

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Phần IV: Phát triển khu vực ga

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

1R
CR(5)
14-034

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Phần IV: Phát triển khu vực ga

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

Tỷ giá hối đoái được áp dụng trong Báo cáo

USD 1 = JPY 103,9 = VND 21.036

(Theo "Hướng dẫn chung lần 1 về các dự án sử dụng
vốn ODA Nhật Bản trong năm tài chính 2014")

LỜI NÓI ĐẦU

Kết quả của Nghiên cứu “Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho Dự án ĐSĐT (Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))” được trình bày trong các báo cáo (xem bảng dưới đây), trong đó trình bày kết quả nghiên cứu chi tiết của từng nội dung cụ thể.

Kết quả nghiên cứu

Báo cáo cuối kỳ

Tóm tắt báo cáo

Phần I: Các vấn đề chung

- Giới thiệu
- Bối cảnh phát triển đô thị và Giao thông vận tải
- Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi phương thức trên thế giới
- Định hướng quy hoạch hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM
- Dự báo nhu cầu giao thông
- Kết luận, Kiến nghị và công việc tiếp theo

Phần II: Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

- Quy hoạch mạng lưới xe buýt
- Kế hoạch hoạt động và cơ chế xe buýt gom khách

Phần III: Phát triển công trình liên phương thức

- Quy hoạch ý tưởng Công trình liên phương thức
- Kế hoạch thực hiện Công trình liên phương thức
- Đánh giá về môi trường và xã hội
- Đánh giá dự án

Phần IV: Phát triển khu vực nhà ga

- Quy hoạch ý tưởng phát triển khu vực nhà ga
- Cơ chế thực hiện dự án và Biện pháp phát triển khu vực ga

Phụ lục

- Phụ lục A: Bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt
Phụ lục B: Ước tính Quảng trường ga
Phụ lục C: Chi tiết dự toán chi phí
Phụ lục D: Khung pháp lý và thể chế môi trường
Phụ lục E: Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất
Phụ lục F: Biên bản họp với Nhóm công tác
Phụ lục G: Chi tiết Lợi ích để Đánh giá Dự án

Báo cáo đầu tư dự án (Nghiên cứu khả thi)

Bản vẽ

Bản vẽ: Bản vẽ thiết kế cơ sở Các công trình ga

MỤC LỤC

Tóm tắt Báo cáo

Phần 1: Các vấn đề chung

1	Giới thiệu	1-1
1.1	Cơ sở, Mục tiêu và Phạm vi Nghiên cứu	1-1
	1) Cơ sở và Mục tiêu Nghiên cứu	1-1
	2) Khu vực và Phạm vi Nghiên cứu	1-2
1.2	Phạm vi Công việc và Phương pháp Nghiên cứu.....	1-3
	1) Kế hoạch Nghiên cứu và Phạm vi Công việc	1-3
	2) Phương pháp Nghiên cứu.....	1-6
1.3	Tham vấn với các bên liên quan	1-13
1.4	Rà soát Nghiên cứu khả thi Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP HCM.....	1-18
	1) Tổng quan về Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP. HCM.....	1-18
	2) Cơ cấu và lộ trình thực hiện.....	1-19
1.5	Các dự án và nghiên cứu có liên quan	1-21
2	Bối cảnh phát triển đô thị và giao thông vận tải	2-1
2.1	Định hướng phát triển đô thị của TP. HCM	2-1
	1) Quy hoạch đô thị đã lập liên quan đến Tuyến ĐSĐT Số 1	2-1
	2) Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM phê duyệt năm 2008	2-1
	3) Quy hoạch chung xây dựng thành phố phê duyệt năm 2010.....	2-3
	4) Quy hoạch chung cấp quận, huyện	2-4
	5) Quy hoạch phân khu	2-11
	6) Hệ thống luật pháp hiện hành về phát triển đô thị	2-27
2.2	Các quy hoạch và dự án giao thông liên quan	2-30
	1) Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị	2-30
	2) Quy hoạch giao thông xe buýt.....	2-31
	3) Quy hoạch Bến xe buýt.....	2-34
	4) Tuyến BRT số 1.....	2-37
2.3	Hệ thống xe buýt hiện tại.....	2-39
	1) Tóm tắt hoạt động vận chuyển hành khách bằng xe buýt tại TP. HCM	2-39
	2) Tình hình khai thác và sử dụng xe buýt dọc Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 ...	2-41
	3) Cơ chế hoạt động hiện tại của xe buýt	2-45

4) Cơ chế hoạt động hiện tại của xe buýt	2-48
3 Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi phương thức trên thế giới	3-1
3.1 Tích hợp Mạng lưới xe buýt với Đường sắt đô thị.....	3-1
1) Quy hoạch xe buýt gom khách.....	3-1
2) Giá vé giảm giá chung giữa đường sắt và xe buýt/xe điện	3-7
3) Hệ thống vé thẻ IC.....	3-8
4) Lịch trình tích hợp giữa đường sắt và xe buýt.....	3-9
5) Thông tin về thời điểm hoạt động thực tế của đường sắt và xe buýt.....	3-10
3.2 Quy hoạch công trình liên phương thức	3-11
1) Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức ở nước ngoài.....	3-11
2) Ví dụ về các vấn đề phát sinh do không có các Công trình Liên phương thức phục vụ khu vực nhà ga	3-11
3) Quảng trường ga.....	3-12
4) Trạm dừng xe buýt.....	3-16
5) Cầu bộ hành	3-17
6) Bãi đậu xe.....	3-22
7) Đường tiếp cận.....	3-25
8) Các công trình khác tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt.....	3-26
9) Các biện pháp phù hợp với các công trình liên phương thức của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM	3-27
3.3 Phát triển khu vực nhà ga	3-28
1) Phát triển đô thị dọc theo tuyến đường sắt tư nhân tại Nhật Bản	3-26
2) Phát triển đô thị mới dọc các tuyến Đường sắt do lĩnh vực công thực hiện tại Nhật Bản.....	3-34
3) Đổi mới khu đô thị tích hợp với hệ thống giao thông vận tải mới.....	3-38
4) Phát triển các công trình giao thông vận tải dựa vào lợi ích phát triển	3-40
4 Định hướng quy hoạch hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	4-1
4.1 Các vấn đề về quy hoạch Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	4-1
1) Tóm tắt các vấn đề về quy hoạch	4-2
2) Các vấn đề quy hoạch tại Khu vực ga	4-2
3) Các vấn đề quy hoạch liên quan đến Điều kiện hiện trạng của Khu vực ga....	4-6
4) Các vấn đề về quy hoạch liên quan đến Vị trí và Hướng tuyến của Nhà ga .	4-13
4.2 Đặc điểm chuyển đi hiện tại và Dự báo tương lai của Khu vực bị ảnh hưởng của Tuyến ĐSĐT số 1	4-18
1) Tóm tắt công tác khảo sát.....	4-18
2) Kết quả chính về Khảo sát giao thông	4-19
4.3 Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSĐT.....	4-27

1)	Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt	4-27
2)	Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng ĐSĐT	4-28
4.4	Định hướng kỹ thuật trong Nghiên cứu	4-30
1)	Định hướng kỹ thuật về quy hoạch xe buýt gom khách	4-30
2)	Định hướng quy hoạch công trình liên phương thức	4-32
3)	Định hướng Quy hoạch phát triển Khu vực ga	4-36
5	Dự báo nhu cầu giao thông	5-1
5.1	Phương pháp luận về Dự báo nhu cầu giao thông	5-1
5.2	Khung kinh tế - xã hội Dự báo Nhu cầu giao thông	5-4
1)	Dân số đánh giá theo xu thế và theo quy hoạch	5-4
2)	Phân bố dân số ước tính đến năm 2020 và 2040	5-4
5.3	Kết quả dự báo nhu cầu giao thông	5-7
1)	Phát sinh/thu hút chuyển đi bằng Phương thức vận tải công cộng dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1	5-7
2)	Mô hình phân bổ chuyển đi và chia sẻ phương thức dọc Tuyến 1 TP. HCM ..	5-8
3)	Kết quả dự báo nhu cầu giao thông	5-9
4)	Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1	5-11
5)	Dự báo nhu cầu Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có Mạng lưới xe buýt gom khách	5-14
6)	Nhu cầu ước tính của Các tuyến xe buýt gom khách	5-16
6	Kết luận, kiến nghị và công việc tiếp theo	6-1
6.1	Kết luận và Kiến nghị	6-1
1)	Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách	6-1
2)	Phát triển công trình liên phương thức	6-2
3)	Phát triển khu vực quảng trường ga	6-2
6.2	Các công việc tiếp theo	6-3
<u>Phần II: Quy hoạch Mạng lưới xe buýt gom khách</u>		
7.	Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách	7-1
7.1	Các nguyên tắc quy hoạch chính	7-1
1)	Phù hợp với chính sách giao thông công cộng tại TP.HCM	7-1
2)	Nguyên tắc chính về tuyến cạnh tranh	7-1
3)	Mục tiêu và phương pháp luận về điều chỉnh lại các tuyến xe buýt	7-3
4)	Các yêu cầu về Hệ thống xe buýt gom khách	7-7
7.2	Đề xuất điều chỉnh các tuyến xe buýt và điều chỉnh các tuyến buýt gom khách mới .	7-8
1)	Các tuyến xe buýt hiện hữu	7-7
2)	Các tuyến xe buýt được điều chỉnh	7-9

3)	Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	7-11
4)	Tổng thể (bao gồm các tuyến gom khách đề xuất và điều chỉnh).....	7-20
7.3	Điều chỉnh các tuyến buýt hiện hữu khi có các tuyến xe buýt được đề xuất và Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM đi vào hoạt động	7-21
7.4	Sơ lược về các Tuyến buýt gom khách đề xuất	7-26
1)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Quận 2.....	7-26
2)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu vực Thủ Đức.....	7-29
3)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu Công nghệ cao và Khu Đại học Quốc gia	7-34
4)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên.....	7-37
7.5	Cải thiện hoạt động trung chuyển giữa xe buýt và Tuyến ĐSĐT số 1	7-38
1)	Ga Bến Thành	7-39
2)	Ga Tân Cảng	7-40
3)	Ga Rạch Chiếc	7-41
4)	Ga đầu mối Suối Tiên.....	7-42
5)	Điều chỉnh giữa các trạm dừng xe buýt hiện hữu và các ga của Tuyến ĐSĐT số 1	7-43
8	Kế hoạch hoạt động và cơ chế xe buýt gom khách	8-1
8.1	Phương án hoạt động của các tuyến gom khách đề xuất.....	8-1
1)	Kích cỡ đội xe buýt gom khách	8-1
2)	Phương án hoạt động của các tuyến gom khách	8-3
3)	Phương án hoạt động xe buýt gom khách tại các ga Đường sắt đô thị.....	8-4
4)	Phương án quay vòng xe của xe buýt tại điểm cuối của các tuyến buýt gom khách	8-11
8.2	Cơ chế giá vé xe buýt theo quy định.....	8-15
1)	Nghiên cứu khả năng sinh lợi của việc vận hành tuyến buýt gom khách	8-15
2)	Chính sách giá vé cần thiết và Vé điện tử (vé thông minh).....	8-18
3)	Vé và giá vé tích hợp.....	8-20
4)	Tạo điều kiện cho Khả năng tương tác của hệ thống vé thông minh.....	8-21
8.3	Thiết kế thể chế.....	8-22
1)	Chi phí Hoạt động xe buýt gom khách và ảnh hưởng đối với Hiệu quả tài chính của Tuyến ĐSĐT số 1	8-22
2)	Mục tiêu và ảnh hưởng của Doanh thu từ Dịch vụ xe buýt gom khách đối với việc khai thác Tuyến ĐSĐT	8-23
3)	Phân tích kịch bản	8-23
4)	Các vấn đề về thực hiện	8-25
8.4	Chương trình thực hiện đề xuất về phát triển hệ thống xe buýt trung chuyển.....	8-28
1)	Chương trình thực hiện	8-28
2)	Kế hoạch thực hiện	8-29

8.5	Đánh giá tác động do Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất	8-31
1)	Các điểm nhạy cảm về môi trường được nhận diện dọc theo các Tuyến xe buýt gom khách được đề xuất.	8-31

Phần III: Phát triển Công trình liên phương thức

9	Quy hoạch ý tưởng công trình liên phương thức.....	9-1
9.1	Dự báo nhu cầu phát triển các công trình.....	9-1
1)	Dự báo năng lực của quảng trường ga và điểm dừng xe buýt	9-1
2)	Ước tính nhu cầu bãi đỗ và ý tưởng quy hoạch bãi đỗ xe	9-5
9.2	Các Nghiên cứu bổ sung về Công trình Liên phương thức	9-9
1)	Hệ thống bãi đỗ xe máy đề xuất	9-9
2)	Cải thiện khả năng tiếp cận (Nghiên cứu bổ sung về cầu vượt quay xe)	9-14
3)	Nâng cấp cầu bộ hành	9-18
4)	Hệ thống hiển thị thông tin trung chuyển liên phương thức	9-21
9.3	Quy hoạch ý tưởng công trình vận tải liên phương thức.....	9-26
1)	Khái quát Quy hoạch ý tưởng các công trình vận tải liên phương thức	9-26
2)	Quy hoạch ý tưởng trong khu trung tâm thành phố (Bến Thành tới Tân Cảng)	9-27
3)	Quy hoạch ý tưởng trong khu vực phát triển ở Quận 2 (Thảo Điền tới An Phú)	9-38
4)	Quy hoạch ý tưởng cho Khu đô thị hóa hiện hữu (Rạch Chiếc tới Thủ Đức).....	9-45
5)	Quy hoạch ý tưởng cho Khu Đại học và Khu Công nghệ cao.....	9-61
9.4	Thu hồi đất để phát triển các CTLPT	9-68
1)	Các công trình cần thực hiện thu hồi đất	9-68
2)	Các biện pháp thu hồi đất để phát triển các CTLPT	9-69
3)	Dự toán chi phí Thu hồi đất.....	9-70
9.5	Đề xuất về Thiết kế chi tiết cho Cầu bộ hành của Gói thầu 2	9-71
1)	Vấn đề kỹ thuật trong việc nâng cấp cầu bộ hành đề xuất.....	9-71
2)	Các phương án về biện pháp kỹ thuật.....	9-71
3)	Những đề xuất thay đổi trong Thiết kế chi tiết của Gói thầu 2	9-75
9.6	Dự toán chi phí Phát triển công trình liên phương thức	9-76
1)	Tóm tắt chi phí thi công	9-76
2)	Điều kiện Ước tính chi phí.....	9-81
10	Kế hoạch thực hiện phát triển công trình liên phương thức	10-1
10.1	Kế hoạch thực hiện dự án và Hệ thống O&M.....	10-1
1)	Chủ đầu tư dự án Các công trình liên phương thức	10-1
2)	Kế hoạch thực hiện dự án.....	10-4
3)	Khai thác và quản lý các công trình liên phương thức	10-9

4)	Tóm tắt kế hoạch thực hiện Dự án Phát triển Công trình liên phương thức	10-11
10.2	Các dịch vụ tư vấn cần thiết trong việc thực hiện dự án	10-12
1)	Phạm vi của các dịch vụ tư vấn	10-12
2)	Quy trình thực hiện các dịch vụ tư vấn	10-12
3)	Dự toán chi phí các dịch vụ tư vấn	10-14
10.3	Chi phí dự án và Chi phí khai thác quản lý (Dự thảo)	10-16
1)	Tóm tắt chi phí dự án	10-15
2)	Các điều kiện ước tính chi phí dự án	10-20
3)	Thời gian dự kiến đấu thầu và Giá gói thầu	10-20
11	Đánh giá tác động môi trường và xã hội	11-1
11.1	Các nhiệm vụ chính trong công tác đánh giá môi trường và xã hội về phát triển các Công trình liên phương thức	11-1
11.2	Khảo sát môi trường và Kinh tế xã hội	11-3
1)	Xác định điều kiện tự nhiên hiện tại và các điều kiện cụ thể tại hiện trường	11-3
2)	Xác nhận Điều kiện kinh tế xã hội	11-3
3)	Sàng lọc/ phân loại các dự án phát triển	11-3
4)	Khảo sát môi trường nền	11-4
5)	Khảo sát kinh tế - xã hội	11-5
11.3	Khảo sát phạm vi tác động môi trường	11-5
1)	Phương pháp Khảo sát phạm vi tác động môi trường	11-5
2)	Danh sách xác định phạm vi các tác động tiềm năng mà Dự án có thể gây ra	11-6
3)	Khảo sát phạm vi tác động môi trường tại từng ga của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM	11-7
4)	Tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường	11-19
11.4	Đánh giá tác động môi trường cho các CTLPT dự kiến tại Ga Công viên Văn Thánh	11-21
1)	Phát triển các CTLPT dự kiến cho Ga Công viên Văn Thánh	11-21
11.5	Các cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương	11-50
1)	Họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ nhất	11-50
2)	Họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ hai	11-52
3)	Kết luận	11-53
11.6	Báo cáo đánh giá tác động môi trường sơ bộ (IEE) về phát triển Công trình liên phương thức tại 9 Nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	11-54
12	Đánh giá dự án	12-1
12.1	Đánh giá kinh tế Dự án phát triển CTLPT	12-1
1)	Phương pháp đánh giá Dự án phát triển CTLPT	12-1

2) Chi phí kinh tế.....	12-4
3) Lợi ích kinh tế	12-5
4) Dòng lợi ích - chi phí và EIRR.....	12-6
5) Phân tích độ nhạy.....	12-7
12.2 Đánh giá tài chính cho sự phát triển các CTLPT.....	12-8
1) Phương pháp luận và giả định.....	12-8
2) Kết quả đánh giá	12-10
12.3 Tác động dự án dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	12-11
1) Tác động của dự án dưới góc độ phân tích vĩ mô.....	12-11
2) Phương pháp luận và giả định.....	12-11
3) Kết quả đánh giá	12-14
4) Kết luận.....	12-16

Phần IV: Phát triển Khu vực Ga

13 Quy hoạch ý tưởng phát triển khu vực nhà ga.....	13-1
13.1 Ý tưởng cơ bản về phát triển đô thị khu vực dọc Tuyến ĐSĐT số 1	13-1
1) Những điểm quan trọng thúc đẩy mô hình TOD trên Tuyến ĐSĐT số 1	13-1
2) Ý tưởng phát triển khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD	13-2
13.2 Khung quy hoạch phục vụ kiểm soát phát triển đô thị.....	13-4
1) Nguyên tắc quy hoạch đô thị.....	13-4
13.3 Khung triển khai phát triển các công trình liên phương thức	13-6
13.4 Áp dụng khung quy hoạch cho từng ga	13-8
1) Tổng quan về tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga.....	13-8
2) Nghiên cứu thí điểm các khu vực nhà ga	13-9
13.5 Tác động đối với Hành khách Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM do việc Phát triển khu vực ga đề xuất.....	13-25
1) Tác động do Phát triển tích hợp theo TOD.....	13-25
2) Kích bản kinh tế xã hội để phân tích tác động do giao thông vận tải	13-28
3) Tác động đối với giao thông do Phát triển tích hợp theo TOD.....	13-30
14 Cơ chế thực hiện dự án và các biện pháp phát triển khu vực ga.....	14-1
14.1 Điều chỉnh quy hoạch đô thị trong quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga	14-1
1) Nguyên tắc điều chỉnh quy hoạch đô thị trong Quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga.....	14-1
2) Nghiên cứu tình huống về sửa đổi (hoặc xây dựng) quy hoạch đô thị cho khu vực ga.....	14-3
14.2 Các vấn đề và Trình tự Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-28
1) Các vấn đề liên quan tới việc Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-28

2) Thủ tục hợp pháp hóa thông qua Ban Quy hoạch Kiến trúc	14-29
14.3 Các cơ chế đề xuất mới về phát triển khu vực nhà ga	14-31
1) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đất	14-31
2) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đô thị	14-32
3) Cơ chế đề xuất về ngân hàng đất	14-32
4) Cơ chế đề xuất về phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR	14-33
5) Tính khả thi của cơ chế đề xuất triển khai sử dụng LR và UR	14-35

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1.1 - Khu vực Nghiên cứu.....	1-3
Hình 1.2.1 - Sơ đồ tổng quan các giai đoạn	1-5
Hình 1.2.2 - Vai trò và Chức năng của Công trình Liên phương thức	1-10
Hình 1.2.3 - Bố trí cơ bản quảng trường ga.....	1-11
Hình 1.2.4 - Khái niệm TOD	1-13
Hình 1.4.1 - Lộ trình thực hiện dự án.....	1-20
Hình 2.1.1 - Quy hoạch Phát triển Kinh tế trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn của Khu vực đô thị TP. HCM.....	2-2
Hình 2.1.2 - Quy hoạch Phát triển Không gian trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn trong Quy hoạch phân khu Khu vực đô thị TP.HCM của Khu vực ga đầu mối Suối Tiên.....	2-3
Hình 2.1.3 - Quy hoạch ý tưởng sử dụng đất và Quy hoạch sử dụng đất	2-4
Hình 2.1.4 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (1)	2-5
Hình 2.1.5 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (2) (Khu vực xung quanh Tuyến ĐSĐT Số 1).....	2-6
Hình 2.1.6 - Quy hoạch chung của Quận 2.....	2-7
Hình 2.1.7 - Quy hoạch chung của Quận 9.....	2-9
Hình 2.1.8 - Quy hoạch chung của Quận Thủ Đức	2-10
Hình 2.1.9 - Quy hoạch chung của Huyện Dĩ An.....	2-11
Hình 2.1.10 - Hình ảnh phát triển Khu vực trung tâm mở rộng	2-12
Hình 2.1.11 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Bến Thành.....	2-12
Hình 2.1.12 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Nhà hát lớn	2-13
Hình 2.1.13 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Ba Son.....	2-14
Hình 2.1.14 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Tân Cảng	2-14
Hình 2.1.15 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Đông Sông Sài Gòn.....	2-15
Hình 2.1.16 - Quy hoạch phân khu (Khung quy hoạch) và Vị trí của các dự án phát triển đô thị chính trong Khu vực Thảo Điền	2-16
Hình 2.1.17 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Nam Ga Thảo Điền và Ga An Phú	2-17
Hình 2.1.18 - Quy hoạch phân khu của Khu liên hợp thể dục thể thao Rạch Chiếc (Khung quy hoạch).....	2-18
Hình 2.1.19 - Quy hoạch phân khu của Khu vực đô thị hóa hiện hữu	2-19
Hình 2.1.20 - Khu vực Phía Tây Ga Phước Long trong Quy hoạch chung Quận Thủ Đức.....	2-20
Hình 2.1.21 - Quy hoạch phân khu và hiện trạng của Khu vực phía Đông Ga Phước Long.....	2-20
Hình 2.1.22 - Quy hoạch phân khu Phía Tây Ga Bình Thái	2-21
Hình 2.1.23 - Quy hoạch phân khu xung quanh Ga Thủ Đức	2-22
Hình 2.1.24 - Quy hoạch tổng thể của Khu Công nghệ cao Sài Gòn.....	2-23
Hình 2.1.25 - Quy hoạch phân khu Phía Bắc Khu Công nghệ cao	2-23
Hình 2.1.26 - Hình ảnh Khu Du lịch văn hóa Suối Tiên mở rộng	2-24
Hình 2.1.27 - Quy hoạch tổng thể Đại học Quốc Gia	2-25
Hình 2.1.28 - Quy hoạch phân khu Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên	2-26
Hình 2.1.29 - Thủ tục hành chính chung về phát triển đô thị quy định bởi ba luật chính.....	2-28

Hình 2.2.1 - Mạng lưới giao thông công cộng năm 2020	2-30
Hình 2.2.2 - Ý tưởng phân cấp Mạng lưới Giao thông công cộng	2-31
Hình 2.2.3 - Dừng khai thác các đoạn trùng nhau	2-33
Hình 2.2.4 - Quy hoạch sử dụng đất hiện tại xung quanh Bến xe Văn Thánh đã được quy hoạch	2-37
Hình 2.2.5 - Các tuyến quy hoạch của Tuyến BRT số 1	2-38
Hình 2.3.1 - Mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1	2-42
Hình 2.3.2 - Khối lượng hành khách xe buýt hàng ngày trong năm 2013.....	2-43
Hình 2.3.3 - Tỷ lệ hành khách xe buýt theo Tuyến năm 2013.....	2-44
Hình 2.3.4 - Cơ cấu tổ chức Hệ thống Giao thông công cộng của TP. HCM	2-46
Hình 3.1.1 - Tuyến buýt đưa đón tới 2 Ga BTS, Băng Cốc	3-1
Hình 3.1.2 - Mạng lưới đường sắt Tokyu.....	3-2
Hình 3.1.3 - Các tuyến buýt thay thế Tuyến Tokyu Tamagawa (1969-1977).....	3-3
Hình 3.1.4 - Các tuyến buýt hiện hữu	3-4
Hình 3.1.5 - Tái định chỉnh tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (1).....	3-5
Hình 3.1.6 - Tái định tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (2).....	3-6
Hình 3.1.7 - Giá vé chung tiết kiệm giữa Tàu điện ngầm và Xe buýt tại Thành phố Sapporo	3-7
Hình 3.1.8 - Thẻ Felica - AFC	3-8
Hình 3.1.9 - Akbil	3-8
Hình 3.1.10 - Dấu hiệu tàu đến	3-9
Hình 3.1.11 - Kết quả tìm kiếm tuyến và thời gian từ điểm xuất phát tới điểm đến	3-10
Hình 3.2.1 - Các vấn đề phát sinh tại khu vực ga không có công trình liên phương thức	3-12
Hình 3.2.2 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Inazawa).....	3-13
Hình 3.2.3 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima).....	3-14
Hình 3.2.4 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima).....	3-14
Hình 3.2.5 - Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga JR Niigata).....	3-15
Hình 3.2.6 - Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Shakujii-Kouen, Đường sắt Seibu).....	3-16
Hình 3.2.7 - Sự thay đổi của Khu vực Ga Shakujii-Kouen	3-16
Hình 3.2.8 - Trạm dừng xe buýt dạng cột trên lề đường (Ga Busan, Hàn Quốc).....	3-17
Hình 3.2.9 - Cầu bộ hành có không gian đi bộ lý tưởng (Ga Kawasaki).....	3-18
Hình 3.2.10 - Cầu bộ hành có Thang cuốn và Thang máy (Ga JR Sendai).....	3-19
Hình 3.2.11 - Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki).....	3-20
Hình 3.2.12 - Cầu bộ hành với lối đi bộ di động (Ga Sakuragi-cho, Yokohama)	3-21
Hình 3.2.13 - Cầu bộ hành với đèn chiếu và tấm pin năng lượng mặt trời (Ga Kokura, TP. Kitakyushuu).....	3-22
Hình 3.2.14 - Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Sân bay Sendai, TP. Sendai).....	3-22
Hình 3.2.15 - Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Shin-tosu, TP. Tosu)	3-24
Hình 3.2.16 - Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Otagawa, TP. Tokai) ...	3-24

Hình 3.2.17 - Cầu vượt quay xe trên xa lộ (Băng Cốc)	3-25
Hình 3.2.18 - Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSDT trên cao (Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu thuộc Đường sắt Tokyu).....	3-26
Hình 3.3.1 – Khu phức hợp thương mại Hankyu Nishinomiya Gardens.....	3-28
Hình 3.3.2 – Thông tin tóm tắt về Cơ sở thương mại Tama Plaza Terrace.....	3-29
Hình 3.3.3 – Hình ảnh công trình thương mại Tama Plaza Terrace	3-30
Hình 3.3.4 – Phát triển đô thị dọc các tuyến ĐSDT của Keio.....	3-31
Hình 3.3.5 – Phát triển đô thị Seseki-Sakuragaoka của tập đoàn Keio.....	3-31
Hình 3.3.6 – Phát triển đô thị Bird's Eye View của Nishitetsu ở Fukuoka	3-32
Hình 3.3.7 - Mặt cắt Ga Fukuoka của Nishitetsu	3-33
Hình 3.3.8 - Cấu trúc đô thị của Đô thị mới Tama	3-34
Hình 3.3.9 - Phát triển đô thị ở khu vực Misato-chuo dọc Tuyến Tsukuba Express.....	3-36
Hình 3.3.10 - Ga Kashiwa-no-ha.....	3-37
Hình 3.3.11 - Tuyến BRT tại Curitiba	3-38
Hình 3.3.12 - Tuyến LRT tại Bilbao.....	3-39
Hình 3.3.13 - Tuyến LRT tại Toyama.....	3-40
Hình 3.3.14 - Đề án của Phương pháp Tái điều chỉnh đất	3-41
Hình 3.3.15 - Dự án áp dụng Phương pháp Tái điều chỉnh đất – Shiodome, Tokyo.....	3-41
Hình 3.3.16 - Đề án của Phương pháp Tái phát triển đô thị.....	3-42
Hình 3.3.17 - Dự án áp dụng Phương pháp Tái phát triển đô thị - Yurakucho, Tokyo	3-43
Hình 4.1.1 - Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT SỐ 1 TP. HCM.....	4-1
Hình 4.1.2 - Khả năng tiếp cận với Ga Văn Thánh và Ga Tân Cảng	4-3
Hình 4.1.3 - Quỹ đất tại Ga Công viên Văn Thánh	4-7
Hình 4.1.4 - Quỹ đất tại Ga Tân Cảng	4-8
Hình 4.1.5 - Quỹ đất tại Ga Thảo Điền.....	4-8
Hình 4.1.6 - Quỹ đất tại Ga An Phú.....	4-9
Hình 4.1.7 - Quỹ đất tại Ga Rạch Chiếc.....	4-10
Hình 4.1.8 - Quỹ đất tại Ga Phước Long	4-10
Hình 4.1.9 - Quỹ đất tại Ga Bình Thái.....	4-11
Hình 4.1.10 - Quỹ đất tại Ga Thủ Đức	4-11
Hình 4.1.11 - Quỹ đất tại Ga Khu CNC	4-12
Hình 4.1.12 - Quỹ đất tại Ga Suối Tiên	4-13
Hình 4.1.13 - Mặt cắt ngang điển hình của Xa lộ Hà Nội	4-15
Hình 4.1.14 - Khả năng tiếp cận các ga theo Quy hoạch của Xa lộ Hà Nội.....	4-17
Hình 4.2.1 - Vị trí các mặt cắt khảo sát đếm lưu lượng giao thông	4-19
Hình 4.2.2 - Phân bổ các lựa chọn phương thức kết hợp	4-22
Hình 4.2.3 - Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga	4-23
Hình 4.2.4 - Ý kiến người được phỏng vấn về mức độ quan trọng của các giải pháp thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSDT số 1	4-25

Hình 4.2.5 - Mức độ sẵn sàng chi trả phí gửi xe hoặc xe buýt gom khách và thời gian chờ xe buýt	4-26
Hình 4.3.1 - Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt	4-27
Hình 4.4.1 - Các phương án mạng lưới giao thông công cộng	4-30
Hình 4.4.2 - Kế hoạch tiếp cận hiện hữu tại các ga trên cao.....	4-33
Hình 4.4.3 - Các dạng bố trí quảng trường ga và trạm dừng xe buýt	4-34
Hình 4.4.4 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD.....	4-36
Hình 5.1.1 - Xác định phân vùng giao thông.....	5-3
Hình 5.1.2 - Mạng lưới đường trong tương lai để Phân luồng giao thông	5-3
Hình 5.2.1 - 6 khu của Quận 9	5-5
Hình 5.2.2 - 5 khu của Quận Thủ Đức.....	5-5
Hình 5.2.3 - 8 khu của Quận 2	5-6
Hình 5.3.1 - So sánh Nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1	5-8
Hình 5.3.2 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2018	5-10
Hình 5.3.3 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2020	5-10
Hình 5.3.4 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2040	5-11
Hình 5.3.5 - Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1	5-12
Hình 5.3.6 - Tổng nhu cầu của các Ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có và không có Mạng lưới xe buýt gom khách.....	5-15
Hình 5.3.7 - Các tuyến xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	5-16
Hình 5.3.8 - Nhu cầu ước tính của xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT vào các năm 2018, 2020 và 2040	5-17
Hình 7.1.1 - Ý tưởng về Mạng lưới Tuyến chính & Tuyến nhánh gom	7-1
Hình 7.1.2 - Đoạn trùng lặp giữa Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và các tuyến xe buýt hiện hữu ...	7-4
Hình 7.1.3 - Vị trí các trạm dừng xe buýt hiện hữu dọc theo Xa lộ Hà Nội (của Tuyến 150).....	7-5
Hình 7.1.4 - Phương thức tiếp cận với Nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	7-5
Hình 7.1.5 - Thiết kế Tuyến điển hình của Tuyến xe buýt gom khách	7-6
Hình 7.2.1 - Các tuyến xe buýt hiện hữu dọc Hành lang tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-7
Hình 7.2.2 - Các tuyến xe buýt được điều chỉnh	7-10
Hình 7.2.3 - Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	7-11
Hình 7.2.4 - Khu vực tiềm năng (Phía bắc An Phú).....	7-14
Hình 7.2.5 - Khu vực tiềm năng (Phía nam An Phú)	7-14
Hình 7.2.6 - Phương án xe buýt gom khách (Khu vực An Phú).....	7-15
Hình 7.2.7 - Khu vực tiềm năng (Khu vực Nam Thủ Đức)	7-16
Hình 7.2.8 - Khu vực tiềm năng (Khu vực bắc Thủ Đức)	7-17
Hình 7.2.9 - Phương án xe buýt gom khách (Khu vực Thủ Đức).....	7-17
Hình 7.2.10 - Khu vực tiềm năng (Khu vực Suối Tiên).....	7-18
Hình 7.2.11 - Phương án xe buýt gom khách Khu vực Suối Tiên.....	7-19
Hình 7.2.12 - Các tuyến buýt điều chỉnh dọc Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-20
Hình 7.4.1 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 1 và 2...	7-26

Hình 7.4.2 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 3.....	7-28
Hình 7.4.3 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 4 và 5... ..	7-29
Hình 7.4.4 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 6.....	7-30
Hình 7.4.5 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 7.....	7-31
Hình 7.4.6 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 8.....	7-32
Hình 7.4.7 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 9.....	7-33
Hình 7.4.8 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 10.....	7-34
Hình 7.4.9 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 11.....	7-35
Hình 7.4.10 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 12.....	7-36
Hình 7.4.11 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 13.....	7-37
Hình 7.5.1 - Các ga đầu mối dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-38
Hình 7.5.2 - Quy hoạch dự kiến xung quanh ga Bến Thành	7-39
Hình 7.5.3 - Phương án cải thiện dịch vụ Đoạn trung chuyển từ Tân Cảng sang phía Tây TP.HCM trong Kế hoạch đề xuất	7-41
Hình 7.5.4 - Kết nối giữa Tuyến BRT số 1 và Ga Rạch Chiếc	7-42
Hình 7.5.5 - Điều chỉnh trạm dừng xe buýt (Tuyến số 150).....	7-43
Hình 8.1.1 - Quy hoạch ý tưởng tại khu vực cảng Tân Cảng (khi đưa vào sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1).....	8-6
Hình 8.1.2 - Quy hoạch ý tưởng tại khu ga Thảo Điền (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng)	8-8
Hình 8.1.3 - Quy hoạch phát triển tạm thời của Khu nhà ga Phước Long (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng).....	8-9
Hình 8.1.4 - Quy hoạch ý tưởng của khu vực ga Bình Thái.....	8-9
Hình 8.1.5 - Quy hoạch ý tưởng tại khu vực ga Thủ Đức (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng).....	8-10
Hình 8.1.6 - Quy hoạch ý tưởng của khu vực ga Công nghệ cao	8-10
Hình 8.1.7 - Quy hoạch ý tưởng về khu ga Suối Tiên (Giai đoạn II)	8-11
Hình 8.1.8 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 4	8-13
Hình 8.1.9 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 7	8-13
Hình 8.1.10 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 8 và số 12	8-14
Hình 8.1.11 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 13	8-14
Hình 8.2.1 - Server cho toàn thành phố về Vận tải hành khách công cộng ở TP. HCM.....	8-21
Hình 8.3.1 - Tăng lượng hành khách do Phát triển hệ thống xe buýt gom khách.....	8-22
Hình 8.5.1 - Các tuyến xe buýt gom khách số 1~3 và các điểm nhạy cảm về môi trường.....	8-32
Hình 8.5.2 - Các tuyến xe buýt gom khách số 4~7 và tuyến số 9 và các điểm nhạy cảm về môi trường.....	8-32
Hình 8.5.3 - Các tuyến xe buýt gom khách số 8, 10, 11, 12 và các điểm nhạy cảm về môi trường	8-33
Hình 8.5.4 - Tuyến xe buýt gom khách số 13 và các điểm nhạy cảm về môi trường	8-33
Hình 9.1.1 - Quy trình ước tính năng lực của quảng trường ga và điểm dừng xe buýt.....	9-1
Hình 9.1.2 - Quy trình ước tính năng lực bãi đỗ	9-4
Hình 9.1.1 - Khoảng cách giữa bãi đỗ xe và ga đường sắt đô thị ở Nhật Bản	9-8
Hình 9.1.4 - Bãi đỗ xe đạp ở Nhà ga Musashi-kosugi, Nhật Bản.....	9-8

Hình 9.2.1 - Các cấu hình khác nhau của hệ thống đỗ xe.....	9-10
Hình 9.2.2 - Sơ đồ quy trình Hệ thống bãi đỗ xe	9-11
Hình 9.2.3 - Các điểm băng ngang qua đường trên Xa lộ Hà Nội.....	9-14
Hình 9.2.4 - Phương án quy hoạch ý tưởng Phát triển công trình liên phương thức tại Khu vực Ga An Phú	9-17
Hình 9.2.5 - Hệ thống hiển thị thông tin tại các quảng trường ga ĐSĐT.....	9-23
Hình 9.2.6 - Hiển thị thông tin khi có chức năng giám sát vị trí xe buýt	9-23
Hình 9.3.1 - Quy hoạch mặt bằng Công trình liên phương thức tại Khu vực Ga Ba Son.....	9-28
Hình 9.3.2 - Quy hoạch mặt bằng khu vực ga Văn Thánh	9-30
Hình 9.3.3 - Quy hoạch ý tưởng khu vực Ga Văn Thánh (Giai đoạn I và II).....	9-31
Hình 9.3.4 - Quy hoạch ý tưởng khu vực Ga Văn Thánh (trong tương lai).....	9-31
Hình 9.3.5 - Quảng trường ga của Nhà ga Tân Cảng theo Quy hoạch phân vùng được phê duyệt	9-32
Hình 9.3.6 - Quy hoạch quảng trường ga được phê duyệt tại Khu vực Ga Tân Cảng (Phương án A)	9-33
Hình 9.3.7 - Quảng trường ga đề xuất tại Khu vực Ga Tân Cảng (Phương án B).....	9-34
Hình 9.3.8 - Quy hoạch mặt bằng ga Tân Cảng	9-35
Hình 9.3.9 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (ngay khi tuyến ĐSĐT đi vào hoạt động)9-37	
Hình 9.3.10 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (trong tương lai)	9-37
Hình 9.3.11 - Quy hoạch bố trí Khu vực ga Thảo Điền.....	9-39
Hình 9.3.12 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thảo Điền (Khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-41
Hình 9.3.13 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thảo Điền (Khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-41
Hình 9.3.14 Quy hoạch bố trí Khu vực Ga An Phú (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-43
Hình 9.3.15 - Quy hoạch tương lai Khu vực Ga An Phú (trong tương lai).....	9-43
Hình 9.3.16 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga An Phú (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-44
Hình 9.3.17 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Rạch Chiếc (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-47
Hình 9.3.18 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Rạch Chiếc (trong tương lai)	9-47
Hình 9.3.19 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Rạch Chiếc (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-49
Hình 9.3.20 - Quy hoạch tương lai của Khu vực Ga Rạch Chiếc (trong tương lai)	9-49
Hình 9.3.21 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Phước Long (Giai đoạn II)	9-51
Hình 9.3.22 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Phước Long (Giai đoạn II).....	9-53
Hình 9.3.23 - Quy hoạch phát triển tạm thời của Khu vực Ga Phước Long (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-53
Hình 9.3.24 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Bình Thái.....	9-55
Hình 9.3.25 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Bình Thái.....	9-56
Hình 9.3.26 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Thủ Đức (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-57
Hình 9.3.27 Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Thủ Đức (trong tương lai)	9-58
Hình 9.3.28 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thủ Đức (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-60
Hình 9.3.29 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thủ Đức (trong tương lai).....	9-60
Hình 9.3.30 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Khu Công nghệ cao (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)9-62	

Hình 9.3.31 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Khu Công nghệ cao	9-63
Hình 9.3.32 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn II)	9-65
Hình 9.3.33 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Suối Tiên (trong tương lai).....	9-65
Hình 9.3.34 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn II).....	9-67
Hình 9.3.35 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn III).....	9-67
Hình 9.5.1 - Thiết kế cấu trúc hiện tại của Cầu bộ hành trong Thiết kế sơ bộ của Gói thầu 2 ..	9-71
Hình 9.5.2 - Thiết kế cơ bản cho các kết nối với cầu chính (Phương án A)	9-72
Hình 9.5.3 - Thiết kế cấu trúc của cầu chính với dầm RC (Phương án B).....	9-72
Hình 9.5.4 - Quy hoạch ý tưởng Ga Tân Cảng.....	9-73
Hình 11.1.1 - Quy trình thực hiện các nhiệm vụ Đánh giá tác động môi trường và xã hội của Nghiên cứu SAPI	11-2
Hình 11.4.1 - Quy hoạch ý tưởng phát triển CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh	11-22
Hình 11.4.2 - Vị trí các địa điểm quan trắc ô nhiễm không khí, tiếng ồn và độ rung.....	11-25
Hình 11.4.3 - Thành phần người trả lời phỏng vấn	11-27
Hình 11.4.4 - Tình trạng kinh tế xã hội của các hộ gia đình được khảo sát.....	11-28
Hình 11.4.5 - Phương tiện giao thông được sử dụng bởi các hộ gia đình.....	11-29
Hình 12.1.1 - Mô hình hành vi của hành khách đường sắt tại các CTLPT	12-2
Hình 13.1.1 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD	13-1
Hình 13.1.2 - Ý tưởng phát triển khu vực xung quanh nhà ga theo mô hình TOD	13-3
Hình 13.2.1 - Những nội dung chính trong quy định về quy hoạch phân khu	13-4
Hình 13.4.1 - Quy hoạch ý tưởng cho một khu vực có diện tích lớn quanh ga An Phú.....	13-10
Hình 13.4.2 - Quy hoạch ý tưởng khu vực lân cận ga An Phú.....	13-11
Hình 13.4.3 - Quy hoạch ý tưởng khu vực quanh ga Rạch Chiếc.....	13-12
Hình 13.4.4 - Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới	13-13
Hình 13.4.5 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Rạch Chiếc	13-14
Hình 13.4.6 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Phước Long.....	13-16
Hình 13.4.7 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Phước Long.....	13-16
Hình 13.4.8 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Thủ Đức.....	13-18
Hình 13.4.9 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Thủ Đức.....	13-18
Hình 13.4.10 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh Khu Công nghệ cao Sài Gòn.....	13-20
Hình 13.4.11 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp Ga Khu công nghệ cao Sài Gòn	13-20
Hình 13.4.12 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Suối Tiên.....	13-22
Hình 13.4.13 - Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới ở Khu Đại học quốc gia	13-23
Hình 13.4.14 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp ga Suối Tiên	13-24
Hình 13.5.1 - Tiêu chuẩn tương quan giữa FAR và BCR tại Nhật Bản.....	13-26
Hình 13.5.2 - Mật độ dân số trong Kịch bản nghiên cứu điển hình 2040.....	13-28
Hình 13.5.3 - Mật độ dân số theo Kịch bản TOD, 2040.....	13-29
Hình 13.5.4 - Xu hướng giữa việc Sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và khoảng cách các chuyến đi đến nhà ga/ từ nhà ga đi.....	13-30
Hình 14.1.1 Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất cho khu vực bắc ga An Phú	14-3

Hình 14.1.2 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu vực bắc ga An Phú.....	14-4
Hình 14.1.3 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu vực bắc ga An Phú	14-5
Hình 14.1.4 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực tây nam ga An Phú.	14-6
Hình 14.1.5 - Quy hoạch phân khu - khu vực đông nam ga An Phú.....	14-6
Hình 14.1.6 - Hướng dẫn quản lý cảnh quan khu vực phía nam ga An Khánh	14-7
Hình 14.1.7 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực phía tây ga Rạch Chiếc.....	14-8
Hình 14.1.8 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu phía tây ga Rạch Chiếc.....	14-9
Hình 14.1.9 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc.....	14-10
Hình 14.1.10 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc.....	14-11
Hình 14.1.11 - Quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-12
Hình 14.1.12 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu tây ga Phước Long.....	14-13
Hình 14.1.13 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-14
Hình 14.1.14 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-15
Hình 14.1.15 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Thủ Đức.....	14-16
Hình 14.1.16 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu vực phía tây ga Thủ Đức	14-17
Hình 14.1.17 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía đông ga Thủ Đức	14-18
Hình 14.1.18 - Đề xuất về Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía đông ga Thủ Đức	14-19
Hình 14.1.19 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC.	14-20
Hình 14.1.20 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC....	14-21
Hình 14.1.21 - Quy hoạch phát triển Khu CNC.....	14-22
Hình 14.1.22 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc Khu công nghệ cao Sài Gòn	14-23
Hình 14.1.23 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch cho khu vực Đại học Quốc gia	14-24
Hình 14.1.24 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực Đại học Quốc gia.....	14-25
Hình 14.1.25 - Quy hoạch phân khu đề xuất khu vực phía nam Ga Suối Tiên (khu vực phát triển mới)	14-26
Hình 14.1.26 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía nam Ga Suối Tiên	14-27
Hình 14.2.1 - Quy trình hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-30
Hình 14.3.1 - Mô hình tái điều chỉnh đất (LR)	14-31
Hình 14.3.2 - Mô hình tái phát triển đô thị (UR)	14-32
Hình 14.3.3 - Mô hình phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR.....	14-34

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1 Định nghĩa khu vực ảnh hưởng của ga.....	1-7
Bảng 1.2.2 Khoảng cách sẵn sàng đi bộ hay thời gian sẵn sàng chờ đợi.....	1-8
Bảng 1.3.1 Hợp Nhóm Công tác.....	1-13
Bảng 1.3.2 Hợp tham vấn với các cơ quan liên quan.....	1-15
Bảng 1.3.3 Thảo luận tham vấn với các bên liên quan.....	1-16
Bảng 1.3.4 Hợp với Ban cố vấn.....	1-17
Bảng 1.4.1 Danh sách các nhà ga của Tuyến 1.....	1-18
Bảng 1.4.2 Nội dung và tiến độ của các gói thầu.....	1-19
Bảng 2.1.1 Khung sử dụng đất của Khu liên hợp TDTT Quốc gia Rạch Chiếc.....	2-18
Bảng 2.2.1 Mạng lưới giao thông đô thị tại TP. HCM.....	2-32
Bảng 2.2.2 Định hướng phát triển dịch vụ xe buýt tại TP. HCM.....	2-33
Bảng 2.2.3 Bến xe buýt tại TP. HCM.....	2-34
Bảng 2.2.4 Tóm tắt Quy hoạch Bến xe Miền Đông.....	2-36
Bảng 2.3.1 Loại xe buýt.....	2-39
Bảng 2.3.2 Bãi kỹ thuật tại TP. HCM.....	2-40
Bảng 2.3.3 Các tuyến xe buýt cạnh tranh với Tuyến ĐSĐT số 1 TP.HCM.....	2-41
Bảng 3.2.1 Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức ở nước ngoài.....	3-11
Bảng 3.2.2 Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki).....	3-19
Bảng 3.2.3 Bãi đậu xe đạp tại Ga Otagawa.....	3-22
Bảng 3.2.4 Các biện pháp phù hợp với các CTLPT của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	3-27
Bảng 3.3.1 – Tóm tắt công tác phát triển đô thị dọc tuyến Tsukuba Express của UR.....	3-36
Bảng 4.1.1 Vài nét về phát triển Giao thông/ Đô thị theo khu vực trên Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	4-5
Bảng 4.1.2 – Các vấn đề về quy hoạch phát triển công trình liên phương thức.....	4-6
Bảng 4.2.1 Tóm tắt công tác khảo sát.....	4-18
Bảng 4.2.2 Lưu lượng giao thông theo loại phương tiện (theo hai chiều).....	4-20
Bảng 4.2.3 Tỷ lệ các loại phương tiện theo cả hai chiều.....	4-20
Bảng 4.2.4 So sánh lưu lượng giao thông giữa dự án SAPI và HOUTRANS.....	4-21
Bảng 4.3.1 Các chiến lược phát triển khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị.....	4-28
Bảng 4.4.1 Định hướng kỹ thuật phát triển xe buýt gom khách.....	4-31
Bảng 4.4.2 Định hướng kỹ thuật quy hoạch công trình liên phương thức.....	4-32
Bảng 4.4.3 Định hướng quy hoạch Quảng trường ga.....	4-35
Bảng 4.4.4 Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức.....	4-37
Bảng 4.4.5 Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga.....	4-39
Bảng 5.2.1 Dân số thực tế tại Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức.....	5-4

Bảng 5.2.2 So sánh Dân số ước tính theo xu hướng với dân số theo quy hoạch.....	5-4
Bảng 5.2.3 Dân số áp dụng cho năm 2020 và năm 2040	5-6
Bảng 5.2.4 Khung kinh tế - xã hội đến năm 2020 và năm 2040.....	5-7
Bảng 5.3.1 Mô hình chia sẻ phương thức trong nghiên cứu SAPI	5-9
Bảng 5.3.2 Dự báo nhu cầu từng ga trên Tuyến ĐSĐT số 1	5-9
Bảng 5.3.3 Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích.....	5-13
Bảng 6.2.1 Phân cấp trách nhiệm cho các hoạt động được đề xuất	6-4
Bảng 7.1.1 Đánh giá các Phương án về các tuyến buýt cạnh tranh	7-2
Bảng 7.1.2 Các yêu cầu về hệ thống xe buýt gom khách	7-7
Bảng 7.2.1 Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	7-12
Bảng 7.4.1 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 1 và 2	7-27
Bảng 7.4.2 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 3	7-28
Bảng 7.4.3 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 4 và 5	7-30
Bảng 7.4.4 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 6	7-31
Bảng 7.4.5 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 7	7-32
Bảng 7.4.6 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 8	7-33
Bảng 7.4.7 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 9	7-33
Bảng 7.4.8 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 10	7-34
Bảng 7.4.9 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 11	7-35
Bảng 7.4.10 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 12	7-36
Bảng 7.4.11 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 13	7-37
Bảng 7.5.1 Tần suất xe buýt và Số đội xe cần thiết cho Kế hoạch đề xuất	7-40
Bảng 8.1.1 Kích cỡ đội xe buýt gom khách được đề xuất.....	8-1
Bảng 8.1.2 Phương án hoạt động của các tuyến gom khách được đề xuất.....	8-3
Bảng 8.1.3 Phương án hoạt động xe buýt gom khách đề xuất	8-5
Bảng 8.1.4 Hoạt động vận hành xe buýt chi tiết theo hướng tại Ga Tân Cảng	8-7
Bảng 8.1.5 Phương án quay vòng xe của các tuyến xe buýt gom khách đề xuất	8-12
Bảng 8.2.1 Chi phí vận hành tuyến buýt gom khách theo đề xuất và mức giá vé quy định vào năm 2020	8-15
Bảng 8.2.2 Tỷ lệ sử dụng xe buýt theo loại vé năm 2013	8-16
Bảng 8.2.3 Mức giá vé cho công nhân trên tuyến buýt gom khách theo đề xuất và kế hoạch giá vé trung bình vào năm 2020.....	8-17
Bảng 8.2.4 Giá vé vùng dựa trên khoảng cách của xe buýt liên tuyến	8-18
Bảng 8.4.1 Kế hoạch thực hiện phát triển xe buýt gom khách và điều chỉnh các tuyến xe buýt.....	8-29
Bảng 8.5.1 Số điểm nhảy cảm được xác định dọc theo các Tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	8-34
Bảng 8.5.2 Các điểm nhảy cảm về môi trường được xác định dọc theo các tuyến xe buýt đề xuất	8-35

Bảng 9.1.1 Số lượng bến cần thiết cho quảng trường ga và điểm dừng xe buýt.....	9-2
Bảng 9.1.2 Hệ số ước tính nhu cầu bãi đỗ	9-4
Bảng 9.1.3 Nhu cầu về năng lực bãi đỗ xe năm 2020.....	9-5
Bảng 9.1.4 Nhu cầu về năng lực bãi đỗ xe năm 2040.....	9-5
Bảng 9.1.5 Các ví dụ về bãi đậu xe đạp và xe máy ở Nhật Bản.....	9-6
Bảng 9.2.1 Chi phí thi công Hệ thống bãi đỗ xe máy.....	9-12
Bảng 9.2.2 Tổng chi phí Hệ thống bãi đỗ xe máy.....	9-13
Bảng 9.2.3 Sự cần thiết của cầu vượt quay xe	9-15
Bảng 9.2.4 Đánh giá mức năng phục vụ của cầu bộ hành theo quy hoạch hiện tại.....	9-19
Bảng 9.2.5 Nâng cấp cầu bộ hành tại Ga Rạch Chiếc.....	9-20
Bảng 9.2.6 Tóm tắt nâng cấp cầu bộ hành.....	9-21
Bảng 9.2.7 Số lượng màn hình hiển thị thông tin cần thiết	9-22
Bảng 9.2.8 Các phương án thực hiện Hệ thống hiển thị thông tin.....	9-24
Bảng 9.3.1 Khái quát Quy hoạch ý tưởng các công trình vận tải liên phương thức.....	9-26
Bảng 9.3.2 Tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình vận tải liên phương thức khu vực ga Văn Thánh 9-30	
Bảng 9.3.3 So sánh Phương án A và Phương án B	9-33
Bảng 9.3.4 Tiêu chuẩn kỹ thuật công trình vận tải liên phương thức khu vực ga Tân Cảng.....	9-36
Bảng 9.3.5 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Thảo Điền ..	9-40
Bảng 9.3.6 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga An Phú	9-44
Bảng 9.3.7 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Rạch Chiếc. 9-48	
Bảng 9.3.8 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Phước Long 9-52	
Bảng 9.3.9 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Bình Thái....	9-55
Bảng 9.3.10 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Thủ Đức ...	9-59
Bảng 9.3.11 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Khu CNC ..	9-63
Bảng 9.3.12 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Suối Tiên..	9-66
Bảng 9.3.13 Tiêu chuẩn về công trình liên phương thức tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên....	9-68
Bảng 9.4.1 Phạm vi và diện tích đất cần được thu hồi.....	9-69
Bảng 9.4.2 Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng tại Ga Phước Long.....	9-70
Bảng 9.4.3 Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng tại Ga Suối Tiên.....	9-70
Bảng 9.5.1 Phương án về các biện pháp kỹ thuật (1/2).....	9-73
Bảng 9.5.2 Phương án về các biện pháp kỹ thuật (2/2).....	9-75
Bảng 9.6.1 Chi phí thi công các Công trình Liên phương thức (giai đoạn 1).....	9-76
Bảng 9.6.2 Chi phí thi công các công trình liên phương thức (Giai đoạn 2).....	9-77
Bảng 9.6.3 Chi phí thi công các công trình liên phương thức (Giai đoạn 1 & 2).....	9-77
Bảng 9.6.4 Chi tiết Chi phí Dự án Phát triển công trình liên phương thức (triệu JPY)	9-79
Bảng 10.1.1 Các hạng mục và nhiệm vụ phát triển công trình liên phương thức.....	10-1
Bảng 10.1.2 Lựa chọn về Chủ đầu tư dự án	10-3
Bảng 10.1.3 Các lựa chọn Phát triển Công trình Liên phương thức – Trách nhiệm trong giai đoạn thi công	10-4

Bảng 10.1.4 Các phương án và giải thích ngắn gọn về Kế hoạch thực hiện dự án	10-5
Bảng 10.1.5 - Kế hoạch thực hiện Gói thầu 2 (CP-2) và Gói thầu 3 (CP-3)	10-6
Bảng 10.1.6 Kế hoạch thực hiện 'Phương án 1: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay hiện tại' 10-6	
Bảng 10.1.7 Kế hoạch thực hiện 'Phương án 2: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay mới' (Dự án mới do Ban QLĐSDT làm chủ đầu tư).....	10-7
Bảng 10.1.8 Ưu điểm và nhược điểm của các phương án Kế hoạch thực hiện dự án	10-8
Bảng 10.1.9 Phân định trách nhiệm O&M cho các Công trình liên phương thức.....	10-10
Bảng 10.1.10 Đánh giá so sánh Kế hoạch thực hiện Dự án	10-11
Bảng 10.2.1 Đơn vị tư vấn và Thời hạn của mỗi dịch vụ.....	10-12
Bảng 10.2.2 Dự toán chi phí các dịch vụ tư vấn.....	10-14
Bảng 10.3.1 Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-1)	10-17
Bảng 10.3.2 Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-2)	10-18
Bảng 10.3.3 So sánh, Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-1 & Phương án-2)	10-19
Bảng 11.3.1 Danh sách các tác động tiềm năng do phát triển các công trình liên phương thức 11-6	
Bảng 11.3.2 Kết quả xác định phạm vi EIA do phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-9
Bảng 11.3.3 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Tân Cảng.....	11-10
Bảng 11.3.4 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Thảo Điền.....	11-11
Bảng 11.3.5 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga An Phú.....	11-12
Bảng 11.3.6 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Rạch Chiếc.....	11-13
Bảng 11.3.7 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Phước Long	11-14
Bảng 11.3.8 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Bình Thái.....	11-15
Bảng 11.3.9 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Thủ Đức	11-16
Bảng 11.3.10 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Khu Công Nghệ Cao	11-17
Bảng 11.3.11 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Suối Tiên	11-18
Bảng 11.3.12 Tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường.....	11-19
Bảng 11.4.1 Thông số kỹ thuật của các CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-23
Bảng 11.4.2 Dự đoán Lưu lượng giao thông trên Đường tiếp cận số 1 vào Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-22
Bảng 11.4.3 Chất lượng không khí tại các địa điểm gần Khu dân cư (A1).....	11-25
Bảng 11.4.4 Chất lượng không khí tại các địa điểm gần quảng trường ga đề xuất (A2).....	11-25

Bảng 11.4.5 Kết quả mức độ tiếng ồn tại các điểm quan trắc, Leq, 24h, I10, I90.....	11-25
Bảng 11.4.6 Kết quả mức độ tiếng ồn tại các điểm quan trắc, Leq.....	11-26
Bảng 11.4.7 Kết quả độ rung tại các điểm quan trắc.....	11-26
Bảng 11.4.8 Ý kiến của người được phỏng vấn về lợi ích của dự án.....	11-29
Bảng 11.4.9 Kỳ vọng của người dân về lợi ích của dự án	11-30
Bảng 11.4.10 Lo ngại của người được phỏng vấn về những tác động tiêu cực.....	11-30
Bảng 11.4.11 Kiến nghị để cải thiện tác động của dự án	11-32
Bảng 11.4.12 Giá vé đường sắt đô thị dự kiến	11-32
Bảng 11.4.13 Danh sách nội dung về môi trường cần được quan tâm trong kế hoạch phát triển các CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh (Tháng 5 năm 2014)	11-32
Bảng 11.4.14 Vai trò và trách nhiệm thực hiện EMP.....	11-46
Bảng 11.4.15 Các biện pháp giảm thiểu, Trách nhiệm của các cơ quan liên quan trong Chương trình quản lý môi trường EMP	11-47
Bảng 11.4.16 Kế hoạch quan trắc môi trường (dự thảo).....	11-49
Bảng 11.5.1 Biên bản cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ nhất.....	11-50
Bảng 11.5.2 Biên bản cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ hai..	11-52
Bảng 11.6.1 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Tân Cảng	11-54
Bảng 11.6.2 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Thảo Điền	11-55
Bảng 11.6.3 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga An Phú	11-56
Bảng 11.6.4 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Rạch Chiếc	11-58
Bảng 11.6.5 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Phước Long.....	11-59
Bảng 11.6.6 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Bình Thái	11-60
Bảng 11.6.7 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Thủ Đức.....	11-61
Bảng 11.6.8 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Khu Công Nghệ Cao	11-62
Bảng 11.6.9 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Suối Tiên.....	11-64
Bảng 12.1.1 Chi phí dự án theo giá kinh tế và giá tài chính	12-4
Bảng 12.1.2 Tiến độ đầu tư theo Giá Kinh tế.....	12-4
Bảng 12.1.3 Chi phí O&M các CTLPT mỗi năm	12-5
Bảng 12.1.4 Đơn giá theo thời gian (VOT)	12-5
Bảng 12.1.5 Lợi ích kinh tế trong các năm	12-5
Bảng 12.1.6 Dòng tiền chi phí và lợi ích kinh tế.....	12-6
Bảng 12.1.7 Tóm tắt phân tích lợi ích chi phí	12-7
Bảng 12.1.8 Phân tích độ nhạy bằng cách thay đổi lợi ích và chi phí.....	12-7
Bảng 12.2.1 Chi phí thi công	12-9
Bảng 12.2.2 Phí đậu xe theo phương thức giao thông.....	12-10
Bảng 12.2.3 Tổng doanh thu	12-10
Bảng 12.2.4 So sánh Doanh thu và Chi phí O&M	12-10
Bảng 12.3.1 Tổng chi phí kinh tế và tài chính phát triển xe buýt gom khách	12-11
Bảng 12.3.2 Chi phí đầu tư theo hạng mục	12-12
Bảng 12.3.3 Đơn giá VOC theo loại xe (Giá Kinh tế)	12-13

Bảng 12.3.4 Đơn giá TTC theo loại xe năm 2014 (Giá Kinh tế).....	12-13
Bảng 12.3.5 So sánh tổng VOC và TTC trong các trường hợp có và không có dự án trong các năm tiêu chuẩn	12-13
Bảng 12.3.6 Tổng lợi ích trong các năm tiêu chuẩn	12-13
Bảng 12.3.7 Dòng tiền chi phí và lợi ích kinh tế.....	12-15
Bảng 12.3.8 Tóm tắt phân tích lợi ích chi phí	12-15
Bảng 13.3.1 Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức	13-7
Bảng 13.4.1 Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga	13-8
Bảng 13.5.1 Mật độ dân số giả định tại các Khu vực ga dựa theo Ý tưởng TOD.....	13-27
Bảng 13.5.3 Tác động do phát triển tích hợp theo TOD, 2040.....	13-31
Bảng 14.1.1 Các nội dung cần quy định trong Quy hoạch phân khu	14-1
Bảng 14.1.2 Các nội dung quy định trong hướng dẫn quản lý kiến trúc	14-2
Bảng 14.2.1 Quyền sở hữu công trình xác định trong các quy hoạch đô thị	14-30
Bảng 14.3.1 Biện pháp triển khai phát triển khu vực nhà ga.....	14-36
Bảng 14.3.2 Tính khả thi của cơ chế đề xuất về triển khai LR và UR.....	14-39

TỪ VIẾT TẮT

BRT	Tuyến xe buýt nhanh (Bus Rapid Transit)
CBD	Khu vực trung tâm hành chính và thương mại của một thành phố
CII	Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh
CP	Gói thầu
DC	Dòng điện một chiều
Sở XD	Sở Xây dựng
Sở GTVT	Sở Giao thông Vận tải
Sở QHKT	Sở Quy hoạch Kiến trúc
Sở KHĐT	Sở Kế hoạch Đầu tư
ĐTM	Đánh giá tác động môi trường
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
GMS	Tiểu vùng Sông Mekong mở rộng
TP. HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
HIS	Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình
HOUTRANS	Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu khả thi về Giao thông vận tải đô thị Khu vực TP. HCM
QL	Quốc lộ
IEE	Kiểm tra môi trường ban đầu
KCN	Khu Công nghiệp
IRR	Tỉ suất hoàn vốn nội bộ
ITS	Hệ thống Giao thông thông minh
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Ban QLĐSĐT	Ban quản lý đường sắt đô thị
LRT	Hệ thống giao thông đường sắt đô thị trên cao
M/P	Quy hoạch tổng thể
Bộ XD	Bộ Xây Dựng
TT QL&ĐH VTHKCC	Trung tâm Quản lý Điều hành Vận tải Hành khách công cộng
Bộ TN&MT	Bộ Tài Nguyên và Môi trường
NJPT	Liên doanh NJPT – Tư vấn thiết kế Dự án Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM

OD	Điểm đầu - điểm cuối
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
O&M	Vận hành và bảo dưỡng
QL	Quốc lộ
PPP	Mô hình hợp tác công tư
RAP	Kế hoạch hành động tái định cư
SAMCO	Tổng Công ty Cơ khí Giao thông Vận tải Sài Gòn
SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
STEP	Điều kiện đặc biệt cho đối tác kinh tế
STRASYA	Tiêu chuẩn hệ thống đường sắt đô thị Châu Á
TOD	Phát triển dựa vào Giao thông
UCCI	Ban Quản lý Đầu tư xây dựng công trình Giao thông – Đô thị
UMRT	Vận chuyển hành khách khối lượng lớn
VND	Đồng Việt Nam
ĐHQG-TP. HCM	Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh

Phần IV: Phát triển Khu vực ga

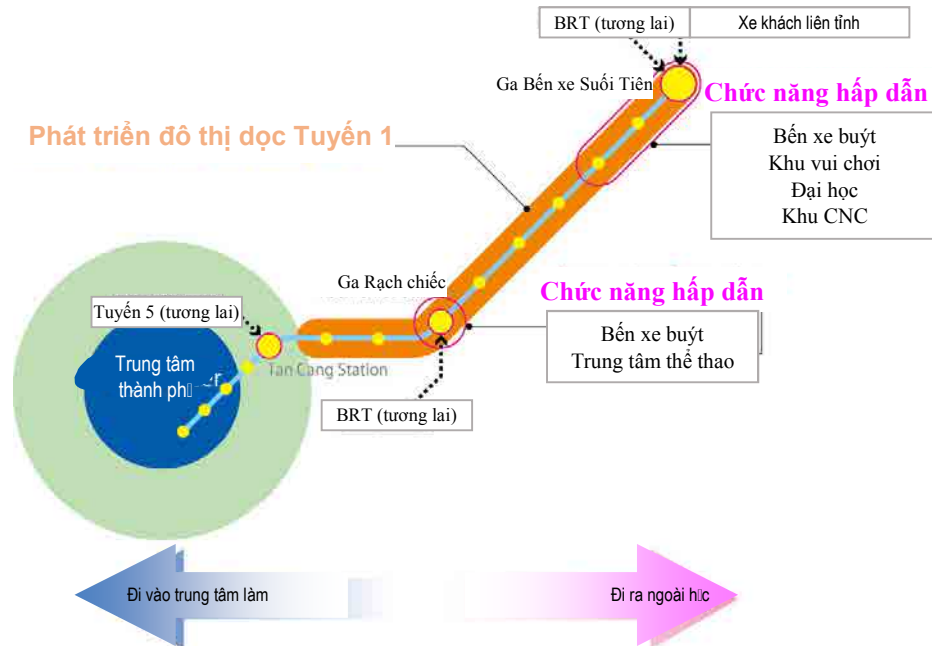
13 QUY HOẠCH Ý TƯỞNG PHÁT TRIỂN KHU VỰC NHÀ GA

13.1 Ý tưởng cơ sở về phát triển đô thị dọc hành lang TUYẾN ĐSĐT SỐ 1

1) Những điểm quan trọng thúc đẩy mô hình TOD trên TUYẾN ĐSĐT SỐ 1

Các nội dung dưới đây cần được nghiên cứu để thúc đẩy phát triển đô thị dọc TUYẾN ĐSĐT SỐ 1 dựa trên mô hình TOD như đã trình bày tại Chương 3 (Hình 13.1.1 minh họa hình ảnh phát triển đô thị trên TUYẾN ĐSĐT SỐ 1 theo mô hình TOD):

- Như đã trình bày ở Chương 2, quy hoạch phân khu đã được lập cho khu vực phía tây sông Sài Gòn áp dụng theo mô hình TOD. Ví dụ, quảng trường ga và khu vực phát triển gắn kết với công trình ga được thể hiện trên các quy hoạch sử dụng đất của Tân Cảng và Ba Son. Tuy nhiên, do đây là khu vực đất an ninh, quốc phòng nên chính quyền thành phố chưa kiểm soát được hoàn toàn quá trình phát triển như theo quy hoạch phân khu đã phê duyệt.
- Tại khu vực phía đông sông Sài Gòn chưa có đủ quy hoạch đô thị tuân theo mô hình TOD. Chỉ có khu vực Thảo Điền thuộc Quận 2 là có quy hoạch sử dụng đất với mật độ phát triển cao dọc TUYẾN ĐSĐT SỐ 1. Tuy nhiên, quy hoạch này hiện mới chỉ ở giai đoạn lập nhiệm vụ quy hoạch, thể hiện những tiêu chí quy hoạch cơ bản.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.1.1 - Minh họa phát triển đô thị dọc TUYẾN ĐSĐT SỐ 1 theo mô hình TOD

- Để tăng lượng khách sử dụng đường sắt, cần lập các quy hoạch đô thị trên TUYẾN ĐSĐT SỐ 1 cho khu vực phía đông sông Sài Gòn. Cụ thể, các quy hoạch đô thị cần thể hiện nội dung cải tạo đường tiếp cận các công trình hiện hữu và đã quy hoạch gần các

nhà ga đường sắt, bao gồm các công trình thể thao ở khu vực đông nam ga Rạch Chiếc, công viên nước Suối Tiên và các cơ sở giáo dục gần ga Suối Tiên và Khu Công nghệ cao Sài Gòn tiếp giáp Ga công nghệ cao.

- Ngoài ra, ga đầu mối Suối Tiên và ga Rạch Chiếc phải được quy hoạch thành các ga trung tâm khu vực phía tây Tuyến ĐSĐT số 1.

2) Ý tưởng phát triển khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD

Sau đây là những ý tưởng phát triển các khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD.

Tiện đi bộ

- Xây dựng mạng lưới lối đi bộ không bị cản trở bởi dòng xe cơ giới (cầu vượt cho người đi bộ tách khỏi dòng xe cơ giới, hành lang cạnh các khu thương mại, v.v.)

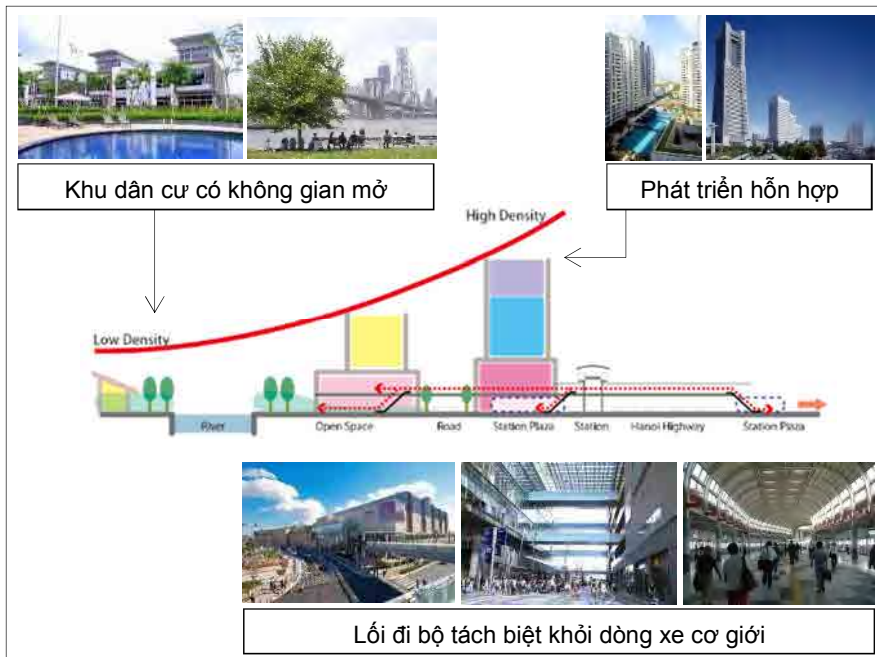
Mật độ cao, mục đích sử dụng hỗn hợp

- Bố trí các chức năng hấp dẫn và tiện lợi gần nhà ga (cửa hàng bán lẻ, điểm vui chơi, các công trình công ích, v.v.)

Không gian để chuyển đổi phương thức

- Cải tạo đường dẫn từ xe buýt và các phương thức vận tải khác tới các ga đường sắt (quảng trường ga nằm cạnh nhà ga, các công trình có liên quan tới giao thông như bãi trông giữ xe, v.v.)

Do Tuyến ĐSĐT số 1 nằm phía đông sông Sài Gòn sử dụng cầu cạn đi trên cao nên công soát vé và cầu cho người đi bộ bằng qua xa lộ Hà Nội được bố trí ở tầng 2. Vì vậy, cần đảm bảo bố trí mạng lưới đi bộ trên cùng cao độ đó để có thể kết nối giữa nhà ga và các khu vực đô thị xung quanh. Ngoài ra, cũng cần bố trí môi trường sống đô thị tốt và tiện lợi cho các khu vực tiếp giáp với nhà ga, căn cứ vào định hướng phát triển khu vực ngoại thành của thành phố. Hiện có nhiều dự án phát triển tại khu vực ngoại thành của thành phố bao gồm các tổ hợp chung cư cao tầng có các chức năng thương mại ở các tầng thấp và biệt thự đơn lập rẽ để tận dụng môi trường tự nhiên xung quanh.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.1.2 - Ý tưởng phát triển khu vực xung quanh nhà ga theo mô hình TOD

13.2 Khung quy hoạch phục vụ kiểm soát phát triển đô thị

1) Nguyên tắc quy hoạch đô thị

Do ở Việt Nam quy hoạch chung thể hiện định hướng phát triển cơ bản cho khu vực quy hoạch, bao gồm ý tưởng sử dụng đất cơ bản, cấu trúc đô thị, vị trí các hạ tầng lớn, quy hoạch phân khu thể hiện các tiêu chí quy hoạch cụ thể ở từng khu vực đô thị, ví dụ như FAR (hệ số sử dụng đất), BRC (tỷ lệ xây dựng), quy mô dân số quy hoạch, hạn chế chiều cao công trình. Vì vậy, để kiểm soát phát triển đô thị cho những khu vực gần nhà ga, cần lập quy hoạch phân khu căn cứ theo mô hình TOD.

Để thực hiện theo ý tưởng TOD tiêu chí quy hoạch đất hỗn hợp là yếu tố quan trọng cần thiết khi xây dựng quy hoạch phân khu. Tiêu chí sử dụng đất theo quy định không cho phép việc sử dụng đất vào các mục đích khác. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp, việc sử dụng đất đã áp dụng tiêu chí sử dụng đất hỗn hợp theo quyết định của chính quyền địa phương. Vì vậy để tránh việc áp dụng các tiêu chí sử dụng đất không rõ ràng ở TP. HCM, tiêu chí sử dụng đất hỗn hợp đã được đưa vào trong các quy hoạch phân khu. Trong nghiên cứu này, tiêu chí sử dụng đất hỗn hợp được đề xuất phù hợp với quy hoạch phân khu của TP. HCM.

Tuy nhiên, nguyên tắc quy hoạch phân khu không đưa ra đủ điều kiện để kiểm soát phát triển đô thị theo mô hình TOD. Do đó, Đoàn Nghiên cứu kiến nghị, ngoài quy hoạch phân khu, cần lập hướng dẫn quản lý kiến trúc để điều chỉnh những quy định bổ sung theo một khung điều tiết linh hoạt. Các khung điều tiết chi tiết trong quy hoạch phân khu và quy định quản lý kiến trúc được thể hiện như sau.

a) Khung điều tiết quy hoạch phân khu

Như thể hiện ở phần dưới đây, nếu quy hoạch phân khu có thể hiện quy hoạch sử dụng đất với các tiêu chí quy hoạch chi tiết, cách thức bố trí các công trình và hạ tầng công ích thì sẽ có thể giúp kiểm soát phát triển đô thị theo mô hình TOD. Tuy nhiên, do quy hoạch phân khu chỉ áp dụng cho toàn phân khu nên nếu phân khu đó lại chia thành nhiều ô nhỏ thì tiêu chí quy hoạch không nhất thiết phải áp dụng triệt để cho từng ô nhỏ này.

1. Kế hoạch sử dụng đất
 - a) Các phân khu chức năng trong khu vực quy hoạch
 - b) Các chỉ tiêu sử dụng đất, BRC, FAR, chiều cao công trình cho từng ô phố, khoảng lùi cho từng trục đường, vị trí và quy mô của các công trình ngầm (nếu có).
2. Quy định, yêu cầu về cảnh quan và không gian cho từng phân khu chức năng, các trục đường lớn, không gian mở, điểm nhấn đô thị, khu vực trung tâm và khu vực bảo tồn (nếu có).
3. Quy hoạch hạ tầng
 - a) Mạng lưới giao thông, các đoạn đường, đường đố và chỉ giới, vị trí và quy mô của đề-pô, bến bãi (trên cao, mặt đất hay ngầm), hướng tuyến, nhà ga đường sắt ngầm và các hầm kỹ thuật.
 - b) Nhu cầu và nguồn cấp nước, vị trí và quy mô nhà máy nước, trạm xử lý, mạng lưới ống dẫn và các tiêu chí kỹ thuật khác.
 - c) Nhu cầu và nguồn cấp điện, vị trí và quy mô các trạm điện, mạng lưới đường dây tải điện hạ thế
 - d) Nhu cầu và mạng lưới viễn thông

Nguồn: Nghị định: 37/2010/NĐ-CP (Điều 19)

Hình 13.2.1 - Những nội dung chính trong quy định về quy hoạch phân khu

b) Khung điều tiết hướng dẫn quản lý kiến trúc

Trong các điều kiện cụ thể, chính quyền địa phương có thể linh hoạt xác định nội dung quy định hướng dẫn quản lý kiến trúc. Do đó, khi đã xác định được khung thể chế cho hướng dẫn này thì dù chưa có quy định chung cho cả phân khu nhưng vẫn có thể áp dụng cho các công trình cụ thể tại quảng trường ga, vị trí và quy mô mạng lưới lối đi bộ trong khu vực đất tư nhân.

Mặc dù ở Việt Nam mới chỉ có một số lượng ít hướng dẫn được lập trên thực tế, nhưng trong khu vực thương mại trung tâm mở rộng của thành phố Hồ Chí Minh, năm 2013 đã có hướng dẫn được phê duyệt cùng với quy hoạch phân khu.

13.3 Khung triển khai phát triển các công trình liên phương thức

Các công trình liên phương thức tại các nhà ga Tuyến ĐSĐT số 1 sẽ được xây dựng theo ba hình thức như sau: i) sử dụng đất dành cho công trình công ích (đường, không gian cây xanh, v.v.), ii) lồng ghép với các dự án phát triển đô thị quy mô lớn của khu vực tư nhân, và iii) là một phần trong quá trình tái phát triển các khu vực đã đô thị hóa hiện nay (Bảng 13.3.1 thể hiện tổng quan và đánh giá về các hình thức phát triển này).

Đối với hình thức i), do không phải mua đất nên có thể tiến hành xây dựng các công trình liên phương thức sớm hơn. Tuy nhiên, diện tích đất dành cho xây dựng các công trình này không phải lúc nào cũng nằm trọn vẹn trong các khu vực nhà ga. Ngoài ra, cần có thảo luận và phối hợp với các cơ quan chức năng, đơn vị có liên quan khác đang quản lý những đất này. Các công trình liên phương thức sẽ do khu vực công xây dựng và có thể sử dụng nguồn vốn ODA.

Đối với hình thức ii), việc xây dựng công trình sẽ do (A) một dự án của khu vực công và (B) một dự án có cơ chế hợp tác công – tư (PPP). Đối với dự án (A), các công trình liên phương thức sẽ được gắn vào trong dự án phát triển đô thị, nhưng khu vực công sẽ có đất cần thiết (mua hoặc chuyển đổi chức năng) và tiến hành xây dựng các công trình liên phương thức, có thể sử dụng nguồn vốn ODA như đối với hình thức i).

Nếu là dự án (B) trong hình thức ii) thì các công trình liên phương thức sẽ được xây dựng thông qua đối tác công – tư, theo đó mô hình PPP của JICA có thể áp dụng được. Các công trình này có thể được xây dựng rồi chuyển cho chính quyền (mô hình BT (= xây dựng, chuyển giao)), còn một số công trình như bãi trông giữ xe có thể được xây dựng, khai thác trước khi chuyển giao cho chính quyền (mô hình BOT (= xây dựng, khai thác, chuyển giao)).

Hình thức iii) cũng sử dụng đất không thuộc quản lý của khu vực công và sẽ được triển khai với dạng một dự án của khu vực công (A) hay một dự án đối tác công – tư PPP (B) như trong hình thức ii). Tuy nhiên, dự án A trong hình thức iii) thì cần thảo luận và phối hợp với nhiều chủ đất và khoản bồi thường cho các đơn vị này sẽ là gánh nặng đối với khu vực công. Vì vậy, việc xây dựng các công trình liên phương thức theo hình thức này dự kiến sẽ kéo dài và phức tạp hơn nhiều.

Đối với dự án (B) của hình thức iii), khó có thể thúc đẩy phát triển đô thị với điều kiện bình đẳng đối với tất cả các chủ đất (khó đảm bảo được việc phân phối bình đẳng lợi ích từ phát triển cho các chủ đất) theo các quy định pháp luật hiện hành ở Việt Nam. Ở Nhật Bản, có nhiều cơ chế phát triển đô thị khác nhau tạo điều kiện phát triển hạ tầng và công trình công ích sao cho vẫn đảm bảo được tính công bằng và minh bạch đối với các chủ đất tại khu vực

đã đô thị hóa hiện hữu cần tái phát triển, ví dụ như các cơ chế “tái điều chỉnh đất” và “tái phát triển đô thị”. Tuy nhiên, ở Việt Nam chưa có các cơ chế như vậy và việc xây dựng cơ chế phù hợp với hệ thống pháp lý và quy chuẩn xã hội ở Việt Nam thì cũng cần có thời gian.

Bảng 13.3.1 - Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức

Hình thức		Cơ chế	Lộ trình dự kiến		Đặc điểm và vấn đề
i	Sử dụng đất công trình công ích	Dự án khu vực công	Nhanh	Không cần thu hồi đất	- Có thể đảm bảo quỹ đất dễ dàng - Có thể sử dụng vốn ODA
ii	Đưa vào trong các dự án phát triển quy mô lớn	(A) Dự án khu vực công	Tùy thuộc vào tiến độ của các dự án phát triển		- Thu hồi, chuyển đổi mục đích sử dụng đất - Có thể sử dụng vốn ODA
		(B) Dự án đối tác công tư PPP			- Có thể đưa vào trong các dự án phát triển - Có thể sử dụng các mô hình BT, BOT và PPP
iii	Là một phần trong quá trình phát triển các khu vực đô thị hóa hiện hữu	(A) Dự án khu vực công	Chậm	Thương thảo, phối hợp với nhiều chủ đất khiến thời gian kéo dài	- Cần mua, thu hồi đất - Có thể sử dụng vốn ODA
		(B) Dự án đối tác công tư PPP			- Khó thúc đẩy tái phát triển các khu vực đô thị hóa hiện hữu và đảm bảo phân bổ lợi ích phát triển một cách bình đẳng theo các quy định pháp luật hiện hành. - Cần thiết lập các quy định mới

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Để xây dựng các công trình liên phương thức gắn với Tuyến ĐSĐT số 1 thì hình thức i) (sử dụng đất công trình công ích) sẽ là phương án phù hợp nhất cần xem xét. Tuy nhiên, hình thức này là chưa đủ để thúc đẩy phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với các khu vực gần nhà ga đường sắt.

Đối với hình thức ii) (lồng ghép vào các dự án phát triển đô thị quy mô lớn của khu vực tư nhân), kế hoạch và lộ trình phát triển các công trình liên phương thức này lại phụ thuộc vào tiến độ chung của các dự án phát triển đô thị đó. Vì vậy, nếu có dự án phát triển đô thị nào khởi công trong tương lai gần thì các công trình liên phương thức cũng sớm được xây dựng theo. Ngoài ra, do các công trình liên phương thức là một phần của các dự án phát triển đô thị thông qua việc kết hợp quy hoạch đô thị và xây dựng hạ tầng nên mô hình TOD có thể được hiện thực hóa khi lồng ghép vào các quy hoạch này.

Hình thức iii) (là một phần trong quá trình tái phát triển các khu vực đô thị hiện hữu) sẽ cần có nhiều thời gian và lượng tiền bồi thường lớn để đảm bảo có đủ quỹ đất cần thiết cho công tác xây dựng. Ngoài ra, hệ thống pháp lý hiện tại ở Việt Nam không thúc đẩy hữu hiệu

việc xây dựng các công trình này. Vì vậy, hình thức này chỉ áp dụng được với trường hợp khu vực đô thị gần nhà ga cần được cải tạo, tái cấu trúc một cách toàn diện bằng những hạ tầng cần thiết, bao gồm các công trình liên phương thức trong một khoảng thời gian dài.

13.4 Áp dụng khung quy hoạch cho từng ga

1) Tổng quan về tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga

Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 được thể hiện ở bảng dưới đây. Mặc dù phần lớn các dự án phát triển đô thị tại khu vực nhà ga không triển khai ngay (Giai đoạn 1), nhưng tại nhiều khu vực nhà ga, bao gồm một số nơi phía tây ga Phước Long, phía đông nam các ga Công viên Công nghệ cao và Suối Tiên, các khu vực quanh bến xe Suối Tiên, các dự án phát triển đô thị dự kiến sẽ được triển khai trong tương lai gần (Giai đoạn 2). Tại các khu vực nhà ga còn lại, các dự án phát triển đô thị quy mô lớn sẽ được triển khai trong giai đoạn dài hạn (Giai đoạn 3).

Bảng 13.4.1 - Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga

STT	Tên ga	Tình hình phát triển đô thị tại khu vực ga		
		GD1	GD2	GD3
1	Bến Thành	-	-	-
2	Nhà hát Thành phố	-	-	-
3	Ba Son	-	-	Tái phát triển khu vực nhà máy đóng tàu
4	CV Văn Thánh	-	-	Tái phát triển khu vực gần nhà ga
5	Tân Cảng	-	-	Tái phát triển khu vực nâng container
6	Thảo Điền	-	-	-
7	An Phú	-	-	Phát triển khu vực phía bắc
8	Rạch Chiếc	-	-	Phát triển khu vực thể thao
9	Phước Long	-	Dự án Phát triển đô thị của chủ đầu tư trong nước có đường vào	-
10	Bình Thái	-	-	-
11	Thủ Đức	-	-	Di dời UBND quận
12	Khu CNC	-	Phát triển khu vực gần nhà ga, dự án của chủ đầu tư Singapore	-
13	Suối Tiên	-	Tái phát triển khu vực mở rộng Suối Tiên	-
14	Ga đầu mối Suối Tiên	-	PPP-FS	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Tại các khu vực gần nhà ga có các dự án phát triển đô thị đã có quy hoạch hoặc dự kiến thì các công trình liên phương thức phải được gắn kết với phát triển đô thị theo quy hoạch và trên cơ sở phối hợp triển khai. Cụ thể, trước Giai đoạn 2, cần gắn kết với dự án phát triển đường sắt để thúc đẩy phát triển đô thị với mô hình TOD.

2) Nghiên cứu thí điểm các khu vực nhà ga

Đối với các khu vực nhà ga ở phía tây sông Sài Gòn nơi đã có quy hoạch hay dự kiến phát triển đô thị, bao gồm các khu vực ở Ga Ba Son, Ga công viên Văn Thánh và Ga Tân Cảng, đã có quy hoạch phân khu cho khu vực trung tâm mở rộng dựa theo mô hình TOD. Tuy nhiên, như đã bàn trong Chương 2, khi xem xét mối quan hệ với các chủ đất tại khu vực này, chính quyền thành phố không thể kiểm soát toàn bộ quá trình phát triển tại đây theo đúng quy hoạch phân khu đã duyệt.

Mặt khác, đối với các khu vực ga ở phía đông sông Sài Gòn nơi đã có quy hoạch hay dự kiến phát triển đô thị thì sẽ điều chỉnh hoặc lập quy hoạch phát triển đô thị dựa theo mô hình phát triển TOD. Vì vậy, các khu vực nhà ga đã có quy hoạch hay dự kiến phát triển đô thị phía đông sông Sài Gòn, đã tiến hành nghiên cứu thí điểm được thể hiện dưới đây. Khu vực ga bến xe Suối Tiên không nằm trong nghiên cứu thí điểm do đã có nghiên cứu PPP riêng của JICA sẽ được triển khai theo kế hoạch.

(1) Ga An Phú

I. Hiện trạng và quy hoạch

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

- Phía bắc nhà ga có khoảng đất trống rộng đã được quy hoạch cho một dự án phát triển đô thị và một phần của dự án này hiện đang được thi công, và có rất nhiều biệt thự đơn lập xung quanh khu vực ga.
- Phía nam nhà ga đang có dự án phát triển khu dân cư quy mô nhỏ theo quy hoạch phân khu là khu đô thị mới An Phú – An Nhân. Tiếp giáp nhà ga này có một siêu thị lớn.
- Phía đông nam nhà ga có các dự án phát triển quy mô lớn đã hoàn tất theo quy hoạch phân khu là khu đô thị An Phú. Trong khu vực này còn có nhiều đất trống, chưa phát triển.

Hiện trạng và quy hoạch giao thông

- Các khu vực hai bên nhà ga đều đã đô thị hóa theo các quy hoạch phát triển đô thị nên không cần bố trí thêm đường mới.
- Không có đường nối hai bên nhà ga (xa lộ Hà Nội phục vụ khu vực này)

II. Vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

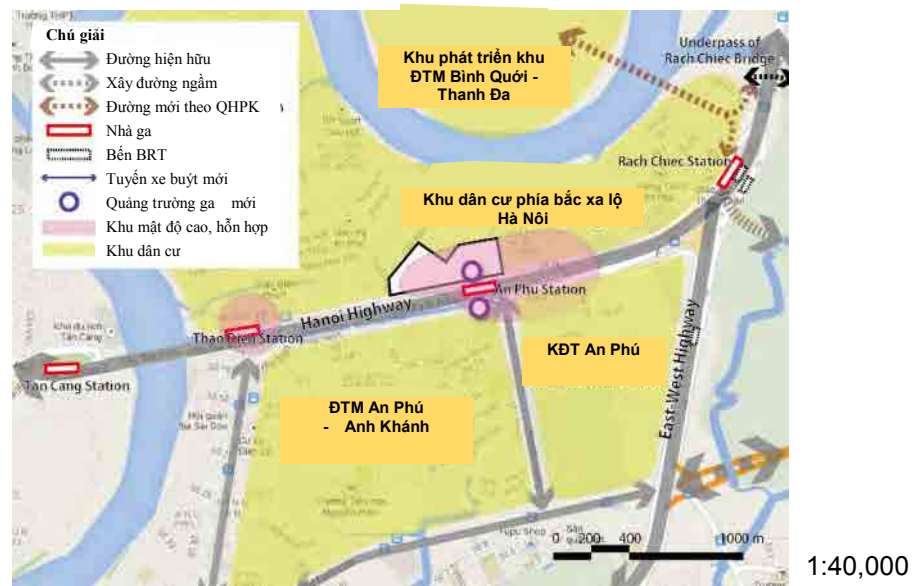
- Thúc đẩy phát triển đô thị khu vực đất trống lớn ở phía bắc nhà ga
- Gắn kết phát triển đô thị các khu vực phía nam nhà ga (gắn kết tái phát triển ô phố có siêu thị và phát triển các ô phố trong khu đô thị An Phú)

Giao thông

- Nghiên cứu tuyến đường nối hai bên nhà ga

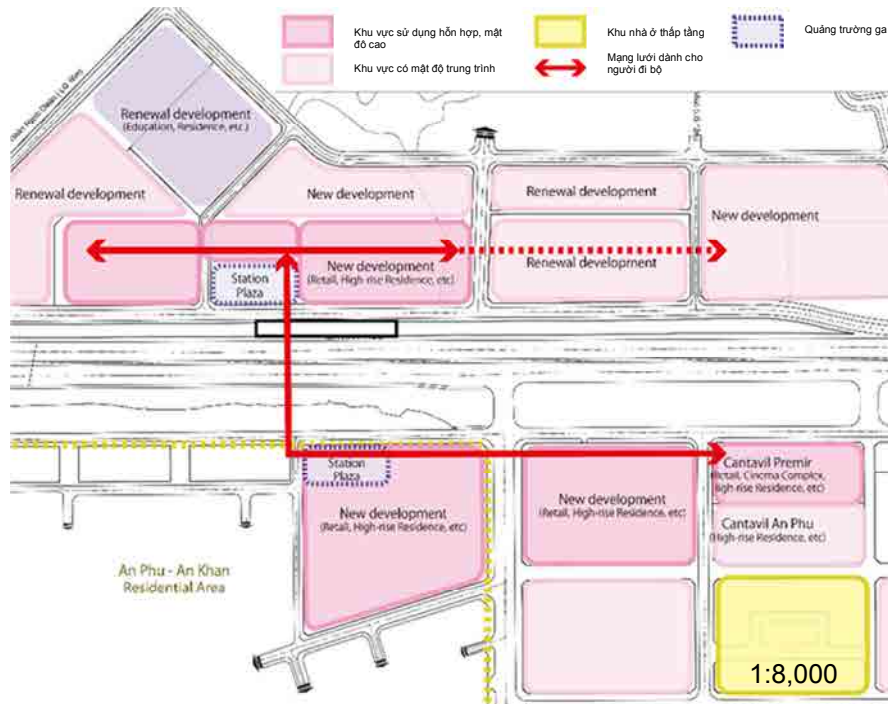
III. Quy hoạch ý tưởng đề xuất

Hình 13.4.1 minh họa quy hoạch ý tưởng toàn bộ khu vực quanh nhà ga, theo đó phát triển hỗn hợp mật độ cao sẽ được triển khai trên các khu vực đất trống gần nhà ga. Hình 13.4.2 minh họa quy hoạch ý tưởng phát triển cho khu vực tiếp giáp nhà ga, theo đó sẽ xây dựng một quảng trường ga, đường quay đầu xe, lối đi bộ nối tới tất cả các khu vực sẽ được xây dựng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.1 - Quy hoạch ý tưởng cho một khu vực có diện tích lớn quanh ga An Phú



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.2 Quy hoạch ý tưởng khu vực lân cận ga An Phú

(2) Ga Rạch Chiếc

I. Hiện trạng và Quy hoạch

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

- Khu vực phía đông nam nhà ga là đất trũng, đầm lầy, hiện đang sử dụng cho mục đích nông nghiệp. Khu vực này đã có quy hoạch một khu tổ hợp thể thao với các sân vận động với tổng sức chứa 500.000 khán giả.
- Đã có các dự án phát triển khác, bao gồm Saigon Sports City (hỗn hợp giữa chức năng ở và các công trình thể thao), dự án phát triển sân golf (phát triển khu dân cư và sân golf) đã bị dừng và một số dự án phát triển nhà ở.

Hiện trạng và quy hoạch giao thông

- Các tuyến đường huyết mạch, đại lộ Đông Tây đã được xây dựng, đường cao tốc Long Thành - Dầu Giây đang được xây dựng (sẽ hoàn tất năm 2015), và có quy hoạch đường nối tới khu vực nhà ga từ đường cao tốc này.
- Tuyến BRT quy hoạch nằm bên xa lộ Đông – Tây (nghiên cứu khả thi sử dụng vốn của Ngân hàng Thế giới)

II. Các vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

- Bố trí các công trình thể thao chính trong phạm vi đi bộ từ ga.

- Đảm bảo các biện pháp tiếp cận giữa các công trình thể thao và ga.
- Đảm bảo người dân ở khu vực xung quanh có thể tiếp cận ga.
- Lập tiêu chí quy hoạch khu vực gần ga là khu vực đô thị chức năng sử dụng hỗn hợp với mật độ cao, gồm các công trình nhà ở, đất thương mại và văn phòng.
- Bố trí chức năng phục vụ dân cư quanh khu vực ga để đảm bảo tiếp cận thuận tiện bằng xe đạp hoặc xe buýt gom khách.

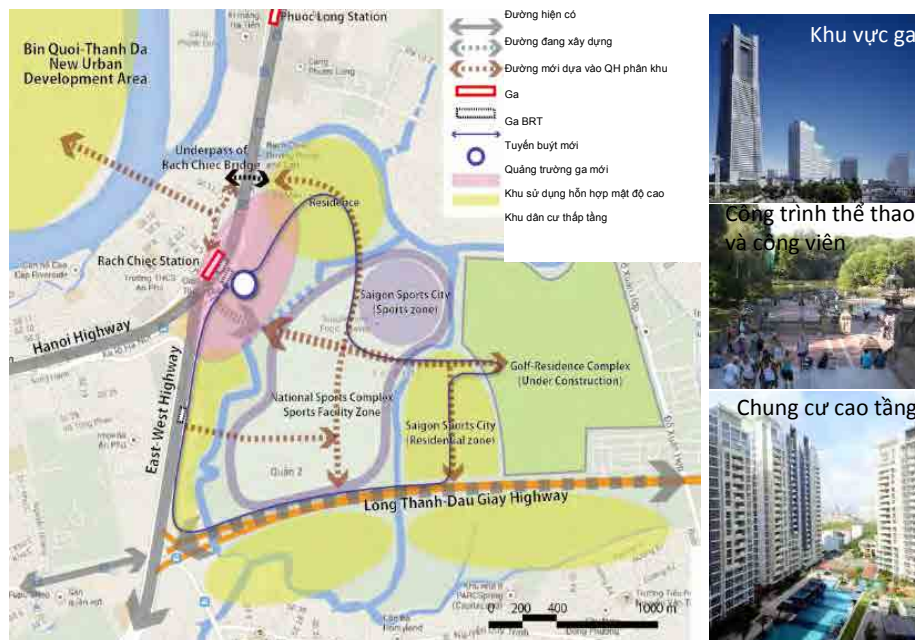
Giao thông

- Xây dựng đường tiếp cận ga để sử dụng như là các tuyến buýt gom khách.
- Bố trí làn xe đạp ở các tuyến đường mới để khuyến khích sử dụng xe đạp tiếp cận với nhà ga

III. Quy hoạch ý tưởng đề xuất

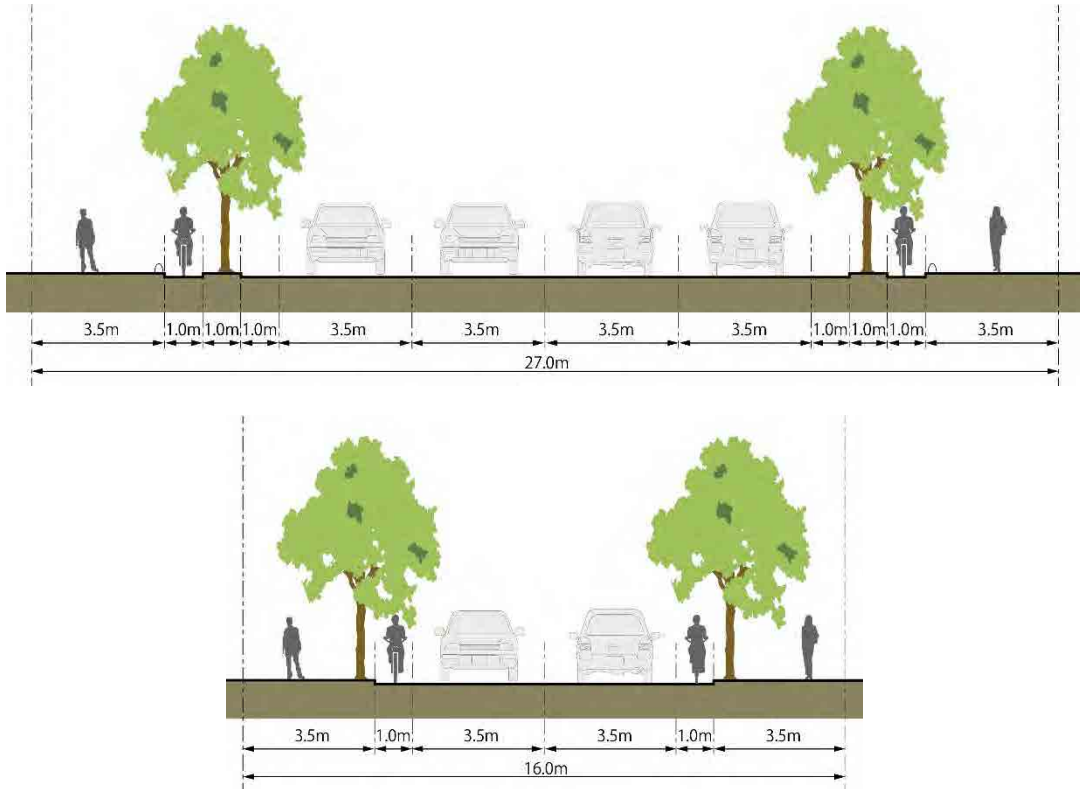
Hình 13.4.3 minh họa quy hoạch ý tưởng của khu vực rộng lớn quanh ga, trong đó các công trình thể thao sẽ tập trung ở khu vực trung tâm với các tuyến đường tiếp cận và mạng lưới phục vụ người đi bộ kết nối tới các ga ĐSĐT và BRT. Người dân ở các khu vực xung quanh cũng có thể sử dụng các công trình tiếp cận này.

Hình 13.4.4 trình bày về mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới. Các tuyến đường mới có 4 làn xe để đảm bảo hoạt động giao thông thông suốt, trong đó làn xe buýt gom khách và xe đạp tách riêng với làn dành xe ô-tô con và vỉa hè. Xe buýt gom khách, xe đạp và người đi bộ cũng sẽ sử dụng các tuyến đường phụ.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin tổng hợp từ mạng internet

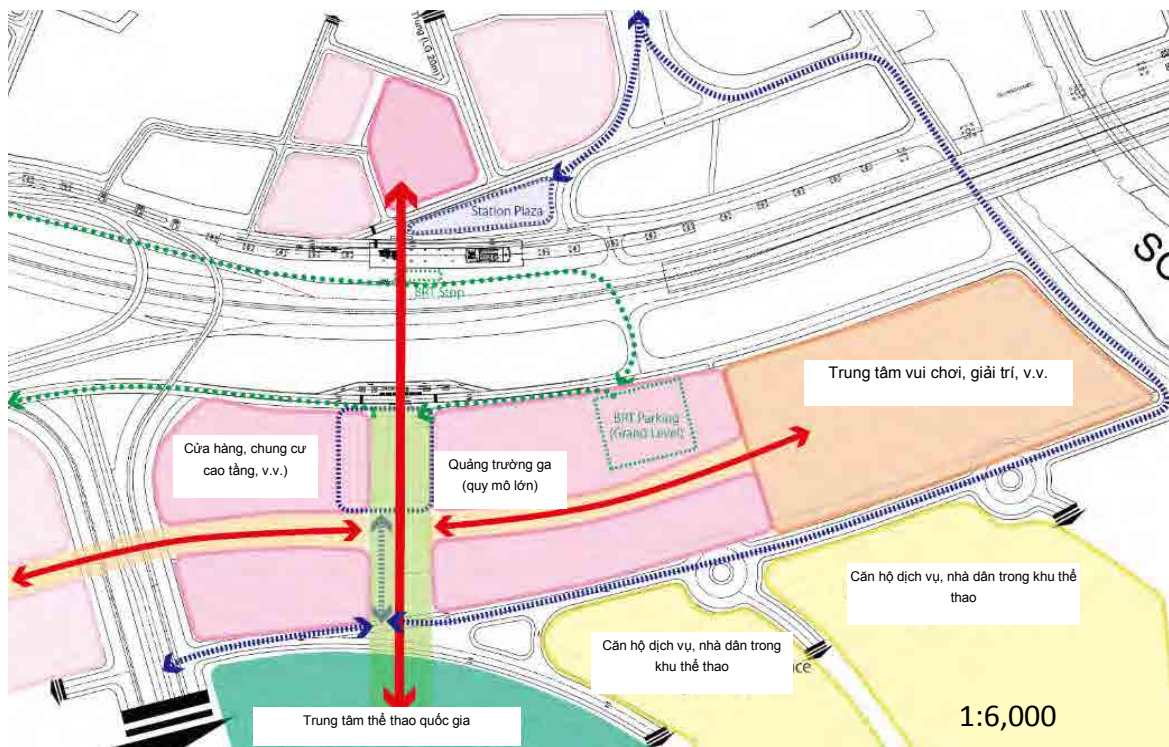
Hình 13.4.3 - Quy hoạch ý tưởng khu vực quanh ga Rạch Chiéc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin tổng hợp từ mạng internet

Hình 13.4.4 – Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới

Hình 13.4.5 minh họa quy hoạch ý tưởng khu vực giáp ranh ga, trong đó mạng lưới phục vụ người đi bộ và quảng trường ga sẽ được xây dựng với chiều rộng phù hợp để đáp ứng nhu cầu của người dân tập trung xem các sự kiện thể thao. Ngay cả ở các công trình thương mại, các trung tâm mua sắm cũng sẽ được phát triển với diện tích đủ rộng để đáp ứng nhu cầu tăng cao khi tổ chức các sự kiện thể thao. Các công trình vui chơi, giải trí sẽ được phát triển ở khu vực phía đông nam ga, thuộc sở hữu của Tổng Công ty Du lịch Sài Gòn.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.5 Quy hoạch ý tưởng khu vực liên kề ga Rạch Chiếc

(3) Ga Phước Long

I. Hiện trạng và các quy hoạch liên quan

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

- Quy hoạch sẽ chuyển đổi chức năng của nhà máy xi măng và bãi container sang các chức năng đô thị và dân cư ở khu vực phía tây xa lộ Hà Nội.
- Tuyến đường điện cao thế đi gần ga sẽ là một hạn chế ảnh hưởng tới sự phát triển của khu vực.

Hiện trạng và quy hoạch GTVT

- Có một tuyến đường tiếp cận kết nối giữa xa lộ Hà Nội và bãi container.
- Tuyến đường đi dưới xa lộ Hà Nội sẽ được phát triển dọc sông Rạch Chiếc, kết nối cả hai phía của ga.

II. Các vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

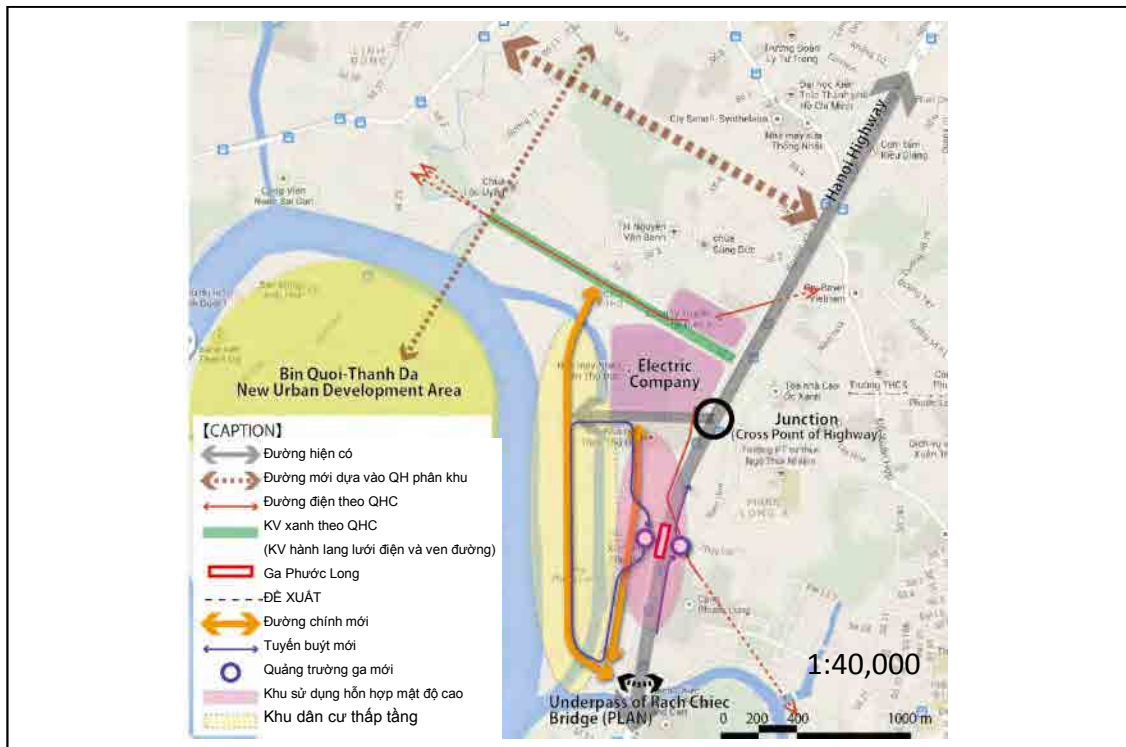
- Lập tiêu chí quy hoạch khu vực gần ga là khu vực với chức năng sử dụng đất hỗn hợp có mật độ cao.
- Bố trí khu vực dân cư mật độ thấp quanh khu vực ga tận dụng cảnh quan mặt nước.
- Giao thông

- Phát triển mạng lưới đường đảm bảo tiếp cận tới tất cả các hướng bắc, nam và tây.
- Phát triển tuyến đường đi dưới xa lộ Hà Nội như đã đề cập ở phần trên.

III. Các quy hoạch ý tưởng đề xuất

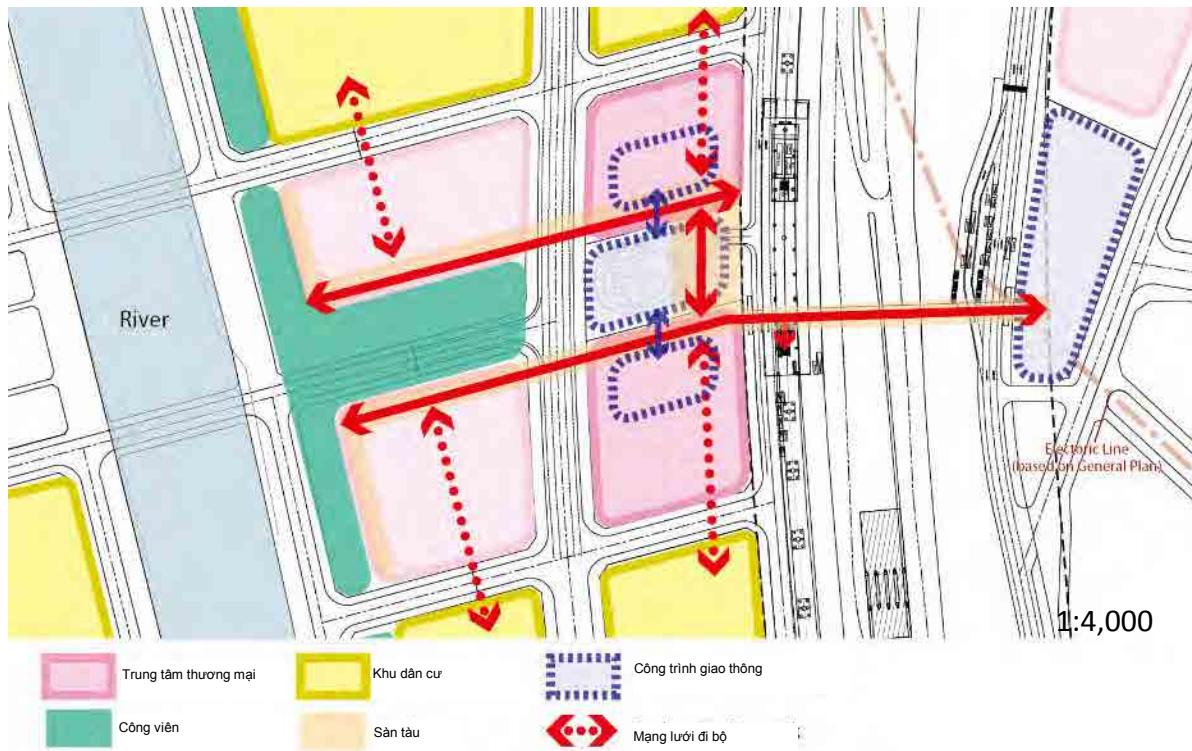
Hình 13.4.6 minh họa quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga, trong đó sẽ phát triển mạng lưới đường tiếp cận tới tất cả các hướng bắc, nam và tây. Cần có sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng khi quy hoạch tuyến đường ở phía bắc, nơi có đường điện cao thế chạy qua.

Hình 13.4.7 tổng hợp quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga, theo đó, sẽ xây dựng quảng trường ga và cầu đi bộ đáp ứng nhu cầu tập trung đông người dân. Cùng với cầu đi bộ, các công viên và không gian xanh cũng sẽ được phát triển, tận dụng cảnh quan mặt nước. Ở các công trình đối diện quảng trường ga, bãi đỗ xe con và xe máy cũng sẽ được phát triển thông qua mô hình Đối tác Công – Tư.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.6 Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Phước Long



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.7 Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Phước Long

(4) Ga Thủ Đức

I. Hiện trạng và các quy hoạch liên quan

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

- Có rất nhiều nhà máy lớn và tòa nhà cao tầng phía đông ga.
- Phía tây ga là khu vực đô thị hóa với các công trình còn khá tốt được phát triển từ thời thuộc địa Pháp. Ngoài ra, gần ga còn có trụ sở Ủy ban Nhân dân quận.

Hiện trạng và quy hoạch GTVT

- Khu vực phía đông ga là khu vực đô thị hóa với mật độ cao, do đó, việc phát triển các tuyến đường mới sẽ gặp rất nhiều khó khăn.
- Các tuyến đường đã được xây dựng ở khu vực phía tây ga.

II. Các vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

- Xây dựng tiêu chí quy hoạch khu vực gần ga là khu vực đô thị với mục đích sử dụng hỗn hợp cùng với quảng trường ga.
- Bố trí các khu dân cư ở khu vực phát triển phía đông ga phù hợp với các khu dân cư xung quanh.

Giao thông

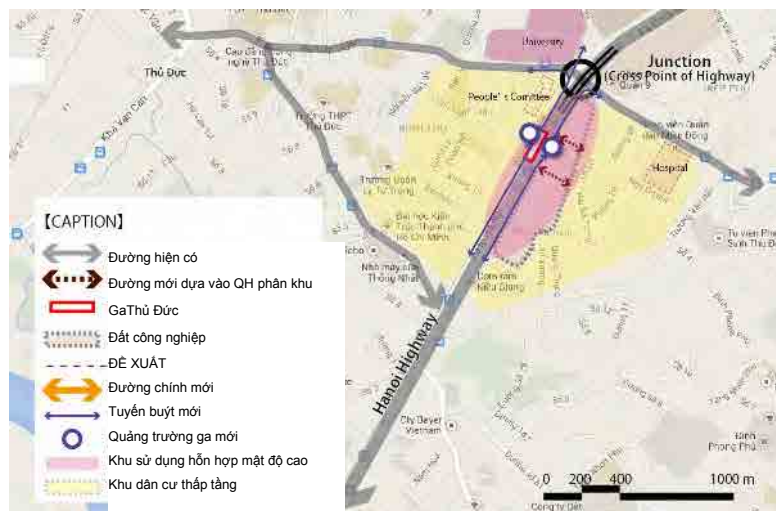
- Cải tạo mạng lưới đường hiện có.
- Phát triển tuyến đường trong khu vực phát triển phía đông ga, kết nối với mạng lưới đường xung quanh.

III. Quy hoạch ý tưởng đề xuất

Hình 13.4.8 minh họa quy hoạch ý tưởng của khu vực rộng quanh ga, trong đó, khu vực ga với các chức năng hỗn hợp có mật độ cao sẽ được phát triển hài hòa với các khu vực hiện có xung quanh nhằm bảo tồn, tôn tạo các giá trị văn hóa, lịch sử của khu vực.

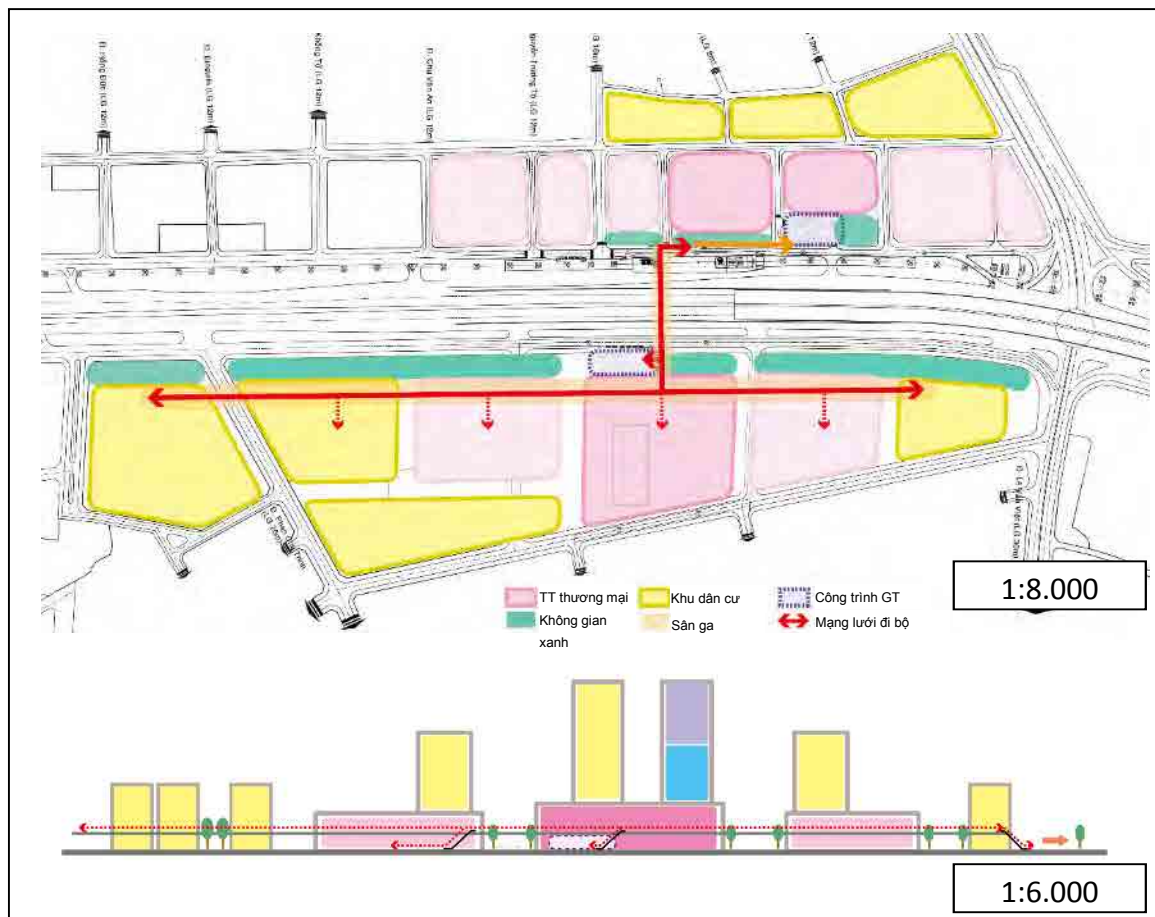
Hình 13.4.9 minh họa quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga. Sẽ xây dựng cầu bộ hành kết nối giữa ga và các công trình dọc xa lộ Hà Nội ở phía đông ga. Các tòa nhà chung cư sẽ được quy hoạch hài hòa về mặt kích thước và loại nhà với các chung cư hiện có ở khu vực xung quanh. Mạng lưới phục vụ người đi bộ được quy hoạch nhưng không đi trên cao mà đi trên mặt đất ở phía tây ga nhằm tránh tác động tới các công trình di tích lịch sử hiện có. Dự án phát triển quảng trường ga sẽ là một dự án dài hạn ở khu vực văn phòng UBND quận.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SÚI TIÊN (TUYẾN 1))
Báo cáo cuối kỳ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.8 Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Thủ Đức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.9 Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Thủ Đức

(5) Ga Khu Công nghệ cao

I. Hiện trạng và các quy hoạch liên quan

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

- Một khu đất rộng khoảng 13 ha giáp ga trong Khu công nghệ cao Sài Gòn (SHTP) được quy hoạch là khu vực phát triển với mục đích sử dụng hỗn hợp, thuộc sở hữu của nhà đầu tư Singapo.
- Khu vực phía bắc ga là khu vực nhà ở quy mô nhỏ nhưng quy hoạch phân khu cho thấy khu vực dọc xa lộ Hà Nội sẽ được phát triển thành khu chung cư cao tầng.

Hiện trạng và quy hoạch GTVT

- Tuyến đường vành đai II kết nối với Quốc lộ 1 đang được xây dựng.
- Các công trình đường bộ đã được quy hoạch và phát triển trong Khu công nghệ cao Sài Gòn.
- Quy hoạch phân khu dự kiến sẽ phát triển các tuyến đường mới ở phía bắc ga.

II. Các vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

- Phát triển mới với mục đích sử dụng hỗn hợp ở phía nam ga và phát triển khu chung cư cao tầng ở phía bắc ga là trọng tâm phát triển khu vực ga.

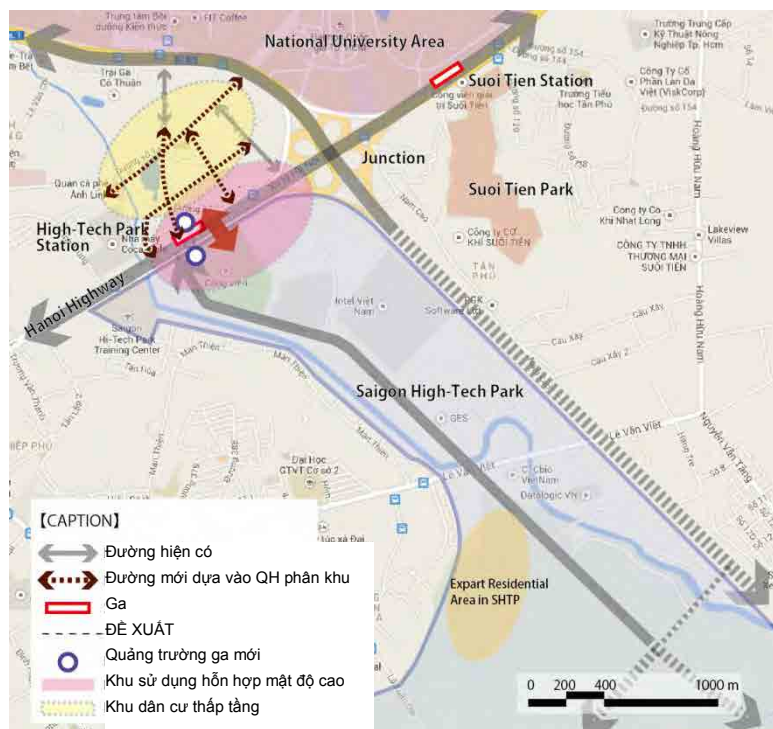
Giao thông

- Các tuyến đường hiện có và quy hoạch sẽ được khai thác đảm bảo tiếp cận tới quảng trường ga ở phía nam ga.

III. Quy hoạch ý tưởng đề xuất

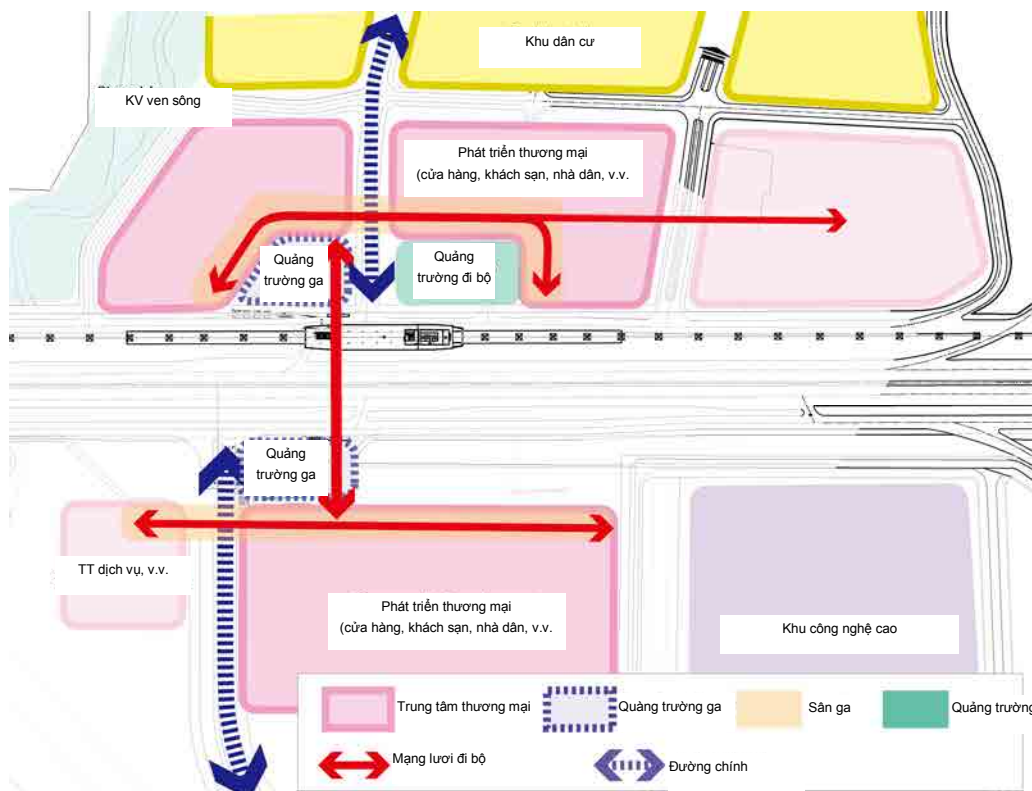
Các quảng trường ga dự kiến sẽ được phát triển ở cả hai phía của ga, kết nối với các tuyến đường tiếp cận chính nối với các khu vực xung quanh. Các khu vực phát triển với mật độ cao quanh ga và các quảng trường ga sẽ được gắn kết với mạng lưới cầu đi bộ.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
Báo cáo cuối kỳ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.10 Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh Khu Công nghệ cao Sài Gòn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.11 Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp Ga Khu công nghệ cao Sài Gòn

(6) Ga Suối Tiên

I. Hiện trạng và các quy hoạch liên quan

Hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất

(ở phía nam ga Suối Tiên)

- Trong khu vực phía nam ga Suối Tiên có Công viên nước Suối Tiên rộng 50 ha. Ngoài ra còn có khoảng đất trống giữa xa lộ Hà Nội và lối vào công viên nước Suối Tiên, hiện được sử dụng làm bãi đỗ xe và cổng chào của công viên.
- Chủ đầu tư công viên nước Suối Tiên có quy hoạch mở rộng công viên với diện tích tăng thêm là 105 ha. Công tác giải phóng mặt bằng khu vực phía trước ga đã được hoàn thành để phục vụ dự án mở rộng này.
- Quanh công viên nước Suối Tiên có rất nhiều nhà biệt lập.

(ở phía bắc ga Suối Tiên)

- Trường Đại học Quốc gia và nhiều trường đại học khác đã được di dời khỏi trung tâm thành phố. Nhiều nhà ở vẫn còn tồn tại trong khu vực trường đại học dọc xa lộ Hà Nội và đã có kế hoạch giải phóng khu này.

Hiện trạng và quy hoạch GTVT

- Các khu vực đã đô thị hóa hiện nay ở cả hai phía ga không có đủ công trình đường bộ và việc phát triển các tuyến đường mới sẽ rất khó khăn.
- Chưa quy hoạch đường tiếp cận tới khu vực trường Đại học Quốc gia từ khu vực giáp ga.

II. Các vấn đề và định hướng

Sử dụng đất

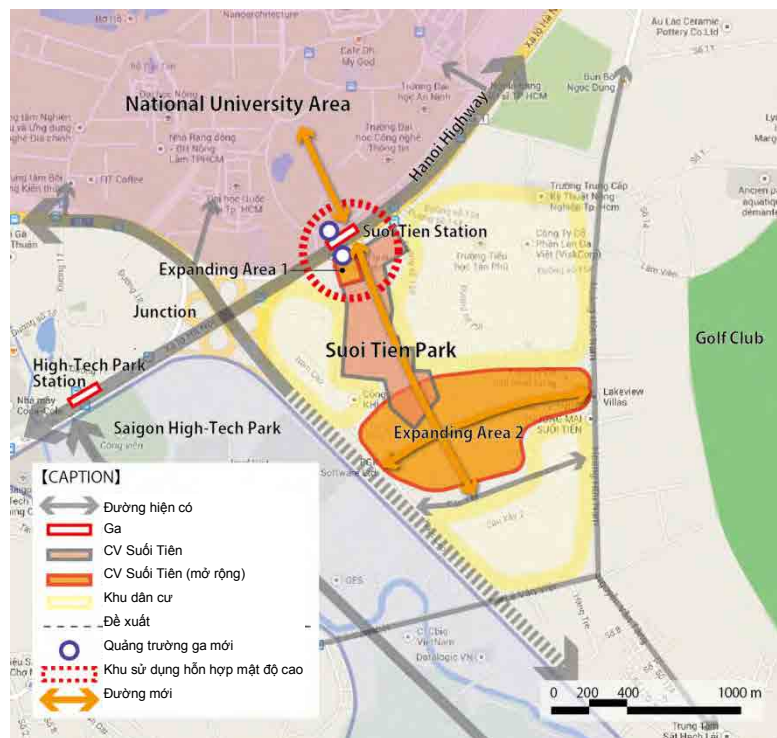
- Phát triển khu vực ga trong khu vực mở rộng của công viên nước Suối Tiên và trong khu vực trường Đại học Quốc gia.

Giao thông

- Các tuyến đường nội bộ trong công viên nước Suối Tiên sẽ được kết nối với quảng trường ga và các tuyến đường hướng tâm của khu vực xung quanh. Mạng lưới đường này giúp giảm tải giao thông trong các khu dân cư hiện có.
- Tuyến đường tiếp cận từ xa lộ Hà Nội tới khu vực Trường Đại học Quốc gia sẽ được phát triển giáp với quảng trường ga để phục vụ cho đối tượng sinh viên sử dụng phương tiện vận tải công cộng và xe đạp.

III. Quy hoạch ý tưởng đề xuất

Hình 13.4.12 minh họa quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Suối Tiên. Các tuyến đường trong công viên nước sẽ được kết nối từ xa lộ Hà Nội tới các hướng nam, đông và tây nhằm quản lý tốt giao thông.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.12 Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Suối Tiên

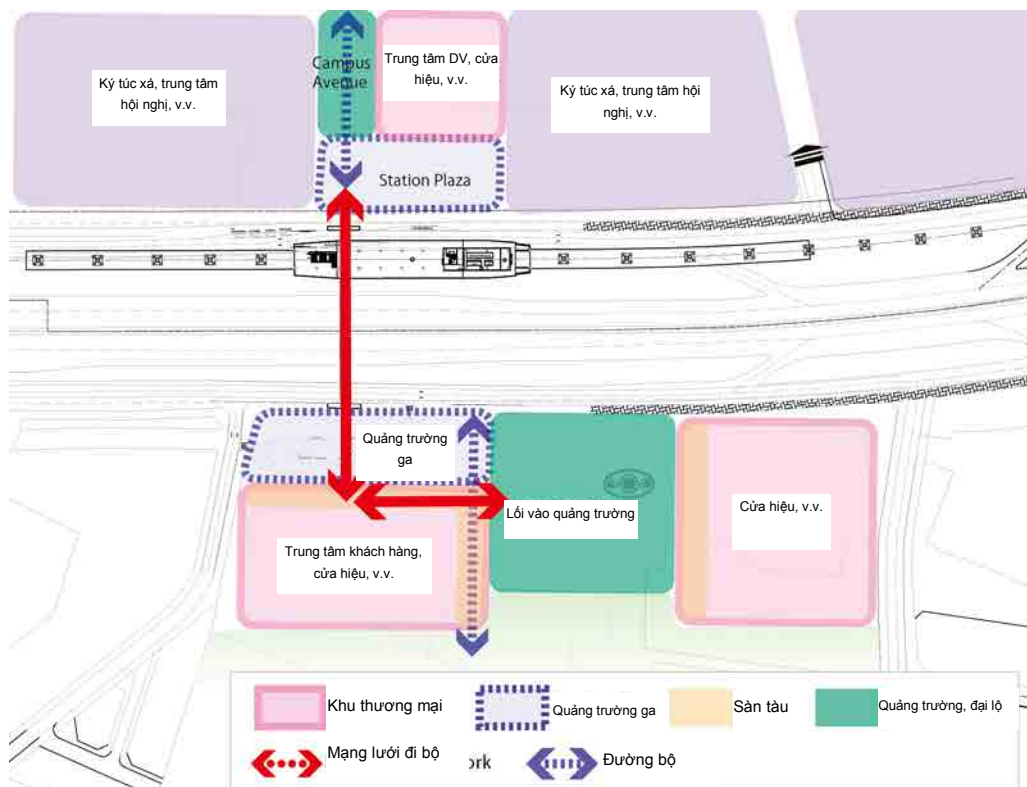
Trong Khu Đại học quốc gia, các tuyến đường mới sẽ không phục vụ cho người đi làm bằng xe buýt và khách sử dụng nhà ga mà cho sinh viên ở trong các khu ký túc xá. Các tuyến đường mới có làn đường dành cho xe đạp sẽ rất thuận tiện.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên thông tin tổng hợp từ mạng internet

Hình 13.4.13 – Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới ở Khu Đại học quốc gia

Hình 13.4.14 minh họa quy hoạch ý tưởng khu vực ga. Quy hoạch phát triển quảng trường phía nam giáp ga, kết nối với tuyến đường nội bộ của công viên nước Suối Tiên. Ga và lối vào công viên được kết nối với nhau bằng cầu đi bộ. Cầu bộ hành này có thể là một phần của các công trình xây dựng dự kiến sẽ được phát triển trong khu vực ga. Quảng trường phía bắc ga cũng được quy hoạch giáp ga và kết nối với tuyến đường chính của khu giảng đường. Trung tâm dịch vụ và sảnh sẽ nằm ở trước ga có vai trò là “mặt tiền” của khu trường đại học.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 13.4.14 Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp ga Suối Tiên

13.5 Tác động đối với Hành khách Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM do việc Phát triển khu vực ga đề xuất

Hệ thống ĐSĐT là phương tiện hiệu quả nhất để vận chuyển một lượng lớn hành khách tiềm năng. Nhìn chung, việc vận chuyển hành khách này đòi hỏi phải có sự phát triển với mật độ cao ở hai đầu hệ thống và dọc theo hành lang đường sắt đô thị. Việc Phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) đang được sử dụng để tăng lượng hành khách sử dụng ĐSĐT. Tác động của TOD dọc theo hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được phân tích dựa trên ý tưởng phát triển khu vực nhà ga tại 6 ga.

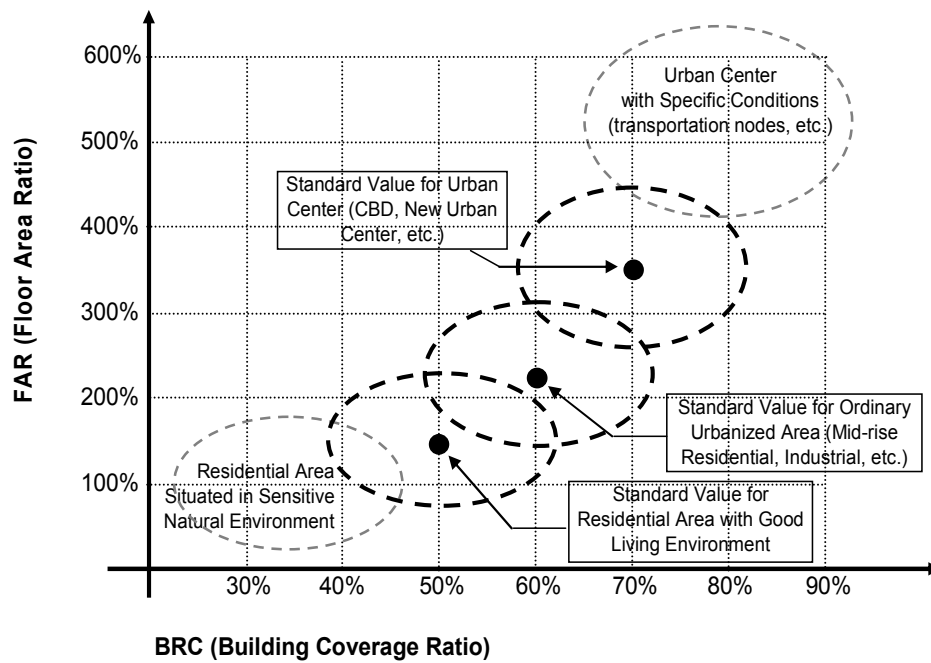
1) Tác động do Phát triển tích hợp theo TOD

Về phát triển đô thị theo ý tưởng TOD, số lượng toà nhà và mật độ dân số ở khu vực tiếp giáp với ga được xác định ở mức trung bình hoặc cao để tận dụng hiệu quả tính tiện ích và lượng khách hàng (hành khách) gia tăng từ sự phát triển nhà ga. Tuy nhiên, để xác định số lượng toà nhà và mật độ dân số ở khu vực ga cần xem xét mức độ và phạm vi ảnh hưởng nhưng mức độ và phạm vi ảnh hưởng sẽ khác nhau tùy thuộc vào chức năng hiện hữu hoặc tương lai, đặc điểm của nhà ga và khu vực xung quanh ga.

Tất cả các nhà ga được trình bày trong nghiên cứu điển hình của chương này đều nằm ở khu vực ngoại thành của TP. HCM, và những ga này không được quy hoạch để đảm nhận các chức năng chính, ví dụ như ga trung chuyển với các tuyến ĐSĐT khác. Vì thế, ảnh hưởng do việc phát triển nhà ga đối với những khu vực nhà ga này dự kiến sẽ không lớn. Ngoài ra, khoảng cách đi bộ trung bình ở Việt Nam thường tương đối ngắn do xe máy là phương tiện đi lại chính hàng ngày. Khi xem xét những điều kiện này, khu vực chịu tác động do việc phát triển nhà ga được xác định trong phạm vi bán kính 300m, trong đó được chia thành (a) khu vực nằm trong phạm vi bán kính 150 m (khu vực rộng khoảng 7ha ở cả hai bên của nhà ga), và (b) khu vực nằm trong phạm vi bán kính 150-300m (khu vực rộng khoảng 28 ha ở cả hai bên).

Hình 13.5.1 trình bày về mối liên hệ giữa Hệ số sử dụng đất (FAR) và mật độ xây dựng (BCR) cũng như xác định các tiêu chí này. Theo công thức được nêu trong hình, “Giá trị tiêu chuẩn của Trung tâm đô thị” hoặc “Giá trị tiêu chuẩn của Khu vực đô thị ban đầu” sẽ được sử dụng cho FAR và BCR của các khu vực nhà ga được nêu trong nghiên cứu điển hình của chương này. Vì thế FAR/ BCR của khu vực (a) sẽ từ 300-400% / 60-80%, và của khu vực (b) sẽ là 200-300% / 40-60%. Với những tiêu chí này, các loại công trình toà nhà của khu vực (a) sẽ chủ yếu là các toà nhà có chiều cao trung bình và của khu vực (b) sẽ là các toà nhà có chiều cao trung bình hoặc thấp.

Xét về các chỉ tiêu FAR, BCR và loại công trình, mật độ dân số tiêu chuẩn của các khu vực này sẽ từ 400-600 người/ ha đối với khu vực (a) và 200-300 người/ ha đối với khu vực (b). Ngoài ra, việc phát triển khu vực ga cũng thường được lồng ghép với các chức năng phi dân cư, như các công trình thương mại và văn phòng nhưng tỷ lệ các khu vực dân cư cũng cần được xác định để tính toán mật độ dân số. Theo kinh nghiệm của Nhật Bản, tỷ lệ này từ 0,5 – 0,7 đối với khu vực (a) và 0,7 – 0,9 đối với khu vực (b). Khi nhân tỷ lệ này với mật độ dân số tiêu chuẩn nêu trên, mật độ dân số của khu vực (a) được tính toán là 200-420 người/ ha và của khu vực (b) là 140-270 người/ ha.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 13.5.1 - Tiêu chuẩn tương quan giữa FAR và BCR tại Nhật Bản

Bảng 13.5.1 - Mật độ dân số giả định tại các Khu vực ga dựa theo Ý tưởng TOD

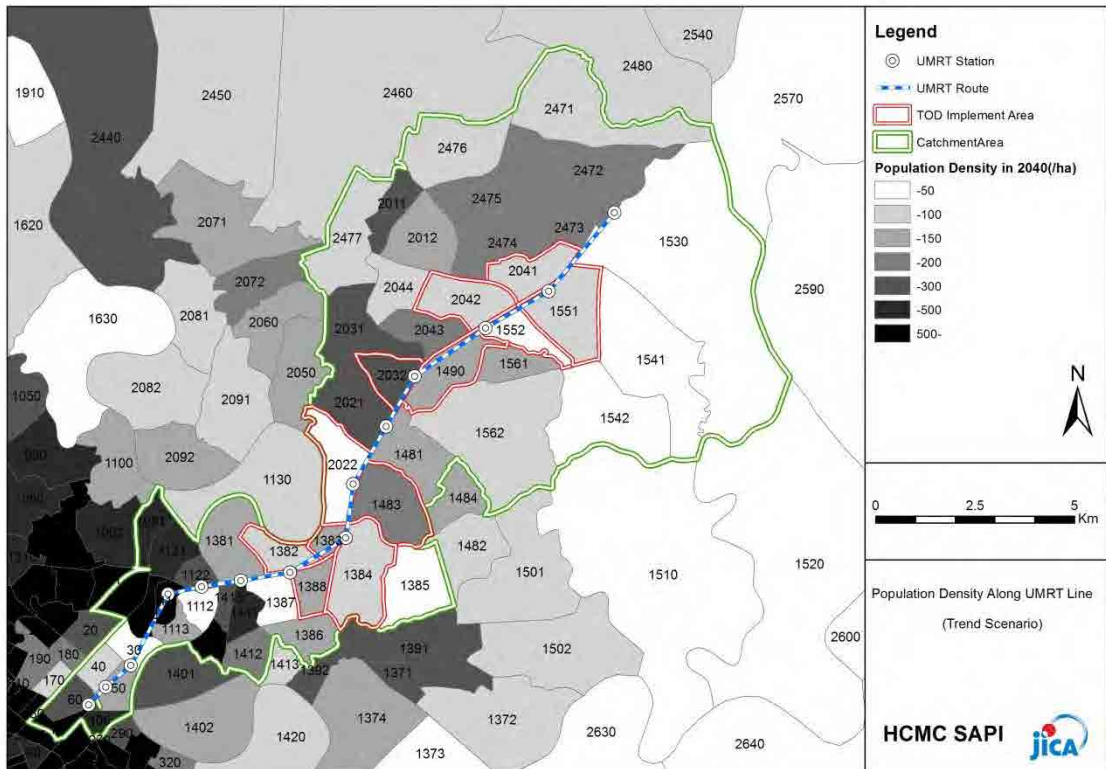
		Các điều kiện cụ thể để ước tính mật độ dân số	Diện tích của (a) (trong phạm vi bán kính 150 m	Diện tích của (b) trong phạm vi bán kính 150 – 300 m
1	Khu vực Ga An Phú	Gần Khu trung tâm thành phố, hiện có khu vực phát triển đô thị quy mô lớn ở phía tây của nhà ga	350 người/ha	200 người/ha
2	Khu vực Ga Rạch Chiếc	Gần trung tâm thành phố qua Đại lộ Đông – Tây, hiện có khu đất để xây dựng Khu trung tâm thể thao với quy mô lớn, ở phía tây khó có thể tái phát triển	350 người/ha (chỉ ở phía đông)	200 người/ha
3	Khu vực Ga Phước Long	Con sông chảy giữa khu vực Quận 2 và Quận 9 làm khu vực này khá xa Khu trung tâm thành phố	250 người/ha	150 người/ha
4	Khu vực Ga Thủ Đức	Khu vực này khá xa Khu trung tâm thành phố, nhưng đây lại là khu trung tâm của Quận Thủ Đức về mặt lịch sử	300 người/ha	175 người/ha
5	Khu vực Ga Khu CNC	Khoảng cách khá xa so với Khu trung tâm thành phố, Khu CNC chủ yếu phục vụ cho mục đích R&D, vì vậy mật độ khu vực (a) sẽ chỉ được áp dụng cho khu vực phía Bắc	250 người/ha (chỉ ở khu vực phía bắc)	150 người/ha
6	Khu vực Ga Suối Tiên	Khoảng cách khá xa so với Khu trung tâm thành phố, ở phía Bắc là Trường ĐH Quốc Gia, vì vậy mật độ khu vực (a) chỉ được áp dụng cho khu vực phía Nam	250 người/ha (chỉ ở khu vực phía nam)	150 người/ha

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng 13.5.1 trình bày về mật độ dân số giả định cho các khu vực ga được coi là nghiên cứu điển hình trong chương này. Dựa theo mật độ dân số tính toán nói trên cho khu vực (a) và (b), mật độ dân số được giả định dựa theo các điều kiện cụ thể của từng ga, bao gồm khoảng cách đến Khu trung tâm thành phố, điều kiện sử dụng đất hiện tại, quy hoạch sử dụng đất trong tương lai và các dự án phát triển đô thị sắp thực hiện. Ngoài ra, một số khu vực xung quanh khu vực ga cũng khó phát triển với mật độ trung bình hoặc cao. Ví dụ như ở phía Nam Khu vực Ga Khu CNC được quy hoạch chủ yếu phục vụ cho chức năng R&D, và ở khu vực phía Bắc Ga Suối Tiên chỉ chủ yếu phát triển các trường Đại học. Ở các khu vực ga này, mật độ cao hơn của khu vực (a) sẽ không được áp dụng cho cả hai bên của các khu vực ga.

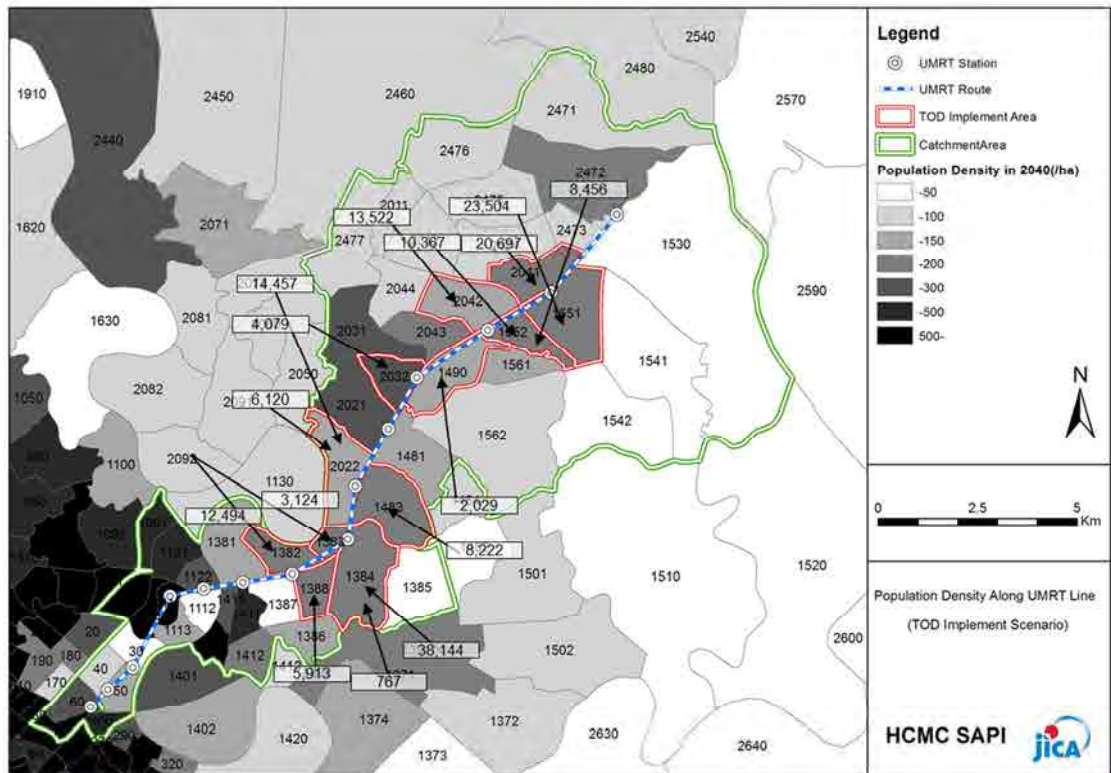
2) Kịch bản kinh tế xã hội để phân tích tác động do giao thông vận tải

Như đã trình bày trong các phần trước, mật độ dân số ở các khu vực ga phát triển tích hợp dựa theo TOD dự kiến sẽ ở mức 150-300 người/ ha. Theo kịch bản nghiên cứu điển hình phù hợp với quy hoạch chung của các quận, mật độ dân số ở khu vực ga sẽ không quá cao trong tương lai (xem Hình 13.5.1). Vì thế, theo quy hoạch ý tưởng phát triển các khu vực ga dựa theo TOD, mật độ dân số tại các khu vực ga có thể sẽ tăng. Kịch bản TOD được đề xuất theo Hình 13.5.2.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 13.5.2 - Mật độ dân số trong Kịch bản nghiên cứu điển hình 2040



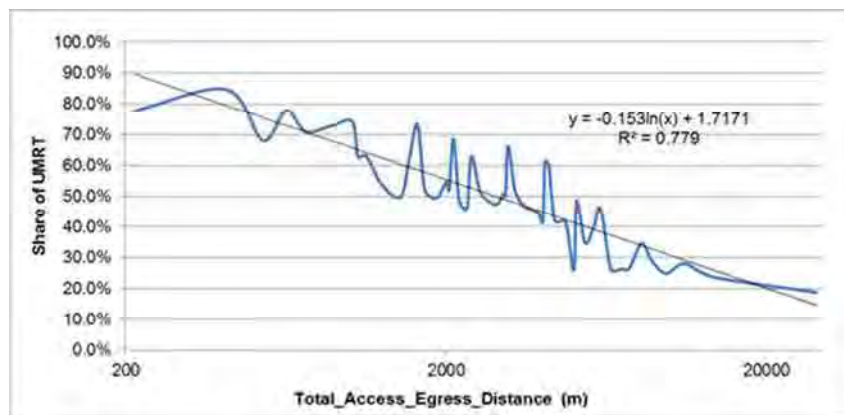
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 13.5.3 - Mật độ dân số theo Kịch bản TOD, 2040

Hai kịch bản nghiên cứu điển hình (không áp dụng TOD) và Kịch bản TOD (nghiên cứu có áp dụng TOD) trong năm 2040 được trình bày trong Hình 13.5.2 và Hình 13.5.3. Dân số ở khu vực ga có áp dụng TOD được ước tính vào khoảng 172.000.

3) Tác động đối với giao thông do Phát triển tích hợp theo TOD

Xu hướng sử dụng ĐSĐT theo cự ly chuyển đi đến nhà ga/ từ nhà ga đi: Việc tăng hoặc giảm việc sử dụng ĐSĐT phụ thuộc nhiều vào khoảng cách các chuyến đi đến nhà ga/ từ nhà ga đi. Đặc biệt là ở các thành phố có nhiệt độ cao, người dân đa phần không thích đi bộ nếu cự ly di chuyển lớn, vì thế sẽ ảnh hưởng đến việc sử dụng ĐSĐT. Hình 13.5.4 trình bày về xu hướng giữa việc lựa chọn sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 và khoảng cách các chuyến đi/ đến tính từ nhà ga gần nhất, sử dụng kết quả khảo sát hành vi giao thông. Khoảng cách chuyển đi đến/ từ nhà ga càng ngắn thì lượng hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM càng tăng.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 13.5.4 – Xu hướng giữa việc Sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và khoảng cách các chuyến đi đến nhà ga/ từ nhà ga đi

Tác động đến Hành khách Tuyến ĐSĐT số 1: Lượng hành khách của Tuyến ĐSĐT số 1 theo khu vực ga được phát triển có thể được ước tính theo các điều kiện tiên quyết sau đây:

- Các chuyến đi của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được ước tính cho cả hai kịch bản bao gồm kịch bản nghiên cứu điển hình và kịch bản TOD vào năm 2040.
- Công thức sau được sử dụng để ước tính số lượng chuyến đi của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM:
 - [Chuyến đi phát sinh] = [Khu vực i] × {-0.153 ln (x)+1,7171}
 - x = [Khoảng cách tiếp cận từ [Khu vực i] đến ga gần nhất] + [Khoảng cách chuyển đi từ ga (Giá trị trung bình của kết quả khảo sát hành vi giao thông (300 m))]
- Tác động của việc thu hút chuyến đi không được tính đến trong phân tích này.
- Tác động được ước tính từ sự khác biệt giữa hai kịch bản.

Kết quả ước tính được trình bày tại Bảng 13.5.2. Việc phát triển khu vực ga ở 6 khu vực nhà ga có thể góp phần làm tăng 2,7% lượng hành khách vào năm 2040. Theo nội dung đánh giá về mặt tài chính trong “Báo cáo đầu tư dự án (Điều chỉnh) của Dự án Xây dựng Tuyến ĐSĐT TP. HCM (Bến Thành - Suối Tiên)” được lập vào tháng 6, 2010, lợi nhuận

năm 2040 được ước tính là 15,5 tỷ yên, và chi phí O&M hàng năm vào năm 2040 cũng được ước tính là 3,7 tỷ Yên. Dựa theo kết quả phân tích này, việc phát triển khu vực ga đề xuất có tiềm năng thu lợi được 410 triệu yên mỗi năm, tương đương với 11,2% chi phí O&M hàng năm. Vì vậy, việc phát triển khu vực ga theo ý tưởng TOD sẽ góp phần gia tăng lợi nhuận để chi trả một phần chi phí O&M cho tuyến ĐSĐT.

Bảng 13.5.2 – Tác động do phát triển tích hợp theo TOD, 2040

Nhà ga	Mức độ tăng do TOD (%)	Quy hoạch ý tưởng TOD được đề xuất	Tỷ lệ TOD (người/ha)		
			Khu vực ga*	Khu vực giao thông	
1	Bến Thành	-	-		
2	Nhà hát lớn	-	-		
3	Ba Son	-	-		
4	CV Văn Thánh	-	-		
5	Tân Cảng	-	-		
6	Thảo Điền	-	-		
7	An Phú	10,6%	o	200-350	167,6
8	Rạch Chiếc	3,7%	o	200-350	184,2
9	Phước Long	14,2%	o	150-250	160,5
10	Bình Thái	-	-		
11	Thủ Đức	3,3%	o	175-300	186,3
12	Khu CNC	13,9%	o	150-250	160,6
13	Suối Tiên	6,9%	o	150-250	169,6
14	Ga đầu mối Suối Tiên	-	-		
	Tổng	2,7%			

*: Khu vực nằm trong phạm vi bán kính 150-300 m tính từ nhà ga
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu

14 CƠ CHẾ THỰC HIỆN DỰ ÁN VÀ CÁC BIỆN PHÁP PHÁT TRIỂN KHU VỰC GA

14.1 Điều chỉnh quy hoạch đô thị trong quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga

- 1) Nguyên tắc điều chỉnh quy hoạch đô thị trong Quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga

Như đã đề cập trong Phần 13.2, cần có các chương trình lập quy hoạch đô thị trong quy hoạch phân khu và hướng dẫn quản lý kiến trúc để thực hiện các quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga. Bảng dưới đây tổng hợp các nội dung lập quy hoạch đô thị cần được quy định hoặc sửa đổi trong các quy hoạch đô thị này.

Bảng 14.1.1 – Các nội dung cần quy định trong Quy hoạch phân khu

Nội dung	Nguyên tắc sửa đổi/chuẩn bị
Đường bộ và mạng lưới đường bộ	- Quy định các tuyến đường bộ và mạng lưới đường bộ, gồm làn cho người đi bộ và làn cho xe đạp trong quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận các ga từ khu vực xung quanh cũng như khuyến khích sử dụng vận tải công cộng.
Các công trình liên phương thức trong quy hoạch sử dụng đất	- Quy định các công trình liên phương thức, gồm cả quảng trường ga trong quy hoạch sử dụng đất để cải thiện sự thuận tiện của giao thông công cộng và trung chuyển giữa các phương thức vận tải khác nhau.
Tiêu chí lập quy hoạch	- Xác định các tiêu chí lập quy hoạch với mật độ trung bình hoặc cao (hệ số sử dụng đất cao, mật độ xây dựng và hạn chế chiều cao) cũng như sử dụng đất hỗn hợp để tối ưu hóa tác động do phát triển ga mang lại.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 14.1.2 – Các nội dung quy định hoặc sửa đổi trong hướng dẫn quản lý kiến trúc

Nội dung	Nguyên tắc sửa đổi/chuẩn bị
Công trình vận tải liên phương thức	- Quy định các chức năng và quy mô của các công trình liên phương thức (quảng trường ga, bãi đỗ xe, v.v.)
Công trình cho người đi bộ	- Vị trí và quy mô của cầu cho người đi bộ, thang cuốn và lối đi bộ.
Các công trình công cộng khác và không gian mở	- Quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật của không gian mở và công viên trong phạm vi bất động sản của tư nhân.
Các chức năng thương mại	- Quy định các chức năng thương mại (bán lẻ, nhà hàng, v.v.) trong các khu vực đối diện với các trung tâm mua sắm cho người đi bộ nhằm tạo không khí tích cực.
Các quy định khác	- Các quy định khác về kiểm soát và thúc đẩy phát triển đô thị dựa vào vận tải công cộng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Nghiên cứu điển hình về sửa đổi (hoặc xây dựng) quy hoạch đô thị cho các khu vực ga

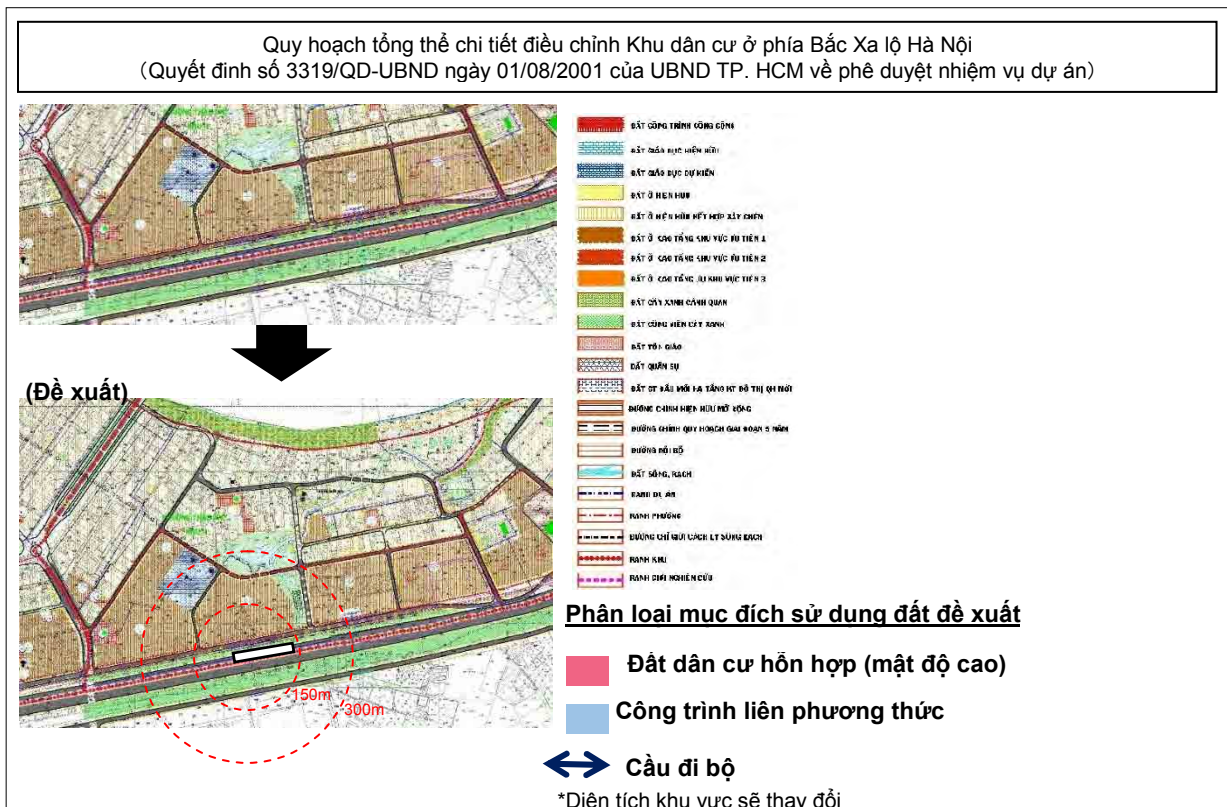
(1) Ga An Phú

I. Phía bắc ga An Phú

Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 đã được lập cho khu vực rộng 8 ha ở phía bắc ga An Phú và công tác xây dựng đã được triển khai ở một số nơi. Tuy nhiên, theo chính quyền thành phố, kế hoạch phát triển lô đất liền kề với ga vẫn chưa được xác định. Dự kiến quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết sẽ được điều chỉnh để kiểm soát và phát triển đô thị theo quy hoạch khung đề xuất của Nghiên cứu.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Theo khung quy hoạch phê duyệt năm 2008, khu vực gần ga chủ yếu được xác định là khu dân cư mật độ cao. Do không có phân loại sử dụng đất hỗn hợp và cho các công trình liên phương thức trong khung quy hoạch nên cần điều chỉnh quy hoạch phân khu bằng cách bổ sung phân loại sử dụng đất này (xem Hình vẽ dưới đây).

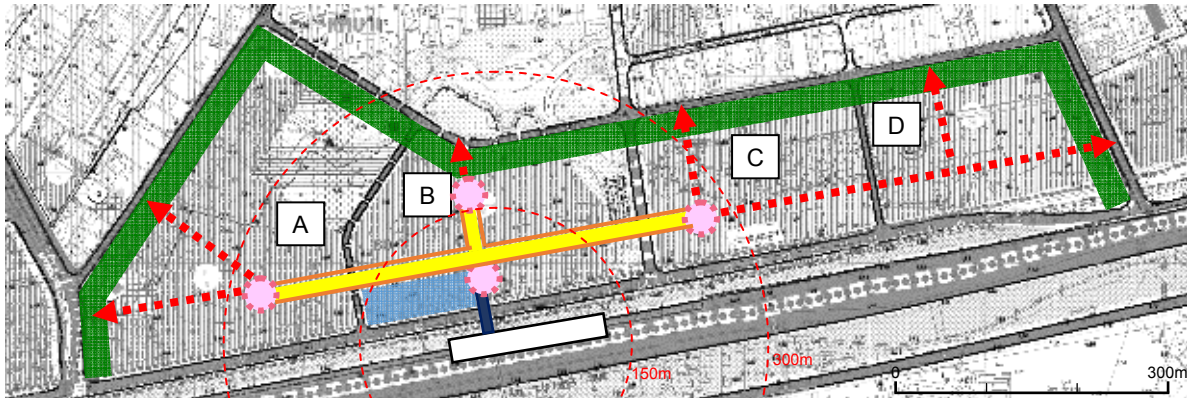


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.1 – Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất cho khu vực bắc ga An Phú

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Các chức năng và quy mô của các công trình liên phương thức và công trình cho người đi bộ như cầu đi bộ, thang cuốn chưa được xác định trong quy hoạch chi tiết đã duyệt, tỷ lệ 1/500 nên cần có các quy định này trong hướng dẫn quản lý cảnh quan (xem Hình bên dưới).



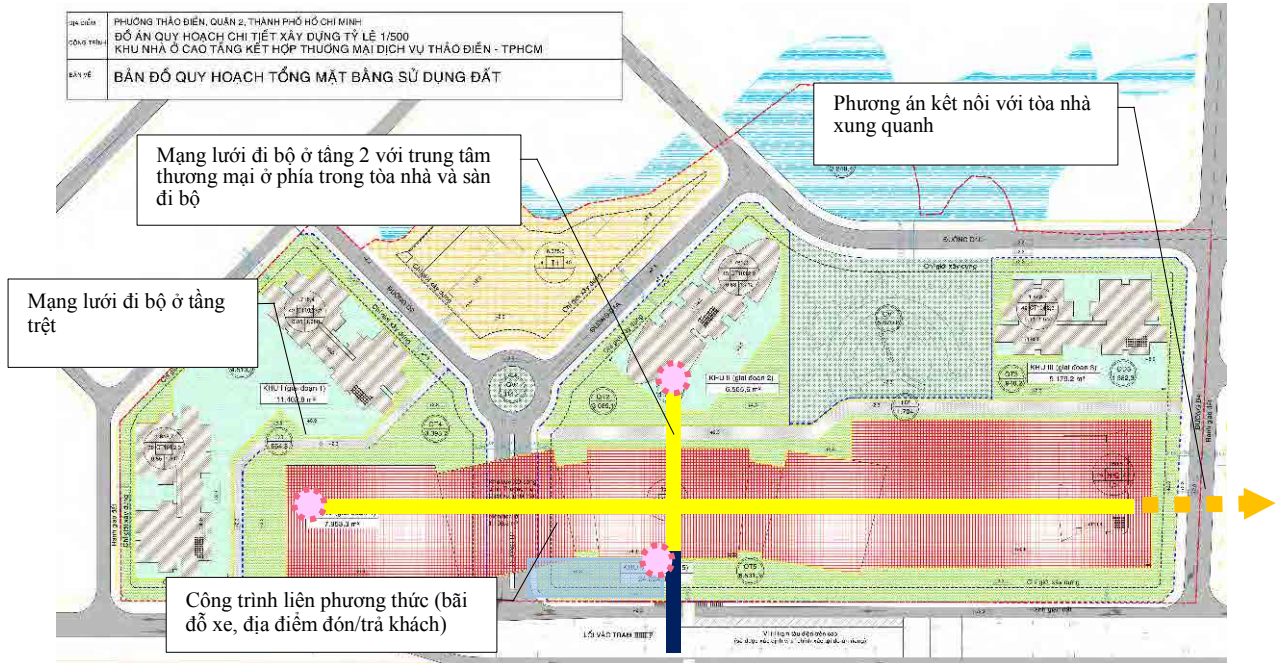
Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của các công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, các chức năng này có thể bao gồm bến xe buýt, bến taxi, nơi chờ đi chung xe buýt và taxi, bãi đỗ xe con và xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m Dài khoảng 30m	Cầu đi bộ sẽ được xây dựng trên cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình không rào chắn, ở đó sẽ lắp đặt thang cuốn kết nối với tầng trệt và công trình liên phương thức
	Lối đi bộ A	Rộng > 3m Dài khoảng 350m	Lối đi bộ A sẽ được bố trí cùng mặt bằng với sàn đi bộ, không rào cản kết nối với các khu A, B và C. Vị trí của lối đi bộ A sẽ được xác định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất có thể xây dựng phía trong các tòa nhà.
	Lối đi bộ B	Rộng > 3m	Lối đi bộ B sẽ được kết nối với lối đi bộ A trong mỗi tòa nhà và kết nối tầng mặt đất ở phía ngoài tòa nhà bằng thang máy. Có thể thiết kế lối đi bộ B phía trong các tòa nhà.
	Thang cuốn	-	Trong các khu A, B và C sẽ lắp đặt thang cuốn không rào chắn để kết nối giữa sàn đi bộ và lối đi bộ A cũng như tầng mặt đất. Vị trí của thang cuốn sẽ được xác định dựa trên việc xem xét sự kết nối và sự thuận tiện cho người sử dụng.
	Mốc xây dựng	Mức 2 (có thể nằm trong công trình)	70% mặt tiền được sử dụng với mục đích thương mại (cửa hiệu hoặc nhà hàng).
	Cảnh quan đi bộ	Rộng 10m	Đảm bảo khoảng lùi của các công trình với chiều rộng thích hợp. Không gian khoảng lùi sẽ được trồng cây và hành khách có thể đi dạo ở khu vực này.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.2 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu vực bắc ga An Phú

Điều chỉnh quy hoạch chi tiết

Cần điều chỉnh quy hoạch chi tiết hiện có theo quy hoạch phân vùng và hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất. Hình dưới đây minh họa điều chỉnh đề xuất cho quy hoạch chi tiết.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.3 – Đề xuất điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu vực bắc ga An Phú

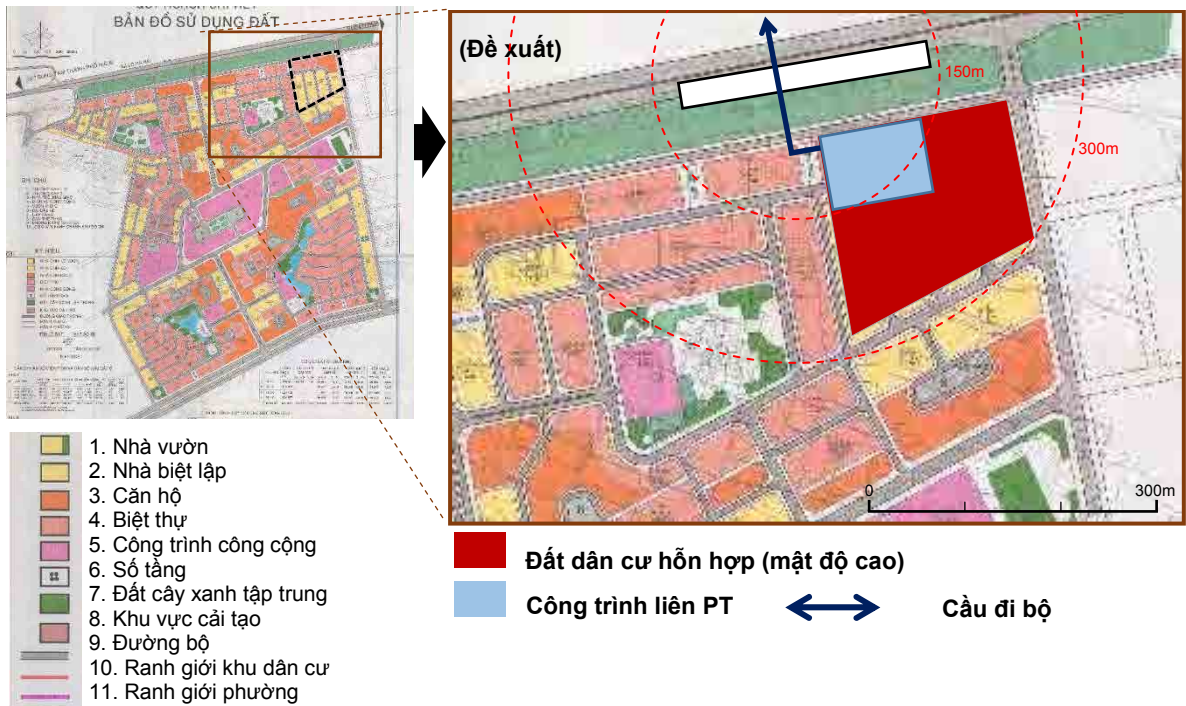
II. Khu vực phía nam ga An Phú

Hiện có một siêu thị lớn đã đi vào hoạt động ở khu vực phía nam ga An Phú. Ngoài ra, nhiều dự án phát triển đô thị với mục đích sử dụng hỗn hợp cũng đang được triển khai ở khu vực này nên cần có các công trình liên phương thức và mạng lưới đường cho người đi bộ để tối ưu hóa hiệu quả phát triển ga.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Khu vực phía nam ga An Phú được chia thành hai phần: phía tây nam An Phú – khu An Khánh rộng 131 ha và khu đô thị đông nam An Phú rộng 87 ha. Do khu tây nam ga An Phú được quy hoạch là khu xây dựng nhà liền kề nên quy hoạch phân vùng khu vực gần ga phải được điều chỉnh thành khu vực sử dụng đất hỗn hợp mật độ trung bình để khai thác tác động do phát triển ga (xem hình dưới). Khu đông nam An Phú được quy hoạch theo tiêu chí sử dụng đất nên không cần điều chỉnh quy hoạch phân khu.

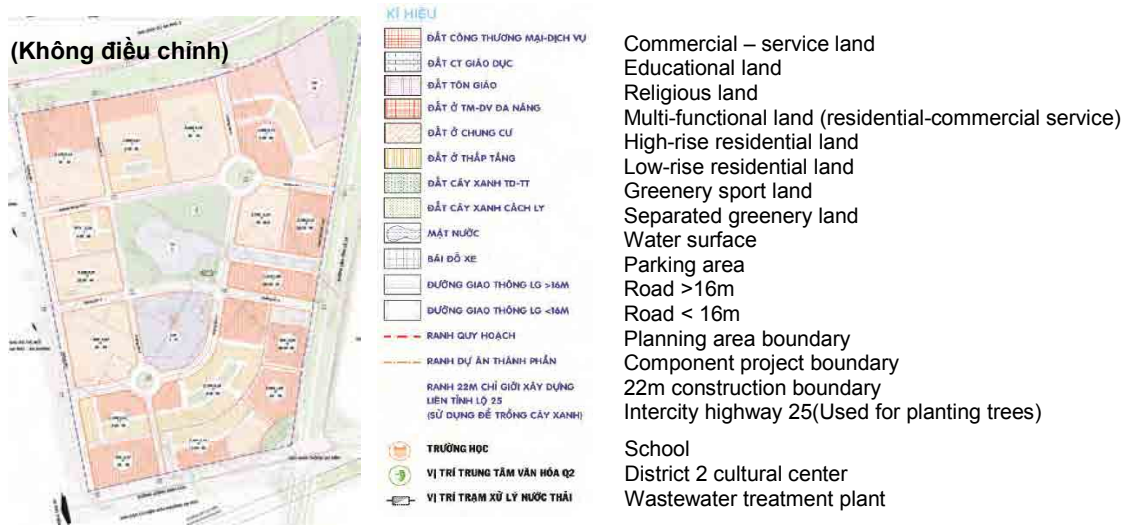
Khu đô thị mới An Phú – Anh Khánh: 131 ha phường An Phú – Anh Khánh, Quận 2, TP HCM
(Quyết định số 13764/KTS.QH của Kiến trúc sư trưởng TP HCM phê duyệt quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2.000)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.4 – Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực tây nam ga An Phú

Điều chỉnh quy hoạch khu đô thị An Phú: 87 ha, phường An Phú, Quận 2
(Quyết định số 11339/QĐ-UBND của UBND TP Hồ Chí Minh phê duyệt nhiệm vụ lập quy hoạch tỷ lệ 1/2.000; 14/8/2009)

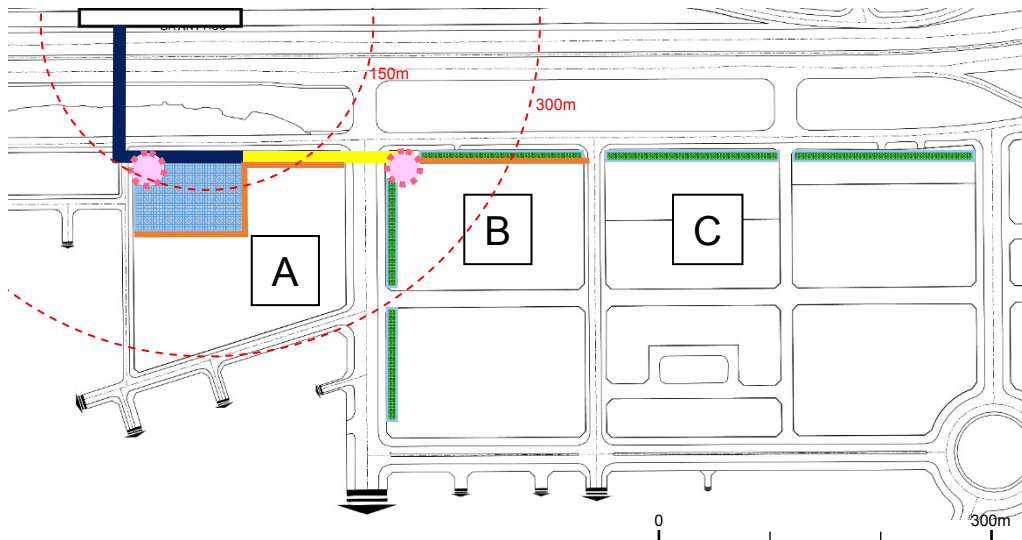


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu







Hình 14.1.5 – Quy hoạch phân khu - khu vực đông nam ga An Phú

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Cần có các quy định về các công trình liên phương thức và công trình phục vụ người đi bộ ở phía đông nam ga An Phú trong hướng dẫn quản lý kiến trúc để phát triển các công trình này. Hình dưới đây minh họa hướng dẫn đề xuất cho khu vực gần ga. Do các khu chung cư cao tầng đã được xây dựng ở khu đất C nên đề xuất chỉ có thể phát triển mạng lưới đi bộ trên mặt đất ở khu vực này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được xác định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, có thể bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nơi chờ đi xe buýt, taxi, bãi đỗ xe máy, xe con, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m Dài khoảng 200m	Cầu đi bộ bố trí cùng mặt bằng với cổng ga là các công trình không rào chắn. Sẽ lắp đặt thang máy kết nối với các công trình liên phương thức
	Lối đi bộ A	Trộng > 3m Dài khoảng 150m Tầng 2	Lối đi A được bố trí là lối đi phẳng và không rào chắn từ cầu đi bộ tới tòa B
	Thang máy	-	Thang máy không rào chắn sẽ kết nối với lối đi bộ A và cảnh quan cho người đi bộ trong tòa B. Vị trí thang máy sẽ được xác định để đảm bảo sự kết nối.
	Mốc xây dựng	Tầng 2 của tòa A và tầng 1 của tòa B Có thể nằm phía bên trong tòa nhà.	70% mặt tiền sẽ được sử dụng cho mục đích thương mại (cửa hiệu hoặc nhà hàng)
	Cảnh quan đi bộ	Rộng 10m	Các tòa nhà sẽ có khoảng lùi cho các khu dân cư xung quanh. Không gian khoảng lùi sẽ được trồng cây xanh để mọi người đi dạo.

Hình 14.1.6 – Hướng dẫn quản lý cảnh quan khu vực phía nam ga An Khánh

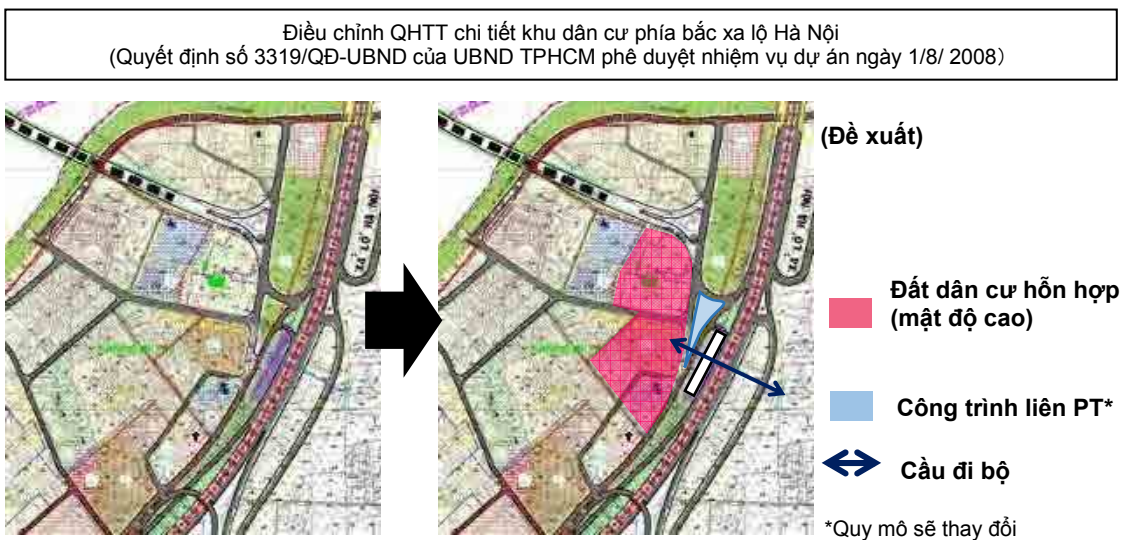
(2) Ga Rạch Chiếc

I. Phía tây ga Rạch Chiếc

Khu vực phía tây ga Rạch Chiếc có một số khu dân cư và cơ sở công nghiệp nằm xen kẽ với không gian xanh. Quy hoạch phân khu hiện nay đề xuất xây dựng một cây cầu nối với khu Bình Quới – Thanh Đa – khu vực dự kiến có lưu lượng giao thông sẽ tăng mạnh. Do đó, cần điều chỉnh và lập các quy hoạch đô thị đảm bảo có thể đi bộ tới khu vực ga từ các khu vực xung quanh.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Quy hoạch phân khu xác định phần phía bắc ga An Phú cũng nằm trong khu vực phía tây ga Rạch Chiếc. Do đó, cần điều chỉnh quy hoạch phân khu hiện có cho khu vực gần ga Rạch Chiếc bằng cách bổ sung các mục đích sử dụng đất mới và các công trình liên phương thức để tận dụng tác động do phát triển ga mang lại.

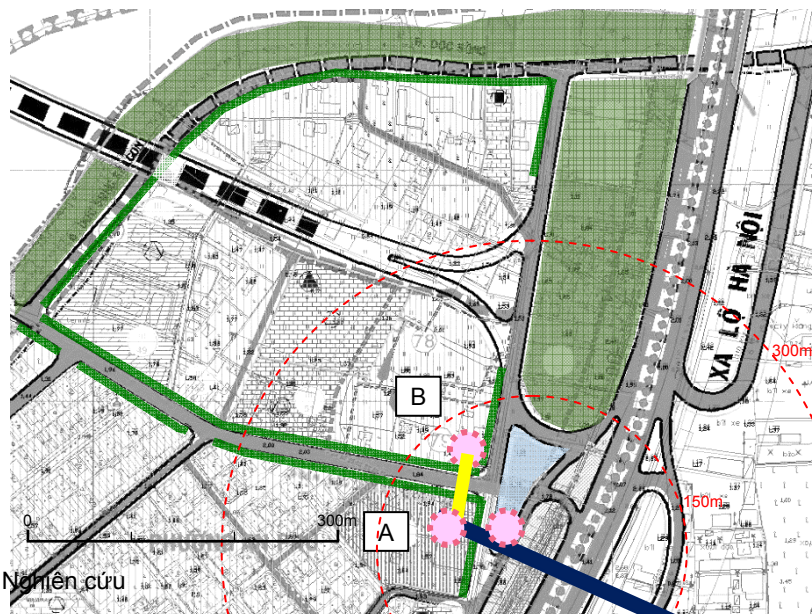








Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.7 – Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực phía tây ga Rạch Chiếc

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Cần có hướng dẫn quản lý cảnh quan để giải quyết vấn đề lưu lượng giao thông (xe máy và xe con) ngày càng tăng sau khi cầu được xây dựng, trong đó quy định rõ việc phát triển các công trình đi bộ như cầu đi bộ và thang máy nhằm phát triển môi trường khuyến khích đi bộ.



Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nhà chờ xe buýt, taxi, bãi đỗ xe con/xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m Dài khoảng 200m	Cầu đi bộ cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt. Sẽ lắp đặt thang máy kết nối với công trình liên phương thức.
	Lối đi bộ A	Rộng > 3m Dài khoảng 30m Tầng 2	Lối đi bộ A được thiết kế bằng phẳng, đảm bảo giao thông thông suốt từ cầu đi bộ tới khu B.
	Thang máy	-	Các cầu thang máy đảm bảo giao thông thông suốt sẽ được nối với lối đi bộ A và lối đi bộ cảnh quan. Vị trí đặt thang máy sẽ được xác định để đảm bảo kết nối thuận tiện.
	Cảnh quan đi bộ	Rộng khoảng 5m	Các tòa nhà phải đảm bảo khoảng lùi với chiều rộng phù hợp. Không gian của khoảng lùi sẽ được trồng cây để hành khách có thể dạo bộ.
	Công viên	Rộng > 50m	Công viên dọc sông Sài Gòn phải rộng trên 50 m.

Hình 14.1.8 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu phía tây ga Rạch Chiếc

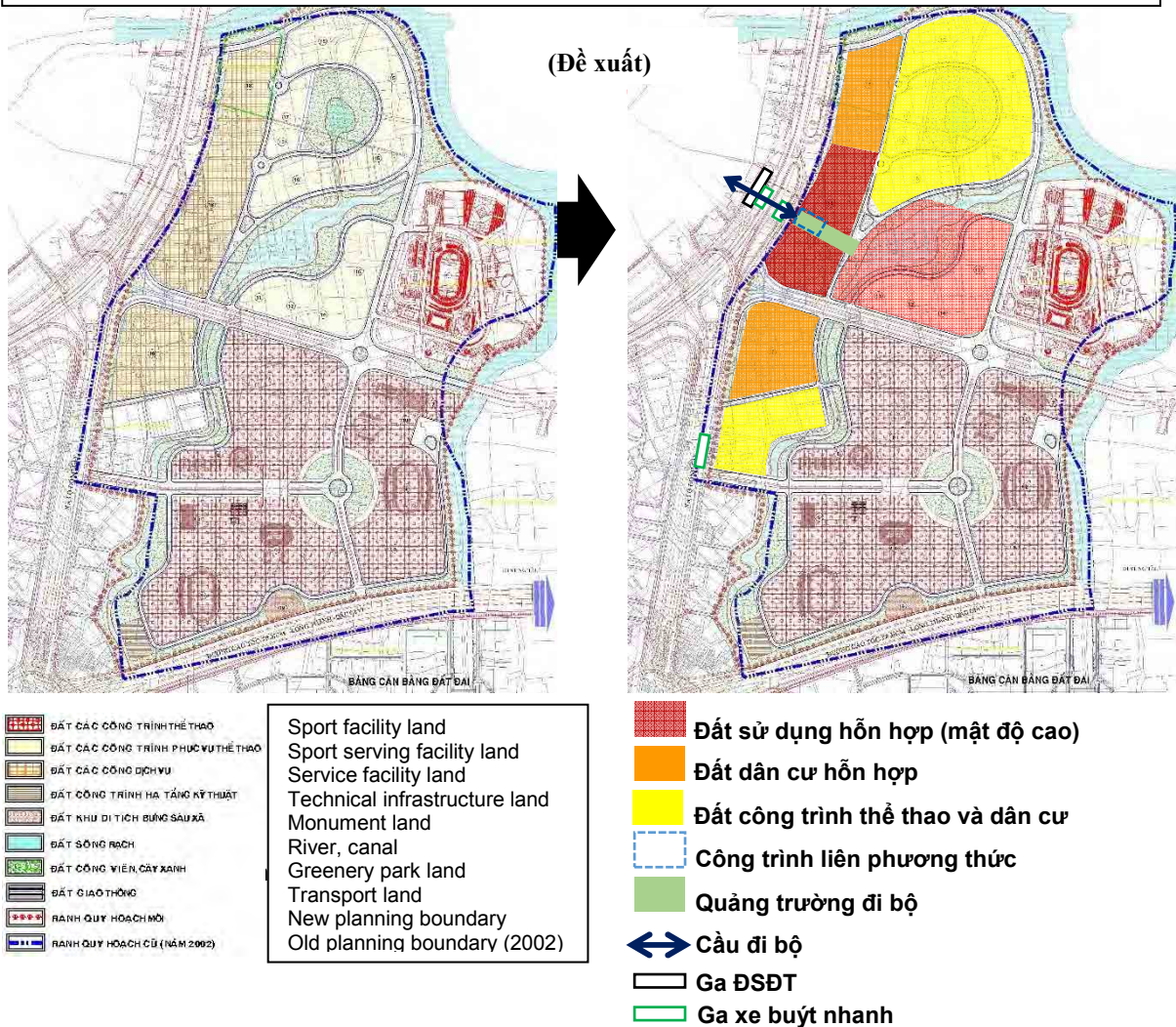
II. Phía đông ga Rạch Chiếc

Khu phức hợp thể thao Rạch Chiếc được quy hoạch ở khu vực phía đông ga Rạch Chiếc với diện tích 227 ha, theo đó, khung lập quy hoạch phân khu đã được phê duyệt năm 2010 (quy hoạch phân khu chưa được lập). Quy hoạch phân khu phải bao gồm cả mạng lưới đi bộ trên cơ sở xem xét ga ĐSĐT, dự án xe buýt nhanh trong bước lập quy hoạch và lưu lượng người đi bộ lớn từ các công trình thể thao và quy hoạch sử dụng đất với mật độ cao hoặc trung bình cũng như các chức năng đô thị hỗn hợp.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Theo khung lập quy hoạch phân khu, các công trình thể thao và các chức năng dịch vụ liên quan như thương mại, kinh doanh được xác định là các chức năng đô thị. Tuy nhiên, do vị trí khu vực và việc thực hiện dự án phát triển công trình thể thao – dự án không được xem là dự án mang lại lợi nhuận nên các chức năng khu dân cư mật độ cao và trung bình đã được xem xét như là mục đích sử dụng đất hỗn hợp. Ngoài ra, để thúc đẩy sử dụng giao thông công cộng, các công trình liên phương thức và không gian cho người đi bộ phải được bố trí gần ga và các công trình thể thao quy mô lớn phải được bố trí cách ga 500-600 m để không gây ùn tắc nghiêm trọng khi tổ chức các sự kiện thể thao. Khung lập quy hoạch và quy hoạch phân khu cần được điều chỉnh và lập dựa trên các tiêu chí trên.

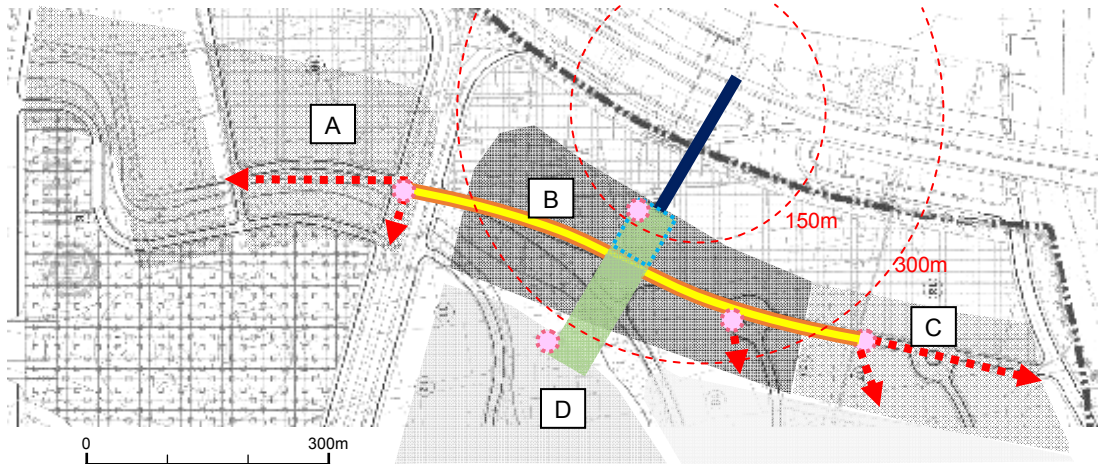
Khu phức hợp thể thao quốc gia Rạch Chiếc (Phường An Phú) (Quyết định số 3721/QĐ-UBND của UBND TP Hồ Chí Minh phê duyệt nhiệm vụ của dự án, tỷ lệ 1/2.000 ngày 23/8/2010)



Hình 14.1.9 – Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc

Lập hướng dẫn quản lý kiến trúc

Chức năng và quy mô công trình liên phương thức và công trình đi bộ như cầu đi bộ và thang máy phải được quy định trong hướng dẫn quản lý kiến trúc. Đề xuất phát triển không gian mở quy mô lớn cho người đi bộ như là đường tiếp cận đặc trưng từ ga tới công trình thể thao, có thể đáp ứng nhu cầu của khối lượng lớn người đi bộ khi diễn ra các sự kiện thể thao.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nhà chờ xe buýt, taxi, bãi đỗ xe con/xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m Dài khoảng 200m	Cầu đi bộ được bố trí cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt
	Quảng trường đi bộ	-	Quảng trường đi bộ được bố trí cùng mặt bằng với cầu đi bộ, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt. Sẽ lắp đặt thang máy kết nối tới công trình liên phương thức và tầng mặt đất của khu D. Quy mô của quảng trường đi bộ sẽ được xác định trên cơ sở xem xét lưu lượng người đi bộ lớn nhất trong trường hợp tổ chức sự kiện thể thao.
	Lối đi A	Rộng > 6m Dài khoảng 1000m Tầng 2	Lối đi bộ A được thiết kế bằng phẳng và đảm bảo thông suốt từ quảng trường đi bộ tới Khu A và Khu B.
	Lối đi B	Rộng > 3m	Trong mỗi khu, lối đi bộ B sẽ được thiết kế nối với lối đi bộ A và tầng mặt đất phía bên ngoài của khu với thang máy. Lối đi bộ B được thiết kế bên trong các tòa nhà.
	Thang máy	-	Các thang máy đảm bảo giao thông thông suốt được kết nối với Lối đi bộ A và tầng mặt đất. Vị trí của các thang máy sẽ được xác định đảm bảo kết nối thuận tiện.
	Mốc xây dựng	Tầng 2	70% mặt tiền được sử dụng cho mục đích thương mại (cửa hiệu bán lẻ hoặc nhà hàng).

Hình 14.1.10 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc

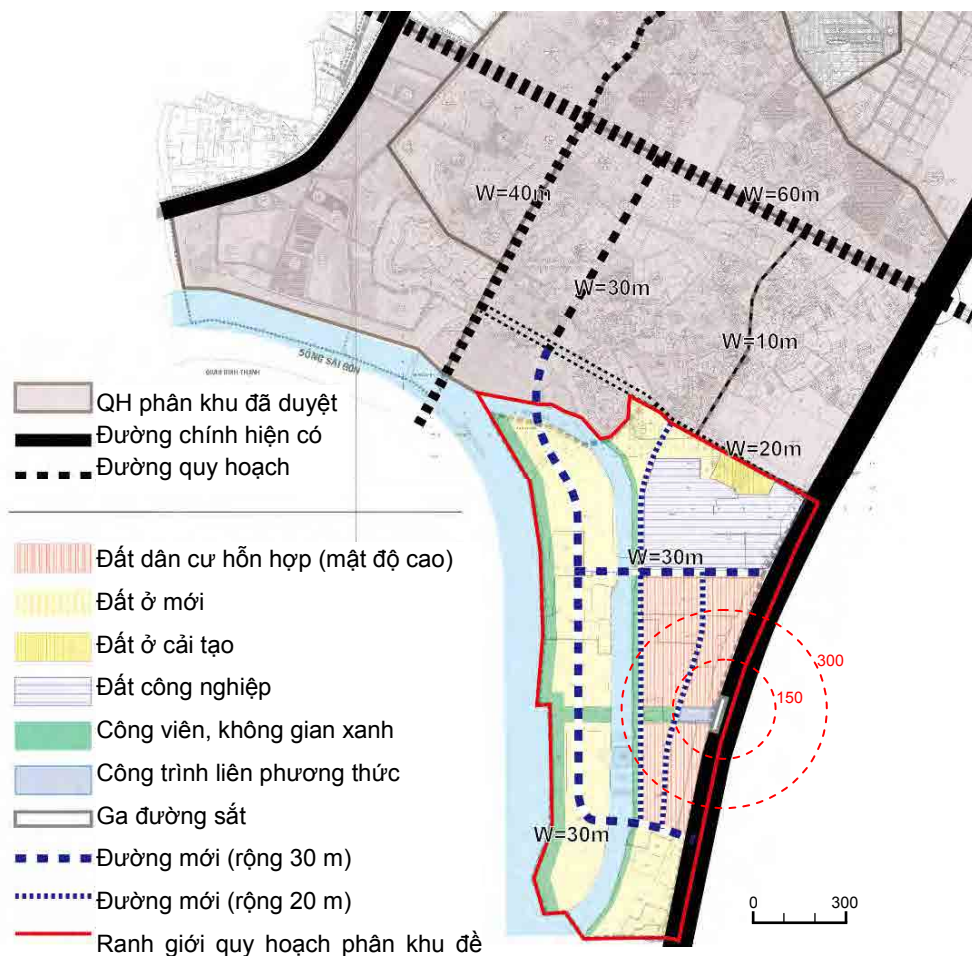
(3) Ga Phước Long

I. Khu phía tây ga Phước Long

Theo quy hoạch tổng thể phát triển quận Thủ Đức, mục đích sử dụng đất khu vực phía tây ga Phước Long được chuyển đổi từ mục đích công nghiệp sang mục đích đất ở. Do các quy hoạch đô thị chi tiết hơn (quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết) cho khu vực này chưa được xây dựng nên cần lập quy hoạch đô thị bằng cách cụ thể hóa chính sách lập quy hoạch cơ bản thành tiêu chí lập quy hoạch.

Lập quy hoạch phân khu

Hình dưới đây tổng hợp quy hoạch phân khu đề xuất của khu vực, xác định rõ vị trí của các tuyến đường tiếp cận kết nối với xa lộ Hà Nội và các tuyến đường được xác định trong quy hoạch phân khu của khu vực xung quanh. Về sử dụng đất, đề xuất chức năng sử dụng đất hỗn hợp, trong đó chức năng chính là đất ở mật độ trung bình gần ga. Công viên và không gian xanh được bố trí dọc sông và kênh theo quy định về khoảng lùi của TP. HCM (50 m từ sông Sài Gòn và 20 m từ các sông/kênh khác).

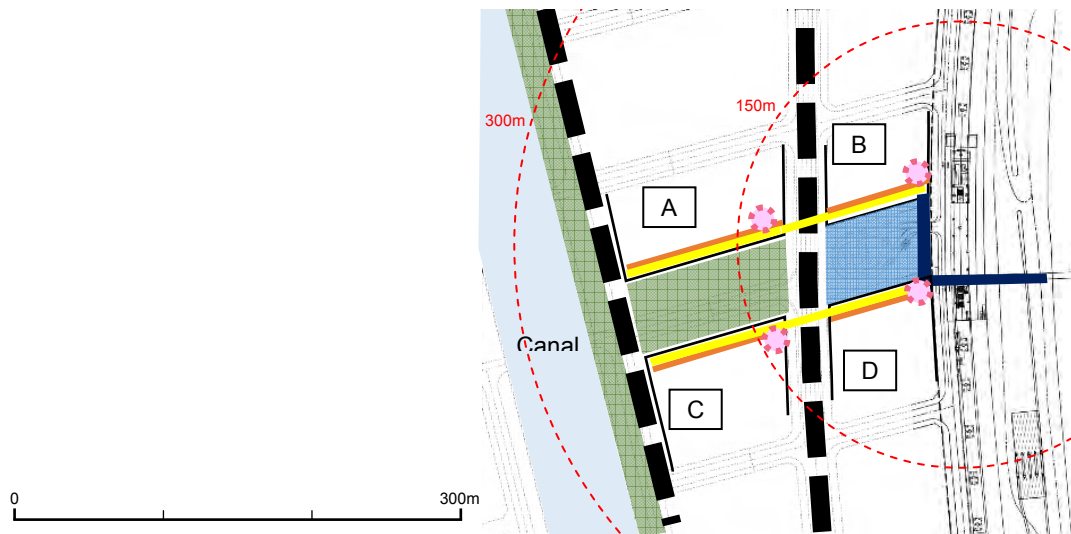








Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.11 – Quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phương Long

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Để khai thác tác động tích cực do phát triển ga, chức năng và quy mô của công trình liên phương thức và công trình đi bộ như cầu đi bộ và thang máy phải được quy định trong hướng dẫn quản lý kiến trúc. Cần bố trí các chức năng thương mại để tạo môi trường hấp dẫn dọc các tuyến đường dẫn tới các kênh.



Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nhà chờ xe buýt, taxi, bãi đỗ xe con/xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m	Cầu đi bộ được bố trí cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt, thang máy được lắp đặt để kết nối tầng mặt đất với công trình liên phương thức.
	Lối đi A	Rộng > 3m	Lối đi bộ A được bố trí cùng mặt bằng với cầu đi bộ
	Thang máy	-	Thang máy được thiết kế để nối cầu đi bộ với quảng trường ga, công viên hoặc các công trình công cộng khác ở tầng mặt đất trong các khu A, B, C và D, đảm bảo giao thông thông suốt.
	Mốc xây dựng	Tầng 2	70% mặt tiền được sử dụng với mục đích bán lẻ hoặc thương mại (cửa hiệu hoặc nhà hàng)
	Công viên	Rộng > 20m along canal	Công viên được thiết kế trong phạm vi đi bộ giữa ga và mặt nước sông/kênh

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

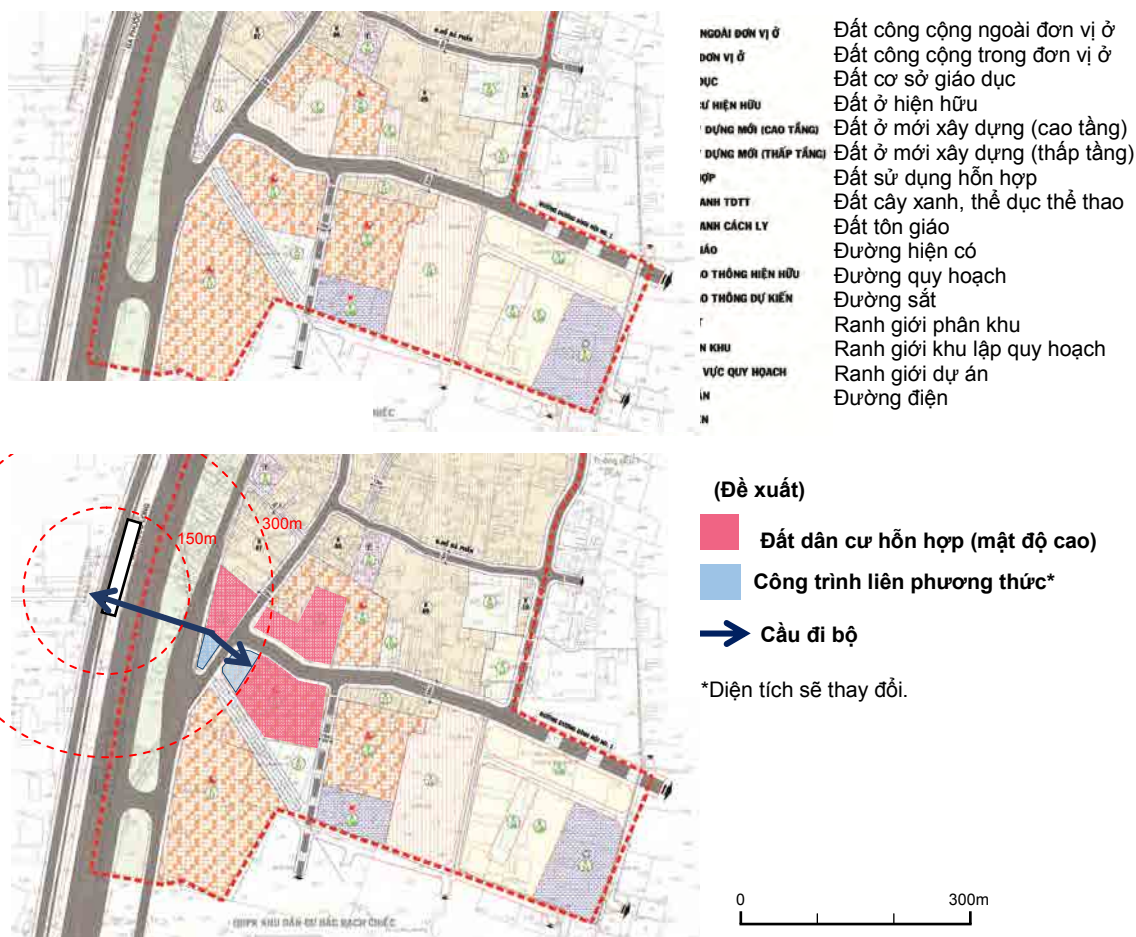
Hình 14.1.12 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu tây ga Phước Long

II. Phía đông ga Phước Long

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Quy hoạch phân khu đã được phê duyệt cho khu vực phía đông ga Phước Long dựa trên vào khu vực đã đô thị hóa hiện nay. Mặc dù khó có thể chuyển đổi nhanh mục đích sử dụng đất và bố trí đường nhưng công trình liên phương thức và công trình đi bộ được đề xuất trong quy hoạch phân khu cho khu vực gần ga để khai thác tác động phát triển ga mang lại (xem Hình dưới).

Điều chỉnh quy hoạch khu dân cư Khu 1 đến Khu 6 (Phường Phước Long A)
 QĐ 3790/QĐ-UBND ngày 12/7/2013

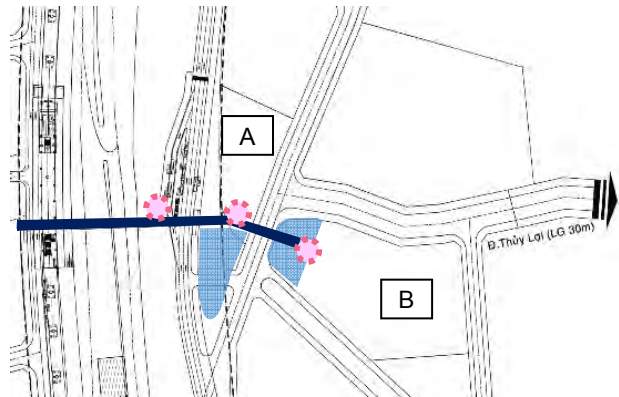





Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.13 – Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phước Long

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Tương tự như các khu vực ga khác, đề xuất lập hướng dẫn quản lý kiến trúc để xác định chức năng và quy mô công trình liên phương thức như quảng trường ga, bãi đỗ xe trong khu vực gần ga phù hợp với quy hoạch phân khu đề xuất (xem Hình dưới).



Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nhà chờ xe buýt, taxi, bãi đỗ xe con/xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m	Cầu đi bộ được bố trí cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt, thang máy được lắp đặt để kết nối tầng mặt đất với công trình liên phương thức.
	Thang máy	-	Thang máy được thiết kế để nối cầu đi bộ với quảng trường ga, công viên hoặc các công trình công cộng khác ở tầng mặt đất trong các khu A và B, đảm bảo giao thông thông suốt.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.14 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu phía tây ga Phước Long

(4) Ga Thủ Đức

I. Phía tây ga Thủ Đức

Phía tây ga Thủ Đức hiện đã có một số công trình công cộng được xây dựng dọc xa lộ Hà Nội và ở khu vực phía sau là khu dân cư với môi trường đô thị mang nhiều giá trị lịch sử.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Đề xuất chức năng sử dụng đất hỗn hợp mật độ trung bình hoặc cao, gồm các cơ quan nhà nước, khu dân cư và trung tâm thương mại ở khu vực gần ga để khai thác tác động do phát triển ga. Trong quy hoạch phân khu đề xuất, công trình liên phương thức được bố trí ở khu vực phía bắc ga (xem hình dưới). Mạng lưới đi bộ được quy hoạch ở tầng mặt đất do lưu lượng xe con và xe máy không cao.

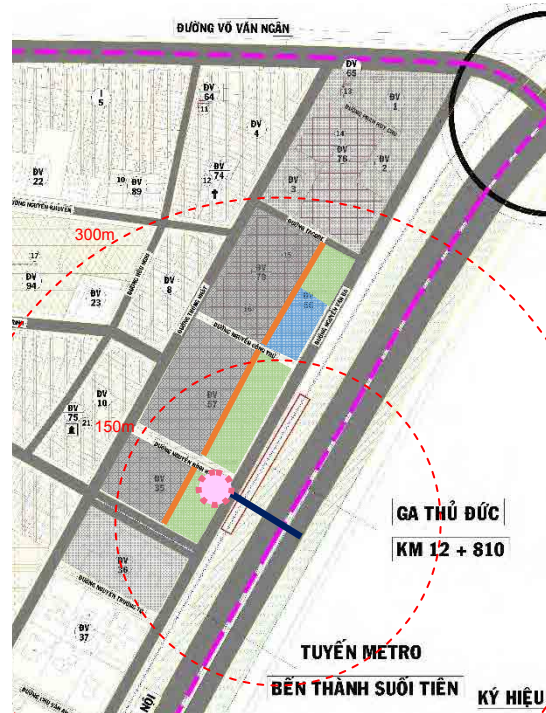


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu






Hình 14.15 – Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Thủ Đức

Xây dựng hướng dẫn quản lý kiến trúc

Quy mô và chức năng của các công trình công cộng được quy định trong quy hoạch phân khu đề xuất, gồm quảng trường ga, cầu đi bộ và quảng trường đi bộ cần được quy định trong hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem Hình bên phải).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Tiêu chí	Ghi chú
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan chức năng, đề xuất bao gồm bến đỗ xe buýt, taxi, nhà chờ xe buýt, taxi, bãi đỗ xe con/xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	Rộng > 3m	Cầu đi bộ được bố trí cùng mặt bằng với cổng ga, là công trình đảm bảo giao thông thông suốt, thang máy được lắp đặt để kết nối tầng mặt đất với công trình liên phương thức.
	Quảng trường ga	-	Quảng trường ga được bố trí trên cùng mặt bằng với cầu đi bộ, đảm bảo giao thông thông suốt. Sẽ lắp đặt thang máy kết nối với công trình liên phương thức. Quy mô của quảng trường ga được xác định trên cơ sở xem xét lưu lượng người đi bộ lớn nhất.
	Thang máy	-	Thang máy được thiết kế đảm bảo giao thông thông suốt, kết nối giữa cầu đi bộ và quảng trường đi bộ ở tầng mặt đất. Vị trí của thang máy sẽ được xác định trên cơ sở đảm bảo kết nối và sự thuận tiện cho người sử dụng.
	Mốc xây dựng	Tầng 2 (có thể bên trong tòa nhà)	70% mặt tiền được sử dụng phục vụ mục đích thương mại (cửa hiệu hoặc nhà hàng).

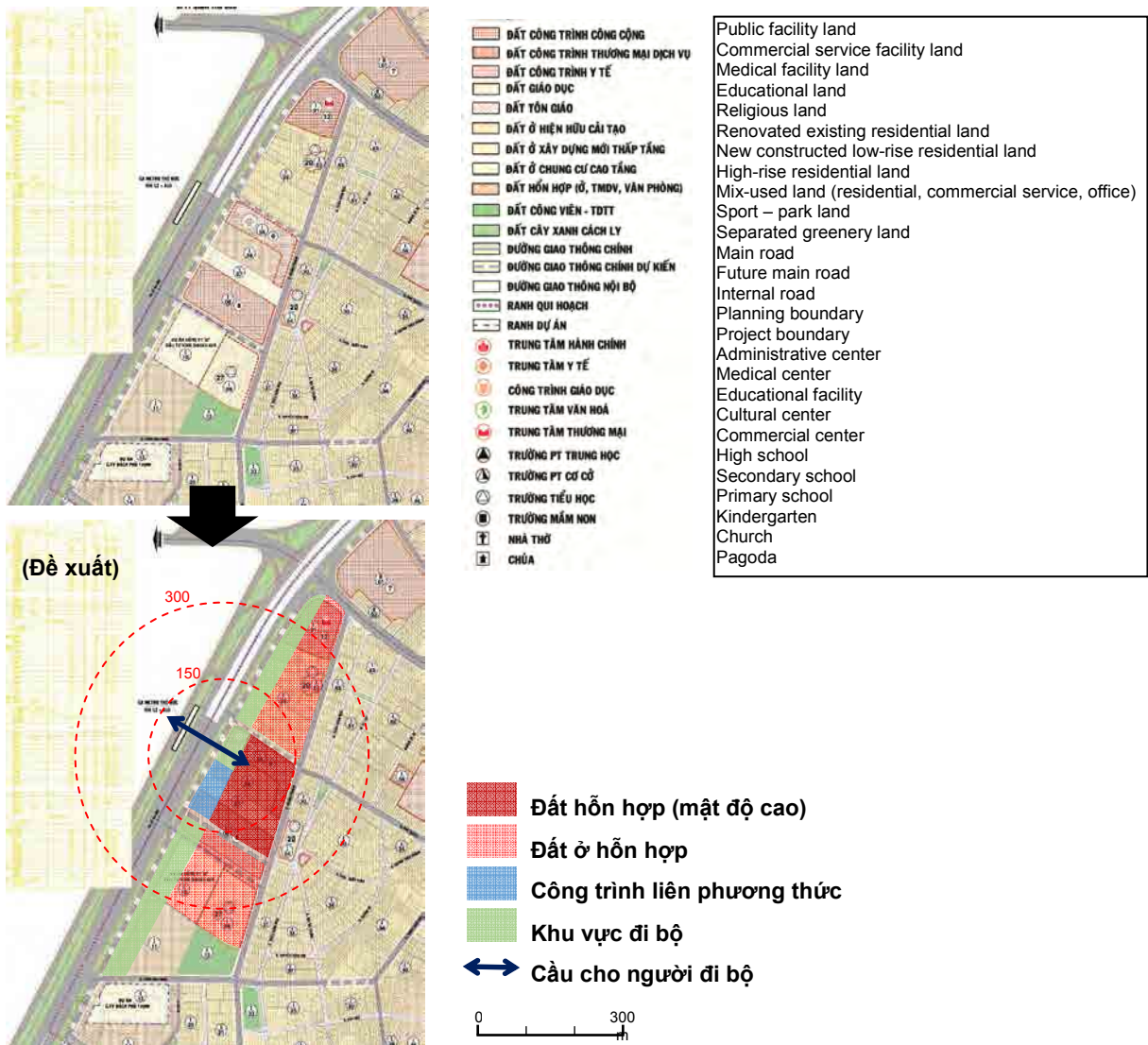
Hình 14.1.16 – Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu vực phía tây ga Thủ Đức

II. Phía đông ga Thủ Đức

Có nhiều nhà máy, xí nghiệp nằm dọc xa lộ Hà Nội về phía đông ga Thủ Đức. Dự kiến đất khu vực này sẽ được chuyển đổi sang các mục đích phi công nghiệp sau khi xây dựng nhà ga.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Theo quy hoạch phân khu đã phê duyệt, dọc xa lộ Hà Nội có các công trình công cộng. Tuy nhiên, trên cơ sở cân nhắc tác động từ việc xây dựng ga, hình thức sử dụng hỗn hợp sẽ phù hợp hơn. Đối với đất ở khu vực gần nhà ga, đề xuất hình thức sử dụng hỗn hợp mật độ cao kết hợp với các công trình liên phương thức và xây dựng đường mới khi điều chỉnh quy hoạch phân khu.

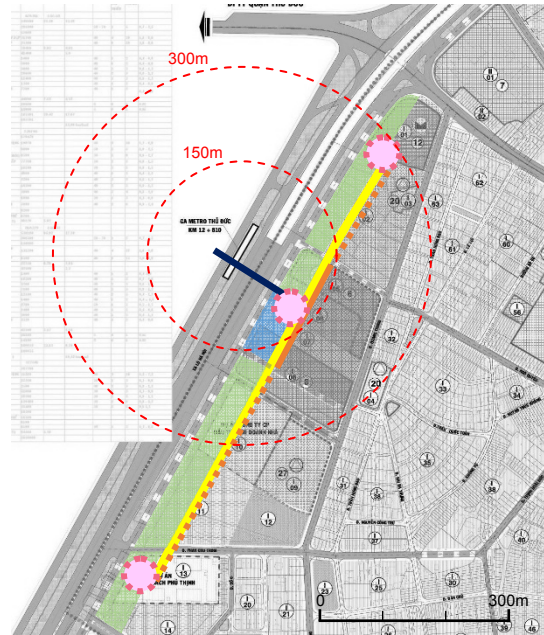


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu








Hình 14.1.17 – Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía đông ga Thủ Đức

Chuẩn bị tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc

Các chức năng cụ thể của các công trình công cộng thể hiện trong quy hoạch phân khu đề xuất, có bao gồm quảng trường ga, cầu cho người đi bộ tại tầng hai có thang máy và khu vực cho người đi bộ, sẽ được quy định trong tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem hình bên)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Chỉ tiêu	Chú thích
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan. Các công trình bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, bãi trông giữ xe ô tô, xe máy, v.v.
	Cầu đi bộ	R = trên 3m	Cầu đi bộ sẽ ở cùng mức với cổng vào nhà ga với các công trình phi rào cản, trên đó sẽ bố trí cầu thang máy nối tầng trệt và công trình liên phương thức.
	Khu vực đi bộ	-	Sẽ bố trí thang máy nối với công trình liên phương thức. Quy mô và cao độ của khu vực đi bộ sẽ được quyết định từ kết quả tính toán về lưu lượng người đi bộ.
	Lối đi bộ A	R = trên 6m D= khoảng 800m Tầng 2 (hoặc tầng trệt)	Lối đi bộ A sẽ bố trí ở cùng tầng với cầu vượt cho người đi bộ với các công trình phi rào cản (một phần có thể nằm trên tầng trệt). Vị trí Lối đi bộ A sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan, có thể bố trí bên trong các toà nhà.
	Thang máy	-	Sẽ bố trí thang máy với mô hình phi rào cản để kết nối giữa cầu vượt cho người đi bộ, lối đi bộ A và khu vực đi bộ. Vị trí của thang máy sẽ được quyết định trên cơ sở cân nhắc mức độ kết nối và thuận tiện cho người sử dụng.
	Đường biên tòa nhà	Tầng 2 (có thể ở bên trong tòa nhà)	Dành 70% mặt tiền cho mục đích thương mại (cửa hàng, nhà hàng)
	Đường biên tòa nhà	Tầng 2 (có thể ở bên trong tòa nhà)	Dành 30% mặt tiền cho mục đích thương mại (cửa hàng, nhà hàng)

Hình 14.1.18 – Đề xuất về Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía đông ga Thủ Đức

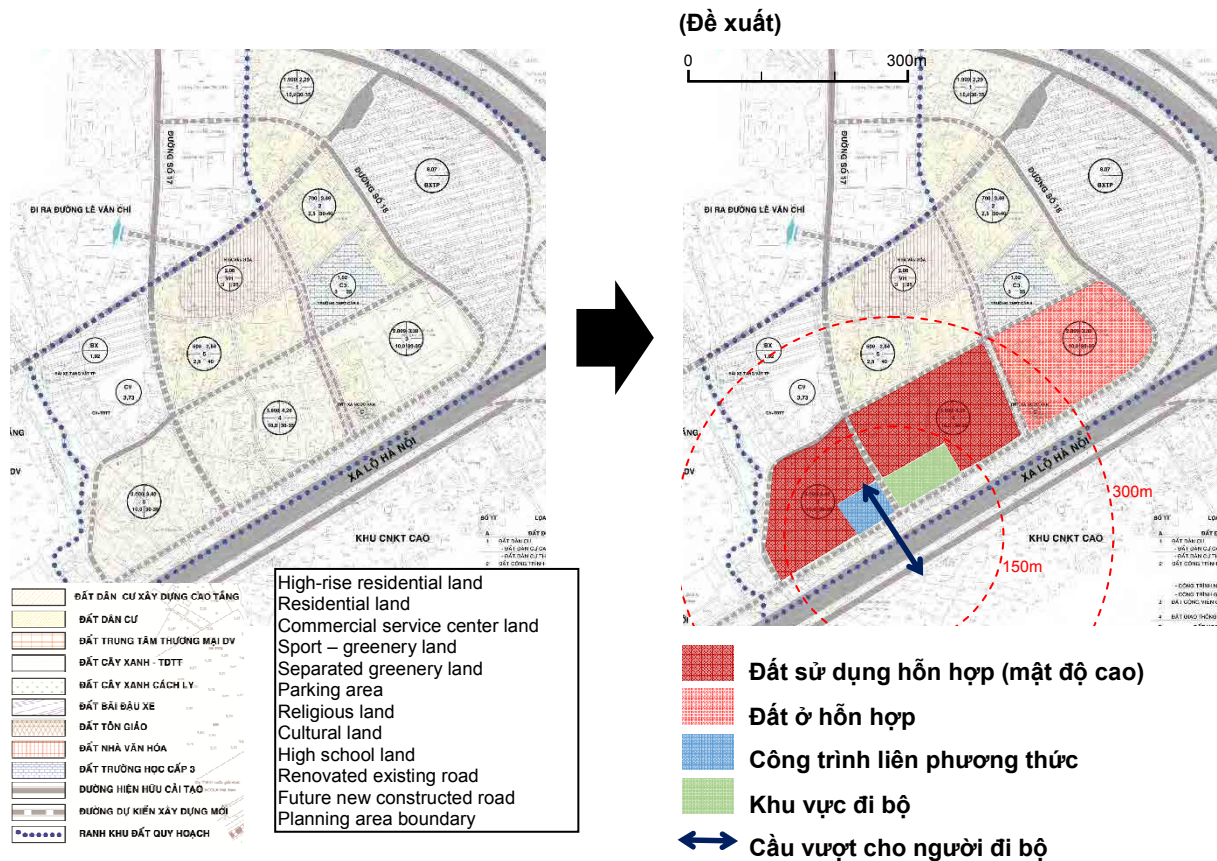
(5) Ga Khu CNC

I. Phía bắc Ga Khu CNC

Ở phía bắc Ga Khu CNC, đã có các khu vực đô thị hóa, khu dân cư mật độ thấp và các cơ sở công nghiệp.

Điều chỉnh quy hoạch phân khu

Trong quy hoạch phân khu đã phê duyệt có thể hiện chức năng đất ở mật độ cao. Để tận dụng tác động từ xây dựng nhà ga một cách hiệu quả hơn thì đề xuất điều chỉnh quy hoạch sử dụng đất trong quy hoạch phân khu để bố trí các chức năng sử dụng hỗn hợp, các công trình liên phương thức, khu vực đi bộ.

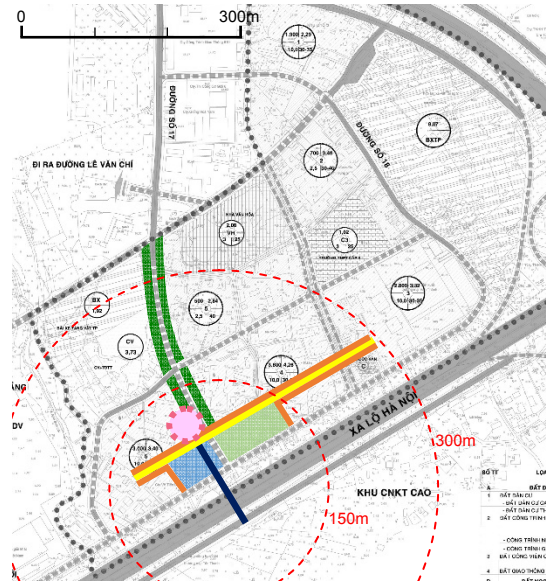


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu









Hình 14.1.19 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC

Chuẩn bị Tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc

Quy mô và chức năng của khu vực không gian mở công cộng và các công trình ở khu vực gần nhà ga được quy định trong quy hoạch phân khu đề xuất, trong đó bao gồm quảng trường ga, cầu đi bộ tại tầng 2 có thang máy và khu vực đi bộ, tất cả được quy định trong Hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem hình bên).
 Quanh khu vực đi bộ, bố trí các cơ sở thương mại để tạo không khí tấp nập.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Chỉ tiêu	Chú thích
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan. Các công trình bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, bãi trồng giữ xe ô tô, xe máy, v.v.
	Cầu vượt đi bộ	R = trên 3m	Cầu đi bộ sẽ ở cùng mức với cổng vào nhà ga với các công trình phi rào cản, trên đó sẽ bố trí cầu thang máy nổi tầng trệt và công trình liên phương thức.
	Khu vực đi bộ	-	Khu vực đi bộ sẽ ở cùng mức với Cầu vượt đi bộ với các công trình phi rào cản (một phần có thể ở tầng trệt). Sẽ bố trí thang máy nổi với công trình liên phương thức.
	Lối đi bộ A	R= trên 6m D= khoảng 400m Tầng 2 (hoặc tầng trệt)	Lối đi bộ A sẽ được bố trí ở cùng mức với Cầu vượt đi bộ với các công trình phi rào cản (một phần có thể ở tầng trệt). Vị trí Lối đi bộ A sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan, có thể bố trí bên trong tòa nhà.
	Thang máy	-	Sẽ bố trí thang máy với mô hình phi rào cản để kết nối giữa cầu vượt cho người đi bộ, lối đi bộ A và khu vực đi bộ. Vị trí của thang máy sẽ được quyết định trên cơ sở cân nhắc mức độ kết nối và thuận tiện cho người sử dụng.
	Đường bao tòa nhà	Tầng 2 (có thể ở bên trong tòa nhà)	70% mặt tiền dành cho mục đích thương mại (cửa hàng hoặc nhà hàng).
	Đường bao tòa nhà	Tầng 2 (có thể ở bên trong tòa nhà)	30% mặt tiền dành cho mục đích thương mại (cửa hàng hoặc nhà hàng).
	Lối đi cảnh quan	R=3m	Các tòa nhà bố trí lùi lại so với khu vực dân cư xung quanh. Không gian lùi lại này sẽ dành cho người đi bộ với nhiều cây xanh.

Hình 14.1.20 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC

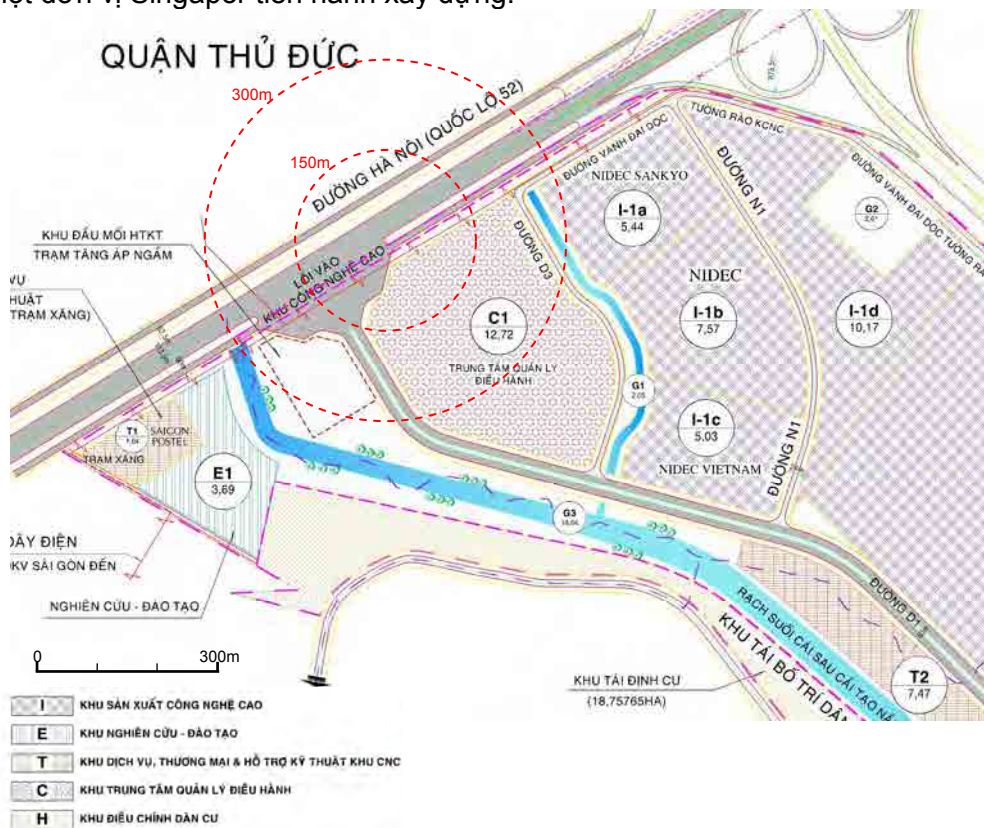
II. Phía nam Ga Khu CNC

Dự án Khu CNC đã được triển khai theo quy hoạch phát triển, thể hiện ở hình dưới đây.

Quy hoạch phát triển Khu CNC

Quy hoạch phát triển Khu CNC tỷ lệ 1:5000 là quy hoạch pháp lý duy nhất để triển khai phát triển đô thị trên khu vực công viên công nghệ cao (không lập quy hoạch phân khu). Trên cơ sở hiện trạng pháp lý của khu vực này, khó có thể điều chỉnh quy hoạch phát triển nói trên. Do đó, chỉ đề xuất biện pháp thực hiện bằng Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc để phát huy tác động từ việc xây dựng nhà ga.

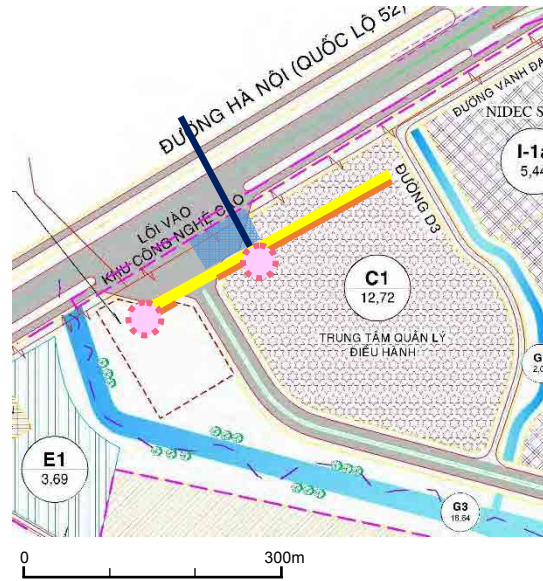
Theo bản quy hoạch phát triển nói trên, các khu gần nhà ga (trong bán kính 300 m) bao gồm Trung tâm Quản lý Điều hành và Khu Hỗ trợ Kỹ Thuật, cả hai hiện đều là khu vực đất trống. Khu dành cho Trung tâm quản lý, theo kế hoạch, sẽ do một đơn vị Singapor tiến hành xây dựng.








Hình 14.1.21 – Quy hoạch phát triển Khu CNC

Chuẩn bị Tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc

Quy mô và chức năng của các công trình liên phương thức và đi bộ, bao gồm quảng trường ga, cầu vượt đi bộ có thang máy và lối đi bộ tại tầng hai, đều được quy định trong Hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem hình bên). Dọc lối đi bộ, bố trí các chức năng thương mại để tạo không khí tấp nập.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Chỉ tiêu	Chú thích
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan. Các công trình bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, bãi trông giữ xe ô tô, xe máy, v.v.
	Cầu vượt đi bộ	R= trên 3m D= khoảng 200m	Cầu đi bộ sẽ ở cùng mức với cổng vào nhà ga với các công trình phi rào cản, trên đó sẽ bố trí cầu thang máy nổi tầng trệt và công trình liên phương thức.
	Lối đi bộ A	R= trên 6m D= khoảng 1000m Tầng 2 (hoặc trệt)	Lối đi bộ A sẽ được bố trí ở cùng mức với Cầu vượt đi bộ với các công trình phi rào cản (một phần có thể ở tầng trệt). Vị trí Lối đi bộ A sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan, có thể bố trí bên trong tòa nhà.
	Thang máy	-	Sẽ bố trí thang máy với mô hình phi rào cản để kết nối giữa cầu vượt đi bộ và công trình liên phương thức và tầng trệt. Vị trí của thang máy sẽ được quyết định trên cơ sở cân nhắc điều kiện kết nối và thuận tiện cho người sử dụng.
	Đường bao tòa nhà	Tầng 2 (có thể ở bên trong tòa nhà)	70% mặt tiền dành cho mục đích thương mại (cửa hàng hoặc nhà hàng).

Hình 14.1.22 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc Khu công nghệ cao Sài Gòn

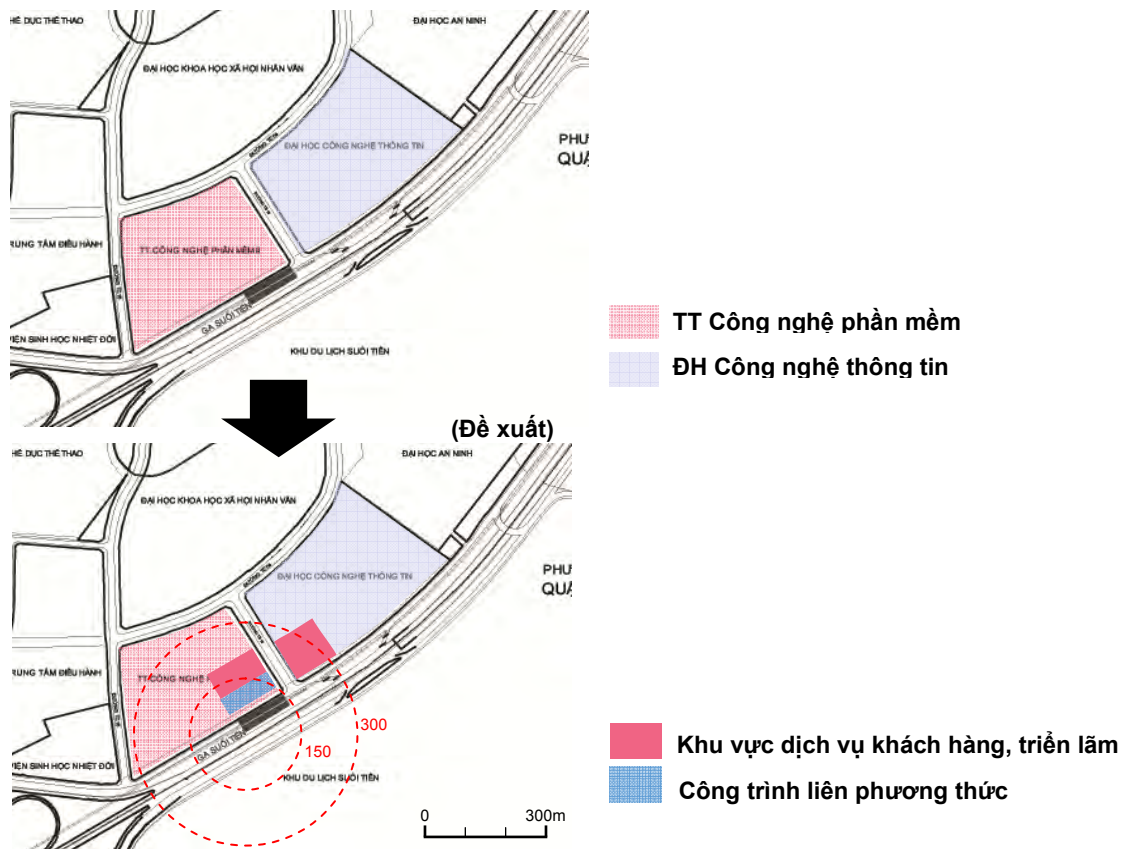
(6) Ga Suối Tiên

I. Phía bắc Ga Suối Tiên

Phía bắc ga Suối Tiên là khu vực của Trường đại học Quốc gia. Quy hoạch phát triển trường đại học này với tỷ lệ 1:2000 đã được Thủ tướng phê duyệt vào tháng 3 năm 2014, trong đó các khu giáp với nhà ga được bố trí làm Trung tâm Công nghệ Phần mềm và Đại học Công nghệ Thông tin.

Điều chỉnh quy hoạch phát triển

Như đề cập ở trên, bản quy hoạch phát triển này khi lập không tính tới việc tận dụng nhà ga đường sắt. Do đó, hình thức sử dụng đất cho các công trình liên phương thức và dịch vụ khách hàng, trung tâm triển lãm ở các khu liền kề nhà ga cần được bố trí, điều chỉnh trong quy hoạch sử dụng đất (xem hình dưới đây). Do quy hoạch phát triển này mới được phê duyệt nên sẽ khó có thể tiến hành điều chỉnh ngay. Theo quy định hiện hành, cũng cần có các biện pháp kiểm soát phát triển đô thị để phát huy lợi ích từ xây dựng nhà ga.

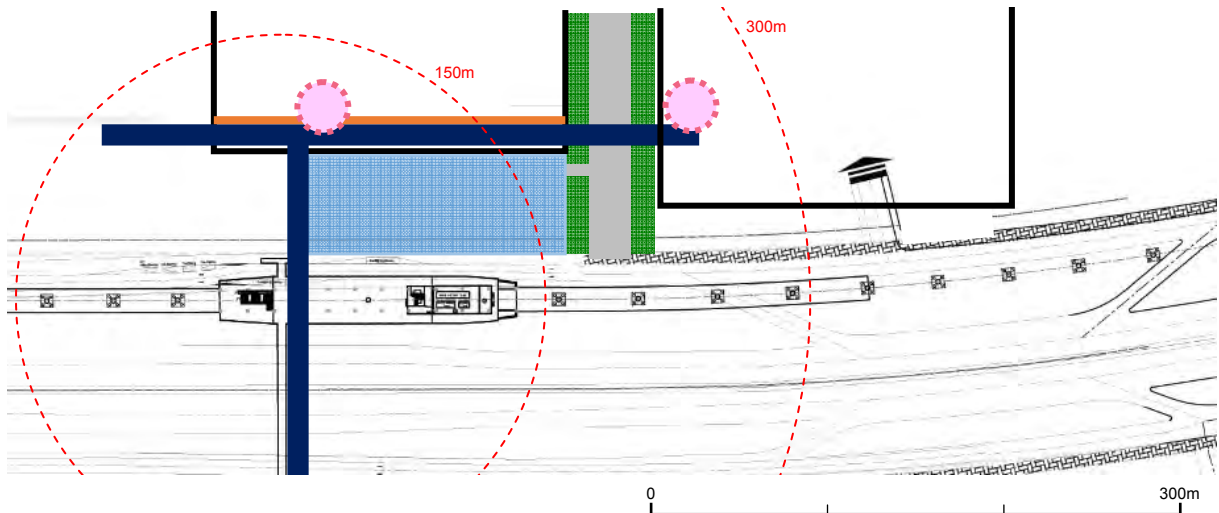


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu






Hình 14.1.23 – Đề xuất điều chỉnh quy hoạch cho khu vực Đại học Quốc gia

Chuẩn bị Tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc

Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức, ví dụ như quảng trường ga, bãi trông giữ xe, các công trình đi bộ như cầu vượt đi bộ có thang máy và lối đi cảnh quan tới trung tâm khuôn viên này, đều được quy định trong tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem hình dưới đây).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Chú giải		Chỉ tiêu	Chú thích
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan. Các công trình bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, bãi trông giữ xe ô tô, xe máy, v.v.
	Cầu vượt đi bộ	R= trên 3m D= khoảng 150m	Cầu đi bộ sẽ ở cùng mức với cổng vào nhà ga với các công trình phi rào cản, trên đó sẽ bố trí cầu thang máy nổi tầng trệt và công trình liên phương thức.
	Thang máy	-	Sẽ bố trí thang máy với mô hình phi rào cản để kết nối giữa cầu vượt cho người đi bộ, lối đi bộ A và khu vực đi bộ. Vị trí của thang máy sẽ được quyết định trên cơ sở cân nhắc mức độ kết nối và thuận tiện cho người sử dụng.
	Đường bao tòa nhà	Tầng 1 và tầng 2	70% mặt tiền công trình liên phương thức và quảng trường ga sẽ bố trí cửa hàng, dịch vụ thương mại, khách hàng.
	Lối đi cảnh quan	R=10m	Lối đi bộ tạo điểm nhấn với nhiều cây xanh, nối từ nhà ga tới trung tâm của khu vực trường đại học.

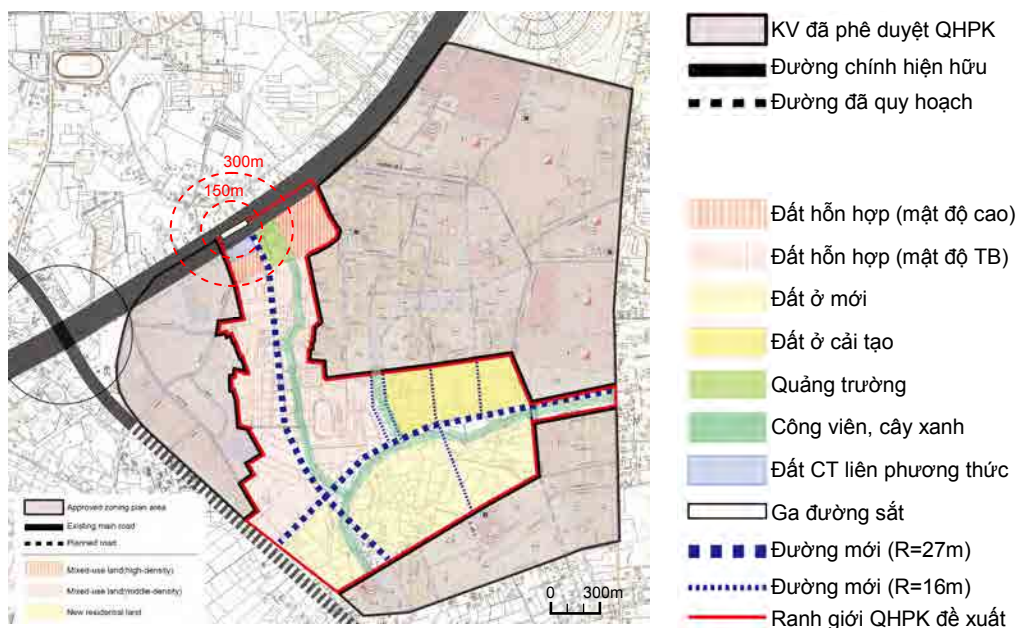
Hình 14.1.24 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực Đại học Quốc gia

II. Phía nam Ga Suối Tiên

Ở phía nam ga Suối Tiên có công viên giải trí nổi tiếng là Công viên Suối Tiên, đây là nơi đang có quy hoạch tái phát triển, mở rộng để bố trí tổ hợp khu vực dân cư nối với các cơ sở giải trí hiện có. Khu vực tổ hợp này hiện chưa có quy hoạch phân khu.

Lập quy hoạch phân khu

Hình dưới đây thể hiện quy hoạch phân khu đề xuất cho tái phát triển và mở rộng khu tổ hợp dân cư, xung quanh đã có quy hoạch phân khu được phê duyệt theo các khu vực đã đô thị hóa hiện nay. Trong quy hoạch phân khu đề xuất này thì hình thức sử dụng đất hỗn hợp mật độ cao và các công trình liên phương thức được bố trí tại khu vực gần nhà ga để phát huy tác động sau khi xây dựng nhà ga này. Ngoài ra, cũng bố trí các tuyến đường trục đủ đáp ứng lưu lượng giao thông phát sinh từ các dự án xây dựng mới.

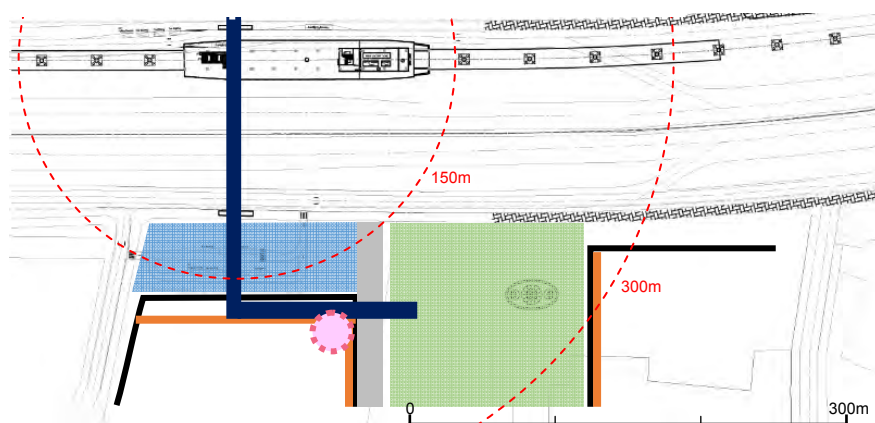







Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

**Hình 14.1.25 – Quy hoạch phân khu đề xuất khu vực phía nam Ga Suối Tiên
(khu vực phát triển mới)**

Chuẩn bị Tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc

Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức, ví dụ như quảng trường ga, bãi trông giữ xe, các công trình người đi bộ như cầu vượt đi bộ có thang máy và khu vực đi bộ, đều được quy định trong Tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc (xem hình dưới đây).



Chú giải		Chỉ tiêu	Chú thích
	Công trình liên phương thức	-	Chức năng và quy mô của công trình liên phương thức sẽ được quyết định sau khi thảo luận với các cơ quan hữu quan. Các công trình bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, bãi trông giữ xe ô tô, xe máy, v.v.
	Cầu vượt đi bộ	R= trên 3m	Cầu đi bộ sẽ ở cùng mức với cổng vào nhà ga với các công trình phi rào cản, trên đó sẽ bố trí cầu thang máy nối tầng trệt và công trình liên phương thức.
	Quảng trường ga	-	Bố trí quảng trường ga ở tầng trệt, kết nối với cầu vượt đi bộ
	Thang máy	-	Sẽ bố trí thang máy với mô hình phi rào cản để kết nối giữa cầu vượt cho người đi bộ, lối đi bộ A và khu vực đi bộ. Vị trí của thang máy sẽ được quyết định trên cơ sở cân nhắc mức độ kết nối và thuận tiện cho người sử dụng.
	Đường bao tòa nhà	Tầng 1 và tầng 2	70% mặt tiền công trình liên phương thức và quảng trường ga sẽ bố trí cửa hàng, dịch vụ thương mại, khách hàng.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.1.26 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía nam Ga Súi Tiên

14.2 Các vấn đề và Trình tự Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất

1) Các vấn đề liên quan tới việc Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất

(1) Các vấn đề về trình tự pháp lý

Tại phần trên, các quy hoạch phân khu và tài liệu hướng dẫn quản lý kiến trúc đã được đề xuất nhằm hỗ trợ thực hiện, triển khai thiết kế ý tưởng đối với các khu vực gần nhà ga. Để có thể thực sự sử dụng các quy hoạch đô thị đề xuất này cho việc kiểm soát và thúc đẩy phát triển đô thị thì những quy hoạch đô thị này phải được hợp pháp hóa bằng cách điều chỉnh hoặc xây dựng lại. Tuy nhiên, vì những lý do dưới đây, việc hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị này không phải là nhiệm vụ dễ dàng.

- Do trình tự pháp lý đối với quy hoạch đô thị đòi hỏi phải có sự phối hợp nhiều hơn với các đơn vị sử dụng đất và các cơ quan hữu quan của thành phố và quận nên sẽ tốn nhiều thời gian và công sức.
- Do các dự án phát triển đô thị và các dự án phát triển đường sắt lại do các bên khác nhau triển khai theo các khung pháp lý khác nhau nên kế hoạch phát triển đường sắt hiện tại không có ảnh hưởng trực tiếp tới việc lập quy hoạch đô thị.
- Những khu vực gần nhà ga nơi đã cân nhắc quy hoạch đô thị trong nghiên cứu này chủ yếu là không phải là đất công. Để có thể hợp pháp hóa quy hoạch đô thị đề xuất cho khu vực đất đó thì thành phố (UBND) phải có những quyết sách mạnh mẽ.
- Do quy hoạch đô thị theo mô hình TOD vẫn còn là một lĩnh vực mới đối với thành phố nên cần có sự đồng thuận về vấn đề này giữa các cơ quan hữu quan ngay ở giai đoạn đầu.

(2) Những vấn đề về quyền sở hữu công trình xác định trong quy hoạch đô thị

Quyền sở hữu các công trình chỉ ra trong các quy hoạch đô thị đề xuất là một vấn đề quan trọng liên quan tới quản lý bền vững khu vực nhà ga. Các công trình có vai trò quan trọng, đảm bảo chức năng cho khu vực nhà ga cần thuộc về các đơn vị công ích, bao gồm quảng trường ga trong đó gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi xe buýt và taxi, không gian đỗ xe ô con, cầu vượt đi bộ và khu vực đi bộ nối giữa các công trình công ích. Ngoài ra, còn có những công trình có thể thuộc về các đơn vị ngoài công ích như lối đi bộ và công viên xây dựng phía trong các cơ sở tư nhân và các điểm trông giữ xe ô tô, xe máy. Bảng 14.2.1 thể hiện mô hình về quyền sở hữu công trình trong các quy hoạch đô thị.

Bảng 14.2.1 Quyền sở hữu công trình xác định trong các quy hoạch đô thị

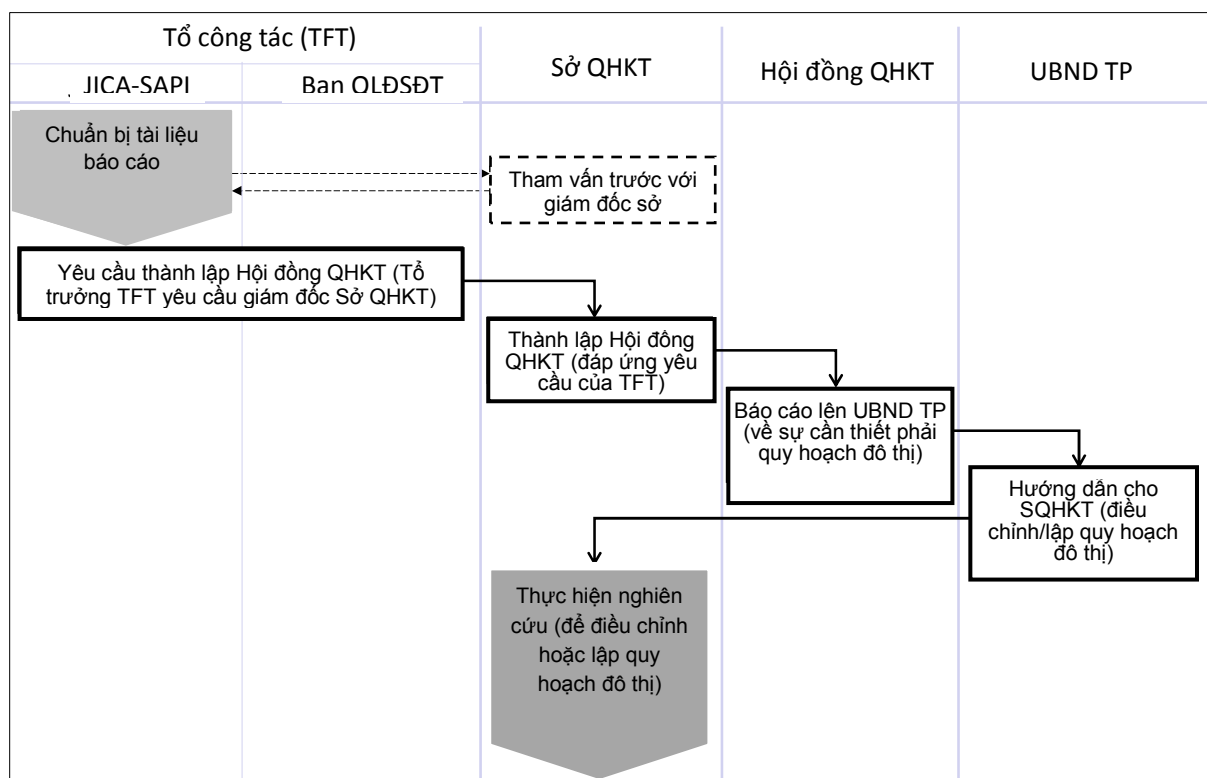
	Các công trình xác định trong quy hoạch đô thị
Nên thuộc về các đơn vị công ích	<ul style="list-style-type: none"> - Công trình liên phương thức (quảng trường ga gồm điểm dừng xe buýt, điểm dừng taxi, bãi taxi và xe buýt, điểm đón – tiễn khách) - Cầu thang máy nối tới các công trình công ích - Cầu vượt đi bộ nối giữa nhà ga và các công trình liên phương thức - Khu vực đi bộ (công viên, vườn hoa) có chức năng kết nối các công trình công ích
Có thể dành cho các đơn vị ngoài công ích	<ul style="list-style-type: none"> - Lối đi bộ - Cầu thang máy nối tới các công trình phi công cộng - Bãi trông giữ xe - Công viên, vườn hoa thuộc về các cơ sở phi công cộng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Thủ tục hợp pháp hóa thông qua Hội đồng Quy hoạch Kiến trúc

Do những vấn đề phức tạp nói trên về việc hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị, Sở Quy hoạch Kiến trúc đã đề xuất áp dụng quy trình thông qua Hội đồng Quy hoạch Kiến trúc (APC) để hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất về phát triển khu vực nhà ga. APC là đơn vị xem xét các dự án quy mô lớn hoặc quan trọng về kiến trúc và đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh, do Giám đốc Sở QHKT làm Chủ tịch. Thành viên của Hội đồng QHKT là các cán bộ nhà nước có liên quan tới dự án, bao gồm đại diện từ Sở QHKT, Sở XD, sở GTVT, lãnh đạo các quận, các chuyên gia về quy hoạch và kiến trúc, giảng viên đại học, đại diện của Hiệp hội Kiến trúc. Gợi ý này của Sở QHKT được thể hiện như sau (xem Hình 14.2.1).

1. Tổ Công tác yêu cầu giám đốc Sở QHKT thành lập Hội đồng Quy hoạch Kiến trúc (APC) về quy hoạch phát triển đô thị khu vực nhà ga.
2. APC báo cáo lên UBND thành phố về sự cần thiết phải điều chỉnh hay lập quy hoạch đô thị để phát triển khu vực nhà ga.
3. UBND thành phố hướng dẫn Sở QHKT điều chỉnh hoặc lập quy hoạch đô thị để phát triển khu vực nhà ga
4. Sở QHKT thực hiện điều chỉnh hoặc lập quy hoạch đô thị cho khu vực nhà ga đó.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 14.2.1 – Quy trình hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất

Ngoài trình tự nói trên do khu vực công chủ động thực hiện, còn có trường hợp khu vực tư nhân (chủ đầu tư) xây dựng các công trình liên phương thức và các công trình liên quan để tận dụng tiềm năng phát sinh từ dự án xây dựng nhà ga. Trong trường hợp đó, đơn vị tư nhân sẽ tham vấn với Sở KHĐT và tự chuẩn bị quy hoạch đô thị. Khi đó, Sở QHKT phải có hướng dẫn về quy hoạch đô thị cho khu vực nhà ga, trong đó bao gồm nội dung thể hiện về quyền sở hữu công trình trên quy hoạch đô thị và các quy định về quyền lợi và trách nhiệm khi xây dựng công trình.

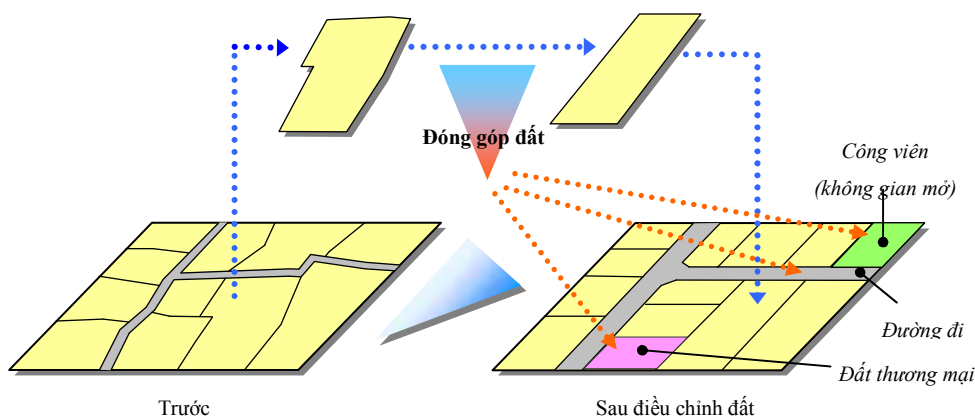
14.3 Các cơ chế đề xuất mới về phát triển khu vực nhà ga

1) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đất

Đề xuất áp dụng cơ chế “Tái điều chỉnh đất (LR)” và cơ chế “Tái phát triển đô thị (UR)” có bao gồm chuyển đổi quyền sử dụng đất. Các cơ chế mới về phát triển đô thị này sẽ hữu ích, hiệu quả cho việc chuẩn bị quỹ đất, bổ sung cho cơ chế thu hồi đất đang áp dụng như hiện nay.

Tái điều chỉnh đất (LR) là một biện pháp phát triển đô thị gắn kết, trong đó bao gồm phân chia lại đất và xây dựng hạ tầng (xem Hình 14.3.1). Đây là một phương pháp phát triển phổ biến được áp dụng ở Nhật Bản và cũng có các biến thể được triển khai ở trên mười nước khác như Thái Lan, Indonesia, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Nepal. Nhìn chung, cơ chế này bao gồm biện pháp phân chia lại đất để đảm bảo quỹ đất. Về cơ bản, người trong khu vực tái điều chỉnh đất vẫn đảm bảo được quyền sử dụng đất của mình trong thời gian thực hiện dự án. Nói cách khác, LR là một trong những biện pháp cải tạo đô thị trên cơ sở có sự tham gia của người dân thông qua đồng thuận.

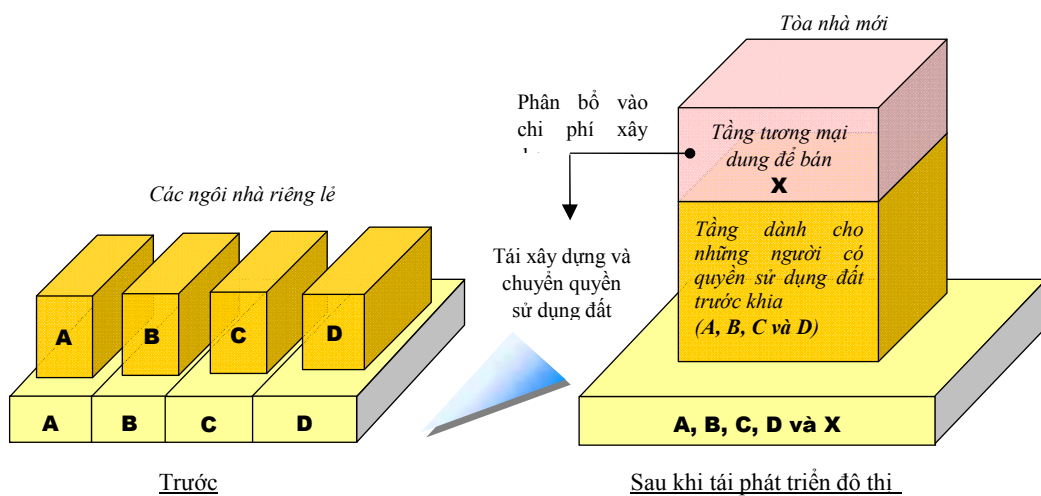
Hình thức “đóng góp đất” sẽ áp dụng để đảm bảo quỹ đất xây dựng hạ tầng, không gian mở chung và/hoặc đất thương mại để phát triển đô thị. Đơn vị thực hiện dự án có thể sử dụng phần đất thương mại để bán nhằm thu hồi chi phí dự án, coi đó là một hình thức tự cấp vốn.



Hình 14.3.1 – Mô hình tái điều chỉnh đất (LR)

2) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đô thị

Tái phát triển đô thị (UR) là một trong nhiều biện pháp tái thiết trên cơ sở vận dụng hình thức chuyển quyền sử dụng đất. Biện pháp này được dùng để kết hợp nhiều thửa đất lẻ thành một thửa đất lớn để xây dựng các chung cư hay các công trình quy mô lớn, trong đó bố trí nơi định cư cho người dân hiện tại (xem Hình 14.3.2). Những người có quyền sử dụng đất hiện tại vẫn duy trì quyền sử dụng đất của mình trong thời gian thực hiện dự án, quyền sử dụng đất được phân bổ thành quyền sở hữu một phần tòa nhà mới. Cơ chế này cũng có hình thức tự cấp vốn bằng cách dành một số tầng thương mại để bán, từ đó thu hồi chi phí xây dựng.



Hình 14.3.2 – Mô hình tái phát triển đô thị (UR)

3) Cơ chế đề xuất về ngân hàng đất

Để triển khai LR hay UR một cách hữu hiệu thì cần ưu tiên áp dụng cơ chế “ngân hàng đất (LB)” khi thu hồi đất như một hình thức đầu tư ban đầu cho phát triển hạ tầng đô thị tương lai. Trường hợp người sử dụng đất tư nhân bán đất thì khu vực công mua lại đất đó để thực hiện đầu tư ban đầu. Khi triển khai phát triển đô thị trong tương lai, khu vực công sử dụng đất đó để làm hạt nhân tổng hợp thành các thửa đất lớn hơn cho mục đích đô thị hóa và xây dựng công trình công ích. Cơ chế này đã được áp dụng rộng rãi trên thế giới và đã được chứng minh là một cơ chế hữu hiệu trong việc đảm bảo quỹ đất cần thiết và giảm chi phí thu hồi đất cho khu vực công khi triển khai các dự án phát triển đô thị tương lai.

4) Cơ chế đề xuất về phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR

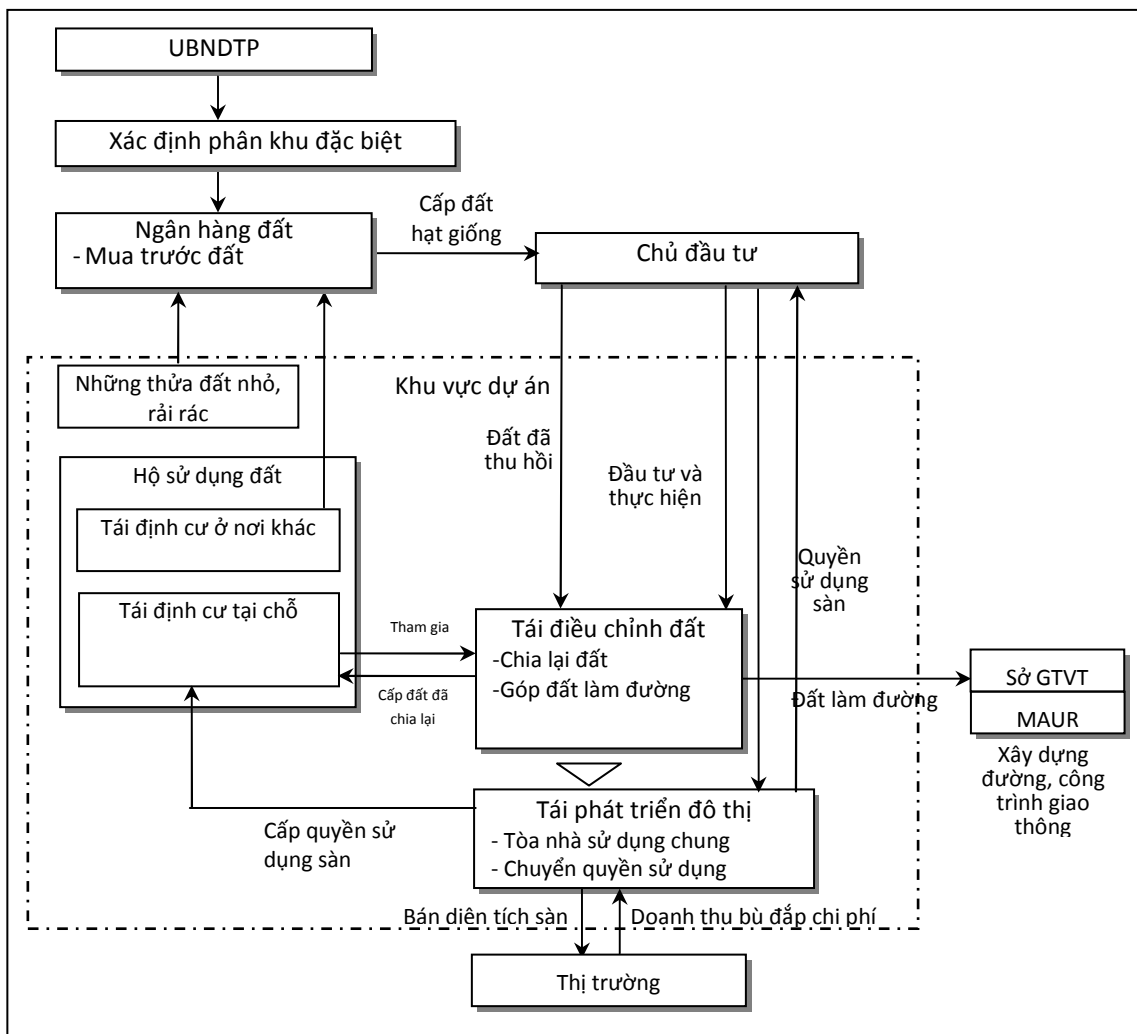
Các cơ chế LR và UR đều có thể được áp dụng cho các dự án phát triển đô thị có phát triển hạ tầng, ví dụ như đường bộ và các công trình liên phương thức. Cơ chế phát triển đô thị đề xuất có chuyển đổi quyền sử dụng đất và LR và UR hướng tới các lợi ích như sau:

- Mở rộng phạm vi thu hồi đất cho phát triển hạ tầng
- Cung cấp lựa chọn tái định cư tại chỗ
- Khuyến khích sử dụng đất một cách hữu hiệu

Quy trình thực hiện cơ chế đề xuất kết hợp giữa LR và UR như sau:

- i) Xác định ranh giới dự án phát triển đường bộ rộng hơn chỉ giới đường.
- ii) UBND công bố và yêu cầu hộ sử dụng đất trong phạm vi ranh giới này tham gia dự án
- iii) Những hộ sử dụng đất thống nhất với dự án sẽ chuyển quyền sử dụng đất thành quyền sử dụng sàn chung cư theo cơ chế Tái phát triển đô thị.
- iv) Những hộ không tham gia dự án sẽ đổi đất với những hộ tham gia dự án thông qua cơ chế Tái điều chỉnh đất.
- v) Những hộ tham gia dự án sẽ xây dựng một chung cư mới và chuyển tới sống tại căn hộ được phân.
- vi) Đường đi sẽ được xây dựng bằng nguồn trợ cấp từ khu vực công
- vii) Sẽ sử dụng lợi nhuận thu được từ dự án tái phát triển đô thị xây dựng chung cư mới để xây dựng không gian mở.

Cơ chế phát triển đô thị đề xuất sử dụng cả LR và UR được thể hiện như sau (xem Hình 14.3.3):



Hình 14.3.35 – Mô hình phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR

Các biện pháp đề xuất để chuẩn bị quỹ đất và phát triển đô thị sẽ được áp dụng cho nhiều loại dự án khác nhau khi phát triển UMRT và khu vực nhà ga (xem Bảng 14.3.1).

Bảng 14.3.1 – Biện pháp triển khai phát triển khu vực nhà ga

Loại dự án		Bên thực hiện			Biện pháp chuẩn bị quỹ đất			Nguồn tài chính		
		Công	Tư nhân	PPP	Thu hồi đất	Tái ĐCĐ (LR)	Tái PTĐT (UR)	Vốn vay ODA	Ngân sách	Tư nhân
Tối thiểu phải có	Nhà ga và các công trình liên quan	●	-	○	●	○	-	●	-	○
	Các công trình ITF	●	-	-	●	○	-	●	-	-
	Cải tạo đường bộ/lối đi	●	-	-	-	-	-	-	●	-
	Xây dựng đường bộ/lối đi	●	-	-	●	○	-	-	●	-
Ngắn/ Trung-dài hạn	Xây dựng đường bộ/lối đi	●	-	-	●	○	-	-	●	-
	Các công trình ITF	●	-	-	●	○	-	-	●	-
	Dịch chuyển bến xe hiện có	●	-	-	-	-	-	-	●	-
	Tái phát triển đô thị	-	●	-	-	○	○	-	-	●
	Phát triển khu đô thị mới	-	●	-	●	-	-	-	-	●
	Cải tạo đô thị	●	○	-	●	○	○	-	●	○
	Cải tạo điều kiện sống	●	-	-	●	-	-	-	●	-

Chú giải ●: Biện pháp cơ bản, ○: Biện pháp tùy chọn, -: Không có

5) Tính khả thi của cơ chế đề xuất triển khai sử dụng LR và UR

Thu hồi đất trước: Về vấn đề thu hồi đất, biện pháp triển khai đề xuất có áp dụng cơ chế “ngân hàng đất” bằng cách thu hồi đất trước. Cơ chế này hữu ích cho việc đảm bảo quỹ đất sơ khởi cho xây dựng hạ tầng và phát triển đô thị, cũng như quản lý và kiểm soát hoạt động xây dựng của khu vực tư nhân. Tuy nhiên, theo khung pháp lý hiện tại thì có một số khó khăn như sau:

- **Khó thu hồi đất trước khi phê duyệt dự án:** Về nguyên tắc, cần có phê duyệt dự án rồi thì mới được thực hiện thu hồi đất. Hiện không có cơ sở pháp lý cho ngân hàng đất cũng như thu hồi đất sớm.
- **Khó thu hồi đất cho các mục đích kết hợp xây dựng hạ tầng và đô thị:** Về nguyên tắc, dự án hạ tầng và dự án xây dựng đô thị thuộc về các khung pháp lý khác nhau nên quá trình thu hồi đất cũng phải tách biệt theo từng mục đích dự án. Do đó, một đơn vị cụ thể khó có thể thu hồi đất cho cả hai mục đích là phát triển hạ tầng và phát triển đô thị.
- **UBNDTP khó thu hồi đất để phát triển đô thị:** UBNDTP chỉ được phép tham gia vào các hoạt động công ích và không được thực hiện các hoạt động mang lại lợi nhuận ví dụ như phát triển công trình thương mại. Do đó, UBNDTP không thể thu hồi đất để phát triển đô thị có mang lại lợi nhuận. Việc này cần có một doanh nghiệp hay công ty đứng ra thực hiện.

Về ngân hàng đất và thu hồi đất sớm, sẽ đề xuất cơ chế xác định phân khu đặc biệt. Cơ chế này gồm các chức năng như sau:

- Xác định ranh giới dự án cho dự án phát triển đô thị vì mục đích công.
- Hạn chế xây dựng và mua bán quyền sử dụng đất trong phạm vi ranh giới đó.
- Giúp UBNDTP thu hồi quyền sử dụng đất trước khi phê duyệt dự án.

Chuyển đổi quyền sử dụng đất (phân chia lại đất và chuyển quyền sử dụng đất): Điểm đặc biệt của cơ chế tái điều chỉnh đất (LR) và tái phát triển đô thị (UR) là hình thức hoán đổi quyền sử dụng đất bằng cách chia lại đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất. Mặc dù hiện chưa có cơ chế pháp lý cho việc chia lại đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất nhưng vẫn có cơ hội thực hiện một biện pháp đề xuất là tái định cư tại chỗ.

Nhìn chung, có ba loại biện pháp bồi thường và tái định cư là i) bồi thường bằng tiền, ii) cấp đất ở, và iii) cấp nhà. Với cơ chế pháp lý hiện tại thì phân chia lại đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất sẽ được triển khai với hình thức tái định cư kết hợp cấp đất và nhà ở. Theo mô hình này, chủ đầu tư cấp đất hoặc diện tích sàn sau khi đã phát triển đô thị để đổi lấy quyền sử dụng đất ban đầu. Nói cách khác, cơ chế này có thể tương tự với cơ chế gom đất đất chứ không hẳn giống LR và UR. Cũng cần lưu ý rằng với cơ chế hiện tại thì việc bồi thường và tái định cư được xác định theo căn cứ hợp đồng mà không nhất quán với các trình tự đã quy định.

Tuy nhiên, cơ chế tái định cư hiện nay chỉ áp dụng cho đất ở, không áp dụng cho đất thương mại và kinh doanh. Do đó, hiện chưa rõ có thể áp dụng cơ chế đề xuất này đối với đất thương mại và kinh doanh hiện nay hay không. Quyền sở hữu căn hộ nhìn chung bao gồm quyền sở hữu một phần tòa nhà. Mỗi hộ sử dụng có một phần quyền sở hữu sàn và quyền sử dụng đất chung. Tuy nhiên, cơ chế quyền sở hữu từng phần này chỉ áp dụng cho căn hộ, do hiện không có cơ sở pháp lý cho sở hữu từng phần với các tòa nhà thương mại và kinh doanh. Vì vậy, sẽ khó có thể áp dụng dự án chuyển đổi quyền sử dụng đất cho các công trình thương mại và kinh doanh.

Mặc dù vậy, đó là do chưa có tiền lệ về mô hình chuyển đổi quyền sử dụng như đề xuất. Cần đề xuất cơ chế mới, cách làm mới và cần tạo ra một chuẩn mực mới cho chuyển đổi quyền sử dụng đất phục vụ phát triển đô thị.

Giá trị pháp lý của kế hoạch chia lại đất và chuyển đổi quyền sử dụng đất: Để thực hiện LR và UR, vấn đề pháp lý quan trọng nhất là làm thế nào có thể đảm bảo được quyền sử dụng đất và kế hoạch hoán chuyển quyền sử dụng đất trong giai đoạn thực hiện dự án. Ở Nhật Bản, việc đảm bảo quyền sử dụng đất của các chủ đất riêng lẻ trong giai đoạn thực hiện dự án đã được thể chế hóa trong “Luật Tái điều chỉnh đất”, “Luật tái

phát triển đô thị” cũng như trong các bộ luật cơ bản là “Luật Đất đai”. Ở Việt Nam, chỉ có thể triển khai LR và UR ở hình thức một biện pháp tái định cư trong khuôn khổ pháp lý hiện nay. Trong trường hợp đó, kế hoạch tái định cư cần được gộp vào trong kế hoạch dự án phát triển đô thị được phê duyệt và có giá trị pháp lý trên cơ sở có quyết định chính thức.

Cơ quan thực hiện LR và UR: Chủ đầu tư tư nhân là đơn vị có thể thực hiện dự án phát triển đô thị theo mô hình LR và UR trên cơ sở khung pháp lý về tái định cư đã bàn ở trên. Cần có một Doanh nghiệp đặc biệt (SPC) có quyền thực hiện các dự án phát triển đô thị để triển khai các dự án LR và UR. Tuy nhiên, UBNDTP không được phép triển khai các hoạt động có lợi nhuận, bao gồm cả phát triển đô thị, nhưng một doanh nghiệp trực thuộc vẫn được tham gia hoạt động này. Do đó, chủ đầu tư tư nhân, một doanh nghiệp trực thuộc UBNDTP là các đơn vị có thể triển khai LR và UR.

Bảng 14.3.2 – Tính khả thi của cơ chế đề xuất về triển khai LR và UR

Cơ chế đề xuất	Tính khả thi trong khuôn khổ khung pháp lý hiện tại	Đề xuất cải thiện	Tính khả thi
Thu hồi đất trước	<ul style="list-style-type: none"> • Khó thu hồi đất trước khi phê duyệt dự án • Khó thu hồi đất cho mục đích kết hợp xây dựng hạ tầng công ích và phát triển đô thị • UBNDTP khó thu hồi đất cho mục đích thương mại 	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng cơ chế xác định ranh giới dự án để lập ngân hàng đất và thu hồi đất trước khi phê duyệt dự án • Cho phép UBND thu hồi đất trong phân khu đặc biệt đã xác định 	Không khả thi
Phân chia lại đất	<ul style="list-style-type: none"> • Có thể triển khai dưới hình thức một biện pháp tái định cư • Chỉ áp dụng cho đất ở • Chưa rõ về đất thương mại 	<ul style="list-style-type: none"> • Bổ sung phương pháp tái định cư cho đất thương mại và kinh doanh • Hoặc xây dựng cơ chế pháp lý mới cho phân chia lại đất 	Khả thi trong một số điều kiện
Chuyển đổi quyền sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> • Có thể triển khai dưới hình thức một biện pháp tái định cư • Chỉ áp dụng cho các dự án nhà chung cư • Không có cơ sở pháp lý cho sở hữu từng phần công trình thương mại 	<ul style="list-style-type: none"> • Bổ sung phương pháp tái định cư cho đất thương mại và kinh doanh • Xây dựng cơ chế sở hữu từng phần cho công trình thương mại, kinh doanh • Xây dựng cơ chế mới về chuyển quyền sử dụng đất 	Khả thi trong một số điều kiện
Giá trị pháp lý về kế hoạch phân chia lại đất và chuyển quyền sử dụng đất	<ul style="list-style-type: none"> • Có thể tạo giá trị pháp lý bằng cách có quyết định chính thức về quy hoạch phát triển đô thị trong đó bao gồm kế hoạch tái định cư 	<ul style="list-style-type: none"> • 	Khả thi
Đối tượng thực hiện	<ul style="list-style-type: none"> • Có thể triển khai LR và UR nhờ doanh nghiệp tư nhân hoặc một doanh nghiệp trực thuộc UBNDTP • UBNDTP khó trực tiếp triển khai dự án LR hay UR với mục đích thương mại 	<ul style="list-style-type: none"> • Cho phép UBND thu hồi đất trong phân khu đặc biệt đã xác định 	Khả thi trong một số điều kiện