

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

5.1 Giới thiệu

1) Cơ sở

5.1 Trung tâm thành phố và các hành lang vận tải chính ở Hà Nội đang phải đối mặt với tình hình ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng. Những yếu tố được coi là nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng này bao gồm lượng xe cá nhân ngày một tăng, thiếu không gian đường bộ, thiếu dịch vụ vận tải công cộng (xe buýt), tổ chức giao thông chưa phù hợp, người tham gia giao thông còn thiếu ý thức chấp hành luật lệ giao thông, v.v. Tuy nhiên, việc thiếu các bãi đỗ, bãi trông giữ phương tiện cũng có thể coi là một trong những nguyên nhân chính.

2) Mục tiêu

5.2 Chương này đề cập đến những nội dung phân tích và nghiên cứu đối với những vấn đề sau:

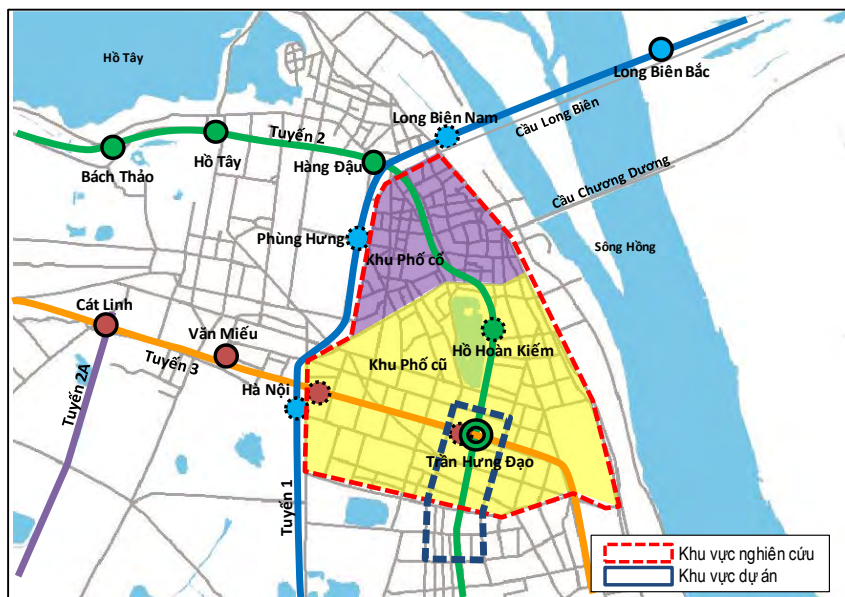
- (i) Phân tích sơ bộ về chênh lệch cung-cầu đối với bãi trông giữ xe tại trung tâm thành phố (Khu Phố cổ và Khu Phố cũ).
- (ii) Nghiên cứu tiền khả thi về xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo (C10).
- (iii) Kiến nghị sơ bộ về chính sách bãi đỗ khi xây dựng các bãi trông giữ xe tại trung tâm thành phố.

3) Vị trí và thông tin sơ lược về Khu vực Nghiên cứu/Khu vực Dự án

(a) Khu vực Nghiên cứu

5.3 Trong khi KVDA chỉ bao gồm một số ô phố bao quanh bãi xe ngầm đề xuất tại ga ĐSDT Trần Hưng Đạo, KVNC bao quát các khu vực rộng hơn thuộc Khu Phố cổ và Khu Phố cũ để xem xét các vấn đề và cơ hội về đỗ xe tại trung tâm thành phố (xem Hình 5.1.1).

Hình 5.1.1 Vị trí Khu vực Nghiên cứu và Khu vực Dự án



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.4 Khu vực Nghiên cứu là trung tâm đô thị truyền thống nơi người dân sinh sống, buôn bán và kinh doanh, nơi bố trí các cơ quan Nhà nước và dịch vụ công như bệnh viện, trường học, bảo tàng. Mật độ dân số cao, lên tới gần 600 người/ha ở Khu Phố cổ và 214 người/ha ở Khu Phố cũ. Vì khu vực này vừa là trung tâm vừa là đầu mối kinh tế - xã hội nên nơi đây hàng ngày thu hút rất nhiều khách vãng lai. Vì vậy, có thể nói mật độ dân số ban ngày (phi cư trú) ở khu vực này thậm chí còn cao hơn nữa (xem Bảng 5.1.1).

Bảng 5.1.1 Sơ lược về Kinh tế - Xã hội trong Khu vực Nghiên cứu

		Khu Phố cổ	Khu Phố cũ	Tổng
Diện tích		80	217	297
Dân số cư trú (000)		47	46	93
Dân số phi cư trú (000)	Người lao động	55	54	109
	HS-SV	11	11	22
	Cư dân	77	76	153
Mật độ dân số (người/ha)	Cư trú	585	214	314
	Phi cư trú	958	351	514
Tỷ lệ phi cư trú/cư trú		1,87	1,64	1,64

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ kết quả của dự án METROS của JICA

5.5 Mặc dù dân số trong Khu vực Nghiên cứu đã giảm dần vì một số nguyên do như điều kiện sống đang xuống cấp, giá đất và nhà ở leo thang, ùn tắc giao thông gia tăng, nhà ở truyền thống bị thay thế bằng các công trình thương mại như khách sạn, cửa hàng, chung cư, v.v. Chức năng và cảnh quan trong Khu vực Nghiên cứu do đó cũng thay đổi theo. Có thể thấy rằng tổng diện tích sàn trong Khu Phố cũ chắc chắn sẽ tăng đáng kể trong tương lai.

5.2 Hiện trạng giao thông và bãi đỗ

1) Chính sách xây dựng bãi đỗ hiện nay ở Hà Nội

(a) Hiện trạng bãi đỗ ở Hà Nội

5.6 Theo số liệu của Viện Khoa học và Công nghệ GTVT, số lượng xe cơ giới cá nhân đang tăng nhanh với tốc độ 10-15% mỗi năm và tới năm 2020 thành phố Hà Nội sẽ có tới 36 triệu xe gắn máy và 3 triệu ô tô. Trong khi đó, theo số liệu của Sở GTVT, Hà Nội hiện có khoảng 1.178 điểm trông giữ xe với tổng diện tích 42ha (xem Bảng 5.2.1). Tuy nhiên, số điểm trông giữ xe này chỉ mới đáp ứng được 8-10% nhu cầu bãi đỗ của thành phố. Chính vì vậy mà hiện nay vỉa hè và lòng đường đang bị sử dụng làm bãi đỗ.

5.7 Mặc dù luật giao thông không cho phép, song nhiều tuyến phố vẫn đang bị chiếm dụng làm bãi đỗ ô tô, ví dụ như Giải Phóng, Xã Đàn, Đại Cồ Việt, Trần Khát Chân, v.v. Phần lớn chỗ đỗ xe của nhà dân và cơ quan trong trung tâm thành phố đều đã quá tải, và vấn đề này cũng xảy ra ở các khu đô thị mới.

5.8 Bãi đỗ hiện thiếu về số lượng và kém về chất lượng, ảnh hưởng tới vấn đề khai thác, gây cản trở tới các công trình xung quanh. Hiện nay, các điểm đỗ xe đang gây cản trở giao thông trong trung tâm thành phố. Để giải quyết vấn đề này, Hà Nội cần rà soát lại toàn bộ quy hoạch giao thông, phương tiện giao thông, các biện pháp khai thác và quản lý.

Bảng 5.2.1 Hiện trạng bãi đỗ ở từng quận (2011)

Quận	Ô tô		Xe máy		Tổng	
	Điểm	Diện tích (m ²)	Điểm	Diện tích (m ²)	Điểm	Diện tích (m ²)
Hoàn Kiếm	144	18.317	177	12.547	321	30.864
Ba Đình	121	71.320	102	5.417	223	76.737
Hai Bà Trưng	106	22.304	137	4.762	243	27.066
Đống Đa	77	11.656	82	3.034	159	14.690
Hoàng Mai	18	72.572	8	2.700	26	75.272
Long Biên	9	13.353	18	2.095	27	15.448
Cầu Giấy	32	55.874	22	11.639	54	67.513
Thanh Xuân	15	679	61	8.815	76	9.494
Tây Hồ	20	1.551	11	515	31	2.066
Hà Đông	6	378	7	594	13	972
Từ Liêm	5	95.147	0	0	5	95.147
Tổng	553	363.153	625	52.118	1.178	415.271

Nguồn: Văn bản số 81/KH-UBND "Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông Hà Nội giai đoạn 2011-2015"

Chú thích: Số liệu quy hoạch bãi đỗ do Sở GTVT lập, bao gồm các điểm trông giữ xe trên đường và trong khuôn viên

(b) Rà soát các quy hoạch hữu quan của Hà Nội

5.9 Quyết định số 81/KH-UBND: Quy hoạch xây dựng hạ tầng giao thông vận tải thành phố Hà Nội giai đoạn 2011-2015 đã nêu các vấn đề sau đây.

- (i) Tập trung đầu tư xây dựng các điểm trông giữ xe trong khu vực nội thành, ngoại thành, đầu mối đa phương thức, các trung tâm chính.
- (ii) Dành quỹ đất bố trí bãi đỗ tại các khu vực trên đường VĐ2 và VĐ3.
- (iii) Ưu tiên đầu tư xây dựng bãi đỗ trên cao, bãi đỗ xe thông minh, bãi đỗ ngầm;

- (iv) Xây dựng 50 điểm bãi đỗ, bao gồm các loại bãi đỗ trên cao, cơ khí và ngầm trong khu vực đô thị.
- (v) Có kế hoạch khai thác, quản lý các bãi đỗ này. Rà soát, đánh giá lại hiện trạng mạng lưới các điểm đỗ để sắp xếp lại các bãi đỗ phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông nói chung và quy hoạch chung xây dựng Hà Nội. Để thực hiện điều đó cần phát huy, tận dụng tất cả các không gian công cộng có được, áp dụng hệ thống công nghệ cơ khí mới để làm điểm trông giữ xe.

(c) Đơn vị khai thác và mức phí trông giữ xe

5.10 Hiện tại ở Hà Nội có nhiều đơn vị khai thác các điểm trông giữ xe. Công ty Khai thác Điểm đỗ xe Hà Nội thuộc Sở GTVT là một trong những doanh nghiệp kinh doanh, khai thác điểm đỗ bán công lớn nhất thành phố. TRANSERCO, đơn vị khai thác xe buýt lớn nhất, cũng tham gia khai thác các điểm đỗ xe. Ngoài ra, UBND các quận cũng có các đơn vị khai thác điểm đỗ, ví dụ như Công ty cổ phần Đồng Xuân thuộc UBND quận Hoàn Kiếm.

5.11 Mức phí gửi xe là 40.000 đồng/2 giờ đối với ô tô và 3.000 đồng/lượt đối với xe máy. Mức phí gửi xe máy do doanh nghiệp tư nhân áp dụng là 5.000 đồng/lượt, cao hơn so với mức của các doanh nghiệp Nhà nước. Đối với ô tô, các doanh nghiệp còn áp dụng loại vé tháng (1,5 triệu đồng/tháng).

5.12 Đối với các điểm đỗ xe công cộng, mức phí áp dụng chung cho tất cả các khu vực, cả trung tâm và ngoại thành, mặc dù ở khu vực nội thành các bãi đỗ đã quá tải, không đáp ứng đủ nhu cầu. Tại nhiều đô thị khác trên thế giới, mức phí gửi xe ở trung tâm thành phố thường cao hơn nhiều so với ở ngoại thành, góp phần vào việc hạn chế ô tô đi vào khu vực trung tâm.

(d) Các dự án lớn xây dựng điểm trông giữ xe đang triển khai và đã quy hoạch

5.13 Để đáp ứng nhu cầu bãi đỗ ở khu vực trung tâm thành phố, thành phố đã có kế hoạch xây dựng các điểm trông giữ xe ngầm nhiều tầng. Một bãi đỗ xe giàn thép bốn tầng đã được triển khai thí điểm ở đường Trần Nhật Duật.

Hình 5.2.1 Điểm trông giữ xe nhiều tầng ở đường Trần Nhật Duật



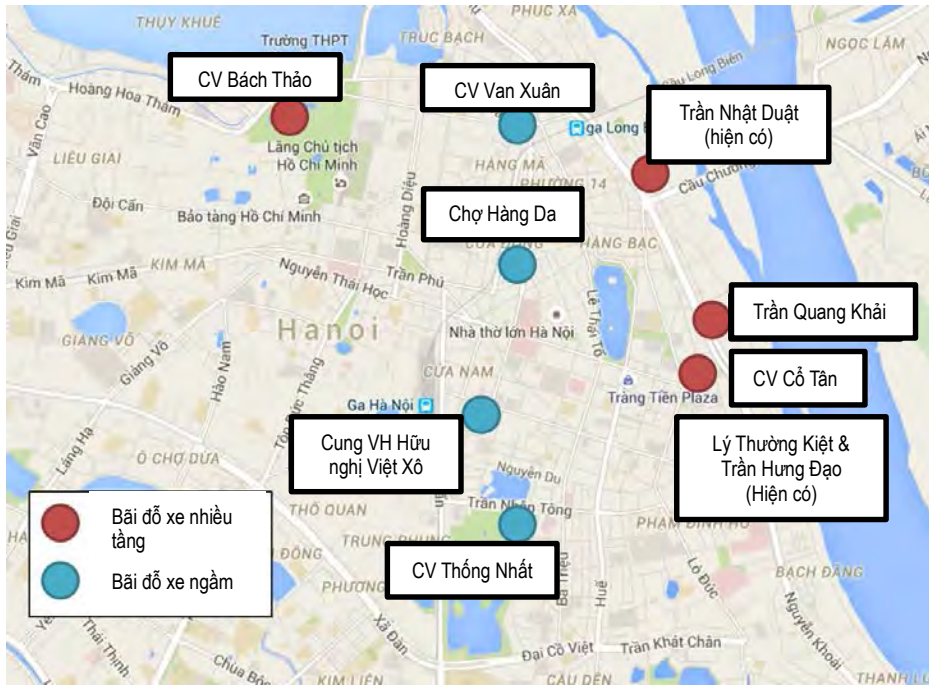
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.14 Ngoài ra, UBND thành phố cũng đã có thông báo mời thầu đối với các dự án xây dựng bãi xe ngầm tại Cung Văn hóa Hữu nghị Việt Xô và Công viên Thống Nhất, góp phần tạo vành đai bãi đỗ cho trung tâm thành phố.

5.15 Ngoài các điểm trông giữ trong khuôn viên riêng, thành phố cũng có kế hoạch sử dụng không gian lòng đường để làm bãi đỗ công cộng. Bãi đỗ công cộng đã được triển khai tại phố Lý Thường Kiệt và Trần Hưng Đạo tháng 7/2014.

5.16 Các dự án lớn về xây dựng bãi đỗ đang triển khai/đã quy hoạch quanh trung tâm thành phố được thể hiện trong Hình 5.2.2. Các điểm này được xác định từ kết quả trao đổi với Sở GTVT, nhưng chưa có thông tin chi tiết.

Hình 5.2.2 Các dự án xây dựng bãi đỗ đang triển khai/đã quy hoạch quanh TT thành phố



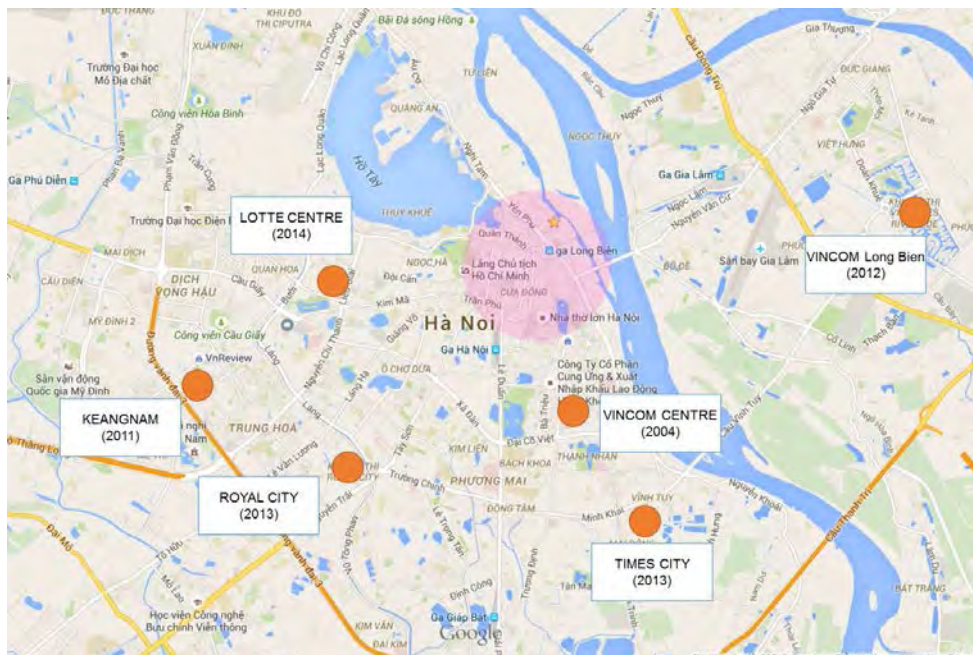
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.17 Hiện tại, thành phố đang lập “Quy hoạch tổng thể bến bãi đỗ xe ở Hà Nội tới năm 2030 và định hướng tới 2050”, trong đó sẽ có nội dung chi tiết hơn về bãi đỗ.

(e) Bố trí bãi đỗ trong các dự án phát triển đô thị quy mô lớn

5.18 Quá trình mở rộng đô thị được triển khai bằng các dự án xây dựng đô thị mới, tổ hợp thương mại quy mô lớn. Trong các dự án này, các công trình và không gian bãi đỗ được bố trí để đáp ứng nhu cầu (xem Hình 5.2.3 và Bảng 5.2.2)

Hình 5.2.3 Các dự án phát triển lớn ở Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.2.2 Các dự án xây dựng tổ hợp lớn ở Hà Nội (chủ yếu ở ngoại vi)

Tên công trình	TTTM LOTTE Hà Nội	TTTM Vincom Megamall Royal City	TTTM Vincom Megamall Times City	TTTM Vincom Long Biên	
Diện tích sàn (m ²)	247.077	229.604	121.976	38.060	
Bãi đỗ	Diện tích (m ²)	40.789	208.209	106.844	7.398
	Công suất	Trên 1000 ô tô, hàng trăm xe máy	Trên 2.600 ô tô, trên 36.000 xe máy	Trên 2.600 ô tô, và trên 17.500 xe máy	(không có số liệu)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Hiện trạng giao thông ở Khu vực Nghiên cứu

5.19 Hiện nay, theo ước tính thì tổng nhu cầu đi lại tại Khu Phố cổ là 237.000 lượt/ngày ở Khu Phố cũ là 490.300 lượt/ngày. Đặc điểm nhu cầu vận tải ở hai khu vực này rất khác biệt, thể hiện như sau (Bảng 5.2.3)

- (i) Số lượt đi bộ ở Khu Phố cổ cao, số lượt đi lại bằng ô tô ở Khu Phố cũ cao, nguyên nhân có lẽ xuất phát từ việc đường giao thông trong khu vực có dễ tiếp cận hay không. Ở cả hai khu vực này đều có người đi xe đạp.
- (ii) Xe máy là phương tiện phổ biến nhất cả ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ, chiếm lần lượt tới 58,7% và 63,6% ở hai khu vực này.

Bảng 5.2.3 Nhu cầu đi lại của từng phương thức trong Khu vực Nghiên cứu, 2005 ¹⁾

Phương thức	Khu Phố cổ		Khu Phố cũ		Tổng		
	000/ngày	%	000/ngày	%	000/ngày	%	
Đi bộ	44,4	18,7	58,0	11,8	102	14,0	
Cá nhân	Xe đạp	19,4	8,2	38,0	7,7	57	7,8
	Xe máy	139,1	58,7	312,0	63,6	451	62,0
	Ô tô	9,1	3,8	31,9	6,5	41	5,6
Công cộng	Taxi	7,9	3,3	17,5	3,6	25	3,4
	Buýt	15,9	6,7	31,2	6,4	47	6,5
Khác	1,4	0,6	1,8	0,4	3	3	
Tổng (cả đi bộ)	237,2	100,0	490,3	100,0	727	100	

Nguồn: Theo kết quả HIS của HAIDEP

1) Trung bình số chuyến đi phát sinh và thu hút

5.20 Ùn tắc giao thông trong khu vực này đang ngày càng nghiêm trọng vì một số lý do như nhu cầu đi lại tăng trong khi không gian đường không đổi, tỷ lệ ô tô trong dòng xe lưu thông tăng; xung đột về sử dụng không gian đường giữa các loại xe tăng, người đi bộ và bán hàng ven đường sử dụng chung không gian; thực thi luật giao thông còn lỏng lẻo, ý thức tham gia giao thông còn kém, các công trình điều tiết giao thông chưa đủ, v.v. Việc tăng số lượng ô tô và xe máy cũng làm tình hình thêm nghiêm trọng.

3) Hiện trạng bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu

5.21 Theo kết quả khảo sát thực địa, trong phạm vi đi bộ (bán kính 500m – 1km) từ các ga trong trung tâm thành phố (C8 Hàng Đậu & V6 Long Biên Nam, C9 Hồ Hoàn Kiếm, C10 Trần Hưng Đạo, V8 Hà Nội), nhiều đoạn vỉa hè được sử dụng làm nơi để xe máy và ô tô (xem Bảng 5.2.2 và Hình 5.2.4).

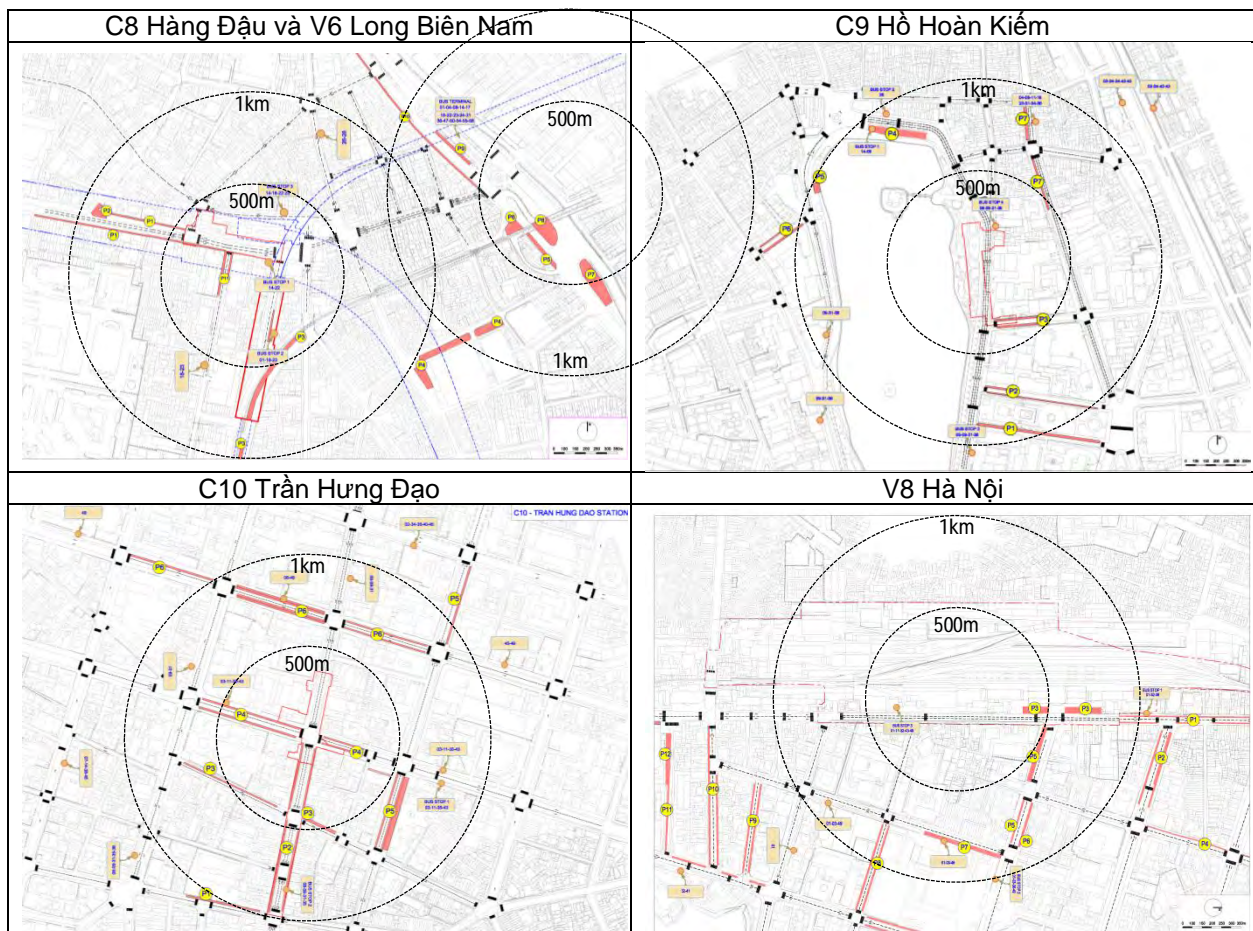
5.22 Mặc dù vỉa hè ở Khu Phố cũ khá rộng rãi, nhưng phần lớn không gian dành cho người đi bộ đã bị sử dụng làm nơi để ô tô, gây cản trở cho điều kiện lưu thông an toàn và thoải mái tới các nhà ga (xem Hình 5.2.5).

Bảng 5.2.4 Số lượng bãi đỗ ở các khu vực ga tại trung tâm thành phố

Bãi đỗ	Diện tích (m ²)	Số lượng chỗ đỗ		
		Xe đạp	Xe máy	Ô tô
Bãi đỗ	3.948	20	500	308
Lông đường	1.778	0	0	320
Vỉa hè	4.836	70	450	390
Lông đường + vỉa hè	17.125	140	880	1.431

Nguồn: Kết quả khảo sát giao thông, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.2.4 Vị trí các bãi đỗ trong khu vực ga tại trung tâm thành phố



Nguồn: Kết quả khảo sát giao thông, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 5.2.5 Hiện trạng và bất cập về bãi đỗ phương tiện trong Khu vực Nghiên cứu

Trần Xuân Soạn		Triệu Việt Vương
		
Lòng đường dùng để làm chỗ đỗ xe Vọng Đức	Đỗ xe máy bừa bãi trên vỉa hè Phố Huế	Đỗ xe máy trên vỉa hè Ngô Quyền
		
Đỗ ô tô trên đường hẹp Trần Hưng Đạo	Nhu cầu bãi đỗ vượt quá năng lực cho phép Hàm Long	Bãi đỗ ô tô sử dụng không gian của nút giao Vọng Đức
		
Bãi đỗ ô tô trên vỉa hè	Đỗ ô tô cả hai bên đường	Đỗ ô tô và xe máy trên vỉa hè và lòng đường

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.3 Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu

1) Ước tính nhu cầu bãi đỗ

5.23 Hiện tại, không có số liệu đủ tin cậy để ước tính nhu cầu bãi đỗ tại Khu Phố cổ và Khu Phố cũ. Các công trình và không gian bãi đỗ cần được bố trí tại cả điểm đầu và điểm cuối của các chuyến đi. Người dân cần có chỗ để xe, văn phòng cũng cần có không gian để xe cho cán bộ, nhân viên và khách, các cửa hàng và các điểm thương mại cũng có nhu cầu như vậy. Với số liệu hạn chế có được, Đoàn Nghiên cứu đã ước tính như sau:

- (i) Nhu cầu đi lại được ước tính theo từng loại phương tiện (xe đạp, xe máy và ô tô) đi vào Khu Phố cổ và Khu Phố cũ với các mục đích khác nhau (xem Bảng 5.3.1). Tổng nhu cầu đi lại tại trung tâm thành phố sẽ không tăng trong tương lai do mật độ dân số giảm ở khu vực này. Tuy nhiên, nhu cầu đi lại bằng ô tô lại sẽ tăng, còn nhu cầu xe đạp và xe máy sẽ giảm.

Bảng 5.3.1 Ước tính nhu cầu đi lại trong Khu vực Nghiên cứu¹⁾

Khu vực	Phương tiện	Chuyến đi cá nhân bằng phương tiện cá nhân 000/ngày (%)		
		2005	2020	2020/2005
Khu Phố cổ	Xe đạp	10,3 (9,7)	75,4 (75,0)	0,76
	Xe máy	89,2 (83,9)		
	Ô tô	6,9 (6,4)	25,1 (25,0)	3,66
Khu Phố cũ	Xe đạp	31,4 (9,7)	216,1 (70,0)	0,74
	Xe máy	260,9 (81,0)		
	Ô tô	29,7 (9,2)	92,6 (30,0)	3,11
Tổng	Xe đạp	41,7 (9,7)	291,4 (71,2)	0,74
	Xe máy	350,1 (81,7)		
	Ô tô	36,6 (8,5)	117,7 (28,8)	3,22

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ HAIDEP

1) Số lượng chuyến đi bằng xe cá nhân theo kết quả phân tích nhu cầu đi lại trong HAIDEP

Và tỷ phần phương thức tương lai giữa các phương tiện cá nhân.

- (ii) Tỷ lệ nhu cầu về không gian bãi đỗ tại Khu Phố cổ và Khu Phố cũ đã được giả định
- (iii) Tỷ lệ sử dụng không gian bãi đỗ theo từng loại xe và mục đích chuyến đi được ước tính. Tỷ lệ sử dụng là số lần một chỗ đỗ được sử dụng mỗi ngày.
- (iv) Nhu cầu không gian bãi đỗ được ước tính bằng cách nhân giá trị thu được từ (i), (ii) và (iii) nói trên (xem Bảng 5.3.2). Hiện tại, nhu cầu bãi đỗ tại Khu vực Nghiên cứu là 118.000 chỗ, trong đó 82% dành cho xe máy, chỉ 5% dành cho ô tô. Tổng nhu cầu bãi đỗ trong tương lai sẽ không tăng nhưng có sự chuyển dịch từ xe máy sang ô tô vì ô tô sẽ cần thêm chỗ đỗ. Về diện tích, nhu cầu bãi đỗ hiện tại là 269.000 m², sẽ tăng lên tới 500.000 m² trong tương lai.

Bảng 5.3.2 Ước tính nhu cầu bãi đỗ trong Khu vực Nghiên cứu

	Khu vực	Phương tiện	Lượt xe (000/ngày)	Hệ số đỗ ¹⁾	Nhu cầu bãi đỗ	
					Số chỗ (000)	Diện tích 000 m ² ²⁾
Hiện tại	Phố cổ	Xe đạp	10,3	0,30	3,1	6,3
		Xe máy	68,6	0,31	21,0	52,5
		Ô tô	3,6	0,32	1,2	17,5
		Tổng	73,2	-	25,3	76,2
	Phố cũ	Xe đạp	31,4	0,40	12,5	25,1
		Xe máy	200,7	0,38	76,0	189,9
		Ô tô	15,6	0,30	4,6	69,5
		Tổng	247,8	-	93,1	284,5
	Tổng	Xe đạp	41,7	0,38	15,7	31,4
		Xe máy	269,3	0,36	97,0	242,4
		Ô tô	19,3	0,30	5,8	87,0
		Tổng cộng	330,3	-	118,4	360,8
Tương lai	Phố cổ	Xe đạp / Xe máy	62,8	0,31	19,2	48
		Ô tô	13,2	0,32	4,3	64
		Tổng	76,0	-	23	112
	Phố cũ	Xe đạp / Xe máy	180,1	0,38	68,4	171
		Ô tô	48,7	0,30	14,4	217
		Tổng	228,8	-	81	388
	Tổng	Xe đạp / Xe máy	242,8	0,36	87,6	219
		Ô tô	61,9	0,3	18,7	280
		Tổng cộng	304,8	-	106,3	500

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ kết quả HAIDEP

1) Ước tính từ tỷ lệ theo chuyến đi và tỷ lệ sử dụng giả định theo mục đích chuyến đi (đi làm, đi học, việc công, việc riêng, khác)

2) Diện tích chỗ đỗ cho xe máy/xe đạp (2,5m²) và ô tô (15m²)

2) Năng lực bãi đỗ hiện tại ở Khu vực Nghiên cứu

5.24 Số liệu về công trình và bãi đỗ ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ hiện còn thiếu. Do đó Đoàn Nghiên cứu ước tính hiện trạng bãi đỗ từ kết quả khảo sát bãi đỗ đã triển khai và một số giả định. Khu vực dự án có được 19.868 m² diện tích bãi đỗ trong tổng số 25,3ha diện tích khu vực dự án (xem Bảng 5.3.3)

Bảng 5.3.3 Kết quả khảo sát bãi đỗ ở khu vực dự án

	Số lượng xe		Diện tích bãi đỗ (m ²)			PCU (số ô tô)
	Xe máy	Ô tô	Xe máy	Ô tô	Total	
Bãi trong khuôn viên	840	158	2.100	948	3.048	203
Bãi đỗ trên đường ¹⁾	5.000	720	12.500	4.320	16.820	1.121
Tổng	5.840	878	14.600	5.268	19.868	1.325

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Với xe máy: giả định có thể sử dụng 50% tổng diện tích lối đi bộ để làm chỗ đỗ xe
 Với ô tô: giả định 80% không gian ven đường sử dụng làm chỗ đỗ xe

5.25 Từ số liệu trong Bảng 5.3.4, có thể thấy năng lực bãi đỗ của toàn bộ Khu Phố cũ tỷ lệ thuận với năng lực của toàn khu vực. Đối với Khu Phố cổ, giả định rằng khả năng bố trí chỗ đỗ cho ô tô là 1/5 và cho xe máy là 1/2.

Bảng 5.3.4 Ước tính năng lực bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu

			Khuôn viên	Trên đường	Tổng
Phố cũ (217,1 ha)	Lượng xe	Xe máy	7.208	42.905	50.113
		Ô tô	1.356	6.178	7.534
	Diện tích (m ²)	Xe máy	18.020	107.263	125.283
		Ô tô	20.337	92.675	113.012
		Cộng	38.357	199.938	238.295
Ô tô quy đổi (pcu)		2.557	13.329	15.886	
Phố cổ (80 ha)	Lượng xe	Xe máy	1.328	7.905	9.233
		Ô tô	100	455	555
	Diện tích (m ²)	Xe máy	3.320	19.763	23.083
		Ô tô	1.499	6.830	8.329
		Cộng	4.819	26.593	31.412
Ô tô quy đổi (pcu)		321	1.773	2.094	
Tổng (297,1 ha)	Lượng xe	Xe máy	8.536	50.810	59.346
		Ô tô	1.456	6.634	8.089
	Diện tích (m ²)	Xe máy	21.340	127.026	148.366
		Ô tô	21.836	99.505	121.341
		Cộng	43.176	226.531	269.707
Ô tô quy đổi (pcu)		2.878	15.102	17.980	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- 1) Năng lực bãi đỗ tiềm năng là số lượng chỗ đỗ cho xe khi vỉa hè và đường được sử dụng làm bãi đỗ
 2) Đối với Khu Phố cổ, việc bố trí bãi đỗ trên tổng diện tích được giả định là một nửa so với ở phía nam Khu Phố cũ.

3) Ước tính chênh lệch cung cầu về bãi đỗ

5.26 Chênh lệch cung cầu về bãi đỗ được ước tính bằng cách so sánh nhu cầu và năng lực cung về bãi đỗ hiện tại và tương lai trong Khu vực Nghiên cứu (xem Bảng 5.3.5). Sau đây là những nhận định chính:

- (i) Hiện tại, đang còn thiếu 148.500 m² diện tích bãi đỗ, tương đương với 6.600 chỗ đỗ ô tô. Do không gian đường có thể tận dụng làm chỗ đỗ về cơ bản đã sử dụng hết nên phần thiếu hụt này chỉ đáp ứng được từ các điểm bãi đỗ trong khuôn viên.
- (ii) Trong tương lai, sự thiếu hụt này sẽ còn tăng lên tới 346.000 m², tương đương với 15.300 chỗ đỗ ô tô. Tổng thiếu hụt ở Khu Phố cổ là 121.000 m², ở phố cũ là 225.000 m², tương đương với 16% diện tích Phố Cổ và 10% diện tích phố cũ. Điều đó có nghĩa rằng khả năng đáp ứng nhu cầu bãi đỗ ở phố cổ là rất thấp trừ phi bố trí rất nhiều không gian ngầm làm bãi đỗ hoặc hạn chế đỗ xe. Ở Khu Phố cũ, vấn đề cũng khá nghiêm trọng nhưng vẫn còn có cơ hội mở rộng năng lực bãi đỗ trong khuôn viên bằng cách bố trí bãi đỗ nhiều tầng trên cao hoặc bãi đỗ ngầm gắn với các dự án tái phát triển đô thị với sự tham gia của cả khu vực công và khu vực tư nhân.
- (iii) Ở trung tâm thành phố, việc mở rộng bãi đỗ trong khuôn viên cần được đẩy mạnh do đỗ xe trên đường đã và đang gây cản trở luồng giao thông, ảnh hưởng tới sự thuận tiện của người tham gia giao thông cũng như cảnh quan đô thị. Cũng cần có các biện pháp điều tiết nhu cầu, giảm sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân ở trung tâm.

Bảng 5.3.5 Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu

Chi tiêu		Phố cổ	Phố cũ	Tổng		
Diện tích (ha)		80	217,1	297,1		
Hiện tại	Cầu	Chuyến xe/ngày (000)	Xe đạp	10,3	31,4	41,7
			Xe máy	68,6	200,7	269,3
			Ô tô	3,6	15,6	19,2
		Ô tô quy đổi (000) ¹⁾	16,8	54,3	71,0	
	Cung	Diện tích (000 m ²)	Khuôn viên	7,2	57,5	64,7
			Trên đường	26,6	199,9	226,5
			Cộng	33,8	257,4	291,2
	Ô tô quy đổi (000) ²⁾		2,1	15,9	18,0	
	Chênh lệch (cung-cầu)	Hệ số sử dụng bãi đỗ ³⁾		0,31	0,36	0,35
		Nhu cầu bãi đỗ (000 Ô tô quy đổi)		5,2	19,4	24,6
Chênh lệch (000 Ô tô quy đổi)		-3,1	-3,5	-6,6		
Diện tích (000 m ²) ⁴⁾		-69,9	-78,7	-148,5		
Tương lai	Cầu	Chuyến xe/ngày (000)	Xe đạp / Xe máy	62,8	180,1	242,9
			Ô tô	13,2	48,7	61,9
		Ô tô quy đổi (000) ¹⁾	23,7	78,7	102,4	
	Cung	Như trên				
	Chênh lệch (cung-cầu)	Hệ số sử dụng bãi đỗ ³⁾		0,32	0,33	0,33
		Nhu cầu bãi đỗ (000 Ô tô quy đổi)		7,5	25,9	33,3
		Chênh lệch (000 Ô tô quy đổi)		-5,4	-10,0	-15,3
Diện tích (000 m ²) ⁴⁾		-120,9	-225,0	-345,9		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Diện tích mỗi chỗ đỗ xe dành cho xe máy/xe đạp (2,5 m²) và ô tô (15 m²), và 6 xe đạp/xe máy tương đương 1 ô tô

2) Diện tích chỗ đỗ: trong khuôn viên (22,5 m²/ô tô) và trên đường (15 m²/ô tô).

3) Ước tính từ tỷ phần theo mục đích chuyến đi và tỷ lệ sử dụng bãi đỗ giả định theo mục đích chuyến đi (đi làm, đi học, việc công, việc tư và khác) và theo phương thức

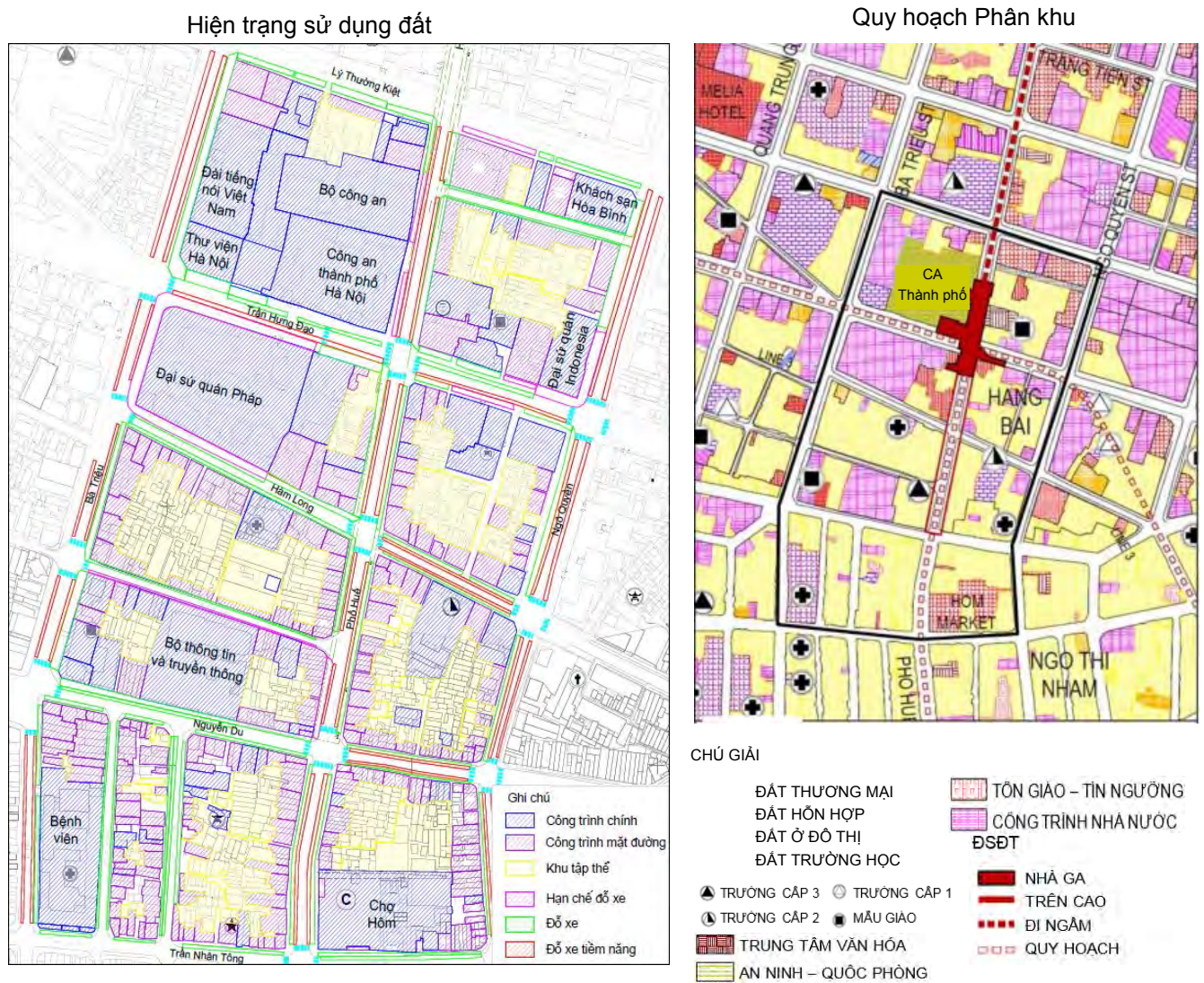
4) Không gian cần có để bố trí điểm đỗ trong khuôn viên.

5.4 Nghiên cứu tiềm khả thi về bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo

1) Tổng quan

5.27 Chương này phân tích cụ thể hơn về tính khả thi của việc xây dựng và khai thác bãi đỗ xe ngầm đã quy hoạch tại ga Trần Hưng Đạo sau khi nghiên cứu sơ bộ tình hình cung - cầu bãi đỗ ở khu vực trung tâm thành phố (Khu Phố cổ và Khu Phố cũ). Khi thực hiện nghiên cứu tiềm khả thi đối với dự án này, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện khảo sát bổ sung về hiện trạng công trình, bãi đỗ trong khu vực bao quanh bởi phố Bà Triệu ở phía bắc và phố Nguyễn Du ở phía nam (xem Hình 5.4.1).

Hình 5.4.1 Tình hình sử dụng đất và Quy hoạch phân khu trong Khu vực Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ số liệu của Sở KHKT

2) Hiện trạng phát triển đô thị và tình trạng công trình

5.28 Khu vực dự án gồm hai khu có đặc điểm khác biệt. Nửa phía bắc tập trung các công trình trung tới cao tầng, còn nửa phía nam là vùng chuyển đổi sang khu vực nhà ở đô thị truyền thống. Tại và quanh nhà ga ĐSĐT có các công trình đô thị quy mô lớn như tòa nhà đại sứ quán, Bộ Công an, Cục Xuất nhập cảnh, Đài tiếng nói Việt Nam, v.v.

5.29 Trong quy hoạch phân khu, hiện trạng sử dụng đất không có nhiều thay đổi trong tương lai nhưng có một số công trình sẽ được tái phát triển. Tầng cao tối đa trong khu vực này là 15 tầng.

Bảng 5.4.1 Diện tích sàn theo loại công trình trong khu vực dự án

Loại		Công trình lớn		Công trình mặt phố		Nhà ở truyền thống		Tổng cộng	
Số lượng		57		175		486		718	
Số sàn	Tối thiểu	1		1		thiếu số liệu		thiếu số liệu	
	Tối đa	10		8		thiếu số liệu		thiếu số liệu	
	Trung bình	4		4		4		4	
Tổng diện tích đất (000 m ²)		79		47		44		170	
Tổng diện tích xây dựng (000 m ²)		38		47		44		128	
Tỷ lệ diện tích sàn trung bình (%)		196		346		301		213	
Diện tích sàn theo mục đích sử dụng (000 m ²)	Khách sạn	16,5	(10,7)	6,2	(3,8)	0	(0)	22,6	(5,0)
	Trường học	10,2	(6,6)	0,9	(0,6)	0	(0)	11,1	(2,5)
	Bệnh viện	26,8	(17,3)	0,3	(0,2)	0	(0)	27	(6,0)
	Văn phòng	45,4	(29,3)	31,2	(19,3)	0	(0)	76,5	(17,0)
	Chính phủ/ Sứ quán	48,3	(31,2)	0	(0)	0	(0)	48,3	(10,8)
	Thương mại	3,3	(2,1)	46,3	(28,7)	0	(0)	49,6	(11,1)
	Dân cư	4,5	(2,9)	64,6	(40,0)	132,4	100	201,5	(44,9)
	Khác	0,1	(0,1)	11,7	(7,2)	0	(0)	11,7	(2,6)
	Tổng	154,9	(100,0)	161,4	(100,0)	132,4	(100,0)	448,7	(100,0)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Tính cả đất trống

2) Tổng diện tích sàn chia cho tổng diện tích đất

3) Hiện trạng bãi đỗ và vấn đề quản lý

(a) Khảo sát bổ sung về hiện trạng và khai thác bãi đỗ

5.30 Để nắm được thông tin cơ bản về hiện trạng và tình hình sử dụng các bãi đỗ, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành khảo sát trong khu vực dự án các bãi đỗ trên đường cũng như trong khuôn viên riêng.

- (i) Bãi đỗ trong khuôn viên: Có tổng cộng 232 điểm/công trình bãi đỗ trong khuôn viên với tổng diện tích 6.700 m², trong đó 28 tòa nhà có chỗ đỗ xe riêng và chỉ có 4 tòa nhà có bố trí bãi xe ngầm. Không gian bãi đỗ này có thể phục vụ khoảng 300 xe ô tô (xem Bảng 5.4.2)

Bảng 5.4.2 Bãi đỗ trong khuôn viên trong khu vực dự án

		Công trình lớn	Công trình mặt đường	Tổng	
Tổng số công trình		57	175	172	
Công trình, tòa nhà có bố trí bãi đỗ	Số lượng bãi đỗ	Trong khuôn viên	11	28	
		Ngầm	4	4	
	Số chỗ đỗ	Xe đạp / Xe máy	840	0	840
		Ô tô	105	53	158
		Tổng diện tích (m ²)			
		Xe đạp / Xe máy	3.150	0	3.150
		Ô tô	2.363	1.193	3.555
		Tổng	5.513	1.193	6.705
		Năng lực bãi đỗ (số chỗ ô tô quy đổi))	245	53	298

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Căn cứ vào kết quả phỏng vấn bảo vệ, an ninh. Một số công trình không thu được số liệu nên đã sử dụng số liệu của các công trình tương tự

- (ii) Bãi đỗ trên đường: Phần lớn các điểm đỗ xe trong khu vực dự án là sử dụng không gian trên các tuyến đường bộ. Tổng số 4.454m chiều dài sát vỉa hè các trục đường chính được sử dụng làm nơi đỗ xe, do Nhà nước quản lý. Các điểm đỗ xe trên vỉa hè có thể phục vụ 2.140 xe máy và 222 xe ô tô.

Bảng 5.4.3 Điểm đỗ xe trên đường trong khu vực dự án

Đoạn	Dài (m)	Diện tích (m ²)	Năng lực đáp ứng ¹⁾		Ô tô quy đổi ²⁾
			Xe đạp/ Xe máy	Ô tô	
Dành cho để Xe đạp/ Xe máy	3.462	8.054	2.005	0	334
Dành cho để ô tô	820	2.416	0	199	199
Dành cho ô tô, xe đạp, xe máy	172	767	135	23	46
Tổng	4.454	11.237	2.140	222	579

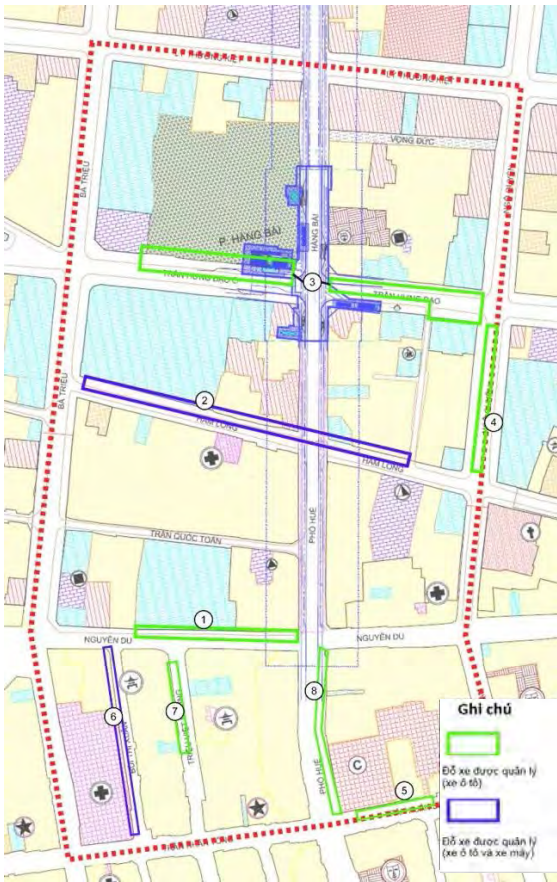
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Căn cứ vào kết quả phỏng vấn bảo vệ và ước tính của khảo sát viên

2) 1 chỗ để ô tô tương đương 6 chỗ để xe đạp/xe máy.

- (iii) Hiện trạng quản lý bãi đỗ: Có các điểm bãi đỗ do cơ quan Nhà nước quản lý. Phí gửi xe là 3.000 đồng/lượt với xe máy và 30.000 đồng/lượt với ô tô. Đối với ô tô, chỉ được phép gửi tối đa 2 giờ, sẽ tính thêm 30.000 đồng/lượt nếu vượt quá thời hạn 2 giờ (ví dụ như gửi 3 giờ sẽ phải trả 60.000 đồng).

Hình 5.4.2 Vị trí các bãi đỗ do Nhà nước quản lý



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 5.4.4 Danh mục các bãi đỗ do Nhà nước quản lý

STT	Phố	Loại	Xe	Cơ quan quản lý
1	Nguyễn Du	Vĩa hè+ ven đường	Ô tô	Cơ qan Nhà nước
2	Hàm Long	Vĩa hè+ ven đường	Ô tô & Xe máy	Quận Hoàn Kiếm
3	Trần Hưng Đạo	Vĩa hè+ ven đường	Ô tô	Sở GTVT
4	Ngô Quyền	Vĩa hè+ ven đường	Ô tô	Sở GTVT
5	Trần Xuân Soạn	Vĩa hè+ ven đường	Ô tô	Sở GTVT
6	Bùi Thị Xuân	Ven đường	Ô tô & Xe máy	Sở GTVT
7	Triệu Việt Vương	Ven đường	Ô tô	Sở GTVT
8	Huế	Ven đường	Ô tô	Sở GTVT

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Chênh lệch cung – cầu

5.31 Do nguồn cung bãi đỗ trong trung tâm thành phố, trong đó bao gồm ở khu vực dự án, không đáp ứng được nhu cầu nên Đoàn Nghiên cứu đã phân tích để ước lượng xem mức cung công trình bãi đỗ thế nào là đủ cho trung tâm thành phố, căn cứ vào những hướng dẫn của các đô thị khác ở châu Á. Mỗi thành phố đều có hướng dẫn riêng đối với yêu cầu diện tích bãi đỗ phương tiện. Từ số liệu có được, có thể giả định cứ trung bình 200 m² diện tích sàn sẽ cần bố trí 1 chỗ đỗ xe ô tô (xem Bảng 5.4.5).

Bảng 5.4.5 Ước tính nhu cầu về không gian đậu đỗ xe

Mục đích sử dụng	Diện tích bình quân (m ²) đủ cho 1 chỗ đỗ ô tô				Giả định ở Hà Nội	
	Philippines	Singapore	Bangkok	Tokyo	Đô thị lịch sử	Đô thị mở rộng
Ở	200	100	100	350	200	100
Văn phòng	100	250	60	300	200	100
Thương mại	100	200	100	250	200	100
Cơ quan Chính phủ /Sứ quán	100	250	60	300	200	100
Bệnh viện	200	150	120	300	200	100
Trường học	200	200	240	300	200	100
Khách sạn	200	250	150	300	200	100
Khác	400	500	250	300	200	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ các nguồn sau,

Quy chuẩn Xây dựng Quốc gia Phi-líp-pin

Pháp lệnh đô thị Bangkok

Sở GTVT và Đất đai Sing-ga-po

Pháp lệnh về đỗ xe Thủ đô Tokyo

5.32 Theo tiêu chuẩn giả định này thì ước tính sẽ cần 2.185 chỗ đỗ ô tô quy đổi, hay 1.311 chỗ đỗ ô tô và 5.244 chỗ đỗ xe máy, trên cơ sở ước tính rằng 60% chỗ đỗ dành cho ô tô và 40% chỗ đỗ dành cho xe máy (xem Bảng 5.4.6).

Bảng 5.4.6 Ước tính nhu cầu chỗ đỗ tương lai

	Mục đích sử dụng sàn							Tổng		
	Ở	Văn phòng	Thương mại	Cơ quan CP/ Sứ quán	Trường học	Bệnh viện	Khách sạn			
Tỷ lệ diện tích sàn (%)	453	202	150	158	199	322	641	267		
Diện tích sàn (000 m ²)	202	77	50	48	11	27	23	437		
Hệ số chỗ đỗ	200	200	200	200	200	200	200	-		
Nhu cầu chỗ đỗ (000) ¹⁾	Ô tô quy đổi	1.008	383	248	242	56	135	113	2.185	
	Trong đó	Ô tô	605	230	149	145	34	81	68	1.311
		Xe máy	2.419	919	595	581	134	324	271	5.244

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Xét về tổng diện tích chỗ đỗ, giả định 60% dành cho ô tô và 40% dành cho xe máy. 1 chỗ đỗ ô tô bằng 6 chỗ đỗ xe máy.

5.33 Khi hướng dẫn giả định này áp dụng với hiện trạng sử dụng đất và hiện trạng công trình thì có thể ước tính sẽ cần tổng cộng 2.185 chỗ đỗ ô tô. Theo kết quả khảo sát thì khu vực dự án hiện có 298 chỗ đỗ ô tô quy đổi trong khuôn viên và 579 chỗ đỗ ô tô quy đổi trên đường. Điều này cho thấy rằng khu vực dự án hiện thiếu trầm trọng chỗ đỗ phương tiện cơ giới, nhất là chỗ đỗ trong khuôn viên vì việc sử dụng không gian đường bộ để đỗ xe sẽ ngày càng trở nên khó khăn và không phù hợp.

5) Quy hoạch cơ bản về bãi đỗ ngầm đề xuất

(a) Định hướng

5.34 Ga Trần Hưng Đạo (C10) nằm ở bên dưới nút giao giữa phố Trần Hưng Đạo và phố Huế thuộc Khu Phố cũ. Phố Trần Hưng Đạo nối với ga Hà Nội còn ga Trần Hưng Đạo là điểm trung chuyển giữa Tuyến 2 và Tuyến 3 (giai đoạn 2). Khu vực nhà ga nằm trong Khu Phố cũ nơi có mạng lưới đường rộng dạng bàn cờ, có cây xanh và vỉa hè, có các công trình nhà ở theo kiến trúc Pháp.

5.35 Sẽ xây dựng một bãi đỗ xe ngầm phía trên điểm quay đầu của đường sắt. Không gian này sẽ là ga ĐSĐT cuối sau khi hoàn thành đoạn giai đoạn 1; Đoạn này sẽ xây dựng bằng phương pháp đào hở nên hoàn toàn có cơ hội để bố trí bãi đỗ xe ngầm mà không làm phát sinh thêm nhiều chi phí và hạng mục công việc như xây dựng một bãi đỗ ngầm thông thường khác.

(b) Quy hoạch công trình

5.36 Bãi xe ngầm này sẽ có chiều dài 255m và rộng 21,4m (xem Hình 5.4.3), sử dụng không gian ngầm phía trên phần không gian quay đầu của đường sắt tại ga cuối của giai đoạn 1 sẽ xây dựng bằng phương pháp đào hở phía trên Tuyến 2.

5.37 Bãi xe ngầm này sẽ là bãi xe tự hành có hai tầng, có thể đáp ứng cho khoảng (i) 200 xe ô tô ở cả hai tầng, hoặc (ii) 560 chỗ cho xe máy ở tầng B1 và 100 chỗ xe ô tô ở tầng B2. Mỗi tầng hầm đều có diện tích 4.900 m², tổng diện tích là 9.800 m², bao gồm cả nhà vệ sinh, phòng máy và các thiết bị khác.

5.38 Lối đi bộ ngầm từ tầng hầm B1 của bãi đỗ xe ngầm nối trực tiếp tới tầng hành khách của ga Trần Hưng Đạo, đồng thời có bố trí hai lối thoát hiểm ra phố Huế.

(c) Khái toán chi phí

5.39 Căn cứ vào quy hoạch công trình, chi phí xây dựng và bảo trì dự án bãi xe ngầm ước tính khoảng 200 tỷ đồng (xem Bảng 5.4.7)

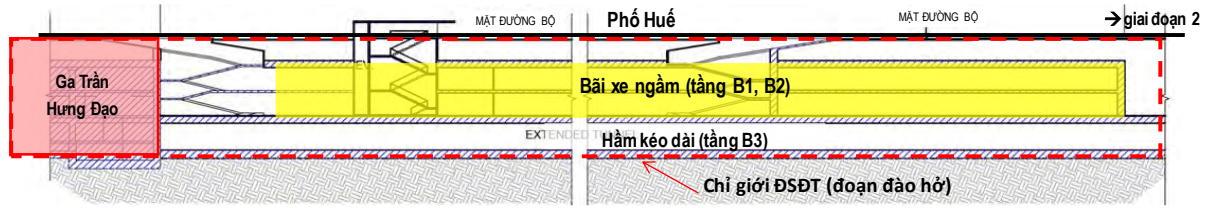
Bảng 5.4.7 Chi phí xây dựng và bảo trì bãi xe ngầm tại ga C10

Loại công trình		Ngầm	Giáp nhà ga
Số sàn		2	Tầng B1 để xe máy. tầng B2 để ô tô
Diện tích đất (m ²)		4.900	Không phải thu hồi đất
Chi phí xây dựng (triệu đồng)		201.528	20.6 (triệu đồng/m ²) * 4900 (m ² /tầng) * 2 (tầng)
Chi phí bảo trì (triệu đồng/năm)	Nhân công	288	48 (triệu đồng/người/năm) * 6 (người)
	Điện	1.441	0,123 (triệu đồng/m ²) * 4.900 (m ² /tầng) * 2 (tầng)
	Nước	519	0,053 (triệu đồng/m ²) * 4.900 (m ² /tầng) * 2 (tầng)
	Khác	225	10 % tổng chi phí bảo trì
Tổng		2.473	

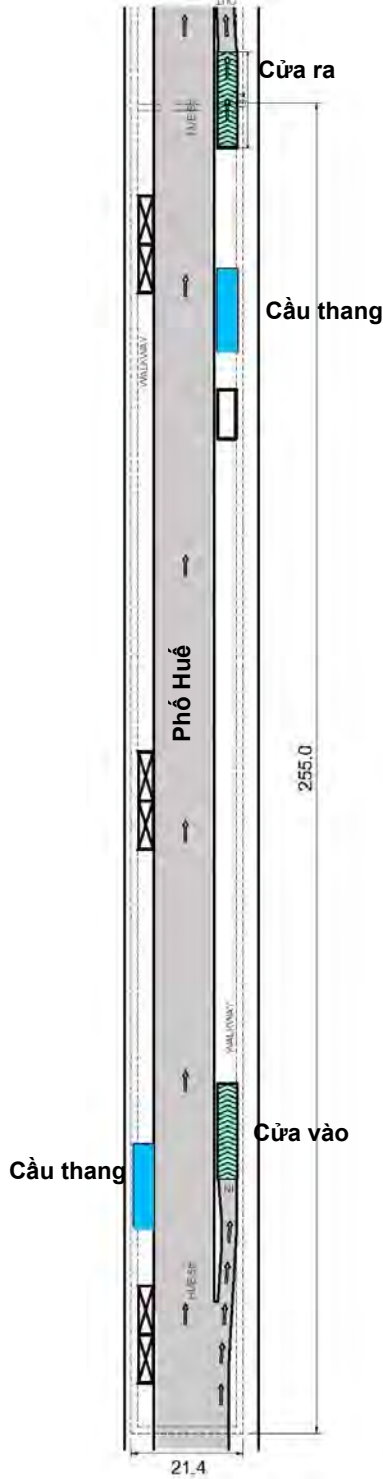
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ Báo cáo Dự án xây dựng ĐSĐT Hà Nội tuyến số 2

Hình 5.4.3 Quy hoạch công trình tại bãi xe ngầm Trần Hưng Đạo

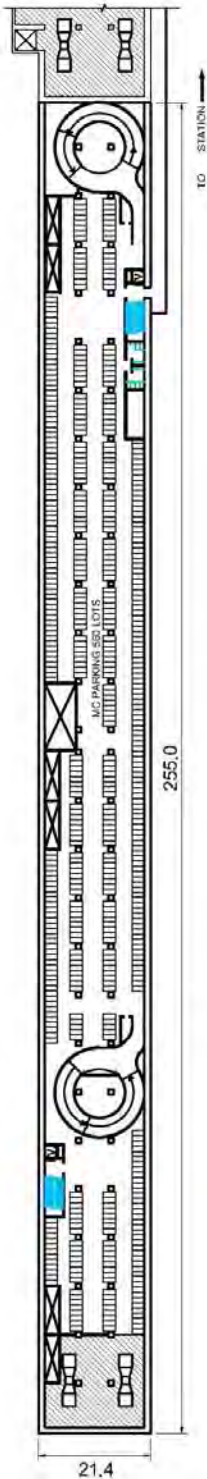
Mặt cắt ngang



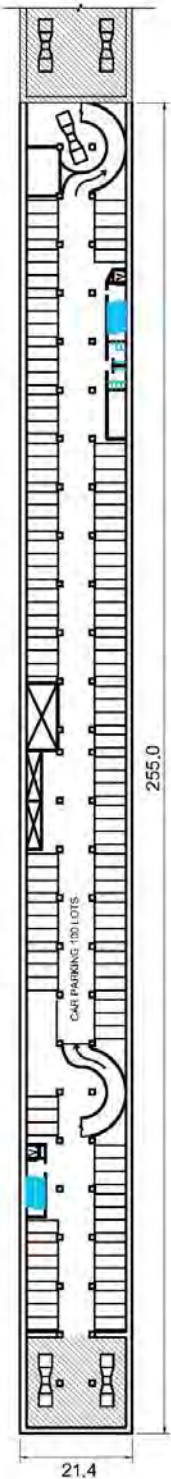
Bố trí mặt bằng



Mặt bằng tầng B1



Mặt bằng tầng B2



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

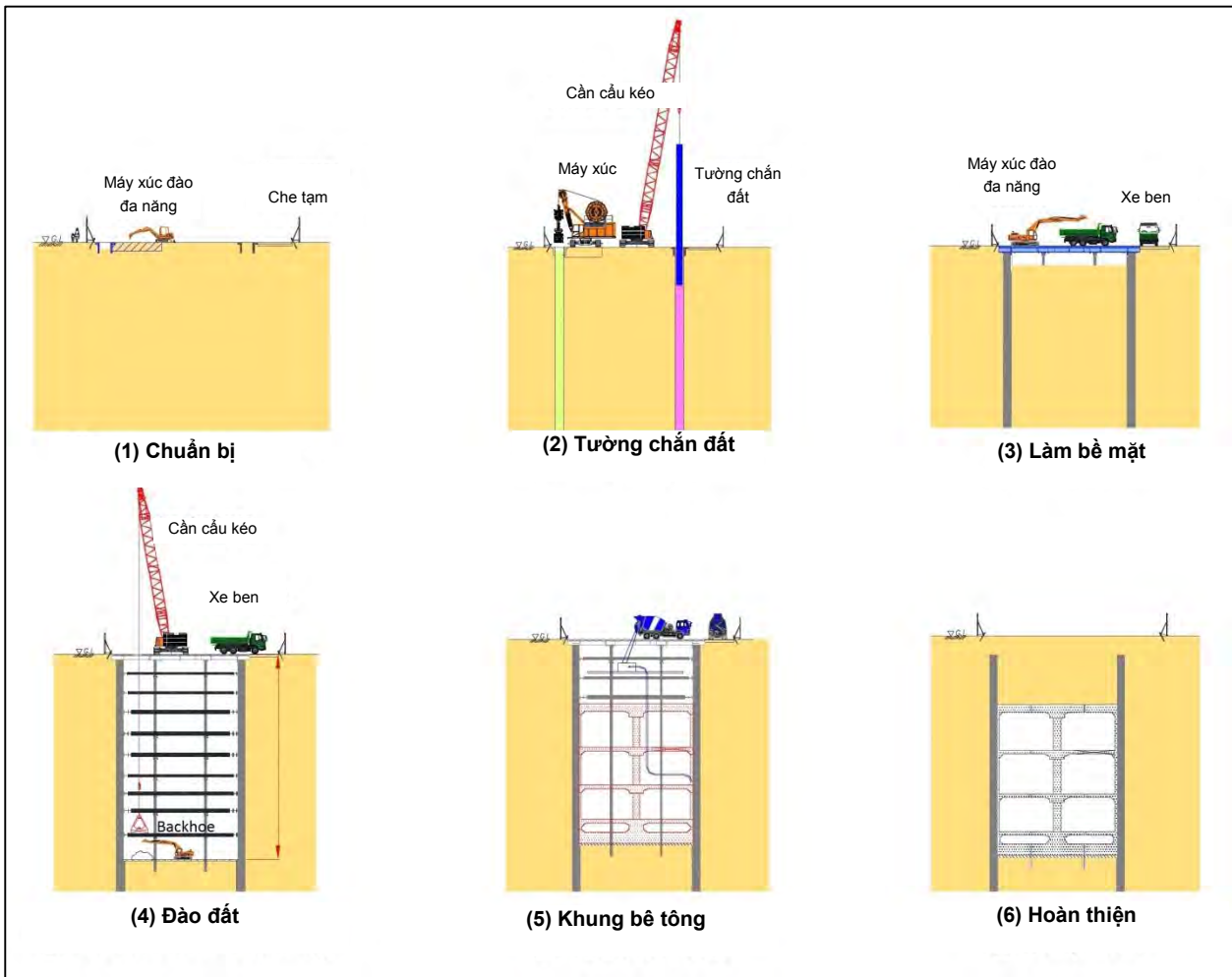
6) Đề xuất xây dựng bãi xe ngầm gắn kết với ĐSĐT

(a) Phương pháp và chi phí xây dựng bãi xe ngầm

5.40 Nhìn chung, việc xây dựng các công trình ngầm bao gồm cả nhà ga ĐSĐT ngầm và bãi xe ngầm ở đây sẽ sử dụng phương pháp đào hở. Các bước xây dựng bao gồm (i) chuẩn bị, (ii) lắp đặt tường chắn đất, (iii) làm bề mặt, (iv) đào đất, (v) xây dựng cấu trúc dầm bê tông, và (vi) hoàn thiện (xem Hình 5.4.4).

5.41 Bước làm bề mặt có thể tránh được trong trường hợp công trình công viên, không gian mở, nơi không cần phải tính tới khả năng chịu lực của công trình.

Hình 5.4.1 Quy trình xây dựng theo phương pháp đào hở



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) So sánh chi phí xây dựng

5.42 Các hạng mục chi phí xây dựng bãi xe ngầm được so sánh với trường hợp bãi xe (a) bên dưới đường, (b) gắn kết với ga ĐSĐT, (c) bên dưới đường và trên hầm ĐSĐT, (d) bên dưới công viên và (e) bên dưới công trình (là một phần của công trình).

5.43 Các chi phí xây dựng công trình bãi xe (rộng = 22m, dài = 225m) được ước tính cho nhiều loại bãi xe (xem Bảng 5.4.8).

Bảng 5.4.8 Bóc tách chi phí xây dựng bãi xe ngầm bên dưới đường

Loại bãi xe ngầm	Diện tích sàn (m ²)	Số tầng	Tổng diện tích sàn (m ²)	Chiều cao khung (m)	Thể tích công trình (m ³)	Số chỗ ô tô	Tổng chi phí xây dựng (triệu đồng)	theo m ² (triệu đồng)	theo m ³ (triệu đồng)	theo mỗi xe (triệu đồng)
1 Bên dưới đường	4.950	3	14.850	17	84.150	300	1.443.000	97,2	17,2	4.810
2 Gắn với ĐSDT	4.950	2	9.900	11.33	56.100	200	221.000	22,3	3,9	1.103
2 Dưới đường (trên hầm)	4.950	2	9.900	12	59.400	200	1.143.000	115,5	19,2	5.715
4 Dưới công viên	4.950	1	4.950	5	24.750	100	355.000	71,7	14,4	3.551
5 Dưới công trình	4.950	3	14.850	N/A	N/A	300	226.000	15,3	N/A	755

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: N/A: không có số liệu

5.44 Bảng trên cho thấy xây dựng bãi xe ngầm có gắn kết với ĐSDT có chi phí là 1/4 chi phí xây dựng bãi xe ngầm bên dưới đường, do phần lớn chi phí xây dựng như các hạng mục (i) chuẩn bị kỹ thuật, (ii) lắp đặt tường chắn đất, (iii) làm bề mặt, (iv) đào đất lấp dầm, đều nằm trong khuôn khổ dự án xây dựng ĐSDT, cụ thể là hạng mục không gian quay đầu cho ĐSDT. Điều đó có nghĩa rằng chi phí xây dựng bãi xe ngầm có gắn với ga ĐSDT ở đây chỉ là (v) công trình khung bê tông mà thôi. Một điểm quan trọng nữa là bãi xe này xây dựng trong khuôn khổ chỉ giới của Tuyến số 2 nên không cần thu hồi thêm đất.

5.45 Trong dự án xây dựng đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội (đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo), cũng đã có đề xuất xây dựng bến xe ngầm cho các nhà ga khác (xem Bảng 5.4.9)

5.46 Nhìn chung, đề xuất xây dựng bãi xe ngầm gắn với dự án xây dựng nhà ga ĐSDT, nhất là đối với ga đầu cuối nơi sẽ triển khai đào đất để bố trí không gian quay đầu cho tàu, nằm trong phạm vi chỉ giới của ĐSDT và/hoặc của đường bộ và không gian công cộng.

Bảng 5.4.9 Phân tích tài chính về các dự án bãi xe ngầm tại các ga trên Tuyến 2

	C10		C5		C4		C9	
	Trần Hưng Đạo	Quần Ngựa	Bưởi	Hoàn Kiếm				
Số tầng	2	3	2	3				
Diện tích đất (m ²)	4.900	7.889	5.310	1.454				
Chi phí xây dựng (triệu đồng)	201.528	1.884.324	731.034	347.295				
Tổng chi phí dự án (triệu đồng)	201.528	1.884.324	731.034	347.295				
Chỗ đỗ	a. Xe máy / Xe đạp	560	1.270	800	240			
	b. Ô tô	100	312	122	20			
Chi phí khai thác và bảo trì	a. Nhân công	288	384	288	384			
	b. Điện	1.441	3.479	1.561	641			
	c. Nước	519	1.254	563	231			
	e. Khác	225	512	241	126			
f. Tổng	2.473	5.629	2.653	1.382				
Các giá trị giả định								
Chi phí xây dựng (triệu đồng/m ²)	20.6	79.6	68.8	68.8				
Chi phí nhân công	Số nhân công cần	6	8	6	6			
	Mức lương tháng trung bình (triệu đồng/tháng)	4,0	4,0	4,0	4,0			
Chi phí điện (triệu đồng/m ²)	Ngầm	123.000						
	Trên cao	147.000						
Chi phí nước (triệu đồng/m ²)	53,000							
Chi phí khai thác khác (%)	10,0%							
Lạm phát (%)	5,0%							

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào số liệu của Dự án xây dựng ĐSDT Hà Nội (2011)

7) Đánh giá dự án

(a) Phân tích kinh tế

5.47 **Hướng tiếp cận:** Đã thực hiện đánh giá kinh tế để xác định xem dự án hạ tầng công đề xuất có đáng đầu tư từ ngân sách Nhà nước hay không. Vấn đề đặt ra là phân tích xem những lợi ích do dự án này mang lại có đáng đầu tư theo quan điểm của nền kinh tế quốc dân hay không.

5.48 Vai trò của bãi xe ngầm là giúp giảm bãi đỗ trên đường, giảm lượng xe chạy tìm nơi đỗ, khuyến khích sử dụng ĐSĐT thông qua mô hình gửi xe- đi tàu (P&R). Do đó, việc xây dựng bãi đỗ ngầm sẽ mang lại các tác động tích cực, góp phần giải quyết những bất cập về đỗ xe trên đường như ùn tắc giao thông, cản trở đi lại, ảnh hưởng tới an toàn của người đi bộ. Những tác động này có thể đo được bằng cách so sánh trường hợp “có” và “không có” dự án, cụ thể là so sánh về giao thông đường bộ, môi trường đi bộ khi có bãi đỗ ngầm (trường hợp “có dự án”) và khi không có bãi đỗ (“trường hợp cơ sở”)

5.49 Những tác động như vậy không dễ dàng nhận thấy được ở dạng lợi ích định lượng mà là lợi ích định tính. Hơn nữa, việc thiếu số liệu cũng là hạn chế khi phân tích định lượng. Vì vậy, nội dung phân tích chỉ dựa vào các đánh giá định tính.

5.50 **Lợi ích kinh tế:** Như đã bàn ở trên, việc xây dựng bãi xe ngầm sẽ giúp giảm đỗ xe trên đường và trên vỉa hè. Điều đó có nghĩa rằng dự án sẽ giúp cải thiện giao thông đường bộ và môi trường đi bộ trong khu vực ga. Ngoài ra, dự án sẽ bố trí bãi đỗ riêng cho hành khách sử dụng ĐSĐT (theo mô hình “Gửi xe –Đi tàu”: P& R), từ đó khuyến khích hành khách sử dụng ĐSĐT.

5.51 Căn cứ vào những tác động trên, những lợi ích kinh tế thu được có thể chia thành bốn nhóm như sau: (i) tiết kiệm thời gian đi lại, (ii) cải thiện điều kiện tiếp cận, (iii) tăng an toàn và thoải mái, và (iv) cải thiện môi trường địa phương.

5.52 Đối tượng hưởng lợi chủ yếu là những người làm việc và sinh sống trong khu vực dự án và người sử dụng ĐSĐT. Xe chạy qua khu vực này cũng được hưởng lợi do lưu lượng giao thông giảm, ít ùn tắc và xung đột trên đường.

5.53 Những lợi ích kinh tế từ dự án xây dựng bãi xe ngầm này được tổng hợp trong bảng sau đây.

Bảng 5.4.10 Lợi ích kinh tế

Lợi ích	Không có dự án (cơ sở)	Có dự án	Tác động cụ thể (khác biệt giữa có và không)	Đối tượng hưởng lợi
Giảm thời gian đi lại (tăng tốc độ di chuyển)	- Ùn tắc giao thông và làm cho các tuyến phố hẹp lại do đỗ xe trên đường	- Tăng năng lực của đường, hết ùn tắc giao thông	- Giảm thời gian đi lại của người đi bộ, ô tô và xe máy nhờ tốc độ tăng	Hành khách ĐSĐT, người dân địa phương
Cải thiện điều kiện tiếp cận	- Đỗ xe trên đường, trên vỉa hè làm chướng ngại vật và đường tới các công trình thương mại, các điểm dịch vụ công (v.d.: trung tâm cộng đồng).	- Không bị cản trở bởi xe đỗ trên đường tới các công trình thương mại và dịch vụ công	- Người dân địa phương có thể dễ dàng tiếp cận công trình thương mại và dịch vụ công (v.d. như các trung tâm cộng đồng).	Người dân địa phương
	- Bãi đỗ dành cho hành khách ĐSĐT ở xa nhà ga, thậm chí không có bãi đỗ	- Bố trí được bãi đỗ vành đai.	- Hành khách có thể gửi xe đi tàu. - Tăng lượng người tới sử dụng ĐSĐT	Hành khách ĐSĐT
Tăng sự thoải mái và an toàn	- Đỗ xe trên đường và vỉa hè khiến người đi bộ không thoải mái, gây tai nạn giao thông	- Không còn xe đỗ trên đường và vỉa hè gây cản trở giao thông - Người dân có thể đi bộ trên vỉa hè khi không còn xe đỗ	- Tăng sự thoải mái và an toàn khi đi bộ - Giảm tai nạn giao thông đường bộ	Hành khách ĐSĐT, người dân địa phương
Cải thiện môi trường địa phương	- Cảnh quan đường phố thiếu hấp dẫn, hình ảnh đô thị xấu do đỗ xe trên đường. - Không gian cộng đồng trên vỉa hè bị hạn chế do đỗ xe. - Xe cơ giới đi vào khu thương mại trung tâm - Ô nhiễm không khí và tiếng ồn do lưu lượng xe lớn.	- Giảm đỗ xe trên đường - Có không gian cộng đồng trên vỉa hè cho người dân địa phương. - Lượng xe vào khu thương mại trung tâm giảm do để xe ở bãi xe vành đai - Ít xe cơ giới lớn, giảm ô nhiễm không khí và tiếng ồn	- Cảnh quan và hình ảnh đô thị đẹp hơn - Người dân địa phương sử dụng vỉa hè để giao lưu, trẻ con có chỗ chơi - Không còn bị ô nhiễm không khí và tiếng ồn do xe cơ giới vào trung tâm và luồng xe cơ giới lớn.	Người dân địa phương

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.54 Kết quả phân tích: Bảng trên cho thấy việc xây dựng bãi xe ngầm cùng với nhà ga ngầm sẽ mang lại lợi ích kinh tế to lớn cho cả khu vực ga nói chung và người sử dụng ĐSĐT nói riêng.

5.55 Một điểm thuận lợi lớn của dự án này là giảm được chi phí đầu tư do xây dựng cùng với tuyến ĐSĐT.

(b) Phân tích tài chính

5.56 Hướng tiếp cận: Phần này đề cập đến nội dung đánh giá tính khả thi tài chính của dự án. Để đảm bảo tính khả thi tài chính, đã thực hiện phân tích luồng tiền và tính khả thi đã được tính toán trên cơ sở ba tiêu chí gồm B/C (tỷ lệ lợi ích/chi phí), NPV (giá trị hiện tại ròng) và FIRR (tỷ lệ nội hoàn tài chính)

5.57 Các giả định cơ bản khi phân tích như sau.

- (i) Giai đoạn phân tích: Giai đoạn phân tích là 30 năm. Theo quy hoạch thì sẽ bắt đầu xây dựng vào năm 2018 và bãi xe ngầm sẽ bắt đầu khai thác năm 2020. Do đó, phân tích này sẽ bao quát giai đoạn xây dựng từ 2018 tới 2019 và giai đoạn khai thác từ 2020 tới 2047.
- (ii) Ước tính chi phí dự án: Chi phí dự án bao gồm chi phí xây dựng, chi phí khai thác và bảo trì (O&M) như đã bàn trong phần 5.2. Cụ thể về các chi phí này như sau:
 - Chi phí xây dựng: 201.528 triệu đồng
 - Chi phí O&M: 2.473 triệu đồng/năm, bao gồm nhân công, điện, nước và khác.
- (iii) Phí trông giữ xe giả định: phí trông giữ ô tô, xe máy năm 2020 được tính theo mức hiện tại ở Việt Nam như sau (xem Bảng 5.4.11).

Bảng 5.4.11 Phí trông giữ xe giả định

	2020
Xe máy	5000 đồng/lượt
Ô tô	55.000 đồng/lượt (tối đa 2h)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (iv) Giả định hiệu quả sử dụng bãi xe: Việc sử dụng bãi xe được giả định như sau (xem Bảng 5.4.12).

Bảng 5.4.12 Giả định hiệu quả sử dụng bãi xe

	Năng lực (số chỗ)	Tỉ lệ lấp đầy	Hệ số sử dụng (số xe/chỗ/ngày)
Xe máy	560	80%	6
Ô tô	100	80%	6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (v) Kết quả đánh giá: Kết quả phân tích luồng tiền được tổng hợp vào trong bảng sau đây. FIRR là 3,76% thấp hơn nhiều so với ngưỡng 12%, cho thấy dự án này không khả thi về tài chính.

Bảng 5.4.13 Luồng tiền khi phân tích tài chính

Chỉ tiêu	
FIRR	3,76 %
B/C (mức chiết khấu 12%)	0,50
NPV (triệu đồng, chiết khấu 12%)	-89.925

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (vi) Phân tích độ nhạy: Phân tích độ nhạy được thực hiện bằng cách chạy thử một vài các thông số giả định về hệ số sử dụng và mức phí trông giữ, và số chỗ đỗ ô tô. Kết quả phân tích được thể hiện ở các bảng sau. Ngay cả khi mức phí trông giữ xe tăng 1,5 lần so với mức cơ sở và tỷ lệ sử dụng giả định là 100% thì FIRR vẫn dưới 12%, nghĩa là dự án này không khả thi. Tuy nhiên, khi tăng phí trông giữ xe thành 2 lần mức cơ sở thì FIRR tăng lên tới 12,1% và lên tới 15,7% nếu tỷ lệ sử dụng là 100% (xem Bảng 5.4.14).

Bảng 5.4.14 Phân tích độ nhạy theo mức phí trông giữ và hệ số sử dụng

Kịch bản	Loại xe	Phí trông giữ	Số chỗ	Tỉ lệ lấp đầy (%)	Tần suất sử dụng (lần/ngày)	FIRR (%)
Cơ sở	Xe máy	5.000 VND / lượt	560	80	6	3,8%
	Ô tô	55.000 VND / lượt	100	80	6	
Cơ sở x1,5	Xe máy	7.500 VND / lượt	560	80	6	8,3%
	Ô tô	82.500 VND / lượt	100	80	6	
Cơ sở x1,5 Tỷ lệ sử dụng 100%	Xe máy	7.500 VND / lượt	560	100	6	11,2%
	Ô tô	82.500 VND / lượt	100	100	6	
Cơ sở x2,0	Xe máy	10.000 VND / lượt	560	80	6	12,1%
	Ô tô	110.000 VND / lượt	100	80	6	
Cơ sở x2,0 Tỷ lệ sử dụng 100%	Xe máy	10.000 VND / lượt	560	100	6	15,7%
	Ô tô	110.000 VND / lượt	100	100	6	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5.58 Mặt khác, khi số lượng chỗ đỗ ô tô tăng, chỗ đỗ xe máy giảm do diện tích không thể tăng thêm thì ngoại trừ trường hợp kết hợp 1,5 lần phí trông giữ và bổ sung 50 chỗ ô tô, FIRR cao hơn 12%.

Bảng 5.4.15 Phân tích độ nhạy theo mức phí trông giữ và số lượng chỗ đỗ ô tô

Trường hợp	Loại xe	Phí trông giữ	Chỗ	Tỉ lệ lấp đầy (%)	Hệ số sử dụng (lần/ngày)	FIRR (%)
Cơ sở x1,5 Số chỗ ô tô +50	Xe máy	7.500 VND / lượt	280	80	6	10,19%
	Ô tô	82.500 VND / lượt	150	80	6	
Cơ sở x1,5 Số chỗ ô tô +100	Xe máy	7.500 VND / lượt	0	80	6	12,0%
	Ô tô	82.500 VND / lượt	200	80	6	
Cơ sở x2,0 Số chỗ ô tô +50	Xe máy	10.000 VND / lượt	280	80	6	14,4%
	Ô tô	110.000 VND / lượt	150	80	6	
Cơ sở x2,0 Số chỗ ô tô +100	Xe máy	10.000 VND / lượt	0	80	6	16,7%
	Ô tô	110.000 VND / lượt	200	80	6	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

8) Kết luận

5.59 Tính khả thi tài chính sẽ đảm bảo nếu như bãi xe ngầm này dùng để đỗ xe ô tô với mức thu phí cao hơn. Theo đó, có thể khai thác bãi xe này theo hình thức thương mại mà không tạo ra gánh nặng tài chính lên Nhà nước.

5.60 Nếu bãi xe xây dựng cùng với dự án xây dựng ga đường sắt ngầm thì chi phí sẽ giảm chỉ còn 1/3-1/4 chi phí xây dựng mới do chi phí đào đất và làm công trình tạm đã được gộp vào trong dự án xây dựng nhà ga. Tại ga cuối này, sẽ tiến hành xây dựng ngầm bằng phương pháp đào hở trong phạm vi chỉ giới của đường sắt đô thị, phía trên đoạn hầm kéo dài để quay đầu tàu, do đó đề xuất sử dụng phần không gian trống này để làm bãi đỗ và/hoặc các công trình thương mại.

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

6.1 Giới thiệu và khung quy hoạch

1) Cơ sở

6.1 Một trong các hợp phần chính đảm bảo khai thác ĐSĐT thành công là TOD giúp tăng lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT và góp phần tạo doanh thu từ các nguồn khác ngoài khai thác đường sắt để bù đắp chi phí đầu tư hạ tầng tốn kém. Mô hình TOD thành công cũng đem lại nhiều lợi ích kinh tế tại và quanh ga như đảm bảo lưu thông phương tiện và người đi bộ thông suốt và an toàn, tăng giá trị không gian đô thị, tạo không gian biểu tượng cho các cộng đồng nhờ cơ hội và các loại hình phát triển mới tùy thuộc vào đặc điểm riêng của từng ga.

6.2 Trong khi tiến trình đô thị hóa ở Hà Nội đã lan rộng ra các vùng đất nông nghiệp ở ngoại ô thì các tuyến ĐSĐT lại được quy hoạch đi qua các khu vực đô thị hình thành từ lâu. Chính vì vậy, mô hình TOD dự kiến sớm được triển khai tại Hà Nội sẽ đối mặt với nhiều thách thức hơn khi phải kết nối giữa các khu vực đô thị đã phát triển hơn với khu vực mới đô thị hóa. Để có thể phát triển TOD hiệu quả, cần thực hiện theo cách thức để tất cả các chủ sở hữu hợp pháp – những người tham gia vào quá trình lập quy hoạch - hiểu rõ tầm quan trọng của dự án. Để tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ thể tham gia và hiểu rõ dự án, cần đảm bảo quyền lợi của những những đối tượng này.

6.3 Ga Giáp Bát được chọn để nghiên cứu do ga nằm trong khu vực có tầm quan trọng chiến lược về cả phát triển đô thị và GTVT. Ga cũng có quỹ đất lớn chưa được sử dụng hiệu quả trong khu vực đất của ĐSVN và các khu vực lân cận:

- (i) Khu vực phía nam thành phố đã và đang tăng trưởng nhanh, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về nhà ở với nhiều sáng kiến của khu vực tư nhân ở quy mô khác nhau. Tuy nhiên, các khu vực ở phía nam thiếu cụm trung tâm đa chức năng cạnh tranh nên không thể cung cấp dịch vụ đa dạng và tạo cơ hội việc làm, do đó, người dân phải tiếp tục phụ thuộc vào trung tâm hiện nay của thành phố. Nếu các khu vực này được phát triển phù hợp theo định hướng TOD, chắc chắn sẽ góp phần hình thành các trung tâm mới cạnh tranh gắn kết với VTCC. TOD Giáp Bát sẽ trở thành chất xúc tác thúc đẩy tiến trình tái tổ chức các khu vực xung quanh nơi nhiều khu đô thị mới đã được xây dựng nhưng còn thiếu tính gắn kết.
- (ii) Khu vực ga Giáp Bát là khu vực giao thoa giữa các tuyến đường vành đai và hành lang Bắc – Nam. Trong bối cảnh phát triển đô thị đã diễn ra dọc VĐ 3, kết nối hai bờ sông Hồng. Vai trò của ga Giáp Bát là đầu mối vận tải đa phương thức sẽ ngày càng trở nên quan trọng hơn và sẽ không giảm ngay cả khi tuyến ĐSĐT được nối dài về phía nam, tới Ngọc Hồi.

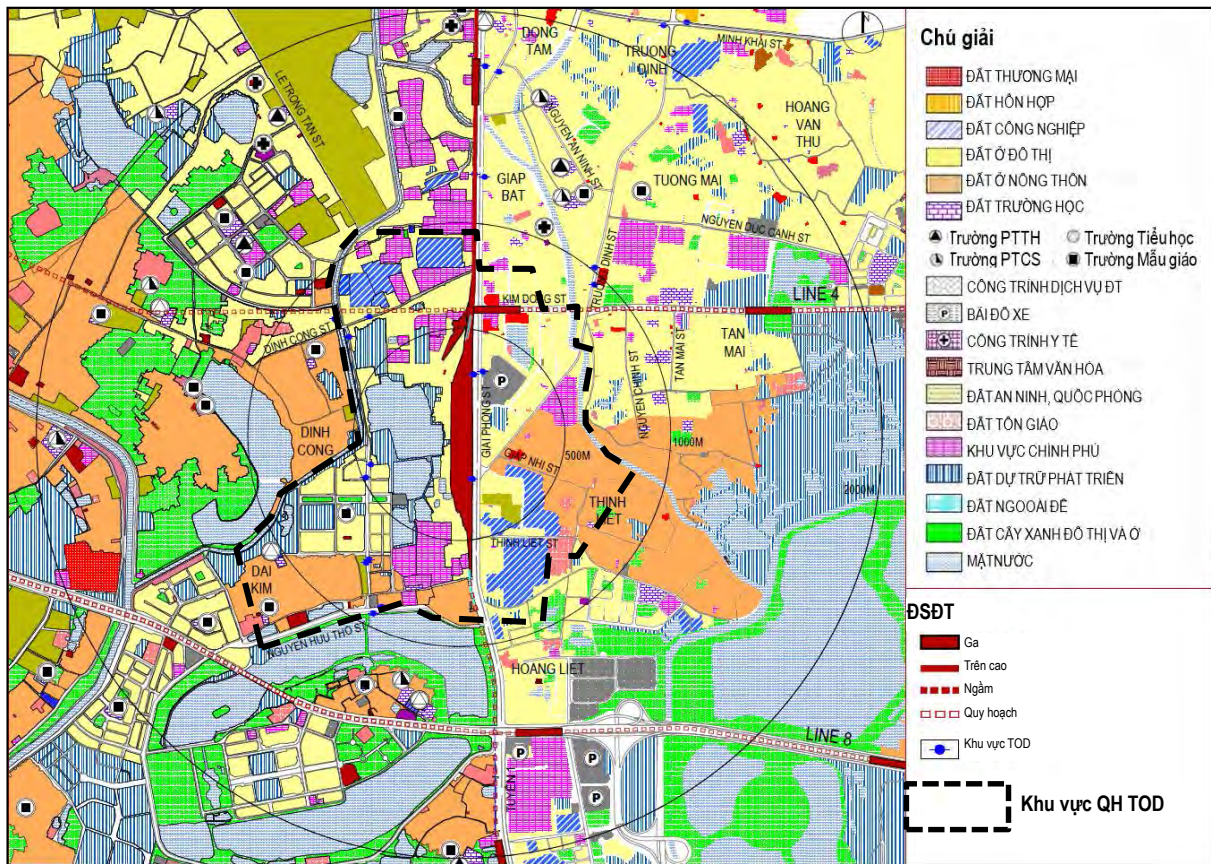
2) Mục tiêu

6.4 Xây dựng quy hoạch phát triển trung tâm phía nam thành phố để cân bằng cấu trúc đô thị sẽ góp phần tạo công ăn việc làm tại chỗ, giảm nhu cầu đi lại tới trung tâm thành phố đồng thời tạo cơ hội tái định cư, giãn dân trong trung tâm thành phố có mật độ quá cao như Khu Phố Cổ. Nghiên cứu tiền khả thi được thực hiện nhằm xem xét tiềm năng phát triển khu vực ga Giáp Bát để xem xét các mục tiêu sau:

- (i) Lập quy hoạch định hướng toàn diện thể hiện trung tâm đô thị đa chức năng nhỏ gọn và cạnh tranh dựa trên định hướng TOD phù hợp với Quy hoạch Phân khu.
- (ii) Đánh giá tính khả thi từ góc độ kinh tế, tài chính, xã hội và môi trường cũng như khả năng thực hiện các quy hoạch và dự án.
- (iii) Nghiên cứu sơ bộ khả năng áp dụng cơ chế phát triển mới như “tái điều chỉnh đất đai” và hệ thống “cải tạo đô thị” đã được áp dụng rộng rãi và thành công ở Nhật Bản.

6.5 Khu vực lập quy hoạch TOD được chọn là khu vực nằm trong phạm vi bán kính 500m-1km từ ga với ranh giới là đường VĐ 2,5 ở phía bắc, đường trong quy hoạch phân khu ở phía đông, đường Nguyễn Hữu Thọ ở phía nam và sông Sét ở phía tây.

Hình 6.1.1 Hiện trạng sử dụng đất khu vực quy hoạch TOD ga Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Hướng tiếp cận

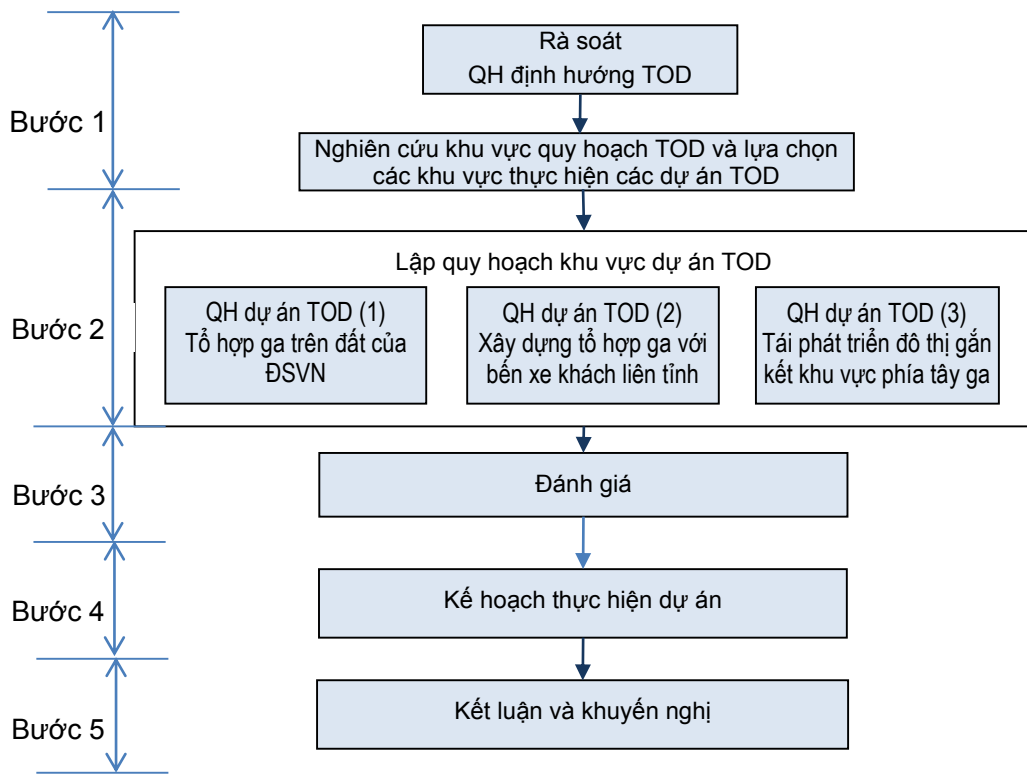
6.6 Nghiên cứu được thực hiện theo quy trình 5 bước như sau (xem Hình 6.1.2):

- (i) Rà soát quy hoạch định hướng TOD và nghiên cứu bổ sung về khu vực quy hoạch TOD: Rà soát quy hoạch khung và thực hiện nghiên cứu bổ sung trong khu vực quy hoạch TOD - là khu vực ảnh hưởng do phát triển ĐSDT và tác động bởi TOD - để lựa chọn khu vực dự án TOD và xác định định hướng phát triển.
- (ii) Lập quy hoạch TOD cho các dự án lựa chọn: Sẽ xác định và lựa chọn các khu vực dự án TOD nơi tác động dự kiến sẽ tăng do thực hiện các dự án phát triển giao thông và đô thị gắn kết ở phía trong khu vực quy hoạch TOD. Nghiên cứu đã lập các quy hoạch

cần thiết cho các khu vực dự án đã chọn, gồm quy hoạch mặt bằng tổng thể bao gồm sử dụng đất, mạng lưới đường, công trình liên phương thức.

- (iii) Đánh giá dự án: Dự án được đánh giá toàn diện từ góc độ kinh tế, tài chính và môi trường – xã hội. Kết quả đánh giá cũng là cơ sở hữu ích để xác định vai trò cụ thể hơn của các bên liên quan. Ngoài ra, dự án còn được đánh giá từ góc độ cung cấp hạ tầng công cộng, xây dựng sự đồng thuận giữa các bên liên quan và tác động tới thể chế và chính sách phát triển hiện hành.
- (iv) Kế hoạch thực hiện dự án: Dự án cần phải được thực hiện. Tuy nhiên, có các hạn chế ảnh hưởng tới việc thực hiện dự án hiệu quả theo khung thể chế hiện hành. Do đó, kế hoạch thực hiện dự án sẽ không chỉ tập trung vào cách thức huy động các nguồn vốn, tổ chức và kế hoạch thực hiện mà còn cả các phương án thực hiện.
- (v) Kết luận và đề xuất: Nghiên cứu sẽ đưa ra kết luận và đề xuất thực hiện dự án TOD tại ga Giáp Bát cũng như việc nhân rộng mô hình ở các ga khác trong Hà Nội.

Hình 6.1.2 Hướng tiếp cận nghiên cứu tiền khả thi TOD khu vực ga Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

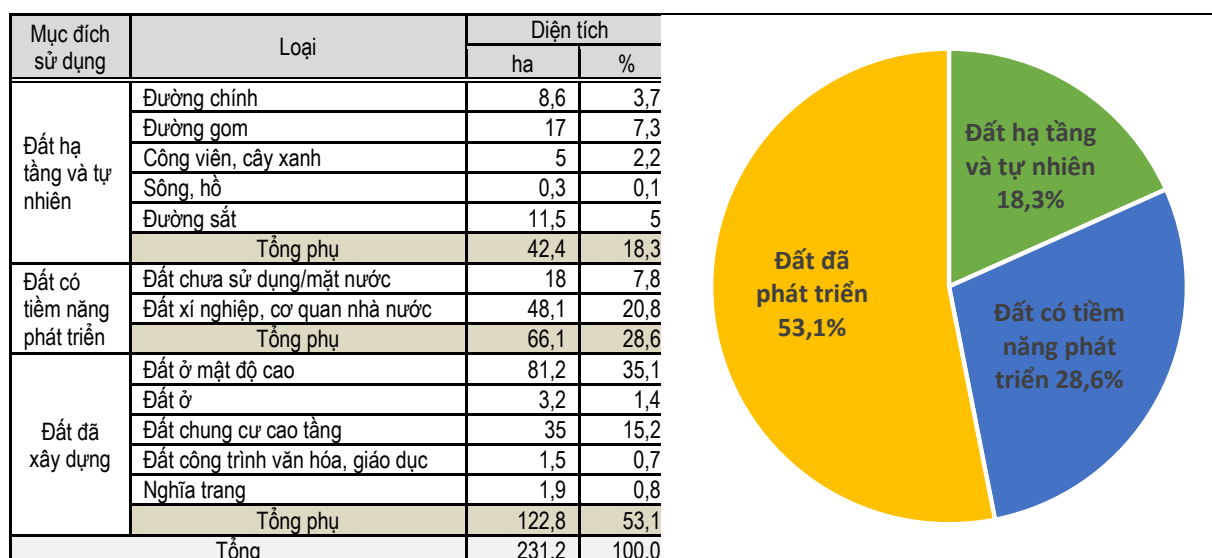
6.2 Hiện trạng khu vực lập quy hoạch TOD

(a) Sử dụng đất

6.7 Toàn bộ khu vực lập quy hoạch TOD rộng 231,2 ha. Trên 1/4 diện tích đất này được xem là đất có tiềm năng phát triển, gồm cả đất chưa sử dụng, mặt nước, đất công sở, nhà máy sẽ di dời. Mật độ đường chiếm 10% nhưng mạng lưới đường phân bố hạn chế ở khu vực phía tây ga. Trong khu vực phát triển có nhiều loại công trình xây dựng như đất ở mật độ cao, chung cư mới xây dựng ở khu đô thị mới, v.v.

6.8 Cần cải thiện môi trường sống và cung cấp các công trình công cộng như trường học và công viên cho các khu dân cư đã phát triển với mật độ cao. Hơn nữa, khi ga Giáp Bát của Tuyến 1 đi vào hoạt động, cần có các biện pháp để cải thiện điều kiện giao thông quanh khu vực ga thông qua việc xây dựng các tuyến đường chính và đường phụ theo quy hoạch phân khu cũng như các tuyến đường tiếp cận ga và các công trình thân thiện với người đi bộ.

Hình 6.2.1 Cơ cấu sử dụng đất hiện nay



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Hiện trạng giao thông

6.9 Khu vực ga Giáp Bát có 3 tuyến đường chính là đường Giải Phóng (QL1) chạy theo hướng bắc – nam, đường Kim Đồng (VĐ 2,5) chạy theo hướng đông – tây đang xây dựng và VĐ 3 ở phía nam khu vực quy hoạch TOD.

6.10 Các tuyến đường chính trong các khu dân cư như đường Định Công, đường Tân Mai, đường Đại Từ, v.v. không được tổ chức tốt nên thường xảy ra ùn tắc quanh nút giao cắt với QL1 và đường ngang.

6.11 Đường tiếp cận rất hạn chế ở phía tây ga do đất ĐSVN, mặt nước và đất chưa sử dụng cũng như các khu dân cư đã phát triển dọc đất ĐSVN. Do đó, người dân từ khu vực phía tây QL1 chỉ có thể tiếp cận tới QL1 qua đường Định Công ở phía bắc, đường Đại Từ và đường Nguyễn Hữu Thọ ở phía nam, các tuyến phố này đều không có vỉa hè.

6.12 Tàu liên tỉnh của ĐSVN dừng tại ga Giáp Bát 5 lần/ngày. Bến xe Giáp Bát ở phía đông QL1 có 1.150 chuyến xe khách liên tỉnh hoạt động mỗi ngày. Bến xe khách sẽ đóng

vai trò quan trọng là đầu mối giao thông vùng cùng với ga Giáp Bát của Tuyến 1, vì sự phát triển của ga sẽ thúc đẩy tiến trình tập trung các chức năng đô thị trong khu vực ga Giáp Bát với vai trò là tiểu trung tâm ở phía nam Hà Nội.

(c) Điều kiện kinh tế-xã hội

6.13 Nhìn chung, nhà ở và công trình trong khu vực rất lộn xộn và chất lượng không đồng đều. Ngoại trừ 3 chung cư 15 tầng mới xây dựng ở khu ĐTM Đại Kim, còn lại chủ yếu là các công trình thấp tầng, dưới 5 tầng. Chất lượng nhà ở cũng không đồng đều, khoảng một nửa quỹ nhà ở có chất lượng khá, chấp nhận được, một nửa thì ở điều kiện thấp, với 13% quỹ nhà ở là nhà tạm, lều lán dựng lên trên những khu đất lán chiếm. Kết quả phỏng vấn nhanh hộ gia đình và khảo sát thực địa khu vực dự án TOD cho thấy tình hình kinh tế-xã hội trong khu vực như sau:

- Dân số: Hiện có khoảng 7.500 người (2.000 hộ gia đình) sinh sống trong khu vực quy hoạch TOD, chưa tính đến khu đất của ĐSVN nơi đất ở bị hạn chế.
- Về đặc điểm dân cư: Dân cư ở đây chủ yếu là các gia đình 2 thế hệ có 3 đến 5 thành viên (chiếm 81,2%).
- Đặc điểm dân số và nghề nghiệp: 59,5% người dân ở độ tuổi lao động (trên 18 tuổi tới dưới 55 – 60 tuổi); khoảng 50% dân cư có công việc và làm việc toàn thời gian, 14,4% người nghỉ hưu và 26% dân cư đang độ tuổi đi học (kể cả đại học).
- Về trình độ học vấn: 28% có trình độ đại học và cao hơn; 15% có trình độ cao đẳng-trung cấp và 56,4% có trình độ cấp 3 trở xuống.
- Người dân chủ yếu làm việc tại khu vực nội thành Hà Nội, với 60% làm việc khá gần (quận Hoàng Mai và quận HBT), 17% làm việc ở quận Đống Đa và Thanh Xuân; chỉ có 7,3% người dân làm việc ở các huyện ngoại thành. Chính vì vậy, hầu hết (77,6%) mọi người chỉ mất dưới 30' đi lại (từ nhà đến nơi làm).
- Về phương tiện đi lại: đại bộ phận các hộ gia đình sử dụng xe máy hoặc xe đạp điện (khoảng 70%) để đi làm; chỉ có 1,4% đi ô tô, và 2,8% sử dụng xe buýt công cộng. 10% dân cư trả lời là họ đi bộ đến nơi làm.
- Về sở hữu nhà đất trong khu vực: Nhìn chung tỉ lệ sở hữu nhà – đất trong khu vực khá cao. 64% người dân có quyền sử dụng đất và 7,5% thuê của tư nhân, 22,6% là đất thuê của nhà nước. Đại bộ phận người dân (87%) có quyền sở hữu nhà, còn lại là đi thuê, với 11% thuê của tư nhân, và 2% thuê của nhà nước.
- Tình hình xây dựng và cụm dân cư: Dân cư trong khu vực lập quy hoạch TOD rất đa dạng, gồm nhiều cộng đồng dân cư với các đặc trưng khác nhau. Các cụm dân cư chính và loại hình nhà ở của từng cụm được tổng hợp trong Bảng 6.2.1 và Hình 6.2.1.

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

(1) Khu dân cư gần đường Định Công	<ul style="list-style-type: none"> Khu dân cư dọc đường Định Công chủ yếu là người từ nơi khác đến thuê nhà, thuê cửa hàng, đến làm thuê nên họ không quen biết nhau nhiều và không quan tâm đến cuộc sống của nhau, không hình thành được một cộng đồng có mối quan hệ xã hội bền chặt. Nhà sát đường Định Công đều là nhà tạm 1-2 tầng, kết hợp buôn bán ở tầng 1, do quy hoạch khu vực chưa ổn định. Khu nhà phía sau chủ yếu là nhà ở đơn thuần, chiều cao từ 1 đến 5 tầng. Về cơ bản nhà cửa ở đây lộn xộn, thiếu đồng bộ.
(2) Dân cư khu tập thể Bộ Công An	<ul style="list-style-type: none"> Khu dân cư này hình thành từ năm 1992 – sau khi Trại giam đặt tại đây được chuyển đi, đất được phân phối lại cho cán bộ công nhân viên của bộ công an. Hiện tại, trên 90% hộ gia đình đều thuộc thành phần cán bộ công nhân viên nhà nước, phần lớn trong số họ vẫn thuộc ngành công an, hình thành cộng đồng dân cư khá đồng nhất, gắn bó. Khu này có mạng lưới đường vuông vắn dạng ô bàn cờ (ngõ lớn – ngõ nhỏ), các ngôi nhà là nhà chia lô cao từ 3-5 tầng, đồng đều về chỉ giới, tương đồng về hình thức kiến trúc.
(3) Dân cư khu tập thể CBCNV Ga và đường sắt Việt Nam	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực KTT này được hình thành khoảng những năm 1960 – 1970 khi Ga Giáp Bát được xây dựng ở đây. Hiện nay, hầu hết các hộ gia đình đều có ít nhất 1 thành viên làm việc cho ga Giáp Bát hoặc cho Tổng công ty đường sắt Việt Nam. Cũng có một phần dân cư từ nơi khác đến thuê nhà ở và sống làm việc tại đây. Cộng đồng dân cư ở đây đã hình thành từ nhiều năm nên đều quen biết gắn bó với nhau, tạo nên một cộng đồng khá khăng khít. Có hai loại nhà ở phổ biến ở đây: nhà lô trên đất cao 3-5 tầng, có chất lượng khá tốt, và nhà ở chung cư cũ 3 tầng đã xây dựng từ lâu và xuống cấp đáng kể.
(4) Dân cư trong nhà chung cư và khu nhà chia lô thuộc Khu đô thị Đại Kim	<ul style="list-style-type: none"> Đây là khu vực dân cư mới nhất, chia thành 2 nhóm dân cư. Nhóm thứ nhất sống ở các tòa chung cư thuộc khu ĐTM Đại Kim từ năm 2009, họ quen biết nhau và rất chú trọng đến điều kiện môi trường sống. Nhóm thứ hai sống ở các nhà lô từ năm 2002, họ ít có quan hệ xóm giềng. Có hai loại hình nhà ở trong khu vực nhỏ này: chung cư mới xây 15 tầng và nhà lô phố 3-5 tầng. Mặc dù mới xây dựng nhưng chất lượng các chung cư này không cao, có nhiều biểu hiện xuống cấp.
(5) Dân cư khu nhà chia lô phường Đại Kim và khu ven đường Đại Từ	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực được hình thành vào năm 2002 khi các khu đô thị mới được phát triển. Dân cư ở đây có khoảng 30% là công chức nhà nước và cán bộ nghỉ hưu, chiếm tỉ lệ lớn là người hoạt động kinh doanh tự do tại chỗ, ngoài ra còn có các thành phần khác như công nhân, học sinh sinh viên thuê trọ. Cộng đồng dân cư ổn định, quan hệ xóm giềng – xã hội khá chặt chẽ và hòa thuận. Hiện ở đây chủ yếu là nhà lô phố quay ra các mặt đường lớn, nhỏ; các công trình có chiều cao đồng đều từ 4-5 tầng, hình thức kiến trúc mới theo hướng hiện đại.
(6) Dân cư trên đất lấn chiếm và dân cư khu vực ven đường Giải Phóng, đường Đại Từ	<ul style="list-style-type: none"> Khu vực này được hình thành vào năm 1969, cùng với lúc có Ga Giáp Bát. Ban đầu khu vực này là tập thể Cán bộ - Công nhân viên Ga Giáp Bát. Sau đó, xuất hiện thêm nhiều người về đây định cư ngày càng đông, xây nhà trên đất lấn chiếm hình thành bên cạnh khu tập thể một khu vực “xóm liều” khá phức tạp. Thành phần dân cư ở khu vực này không đồng đều: từ cán bộ công nhân viên chức nhà nước, học sinh sinh viên trọ học cho đến buôn bán tự do, cứu vạt, buôn đồng nát... Dân cư không đồng nhất nên không hình thành cộng đồng gắn kết. Nhà ở khu vực này chất lượng thấp, không đồng đều, hình thành tự phát, mật độ dày đặc. Nhà ở khu vực ngoài (sát đường Đại Từ) hầu hết mới được xây dựng dạng nhà lô 3-5 tầng; còn bên trong có nhiều nhà cấp 4, nhà bán kiến cổ, nhà tạm, nhà xây thấp tầng 1-2 tầng hơn.
(7) Một số nhà dân bên cạnh bến xe Giáp Bát – trên mặt đường Giải Phóng (QL1)	<ul style="list-style-type: none"> Dân cư hình thành vào giai đoạn những năm 1990. Do đặc thù của hoạt động kinh doanh ngay tại nhà và vị trí sát cạnh bến xe Giáp Bát nên người dân sống ở đây rất cởi mở. Tuy nhiên, các mối quan hệ xóm giềng, mối quan hệ với người ngoài lại lỏng lẻo, không sâu sắc vì dựa phần nhiều vào lợi ích kinh tế. Người dân sinh hoạt xã hội, sử dụng hệ thống hạ tầng xã hội chung với cộng đồng dân cư làng Tám (phường Giáp Bát) ở phía trong. Đây là dãy nhà chia lô cao 4-6 tầng quay ra mặt đường Giải Phóng với đặc điểm là nhà tầng 1 mở cửa hàng (chủ yếu là quán cơm, nhà hàng, tạp hóa phục vụ khách bến xe), các tầng trên để ở. Một số nhà kinh doanh nhà nghỉ.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.2.2 Hiện trạng xây dựng khu vực dự án TOD Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Hạ tầng kỹ thuật

6.14 Nhìn chung khu vực nghiên cứu có điều kiện cơ sở hạ tầng rất kém, ngoại trừ hệ thống cấp điện, chiếu sáng công cộng và cấp nước có điều kiện khá tốt. Hệ thống thoát nước thải hoạt động yếu kém ở các khu vực dân cư và khu tập thể. Khi mưa to hay xảy ra ngập úng cục bộ (1-2h). Vệ sinh môi trường ở khu vực này không đồng đều và nhìn chung có chất lượng thấp với nhiều bãi rác, bụi bặm, ồn ào và nhiều điểm ẩm thấp, ngập úng cục bộ.

(e) Hạ tầng xã hội

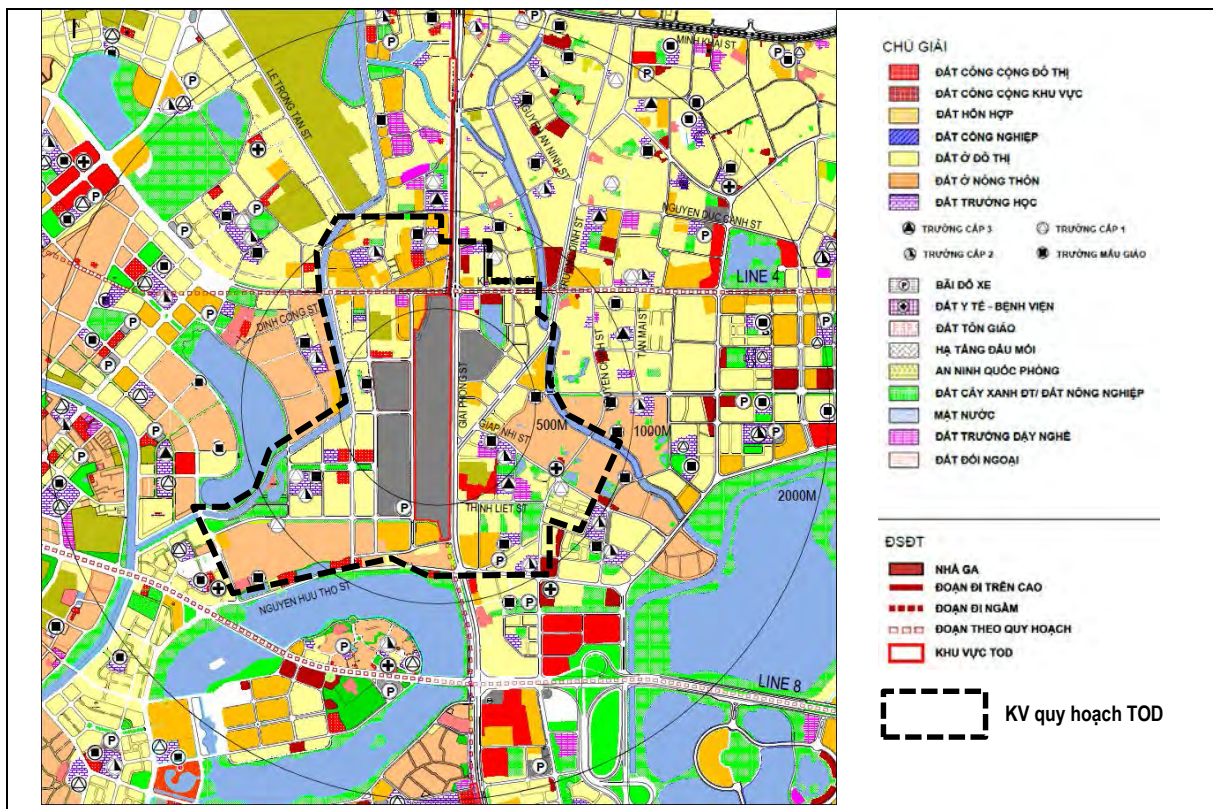
6.15 Tương tự như hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội ở khu vực này rất thiếu thốn và chất lượng không tốt. Trong Khu vực Nghiên cứu không có trường học phổ thông (cấp 1-2-3) và trường mẫu giáo công lập; chỉ có 4 trường mẫu giáo tư thục quy mô nhỏ (điểm trường).

Có nơi không có cả mẫu giáo tư thục nên người dân phải đưa con cháu đi học với khoảng cách hơn 500-1000m. Khu vực Nghiên cứu cũng không có trạm y tế- trạm xá; và có rất ít nhà văn hóa. Khu vực cũng không có chợ dân sinh hay siêu thị quy mô lớn, chủ yếu là các hoạt động thương mại kinh doanh dịch vụ nhỏ lẻ dọc các tuyến đường. Toàn bộ Khu vực Nghiên cứu thiếu vắng không gian xanh – không gian công cộng. Tất cả các hoạt động thư giãn, nghỉ ngơi, giao lưu, thể dục thể thao của người dân được thực hiện trên các con đường, ngõ dân sinh ngoại trừ khu vực dân cư thuộc KĐTMT Đại Kim có một số khoảng xanh rộng rãi, nhưng cũng không phải là nơi người dân có thể vui chơi, hoạt động thể thao. Khu vực có 01 sân bóng đá mini, 2 khu sân tennis vừa và nhỏ nhưng đều là những sân tập trả phí phục vụ mục đích kinh doanh.

(f) Định hướng tương lai của Quy hoạch phân khu

6.16 Quy hoạch phân khu xác định hầu hết khu vực trước ga Giáp Bát là khu vực sử dụng phục vụ giao thông và không có quy hoạch phát triển các chức năng thương mại trong khu vực để hình thành trung tâm ở cửa ngõ phía nam thành phố. Chỉ có một số nhà máy, xí nghiệp và công sở nằm rải rác được quy hoạch để chuyển đổi thành đất công cộng khác. Quy hoạch phân khu cũng không phản ánh đầy đủ các tác động của tuyến ĐSDT số 1 tới tình hình sử dụng đất.

Hình 6.2.3 Khu vực quy hoạch TOD trong quy hoạch phân khu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa vào Quy hoạch phân khu

(g) Xác định các dự án TOD

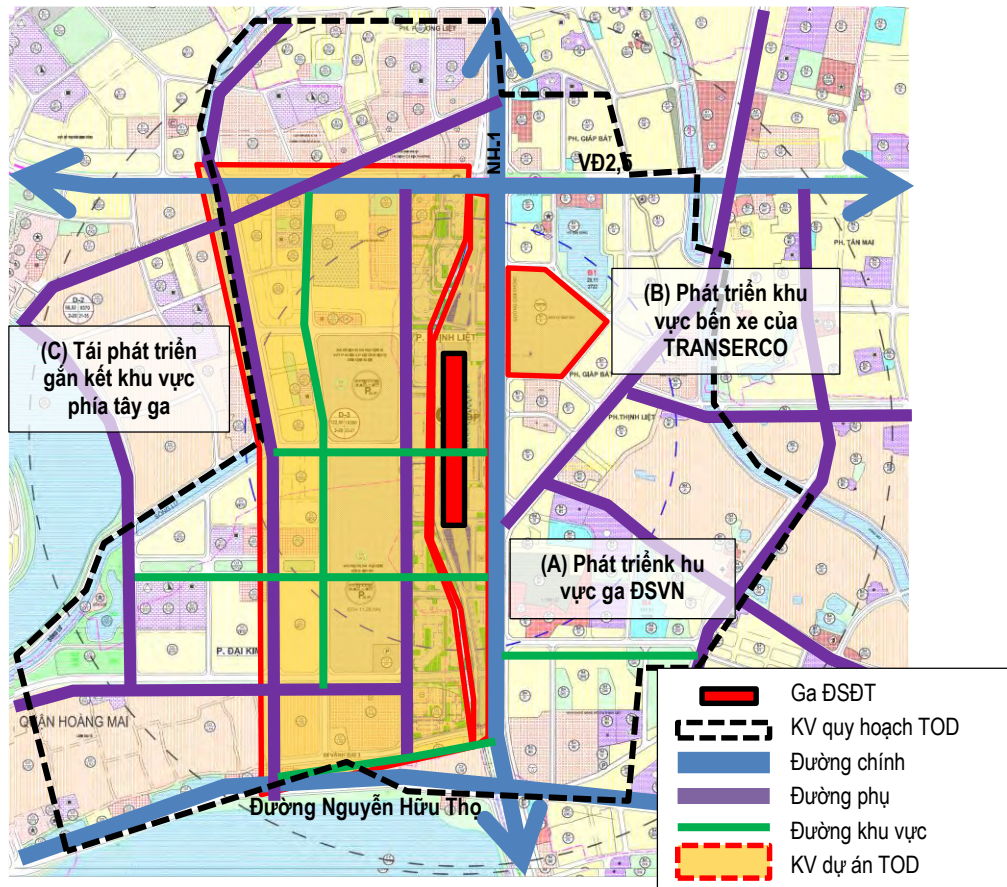
6.17 Mặc dù có nhiều khu vực khác cũng phù hợp để phát triển TOD nhưng Nghiên cứu đã chọn 3 dự án tiêu biểu để thực hiện nghiên cứu tiền khả thi trong khu vực quy hoạch TOD. Mỗi khu vực được chọn có đặc điểm riêng cần được làm rõ trong bối cảnh phát triển đô thị của Hà Nội. Các đặc điểm này được tổng hợp như sau:

6.18 **Dự án TOD A “Phát triển tổ hợp ga trên đất của ĐSVN” (11,1ha):** Có thể khai thác quỹ đất của ĐSVN để phát triển gắn kết với Tuyến ĐSDT số 1, là mô hình lý tưởng phát triển TOD có thể áp dụng cho các khu vực khác của ĐSVN như ga Gia Lâm, ga Hà Nội và các khu vực khác. Quy hoạch phát triển một tổ hợp ga trên quỹ đất của ĐSVN để cải thiện tiềm năng phát triển tại ga, tăng giá trị quỹ đất của ĐSVN và hình thành biểu tượng của trung tâm đô thị mới.

6.19 **Dự án TOD B “Xây dựng tổ hợp công trình cùng với bến xe khách liên tỉnh” (3,5ha):** Bến xe phía nam hiện nay (do TRANSERCO sở hữu và khai thác) rất phù hợp để phát triển gắn kết nhằm tăng cường giá trị của cả bến xe buýt và khai thác ĐSDT. Cũng có thể tái phát triển bến xe kết hợp với tái phát triển các khu dân cư mật độ cao xung quanh nhằm cải thiện môi trường sống trong khu vực này. Sau khi di dời bến xe nội đô ở trước của ga ĐSDT, bến xe liên tỉnh sẽ được tái phát triển để sử dụng đất hiệu quả và cung cấp dịch vụ thuận tiện cho hành khách sử dụng xe khách liên tỉnh và các cộng đồng địa phương.

6.20 **Dự án TOD C “Tái phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga” (65,2ha):** Khu vực rộng khoảng 65,2 ha gồm đất công sở và đất tư nhân cũng như hồ nhỏ và khu dân cư. Khai thác khu vực đất chưa sử dụng, đất nhà máy, xí nghiệp cũng như các khu dân cư xuống cấp để tái phát triển đô thị nhằm cung cấp mạng lưới đường và hạ tầng đồng bộ, hình thành khu trung tâm cửa ngõ phía nam thành phố để thu hút người sử dụng ĐSDT, các cộng đồng địa phương cũng như người dân ở phía nam Hà Nội tới khu vực này.

Hình 6.2.4 Định hướng phát triển các khu vực dự án TOD Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.3 Dự án TOD A: Xây dựng tổ hợp ga trên đất của ĐSVN

1) Hiện trạng

6.21 Ga Giáp Bát rộng 11,1 ha, trải dài 2km theo hướng Bắc – Nam, gồm 2 ha đất nhà ga. Hiện không có đường tiếp cận giữa khu vực phía tây và ga với đất đường sắt kéo dài trên 2 km theo hướng bắc – nam, được khai thác làm đề pô và xưởng toa hàng cũng như ga ĐSVN.

6.22 Trên khu đất chỉ có ga ĐSVN và các công trình liên quan như kho, bãi tàu, v.v. Giá trị ước tính của khu đất hiện nay vào khoảng 112,9 triệu USD.

Bảng 6.3.1 Hiện trạng khu đất của ĐSVN

Diện tích (m ²)	Tổng diện tích sàn (m ²)	Giá trị công trình		Giá trị lô đất		Tổng giá trị tài sản (triệu \$)	Số chủ sở hữu đất
		(\$/m ²)	Tổng (triệu USD)	(\$/m ²)	Tổng (triệu USD)		
111.100	3.500	500	1,8	1.000	111,1	112,9	1 (ĐSVN)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: Giá trị tòa nhà và giá đất dựa theo giá thị trường quanh khu vực ga.

2) Mục tiêu phát triển

6.23 Dự án nhằm tối ưu hóa tiềm năng phát triển quỹ đất của ĐSVN dọc theo tuyến đường sắt và được xây dựng lại sau khi xây dựng Tuyến 1. Mục tiêu được tổng hợp như sau:

- (i) Tăng cường năng lực phát triển của ga ĐSĐT thành trung tâm mới ở phía nam Hà Nội
- (ii) Tăng giá trị trên thị trường của lô đất thuộc sở hữu của ĐSVN
- (iii) Khai thác quyền sử dụng không gian ga và đất đường sắt.

6.24 Dự án đề xuất được đánh giá từ góc độ kinh tế, tài chính và môi trường nhằm xác định cách thức mà kinh doanh phi đường sắt có thể góp phần vào hoạt động kinh doanh nói chung của công ty ĐS trên cơ sở khai thác quỹ đất và ga để phát triển tổng hợp. Nếu khung dự án đề xuất khả thi, kế hoạch này có thể được áp dụng cho các ga khác của Tuyến 1 nơi ĐSVN có quyền sử dụng đất như các ga Hà Nội, Gia Lâm và Ngọc Hồi, v.v.

3) Khu vực dự án

6.25 Để đảm bảo điều kiện tiếp cận ga Giáp Bát từ tất cả các hướng và thúc đẩy sự lưu thông của các dòng phương tiện, các tuyến đường và quảng trường ga sẽ được xây dựng phía trong quỹ đất của ĐSVN. Tình hình sử dụng đất của ĐSVN được tổng hợp trong Bảng 6.3.2.

6.26 Sau khi phát triển ĐSĐT cùng với các công trình giao thông, trên một nửa diện tích đất của ĐSVN (6,27ha, 56% tổng diện tích đất) sẽ được khai thác phục vụ phát triển đô thị với chức năng sử dụng đất hỗn hợp, gồm cả công trình ga.

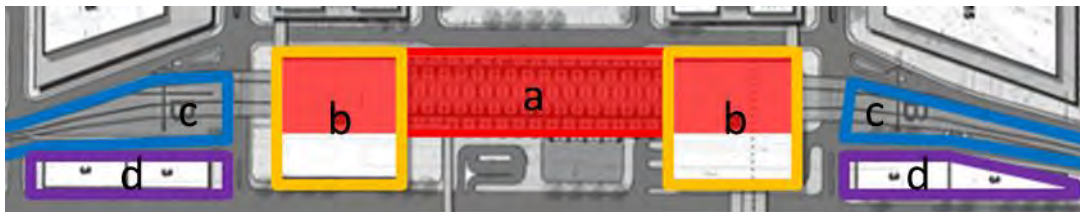
Bảng 6.3.2 Quy hoạch sử dụng đất của ĐSVN

Phân loại		Hiện trạng (m ²)	Tương lai	
			(m ²)	(%)
Giao thông	Ga	3.500	-	-
	Công trình GTVT và công trình khác	107.500	-	-
	Đường bộ	-	33.600	30,2
	Quảng trường phía đông ga	-	14.800	13,3
Sử dụng hỗn hợp	Ga trên đất của ĐSVN		62.700	56,4
Tổng		111.000	111.000	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.27 Các dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN nhằm phát triển gắn kết với ĐSĐT, gồm các dự án: (1) Các cửa hàng và công trình dịch vụ phía trong ga, (2) Tòa nhà ga phía trên ga ĐSĐT, (3) Không gian dưới cầu cạn ĐSĐT trên cao và (4) Các công trình xây dựng phía trong diện tích đất của ĐSVN khác.

Hình 6.3.1 Khu vực có tiềm năng phát triển tổ hợp ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

	Ga Giáp Bát
 a	Không gian phía trong ga
 b	Nhà ga
 c	Không gian dưới cầu cạn
 d	Đất phát triển của ĐSVN

4) Khung dự án

6.28 Đất của ĐSVN là không gian thuận tiện nhất cho người sử dụng ga có thể tiếp cận trực tiếp từ ga. Tòa nhà ga là công trình điểm nhấn của ga Giáp Bát về mặt cảnh quan đô thị. Do đặc điểm của người sử dụng ga rất đa dạng nên cần cung cấp các loại hình và chức năng đô thị khác nhau do các chủ đầu tư khác nhau cung cấp, gồm khu vực tư nhân, các công ty và cộng đồng trong khu vực.

Bảng 6.3.3 Diện tích sàn xây dựng trong khu vực ga ĐSVN

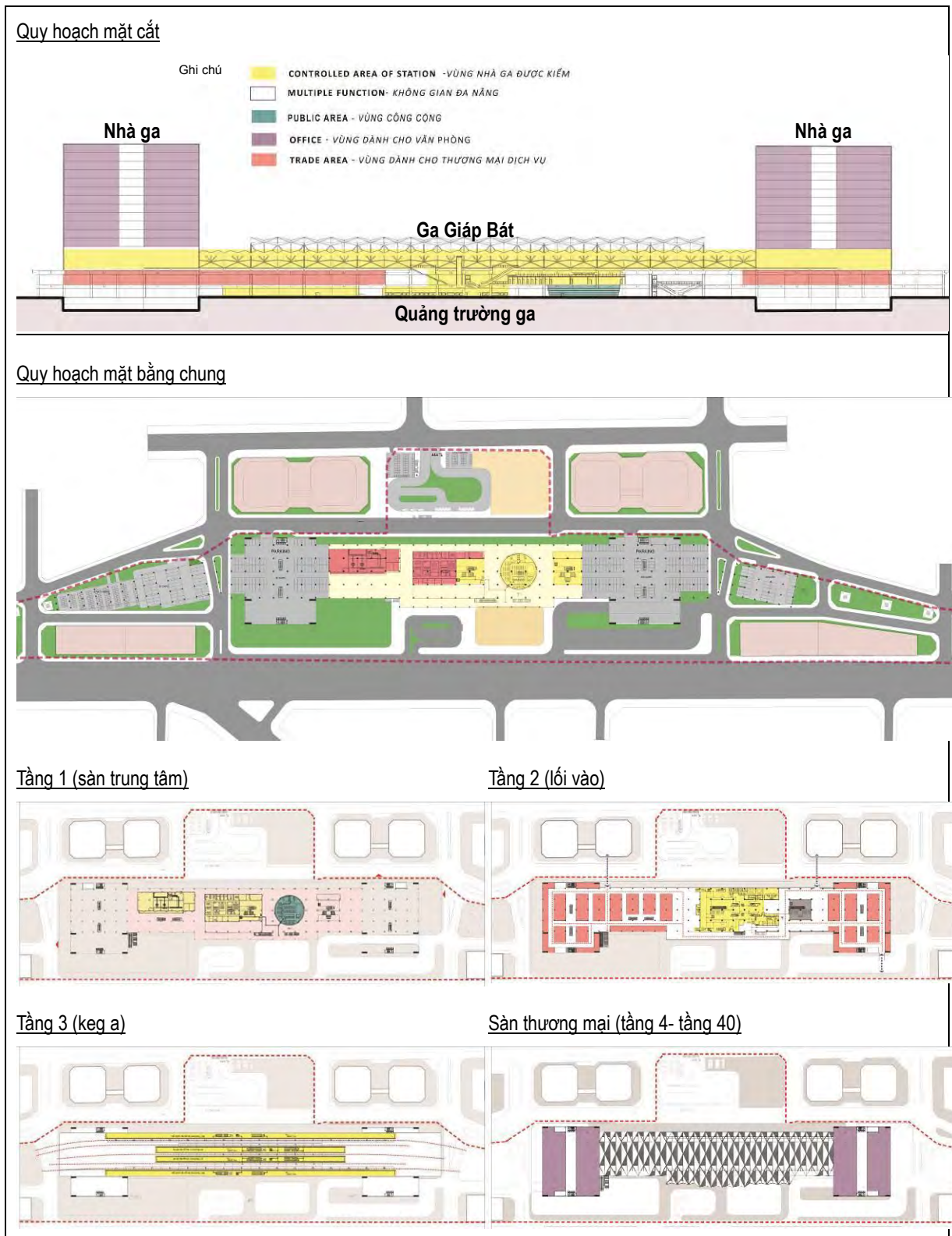
Khu vực tiềm năng	Tổng diện tích sàn (m ²)	Quy hoạch công trình	Mục đích sử dụng sàn
(a) Không gian phía trong ga	16.200	1 sàn phía trong và phía ngoài tiền sảnh của ga ĐSĐT	Các công ty và cộng đồng địa phương
(b) Tòa nhà ga	328.000	2 tòa nhà 30 tầng (Tầng 1-4 rộng 8.500m ² Tầng 5-30 rộng 5.000m ²)	Khách sạn, văn phòng, trung tâm mua sắm
(c) Không gian dưới cầu cạn	10.900	1 sàn dưới cầu cạn	Các công ty và cộng đồng địa phương
(d) Các công trình trên đất ĐSVN	121.500	2 tòa nhà (phía bắc: 5.200m ² 15 tầng, 7.500m ² 15 tầng)	Các công ty trong nước
Tổng	476.600		Đa chức năng

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.29 Định hướng của từng khu vực dự án như sau:

- (a) Không gian phía trong ga: Ga ĐSĐT có 3 tầng gồm nhà chờ ở tầng 1, sảnh chờ và cổng soát vé ở tầng 2 và ke ga ở tầng 3. Nhà chờ sẽ được mở cho người dân tự do đi lại giữa khu vực phía đông và phía tây. Có nhiều cơ hội để phát triển hoạt động kinh doanh và dịch vụ trong ga như quán cà phê, nhà hàng, hiệu sách và công trình dịch vụ công cộng (không gian triển lãm, trung tâm hành chính), v.v. đảm bảo thuận lợi cho cả người sử dụng ĐSĐT và cộng đồng địa phương.
- (b) Công trình nhà ga: Khu đất có tiềm năng xây dựng nhà ga cao tầng gồm ga ĐSĐT (sảnh chờ và ke ga) và các công trình thương mại phía trên ga khai thác quyền sử dụng không gian phía trên ga. Tòa nhà ga thường được phát triển trong không gian phía trên ke ga và nhà ga, công trình nhà ở thương mại và văn hóa đem lại lợi nhuận từ việc cho thuê diện tích hoặc có các công ty con khai thác không gian tòa nhà.
- (c) Phát triển không gian dưới cầu cạn: Có thể hình thành phố mua sắm với các cửa hàng giới thiệu sản phẩm trong khu vực và đem lại lợi nhuận đáng kể cho người dân trong khu vực nhờ khai thác không gian dưới cầu cạn. Cũng có thể khai thác không gian này làm bãi đỗ xe đạp và xe máy, đảm bảo tiếp cận thuận tiện từ các khu vực dân cư tới ga.
- (d) Phát triển khu đất do ĐSVN sở hữu: Có thể khai thác các lô đất dọc QL1 phía trong đất của ĐSVN để xây dựng các công trình thương mại. Mặt tiền và chiều cao tòa nhà phải hài hòa với hình ảnh của ga Giáp Bát và nhà ga để tạo hình ảnh hiện đại của điểm nhấn trong khu vực.

Hình 6.3.2 Quy hoạch các công trình nhà Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Phân tích tài chính

6.30 Tổng chi phí ước tính của dự án (không bao gồm ga ĐSĐT) là 542 triệu USD, gồm chi phí xây dựng đường và quảng trường ga (13,42 triệu USD) và các công trình đề xuất trong khu đất của ĐSVN (528,5 triệu USD).

Bảng 6.3.4 Chi phí dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN

Hạng mục		Đơn giá xây dựng (\$/m ²)	Diện tích sàn (m ²)	Chi phí dự án (triệu \$)
Công trình công cộng	Đường	276	33.600	9,27
	Quảng trường ga phía đông	280	14.800	4,14
	Tổng phụ		48.400	13,42
Công trình phát triển gắn kết	Công trình phía trong ga	500	16.200	8,10
	Tòa nhà ga	1.560	328.000	511,68
	Công trình dưới cầu cạn	800	10.900	8,72
	Công trình khác	1.440	121.500	174,96
	Tổng phụ		476.600	528,50
Tổng				541,92

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.31 Để thu hồi chi phí đầu tư gồm chi phí xây dựng, vận hành và quản lý, diện tích sàn xây dựng sẽ được cho thuê để thu hồi vốn và quản lý công trình. Đơn vị phát triển (ĐSVN hoặc đơn vị khác) sẽ kinh doanh diện tích sàn cho thuê phía trong.

Bảng 6.3.5 Doanh thu ước tính hàng năm từ phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN

Hạng mục	Phí cho thuê (\$/m ² /tháng)	Tổng diện tích sàn (m ²)	Tỷ lệ sàn cho thuê (%)	Doanh thu cho thuê (triệu \$/năm)	Chi phí khai thác và quản lý	Doanh thu thực (triệu \$/năm)
	A	B	C	D= AxBx12 tháng	E = D x 30% / 15% ¹⁾	F = D - C
Công trình phía trong ga	50	16.200	100	8,1	2,0	6,1
Tòa nhà ga	50	328.000	70	137,8	20,7	117,1
Công trình dưới cầu cạn	35	10.900	100	4,6	1,4	3,2
Tòa nhà trong khu đất ĐSVN	50	121.500	70	51,0	7,7	43,4
Tổng	-	476.600	-	201,5	31,8	169,8

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Tỷ suất chi phí khai thác và quản lý các công trình phía trong ga và công trình dưới cầu cạn là 30% doanh thu hàng năm, của tòa nhà ga và tòa nhà khác là 15%.

6.32 Kết quả đánh giá dự án như sau:

- Diện tích sàn xây dựng là 47,7 ha trên diện tích đất rộng 11 ha của ĐSVN với điều kiện đất giao thông sẽ được khai thác là đất hỗn hợp và quyền sử dụng không gian được khai thác tối đa, gồm cả chuyển đổi quyền sử dụng không gian phía trên ga ĐSĐT.
- Tổng chi phí đầu tư là 643,6 triệu USD, chi phí khai thác và quản lý là 31,8 triệu USD được bù đắp từ doanh thu cho thuê sàn là 201,5 triệu USD/năm. Doanh thu thực hàng năm ước tính vào khoảng 170 triệu USD.
- Thời gian khai thác được xác định riêng cho từng dự án (5, 7 và 15 năm). Tỷ lệ nội hoàn tài chính năm hoàn thành dự án đủ cao để bù đắp chi phí đầu tư và mang lại lợi nhuận.

Bảng 6.3.6 Thông tin tài chính của dự án phát triển gắn kết quỹ đất của ĐSVN

Hạng mục	Diện tích sàn (m2)	Chi phí		Doanh thu		Đánh giá	
		Chi phí xây dựng (triệu \$)	Chi phí khai thác và QL (triệu \$/năm)	Doanh thu cho thuê (triệu \$/năm)	Lợi nhuận ròng (triệu \$/năm)	Thời hạn dự án (năm)	FIRR (%)
Các công trình phía trong ga	16.200	8,1	2,0	8,1	6,1	5	51,4%
Công trình nhà ga	328.000	426,4	20,7	137,8	117,1	15	21,4%
Công trình dưới cầu cạn	10.900	8,72	1,4	4,6	3,2	7	31,3%
Tòa nhà trong khu đất ĐSVN	121.500	175,0	7,7	51,0	43,3	15	17,4%
Tổng	476.600	643,58	30,97	195,07	164,10	-	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) Sau khi phát triển gắn kết, tổng giá trị tài sản sẽ tăng 8.5 lần, góp phần tăng doanh thu ngân sách và cơ hội đầu tư.

Bảng 6.3.7 So sánh giá trị tài sản của ĐSVN trước và sau khi thực hiện dự án

Trước khi thực hiện		Sau khi thực hiện			
Hạng mục	Giá trị (triệu \$)	Hạng mục	Diện tích sàn (m2)	Đơn giá (\$/m2)	Giá trị (triệu \$)
Đất của ĐSVN	112,9	Công trình phía trong ga	16.200	2.500	40,5
		Tòa nhà ga	328.000	2.000	656,0
		Công trình dưới cầu cạn	10.900	2.000	21,8
		Các tòa nhà khác	121.500	2.000	243,0
Tổng	112,9		476.600	-	961,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.3.3 Hình ảnh tổ hợp ga ĐSVN



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.4 Dự án TOD B: Dự án phát triển tổ hợp bến xe

1) Hiện trạng

6.33 Bến xe (rộng 3,5 ha) có 11 bến phục vụ xe buýt nội đô bên phía QL1. Qua trạm thu vé và không gian nhà chờ là bãi đỗ xe khách liên tỉnh với công suất khoảng 200 xe. Trong khu vực có hồ Kim Đồng ở phía bắc ga, tách khu dân cư khỏi bến xe. Hiện bến xe có 2 nhà chờ nhỏ và bãi đỗ xe máy 2 tầng, hầu hết diện tích đất của bến xe được khai thác làm điểm dừng xe buýt. Do không gian đường quanh ga hạn chế nên lối vào ga luôn có lưu lượng xe buýt, taxi, xe máy và hành khách rất đông.

6.34 Ở phía tây và phía bắc bến xe có một số cụm dân cư (rộng 1.0 ha). Để sử dụng đất hiệu quả và đảm bảo kết nối với QL1 cũng như với các tuyến đường dân sinh, các ao hồ, các khu dân cư này sẽ được cải tạo thành một phần của khu đất phát triển mới.

6.35 Giá trị bất động sản của khu vực dự án ước tính là 56 triệu USD, gồm bến xe buýt và đất ở.

Bảng 6.4.1 Hiện trạng khu vực dự án

	Diện tích (m ²)	Điều kiện xây dựng			Giá trị công trình		Giá trị đất		Tổng giá trị tài sản
		Số công trình	Số hộ GĐ	Diện tích sàn (m ²) ¹⁾	(\$/m ²)	Tổng (triệu \$)	(\$/m ²)	Tổng (triệu \$)	Toàn khu vực (triệu \$)
Bến xe	34.800			7.000	500	3,5	1.000	34,8	38,3
Đất ở	10.300	91	140	14.000	525	7,4	1.000	10,3	17,7
Tổng	45.100	-	-	-	-	10,9	-	45,1	56,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Giá định mỗi căn hộ có diện tích 100 m²

2) Mục tiêu phát triển

6.36 Dự án đề xuất phát triển gắn kết giao thông và các công trình đô thị khác để tối ưu hóa tiềm năng phát triển khu đất và cung cấp các dịch vụ vận tải công cộng có giá trị gia tăng cao đáp ứng nhu cầu của người sử dụng ĐSDT và xe buýt. Mục tiêu cụ thể được tổng hợp như sau:

- (i) Tổ chức lại và hiện đại hóa các dịch vụ và công trình của bến xe buýt để cải thiện luồng giao thông, điều kiện tiếp cận và sự thuận tiện cho người sử dụng.
- (ii) Tăng cường năng lực phát triển kinh tế - xã hội để cung cấp các dịch vụ và công trình đô thị tại tổ hợp.
- (iii) Thúc đẩy sự tham gia vào dự án của chủ sở hữu đất qua việc bảo vệ các quyền lợi hợp pháp của chủ sở hữu.
- (iv) Tăng lợi nhuận của dự án nhờ xây dựng, khai thác và quản lý hiệu quả tổ hợp, gồm cả bến xe buýt.

6.37 Dự án đề xuất sẽ được đánh giá từ góc độ kinh tế, tài chính và môi trường để xác định cách thức đa dạng hóa và tăng cường dịch vụ xe buýt gắn kết với các dịch vụ và công trình khác cũng như cách thức các công ty khai thác xe buýt có thể mở rộng các chức năng kinh doanh sang lĩnh vực phi vận tải – lĩnh vực mà các đơn vị phát triển tư nhân cũng tham

gia vào dự án. Nếu khung dự án khả thi, kế hoạch này có thể nhân rộng với các bến xe khác như bến xe Gia Lâm, bến xe Nam Thăng Long, v.v.

3) Khu vực dự án

6.38 Khu vực dự án rộng 4,5ha gồm bến xe Giáp Bát hiện nay (3,5 ha) và các khu dân cư xung quanh (rộng 1,0 ha) (xem Hình 6.4.1).

Bảng 6.4.2 Sử dụng đất trong khu vực tiềm năng phát triển tại bến xe Giáp Bát

Sử dụng đất	Diện tích (ha)	Tỷ lệ (%)
Bến xe buýt	3,5	77,1
Khu dân cư	1,0	22,9
Tổng	4,5	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

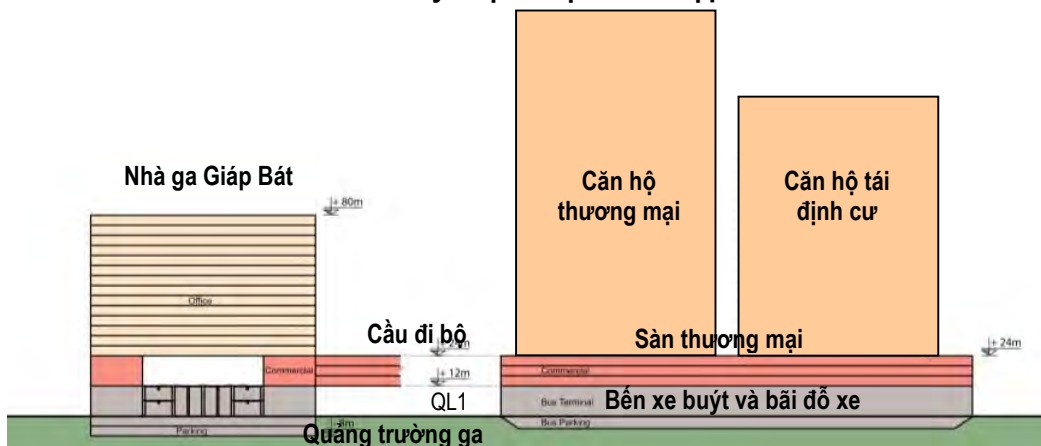
4) Khung dự án

6.39 Để nâng cao giá trị khu vực bến xe nhờ cung cấp các dịch vụ đô thị, đề xuất xây dựng tổ hợp đa mục đích gồm bến xe khách liên tỉnh, sàn thương mại và căn hộ. Không gian đi bộ và không gian mở được cung cấp phía trong khu vực dự án để cải thiện môi trường sống quanh khu vực bến xe.

6.40 Khu vực Giáp Bát sẽ phát triển trung tâm dịch vụ của khu vực phía nam và ngoại ô tây nam Hà Nội với các công trình thương mại (trung tâm mua sắm), công trình vui chơi giải trí (công trình vui chơi trong nhà, rạp chiếu phim, v.v.). Đề xuất tái phát triển tòa nhà tổ hợp gồm bến xe khách liên tỉnh (bãi đỗ xe ở hầm tầng 1 và không gian soát vé, đón trả khách ở tầng 1), sàn thương mại từ tầng 2 đến tầng 4 và 2 khu chung cư gồm các căn hộ phục vụ tái định cư tại chỗ và căn hộ để bán.

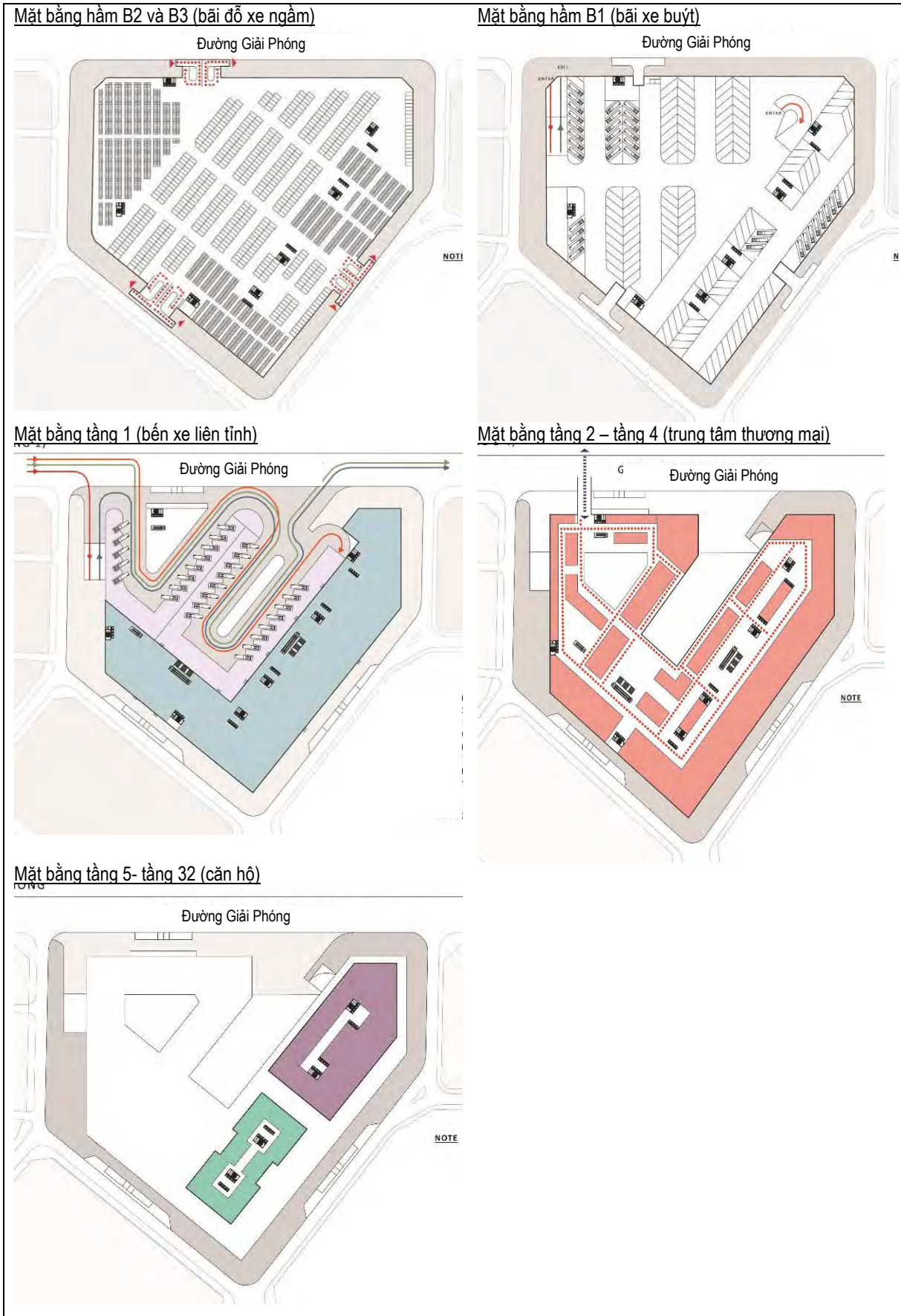
6.41 Để cải thiện điều kiện tiếp cận quanh tổ hợp, cầu đi bộ sẽ được xây dựng để kết nối ga ĐSĐT và quảng trường ga gồm bến xe buýt nội đô ở phía tây QL1 và bến xe khách liên tỉnh ở phía đông QL1, đảm bảo thuận tiện cho người sử dụng xe buýt cũng như người dân ở khu vực phía đông. Ranh giới khu đất được khai thác để đảm bảo không gian đi bộ và bãi đỗ xe, giúp cải thiện các luồng phương tiện quanh bến xe nhờ tách riêng không gian đi bộ và xe máy.

Hình 6.4.1 Quy hoạch mặt cắt tổ hợp bến xe



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.4.2 Quy hoạch mặt bằng bến xe



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.42 Xây dựng khu chung cư là nhằm tạo quỹ nhà cho các cư dân hiện tại đang sinh sống trong khu vực dự án, đồng thời bán số căn hộ còn dư để thu hồi chi phí đầu tư, thu lợi nhuận. Để bố trí được căn hộ mới cho các hộ gia đình (khoảng 140 hộ) sống trong khu vực dự án, quyền sử dụng đất được bảo hộ trong suốt giới gian thực hiện dự án. Nói cách khác, các hộ sử dụng đất ban đầu sẽ có lựa chọn nhận bồi thường rồi chuyển đi chỗ khác sống hoặc tham gia vào dự án rồi chuyển tới sống trong các căn hộ trong khu vực dự án.

Hình 6.4.3 Các bước triển khai dự án xây dựng tổ hợp bến xe khách



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Cơ chế tài chính

(a) Khái toán chi phí dự án

6.43 Tổng chi phí dự án ước tính khoảng 114 triệu USD, bao gồm chi phí xây dựng tổ hợp bến xe, thương mại và 2 chung cư cao tầng.

Bảng 6.4.3 Chi phí xây dựng tổ hợp bến xe

	Đơn giá xây dựng (USD/m ²)	Diện tích sàn (m ²)	Chi phí dự án (triệu USD)	Chú thích
Bến xe	800	30.000	24,0	Tầng B1 và 1
Công trình thương mại	700	30.000	21,0	Tầng 2 tới 4
Nhà tái định cư	700	11.100	7,8	20 tầng, 140 căn tái định cư
Chung cư thương mại	700	50.000	35,0	32 tầng, 500 căn để bán
Chi phí khác	-	-	26,3	30% chi phí xây dựng
Tổng	-	121.000	114,1	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Doanh thu hàng năm

6.44 Để thu hồi chi phí xây dựng các tòa nhà thấp tầng trong bến xe và các công trình thương mại, sẽ thu phí xe buýt (2 USD/lượt đón trả khách, 2 USD/lượt sử dụng bãi chờ) và phí thu sàn thương mại (40 USD/m²).

Bảng 6.4.4 Doanh thu ước tính hàng năm từ tổ hợp bến xe

	Thu phí xe buýt	Doanh thu (triệu \$/năm)	Phí khai thác (triệu \$/năm)	Thu ròng (triệu \$/năm)
Bến xe	2	1,4	0,4	1,0
	Phí thuê (\$/m ² /tháng)	Doanh thu (triệu \$/năm)	Phí khai thác (triệu \$/năm)	Thu ròng (triệu \$/năm)
Sàn thương mại	40	10,1	3,0	7,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Tỷ lệ chi phí khai thác là 30% doanh thu hàng năm

6.45 Căn cứ vào kết quả phân tích tài chính của dự án với điều kiện nói trên, dự án này không khả thi về tài chính (FIRR là 12% sau 20 năm, thấp hơn giá trị thị trường). Để thu hồi được chi phí, đề xuất xây dựng các chung cư cao tầng, bao gồm cả các căn hộ cho 140 hộ tái định cư.

6.46 Kế hoạch xây dựng để phân tích tài chính như sau:

- (i) 500 căn hộ thương mại sẽ được xây dựng theo hai đợt trong hai năm, vào năm 1 và năm 2, mỗi năm chi phí là 22,8 triệu USD.
- (ii) Giả định rằng số căn hộ ở đợt đầu sẽ được bán hết trong năm 1 và đợt hai sẽ bán trong năm 3, thì tiền bán ra sẽ là 50 triệu USD/năm.
- (iii) Tổ hợp bến xe được xây dựng trong 2 năm là năm 2 và năm 3, chi phí mỗi năm 34,4 triệu USD.
- (iv) Bến xe được khai thác từ năm 4, sau khi hoàn tất xây dựng cả tổ hợp.

6.47 Nếu xây dựng được chung cư có 500 căn hộ, thì lợi nhuận bán ra (100 triệu USD) có thể giúp thu hồi chi phí đầu tư, FIRR khi đó đạt 20%.

Bảng 6.4.5 Thông tin tài chính của Dự án tổ hợp bến xe khách

Chi	Thu	
	Bán căn hộ (triệu USD)	Nợ (triệu USD) ¹⁾
Xây dựng (triệu USD)	114,1	14,1
	100,0	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Các khoản nợ vay được trả từ tiền phí bến xe, tiền thuê diện tích sàn thương mại

(c) Chuyển đổi quyền sử dụng cho các hộ sử dụng đất

6.48 Các hộ gia đình trong khu vực dự án có hai lựa chọn là (i) chuyển ra ngoài và hưởng bồi thường (phương án thông thường), hoặc (ii) tái định cư trong các căn hộ mới ngay tại khu vực dự án theo giá trị chuyển đổi (phương án mới áp dụng trong kế hoạch chuyển đổi quyền sử dụng).

6.49 Với trường hợp lựa chọn ở lại, giá trị tài sản của hộ gia đình được đảm bảo giữ nguyên trước và sau dự án.

- (i) Giá trị tài sản hiện tại của các hộ gia đình là 126.000 USD/hộ (bình quân mỗi hộ gia đình có 100 m² diện tích sàn).
- (ii) Giá thị trường cho các căn hộ chung cư mới sẽ là 2,000 USD/m², căn cứ vào điều kiện thị trường ở khu vực này. Để ưu đãi cho việc tham gia dự án, đơn giá áp dụng cho các hộ tái định cư sẽ là 1,600 USD/m² (80% giá thị trường)

- (iii) Diện tích nhà hiện hữu 100 m² sẽ được chuyển đổi thành căn hộ chung cư 79 m², sao cho giá trị tài sản trước và sau dự án được giữ nguyên.
- (iv) Theo đó, sẽ cần 11.000 m² diện tích căn hộ (79 m²/hộ x 140 hộ) để phục vụ các hộ tái định cư.

(d) So sánh giá trị tài sản trước và sau dự án

6.50 Sau khi xây dựng tổ hợp bến xe, tổng giá trị tài sản tăng khoảng 5,3 lần, từ 56 triệu USD trước dự án thành 297,7 triệu USD sau dự án.

Bảng 6.4.6 So sánh giá trị tài sản trên đất của bến xe buýt trước và sau dự án

Trước dự án			Sau dự án				
Mục	Giá trị công trình (triệu USD)	Giá trị đất (triệu USD) ¹⁾	Mục	Diện tích sàn (m ²)	Giá đơn vị (USD/m ²)	Giá trị công trình (triệu USD)	Giá trị đất (triệu USD) ¹⁾
Bến xe	3,5	34,8	Bến xe	30.000	1.500	45,0	76,5
			Sàn thương mại	30.000	1.800	54,0	
Đất ở	7,4	10,3	Nhà tái định cư	11.100	2.000	22,2	
			Chung cư thương mại	50.000	2.000	100,0	
Tổng	10,9	45,1		121.100	-	221,2	76,5
Tổng chung		56,0					297,7

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Giá trị đất được ước tính căn cứ vào điều kiện là giá đơn vị là 1.000 USD/m² trước dự án (1 ha đất ở), và 1.700 USD/m² sau khi có dự án (4,5 ha toàn bộ diện tích dự án)

Hình 6.4.4 Hình ảnh về dự án tổ hợp bến xe Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.5 Dự án TOD C: Dự án tái phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga

1) Hiện trạng

6.51 Mạng lưới và hạ tầng đường bộ ở khu vực phía tây ga rất ít. Cách ga khoảng 500m về phía tây có một khu đô thị mới. Sông Lừ chảy qua khu vực này theo hướng bắc – nam, vô hình chung trở thành rào cản tiếp cận ga. Ngoài ra, bên trong đất của ĐSVN hiện nay (dài 1km dọc theo QL1) cũng không có đường tiếp cận, do đó phần lớn lưu lượng xe phải hướng tới các tuyến đường đông – tây cách nhà ga trên 500m.

6.52 Những lô đất có khả năng huy động và dễ dàng xây dựng hơn là hồ nước điều hòa, đất chưa sử dụng, đất trồng cây (13,8 ha, 21,2%) do không cần phải di dời công trình. Cũng có một phần đất xây dựng có tính khả thi (2,4 ha, 3,6%). Các công trình nhà máy (10,3ha, 15,8%) nên di dời khỏi khu vực ga, đất này sử dụng hiệu quả hơn với mục đích phát triển đô thị. Đất hiện tại dành cho cơ quan nhà nước (5,4ha, 8,3%) cũng có thể là quỹ đất tốt để tái phát triển do không cần phải thực hiện tái định cư. Những khu vực này có thể tái phát triển thành hạ tầng đô thị hoặc các mục đích khác phù hợp với vai trò của một khu vực trung tâm đô thị.

2) Mục tiêu phát triển

6.53 Dự án này nhằm hình thành một trung tâm đô thị mới cho khu vực phía nam Hà Nội, có sự kết nối tốt với đường bộ, các công trình công ích cũng như các công trình đô thị nhờ áp dụng mô hình tái điều chỉnh đất. Các mục tiêu cụ thể tóm lược như sau:

- (i) Xây dựng đường và hạ tầng công ích trong khuôn khổ dự án tái phát triển đô thị gắn kết với mức đầu tư công tối thiểu.
- (ii) Chia sẻ chi phí và lợi nhuận của dự án một cách bình đẳng giữa các bên tham gia, bao gồm Nhà nước, nhà đầu tư, hộ nắm quyền sử dụng đất, trong đó hộ sử dụng đất có tham gia vào dự án bằng hình thức góp đất, quyền sử dụng công trình để xây dựng hạ tầng công, bán ra thị trường để thu lợi nhuận từ hạ tầng và công trình đô thị đã được cải tạo.
- (iii) Áp dụng cơ chế tái điều chỉnh đất vào thực hiện dự án.

6.54 Dự án đề xuất sẽ được đánh giá, thẩm định về các mặt kinh tế, tài chính và môi trường để cân nhắc khả năng áp dụng cơ chế tái điều chỉnh đất (đánh giá công trình hiện hữu, khả năng chuyển đổi, khả năng góp đất, v.v.) Nếu khung dự án đề xuất này khả thi thì cơ chế này áp dụng được cho cả khu vực đã xây dựng và khu vực nông thôn để phát triển hạ tầng công kết hợp với dự án phát triển/tái phát triển toàn diện.

3) Khu vực dự án

6.55 Khu vực dự án rộng 65,2ha có ranh giới là đường Vành đai 2,5 theo quy hoạch ở phía bắc, phố Nguyễn Cảnh Dị ở phía tây, đường đông-tây quy hoạch ở phía nam, và giáp với đất của ĐSVN ở phía đông. Khu vực này bao gồm một phần khu đô thị mới, các khu vực dân cư đã xây dựng, hồ Đầm Đồi (hồ điều hòa), đất nhà máy và cơ quan, đất ở, v.v. hiện chưa phát huy hiệu quả.

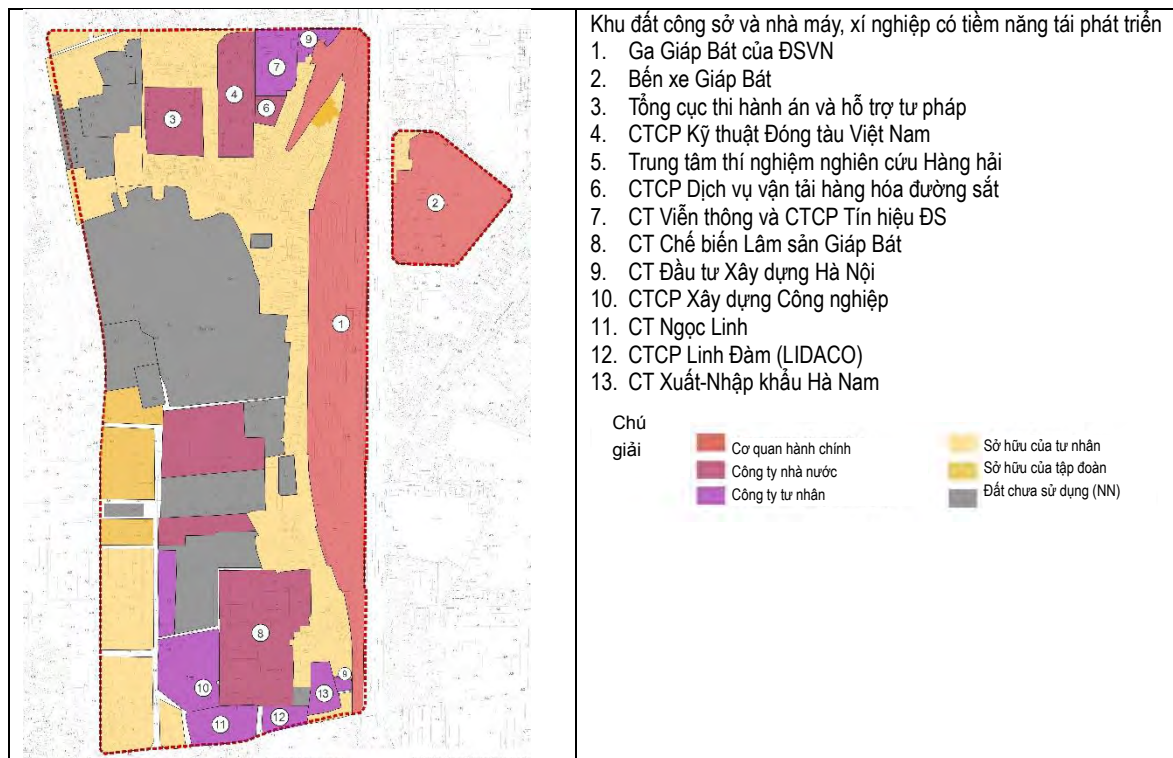
6.56 Tổng giá trị toàn bộ khu vực ước tính khoảng 915,2 triệu USD, trong đó bao gồm 634 triệu USD giá trị đất, 301,2 triệu USD giá trị công trình.

Bảng 6.5.1 Hiện trạng Khu vực Dự án

Mục	Đất		Công trình			Giá trị công trình		Giá trị đất		Tổng giá trị (tr. \$)	Số hộ sử dụng	
	(m ²)	(%)	Số tòa nhà	Số hộ GD	Diện tích sàn (m ²)	(\$/m ²)	(tr. \$)	(\$/m ²)	(tr. \$)			
Đường bộ	76.600	11,7	0	0							1	
Tổng đất công	76.600	11,7	0	0			0,0		0,0	0,0	2	
Đất công (1)	Cơ quan	54.000	8,3	3	7	27.000	400	10,8	1.000	54,0	64,8	5
	Mặt nước chưa sử dụng	138.300	21,2						700	96,8	96,8	1
	Công trình văn hóa	700	0,1	0	1	840	600	0,5	1.000	0,7	1,2	1
	Cơ sở giáo dục	2.500	0,4	0	1	3.000	600	1,8	1.000	2,5	4,3	1
	Quốc phòng	5.700	0,9	0	1	6.840	600	4,1	1.000	5,7	9,8	1
	ĐSVN. Thương mại	7.700	1,2	0	0	0	0	0,0	800	6,2	6,2	4
	Tổng	208.900	32,0	3	10	37.680	2.200	17	5.500	165,9	183,1	13
Đất tư nhân (2)	Đất có thể XD	23.500	3,6	3	5	6.000	400	2,4	900	21,2	23,6	3
	Đã xây dựng mật độ cao	165.900	25,4	1.659	1.958	254.500	525	133,6	1.000	165,9	299,5	1.958
	Đô thị mới	33.900	5,2	339	400	52.000	525	27,3	1.800	61,0	88,3	400
	Nhà cao tầng	40.200	6,2	4	960	96.000	1.000	96,0	1.900	76,4	172,4	960
	Nhà máy	103.000	15,8	8	25	61.800	400	24,7	1.200	123,6	148,3	8
	Tổng	366.500	56,2	2.013	3.348	470.300		284,0		448,1	732,1	3.329
(1) + (2)	575.400	88,3			507.980		301,2	1.067	613,9	915,2	3.341	
Tổng chung	652.000	100,0					301,2		613,9	915,2	3.343	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào kết quả khảo sát thực tế và thông tin thị trường

Hình 6.5.1 Bản đồ sở hữu đất khu vực dự án TOD



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Ý tưởng dự án

6.57 Định hướng TOD khu vực ga Giáp Bát là hình thành trung tâm đô thị mới dựa vào vận tải công cộng ở phía nam thành phố. Nhờ tái phát triển đô thị gắn kết, các tuyến đường và hạ tầng sẽ được phát triển theo Quy hoạch phân khu, các công trình đô thị sẽ được xây dựng để đáp ứng nhu cầu của khoảng 20.000 dân (gồm 7.500 người (2.000 hộ gia đình) hiện đang sinh sống trong khu vực dự án TOD, 4.500 người (1.500 hộ gia đình) tái định cư từ trung tâm thành phố và 7.500 người (2.000 hộ) mới mua chung cư mới xây dựng trong khu vực và thu hút 60.000 lao động mới.

6.58 Sau khi hoàn thành dự án và chuyển đổi quỹ đất dự trữ để phát triển trung tâm đô thị mới, sẽ có thay đổi lớn về tình hình sử dụng đất trong khu vực cũng như tổ chức lại các cơ sở trong khu vực. 1/3 diện tích khu vực sẽ là đường và đất công cộng khác trên cơ sở khai thác quỹ đất dự trữ sau khi chia lại đất. Để đạt được mục tiêu này, cần thực hiện các bước sau:

(i) **Xây dựng đường và hạ tầng theo kế hoạch chia lại đất và góp đất (“điều chỉnh lại đất đai”)**

- Đảm bảo quỹ đất phát triển đường, hạ tầng và công trình công cộng, đất có quyền phát triển sau khi chia lại thành các lô đất mới.
- Tất cả các bên liên quan trong khu vực dự án đều được hưởng lợi từ dự án. Do đó, các bất động sản không tham gia trực tiếp vào dự án (không được phát triển như khu đô thị mới và khu chung cư cao tầng) sẽ phải đóng góp để phát triển hạ tầng công cộng qua việc góp đất hoặc tiền để xây dựng đường và công trình công cộng.
- Trong khu vực dự án này, đất của một số xí nghiệp, công trình công cộng, mặt nước và đất chưa sử dụng sẽ được chia lại trong bước đầu và đất trống sau khi chia lại sẽ được chuyển đổi thành đất công cộng để phát triển đường và nhà ở xã hội.
- Theo quy hoạch phân khu, mạng lưới đường chính sẽ được hình thành bằng cách gom đất công và đất chưa sử dụng để chuyển đổi mục đích thành đất giao thông và đất hạ tầng. Sau khi chia lại đất, 1/3 tổng diện tích đất (21,9 ha) sẽ là đường và đất hạ tầng công cộng.

(ii) **Phát triển nhà tái định cư và nhà ở xã hội**

- Đảm bảo quỹ đất xây dựng nhà ở tái định cư và nhà ở xã hội từ đất các xí nghiệp và công trình công cộng sau khi di dời (các tòa C7, C12 với tổng diện tích 4,2 ha).
- Các khu nhà ở xã hội gồm (a) căn hộ chung cư cho 3.000 hộ (12.000 người) định cư trong khu vực dự án TOD hiện, (b) nhà ở xã hội phục vụ tái định cư và cho các đối tượng có thu nhập thấp, (c) các công trình công cộng như trường tiểu học, bệnh viện, trường mẫu giáo.
- Ngoài ra, sẽ phát triển các căn hộ thương mại để bù đắp chi phí xây dựng nhà ở xã hội. Do đó, dự án xây dựng nhà ở xã hội sẽ đem lại lợi nhuận cho cả khu vực nhà nước và tư nhân.

(iii) **Phát triển trung tâm đô thị mới**

- Sau khi điều chỉnh lại các lô đất và xây dựng đường và hạ tầng, đất trống sau khi di dời các xí nghiệp, công trình công cộng và mặt nước cũng như quỹ đất dự trữ sẽ được phát triển để hình thành trung tâm đô thị mới với mục đích sử dụng hỗn hợp gồm các công trình đa mục đích và các công trình công cộng (30,2 ha, 46,4% diện tích trong khu vực).
- Quy định chiều cao công trình (số tầng) sẽ giảm trong khu vực sử dụng hỗn hợp phía trong khu vực dự án TOD để tăng cường các dự án phát triển quanh ga, đảm bảo không gian công cộng quanh các tòa nhà và đảm bảo lợi nhuận cho nhà đầu tư tư nhân.

6.59 Tất cả các bên liên quan cần chia sẻ chi phí do đều là đối tượng hưởng lợi của dự án. “Góp đất” là trách nhiệm của các đối tượng hưởng lợi, gồm chủ sở hữu đất phía trong khu vực dự án mặc dù không tham gia vào dự án nhưng vẫn góp đất để phát triển hạ tầng công cộng. Tỷ lệ góp đất bình quân là 26,9% trong khu vực dự án, quỹ đất này được sử dụng để xây dựng đường và hạ tầng.

6.60 Sau khi chia lại đất và góp đất, 42,1% tổng diện tích của cả khu vực (31,0% đất phát triển khu trung tâm mới và 12,1% đất dự trữ) sẽ được chuyển đổi thành đất có tiềm năng phát triển khu trung tâm đô thị mới.

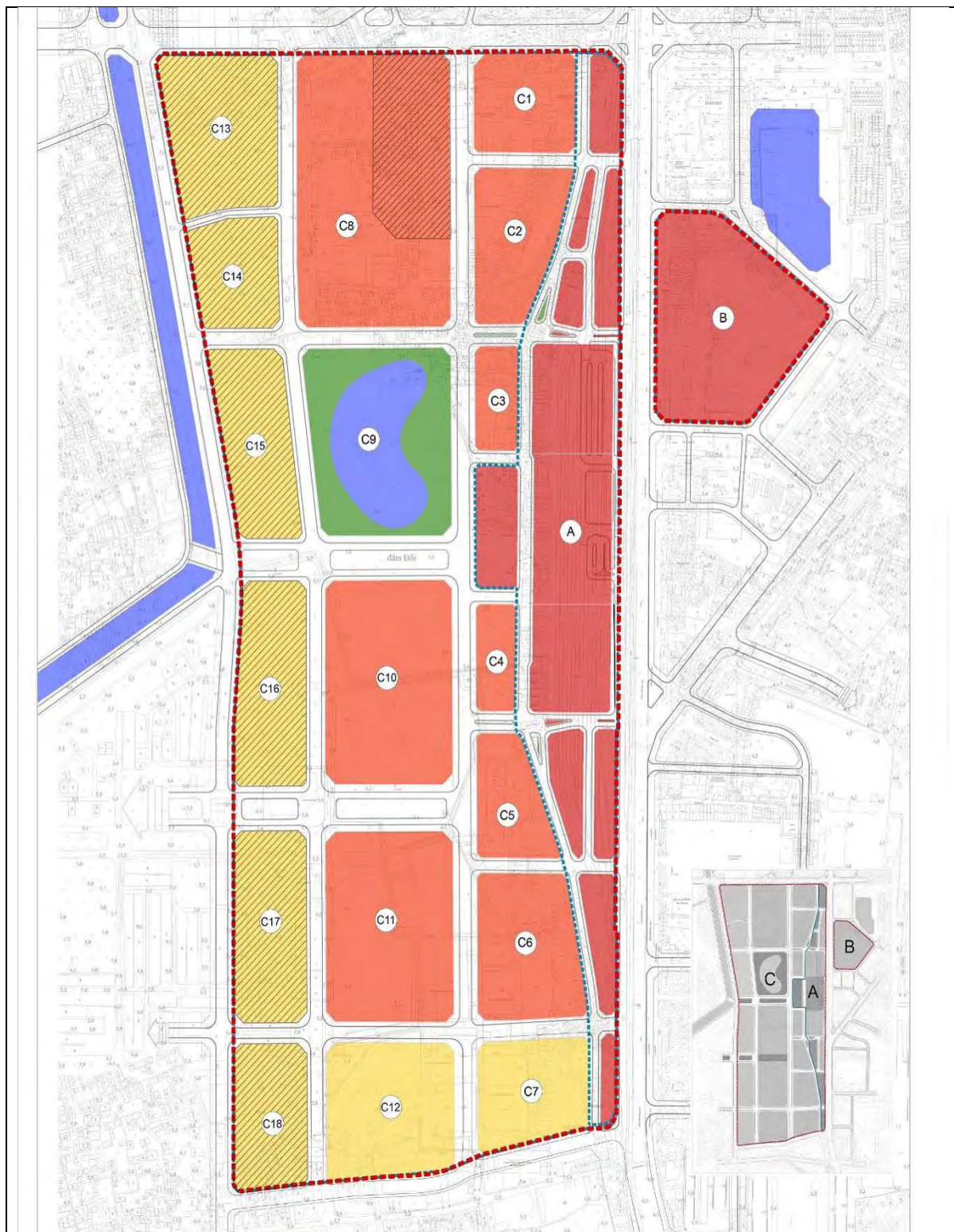
Bảng 6.5.2 Quy hoạch sử dụng đất trước và sau khi thực hiện dự án

Trước khi thực hiện dự án				Sau khi thực hiện dự án				
Loại đất		(m ²)	(%)	Loại đất		(m ²)	(%)	Mã số lô đất
Đất công	Đường dân sinh	76.600	11,7	Đường chính và đường dân sinh	161.300	24,7		
				Quảng trường ga	10.600	1,6		
				Công viên	47.000	7,2		
	Tổng phụ	76.600	11,7	Tổng phụ	218.900	33,6		
Đất tư	Đất ao, hồ	138.300	21,2	Đất phát triển trung tâm đô thị mới	202.500 ¹⁾	31,0	C1-C6, C8-C11	
	Đất chưa sử dụng, cây xanh	7.700	1,2					
	Đất có thể phát triển	23.500	3,6					
	Đất công sở	54.000	8,3					
	Đất xí nghiệp, nhà máy	103.000	15,8					
	Đất ở mật độ cao	165.900	25,4	Khu chung cư	39.500	23,8		
				Căn hộ tái định cư, nhà ở xã hội với công trình công cộng	41.700	6,4	C7, C12	
	Khu đô thị mới	33.900	5,2	Khu đô thị mới	28.800	4,4	C13-C18	
	Chung cư cao tầng	40.200	6,2	Chung cư cao tầng	34.200	5,2		
	Đất quân sự, công trình công cộng	8.900	1,4	Đất quân sự, công trình công cộng	7.500	1,2		
	Tổng phụ	575.400	88,3	Tổng phụ	354.200	54,3		
			Đất dự trữ (để phát triển trung tâm đô thị mới)	78.900 ¹⁾	12,1	C1-C6, C8-C11		
	Tổng	652.000	100,0		652.000	100,0		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Đất phát triển trung tâm đô thị mới

Hình 6.5.2 Quy hoạch sử dụng đất tương lai (đề xuất)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Phân tích tài chính

(a) Khái toán chi phí dự án

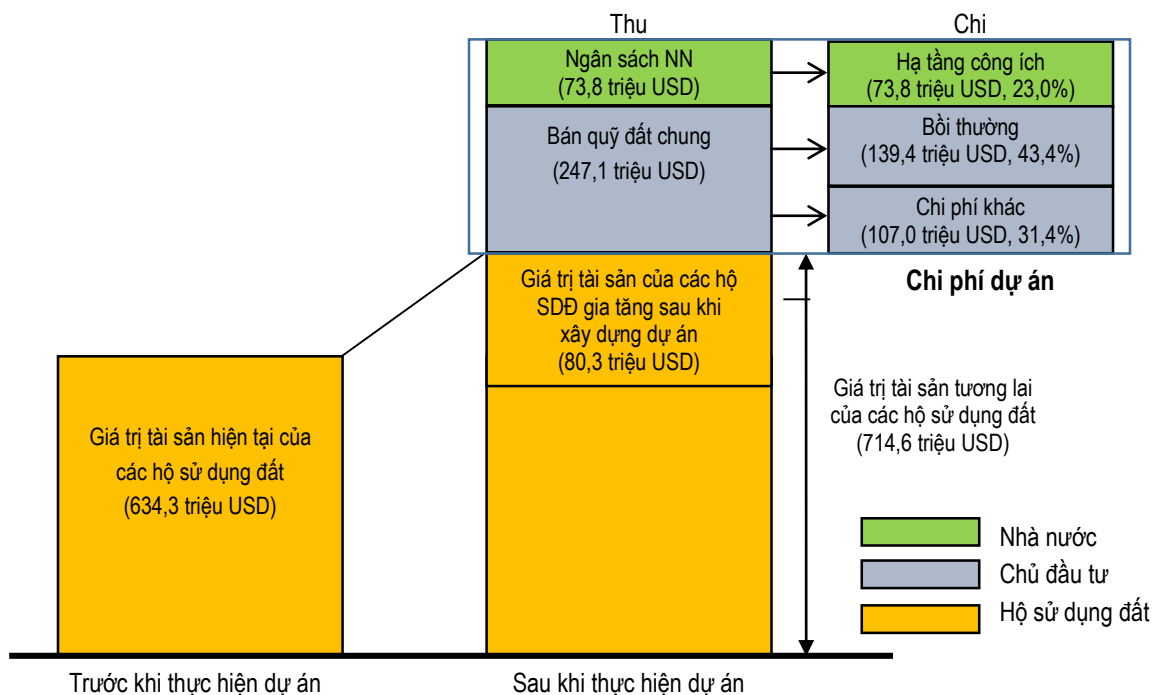
6.61 Tổng chi phí dự án ước tính khoảng 320,9 triệu USD, bao gồm chi phí xây dựng đường bộ và hạ tầng công ích (73,8 triệu USD), chi phí đền bù để xây dựng đường bộ và chi phí xây dựng khu tái định cư (139,4 triệu USD) và các chi phí xây dựng khác có liên quan như san nền, chuẩn bị kỹ thuật, khảo sát và thiết kế, v.v. (107,8 triệu USD).

Bảng 6.5.3 Chi phí dự án tái điều chỉnh đất đai khu vực phía tây ga Giáp Bát

Hạng mục		Khối lượng (m ²)	Thành tiền (triệu USD)	
Chi phí hạ tầng công ích	Đường	Đường trục	4.566	
		Đường tiếp cận	2.524	
		Tổng	7.090	
	Công viên, cây xanh	47.000	7,99	
Chi phí đền bù	Quảng trường ga	10.600	3,10	
	Tổng		73,81	
	Đền bù để xây dựng đường trục	88.500	92,93	
Các chi phí khác	Xây dựng nhà tái định cư		46,46	
	Tổng		139,39	
	San nền, chuẩn bị kỹ thuật		6,99	
	Hạ tầng kỹ thuật	Thoát nước	0	8,55
		Cấp nước	4.566	14,66
		Cấp điện	9.132	4,05
		Tổng	9.132	27,25
	Phụ phí		6,93	
	Khảo sát, thiết kế		9,07	
	Lãi suất vay		31,16	
Quản lý		26,34		
Tổng		107,75		
Tổng chung			320,94	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.3 Cơ cấu chi phí dự án và chia sẻ lợi nhuận giữa các bên liên quan



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Bán quỹ đất chung để thu hồi chi phí

6.62 Như đã thể hiện trong Hình 6.5.1, chi phí bồi thường và chi phí xây dựng khác có thể thu hồi từ tiền bán quỹ đất chung. Quy mô của quỹ đất chung được tính toán căn cứ vào mức chi phí cần thu hồi (247,1 triệu USD) và giá đất của quỹ đất chung (ví dụ như giá định là 3.133 USD/m² - cao hơn 40% giá đất trung bình). Theo đó, diện tích quỹ đất chung cần có là 78.900 m².

Bảng 6.5.4 Thu và Chi của Dự án “Tái điều chỉnh đất đai”

Hạng mục		Triệu USD	Tỷ lệ (%)	
Thu	Bán quỹ đất chung	247,13	77,0	
	Chi phí xây dựng đường trục từ cơ quan quản lý đường bộ	73,81	23,0	
	Tổng	320,94	100,0	
Chi	Mục đích công	Đường bộ	62,72	19,5%
		Công viên, cây xanh	7,99	2,5%
		Quảng trường ga	3,10	1,0%
		Tổng	73,81	23,0%
	Chi phí bồi thường	139,39	43,4	
	Chi phí khác	Sàn nền	6,99	2,2
		Hạ tầng kỹ thuật (cấp thoát nước, cấp điện)	27,25	8,5
		Khác	73,51	22,9
		Tổng	107,75	31,4
	Tổng chung	320,94	100,0	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Lưu ý: “Khác” bao gồm phụ phí, khảo sát và thiết kế, lãi suất vay, chi phí quản lý.

(c) Cơ cấu chi phí dự án phát triển khu trung tâm mới

6.63 Áp dụng nguyên tắc điều chỉnh lại đất đai, dự án sẽ phát triển các khu đất với hệ thống đường và hạ tầng phù hợp như là dự án phi lợi nhuận, lợi nhuận mang lại từ sự phát triển và cho thuê các công trình thương mại, kinh doanh. Nếu quy định chiều cao công trình tối đa là 30 tầng thì tổng diện tích sàn xây dựng trong quỹ đất rộng 65,2 ha là 521 ha (xem Bảng 6.5.5).

Bảng 6.5.5 Chi phí dự án phát triển trung tâm đô thị mới

Khu vực	Công trình	Chỉ tiêu phát triển	Diện tích sàn (m ²)	Chi phí xây dựng (triệu USD)	Ghi chú
Căn hộ nhà ở xã hội (Tòa C7 và C12)	Căn hộ tái định cư và nhà ở xã hội	Diện tích: 41.700m ² Hệ số xây dựng: 70%	280.000	196	3.500 hộ GD (BQ 80m ² /hộ)
	Căn hộ thương mại	Diện tích xây dựng: 29.200m ² Số tầng: 25 tầng	200.000	140	2.000 hộ GD (BQ 100m ² /hộ)
	Công trình công cộng và thương mại	Tổng diện tích sàn: 730.000m ² Đơn giá xây dựng: 700USD/m ²	200.000	140	Trường học, bệnh viện, nhà trẻ, công viên, chợ, v.v.
Trung tâm mới (Tòa C1-C6, C8-C11)	Tòa nhà trung tâm thương mại và văn phòng	Diện tích đất: 216.000m ² Hệ số xây dựng: 70% Diện tích xây dựng: 151.000m ² Số tầng: 30 tầng Đơn giá xây dựng: 700USD/m ²	4.530.000	3.171	Khu trung tâm mới
Tổng			5.210.000	4.046	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(d) So sánh giá trị tài sản

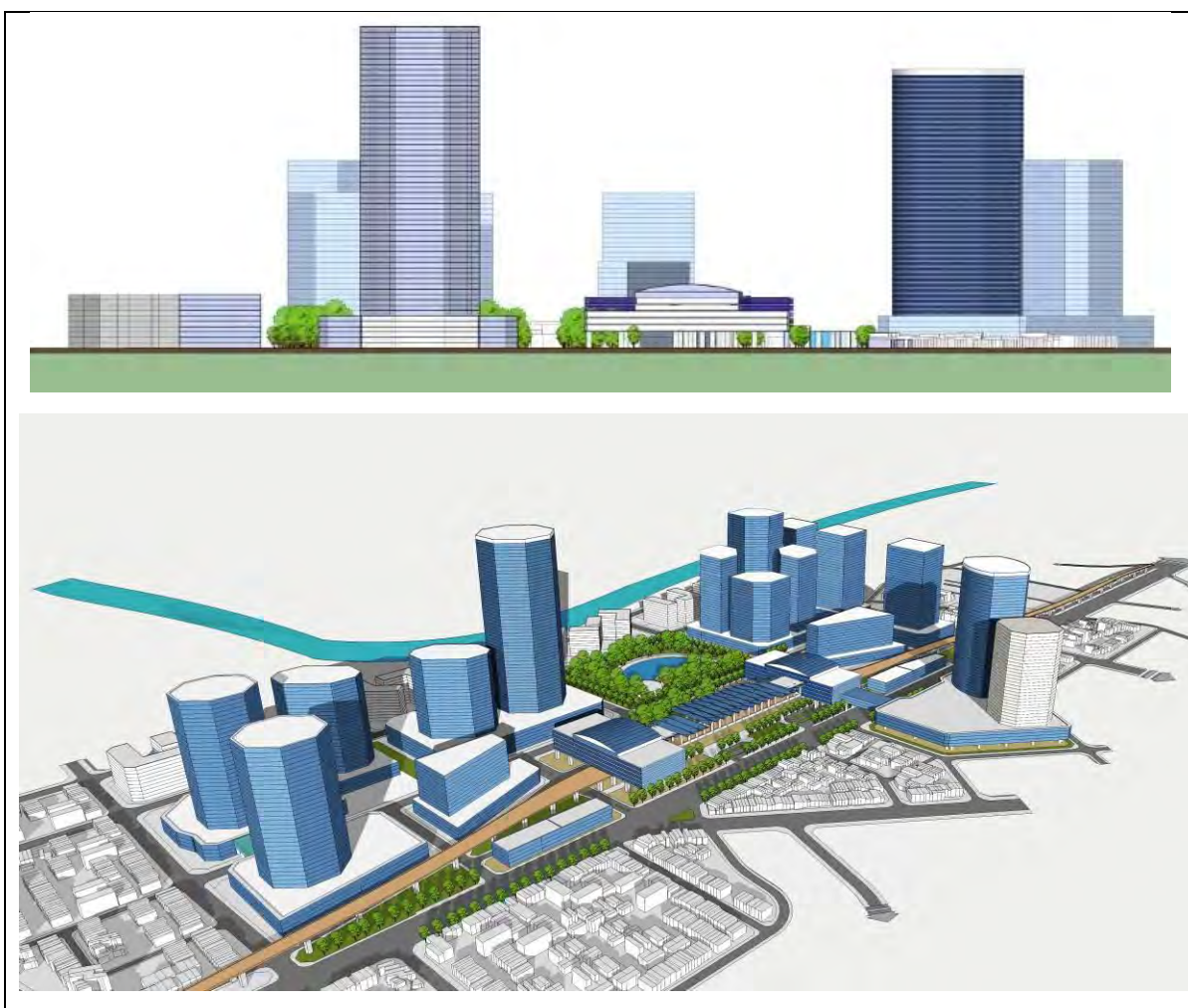
6.64 Sau khi thực hiện phát triển gắn kết, tổng giá trị tài sản sẽ tăng mạnh tới 6,1 lần, tạo điều kiện hình thành khu thương mại trung tâm với sự tham gia của khu vực tư nhân.

Bảng 6.5.6 So sánh giá trị tài sản trước và sau dự án

	Trước dự án	Sau dự án	Mức tăng
Giá trị đất	613,9	958,0	1,6
Giá trị công trình	301,2	4.596,8	15,3
Chung	915,0	5.555,0	6,1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.4 Hình ảnh dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 6.5.5 Quy hoạch dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.6 Cơ chế thực hiện

1) Nguyên tắc phát triển gắn kết theo TOD

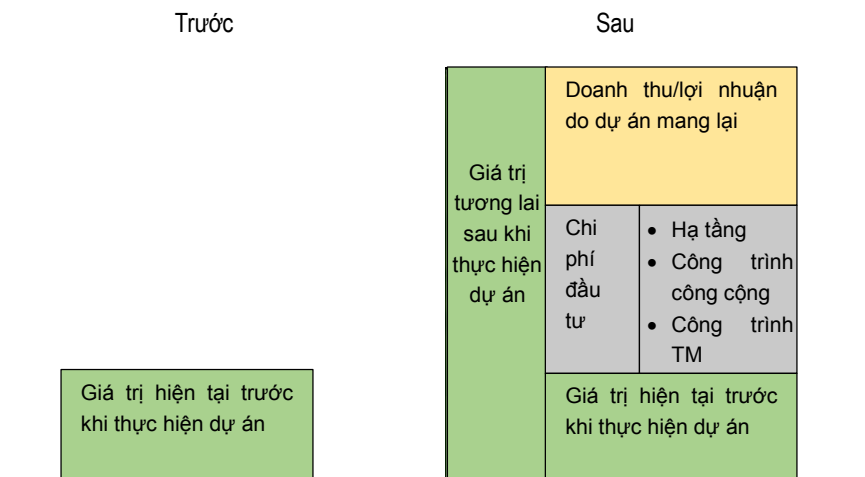
(a) Nguyên tắc lợi nhuận

6.65 Hiện mô hình xây dựng – chuyển giao thường được áp dụng để phát triển cả các công trình đem lại lợi nhuận (thương mại, nhà ở, v.v.) và hạ tầng công cộng của nhà đầu tư dựa trên thỏa thuận giữa chính quyền và nhà đầu tư. Để đổi lấy hạ tầng công cộng ở các dự án phát triển đô thị, chủ đầu tư được quyền sử dụng đất ở vị trí khác (ở các khu ngoại ô). Do dự án phát triển đô thị trong các khu vực đã phát triển gặp nhiều khó khăn khi thực hiện do khó khăn trong xây dựng sự đồng thuận giữa các bên liên quan và công tác giải phóng mặt bằng nên nhà đầu tư khó có thể thực hiện dự án suôn sẻ trong khu vực đã phát triển so với khu vực ngoại ô. Hơn nữa, các cộng đồng địa phương cũng gặp khó khăn trong việc tham gia vào quá trình thực hiện dự án cũng như chia sẻ lợi nhuận của dự án.

6.66 Dự án phát triển gắn kết đề xuất nhằm chia sẻ chi phí và lợi nhuận dự án một cách công bằng giữa các bên liên quan gồm chủ sở hữu đất hiện nay, nhà đầu tư mới và chính quyền dựa trên nguyên tắc “lợi nhuận”. Lợi nhuận của một dự án có thể được dùng cho việc thu hồi chi phí đầu tư công trình công ích do tăng giá trị tài sản. Khi sử dụng giá trị tăng thêm này thì tất cả các bên liên quan gồm Nhà nước, chủ đầu tư và hộ sử dụng đất đều là đối tượng hưởng lợi:

- (i) Nhà nước có thể xây dựng hạ tầng, công trình công ích trong khuôn khổ dự án phát triển gắn kết, từ đó thu được lợi ích thông qua tăng thuế tài sản,
- (ii) Chủ đầu tư có thể thu hồi được chi phí đầu tư từ việc bán quỹ đất chung (hay quỹ diện tích sàn)
- (iii) Người dân địa phương có thể hưởng lợi từ hạ tầng và giao thông tốt hơn, các công trình đô thị hấp dẫn, tăng giá trị tài sản.

Hình 6.6.1 Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết



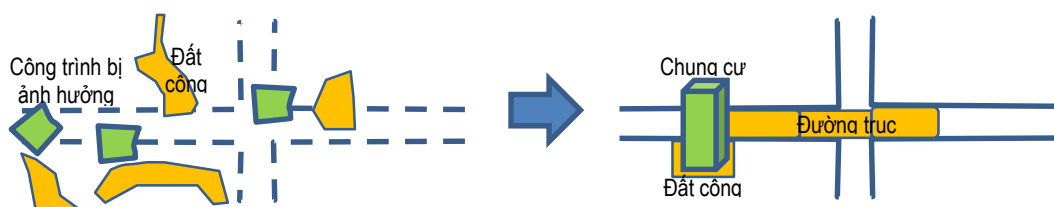
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Chia lại đất và gom đất để xây dựng đường bộ và hạ tầng

6.67 Từ nguyên tắc chuyển đổi quyền, thực hiện hoán đổi đất trong khu vực gần nhà ga và tại các khu đất có thể triển khai dự án phát triển cách xa một chút từ nhà ga, ví dụ như các nhà máy hay đất công, hoặc tổng hợp các lô đất có thể xây dựng gần nhà ga (còn gọi là “chia lại quỹ đất đã tổng hợp”), tạo điều kiện xây dựng các tổ hợp đô thị tại và quanh khu vực nhà ga. Cơ chế chuyển đổi quyền và chia lại đất này có thể được người dân Hà Nội chấp thuận.

6.68 Ví dụ, các công trình hiện hữu nằm ngay trên vị trí các tuyến đường quy hoạch phải được di dời để tạo đất trống. Để bố trí đất và công trình tái định cư cho những hộ bị ảnh hưởng, Nhà nước sẽ điều chỉnh lại quỹ đất công và các khu đất chưa sử dụng nhằm đảm bảo đất cho xây dựng đường bộ, nhà tái định cư như trong Hình 6.5.2. Sau khi tổng hợp quỹ đất công và xây dựng đường bộ, Nhà nước sẽ bán phần đất công còn lại hoặc xây dựng các khu tái định cư cho các hộ bị di dời, các đối tượng thu nhập thấp hoặc để bán ra thị trường lấy tiền thu hồi chi phí dự án.

Hình 6.6.2 Tổng hợp quỹ đất công để xây dựng hạ tầng công cộng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Cơ chế phát triển đô thị gắn kết

6.69 Hiện mô hình xây dựng – chuyển giao (BT) được áp dụng ở Việt Nam để phê duyệt dự án với điều kiện phát triển hạ tầng công cộng trong khu vực dự án để đổi lấy ưu đãi sử dụng quyền phát triển khu đất ở ngoại ô. Hạn chế của mô hình BT là đơn vị phát triển cần lượng vốn lớn trước khi đầu tư để bù đắp chi phí phát triển hạ tầng công cộng và đền bù giải phóng mặt bằng cho chủ đất trong khu vực phát triển trước khi bắt đầu xây dựng. Hơn nữa, trước khi bán đất phát triển để thu hồi vốn đầu tư, nhà đầu tư phải trả lãi vay hàng năm cho các khoản chi phí trước khi thực hiện dự án này, lượng vốn vay sẽ tăng khi thực hiện dự án và mất nhiều thời gian.

6.70 Hệ thống chuyển đổi quyền sử dụng đất được đề xuất là phương án trao đổi đất và công trình với các chủ đất và công trình khác trong khu vực dự án để thực hiện dự án mà không phải giải phóng mặt bằng, đền bù và tái định cư. Nếu áp dụng mô hình này, vốn đầu tư ban đầu sẽ giảm so với mô hình BT do việc chia lại đất đai được các bên sở hữu đất thống nhất bằng hợp đồng mà không phải trả tiền đền bù. Đối với nhà đầu tư, họ có thể thu được quỹ đất để bán hoặc phát triển nhằm thu hồi vốn đầu tư. Điều này cũng rất có lợi cho chủ sở hữu đất do có thể chọn điều kiện tối ưu từ các phương án gồm đổi đất ở vị trí khác trong khu vực dự án nhờ tham gia vào dự án hoặc nhận bồi thường bằng tiền hoặc đất ở khu vực khác để tái định cư như vẫn thường làm.

6.71 Đề xuất thực hiện cơ chế phát triển bằng hình thức chuyển đổi quyền sử dụng, ví dụ như Tái điều chỉnh đất hay Tái phát triển đô thị. Theo các cơ chế này thì sẽ tránh được các thủ tục rườm rà, khó khăn khi đàm phán về thu hồi đất và tái định cư có thể đưa ra được phương án tái định cư tại chỗ trong khu vực dự án, thực hiện sử dụng đất hiệu quả từ phát triển đô thị gắn kết.

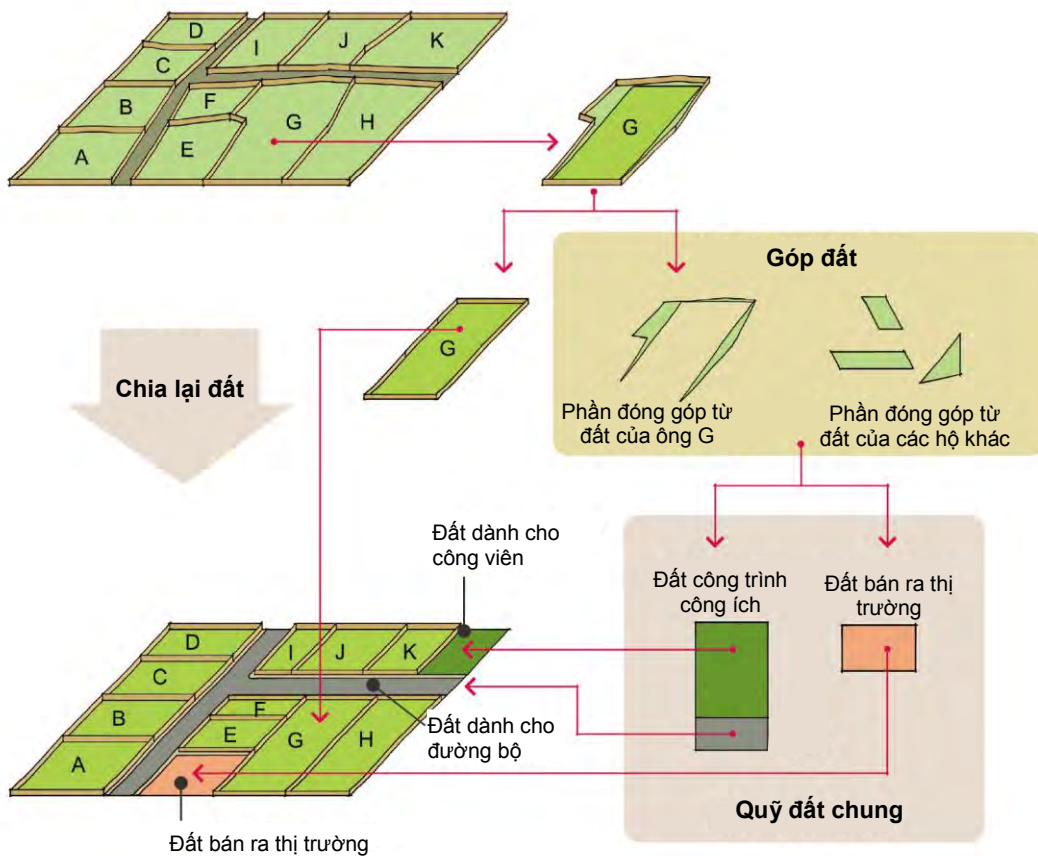
6.72 Do các cơ chế này tạo ra nguồn vốn riêng cho dự án bằng cách bán “quỹ đất chung” với dự án Tái điều chỉnh đất hay “quỹ sàn chung” với dự án Tái phát triển đô thị, nên có thể áp dụng cơ chế hạch toán độc lập. Cơ chế hạch toán này có thể áp dụng để triển khai dự án ở Hà Nội.

Khung 6.6.1 Đặc điểm và nguyên tắc của một dự án tái điều chỉnh đất

Sau đây là đặc điểm của một dự án tái điều chỉnh đất:

- (i) Điều chỉnh ranh giới các thửa đất để có thể bố trí đường bộ, công viên, các công trình dịch vụ, hạ tầng kỹ thuật, v.v.
- (ii) Các công trình đô thị mới sẽ làm tăng giá trị của đất ở trong khu vực dự án mặc dù diện tích đất của từng hộ sử dụng đất đều bị giảm do đã cắt một phần để đóng góp vào quỹ đất chung.
- (iii) Quỹ đất chung được bán với giá thị trường để thu hồi chi phí dự án.

Để có thể triển khai thành công, các hộ sử dụng đất phải tham gia quy trình dự án, có trách nhiệm đóng góp cho mục đích chung và được hưởng lợi ích sau khi dự án hoàn tất.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

2) Phối hợp với các quy hoạch liên quan và thu xếp thể chế

(a) Xác định khu vực quy hoạch TOD để phát triển đô thị gắn kết

6.73 Ngoài xác định “khu vực TOD” trong quy hoạch phân khu để đảm bảo phát triển đường tiếp cận và các công trình tại và quanh ga, cần lồng ghép “khu vực quy hoạch TOD” trong quy hoạch phân khu để thúc đẩy phát triển TOD gắn kết tại hoặc quanh các ga đường sắt đô thị, nơi dự án TOD có thể được triển khai theo mô hình đối tác công – tư.

6.74 Khu vực quy hoạch TOD nhằm sử dụng đất hiệu quả hơn và cải thiện điều kiện sống. Có thể giải quyết các vấn đề phát triển nhờ phát triển gắn kết với ga ĐSĐT từ góc độ kinh tế, xã hội và môi trường.

6.75 TOD không thể chỉ dựa vào quy hoạch của riêng khu vực Nhà nước mà cần do khu vực tư nhân đề xuất lên cho UBND thành phố, còn Nhà nước chủ động xác định và quyết định khu vực nào triển khai TOD, thể hiện rõ ràng trong quy hoạch phân khu để quản lý.

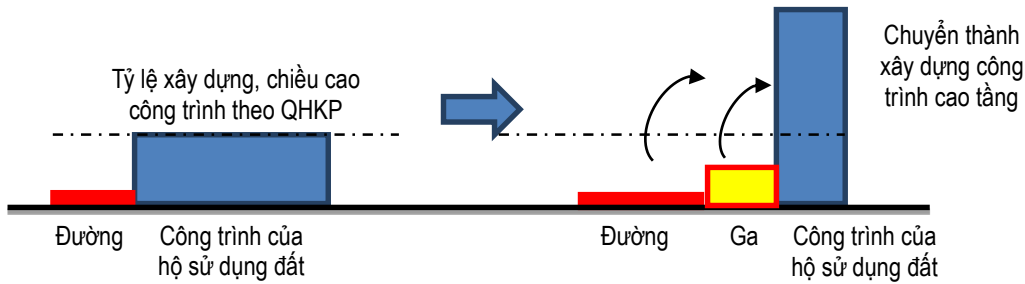
6.76 Khu vực quy hoạch TOD do tư nhân đề xuất cần được thẩm định bởi một hội đồng gồm đại diện của các cơ quan hữu quan, các học giả, các nhà khoa học và những cá nhân có kinh nghiệm. Tiêu chí đánh giá gồm:

- (i) Sử dụng đất hiệu quả hơn, đặc biệt là đất công và đất xí nghiệp, nhà máy
- (ii) Cải thiện điều kiện sống trong khu vực đã phát triển với mật độ cao hiện nay.
- (iii) Khả năng thay đổi mục đích sử dụng đất, hệ số xây dựng và giới hạn chiều cao công trình trong Quy hoạch phân khu (các chính sách ưu đãi để khuyến khích TOD)
- (iv) Khu vực tư nhân có nhiệm vụ cung cấp hạ tầng quy định trong quy hoạch phân khu như là các dự án ưu tiên
- (v) Để đảm bảo môi trường sống tốt hơn và tạo cơ hội việc làm dọc các tuyến ĐSĐT, cần phát triển nhà ở xã hội trong khu vực quy hoạch TOD để đáp ứng nhu cầu của các hộ tái định cư trong khu vực dự án TOD và nhu cầu về nhà ở tái định cư khác của các phát triển ĐSĐT và hạ tầng công cộng cũng như giãn dân từ trung tâm thành phố.
- (vi) Hạn chế phát triển riêng lẻ (quy mô nhỏ) để đảm bảo phát triển đô thị toàn diện trên quỹ đất đã tổng hợp (quy mô lớn).

(b) Chuyển đất thành chiều cao công trình để phát huy tác động của dự án

6.77 Đối với dự án phát triển gắn kết trên một khu vực có diện tích lớn, cần đảm bảo mạng lưới đường bộ và hạ tầng công ích tuân thủ quy hoạch phân khu, quy chuẩn xây dựng và các căn cứ pháp lý khác. Để tạo động lực cho chủ đầu tư, cần cho phép tăng chiều cao công trình để giúp thu hồi chi phí đầu tư hạ tầng nhằm hình thành được khu vực TOD như dự kiến có đủ công trình công ích, tận dụng được không gian của dự án một cách hiệu quả nhất.

Hình 6.6.3 Chuyển đất thành chiều cao công trình



3) Sự tham gia của các bên liên quan

(a) Vai trò và trách nhiệm của các bên liên quan

6.78 Cần chú ý rằng dự án TOD là dự án đem lại lợi ích công cộng với sự khởi xướng của tư nhân và sự tham gia của cộng đồng. Do đó, tất cả các bên liên quan đều có lợi ích và trách nhiệm thực hiện dựa trên nguyên tắc người hưởng lợi phải trả tiền (xem Bảng 6.6.1).

Bảng 6.6.1 Lợi ích và trách nhiệm của các chủ sở hữu liên quan

	Lợi ích	Trách nhiệm
Nhà nước	<ul style="list-style-type: none"> Gia tăng lợi ích công cộng nhờ cải thiện môi trường sống nói chung và điều kiện giao thông Tăng thu ngân sách (thuế thu nhập, thuế sử dụng đất, v.v.) Giảm khối lượng giải phóng mặt bằng và chi phí đền bù 	<ul style="list-style-type: none"> Thành lập Ủy ban thực hiện dự án TOD Bảo vệ quyền lợi của chủ sở hữu đất trong quá trình thực hiện dự án (dựa trên hợp đồng giữa 3 bên là nhà nước, nhà đầu tư và chủ sở hữu đất) Cung cấp nhà ở xã hội trong khu vực dự án TOD
Nhà đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> Được phê duyệt và có quyền sử dụng đất để phát triển đô thị tổng thể quanh ga Hưởng các chính sách ưu đãi về dự án TOD (nói các quy định về số tầng, giảm thuế sử dụng đất, vay ưu đãi, v.v.) Đảm bảo có khách hàng ổn định và bền vững và có lợi nhuận khi lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT tăng và tạo thêm công ăn việc làm Thúc đẩy các dự án phát triển đô thị với cam kết và hỗ trợ của nhà nước. 	<ul style="list-style-type: none"> Tham gia vào Ủy ban thực hiện dự án TOD. Xây dựng đường sá và hạ tầng công cộng theo quy hoạch phân khu Xây dựng nhà ở xã hội gồm các khu tái định cư trong khu vực dự án TOD và các khu vực khác Xây dựng nhà tạo trong quá trình xây dựng Đảm bảo nguồn vốn để thực hiện dự án Đàm phán với chủ sở hữu đất để xây dựng sự đồng thuận
Chủ sở hữu đất	<ul style="list-style-type: none"> Được đảm bảo quyền sở hữu bất động sản trong quá trình thực hiện dự án dựa trên hợp đồng đã thỏa thuận giữa chủ đầu tư và chủ sở hữu đất (có sự xác nhận của nhà nước) Có quyền sở hữu căn hộ mới có giá trị tương đương với giá trị của bất động sản sở hữu trước khi thực hiện dự án trên nguyên tắc chuyển đổi ngang giá Đảm bảo cơ hội việc làm trong khu vực dự án TOD để đảm bảo sinh kế Có cơ hội tham gia vào quá trình quy hoạch và có ý kiến về căn hộ mới cũng như về toàn bộ dự án Được chia sẻ lợi nhuận từ quỹ đất chung nếu giá đất tăng sau khi thực hiện dự án 	<ul style="list-style-type: none"> Góp một phần đất để xây dựng hạ tầng công cộng và/hoặc đất chung để bán Giảm diện tích căn hộ dựa vào kết quả thẩm định giá bất động sản, đảm bảo ngang giá trị trước và sau khi thực hiện dự án Được phân nhà ở tạm ở khu vực khác trong quá trình xây dựng Cần thời gian để lập dự án, xây dựng sự đồng thuận và thực hiện

Nguồn: Đoàn Dự án JICA

(b) Thành lập ban Quản lý/Ban Chỉ đạo thực hiện dự án TOD

6.79 Để thực hiện các dự án TOD, cần thiết lập cơ cấu tổ chức có sự tham gia của tất cả các bên liên quan từ bước quy hoạch dự án đến bước thực hiện và quản lý. Ban Quản lý Dự án hoặc Ban Chỉ đạo TOD sẽ được thành lập dưới sự chủ trì của UBND quận và sự tham gia của Ban Quản lý Dự án, Bộ GTVT, ĐSVN, Sở QHKT, Sở GTVT, Sở Xây dựng, Sở TNMT, Sở Tài chính, TRANSERCO, UBND phường và đại diện cộng đồng địa phương.

6.80 Ban QLDA sẽ tổ chức đấu thầu cạnh tranh để lựa chọn nhà đầu tư tư nhân (hoặc liên doanh) để lập quy hoạch TOD, xúc tiến và đầu tư các dự án. Nhà đầu tư sẽ lập kế hoạch thực hiện dự án gồm quy hoạch hạ tầng kỹ thuật, kế hoạch tài chính và kế hoạch chuyển đổi quyền sử dụng đất trên cơ sở thảo luận với Ban QLDA hoặc Ban Chỉ đạo và tham vấn các cộng đồng địa phương.

6.81 Vai trò của UBNDTP là giám sát dự án và hỗ trợ về mặt tài chính và kỹ thuật trong trường hợp cần thiết. Ban QLDA sẽ bảo vệ quyền lợi của các chủ sở hữu đất trong quá trình thực hiện dự án. Khi dự án hoàn thành, giá trị gia tăng của bất động sản sẽ được chia đều giữa các bên liên quan.

(c) Hướng dẫn và kiểm soát khu vực tư nhân

6.82 Một trong những mục đích chính của phát triển gắn kết theo mô hình TOD là xây dựng hạ tầng. Theo đó, UBND thành phố cần khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào thực hiện dự án.

6.83 Hiện nay ở Việt Nam thường áp dụng phương thức xây dựng – chuyển giao (BT), theo đó chủ đầu tư được cấp phép xây dựng các khu vực khác có giá trị tương đương với chi phí xây dựng hạ tầng công ích trong khu vực dự án mà họ có nghĩa vụ phải xây dựng. Tuy nhiên, với phương thức này, có một số trường hợp chủ đầu tư không xây dựng hạ tầng như đã thỏa thuận mà chỉ đầu tư vào khu vực xây dựng khác đã được cấp phép. Hiện không có một quy chuẩn bằng văn bản nào về đầu tư theo hình thức BT trong đó quy định về vai trò và trách nhiệm của Nhà nước và chủ đầu tư tư nhân, v.v. Những điều kiện về thương thảo và thỏa thuận giữa Nhà nước và chủ đầu tư thường căn cứ vào nội dung dự án.

6.84 Do đó, cần xây dựng các tài liệu hướng dẫn về kiểm soát mức độ dịch vụ TOD cụ thể, áp dụng đối với tất cả các khu vực ga.

(d) Sự tham gia của chủ sở hữu đất

6.85 Như đề cập ở phần trên, chủ sở hữu đất ban đầu có thể lựa chọn 1 trong 2 phương án: (i) tham gia vào dự án và định cư tại chỗ trong căn hộ mới xây dựng trong khu vực dự án và (ii) nhận tiền đền bù để chuyển đến nơi ở mới.

6.86 Nhà ở xã hội được xây dựng trong khu vực dự án để đáp ứng yêu cầu định cư tại chỗ của chủ sở hữu đất ban đầu cùng với việc tạo cơ hội việc làm để đảm bảo sinh kế bền vững cũng như góp phần cải thiện các hoạt động kinh tế-xã hội cho các cộng đồng địa phương.

6.87 Chủ sở hữu đất tham gia vào dự án có thể có ý kiến về nội dung dự án, bao gồm không chỉ vấn đề nhà ở mà cả định hướng dự án nói chung trong việc cải thiện khu vực ga phục vụ các cộng đồng mới cũng như cộng đồng hiện nay do người dân đã sinh sống ở đây hiểu rõ vấn đề của khu vực và các yêu cầu cải thiện môi trường sống cần thiết.

6.7 Kết luận và khuyến nghị

(1) Kết luận

6.88 Sau khi xem xét các dự án TOD đề xuất trong Nghiên cứu tiền khả thi, có thể thấy mục tiêu dự án cần đạt là:

(a) Lập quy hoạch định hướng toàn diện phù hợp với quy hoạch phân khu

- Có thể thực hiện quy hoạch phân khu nhờ định hướng TOD để xây dựng trung tâm đô thị đa chức năng nhỏ gọn và cạnh tranh.
- Để thực hiện điều này, cần sớm thực hiện dự án xây dựng đường nhằm đảm bảo điều kiện tiếp cận ga và sử dụng đất hiệu quả với mạng lưới đường đồng bộ.
- Mục đích sử dụng đất quanh ga sẽ là mục đích sử dụng hỗn hợp cùng với các công trình giao thông để phát triển các chức năng và công trình hấp dẫn người sử dụng ĐSDT, người lao động và các cộng đồng.

(b) Tính khả thi của dự án

- Trong trường hợp phát triển khu vực ga ĐSVN, tỷ lệ nội hoàn tài chính dự kiến sẽ tăng từ 17% lên 51%, đây là tỷ lệ mang tính khả thi cao để khai thác hiệu quả quỹ đất của ĐSVN và không gian phía trên ga (chiều cao công trình).
- Dự án phát triển bến xe khách gắn kết cũng khả thi khi tỷ lệ nội hoàn tài chính ước tính là 25,5% nhờ lợi nhuận thu được từ phát triển chung cư và công trình thương mại cùng với bến xe. Có thể thấy khai thác quỹ đất giao thông để phát triển đa mục đích mang tính khả thi từ góc độ cải thiện dịch vụ vận tải và phát triển kinh tế-xã hội.
- Dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga được thực hiện trên cơ sở tự chủ về tài chính, gồm xây dựng đường, công viên và công trình công cộng. Nhờ nới lỏng quy định về số tầng trong quy hoạch phân khu để khai thác chiều cao công trình, sẽ tạo ra diện tích sàn mới quanh khu vực ga, đem lại lợi nhuận cho nhà đầu tư.
- Mặc dù có thể thực hiện từng dự án TOD riêng lẻ nhưng cần quản lý tổng hợp các dự án TOD. Cần thúc đẩy thực hiện các dự án TOD trong quỹ đất của ĐSVN và bến xe buýt cùng với dự án xây dựng ĐSDT. Các dự án TOD tại ga và bến xe sẽ thúc đẩy phát triển gắn kết hơn nữa khu vực phía tây ga từ góc độ thu hút thêm hành khách sử dụng ĐSDT và nâng cao nhận thức về TOD, cung cấp nhà ở xã hội, khuyến khích đầu tư tư nhân, v.v.

(2) Khuyến nghị

6.89 Sự tham gia của các bên liên quan vào dự án là cơ sở đảm bảo sự thành công nhờ cung cấp nhà tái định cư tại chỗ trong khu vực dự án cũng như phản ánh được nguyện vọng và mong muốn của các bên liên quan đối với dự án.

6.90 Cần tìm được các nhà đầu tư chính quan tâm tới quy hoạch định hướng TOD và có đủ năng lực tài chính và kỹ thuật để thực hiện phát triển đô thị tổng hợp và toàn diện quanh khu vực ga.

6.91 Cần đảm bảo rằng đơn vị thực hiện dự án có năng lực cũng như năng lực phối hợp để thực hiện dự án phát triển gắn kết với sự tham gia của nhiều bên liên quan.

6.92 Hệ thống chuyển đổi quyền sử dụng đất đề xuất có nhiều ưu điểm hơn so với hệ thống thu hồi đất, đền bù và tái định cư đang thực hiện hiện nay. Hệ thống bảo vệ quyền của người dân bằng cách chuyển đổi quyền sở hữu bất động sản sang sở hữu căn hộ mà không phải nhận đền bù và di dời tới nơi ở mới. Đối với nhà đầu tư, hệ thống giúp giảm chi phí đầu tư ban đầu – hiện là một gánh nặng cho nhà đầu tư. Cần nghiên cứu kỹ hơn cách thức áp dụng các phương pháp mới gồm hệ thống chuyển đổi quyền sử dụng đất, phương pháp “tái điều chỉnh đất đai” – phương pháp đã áp dụng rất phổ biến ở Nhật Bản để áp dụng phù hợp với tình hình thực tế ở Hà Nội.

7 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

7.1 Kết luận

1) Tầm quan trọng của TOD

7.1 Công tác quy hoạch và thực hiện TOD liên quan đến ĐSĐT sẽ trở nên ngày càng quan trọng khi các dự án ĐSĐT Hà Nội được triển khai thực hiện, gồm Tuyến 1, Tuyến 2, Tuyến 2A và Tuyến 3 theo phân kỳ đầu tư xây dựng. Nghiên cứu HAIMUD2 đã xác định vai trò của TOD ở Hà Nội như sau:

- (i) **TOD sẽ ảnh hưởng tới lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT:** Lưu lượng hành khách sẽ bị ảnh hưởng mạnh bởi điều kiện tiếp cận ga. Cần đặc biệt ưu tiên cải thiện điều kiện đi bộ và môi trường của khu vực trong phạm vi đi bộ của ga ĐSĐT (khu vực trong phạm vi bán kính 500-800m của ga), cải tạo các tuyến đường và cung cấp các công trình đảm bảo tiếp cận ga thuận tiện bằng các phương thức vận tải khác gồm xe đạp, xe máy, taxi và xe buýt.
- (ii) **TOD góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế tại và quanh ga:** ĐSĐT sẽ thúc đẩy cơ hội phát triển kinh tế tại và quanh ga phát triển đô thị được quy hoạch và phát triển phù hợp. Phát triển đô thị gắn kết với giao thông (TOD) cũng sẽ góp phần thúc đẩy gia tăng lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT cũng như đảm bảo thuận tiện cho người sử dụng ĐSĐT.
- (iii) **TOD góp phần thúc đẩy việc cải thiện điều kiện xã hội và môi trường trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT:** Cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực quanh ga (bán kính 500-800 m), đường tiếp cận, công trình liên phương thức tại khu vực ga và phát triển đô thị gắn kết sẽ tạo nhiều cơ hội thúc đẩy phát triển địa phương.

7.2 Do phát triển ĐSĐT sẽ đưa lại các tác động rất lớn nên cần quy hoạch TOD phân cấp theo 3 khu vực như sau:

- (i) **TOD ở cấp vùng:** ĐSĐT Hà Nội được quy hoạch là mạng lưới gắn kết có phạm vi phục vụ trong khu vực đô thị nên sẽ tác động mạnh tới tăng trưởng đô thị và sử dụng đất trong tương lai. Ở cấp vùng, cần tập trung vào gắn kết phát triển đô thị quy mô lớn như các khu đô thị mới quanh Hồ Tây, Khu công nghệ cao Láng – Hòa Lạc cũng như phát triển các khu đô thị tiềm năng quy mô lớn khác dọc các tuyến ĐSĐT.
- (ii) **TOD ở cấp hành lang và cụm ĐSĐT:** ĐSĐT nhằm đáp ứng yêu cầu về điều kiện tiếp cận và tính cơ động của người dân sinh sống dọc các tuyến ĐSĐT nên TOD cần tập trung vào cơ hội cải thiện điều kiện giao thông và phát triển đô thị dọc hành lang ĐSĐT và cụm đô thị. Trong điều kiện đó, phát triển các Tuyến 1, 2 và 3 để đáp ứng nhu cầu đi lại trong khu vực trung tâm thành phố là vấn đề quan trọng nhất.
- (iii) **TOD tại và quanh khu vực ga:** Quy hoạch và phát triển TOD ở cấp này sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới hiệu quả hoạt động của ĐSĐT từ góc độ lưu lượng hành khách, phát triển kinh tế-xã hội và quản lý môi trường ở địa phương

2) Sản phẩm chính của TOD

7.3 Phạm vi nghiên cứu của HAMUD 2 gồm 18 ga xây dựng trong giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2. Để tối ưu hóa tác động của ĐSĐT như đề cập ở phần trên, Nghiên cứu đã xem xét các biện pháp và chính sách cần thiết sau:

- (i) **Cải tạo và phát triển các tuyến đường chính đã quy hoạch trong Quy hoạch Phân khu:** Cần ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong Quy hoạch Phân khu kết nối với ga ĐSĐT, đặc biệt trong các khu vực tại và quanh ga gắn kết với phát triển ĐSĐT. Điều này sẽ không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả của các dự án mà còn tạo cơ hội thực hiện tái định cư cho các hộ gia đình bị ảnh hưởng và đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng.
- (ii) **Cải tạo các tuyến đường và ngõ phố trong khu vực:** Kinh nghiệm của nhiều đô thị phát triển dựa vào vận tải cho thấy đi bộ là phương thức tiếp cận ĐSĐT chính. Cải thiện điều kiện và môi trường đi bộ đóng vai trò rất quan trọng nên mức độ cải thiện sẽ ảnh hưởng tới phạm vi ảnh hưởng của ĐSĐT. Ngoài ra, đối với Hà Nội, cũng cần xem xét kỹ điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT bằng xe đạp và xe máy. Cải tạo các tuyến đường và ngõ phố trong khu vực gồm mặt đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu và kiểm soát giao thông, hệ thống đèn đường, cây xanh hè phố, các công trình đảm bảo an toàn, v.v. sẽ không chỉ góp phần cải thiện điều kiện tiếp cận ĐSĐT mà còn góp phần cải thiện tính cơ động và môi trường sống ở các khu dân cư địa phương.
- (iii) **Cải thiện công tác tổ chức giao thông ở trung tâm Hà Nội:** Các tuyến đường sắt đô thị số 1, 2 và 3 sẽ mang lại cơ hội lớn cho Hà Nội cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố. Trung tâm thành phố sẽ có các ga ĐSĐT như Hàng Đậu, Long Biên Nam, Hồ Hoàn Kiếm, Trần Hưng Đạo, Phùng Hưng và ga Hà Nội. Hầu như toàn bộ Khu Phố cổ và Khu Phố cũ đều nằm trong phạm vi đi bộ từ các ga đường sắt đô thị. Cùng với việc bố trí các bãi xe tại khu vực ngoại vi, cần đảm bảo bố trí các tuyến xe buýt cũng như các biện pháp hạn chế xe ô tô đi vào các khu vực này. Theo đó, khả năng cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố sẽ tăng đáng kể.
- (iv) **Đẩy mạnh xây dựng các bãi đỗ phương tiện gắn với đường sắt đô thị:** Mặc dù các ga đường sắt phải có các bãi xe phù hợp để tăng cường các hoạt động kết nối liên phương thức nhưng có nhiều ga không có đủ không gian để bố trí bãi xe, nhất là ở khu vực trung tâm thành phố. Do đó, cần cân nhắc sử dụng không gian bên dưới cầu cạn và triển khai phát triển gắn kết không gian ngầm trong giai đoạn xây dựng đường sắt đô thị.¹
- (v) **Triển khai dịch vụ xe buýt mới:** Ngoài việc tái tổ chức các dịch vụ xe buýt hiện hữu (điều chỉnh tuyến, tần suất xe chạy), cần bổ sung các loại hình dịch vụ xe buýt mới gắn kết với dịch vụ đường sắt đô thị. Một trong số đó là xe buýt nối tiếp đường sắt nhằm cung cấp dịch vụ vận tải chất lượng cao trên hành lang tuyến đường sắt đã quy hoạch cho tương lai. Xe buýt nối tiếp này kết nối trực tiếp với đường sắt đô thị tại các ga cuối hoặc gần cuối của giai đoạn 1, ví dụ như tại ga C3 của Tuyến 2 và các ga Giáp Bát, Gia Lâm của Tuyến 1, sử dụng chung vé. Bố trí như vậy sẽ giúp bổ sung cho phạm vi dịch vụ còn hạn chế của ĐSĐT do các đoạn tuyến khai thác của ĐSĐT giai đoạn 1 vốn còn khá ngắn, từ đó thu hút thêm lượng khách từ các khu vực bên ngoài.² Cũng có thể bố trí các tuyến xe buýt vòng tròn sử dụng các loại xe cỡ nhỏ hơn tại trung tâm thành phố và tại một số khu vực nhất định.

¹ Ví dụ, trường hợp ga Trần Hưng Đạo, có thể xây dựng bãi xe ngầm với chi phí xây dựng thấp hơn nhiều khi thực hiện cùng với ĐSĐT.

² Khi các đoạn đường sắt đô thị giai đoạn 2 hoàn thành thì các tuyến xe buýt này sẽ chuyển tiếp ra xa hơn ở khu vực bên ngoài.

(vi) **Tạo điều kiện phát triển đô thị gắn kết:** Đường sắt đô thị có thể tạo ra nhiều cơ hội tốt về phát triển/tái phát triển đô thị gắn kết, từ đó đường sắt cũng hưởng lợi nhờ khả năng tiếp cận ga tốt hơn. Cơ hội phát triển đô thị bao gồm (i) các công trình công ích như bệnh viện, trường đại học, nhà máy, cơ quan Nhà nước, v.v., (ii) các khu chung cư, tập thể cũ, (iii) đất của đường sắt Việt Nam, (iv) đất bên xe khách sử dụng kém hiệu quả, (v) các khu đô thị mới đã quy hoạch, và (vii) không gian ngầm.

(vii) **TOD tổng hợp tại các ga ĐSĐT chính:** Trong số các ga, có một số ga có tiềm năng phát triển thành đầu mối liên phương thức đồng thời là trung tâm đô thị mới. Các ga này gồm ga Hà Nội, ga Giáp Bát và Ga Gia Lâm, tạo cơ hội nâng cao hiệu quả sử dụng quỹ đất và không gian hiện có. Nhờ phát triển TOD tổng hợp, chức năng trung tâm đô thị mới tập trung ở trung tâm thành phố sẽ có cơ hội dịch chuyển ra khu vực ngoại vi. Thúc đẩy phát triển các trung tâm đô thị mới ở các khu vực ngoại vi gắn kết với ĐSĐT không chỉ giúp cải thiện tình hình giao thông mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý đô thị và sử dụng đất.

7.4 Để làm rõ thêm những cơ hội triển khai TOD đã đề cập ở trên, Đoàn Nghiên cứu đã triển khai các nghiên cứu tiền khả thi đối với ba dự án là (i) cải thiện điều kiện tiếp cận ga đường sắt đô thị, (ii) xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo, và (iii) lập quy hoạch TOD cho khu vực ga Giáp Bát. Sau đây là những nhận định và kết luận chính:

(a) Nghiên cứu tiền khả thi về cải thiện điều kiện tiếp cận ga đường sắt đô thị

- (i) **Mục tiêu:** Xác định các dự án cần thiết nhằm đảm bảo tiếp cận thuận lợi các ga đường sắt đô thị trong phạm vi bán kính 500m của tất cả 18 ga thuộc giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2.
- (ii) **Nhóm dự án theo giai đoạn thực hiện:** Các dự án đã xác định được nhóm thành các dự án ngắn hạn, các dự án tối thiểu phải có và các dự án cơ bản. Các dự án ngắn hạn là các dự án phải hoàn thành trước khi các tuyến đường sắt đô thị đi vào hoạt động. Các dự án tối thiểu cũng thuộc nhóm các dự án ngắn hạn nhưng không cần thu hồi đất. Các dự án cơ bản bao gồm các dự án cần có cho nhà ga đường sắt đô thị, ví dụ như quảng trường ga và các công trình liên phương thức khác.
- (iii) **Chi phí dự án:** Tổng chi phí dự án cần thiết cho 18 ga là 7.980 tỷ đồng, tương đương 372 triệu USD, trong đó 2.275 tỷ đồng (29%) cho Tuyến 1 và 5.685 tỷ đồng (71%) cho Tuyến 2.
- (iv) **Nguồn vốn:** Các nguồn vốn triển khai dự án bao gồm Sở GTVT, Bộ GTVT-Ban QLDA (Tuyến 1), Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội (Tuyến 2), UBND quận, khu vực tư nhân, hay kết hợp các nguồn trên. Các tuyến đường bộ bao gồm trong quy hoạch phân khu sẽ do Sở GTVT đảm nhiệm, còn các tuyến đường nhỏ và ngõ phố sẽ do (các) quận đảm nhiệm. Các dự án liên quan tới đường sắt sẽ do cơ quan thực hiện dự án đường sắt đảm nhiệm, còn các nội dung về phát triển đô thị gắn kết sẽ do khu vực tư nhân đảm nhiệm.

- (v) **Quản lý dự án:** Do nhiều dự án nằm trong chỉ giới của đường sắt đô thị hoặc có liên quan mật thiết với đường sắt đô thị nên cơ quan thực hiện dự án đường sắt đô thị nên là cơ quan quản lý dự án chung. Đối với những dự án nằm ngoài chỉ giới của đường sắt đô thị thì cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan hữu quan, nhất là Sở GTVT.
- (vi) **Đánh giá dự án:** Mặc dù dự án này khả thi về tài chính với EIRR 17,8%, nhưng về mặt tài chính thì không khả thi, đơn giản là vì nhiều hạng mục không có doanh thu. Do dự án có tác động tích cực đối với môi trường xã hội và tự nhiên ở địa phương nên dự án được đánh giá tốt và có thể thực hiện với sự chủ động của khu vực công.

(b) Nghiên cứu tiền khả thi về bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo

- (i) **Mục tiêu:** Nghiên cứu này nhằm xác định chênh lệch cung – cầu của các bãi xe trong trung tâm thành phố, đánh giá tính khả thi của bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo.
- (ii) **Chi phí dự án:** Dự án này có thuận lợi là chi phí xây dựng chỉ khoảng 1/3 – 1/4 chi phí xây dựng thông thường khi xây dựng đồng thời với công trình đường sắt đô thị. Thông thường, chi phí xây dựng bãi xe ngầm là 70-80 triệu đồng/m² còn chi phí dự án này là 20 triệu đồng/m².
- (iii) **Đánh giá dự án:** Dự án này khả thi về kinh tế do giảm được ão xe trên đường, cải thiện luồng giao thông, tăng cường an toàn. Nếu bãi xe chỉ chủ yếu để ão xe ô tô thì khả thi về tài chính với FIRR trên 12%.
- (iv) **Yêu cầu về xây dựng bãi xe ngầm gắn kết với đường sắt đô thị:** Cần có nghiên cứu về các cơ hội xây dựng bãi xe ngầm tại các ga đường sắt đô thị khác.

(c) Nghiên cứu tiền khả thi về lập quy hoạch TOD khu vực ga Giáp Bát

- (i) **Mục tiêu:** Nghiên cứu này nhằm đánh giá tính khả thi cho việc phát triển khu vực ga Giáp Bát thành một đầu mối vận tải liên phương thức toàn diện và là một trung tâm đô thị mới, kích thích sự phát triển bền vững cho khu vực đang tăng trưởng nhanh ở phía nam thành phố Hà Nội.
- (ii) **Định hướng và hợp phần trong TOD:** Mặc dù định hướng chung cho dự án là đánh giá cơ hội hình thành một trung tâm đô thị mới có tính cạnh tranh, nhưng dự án này gồm ba hợp phần chính là (i) tái phát triển trên đất đường sắt Việt Nam, bao gồm cả ga đường sắt đô thị, (ii) tái phát triển trên đất của bến xe Giáp Bát, và (iii) phát triển khu vực phía tây nhà ga. Nhờ được bố trí dịch vụ vận tải khối lượng lớn trên Tuyến 1 và các tuyến đường vành đai đã quy hoạch, các khu vực này có nhiều cơ hội thực hiện các dự án phát triển mật độ cao với nhiều giá trị gia tăng để chuyển mình từ các khu vực ven đô thành trung tâm đô thị có tính cạnh tranh.
- (iii) **Đánh giá dự án:** TOD với ba hợp phần dự án này được kỳ vọng sẽ cải thiện mạnh mẽ giá trị của không gian, đất và công trình. Tuy nhiên, để triển khai định hướng này, cần có một cách làm mới, trong đó bao gồm tái điều chỉnh đất, chuyển đổi quyền sử dụng đất, thương quyền xây dựng công trình cao tầng, v.v. vốn đều cần có những điều chỉnh cơ chế nhất định.

7.2 Kiến nghị

7.5 Để chuyển sang bước tiếp theo là triển khai TOD, kiến nghị thực hiện những nội dung chính như sau:

- (a) **Cập nhật quy hoạch TOD trong quy hoạch phân khu:** Do quy hoạch phân khu là quy hoạch đô thị chính thức có giá trị pháp lý nên quy hoạch TOD cần được cập nhật vào trong quy hoạch phân khu. Mặc dù nội dung này đã được quan tâm tới trong HAIMUD2 thông qua các hoạt động phối hợp với Sở Quy hoạch Kiến trúc, nhưng cũng cần phải áp dụng cả đối với các ga đường sắt đô thị khác.
- (b) **Tăng cường phối hợp khi lập quy hoạch và thực hiện TOD:** TOD bao gồm nhiều loại hình dự án, yêu cầu có sự phối hợp chặt chẽ giữa các khu vực và các bên liên quan. Các dự án bao gồm giao thông (đường bộ, điều tiết và tổ chức giao thông, khai thác xe buýt, v.v.), xây dựng đô thị (các công trình thương mại, nhà ở, các công trình công ích) và quản lý môi trường (cây xanh đường phố, chiếu sáng đường phố, thoát nước, v.v.). TOD bao gồm sự tham gia của nhiều cơ quan Nhà nước cũng như khu vực tư nhân và cộng đồng dân cư. Để đảm bảo quy hoạch và thực hiện tốt TOD, cần có một cơ quan đầu mối về quy hoạch và thực hiện. Mặc dù hiện tại trong HAIMUD2 thì Sở KHĐT đang đóng vai trò điều phối, nhưng cần xác định một cơ quan chuyên trách về thực hiện các dự án TOD để đảm bảo phối hợp hiệu quả.
- (c) **Mở rộng phạm vi các dự án đường sắt đô thị:** Hiện tại, các dự án đường sắt đô thị chỉ tập trung vào những bên liên quan trực tiếp tới việc xây dựng và khai thác đường sắt đô thị, còn chỉ giới đường sắt chỉ bao gồm khu vực dùng để bố trí các công trình tương đối cần thiết cho việc vận hành đường sắt. Do TOD tại khu vực nhà ga sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động của đường sắt nên cần mở rộng phạm vi trách nhiệm và quy mô của dự án đường sắt đô thị.
- (d) **Khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân:** Trong TOD có nhiều cơ hội cho khu vực tư nhân có thể tham gia một cách hiệu quả, nhất là đối với hạng mục phát triển đô thị gắn kết và khai thác/quản lý công trình công ích. Tuy nhiên, để có thể hướng dẫn và quản lý được các hoạt động của khu vực tư nhân thì Nhà nước cần ban hành quy định và hướng dẫn để đảm bảo cân bằng giữa lợi ích của khu vực công và khu vực tư nhân.
- (e) **Vấn đề thể chế:** Để triển khai TOD như đề xuất hiệu quả nhất thì cần có khung thể chế phù hợp, trong đó bao gồm những nội dung như sau:
 - (i) **Xác định khu vực TOD và Ban hành Hướng dẫn Xây dựng:** Để đảm bảo thực hiện phát triển gắn kết các công trình hạ tầng và đô thị thì cần xác định rõ khu vực TOD. Khu vực TOD không chỉ được thể hiện trong quy hoạch phân khu mà còn bao gồm những quy định quản lý và hướng dẫn cụ thể về triển khai các dự án đã xác định. Ví dụ, các dự án nằm trong khu vực TOD cần được ưu tiên hoàn tất trước để kịp phối hợp với đường sắt đô thị.
 - (ii) **Xây dựng cơ chế phối hợp quy hoạch và thực hiện dự án TOD:** Cần cân nhắc, bố trí khung thể chế cần thiết cho hoạt động quy hoạch và thực hiện TOD trên cơ sở kết quả của nghiên cứu chuyên sâu.

- (iii) **Áp dụng các phương thức mới trong xây dựng và phát triển đô thị:** Do TOD hầu hết được triển khai tại các khu vực đô thị hiện hữu nên khó tránh được thu hồi đất, tái định cư và điều chỉnh quyền lợi của các bên liên quan. Như đã thấy ở nhiều nước phát triển khác, một số phương pháp hữu ích có thể triển khai được ở Hà Nội thay cho các cơ chế đang được áp dụng hiện nay. Những phương pháp được cho là hữu hiệu với TOD bao gồm “tái điều chỉnh đất” và “tái phát triển đô thị” đều đã được áp dụng phổ biến ở các đô thị Nhật Bản.