

3.4 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía tây bắc thành phố

3.4.1 Hướng tiếp cận

1) Đặc điểm khu vực

(a) Phạm vi và thông tin về khu vực

3.94 Cụm đô thị Tây Bắc bao gồm phần lớn khu vực phía tây quận Tây Hồ, một phần Bắc Từ Liêm và Cầu Giấy. Các phường nằm hoàn toàn hoặc một phần trong khu vực này trong vòng bán kính 1 km tính từ ga gồm các phường: Nghĩa Đô, Quan Hoa, Nghĩa Tân và Dịch Vọng thuộc quận Cầu Giấy, các phường Xuân La, Phú Thượng thuộc quận Tây Hồ, các phường Xuân Đỉnh và Cổ Nhuế thuộc Quận Từ Liêm, các phường Vĩnh Phúc và Cống Vị thuộc quận Ba Đình. Dân số trong khu vực vào khoảng 115.200 người năm 2009 và 129.500 người năm 2013. Tốc độ tăng dân số cao ở mức 3,0%/năm do phát triển quy mô lớn đang được triển khai và dân số tương lai dự kiến sẽ tăng từ 150.000 người lên hơn 200.000 người khi khu vực phát triển xong¹. Các phường Xuân Đỉnh, Xuân La, Cổ Nhuế và Phú Thượng có tốc độ tăng trưởng dân số đặc biệt cao (Xem Bảng 3.4.1-1 và Hình 3.4.1-1).

Bảng 3.4.1-1 Xu hướng tăng trưởng dân số ở cụm đô thị phía tây bắc thành phố

Phường	Quận	Ga ĐSDT	Phạm vi (%) ¹⁾	Dân số		TTBQ (%/năm) 09 - 13	Mật độ DS(người/ha)
				2009	2013		
Nghĩa Đô	Cầu Giấy	C4	100	28.929	30.758	1,5	217
Vĩnh Phúc	Ba Đình	C4,(C5)	80	17.238	18.956	2,4	328
Xuân La	Tây Hồ	C1,C2,C3,C4	80	15.737	18.608	4,3	108
Xuân Đỉnh	Từ Liêm	C1,C2,C3	60	19.742	23.331	4,3	70
Phú Thượng	Tây Hồ	C1	60	9.981	13.551	7,9	45
Buoi	Tây Hồ	C4	40	9.526	10.363	2,1	383
Nghĩa Tân	Cầu Giấy	C4	30	6.706	6.995	1,1	389
Quan Hoa	Cầu Giấy	C4	30	7.330	6.953	-1,3	275
Tổng			63	115.189	129.516	3,0	119,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

1) Phạm vi là tỷ lệ diện tích phường trong vòng bán kính 1km từ ga

(b) Hướng tuyến và ga ĐSDT

3.95 Hướng tuyến 2 bắt đầu từ Ga Nam Thăng Long (C1) nằm trong khu đô thị CIPUTRA tới ga Ngoại Giao đoàn (C2) trong khu đô thị Ngoại Giao đoàn, ga Tây Hồ Tây (C3) nơi quy hoạch sẽ phát triển trung tâm hành chính mới và ga Bưởi (C4). Đề-pô Tuyến 2 cũng nằm trong cụm này, gần ga Nam Thăng Long.

¹ Khu đô thị CIPUTRA quy hoạch với dân số 500.000 người sau khi hoàn thành phát triển trên diện tích đất 201 ha. Các khu đô thị mới Ngoại Giao đoàn và Tây Hồ Tây đang được xây dựng.

Hình 3.4.1-1 Khái quát về cụm đô thị phía tây bắc thành phố (C1, C2, C3 và C4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Điều kiện kinh tế-xã hội

3.96 Khu vực hiện tập trung nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ gồm sản xuất bánh kẹo, giày dép và các cơ sở thương mại/kinh doanh và cung cấp dịch vụ. Người dân trong khu vực có điều kiện sống tốt hơn mức bình quân của Hà Nội. Sở hữu xe máy và xe 4 bánh cũng cao hơn mức bình quân của thành phố.

3.97 An toàn giao thông cho xe máy và xe con là vấn đề quan tâm chính của người dân trong khu vực. Tại khu vực này, người dân cho rằng điều kiện hạ tầng công ích, vui chơi, công viên có sân chơi phục vụ thể thao và các sự kiện văn hóa đều chưa ở mức hài lòng. Ví dụ, Công viên Hòa Bình hiện nay mới chỉ là không gian xanh trong khu vực đô thị mà thiếu các điểm, dịch vụ vui chơi v.v. phục vụ người dân.

3.98 Cụm đang thay đổi nhanh chóng do phát triển tập trung.

(d) Sử dụng đất

3.99 Hầu hết diện tích đất của khu vực này là đất ở đô thị, tiếp theo là đất nông nghiệp. Các hoạt động phát triển quy mô lớn đang được triển khai để xây dựng các tổ hợp nhà ở, trụ sở cơ quan nhà nước và trung tâm thương mại. Các khu dân cư hiện nay tập trung dọc sông Hồng, hồ Tây và phường Xuân Đỉnh.

3.100 Cũng giống như Cụm đô thị Nam Hồ Tây, khu vực này có nhiều di tích lịch sử nằm ở ven hồ, bao gồm trên 60 đền, chùa, di tích, trong đó có 21 điểm ở ven hồ được xếp hạng di tích quốc gia cần bảo vệ. Khu vực này cũng có nhiều cơ sở sản xuất thủ công mỹ nghệ nên có thể trở thành một điểm du lịch, giải trí cho cả khách trong và ngoài nước.

Hình 3.4.1-2 Hiện trạng phát triển của cụm



Khu ĐTM CIPUTRA



Khu ĐTM Ngoại Giao đoàn



Khu ĐTM Tây Hồ Tây



Khu dân cư phường Xuân Đỉnh



Cầu Nhật Tân



Cầu Thăng Long

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Giao thông vận tải

3.101 Trong cụm đô thị này chỉ có 2 tuyến đường trục theo hướng đông – tây là đường Nguyễn Hoàng Tôn ở phía bắc và đường Hoàng Quốc Việt ở phía nam. Giữa hai tuyến đường trục này, chủ đầu tư của các dự án có trách nhiệm phát triển các tuyến đường trục khác và đường gom theo thiết kế chi tiết đã được cơ quan chức năng phê duyệt. Tuy nhiên, trên thực tế các tuyến đường này chưa được xây dựng đầy đủ. Do vậy, hầu hết các loại phương tiện phải sử dụng hai tuyến đường trục ở trên để tiếp cận trung tâm thành phố. Theo hướng bắc – nam, VĐ 3 là tuyến đường trục duy nhất trong khu vực và các loại phương tiện sử dụng tuyến đường này để tới Đông Anh qua cầu Thăng Long. VĐ 2 nằm giữa cầu Nhật Tân và đường Hoàng Quốc Việt dự kiến sẽ hoàn thành trong năm 2015, nối cầu Nhật Tân với đường Nội Bài nối dài ở phía bắc.

3.102 Dịch vụ xe buýt chủ yếu khai thác qua các tuyến đường trục và hầu hết các tuyến đều chạy về phía bắc sông Hồng, khu vực phía tây đường Phạm Văn Đồng, phía bắc hồ Tây để tới trung tâm thành phố. Các tuyến buýt từ Đông Anh thường đi qua cầu Long Biên tới cụm đô thị phía tây bắc thành phố qua đường VĐ 3. Lưu lượng hành khách sử dụng các tuyến buýt dọc đường Hoàng Quốc Việt khá lớn do có nhiều trường học nằm trên tuyến phố này.

(f) Các dự án đang thực hiện

3.103 Có 3 dự án phát triển đô thị lớn đang triển khai trong khu vực gồm “khu đô thị mới CIPUTRA”, “khu đô thị mới Ngoại Giao đoàn” và “khu đô thị mới Tây Hồ Tây”.

- (i) Khu đô thị mới CIPUTRA được khởi công xây dựng từ năm 2003, đến nay diện tích đã phát triển chiếm khoảng 33% trong tổng số 301 ha gồm nhà thấp tầng và chung cư cao tầng. Khi dự án hoàn thành, ước tính dân số trong khu đô thị mới sẽ vào khoảng 50.000 người.
- (ii) Dự án phát triển KĐT Ngoại Giao đoàn có diện tích 62,8 ha với dân số mục tiêu là 10.000 người. Khu vực được quy hoạch là “khu vực ngoại giao” nơi tập trung đại sứ quán của các nước, công viên và chung cư cao tầng. Dự kiến khu đô thị này sẽ đi vào hoạt động từ năm 2017. Dự án do TCT Xây dựng Hà Nội thuộc UBND Thành phố với sự giám sát của Bộ Xây dựng.
- (iii) Dự án phát triển khu đô thị mới Tây Hồ Tây nằm cạnh dự án KĐT mới Ngoại giao đoàn là khu vực trung tâm của khu vực phát triển đô thị mới ven hồ Tây (xem Hình 3.4.1-3). Khu vực được quy hoạch là “trung tâm tài chính mới trong Quy hoạch chung của Hà Nội, với diện tích khoảng 100 ha. Khu đô thị mới Tây Hồ Tây được chia làm 2 phần chính: khu trung tâm hành chính TW mới ở phía đông Tuyến 2 và khu thương mại ở phía tây. Dự án được thực hiện theo sáng kiến của khu vực tư nhân (Công ty Phát triển THT).

Hình 3.4.1-3 Quy hoạch phân khu đã phê duyệt (H2-1) của khu vực tây Hồ Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Tác động của ĐSĐT

3.104 Phát triển ĐSĐT sẽ đem lại tác động tích cực lâu dài tới giao thông, kinh tế-xã hội và môi trường như sau:

- (i) Điều kiện tiếp cận trung tâm thành phố sẽ được cải thiện đáng kể. Một trong những tác động đáng chú ý nhất tới giao thông là tiết kiệm thời gian đi lại tới trung tâm thành phố. Ví dụ, nếu đi bằng xe buýt, người dân phải mất 30 phút từ Xuân Đỉnh tới phía bắc Khu Phố cổ nhưng với ĐSĐT, thời gian đi lại chỉ cần mất 13 phút. Người sử dụng xe con và xe máy ngày càng bị ảnh hưởng bởi điều kiện giao thông ngày càng xấu đi nên sẽ chuyển sang sử dụng ĐSĐT.
- (ii) Khả năng kết nối giữa khu vực phía nam và phía đông thành phố dọc Tuyến 2 và các tuyến khác cũng được cải thiện cho hành khách khi các tuyến được xây dựng, hình thành mạng lưới hoàn thiện.
- (iii) Ga Tây Hồ Tây (C3) sẽ là cửa ngõ và đầu mối vận tải công cộng nhờ cung cấp dịch vụ ĐSĐT nối dài sử dụng xe buýt chất lượng cao, kết nối tới khu vực phía bắc (Đông Anh, Nội Bài, Sóc Sơn) và phía tây (Phú Thọ, Sơn Tây, Vĩnh Phúc). Mặc dù Giai đoạn 1 của Tuyến 2 khá ngắn nhưng phát triển gắn kết các loại hình dịch vụ gom khách này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc tăng lượng hành khách của Tuyến 2 và đem lại lợi ích cho người dân – những người không thể tiếp cận trực tiếp ĐSĐT. Cần đặc biệt chú ý tới dịch vụ dọc Tuyến 2 quy hoạch trong các dịch vụ nối dài.
- (iv) ĐSĐT sẽ tạo cơ hội thúc đẩy các dự án phát triển đô thị đang triển khai gồm các dự án phát triển các khu đô thị mới CIPUTRA, Ngoại Giao đoàn và Tây Hồ Tây, đặc biệt tại và quanh khu vực ga ĐSĐT. Nhờ TOD, sự phát triển mới sẽ đem lại lợi ích do cải thiện điều kiện tiếp cận và phát triển các công trình thương mại/kinh doanh trong khi ĐSĐT sẽ hưởng lợi nhờ gia tăng lượng hành khách.
- (v) Phát triển ĐSĐT sẽ đem lại tác động tích cực cho các cộng đồng địa phương khi thực hiện phát triển khu vực ga hợp lý. Các khu vực ga sẽ tạo cơ hội kinh doanh cho người dân địa phương. TOD sẽ tạo cơ hội kết nối các khu dân cư hiện nay và khu dân cư mới. Phát triển ĐSĐT sẽ góp phần cải thiện môi trường sống như giảm ô nhiễm không khí và tiếng ồn, giảm tai nạn giao thông do luồng giao thông thông suốt hơn và giảm lưu lượng giao thông nói chung. Phát triển ĐSĐT cũng đem lại tác động tích cực tới các cộng đồng địa phương như góp phần thiết lập môi trường mang tính biểu tượng, điểm nhấn và cảnh quan đô thị hiện đại.
- (vi) Phát triển ĐSĐT chắc chắn sẽ làm thay đổi đời sống của người dân địa phương theo nhiều cách. Người dân được cung cấp các dịch vụ vận tải công cộng được cải thiện đáng kể so với hệ thống giao thông đường bộ hiện nay – hệ thống đang ảnh hưởng bất lợi tới đời sống người dân do ùn tắc ngày càng gia tăng trong không gian đường hạn hẹp. ĐSĐT góp phần cải thiện an toàn giao thông và sự thoải mái khi đi lại cho người dân cũng như chất lượng không khí. Sẽ có nhiều cơ hội phát triển các công trình công cộng và dịch vụ bổ sung tại và quanh khu vực ga ĐSĐT (ví dụ như công viên và không gian vui chơi giải trí nhỏ, phòng sinh hoạt cộng đồng, thư viện, dịch vụ thông tin khu vực, bưu điện), cửa hàng giới thiệu sản phẩm địa phương, v.v. Khu vực ga ĐSĐT cũng có thể là không gian biểu tượng trong khu vực.

3) Định hướng quy hoạch TOD

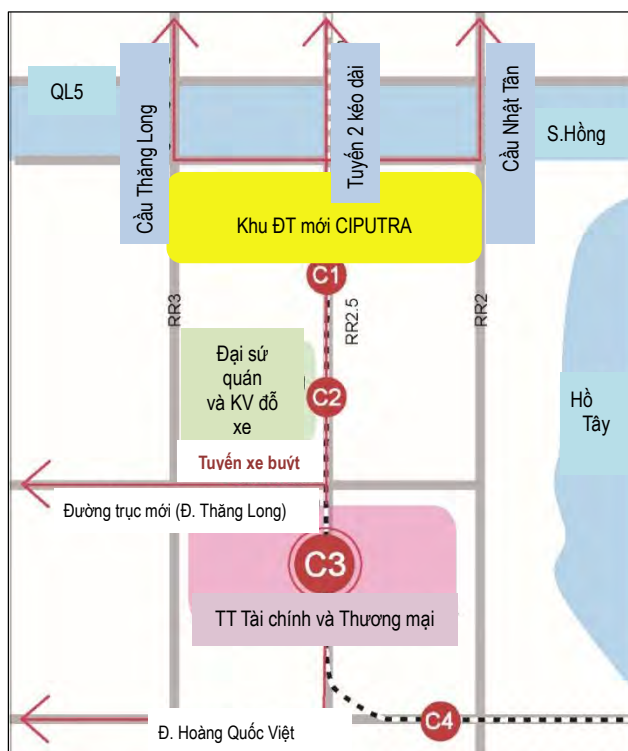
3.105 Cần giải quyết các vấn đề sau từ góc độ GTVT, phát triển đô thị và cải tạo các khu dân cư hiện có nhằm tối ưu hóa tác động tích cực từ ĐSĐT qua TOD:

(a) Giao thông vận tải

3.106 Có 3 lĩnh vực cần xem xét khi quy hoạch GTVT trong mối quan hệ với phát triển ĐSĐT như sau:

- (i) Đảm bảo dịch vụ ĐSĐT nối dài tới tuyến quy hoạch phía bắc (CIPUTRA - Đông Anh – Nội Bài - Sóc Sơn) gắn kết với dịch vụ Tuyến 2 sử dụng dịch vụ xe buýt chất lượng cao (như xe buýt nhanh hoặc dịch vụ tương đương) trên cơ sở hệ thống vé chung. Điều này sẽ khuyến khích người dân sử dụng Tuyến 2, tạo điều kiện để nối dài Tuyến 2 trong tương lai. Nối dài Tuyến 2 về phía bắc cũng tạo cơ hội phát triển đô thị gắn kết ở huyện Đông Anh và thậm chí là ở huyện Sóc Sơn do hưởng lợi từ ĐSĐT và phát triển đô thị gắn kết (chi tiết về ý tưởng cải thiện dịch vụ được trình bày ở Chương 3.9).
- (ii) Cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách kết nối tới các khu vực phía tây, tây bắc và bắc: Ngoài dịch vụ xe buýt nối dài ĐSĐT dọc Tuyến 2 quy hoạch, cũng cần cung cấp dịch vụ gom khách tới các khu vực khác như Từ Liêm, Mê Linh, Đông Anh, Vĩnh Phúc và các khu vực khác. Nhờ các dịch vụ này cùng với dịch vụ (i) ở trên sẽ giúp hình thành trung tâm vận tải công cộng ở khu vực này.
- (iii) Phát triển mạng lưới đường khu vực gắn kết nhằm tăng cường sự kết nối giữa các khu dân cư hiện nay, các khu đô thị mới và ĐSĐT. Hoàn thành các tuyến đường đô thị chính là VĐ 2 và VĐ 2,5 trong các khu đô thị mới sẽ góp phần cải thiện điều kiện lưu thông trong cụm cũng như điều kiện tiếp cận các ga ĐSĐT. Các tuyến đường này sẽ được kết nối với các tuyến đường và ngõ phố khác trong các khu dân cư hiện có, góp phần cải thiện hơn nữa điều kiện tiếp cận các ga ĐSĐT bằng các phương thức vận tải khác nhau.

Hình 3.4.1-4 Định hướng phát triển mạng lưới xe buýt nối dài dịch vụ ĐSĐT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.4.1-5 Hình ảnh dịch vụ vận tải mới sẽ cung cấp ở các khu đô thị mới



Dịch vụ xe buýt con thoi do các công ty tư nhân cung cấp (Marunouchi, Tokyo)



Xe điện và trạm nạp ắc quy (Khu ĐTM Kashiwa, Ibaraki)



Trạm xe đạp công cộng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.107 Các dự án phát triển đô thị đang triển khai cần được gắn kết với ĐSĐT, đặc biệt là tại và quanh ga ĐSĐT. Tăng cường các công trình và chức năng ở cả hai phía ga sẽ đem lại hiệu quả đồng bộ hơn. Do không có đủ diện tích để xây dựng các công trình liên phương thức (quảng trường ga) ở trước ga nên đề xuất cần dành không gian ở các khu vực đang phát triển quanh ga C1, C2 và C3 để xây dựng các công trình liên phương thức là chất xúc tác chính trong phát triển đô thị gắn kết. Nếu không có các công trình liên phương thức, cả ĐSĐT và phát triển mới sẽ chịu ảnh hưởng bất lợi và khu vực ga sẽ bị ùn tắc, trở thành các điểm đen giao thông.

(c) Gắn kết với các khu dân cư hiện nay

3.108 Cần gắn kết với các khu dân cư hiện nay bằng nhiều cách. Một trong những cách đó là đảm bảo tiếp cận thuận tiện tới ga ĐSĐT, đặc biệt là bằng các phương thức đi bộ, xe đạp và xe máy. Khu vực ga cũng cung cấp không gian và công trình kinh doanh, cửa hàng cũng như địa điểm sinh hoạt cộng đồng, vui chơi giải trí và các dịch vụ dân sự khác cho người dân trong khu vực.

3.4.2 Khu vực Ga Nam Thăng Long (C1)

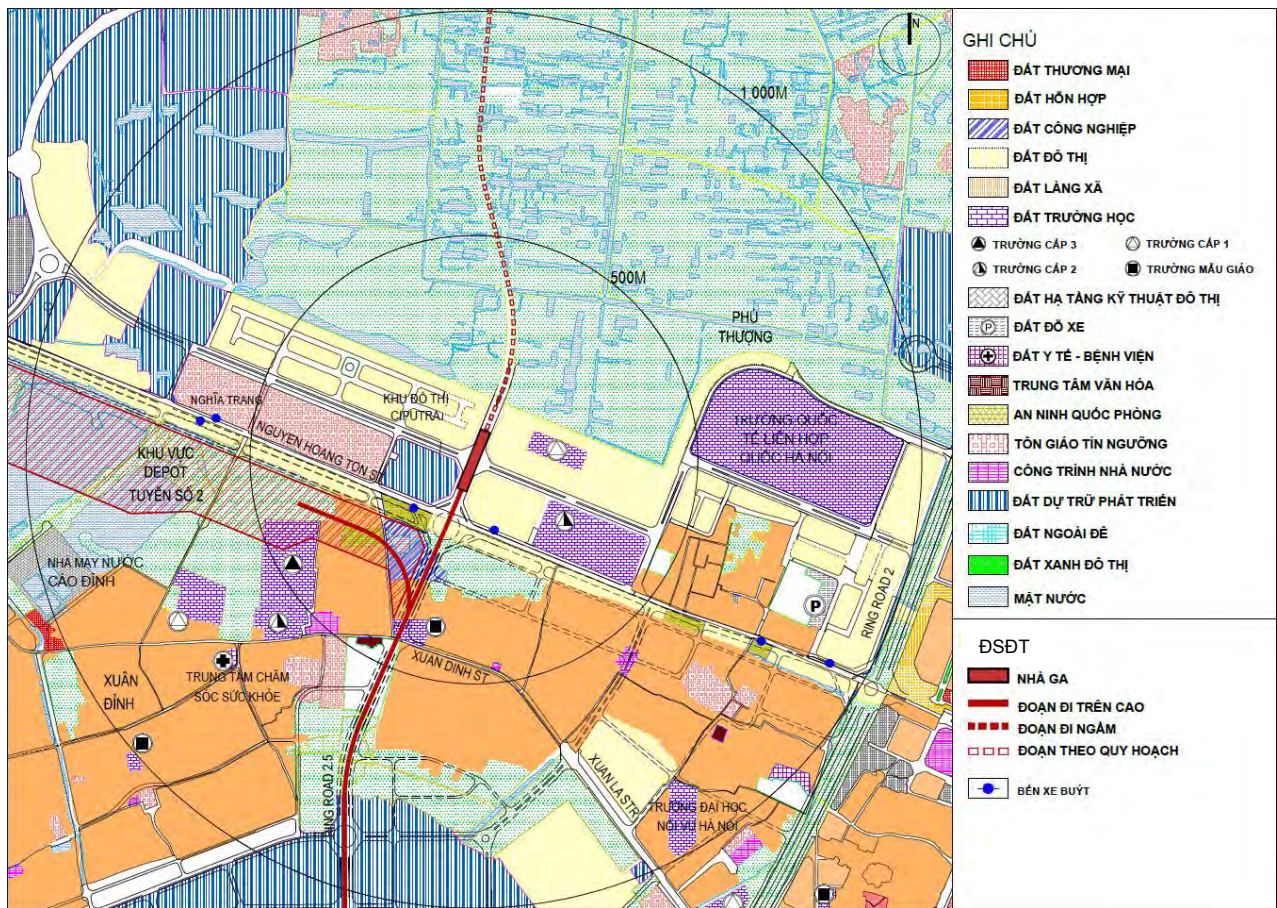
1) Đặc điểm của khu vực

3.109 Ga Nam Thăng Long (trên cao), ga đầu mối của Giai đoạn 1, Tuyến 2 nằm phía trong khu đô thị mới CIPUTRA ở phía bắc khu mới phát triển Tây Hồ Tây. Đường VĐ 2,5 quy hoạch để đảm bảo kết nối với Tuyến 2 chạy song song với VĐ 2 và VĐ3. Nhờ đó, tăng cường sự kết nối giữa khu vực phía bắc và phía nam thành phố cũng như trong cụm. Ngược lại, sự kết nối giữa khu vực phía đông và phía tây còn kém (xem Hình 3.4.2-1).

3.110 Mặc dù có 3 tuyến đường chính (VĐ2, VĐ2.5 và VĐ 3) kết nối phía bắc với phía nam nhưng đường Nguyễn Hoàng Tôn là tuyến đường chính duy nhất kết nối phía đông và phía tây cụm cũng như khai thác xe buýt. Hiện đường Nguyễn Hoàng Tôn chỉ rộng 8 m, không có vỉa hè nhưng đã có quy hoạch mở rộng thành đường 64 m trong quy hoạch phân khu. Công tác xây dựng VĐ2.5 ở khu vực ga hiện vẫn chưa bắt đầu.

3.111 Khu vực xung quanh ga tập trung các khu nhà biệt lập, chung cư cao tầng và các công trình giáo dục, thương mại cũng như công viên trong khu CIPUTRA.

Hình 3.4.2-1 Vị trí khu vực ga Nam Thăng Long (C1)



2) Các vấn đề và định hướng quy hoạch chính

3.112 Cần chú ý các vấn đề sau nhằm tối ưu hóa lợi ích do phát triển ĐSĐT nhờ TOD:

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông

3.113 Điều kiện tiếp cận ĐSĐT rất quan trọng, đặc biệt là (xem Hình 3.4.2-2):

- (i) Điều kiện tiếp cận ĐSĐT từ các khu dân cư hiện nay: Mặc dù ga nằm trong khu vực CIPUTRA nhưng cần đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa ga và các khu dân cư hiện có ở các khu vực xung quanh, đặc biệt là môi trường đi bộ không chỉ bao gồm vỉa hè của các tuyến phố chính mà cả các ngõ phố và tuyến phố trong các khu dân cư hiện có. Cần nghiên cứu xây dựng tuyến đường tắt xây dựng trên đất đề pỏ ĐSĐT để đảm bảo tiếp cận trực tiếp từ phường Xuân Đỉnh.
- (ii) Cải thiện điều kiện tiếp cận ĐSĐT từ khu đô thị mới CIPUTRA: ĐSĐT đem lại lợi ích cho người dân và các cơ sở nằm trong KĐT mới CIPUTRA. Cần cải thiện điều kiện tiếp cận ga nhằm khuyến khích sử dụng ĐSĐT. Điều này sẽ khuyến khích người dân chuyển từ sử dụng xe con và xe máy sang ĐSĐT.
- (iii) Sớm phát triển các tuyến đường chính và đường phụ: Cơ sở quan trọng để đảm bảo tiếp cận ga bằng tất cả các phương thức gồm cả đi bộ là sớm xây dựng các tuyến đường chính gồm VĐ2.5, VĐ2, đường Nguyễn Hoàng Tôn và các tuyến đường phụ trong các khu vực mới phát triển cùng với các tuyến đường khác để hình thành hạt nhân các tuyến đường và mạng lưới dịch vụ vận tải gắn kết.
- (iv) Cung cấp các công trình tổng hợp và gắn kết tại ga: Nhằm đáp ứng các yêu cầu về điều kiện tiếp cận của các phương thức khác nhau, cần cung cấp đủ không gian, các công trình và dịch vụ tại ga, các công trình này gọi là “Quảng trường ga”. Có thể đảm bảo trung chuyển thuận tiện giữa ĐSĐT và các phương thức tiếp cận khác qua quảng trường ga. Do hiện không có không gian, ngoại trừ đất quy hoạch bệnh viện trong khi bệnh viện là nguồn phát sinh giao thông tiềm năng lớn và cần có các công trình giao thông riêng nên phát triển các công trình chung trước cửa ga sẽ đem lại lợi ích cho cả bệnh viện và ĐSĐT.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.114 Do không gian trong khu vực ga hạn chế và nằm gần khu vực phát triển quy hoạch nên đề xuất cần điều chỉnh các quy hoạch hiện nay và lồng ghép khung TOD trong các quy hoạch nhằm tối ưu hóa lợi ích của ĐSĐT, ví dụ như đề xuất xây dựng quảng trường ga trong khu đất bệnh viện. Mặc dù trọng tâm khi phát triển quảng trường ga là thực hiện chức năng giao thông nhưng có thể đề xuất đưa thêm phạm vi phát triển đô thị, đặc biệt là dịch vụ dân sự và công cộng để phục vụ người sử dụng ĐSĐT như bưu điện, trung tâm cung cấp thông tin công cộng, đăng ký, v.v.

(c) Cải thiện điều kiện sống của các khu dân cư hiện có

3.115 Phát triển ĐSĐT sẽ và có thể góp phần cải thiện điều kiện sống của các khu dân cư hiện có theo cách thức như sau:

- (i) Cải thiện điều kiện tiếp cận và tính cơ động trong phạm vi khu vực thông qua việc cải tạo các công trình tiếp cận ga ĐSĐT.
- (ii) Tạo cơ hội tham gia các hoạt động thương mại và kinh doanh trong các khu TOD.
- (iii) Cung cấp các công trình dịch vụ dân sự và công cộng tại khu vực ga.

3) Quy hoạch định hướng TOD

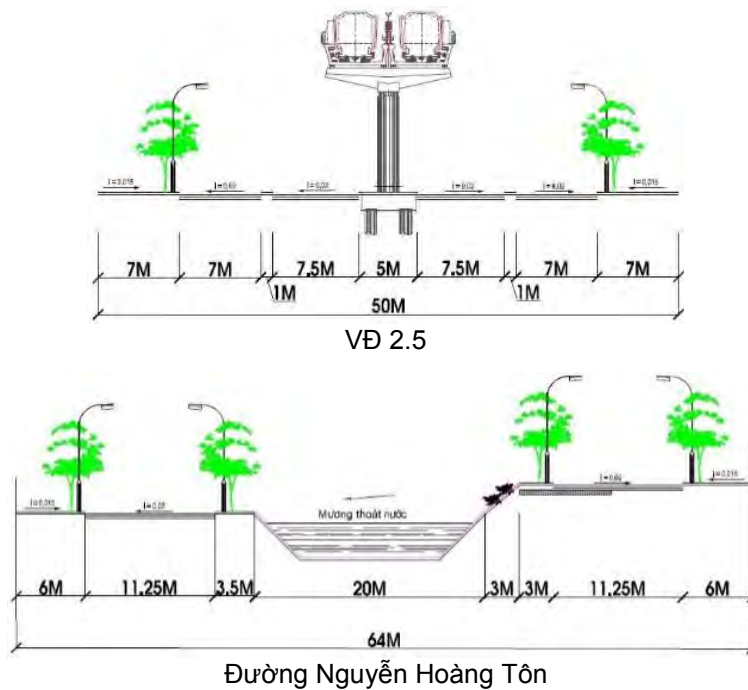
3.116 Các hợp phần chính của Quy hoạch định hướng TOD như sau:

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT

3.117 Các tuyến đường và không gian đường bộ trong khu vực ảnh hưởng của ga có vai trò rất quan trọng đối với việc thực hiện TOD thành công. Các vấn đề về phát triển đường gồm:

- (i) Xây dựng đường VĐ2, VĐ2,5 và mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn: Sau khi hoàn thành sẽ đảm bảo cung cấp đủ các tuyến đường tiếp cận chính (xem Hình 3.4.2-3).

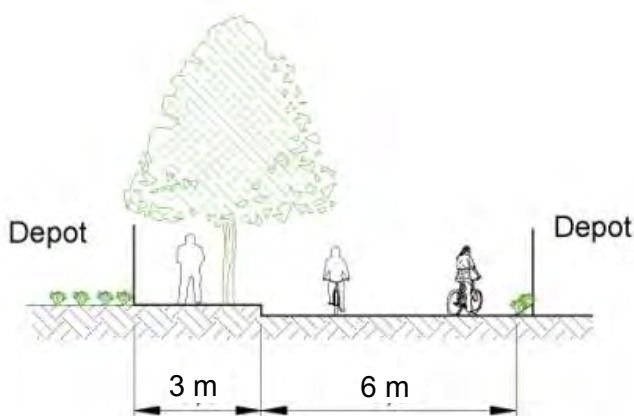
Hình 3.4.2-3 Mặt cắt các tuyến đường chính trong khu vực



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Xây dựng các tuyến đường phụ trong khu vực: Các tuyến đường chính trên cần được hỗ trợ bởi các tuyến đường phụ trong khu vực khi thực hiện các dự án phát triển đô thị liên quan.
- (iii) Xây dựng tuyến đường tắt trong khu vực đề-pô: Tuyến đường này sẽ đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa ĐSĐT và phường Xuân Đình để đáp ứng nhu cầu của người đi bộ và người sử dụng xe đạp.

Hình 3.4.2-4 Khái quát về tuyến đường tắt trong đề pô ĐSDT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(iv) Cải tạo các ngõ phố thuộc các phường hiện nay

Hình 3.4.2-5 Cải tạo các ngõ phố thuộc các phường hiện nay



Hiện trạng



Sau khi cải tạo

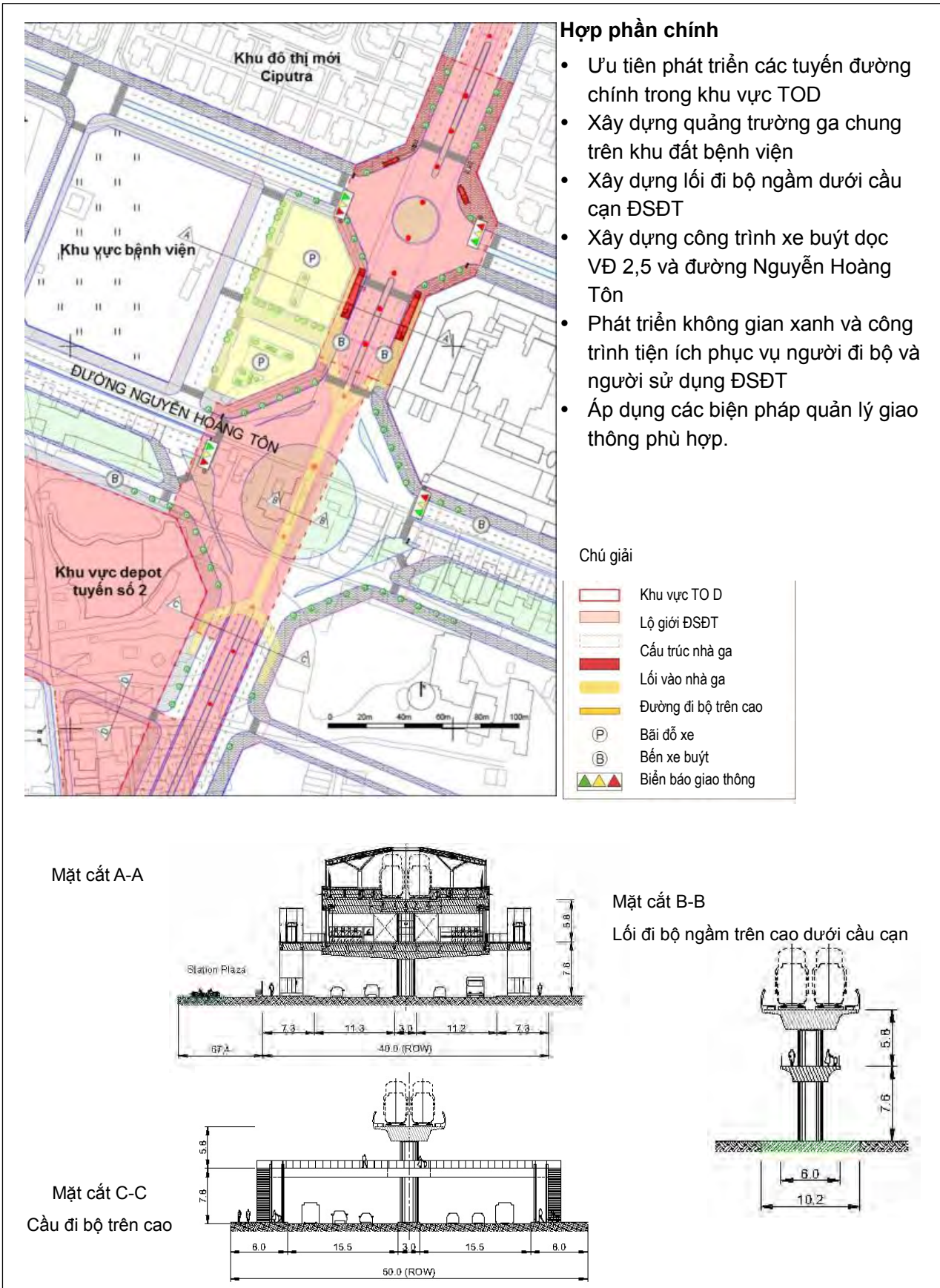
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Phát triển công trình liên phương thức tại khu vực ga (Khu vực TOD)

3.118 Đề xuất xây dựng các công trình sau để đảm bảo điều kiện tiếp cận giữa các khu dân cư hiện nay và ga cũng như thúc đẩy luồng giao thông quanh ga và bệnh viện (xem Hình 3.4.2-6):

- (i) Quảng trường ga: Quảng trường ga chung được xây dựng ngay cạnh ga phía trong khu đất bệnh viện để thúc đẩy trung chuyển thuận tiện và luồng giao thông quanh ga và bệnh viện. Quảng trường ga gồm không gian đón trả khách của các phương tiện công cộng và tư nhân, bãi đỗ xe đạp, xe máy và xe con. Quảng trường ga được thiết kế để đảm bảo tiếp cận thuận tiện tới ĐSDT và bệnh viện. Đề xuất xây dựng lối đi bộ không rào cản để kết nối trực tiếp bệnh viện và ĐSDT. Quảng trường ga cũng được xây dựng với không gian tiện ích và cảnh quan cũng như các hoạt động thương mại quy mô nhỏ đáp ứng nhu cầu của người sử dụng ĐSDT và người dân địa phương.
- (ii) Lối đi bộ trên cao: Đề xuất xây dựng các lối đi bộ để đảm bảo qua đường VĐ 2,5 an toàn tại nút giao với đường Nguyễn Hoàng Tôn. Lối đi bộ dọc đường VĐ 2,5 được xây dựng dưới cầu vượt ĐSDT để tạo bóng râm và đảm bảo đi lại thuận tiện trong mọi điều kiện thời tiết.

Hình 3.4.2-6 Quy hoạch định hướng công trình tại Ga Nam Thăng Long (C1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Cải thiện dịch vụ xe buýt gom khách

3.119 Các tuyến buýt hiện khai thác trên đường Nguyễn Hoàng Tôn sẽ được bố trí lại để tăng cường kết nối với ĐSĐT đồng bộ với khai thác ĐSĐT và xe buýt. Các công trình sẽ được cung cấp dọc đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn.

(d) Cải thiện công tác quản lý giao thông

3.120 Sau khi ĐSĐT đi vào hoạt động, lưu lượng phương tiện và người đi bộ sẽ tăng khiến luồng giao thông tại và quanh ga trở nên phức tạp, đặc biệt là sau khi bệnh viện theo quy hoạch được đưa vào hoạt động. Cần có các biện pháp quản lý giao thông phù hợp gồm lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, xây dựng các công trình đảm bảo an toàn cho người đi bộ, v.v.

(e) Phát triển đô thị gắn kết

3.121 Cơ hội phát triển đô thị liên quan trong khu vực sẽ hạn chế ngoại trừ phát triển quảng trường ga chung song song với xây dựng bệnh viện quy hoạch. Cần xem xét kỹ phương án xây dựng quảng trường ga chung khi lập và phê duyệt quy hoạch xây dựng bệnh viện.

3.122 Cần cung cấp không gian cho các cửa hàng và dịch vụ công cộng để đảm bảo thuận tiện cho người sử dụng ĐSĐT và người dân địa phương trong ga và/hoặc quảng trường ga.

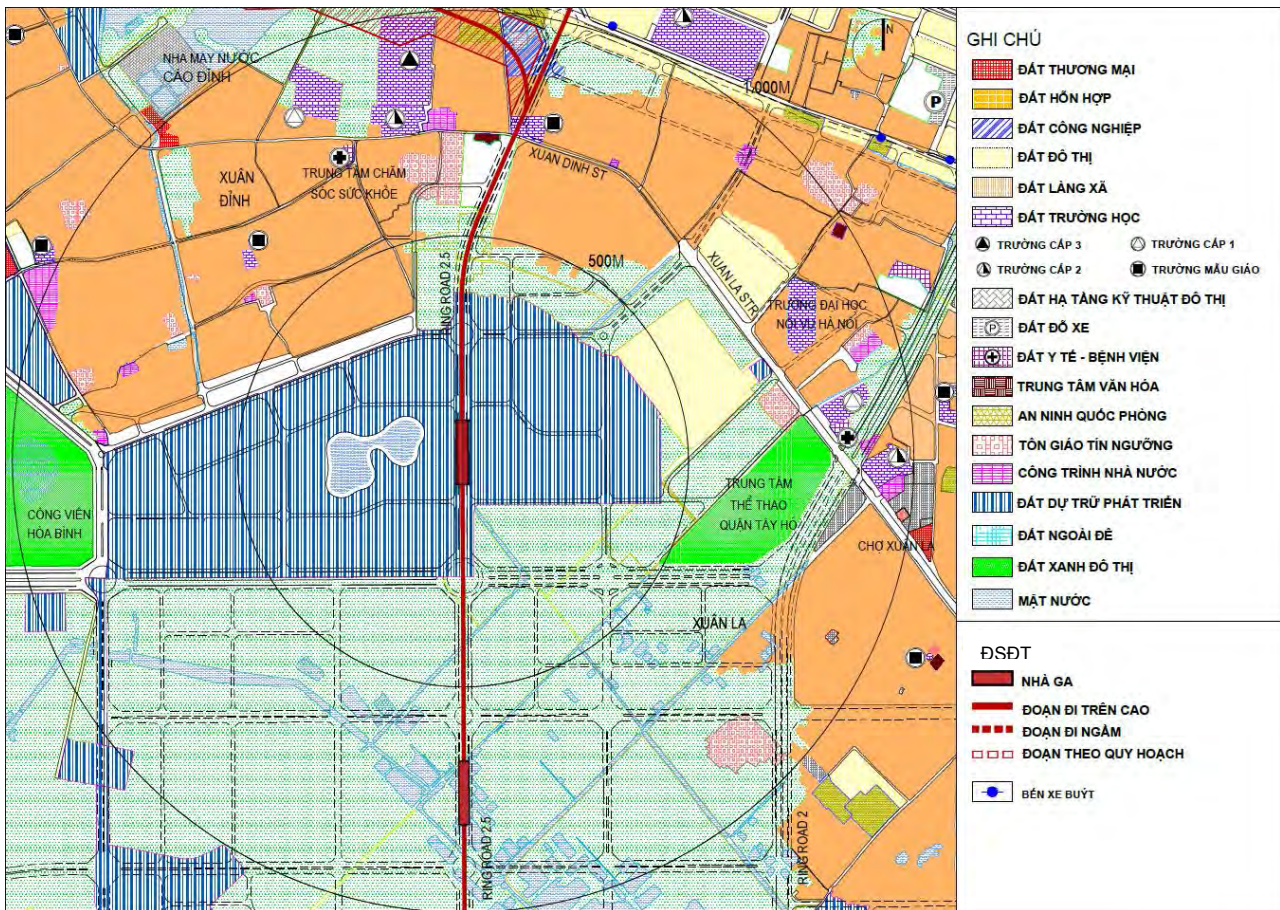
3.4.3 Khu vực Ga Ngoại Giao đoàn (C2)

1) Đặc điểm của khu vực

3.123 Ga Ngoại Giao đoàn (C2) là ga trên cao và nằm trong khu đô thị mới Ngoại Giao đoàn. Ga nằm khá gần ga Tây Hồ Tây (C3) và đều được xây dựng trong khu vực cánh đồng (xem Hình 3.4.3-1). Trong khi phạm vi ảnh hưởng của ga C2 trong vòng bán kính 500 m của ga chủ yếu là khu vực phát triển mới thì khu vực trong phạm vi bán kính 1000 m từ ga bao gồm cả các khu dân cư hiện nay của phường Xuân la ở phía đông và phường Xuân Đình ở phía tây. Công viên Hòa Bình nằm dọc đường VĐ 3 thuộc phường Xuân Đình, thu hút nhiều người dân từ các cộng đồng xung quanh.

3.124 Các tuyến đường tiếp cận chính trong khu vực phụ thuộc vào việc phát triển đường VĐ 2, VĐ 2,5 và các tuyến đường quy hoạch trong KĐT mới Ngoại Giao đoàn. Các tuyến đường trong các khu dân cư hiện nay hầu hết là các ngõ phố nhỏ hẹp, không đảm bảo cho người đi bộ và xe máy lưu thông.

Hình 3.4.3-1 Vị trí khu vực ga Ngoại Giao đoàn (C2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông

3.125 Do ga được xây dựng tại trung tâm khu vực phát triển mới nên cần đảm bảo tiếp cận ga trong quy hoạch phát triển mới, đặc biệt là các vấn đề sau:

- (i) Xây dựng các tuyến đường trong các khu đô thị mới để đảm bảo tiếp cận hiệu quả tới ga.
- (ii) Đảm bảo điều kiện tiếp cận ga ĐSDT từ các khu dân cư hiện có cạnh khu đô thị mới và công viên Hòa Bình.
- (iii) Đảm bảo không gian quảng trường ga (công trình liên phương thức tổng hợp) để tổ chức các luồng hành khách và giao thông tập trung với mật độ cao tại và quanh ga gắn kết với các dự án phát triển mới.
- (iv) Áp dụng các biện pháp quản lý giao thông phù hợp để đảm bảo tiếp cận thuận tiện tới ga và luồng giao thông khu vực để tránh ùn tắc và tai nạn giao thông.
- (v) Đảm bảo kết nối xe buýt nội đô tại ga dọc VĐ 2.5.
- (vi) Cung cấp dịch vụ gom khách trong khu vực sử dụng các loại xe buýt nhỏ như dịch vụ vận chuyển trong khu hành chính mới, dịch vụ trong khu đô thị mới và dịch vụ con thoi kết nối các khu dân cư xung quanh.
- (vii) Áp dụng dịch vụ dùng chung xe, sử dụng xe điện (xe đạp, xe máy và xe con chạy điện).

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.126 Do ga nằm đối diện các khu chung cư cao tầng ở phía đông, công viên ở phía tây và gần ga C3 là trung tâm giao thông của cụm vì thế không nên phát triển đô thị quy mô lớn. Tuy nhiên, đề xuất cần cung cấp đủ không gian cho các cửa hàng bán lẻ và dịch vụ công cộng nhỏ tại và quanh ga gồm không gian trong quảng trường ga đề xuất.

(c) Cải thiện điều kiện sống của các khu dân cư hiện có

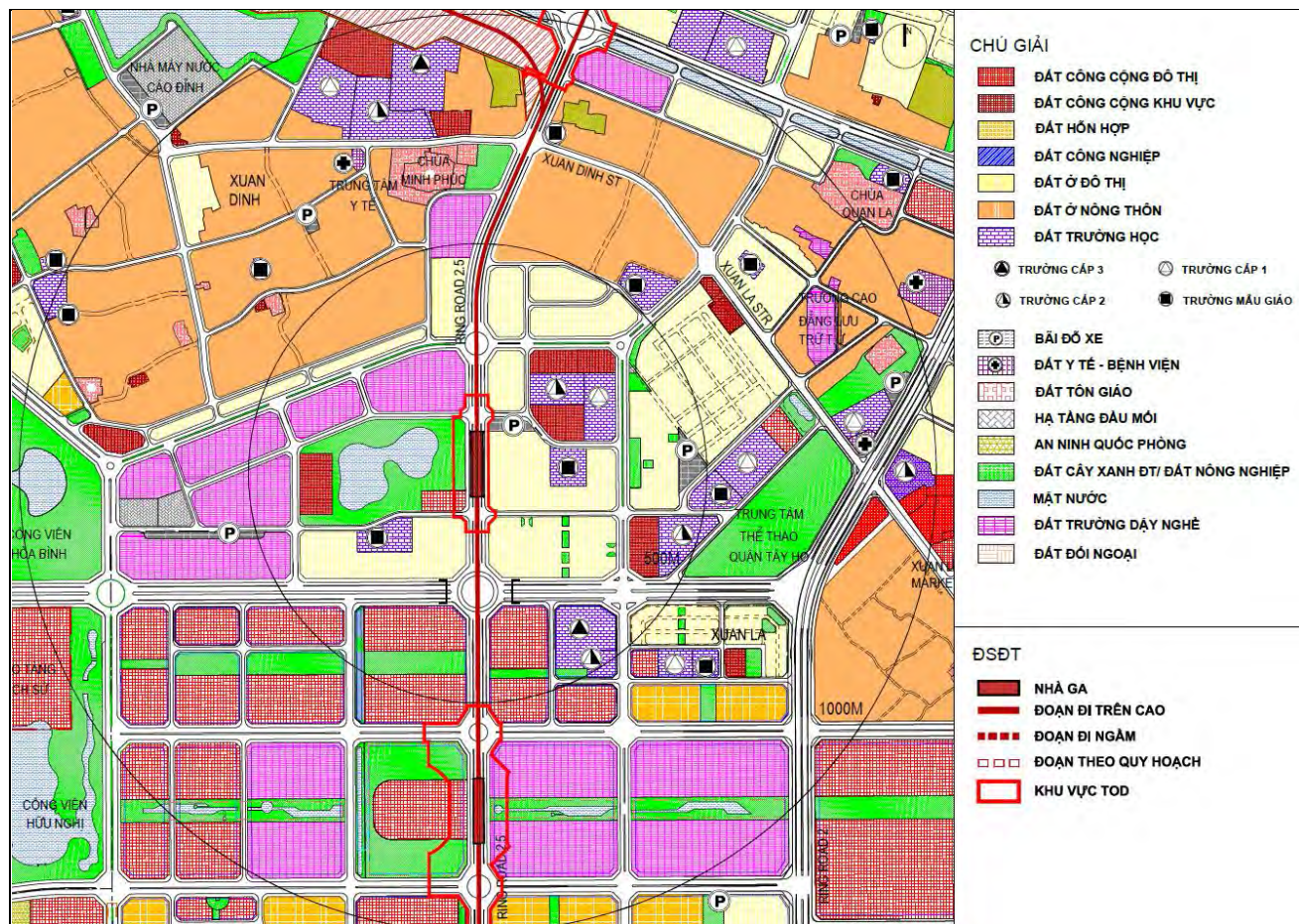
3.127 Do các khu dân cư hiện nay nằm khá xa ga nên cần chú ý kết nối các khu dân cư này với khu phát triển mới nhờ cải tạo các tuyến đường tiếp cận và dịch vụ vận tải được thiết kế để góp phần cải thiện điều kiện giao thông trong khu vực. Cũng cần nghiên cứu đảm bảo không gian cho các sự kiện cộng đồng trong khu vực công viên.

Hình 3.4.3-2 Các tuyến đường trong khu vực



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.4.3-3 Ga Ngoại Giao đoàn (C2) trong QH phân khu



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Xây dựng các tuyến đường trong khu đô thị mới theo quy hoạch
- (ii) Đảm bảo tiếp cận giữa ĐSDT và các cộng đồng hiện nay gồm cả công viên Hòa Bình
- (iii) Xây dựng quảng trường ga (công trình liên phương thức tổng hợp) tại ga gắn kết với công viên trước cửa ga
- (iv) Thúc đẩy quản lý giao thông hiệu quả
- (v) Cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách sử dụng xe điện và xe đạp chung
- (vi) Xác định khu vực TOD nhằm đảm bảo cung cấp các công trình TOD cơ bản tại khu vực ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa vào QH phân khu dự thảo

3) Quy hoạch định hướng TOD

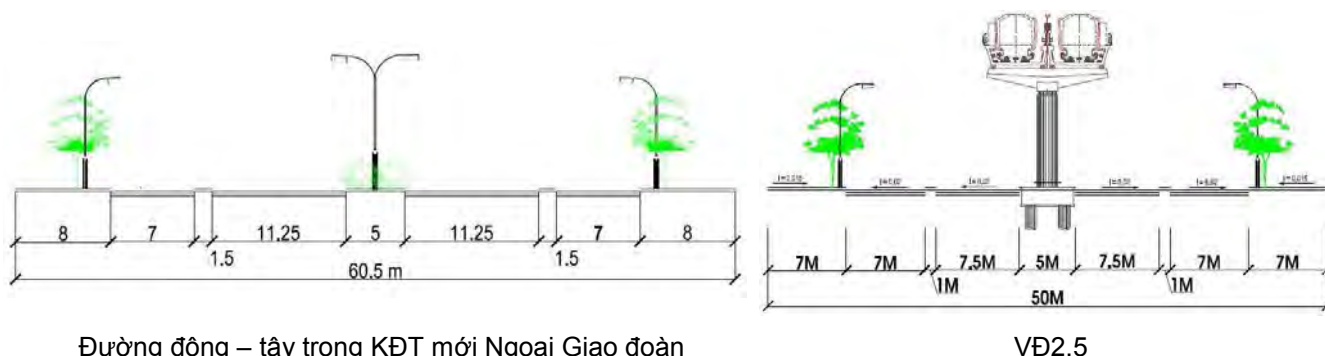
3.128 Quy hoạch định hướng TOD cho ga Ngoại Giao đoàn (C2) gồm các hợp phần sau:

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT

3.129 Do ga nằm trong khu vực cánh đồng nên cần sớm xây dựng và cải tạo các tuyến đường sau:

- (i) Xây dựng VĐ2.5 và VĐ2 trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động: Mặt cắt của VĐ2.5 và VĐ2 được tổng hợp trong Hình 3.4.3-3.
- (ii) Xây dựng các tuyến đường đông – tây kết nối VĐ2 và VĐ 3 cũng như các tuyến đường phụ khác.

Hình 3.4.3-4 Mặt cắt ngang các tuyến đường chính trong khu vực ga C2



Đường đông – tây trong KĐT mới Ngoại Giao đoàn
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (iii) Cải tạo các ngõ phố thuộc các phường hiện nay

Hình 3.4.3-5 Cải tạo ngõ phố



Hiện trạng
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Sau khi cải tạo

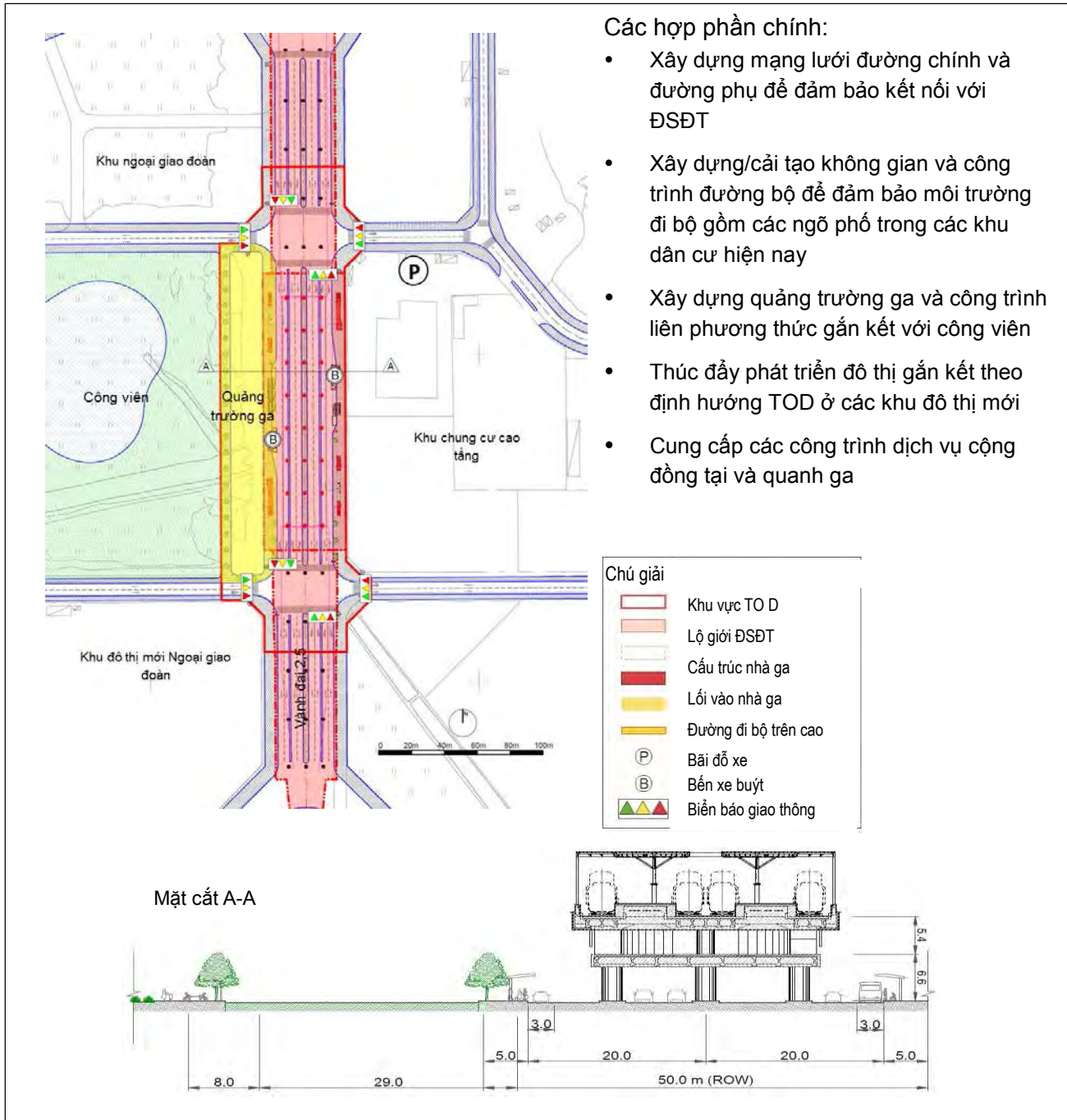
3.130 Cần cải tạo các ngõ phố trong các khu dân cư hiện nay để cải thiện môi trường đi bộ. Các biện pháp cải tạo bao gồm cải tạo mặt đường, hệ thống thoát nước, đèn đường và biển báo. Cần ưu tiên người đi bộ và xe phi cơ giới.

(b) Xây dựng các công trình liên phương thức tại ga

- (i) Quảng trường ga nằm ở khu vực công viên: Quảng trường ga được phát triển phục vụ cả người sử dụng công viên cùng với người dân sinh sống và đến thăm các cộng đồng dân cư hiện nay cũng như ở các khu đô thị mới. Do không đủ không gian trong chỉ giới ĐSĐT nên đề xuất xây dựng quảng trường chung, gồm công trình đón/trả khách của các phương tiện công cộng và tư nhân, bãi đỗ xe máy, xe đạp, xe con, tiện ích đô thị và không gian cảnh quan, các công trình an toàn và các cửa hiệu quy mô nhỏ cùng dịch vụ công cộng.

(ii) Lối đi bộ trên cao: Xây dựng mạng lưới cầu đi bộ trên cao phục vụ người sử dụng ĐSĐT để đảm bảo tiếp cận ga thuận tiện, an toàn và thoải mái (xem Hình 3.4.3-5). Cả người đi bộ qua đường VĐ 2 nhưng không sử dụng ĐSĐT cũng được hưởng lợi.

Hình 3.4.3-6 Quy hoạch định hướng công trình khu vực Ga Ngoại Giao đoàn (C2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Phát triển đô thị gắn kết

3.131 Có ít cơ hội phát triển đô thị gắn kết ở khu vực liền kề. Tuy nhiên, cần chia sẻ không gian công viên để xây dựng quảng trường ga nhằm đem lại lợi ích không chỉ cho người sử dụng ĐSĐT mà cả khách đến thăm công viên. Cũng cần cung cấp không gian cho các cửa hàng nhỏ và dịch vụ công cộng trong quảng trường ga.

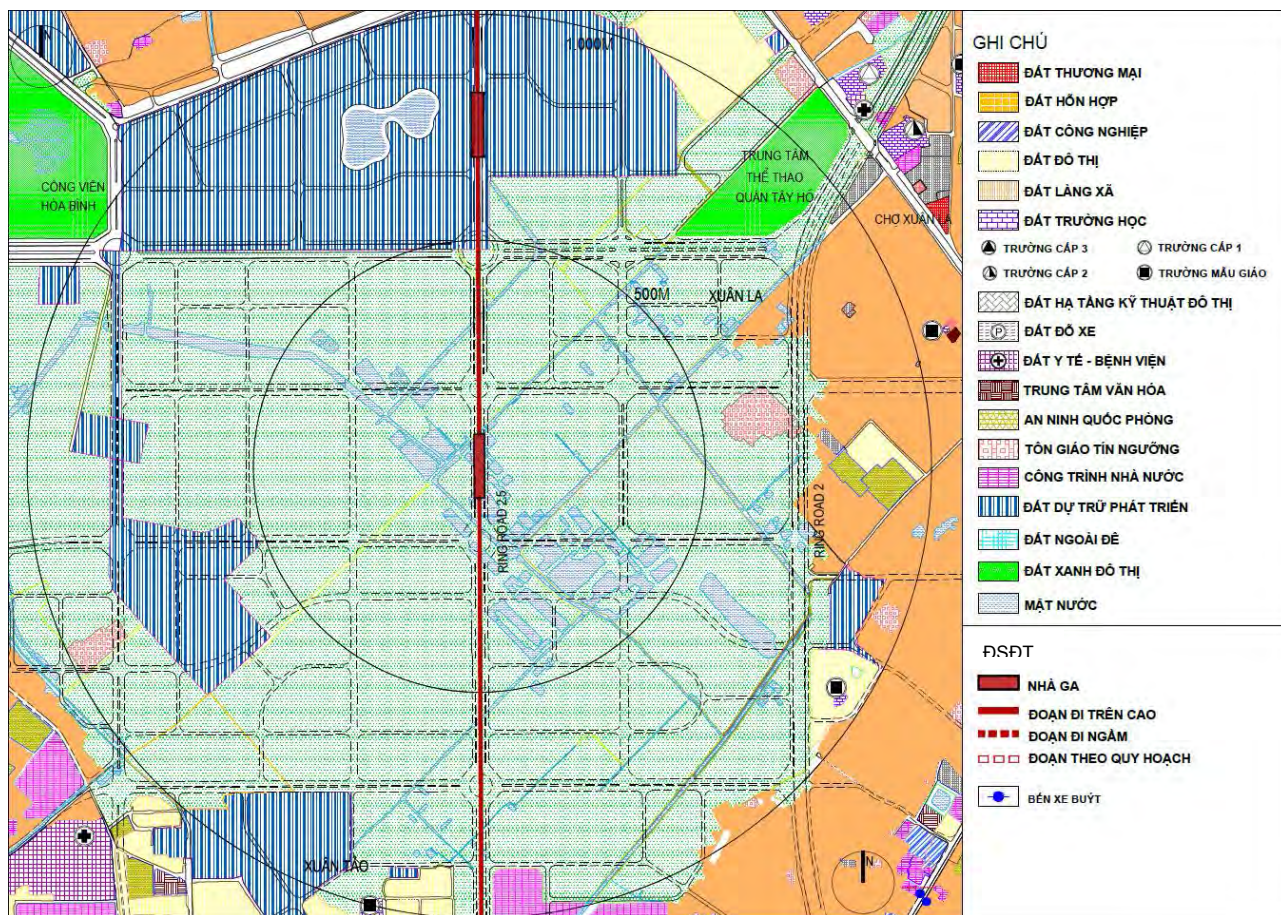
3.4.4 Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

1) Đặc điểm của khu vực

3.132 Ga Tây Hồ Tây (C3) nằm trên cao và nằm trong trung tâm khu đô thị mới Tây Hồ Tây nơi tập trung nhiều công trình nhà ở cao tầng và các công trình thương mại, kinh doanh, hành chính, vui chơi giải trí và văn hóa. Khu vực ảnh hưởng của ga C2 nằm hoàn toàn trong khu vực cánh đồng. Trong phạm vi bán kính 1 km từ ga chỉ có một phần phường Nghĩa Đô nằm ở phía tây ga. Khu vực ga có nhiều tuyến đường tiêu chuẩn cao gồm VĐ2, VĐ2.5 và VĐ 3 theo hướng bắc – nam và một số đường nhỏ mới theo hướng đông – tây.

3.133 Do khu vực được quy hoạch là trung tâm đô thị đa chức năng mới của thành phố nên lưu lượng giao thông phát sinh sẽ rất lớn, khu vực ga C2 cần đáp ứng nhu cầu đa dạng này. Khu vực sẽ phải đối mặt với tình hình ùn tắc và xung đột giao thông ngày càng tăng, trừ khi ĐSDT đáp ứng được nhu cầu giao thông tăng mạnh ở khu vực này.

Hình 3.4.4-1 Vị trí khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông

3.134 Do nhà ga nằm ở khu trung tâm mới nơi có mạng lưới đường bộ tốt giúp tăng cường kết nối trong khu đô thị mới cũng như kết nối tới các khu vực khác của thành phố. Ga C3 là vị trí lý tưởng để cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức và đa chức năng, trở thành trung tâm vận tải tại ga gắn kết với ĐSĐT gồm:

- (i) Sớm xây dựng các tuyến đường chính trong các khu đô thị mới gồm VĐ2.5, VĐ2 và các tuyến đường phụ khác đã quy hoạch trong khu vực để đảm bảo giao thông thông suốt và môi trường đi bộ hấp dẫn.
- (ii) Cải tạo đường làng, ngõ phố thuộc các khu dân cư hiện nay để kết nối với các tuyến đường trong các khu đô thị mới.
- (iii) Đảm bảo không gian phát triển quảng trường ga để tổ chức luồng giao thông và đáp ứng nhu cầu của luồng giao thông lớn phát sinh từ khu đô thị mới.
- (iv) Áp dụng các biện pháp quản lý giao thông phù hợp để đảm bảo tiếp cận ga thuận tiện và luồng giao thông khu vực thông suốt.
- (v) Cung cấp dịch vụ gom khách thân thiện với môi trường, có lượng khí thải thấp như dịch vụ xe buýt điện nhỏ và dùng chung xe đạp điện cũng như các phương tiện phi cơ giới khác.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.135 Khu vực ga tạo cơ hội phát triển đô thị gắn kết khi các dự án phát triển đô thị đang triển khai được phối hợp với khung TOD đề xuất. Các công trình phát sinh nhu cầu giao thông và mật độ cao cần được bố trí gần ga.

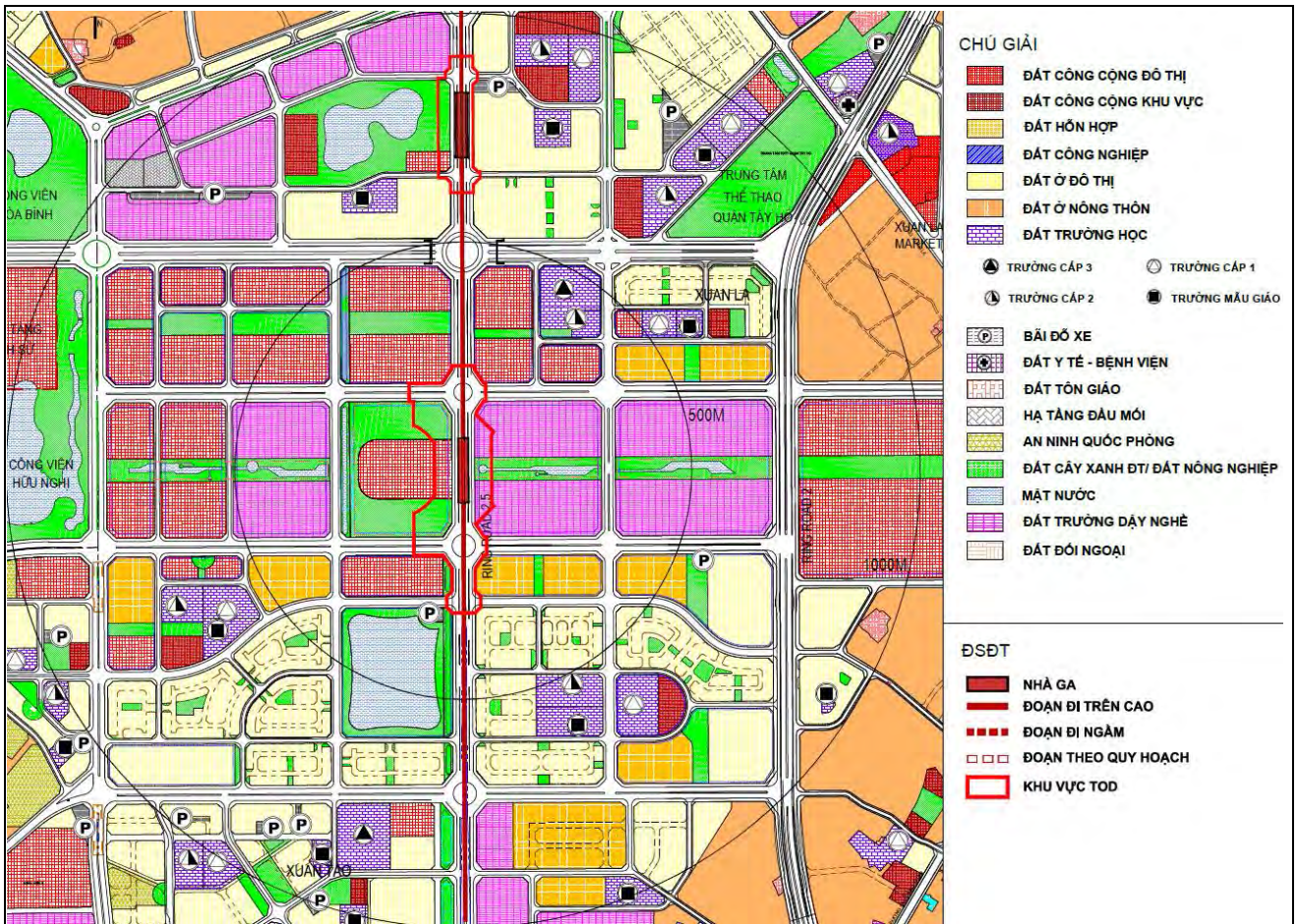
3.136 Không gian quảng trường ga đề xuất đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển đô thị gắn kết với ĐSĐT và được khai thác phục vụ phát triển đô thị. Quảng trường ga chủ yếu phục vụ người sử dụng ĐSĐT và các khu dân cư, gồm các cửa hàng bán lẻ quy mô nhỏ như quầy báo, cửa hàng tiện lợi, v.v. cũng như trung tâm dịch vụ công cộng.

(c) Cải thiện điều kiện sống của các khu dân cư hiện có

3.137 Cơ hội phát triển các khu dân cư hiện có nhờ TOD theo 3 cách: (i) cải thiện tính cơ động và khả năng tiếp cận giao thông trong khu vực, (ii) mở rộng các dịch vụ thương mại và công cộng và (iii) cải thiện hình ảnh của khu vực.

3.138 Xây dựng ĐSĐT và phát triển đô thị mới sẽ góp phần tái phát triển các khu dân cư hiện có.

Hình 3.4.4-2 Ga Tây Hồ Tây (C3) trong QH Phân khu



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Phát triển mạng lưới đường chính và đường phụ để đảm bảo kết nối với ĐSĐT
- (ii) Xây dựng quảng trường ga tổng hợp thành đầu mối giao thông gồm bến xe buýt nối dài dịch vụ ĐSĐT trong cụm gắn kết với phát triển mới
- (iii) Thúc đẩy phát triển gắn kết trên các khu phố ở phía đông và phía tây ga
- (iv) Cung cấp dịch vụ vận tải gom khách trong khu vực sử dụng các phương tiện có lưu lượng khí thải thấp

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa vào QH phân khu dự thảo

1) Dịch vụ xe buýt nối dài ĐSĐT nhằm kết nối các khu vực khác ở phía đông, tây bắc và tây thành phố với ĐSĐT sử dụng xe buýt chất lượng cao và giá vé chung. Chi tiết được trình bày trong **Chương 3.9**

3) Quy hoạch định hướng TOD

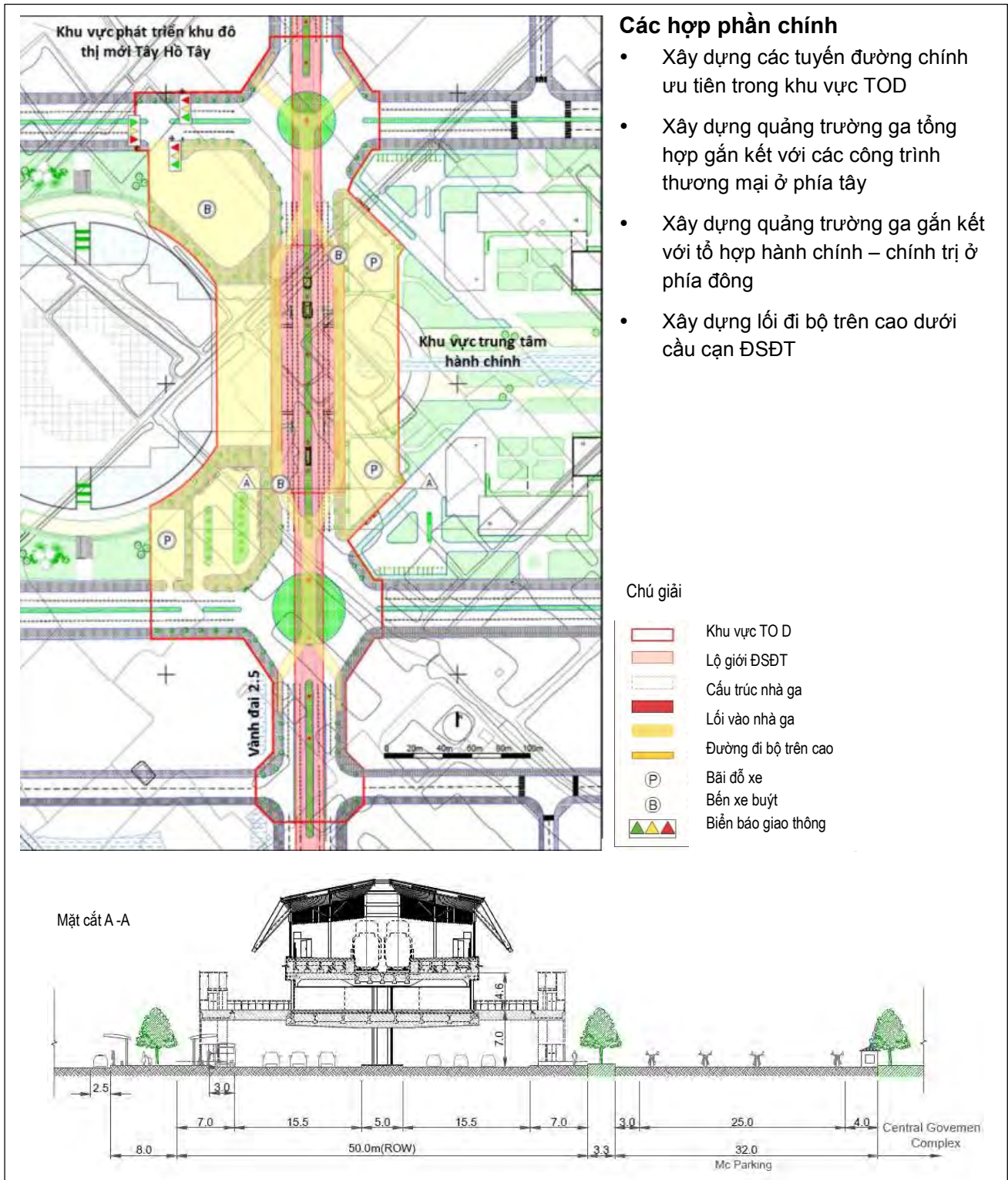
(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT

3.139 Tiếp cận ga ĐSĐT phụ thuộc vào cách thức phát triển mạng lưới đường bộ trong các khu đô thị mới. Nếu các tuyến đường chính của các dự án được hoàn thành khi ĐSĐT đi vào hoạt động, sẽ đảm bảo điều kiện tiếp cận ga tối ưu nhất. Do phạm vi dịch vụ ĐSĐT không bao phủ hết các khu dân cư hiện nay nên cần cải tạo các ngõ phố để cải thiện môi trường đi bộ và kết nối tới ga.

(b) Xây dựng Các công trình liên phương thức tại ga

- (i) **Quảng trường phía tây ga:** Cần có các công trình bãi đỗ xe quy mô lớn và bãi đỗ taxi phục vụ người sử dụng ga và khách đến các trung tâm thương mại. Bãi đỗ ngầm sẽ được xây dựng theo quy hoạch phát triển KĐT Tây Hồ Tây nên các công trình bãi đỗ sẽ sử dụng chung giữa người sử dụng ga và khách. Bãi đỗ và chờ taxi sẽ được bố trí giữa ga và khu thương mại.
- (ii) **Quảng trường phía đông ga:** Cần có bãi đỗ phục vụ khách đến làm việc tại các trung tâm hành chính TW để thúc đẩy tiếp cận ĐSĐT từ khu này. Để khuyến khích khách đến làm việc và cán bộ sử dụng ĐSĐT, sẽ cung cấp dịch vụ xe buýt điện trong khu hành chính kết nối với các văn phòng và các địa điểm khác cũng như với ga ĐSĐT.
- (iii) **Lối đi bộ trên cao:** Do ga nằm ở giữa các khu đô thị mới nên sẽ có lưu lượng lớn phương tiện và người đi bộ tập trung tại và quanh ga, cần đảm bảo an toàn và sự thuận tiện cho người đi bộ. Để thực hiện điều này, đề xuất xây dựng lối đi bộ trên cao trong khu vực ga. Cũng cần xem xét đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua các nút giao cắt chính.
- (iv) **Bến xe buýt nối dài dịch vụ ĐSĐT:** Đề xuất xây dựng bến xe buýt chuyên dụng ở quảng trường phía tây ga nhằm cung cấp dịch vụ ĐSĐT nối dài sử dụng xe buýt chất lượng cao kết nối khu vực phía bắc dọc đoạn tuyến quy hoạch của Tuyến 2 tới các khu vực Đông Anh, Nội Bài và Sóc Sơn. Dịch vụ xe buýt này sẽ chấm dứt hoạt động khi Tuyến 2 được kéo dài tới phía bắc. Nhằm thúc đẩy sử dụng Tuyến 2, dịch vụ xe buýt nối dài cũng được cung cấp tới khu vực phía tây bắc và các khu vực khác của thành phố, gồm cả Vĩnh Phúc.

Hình 3.4.4-3 Quy hoạch định hướng công trình ga Tây Hồ Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.4.4-4 Hình ảnh quảng trường ga Tây Hồ Tây trong tương lai

CÔNG TRÌNH CHO NGƯỜI ĐI BỘ: ĐƯỜNG ĐI BỘ THUẬN LỢI, AN TOÀN VÀ TẬN HƯỞNG



Lối đi bộ trên cao kết nối ga và khu thương mại



Lối đi bộ rộng với tiện nghi đường phố

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.4.5 Khu vực Ga Bưởi (C4)

1) Đặc điểm của khu vực

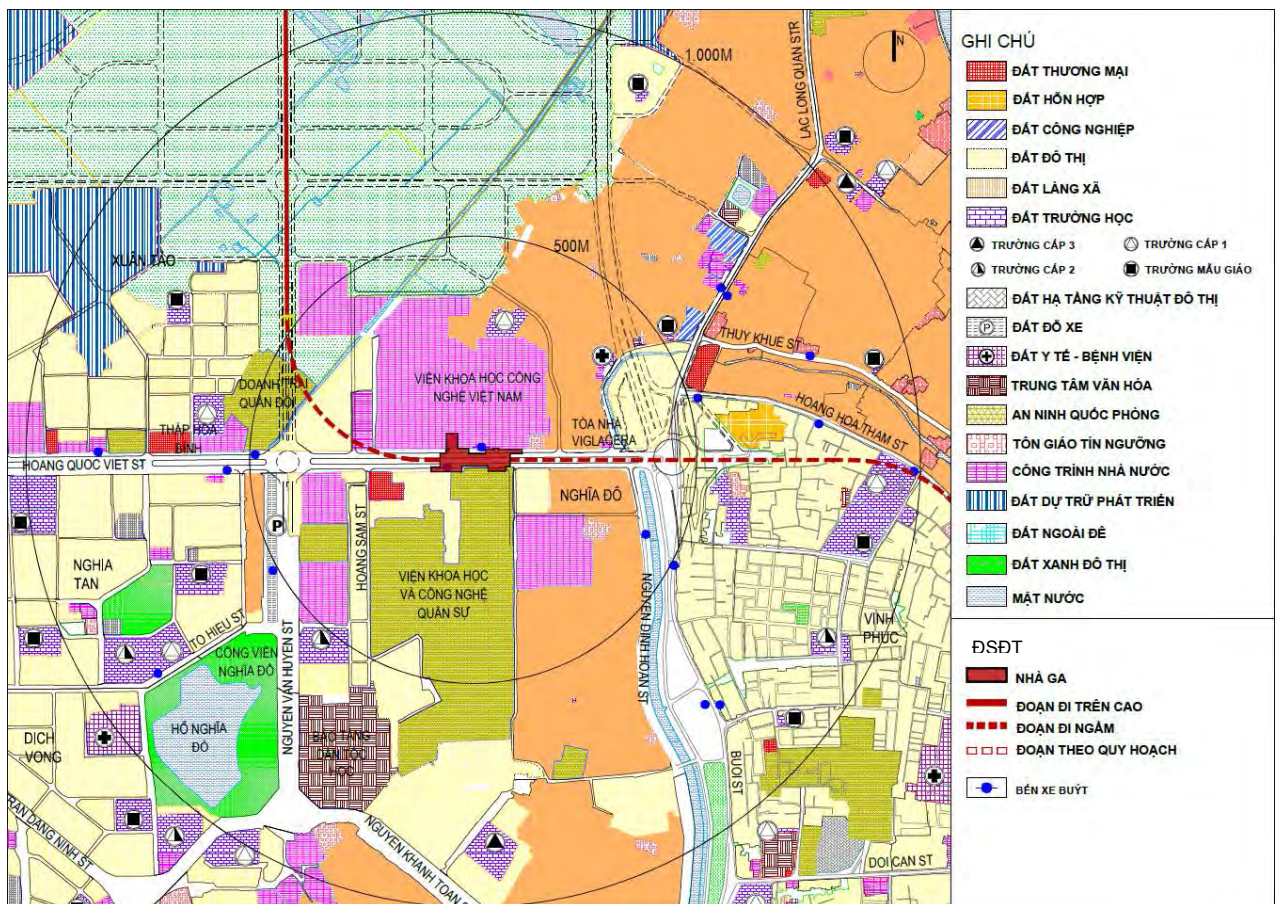
3.140 Ga Bưởi (C4) là ga ngầm được quy hoạch trong khu vực phường Nghĩa Đô trên đường Hoàng Quốc Việt – hành lang chính kết nối trung tâm với khu vực phía tây thành phố. Đường Hoàng Quốc Việt giao cắt với các tuyến đường Bắc – Nam chính là đường VĐ2, VĐ2.5 và VĐ 3 nên sẽ thu hút lưu lượng giao thông lớn hơn. Ga sẽ là một điểm trung chuyển quan trọng giữa đường bộ - đường sắt, đặc biệt là từ và tới khu vực phía tây. Ngoài ra, đề xuất xây dựng ga liên phương thức giữa tuyến đường sắt vành đai và Tuyến 2 nếu Quy hoạch phát triển GTVT Thành phố Hà Nội được phê duyệt.

3.141 Khu vực ga nằm đối diện với Viện Khoa học và Công nghệ Việt Nam (VSTI) ở phía bắc và Học viện Quốc phòng ở phía nam. Do đó, việc xây dựng công trình liên phương thức phục vụ ĐSDT sẽ bị hạn chế, ngoài khu vực vỉa hè đường Hoàng Quốc Việt trừ khi Viện KHCN Việt Nam đồng ý chuyển đổi đất để xây dựng công trình.

3.142 Trong khu vực có khu tập thể Nghĩa Đô (rộng 16 ha) ở phía đông Học viện Quốc phòng cần tái phát triển. Ngoài ra còn một số công trình cần di dời ra ngoài khu vực (xem Hình 3.4.5-1).

3.143 Tình hình sử dụng đất trong khu vực có nhiều mục đích khác nhau trong đó khu vực phát triển mới và các phường hiện có mở rộng tới phường Cống Vị và Bưởi, các khu đô thị truyền thống tập trung ở phía đông phường Vĩnh Phúc. Các khu dân cư trong một phần phường Nghĩa Tân và Quan Hoa cũng nằm trong khu vực ảnh hưởng ở phía nam ga.

Hình 3.4.5-1 Vị trí khu vực ga Bưởi (C4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông

3.144 Do hiện tại nơi đón tiễn còn bị hạn chế nên nhất thiết phải bố trí kết nối tới phố Hoàng Quốc Việt để đảm bảo trung chuyển thuận lợi.

- (i) Tăng cường kết nối liên phương thức và phát triển các công trình dọc đường Hoàng Quốc Việt: Vai trò quan trọng của ga C4 là đảm bảo kết nối liên phương thức giữa ĐSĐT và dịch vụ VTCC khai thác giữa khu vực trung tâm và khu vực phía tây thành phố. Nếu người dân chuyển sang dùng ĐSĐT, sẽ góp phần cải thiện điều kiện giao thông dọc đường Hoàng Quốc Việt và trung tâm thành phố. Do không gian phát triển công trình liên phương thức hạn chế nên cần sử dụng vỉa hè và một phần đất của Viện KHCN và Học viện Quốc phòng để xây dựng công trình.
- (ii) Mở rộng các khu vực tiếp cận bằng cách cải tạo các tuyến phố trong khu vực, đặc biệt là cho xe đạp và đi bộ: do ga nằm giữa các viện lớn nên cản trở tiếp cận ga, cần khuyến khích đi bộ và sử dụng xe đạp để tăng cường khu vực kết nối liên phương thức.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.145 Tái phát triển khu tập thể cũ thành tổ hợp đa chức năng gắn kết với ĐSĐT mang tính khả thi cao khi được gắn kết với ĐSĐT. Điều kiện tiếp cận các khu vực phát triển sẽ được cải thiện đáng kể, nhờ đó tăng cường cơ hội phát triển thương mại/kinh doanh. Phát triển bãi đỗ xe trong khu vực sẽ góp phần tăng cường đáng kể chức năng liên phương thức của ga.

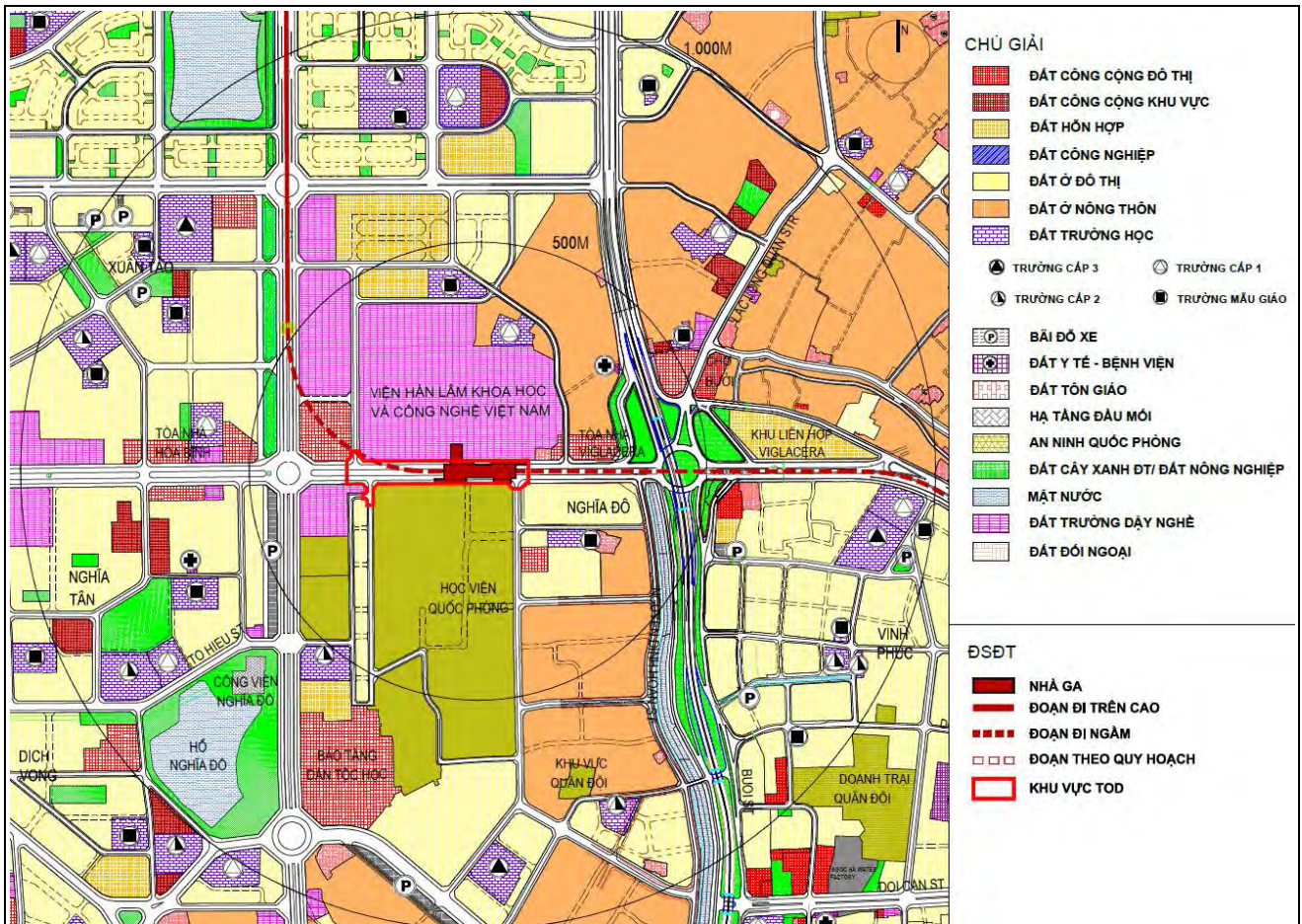
3.146 Một phần diện tích của Viện KHCN Việt Nam có thể được tái phát triển để cải thiện hơn nữa chức năng liên phương thức của ga.

(c) Cải thiện điều kiện sống của các khu dân cư hiện có

3.147 Do ga nằm hoàn toàn trong các khu dân cư hiện có nên phát triển ĐSĐT sẽ đem lại lợi ích cho các khu dân cư này như sau:

- (i) Cải thiện điều kiện tiếp cận dịch vụ VTCC chất lượng cao (ĐSĐT): Ngoài dịch vụ xe buýt hiện đang khai thác dọc đường Hoàng Quốc Việt, ĐSĐT sẽ cải thiện tính cơ động của người dân ở các khu dân cư hiện nay. Cải thiện môi trường đi bộ trên các tuyến đường cũng góp phần củng cố tác động này.
- (ii) Tăng cơ hội phát triển đô thị: Khi có ĐSĐT, giá trị sử dụng đất và bất động sản trong các khu dân cư hiện nay sẽ tăng, tạo cơ hội phát triển/tái phát triển đô thị trong khu vực.

Hình 3.4.5-2 Vị trí ga Bưởi (C4) và khu vực TOD trong QH phân khu



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Phát triển các công trình liên phương thức khai thác không gian đường Hoàng Quốc Việt trong ngắn hạn và khu vực Viện KHCN Việt Nam và khu tập thể cũ trong dài hạn
- (ii) Cải tạo các ngõ phố và đường tiếp cận phục vụ người đi bộ và đi xe đạp
- (iii) Thúc đẩy tái phát triển quanh ga khai thác khu tập thể cũ
- (iv) Tăng cường kết nối với dịch vụ xe buýt khai thác trên đường Hoàng Quốc Việt

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa vào QH phân khu dự thảo

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSDT

3.148 Cần đảm bảo môi trường đi bộ và an toàn tiếp cận đường bộ như sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ trên tuyến đường Hoàng Quốc Việt: Mặc dù đường Hoàng Quốc Việt có vỉa hè rộng nhưng cần cải tạo mặt vỉa hè và quản lý không gian tốt hơn.

Hình 3.4.5-3 Sử dụng không gian đường bộ trên đường Hoàng Quốc Việt



Không gian vỉa hè



Vỉa hè hiện nay



Vỉa hè đã cải tạo lát gạch



Quản lý đỗ xe trên vỉa hè

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Cải thiện công tác quản lý không gian đường bộ: Cũng cần cải tạo các tuyến đường phụ để quản lý không gian đường hiện có nhằm cải thiện an toàn giao thông cho cả các loại phương tiện và người đi bộ.

Hình 3.4.5-4 Sử dụng không gian đường Hoàng Quốc Việt



Toàn cảnh phố Hoàng Sâm



Ví dụ về quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (iii) Cải tạo các ngõ phố trong khu vực: Cũng cần cải tạo các tuyến phố nhỏ và ngõ phố để đảm bảo tiếp cận thoải mái, thuận tiện và an toàn tới ga.

(b) Xây dựng các công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Quốc Việt

3.149 Trong ngắn hạn, cần xây dựng công trình trung chuyển liên phương thức như điểm dừng xe buýt, bãi đỗ taxi, điểm đón trả khách trên vỉa hè (rộng 6m) để đảm bảo trung chuyển thuận tiện từ xe buýt tới ga ngầm, có thể cung cấp bãi đỗ xe đạp và xe máy bằng cách xén vỉa hè.

Hình 3.4.5-5 Quy hoạch định hướng công trình Ga Bưởi (C4)

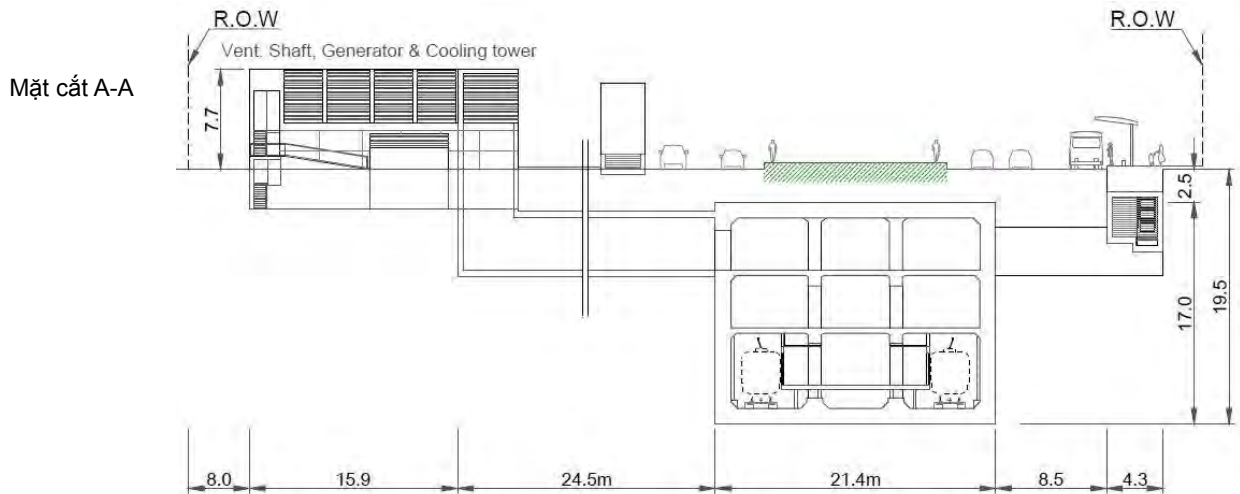


Các hợp phần chính

- Phát triển/cải tạo các tuyến đường chính trong khu vực TOD
- Cung cấp các công trình xe buýt dọc đường Hoàng Quốc Việt
- Cung cấp không gian đỗ xe (xe đạp và xe máy) trên vỉa hè đường Hoàng Quốc Việt

Chú giải

- Khu vực TOD
- Lộ giới ĐSDT
- Cấu trúc nhà ga
- Lối vào nhà ga
- P Bãi đỗ xe
- B Bến xe buýt
- KV tiềm năng PT TOD



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Phát triển đô thị gắn kết

- (i) **Tái phát triển khu tập thể cũ:** Đề xuất tái phát triển khu tập thể cũ thành công trình cao tầng đa mục đích gồm (a) bãi đỗ và lối đi bộ ngầm kết nối tới ga, (b) công trình dịch vụ, thương mại phục vụ người sử dụng ga trong thời gian đi lại (trông trẻ, hiệu sách, phòng khám, nhà hàng, v.v.) và (c) căn hộ gồm cả căn hộ thương mại và căn hộ để người dân tái định cư tại chỗ và căn hộ bán cho người có thu nhập thấp.
- (ii) **Cải tạo công trình bên đường dọc đường Hoàng Quốc Việt và đường Nguyễn Văn Huyền:** Có một số công trình công cộng dọc các tuyến đường có thể phải di dời và tái phát triển. Các tuyến đường này không chỉ đảm nhận chức năng giao thông mà còn tạo cơ hội cải thiện các hoạt động kinh tế-xã hội và cảnh quan không gian đi bộ, đặc biệt là trong khu vực gần ĐSĐT.

3.4.6 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định

3.150 Quy hoạch phân khu B1 (H2-1) là cơ sở để lập quy hoạch định hướng TOD cho cụm đô thị phía tây bắc thành phố. Có nhiều quy hoạch chi tiết phát triển khu đô thị mới của các đơn vị phát triển trong khu vực này.

3.151 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định được tổng hợp trong Bảng 3.4.2. Mặc dù Quy hoạch định hướng được lập phù hợp với Quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết của từng dự án nhưng đề xuất cần lồng ghép các khu vực TOD và công trình liên phương thức trong quy hoạch phân khu. Các công trình liên phương thức đề xuất nằm phía trong khu vực phát triển nên cần phối hợp với các chủ đầu tư và đơn vị phát triển để gắn kết quy hoạch và thực hiện dự án.

3.152 Hiện Sở QHKT đã phối hợp với đơn vị phát triển khu vực phía tây ga Tây Hồ Tây (C3) (VTV) để lồng ghép các công trình liên phương thức đề xuất vào quy hoạch chi tiết. Sở QHKT cũng có kế hoạch đưa quy hoạch quảng trường ga Nam Thăng Long (C1) vào quy hoạch chi tiết của bệnh viện.

Bảng 3.4.1 Các vấn đề chính của cụm đô thị phía tây bắc thành phố cần Ban Điều Phối chung quyết định

Phạm vi	Các vấn đề cần quyết định
Vấn đề chung	<ul style="list-style-type: none"> • Xác định khu vực TOD và lồng ghép trong QH phân khu • Sớm hoàn thành các dự án đường chính (mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn và đường VĐ 2,5) • Phối hợp với các đơn vị phát triển các dự án xây dựng khu đô thị mới để xây dựng đường và quảng trường ga
C1: Ga Nam Thăng Long	<ul style="list-style-type: none"> • Lập quy hoạch và xây dựng quảng trường ga chung trong khu đất bệnh viện quy hoạch phục vụ ĐSDT và bệnh viện
C2: Ga Ngoại Giao đoàn	<ul style="list-style-type: none"> • Quy hoạch và phát triển gắn kết quảng trường ga trong khu công viên quy hoạch
C3: Ga Tây Hồ Tây	<ul style="list-style-type: none"> • Quy hoạch và phát triển gắn kết quảng trường phía đông và tây ga • Cung cấp dịch vụ xe buýt nhanh/cập nhật tới phía bắc và phía tây sông Hồng với vai trò là dịch vụ ĐSDT Tuyến 2 nối dài
C4: Ga Bưởi	<ul style="list-style-type: none"> • Khả năng tái phát triển các khu vực TOD tiềm năng gắn kết với ĐSDT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.5 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị Nam Hồ Tây

3.5.1 Hướng tiếp cận

1) Đặc điểm khu vực

(a) Phạm vi và khái quát về khu vực

3.153 Cụm đô thị Nam Hồ Tây gồm các phường ven hồ thuộc quận Tây Hồ và quận Ba Đình, tổng quy mô dân số trong phạm vi ảnh hưởng của ĐSĐT – khu vực trong vòng bán kính 500 m từ ga ĐSĐT - là 102.800 người. Dân số trong cụm hiện tăng trưởng với tỷ lệ 1,6%/năm. Cụm có mật độ dân số cao 254 người/ha, tập trung với mật độ cao ở khu vực ven hồ và ở khu vực phía trong. Khu vực ven hồ hầu hết là khu dân cư và các công sở có mức thu nhập cao. Khu vực làng xã phía trong có mật độ cao với đặc điểm sử dụng đất hỗn hợp (Xem Bảng 3.5.1-1 và Hình 3.5.1-1).

Bảng 3.5.1-1 Xu hướng tăng trưởng dân số trong cụm đô thị Nam Hồ Tây

Phường	Quận	Ga ĐSĐT	Phạm vi (%) ¹⁾	Dân số		TTBQ (%/năm) 09 - 13	Mật độ DS(ng/ha)
				2009	2013		
Ngọc Hà	Ba Đình	C5,C6,C7	100	19.430	21.739	2,8	281
Đội Cấn	Ba Đình	C5,C6	100	15.895	16.156	0,4	394
Trúc Bạch	Ba Đình	C7,(C8)	90	7.829	7.924	0,3	257
Quán Thánh	Ba Đình	C6,C7,(C8)	90	7.835	8.141	1,0	115
Vĩnh Phúc	Ba Đình	(C4),C5	60	12.928	14.217	2,4	328
Điện Biên	Ba Đình	C6,C7,(C8)	60	5.943	5.786	-0,7	107
Cống Vị	Ba Đình	(C4),C5	40	6.346	6.975	2,4	333
Liễu Giai	Ba Đình	C5	30	6.302	7.002	2,7	334
Kim Mã	Ba Đình	C5,C6	30	4.582	4.702	0,6	315
Bưởi	Tây Hồ	(C4),C5	30	7.145	7.772	2,1	383
Thụy Khuê	Tây Hồ	C5,C6	15	2.271	2.350	0,9	255
Tổng			58	96.506	102.765	1,6	254

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Phạm vi là tỷ lệ % diện tích các phường trong vòng bán kính 1 km từ ga ĐSĐT

(b) Hướng tuyến và ga ĐSĐT

3.154 Có 4 ga ĐSĐT nằm trong khu vực gồm ga Bưởi(C4), ga Quán Ngựa (C5), ga Bách Thảo (C6) và ga Hồ Tây (C7). Ga Hồ Tây nằm giữa khu hành chính trung ương và là cửa ngõ của Hồ Tây. Tất cả các ga đều được quy hoạch là ga ngầm. Theo quy hoạch, tuyến 2 sẽ kết nối với Tuyến 5 tại ga C5.

Hình 3.5.1-1 Vị trí cụm đô thị Nam Hồ Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Điều kiện kinh tế - xã hội

3.155 Không những có mật độ dân số cao, cụm đô thị này còn thu hút lực lượng lao động và sinh viên lớn. Tỷ lệ lao động và sinh viên phi cư trú cao (1,3-2,0), cho thấy nhiều người dân tới cụm hơn là người ở và ra khỏi cụm.

3.156 Năng lực giao thông không đáp ứng được nhu cầu vận tải khiến nảy sinh nhiều vấn đề giao thông và làm suy giảm môi trường sống. Người dân đặc biệt quan tâm đến các vấn đề ùn tắc giao thông, sự an toàn và ô nhiễm không khí do thiếu đường và các biện pháp quản lý giao thông chưa hiệu quả. Mặc dù mức thu nhập bình quân của hộ gia đình trong khu vực cao hơn mức bình quân của thành phố nhưng người dân chưa hài lòng với dịch vụ hạ tầng, tiện ích công cộng, các công trình công viên cây xanh và vui chơi giải trí.

(d) Sử dụng đất

3.157 Nhìn chung, đặc điểm sử dụng đất trong cụm là đất ở hỗn hợp xen lẫn các cơ sở thương mại và kinh doanh quy mô nhỏ. Tuy nhiên, ở phía đông quận quy hoạch là trung tâm chính trị và văn hóa biểu tượng nơi tập trung các cơ quan trung ương, di tích lịch sử quốc gia, vườn bách thảo và cửa ngõ của khu vực hồ Tây.

3.158 Cụm có nhiều di tích lịch sử tập trung ven hồ Tây và quận Ba Đình. Thống kê cho thấy trong cụm có trên 60 đền đài miếu mạo. Cụm từng là nơi tập trung nhiều làng nghề thủ công truyền thống nhưng gần đây khách sạn và nhà nghỉ đang dần thay thế để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của khách du lịch.

Hình 3.5.1-2 Hiện trạng phát triển của cụm



Cảnh quan đường phố đặc trưng



Lăng CT Hồ Chí Minh



Phủ Chủ tịch

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Giao thông vận tải

3.159 Mạng lưới đường trục trong cụm này chưa được phát triển tốt. Theo hướng đông – tây có bốn trục đường là Thụy Khê, Hoàng Hoa Thám, Đội Cấn và Kim Mã, còn theo hướng bắc – nam có đường Hùng Vương và Văn Cao, lần lượt thứ tự từ đông sang tây. Giữa các trục đường này chỉ có các ngõ nhỏ làm lối đi cho người dân. Các tuyến đường trục theo hướng đông – tây cũng khá hẹp so với tiêu chuẩn cần có, không đảm bảo an toàn cho người đi bộ. Đường Văn Cao đã được mở rộng, đóng vai trò là trục đô thị mới theo hướng bắc – nam.

3.160 Các tuyến xe buýt chủ yếu chạy trên các tuyến đường trục như Kim Mã, Hoàng Hoa Thám và Thụy Khê. Có ba tuyến xe buýt trên đường Hoàng Hoa Thám, nối cụm đô thị phía tây bắc với trung tâm thành phố. Tuy nhiên, do đường hẹp nên ảnh hưởng tới việc khai thác xe buýt hiệu quả. Ngoài ra, việc tiếp cận các điểm dừng xe buýt cũng không thuận tiện do đường Hoàng Hoa Thám là đường lưu thông ô tô một chiều.

3.161 Yêu cầu cấp bách là cần cải thiện điều kiện tiếp cận các nguồn phát sinh nhu cầu giao thông chính như hồ Tây và hồ Trúc Bạch, công viên, công trình vui chơi giải trí, bệnh viện, trường học, chợ, các công trình thương mại, v.v.

2) Tác động của ĐSĐT

3.162 Cụm này sẽ là một trong những khu vực được hưởng lợi từ việc phát triển hạ tầng các tuyến ĐSĐT số 2 và 3, đường vành đai 2, Hoàng Hoa Thám, tuyến ĐSĐT số 5, v.v. Do đó, cách thức tái tổ chức khu vực này thành các hành lang giao thông có tính cạnh tranh, đáng tin cậy, thân thiện với môi trường dựa vào tuyến ĐSĐT số 2 và 3 là yếu tố quyết định khả năng phát huy được lợi ích nói trên. Tầm quan trọng của Tuyến 2 trong cụm như sau:

- (i) Tuyến 2 cùng với Tuyến 3 sẽ góp phần cải thiện đáng kể điều kiện giao thông công cộng trong các khu vực, đặc biệt là các khu vực dọc đường Thụy Khuê và đường Hoàng Hoa Thám. Tuyến 2 sẽ cung cấp dịch vụ vận tải thông suốt, an toàn, thoải mái và đáng tin cậy cho người dân trong khu vực.
- (ii) Tuyến 2 sẽ tạo cơ hội tiếp cận hồ Tây và hồ Trúc Bạch cũng như các công trình vui chơi giải trí và điểm du lịch gần đó.
- (iii) Các cộng đồng dân cư truyền thống trong phạm vi mạng lưới ngõ phố phức tạp sẽ được kết nối với dịch vụ vận tải công cộng chất lượng cao. Các ga hầu hết đều nằm trong khoảng cách đi bộ, tạo cơ hội để người dân chuyển sang các khu đô thị dựa vào vận tải công cộng trong khi bảo tồn được các giá trị truyền thống.
- (iv) ĐSĐT tạo cơ hội cải tạo và tái phát triển các khu vực quanh ga.

3) Định hướng quy hoạch TOD

3.163 Nhằm tối ưu hóa tác động của ĐSĐT thông qua TOD, cần giải quyết các vấn đề từ góc độ GTVT, phát triển đô thị và cải thiện các khu dân cư như sau:

(a) Giao thông vận tải

3.164 Các lĩnh vực để cải thiện tính cơ động và điều kiện tiếp cận các khu vực gắn kết với phát triển gồm:

- (i) Cải thiện điều kiện tiếp cận từ/tới ga ĐSĐT, đặc biệt là khu vực trong phạm vi bán kính 500 m từ ga. Cần thực hiện cải tạo toàn diện gồm cả các tuyến đường và ngõ phố gồm các công trình đảm bảo an toàn và các công trình tiện ích. Cũng cần khuyến khích tiếp cận bằng xe đạp thông qua việc cung cấp các công trình phù hợp.
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới không gian công viên ở ga Hồ Tây. Bãi đỗ xe này không chỉ đóng vai trò là công trình liên phương thức mà còn là bãi đỗ xe phục vụ khu vực ngoại vi để hạn chế xe cá nhân (xe máy và xe con) vào khu vực trung tâm thành phố.
- (iii) Chú ý cải thiện điều kiện tiếp cận khu vực ven hồ Tây, sân vận động, bệnh viện và các nguồn và công trình phát sinh giao thông chính khác.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.165 Có một số khu vực được hưởng lợi từ phát triển ĐSĐT và phát triển/tái phát triển gắn kết. Các khu vực này gồm (i) phát triển gắn kết khu vực giữa hồ Tây và đường Văn Cao (nằm giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường ven Hồ, (ii) tái phát triển nhà máy bia Hà Nội, (iii) tái phát triển Trung tâm Phụ nữ Việt Nam, (iv) phát triển gắn kết ga C6 và (v) phát triển các vườn hoa, v.v.

(c) Cải tạo các khu dân cư hiện hữu

3.166 Phát triển ĐSĐT ở các khu đô thị truyền thống mật độ cao xen lẫn các làng nghề truyền thống sẽ ảnh hưởng tới các cộng đồng theo nhiều cách. Cải thiện đáng kể dịch vụ vận tải công cộng sẽ đem lại lợi ích cho việc đi lại hàng ngày của người dân, góp phần giảm lưu lượng phương tiện do người dân chuyển từ điều khiển phương tiện cá nhân trên các tuyến đường đông đúc sang ĐSĐT. Ô nhiễm không khí và tiếng ồn từ các phương tiện giao thông cũng giảm. Cải tạo các ngõ phố và các tuyến đường khác cũng góp phần tăng cường các tác động trên.

3.167 Với việc cải thiện tính cơ động và điều kiện tiếp cận, giá trị của đất đai cũng sẽ tăng, đặc biệt là các khu vực quanh ga và các khu vực có điều kiện tiếp cận tốt. Cơ hội phát triển mới và tái phát triển các khu dân cư hiện hữu cũng sẽ tăng.

3.5.2 Khu vực ga Quần Ngựa (C5)

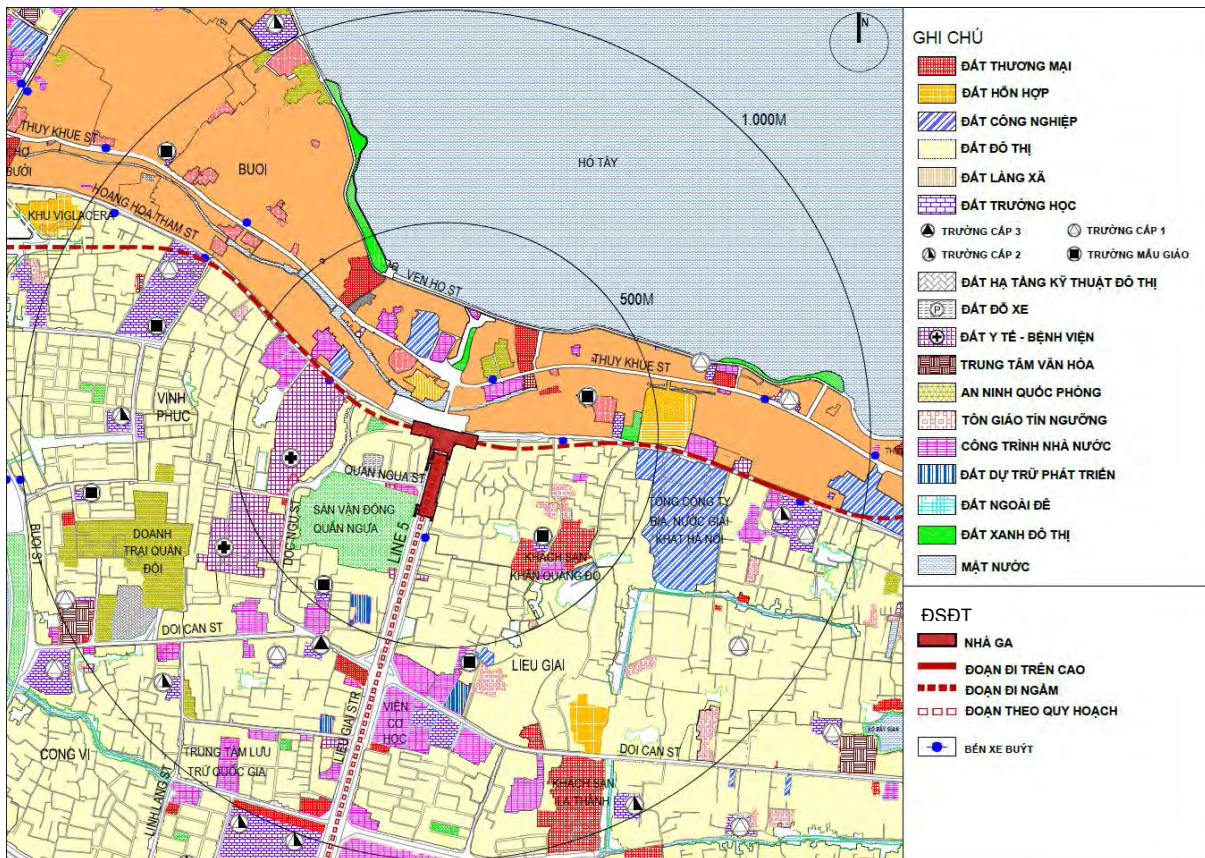
1) Đặc điểm khu vực

3.168 Ga Quần Ngựa (C5) là ga ngầm nằm ở phía tây nam Hồ Tây, nơi tập trung nhiều làng xã truyền thống và các khu dân cư mật độ cao. Nút giao phía trên ga là đầu mối của hai tuyến đường chính – đường Văn Cao và đường Thụy Khuê. Đường Thụy Khuê chạy song song với đường Hoàng Hoa Thám – hai tuyến phố hình thành hành lang giao thông đông – tây hiện nay. Các tuyến đường khác chủ yếu là các tuyến phố nhỏ và ngõ phố.

3.169 Quanh hồ Tây có một số làng truyền thống, chùa và đền thu hút lượng du khách và khách du lịch lớn. Sân vận động Quần Ngựa, Viện Lao phổi TW và viện 354 nằm trong phạm vi bán kính 500 m từ ga. Ngoài các công trình này còn có các công trình dịch vụ đô thị và thương mại khác dọc các tuyến đường.

3.170 Điều kiện đường xá chưa đảm bảo về mặt an toàn giao thông và tiện ích cho người đi bộ, ngoại trừ tuyến phố Văn Cao, một trong những tuyến đường biểu tượng của thành phố. Điều kiện đi bộ dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê ngày càng xấu do các cửa hàng và bãi đỗ xe máy lấn chiếm hết không gian vỉa hè vốn đã chật hẹp.

Hình 3.5.2-1 Vị trí khu vực ga Quần Ngựa (C5)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề cần xem xét và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.171 Tiếp cận GTVT, đặc biệt là tới ĐSĐT trong khu vực đóng vai trò quan trọng như sau:

- (i) Thiết lập mạng lưới đường bộ chính yếu và thứ yếu hiệu quả: Mặc dù đã có một số dự án cải tạo đường trong khu vực gồm mở rộng đường Văn Cao đoạn giữa đường Hoàng Hoa Thám và ven Hồ Tây (mở rộng rộng 53,5 m), đường Thụy Khuê (đang triển khai từng phần), cầu vượt đường Hoàng Hoa Thám và đường Văn Cao (đã hoàn thành) nhưng cần cải tạo các tuyến đường phụ khác kết nối với mạng lưới đường chính tạo thành hệ thống giao thông hoàn chỉnh.
- (ii) Cải tạo ngõ phố và các tuyến đường khu vực: Điều này rất quan trọng trong khu vực do hầu hết khu vực là các khu dân cư truyền thống có mật độ cao nơi chưa xây dựng các tuyến phố hiện đại, ngoại trừ ngõ phố nhỏ hẹp. Có nhiều cách cải tạo các ngõ phố gồm thâm mặt/cải tạo mặt đường ngõ phố, công trình thoát nước, công trình đảm bảo an toàn giao thông và tiện ích cho người đi bộ và người đi xe đạp, luồng giao thông hỗn hợp và xung đột với xe máy cũng cần được xem xét. Trong số các tuyến đường khu vực, cần đặc biệt chú ý tới các tuyến đường kết nối tới bệnh viện.
- (iii) Cải tạo dịch vụ xe buýt: Hiện dịch vụ xe buýt được khai thác dọc các tuyến đường chính kết nối giữa khu vực ngoại ô ở phía tây và trung tâm thành phố cũng như tới phía nam thành phố. Dịch vụ xe buýt trùng với dịch vụ ĐSĐT sẽ được khai thác và được tổ chức lại thành dịch vụ gom khách từ ga, đặc biệt là dọc đường Văn Cao.

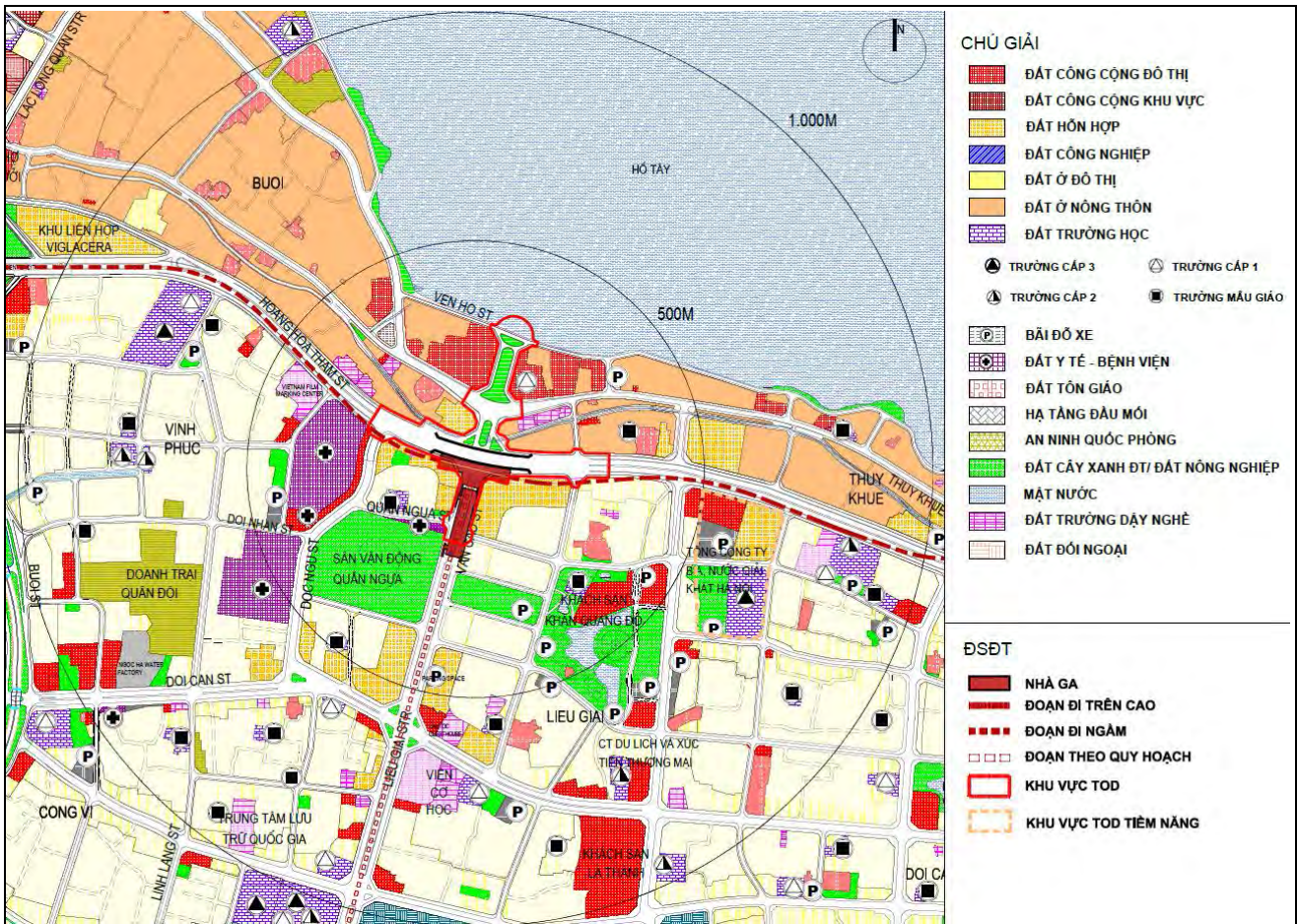
(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.172 Các khu vực sẽ được chuyển đổi thành không gian đô thị đổi mới nơi ĐSĐT và các tuyến đường quy hoạch được xây dựng, đặc biệt là khi tuyến đường Văn Cao được nối dài tới hồ Tây. Điều này sẽ tạo cơ hội phát triển đa mục đích trong không gian pha trộn giữa cảnh quan, mặt nước và văn hóa. Lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm kết nối trực tiếp với ga ĐSĐT sẽ góp phần cải thiện các giá trị cảnh quan và hình ảnh của khu vực.

(c) Cải tạo các khu dân cư hiện hữu

3.173 Các cộng đồng dân cư hiện hữu sẽ được hưởng lợi từ nhiều mặt do cải thiện tính cơ động và điều kiện tiếp cận khi phát triển ĐSĐT và cải tạo các tuyến đường.

Hình 3.5.2-2 Định hướng TOD khu vực ga Quận Ngựa (C5)



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Phát triển/cải tạo mạng lưới đường chính và đường phụ
- (ii) Phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm dọc đường Văn Cao giữa ga và bờ hồ Tây
- (iii) Cải tạo các ngõ phố và tuyến phố trong khu vực
- (iv) Bố trí lại các tuyến xe buýt
- (v) Khuyến khích phát triển đô thị gắn kết trong khu vực nhà máy bia Hà Nội và các khu vực tiềm năng khác

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên dự thảo Quy hoạch phân khu

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ĐSĐT

3.174 Cần cải tạo các tuyến đường trong khu vực gồm:

- (i) Phát triển/cải tạo các tuyến đường chính: Các tuyến đường chính trong khu vực, trừ đường Văn Cao hiện không đảm bảo nên cần cải tạo (Xem Hình 3.5.2-3).

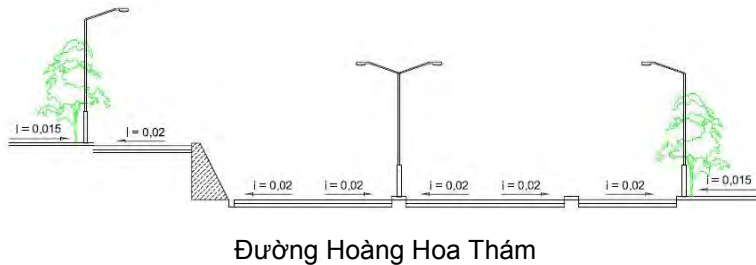
Hình 3.5.2-3 Quy hoạch các tuyến đường chính



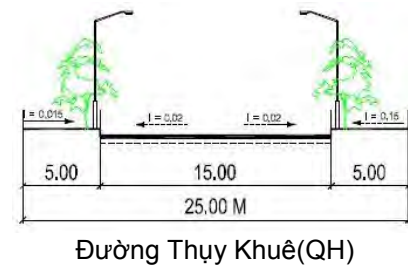
Quang cảnh hiện nay (đường Văn Cao)



Cầu vượt qua đường Văn Cao/H.Hoa Thám



Đường Hoàng Hoa Thám



Đường Thụy Khuê(QH)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Cải tạo đường tiếp cận sân vận động và bệnh viện: Do các công trình này là điểm phát sinh lưu lượng giao thông lớn và nhu cầu về dịch vụ vận tải công cộng tốt nên cần đảm bảo tiếp cận thuận tiện, an toàn và thoải mái giữa các công trình và ga ĐSĐT. Các tuyến đường có vai trò đặc biệt quan trọng gồm đường Văn Cao, đường Thụy Khuê, phố Đốc Ngữ và phố Quận Ngựa.
- (iii) Cải tạo các tuyến đường khu vực và ngõ phố: Cải tạo các tuyến phố và ngõ phố cũng như điều kiện đi bộ trong khu vực rất quan trọng nhằm khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT trong khu vực có mật độ cao, có thể bắt đầu với một số biện pháp cơ bản (Xem Hình 3.5.2-4).

Hình 3.5.2-4 Các biện pháp quản lý giao thông cơ bản



Hiện trạng (đốc Tam Đa)

Đề xuất

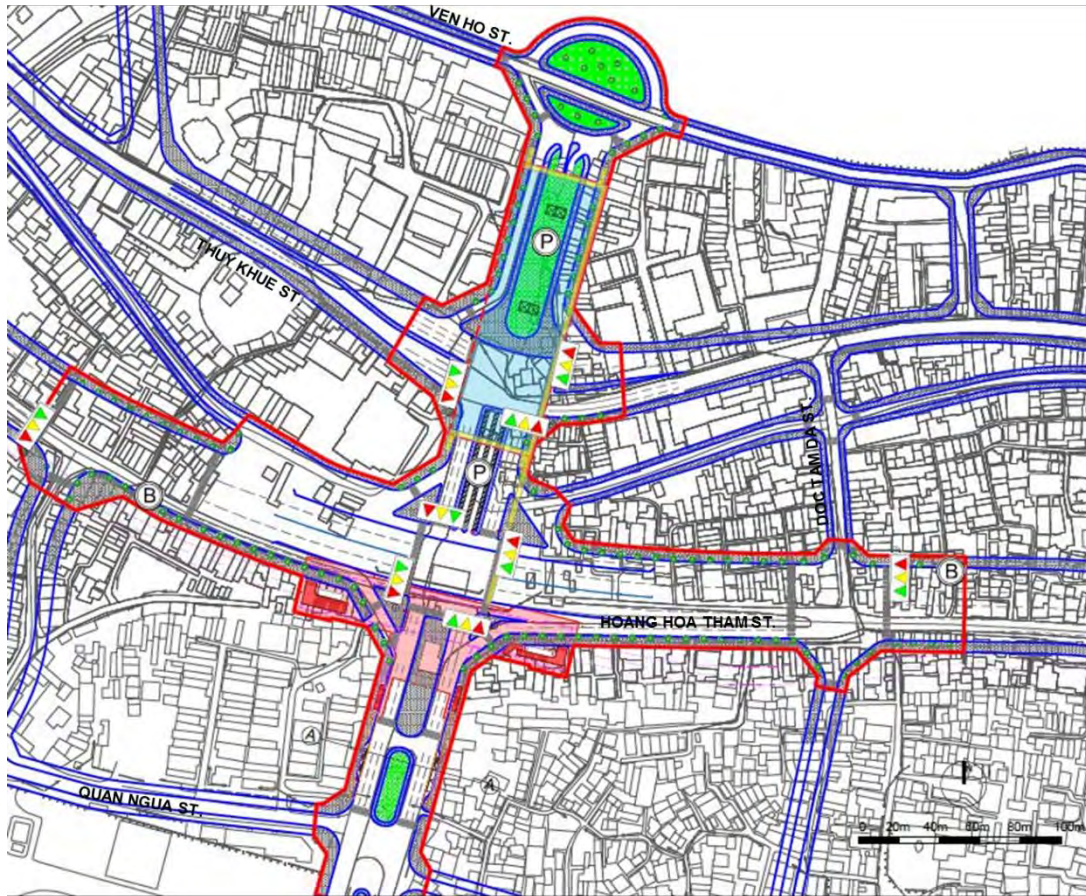
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Xây dựng các công trình liên phương thức tại ga

3.175 Các công trình liên phương thức chính cần xây dựng tại ga gồm (i) bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm dọc đường Văn Cao, (ii) nơi đón/trả khách dọc đường Văn Cao, (iii) bãi đỗ xe nằm trong giải phân cách của đường Văn Cao (xem Hình 3.5.2-5). Do đoạn đường Văn Cao từ đường Hoàng Hoa Thám tới bờ hồ Tây sẽ có lưu lượng giao thông thấp trừ tại nút giao với đường Thụy Khuê nên không gian đường rộng sẽ được khai thác phục vụ nhiều mục đích khác nhau. Không gian đường này cần thân thiện với người đi bộ và được xây dựng gắn kết với tái phát triển các khu vực dọc đoạn đường để cung cấp dịch vụ thương mại và vui chơi giải trí, không gian đường cần được bố trí phù hợp để hình thành trung tâm hoạt động mới với hình ảnh đặc trưng. Để đảm bảo không gian mở, không gian ngầm kết nối trực tiếp với ga ĐSĐT sẽ được xây dựng thành bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm. Lối đi bộ ngầm giúp người đi bộ qua hai tuyến đường chính an toàn.

- (i) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm: Bãi đỗ xe ngầm rộng khoảng 7.300 m², công suất 300 chỗ đỗ xe con và 1.300 chỗ đỗ xe đạp, quy mô 3 tầng.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ ngầm và thêm ngắm cảnh hồ Tây: Lối đi bộ ngầm sẽ được xây dựng gắn kết với bãi đỗ xe ngầm. Lối đi bộ ngầm có chiều dài khoảng 300 m. Ở phía ven hồ của đường Văn Cao, đề xuất xây dựng một công viên nhỏ là điểm dừng chân dọc bờ hồ Tây bằng cách gia cố lán hồ.

Hình 3.5.2-5 Quy hoạch định hướng công trình của ga Quán Ngựa (C5)



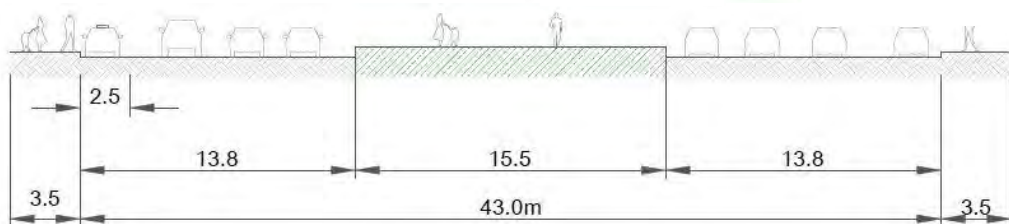
Các hợp phần chính

- Ưu tiên phát triển đường trong khu vực TOD
- Xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm
- Cải thiện công tác quản lý giao thông

Chú giải

	Khu vực TOD		Vĩa hè
	Ranh giới ga		Lối đi bộ ngầm
	Nhà ga		Lối đi bộ trên cao
	Cửa ga		Thang bộ
	Quảng trường ga		Thang cuốn
	Đỗ xe		Giải qua đường
	Bến xe buýt		Đèn tín hiệu
	Vịnh đỗ xe		Cây xanh
			Không gian xanh

Mặt cắt A-A



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Tái phát triển các khu vực có tiềm năng TOD

3.176 Phát triển ĐSĐT sẽ là tiền đề để thúc đẩy các hoạt động đổi mới và tái phát triển trong các khu vực đã xây dựng theo giai đoạn nhờ gắn kết với phát triển đường và nhờ các hoạt động kinh tế-xã hội ở cấp cộng đồng.

- (i) Phát triển đô thị gắn kết để hình thành cửa ngõ môi trường và du lịch của hồ Tây: Sau khi hoàn thành phát triển ĐSĐT và các dự án đường, khu vực ga giữa ga ĐSĐT và hồ Tây sẽ không chỉ là đầu mối giao thông kết nối giữa ĐSĐT và các tuyến đường chính mà còn là cửa ngõ mới của hồ Tây, thu hút khách du lịch, người dân và cộng đồng địa phương. Do các công trình thương mại và kinh doanh chính hiện còn hạn chế nên cần tập trung phát triển các công trình mới như trung tâm du lịch, nhà hát, công trình dịch vụ hành chính và không gian mở để đáp ứng nhu cầu của người dân và du khách.
- (ii) Cải tạo và tái phát triển các khu đã xây dựng cùng với cải tạo đường tiếp cận: Mặc dù Quy hoạch phân khu đã đề xuất phát triển mạng lưới đường chính nhưng cần rất nhiều thời gian để hoàn thành mạng lưới ở các khu dân cư truyền thống có mật độ cao. Về ngắn hạn, các biện pháp quản lý giao thông gồm lắp đặt các công trình giao thông, thực thi các quy định, v.v. sẽ góp phần sử dụng không gian và năng lực đường hiện có hiệu quả hơn. Với các chính sách can thiệp, các khu dân cư đã xuống cấp sẽ được cải tạo để đảm bảo không gian đường và hạ tầng vì mục đích an toàn và an ninh.
- (iii) Phát triển tổ hợp đa mục đích tại khu vực nhà máy bia Hà Nội: Để khai thác quỹ đất rộng của nhà máy bia, đề xuất xây dựng các công trình tổ hợp đa mục đích gồm dịch vụ công cộng, trung tâm thương mại, chung cư và không gian mở. Các tuyến đường dịch vụ được xác định trong Quy hoạch phân khu dự thảo và các công trình công cộng khác như nhà ở xã hội cho đối tượng có thu nhập thấp và nhà ở tái định cư sẽ được xây dựng như là một phần của dự án do chủ đầu tư dự án thực hiện.

**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)**



Khu vực phát triển trên diện tích của nhà máy bia (khoảng 40ha)



Các công trình gồm tổ hợp trung tâm thương mại cao tầng, nhà ở, nhà hàng bia tươi, công viên, v.v.



Cầu đi bộ (lối đi bộ trên cao) kết nối ga Ebisu tới trung tâm Yebisu

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.5.3 Khu vực ga Bách Thảo (C6)

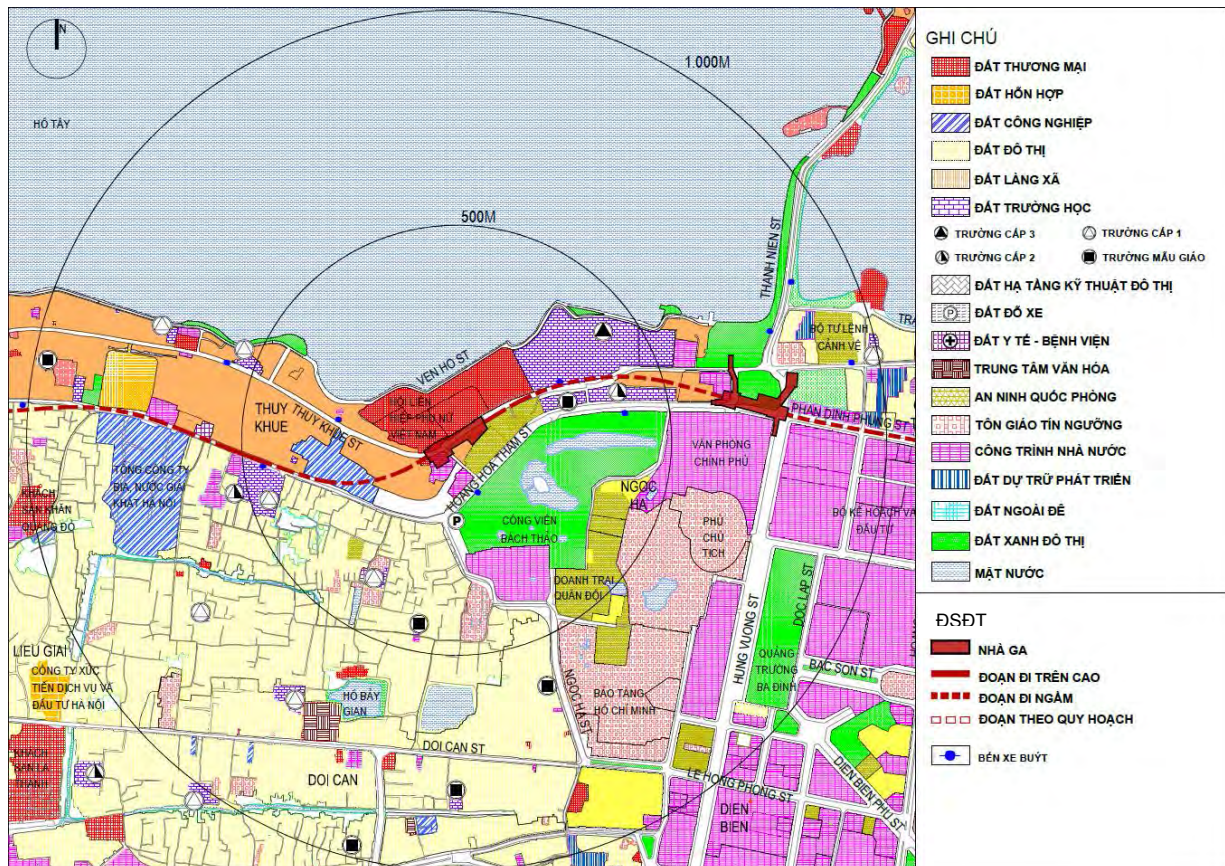
1) Đặc điểm khu vực

3.177 Ga Bách Thảo (C6) quy hoạch là ga ngầm nằm ở phía nam hồ Tây, nơi tập trung nhiều làng xã truyền thống và các khu dân cư mật độ cao. Có hai tuyến đường đông-tây chính chạy song song trong khu vực là đường Hoàng Hoa Thám và đường ven hồ. Các khu dân cư hiện hữu trong phường Ngọc Hà mới chỉ có mạng lưới ngõ phố chưa được tổ chức tốt.

3.178 Ở khu vực phía đông nam ga có vườn Bách Thảo và các cơ quan của Chính phủ như Bộ NNPTNT, bảo tàng Hồ Chí Minh, Lăng CT Hồ Chí Minh, Phủ Chủ tịch, v.v. Ở phía tây, đất chủ yếu là đất sử dụng với mục đích hỗn hợp đất ở và các công trình thương mại, cửa hàng, các công trình chính như các căn hộ cao cấp, Trung tâm Phụ nữ và trường học tập trung dọc đường Thụy Khuê và đường Hoàng Hoa Thám.

3.179 Kết nối giao thông giữa khu vực phía nam và phía bắc còn rất yếu. Phố Ngọc Hà là tuyến đường kết nối chính trong khu vực ga này. Kết nối giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê cũng rất hạn chế. Chỉ có một tuyến đường một chiều gần Trung tâm Phụ nữ do đặc điểm của mạng lưới đường này, giao thông phát sinh trong khu vực phải tập trung trên đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê, gây ùn tắc và xung đột giao thông trên các tuyến đường này. Các tuyến đường không có vỉa hè cũng khiến tình hình giao thông ngày càng trầm trọng.

Hình 3.5.3-1 Vị trí khu vực ga Bách Thảo (C6)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.180 Tiếp cận giao thông trong khu vực này gồm 3 vấn đề quan trọng sau:

- (i) Đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa ga và các khu dân cư hiện có thuộc các phường Ngọc Hà, Đội Cấn và Thụy Khuê.
- (ii) Đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa ga và các khu vực dọc các tuyến đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê và Ven Hồ.
- (iii) Đảm bảo tiếp cận thuận tiện tới các công trình công cộng gồm Bách Thảo, Phủ Chủ tịch, trung tâm thương mại và vui chơi giải trí ven hồ. Cải tạo phố Ngọc Hà sẽ góp phần cải thiện hơn nữa điều kiện tiếp cận trong khu vực, đem lại lợi ích cho các cộng đồng và các công trình dọc đường.

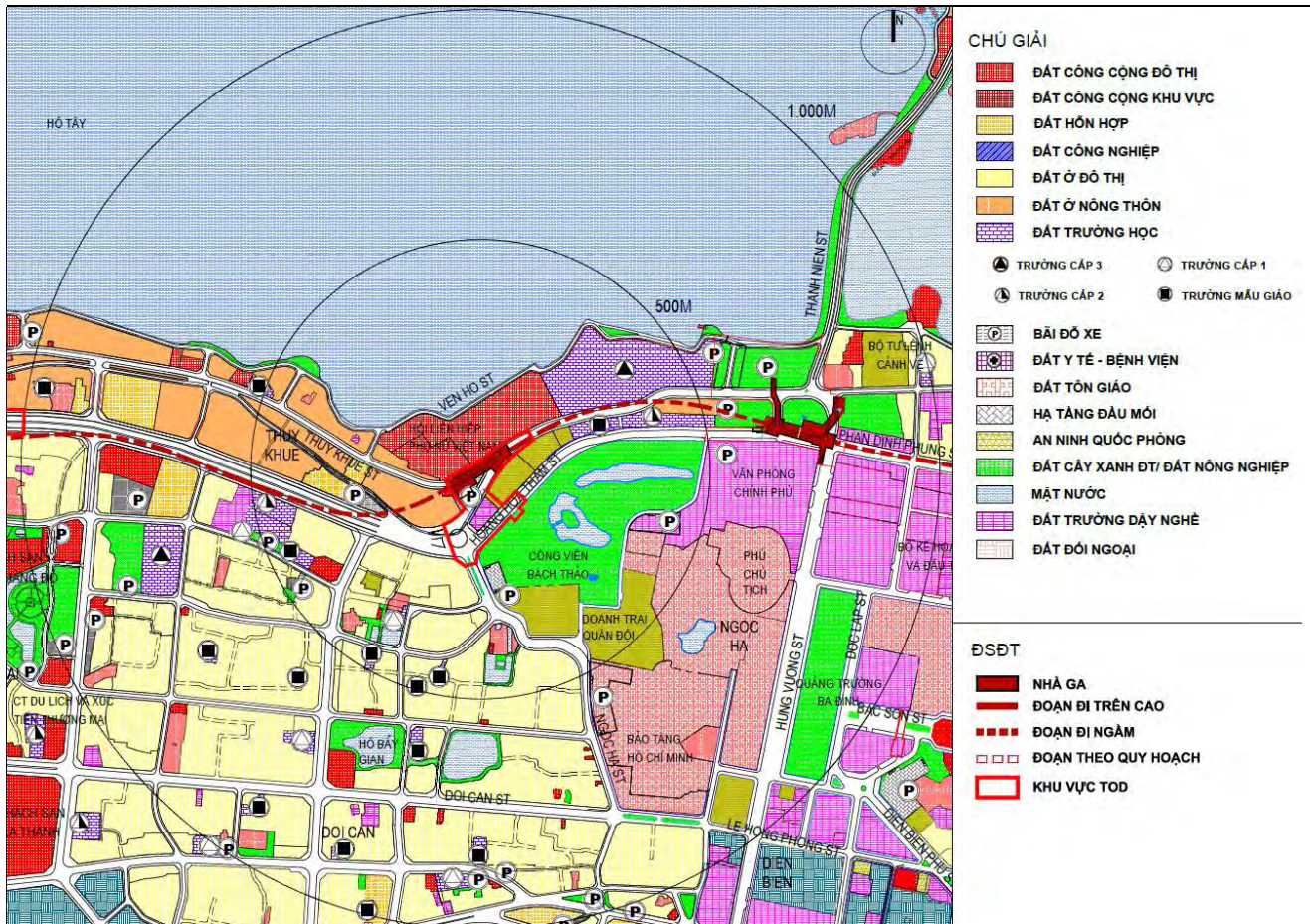
(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.181 Cơ hội phát triển đô thị gắn kết gồm tái phát triển khu vực quanh ga, các khu tập thể và các công trình đã xuống cấp dọc các tuyến đường chính. Trung tâm Phụ nữ cũng là khu vực có tiềm năng tái phát triển

(c) Cải tạo các khu dân cư hiện hữu

3.182 Sẽ cải tạo các khu dân cư hiện hữu cùng với cải tạo ngõ phố.

Hình 3.5.3-2 Vị trí ga Bách Thảo (C6) định hướng TOD khu vực ga Bách Thảo (C6)



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Nâng cấp đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê theo quy hoạch gồm đoạn nối giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê.
- (ii) Cải tạo phố Ngọc Hà thành tuyến đường phụ chính
- (iii) Cải tạo các ngõ phố và đường dân sinh
- (iv) Xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm qua đường Hoàng Hoa Thám gắn kết với phát triển trung tâm thương mại
- (v) Thúc đẩy đổi mới và cải tạo môi trường sống trong các phường hiện nay

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên dự thảo Quy hoạch phân khu

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSDT (khu vực trong phạm vi bán kính 500 m)

3.183 Hiện các tuyến đường chưa được phát triển hợp lý ven hồ để đảm bảo tiếp cận theo hướng bắc – nam. Tuy nhiên, sau khi thực hiện cải tạo tuyến đường Thụy Khuê và phố Ngọc Hà theo quy hoạch, khu vực sẽ có các tuyến đường chính phù hợp, góp phần cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSDT.

- (i) Cải tạo các tuyến đường chính: Cần thực hiện kế hoạch mở rộng và cải tạo đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê cùng với phát triển ga ĐSDT và cải thiện tình hình giao thông chung trong khu vực.

Hình 3.5.3-3 Cải tạo các tuyến đường chính



Đường Thụy Khuê



Đường Hoàng Hoa Thám



Phố Ngọc Hà

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Cải tạo các tuyến đường dân sinh và ngõ phố: Mặc dù Quy hoạch phân khu xác định sẽ xây dựng mạng lưới đường chính và đường phụ hợp lý trong khu vực nhưng cần cải tạo các tuyến đường và ngõ phố hiện nay trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.
- (iii) Đường nối tới Hồ Tây: Hiện không có đường nối giữa phố Thụy Khuê và Hồ Tây do vướng các công trình đô thị nên đề xuất khai thác quỹ đất phía trong các công trình như Trung tâm Phụ nữ và khu dân cư Coco để xây dựng đường nối tới đường ven hồ.

(b) Xây dựng công trình liên phương thức tại khu vực ga

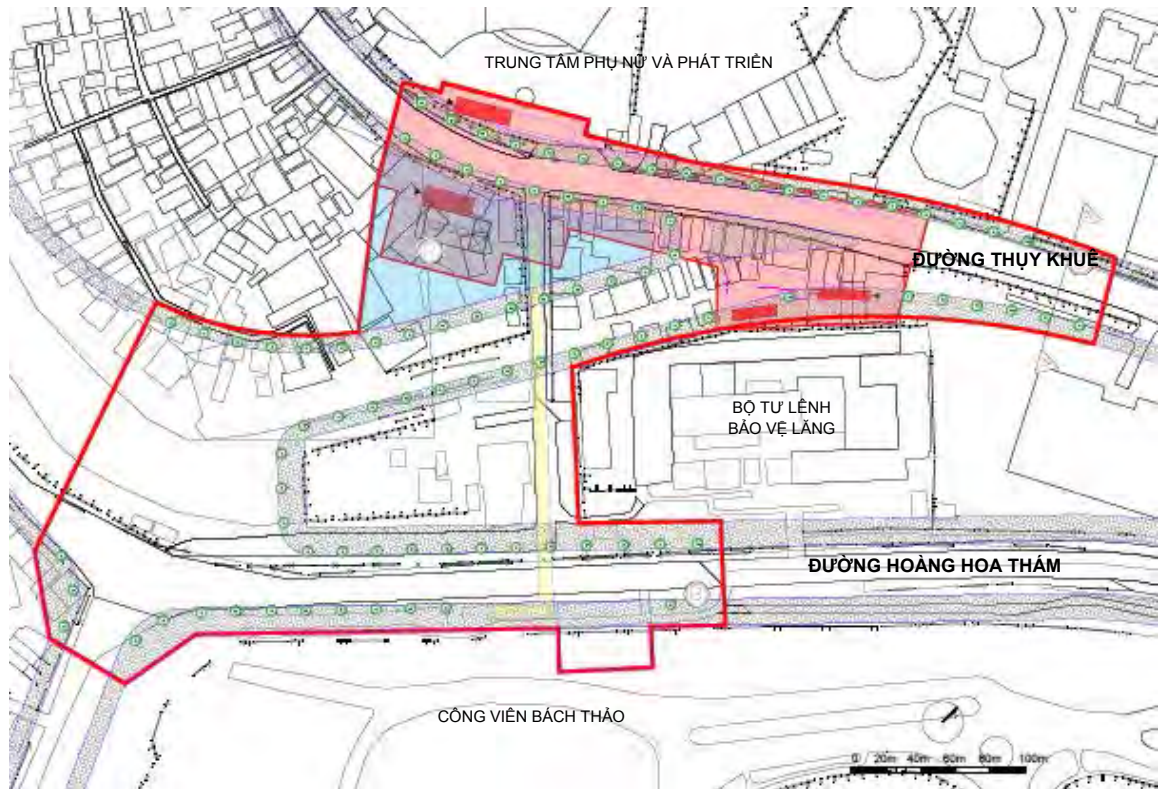
3.184 Mặc dù không gian đường rất hạn chế nhưng khu vực có thể là ví dụ thành công về TOD tại khu vực ga ĐSĐT ngầm. Quy hoạch đề xuất nhằm kết nối các hành lang chính là đường Thụy Khuê và đường Hoàng Hoa Thám đáp ứng nhu cầu lưu thông của các loại phương tiện và hành khách nơi khu vực ga ĐSĐT đóng vai trò là đầu mối vận tải. Quy hoạch gồm các hợp phần sau (Xem Hình 3.5.3-4);

- (i) Xây dựng đoạn đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê và đường nối trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm kết nối ga với vườn Bách Thảo mà không phải cắt ngang luồng giao thông chính.
- (iii) Phát triển các công trình thương mại và đô thị nằm giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê.

(c) Phát triển đô thị gắn kết

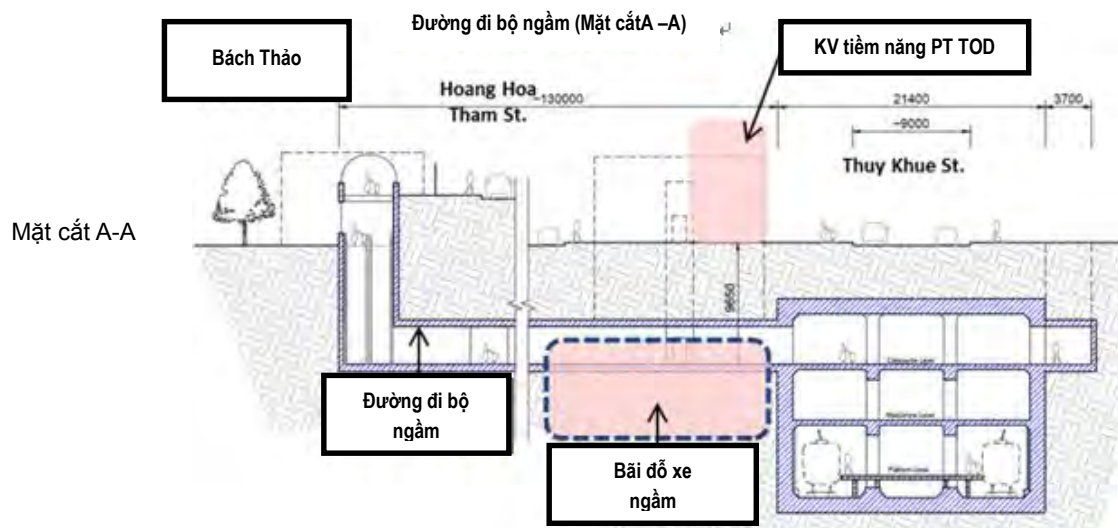
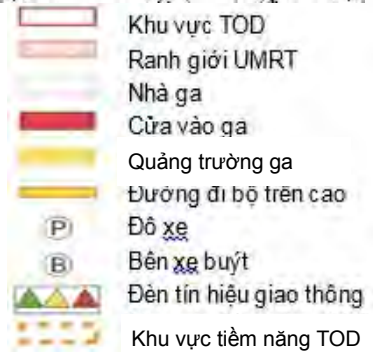
3.185 Sau khi hoàn thành các dự án đường bộ, sẽ giúp tạo quỹ đất rộng khoảng 1,6 ha. Nếu kết nối trực tiếp giữa ĐSĐT và các tuyến đường, khu vực này sẽ góp phần đáng kể thúc đẩy tiềm năng phát triển đô thị trong khu vực.

Hình 3.5.3-4 Quy hoạch định hướng công trình của ga Bách Thảo (C6)



Các dự án chính

- Ưu tiên phát triển đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê, gồm cả tuyến nối
- Xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm
- Xây dựng các công trình thương mại/đô thị gắn kết



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.5.4 Khu vực ga Hồ Tây (C7)

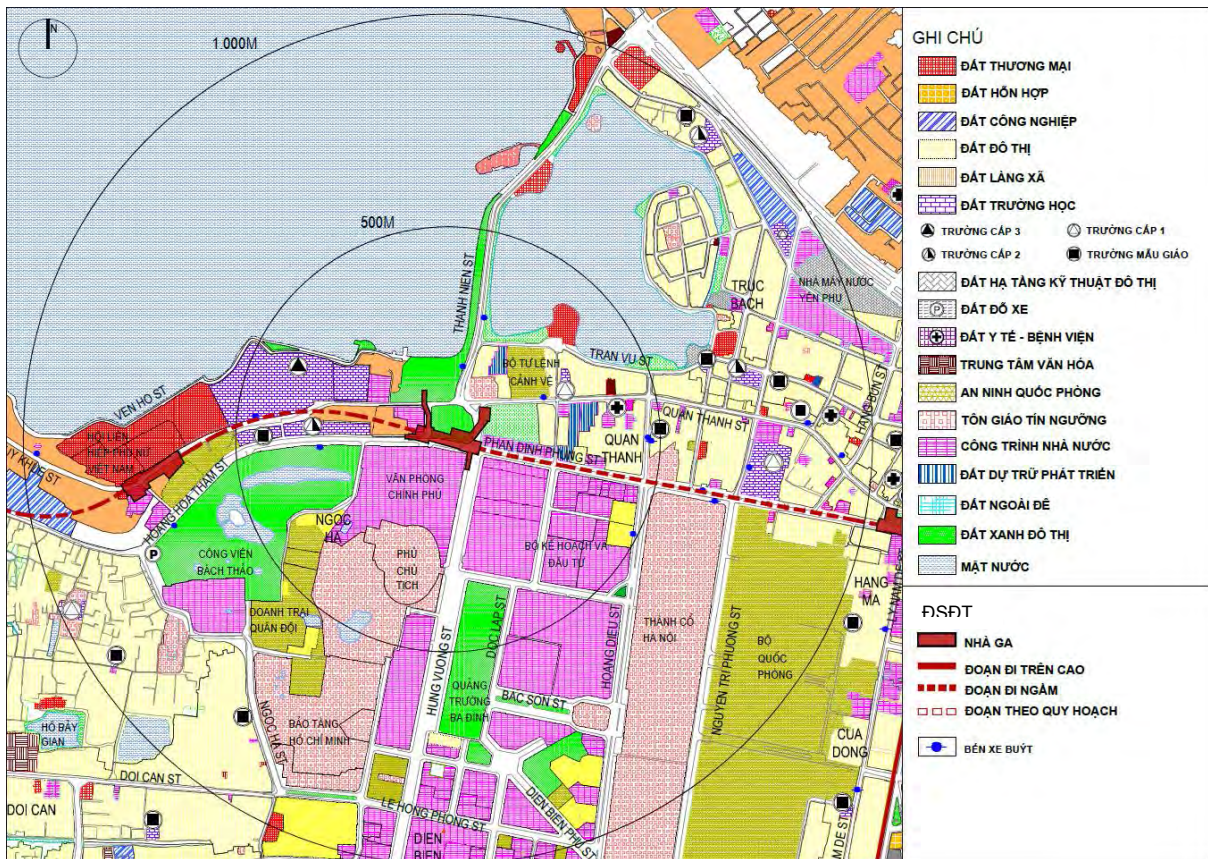
1) Đặc điểm khu vực

3.186 Ga Hồ Tây (C7) quy hoạch là ga ngầm tại cửa ngõ khu vực hồ Tây và hồ Trúc Bạch, một trong những khu vui chơi giải trí và du lịch nổi tiếng nhất Thủ đô. Lưu lượng giao thông vào những ngày cuối tuần và buổi tối trong khu vực khá lớn, đặc biệt là trên đường Thanh Niên. Khu vực cũng là cửa ngõ tiếp cận Khu Phố cổ qua đường Phan Đình Phùng. Do đó, nút giao tại vị trí ga ĐSĐT thường bị ùn tắc thường xuyên.

3.187 Tình hình sử dụng đất trong khu vực chủ yếu là đất thương mại xen lẫn các khu dân cư ven hồ và các công trình công cộng như Phủ Chủ tịch, Lăng Chủ tịch Hồ Chí Minh, quảng trường Ba Đình, đền Quán Thánh, chùa Trấn Quốc, vườn hoa Mai Xuân Thưởng, vườn hoa Lý Tự Trọng và vườn Bách Thảo.

3.188 Phát triển ga ĐSĐT và TOD tạo cơ hội để cải thiện tình hình giao thông trong khu vực quan trọng này.

Hình 3.5.4-1 Vị trí khu vực ga Hồ Tây (C7)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề xem xét định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.189 Tình hình giao thông trong khu vực khá phức tạp, ùn tắc giao thông xảy ra thường xuyên tại bất kỳ thời điểm nào trong ngày tại các nút giao cắt giữa các tuyến đường chính như đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Hùng Vương và Thanh Niên do lưu lượng lớn luồng giao thông đi thẳng và sức hấp dẫn của khu vực hồ Tây với du khách. Lưu lượng giao thông còn tăng mạnh hơn vào buổi chiều tối và cuối tuần.

3.190 Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT là vấn đề then chốt trong khu vực. ùn tắc giao thông đã xảy ra trong khu vực do luồng giao thông mật độ cao và phức tạp, khai thác ĐSĐT sẽ khiến luồng đi bộ tăng cao, có thể khiến tình hình giao thông xấu đi. Tuy nhiên, khi bổ sung các công trình liên phương thức gắn kết với phát triển ĐSĐT sẽ tạo cơ hội để cải thiện tình hình và góp phần nâng cao năng lực giao thông, an toàn giao thông và sự thuận tiện trong khu vực. Các biện pháp cải thiện gồm:

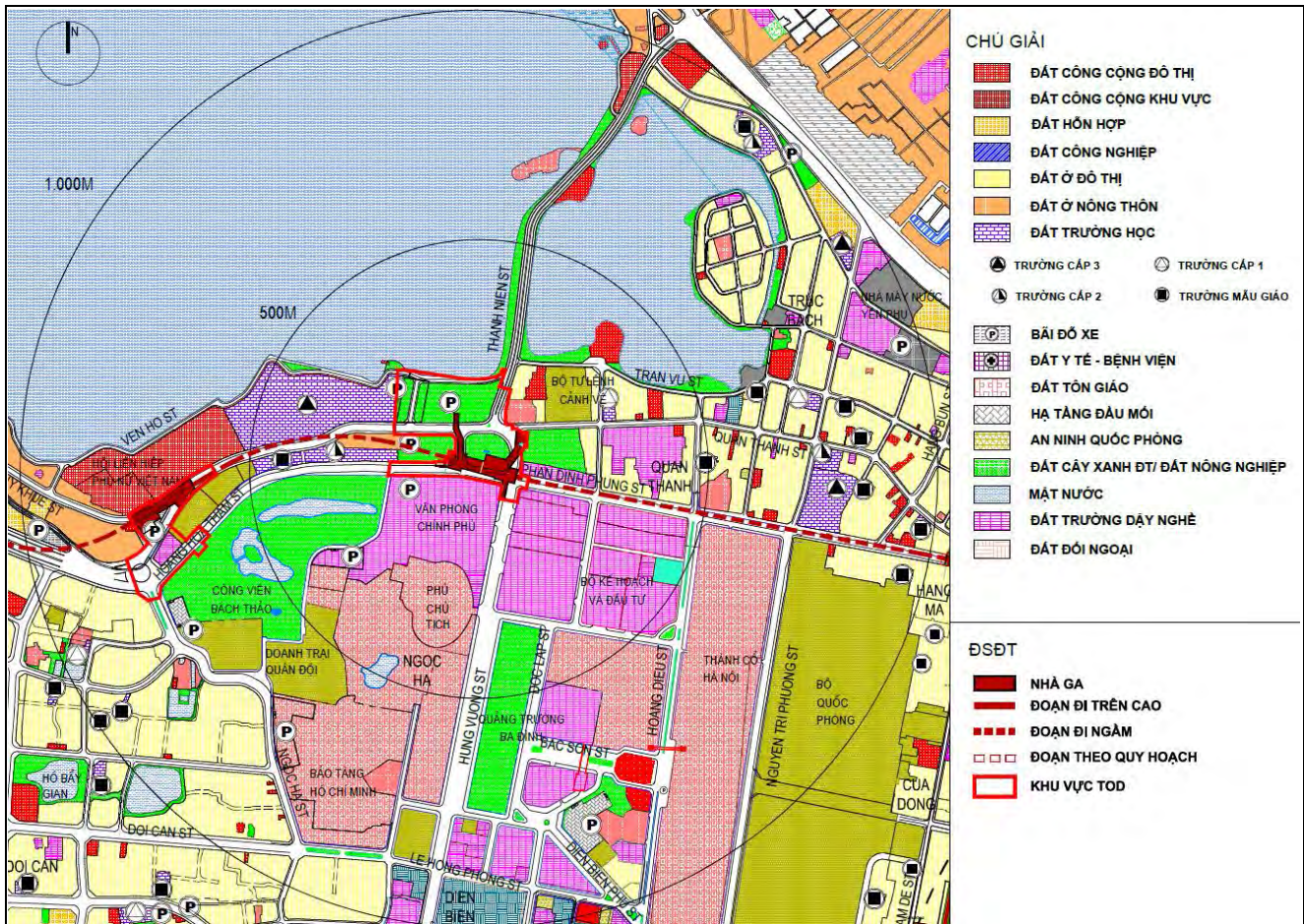
- (i) Cải tạo đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê
- (ii) Xây dựng bãi đỗ và lối đi bộ ngầm khai thác không gian dưới vườn hoa.
- (iii) Cải thiện luồng giao thông và quản lý giao thông tại các nút giao theo cách thức gắn kết gồm xây dựng lối đi bộ ngầm dưới đường Thanh Niên và đường Hùng Vương. Thông qua các biện pháp này, luồng phương tiện giao thông sẽ được điều tiết, góp phần cải thiện an toàn và tiện nghi cho người đi bộ cũng như cải thiện điều kiện tiếp cận các khu vực ven hồ không chỉ cho hành khách sử dụng ĐSĐT mà cả người không sử dụng ĐSĐT.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.191 Các cơ hội phát triển đô thị gắn kết trong các khu vực gồm:

- (i) Không gian thương mại và mua sắm trong không gian ngầm dưới vườn hoa gắn kết với ga, các công trình bãi đỗ và lối đi bộ ngầm.
- (ii) Tái phát triển các công trình thương mại ở khu vực ven hồ gần ga
- (iii) Khu vực Hãng phim truyện Việt Nam nơi có quy hoạch tuyến đường và bãi đỗ mới trong Quy hoạch phân khu, khu vực này có cơ hội phát triển thành trung tâm thương mại và vui chơi giải trí trong khu vực.
- (iv) Trung tâm thể thao trẻ em: Khu vực có thể kết nối trực tiếp với ga ĐSĐT. Cơ hội tái phát triển khu vực thành tổ hợp thương mại và dịch vụ công cộng đa mục đích gồm các công trình thể thao

Hình 3.5.4-2 Vị trí ga Hồ Tây (C7) và khu vực TOD trong QH phân khu



- **Định hướng quy hoạch chính**
 - (i) Cải tạo các tuyến đường chính gồm đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê
 - (ii) Xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm khai thác không gian dưới vườn hoa
 - (iii) Cải thiện luồng giao thông và quản lý giao thông tại nút giao trong khu vực

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên dự thảo Quy hoạch phân khu

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận khu vực ga ĐSĐT (khu vực trong phạm vi bán kính 500 m)

3.192 Các biện pháp cụ thể hơn để cải thiện tình hình giao thông nói chung và điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT gồm:

- (i) Sớm phát triển các tuyến đường chính: Cần cải thiện các tuyến đường chính trong khu vực và lồng ghép trong Quy hoạch phân khu gắn kết với phát triển ĐSĐT. Ít nhất cần hoàn thành một số đoạn trong khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Với các đoạn được cải tạo tại khu vực nút giao, công tác quản lý giao thông sẽ được cải thiện đảm bảo luồng giao thông thông suốt.
- (iii) Cải tạo vỉa hè: Cần cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ để cải thiện môi trường đi bộ và mở rộng phạm vi đi bộ xa hơn.

3.193 Hợp phần này bao gồm:

- (i) Cải tạo vỉa hè
- (ii) Điều tiết luồng giao thông khu vực và
- (iii) Cải tạo không gian điếm tiếp cận

(b) Xây dựng các công trình liên phương thức tại ga

3.194 Hợp phần này bao gồm (Xem Hình 3.5.4-3):

- (i) Xây dựng lối đi bộ ngầm: Lối đi bộ ngầm sẽ được xây dựng tại 2 địa điểm là lối vào ga ĐSĐT (xem Hình 3.5.4-3). Lối đi bộ ngầm sẽ góp đảm bảo hành khách sử dụng ĐSĐT và người đi bộ qua các tuyến đường có lưu lượng giao thông cao an toàn.
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm: Bãi đỗ xe ngầm sẽ được xây dựng dưới vườn hoa Lý Tự Trọng và Hãng phim truyện Việt Nam trong khi không khả thi về mặt bảo tồn môi trường nếu xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Mai Xuân Thưởng, nơi có rất nhiều cây xanh lớn. Ga ĐSĐT sẽ được kết nối trực tiếp với không gian ngầm, tạo cơ hội phát triển các công trình thương mại ngầm và thúc đẩy hơn nữa luồng hành khách đi bộ trong khu vực.
- (iii) Cung cấp các công trình liên phương thức khác: Sẽ đảm bảo không gian và công trình phục vụ xe buýt nội đô, taxi và các phương tiện khác trong khu vực TOD. Dừng chung xe đạp sẽ là dịch vụ hấp dẫn đối với du khách và khách tham quan – những đối tượng muốn khám phá các công trình và điểm du lịch hấp dẫn ven hồ. Các công trình này sẽ được bố trí thuận tiện dưới bãi đỗ xe ngầm.

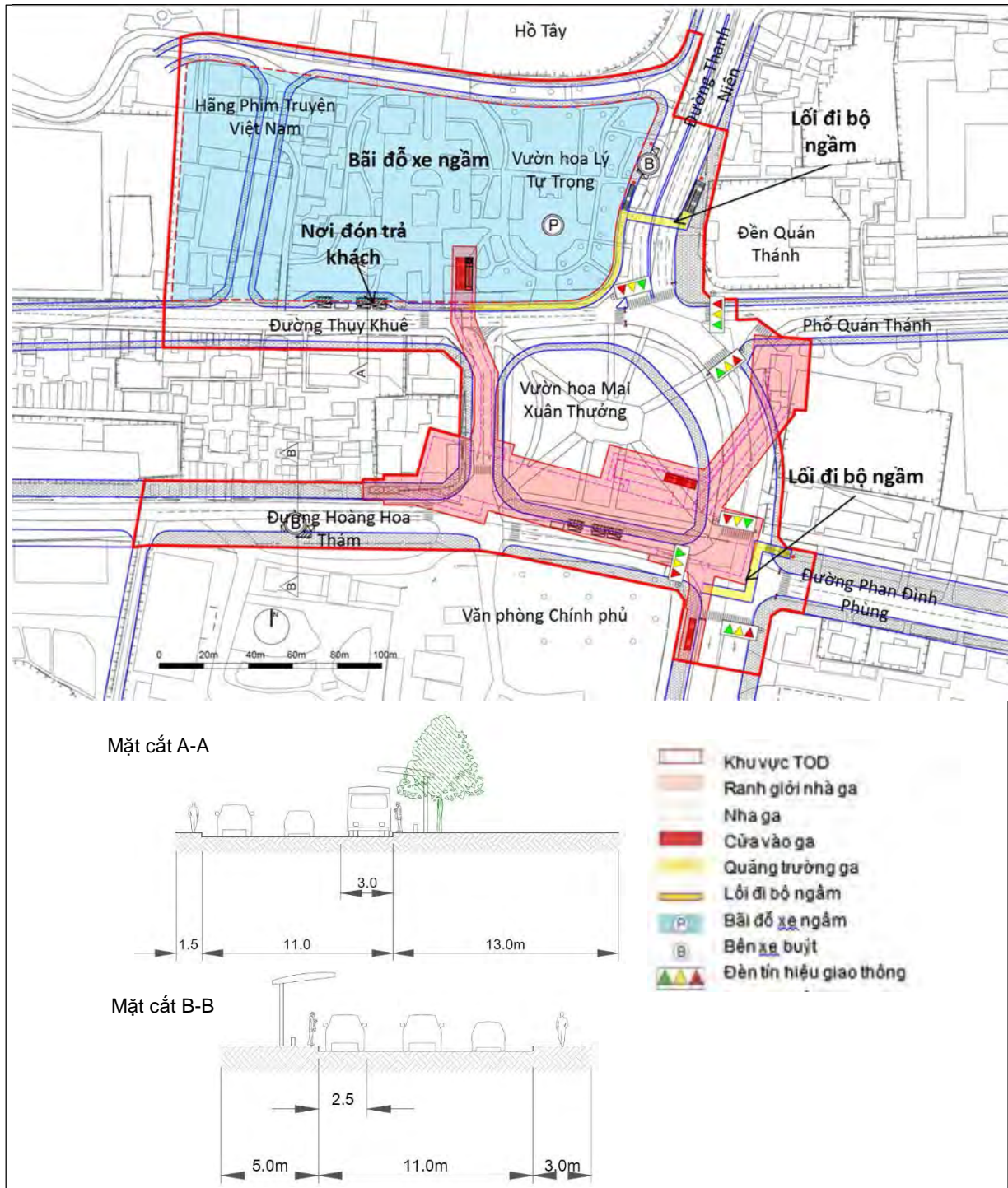
(c) Phát triển đô thị gắn kết

3.195 Hợp phần này bao gồm:

- (i) Phát triển các công trình phục vụ các hoạt động kinh tế-xã hội và văn hóa quanh ga: Các công trình quy mô nhỏ hoặc các công trình tạm như quán cà phê, cửa hàng, quán ăn đặc sản trong khu vực sẽ được bố trí gần lối vào ga để thu hút người sử dụng ga và du khách. Cùng với xây dựng bãi đỗ xe ngầm, đề xuất xây dựng lối đi bộ ngầm với các cửa hiệu nhỏ.

- (ii) Tái phát triển gắn kết Hãng phim truyện Việt Nam: Theo Quy hoạch phân khu, khu vực này sẽ được tái phát triển để làm đường và bãi đỗ xe. Không chỉ các công trình giao thông mà tòa nhà cao tầng cũng sẽ được xây dựng cùng với lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm cũng như các công trình thương mại và du lịch để thu hút du khách và người sử dụng ga.

Hình 3.5.4-3 Quy hoạch định hướng công trình của ga Hồ Tây (C7)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.5.5 Các vấn đề cần Ban Điều Phối chung quyết định

3.196 Các quy hoạch phân khu A6 và A7 (H1-2) là cơ sở để lập Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị Nam Hồ Tây. Quy hoạch phân khu A6 đã được phê duyệt.

3.197 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định được tổng hợp trong Bảng 3.5.2. Mặc dù quy hoạch định hướng được xây dựng phù hợp với quy hoạch phân khu nhưng đề xuất cần lồng ghép các khu vực TOD và công trình liên phương thức trong quy hoạch phân khu. Do quỹ đất phát triển trong cụm rất hạn chế nên cần thúc đẩy phát triển không gian ngầm để xây dựng công trình liên phương thức. Ngoài ra, cần thực hiện các dự án xây dựng đường hiệu quả song song với phát triển ĐSĐT.

3.198 Hiện Sở QHKT có kế hoạch đưa các dự án xây dựng bãi đỗ xe ngầm đề xuất vào trong quy hoạch phân khu. Cần lồng ghép quy hoạch xây dựng bãi đỗ xe ngầm đề xuất trong Quy hoạch xây dựng bãi đỗ do Sở GTVT Hà Nội lập.

Bảng 3.5.1 Các vấn đề chính của cụm đô thị Nam Hồ Tây cần Ban Điều Phối chung quyết định

Phạm vi	Vấn đề chính cần quyết định
Vấn đề chung	<ul style="list-style-type: none"> Xác định khu vực TOD và lồng ghép trong quy hoạch phân khu Phát triển phối hợp với các dự án mở rộng/cải tạo đường liên quan (đường Hoàng Hoa Thám, đường Thụy Khuê, đường Văn Cao) Xây dựng/cải tạo các tuyến đường phụ và đường khu vực trong các khu dân cư đông đúc hiện nay Thúc đẩy phát triển bãi đỗ xe ngầm Xác định và thực hiện các dự án tái phát triển đô thị tiềm năng (cần đưa vào khu vực TOD)
Ga Quận Ngựa (C5)	<ul style="list-style-type: none"> Phê duyệt kế hoạch xây dựng bãi đỗ xe ngầm
Ga Bách Thảo (C6)	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển đường bộ (đường nối giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê) đồng bộ với phát triển ĐSĐT Gắn kết phát triển đô thị trong phạm vi khu vực tuyến đường nối
Ga Hồ Tây (C7)	<ul style="list-style-type: none"> Xác định thứ tự ưu tiên và phối hợp các dự án phát triển bãi đỗ xe ngầm quy hoạch của Sở GTVT Xây dựng các lối đi bộ ngầm

Nguồn: Đoàn Dự án JICA

3.6 Quy hoạch định hướng TOD khu vực trung tâm Hà Nội

3.6.1 Hướng tiếp cận

1) Đặc điểm khu vực

(a) Phạm vi và khái quát về khu vực

3.199 Cụm trung tâm Hà Nội gồm hầu hết địa bàn quận Hoàn Kiếm và các phường lân cận thuộc các quận Ba Đình, Đống Đa và Hai Bà Trưng. Cụm cũng bao gồm Khu Phố cổ - trái tim của Hà Nội và Khu phố Pháp có giá trị lịch sử cao (Xem Hình 3.6.1-1). Dân số trong phạm vi ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2 ước tính vào khoảng 216.000 người trong phạm vi bán kính 1 km và 127.800 người trong phạm vi bán kính 500 m từ ga. Nhiều phường trong cụm có mật độ dân số rất cao. Do đó, tốc độ tăng trưởng dân số của các phường trong cụm khá thấp, một số phường còn có tốc độ tăng trưởng âm (xem Bảng 3.6.1-1).

Bảng 3.6.1-1 Xu hướng tăng trưởng dân số ở cụm trung tâm Hà Nội

Phường	Quận	Ga ĐSĐT	Phạm vi ¹⁾	Dân số		TTBQ (%/năm) 09-13	Mật độ DS (người/ha)
				2009	2013		
Nguyễn Trung Trực	Ba Đình	C8,V6	95	6.815	6.345	-1,8	428
Phúc Xá	Ba Đình	C8,V6	70	15.091	16.679	2,5	294
Quán Thánh	Ba Đình	C8	65	5.658	5.880	1,0	115
16 phường	Hoàn Kiếm	C8,C9,C10,V6, V8	49 ²⁾	75.039	79.202	1,4	407
Trúc Bạch	Ba Đình	C8	48	4.176	4.226	0,3	257
Ngô Thì Nhậm	Hai Bà Trưng	C10	35	2.405	2.296	-1,2	343
Phạm Đình Hồ	Hai Bà Trưng	C10	35	2.457	2.574	1,2	231
Bùi Thị Xuân	Hai Bà Trưng	C10	30	1.561	1.406	-2,6	325
Khâm Thiên	Đống Đa	V8	25	2.452	2.608	1,6	505
Văn Chương	Đống Đa	V8	20	3.531	3.586	0,4	616
Nguyễn Du	Hai Bà Trưng	V8	20	1.320	1.313	-0,1	186
Văn Miếu	Đống Đa	V8	15	1.523	1.607	1,4	410
Tổng			48	122.027	127.724	1,1	338

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Phạm vi là tỷ lệ % diện tích phường trong vòng bán kính 500 m từ ga ĐSĐT

2) Phạm vi trong tổng diện tích 16 phường thuộc quận Hoàn Kiếm gồm các khu vực nằm trong phạm vi bán kính 500 m từ ga ĐSĐT là tất cả các phường của quận Hoàn Kiếm.

(b) Hướng tuyến và ga ĐSĐT

3.200 Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3 trong cụm trung tâm thành phố gồm 2 ga Tuyến 1 là ga Nam Long Biên (V6) và ga Hà Nội, 3 ga Tuyến 2 gồm ga Hàng Đậu (C8), ga hồ Hoàn Kiếm (C9) và ga Trần Hưng Đạo (C10) và ga Hà Nội của Tuyến 2. Vị trí ga Nam Long Biên (C6) hiện đang chờ quyết định hướng Tuyến 1 vượt sông Hồng (Bộ GTVT, Bộ Xây dựng và UBND thành phố đã chọn phương án cầu đường sắt mới cách cầu Long Biên hiện nay 75m nhưng chưa được phê duyệt chính thức). Tất cả các ga Tuyến 2 và Tuyến 3 đều là ga ngầm trong khi các ga Tuyến 1 là ga trên cao (xem Hình 3.6.1-1).

Hình 3.6.1-1 Vị trí cụm đô thị trung tâm Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Điều kiện kinh tế - xã hội

3.201 Cụm trung tâm thành phố là trung tâm đô thị truyền thống đa chức năng của thành phố Hà Nội có lịch sử phát triển lâu đời. Nhiều loại hình dịch vụ thương mại và kinh doanh đã phát triển trong khu vực, khu vực cũng là nơi tập trung nhiều cơ quan nhà nước và trụ sở của các công ty lớn, các trường học và bệnh viện và là nơi cung cấp dịch vụ ở quy mô thành phố và nhiều sự kiện lớn. Cụm không chỉ là nơi sinh sống của nhiều người mà còn là nơi phát sinh nhiều hoạt động kinh tế-xã hội và cơ hội việc làm. Hơn nữa, cụm là điểm du lịch đặc biệt và nổi tiếng trong vùng.

3.202 Mặc dù các trung tâm đô thị mới đang được phát triển ở các khu vực phía ngoài, người dân và các hoạt động kinh tế - xã hội đang từng bước được chuyển ra ngoài trung tâm thành phố nhưng vai trò quan trọng của cụm sẽ không thay đổi.

(d) Sử dụng đất

3.203 Tình hình sử dụng đất trong cụm được chia thành 4 khu chính là khu cơ quan nhà nước, Khu Phố cổ, Khu Phố Pháp và khu vực ngoài đê. Trụ sở cơ quan nhà nước là cảnh quan biểu tượng, hình ảnh đại diện của Hà Nội. Ngược lại, Khu Phố cổ với cảnh quan chuyển tiếp và lịch sử phát triển lâu đời là khu dân cư và thương mại sầm uất có mật độ dân cư cao nhất trong thành phố, là nơi tập trung nhiều giá trị vật thể và phi vật thể.

3.204 Khu Phố Pháp được phát triển với mạng lưới đường theo ô bàn cờ quy hoạch tốt, Các tuyến đường chính đều có vỉa hè với các hàng cây xanh lâu năm, góp phần nâng cao giá trị cảnh quan đô thị và môi trường đi bộ.

3.205 Số dân sinh sống ở khu vực ngoài đê tham gia vào các hoạt động kinh tế-xã hội rất lớn. Mặc dù cải thiện tình hình sử dụng đất trong khu vực này không nằm trong phạm vi của Nghiên cứu nhưng cần cải thiện sự kết nối với trung tâm thành phố và điều kiện tiếp cận ĐSĐT cho khu vực này.

(e) Giao thông vận tải

3.206 Mặc dù khu vực trung tâm có mạng lưới đường bộ tốt nhưng tình hình ùn tắc giao thông trong khu vực ngày càng trở thành mối quan tâm của xã hội. Nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng này là do:

- (i) Nhu cầu đi lại quá lớn trong khi phụ thuộc hoàn toàn vào đường bộ: Các tuyến đường trong khu vực đã được quy hoạch và xây dựng tốt, khó phát triển thêm đường mới.
- (ii) Công tác quản lý giao thông chưa hiệu quả: Công suất của các tuyến đường hiện tại chưa được khai thác hiệu quả do một số yếu tố như lắp đặt và vận hành hệ thống tín hiệu, các biện pháp kiểm soát luồng giao thông chưa hiệu quả, thực thi pháp luật chưa nghiêm, sự thiếu ý thức của người tham gia giao thông và thiếu công trình bãi đỗ cũng như quản lý bãi đỗ, v.v.
- (iii) Vận tải công cộng chưa phát triển: Mặc dù các tuyến buýt có phạm vi phục vụ rộng trên hầu hết các tuyến đường chính nhưng không thể thu hút thêm hành khách và không thành công trong việc thúc đẩy người dân chuyển từ phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện công cộng.

2) Tác động của ĐSĐT

3.207 Dự kiến ĐSĐT sẽ đem lại tác động lớn và tích cực cho cụm trung tâm thành phố, góp phần phát triển bền vững các khu vực có giá trị của thành phố. Có thể tổng hợp các tác động này như sau:

- (i) **Cải thiện sự kết nối giữa trung tâm thành phố và khu vực phía ngoài dọc tuyến (hành lang giao thông chính):** ĐSĐT sẽ góp phần nâng cao năng lực giao thông nói chung dọc các hành lang, đem lại lợi ích cho người sử dụng GTCC, những người sẽ chuyển từ sử dụng xe buýt và xe máy sang sử dụng ĐSĐT. ĐSĐT sẽ góp phần giảm ùn tắc trên các tuyến đường và đem lại lợi ích cho các đối tượng tham gia giao thông khác. Ví dụ dễ thấy là Tuyến 1 sẽ cải thiện tình hình ùn tắc thường xảy ra trên cầu Chương Dương sau khi xây dựng cầu ĐSĐT mới song song với cầu Long Biên. Cải thiện điều kiện kết nối giữa trung tâm đô thị đông đúc và khu vực kém phát triển hơn phía ngoài cũng góp phần đa dạng hóa các hoạt động kinh tế.
- (ii) **ĐSĐT góp phần cải thiện tình hình giao thông trong trung tâm thành phố:** Khi hoàn thành các Tuyến 1, 2 và 3, phạm vi phục vụ các tuyến này sẽ mở rộng ra hầu hết các khu vực của trung tâm thành phố trong phạm vi đi bộ. Điều này có nghĩa là hành khách trong trung tâm thành phố có thể đi bộ tới ga ĐSĐT. Mạng lưới ĐSĐT hiện nay trong khu vực trung tâm được thiết kế khá tốt. Từ góc độ này, cần nối dài Tuyến 3 để mở rộng phạm vi phục vụ và xây dựng thêm ga giữa ga V6 và ga V8 của Tuyến 1. Hoàn thành xây dựng mạng lưới ĐSĐT trong trung tâm thành phố sẽ tạo cơ hội áp dụng các biện pháp để kiểm soát phương tiện cá nhân trong trung tâm thành phố nhờ cung cấp “bãi đỗ ngoài vi” và “thu phí sử dụng đường”. Nhờ các biện pháp trên, tình hình giao thông trong khu vực trung tâm sẽ được cải thiện đáng kể và không gian đường sẽ được giành cho người đi bộ cũng như các hoạt động kinh tế, xã hội và văn hóa khác. Điều này sẽ góp phần phát triển các hoạt động kinh tế đa dạng cũng như thu hút du khách tới các khu di tích và danh thắng của Hà Nội.
- (iii) **ĐSĐT tạo cơ hội để người dân sống ở các khu phố có mật độ cao trong Khu Phố cổ có điều kiện sống tồi tàn chuyển ra các khu vực khác:** Các khu vực trong trung tâm là các khu vực có điều kiện sống kém nhất nhưng lại là khu vực kinh doanh tốt nhất. ĐSĐT tạo cơ hội hấp dẫn để người dân và các cộng đồng có thể chuyển ra các khu vực phía ngoài sinh sống nhưng vẫn vào trung tâm thành phố làm việc dễ dàng bằng ĐSĐT. Để thúc đẩy mô hình này, cần xem xét phát triển khu đô thị mới gắn kết với ĐSĐT ở các khu vực phía ngoài.
- (iv) **ĐSĐT góp phần thúc đẩy tái phát triển đô thị trong khu trung tâm thành phố một cách bền vững:** Sẽ thúc đẩy phát triển/tái phát triển đô thị trong trung tâm thành phố mạnh hơn ở Hà Nội. Vấn đề chính là sự phát triển này sẽ tạo thêm áp lực giao thông cho các khu vực vốn đã hay xảy ra ùn tắc. ĐSĐT có thể góp phần giải quyết đồng thời cả vấn đề phát triển kinh tế và giao thông bằng mô hình TOD. Phát triển/tái phát triển được quy hoạch theo cách kết nối trực tiếp và hiệu quả với ga ĐSĐT nhờ thiết kế kiến trúc gắn kết với các lối đi bộ được cải tạo, gồm cả các công trình và bãi đỗ xe ngầm tại các vị trí chiến lược. Định hướng này cũng góp phần đảm bảo kết nối các khu vực phía ngoài đô.
- (v) TOD sẽ góp phần nâng cao giá trị không gian đô thị trong trung tâm thành phố và tối ưu hóa hiệu quả sử dụng đất từ góc độ kinh tế, xã hội và môi trường.

3) Định hướng quy hoạch TOD

3.208 Trên thực tế, quản lý giao thông trong khu vực trung tâm thành phố là một trong những nhiệm vụ khó khăn nhất của rất nhiều thành phố lớn trên thế giới. Không thể giải quyết hoặc giảm thiểu được ùn tắc giao thông trong trung tâm thành phố mà không có mạng lưới vận tải khối lượng lớn khác mức (ngầm hoặc trên cao) hoặc hạn chế phương tiện cá nhân vào trung tâm thành phố hoặc kết hợp cả hai biện pháp này.

3.209 Cần xem xét các vấn đề sau khi lập quy hoạch định hướng TOD nhằm tối đa hóa lợi ích của ĐSĐT:

- (i) Tối ưu hóa tác động mạng lưới của ĐSĐT và áp dụng các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông trong Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp: Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3 giao cắt với nhau ở trong khu vực trung tâm thành phố và các ga này có phạm vi phục vụ tất cả các khu vực của khu trung tâm với bán kính tối đa khoảng 800 m. Điều này có nghĩa là hành khách có thể tiếp cận ga ĐSĐT trong phạm vi đi bộ từ trung tâm thành phố. Điều này là cơ sở để kiểm soát các phương tiện và bãi đỗ ở khu vực ngoại vi trung tâm, chính sách này sẽ trở lên khả thi hơn.
- (ii) Góp phần giải quyết các điểm nút cổ chai trong trung tâm thành phố: Có hai vấn đề được xem xét trong mối quan hệ với phát triển ĐSĐT là:
 - Vấn đề thứ nhất là kết nối với các khu đô thị ở phía đông và phía tây Hà Nội. Khi xây dựng ga trên cao sẽ tạo cơ hội gắn kết hai bên, đặc biệt là đường Trần Hưng Đạo (hoặc đường Lý Thường Kiệt) với đường Quốc Tử Giám. Điều này sẽ góp phần giảm xung đột giao thông trong quận Đống Đa.
 - Vấn đề thứ hai là không chỉ khuyến khích người dân chuyển từ sử dụng xe con và xe máy qua cầu Chương Dương sang sử dụng ĐSĐT mà còn giúp chuyển đổi đoạn đường sắt trên cầu Long Biên thành đường dành riêng cho xe buýt và cho xe phi cơ giới. Hơn nữa, khi thu phí sử dụng cầu Chương Dương sẽ thúc đẩy người dân sử dụng vận tải công cộng và đem lại tác động tích cực lớn hơn tới khu vực trung tâm.
- (iii) Cung cấp dịch vụ vận tải gom khách đặc biệt trong trung tâm thành phố: Có thể cung cấp dịch vụ gom khách đặc biệt trong trung tâm thành phố nhằm cải thiện hơn nữa điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT cũng như tính cơ động của người dân trong khu vực trung tâm. Dịch vụ này bao gồm mở rộng dịch vụ xe điện hiện nay và dịch vụ xe đạp điện kết nối ga ĐSĐT với nhau cũng như các điểm chính trên tuyến. Các ga của dịch vụ này được bố trí tại ga ĐSĐT.
- (iv) Sử dụng hiệu quả không gian trong phạm vi chỉ giới đường của ĐSĐT: Phát triển ĐSĐT tạo điều kiện sử dụng không gian trong chỉ giới ĐSĐT hiệu quả hơn. Đối với Tuyến 1, không gian dưới cầu cạn có thể khai thác cung cấp dịch vụ thương mại (các cửa hàng nhỏ), giao thông (bãi đỗ xe) và dịch vụ công cộng (dịch vụ cộng đồng) và quyền phát triển không gian tại ga. Đối với các đoạn đi ngầm của Tuyến 2, có thể khai thác không gian ngầm làm bãi đỗ và lối đi bộ ngầm.
- (v) Phát triển đô thị gắn kết: Phát triển ĐSĐT đem lại phát triển/tái phát triển đô thị gắn kết trong trung tâm thành phố tại và quanh các ga ĐSĐT. Các cơ hội này bao gồm nhưng không giới hạn ở khu vực chợ Long Biên, vườn hoa Hàng Đậu, TCT Điện lực Việt Nam, Công an TP Hà Nội, đất của TCT ĐSVN tại ga Hà Nội.

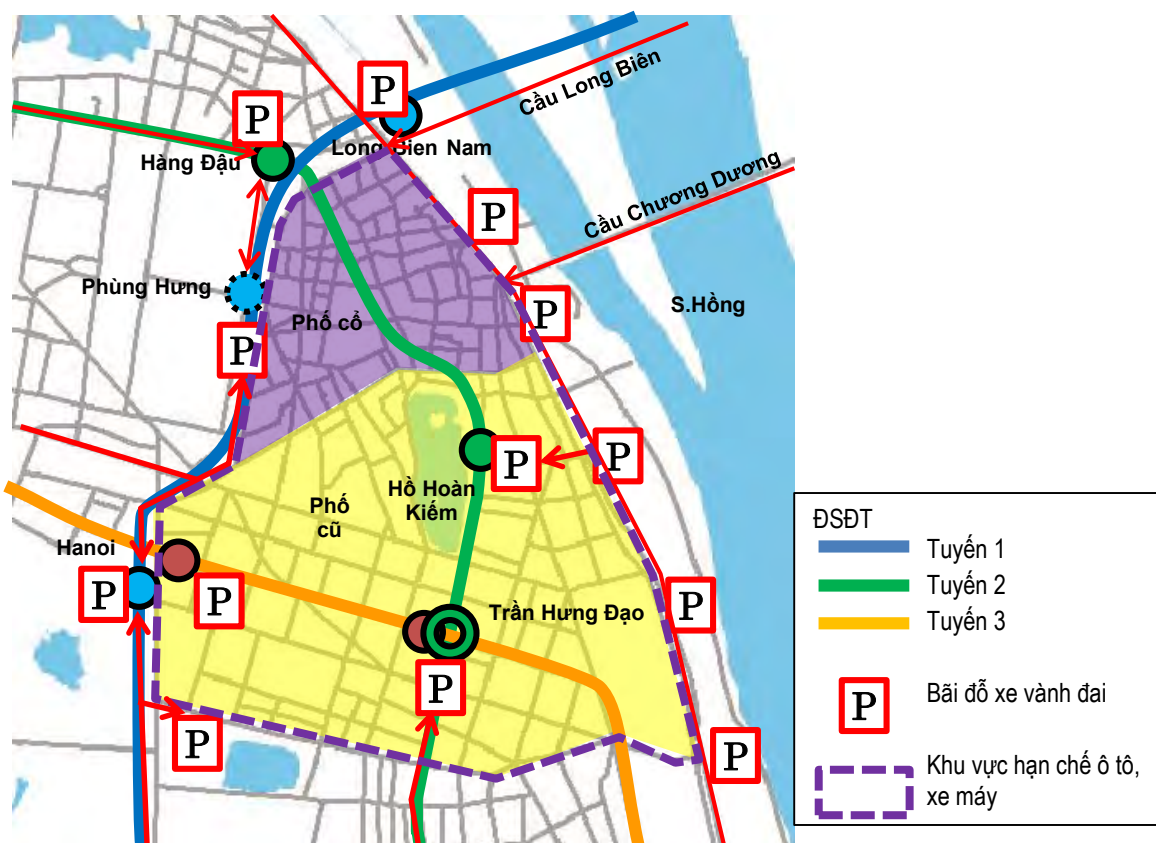
4) Quy hoạch định hướng cải thiện tình hình giao thông trong khu vực trung tâm nhờ tác động từ phát triển ĐSDT

3.210 Xây dựng Tuyến 1 và Tuyến 2 sẽ đem lại tác động tích cực to lớn tới môi trường giao thông ở khu vực trung tâm thành phố nếu các biện pháp liên quan khác được thực hiện một cách tổng hợp như trình bày tóm tắt dưới đây:

(i) Áp dụng biện pháp quản lý nhu cầu giao thông trong trung tâm thành phố (Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp): Định hướng chính trong quản lý nhu cầu giao thông ở khu vực trung tâm thành phố gồm:

- Xây dựng bãi đỗ xe ở khu vực quanh khu trung tâm và các khu vực tại và quanh ga ĐSDT để khuyến khích người sử dụng phương tiện không dùng phương tiện cá nhân trong trung tâm thành phố. Người dân sẽ đỗ xe tại các bãi đỗ và đi bộ hoặc sử dụng dịch vụ xe buýt đặc biệt trong trung tâm thành phố.
- Áp dụng hệ thống dán nhãn xe con/xemáy vào trung tâm thành phố: Nếu không có nhãn được mua trước khi vào trung tâm thành phố, xe con và xe máy sẽ không được vào trung tâm thành phố. Những người sống ở trung tâm thành phố sẽ được cấp loại nhãn đặc biệt. Hệ thống này được gọi là hệ thống cấp phép ra vào khu vực.

Hình 3.6.1-2 Định hướng quản lý nhu cầu giao thông ở trung tâm thành phố (Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (ii) Chuyển đổi chức năng của đoạn đường sắt qua cầu Long Biên của ĐSVN: Khi hoàn thành tuyến ĐSDT số 1, đoạn đường sắt qua cầu Long Biên hiện nay sẽ dừng khai thác. Đề xuất chuyển đổi chức năng của đoạn này để khai thác xe buýt đặc biệt và xe phi cơ giới để góp phần giảm lưu lượng giao thông qua cầu Chương Dương. Ngoài ra, có thể khai thác đoạn tuyến này và không gian trên cầu Long Biên phục vụ phát triển du lịch và vui chơi giải trí cũng như tăng cường sự kết nối giữa Phố Cổ với sông Hồng, một di sản của thành phố. Dự án cũng góp phần tăng cường sự kết nối với bến xe buýt hiện nay trên đường Yên Phụ (Xem Hình 3.6.1-4).

Hình 3.6.1-3 Hình ảnh cầu Long Biên sau khi chuyển đổi chức năng phục vụ lưu thông xe buýt và xe phi cơ giới



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

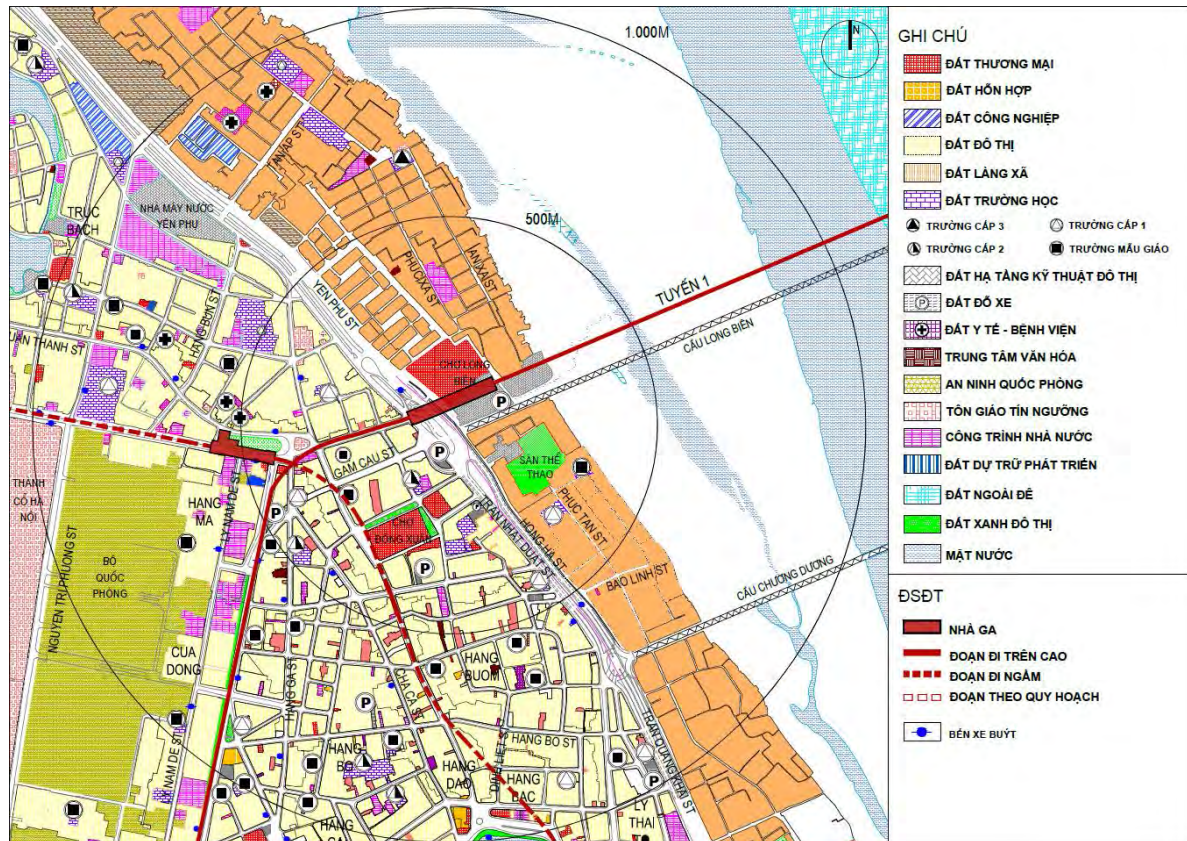
3.6.2 Khu vực ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6)

1) Đặc điểm khu vực

3.211 Ga Hàng Đậu (C8) là ga ngầm thuộc Tuyến 2 còn ga Nam Long Biên (V6) là ga trên cao thuộc Tuyến 2 nằm ở phía bắc Khu Phố cổ. Các tuyến đường chính trong khu vực gồm đường Yên Phụ - đường Trần Nhật Duật, đây là tuyến đường đê ở phía đông; đường Phan Đình Phùng và đường Quán Thánh ở phía tây. Cầu Long Biên là di tích lịch sử của thành phố hiện được khai thác phục vụ ĐSVN và xe máy lưu thông.

3.212 Khu vực đóng vai trò là cửa ngõ ở phía bắc vào trung tâm thành phố nơi giao cắt giữa Tuyến 1, Tuyến 2 và hành lang xe buýt nội đô. Có 2 phương án hướng Tuyến 1 ảnh hưởng tới vị trí của ga V6 là Phương án A hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 186 m và Phương án B hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 75 m. Trong Quy hoạch định hướng, Phương án B (cách cầu Long Biên hiện nay 76 m đã được bộ GTVT, Bộ Xây dựng và UBND thành phố Hà Nội phê duyệt (xem Hộp 1).

Hình 3.6.2-1 Vị trí khu vực ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hộp 1 Cơ sở thảo luận vị trí cầu ĐSDT mới và ga Nam Long Biên

Các phương án vị trí cầu ĐSDT Tuyến 1 qua sông Hồng đã được xem xét từ góc độ (a) sự thuận tiện về giao thông (kết nối với ga C8 của Tuyến 2), (b) cảnh quan lịch sử cầu Long Biên và Khu Phố Cổ, (c) kỹ thuật công trình vượt sông và (d) các vấn đề tái định cư.

Nghiên cứu HAIDEP của JICA năm 2007 đề xuất hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 500 m để tránh các tác động bất lợi tới cảnh quan và công trình vượt sông và sau đó đã lựa chọn hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 200 m.

Nghiên cứu HAIMUD năm 2011 so sánh 2 phương án cách cầu Long Biên hiện nay 200 m và 30 m (đề xuất trong Nghiên cứu khả thi Dự án Tuyến 1) và cuối cùng, hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 186 m đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Sau khi phê duyệt phương án vượt sông cách cầu Long Biên hiện nay 186 m, phương án này lại nảy sinh vấn đề về yêu cầu giải phóng mặt bằng, thu hồi đất ở.

Nghiên cứu HAIMUD2 đã so sánh lại 2 phương án vượt sông cách cầu Long Biên 186 m và 75 m (đề xuất của TEDI).

Hiện hướng tuyến cách cầu Long Biên hiện nay 75 m có ưu thế hơn và đã được Bộ GTVT, Bộ Xây dựng và UBND TP Hà Nội chấp thuận.

So sánh các phương án vị trí ga Nam Long Biên (186 m và 75 m)

Bản đồ vị trí các phương án	Tiêu chí	Phương án A: 186m	Phương án B: 75m
	Kết nối giữa các ga ĐSDT	50m kết nối bằng lối đi bộ ngầm	200m kết nối bằng lối đi bộ trên cao
	Khu vực có tiềm năng phát triển	Bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu	<ul style="list-style-type: none"> Bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu Quảng trường ga Chợ Long Biên
	Ảnh hưởng tới tầm nhìn cầu Long Biên	Khá tích cực	Ít tích cực hơn
	Tái định cư	Cần	Rất ít

2) Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.213 Các vấn đề chính cần xem xét để cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT và luồng giao thông trong khu vực gồm:

- (i) Sự gắn kết giữa Tuyến 1, Tuyến 2 cũng như bến xe buýt nội đô: Trung chuyển thuận tiện giữa Tuyến 1 và Tuyến 2 rất quan trọng đối với hành khách và sẽ ảnh hưởng tới lượng hành khách của cả 2 tuyến. Cũng cần đảm bảo kết nối giữa bến xe buýt trên đường đê và ga ĐSĐT.
- (ii) Cải thiện môi trường đi bộ: Do không thể và không nên mở rộng không gian đường bộ trong khu vực nên cần ưu tiên người đi bộ qua việc thực hiện quy định kiểm soát luồng giao thông và đỗ phương tiện cá nhân. Bên cạnh đó, cần cải thiện điều kiện đi bộ gồm mở rộng vỉa hè, cải tạo mặt vỉa hè, trồng cây xanh hè phố tạo bóng mát, lắp đặt đèn đường, công trình đảm bảo an toàn, v.v.
- (iii) Xây dựng bãi đỗ xe: Khu vực hiện thiếu công trình và không gian đỗ xe nên cần xây dựng các loại bãi đỗ xe ở khu vực ngoại vi Khu Phố cổ gồm bãi đỗ xe ngầm dưới công viên Hàng Đậu gắn kết với ga Tuyến 2.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

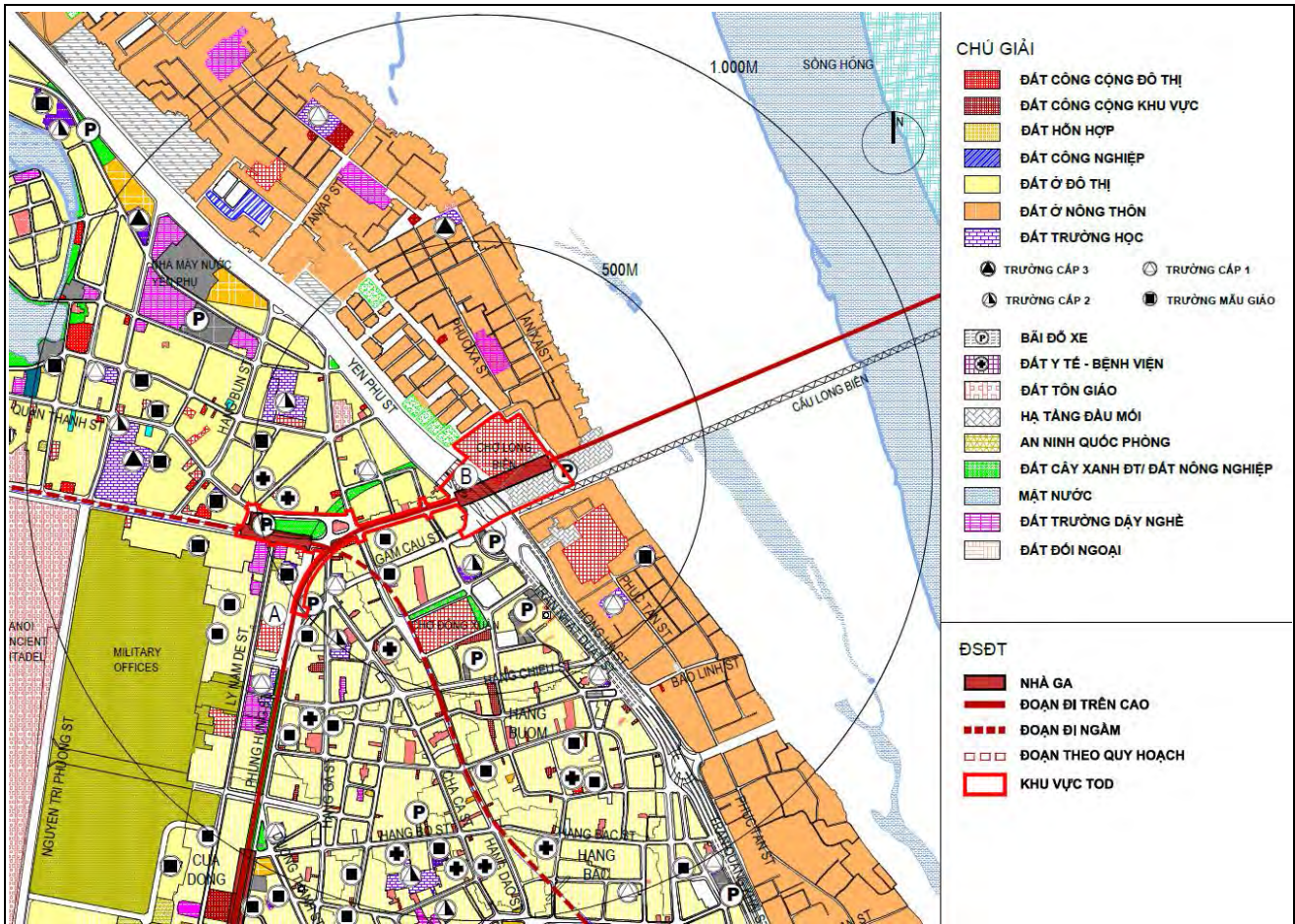
3.214 Mặc dù phát triển ĐSĐT đem lại cơ hội phát triển đô thị gắn kết nhưng cần chú ý tới các vấn đề sau:

- (i) Tái phát triển chợ Long Biên: ĐSĐT tạo cơ hội tái phát triển mạnh mẽ khu vực chợ Long Biên, đặc biệt nếu lựa chọn Phương án B cho vị trí cầu Long Biên. Khu vực chợ sẽ được hồi sinh thành tổ hợp thương mại cạnh tranh, tiếp cận trực tiếp tới ĐSĐT trong khi có thể tiếp tục phát triển các hoạt động kinh doanh hiện nay của chợ với cách sắp xếp và các chức năng hiệu quả hơn như là một phần mở rộng của khu Phố cổ. Gắn kết với bến xe buýt và tuyến xe buýt nhanh đề xuất khai thác đoạn cầu Long Biên cũng giúp nâng cao sức cạnh tranh khi phát triển.
- (ii) Khai thác không gian dưới cầu cạn ĐSĐT: Không gian mới sẽ được khai thác sau khi hoàn thành xây dựng Tuyến 2. Có thể khai thác không gian này phục vụ mục đích thương mại và công cộng, bổ sung thêm điểm hấp dẫn cho Khu Phố cổ.
- (iii) Sử dụng không gian ngầm: Do hạn chế chiều cao công trình trong khu vực nên có thể xem xét khai thác không gian ngầm, đặc biệt tại và quanh ga.

(c) Phát triển các khu dân cư hiện hữu

3.215 Mặc dù các khu dân cư hiện hữu sẽ chịu ảnh hưởng bất lợi trong quá trình xây dựng ĐSĐT nhưng sẽ được hưởng lợi nhiều hơn sau khi hoàn thành xây dựng ĐSĐT để đưa vào khai thác. Các lợi ích không chỉ bao gồm cải thiện tính cơ động và điều kiện tiếp cận mà còn gia tăng cơ hội phát triển kinh tế và cải thiện điều kiện môi trường.

Hình 3.6.2-2 Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hàng Đậu (C8) và Nam Long Biên (V6)



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Xây dựng công trình liên phương thức tại vườn hoa Hàng Đậu, gồm bãi đỗ xe, lối đi bộ và không gian thương mại ngầm;
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông và môi trường đi bộ trong khu vực;
- (iii) Gắn kết các ga Tuyến 1 và Tuyến 2 cũng như với bến xe buýt nội đô;
- (iv) Sử dụng hiệu quả không gian dưới cầu cạn ĐSĐT làm lối đi bộ và phục vụ mục đích thương mại;
- (v) Sử dụng hiệu quả đoạn cầu Long Biên không sử dụng chạy tàu để phục vụ mục đích giao thông và vui chơi giải trí; và
- (vi) Tái phát triển chợ Long Biên gắn kết với ĐSĐT và sử dụng hiệu quả đoạn cầu Long Biên.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa theo Quy hoạch phân khu dự thảo

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT

3.216 Do rất khó để mở rộng các tuyến đường trong khu vực nên cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT cần tập trung vào cải thiện môi trường đi bộ trên các tuyến phố hiện nay. Cần cải tạo các công trình đường bộ và không gian hiện có để phục vụ nhu cầu giao thông đa dạng và các hoạt động sôi động trong trung tâm thành phố.

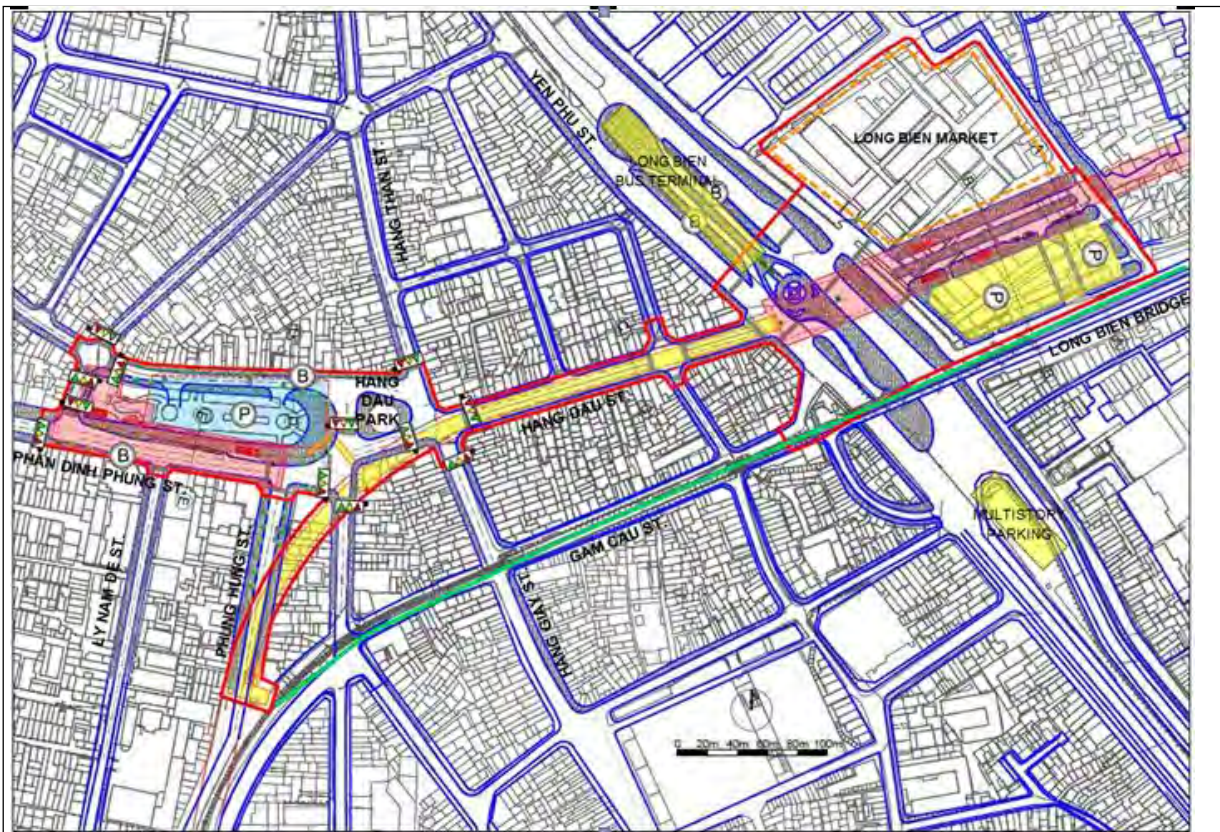
3.217 Thiếu bãi đỗ xe là nguyên nhân ảnh hưởng xấu tới việc đi bộ thuận tiện, an toàn và thoải mái trong khu vực. Do cải thiện điều kiện tiếp cận ga có mối quan hệ chặt chẽ với môi trường đi bộ trong toàn khu vực trung tâm nên cần thực hiện các biện pháp cần thiết gồm cải tạo vỉa hè, kiểm soát sử dụng không gian vỉa hè, cung cấp công trình đảm bảo an toàn cùng các tiện ích khác đặc biệt là tại và quanh ga nơi tập trung lưu lượng người đi bộ lớn.

(b) Phát triển các công trình liên phương thức tại ga

3.218 Do vị trí ga nằm tại một trong những khu vực có giá đất cao nhất ở Hà Nội nên cần sử dụng hữu hiệu nhất quỹ đất của ga. Nội dung này gồm các biện pháp cụ thể sau:

- (i) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm gắn kết với ga tại ga Hàng Đậu (C8): Không gian ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu rất phù hợp để xây dựng bãi đỗ xe ngầm, bãi đỗ xe được xây dựng gắn kết với ga ĐSĐT.
- (ii) Xây dựng công trình bãi đỗ xe nhiều tầng trong khu vực chợ Long Biên: Có thể xây dựng bãi đỗ xe nhiều tầng trong khu vực chợ Long Biên dù chọn vị trí ga Nam Long Biên theo Phương án A hoặc Phương án B. Trong trường hợp chọn Phương án B, bãi đỗ xe sẽ gắn kết với ga ĐSĐT.
- (iii) Xây dựng lối đi bộ ngầm dưới cầu cạn Tuyến 1: Có thể khai thác không gian dưới cầu cạn Tuyến 1 để cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT. Lối đi bộ trên cao cũng góp phần tăng cường sự kết nối giữa Khu Phố cổ và khu vực chợ Long Biên, gồm cả bến xe buýt.
- (iv) Xây dựng công trình đón/trả khách dọc phố Hàng Đậu và phố Phùng Hưng: Có thể khai thác không gian đường tại khu vực ga ĐSĐT để xây dựng công trình đón/trả khách cho xe buýt và các phương tiện khác.

Hình 3.6.2-3 Quy hoạch định hướng công trình ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6)



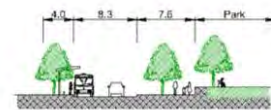
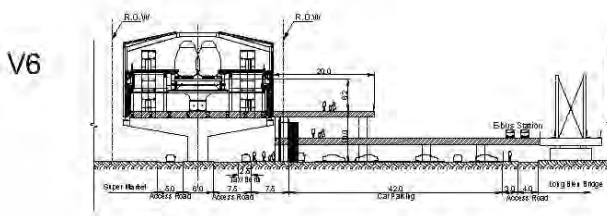
Dự án chính

- Xây dựng lối đi bộ ngầm
- Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1
- Xây dựng bãi đỗ ngầm gắn kết với ga
- Xây dựng công trình đón/trả khách dọc phố Hàng Đậu và phố Phùng Hưng

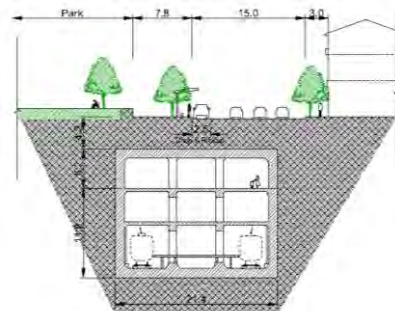
GHI CHÚ

- KHU VỰC TOD
- RANH GIỚI UMRT
- NHÀ GA
- CỬA VÀO GA
- QUANG TRƯỜNG GA
- ĐƯỜNG ĐI BỘ TRÊN CAO
- ĐỖ XE
- BÈN XE BUÝT
- ĐÈN TÍN HIỆU GIAO THÔNG
- KHU VỰC TIỀM NĂNG TOD

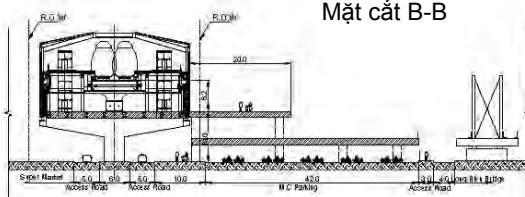
Mặt cắt A-A



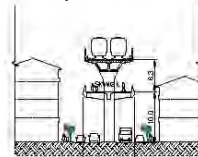
Mặt cắt E-E



Mặt cắt B-B



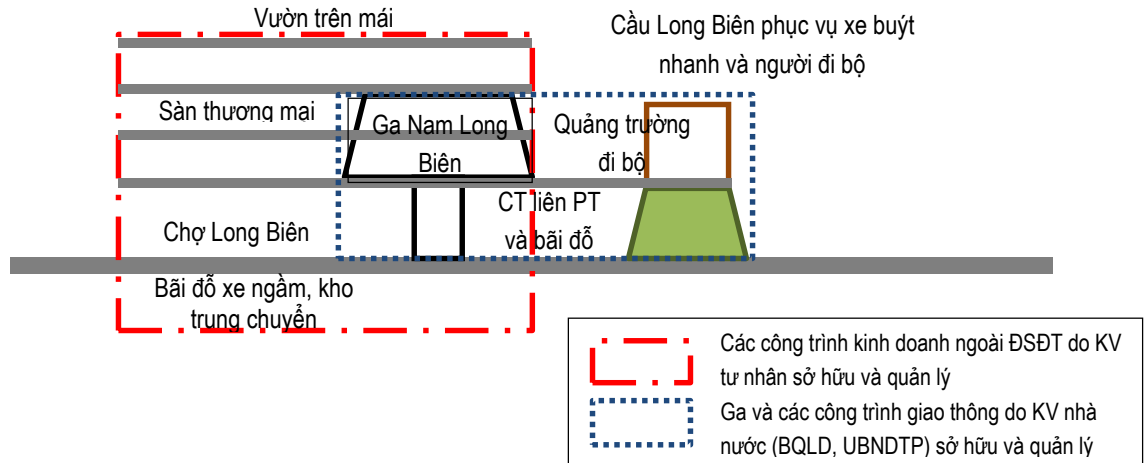
Mặt cắt C-C



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (c) **Khai thác không gian mặt đất dưới cầu cạn ĐSĐT:** Có thể khai thác không gian mặt đất dưới cầu cạn phục vụ nhiều mục đích khác nhau gồm lối đi bộ ngầm, bãi đỗ xe, cửa hàng nhỏ, v.v.
- (d) **Phát triển đô thị gắn kết khu vực chợ Long Biên:** Tái phát triển chợ Long Biên gắn kết với ĐSĐT mang tính khả thi cao. Điều này không chỉ góp phần phát triển kinh tế mà còn góp phần cải thiện điều kiện giao thông trong khu vực.

Hình 3.6.2-4 Đề xuất mô hình sở hữu và quản lý tổ hợp TOD tại khu vực ga Nam Long Biên (V6)

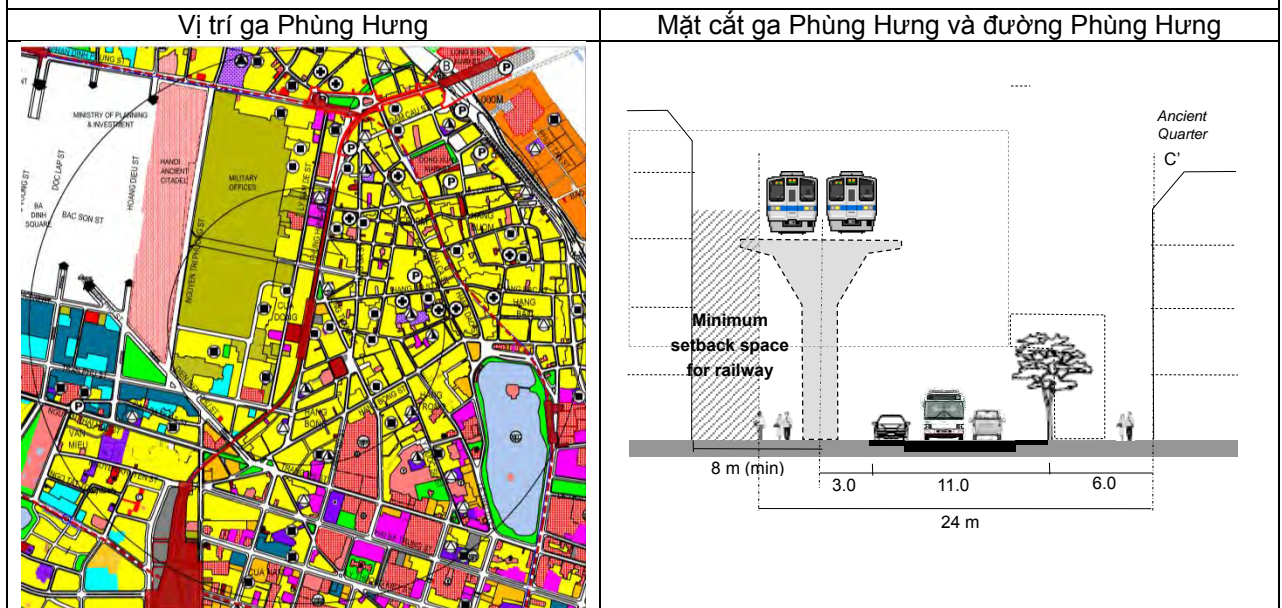


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hộp 2 Quy hoạch định hướng TOD ga Phùng Hưng (sơ bộ)

Trong trường hợp xây dựng ga Nam Long Biên V6 tại chợ Long Biên, khoảng cách giữa ga V6 và V8 sẽ lớn hơn 2km, ngoài phạm vi đi bộ. Do đó, cần xem xét xây dựng ga Phùng Hưng như đề xuất ban đầu. Quy hoạch định hướng sơ bộ ga đề xuất trong Nghiên cứu HAIMUD năm 2011 được tổng hợp như sau:

- Đặc điểm khu vực: Ga Phùng Hưng nằm ở trung tâm phía tây Khu Phố cổ. Phố Phùng Hưng là tuyến đường 1 chiều chạy theo hướng nam – bắc. Trước cửa ga hiện là một công viên nhỏ. Dọc tuyến phố có rất nhiều nhà hàng và chợ cóc cũng như khu vực đỗ xe trên đường. Ở phía tây đường sắt, ngoài Khu Phố cổ là các khu dân cư mật độ cao với các công trình nhà ở cao 4-5 tầng.
- Các vấn đề cần xem xét và định hướng quy hoạch: Ga Phùng Hưng sẽ là ga trung tâm của Khu Phố cổ cũng như trung tâm của các ga xung quanh gồm ga Hàng Đậu, ga Nam Cầu Long Biên và ga Hoàn Kiếm. Dưới ga và đường sắt, phố Phùng Hưng sẽ đóng vai trò là trục xương sống phía ngoài của Khu Phố cổ, nơi các trung tâm thương mại sẽ phát triển dọc phố. Cùng với các ga, khu vực ga này sẽ là một trung tâm thương mại thân thiện với người đi bộ, kết hợp hài hòa các chức năng hiện đại và truyền thống.
- Định hướng cải tạo điều kiện tiếp cận giao thông: Do các hoạt động phát triển đô thị năng động bị kiểm soát chặt trong Khu Phố cổ nên công trình ga được xây dựng trong phạm vi không gian mở hạn chế. Công viên nhỏ tại ngã ba Phùng Hưng – Bát Đàn là khu vực duy nhất có tiềm năng phát triển để xây dựng lối vào ga. Mặc dù hiện là đường 1 chiều nhưng phố Phùng Hưng sẽ được cải tạo thành đường 2 chiều. Lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn sẽ được nối dài từ ga Nam Long Biên V6 tới ga Hàng Đậu C8 và ga Phùng Hưng V7 cũng như ga Hà Nội V8. Không gian dưới cầu cạn được sử dụng làm đường lưu thông và vỉa hè mà không phải giải phóng thêm mặt bằng ở cả 2 bên.
- Định hướng phát triển đô thị gắn kết: Các công trình bên đường dọc phố Phùng Hưng sẽ được cải tạo và khôi phục cùng với phát triển ĐSDT. Các dự án tái phát triển đô thị ở phía tây ga sẽ được thúc đẩy để cải thiện cửa ngõ phía tây Khu Phố cổ.
- Định hướng cải tạo các cộng đồng dân cư trong khu vực: Các hoạt động kinh tế-xã hội truyền thống của Khu Phố cổ sẽ được thúc đẩy tại và quanh ga.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa theo Báo cáo Cuối cùng HAIDEP

3.6.3 Khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)

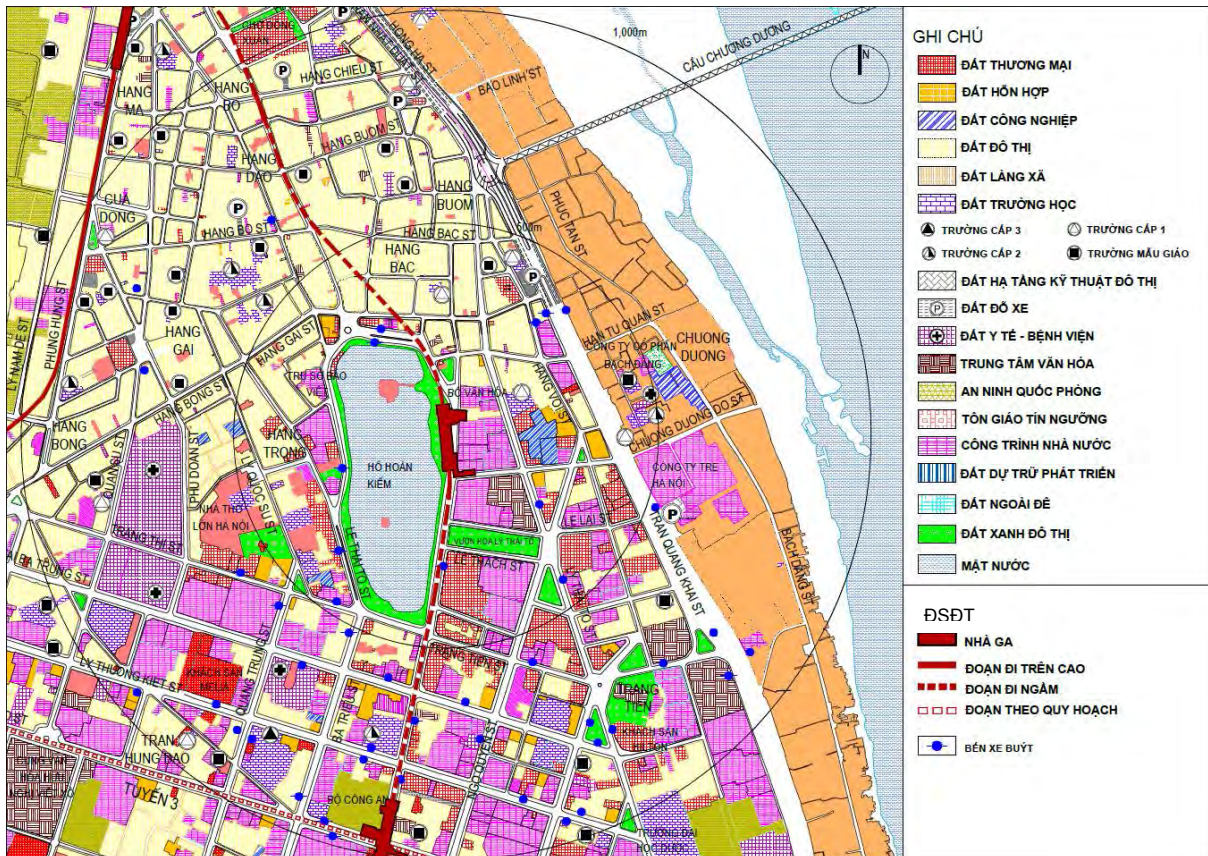
1) Đặc điểm khu vực

3.219 Ga hồ Hoàn Kiếm (C9) được quy hoạch là ga ngầm bên hồ Hoàn Kiếm. Ga đóng vai trò là cửa ngõ vào Khu Phố cổ và kết nối với Khu Phố Pháp. Do khu vực hồ Hoàn Kiếm là khu vực biểu tượng và không gian linh thiêng của Thủ đô nên cần đặc biệt chú ý tới vị trí ga cũng như lối vào ga để đảm bảo sự yên tĩnh và trật tự giao thông mà ĐSDT có thể góp phần cải thiện.

3.220 Mặc dù có mạng lưới đường tốt nhưng tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng. Khu vực không chỉ là nơi thu hút giao thông lớn mà còn là khu vực phục vụ luồng giao thông quá cảnh. Thiếu các tuyến đường tránh đặc biệt ở phía tây và cầu Chương Dương – nguồn thu hút giao thông lớn từ cửa ngõ phía đông thành phố khiến tình hình ngày càng trầm trọng.

3.221 Ga Hoàn Kiếm là điểm tiếp cận ĐSDT gần nhất đối với khu vực phía ngoài đô nơi tập trung đông dân cư và các hoạt động kinh tế-xã hội.

Hình 3.6.3-1 Vị trí khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông

3.222 Do ga nằm ở trung tâm của thành phố, là nơi tập trung các hoạt động tâm linh, văn hóa và môi trường của người dân nên vị trí ga đã được chọn lựa rất kỹ. Ga được sử dụng phục vụ nhiều mục đích khác nhau, không chỉ phục vụ các chuyến đi thường nhật mà còn cả các chuyến đi của du khách và của người dân tham gia các dự kiện tổ chức thường xuyên trong khu vực.

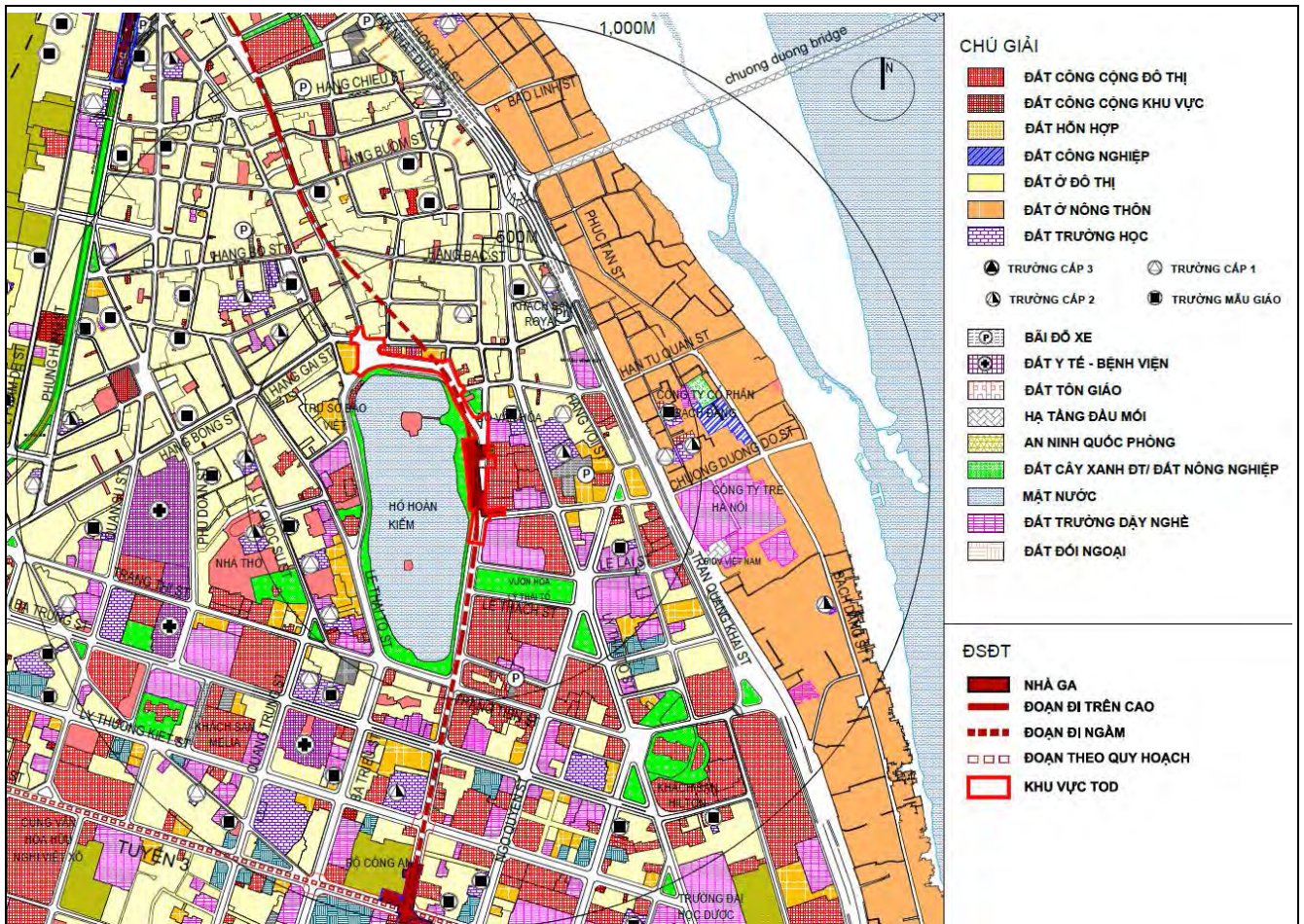
3.223 Vấn đề chung của tất cả các ga nằm ở trung tâm thành phố là cần xem xét cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông từ ga cho người sử dụng ĐSĐT cùng với một vấn đề khác là làm thế nào để cải thiện điều kiện giao thông khu vực nhờ ĐSĐT. Các vấn đề xem xét chính cụ thể như sau:

- (i) Quản lý giao thông phối hợp: Cần quản lý giao thông tại và quanh ga trên cơ sở phối hợp với các khu vực ga khác trong trung tâm thành phố.
- (ii) Cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực: Cải tạo và quản lý không gian vỉa hè có vai trò đặc biệt quan trọng.
- (iii) Mở rộng vỉa hè dọc đường Trần Quang Khải: Đường Trần Quang Khải là tuyến đường giao thông chính. Tuy nhiên, tuyến đường này cũng cần đóng vai trò là hành lang đi bộ chính. Do lòng đường rộng nên có thể mở rộng vỉa hè hiện nay.
- (iv) Cải thiện kết nối với khu vực ngoài đô: Xây dựng lối đi bộ trên cao kết nối với khu vực ngoại ô và trung tâm thành phố, góp phần thúc đẩy tiếp cận ga ĐSĐT.
- (v) Tái phát triển quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục thành không gian cửa ngõ thân thiện với người đi bộ: Mặc dù quảng trường là cửa ngõ quan trọng của Khu Phố cổ nhưng tình hình giao thông tại nút giao cắt rất phức tạp và không an toàn, đặc biệt là đối với người đi bộ. Cần cải thiện tình hình này bằng các biện pháp thiết kế giao thông phù hợp cũng như quản lý không gian hiệu quả.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

- (i) Tái phát triển khu đất TCT Điện lực Việt Nam gắn kết với ĐSĐT: Khu đất của TCT Điện lực Việt Nam nằm ở vị trí lý tưởng để phát triển gắn kết với ĐSĐT một cách hiệu quả. Khu đất này có thể là không gian thương mại, du lịch và vui chơi giải trí đa mục đích. Sự phát triển giúp tăng lượng hành khách của ĐSĐT đồng thời góp phần cải thiện công tác quản lý giao thông trong trung tâm thành phố.
- (ii) Thúc đẩy đổi mới các công trình hiện có: Trong khu vực còn có một số lô đất cần tái phát triển trong tương lai. Nhằm thúc đẩy hơn nữa TOD, cần đảm bảo kết nối giữa ga ĐSĐT và các khu vực tái phát triển tiềm năng khai thác không gian ngầm trong khu vực.

Hình 3.6.3-2 Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hoàn Kiếm (C9)



- **Định hướng quy hoạch chính**
 - (i) Cải thiện công tác quản lý giao thông trong toàn khu vực phối hợp với ga Hàng Đậu (C8) và ga Nam Long Biên (V6)
 - (ii) Cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực gồm mở rộng vỉa hè dọc đường Trần Quang Khải
 - (iii) Cải thiện kết nối giữa ga và khu vực ngoài đô
 - (iv) Tái phát triển khu vực thành không gian biểu tượng thân thiện hơn với người đi bộ là cửa ngõ của Khu Phố cổ
 - (v) Tái phát triển quỹ đất thuộc TCT Điện lực Việt Nam thành tổ hợp thương mại và dịch vụ công cộng đa chức năng gắn kết với ĐSDT.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa theo Quy hoạch phân khu dự thảo

3) Quy hoạch định hướng TOD

3.224 Trên cơ sở và định hướng nêu trên, Quy hoạch định hướng TOD khu vực ga hồ Hoàn Kiếm đã được lập như sau (xem Hình 3.6.3-3):

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận hệ thống ĐSĐT

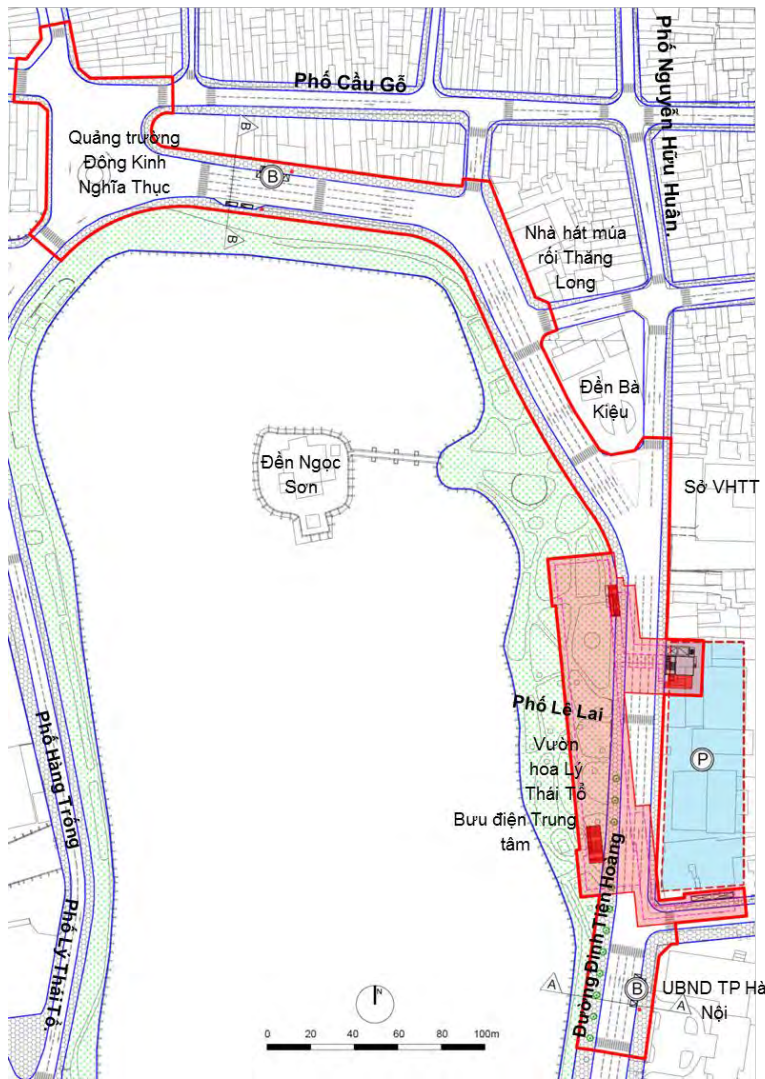
3.225 Cần thực hiện các biện pháp sau để cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT cùng với việc cải thiện môi trường đi bộ nói chung và kiểm soát, quản lý luồng giao thông:

- (i) Cải thiện hơn nữa không gian giao thông ven hồ Hoàn Kiếm: Không gian đường ven hồ là một trong những không gian đi bộ tốt nhất để người dân thường ngoạn cảnh quan hồ và tới Khu Phố cổ. Khi ĐSĐT đi vào hoạt động, người dân sẽ tập trung đông hơn trong khu vực, đặc biệt là tham gia các sự kiện tổ chức thường xuyên trong khu vực. Tuy nhiên, luồng giao thông dọc đường Đinh Tiên Hoàng cũng rất lớn nên cần phát triển khu vực dựa vào giao thông cùng với các biện pháp quản lý giao thông phù hợp để ưu tiên cho người đi bộ.
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm gắn kết với tái phát triển khu đất thuộc TCT Điện lực Việt Nam: Khi tái phát triển khu đất của TCT Điện lực Việt Nam, cần bố trí các công trình bãi đỗ ngầm nhiều tầng để giải quyết bài toán kiểm soát phương tiện xe cá nhân trong Khu Phố cổ và đáp ứng nhu cầu đỗ xe trong khu vực.

(b) Phát triển công trình liên phương thức và dịch vụ vận tải khu vực

- (i) Cải tạo quảng trường Đông kinh Nghĩa Thục: Khu ĐSĐT đi vào hoạt động, cơ hội cải thiện tình hình giao thông sẽ tăng dựa trên việc sử dụng hiệu quả không gian đường tại quảng trường Đông kinh Nghĩa Thục nơi không gian hầu hết được sử dụng làm nơi chờ xe buýt và taxi, nơi đỗ xe du lịch và các phương tiện khác. Luồng giao thông chưa được điều tiết tốt do là ngã 5 phức tạp, thiếu các công trình giao thông và thực thi luật lệ chưa hiệu quả cũng như hành vi thiếu kỷ luật của người tham gia giao thông. Do khu vực là cửa ngõ biểu tượng vào Khu Phố cổ nên cần thiết kế lại không gian để điều tiết luồng giao thông, đảm bảo người đi bộ có thể đi lại an toàn và thoải mái. Các biện pháp gồm phân làn tại nút giao, mở rộng và quản lý tốt không gian vỉa hè, áp dụng các biện pháp ưu tiên người đi bộ, mở rộng khu vực đi bộ, v.v.
- (ii) Áp dụng dịch vụ xe buýt nhỏ mở rộng trong khu vực: Hiện xe buýt đang được khai thác trong khu vực quảng trường còn xe buýt điện nhỏ chỉ cung cấp dịch vụ với phạm vi hạn chế. Khi ĐSĐT đi vào hoạt động, các tuyến xe buýt sẽ dừng hoạt động còn xe buýt điện nhỏ sẽ mở rộng phạm vi hoạt động trong khu vực trung tâm thành phố, kết nối với các ga ĐSĐT và các điểm du lịch chính khác trong khu trung tâm, khi đó có thể nâng cấp hệ thống xe điện hiện nay.

Hình 3.6.3-3 Quy hoạch công trình TOD khu vực ga Hoàn Kiếm (C9)



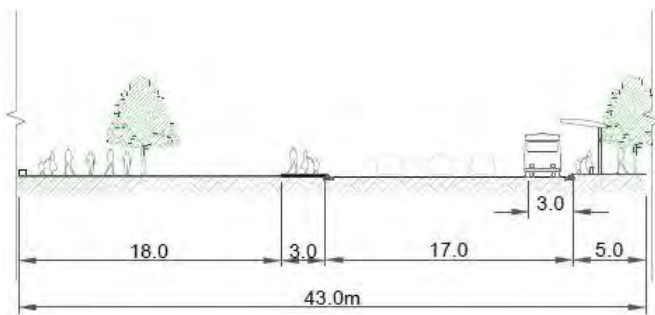
Hợp phần chính

- Cải tạo các tuyến đường trong khu vực TOD theo QH phân khu
- Cải thiện công tác quản lý giao thông
- Cải thiện môi trường đi bộ

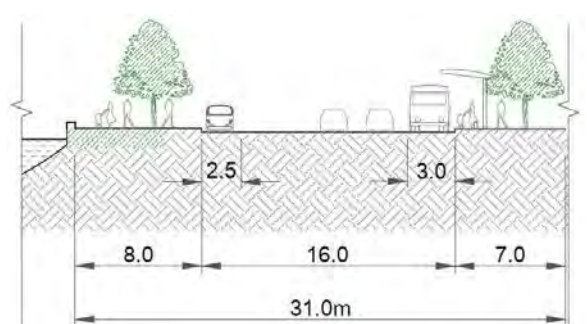
GHI CHÚ

- KHU VỰC TOD
- RANH GIỚI UMR
- NHÀ GA
- CỬA VÀO GA
- ĐỖ XE
- BẾN XE BUÝT

Mặt cắt A-A



Mặt cắt B-B



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Phát triển đô thị gắn kết

3.226 Khu đất của TCT Điện lực Việt Nam là không gian phù hợp nhất để phát triển đô thị gắn kết. Nếu phát triển khu vực này dựa theo khung TOD sẽ giúp tăng cường lợi ích không chỉ của đơn vị phát triển mà còn đem lại lợi ích xã hội.

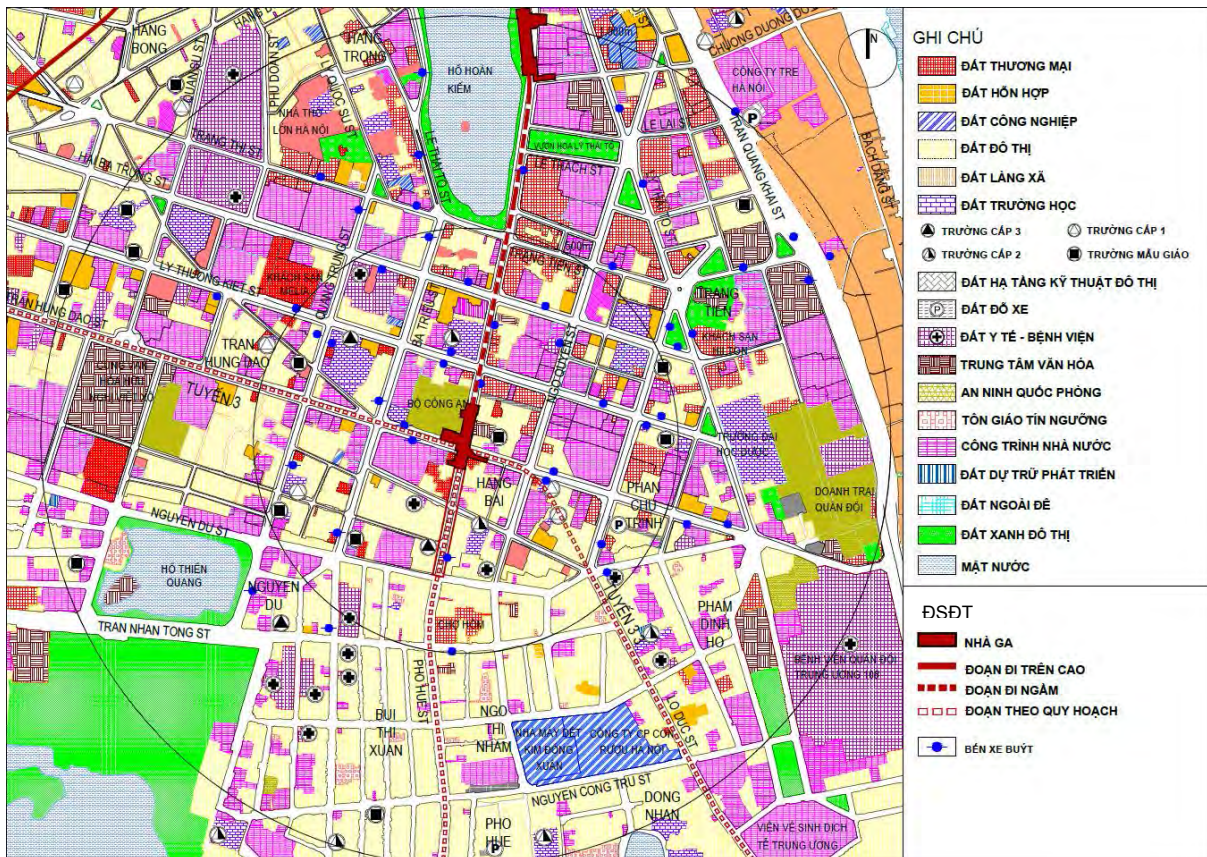
3.6.4 Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

1) Đặc điểm khu vực

3.227 Ga Trần Hưng Đạo(C10) đi ngầm trong trung tâm Khu Phố Pháp, nơi tập trung nhiều tòa nhà công cộng và tư nhân với mục đích đa dạng như nhà ở, thương mại, kinh doanh và dịch vụ công cộng. Ga nằm ở cuối giai đoạn 1 của Tuyến 2 và sẽ là đầu mối trung chuyển quan trọng khi Tuyến 2 được nối dài từ ga Hà Nội sang phía đông. Tuyến 2 cũng được nối dài về phía nam và kết nối với Tuyến 2A đang xây dựng. Khi đó, ga C10 sẽ trở thành đầu mối trung chuyển trong Khu Phố Pháp nơi có nhiều cơ hội phát triển đô thị quy mô lớn mặc dù chiều cao xây dựng công trình bị giới hạn ở 9 tầng.

3.228 Khu vực được cung cấp với mạng lưới đường đô thị chất lượng cao và các tuyến phố có cảnh quan đẹp, góp phần mở rộng khoảng cách đi bộ.

Hình 3.6.4-1 Vị trí ga Trần Hưng Đạo (C10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.229 Khu vực ga có các tuyến đường có chất lượng cao và thiết kế hợp lý nhất trong thành phố nên sẽ đóng vai trò là điểm tiếp cận ĐSĐT quan trọng cùng với ga Tuyến 3 trong Khu Phố Pháp. Nhằm thu hút thêm lượng hành khách sử dụng ĐSĐT đồng thời góp phần cải thiện tình hình giao thông trong khu vực, đề xuất cần thực hiện các biện pháp sau:

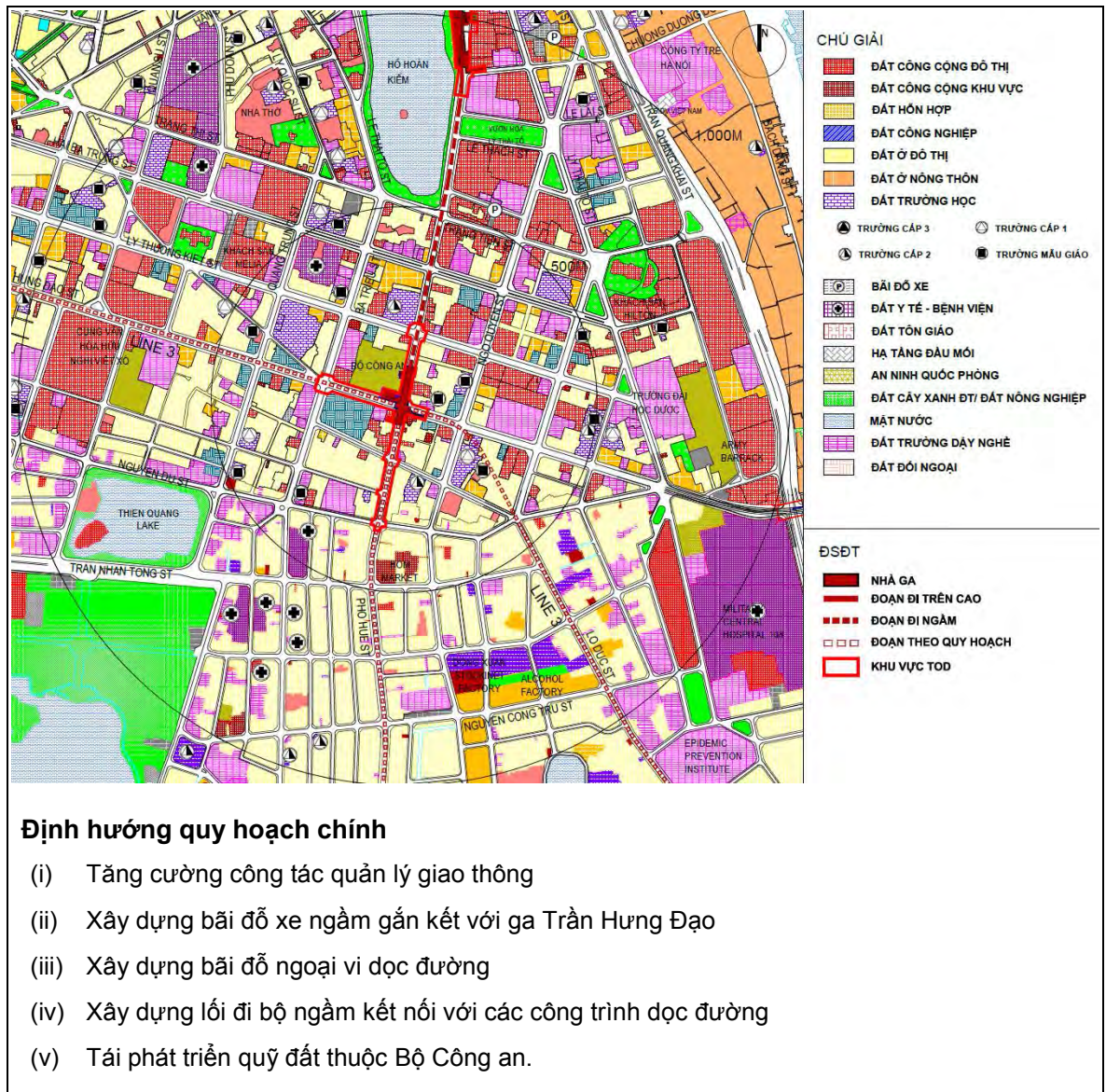
- (i) Tăng cường công tác quản lý giao thông để đảm bảo cải thiện môi trường đi bộ và điều tiết luồng giao thông: Biện pháp này bao gồm cải thiện điều kiện vỉa hè hiện nay, quản lý không gian vỉa hè, cung cấp trang thiết bị hè phố cần thiết như ghế đá, thùng rác, đèn đường, v.v. nhằm khuyến khích người sử dụng ĐSĐT đi bộ xa hơn. Đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua các tuyến phố có lưu lượng giao thông cao cũng rất quan trọng.
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm gắn kết với ga Trần Hưng Đạo: Khi Ga Trần Hưng Đạo được xây dựng theo phương pháp đào – đắp, không gian xây dựng sẽ được hoàn trả nguyên trạng. Bãi đỗ xe ngầm dự kiến sẽ khai thác không gian ngầm quanh ga nên chi phí xây dựng sẽ thấp hơn so với xây dựng mới.
- (iii) Xây dựng lối đi bộ ngầm: Ga Trần Hưng Đạo nằm ở giữa Khu Phố Pháp nơi đang diễn ra các hoạt động tái phát triển các công trình cũ và các khu đất công. Do chiều cao công trình bị giới hạn theo quy định Quản lý Khu phố Pháp nên nhu cầu phát triển không gian ngầm sẽ tăng trong tương lai. Nhằm đáp ứng xu thế này, đề xuất xây dựng lối đi bộ ngầm dọc Tuyến ĐSĐT để đảm bảo phát triển các công trình bên đường kết nối trực tiếp với lối đi bộ ngầm.
- (iv) Xây dựng bãi đỗ xe ngoại vi dọc đường đề: Nhằm mở rộng hơn nữa phạm vi phục vụ của ĐSĐT, cần đảm bảo kết nối thuận tiện cho người dân khu vực phía ngoài đề như lối đi bộ trên cao qua đường Trần Quang Khải và cải tạo các tuyến đường kết nối. Xây dựng bãi đỗ xe nhiều tầng gắn kết dọc đường đề cũng là cách hiệu quả để khuyến khích sử dụng ĐSĐT và hạn chế phương tiện cá nhân vào trung tâm thành phố.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.230 ĐSĐT sẽ mang lại tác động to lớn tới phát triển đô thị trong khu vực như nhiều thành phố lớn ở các quốc gia khác đã trải qua.

- (i) Tái phát triển quỹ đất Bộ Công an: Quỹ đất thuộc Bộ Công an là khu vực lý tưởng để gắn kết TOD với ĐSĐT và có thể trở thành mô hình lý tưởng về tái phát triển các công trình tương tự trong khu vực. Do khó có thể đảm bảo đủ không gian cho công trình liên phương thức tại ga ĐSĐT ngầm nên mô hình phát triển gắn kết trực tiếp với ĐSĐT này có vai trò rất quan trọng. Nếu thiết kế phù hợp, cả lượng hành khách ĐSĐT và giá trị của không gian tái phát triển sẽ tăng.
- (ii) Thúc đẩy tái phát triển các công trình/lô đất khác: Nhu cầu tái phát triển sẽ tăng trong khu vực. Cần thúc đẩy tái phát triển để khu vực được hồi sinh trở thành khu đô thị dựa vào giao thông.

Hình 3.6.4-2 Định hướng TOD khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Quy hoạch định hướng TOD

3.231 Nhằm tăng cường điều kiện tiếp cận ga ĐSDT đồng thời góp phần cải thiện tình hình giao thông cũng như thúc đẩy đổi mới đô thị trong khu vực, quy hoạch TOD đề xuất cho khu vực ga này bao gồm các biện pháp sau:

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSDT

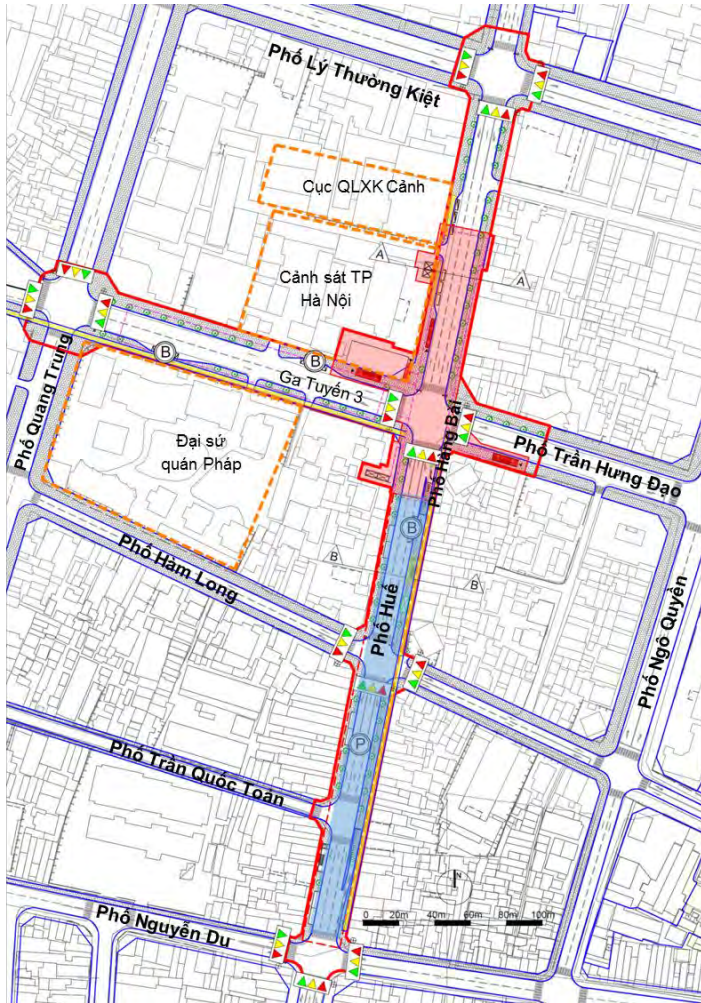
3.232 Hợp phần này bao gồm: (i) cải tạo vỉa hè và điều kiện đi bộ, (ii) tăng cường công tác quản lý giao thông, (iii) xây dựng bãi đỗ xe ngầm trong chỉ giới ĐSDT (xem chi tiết trong Chương 5), (iv) xây dựng bãi đỗ xe ngoại vi dọc đường đê và cầu đi bộ và (v) xây dựng lối đi bộ ngầm.

(b) Xây dựng lối đi bộ ngầm

3.233 Xây dựng lối đi bộ ngầm quanh ga và dọc tuyến ĐSDT sẽ tạo cơ hội cải thiện luồng giao thông đi bộ và tái phát triển đô thị dọc các tuyến. Các khu vực có tiềm năng để xây dựng

lối đi bộ ngầm nối dài đã được xác định và khung định hướng đã được xây dựng (xem Hình 3.6.4-4, Hình 3.6.4-5, và Hình 3.6.4-6).

Hình 3.6.4-3 Quy hoạch định hướng công trình ga Ga Trần Hưng Đạo (C10)

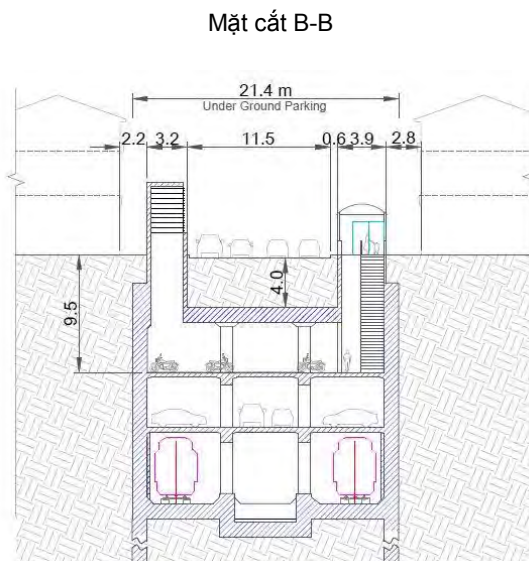
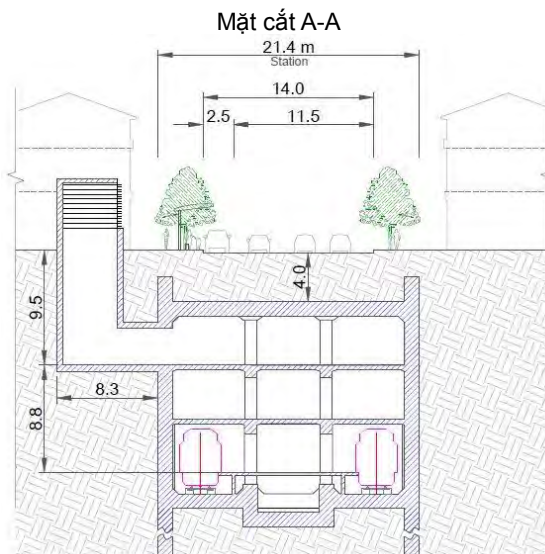


Định hướng quy hoạch chính

- Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ;
- Tăng cường công tác quản lý giao thông;
- Xây dựng bãi đỗ xe ngầm trong chỉ giới ĐSDT và
- Xây dựng lối đi bộ ngầm

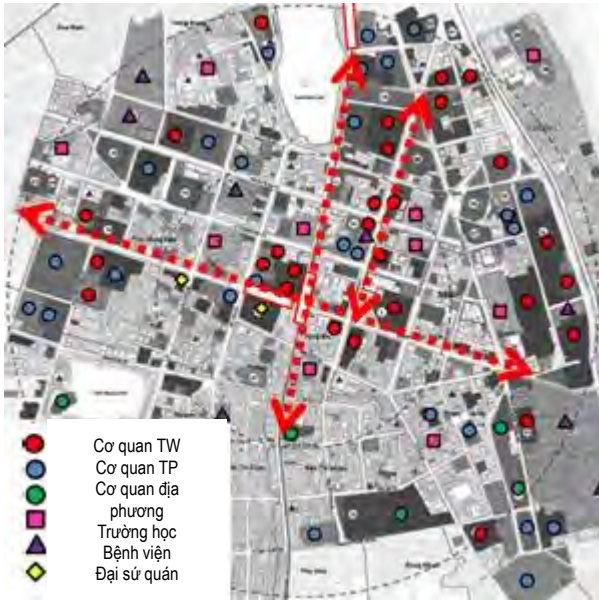
GHI CHÚ

	KHU VỰC TOD
	RANH GIỚI UMRT
	NHÀ GA
	CỬA VÀO GA
	QUẢNG TRƯỜNG GA
	ĐƯỜNG ĐI BỘ NGẦM
	ĐỖ XE NGẦM
	BẾN XE BUÝT
	ĐÈN TÍN HIỆU GIAO THÔNG
	KHU VỰC TIỀM NĂNG TOD



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.6.4-4 Định hướng mở rộng lối đi bộ ngầm kết nối khu vực có tiềm năng phát triển



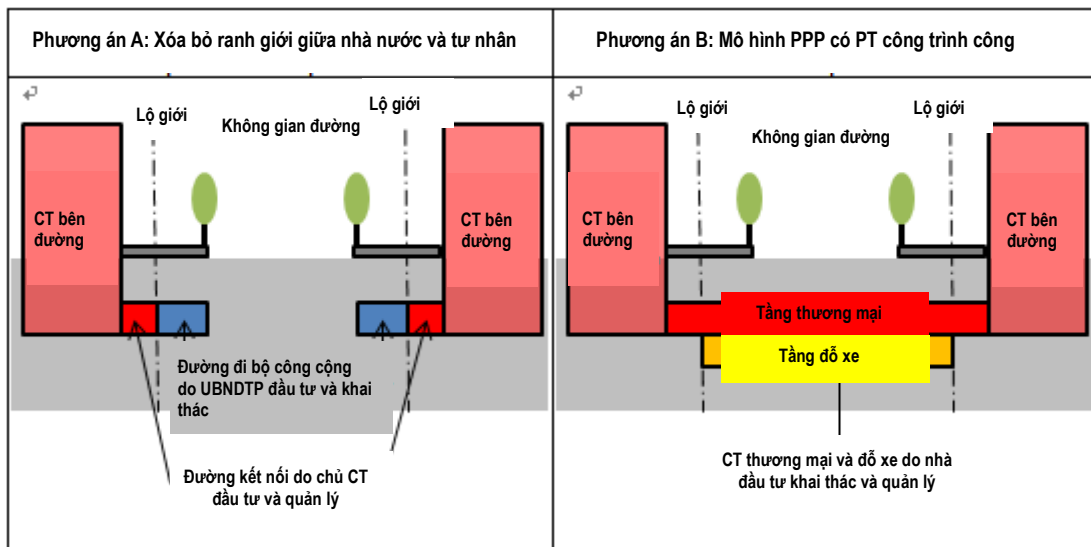
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.6.4-5 Hình ảnh lối đi bộ ngầm gắn kết với các công trình bên đường



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.6.4-6 Các phương án xây dựng lối đi bộ ngầm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Phát triển đô thị gắn kết

3.234 Hợp phần này bao gồm:

- (i) Tái phát triển quỹ đất thuộc Bộ Công an: Tái phát triển quỹ đất thuộc Bộ Công an sẽ cung cấp quảng trường đi bộ ở tầng trung tâm của ga ĐSDT để kết nối trực tiếp giữa ĐSDT và tổ hợp tái phát triển Bộ Công an. Cần lập kế hoạch tái phát triển quỹ đất này.
- (ii) Thúc đẩy công tác cải tạo các công trình hiện có: Mặc dù ước tính nhu cầu cải tạo đô thị sẽ cao nhưng cần thực hiện khảo sát và lập kế hoạch cụ thể.

3.6.5 Khu vực ga Hà Nội (V8)

1) Đặc điểm khu vực

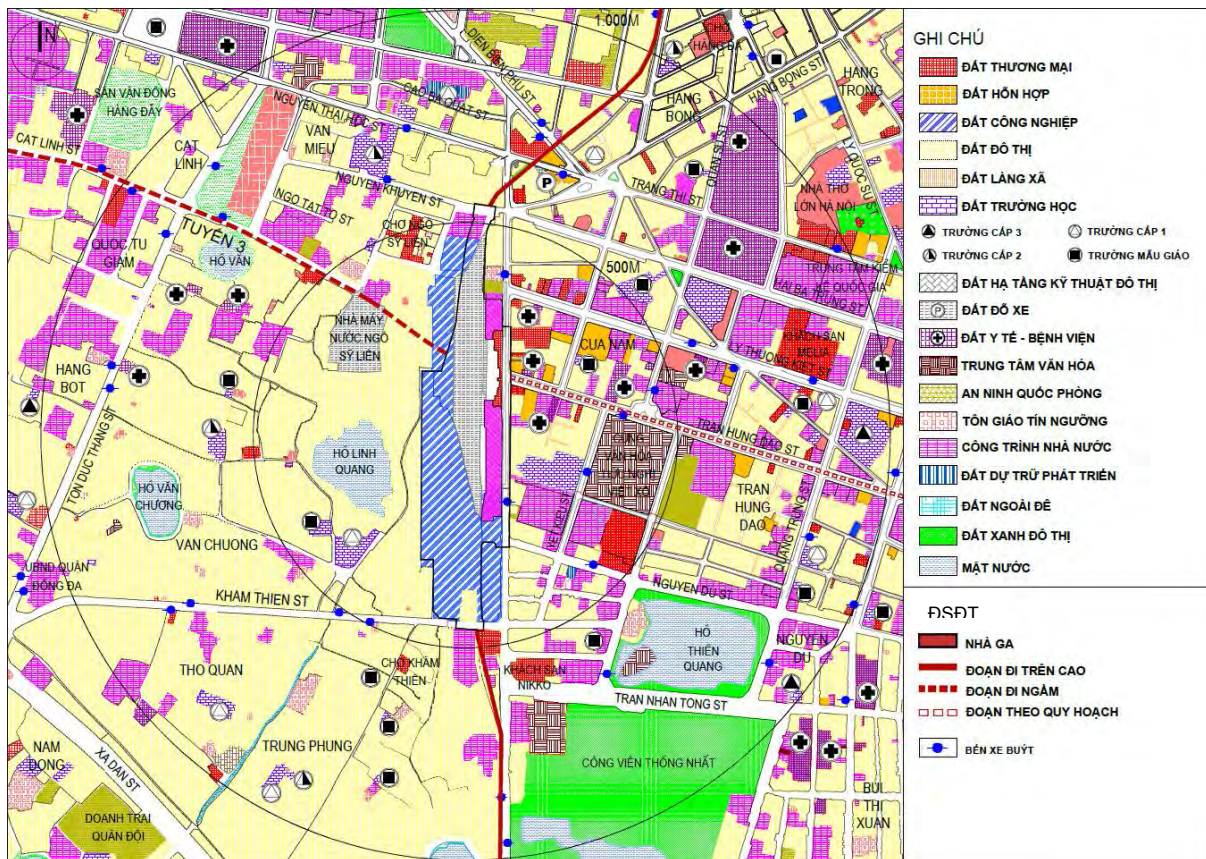
3.235 Ga Hà Nội (V8) được quy hoạch là ga trên cao ở ranh giới phía tây Khu Phố cũ và Khu Phố cũ và là trung tâm của khu đô thị Hà Nội. Ga sẽ được xây dựng trong khu đất của TCT ĐSVN nơi ĐSVN hiện đang khai thác dịch vụ vận tải hành khách đường dài. Quỹ đất rộng khoảng 11 ha, đáp ứng đủ yêu cầu cho các loại hình dịch vụ vận tải và phát triển đô thị.

3.236 Do các công trình trên mặt đất hiện nay của ĐSVN cũng như QL1 và sử dụng đất ở hai bên đường có sự chênh lệch lớn. Ngược với cấu trúc đô thị được hình thành ở phía đông (Khu Phố Pháp), khu vực phía tây là nơi tập trung các khu dân cư truyền thống mật độ cao trên 400 người/ha với hệ thống các tuyến đường chưa được thiết kế và xây dựng tốt.

3.237 Tuy nhiên, quỹ đất với hệ thống ray đường sắt kéo dài cả 1000 m khiến phát sinh nhiều vấn đề giao thông gồm ngăn cách kết nối đông – tây của các tuyến đường đô thị chính và làm tình hình giao thông càng phức tạp tại và quanh nút giao ở phía bắc khu đất của TCT ĐSVN.

3.238 Ga được quy hoạch phục vụ cả dịch vụ vận tải đường dài và ĐSĐT

Hình 3.6.5-1 Bản đồ vị trí khu vực ga Hà Nội (V8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch

3.239 ĐSĐT sẽ đem lại tác động lớn tới giao thông và phát triển đô thị trong khu vực như sau:

- (i) Do kết cấu đường sắt trên cao nên các khu vực ở phía đông và phía tây sẽ được kết nối trực tiếp và tạo cơ hội cải thiện sự khớp nối của mạng lưới đường. Điều này sẽ góp phần cải thiện đáng kể tình hình giao thông trong khu vực lân cận.
- (ii) Cơ hội đổi mới đô thị và cải thiện điều kiện sống ở các khu dân cư hiện hữu thuộc phường Chương Dương sẽ tăng đáng kể.

(a) Cải thiện điều kiện tiếp cận GTVT

3.240 Các nghiên cứu thực hiện trước đây về TOD ở khu vực ga Hà Nội đều cho thấy tầm quan trọng không chỉ đối với ĐSĐT mà cả tác động cải thiện giao thông trong toàn thành phố do đường ray của ĐSVN sẽ được đi trên cao và các khu vực hai bên đường sẽ được kết nối trực tiếp và gắn kết với nhau. Cần khai thác cơ hội này để cải thiện tối đa điều kiện tiếp cận trong khu vực.

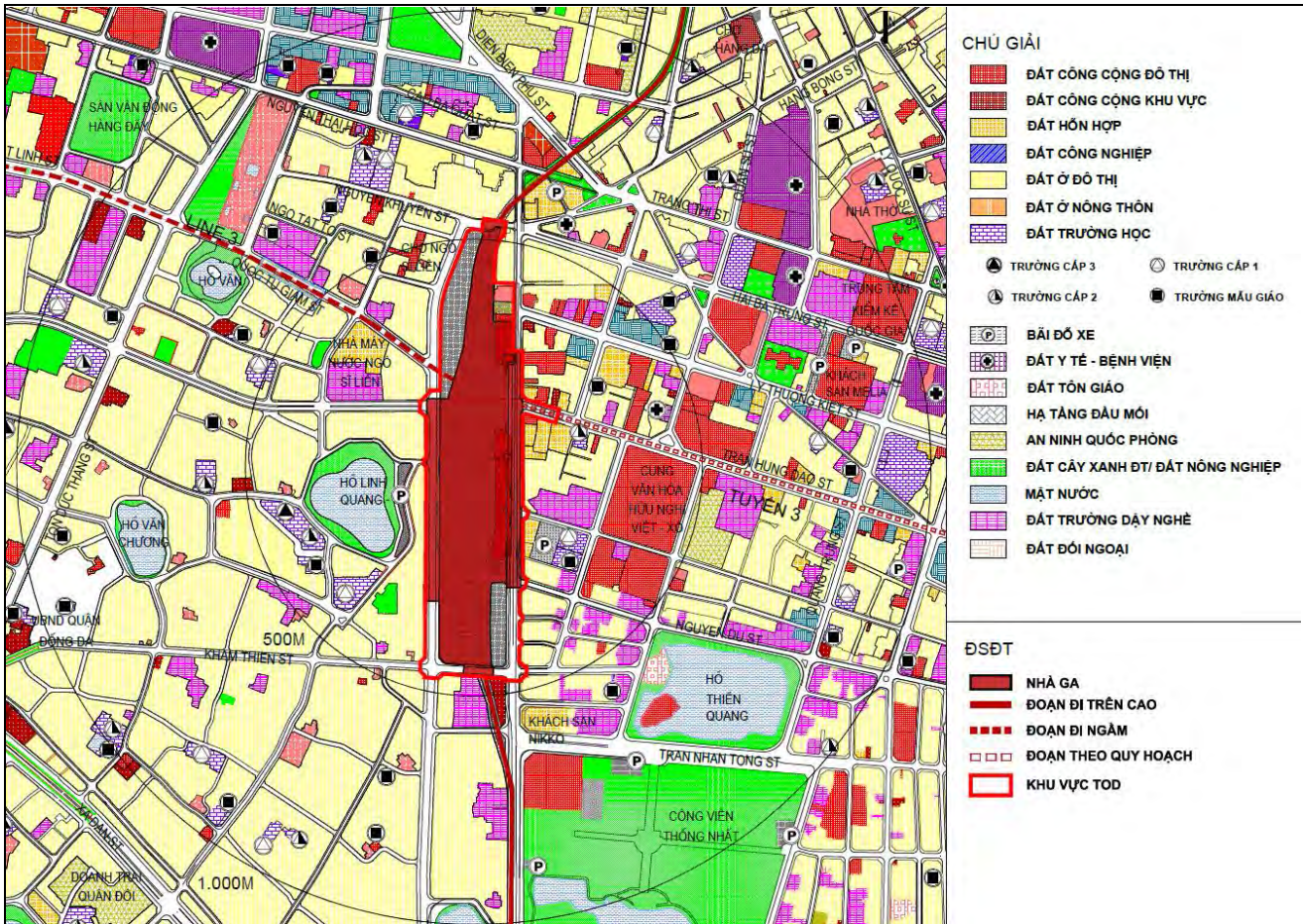
- (i) Xây dựng tuyến đường nối đông – tây: Một can thiệp về chính sách quan trọng đối với khu vực này là xây dựng một số tuyến đường nối đông – tây, trong đó mở rộng đường Trần Hưng Đạo và các tuyến đường khác đã được xem xét trong Quy hoạch phân khu.
- (ii) Xây dựng quảng trường ga tổng hợp: Do ga Hà Nội phục vụ cả hành khách nội đô và liên tỉnh nên sẽ là nguồn phát sinh và thu hút lưu lượng hành khách lớn nên cần có dịch vụ gom khách bằng taxi và các phương tiện khác. Cần xây dựng quảng trường ga ở cả hai phía ga để đáp ứng yêu cầu này. Tuy nhiên, do mở rộng đường Trần Hưng Đạo nên cần di dời ga hiện nay trong phạm vi khu đất của TCT ĐSVN. Việc di dời không gặp khó khăn về mặt kỹ thuật.
- (iii) Xây dựng tuyến đường Bắc – Nam ở phía tây ga: Song song với QL1, cần có tuyến đường phía tây ga để không chỉ cải thiện tình hình giao thông trong khu vực mà còn cải thiện điều kiện tiếp cận và thúc đẩy cải tạo đô thị ở các khu dân cư hiện hữu.
- (iv) Đảm bảo kết nối thuận tiện giữa Tuyến 1 và Tuyến 3: Kết nối giữa hai tuyến đường sắt là rất quan trọng.

(b) Phát triển đô thị gắn kết

3.241 Cơ hội phát triển đô thị gắn kết rất cao, Khi phát triển hiệu quả khu đất của TCT ĐSVN, sẽ đem lại lợi ích không chỉ cho đơn vị khai thác ĐSĐT mà cả tiềm năng phát triển các cộng đồng trong khu vực. Các vấn đề chính cần xem xét gồm:

- (i) Xây dựng tòa nhà ga và tổ hợp thương mại/kinh doanh trong phạm vi đất của TCT ĐSVN.
- (ii) Di dời và khôi phục ga Hà Nội hiện nay trong phạm vi khu vực ga để chuyển đổi thành bảo tàng đường sắt và không gian công cộng.
- (iii) Thúc đẩy công tác đổi mới đô thị và cải tạo môi trường sống trong các khu dân cư hiện có ở phía tây ga gồm cả hồ Linh Quang.

Hình 3.6.5-2 Định hướng phát triển TOD khu vực ga Hà Nội (V8)



• **Định hướng quy hoạch chính**

- (i) Xây dựng các tuyến đường đông - tây
- (ii) Xây dựng đường bắc - nam ở phía tây ga
- (iii) Xây dựng công trình kết nối hành khách giữa Tuyến 1 và Tuyến 3
- (iv) Xây dựng quảng trường ga tổng hợp ở cả hai phía ga
- (v) Mở rộng vỉa hè dọc QL1
- (vi) Xây dựng bãi đỗ xe ngoại vi trong khu vực ga
- (vii) Xây dựng tòa nhà ga tổng hợp
- (viii) Di dời và khôi phục ga Hà Nội hiện nay trong phạm vi khu vực ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa theo Quy hoạch phân khu dự thảo

3) Quy hoạch định hướng TOD

(a) Xác định khu vực TOD

3.242 Khu vực TOD cho ga Hà Nội được xác định gồm đất của ĐSVN và không gian đường bộ cần thiết quanh các công trình ga để đảm bảo cung cấp công trình liên phương thức phù hợp (Xem Hình 3.6.5-3)

(b) Cải thiện điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT

- (i) Kết nối đường Trần Hưng Đạo với đường Quốc tử Giám: Kế hoạch này đã được đề xuất trong Quy hoạch phân khu và được đánh giá là cần thiết và khả thi khi hoàn thành xây dựng Tuyến 1 trên cao. Có 2 phương án là (a) nối dài đường Trần Hưng Đạo tới phố Quốc Tử Giám hoặc (b) xây dựng các tuyến đường nối¹. Khó khăn là di dời công trình ga Hà Nội hiện nay – công trình có giá trị lịch sử cao - trong trường hợp nối dài đường Trần Hưng Đạo. Tuy nhiên, có thể di dời ga trong cùng khu đất mà không gặp khó khăn. Nếu thực hiện, công trình nhà ga sẽ được khôi phục để bảo toàn thiết kế có giá trị lịch sử và chuyển đổi thành bảo tàng đường sắt hoặc phục vụ các hoạt động văn hóa.
- (ii) Xây dựng đường tiếp cận mới và mở rộng đoạn QL1: Xây dựng đường tiếp cận mới và mở rộng đoạn QL1: Dựa vào tình hình giao thông và chức năng của ga Hà Nội, cần tăng cường đường tiếp cận kết nối tới ga gồm đường trước cửa phía tây ga và mở rộng đoạn QL1 ở phía đông ga. Mở rộng QL1 được thực hiện trên quỹ đất của ĐSVN, góp phần thúc đẩy luồng giao thông trong quảng trường ga. Vĩa hè hiện nay của QL1 đoạn trong Khu Phố Pháp cần được mở rộng để đảm bảo đi lại thuận tiện, dễ dàng cho người đi bộ.
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông tại các nút giao: Xây dựng các tuyến đường mới ở khu vực ga Hà Nội sẽ ảnh hưởng không chỉ tới luồng giao thông trong khu vực mà còn cả ở các tuyến đường xung quanh và các nút giao. Cần áp dụng các biện pháp cải thiện công tác quản lý giao thông ở khu vực rộng hơn để tối đa hóa lợi ích của TOD tại khu vực ga Hà Nội.

(c) Xây dựng công trình liên phương thức tại ga

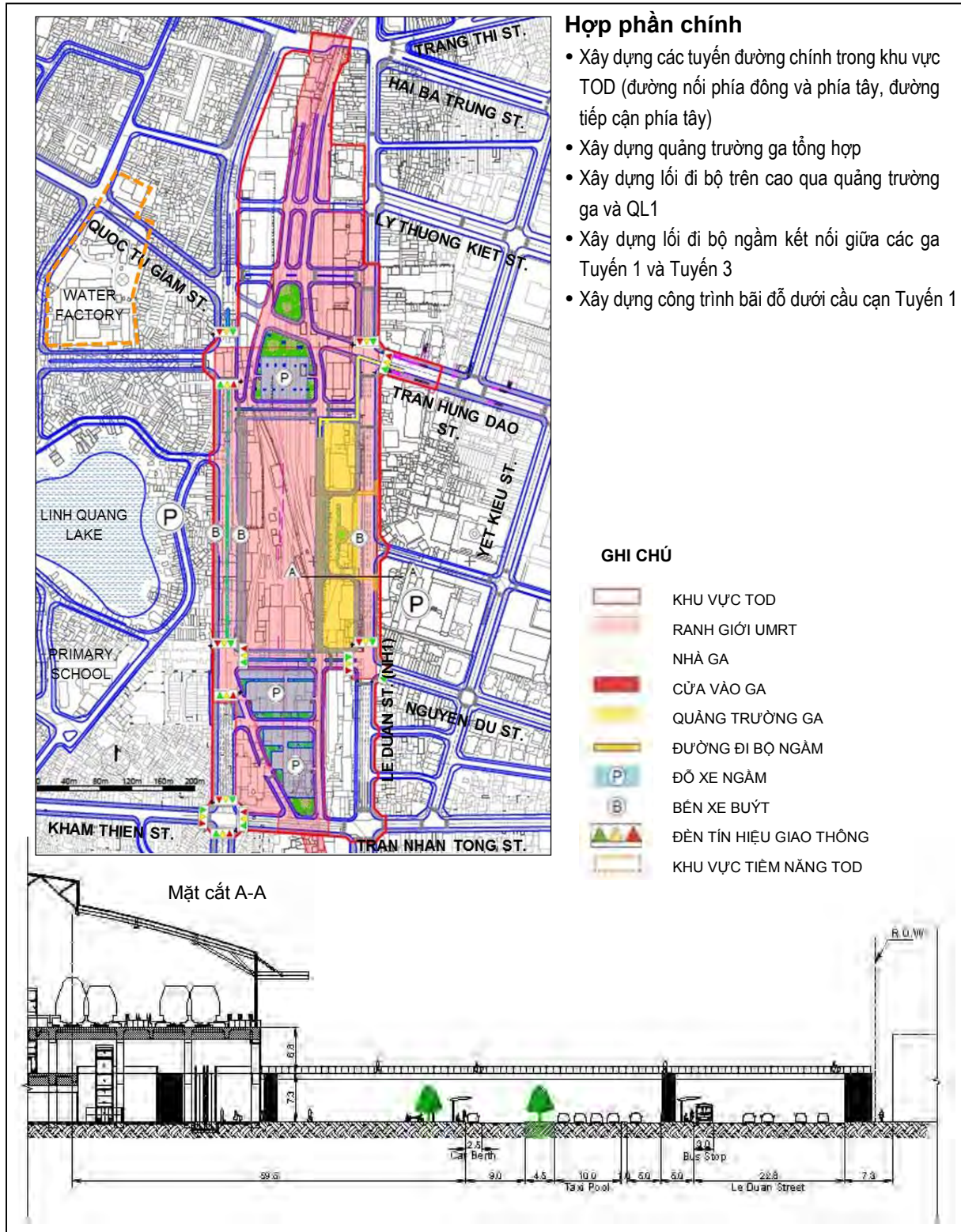
3.243 Gồm các dự án sau:

- (i) Xây dựng quảng trường ga ở cả hai phía ga: Do ga Hà Nội là ga lớn nơi kết nối Tuyến 3 cũng như dịch vụ vận tải hành khách liên tỉnh nên cần xây dựng quảng trường ở cả 2 phía ga. Cũng cần chú ý rằng việc cải thiện điều kiện tiếp cận ga từ phía tây sẽ giúp giảm tập trung phương tiện tại ga ở một phía. Quảng trường ga phía tây cũng thúc đẩy người dân tiếp cận ga và góp phần cải tạo các khu dân cư đồng đúc hiện hữu.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ trên cao: Cần xây dựng lối đi bộ trên cao kết nối khu vực ga và Khu Phố Pháp để đảm bảo an toàn cho người đi bộ và giảm xung đột giao thông trên QL1.
- (iii) Mở rộng vỉa hè dọc QL1: Như đề cập ở trên, vỉa hè phía đông QL1 cần được mở rộng để đáp ứng nhu cầu đi bộ ngày càng tăng do phát triển ĐSĐT.

¹ Phương án đề xuất khác là nối dài đường Lý Thường Kiệt nhưng không được xem xét do hướng tuyến này không kết nối trực tiếp với Phố Quốc Tử Giám trong khi cần phải giải phóng mặt bằng.

- (iv) Xây dựng các công trình kết nối với Tuyến 3: Cầu kết nối ga Tuyến 1 và ga Tuyến 3 để đảm bảo thuận tiện cho hành khách.

Hình 3.6.5-3 Quy hoạch định hướng công trình ga Hà Nội (V8)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Phát triển đô thị gắn kết

3.244 Cơ hội phát triển đô thị gắn kết khả thi hơn khi gắn kết với phát triển ĐSĐT. Quỹ đất của ĐSVN rộng và kết cấu trên cao của ĐSĐT tạo kết nối mở giữa các khu vực hai bên đường, là yếu tố chính để chuyển đổi khu vực thành trung tâm TOD sôi động ở phía tây trung tâm thành phố. Định hướng sơ bộ về phát triển gắn kết khu vực gồm cả khu vực giáp ranh gồm:

- (i) Phát triển các tổ hợp cao tầng và đa chức năng cũng như tòa nhà ga trên đất của ĐSVN
- (ii) Xây dựng công viên di sản ga Hà Nội, gồm cả bảo tàng đường sắt
- (iii) Tái phát triển khu vực phía tây ga thuộc phường Văn Chương

Hình 3.6.5-4 Hình ảnh phát triển đô thị gắn kết



Hình ảnh phát triển tổng thể



Hình ảnh Bảo tàng ga Hà Nội

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA dựa trên Báo cáo Cuối cùng của HAIMUD

3.6.6 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định

3.245 Có nhiều quy hoạch phân khu liên quan trong cụm đô thị trung tâm thành phố gồm A7 (H1-2), A3 (H1-1), A5 (H1-1), A4 (H1-1), A7 (H1-3) và A7 (H1-4). Trong khu vực này các quy hoạch và dự án phát triển mới bị hạn chế, ngoại trừ các dự án xây dựng riêng lẻ.

3.246 Như đề xuất trong quy hoạch định hướng, khu vực có một số công trình công cộng phải di dời và tái phát triển cũng như có tiềm năng khai thác không gian ngầm để xây dựng bãi đỗ xe. Do đó, cần xem xét tiềm năng TOD của các khu vực này như chợ Long Biên, vườn hoa Hàng Đậu, TCT Điện lực Việt Nam, Cảnh sát TP Hà Nội và đất của ĐSVN tại ga Hà Nội để quản lý các dự án phát triển đô thị và giao thông phù hợp với quy hoạch phân khu.

3.247 Các vấn đề chính cần Ban Điều Phối chung quyết định được tổng hợp trong Bảng 3.6.2. Mặc dù Quy hoạch định hướng được lập phù hợp với Quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết của từng dự án nhưng đề xuất cần lồng ghép các khu vực TOD và công trình liên phương thức trong quy hoạch phân khu. Cụ thể, cần có quyết định cuối cùng về (a) hướng tuyến ĐSDT và cầu vượt sông Hồng và vị trí ga Bắc Long Biên (V5) và ga Nam Long Biên (V6) và (b) hướng tuyến của tuyến đường đông – tây tại ga Hà Nội (V8) để phê duyệt các quy hoạch phân khu.

3.248 Hiện Sở QHKT có kế hoạch đưa các dự án phát triển bãi đỗ xe ngầm đề xuất vào quy hoạch phân khu và sẽ xem xét các dự án tái phát triển đô thị đề xuất. Các quy hoạch xây dựng bãi đỗ xe ngầm đề xuất cần được đưa vào Quy hoạch phát triển giao thông tỉnh mà Sở GTVT lập.

Bảng 3.6.2 Các vấn đề chính của cụm đô thị trung tâm thành phố cần Ban Điều Phối chung quyết định

Phạm vi	Các vấn đề cần quyết định
Vấn đề chung	<ul style="list-style-type: none"> Xác định khu vực TOD và lồng ghép trong QH phân khu Chuyển sang phát triển các khu vực đô thị nhỏ gọn dựa vào vận tải, thân thiện với người đi bộ bằng hệ thống đường tiếp cận thoải mái tới các ga của Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3. Hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân trong các khu vực quy định thông qua các chính sách thu phí và/hoặc kiểm soát cơ sở vật chất kỹ thuật. Thúc đẩy tái phát triển đô thị có tổ chức và phối hợp để đảm bảo môi trường bền vững, hài hòa về văn hóa và cảnh quan
C8: Ga Hàng Đậu V6: Ga Nam Long Biên	<ul style="list-style-type: none"> Sớm có quyết định về hướng Tuyến 1 và vị trí ga Nam Long Biên Khai thác chuyển đổi chức năng của cầu Long Biên phục vụ lợi ích công cộng (người đi bộ và các đối tượng khác) Tái phát triển chợ Long Biên gắn kết với phát triển ĐSDT
C9: Ga Hồ Hoàn Kiếm	<ul style="list-style-type: none"> Thúc đẩy tái phát triển đô thị khu vực quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục và đất của TCT Điện lực Việt Nam, gồm cả không gian ngầm.
C10: Ga Trần Hưng Đạo	<ul style="list-style-type: none"> Tái phát triển khu vực có tiềm năng TOD (Cảnh sát TP Hà Nội và các công trình công cộng khác) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm Phối hợp với Dự án Tuyến 3 nối dài Phát triển không gian ngầm trong Khu Phố Pháp
V8: Ga Hà Nội	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng tuyến đường nối đông – tây: Đường Trần Hưng Đạo (Phương án A)¹⁾ hoặc các tuyến đường kết nối gián tiếp (Phương án B) để nối với phố Quốc Tử Giám và phố Cát Linh Phối hợp với ga Tuyến 3 Sớm thực hiện dự án xây dựng tuyến đường phía tây

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Trong trường hợp chọn Phương án A, đề xuất di dời ga Hà Nội hiện nay để bảo tồn nhờ chuyển đổi chức năng thành bảo tàng.