

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)  
ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI (HPC)**

**DỰ ÁN NGHIÊN CỨU THỰC HIỆN PHÁT TRIỂN ĐSĐT  
GẮN KẾT VỚI PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ Ở HÀ NỘI, VIỆT NAM  
(HAIMUD2)**

**BÁO CÁO CUỐI KỲ**

**Báo cáo chính**

**Phần I: Quy hoạch Định hướng TOD**

**Tháng 11 năm 2015**

**CÔNG TY ALMEC  
CÔNG TY TƯ VẤN OCG**

Tỷ giá hối đoái áp dụng trong báo cáo  
1 USD = 118 Yên = 21.414 đồng  
(tỷ giá tháng 5 năm 2015)

# MỤC LỤC

## Báo cáo Tóm tắt

## Báo cáo chính – Phần I: Quy hoạch định hướng TOD

---

### 1 GIỚI THIỆU

- 1.1 Cơ sở và mục tiêu ..... 1-1
- 1.2 Hướng tiếp cận dự án ..... 1-3
- 1.3 Phối hợp với các bên liên quan ..... 1-5

### 2 TỔNG QUAN VỀ TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ GIAO THÔNG Ở HÀ NỘI VÀ CÁC QUY HOẠCH LIÊN QUAN

- 2.1 Đặc điểm Phát triển Đô thị ..... 2-1
- 2.2 Hiện trạng Giao thông Đô thị ..... 2-6
- 2.3 Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới 2050 ..... 2-31
- 2.4 Quy trình lập quy hoạch phân khu ..... 2-40
- 2.5 Các quy định, quy hoạch và dự án liên quan khác ..... 2-42
- 2.6 Hiện trạng các dự án Đường sắt Đô thị ..... 2-43

### 3 HƯỚNG TIẾP CẬN TOD TRONG PHÁT TRIỂN ĐSĐT Ở HÀ NỘI

- 3.1 Khái niệm và tầm quan trọng của phát triển dựa vào giao thông (TOD) ..... 3-1
- 3.2 Bài học tốt về TOD ..... 3-6
- 3.3 Hướng tiếp cận TOD ở Hà Nội ..... 3-34
- 3.4 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía tây bắc thành phố ..... 3-41
  - 3.4.1 Hướng tiếp cận ..... 3-41
  - 3.4.2 Khu vực Ga Nam Thăng Long (C1) ..... 3-49
  - 3.4.3 Khu vực Ga Ngoại Giao đoàn (C2) ..... 3-56
  - 3.4.4 Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3) ..... 3-61
  - 3.4.5 Khu vực Ga Bưởi (C4) ..... 3-67
  - 3.4.6 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định ..... 3-73
- 3.5 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị Nam Hồ Tây ..... 3-74
  - 3.5.1 Hướng tiếp cận ..... 3-74
  - 3.5.2 Khu vực ga Quận Ngựa (C5) ..... 3-79
  - 3.5.3 Khu vực ga Bách Thảo (C6) ..... 3-86
  - 3.5.4 Khu vực ga Hồ Tây (C7) ..... 3-91
  - 3.5.5 Các vấn đề cần Ban Điều Phối chung quyết định ..... 3-96
- 3.6 Quy hoạch định hướng TOD khu vực trung tâm Hà Nội ..... 3-97
  - 3.6.1 Hướng tiếp cận ..... 3-97
  - 3.6.2 Khu vực ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6) ..... 3-104
  - 3.6.3 Khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9) ..... 3-112
  - 3.6.4 Khu vực ga Ga Trần Hưng Đạo (C10) ..... 3-117
  - 3.6.5 Khu vực ga Hà Nội (V8) ..... 3-122
  - 3.6.6 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định ..... 3-128
- 3.7 Quy hoạch Định hướng TOD ở cụm đô thị phía nam ..... 3-129
  - 3.7.1 Hướng tiếp cận ..... 3-129

3.7.2	Khu vực Ga C.V. Thống Nhất (V9) .....	3-133
3.7.3	Khu vực Ga Bạch Mai (V10) .....	3-140
3.7.4	Khu vực Ga Phương Liệt (V11).....	3-146
3.7.5	Khu vực Ga Giáp Bát (V12) .....	3-151
3.7.6	Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định .....	3-157
3.8	Quy hoạch Định hướng Cụm Đô thị phía đông .....	3-158
3.8.1	Hướng tiếp cận .....	3-158
3.8.2	Khu vực ga Long Biên Bắc (V5).....	3-162
3.8.3	Khu vực ga Gia Lâm (V4) .....	3-168
3.8.4	Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định .....	3-173
3.9	Loại hình dịch vụ xe buýt cần phát triển.....	3-174
3.10	Xem xét môi trường và xã hội.....	3-197

## **PHỤ LỤC: BẢN ĐỒ VỊ TRÍ CÔNG TRÌNH TOD**

### **Báo cáo chính – Phần II: Các Nghiên cứu tiền khả thi**

#### **Bản vẽ các công trình TOD**

#### **Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD**



## DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1	Các thành viên trong Ban điều phối chung (JCC).....	1-3
Bảng 1.2.2	Các thành viên Tổ công tác (TWG).....	1-3
Bảng 1.3.1	Danh mục các cuộc họp đã tổ chức.....	1-7
Bảng 2.1.1	Mức tăng trưởng dân số của các cụm đô thị chức năng .....	2-4
Bảng 2.2.1	Nhu cầu giao thông từng phương thức <sup>1</sup> ) trong Khu vực Nghiên cứu <sup>2</sup> ).....	2-12
Bảng 2.2.2	Tỷ lệ sở hữu phương tiện giao thông (%).....	2-13
Bảng 2.2.3	Mức sở hữu phương tiện của từng nhóm thu nhập.....	2-13
Bảng 2.2.4	Tỷ phần phương thức theo mục đích chuyến đi .....	2-14
Bảng 2.2.5	Phân bổ nhu cầu theo chiều dài chuyến đi và phương thức .....	2-15
Bảng 2.2.6	Số lượng các tuyến xe buýt.....	2-18
Bảng 2.2.7	Mức vé xe buýt hiện nay .....	2-20
Bảng 2.3.1	Dự báo dân số trong khu vực đô thị theo Quy hoạch chung .....	2-32
Bảng 2.3.2	Đặc điểm và chính sách cho các khu vực đặc biệt trong khu vực nội thành .....	2-35
Bảng 2.4.1	Sản phẩm của Quy hoạch Phân khu.....	2-40
Bảng 2.5.1	Các dự án liên quan tới Tuyến 1 và Tuyến 2 trong Kế hoạch đầu tư trung hạn .....	2-42
Bảng 2.6.1	Các tuyến ĐSĐT và BRT đã được phê duyệt ở Hà Nội.....	2-43
Bảng 2.6.2	Các gói thầu Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 1.....	2-45
Bảng 2.6.3	Danh mục các ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 .....	2-46
Bảng 2.6.4	Các gói thầu trong Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 2 .....	2-46
Bảng 2.6.5	Tiến độ phê duyệt Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 2 .....	2-48
Bảng 2.6.6	Danh mục các ga trên Tuyến ĐSĐT số 2 .....	2-49
Bảng 2.6.7	Gói dự án của Tuyến ĐSĐT số 2A.....	2-50
Bảng 2.6.8	Danh mục các ga trên Tuyến ĐSĐT số 2A .....	2-50
Bảng 2.6.9	Các gói thầu giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 3 .....	2-51
Bảng 2.6.10	Danh mục các ga Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 3.....	2-51
Bảng 3.1.1	Sản phẩm và Kết quả dự kiến của TOD.....	3-5
Bảng 3.2.1	Tiêu chí chất lượng “trong tầm mắt” .....	3-26
Bảng 3.3.1	Phối hợp giữa đề xuất của HAIMUD2 và Quy hoạch Phân khu .....	3-39
Bảng 3.4.1 1	Xu hướng tăng trưởng dân số ở cụm đô thị phía tây bắc thành phố.....	3-41
Bảng 3.5.1 1	Xu hướng tăng trưởng dân số trong cụm đô thị Nam Hồ Tây .....	3-74
Bảng 3.6.1 1	Xu hướng tăng trưởng dân số ở cụm trung tâm Hà Nội.....	3-97
Bảng 3.7.1	Xu hướng tăng trưởng dân số ở cụm đô thị phía nam .....	3-129
Bảng 3.7.2	Các vấn đề chính của cụm đô thị phía nam thành phố cần Ban Điều Phối chung quyết định .....	3-157
Bảng 3.8.1 1	Xu hướng Tăng trưởng Đô thị tại Cụm Đô thị Phía đông .....	3-158
Bảng 3.9.1	Các tuyến buýt bị ảnh hưởng bởi tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 và biện pháp đề xuất.....	3-175
Bảng 3.9.2	Đề xuất bố trí lại tuyến buýt và thay đổi các điểm đi/điểm đến .....	3-178
Bảng 3.9.3	Các tuyến buýt gom khách mới.....	3-180
Bảng 3.9.4	Các tuyến buýt trung chuyển đề xuất.....	3-183
Bảng 3.9.5	Vòng tuyến xe buýt đề xuất cho trung tâm thành phố.....	3-187
Bảng 3.9.6	Danh mục các biện pháp đề xuất cho 18 ga .....	3-195
Bảng 3.9.7	Kế hoạch thực hiện đề xuất.....	3-196
Bảng 3.10.1	Danh mục xác định phạm vi ảnh hưởng của dự án phát triển ga ĐSĐT .....	3-199
Bảng 3.10.2	Tổng hợp kết quả xác định phạm vi tác động môi trường – Tuyến 1 .....	3-203
Bảng 3.10.3	Tổng hợp kết quả xác định phạm vi xem xét môi trường và xã hội – Tuyến 2 .....	3-206

## DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1.1	Vị trí các tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 ở Hà Nội .....	1-2
Hình 2.1.1	Vị trí ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2 trong Quy hoạch Tổng thể Thủ đô Hà Nội.....	2-2
Hình 2.1.2	Tình hình sử dụng đất trong Khu vực Nghiên cứu.....	2-3
Hình 2.1.3	Mật độ và Tăng trưởng Dân số cấp phường, xã trong Khu vực Nghiên cứu .....	2-5
Hình 2.2.1	Hiện trạng mạng lưới đường đô thị ở Khu vực Nghiên cứu (và trung tâm TP) .....	2-7
Hình 2.2.2	Vĩa hè ở Hà Nội .....	2-8
Hình 2.2.3	Cầu cho người đi bộ .....	2-8
Hình 2.2.4	Hiện trạng hầm chui.....	2-9
Hình 2.2.5	Bến xe khách ở Hà Nội.....	2-10
Hình 2.2.6	Điểm trông, giữ ô tô – xe máy .....	2-11
Hình 2.2.7	Thay đổi về phân bổ thu nhập hộ gia đình .....	2-12
Hình 2.2.8	Mức sở hữu phương tiện giao thông của từng nhóm thu nhập.....	2-14
Hình 2.2.9	Phân bổ lưu lượng theo giờ tại các trạm khảo sát mặt cắt.....	2-15
Hình 2.2.10	Ùn tắc giao thông trên đường phố Hà Nội .....	2-16
Hình 2.2.11	Xe điện bánh sắt (1980) và bánh hơi (1990), xe buýt (2014) ở Hà Nội .....	2-17
Hình 2.2.12	Số lượng xe và lượng khách, 2000-2010.....	2-18
Hình 2.2.13	Xe buýt mới có cabin riêng cho lái xe .....	2-19
Hình 2.2.14	Bến xe đầu cuối và điểm dừng có mái che .....	2-19
Hình 2.2.15	Xe buýt ùn tắc trên đường và các điểm dừng.....	2-21
Hình 2.2.16	Taxi ở Hà Nội .....	2-22
Hình 2.2.17	Dịch vụ xe ôm ở Hà Nội .....	2-23
Hình 2.2.18	Xích lô ở Hà Nội .....	2-24
Hình 2.2.19	Xe buýt điện ở Hà Nội .....	2-24
Hình 2.2.20	Lộ trình tuyến BRT đầu tiên (Kim Mã – Yên Nghĩa).....	2-25
Hình 2.2.21	Công trường xây dựng tại bến xe Kim Mã và Yên Nghĩa .....	2-26
Hình 2.2.22	Làn xe BRT và Nhà chờ mẫu .....	2-26
Hình 2.2.23	Đường có luồng xe hỗn hợp và Xây dựng nhà chờ BRT .....	2-26
Hình 2.2.24	Hệ thống tín hiệu giao thông ở Hà Nội.....	2-27
Hình 2.2.25	Biển báo và sơn, vạch kẻ đường .....	2-28
Hình 2.2.26	Các loại hình dải phân làn .....	2-29
Hình 2.2.27	Tai nạn trên đường phố Hà Nội.....	2-30
Hình 2.3.1	Ranh giới Khu Phố cổ, Khu vực Hồ Hoàn Kiếm và Khu phố cũ .....	2-34
Hình 2.3.2	Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội.....	2-39
Hình 2.4.1	Ranh giới quy hoạch phân khu.....	2-41
Hình 2.6.1	Quy hoạch Mạng lưới Đường sắt Đô thị Hà Nội .....	2-44
Hình 2.6.2	Hình ảnh về công trường xây dựng Tuyến ĐSĐT số 2A .....	2-50
Hình 3.1.1	Các khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT .....	3-2
Hình 3.1.2	Các khu vực mục tiêu lập quy hoạch định hướng TOD .....	3-3
Hình 3.1.3	TOD thành công và các tác động mang lại .....	3-3
Hình 3.1.4	Các thành phần chính của TOD .....	3-5
Hình 3.2.1	Hình ảnh về Khu đô thị Tama .....	3-6
Hình 3.2.2	Xương sống của khu đô thị Tama .....	3-6
Hình 3.2.3	Tăng trưởng thông minh khu vực đô thị dựa vào ĐSĐT và TOD .....	3-7
Hình 3.2.4	Mở rộng mạng lưới xe buýt/đường sắt trên tuyến Denentoshi .....	3-7
Hình 3.2.5	Khu vực ga Tama Plaza trên tuyến Denen Toshi .....	3-8
Hình 3.2.6	TOD tại ga Tama-Plaza .....	3-8

Hình 3.2.7	Đô thị mới dọc tuyến Tsukuba Express .....	3-9
Hình 3.2.8	Đô thị mới tại khu vực ga Nagareyamaotakanomori trên tuyến Tsukuba Express .....	3-9
Hình 3.2.9	Cấu trúc đô thị cơ bản của Singapore .....	3-10
Hình 3.2.10	Mạng lưới ĐSĐT ở trung tâm Tokyo .....	3-10
Hình 3.2.11	Tái phát triển khu vực ga Ebisu .....	3-11
Hình 3.2.12	Ví dụ về Dự án tái phát triển đô thị khu vực ga Totsuka .....	3-12
Hình 3.2.13	Xây dựng khu TMTT và ĐSĐT ở khu vực ga Shinjuku .....	3-13
Hình 3.2.14	Hình ảnh về khu vực ga Shiodome .....	3-14
Hình 3.2.15	Bản đồ ga Shinagawa .....	3-15
Hình 3.2.16	Ví dụ về phát triển nhà ga .....	3-16
Hình 3.2.17	Vai trò và chức năng của các công trình liên phương thức .....	3-18
Hình 3.2.18	Mặt bằng bố trí công trình ở quảng trường ga .....	3-19
Hình 3.2.19	Ví dụ về quảng trường ga quy mô nhỏ .....	3-20
Hình 3.2.20	Ví dụ về quảng trường ga quy mô trung bình .....	3-20
Hình 3.2.21	Ví dụ về quảng trường ga quy mô trung bình .....	3-20
Hình 3.2.22	Ví dụ về quảng trường ga quy mô lớn .....	3-21
Hình 3.2.23	Các loại hình bến xe buýt ở Nhật Bản .....	3-21
Hình 3.2.24	Ví dụ về bến xe buýt và nhà ga bến xe buýt .....	3-22
Hình 3.2.25	Ví dụ về bãi đỗ xe con .....	3-23
Hình 3.2.26	Ví dụ về điểm trông xe đạp .....	3-24
Hình 3.2.27	Các hình thức phân tách không gian đi bộ .....	3-25
Hình 3.2.28	Ví dụ về cầu đi bộ .....	3-27
Hình 3.2.29	Ví dụ về lối đi ngầm trong ga Shinjuku Sanchoume, Tokyo .....	3-28
Hình 3.2.30	Ví dụ về tuyến phố thương mại địa phương trước ga .....	3-29
Hình 3.2.31	Ví dụ về khai thác không gian dưới cầu cạn đường sắt phục vụ mục đích thương mại .....	3-30
Hình 3.2.32	Ví dụ về trung tâm thương mại ngầm .....	3-31
Hình 3.2.33	Mô hình cơ chế tái điều chỉnh đất đai (LR) .....	3-32
Hình 3.2.34	Mô hình tái phát triển đô thị .....	3-33
Hình 3.3.1	Mạng lưới ĐSĐT quy hoạch của Hà Nội .....	3-35
Hình 3.3.2	Các cụm đô thị trên khu vực ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2 .....	3-38
Hình 3.4.1 1	Khái quát về cụm đô thị phía tây bắc thành phố (C1, C2, C3 và C4) .....	3-42
Hình 3.4.1 2	Hiện trạng phát triển của cụm .....	3-43
Hình 3.4.1 3	Quy hoạch phân khu đã phê duyệt (H2-1) của khu vực tây Hồ Tây .....	3-45
Hình 3.4.1 4	Định hướng phát triển mạng lưới xe buýt nối dài dịch vụ ĐSĐT .....	3-47
Hình 3.4.1 5	Hình ảnh dịch vụ vận tải mới sẽ cung cấp ở các khu đô thị mới .....	3-48
Hình 3.4.2 1	Vị trí khu vực ga Nam Thăng Long (C1) .....	3-49
Hình 3.4.2 2	Khu vực ga Nam Thăng Long (C1) trong QH Phân khu .....	3-51
Hình 3.4.2 3	Mặt cắt các tuyến đường chính trong khu vực .....	3-52
Hình 3.4.2 4	Khái quát về tuyến đường tất trong đề pô ĐSĐT .....	3-53
Hình 3.4.2 5	Cải tạo các ngõ phố thuộc các phường hiện nay .....	3-53
Hình 3.4.2 6	Quy hoạch định hướng công trình tại Ga Nam Thăng Long (C1 ) .....	3-54
Hình 3.4.3 1	Vị trí khu vực ga Ngoại Giao đoàn (C2) .....	3-56
Hình 3.4.3 2	Các tuyến đường trong khu vực .....	3-57
Hình 3.4.3 3	Ga Ngoại Giao đoàn (C2) trong QH phân khu .....	3-58
Hình 3.4.3 4	Mặt cắt ngang các tuyến đường chính trong khu vực ga C2 .....	3-59
Hình 3.4.3 5	Cải tạo ngõ phố .....	3-59
Hình 3.4.3 6	Quy hoạch định hướng công trình khu vực Ga Ngoại Giao đoàn (C2) .....	3-60

Hình 3.4.4 1	Vị trí khu vực ga Tây Hồ Tây (C3).....	3-61
Hình 3.4.4 2	Ga Tây Hồ Tây (C3) trong QH Phân khu .....	3-63
Hình 3.4.4 3	Quy hoạch định hướng công trình ga Tây Hồ Tây.....	3-65
Hình 3.4.4 4	Hình ảnh quảng trường ga Tây Hồ Tây trong tương lai.....	3-66
Hình 3.4.5 1	Vị trí khu vực ga Bưởi (C4) .....	3-67
Hình 3.4.5 2	Vị trí ga Bưởi (C4) và khu vực TOD trong QH phân khu .....	3-69
Hình 3.4.5 3	Sử dụng không gian đường bộ trên đường Hoàng Quốc Việt.....	3-70
Hình 3.4.5 4	Sử dụng không gian đường Hoàng Quốc Việt.....	3-70
Hình 3.4.5 5	Quy hoạch định hướng công trình Ga Bưởi (C4).....	3-71
Hình 3.5.1 1	Vị trí cụm đô thị Nam Hồ Tây .....	3-75
Hình 3.5.1 2	Hiện trạng phát triển của cụm .....	3-76
Hình 3.5.2 1	Vị trí khu vực ga Quần Ngựa (C5) .....	3-79
Hình 3.5.2 2	Định hướng TOD khu vực ga Quần Ngựa (C5).....	3-81
Hình 3.5.2 3	Quy hoạch các tuyến đường chính .....	3-82
Hình 3.5.2 4	Các biện pháp quản lý giao thông cơ bản.....	3-83
Hình 3.5.2 5	Quy hoạch định hướng công trình của ga Quần Ngựa (C5).....	3-84
Hình 3.5.2 6	Hình ảnh tái phát triển đô thị của nhà máy bia Hà Nội (Tổ hợp Yebisu, Ebisu, khu vực ga, Tokyo) .....	3-85
Hình 3.5.3 1	Vị trí khu vực ga Bách Thảo (C6).....	3-86
Hình 3.5.3 2	Vị trí ga Bách Thảo (C6) định hướng TOD khu vực ga Bách Thảo (C6) .....	3-88
Hình 3.5.3 3	Cải tạo các tuyến đường chính .....	3-89
Hình 3.5.3 4	Quy hoạch định hướng công trình của ga Bách Thảo (C6) .....	3-90
Hình 3.5.4 1	Vị trí khu vực ga Hồ Tây (C7).....	3-91
Hình 3.5.4 2	Vị trí ga Hồ Tây (C7) và khu vực TOD trong QH phân khu.....	3-93
Hình 3.5.4 3	Quy hoạch định hướng công trình của ga Hồ Tây (C7).....	3-95
Hình 3.6.1 1	Vị trí cụm đô thị trung tâm Hà Nội .....	3-98
Hình 3.6.1 2	Định hướng quản lý nhu cầu giao thông .....	3-102
Hình 3.6.1 3	Hình ảnh cầu Long Biên sau khi chuyển đổi chức năng phục vụ lưu thông.....	3-103
Hình 3.6.2 1	Vị trí khu vực ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6) .....	3-104
Hình 3.6.2 2	Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hàng Đậu (C8) và Nam Long Biên (V6).....	3-107
Hình 3.6.2 3	Quy hoạch định hướng công trình ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6) .....	3-109
Hình 3.6.2 4	Đề xuất mô hình sở hữu và quản lý tổ hợp TOD .....	3-110
Hình 3.6.3 1	Vị trí khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9) .....	3-112
Hình 3.6.3 2	Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hoàn Kiếm (C9).....	3-114
Hình 3.6.3 3	Quy hoạch công trình TOD khu vực ga Hoàn Kiếm (C9).....	3-116
Hình 3.6.4 1	Vị trí ga Trần Hưng Đạo (C10) .....	3-117
Hình 3.6.4 2	Định hướng TOD khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10) .....	3-119
Hình 3.6.4 3	Quy hoạch định hướng công trình ga Ga Trần Hưng Đạo (C10).....	3-120
Hình 3.6.4 4	Định hướng mở rộng lối đi bộ ngầm kết nối khu vực có tiềm năng phát triển .....	3-121
Hình 3.6.4 5	Hình ảnh lối đi bộ ngầm gắn kết với các công trình bên đường .....	3-121
Hình 3.6.4 6	Các phương án xây dựng lối đi bộ ngầm.....	3-121
Hình 3.6.5 1	Bản đồ vị trí khu vực ga Hà Nội (V8).....	3-122
Hình 3.6.5 2	Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hà Nội (V8) .....	3-124
Hình 3.6.5 3	Quy hoạch định hướng công trình ga Hà Nội (V8).....	3-126
Hình 3.6.5 4	Hình ảnh phát triển đô thị gắn kết .....	3-127
Hình 3.6.5 5	Hình ảnh phát triển tổng thể khu vực phía tây ga và các dự án đề xuất trong giai đoạn 1 .....	3-127
Hình 3.7.1 1	Vị trí Cụm Đô thị phía nam .....	3-130

Hình 3.7.2 1	Bản đồ vị trí khu vực Ga C.V. Thống Nhất (V9) .....	3-133
Hình 3.7.2 2	Định hướng TOD khu vực Ga C.V. Thống Nhất (V9).....	3-135
Hình 3.7.2 3	Quy hoạch định hướng và hình ảnh khu vực Ga C.V. Thống Nhất (V9) .....	3-137
Hình 3.7.2 4	Tái phát triển đô thị ở khu vực dân cư .....	3-138
Hình 3.7.2 5	Hình ảnh về dự án tái phát triển khu tập thể Kim Liên.....	3-139
Hình 3.7.3 1	Bản đồ vị trí khu vực Ga Bạch Mai (V10).....	3-140
Hình 3.7.3 2	Định hướng TOD khu vực Ga Bạch Mai (V10) .....	3-142
Hình 3.7.3 3	Quy hoạch định hướng và Hình ảnh về Ga Bạch Mai (V10) .....	3-144
Hình 3.7.3 4	Định hướng phát triển tổ hợp bệnh viện gắn với ga ĐSĐT .....	3-145
Hình 3.7.4 1	Bản đồ vị trí khu vực Ga Phương Liệt (V11) .....	3-146
Hình 3.7.4 2	Định hướng TOD khu vực Ga Phương Liệt (V11).....	3-148
Hình 3.7.4 3	Quy hoạch định hướng và hình ảnh về Ga Phương Liệt (V11) .....	3-150
Hình 3.7.5 1	Bản đồ vị trí khu vực Ga Giáp Bát (V12).....	3-151
Hình 3.7.5 2	Định hướng TOD khu vực Ga Giáp Bát (V12) .....	3-153
Hình 3.7.5 3	Quy hoạch định hướng và Hình ảnh về Ga Giáp Bát (V12) .....	3-155
Hình 3.7.5 4	Phát triển các khu vực tiềm năng trên đất của ĐSVN.....	3-156
Hình 3.8.1 1	Vị trí Cụm Đô thị Phía đông.....	3-159
Hình 3.8.2 1	Hiện trạng khu vực ga Long Biên Bắc (V5).....	3-162
Hình 3.8.2 2	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Bắc Long Biên V5.....	3-163
Hình 3.8.2 3	Vị trí ga Bắc Long Biên (V5) và khu vực TOD trong Quy hoạch phân khu.....	3-164
Hình 3.8.2 4	Quy hoạch Định hướng công trình ga Bắc Long Biên (V5) .....	3-166
Hình 3.8.2 5	Định hướng Tái phát triển đô thị gắn kết ở khu vực trước ga.....	3-167
Hình 3.8.3 1	Vị trí của khu vực ga Gia Lâm (V4) .....	3-168
Hình 3.8.3 2	Khu vực ga Gia Lâm (V4) trong QH Phân khu.....	3-170
Hình 3.8.3 3	Quy hoạch Định hướng và Hình ảnh về Ga Gia Lâm (V4) .....	3-172
Hình 3.9.1	Đề xuất bố trí lại tuyến và thay đổi điểm đi/điểm đến .....	3-178
Hình 3.9.2	Đề xuất các tuyến buýt mới.....	3-181
Hình 3.9.3	Các tuyến buýt trung chuyển đề xuất.....	3-184
Hình 3.9.4	Ví dụ về dịch vụ xe buýt vòng tròn ở các nước.....	3-186
Hình 3.9.5	Tuyến buýt vòng tròn ở trung tâm thành phố .....	3-187
Hình 3.9.6	Tuyến buýt đề xuất trong khu vực quanh long biên và cầu nhật tân .....	3-189
Hình 3.9.7	Ví dụ về loại xe buýt và trang thiết bị .....	3-191
Hình 3.9.8	Ví dụ về các công trình nhà chờ xe buýt.....	3-192
Hình 3.9.9	Ví dụ về các loại vé giảm giá ở các nước .....	3-194
Hình 3.10.1	Sơ đồ quy trình xác định phạm vi.....	3-197



## DANH MỤC BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
AFC	Hệ thống vé tự động
AFD	Quỹ Phát triển Pháp
AGR	Tỉ lệ tăng trưởng bình quân
BPPT	Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt
BRT	Xe buýt nhanh
CBD	Khu vực Trung tâm Thương mại
CNG	Khí nén tự nhiên
CTF	Quỹ Công nghệ sạch
DOC	Sở Xây dựng
DONRE	Sở Tài nguyên và Môi trường
DOT	Sở Giao thông Vận tải
E/S	Dịch vụ kỹ thuật
EIA	Đánh giá tác động môi trường
EIB	Ngân hàng Đầu tư Châu Âu
EV	Xe chạy điện
EVN	Điện lực Việt Nam
FAR	Tỉ lệ Diện tích Sàn
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
HAIDEP	Chương trình Phát triển Tổng thể Đô thị Thủ đô Hà Nội
HAIMUD	Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội, nước CHXHCN Việt Nam
HAPI	Sở Kế hoạch và Đầu tư
HAUPA	Sở Quy hoạch Kiến trúc
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HPC	Viện Quy hoạch Đô thị Hà Nội
HUPI	Xem xét môi trường sơ bộ
IEE	Dự án Phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị ở Hà Nội, nước CHXHCN Việt Nam
ITS	Hệ thống Giao thông thông minh
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JCC	Ban Điều phối chung
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JR	Đường sắt Nhật Bản
KTT	Khu tập thể
LR	Điều chỉnh lại đất đai
LRT	Đường sắt nhẹ
M/P	Quy hoạch Tổng thể
MLIT	Bộ Đất đai, Giao thông, Hạ tầng và Du lịch
MOC	Bộ Xây dựng
MOCPT	Trung tâm Quản lý và Khai thác Giao thông Công cộng
MOP	Bộ Công an
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
MPI	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
MRB	Ban Quản lý Đường sắt Đô thị Hà Nội
MRT	Vận tải khối lượng lớn tốc độ cao

NMT	Giao thông không động cơ
NMV	Phương tiện không động cơ
NPO	Tổ chức phi lợi nhuận
O&M	Khai thác và Quản lý
OD	Điểm đi – điểm đến
P&R	Mô hình gửi xe – đi tàu
PC	Ủy ban Nhân dân
PPP	Đối tác Công - Tư
ROW	Lộ giới
SAPI	Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án
SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
SMEs	Doanh nghiệp vừa và nhỏ
TA	Hỗ trợ kỹ thuật
TCCP	Tiêu chuẩn cho phép
TDM	Quản lý Nhu cầu đi lại
TEDI	Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải
TOD	Phát triển theo định hướng giao thông
TRAMOC	Trung tâm Quản lý và Khai thác Vận tải Công cộng Hà Nội
TUPWS	Dịch vụ giao thông công cộng và đô thị
TX	Đường cao tốc Tsukuba
UMRT	Vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao
VNR	Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WG	Tổ Công tác



# 1 GIỚI THIỆU

## 1.1 Cơ sở và mục tiêu

1.1 Cùng với sự tăng trưởng của nền kinh tế, đời sống của nhân dân ngày càng được cải thiện thì nhu cầu đi lại và lưu thông hành khách và hàng hóa cũng ngày một gia tăng và hệ lụy của nó là tình trạng giao thông ở Thủ đô Hà Nội đang ngày càng xấu đi. Những vấn đề giao thông ở Hà Nội hiện nay bao gồm ùn tắc gia tăng, an toàn giao thông giảm, ô nhiễm không khí, v.v. Để cải thiện tình hình, Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (gọi tắt là Chính phủ Việt Nam) và thành phố Hà Nội đã ưu tiên phát triển hệ thống vận tải công cộng hiệu quả. Trên cơ sở đó, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (gọi tắt là JICA) và Chính phủ Việt Nam đã có thỏa thuận xây dựng một mạng lưới vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ cao hay còn gọi là ĐSĐT ở Hà Nội. Hai tuyến trong mạng lưới này đang được triển khai theo Thỏa thuận vay vốn là “Dự án Xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội (Tuyến 1)” (thỏa thuận vay vốn dịch vụ kỹ thuật ký kết tháng 3/2008 và GĐ1 của Thỏa thuận vay vốn Tổ hợp ga Ngọc Hồi ký tháng 3/2012) và “Dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội: Đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo (Tuyến 2)” (Thỏa thuận vay vốn GĐ1 ký tháng 3/2009).

1.2 Để nâng cao hiệu quả của các dự án ĐSĐT này thì việc triển khai xây dựng các công trình đô thị tại và quanh các nhà ga nhằm cải thiện điều kiện kết nối đa phương thức là rất quan trọng. Định hướng của Chính phủ về sự phát triển trong tương lai tại các khu vực cụ thể trên hành lang tuyến ĐSĐT sẽ có ý nghĩa quyết định do giá đất sẽ tăng vọt và có nguy cơ phát triển tự phát sau khi hoàn tất xây dựng ĐSĐT. Nếu như các công trình này được phát triển một cách hợp lý thì cả Trung ương và địa phương là Hà Nội sẽ có cơ hội tận dụng được những lợi ích tiềm năng từ tái phát triển đô thị gắn kết, bao gồm số tiền thuế thu được nhiều hơn, có thể sử dụng làm nguồn vốn bổ sung cho các dự án hạ tầng khác quanh khu vực nhà ga. Trong bối cảnh đó, JICA đã triển khai “Dự án Phát triển gắn kết UMRT và đô thị ở Hà Nội, Việt Nam” (HAIMUD) trong giai đoạn 2009 – 2011, lập ra quy hoạch chiến lược phát triển gắn kết các khu vực ga với trọng tâm là ĐSĐT.

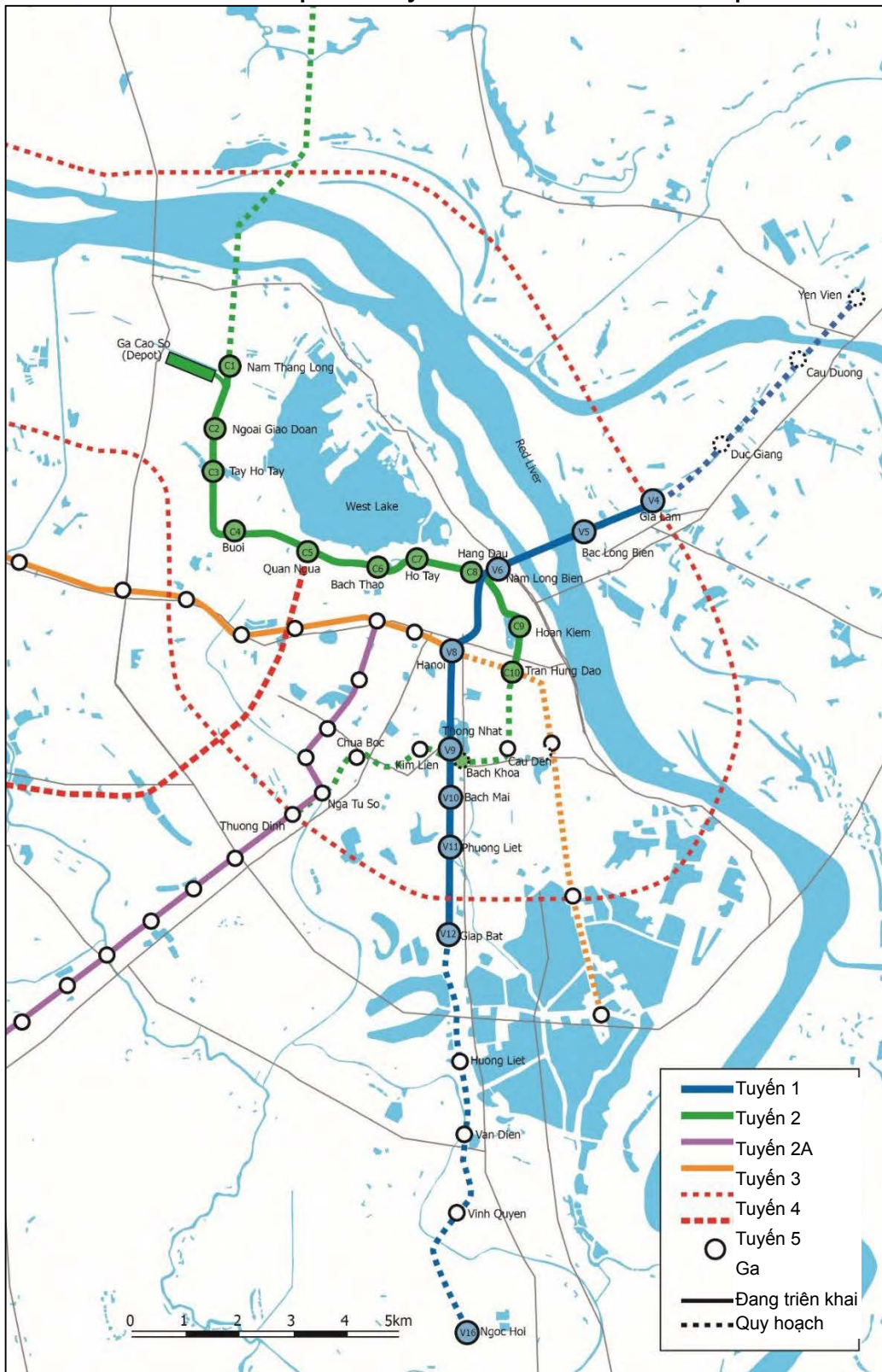
1.3 “Dự án Nghiên cứu Triển khai Phát triển Gắn kết ĐSĐT và Đô thị tại Hà Nội, Việt Nam” (HAIMUD 2) với mục tiêu hỗ trợ Hà Nội lập cơ chế thực hiện phù hợp giúp gắn kết thành công hệ thống ĐSĐT với phát triển đô thị cũng như các hệ thống vận tải khác bằng cách cụ thể hóa các quy hoạch định hướng và hiện thực hóa các dự án ngắn hạn mà HAIMUD đã đề xuất.

1.4 Mục tiêu của dự án đã được điều chỉnh để thực hiện 3 nghiên cứu tiền khả thi thay vì nghiên cứu khả thi xây dựng các công trình để cải thiện điều kiện tiếp cận tới một số ga được chọn trong Điều khoản tham chiếu ban đầu dựa theo kết luận tại Cuộc họp Ban Điều phối chung lần 2 tháng 12 năm 2014. Mục tiêu cụ thể của dự án như sau:

- (i) Lập các quy hoạch định hướng bao gồm cải thiện điều kiện tiếp cận ga, phát triển đô thị gắn kết và cải thiện điều kiện địa phương cho tất cả các ga trên cơ sở rà soát kết quả HAIMUD, các quy hoạch và dự án hữu quan, làm đầu vào cho Quy hoạch Phân khu hiện UBND thành phố Hà Nội đang lập;
- (ii) Thực hiện nghiên cứu tiền khả thi gồm (a) nghiên cứu tiền khả thi về các dự án giao thông giúp cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga đường sắt đô thị, (b) nghiên cứu tiền khả thi về dự án xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo (C10) và (c) nghiên cứu tiền khả thi về TOD tại khu vực ga Giáp Bát (V12); và
- (iii) Đưa ra những kiến nghị về cải thiện khung thể chế giúp triển khai các dự án một cách hiệu quả hơn.

1.5 Phạm vi dự án bao gồm các khu vực hai bên tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 giai đoạn 1 (xem Hình 1.1.1).

Hình 1.1.1 Vị trí các tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 ở Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 1.2 Hướng tiếp cận dự án

1.6 Để thực hiện dự án được thuận lợi, Ban Điều phối chung (JCC) và Tổ công tác (TWG) đã được thành lập. Trưởng ban JCC là ông Nguyễn Quốc Hùng, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, còn Tổ trưởng TWG là ông Trần Đức Hoạt, Phó Giám đốc, Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội.

**Bảng 1.2.1 Các thành viên trong Ban điều phối chung (JCC)**

Cơ quan		Họ tên	Chức vụ
Hà Nội	UBND	Ông Nguyễn Quốc Hùng	Phó Chủ tịch
	Sở KHĐT	Ông Trần Đức Hoạt	Phó Giám đốc
	UBND	Ông Nguyễn Văn Thịnh	Phó Chánh văn phòng
	Sở TC	Bà Lê Thị Loan	Phó Giám đốc
	Sở QHKT	Ông Nguyễn Thế Công	Phó Giám đốc
	Sở GTVT	Ông Phạm Hoàng Tuấn	Phó Giám đốc
	Sở XD	Ông Lê Văn Dục	Giám đốc
	Sở TNMT	Ông Nguyễn Minh Mური	Phó Giám đốc
	Viện QHXDHN	Ông Lê Vinh	Viện trưởng
Ban QLĐSHN	Ông Lưu Xuân Hùng	Phó Trưởng ban	
Trung ương	Bộ KHĐT		
	Bộ TC		
	Bộ XD	Ông Đỗ Việt Chiến	Cục trưởng, Cục Phát triển Đô thị
	Bộ TNMT	Ông Vũ Sỹ Kiên	Vụ phó, Vụ Quy hoạch Đất đai
	Bộ GTVT		
	ĐSVN	Ông Ngô Trung Kiên	Phó ban, Ban Chuẩn bị Đầu tư

**Bảng 1.2.2 Các thành viên Tổ công tác (TWG)**

Cơ quan		Họ tên	Chức vụ
Hà Nội	SKHĐT	Ông Trần Đức Hoạt	Phó Giám đốc
		Bà Nguyễn Minh Thuận	Trưởng phòng, Phòng Tài trợ và HTQT
		Bà Trần Thị Kim Dung	Phó phòng, Phòng Hạ tầng Đô thị
		Bà Trần thị Tố Uyên	Chuyên viên, Phòng Tài trợ và HTQT
		Ông Lê Ngọc Minh	Chuyên viên, Phòng Tài trợ và HTQT
	UBND	Bà Phan Ngọc Diệp	Chuyên viên
	Sở TC	Bà Phan thị Hiền	Phó phòng, Phòng Đầu tư
		Ông Vũ Trung Thành	Phó phòng, Phòng Giao thông Đô thị
	Sở QHKT	Ông Đào Minh Tâm	Phó phòng, Phòng Quy hoạch chung
		Ông Nguyễn Toàn Thắng	Phó phòng, Phòng Quy hoạch Hạ tầng Kỹ thuật
	Sở GTVT	Ông Nguyễn Chí Thanh	Phó phòng, Phòng Thẩm định
	Sở XD	Ông Trịnh Văn Lý	Phó phòng, Phòng Quản lý Hạ tầng các công trình môi trường và ngầm
	Sở TNMT	Ông Phạm Như Dương	Chuyên viên, Phòng Quy hoạch chung
	Viện QHXDHN	Bà Vũ Tuyết Mai	Phó giám đốc, Trung tâm KTQH 5
		Ông Nguyễn Quốc Cường	Chuyên viên, Trung tâm KTQH 5
Ban QLĐSHN	Ông Hồ Thanh Sơn	Phó ban, Ban Quản lý Dự án 2	
Trung ương	Bộ KHĐT		
	Bộ TC		
	Bộ XD	Ông Phạm Thanh Tùng	Chuyên viên, Phòng Phát triển Đô thị
	Bộ TNMT	Bà Lê Thanh Thủy	Chuyên viên, Phòng Quản lý Đất đai
	Bộ GTVT		
	ĐSVN	Ông Phạm Hải Long	Chuyên viên, Ban Chuẩn bị Đầu tư
Bà Nguyễn Thị Minh Thúy		Chuyên viên, Ban Chuẩn bị Đầu tư	

Nguồn: Quyết định 2915/QĐ-UBND ngày 29/5/2014 về danh sách thành viên Ban điều phối chung và Tổ công tác cho dự án Nghiên cứu triển khai phát triển gắn kết UMRT và đô thị ở Hà Nội, Việt Nam (HAIMUD2) do JICA tài trợ

1.7 Cơ quan đối tác chính là Sở Kế hoạch Đầu tư thành phố Hà Nội; văn phòng dự án được bố trí ngay tại trụ sở của Sở KHĐT, P.304, 16 Cát Linh; các trang thiết bị làm việc cần thiết cũng đã được Sở KHĐT bố trí.

1.8 Đã thực hiện phối hợp và thảo luận chuyên môn về ba lĩnh vực chính, bao gồm (i) lĩnh vực giao thông với Sở GTVT và TRANSERCO, (ii) quy hoạch và phát triển đô thị với Sở QHKT và Viện QHXD Hà Nội (HUPI) và (iii) các dự án xây dựng đường sắt với Ban QLDA-BGTVT đối với Tuyến 1 và Ban Quản lý ĐSĐT (MRB) đối với Tuyến 2.

1.9 Để thực hiện mục tiêu đề ra, Dự án đã được thực hiện theo hai giai đoạn, như thể hiện trong Hình 1.2.2.

- (i) Giai đoạn 1 (tháng 3/2014 – tháng 12/2014): Rà soát kết quả HAIMUD và các quy hoạch/dự án hữu quan, thực hiện khảo sát lấy thông tin bổ sung, lập quy hoạch định hướng cho tất cả các ga, chuẩn bị lập nghiên cứu tiền khả thi.
- (ii) Giai đoạn 2 (tháng 1/2015 – tháng 10/2015): Thực hiện nghiên cứu tiền khả thi (cải thiện điều kiện tiếp cận ga, xây dựng bãi xe ngầm, TOD tại khu vực ga Giáp Bát), đề xuất cải thiện dịch vụ xe buýt, đề xuất cơ chế thực hiện.

1.10 Tháng 11 năm 2014, đã tổ chức chuyến tham quan học tập ở Nhật Bản cho phía đối tác Việt Nam với sự tham gia của 10 thành viên trong Ban Điều phối chung và Tổ công tác. Mục tiêu chính của chuyến tham quan học tập là (i) thị sát các công trình liên phương thức ở nhiều dạng nhà ga khác nhau, (ii) thị sát thực tế phát triển đô thị gắn kết với ĐSĐT, (iii) nghiên cứu, thảo luận về các biện pháp thực hiện cần thiết, cơ chế cần thiết để hiện thực hóa TOD tại Hà Nội, và (iv) tăng cường nhận thức về vai trò của TOD, cách thức chia sẻ vai trò giữa khu vực công và khu vực tư nhân, sự cần thiết phải có sự tham gia của khu vực công và nhận thức của người dân, v.v. Bài học, kinh nghiệm rút ra từ chuyến tham quan học tập này được coi là rất hữu ích và tạo cơ sở thực hiện dự án cũng như TOD trong tương lai ở Hà Nội.

### 1.3 Phối hợp với các bên liên quan

1.11 Dự án đã tổ chức họp Tổ công tác lần đầu vào ngày 11/04/2014 để giới thiệu mục tiêu và hướng tiếp cận của dự án. Sau khi tiếp nhận các ý kiến đóng góp từ các cơ quan hữu quan, Dự án đã điều chỉnh nội dung dự thảo của Báo cáo Đầu kỳ, sau đó trình lên Ban điều phối chung thông qua.

1.12 Ban Điều phối chung đã họp lần đầu vào ngày 26/6/2014 tại UBND TPHN, do ông Nguyễn Quốc Hùng, Phó Chủ tịch UBND TPHN, chủ trì. Dự án đã trình bày nội dung Báo cáo Đầu kỳ và được Ban Điều phối chung chấp thuận. Sở KHĐT được giao làm cơ quan đầu mối, phối hợp với Đoàn Chuyên gia JICA, tạo điều kiện, hỗ trợ cần thiết để dự án triển khai thuận tiện.

1.13 Ngày 13/8/2014, dự án đã tổ chức Họp các bên liên quan (SHM) lần đầu tại phòng họp của Sở KHĐT, mời các thành viên Tổ Công tác (ĐSVN, BQLĐSHN, SQHKT, Viện QHXDHN, STNMT, STC, SGTVT, TT QLĐHGTĐTHN) và đại diện UBND của 9 quận liên quan. Chủ trì cuộc họp là Tổ trưởng Tổ công tác. Sau khi đại diện của ĐSVN và BQLĐSHN đã trình bày, giới thiệu hai dự án ĐSĐT tuyến số 1 và số 2, cũng như phần giới thiệu về hướng phát triển TOD trong HAIMUD2 của Đoàn Chuyên gia JICA, đã tổ chức thảo luận theo nhóm, cụ thể là 5 nhóm theo 5 cụm ga. Các cán bộ của HUPI đã điều dẫn quá trình thảo luận.

1.14 Ngày 1/10/2014, Tổ Công tác đã họp để nghe Đoàn Nghiên cứu JICA báo cáo nội dung chính và đề xuất Dự thảo Báo cáo Giữa kỳ. Các thành viên Tổ Công tác đã thảo luận hai vấn đề chính về tổ chức thể chế cùng các vấn đề kỹ thuật.

1.15 Sau hàng loạt các cuộc họp với các bên liên quan, Cuộc họp Ban Điều phối chung lần 2 đã được tổ chức ngày 19/12/2014 tại UBND Thành phố do Phó Chủ tịch UBND Thành phố Nguyễn Quốc Hùng chủ trì. Đoàn Nghiên cứu đã báo cáo Báo cáo Giữa kỳ và Ban Điều phối chung đã thảo luận và thống nhất các vấn đề sau:

- Thống nhất về định hướng cơ bản khung TOD;
- Lựa chọn 3 nghiên cứu tiền khả thi gồm: (a) dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của tất cả các ga giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2 trừ ga V4 Gia Lâm, ga V5 Long Biên Bắc và ga V6 Long Biên Nam do chưa chọn được vị trí ga, (b) dự án xây dựng bãi đỗ xe ngầm tại ga C10 Trần Hưng Đạo và (c) dự án lập quy hoạch TOD cho ga V12 Giáp Bát.
- Đề xuất xây dựng dự thảo hướng dẫn TOD để áp dụng trong khung TOD khi lập quy hoạch và quản lý đô thị, hướng dẫn này cũng sẽ được áp dụng cho các tuyến ĐSĐT khác của thành phố.
- Giao Sở QHKT và Sở KHĐT lồng ghép hướng tiếp cận TOD trong quy hoạch phân khu đang được xây dựng nhằm nâng cao vai trò của vận tải công cộng và nâng cao giá trị sử dụng đất.
- Giao Sở GTVT nghiên cứu mạng lưới tuyến buýt để cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách cho ĐSĐT và phối hợp với các cơ quan hữu quan để thúc đẩy các dự án phát triển đường tiếp cận nhằm đảm bảo điều kiện tiếp cận tới ga.
- Thống nhất kéo dài thời gian thực hiện dự án.

1.16 Dựa theo kết quả của cuộc họp, UBND TP Hà Nội đã đưa ra kết luận chính thức và quyết định điều chỉnh dự án tương ứng vào ngày ngày 26/12/2014 và 30/3/2015.

1.17 Cuộc Họp Tổ Công tác lần 3 được tổ chức ngày 27/1/2015 nhằm thảo luận mục tiêu và đề cương hướng dẫn về TOD.

1.18 Họp Tổ Công tác lần 4 được tổ chức ngày 26/8/2015 để thảo luận về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng. Các vấn đề đã được thảo luận và đề xuất gồm:

- Về cơ bản, Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ đã nhận được sự chấp thuận của thành viên Tổ Công tác.
- Quy hoạch định hướng TOD đã được chi tiết hóa và các dự án TOD đã được đề xuất phù hợp với Dự thảo Quy hoạch Phân khu. Sở Quy hoạch Kiến trúc và Viện Quy hoạch Xây dựng Hà Nội sẽ nghiên cứu cụ thể hơn các quy hoạch đề xuất và cập nhật trong Quy hoạch Phân khu trình phê duyệt.
- Các dự án tiếp cận giao thông đề xuất đã cơ bản nhận được sự đồng thuận, khái niệm “Khu vực TOD” sẽ được Sở QHKT, Viện QHXD Hà Nội và các sở ngành liên quan trao đổi cụ thể hơn. Đề nghị Đoàn nghiên cứu chỉ rõ mối liên hệ với các quy hoạch và dự án liên quan, công tác thu hồi đất ở cần thiết để triển khai các công trình tiếp cận cho từng ga.
- TOD khu vực Ga Giáp Bát cần cụ thể hóa hơn nữa đảm bảo phù hợp với Quy hoạch Chung và Quy hoạch Phân khu.
- Vị trí cầu đường sắt đô thị vượt Sông Hồng cách 75m về phía bắc so với cầu Long Biên cũ đã được lựa chọn và được Bộ GTVT và Ủy ban Nhân dân TP. Hà Nội chấp thuận. Liên quan đến vấn đề này, quy hoạch định hướng và quy hoạch phát triển công trình sẽ chỉ tập trung nghiên cứu theo phương án 75m.

1.19 Trên cơ sở kết quả Họp Tổ Công tác và làm việc với các sở, ngành liên quan (Sở QHKT, Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội), Đoàn Nghiên cứu JICA đã sửa đổi, cập nhật Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ đệ trình lên UBND TP Hà Nội để tổ chức họp Ban Điều phối chung lần cuối.

1.20 Cuộc họp Ban Điều phối chung lần 3 về Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ được tổ chức vào ngày 8/10/2015. Sau khi nghe trình bày về Dự thảo Báo cáo Cuối cùng, ông Nguyễn Quốc Hùng, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội đã có kết luận như sau:

- Ban Điều phối chung thống nhất với các quy hoạch định hướng TOD đề xuất và sự cần thiết phải xúc tiến phát triển đường sắt đô thị gắn kết với phát triển đô thị ở thành phố Hà Nội. Nhiều thành viên Ban Điều phối đã tới thăm Tokyo và đã nghiên cứu các mô hình TOD thành công. Trong đó, mô hình phát triển đô thị mới dọc hành lang đường sắt của công ty Tokyu có thể là mô hình tốt cho cơ chế BT nhằm triển khai xây dựng dọc hành lang đường sắt, mặc dù khi áp dụng ở Hà Nội hiện nay có thể sẽ gặp khó khăn, nhưng cần nghiên cứu thêm.
- Báo cáo Cuối kỳ cần cập nhật các góp ý của Ban Điều phối chung, nộp trong tháng 11. Thống nhất kéo dài thời gian dự án tới tháng 11 năm 2015.
- Sở QHKT cần xem xét các đề xuất của dự án để cập nhật vào các quy hoạch phân khu hữu quan, trong đó bao gồm phân khu ga Hà Nội nơi đã giao cho Nikken Sekkei để áp dụng các quy hoạch định hướng khi lập quy hoạch phân khu.
- Viện QHXD Hà Nội cần áp dụng mô hình TOD đề xuất vào quy hoạch phân khu, bố trí quỹ đất cho phát triển sau này.
- Sở KHĐT cần nghiên cứu thêm về các dự án đề xuất làm cơ sở cho các dự án xây dựng cụ thể trong tương lai.
- Sở GTVT và Sở Xây dựng cần nghiên cứu, cập nhật các quy hoạch và dự án TOD đề xuất vào các quy hoạch chuyên ngành như quy hoạch giao thông, quy hoạch hạ tầng kỹ thuật.
- Sở TNMT cần xác định cơ chế sử dụng đất và thực hiện đánh giá tác động môi trường (ĐTM)

1.21 Ngoài các cuộc họp chính thức, Đoàn chuyên gia JICA cũng đã có gặp gỡ, trao đổi với các cán bộ trong Tổ công tác để thu thập thông tin, số liệu, thảo luận và xây dựng nội dung cho các quy hoạch ý tưởng với các cơ quan hữu quan.

**Bảng 1.3.1 Danh mục các cuộc họp đã tổ chức**

Ngày	Họp/Cơ quan	Nội dung chính
4/4	SQHKT	Tiến độ lập quy hoạch phân khu
11/4	<b>TCT lần 1</b>	<b>Trình bày, thảo luận về dự thảo Báo cáo Đầu kỳ</b>
14/4	Viện QHXDHN	Giới thiệu mô hình TOD trong QHPK của HUPI, nhận xét về Báo cáo Đầu kỳ
15/4	SQHKT	Nhận xét về Báo cáo Đầu kỳ
13/6	SGTVT	Thu thập thông tin về dự án, quy hoạch liên quan tới SGTVT
26/6	<b>BĐP lần 1</b>	<b>Trình bày và phê duyệt nội dung Báo cáo Đầu kỳ</b>
1/7	SQHKT	Thu thập thông tin về các quy hoạch, dự án có liên quan
21/7	Viện QHXDHN	Giới thiệu và thảo luận về dự thảo quy hoạch ý tưởng khu vực các ga
13/8	<b>Các bên liên quan lần 1</b>	<b>Giới thiệu mô hình TOD, thảo luận nhóm</b>
27/8	Viện QHXDHN	Giới thiệu nội dung HAIMUD2 với viện trưởng
9/9	Viện QHXDHN	Giới thiệu dự thảo quy hoạch phát triển khu vực ga và quy hoạch công trình để xin ý kiến đóng góp
1/10	<b>TCT lần 2</b>	<b>Trình bày và thảo luận về dự thảo quy hoạch ý tưởng, quy hoạch công trình tại từng ga, các đề xuất về các dự án ưu tiên</b>
8/10	SGTVT	Góp ý về các quy hoạch ý tưởng trên cơ sở nội dung thảo luận trong họp TWG 2
2/10	SXD	Thông tin về khung pháp lý, thể chế về phát triển công trình ngầm, chặt bỏ cây xanh
2/10	Ban QLĐSHN	Góp ý về các quy hoạch ý tưởng trên cơ sở nội dung thảo luận trong họp TWG 2
9/10	SXD	Góp ý về các quy hoạch ý tưởng trên cơ sở nội dung thảo luận trong họp TWG 2
22, 27, 30/10	Sở QHKT và Sở KHĐT	Góp ý về các quy hoạch ý tưởng trên cơ sở nội dung thảo luận trong họp TWG 2
31/10	Sở VH TT và Du lịch	Giới thiệu HAIMUD2 và góp ý về quy hoạch khung liên quan tới các công trình văn hóa
10/12	Sở KHĐT	Thảo luận Dự thảo Báo cáo Giữa kỳ và tổ chức Họp Ban Điều phối chung Lần 2
19/12	Họp Ban Điều phối chung lần 2	Giới thiệu và thông qua Dự thảo Báo cáo giữa kỳ, lựa chọn Nghiên cứu tiền khả thi
27/1/2015	Họp Tổ Công tác lần 3	Thảo luận mục tiêu và đề cương hướng dẫn TOD
10/2	Sở KHĐT	Thảo luận về sự phối hợp giữa QH ý tưởng TOD và quy hoạch công trình đề xuất của HAIMUD2 và Dự thảo Quy hoạch phân khu
18/3	CTCP Kỹ thuật Nền móng và Công trình ngầm FECON	Đoàn Nghiên cứu JIA giới thiệu HAIMUD2 và công tác chuẩn bị nghiên cứu khả thi phát triển bãi đỗ ngầm của FECON
2/4	TCT Cổ phần Vận tải Xe buýt Hà Nội TRANSERCO	Giới thiệu ý tưởng TOD của ga Giáp Bát gồm xây dựng lại bến xe, thảo luận tiềm năng và lợi ích của TRANSERCO về khai thác thương mại và kinh doanh
16/4	CTCP Mê Kông	Thảo luận về ý tưởng TOD và cơ chế thực hiện đề xuất) chia sẻ vai trò giữa nhà nước và tư nhân, đền bù và giải phóng mặt bằng, v.v.)
17/4	Họp tham vấn về ga C6 Bách Thảo của tuyến ĐSĐT số 2	Thảo luận các vấn đề kỹ thuật liên quan tới ga C6 Bách Thảo với sự tham dự của người dân, UBND phường Thụy Khuê và Tây Hồ, Sở QHKT, Cục Đường sắt, Bộ KHĐT, Sở KHĐT, Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội, TEDI, Đoàn Chuyên gia JICA và Dự án Tuyến 2.
26/8/2015	<b>Họp Tổ Công tác lần 4</b>	<b>Thảo luận về Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ</b>
27, 28/ 8/2015	Sở QHKT	Thảo luận về Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ để phối hợp với Dự thảo Quy hoạch phân khu
27/8/2015	Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội	Thảo luận về các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận đề xuất của Tuyến 2 trong Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ
8/10/2015	<b>Họp Ban Điều phối chung lần 3</b>	<b>Trình bày và thông qua nội dung Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ.</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA





## 2 TỔNG QUAN VỀ TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ GIAO THÔNG Ở HÀ NỘI VÀ CÁC QUY HOẠCH LIÊN QUAN

### 2.1 Đặc điểm Phát triển Đô thị

#### 1) Cấu trúc đô thị và tình hình sử dụng đất

2.1 Năm 2008, ranh giới Hà Nội được mở rộng, gộp toàn bộ tỉnh Hà Tây và 4 xã thuộc các tỉnh Vĩnh Phúc và Hòa Bình. Sau lần mở rộng ranh giới này, Thủ đô có diện tích 3.344 km<sup>2</sup>, dân số 6,4 triệu người vào năm 2008 và 7,3 triệu người vào năm 2014. Về cơ bản cấu trúc thành phố gồm các trục đường hướng tâm và đường vành đai, còn đường sắt và đường thủy đóng vai trò hạn chế.

##### (a) Tình hình sử dụng đất

2.2 Diện tích đất đã xây dựng (cả khu vực đô thị và nông thôn) chiếm khoảng 13,7% tổng diện tích, tương đương 45.500 ha. Trong đó, đất đã xây dựng ở đô thị thuộc 10 quận là 18.000 ha, chiếm khoảng 5,2% tổng diện tích, còn đất đã xây dựng ở nông thôn khoảng 27.400 ha. Ngoài ra, đất dành cho cây xanh và cảnh chiếm trên 720ha, đất dành cho các trường đại học và cao đẳng khoảng 600ha. Các khu công nghiệp sử dụng khoảng 5000 ha đất trên tổng diện tích.

##### (b) Không gian xanh

2.3 Không gian xanh ở Hà Nội được coi là một trong những yếu tố quan trọng nhất của hệ thống đô thị, bao gồm toàn bộ diện tích đất nông nghiệp, diện tích mặt nước sông, hồ và rừng tự nhiên ở Ba Vì, Sóc Sơn và Hương Tích. Rừng tự nhiên ở Ba Vì, Sóc Sơn, đất nông nghiệp chiếm 56,6% diện tích thành phố, tuy nhiên mỗi năm có trên 1000 ha đất nông nghiệp bị chuyển đổi mục đích sang đất đô thị. Rừng tự nhiên hiện đang xuống cấp do bị khai thác trái phép, tác động tiêu cực tới môi trường sống của nhiều loài động vật. Ngoài ra, các dự án phát triển du lịch cũng gây nhiều áp lực lên cảnh quan tự nhiên. Đường phố có cây xanh chỉ tập trung ở khu vực nội thành cũ, thưa thớt tại các khu đô thị mới.

2.4 Phạm vi bao phủ xanh ở trung tâm đô thị Hà Nội hiện rất thấp, nhất là khi so với các tiêu chí dành cho một thủ đô xanh. Đây là tiêu chí quan trọng do cây xanh giúp hấp thụ khí CO<sub>2</sub> và nhiệt, giúp lọc bụi và điều tiết vi khí hậu. Ngoài ra, cây xanh cũng tạo điều kiện cho nước mưa thấm trở lại các tầng trữ nước, giúp hạn chế ngập úng. Tuy vậy, hiện nay diện tích cây xanh bình quân ở trung tâm Hà Nội (Hà Nội cũ) mới chỉ đạt 4,6 m<sup>2</sup>/người, đây là mức thấp hơn yêu cầu đối với một đô thị xanh. Theo Tiêu chuẩn Xây dựng Việt Nam, chỉ tiêu về diện tích cây xanh đối với cấp đô thị đặc biệt như Hà Nội là 12 – 15 m<sup>2</sup>/người, trong đó công viên có cây là 7-9 m<sup>2</sup>/người, vườn bách thảo là 3.0-3.6 m<sup>2</sup>/người, cây xanh đường phố là 1,7-2,0 m<sup>2</sup>/người

##### (c) Môi trường nước

2.5 Ngoài hệ thống sông Đà và hệ thống sông Hồng, sông Đuống, sông Nhuệ, sông Tô Lịch, sông Kim Ngưu, sông Lừ và sông Sét, Hà Nội còn được biết tới là đô thị có hệ thống ao, hồ lớn nhất Việt Nam. Thành phố có 111 hồ ao, nhưng diện tích hồ, ao này đang giảm nhanh, ảnh hưởng tới công tác tiêu thoát nước của thành phố, đồng thời gây ra các tác động tiêu cực đối với cảnh quan tự nhiên đô thị và hệ sinh thái.

2.6 Ngoài ra, ở Hà Nội hiện nay còn nhiều nơi bị ngập nặng khi trời mưa, vẫn chưa được giải quyết triệt để. Nguyên nhân chính gây ngập là việc chuyển đổi nhiều không gian cây

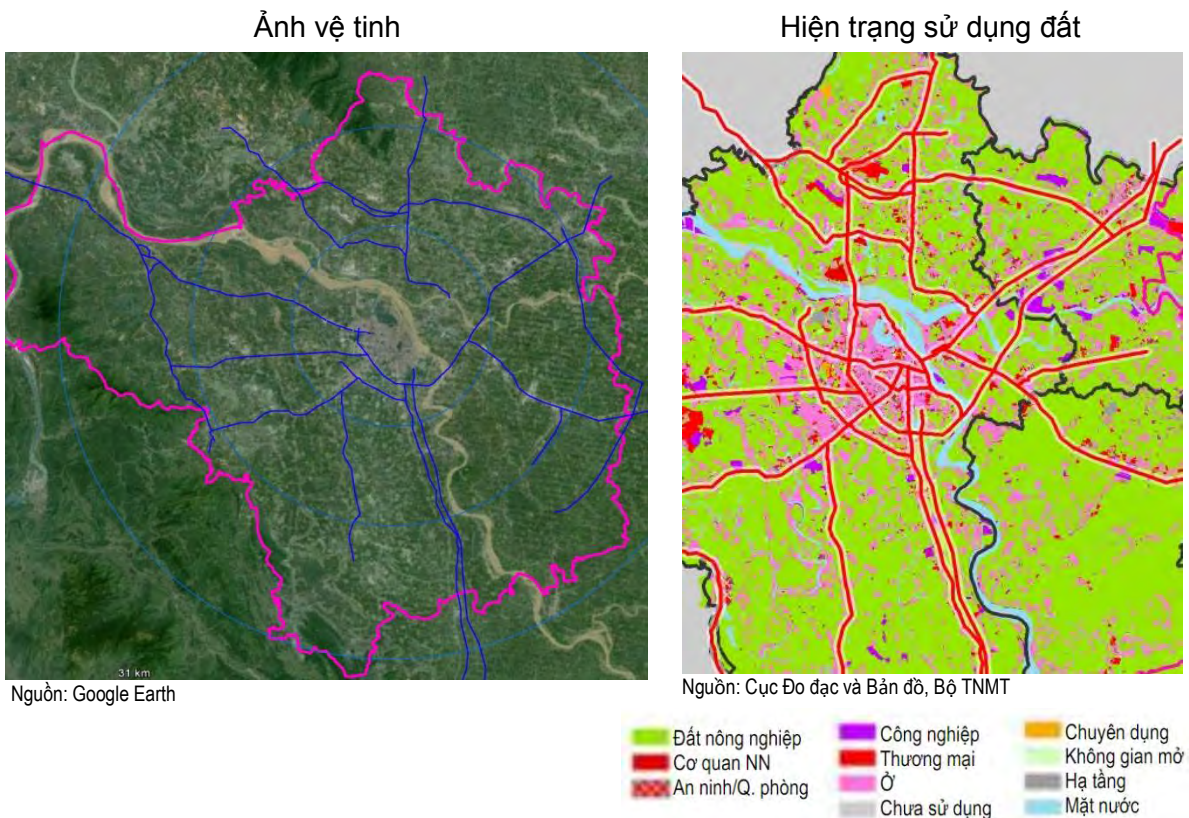
xanh và đất nông nghiệp thành đất phát triển đô thị và công nghiệp, dẫn tới việc mất cân bằng về khả năng thấm nước mưa. Hệ thống thoát nước của thành phố cũng kém khi xét về năng lực của các cửa tiêu thoát và mặt cắt ngang của các dòng tiêu. Các dự án cải tạo vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu.

**(d) Chất lượng không khí và mức độ tiếng ồn**

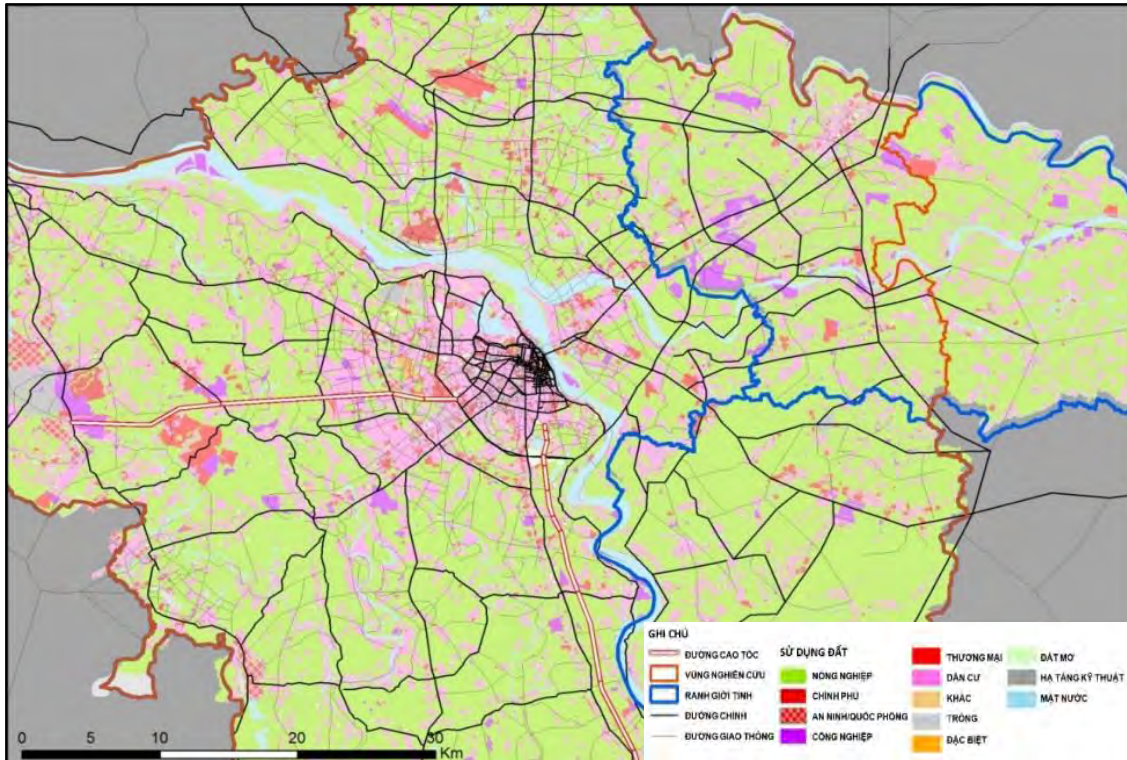
2.7 Mức độ ô nhiễm không khí và tiếng ồn ở Hà Nội cũng đang có xu hướng gia tăng. Môi trường không khí tại các trung tâm đô thị của Hà Nội đã bị ô nhiễm nặng vì bụi và tiếng ồn. Xét về chỉ tiêu TSP (tổng số hạt lơ lửng) và PM10 (vật chất dạng hạt có kích thước dưới 10 micro mét) thì nồng độ bụi trung bình là gấp 1,5 đến 3 lần so với mức tiêu chuẩn cho phép (TCCP). Tại những nơi có hoạt động xây dựng và sửa chữa thì nồng độ bụi còn vượt quá ngưỡng cho phép trong TCCP tới 5-7 lần.

2.8 Mức độ tiếng ồn cũng vượt quá 75 dBA trên nhiều con phố chính, lên tới 85-88 dBA. Các chất gây ô nhiễm SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, Pb, CnHn, cũng được thải ra nhiều ở một số nơi, nhất là tại các nút giao lớn hoặc tại các khu vực sản xuất có sử dụng than đá và dầu diesel. Ô nhiễm không khí và mức độ ồn trong thành phố đang ngày càng tăng do hai nguồn ô nhiễm chính là lượng xe cơ giới và các hoạt động xây dựng không được kiểm soát chặt chẽ.

**Hình 2.1.1 Vị trí ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2 trong Quy hoạch Tổng thể Thủ đô Hà Nội**



**Hình 2.1.2** Tình hình sử dụng đất trong Khu vực Nghiên cứu



Nguồn: Bộ TNMT

### (e) Xu hướng tăng trưởng dân số

2.9 Tình hình tăng trưởng dân số theo từng nhóm chức năng như sau:

- (i) Mức gia tăng dân số rõ nét nhất là ở nhóm khu vực ven nội (3,6%/năm trong giai đoạn 2009–2013), sau đó là nhóm khu vực ngoài (2,0%/năm) và trung tâm (1,9%/năm) và khu vực ngoài cùng (1,4%/năm). Do mật độ dân số cao, 276 người/ha ở khu vực trung tâm, nên dân số bắt đầu tăng ở khu vực ngoại vi. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng cho dù mật độ cao, nhưng dân số vẫn tập trung ở khu vực trung tâm.
- (ii) Mức tăng trưởng dân số cao nhất là ở phân nhóm HC-3 Ven nội phía tây (Cầu Giấy và Từ Liêm), sau đó là tới HC-4 Ven nội phía đông (Long Biên và Gia Lâm), HC-5 Ven nội phía bắc (Đông Anh, v.v.). Mức tăng trưởng dân số cũng khá cao ở các khu vực, Hà Đông, Sóc Sơn, Hoàng Mai và một số khu vực thuộc tỉnh Bắc Ninh

2.10 Mô hình tăng trưởng đô thị có thể dễ thấy hơn khi xem xét xu hướng tăng trưởng dân số ở cấp xã, phường. Các nhận định chính như sau:

- (i) Mật độ dân số ở trung tâm thành phố rất cao.
- (ii) Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng dân số ở trung tâm đang có xu hướng chậm lại, thậm chí còn giảm ở một số phường. Ngược lại, quy mô dân số lại tăng nhanh ở các khu vực ngoại vi là các khu vực ven nội, giáp trung tâm. Tốc độ tăng trưởng dân số ở đây tương đối cao hơn, bám theo các hành lang vận tải chính.
- (iii) Mức tăng trưởng đô thị ở một số khu vực ở nhóm khu vực bên ngoài cũng khá cao. Điều này cho thấy các trung tâm dịch vụ đô thị ở bên ngoài cũng đang tăng.



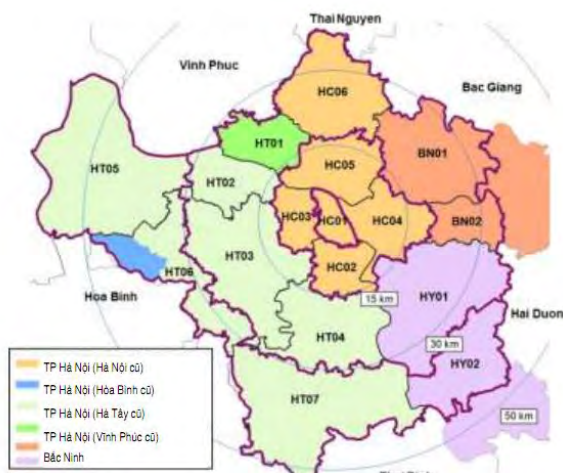
2.11 Trong khi dân số có xu hướng dịch chuyển ra các khu vực bên ngoài nơi nhà ở có giá phù hợp và điều kiện sống tốt hơn thì vẫn thấy một thực tế là hạ tầng nhà ở cho nhóm các đối tượng có thu nhập thấp và trung bình chưa được cung cấp đầy đủ. Đường giao thông vẫn còn hạn chế. Việc giãn dân ra khỏi các trung tâm đô thị chật chội cần thực hiện song song với các dự án phát triển đô thị với đủ hạ tầng cần thiết, đường giao thông thuận lợi với mức chi phí phù hợp.

**Bảng 2.1.1 Mức tăng trưởng dân số của các cụm đô thị chức năng**

Cụm đô thị chức năng		Dân số (000) 2013	TTBQ (%/năm) 09-13	Mật độ (người/ha) 2013
Trung tâm	HC-1 Trung tâm thành phố (Hà Nội cũ)	1.260	1,9	275.7
Ven nội (≅ 15 km>)	HC-2 Ven nội phía nam (Hà Nội cũ)	844	2,7	91.7
	HC-3 Ven nội phía tây (Hà Nội cũ)	754	5,1	91.2
	HC-4 Ven nội phía đông (Hà Nội cũ)	519	3,2	33.5
	HC-5 Ven nội phía bắc (Hà Nội cũ)	374	2,9	22.1
	<b>Tổng</b>		<b>2.491</b>	<b>3.6</b>
Ngoài (≅ 15 – 30 km)	HC-6 Ngoài phía bắc (Hà Nội cũ)	312	2,5	10.5
	HT-1 Ngoài phía tây bắc (Hà Tây cũ)	209	2,2	16.5
	HT-2 Ngoài phía tây (Hà Tây cũ)	256	1,7	20.4
	HT-3 Ngoài phía tây nam (Hà Tây cũ)	938	2,5	22.5
	HT-4 Ngoài phía nam (Hà Tây cũ)	465	1,9	16.8
	BN-1 Ngoài phía đông bắc (Bắc Ninh)	623	2,9	19.2
	BN-2 Ngoài phía đông (Bắc Ninh)	155	1,7	13.7
	HY-1 Ngoài phía đông nam (Hưng Yên)	636	0,6	14.8
<b>Tổng</b>		<b>3.594</b>	<b>2.0</b>	<b>17,0</b>
Ngoài cùng (≅ 30 – 50 km)	HT-5 Ngoài cùng phía tây (Hà Tây cũ)	468	1,9	8.9
	HT-6 Ngoài cùng phía tây nam (Hà Tây cũ)	217	2,5	8.4
	HT-7 Ngoài cùng phía nam (Hà Tây cũ)	512	1,2	9.8
	HY-2 Ngoài cùng phía đông nam (Hưng Yên)	252	0,3	10.8
<b>Tổng</b>		<b>1.449</b>	<b>1.4</b>	<b>9,4</b>
<b>Tổng chung</b>		<b>8.795</b>	<b>2.3</b>	<b>21.0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

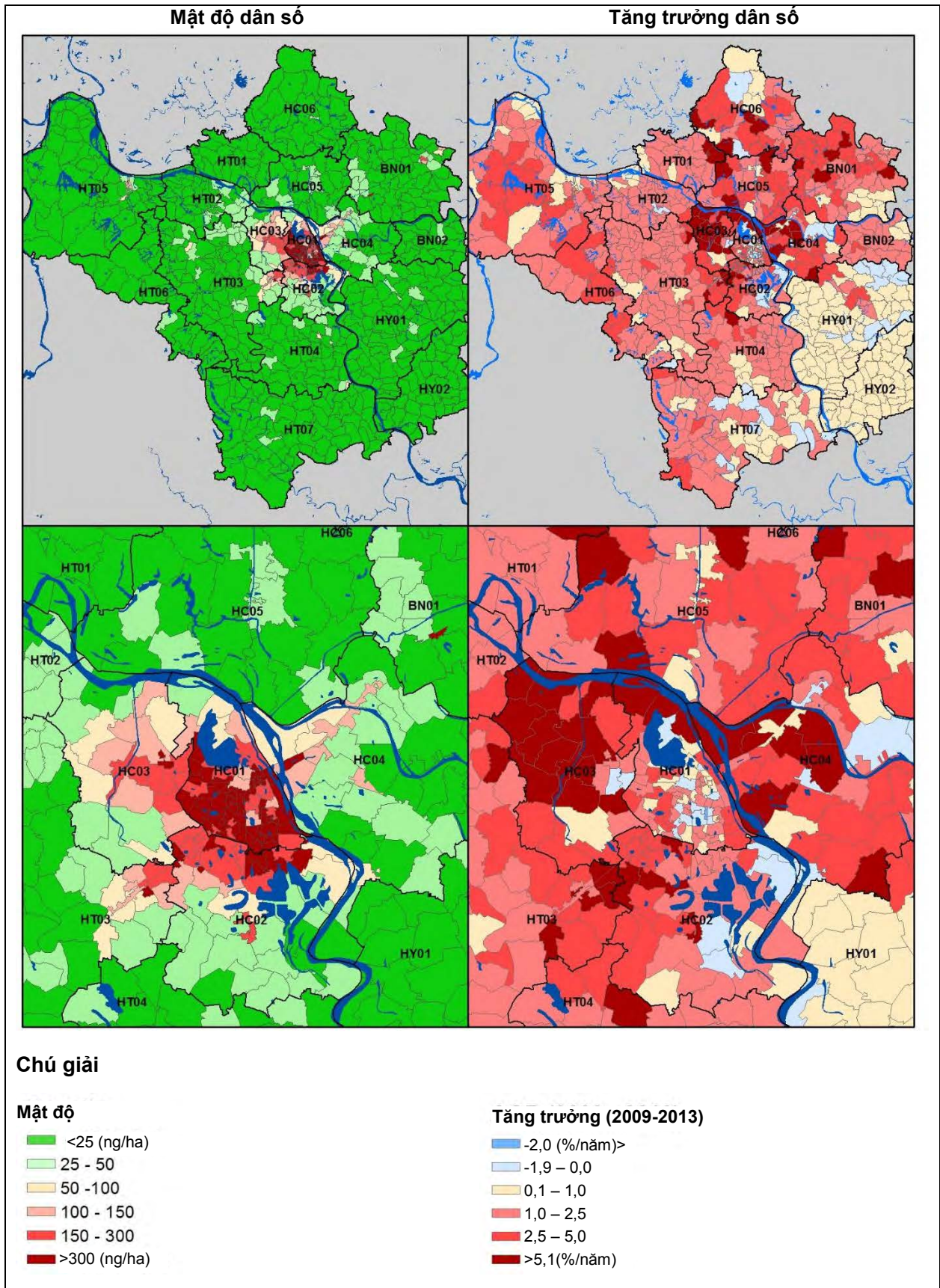
Các nhóm đô thị chức năng đã phân loại như sau:



Nhóm	Mã	Phân nhóm	Địa phương cụ thể
Trung tâm	HC-1	Trung tâm thành phố	Ba Đình, Hoàn Kiếm, Tây Hồ, Đống Đa, Hai Bà Trưng, Hoàng Mai, Thanh Xuân, Thanh Trì
	HC-2	Ven nội phía nam	Thanh Trì
Ven nội	HC-3	Ven nội phía tây	Cầu Giấy, Từ Liêm
	HC-4	Ven nội phía đông	Long Biên, Gia Lâm
	HC-5	Ven nội phía bắc	Đống Anh
	HC-6	Ngoài phía bắc	Sóc Sơn
	HT-1	Ngoài phía tây bắc	Mê Linh
Ngoài	HT-2	Ngoài phía tây	Một phần Phúc Thọ (14 xã), Đan Phượng
	HT-3	Ngoài phía tây nam	Hà Đông, Hoài Đức, một phần Quốc Oai (16 xã), một phần Thạch Thất (14 xã), một phần Chương Mỹ (24 xã)
		Ngoài phía nam	Thanh Oai, một phần Thường Tín (28 xã), một phần Phú Xuyên (5 xã), một phần Ứng Hòa (2 xã), một phần Mỹ Đức (1 xã)
	HT-4	Ngoài phía đông bắc	Thành phố Bắc Ninh, Yên Phong, Tiên Du, Từ Sơn
	BN-1	Ngoài phía đông bắc	Tiến Du, Từ Sơn
	BN-2	Ngoài phía đông	Thuận Thành
	HY-1	Ngoài phía đông nam	Vân Lâm, Văn Giang, Yên Mỹ, Mỹ Hào, Khoái Châu
HY-2	Ngoài phía đông nam	Sơn Tây, Ba Vì, Phúc Thọ	
Ngoài cùng	HT-5	Ngoài cùng phía tây	Một phần Quốc Oai (5 xã), một phần Thạch Thất (9 xã), một phần Chương Mỹ (8 xã)
	HT-6	Ngoài cùng phía tây nam	Một phần Thường Tín (1 xã), một phần Phú Xuyên (23 xã), một phần Ứng Hòa (27 xã), một phần Mỹ Đức (21 xã)
	HT-7	Ngoài cùng phía nam	Một phần Thường Tín (1 xã), một phần Phú Xuyên (23 xã), một phần Ứng Hòa (27 xã), một phần Mỹ Đức (21 xã)
	HY-2	Ngoài cùng phía đông nam	Kim Động, Ân Thi

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 2.1.3 Mật độ và Tăng trưởng Dân số cấp phường, xã trong Khu vực Nghiên cứu**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2.2 Hiện trạng Giao thông Đô thị

### 1) Mạng lưới và công trình đường bộ

2.12 Mạng lưới giao thông đô thị hầu như hoàn toàn dựa vào đường bộ với cách bố trí có sự kết hợp giữa các tuyến đường hướng tâm và đường vành đai (xem Hình 2.2.1).

2.13 Tính tới năm 2012, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ ở Hà Nội là 7.365km, trong khi năm 2005 là 6.240km, trong đó 20% là các tuyến đường chính. Mạng lưới có 7 tuyến đường hướng tâm và 3 trục đường vành đai. Về mạng lưới đường sắt, tổng chiều dài là 123,2 km, còn đường thủy nội địa dài 80,7 km. Những năm trước đây, mạng lưới đường bộ ở Hà Nội chỉ tăng mỗi năm 5 – 10 km. Tuy nhiên, sau khi mở rộng địa giới, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ tăng mạnh, ước tới năm 2015 là khoảng 7400 km. Tuy nhiên, tỷ lệ diện tích đường ở Hà Nội vẫn còn thấp so với các đô thị lớn khác. Tại khu vực nội đô, mật độ đường khá cao, tuy nhiên lại giảm dần ở khu vực ngoại ô và nông thôn, khiến khả năng tiếp cận ở khu vực này gặp hạn chế.

2.14 Ngoài vấn đề phát triển/cải tạo các tuyến đường hướng tâm, việc xây dựng hệ thống đường vành đai cũng ảnh hưởng tới vận tải đường bộ và phát triển đô thị như sau:

- (i) **Đường Vành đai 1 (VD1):** VD1 theo quy hoạch là hai trục đường đô thị chính, một chạy theo hướng đông – tây (Nguyễn Khoái – Kim Liên – Ô Chợ Dừa – Cầu Giấy), và một chạy dọc theo hữu ngạn sông Hồng. Phần còn lại của đoạn từ Cầu Giấy tới sông Hồng trùng với VD2 ở phía bắc.
- (ii) **Đường Vành đai 2 (VD2):** Hướng tuyến của VD2 như sau: Từ Minh Khai tới Ngã Tư Vọng – Ngã Tư Sở - đường Láng – Cầu Giấy – Bưởi – Lạc Long Quân – đê Nhật Tân, qua sông Hồng ở vị trí cầu Nhật Tân. Tình lộ 2 đang được quy hoạch cho đoạn Vĩnh Ngọc – Đông Hội – Đông Trù – QL5, lại qua sông Hồng tại cầu Vĩnh Tuy, nối vào đê Minh Khai, hoàn tất vành đai.
- (iii) **Đường Vành đai 3 (VD3):** VD3 bắt đầu từ phía bắc qua Thăng Long – Nội Bài – Mai Dịch – Thanh Xuân – Pháp Vân – cầu Thanh Trì – Sài Đồng. Phần còn lại của đoạn này là một phần của tình lộ 3. VD3 ban đầu là tình lộ nhưng về sau trở thành tuyến huyết mạch chính của mạng lưới đường bộ trong tương lai gần. Hiện tại, các đoạn của VD3 đã được đưa vào khai thác, bao gồm Nội Bài – cầu Thăng Long – QL32 – Trần Duy Hưng, với chiều dài 23 km.
- (iv) **Đường Vành đai 4 (VD4) đề xuất:** Tuyến đường này xuất phát từ thị trấn Phúc Yên, cắt qua sông Hồng ở vị trí xã Đại Mạch (khu vực giữa Hà Nội và Phúc Yên), chạy song song phía ngoài tình lộ 70 tới Hà Đông, tiếp tới khu vực phía bắc ga Ngọc Hồi.

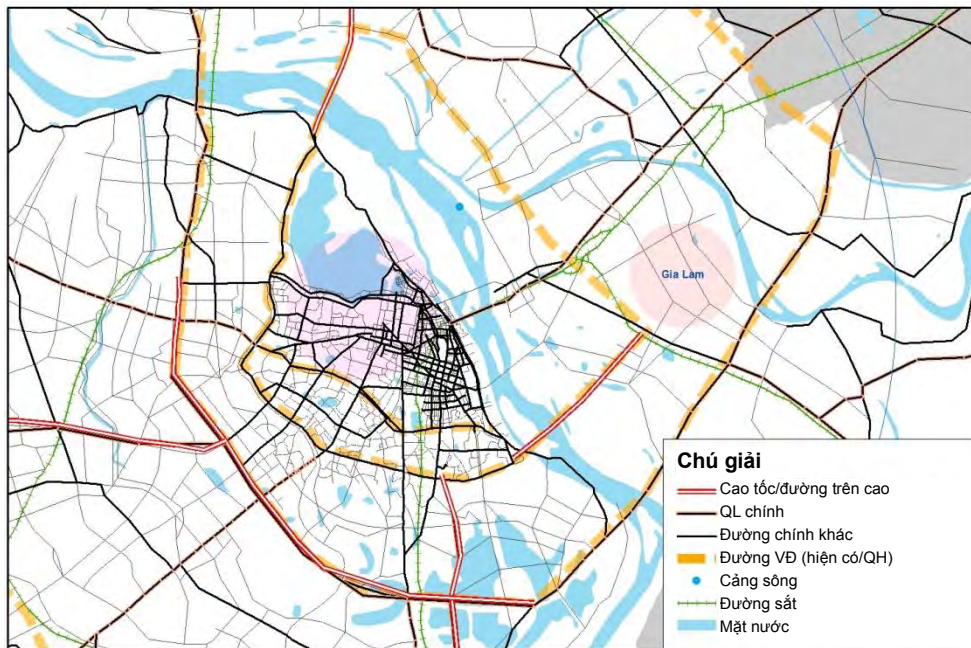
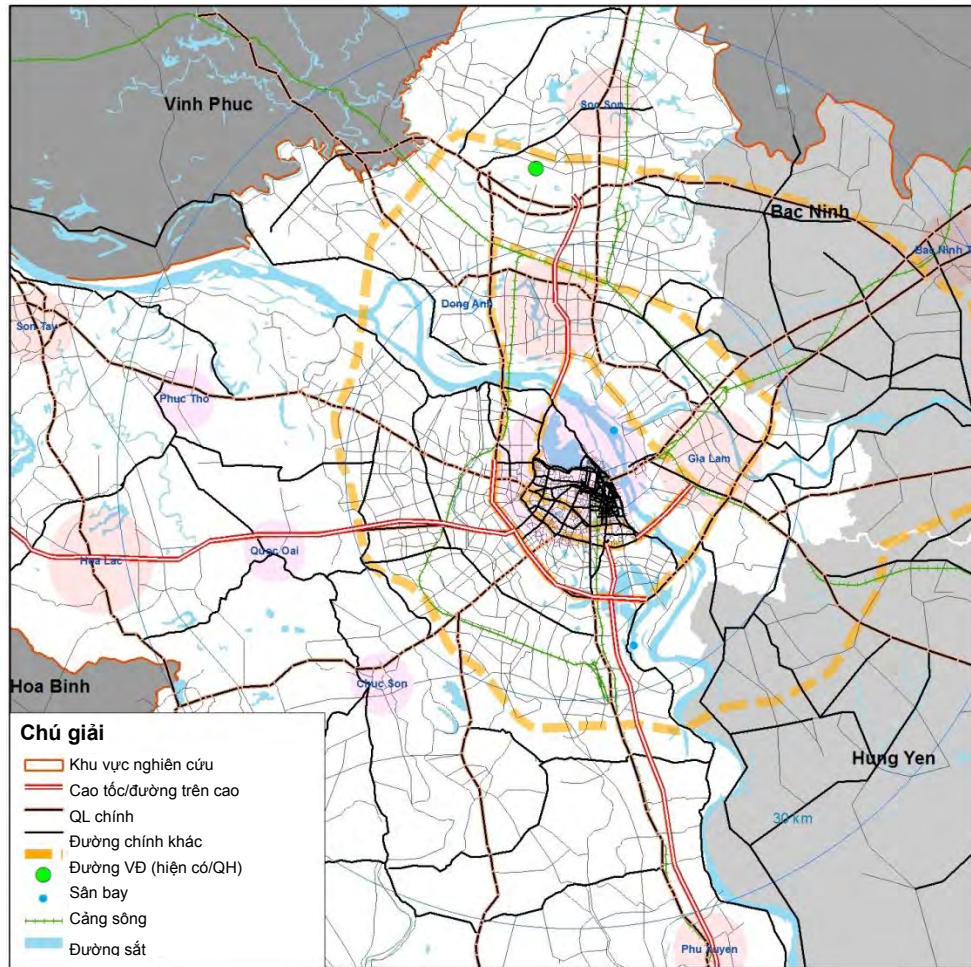
2.15 **Mạng lưới đường địa phương:** Hà Nội có hệ thống đường phố khá phát triển tại các quận trung tâm, bao gồm khu vực thương mại trung tâm Hoàn Kiếm, khu trung tâm chính trị Ba Đình. Tuy nhiên, ở các quận khác thì đường thường ngắn và hẹp. Trong tổng số các tuyến đường bộ ở khu vực đô thị thì gần 70% đường hiện hữu có chiều rộng dưới 11m, thậm chí có nhiều tuyến chiều rộng đường chưa tới 5m. Hơn nữa, mật độ đường rất thưa, chỉ đạt khoảng 7% diện tích đất – khá thấp khi so với mức 25% ở nhiều đô thị tại Mỹ, 15% tại phần lớn các đô thị ở châu Âu, và 11% tại các đô thị lớn của Trung Quốc.

2.16 Do dịch vụ vận tải công cộng còn hạn chế tại các khu vực dân cư mới và dọc theo các tuyến đường huyết mạch thứ cấp, đường địa phương nên phần lớn nhu cầu đi lại phát sinh từ các khu vực này phải dựa vào xe cơ giới cá nhân (xe máy), chủ yếu là sử dụng các



tuyến đường huyết mạch lớn nối vào khu vực trung tâm thành phố. Điều này khiến cho lưu lượng giao thông trên các tuyến đường này thường rất cao.

**Hình 2.2.1 Hiện trạng mạng lưới đường đô thị ở Khu vực Nghiên cứu (và trung tâm TP)**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



2.17 **Via hè:** Chỉ có vỉa hè tại Khu phố Pháp và tại các khu đô thị mới là có đủ chiều rộng cho người đi bộ. Tại Khu Phố cổ, vỉa hè của các tuyến đường phố cũ và tại khu vực ven của Hà Nội mở rộng thường nhỏ và hẹp, thường xuyên bị lấn chiếm cho các mục đích khác. Trên một số tuyến phố nhỏ, hẹp hơn thì thậm chí không có vỉa hè, khiến người đi bộ buộc phải đi xuống lòng đường.

**Hình 2.2.2** Vỉa hè ở Hà Nội



Nguồn: Thông tin từ nhiều website và Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp

2.18 **Hầm chui và cầu cho người đi bộ:** Trên địa bàn thành phố có tổng cộng 59 hầm chui, 24 cầu vượt và 18 cầu cho người đi bộ. Theo quy hoạch cho năm 2013, Sở Giao thông Vận tải Hà Nội sẽ xây dựng 15 cầu đi bộ (đang triển khai 7, 8 cầu còn lại chưa xây dựng). Theo quy hoạch cũng có một số cầu đi bộ cho các khu dân cư của khu công nghiệp Bắc Thăng Long. Sở GTVT đã được giao nhiệm vụ nghiên cứu, xây dựng cầu cho người đi bộ và đi xe máy đi qua đường Bắc Thăng Long – Nội Bài (xã Quang Minh).

**Hình 2.2.3** Cầu cho người đi bộ



Mặc dù đã bố trí cầu cho người đi bộ ở một số nút giao có mật độ giao thông cao, nhưng người dân vẫn thích đi qua đường hơn để rút ngắn thời gian. Người sử dụng cầu đi bộ thường là người trẻ tuổi, còn người lớn tuổi gặp khó khăn khi phải leo cầu thang lên cao.

Nguồn: Thông tin từ nhiều website và Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp



Hình 2.2.4 Hiện trạng hầm chui



Hầm Kim Liên

Lối đi bộ ở Minh Khai

Nguồn: Thông tin từ nhiều website và Đoàn Nghiên cứu JICA

2.19 Nhiều hầm không được sử dụng đúng mục đích. Người đi bộ không thích đi qua hầm do một số hầm có thiết kế không phù hợp, một số hầm lại không có hệ thống chiếu sáng. Vì những lý do đó, hầm đi bộ đang bị xuống cấp hoặc đã biến thành nơi tập trung của người lao động hay những người vô gia cư. Việc này dẫn tới tình trạng ô nhiễm, thiếu vệ sinh.

2.20 Ở khu vực nội thành có nhiều cầu nhỏ bắc qua sông nhỏ như Cầu Giấy, cầu Hòa Mục, Trung Hòa, Cống Mộc, Kim Ngưu. Những cầu này hẹp và ngắn, vài cầu đã cũ và cần được xây dựng lại như Cống Mộc, Kim Ngưu và Hòa Mục. Ngoài ra, trong thành phố có một số đoạn sông mà các cầu này bắc qua đã bị ô nhiễm.

## 2) Bến, bãi

2.21 Hiện nay, đất dành cho giao thông tĩnh chỉ chiếm 0,35% diện tích xây dựng, đáp ứng được gần 10% nhu cầu. Các khu vực bến, bãi thường có chất lượng xấu, phân bố lại không đồng đều.

2.22 **Đầu mối giao thông:** Các điểm bến xe, bến đầu mối hiện nay là những điểm cửa ngõ ra, vào khu vực nội thành, bao gồm Nam Thăng Long, Giáp Bát, Gia Lâm, Lương Yên và Mỹ Đình. Hiện nay các bến này đều đang trong tình trạng quá tải, không gian nhỏ và chật chội. Điều đó cho thấy các khu vực này đang khá lộn xộn và chưa được quy hoạch tốt. Hà Nội hiện nay đang có kế hoạch xây dựng 10 bến xe liên tỉnh, 4 trung tâm vận tải liên phương thức và 9 bến xe khách tại Gia Lâm, Đông Anh, Sóc Sơn, Thanh Trì và Hà Đông. Các bến xe khách hiện hữu như Nam Thăng Long, Giáp Bát, Gia Lâm, Lương Yên và Mỹ Đình sẽ tiếp tục đảm nhận vai trò hỗ trợ các điểm mới. Trong kế hoạch này cũng có nội dung cải tạo và xây dựng trên 80 bãi đỗ mới trong nội thành, tại các huyện Đông Anh và Từ Liêm.

**Hình 2.2.5 Bến xe khách ở Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.23 **Bãi đỗ:** Hiện nay bãi đỗ ô tô trong khu vực nội thành đang rất hạn chế, chỉ đáp ứng được một phần nhỏ nhu cầu thực tế. Các phương tiện giao thông buộc phải đỗ ngay trên lòng đường, dẫn tới tình trạng ùn tắc giao thông. Một số tuyến đường – không phải các tuyến đường chính – được sử dụng làm bãi đỗ tại các khu vực trung tâm (ví dụ như Lý Thường Kiệt). Một số nút giao có mật độ xe thấp cũng được tận dụng cho mục đích này.

2.24 Hiện nay, thành phố đã triển khai một số điểm đỗ xe nhiều tầng có kết cấu thép tại các tuyến đường nội thành hoặc tại các khu chung cư trong các khu đô thị mới, ví dụ như các điểm tại đường Nguyễn Công Trứ, Dịch Vọng và Cầu Giấy.



**Hình 2.2.6** Điểm trông, giữ ô tô – xe máy



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Đặc điểm nhu cầu giao thông

2.25 Nhu cầu giao thông ở Hà Nội đã tăng mạnh trong thập kỷ vừa qua, từ 6,5 triệu chuyến đi/ngày (không tính đi bộ, các chuyến nội vùng<sup>1</sup>) năm 2005 (HAIDEP) lên 10,6 triệu chuyến năm 2013 (xem Bảng 2.2.1). Các đặc điểm chính như sau:

- (i) “Xe máy” đảm nhận 64% tổng số nhu cầu đi lại. Tổng số chuyến đi bằng xe máy tăng 1,7 lần trong giai đoạn từ năm 2005 tới năm 2013.
- (ii) “Xe con” đảm nhận 5,4% tổng nhu cầu, tăng 3,2 lần trong giai đoạn này
- (iii) “Xe buýt” tăng 2,3 lần trong cùng thời kỳ, nhưng chỉ đảm nhận 8,2% tổng nhu cầu đi lại
- (iv) “Xe đạp” giảm về chuyến nhưng vẫn đảm nhận 19% tổng nhu cầu đi lại.

2.26 Có thể thấy rằng người dân ưa dùng phương tiện giao thông cá nhân và đang dần dần chuyển sang ô tô con, đây là nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng trầm trọng. Mặc dù xe buýt đang phổ biến hơn nhưng hoạt động của xe buýt bị cản trở nghiêm trọng do phải cạnh tranh không gian đường với các phương tiện cá nhân.

<sup>1</sup>) Chuyến đi nội vùng là sự di chuyển trong cùng phân vùng giao thông (xã, phường)

**Bảng 2.2.1 Nhu cầu giao thông từng phương thức<sup>1)</sup> trong Khu vực Nghiên cứu<sup>2)</sup>**

		2005 (HAIDEP)		2013 (METROS)		Tăng trưởng 2013/2005
		000	%	000	%	
Cá nhân	Xe đạp	1.598	24,4	2.056	19,4	1.3
	Xe máy	4.078	62,3	6.785	64,2	1.7
	Xe con	178	2,7	573	5,4	3.2
	Xe tải	21	0,3	117	1,1	5.6
Công cộng	Taxi	57	0,9	167	1,6	2.9
	Xe buýt	382	5,8	863	8,2	2.3
Khác		231	3,5	3,5	0,1	0,0
<b>Tổng</b>		<b>6,545</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1,6</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

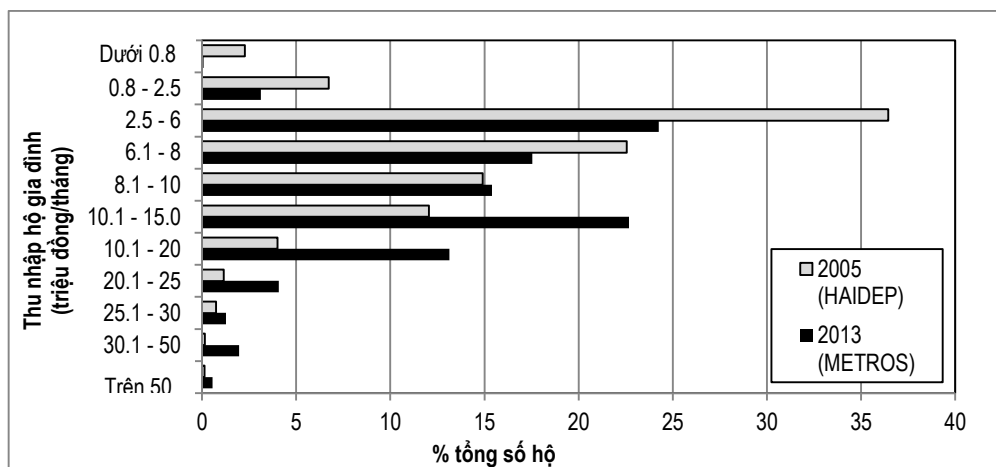
1) Không tính các chuyến nội vùng

2) Chỉ giới hạn trong khu vực Hà Nội cũ để tiện so sánh,

**(a) Tăng sở hữu xe ô tô và xe máy**

2.27 Lý do chính đằng sau việc tăng sở hữu và sử dụng xe cá nhân là các hộ gia đình có thu nhập tăng đáng kể trong 10 năm trở lại đây (xem Hình 2.2.7)

**Hình 2.2.7 Thay đổi về phân bố thu nhập hộ gia đình**



Nguồn: HIS, Đoàn Nghiên cứu

2.28 Sau đây là tóm lược về mô hình sở hữu phương tiện giao thông trong Khu vực Nghiên cứu (xem Bảng 2.2.2).

- (i) 94,8% số hộ có xe máy, trong đó 48% có hai xe và 15% có ba xe trở lên.
- (ii) 67% số hộ trong Khu vực Nghiên cứu và 57% số hộ thuộc khu vực Hà Nội cũ có sở hữu xe đạp (trước khi mở rộng).
- (iii) Mức sở hữu ô tô con đã tăng từ 1,7% số hộ năm 2005 lên 5,5% số hộ vào năm 2013 (để tiện so sánh, chỉ bao gồm khu vực Hà Nội cũ).

**Bảng 2.2.2 Tỷ lệ sở hữu phương tiện giao thông (%)**

Loại phương tiện	Hà Nội cũ		Khu vực Nghiên cứu 2013 (METROS)
	2005 (HAIDEP)	2013 (METROS)	
Không có	2,1	2,0	1,3
Xe đạp	78,6	56,9	67,0
Xe máy	1	41,2	26,8
	2	31,3	48,1
	3 -	12,7	18,9
	<b>Tổng</b>	<b>85,2</b>	<b>93,9</b>
Xe con	1,7	5,5	3,7
Xe khác	1,2	0,9	1,3

Nguồn: HIS, Đoàn Nghiên cứu

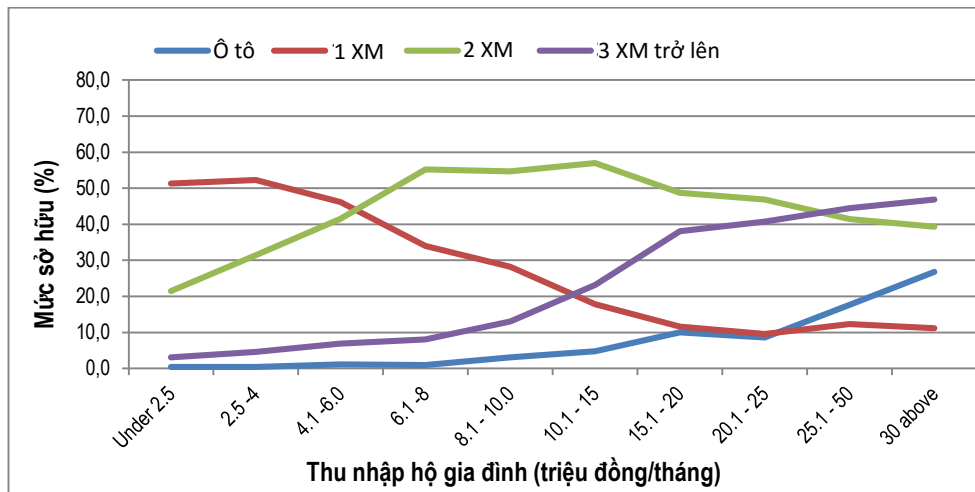
2.29 Có thể thấy rõ hơn rằng mức sở hữu xe ô tô bắt đầu tăng mạnh khi mức thu nhập hộ gia đình đạt tới 25-30 triệu đồng/tháng. Khi thu nhập hộ gia đình tăng, nhiều hộ sở hữu hai xe máy trở lên. Đối với mức thu nhập 4-6 triệu đồng/tháng, 55% số hộ có hai xe, còn đối với mức thu nhập 15-20 triệu đồng/tháng, 38% số hộ có 3 xe máy trở lên (xem Bảng 2.2.3 và Hình 2.2.8).

**Bảng 2.2.3 Mức sở hữu phương tiện của từng nhóm thu nhập**

Nhóm thu nhập (triệu đồng/tháng)	Sở hữu phương tiện (%)			
	Ô tô	Xe máy		
		1	2	3 ≤
< 2,5	0,4	51,3	21,4	3,1
2,5 - 4,0	0,5	52,3	31,4	4,6
4,1 - 6,0	1,2	46,1	41,6	6,9
6,1 - 8,0	0,9	34,0	55,2	8,0
8,1 - 10,0	3,1	28,2	54,7	13,1
10,1 - 15	4,8	17,8	57,0	23,2
15,1 - 20	10,0	11,6	48,8	38,1
20,1 - 25	8,6	9,6	46,9	40,8
25,1 - 50	17,6	12,3	41,5	44,4
30 <	26,8	11,2	39,3	46,9

Nguồn: HIS, Đoàn Nghiên cứu

**Hình 2.2.8 Mức sở hữu phương tiện giao thông của từng nhóm thu nhập**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(b) Nhu cầu giao thông theo mục đích chuyến đi và phương thức đi lại**

2.30 Phương thức đi lại cũng có sự khác biệt lớn khi xét theo mục đích chuyến đi (xem Bảng 2.2.4). Xe máy vẫn là phương thức chủ đạo cho các chuyến “đi làm”, trong khi với “đi học” thì xe đạp, xe máy và xe buýt là phổ biến. Với mục đích “việc riêng” và “việc công”, xe máy là phương thức phổ biến nhất.

**Bảng 2.2.4 Tỷ phần phương thức theo mục đích chuyến đi**

Phương thức chính		Tỷ phần phương thức theo mục đích (%)					
		Đi làm	Đi học	Việc riêng	Việc công	Về nhà	Tổng
Cá nhân	Xe đạp	7,8	49,7	16,6	7,8	20,1	19,7
	Xe máy	76,0	35,9	64,3	64,3	65,5	65,0
	Xe con	1,6	0,1	3,1	2,2	1,5	1,6
	Xe tải	1,6	0,1	0,2	7,9	1,0	1,0
Công cộng	Taxi	8,2	0,8	5,2	11,6	4,8	5,3
	Xe buýt	4,9	13,4	10,6	6,2	7,1	7,4
Tổng (trừ đi bộ)		100	100	100	100	100	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(c) Độ dài chuyến đi của từng phương thức**

2.31 Độ dài chuyến đi và thời gian đi lại trung bình có sự khác biệt theo phương thức (xem Bảng 2.2.5). Sau đây là những đặc điểm chính:

- (i) Xe đạp được sử dụng chủ yếu cho cự ly dưới 2km (78,2%).
- (ii) Xe máy được sử dụng chủ yếu cho cự ly dưới 10km (86,7%), chiều dài chuyến đi trung bình 5km với thời gian đi lại 19 phút.
- (iii) Chiều dài chuyến đi và thời gian đi lại trung bình đối với ô tô lần lượt là 9,1 km và 30 phút.
- (iv) Taxi cũng được sử dụng tương tự đối với ô tô, nhưng chiều dài chuyến đi taxi dài hơn đối với xe con.
- (v) Xe buýt/xe khách được sử dụng cho các chuyến đi đường dài, cự ly trung bình 12km, thời gian đi lại khoảng 41 phút.

**Bảng 2.2.5 Phân bổ nhu cầu theo chiều dài chuyến đi và phương thức**

Phương thức		% theo độ dài chuyến đi						Độ dài chuyến đi trung bình (km)	Thời gian đi trung bình (phút)
		< 1km	1km - 2km	2 km - 5km	5km - 10km	10 km - 20 km	20 km <		
Cá nhân	Xe đạp	13,7	64,4	14,4	5,6	1,6	0,4	2,2	14,3
	Xe máy	8,8	37,8	21,9	18,1	10,0	3,4	5,0	19,0
	Xe con	4,2	13,2	29,5	24,2	14,3	14,6	9,1	30,1
	Xe tải	2,0	17,6	12,9	16,6	19,1	31,7	13,7	50,4
Công cộng	Taxi	5,1	11,5	21,7	29,7	15,8	16,2	9,9	37,8
	Xe buýt	3,7	8,6	22,6	21,8	19,8	23,5	12,0	41,3

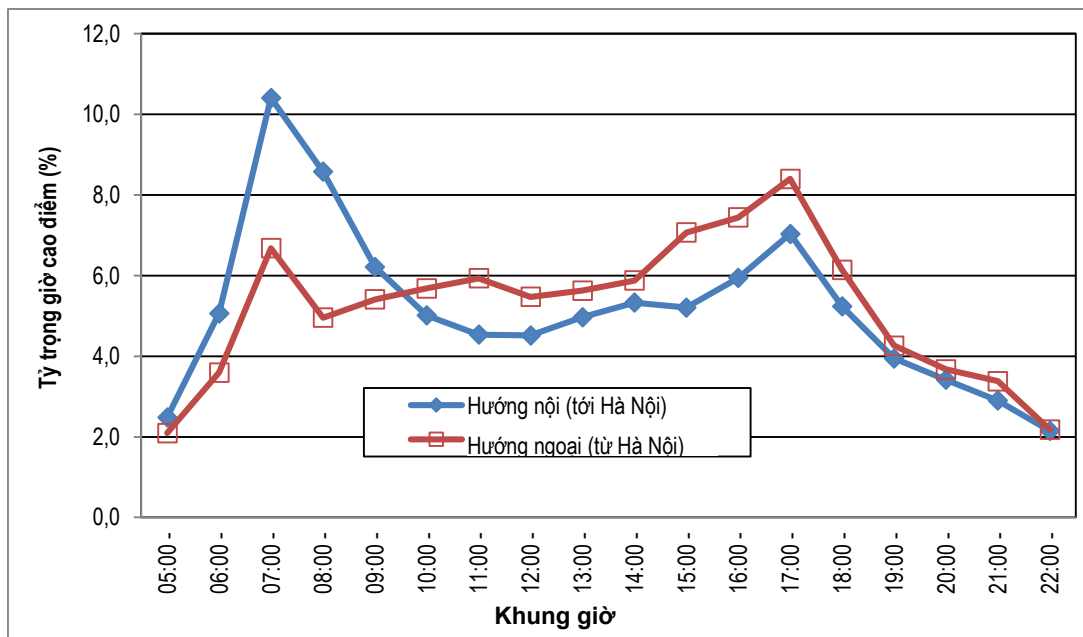
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(d) Phân bổ nhu cầu giao thông trên đường**

2.32 Tình hình giao thông trong ngày khác nhau theo các khung giờ. Nhìn chung, ở cả khu vực trung tâm và ngoại vi thành phố, mô hình phân bổ giao thông khá tương đồng. Có hai khung giờ cao điểm vào buổi sáng và chiều tối. Sau đây là những nhận định chính:

- (i) Tại các trạm khảo sát đường bao ngoài<sup>2)</sup> trên các trục chính đi qua ranh giới của Khu vực Nghiên cứu, tỷ trọng luồng giao thông hướng nội khá cao (khoảng 8%), còn luồng giao thông hướng ngoại lại thấp (khoảng 6%). Điều đó cho thấy rằng Khu vực Nghiên cứu đang thu hút lượng người từ bên ngoài vào bên trong (xem Hình 2.2.9).

**Hình 2.2.9 Phân bổ lưu lượng theo giờ tại các trạm khảo sát mặt cắt**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Năm 2011, trên địa bàn Hà Nội có 246 điểm thường xuyên ùn tắc giao thông (thông tin báo chí tháng 3/2011). Không nên coi nhẹ việc tìm ra giải pháp cho các vấn đề giao thông này do ùn tắc giao thông có thể gây ra nhiều hậu quả, khó khăn đối với đời sống xã hội của người dân Hà Nội. ùn tắc giao thông đã giảm đáng kể năm 2013. Mặc dù Hà Nội vẫn

2) Vị trí cụ thể của các trạm khảo sát được mô tả trong Chương 4.



còn có 55 điểm ùn tắc, nhưng đã giảm được 69 điểm so với con số 124 điểm ùn tắc ghi nhận vào năm 2012. Thời gian ùn tắc cũng đã giảm đáng kể; không có trường hợp ùn tắc quá 30 phút. Một trong những nguyên nhân của sự thành công này là thành phố đã hoàn tất và triển khai một loạt các dự án giao thông lớn, cụ thể là những cầu vượt tại các nút giao thông Nguyễn Chí Thanh – Kim Mã, Trần Khát Chân – Đại Cồ Việt, cầu Yên Lệnh, cầu Giẽ, tuyến phố Cát Linh – La Thành – Thái Hà – Láng và cầu đi bộ tại khu công nghiệp Bắc Thăng Long.

- (iii) Theo kết quả của nhóm nghiên cứu Bộ Tư pháp thì thiệt hại kinh tế ước tính hàng năm do ùn tắc giao thông ở Hà Nội gây ra là 21.594 tỷ đồng (thiệt hại về thời gian lao động, tiêu tốn nhiên liệu, ô nhiễm môi trường, v.v.). Ngoài ra, ùn tắc giao thông cũng gây ra những bất ổn xã hội đối với người dân, từ đó cản trở phát triển kinh tế và xã hội (Hà Nội Mới, 2014).

**Hình 2.2.10 Ùn tắc giao thông trên đường phố Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



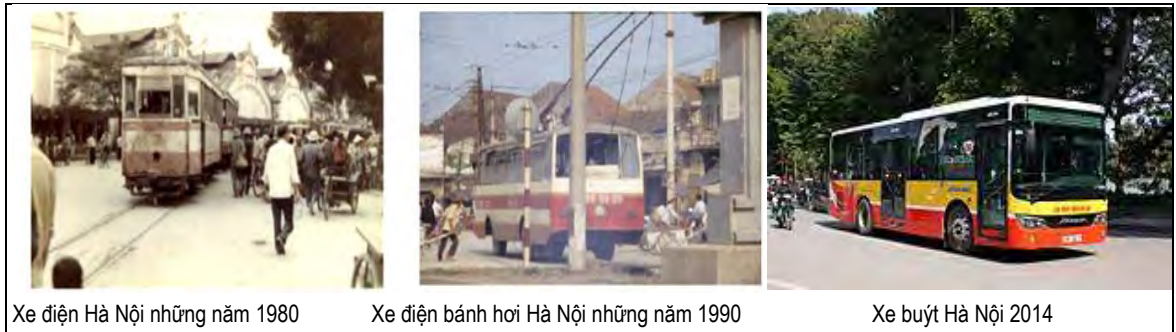
#### 4) Vận tải hành khách công cộng

##### (a) Tổng quan

2.33 Trước kia, hệ thống vận tải công cộng của Hà Nội đóng vai trò quan trọng. Đầu thế kỷ 20, thành phố Thủ đô nổi tiếng về hệ thống xe điện. Năm 1960, thành phố bắt đầu triển khai xe buýt trên 28 tuyến đô thị. Tới đầu những năm 1980, thành phố có khoảng 500 xe, vận chuyển khoảng 50 triệu lượt khách mỗi năm. Tuy nhiên, trong thời kỳ hậu đổi mới, hệ thống vận tải công cộng sụp đổ. Năm 1997, số lượng tuyến xe buýt chỉ còn 13, năng lực chỉ còn là 7 triệu lượt khách mỗi năm.

2.34 Từ năm 2000, với sự hỗ trợ của CIM Đức và hợp tác với cơ quan quản lý vùng Ile de France, Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị TRAMOC (thành lập năm 1998) đã triển khai hai dự án quốc tế gọi tắt là Asiantrans và Ecotrans (có chung vốn với Liên minh Châu Âu). Trong giai đoạn này, các công ty xe khách đã được tái tổ chức thông qua công ty cổ phần Transerco (hiện là doanh nghiệp khai thác chính ở Hà Nội)

##### Hình 2.2.11 Xe điện bánh sắt (1980) và bánh hơi (1990), xe buýt (2014) ở Hà Nội



Xe điện Hà Nội những năm 1980

Xe điện bánh hơi Hà Nội những năm 1990

Xe buýt Hà Nội 2014

Nguồn: Fotostream von manhai,

2.35 Xe buýt Hà Nội đã trải qua nhiều giai đoạn thăng trầm trong lịch sử phát triển. Trong giai đoạn 1978 – 1990, số lượng hành khách lên tới 50 triệu lượt/năm (140.000 lượt/ngày). Giai đoạn 1991 – 2000 giảm xuống còn 10 triệu lượt/năm (28.000 lượt/ngày) Cả xe buýt và tàu điện đều mất khách vào đầu những năm 1990. Qua nhiều nỗ lực mạnh mẽ của Chính phủ, xe buýt lại được vực dậy vào năm 2002. Lượng hành khách tăng từ 50 triệu lượt năm 2002 lên 285 triệu lượt khách năm 2004, 500 triệu lượt vào năm 2013.

2.36 Hiện nay, Hà Nội không còn sử dụng xe điện bánh sắt hay bánh hơi, mà là hệ thống xe buýt hiện đại, nhưng hệ thống xe buýt cũng đang gặp nhiều vấn đề khó khăn như duy trì hoạt động hiệu quả và an toàn trong luồng giao thông hỗn hợp, mở rộng phạm vi dịch vụ, khó khăn trong việc tăng lượng khách, tăng mức trợ giá v.v. Cho dù khó khăn như vậy, việc xây dựng một hệ thống vận tải công cộng hiệu quả, hữu hiệu nhất là xe buýt, luôn là mối quan tâm lớn của thành phố khi muốn xây dựng một hệ thống vận tải đô thị bền vững.

##### (b) Tuyến xe buýt

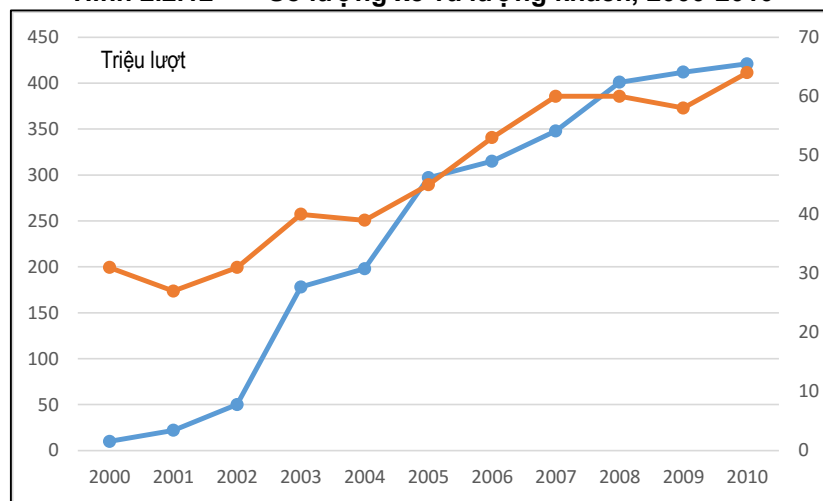
2.37 Sau khi thành phố mở rộng địa giới hành chính, mạng lưới xe buýt phục vụ vận tải hành khách công cộng đã tăng đáng kể. Như đã đề cập ở trên, Hà Nội có 94 tuyến xe buýt, trong đó có 74 tuyến được trợ giá, 13 tuyến không trợ giá trong nội thành và 7 tuyến xe khách sang các tỉnh lân cận. Toàn bộ thành phố có tất cả 76 điểm đầu cuối của các tuyến xe buýt.

**Bảng 2.2.6 Số lượng các tuyến xe buýt**

<u>Loại tuyến</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2013</u>	<u>Hiện nay</u>
<u>Các tuyến trợ giá</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>67</u>	<u>74</u>
<u>Các tuyến không trợ giá</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>12</u>	<u>13</u>
<u>Tuyến liên tỉnh</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>KCSL</u>	<u>7</u>	<u>7</u>
<b>Tổng</b>	<b>65</b>	<b>77</b>	<b>82</b>	<b>86</b>	<b>94</b>

Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn  
 n.a. = thiếu số liệu

**Hình 2.2.12 Số lượng xe và lượng khách, 2000-2010**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(c) Dịch vụ xe buýt**

2.38 Năm 2014 được chọn là năm “chất lượng dịch vụ Transerco” với khẩu hiệu “hành khách là trung tâm”. Transerco tiếp tục triển khai một loạt các giải pháp đồng bộ như tăng cường hoạt động của “đường dây nóng”, thành lập Trung tâm Chăm sóc Khách hàng và đưa vào hoạt động vào ngày 1/4/2014. Năm 2014 trở đi, Transerco sẽ tiếp tục được tái cơ cấu theo mô hình đa chủ sở hữu.

2.39 Xe buýt mới được sơn 3 màu là trắng, vàng và đỏ. Những chiếc xe mới này cũng có cabin riêng cho lái xe. Ngoài ra, xe buýt mới được thiết kế để phục vụ được người khuyết tật, được bố trí các trang thiết bị và công nghệ mới như hệ thống theo dõi hành trình, bảng điện tử LED và camera. Các xe mới có 60 chỗ, đáp ứng được tiêu chuẩn giao thông đô thị với động cơ thân thiện môi trường đáp ứng tiêu chuẩn III Euro.

2.40 Trong 6 tháng đầu năm 2013, hệ thống xe buýt của Transerco đã vận chuyển trên 202,5 triệu lượt khách, chiếm khoảng 90% lượng khách xe buýt trong thành phố. Doanh thu đạt 2042 tỷ đồng, tương đương 110% mục tiêu doanh thu đặt ra, cao hơn 10% so với cùng kỳ năm 2012.

**Hình 2.2.13 Xe buýt mới có cabin riêng cho lái xe**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(d) Điểm dừng xe buýt**

2.41 Cùng với việc hình thành và phát triển các tuyến xe buýt thì các điểm dừng, bến xe buýt cũng được mở rộng hàng năm.

- (i) Năm 2011, Hà Nội có 1200 điểm dừng, bến xe buýt.
- (ii) Năm 2012, Hà Nội có 1800 điểm dừng, nhưng chỉ có 300 điểm có mái che.
- (iii) Hai bến xe đầu mỗi đã được xây dựng ở Long Biên và Cầu Giấy. Các công trình này đã góp phần tăng yếu tố thuận lợi, thoải mái cho hành khách.

**Hình 2.2.14 Bến xe đầu cuối và điểm dừng có mái che**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(e) Tổ chức quản lý hệ thống xe buýt**

2.42 Quyết định 3385QĐ/PC-VT của Bộ Xây dựng ban hành ngày 23/12/1996 đã quy định toàn diện về vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt. Nhìn chung, có năm chủ thể tham gia vào vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, như sau:

- (i) Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm phê duyệt dự án VTHKCC bằng xe buýt do Sở Giao thông Công chính hoặc Sở Giao thông Vận tải đề xuất sau khi có ý kiến của Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành hữu quan;
- (ii) Ủy ban Nhân dân tỉnh, thành hướng dẫn, chỉ đạo cho các đơn vị VTHKCC bằng xe buýt về các vấn đề liên quan đến hành lang pháp lý, quy định mức vé, quyết định mở hay đóng tuyến, về duyệt lịch biểu hoạt động và quyết định về vấn đề bồi thường cho những thiệt hại phát sinh;
- (iii) Sở Giao thông Công chính hay Sở Giao thông Vận tải trực thuộc UBND báo cáo lên bộ GTVT và chủ tịch UBND tỉnh/thành hữu quan;
- (iv) Trung tâm Khai thác và Điều hành Vận tải Công cộng thuộc Sở Giao thông Công chính hay Sở Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm giám sát thực hiện hợp đồng ký kết giữa Trung tâm Khai thác và Điều hành Vận tải Công cộng với các đơn vị khai thác, nhất là việc thực hiện các quy định về tuyến, lịch biểu chạy xe, chất lượng dịch vụ và giá vé;
- (v) Các đơn vị khai thác.

2.43 Với trường hợp Thủ đô Hà Nội, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội đánh giá và chấp thuận vốn đầu tư cho các dự án đã được phê duyệt. Năm 2000, Hà Nội chỉ có ba doanh nghiệp Nhà nước tham gia vào các dịch vụ vận tải ở quy mô nhỏ. Tới năm 2004, Hà Nội thành lập Tổng công ty vận tải Hà Nội (Transerco). Ở thời điểm đó, Transerco là một trong bốn tổng công ty đầu tiên của thành phố thí điểm chuyển sang khai thác vận tải công cộng theo mô hình công ty mẹ - công ty con. Với 41 tuyến và 700 xe buýt, Transerco đã vận chuyển 285 triệu lượt khách vào năm 2004.

**(f) Những khó khăn của vận tải công cộng bằng xe buýt ở Hà Nội**

2.44 Sau đây là các vấn đề chính khi khai thác dịch vụ xe buýt ở Hà Nội:

- (i) **Tăng gánh nặng tài chính đối với hành khách thuộc nhóm chính sách ưu tiên:** Từ ngày 1/5/2014, các mức vé xe buýt đồng loạt tăng. Các nhóm đối tượng ưu tiên, chủ yếu là học sinh-sinh viên, được mua vé tháng với mức vé 55.000 đồng/tuyến, vé cho 2 tuyến trở lên là 100.000 đồng. Vé chuyển được điều chỉnh thành 7.000 đồng/lượt với các tuyến có độ dài 25 – 30km, và 9.000 đồng/lượt với các tuyến có độ dài trên 30 km.

**Bảng 2.2.7 Mức vé xe buýt hiện nay**

Loại vé			đồng/lượt
Vé chuyển			7.000, 8.000, 9.000
Vé tháng	Ưu tiên (HS-SV)	1 tuyến	55.000
		Nhiều tuyến	100.000
	Thường (không ưu tiên)	1 tuyến	100.000
		Nhiều tuyến	200.000

Nguồn: TRANSERCO



- (ii) **Hệ thống nhà chờ xe buýt:** Số lượng điểm dừng xe buýt có mái che mới chỉ chiếm khoảng 17% tổng số. Nhiều điểm dừng còn bị lái xe ôm hay bán hàng rong lấn chiếm. Năm 2011, trên tổng số 1200 điểm dừng, có 600 điểm bị lấn chiếm.
- (iii) **Hệ thống chiếu sáng:** Đầu năm 2014, trên tổng số 372 nhà chờ xe buýt trên địa bàn thành phố, chỉ có 103 điểm được bố trí chiếu sáng, còn 269 điểm – tương đương 72% - không có đèn chiếu sáng. Trên địa bàn thành phố có tổng số 76 điểm đầu cuối các tuyến xe buýt, nhưng chỉ có 8 điểm (bến xe Giáp Bát, Nước Ngầm, Mỹ Đình, Lương Yên, Yên Nghĩa, Nam Thăng Long và Sơn Tây) là có hệ thống chiếu sáng hiệu quả và làm việc liên tục. Gần đây, Hà Nội đã phê duyệt các đề xuất của Sở Giao thông Vận tải về việc cấp điện và bố trí các nhà chờ có đèn chiếu sáng tại các điểm đầu cuối tuyến xe buýt.
- (iv) **Áp lực đối với dịch vụ xe buýt:** Hiện nay lái xe và phụ xe đang chịu áp lực rất lớn vào các giờ cao điểm do dịch vụ xe buýt trên một số trục đường bị quá tải tới 140 – 200% năng lực có được. Theo kết quả điều tra, khảo sát có 42 điểm thường xuyên bị quá tải. Xe buýt 80 chỗ phải chở tới 160 khách, thậm chí tới 200 khách, nên không ai có đủ chỗ, kể cả chỗ đứng. Vào các khung giờ cao điểm, lái xe thường bị ức chế vì tình trạng này. Đây có thể là lý do khiến cả lái xe và phụ xe có thái độ chưa đúng mực và phục vụ hành khách kém, thậm chí có trường hợp xảy ra xung đột với hành khách.
- (v) **Ùn tắc giao thông ảnh hưởng tới hoạt động khai thác xe buýt:** Để giảm ùn tắc giao thông, thành phố và Transerco đã lên kế hoạch triển khai theo nhiều giai đoạn nhằm tăng năng lực vận chuyển cho xe buýt. Theo kế hoạch này, mạng lưới xe buýt phải tiếp cận được tất cả các trung tâm hành chính cấp quận, huyện, phường, xã, thị trấn và các khu dân cư.

2.45 Hành khách đi xe buýt hàng ngày chủ yếu là người lao động thu nhập thấp, học sinh – sinh viên ngoại tỉnh. Đi xe buýt là lựa chọn duy nhất của họ do họ không có khả năng mua xe máy. Theo Transerco, các tuyến xe buýt có thể vận chuyển tới 200% năng lực vào các giờ cao điểm.

2.46 Phần lớn người nhập cư là người lao động nghèo từ ngoại tỉnh. Hà Nội cũng có nhiều sinh viên ngoại tỉnh tới học tập và do đó là nơi có mật độ dân số học sinh – sinh viên cao nhất cả nước. Trên thực tế, năm 2009, Hà Nội có khoảng 800.000 sinh viên, chiếm khoảng 46% trong tổng số 1.719.499 sinh viên trên cả nước.

**Hình 2.2.15** Xe buýt ùn tắc trên đường và các điểm dừng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

### (g) Taxi

2.47 Phương thức giao thông chính bổ sung cho vận tải công cộng chính là taxi. Hệ thống taxi hiện đại đã xuất hiện ở Hà Nội sau năm 1994 nhờ nỗ lực của Sở Giao thông Vận tải. Hệ thống này cung cấp dịch vụ vận tải thông qua mạng lưới điện thoại và trung tâm kiểm soát tín hiệu vô tuyến. Hệ thống mới này đã có được thành công và sớm có các đơn vị khai thác khác tham gia thị trường. Hiện nay, Hà Nội có hệ thống taxi hoạt động hiệu quả với nhiều lựa chọn khác nhau. Cước dịch vụ taxi dựa theo cự ly di chuyển, hành khách có thể lựa chọn nhiều loại xe khác nhau, từ 15 chỗ tới các loại xe nhỏ.

2.48 Hiện nay, thành phố có 107 doanh nghiệp taxi đã đăng ký với trên 17.000 xe. Từ năm 2012, Hà Nội đã tạm thời dừng cấp giấy phép kinh doanh mới cho các doanh nghiệp taxi nhưng vẫn có khoảng 2000 taxi từ các tỉnh khác đang hoạt động trong thành phố<sup>3</sup>.

2.49 Hiện nay chưa có đủ cơ sở để Nhà nước can thiệp vào hoạt động kinh doanh này, trừ việc áp dụng các quy định về an toàn nói chung và các yêu cầu về thủ tục khi đăng ký, hay thường xuyên kiểm tra thiết bị tính cước<sup>4</sup>.

Hình 2.2.16 Taxi ở Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (h) Xe ôm

2.50 Xe ôm bắt đầu xuất hiện ở Hà Nội từ khoảng những năm 1989, tức là sau thời kỳ đổi mới, dẫn tới việc thoái trào của dịch vụ xe buýt và đồng thời với xu hướng gia tăng sử dụng xe máy. Hiện không có số liệu về số lượng xe ôm ở Hà Nội. Điều tra phỏng vấn hộ gia đình của HAIDEP (2006) cho thấy số lượng chuyến đi bằng xe ôm xấp xỉ 74.000 chuyến mỗi ngày,

<sup>3</sup> Taxi đăng ký ở các tỉnh khác ngoài Hà Nội bị cấm hoạt động tại Thủ đô.

<sup>4</sup> Các quy định đối với các tổ chức tham gia khai thác, quản lý kinh doanh dịch vụ vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ được quy định tại Phần 4, Thông tư 18, ngày 16/8/2013 của Bộ Giao thông Vận tải



tương đương 25% lượng hành khách xe buýt. Con số này cũng cao hơn lượng hành khách taxi khoảng 30%.

2.51 Ban đầu, xe ôm cạnh tranh với xe buýt, nhưng hiện nay vai trò của xe ôm đã thay đổi, trở thành dịch vụ thay thế taxi với chi phí thấp, đồng thời là hệ thống chuyển tiếp khách tại các điểm dừng xe buýt. Dịch vụ này phát huy ở những nơi có điều kiện tiếp cận hạn chế. Xe ôm có thể sẽ vẫn duy trì hoạt động ở Hà Nội một thời gian tương đối lâu nữa, trừ phi có thay đổi mạnh mẽ về chính sách.

2.52 Trong hai năm trở lại đây, đã có một số doanh nghiệp thành lập để cung cấp dịch vụ xe ôm chuyên nghiệp trên cơ sở những mô hình ở nước ngoài và những bài học thực tế đã triển khai trước đây ở TpHCM (ví dụ như Thân Thiện, Thành Phát, Âu Cơ, Bình An, Hà Thành, v.v.). Xuất phát từ dạng dịch vụ xe ôm truyền thống, loại hình xe ôm mới có dịch vụ đáp ứng ngày càng nhiều yêu cầu đa dạng của hành khách.

**Hình 2.2.17 Dịch vụ xe ôm ở Hà Nội**



Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn

### (i) Xích lô

2.53 Xích lô là hình thức vận tải công cộng lâu đời nhất ở Hà Nội vẫn còn hiện diện, trong khi xe lam (một dạng xe thùng cỡ nhỏ) đã hoàn toàn biến mất trên địa bàn thành phố. Xích lô đã từng có vai trò quan trọng, không chỉ là phục vụ vận chuyển hành khách mà còn là phương tiện vận chuyển nhiều loại hàng hóa cho những gia đình ở những nơi khó tiếp cận. Tới cuối năm 1993, lượng khách đi xích lô còn cao hơn lượng khách đi xe buýt. Ngày nay, xích lô đã giảm mạnh do nhu cầu thị trường đã chuyển sang xe ôm. Xích lô chỉ còn được sử dụng một cách hạn chế cho mục đích du lịch hoặc cưới hỏi. Việc sử dụng xích lô cũng nằm trong phạm vi kiểm soát bằng số đăng ký và trong đội, nhóm dịch vụ.

**Hình 2.2.18 Xích lô ở Hà Nội**



Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn

### (j) Xe buýt điện

2.54 Xe buýt điện, một trong những hình thức giao thông công cộng ở Hà Nội, đã được triển khai từ tháng 7/2010 dưới dạng dự án thí điểm phục vụ khách du lịch ở trung tâm thành phố nhằm làm giảm lưu lượng giao thông và bảo vệ môi trường ở khu vực này. Dự án này là một phần trong những hoạt động kỷ niệm 1000 năm Thăng Long – Hà Nội do UBND quận Hoàn Kiếm triển khai.

2.55 Trên thực tế, loại xe buýt này không chỉ phục vụ khách du lịch mà cả người dân địa phương. Mỗi xe có thể chở 7 người. Tuyến vận chuyển dài khoảng 7km với 10 bến, bắt đầu từ bến trên phố Đinh Tiên Hoàng, chạy qua Khu Phố cổ và Hồ Hoàn Kiếm, sau đó trở lại phố Đinh Tiên Hoàng. Một dự án xe buýt điện khác hiện đang được cân nhắc triển khai ở quanh Hồ Tây.

**Hình 2.2.19 Xe buýt điện ở Hà Nội**



Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau



### (k) Xe buýt nhanh (BRT)

2.56 Tuyến xe buýt nhanh BRT đầu tiên của Hà Nội là Kim Mã – Yên Nghĩa dài 14km, hiện đang được xây dựng để gấp rút đưa vào hoạt động trong quý 2 năm 2015. Tổng chi phí đầu tư cho dự án này là 49 triệu USD5. Dự án này bao gồm các nội dung xây dựng hạ tầng, nhà chờ xe buýt và các công trình khác. Mẫu nhà chờ đặc trưng trên đường Lê Văn Lương có chiều rộng 5m, tổng diện tích 129 m<sup>2</sup>. Các nhà chờ tương tự sẽ được xây dựng trên đường Giảng Võ và Láng Hạ. Từ Lê Văn Lương tới bến xe Yên Nghĩa, BRT sẽ đi chung trong luồng giao thông hỗn hợp.

2.57 Trung tâm điều hành đang được xây dựng ở bến xe Kim Mã. Tốc độ trung bình dự kiến của BRT là khoảng 22-25 km/h, nhanh hơn so với xe buýt truyền thống là dưới 15 km/h. BRT chạy tuyến Kim Mã – Yên Nghĩa, 14km, sẽ mất khoảng 30 phút, thay cho hơn 1 giờ nếu đi bằng xe buýt thường.

2.58 BRT sẽ chạy trên hai làn dành riêng, sát với dải phân cách giữa trên các tuyến đường. Nhà chờ cho hành khách được bố trí trên dải phân cách giữa và gần các nút giao. Nhà chờ được trang bị máy bán vé tự động, máy quét thẻ, máy thu vé tự động và bàn hỗ trợ hành khách có nhân viên trực. Hành khách sẽ sử dụng vé dạng thẻ từ, kiểm tra tự động trước khi vào trong nhà chờ. Thời gian di chuyển của hành khách sẽ giảm và tối ưu hoặc nhờ việc sử dụng các hệ thống tự động để mua vé, soát vé và quét thẻ, thực hiện ngay khi vào nhà chờ.

Hình 2.2.20 Lộ trình tuyến BRT đầu tiên (Kim Mã – Yên Nghĩa)



Nguồn: Dự án BRT Hà Nội, Đoàn Nghiên cứu JICA

<sup>5</sup> Dự án này sử dụng vốn của Ngân hàng Thế giới, trách nhiệm giải phóng mặt bằng do Chính quyền địa phương đảm nhận.

**Hình 2.2.21 Công trường xây dựng tại bến xe Kim Mã và Yên Nghĩa**



<p>Trung tâm điều hành đang được xây dựng ở bến xe Kim Mã.</p>	<p>Điểm đầu cuối của dự án là bến xe Yên Nghĩa (Hà Đông) hiện đang xây dựng, xử lý đất nền</p>
--	--

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 2.2.22 Làn xe BRT và Nhà chờ mẫu**



<p>Hai chiều BRT chạy sát vào giải phân cách giữa trên đường</p>	<p>Nhà chờ mẫu của dự án BRT Hà Nội. Dự án này sử dụng vốn của Ngân hàng Thế giới, sẽ hoàn tất vào quý 2 năm 2015. Xe buýt của dự án này có cửa ở bên trái. Xe dài 12m, có thể bố trí tới 90 hành khách</p>
--	---

Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn.

**Hình 2.2.23 Đường có luồng xe hỗn hợp và Xây dựng nhà chờ BRT**



<p>Từ Lê Văn Lương tới bến xe Yên Nghĩa, BRT chạy trên các tuyến đường có luồng giao thông hỗn hợp tại Giảng Võ, Ba La – vốn là các tuyến đường một chiều, nên ít có khả năng gây ùn tắc</p>	<p>Nhà chờ mẫu cho BRT đầu tiên đang được xây dựng tại nút giao Hoàng Minh Giám – Lê Văn Lương.</p>
--	---

Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn



## 5) Tổ chức giao thông

### (a) Tổng quan

2.59 Công tác quản lý, điều tiết giao thông là một điểm yếu dễ thấy trong hệ thống giao thông đô thị ở Hà Nội. Các yếu tố cơ bản trong mô hình 3E (Thiết kế, Giáo dục, Chế tài) đều thấp. Hạ tầng chưa được phát triển, khai thác và bảo trì tốt; người dân và xã hội lại không có đủ kiến thức về các quy định, luật giao thông để đảm bảo lưu thông an toàn và hiệu quả bằng các phương tiện giao thông khác nhau, và có biết thì cũng thường bỏ qua; chế tài triển khai quy định lại lỏng lẻo, cán bộ lại không có đủ kỹ năng và trang thiết bị phù hợp. Tất cả các yếu tố này có mối tương quan chặt chẽ nên nếu chỉ nỗ lực ở một phương diện thì thành công chỉ một phần hoặc thậm chí thất bại.

### (b) Hệ thống tín hiệu

2.60 Năm 2013, đèn tín hiệu chỉ được lắp đặt tại 181 nút giao do chi phí lắp đặt cao và thành phố có tới 2.150 nút (Vietnam Plus, 2013). Năm 2014, toàn thành phố có 260 cụm đèn tín hiệu giao thông. Tất cả các cụm đèn giao thông trong nội thành hay các huyện đều thuộc phạm vi quản lý của Tổ Kiểm soát Tín hiệu Giao thông, Cảnh sát Giao thông Hà Nội (248 cụm đèn), trừ các cụm đèn tại thị trấn Sơn Tây được quản lý độc lập. 90 cụm đèn trong tổng số được nối liên thông với nhau, điều khiển tự động bằng máy tính. Việc kết nối này đã được triển khai từ năm 2000 thông qua một dự án do Pháp tài trợ. Các cụm đèn lắp đặt sau đó hoạt động độc lập, theo chu kỳ đèn xanh – đỏ cố định.

2.61 Là một dự án thí điểm, mô hình Quản lý Đại lộ Thăng Long và Trung tâm Quản lý Đường bộ Hà Nội sẽ được xây dựng và áp dụng công nghệ ITS. Trung tâm sẽ sử dụng công nghệ thông tin hiện đại trong các hoạt động quản lý. Sau đây là các ứng dụng sẽ triển khai: (i) áp dụng công nghệ trong công tác đếm xe, phân loại xe tự động, (ii) các hệ thống camera giám sát, (iii) bảng thông tin điện tử, và (iv) kiểm soát xe quá khổ, quá tải.

**Hình 2.2.24 Hệ thống tín hiệu giao thông ở Hà Nội**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (c) Dự án Kiểm soát Tín hiệu Giao thông

2.62 Nhiều tuyến đã áp dụng ‘Hệ thống Giao thông Thông minh’ (ITS) để giảm thiểu giao thông, tăng độ an toàn, tăng hiệu quả khai thác. Điều này có thể đạt được bằng cách sử dụng camera theo dõi giao thông, tự động đếm xe, truy dấu phương tiện thông qua ảnh chụp, và phổ biến thông tin giao thông qua bảng tin điện tử lớn.

2.63 Các hệ thống ITS đã được sử dụng hữu hiệu trên thực tế, ví dụ như trong quản lý và vận hành; (i) hệ thống giám sát trên đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình, (ii) hệ thống camera kiểm soát giao thông của Hà Nội, (iii) hệ thống kiểm soát phục vụ thu phí tại các bến ở Hoàng Mai và Bãi Cháy, và (iv) hệ thống xử lý vi phạm quy định về trật tự, an toàn giao thông qua ảnh chụp trên QL1A đoạn Pháp Vân – Ninh Bình.

### (d) Biển báo và sơn vạch kẻ đường

2.64 Gần đây thành phố đã triển khai nâng cấp hệ thống biển báo và vạch kẻ đường để hướng dẫn tốt hơn luồng phương tiện, giảm chi phí khai thác nhất là đối với các tuyến đường chính. Tuy nhiên hệ thống biển báo vẫn chưa hoàn thiện và chưa toàn diện. Hệ thống biển báo đường bộ do Sở Giao thông Vận tải quản lý được lắp đặt và quản lý trực tiếp bởi Phòng Quản lý Giao thông Đô thị. Đối với các tuyến đường do quận, huyện quản lý, các đơn vị quản lý giao thông đô thị tương ứng kiểm soát hệ thống biển báo – nhưng hiện nay chưa bảo trì tốt do thiếu ngân sách và cách tổ chức có hệ thống.

Hình 2.2.25 Biển báo và sơn, vạch kẻ đường



Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn



2.65 Nhiều biển báo có nội dung và vị trí không còn phù hợp. Nhiều biển báo bị phai màu sơn, không rõ ràng hoặc bị cây cối hay các yếu tố khác che khuất. Có thể thấy sự thiếu phối hợp trong thiết kế, lắp đặt và quản lý biển báo giao thông giữa Sở Giao thông Vận tải và Ủy ban Nhân dân quận, huyện, Cảnh sát Giao thông. Cách thức triển khai thiếu tính khoa học trong thiết kế biển báo giao thông đã gây ra nhiều khó khăn cho cả người điều khiển phương tiện cũng như người đi bộ khi tham gia giao thông.

**(e) Hệ thống phân làn**

2.66 Gần đây thành phố sử dụng rào phân cách hay các dải phân cách cứng để củng cố chế phân làn giao thông. Tuy nhiên kết quả đạt được đã sớm bộc lộ mặt trái của biện pháp này, ảnh hưởng tới việc di chuyển của người và phương tiện giao thông.

**Hình 2.2.26 Các loại hình dải phân làn**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(f) An toàn giao thông**

2.67 Năm 2013, trên địa bàn thành phố Hà Nội đã ghi nhận 2.252 vụ tai nạn giao thông (giảm 8,8% so với năm 2012), khiến 323 người chết (giảm 5,6%) và 2008 người bị thương (giảm 4,2%). Mặc dù số lượng vụ tai nạn giao thông đã giảm nhưng mức độ nghiêm trọng lại vẫn ở mức rất cao. Đáng báo động là phần lớn các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng xảy ra ở khu vực ngoại thành. Các ‘điểm đen’ về tai nạn giao thông đã được xác định tại các huyện Thường Tín, Phú Xuyên, Ứng Hòa, Chương Mỹ, Phúc Thọ và Ba Vì. Sau đây là các nguyên nhân chính về tai nạn giao thông:

- (i) Ý thức chấp hành quy định giao thông kém của người điều khiển phương tiện và người đi bộ (điều khiển phương tiện khi bị ảnh hưởng của cồn, đi sai làn đường, đi xe máy không có mũ bảo hiểm, v.v.)
- (ii) Cảnh sát giao thông không nghiêm khắc với các trường hợp vi phạm;
- (iii) Công tác quản lý giao thông, đô thị vẫn yếu và thiếu hiệu quả;
- (iv) Lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để bán hàng, đỗ xe; và
- (v) Chất lượng phương tiện giao thông không đạt yêu cầu.

**Hình 2.2.27 Tai nạn trên đường phố Hà Nội**



Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn

## 2.3 Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới 2050

### 1) Tổng quan

2.68 Bộ Xây dựng đã lập “Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030 với Tầm nhìn tới năm 2050” (trong tài liệu này gọi tắt là Quy hoạch chung) trên cơ sở Quy hoạch Xây dựng Vùng thủ đô Hà Nội được phê duyệt năm 2008. Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt bản Quy hoạch chung ngày 26/7/2011.

2.69 Quy hoạch chung có phạm vi toàn bộ diện tích thành phố Hà Nội, bao gồm tỉnh Hà Tây cũ, huyện Mê Linh thuộc tỉnh Vĩnh Phúc và 4 xã thuộc huyện Lương Sơn, tỉnh Hòa Bình đã gộp vào Hà Nội vào tháng 8/2008. Tổng diện tích Hà Nội lên tới 3.344 km<sup>2</sup> (2,6 lần), chia thành 29 đơn vị hành chính cấp quận, dân số 6,4 triệu người (tăng 2 lần).

2.70 Chủ đề chính trong Tầm nhìn của Quy hoạch chung là “Xanh”, “Văn hóa”, “Văn minh” và “Hiện đại”. Mục tiêu đặt ra của Quy hoạch chung là (1) xây dựng cấu trúc đô thị bền vững, (2) chủ động phát triển không gian bằng cách gắn kết các nguồn lực thiên nhiên, lịch sử và văn hóa, và (3) đảm bảo sử dụng đất hiệu quả, hạ tầng hiện đại, môi trường bền vững. Tính bền vững cũng là một ý tưởng quan trọng trong Quy hoạch chung.

2.71 Quy hoạch chung đã đưa ra định hướng phát triển không gian. Định hướng này gồm chín (9) chiến lược: (1) tái cấu trúc đô thị, (2) tăng cường phát triển hệ thống giao thông, (3) phát triển một hệ thống các trung tâm đô thị hiện đại, năng động và hiệu quả, (4) cải thiện hình ảnh đặc trưng của thành phố, (5) nâng cấp khu vực đô thị cũ, (6) phòng ngừa và giảm nhẹ thiên tai và các thảm họa khác do con người gây ra, (7) bảo tồn và phát huy di sản, (8) tăng cường cơ chế quản lý đô thị và xây dựng năng lực quản lý đô thị hiệu quả, và (9) thiết lập và tăng cường các nguồn lực cho phát triển đô thị. Trong các chiến lược này thì phát triển giao thông công cộng là nội dung quan trọng giúp kết nối các khu vực đô thị trung tâm và vệ tinh. Khu vực nội thành và các khu vực giáp ranh phải được nâng cấp và kiểm soát về tăng trưởng dân số.

2.72 Trong Quy hoạch chung, Thủ đô Hà Nội sẽ tái cấu trúc từ đơn cực thành đa cực với (1) đô thị trung tâm kết nối với (2) các đô thị vệ tinh, và (3) các khu đô thị sinh thái nông thôn. Tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 về cơ bản đi qua khu vực đô thị trung tâm.

### 2) Cấu trúc và dân số đô thị

2.73 Theo dự báo dân số, tới năm 2050 thành phố sẽ có 10,8 triệu dân, so với 6,4 triệu dân năm 2008 (xem Bảng 2.3.1). Đồng thời khu vực nội thành lịch sử sẽ được dẫn dân, khoảng một phần ba; khu vực nội thành mở rộng cũng sẽ được giãn dân. Mặt khác, các khu vực bên ngoài gồm Khu vực phát triển mới của đô thị trung tâm, Đô thị vệ tinh sẽ thu hút thêm dân số.



**Bảng 2.3.1 Dự báo dân số trong khu vực đô thị theo Quy hoạch chung**

Phân loại khu vực			Dân số (000)				Tăng trưởng (%/yr)		
			2008	2020	2030	2050	2008-2020	2020-2030	
Đô thị trung tâm	Nội thành	Đô thị lịch sử	1.203	919	800	800	-2,2	-1,4	
			182	150	130	130	-1,6	-1,4	
			292	200	176	176	-3,1	-1,3	
			244	200	170	170	-1,6	-1,6	
			392	300	255	255	-2,2	-1,6	
			94	69	69	69	-2,5	0,0	
		Nội thành mở rộng	965	809	856	991	-1,5	0,6	
			42	30	25	25	-2,7	-1,8	
			51	51	51	51	0,0	0,0	
			200	160	148	148	-1,8	-0,8	
	Tổng	2.168	1.728	1.656	1.791	-1,9	-0,4		
		Khu vực mở rộng	Chuỗi đô thị phía đông vành đai 4 (từ sông Nhuệ tới vành đai 4)	678	744	1.250	1.685	0,8	5,3
				143	146	350	585	0,1	9,2
				535	598	900	1.100	0,9	4,2
			Chuỗi đô thị phía bắc sông Hồng	691	1.277	1.700	1.970	5,3	2,9
				355	497	700	750	2,8	3,5
	163			300	450	549	5,2	4,1	
	Tổng	1.369	2.021	2.950	3.655	3,3	3,9		
		3.578	3.748	4.606	5.445	0,4	2,1		
	Đô thị vệ tinh	Đô thị vệ tinh (Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Phú Xuyên, Sóc Sơn)		355	722	1.377	1.787	6,1	6,7
Thị trấn		186	206	235	279	0,9	1,3		
Thị trấn sinh thái (3 thị trấn)		90	101	116	135	0,9	1,4		
Các đô thị khác (11 đô thị)		96	105	120	144	0,8	1,3		
<b>TỔNG CHUNG</b>			<b>6.350</b>	<b>7.965</b>	<b>9.136</b>	<b>10.734</b>	<b>1,9</b>	<b>1,4</b>	

Nguồn: Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội tới năm 2030 với Tầm nhìn tới năm 2050

2.74 Các ga ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2 thuộc giai đoạn 1 chỉ nằm trong khu vực nội thành lịch sử và nội thành mở rộng, khu vực Bắc Sông Hồng.

- Nội thành lịch sử (1,2 triệu người năm 2008 → 0,8 triệu người năm 2030): V6 Long Biên Nam, V8 Hà Nội thuộc Tuyến 1 và C7 Hồ Tây, C8 Hàng Đậu, C9 Hồ Hoàn Kiếm, C10 Trần Hưng Đạo thuộc Tuyến 2
- Nội thành mở rộng (0,97 triệu người năm 2008 → 0,86 triệu người năm 2030): V9 C.V. Thống Nhất, V10 Bạch Mai, V11 Phương Liệt, V12 Giáp Bát và C1 Nam Thăng Long, C2 Ngoại Giao Đoàn, C3 Tây Hồ Tây, C4 Bưởi
- Các khu đô thị Bắc Sông Hồng (0,69 triệu người năm 2008 → 1,7 triệu người năm 2030): V5 Long Biên Bắc, V4 Gia Lâm thuộc Tuyến 1.



### 3) Định hướng cho Khu vực nội thành lịch sử

2.75 Sau đây là những định hướng cho khu vực nội thành lịch sử. Các khu vực đặc biệt được tổng hợp trong Bảng 2.3.2.

- Quy mô dân số sẽ được kiểm soát/điều tiết xuống còn khoảng 0,8 triệu người vào năm 2030 từ 1,2 triệu người năm 2008.
- Hạn chế phát triển mới bằng cách cải tạo, xây dựng, sắp xếp lại các chức năng để duy trì và phát huy các giá trị đô thị lịch sử tại Khu Phố cổ, Khu Phố cũ, Hồ Tây, Hồ Hoàn Kiếm, thành cổ Thăng Long, v.v.
- Hạn chế xây dựng đối với chiều cao công trình và mật độ xây dựng, cải tạo Khu Phố cổ và di dời các cơ sở công nghiệp;
- Bảo tồn văn hóa Thăng Long, Tràng An
- Cải thiện cảnh quan, bảo vệ môi trường sinh thái
- Sử dụng đất hỗn hợp gồm văn phòng, dịch vụ, thương mại, tài chính, ngân hàng
- Nâng cấp các trung tâm cũ

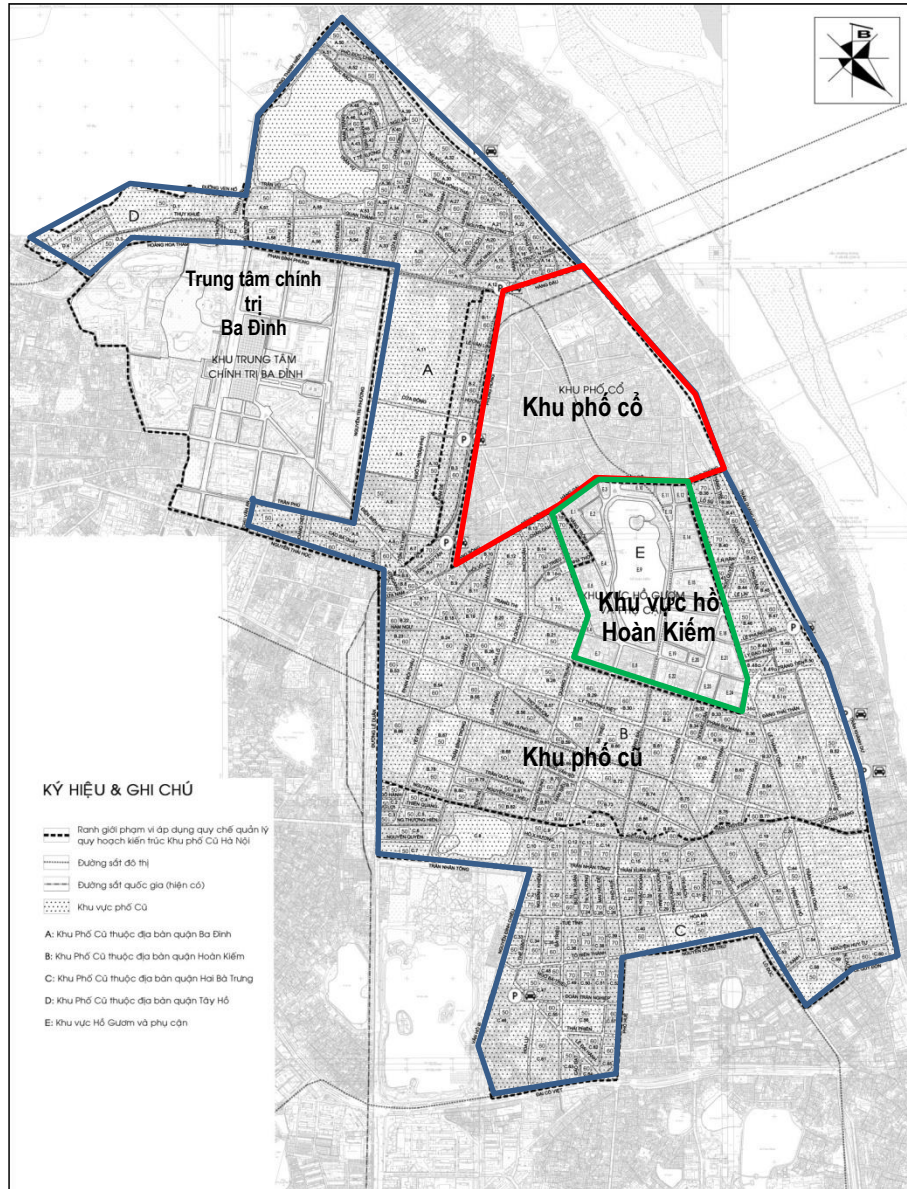
2.76 Trong khu vực nội thành lịch sử, Khu Phố cổ, khu vực Hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cũ có quy chế quản lý chặt. Quy chế đầu tiên dành cho Khu Phố cổ đã được phê duyệt là Quy chế số 70/BXD/KT-QH do Bộ Xây dựng ban hành ngày 30/3/1995 kèm theo “Quyết định phê duyệt quy hoạch bảo tồn và phát triển Khu Phố cổ Hà Nội”. Quy chế này đã được sửa đổi để phù hợp với Quy hoạch chung thành phố Hà Nội.

2.77 Khu Phố cổ rộng 82 ha, gồm 10 phường, 79 phố tạo thành 83 ô phố. Mục tiêu đặt ra là bảo tồn giá trị truyền thống (kiến trúc, cảnh quan đường phố, hoạt động thương mại, v.v.) và giảm mật độ dân số cũng như tác động môi trường. Về vấn đề này, quy chế đã cấm xây dựng tầng ngầm (trừ đường Trần Quang Khải và Trần Nhật Duật để đảm bảo không ảnh hưởng trực tiếp hoặc không tiếp giáp các điểm công trình di tích và có giá trị), xây dựng trung tâm thương mại lớn, xây dựng nhà ở mới có làm tăng dân số và mật độ xây dựng, gây áp lực lên năng lực mạng lưới giao thông và ảnh hưởng tới môi trường, cũng như các công trình lớn khác.

2.78 Khu Phố cũ có diện tích 517,68 ha, không tính Khu Phố cổ, khu vực Hồ Hoàn Kiếm và các khu vực giáp ranh, khu trung tâm chính trị Ba Đình ở phía nam đường Hoàng Hoa Thám. Khu Phố cũ là khu vực đô thị cũ được xây dựng theo mô hình thành phố vườn trong thời kỳ thuộc Pháp, cuối thế kỷ 19 và đầu thế kỷ 20. Mạng lưới đường phố khu vực này có dạng bàn cờ, có nhiều không gian xanh và mặt nước, di tích lịch sử, nhiều biệt thự đẹp với kiến trúc đặc trưng và có vườn bao quanh. Do Khu Phố cũ là khu vực bảo tồn nên cần hạn chế các hoạt động cải tạo. Các công trình chính trong khu vực này bao gồm di tích văn hóa và lịch sử, nhà ở, dịch vụ thương mại, tài chính, cơ sở văn hóa, y tế, giáo dục và các công trình công cộng khác. Quy chế quản lý khu vực này sẽ đưa ra các chỉ số kiểm soát khối lượng công trình, bao gồm chiều cao công trình (4-6 tầng hoặc 9 tầng), mật độ xây dựng (không quá 70%), mật độ dân số (230 người/ha), nhưng chưa được phê duyệt.

2.79 Hồ Hoàn Kiếm và Đền Ngọc Sơn là các di tích đã được Thủ tướng Chính phủ xếp hạng di tích quốc gia, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch cùng với UBND thành phố Hà Nội quản lý, bảo tồn chặt chẽ các điểm di tích này (Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về xếp hạng Di tích Quốc gia đặc biệt, số 2383/QĐ-TTg ngày 9/12/2013)

**Hình 2.3.1 Ranh giới Khu Phố cổ, Khu vực Hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cũ**



Nguồn: Dự thảo quy chế quản lý Khu Phố cũ

**Bảng 2.3.2 Đặc điểm và chính sách cho các khu vực đặc biệt trong khu vực nội thành lịch sử Hà Nội có liên quan tới các ga ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2**

Khu vực đặc biệt (ga ĐSĐT)	Đặc điểm và Chính sách
Hồ Tây (C5, C6, C7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Bảo tồn khu vực ven Hồ Tây</u></li> <li>- <u>Bảo tồn di tích</u> cùng với hệ sinh thái tự nhiên và giá trị văn hóa phi vật thể.</li> <li>- <u>Tạo dựng và phát huy cảnh quan</u> khu vực ven Hồ Tây.</li> <li>- <u>Quản lý, kiểm soát mật độ xây dựng và chiều cao công trình</u> đối với các khu vực dân cư xung quanh. Tăng mật độ cây xanh theo quy chế quản lý đô thị tại khu vực này.</li> <li>- <u>Khuyến khích duy trì các làng truyền thống</u>, các khu vực dân cư gắn liền với làng hoa, các khu vực trồng cây cảnh như Tứ Liên, Nhật Tân, Nghi Tàm.</li> <li>- <u>Khuyến khích bố trí dịch vụ giải trí và du lịch tiên tiến</u></li> <li>- <u>Trùng tu định kỳ các di tích văn hóa</u> như Chùa Trấn Quốc, Đền Quán Thánh, các chùa và đền khác.</li> <li>- <u>Hồ Tây – Sông Hồng – Cổ Loa</u>: Cần bảo vệ Hồ Tây và khu vực quanh Hồ Tây, tạo không gian xanh lớn cho phần đô thị lõi của Hà Nội, bảo vệ các công trình kiến trúc có giá trị: đền Tây Hồ, chùa Trấn Quốc, đường Thanh Niên, làng nghề truyền thống, khu vực trồng quýt, đào, hoa, các điểm di tích có giá trị khác. Bảo vệ khu vực ven mặt nước.</li> </ul>
Trung tâm Chính trị Ba Đình (C6, C7, C8)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Khu vực cơ quan đầu não</u>: Nơi tập trung trụ sở các cơ quan Đảng, Nhà nước, Quốc hội và Chính phủ: khu vực dành cho Văn phòng Trung ương Đảng, Quốc hội và Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam, đảm bảo tính tập trung và xứng tầm thủ đô.</li> <li>- <u>Khu vực trụ sở bộ, ngành</u>: Trụ sở hiện hữu của các bộ và các cơ quan ngang bộ đang tập trung tại 4 quận nội thành có diện tích nhỏ, hẹp, không đáp ứng được nhu cầu sử dụng hiện tại và hạ tầng giao thông đô thị.</li> <li>- <u>Di dời cơ quan Chính phủ</u>: Chính phủ bố trí hai địa điểm mới tại Tây Hồ Tây và Mễ Trì với diện tích lần lượt là 30ha và 70ha (dự kiến xây dựng Trung tâm Hội chợ Triển lãm Quốc gia).</li> </ul>
Khu Phố cổ (C8/V6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Kiểm soát xây dựng</u>: Không xây dựng nhà ở mới; hạn chế chiều cao công trình và kiểm soát cảnh quan, kiến trúc đối với các công trình tiếp giáp với các điểm di tích văn hóa, lịch sử, cách mạng, công trình kiến trúc có giá trị. Công trình xây dựng mới phải đảm bảo không phá vỡ cấu trúc, quy mô, đặc điểm và cảnh quan không gian của Khu Phố cổ. Không phát triển công trình công nghiệp, kho tàng; ưu tiên sử dụng đất hỗn hợp.</li> <li>- <u>Dẫn dân</u>: Giảm mật độ dân số;</li> <li>- <u>Bảo tồn giá trị kiến trúc</u>: Bảo tồn giá trị các ngôi nhà và không gian sống truyền thống; bảo tồn và tôn tạo các công trình tôn giáo và nhà cổ; duy trì các đặc điểm độc đáo của Khu Phố cổ chính là cầu nối “xây dựng-di tích-khu phố thương mại-sinh hoạt hàng ngày”;</li> <li>- <u>Duy trì giá trị truyền thống</u>: Duy trì và phát huy không gian truyền thống; duy trì các đặc điểm đặc trưng của Khu Phố cổ;</li> <li>- <u>Bố trí không gian đi bộ</u>: Cải tạo đường phố, ô phố; quy hoạch mạng lưới giao thông tĩnh và phố đi bộ;</li> <li>- <u>Thiết kế đô thị</u>: Cần quan tâm tới thiết kế đô thị ở các khu vực sau: (1) <i>các vùng không gian</i>: khu vực chợ Đồng Xuân, khu vực chợ Hàng Da, khu vực vườn hoa Hàng Đậu; (2) <i>các điểm</i>: Nhà hát ca múa nhạc Thăng Long tại 48 Hàng Ngang (di tích lịch sử cách mạng nơi Bác Hồ viết Tuyên ngôn Độc lập), nhà cổ 38 Hàng Đào, chợ Đồng Xuân, chợ Hàng Da, đền Bạch Mã trên phố Hàng Buồm (một trong Thăng Long Tứ Trấn); (3) <i>Trục không gian</i>: các tuyến phố đi bộ nối từ Hàng Ngang – Chả Cá – Lương Văn Can nối với vườn hoa Hàng Đậu và Hồ Gươm.</li> </ul>

**Bảng 2.3.2 Đặc điểm và chính sách cho các khu vực đặc biệt trong khu vực nội thành lịch sử Hà Nội có liên quan tới các ga ĐSDT Tuyến 1 và Tuyến 2 (tiếp)**

Khu vực đặc biệt (ga ĐSDT)	Đặc điểm và Chính sách
Hồ Hoàn Kiếm (C9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Di dời các cơ quan Chính phủ</u>: Tập trung chỉ đạo các cơ quan đầu não chính trị - hành chính của thành phố như ủy ban nhân dân, Đảng ủy và một số các cơ quan, ban ngành khác. Đối với Trung tâm chính trị - hành chính của Hà Nội tại khu vực Hồ Hoàn Kiếm, di dời một số cơ quan để quy hoạch và bố trí một số cơ quan đầu não. Trong khu vực này, nghiên cứu di dời một số đơn vị và cơ quan để quy hoạch và bố trí theo nhu cầu của thủ đô, ví dụ như Đảng ủy, Ủy ban Nhân dân, Hội đồng Nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam. Quy hoạch chi tiết khu vực Hồ Hoàn Kiếm sẽ phải điều chỉnh sau khi phê duyệt Quy hoạch chung.</li> <li>- <u>Trái tim của thủ đô</u>: Hồ Gươm là một trong những hồ đẹp nhất ở Hà Nội và là “trái tim” của Thủ đô. Hồ Gươm trở thành không gian xanh trong thành phố, là nơi tập trung nhiều công trình công ích, di tích lịch sử, văn hóa, kiến trúc như công viên tượng đài Lý Thái Tổ, quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục, trục đường Đinh Tiên Hoàng, Lê Thái Tổ, Tràng Tiền – Hàng Khay; Hai Bà Trưng, Nhà Thờ, v.v.</li> <li>- <u>Bảo tồn và hạn chế phát triển</u>: Bảo tồn nét văn hóa đặc trưng và cảnh quan kiến trúc khu vực xung quanh Hồ Gươm. Hạn chế phát triển, xây dựng mới và bố trí thêm công trình dịch vụ du lịch cao cấp.</li> </ul>
Khu Phố cũ (C10, V8)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Bảo tồn</u>: Bảo tồn cấu trúc đô thị, cải tạo không gian, cảnh quan, công trình kiến trúc Pháp, công trình kiến trúc thuộc địa có giá trị.</li> <li>- <u>Giãn dân</u>: Khuyến khích giảm mật độ dân số.</li> <li>- <u>Kiểm soát phát triển</u>: Không xây dựng trong các không gian xanh;</li> <li>- <u>Kiểm soát xây dựng chặt chẽ</u>: Kiểm soát nghiêm vấn đề cấp phép; hạn chế xây dựng nhà ở mới</li> </ul>
Các khu tập thể cũ (V8, V9)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Tái phát triển</u>: Tái phát triển khu tập thể cũ mà không làm tăng dân số; bổ sung và cải tạo các công trình chức năng cho người dân;</li> <li>- <u>Bảo tồn và kiểm soát trong khu vực kiểm soát phát triển</u>: Các khu tập thể cũ trong phạm vi đường Vành Đai 2 (khu vực kiểm soát phát triển) cần được chỉnh trang, cải tạo, hạn chế tăng dân số, không xây dựng các công trình cao tầng có ảnh hưởng tiêu cực tới không gian khu vực bảo tồn.</li> </ul>
Các trường đại học (V10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Di dời các trường đại học</u>: Các trường đại học lớn tập trung tại các quận Hai Bà Trưng, Đống Đa, Cầu Giấy gồm Đại học Quốc gia Hà Nội, Đại học Xây dựng, Đại học Kinh tế Quốc dân, Đại học Thương mại, Đại học Giao thông Vận tải, Đại học Mở, Học viện Ngân hàng, Đại học Thủy Lợi, Đại học Mở, sẽ di dời khỏi trung tâm thành phố trước năm 2015.</li> <li>- <u>Xây dựng trường mới</u>: Đề xuất bố trí tại các đô thị vệ tinh như Hòa Lạc, Sơn Tây, Xuân Mai, Phú Xuyên, Chúc Sơn, Sóc Sơn, v.v.</li> </ul>
Bảo tồn di tích (C5, C6, C7, C8/V6, C9, C10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bảo tồn căn cứ vào đặc điểm cụ thể về văn hóa, tín ngưỡng như Trung tâm Chính trị Ba Đình và khu di tích Hoàng thành Thăng Long, Khu Phố cổ, Khu Phố cũ, và khu vực Hồ Tây</li> <li>- Kiểm soát chiều cao và mật độ xây dựng, xây dựng quy chế quản lý không gian, kiến trúc từ vành đai 2 vào trung tâm thành phố, cụ thể là các khu vực quanh Hoàng Thành, quảng trường Ba Đình, Khu Phố cổ, Khu Phố cũ, Hồ Hoàn Kiếm, Hồ Tây và một số làng truyền thống như Tây Hồ, làng hoa Ngọc Hà, làng Ngũ Xã, làng Bưởi và các di tích tôn giáo, tín ngưỡng trên các phố và tại các khu dân cư</li> </ul>

Nguồn: Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030 với Tầm nhìn tới 2050

#### 4) Định hướng cho các khu vực khác

2.80 Định hướng cho khu vực nội thành mở rộng (nơi sẽ bố trí các ga V9, V10, V11, V12 và C1, C2, C3, C4) như sau:

- Xây dựng và phát triển các trung tâm đô thị và các khu đô thị để “giảm áp lực” quá tải lên khu vực nội thành lịch sử bằng cách hấp thụ bớt áp lực cho khu vực này; xây dựng các công trình cao tầng và các tuyến đường hướng tâm, đường vành đai để tạo các điểm trọng tâm cho thành phố; đối với các khu vực còn lại: kiểm soát chiều cao công trình, mật độ xây dựng hiện rất cao ở nhiều nơi.
- Phát triển không gian xanh/mở: hiện thiếu nhiều không gian xanh, không gian mở, đặc biệt là bãi đỗ xe; cần hạn chế phát triển, xây dựng để tránh gây quá tải đối với hạ tầng trong khu vực này.

2.81 Định hướng cho các khu đô thị phía Bắc sông Hồng nơi sẽ bố trí các ga V5, V4 như sau:

- Phát triển các khu đô thị dịch vụ và công nghiệp: phát triển dịch vụ thương mại, giáo dục, trung tâm y tế, trung tâm nghiên cứu và ứng dụng khoa học – công nghệ cao, trung tâm logistics, v.v. có liên kết với các ngành, cơ sở công nghiệp trên Quốc lộ 5.
- Phát triển khu đô thị nén: Khu đô thị nén dọc tuyến QL5 theo hướng phát triển công trình cao tầng và tăng hiệu quả sử dụng đất.
- Khu vực Gia Lâm: dọc QL5, Vĩnh Tuy và Thượng Đình (chuyển từ cụm cơ sở dệt may Minh Khai và Thượng Đình), v.v.

2.82 Định hướng cho chuỗi đô thị phía đông vành đai 4 (từ sông Nhuệ tới đường Vành đai 4) như sau:

- Phát triển các tòa nhà cao tầng: khuyến khích phát triển các công trình cao tầng để giảm mật độ xây dựng nói chung, tạo điểm nhấn, không gian xanh, không gian mở.
- Kiểm soát xây dựng công trình cao tầng: Hạn chế xây dựng các công trình cao tầng có tường rào bao quanh. Các khu vực cao tầng và thấp tầng cần được quản lý theo quy mô lớn, cần tránh tình trạng phát triển một dự án riêng lẻ vừa xen kẽ công trình cao tầng, thấp tầng như hiện nay.
- TOD: trong khu vực giữa các trục hướng tâm và các điểm giao nhau, xác định phát triển đô thị theo mô hình TOD, triển khai các công trình cao tầng, tạo điểm trọng tâm cho không gian đô thị và hạn chế xây dựng trong không gian xanh, vành đai xanh và vùng đệm xanh.

2.83 Định hướng cho khu vực đô thị Mê Linh – Đông Anh là nơi sẽ kéo dài Tuyến 2 (Giai đoạn 3) như sau:

- Phát triển các ngành dịch vụ, công nghiệp sạch, công nghệ cao gắn với sân bay Nội Bài, trung tâm triển lãm, hội chợ Thăng Long – Mê Linh, kết hợp với trung tâm khoa học – công nghệ chuyên về hoa và cây cảnh.
- Khu vực đô thị Mê Linh – Đông Anh có đặc trưng là vùng truyền thống trồng hoa. Trục Thăng Long – Nội Bài: tạo cảnh quan đô thị với không gian gồm hoa và cây cảnh.
- Phát triển khu vực Đông Anh: trung tâm giao dịch thương mại quốc tế, công nghiệp công nghệ cao, du lịch sinh thái, vui chơi giải trí, kết hợp với bảo tồn khu di tích Cổ Loa, đầm Vân Trì, xây dựng trung tâm thể thao mới cho Hà Nội (phục vụ ASIAD) kết hợp với trung



tâm triển lãm, thương mại Hà Nội (EXPO); khu vực nghỉ ngơi & thể thao của thành phố; trung tâm nghiên cứu & giáo dục, đáp ứng quy mô dân số khoảng 550.000 người.

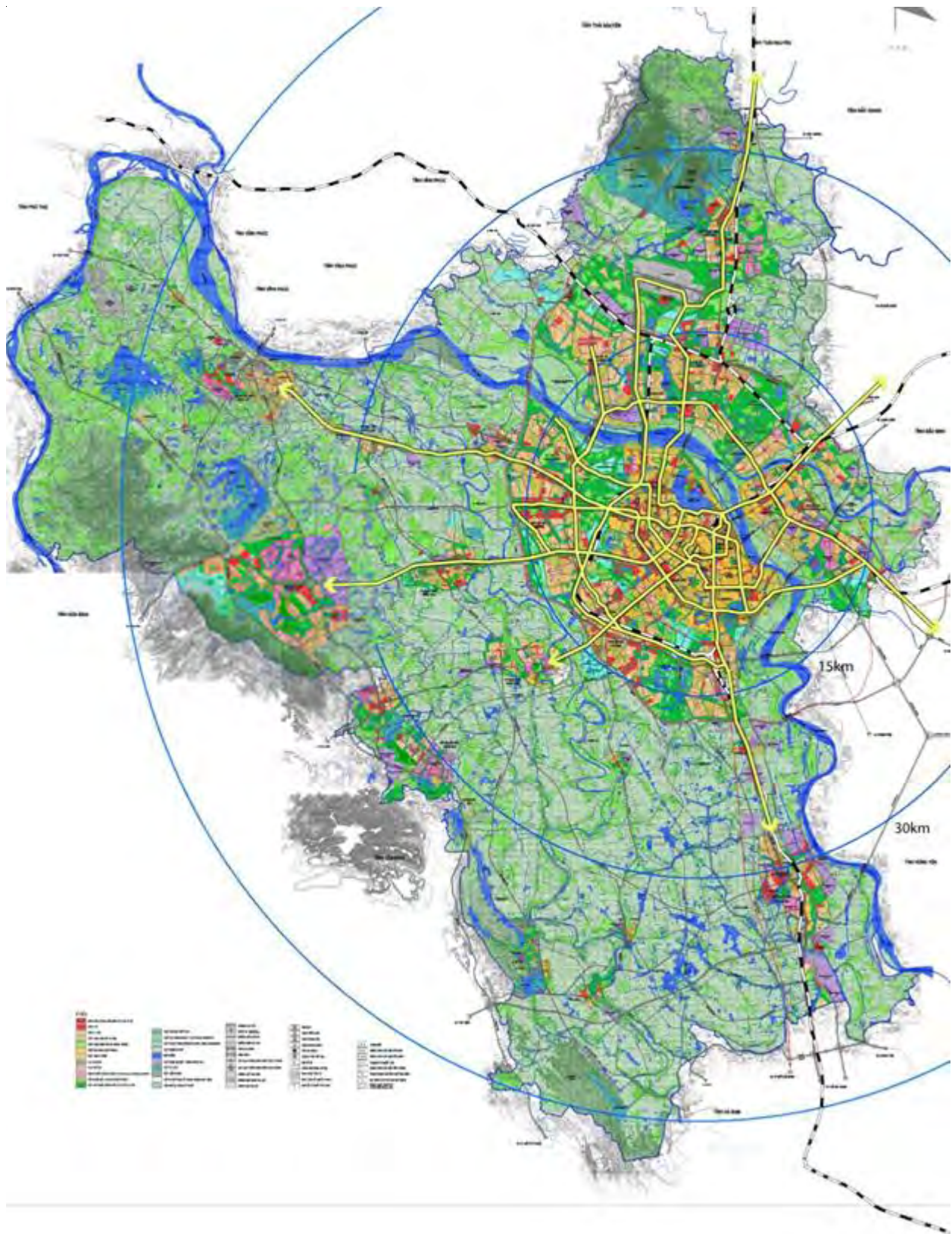
- Xây dựng mới các trung tâm hỗn hợp dịch vụ thương mại và văn phòng ở khu vực đường Phạm Hùng, Tây Hồ Tây, Đông Anh – trung tâm triển lãm EXPO, trung tâm dịch vụ logistic cấp vùng và quốc gia ở ga đầu mối Ngọc Hồi và sân bay quốc tế Nội Bài, v.v.
- Xây dựng công viên dọc theo sông Hồng và sông Đuống, tạo trục cảnh quan nối với khu vực Hồ Tây.
- Phát triển các tuyến taxi kết nối sân bay quốc tế Nội Bài với các trung tâm giao dịch thương mại quốc tế.

## **5) Mô hình TOD**

2.84 Ý tưởng cơ bản về TOD đã được thể hiện trong Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội nhằm kiểm soát không gian công cộng tại đô thị cũng như các dự án xây dựng mới với các công trình đa chức năng, khuyến khích giao thông công cộng.

- Các dự án xây dựng mới phải tuân thủ cấu trúc đô thị, bố trí kết nối hạ tầng đồng bộ, tuân thủ các định hướng trong Quy hoạch chung. Khuyến khích xây dựng các công trình cao tầng đa mục đích tại các khu đô thị mới và xung quanh nhà ga, các điểm đầu mối giao thông (TOD).
- Khuyến khích TOD trong phát triển đô thị: Phát triển các dự án đô thị mới, hiện đại kết hợp với các trung tâm dịch vụ và thương mại mới, các di tích lịch sử, không gian văn hóa, hệ thống giao thông hiện đại, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, thân thiện với môi trường; triển khai TOD tại các điểm đầu mối giao thông, ưu tiên phát triển giao thông công cộng.
- Phát triển các không gian công cộng để tạo dựng hình ảnh đa dạng, hiện đại thu hút với người dân.
- Bố trí kết nối giao thông thuận tiện nhờ các tuyến tàu điện, bến xe, v.v. Cần tập trung bố trí hợp lý điểm dừng cho các tuyến vận tải khối lượng lớn ở đô thị để khuyến khích TOD có mật độ cao.

**Hình 2.3.2 Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội**



Nguồn: Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới 2050

## 2.4 Quy trình lập quy hoạch phân khu

2.85 Sau khi Quy hoạch chung Xây dựng được phê duyệt, HUPI đã được giao lập các quy hoạch phân khu. Quy hoạch Phân khu, theo Luật Quy hoạch Đô thị, là nằm xác định các phân khu, các chỉ tiêu về dân số, đất đai, hạ tầng, công trình đô thị và các chức năng sử dụng đất, đồng thời đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), theo Điều 29 của Luật Quy hoạch Đô thị. Quy hoạch Phân khu có 11 loại bản đồ và sản phẩm.

2.86 Trong quy trình phê duyệt, HUPI thực hiện họp tham vấn cộng đồng để ghi nhận ý kiến của các bên liên quan về dự thảo Quy hoạch Phân khu. Sau tham vấn, QHPK được Sở QHKT và các cơ quan hữu quan thẩm định, UBND thành phố Hà Nội phê duyệt. Hiện tại, trong số các phân khu liên quan tới giai đoạn 1 của tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 thì quy hoạch phân khu A1, A2, A6 và N10 đã được UBND thành phố phê duyệt.

**Bảng 2.4.1 Sản phẩm của Quy hoạch Phân khu**

STT	Sản phẩm của Quy hoạch phân khu (mã bản đồ)		Tỷ lệ
1	Vị trí và Ranh giới (QH-01)		1/10.000 - 1/25.000
2	Hiện trạng cảnh quan, kiến trúc và Đánh giá đất xây dựng	Cảnh quan và Kiến trúc (QH-02A) Đất xây dựng (QH-02B)	1/2.000
3	Hiện trạng hạ tầng và môi trường (QH-03)		1/2.000
4	Cơ cấu sử dụng đất	Sơ đồ cơ cấu quy hoạch (2 phương án) (QH-04A) Bản đồ quy hoạch tổng mặt bằng (QH-04B)	1/5.000 hoặc 1/10.000 1/2.000
5	Sơ đồ tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan (QH-05)		1/2.000
6	Minh họa (QH-06)		1/2.000
7	Sơ đồ giao thông, đường đỏ, chỉ giới (QH-07)		1/2.000
8	Hạ tầng kỹ thuật và Môi trường	Chuẩn bị kỹ thuật (QH-08A) Cấp nước (QH-08B) Thoát nước, quản lý chất thải rắn, nghĩa trang (QH-08C) Cấp điện, chiếu sáng công cộng (QH-08D) ĐMC (QH-08E)	1/2.000
9	Bản đồ tổng hợp đường dây đường ống kỹ thuật (QH-09)		1/2.000
10	Tài liệu thuyết minh tổng hợp, tóm tắt, hồ sơ trình duyệt		
11	Dự thảo tờ trình, quyết định phê duyệt, quy định quản lý quy hoạch xây dựng		

Nguồn: Thông tin do Sở QHKT cung cấp



**Hình 2.4.1 Ranh giới quy hoạch phân khu**



Nguồn: Sở QHKT

## 2.5 Các quy định, quy hoạch và dự án liên quan khác

2.87 Căn cứ vào Quy hoạch chung xây dựng đã phê duyệt, các quy hoạch chuyên ngành đã được điều chỉnh và xây dựng mới. Quyết định “Phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển Đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2050” đã được phê duyệt ngày 10/2/2015.

2.88 “Quy hoạch tổng thể giao thông thành phố Hà Nội” đã được Bộ GTVT lập và trình lên Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Theo quy hoạch này, nhiều đoạn hướng tuyến ĐSĐT đã có sự điều chỉnh so với Quy hoạch chung xây dựng đã duyệt. Với trường hợp Tuyến ĐSĐT số 2, tuyến này được đề xuất trở thành tuyến đường sắt vành đai, có một phần hướng tuyến trùng với tuyến ĐSĐT số 4 theo quy hoạch từ ga Thượng Đình tới ga Bưởi. Dự án HAIMUD2 không thể hiện những đề xuất mới này.

2.89 Sở GTVT đã lập “Quy hoạch các điểm đỗ xe trong thành phố Hà Nội”, trong đó bao gồm các đề xuất về các dự án bãi xe ngầm. Một số dự thảo đề xuất như bãi xe ngầm tại sân vận động Quần Ngựa gần ga C5 Quần Ngựa, vườn hoa Lý Tự Trọng tại ga C7 Hồ Tây đã phản ánh và phối hợp với những đề xuất của HAIMUD2.

2.90 Xét về tiến độ triển khai các dự án đã phê duyệt, Đoàn chuyên gia đã rà soát “Kế hoạch đầu tư trung hạn của thành phố Hà Nội, 2016-2020”. Trong danh mục các dự án, nhiều dự án ảnh hưởng tới điều kiện tiếp cận ga và/hoặc khả năng phát triển đô thị gắn kết (xem Bảng 2.5.1). Các dự án đã phê duyệt thuộc khu vực đang phát triển đô thị Tây Hồ Tây đã được bố trí vốn triển khai, còn các dự án đường bộ khác trong khu vực đã xây dựng thì chưa được bố trí vốn triển khai.

**Bảng 2.5.1 Các dự án liên quan tới Tuyến 1 và Tuyến 2 trong Kế hoạch đầu tư trung hạn**

Tên dự án	Ga liên quan
Xây dựng đường QL1 kéo dài tới trung tâm khu đô thị Tây Hồ Tây	C1, C2, C3
Xây dựng đường Nguyễn Hoàng Tôn (đoạn từ UBND quận Tây Hồ tới đường Phạm Văn Đồng)	C1, C2, C3
Xây dựng QL 5 kéo dài tới trung tâm khu đô thị Tây Hồ Tây	C1, C2, C3
Xây dựng QL2 kéo dài tới khu đô thị mới Tây Hồ Tây	C1, C2, C3
Cải tạo, nâng cấp, mở rộng đường từ cầu Long Biên – Bắc Cổ - cầu Vĩnh Tuy	V6, C9, C10
Xây dựng đường Văn Cao – Hồ Tây	C5
Cầu vượt trên đường Hoàng Quốc Việt	C5
Xây dựng cầu đi bộ từ đường Trần Nguyễn Hãn sang Chương Dương Độ	V6, C9, C10
Mở rộng đường VĐ3, đoạn từ Mai Dịch tới Nam Thăng Long	V11, V12

Nguồn: Kế hoạch đầu tư công trung hạn thành phố Hà Nội, 2016-2020, Sở KHĐT



## 2.6 Hiện trạng các dự án Đường sắt Đô thị

### 1) Tổng quan

2.91 Trong số 8 tuyến ĐSĐT, có 4 tuyến là: Tuyến 1 GĐ1, Tuyến 2 GĐ1, Tuyến 2A và Tuyến 3 GĐ1 đang được triển khai. Sau khi hoàn thành các dự án này, vùng trung tâm thành phố gồm Khu Phố cổ, Hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cũ sẽ nằm trong phạm vi đi bộ là 1km tới các ga, đồng thời có điểm trung chuyển giữa Tuyến 1 và Tuyến 3 tại Ga Hà Nội, giữa Tuyến 1 và Tuyến 2 là cụm ga Long Biên Nam và Hàng Đậu.

2.92 Mạng lưới ĐSĐT đã quy hoạch gồm 8 tuyến hiện nay có tổng chiều dài là 318,6km (xem Bảng 2.6.1 và Hình 2.6.1). Trong đó, các tuyến có dự án đang được triển khai là các đoạn giai đoạn 1 của Tuyến 1, Tuyến 2, Tuyến 3 và Tuyến 2A.

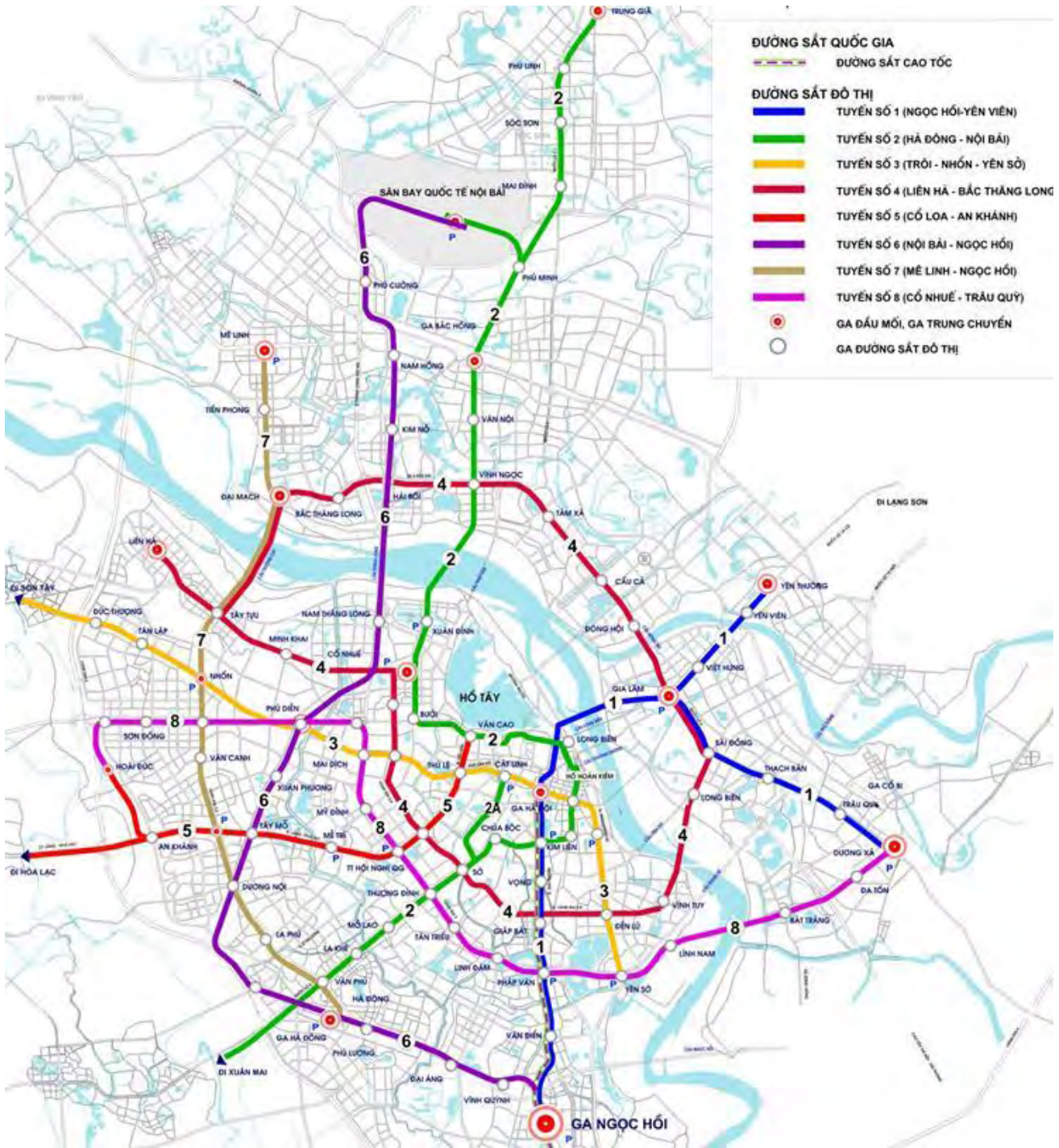
**Bảng 2.6.1 Các tuyến ĐSĐT và BRT đã được phê duyệt ở Hà Nội**

Tên tuyến	Hướng tuyến	Chiều dài (km)	Đặc điểm	Hiện trạng, Năm mục tiêu
Tuyến số 1	Ngọc Hồi – Ga Hà Nội – Yên Viên, Như Quỳnh	34,7	Phục vụ khu vực ngoại vi phía đông bắc và nam thành phố, đi qua khu vực trung tâm ĐSVN-BGTVT là chủ đầu tư	GĐ-1 đang triển khai năm 2021
Tuyến số 2	Thạch Lợi - Nội Bài – Trung tâm Thành phố - Thượng Đình	50,0	Phục vụ các khu vực hai bên đường vành đai 3 và khu vực phía đông Sông Hồng, trung tâm thành phố, về phía nam. Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội là chủ đầu tư.	GĐ-1 đang triển khai năm 2020- 2021
Tuyến số 2A	Cát Linh- Ngã Tư Sở –Hà Đông	13,0	Dự án đang triển khai, nối trung tâm thành phố, quận Ba Đình với khu vực phía tây nam. BGTVT là chủ đầu tư.	Đang triển khai Năm 2016
Tuyến số 3	Nhổn - Ga Hà Nội - Hoàng Mai	26,0	Nối khu vực phía tây với trung tâm và khu vực phía nam thành phố. Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội là chủ đầu tư.	GĐ-1 đang triển khai Năm 2017
Tuyến số 4	Mê Linh - Đông Anh – Sài Đồng – Vĩnh Tuy/Hoàng Mai – VĐ2.5- Cổ Nhuế -Liên Hà	54,0	Trước mắt là tuyến xe buýt nhanh, kết nối với các Tuyến 1, 2, 3 và 5.	Quy hoạch
Tuyến số 5	Cổ Loa – Nam Hồ Tây – Ngọc Khánh - Láng - Hòa Lạc	25,6	Nối trung tâm thành phố với khu vực đô thị trên hành lang Láng - Hòa Lạc Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội là chủ đầu tư	Quy hoạch
Tuyến số 6	Nội Bài – Phú Diễn – Hà Đông – Ngọc Hồi	43,2	Tạo cơ sở cho đường sắt vành đai ở phía tây	Quy hoạch
Tuyến số 7	Mê Linh – khu đô thị Nhổn, Văn Cảnh, Dương Nội	35,7	Nối chuỗi đô thị mới ở nhánh phía đông VĐ4	Quy hoạch
Tuyến số 8	Mai Dịch - VĐ3 - Lĩnh Nam – Dương Xá	36,4	Nối chuỗi đô thị trên đường VĐ3.	Quy hoạch

Nguồn: Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030, tầm nhìn tới 2050

2.93 Thông tin sơ lược về các đoạn đang triển khai của của Tuyến 1, Tuyến 2, Tuyến 3 và Tuyến 2A như sau:

**Hình 2.6.1 Quy hoạch Mạng lưới Đường sắt Đô thị Hà Nội**



Nguồn: Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội, tháng 7/2011

## 2) Tuyến ĐSĐT số 1

2.94 “Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội (Tuyến 1)” bao gồm nội dung thỏa thuận vốn vay thiết kế kỹ thuật được ký kết tháng 3/2008 và Giai đoạn 1 của tổ hợp ga Ngọc Hồi được ký kết tháng 3/2012. Đoạn GĐ1 hiện đang được triển khai theo Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT ngày 21/10/ 2008 của Bộ Giao thông Vận tải, theo đó đoạn GĐ1 từ Gia Lâm tới Giáp Bát và Ngọc Hồi”.

2.95 Trong giai đoạn 1, có 4 gói dự án là (i) Gói 1: Tổ hợp Ngọc Hồi (ga và đề-pô), (ii) Gói 2: các ga từ Gia Lâm tới Giáp Bát, và các quy hoạch chi tiết (tỷ lệ 1/500) các ga Gia Lâm, Hà Nội và Giáp Bát, (iii) Gói 3: Cầu đường sắt qua sông Hồng, (iv) Gói 4: Công trình cơ điện, và hệ thống vé tự động (AFC), và (v) đầu máy – toa xe. Tổng chiều dài là 16,461 km, gồm 8 ga trên cao và 1 ga mặt đất (xem Bảng 2.6.3).

**Bảng 2.6.2 Các gói thầu Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 1**

Gói thầu		Loại hợp đồng	Nội dung	Vốn
P-1	Tổ hợp Ngọc Hồi	Xây dựng	Ga (mặt đất: 1), Tổ hợp Nhà ga	JICA
P-2	Công trình đường sắt trên cao	Xây dựng	Công trình, kết cấu đường sắt trên cao (8)	JICA
P-3	Cầu đường sắt qua Sông Hồng	Xây dựng	Cầu đường sắt	JICA
P-4	Thông tin, tín hiệu, Điện khí hóa & Cấp điện	Thiết kế & Lắp đặt	Cung cấp, lắp đặt hệ thống E&M (thông tin, tín hiệu, điện), đường ray và trang thiết bị đề-pô, v.v.	JICA
P-5	Toa xe điện (EMU)	Thiết kế, chế tạo	Đầu máy, toa xe (27 tàu x 3 toa)	JICA

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.96 Cho tới nay, gói HURC1-101 “Chuẩn bị và cải tạo đất cho tổ hợp ga Ngọc Hồi” đã qua giai đoạn đánh giá sơ bộ, nhưng các gói còn lại vẫn chưa được phê duyệt.

2.97 Nhìn chung, tiến độ thực hiện đã bị trì hoãn do còn một số bất cập, bao gồm (i) vị trí cầu đường sắt mới qua Sông Hồng cũng như vị trí các ga Gia Lâm, Long Biên Bắc và Long Biên Nam bị ảnh hưởng theo vị trí, hướng tuyến của cầu mới, (ii) lựa chọn khổ đường: theo khổ tiêu chuẩn để phù hợp với Luật Đường sắt hay theo khổ hẹp phù hợp với ĐSVN hiện tại, (iii) lựa chọn hệ thống tín hiệu, (iv) xác nhận việc trung chuyển với đường sắt quốc tế/đường dài tại Ga Hà Nội trong trung tâm thành phố.

**Bảng 2.6.3 Danh mục các ga trên Tuyến ĐSĐT số 1**

Giai đoạn	TT	Tên ga	Km	Phường/Xã	Quận	Kết cấu	Trung chuyển
GD 1	1	Gia Lâm	5+884	Ngọc Thụy, Thượng Thanh, Gia Thụy	Long Biên	Trên cao	Tuyến 4 (QL5), quốc tế/đường dài, tuyến Hải Phòng
	2	Long Biên Bắc	4+445	Ngọc Thụy	Long Biên	Trên cao	-
	3	Long Biên Nam	2+005	Hàng Mã	Hoàn Kiếm	Trên cao	Tuyến 2 (C8 Hàng Đậu)
	4	Hà Nội	0+000	Văn Miếu, Khâm Thiên	Đống Đa	Trên cao	Tuyến 3, quốc tế/đường dài
	5	Công viên Thống Nhất	1+400	Trung Phụng	Đống Đa	Trên cao	Tuyến 2 (Bách Khoa thuộc GD 2)
	6	Bạch Mai	2+372	Phương Mai	Đống Đa	Trên cao	-
	7	Phương Liệt	3+188	Phương Liệt	Thanh Xuân	Trên cao	-
	8	Giáp Bát	4+840	Giáp Bát, Thịnh Liệt	Hoàng Mai	Trên cao	Tuyến 4 (VĐ2.5), quốc tế/đường dài
	9	Ngọc Hồi (tổ hợp)	12+632	Ngọc Hồi, Liên Ninh	Thanh Trì	Mặt đất	Tuyến 6, quốc tế/đường dài
GD 2A	10	Hoàng Liệt	6+943	Hoàng Liệt	Hoàng Mai	Trên cao	-
	11	Văn Điển	8+648	Thị trấn Văn Điển	Thanh Trì	Trên cao	-
	12	Vĩnh Quỳnh	10+115	Vĩnh Quỳnh	Thanh Trì	Trên cao	-
GD 2B	13	Đức Giang	7+513	Thượng Thanh	Long Biên	Trên cao	-
	14	Cầu Đuống	9+377	Thượng Thanh	Long Biên	Trên cao	-
	15	Yên Viên (tổ hợp)	12+040	Xã Yên Viên và Thị trấn Yên Viên	Gia Lâm	Mặt đất	Hàng hóa

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Tuyến ĐSĐT số 2

2.98 Thỏa thuận vay vốn GD1 “Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội: đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo (Tuyến 2)” được ký kết vào tháng 3/2009. Từ tháng 3/2011, giai đoạn 1 của dự án đã được khởi động theo Hợp đồng Dịch vụ Tư vấn giữa MRB và UBNDTP.

2.99 Đoạn GD1 từ ga Nam Thăng Long tới ga Trần Hưng Đạo (11,534km) hiện đang triển khai, bao gồm 3 ga trên cao và 7 ga ngầm. Đề-pô sẽ nằm ở phía tây nam ga Nam Thăng Long, thuộc địa phận phường Xuân Đỉnh. Giai đoạn 1 gồm 5 gói thầu (xem Bảng 2.6.4).

**Bảng 2.6.4 Các gói thầu trong Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSĐT số 2**

Gói thầu		Dạng thầu	Nội dung	Vốn
CPA 001	Công trình ngầm 1 (5km)	Thiết kế & Xây dựng	3 ga ngầm, hầm khoan (3,9 km), hầm đào hở (0,7 km)	JICA
CPA 002	Công trình ngầm 2 (3,9km)	Thiết kế & Xây dựng	3 ga ngầm, hầm khoan (3,1 km), hầm đào hở (0,3 km)	JICA
CPA 003	Công trình trên cao (2,6km)	Xây dựng	3 ga trên cao, cầu cạn (2,2km)	JICA
CPA 004	Hệ thống E&M với 5 năm bảo trì	Thiết kế & Xây dựng	Cung cấp, lắp đặt hệ thống E&M, phương tiện, đường ray với 5 năm bảo trì.	JICA
CPA 005	Công trình đề-pô (17,5Ha)	Xây dựng	Hạ tầng đề-pô, tòa nhà đề-pô	JICA

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



2.100 Phần lớn các gói thầu trên đều đã qua bước thẩm định sơ bộ, trừ gói CPA004, hiện vẫn đang trong quá trình thẩm định sơ bộ.

2.101 Cho tới nay hướng tuyến đường sắt (chỉ giới, hành lang an toàn, tìm đường) và quy hoạch chi tiết đề-pô đã được phê duyệt cho cả các đoạn trên cao và đi ngầm. Về tổng mặt bằng các ga, bao gồm chỉ giới ga và vị trí chính xác các công trình ga, một số ga - bao gồm các ga C1, C2, C3, C4, C7 và C8 - đã được phê duyệt (xem Bảng 2.6.5).

2.102 Đối với các ga ngầm như C5, C6, C9, và C10, SQHKT đã yêu cầu Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội tổ chức họp tham vấn cộng đồng theo quy định của Luật Quy hoạch Đô thị. Các buổi họp tham vấn đã được tổ chức và hoàn tất ngày 22/5/2014. Căn cứ vào tổng kết các ý kiến từ các phường Liễu Giai, Thụy Khê, Hàng Bài và ý kiến từ các quận Ba Đình, Tây Hồ, Hoàn Kiếm, dự thảo tổng mặt bằng các ga C5, C6, C9 và C10 đã được Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội nộp lên SQHKT thẩm định.

**Bảng 2.6.5 Tiến độ phê duyệt Giai đoạn 1 của Tuyển ĐSĐT số 2**

STT	Văn bản	Cơ quan	Ngày	Nội dung
1	Quyết định số 2054/QĐ-UBND về phê duyệt Nghiên cứu khả thi dự án Tuyển 2, đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo (Giai đoạn 1)	UBNDTP	13/11/2008	Phê duyệt báo cáo Nghiên cứu Khả thi, đoạn Giai đoạn 1
2	Thỏa thuận vay vốn (VNXVI-1) Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội: đoạn Nam Thăng Long –Trần Hưng Đạo (Tuyến 2)	CP- JICA	3/ 2009	Thỏa thuận vay vốn giữa Chính phủ và JICA
3	Hợp đồng Dịch vụ Tư vấn HRB-L2-001 với Liên danh tư vấn gồm OC, KEI, TEC, PAD, ALM, TEDI, và TRICC	Ban QLĐSĐTHN- Liên danh TV	13/3/2011	Thỏa thuận giữa Ban QLĐSHN và Liên danh tư vấn
4	Quyết định số 1259/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng thủ đô Hà Nội tới năm 2030 và Tầm nhìn tới năm 2050	Bộ Xây dựng	26/7/2011	Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Hà Nội, bao gồm Tuyến 2 từ Sóc Sơn – Trung tâm Hà Nội – Thượng Đình
5	Quyết định số 2641/QĐ-UBND phê duyệt chỉ giới đường đỏ cho đường sắt đô thị - Hành lang an toàn cho đường sắt đô thị và tìm đường cho đoạn trên cao từ Km0-400 tới Km2+450 của dự án đầu tư, xây dựng Tuyến ĐSĐT số 2, đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo, tỷ lệ 1/500	UBNDTP	14/6/2012	Phê duyệt chỉ giới, hành lang an toàn và tìm đường cho đoạn trên cao
6	Văn bản số 3242/QHKT-P8+P7 thống nhất về tổng mặt bằng ga và phương án kiến trúc sơ bộ của các ga trên cao C1, C2, C3	SQHKT	25/10/2012	Thống nhất về tổng mặt bằng ga và phương án kiến trúc sơ bộ cho ga trên cao
7	Quyết định số 2297/QĐ-UBND phê duyệt tổng mặt bằng ga cho đoạn đi ngầm (từ Km2+450 tới Km11+133,77) tỷ lệ 1/500	UBNDTP	28/3/2013	Phê duyệt tổng mặt bằng ga trên cao
8	Quyết định số 4856/QĐ-UBND phê duyệt điều chỉnh một phần quy hoạch chi tiết khu đô thị Tây Hồ Tây tỷ lệ 1/2000 – ô quy hoạch 01, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông	UBNDTP	15/8/2013	Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu đô thị Tây Hồ Tây căn cứ vào quy hoạch mặt bằng ga trên cao đã phê duyệt
9	Quyết định số 4858/QĐ-UBND phê duyệt quy hoạch chi tiết đề-pô Xuân Đình tỷ lệ 1/500 trong khuôn khổ dự án Tuyển ĐSĐT số 2, đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo	UBNDTP	15/8/2013	Phê duyệt quy hoạch chi tiết đề-pô
10	Quyết định số 1910/QĐ-UBND phê duyệt tổng mặt bằng các ga ngầm C4, C7 và C8 tỷ lệ 1/500	UBNDTP	11/4/2014	Phê duyệt tổng mặt bằng các ga C4, C7, C8
11	Văn bản số 677/ĐSĐT-DA2 thẩm định tổng mặt bằng các ga ngầm C5, C6, C9 và C10	Ban QLĐSĐTHN	10/7/2014	Yêu cầu SQHKT thẩm định quy hoạch mặt bằng các ga C5, C6, C9, C10
12	Tờ trình số 3210/TT-QHKT-P7 trình UBNDTP yêu cầu phê duyệt điều chỉnh một phần quy hoạch chi tiết các khu vực thuộc quận Ba Đình và Hoàn Kiếm để xây dựng các ga ngầm là C5 và C10, cũng như quy hoạch chi tiết cho các khu vực trong quận Tây Hồ để xây dựng ga ngầm C6 trong khuôn khổ Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội, Tuyến 2	SQHKT	14/8/2014	Yêu cầu UBNDTP phê duyệt tổng mặt bằng các ga C5, C6, C9 và C10

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.103 Dự án giai đoạn 1 đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư đánh giá lại do tăng dự toán đầu tư. Năm mục tiêu cho khai thác giai đoạn 1 là 2020 – 2021.

2.104 TEDI đã tiến hành nghiên cứu khả thi cho đoạn giai đoạn 2 (từ Cầu Dền tới Thượng Đình), hiện đang trong bước thẩm định. Đoạn giai đoạn 3 đã được thể hiện trong Quy hoạch chung thành phố Hà Nội, nối từ ga Nam Thăng Long tới huyện Sóc Sơn phía bắc sông Hồng.

**Bảng 2.6.6 Danh mục các ga trên Tuyến ĐSDT số 2**

Giai đoạn	TT	Tên ga	Km	Phường/Xã	Quận	Kết cấu	Trung chuyển
GD1	1	C1-Nam Thăng Long	0-023	Phú Thượng	Tây Hồ	Trên cao	-
	2	C2-Ngoại Giao Đoàn	1+135	Xuân Đình	Bắc Từ Liêm	Trên cao	-
	3	C3-Tây Hồ Tây	1+890	Xuân La	Tây Hồ	Trên cao	-
	4	C4-Bưởi	3+509.9	Nghĩa Đô	Cầu Giấy	Ngầm	-
	5	C5-Quần Ngựa	5+210.4	Thụy Khuê, Liễu Giai	Tây Hồ, Ba Đình	Ngầm	Tuyến 5
	6	C6-Bách Thảo	6+552.6	Thụy Khuê	Tây Hồ	Ngầm	-
	7	C7-Hồ Tây	7+289.9	Thụy Khuê, Ngọc Hà	Tây Hồ, Ba Đình	Ngầm	-
	8	C8-Hàng Đậu	8+399.3	Quán Thánh, Hàng Mã	Ba Đình, Hoàn Kiếm	Ngầm	Tuyến 1 (V6 Long Biên Nam)
	9	C9-Hồ Hoàn Kiếm	9+864.6	Lý Thái Tổ	Hoàn Kiếm	Ngầm	-
	10	C10-Trần Hưng Đạo	10+808.8	Hàng Bài	Hoàn Kiếm	Ngầm	Tuyến 3 (GD2)
GD2	11	C11-Cầu Dền	11+670	Ngô Thì Nhậm, Phố Huế	Hai Bà Trưng	Ngầm	-
	12	C12-Bách Khoa	13+050	Lê Đại Hành	Hai Bà Trưng	Ngầm	Tuyến 1 (V9 C.V. Thống Nhất)
	13	C13-Kim Liên	13+860	Kim Liên	Đống Đa	Ngầm	-
	14	C14-Chùa Bộc	14+615	Trung Liệt, Quang Trung	Đống Đa	Ngầm	-
	15	C15-Ngã Tư Sở	15+995	Khương Trung	Thanh Xuân	Ngầm	-
	16	C16-Thượng Đình	16+720	Thượng Đình	Thanh Xuân	Ngầm	Tuyến 2A, Tuyến 4 (VĐ.5)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Tuyến ĐSDT số 2A

2.105 Dự án này được phê duyệt tháng 10/2008 trong “Quyết định số 3136/QĐ-BGTVT phê duyệt Dự án Đường sắt Đô thị Cát Linh – Hà Đông và các văn kiện phê duyệt kèm theo” của Bộ Giao thông Vận tải (BGTVT) (xem Bảng 2.6.7).

2.106 Tổng chiều dài tuyến là 13,021 km, bao gồm 12 ga trên cao (xem Bảng 2.6.8). Tuyến hiện đang trong giai đoạn xây dựng và thu hồi đất (xem Hình 2.6.2).

**Bảng 2.6.7 Gói dự án của Tuyến ĐSDT số 2A**

Gói dự án		Hình thức	Nội dung	Vốn
P-1	Thiết kế, Cung cấp thiết bị và nguyên vật liệu, Xây dựng	Thiết kế - Đấu thầu - Xây dựng	Thiết kế kỹ thuật, xây dựng công trình hạ tầng và kiến trúc, cung cấp và lắp đặt hệ thống E&M, đường ray và đầu máy toa xe	Trung Quốc

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 2.6.8 Danh mục các ga trên Tuyến ĐSDT số 2A**

TT	Tên ga	Km	Phường/Xã	Quận	Kết cấu	Trung chuyển
1	Cát Linh	0-017.58	Cát Linh, Ô Chợ Dừa	Đống Đa	Trên cao	Tuyến 3
2	La Thành	0+913.50	Ô Chợ Dừa	Đống Đa	Trên cao	
3	Thái Hà	1+816.00	Trung Liệt	Đống Đa	Trên cao	
4	Láng	2+891.00	Thịnh Quang	Đống Đa	Trên cao	
5	Đại học quốc gia	4+140.00	Thượng Đình	Thanh Xuân	Trên cao	Tuyến 2 (GĐ2), Tuyến 4
6	Vành đai 3	5+149.00	Thanh Xuân Trung	Thanh Xuân	Trên cao	Tuyến 8
7	Thanh Xuân 3	6+629.00	Trung Văn, Văn Quán	Nam Từ Liêm, Hà Đông	Trên cao	
8	Bến xe Hà Đông	7+751.00	Văn Quán	Hà Đông	Trên cao	
9	Hà Đông	9+074.00	Hà Cầu	Hà Đông	Trên cao	
10	La Khê	10+184.00	Quang Trung	Hà Đông	Trên cao	Tuyến 7
11	Văn Khê	11+612.00	Quang Trung	Hà Đông	Trên cao	
12	Bến xe Hà Đông mới	12+644.00	Yên Nghĩa	Hà Đông	Trên cao	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 2.6.2 Hình ảnh về công trường xây dựng Tuyến ĐSDT số 2A**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



### 5) Tuyến ĐSDT số 3

2.107 Dự án Giai đoạn 1 đã được phê duyệt tháng 4/2009, theo “Quyết định số 1970/QĐ-UBND ngày 27/4/2009, phê duyệt dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 3, đoạn Nhôn – Ga Hà Nội” của UBNDTP (xem Bảng 2.6.9). Tư vấn triển khai dự án này là Systra.

2.108 Tổng chiều dài tuyến là 12,5 km, gồm 8 ga trên cao và 4 ga ngầm. Dự án chia thành 9 gói thầu, bao gồm 5 gói thầu xây dựng và 4 gói thầu trang thiết bị (xem Bảng 2.6.10). UBNDTP đã phê duyệt chỉ giới và quy hoạch tổng mặt bằng các ga. Các đoạn trên cao đang được xây dựng.

**Bảng 2.6.9 Các gói thầu giai đoạn 1 của Tuyến ĐSDT số 3**

Gói dự án		Hình thức	Nội dung	Vốn
CP 1	Tuyến trên cao	Xây dựng	Tuyến trên cao (8,5km)	EIB/AFD
CP 2	Ga trên cao	Xây dựng	Ga trên cao (8)	EIB/AFD
CP 3	Hầm và ga ngầm	Xây dựng	Hầm ngầm (3,6km) Ga ngầm (4)	ADB
CP 4	Hạ tầng kỹ thuật tại đê-pô	Xây dựng	Chuẩn bị đất đê-pô (15 ha)	AFD
CP 5	Công trình đê-pô	Xây dựng	Công trình nhà, xưởng đê-pô	AFD
CP 6	Đường ray và đầu máy, toa xe	Thiết kế & Xây dựng	RST, SIG, COM, Trang thiết bị, OCC/SCADA, Điện	DGT
CP 7	Hệ thống E&M	Thiết kế & Xây dựng	Thông gió, cầu thang máy, thang cuốn, v.v.	EIB/AFD
CP 8	Hệ thống E&M tại đê-pô	Thiết kế & Xây dựng	Đường ray cho toàn tuyến và đê-pô	ADB/AFD
CP 9	Hệ thống AFC	Thiết kế & Xây dựng	Thu vé tự động	DGT

Chú thích) EIB: European Investment Bank, AFD: L'Agence Française de Développement (French Agency for Development, DGT: Direction Générale du Trésor (French Agency for National Economic Policy)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 2.6.10 Danh mục các ga Giai đoạn 1 của Tuyến ĐSDT số 3**

TT	Tên ga	Km	Phường/Xã	Quận	Kết cấu	Trung chuyển
1	Nhôn (đầu cuối)	10+146	Minh Khai	Bắc Từ Liêm	Trên cao	-
2	Minh Khai	11+275	Phúc Diễn	Bắc Từ Liêm	Trên cao	-
3	Phú Diễn	12+260	Phúc Diễn, Phú Diễn	Bắc Từ Liêm	Trên cao	-
4	Cầu Diễn	13+280	Phú Diễn, Cầu Diễn	Bắc Từ Liêm, Nam Từ Liêm	Trên cao	-
5	Lê Đức Thọ	14+405	Mai Dịch	Cầu Giấy	Trên cao	-
6	Đại học Quốc gia	15+435	Dịch Vọng Hậu	Cầu Giấy	Trên cao	-
7	Chùa Hà	16+660	Dịch Vọng	Cầu Giấy	Trên cao	-
8	Cầu Giấy	17+825	Láng Thượng	Đống Đa	Trên cao	-
9	Ngọc Khánh	18+985	Ngọc Khánh	Ba Đình	Ngầm	Tuyến 5
10	Cát Linh	20+495	Cát Linh	Đống Đa	Ngầm	Tuyến 2A
11	Văn Miếu	21+380	Văn Chương	Đống Đa	Ngầm	-
12	Hà Nội	22+105	Cửa Nam, Trần Hưng Đạo	Hoàn Kiếm	Ngầm	Tuyến 1 (V8 Hà Nội)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2.109 Song song với đó, Cơ quan Phát triển Pháp (AFD) và Quỹ Môi trường Thế giới của Pháp (FFEM) đã tài trợ từ năm 2013 cho dự án Hỗ trợ Kỹ thuật (TA) “Hỗ trợ phát triển thí điểm gắn kết môi trường và đô thị Metro Hà Nội” (Tuyến 3: từ đề-pô Nhỏn tới ga Hà Nội). Cụ thể dự án này bao gồm lập báo cáo nghiên cứu khả thi về kết nối đa phương thức tại hai ga của Tuyến ĐSĐT số 3 là ga ngầm Cầu Giấy và ga trên cao Ngọc Khánh.

2.110 Mục tiêu đặt ra là (i) cải thiện điều kiện tiếp cận tới hai ga này, và (ii) đảm bảo liên kết đa phương thức nhờ kết nối tốt giữa tuyến metro và các phương thức vận tải hiện có và tương lai. Nội dung kiến nghị sẽ bao gồm các trang thiết bị tiêu chuẩn cơ bản và thiết kế phù hợp cho không gian công cộng quanh nhà ga (cơ sở thương mại, bãi xe, lối đi bộ, các tuyến gom khách, v.v.) Đối tác chính là TRAMOC, trực thuộc SGTVT và Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội.

2.111 ADB hiện cũng đang có hỗ trợ về cải thiện điều kiện tiếp cận và tính bền vững của Tuyến ĐSĐT số 3 thông qua một dự án khác được duyệt từ tháng 12 năm 2014: “Tăng cường giao thông đô thị bền vững cho Tuyến ĐSĐT số 3 của Hà Nội (Dự án số 40080-24)”. Tổng chi phí của dự án này lên tới gần 60 triệu USD, trong đó bao gồm 4,2 triệu USD vay ADB, khoảng 50 triệu USD tài trợ từ Quỹ Công nghệ phát triển sạch (CTF) của ADB và 5,8 triệu USD còn lại là vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam.

2.112 Sản phẩm của dự án này về bản chất cũng tương tự như sản phẩm của HAIMUD2, mặc dù quy mô dự án, xét về bán kính từ nhà ga, chưa được làm rõ. Sản phẩm của dự án này bao gồm: “(i) đặc điểm tiếp cận tốt hơn tại và quanh các ga metro; (ii) các dịch vụ vận tải gắn kết và mới mẻ, và các biện pháp kết nối tới ga metro; và (iii) biện pháp hỗ trợ cho các chính sách cải tạo, các biện pháp khuyến khích chuyển đổi phương thức sang giao thông công cộng.”<sup>6</sup> Dự án này đã chính thức triển khai từ tháng 7 năm 2015.

2.113 Căn cứ vào thiết kế cơ sở của các ga đã hoàn tất vào tháng 5 năm 2015, Đoàn Nghiên cứu sẽ rà soát kết quả thiết kế chi tiết này và cả những kế hoạch bố trí xe buýt gom khách, các điểm trông giữ xe cho khách đi tàu, quy hoạch bãi đỗ toàn diện của thành phố để cải thiện điều kiện tiếp cận tới các ga. Nhiều đầu mối giao thông đa phương thức sẽ được xây dựng bắt đầu từ quý 4 năm 2016 tại (i) bến xe Nhỏn, (ii) bến xe Cầu Giấy, và (iii) ga Cát Linh để kết nối tốt hơn với dự án đường sắt đô thị Cát Linh – Hà Đông (Tuyến ĐSĐT 2A) và với ga Hà Nội là nơi Tuyến ĐSĐT số 3 sẽ kết nối với Tuyến ĐSĐT số 1, các tuyến đường sắt quốc gia và nhiều tuyến xe buýt của thành phố.

2.114 Những kiến nghị liên quan tới mạng xe buýt sẽ nhằm tránh trùng lặp với các tuyến ĐSĐT; thiết kế chi tiết có thể dẫn tới quyết định hủy bỏ một số tuyến xe buýt hiện tại. Thiết kế chi tiết này cần giải quyết được các vấn đề bất cập về hệ thống vé sao cho đồng bộ với toàn bộ hệ thống ĐSĐT.

2.115 Tuân thủ Tuyên bố Chính sách An toàn của ADB, Kết quả Đánh giá Môi trường Sơ bộ (IEE) đã đưa dự án này vào Nhóm B về lĩnh vực môi trường (không ảnh hưởng lớn tới bất kỳ hệ sinh thái nhạy cảm nào), Nhóm C về tái định cư bắt buộc (không phải thu hồi đất) và Nhóm C về người dân tộc thiểu số.

---

<sup>6</sup> Tham khảo thông tin dự án: [http://adb.org/projects/details?proj\\_id=40080-024&page=overview](http://adb.org/projects/details?proj_id=40080-024&page=overview)

### 3 HƯỚNG TIẾP CẬN TOD TRONG PHÁT TRIỂN ĐSĐT Ở HÀ NỘI

#### 3.1 Khái niệm và tầm quan trọng của phát triển dựa vào giao thông (TOD)

##### 1) Khái niệm TOD

3.1 Ban đầu, phát triển dựa vào giao thông (TOD)<sup>1</sup> được xem là hướng tiếp cận đối trọng nhằm chuyển đổi một xã hội từ mô hình phụ thuộc vào ô tô sang mô hình đô thị khá nhỏ gọn theo hình thái tập trung. TOD góp phần hình thành một xã hội thân thiện với môi trường do chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng tiêu thụ ít nhiên liệu và có lượng khí thải CO<sub>2</sub> thấp hơn, nhằm hướng tới “tăng trưởng thông minh”. Bên cạnh đó, việc chuyển sang sử dụng vận tải công cộng cũng giảm diện tích sử dụng không gian trên một hành khách, qua đó đảm bảo sử dụng không gian đô thị hiệu quả.

3.2 Theo Calthorpe, nguyên tắc thiết kế của TOD là: (i) tổ chức tăng trưởng ở cấp vùng theo mô hình nhỏ tập trung và hỗ trợ vận tải; (ii) các khu thương mại, nhà ở, nơi làm việc, công viên và công trình công cộng được bố trí ở trong phạm vi đi bộ tính từ điểm dừng vận tải công cộng; (iii) tạo mạng lưới tuyến phố thân thiện với người đi bộ kết nối trực tiếp tới các điểm đến trong khu vực, (iv) cung cấp các loại nhà ở hỗn hợp với mật độ và chi phí hợp lý, (v) bảo tồn các loại hình nhà ở có mật độ và chi phí khác nhau, (vi) bảo tồn các khu sinh quyển nhạy cảm, các khu vực ven sông và không gian mở có chất lượng cao, (vii) bố trí các không gian công cộng tập trung vào định hướng xây dựng các công trình và các hoạt động xung quanh và (viii) khuyến khích phát triển và tái phát triển dọc các hành lang vận tải trong phạm vi các khu vực hiện có.

3.3 Phát triển dựa vào giao thông (TOD) là nhằm hình thành một khu vực nhỏ và tập trung, hỗn hợp dân cư và thương mại được thiết kế nhằm tối ưu hóa tiếp cận vận tải công cộng, khuyến khích sử dụng dịch vụ vận tải công cộng được bố trí trong cự ly đi bộ. TOD về cơ bản không chỉ là để khai thác tốt ĐSĐT mà còn để hướng tới tăng trưởng thông minh cho khu vực đô thị, đảm bảo phát triển kinh tế xã hội nhanh hơn ở các khu vực quanh nhà ga ĐSĐT. Khi có quy hoạch và được triển khai tốt thì TOD sẽ tác động tích cực lớn đối với giao thông đô thị, sử dụng đất và môi trường. Do đó, TOD được kỳ vọng sẽ tạo ra sự đồng bộ giữa phát triển giao thông và phát triển đô thị, tạo được không gian đô thị mới, các hoạt động mới trong khu vực ảnh hưởng của các tuyến ĐSĐT. Triển khai thành công TOD sẽ giúp tăng lượng khách, tăng sự hài lòng của hành khách ĐSĐT, và đồng thời sẽ giúp tăng được cơ hội phát triển đô thị ở nhiều cấp khác nhau trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT.

3.4 Trong bối cảnh đó, các mục tiêu TOD được tổng hợp như sau:

- (i) TOD sẽ tác động tới lượng hành khách của đường sắt đô thị
- (ii) TOD sẽ góp phần phát triển kinh tế tại và quanh khu vực nhà ga
- (iii) TOD sẽ góp phần cải thiện điều kiện xã hội và môi trường trong khu vực ảnh hưởng của đường sắt đô thị (bán kính 500 – 800m từ nhà ga)

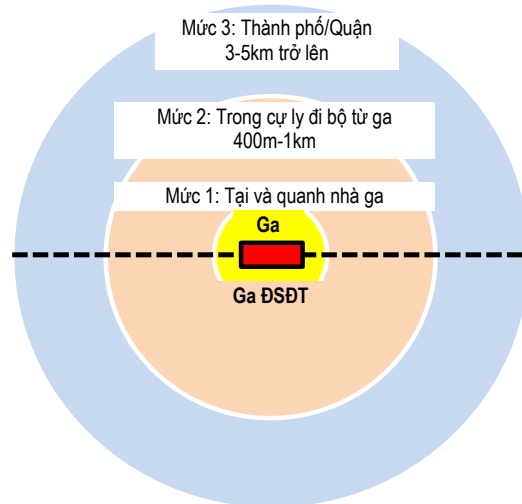
3.5 Phạm vi chính của TOD bao gồm ba lĩnh vực là (i) cải thiện điều kiện tiếp cận nhà ga (đi bộ, xe đạp, xe máy, xe buýt), (ii) khuyến khích phát triển đô thị gắn kết, và (iii) cải thiện điều kiện môi trường xã hội (tái định cư, giá trị văn hóa, v.v.).

3.6 TOD ảnh hưởng tới các khu vực đô thị ở nhiều mức độ khác nhau, tùy thuộc vào mô hình TOD nào được áp dụng. Khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT khi xét về TOD có thể được chia thành ba mức như sau (xem Hình 3.1.1):

<sup>1</sup> Phát triển theo Định hướng Giao thông Công Cộng (TOD) là khái niệm đầu tiên được sử dụng trong cuốn sách của ông Peter Calthorpe “*Thế hệ mới các đô thị Mỹ, Sinh thái, Cộng đồng và Giác ngộ Mỹ*” trên tờ báo Princeton Architectural năm 1993.

- (a) **Mức 1: Khu vực ảnh hưởng của dự án (Khu vực tại và quanh nhà ga ĐSĐT):** Khi người sử dụng ĐSĐT tới hoặc rời ga bằng cách đi bộ, đi xe đạp, xe máy, taxi, ô tô riêng, xe buýt hay các phương thức vận tải khác thì cần có các công trình trung chuyển liên phương thức thuận tiện. Việc tập trung số lượng lớn người ở nhà ga ĐSĐT và khu vực xung quanh cũng là cơ hội để thực hiện phát triển dịch vụ đô thị. Khi hai yếu tố này được triển khai gắn kết thì sẽ tạo ra được hiệu ứng đồng bộ tại khu vực nhà ga, tạo động lực cho phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương.
- (b) **Mức 2: Khu vực ảnh hưởng của dự án (Khu vực trong cự ly đi bộ tới ga ĐSĐT):** Khi ĐSĐT đi vào hoạt động thì sẽ có nhiều người đi bộ tới nhà ga. Nói chung, cự ly đi bộ chấp nhận được là khoảng 500-800m, phụ thuộc vào môi trường và điều kiện đi bộ. Việc đi bộ trong khu vực chịu tác động từ điều kiện hạ tầng như đường, vỉa hè, tình hình tổ chức giao thông, các biện pháp an toàn, các trang thiết bị đường phố như cây xanh che nắng trên tuyến.
- (c) **Mức 3: Khu vực ảnh hưởng của dự án (Thành phố/Quận):** Khu vực ảnh hưởng này vươn ra bên ngoài khu vực ảnh hưởng trực tiếp của Tuyến 1 và Tuyến 2, nhất là khi các ga đã được kết nối bởi các dịch vụ vận tải gom khách sử dụng các dịch vụ vận tải công cộng/cá nhân khác nhau như xe buýt, xe taxi, xe đạp, xe máy, ô tô con, v.v Việc bố trí tốt dịch vụ gom khách là yếu tố then chốt đảm bảo mở rộng phạm vi phục vụ của ĐSĐT, nhất là khi mạng lưới đường sắt còn hạn chế.

**Hình 3.1.1 Các khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT**



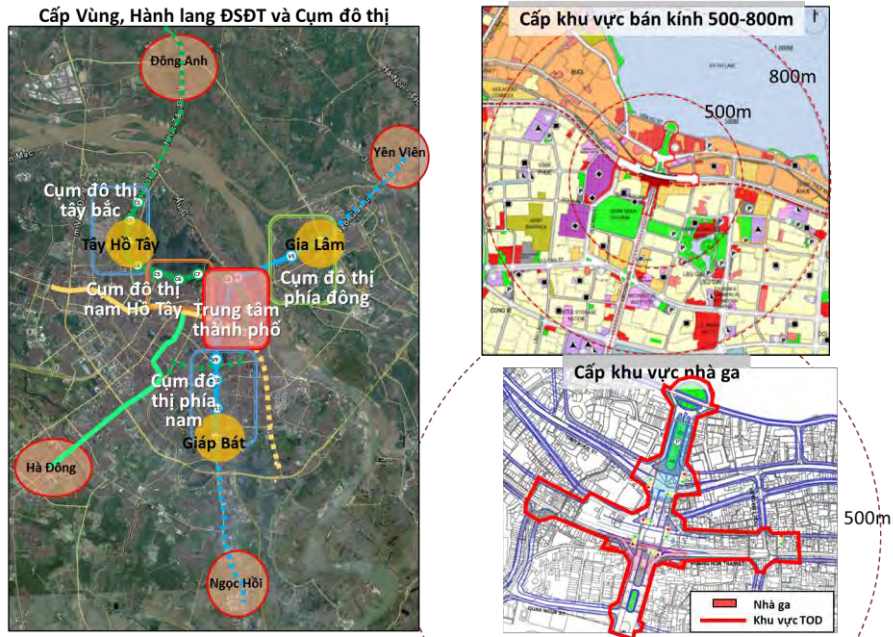
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.7 Ở Hà Nội, ĐSĐT có thể làm tăng kết nối giữa trung tâm thành phố và các trung tâm tăng trưởng ở khu vực bên ngoài. Ví dụ như, đối với các đoạn Giai đoạn 1, các khu vực Tây Hồ Tây, Gia Lâm và Giáp Bát có thể nối trực tiếp bằng đường sắt. Khi các tuyến này kéo dài thì sẽ kết nối được cả với Sóc Sơn, Nội Bài, Đông Anh ở phía bắc, Ngọc Hồi ở phía nam (xem Hình 3.1.2).

3.8 Một trong những vai trò và tác động quan trọng nhất của ĐSĐT là tạo cơ hội tái định cư cho những người sống ở khu vực trung tâm thành phố chật chội ra bên ngoài mà không bị mất đi khả năng tiếp cận trung tâm thành phố. Họ vẫn có thể có được nhà ở tại nơi tái định cư có môi trường tốt hơn nằm gần hoặc tiếp cận thuận lợi các ga đường sắt.



**Hình 3.1.2 Các khu vực mục tiêu lập quy hoạch định hướng TOD**

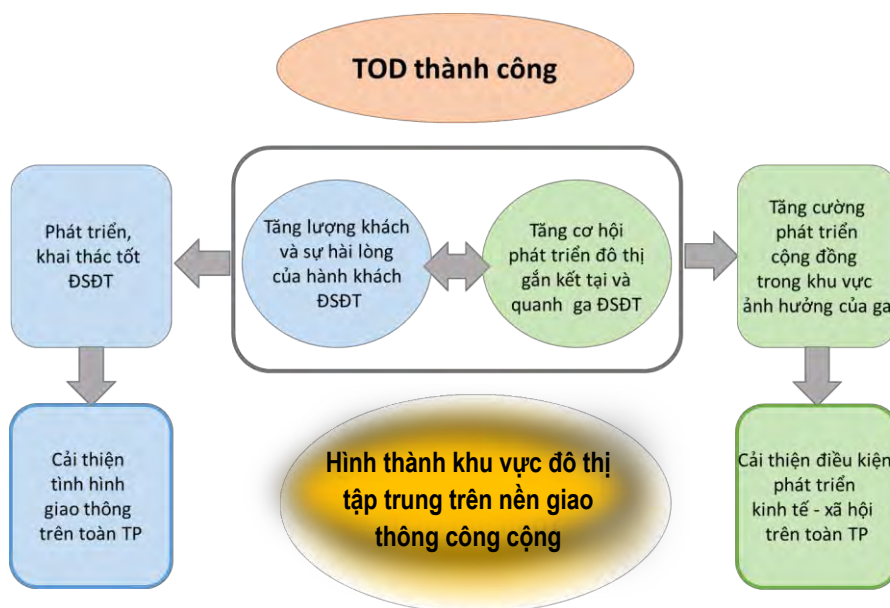


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**2) Những biện pháp can thiệp chính đảm bảo thành công cho TOD**

3.9 TOD nhằm đảm bảo lượng khách cho ĐSĐT và đảm bảo sự hài lòng cho hành khách bằng cách bố trí điều kiện tiếp cận tốt hơn, kích thích phát triển kinh tế-xã hội, bảo vệ môi trường thông qua phát triển đô thị gắn kết và đồng bộ trong khu vực ảnh hưởng của tuyến (xem Hình 3.1.3). Khi TOD được triển khai ở tất cả các ga trên tuyến thì hành khách có thể được hưởng các dịch vụ xuyên suốt, không gián đoạn và tác động của TOD từ đó cũng tăng lên. Cần lưu ý rằng mục tiêu cuối cùng của TOD là tạo dựng khu vực đô thị nhỏ gọn trên nền giao thông công cộng nơi đất đai được sử dụng hiệu quả, môi trường được bảo vệ, người dân có được khả năng lưu động và điều kiện tiếp cận tốt, ít bị ảnh hưởng từ biến đổi khí hậu.

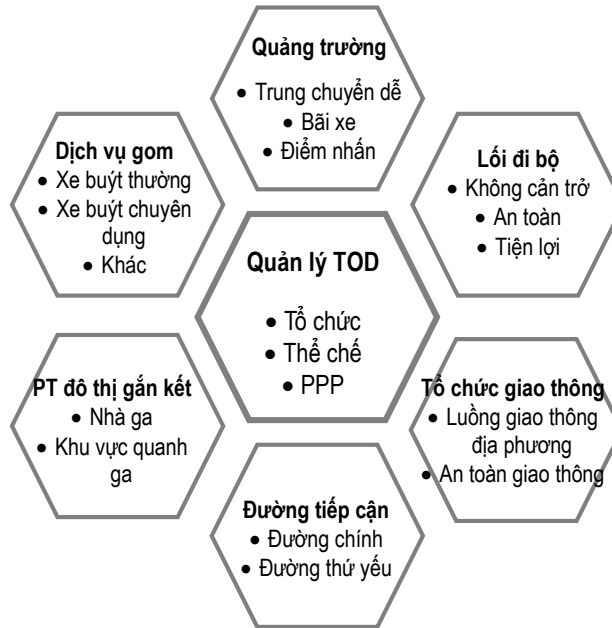
**Hình 3.1.3 TOD thành công và các tác động mang lại**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 3.10 Các yếu tố can thiệp chính cần có để đảm bảo triển khai TOD như sau (xem Hình 3.1.4):
- (a) **Đường tiếp cận ga:** Nhà ga phải có được đường tiếp cận tốt cho cả người đi bộ và phương tiện giao thông như xe đạp, xe máy, ô tô con, taxi, xe buýt, v.v., thuận tiện cho cả việc đến hoặc rời ga.
  - (b) **Quảng trường ga:** Nhà ga phải được bố trí đủ không gian phía trước nhằm đảm bảo thuận tiện cho người dân đến và rời đi bằng cách đi bộ, đi xe đạp, xe máy, ô tô, taxi, xe buýt v.v. Để làm được điều đó thì cần bố trí bãi xe đủ rộng cũng như các điểm đón/trả khách. Xét về các đặc điểm và nhu cầu của địa phương, quảng trường ga cũng phải đóng vai trò điểm nhấn không gian cho cộng đồng và phục vụ các hoạt động khác.
  - (c) **Lối đi bộ:** Đi bộ là hình thức di chuyển quan trọng nhất khi tiếp cận các ga ĐSĐT. Mặc dù mỗi ga có đặc điểm nhu cầu riêng về đi bộ nhưng thông thường thì nhu cầu đi bộ chiếm trên 50% tổng số. Do đó, môi trường đi bộ phải được cải thiện để đạt hiệu quả cao nhất, đặc biệt là trong phạm vi bán kính 800m (tương đương 10 phút đi bộ) từ nhà ga. Các biện pháp bao gồm bố trí lối đi bộ (trên mặt đất, trên cao, ngầm) không có rào cản hay giao cắt với phương tiện giao thông, có mái che, có cây xanh và các tiện ích đường phố. Cũng cần có những bố trí hợp lý phục vụ người khuyết tật, trẻ em và người già.
  - (d) **Tổ chức giao thông/Điều tiết nhu cầu giao thông:** Tại và quanh nhà ga, có nhiều loại phương tiện tập trung, nhất là vào các giờ cao điểm. Để tổ chức luồng giao thông tại và quanh nhà ga thì cần có các biện pháp điều tiết phù hợp, trong đó bao gồm đèn tín hiệu cho xe và người đi bộ, các công trình đảm bảo an toàn. Việc triển khai ĐSĐT cũng giúp cho thành phố Hà Nội có cơ hội thực hiện biện pháp điều tiết nhu cầu giao thông (TDM) mạnh mẽ hơn như hạn chế ô tô và xe máy vào trung tâm thành phố.
  - (e) **Dịch vụ gom khách:** Dịch vụ gom khách cho ga ĐSĐT có ý nghĩa quan trọng cho việc mở rộng phạm vi phục vụ của ĐSĐT. Ngoài việc kết nối ĐSĐT với các dịch vụ xe buýt hiện hữu tại các ga ĐSĐT thì còn có cơ hội bố trí các dịch vụ xe buýt chuyên biệt gắn kết nhiều hơn với ĐSĐT thông qua việc sử dụng chung vé, bến bãi nhằm đảm bảo có được dịch vụ xe buýt chất lượng cao nối tiếp các đoạn đường sắt đô thị đã xây dựng trong giai đoạn 1. Các dịch vụ xe buýt này sẽ hoạt động cho đến khi hoàn tất các giai đoạn xây dựng sau của đường sắt đô thị.
  - (f) **Phát triển đô thị gắn kết:** Việc tổ chức phát triển đô thị gắn kết tại và quanh các ga đường sắt đô thị có vai trò quan trọng do không chỉ mang lại lợi ích cho hành khách đường sắt đô thị mà còn thu hút thêm người dùng. Ngoài ra, như vậy cũng sẽ tạo thêm cơ hội phát triển hay tái phát triển thương mại do cải thiện được khả năng tiếp cận cho các đối tượng khách hàng tiềm năng.
  - (g) **Quản lý TOD:** Để có thể điều khiển được tất cả các thành phần TOD trên một cách toàn diện thì cần quản lý tốt. Cần xây dựng được khung tổ chức và cơ chế phối hợp tốt, có các quy định và biện pháp thể chế phù hợp để đảm bảo có sự tham gia và góp vốn của khu vực tư nhân.

**Hình 3.1.4 Các thành phần chính của TOD**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Sản phẩm và Kết quả dự kiến của TOD

3.11 Tương ứng với các cấp không gian về TOD, sản phẩm và kết quả kỳ vọng của TOD cũng có sự khác biệt (xem Bảng 3.1.1). Các sản phẩm kỳ vọng của từng cấp không gian cần tương ứng với các quy hoạch chính thức, ví dụ (i) định hướng TOD ở cấp vùng tương ứng với Quy hoạch Chung xây dựng, (ii) quy hoạch định hướng TOD ở cấp hành lang và cụm đô thị tương ứng với Quy hoạch Phân khu, còn (iii) quy hoạch định hướng và dự án TOD ở cấp bán kính 500-800m và khu vực ga thì tương ứng với Quy hoạch Phân khu và Quy hoạch Chi tiết.

**Bảng 3.1.1 Sản phẩm và Kết quả dự kiến của TOD**

Cấp không gian	Sản phẩm chính	Kết quả dự kiến
TOD ở cấp vùng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Định hướng TOD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tăng trưởng thông minh cho khu vực đô thị</li> <li>Cải thiện tính lưu động của giao thông công cộng trên toàn thành phố</li> <li>Phát triển đô thị mới có kết nối tốt với trung tâm</li> </ul>
TOD ở cấp hành lang đường sắt đô thị và cụm đô thị	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch định hướng TOD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện tình hình giao thông</li> <li>Tăng tính lưu động, khả năng tiếp cận dịch vụ đô thị</li> <li>Tăng cơ hội phát triển đô thị gắn kết với vận tải công cộng chất lượng cao (ĐSDT)</li> </ul>
TOD ở cấp khu vực trong bán kính 500-800m	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch định hướng TOD</li> <li>QH cải thiện đường tiếp cận</li> <li>Quy hoạch phát triển đô thị gắn kết</li> <li>Kế hoạch thực hiện dự án TOD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện tình hình giao thông và môi trường đi bộ, đi xe đạp, đi xe máy</li> <li>Tăng cường các hoạt động kinh tế, xã hội</li> <li>Tạo điều kiện sử dụng đất hiệu quả quanh nhà ga</li> </ul>
TOD ở cấp khu vực nhà ga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch công trình TOD</li> <li>Thiết kế cơ sở các công trình TOD</li> <li>Danh mục dự án</li> <li>Kế hoạch thực hiện</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bố trí công trình, dịch vụ đảm bảo trung chuyển thuận lợi và an toàn</li> <li>Tạo không gian hấp dẫn cho các hoạt động kinh tế, xã hội và văn hóa ở cộng đồng</li> <li>Phát triển đô thị gắn kết, đảm bảo sử dụng đất hiệu quả với mật độ cao</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3.2 Bài học tốt về TOD

#### 1) Tổng quan

3.12 TOD đã từ lâu là mô hình phát triển giao thông và đô thị ở nhiều thành phố lớn ở Nhật Bản. Hiện nay, Tokyo là vùng thành phố lớn nhất thế giới với tổng quy mô dân số trên 30 triệu người. Thế nhưng Tokyo lại được biết đến là một trong những đô thị có sức cạnh tranh, sống tốt và thân thiện với môi trường bậc nhất trên thế giới. Mặc dù Tokyo gặp vấn đề ùn tắc giao thông nhưng người dân và khách tới thăm vẫn di chuyển tương đối dễ dàng, kịp giờ cho các hoạt động kinh tế xã hội. Đạt được điều đó chủ yếu là nhờ Tokyo có được mạng lưới đường sắt đô thị trải rộng do khu vực công và tư nhân phối hợp xây dựng từ lâu trong quá trình đô thị hóa nhanh chóng. Do đó, Tokyo có nhiều bài học và kinh nghiệm để Hà Nội có thể tham khảo cho hôm nay và trong tương lai.

#### 2) Tăng trưởng thông minh dựa vào TOD

3.13 Vai trò chủ đạo của TOD là tạo điều kiện mở rộng đô thị và bố trí nơi ở cho lượng dân cư ngày càng tăng một cách bền vững, điều đó có nghĩa rằng người dân được bố trí nhà ở phù hợp thu nhập với môi trường sống tốt hơn, có được khả năng lưu động và tiếp cận tới nơi làm việc, học tập và các dịch vụ cần thiết nhờ hệ thống vận tải công cộng có chất lượng. Phát triển các khu vực đô thị tập trung dọc các tuyến đường sắt được khuyến khích.

3.14 Phát triển gắn kết giữa các khu đô thị và đường sắt ngoại ô là một trong những điểm đặc trưng nhất trong giai đoạn mở rộng đô thị nhanh tại các thành phố lớn ở Nhật Bản, nhất là ở các vùng đô thị Tokyo và Osaka. Có nhiều trường hợp TOD được triển khai với nhiều quy mô khác nhau, phục vụ các mục đích khác nhau, do các bên khác nhau thực hiện, cả khu vực công và khu vực tư nhân. Sau đây là một số trường hợp điển hình.

##### (i) Phát triển đô thị do khu vực công thực hiện ở Khu đô thị Tama

3.15 Khu đô thị Tama là một dự án xây dựng khu dân cư quy mô lớn, thuộc bốn đơn vị hành chính của Tokyo (Hachioji, Tama, Inagi và Machida), có tổng diện tích khoảng 28.000 ha. Dự án này được thiết kế thành khu đô thị mới vào năm 1965 do chính quyền vùng thành phố chủ trì. Dự án trải dài khoảng 14km theo hướng đông tây với chiều rộng 1-3km, nằm trên một khu vực đồi gọi là vùng đồi Tama cách trung tâm Tokyo khoảng 20km. Các tuyến đường sắt đi qua khu vực này là tuyến Keio và tuyến Odakyu, có trên 10 nhà ga, nối với tiểu vùng của Tokyo là Shinjuku.

3.16 Các hoạt động xây dựng ở đây chủ yếu do khu vực công thực hiện, chỉ có một số khu vực nhỏ người dân muốn ở lại nên đã áp dụng phương pháp tái sử dụng đất.

**Hình 3.2.1 Hình ảnh về Khu đô thị Tama**



**Hình 3.2.2 Xương sống của khu đô thị Tama**



Nguồn: Cơ quan Tái phát triển đô thị



## (ii) Tái phát triển đô thị gắn kết với đường sắt do Công ty Tokyu thực hiện

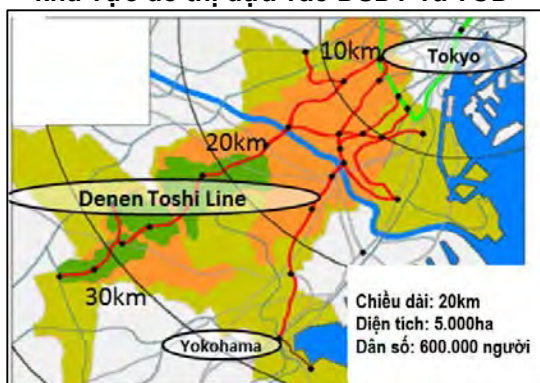
3.17 Công ty Tokyu (gọi tắt là Tokyu), một trong những công ty kinh doanh đường sắt và bất động sản lớn nhất Nhật Bản, đã phát triển các khu vực dân cư gắn kết với mạng lưới đường sắt trải rộng tới khu vực ngoại ô phía tây nam của vùng thành phố Tokyo. Ngoài các mảng hoạt động về kinh doanh đường sắt và xây dựng hạ tầng thì Tokyo cũng tham gia vào nhiều hoạt động kinh doanh khác như thương mại, bán lẻ (nhà hàng, du lịch, nghỉ dưỡng, v.v.). Dự án "Tama Denen Toshi" (Thành phố vườn Tama) nằm cạnh tuyến Den-en-toshi của Tokyu là một trong những dự án thành công của Tokyu về phát triển gắn kết giữa đô thị và đường sắt.

3.18 Khu vực nằm cạnh tuyến đường sắt này có diện tích 49.000ha và có quy mô dân số khoảng 5 triệu người, là một trong những khu dân cư ngoại thị cao cấp thành công của vùng thành phố Tokyo. Có một số mạng lưới xe buýt do Tokyo vận hành đóng vai trò gom khách, kết nối các vùng ngoại thị xa hơn với tuyến Den-en-toshi. Ga Tama-Plaza, ga thuộc tuyến Den-en-toshi, là một trường hợp thành công của Tokyu trong nỗ lực phát triển gắn kết thương mại tại ga đường sắt.

3.19 Trung tâm thương mại Tama Plaza Tokyu nằm phía bắc của ga là khu vực trung tâm của thành phố vườn Tama Tokyu. Để đáp ứng nhu cầu của thế kỷ 21 và nhằm thu hút được nhiều nhóm đối tượng khách hàng để duy trì sự sống động của các khu vực xung quanh.

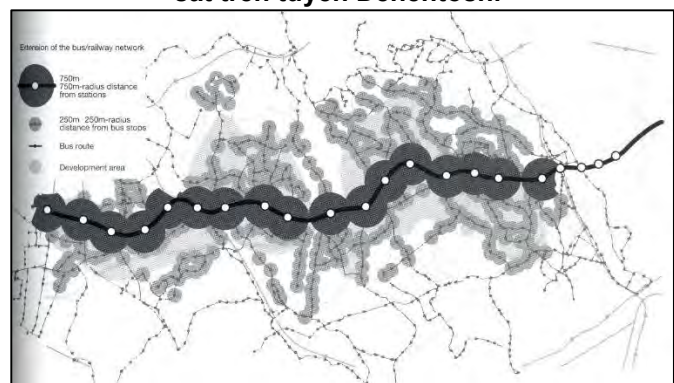
3.20 Nhà ga Tama Plaza: Ga này là tâm của khu thương mại trung tâm của thành phố vườn Tama được Công ty Tokyu xây dựng trong vùng ngoại ô phía tây Yokohama. Khu vực này được tái thiết thành nhà ga đường sắt gắn kết, các công trình liên phương thức và công trình thương mại giúp kết nối hai cụm dân cư ở phía bắc và phía nam nhà ga. Bao quanh nhà ga này là các điểm bán hàng nhỏ kiểu kiosk phục vụ khách vắng lai và người sử dụng nhà ga, vừa tham quan vừa mua hàng. Dự án tái phát triển này bao gồm một sân nhân tạo phía trên nhà ga và khu vực xung quanh, là nơi bố trí các công trình thương mại và một quảng trường ga.

**Hình 3.2.3 Tăng trưởng thông minh khu vực đô thị dựa vào ĐSĐT và TOD**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 3.2.4 Mở rộng mạng lưới xe buýt/đường sắt trên tuyến Denentoshi**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu Nikken Sekkei ISCD



**Hình 3.2.5 Khu vực ga Tama Plaza trên tuyến Denen Toshi**



Khu vực ga Tama Plaza thập kỷ 1960  
Nguồn: Tokyu Corporation



Hiện trạng khu vực ga Tama Plaza

**Hình 3.2.6 TOD tại ga Tama-Plaza**

**Trung tâm thương mại tại và xung quanh ga**



**Ki-ốt thương mại phía trên ga**



Bến xe buýt ngầm của Tuyến xe buýt trung tâm



Quảng trường ga

Nguồn: Công ty Tokyu

### **(iii) Phát triển đô thị trên tuyến Tsukuba Express do khu vực công triển khai**

3.21 Tuyến đường sắt đô thị kéo dài về phía đông Tokyo (các tỉnh Chiba, Saitama và Ibaraki), là Tsukuba Express (TX), được đưa vào khai thác từ năm 2005 với tổng chiều dài 58,3km và có 20 ga. Để phát triển các vùng ngoại thành dọc tuyến TX, Cơ quan Tái thiết Đô thị (UR), tỉnh Chiba và thành phố Nagareyama đã triển khai các dự án “tái phát triển đất gắn kết” bằng cách gắn kết các dự án xây dựng tuyến đường sắt, hạ tầng và công trình đô thị.

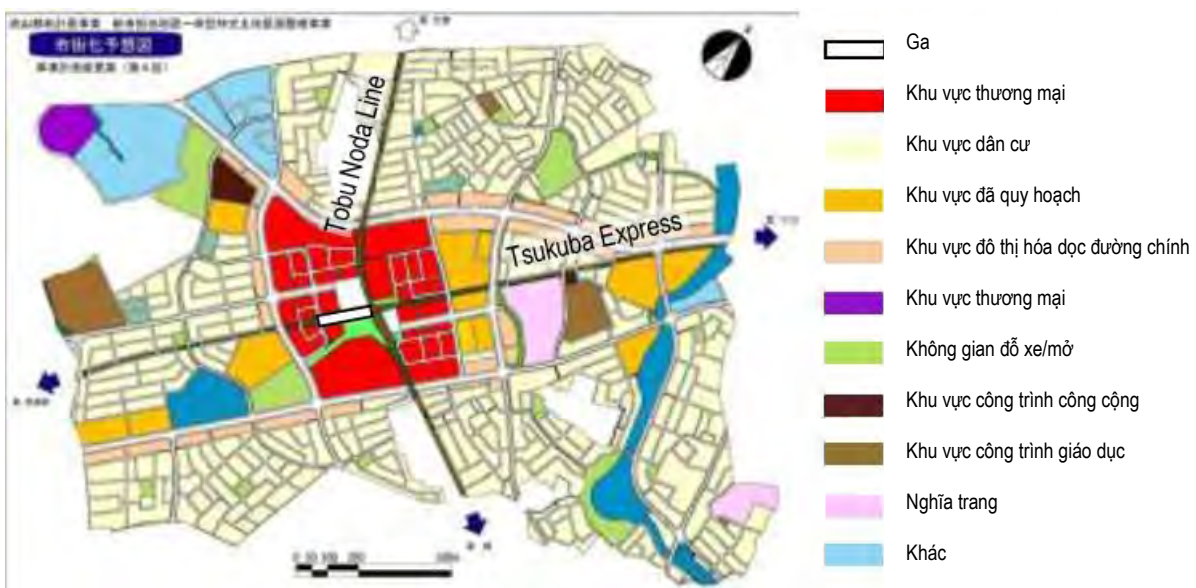
3.22 Về lĩnh vực phát triển đô thị dọc tuyến TX, UR phụ trách phát triển đô thị đối với 6 phân khu, chiếm 1/3 tổng số phân khu xây dựng dọc tuyến. Xét về diện tích đất các phân khu thì UR phụ trách 1400ha, tương đương khoảng 50% tổng diện tích đất dành cho phát triển đô thị dọc tuyến TX. Hình sau đây thể hiện chi tiết về các dự án phát triển đô thị của URT dọc tuyến TX.

**Hình 3.2.7 Đô thị mới dọc tuyến Tsukuba Express**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào số liệu của Trung tâm thiết kế đô thị Kashiwa-no-ha [UDCK]

**Hình 3.2.8 Đô thị mới tại khu vực ga Nagareyamaotakanomori trên tuyến Tsukuba Express**



Nguồn: Thành phố Nagareyama

**(iv) Bài học kinh nghiệm ở Singapore**

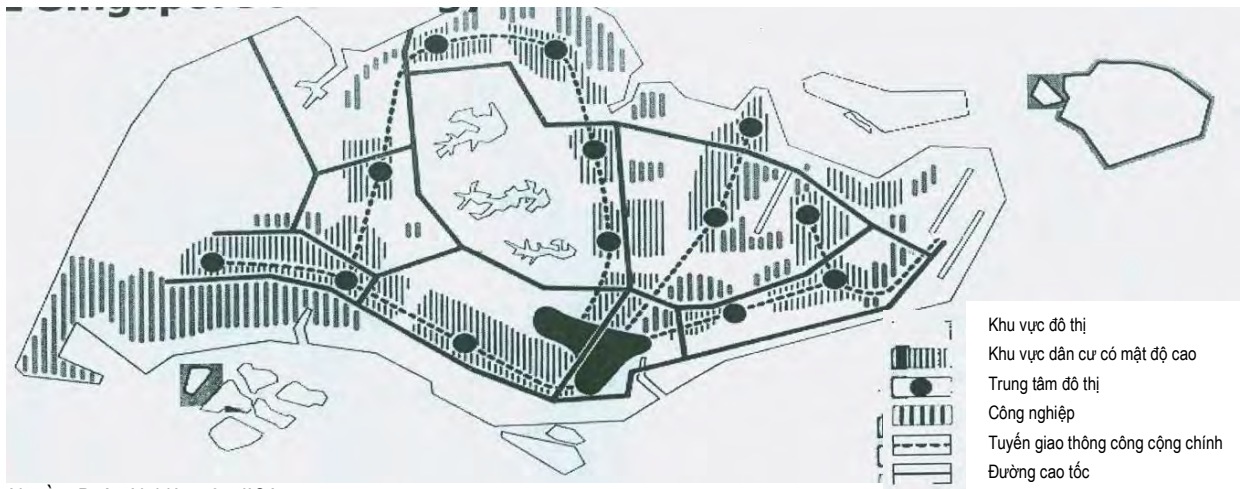
3.23 Singapore là trường hợp thành công về phát triển đường sắt đô thị xét về mô hình TOD mở rộng. Với diện tích đất hạn chế, một số khu đô thị mới đã được xây dựng, kết nối tốt với khu trung tâm và các tiểu vùng khác bằng mạng lưới đường sắt đô thị gắn kết hoàn hảo (xem Hình 3.2.9).

3.24 Các khu đô thị được thiết kế rất tập trung, có mật độ dân số cao, các tòa nhà chung cư cao tầng giá phù hợp, bố trí được không gian mở thoáng đãng, các tiện ích đô thị cơ bản. Các ga



ĐSDT được bố trí phần lớn ở trung tâm các khu đô thị này, nên người dân dễ dàng tiếp cận cả dịch vụ vận tải và dịch vụ đô thị.

**Hình 3.2.9 Cấu trúc đô thị cơ bản của Singapore**



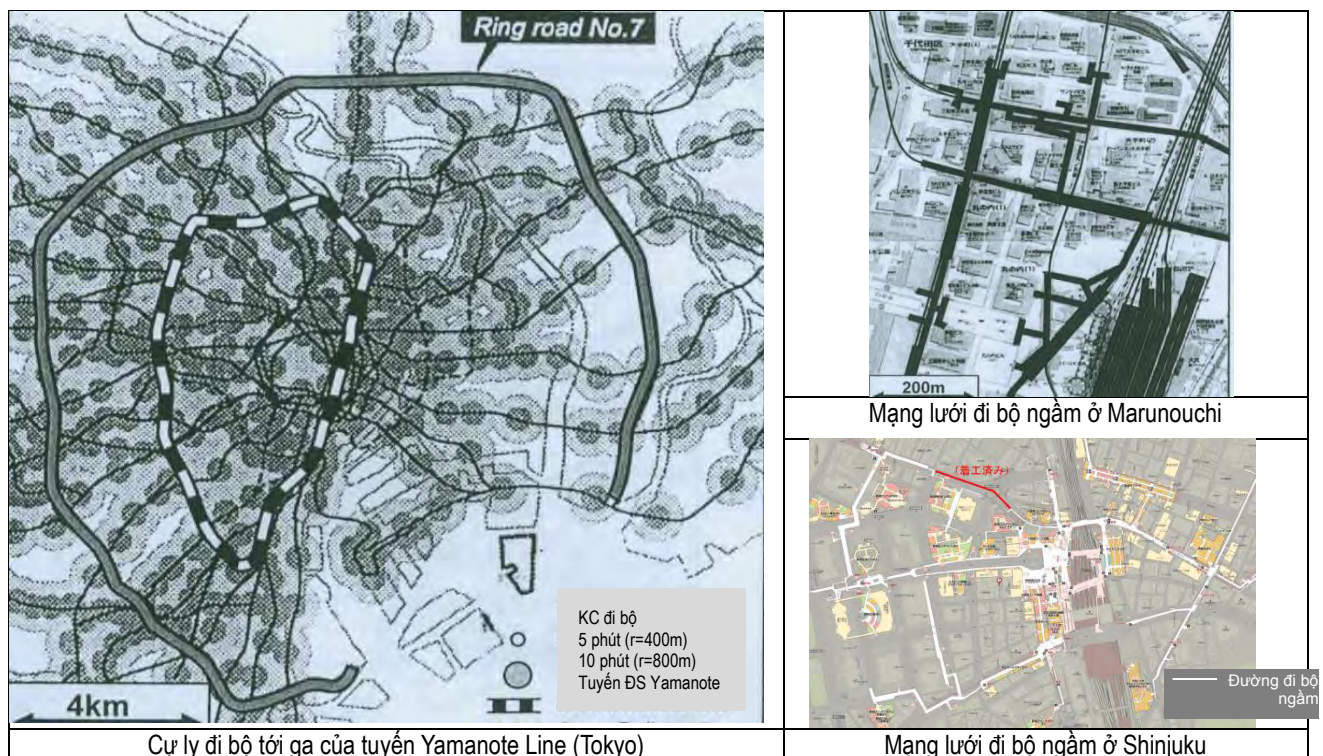
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Tăng cường Điều tiết Giao thông tại Trung tâm thành phố

3.25 Một vai trò quan trọng khác của ĐSDT là góp phần cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố khi ĐSDT đã được xây dựng thành mạng lưới hiệu quả. Ví dụ như các khu thương mại trung tâm của Tokyo hầu như đều nằm trong cự ly đi bộ từ các ga đường sắt (xem Hình 3.2.10).

3.26 Ở những khu đông đúc, nhà ga của các tuyến còn được nối với nhau bằng lối đi bộ trải rộng có điều hòa không khí giúp cho hành khách, người đi bộ có thêm lựa chọn về môi trường đi bộ tùy theo điều kiện đi bộ và môi trường thực tế (xem Hình 3.2.10)

**Hình 3.2.10 Mạng lưới ĐSDT ở trung tâm Tokyo**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



#### 4) Thực hiện TOD tại vùng ven

##### (a) Tái phát triển khu vực ga Ebisu

3.27 Một trường hợp về tái phát triển khu vực ga ở vùng ven đô thị là khu vực ga Ebisu. Ga Ebisu nằm gần ga trung tâm đô thị như Shibuya à Shinjuku và do Công ty đường sắt Đông Nhật Bản (JR East) và Tổng công ty Metro Tokyo – một đơn vị khai thác tàu điện ngầm - vận hành.

3.28 Điểm thành công về tái phát triển khu vực ga Ebisu là “Vườn Yebisu”. Đây là khu đô thị toàn diện gồm các công trình thương mại, kinh doanh, dân cư xây dựng trên khu vực trước kia là nhà máy bia Ebisu. Ga Ebisu và Vườn Yebisu nối trực tiếp với nhau bằng vỉa hè di động có tên là “Ebisu Skywalk” dài khoảng 400m. Ngoài Vườn Yebisu thì còn có một tòa nhà thương mại nằm phía trên nhà ga, đây là một khu mua sắm nổi tiếng.

**Hình 3.2.11 Tái phát triển khu vực ga Ebisu**



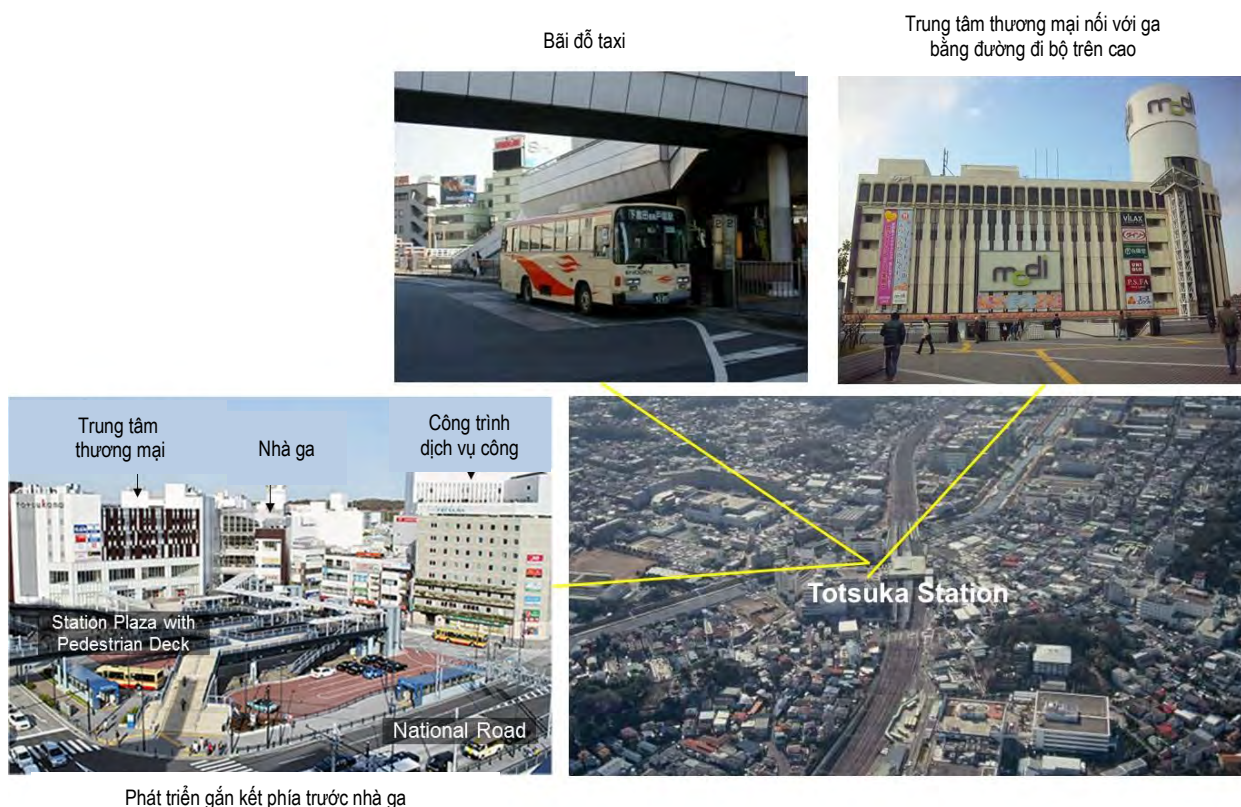
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (b) Dự án tái phát triển khu vực ga Totsuka

3.29 Ga Totsuka, nối với JR East và Yokohama Metro (tàu điện ngầm), là ga đông đúc thứ hai tại thành phố Yokohama với 290.000 lượt khách mỗi ngày. Khu vực nhà ga này không có được hạ tầng tốt. Cụ thể, khu vực phía tây nhà ga đường vào ga hẹp, không có chỗ đỗ xe, có nhiều nhà bằng gỗ đã cũ, vị trí bến xe buýt bị che. Để cải thiện tình hình, đã có một dự án phát triển được phê duyệt dưới dạng dự án quy hoạch thành phố năm 1994 và hoàn thành vào tháng ba năm 2013. Dự án này áp dụng cả cơ chế tái điều chỉnh đất thông qua mô hình tái điều chỉnh đất và mô hình tái phát triển đô thị do chính quyền thành phố Yokohama thực hiện.

3.30 Định hướng phát triển của dự án bao gồm đầu mối giao thông thuận tiện, không gian đi bộ thân thiện, không gian đi bộ thể hiện giá trị văn hóa và lịch sử, các công trình và dịch vụ công ích phục vụ người dân, môi trường thương mại đa dạng, quảng trường hấp dẫn cho gặp mặt và giao lưu. Các công trình bao gồm trong dự án là hai quảng trường ga để tránh tập trung lượng xe, trong đó một quảng trường cho xe buýt và taxi với vòng xoay xe buýt, bãi taxi, điểm đón taxi; và một quảng trường để đón tiễn cho xe ô tô thông thường và điểm đón taxi. Đã xây dựng một tòa nhà chín tầng để bố trí các công trình công ích như Trung tâm hành chính Totsuka, trung tâm văn hóa, bãi trông giữ xe đạp, ô tô ngầm. Các công trình thương mại cũng được bố trí trong dự án này.

**Hình 3.2.12 Ví dụ về Dự án tái phát triển đô thị khu vực ga Totsuka**



Nguồn: Trang web của TOWNNEWS-SHA.



## 5) Phát triển khu vực ga toàn diện tại các khu thương mại trung tâm

3.31 Tokyo có một số khu TMTT với quy mô khác nhau là nơi các tuyến ĐSDT gặp nhau. Lúc đầu các khu này thường là các tổ hợp thương mại/kinh doanh quy mô nhỏ nằm quanh nhà ga, sau đó phát triển với mật độ hoạt động cao, công trình cao tầng. Các khu vực đô thị hiện hữu được tái phát triển, đất thuộc sở hữu công phát triển theo TOD. Khi khu TMTT phát triển thì ĐSDT lại có thêm khách và điều đó mang lại lợi ích cho hoạt động của khu TMTT đó.

### (a) Trường hợp Shinjuku

3.32 Shinjuku là một trong những khu TMTT lớn nhất ở Tokyo, có số lượng hành khách qua ga lớn nhất các ga của JR. Có một lối đi bộ ngầm nối thông ga sang các ga ngầm, và có nhiều loại công trình bên cạnh cũng nối vào lối đi bộ ngầm này. Hành khách do đó có thể đi ngầm một cách an toàn và thuận tiện.

**Hình 3.2.13 Xây dựng khu TMTT và ĐSDT ở khu vực ga Shinjuku**

Lumine Shinjuku, Tòa nhà ga Shinjuku



Quảng trường ga tách biệt với người đi bộ và phương tiện



Mạng lưới đường đi bộ ngầm



Đường đi bộ ngầm kết nối với các tòa nhà và các nhà ga khác

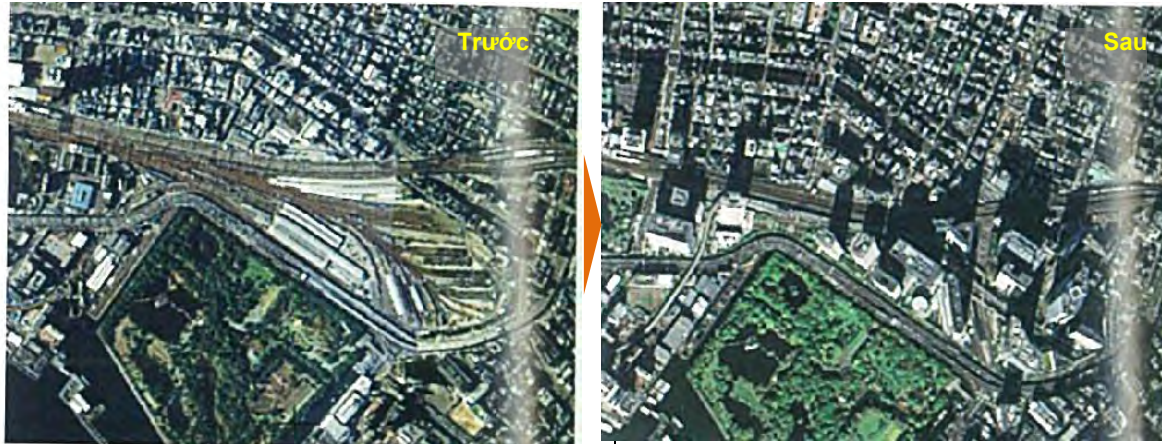
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



**(b) TOD trên đất đề-pô cũ của Tokyo**

3.33 Khu vực ga Shiodome được phát triển trên 30,7ha đất của đề-pô cũ thông qua mô hình tái điều chỉnh đất. Khoảng 2km lối đi bộ trên cao được xây dựng và đây là điểm đặc trưng nhất của khu vực. Lối đi này nối nhà ga với các công trình thương mại, kinh doanh và chung cư, do đó người dân và hành khách có được môi trường đi bộ an toàn, tách biệt khỏi xe cơ giới.

**Hình 3.2.14 Hình ảnh về khu vực ga Shiodome**



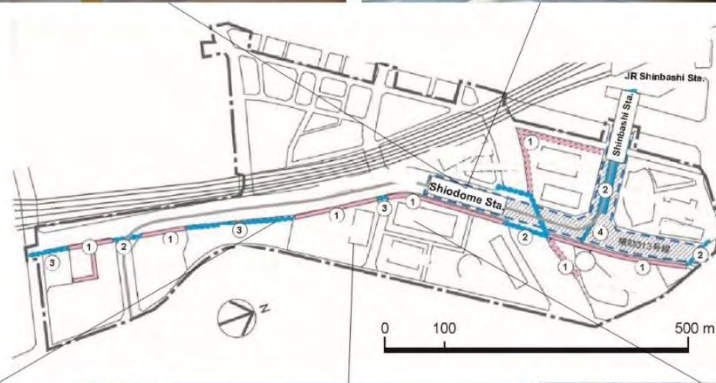
**Trước khi phát triển**

**Sau khi phát triển**

Nguồn: Ban Quản lý Shiodome SHIO SITE

Lối vào Tuyến Toei Oedo,  
Tuyến tàu điện ngầm

Lối vào ga Yurikamome, Tuyến trung  
chuyển mới



Đường đi bộ trên cao nối với các  
tòa nhà và nhà ga



Khu vực tái phát triển  
"Shiodome Shiosite"



Ảnh từ trên cao

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ một số nguồn, ví dụ như trang web của Shiodome SHIO SITE





## 6) Nhà ga

3.35 Nhà ga là tòa nhà quy mô lớn với nhiều chức năng đa dạng ngoài chức năng cơ bản của ga đường sắt như chức năng thương mại; trong nhiều trường hợp, nhà ga còn có không gian để cho thuê như các cửa hàng bán lẻ, văn phòng, khách sạn, v.v. Nhà ga là nguồn tăng doanh thu chính cho các công ty đường sắt và phát triển nhà ga giúp thu hút người dân ở khu vực ngoại ô dọc tuyến đường sắt đến mua sắm tại nhà ga bằng đường sắt. Các nhà ga với chức năng tăng cường trung chuyển liên phương thức và công trình thương mại có thể đóng vai trò trung tâm trong phát triển trung tâm đô thị.

3.36 Ở Nhật Bản, trong hầu hết các trường hợp, nguồn tài chính xây dựng nhà ga thường đến từ nguồn khác chứ không phải từ các công ty đường sắt. Ví dụ, các tòa nhà trong khuôn viên nhà ga do Tổng Công ty ĐS quốc doanh Nhật Bản trước đây thường được xây dựng bởi nguồn đầu tư tư nhân; có nhiều trường hợp các công ty ĐS tư nhân tự xây dựng nhà ga và cho thuê mặt bằng làm cửa hàng. Trong phát triển các công trình ga, Chương trình Dự án tái phát triển đô thị và chuyển quyền sử dụng không gian thường được áp dụng để thúc đẩy thực hiện dự án.

3.37 Nhà ga Tokyo: Ga Tokyo là ga đầu mối ở Tokyo cũng như là kiến trúc lịch sử cần được bảo tồn. Dự án bảo tồn ga được gắn kết với dự án tái phát triển đô thị khu trung tâm Marunouchi quanh ga Tokyo. Trong dự án này, hệ số sàn chưa sử dụng (FAR) phía trên ga hoặc quyền sử dụng không gian được chuyển sang cho khu đất tái phát triển quanh ga Tokyo nhằm xây dựng các tòa nhà cao tầng quanh ga và huy động vốn để khôi phục ga Tokyo. Trong trường hợp của ga Tokyo, quyền sử dụng không gian được bán trị giá 50 tỷ Yên Nhật. Hệ số sàn đạt 1,604% nhờ chuyển diện tích sàn chưa sử dụng cho phép phía trên ga Tokyo.

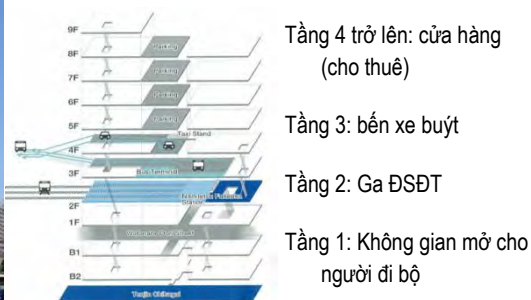
3.38 Nhà ga của ĐS Nhật Bản: Nhờ khai thác tiềm năng và lợi thế về vị trí chiến lược ngay phía trên ga, ĐSNB (Đường sắt Quốc gia trước đây) đã xây dựng công trình thương mại nhắm tới phục vụ đối tượng khách hàng là phụ nữ trẻ để thay đổi hình ảnh xấu về công trình ga. Lumine & Atre là một trong những tòa nhà thương mại được yêu thích cạnh tranh với các cửa hàng khác. Công ty Lumine khai thác tòa nhà ga thành trung tâm thương mại với tư cách là một đơn vị liên kết của Đường sắt Đông Nhật Bản với trên 10 tòa nhà; Công ty Atre cũng là đơn vị liên kết của ĐS Đông Nhật Bản hoạt động trong lĩnh vực phát triển, khai thác các nhà ga, hiện khai thác trên 20 ga.

3.39 Tòa nhà ga Nishitetsu Fukuoka: Là nhà ga vận tải hỗn hợp phục vụ ĐSDT và xe buýt và là cơ sở thương mại với các cửa hàng mang phong cách đô thị. Tòa nhà nhằm giải quyết những vấn đề như nhu cầu thúc đẩy sử dụng tàu có hành trình dài hơn nhằm đáp ứng nhu cầu của lượng hành khách gia tăng, giảm ùn tắc giao thông quanh bến xe buýt và cải thiện các tuyến đi bộ. Tập đoàn Nishitetsu (Nishi Nippon Tetdudou) gồm nhiều công ty hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, xe buýt, taxi, tiếp vận, bất động sản, khách sạn, vui chơi giải trí trong đó Công ty Đường sắt Nishi-Nippon là công ty chính

**Hình 3.2.16 Ví dụ về phát triển nhà ga**



Nguồn: Công ty đường sắt Nishi Nippon





## 7) Công trình liên phương thức

### (a) Vai trò và chức năng của các công trình vận tải liên phương thức

3.40 Một trong những ưu điểm quan trọng nhất của phương tiện giao thông cá nhân là cung cấp dịch vụ đi lại từ cửa-tới-cửa. Do đó, để thực hiện chuyển đổi phương thức từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, cần giảm thiểu lượng hành khách bị giảm do chuyển đổi liên phương thức. Do đó, vai trò của các công trình liên phương thức là đảm bảo sự thuận tiện, an toàn và cảm giác thoải mái cho người sử dụng đường sắt cũng như người không sử dụng đường sắt ở khu vực trong và quanh ga.

3.41 Các hoạt động chính của người sử dụng gồm: (i) chuyển tuyến từ đường sắt sang các phương thức khác, (ii) bãi đỗ xe con, xe máy và xe đạp cá nhân và (iii) điều kiện đi bộ, gập gối và thư giãn. Các chức năng này được cụ thể hóa như sau:

- (i) **Chuyển tuyến:** Chiến lược quan trọng nhất để phát triển hệ thống giao thông công cộng ở Hà Nội là kết nối ga ĐSDT với các phương thức vận tải khác như xe buýt, taxi, xe con, xe máy, xe đạp, v.v. Để thực hiện thành công, cần đảm bảo sự thuận tiện và an toàn cho lưu lượng rất lớn hành khách đi lại hàng ngày. Do đó, cần xây dựng các công trình vận tải liên phương thức như bến xe buýt và quảng trường ga với bến xe buýt gần ga. Tương tự, chuyển phương thức từ/tới phương tiện cá nhân và taxi cần được quy hoạch hợp lý để tránh gây ùn tắc và tai nạn giao thông ở các khu vực xung quanh. Cũng cần đảm bảo điểm đưa đón khách và nơi dừng đỗ phương tiện gần ga. Ngoài ra, đường tiếp cận và cầu đi bộ cần đảm bảo tiếp cận thuận tiện và an toàn tới từng công trình. Do đó, các công trình vận tải liên phương thức có vai trò rất lớn trong việc cung cấp không gian phù hợp để chuyển đổi phương thức giữa đường sắt và các phương thức khác.
- (ii) **Bãi đỗ:** Cần có bãi đỗ xe quanh ga do có nhiều người sử dụng phương tiện cá nhân để tiếp cận ga. Để giảm ùn tắc và tai nạn do đỗ xe bên đường, cần bố trí bãi đỗ xe gần ga. Từ góc độ khuyến khích sử dụng ĐSDT, công trình đỗ xe thuận tiện gần ga sẽ thúc đẩy hành vi Đỗ và Đi (P&R)<sup>2</sup> và góp phần tăng lưu lượng hành khách sử dụng ĐSDT, giảm tải lượng môi trường.
- (iii) **Lưu thông:** Trong khu vực ga, hành khách sử dụng ĐSDT thường tạo ra các hoạt động đi lại như đi bộ, chờ và tụ họp. Do đó, cần đảm bảo sự thuận tiện và tiện nghi cho các hoạt động này nhằm khuyến khích sử dụng đường sắt. Cụ thể, cần có các lối đi và không gian mở rộng để đảm bảo sự thuận tiện của người đi bộ; và không gian xanh, bố trí các điểm nhấn và chiếu sáng trong quảng trường ga sẽ tạo ra cảnh quan thành phố như là tiện nghi cho người đến ga. Ngoài ra, các cửa hàng bán lẻ như siêu thị, cửa hàng và quán cà phê cũng góp phần đảm bảo sự thuận tiện cho hành khách.

3.42 Cần xem xét các nguyên tắc sau khi quy hoạch và thiết kế các công trình:

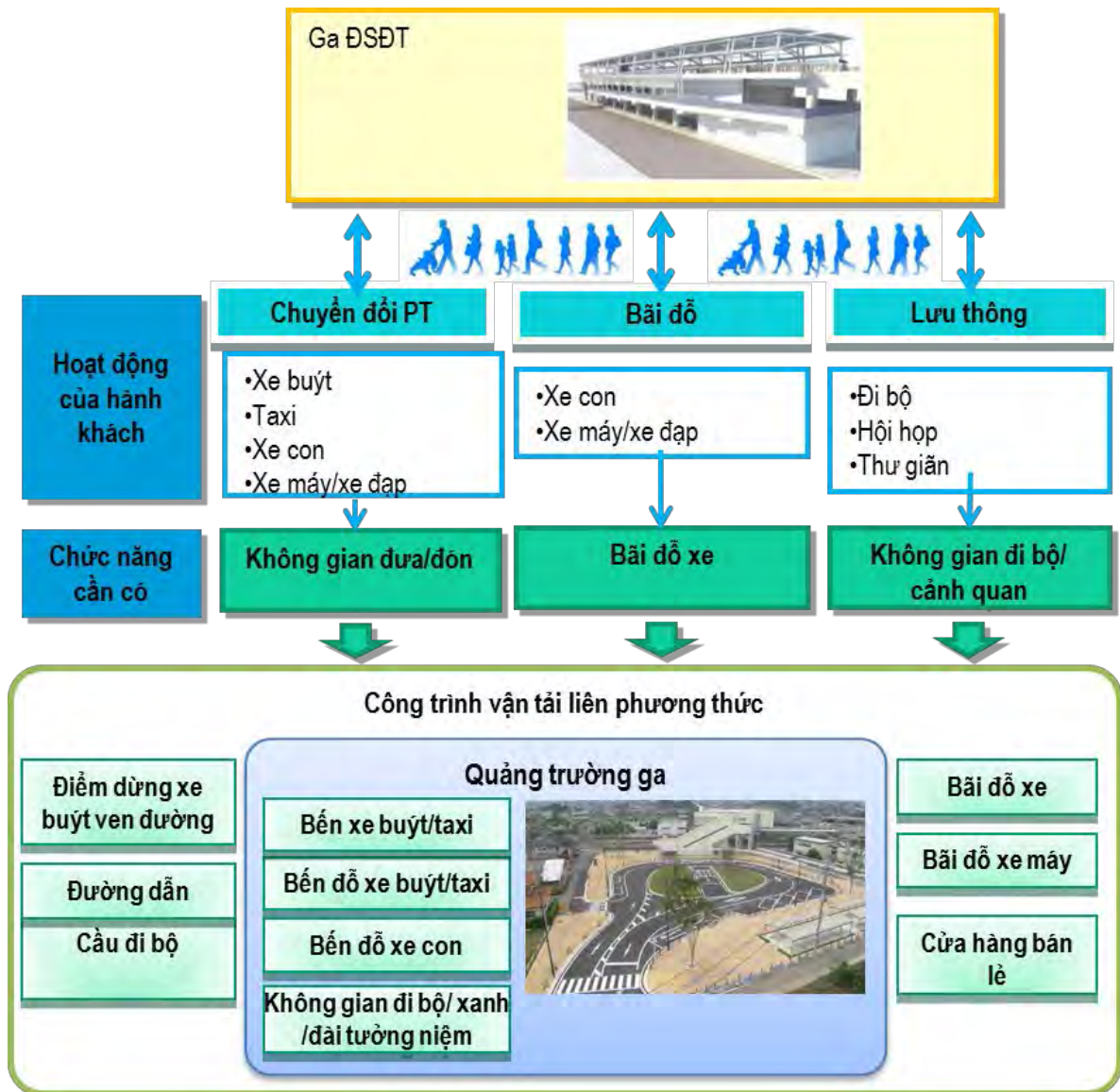
- **Thiết kế phổ quát:** Thiết kế phổ quát, thường gọi là thiết kế toàn diện là các ý tưởng rộng lớn gồm xây dựng các tòa nhà, sản phẩm và môi trường thuận tiện cho người già, người tàn tật và người bình thường tiếp cận.
- **Đi lại thuận tiện từ cửa-tới-cửa:** Cần thúc đẩy đi lại thuận tiện từ cửa-tới-cửa cho người sử dụng ĐSDT: đi lại thuận tiện là đi lại thuận lợi, thoải mái, dễ chịu, an toàn, đáng tin cậy và có chi phí hợp lý.

2) Điểm gửi xe (P&R) là bãi đỗ nối với giao thông công cộng cho phép người sử dụng vào trung tâm thành phố gửi xe để đi xe buýt, đường sắt (tàu nhanh, tàu nhẹ hoặc tàu con thoi) hoặc bãi xe cho hành trình còn lại. Xe được giữ trong bãi suốt ngày đêm và được trả lại khi chủ sở hữu quay lại. P&R thường ở ngoại ô hoặc cửa ngõ đô thị lớn.

- **Không gian công cộng trong phạm vi đi bộ:** Cần có môi trường đi bộ hấp dẫn hay không gian có thể đi bộ được cho các công trình và tòa nhà liên quan đến TOD. Cần xem xét khái niệm này trong bước quy hoạch và thiết kế.

3.43 Các công trình vận tải liên phương thức gồm các công trình giao thông như quảng trường ga, bến xe buýt, cầu đi bộ, đường tiếp cận, bãi đỗ xe con và xe máy, các công trình dịch vụ khác như không gian mở, không gian xanh và cửa hàng bán lẻ. Trong số các công trình này, quảng trường ga là công trình trung tâm với nhiều chức năng: là quảng trường giao thông và không gian mở công cộng. Các hợp phần bao gồm (i) đường lưu thông (một chiều), (ii) bến xe buýt và bến đỗ xe buýt, (iii) bến taxi và bến đỗ taxi, (iv) bến phương tiện cá nhân, (v) cầu đi bộ, (vi) không gian đi lại cho người đi bộ và (vii) không gian mở.

**Hình 3.2.17 Vai trò và chức năng của các công trình liên phương thức**



Nguồn: Báo cáo Cuối kỳ, “Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho dự án đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh (đoạn Bến Thành – Suối Tiên (Tuyến 1))”, 2014, JICA

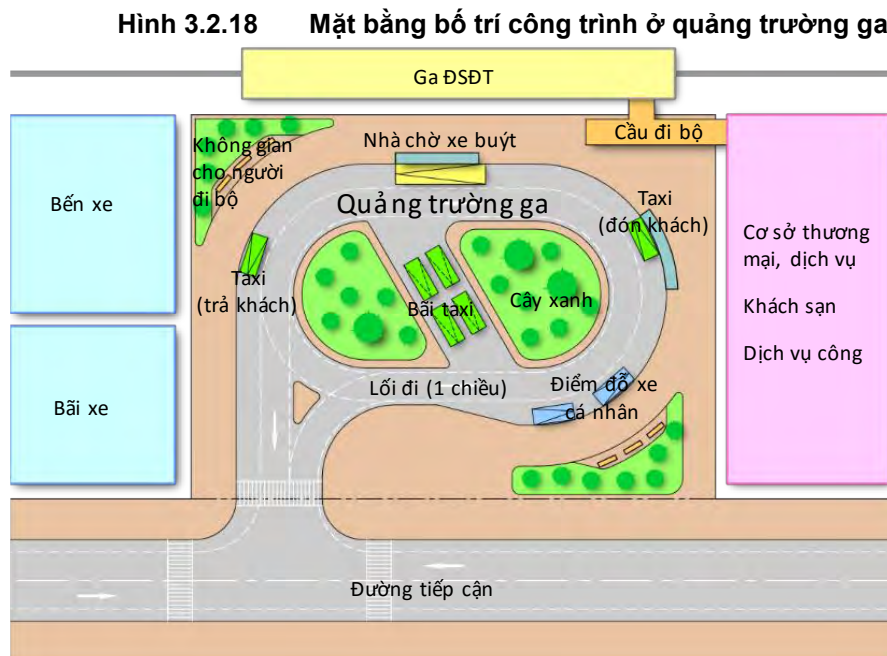
## (b) Quảng trường ga

3.44 Quảng trường ga thường đảm nhận chức năng không gian chính: thứ nhất là chức năng không gian vận tải để đáp ứng nhu cầu đi lại của người sử dụng đường sắt và chức năng thứ hai là chức năng không gian môi trường cho người dân đi bộ, chờ và gặp gỡ, đòi hỏi cần có không gian thoải mái cho người sử dụng. Ngoài ra, quảng trường ga còn đóng vai trò quan trọng là “hình ảnh mang tính biểu trưng của thành phố/khu vực”, tạo ấn tượng đầu tiên về quận nên cần được quy hoạch phù hợp (xem Hình 3.2.18).

3.45 Trong bước lập quy hoạch quảng trường ga, các hợp phần cần được xem xét gồm tính an toàn, điều kiện kết nối, khả năng tiếp cận và tính hiệu quả. Với chức năng là quảng trường giao thông, cần đảm bảo điều kiện tiếp cận của người sử dụng từ cửa ga và từng bến vận tải và giảm thiểu ùn tắc, phòng tránh tai nạn giao thông. Công suất của các hợp phần giao thông như bến xe buýt, bến taxi và bãi đỗ taxi được tính toán dựa trên nhu cầu và tỷ phần đảm nhận phương thức của đường sắt trong tương lai.

3.46 Với chức năng là không gian mở công cộng, cần có các công trình tiện ích cho hành khách và người đi bộ thông qua việc cung cấp khu vực thoải mái, bố trí các điểm nhấn và chiếu sáng. Cuối cùng, cần áp dụng khái niệm thiết kế phổ quát khi thiết kế các công trình này.

3.47 Cần xây dựng và quản lý quảng trường ga theo thỏa thuận giữa đơn vị khai thác tuyến đường và cơ quan quản lý đường bộ dựa trên chức năng của hai đơn vị này do quảng trường ga gồm cả công trình đường bộ và các công trình khác. Ví dụ, ở Nhật Bản, các công ty đường sắt và các ban ngành chức năng thống nhất khu vực mà mỗi bên chịu trách nhiệm quản lý trong quảng trường ga gồm chi phí xây dựng, khai thác, duy tu và các vấn đề quan tâm khác. Quảng trường ga được xác định rõ là công trình quy hoạch chính thức của thành phố (xem Hình 3.2.19 và Hình 3.2.20).



Nguồn: Báo cáo cuối cùng “Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho Dự án ĐSĐT TPHCM (Đoạn Bến Thành – Suối Tiên (Tuyến 1))”, JICA, 2014



**Hình 3.2.19 Ví dụ về quảng trường ga quy mô nhỏ**

**Quảng trường ga phía nam Kiryuu (6.700m<sup>2</sup>, 10.706 HK/ngày): TP Kiryuu, Quận Gunma, Nhật Bản**  
 Không gian đón/trả khách của xe buýt, taxi và xe con nằm ở vị trí riêng trong quảng trường ga.  
 Bến xe buýt: 2 chỗ, bến taxi: 4 chỗ, bãi đỗ taxi: 16 chỗ, bến xe con: 1 chỗ

Nguồn: “Hướng dẫn quy hoạch quảng trường ga”, Gihoudou Shuppan

**Hình 3.2.20 Ví dụ về quảng trường ga quy mô trung bình**

**Quảng trường ga phía đông Fukushima (10.100m<sup>2</sup>, 27.300 HK/ngày): TP Fukushima, Nhật Bản**  
 Điểm quay xe buýt, bến và bãi đỗ taxi, bãi đỗ xe con riêng biệt. Không gian mở ở trung tâm kết nối với cổng chính của ga.  
 Bến xe buýt: 8 chỗ, bến taxi: 8 chỗ, bãi đỗ taxi: 66 chỗ, bãi đỗ xe con: 10 chỗ

Nguồn: “Hướng dẫn quy hoạch quảng trường ga”, Gihoudou Shuppan

**Hình 3.2.21 Ví dụ về quảng trường ga quy mô trung bình**

**Quảng trường ga Aobadai (112.000 HK/ngày), TP Yokohama, Nhật Bản**  
 Ga Aobadai được công ty đường sắt tư nhân (Công ty Tokyu) xây dựng cùng với phát triển đô thị ở khu vực ngoại ô. Dịch vụ xe buýt gom khách được cung cấp kết nối từ khu đô thị mới tới ga. Điểm quay xe buýt được xây dựng dọc tuyến đường chính gần ga còn bãi đỗ taxi và bãi đỗ xe đạp được xây dựng bên gờ ga trên cao. Cầu đi bộ kết nối tới tòa nhà thương mại trước ga.

Nguồn: “Hướng dẫn quy hoạch quảng trường ga”, Gihoudou Shuppan

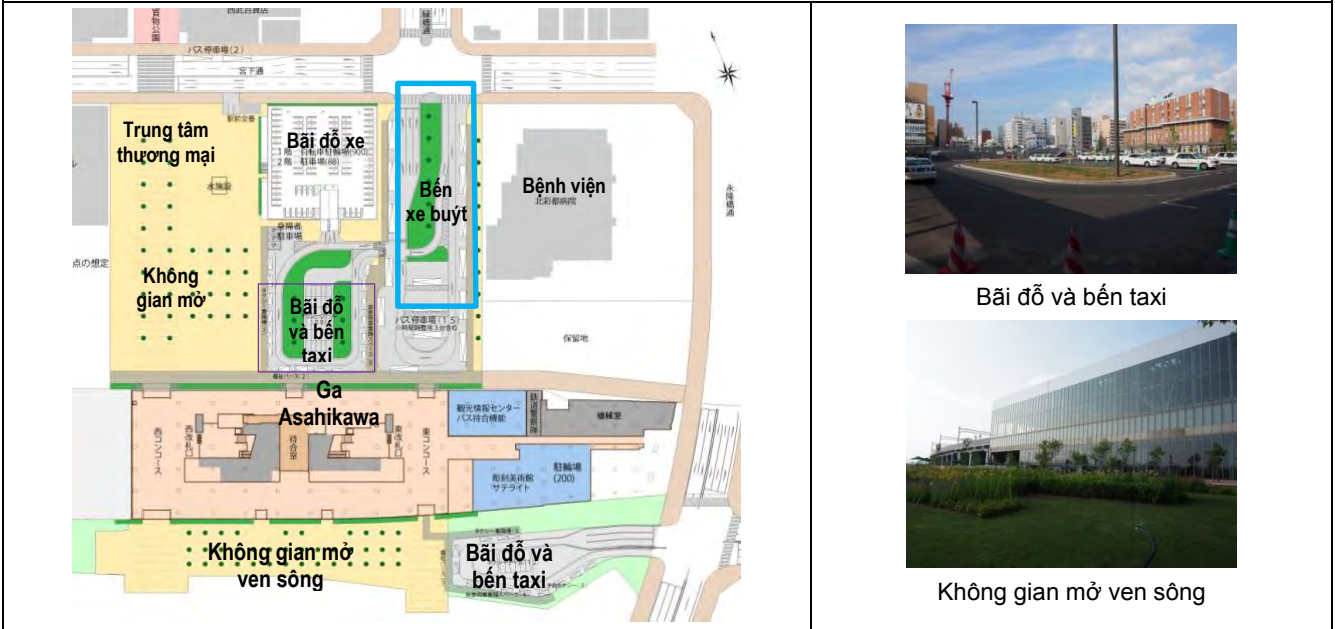


**Hình 3.2.22 Ví dụ về quảng trường ga quy mô lớn**

**Quảng trường ga Asahikawa (4.500 HK/ngày): TP Asahikawa, Hokkaido, Nhật Bản**

Ga Asahikawa là ga mới được xây dựng lại thành điểm nhấn đại diện của thành phố nhờ áp dụng chương trình dự án tái điều chỉnh đất đai. Bệnh viện và trung tâm thương mại được xây dựng quanh ga.

Điểm quay xe buýt, bãi và bến taxi, bãi đỗ xe con và xe đạp được xây dựng với quy mô lớn ở quảng trường phía bắc ga trong khi quảng trường quy mô nhỏ gồm bãi đỗ taxi và không gian mở được xây dựng ở phía trước sông.

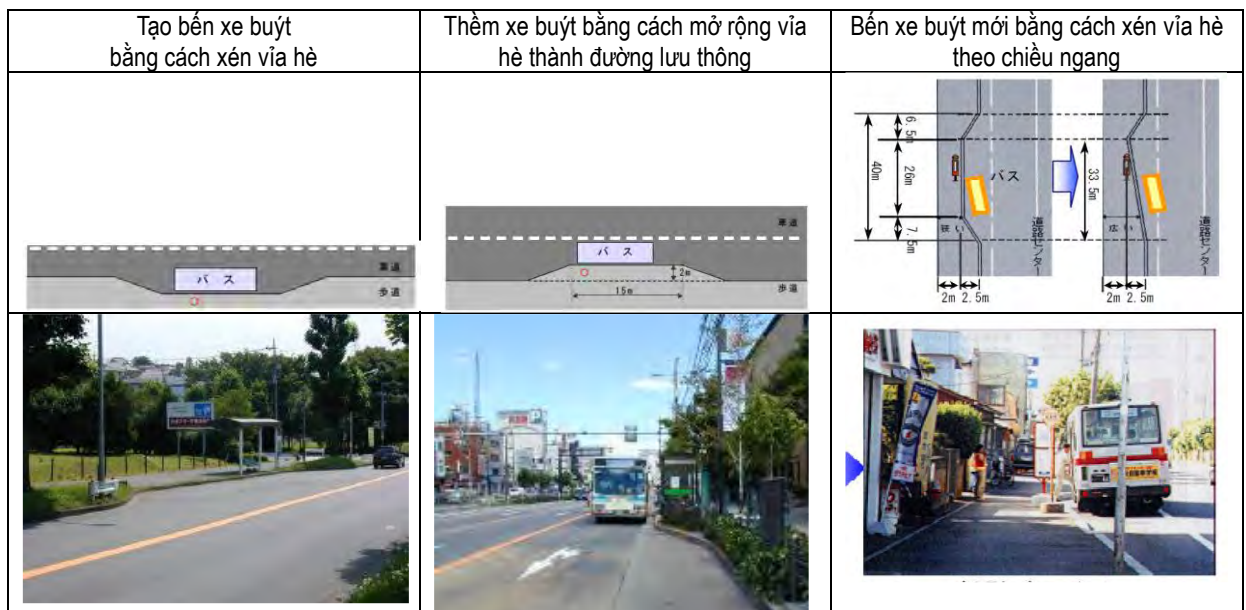


Nguồn: "Hướng dẫn quy hoạch quảng trường ga", Gihoudou Shuppan

**(c) Công trình phục vụ xe buýt và taxi**

3.48 Công trình phục vụ xe buýt và taxi thường được bố trí trước cửa ga để đảm bảo trung chuyển hành khách thuận tiện. Cần xây dựng nhà chờ có mái che, ghế và hệ thống thông tin xe buýt (thông tin về vị trí xe buýt và thời gian đến) để cải thiện môi trường chờ và chuyển phương tiện. Nếu có nhiều bến xe buýt trong quảng trường ga, các điểm dừng xe buýt có thể bố trí song song nhau, theo đó, cần đảm bảo an toàn cho người đi bộ hoặc xây dựng cầu cho người đi bộ.

**Hình 3.2.23 Các loại hình bến xe buýt ở Nhật Bản**



Nguồn: "Hướng dẫn đường bộ để thúc đẩy giao thông thông suốt cho người già và người khuyết tật", Bộ Đất đai, CSHT và Du lịch Nhật Bản

3.49 Trong khu trung tâm, ga đầu mối ĐSDT sẽ được phát triển gắn kết với bến xe buýt và các công trình thương mại. Ví dụ, công ty Nishietsu – một đơn vị khai thác xe buýt và đường sắt – đã xây dựng nhà ga và một khu siêu thị cho khách thuê mặt bằng kinh doanh.

**Hình 3.2.24 Ví dụ về bến xe buýt và nhà ga bến xe buýt**

Điểm dừng có mái che	Điểm quay xe trước cửa ga Azamino, Yokohama, Nhật Bản	Tổ hợp bến xe buýt Nishitetsu, Fukuoka, Nhật Bản
		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA


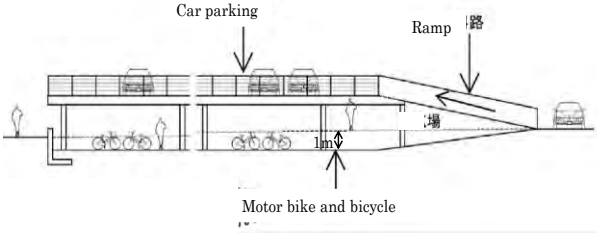


**(d) Bãi đỗ xe con**

3.50 Nên thiết kế và xây dựng bãi đỗ xe con nhằm đảm bảo môi trường giao thông thuận tiện và thoải mái; và trong điều kiện xe con và xe máy là các phương tiện giao thông không thể thiếu phục vụ các hoạt động kinh tế-xã hội, cần quy hoạch và phát triển không gian bãi đỗ thống nhất với quy hoạch sử dụng đất và phát triển đô thị của thành phố cũng như quy hoạch giao thông với tầm nhìn dài hạn. Bãi đỗ xe con đảm nhận chức năng kinh doanh, trung chuyển liên phương thức, mua sắm, đi lại và đỗ và đi. Nghiên cứu này sẽ tập trung vào xem xét chức năng trung chuyển liên phương thức và “Gửi xe - Đi tàu”.

3.51 Ở Nhật Bản, bãi đỗ xe con là công trình quan trọng như công trình giao thông đô thị. Bãi đỗ đảm nhận chức năng trung chuyển liên phương thức và “Gửi xe - Đi tàu” thường được nhà nước xây dựng, có thể là bãi đỗ trên đường hoặc ở vị trí gần với các tuyến phố, trong phạm vi chỉ giới đường và những bãi đỗ cần có trong khu vực đô thị hóa để duy trì chức năng đô thị nhưng khu vực tư nhân không thể xây dựng vì lý do tài chính. Phát triển, khai thác và quản lý bãi đỗ được quy định trong nhiều bộ luật, gồm Luật Quy hoạch thành phố - xác định bãi đỗ chính thức như là công trình quy hoạch của thành phố, Luật Giao thông Đường bộ để kiểm soát thời gian đỗ và đỗ xe trên đường. Luật Quy hoạch Thành phố có thể xác định khu vực phát triển bãi đỗ cần thiết để đảm bảo giao thông thuận tiện trong khu thương mại như là công trình quy hoạch của thành phố. (xem Hình 3.2.23)

3.52 Ở Hà Nội, bãi đỗ xe con còn hạn chế, đặc biệt là ở các khu vực đã đô thị hóa. Cần quy hoạch và phát triển bãi đỗ xe hợp lý và hiệu quả trong điều kiện quỹ đất hạn chế, gồm các công trình bãi đỗ nhiều tầng và bãi đỗ ngầm, bãi đỗ trên mặt đất.

**Hình 3.2.25 Ví dụ về bãi đỗ xe con**

<p>Công trình bãi đỗ xe nhiều tầng, ga Hashimoto, Tokyo</p> 	<p>Bãi đỗ xe đạp, xe máy và xe con bán ngầm</p> 
<p>Tháp bãi đỗ xe, Shinjuly 3 chome, Tokyo</p> 	<p>Bãi đỗ xe trên mặt đất có thu phí, TP Yamato</p> 

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

**(e) Bãi trông xe máy và xe đạp**

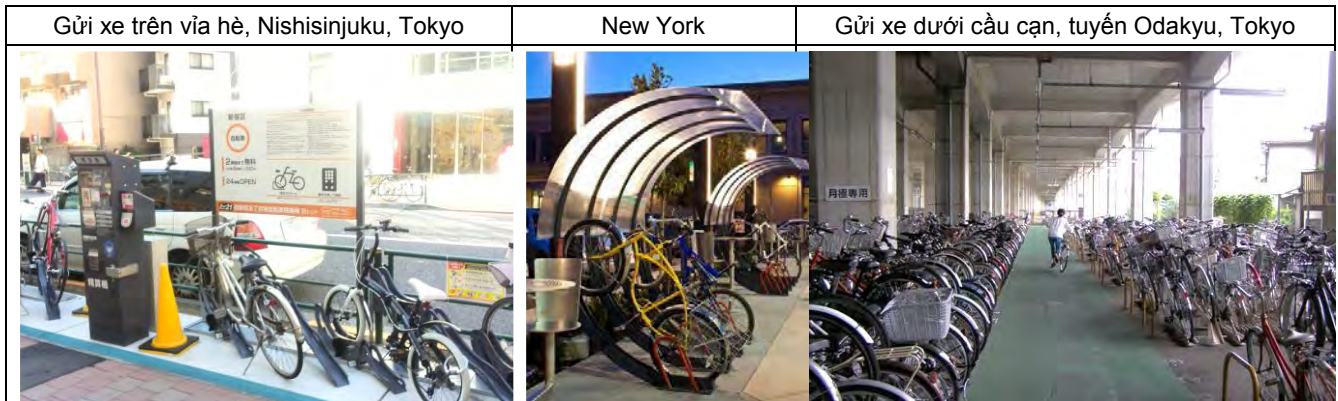
3.53 Bãi đỗ xe máy và xe đạp cung cấp không gian đỗ xe máy và xe đạp nhằm đảm bảo môi trường giao thông thuận tiện và thoải mái cho tất cả các phương thức. Cần có bãi đỗ xe đạp gần ga, đóng vai trò như là công trình “Gửi xe - Đi tàu” cho người sử dụng ĐSDT. Không gian bãi đỗ cần được quy hoạch và phát triển hợp lý và hiệu quả trong điều kiện quỹ đất hạn chế, trên cơ sở xem xét các không gian sau:

- (i) Không gian bãi đỗ trên vỉa hè và dưới cầu cạn: Có thể phát triển bãi đỗ mà không làm tăng chi phí giải phóng mặt bằng và rải mặt; tuy nhiên, cần chú ý đến việc không làm ảnh hưởng tới người đi bộ khi xây dựng trên vỉa hè.
- (ii) Không gian bãi đỗ trên mặt đất: Nên chọn vị trí gần ga – ví dụ cách ga 200 m, sử dụng diện tích của ga hoặc đất công gần đó.
- (iii) Không gian bãi đỗ ngầm: Chi phí đầu tư cao nhưng có công suất lớn trong điều kiện quỹ đất hạn chế.

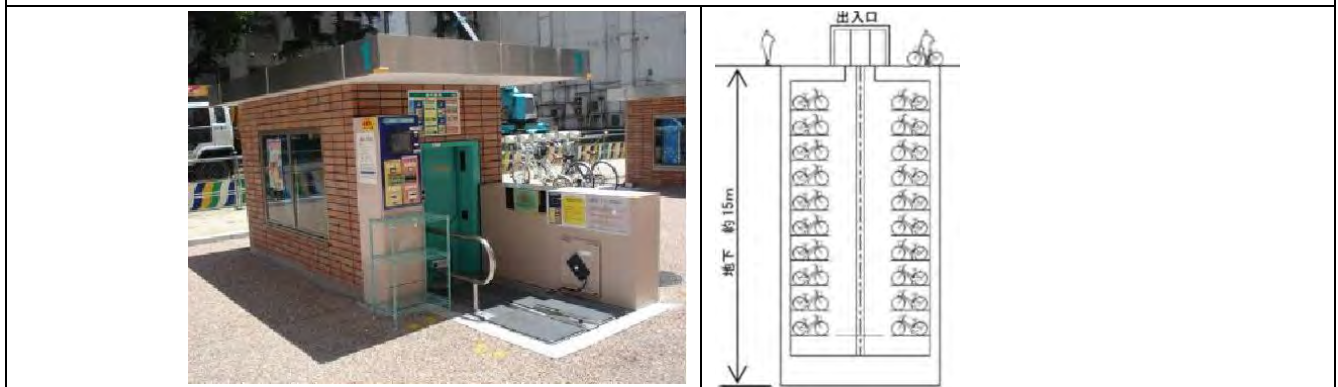
3.54 Bãi đỗ xe đạp và xe máy thường được chính quyền địa phương xây dựng, gồm cả bãi đỗ có thu phí và miễn phí. Đơn vị tư nhân cũng khai thác các công trình bãi đỗ có thu phí gần ga, hầu hết là các bãi đỗ nhiều tầng.



**Hình 3.2.26 Ví dụ về điểm trông xe đạp**



Bãi trông xe ngầm (TP Asahikawa, Hokkaido), sâu 15m, 180 chỗ



Bãi trông xe ngầm hai tầng, ga Koenji, Tokyo



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

## 8) Công trình và Môi trường Đi bộ

### (a) Môi trường thân thiện với người đi bộ

3.55 Cần có biện pháp đảm bảo không gian đi bộ, tách người đi bộ khỏi luồng phương tiện như ô tô, xe máy và xe đạp để đảm bảo an toàn. Ngay cả nếu không thể bố trí không gian riêng thì cũng phải có các biện pháp bảo đảm an toàn cho người đi bộ khỏi xung đột với các phương tiện giao thông vì cái gọi là “các con phố đi lại chung” là nơi tất cả các phương tiện gồm xe ô tô, xe máy, xe đạp và người đi bộ đều được phép đi lại.

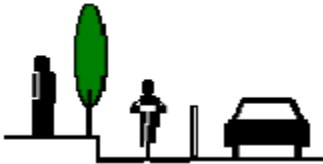






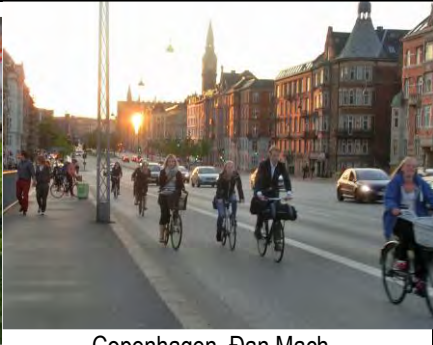

3.56 Ở Việt Nam, ít nhất cũng cần cấm xe máy đi trên vỉa hè để đảm bảo an toàn cho người đi bộ. Sau đây là cách có thể áp dụng

- (i) **Tách đi bộ-xe đạp-xe cơ giới: rào chắn giữa làn xe đạp và xe cơ giới:** Biện pháp này phù hợp với đường lớn để đảm bảo an toàn cho xe đạp và người đi bộ, đảm bảo giao thông thông suốt khi các làn xe được phân cách bằng rào chắn.



- (ii) **Tách đi bộ-xe đạp-xe cơ giới: Đánh dấu làn cho xe đạp:** Biện pháp này có thể áp dụng cho đường thứ yếu với lưu lượng giao thông vừa phải. Phân cách như vậy vẫn đảm bảo luồng giao thông và khả năng tiếp cận. Tuy nhiên, cách này đòi hỏi hành vi giao thông tốt.
- (iii) **Đi bộ-xe đạp-xe cơ giới chung đường: Đánh dấu làn cho người đi bộ:** Biện pháp này phù hợp với đường nhỏ/ngõ với lưu lượng xe thấp. Cách phân tách như vậy đảm bảo tiếp cận dễ dàng khu vực ven đường. Theo đó, cần đảm bảo ý thức tốt của người điều khiển phương tiện cũng như người đi bộ.

**Hình 3.2.27 Các hình thức phân tách không gian đi bộ**

Tách biệt đi bộ - xe đạp – cơ giới: có rào chắn giữa làn xe đạp và xe cơ giới	Tách biệt đi bộ - xe đạp – cơ giới: có vạch kẻ đường phân làn xe đạp	Sử dụng chung đi bộ - xe đạp – cơ giới: có vạch phân làn cho người đi bộ
		
 <p data-bbox="256 1093 469 1126">Kunitachi City, Tokyo</p>	 <p data-bbox="700 1093 904 1126">Kunitachi City, Tokyo</p>	 <p data-bbox="1187 1093 1318 1126">Delft, Hà Lan</p>
	 <p data-bbox="683 1458 925 1480">Copenhagen, Đan Mạch</p>	 <p data-bbox="1187 1458 1318 1480">Ise, Nhật Bản</p>

Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

3.57 Cần đảm bảo, tạo dựng không gian môi trường “trong tầm mắt” thân thiện với người đi bộ. Bảng sau đây tổng hợp 12 tiêu chí “trong tầm mắt” về chất lượng, theo định nghĩa của Jan Gehl (xem Bảng 3.2.1).

**Bảng 3.2.1 Tiêu chí chất lượng “trong tầm mắt”**

Bảo vệ	Bảo vệ khỏi luồng giao thông, tai nạn – Cảm giác an bình	Bảo vệ khỏi bạo lực và tội phạm – Cảm giác an toàn	Bảo vệ khỏi tác động tiêu cực tới giác quan
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bảo vệ cho người đi bộ</li> <li>• Dứt bỏ những lo sợ về giao thông</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Khu công cộng sống động</li> <li>• Máy quay an ninh</li> <li>• Các điểm hoạt động cả ngày, đêm</li> <li>• Chiếu sáng tốt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gió</li> <li>• Mưa/Tuyết</li> <li>• Lạnh/Nóng</li> <li>• Ô nhiễm</li> <li>• Bụi, tiếng ồn, ánh sáng chói</li> </ul>
Sự thoải mái	<b>Cơ hội đi bộ</b>	<b>Cơ hội đứng/ngồi</b>	<b>Cơ hội ngồi/ngồi</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có chỗ cho đi bộ</li> <li>• Không bị cản trở</li> <li>• Bề mặt phù hợp</li> <li>• Dễ dàng tiếp cận</li> <li>• Mặt tiền hấp dẫn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Các điểm/vùng hấp dẫn để đứng/ngồi</li> <li>• Có điểm ti cho người đứng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Có chỗ/vùng cho người ngồi</li> <li>• Tận dụng lợi thế: quan sát, ánh nắng, con người</li> <li>• Chỗ ngồi thoải mái</li> <li>• Có ghế dài để nghỉ ngơi</li> </ul>
	<b>Cơ hội quan sát</b>	<b>Cơ hội Nói/Nghe</b>	<b>Cơ hội luyện tập, sáng tạo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tầm quan sát phù hợp</li> <li>• Góc quan sát không bị cản trở</li> <li>• Cảnh quan đẹp</li> <li>• Chiếu sáng (khi tối)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Độ ồn thấp</li> <li>• Các điểm trên phố tạo điều kiện “trao đổi, nói chuyện”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tính mở cho sáng tạo, tập thể dục, vui chơi</li> <li>• Ban ngày, ban đêm</li> <li>• Mùa đông, mùa hè</li> </ul>
Sự vui vẻ	<b>Quy mô</b>	<b>Cơ hội thường thức thiên nhiên</b>	<b>Cảm quan tốt</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Các công trình, không gian thiết kế phù hợp với hoạt động của con người</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ánh nắng/Bóng râm</li> <li>• Ấm/Mát</li> <li>• Gió trời</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thiết kế tốt, chi tiết tinh tế</li> <li>• Vật liệu tốt</li> <li>• Cảnh quan đẹp</li> <li>• Cây cối, vôi nước</li> </ul>




Nguồn: Jan Gehl, *Cities for People*, Nhà xuất bản Island, 2010, trang 239

### (b) Cầu đi bộ

3.58 Cầu đi bộ nằm ở khu vực ga đông đúc hoặc giữa các tòa nhà cao tầng nhằm đảm bảo không gian an toàn và thoải mái cho người dân bằng việc tách luồng phương tiện và người đi bộ theo chiều dọc. Trong nhiều trường hợp, cầu đi bộ được xây dựng bên trên quảng trường các ga lớn và kết nối với các ga trên cao hoặc các tòa nhà xung quanh. Ngoài ra còn có loại cầu đi bộ hình vòng tròn bên trên nút giao đường bộ giúp người đi bộ đi được mọi hướng của nút giao. Công trình này đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành các lối đi bộ thân thiện.

3.59 Ở Nhật Bản, chương trình phát triển và tình trạng pháp lý của các lối đi bộ công cộng gồm cầu đi bộ rất đa dạng và không có quy định cụ thể về công tác xây dựng và quản lý loại công trình này. Tuy nhiên, Chính phủ (Bộ Đất đai, CSHT và Du lịch Nhật Bản) đã xây dựng hướng dẫn về chia sẻ chi phí xây dựng và trách nhiệm khai thác, quản lý giữa đơn vị quản lý công trình đô thị và đơn vị khai thác đường sắt theo loại lối đi bộ.

**Hình 3.2.28 Ví dụ về cầu đi bộ**

<p>Lối đi bộ trên cao, phía trên ga, ga Mizonokuchi, TP Kawasaki</p>	<p>Kết nối tới công trình thương mại, ga Kawasaki, TP Kawasaki</p>
	
<p>Lối đi bộ vòng tròn phía trên nút giao, ga Shin Yokohama, TP Yokohama</p>	<p>Lối đi bộ "vòng ngọc trai" qua nút giao và tạo không gian mở, Thượng Hải</p>
	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



### 9) Sử dụng không gian ngầm

3.60 Lối đi bộ ngầm chủ yếu được xây dựng bởi đơn vị phát triển ĐSDT để kết nối tới các cửa ga. Trong khu trung tâm, chủ sở hữu công trình thương mại kinh doanh tư nhân dọc các tuyến đường chính yếu thường đầu tư kết nối từ lối vào ngầm của công trình tới ga.

3.61 Do nằm dưới mặt đất nên cần có biện pháp đảm bảo an toàn nghiêm ngặt cho lối đi bộ ngầm. Ở Nhật Bản, quy chuẩn xây dựng và các luật, quy định khác quy định rõ ràng các biện pháp đảm bảo an toàn về quản lý trong trường hợp xảy ra thiên tai, sự cố, gồm phòng chống cháy nổ. Trách nhiệm phát triển và quản lý lối đi bộ ngầm được quyết định dựa trên thỏa thuận giữa đơn vị khai thác đường sắt và đơn vị quản lý đường bộ, có tham khảo hướng dẫn của Bộ Đất đai, CSHT và Du lịch Nhật Bản.

**Hình 3.2.29 Ví dụ về lối đi ngầm trong ga Shinjuku Sanchoume, Tokyo**

<p>Lối đi dạo kết nối giữa ga Shinjuku và ga Shinjuku dưới lòng đất. Mặt tiền của các tầng hầm của công trình thương mại mở ra lối đi này.</p>	<p>Lối vào ngầm của cửa hàng được nối trực tiếp tới lối đi bộ ngầm của ĐSDT.</p>
	
<p>3 tuyến ĐSDT kết nối với nhau tại ga Shinjuku nơi có tổng số 22 cửa vào, hầu hết kết nối với tầng hầm của các tòa nhà thuộc sở hữu tư nhân dọc các tuyến đường chính trong khu vực quanh ga</p>	<p>Mạng lưới lối đi bộ ngầm trong phạm vi bán kính 500m từ ga Shinjuku, gồm trung tâm thương mại ngầm, kết nối các công trình thương mại và kinh doanh dọc các tuyến đường chính trong khu vực quanh ga</p>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 10) Cơ hội Phát triển Kinh tế Địa phương quanh các Ga ĐSDT

### (a) Tuyến phố thương mại khu vực trong và quanh ga

3.62 Có rất nhiều tuyến phố thương mại là nơi tập trung các cửa hàng quy mô nhỏ của địa phương ở dọc hai bên tuyến phố. Các tuyến phố này được sử dụng như đường tiếp cận chính của cộng đồng địa phương tới ga gần nhất. Để tạo lập hình ảnh hấp dẫn và thuận tiện cho tuyến phố thương mại, nhiều biện pháp đã được thực hiện như các hoạt động quảng bá kinh tế địa phương, cải thiện môi trường đi bộ bằng cách xây dựng mái vòm, cải thiện và sơn mặt đường, chiếu sáng và trang trí đèn đường, ghế đá, hạn chế giao thông trong thời gian đi lại và mua sắm. Ở Nhật Bản, để thúc đẩy các hoạt động thương mại trên các tuyến phố này, hầu hết các tuyến phố đều tổ chức theo mô hình hợp tác xã dựa trên Luật Hợp tác xã về quảng bá tuyến phố thương mại địa phương.

3.63 Tuyến phố thương mại Motomachi ở Yokohama: Để xây dựng hình ảnh truyền thống kết hợp hiện đại cho thành phố quốc tế Yokohama, cảnh quan tuyến phố được quy định thống nhất và các cửa hiệu phải đảm bảo khoảng lùi nhất định để dành không gian cho người đi bộ. Các quy định này được luật hóa thành hướng dẫn thiết kế đô thị của Motomachi.

3.64 Tuyến phố thương mại Koenji: Đây là tuyến phố thương mại điển hình nằm trong khu vực dân cư địa phương. Nhờ cung cấp mái vòm để tránh mưa, nắng hoặc gió nên người dân có thể mua sắm trên đường qua ga.

**Hình 3.2.30 Ví dụ về tuyến phố thương mại địa phương trước ga**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (b) Sử dụng không gian dưới cầu cạn

3.65 Không gian dưới cầu vượt đường sắt thường được khai thác làm bãi đỗ xe con và xe đạp, kho bãi hoặc công viên. Bên cạnh đó, còn nhiều cơ hội khai thác không gian này cho các mục đích khác nhau trong điều kiện quỹ đất đô thị hạn hẹp.

3.66 Ở Nhật Bản, trong khu trung tâm, các cửa hàng nhỏ và nhà hàng thường tập trung thành cụm để phục vụ nhu cầu ăn uống và mua sắm sau giờ làm việc của hành khách. Gần đây, các đơn vị khai thác đường sắt đã cải thiện không gian dưới cầu cạn thành trung tâm mua sắm, thu hút nhiều loại hình dịch vụ như nhà trẻ, nhà hàng, cửa hàng bán đồ thủ công, thư viện, trung tâm cộng đồng để đáp ứng nhu cầu của cả người sử dụng ĐSDT và cộng đồng địa phương. Các công ty ĐS hoặc công ty đường sắt ủy thác như môi giới bất động sản quản lý không gian, chủ yếu là cho thuê lại.

3.67 Phố nghề giữa ga Akihabara và Okachimachi: Trước đây, các nghệ nhân thường tập trung trong khu vực này như là khu vực bán buôn. Để khôi phục truyền thống này cũng như tạo cơ hội để các nghệ nhân trẻ giới thiệu và bán sản phẩm của mình, tuyến phố đã được mở và mời nhiều cửa hàng bán đồ thủ công tham gia.

3.68 Ecute Manseibashi: Để bảo tồn di tích lịch sử là cây cầu gạch đã không còn sử dụng, cầu Mansei, không gian bên dưới đường ray và ke ga ban đầu được chuyển đổi thành trung tâm thương mại với nhà hàng, quán cà phê và cửa hiệu.

**Hình 3.231 Ví dụ về khai thác không gian dưới cầu cạn đường sắt phục vụ mục đích thương mại**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**(c) Trung tâm thương mại ngầm**

3.69 Có nhiều công trình đô thị như công trình thương mại và kinh doanh, cơ quan nhà nước và công viên tập trung quanh ga ĐSĐT. Không gian ngầm có tiềm năng (i) tăng lưu lượng người sử dụng ga và mở rộng khu vực liền kề của ga bằng cách xây dựng các lối vào theo các hướng khác nhau<sup>3</sup>, (ii) sử dụng đất quanh ga hiệu quả và (iii) thúc đẩy hình thành mạng lưới đường dành riêng cho người đi bộ an toàn và thoải mái có đèn chiếu sáng và điều hòa nhiệt độ.

3.70 Ở Nhật Bản, trung tâm thương mại ngầm được định nghĩa là công trình ngầm gắn kết gồm lối đi bộ công cộng ngầm và các cửa hàng, văn phòng có mặt tiền mở ra lối đi bộ kết nối với các tuyến đường hoặc quảng trường ga. Trung tâm thương mại ngầm được chính quyền quận phê duyệt và được kiểm soát theo Luật Quy hoạch thành phố để xác định công trình công cộng như lối đi bộ và bãi đỗ xe công cộng ngầm, Luật Đường bộ quy định việc sử dụng không gian trong phạm vi chỉ giới đường đỏ, Luật Xây dựng quy định cấp phép xây dựng và Luật phòng chống cháy nổ quy định về các thiết bị phòng chống cháy nổ và quản lý, đối phó trong trường hợp xảy ra cháy nổ.

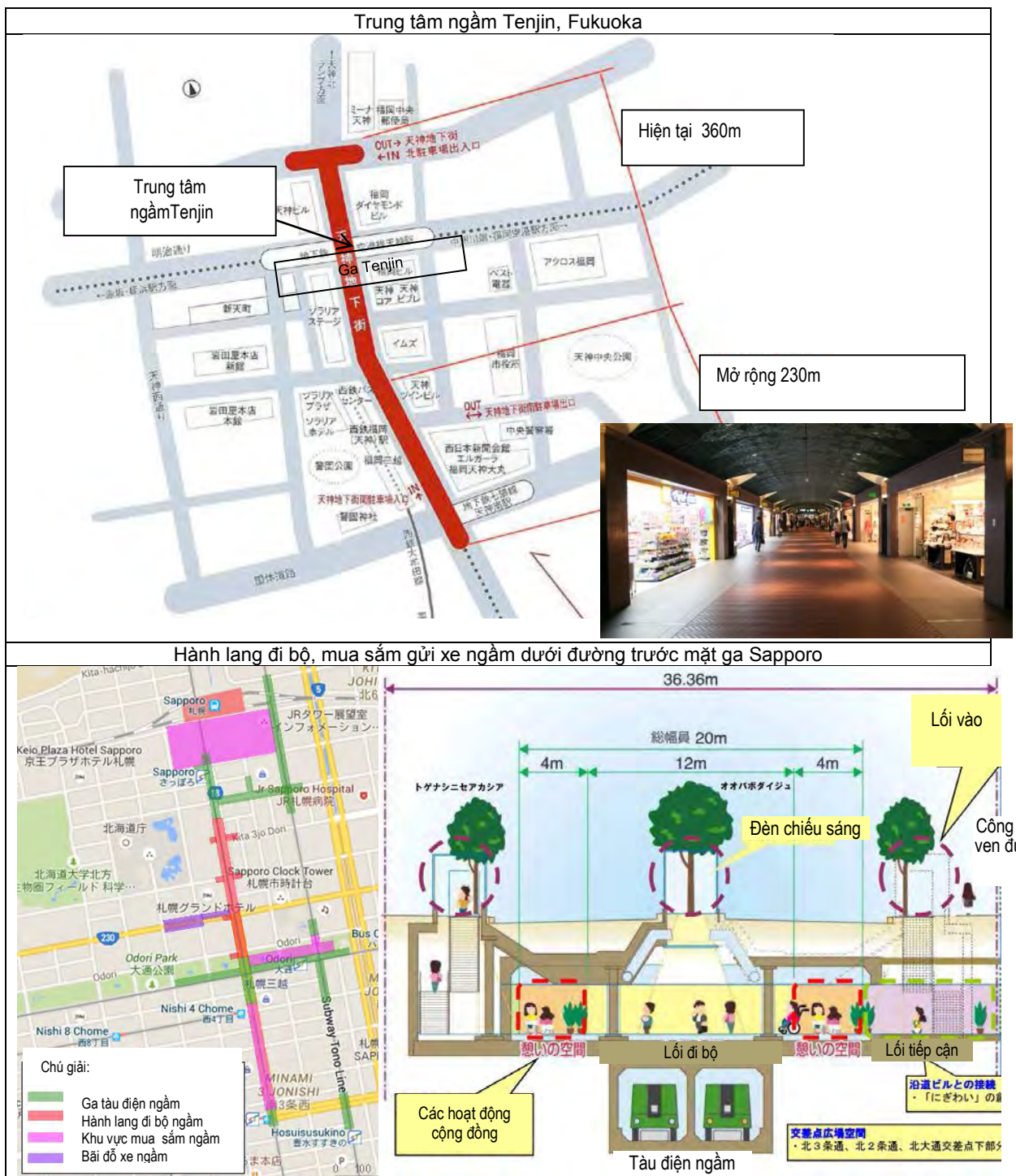
3.71 Phần dưới đây tổng hợp hai ví dụ. Ví dụ thứ nhất là trung tâm thương mại ngầm Tenjin. Trung tâm này được xây dựng dưới tuyến đường chính (rộng 50 m) với tổng chiều dài 590 m. Hàm B1 được sử dụng làm lối đi bộ ngầm và các cửa hàng, Hàm B2 là bãi đỗ công cộng và hàm B3 là phòng kỹ thuật. Đơn vị phát triển là doanh nghiệp liên doanh nhà nước và tư nhân gồm thành phố Fukuoka City, công ty năng lượng, công ty đường sắt và các cửa hiệu, v.v.

3) Theo Khảo sát đếm lưu lượng hành khách đi bộ tại trung tâm ngầm Tenjin, sau khi mở rộng lối đi ngầm, lưu lượng người đi bộ đã tăng 1,16~2,34 lần. Trước khi mở rộng, lưu lượng người đi bộ trên mặt đất tương đương với lưu lượng người đi bộ trong lối đi ngầm (50%-50%), tuy nhiên, sau khi mở rộng lối đi ngầm, tỷ phần đã thay đổi sang 40% - 60% (nguồn: Bài báo của thành phố Fukuoka).



3.72 Ví dụ thứ hai là trung tâm thương mại ngầm trước ga Sapporo. Trung tâm này do nhà nước xây dựng (một đoạn dài 160 m do Bộ Đất đai, CSHT và Du lịch Nhật Bản đầu tư, một đoạn dài 300 m do thành phố Sapporo đầu tư), kết nối với các trung tâm thương mại ngầm do khu vực tư nhân xây dựng, gắn kết với mạng lưới ngầm. Mặc dù cơ quan quản lý đường bộ của thành phố Sapporo quản lý trung tâm thương mại ngầm nhưng công ty tư nhân lại quản lý không gian mở ngầm do các cộng đồng địa phương sử dụng (NOP, chủ doanh nghiệp thương mại, các nhóm địa phương, v.v.).

**Hình 3.2.32 Ví dụ về trung tâm thương mại ngầm**



Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

### 11) Các mô hình phát triển đô thị theo TOD ở Nhật Bản

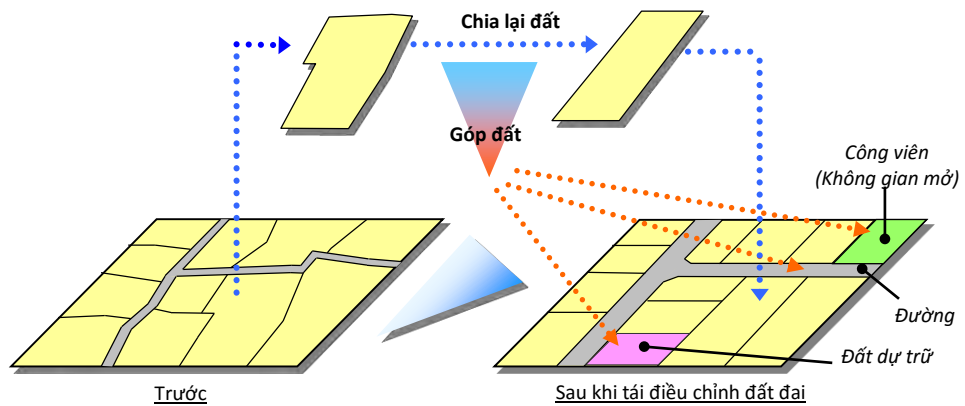
3.73 Ở Nhật Bản, đối với các trường hợp dự án xây dựng trên khu đất trống hoặc thừa thớt thì nhiều công ty đường sắt đã lựa chọn mô hình “Tái điều chỉnh đất”. Mô hình phát triển này có bao hàm cơ chế thu vốn cho phép tạo nguồn tài chính để triển khai dự án. Đối với khu vực đã phát triển trước đó thì các công ty đường sắt lựa chọn mô hình “Tái phát triển Đô thị”. Những dự án này nhằm phát huy tối đa giá trị của đất nhờ sử dụng đất hiệu quả trong khu vực TOD, giá trị đất tăng mạnh nhờ có xây dựng hạ tầng giao thông, triển các dự án tái điều chỉnh đất hay tái phát triển đô thị có thay đổi hình thái sử dụng các lô đất để triển khai sử dụng đất hỗn hợp và để tăng hệ số sử dụng đất.

#### (i) Tái điều chỉnh đất (LR)

3.74 Tái điều chỉnh đất đai là phương pháp phát triển đô thị gắn kết gồm chia lại đất và xây dựng hạ tầng (xem Hình 3.2.23). Đây là phương pháp phát triển đô thị phổ biến ở Nhật Bản và là hệ thống giống hoặc tương tự được áp dụng ở trên 10 quốc gia khác như Thái Lan, Indonesia, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Nepal. Với chức năng điển hình, phương pháp này là hệ thống chia lại đất để hợp nhất các lô đất. Về cơ bản, chủ sở hữu đất trong khu vực có quyền sử dụng đất được đảm bảo quyền sử dụng đất của mình trong dự án. Nói cách khác, tái điều chỉnh đất đai là các biện pháp cải tạo đô thị với sự tham gia của người dân trên cơ sở xây dựng sự đồng thuận.

3.75 Phương pháp này có “hệ thống đóng góp đất” để đảm bảo quỹ đất xây dựng hạ tầng không gian mở công cộng và/hoặc đất dự trữ cho phát triển đô thị. Đơn vị thực hiện dự án đảm bảo quỹ đất dự trữ để bán nhằm bù đắp chi phí dự án như là mô hình tự cấp vốn.

**Hình 3.2.33** Mô hình cơ chế tái điều chỉnh đất đai (LR)



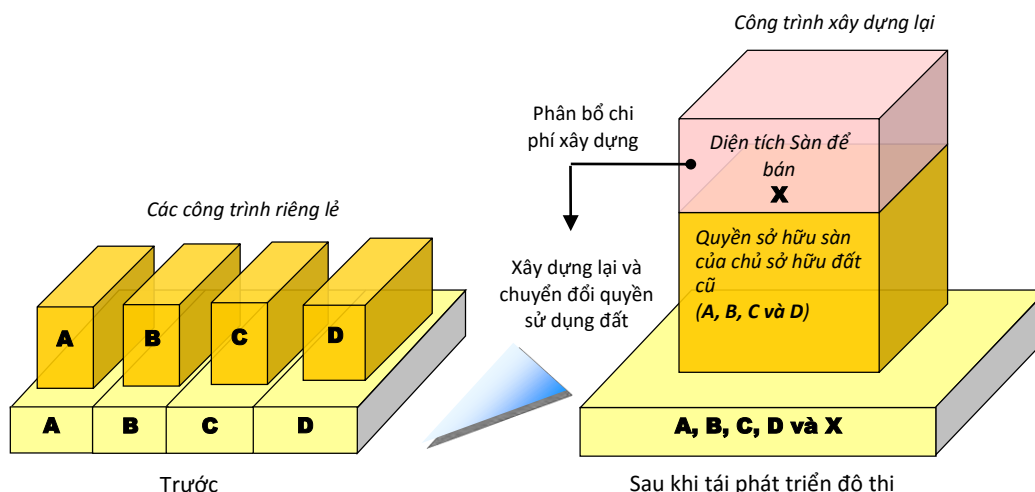
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### (ii) Tái phát triển đô thị (UR)

3.76 Tái phát triển đô thị là một trong các biện pháp tái thiết sử dụng hệ thống chuyển đổi quyền sử dụng đất. Biện pháp này được sử dụng để kết hợp các lô đất riêng lẻ thành đất tập trung nhằm xây dựng các khu chung cư mới và các tòa nhà quy mô lớn, ở đó, người chủ sử dụng đất hiện nay có thể tái định cư (xem Hình 3.2.34). Chủ sở hữu đất ban đầu giữ quyền sử dụng đất của mình trong thời gian thực hiện dự án và quyền này sẽ được phân bổ lại theo mô hình sở hữu từng khu vực của tòa nhà mới. Mô hình này cũng là hệ thống tự cấp vốn để đảm bảo diện tích sàn dự trữ bán ra để thu hồi chi phí xây dựng.



**Hình 3.2.34 Mô hình tái phát triển đô thị**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (iii) Sử dụng quyền xây dựng cao tầng và xây dựng ngầm

3.77 Để tạo điều kiện phát triển đô thị trên diện tích đất hạn chế có được ở khu vực trung tâm thì phát triển cao tầng hoặc xây dựng ngầm là phương cách hữu hiệu. Những khu vực đô thị cũ có giá trị văn hóa, lịch sử thường được xác định là khu vực bảo tồn, hạn chế chiều cao công trình, mục đích sử dụng, kiểm soát chắc thiết kế mặt tiền. Theo đó, để sử dụng đất hiệu quả thì buộc phải phát triển không gian ngầm. Ở những khu vực khác, để sử dụng đất hiệu quả thì có thể phát triển thêm tầng cao cũng như xây dựng không gian ngầm, bao gồm bãi xe ngầm, lối đi bộ ngầm, siêu thị ngầm, thành phố ngầm.

### **3.3 Hướng tiếp cận TOD ở Hà Nội**

#### **1) Vai trò chính của ĐSĐT ở Hà Nội**

##### **(a) Tăng trưởng Đô thị Thông minh**

3.78 ĐSĐT là công cụ chiến lược trọng yếu nhằm kích thích tăng trưởng thông minh tại các đô thị lớn như Hà Nội, nhất là khi các đô thị ở Việt Nam đã được xây dựng theo hình thái tập trung dân số cao trong khu vực trung tâm (lõi đô thị). Ở Hà Nội, mật độ dân số rất cao tại các quận Hoàn Kiếm (366 người/ha), Đống Đa (422 người/ha), Hai Bà Trưng (376 người/ha), Ba Đình (277 người/ha), nhưng lại thấp ở các khu vực ngoại vi như các huyện Ba Vì, Thạch Thất, Ứng Hòa, Mỹ Đức.

3.79 Tuy nhiên, khi dân số bắt đầu tăng cùng với tăng trưởng kinh tế và cơ giới hóa khi các khu vực đô thị mở rộng nhanh chóng ra khu vực bên ngoài và đồng thời mật độ dân số ở vùng lõi đô thị chật chội bắt đầu tăng chậm hoặc giảm dần. Thực tế này đã diễn ra trong thập kỷ vừa qua và đang thể hiện ngày càng rõ nét ở Hà Nội. Nhiều dự án phát triển đô thị đang được triển khai ở ngoại vi thành phố để đáp ứng nhu cầu này. Việc dẫn dân ở trung tâm và kích thích tăng trưởng dân số ở khu vực bên ngoài hiện là chính sách tăng trưởng đô thị cơ bản của thành phố với định hướng là phát triển các tuyến đường bộ và các dự án phát triển của khu vực tư nhân. Kết quả là các khu vực đô thị với mật độ khá thấp đang trải rộng, chủ yếu hướng theo sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Cần phải nhận thức được rằng ĐSĐT và TOD tạo ra rất nhiều cơ hội để định hướng tăng trưởng đô thị theo hướng bền vững hơn.

3.80 ĐSĐT có thể kích thích phát triển các khu vực ngoại thành thuận tiện, đáng sống và có chi phí phù hợp trên hành lang tuyến. Thuận tiện là do khu vực ngoại thành này được nối trực tiếp với khu thương mại trung tâm bằng đường sắt. Đáng sống là do môi trường ở khu vực ngoại vi này tốt hơn ở trong trung tâm thành phố. Phù hợp với thu nhập do chi phí về nhà ở và hạ tầng thấp hơn. Trên thế giới đã có nhiều trường hợp thành công như vậy. Ví dụ, nhiều đô thị lớn ở Nhật Bản đã triển khai các dự án xây dựng các đô thị mới quy mô lớn cùng mới phát triển đường sắt.

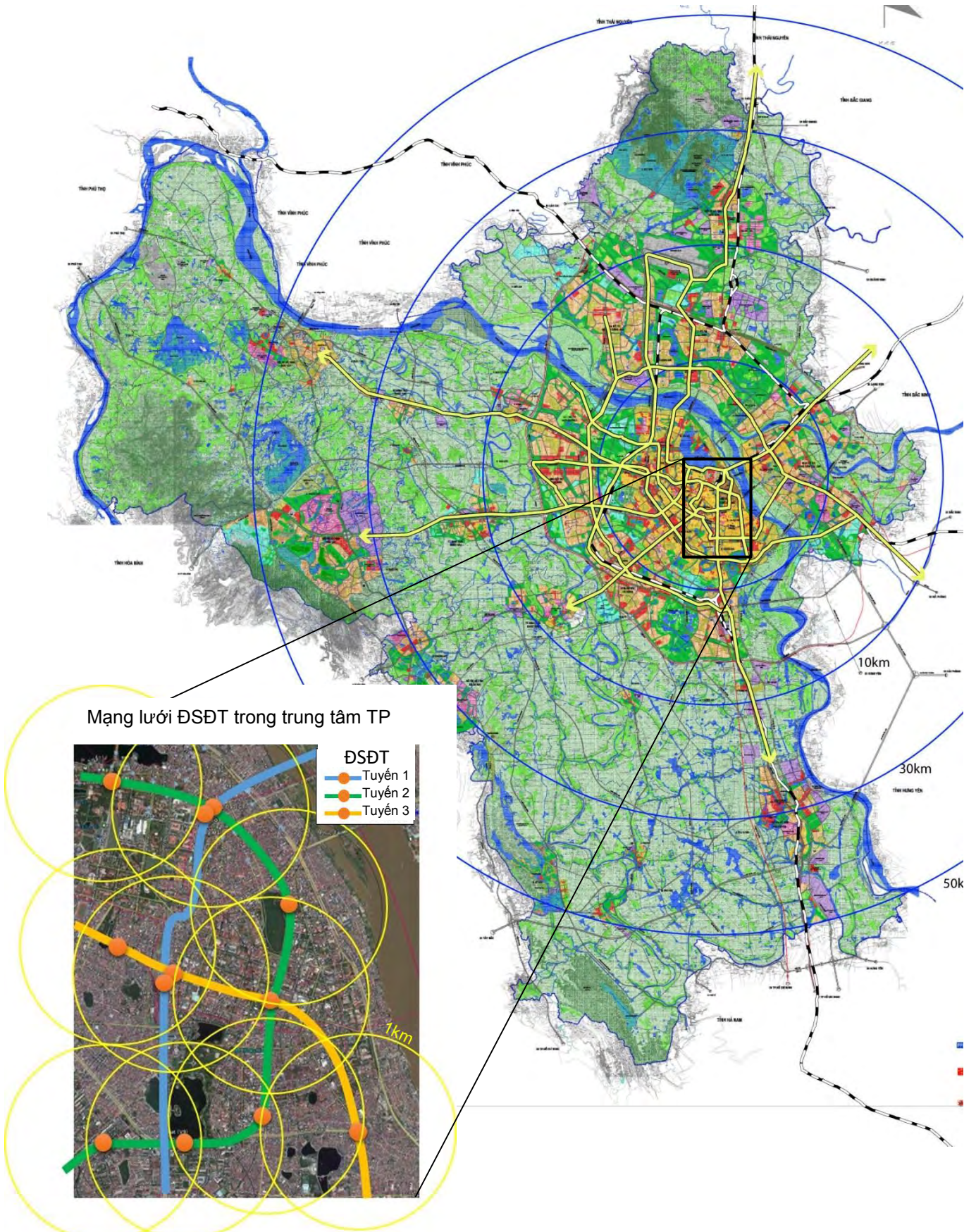
##### **(b) Tái tổ chức/Khôi phục khu thương mại trung tâm**

3.81 ĐSĐT và TOD có thể góp phần tái cấu trúc và cải tạo khu thương mại trung tâm: Cải thiện vai trò của ĐSĐT ở trung tâm là nhằm giảm tắc nghẽn giao thông hoặc giảm sử dụng xe ô tô cá nhân, cải thiện môi trường giao thông (an toàn, giảm khí thải, tiếng ồn) và cải thiện điều kiện đi bộ. Tuy nhiên, để đạt được điều này thì các tuyến ĐSĐT cần được bố trí thành một mạng lưới gắn kết. Điều đó có nghĩa rằng những người dân sống trong khu vực trung tâm hay khách vắng lai có thể tiếp cận nhà ga trong cự ly đi bộ hoặc bằng phương tiện vận tải tiện lợi.

##### **(c) Tăng cường phát triển/tái phát triển đô thị tại khu vực ga**

3.82 ĐSĐT và TOD có thể tạo ra nhiều cơ hội phát triển đô thị cạnh tranh tại và quanh các ga ĐSĐT. Các ga đường sắt đô thị tạo ra nhiều cơ hội phát triển đô thị (dân cư, thương mại, văn phòng, kinh doanh, giải trí, văn hóa, dịch vụ công, v.v.) tùy thuộc vào đặc điểm vị trí, các mối quan tâm của cộng đồng và người dân địa phương, của nhà đầu tư và các bên liên quan.

Hình 3.3.1 Mạng lưới ĐSDT quy hoạch của Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



3.83 Điều thú vị là một số biện pháp cá nhân mà người dân thành phố Hà Nội hay áp dụng có thể xem như biện pháp tái phát triển đô thị, theo một cách nào đó tạo ra môi trường hấp dẫn để phát triển hay tái phát triển hiệu quả hơn. Cải tạo nhà ở hay dỡ bỏ nhà cũ xây nhà mới cao tầng hơn là các hoạt động người dân hay thực hiện khi thu nhập tăng để phát huy tối đa giá trị đất đang cao lên và cũng để cải thiện chức năng đa dụng của các công trình cá nhân. Nhà ở truyền thống ở Hà Nội trước đây thường chỉ có 2-3 tầng, bố trí nằm quanh một sân chung, tầng trệt là nơi bán hàng, còn sinh hoạt ở các tầng trên.

3.84 Khi giá trị đất tăng lên và quỹ đất ngày càng hiếm thì cảnh quan đô thị đã thay đổi với sự xuất hiện nhiều hơn của các công trình cao tầng, trong đó có cả nhà ở tư nhân cao tầng. Ngày nay, loại hình nhà ở hiện đại đặc trưng ở nội thành Hà Nội (và cả ở các đô thị khác trên cả nước) là “nhà ống” với mặt tiền hẹp, cửa sổ nhìn ra đường phố, trên mỗi tầng là một chuỗi các phòng kéo về phía sau. Nhà ở dạng này thường ít nhất là 3 tầng, có cả nhà 6-8 tầng. Cách xây dựng nhà ở tự phát này của người dân cũng đã giúp tăng đáng kể diện tích sàn bình quân, mặc dù diện tích sàn tầng trệt không hầu như không thay đổi: các thửa đất thường dài, khoảng 5m x 20m.

3.85 Do đó, người dân Hà Nội có thể đã quen với việc triển khai cải tạo hay tái phát triển đô thị do chính họ đã và đang thực hiện một cách tự phát để đáp ứng nhu cầu cá nhân. Các dự án cải tạo hay tái phát triển đô thị tại và quanh các khu vực ga đường sắt đô thị hẳn sẽ dễ dàng có được sự ủng hộ từ phía người dân Hà Nội, miễn là không đòi hỏi tái định cư bắt buộc.

## 2) Gắn kết về không gian

3.86 Khi xây dựng các quy hoạch định hướng TOD cho từng ga ĐSDT, Đoàn Nghiên cứu JICA đã cân nhắc ba cấp khu vực ảnh hưởng như đã bàn trong Chương 3.1. Định hướng TOD được làm rõ hơn như sau:

- (i) **Cụm đô thị:** Các khu vực đô thị dọc hành lang các tuyến ĐSDT được chia thành một số cụm đô thị là những nơi có các đặc điểm đô thị tương đối đồng nhất (xem Hình 3.3.2)
  - **Cụm 1 - Cụm đô thị tây bắc:** Lõi đô thị mới phía tây bắc thành phố gồm tổ hợp thương mại, cơ quan Nhà nước, nhà ở và chuyển tiếp đường sắt tới Nội Bài: các ga C1, C2, C3 và C4. Quá trình phát triển ở khu vực này đã diễn ra từ thập kỷ 90 khi bắt đầu thực hiện cơ chế thị trường, lúc Hà Nội đô thị hóa mạnh. Hiện nay, khu vực này được tầng lớp trung lưu ở Hà Nội đánh giá cao do có môi trường hiện đại so với các khu vực khác trong thành phố: công trình và dịch vụ công chất lượng cao (trường học, bệnh viện, không gian xanh), kiến trúc hiện đại, đường rộng, mật độ dân số còn thấp, phát triển đô thị tuân thủ Quy hoạch chung, v.v. Tại cụm này có một trong những dự án phát triển đô thị lớn nhất thành phố: dự án khu đô thị Ciputra rộng 300ha.
  - **Cụm 2 - Trung tâm đô thị phía nam Hồ Tây:** Hiện là khu vực đô thị mật độ cao được định hướng phát triển dựa vào giao thông, gồm các ga C5, C6 và C7. Khu vực này được xây dựng từ thời kinh tế tập trung, từ thập kỷ 1960 tới 1990. Đây từng là khu vực có nhiều cơ quan của chính quyền, trường học, bệnh viện và các đơn vị khác, sử dụng các tòa nhà lớn có từ thời Pháp thuộc hoặc xây dựng trong giai đoạn xã hội chủ nghĩa. Một đặc điểm khác của cụm này là mật độ dân cư cao ngay phía nam bờ hồ, chủ yếu là nhà ở cá nhân trong mạng lưới ngõ chằng chịt với hồ ao bị ô nhiễm. Hạ tầng kỹ thuật hạn chế (cấp-thoát nước).
  - **Cụm 3 - Trung tâm thành phố Hà Nội:** Trung tâm cũ của thành phố, là trung tâm thương mại và xã hội, có các ga C8, C9, C10, V6, và V8. Cụm này bao gồm cả Khu

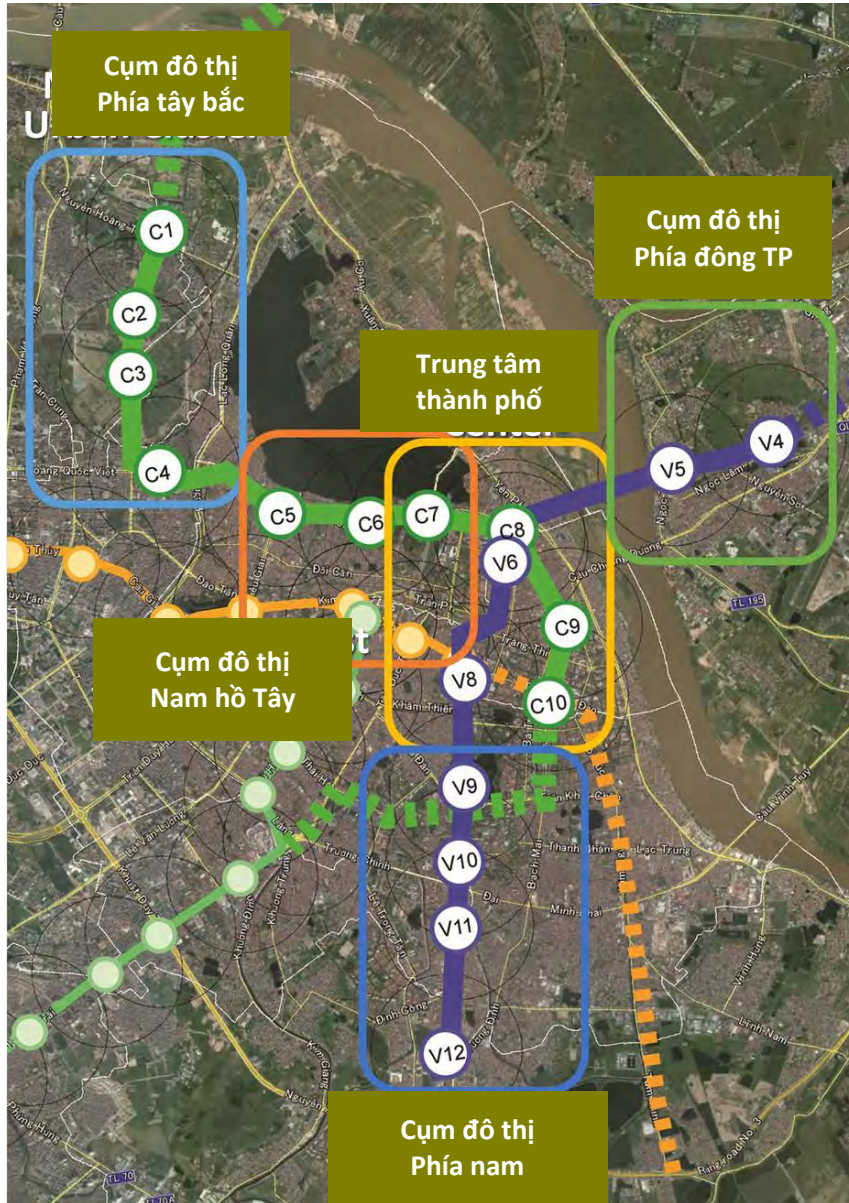


Phố cổ và Khu phố cũ của Hà Nội. Khu Phố cổ hình thành từ thế kỷ 15 với 36 phố phường. Đây là điểm du lịch hấp dẫn nhất nhưng hiện cũng là nơi có mật độ dân số rất cao, mật độ xây dựng công trình nhà ở, kinh doanh cao nhất thành phố. Mật độ đường cũng cao nhưng phần lớn đường phố đều hẹp cả lòng đường và vỉa hè, nếu có. Hạ tầng kỹ thuật rất thiếu thốn, gây tác động tiêu cực tới điều kiện sống. Bao quanh Khu Phố cổ, trong cụm này, là Khu phố cũ được xây dựng trong giai đoạn Pháp thuộc. Do đó, đặc điểm đô thị của khu vực này có ảnh hưởng mạnh mẽ từ thiết kế, quy hoạch đô thị phương tây với các tòa biệt thự và mạng lưới đại lộ được bảo trì và cải tạo tốt. Khu vực này chiếm tỷ trọng không gian xanh lớn nhất. Điều kiện môi trường và điều kiện sống đều tốt nếu so với các nơi khác trong thành phố.

- **Cụm 4 - Cụm đô thị phía nam:** Khu vực đang đô thị hóa và mở rộng ở phía nam, có các ga V9, V10, V11 và V12. Tương tự như ở Cụm 2, quá trình phát triển đô thị ở khu vực này bắt đầu trong thập kỷ 1960 vào thời kỳ kinh tế tập trung. Cụm này có các khu công nghiệp lớn, các cụm dân cư phần lớn là các khu tập thể 5 tầng hình thành ở giai đoạn hậu Đổi Mới có khả năng bố trí chỗ ở cho 7.000 – 12.000 người trên mỗi thửa đất 15 – 25ha. Một đặc điểm nữa của cụm này là sự liên kết của các làng truyền thống như Kim Liên hay Bạch Mai trước đây thuộc ngoại vi thành phố. Điều này lý giải một phần nguyên nhân của việc thiếu và không nhất quán về mạng lưới đường bộ: không được kết nối tốt. Cụm đô thị này hiện đang trong giai đoạn phát triển đô thị nhanh chóng.
  - **Cụm 5 - Cụm đô thị phía đông:** Khu vực phát triển và mở rộng đô thị phía đông, có các ga V4 và V5. Cụm này được bao quanh bởi sông Hồng ở phía tây. Theo quy định, từ thập kỷ 1950, không được xây dựng trên và gần các bờ sông có nguy cơ ngập lụt. Nhà ở tại đây thường nhỏ - 1 đến 3 tầng – và thường sử dụng vật liệu rẻ tiền để xây dựng. Người dân chấp nhận nhiều rủi ro một khi lựa chọn định cư tại khu vực này như nguy cơ về ngập lụt và bị coi là lấn chiếm đất. Mạng lưới đường bộ phân bố không đều cũng không đủ. Tuy nhiên, khu vực này đang tăng trưởng nhanh.
- (ii) Khu vực trong cự ly đi bộ: Mặc dù ở các khu vực ga cụ thể thường có sự khác biệt về bản chất hạ tầng đô thị, nhưng có một điểm chung là cự ly đi bộ chấp nhận được là 500-800m. Trong nghiên cứu này, những luận điểm đưa ra chủ yếu dành cho khu vực có bán kính 500m từ nhà ga.
- (iii) Khu vực ga và Khu vực TOD: Khu vực này ở mỗi ga mỗi khác, tùy thuộc vào hiện trạng hạ tầng. Khu vực ga được định nghĩa là khu vực cần thiết để đảm bảo bố trí các công trình liên phương thức cơ bản cho ĐSĐT. Khu vực này được xác định cho từng ga để làm rõ ranh giới cụ thể. Đề xuất gọi khu vực này là “Khu vực TOD” và được thể hiện trong Quy hoạch Phân khu tương ứng.

3.87 Ba cấp không gian nói trên không nên đứng riêng rẽ mà nên được gắn với nhau khi lập quy hoạch và dự án.

**Hình 3.3.2 Các cụm đô thị trên khu vực ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Gắn kết ngành

3.88 TOD bao gồm ba lĩnh vực quan trọng khi quy hoạch và xây dựng, đó là đường tiếp cận, xây dựng đô thị gắn kết và cải thiện môi trường cộng đồng. Cải thiện điều kiện tiếp cận không chỉ giới hạn trong phạm vi người sử dụng ĐSĐT hoặc bị tách biệt với cải thiện môi trường cộng đồng và phát triển đô thị gắn kết. Cải thiện điều kiện tiếp cận cần được quy hoạch sao cho có thể góp phần cải thiện điều kiện đi lại và tiếp cận của người dân cũng như tạo điều kiện phát triển đô thị trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT tại các cộng đồng có liên quan.

3.89 Các hoạt động phát triển và tái phát triển đô thị đang và sẽ diễn ra cần cân nhắc tới việc bố trí ĐSĐT để phát huy được dịch vụ vận tải công cộng. Khu vực ga sẽ tạo cơ hội phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương, đồng thời tạo dựng hình ảnh, điểm nhấn cho các cộng đồng xung quanh.

#### 4) Gắn kết về thể chế

3.90 Để triển khai các dự án TOD, điều quan trọng là phải xem xét thấu đáo các vấn đề thể chế như sau:

- (i) Phù hợp với Quy hoạch Phân khu: Quy hoạch Phân khu là công cụ quan trọng giúp kiểm soát, quản lý phát triển đô thị theo quy hoạch. Các quy hoạch TOD đề xuất cần được thể hiện hay lồng ghép trong Quy hoạch Phân khu tương ứng. Sở QHKT và Viện QHXX Hà Nội đã nghiên cứu các đề xuất của HAIMUD2, cập nhật một phần các quy hoạch và dự án đề xuất vào dự thảo quy hoạch phân khu (xem Bảng 3.3.1).

**Bảng 3.3.1 Phối hợp giữa đề xuất của HAIMUD2 và Quy hoạch Phân khu**

Phân khu	Ga	Phối hợp với Tuyến 1 và Tuyến 2
N10*	Tuyến 1: V4 Gia Lâm, V5 Long Biên Bắc	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vị trí ga V5 sẽ được sớm quyết định, các tuyến đường tiếp cận ga sẽ được nghiên cứu mặc dù Quy hoạch Phân khu N10 đã được duyệt.</li> </ul>
A3(H1-1)	Tuyến 1: V6 Long Biên Nam, V8 Hà Nội	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vị trí ga V6 sẽ được sớm quyết định.</li> <li>Quy hoạch các bãi xe ngầm sẽ được nghiên cứu và cập nhật.</li> </ul>
A5(H1-1)	Tuyến 2: C9 Hoàn Kiếm	
A4(H1-1)	Tuyến 1: V8 Hà Nội Tuyến 2: C10 Trần Hưng Đạo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường nối đông-tây quanh V8 sẽ được nghiên cứu và cập nhật vào Quy hoạch Phân khu</li> <li>Không có thay đổi lớn nào về hình thái sử dụng đất và mạng lưới đường bộ ở trung tâm thành phố</li> </ul>
A7(H1-3)	Tuyến 1: V8 Hà Nội, V9 C.V. Thống Nhất, V10 Bạch Mai	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường nối đông-tây quanh V8 sẽ được nghiên cứu và cập nhật vào Quy hoạch Phân khu</li> </ul>
A7(H1-4)	Tuyến 1: V9 C.V. Thống Nhất	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không</li> </ul>
B3(H2-3)	Tuyến 1: V11 Phương Liệt, V12 Giáp Bát	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch sử dụng đất và các chỉ tiêu phát triển quanh ga V12 sẽ được nghiên cứu</li> </ul>
B4(H2-4)	Tuyến 1: V11 Phương Liệt, V12 Giáp Bát	
B1(H2-1)	Tuyến 2: C1 Nam Thăng Long, C2 Ngoại Giao Đoàn, C3 Tây Hồ Tây	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quảng trường ga sẽ được nghiên cứu thêm và cập nhật vào quy hoạch.</li> </ul>
A6*	Tuyến 2: C5 Quận Ngựa, C6 Bách Thảo, C7 Hồ Tây	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch bãi xe ngầm sẽ được nghiên cứu thêm và cập nhật vào quy hoạch.</li> </ul>
A7(H1-2)	Tuyến 2: C5 Quận Ngựa, C6 Bách Thảo,	
A1, A2*	Tuyến 2: C7 Hồ Tây	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy hoạch phân khu A1 và A2 do VIAP lập và Bộ Xây dựng đã duyệt.</li> <li>Ba Đình là khu vực quan trọng đặc biệt về an ninh quốc gia và có nhiều cơ quan Chính phủ, không có đề xuất nào từ HAIMUD2.</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên kết quả thảo luận, làm việc với Viện QHXD Hà Nội và Sở QHKT

- (ii) Phối hợp giữa các cơ quan hữu quan: Quy hoạch TOD bao gồm nhiều dự án khác nhau, do các bên khác nhau triển khai, không chỉ là các DNNN và cả khu vực tư nhân và cộng đồng dân cư. Nếu không có cơ chế phối hợp hiệu quả thì TOD sẽ không thể thành công.

#### 5) Lập Quy hoạch định hướng TOD

3.91 Khi lập quy hoạch định hướng TOD cho các nhà ga nằm trên các tuyến ĐSDT số 1 và số 2, giai đoạn 1, các định hướng quy hoạch được làm rõ căn cứ vào những luận cứ đã trình bày rõ ràng ở các phần trước, dành cho khu vực trong bán kính 500m của các ga ĐSDT.

3.92 Căn cứ vào các định hướng quy hoạch, quy hoạch định hướng TOD cho từng ga được lập như sau:

- (i) Khu vực TOD được xác định sao cho bao quát chỉ giới của ĐSDT và các khu vực cần có các biện pháp can thiệp nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tốt tới nhà ga.

- (ii) Quy hoạch định hướng phải tương thích và phù hợp với quy hoạch phân khu hiện tại cũng như các quy hoạch đã duyệt khác. Khi cần có các điều kiện để đảm bảo sử dụng hữu hiệu ĐSĐT, có thể thể hiện đề xuất trong quy hoạch định hướng.
- (iii) Quy hoạch định hướng gồm các biện pháp cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga cũng như các biện pháp cải thiện môi trường cộng đồng hiện hữu. Quy hoạch cải tạo đường tiếp cận đã được lập cho khu vực nằm trong bán kính 1km từ ga nói chung và khu vực TOD nói riêng.

#### **Ô 3.3.1 Giới thiệu về Khu vực TOD**

- Nghiên cứu đề xuất ý tưởng Khu vực TOD nhằm đưa ra hệ thống hạ tầng cơ bản và công trình liên phương thức cho khu vực ga ĐSĐT đảm bảo khả năng tiếp cận thuận tiện cho hành khách cũng như công tác vận hành và quản lý ĐSĐT. Khu vực TOD được định nghĩa là khu vực bao gồm Lộ giới của công trình ĐSĐT, đoạn đường trong QHPK tại khu vực nhà ga và các khu vực cần thiết cho việc xây dựng các công trình liên phương thức.
- Khu vực TOD cần được cập nhật trong QHPK và các quy hoạch có liên quan khác nhằm đảm bảo đúng tiến độ triển khai.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### **6) Biện pháp triển khai**

3.93 Các quy hoạch TOD nên được triển khai, nhất là khi các dự án ĐSĐT hiện đã đang được thực hiện. Sau khi đưa ĐSĐT vào hoạt động, ít nhất thì người sử dụng ĐSĐT cần phải có được lối tiếp cận chấp nhận được và ĐSĐT không gây ra các xung đột giao thông tại và quanh nhà ga. Mặc dù những yêu cầu tối thiểu đó cần được đáp ứng kịp thời, điều quan trọng là phải thiết lập được một cơ sở để triển khai TOD về sau, góp phần phát triển bền vững.