

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

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

**BÁO CÁO CUỐI KỲ
Đề xuất hướng dẫn thực hiện TOD**

Tháng 11 năm 2015

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN OCG**

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

MỤC LỤC

ĐỀ XUẤT HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN TOD

1	GIỚI THIỆU	
1.1	Cơ sở	1-1
1.2	Mục đích của Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD	1-2
1.3	Cấu trúc và cách thức sử dụng Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD.....	1-3
2	KHÁI NIỆM VÀ THỰC TIỄN TOD	
2.1	Khái niệm TOD	2-1
2.2	Thực tiễn TOD trên thế giới (Bài học kinh nghiệm)	2-2
2.3	Hướng tiếp cận TOD ở Hà Nội	2-20
3	CÁC BƯỚC LẬP QUY HOẠCH TOD 3-1	
3.1	Khuôn khổ chung đối với công tác lập quy hoạch.....	3-1
3.2	Bước 1: Xác định khu vực nghiên cứu TOD	3-2
3.3	Bước 2: Phân tích hiện trạng khu vực TOD	3-3
3.4	Bước 3: Phân tích các vấn đề và định hướng TOD	3-8
3.5	Bước 4: Lập quy hoạch định hướng TOD.....	3-11
3.6	Bước 5: Thiết kế các dự án TOD	3-18
3.7	Bước 6: Lập kế hoạch triển khai.....	3-30
4	VÍ DỤ THAM KHẢO KHI QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG TOD	
5	TỔ CHỨC THỂ CHẾ THỰC HIỆN TOD	

BÁO CÁO TÓM TẮT

BÁO CÁO CHÍNH – PHẦN I: QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG TOD

BÁO CÁO CHÍNH – PHẦN II: CÁC NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI

BẢN VẼ CÁC CÔNG TRÌNH TOD

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 3.3.1	Thông tin cần thiết về quy hoạch đô thị và giao thông.....	3-4
Bảng 3.4.1	Phạm vi hợp các bên liên quan	3-9
Bảng 3.5.1	Mẫu bảng Xu hướng tăng trưởng dân số trong cụm	3-12
Bảng 3.5.2	Các chức năng và công trình cần có tùy theo đặc điểm địa phương và loại nhà ga	3-16
Bảng 3.6.1	Ví dụ về danh mục các dự án TOD	3-18
Bảng 3.6.2	Mẫu danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga kèm khái toán chi phí.....	3-26
Bảng 3.6.3	Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn.....	3-26
Bảng 3.6.4	Mẫu tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của từng ga	3-27
Bảng 3.6.5	Tổng hợp chi phí theo giai đoạn và loại công trình (triệu đồng).....	3-27
Bảng 3.6.6	Đề xuất phân bổ chi phí đầu tư (triệu đồng).....	3-28
Bảng 3.6.7	Tác động của TOD theo đối tượng hưởng lợi.....	3-29
Bảng 4.1	Các loại quảng trường ga.....	4-8
Bảng 5.1	Lợi ích và trách nhiệm của các chủ sở hữu liên quan	5-7

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 3.1.1	Quy trình lập quy hoạch TOD.....	3-1	
Hình 3.2.1	Phân bố các trung tâm ĐT và mạng lưới ĐSĐT	3-2	
Hình 3.2.2	Hành lang ĐSĐT	Hình 3.2.3 Ba (3) cấp ảnh hưởng của ĐSĐT	3-2
Hình 3.3.1	Quy trình thực hiện Bước 2: Phân tích hiện trạng khu vực nghiên cứu TOD.....	3-3	
Hình 3.3.2	Ví dụ về mẫu thông tin về điều kiện tiếp cận trong khu vực	3-5	
Hình 3.3.3	Ví dụ mẫu thông tin sơ lược về khu vực ga	3-7	
Hình 3.4.1	Thảo luận về các vấn đề và định hướng TOD	3-8	
Hình 3.5.1	Bản đồ vị trí cụm đô thị (ví dụ về Cụm đô thị Nam Hồ Tây).....	3-12	
Hình 3.5.2	Bản đồ vị trí ga trong QHPK (Ví dụ về ga Quận Ngựa)	3-13	
Hình 3.5.3	Vị trí ga trong Quy hoạch phân khu (ví dụ ga Quận Ngựa)	3-14	
Hình 3.5.4	Bản đồ quy hoạch định hướng công trình (ví dụ ga Quận Ngựa, Bạch Mai)	3-17	
Hình 3.6.1	Bản đồ vị trí các dự án đã xác định (Ví dụ khu vực ga Quận Ngựa)	3-20	
Hình 3.6.2	Ví dụ về Quy hoạch mặt bằng công trình.....	3-21	
Hình 3.6.3	Bản đồ khu vực TOD (ví dụ về ga Quận Ngựa).....	3-24	
Hình 3.6.4	Bản đồ vị trí công trình liên phương thức có các công trình bị ảnh hưởng (ví dụ về ga Quận Ngựa).....	3-25	
Hình 4.1	Tiềm năng TOD trên hành lang ĐSĐT	4-1	
Hình 4.2	Phát triển đô thị mới gắn kết dọc hành lang ĐSĐT tại khu vực ngoại vi.....	4-1	
Hình 4.3	Phối hợp quy hoạch giao thông và sử dụng đất quanh nhà ga	4-2	
Hình 4.4	Sử dụng đất và mạng lưới giao thông theo định hướng TOD	4-3	
Hình 4.5	Mạng lưới đường bộ phân cấp và khái niệm về “không gian đường sử dụng chung”	4-4	
Hình 4.6	Không gian đường sử dụng chung	4-5	
Hình 4.7	Các biện pháp và công trình bố trí quanh nút giao	4-5	
Hình 4.8	Phát triển theo trục đứng tại và quanh nhà ga.....	4-6	
Hình 4.9	Các chức năng của quảng trường ga	4-7	
Hình 4.10	Mặt bằng công trình cơ bản trên quảng trường ga	4-7	
Hình 4.11	Quy hoạch mặt bằng điển hình của quảng trường ga theo loại.....	4-9	
Hình 4.12	Quy trình cơ bản ước tính công suất của quảng trường ga	4-11	
Hình 4.13	Các yếu tố của quảng trường ga và quy trình ước tính công suất	4-12	
Hình 4.14	Khu vực trong phạm vi đi bộ của ĐSĐT	4-14	
Hình 4.15	Vị trí các bãi đỗ xe ven trung tâm thành phố.....	4-14	
Hình 4.16	Dịch vụ xe buýt gắn kết mới.....	4-15	

Hình 4.17	Dự án TOD tổng hợp khai thác quỹ đất ĐS tại ga trung tâm ở Nhậ tBản.....	4-16
Hình 5.1	Ví dụ về khu vực TOD của các ga ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2	5-1
Hình 5.2	Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết.....	5-2
Hình 5.3	Tổng hợp quỹ đất công để xây dựng hạ tầng công cộng	5-3
Hình 5.4	Mô hình tái điều chỉnh đất (TĐCĐ).....	5-4
Hình 5.5	Phát triển vùng ngoại ô nhờ dự án điều chỉnh lại đất đai dọc ĐSĐT	5-4
Hình 5.6	Mô hình tái phát triển đô thị (TPTĐT).....	5-5
Hình 5.7	Chuyển đất thành chiều cao công trình.....	5-6

DANH MỤC BẢNG CHỮ VIẾT TẮT

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

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

1 GIỚI THIỆU

1.1 Cơ sở

1.1 Hà Nội dự định sẽ chuyển đổi từ một đô thị dựa vào phương tiện cá nhân sang dựa vào giao thông công cộng thông qua việc nỗ lực xây dựng 8 tuyến đường sắt đô thị với chiều dài trên 300 km. Hệ thống xe buýt, bao gồm cả BRT, cũng đang được mở rộng. Tuy nhiên, nếu muốn xây dựng các khu đô thị dựa vào giao thông công cộng một cách hữu hiệu nhất thì việc chỉ xây dựng các tuyến ĐSĐT không là chưa đủ. Theo kinh nghiệm đã được thực hiện thành công ở nhiều thành phố trên thế giới, triển khai áp dụng mô hình TOD (phát triển dựa vào giao thông) là yếu tố quan trọng để tạo điều kiện phát triển các khu đô thị dựa vào giao thông công cộng.

1.2 TOD nhằm đạt được những nội dung sau:

- (i) **Tăng lượng khách ĐSĐT bằng cách cải thiện điều kiện tiếp cận thuận tiện, an toàn và thoải mái tới các nhà ga:** phạm vi của ĐSĐT khá hạn chế nên việc cải thiện điều kiện tiếp cận tới nhà ga, đồng thời đảm bảo cho hành khách có thể trung chuyển thuận tiện giữa các tuyến đường sắt và với các phương thức vận tải khác, bao gồm đi bộ, đi xe đạp và các phương tiện giao thông công cộng và cá nhân khác chính là một yếu tố hết sức quan trọng giúp tăng lượng khách, nâng cao sự hài lòng của hành khách đi tàu.
- (ii) **Khuyến khích hình thành các khu đô thị nhỏ theo hình thái tập trung và phát triển kinh tế địa phương bằng cách phát triển đô thị tại và quanh nhà ga cũng như khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT:** Điều kiện tiếp cận tốt hơn tới dịch vụ vận tải chất lượng cao sẽ tạo cơ hội phát triển nhà ở, phát triển công trình thương mại tại và quanh nhà ga cũng như trong khu vực ảnh hưởng. TOD có thể mang lại nhiều cơ hội cho đầu tư tư nhân cũng như cho phép cộng đồng địa phương tham gia.
- (iii) **Góp phần cải thiện điều kiện môi trường và xã hội tại địa phương thông qua các biện pháp TOD nói trên:** Khi TOD được quy hoạch tốt, nó cũng sẽ góp phần cải thiện các điều kiện xã hội và môi trường sao cho kể cả những người không sử dụng đường sắt đô thị cũng được hưởng lợi ích.
- (iv) **Góp phần phát huy giá trị thu được từ đất và không gian đô thị nhờ TOD để thu hồi chi phí đầu tư xây dựng đường sắt đô thị:** Giá trị đất và không gian đô thị tại và quanh các ga ĐSĐT sẽ tăng lên nhờ có TOD. Khi TOD được triển khai tốt, gắn kết với phát triển ĐSĐT thì phần giá trị gia tăng có thể được sử dụng để thu hồi một phần chi phí đầu tư xây dựng hệ thống ĐSĐT.
- (v) **Đẩy nhanh tiến độ triển khai phát triển đô thị bền vững cho Hà Nội nhờ những nội dung trên:** TOD sẽ giúp phát triển sử dụng đất hiệu quả hơn, hình thành các khu vực đô thị tập trung mà không tạo ra xung đột giao thông hay ùn tắc trên đường.

1.2 Mục đích của Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD

1.3 Mặc dù đã lập quy hoạch TOD cho các ga thuộc giai đoạn 1 của các tuyến ĐSĐT số 1 và số 2, nhưng vẫn còn có nhiều tuyến và ga khác hiện đang được triển khai và quy hoạch. Sẽ tốt hơn và hiệu quả hơn cho việc khuyến khích phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng khi khái niệm về sử dụng đất, hướng tiếp cận TOD được chia sẻ cho tất cả các tuyến và ga ĐSĐT.

1.4 TOD là một khái niệm mới đối với Hà Nội và cần được quy hoạch hợp lý, lồng ghép vào các quy hoạch và khung thể chế phát triển đô thị hiện hữu. Vì TOD, xét về mặt tiềm năng, có thể tạo ra các tác động sâu sắc về kinh tế, xã hội và môi trường nên những lợi ích mang lại cũng cần được phát huy tốt, đồng thời chi phí cần phải được phân bổ bình đẳng giữa các bên liên quan, bao gồm Nhà nước, chủ đầu tư và cộng đồng địa phương.

1.5 Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD sẽ mang lại những kiến thức và phương pháp về lập quy hoạch và quản lý TOD cũng như cách thức triển khai thành công các dự án TOD. Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD được lập ra:

- dưới dạng tài liệu tham khảo, mang lại khái niệm, kiến thức chung về TOD.
- dưới dạng công cụ quy hoạch và quản lý (khung thể chế, phương pháp thực hiện, cấp vốn và cơ hội PPP, phương án tái phát triển các khu vực đô thị).
- để đưa ra định hướng kỹ thuật khi lập quy hoạch TOD và thiết kế các dự án TOD
- để đưa ra giá trị tham khảo về quản lý quy hoạch và thực hiện các dự án TOD, bao gồm thu xếp thể chế, tìm kiếm cơ hội PPP và hướng tiếp cận đối với công tác phát triển/tái phát triển đô thị.

1.3 Cấu trúc và cách thức sử dụng Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD

1.6 Hướng dẫn thực hiện TOD gồm 5 chương, bao gồm Chương 1 trình bày về sự cần thiết và mục đích của tài liệu, Chương 2 về khái niệm và các trường hợp đã triển khai TOD ở các đô thị khác có thể dùng làm định hướng TOD áp dụng cho ĐSĐT ở Hà Nội, Chương 3 về phương pháp lập quy hoạch theo bước, Chương 4 về nguồn tham khảo và các vấn đề cần xem xét để xây dựng định hướng TOD và Chương 5 về phương pháp thực hiện và quản lý TOD.

1.7 Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD này là bản đề xuất và sẽ được điều chỉnh, phát triển tiếp trên cơ sở phối hợp, tham vấn các cơ quan hữu quan, tham khảo các hướng dẫn quy hoạch và thiết kế hiện hữu.

Đề xuất Hướng dẫn thực hiện TOD bao gồm các chương sau:

- Chương 1: Giới thiệu
- Chương 2: Khái niệm và Thực tiễn TOD
- Chương 3: Các bước lập quy hoạch TOD
- Chương 4: Nguồn tham khảo lập quy hoạch định hướng TOD.
- Chương 5: Tổ chức thể chế nhằm thúc đẩy phát triển mô hình TOD

2 KHÁI NIỆM VÀ THỰC TIỄN TOD

2.1 Khái niệm TOD

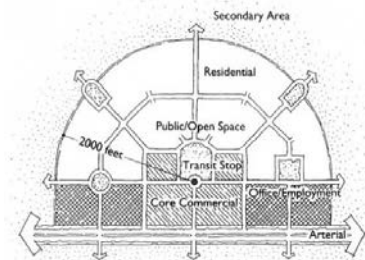
2.1 Các mục đích chính về xây dựng ĐSĐT tại các khu vực đô thị lớn bao gồm (i) cung cấp cho người dân các dịch vụ vận tải công cộng có tính cạnh tranh, thuận tiện, nhanh chóng, an toàn, thoải mái và phù hợp với thu nhập, (ii) tạo điều kiện chuyển những người sống trong các khu vực có điều kiện sống chưa tốt sang các khu vực bên ngoài có điều kiện sống tốt hơn mà vẫn dễ dàng đi vào trung tâm thành phố nơi họ từng sống, làm việc hay tham gia các hoạt động khác, và (iii) tạo điều kiện cho các dự án phát triển mới có thể khả thi do cải thiện được điều kiện tiếp cận tại và quanh nhà ga ở khu vực trung tâm hiện hữu cũng như trên các hành lang ĐSĐT.

2.2 Ban đầu, phát triển dựa vào giao thông (TOD)¹ được xem là hướng tiếp cận đối trọng nhằm chuyển đổi một xã hội từ mô hình phụ thuộc vào ô tô sang mô hình đô thị khá nhỏ gọn theo hình thái tập trung. TOD góp phần hình thành một xã hội thân thiện với môi trường do chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng tiêu thụ ít nhiều liệu và có lượng khí thải CO₂ thấp hơn, hướng tới “tăng trưởng thông minh”. Bên cạnh đó, việc chuyển sang sử dụng vận tải công cộng cũng giảm diện tích sử dụng không gian trên một hành khách, qua đó đảm bảo sử dụng không gian đô thị hiệu quả.

2.3 TOD có thể mang lại tác động tích cực lớn đối với giao thông đô thị, sử dụng đất và môi trường. Do đó, TOD được kỳ vọng sẽ tạo ra hiệu quả đồng bộ giữa phát triển giao thông và phát triển đô thị, tạo không gian đô thị mới, các hoạt động mới trong khu vực ảnh hưởng của các tuyến ĐSĐT. Triển khai thành công TOD sẽ giúp tăng lượng khách, tăng sự hài lòng của hành khách ĐSĐT, và đồng thời sẽ giúp tăng được cơ hội phát triển đô thị ở nhiều cấp khác nhau trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT.

Hộp 2.1 Nguyên tắc cơ bản và tác động của TOD trên thế giới

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



Theo Cục Vận tải Liên bang Mỹ, những tác động tích cực của TOD gồm: (i) sử dụng hiệu quả hơn đối với đất, năng lượng và các nguồn lực khác, (ii) tiêu thụ ít dầu, khí hơn, (iii) không khí sạch hơn, (iv) giảm thiểu mức tăng trưởng giao thông, (v) khuyến khích đi bộ, (vi) tăng lượng khách đường sắt đô thị với chi phí thấp hơn nếu cần xe buýt hay bãi đỗ để đưa hành khách tới ga, (vii) tăng giá trị công trình, doanh thu từ thuê sàn và công trình, (viii) tăng đi bộ cho các hoạt động trong khu vực, (ix) tạo cơ hội xây dựng nhà ở cho các đối tượng có mức thu nhập khác nhau, (x) dùng chiều cao công trình, mật độ xây dựng, (xi) giảm chi phí vận tải, và (xii) hình thành lối sống lành mạnh hơn.

¹ Phát triển dựa vào giao thông (TOD) được sử dụng lần đầu bởi Peter Calthorpe trong cuốn “The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream”, NXB Kiến trúc Princeton, 1993.

2.2 Thực tiễn TOD trên thế giới (Bài học kinh nghiệm)

1) Tổng quan

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

2) Tăng trưởng thông minh dựa vào TOD

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

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

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

2.7 Khu đô thị Tama là một dự án xây dựng khu dân cư quy mô lớn, thuộc bốn đơn vị hành chính của Tokyo (Hachioji, Tama, Inagi và Machida), có tổng diện tích khoảng 28.000 ha. Dự án này được thiết kế thành khu đô thị mới vào năm 1965 do chính quyền vùng thành phố chủ trì. Dự án trải dài khoảng 14km theo hướng đông tây với chiều rộng 1-3km, nằm trên một khu đồi gọi là vùng đồi Tama cách trung tâm Tokyo khoảng 20km. Các tuyến đường sắt đi qua khu vực này là tuyến Keio và tuyến Odakyu, có trên 10 nhà ga, nối với tiểu vùng của Tokyo là Shinjuku. Các hoạt động xây dựng ở đây chủ yếu do khu vực công thực hiện, chỉ có một số khu vực nhỏ người dân muốn ở lại nên đã áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất đai (xem Chương 4 để biết thêm chi tiết).

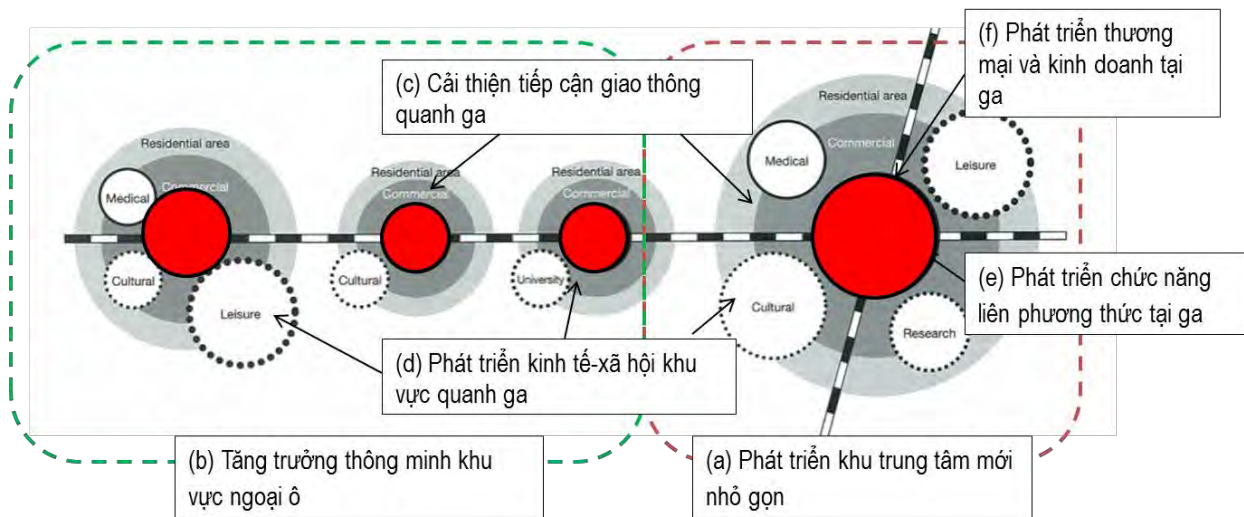
(ii) Tái phát triển đô thị gắn kết với đường sắt do Công ty Tokyu thực hiện

2.8 Công ty Tokyu (gọi tắt là Tokyu) đã phát triển các khu vực dân cư gắn kết với mạng lưới đường sắt trải rộng tới khu vực ngoại ô phía tây nam của vùng thành phố Tokyo. Ngoài các mảng hoạt động về kinh doanh đường sắt và xây dựng hạ tầng thì Tokyo cũng tham gia vào nhiều hoạt động kinh doanh khác như thương mại, bán lẻ (nhà hàng, du lịch, nghỉ dưỡng, v.v.). Dự án "Tama Denen Toshi" (Đô thị vườn Tama) nằm cạnh tuyến Den-en-toshi của Tokyu là một trong những dự án thành công của Tokyu về phát triển gắn kết giữa đô thị và đường sắt (xem Hình 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 và 2.2.4).

2.9 Cách tiếp cận của Tokyu là (a) gắn kết các ngành kinh doanh dịch vụ vận tải (đường sắt và xe buýt), (b) kinh doanh bất động sản và dịch vụ/thương mại (nhà ở và văn phòng) và

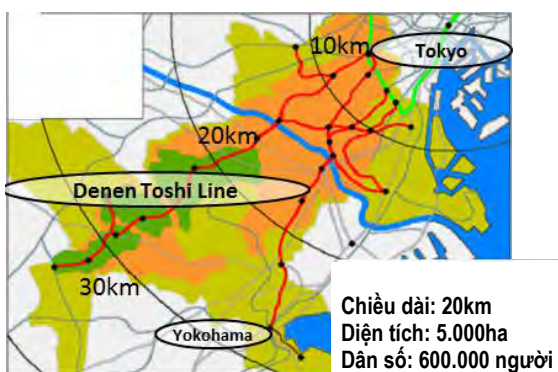
(c) kinh doanh thương mại/dịch vụ (cửa hàng tại ga, cửa hàng bán lẻ, cung cấp dịch vụ công nghệ thông tin khu vực) một cách đồng bộ. Ngày nay, trên 70% tổng số doanh thu của công ty là từ các hoạt động phi vận tải, rất được ngành giao thông ủng hộ.

Hình 2.2.1 Định hướng TOD dọc hành lang ĐSDT

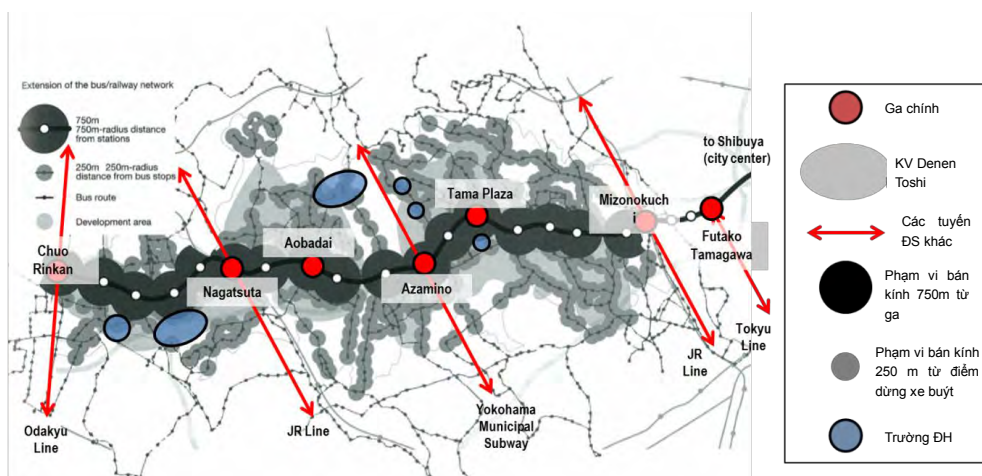


Hình 2.2.2 Tăng trưởng thông minh khu vực đô thị dựa vào ĐSDT và TOD

Hình 2.2.3 Khu vực ga Tama Plaza



Hình 2.2.4 Phát triển khu đô thị mới gắn kết và cung cấp dịch vụ xe buýt dọc ĐSDT



(iii) Bài học kinh nghiệm ở Singapore

2.10 Singapore là trường hợp thành công về phát triển ĐSĐT xét về mô hình TOD mở rộng. Với diện tích đất hạn chế, một số khu đô thị mới đã được xây dựng, kết nối tốt với khu trung tâm và các tiểu vùng khác bằng mạng lưới UMRT gắn kết hoàn hảo (xem Hình 2.2.5).

2.11 Các khu đô thị được thiết kế rất tập trung, có mật độ dân số cao, các tòa nhà chung cư cao tầng giá phù hợp, bố trí được không gian mở thoáng đãng, các tiện ích đô thị cơ bản. Các ga ĐSĐT được bố trí phần lớn ở trung tâm các khu đô thị này, nên người dân dễ dàng tiếp cận cả dịch vụ vận tải và dịch vụ đô thị.

Hình 2.2.5 Cấu trúc đô thị cơ bản của Singapore



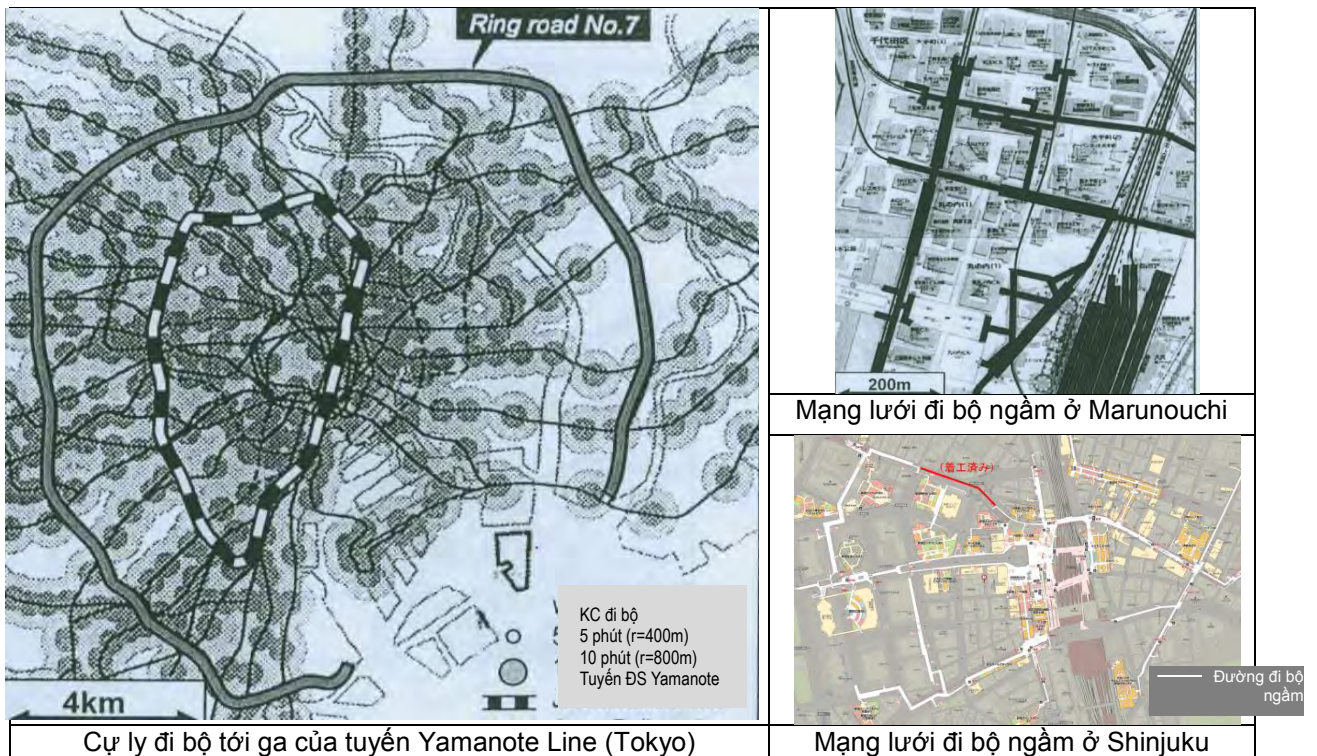
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Tăng cường điều tiết giao thông tại trung tâm thành phố

2.12 Một vai trò quan trọng khác của ĐSĐT là góp phần cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố khi ĐSĐT đã được xây dựng thành mạng lưới hiệu quả. Ví dụ như các khu thương mại trung tâm của Tokyo hầu như đều nằm trong cự ly đi bộ từ các ga đường sắt (xem Hình 2.2.6).

2.13 Ở những khu đông đúc, nhà ga của các tuyến còn được nối với nhau bằng lối đi bộ trải rộng có điều hòa không khí giúp cho hành khách, người đi bộ có thêm lựa chọn về môi trường đi bộ tùy theo điều kiện đi bộ và môi trường thực tế (xem Hình 2.2.7).

Hình 2.2.6 Mạng lưới ĐSDT ở trung tâm Tokyo



4) TOD tại vùng ven đô thị

(a) Tái phát triển khu vực ga Ebisu

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

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

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

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

2.17 Định hướng phát triển của dự án bao gồm đầu mối giao thông thuận tiện, không gian đi bộ thân thiện, không gian đi bộ thể hiện giá trị văn hóa và lịch sử, các công trình và dịch vụ

công ích phục vụ người dân, môi trường thương mại đa dạng, quảng trường hấp dẫn cho gặp mặt và giao lưu. Các công trình bao gồm trong dự án là hai quảng trường ga để tránh tập trung lượng xe, trong đó một quảng trường cho xe buýt và taxi với vòng xoay xe buýt, bãi taxi, điểm đón taxi; và một quảng trường để đón tiễn cho xe ô tô thông thường và điểm đón taxi. Đã xây dựng một tòa nhà chín tầng để bố trí các công trình công ích như Trung tâm hành chính Totsuka, trung tâm văn hóa, bãi trông giữ xe đạp, ô tô ngầm. Các công trình thương mại cũng được bố trí trong dự án này.

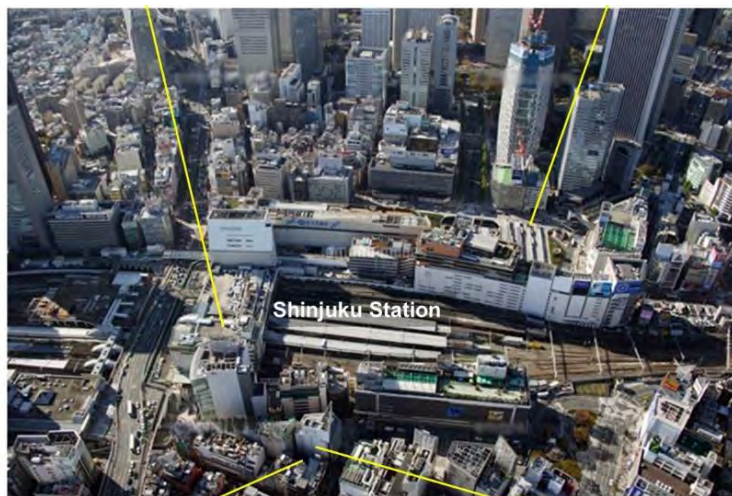
5) Phát triển khu vực ga toàn diện tại các khu thương mại trung tâm

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

(a) Trường hợp Khu TMTT Shinjuku

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

Hình 2.2.7 Xây dựng khu TMTT và ĐSĐT ở khu vực ga Shinjuku



Mạng lưới lối đi bộ ngầm



Lối đi bộ ngầm nối với các tòa nhà, các ga khác

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) TOD trên đất đề-pô cũ của Tokyo

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

Hình 2.2.8 Hình ảnh về khu vực ga và xung quanh ga Shiodome



Nguồn: Ban Quản lý Shiodome SHIO SITE, <https://seidenpriester.wordpress.com/tag/pedestrian-deck/#p-carousel-4707>

(c) Tái phát triển khu vực ga Shinagawa

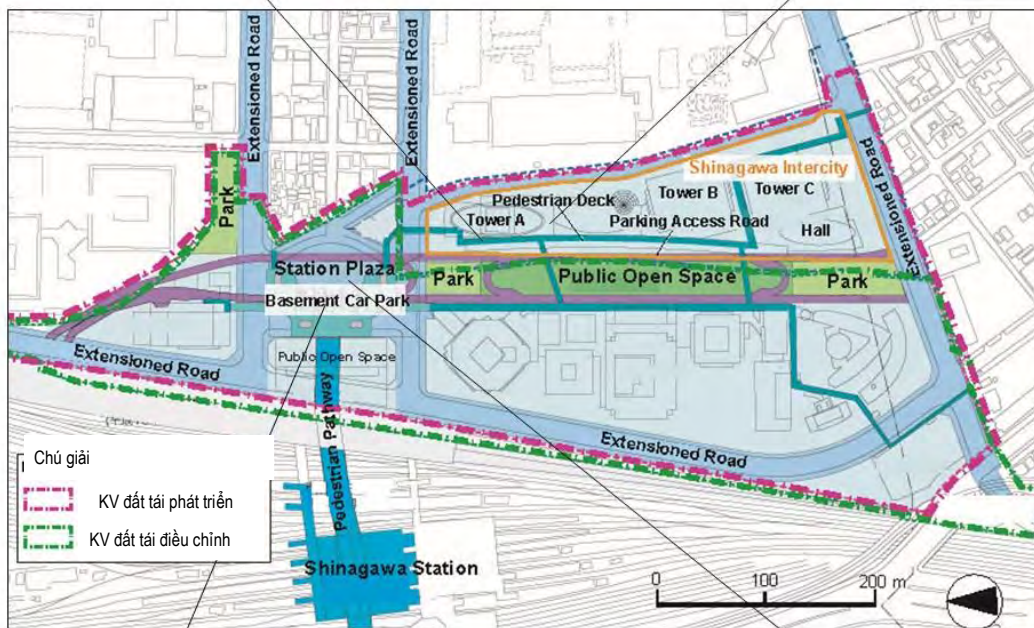
2.21 Ga Shinagawa là một trong những dự án phát triển đô thị gắn kết thành công nhờ mô hình tái điều chỉnh đất và PPP. Sau khi tái phát triển, các tuyến đường bộ được kéo dài, không gian mở và công viên được xây dựng, bãi xe ngầm và lối đi bộ trên cao cũng được bố trí.

Hình 2.2.9

Bản đồ ga Shinagawa

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

Khu vực tái phát triển (tòa nhà đa chức năng)



Lối vào bãi đỗ xe ngầm



Quảng trường ga

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ Cty Shinagawa Intercity Management Co.Tokyo và từ Cty Winriver

6) Nhà ga

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

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

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

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

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

7) Công trình liên phương thức

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

2.27 Một trong những ưu điểm quan trọng nhất của phương tiện giao thông cá nhân là cung cấp dịch vụ đi lại từ cửa-tới-cửa. Do đó, để thực hiện chuyển đổi phương thức từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, cần giảm thiểu lượng hành khách bị giảm do

chuyển đổi liên phương thức. Do đó, vai trò của các công trình liên phương thức là đảm bảo sự thuận tiện, an toàn và cảm giác thoải mái cho người sử dụng đường sắt cũng như người không sử dụng đường sắt ở khu vực trong và quanh ga.

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

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

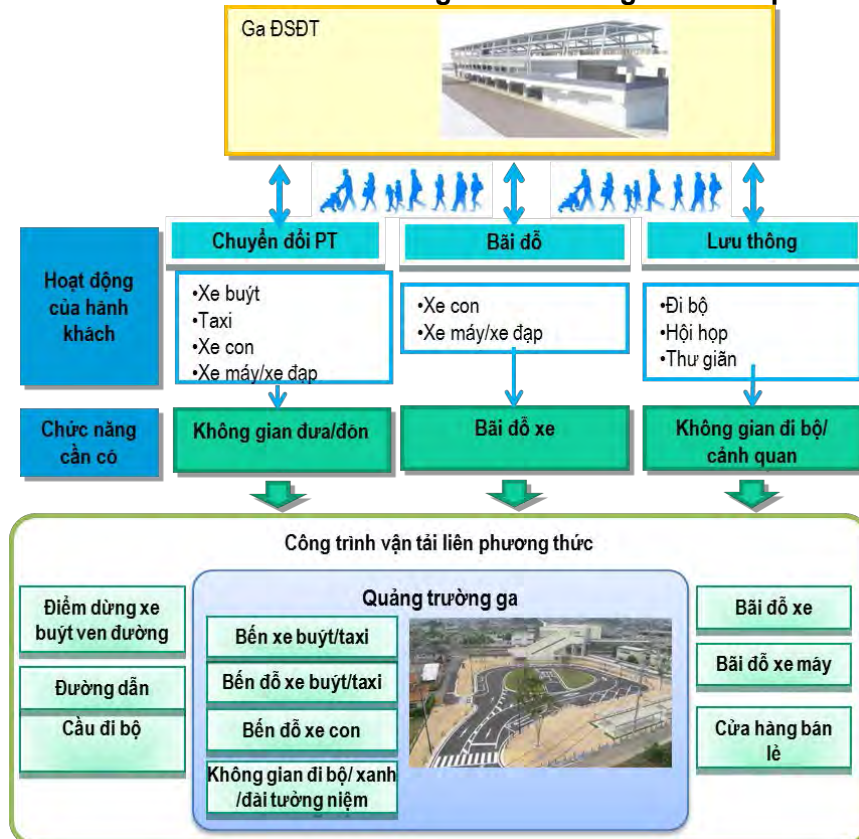
2.29 Cần xem xét các nguyên tắc sau khi quy hoạch và thiết kế các công trình:

- (i) **Thiết kế phổ quát:** Thiết kế phổ quát, thường gọi là thiết kế toàn diện là các ý tưởng rộng lớn gồm xây dựng các tòa nhà, sản phẩm và môi trường thuận tiện cho người già, người tàn tật và người bình thường tiếp cận.
- (ii) **Đi lại thuận tiện từ cửa-tới-cửa:** Cần thúc đẩy đi lại thuận tiện từ cửa-tới-cửa cho người sử dụng ĐSĐT: đi lại thuận tiện là đi lại thuận lợi, thoải mái, dễ chịu, an toàn, đáng tin cậy và có chi phí hợp lý.
- (iii) **Không gian công cộng trong phạm vi đi bộ:** Cần có môi trường đi bộ hấp dẫn hay không gian có thể đi bộ được cho các công trình và tòa nhà liên quan đến TOD. Cần xem xét khái niệm này trong bước quy hoạch và thiết kế.

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

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

Hình 2.2.10 Vai trò và chức năng của các công trình liên phương thức



(b) Quảng trường ga

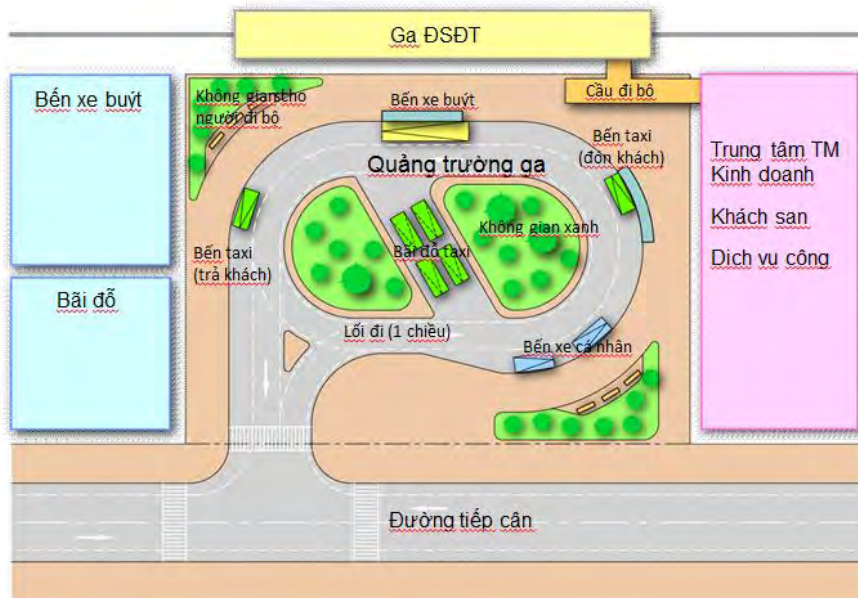
2.31 Quảng trường ga thường đảm nhận 2 chức năng không gian chính: thứ nhất là chức năng không gian vận tải để đáp ứng nhu cầu đi lại của người sử dụng đường sắt và chức năng thứ hai là chức năng không gian môi trường cho người dân đi bộ, chờ và gặp gỡ - chức năng này yêu cầu cần có không gian thoải mái cho người sử dụng. Ngoài ra, quảng trường ga còn đóng vai trò quan trọng là “hình ảnh mang tính biểu trưng của thành phố/khu vực”, tạo ấn tượng đầu tiên về khu vực nên cần được quy hoạch phù hợp (xem Hình 2.2.11 và Hình 2.2.12).

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

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

2.34 Cần xây dựng và quản lý quảng trường ga theo thỏa thuận giữa đơn vị khai thác tuyến đường và cơ quan quản lý đường bộ dựa trên chức năng của hai đơn vị này do quảng trường ga gồm cả công trình đường bộ và các công trình khác. Ví dụ, ở Nhật Bản, các công ty đường sắt và các ban ngành chức năng thống nhất khu vực mà mỗi bên chịu trách nhiệm quản lý trong quảng trường ga gồm chi phí xây dựng, khai thác, duy tu và các vấn đề quan tâm khác. Đề xuất cần có quy định chính thức về phát triển quảng trường ga là những công trình giao thông chính thức trong quy hoạch đô thị để đảm bảo quỹ đất và chỉ giới phát triển.

Hình 2.2.11 Mặt bằng bố trí công trình ở quảng trường ga



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

Hình 2.2.12 Quảng trường ga ở Nhật Bản



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Công trình phục vụ xe buýt và taxi

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

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

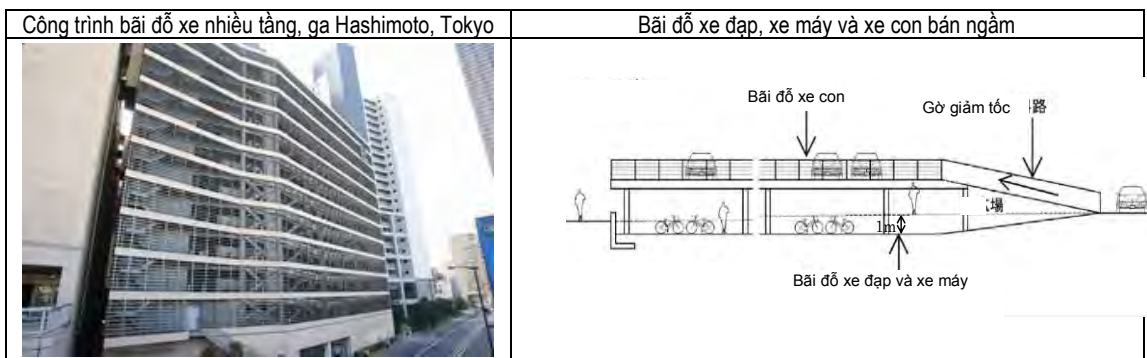
(d) Bãi đỗ xe con

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

2.38 Ở Nhật Bản, bãi đỗ xe con là công trình quan trọng như công trình giao thông đô thị. Bãi đỗ đảm nhận chức năng trung chuyển liên phương thức và “Gửi xe - Đi tàu” thường được nhà nước xây dựng, có thể là bãi đỗ trên đường hoặc ở vị trí gần với các tuyến phố, trong phạm vi chỉ giới đường và những bãi đỗ cần có trong khu vực đô thị hóa để duy trì chức năng đô thị nhưng khu vực tư nhân không thể xây dựng vì lý do tài chính. Phát triển, khai thác và quản lý bãi đỗ được quy định trong nhiều bộ luật, gồm Luật Quy hoạch thành phố - xác định bãi đỗ chính thức như là công trình quy hoạch của thành phố, Luật Giao thông Đường bộ để kiểm soát thời gian đỗ và đỗ xe trên đường. Luật Quy hoạch Thành phố có thể xác định khu vực phát triển bãi đỗ cần thiết để đảm bảo giao thông thuận tiện trong khu thương mại như là công trình quy hoạch của thành phố. (xem Hình 2.2.13).

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

Hình 2.2.13 Ví dụ về bãi đỗ xe con



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

(e) Bãi trông giữ xe máy và xe đạp

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

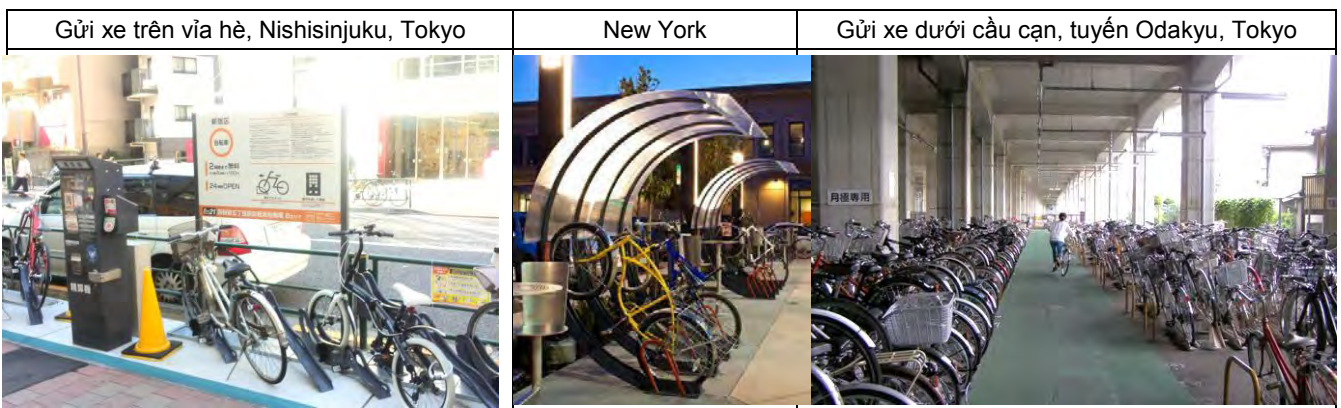
2.41 Không gian bãi đỗ trên vỉa hè và dưới cầu cạn: Có thể phát triển bãi đỗ mà không làm tăng chi phí giải phóng mặt bằng và rải mặt; tuy nhiên, cần chú ý đến việc không làm ảnh hưởng tới người đi bộ khi xây dựng trên vỉa hè.

2.42 Không gian bãi đỗ trên mặt đất: Nên chọn vị trí gần ga – ví dụ cách ga 200 m, sử dụng diện tích của ga hoặc đất công gần đó.

2.43 Không gian bãi đỗ ngầm: Chi phí đầu tư cao nhưng có công suất lớn trong điều kiện quỹ đất hạn chế.

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

Hình 2.2.14 Ví dụ về điểm trông xe đạp



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp từ nhiều nguồn

8) Công trình và môi trường đi bộ

(a) Môi trường thân thiện với người đi bộ

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

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

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

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

(b) Cầu đi bộ

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

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

Hình 2.2.15 Ví dụ về cầu đi bộ

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

9) Sử dụng không gian ngầm

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

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

Hình 2.2.16 Ví dụ về lối đi ngầm trong ga Shinjuku Sanchoume, Tokyo

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

10) Cơ hội phát triển kinh tế địa phương quanh các Ga ĐSDT

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

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

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

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

Hình 2.2.17 Ví dụ về tuyến phố thương mại địa phương trước ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(b) Sử dụng không gian dưới cầu cạn

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

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

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

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

Hình 2.2.18 Ví dụ về khai thác không gian dưới cầu cạn đường sắt phục vụ thương mại



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(c) Trung tâm thương mại ngầm

2.58 Có nhiều công trình đô thị như công trình thương mại và kinh doanh, cơ quan nhà nước và công viên tập trung quanh ga ĐSĐT. Không gian ngầm có tiềm năng (i) tăng lưu lượng người sử dụng ga và mở rộng khu vực liền kề của ga bằng cách xây dựng các lối vào theo các hướng khác nhau³, (ii) sử dụng đất quanh ga hiệu quả và (iii) thúc đẩy hình thành mạng lưới đường dành riêng cho người đi bộ an toàn và thoải mái có đèn chiếu sáng và điều hòa nhiệt độ.

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

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

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

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

2.3 Hướng tiếp cận TOD ở Hà Nội

1) Vai trò chính của ĐSĐT ở Hà Nội

(a) Tăng trưởng Đô thị Thông minh

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

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

2.64 ĐSĐT có thể kích thích phát triển các khu vực ngoại thành thuận tiện, đáng sống và có chi phí phù hợp thu nhập trên hành lang tuyến (xem Hình 2.3.1). Thuận tiện là do khu vực ngoại thành này được nối trực tiếp với khu thương mại trung tâm bằng đường sắt. Đáng sống là do môi trường ở khu vực ngoại vi này tốt hơn ở trong trung tâm thành phố. Phù hợp với thu nhập do chi phí về nhà ở và hạ tầng thấp hơn. Trên thế giới đã có nhiều trường hợp thành công như vậy. Ví dụ, nhiều đô thị lớn ở Nhật Bản đã triển khai các dự án xây dựng các đô thị mới quy mô lớn cùng mới phát triển đường sắt.

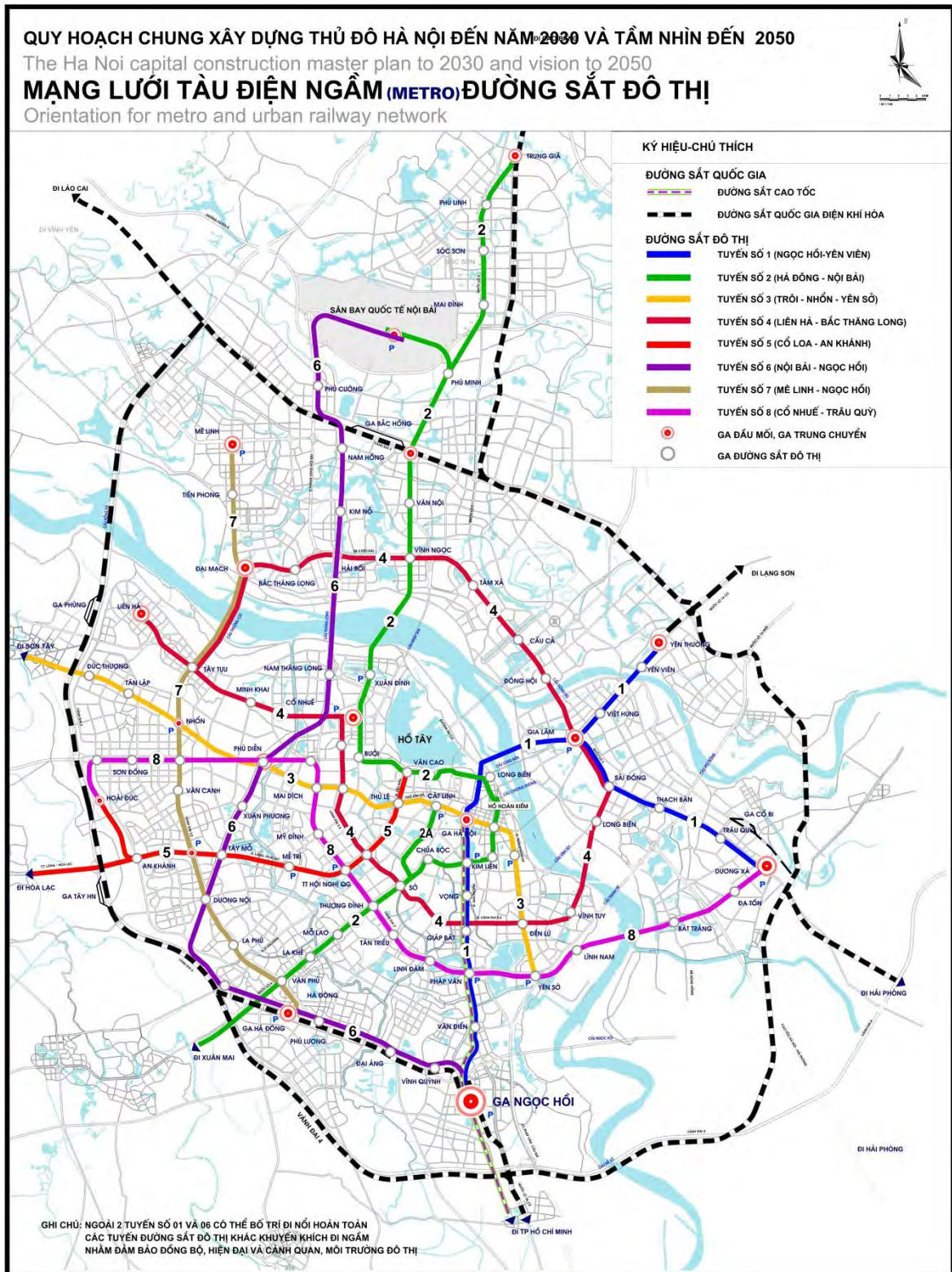
(b) Tái tổ chức/Khôi phục khu thương mại trung tâm

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

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

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

Hình 2.3.1 Quy hoạch mạng lưới ĐSDT ở Hà Nội



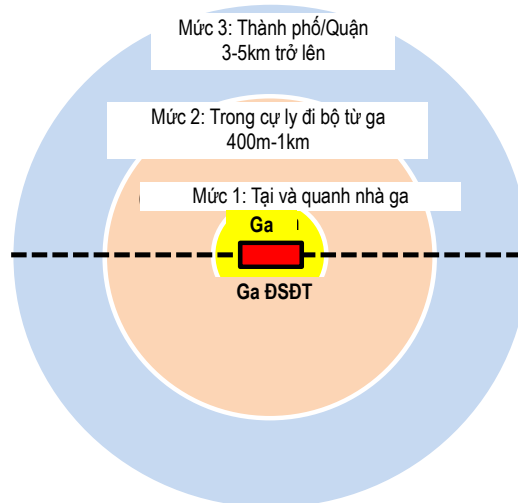
Nguồn: Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội

2) Tầm quan trọng của sự gắn kết

(a) Gắn kết về không gian

2.67 Khi xây dựng các quy hoạch định hướng TOD cho từng ga ĐSĐT, 3 cấp khu vực ảnh hưởng cần được cân nhắc (xem Hình 2.3.2 và Hình 2.3.3).

Hình 2.3.2 Các khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT



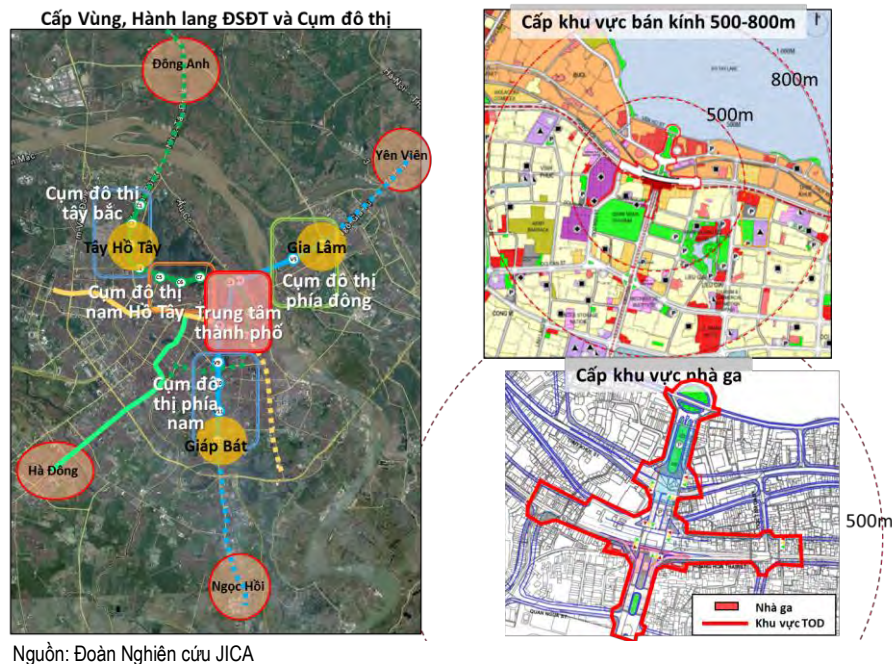
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (i) **Cụm đô thị:** Các khu vực đô thị dọc hành lang các tuyến ĐSĐT được chia thành một số cụm đô thị là những nơi có các đặc điểm đô thị tương đối đồng nhất. 5 cụm đô thị đã được xác định trong phạm vi ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2, Giai đoạn 1, gồm:
- Cụm 1 - Cụm đô thị phía tây bắc thành phố: Trung tâm ngoại ô mới phía tây bắc là trung tâm thương mại, hành chính, dân cư và nối dài các tuyến giao thông tới Nội Bài: gồm các ga Nam Thăng Long (C1), Ngoại Giao đoàn (C2), Tây Hồ Tây (C3) và Bưởi (C4);
 - Cụm 2 - Trung tâm đô thị phía nam Hồ Tây: Khu đô thị hóa mật độ cao là khu vực phát triển dựa vào vận tải công cộng: gồm các ga Quán Ngựa (C5), Bách Thảo (C6), Hồ Tây (C7);
 - Cụm 3 - Trung tâm TP: Khu trung tâm cũ là các quận thương mại và kinh doanh và không gian đô thị lấy người đi bộ làm trung tâm: gồm các ga Hàng Đậu (C8), Hồ Hoàn Kiếm (C9), Trần Hưng Đạo (C10), Long Biên Nam (V6) và Hà Nội (V8);
 - Cụm 4 - Cụm đô thị phía nam thành phố: Khu vực đang đô thị hóa và khu vực mở rộng ở phía nam thành phố: gồm các ga C.V Thống Nhất (V9), Bạch Mai (V10), Phương Liệt (V11), Giáp Bát (V12).
 - Cụm 5 - Cụm đô thị phía đông thành phố: Khu vực đang đô thị hóa và khu vực mở rộng ở phía đông thành phố: gồm các ga Gia Lâm (V4), Long Biên Bắc (V5).
- (ii) **Khu vực trong cự ly đi bộ:** Mặc dù ở các khu vực ga cụ thể thường có sự khác biệt về bản chất hạ tầng đô thị, nhưng có một điểm chung là cự ly đi bộ chấp nhận được là 500-800m. Đối với phạm vi phục vụ của Tuyến 1 và Tuyến 2, khoảng cách đi bộ chung là 500 m, riêng đối với các ga đầu mối như Hà Nội, Giáp Bát và Gia Lâm, khoảng cách đi bộ là i khu vực trong vòng bán kính 800m.

- (iii) **Khu vực ga và Khu vực TOD:** Khu vực này ở mỗi ga mỗi khác, tùy thuộc vào hiện trạng hạ tầng. Khu vực ga được định nghĩa là khu vực cần thiết để đảm bảo bố trí các công trình liên phương thức cơ bản cho ĐSDT. Khu vực này được xác định cho từng ga để làm rõ ranh giới cụ thể. Đề xuất gọi khu vực này là “Khu vực TOD” và được thể hiện trong Quy hoạch Phân khu tương ứng (xem chi tiết trong Chương 5).

2.68 Các cấp gắn kết không gian nói trên đứng riêng rẽ mà được gắn với nhau khi lập quy hoạch và dự án.

Hình 2.3.3 Các khu vực mục tiêu lập quy hoạch định hướng TOD



(b) Gắn kết ngành

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

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

(c) Gắn kết về thể chế

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

- (i) **Phù hợp với Quy hoạch Phân khu:** Quy hoạch Phân khu là công cụ quan trọng giúp kiểm soát, quản lý phát triển đô thị theo quy hoạch. Quy hoạch TOD đề xuất cần được thể hiện hay lồng ghép trong Quy hoạch Phân khu tương ứng (xem chi tiết trong Chương 5).

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

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

- (i) Khu vực TOD được xác định sao cho bao quát chỉ giới của ĐSĐT và các khu vực cần có các biện pháp can thiệp nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tốt tới nhà ga (xem chi tiết trong Chương 5).
- (ii) Quy hoạch định hướng phải tương thích và phù hợp với quy hoạch phân khu hiện tại cũng như các quy hoạch đã duyệt khác. Khi cần có các điều kiện để đảm bảo sử dụng hữu hiệu ĐSĐT, có thể thể hiện đề xuất trong quy hoạch định hướng.
- (iii) Quy hoạch định hướng gồm các biện pháp cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga cũng như các biện pháp cải thiện môi trường cộng đồng hiện hữu. Quy hoạch cải tạo đường tiếp cận đã được lập cho khu vực nằm trong bán kính 1km từ ga nói chung và khu vực TOD nói riêng.

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

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

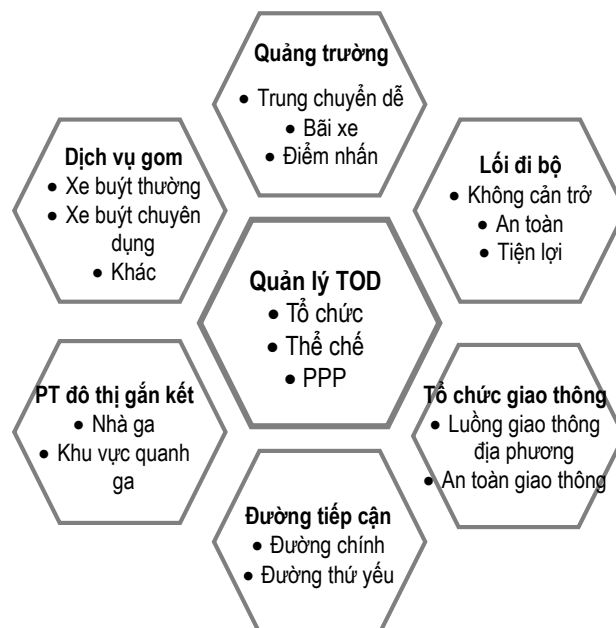
2.74 TOD nhằm đảm bảo lượng khách cho ĐSĐT và đảm bảo sự hài lòng cho hành khách bằng cách bố trí điều kiện tiếp cận tốt hơn, kích thích phát triển kinh tế-xã hội, bảo vệ môi trường thông qua phát triển đô thị gắn kết và đồng bộ trong khu vực ảnh hưởng của tuyến. Khi TOD được triển khai ở tất cả các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

2.75 Các yếu tố can thiệp chính cần có để đảm bảo triển khai TOD như sau (xem Hình 2.3.5):

- (a) **Đường tiếp cận ga:** Nhà ga phải có được đường tiếp cận tốt cho cả người đi bộ và phương tiện giao thông như xe đạp, xe máy, ô tô con, taxi, xe buýt, v.v., thuận tiện cho cả việc đến hoặc rời ga.
- (b) **Quảng trường ga:** Nhà ga phải được bố trí đủ không gian phía trước nhằm đảm bảo thuận tiện cho người dân đến và rời đi bằng cách đi bộ, đi xe đạp, xe máy, ô tô, taxi, xe buýt v.v. Để làm được điều đó thì cần bố trí bãi xe đủ rộng cũng như các điểm đón/trả khách. Xét về các đặc điểm và nhu cầu của địa phương, quảng trường ga cũng phải đóng vai trò điểm nhấn không gian cho cộng đồng và phục vụ các hoạt động khác.

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

Hình 2.3.4 Các hợp phần chính của TOD



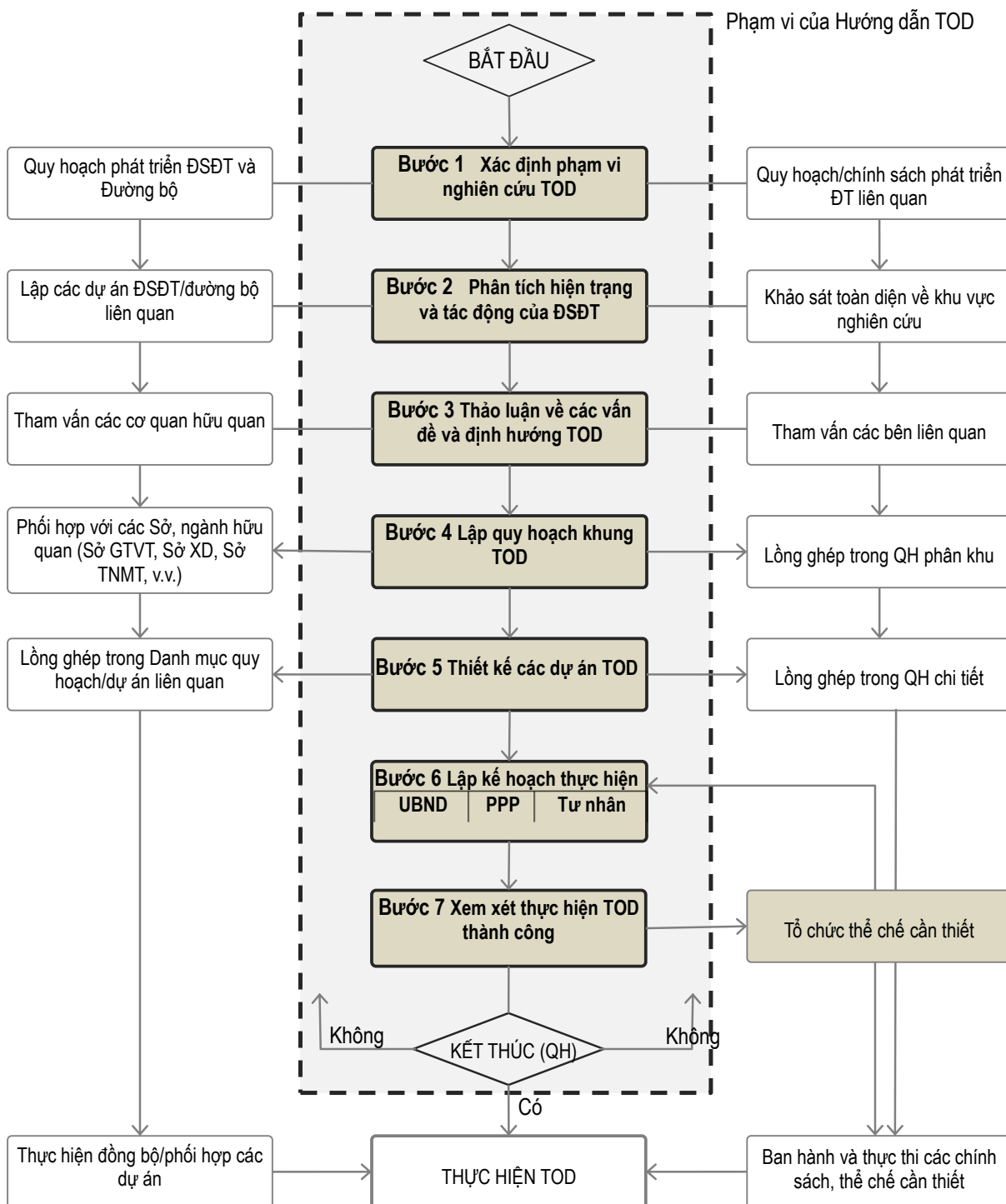
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3 CÁC BƯỚC LẬP QUY HOẠCH TOD

3.1 Khuôn khổ chung đối với công tác lập quy hoạch

3.1 Các bước chung của công tác lập quy hoạch được tổng hợp trong Hình 3.1.1.

Hình 3.1.1 Quy trình lập quy hoạch TOD



3.2 Bước 1: Xác định khu vực nghiên cứu TOD

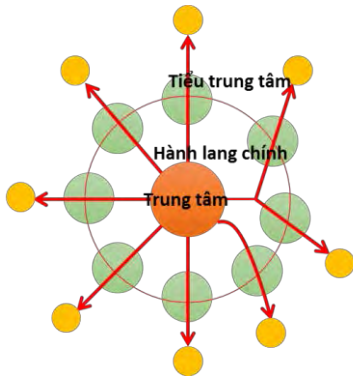
1) Mục tiêu

3.2 Rà soát và phân tích hiện trạng mạng lưới, hướng tuyến và khu vực ga ĐSĐT, khu vực nghiên cứu TOD dựa theo phân cấp chức năng hiệu quả.

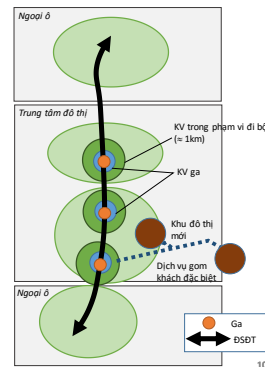
2) Nhiệm vụ

3.3 **Nhiệm vụ 1 - Xác định khu vực ảnh hưởng của TOD:** Khu vực ảnh hưởng của TOD được chia thành 3 cấp; (i) Cấp cụm đô thị gồm các ga trong khu vực có đặc điểm đô thị tương đồng cũng như phạm vi phục vụ của dịch vụ gom khách, (ii) khu vực ga trong phạm vi đi bộ (bán kính 500 – 800m) và (iii) Khu vực ga gồm khu vực trong chỉ giới ĐSĐT và khu vực cần thiết để đảm bảo cung cấp hạ tầng liên phương thức cơ bản của ĐSĐT. Khu vực nghiên cứu TOD là phạm vi cần cân nhắc khi quy hoạch, bao gồm các khu vực ảnh hưởng TOD nói trên. Khu vực nghiên cứu TOD thường rộng hơn khu vực trong cự ly đi bộ và bị phân chia bởi các trục giao thông, các con sông và/hoặc ranh giới hành chính cấp quận/huyện hay phường/xã.

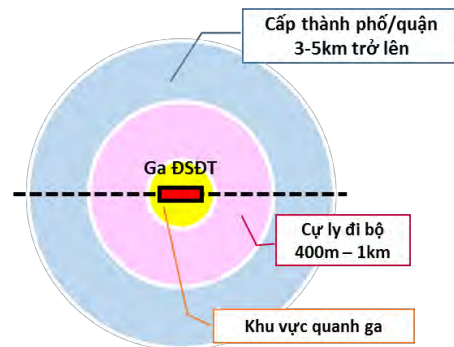
Hình 3.2.1 Phân bố các trung tâm ĐT và mạng lưới ĐSĐT



Hình 3.2.2 Hành lang ĐSĐT



Hình 3.2.3 Ba (3) cấp ảnh hưởng của ĐSĐT



3.4 **Nhiệm vụ 2 - Rà soát các quy hoạch giao thông, phát triển đô thị, sử dụng đất liên quan:** Các quy hoạch và dự án liên quan (Quy hoạch chung, Quy hoạch phân khu, các quy hoạch ngành, các dự án phát triển giao thông và đô thị) được rà soát để xác định định hướng phát triển chung, các dự án giao thông liên quan (đường bộ và VTCC), quy hoạch và dự án ĐSĐT (mạng lưới, hướng tuyến, vị trí ga và kế hoạch thực hiện, v.v.). Cần xây dựng quy hoạch TOD trên cơ sở xem xét tình hình sử dụng đất và sự phát triển kinh tế-xã hội, GTVT trong khu vực ảnh hưởng của TOD. Cần xem xét hiện trạng các dự án xây dựng ĐSĐT và lập quy hoạch phân khu.

3.5 **Nhiệm vụ 3 - Lập nhiệm vụ quy hoạch (điều khoản tham chiếu) của Nghiên cứu TOD:** Lập nhiệm vụ quy hoạch (điều khoản tham chiếu) gồm cả đánh giá môi trường chiến lược phù hợp với Luật Quy hoạch Đô thị (Điều 24, 44, 45, 20, 21 và Điều 31 Nghị định 37).

3) Sản phẩm

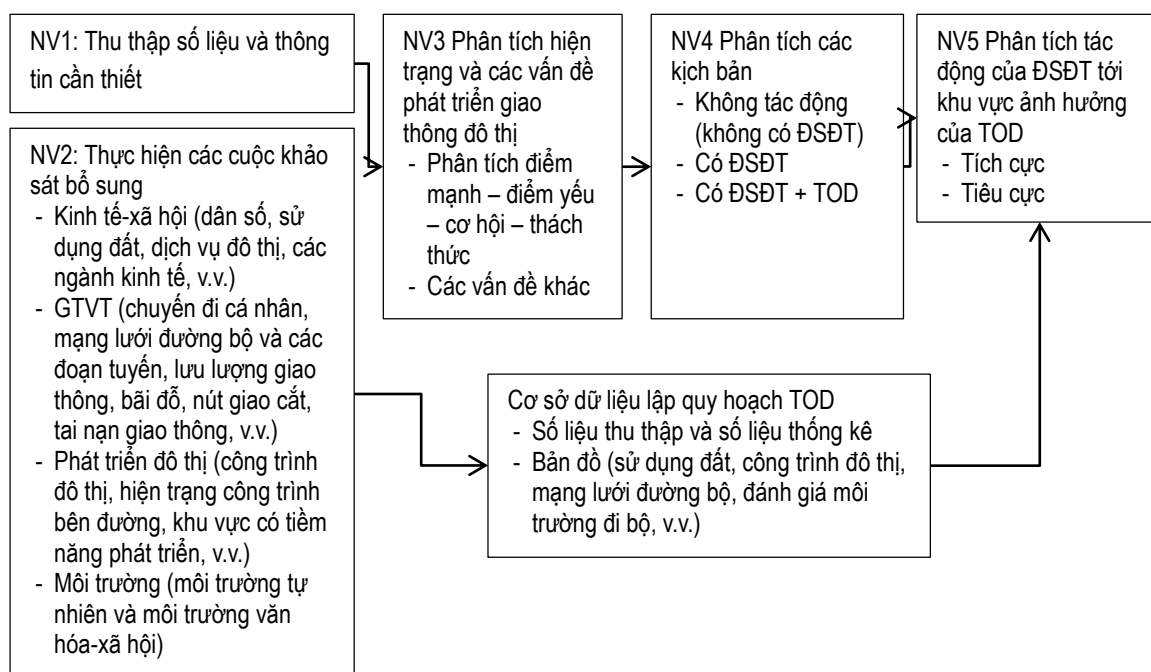
- Khu vực nghiên cứu TOD đề xuất gồm các cụm TOD và khu vực ga

3.3 Bước 2: Phân tích hiện trạng khu vực TOD

1) Mục tiêu

3.6 Bước này gồm 4 nhiệm vụ chủ chốt sau: (i) Thu thập số liệu, (ii) Xây dựng cơ sở dữ liệu, (iii) Phân tích hiện trạng và (iv) Xác định vấn đề - các nhiệm vụ này có quan hệ mật thiết với nhau và cần có sự phối hợp chặt chẽ để thực hiện hiệu quả (xem Hình 3.3.1). Vấn đề quan trọng nhất trong bước này là đảm bảo sự gắn kết giữa 4 nhiệm vụ do các loại số liệu cần thiết để phục vụ công tác quy hoạch đô thị có liên quan trực tiếp tới cách phân tích hiện trạng cũng như các vấn đề đã xác định của đô thị và ngược lại.

Hình 3.3.1 Quy trình thực hiện Bước 2: Phân tích hiện trạng khu vực nghiên cứu TOD



2) Nhiệm vụ

3.7 **Nhiệm vụ 1: Thu thập số liệu và thông tin cần thiết:** Số liệu thống kê (dân số, sử dụng đất, v.v.), bản đồ cơ sở, quy hoạch phân khu, các dự án giao thông và đô thị đã phê duyệt, v.v. để bao quát những lĩnh vực sau (xem chi tiết trong Bảng 3.3.1).

- Kinh tế-xã hội: Dân số, sử dụng đất, dịch vụ đô thị, hạ tầng, các ngành kinh tế, v.v.
- Giao thông vận tải: Phương thức vận tải chính, mạng lưới đường, chiều rộng các tuyến đường, lưu lượng giao thông, điều kiện bãi đỗ xe, công trình an toàn cho người đi bộ, tai nạn giao thông, v.v.
- Đô thị: Công trình đường bộ, công trình dịch vụ đô thị, khu vực xuống cấp, khu vực có tiềm năng phát triển, v.v.
- Môi trường: Di sản văn hóa, di tích lịch sử, mặt nước, không gian xanh, đất nông nghiệp cần bảo tồn, cây xanh hè phố, v.v.

3.8 Các loại và tỷ lệ bản đồ nền không giống nhau, tùy vào phạm vi các khu vực ảnh hưởng TOD. Đề xuất áp dụng tỷ lệ 1:5000 cho bản đồ khu vực ga và tỷ lệ 1:2.000 cho bản đồ công trình TOD, tương ứng với tỷ lệ của Quy hoạch Phân khu.

- Bản đồ khu vực/cụm: bao gồm toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị và các khu vực ga trong bán kính 1-3km, sử dụng bản đồ Google Earth hoặc bản đồ địa hình.
- Khu vực ga: bao gồm cự ly đi bộ, tỷ lệ 1:5.000 (khu vực bán kính 500m) – 1:10.000 (khu vực bán kính 1km), sử dụng bản đồ địa hình và/hoặc bản đồ Quy hoạch Phân khu.
- Bản đồ công trình TOD: bao gồm các tuyến đường, các công trình xung quanh, có tỷ lệ 1:2000, sử dụng bản đồ địa hình.

Bảng 3.3.1 Thông tin cần thiết về quy hoạch đô thị và giao thông

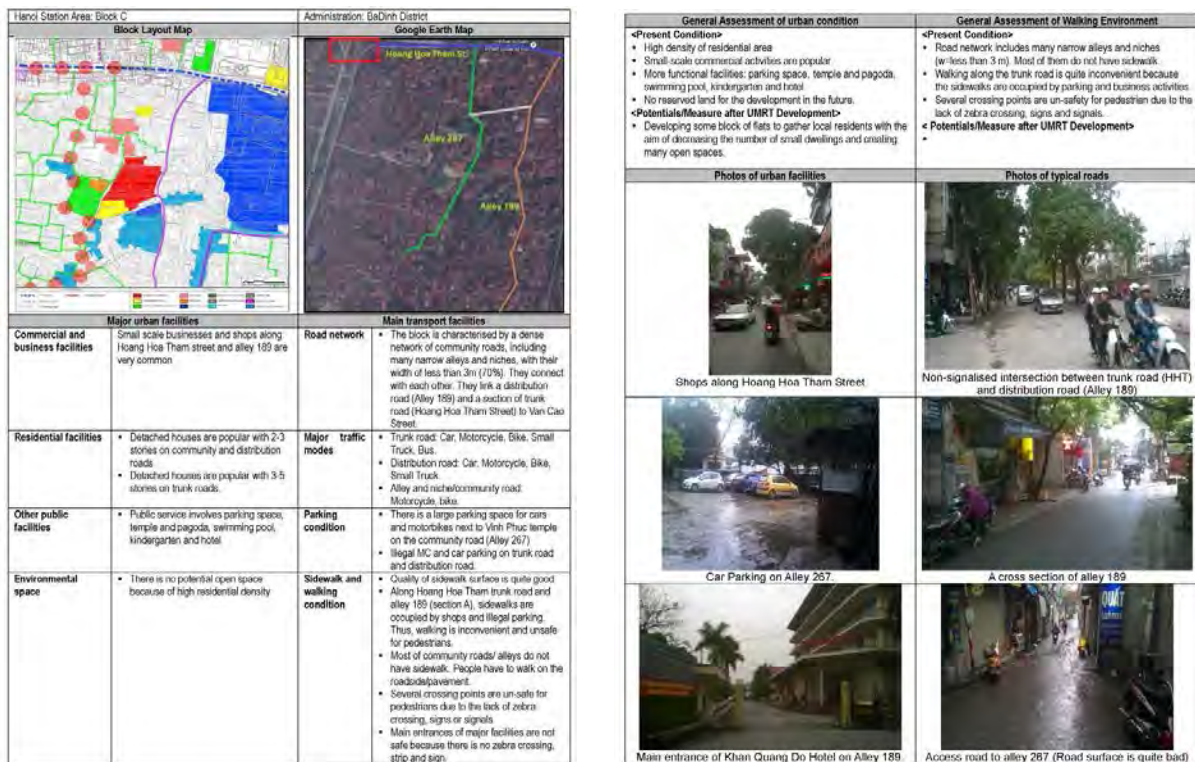
Lĩnh vực	Nội dung chính	Nguồn thông tin chính
Cơ cấu hành chính	<ul style="list-style-type: none"> • Chia sẻ vai trò giữa các tổ chức về quy hoạch và phát triển đô thị • Chia sẻ vai trò giữa các tổ chức về quy hoạch và quản lý giao thông đô thị • Thông tin về các nhà đầu tư tư nhân 	Phòng vấn cơ quan Nhà nước và khu vực tư nhân
Các quy hoạch theo luật định	<ul style="list-style-type: none"> • Các loại quy hoạch theo luật định (quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, quy hoạch chung xây dựng đô thị, quy hoạch chi tiết của địa phương, quy hoạch giao thông đô thị, quy hoạch sử dụng đất, v.v.) 	Các văn bản hiện có
Thể chế, pháp luật	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ chế thể chế và cơ sở pháp lý để phê duyệt quy hoạch và triển khai • Xây dựng, giao thông vận tải, sử dụng đất, tái định cư, bồi thường, phát triển và quản lý các công trình đô thị • Môi trường (ĐMC, Xem xét môi trường sơ bộ, ĐTM, v.v.) • Các ví dụ về triển khai, ứng dụng quy định pháp luật, thể chế 	Phòng vấn (ví dụ như Sở QHKT, Sở GTVT, Sở TNMT, ban bồi thường tái định cư, v.v.)
Đường sắt đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Các bản vẽ và báo cáo của Tuyến ĐSDT số 1 và số 2 • Các bản vẽ và báo cáo của Tuyến ĐSDT số 2A và số 3 • Quy trình về thu hồi đất và bồi thường • Thủ tục, phối hợp để thực hiện dự án 	Phòng vấn (ví dụ với các nhóm dự án xây dựng ĐSDT, ĐSVN, Ban QL ĐSDT Hà Nội, Ủy ban Đền bù và GPMB, Sở QKHĐT, các nhà tài trợ, v.v.)
Vận tải đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> • Các mạng lưới và công trình đường bộ (hiện trạng và quy hoạch) • Hiện trạng khai thác và quản lý (điều tiết giao thông, bảo trì đường bộ, lưu lượng giao thông, không gian đi bộ, v.v.) • Quy trình quản lý xây dựng đường bộ, điều tiết giao thông và khai thác 	Phòng vấn (Sở GTVT, CSGT v.v.) Khảo sát
Xe buýt và vận tải công cộng	<ul style="list-style-type: none"> • Hiện trạng và quy hoạch tương lai về khai thác xe buýt (đơn vị khai thác, tuyến, công trình, số lượng xe, điều kiện khai thác, hệ thống thông tin, hệ thống vé, lượng hành khách, điều kiện tài chính, v.v.) • Hiện trạng các phương thức vận tải công cộng khác (taxi, xe ôm) • Hiện trạng và quy hoạch tương lai cho xe khách liên tỉnh. 	Phòng vấn (Trung tâm Điều hành VTCC (TRAMOC), các đơn vị xe khách, các công ty taxi, v.v.) Khảo sát
Phát triển đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Hiện trạng sở hữu đất đai, công trình quanh nhà ga; xác định các khu vực đất công • Tình hình sử dụng đất và công trình quanh nhà ga. • Tình hình giao dịch đất đai, công trình quanh nhà ga • Các dự án phát triển đô thị (quy hoạch, phê duyệt, chuyển nhượng quyền sử dụng, thực hiện, khai thác, v.v.) 	Khảo sát về sử dụng đất đai và công trình (thuê ngoài) Phòng vấn (Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở XD, các nhà thầu tư nhân, v.v.)
Tài chính	<ul style="list-style-type: none"> • Luật và các quy định về cấp vốn, doanh thu và trả nợ (Luật quản lý nợ công theo Nghị định 79/2010/NĐ-CP ngày 14/07/2010 của Chính phủ về quản lý nợ công, Nghị định 38/2013/NĐ-CP về 23/04/2013 của Chính phủ về quản lý và sử dụng ODA, Thông tư số 218/2013/TT-BTC ngày 31/12/2013 của Bộ Tài chính về quản lý tài chính trong các chương trình, dự án ODA và vay ưu đãi từ các nhà tài trợ nước ngoài) 	Các văn bản hiện hữu, phòng vấn (Sở Tài chính, Sở KHĐT, Ban QL ĐSDT Hà Nội, v.v.)
FDI cho các dự án phát triển đô thị	<ul style="list-style-type: none"> • Thể chế, quy định pháp luật, triển khai • Ví dụ về các dự án FDI 	Các văn bản hiện có, phòng vấn (Sở KHĐT, các tổ chức cấp vốn nước ngoài, v.v.)
Dữ liệu kinh tế xã hội	<ul style="list-style-type: none"> • Dân số (số lượng hộ gia đình, lao động, v.v.) • Điều kiện kinh tế - xã hội (thu nhập, ngành nghề, việc làm, v.v.) • Dịch vụ xã hội (hạ tầng đô thị, y tế, giáo dục, phúc lợi xã hội, v.v.) 	Số liệu thống kê Khảo sát công trình đô thị (thuê ngoài)

Nguồn: Đoàn Chuyên gia JICA

3.9 Nhiệm vụ 2: Thực hiện các cuộc khảo sát bổ sung: Căn cứ vào thông tin và số liệu hiện có cũng như kết quả khảo sát, hiện trạng trong khu vực nhà ga sẽ được phân tích về các khía cạnh xã hội, kinh tế, môi trường và giao thông. Khảo sát hiện trạng bao gồm:

(a) Khảo sát điều kiện tiếp cận: Khảo sát viên sẽ khảo sát khu vực trong phạm vi bán kính 500m – 1km quanh ga để xác định các tuyến đường tiếp cận chính tới ga, cấu trúc của mạng lưới đường khu vực gồm ngõ phố, vị trí các công trình đô thị, điều kiện bãi đỗ, vỉa hè, mặt đường, chiếu sáng, vệ sinh, v.v. Kết quả khảo sát sẽ được tổng hợp trong bảng điều kiện tiếp cận (xem Hình 3.3.2). Kết quả khảo sát được tổng hợp trong báo cáo “Sơ lược về điều kiện tiếp cận khu vực” (xem Hình 3.3.2) gồm (i) hiện trạng các công trình đô thị chính (các công trình thương mại và kinh doanh, khu nhà ở, các công trình công cộng khác, không gian môi trường), (ii) hiện trạng các công trình giao thông chính (mạng lưới đường, các phương thức giao thông chính, điều kiện bãi đỗ, vỉa hè và môi trường đi bộ), (iii) đánh giá chung về điều kiện đô thị và (iv) đánh giá chung về môi trường đi bộ.

Hình 3.3.2 Ví dụ về mẫu thông tin về điều kiện tiếp cận trong khu vực



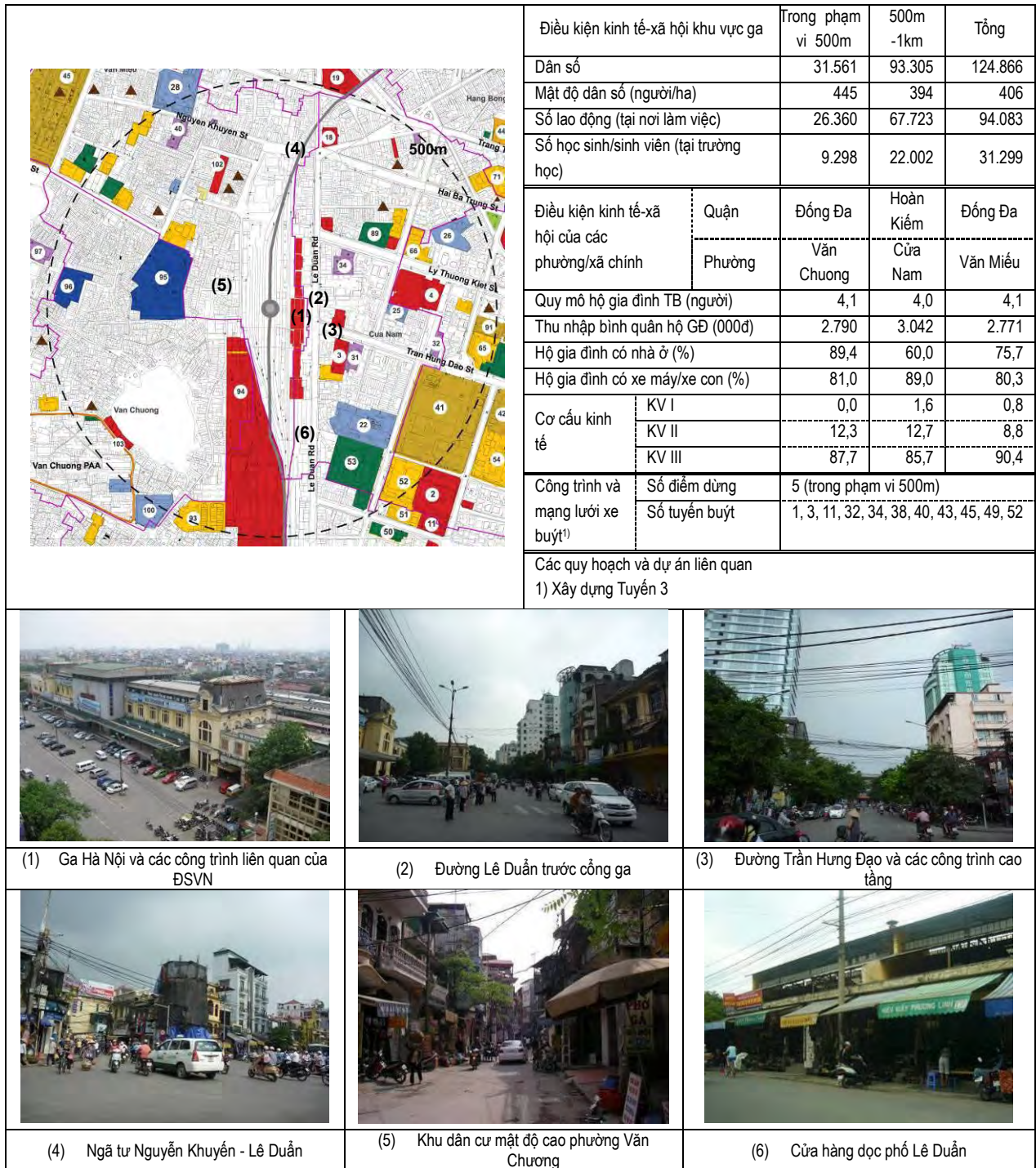
(b) Điều tra phỏng vấn hộ gia đình (HIS): Thực hiện phỏng vấn các hộ gia đình trong khu vực ảnh hưởng của nhà ga và những hộ trên hành lang tuyến ĐSDT. Nội dung phỏng vấn bao gồm thông tin sơ lược về các cá nhân và hộ gia đình, thông tin về đi lại, những khó khăn về giao thông (tai nạn giao thông, an toàn, tắc nghẽn, v.v.), quan điểm hay cách nhìn nhận về các công trình tiếp cận ga, những lựa chọn cụ thể (ví dụ như có sẵn lòng sử dụng ĐSDT hay không, thích sử dụng phương thức nào để tới ga, có sẵn lòng trả phí đỗ xe không, tuyến tiếp cận nhà ga, v.v.).

- (c) **Phòng vấn hành khách sử dụng xe buýt:** Thực hiện phỏng vấn hành khách xe buýt tại các điểm dừng xe buýt trong khu vực ảnh hưởng của nhà ga. Các nội dung phỏng vấn bao gồm tần suất đi xe buýt, mục đích, phương thức tiếp cận điểm dừng, mức giá vé, thời gian đi xe, mức độ hài lòng, những lựa chọn khác (sẵn lòng sử dụng ĐSĐT không, chọn tuyến và phương thức nào để tới ga, v.v.).
- (d) **Khảo sát đất đai và công trình:** Để làm rõ hiện trạng đất đai và công trình theo đăng ký hay thực tế, cần thực hiện rà soát lại hiện trạng giấy chứng nhận sử dụng đất và công trình trong phạm vi bán kính 500m từ nhà ga liên quan. Thực hiện khảo sát để xác định xem đất đai và công trình được sử dụng trên thực tế như thế nào, ai là đối tượng sở hữu.
- (e) **Khảo sát doanh nghiệp/công trình đô thị:** Để xác định các hoạt động kinh tế - xã hội trong khu vực ảnh hưởng của nhà ga ($r=500m$), thực hiện phỏng vấn các doanh nghiệp và khảo sát công trình về hiện trạng, tình hình kinh doanh, dịch vụ (thương mại, công nghiệp, bán lẻ, y tế, giáo dục, v.v.), loại hình sở hữu (chính quyền, liên doanh, nước ngoài), hoạt động hàng năm, số lượng người lao động, số lượng khách hàng, mức vốn, tình hình bãi đỗ, phương thức đi lại của người lao động và khách hàng, mức giá đất, giá bán lẻ, v.v.).

3.10 **Nhiệm vụ 3: Phân tích hiện trạng các vấn đề phát triển đô thị và giao thông:** Cần coi trọng phân tích hiện trạng khi quy hoạch đô thị: Nếu không có phân tích hiện trạng một cách hoa học và toàn diện, cụ thể thì khó có thể triển khai tốt các bước quy hoạch tiếp theo. Mặc dù nhiều đô thị có những kinh nghiệm riêng về quy hoạch đô thị và cách thức phát triển cũng khác nhau nhưng có thể giả định rằng ở các đô thị này cách đặt vấn đề, câu hỏi đều đã nắm được. Do đó, cần xây dựng một bộ câu hỏi về phân tích hiện trạng. Khi bộ câu hỏi này đã được xây dựng thì sẽ giúp việc thu thập số liệu và phân tích hiệu quả hơn nhiều. Những thông tin và số liệu thu thập được sẽ được xử lý đồng thời tham khảo những vấn đề đã trình bày ở trên. Sau đây là các cách thức nên thực hiện:

- (i) **Phát triển và sử dụng các chỉ tiêu phát triển đô thị:** Cần lập bộ các chỉ tiêu dựa trên số liệu thu thập được cho từng ngành hoặc chuyên ngành quy hoạch dựa trên số liệu thu thập được. Cần xem xét các chỉ tiêu dân số, số lao động và việc làm, số học sinh/sinh viên trong phạm vi khu vực bán kính 500 – 800 km từ ga (a) hiện nay và dự báo dân số tương lai (b) sau khi phát triển ĐSĐT (không thực hiện TOD) và (c) sau khi phát triển gắn kết với ĐSĐT (thực hiện TOD). Đồng thời dự báo lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT trong trường hợp thực hiện và không thực hiện TOD.
- (ii) **Lập các bản đồ chuyên đề:** Lập bản đồ chuyên đề cho từng cấp cộng đồng (phường/xã) trong thành phố dựa trên số liệu thu thập được từ các nguồn hiện có và các cuộc khảo sát bổ sung.
- (iii) **Đánh giá điều kiện sống của người dân:** Thực hiện điều tra phỏng vấn hộ gia đình cung cấp thông tin hữu ích về đánh giá điều kiện sống và dịch vụ hạ tầng ở cấp phường/xã. Nếu xác định được hình hình và các vấn đề toàn diện, các thông tin này sẽ là cơ sở hữu ích cho công tác quy hoạch (xem Hình 3.3.3 Sơ lược về khu vực ga).

Hình 3.3.3 Ví dụ mẫu thông tin sơ lược về khu vực ga

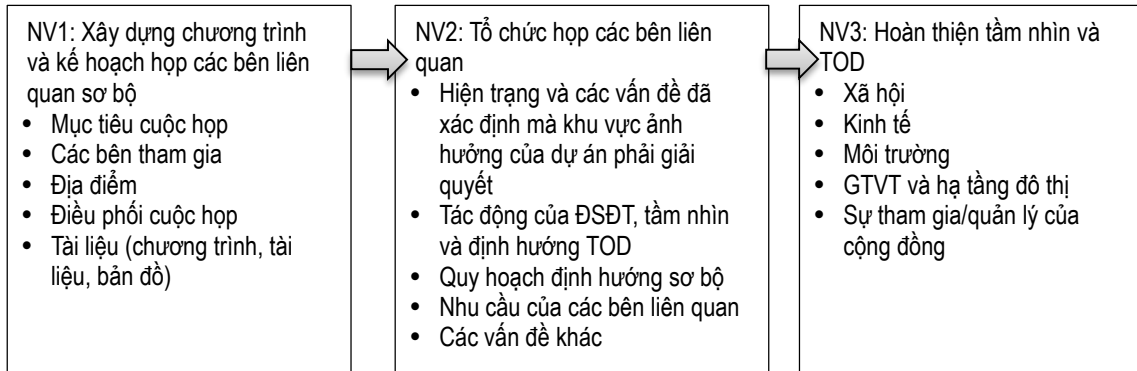


3.4 Bước 3: Phân tích các vấn đề và định hướng TOD

1) Mục tiêu

3.11 Bước này xem xét các kịch bản tăng trưởng đô thị cũng như quy trình xây dựng cấu trúc đô thị tổng thể cùng với các kết quả đánh giá của các bên liên quan.

Hình 3.4.1 Thảo luận về các vấn đề và định hướng TOD



2) Nhiệm vụ

3.12 **Nhiệm vụ 1: Xây dựng chương trình và chuẩn bị tài liệu họp các bên liên quan:** Họp các bên liên quan nhằm thông tin về tầm quan trọng và tiến độ của dự án ĐSĐT và hướng tiếp cận TOD. Trong cuộc họp, các bên liên quan sẽ thảo luận về các vấn đề và cơ hội phát triển ĐSĐT. Thông tin từ đại diện các bên liên quan sẽ được sử dụng để làm rõ các vấn đề và nhu cầu có thể lồng ghép trong hướng tiếp cận TOD. Mục tiêu cụ thể của họp các bên liên quan là:

- Thúc đẩy và chia sẻ nhận thức về vai trò và chức năng chung của ĐSĐT;
- Thúc đẩy hiểu biết về tác động của phát triển ĐSĐT tới khu vực ảnh hưởng;
- Thảo luận hướng tiếp cận TOD và các phương án quy hoạch định hướng với các bên liên quan;
- Thảo luận về các vấn đề và nhu cầu của một số xã/phường, quận/huyện tiêu biểu do các bên liên quan lựa chọn.

3.13 Kết thúc cuộc họp các bên liên quan cần đạt được các kết quả sau:

- Các bên liên quan hiểu rõ về dự án ĐSĐT cũng như hướng tiếp cận và quy hoạch định hướng TOD;
- Các bên liên quan đưa ra quan điểm và đề xuất để cơ quan chức năng sử dụng ĐSĐT hiệu quả hơn cũng như thực hiện phát triển đô thị gắn kết tại các ga liên quan;
- Các vấn đề khác về cải thiện tình hình kinh tế-xã hội và điều kiện môi trường quan khu vực ga;
- Xác định các vấn đề cụ thể mà các bên liên quan đặt ra có liên quan tới các vấn đề trên.

3.14 Các vấn đề chính rất đa dạng tùy thuộc vào mức độ phân cấp không gian theo chức năng cũng như cấp tham dự họp các bên liên quan, gồm Trung ương, thành phố, quận/huyện, phường/xã, tổ dân phố và khu vực tư nhân (xem Bảng 3.4.1).

Bảng 3.4.1 Phạm vi hợp các bên liên quan

Cấp độ không gian ảnh hưởng của TOD	Phạm vi chính	Các bên liên quan chính
TOD ở cấp vùng	<ul style="list-style-type: none"> Tăng trưởng đô thị thông minh Cải thiện tính cơ động trong toàn thành phố của vận tải công cộng Phát triển các khu đô thị mới với điều kiện tiếp cận thuận tiện tới trung tâm đô thị 	Chính phủ (các bộ GTVT, xây dựng, TNMT, Ban QLDA ĐSĐT - Bộ, v.v.) Chính quyền thành phố (Sở QHKT, Viện Quy hoạch Đô thị Hà Nội, Sở GTVT, Sở Xây dựng, Sở TNMT, Sở Tài chính, Ban QLĐSĐT, v.v.)
TOD cấp hành lang và cụm đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện tình hình giao thông Tăng tính cơ động và điều kiện tiếp cận dịch vụ đô thị Gia tăng cơ hội phát triển đô thị gắn kết với vận tải công cộng chất lượng cao 	Chính quyền thành phố (như trên) UBND các quận (Phòng QLĐT, Phòng Kế hoạch và Tài chính, Phòng Tài nguyên và Môi trường, Mặt trận Tổ quốc) Khu vực tư nhân
TOD trong khu vực bán kính 500 – 800 m từ ga	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện điều kiện giao thông và môi trường khu vực cho người đi bộ, người sử dụng xe đạp và xe máy Tăng cường các hoạt động kinh tế-xã hội địa phương Thúc đẩy sử dụng đất hiệu quả quanh ga ĐSĐT 	UBND các quận (như trên) UBND các phường Đại diện người dân địa phương Khu vực tư nhân
TOD tại khu vực ga	<ul style="list-style-type: none"> Phát triển các công trình và dịch vụ để đảm bảo trung chuyển thuận tiện và an toàn Tạo không gian hấp dẫn cho các hoạt động kinh tế-xã hội và văn hóa ở cộng đồng Phát triển đô thị gắn kết để sử dụng đất hiệu quả với mật độ xây dựng cao 	UBND các phường Đại diện người dân địa phương Khu vực tư nhân

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.15 Nhiệm vụ 2: Tổ chức hợp các bên liên quan: Nội dung chính và những câu hỏi dành cho các bên liên quan như sau:

- (a) Hiện trạng và các vấn đề đã xác định mà khu vực ảnh hưởng của dự án phải đối mặt:
- Xu hướng phân bố dân số, tình hình kinh tế, sử dụng đất, giao thông, môi trường, v.v.?
 - Những vấn đề tương lai khi không có các dự án phát triển giao thông và đô thị? (trường hợp “không tác động”)
- (b) Tác động của ĐSĐT: tác động tích cực/mong muốn và tác động tiêu cực/không mong muốn của việc xây dựng ĐSĐT
- Liệu xây dựng ĐSĐT có làm thay đổi điều kiện giao thông (phương thức, hành vi, lưu lượng trên đường, v.v.) hay không?
 - Liệu xây dựng ĐSĐT có thúc đẩy phát triển/tái phát triển đô thị quanh nhà ga hay không? Liệu điều đó có giúp tạo việc làm và kích thích phát triển kinh tế - xã hội không?
 - Liệu xây dựng ĐSĐT có ảnh hưởng tiêu cực tới môi trường địa phương không? (thay đổi về lối sống, dân cư, tắc nghẽn quanh nhà ga, thêm người nhập cư)
 - Đây là những kỳ vọng về phát triển ĐSĐT tại khu vực nhà ga?
- (c) Xác định tầm nhìn và định hướng TOD: Hình ảnh về khu vực nhà ga lý tưởng gắn kết với ĐSĐT được tổng hợp thành tầm nhìn và định hướng TOD. Xác định hình ảnh và các chức

năng kỳ vọng của ga ĐSĐT, xây dựng khu vực nhà ga để tăng cường năng lực ga. Các loại hình đặc trưng về ga ĐSĐT được tổng hợp sau đây:

- Trung tâm đa chức năng cấp vùng: Khu vực ga này sẽ được phát triển/tái phát triển với mật độ cao, nhà cao tầng và các công trình đa phương thức, có mạng lưới đường bộ phù hợp để hình thành nên khu thương mại trung tâm hoặc trung tâm cấp vùng (như ga Hà Nội của Tuyến 1, ga Giáp Bát của Tuyến 1, ga Tây Hồ Tây của Tuyến 2).
- Đầu mối giao thông: Khu vực ga sẽ là nơi bố trí các dịch vụ vận tải thuận tiện và hữu hiệu, các công trình liên phương thức như quảng trường ga, bến xe, bãi trông giữ xe (ví dụ như Giáp Bát của Tuyến 1, Gia Lâm của Tuyến 1 và Tây Hồ Tây của Tuyến 2).
- Trung tâm lịch sử và du lịch: Nhà ga sẽ là trung tâm của khu vực ga nên có nhiều loại hình dịch vụ khác nhau, không chỉ phục vụ hành khách ĐSĐT mà cả người dân địa phương và khách du lịch (ví dụ như ga Long Biên Nam của Tuyến 1, ga Hồ Hoàn Kiếm của Tuyến 2).
- Trung tâm cộng đồng địa phương: Nhà ga là nơi bố trí các dịch vụ đô thị phục vụ sinh hoạt hàng ngày cho cả hành khách ĐSĐT và người dân địa phương nơi các công trình đô thị hiện còn hạn chế, đồng thời tạo điều kiện cải tạo và tái phát triển đô thị (ví dụ như ga Phương Liệt của Tuyến 1 và ga Bách Thảo của Tuyến 2).

(d) Quy hoạch định hướng sơ bộ: Căn cứ vào định hướng TOD, sẽ thảo luận sơ bộ về quy hoạch định hướng, cụ thể về cải tạo giao thông, phát triển đô thị và cải thiện môi trường cộng đồng.

3.16 Nhiệm vụ 3: Hoàn thiện tầm nhìn và định hướng phát triển TOD: gồm các vấn đề và tiềm năng phát triển, vai trò và tác động của ĐSĐT cũng như định hướng TOD (phạm vi, đối tượng hưởng lợi, tác động từ việc cải thiện tình hình giao thông, phát triển đô thị, phát triển kinh tế-xã hội, cải thiện môi trường) và giám sát thực hiện (cơ chế và thể chế cần thiết, chia sẻ vai trò – trách nhiệm giữa các bên liên quan). Về giám sát, quản lý thực hiện, thảo luận về các nội dung sau đây:

- Khung và cơ chế pháp lý, thể chế
- Thực hiện vai trò và trách nhiệm đã phân công
- Chi phí, tài chính dự án và hỗ trợ của nhà nước
- Sự cần thiết của quy hoạch đô thị, phối hợp với các quy hoạch và dự án khác
- Cơ chế tham gia của người dân.

3) Sản phẩm

- Tổng hợp các vấn đề của khu vực ảnh hưởng TOD
- Tầm nhìn và định hướng TOD đề xuất
- Báo cáo Hợp các bên liên quan.

3.5 Bước 4: Lập quy hoạch định hướng TOD

1) Mục tiêu

3.17 Dựa vào tầm nhìn và định hướng TOD đã thống nhất, lập quy hoạch định hướng TOD để nêu rõ hướng tiếp cận và ý tưởng TOD tổng thể tại cấp quận (huyện)/cụm đô thị và cấp khu vực ga.

3.18 Quy hoạch định hướng TOD gồm (a) đánh giá quy hoạch phát triển/cải tạo giao thông trong khu vực ảnh hưởng, (b) quy hoạch công trình liên phương thức/trung chuyển tại ga, (c) quy hoạch định hướng phát triển đô thị gắn kết và (d) quy hoạch quản lý TOD.

3.19 Dựa vào quy hoạch định hướng TOD, các hạng mục cần thiết sẽ được lồng ghép trong quy hoạch phân khu để thể chế hóa và tổng hợp các dự án của các sở, ngành liên quan để ưu tiên thực hiện.

2) Nhiệm vụ

3.20 **Nhiệm vụ 1: Lập bản đồ và số liệu cơ sở** gồm các nội dung sau:

- Bản đồ cơ sở (nền)
- Các quy hoạch và dự án đã phê duyệt trong khu vực ảnh hưởng
- Bản đồ chuyên đề hiện trạng (mạng lưới đường bộ, công trình đô thị, đánh giá môi trường đi bộ, v.v.)
- Số liệu kinh tế-xã hội (dân số, lao động, ngành kinh tế, v.v.)
- Số liệu giao thông (thống kê đường bộ, bãi đỗ, tai nạn, v.v.)
- Nhu cầu giao thông (lưu lượng hành khách sử dụng ĐSDT, tỷ phần đảm nhận phương thức, v.v.)

3.21 **Nhiệm vụ 2: Hướng tiếp cận theo cụm đô thị:** Bao gồm các nội dung sau:

- **Đặc điểm khu vực:** Tổng hợp các đặc điểm kinh tế - xã hội bao gồm quy mô và mật độ dân số, làm rõ xu hướng đô thị hóa và biến động về sử dụng đất. Tổng hợp điều kiện giao thông, bao gồm hiện trạng giao thông, mạng lưới đường bộ, các dự án đã quy hoạch và đang triển khai – kể cả các tuyến và ga đường sắt đô thị. Lập bản đồ vị trí cấp cụm đô thị có thể hiện các tuyến đường sắt và ga đường sắt, mạng lưới đường bộ và các công trình đô thị chính trên nền Google Earth hoặc bản đồ địa hình (xem Hình 3.5.1). Phân tích xu hướng tăng trưởng dân số căn cứ vào quy mô và mật độ dân số tại tất cả các phường trong bán kính 1km từ nhà ga và mức tăng trưởng trong 5 năm trở lại (xem Bảng 3.5.1).
- **Tác động của ĐSDT:** Làm rõ các tác động tích cực và tiêu cực dự kiến từ phát triển đường sắt đô thị tới cụm đô thị - xét về khía cạnh tính lưu động và khả năng tiếp cận, tình hình sử dụng đất, phát triển kinh tế - xã hội, môi trường, v.v.
- **Định hướng quy hoạch TOD:** Nhằm phát huy các tác động tích cực của ĐSDT thông qua TOD, cần giải quyết các vấn đề trên theo quan điểm giao thông, phát triển đô thị và cải thiện điều kiện địa phương. Đây là cơ sở để lập Quy hoạch Định hướng TOD cho từng khu vực ga phù hợp với định hướng chung của cụm đô thị.

Hình 3.5.1 Bản đồ vị trí cụm đô thị (ví dụ về Cụm đô thị Nam Hồ Tây)



Bảng 3.5.1 Mẫu bảng Xu hướng tăng trưởng dân số trong cụm

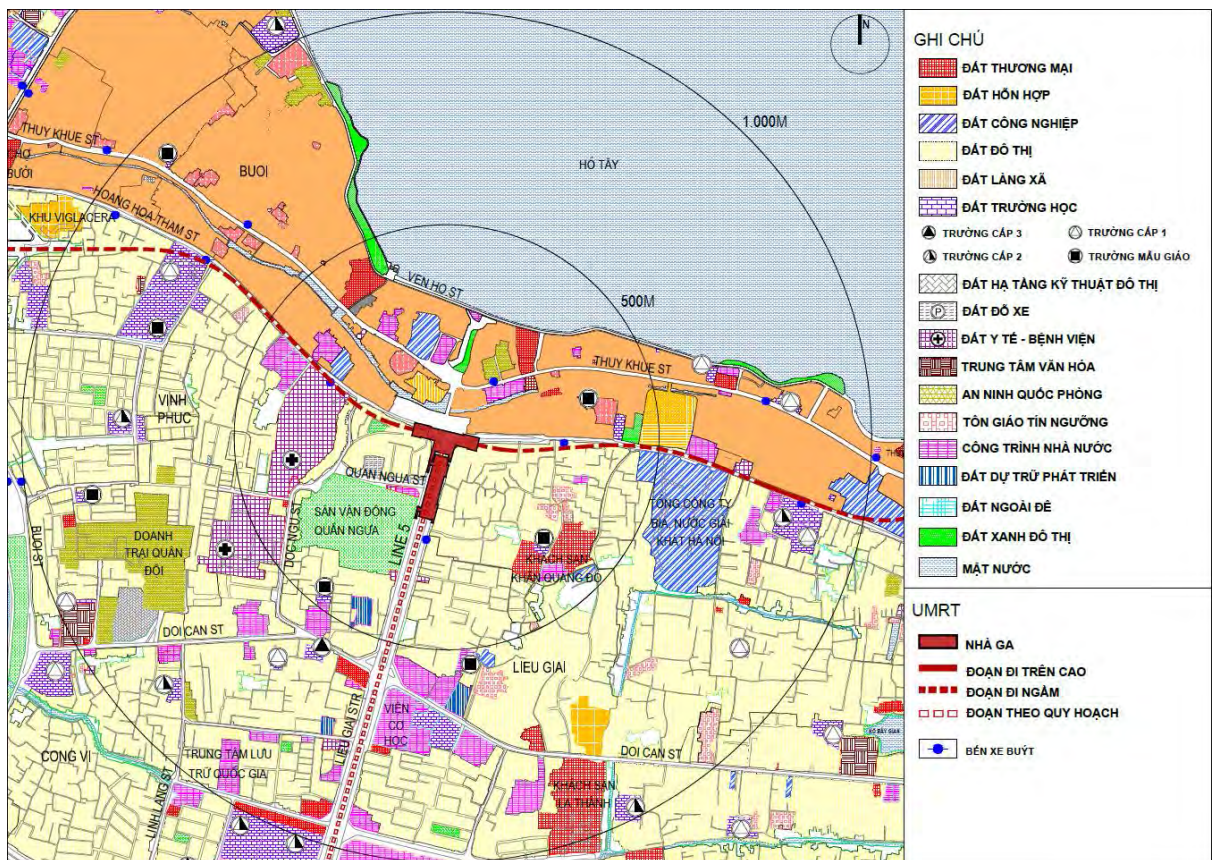
Phường	Quận	Ga ĐSDT	Phạm vi (%) ¹⁾	Dân số		Tăng trưởng (%/năm) 10 - 15	Mật độ dân số (người/ha)
				2010	2015		
Tổng							

1) Phạm vi thể hiện % diện tích phường nằm trong bán kính 1km từ ga đường sắt đô thị

3.22 Nhiệm vụ 3: Lập quy hoạch định hướng gồm các nội dung sau:

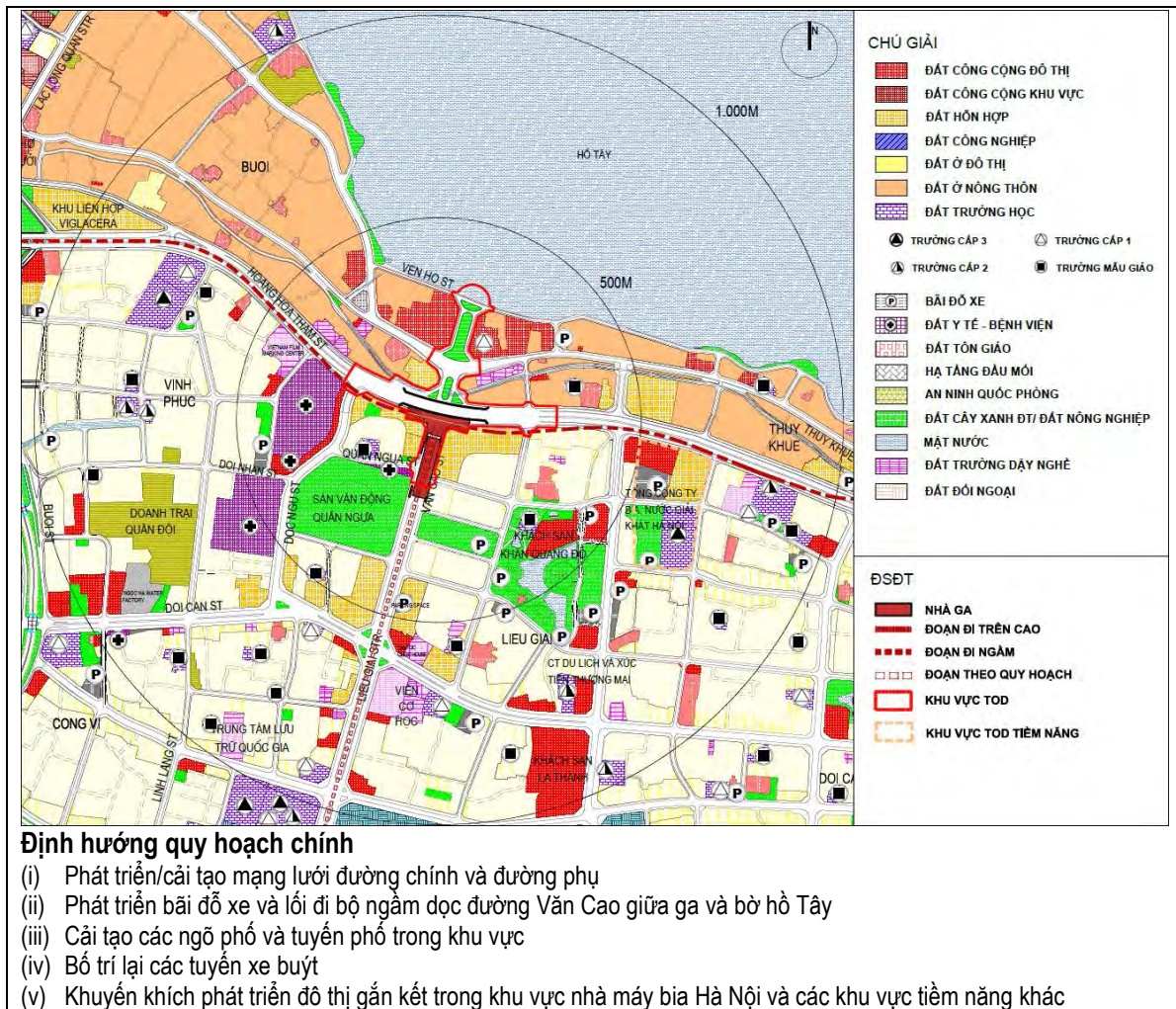
- **Đặc điểm khu vực:** Tổng hợp đặc điểm của vị trí ga như kết nối với mạng lưới giao thông và dịch vụ vận tải, sử dụng đất quanh khu vực, các công trình đô thị chính, môi trường đi bộ liên quan tới các vấn đề và quy hoạch khung. Lập bản đồ vị trí ga (bán kính 500m-1km từ ga) trong quy hoạch phân khu, phù hợp với quy hoạch sử dụng đất và mạng lưới GTVT tương lai gồm cả vị trí các công trình đô thị như trường học, bệnh viện, trung tâm văn hóa, v.v. Lập bản đồ hiện trạng khu vực nhà ga để thể hiện các tuyến đường sắt đô thị và vị trí ga đã quy hoạch trên bản đồ hiện trạng sử dụng đất (xem Hình 3.5.2). Từ bản đồ này, nêu các tác động tích cực và tiêu cực dự kiến từ phát triển ĐSDT, nhất là khi không thực hiện định hướng TOD (kịch bản cơ sở).

Hình 3.5.2 Bản đồ vị trí ga trong QHPK (Ví dụ về ga Quán Ngựa)



- **Các vấn đề xem xét và định hướng quy hoạch chính:** Để tối ưu hóa lợi ích phát triển ĐSDT nhờ TOD, tổng hợp các vấn đề chính thành nhóm gồm (i) cải thiện điều kiện tiếp cận ga, (ii) phát triển đô thị gắn kết và (iii) cải thiện điều kiện cộng đồng. Lập bản đồ vị trí ga trên nền Quy hoạch Phân khu dựa trên quy hoạch sử dụng đất và mạng lưới giao thông trong tương lai để đảm bảo tính kết nối và phù hợp với mạng lưới đường cũng như tình hình sử dụng đất quanh khu vực ga (xem Hình 3.5.3). Từ hai loại bản đồ gồm hiện trạng và quy hoạch sử dụng đất, cần cân nhắc các vấn đề (i) cải tạo mạng lưới đường, (ii) điều chỉnh sử dụng đất, (ii) diện tích dự án đã quy hoạch sẽ cần phối hợp với Quy hoạch Định hướng TOD. Cũng cần xác định yêu cầu điều chỉnh Quy hoạch Phân khu để hài hòa với điều kiện phát triển đường sắt và TOD. Trong phần kết luận, cần tổng hợp định hướng quy hoạch chính.

Hnh 3.5.3 Vị trí ga trong Quy hoạch phân khu (ví dụ ga Quán Ngựa)



➤ **Quy hoạch định hướng TOD:** Trên cơ sở định hướng quy hoạch, lập quy hoạch định hướng TOD cho từng ga như sau:

(i) Lập quy hoạch định hướng TOD phù hợp với quy hoạch phân khu hiện hữu cũng như các quy hoạch đã được duyệt khác. Khi thấy cần phải điều chỉnh để đảm bảo hiệu quả của ĐSDT, thể hiện nội dung đề xuất trên quy hoạch định hướng.

(ii) Quy hoạch định hướng TOD gồm các biện pháp cải thiện điều kiện tiếp cận ga cũng như cải tạo các khu dân cư hiện nay. Quy hoạch cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông được xây dựng cho khu vực trong phạm vi bán kính 500m – 1.000 m từ ga nói chung và khu vực TOD nói riêng.

- Quy hoạch cải thiện điều kiện tiếp cận để cải thiện điều kiện tiếp cận từ khu vực ga và xác định các công trình liên phương thức cũng như biện pháp quản lý giao thông tại và quanh ga;
- Quy hoạch phát triển đô thị gắn kết xác định các khu vực có tiềm năng phát triển TOD; và
- Quy hoạch cải thiện điều kiện địa phương xác định các lợi ích và cơ hội tham gia của các cộng đồng địa phương.

- (iii) **Quy hoạch cải thiện điều kiện tiếp cận ga:** Các chức năng và công trình tiếp cận ga rất đa dạng và tùy thuộc vào đặc điểm của địa phương và loại nhà ga. Cần lập quy hoạch cải thiện điều kiện tiếp cận ga không chỉ cho từng ga mà cho cả các hành lang và mạng lưới đường sắt phù hợp với cấu trúc đô thị. Có thể gộp đặc điểm địa phương của các khu vực ga thành 4 loại (i) khu vực trung tâm đô thị (Khu Phố cổ, Khu Phố cũ đối với Tuyến 1, 2 và 3), (ii) khu vực đã xây dựng mật độ cao ở nội thành, (iii) trung tâm ngoại thành (Giáp Bát và Gia Lâm thuộc Tuyến 1), và khu đô thị mới ở ngoại thành (Khu đô thị mới Tây Hồ Tây thuộc Tuyến 2, các khu vực mở rộng thuộc Tuyến 1 và 2). Từ đặc điểm của vùng và các chức năng cần có của nhà ga, tổng hợp các biện pháp cải thiện tiếp cận theo thứ tự ưu tiên như trong Bảng 3.5.2.
- (iv) **Quy hoạch phát triển đô thị gắn kết:** Để phát huy các cơ hội phát triển tại và quanh khu vực nhà ga thì ngoài việc cải thiện điều kiện tiếp cận thì cần khuyến khích phát triển đô thị gắn kết. Các khu vực tiềm năng TOD nằm cả trong và ngoài chỉ giới đường sắt đô thị. Việc xây dựng ga trên cao và ga ngầm khuyến khích phát huy quỹ đất đô thị hạn hẹp bằng cách sử dụng nhiều tầng công trình trong phạm vi dự án xây dựng đường sắt đô thị.
- (v) Căn cứ vào các quy hoạch định hướng trên, lập quy hoạch định hướng công trình để xác định vị trí và định hướng cho đường và các công trình liên phương thức với tỷ lệ 1:5.000 (xem Hình 3.5.4).
- Sử dụng **bản đồ địa hình có thể hiện đường bộ theo Quy hoạch Phân khu** làm nền để xác định mạng lưới đường bộ hiện tại và tương lai.
 - Thể hiện rõ **các hợp phần xây dựng đường sắt đô thị**, bao gồm tuyến và nhà ga, cửa ga, chỉ giới đường sắt, để xác định phạm vi Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị.
 - Thể hiện **các công trình tiếp cận ga** như quảng trường ga, lối đi bộ trên cao/ngầm, bãi xe, đèn tín hiệu, v.v.
 - Thể hiện **khu vực tiềm năng TOD** nơi sẽ triển khai các dự án TOD (nhà ga, bãi xe, phát triển đô thị gắn kết, v.v.) để quản lý quỹ đất và công trình nhằm đảm bảo khả năng kết nối tới nhà ga và các dự án phát triển đô thị gắn kết trong tương lai.
 - Xác định **ranh giới khu vực TOD** bao gồm phần trong chỉ giới đường sắt đô thị và các khu vực áp dụng các biện pháp nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận tốt tới nhà ga (xem Hình 3.5.4).

3.23 Nhiệm vụ 3: Tham vấn/phối hợp với các sở (ngành)/các bên liên quan: Thảo luận về Quy hoạch định hướng TOD đề xuất gồm quy hoạch các công trình với các cơ quan hữu quan như Sở KHĐT, Sở QHKT, Sở GTVT, Viện QH Đô thị Hà Nội, đơn vị phát triển đường sắt và UBND các quận/huyện, nếu cần.

3.24 Nhiệm vụ 4: Phối hợp với Quy hoạch phân khu và các quy hoạch, dự án liên quan: Dựa trên quy hoạch định hướng đề xuất, cần phối hợp với quy hoạch phân khu cũng như các quy hoạch và dự án liên quan để sử dụng đất hiệu quả, phát triển mạng lưới giao thông phù hợp, đảm bảo khu vực ga có thiết kế đô thị hiệu quả, v.v.

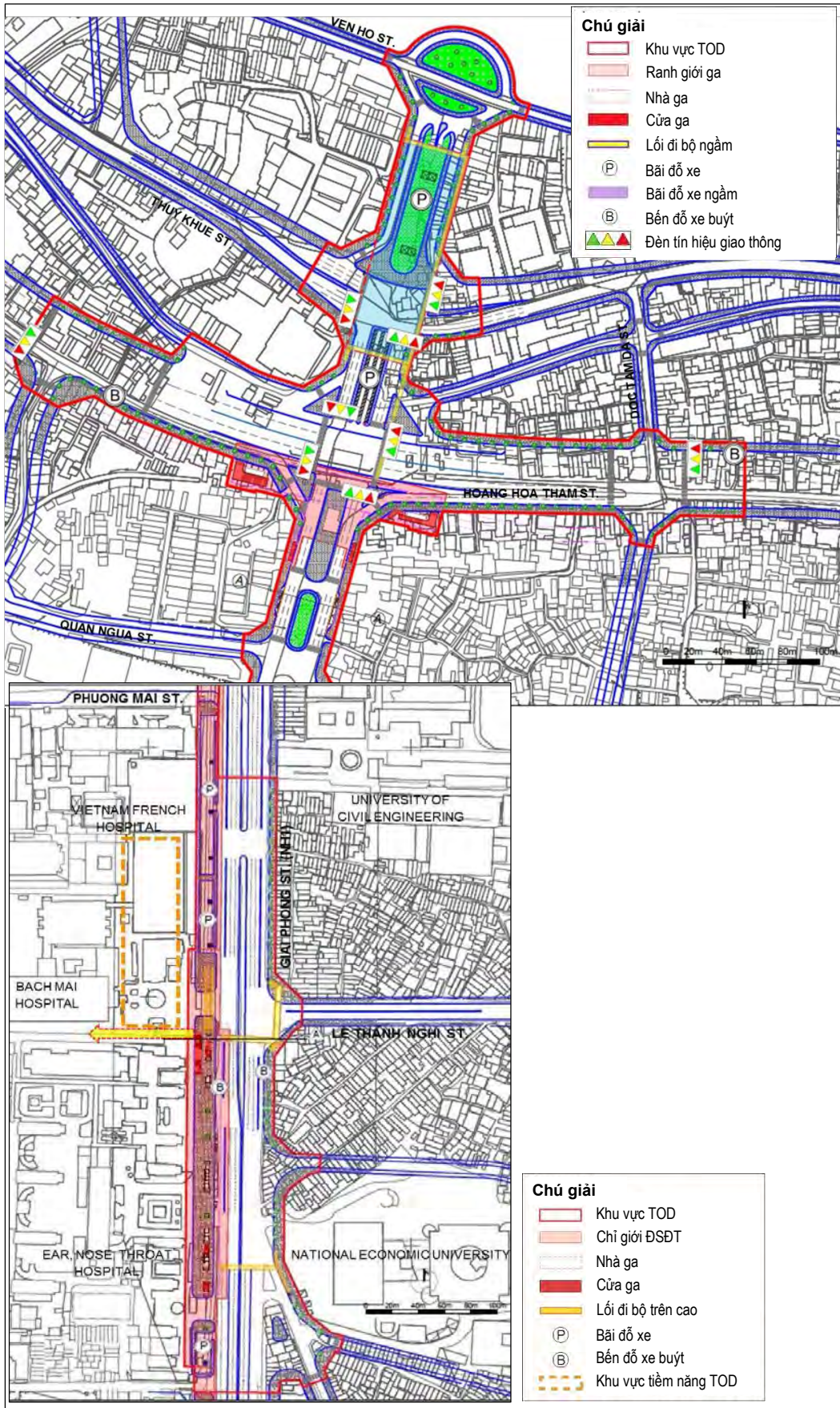
3) Sản phẩm

- Quy hoạch định hướng TOD cấp độ hành lang/cụm đô thị.
- Quy hoạch định hướng TOD cấp độ khu vực ga.
- Bản đồ vị trí ga trên quy hoạch phân khu (trong phạm vi bán kính 1km từ ga, tỷ lệ 1:10.000)
- Bản đồ quy hoạch định hướng công trình trong khu vực TOD (tỷ lệ 1:5.000)
- Đề xuất về ranh giới khu vực TOD (tỷ lệ 1:5.000)

Bảng 3.5.2 Các chức năng và công trình cần có tùy theo đặc điểm địa phương và loại nhà ga

Loại khu vực ga	Đặc điểm địa phương và Yêu cầu		Các biện pháp ưu tiên về cải tạo điều kiện tiếp cận	
	Điều kiện tiếp cận	Quy đất	Xây dựng công trình liên phương thức	Các biện pháp khác
Trung tâm đô thị ở nội thành	<ul style="list-style-type: none"> • Cần có chính sách ưu tiên đi bộ, hạn chế xe ô tô 	<ul style="list-style-type: none"> • Không gian, quỹ đất xây dựng ở trung tâm đô thị nội thành rất hạn chế nên phải hạn chế xây dựng mới. • Đất và công trình công, không gian trên cao và ngầm là những khu vực tiềm năng 	<ul style="list-style-type: none"> • Bãi đỗ vành đai • Lối đi bộ trên cao bên dưới cầu cạn • Lối đi bộ và bãi xe ngầm • Điểm đón/tiến trên vỉa hè, dưới cầu cạn 	<ul style="list-style-type: none"> • Tổ chức giao thông (hạn chế ô tô cá nhân, xác định phố đi bộ, v.v.) • Bố trí tuyến xe buýt vòng tròn nối ga với các công trình đô thị.
Khu vực nội thành đã phát triển mật độ cao	<ul style="list-style-type: none"> • Các phương thức đi lại chính là đi bộ, xe đạp và xe máy • Cần mở rộng, xây dựng đường trong giai đoạn trung và dài hạn. • Ưu tiên thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông khi đi từ đường nhỏ tới ga 	<ul style="list-style-type: none"> • Thiếu quỹ đất, không gian xây dựng trong khu vực nội thành. • Khuyến khích tái phát triển đô thị gắn kết để cải thiện điều kiện tiếp cận và kích thích phát triển kinh tế 	<ul style="list-style-type: none"> • Bố trí bãi xe máy bên dưới cầu cạn, trên vỉa hè, trên đất công, v.v. • Điểm đón/tiến trên vỉa hè, dưới cầu cạn 	<ul style="list-style-type: none"> • Cải tạo đường tiếp cận (làn đi bộ có màu riêng, có rào chắn, v.v.) • Quản lý đỗ xe quanh nhà ga để đảm bảo không gian đi bộ
Trung tâm ngoại thành	<ul style="list-style-type: none"> • Phương thức vận tải chính là xe buýt gom, đi bộ, xe đạp và xe máy. • Khuyến khích hình thành mạng lưới xe buýt gom để tạo đầu mối giao thông và mở rộng dịch vụ vận tải công cộng 	<ul style="list-style-type: none"> • Hình thành tiểu trung tâm tại nhà ga, gắn kết với phát triển đô thị trên cơ sở sử dụng đất đường sắt, đất công (bến xe, v.v.) cũng như các khu vực đã xây dựng 	<ul style="list-style-type: none"> • Quảng trường ga phục vụ các phương thức vận tải và người đi bộ • Bến xe phục vụ xe buýt gom • Bãi đỗ cho xe cá nhân 	<ul style="list-style-type: none"> • Xe buýt gom nối tiếp đường sắt, nối tới các đô thị xung quanh. • Phát triển gắn kết để bố trí các công trình liên phương thức và các dịch vụ khác
Khu đô thị mới ở ngoại thành	<ul style="list-style-type: none"> • Ưu tiên phát triển đường bộ để đảm bảo đường tiếp cận tới ga • Bố trí làn xe buýt, xe đạp và xe máy, phố đi bộ 	<ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo đất xây dựng các công trình liên phương thức bằng cách mở rộng chỉ giới ĐSĐT hoặc xác định đất công trình giao thông trong khu vực đô thị mới 	<ul style="list-style-type: none"> • Quảng trường ga phục vụ xe buýt gom, người đi bộ • Bãi đỗ cho hành khách gửi xe – đi tàu 	<ul style="list-style-type: none"> • Tuyến xe buýt vòng tròn nối ga với các khu đô thị mới • Phương tiện thân thiện với môi trường (xe buýt điện, xe đạp điện, v.v.)

Hình 3.5.4 Bản đồ quy hoạch định hướng công trình (ví dụ ga Quận Ngựa, Bạch Mai)



3.6 Bước 5: Thiết kế các dự án TOD

1) Mục tiêu

3.25 Từ quy hoạch định hướng TOD, lựa chọn tập hợp các dự án cần được triển khai với các ưu tiên tài chính và thể chế cụ thể. Điều kiện tiếp cận ga đường sắt là yếu tố quan trọng nhất để đảm bảo hiệu quả của đường sắt đô thị. Do đó, cần thực hiện nghiên cứu tiền khả thi đối với các dự án ưu tiên để xác định phạm vi dự án và ước tính chi phí (trường hợp lựa chọn được đơn vị triển khai thì thực hiện nghiên cứu khả thi).

3.26 Mục tiêu cơ bản của các dự án cải tạo điều kiện tiếp cận ga như sau:

- Cải tạo các công trình, dịch vụ và môi trường tiếp cận trong phạm vi bán kính 500 – 800m từ nhà ga.
- Bố trí các công trình đảm bảo kết nối thuận tiện với đường sắt trong khu vực nhà ga.
- Góp phần cải thiện điều kiện đi bộ và giao thông nói chung ở địa phương.

3.27 Các dự án TOD được đánh giá từ các góc độ kinh tế - xã hội, giao thông vận tải, phát triển đô thị và môi trường.

2) Nhiệm vụ

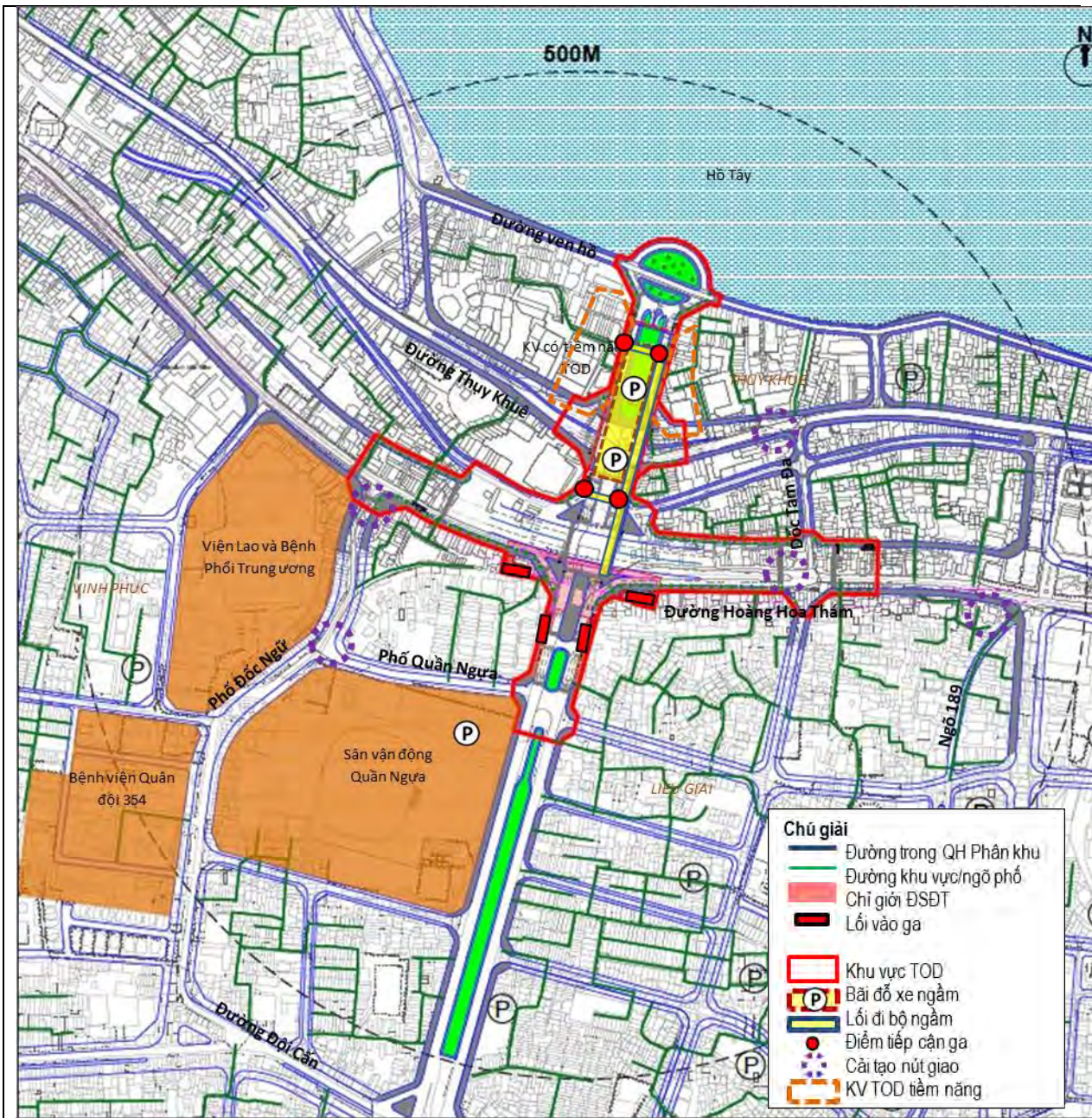
3.28 **Nhiệm vụ 1 - Xác định các dự án TOD:** Nhóm các dự án TOD chính được nhóm thành (a) các dự án trong cự ly đi bộ, (b) các dự án trong khu vực TOD, và (c) các dự án phát triển đô thị gắn kết. Trong số các dự án trong cự ly đi bộ thì làm rõ hơn các dự án nằm trong khu vực TOD để đảm bảo xây dựng công trình cần thiết kịp tiến độ xây dựng đường sắt và để xác định và bảo vệ chỉ giới cho các công trình và đường bộ bắt buộc phải xây dựng trong tương lai. Cần đề xuất các phương án lựa chọn, nếu có. Các án TOD chính được tổng hợp trong Bảng 3.6.1:

Bảng 3.6.1 Ví dụ về danh mục các dự án TOD

Phân loại	Phạm vi	Dự án	Nội dung
Cải thiện giao thông	Khu vực trong phạm vi đi bộ (bán kính 500m-800m)	Cải tạo đường bộ	Cải tạo lòng đường và vỉa hè của các tuyến đường chính và đường phụ để đảm bảo khả năng tiếp cận tới nhà ga
		Xây dựng và mở rộng đường	Xây dựng đường mới và/hoặc mở rộng đường hiện hữu tuân thủ quy hoạch phân khu để tạo dựng mạng lưới đường bộ quanh nhà ga
		Cải tạo các ngõ phố tiếp cận ga	Cải tạo các ngõ phố (lát mặt ngõ, thoát nước, chiếu sáng, kẻ vạch, v.v.) để đảm bảo khả năng tiếp cận từ các khu vực dân cư tới nhà ga
		Cải tạo nút giao	Cải tạo nút giao (đèn tín hiệu, vạch sang đường, vạch kẻ đường, v.v.) để bảo đảm an toàn cho người đi bộ qua đường và điều tiết giao thông
	Khu vực TOD	Đường ưu tiên trong khu vực TOD	Xây dựng các tuyến đường tiếp cận không thể thiếu trong khu vực ga
		Quảng trường ga	Xây dựng các công trình liên phương thức và không gian môi trường (khu vực đi bộ, không gian mở, v.v.) một cách đồng bộ tại các ga liên phương thức
		Bến xe buýt	Khai thác các tuyến xe gom khách, bao gồm cả xe buýt nối tiếp ĐSĐT và các tuyến vòng tròn tại ga đầu cuối và/hoặc ga trung chuyển

Phân loại	Phạm vi	Dự án	Nội dung
		Lối sang đường cho người đi bộ	Đề đảm bảo an toàn, tiết kiệm thời gian cho người đi bộ sang đường.
		Lối đi bộ ngầm	Đảm bảo an toàn, tiết kiệm thời gian cho người đi bộ qua nút giao, trung chuyển giữa các ga
		Bãi đỗ xe ngầm	Xây dựng bãi xe ngầm ở những nơi khó bố trí không gian trên mặt đất giữa khu vực đã xây dựng
		Bãi đỗ xe	Đảm bảo nơi trông giữ xe máy, xe đạp tại quảng trường ga, bên dưới cầu cạn ĐSĐT tại các khu vực không gian mở như đường bộ, vỉa hè, công viên
		Điểm dừng xe buýt	Đảm bảo điều kiện tiếp cận dễ dàng giữa gia ĐSĐT và xe buýt gần nhà ga.
		Điều tiết giao thông	Lắp đặt đèn tín hiệu, xây dựng lối đi bộ, kẻ vạch trên đường, lắp đặt biển báo, bố trí thuận tiện cho người khiếm thị, bố trí làn riêng cho xe máy, làn ưu tiên cho xe buýt, v.v
Phát triển đô thị gắn kết	Ga và các công trình giao thông liên quan	Phát triển không gian phía trong ga	Xây dựng các công trình thương mại và dịch vụ như cửa hàng, quán cà phê, hiệu sách, cửa hàng tiện lợi, v.v. phía trong ke ga và không gian nhà chờ phục vụ chủ yếu người sử dụng ĐSĐT
		Phát triển không gian dưới cầu cạn	Xây dựng các công trình thương mại và dịch vụ như cửa hàng tiện lợi, siêu thị, cửa hàng bán lẻ, nơi trông trẻ, bãi đỗ xe, v.v. dưới cầu cạn của ĐSĐT trên cao phục vụ người sử dụng ĐSĐT và cộng đồng địa phương
		Phát triển nhà ga	Xây dựng nhà ga tại và phía trên ga ĐSĐT để hình thành biểu tượng ga với công trình đô thị đặc biệt như khách sạn, văn phòng, phòng khám, chung cư cũng như các công trình dịch vụ công cộng.
		Phát triển các công trình ngầm	Xây dựng trung tâm thương mại và bãi đỗ xe ngầm để thúc đẩy sử dụng tàu điện ngầm cũng như tránh ùn tắc giao thông quanh ga và thúc đẩy phát triển gắn kết với các công trình xung quanh bằng các lối đi bộ ngầm.
		Tái phát triển quỹ đất đường sắt	Phát triển quỹ đất của ĐSVN gồm đề pô và nhà máy để thúc đẩy phát triển gắn kết hình thành khu trung tâm đô thị mới và trung tâm vùng.
		Tái phát triển bến xe buýt	Tái phát triển quỹ đất của bến xe để cải thiện kết nối giữa ga ĐSĐT và cung cấp các dịch vụ thuận tiện như cửa hàng, khách sạn, v.v.
		Khu vực quanh ga	Tái phát triển các công trình công cộng và các cơ sở công nghiệp
	Tái phát triển các khu dân cư mật độ cao và khu tập thể cũ		Thúc đẩy cải thiện và tái phát triển các khu dân cư hiện nay và khu tập thể cũ bằng cách xây dựng các khu chung cư mới phía trong dự án
	Phát triển các khu đô thị mới dọc ĐSĐT		Phát triển các khu đô thị mới cùng với các công trình đô thị dọc các tuyến đường sắt ở khu vực ngoại ô để tạo doanh thu bù đắp chi phí xây dựng đường sắt và khu đô thị mới cũng như tạo thêm lượng hành khách sử dụng ĐSĐT

Hình 3.6.1 Bản đồ vị trí các dự án đã xác định (Ví dụ khu vực ga Quận Ngựa)



- Các dự án trong bán kính 500m**
- (1) Mở rộng phố Hoàng Hoa Thám và Thụy Khê
 - (2) Cải tạo phố Độc Ngũ, Ngõ 189 và Đốc Tam Đa
 - (3) Cải tạo các ngõ trên phố Thụy Khê, phường Liễu Giai và Vĩnh Phúc
 - (4) Tận dụng đường nội bộ trong Viện Khoa học và Công nghệ ở phía bắc ga và khu vực đất quốc phòng phía nam
 - (5) Cải tạo các nút giao

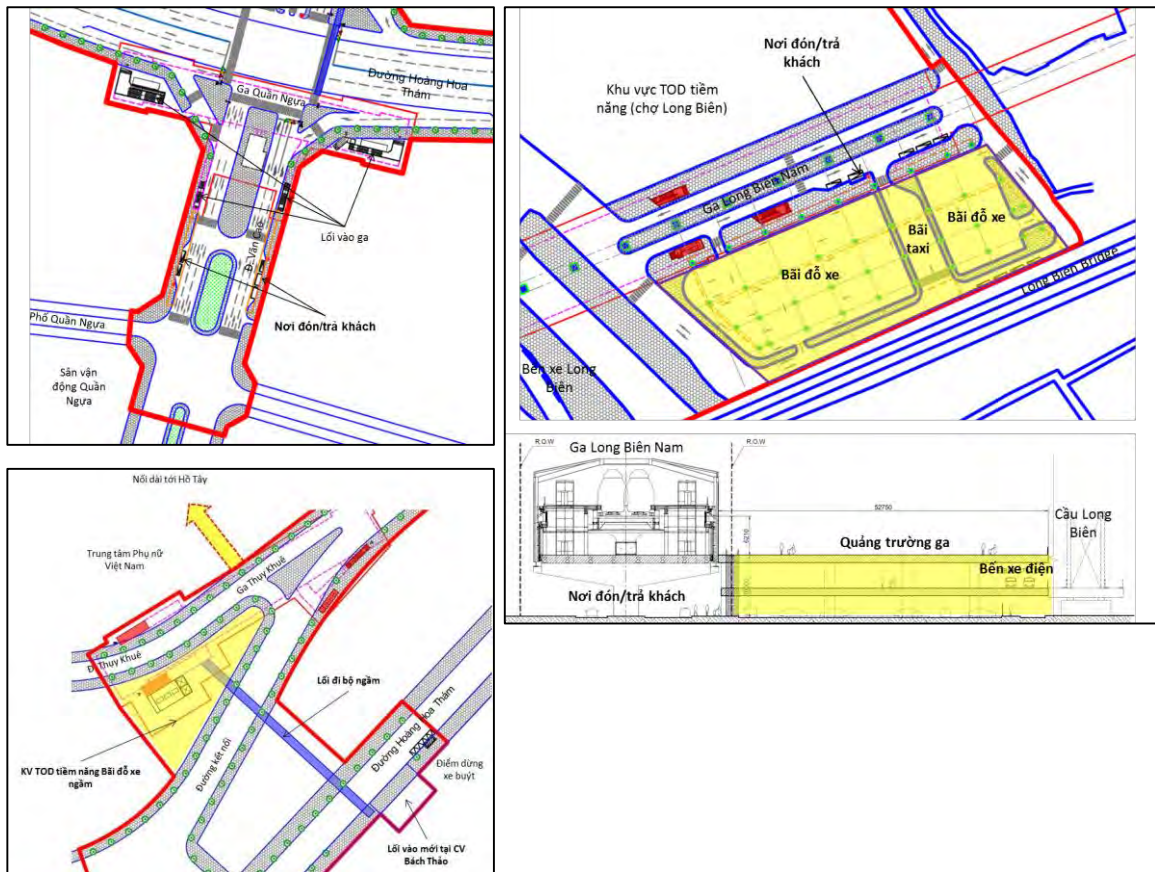
- Các dự án trong khu vực TOD**
- (1) Ưu tiên mở rộng các đoạn phố Hoàng Hoa Thám và Thụy Khê trong khu vực TOD.
 - (2) Xây dựng lối đi bộ, bãi xe ngầm
 - (3) Bố trí các bến xe buýt, công trình liên phương thức trên phố Hoàng Hoa Thám và Văn Cao
 - (4) Cải thiện công tác tổ chức giao thông

3.29 Nhiệm vụ 2 - Đánh giá dự án: Đánh giá các dự án TOD trên các phương diện cải thiện điều kiện tiếp cận, tác động tích cực từ phát triển, tính cấp thiết và tuổi thọ dự án. Yếu tố quan trọng cần nhắc tới là công tác thu hồi đất và xây dựng sự đồng thuận giữa các bên. Các chỉ tiêu đánh giá như sau:

- (a) Góp phần tăng lượng khách ĐSDT nhờ tăng tính thuận tiện, an toàn do phát triển tốt khu vực nhà ga và có dịch vụ xe buýt gom khách tốt hơn.
- (b) Góp phần cải thiện điều kiện giao thông (đi bộ và di chuyển bằng phương tiện) ở khu vực ảnh hưởng của ga (ví dụ như Khu Phố cổ)
- (c) Tác động tích cực đối với phát triển đô thị nhờ cải thiện môi trường đô thị và tạo thêm cơ hội phát triển tuân thủ định hướng phát triển tương lai trong quy hoạch phân khu.
- (d) Tính khả thi của dự án xét trên các phương diện thu hồi đất (hay cản trở khác), phối hợp với các công trình hiện hữu, mức độ dễ dàng thống nhất giữa các bên, khả năng thúc đẩy thực hiện các dự án liên quan.
- (e) Cơ hội cho khu vực tư nhân và cộng đồng địa phương tham gia.
- (f) Khả năng nhân rộng dự án ra những ga và khu vực ga khác.

3.30 Nhiệm vụ 3 - Thực hiện nghiên cứu tiền khả thi/thiết kế cơ sở: Chuẩn bị bản vẽ công trình tỷ lệ 1/500 (tỷ lệ thiết kế chi tiết) – 1/2.000 (tỷ lệ của quy hoạch phân khu), gồm ranh giới khu vực TOD. Trong báo cáo NCKT, trình bày rõ hơn về quy hoạch mặt bằng công trình để thể hiện những ý tưởng chính căn cứ vào những bản vẽ có tỷ lệ 1:500 – 1:2.000 (xem Hình 3.6.2). Về quy hoạch và thiết kế quảng trường ga, tham khảo Khung 3.6.1: Hướng dẫn Thiết kế Quảng trường ga.

Hình 3.6.2 Ví dụ về Quy hoạch mặt bằng công trình



Khung 3.6.1 Hướng dẫn Thiết kế Quảng trường ga

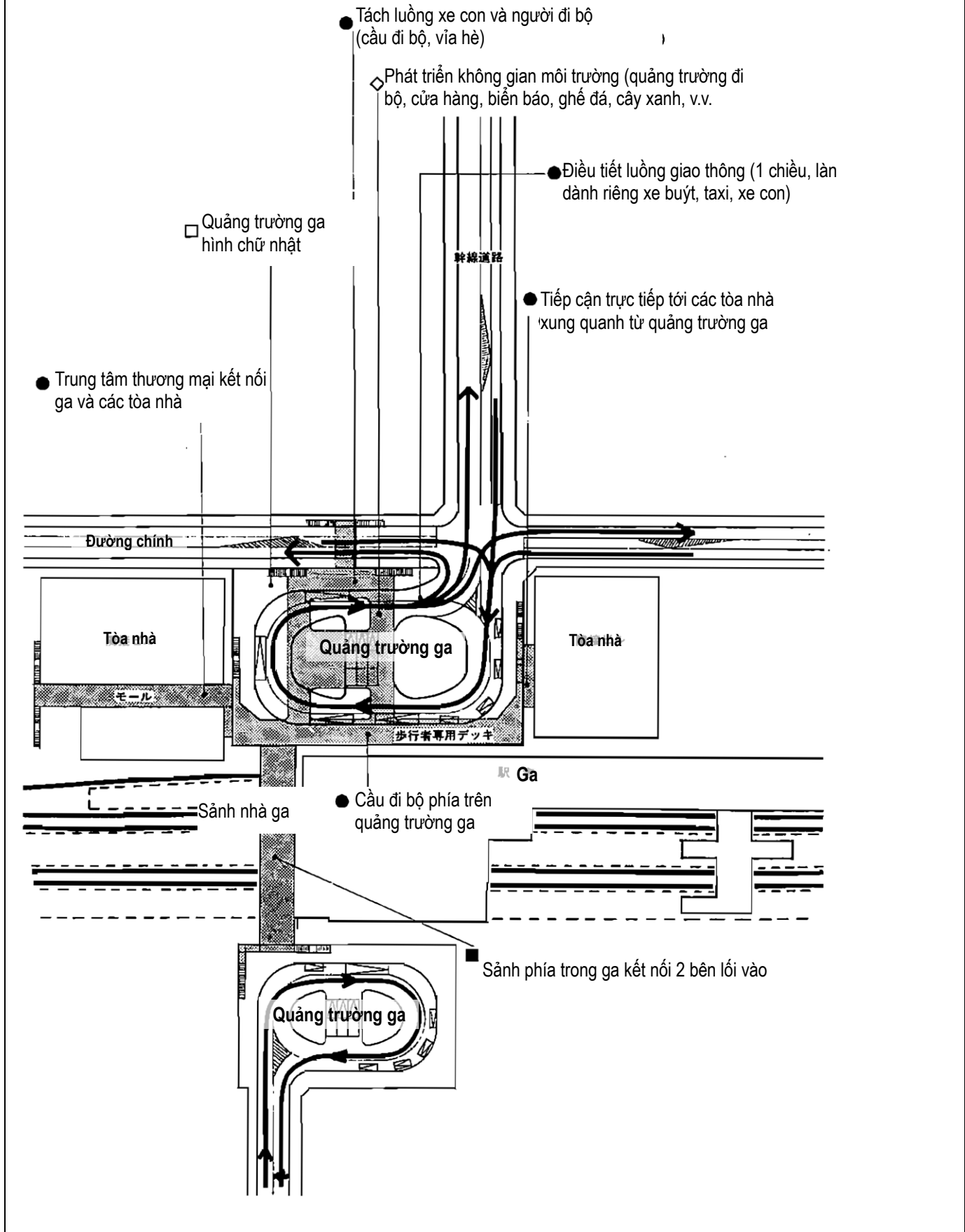
- Quảng trường ga bao gồm các công trình và không gian như sau: (i) nơi đón, trả khách của các phương tiện giao thông công cộng (xe buýt, taxi), (ii) bãi taxi, (iii) điểm đón, tiễn của xe cá nhân, (iv) bãi xe cho người khuyết tật (chỗ gần gần nhất tới cổng ga), (v) khu vực đi bộ. Đối với ga trên cao, bố trí cầu đi bộ để tách không gian đi bộ và tạo điều kiện đi ngang các trục đường lớn phía trước ga.
- Khó có thể xây dựng quảng trường ga căn cứ vào các kết quả phân tích nhu cầu, do nhiều ga sẽ nằm trong khu vực đã xây dựng đô thị, không có quỹ đất. Ngoài ra, xây dựng quảng trường ga cho ga ngầm ở trung tâm thành phố cũng không cần thiết do các ga đều nằm trong cự ly đi bộ.
- Ở Nhật Bản, các quảng trường ga chỉ được bố trí cho các ga chính nằm trong khu vực thương mại trung tâm và khu vực ngoại thành. Đối với khu vực thương mại trung tâm, quảng trường ga là điểm nhấn, bao quanh có các công trình thương mại và dịch vụ, do đó thuận tiện cho cả hành khách đi tàu hàng ngày cũng như những người chỉ đến sử dụng các dịch vụ và công trình này. Ở khu vực ngoại thành, quảng trường ga bao gồm vòng xoay xe buýt để tạo điều kiện cho xe buýt hoạt động chuyển tiếp dịch vụ, và bãi đỗ quy mô lớn để hành khách gửi xe đi tàu.
- Do đó, sự cần thiết của quảng trường ga không thể chỉ dựa vào phân tích nhu cầu giao thông và ước tính lượng hành khách mà còn dựa vào đặc điểm địa phương và loại nhà ga. Yêu cầu của chính quyền địa phương và người dân cũng là một trong những tiêu chí xây dựng quảng trường ga do đây là điểm nhấn, không gian công cộng cho địa phương.
- Mặc dù quy mô và số lượng công trình trên quảng trường ga không giống nhau, nhưng cần đảm bảo không gian hoạt động cho các phương thức vận tải (xe buýt, taxi, xe cá nhân), chứ không tạo thành dòng giao thông hỗn hợp (xem Bảng 1 và Hình 1). Ở Hà Nội, cần cân nhắc các biện pháp quản lý xe ôm. Đề xuất bố trí điểm chờ cho xe máy, bao gồm cả xe ôm, để ổn định luồng giao thông tại nhà ga. Đối với ga Loại 4 nơi không thể bố trí quảng trường ga vì ga nhỏ, cần bố trí điểm đón-trả khách cho xe buýt, taxi và ô tô trên vỉa hè hoặc dưới cầu cạn nhằm đảm bảo được không gian dành riêng cho tiếp cận nhà ga.

Bảng 1 Các loại quảng trường ga

Loại ga		Quy mô trung bình của quảng trường ga	Công trình liên phương thức phía trong quảng trường ga					Công trình đi bộ
			Điểm quay đầu xe buýt	Bãi đỗ taxi	Nơi đón trả khách	Bãi đỗ xe	Quảng trường đi bộ (không gian mở)	
Loại 1	Ga chính (≥50.000HK/ngày), là điểm nhấn của khu vực ga với các công trình đa phương thức	2 – 3 ha	•	•	•	•	•	•
Loại 2	Ga tiểu trung tâm (20.000 – 50.000 HK/ngày), là biểu tượng địa phương của khu vực ga với các công trình liên phương thức	1 – 2 ha	•	•	•	•	○	•
Loại 3	Ga tổng hợp (10.000 – 20.000 HK/ngày), có các công trình liên phương thức tối thiểu	0,5 - 1 ha	○	○	•	•		•
Loại 4	Ga nhỏ (≤10.000 HK/ngày)	Hoàn toàn không cần thiết			○	○		•

Ghi chú: •Không thể thiếu, ○Cần có

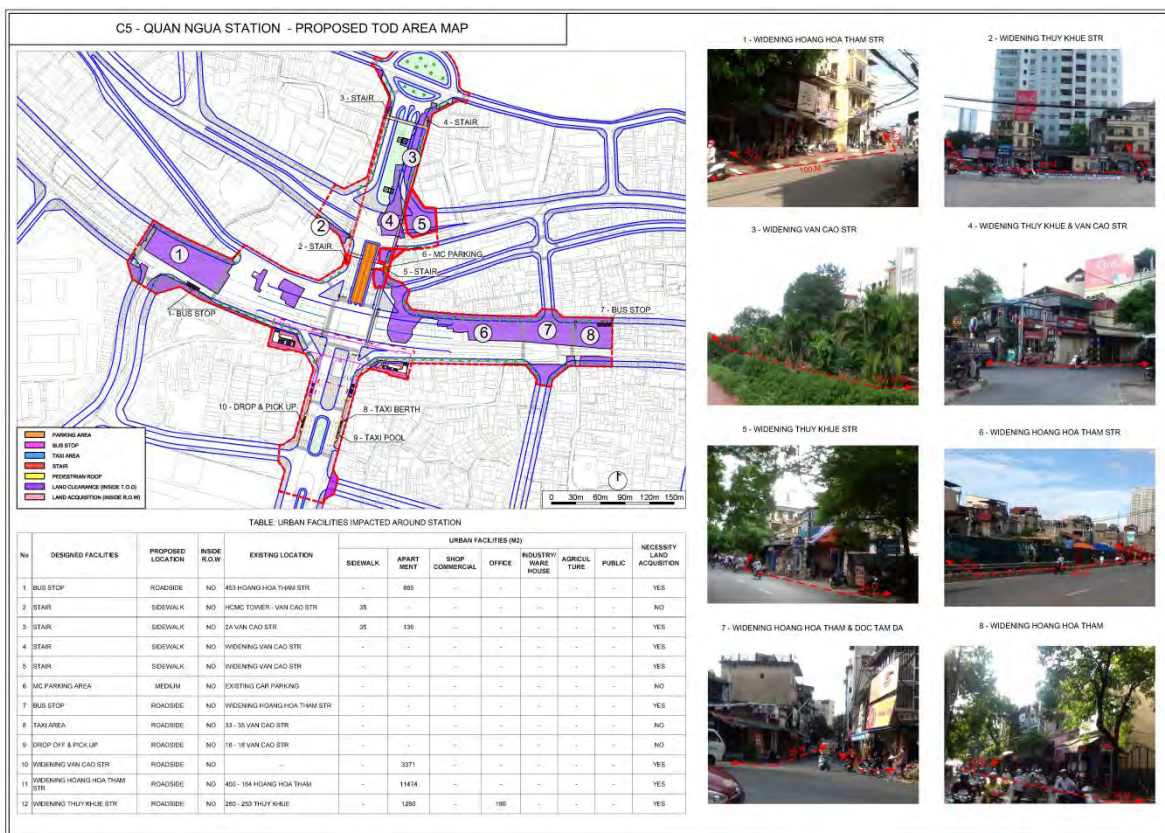
Hình 1 Hình ảnh quy hoạch mặt bằng công trình cải thiện điều kiện tiếp cận với các nội dung quy hoạch chính



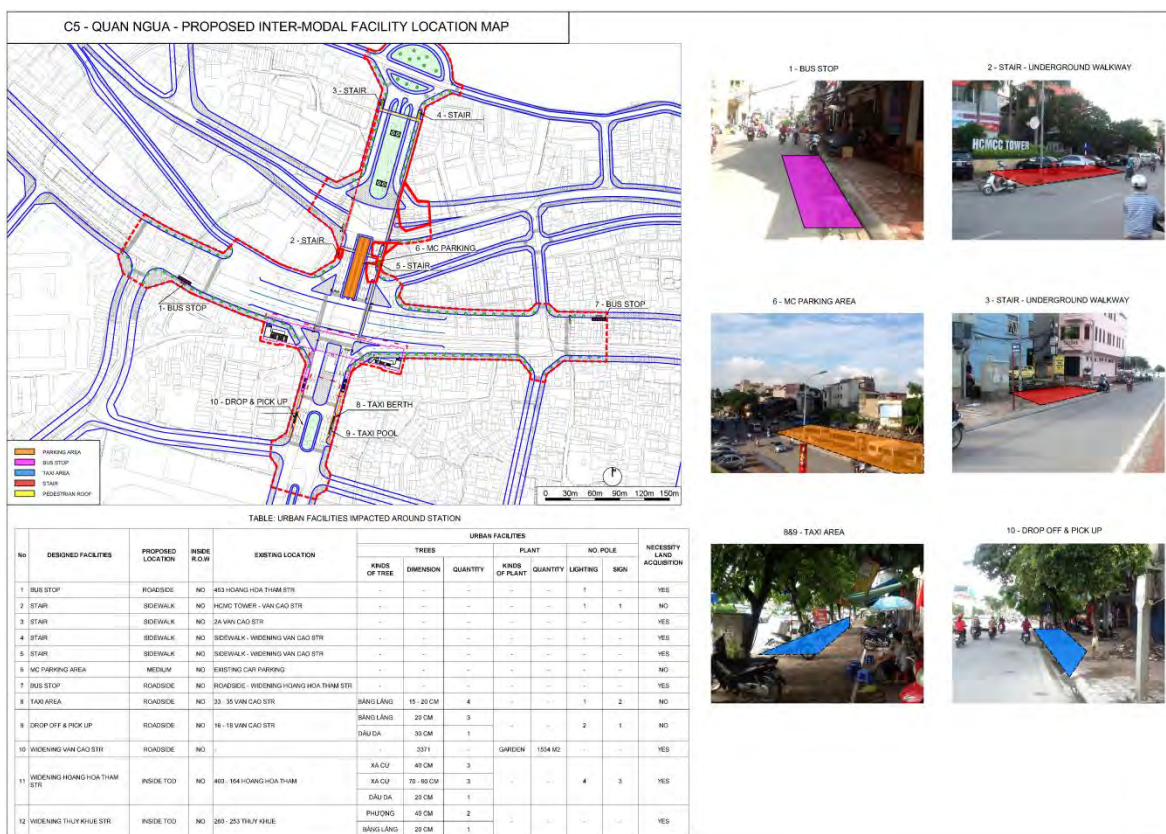
3.31 Nhiệm vụ 4 – Quy đất: Để thực hiện các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga đề xuất, quỹ đất là một trong những vấn đề mấu chốt. Kiến nghị tận dụng chỉ giới của đường sắt, đường bộ, công viên, các khu vực đất công khác và các lô đất giao cho các dự án xây dựng của tư nhân nơi không cần thu hồi đất ở. Để xác định quỹ đất chi tiết, lập hai loại bản đồ là:

- (i) Bản đồ khu vực TOD xác định loại và quy mô các công trình bị ảnh hưởng (trong chỉ giới ĐSDT, đường, vỉa hè, công viên, công trình đô thị, đất tư nhân, v.v.) và yêu cầu thu hồi đất để xây dựng đường bộ trong quy hoạch phân khu và xây dựng công trình liên phương thức trong khu vực TOD.
- (ii) Bản đồ vị trí công trình liên phương thức thể hiện các công trình ảnh hưởng như cây cối, cột điện để cân nhắc về kỹ thuật và môi trường sao cho thực hiện dự án được hiệu quả.

Hình 3.6.3 Bản đồ khu vực TOD (ví dụ về ga Quận Ngựa)



Hình 3.6.4 Bản đồ vị trí công trình liên phương thức có các công trình bị ảnh hưởng (ví dụ về ga Quận Ngựa)



3.32 Nhiệm vụ 5 – Lập danh mục dự án kèm khái toán chi phí: Lập danh mục dự án TOD gồm mã dự án, tên dự án, khối lượng (quy mô), khái toán chi phí, và giai đoạn thực hiện. Chia các dự án TOD thành hai nhóm là (a) trong khu vực bán kính 500 – 800m, và (b) trong khu vực TOD.

- Dự án xây dựng đường bộ trong bán kính 500-800m cần tuân thủ quy hoạch phân khu, hoặc có đề xuất để điều chỉnh quy hoạch phân khu. Theo đó, chi phí cho các dự án xây dựng đường bộ trong bán kính 500-800m không tính vào dự án TOD đã thể hiện trong quy hoạch phân khu.
- Chia lộ trình thực hiện theo các giai đoạn (ngắn hạn, tối thiểu, cơ bản), như thể hiện trong Nhiệm vụ 6.
- Tổng hợp khái toán chi phí của từng giai đoạn để tính tổng chi phí cho các dự án tối thiểu, ngắn hạn và cơ bản.
- Tính diện tích tái định cư cần có để thực hiện các dự án đường bộ ưu tiên trong khu vực TOD.

Bảng 3.6.2 Mẫu danh mục các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga kèm khái toán chi phí

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

Bảng 3.6.3 Tổng hợp khái toán chi phí cải tạo đường tiếp cận theo giai đoạn

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.33 Nhiệm vụ 6 – Xác định các gói dự án: Do các dự án xác định cho từng ga đường sắt có quy mô rất khác nhau nên cần phải gộp vào các gói theo cơ quan triển khai và nguồn vốn. Có thể xếp các gói dự án như sau:

- (i) Các dự án ngắn hạn: Các dự án trong nhóm này là các dự án cần được triển khai trước khi khai thác ĐSDT. Trong số các dự án ngắn hạn, có các dự án “tối thiểu” không cần thu hồi thêm đất.

(ii) Các dự án cơ bản: Các dự án trong nhóm này là các dự án nên được thực hiện để tăng cường các chức năng của ga ĐSĐT.

Bảng 3.6.4 Mẫu tổng hợp các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận của từng ga

Cụm đô thị	Ga	Phạm vi đi bộ				Khu vực TOD								
		Đường			Nút giao	Đường (ưu tiên)	Quảng trường ga	Bến xe buýt	Cầu đi bộ	Lối đi bộ ngầm	Bãi đỗ xe ngầm	Bãi đỗ xe	Điểm dừng xe buýt	Quản lý giao thông
		Cải tạo	Xây mới/mở rộng	Ngoi phố										
Tây Bắc	C1	A	B*	A	A	B*	C	-	A	-	-	A	A	A
	C2	A	B*	A	A	-	A	-	-	-	-	A	A	A
	C3	A	B*	A	A	-	C	A	A	-	-	A	A	A
	C4	A	B*	A	A	A	-	-	-	C	C	A	A	A
Nam Hồ Tây	C5	A	B*	A	A	B*	-	-	-	C	C	A	A	A
	C6	A	B*	A	A	B*	-	-	-	C	C	C	A	A
	C7	A	B*	A	A	B	-	-	-	C	C	C	A	A
Trung tâm thành phố	V6	A	-	A	A	-	A	-	A	-	-	A	A	A
	C8	A	-	A	A	-	-	-	-	-	-	C	A	A
	C9	A	-	A	A	-	C	-	-	C	C	C	A	A
	C10	A	-	A	A	-	C	-	-	B	A**	A**	A	A
	V8	A	B*	A	A	B*	A**-C*	-	B*	B	-	A**	A	A
Nam	V9	A	B*	A	A	B*	C*	-	A	C	-	A**	A	A
	V10	A	B*	A	A	B*	C*	-	B*	-	-	A**	A	A
	V11	A	B*	A	A	B*	-	-	B*	-	-	A**	A	A
	V12	A	B*	A	A	B*	A**-C*	A	B*	-	-	A**	A	A
Đông	V5	A	B*	A	A	B*	C*	-	-	-	-	A**	A	A
	V4	A	B*	A	A	B*	C-C*	B	-	-	-	A**	A	A

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

A: Dự án ngắn hạn (cần sớm thực hiện), B: dự án ngắn hạn, C: dự án cơ bản

* Cần thu hồi đất ở

** Trong phạm vi chỉ giới dự án ĐSĐT

3.34 Tổng chi phí của tất cả các ga trên cùng tuyến lại được tách riêng theo loại công trình (đường bộ, lối đi, bến xe, bãi xe, công trình liên phương thức) và phân theo cơ quan thực hiện/chủ đầu tư tiềm năng.

Bảng 3.6.5 Tổng hợp chi phí theo giai đoạn và loại công trình (triệu đồng)

	Theo loại công trình (tỷ đồng)				
	Đường bộ	Lối đi	Xe buýt	Bãi xe	Công trình liên phương thức
Ngắn hạn (tối thiểu)					
Cơ bản					
Tổng					

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.6.6 Đề xuất phân bổ chi phí đầu tư (triệu đồng)

	Theo giai đoạn (tỷ đồng)		Tổng	
	Ngắn hạn (trong đó các dự án cần thực hiện sớm)	Cơ bản	Tỷ đồng	%
Sở GTVT				
Đơn vị phát triển ĐSĐT				
Quận				
Tư nhân				
%				

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.35 Nhiệm vụ 7 - Xem xét môi trường và xã hội: Về cơ bản, các dự án phát triển gắn kết với ĐSĐT có thể có các tác động tiêu cực tới môi trường (không khí, nước, đất, hệ sinh thái, hệ động – thực vật) hoặc xã hội (tái định cư bắt buộc, tác động tới các nhóm nhạy cảm, an toàn cộng đồng và cấu trúc xã hội) nhưng các tác động này không lớn hoặc chỉ mang tính chất cục bộ và trong hầu hết các trường hợp, đều có thể giảm thiểu các tác động này nếu có các biện pháp phù hợp. Xem xét môi trường sơ bộ được thực hiện cho tất cả các ga quy hoạch nhằm đánh giá các tác động theo Hướng dẫn về xem xét môi trường và xã hội. Các chỉ tiêu môi trường gồm danh mục phạm vi được chia thành 5 nhóm như sau:

- (i) Ô nhiễm: Chất lượng không khí, chất lượng nước, tiếng ồn và độ rung, ô nhiễm đất, chất thải rắn, mùi hôi;
- (ii) Môi trường tự nhiên: Các khu vực bảo tồn, hệ sinh thái (hệ động – thực vật và đa dạng sinh học) và thủy văn;
- (iii) Môi trường kinh tế-xã hội: Tái định cư bắt buộc, điều kiện sống và sinh kế, giá trị lịch sử và văn hóa, cảnh quan và các di sản, cộng đồng thiểu số và người bản địa.
- (iv) Tiêu chí TOD cụ thể: Điều kiện tiếp cận, giao thông và tai nạn giao thông, môi trường đi bộ, an toàn và an ninh, thiết kế phổ quát.
- (v) Khác: Giai đoạn vận hành và giám sát.

3.36 Nhiệm vụ 8 - Đánh giá kinh tế và tài chính các dự án TOD: Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ đem lại nhiều tác động tích cực cho cộng đồng địa phương cũng như người sử dụng ĐSĐT. Tuy nhiên, các dự án thường đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn, gồm cả đầu tư của khu vực tư nhân nên cần xác định tính khả thi về kinh tế để xem xét khả năng thực hiện. Tính khả thi về tài chính cũng rất cần thiết nếu xét từ góc độ của đơn vị khai thác. Ngoài ra, việc thực hiện dự án có thể ảnh hưởng tới môi trường sống của người dân địa phương như tiếng ồn và độ rung do hoạt động xây dựng. Do đó, cần đánh giá dự án đề xuất từ nhiều góc độ khác nhau như kinh tế, xã hội, tài chính, môi trường, v.v. Kết quả đánh giá được tổng hợp như sau:

- (i) Phân tích kinh tế: Giả định sẽ tiết kiệm được thời gian đi lại là 3 phút/người ở tất cả các ga nhờ các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận (trừ bãi đỗ xe ngầm) do từng dự án ở mỗi ga đều đem lại tác động tiết kiệm thời gian đi lại và phát triển gắn kết các dự án này sẽ giúp tăng cường tác động này. Nếu kết quả phân tích có tỷ lệ nội hoàn kinh tế >12,0%, dự án cải thiện điều kiện tiếp cận được xem là khả thi về mặt kinh tế.

- (ii) Phân tích tài chính: Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông là các dự án không mang lại nguồn thu ngoại trừ doanh thu từ phí đỗ xe nên không khả thi về mặt tài chính. Trong trường hợp bãi đỗ xe ngầm, dự án cần phải khả thi để xây dựng và khai thác trên cơ sở phí đỗ xe.
- (iii) Tác động môi trường và xã hội: Cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ góp phần cải thiện đáng kể môi trường và xã hội. Ngoài tiếp cận thời gian đi lại, an toàn giao thông cũng được cải thiện, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông; cải thiện điều kiện đi bộ cũng góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội cho các cộng đồng địa phương.

Bảng 3.6.7 Tác động của TOD theo đối tượng hưởng lợi

Phân loại	Lợi ích	Người sử dụng ĐSĐT	Người dân địa phương	Đơn vị khai thác	Chính phủ
Cải thiện điều kiện tiếp cận	Tiết kiệm thời gian đi lại	○	○	○	
	Giảm chi phí giao thông của các hộ gia đình		○		
	Điều kiện lái xe được cải thiện nhờ giảm lưu lượng giao thông	○	○	○	
	Đảm bảo cảm giác thoải mái và an toàn khi đi bộ	○	○		
	Cải thiện sự kết nối và điều kiện tiếp cận	○	○		
	Thúc đẩy sử dụng ĐSĐT			○	
	Giảm tai nạn cho người đi bộ/xe đạp/xe cơ giới	○	○	○	○
	Giảm lượng khí thải CO ₂	○	○		○
Phát triển đô thị gắn kết	Tăng doanh thu thương mại		○	○	
	Tăng thu ngân sách				○
	Tăng giá trị đất		○		○
	Tạo công ăn việc làm		○		○
	Cải thiện điều kiện tiếp cận các công trình thương mại và công cộng	○	○	○	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Sản phẩm

- Danh mục các dự án TOD cùng bản đồ vị trí dự án (tỷ lệ 1:5.000)
- Các gói dự án và khái toán chi phí đầu tư
- Bản vẽ thiết kế cơ sở (tỷ lệ 1/1.00 – 1/2.000) hoặc thiết kế chi tiết (tỷ lệ 1/100-1/500)
- Bản đồ khu vực TOD và bản đồ vị trí công trình liên phương thức (tỷ lệ 1/1.000 – 1/2.000).

3.7 Bước 6: Lập kế hoạch triển khai

1) Mục tiêu

- Các dự án TOD thường có nhiều đơn vị tham gia thực hiện cũng như nhiều đối tượng liên quan đến dự án nên cần lập kế hoạch triển khai TOD, bao gồm chia sẻ vai trò giữa UBND thành phố và khu vực tư nhân về đầu tư, khai thác và quản lý.
- Để khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân, hỗ trợ thể chế về TOD-PPP là rất quan trọng, bao gồm các biện pháp ưu đãi cũng như trách nhiệm của chủ đầu tư.

2) Nhiệm vụ

- **Nhiệm vụ 1 - Xác định các phương thức triển khai:** Kế hoạch thực hiện gồm kế hoạch huy động vốn, thời gian thực hiện và đơn vị thực hiện dự án.

(a) Khả năng huy động vốn: Khả năng huy động vốn gồm vốn của các tổ chức như Sở GTVT, Tổng Công ty ĐSVN, Ban Quản lý Dự án ĐSĐT, các quận, khu vực tư nhân hoặc tổng hợp các nguồn trên.

- Mặc dù cần nghiên cứu kỹ hơn nhưng tiềm năng tham gia của khu vực tư nhân là rất lớn;
- Sở GTVT Hà Nội là nguồn cấp vốn chính, đặc biệt là phát triển đường tiếp cận gồm các tuyến đường trong quy hoạch phân khu;
- Các quận huyện đầu tư cải thiện ngõ phố và quản lý giao thông liên quan;
- Ban QLDA ĐSĐT và Tổng CT ĐSVN chịu trách nhiệm về các công trình liên quan trực tiếp tới các dự án xây dựng ĐSĐT đang triển khai.

(b) Thời gian thực hiện: Thời gian thực hiện dự án được xác định như sau:

- Dự án tối thiểu (cần thực hiện càng sớm càng tốt): Cải tạo đường, tăng cường quản lý giao thông và cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực ảnh hưởng của ga (trong phạm vi bán kính 500m – 800 m từ ga) cần thực hiện ngay do sẽ không cần thu hồi thêm đất. Bên cạnh đó, cần sớm đầu tư xây dựng các tuyến đường đã quy hoạch trong quy hoạch phân khu trong khu vực TOD.
- Dự án ngắn hạn: Mặc dù dự án cần phải giải phóng mặt bằng nhưng cũng cần thực hiện càng sớm càng tốt.
- Dự án cơ bản: Các dự án như xây dựng các công trình liên phương thức (quảng trường ga, bãi đỗ xe ngầm, v.v.) cần phải giải phóng mặt bằng và có sự phối hợp giữa các bên liên quan gồm cả khu vực tư nhân. Do các dự án này có thể phát triển gắn kết với phát triển đô thị tạo doanh thu nên có thể thu hút đầu tư của khu vực tư nhân. Nếu xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm cùng với ĐSĐT, chi phí xây dựng các công trình này sẽ giảm đáng kể.

(c) Cơ quan thực hiện dự án: Cơ quan thực hiện dự án được xem xét như sau:

- UBND thành phố Hà Nội chịu trách nhiệm chính về các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận giao thông để đảm bảo lợi ích công cộng và an toàn giao thông, các dự án này không chỉ đem lại lợi ích cho người sử dụng ĐSĐT mà cả các cộng đồng trong khu vực ảnh hưởng.
- Về cải thiện dịch vụ xe buýt, ĐSĐT sẽ phát triển xe buýt nối dài ĐSĐT trong khi TRAMOC

sẽ chịu trách nhiệm phát triển các dịch vụ xe buýt gom khách khác.

- Cần xây dựng các công trình liên phương thức tại và quanh ga ĐSĐT trên cơ sở phối hợp chặt chẽ với dự án ĐSĐT. Khi dự án hoàn thành, sẽ được chuyển giao cho UBNDTP để giao cho Sở GTVT quản lý. Cụ thể như sau:
 - Quảng trường ga: Cần xây dựng quảng trường ga trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT như là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSĐT do Tổng CT ĐSVN (Bộ GTVT) và Ban QLDA ĐSĐT làm chủ đầu tư.
 - Lối đi bộ trên cao dưới cầu cạn ĐSĐT và điểm đón/trả khách trong phạm vi chỉ giới ĐSĐT: Các công trình này cần được xây dựng như là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSĐT.
 - Lối đi bộ trên cao nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT: Do các công trình này được kết nối trực tiếp với ga ĐSĐT nên cần được xây dựng như là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSĐT.
 - Không gian trên mặt đất dưới cầu cạn Tuyến 1: Các công trình này cần được xây dựng như là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSĐT.
- Các dự án quản lý giao thông và an toàn giao thông: Sở GTVT và Cảnh sát Giao thông là các cơ quan chính thực hiện các dự án này mặc dù các biện pháp ở cấp cộng đồng cần được thực hiện với sự tham gia của chính quyền và người dân địa phương.
- Các dự án xây dựng bãi đỗ xe: Về cơ bản, Sở GTVT chịu trách nhiệm về các dự án này mặc dù công tác khai thác và quản lý có sự tham gia của địa phương. Cần xem xét khả năng tham gia của khu vực tư nhân trong dự án xây dựng các bãi đỗ xe lớn.
- **Nhiệm vụ 2 - Chuẩn bị các tài liệu mời thầu/đầu tư cần thiết:** Dựa vào quy hoạch định hướng TOD và danh mục các dự án TOD, UBNDTP Hà Nội sẽ phân bổ ngân sách cho các dự án hạ tầng, ưu tiên các dự án TOD trong khu vực TOD hoặc kêu gọi đầu tư của khu vực tư nhân như xây dựng bãi đỗ xe, các dự án phát triển đô thị gắn kết để bù đắp chi phí đầu tư và tạo nguồn thu.
- **Nhiệm vụ 3 - Thiết lập các cơ chế về tổ chức, thể chế và tài chính cần thiết:** Như đã đề cập trong Bước 5, có nhiều loại dự án TOD gồm các dự án phi lợi nhuận như công trình liên phương thức, trừ bãi đỗ xe và các dự án đem lại lợi nhuận như các dự án phát triển gắn kết gồm xây dựng nhà ga, dự án phát triển gắn kết tổng hợp khu vực ga. Có thể gộp và phân nhóm một số các dự án TOD tiềm năng để có thêm cơ hội thu hút đầu tư của khu vực tư nhân (TOD-PPP), gồm cả các dự án phát triển công trình giao thông phi lợi nhuận. Cần xác định rõ cách thức chia sẻ vai trò, trách nhiệm và rủi ro giữa nhà nước và tư nhân.

3) Sản phẩm

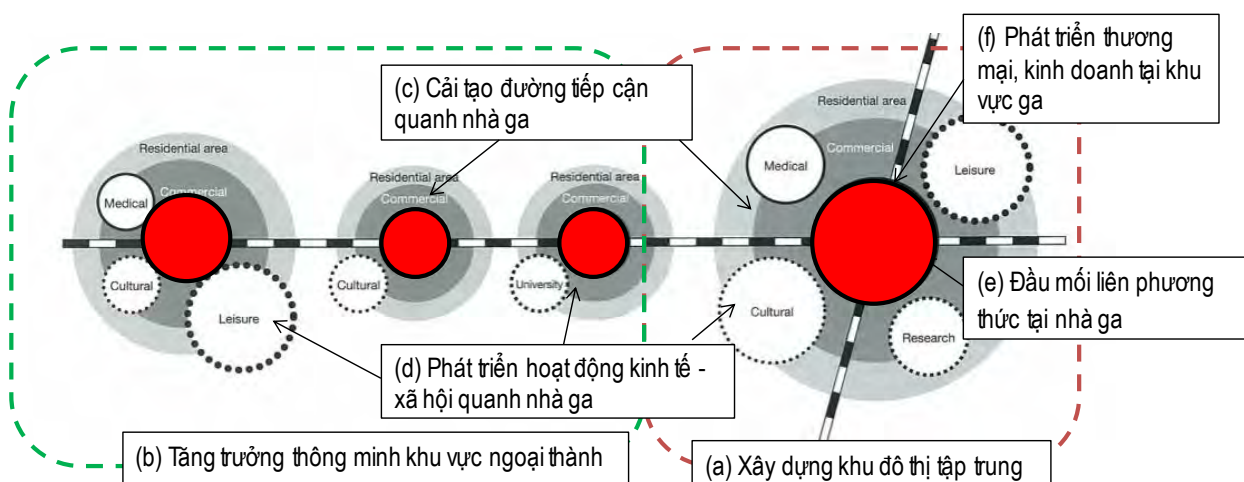
- Chương trình thực hiện TOD
- Kế hoạch triển khai dự án để UBND/Sở KHĐT phê duyệt

4 VÍ DỤ THAM KHẢO KHI QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG TOD

1) Xác định tiềm năng TOD trên mạng lưới ĐSĐT

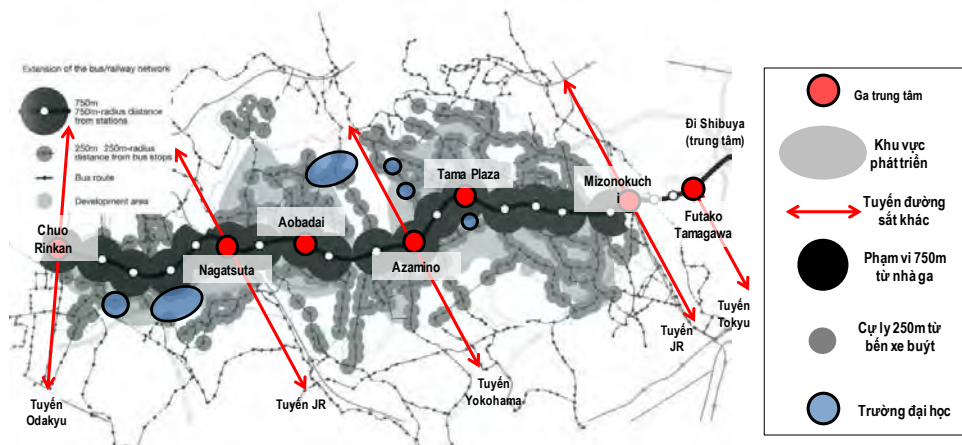
4.1 Thực hiện TOD thành công sẽ góp phần gia tăng lưu lượng hành khách và đáp ứng tốt hơn nhu cầu của người sử dụng ĐSĐT. Bên cạnh đó, cơ hội phát triển đô thị ở các cấp độ ảnh hưởng khác nhau của ĐSĐT cũng sẽ tăng. Nếu định hướng TOD được áp dụng cho tất cả các ga phân cấp phù hợp theo chức năng (xem Hình 4.1), tiềm năng và tác động của TOD sẽ rất lớn, góp phần cải thiện hình ảnh chung của ĐSĐT và các khu vực quanh ga, qua đó làm tăng sức hấp dẫn của ĐSĐT, nâng cao giá trị bất động sản. Ở Nhật Bản, nhiều tuyến ĐSĐT kết nối giữa trung tâm thành phố và khu vực ngoại ô đã áp dụng mô hình TOD dọc hành lang ĐSĐT để phát triển các khu đô thị mới và trường đại học.

Hình 4.1 Tiềm năng TOD trên hành lang ĐSĐT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên tài liệu của Công ty Tokyu

Hình 4.2 Phát triển đô thị mới gắn kết dọc hành lang ĐSĐT tại khu vực ngoại vi



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên tài liệu của Công ty Tokyu

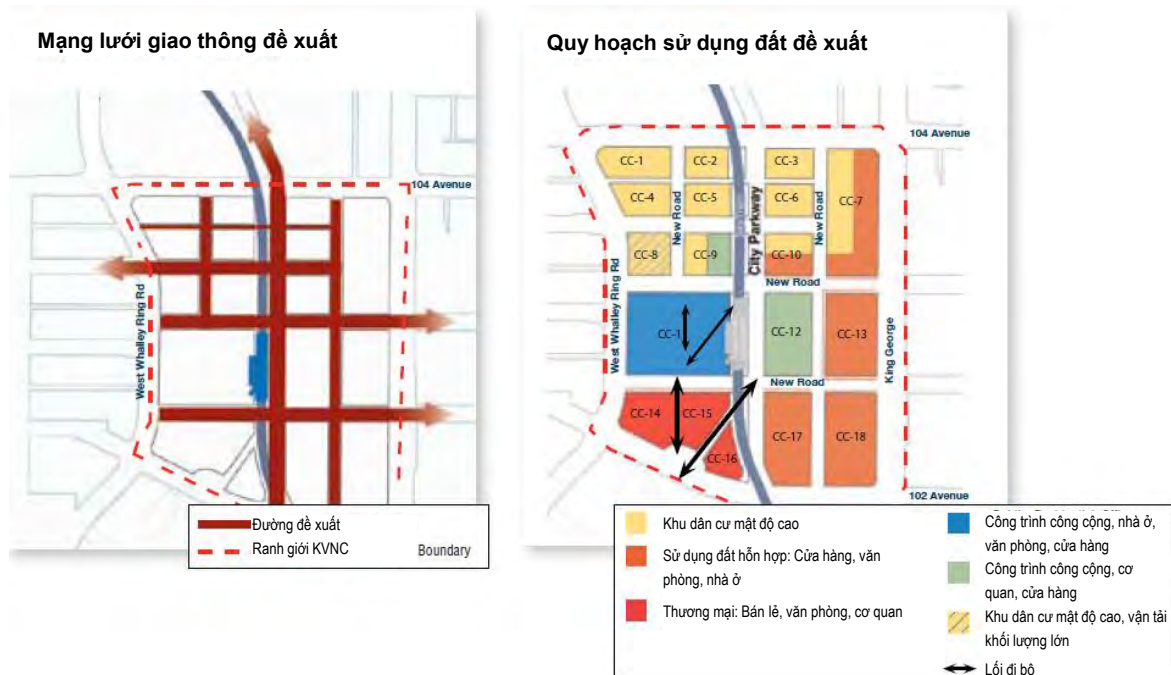
2) Phối hợp với quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch giao thông

4.2 Khi có sự phối hợp tốt giữa sử dụng đất và giao thông, có thể bố trí vận tải khối lượng lớn, tốc độ cao, trực tiếp và có tính hiệu quả - chi phí tới nhiều điểm phục vụ người dân. Các cộng đồng phát triển theo hướng sử dụng vận tải công cộng phối hợp sử dụng đất và giao thông theo hai cách quan trọng như sau:

- (i) ở cấp vùng, tập trung nhiều nhất các hoạt động phát triển và những điểm đến quan trọng nhất tại các đầu mối giao thông có sự giao thoa của các tuyến vận tải khối lượng lớn; và
- (ii) ở cấp địa phương, bố trí các dự án xây dựng mới trên các hành lang kết nối trực tiếp sao cho phần lớn các điểm đến được kết nối thuận tiện với các điểm đến khác.

4.3 Do đó, nhất thiết phải đảm bảo các điểm đến chính nằm trên cùng tuyến dọc một hành lang kết nối trực tiếp để có thể tiếp cận dịch vụ vận tải thường xuyên. Việc tập trung cao các dự án phát triển tại các trung tâm đô thị và tại các đầu mối giao thông được khuyến khích triển khai. Ngoài ra, xu hướng tăng trưởng thông minh ra ngoài khu vực ngoại vi bằng cách kéo dài ĐSĐT và các hành lang vận tải khối lượng lớn sẽ giúp nâng cao năng lực của chính ĐSĐT và giúp kiểm soát tăng trưởng đô thị một cách bền vững (xem Hình 4.3).

Hình 4.3 Phối hợp quy hoạch giao thông và sử dụng đất quanh nhà ga



Nguồn: Hướng dẫn thiết kế cộng đồng dựa vào giao thông, TP Vancouver, Canada

3) Thúc đẩy phát triển sử dụng đất hỗn hợp

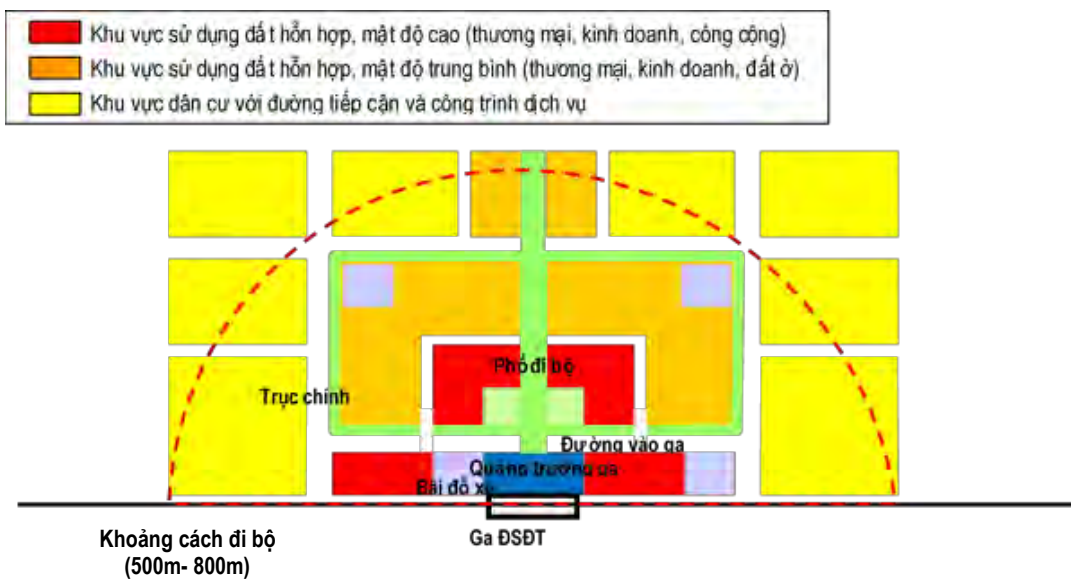
4.4 Kết hợp các hình thái sử dụng đất khác nhau như thương mại, kinh doanh, dịch vụ công, ở thường được khuyến khích tại các điểm đầu mối để giảm cự ly đi bộ giữa các điểm đến và khuyến khích các hoạt động phục vụ người đi bộ (xem Hình 4.4). Phát triển hỗn hợp cũng góp phần kiểm soát mật độ dân số một cách bền vững.

4.5 Để tạo điều kiện lưu thông trong khu vực nhà ga có hình thái sử dụng đất hỗn hợp, mạng lưới vận tải cần phải cân nhắc tới đặc điểm luồng giao thông, các điểm nút tiếp cận nhà ga, bao gồm các loại phương tiện như xe đạp, xe máy, taxi, ô tô và xe buýt. Cần đảm bảo có các tuyến đường tiếp cận ga kịp thời khi ĐSDT đi vào hoạt động.

4.6 Đô thị hóa để sử dụng đất hiệu quả và đảm bảo điều kiện tiếp cận quanh ga ĐSDT sẽ thúc đẩy phát triển theo hình thái nhỏ gọn, tập trung và thân thiện với môi trường. Quy hoạch định hướng TOD cần được lập theo các nguyên tắc phù hợp như tổng hợp dưới đây để phát triển khu vực ga (xem Hình 4.4):

- Đảm bảo sử dụng đất hiệu quả, mật độ cao
- Đảm bảo sự đa dạng và sử dụng đất hỗn hợp giữa đất ở, đất thương mại – kinh doanh, sự thuận tiện cho sinh hoạt hàng ngày và lấy giao thông vận tải làm trung tâm.
- Thúc đẩy phát triển các không gian làm việc vệ tinh ở các tiểu trung tâm của các ga ngoại ô thay vì tập trung trong trung tâm thành phố.
- Có thiết kế thân thiện cho người đi bộ để khuyến khích đi bộ, hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới tiếp cận ga.
- Xây dựng hệ thống giao thông gắn kết gồm dịch vụ xe buýt gom khách, hệ thống dùng chung phương tiện (xe đạp, xe con), khu vực đỗ xe để đi tiếp cùng với mạng lưới phục vụ người đi bộ, kiểm soát tiếp cận và hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân kết hợp với phát triển bãi đỗ xe ở khu vực ngoại vi, mạng lưới phục vụ người đi bộ, v.v.

Hình 4.4 Sử dụng đất và mạng lưới giao thông theo định hướng TOD



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

4) Tạo dựng mạng lưới các tuyến phố kết nối tốt

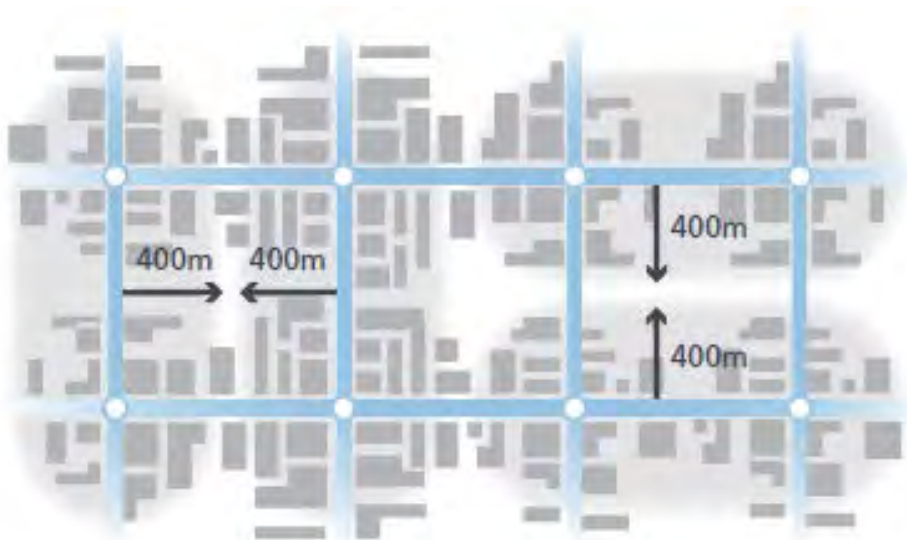
4.7 Mạng lưới tuyến phố kết nối tốt sẽ giúp giảm cự ly đi lại, khiến người dân có thể đi bộ hoặc đi xe đạp tới nơi có thể sử dụng dịch vụ vận tải khối lượng lớn nhanh chóng và thuận tiện từ nơi sinh sống, làm việc, mua sắm, vui chơi và đồng thời duy trì đi bộ, đạp xe như cách thức đi lại hàng ngày.

4.8 Ngoài việc rút ngắn cự ly tiếp cận dịch vụ vận tải khối lượng lớn, mạng lưới đường phố kết nối tốt còn giảm cự ly đi lại cho tất cả các chuyến đi khác, khiến đi bộ và đi xe đạp trở thành phương thức giao thông hấp dẫn. Kết hợp với hình thái sử dụng đất hỗn hợp sôi động, mạng lưới đường kết nối tốt giúp tạo ra những cộng đồng nơi các nhu cầu sinh hoạt hàng ngày được đáp ứng ngay trong cự ly đi bộ hay đi xe đạp.

4.9 Ở khu vực cộng đồng, cần bố trí mạng lưới đường địa phương phân cấp rõ ràng, bao quanh là các trục đường huyết mạch để đảm bảo có được các hành lang tiếp cận nhà ga nhanh nhất, tạo điều kiện đi bộ, di chuyển qua những khu vực có hoạt động kinh tế xã hội ở địa phương, ví dụ như chợ.

4.10 Các tuyến đường huyết mạch được thiết kế chủ yếu phục vụ xe chạy thẳng, còn đường địa phương phục vụ người dân tới các điểm dịch vụ, đường gom sẽ kết nối các điểm này. Trong số đó, các “không gian sử dụng chung” hoặc “tuyến đường đa phương thức” được bố trí ở những nơi có đủ không gian dành cho tất cả các đối tượng tham gia giao thông, bao gồm người đi bộ, đi xe đạp, xe máy và các phương tiện khác.

Hình 4.5 Mạng lưới đường bộ phân cấp và khái niệm về “không gian đường sử dụng chung”



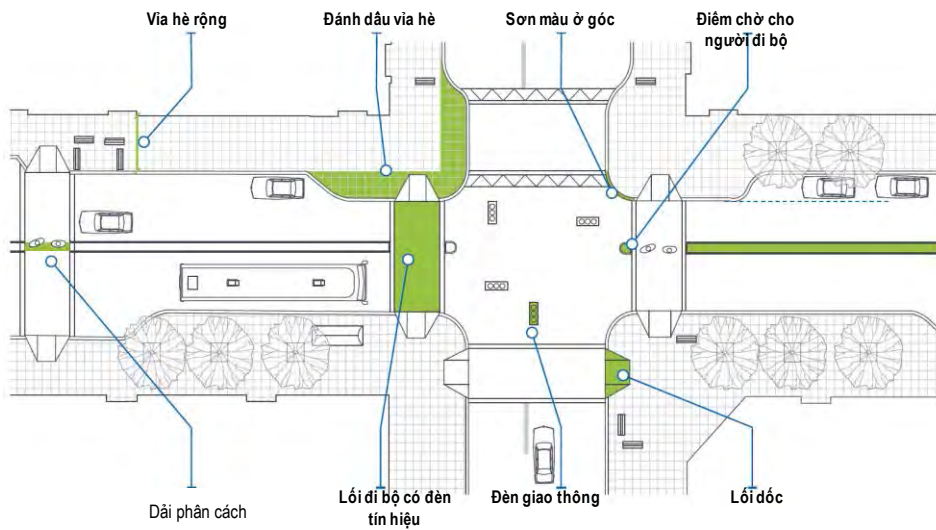
Nguồn: Hướng dẫn thiết kế cộng đồng dựa vào giao thông, TP Vancouver, Canada

Hình 4.6 Không gian đường sử dụng chung



Nguồn: Hướng dẫn thiết kế cộng đồng dựa vào giao thông, TP Vancouver, Canada

Hình 4.7 Các biện pháp và công trình bố trí quanh nút giao

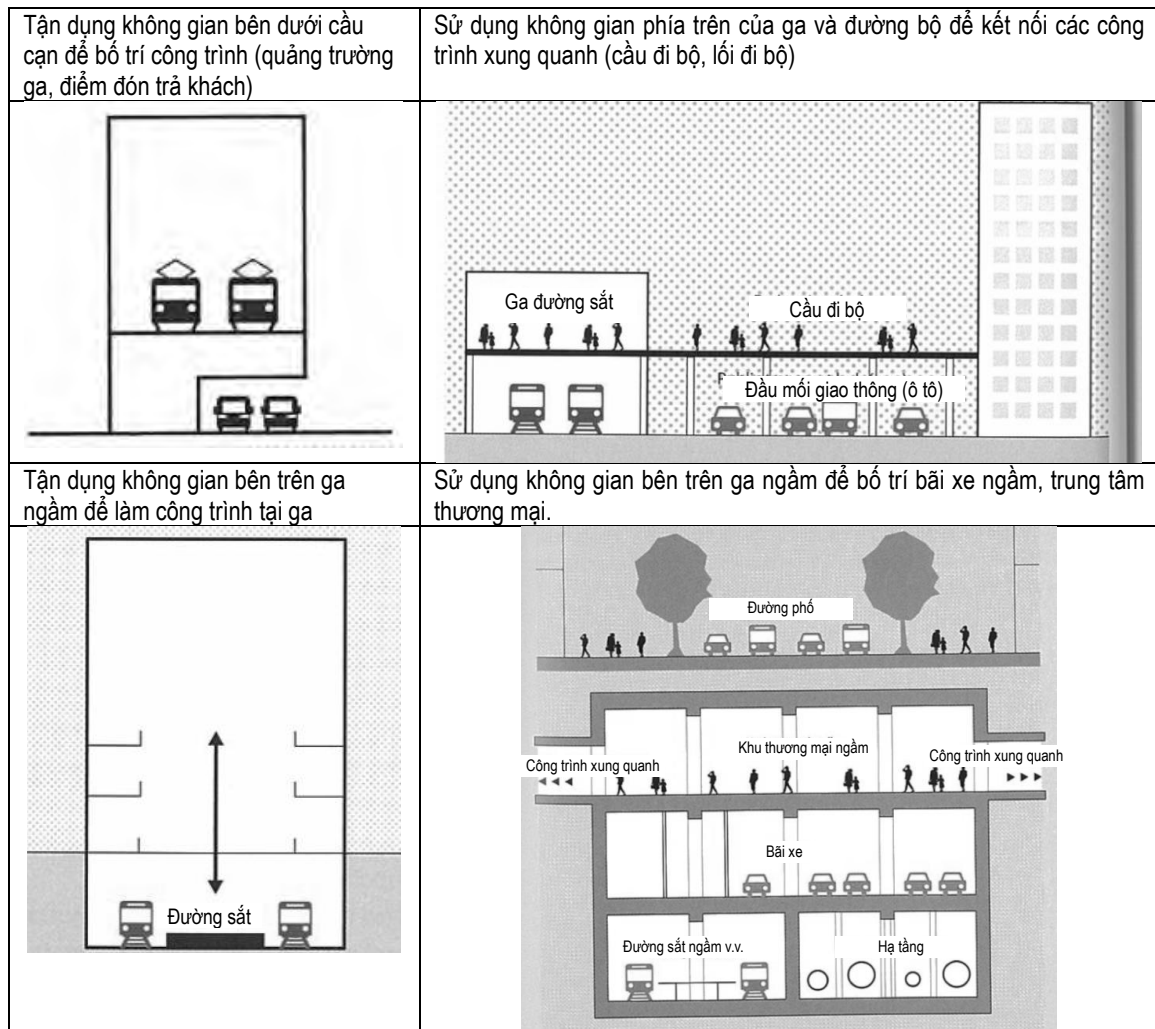


Nguồn: Hướng dẫn thiết kế cộng đồng dựa vào giao thông, TP Vancouver, Canada

5) Phát triển theo trục đứng tại và quanh nhà ga

4.11 Xây dựng nhà ga ngầm và trên cao sẽ tạo điều kiện phát huy tối đa không gian đất đô thị hạn chế theo trục đứng.

Hình 4.8 Phát triển theo trục đứng tại và quanh nhà ga



Nguồn: "Phát triển gắn kết ga – đô thị - những thành tựu tiếp theo của TOD, a+u", 10/2013

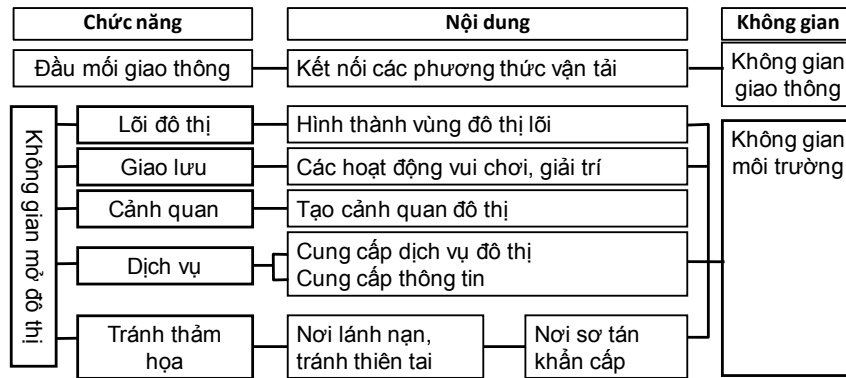
6) Xây dựng quảng trường ga

(a) Chức năng của quảng trường ga

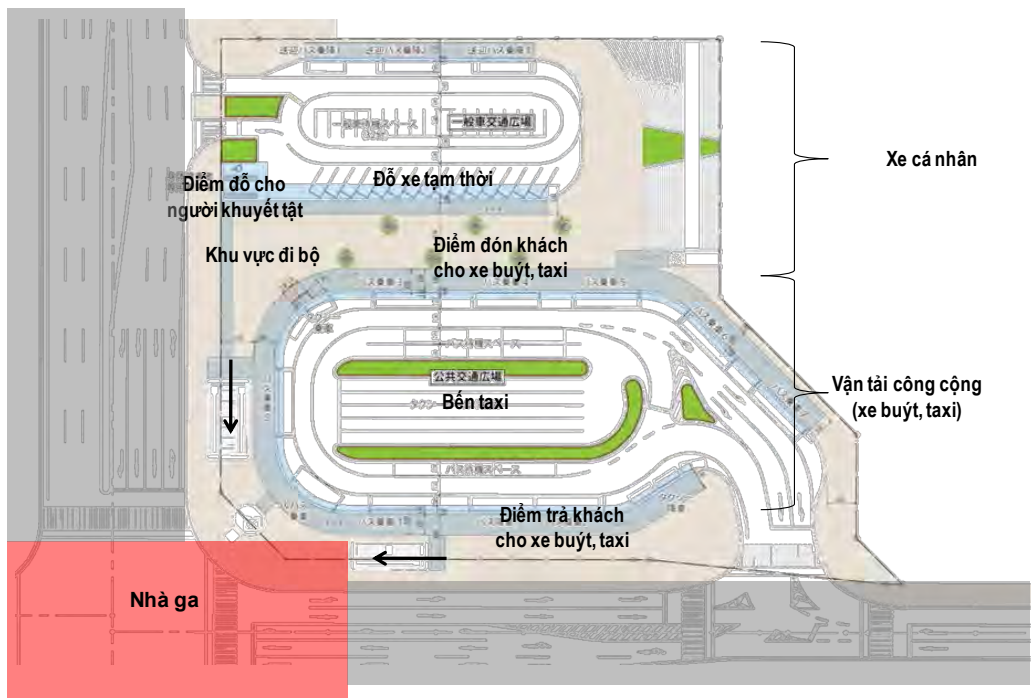
4.12 Quảng trường ga là nơi hành khách đường sắt trung chuyển sang các phương thức vận tải khác, đóng vai trò là đầu mối giao thông. Đây là một loại công trình quan trọng phục vụ số lượng lớn xe qua lại tại nhà ga, đảm bảo trung chuyển thuận lợi giữa các tuyến ĐSDT và với các phương thức vận tải khác (xe đạp, xe máy, xe buýt, taxi, xe con) và đảm bảo an toàn cho người đi bộ.

4.13 Hơn nữa, quảng trường ga cũng tạo điều kiện cho các hoạt động giao lưu, lưu thông tại và quanh nhà ga cho cả hành khách và người dân địa phương khi có bố trí được khu đi bộ hoặc không gian mở. Không gian này có thể dùng làm nơi cung cấp thông tin về dịch vụ vận tải, các hoạt động địa phương, nơi tổ chức sự kiện, nơi trú ẩn khi có thảm họa (xem Hình 4.9 và Hình 4.10).

Hình 4.9 Các chức năng của quảng trường ga



Hình 4.10 Mặt bằng công trình cơ bản trên quảng trường ga



(b) Các loại quảng trường ga

4.14 Quảng trường ga bao gồm các công trình và không gian như sau: (i) điểm đón trả khách cho vận tải công cộng (xe buýt, taxi), (ii) bãi taxi, (iii) điểm đón, tiễn cho xe cá nhân, (iv) nơi đỗ xe cho người khuyết tật (vị trí gần nhất tới cửa ga), (v) khu vực/không gian đi bộ. Nếu là ga trên cao, bố trí cầu đi bộ để tách không gian đi bộ với dòng xe trên đường trực trước ga.

4.15 Khó có thể xây dựng quảng trường ga dựa trên kết quả phân tích nhu cầu giao thông do nhiều ga được xây dựng trong khu vực đã phát triển nơi có quỹ đất hạn chế. Ngoài ra, việc phát triển quảng trường ga ở các ga nằm trong trung tâm thành phố lại không phổ biến trong khi ga nằm ở trong phạm vi đi bộ.

4.16 Ở Nhật Bản, quảng trường ga chủ yếu được xây dựng ở các ga chính trong trung tâm đô thị, quảng trường ga là công trình điểm nhấn, bao quanh bởi các công trình thương mại và kinh doanh nên không chỉ thuận tiện cho người sử dụng ga mà cả người sử dụng các công trình này, đáp ứng các yêu cầu đi lại và mua sắm của họ. Đối với khu vực ngoại vi, quảng trường ga gồm nơi quay đầu xe buýt để cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách và bãi đỗ xe quy mô lớn để khuyến khích “đỗ xe và đi tiếp”.

4.17 Do đó, sự cần thiết của quảng trường ga không chỉ được quyết định bởi phân tích nhu cầu giao thông và khối lượng hành khách ước tính mà còn bởi đặc điểm của khu vực và loại ga. Yêu cầu của chính quyền và cộng đồng địa phương cũng là một tiêu chí để xây dựng quảng trường ga do đây là điểm nhấn và không gian công cộng của khu vực.

4.18 Mặc dù kích thước và các loại công trình trong quảng trường ga rất đa dạng nhưng cần đảm bảo không gian riêng cho các phương thức vận tải (xe buýt, taxi, phương tiện giao thông cá nhân) để không lưu thông hỗn hợp (xem Bảng 4.1 và Hình 4.11). Đối với Hà Nội, cần xem xét cách thức quản lý xe ôm. Đề xuất cần đảm bảo không gian chờ xe máy gồm cả xe ôm để thúc đẩy luồng giao thông tại ga.

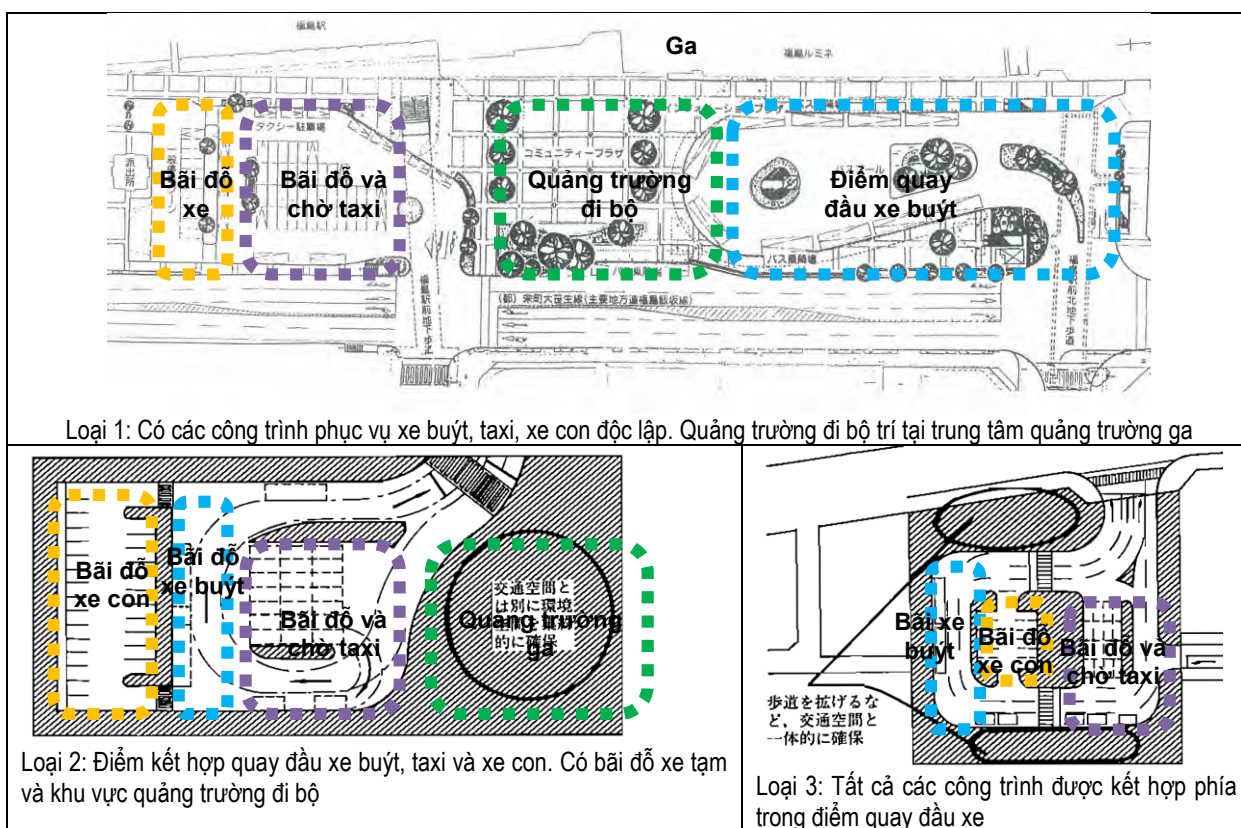
4.19 Đối với loại ga thứ tư, nơi không thể xây dựng quảng trường ga ở ga nhỏ, cần xây dựng điểm đón, trả khách cho xe buýt, taxi và xe con dọc vỉa hè hoặc dưới cầu cạn để đảm bảo không gian tiếp cận ga.

Bảng 4.1 Các loại quảng trường ga

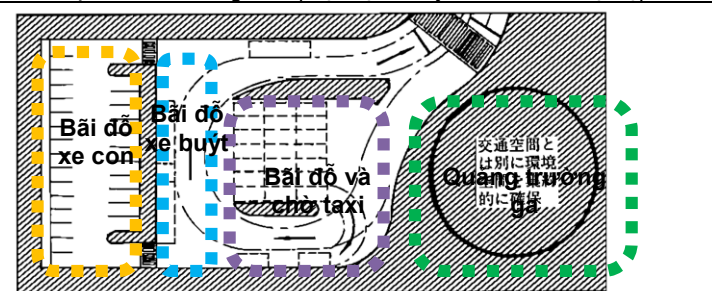
Loại ga		Quy mô trung bình của quảng trường ga	Công trình liên phương thức phía trong quảng trường ga					Công trình đi bộ
			Điểm quay đầu xe buýt	Bãi đỗ taxi	Nơi đón trả khách	Bãi đỗ xe	Quảng trường đi bộ (không gian mở)	
Loại 1	Ga trung tâm (≥50.000HK/ngày), là điểm nhấn của khu vực ga với các công trình đa phương thức	2 – 3 ha	•	•	•	•	•	•
Loại 2	Ga tiểu trung tâm (20.000 – 50.000 HK/ngày), là biểu tượng địa phương của khu vực ga với các công trình liên phương thức	1 – 2 ha	•	•	•	•	○	•
Loại 3	Ga tổng hợp (10.000 – 20.000 HK/ngày), có các công trình liên phương thức tối thiểu	0,5 - 1 ha	○	○	•	•		•
Loại 4	Ga nhỏ (≤10.000 HK/ngày)	Hoàn toàn không cần thiết			○	○		•

Ghi chú: •Không thể thiếu, ○Cần có

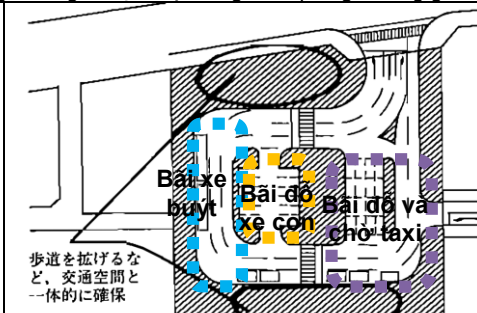
Hình 4.11 Quy hoạch mặt bằng điển hình của quảng trường ga theo loại



Loại 1: Có các công trình phục vụ xe buýt, taxi, xe con độc lập. Quảng trường đi bộ trí tại trung tâm quảng trường ga



Loại 2: Điểm kết hợp quay đầu xe buýt, taxi và xe con. Có bãi đỗ xe tạm và khu vực quảng trường đi bộ



Loại 3: Tất cả các công trình được kết hợp phía trong điểm quay đầu xe

(c) Chức năng và cách bố trí cần có

4.20 Chức năng cơ bản để đảm bảo luồng giao thông hiệu quả: Một số phương thức vận tải và các phương tiện cá nhân khác như xe con, xe máy có thể gây ùn tắc do tập trung với mật độ cao tại công trình liên phương thức. Cần có sự điều tiết phù hợp tại công trình liên phương thức. Đặc biệt, cần xem xét các biện pháp sau để quản lý từng phương thức vận tải:

- Tránh bố trí công trình phục vụ phương tiện công suất nhỏ (bán công cộng, xe ôm) lẫn với công trình phục vụ phương tiện công suất lớn (xe buýt thường hoặc xe buýt nhỏ) cũng như luồng các phương tiện này hỗn hợp trong điều kiện ùn tắc ở công trình liên phương thức.
- Cần hạn chế tối đa sử dụng xe con cá nhân tại công trình liên phương thức bằng các biện pháp kiểm soát tiếp cận hoặc tách riêng các công trình một cách phù hợp.
- Cần đảm bảo luồng giao thông an toàn và hiệu quả cho người đi bộ tại công trình liên phương thức bằng các biện pháp giảm thiểu việc cắt ngang các luồng phương tiện.
- Cần có hướng dẫn rõ ràng, dễ hiểu về các làn đường và hướng tuyến để các luồng giao thông ra, vào hợp lý.
- Cần có đủ không gian để quản lý từng phương thức hiệu quả.

4.21 Chức năng bổ sung để đáp ứng các nhu cầu tùy theo đặc điểm của từng ga: Hệ thống vận tải khối lượng lớn đòi hỏi phải có các mô hình quản lý giao thông mới để tối ưu hóa các lợi thế của phương tiện như đúng giờ, chi phí thấp và thân thiện với môi trường như hệ thống “gửi xe và đi tàu” hoặc “gặp gỡ và đi tàu”. Các chức năng bổ sung cần đáp ứng các yêu cầu và nhu cầu này nhờ việc phát triển các công trình sau:

- “Gửi xe và đi tàu” là một trong những chức năng chính của công trình liên phương thức trừ khi có hệ thống dịch vụ gom khách. Dẫu vậy, cần hết sức lưu ý tới điều kiện không gian bãi

đồ hạn hẹp trong khi nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân để tiếp cận ĐSĐT là rất lớn. Công trình liên phương thức cần góp phần thúc đẩy sự phát triển của hệ thống “gửi xe và đi tàu” để đáp ứng nhu cầu đi lại như là vai trò ban đầu.

- Cần xem xét điều kiện tiếp cận của xe con tới công trình liên phương thức như là luồng giao thông “gặp gỡ và đi tàu” nhờ kiểm soát tiếp cận hoặc công trình phân làn phù hợp.
- Công trình liên phương thức có thể có nhiều chức năng hơn để phục vụ hệ thống giao thông cá nhân như đảm bảo tiếp cận của xe buýt con thoi tới các nhà máy hoặc khu du lịch.
- Cũng cần xem xét các phương thức thân thiện với môi trường như xe đạp, xe buýt điện và các phương thức khác để phát triển các công trình hỗ trợ như bãi đỗ xe đạp.

4.22 Mạng lưới đi bộ để cải thiện hiệu quả trung chuyển của các phương thức: Vai trò chính của công trình liên phương thức là đảm bảo trung chuyển hiệu quả và thuận tiện từ phương tiện vận tải khối lượng lớn (ga đường sắt) tới phương tiện gom khác hoặc phương tiện cá nhân. Mạng lưới đi bộ của công trình liên phương thức sẽ đóng vai trò then chốt trong việc đáp ứng yêu cầu này. Cần xem xét biện pháp dưới đây khi quy hoạch và thiết kế mạng lưới đi bộ.

- Việc đảm bảo khoảng cách đi bộ ngắn nhất là điều kiện tiên quyết để hành khách có thể tiếp cận thoải mái từ ga ĐSĐT. Cũng cần xác định vị trí của phương thức trung chuyển để ưu tiên xây dựng công trình.
- Có công trình phục vụ người khuyết tật sử dụng xe lăn hoặc các phương tiện khác như bề mặt đi bộ nhẵn và dễ đi từ ga đến các phương thức khác. Cần có thang cuốn và cầu đi bộ hoặc các công trình khác hỗ trợ người khuyết tật kết nối trực tiếp với ga tại công trình liên phương thức.
- Để khuyến khích người dân đi bộ tới ga, cần có mạng lưới đi bộ thoải mái để kết nối tất cả các lối đi bộ khác từ công trình liên phương thức.

4.23 Có các chức năng môi trường: Mặc dù quảng trường ga là chức năng hỗ trợ của công trình liên phương thức giúp người sử dụng hoặc hành khách có môi trường thuận tiện hơn nhưng chức năng này đóng vai trò quan trọng trong đặc điểm đô thị để thu hút người sử dụng. Các chức năng và công trình sau không chỉ là yếu tố quan trọng để hỗ trợ công trình liên phương thức mà còn cho thấy sức hấp dẫn của ga. Quảng trường ga đóng vai trò là không gian công cộng trong các trường hợp khẩn cấp như hỏa hạn, lũ lụt, v.v.

- Không gian nghỉ ngơi và không gian chờ (ghế đá để hành khách nghỉ chân, nhà chờ có mái che tránh mưa nắng, không gian mở để gặp gỡ, tụ tập và chờ người thân/bạn bè có môi trường thoải mái nhờ cây xanh và hệ thống chiếu sáng vào ban đêm).
- Dịch vụ công cộng và thương mại (công trình thông tin phục vụ người sử dụng như bản đồ thể hiện thời gian và lộ trình các tuyến ĐSĐT và xe buýt, quầy thông tin, biển báo, bức cảnh sát giao thông, v.v., quầy hàng tiện lợi, công trình công cộng như nhà vệ sinh công cộng, bưu điện, v.v).
- Điểm nhấn và biểu tượng: Tượng, cây xanh, thiết bị hè phố để cung cấp không gian biểu tượng.
- Công trình phòng chống thiên tai: Khu vực dự trữ thực phẩm và quần áo, thiết bị y tế, thuốc men, nhà vệ sinh trong trường hợp khẩn cấp, thông tin về thiên tai.

(d) Xác định năng lực cần có của quảng trường ga (dùng để tham khảo)

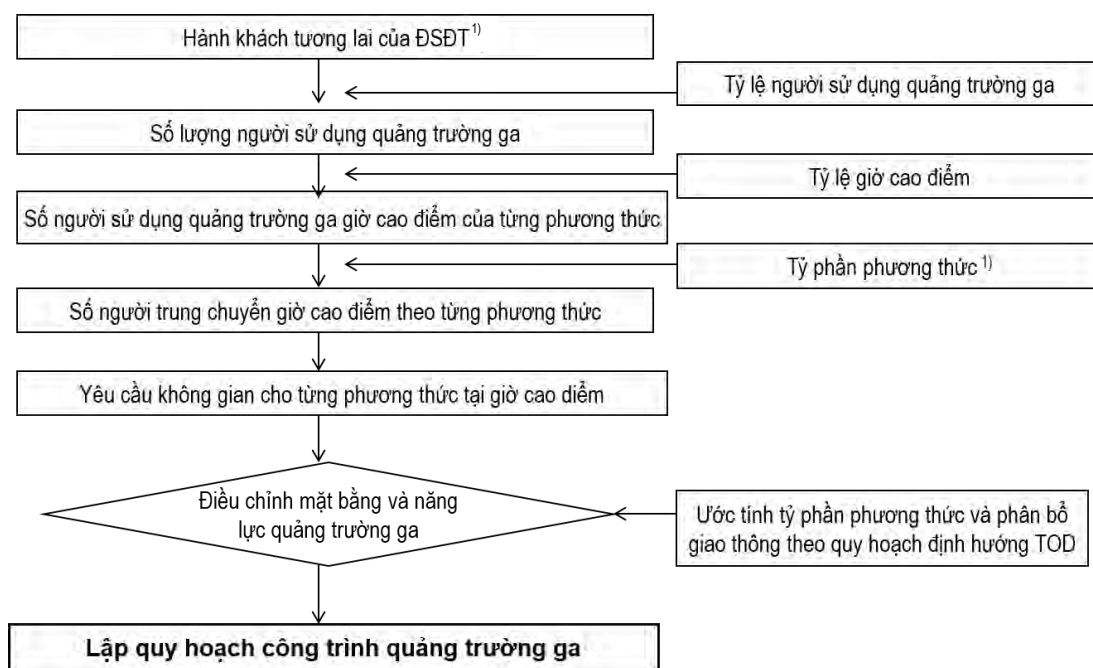
4.24 Ở Nhật Bản, năng lực của quảng trường ga và điểm dừng xe buýt được ước tính dựa vào tài liệu hướng dẫn (“Ước tính về quảng trường ga ở Nhật Bản, 1998”), do các tuyến đường sắt đô thị đã đi vào khai thác, đồng thời có thể ước tính tỷ phần phương thức từ số liệu thực tế có được từ khảo sát thực địa.

4.25 Ở Hà Nội, không nên chỉ dựa vào các chỉ tiêu định lượng rút ra từ kết quả phân tích dự báo nhu cầu mà cũng cần phải tính tới khả năng của quỹ đất, tính kết nối mạng lưới đường, hiện trạng giao thông của các phương thức vận tải khác, sự cần thiết của quảng trường ga đối với phát triển kinh tế xã hội của địa phương, v.v. Do đó, trong phần này sẽ giới thiệu phương pháp ước tính năng lực nhà ga có tính tham khảo.

4.26 Quảng trường ga bao gồm các công trình vận tải như (i) bến xe buýt, (ii) bến và bãi taxi, (iii) điểm đón – tiễn cho xe cá nhân, và (iv) bãi trông giữ xe máy. Đối với ô tô, bãi xe cần có không gian lớn, một số người không sử dụng đường sắt đô thị vẫn để xe trong bãi đỗ cả ngày. Do đó, để sử dụng hiệu quả không gian quảng trường ga, nên xây dựng bãi xe ô tô riêng ngoài phạm vi quảng trường ga (ví dụ bên dưới cầu cạn, bãi xe ngầm, trong các công trình thương mại, v.v.)

4.27 Các phương thức đề xuất này nhằm xác định được diện tích xây dựng quảng trường ga trong đó dịch vụ xe buýt được coi là một trong những phương thức hiệu quả chuyển tiếp với ga đường sắt đô thị. Diện tích tiêu chuẩn của quảng trường ga bao gồm diện tích linh hoạt đủ để phục vụ từng loại hình vận tải, có cân nhắc tới công suất yêu cầu hàng ngày như vào giờ cao điểm và ngoài giờ cao điểm. Trên cơ sở lượng hành khách tương lai của nhà ga, có thể tính được số lượng công trình và diện tích cần có cho từng phương thức vận tải (xem Hình 4.12).

Hình 4.12 Quy trình cơ bản ước tính công suất của quảng trường ga



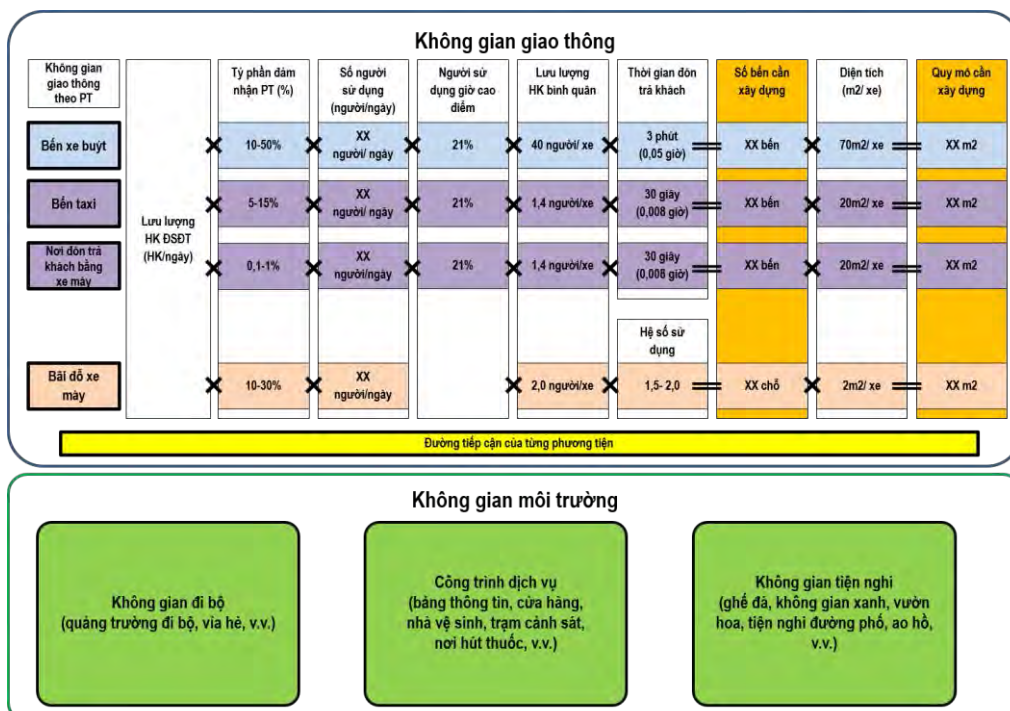
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Lưu lượng hành khách sử dụng ĐSĐT và tỷ phần đảm nhận phương thức được ước tính dựa vào phân tích nhu cầu giao thông của các ga ĐSĐT

4.28 Các bước ước tính năng lực như sau (xem Hình 4.13)

- (i) Số lượng người sử dụng từng phương thức được ước tính trên kết quả phân tích nhu cầu giao thông (số lượng hành khách hàng ngày và tỷ phần phương thức của từng ga). Sau đó xem xét và điều chỉnh tỷ phần phương thức theo đặc điểm của địa phương và điều kiện vận tải trong tương lai (ví dụ như dịch vụ xe buýt gom được khuyến khích còn xe cá nhân bị hạn chế).
- (ii) Số lượng người dùng tại giờ cao điểm; áp dụng tỷ lệ giờ cao điểm 21% như trong khảo sát chuyển đi cá nhân ở Hà Nội.
- (iii) Tính số lượng bến cần thiết cho giờ cao điểm để đáp ứng lượng hành khách của từng phương thức chuyển tiếp sang ga đường sắt đô thị. Đối với xe buýt, giả định mỗi xe chờ 40 khách, và cần khoảng 3 phút (0,05 giờ) để lên/xuống xe. Từ đó tính ra được số lượng bến xe buýt. Đối với taxi và xe con, giả định mỗi xe trung bình chờ 1,4 người và cần 30 giây (0,008 giờ) để lên/xuống xe. Có thể điều chỉnh các hệ số này căn cứ vào kết quả khảo sát giao thông.
- (iv) Tính tổng diện tích bến đỗ cho từng phương thức từ số lượng bến cần có. Diện tích cần có cho một xe đỗ là 70 m² đối với xe buýt, 20 m² đối với taxi và ô tô con, 2 m² cho xe máy, đã bao gồm không gian đệm.
- (v) Đối với bãi xe máy, áp dụng tỷ lệ sử dụng bãi đỗ mỗi ngày làm hệ số giờ cao điểm. Nếu ga nằm trong khu vực dân cư, hệ số này là 1,5, còn nếu ga nằm trong khu vực thương mại – dịch vụ thì hệ số này là 2,0.
- (vi) Ngoài không gian vận tải, cần có đường vào cho từng phương thức. Tổng diện tích không gian vận tải và đường chính là diện tích vận tải của toàn bộ quảng trường ga.
- (vii) Bố trí không gian môi trường để đảm bảo có được không gian đi bộ, không gian mở và công trình dịch vụ. Kiến nghị bố trí không gian môi trường bằng diện tích không gian vận tải để đảm bảo tính thuận tiện và thoải mái của quảng trường ga cho người sử dụng cũng như cộng đồng địa phương.

Hình 4.13 Các yếu tố của quảng trường ga và quy trình ước tính công suất



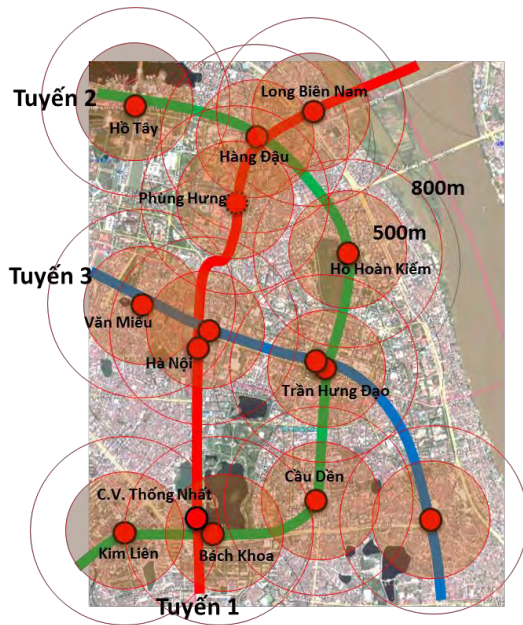
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

7) Kế hoạch hành động thúc đẩy thực hiện TOD

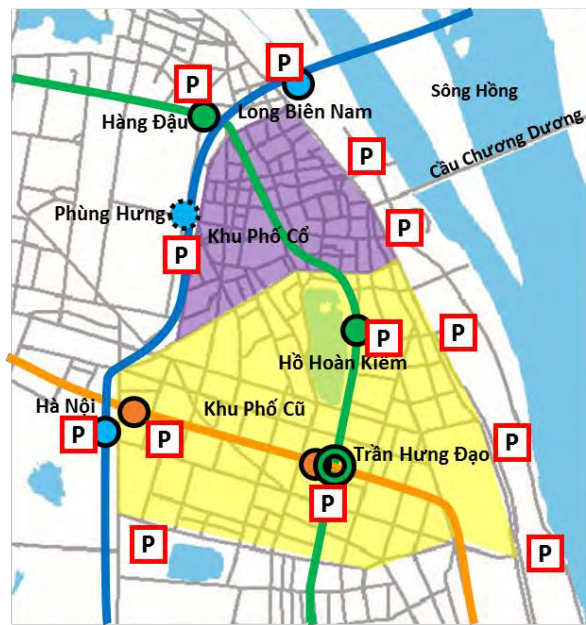
4.29 Để thực hiện quy hoạch định hướng TOD qua các dự án TOD, cần thực hiện các kế hoạch hành động trên cơ sở hợp tác nhà nước – tư nhân cũng như với cộng đồng địa phương. Đề xuất 7 kế hoạch hành động như sau:

- (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. Các kế hoạch hành động chính được tổng hợp như sau:
- Điều chỉnh các tuyến đường QHPK để tiếp cận ga đường sắt tốt hơn
 - Ưu tiên bố trí ngân sách cho các tuyến đường tiếp cận này
 - Xây dựng đường tiếp cận kịp phục vụ khai thác ĐSĐT
 - Xây dựng các tuyến đường trong khu vực TOD kết hợp với xây dựng đường sắt đô thị
- (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. Các kế hoạch hành động chính được tổng hợp như sau:
- UBND thành phố hỗ trợ tài chính và kỹ thuật cho hoạt động cải tạo đường nhỏ do địa phương (quận/ phường) thực hiện
 - Tăng cường các dự án đường bộ, tổ chức giao thông trong bán kính 500-800m từ nhà ga.
 - Khuyến khích người dân tham gia cải tạo đường nhỏ, tổ chức giao thông
- (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.

Hình 4.14 Khu vực trong phạm vi đi bộ của ĐSĐT



Hình 4.15 Vị trí các bãi đỗ xe ven trung tâm thành phố



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

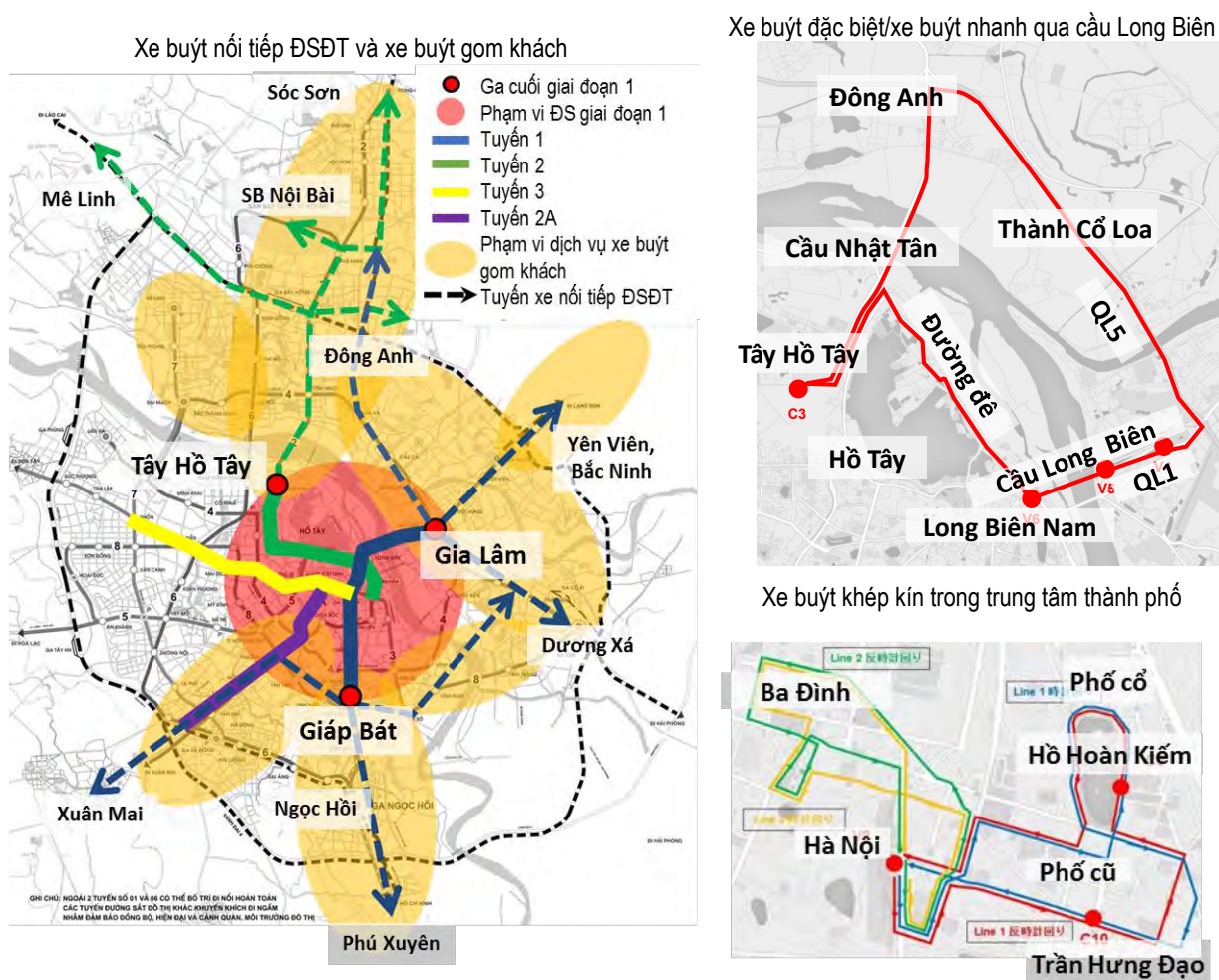
(iv) **Đẩy mạnh xây dựng các bãi đỗ phương tiện gắn với đường sắt đô thị:** Mặc dù các ga đường sắt phải có các bãi xe phù hợp để tăng cường các hoạt động kết nối liên phương thức nhưng có nhiều ga không có đủ không gian để bố trí bãi xe, nhất là ở khu vực trung tâm thành phố. Do đó, cần cân nhắc sử 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. Các kế hoạch hành động chính được tổng hợp như sau:

- Khuyến khích xây dựng không gian, điểm đỗ xe tại và quanh ga đường sắt đô thị, bao gồm cả quảng trường ga, không gian dưới cầu cạn, đất công, bãi đỗ xe ngầm được xây dựng gắn kết trong khu vực TOD tiềm năng
- Lồng các dự án xây dựng bãi đỗ vào các dự án xây dựng ĐSĐT
- Khuyến khích tư nhân tham gia bằng cơ chế tài chính, thể chế phù hợp

(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.⁴ 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

⁴ 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.

Hình 4.16 Dịch vụ xe buýt gắn kết mới



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

(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 bến xe khách sử dụng kém hiệu quả, (v) các khu đô thị mới đã quy hoạch, và (vii) không gian ngầm. Các kế hoạch hành động chính được tổng hợp như sau:

- Khuyến khích các dự án tái phát triển đô thị kết hợp với xây dựng ĐSDT
- Khuyến khích di dời cơ quan Nhà nước khỏi trung tâm thành phố để lấy đất phát triển đô thị gắn kết có hiệu quả hơn
- Thực hiện nghiên cứu khả thi về xây dựng không gian ngầm với khung thể chế, pháp lý cụ thể

(vii) **TOD tổng hợp tại các ga ĐSDT 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 ĐSDT 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. Các kế hoạch hành động chính được tổng hợp như sau:

- Có hướng dẫn để sử dụng hiệu quả đất chưa phát huy hiện nay (đất ĐSVN, bến xe, nhà máy, v.v.)
- Xây dựng cơ chế phối hợp có sự tham gia của khu vực tư nhân
- Tạo kết nối đường sắt tốt cho các khu, công trình tái định cư cho những người phải di dời từ trung tâm thành phố.

Hình 4.17 Dự án TOD tổng hợp khai thác quỹ đất ĐS tại ga trung tâm ở Nhật Bản



Nguồn: Trang thông tin điện tử liên đô thị Shinagawa (ga Shinagawa), tài liệu của Đường sắt Nhật Bản (ga Shiodome)

5 TỔ CHỨC THỂ CHẾ THỰC HIỆN TOD

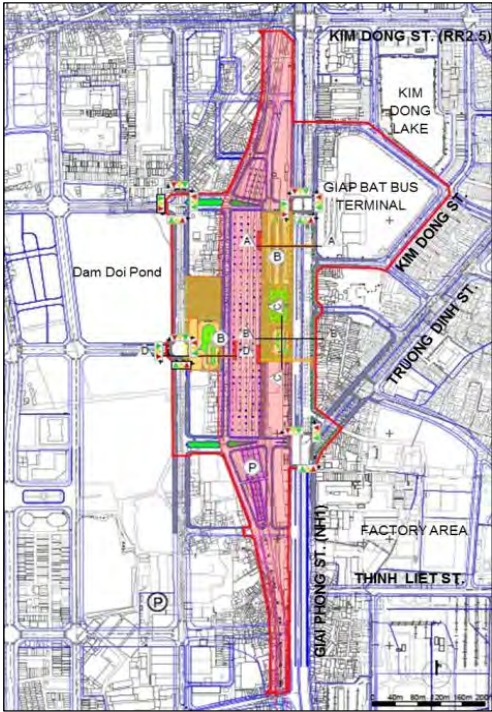
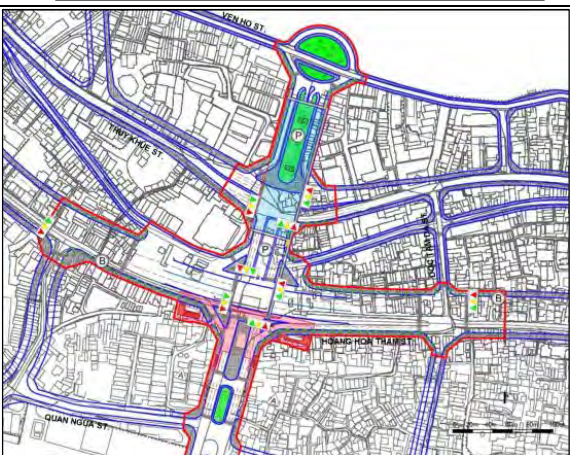
1) Xác định khu vực TOD

5.1 Đề xuất áp dụng định hướng “khu vực TOD” để cung cấp hạ tầng cơ bản và công trình liên phương thức tại khu vực ga ĐSĐT nhằm đảm bảo điều kiện tiếp cận thuận tiện cho hành khách cũng như khai thác, quản lý ĐSĐT hiệu quả (xem Hình 5.1). Khu vực TOD về cơ bản là khu vực trong chỉ giới đường sắt đô thị, các đoạn đường trong quy hoạch phân khu tại quy hoạch ga và các khu vực quan trọng khác để phát triển các công trình liên phương thức cần thiết.

5.2 Phạm vi và quy mô khu vực TOD phụ thuộc vào đặc điểm của ga và các dự án cần thực hiện trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

5.3 Khu vực TOD đã xác định cần được lồng ghép trong quy hoạch phân khu và các quy hoạch khác để kịp thời triển khai thực hiện.

Hình 5.1 Ví dụ về khu vực TOD của các ga ĐSĐT Tuyến 1 và Tuyến 2

	<p>KV TOD ga Giáp Bát</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đảm bảo điều kiện tiếp cận từ các tuyến đường chính (QL1 và VĐ 2,5) • Sớm xây dựng tuyến đường tiếp cận ở phía tây theo quy hoạch phân khu • Xây dựng quảng trường ga tổng hợp • Thúc đẩy tái phát triển bến xe Giáp Bát • Cải tạo các nút giao trong khu vực ga
	<p>KV TOD ga Quán Ngựa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Phát triển các công trình liên phương thức và vỉa hè quanh ga • Thực hiện dự án phát triển/mở rộng đường của quy hoạch phân khu • Đảm bảo chỉ giới đường để xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm đề xuất

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

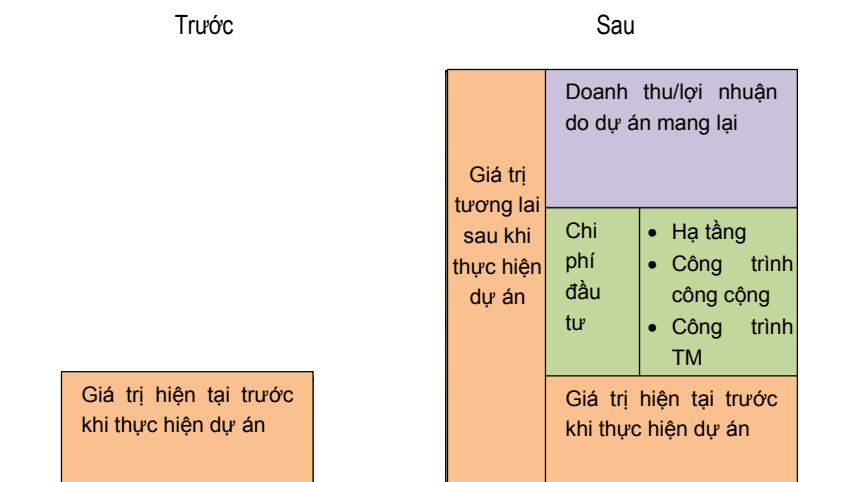
2) Chia sẻ chi phí và lợi nhuận công bằng cho các bên liên quan

5.4 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 tư nhân 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.

5.5 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 “có lợi nhuận” (xem Hình 5.2). 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.
- (iv) 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 5.2 Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết



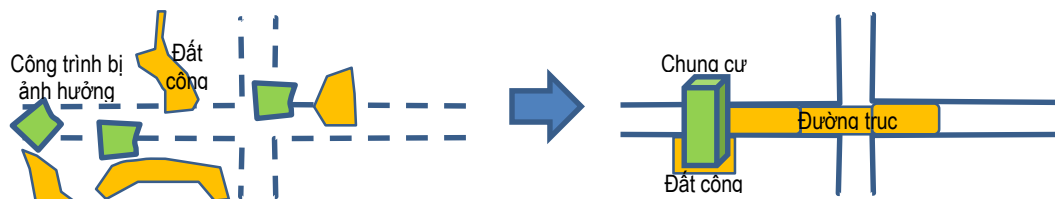
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3) Chia lại và hợp nhất các lô đất để phát triển đường bộ và hạ tầng

5.6 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 hợp nhất”), 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.

5.7 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 5.3. 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 5.3 Tổng hợp quỹ đất công để xây dựng hạ tầng công cộng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

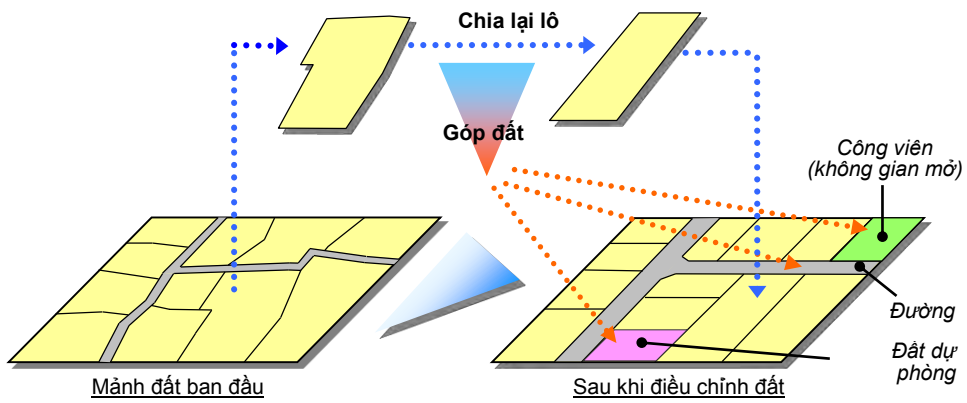
4) Cơ chế phát triển đô thị gắn kết

5.8 Mô hình tái điều chỉnh đất đai và phát triển đô thị được áp dụng để thu hồi đất xây dựng đường và công trình liên phương thức cũng như điều chỉnh lại các thửa đất để phù hợp với mạng lưới đường.

5.9 Tái điều chỉnh đất (TĐCĐ) là biện pháp phát triển đô thị gắn kết bao gồm chia lại lô đất và xây dựng hạ tầng (Xem Hình 5.4). Đây cũng là một biện pháp phát triển đô thị phổ biến tại Nhật Bản và một cơ chế tương tự cũng được áp dụng tại hơn 10 quốc gia như Thái Lan, Indonesia, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ và Nepal. Đây là hệ thống chia lại lô đất để kết hợp các lô đất (xem Hình 5.5). Về cơ bản, người có quyền sử dụng đất trong khu vực TĐCĐ có thể giữ quyền của mình trong suốt dự án. Nói cách khác, TĐCĐ là một trong những biện pháp đổi mới đô thị với sự tham gia của người dân dựa trên cơ sở xây dựng sự đồng thuận.

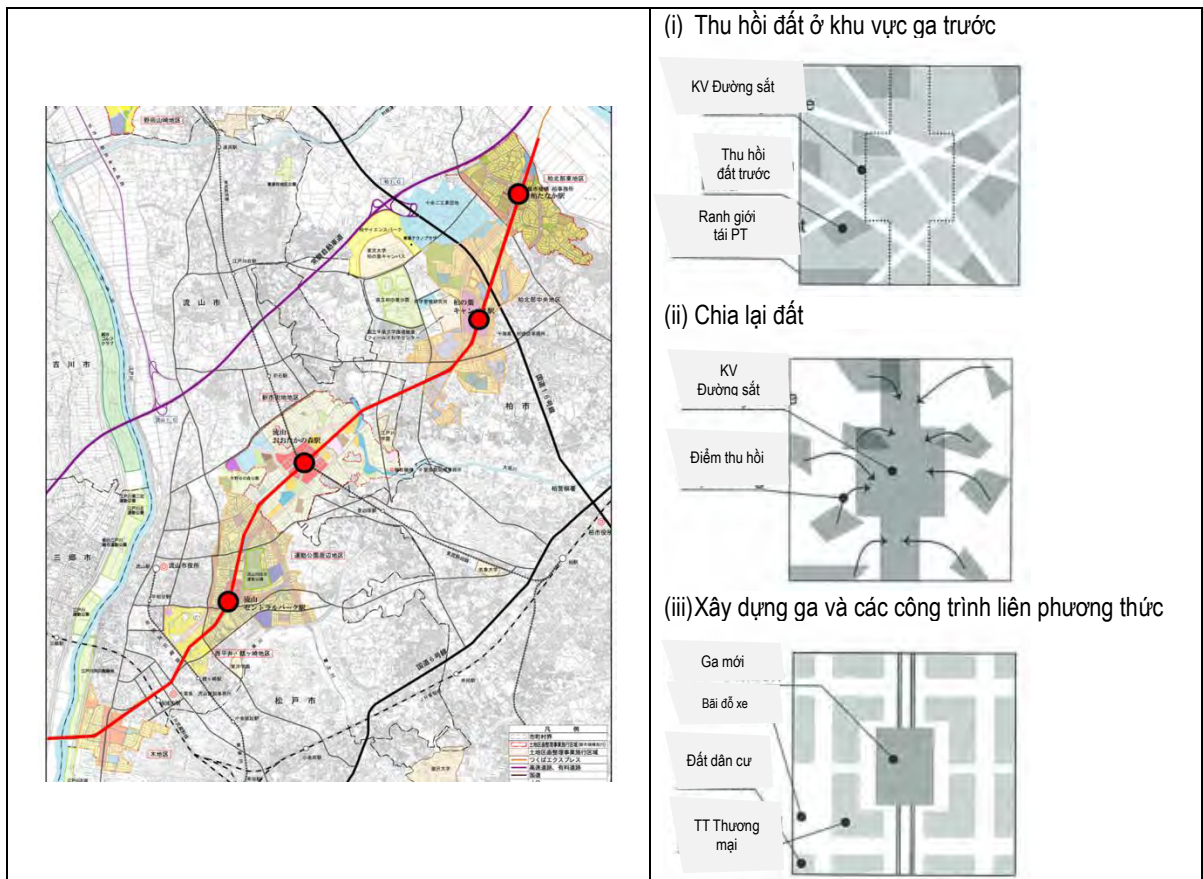
5.10 Ngoài ra còn có “Hệ thống Góp đất” để dành đất cho phát triển hạ tầng, không gian mở công cộng và/hoặc đất dự phòng cho phát triển đô thị (xem Hình 5.4). Cơ quan thực hiện dự án có thể bán đất dự phòng để lấy chi phí cho dự án nhằm thực hiện hệ thống tự chủ về tài chính.

Hình 5.4 Mô hình tái điều chỉnh đất (TĐCĐ)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

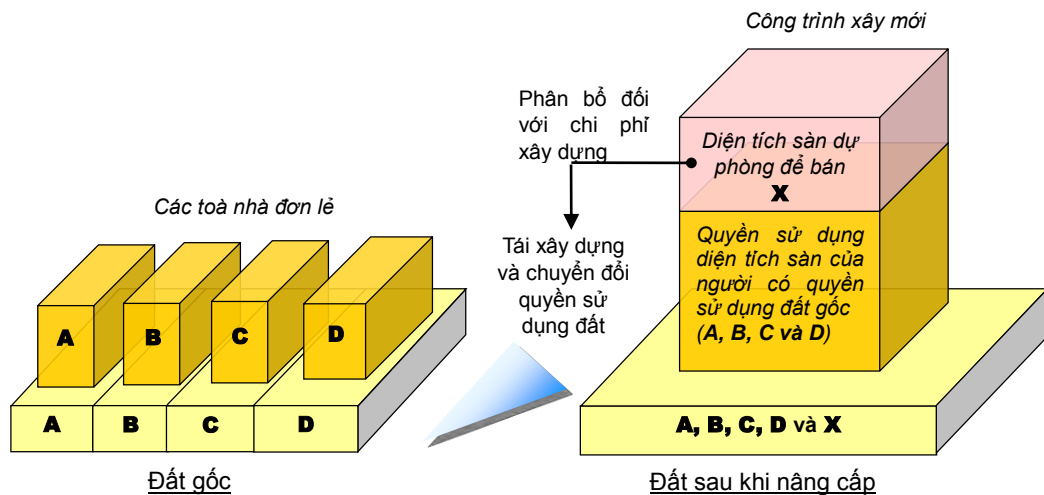
Hình 5.5 Phát triển vùng ngoại ô nhờ dự án điều chỉnh lại đất đai dọc ĐSDT



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa trên tài liệu về Tái thiết đô thị

5.11 Tái phát triển đô thị (TPTĐT) là một trong những biện pháp tái thiết sử dụng cơ chế chuyển đổi quyền sử dụng đất. Biện pháp này được sử dụng để hợp nhất nhiều khu đất lẻ thành một mảnh đất liền được dùng để xây chung cư và công trình quy mô lớn mà tại đó người chủ sở hữu hiện tại có thể được tái định cư (xem Hình 5.6). Những người giữ quyền sử dụng đất gốc vẫn giữ quyền của mình trong suốt dự án, sau khi tái xây dựng, quyền sử dụng đất của họ sẽ được tính vào sở hữu một phần của công trình mới xây. Còn có cơ chế tự chủ về tài chính nhằm bán các tầng nhà dự phòng để lấy kinh phí bù chi phí xây dựng.

Hình 5.6 Mô hình tái phát triển đô thị (TPTĐT)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

5) Xác định khu vực quy hoạch TOD để thực hiện phát triển đô thị gắn kết với xây dựng nhà ga

5.12 Có thể xác định Khu vực quy hoạch TOD trên bản đồ quy hoạch phân khu đối với dự án TOD nằm tại hoặc quanh các nhà ga đường sắt đô thị, nơi dự án TOD có thể được triển khai theo mô hình đối tác công – tư.

5.13 Khu vực quy hoạch TOD bao gồm đất sử dụng kém hiệu quả, đất cần có biện pháp cải thiện môi trường sống, những lô đất có khó khăn về xây dựng có thể giải quyết được nhờ phát triển gắn kết với nhà ga ĐSĐT, xét từ góc độ kinh tế, xã hội và môi trường.

5.14 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 quy hoạch TOD, thể hiện rõ ràng trong quy hoạch phân khu để quản lý.

5.15 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.

- (i) Đất sử dụng kém hiệu quả, nhất là đất công và đất nhà máy
- (ii) Đất cần có biện pháp cải thiện môi trường sống trong khu vực dân cư chật chội.
- (iii) Để khuyến khích, khu vực quy hoạch TOD có thể khiến thay đổi hình thái sử dụng đất đã xác định trong quy hoạch phân khu, thay đổi tỷ lệ xây dựng, chiều cao công trình.

(iv) Về trách nhiệm, khu vực tư nhân cần bố trí một số hạ tầng cần thiết đã xác định trong quy hoạch phân khu.

6) Sự phối hợp và tính nhất quán giữa phát triển đô thị, giao thông và dự án TOD

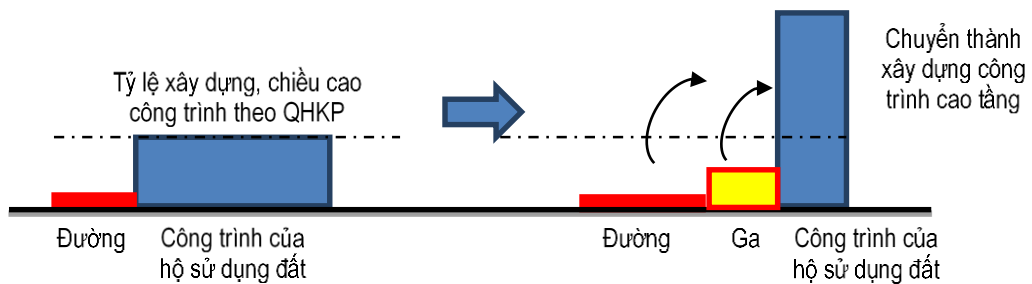
5.16 Mạng lưới đường bộ, hình thái sử dụng đất và khung phát triển trong dự án TOD được tổng hợp, lồng ghép vào quy hoạch phân khu.

5.17 Đề xuất thể hiện rõ “Khu vực TOD” trên bản đồ quy hoạch phân khu để đảm bảo được khả năng tiếp cận tới ga. Bên trong khu vực TOD, cần áp dụng các biện pháp sau đây: (i) kiểm soát các hoạt động xây dựng và các giao dịch mua bán đất, (ii) xác định chỉ giới đường đỏ của các tuyến đường tiếp cận và các công trình liên phương thức, (iii) cho phép thu hồi đất sớm trước khi phê duyệt dự án; và (iv) ưu tiên xây dựng đường tiếp cận ga bằng ngân sách nhà nước.

7) Chuyển đất thành chiều cao công trình để phát huy tối đa tác động của dự án

5.18 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 (xem Hình 5.7).

Hình 5.7 Chuyển đất thành chiều cao công trình



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

8) Sự tham gia của các bên liên quan

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

5.19 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 5.1).

Bảng 5.1 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 Nghiên cứu JICA

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

5.20 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.

5.21 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.

5.22 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

5.23 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.

5.24 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.

5.25 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

5.26 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.

5.27 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.

5.28 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.