

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

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

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Báo cáo chính

Phần II: Các Nghiên cứu khả thi

Tháng 11 năm 2015

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN OCG**

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

MỤC LỤC

Báo cáo Tóm tắt

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

Báo cáo chính – Phần 2: Các nghiên cứu khả thi

4 NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI VỀ CÁC DỰ ÁN CẢI THIẾN ĐIỀU KIỆN TIẾP CẬN

4.1	Giới thiệu	4-1
4.2	Quy hoạch cơ sở cải thiện tiếp cận giao thông cho các ga ĐSĐT	4-2
4.2.1	Khu vực Nam Thăng Long (C1)	4-2
4.2.2	Khu vực Ngoại Giao Đoàn (C2)	4-9
4.2.3	Khu vực Tây Hồ Tây (C3).....	4-14
4.2.4	Khu vực ga Bưởi (C4)	4-20
4.2.5	Khu vực Quận Ngựa (C5)	4-25
4.2.6	Khu vực ga Bách Thảo (C6).....	4-32
4.2.7	Khu vực ga Hồ Tây (C7)	4-39
4.2.8	Khu vực ga Hàng Đậu (C8) & Nam Long Biên (V6).....	4-45
4.2.9	Khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9).....	4-54
4.2.10	Khu vực Ga Trần Hưng Đạo (C10)	4-60
4.2.11	Khu vực Ga Hà Nội (V8)	4-66
4.2.12	Khu vực Ga Thống Nhất (V9).....	4-76
4.2.13	Khu vực Ga Bạch Mai (V10)	4-83
4.2.14	Khu vực Ga Phương Liệt (V11).....	4-90
4.2.15	Khu vực Ga Giáp Bát (V12)	4-96
4.2.16	Khu vực Ga Long Biên Bắc (V5).....	4-103
4.2.17	Khu vực Ga Gia Lâm (V4).....	4-108
4.3	Xây dựng các gói dự án và kế hoạch thực hiện	4-115

5 NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI VỀ XÂY DỰNG BÃI XE NGẦM TẠI GA TRẦN HƯNG ĐẠO

5.1	Giới thiệu	5-1
5.2	Hiện trạng giao thông và bãi đỗ	5-3
5.3	Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu	5-9
5.4	Nghiên cứu tiền khả thi về bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo.....	5-13

6 NGHIÊN CỨU KHẢ THI VỀ TOD TẠI KHU VỰC GA GIÁP BÁT

6.1	Giới thiệu và khung quy hoạch.....	6-1
6.2	Hiện trạng khu vực lập quy hoạch TOD	6-4
6.3	Dự án TOD A: Xây dựng tổ hợp ga trên đất của ĐSVN	6-10
6.4	Dự án TOD B: Dự án phát triển tổ hợp bến xe	6-16
6.5	Dự án TOD C: Dự án tái phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga.....	6-22
6.6	Cơ chế thực hiện	6-31
6.7	Kết luận và khuyến nghị	6-37

7 KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ

Bản vẽ các công trình TOD

Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 3.10.1	Danh mục xác định phạm vi ảnh hưởng của dự án phát triển ga ĐSĐT	3-199
Bảng 3.10.2	Tổng hợp kết quả xác định phạm vi tác động môi trường – Tuyến 1	3-203
Bảng 3.10.3	Tổng hợp kết quả xác định phạm vi xem xét môi trường và xã hội – Tuyến 2	3-206
Bảng 4.2.1 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C1	4-8
Bảng 4.2.1 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C1	4-8
Bảng 4.2.2 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga C2	4-13
Bảng 4.2.2 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C2	4-13
Bảng 4.2.3 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C3	4-19
Bảng 4.2.3 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C3	4-19
Bảng 4.2.4 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C4	4-24
Bảng 4.2.4 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C4	4-24
Bảng 4.2.5 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C5	4-31
Bảng 4.2.5 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C5	4-31
Bảng 4.2.6 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C6	4-38
Bảng 4.2.6 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C6	4-38
Bảng 4.2.7 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C7	4-44
Bảng 4.2.7 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C7	4-44
Bảng 4.2.8 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C8&V6	4-53
Bảng 4.2.8 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C8	4-53
Bảng 4.2.8 3	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga V6.....	4-53
Bảng 4.2.9 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C9	4-59
Bảng 4.2.9 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C9	4-59
Bảng 4.2.10 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C10	4-65
Bảng 4.2.10 2	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C10	4-65
Bảng 4.2.11 1	So sánh các phương án xây dựng đoạn đường kết nối đông – tây	4-69
Bảng 4.2.11 2	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V8	4-75
Bảng 4.2.11 3	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V8	4-75
Bảng 4.2.12 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V9	4-82
Bảng 4.2.12 2	Tổng hợp chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V9.....	4-82
Bảng 4.2.13 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V10	4-89
Bảng 4.2.13 2	Tổng hợp chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V10.....	4-89
Bảng 4.2.14 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V11	4-95
Bảng 4.2.14 2	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V11	4-95
Bảng 4.2.15 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V12	4-102
Bảng 4.2.15 2	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V12	4-102
Bảng 4.2.16 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V5	4-107
Bảng 4.2.16 2	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V5	4-107
Bảng 4.2.17 1	Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V4	4-114
Bảng 4.2.17 2	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V4	4-114
Bảng 4.3.1	Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của từng ga	4-115
Bảng 4.3.2	Khái toán chi phí đầu tư các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng ga	4-116

Bảng 4.3.3	Khái toán chi phí đầu tư các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng giai đoạn	4-117
Bảng 4.3.4	Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn	4-117
Bảng 4.3.5	Khái toán chi phí cho các gói dự án	4-118
Bảng 4.3.6	Phân chia trách nhiệm khai thác và quản lý công trình liên phương thức.....	4-120
Bảng 4.3.7	Bãi đỗ phương tiện đề xuất	4-121
Bảng 5.1.1	Sơ lược về Kinh tế - Xã hội trong Khu vực Nghiên cứu.....	5-2
Bảng 5.2.1	Hiện trạng bãi đỗ ở từng quận (2011)	5-3
Bảng 5.2.2	Các dự án xây dựng tổ hợp lớn ở Hà Nội (chủ yếu ở ngoại vi).....	5-6
Bảng 5.2.3	Nhu cầu đi lại của từng phương thức trong Khu vực Nghiên cứu, 2005 1).....	5-6
Bảng 5.2.4	Số lượng bãi đỗ ở các khu vực ga tại trung tâm thành phố.....	5-7
Bảng 5.3.1	Ước tính nhu cầu đi lại trong Khu vực Nghiên cứu1)	5-9
Bảng 5.3.2	Ước tính nhu cầu bãi đỗ trong Khu vực Nghiên cứu	5-10
Bảng 5.3.3	Kết quả khảo sát bãi đỗ ở khu vực dự án	5-11
Bảng 5.3.4	Ước tính năng lực bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu	5-11
Bảng 5.3.5	Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu.....	5-12
Bảng 5.4.1	Diện tích sàn theo loại công trình trong khu vực dự án	5-14
Bảng 5.4.2	Bãi đỗ trong khuôn viên trong khu vực dự án	5-15
Bảng 5.4.3	Điểm đỗ xe trên đường trong khu vực dự án.....	5-15
Bảng 5.4.4	Danh mục các bãi đỗ do Nhà nước quản lý	5-16
Bảng 5.4.5	Ước tính yêu cầu chỗ đỗ	5-17
Bảng 5.4.6	Ước tính nhu cầu chỗ đỗ tương lai	5-17
Bảng 5.4.7	Chi phí xây dựng và bảo trì bãi xe ngầm tại ga C10	5-18
Bảng 5.4.8	Bóc tách chi phí xây dựng bãi xe ngầm bên dưới đường.....	5-21
Bảng 5.4.9	Phân tích tài chính về các dự án bãi xe ngầm tại các ga trên Tuyến 2.....	5-21
Bảng 5.4.10	Lợi ích kinh tế	5-23
Bảng 5.4.11	Phí trông giữ xe giả định	5-24
Bảng 5.4.12	Giả định hiệu quả sử dụng bãi xe	5-24
Bảng 5.4.13	Luồng tiền khi phân tích tài chính.....	5-24
Bảng 5.4.14	Phân tích độ nhạy theo mức phí trông giữ và hệ số sử dụng.....	5-25
Bảng 5.4.15	Phân tích độ nhạy theo mức phí trông giữ và số lượng chỗ đỗ ô tô	5-25
Bảng 6.2.1	Tình hình xây dựng và đặc điểm của các cụm dân cư trong khu vực dự án TOD ga Giáp Bát.....	6-6
Bảng 6.3.1	Hiện trạng khu đất của ĐSVN	6-10
Bảng 6.3.2	Quy hoạch sử dụng đất của ĐSVN	6-11
Bảng 6.3.3	Diện tích sàn xây dựng trong khu vực ga ĐSVN	6-11
Bảng 6.3.4	Chi phí dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN	6-14
Bảng 6.3.5	Doanh thu ước tính hàng năm từ phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN	6-14
Bảng 6.3.6	Thông tin tài chính của dự án phát triển gắn kết quỹ đất của ĐSVN.....	6-15
Bảng 6.3.7	So sánh giá trị tài sản của ĐSVN trước và sau khi thực hiện dự án	6-15
Bảng 6.4.1	Hiện trạng khu vực dự án.....	6-16
Bảng 6.4.2	Sử dụng đất trong khu vực tiềm năng phát triển tại bến xe Giáp Bát.....	6-17
Bảng 6.4.3	Chi phí xây dựng tổ hợp bến xe	6-19
Bảng 6.4.4	Doanh thu ước tính hàng năm từ tổ hợp bến xe.....	6-20

Bảng 6.4.5	Thông tin tài chính của Dự án tổ hợp bến xe khách	6-20
Bảng 6.4.6	So sánh giá trị tài sản trên đất của bến xe buýt trước và sau dự án	6-21
Bảng 6.5.1	Hiện trạng Khu vực Dự án.....	6-23
Bảng 6.5.2	Quy hoạch sử dụng đất trước và sau khi thực hiện dự án	6-25
Bảng 6.5.3	Chi phí dự án tái điều chỉnh đất đai khu vực phía tây ga Giáp Bát.....	6-27
Bảng 6.5.4	Thu và Chi của Dự án điều chỉnh lại đất đai	6-28
Bảng 6.5.5	Chi phí dự án phát triển trung tâm đô thị mới	6-28
Bảng 6.5.6	So sánh giá trị tài sản trước và sau dự án	6-29
Bảng 6.6.1	Lợi ích và trách nhiệm của các chủ sở hữu liên quan	6-35

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 4.2.1 1	Bản đồ vị trí các dự án đã xác định của khu vực ga Nam Thăng Long (C1)	4-3
Hình 4.2.1 2	Quảng trường ga và Cầu đi bộ của ga Nam Thăng Long (C1).....	4-5
Hình 4.2.1 3	Quy hoạch mặt bằng quảng trường ga chung	4-6
Hình 4.2.1 4	Cầu đi bộ của ga Nam Thăng Long (C1)	4-6
Hình 4.2.2 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2).....	4-10
Hình 4.2.2 2	Quảng trường ga và công trình liên phương thức của ga Ngoại Giao Đoàn (C2)	4-12
Hình 4.2.3 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)	4-15
Hình 4.2.3 2	Quy hoạch mặt bằng cầu đi bộ.....	4-17
Hình 4.2.3 3	Quy hoạch mặt bằng quảng trường phía tây ga	4-17
Hình 4.2.4 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Bưởi (C4).....	4-21
Hình 4.2.4 2	Bến xe buýt và Công trình liên phương thức của ga Bưởi (C4)	4-23
Hình 4.2.5 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Quần Ngựa (C5).....	4-26
Hình 4.2.5 2	Quy hoạch mặt bằng công trình liên phương thức	4-29
Hình 4.2.5 3	Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm	4-29
Hình 4.2.5 4	Mặt cắt ngang bãi đỗ xe ngầm dọc đường Văn Cao	4-29
Hình 4.2.6 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga C6 Bách Thảo.....	4-33
Hình 4.2.6 2	Khu vực TOD tiềm năng kết nối với ga và lối đi bộ ngầm.....	4-36
Hình 4.2.7 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hồ Tây (C7)	4-40
Hình 4.2.7 2	Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm khu vực ga Hồ Tây (C7).....	4-43
Hình 4.2.8 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hàng Đậu (C8) & ga Nam Long Biên (V6).....	4-47
Hình 4.2.8 2	Quy hoạch mặt bằng cầu đi bộ và công trình liên phương thức.....	4-50
Hình 4.2.8 3	Quy hoạch mặt bằng quảng trường ga tổng hợp của ga Nam Long Biên.....	4-51
Hình 4.2.8 4	Mặt cắt ngang lối đi bộ trên cao dưới cầu cận Tuyến 1	4-52
Hình 4.2.8 5	Mặt cắt ngang bãi xe ngầm vườn hoa Hàng Đậu	4-52
Hình 4.2.9 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hàng Đậu (C9)	4-55
Hình 4.2.9 2	Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe ngầm	4-57
Hình 4.2.9 3	Quy hoạch mặt bằng bến xe điện và cải tạo quảng trường Đồng Kinh Nghĩa Thục	4-57
Hình 4.2.10 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10).....	4-61
Hình 4.2.10 2	Bản đồ vị trí dự án trong khu vực TOD của ga Trần Hưng Đạo (C10)	4-63
Hình 4.2.10 3	Sơ đồ bãi xe ngầm của ga Trần Hưng Đạo	4-63
Hình 4.2.11 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Hà Nội (V8).....	4-68
Hình 4.2.11 2	So sánh các phương án xây dựng đoạn đường nối đông-tây khu vực ga Hà Nội.....	4-70
Hình 4.2.11 3	Xây dựng đường tiếp cận phía tây cho ga Hà Nội.....	4-70
Hình 4.2.11 4	Sơ đồ mặt bằng quảng trường ga phía đông của ga Hà Nội.....	4-72
Hình 4.2.11 5	Sơ đồ mặt bằng, mặt cắt của lối đi bộ nối ga của Tuyến 1 và Tuyến 3	4-73
Hình 4.2.12 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga V9 C.V. Thống Nhất.....	4-77
Hình 4.2.12 2	Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức	4-80
Hình 4.2.12 3	Mặt cắt cầu đi bộ qua nút giao giữa QL1 và VĐ1	4-80
Hình 4.2.13 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Bạch Mai (V10).....	4-84
Hình 4.2.13 2	Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức.....	4-87
Hình 4.2.13 3	Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức	4-87
Hình 4.2.14 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Phương Liệt (V11).....	4-91
Hình 4.2.14 2	Quy hoạch công trình liên phương thức trong khu vực TOD ga V11 Phương Liệt	4-93

Hình 4.2.15 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Giáp Bát (V12).....	4-97
Hình 4.2.15 2	Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía đông	4-100
Hình 4.2.15 3	Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía tây.....	4-100
Hình 4.2.16 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Long Biên Bắc (V5)	4-104
Hình 4.2.16 2	Sơ đồ bố trí công trình liên phương thức dưới ga (Phương án B)	4-106
Hình 4.2.17 1	Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực Ga V4 Gia Lâm.....	4-109
Hình 4.2.17 2	Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía nam.....	4-112
Hình 4.2.17 3	Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía bắc.....	4-112
Hình 4.3.1	Quảng trường ga đề xuất.....	4-120
Hình 5.1.1	Vị trí Khu vực Nghiên cứu và Khu vực Dự án.....	5-1
Hình 5.2.1	Điểm trông giữ xe nhiều tầng ở đường Trần Nhật Duật	5-4
Hình 5.2.2	Các dự án xây dựng bãi đỗ đang triển khai/đã quy hoạch quanh TT thành phố	5-5
Hình 5.2.3	Các dự án phát triển lớn ở Hà Nội	5-5
Hình 5.2.3	Vị trí các bãi đỗ trong khu vực ga tại trung tâm thành phố	5-7
Hình 5.2.5	Vấn đề về bãi đỗ trong Khu vực Nghiên cứu	5-8
Hình 5.4.1	Tình hình sử dụng đất và Quy hoạch phân khu trong Khu vực Nghiên cứu	5-13
Hình 5.4.2	Vị trí các bãi đỗ do Nhà nước quản lý.....	5-16
Hình 5.4.3	Quy hoạch công trình tại bãi xe ngầm Trần Hưng Đạo.....	5-19
Hình 6.1.1	Hiện trạng sử dụng đất khu vực quy hoạch TOD ga Giáp Bát.....	6-2
Hình 6.1.2	Hướng tiếp cận nghiên cứu tiềm năng TOD khu vực ga Giáp Bát	6-3
Hình 6.2.1	Cơ cấu sử dụng đất hiện nay	6-4
Hình 6.2.2	Hiện trạng xây dựng khu vực dự án TOD Giáp Bát	6-7
Hình 6.2.3	Khu vực lập quy hoạch trong quy hoạch phân khu.....	6-8
Hình 6.2.4	Định hướng phát triển các khu vực dự án TOD Giáp Bát.....	6-9
Hình 6.3.1	Khu vực có tiềm năng phát triển tổ hợp ga	6-11
Hình 6.3.2	Quy hoạch các công trình nhà Giáp Bát	6-13
Hình 6.3.3	Hình ảnh tổ hợp ga ĐSVN.....	6-15
Hình 6.4.1	Quy hoạch mặt cắt tổ hợp bến xe	6-17
Hình 6.4.2	Quy hoạch mặt bằng bến xe	6-18
Hình 6.4.3	Các bước triển khai dự án xây dựng tổ hợp bến xe khách.....	6-19
Hình 6.4.4	Hình ảnh về dự án tổ hợp bến xe Giáp Bát	6-21
Hình 6.5.1	Bản đồ sở hữu đất khu vực dự án TOD.....	6-23
Hình 6.5.2	Quy hoạch sử dụng đất tương lai (đề xuất)	6-26
Hình 6.5.3	Cơ cấu chi phí dự án và chia sẻ lợi nhuận giữa các bên liên quan.....	6-27
Hình 6.5.4	Hình ảnh dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga Giáp Bát.....	6-29
Hình 6.5.5	Quy hoạch dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga Giáp Bát.....	6-30
Hình 6.6.1	Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết.....	6-31
Hình 6.6.2	Tổng hợp quỹ đất công để xây dựng hạ tầng công cộng	6-32
Hình 6.6.3	Chuyển đất thành chiều cao công trình.....	6-34

DANH MỤC BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

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

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

4 NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI VỀ CÁC DỰ ÁN CẢI THIỆN ĐIỀU KIỆN TIẾP CẬN GIAO THÔNG

4.1 Giới thiệu

4.1 Tiếp cận ga ĐSĐT là vấn đề then chốt đảm bảo khai thác hiệu quả ĐSĐT. Sau khi phát triển ĐSĐT, đi bộ sẽ là phương tiện tiếp cận ga phổ biến nhất, theo sau là xe đạp và xe máy. Cần hạn chế và điều tiết các loại phương tiện cá nhân để quản lý giao thông hiệu quả tại và quanh ga. Ngoài ra, kết nối với xe buýt cũng rất quan trọng để mở rộng phạm vi phục vụ của ĐSĐT.

4.2 Nghiên cứu tiền khả thi được thực hiện cho các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận từ và tới các ga ĐSĐT được xác định trong quy hoạch ý tưởng TOD cho các ga trong các giai đoạn của Tuyến 1 và Tuyến 2. Mục tiêu cơ bản là:

- (i) Cải tạo các công trình, dịch vụ và môi trường để đảm bảo giao thông tiếp cận ga
- (ii) Cung cấp các công trình đồng bộ để kết nối thuận tiện với ĐSĐT tại khu vực ga
- (iii) Góp phần cải thiện điều kiện đi bộ và giao thông nói chung trong khu vực.

4.3 Do phạm vi không gian tiếp cận thay đổi theo ga nên phạm vi nghiên cứu về cơ bản sẽ nằm trong phạm vi bán kính 500m từ ga, đây được xem là khoảng cách đi bộ hợp lý mà không khiến người đi bộ thấy không thoải mái. Một điều chắc chắn rằng nếu môi trường đi bộ được đảm bảo, khoảng cách đi bộ có thể lớn hơn và ngược lại. Ở nhiều đô thị phát triển trên thế giới, khoảng cách này có thể lên tới 800-1000m. Khi việc tiếp cận được hỗ trợ bằng các phương tiện như xe đạp, xe máy cùng với công trình bãi đỗ tại ga, khoảng cách tiếp cận có thể còn lớn hơn. Tuy nhiên, phạm vi nghiên cứu chỉ giới hạn trong vòng bán kính 500m từ ga ĐSĐT do tầm quan trọng của việc đảm bảo tiếp cận bằng phương thức đi bộ của người dân và du khách trong khu vực ảnh hưởng trực tiếp của ĐSĐT.

4.4 Hướng tiếp cận của nghiên cứu tiền khả thi là:

- (i) Lập quy hoạch cơ sở cải thiện tiếp cận giao thông dựa vào Quy hoạch định hướng TOD cho từng ga ĐSĐT
- (ii) Xác định các dự án và kế hoạch hành động để dựa vào đó, thực hiện quy hoạch hiệu quả. Các dự án đã xác định được đánh giá từ góc độ kinh tế, tài chính, xã hội, môi trường và thể chế.
- (iii) Phân nhóm các dự án đã xác định và lập kế hoạch thực hiện.

4.2 Quy hoạch cơ sở cải thiện tiếp cận giao thông cho các ga ĐSĐT

4.2.1 Khu vực Nam Thăng Long (C1)

1) Các dự án đã xác định

4.5 Các dự án được xác định cho khu vực trong phạm vi bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.1-1).

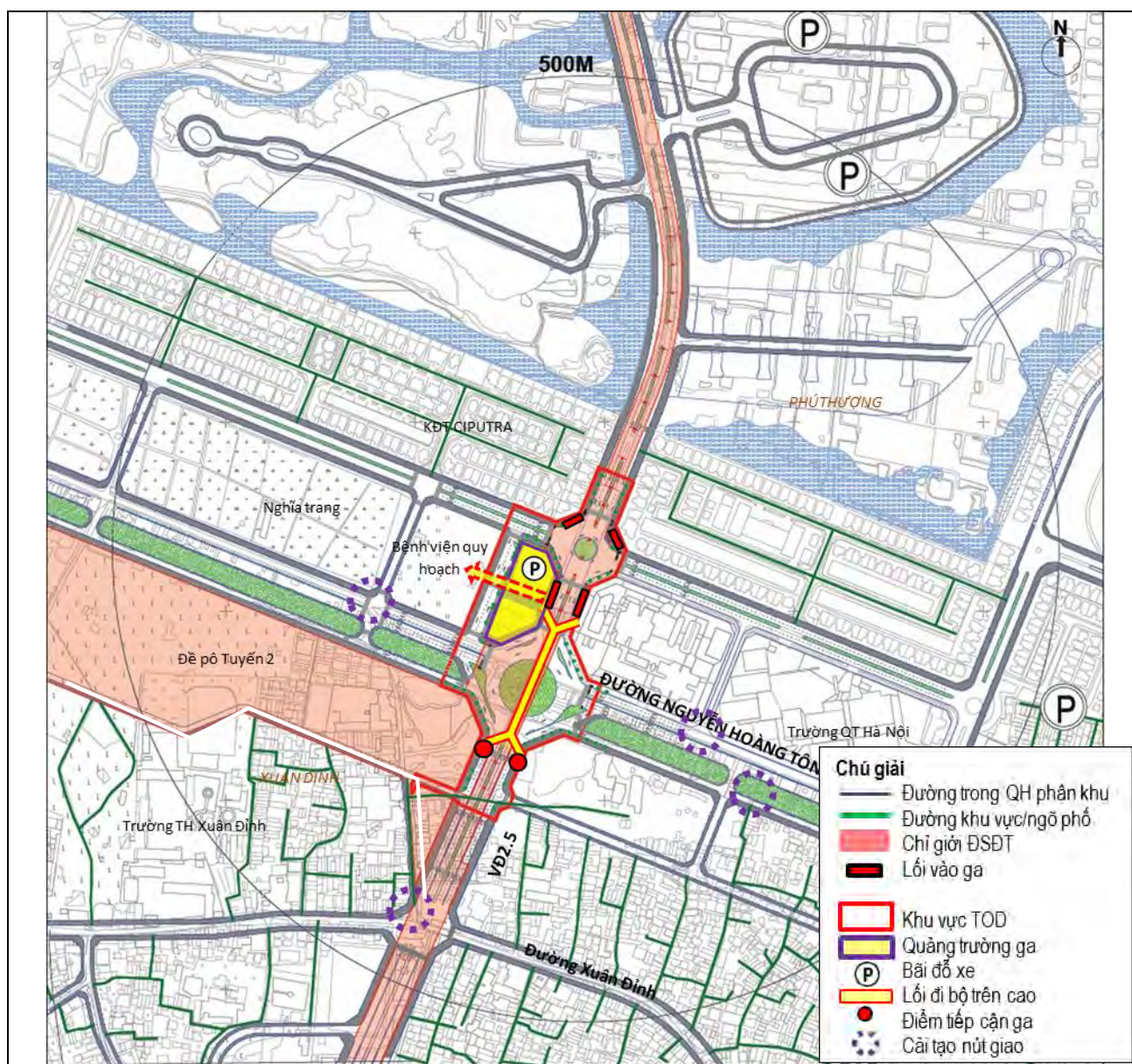
(a) Các dự án đã xác định trong phạm vi bán kính 500m

- (i) Xây dựng đường VĐ 2,5 và mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn: Cần phát triển các tuyến đường chính đồng thời với xây dựng ga để đảm bảo các tuyến đường tiếp cận ga chính cũng như cung cấp dịch vụ kết nối tới phía bắc thành phố.
- (ii) Cải tạo đường Xuân Đình: Đây là tuyến đường tiếp cận chính của khu dân cư địa phương nơi tập trung các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương dọc tuyến đường, không gian đường được dành cho cả người đi bộ và các loại phương tiện.
- (iii) Cải tạo các ngõ tiếp cận ở phường Xuân Đình: Không gian ngõ phố sẽ được quản lý tốt đảm bảo tiếp cận tới VĐ 2,5, đường Xuân Đình hoặc tuyến đường mới dọc đề-pô để tiếp cận ga.
- (iv) Cải tạo nút giao: Sẽ cải tạo các nút giao dọc đường Nguyễn Hoàng Tôn để đảm bảo giao cắt an toàn với các ngõ phố.

(b) Các dự án đã xác định trong khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD: Xây dựng đường VĐ 2,5 gồm các nút giao với đường Nguyễn Hoàng Tôn sẽ được ưu tiên để xây dựng công trình liên phương thức cung cấp các điểm tiếp cận tới ga.
- (ii) Xây dựng các tuyến đường tắt trong khu vực đề-pô Tuyến 2: Đường tiếp cận dọc đề-pô sẽ được xây dựng trong phạm vi dự án xây dựng Tuyến 2 nên các tuyến đường tắt nối với đường VĐ 2,5 sẽ được xây dựng bổ sung để đảm bảo tiếp cận ga thuận tiện.
- (iii) Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cận ĐSĐT: Để qua nút giao lớn an toàn và để đảm bảo tiếp cận ga trực tiếp, cầu đường bộ dưới cầu cận sẽ được xây dựng phục vụ người đi bộ và xe phi cơ giới.
- (iv) Xây dựng lối đi bộ trên cao đảm bảo kết nối trực tiếp giữa ga ĐSĐT và khu vực bệnh viện: Đề xuất kết nối trực tiếp ga với bệnh viện tại tầng chờ để đảm bảo kết nối trực tiếp.
- (v) Xây dựng quảng trường ga chung: Để chia sẻ không gian liên phương thức giữa bệnh viện và ga, đề xuất xây dựng quảng trường ga chung trước cửa ga phía đất bệnh viện.
- (vi) Cung cấp công trình xe buýt và liên phương thức tại ga dọc đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn: Các điểm dừng xe buýt sẽ được xây dựng dọc các tuyến đường chính gần ga để cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách tới gần ga.
- (vii) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Sẽ cung cấp các công trình quản lý giao thông tại quảng trường ga, các nút giao như đèn tín hiệu giao thông, đèn chiếu sáng, v.v.

Hình 4.2.1-1 Bản đồ vị trí các dự án đã xác định của khu vực ga Nam Thăng Long (C1)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Xây dựng đường VĐ2,5 và mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn
2. Cải tạo đường Xuân Đỉnh
3. Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Xuân Đỉnh
4. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD
2. Xây dựng đường tắt trong khu vực đề-pô Tuyến 2
3. Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cận ĐSDT
4. Xây dựng lối đi bộ trên cao đảm bảo kết nối trực tiếp giữa ga ĐSDT và khu vực bệnh viện
5. Xây dựng quảng trường ga chung
6. Cung cấp công trình xe buýt và liên phương thức tại ga dọc đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn
7. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Thông tin về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m

4.6 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Xây dựng/cải tạo đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn

4.7 Mặc dù Sở GTVT đã có kế hoạch xây dựng đường VĐ2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn nhưng cần hoàn thành đoạn tuyến này trước khi đưa ĐSĐT vào khai thác. Nếu không thể xây dựng và mở rộng đường đồng thời, ít nhất cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường, v.v. trên đường Nguyễn Hoàng Tôn (hiện rộng 12 m)
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm cấm đỗ xe, lắp đặt biển báo giao thông trên đường Nguyễn Hoàng Tôn (hiện rộng 12 m)
- (iii) Sử dụng tuyến đường để xây dựng Tuyến 2 dưới gầm cầu làm đường VĐ 2,5 tạm (rộng 6m mỗi chiều).

4.8 Trong dự án này, sẽ mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn từ 12m lên 64 m còn đường VĐ 2,5 rộng 50 m sẽ được xây dựng mới ở khu vực ga. Trong phạm vi bán kính 500m từ ga, diện tích ước tính cần tương ứng là 28.800m² (gồm 27.000m² đất ở) để mở rộng đường Nguyễn Hoàng Tôn và 15.000m² (gồm 11.500m² đất ở) để xây dựng đường VĐ 2,5.

(b) Cải tạo đường Xuân Đình

4.9 Trong khu vực ga, đường Xuân Đình là tuyến đường tiếp cận quan trọng duy nhất tới các công trình đô thị chính của các cộng đồng địa phương. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, xác định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo để chỉ rõ định hướng các công trình đô thị và ga, đèn đường.
- (ii) Cải tạo đường bao gồm làn đường sơn màu quanh chợ địa phương, xác định khu vực đỗ xe dưới lòng đường và thảm lại mặt đường
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ qua đường, lắp đặt đèn tín hiệu giao thông

(c) Cải tạo các ngõ phố ở phường Xuân Đình

4.10 Hầu hết các ngõ phố trong các khu dân cư thuộc phường Xuân Đình đều không có vỉa hè và điều kiện mặt ngõ phố rất xấu. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo các ngõ phố gồm thoát nước, thảm lại mặt, bố trí ghế đá và biển chỉ dẫn tại không gian mở.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế xe con trong giờ họp chợ, chiếu sáng

(d) Cải tạo nút giao

- (i) Trong khu vực ga đã xác định 4 nút giao cần cải tạo giữa đường Nguyễn Hoàng Tôn và đường Xuân Đình là các tuyến đường kết nối với đường khu vực. Đề xuất lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, thảm màu, biển dừng đỗ, v.v.

3) Sơ lược về về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.11 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (36.900m²) như sau (xem Hình 4.2.1-2):

(a) Ưu tiên phát triển tuyến đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn trong khu vực TOD

4.12 Trong khu vực TOD đề xuất có hai tuyến đường chính (đường VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn), đây là hai tuyến đường tiếp cận chính tới ga. Khu vực đường được ưu tiên phát triển trong khu vực TOD như sau:

- (i) VĐ 2,5: L=170,0m, W=50m (8.500m², gồm cả nút giao)
- (ii) Đường Nguyễn Hoàng Tôn: L=90,0m, W=64m (5.760m², không tính nút giao)

(b) Xây dựng đường tắt trong khu vực đề-pô Tuyến 2

4.13 Sẽ xây dựng đường tiếp cận phía nam thuộc phạm vi Dự án Tuyến 2 để đảm bảo tiếp cận quanh đề-pô. Tuyến đường này sẽ được nối dài tới đường VĐ 2,5 là tuyến đường tắt tới ga. Trước khi hoàn thành xây dựng tuyến đường VĐ 2,5, tuyến đường tiếp cận này sẽ được kết nối với đường tạm dưới cầu cạn và vượt qua nút giao để tiếp cận ga.

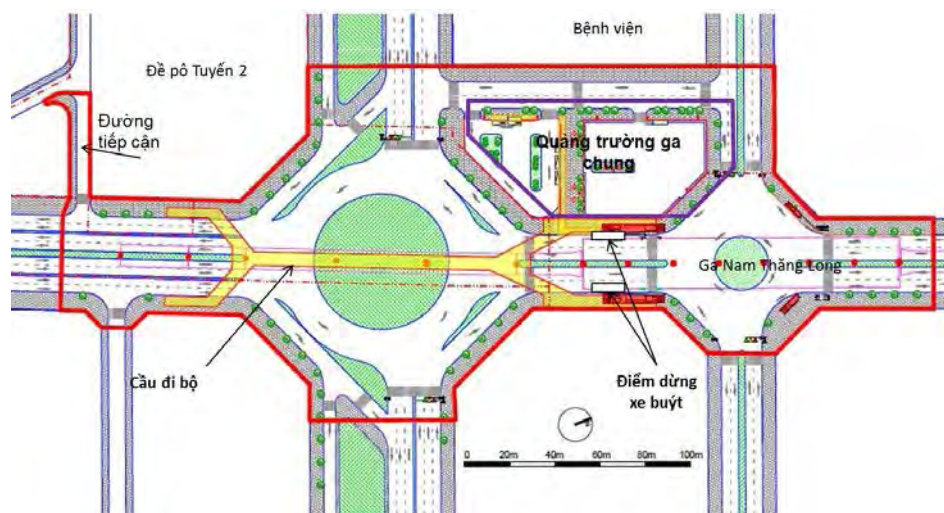
- (i) Đường tắt của đề pô: L=10m, W=9m gồm vỉa hè rộng 3 m (90 m²)

(c) Xây dựng quảng trường ga chung

4.14 Quảng trường ga chung gồm công trình vòng tránh xe và bãi đỗ phục vụ cả người đến bệnh viện và đến ga. Phía trong quảng trường ga có lối đi bộ kết nối tới bệnh viện. Giữa bệnh viện và quảng trường ga là đường tiếp cận chính và vỉa hè tới quảng trường ga và bệnh viện để các loại phương tiện lưu thông và người đi bộ.

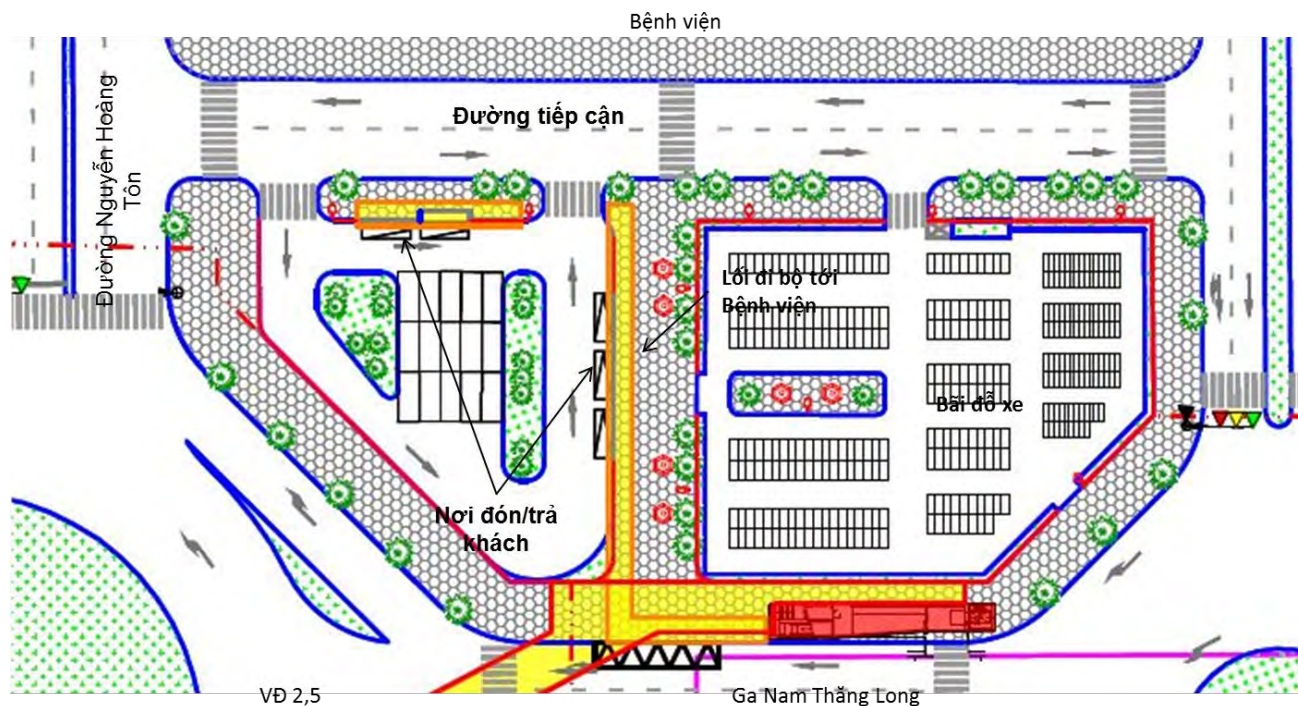
- (i) Đường vòng tránh: Không gian đón, trả khách với mái che, bến đỗ và chờ taxi (1.500m²)
- (ii) Bãi đỗ xe máy (2.000m²)
- (iii) Lối đi bộ giữa ga và bệnh viện: W=10m, L=110m
- (iv) Đường tiếp cận quảng trường ga và bệnh viện: W=23,5m, L=125m (lòng đường), W=12,0m, L=125m (vỉa hè, 2 bên)

Hình 4.2.1-2 Quảng trường ga và Cầu đi bộ của ga Nam Thăng Long (C1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.1-3 Quy hoạch mặt bằng quảng trường ga chung



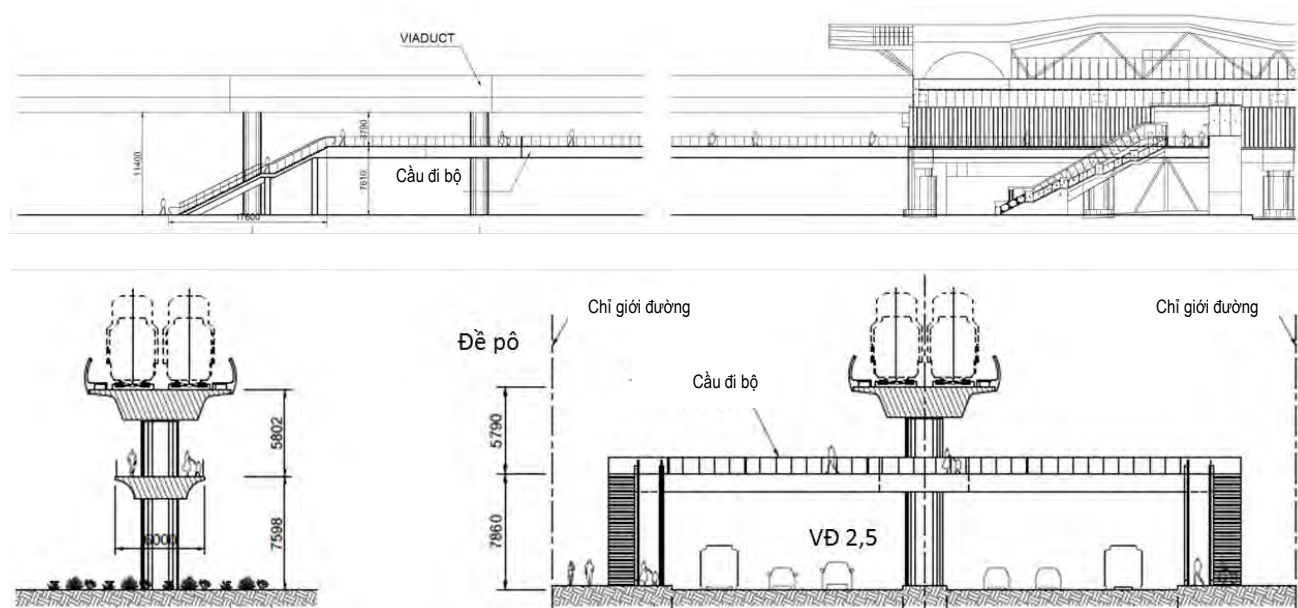
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Xây dựng cầu đi bộ dưới cầu cạn ĐSDT

4.15 Dưới cầu cạn ĐSDT trên cao, cầu đi bộ sẽ kết nối qua nút giao của hai tuyến đường chính, tận dụng không gian dưới cầu cạn.

- Lối đi bộ trên cao: L=200m, W=6m, H=7,6m, 2 lối vào gần khu vực đề pô

Hình 4.2.1-4 Cầu đi bộ của ga Nam Thăng Long (C1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Xây dựng lối đi bộ trên cao đảm bảo kết nối trực tiếp giữa ga đường sắt và khu vực bệnh viện

4.16 Để đảm bảo tiếp cận thuận tiện và trực tiếp giữa ga và bệnh viện, lối đi bộ trên cao phía trên quảng trường ga sẽ được xây dựng trên cơ sở thống nhất với quy hoạch phát triển bệnh viện. Nên phát triển cầu đi bộ để cung cấp dịch vụ thuận tiện cho người đến bệnh viện và đến ga cũng như cộng đồng địa phương.

(f) Cung cấp bãi xe buýt và các công trình trong khu vực TOD dọc đường VĐ 2,5 và Đường Nguyễn Hoàng Tôn

4.17 Dịch vụ xe buýt gom khách sẽ được mở rộng từ các ga C1, C2 và C3. Để đảm bảo trung chuyển thuận tiện, các điểm dừng xe buýt sẽ được xây dựng dọc hai tuyến đường chính nhưng không tiếp cận phía trong quảng trường ga.

(g) Quản lý giao thông trong khu vực TOD

4.18 Hạn chế đỗ xe dưới lòng đường và trên vỉa hè phía trong khu vực TOD vì sẽ gây ảnh hưởng tới khu đô thị Ciputra và nút giao. Mặc dù xây dựng lối đi bộ trên cao vượt qua nút giao nhưng vẫn cần có đèn tín hiệu và sơn vạch qua đường cho người đi bộ quanh nút giao để đảm bảo luồng giao thông an toàn quanh bùng binh.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.19 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 243,3 tỷ đồng, gồm 182,3 tỷ đồng (75% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt, 21 tỷ đồng (8%) cho các dự án ngắn hạn và 40 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (16% tổng chi phí đầu tư).

4.20 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng tuyến đường tắt và lối đi bộ trên cao trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT hoặc vỉa hè và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội và Sở GTVT.

4.21 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn. Nếu không hoàn thành các tuyến đường chính này, điều kiện tiếp cận sẽ hạn chế - đường Nguyễn Hoàng Tôn là tuyến đường tiếp cận duy nhất (hiện rộng 12 m). Do đó, UBND TP cần ưu tiên công tác giải phóng mặt bằng và phát triển đường trong khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.22 Các dự án cơ sở gồm xây dựng quảng trường ga chung phía trong bệnh viện và lối đi bộ trên cao giữa ga và bệnh viện. Như đề xuất, các công trình này sẽ được bố trí phía trong quỹ đất của bệnh viện để đảm bảo sự thuận tiện của người sử dụng ga và người tới bệnh viện, do đó, UBNDTP cần quyết định cách thức thu hồi đất từ một phần diện tích quy hoạch bệnh viện và cấp vốn để thực hiện sớm.

4.23 Cần thu hồi 6.400 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 35.700 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.24 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C1 được tổng hợp trong Bảng 4.2.1-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.1-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.1-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C1

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án	Khối lượng	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Phát triển/cải tạo VĐ2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn.	1. Cải tạo Đ. Nguyễn Hoàng Tôn 12.000m ² (12m x 1.000m)	21	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			2. Mở rộng Đ. Nguyễn Hoàng Tôn 51.200 m ² (64m x 800m)	91	Khác
			3. XD đường VĐ 2.5 (đường Nam Thăng Long) 50.000 m ² (50m x 1.000m)	64	Khác
	a2	Mở rộng/cải tạo đường phụ chính cho người đi bộ	1. Cải tạo 10.000 m ² (12.5m x 800m)	18	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			2. Mở rộng 17.000 m ² (21.25m x 800m)	14	Khác
	a3	Cải tạo đường đi ở các phường Xuân Đình, Phú Thượng, gồm cả khu vực ngoài đô	20.800 m ² (5m x 4.500m)	45	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a4	Sơn vạch kẻ đường tại nút giao ưu tiên người đi bộ qua đường	4 vị trí	0,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
Tổng phụ (không bao gồm các dự án khác)				84,8	
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD (VĐ 2,5 và Đường Nguyễn Hoàng Tôn)	14.000m ²	21	Ngắn hạn
	b2	Xây dựng đường tắt trong khu vực đề pô Tuyến 2	90 m ² (9m x 63m)	1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b3	Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cận ĐSDT	1.810 m ² (w=6m. L=200m)	89	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b4	Xây dựng lối đi bộ trên cao đảm bảo kết nối trực tiếp giữa ga ĐSDT và khu vực bệnh viện	420 m ² (w=6m. L=70m)	21	Cơ sở
	b5	Xây dựng quảng trường ga chung	7.400 m ²	19	Cơ sở
	b6	Xây dựng bãi xe buýt và các công trình dọc đường VĐ 2,5 và Đường Nguyễn Hoàng Tôn	Tổng	2	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b7	Áp dụng các biện pháp quản lý giao thông trong khu vực TOD để đảm bảo lưu thông suốt cho người đi bộ và luồng phương tiện	2 vị trí	2	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
Tổng phụ				155	
TỔNG				239,8	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Dự án TOD không bao gồm xây dựng các tuyến đường trong khu vực bán kính 500 m
- 2) Không tính khối lượng và phạm vi các dự án đường trong phạm vi bán kính 500 m trong khu vực TOD

Bảng 4.2.1-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C1

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1-1, a2-1, b2, b3, b6, b7	178,8
	Ngắn hạn	b1	21
Cơ sở		b4, b5	40
Tổng dự án TOD			239,8
Khác (dự án phát triển đường)		a1-2, a1-3, a2-2	169
Tổng			408,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.2 Khu vực Ngoại Giao Đoàn (C2)

1) Các dự án đã xác định

4.25 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.2-1).

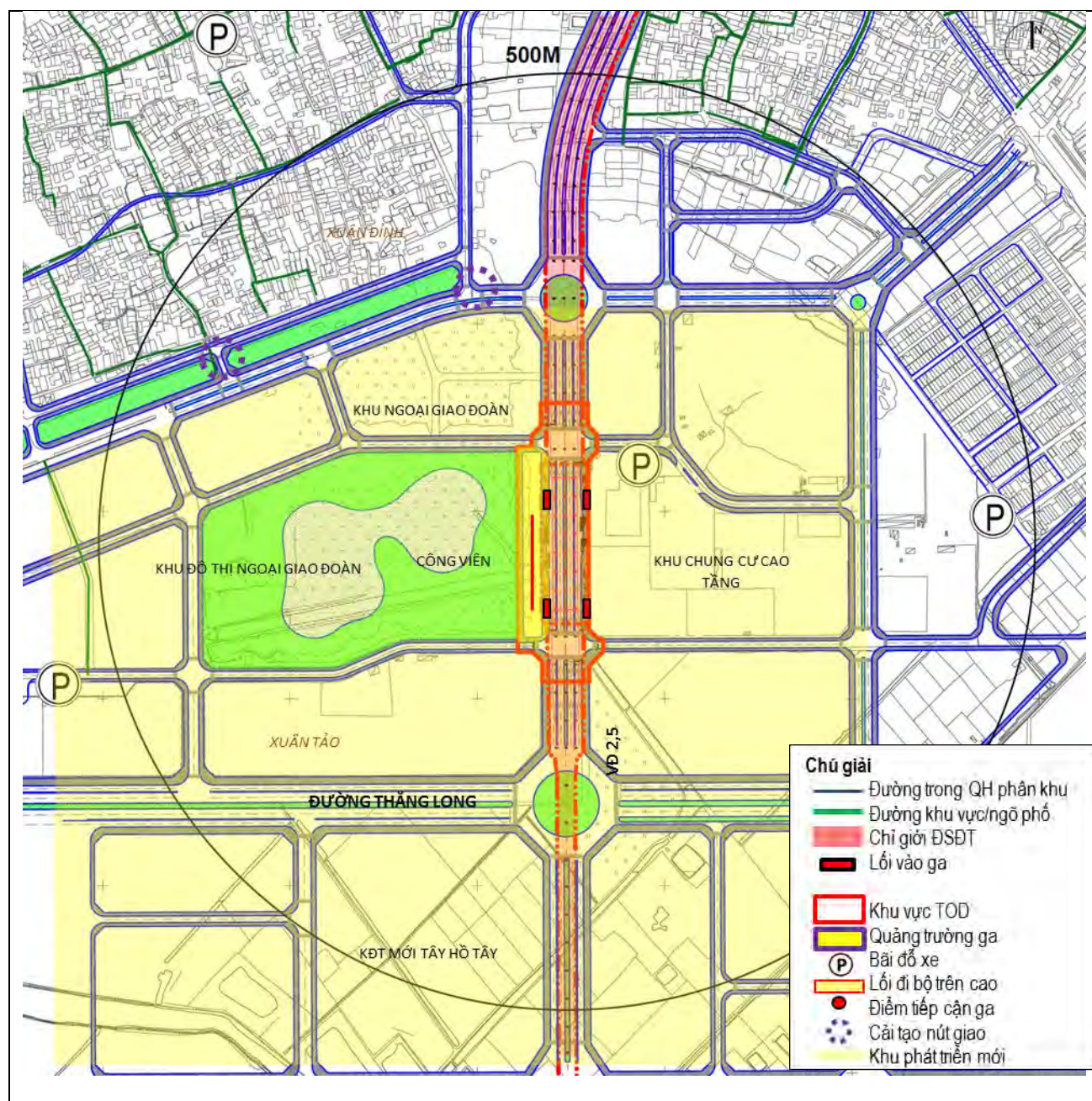
(a) Các dự án đã xác định trong phạm vi bán kính 500m

- (i) Xây dựng đường VĐ 2,5 và đường Thăng Long: Xây dựng đường VĐ 2,5 và đường Thăng Long kết nối tới các tuyến đường chính ở khu vực xung quanh nhằm đảm bảo đường tiếp cận chính tới ga.
- (ii) Xây dựng đường dịch vụ trong các khu đô thị mới: Các tuyến đường mới ở các khu đô thị mới sẽ được xây dựng để thúc đẩy luồng giao thông quanh ga.
- (iv) Cải tạo các tuyến phố ở phường Xuân Đình: Không gian đường sẽ được quản lý hiệu quả để đảm bảo kết nối với VĐ 2,5, đường Xuân Đình hoặc đường mới trong khu vực phát triển để tiếp cận ga.
- (iii) Cải tạo nút giao: Sẽ cải tạo các nút giao dọc tuyến đường mới ở phía bắc ga và đường VĐ 2,5 để đảm bảo qua đường an toàn từ các tuyến phố.

(b) Các dự án đã xác định trong khu vực TOD

- (i) Xây dựng quảng trường ga ở phía công viên: Quảng trường ga sẽ được xây dựng ở phía trước ga, trong phạm vi đất công viên để cung cấp bãi đỗ và công trình dịch vụ trong khu vực quy hoạch quanh công viên và ga.
- (ii) Cung cấp công trình xe buýt và liên phương thức tại ga dọc VĐ 2,5: Sẽ xây dựng các điểm dừng xe buýt, công trình đón trả khách dọc đường VĐ 2,5 để đảm bảo trung chuyển thuận tiện giữa ĐSDT và xe buýt.
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Nhiều đối tượng sẽ tham quan công viên và ga nên cần đảm bảo toàn bằng cách cung cấp các công trình quản lý giao thông hài hòa với môi trường.

Hình 4.2.2-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Xây dựng đường VD 2,5 và đường Thăng Long .
2. Xây dựng đường dịch vụ trong các khu đô thị mới
3. Cải tạo các tuyến phố ở phường Xuân Đình
4. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Xây dựng quảng trường ga ở phía công viên
2. Cung cấp công trình xe buýt và liên phương thức tại ga dọc tuyến VD 2,5
3. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Thông tin về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m

4.26 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Xây dựng đường VĐ 2,5

4.27 Ngoài khu vực phát triển, mặc dù Sở GTVT có kế hoạch xây dựng đường VĐ 2,5 nhưng cần sớm hoàn thành đoạn tuyến khi ĐSĐT đi vào hoạt động. Nếu không phát triển và mở rộng đúng tiến độ, tuyến đường phục vụ công tác xây dựng Tuyến 2 dưới cầu cạn sẽ được sử dụng là đường VĐ 2,5 tạm (W=6m, 2 chiều).

4.28 Trong phạm vi bán kính 500m từ ga, diện tích đất để phát triển đường VĐ 2,5 là 7.500m² (gồm 7.500m² đất ở).

(b) Xây dựng đường trong khu vực phát triển đô thị mới

4.29 Phía trong khu đô thị Ngoại giao đoàn, đơn vị phát triển đã xây dựng các tuyến đường chính (W=13,5m ~ 60,5m). Do đó, đảm bảo đường tiếp cận từ VĐ 3 khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

(c) Cải tạo đường Xuân Đình

4.30 Trong khu vực ga, đường Xuân Đình là tuyến đường tiếp cận chính tới các công trình đô thị ở địa phương. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, xác định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo để chỉ rõ hướng các công trình đô thị và ga, đèn đường.
- (ii) Cải tạo đường bao gồm làn đường sơn màu quanh chợ địa phương, xác định khu vực đỗ xe dưới lòng đường và thăm lại mặt đường
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ qua đường, lắp đặt đèn tín hiệu giao thông

(d) Cải tạo các tuyến phố phường Xuân Đình

4.31 Trong các khu dân cư hiện nay ở phường Xuân Đình, hầu hết các tuyến phố đều không có vỉa hè và điều kiện mặt đường rất xấu. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo các tuyến phố bao gồm thoát nước, thăm lại mặt đường, bố trí ghế đá và bảng thông tin tại không gian mở.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế xe con tới chợ khu vực vào giờ cao điểm và lắp đặt hệ thống chiếu sáng.

(e) Cải tạo nút giao

4.32 Đã xác định hai nút giao cần cải tạo để tiếp cận khu đô thị Ngoại giao đoàn trong khu vực ga, kết nối tới các tuyến đường khu vực. Đề xuất cần lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, sơn vạch kẻ đường ưu tiên người đi bộ, làn sơn màu, biển dừng đỗ, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.33 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (20.000m²) như sau (xem Hình 4.2.1-2):

(a) Xây dựng quảng trường ga

4.34 Quảng trường ga được xây dựng phía trong công viên để đảm bảo không gian công cộng với các công trình dịch vụ phục vụ khách sử dụng ĐSDT và người đến công viên. Nơi đón trả khách được bố trí phía trong vỉa hè trước cửa công viên. Phía trong công viên đề xuất bố trí các công trình tiện ích như nhà vệ sinh, cửa hàng, trạm cảnh sát, công trình cho thuê xe đạp dùng chung, thiết kế hài hòa với cảnh quan của công viên.

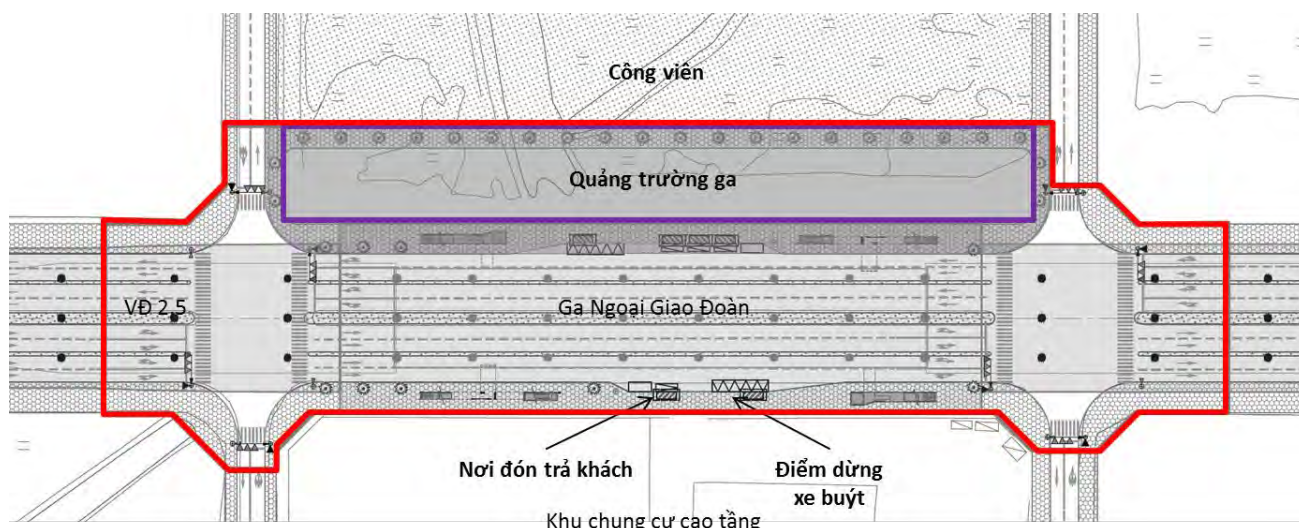
(i) Nơi đón trả khách dọc đường VĐ2,5

(ii) Công trình dịch vụ công cộng (nhà vệ sinh, cửa hàng, trạm cảnh sát, nơi cho thuê xe đạp dùng chung, v.v.).

(b) Xây dựng các điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường VĐ2,5

4.35 Dịch vụ xe buýt gom khách sẽ được mở rộng tới các ga C1, C2 và C3. Để đảm bảo trung chuyển thuận tiện, sẽ bố trí các điểm dừng xe buýt dọc hai tuyến đường chính.

Hình 4.2.2-2 Quảng trường ga và công trình liên phương thức của ga Ngoại Giao Đoàn (C2)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Quản lý giao thông trong khu vực TOD

4.36 Sẽ hạn chế đỗ xe dưới lòng đường và trên vỉa hè phía trong khu vực TOD do các công trình bãi đỗ được xây dựng trong quảng trường ga. Để đảm bảo an toàn khi qua đường VĐ 2,5, cần lắp đặt đèn tín hiệu giao thông và sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ qua đường tại các nút giao.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.37 Tổng chi phí đầu tư ước tính là 32,5 tỷ đồng cho các dự án ngắn hạn (thực hiện sớm).

4.38 Các dự án ngắn hạn (thực hiện sớm) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có gồm các ngõ phố và nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng quảng trường ga gồm bãi đỗ xe trong khu đất công viên, xây dựng điểm dừng xe buýt phía trong vỉa hè và quản lý giao thông. Các dự án này sử dụng đất công viên trên cơ sở phối hợp chặt chẽ với các bên liên quan như Ban Quản lý Dự án Phát triển khu đô thị mới Ngoại Giao đoàn, Sở GTVT.

4.39 Dự án TOD không yêu cầu phải giải phóng mặt bằng nhưng cần thu hồi quỹ đất ở rộng 7.500m² để xây dựng các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.40 Khái toán chi phí cải tạo điều kiện tiếp cận ga C2 được tổng hợp trong Bảng 4.2.2-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.2-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.2-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga C2

Phân loại	Mã	Tên dự án	Khối lượng	Khái toán chi phí (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Xây dựng VĐ 2,5	20.000m ² (50m x 400m)	26	Khác ²⁾
	a2	Xây dựng đường phụ trong khu đô thị mới ¹⁾	(không bao gồm)	(không bao gồm)	Khác ²⁾
	a3	Cải tạo đường làng, ngõ phố thuộc phường Xuân Đỉnh	11.200m ² (5m x 2.200m)	24	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a4	Cải tạo nút giao trong khu vực thuộc phạm vi bán kính 500m từ ga	2 vị trí	0,4	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			24,4	
Khu vực TOD	b1	Xây dựng quảng trường ga phía công viên	2.600m ²	2,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b2	Cung cấp công trình xe buýt và liên phương thức tại ga dọc VĐ 2,5 và đường Nguyễn Hoàng Tôn	2 vị trí	1,2	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b3	Áp dụng các biện pháp quản lý giao thông trong khu vực TOD (sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, tín hiệu giao thông, v.v.)	8 đèn tín hiệu 600m ² sơn vạch kẻ đường	4,1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			8,1	
Tổng				32,5	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Các đoạn tuyến khác phía trong khu đô thị ngoại giao đoàn do đơn vị phát triển thực hiện (đang triển khai).
- 2) Không tính các dự án phát triển đường trong phạm vi 500m từ dự án TOD.

Bảng 4.2.2-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C2

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a3, a4, b1, b2, b3	32,5
	Ngắn hạn	-	0
Cơ sở		-	0
Tổng dự án TOD			32,5
Khác (dự án phát triển đường trong phạm vi bán kính 500m)		a1, a2	26
Tổng			58,5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.3 Khu vực Tây Hồ Tây (C3)

1) Các dự án đã xác định

4.41 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.3-1).

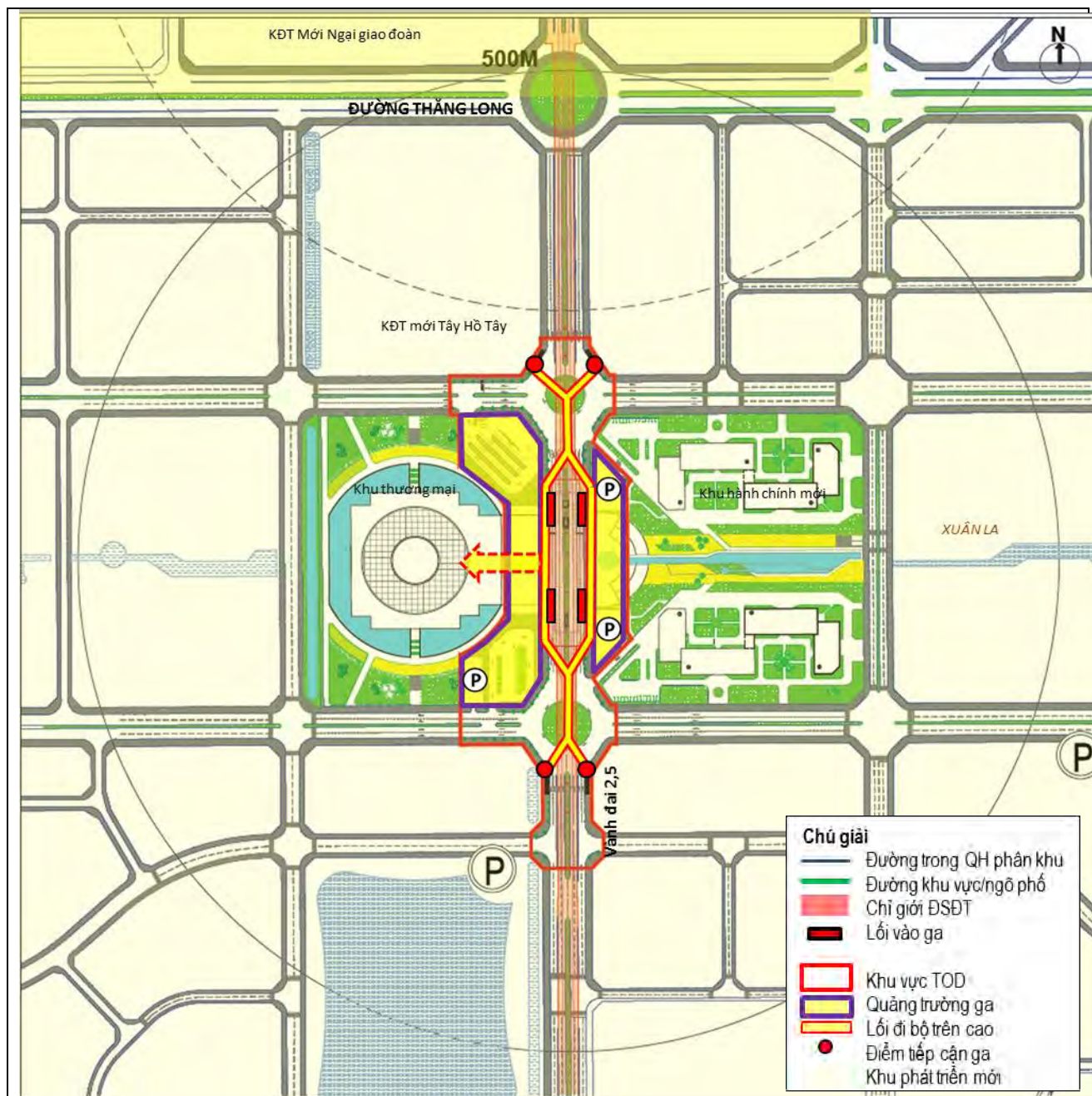
(a) Các dự án đã xác định trong phạm vi bán kính 500m

- (i) Xây dựng đường VĐ 2,5 và các tuyến đường đông – tây tại ga: Cần xây dựng mạng lưới đường vùng kết nối tới các tuyến đường VĐ2, VĐ3 và các tuyến đường chính yếu khác để trở thành đầu mối giao thông ở cửa ngõ phía bắc thành phố.
- (ii) Xây dựng các tuyến đường dịch vụ ở các khu đô thị mới: Cần xây dựng mạng lưới đường dịch vụ song song với phát triển khu đô thị Tây Hồ Tây để thúc đẩy phát triển giao thông quanh ga.
- (iii) Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực: Cần phát triển không gian dành riêng cho người đi bộ như không gian phía trong vỉa hè, khu phố đi bộ, cầu đi bộ, v.v ở khu vực phát triển mới nhằm phát triển quận dựa vào đi bộ.

(b) Các dự án đã xác định trong khu vực TOD

- (i) Xây dựng quảng trường ga tổng hợp ở cả hai bên ga: Quảng trường ga sẽ được xây dựng tại khu thương mại và khu hành chính trung ương nhằm cung cấp dịch vụ gom khách nối dài tới phía bắc sông Hồng cũng như khép kín tới khu phát triển mới ở phía tây Hồ Tây.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn ĐSĐT dọc đường VĐ 2,5: Để đi qua nút giao lớn an toàn và đảm bảo tiếp cận trực tiếp tới ga, cầu đi bộ dưới cầu cạn sẽ được xây dựng phục vụ người đi bộ và NMV.
- (iii) Xây dựng các công trình xe buýt tại ga dọc đường VĐ 2,5: Một số tuyến buýt sẽ dừng để đón trả khách tại các điểm dừng dọc đường VĐ 2,5 để đảm bảo trung chuyển thuận tiện chứ không chỉ để vào bến xe buýt.
- (iv) Xây dựng bến xe buýt nối dài gắn kết với ĐSĐT: Một bến xe buýt mới sẽ được xây dựng tại ga nơi tập trung nhiều công trình đô thị nhằm cung cấp các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách nhằm tăng cường mạng lưới vận tải công cộng gắn kết với đường sắt đô thị phục vụ khu vực ngoại ô phía bắc sông Hồng.
- (v) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Sẽ áp dụng các biện pháp quản lý giao thông mới trong khu vực phát triển mới này như hệ thống giao thông thông minh (ITS), dịch vụ xe buýt điện con thoi, dịch vụ xe đạp cộng đồng cùng với các biện pháp quản lý giao thông phù hợp khác.

Hình 4.2.3-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Xây dựng đường VĐ 2,5 và các tuyến đường mới trong khu vực mới phát triển
2. Đảm bảo điều kiện tiếp cận từ bên ngoài khu vực mới phát triển
3. Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực

Các dự án trong khu vực TOD

1. Xây dựng quảng trường ga tổng hợp ở cả hai bên cửa ga
2. Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cận ĐSDT dọc VĐ 2,5
3. Xây dựng công trình phục vụ xe buýt tại ga dọc VĐ 2,5
4. Phát triển bến xe buýt nối dài ĐSDT gắn kết
5. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Thông tin về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m

4.42 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Xây dựng tuyến đường VĐ 2,5 và các tuyến đường trong khu vực phát triển mới

4.43 Trong phạm vi bán kính 500 m từ ga, tất cả các tuyến đường do đơn vị phát triển thực hiện, gồm cả đường VĐ 2,5. Do đó, đảm bảo đường tiếp cận quanh ga khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

(b) Cung cấp dịch vụ xe buýt khép kín trong khu vực

4.44 Dù đảm bảo đường tiếp cận bên trong khu vực mới phát triển nhưng trong khu vực còn có các khu dân cư hiện nay ngoài khu vực phát triển, đặc biệt các làng xã truyền thống ở phía đông đường VĐ2 quanh hồ Tây. Dịch vụ xe buýt khép kín trong khu vực sẽ không chỉ phục vụ nhu cầu của khu vực mới phát triển quanh các ga C1, C2 và C3 mà kết nối tới đường VĐ2 và VĐ3 đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân ở các cộng đồng hiện nay.

(c) Cải thiện môi trường đi bộ

4.45 Sẽ phát triển không gian cho người đi bộ và các phương tiện phi cơ giới như xe điện, xe đạp điện và xe đạp dùng chung ở các khu trung tâm thương mại và hành chính mới phát triển. Các biện pháp cải thiện môi trường đi bộ gồm:

- (i) Phát triển mạng lưới lối đi bộ trên cao/ngầm kết nối ga và các công trình đô thị
- (ii) Xây dựng các tuyến phố phía trong các công trình đô thị (như các trung tâm thương mại)
- (iii) Mở rộng không gian đi bộ nhờ quy định về khoảng lùi của các công trình đô thị
- (iv) Quy định không gian dành riêng cho các loại phương tiện phi cơ giới trên đường

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.46 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (63.900m²) như sau (xem Hình 4.2.1-2):

(a) Phát triển quảng trường ga tổng hợp ở cả hai bên ga

4.47 Trong khu vực TOD, quảng trường ga được xây dựng ở cả 4 phía trước ga. Quảng trường ga phía tây góp phần cung cấp dịch vụ gom khách với phạm vi hoạt động là phía tây bắc thành phố và dịch vụ liên phương thức đáp ứng nhu cầu của người sử dụng ga và khách tới các trung tâm thương mại.

4.48 Quảng trường ga phía đông nằm trong khu vực hành chính cung cấp dịch vụ khép kín trong khu vực, gồm các khu hành chính và dân cư hiện có quanh VĐ2 cũng như công trình bãi đỗ chung cho các cơ quan hành chính TW.

4.49 Để đảm bảo cảnh quan thống nhất và hiện đại của khu vực phát triển Tây Hồ Tây, sẽ ưu tiên phát triển không gian mở với cây xanh và mặt nước ở khu trung tâm phát triển để phục vụ người đi bộ còn quảng trường ga sẽ bố trí ở góc khu vực.

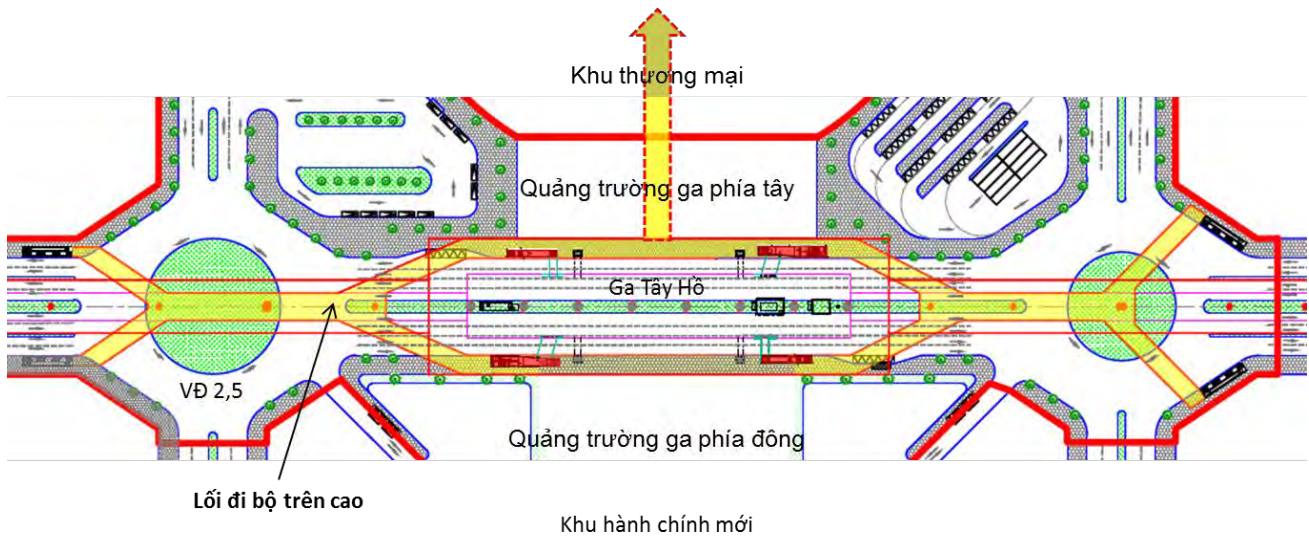
- (i) Quảng trường ga phía tây: Bến xe buýt cung cấp dịch vụ xe buýt nối tiếp ĐSĐT và dịch vụ xe buýt gom khách (9.000m²), nơi quay đầu taxi, xe con và xe máy (7.000m²)
- (ii) Quảng trường ga phía đông: Bãi đỗ xe máy, xe đạp và điểm dừng xe điện (9.000m²)

(b) Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn ĐSĐT

4.50 Cầu đi bộ kết nối với nút giao của các tuyến đường chính sử dụng không gian dưới cầu cạn của ĐSĐT trên cao.

- (i) Lối đi bộ trên cao: L=130m ở phía bắc và 150m ở phía nam, W=6m, H=7,6m

Hình 4.2.3-2 Quy hoạch mặt bằng cầu đi bộ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Xây dựng bãi đỗ xe buýt và các công trình trong khu vực TOD dọc VĐ 2,5

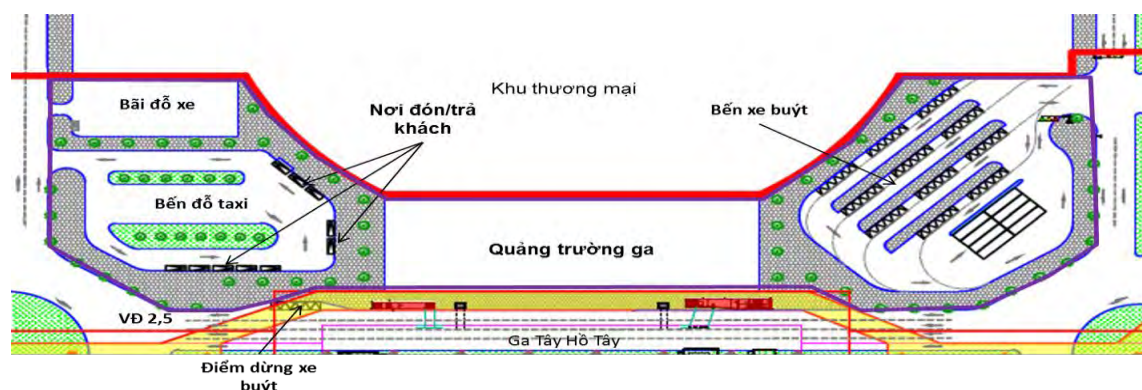
4.51 Các điểm dừng xe buýt được xây dựng dọc VĐ2 để đảm bảo trung chuyển thuận tiện.

(d) Phát triển bến xe buýt nối dài ĐSĐT gắn kết

4.52 Như đã đề cập trong Chương 3 (Quy hoạch ý tưởng), bến xe buýt được xây dựng tại ga C3 để cung cấp dịch vụ ĐSĐT nối dài và dịch vụ xe buýt gom khách. Để đảm bảo trung chuyển thuận tiện tới ga và khu trung tâm thương mại, bến xe buýt sẽ được xây dựng phía trong trung tâm thương mại, nơi có tiềm năng phát triển bến xe buýt nhiều tầng gồm cả các công trình thương mại.

- (i) Bến xe buýt nối dài ĐSĐT: Nhà chờ xe buýt có mái che kết nối với ga, được trang bị ghế chờ, biển báo thông tin, v.v. (7.500m² trong tổng diện tích).

Hình 4.2.3-3 Quy hoạch mặt bằng quảng trường phía tây ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Quản lý giao thông trong khu vực TOD

4.53 Sẽ hạn chế đỗ xe dưới lòng đường và trên vỉa hè trong khu vực TOD do đã có bãi đỗ xe phía trong quảng trường ga. Sẽ lắp đặt đèn tín hiệu và sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ tại các nút giao để đảm bảo qua đường VĐ 2,5 an toàn.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.54 Tổng khái toán chi phí là 371 tỷ đồng, trong đó bao gồm các dự án ngắn hạn (tối thiểu phải có) là 291 tỷ đồng (chiếm 78%) và các dự án cơ bản là 80 tỷ đồng (22%). Tại khu vực ga này, tất cả các tuyến đường đều sẽ được khu vực tư nhân xây dựng mới, do đó các dự án đường bộ không gộp vào trong dự án TOD.

4.55 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu phải có) gồm các hạng mục xây dựng lối đi bộ trên cao bên trong chỉ giới đường sắt đô thị, xây dựng điểm dừng xe buýt trên vỉa hè. Các dự án nằm trong chỉ giới đường sắt đô thị hay đường bộ đều được triển khai thông qua phối hợp với các cơ quan chủ quản như Sở GTVT và MRB.

4.56 Các dự án cơ bản gồm nội dung xây dựng quảng trường ga chung nằm trong phần đất xây dựng mới và lối đi bộ trên cao. Như đã đề xuất, các công trình này sẽ nằm trong phần đất phát triển mới sao cho thuận lợi cho cả người sử dụng nhà ga và bệnh viện, do đó UBND thành phố Hà Nội cần quyết định sớm về cách thức thu hồi một phần đất từ diện tích dành cho phát triển mới, đồng thời bố trí vốn xây dựng.

4.57 Các dự án TOD trong khu vực ga này không cần thực hiện tái định cư.

4.58 Các mục khái toán chi phí để cải tạo điều kiện tiếp cận cho ga C3 được thể hiện trong Bảng 4.3.1-1 (từng dự án) và Bảng 4.3.1-2 (từng giai đoạn)

Bảng 4.2.3-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C3

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án		Khối lượng	Khái toán chi phí (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Xây dựng đường VĐ 2.5 và các tuyến đường đông – tây tại ga ¹⁾		---	---	Khác
	a2	Xây dựng đường dịch vụ ở các khu đô thị mới ¹⁾		---	---	Ngắn hạn
	a3	Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực		---	---	Ngắn hạn
	Tổng phụ			0		
TOD Khu vực	b1	Xây dựng quảng trường ga tổng hợp ở cả hai phía của ga	Quảng trường ga phía đông	9.000m ²	20	Cơ sở
			Quảng trường ga phía tây	9.000m ²	29	Cơ sở
	b2	Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn ĐSĐT dọc VĐ 2.5	5.800m ² (w=6m. L=130m& 150m)	2860	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	b3	Phát triển các công trình xe buýt tại ga dọc VĐ 2.5	Tổng	1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	b4	Phát triển bến xe buýt nối dài ĐSĐT gắn kết	7.500m ²	31	Cơ sở	
	b5	Cải thiện công tác quản lý giao thông	Tổng	4	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	Tổng phụ			371		
Tổng				371		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Khu vực ga trong phạm vi bán kính 500 m từ ga do đơn vị tư nhân thực hiện (đang triển khai).

Bảng 4.2.3-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C3

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	b2, b3, b5	291
	Ngắn hạn	a2, a3	0
Cơ sở		b1, b2, b4	80
Tổng dự án TOD			371
Khác (dự án phát triển đường)			---
Tổng			371

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.4 Khu vực ga Bưởi (C4)

1) Các dự án đã xác định

4.59 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.4-1).

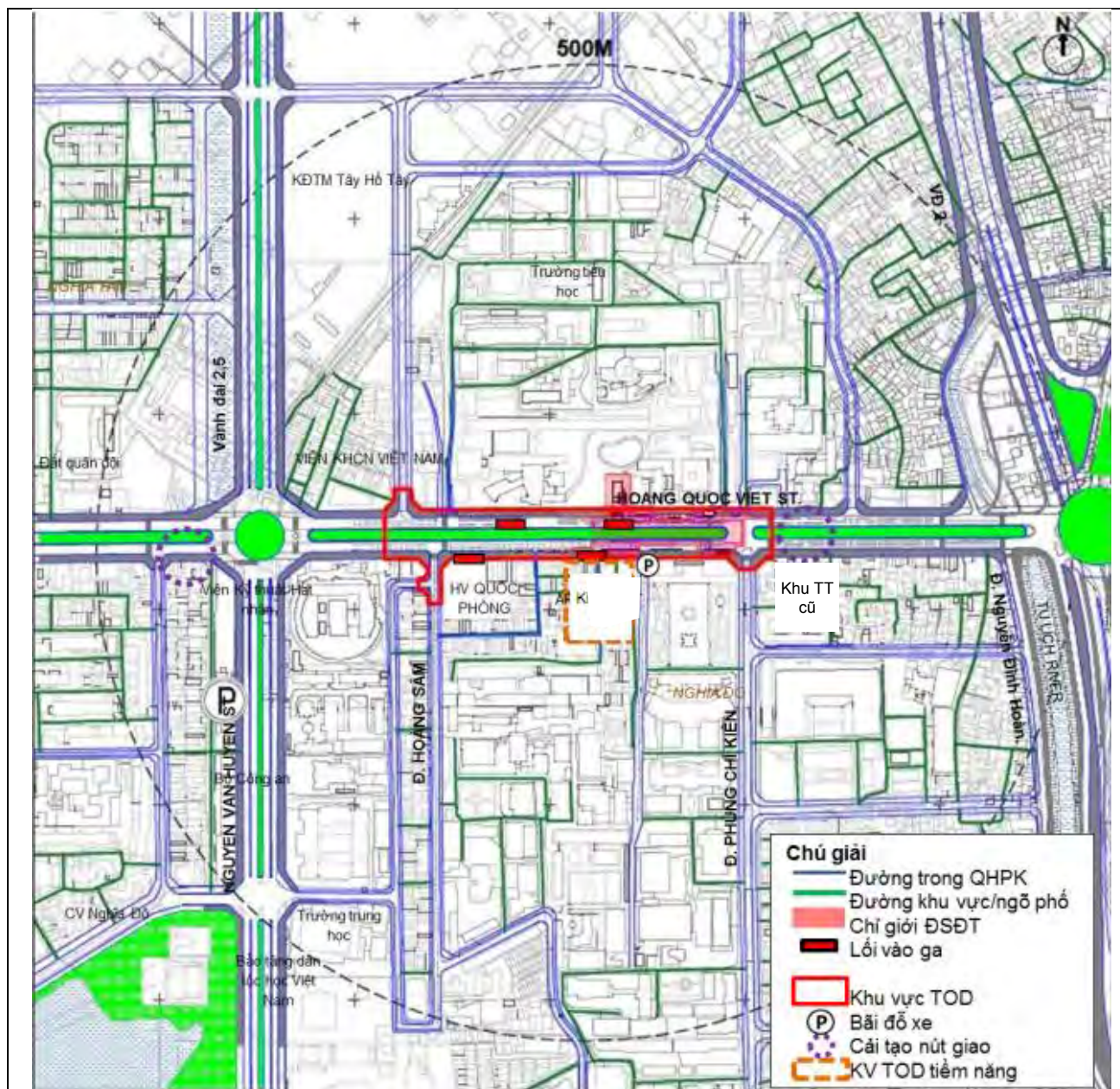
(a) Các dự án đã xác định trong phạm vi bán kính 500m

- (i) Xây dựng đường VĐ 2,5 và mở rộng đường Nguyễn Văn Huyền: Đường VĐ 2,5 gồm cả đường Nguyễn Văn Huyền sẽ được xây dựng và mở rộng nhằm tăng cường kết nối bắc - nam.
- (ii) Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ khu vực đường Hoàng Quốc Việt, Hoàng Sâm, Phùng Chí Kiên và Nguyễn Đình Hoan: Đây là các tuyến đường tiếp cận chính tới ga nên cần đảm bảo an toàn cho người đi bộ nhờ việc sử dụng hợp lý không gian vỉa hè làm bãi đỗ và phục vụ các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương.
- (iii) Cải tạo các tuyến phố ở phường Nghĩa Đô và Nghĩa Tân: Các tuyến phố nhỏ có chiều rộng và mặt đường tốt hơn so với các khu vực khác nên cần khai thác hiệu quả không gian này phục vụ cả luồng giao thông và cộng đồng địa phương.
- (iv) Cải tạo nút giao: Luồng giao thông dọc đường Hoàng Quốc Việt có lưu lượng đặc biệt cao vào trung tâm thành phố trong giờ cao điểm nên cần cải tạo các nút giao kết nối với tuyến đường này để đảm bảo lưu thông thuận tiện cũng như sự an toàn cho người đi bộ qua đường.

(b) Các dự án đã xác định trong khu vực TOD

- (i) Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ trong khu vực TOD: Không gian tiếp cận chính tới ga chỉ hạn chế ở không gian vỉa hè dọc đường Hoàng Quốc Việt nên cần chia sẻ hiệu quả không gian này với người đi bộ và dịch vụ liên phương thức
- (ii) Xây dựng bãi đỗ xe buýt và các công trình trong khu vực TOD dọc đường Hoàng Quốc Việt: Sẽ xây dựng các điểm đón/trả khách tận dụng không gian vỉa hè rộng để đảm bảo trung chuyển thuận tiện.
- (iii) Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm trên cơ sở xem xét tái phát triển khu tập thể cũ (khu vực có tiềm năng phát triển TOD): Để cung cấp dịch vụ thương mại, dân sự và bãi đỗ xe, cần xem xét khả năng tái phát triển khu tập thể cũ để kết nối lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm với ga.
- (iv) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Các công trình quản lý giao thông như biển báo, sơn vạch kẻ đường, v.v. sẽ được lắp đặt để thúc đẩy các phương thức giao thông dọc tuyến đường.

Hình 4.2.4-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Bưởi (C4)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Xây dựng đường VĐ 2,5 và mở rộng đường Nguyễn Văn Huyền
2. Cải tạo vỉa hè các tuyến đường Hoàng Quốc Việt, Hoàng Sâm, Phùng Chí Kiên và Nguyễn Đình Hoan
3. Cải tạo ngõ phố thuộc các phường Nghĩa Đô và Nghĩa Tân
4. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực TOD
2. Xây dựng bãi xe buýt và công trình liên phương thức trong khu vực TOD dọc đường Hoàng Quốc Việt
3. Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm khi phát triển lại khu tập thể cũ (khu vực có tiềm năng TOD)
4. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Thông tin về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m

4.60 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Xây dựng đường VĐ 2,5 và mở rộng đường Nguyễn Văn Huyền

4.61 Mặc dù Sở GTVT đã có kế hoạch xây dựng đường VĐ 2,5 nhưng cần sớm hoàn thành trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động. Nếu không xây dựng và mở rộng kịp thời, tuyến đường phục vụ xây dựng Tuyến 2 dưới cầu cạn sẽ được khai thác là đường tạm của VĐ 2,5 (W=6m, 2 chiều). Trong phạm vi bán kính 500m từ ga, diện tích cần thiết ước tính là 7.500m² (chủ yếu là đất ở) để xây dựng đường VĐ 2,5.

(b) Cải tạo vỉa hè các tuyến đường Hoàng Quốc Việt, Hoàng Sâm, Phùng Chí Kiên và Nguyễn Đình Hoan

4.62 Đường Hoàng Quốc Việt là tuyến đường tiếp cận ga ngầm trực tiếp duy nhất trong khu vực ga này. Ngoài ra còn có một số tuyến đường phụ kết nối các khu vực dân cư với tuyến đường này. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, xác định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo để chỉ rõ định hướng các công trình đô thị và ga, đèn đường.
- (ii) Cải tạo đường bao gồm làn đường sơn màu quanh chợ địa phương, xác định khu vực đỗ xe dưới lòng đường và thảm lại mặt đường
- (iii) Quản lý đỗ xe, gồm đảm bảo không gian đỗ xe đạp và xe máy phía trong vỉa hè, quy định đỗ xe đạp xe máy thẳng hàng.

(c) Cải tạo các tuyến phố nhỏ phường Nghĩa Đô và Nghĩa Tân

4.63 Khu vực ga này tập trung các khu đô thị đã phát triển nên các tuyến đường khu vực đã được xây dựng, đảm bảo không gian tiếp cận các tuyến đường chính (w=5m ~ 8m). Đề xuất các biện pháp sau đây để cải tạo hơn nữa không gian này:

- (i) Cải tạo các tuyến phố nhỏ gồm thoát nước, thảm lại mặt đường, chiếu sáng, bố trí ghế đá và bảng thông tin ở không gian mở.

(d) Cải tạo nút giao

4.64 Có hai nút giao cần cải tạo trong khu vực này:

- (i) Vị trí nút giao: (i) nút giao giữa đường Hoàng Quốc Việt và đường Nguyễn Văn Huyền, (ii) nút giao giữa đường Hoàng Quốc Việt và đường Nguyễn Đình Hoan.
- (ii) Biện pháp cải tạo: Lắp đặt đèn tín hiệu giao thông và sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, thảm mặt màu, biển dừng đỗ, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.65 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (21,500m²) như sau (xem Hình 4.2.4-2):

(a) Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực TOD

4.66 Không gian đi bộ sẽ được cải tạo để phát triển các công trình liên phương thức nhằm sử dụng hiệu quả không gian vỉa hè rộng của đường Hoàng Quốc Việt (W=8m), bao gồm lát vỉa hè, trồng cây xanh, lắp đặt ghế đá và biển báo, v.v.

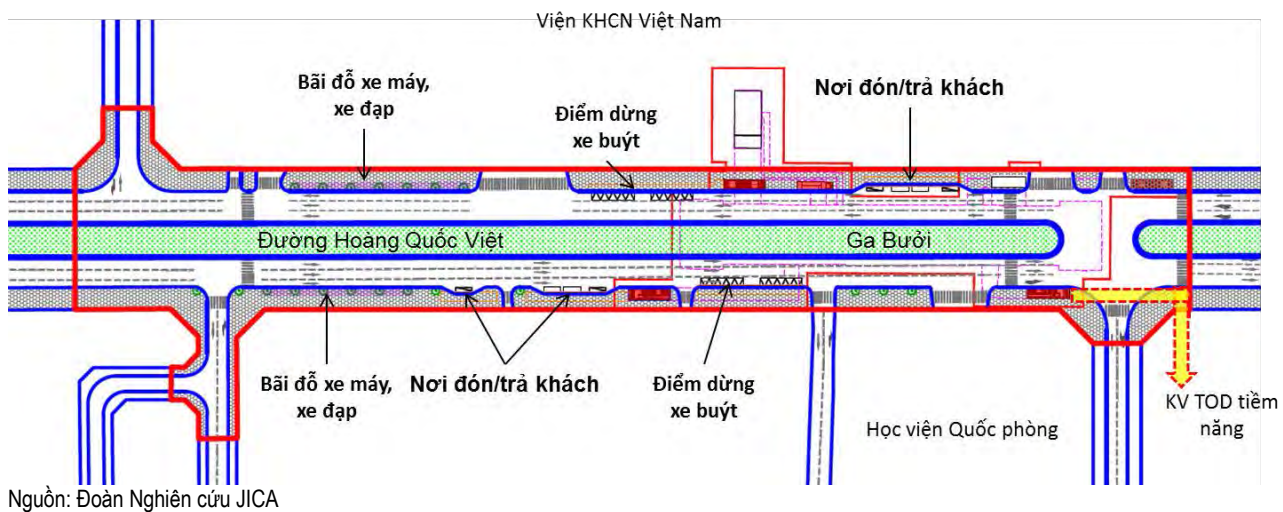
4.67 Đèn tín hiệu cho người đi bộ và sơn vạch kẻ đường được bố trí tại nút giao, mặt đường quanh nút giao sẽ được sơn màu nổi bật để nhận biết.

(b) Xây dựng bãi đỗ xe buýt và công trình liên phương thức trong khu vực TOD dọc đường Hoàng Quốc Việt

4.68 Để tránh ùn tắc giao thông do dừng đỗ xe quanh ga, sẽ xây dựng không gian đón trả khách dọc đường Hoàng Quốc Việt bằng cách xén vỉa hè.

- Không gian đón/trả khách (W=2m, L=40m, cả 2 phía)
- Điểm dừng xe buýt (W=2m, L=36m, cả 2 phía)
- Bãi đỗ xe đạp (W=2,5m, L=60m, cả 2 phía)

Hình 4.2.4-2 Bến xe buýt và Công trình liên phương thức của ga Bưởi (C4)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm trên cơ sở tái phát triển khu tập thể cũ (khu vực có tiềm năng phát triển TOD)

4.69 Cần có bãi đỗ xe quanh ga, đặc biệt là ở các công trình đô thị dọc đường Hoàng Quốc Việt, gồm cả Viện Khoa học và Công nghệ Việt Nam. Có thể tái phát triển khu tập thể cũ ở phía đông nam ga để xây dựng tổ hợp nhà ở, thương mại và dịch vụ. Công trình này sẽ được kết nối với ga ngầm và cung cấp bãi đỗ xe ngầm (khoảng 4.800m²).

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.70 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 566,3 tỷ đồng, gồm 151,3 tỷ đồng cho các dự án ngắn hạn (28%) và 415 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (72% tổng chi phí đầu tư).

4.71 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức phía trong vỉa hè và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT.

4.72 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm khi tái phát triển khu tập thể cũ. Dự án sẽ do khu vực tư nhân thực hiện, gồm huy động vốn xây dựng lối đi ngầm phối hợp với Ban Quản lý các Dự án ĐSDT.

4.73 Không cần phải giải phóng mặt bằng để thực hiện dự án TOD. Tuy nhiên, cần thu hồi 20.300 m² đất ở để thực hiện các dự án xây dựng đường trong phạm vi bán kính 500 m.

4.74 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C4 được tổng hợp trong Bảng 4.2.4-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.4-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.4-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C4

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí ước tính (Tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Xây dựng đường VĐ 2.5	1. Xây dựng đường VĐ 2,5 (W=50m)	25.000m ² (50m x 500m)	32	Khác ¹⁾
			2. Mở rộng đường Nguyễn Văn Huyền (W=50m)	7.500m ² (25m x 300m)	13	Khác ¹⁾
	a2	Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ dọc tuyến phố Hoàng Quốc Việt và các tuyến phố khác gồm Hoàng Sâm, Phùng Chí Kiên và Nguyễn Đình Hoan	26.100 m ² (W=3~8m. L=4.500m)	70	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	a3	Cải tạo các tuyến phố nhỏ phường Nghĩa Đô và Nghĩa Tân	35.000m ² (W=5m. L=7.000m)	64	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	a4	Cải thiện công tác quản lý giao thông để đảm bảo người đi bộ và các phương tiện lưu thông thuận tiện	4 vị trí	0,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	Tổng phụ				134,8	
Khu vực TOD	b1	Cải tạo vỉa hè và môi trường đi bộ trong khu vực TOD		4.900m ²	13	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b2	Xây dựng bãi đỗ xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Quốc Việt		Tổng	3	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b3	Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm trên cơ sở tái phát triển khu tập thể cũ (khu vực có tiềm năng phát triển TOD)	1. Lối đi bộ ngầm	180m2 (6m x 30m)	24	Cơ sở
			2. Bãi đỗ xe ngầm	4.800m2 (60m x 80m)	391	Cơ sở
	B4	Cải thiện công tác quản lý giao thông		Tổng	0,5	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ				431,5	
Tổng					566,3	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.2.4-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C4

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a3, a4, b1, b2, b4	151,3
	Ngắn hạn	-	0
Cơ sở		b3-1, b3-2	415
Tổng dự án TOD			566,3
Khác (dự án phát triển đường)		a1, a2	45
Tổng			611,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.5 Khu vực Quận Ngựa (C5)¹

1) Các dự án đã xác định

4.75 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.5-1):

(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500

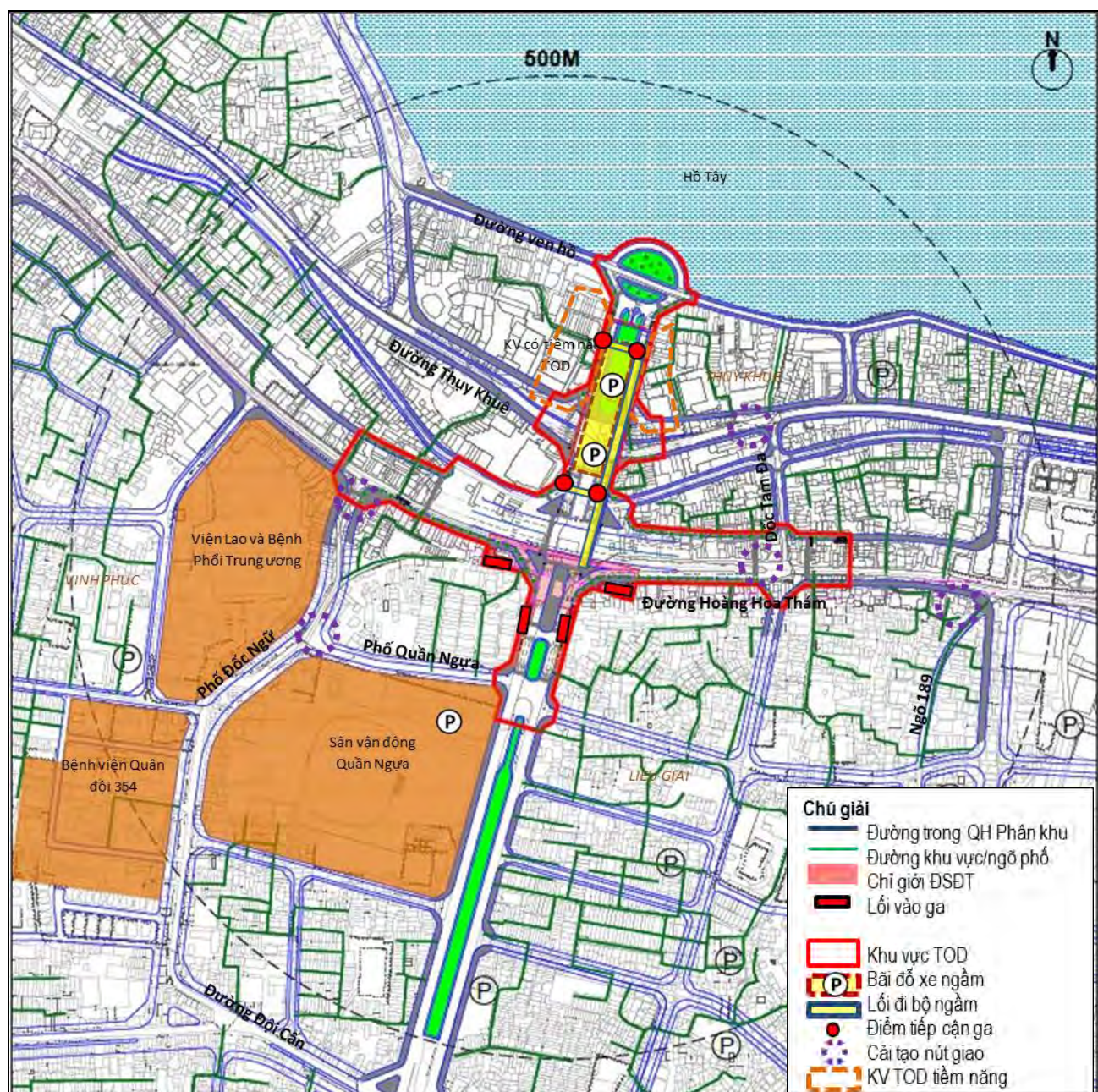
- (i) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê: Vị trí ga nằm ở dưới nút giao nên các tuyến đường chính sẽ được mở rộng để đảm bảo đủ không gian lưu thông và không gian đi bộ quanh ga.
- (ii) Cải tạo phố Đốc Ngừ, Ngõ 189 và phố Tam Đa: Các tuyến đường này đóng vai trò quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu đi lại của du khách tới các công trình đô thị như bệnh viện, đền chùa, chợ cũng như các cộng đồng địa phương kết nối tới các ngõ phố nên cần đảm bảo không gian đi bộ để tách riêng khỏi không gian lưu thông của các loại phương tiện.
- (iii) Cải tạo các tuyến phố nhỏ thuộc các phường Thụy Khuê, Liễu Giai và Vĩnh Phúc: Hầu hết khu vực ga là khu dân cư có mật độ cao nên sẽ cải tạo các ngõ phố để chia sẻ không gian hiệu quả giữa xe máy, người đi bộ và các phương thức khác bằng cách xây dựng các công trình đường bộ và điều tiết luồng giao thông, ưu tiên người đi bộ.
- (iv) Cải tạo nút giao: Các nút giao sẽ được cải tạo bằng cách sơn lại vạch kẻ đường và làm mới đèn tín hiệu để đảm bảo lưu thông thông suốt từ các ngõ phố và các tuyến đường gom tới các tuyến đường chính.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD: Như đề cập ở trên, các dự án mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê sẽ được thực hiện phối hợp với dự án ĐSĐT để đảm bảo không gian tiếp cận ga phù hợp.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm tổng hợp: Để trở thành cửa ngõ hồ Tây, không gian ngầm sẽ được sử dụng gắn kết với ga ĐSĐT nhằm cung cấp không gian đỗ xe và lối đi bộ kết nối các công trình bên đường và không gian ven hồ.
- (iii) Xây dựng các công trình phục vụ xe buýt và vận tải liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Văn Cao: Sẽ xây dựng các điểm dừng xe buýt và công trình đón/trả khách dọc các tuyến đường chính với không gian đi bộ tới cổng ga.
- (iv) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Các nút giao và cầu vượt lớn khiến người sử dụng ga gặp khó khăn trong việc định hướng và xác định vị trí ga nên các công trình quản lý giao thông như đèn tín hiệu, đèn chiếu sáng, vạch qua đường cho người đi bộ sẽ được bố trí đầy đủ cùng với trang thiết bị đường phố và cây xanh để tạo không gian đường hấp dẫn.

¹ Ngoài ra còn có một phương án vị trí ga khác là dịch chuyển về phía bắc cầu vượt tại nút giao đường Văn Cao và đường Hoàng Hoa Thám, phương án này không cần phải thu hồi đất của tư nhân.

Hình 4.2.5-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Quận Ngựa (C5)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

- (1) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê
- (2) Cải tạo phố Độc Ngũ, Ngõ 189 và Dốc Tam Đa
- (3) Cải tạo các tuyến phố nhỏ thuộc các phường Thụy Khuê, Liễu Giai và Vĩnh Phúc
- (4) Khai thác các tuyến đường phía trong Viện KHCN Việt Nam ở phía bắc và khu đất quân đội ở phía nam.
- (5) Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

- (1) Ưu tiên phát triển đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê trong khu vực TOD
- (2) Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm tổng hợp
- (3) Xây dựng các công trình phục vụ xe buýt và vận tải liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Văn Cao.
- (4) Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m từ ga

4.76 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê

4.77 Mặc dù Sở GTVT đã có kế hoạch mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê nhưng cần hoàn thành trước khi ĐSĐT đi vào khai thác. Nếu không kịp thời mở rộng, cần áp dụng các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế lấn chiếm vỉa hè, quy định phạm vi đỗ xe, lắp đặt đèn tín hiệu giao thông.

4.78 Trong dự án này, đường Hoàng Hoa Thám sẽ được mở rộng từ 13,5 m lên 53,5 m còn đường Thụy Khuê sẽ được mở rộng từ 12 m lên 25 m trong khu vực ga. Diện tích đất để mở rộng ước tính khoảng 20.000m² cho đường Hoàng Hoa Thám (L=500m, không bao gồm đoạn cầu vượt) và 7.540m² (L=580m) cho đường Thụy Khuê.

(b) Cải tạo phố Đốc Ngừ, Dốc Tam Đa và Ngõ 189

4.79 Trong khu vực ga này, các tuyến đường phụ cung cấp không gian tiếp cận quan trọng tới các công trình đô thị - cụ thể phố Đốc Ngừ tới bệnh viện, phố Dốc Tam Đa tới chợ và Ngõ 189 đến đền và khách sạn. Đề xuất áp dụng các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, xác định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo để chỉ rõ định hướng các công trình đô thị và ga, đèn đường.
- (ii) Cải tạo đường bao gồm làn đường sơn màu quanh chợ địa phương, xác định khu vực đỗ xe dưới lòng đường và thảm lại mặt đường
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế xe con trong giờ họp chợ, sơn vạch kẻ đường, lắp đặt đèn tín hiệu giao thông.

4.80 Trong dự án này, phố Đốc Ngừ sẽ được mở rộng từ 8,5 m lên 22 m, phố Dốc Tam Đa sẽ được mở rộng từ 13,5 m lên 25 m và Ngõ 189 được mở rộng từ 7,5 m lên 17,5 m. Diện tích mở rộng ước tính tương ứng là 4.000m² (L=300m) cho phố Đốc Ngừ, 1.500m² (L=130m) cho Dốc Tam Đa và 6.000m² (L=600m) cho Ngõ 189.

(c) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Thụy Khuê, Liễu Giai và Vĩnh Phúc

4.81 Trong khu vực này, các ngõ phố kết nối tới các tuyến đường chính bị chiếm dụng bởi cửa hàng và chiếm dụng làm nơi đỗ xe máy. Đặc biệt là ở phường Liễu Giai, đường phụ còn hạn chế và hầu hết các ngõ phố đều hẹp và không có vỉa hè (W=2 – 6 m) để phục vụ người đi bộ và xe máy lưu thông. Cần áp dụng các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo các ngõ phố gồm thoát nước, thảm lại mặt, bố trí ghế đá và bảng thông tin tại không gian mở.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế xe con lưu thông vào giờ họp chợ, bố trí đèn chiếu sáng.

(d) Khai thác hiệu quả các tuyến đường phía trong Viện KHCN Việt Nam ở phía bắc và khu vực đất quân sự ở phía nam

- (i) Do ga nằm giữa các công trình công cộng và quân sự lớn nên điều kiện tiếp cận giữa phía đông và phía tây bị hạn chế. Đề xuất khai thác các tuyến đường của các công trình này phục vụ mục đích công cộng.

(e) Cải tạo nút giao

4.82 Đã xác định 6 nút giao cần cải tạo trong khu vực ga này như sau.

- (i) Vị trí các nút giao: (i) nút giao Hoàng Hoa Thám – Đốc Ngừ, (ii) nút giao Đốc Ngừ - Quận Ngựa, (iii) nút giao Đốc Ngừ - Đội Cấn, (iv) nút giao Hoàng Hoa Thám – Ngõ 189, (v) nút giao Hoàng Hoa Thám – Dốc Tam Đa và (vi) nút giao Thụy Khuê – Dốc Tam Đa.
- (ii) Biện pháp cải tạo: Lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, sơn vạch kẻ đường, thảm màu, lắp đặt biển báo dừng đỗ xe, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.83 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (61,300m²) như sau:

(a) Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD

4.84 Phía trong khu vực TOD đề xuất có 3 tuyến đường chính là các tuyến đường Văn Cao, Hoàng Hoa Thám và Thụy Khuê, các tuyến này sẽ được mở rộng theo Quy hoạch Phân khu. Khu vực ưu tiên phát triển đường trong khu vực TOD như sau:

- (i) Đường Hoàng Hoa Thám L=315,0m, W=53,5m (17.000m²)
- (ii) Đường Thụy Khuê: L=80,0m, W=25,0m (2.000m²)

(b) Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm tổng hợp gắn kết với tái phát triển các khu vực dọc đường Văn Cao

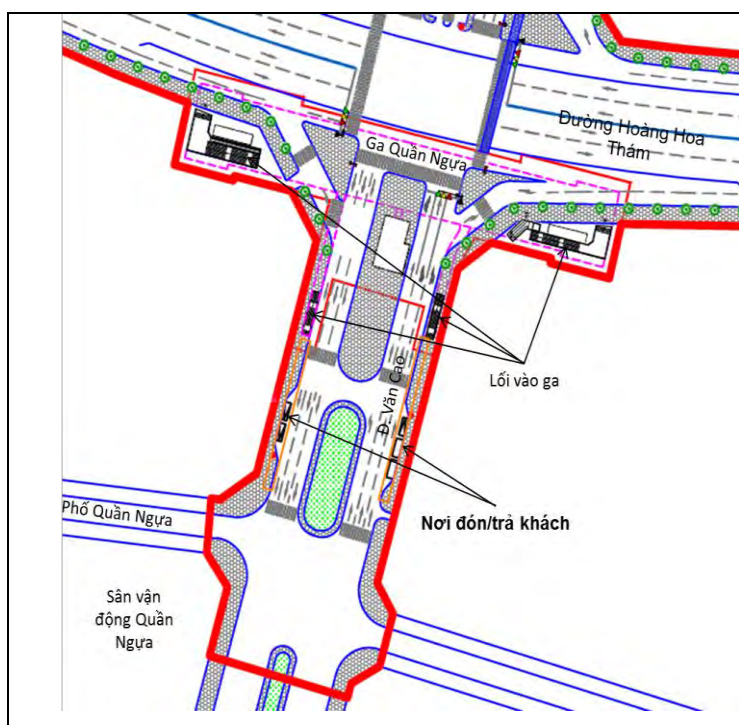
4.85 Tận dụng cơ hội mở rộng đường Văn Cao gần hồ Tây, sẽ khai thác không gian ngầm để xây dựng bãi đỗ xe ngầm và kéo dài lối đi bộ ngầm từ ga tới hồ Tây. Đề xuất xây dựng đường ven hồ để khai thác vẻ đẹp của hồ Tây.

- (i) Bãi đỗ xe ngầm gồm 3 tầng hầm rộng 11,5 ha và có 4 lối vào. Kích thước công trình là 45,5 m (rộng) x 160m (dài)
- (ii) Lối đi bộ ngầm được kết nối dưới vỉa hè phía đông đường Văn Cao (W= 3m, L=330m) và hai lối đi bộ qua phía tây đường Văn Cao (W=3m, L=50m).

(c) Xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Văn Cao

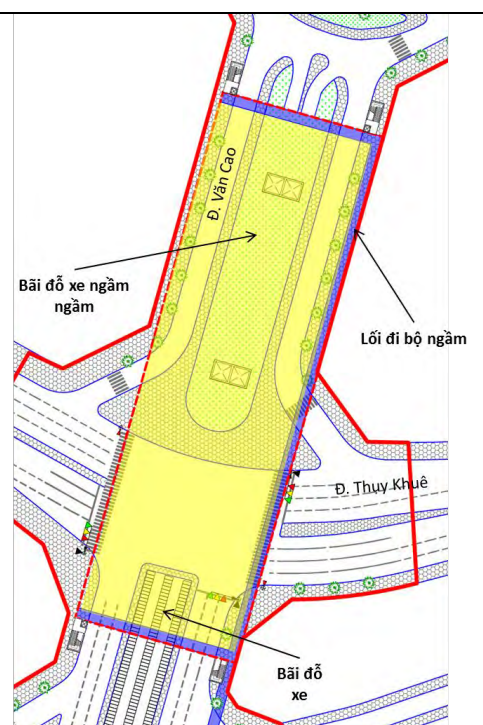
4.86 Để đảm bảo trung chuyển thuận lợi tới gần lối vào ga, các công trình liên phương thức sẽ được xây dựng dọc đường Văn Cao do khó có thể lên/xuống dọc đường Hoàng Hoa Thám do kết cấu cầu vượt. Bãi đỗ xe buýt gần lối vào ga dọc đường Văn Cao và gần các tuyến phố (Đốc Ngừ và Dốc Tam Đa) dọc đường Hoàng Hoa Thám.

Hình 4.2.5-2 Quy hoạch mặt bằng công trình liên phương thức

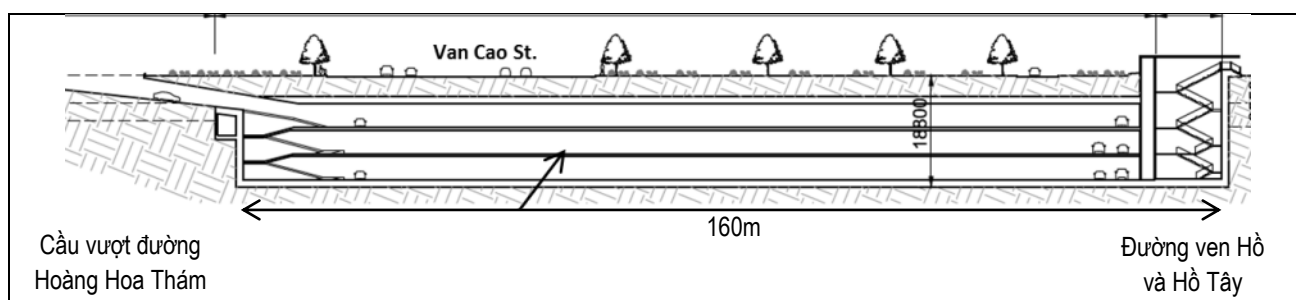


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.5-3 Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm



Hình 4.2.5-4 Mặt cắt ngang bãi đỗ xe ngầm dọc đường Văn Cao



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Cải thiện công tác quản lý giao thông

4.87 Đèn tín hiệu cho người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, đèn tín hiệu giao thông và cây xanh hè phố sẽ được bố trí để đảm bảo an toàn và sự thoải mái quanh ga.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.88 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 940,6 tỷ đồng, gồm 121,6 tỷ đồng cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt (13% tổng chi phí đầu tư), 34 tỷ đồng (4%) cho các dự án ngắn hạn và 785 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (83% tổng chi phí đầu tư).

4.89 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức phía trong phía hè và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT.

4.90 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm ưu tiên mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê để đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng và phát triển đường trong khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.91 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm dọc đường Văn Cao. Dự án này chỉ sử dụng quỹ đất đường bộ hiện có mà không phải giải phóng mặt bằng và sẽ được thực hiện cùng với dự án tái phát triển các công trình bên đường và khu vực trước hồ Tây – khu vực được sự quan tâm của rất nhiều nhà đầu tư tư nhân. Các đơn vị phát triển sẽ xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm khi xây dựng các trung tâm thương mại.

4.92 Cần giải phóng 18.600 m² đất để xây dựng các tuyến đường chính trong khu vực TOD. Ngoài ra, còn cần giải phóng thêm 17.800 m² đất để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.93 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C5 được tổng hợp trong Bảng 4.2.5-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.5-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.5-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C5

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí ước tính (Tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê	1. Cải tạo	13.000m ²	25	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			2. Mở rộng	28.000 m ²	50	Khác
	a2	Cải tạo phố Đốc Ngừ, Ngõ 189, Đốc Tam Đa	1. Cải tạo	7.600 m ²	14	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			2. Mở rộng	11.000m ²	19	Khác
	a3	Cải tạo các ngõ phố thuộc các phường Thụy Khuê, Ngọc Hà và Vĩnh Phúc	36.000 m ² (W=3m. L=12.000m)	77	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	a4	Cải tạo nút giao	6 vị trí	1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
	Tổng phụ (không bao gồm các dự án khác)				117	
TOD Khu vực	b1	Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD		19.000m ²	34	Ngắn hạn
	b2	Xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm tổng hợp	1. Lối đi bộ ngầm	1.000m ²	133	Cơ sở
			2. Bãi đỗ xe ngầm	8.000m ³	652	Cơ sở
	b3	Xây dựng bãi xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Văn Cao		Tổng	0,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b4	Cải thiện công tác quản lý giao thông		Tổng	3,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ				823,6	
Tổng					940,6	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Dự án TOD không bao gồm xây dựng các tuyến đường trong khu vực bán kính 500 m
- 2) Không tính khối lượng và phạm vi các dự án đường trong phạm vi bán kính 500 m trong khu vực TOD

Bảng 4.2.5-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C5

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí(Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1-1, a2-1, a3, a4, b3, b4	121,6
	Ngắn hạn	b1	34
Cơ sở		b2-1, b2-2	785
Tổng dự án TOD			940,6
Khác (dự án phát triển đường)		a1-2, a2-2	69
Tổng			1.009,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.6 Khu vực ga Bách Thảo (C6)

1) Các dự án đã xác định

4.94 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.6-1):

(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500 m từ ga

- (i) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê gồm xây dựng đường nối giữa 2 tuyến đường này: Ga sẽ nằm dưới phố Thụy Khuê mở rộng và kết nối với đường Hoàng Hoa Thám nên các dự án đường này sẽ được thực hiện phối hợp với dự án ĐSĐT.
- (ii) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Ngọc Hà và Thụy Khuê: Hầu hết các tuyến phố trong khu vực là các ngõ hẹp nên cần cải tạo không chỉ về mặt kỹ thuật mà còn cải thiện công tác quản lý sử dụng không gian như kiểm soát tốc độ, cấm dừng đỗ, quản lý các hoạt động thương mại bên đường, v.v.
- (iii) Nghiên cứu phát triển tuyến đường mới kết nối giữa ga và hồ Tây: Quy hoạch kết nối ga với hồ Tây bằng đường trên mặt đất và ngầm nên cần nghiên cứu kỹ vị trí đường và giải pháp tiếp cận gồm cả tiếp cận Trung tâm Phụ nữ, tổ hợp nhà ở, trường học và các khu dân cư xung quanh.
- (iv) Cải tạo nút giao: Sẽ cải tạo các nút giao giữa các tuyến đường chính và các tuyến phố để đảm bảo lưu thông thông suốt và an toàn cho người đi bộ qua đường.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD: Ưu tiên phát triển tuyến đường kết nối mới và mở rộng hai tuyến đường chính để đảm bảo luồng giao thông thông suốt và không gian cho người đi bộ.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ ngầm kết nối ga với vườn Bách Thảo: Cùng với xây dựng ĐSĐT và tuyến đường mới, lối đi bộ ngầm sẽ được mở rộng về phía nam tới vườn Bách Thảo để tạo không gian tiếp cận ga riêng cho các khu dân cư có mật độ cao thuộc phường Ngọc Hà.
- (iii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm kết hợp với tái phát triển khu vực có tiềm năng phát triển TOD: Phần đất của Công ty Cây xanh Hà Nội quy hoạch là bãi đỗ xe sau khi xây dựng ga trong Quy hoạch phân khu nên đây là cơ hội tốt để xây dựng công trình ga kết hợp cung cấp dịch vụ thương mại và dân sinh cũng như bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm.
- (iv) Xây dựng bãi xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê: Các điểm dừng xe buýt và công trình đón/trả khách được xây dựng dọc các tuyến đường chính kết hợp với cung cấp không gian đi bộ tới cửa ga.
- (v) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Cần nghiên cứu kỹ hơn công tác quản lý giao thông quanh ga cho mạng lưới đường hiện nay và tương lai, nơi cấu trúc đô thị và luồng giao thông sẽ biến động lớn.

Hình 4.2.6-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Bách Thảo (C6)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thuy Khuê, gồm xây dựng đường nối giữa hai tuyến đường này.
2. Cải tạo ngõ phố thuộc phường Ngọc Hà và Thuy Khuê
3. Nghiên cứu xây dựng đường mới giữa ga và hồ Tây
4. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD
2. Xây dựng lối đi bộ ngầm kết nối ga với vườn Bách Thảo
3. Xây dựng lối đi bộ ngầm cùng với tái phát triển khu vực có tiềm năng TOD
4. Xây dựng bãi xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thuy Khuê.
5. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m từ ga

4.95 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê, gồm xây dựng đường nối giữa hai tuyến đường này.

4.96 Mặc dù sở GTVT đã có kế hoạch mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê nhưng cần hoàn thành trước khi đưa ĐSĐT vào khai thác. Nếu chưa thực hiện, ít nhất cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, v.v.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế chiếm dụng vỉa hè, quy định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo giao thông

4.97 Trong dự án này, đường Hoàng Hoa Thám sẽ được mở rộng từ 13,5m lên 53,5m còn đường Thụy Khuê được mở rộng từ 12 m lên 25 m trong khu vực ga. Diện tích mở rộng ước tính tương ứng là 11.500m² cho đường Hoàng Hoa Thám (L=300m) và 1.300m² (L=500m), và 3.400m² (L=100m).

(b) Cải tạo ngõ phố thuộc phường Ngọc Hà và Thụy Khuê

4.98 Trong khu vực ga này, các tuyến phố kết nối với các tuyến đường chính bị chiếm dụng bởi các cửa hàng và làm bãi đỗ xe. Đặc biệt ở phường Ngọc Hà, các tuyến đường phụ rất hạn chế và hầu hết các ngõ phố đều hẹp, không có vỉa hè (W=2 – 6m), là nơi lưu thông của các phương tiện xe máy và người đi bộ. Cần thực hiện các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo ngõ phố bao gồm thoát nước, lát lại mặt đường, bố trí ghế đá và biển thông tin tại không gian mở
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế xe con trong giờ họp chợ, chiếu sáng

(c) Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường tiếp cận kết nối giữa ga và hồ Tây

4.99 Có nhiều công trình đô thị được xây dựng giữa đường Thụy Khuê và đường Ven hồ thuộc phường Thụy Khuê như Trung tâm Phụ nữ Việt Nam, tổ hợp nhà ở Co Co, trường trung học, v.v. nên không có đường để người dân tới hồ Tây. Đề xuất nghiên cứu đảm bảo đường tiếp cận trực tiếp từ ga tới hồ Tây, tận dụng đất của tư nhân và xây dựng lối đi bộ ngầm, v.v.

(d) Cải tạo nút giao

4.100 Trong khu vực có 7 nút giao cần cải tạo là những nút giao kết nối giữa các ngõ phố với các tuyến đường chính và các nút giao thường xảy ra ùn tắc quanh trường học.

- (i) Biện pháp cải tạo: Lắp đặt đèn tín hiệu giao thông, sơn vạch kẻ đường, thảm màu, lắp đặt biển báo dừng đỗ xe, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.101 Các dự án đã xác định để cải tạo đường tiếp cận trong khu vực TOD (24,600m²) như sau:

(a) Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD

4.102 Trong khu vực TOD đề xuất có 3 tuyến đường chính là đường Hoàng Hoa Thám, đường Thụy Khuê và tuyến đường nối mới, các tuyến đường này sẽ được mở rộng và xây dựng theo Quy hoạch phân khu. Các tuyến đường được ưu tiên phát triển trong khu vực TOD gồm:

(i) Đường Hoàng Hoa Thám: L=200m, W=53,5m (10.000m²)

(ii) Đường Thụy Khuê: L=200m, W=25,0m (5.000m²)

(iii) Đường nối mới: L=200m, W=25,0m (5.000m²)

(b) Xây dựng lối đi bộ ngầm gắn kết kết nối ga với Bách Thảo

4.103 Cần xây dựng lối đi bộ ngầm kéo dài về phía nam để cải thiện điều kiện tiếp cận vườn Bách Thảo và các khu dân cư thuộc phường Ngọc Hà mà không phải băng qua các tuyến đường chính là đường Hoàng Hoa Thám và đường Ngọc Hà. Lối đi bộ ngầm này được xây dựng cùng với xây dựng ga, tuyến đường nối mới và xây dựng tổ hợp ga trong khu vực dự án TOD gồm cả bãi đỗ xe ngầm nên sẽ hiệu quả về mặt chi phí, thời gian và giảm thiểu các tác động bất lợi do hoạt động xây dựng.

(i) Lối đi bộ ngầm: W=4m, L=100m (4,000m²), 1 lối vào có thang máy

(ii) Lối vào công viên Bách Thảo kết nối với lối đi bộ ngầm.

(c) Xây dựng lối đi bộ ngầm cùng với tái phát triển khu vực có tiềm năng TOD

4.104 Trong phạm vi dự án xây dựng Tuyến 2, ga ngầm được quy hoạch ở khu đất của Công ty Cây xanh Hà Nội. Trong quy hoạch phân khu, khu đất này được quy hoạch là đất giao thông tĩnh (bãi đỗ xe). Đề xuất không chỉ xây dựng lối vào ga và các công trình phụ trợ phía trong chỉ giới ĐSĐT mà xây dựng tổ hợp ga tổng hợp khai thác khu vực có tiềm năng phát triển TOD để tối ưu hóa tiềm năng của khu vực ga này và đảm bảo không gian đỗ xe.

(i) Tổ hợp ga: Dịch vụ thương mại và dân sự (1.200m² x 10 tầng)

(ii) Công trình ngầm: Bãi đỗ xe, lối đi bộ (1.200m² x 2 tầng)

Hình 4.2.6-2 Khu vực TOD tiềm năng kết nối với ga và lối đi bộ ngầm



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Xây dựng các điểm dừng xe buýt dọc đường Thụy Khuê

4.105 Các điểm dừng xe buýt sẽ được xây dựng dọc đường Thụy Khuê để đảm bảo trung chuyển thuận tiện tới gần lối vào ga. Do ga nằm tại điểm cong của tuyến phố nên không xây dựng điểm đón/trả khách tại khu vực ga này.

(e) Cải thiện công tác quản lý giao thông

4.106 Trong khu vực TOD sẽ lắp đặt đèn tín hiệu ưu tiên người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, đèn tín hiệu giao thông và cây xanh để đảm bảo an toàn và sự thoải mái quanh ga.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.107 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 988,2 tỷ đồng, gồm 78,2 tỷ đồng cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt (8% tổng chi phí đầu tư), 41,0 tỷ đồng (4%) cho các dự án ngắn hạn và 869 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (88% tổng chi phí đầu tư).

4.108 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức phía trong chỉ giới ĐSĐT hoặc vỉa hè và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội và Sở GTVT.

4.109 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê và xây dựng tuyến đường nối. UBND TP cần ưu tiên công tác giải phóng mặt bằng và phát triển đường trong khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.110 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm trong khu vực có tiềm năng phát triển TOD sau khi di dời công ty Công viên Cây xanh Hà Nội và đất giao thông. Cần thực hiện cùng với dự án xây dựng nhà ga và phát triển đường, huy động vốn đầu tư tư nhân để gắn kết phát triển thương mại với các công trình ngầm.

4.111 Cần giải phóng 5.500 m² đất để xây dựng các tuyến đường chính trong khu vực TOD. Ngoài ra, còn cần giải phóng thêm 14.300 m² đất để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.112 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C6 được tổng hợp trong Bảng 4.2.6-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.6-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.6-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C6

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án		Khối lượng	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê, gồm xây dựng đường nối giữa hai tuyến đường này	1. Cải tạo	23.400m ²	42	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			2. Mở rộng và xây mới	38.500m ²	69	Khác
	a2	Cải tạo ngõ phố thuộc phường Ngọc Hà và Thụy Khuê		15.000m ² (W=3m. L=10.000m)	32	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a3	Nghiên cứu xây dựng đường mới giữa ga và hồ Tây		---	-	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a4	Cải tạo nút giao		8 vị trí	1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			75,9		
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD		20.600m ²	41	Ngắn hạn
	b2	Xây dựng lối đi bộ ngầm kết nối ga với vườn Bách Thảo		400m ² (W=4m. L=100m)	54	Cơ sở
	b3	Xây dựng lối đi bộ ngầm cùng với tái phát triển khu vực có tiềm năng TOD		10.000m ²	815	Cơ sở
	b4	Xây dựng bãi xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê		2 vị trí	1,2	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b5	Cải thiện công tác quản lý giao thông		7đèn tín hiệu, 1.130 m2 sơn vạch kẻ đường	1,1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			912,3		
Tổng					988,2	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- Dự án TOD không bao gồm xây dựng các tuyến đường trong khu vực bán kính 500 m
- Không tính khối lượng và phạm vi các dự án đường trong phạm vi bán kính 500 m trong khu vực TOD

Bảng 4.2.6-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C6

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1-1, a2, a3, a4, b4, b5	78,2
	Ngắn hạn	b1	41
Cơ sở		b2, b3	869
Tổng dự án TOD			988,2
Khác (dự án phát triển đường)		a1-2	69
Tổng			1.057,2

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.7 Khu vực ga Hồ Tây (C7)

1) Các dự án đã xác định

4.113 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.7-1):

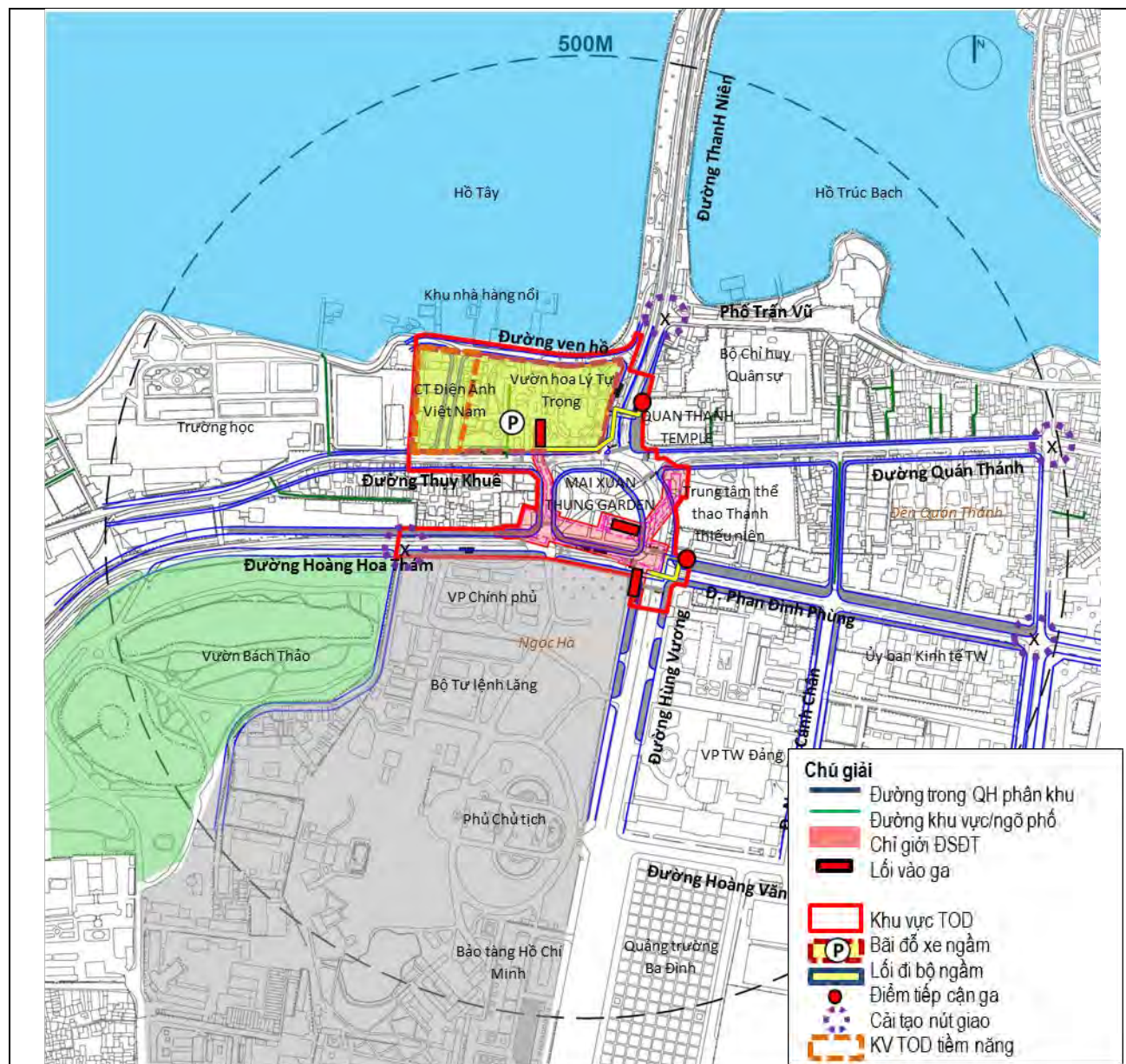
(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500 m từ ga

- (i) Cải tạo các tuyến đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Thanh Niên, Hùng Vương, Quán Thánh và Phan Đình Phùng: Điều kiện đường sá trong khu vực tập trung nhiều cơ quan đầu nã này khá tốt so với các khu vực khác, tuy nhiên, không gian đường sẽ được cải thiện hơn nữa để đảm bảo giao thông thông suốt và đi bộ qua đường an toàn.
- (ii) Cải tạo các tuyến đường Ven Hồ và Trần Vũ: Sẽ cải tạo cảnh quan và tiện nghi trên các tuyến đường ven hồ Tây.
- (iii) Xây dựng tuyến đường nối giữa Công ty Phim Việt Nam và vườn hoa Lý Tự Trọng: Đường mới tới hồ Tây sẽ được xây dựng cùng với tái phát triển khu đất thuộc công ty Phim Việt Nam.
- (iv) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Quán Thánh và Ngọc Hà: Do mạng lưới đường chính đã hình thành nên các tuyến phố nhỏ sẽ không được mở rộng ở khu vực ga này. Luồng giao thông đi thẳng sẽ bị hạn chế phía trong khu nhà để đảm bảo an ninh và môi trường yên tĩnh cho các cơ quan trung ương.
- (v) Cải tạo nút giao: Có nhiều nút giao cắt với các tuyến đường chính nên cần có đèn tín hiệu cho người đi bộ qua đường.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong Khu vực TOD: Các dự án mở rộng đường trong khu vực TOD sẽ được thực hiện cùng với phát triển ĐSĐT để đảm bảo không gian đi bộ và luồng giao thông thông suốt.
- (ii) Xây dựng hai lối đi bộ ngầm: Để giúp tiếp cận ga từ khu vực xung quanh, lối đi bộ ngầm sẽ được nối dài tới khu vực hành chính ở phía đông và đền Quan Thánh, hồ Tây ở phía bắc.
- (iii) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới Vườn hoa Mai Xuân Thưởng và Vườn hoa Lý Tự Trọng: Để bảo tồn không gian truyền thống và môi trường quanh ga cũng như cung cấp bãi đỗ ở trung tâm thành phố, các công trình bãi đỗ sẽ được xây dựng ngầm khai thác không gian công viên và đường phố gần đó.
- (iv) Xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê: Để đảm bảo trung chuyển thuận tiện giữa hai tuyến đường, không gian đón trả khách sẽ được xây dựng phía trong công viên và trên vỉa hè gần lối vào ga.
- (v) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Điểm quay xe gần vườn hoa sẽ được cải tạo để thúc đẩy sự lưu thông của các phương tiện và đảm bảo an toàn cho người đi bộ.

Hình 4.2.7-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hồ Tây (C7)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Cải tạo các tuyến đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Thanh Niên, Hùng Vương, Quán Thánh và Phan Đình Phùng
2. Cải tạo các tuyến phố Ven Hồ và Trần Vũ
3. Xây dựng tuyến đường nối giữa công ty Phim Việt Nam và vườn hoa Lý Tự Trọng
4. Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Quán Thánh và Ngọc Hà
5. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD
2. Xây dựng hai lối đi bộ ngầm
3. Xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới Vườn hoa Mai Xuân Thưởng và Vườn hoa Lý Tự Trọng
4. Xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê
5. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m từ ga

4.114 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Cải tạo các tuyến đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Thanh Niên, Hùng Vương, Quán Thánh và Phan Đình Phùng

4.115 Khu vực ga nằm trong trung tâm chính trị Ba Đình, nơi tập trung nhiều tuyến đường chính từ các hướng. Các tuyến đường trong khu vực này có vỉa hè rộng, trừ đoạn phía tây đường Hoàng Hoa Thám (hiện rộng 15m) và đường Thụy Khuê (hiện rộng 12 m). Mặc dù Sở GTVT đã có kế hoạch mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê nhưng cần sớm hoàn thành trước khi ĐSĐT đi vào khai thác. Nếu không xây dựng kịp, cần triển khai các biện pháp sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, v.v.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế chiếm dụng vỉa hè, quy định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo giao thông

4.116 Theo quy hoạch phân khu, hầu hết các tuyến đường chính quanh khu hành chính TW sẽ được mở rộng. Diện tích mở rộng ước tính 5.500m² cho đường Hoàng Hoa Thám (W=25m, L=550m), 6.900m² cho đường Thụy Khuê (W=25m, L=530m), 300m² cho đường Hùng Vương (W=38m, L=30m ở phía đông vườn hoa) và đường Quán Thánh đoạn giữa đường Hùng Vương và phố Đặng Tất (W=21m, L=200m).

(b) Cải tạo đường ven hồ và phố Trần Vũ

4.117 Các tuyến phố ven hồ được ưu tiên là phố đi bộ và ngắm cảnh. Để cải tạo, cần lát vỉa hè bằng gạch màu, lắp đặt đèn đường và trang thiết bị hài hòa với cảnh quan của hồ và của Đền. Nên cấm xe máy lưu thông trên các tuyến phố này.

(c) Xây dựng tuyến đường nối tới hồ Tây giữa Công ty Điện ảnh Việt Nam và vườn hoa Lý Tự Trọng

4.118 Quy hoạch phân khu quy hoạch một tuyến đường nối giữa đường Thụy Khuê và đường Ven Hồ, khai thác quỹ đất của Công ty Phim Việt Nam. Đề xuất xây dựng tuyến đường này (W=12m, L=120m) cùng với tái phát triển quỹ đất của công ty.

(d) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Quán Thánh và Ngọc Hà

4.119 Các tuyến đường được phát triển rộng ở khu vực ga này nên cộng đồng địa phương không gặp khó khăn trong việc tiếp cận các tuyến đường chính. Cần cải thiện công tác quản lý giao thông như hạn chế xe con, cấm đỗ xe, v.v. trong khu vực này sau khi ĐSĐT được đưa vào khai thác.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

(a) Ưu tiên phát triển các tuyến đường trong khu vực TOD

4.120 Khu vực TOD đề xuất có 3 tuyến đường chính (đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê và đường nối mới) – các tuyến đường này sẽ được mở rộng và phát triển theo Quy hoạch phân khu. Các tuyến đường được ưu tiên phát triển trong khu vực TOD gồm:

- (i) Đường Hoàng Hoa Thám: L=150m, W=25m
- (ii) Đường Thụy Khuê: L=190m, W=25.0m
- (iii) Đường Hùng Vương: L=40m, W=38m

(b) Xây dựng hai lối đi bộ ngầm

4.121 Hai lối đi bộ ngầm sẽ được nối dài về phía hồ Tây và các cơ quan TW khai thác vỉa hè và không gian đường hiện có để người đi bộ không phải băng qua đường quanh khu vực vườn hoa. Để thực hiện hiệu quả, dự án sẽ được thực hiện như là một phần của dự án xây dựng bãi đỗ xe ngầm.

(i) Lối đi bộ ngầm tới đường Thanh Niên: $W=4m$, $L=120m$ ($4,000m^2$), 2 lối vào với một thang máy

(ii) Lối đi bộ ngầm tới đường Phan Đình Phùng: $W=4m$, $60m$ ($240m^2$), 1 lối vào.

(c) Xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Lý Tự Trọng và Công ty Điện ảnh Việt Nam

4.122 Quy hoạch phân khu quy hoạch bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Lý Tự Trọng. Để tối ưu hóa không gian ngầm trong khu vực ga, đề xuất khai thác không gian ngầm dưới Công ty Điện ảnh Việt Nam gắn kết với dự án tái phát triển đô thị. Cần chú ý rằng việc phát triển bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Mai Xuân Thưởng là không khả thi do có nhiều cây cổ thụ không nên đốn hạ hoặc trồng lại.

(i) Bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Lý Tự Trọng: $12.000m^2$

(d) Xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê

4.123 Cần xây dựng các điểm đón trả khách dọc đường Thụy Khuê, đường Hoàng Hoa Thám và đường Thanh Niên để tránh ùn tắc giao thông do dừng đỗ phương tiện quanh ga.

(i) Không gian đón trả khách trên đường Thụy Khuê: $W=2m$, $L=40m$, ở phía bắc.

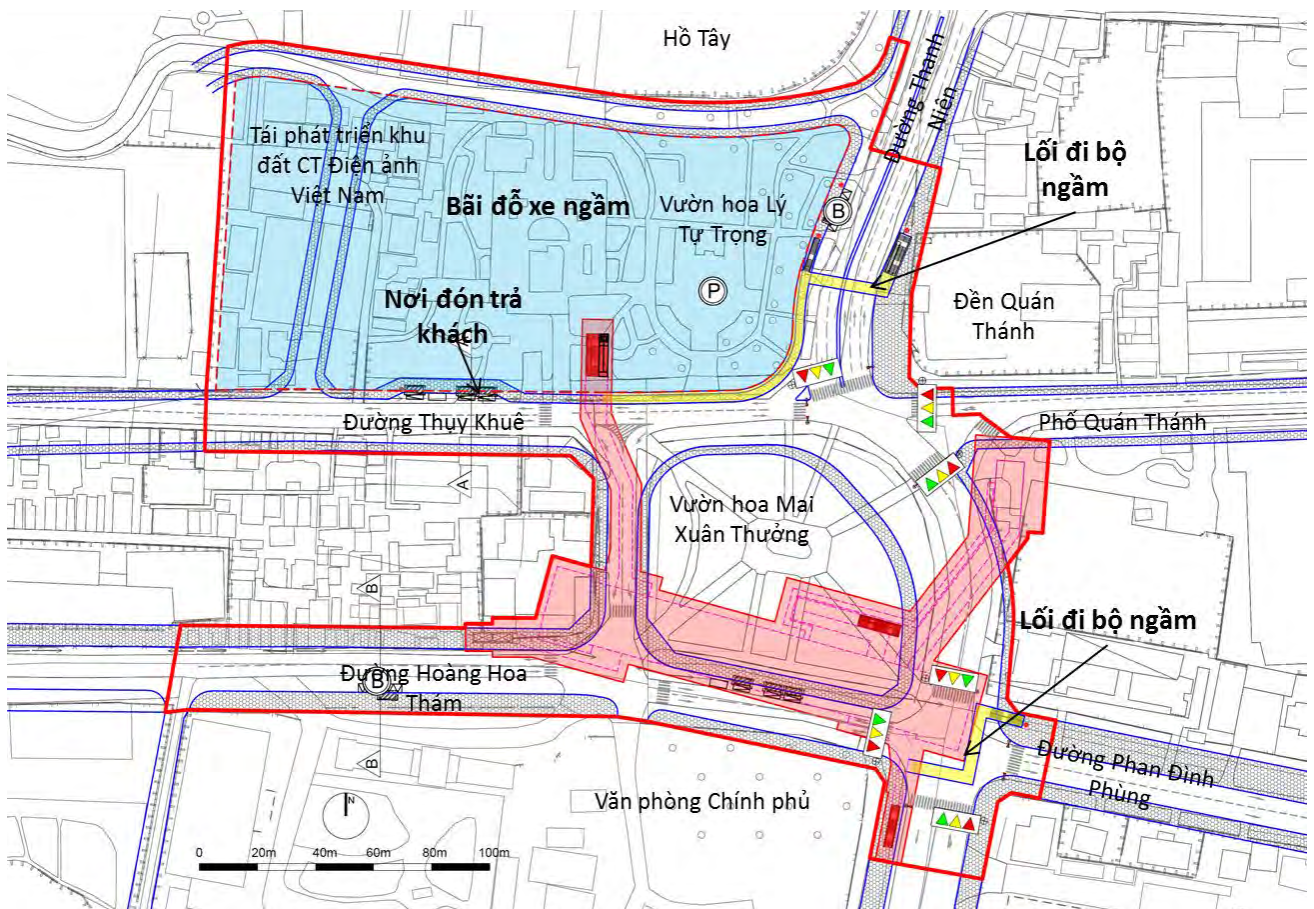
(ii) Điểm dừng xe buýt dọc đường Hoàng Hoa Thám: $W=2m$, $L=20m$, ở phía nam.

(iii) Điểm dừng xe buýt dọc đường Thanh Niên: $W=2m$, $L=20m$, ở phía tây.

(e) Cải thiện công tác quản lý giao thông

4.124 Trong khu vực TOD sẽ lắp đặt đèn tín hiệu ưu tiên người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, đèn tín hiệu giao thông và cây xanh để đảm bảo an toàn và sự thoải mái quanh ga.

Hình 4.2.7-2 Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm khu vực ga Hồ Tây (C7)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.125 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 1.243,8 tỷ đồng, gồm 158,8 tỷ đồng cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt (13% tổng chi phí đầu tư), 10 tỷ đồng (1%) cho các dự án ngắn hạn và 1.075 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (86% tổng chi phí đầu tư).

4.126 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức phía trong chỉ giới ĐSDT hoặc vỉa hè và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Ban QLDA ĐSDT Hà Nội và Sở GTVT.

4.127 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm mở rộng đường Hoàng Hoa Thám và đường Hùng Vương và xây dựng tuyến đường kết nối tới hồ Tây. UBND TP cần ưu tiên công tác giải phóng mặt bằng và phát triển đường trong khu vực TOD trước khi ĐSDT đi vào hoạt động.

4.128 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm dưới các vườn hoa và các tuyến đường. Cần thực hiện cùng với dự án xây dựng nhà ga và phát triển đường, huy động vốn đầu tư tư nhân để gắn kết phát triển thương mại với các công trình ngầm.

4.129 Không cần tái định cư để thực hiện dự án TOD nhưng cần thu hồi 2.500 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.130 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C7 được tổng hợp trong Bảng 4.2.7-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.7-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.7-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C7

	Tên dự án			Khối lượng	Khái toán chi phí (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Cải tạo các tuyến đường Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Thanh Niên, Hùng Vương, Quán Thánh, Phan Đình Phùng	1. Cải tạo	55.000m ²	97	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)	
			2. Mở rộng	3.000m ²	6	Khác	
	a2	Cải tạo đường Ven Hồ và phố Trần Vũ			9.800	17	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a3	Xây dựng tuyến đường nối tới hồ Tây giữa công ty phim Việt Nam và vườn hoa Lý Tự Trọng			1.800 (15m x 120m)	2	Khác
	a4	Cải tạo các tuyến phố thuộc các phường Thụy Khuê và Quán Thánh			5.000m ² (W=5m. L=1.000m)	11	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a5	Cải tạo nút giao			4 vị trí	0,8	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ				127,8		
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD (Hoàng Hoa Thám, Thụy Khuê, Hùng Vương, Quán Thánh)			4.400m ²	8	Ngắn hạn
	b2	Xây dựng hai lối đi bộ ngầm			720m ² (W=4m. L=180m)	97	Cơ sở
	b3	Xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Lý Tự Trọng			12.000m ²	978	Cơ sở
	b4	Xây dựng bãi đỗ xe buýt và các công trình dọc đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê			Tổng	30	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b5	Cải thiện công tác quản lý giao thông			Tổng	3	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ (không bao gồm dự án chiến lược)				1.116		
Tổng					1.243,8		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Dự án TOD không bao gồm xây dựng các tuyến đường trong khu vực bán kính 500 m
- 2) Không tính khối lượng và phạm vi các dự án đường trong phạm vi bán kính 500 m trong khu vực TOD

Bảng 4.2.7-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C7

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1-1, a2, a4, a5, b4, b5	158,8
	Ngắn hạn	a1-2, a3, b1	10
Cơ sở		b2, b3	1.075
Tổng dự án TOD			1.243,8
Khác (dự án phát triển đường)			6
Tổng			1.249,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.8 Khu vực ga Hàng Đậu (C8) & Nam Long Biên (V6)

1) Các dự án đã xác định

4.131 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.8-1):

(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500 m từ ga

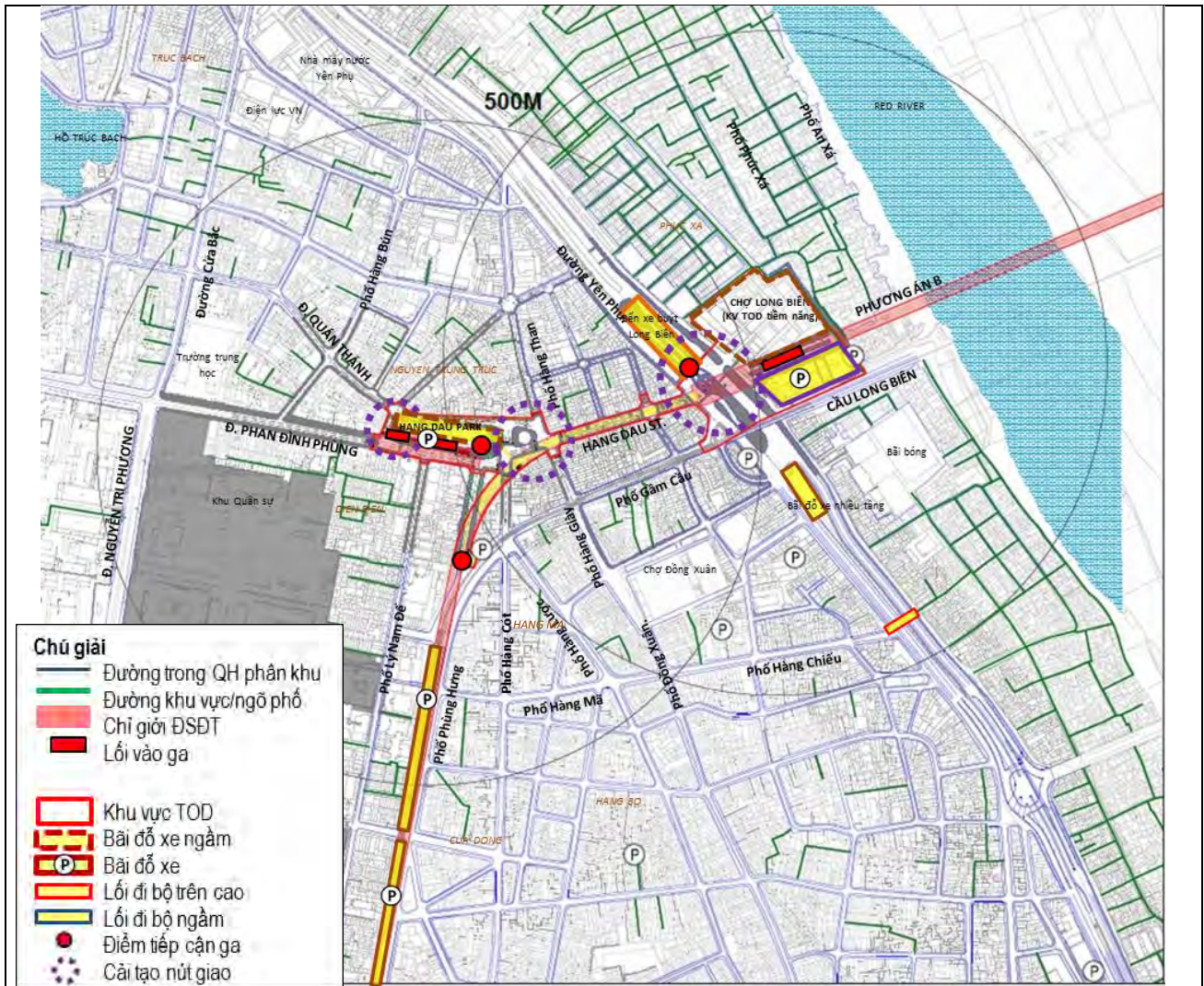
- (i) Tăng cường công tác quản lý giao thông để điều tiết giao thông và cải thiện môi trường đi bộ: Cần nghiên cứu toàn diện các biện pháp quản lý giao thông để xây dựng Khu Phố cổ thành khu phố đi bộ.
- (ii) Cải tạo vỉa hè các tuyến đường Phan Đình Phùng, Quán Thánh, Hàng Đậu, Gầm Cầu và Yên Phụ: Do mạng lưới đường tổng thể và cấu trúc Khu Phố cổ không thay đổi nên sẽ dành vỉa hè làm không gian đi bộ trong khi cho phép các hoạt động kinh tế-xã hội bên đường ở quy mô nhất định.
- (iii) Xây dựng cầu đi bộ qua đường Trần Nhật Duật kết nối với phố Hàng Chiếu: Cầu đi bộ sẽ được xây dựng kết nối tới khu vực phía đông Khu Phố cổ nhằm tăng cường khả năng tiếp cận của khu vực ngoài đê.
- (iv) Xây dựng công trình bãi đỗ dọc các tuyến đường đê (đường Yên Phụ và đường Trần Nhật Duật) và dọc đường Phùng Hưng: Không gian đường rộng của đường đê và dưới cầu cạn Tuyến 1 dọc đường Phùng Hưng sẽ được khai thác làm bãi đỗ xe để cung cấp bãi đỗ quanh khu vực phố cổ.
- (v) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Nguyễn Trung Trực, Hàng Dầu, Hàng Giầy, Hàng Cót và Phúc Xá: Cấu trúc đô thị với mạng lưới phố nhỏ là một trong những giá trị truyền thống của Khu Phố cổ nên không gian này sẽ được cải tạo để đảm bảo giao thông và an toàn cho người đi bộ cũng như cho các hoạt động kinh tế-xã hội trong khu vực.
- (vi) Phát triển dịch vụ xe buýt mới và không gian cho các phương tiện phi cơ giới khai thác đoạn đường sắt sẽ không khai thác nữa của ĐSVN gồm đoạn cầu Long Biên: Để bảo tồn cầu Long Biên và tài sản của ĐSVN quanh Khu Phố cổ, sẽ cải tạo lại các công trình này để cung cấp không gian khai thác xe buýt, phục vụ người đi bộ, xe đạp, xe máy để người dân ngắm cảnh sông Hồng và đảm bảo không gian riêng không có xe con.
- (vii) Phát triển dịch vụ xe buýt nhỏ khép kín và dịch vụ xe đạp cộng đồng: Dịch vụ vận chuyển trong khu vực trung tâm thành phố sẽ được hỗ trợ bằng dịch vụ gom khách tại và quanh ga để người dân và du khách có thể chuyển từ phương tiện cá nhân sang phương tiện dùng chung.
- (viii) Cải tạo nút giao: Các nút giao thuộc các tuyến đường chính quanh ga sẽ được cải tạo để đảm bảo giao thông đi thẳng và tiếp cận giao thông tới Khu Phố cổ.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Phát triển công trình phục vụ xe buýt và vận chuyển liên phương thức dọc đường Phan Đình Phùng và đường Quán Thánh: Sẽ xây dựng các công trình đón/trả khách dọc các tuyến đường chính gần ga Hàng Đậu để đảm bảo trung chuyển thuận tiện tới ga.

- (ii) Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1 kết nối với các ga V8 và C8 cũng như bến xe Long Biên: Cần xây dựng cầu đi bộ dưới cầu cạn tuyến 1 để phát triển đường dành riêng cho người đi bộ kết nối trực tiếp tới các ga.
- (iii) Xây dựng quảng trường ga của Tuyến 1 trên cơ sở khai thác quỹ đất chợ Long Biên: Quảng trường sẽ được xây dựng giữa ga Tuyến 1 và cầu Long Biên để thúc đẩy các phương thức giao thông tiếp cận ga và cung cấp không gian mở cho người dân và du khách ngắm cảnh cầu Long Biên và sông Hồng.
- (iv) Xây dựng bãi đỗ xe và công trình thương mại ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu: Cùng với phát triển ga Hàng Đậu, sẽ phát triển không gian ngầm để cung cấp bãi đỗ và công trình thương mại kết nối tới ga.
- (v) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Có nhiều nút giao tại và quanh ga hiện đang trong tình trạng thường xuyên xảy ra ùn tắc nên cần nghiên cứu kỹ hơn để đảm bảo lưu thông thông suốt và cải thiện công tác quản lý giao thông quanh các nút giao.

Hình 4.2.8-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hàng Đậu (C8) & ga Nam Long Biên (V6)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Tăng cường công tác quản lý giao thông để điều tiết giao thông và cải thiện môi trường đi bộ
2. Cải tạo vỉa hè các tuyến phố: Phan Đình Phùng, Quán Thánh, Hàng Đậu, Gầm Cầu, Yên Phụ.
3. Xây dựng cầu đi bộ qua phố Trần Nhật Duật nối tới phố Hàng Chiếu
4. Xây dựng công trình bãi đỗ dọc đường đê (đường Yên Phụ, đường Trần Nhật Duật) và đường Phùng Hưng
5. Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Nguyễn Trung Trực, Hàng Dầu, Hàng Giấy, hàng Cót và Phúc Xá
6. Phát triển dịch vụ xe buýt mới và không gian cho các phương tiện phi cơ giới khai thác đoạn đường sắt sẽ không khai thác nữa của ĐSVN gồm đoạn cầu Long Biên
7. Phát triển dịch vụ xe buýt nhỏ khép kín và dịch vụ xe đạp cộng đồng
8. Tăng cường công tác quản lý giao thông trong và quanh Khu Phố cổ

Các dự án trong khu vực TOD

1. Xây dựng công trình liên phương thức dọc đường Phan Đình Phùng và Quán Thánh
2. Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạnh Tuyến 1 kết nối với các ga V8 và C8 cũng như bến xe Long Biên
3. Xây dựng quảng trường ga Tuyến 1 trên khu đất chợ Long Biên
4. Xây dựng bãi đỗ xe và công trình thương mại ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu
5. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m từ ga

4.132 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Tăng cường công tác quản lý giao thông để điều tiết giao thông và cải thiện môi trường đi bộ

4.133 Để phát triển Khu Phố cổ thành khu phố đi bộ, cần hạn chế phương tiện giao thông vào Khu Phố cổ và đảm bảo không gian đi bộ cho người đi bộ thông qua các quy định đỗ xe và hoạt động kinh doanh, buôn bán dọc các tuyến phố. Phát triển ĐSĐT là cơ hội tốt để thực hiện các biện pháp quản lý giao thông tổng hợp. Ít nhất cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Phát triển bãi đỗ xe quanh Khu Phố cổ để hạn chế giao thông trong Khu Phố cổ
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế chiếm dụng vỉa hè, quy định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo giao thông

4.134 Trong Khu Phố cổ có nhiều thách thức nhưng cũng không ít những ví dụ thành công về quản lý giao thông, đề xuất mở rộng phạm vi và thời gian hoạt động của các tuyến phố như sau:

- (i) Quy định các tuyến phố đi bộ của chợ đêm cùng với cung cấp bãi đỗ xe quanh các tuyến phố này.
- (ii) Quy định dành lòng đường làm bãi đỗ xe máy tạm vào ban ngày.
- (iii) Quy định thời gian được phép hoạt động của các phương tiện chuyên chở, phân phối hàng hóa quanh chợ Đồng Xuân.

4.135 Ngoài ra, cần áp dụng các biện pháp sau để giảm lưu lượng giao thông trong Khu Phố cổ:

- (i) Ứng dụng hệ thống phân phối chung bằng cách dùng chung xe tải và xe máy để giao hàng.
- (ii) Tăng phí trông giữ xe để hạn chế đỗ xe trong Phố Cổ và sử dụng phần phí tăng thêm thu được để phục vụ các hoạt động bảo tồn trong Phố Cổ.

(b) Cải tạo vỉa hè các tuyến đường Phan Đình Phùng, Quán Thánh, Hàng Đậu, Gầm Cầu và Yên Phụ

4.136 Mặc dù có các tuyến đường chính quanh ga nhưng vỉa hè của các tuyến đường này (rộng 2 ~ 5m) thường bị chiếm dụng làm chỗ đỗ xe hoặc trưng bày hàng hóa, mặt đường bị hư hại. Cần áp dụng các biện pháp quản lý và cải tạo sau với sự đồng thuận giữa các chủ thể kinh doanh dọc các tuyến đường và cộng đồng địa phương:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, v.v. (18.000m²)
- (ii) Đảm bảo chỗ đỗ xe cho nhân viên và khách hàng ở khu vực phía ngoài đề (đường đề, đường Phùng Hưng, bãi đỗ xe ngầm, v.v.) để đảm bảo vỉa hè thông thoáng.
- (iii) Hạn chế các cửa hàng lấn chiếm vỉa hè làm nơi kinh doanh, chứa hàng.

(c) Xây dựng cầu đi bộ qua đường Trần Nhật Duật kết nối tới phố Hàng Chiếu

4.137 Để kết nối khu vực ngoài đề với trung tâm thành phố, sẽ xây dựng một cầu đi bộ từ khu vực ngoài đề vào Khu Phố cổ.

(d) Xây dựng công trình bãi đỗ dọc các tuyến đường đề (đường Yên Phụ và đường Trần Nhật Duật) và dọc đường Phùng Hưng

4.138 Để phát triển khu vực đỗ xe quanh Khu Phố cổ, sẽ khai thác không gian phía ngoài đề và không gian dưới cầu cạn Tuyến 1 dọc đường Phùng Hưng làm bãi đỗ xe.

- (i) Bãi đỗ xe dọc đường Yên Phụ và đường Trần Nhật Duật: $L=500m$, $W=4m$ ($2.000m^2$)
- (ii) Bãi đỗ xe dọc đường Phùng Hưng: $L=250m$, $W=4m$ ($1.000m^2$)

(e) Cải tạo các ngõ phố thuộc phường Nguyễn Trung Trực, Hàng Dầu, Hàng Giầy, hàng Cót và Phúc Xá

4.139 Trong khu vực ga này, hầu hết các ngõ phố đều nhỏ hẹp, xe máy khó lưu thông thuận tiện. Các ngõ phố này do người dân sử dụng nên cần có sáng kiến của cộng đồng để đảm bảo an toàn và sự thoải mái của không gian ngõ phố.

(f) Phát triển dịch vụ xe buýt mới và không gian cho các phương tiện phi cơ giới khai thác đoạn đường sắt sẽ không khai thác nữa của ĐSVN gồm đoạn cầu Long Biên

4.140 Như đề xuất trong Quy hoạch ý tưởng, đoạn đường sắt không khai thác sẽ được chuyển đổi thành đường dành riêng cho xe buýt và xe phi cơ giới.

(g) Phát triển dịch vụ xe buýt nhỏ khép kín và dịch vụ xe đạp cộng đồng

4.141 Như đề xuất trong Chương 3.9, sẽ phát triển dịch vụ xe buýt khu vực để cung cấp dịch vụ gom khách trong trung tâm thành phố phục vụ Khu Phố cổ, khu vực hồ Hoàn Kiếm và Khu phố Pháp.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.142 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong khu vực TOD ($68.400m^2$) như sau:

(a) Xây dựng công trình liên phương thức dọc đường Phan Đình Phùng và Quán Thánh

4.143 Quanh vườn hoa Hàng Đậu sẽ phát triển công trình liên phương thức phía trong không gian vỉa hè để trung chuyển tới ga Hàng Đậu.

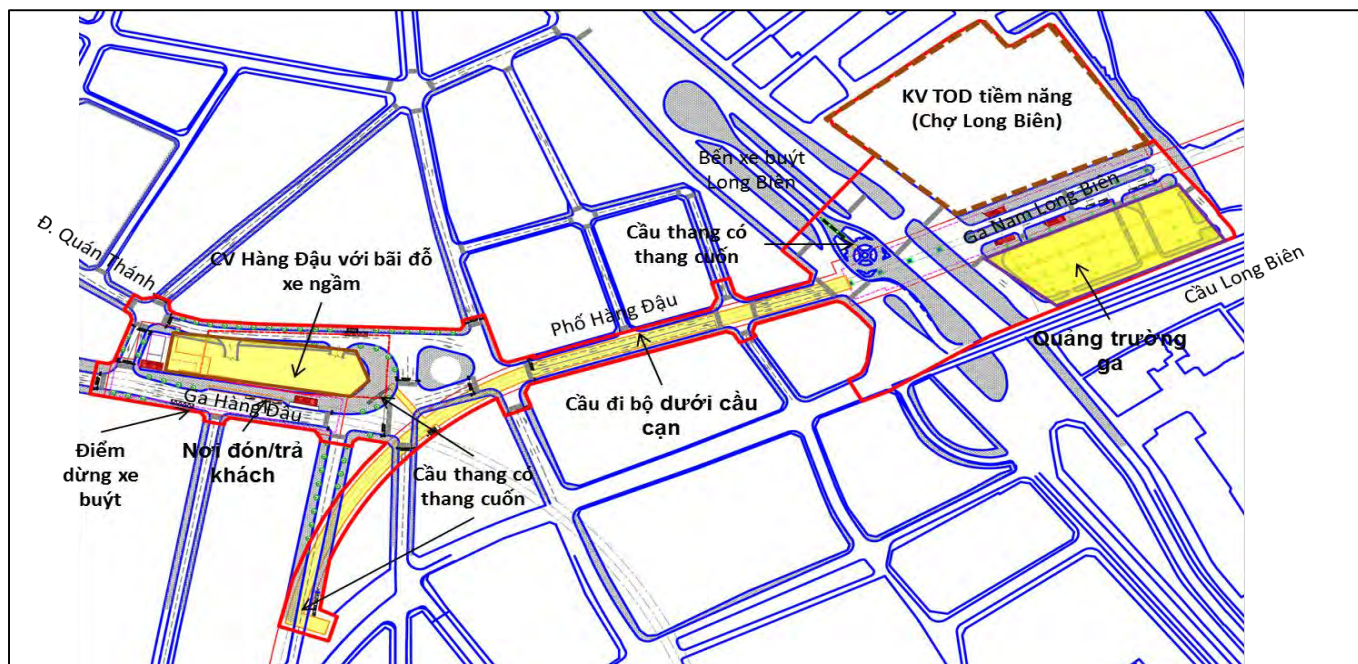
- (i) Điểm đón/trả khách dọc đường Phan Đình Phùng ở phía bắc: $W=2m$, $L=50m$
- (ii) Điểm dừng xe buýt dọc đường Phan Đình Phùng ở phía nam: $L=20m$
- (iii) Điểm dừng xe buýt dọc đường Quán Thánh ở phía bắc: $L=20m$

(b) Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1 kết nối với các ga V8 và C8 cũng như bến xe Long Biên

4.144 Sẽ xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1 để kết nối ga ĐSDT và bến xe Long Biên mà không phải cắt ngang các tuyến đường chính.

- (i) Lối đi bộ trên cao: $W=10m$ $L=600m$
- (ii) Một cầu thang với thang cuốn kết nối tới vườn hoa Hàng Đậu.
- (iii) Một cầu thang với thang cuốn kết nối tới bến xe Hàng Đậu.

Hình 4.2.8-2 Quy hoạch mặt bằng cầu đi bộ và công trình liên phương thức



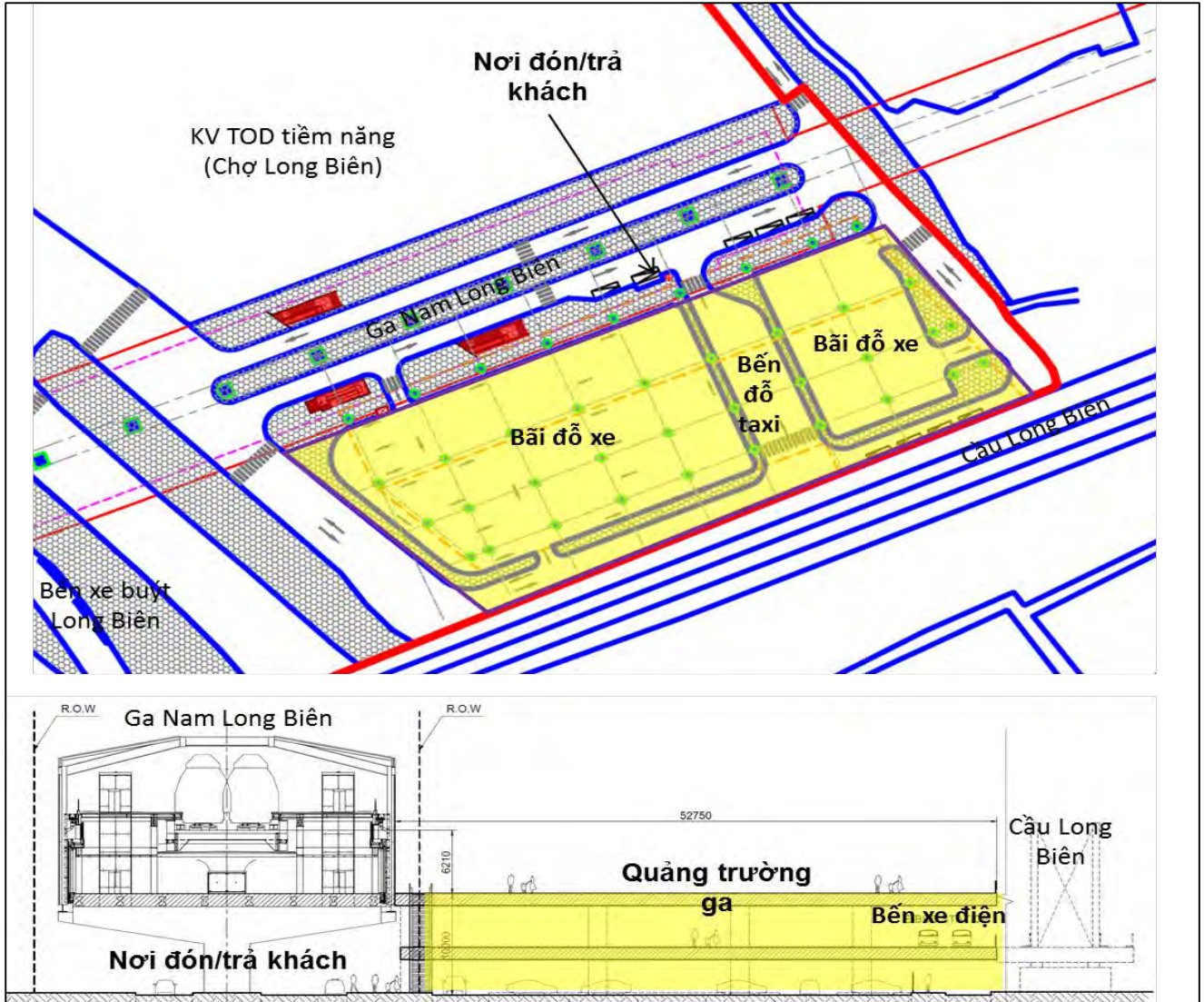
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Xây dựng quảng trường ga Tuyến 1 sử dụng quỹ đất chợ Long Biên

4.145 Trong trường hợp ga Nam Long Biên được xây dựng trong chợ Long Biên, quảng trường ga tổng hợp với cầu đi bộ được xây dựng giữa ga và cầu Long Biên, là không gian công cộng để ngắm cảnh cầu Long Biên và sông Hồng.

- (i) Bãi đỗ xe và nơi quay đầu xe ở tầng 1 (7.000m²)
- (ii) Trung tâm thương mại tầng 2 (7.000m²)
- (iii) Quảng trường đi bộ (không gian mở với nhà hàng) ở tầng 3 (2.000m²)

Hình 4.2.8-3 Quy hoạch mặt bằng quảng trường ga tổng hợp của ga Nam Long Biên



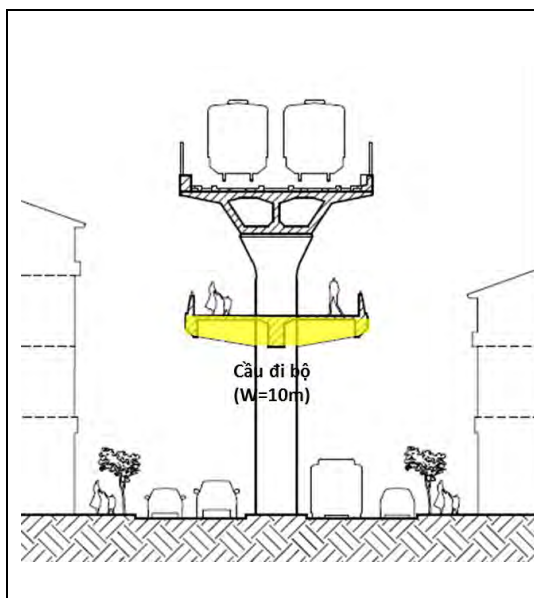
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Xây dựng bãi đỗ xe và công trình thương mại ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu

4.146 Sẽ xây dựng bãi đỗ xe dưới vườn hoa Hàng Đậu thành bãi xe phía bắc Khu Phố cổ để tạo không gian thương mại ngầm kết nối tới ga Hàng Đậu.

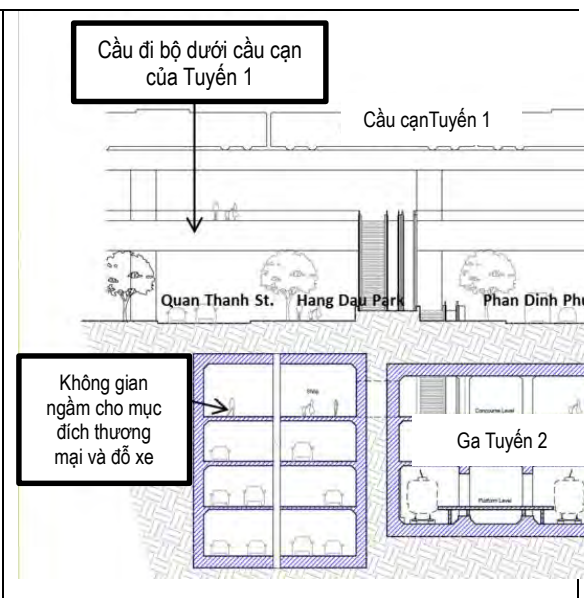
(i) Bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu: 4 tầng ngầm, 2.000m²/sàn

Hình 4.2.8-4 Mặt cắt ngang lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.8-5 Mặt cắt ngang bãi xe ngầm vườn hoa Hàng Đậu



(e) Cải thiện công tác quản lý giao thông

4.147 Trong khu vực TOD sẽ lắp đặt đèn tín hiệu ưu tiên người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, đèn tín hiệu giao thông và cây xanh để đảm bảo an toàn và sự thoải mái quanh ga.

4.148 Đặc biệt, cần nghiên cứu kỹ các nút giao ở phía đông vườn hoa Hàng Đậu (quanh tháp nước) và nút giao quanh bến xe Long Biên và chợ Long Biên để đảm bảo luồng giao thông thông suốt sau khi phát triển ĐSĐT.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.149 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 774,7 tỷ đồng, gồm 471,7 tỷ đồng cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt và dự án ngắn hạn (61%) và 303 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (39%).

4.150 Các dự án ngắn hạn (cần thực hiện sớm) gồm cải tạo các tuyến đường, ngõ phố và các nút giao hiện nay trong phạm vi bán kính 500m, xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyến 1, điểm dừng xe buýt và công trình liên phương thức phía trong chỉ giới ĐSĐT hoặc trên vỉa hè và điều tiết giao thông. Các dự án sử dụng quỹ đất đường bộ được thực hiện trên cơ sở phối hợp với các cơ quan hữu quan như Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội và Sở GTVT.

4.151 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu và xây dựng quảng trường ga phía trong chợ Long Biên. Cần xây dựng bãi đỗ xe ngầm khi xây dựng ga C8 Hàng Đậu, có thể kêu gọi vốn đầu tư của khu vực tư nhân. Sau khi hoàn thiện vị trí ga V6 Nam Cầu Long Biên, có thể xây dựng quảng trường ga như là một phần của dự án Tuyến 1 trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT và các tuyến đường bộ.

4.152 Không cần giải phóng mặt bằng để thực hiện dự án TOD và dự án phát triển đường. Quyền sử dụng đất chợ Long Biên sẽ được chuyển giao cho dự án ĐSĐT gồm ga và quảng trường ga.

4.153 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C8 và V6 được tổng hợp trong Bảng 4.2.8-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.8-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.8-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C8&V6

	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí ước tính (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Tăng cường công tác quản lý giao thông để điều tiết luồng giao thông và cải tạo môi trường đi bộ trong các khu vực nói chung và khu vực trong vòng bán kính 500 m từ ga nói riêng	---	---	Càng sớm càng tốt
	a2	Cải tạo vỉa hè các tuyến đường chính (Phan Đình Phùng, Quán Thánh, Hàng Đậu, Gầm Cầu, Yên Phụ)	18.000m ²	49	Càng sớm càng tốt
	a3	Xây dựng cầu đi bộ qua phố Trần Nhật Duật nối tới phố Hàng Chiếu	135m ² (3m x 45m)	6,7	Càng sớm càng tốt
	a4	Xây dựng công trình bãi đỗ dọc đường để (đường Yên Phụ, đường Trần Nhật Duật) và đường Phùng Hưng	3.000m ² (W=4m. L=750m)	4,5	Càng sớm càng tốt
	a5	Cải tạo các tuyến phố nhỏ thuộc phường Nguyễn Trung Trực, Hàng Đậu, Hàng Giày, Hàng Cót và Phúc Xá	40.000m ² (W=4m. L=10.000m)	84	Càng sớm càng tốt
	a6	Phát triển dịch vụ xe buýt mới và không gian cho các phương tiện phi cơ giới khai thác đoạn đường sắt sẽ không khai thác nữa của ĐSVN gồm đoạn cầu Long Biên	---	---	Chiến lược
	a7	Cung cấp dịch vụ xe buýt khép kín và xe đạp cộng đồng	---	---	Ngắn hạn
	a8	Cải tạo nút giao	9 vị trí	1,9	Càng sớm càng tốt
	Tổng phụ				146,1
Khu vực TOD	b1	Xây dựng công trình liên phương thức dọc đường Phan Đình Phùng và Quán Thánh	Tổng	28,3	Càng sớm càng tốt
	b3'	Xây dựng lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn Tuyên 1 kết nối ga C8, ga V6 và bến xe Long Biên(600m x 10m)	6.000m ² (10m x 600m)	295,8	Càng sớm càng tốt
	b4'	Xây dựng quảng trường ga Tuyên 1 trên khu đất chợ Long Biên	7.100m ²	140	Cơ sở
	b5	Xây dựng bãi đỗ xe và công trình thương mại ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu	2.000m ²	163	Chiến lược
	b6	Cải thiện công tác quản lý giao thông	Tổng	1,5	Càng sớm càng tốt
	Tổng phụ (không gồm dự án chiến lược)				628,6
Tổng				774,7	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Tổng chi phí dự án không bao gồm chi phí của dự án chiến lược trong khu vực TOD.

Bảng 4.2.8-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C8

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1, a2, a3, a4, a5, a8	179,9
	Ngắn hạn	a7	0
Cơ sở			163
Chiến lược		a6, b5	---
Tổng dự án TOD			338,9

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Tất cả các dự án cải tạo đường trong phạm vi bán kính 500 m từ ga được tổng hợp trong dự án khu vực ga C8 Hàng Đậu.

Bảng 4.2.8-3 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga V6

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	b1, b2, b3', b6	295,8
	Ngắn hạn		0
Cơ sở		b4	140
Tổng dự án TOD			435,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.9 Khu vực ga hồ Hoàn Kiếm (C9)

1) Các dự án đã xác định

4.154 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.9-1):

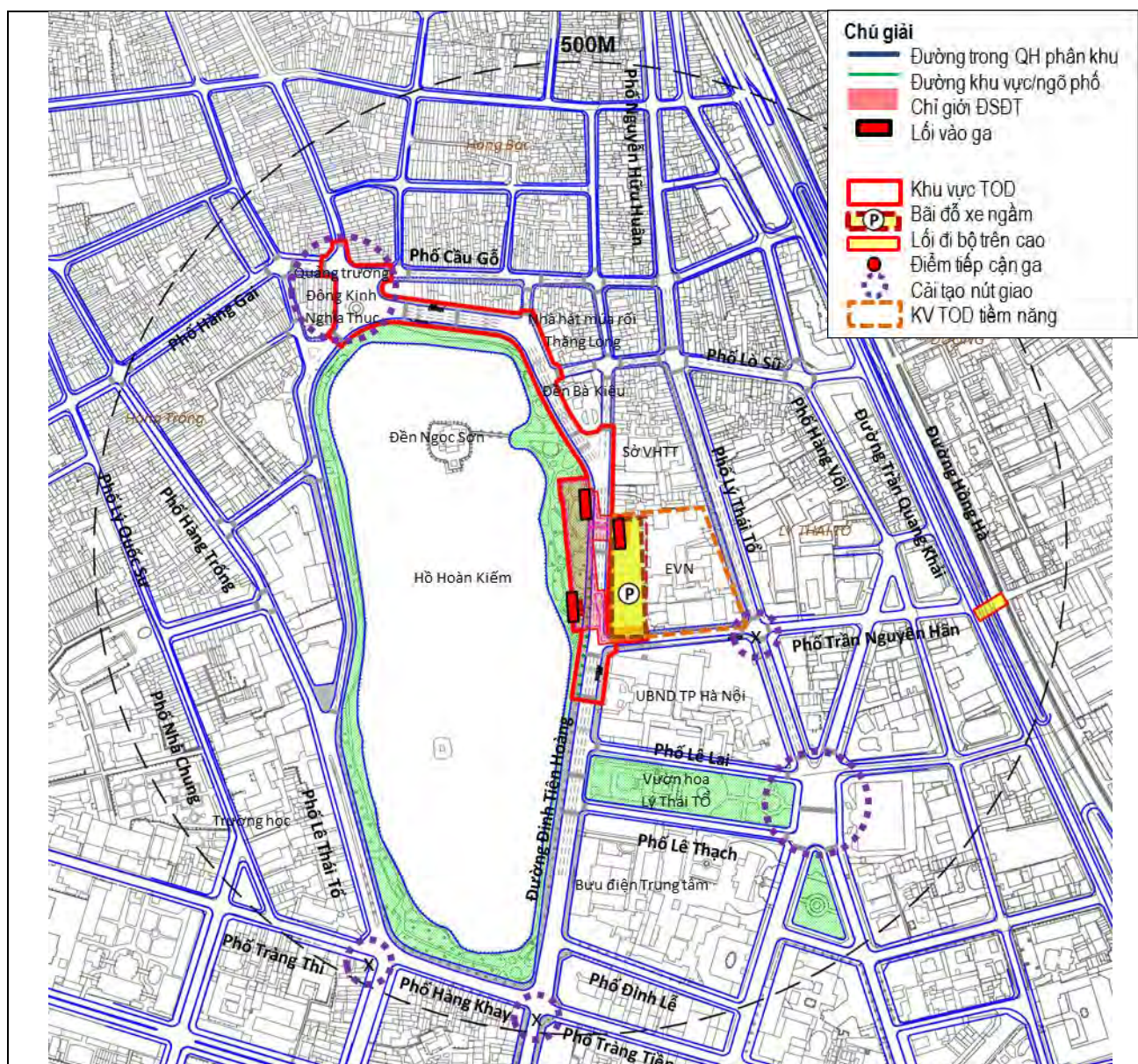
(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500 m từ ga

- (i) Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực: Để tăng tính hấp dẫn của không gian và môi trường truyền thống quanh hồ Hoàn Kiếm, sẽ cải tạo không gian đi bộ không chỉ quanh hồ mà cả ở Khu Phố cổ và các tuyến đường xung quanh.
- (ii) Tăng cường khả năng đi bộ qua đường đê (Trần Quang Khải): Để tăng khả năng tiếp cận từ khu vực ngoài đê, sẽ bố trí cầu đi bộ nối với phía đông của nhà ga.
- (iii) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Lý Thái Tổ, Hàng Bạc, Hàng Trống, Chương Dương): mặc dù quanh hồ đã có các tuyến đường trục, nhưng vẫn cần cải tạo không gian của các tuyến đường thứ yếu để đảm bảo giao thông và các hoạt động kinh tế - xã hội.
- (iv) Xây dựng các điểm đỗ xe trên đường đê (Trần Quang Khải): để bố trí điểm đỗ xe vành đai cho Khu Phố cổ và khu vực hồ, không gian trên đường đê sẽ được sử dụng để làm chỗ đỗ xe.
- (v) Bố trí tuyến xe buýt vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng: Bố trí các dịch vụ vận tải trong trung tâm thành phố để gom khách tại và quanh nhà ga giúp người dân đi lại thuận tiện, phục vụ khách du lịch, kích thích chuyển từ xe cá nhân sang xe dùng chung.
- (vi) Cải tạo nút giao: Để cải thiện điều kiện giao thông và khả năng tiếp cận vào Khu Phố cổ và khu vực hồ, sẽ cải tạo các nút giao trên trục đường quanh nhà ga.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Cải tạo không gian tại cổng vào nhà ga: Cổng vào ga ven hồ sẽ được thiết kế hài hòa với cảnh quan của hồ và các di tích lịch sử.
- (ii) Xây dựng bãi xe ngầm kết hợp với tái phát triển khu đất của EVN (khu vực tiềm năng TOD): Sẽ bố trí bãi đỗ xe ngầm kết nối với nhà ga như một phần của tổ hợp công trình thuộc dự án tái phát triển trên đất của EVN.
- (iii) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Để cải thiện điều kiện giao thông và tiếp cận khu vực hồ, sẽ bố trí các công trình điều tiết giao thông như biển báo, đèn chiếu sáng, kiểm soát lượng xe quanh hồ nhất là vào những lúc triển khai chợ đêm hay các sự kiện khác.

Hình 4.2.9-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Hàng Đậu (C9)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực
2. Tăng cường khả năng đi bộ qua đường đê (Trần Quang Khải)
3. Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Lý Thái Tổ, Hàng Bạc, Hàng Trống, Chương Dương)
4. Xây dựng các điểm đỗ xe trên đường đê (Trần Quang Khải)
5. Bố trí tuyến xe buýt vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng
6. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Cải tạo không gian tại cổng vào nhà ga
2. Xây dựng bãi xe ngầm kết hợp với tái phát triển khu đất của EVN (khu vực tiềm năng TOD)
3. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m từ ga

4.155 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực

4.156 Không gian quanh hồ Hoàn Kiếm là nơi đông đúc, nhiều người tới đây để đi dạo, thưởng ngoạn di tích văn hóa, không gian mặt nước, cây xanh, vườn hoa, hay sử dụng các dịch vụ cà phê, vệ sinh v.v. Mặt khác, các tuyến đường quanh hồ cũng rất đông xe cơ giới, khiến người đi bộ gặp khó khăn. Do đó, cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Bố trí các điểm trông, giữ xe quanh hồ Hoàn Kiếm để kiểm soát, hạn chế xe cơ giới.
- (ii) Cải thiện công tác quản lý giao thông gồm hạn chế chiếm dụng vỉa hè, quy định khu vực đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo giao thông
- (iii) Hạn chế đỗ xe ô tô trên vỉa hè, tăng cường xây dựng các điểm trông giữ xe ở đường đề.
- (iv) Tăng giá vé trông giữ xe để hạn chế đỗ xe trong Khu Phố cổ, khu vực ven hồ và thu thêm phí để bảo tồn Khu Phố cổ và hồ.

(b) Tăng cường khả năng đi bộ qua đường đề (Trần Quang Khải)

4.157 Để gắn kết khu vực ngoài đề với trung tâm thành phố, sẽ xây dựng cầu đi bộ qua đường trên đề nối với hồ Hoàn Kiếm.

(c) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Lý Thái Tổ, Hàng Bạc, Hàng Trống, Chương Dương)

4.158 Trong khu vực nhà ga này, các tuyến ngõ không có nhiều, ngoại trừ ở Khu Phố cổ, do phần lớn các ô phố đều có các trục đường lớn bao quanh. Ở Khu Phố cổ, các biện pháp cải tạo tuyến ngõ như sau:

- (i) Cải tạo vỉa hè gồm lát lại vỉa hè, sơn vạch kẻ đường cho người đi bộ, v.v. (10,000m²)
- (ii) Bố trí bãi đỗ xe cho người lao động, khách vắng lai ngoài Khu Phố cổ (đường đề, phố Phùng Hưng, bãi đỗ xe ngầm, v.v.) để bảo vệ vỉa hè.
- (iii) Hạn chế lấn chiếm vỉa hè bán hàng

(d) Xây dựng các điểm đỗ xe trên đường đề (Trần Quang Khải)

4.159 Để bố trí bãi đỗ vành đai quanh Khu Phố cổ, không gian đường đề sẽ dùng để bố trí bãi xe ô tô, xe máy

- (i) Bãi đỗ trên đường Trần Quang Khải: L=200m, W=6m (1200m²)

(e) Bố trí tuyến xe buýt vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng

4.160 Như đã đề xuất ở Chương 3.9, sẽ bố trí dịch vụ xe buýt nhằm gom khách trong trung tâm thành phố, bao quát Khu Phố cổ, khu vực hồ Hoàn Kiếm và khu phố cũ.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.161 Các dự án đã xác định cải tạo điều kiện tiếp cận trong khu vực TOD (23.100m²) như sau:

(a) Cải tạo không gian tại cổng vào nhà ga

4.162 Cổng vào nhà ga được bố trí trong vườn hoa gần đền Ngọc Sơn. Quanh cổng vào ga, bố trí biển báo, ghế ngồi, cửa hàng nhỏ để thu hút hành khách và khách vãng lai. Thiết kế của các công trình này sẽ được chú ý sao cho hài hòa với không gian và môi trường truyền thống ở khu vực này.

(b) Xây dựng bãi xe ngầm kết hợp với tái phát triển khu đất của EVN (khu vực tiềm năng TOD)

4.163 Ngoài việc đảm bảo bãi đỗ vành đai trên đường đê, vẫn cần các công trình bãi đỗ khác để đảm bảo hình thành khu vực ưu tiên đi bộ cho Khu Phố cổ. Theo đó, lô đất của EVN sẽ được sử dụng để xây dựng bãi đỗ xe ngầm kết hợp với dự án tái phát triển đô thị gắn kết ở đây.

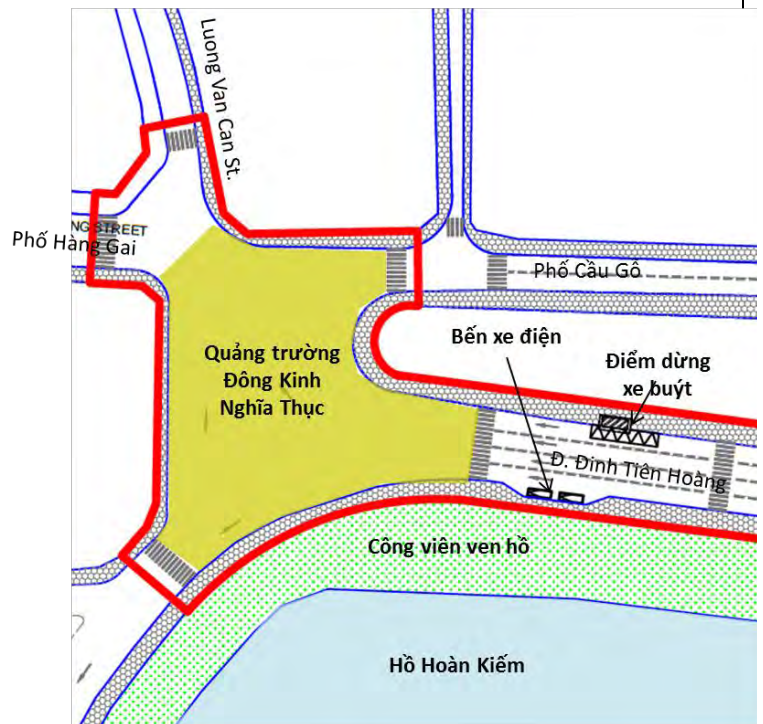
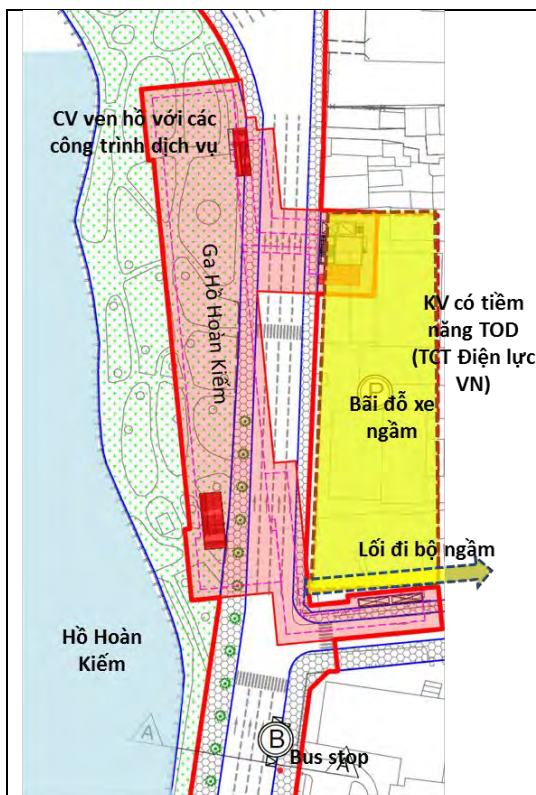
(c) Cải thiện công tác quản lý giao thông

4.164 Trong khu vực TOD, bố trí lối sang đường có đèn tín hiệu, hạn chế đỗ xe trên vỉa hè để đảm bảo không gian đi bộ phía bên kia vườn hoa.

4.165 Nút giao ở khu vực quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục dùng để đỗ taxi, tổ chức sự kiện vào cuối tuần. Hiện nay không có đèn tín hiệu và vạch kẻ sang đường nên khu vực này nguy hiểm với người đi bộ. Cần nghiên cứu cụ thể hơn để cải tạo nút giao này sao cho đảm bảo được giao thông, an toàn cho người đi bộ.

Hình 4.2.9-2 Quy hoạch mặt bằng bãi đỗ xe ngầm

Hình 4.2.9-3 Quy hoạch mặt bằng bến xe điện và cải tạo quảng trường Đông Kinh Nghĩa Thục



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.166 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 861,3 tỷ đồng, gồm 44,3 tỷ đồng (5% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt và dự án ngắn hạn và 817 tỷ đồng cho các dự án cơ bản (95% tổng chi phí đầu tư).

4.167 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng bãi đỗ xe dọc các tuyến đường hiện có và quản lý giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội và Sở GTVT.

4.168 Các dự án cơ sở gồm các dự án xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm trong khu vực TOD tiềm năng sau khi di dời TCT Điện lực Việt Nam và quỹ đất đường bộ hiện có. Đề xuất thực hiện dự án cùng với xây dựng ga ĐSĐT và đường bộ, huy động vốn đầu tư tư nhân để phát triển các công trình thương mại gắn kết với công trình ngầm.

4.169 Không cần giải phóng mặt bằng để thực hiện dự án. Sau khi di dời TCT Điện lực Việt Nam, quỹ đất xây dựng bãi đỗ xe ngầm và công trình liên phương thức sẽ được chuyển giao cho bên giao thông để quản lý và phát triển bãi đỗ.

4.170 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C9 được tổng hợp trong Bảng 4.2.9-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.9-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.9-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C9

Phân loại	MÃ SỐ	Tên dự án	Khối lượng	Khái toán chi phí (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Cải tạo môi trường đi bộ trong khu vực	---	---	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a2	Tăng cường khả năng đi bộ qua đường đê (Trần Quang Khải)	180m ² (3m x 45m)	7	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a3	Cải tạo các tuyến ngõ trong phạm vi 500m	14.800m ² (W=4m, L=3.700m)	31	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a4	Xây dựng các điểm đỗ xe trên đường đê (Trần Quang Khải)	1.200m ² (W=6m. L=200m)	2	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a5	Bố trí tuyến xe buýt vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng	---	---	Ngắn hạn
	a6	Tăng cường tổ chức giao thông ở quanh Khu Phố cổ và hồ Hoàn Kiếm	---	3	Ngắn hạn
	Tổng phụ			43	
TOD khu vực	b1	Cải tạo không gian tại cổng vào nhà ga	Tổng	0,3	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b2	Xây dựng bãi xe ngầm kết hợp với tái phát triển khu đất của EVN (khu vực tiềm năng TOD)	10.000m ²	815	Chiến lược
	b3	Bố trí bến xe buýt điện, xe đạp cộng đồng ở phía bắc hồ Hoàn Kiếm	100m ²	2	Cơ sở
	b4	Cải thiện công tác quản lý giao thông	360m ² sơn vạch kẻ đường	1	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			818,3	
Tổng				861,3	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Chi phí của dự án chiến lược ngoài khu vực TOD không tính vào trong tổng chi phí

Bảng 4.2.9-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C9

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a1, a2, a3, a4, b1, b4	44,3
	Ngắn hạn	a5, a6	0
Cơ sở		b3	817
Tổng dự án TOD			861,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.10 Khu vực Ga Trần Hưng Đạo (C10)

1) Các dự án đã xác định

4.171 Các dự án đã xác định trong khu vực bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.10-1):

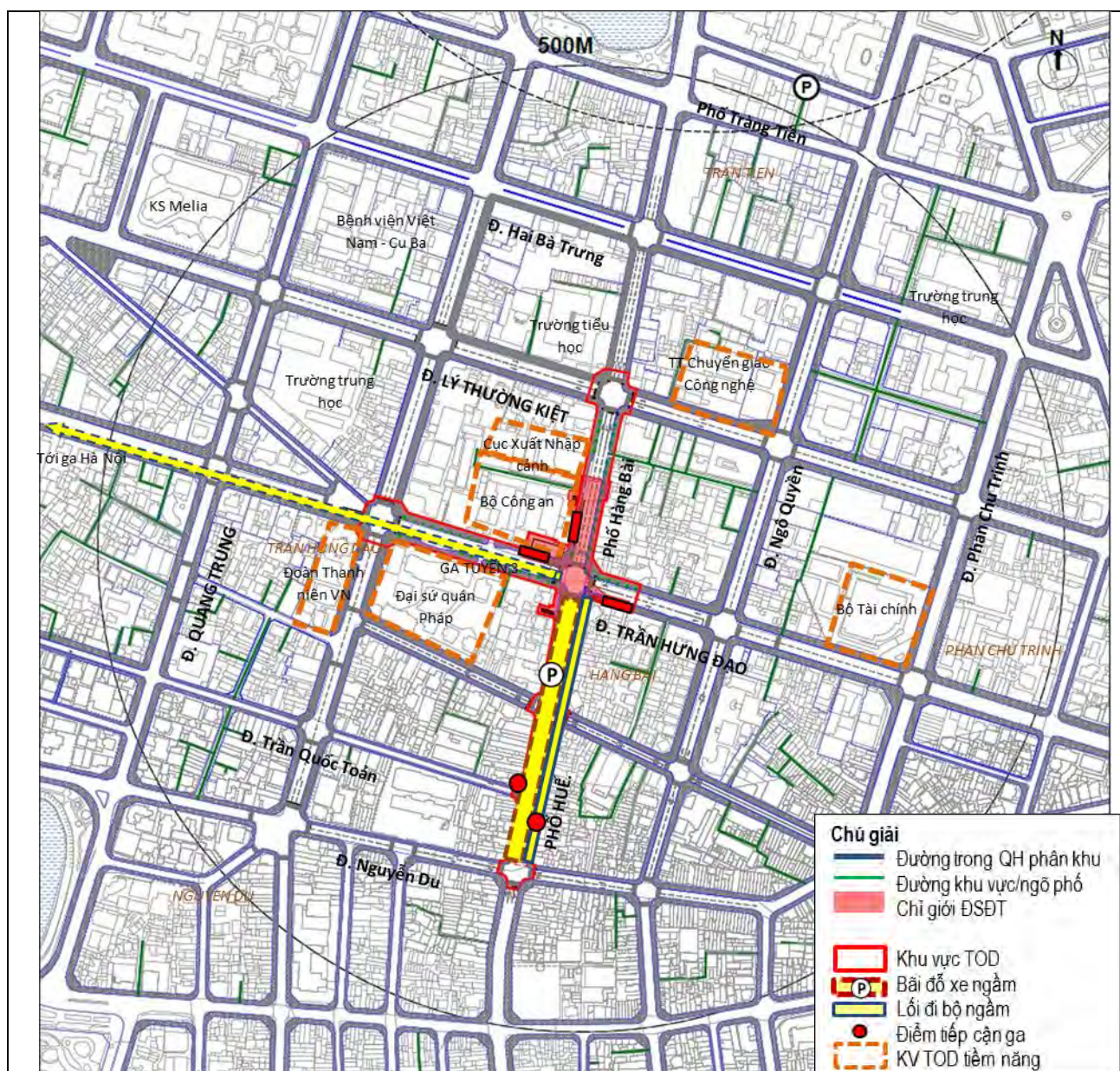
(a) Các dự án đã xác định trong vòng bán kính 500 m từ ga

- (i) Cải thiện tình hình lưu thông xe cơ giới và quản lý không gian đường: để điều tiết luồng giao thông trên mạng lưới đường trục của khu phố cũ, cần có biện pháp tổ chức giao thông tốt hơn có cân nhắc tới việc xây dựng nhà ga, bằng cách bố trí đường một chiều, phân tích làn xe ô tô và xe máy, quy định về đỗ xe trên lòng đường, trên vỉa hè, v.v.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ ngầm trên phố Trần Hưng Đạo: Để cải thiện tiềm năng phát triển ở khu phố cũ, sẽ bố trí lối đi bộ ngầm kéo dài suốt phố Trần Hưng Đạo, nối các ga của Tuyến 2 và Tuyến 3, tiếp về hướng ga Hà Nội, kết nối với các tầng ngầm của các công trình ven đường.
- (iii) Cải tạo vỉa hè tại các phường Hàng Bài, Trần Hưng Đạo, Tràng Tiền, Phan Chu Trinh: Trong khu phố cũ không có nhiều ngõ, không gian đường bộ có thể được cải tạo để tăng tính an toàn và sự yên tĩnh.
- (iv) Bố trí dịch vụ xe buýt mini và xe đạp cộng đồng: Để phục vụ đi lại hàng ngày và chờ khách du lịch quanh khu phố cũ, sẽ bố trí các dịch vụ gom khách sử dụng các loại phương tiện động cơ điện.

(b) Các dự án trong khu vực TOD

- (i) Xây dựng bãi xe ngầm, lối đi bộ ngầm trên phố Huế: Để bố trí bãi đỗ xe vành đai cho khu phố cũ và các điểm gửi xe đi tàu tại nhà ga giai đoạn 1 của Tuyến 2, sẽ xây dựng công trình bãi xe ngầm bằng cách tận dụng kết cấu do dự án Tuyến 2 xây dựng.
- (ii) Xây dựng lối đi bộ ngầm nối các ga Tuyến 2 và Tuyến 3: Ga của Tuyến 3 sẽ được xây dựng trên phố Trần Hưng Đạo, về phía tây của ga Tuyến 2, do đó sẽ xây dựng một lối đi bộ ngầm nối thông hai ga này.
- (iii) Bố trí các công trình liên phương thức trên phố Trần Hưng Đạo, phố Huế và phố Hàng Bài: Để đảm bảo trung chuyển thuận lợi tại ga, sẽ bố trí các điểm đón/trả trên vỉa hè tuyến đường trục.
- (iv) Xây dựng quảng trường ga kết hợp với dự án tái phát triển khu vực đất Bộ Công An (khu vực tiềm năng TOD): Để tăng khả năng tiếp cận cho hai ga đường sắt đô thị và các phương thức giao thông khác cũng như không gian dành cho công chúng, sẽ bố trí quảng trường ga kết hợp tái phát triển trên lô đất hiện tại của Bộ Công an.
- (v) Cải thiện công tác quản lý giao thông: Các công trình điều tiết giao thông như biển báo, đèn chiếu sáng, đèn tín hiệu sẽ được bố trí một cách hài hòa với cảnh quan đường phố trong khu phố cũ.

Hình 4.2.10-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định của khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)



Các dự án trong phạm vi bán kính 500m

1. Cải thiện tình hình lưu thông xe cơ giới và quản lý không gian đường
2. Xây dựng lối đi bộ ngầm trên phố Trần Hưng Đạo
3. Cải tạo vỉa hè tại các phường Hàng Bài, Trần Hưng Đạo, Tràn Tiên, Phan Chu Trinh
4. Bố trí dịch vụ xe buýt mini và xe đạp cộng đồng

Các dự án trong khu vực TOD

1. Xây dựng bãi xe ngầm, lối đi bộ ngầm trên phố Huế
2. Xây dựng lối đi bộ ngầm nối các ga Tuyến 2 và Tuyến 3
3. Bố trí các công trình liên phương thức trên phố Trần Hưng Đạo, phố Huế và phố Hàng Bài
4. Xây dựng quảng trường ga kết hợp với dự án tái phát triển khu vực đất Bộ Công An (khu vực tiềm năng TOD)
5. Cải thiện công tác quản lý giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định

4.172 Các dự án đã xác định để cải thiện điều kiện tiếp cận trong phạm vi bán kính 500m gồm:

(a) Cải thiện tình hình lưu thông xe cơ giới và quản lý không gian đường

4.173 Mạng lưới đường bộ ở khu phố cũ có vỉa hè rộng rãi, có nhiều cây xanh. Để cải thiện luồng giao thông và phát huy được không gian đường bộ rộng rãi, sẽ áp dụng các biện pháp sau đây:

- (i) Khuyến khích xây dựng các điểm đỗ xe bên trong khuôn viên các công trình đô thị để hạn chế đỗ xe trên đường.
- (ii) Cải thiện các biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm chống lấn chiếm để bán hàng, kẻ vẽ vạch dừng đỗ, lắp đặt biển báo giao thông.
- (iii) Tăng giá vé trông giữ để hạn chế đỗ xe bên trong khu phố cũ và để thu thêm phí để cải tạo cảnh quan của khu phố cũ.

(b) Xây dựng lối đi bộ ngầm trên phố Trần Hưng Đạo

4.174 Khi đã xây dựng xong ga ngầm của Tuyến 2 và Tuyến 3 thì tiềm năng phát triển của không gian ngầm sẽ tăng lên. Có nhiều công trình công cộng như các bộ, sứ quán, cơ quan sẽ di dời ra ngoài trung tâm nên các tầng ngầm của công trình với bãi đỗ có thể được nối với mạng lưới đi bộ ngầm trên phố Trần Hưng Đạo.

(c) Cải tạo vỉa hè tại các phường Hàng Bài, Trần Hưng Đạo, Tràng Tiền, Phan Chu Trinh

4.175 Không gian vỉa hè ở khu phố cũ là một phần của cảnh quan đại lộ với nhiều cây xanh. Do đó việc lát vỉa hè cần có thiết kế, các tiện nghi đường phố như ghế đá, biển báo cũng sẽ được bố trí trong khu vực TOD để thu hút hành khách và khách vãng lai.

(d) Bố trí dịch vụ xe buýt mini và xe đạp cộng đồng

4.176 Như đã đề xuất ở Chương 3.9, sẽ khuyến khích bố trí dịch vụ xe buýt để gom khách trong trung tâm thành phố, bao quát Khu Phố cổ, khu vực hồ Hoàn Kiếm và khu phố cũ.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

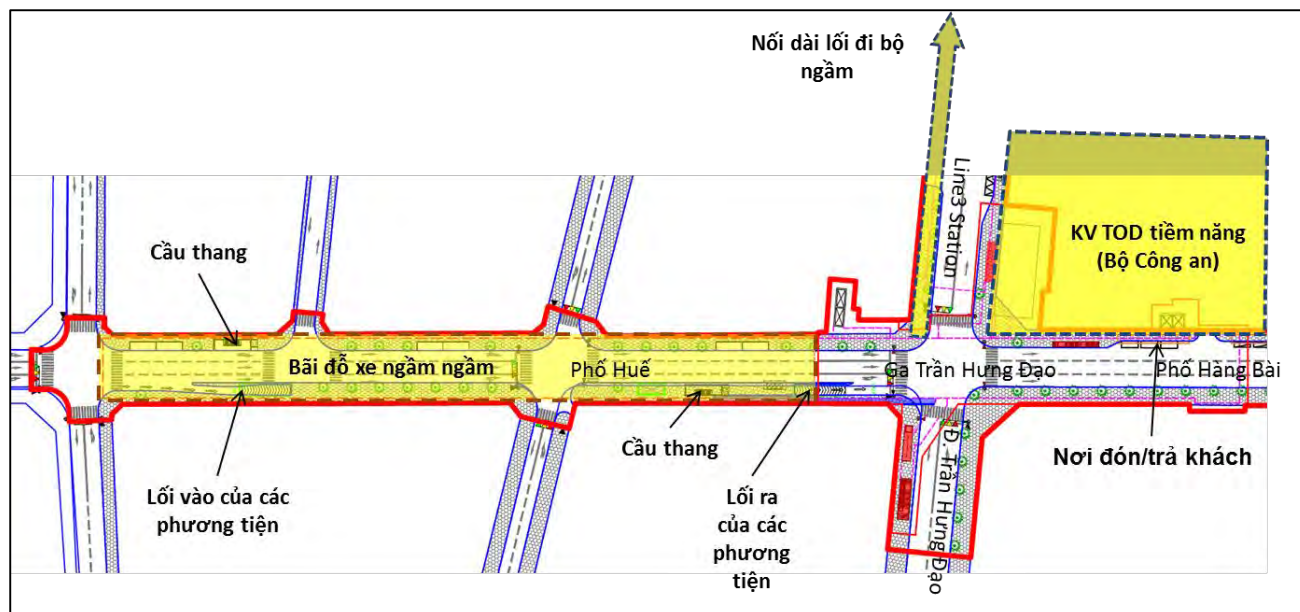
4.177 Các dự án đã xác định để cải tạo điều kiện tiếp cận trong khu vực TOD (24,800m²) như sau:

(a) Xây dựng bãi xe ngầm, lối đi bộ ngầm trên phố Huế

4.178 Kết hợp với dự án xây dựng nhà ga của Tuyến 2, sẽ xây dựng bãi đỗ xe ngầm và lối đi bộ ngầm bằng cách tận dụng không gian ngầm còn chưa sử dụng (xem chi tiết trong Chương 5). Xây dựng cổng vào cho xe, mở rộng lòng đường phố Huế, sử dụng vỉa hè để bố trí các lối vào.

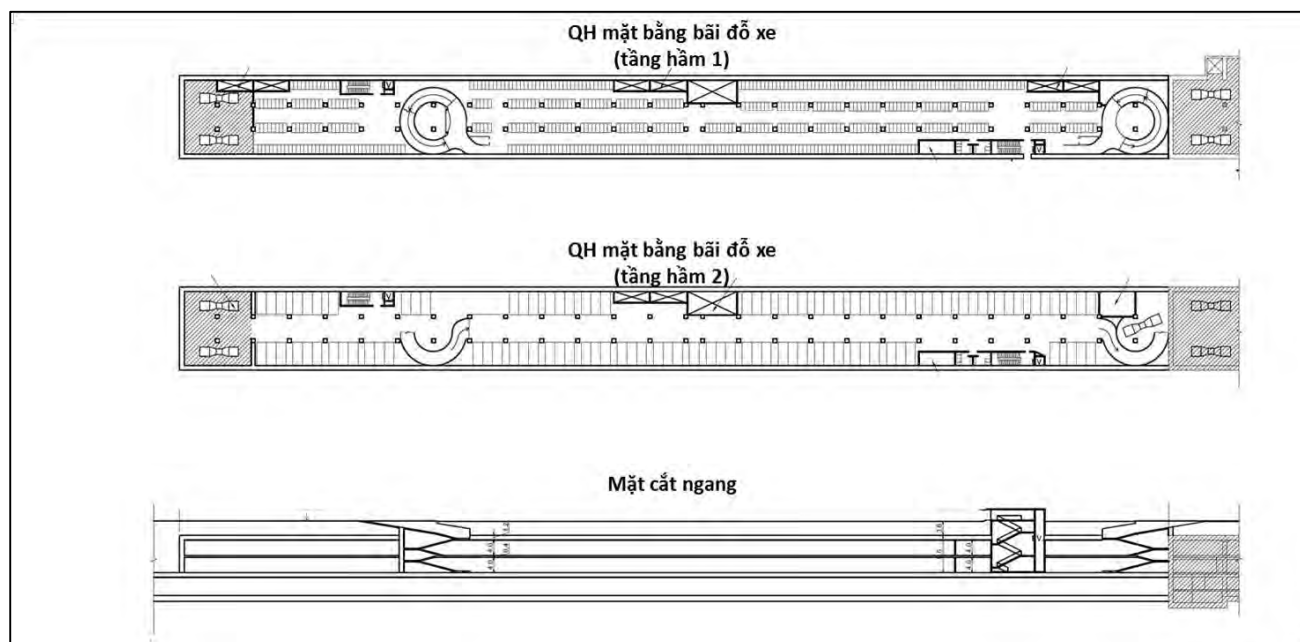
- (i) Bãi đỗ ngầm: W=24,5m, L=255m, hai tầng (B1F là bãi đỗ xe máy, B2F để ô tô). Tổng diện tích sàn 93.000m²
- (ii) Cổng vào cho xe: một cổng vào, một cổng ra, W=4,5m trên vỉa hè phố Huế
- (iii) Lối đi bộ ngầm: có hai cổng cầu thang bộ W=3m sử dụng vỉa hè phố Huế.

Hình 4.2.10-2 Bản đồ vị trí dự án trong khu vực TOD của ga Trần Hưng Đạo (C10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.10-3 Sơ đồ bãi xe ngầm của ga Trần Hưng Đạo



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Xây dựng lối đi bộ ngầm nối các ga Tuyến 2 và Tuyến 3

4.179 Sẽ xây dựng lối đi bộ ngầm để kết nối hai ga ngầm của Tuyến 2 và Tuyến 3,

(c) Bố trí các công trình liên phương thức trên các phố Trần Hưng Đạo, Huế và Hàng Bài

4.180 Xây dựng công trình liên phương thức phía trong không gian vỉa hè để trung chuyển tới ga.

(i) Điểm đón, trả khách trên phố Hàng Bài về phía tây bắc: W=2m, L=100m

(ii) Điểm dừng xe buýt trên phố Trần Hưng Đạo về phía tây bắc: L=20m

(iii) Điểm dừng xe buýt trên phố Huế phía đông nam: L=20m

(d) Cải thiện công tác tổ chức giao thông

4.181 Sẽ cải thiện hệ thống đèn tín hiệu để ưu tiên thời gian cho người đi bộ qua đường.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.182 Tổng khái toán chi phí vào khoảng 305,5 tỷ đồng, gồm 251,1 tỷ đồng (82% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án thực hiện càng sớm càng tốt và 54 tỷ đồng (18%) cho các dự án ngắn hạn.

4.183 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng bãi đỗ xe ngầm và lối đi bộ ngầm trong phạm vi chỉ giới ĐSDT hoặc vỉa hè và quản lý giao thông. Chi phí xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm của ga C10 thấp hơn chi phí xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm nói chung do có thể khai thác cấu trúc ĐSDT làm công trình bãi đỗ. Nếu không thực hiện dự án cùng với xây dựng ga C10, chi phí sẽ đội lên rất nhiều.

4.184 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng lối đi bộ ngầm kết nối các ga Tuyến 2 và Tuyến 3. Sau khi xác định vị trí và kết cấu ga Tuyến 3 (giai đoạn 2 của Dự án), sẽ xây dựng lối đi bộ ngầm như là một hợp phần của dự án Tuyến 3.

4.185 Các dự án cơ sở gồm phát triển bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm trong khu vực TOD tiềm năng sau khi di dời trụ sở Công an TP Hà Nội và quỹ đất đường đô thị. Đề xuất thực hiện dự án đồng thời với xây dựng ga ĐSDT và đường, huy động vốn đầu tư tư nhân để gắn kết phát triển thương mại với các công trình ngầm.

4.186 Không cần giải phóng mặt bằng để thực hiện dự án TOD. Sau khi di dời Bộ Công an, quỹ đất xây dựng bãi đỗ xe ngầm và công trình liên phương thức sẽ được chuyển giao cho cơ quan giao thông để xây dựng và quản lý bãi đỗ.

4.187 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga C10 được tổng hợp trong Bảng 4.2.10-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.10-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.10-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của ga C10

Phân loại	TT	Tên dự án		Khối lượng	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)	Thời gian thực hiện
Khu vực trong phạm vi bán kính 500m	a1	Cải thiện tình hình lưu thông xe cơ giới và quản lý không gian đường		---	---	Ngắn hạn
	a2	Xây dựng lối đi bộ ngầm trên phố Trần Hưng Đạo		--	---	Chiến lược
	a3	Cải tạo vỉa hè tại các phường Hàng Bài, Trần Hưng Đạo, Tràng Tiền, Phan Chu Trinh		8.000m ² (W=4m, L=2.000m)	17	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	a4	Bố trí dịch vụ xe buýt mini và xe đạp cộng đồng		---	---	Ngắn hạn
	Tổng phụ			17		
TOD khu vực	b1	Xây dựng bãi xe ngầm. lối đi bộ ngầm trên phố Huế	Bãi đỗ xe ¹⁾	6.300m ² x2 tầng (W=24,5 m, L=255m)	196	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
			Đường đi bộ	200m ²	34	
	b2	Xây dựng lối đi bộ ngầm nối các ga Tuyến 2 và Tuyến 3		400m ²	54	Ngắn hạn
	b3	Xây dựng bãi đỗ xe ngầm khi di dời Bộ Công an (khu vực tiềm năng TOD)		---	---	Chiến lược ²⁾
	b4	Bố trí các công trình liên phương thức trên phố Trần Hưng Đạo, phố Huế và phố Hàng Bài		2 vị trí	4	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	b5	Xây dựng quảng trường ga kết hợp với dự án tái phát triển khu vực đất của Công an TP Hà Nội (khu vực tiềm năng TOD)		450 m ² sơn vạch kẻ đường	0,5	Ngắn hạn (Càng sớm càng tốt)
	Tổng phụ			288,5		
Tổng					305,5	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Chi phí xây dựng (đào, xây dựng công trình) không tính vào bảng này vì sẽ thuộc dự án xây dựng Tuyến 2

2) Không ước tính chi phí của dự án chiến lược

Bảng 4.2.10-2 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn của ga C10

Loại dự án		Gồm các dự án mã số	Khái toán chi phí (Tỷ đồng)
Ngắn hạn	Càng sớm càng tốt	a3, b1, b3, b4, b5	251,1
	Ngắn hạn	a1, a4, b2	54
Cơ sở		-	0
Tổng dự án TOD			305,5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.11 Khu vực Ga Hà Nội (V8)

1) Các dự án đã xác định

4.188 Sau đây là các dự án đã xác định cho khu vực có bán kính 700m từ nhà ga và khu vực TOD (xem Hình 4.2.11-1):

(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 700m

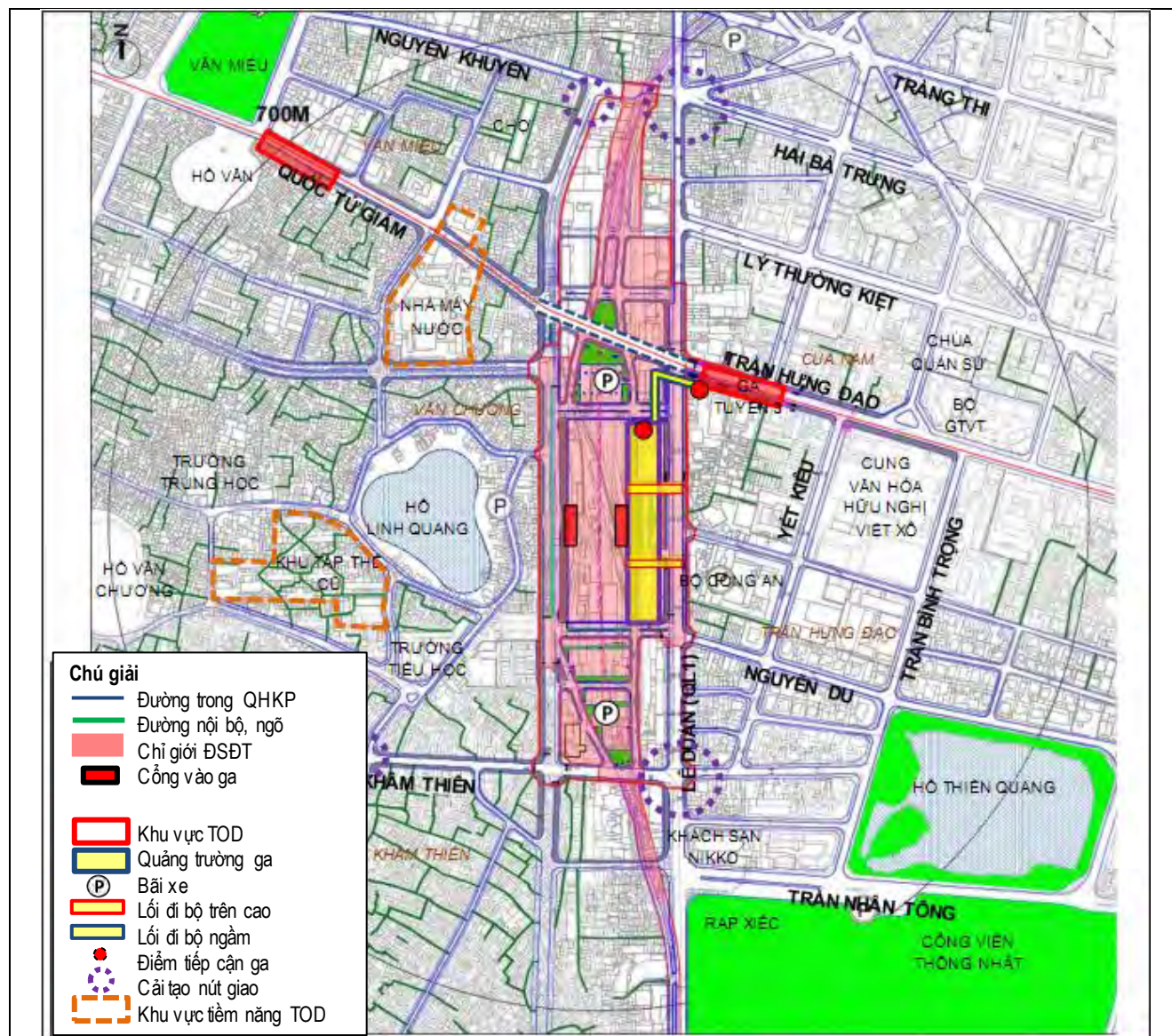
- (i) Xây dựng đoạn đường mới để nối phố Trần Hưng Đạo/Lý Thường Kiệt ở khu vực phía Đông với phố Quốc Tử Giám và phố Cát Linh ở khu vực phía tây: Nhằm tạo kết nối các khu vực phía đông và phía tây, cần kéo dài các trục đường chính từ Khu phố cũ sang phía tây, giúp giảm ùn tắc giao thông tại nút giao với QL1.
- (ii) Xây dựng thêm đường tiếp cận mới ở phía tây nhà ga: Để đảm bảo khả năng tiếp cận từ khu vực dân cư đông đúc của phường Văn Chương, cần xây dựng thêm một tuyến đường ở phía tây, dọc theo đất của ĐSVN.
- (iii) Nghiên cứu tổ chức giao thông tại các nút giao phía bắc và phía nam của nhà ga trên QL1: Cải tạo các nút giao trên QL1 sẽ giúp tạo điều kiện cho các luồng giao thông kết nối đông – tây, do đó cần có nghiên cứu phương án tổ chức giao thông toàn diện trên QL1.
- (iv) Cải tạo các tuyến phố Quốc Tử Giám, Ngô Sĩ Liên, Trần Quý Cáp và các tuyến đường tiếp cận chính của khu vực dân cư đã xây dựng ở phía tây: Để cải thiện tính lưu động và khả năng tiếp cận cho khu vực phía tây ga, cần ưu tiên cải tạo các tuyến đường thứ cấp, phục vụ cho cả người đi bộ và phương tiện giao thông.
- (v) Cải tạo các ngõ thuộc các phường Văn Chương, Khâm Thiên, Trần Hưng Đạo, Cửa Nam, Nguyễn Du: Các tuyến ngõ này có thể cải tạo bằng cách bố trí các công trình giúp tổ chức giao thông, các biện pháp điều tiết phương tiện, ưu tiên đi bộ cũng như đảm bảo các hoạt động kinh tế-xã hội của người dân.
- (vi) Bố trí các tuyến xe buýt mini chạy vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng: Sẽ bố trí hoạt động xe buýt đặc biệt để bổ sung cho các dịch vụ gom khách bao quát trung tâm thành phố (khu phố cổ - hồ Hoàn Kiếm – khu phố cũ), vừa phục vụ đi lại hàng ngày, vừa phục vụ khách tham quan.
- (vii) Cải tạo nút giao: Để tạo điều kiện thuận lợi cho các luồng giao thông từ mọi hướng, các nút giao trên các tuyến đường trục cần được cải tạo bằng đèn tín hiệu và vạch sơn kẻ.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD: Để đảm bảo có đường tiếp cận vào hai mặt ga, cần xây dựng tuyến đường tiếp cận ở phía tây, đồng thời từng bước mở rộng QL1.
- (ii) Cải tạo đường Lê Duẩn phía trước nhà ga (mở rộng vỉa hè): Trong giai đoạn ngắn hạn, đề xuất mở rộng vỉa hè phía đông nhà ga để đảm bảo đủ không gian cho người đi bộ.
- (iii) Xây dựng quảng trường ga phía đông và phía tây nhà ga: Để khu vực này trở thành đầu mối giao thông cho trung tâm thành phố thì cần bố trí các quảng trường ga phục vụ các loại phương tiện giao thông, bố trí không gian cho người đi bộ, cho các hoạt động gặp gỡ và giao lưu.

- (iv) Xây dựng lối đi bộ ngầm nối giữa hai ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 3: Hai ga của Tuyến 1 và Tuyến 3 sẽ được nối thông với nhau ngầm dưới đất để vừa đảm bảo trung chuyển thuận lợi cho hành khách, vừa bố trí được không gian thương mại dọc lối đi ngầm.
- (v) Bố trí bãi xe phía dưới cầu cạn của ĐSDT: Do đây là một trong những điểm đỗ xe ngoại vi của trung tâm thành phố nên cần bố trí bãi đỗ bằng cách tận dụng không gian phía dưới các cầu cạn.
- (vi) Tăng cường tổ chức giao thông: Do ga này bao quanh là các trục đường lớn nên các công trình phục vụ tổ chức giao thông như biển báo, đèn đường, vạch sang đường phải được bố trí hợp lý.

Hình 4.2.11-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Hà Nội (V8)



Các dự án trong phạm vi 700m

1. Phát triển đường kết nối đông tây còn thiếu giữa phố Trần Hưng Đạo/Lý Thường Kiệt ở phía đông với phố Quốc Tử Giám và phố Cát Linh ở phía tây
2. Phát triển đường tiếp cận mới ở phía tây nhà ga
3. Nghiên cứu tổ chức quản lý giao thông ở ngã tư phía bắc và phía nam của nhà ga dọc đường QL1
4. Cải tạo phố Quốc Tử Giám, phố Ngô Sĩ Liên, phố Trần Quý Cáp, phố Linh Quang, phố Văn Chương
5. Cải tạo các tuyến ngõ trên phố Văn Chương, Khâm Thiên, Trần Hưng Đạo, Cửa Nam, Nguyễn Du
6. Bố trí dịch vụ mini-bus đi vòng quanh và dịch vụ xe đạp công cộng

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD
2. Cải tạo phố Lê Duẩn phía trước nhà ga (mở rộng vỉa hè)
3. Xây dựng quảng trường phía đông và tây nhà ga
4. Xây dựng lối đi bộ ngầm nối hai ga Tuyến 1 và Tuyến 3
5. Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cận của ĐSĐT
6. Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 700m

4.189 Sau đây là các dự án đã xác định nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 700m:

(a) Xây dựng đoạn đường mới nối phố Trần Hưng Đạo và phố Quốc Tử Giám

4.190 Như đã đề xuất trong Quy hoạch Định hướng, sau khi xây dựng đường sắt trên cao thì không gian mặt đất bên dưới sẽ dùng để xây dựng các tuyến đường bộ kết nối đông – tây. Có hai phương án xây dựng, thể hiện trong Bảng 4.2.11-1 và Hình 4.2.11-2:

Bảng 4.2.11-1 So sánh các phương án xây dựng đoạn đường kết nối đông – tây ở khu vực Ga Hà Nội

	Phương án A: Kéo dài phố Trần Hưng Đạo	Phương án B: Đường nối gián tiếp tới phố Trần Hưng Đạo
Ưu điểm	- Phố Trần Hưng Đạo nối với khu phố cũ, trực tiếp nối với phố Cát Linh. - Nằm gần hai ga đường sắt đô thị, giúp cải thiện khả năng tiếp cận tới nhà ga từ khu vực phía tây. - Đoạn đường kéo dài nối tới khu vực nhà máy nước là nơi có tiềm năng TOD.	- Đoạn đường mới nằm phía trong đất hiện do ĐSVN quản lý nên không ảnh hưởng tới các công trình chính phía trong diện tích của ĐSVN - Ga Hà Nội không bị ảnh hưởng và được bảo tồn
Nhược điểm	- Cần thu hồi đất dân cư để xây dựng đường. - Cần di dời nhà ga Hà Nội vốn có giá trị lịch sử.	Hướng tuyến đường Trần Hưng Đạo (đường chính) không thẳng để kết nối với khu vực phía tây nhưng có thể gây ùn tắc giao thông quanh ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

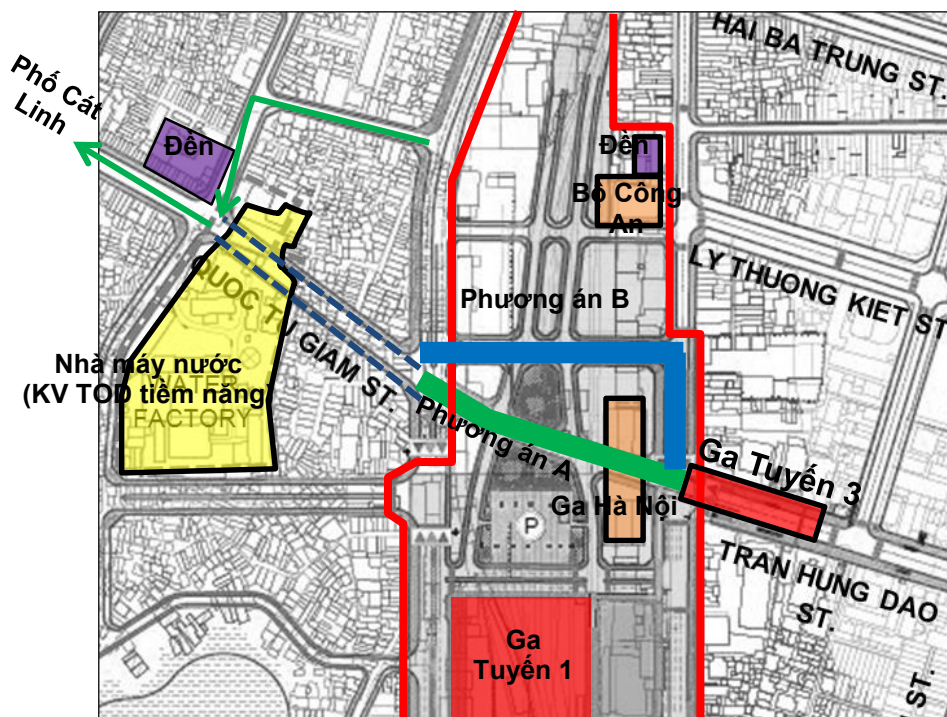
(b) Xây dựng đường tiếp cận phía tây nhà ga

4.191 Ở khu vực phía tây, không chỉ xây dựng thêm một tuyến đường tiếp cận nằm trong hành lang chỉ giới của đường sắt đô thị mà còn kéo dài tuyến đường này theo trục bắc – nam để nối với các tuyến đường trục (Nguyễn Khuyến ở phía bắc và Khâm Thiên ở phía nam). Nếu không kịp xây dựng tuyến đường này thì ít nhất cần triển khai những biện pháp sau:

- (i) Cải tạo đường, bao gồm cải tạo mặt đường, đánh dấu lối sang đường, v.v. cho phố Trần Quý Cáp (hiện có W=14m) và phố Linh Quang (hiện có W=8m)
- (ii) Tăng cường biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm cấm dừng đỗ, bố trí đèn tín hiệu trên phố Nguyễn Hoàng Tôn. (hiện có W=12m)
- (iii) Phát huy các tuyến đường mới bên trong đất của ĐSVN

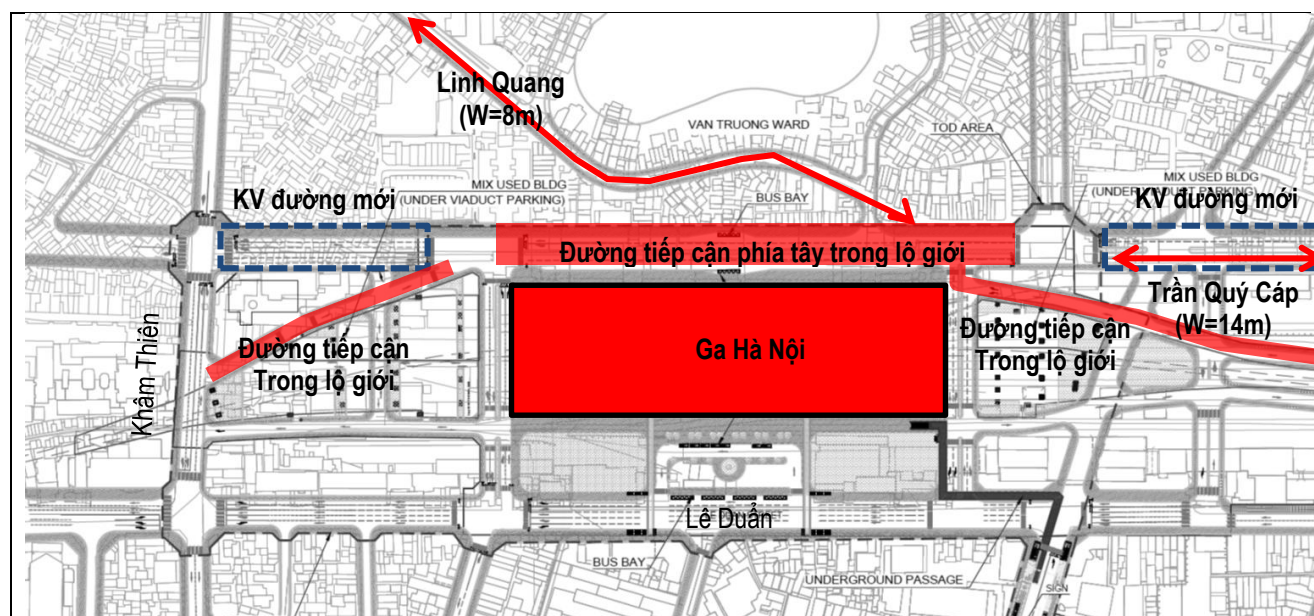
4.192 Để hoàn thành được tuyến đường tiếp cận phía tây, phố Trần Quý Cáp cần mở rộng từ 14 lên 30m, đoạn phía nam xây dựng mới với chiều rộng 30m trong khu vực nhà ga. Trong phạm vi 500m từ nhà ga, diện tích ước tính sẽ cần là 6500 m² (bao gồm cả đất dân cư) để mở rộng phố Trần Quý Cáp và 3800 m² (bao gồm cả đất dân cư) để xây dựng đoạn đường mới phía nam (xem Hình 4.2.11-3).

Hình 4.2.11-2 So sánh các phương án xây dựng đoạn đường nối đông-tây khu vực ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.11-3 Xây dựng đường tiếp cận phía tây cho ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Nghiên cứu giải pháp tổ chức giao thông trên QL1 phía bắc và nam của nhà ga

4.193 Sau khi đã loại bỏ đường ngang, tình hình giao thông tại các nút giao trên trục đường Lê Duẩn (QL1) sẽ được cải thiện. Để đảm bảo giao thông thuận tiện quanh các nút giao, cần nghiên cứu xây dựng các biện pháp thiết kế nút giao và tổ chức giao thông phù hợp.

- (i) Nút giao phía bắc nối bốn tuyến đường là Nguyễn Khuyến, Lê Duẩn, Cửa Nam và Hai Bà Trưng.
- (ii) Nút giao phía nam nối ba tuyến đường là Lê Duẩn, Khâm Thiên và Nguyễn Thượng Hiền.

(d) Cải tạo các phố Quốc Tử Giám, Ngô Sĩ Liên, Trần Quý Cáp và các tuyến đường tiếp cận chính trong khu vực đã xây dựng ở phía tây

4.194 Trong khu vực ga này, các tuyến đường thứ cấp là lối tiếp cận quan trọng tới các công trình đô thị chính, nhất là phố Quốc Tử Giám nối với Văn Miếu, phố Ngô Sĩ Liên tới Văn Miếu và bệnh viện, phố Trần Quý Cáp và phố Linh Quang tới khu tập thể và trường Văn Chương, phố Văn Chương tới chợ. Sau đây là các biện pháp cần triển khai.

- (i) Cải tạo vỉa hè, bao gồm bố trí lối dốc cho người khuyết tật, kẻ vạch để xe trên vỉa hè, trồng biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, bố trí đèn chiếu sáng.
- (ii) Cải tạo đường, bao gồm trải mặt đường có màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường.
- (iii) Tăng cường biện pháp tổ chức giao thông như hạn chế ô tô lưu thông vào giờ cao điểm trong khu vực chợ, kẻ vạch cho người đi bộ sang đường, lắp đặt biển báo giao thông.

(e) Cải tạo các tuyến ngõ trong khu vực các phường Văn Chương, Khâm Thiên, Trần Hưng Đạo, Cửa Nam và Nguyễn Du

4.195 Trong khu vực nhà ga này, các tuyến ngõ hầu hết đều hẹp và không có vỉa hè ($W = 2-6m$, $100.000m^2$), sử dụng chung cho cả người đi bộ và xe đạp, xe máy. Cần triển khai các biện pháp như sau:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở.
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng.
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(f) Triển khai tuyến xe buýt vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng

4.196 Như đã đề xuất tại Chương 3.9, dịch vụ xe buýt khu vực được khuyến khích để tăng khả năng gom khách trong trung tâm thành phố, bao quát khu phố cổ, khu vực hồ Hoàn Kiếm và khu phố cũ.

4.197 Kết hợp với việc phát triển khu vực phía tây nhà ga, dịch vụ xe buýt vòng tròn cũng có thể được mở rộng.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định ở khu vực TOD

4.198 Các dự án đã xác định ở khu vực TOD (186.600m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD

4.199 Như thể hiện trong Hình 4.2.11-2 và Hình 4.2.11-3, trong khu vực TOD này, ngoài các tuyến đường tiếp cận mới của ga Tuyến 1 trong khu vực đất của ĐSVN, đề xuất xây dựng đường nối đông – tây trong khu vực đất của ĐSVN và đường tiếp cận tây - nam bên ngoài đất của ĐSVN. Ưu tiên phát triển đường trong khu vực TOD như sau:

- (i) Đường kết nối đông – tây phương án A là kéo dài phố Trần Hưng Đạo: L=400m, W=22m (8.800m² xây dựng mới)
- (ii) Đường kết nối đông – tây phương án B ở phía bắc ga Hà Nội hiện hữu: L=350m, W=22m (7.700 m² xây dựng mới)
- (iii) Đường tiếp cận tây – nam: W=30m, L=120m (3.600m² xây dựng mới)

(b) Cải tạo phố Lê Duẩn phía trước nhà ga (mở rộng vỉa hè)

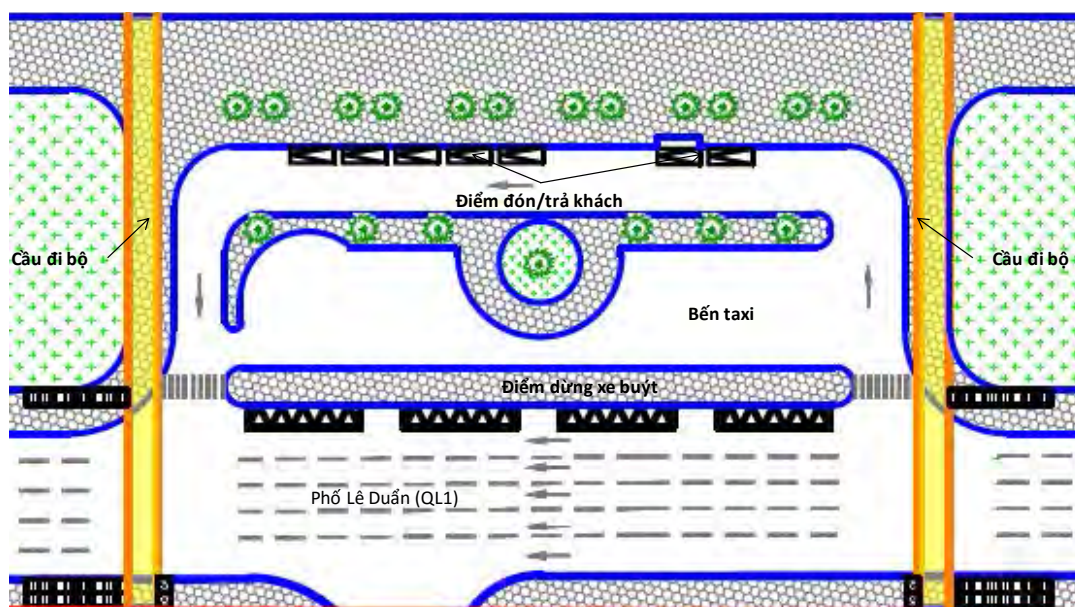
4.200 Ở phía đông nhà ga, cần mở rộng QL1 để đảm bảo có đủ không gian cho người đi bộ và bố trí lối đi bộ trên cao. Do đó, đề xuất mở rộng vỉa hè bằng cách sử dụng lòng đường.

- (i) Mở rộng vỉa hè QL1: W=5m, L=600m (3.000m² vỉa hè phía đông nhà ga)
- (ii) Mở rộng QL1: W=30m, L=600m (10.200m² mở rộng)

(c) Xây dựng quảng trường phía đông và tây nhà ga

4.201 Quảng trường ga phía đông nằm dọc QL1. Bến xe buýt được bố trí men theo lòng đường để trung chuyển dễ dàng. Bố trí vòng xoay – bao gồm cả nơi lên xuống – và bến taxi. Bố trí dịch vụ xe buýt điện tại khu vực quảng trường ga này.

Hình 4.2.11-4 Sơ đồ mặt bằng quảng trường ga phía đông của ga Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

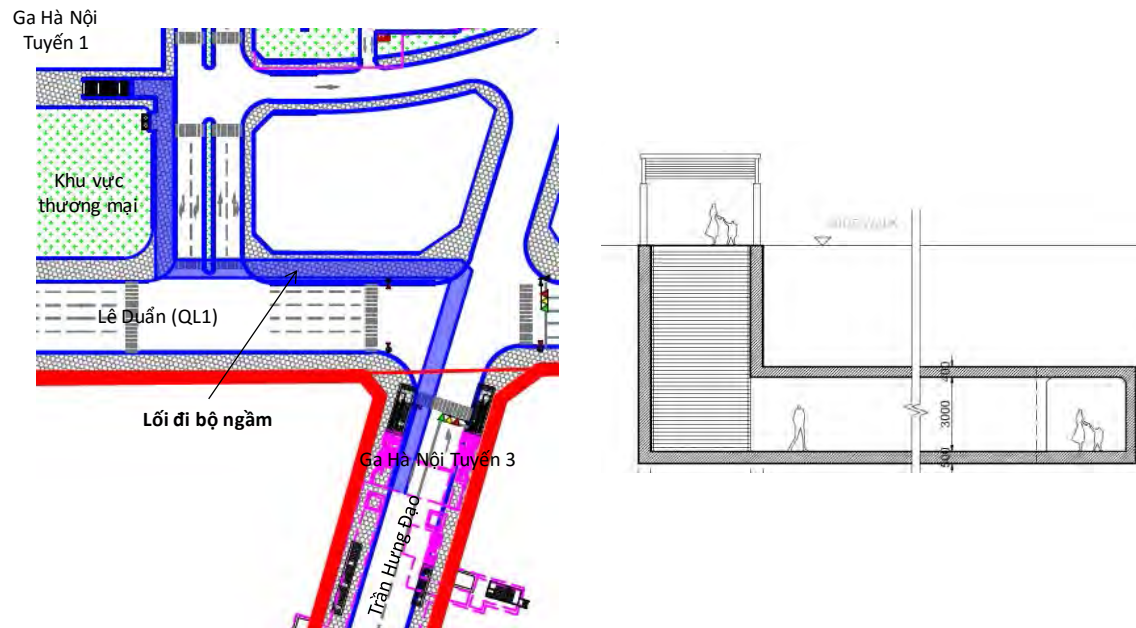
(d) Xây dựng lối đi bộ ngầm nối hai ga Tuyến 1 và Tuyến 3

4.202 Xây dựng lối đi bộ ngầm nối thông hai ga của Tuyến 1 và Tuyến 3. Cổng vào của ga Tuyến 1 được bố trí ở phía bắc quảng trường ga, nối với bãi xe ngầm, tầng thương mại của các tòa nhà mới, đồng thời nối trực tiếp tới lối đi bộ ngầm và cổng vào của ga Tuyến 3.

4.203 Lối đi bộ ngầm nằm phía trong phần đất của ĐSVN, phần lòng đường và vỉa hè của các tuyến phố Lê Duẩn và Trần Hưng Đạo.

- (i) Lối đi bộ ngầm: $W=4\text{ m}$, $L=250\text{m}$ (1.000m^2 đất của ĐSVN và không gian đường bộ), 2 cổng vào có cầu thang bộ ($W=5\text{m}$)

Hình 4.2.11-5 Sơ đồ mặt bằng, mặt cắt của lối đi bộ nối ga của Tuyến 1 và Tuyến 3



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSDT

4.204 Không gian bên dưới cầu cạn được dùng để bố trí bãi đỗ do đây là một phần của mạng lưới bãi đỗ vùng ven trung tâm thành phố. Cần bố trí thêm bãi đỗ trên đất của ĐSVN kết hợp với phát triển gắn kết sao cho không gian phía dưới cầu cạn không chỉ làm nơi đỗ xe mà phục vụ cả các hoạt động kinh tế - xã hội của địa phương.

- (i) Bãi đỗ bên dưới cầu cạn: 13.000m^2

(f) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

4.205 Trong khu vực TOD này, sẽ xây dựng thêm nhiều tuyến đường tiếp cận, có nối với QL1 và các tuyến đường trục khác. Sẽ nghiên cứu cụ thể hơn về đặc điểm giao thông, biện pháp tổ chức giao thông để tạo điều kiện cho các phương thức tiếp cận nhà ga, tránh khu vực nhà ga, đảm bảo an toàn cho người đi bộ.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.206 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 427,6 tỷ đồng, gồm 352,6 tỷ đồng (82% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu) và 75 tỷ đồng (18%) tổng số cho các dự án ngắn hạn.

4.207 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 700 m, xây dựng quảng trường ga phía đông, lối đi bộ ngầm nối ga các Tuyến số 1 và số 3 bên dưới chỉ giới ĐSĐT và đường bộ, có biện pháp tổ chức giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT-Bộ GTVT, MRB, và dự án ĐSĐT số 3.

4.208 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm đường kết nối đông-tây và đường tiếp cận phía tây, lối đi bộ trên cao nối sang phía đông vốn cần mở rộng vỉa hè để bố trí cầu thang. Nếu không hoàn thành được các tuyến đường trục này thì khả năng tiếp cận chỉ là từ các ngõ hiện có phía tây, do đó UBND thành phố cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường bộ khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.209 Cần thu hồi 27.100 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 18.100 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.210 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V8 được tổng hợp trong Bảng 4.2.11-2 cho từng dự án và Bảng 4.2.11-3 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.11-2 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V8

	Tên dự án			Khối lượng	Chi phí ước tính (tỷ đồng)	Ưu tiên thực hiện
Khu vực trong phạm vi 700m	a1	Xây dựng đoạn đường mới để nối phố Trần Hưng Đạo/Lý Thường Kiệt ở khu vực phía Đông với phố Quốc Tử Giám và phố Cát Linh ở khu vực phía tây	Phương án A (Đường mới – nối Trần Hưng Đạo – Quốc Tử Giám – Cát Linh) khu vực phía tây	8.800 m ²	16	Ngắn
			Phương án B (phía bắc ga Hà Nội) khu vực phía đông	7.700 m ²	12,7	
	a2	Xây dựng thêm đường tiếp cận mới ở phía tây nhà ga	24.000m ² (30m x 800m)	51	Khác ¹⁾	
	a3	Nghiên cứu tổ chức giao thông tại các nút giao phía bắc và phía nam của nhà ga trên QL1 (Lê Duẩn)	---	---	Ngắn	
	a4	Cải tạo các tuyến phố Quốc Tử Giám, Ngõ Sĩ Liên, Trần Quý Cáp và các tuyến đường tiếp cận chính của khu vực dân cư đã xây dựng ở phía tây	21.000 m ²	38	Ngắn (tối thiểu)	
	a5	Cải tạo các ngõ thuộc các phường Văn Chương, Khâm Thiên, Trần Hưng Đạo, Cửa Nam, Nguyễn Du	42.000 m ² (W=3m, L=14.000)	88	Ngắn (tối thiểu)	
	a6	Bố trí các tuyến xe buýt mini chạy vòng tròn và dịch vụ xe đạp cộng đồng	---	---	Ngắn	
	a7	Cải tạo nút giao trong khu vực phạm vi 500m từ nhà ga	3 vị trí	0,6	Ngắn (tối thiểu)	
Tổng				146,6		
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD (Lê Duẩn, đường mới phía tây) ²⁾	1. Mở rộng QL1	10.200m ²	18	Ngắn
			2. Đường mới phía tây (W=30m)	3.600 m ²	6	Ngắn
	b2	Xây dựng quảng trường phía đông và tây nhà ga	1. Quảng trường phía đông	6.200m ²	23	Ngắn (tối thiểu)
			2. Quảng trường phía tây	---	---	Cơ bản
	b3	Xây dựng lối đi bộ ngầm nối hai ga Tuyến 1 và Tuyến 3 và cầu nối tới nhà ga	1.000m ² (4m x 250m)	191	Ngắn	
	b4	Xây dựng cầu đi bộ qua QL1	643m ²	31	Ngắn	
	b5	Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cận của ĐSDT	13.300 m ²	7	Ngắn (tối thiểu)	
	b6	Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông	Tổng	5	Ngắn (tối thiểu)	
Tổng				281		
TỔNG CHUNG ³⁾				427,6		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD
- 2) Khối lượng và phạm vi các dự án đường bộ trong phạm vi 500m và các dự án trong khu vực TOD không trùng lặp
- 3) Tổng chung bao gồm chi phí phương án A của a1

Bảng 4.2.11-3 Tổng hợp khái toán chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V8

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a3, a4, a5, a7, b2-1, b5, b6	352,6
	Ngắn	a1, a6, b1, b3, b4	75
Cơ bản		b2-2	--
Tổng dự án TOD (186.600m²)			427,6
Khác (xây dựng đường)		a2	51
Tổng chung			478,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.12 Khu vực Ga Thống Nhất (V9)

1) Các dự án đã xác định

4.211 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 500m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.12-1):

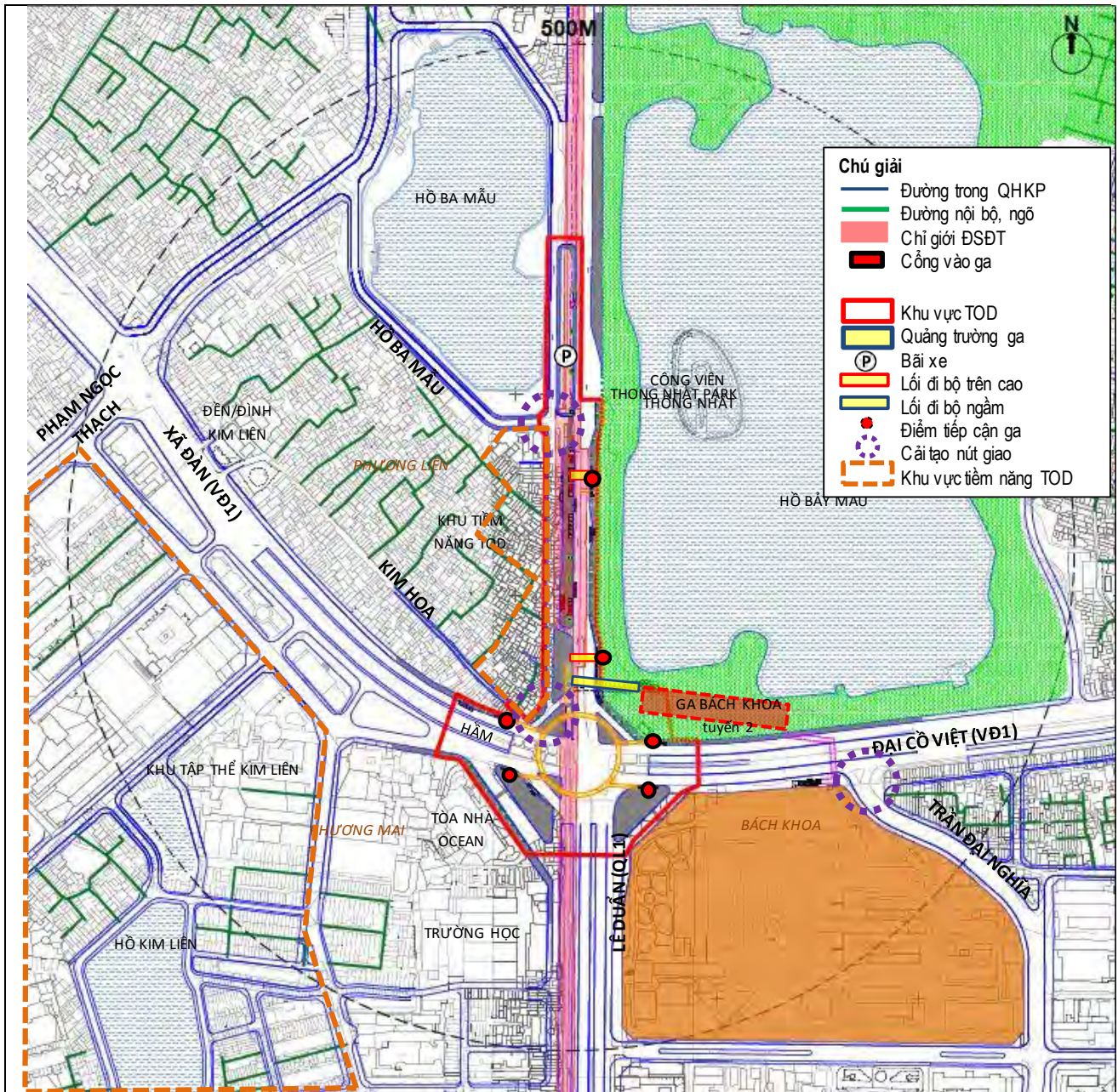
(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 500m

- (i) Nghiên cứu cải tạo điều kiện tiếp cận đường VĐ1 (Đại Cồ Việt - Xã Đàn), QL 1 (Lê Duẩn): Do nhà ga nằm gần nút giao lớn và chỉ có đường tiếp cận là QL1 nên cần nghiên cứu biện pháp tổ chức giao thông quanh nhà ga.
- (ii) Xây dựng đường nối sang phố Phạm Ngọc Thạch ở phía tây hồ Ba Mẫu: Để tăng tính lưu động trong khu vực dân cư đông đúc, sẽ xây dựng tuyến đường mới phù hợp với Quy hoạch Phân khu trong khuôn khổ kết hợp với dự án tái thiết đô thị.
- (iii) Cải tạo phố Trần Đại Nghĩa, phố Hồ Ba Mẫu, phố Hoàng Tích Trí và phố Kim Hoa: Các tuyến phố này là đường tiếp cận chính cho các khu vực dân cư và các công trình đô thị, cần đảm bảo giao thông và không gian cho người đi bộ.
- (iv) Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Kim Liên, Phương Mai và Bách Khoa: Do phần lớn các tuyến ngõ đều rất hẹp, một số còn bị lấn chiếm làm nơi bán hàng, nên không chỉ cần cải tạo về hạ tầng mà cần cải thiện được cả thói quen, hành vi giao thông và mua bán.
- (v) Cải tạo nút giao: Các nút giao của QL1 và VĐ1 với các tuyến đường nhỏ cần được cải tạo để cải thiện điều kiện giao thông tới nhà ga.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Xây dựng lối đi bộ trên cao tại nút giao với VĐ1 (Đại Cồ Việt – Xã Đàn) và QL1 (Lê Duẩn): Đi bộ qua các tuyến đường trục do đó sẽ bố trí lối đi trên cao phục vụ riêng cho người đi bộ và phương tiện thô sơ.
- (ii) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và dọc phố Lê Duẩn: Cần đảm bảo được luồng giao thông tiếp cận tới nhà ga trên QL1 nên sẽ bố trí các công trình liên phương thức tận dụng không gian bên dưới nhà ga trên cao.
- (iii) Bố trí bãi đỗ và các điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT: Để bố trí được dịch vụ cho người sử dụng nhà ga, cộng đồng địa phương và khách vãng lai, không gian phía dưới cầu cạn sẽ được dùng cho các hoạt động kinh tế - xã hội của địa phương, làm bãi đỗ.
- (iv) Bố trí không gian để kết nối với ga ngầm của Tuyến 2 sau này: Ga này sẽ được nối với ga Bách Khoa của Tuyến 2 trong giai đoạn 2, do đó sẽ đảm bảo quỹ không gian ngầm để bố trí lối đi bộ nối thông hai nhà ga.
- (v) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: Do ga này sẽ là nơi nhiều người sử dụng cả ngày, nên các loại biển báo, đèn chiếu sáng, vạch sang đường cho người đi bộ sẽ được bố trí.

Hình 4.2.12-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga V9 C.V. Thống Nhất



Các dự án trong bán kính 500m

1. Nghiên cứu cải tạo điều kiện tiếp cận đường VĐ1 (Đại Cồ Việt - Xã Đàn), QL 1 (Lê Duẩn)
2. Xây dựng đường nối sang phố Phạm Ngọc Thạch ở phía tây hồ Ba Mẫu
3. Cải tạo phố Trần Đại Nghĩa và phố Hồ Ba Mẫu
4. Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Kim Liên, Phương Mai và Bách Khoa
5. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD
2. Phát triển đường đi bộ trên cao ở ngã tư đường VĐ1 (phố Đại Cồ Việt- phố Xã Đàn) và QL1 (phố Lê Duẩn)
3. Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và dọc phố Lê Duẩn.
4. Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSDT
5. Bố trí không gian để kết nối với ga ngầm của Tuyến 2 trong tương lai
6. Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m

4.212 Các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m như sau:

(a) Nghiên cứu cải tạo điều kiện tiếp cận đường VĐ1 (Đại Cồ Việt - Xã Đàn), QL 1 (Lê Duẩn)

4.213 Ga này nằm gần nút giao lớn và nằm về phía tây QL1. Do sẽ xây dựng đường tiếp cận mới bên dưới nhà ga và cầu cạn (một chiều từ theo hướng bắc – nam), nên sẽ cần có biện pháp tổ chức giao thông nhằm hướng các luồng giao thông quanh nhà ga và nút giao.

(b) Cải tạo vỉa hè trên VĐ2 (Trường Chinh – Đại La – Minh Khai)

4.214 Để tăng khả năng tiếp cận từ ngoài khu vực nhà ga, cần cải tạo vỉa hè trên VĐ2.

(i) Cải tạo VĐ2: $W=10m$, $L=650m$ ($6.500m^2$)

(c) Xây dựng đường nối sang phố Phạm Ngọc Thạch ở phía tây hồ Ba Mẫu

4.215 Cần xây dựng tuyến đường mới nối phố Xã Đàn với phố Khâm Thiên để tăng khả năng tiếp cận cho khu vực dân cư của phường Phương Liên. Tuyến phố này sẽ nối với đường tiếp cận phía tây của ga Hà Nội nên khả năng tiếp cận của khu vực dân cư phía tây và của hai ga này sẽ được cải thiện.

(i) Đường nối bắc – nam mới trong phường Phương Liên: $W=30m$, $L=800m$

(d) Cải tạo phố Trần Đại Nghĩa và phố Hồ Ba Mẫu

4.216 Trong khu vực nhà ga này, các tuyến đường thứ cấp là lối tiếp cận quan trọng tới các công trình đô thị, nhất là từ Trần Đại Nghĩa tới các trường đại học, từ phố Hồ Ba Mẫu tới hồ Ba Mẫu và khu dân cư. Cần thực hiện các biện pháp sau đây.

- (i) Cải tạo vỉa hè bao gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, kẻ vạch đỗ xe, lắp biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, đèn chiếu sáng
- (ii) Cải tạo đường, bao gồm trải mặt đường có màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường
- (iii) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông như hạn chế ô tô lưu thông vào giờ cao điểm trong khu vực chợ, kẻ vạch cho người đi bộ sang đường, lắp đặt biển báo giao thông

(e) Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Kim Liên, Phương Mai và Bách Khoa

4.217 Trong khu vực ga này, các tuyến ngõ hầu hết đều nhỏ và không có vỉa hè ($W=2-6m$, $20.000m^2$), phục vụ cả người đi xe máy và người đi bộ, phố Kim Hoa là lối tiếp cận duy nhất tới QL1 và VĐ1, đồng thời cũng là nơi họp chợ. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng, nhất là ở phố Kim Hoa
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(f) Cải tạo nút giao

4.218 Trong khu vực ga này, cần tái tạo 5 nút giao:

- (i) Vị trí các nút giao: (i) phố Đại Cồ Việt và phố Trần Đại Nghĩa, (ii) phố Xã Đàn và phố Phạm Ngọc Thạch, và (ii) 3 nút giao trong khu tập thể Kim Liên nối sang phố Xã Đàn.
- (ii) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược các dự án đã xác định ở khu vực TOD

4.219 Các dự án đã xác định ở khu vực TOD (52.000m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD

4.220 Trong khu vực TOD, xây dựng đường tiếp cận mới ở phía tây kết hợp với phát triển đường sắt đô thị. Ưu tiên phát triển đường trong khu vực TOD như sau:

- (i) Đường tiếp cận phía tây: W=29,5m (bao gồm vỉa hè W=4,5m, lòng đường W=5,5m, không gian nhà ga W=19,5m), L=300m
- (ii) Khu vực cải tạo đô thị gắn kết, bao gồm quảng trường ga và đường phía tây: 15,000m²

(b) Xây dựng lối đi bộ trên cao tại nút giao với VĐ1 (phố Đại Cồ Việt- phố Xã Đàn) và QL1 (phố Lê Duẩn)

4.221 Để đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua các trục đường lớn và nút giao và kết nối với khu vực công viên, sẽ xây dựng ba lối đi bộ trên cao:

- (i) Cầu đi bộ phía bắc qua QL-1: W=4m, L=20m (80m²), 1 cầu thang bộ và 1 thang máy
- (ii) Cầu đi bộ phía nam qua QL-1: W=4m, L=75m (300m²), 1 cầu thang bộ và 1 thang máy
- (iii) Cầu đi bộ tròn qua nút giao QL-1 và VĐ1: W=4m, đường kính=85m, 4 cầu thang bộ.

(c) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và trên phố Lê Duẩn.

4.222 Bên dưới nhà ga trên cao, bố trí điểm đón/trả khách cho luồng giao thông theo hướng bắc – nam. Trên vỉa hè phía đông, trước công viên Thống Nhất, bố trí điểm dừng xe buýt gần cổng vào cầu đi bộ.

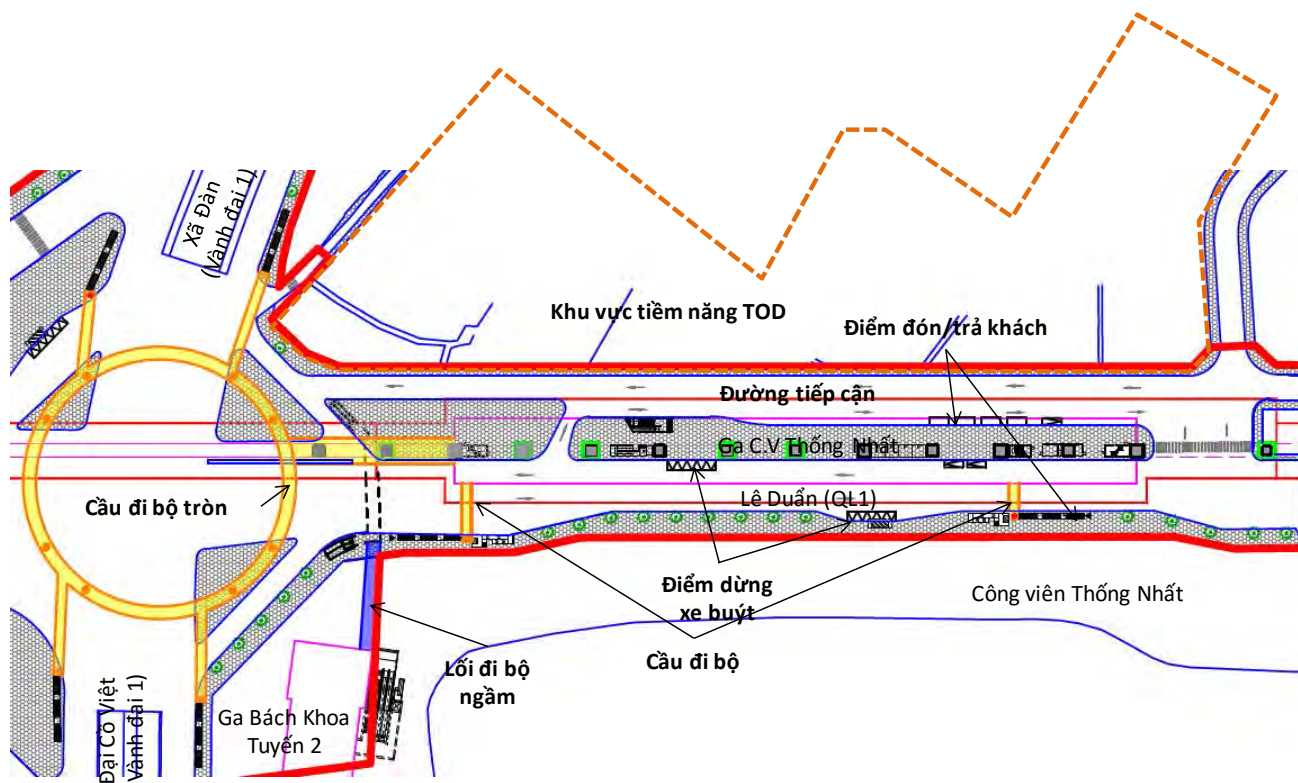
- (i) Công trình liên phương thức bên dưới nhà ga: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m), bến taxi (W=2m, L=40m), điểm đón/trả khách (W=2m, L=20m)
- (ii) Điểm dừng xe buýt phía đông QL-1: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m)

(d) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận của ĐSDT

4.223 Hiện tại thì phần không gian giữa QL1 và hồ Ba Mẫu đang dùng làm bãi trông giữ ô tô. Sau khi xây dựng đường sắt đô thị thì khu vực này, bao gồm cả không gian dưới cầu cận, không chỉ dùng làm bãi xe mà bố trí cả các điểm bán hàng nhỏ, các dịch vụ xã hội.

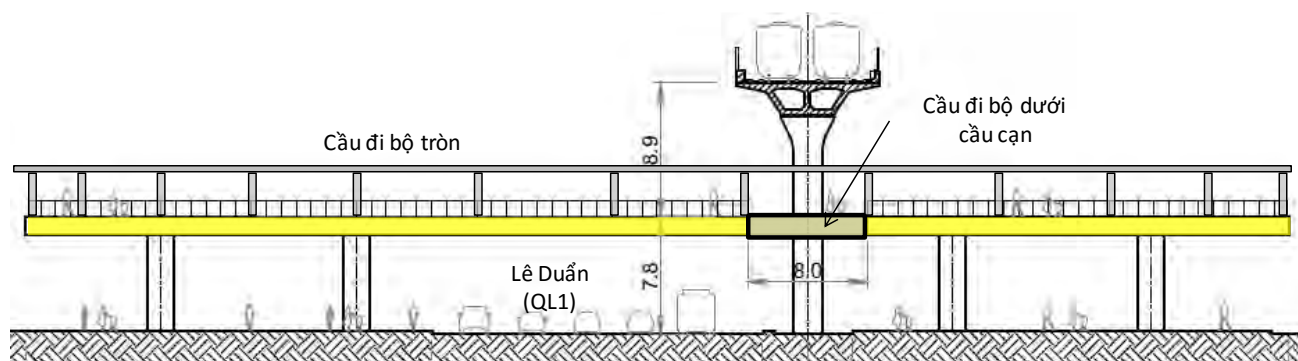
- (i) Bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận: W=15m, L=150m (2.250m²)

Hình 4.2.12-2 Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.12-3 Mặt cắt cầu đi bộ qua nút giao giữa QL1 và VĐ1



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(e) Bố trí không gian để tương lai sẽ kết nối với ga ngầm của Tuyến 2

4.224 Ga Bách Khoa thuộc Giai đoạn 2 của Tuyến 2 sẽ nằm ở phía đông nam công viên Thống Nhất. Cần đảm bảo không gian bố trí lối đi bộ ngầm nối thông các ga của Tuyến 1 và Tuyến 2 bên dưới công viên và đường bộ.

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.225 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 282 tỷ đồng, gồm 215 tỷ đồng (76% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu) và 67 tỷ đồng (24%) tổng số cho các dự án ngắn hạn.

4.226 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, xây dựng lối đi bộ trên cao qua QL1 và qua nút giao giữa QL1 và VĐ1 trong phạm vi chỉ giới của ĐSD và đường bộ, các biện pháp tổ chức giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSDT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSDT-Bộ GTVT.

4.227 Các dự án cơ bản gồm xây dựng lối đi bộ ngầm giữa ga Tuyến 1 và ga Tuyến 2 giai đoạn 2. Sau khi đã xác nhận vị trí và kết cấu của ga Tuyến 2 giai đoạn 2, sẽ cần đảm bảo quỹ đất để xây dựng lối đi bộ ngầm, coi đó là một phần của dự án Tuyến 2 giai đoạn 2.

4.228 Không cần thực hiện công tác tái định cư để thực hiện các dự án TOD. Nhưng cần thu hồi 8.500 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.229 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V9 được tổng hợp trong Bảng 4.2.12-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.12-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.12-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V9

	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện
Khu vực trong phạm vi 500m	a1	Cải tạo điều kiện tiếp cận đường VĐ1 (Đại Cồ Việt - Xã Đàn), QL 1 (Lê Duẩn), phố Phạm Ngọc Thạch	---	---	Ngắn (tối thiểu)
	a2	Cải tạo VĐ1	1. Cải tạo	8.000m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Mở rộng phố Đại Cồ Việt (W=67m)	5.100m ²	Khác ¹⁾
	a3	Xây dựng đường mới phía tây hồ Ba Mẫu như trong quy hoạch phân khu	8.000m ²	16	Khác ¹⁾
	a4	Cải tạo vỉa hè/mặt đường của phố Trần Đại Nghĩa, phố Hồ Ba Mẫu, phố Hoàng Tích Trí, phố Kim Hoa.	25.000m ²	35	Ngắn (tối thiểu)
	a5	Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Kim Liên, Phương Mai và Bách Khoa	9.000m ² (W=3m, L=3500m)	22	Ngắn (tối thiểu)
	a6	Cải tạo nút giao trong phạm vi 500m từ nhà ga	6 vị trí	1	Ngắn (tối thiểu)
Tổng (chưa tính “khác”)				72	
Khu vực TOD	b1	Xây dựng lối đi bộ trên cao qua nút giao VĐ1 (phố Đại Cồ Việt- phố Xã Đàn) và QL1 (phố Lê Duẩn)	1. Cầu đi bộ phía bắc qua QL-1	87m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Cầu đi bộ phía nam qua QL-1	311 m ²	Ngắn (tối thiểu)
			3. Cầu đi bộ tròn qua nút giao	2.400m ²	Ngắn
	b2	Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và trên phố Lê Duẩn.	Trộn gói	3	Ngắn (tối thiểu)
	b3	Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận của ĐSDT	3.200m ²	1	Ngắn (tối thiểu)
	b4	Bố trí không gian cần thiết để kết nối ngầm với ga ngầm của Tuyến 2 trong tương lai ²⁾	500m ²	---	Ngắn
	b5	Các biện pháp tổ chức giao thông trong khu vực TOD	Trộn gói	1	Ngắn (tối thiểu)
Tổng				168	
TỔNG CHUNG				240	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD

2) Dự án này nhằm đảm bảo không gian xây dựng lối đi bộ tương lai, do đó chi phí xây dựng không ước tính được

Bảng 4.2.12-2 Tổng hợp chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V9

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a1, a2-1, a4, a5, a6, b1-1, b1-2, b2, b3, b5	215
	Ngắn	b1-3	--
Cơ bản		b4	0
Tổng dự án TOD			215
Khác (xây dựng đường)		a2-2, a3	25
Tổng chung			240

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.13 Khu vực Ga Bạch Mai (V10)

1) Các dự án đã xác định

4.230 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 500m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.13-1):

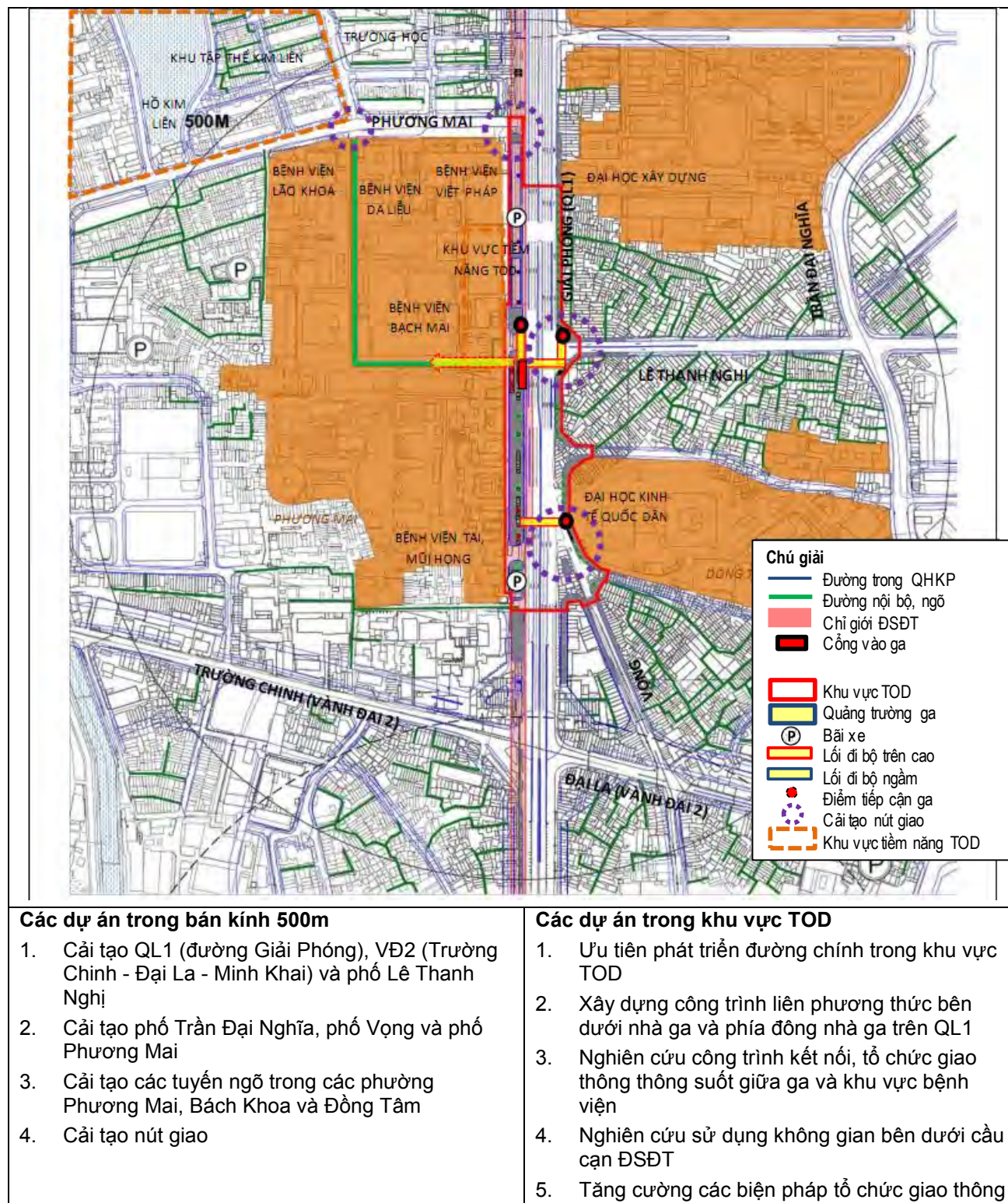
(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 500m

- (i) Cải tạo QL1 (Giải Phóng), VĐ2 (Trường Chinh – Đại La – Minh Khai) và phố Lê Thanh Nghị: Lưu lượng giao thông từ khu vực ga tới các trường đại học, bệnh viện, và nhà ga là rất lớn nên cần cải tạo các tuyến đường trục, nhất là vỉa hè.
- (ii) Cải tạo phố Trần Đại Nghĩa, phố Vọng và phố Phương Mai: Các tuyến phố này là lối tiếp cận chính của khu vực dân cư và các công trình đô thị nên sẽ cải tạo đường, cụ thể là cải tạo mặt đường và quản lý sử dụng vỉa hè.
- (iii) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Mai, Bách Khoa và Đồng Tâm: Các tuyến ngõ này góp phần phát triển các hoạt động cộng đồng nên cần có các biện pháp cải tạo giúp người dân có chỗ giao lưu, cải thiện an toàn giao thông, các hoạt động cộng đồng.
- (iv) Cải tạo nút giao: Đi bộ qua QL1 rất khó do tuyến đường này rộng và lưu lượng giao thông lớn, nên nút giao giữa QL1 với các tuyến đường trục khác sẽ được cải tạo, ưu tiên người đi bộ qua đường, đảm bảo luồng giao thông thông suốt.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong khu vực TOD: Ưu tiên mở rộng QL1 quanh nhà ga để bố trí được đủ không gian đi bộ, xây dựng cầu đi bộ có thang máy phía đông QL1.
- (ii) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông nhà ga trên QL1: Sẽ hiệu quả khi đảm bảo được tiếp cận nhà ga trên QL1, do đó sẽ xây dựng các công trình liên phương thức bên dưới nhà ga trên cao.
- (iii) Nghiên cứu tổ chức giao thông thông suốt giữa nhà ga và khu vực bệnh viện: Để đảm bảo an toàn, yên tĩnh cho khu vực bệnh viện, cần có tổ chức giao thông hợp lý quanh nhà ga, nhất là cổng vào bệnh viện, đồng thời đề xuất bố trí lối đi bộ trên cao qua cổng bệnh viện, nối sâu vào khu vực công cộng trong bệnh viện để giúp người dân tiếp cận nhà ga trực tiếp một cách dễ dàng.
- (iv) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT: Để bố trí dịch vụ cho người sử dụng nhà ga cũng như người dân địa phương, sẽ sử dụng không gian dưới cầu cạn để làm điểm bán lẻ và bãi để xe, nơi đi bộ.
- (v) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: Bố trí các công trình an toàn giao thông để đảm bảo “phi rào cản” và không gian đường sắt đô thị cho nhiều đối tượng sử dụng khác nhau.

Hình 4.2.13-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Bạch Mai (V10)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m

4.231 Các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m như sau:

(a) Cải tạo vỉa hè QL1 (đường Giải Phóng), VĐ2 (Trường Chinh - Đại La - Minh Khai) và phố Lê Thanh Nghị

4.232 Để cải thiện khả năng tiếp cận từ ngoài khu vực nhà ga, cần cải tạo vỉa hè các tuyến đường trục như QL1, VĐ2 và Lê Thanh Nghị.

- (i) Cải tạo đường Giải Phóng (QL-1): $W=10m$, $L=820m$ ($8200m^2$)
- (ii) Cải tạo VĐ2: $W=10m$, $L=650m$ ($6500m^2$)
- (iii) Cải tạo phố Lê Thanh Nghị: $W=6m$, $L=460m$ ($4.600m^2$)

(b) Cải tạo phố Trần Đại Nghĩa, phố Vọng và phố Phương Mai

4.233 Trong khu vực nhà ga này, các tuyến đường thứ cấp là lối tiếp cận quan trọng tới các công trình đô thị, nhất là từ phố Trần Đại Nghĩa tới Đại học Xây dựng Hà Nội và các khu dân cư, phố Vọng tới đại học Kinh tế Quốc dân và các khu dân cư, và phố Phương Mai tới bệnh viện và khu tập thể Kim Liên. Cần thực hiện các biện pháp sau đây.

- (i) Cải tạo vỉa hè bao gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, kẻ vạch đỗ xe, lắp biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, đèn chiếu sáng
- (ii) Cải tạo đường, bao gồm lát vỉa hè màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường
- (iii) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông bao gồm hạn chế ô tô giờ cao điểm, kẻ vạch sang đường, lắp đặt biển báo giao thông

(c) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Mai, Bách Khoa và Đồng Tâm

4.234 Trong khu vực nhà ga này không có nhiều ngõ ($8.000m^2$). Bệnh viện và trường đại học là rào cản chắn cộng đồng dân cư với các trục đường lớn, trừ một số tuyến đường nội bộ nổi ra. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.
- (iv) Tận dụng đường trên đất của các công trình công ích đô thị

(d) Cải tạo nút giao

4.235 Trong khu vực nhà ga này sẽ cải tạo 3 nút giao:

- (i) Vị trí nút giao: (i) phố Trần Đại Nghĩa và phố Lê Thanh Nghị, (ii) VĐ2 và phố Vọng, và (iii) nút giao trong khu vực khu tập thể Kim Liên và trên phố Phương Mai .
- (ii) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược các dự án đã xác định ở khu vực TOD

4.236 Các dự án đã xác định ở khu vực TOD (38.300m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD

4.237 Trong khu vực TOD, ưu tiên mở rộng QL1 để đảm bảo có vỉa hè phía đông và bố trí cầu đi bộ có thang máy.

(i) Mở rộng QL-1: W=67m, L=800m (mở rộng 12.400m²)

(b) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông nhà ga, dọc QL1

4.238 Dưới nhà ga trên cao, bố trí điểm đón/trả khách cho hướng bắc – nam. Trên vỉa hè phía đông, bố trí điểm dừng xe buýt gần cổng vào cầu đi bộ.

(i) Công trình liên phương thức bên dưới nhà ga: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m), điểm đón/trả khách (W=2m, L=100m)

(ii) Điểm dừng xe buýt phía đông QL-1: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m)

(c) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT

4.239 Không gian bên dưới cầu cạn không chỉ dùng làm chỗ để xe mà bố trí cả các điểm bán hàng nhỏ, dịch vụ cho người sử dụng bệnh viện, học sinh và sinh viên.

(i) Bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn: W=15m, L=160m (2,400m²)

(d) Xây dựng lối đi bộ trên cao thuận tiện giữa ga đường sắt và khu vực bệnh viện

4.240 Hiện tại chỉ có một cầu đi bộ gần cổng bệnh viện Bạch Mai. Sau khi xây dựng đường sắt đô thị, hành khách và sinh viên sử dụng lối đi bộ trên cao để đi qua QL1. Do đó, sẽ xây dựng ba cầu đi bộ.

(i) Cầu đi bộ phía bắc nối phố Lê Thanh Nghị, nhà ga và cổng bệnh viện: W=4m, L=80m (320m²), 1 cầu thang bộ và 1 thang máy

(ii) Cầu đi bộ phía nam nối phố Vọng và nhà ga: W=4m, L=40m (160m²), 1 cầu thang bộ và 1 thang máy

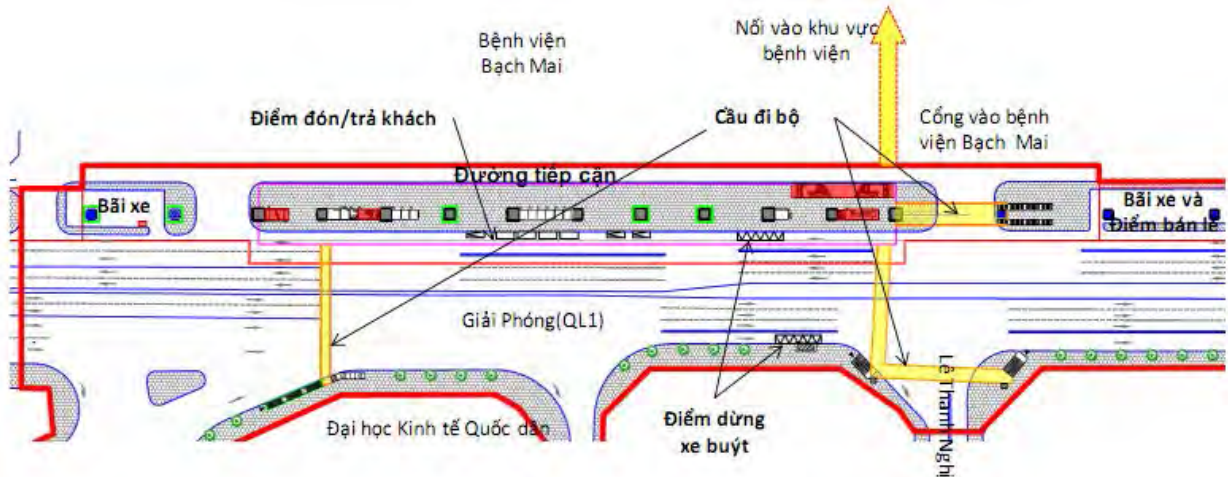
(iii) Cầu đi bộ bên dưới cầu cạn đi qua cổng bệnh viện: W=7m, L=30m (210m²), 1 cầu thang bộ

(iv) Ngoài ra, đề xuất nghiên cứu thêm về việc kéo dài cầu/lối đi bộ trên cao vào khu vực bệnh viện, nhất là nối thẳng vào các tòa nhà ở tầng 2.

(e) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

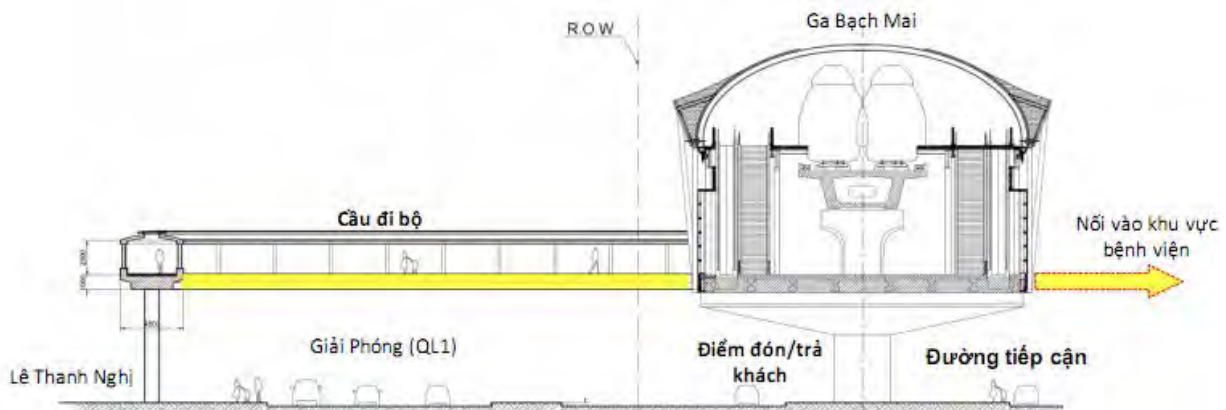
4.241 Để đảm bảo lối đi bộ qua đường, cần cải tạo nút giao QL-1 tại phố Lê Thanh Nghị, phố Vọng và phố Phương Mai bằng cách bố trí tín hiệu sang đường, sơn màu nền đường ở góc phố, v.v.

Hình 4.2.13-2 Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.13-3 Mặt bằng bố trí cầu đi bộ và công trình liên phương thức



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.242 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 197 tỷ đồng, gồm 151 tỷ đồng (77% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu) và 46 tỷ đồng (23%) tổng số cho các dự án ngắn hạn.

4.243 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, các điểm dừng xe buýt, công trình liên phương thức, lối đi bộ trên cao qua QL1 bên trong chỉ giới ĐSĐT và đường bộ, và các biện pháp tổ chức giao thông. Các dự án này thực hiện trong chỉ giới đường bộ hoặc ĐSĐT, trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT-Bộ GTVT.

4.244 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm mở rộng QL1 và xây dựng lối đi bộ trên cao qua QL1 vốn cần mở rộng vỉa hè để bố trí cầu thang. UBND thành phố cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường bộ khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.245 Cần thu hồi 4.700 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 40.000 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.246 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V10 được tổng hợp trong Bảng 4.2.13-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.13-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.13-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V10

	Tên dự án			Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện
Khu vực trong phạm vi 500m	a1	Cải tạo vỉa hè QL1 (đường Giải Phóng), VD1 (phố Đại Cồ Việt- phố Xã Đàn), VD2 (Trường Chinh) và phố Lê Thanh Nghị	1. Cải tạo	17.600m ²	31	Ngắn (Tối thiểu)
			2. Mở rộng	15.000m ²	26	Khác ¹⁾
	a2	Cải tạo các tuyến phố Trần Đại Nghĩa, phố Vọng và phố Phương Mai	16.000 m ²	29	Ngắn (Tối thiểu)	
	a3	Cải tạo các ngõ phố trong các phường Phương Mai. Bách Khoa và Đồng Tâm	36,000 m ² (W=4m, L=9,000m)	76	Ngắn (Tối thiểu)	
	a4	Cải tạo nút giao trong phạm vi 500m từ nhà ga	6 vị trí	1	Ngắn (Tối thiểu)	
	Tổng				137	
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD (QL1) ²⁾		12.400 m ²	22	Ngắn
	b2	Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông nhà ga trên QL1		2 vị trí	1	Ngắn (Tối thiểu)
	b3	Bố trí công trình kết nối thuận tiện giữa nhà ga đường sắt và khu vực bệnh viện	1. Phía bắc QL-1 (W=4m)	320m ²	16	Ngắn
			2. Phía nam QL-1 (W=4m)	160m ²	8	Ngắn
			3. Dưới cầu cạn (W=7m)	210m ²	10	Ngắn (Tối thiểu)
	b4	Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT		4,500 m ²	1	Ngắn (Tối thiểu)
	b5	Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông trong khu vực TOD		3 đèn tín hiệu 150m ² sơn kẻ	2	Ngắn (Tối thiểu)
Tổng				60		
TỔNG CHUNG					197	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD

2) Khối lượng và phạm vi các dự án đường bộ trong phạm vi 500m và các dự án trong khu vực TOD không trùng lặp

Bảng 4.2.13-2 Tổng hợp chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V10

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a1-1, a2, a3, a4, b2, b3-3, b4, b5	151
	Ngắn	a1-2, b1, b3-1, b3-2	46
Cơ bản			0
Tổng dự án TOD (38,300m²)			197
Khác (xây dựng đường)			26
Tổng chung			223

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.14 Khu vực Ga Phương Liệt (V11)

1) Các dự án đã xác định

4.247 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 500m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.14-1):

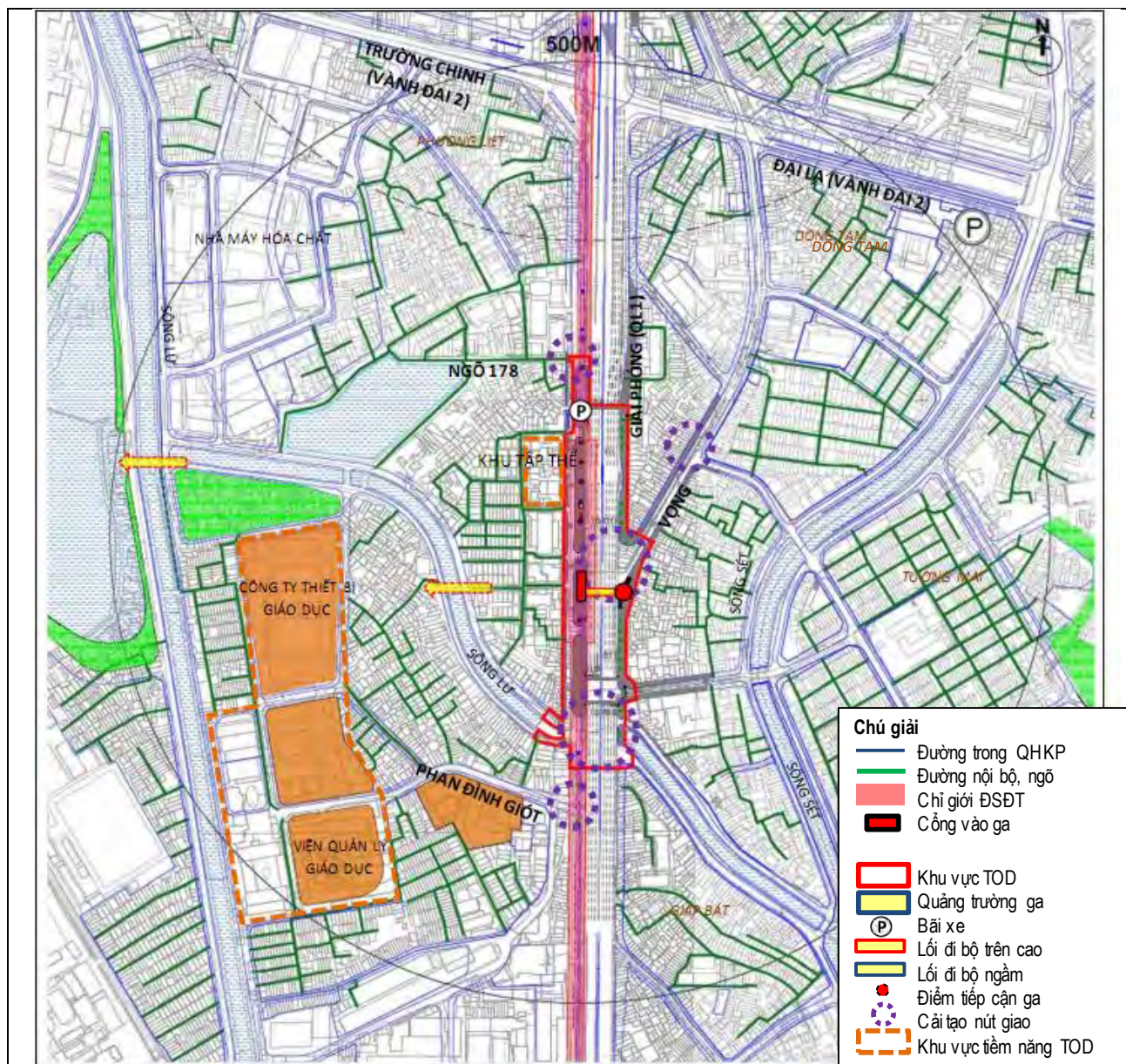
(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 500m

- (i) Cải tạo phố Vọng, phố Nguyễn An Ninh, phố Giáp Bát, phố Phan Đình Giót, Ngõ 178: Ga này sẽ đóng góp cho cộng đồng dân cư địa phương nên sẽ cần cải tạo đường tiếp cận tới nhà ga.
- (ii) Cải tạo đường ven sông Lừ và sông Sét: Các tuyến đường ven sông dùng làm nơi họp chợ, không gian mở, do đó các tuyến đường này sẽ là một trong các lối tiếp cận chính tới nhà ga, sẽ bố trí các tiện nghi sử dụng và dịch vụ hợp lý.
- (iii) Xây dựng cầu mới qua sông Lừ và Cải tạo đường nối phía tây nhà ga: Để nối khu vực này sang khu vực nhà ga bên kia sông, cần xây dựng cầu và đường nối.
- (iv) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Liệt, Đồng Tâm, Giáp Bát: Phần lớn ngõ đều do người địa phương sử dụng, ít khách vãng lai, do đó sẽ ưu tiên các dự án cải tạo đường và bãi đỗ xe của cộng đồng địa phương.
- (v) Cải tạo nút giao: Ngã ba giữa phố Vọng và QL1 sẽ được cải tạo bằng cách bố trí làn ưu tiên chuyển hướng, biển báo dừng, v.v.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển đường chính trong khu vực TOD: Ưu tiên mở rộng QL1 quanh nhà ga để bố trí không gian đi bộ và xây dựng cầu đi bộ có thang máy phía đông QL1.
- (ii) Bố trí các công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông nhà ga trên QL1: cần tạo điều kiện thuận lợi để tiếp cận nhà ga từ QL1, do vậy sẽ xây dựng các công trình liên phương thức bên dưới nhà ga trên cao.
- (iii) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT: Do có một số cơ sở thương mại và dịch vụ trong khu vực nhà ga này nên sẽ thuận tiện khi bố trí các cơ sở đó bên dưới cầu cạn, cùng với các điểm đỗ xe.
- (iv) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: Để đảm bảo an toàn giao thông cho người dân địa phương và người sử dụng nhà ga, sẽ bố trí các công trình an toàn giao thông như biển báo, đèn chiếu sáng, vạch qua đường, v.v.

Hình 4.2.14-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Phương Liệt (V11)



Các dự án trong bán kính 500m

1. Cải tạo phố Vọng, Nguyễn An Ninh, Giáp Bát, Phan Đình Giót, Ngõ 178
2. Cải tạo đường ven sông Lừ và sông Sét
3. Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Liệt, Đồng Tâm, Giáp Bát
4. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên phát triển đường chính trong khu vực TOD
2. Bố trí các công trình liên phương thức dưới nhà ga và phía đông nhà ga trên QL1
3. Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSDT
4. Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m

4.248 Các dự án đã xác định giúp cải thiện khả năng tiếp cận trong phạm vi 500m như sau:

(a) Cải tạo phố Vọng, Nguyễn An Ninh, Giáp Bát, Phan Đình Giót, Ngõ 178

4.249 Trong khu vực nhà ga này không có đường nối đông – tây, trừ đường VĐ2. Ở phía đông, các tuyến ngõ và đường nối tới phố Vọng, ra QL1. Ở khu vực phía tây, đường địa phương nối thẳng ra QL1, do đó người dân có thể đi bộ dọc khu vực công trình của ĐSVN. Cần thực hiện các biện pháp sau đây.

- (i) Xây dựng lối đi bộ bên dưới cầu cạn của Tuyến 1
- (ii) Cải tạo vỉa hè bao gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, kẻ vạch đỗ xe, lắp biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo đường, bao gồm lát vỉa hè màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường
- (iv) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông bao gồm hạn chế ô tô giờ cao điểm, kẻ vạch sang đường, lắp đặt biển báo giao thông

(b) Cải tạo đường ven sông Lừ và sông Sét

4.250 Các tuyến đường ven sông Lừ và sông Sét là một trong những tuyến đường chính để người dân địa phương đi lại hàng ngày và đi chợ. Để cải thiện môi trường sống hài hòa với sông, hồ quanh khu vực ga và để tăng khả năng tiếp cận từ bên kia sông Lừ, cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông bao gồm hạn chế xe máy vào giờ cao điểm
- (ii) Cải tạo cảnh quan, bao gồm lát lại vỉa hè, bố trí đèn chiếu sáng, đồng bộ màu sắc mái che, bạt che trong khu vực chợ
- (iii) Xây dựng cầu qua sông Lừ và Cải tạo đường nối ở khu vực phía tây ga

(c) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Liệt, Đồng Tâm, Giáp Bát

4.251 Trong khu vực nhà ga này, phần lớn người dân đều đi từ ngõ ra các tuyến đường trục (11.000m²). Với chiều rộng 6 ~ 8m, các ngõ này hầu hết không có vỉa hè. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(d) Cải tạo nút giao

4.252 Trong khu vực nhà ga này sẽ cải tạo ba nút giao:

- (i) Vị trí nút giao: (i) phố Vọng và Nguyễn An Ninh, (ii) QL-1 và phố Vọng, và (iii) QL-1 và Phan Đình Giót.
- (ii) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định ở khu vực TOD

4.253 Các dự án đã xác định ở khu vực TOD (28.900m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD

4.254 Trong khu vực TOD, ưu tiên mở rộng QL1 để đảm bảo có vỉa hè ở phía đông và bố trí cầu đi bộ có thang máy.

- (i) Đường mới phía tây bên dưới cầu cạn: W=15,5m, L=370m (1000m² mở rộng)
- (ii) Mở rộng phía đông QL1: W=45,0m (W=8m cho vỉa hè), L=370m (3000m² mở rộng vỉa hè)

(b) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông nhà ga trên QL1

4.255 Dưới nhà ga trên cao, bố trí điểm đón/trả khách cho luồng giao thông hướng bắc – nam. Trên vỉa hè phía đông, bố trí điểm dừng xe buýt gần cổng vào cầu đi bộ.

- (i) Công trình liên phương thức bên dưới nhà ga: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m), điểm đón/trả khách (W=2m, L=100m)
- (ii) Điểm dừng phía đông QL1: điểm dừng xe buýt (W=2m, L=20m)

(c) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSDT

4.256 Không gian bên dưới cầu cạn không chỉ dùng làm bãi đỗ mà còn để bố trí các điểm thương mại và dịch vụ quy mô nhỏ.

- (i) Bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn: W=15m, L=50m (750m²)

(d) Xây dựng lối đi bộ trên cao qua QL1

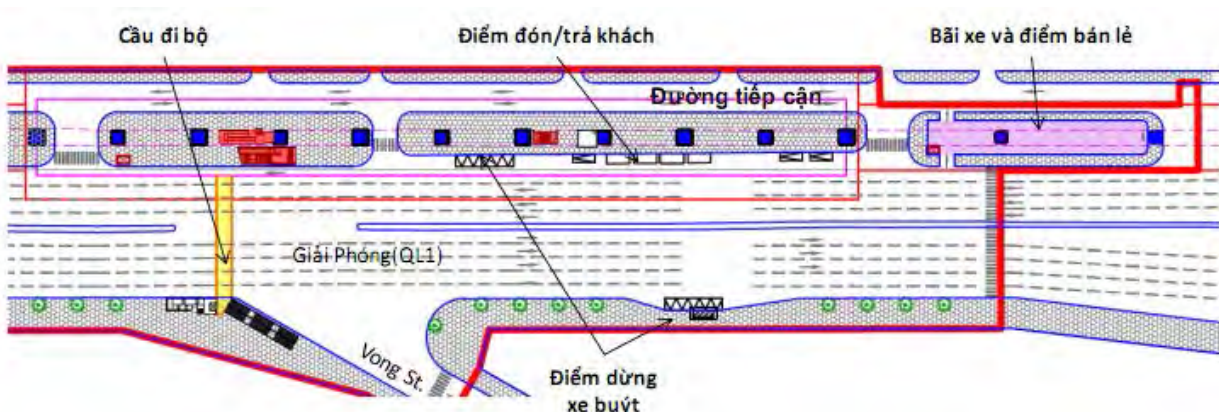
4.257 Xây dựng một cầu đi bộ bắc qua QL1.

- (i) Cầu đi bộ: W=4m, L=35m (140m²), 1 cầu thang bộ và 1 thang máy

(e) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

4.258 Để đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua đường, cần cải tạo các nút giao của QL1 với phố Vọng, Giáp Bát và Phan Đình Giót, bằng cách bố trí tín hiệu sang đường, sơn màu nền đường ở góc phố, v.v.

Hình 4.2.14-2 Quy hoạch công trình liên phương thức trong khu vực TOD ga V11 Phương Liệt



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.259 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 177,2 tỷ đồng, gồm 138,4 tỷ đồng (78% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu) và 38,8 tỷ đồng (22%) tổng số cho các dự án ngắn hạn.

4.260 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, điểm dừng xe buýt, công trình liên phương thức, lối đi bộ trên cao qua QL1 trong chỉ giới ĐSĐT và đường bộ và tổ chức giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT-Bộ GTVT.

4.261 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD, gồm mở rộng QL1, xây dựng lối đi bộ trên cao qua QL1 vốn cần mở rộng vỉa hè để bố trí cầu thang. UBND thành phố cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường bộ khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.262 Cần thu hồi 4.200 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 9.200 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.263 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V11 được tổng hợp trong Bảng 4.2.14-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.14-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.14-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V11

	Tên dự án			Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện
Khu vực trong phạm vi 500m	a1	Cải tạo phố Vọng, Nguyễn An Ninh, Giáp Bát, Phan Đình Giót, Ngõ 178 – đường Giải Phóng	1. Cải tạo	15.000m ²	27	Ngắn (tối thiểu)
			2. Mở rộng	9.200m ²	16,4	Khác ¹⁾
	a2	Cải tạo đường ven sông Lừ (một bên)		7.000m ²	13	Ngắn (tối thiểu)
	a3	Xây dựng cầu mới qua sông Lừ và Cải tạo đường nối phía tây nhà ga		1.000m ²	4,8	Ngắn
	a4	Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Phương Liệt, Đồng Tâm, Giáp Bát		45.000m ² (W=3m, L=15.000m)	72	Ngắn (tối thiểu)
	a5	Cải tạo các nút giao trong khu vực 500m từ nhà ga		3 vị trí	0,6	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng				140,4	
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên phát triển đường tránh trong khu vực TOD (QL1) ²⁾		15.000m ²	27	Ngắn
	b2	Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga và phía đông ga trên QL1		900m ²	0,7	Ngắn (tối thiểu)
	b3	Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận cửa ĐSDT		750m ²	0,3	Ngắn (tối thiểu)
	b4	Bố trí lối đi bộ trên cao q QL1 (W=4m)		140m ²	7	Ngắn
	b5	Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông			1,8	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng				36,8	
TỔNG CHUNG					177,2	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD

2) Khối lượng và phạm vi các dự án đường bộ trong phạm vi 500m và các dự án trong khu vực TOD không trùng lặp

Bảng 4.2.14-2 Tổng hợp khái toán chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V11

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a1-1, a2, a4, a5, b2, b3, b5	138,4
	Ngắn	a1-2, a3, b1, b4	38,8
Cơ bản			0
Tổng dự án TOD (28,900m²)			177,2
Khác (xây dựng đường)			16,4
Tổng chung			193,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.15 Khu vực Ga Giáp Bát (V12)

1) Các dự án đã xác định

4.264 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 700m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.15-1):

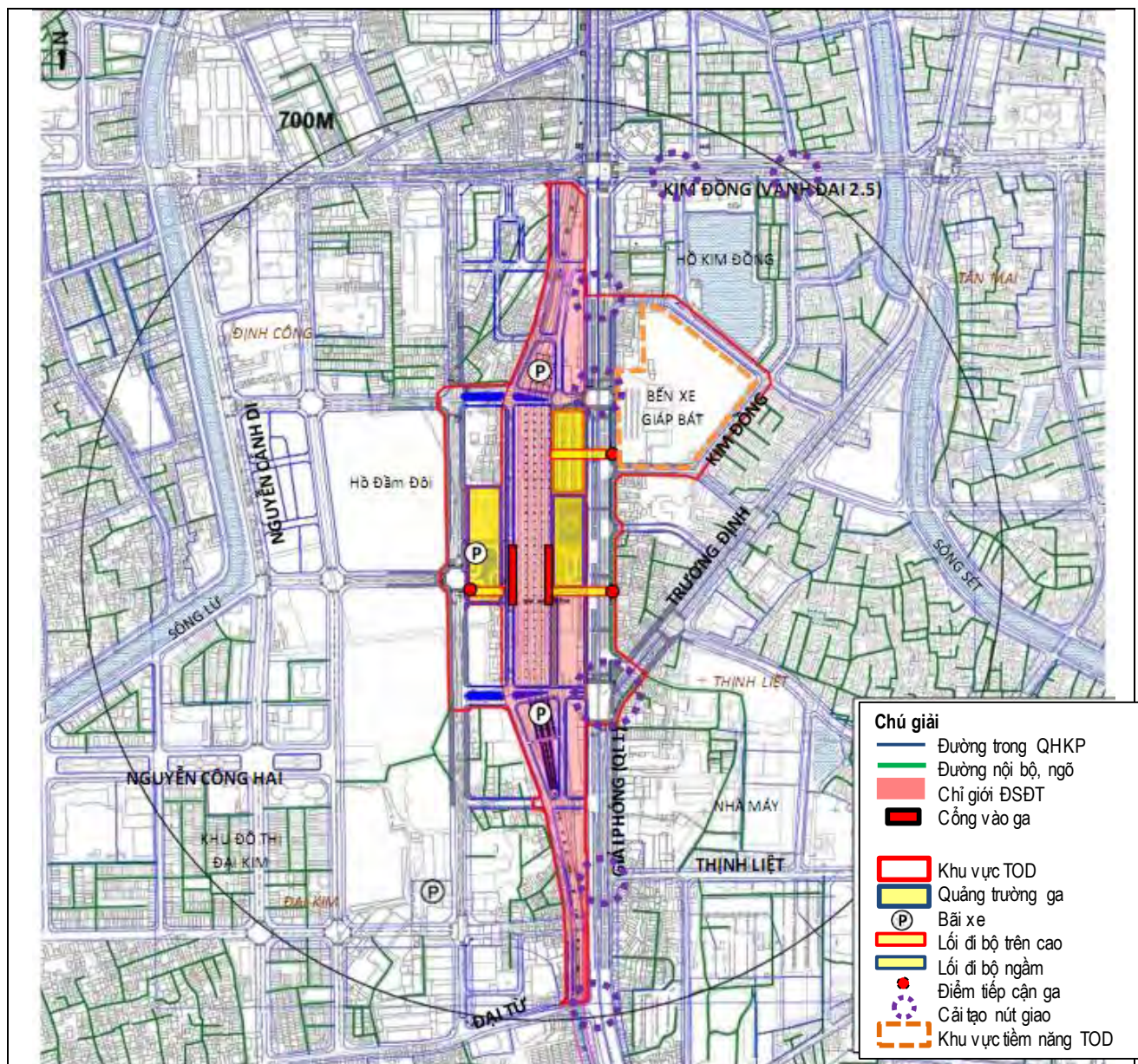
(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 700m

- (i) Xây dựng đường VĐ2.5 và đường tiếp cận mới phía tây nhà ga: Để trở thành đầu mối giao thông phía nam của thành phố, khu vực này cần xây dựng tuyến đường trực kết nối đông tây và đường tiếp cận phía tây nhà ga.
- (ii) Xây dựng đường gom phía tây kết hợp với phát triển TOD toàn diện ở phía tây: Sẽ xây dựng mạng lưới đường bộ phân cấp chức năng ở khu vực phía tây để tạo điều kiện giao thông cơ giới và bố trí được không gian dành riêng cho đi bộ
- (iii) Cải tạo các tuyến phố Trương Định, Giáp Nhị, Giáp Bát, Nguyễn Khánh Di: Các tuyến đường này là đường tiếp cận chính từ khu vực dân cư tới QL1 do đó cần sử dụng hiệu quả không gian đường để đảm bảo giao thông thông suốt bằng cách điều tiết bãi đỗ và các hoạt động ven đường.
- (iv) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Thịnh Liệt, Định Công, Đại Kim và Tân Mai: Phần lớn người dân địa phương sử dụng xe máy, ít đi bộ nên cần điều tiết lưu lượng xe máy bằng cách bố trí không gian riêng cho đi bộ, hạn chế tốc độ, v.v.
- (v) Xây dựng cầu mới qua sông Lừ và cải tạo đường nối phía tây nhà ga: Để tăng khả năng tiếp cận và kết nối qua sông, cần xây dựng cầu riêng cho đi bộ và xe đạp kết nối trực tiếp tới nhà ga
- (vi) Cải tạo nút giao: Có nhiều nút giao có xe buýt và xe tải hoạt động nên cần điều chỉnh hợp lý tín hiệu giao thông, bố trí tín hiệu cho người đi bộ để đảm bảo an toàn khi qua đường.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên phát triển đường bộ trong khu vực TOD: sẽ xây dựng tuyến đường tiếp cận mới phía tây và mở rộng QL1 để đảm bảo các lối tiếp cận chính vào ga
- (ii) Xây dựng các quảng trường ga phía đông và phía tây: Để trở thành đầu mối giao thông và điểm nhấn cho khu vực, sẽ xây dựng các quảng trường ga trong đó có bến xe buýt nội thành và khu đi bộ.
- (iii) Xây dựng công trình kết nối nhà ga với bến xe Giáp Bát bên kia QL1: Để đảm bảo khả năng trung chuyển tốt giữa xe khách đường dài với xe buýt nội thành và ga đường sắt, sẽ bố trí cầu đi bộ kết nối các bến xe này với tầng hành khách của nhà ga.
- (iv) Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSĐT: Dưới cầu cạn có nhiều không gian có thể bố trí làm bãi đỗ xe.
- (v) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: bố trí các công trình hỗ trợ tổ chức giao thông như biển báo, đèn chiếu sáng tại quảng trường ga và nút giao.

Hình 4.2.15-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Giáp Bát (V12)



Các dự án trong phạm vi 700m

1. Xây dựng đường VĐ2,5 và đường tiếp cận mới phía tây nhà ga
2. Xây dựng đường gom phía tây kết hợp với phát triển TOD toàn diện ở phía tây
3. Cải tạo các tuyến phố Trương Định, Giáp Nhị, Giáp Bát, Nguyễn Khánh Di.
4. Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Thịnh Liệt, Định Công, Đại Kim và Tân Mai
5. Xây dựng cầu mới qua sông Lừ và Cải tạo đường nối phía tây nhà ga
6. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên phát triển đường bộ trong khu vực TOD
2. Xây dựng các quảng trường ga phía đông và phía tây
3. Xây dựng công trình kết nối nhà ga với bến xe Giáp Bát bên kia QL1
4. Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cận của ĐSDT
5. Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 700m

4.265 Sau đây là các dự án đã xác định nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 700m:

(a) Xây dựng đường VĐ2,5 và đường tiếp cận mới phía tây nhà ga

4.266 Mặc dù dự án xây dựng đường VĐ2.5 (W=40m) và đường tiếp cận phía tây (W=30m) đã được Sở GTVT cam kết nhưng cần hoàn thành trước khi tuyến ĐSDT đi vào khai thác. Nếu không kịp xây dựng và mở rộng đường thì có thể sử dụng các tuyến đường tiếp cận mới trong đất của ĐSVN.

4.267 Trong phạm vi 500m từ nhà ga, diện tích đất cần có ước tính là 18.000 m² (bao gồm 18.000 m² đất dân cư) cho đường VĐ2,5 (W=40, L=450) và 39.000 m² (bao gồm 3000 m² đất dân cư) để xây dựng đường tiếp cận phía tây (W=30m, L=1300m).

(b) Xây dựng đường gom phía tây kết hợp với phát triển TOD toàn diện ở phía tây

4.268 Các tuyến đường phía tây nhà ga được xây dựng kết hợp với dự án tái phát triển đô thị gắn kết, có đề xuất áp dụng Cơ chế Tái điều chỉnh Đất (xem Chương 6).

(c) Cải tạo các tuyến phố Trương Định, Giáp Nhị, Giáp Bát, Nguyễn Khánh Di.

4.269 Trong khu vực ga này, không có đường nối đông – tây. Ở khu vực phía đông, ngõ và đường địa phương nối ra phố Trương Định, đâm ra QL1. Ở khu vực phía tây, không có đường gom cho đoạn dài 1km quanh nhà ga. Cần triển khai các biện pháp sau đây:

- (i) Xây dựng các tuyến đường tiếp cận mới trên đất của ĐSVN
- (ii) Cải tạo vỉa hè bao gồm bố trí lối đi cho người khuyết tật, kẻ vạch đỗ xe, lắp biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo đường, bao gồm trải mặt đường có màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường
- (iv) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông bao gồm hạn chế ô tô giờ cao điểm, kẻ vạch sang đường, lắp đặt biển báo giao thông

(d) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Thịnh Liệt, Định Công, Đại Kim và Tân Mai

4.270 Trong khu vực nhà ga này, chủ yếu người dân địa phương đi ra đường trực từ ngõ nhỏ (5000 m²), có chiều rộng trung bình 6-8m, phần lớn không có vỉa hè. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(e) Xây dựng cầu mới qua sông Lừ và Cải tạo đường nối phía tây nhà ga

4.271 Một số cầu bắc qua sông Lừ mà người dân địa phương cần sử dụng để tới phố Định Công có chiều rộng khá hẹp (W=13,5m). Đề xuất xây dựng một cầu mới dành riêng cho người đi bộ và xe đạp.

(f) Cải tạo nút giao

4.272 Trong khu vực nhà ga này sẽ cải tạo ba nút giao:

- (i) Vị trí nút giao: (i) Kim Đồng giao VĐ2,5, (ii) Thịnh Liệt giao QL-1, và (iii) Đại Từ giao QL1.
- (ii) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định ở khu vực TOD

4.273 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (149.300m²) như sau:

(a) Ưu tiên phát triển đường bộ trong khu vực TOD

4.274 Trong khu vực TOD, ưu tiên mở rộng QL1 và xây dựng đường tiếp cận mới ở phía tây để đảm bảo khả năng tiếp cận cho nhiều loại phương tiện và khách bộ hành.

- (i) Đường tiếp cận mới phía tây bên dưới cầu cạn: W=15,5m, L=370m (1000m² mở rộng)
- (ii) Mở rộng phía đông QL1: W=45,0m (W=8m vỉa hè), L=370m (3000m² mở rộng vỉa hè)

(b) Xây dựng các quảng trường ga phía đông và phía tây

4.275 Quảng trường ga phía đông nằm dọc QL1, trong đó bao gồm bến xe buýt nội thành, khu vực đi bộ và vòng xoay.

(c) Xây dựng công trình kết nối nhà ga với bến xe Giáp Bát bên kia QL1

4.276 Sẽ xây dựng ba cầu đi bộ qua quảng trường ga

- (i) Cầu đi bộ phía đông bắc nối với bến xe Giáp Bát: W=4m, L=60m, 4 cầu thang bộ (2 cầu thang bộ nối với điểm dừng trong bến xe buýt nội thành)
- (ii) Cầu đi bộ phía đông nam qua quảng trường ga: W=4m, L=60m, 2 cầu thang bộ
- (iii) Cầu đi bộ phía tây qua quảng trường phía tây: W=4m, L=45m, 2 cầu thang bộ

(d) Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSĐT

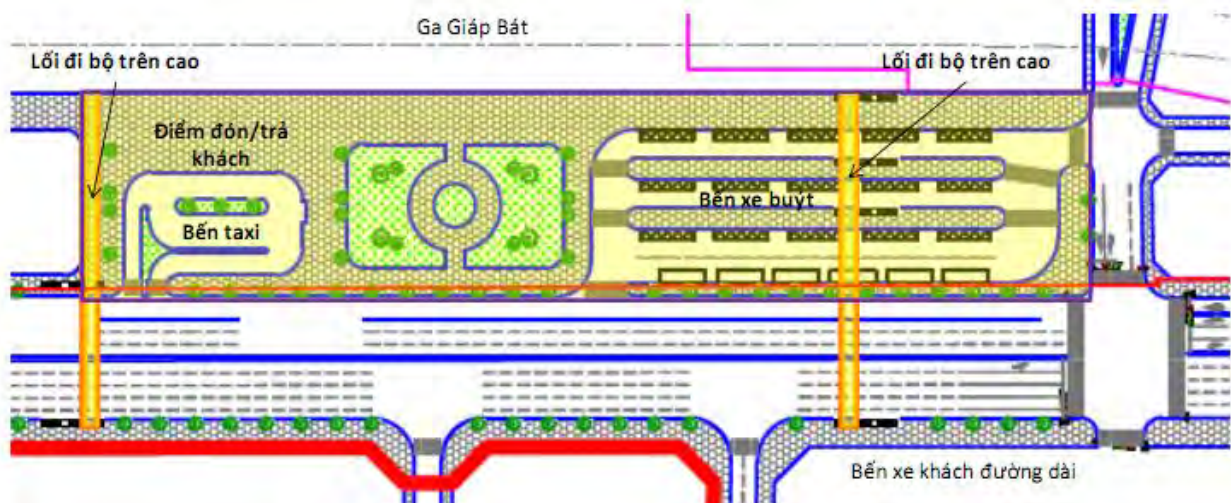
4.277 Không gian dưới cầu cạn có thể dùng làm bãi đỗ do đây là khu vực bãi đỗ ngoại vi của trung tâm thành phố. Cần xây dựng thêm các điểm đỗ xe trên đất của ĐSVN kết hợp với dự án phát triển gắn kết sao cho có thể bố trí không gian dưới cầu cạn vừa để đỗ xe vừa phục vụ các hoạt động kinh tế - xã hội của địa phương, v.v.

- (i) Bãi đỗ bên dưới cầu cạn: 2.800m²

(e) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

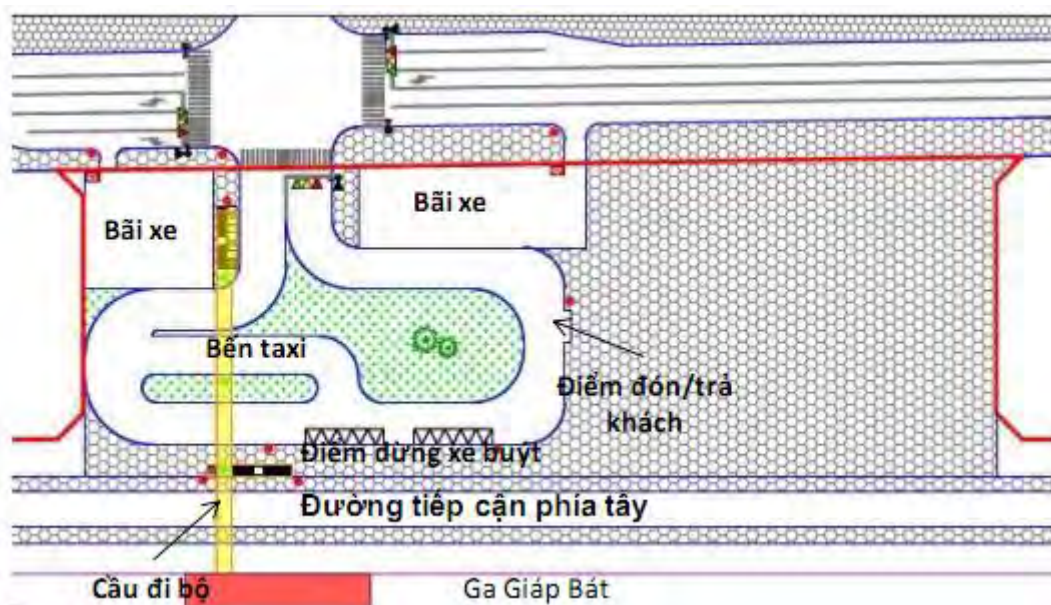
4.278 Trong khu vực TOD, sẽ xây dựng thêm nhiều tuyến đường tiếp cận nối với QL1 và các tuyến đường trục khác. Sẽ nghiên cứu thêm về luồng giao thông và cách thức tổ chức giao thông để tạo điều kiện tiếp cận cho phương tiện tới ga, qua khu vực nhà ga, cũng như đảm bảo an toàn cho khách bộ hành.

Hình 4.2.15-2 Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía đông



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.15-3 Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.279 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 375 tỷ đồng, gồm 265 tỷ đồng (71% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu), 72 tỷ đồng (19%) tổng số cho các dự án ngắn hạn, và 38 tỷ đồng (10%) cho các dự án cơ bản.

4.280 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 700 m, xây dựng quảng trường ga phía đông trong chỉ giới ĐSĐT, lối đi bộ trên cao qua QL1 và các biện pháp tổ chức giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT-Bộ GTVT.

4.281 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD như mở rộng QL1, xây dựng đường tiếp cận phía tây. Nếu không hoàn thành được các tuyến đường trục này thì sẽ không thể tiếp cận từ phía tây, do đó UBND thành phố cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường bộ khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.282 Các dự án cơ bản gồm quảng trường ga phía tây và lối đi bộ trên cao gắn kết với các dự án tái phát triển đô thị toàn diện.

4.283 Cần thu hồi 13.600 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 39.300 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 700 m.

4.284 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V12 được tổng hợp trong Bảng 4.2.15-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.15-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.15-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V12

	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện
Khu vực trong phạm vi 500m	a1	Xây dựng đường VĐ2.5 và đường tiếp cận mới phía tây nhà ga	20.600m ²	37	Khác ¹⁾
	a2	Cải tạo QL1. phố Trương Định.	1. Cải tạo	13.000 m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Mở rộng	30.000 m ²	Khác ¹
	a3	Cải tạo các phố Kim Đồng, Nguyễn Hữu Thọ, Đại Từ, Nguyễn Cảnh Di	1. Cải tạo	19.000 m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Mở rộng	11.000 m ²	Khác ¹
	a4	Xây dựng đường gom phía tây kết hợp với phát triển TOD toàn diện ở phía tây	---	---	Chiến lược
	a5	Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Thịnh Liệt, Định Công, Đại Kim và Tân Mai	45.000 m ² (W=3m, L=15,000m)	95	Ngắn (tối thiểu)
	a6	Cải tạo nút giao	5 vị trí	1,	Ngắn (tối thiểu)
Tổng (trừ “khác”)				149	
Khu vực TOD	b1	Ưu tiên xây dựng đường trong khu vực TOD	1. Mở rộng QL1 (Giải Phóng)	15.000 m ²	Ngắn
			2. Xây dựng đường tiếp cận phía tây	27.000 m ²	
	b2	Xây dựng quảng trường phía đông và phía tây	1. Quảng trường phía đông có bến xe buýt	16.300 m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Quảng trường phía tây	6.600 m ²	Ngắn
	b3	Xây dựng các công trình kết nối	1. Cầu đi bộ phía đông nối sang bến xe Giáp Bát	850 m ²	Ngắn (tối thiểu)
			2. Cầu đi bộ phía tây	140m ²	Ngắn
	b4	Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận của ĐSDT	2.800 m ²	2	Ngắn (tối thiểu)
	b5	Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông	---	8	Ngắn (tối thiểu)
Tổng				226	
TỔNG CHUNG				375	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD

2) Khối lượng và phạm vi các dự án đường bộ trong phạm vi 500m và các dự án trong khu vực TOD không trùng lặp

Bảng 4.2.15-2 Tổng hợp khái toán chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V12

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a1-1, a2-1, a3-1, a5, a6, b2-1, b3-1, b4, b5	228
	Ngắn	a1-2, b1, b2-2, b3-2	72
Cơ bản			38
Tổng dự án TOD			375
Khác (xây dựng đường)		a1, a2-2, a3-2	110
Tổng chung			485

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.16 Khu vực Ga Long Biên Bắc (V5)¹

1) Các dự án đã xác định

4.285 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 500m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.16-1):

(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 500m

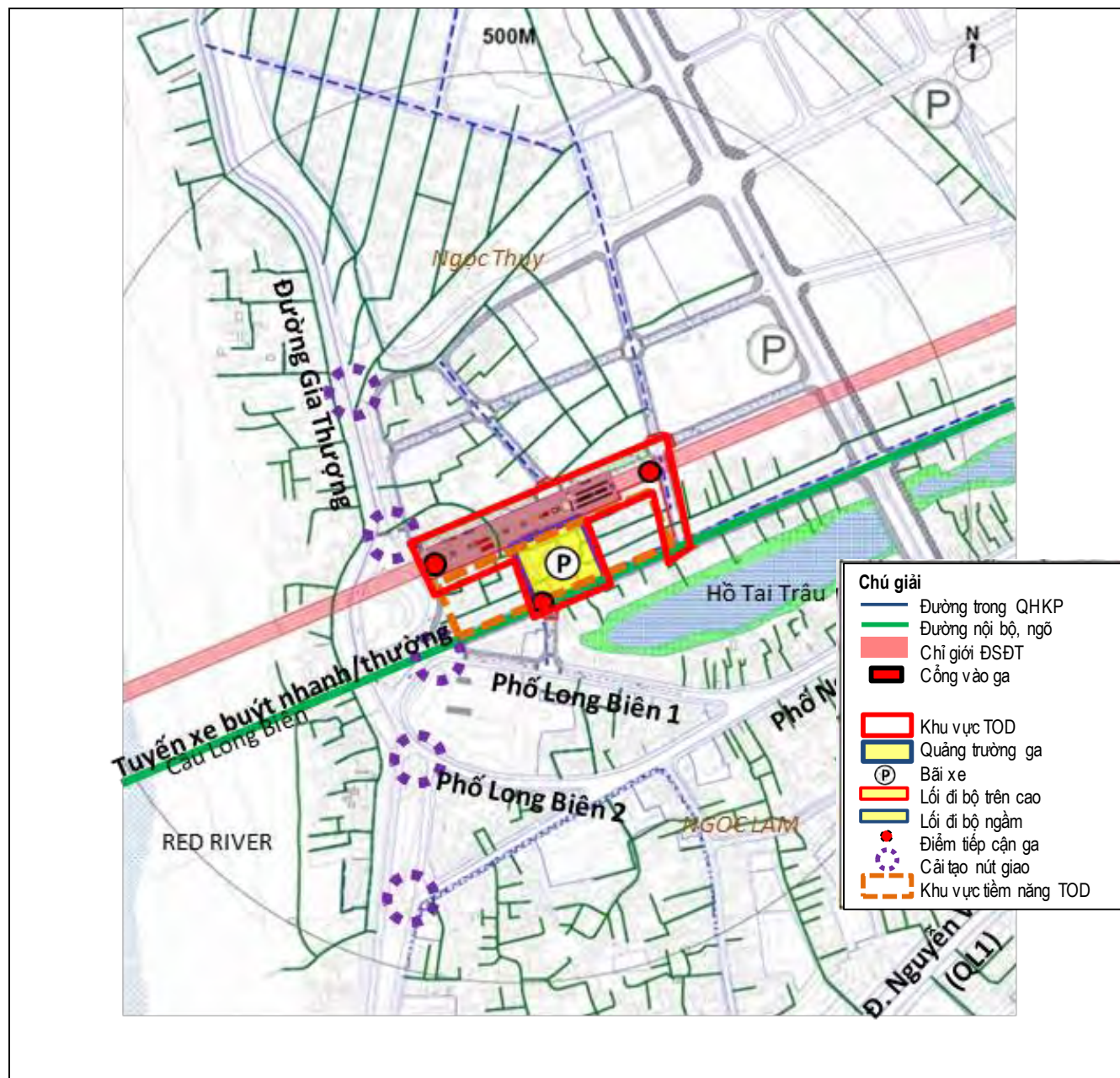
- (i) Xây dựng đường mới phía bắc nhà ga: Do ở phía bắc không có đường trục nên cần phải xây dựng mạng đường bộ mới kết hợp với phát triển đường sắt đô thị.
- (ii) Cải tạo các phố Gia Thượng (đường đê), Ngọc Thụy và Long Biên: Hiện tại, đường đê là lối tiếp cận duy nhất tới nhà ga, do đó cần phải cải thiện tình trạng đường và điều kiện giao thông bằng cách bố trí đèn chiếu sáng, biển báo, v.v.
- (iii) Cải tạo các tuyến ngõ phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy: Do khu vực nhà ga này là vùng trung, cần phải cải thiện điều kiện thoát nước và mặt đường.
- (iv) Bố trí dịch vụ xe buýt mới sử dụng đoạn đường sắt quốc gia sẽ bàn giao lại trên cầu Long Biên: Cần phát huy hiệu quả không gian đường sắt sẽ do ĐSVN bàn giao lại để khai thác xe buýt, phục vụ khách bộ hành và xe thô sơ. Ngoài ra, sau khi cải tạo dầm cầu để đủ tĩnh không cho xe buýt thì có thể cải thiện được dịch vụ xe buýt ở phía bắc cầu.
- (v) Cải tạo nút giao: Có nhiều nút giao trên tuyến đường đê này, bao gồm cả vòng xoay ở công viên, do đó có biện pháp cải tạo để tránh tai nạn.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD: Cho dù ga Long Biên được xây dựng theo phương án A hay B thì vẫn cần đường tiếp cận tới ga nối với đường trên đê và các tuyến đường khác. Nếu không, người sử dụng ga chỉ có thể tới ga từ đường đê, sẽ gây ra ùn tắc giao thông, mất an toàn giao thông.
- (ii) Xây dựng quảng trường ga gắn kết với đường sắt đô thị và bố trí dịch vụ xe buýt mới: Khu vực có tiềm năng xây dựng quảng trường ga kết hợp với tái phát triển đô thị do lượng người sử dụng đường sắt đô thị sẽ tăng sau khi tái phát triển khu vực đất trống phía bắc.
- (iii) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga: Kết hợp với dự án xây dựng đường tiếp cận, cần xây dựng các công trình liên phương thức phía dưới nhà ga để tiện trung chuyển.
- (iv) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSĐT: Để bố trí điểm bán hàng và dịch vụ quy mô nhỏ ở nhà ga, có thể tận dụng khoảng không gian dưới cầu cạn để làm cửa hàng, bố trí các công trình công ích, bãi đỗ xe.
- (v) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: Để đảm bảo an toàn cho hành khách và người dân, các công trình an toàn giao thông như vỉa hè có màu riêng, biển báo, vạch kẻ sang đường, đèn tín hiệu sẽ được bố trí để hiện thực hóa ý tưởng khu vực dân cư ưu tiên đi bộ kết hợp với dự án phát triển đường mới.

¹ Một vị trí khác được đề xuất trong Phần 3.8, Chương 3 là dịch chuyển ga về phía đông. Chương 4 xem xét vị trí ga theo đề xuất của TED1.

Hình 4.2.16-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực ga Long Biên Bắc (V5)



Các dự án trong bán kính 500m

1. Xây dựng đường mới phía bắc nhà ga
2. Cải tạo các phố Gia Thượng (đường đề), Ngọc Thụy và Long Biên
3. Cải tạo các tuyến ngõ phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy
4. Bố trí dịch vụ xe buýt mới sử dụng đoạn đường sắt quốc gia sẽ bàn giao lại trên cầu Long Biên
5. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD
2. Xây dựng quảng trường ga gắn kết với đường sắt đô thị và bố trí dịch vụ xe buýt mới
3. Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga
4. Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận cửa ĐSĐT
5. Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 500m

4.286 Sau đây là các dự án đã xác định nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 500m:

(a) Xây dựng đường mới phía bắc nhà ga

4.287 Trong khu vực nhà ga này có một số tuyến đường cắt qua khu dân cư. Kết hợp với dự án xây dựng ĐSDT, cần xây dựng thêm đường mới để đảm bảo điều kiện tiếp cận, bao gồm cả bố trí dịch vụ xe buýt.

4.288 Trong phạm vi 500m từ nhà ga, cần khoảng 46.000 m² (11.000 m² diện tích đất ở) để làm đường mới ở phía bắc (17,5m x 500 m, 20m x 500m, 30m x 900m).

(b) Cải tạo các phố Ngọc Lâm, Gia Thượng (đường đê), Ngọc Thụy và Long Biên

4.289 Đường trong khu vực phía nam nhà ga có mặt đường chất lượng khá tốt, do đó cần cải tạo vỉa hè và có biện pháp tổ chức giao thông để trở thành các tuyến đường trục nối tới nhà ga.

- (i) Cải tạo vỉa hè bao gồm bố trí các lối lên phục vụ người khuyết tật, kẻ vạch đỗ xe trên vỉa hè, lắp đặt biển báo chỉ hướng tới nhà ga và công trình đô thị, bố trí đèn chiếu sáng.
- (ii) Tăng cường biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm kẻ vạch sang đường, lắp đặt biển chỉ dẫn giao thông.

(c) Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Ngọc Thụy và Ngọc Lâm

4.290 Trong khu vực nhà ga này, chủ yếu người dân địa phương đi ra đường trục từ ngõ nhỏ (12.000 m²), có chiều rộng trung bình 4-6m, phần lớn không có vỉa hè. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

- (i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ, bố trí ghế ngồi, bảng thông tin ở nơi có không gian mở
- (ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại gờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng
- (iii) Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(d) Cải tạo nút giao

4.291 Ở khu vực ga này sẽ cải tạo 5 nút giao trên phố Gia Thượng là tuyến phố chính cho cộng đồng địa phương.

- (i) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.292 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (18.400 m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD

4.293 Trong khu vực TOD, cần bố trí các tuyến đường tiếp cận ga h được tới đường trên đê, và tới đường nối bắc – nam.

- (i) Đường tiếp cận mới quanh nhà ga: L=360m (5.400 m²)

(b) Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga

4.294 Bên dưới nhà ga trên cao, bố trí điểm đón, trả khách

- (i) Các công trình liên phương thức dưới ga: Điểm dừng xe buýt ($W=2m$, $L=20m$), điểm đón trả khách ($W=2m$, $L=100m$)

(c) Xây dựng quảng trường ga gắn kết với đường sắt đô thị và bố trí dịch vụ xe buýt mới (Phương án B)

4.295 Do nằm gần hạ tầng của ĐSVN sẽ bàn giao lại nên sẽ xây dựng quảng trường ga để nối ga Tuyến 1 với bến xe khách điện trên phần đất của ĐSVN.

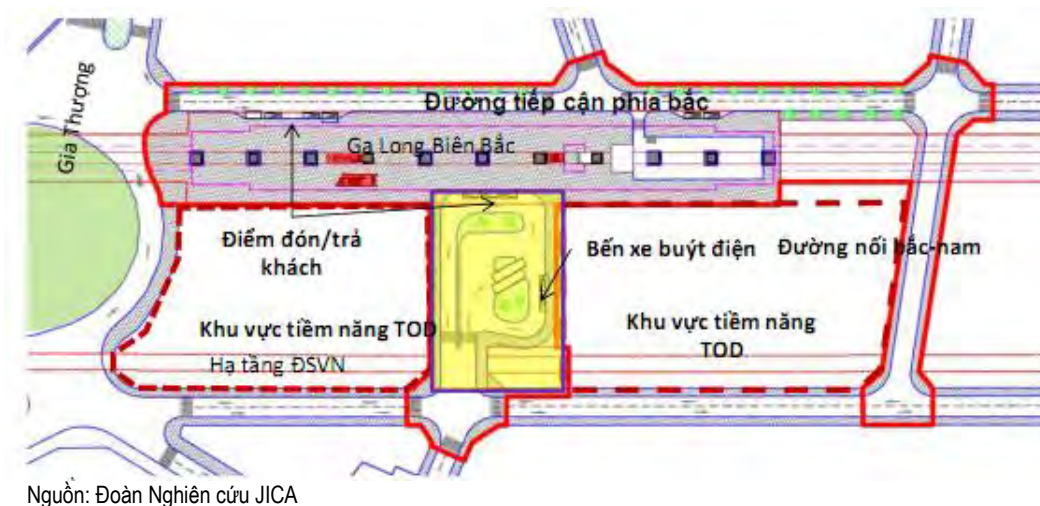
- (i) Quảng trường ga: điểm đón, trả khách, bến taxi, điểm dừng xe buýt, bến xe buýt điện ($3500m^2$)

(d) Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn của ĐSDT

4.296 Không gian dưới cầu cạn chủ yếu dùng làm bãi xe, nhưng cũng bố trí một số công trình thương mại, dịch vụ cộng đồng quy mô nhỏ.

- (i) Bãi xe và điểm bán lẻ bên dưới cầu cạn: $W=15m$, $L=60m$ ($900 m^2$)

Hình 4.2.16-2 Sơ đồ bố trí công trình liên phương thức dưới ga (Phương án B)



4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.297 Tổng chi phí dự kiến là 153,8 tỷ đồng, bao gồm các dự án ngắn hạn (tối thiểu phải có) là 131,8 tỷ đồng (chiếm 85%), các dự án ngắn hạn là 10,0 tỷ đồng (7%) và các dự án cơ bản là 12,0 tỷ đồng (8%)

4.298 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 500 m, bố trí điểm dừng xe buýt, các công trình liên phương thức trong chỉ giới ĐSDT, tổ chức giao thông. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSDT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSDT-Bộ GTVT.

4.299 Các dự án ngắn hạn bao gồm nội dung xây dựng đường chính trong khu vực TOD quanh nhà ga. Nếu không có các tuyến đường trục này thì chỉ có thể vào được ga từ đường trên đê, do đó UBND thành phố Hà Nội cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường trong khu vực TOD kịp phục vụ khai thác đường sắt đô thị

4.300 Các dự án cơ bản bao gồm xây dựng quảng trường ga giữa nhà ga và khu vực đất của ĐSVN sẽ bàn giao, theo đó sẽ triển khai xây dựng trong khuôn khổ dự án tái phát triển đô thị ở phía nam nhà ga.

4.301 Cần thu hồi 3.400 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 10.000 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.302 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V5 được tổng hợp trong Bảng 4.2.16-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.16-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.16-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V5

	Tên dự án	Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện
Khu vực trong phạm vi 500m	a1 Xây dựng đường mới phía bắc nhà ga ¹⁾	46.000 m ²	81	Khác ²⁾
	a2 Cải tạo các phố Ngọc Lâm, Gia Thượng (đường đê), Ngọc Thụy, Long Biên 1&2	22.500	40	Ngắn (tối thiểu)
	a3 Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy	36.000 m ² (W=3m, L=12.000m)	76	Ngắn (tối thiểu)
	a4 Bố trí dịch vụ xe buýt mới sử dụng đoạn đường sắt quốc gia sẽ bàn giao lại trên cầu Long Biên	---	---	Chiến lược
	a5 Cải tạo nút giao trong phạm vi 500m từ nhà ga	4 vị trí	0,8	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng (không tính “khác”)		116,8	
Khu vực TOD	b1 Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD ³⁾	5.400	10	Ngắn hạn
	b2 Xây dựng quảng trường ga gắn kết với đường sắt đô thị và bố trí dịch vụ xe buýt mới	3.500	12	Cơ bản
	b3 Xây dựng công trình liên phương thức bên dưới nhà ga	2 vị trí	14	Ngắn (tối thiểu)
	b4 Bố trí bãi đỗ và điểm bán lẻ bên dưới cầu cận của ĐSDT	800	0,5	Ngắn (tối thiểu)
	b5 Tăng cường biện pháp tổ chức giao thông	3 đèn tín hiệu 100 m ² vạch kẻ	0,5	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng		37	
TỔNG CHUNG			153,8	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Với vị trí như Phương án B, cần điều chỉnh hướng tuyến trong Quy hoạch Phân khu để đảm bảo đường tiếp cận vào nhà ga. Trong Hình 4.2.16-5 Phương án B, đã đề xuất điều chỉnh hướng tuyến đường trong Quy hoạch Phân khu.
- 2) Dự án xây dựng đường mới ngoài khu vực TOD không được tính vào dự án TOD
- 3) Khối lượng và phạm vi các dự án đường bộ trong phạm vi 500m và các dự án trong khu vực TOD không trùng lặp

Bảng 4.2.16-2 Tổng hợp khái toán chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V5

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a2, a3, a5, b3, b4, b5	131,8
	Ngắn	a1	10
Cơ bản		b2	12
Tổng dự án TOD			153,8
Khác (xây dựng đường)			81
Tổng chung			234,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.2.17 Khu vực Ga Gia Lâm (V4)

1) Các dự án đã xác định

4.303 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 700m từ nhà ga và khu vực TOD như sau (xem Hình 4.2.17-1):

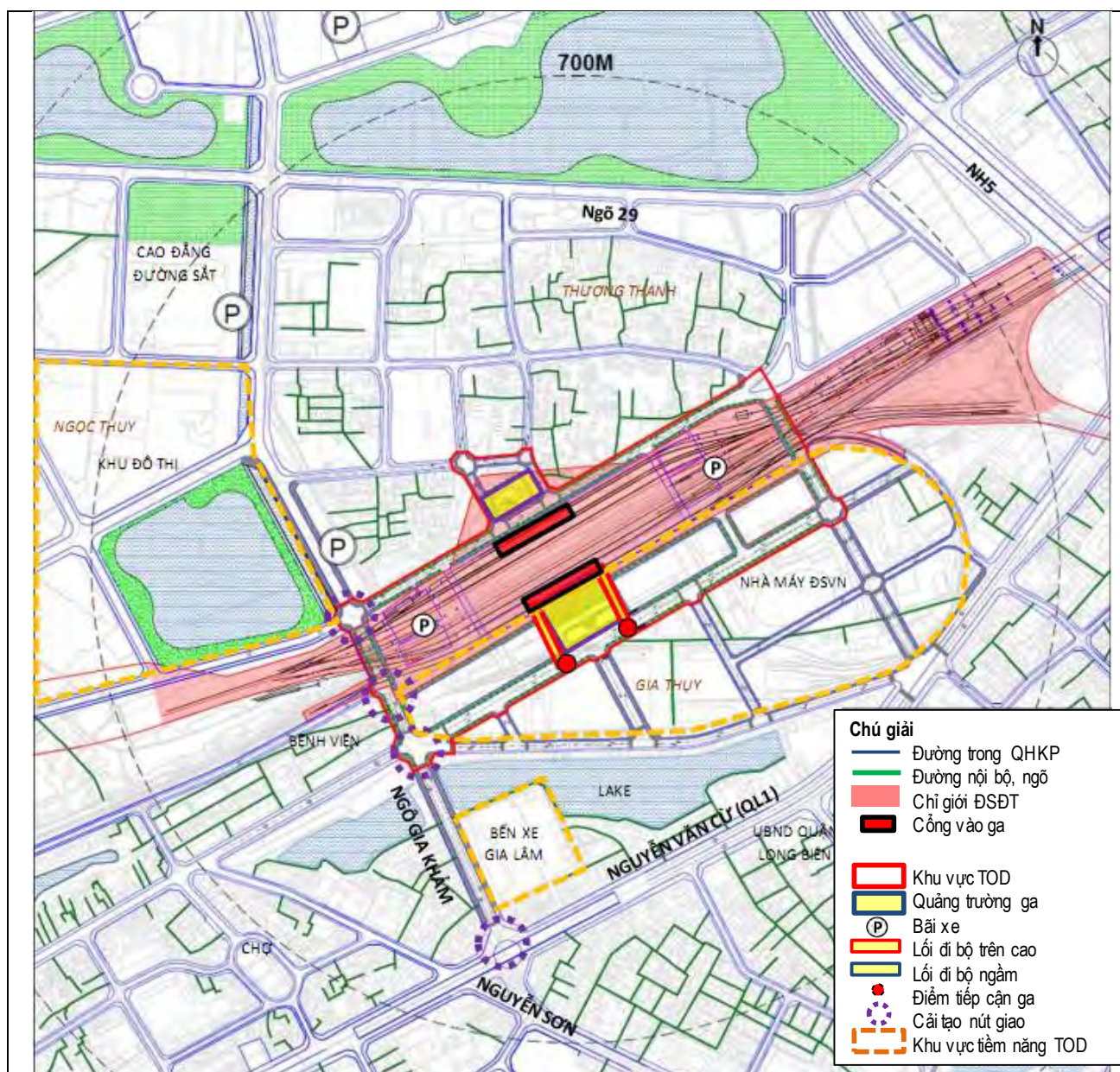
(a) Các dự án đã xác định cho khu vực bán kính 700m

- (i) Xây dựng đường tiếp cận mới ở phía bắc và nam nhà ga: Nếu không xây dựng đường mới vào ga thì gần như không thể đi được vào ga này bằng các tuyến đường hẹp hiện hữu. Việc xây dựng các tuyến đường tiếp cận phía nam và phía bắc ga, đường cắt ngang bắc nam là không thể không thực hiện.
- (ii) Cải tạo các phố Ngọc Lâm, Ngõ Gia Khảm và Dốc Ga: Đây là các phố gom khách phục vụ người dân địa phương nên cần bố trí không gian đi bộ.
- (iii) Xây dựng đường mới trên đất của ĐSVN và khu đô thị mới kết hợp với các dự án tái phát triển, phát triển đô thị: Để cải thiện điều kiện tiếp cận từ các khu phát triển mới/tái phát triển thì sẽ cần xây dựng các tuyến đường mới kết hợp với các dự án phát triển/tái phát triển đô thị này.
- (i) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy: Các ngõ ở làng Ngọc Thụy được địa phương quản lý khá tốt, do đó cần duy trì được sự an toàn và yên tĩnh sau khi đường sắt đô thị đi vào hoạt động và hành khách bắt đầu sử dụng các ngõ này.
- (ii) Cải tạo nút giao: Sẽ bố trí tín hiệu giao thông tại các nút giao quanh nhà ga để điều tiết luồng giao thông hợp lý, đảm bảo cho người đi bộ qua đường.

(b) Các dự án đã xác định ở khu vực TOD

- (i) Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD: Như đề cập ở trên, các tuyến đường tiếp cận ga cần được xây dựng kịp thời
- (ii) Xây dựng quảng trường ga phía bắc và phía nam nhà ga: Để đóng vai trò cửa ngõ giao thông phía đông thành phố, cần bố trí quảng trường ga phía bắc và nam nhà ga, đảm bảo phục vụ nhiều phương thức vận tải khác nhau, bố trí không gian mở cho người sử dụng nhà ga, khách vãng lai và người dân địa phương.
- (iii) Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSDT: Dưới cầu cạn có không gian khá lớn nên có thể bố trí bãi để xe phục vụ nhà ga.
- (iv) Xây dựng bến xe buýt ở trong quảng trường ga phía nam để phục vụ dịch vụ xe buýt gom khách, bao gồm cả dịch vụ xe buýt nối tiếp đường sắt: Với việc đặt bến xe buýt nội thành phía trước nhà ga đường sắt thì dịch vụ xe buýt gom khách có thể được cải thiện trên các trục QL1 và QL5.
- (v) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông: Sẽ bố trí công trình điều tiết giao thông tại quảng trường ga, các tuyến đường hiện hữu và mới quanh nhà ga để định hình cho một khu phát triển mới ở phía bắc ưu tiên đi bộ.

Hình 4.2.17-1 Bản đồ vị trí dự án đã xác định tại khu vực Ga V4 Gia Lâm



Các dự án trong phạm vi 700km

1. Xây dựng đường tiếp cận mới ở phía bắc và nam nhà ga
2. Cải tạo các phố Ngọc Lâm, Ngô Gia Khảm và Dốc Ga.
3. Xây dựng đường mới trên đất của ĐSVN và khu đô thị mới kết hợp với các dự án tái phát triển, phát triển đô thị
4. Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy
5. Cải tạo nút giao

Các dự án trong khu vực TOD

1. Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD
2. Xây dựng quảng trường ga phía bắc và phía nam nhà ga
3. Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cận của ĐSDT
4. Xây dựng bến xe buýt ở trong quảng trường ga phía nam để phục vụ dịch vụ xe buýt gom khách, bao gồm cả dịch vụ xe buýt nối tiếp đường sắt
5. Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Sơ lược về các dự án đã xác định cải thiện điều kiện tiếp cận phạm vi 700m

4.304 Các dự án xác định cho khu vực trong phạm vi 700m từ nhà ga và khu vực TOD như sau:

(a) Xây dựng đường tiếp cận mới ở phía bắc và nam nhà ga

4.305 Mặc dù Sở GTVT đã cam kết xây dựng tuyến đường mới quanh ga Gia Lâm nhưng dự án này cần hoàn tất trước khi ĐSĐT đi vào khai thác. Nếu không có đường mới vào ga thì chỉ có đường tiếp cận duy nhất là Ngõ Gia Khảm (W=13-18m) từ hướng nam. Ở phía bắc, chỉ có các ngõ trong khu vực dân cư nông thôn vào được phía bắc của nhà ga.

4.306 Do đó, nếu không kịp xây dựng và mở rộng đường thì ít nhất cần thực hiện các biện pháp sau đây, và cần xây dựng đường tiếp cận bên trong đất của ĐSVN:

(i) Cải tạo phố Ngõ Gia Khảm để nối tới cổng phía nam (hiện W=13m)

(ii) Kéo dài phố Ngõ Gia Khảm lên phía bắc (W=30m)

4.307 Trong phạm vi 700m từ nhà ga, diện tích ước tính là 73.500 m² (trong đó có 9000 m² đất ở) dùng để xây dựng đường mới ở phía bắc.

(b) Cải tạo các phố Ngọc Lâm, Ngõ Gia Khảm.

4.308 Ở khu vực phía bắc nhà ga, hầu như không có đường nối hướng bắc – nam, trừ đường sắt đi qua ga Gia Lâm hiện nay. Có một số tuyến đường nhỏ bao quanh khu dân cư nông thôn và có ngõ trong khu vực này, nhưng không đủ khả năng đáp ứng luồng giao thông tới ga.

(i) Cải tạo vỉa hè, bao gồm bố trí lối dốc cho người khuyết tật, kẻ vạch để xe trên vỉa hè, trồng biển báo chỉ hướng tới các công trình đô thị và nhà ga, bố trí đèn chiếu sáng.

(ii) Cải tạo đường, bao gồm trải mặt đường có màu ở khu vực quanh chợ, kẻ vạch để đỗ xe trên đường, trải lại mặt đường.

(iii) Tăng cường biện pháp tổ chức giao thông như hạn chế ô tô lưu thông vào giờ cao điểm trong khu vực chợ, kẻ vạch cho người đi bộ sang đường, lắp đặt biển báo giao thông.

(c) Xây dựng đường mới trên đất của ĐSVN và khu đô thị mới kết hợp với các dự án tái phát triển, phát triển đô thị

4.309 Ở phía nam nhà ga, nhà máy của ĐSVN là rào cản tiếp cận nhà ga. Sau khi di dời nhà máy này thì khu vực này có thể tái phát triển, bao gồm xây dựng đường bộ và các công trình ga.

4.310 Ở phía bắc nhà ga, sẽ có một dự án xây dựng khu đô thị. Dự án này cần bao gồm nội dung xây dựng đường và bãi đỗ để tăng khả năng tiếp cận tới nhà ga.

(d) Cải tạo các tuyến ngõ trong các phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy

4.311 Ở phía bắc ga, các tuyến ngõ hầu hết đều nhỏ và không có vỉa hè (W=3-5m) nằm trong khu vực dân cư nông thôn. Không có đường qua đồng lúa. Cần thực hiện các biện pháp sau đây:

(i) Cải tạo ngõ, bao gồm cống thoát nước, lát mặt ngõ

(ii) Cải thiện biện pháp tổ chức giao thông, bao gồm hạn chế tốc độ xe máy, hạn chế ô tô tại giờ cao điểm ở khu vực có chợ, bố trí đèn chiếu sáng

4.312 Cải tạo không gian mở khu vực quanh chợ, trường học, v.v. bố trí biển báo, ghế ngồi, cây xanh, v.v.

(e) Cải tạo nút giao

4.313 Trong khu vực ga này, cần tái tạo 3 nút giao trên phố Ngô Gia Khảm nối QL1 và nhà ga:

- (i) Các biện pháp cải tạo: bố trí đèn tín hiệu giao thông, vạch sang đường, nền đường có màu, biển báo dừng, v.v.

3) Sơ lược về các dự án đã xác định trong khu vực TOD

4.314 Các dự án đã xác định trong khu vực TOD (181.200 m²) như sau:

(a) Ưu tiên xây dựng đường chính trong khu vực TOD

4.315 Trong khu vực TOD, xây dựng các tuyến đường phía bắc, phía nam và đường nối bắc – nam để đảm bảo điều kiện tiếp cận cho người và xe.

- (i) Đường tiếp cận phía bắc: W=21m, L=600m (12.600 m², bao gồm 3000 m² đất ở)
- (ii) Đường tiếp cận phía nam: W=30m, L=600m (18.00 m² đất của ĐSVN)
- (iii) Kéo dài phố Ngô Gia Khảm: W=30m, L=260m (7.800 m², bao gồm 700 m² đất ở)
- (iv) Đường tiếp cận phía đông: W=26m, L=250m (6.500 m² là một phần đất của ĐSVN)

(b) Xây dựng quảng trường ga phía bắc và phía nam nhà ga

4.316 Quảng trường ga phía nam nằm trên đất của ĐSVN, trong đó bao gồm điểm dừng xe buýt, điểm đón, trả khách và khu đi bộ. Bến xe buýt nội địa sẽ được chuyển từ bến xe Gia Lâm hiện nay sang hoạt động tại quảng trường ga này để tạo điều kiện trung chuyển giữa ĐSĐT và xe buýt, đồng thời bố trí xe buýt gom khách, bao gồm cả xe buýt nối tuyến ĐSĐT.

- (i) Quảng trường ga phía nam: 8800 m²

4.317 Quảng trường ga phía bắc nằm trên khu vực hiện nay là đất ao và đất ở, trong đó bố trí điểm dừng xe buýt và điểm đón trả khách.

- (i) Quảng trường ga phía bắc: 6100 m²

(c) Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSĐT

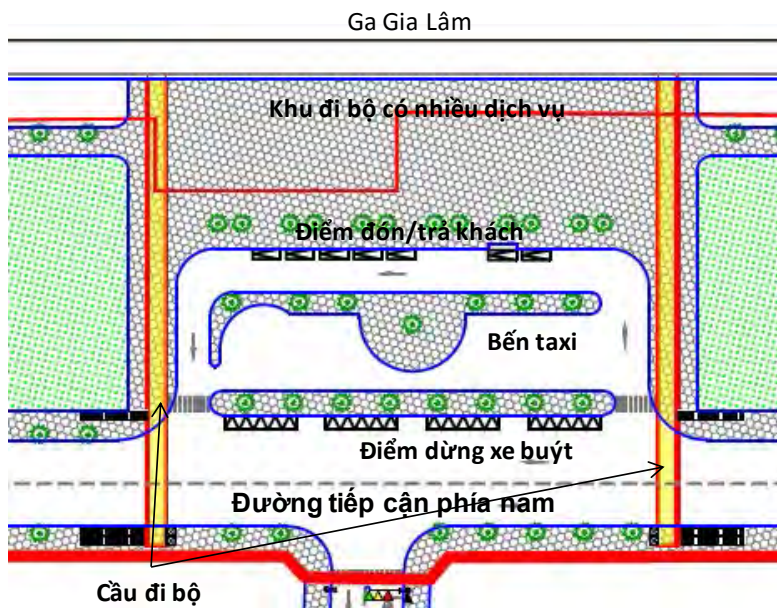
4.318 Không gian bên dưới cầu cạn có thể bố trí bãi đỗ là một phần của hệ thống bãi đỗ vành đai của thành phố. Cần xây dựng thêm các bãi đỗ trên đất của ĐSVN kết hợp với dự án phát triển gắn kết ở đây, sao cho không gian dưới cầu cạn sẽ không chỉ sử dụng làm bãi đỗ mà phục vụ cả các hoạt động kinh tế - xã hội của địa phương.

- (i) Bãi đỗ dưới cầu cạn: 11.000 m²

(d) Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông

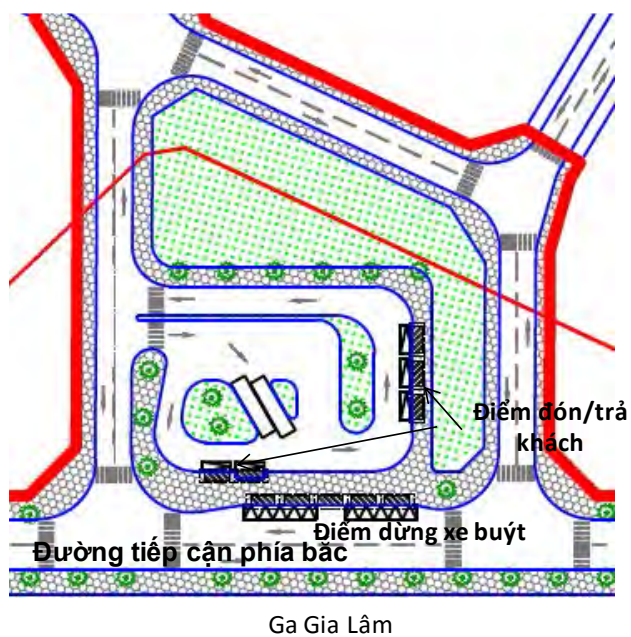
4.319 Trong khu vực TOD, có nhiều tuyến đường tiếp cận sẽ được xây dựng để nối với QL1 và các tuyến đường trục khác. Cần nghiên cứu quản lý, tổ chức giao thông để đảm bảo các phương thức khác nhau có thể tiếp cận nhà ga, đi qua khu vực ga một cách thuận lợi và đảm bảo an toàn cho người đi bộ.

Hình 4.2.17-2 Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 4.2.17-3 Sơ đồ bố trí quảng trường ga phía bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận

4.320 Tổng chi phí ước tính vào khoảng 294,3 tỷ đồng, gồm 136 tỷ đồng (46% tổng chi phí đầu tư) cho các dự án ngắn hạn (tối thiểu), 105 tỷ đồng (36%) tổng số cho các dự án ngắn hạn, và 53 tỷ đồng (18%) cho các dự án cơ bản.

4.321 Các dự án ngắn hạn (tối thiểu) gồm các dự án cải tạo các tuyến đường hiện có, gồm cả các ngõ phố và các nút giao trong khu vực phạm vi bán kính 700 m. Các dự án này được thực hiện khai thác quỹ đất đường bộ hiện có hoặc trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT trên cơ sở phối hợp với cơ quan hữu quan như Sở GTVT, Ban QLDA ĐSĐT-Bộ GTVT.

4.322 Các dự án ngắn hạn gồm các dự án xây dựng đường chính trong khu vực TOD quanh nhà ga. Nếu không hoàn thành được các tuyến đường trục này thì chỉ có khả năng tiếp cận từ các ngõ phía bắc và phố Ngõ Gia Khảm ở phía nam, do đó UBND thành phố cần ưu tiên thu hồi đất và xây dựng đường bộ khu vực TOD trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

4.323 Các dự án cơ bản bao gồm xây dựng quảng trường ga phía bắc trên đất ao và đất ở, xây dựng quảng trường ga phía nam trên đất của ĐSVN. Để trở thành đầu mối giao thông phía đông bắc, khu vực này cần ít nhất một quảng trường ga trước khi ĐSĐT đi vào khai thác.

4.324 Cần thu hồi 3700 m² đất để xây dựng các tuyến đường ưu tiên trong khu vực TOD. Ngoài ra, cần thu hồi thêm 9000 m² đất ở để phát triển các tuyến đường chính trong khu vực phạm vi bán kính 500 m.

4.325 Chi phí cải tạo đường tiếp cận ước tính của ga V4 được tổng hợp trong Bảng 4.2.17-1 cho từng dự án và Bảng 4.2.17-2 cho từng giai đoạn.

Bảng 4.2.17-1 Danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga V4

	Tên dự án		Khối lượng	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)	Thực hiện	
Khu vực trong phạm vi 500m	a1	Xây dựng đường tiếp cận mới ở phía bắc và nam nhà ga		73.500 m ²	131	Khác ¹⁾
	a2	Cải tạo, mở rộng các tuyến đường tiếp cận chính bao gồm phố Ngọc Lâm, Ngõ Gia Khâm và Dốc Ga.	Cải tạo	18.000 m ²	32	Tối thiểu
			Mở rộng	14.000 m ²	25	Ngắn
	a3	Cải tạo các tuyến thứ yếu, bao gồm phố Gia Quất, Ngõ 29 Thượng Thanh		6.700 m ²	12	Ngắn (tối thiểu)
	a4	Cải tạo các tuyến ngõ trong phường Ngọc Lâm và Ngọc Thụy		36.000 m ² (W=3m, L=12.000m)	76	Ngắn (tối thiểu)
	a5	Cải tạo nút giao		5 vị trí	1	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng			146		
Khu vực TOD	b1	Xây dựng/Cải tạo đường trong khu vực TOD (đường tiếp cận mới phía bắc và nam. phố Ngõ Gia Khâm)		45.000 m ²	80	Ngắn
	b2	Xây dựng quảng trường ga phía bắc và phía nam nhà ga	Quảng trường bắc	6.100 m ²	19	Cơ bản
			Quảng trường nam	8.800 m ²	34	Cơ bản
	b3	Bố trí bãi đỗ phía dưới cầu cạn của ĐSĐT		11.000 m ²	7	Ngắn (tối thiểu)
	b4	Xây dựng bến xe buýt ở trong quảng trường ga phía nam để phục vụ dịch vụ xe buýt gom khách. bao gồm cả dịch vụ xe buýt nối tiếp đường sắt		---	---	Chiến lược ³⁾
	b5	Tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông		14 đèn tín hiệu 500 m ² vạch kẻ	8	Ngắn (tối thiểu)
	Tổng			148		
TỔNG CHUNG				294		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Dự án xây dựng đường trong phạm vi 500m không được tính vào dự án TOD

2) Dự án này nhằm đảm bảo không gian xây dựng lõi đi bộ tương lai, do đó chi phí xây dựng không ước tính được

3) Chi phí của dự án chiến lược không được ước tính

Bảng 4.2.17-2 Tổng hợp khái toán chi phí từng giai đoạn các dự án cải thiện tiếp cận cho ga V4

Loại dự án		Mã dự án	Chi phí dự kiến (tỷ đồng)
Ngắn	Tối thiểu	a2-1, a3, a4, a5, b3, b5	136
	Ngắn	a2-2, b1	105
Cơ bản		b2-1, b2-2	53
Tổng dự án TOD			294
Dự án khác (xây dựng đường)		a1	131
Tổng chung			425

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4.3 Xây dựng các gói dự án và kế hoạch thực hiện

1) Xây dựng các gói dự án

4.326 Các gói dự án cải thiện điều kiện tiếp cận phù hợp đã được xác định cho từng ga ĐSDT trong khu vực phạm vi bán kính 500 m từ ga và khu vực TOD, gồm cả khu vực xung quanh liên kết ga (xem Bảng 4.3.1).

4.327 Do các dự án đã xác định cho từng ga ĐSDT có phạm vi lớn nên cần được tổng hợp thành các gói dự án theo đơn vị triển khai và nguồn vốn. Có thể nhóm các dự án thành gói như sau:

- (i) Các dự án ngắn hạn: Các dự án trong nhóm này là các dự án cần được triển khai trước khi khai thác ĐSDT. Trong số các dự án ngắn hạn, có các dự án “tối thiểu” không cần thu hồi thêm đất.
- (ii) Các dự án cơ bản: Các dự án trong nhóm này là các dự án nên được thực hiện để tăng cường các chức năng của ga ĐSDT.

Bảng 4.3.1 Tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của từng ga

Cụm đô thị	Ga	Phạm vi đi bộ				Khu vực TOD								
		Đường			Nút giao	Đường (ưu tiên)	Quảng trường ga	Bến xe buýt	Cầu đi bộ	Lối đi bộ ngầm	Bãi đỗ xe ngầm	Bãi đỗ xe	Điểm dừng xe buýt	Quản lý giao thông
		Cải tạo	Xây mới/ mở rộng	Ngõ phố										
Tây Bắc	C1	A	B*	A	A	B*	C	-	A	-	-	A	A	A
	C2	A	B*	A	A	-	A	-	-	-	-	A	A	A
	C3	A	B*	A	A	-	C	A	A	-	-	A	A	A
	C4	A	B*	A	A	A	-	-	-	C	C	A	A	A
Nam Hồ Tây	C5	A	B*	A	A	B*	-	-	-	C	C	A	A	A
	C6	A	B*	A	A	B*	-	-	-	C	C	C	A	A
	C7	A	B*	A	A	B	-	-	-	C	C	C	A	A
Trung tâm thành phố	V6	A	-	A	A	-	A	-	A	-	-	A	A	A
	C8	A	-	A	A	-	-	-	-	-	-	C	A	A
	C9	A	-	A	A	-	C	-	-	C	C	C	A	A
	C10	A	-	A	A	-	C	-	-	B	A**	A**	A	A
	V8	A	B*	A	A	B*	A** -C*	-	B*	B	-	A**	A	A
Nam	V9	A	B*	A	A	B*	C*	-	A	C	-	A**	A	A
	V10	A	B*	A	A	B*	C*	-	B*	-	-	A**	A	A
	V11	A	B*	A	A	B*	-	-	B*	-	-	A**	A	A
	V12	A	B*	A	A	B*	A** -C*	A	B*	-	-	A**	A	A
Đông	V5	A	B*	A	A	B*	C*	-	-	-	-	A**	A	A
	V4	A	B*	A	A	B*	C -C*	B	-	-	-	A**	A	A

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

A: Dự án ngắn hạn (cần sớm thực hiện), B: dự án ngắn hạn, C: dự án cơ bản

* Cần thu hồi đất ở

** Trong phạm vi chỉ giới dự án ĐSDT

2) Vốn đầu tư ước tính

4.328 Các chi phí đầu tư được tính cho từng tuyến, nhà ga và nhóm dự án (xem Bảng 4.3.2, Bảng 4.3.3). Sau đây là những nhận định chính:

- (i) Tổng chi phí đầu tư cho các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận là 7.960 tỷ đồng, tương đương 372 triệu USD.
- (ii) Trong tổng chi phí đầu tư, 3.677 tỷ đồng (46,2%) là dành cho các dự án ngắn hạn còn 4.283 tỷ đồng (53,8%) là dành cho các dự án cơ bản. Trong số các dự án ngắn hạn thì các dự án “tối thiểu” cần 3.170 tỷ đồng (39,8% tổng chi phí đầu tư)
- (iii) Tuyến ĐSDT số 1 cần 2.275 tỷ đồng, tương đương 28,6% còn Tuyến 2 cần 5.685 tỷ đồng, tương đương 71,4% tổng chi phí đầu tư (xem Bảng 7.3.4).

Bảng 4.3.2 Khái toán chi phí đầu tư các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng ga

Tuyến	Ga	Phạm vi 500m	Khu vực TOD	Tổng từng ga	
				Tỷ đồng	(%)
Tuyến 1	V4	146,0	148,0	294,0	3,7
	V5	116,8	37,0	153,8	1,9
	V6	(tính trong C8)	435,8	435,8	5,5
	V8	146,6	281,0	427,6	5,4
	V9	72,0	143,0	215,0	2,7
	V10	137,0	60,0	197,0	2,5
	V11	140,4	36,8	177,2	2,2
	V12	149,0	226,0	375,0	4,7
	Tổng	907,8	1.367,6	2.275,4	28,6
Tuyến 2	C1	84,8	155,0	239,8	3,0
	C2	24,4	8,1	32,5	0,4
	C3	0	371,0	371,0	4,7
	C4	134,8	431,5	566,3	7,1
	C5	117,0	823,6	940,6	11,8
	C6	75,9	912,3	988,2	12,4
	C7	127,8	912,0	1.039,8	13,1
	C8	146,1	192,8	338,9	4,3
	C9	43,0	818,3	861,3	10,8
	C10&V6	17,0	288,5	305,5	3,8
	Tổng	770,8	4.913,1	5.683,9	71,4
Tổng	Tỷ đồng	1.678,6	6.280,7	7.959,3	100,0
	Triệu USD	78,4	293,3	371,7	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.3.3 Khái toán chi phí đầu tư các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng giai đoạn

Tuyến	Ga	Ngắn hạn (tối thiểu)	Ngắn hạn	Cơ bản	Tổng
Tuyến 1	V4	136,0	105,0	53,0	294,0
	V5	131,8	10,0	12,0	153,8
	V6	295,8	0	140,0	435,8
	V8	352,6	75,0	0	427,6
	V9	215,0	0	0	215,0
	V10	151,0	46,0	0	197,0
	V11	138,4	38,8	0	177,2
	V12	265,0	72,0	38,0	375,0
	Tổng	1.685,6	346,8	243,0	2.275,4
Tuyến 2	C1	178,8	21,0	40,0	239,8
	C2	32,5	0	0	32,5
	C3	291,0	0	80,0	371,0
	C4	151,3	0	415,0	566,3
	C5	121,6	34,0	785,0	940,6
	C6	78,2	41,0	869,0	988,2
	C7	158,8	10,0	871,0	1.039,8
	C8	175,9	0	163,0	338,9
	C9	44,3	0	817,0	861,3
	C10	251,5	54,0	0	305,5
	Tổng	1.483,9	160,0	4.040,0	5.683,9
Tổng	Tỷ đồng	3.169,5	506,8	4.283,0	7.959,3
	Triệu USD	148,0	23,7	200,0	371,7
	%	39,8	6,4	53,8	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 4.3.4 Tổng hợp khái toán chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn

Giai đoạn		Theo tuyến (tỷ đồng)		Tổng	
		Tuyến 1	Tuyến 2	(tỷ đồng)	(tr. USD)
Ngắn hạn	Tối thiểu	1.685	1.484	3.170	148,0
		347	160	507	23,7
Cơ bản		243	4.040	4.283	200
Tổng	(tỷ đồng)	2.275	5.684	7.960	371,7
	%	28,6	71,4	100,0	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Nguồn cấp vốn

4.329 Nguồn cấp vốn có thể thông qua các cơ quan như Sở GTVT, Ban QLDA- Bộ GTVT, Ban Quản lý ĐSDT Hà Nội, các quận, khu vực tư nhân, hoặc kết hợp các nguồn trên. Để xác định được tỷ lệ và phương pháp góp vốn, cần thảo luận chi tiết thêm. Tuy nhiên, có thể ước tính sơ bộ như trong Bảng 4.3.5 dựa trên những nhận định chính như sau:

- Mặc dù cần nghiên cứu cụ thể hơn nhưng khả năng tư nhân tham gia là cao.
- Sở GTVT là đơn vị cấp vốn chính, nhất là đối với các tuyến đường tiếp cận, bao gồm các tuyến đường trong Quy hoạch phân khu.
- Các quận bố trí ngân sách cải tạo ngõ và các biện pháp tổ chức giao thông có liên quan.
- Ban QLDA-Bộ GTVT - chủ đầu tư Tuyến 1 và Ban QLDA ĐSDT - chủ đầu tư Tuyến 2 có trách nhiệm bố trí vốn cho các công trình liên quan trực tiếp với các dự án xây dựng ĐSDT đang triển khai. Trong trường hợp các công trình nằm ngoài chỉ giới ĐSDT (cầu đi bộ, lối đi bộ nối dài, v.v.), cần điều chỉnh chỉ giới ĐSDT trong phạm vi các công trình này như là một phần của ga ĐSDT để đơn vị đường sắt khai thác và quản lý hiệu quả. Nếu việc điều chỉnh chỉ giới

ĐSDT gặp khó khăn, Sở GTVT sẽ chịu trách nhiệm về các công trình này với vai trò là các công trình giao thông.

Bảng 4.3.5 Khái toán chi phí cho các gói dự án

Nguồn	Ngắn hạn (tỷ đồng)		Cơ bản (tỷ đồng)	Tổng		%
	Tổng	Tối thiểu		Tỷ đồng	Tr.USD	
Sở GTVT	1.398	946	126	1.524	71,2	19,2
Ban QLDA-Bộ GTVT	462	462	182	644	30,1	8,1
Ban QL ĐSDT Hà Nội	635	635	342	977	45,6	12,3
Quận	913	913	0	913	42,6	11,5
Tư nhân	0	0	3.901	3.901	182,2	49,0
Tổng	3.408	2.956	4.551	7.960	371,7	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Đánh giá dự án

4.330 Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ mang lại nhiều tác động tích cực đối với cộng đồng địa phương cũng như hành khách ĐSDT. Tuy nhiên, các dự án này đòi hỏi vốn đầu tư lớn, bao gồm cả sự tham gia của khu vực tư nhân do đó cần đánh giá khả thi về kinh tế để quyết định việc triển khai. Từ quan điểm của đơn vị khai thác, cũng cần đánh giá cả tính khả thi về tài chính. Ngoài ra, việc triển khai các dự án cũng có thể ảnh hưởng tới môi trường sống của người dân, ví dụ như do tiếng ồn và rung chấn từ công trình xây dựng. Do đó, các dự án đề xuất cần được đánh giá từ nhiều góc độ như xã hội, kinh tế, tài chính, môi trường, v.v.

4.331 Kết quả đánh giá dự án sơ lược như sau:

- (i) Phân tích kinh tế: Thời gian tiết kiệm được giả định là 3 phút đối với mỗi đối tượng hưởng lợi của tất cả các ga nhờ có các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận (trừ bãi xe ngầm) do các dự án ở từng ga có tác động tiết kiệm thời gian, đồng thời việc phát triển gắn kết các dự án đó sẽ tạo ra thêm các tác động khác. Kết quả phân tích cho thấy EIRR là 17,8% và do đó dự án cải thiện điều kiện tiếp cận đề xuất là khả thi về kinh tế.
- (ii) Phân tích tài chính: Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận là các dự án không có doanh thu, trừ thu phí gửi xe, do đó các dự án này không khả thi về tài chính. Với bãi xe trên mặt đất, việc xây dựng và khai thác bằng phí trông giữ xe là khả thi.
- (iii) Tác động xã hội và môi trường: Cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ có các tác động lớn về xã hội và môi trường. Ngoài việc tiết kiệm thời gian tới ga thì an toàn giao thông tăng lên cũng giúp làm giảm tai nạn giao thông, môi trường đi bộ tốt hơn sẽ kích thích các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương

5) Kế hoạch triển khai

4.332 Để thực hiện nhiều dạng dự án khác nhau một cách hiệu quả, kịp thời và đúng chỗ, cần cân nhắc những nội dung sau đây:

(a) Thời gian thực hiện

4.333 Thời gian thực hiện dự án được chia thành các giai đoạn sau đây:

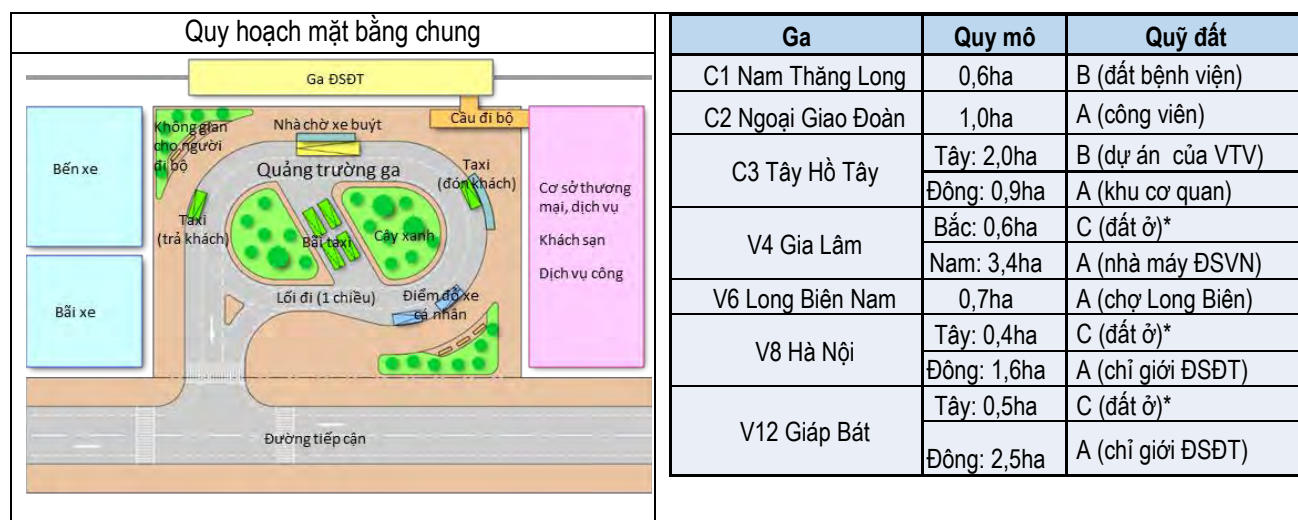
- (i) Các dự án “tối thiểu”: Các dự án cải tạo đường bộ, tổ chức giao thông, cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực ảnh hưởng của ga (500 – 800m từ ga) có thể được triển khai ngay vì không cần thu hồi thêm đất. Đồng thời, cũng cần chuẩn bị ngân sách và triển khai các tuyến đường QHPK trong khu vực TOD càng sớm càng tốt.
- (ii) Các dự án ngắn hạn: Mặc dù các dự án này cần thu hồi một phần đất, nhưng cũng cần triển khai càng sớm càng tốt.
- (iii) Các dự án cơ bản: Các dự án này bao gồm các công trình liên phương thức như quảng trường ga, bãi xe ngầm, v.v., yêu cầu thu hồi thêm đất và phối hợp giữa các bên liên quan, trong đó có khu vực tư nhân. Do các dự án này có thể triển khai cùng với các dự án phát triển đô thị có doanh thu nên khả năng tham gia của khu vực tư nhân là cao. Khi xây dựng bãi xe ngầm, lối đi bộ ngầm cùng với ĐSĐT, chi phí xây dựng các công trình này sẽ giảm đáng kể.

(b) Cơ quan triển khai dự án

4.334 Các cơ quan triển khai dự án dự kiến như sau (xem Bảng 4.3.6):

- (i) UBND thành phố chịu trách nhiệm chung về các dự án cải tạo đường tiếp cận do các công trình này nhằm đảm bảo lợi ích cộng đồng, an toàn giao thông, không chỉ đối với người sử dụng ĐSĐT mà cả người dân trong khu vực ảnh hưởng của ga.
- (ii) Quảng trường ga (xem Hình 4.3.1): Do quảng trường ga có nhiều chức năng và công trình trên một khu đất có diện tích nhất định nên phương pháp thực hiện sẽ khác nhau theo từng ga trong khi đơn vị khai thác ĐSĐT (Ban QLDA – Bộ GTVT và Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội) và Sở GTVT Hà Nội sẽ chịu trách nhiệm khai thác và quản lý quảng trường ga. Trong trường hợp các công trình xe buýt, Sở GTVT và TRAMOC là chủ sở hữu chính trong khi các công trình khác như bãi đỗ xe, quảng trường ga sẽ do đơn vị khai thác đường sắt quản lý để đảm bảo môi trường thuận tiện cho người sử dụng ga. Cụ thể như sau:
 - Phía trong chỉ giới ĐSĐT, đơn vị phát triển đường sắt sẽ quy hoạch, xây dựng và quản lý quảng trường ga như là một phần của công trình ga (ví dụ các ga V4, V8, V12).
 - Nếu quảng trường ga đề xuất nằm trong khu vực mới phát triển ngoài chỉ giới ĐSĐT, Sở QHKT cần có hướng dẫn để các đơn vị phát triển tư nhân xem xét quy hoạch và xây dựng quảng trường ga trong dự án phát triển do khu vực tư nhân cũng sẽ được hưởng lợi khi phát triển quảng trường ga để cải thiện điều kiện tiếp cận (ví dụ như các ga C1, C2 và C3).
 - Nếu quảng trường ga đề xuất nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT và nằm trong khu vực đã phát triển, sẽ khó có thể thu hồi đất để xây dựng quảng trường ga trong ngắn hạn. Nhưng để đảm bảo không gian cải thiện điều kiện tiếp cận và cung cấp dịch vụ quanh ga, đề xuất thực hiện các dự án tái phát triển đô thị gắn kết (như đề xuất trong quy hoạch định hướng của các ga C6, V6, V8, V9, V11, V12 và V5) áp dụng phương pháp chuyển đổi quyền sử dụng đất để trao đổi đất trước ga với khu vực ga xung quanh khác.

Hình 4.3.1 Quảng trường ga đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: A: Đất công cộng, B: đất phát triển đô thị, C*: Cần giải phóng mặt bằng

(iii) Các công trình liên phương thức tại và quanh ga ĐSDT cần được kết hợp với các dự án ĐSDT. Khi các dự án này được xây dựng xong thì sẽ chuyển giao cho UBND thành phố (Sở GTVT) quản lý (xem Bảng 4.3.6). Cụ thể như sau:

- Lối đi bộ trên cao bên dưới cầu cạn ĐSDT và các điểm đón trả khách trong chỉ giới của ĐSDT: Các công trình này nên đưa vào dự án xây dựng ĐSDT.
- Lối đi bộ trên cao nằm ngoài chỉ giới ĐSDT: Do các công trình này nối trực tiếp với nhà ga ĐSDT nên cần coi là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSDT.
- Không gian mặt đất bên dưới cầu cạn Tuyến 1: Các nội dung xây dựng cần đưa vào trong khuôn khổ dự án xây dựng ĐSDT.
- Lối đi bộ ngầm: Nếu nối đi bộ ngầm nối dài nằm ngoài chỉ giới ĐSDT, đề xuất đơn vị khai thác ĐSDT sẽ chịu trách nhiệm khai thác và quản lý công trình như là một phần công trình ga. Nếu lối đi bộ mở cửa 24h/ngày cho các cộng đồng trong khu vực, chính quyền địa phương cần quản lý công trình để đảm bảo an toàn và an ninh.

Bảng 4.3.6 Phân chia trách nhiệm khai thác và quản lý công trình liên phương thức

Hợp phần	Cơ quan chịu trách nhiệm chính	Cơ quan liên quan	Hình ảnh mặt bằng
1) Quảng trường ga	- Đơn vị khai thác ĐS - Sở GTVT	- Khu vực tư nhân - Chính quyền ĐP	
2) Công trình xe buýt	- TRAMOC	- Sở GTVT	
3) Bãi đỗ xe	- Đơn vị khai thác ĐS	- Sở GTVT	
4) Cầu đi bộ	- Đơn vị khai thác ĐS	- Sở GTVT	
5) Đường tiếp cận	- Đơn vị khai thác ĐS - Chính quyền địa phương	- Cảnh sát GT	
6) Công trình thương mại và dịch vụ	- Đơn vị khai thác ĐS - Chính quyền địa phương	- Khu vực tư nhân - Chính quyền ĐP	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (iv) Về cải thiện dịch vụ xe buýt, ĐSĐT sẽ đảm bảo cung cấp dịch vụ xe buýt trung chuyển trong khi TRAMOC chịu trách nhiệm về các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách khác.
- (v) Tổ chức và đảm bảo an toàn giao thông: Các dự án này về cơ bản cần do Sở GTVT và Công an Giao thông đảm nhiệm, mặc dù các biện pháp áp dụng ở cấp cộng đồng cần có sự tham gia của chính quyền và người dân địa phương.
- (vi) Xây dựng bãi đỗ (xem Bảng 4.3.7): Các dự án này về cơ bản do Sở GTVT thực hiện mặc dù việc khai thác và quản lý cần có sự tham gia của chính quyền và người dân địa phương. Đối với bãi đỗ quy mô lớn, nên cân nhắc mời khu vực tư nhân tham gia đầu tư.

Bảng 4.3.7 Bãi đỗ phương tiện đề xuất

Loại bãi đỗ		Trên mặt đất			Ngầm		Gắn với khu vực TOD tiềm năng
		Quảng trường ga	Dưới cầu cạn	Đất công ích	Chỉ giới đường	Công viên	
Các ga tuyến 2	C1	•					
	C2	•		•			
	C3	•					
	C4			•			•
	C5			•	•		
	C6						•
	C7					•	•
	C8					•	
	C9						•
	C10				•		•
Các ga tuyến 1	V4	•	•				•
	V5	•	•				•
	V6	•	•				•
	V8	•	•				•
	V9		•				
	V10		•				•
	V11		•				
	V12	•	•				•

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Cơ hội tham gia của khu vực tư nhân

4.335 Trong khu vực TOD, có nhiều cơ hội cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư trực tiếp hoặc gián tiếp, nhất là đối với các công trình có tạo doanh thu và những công trình có gắn kết với dự án phát triển đô thị. Ví dụ như các dự án sau:

- (i) Bãi đỗ bên dưới cầu cạn Tuyến 1
- (ii) Bãi đỗ ngầm có thể gắn kết với các công trình thương mại tại các ga ĐSĐT như C5, C6, C7, C8, C9 và C10.
- (iii) Các nhà ga bao gồm cả quảng trường ga, bãi xe ngầm và lối đi bộ ngầm có thể gắn kết được tại các ga như C4, C6, C9, C10, V4, V6, V8 và V12.

- (iv) Quảng trường ga nằm trong phạm vi các dự án xây dựng của khu vực tư nhân như tại ga C1 và ga C3

(d) Sự tham gia của người dân địa phương

4.336 Có nhiều cơ hội tham gia cho người dân địa phương ở các ga ĐSDT. Các dự án có thể giám gia như sau:

- (i) Cải tạo và bảo trì ngõ phố, quản lý không gian đi bộ, nâng cao an toàn trong khu vực ảnh hưởng của ĐSDT là các dự án có thể do cộng đồng địa phương chủ động thực hiện.
- (ii) Khôi phục chợ và các cửa hàng trên các tuyến đường tiếp cận chính phục vụ người sử dụng ĐSDT bằng cách cải thiện môi trường, tái tổ chức các cơ sở thương mại ở địa phương.
- (iii) Khai thác và quản lý các công trình trong quảng trường ga và không gian bên dưới cầu cạn ĐSDT, bao gồm bãi đỗ, các cửa hàng nhỏ, không gian công cộng, cây xanh, sự kiện địa phương, v.v.

6) Thu xếp thể chế cần thiết

4.337 Để triển khai các dự án TOD bao gồm cải thiện điều kiện tiếp cận và phát triển đô thị gắn kết thì cần có khung thể chế phù hợp về những vấn đề sau:

- (i) Phối hợp và lồng ghép vào QHPK: các tuyến đường tiếp cận ga ĐSDT cần được thể hiện rõ ràng trong quy hoạch phân khu.
- (ii) Xác định khu vực TOD: để đảm bảo đủ điều kiện tiếp cận cho người sử dụng ĐSDT tới được nhà ga cũng như bố trí được công trình liên phương thức tại khu vực ga thì khu vực TOD, như định nghĩa đã nêu trong nghiên cứu này, cần được thể hiện trong quy hoạch phân khu. Khi đã nằm trong quy hoạch phân khu thì những dự án phát triển trong khu vực này sẽ được kiểm soát và đất sẽ được thu hồi một cách chủ động. Đồng thời, cần ưu tiên triển khai trước các dự án hạ tầng công ích, trong đó có đường bộ.
- (iii) Quản lý, kiểm soát phát triển tại khu vực TOD: Để phát triển đường tiếp cận và các công trình liên quan của ga, quản lý giao thông và thúc đẩy phát triển đô thị gắn kết hiệu quả, cần nghiên cứu kỹ cách thức quản lý “khu vực TOD” từ góc độ quản lý quy hoạch đô thị, quản lý giao thông cũng như cải tạo khu vực, bao gồm khung thể chế như quy định ranh giới khu vực TOD trong Quy hoạch phân khu. Đề xuất chính quyền địa phương (UBND quận/huyện và phường/xã) và cộng đồng địa phương sẽ khai thác khu vực TOD hiệu quả để đảm bảo phát triển khu vực ga an toàn và thoải mái.
- (iv) Sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga: Mặc dù các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga nên do UBND thành phố khởi xướng và giữ vai trò chủ đạo để phục vụ lợi ích chung, nhưng một số công trình như quảng trường ga, bãi xe, lối đi bộ vốn giúp tăng lượng khách tới các công trình thương mại và dịch vụ gần nhà ga và giúp cải thiện điều kiện giao thông quanh các công trình thương mại, dịch vụ này, mang lại lợi ích cho khu vực tư nhân. Ngoài ra, với trường hợp bãi xe, có thể có được lợi nhuận từ phí trông giữ xe để bù đắp chi phí khai thác. Vì vậy, cần đàm phán với các chủ đầu tư tư nhân, các chủ công trình quanh nhà ga để họ thay mặt khu vực công xây dựng các công trình tiếp cận nhà ga.