần 3 của tài liệu này.

### 3 Ý KIẾN ĐÓNG GÓP CHƯA THỐNG NHẤT VỀ NỘI DUNG CỦA BÁO CÁO CUỐI CÙNG

#### 3.1 Cập nhật Thông báo số 402

##### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

###### Bộ Giao thông Vận tải:

- Một số ý kiến của UBND TP. Hà Nội, Bộ Giao thông Vận tải tại Thông báo số 402 chưa được cập nhật.

###### Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam:

- Cập nhật nội dung của Thông báo số 402/TB-UBND của UBND Tp. Hà Nội ngày 17/11/2010.

##### (b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia

- Thông báo số 402/TB-UBND được ban hành dựa trên ý kiến thống nhất giữa UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải tại cuộc họp ngày 12/11/2010.
- Về nguyên tắc, HAIMUD tuân theo quyết định của cuộc họp này và đã chỉnh sửa Báo cáo cuối cùng, đặc biệt là các nội dung sau:
  - Ga Gia Lâm (V4): các công trình đường sắt cần được phát triển trong chỉ giới đường của Nghiên cứu Khả thi → cần kiểm tra về mặt kỹ thuật.
  - Ga Bắc cầu Long Biên (V5): chuyển dịch về phía bắc chứ không nằm trên đê → cần chuyển vị trí ga về phía đông.
  - Ga Hà Nội (V8): chuyển cách 200m về phía nam và cách 40m về phía tây → giống đề xuất của HAIMUD.
  - Ga Giáp Bát (V12): → giống đề xuất của HAIMUD.
  - Ga Ngọc Hồi (V16): diện tích đất dành cho xây dựng tổ hợp sân ga sẽ mở rộng lên 114ha → cần thay đổi ranh giới của ga.
- Dựa trên kết luận của UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải, Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam và đơn vị tư vấn JKT về Tuyến 1, đã rà soát và sửa đổi vị trí các ga cùng như hướng tuyến. HAIMUD đã tham mưu với đơn vị tư vấn JKT cho việc chỉnh sửa các bản vẽ trong Báo cáo cuối cùng.

#### 3.2 Vị trí cầu qua sông Hồng và ga Nam cầu Long Biên (V6)

##### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

###### Sở Nông nghiệp và PTNT:

- Nghiên cứu xây dựng ga V6 trùng với chợ Long Biên (với diện tích ~ 4ha, không phải giá phóng mặt bằng). Khu vực này có thể ngấm toàn cảnh cầu Long Biên.
- Nên nghiên cứu tận dụng vị trí chợ Long Biên để xây dựng ga V6 vì ít phải GPMB, thuận lợi trong xây dựng và thuận lợi giao thông. Khoảng cách vị trí ga đủ xa để không ảnh hưởng đến cảnh quan của cầu Long Biên.

###### Sở Quy hoạch – Kiến trúc:

- Cầu Long Biên 2 hiện nay được đề xuất cách cầu Long Biên 1 186m. Bộ Xây dựng (Tư vấn PPJ) đề xuất hướng tuyến của Tuyến 1 trùng với vị trí cầu Long Biên 1 để bảo tồn cầu.

### **(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) Phương án đặt cầu đường sắt UMRT cách ga Long Biên hiện nay 186m về phía bắc đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.
- 2) UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải đã thống nhất trong cuộc họp vào ngày 12/11/2010: đặt ga Nam cầu Long Biên (V6) gần ga Hàng Đậu (C8) của Tuyến 2 như đề xuất của HAIMUD, nhưng không nằm ngoài đề gần chợ Long Biên như đề xuất của Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam.
- 3) Về cơ bản, HAIMUD tuân theo các kết luận trên (mục 1) và 2)).
- 4) Các kết quả đánh giá thuận lợi – khó khăn của các phương án vị trí ga được trình bày trong Báo cáo cuối cùng.
- 5) Tận dụng cầu Long Biên hiện nay để xây dựng, phát triển UMRT là không khả thi về mặt kỹ thuật cũng như cấu trúc, vì vậy HAIMUD không đề xuất phương án này.

### **3.3 Bỏ ga Phùng Hưng (V7)**

#### **(a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo**

##### **Sở Nông nghiệp và PTNT:**

- Đề nghị không bỏ ga Phùng Hưng vì nếu bỏ, khoảng cách giữa ga V6 và V8 quá xa, không thuận lợi cho phần đông người dân ở khu vực phố cổ.

#### **(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải đã thống nhất bỏ ga Phùng Hưng (V7) trong cuộc họp vào ngày 12/11/2010.
- 2) Về cơ bản, HAIMUD tuân theo các kết luận và đã chỉnh sửa các bản đồ tuyến, mặc dù quy hoạch ý tưởng phát triển ga này vẫn là một phương án tham khảo.
- 3) HAIMUD và JKT đã nghiên cứu tác động đối với hành khách khi không có ga Phùng Hưng. Trên toàn Tuyến 1, tổng số hành khách sẽ giảm 6.000 lượt, trong khi số lượt hành khách tại ga Nam cầu Long Biên sẽ tăng. Về nguyên tắc, điều này sẽ không ảnh hưởng đến tổng số lượt hành khách trên Tuyến 1.

### **3.4 Ga Hà Nội (V8)**

#### **(a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo**

##### **Sở Xây dựng:**

- Bổ sung dự án đường Trần Hưng Đạo kéo dài.
- Trước mắt, ý tưởng xây dựng tòa nhà đôi cao 21 tầng trong khuôn viên ga Hà Nội chưa thực hiện được do khống chế tầng cao trong 4 quận nội thành là 9 tầng.

#### **(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) HAIMUD đã xác định dự án đường Trần Hưng Đạo kéo dài là một trong những dự án chính của ga Hà Nội. Dự án này sẽ có tác động đến toàn thành phố thông qua kết nối trực tiếp giữa khu vực phía đông và phía tây.

- 2) HAIMUD cần nhắc dự án xây dựng hai tòa tháp đôi là tiền đề. Dự án này không phải là đề xuất mới đưa ra của HAIMUD.
- 3) Đoàn Chuyên gia có biết về quy định hạn chế chiều cao xây dựng trong trung tâm thành phố. Trong tương lai, cần cân nhắc hơn nữa từ nhiều khía cạnh: bảo tồn cảnh quan, phát triển KT-XH để có được giải pháp hiệu quả nhất.

### 3.5 Ga Ngọc Hồi (V16)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

##### Bộ Giao thông Vận tải:

- Một số thông tin quy hoạch xung quanh, như khu vực ga Ngọc Hồi – Tuyến 1, chưa chính xác.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia

- 1) Dựa trên ý kiến thống nhất giữa UBND Tp. Hà Nội và Bộ Giao thông Vận tải trong cuộc họp vào ngày 12/11/2010, HAIMUD đã sửa đổi dữ liệu khu vực xung quanh nhà ga mở rộng lên 114ha đối với khu vực sân ga.

### 3.6 Hướng tuyến từ ga Giáp Bát (V12) đến ga Ngọc Hồi (V16)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

##### Sở Quy hoạch – Kiến trúc:

- Cần chỉnh lại hướng tuyến từ ga Nam Long Biên đến ga Hà Nội và từ ga Giáp Bát đến ga Ngọc Hồi cho chính xác.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia

- 1) Ban quản lý các dự án Đường sắt, Tổng cục Đường sắt Việt Nam và JKT đã nghiên cứu và chỉnh sửa hướng tuyến mới của UMRT Tuyến 1. HAIMUD thực hiện theo hướng tuyến mới trong Thiết kế cơ bản. Cần lưu ý rằng các bản vẽ trong HAIMUD nhằm giải thích quy hoạch ý tưởng phát triển đô thị, không phải là nghiên cứu tính khả thi về mặt kỹ thuật. Đối với tính khả thi về mặt kỹ thuật, cần rà soát Thiết kế cơ bản và Thiết kế chi tiết của các nhà đầu tư/xây dựng đường sắt.

### 3.7 Vị trí ga Tây Hồ Tây (C3)

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

##### Sở Quy hoạch – Kiến trúc:

- Cân nhắc các ga C3 để ngầm hóa toàn bộ Tuyến 2 (theo định hướng Quy hoạch chung Xây dựng thủ đô Hà Nội) và giải pháp tránh gây tác động, ảnh hưởng xấu tới Hồ Tây và Nhà hát Thăng Long. Cần nghiên cứu, đánh giá rõ tính phù hợp của Depot Xuân Đình.

##### Ban Dự án Đường sắt Đô thị Hà nội:

- Đề nghị giữ vị trí ga C3 như phương án đề xuất của HAIMUD.

**(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) Như đã giải thích trong cuộc họp với Ban chỉ đạo, HAIMUD đề xuất xây dựng ga đi trên cao phía trước công viên, để đảm bảo tính kết nối liên phương thức hiệu quả, đồng thời tạo trục đô thị mới. Nếu xây dựng ga đi ngầm, chi phí xây dựng sẽ cao hơn rất nhiều, và có thể nảy sinh nhiều khó khăn về mặt kỹ thuật. Các tác động mỹ quan tùy thuộc vào thiết kế kiến trúc của ga. Các kết quả đánh giá thuận lợi – khó khăn của các phương án vị trí ga được trình bày trong Báo cáo cuối cùng. UBND Tp. Hà Nội sẽ đưa ra quyết định cuối cùng sớm nhất để có thể triển khai hiệu quả dự án xây dựng Tuyến 2.
- 2) Mức độ phù hợp của Đề-pô Xuân Đỉnh sẽ được đánh giá trên cơ sở mạng lưới khai thác các tuyến UMRT. Các đánh giá về mặt kỹ thuật sẽ được thực hiện trong quá trình thiết kế sơ bộ và thiết kế chi tiết trong khuôn khổ Dự án Xây dựng tuyến UMRT2.

## 4 KIẾN NGHỊ VÀ CÁC BƯỚC TIẾP THEO

### 4.1 Tính khả thi trong triển khai thực hiện

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

##### Bộ Giao thông Vận tải:

- Đưa ý tưởng quy hoạch đô thị chưa tính đến tính khả thi của thực hiện quy hoạch.

##### Sở Xây dựng:

- Kinh phí xây dựng: cần cập nhật thêm về suất vốn đầu tư, trong dự án đã thể hiện quá thấp.

#### (b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia

- 1) HAIMUD đã đề xuất các phương án quy hoạch tối ưu xét từ quan điểm (i) cải thiện khả năng tiếp cận các ga về ngắn hạn nhằm đảm bảo tính thuận tiện, an toàn và thoải mái, và (ii) tăng cường các cơ hội phát triển đô thị nhằm củng cố các tiềm năng phát triển KT-XH từ trung đến dài hạn.
- 2) Hiện nay, rất khó thực hiện các dự án phát triển đô thị do thiếu hành lang pháp lý và thể chế, cơ chế tài chính cũng như các giải pháp về thu hồi đất và tái định cư còn hạn chế.
- 3) HAIMUD đã đề xuất nhiều cơ chế triển khai mới như:
  - (i) Kế hoạch triển khai dự án phát triển đô thị (ví dụ như: Dự án tái chuyển đổi đất, Dự án phát triển đô thị) có thể áp dụng cho cả các khu vực đã xây dựng trong trung tâm thành phố và các khu vực nông nghiệp tại nông thôn.
  - (ii) Cơ chế tài chính bao gồm cả các hình thức Hợp tác Nhà nước – Tư nhân (PPP), có sự tham gia của chính quyền địa phương (UBND Tp. Hà Nội), các nhà xây dựng/phát triển đường sắt (VNR) và khu vực tư nhân nhằm chia sẻ chi phí và lợi ích một cách công bằng.
  - (iii) Kế hoạch tái định cư toàn diện trong đó sẽ phát triển các khu đô thị mới và các khu vực đất tiềm năng (ví dụ như nhà máy, xí nghiệp, đất thuộc sở hữu của VNR) để cung cấp quỹ đất và nhà ở cho người dân tái định cư dọc các tuyến UMRT nhằm đảm bảo tính thuận tiện.
- 4) Nhằm tăng cường tính khả thi của các quy hoạch và dự án đề xuất, Chính phủ Việt Nam cần cải thiện các hành lang thể chế, đồng thời, chính quyền địa phương (UBND Tp. Hà Nội và các quận/huyện) cần phổ biến các quy hoạch phát triển UMRT cũng như các quy hoạch phát triển đô thị gắn kết nhằm khuyến khích sự tham gia vào các dự án.
- 5) Nghiên cứu khả thi chi tiết bao gồm cả nghiên cứu kỹ thuật và tài chính cần được thực hiện để có thể triển khai các dự án hiệu quả.

### 4.2 Các kiến nghị mở

#### (a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo

##### Sở Quy hoạch – Kiến trúc:

- Trong trường hợp cần đẩy nhanh tiến độ báo cáo, có thể tiến hành phân tích, đề xuất kiến nghị mở cho Báo cáo.



**(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) Đoàn Chuyên gia đồng ý với ý kiến đóng góp của Sở Quy hoạch – Kiến trúc, tiến hành phân tích và thu thập các ý kiến đề xuất của người dân.
- 2) HAIMUD đã tổ chức hội thảo có mời (i) chính quyền các cấp từ trung ương đến quận/huyện, và (ii) khu vực tư nhân bao gồm các doanh nghiệp Việt Nam và Nhật Bản, thu thập các ý kiến đóng góp.
- 3) Trong quá trình lập các dự án xây dựng UMRT, đề xuất tham vấn với các bên tham gia và phổ biến thông tin về các dự án đến nhân dân.

**4.3 Tính an ninh và an toàn của Hệ thống UMRT**

**(a) Ý kiến đóng góp của Ban chỉ đạo**

**Sở Xây dựng:**

- Cần bổ sung thêm vấn đề an ninh của hệ thống UMRT như: khủng bố, chống cháy nổ, v.v.
- Thiếu hệ thống thoát nước.

**(b) Phản hồi của Đoàn Chuyên gia**

- 1) Đoàn Chuyên gia đồng ý với ý kiến đóng góp của Sở Xây dựng. HAIMUD đã bổ sung những nội dung này vào phần Kiến nghị trong Báo cáo cuối cùng.
- 2) Cần triển khai Nghiên cứu kỹ thuật nhằm đảm bảo tính an toàn và an ninh đối với nguy cơ khủng bố, tai nạn, thiên tai, đặc biệt là nguy cơ ngập lụt trong quá trình triển khai dự án xây dựng.