

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

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

**BÁO CÁO CUỐI KỲ  
Báo cáo Tóm tắt**

**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

## TÓM TẮT THỰC THI

### BÁO CÁO TÓM TẮT

---

<b>1</b>	<b>GIỚI THIỆU</b>	
<b>2</b>	<b>KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ, GTVT VÀ CÁC QUY HOẠCH LIÊN QUAN CỦA HÀ NỘI</b>	
2.1	Đặc điểm phát triển đô thị.....	S-3
2.2	Hiện trạng giao thông đô thị.....	S-4
2.3	Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến 2030 và tầm nhìn đến 2050 .....	S-6
2.4	Tiến độ của các dự án ĐSĐT.....	S-7
<b>3</b>	<b>HƯỚNG TIẾP CẬN TOD TRONG PHÁT TRIỂN ĐSĐT Ở HÀ NỘI</b>	
3.1	Khái niệm và tầm quan trọng của phát triển dựa vào giao thông (TOD).....	S-9
3.2	Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía tây bắc thành phố .....	S-15
3.3	Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía nam Hồ Tây .....	S-20
3.4	Quy hoạch định hướng TOD ở Trung tâm thành phố.....	S-24
3.5	Quy hoạch định hướng cụm đô thị phía nam thành phố .....	S-30
3.6	Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía đông thành phố .....	S-34
3.7	Phát triển các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách .....	S-37
3.8	Xem xét môi trường và xã hội.....	S-43
<b>4</b>	<b>NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI VỀ CÁC DỰ ÁN CẢI THIỆN ĐIỀU KIỆN TIẾP CẬN</b>	
4.1	Hướng tiếp cận.....	S-45
4.2	Các dự án đã xác định.....	S-46
4.3	Xây dựng các gói dự án và kế hoạch thực hiện.....	S-49
<b>5</b>	<b>NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI VỀ XÂY DỰNG BÃI ĐỖ XE NGẦM TẠI GA TRẦN HƯNG ĐẠO</b>	
5.1	Hướng tiếp cận.....	S-55
5.2	Hiện trạng Giao thông và Bãi đỗ.....	S-56
5.3	Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ.....	S-57
5.4	Nghiên cứu Tiền khả thi về Bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo .....	S-59
<b>6</b>	<b>NGHIÊN CỨU KHẢ THI VỀ TOD TẠI KHU VỰC GA GIÁP BÁT</b>	
6.1	Hướng tiếp cận.....	S-64
6.2	Khung phát triển tổng thể .....	S-66
6.3	Xây dựng tổ hợp ga trên đất của ĐSVN .....	S-68
6.4	Tái phát triển gắn kết bến xe buýt.....	S-71

6.5	Tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga.....	S-73
6.6	Cơ chế thực hiện.....	S-78
6.7	Kết luận và khuyến nghị .....	S-83

## **7 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

7.1	Kết luận .....	S-85
7.2	Kiến nghị .....	S-88

**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**

**ĐỀ XUẤT HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN TOD**

## DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 3.1	Sản phẩm và Kết quả dự kiến của TOD.....	S-11
Bảng 3.2	Các tuyến xe buýt trung chuyển đề xuất của ĐSĐT.....	S-39
Bảng 3.3	Danh mục các biện pháp cải thiện dịch vụ xe buýt đề xuất cho 18 ga.....	S-40
Bảng 3.4	Kế hoạch thực hiện đề xuất.....	S-40
Bảng 3.5	Tổng hợp kết quả xác định phạm vi tác động môi trường của từng ga .....	S-44
Bảng 4.1	Không gian bãi đỗ đề xuất .....	S-47
Bảng 4.2	Tổng hợp các dự án cải tạo điều kiện tiếp cận của từng ga .....	S-48
Bảng 4.3	Chi phí ước tính cho các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng ga .....	S-49
Bảng 4.4	Tổng hợp chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn .....	S-50
Bảng 4.5	Tổng hợp chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn .....	S-50
Bảng 4.6	Khái toán chi phí cho các gói dự án .....	S-51
Bảng 4.7	Phân chia trách nhiệm khai thác và quản lý công trình liên phương thức .....	S-53
Bảng 4.8	Các khu vực tiềm năng về TOD.....	S-53
Bảng 5.1	Hiện trạng bãi đỗ ở từng quận (2011) .....	S-56
Bảng 5.2	Ước tính năng lực bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu .....	S-57
Bảng 5.3	Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu .....	S-58
Bảng 5.4	Chi phí xây dựng và bảo trì bãi đỗ xe ngầm tại ga C10 .....	S-60
Bảng 5.5	Bóc tách chi phí xây dựng bãi đỗ xe ngầm bên dưới đường.....	S-61
Bảng 5.6	Phân tích tài chính về các dự án bãi đỗ xe ngầm tại các ga trên Tuyến 2.....	S-62
Bảng 6.1	Tương lai phát triển tổ hợp ga.....	S-69
Bảng 6.2	Chi phí dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN .....	S-70
Bảng 6.3	Ước tính tỷ lệ nội hoàn tài chính.....	S-70
Bảng 6.4	Chi phí dự án xây dựng tổ hợp bến xe.....	S-72
Bảng 6.5	Tỷ lệ nội hoàn tài chính của dự án tổ hợp bến xe .....	S-72
Bảng 6.6	Hiện trạng sử dụng đất khu vực phía tây ga .....	S-73
Bảng 6.7	Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực phía tây ga .....	S-74
Bảng 6.8	Chi phí dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây.....	S-76
Bảng 6.9	Doanh thu và chi phí của Dự án tái điều chỉnh đất.....	S-76
Bảng 6.10	Chi phí dự án phát triển trung tâm đô thị mới.....	S-77
Bảng 6.11	Lợi ích và trách nhiệm của các chủ sở hữu liên quan.....	S-81

## DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1	Vị trí các tuyến ĐSDT số 1 và số 2 ở Hà Nội .....	S-2
Hình 2.1	Quy hoạch Mạng lưới Đường sắt Đô thị Hà Nội .....	S-8
Hình 3.1	Các khu vực ảnh hưởng của ĐSDT .....	S-9
Hình 3.2	Các khu vực mục tiêu lập quy hoạch định hướng TOD thuộc phạm vi Tuyến 1 và 2 .....	S-10
Hình 3.3	TOD thành công và các tác động mang lại .....	S-11
Hình 3.4	Các cụm đô thị trên khu vực ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2 .....	S-14
Hình 3.5	Vị trí cụm đô thị phía tây bắc thành phố .....	S-16
Hình 3.6	Vị trí cụm đô thị Nam Hồ Tây .....	S-21
Hình 3.7	Vị trí cụm đô thị trung tâm Hà Nội .....	S-25
Hình 3.8	Vị trí cụm đô thị phía nam thành phố .....	S-31
Hình 3.9	Vị trí Cụm Đô thị Phía đông .....	S-35
Hình 3.10	Phạm vi dịch vụ ĐSDT và xe buýt gắn kết .....	S-37
Hình 3.11	Các huyện xung quanh và dân số năm 2020 trong khu vực cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách .....	S-38
Hình 3.12	Đề xuất điều chỉnh hướng tuyến và mạng lưới dịch vụ xe buýt gom khách .....	S-41
Hình 3.13	Các tuyến buýt trung chuyển đề xuất .....	S-42
Hình 3.14	Các tuyến xe buýt mới .....	S-42
Hình 4.1	Quảng trường ga đề xuất .....	S-46
Hình 5.1	Vị trí Khu vực Nghiên cứu và Khu vực Dự án .....	S-55
Hình 5.2	Tình hình sử dụng đất hiện nay và tương lai ở Khu vực Dự án .....	S-59
Hình 5.3	Mặt bằng (mặt cắt ngang) bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo .....	S-61
Hình 6.1	Cơ cấu sử dụng đất hiện nay .....	S-64
Hình 6.2	Hiện trạng sử dụng đất tại khu vực quy hoạch TOD ga Giáp Bát .....	S-65
Hình 6.3	Khu vực quy hoạch TOD trong Quy hoạch phân khu .....	S-65
Hình 6.4	Định hướng phát triển các khu vực dự án TOD Giáp Bát .....	S-67
Hình 6.5	Khu vực có tiềm năng phát triển tổ hợp ga .....	S-68
Hình 6.6	Quy hoạch các công trình nhà Giáp Bát .....	S-69
Hình 6.7	Hình ảnh phát triển tổ hợp ga ĐSVN .....	S-69
Hình 6.8	Quy hoạch mặt cắt và hình ảnh của tổ hợp bến xe .....	S-72
Hình 6.9	Quy hoạch sử dụng đất và Quy hoạch công trình tương lai cho khu vực phía tây .....	S-75
Hình 6.10	Hình ảnh về dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga .....	S-77
Hình 6.11	Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết .....	S-78
Hình 6.12	Chia lại các lô đất và gom các lô đất công để xây dựng hạ tầng công cộng .....	S-79
Hình 6.13	Chuyển đất thành chiều cao công trình .....	S-80

## 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



## **Tóm tắt thực thi**

### **Giới thiệu**

1. “Dự án Nghiên cứu Thực hiện Phát triển ĐSĐT gắn kết với Phát triển Đô thị ở Hà Nội, Việt Nam” (HAIMUD 2) nhằm hỗ trợ Hà Nội lập cơ chế thực hiện phù hợp giúp gắn kết thành công hệ thống ĐSĐT với phát triển đô thị cũng như các hệ thống vận tải khác. Dự án cũng cụ thể hóa các quy hoạch định hướng và hiện thực hóa các dự án ngắn hạn mà HAIMUD thực hiện năm 2011 đã đề xuất. Mục tiêu cụ thể của HAIMUD2 là:

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

### **Khái quát tình hình phát triển đô thị và GTVT của Hà Nội cũng như các quy hoạch liên quan**

2. Thủ đô Hà Nội có diện tích 3.344 km<sup>2</sup> với dân số 7,3 triệu người (năm 2014). Tốc độ tăng trưởng dân số ở tất cả các hướng dọc các hành lang vận tải chính khá cao, cho thấy nhu cầu dịch vụ đô thị ở các khu vực phía ngoài đang tăng mạnh. Trong khi một bộ phận dân cư đang có xu hướng chuyển dịch ra khu vực ngoại vi sinh sống để có nhà giá rẻ hơn và môi trường sống tốt hơn thì các khu vực ngoại vi lại thiếu hạ tầng nhà ở phù hợp, đặc biệt là nhà ở cho các nhóm thu nhập trung bình và thấp và điều kiện hạ tầng cũng là một trở ngại. ĐSĐT và TOD được kỳ vọng sẽ góp phần giải quyết các vấn đề đô thị trên một cách đồng bộ, nhờ đó thúc đẩy sự tăng trưởng thông minh của các khu đô thị trong thành phố.

3. “Quy hoạch xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030 và tầm nhìn tới năm 2050” (sau đây gọi tắt là Quy hoạch chung) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 26/7/2011. Theo dự báo của Quy hoạch chung, dân số của thành phố sẽ tăng từ 6,4 triệu người năm 2008 lên 10,8 triệu người năm 2050. Dân số trong khu vực nội thành lịch sử cũng như các quận mới thành lập sẽ giảm trong tương lai trong khi các khu đô thị mới, đô thị vệ tinh và thị trấn sẽ ngày càng thu hút thêm dân cư đến sinh sống. ĐSĐT và TOD được kỳ vọng sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc thực hiện các quy hoạch và chiến lược phát triển đô thị trên để kiểm soát không gian công cộng đô thị cũng như các dự án xây dựng mới để thúc đẩy phát triển đa mục đích và vận tải công cộng.

4. Mạng lưới ĐSĐT theo quy hoạch đã được phê duyệt của thành phố gồm 8 tuyến với tổng chiều dài 319 km. Các dự án Tuyến 1, Tuyến 2, Tuyến 3 và Tuyến 2A đang được triển khai. Khi hoàn thành, Khu Phố cổ, khu vực Hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cũ sẽ nằm trong phạm vi phục vụ của các ga ĐSĐT trong khoảng cách đi bộ (khoảng 1km) giữa các ga.

## **Định hướng và mục tiêu chính của TOD**

5. TOD có hàm ý đến thiết kế khu vực đô thị nhỏ gọn phát triển theo hình thái tập trung, phục vụ mục đích sử dụng xen kẽ giữa đất ở và thương mại nhằm giảm thiểu nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân và góp phần tăng lưu lượng hành khách sử dụng các phương thức vận tải công cộng với các điểm dừng trong phạm vi đi bộ giữa các ga. HAIMUD2 đã xác định tầm quan trọng và vai trò của TOD ở Hà Nội như sau:

- (i) **TOD sẽ ảnh hưởng tới khối lượng hành khách sử dụng ĐSĐT:** Khối lượng hành khách sử dụng ĐSĐT sẽ ảnh hưởng lớn bởi điều kiện tiếp cận ga. Cần đặc biệt chú ý tới việc cải thiện môi trường đi bộ và môi trường khu vực trong phạm vi đi bộ từ ga ĐSĐT (khu vực trong phạm vi bán kính 500m-800m từ ga), cải tạo các tuyến đường và cung cấp các công trình để đảm bảo tiếp cận thuận tiện cho các phương thức vận tải gồm xe đạp, xe máy, xe taxi và xe buýt.
- (ii) **TOD sẽ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế tại và quanh khu vực ga:** ĐSĐT sẽ thúc đẩy các cơ hội phát triển kinh tế tại và quanh ga nếu công tác phát triển đô thị được quy hoạch và thực hiện phù hợp. TOD cũng sẽ góp phần thúc đẩy hơn nữa nhu cầu sử dụng ĐSĐT và sự thuận tiện cho người sử dụng ĐSĐT.
- (iii) **TOD sẽ góp phần cải thiện điều kiện xã hội và môi trường trong khu vực ảnh hưởng của ga:** Cải thiện môi trường đi bộ trong phạm vi khu vực ga (bán kính 500-800m), các tuyến đường tiếp cận, các công trình liên phương thức tại ga và phát triển đô thị gắn kết sẽ tạo cơ hội phát triển các cộng đồng địa phương.

## **Hướng tiếp cận thực hiện TOD ở Hà Nội**

6. ĐSĐT là công cụ chiến lược chính để thúc đẩy:

- (i) **Tăng trưởng đô thị thông minh:** ĐSĐT và TOD sẽ tạo cơ hội lớn để định hướng tăng trưởng đô thị bền vững. Các khu vực ngoại vi đang được mở rộng nhanh sẽ được kết nối với khu trung tâm nhờ ĐSĐT, đồng thời, sẽ đảm bảo phân bố dân cư và các hoạt động cân bằng.
- (ii) **Tái tổ chức/khôi phục khu trung tâm:** Điều kiện tiếp cận cũng như hiện trạng khu trung tâm thành phố sẽ được cải thiện đáng kể nhờ ĐSĐT. Bên cạnh đó, có thể thực hiện kiểm soát phương tiện cá nhân trong trung tâm thành phố khi hoàn thành mạng lưới ĐSĐT.
- (iii) **Phát triển kinh tế-xã hội trong khu vực:** Các khu vực ga ĐSĐT sẽ tạo cơ hội phát triển đô thị gắn kết với các mục đích khác nhau (dân cư, thương mại, văn phòng/kinh doanh, vui chơi giải trí, văn hóa, dịch vụ dân sự, v.v.).

7. Khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT nhờ phát triển TOD được chia thành 3 cấp độ sau để xây dựng quy hoạch định hướng:

- (i) **Cấp quận/huyện:** Khu vực ảnh hưởng của các đoạn giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2 được chia thành các cụm đô thị với đặc điểm đô thị khá tương đồng là: (i) Cụm đô thị phía tây bắc gồm các ga C1, C2, C3 và C4, (ii) Cụm đô thị nam Hồ Tây gồm các ga C5, C6 và C7, (iii) Cụm đô thị trung tâm Thành phố gồm các ga C8&V6, C9, C10 và V8, (iv) Cụm đô thị phía nam thành phố gồm các ga V9, V10, V11 và V12 và (v) Cụm đô thị phía đông thành phố gồm các ga V4 và V5.
- (ii) **Khu vực trong phạm vi đi bộ từ ga:** Đây là khu vực quan trọng nhất để thúc đẩy tiếp cận ĐSĐT, khu vực này nằm trong phạm vi bán kính từ 500-800m từ ga.

- (iii) **Khu vực ga ĐSĐT:** Đây là ga và khu vực trung gian từ ga nơi có các công trình liên phương thức cơ bản, tạo cơ hội phát triển đô thị gắn kết.
8. Các vấn đề sau đây đã được xem xét kỹ lưỡng khi lập quy hoạch định hướng TOD:
- (i) **Gắn kết ngành:** Quy hoạch TOD cần tập trung vào 3 vấn đề quan trọng là: (i) giao thông tiếp cận ga ĐSĐT, (ii) phát triển đô thị gắn kết và (iii) cải thiện cộng đồng trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT.
- (ii) **Gắn kết về mặt thể chế:** Quy hoạch TOD đề xuất cần được lồng ghép hoặc xem xét trong các Quy hoạch phân khu đang được hoàn thiện. Cũng cần đảm bảo sự phối hợp giữa các cơ quan hữu quan trong quá trình lập quy hoạch và thực hiện TOD.
- (iii) **Các kế hoạch hành động định hướng:** Quy hoạch TOD cần được thực hiện cùng với các dự án phát triển ĐSĐT để hoàn thành trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động. Người sử dụng ĐSĐT được cung cấp hệ thống dịch vụ tiếp cận phù hợp tới mạng lưới ĐSĐT trong khi ĐSĐT không gây cản trở tới các luồng giao thông khác tại và quanh khu vực ga.

### Lập quy hoạch định hướng TOD

9. Quy hoạch định hướng TOD được lập cho 3 cấp độ không gian gồm định hướng và khung quy hoạch ở cấp cụm đô thị; cải thiện các tuyến đường tiếp cận gồm cả các ngõ phố, môi trường đi bộ và quản lý giao thông khu vực ở cấp không gian trong phạm vi đi bộ; và các công trình liên phương thức như quảng trường ga, bãi đỗ xe, bãi đỗ xe buýt, lối đi bộ, quản lý giao thông và các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông, v.v. ở cấp khu vực ga. Sử dụng không gian ngầm cũng được quy hoạch.

10. **Quy hoạch định hướng TOD cho cụm đô thị phía tây bắc thành phố:** Cần có sự phối, kết hợp chặt chẽ giữa phát triển ĐSĐT và TOD với các dự án phát triển đang triển khai (các khu đô thị mới Ciputra, Ngoại Giao đoàn, Tây Hồ tây) và ngược lại.

- (i) **Ga Nam Thăng Long (C1) (trên cao):** Nhờ xây dựng quảng trường ga chung cho ĐSĐT và bệnh viện quy hoạch, khu vực ga sẽ đóng vai trò là trung tâm khu vực để đáp ứng nhu cầu của cả khu đô thị mới và các khu dân cư hiện nay.
- (ii) **Ga Ngoại Giao đoàn C2 (trên cao):** Quảng trường ga được xây dựng trong công viên nhằm tăng cường điều kiện tiếp cận không gian công cộng và thúc đẩy sử dụng ĐSĐT.
- (iii) **Ga Tây Hồ Tây (C3) (trên cao):** Quảng trường ga tổng hợp sẽ được xây dựng ở cả khu thương mại và hành chính mới theo quy hoạch. Bến xe buýt sẽ được xây dựng để mở rộng phạm vi phục vụ của ĐSĐT ở phía bắc và phía tây thành phố nhờ cung cấp dịch vụ xe buýt nối dài ĐSĐT và dịch vụ xe buýt gom khách, v.v.
- (iv) **Ga Bưởi (C4) (ga ngầm):** Ga sẽ đóng vai trò là điểm trung chuyển quan trọng giữa đường bộ và ĐSĐT kết nối tới khu vực phía tây. Các công trình liên phương thức dọc đường Hoàng Quốc Việt sẽ được xây dựng cùng với thúc đẩy tái phát triển gắn kết các khu tập thể cũ.

11. **Quy hoạch định hướng TOD cho cụm đô thị Nam Hồ Tây:** Các khu dân cư mật độ cao hiện nay chưa có mạng lưới đường tiếp cận phù hợp sẽ được hưởng lợi nhờ phát triển ĐSĐT (Tuyến 2, Tuyến 3 và Tuyến 5) cũng như phát triển các tuyến đường chính. Điều này cũng mang lại cơ hội phát triển đô thị gắn kết trong Cụm.

- (i) **Ga Quán Ngựa (C5) (ga ngầm):** Do ga nằm dưới 2 tuyến đường chính (đường Hoàng Hoa Thám và Đường Văn Cao) đã được mở rộng nên có thể xây dựng bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm để tăng cường điều kiện tiếp cận khu vực ven Hồ Tây.

(ii) **Ga Bách Thảo (C6) (ga ngầm):** Khu vực ga sẽ bổ sung thêm một trung tâm dịch vụ đô thị mới bên cạnh các khu dân cư hiện hữu trong khu vực, nơi các tuyến đường được phát triển gắn kết với ĐSĐT và khu vực ga gồm cả không gian ngầm phát triển theo định hướng TOD.

(iii) **Ga Hồ Tây (C7) (ga ngầm):** Khu vực ga này sẽ tăng cường chức năng cửa ngõ cho khu vực Hồ Tây và quảng trường Ba Đình, góp phần cải thiện tình hình giao thông tại các nút giao. Các bãi đỗ xe ngầm sẽ được xây dựng khai thác không gian dưới vườn hoa Lý Tự Trọng và Hãng Phim truyện Việt Nam, đóng vai trò là bãi đỗ xe ngoại vi cho khu vực trung tâm.

12. **Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị trung tâm thành phố:** Xây dựng 3 tuyến ĐSĐT (Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3) cùng với TOD sẽ góp phần cải thiện đáng kể tình hình giao thông trong trung tâm thành phố. Khu vực trung tâm thành phố sẽ nằm trong phạm vi đi bộ từ ga ĐSĐT, giúp hạn chế phương tiện cá nhân vào trung tâm. Phát triển các bãi đỗ xe ở khu vực phía ngoài sẽ thúc đẩy hơn nữa công tác kiểm soát giao thông theo khu vực. Tái phát triển đô thị gắn kết cũng góp phần hồi sinh Khu Phố cổ và Khu Phố cũ là những khu vực vốn rất ít cơ hội phát triển mới.

(i) **Ga Hàng Đậu (C8) (ga ngầm) và ga Long Biên Nam (V6) (trên cao):** Khu vực ga sẽ trở thành điểm trung chuyển quan trọng của vận tải công cộng nhờ các công trình gắn kết. Tuyến 1, Tuyến 2 và bến xe buýt Long Biên kết nối với nhau qua các lối đi bộ trên cao và ngầm cũng như quảng trường ga ở khu đất chợ Long Biên và bãi đỗ xe ngầm dưới vườn hoa Hàng Đậu. Cùng với tái phát triển gắn kết các địa điểm như chợ Long Biên, cầu Long Biên, không gian dưới cầu cạn cùng với các công trình khách, khu vực sẽ trở thành một đầu mối giao thông và đô thị ở cửa ngõ phía bắc thành phố.

(ii) **Ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) (ga ngầm):** Ga sẽ góp phần cải thiện luồng giao thông quanh hồ và Khu Phố cổ, cải thiện môi trường đi bộ hài hòa với các công trình văn hóa và thúc đẩy phát triển gắn kết khu đất của TCT Điện lực Việt Nam.

(iii) **Ga Trần Hưng Đạo (C10) (ga ngầm):** Khai thác không gian ngầm phía bên trái tại ga đầu mối giai đoạn 1 của Tuyến 2 để xây dựng bãi đỗ xe ngầm nhằm giảm thiểu chi phí xây dựng, góp phần cải thiện luồng giao thông đồng thời thúc đẩy phát triển không gian ngầm trong Khu Phố cũ nơi chiều cao các công trình bị giới hạn.

(iv) **Ga Hà Nội (V8) (trên cao):** Phát triển khu vực ga có ý nghĩa hết sức quan trọng từ góc độ giao thông và phát triển đô thị gắn kết. Các nút giao cắt giữa Tuyến 1 và Tuyến 3, các kết cấu trên cao của Tuyến 1 và quỹ đất hiện có của ĐSVN có thể được khai thác hiệu quả. Nếu nối dài đường Trần Hưng Đạo và đường Trần Nhân Tông để kết nối các tuyến đường ở phía tây khu vực ga, điều kiện giao thông trong khu vực sẽ được cải thiện đáng kể. Có thể tái phát triển quỹ đất của ĐSVN thành trung tâm thương mại và kinh doanh lớn gắn kết với ĐSĐT. Các khu dân cư đông đúc ở phường Văn Chương cũng có thể được tái phát triển gắn kết với các hoạt động trên.

13. **Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía nam thành phố:** Phát triển ĐSĐT dọc QL1 về phía nam sẽ cải thiện đáng kể điều kiện tiếp cận giữa khu vực ngoại vi đang tăng trưởng nhanh và trung tâm thành phố. Các khu vực bị chia cắt bởi ga đường sắt ở phía đông và phía tây sẽ được kết nối hiệu quả. Thực hiện TOD ở khu vực ga Giáp Bát sẽ tạo một khu đô thị mới cạnh tranh ở khu vực ngoại ô. Sự phát triển của cụm sẽ góp phần thúc đẩy tiến trình phân bố lại dân cư từ trung tâm thành phố đông đúc ra khu vực ngoại vi mà không phải hy sinh điều kiện tiếp cận và điều kiện sống.

(i) **Ga Công viên Thống Nhất (V9) (trên cao):** Ga sẽ kết nối hai tuyến đường chính là QL1 và Vành đai 1 cũng như ga Bách Khoa, giai đoạn 2 của Tuyến 2 nhờ các công trình liên phương thức.

Khách đến công viên, học sinh các trường đại học cũng như các cộng đồng địa phương sẽ được đảm bảo an toàn và có môi trường giao thông thuận tiện khi đi bộ.

- (ii) **Ga Bạch Mai (V10) (trên cao):** Ga sẽ đem lại lợi ích lớn cho người sử dụng bệnh viện và học sinh các trường đại học – những đối tượng cần được đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông và dịch vụ vận tải công cộng giá rẻ. Việc phát triển cũng sẽ đem lại cơ hội tái phát triển Bệnh viện Bạch Mai gắn kết với dịch vụ ĐSĐT.
- (iii) **Ga Phương Liệt (V11) (trên cao):** Phát triển ĐSĐT sẽ tạo cơ hội tái cấu trúc không gian đô thị tại và quanh khu vực ga. Các hoạt động kinh tế-xã hội khu vực và tái phát triển các xí nghiệp và công trình công cộng cũng sẽ được thúc đẩy.
- (iv) **Ga Giáp Bát (V12) (trên cao):** Ga sẽ là trung tâm của khu đô thị mới đề xuất ở phía nam thành phố, góp phần thúc đẩy tăng trưởng đô thị cân bằng. Quỹ đất của ĐSVN, bến xe buýt và quỹ đất chưa sử dụng hiệu quả gồm các ao hồ, xí nghiệp và các khu dân cư đã xuống cấp sẽ có cơ hội để phát triển gắn kết với quy mô lớn. Dịch vụ xe buýt gom khách thuận tiện sẽ góp phần cải thiện lưu lượng hành khách cũng như phạm vi phục vụ của ĐSĐT, đồng thời cải thiện hệ thống vận tải công cộng nói chung ở khu vực phía nam thành phố.

14. **Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía đông thành phố:** Khu vực này hiện khá tách biệt với trung tâm thành phố nhưng tình hình sẽ được cải thiện đáng kể khi xây dựng ĐSĐT và các công trình liên phương thức toàn diện. Có thể thúc đẩy phát triển đô thị dựa vào giao thông nhờ phát triển gắn kết quỹ đất của ĐSVN và các xí nghiệp cũng như tái phát triển các khu vực xung quanh.

- (i) **Ga Long Biên Bắc (V5) (trên cao):** Phát triển gắn kết ĐSĐT, mạng lưới đường và các công trình liên phương thức sẽ thúc đẩy cơ hội phát triển các khu vực với mục đích sử dụng đất hỗn hợp.
- (ii) **Ga Gia Lâm (V4) (trên cao):** Gia Lâm sẽ là đầu mối vận tải kết nối Tuyến 1, Tuyến 4, các trục giao thông chính (QL1 và QL5) và dịch vụ xe buýt gom khách. Đất của ĐSVN và nhà máy xe lửa Gia Lâm sẽ được tái phát triển để xây dựng các công trình liên phương thức, trở thành trung tâm của khu đô thị mới ở phía đông thành phố.

### **Các dịch vụ xe buýt gom khách cần phát triển**

15. ĐSĐT sẽ cung cấp dịch vụ vận tải chất lượng cao mặc dù mạng lưới ban đầu còn hạn chế. Để mở rộng phạm vi và tối ưu hóa điều kiện tiếp cận dịch vụ và hiệu quả khai thác của Tuyến 1, cần tăng cường các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách sau:

- (i) **Tổ chức lại các tuyến xe buýt và điều chỉnh dịch vụ:** Cần điều tiết cung – cầu hợp lý để xe buýt không cạnh tranh mà bổ trợ cho dịch vụ ĐSĐT. Cần tăng cường kết nối giữa xe buýt với ĐSĐT, gồm cả mở các tuyến tiếp cận mới.
- (ii) **Phát triển dịch vụ xe buýt nối dài ĐSĐT:** Cần phát triển dịch vụ xe buýt nối dài ĐSĐT dọc các tuyến ĐSĐT theo quy hoạch và cung cấp dịch vụ gom khách chất lượng cao thông suốt ở khu vực ngoại vi. Dịch vụ này sẽ được thay thế bằng ĐSĐT khi hoàn thành dự án nối dài ĐSĐT.
- (iii) **Cung cấp các loại hình dịch vụ xe buýt mới:** Cần có các loại hình dịch vụ xe buýt mới để tăng cường sự kết nối của VTCC. Các dịch vụ này bao gồm xe buýt đặc biệt hay xe buýt nhanh khai thác cầu Long Biên sau khi chuyển đổi, xe buýt khép kín trong thành phố, v.v.

## Xem xét môi trường và xã hội

16. Xem xét môi trường và xã hội áp dụng với tất cả các dự án của JICA theo Hướng dẫn Xem xét Môi trường và Xã hội (tháng 4/2010). Do HAIMUD2 được phân loại là dự án Loại B nên cần thực hiện xem xét môi trường sơ bộ cho các ga quy hoạch nhằm đánh giá tác động theo quy định của Hướng dẫn.

17. Ngoài các tiêu chí môi trường chung như ô nhiễm, môi trường tự nhiên, môi trường kinh tế-xã hội, tiêu chí riêng của TOD cũng được đề xuất gồm điều kiện tiếp cận, tai nạn giao thông, môi trường đi bộ, an toàn và an ninh cũng như thiết kế phổ quát. Các biện pháp giảm thiểu và đối phó với thiên tai cũng được đề xuất để đáp ứng các tiêu chí và cho từng giai đoạn của dự án, gồm giai đoạn chuẩn bị hạ tầng kỹ thuật, giai đoạn thi công cũng như giai đoạn khai thác và giám sát.

## Nghiên cứu tiền khả thi về các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga

18. Nghiên cứu tiền khả thi này nhằm xác định các dự án cần thiết giúp đảm bảo tiếp cận thuận lợi tới các ga đường sắt đô thị từ các khu vực trong bán kính 500-800m của tất cả 18 ga thuộc giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2.

19. Các hợp phần công việc thuộc dự án cải thiện điều kiện tiếp cận bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn ở các nội dung như xây dựng các tuyến đường ưu tiên, cải tạo ngõ phố, đường nội bộ, quảng trường ga, bến xe, vạch sang đường, lối đi bộ trên cao/ngầm, bãi xe, biện pháp tổ chức giao thông, v.v.

20. Các dự án đã xác định được nhóm thành các dự án ngắn hạn và dự án cơ bản. Dự án ngắn hạn là các dự án cần phải hoàn tất trước khi đường sắt đô thị đi vào hoạt động. Trong số các dự án ngắn hạn còn có các dự án tối thiểu là các dự án không đòi hỏi thu hồi đất do nằm trong chỉ giới của đường sắt đô thị, đường bộ, công viên hay đất công trình công ích. Dự án cơ bản bao gồm các dự án mà nhà ga đường sắt đô thị nhất thiết phải có như quảng trường ga hay các công trình liên phương thức khác.

21. Tổng chi phí dự án cần cho 18 ga là 8.000 tỷ đồng, tương đương với 372 triệu USD, trong đó 2.275 tỷ đồng (29%) dành cho Tuyến 1 và 5.685 tỷ đồng (71%) dành cho Tuyến 2. Các dự án tối thiểu chiếm 3.000 tỷ đồng (37%) tổng số (xem Bảng 1).

**Bảng 1 Khái toán chi phí gói các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga**

	Theo giai đoạn (tỷ đồng)			Tổng	
	Ngắn hạn		Cơ bản	Tỷ đồng	%
	(tối thiểu)				
Sở GTVT	1.365	(944)	126	1.491	18,6
Bộ GTVT-BQLDA	452	(452)	182	634	8,0
BQLDA ĐSĐT HN	635	(635)	409	1.044	13,0
Quận	913	(913)	0	913	11,4
Tư nhân	0	(0)	3.917	3.917	49,0
<b>Tổng</b>	<b>3.365</b>	<b>(2.944)</b>	<b>4.634</b>	<b>8.000</b>	<b>-</b>
<b>%</b>	<b>42,0</b>	<b>36,8</b>	<b>58,0</b>	<b>-</b>	<b>100,0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

22. Các nguồn cấp vốn tiềm năng bao gồm Sở GTVT Hà Nội, Bộ GTVT-Ban QLDA (Tuyến 1), Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội (Tuyến 2), UBND các quận, tư nhân hoặc kết hợp các nguồn trên (xem Bảng 1). Các tuyến đường bộ trong Quy hoạch Phân khu sẽ do Sở GTVT đảm nhiệm còn các tuyến đường nhỏ và ngõ phố sẽ do UBND quận thực hiện. Các dự án liên quan tới ĐSĐT sẽ do cơ quan thực hiện dự án ĐSĐT triển khai, còn các dự án liên quan tới phát triển đô thị gắn kết do tư nhân triển khai.

23. Do nhiều dự án trong số trên nằm trong chỉ giới ĐSĐT hoặc liên quan mật thiết với ĐSĐT nên cơ quan thực hiện dự án ĐSĐT nên là đơn vị quản lý chung. Đối với các dự án nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT, cần có sự phối hợp chặt chẽ với các cơ quan hữu quan, nhất là Sở GTVT.

24. Mặc dù tổng quan thì các dự án này đều khả thi về kinh tế với chỉ số EIRR đạt 17,8%, nhưng lại không khả thi về tài chính chỉ vì nhiều dự án không tạo doanh thu. Khi tính tới những tác động tích cực về xã hội và môi trường từ các dự án trên các phương diện cải thiện khả năng tiếp cận, tăng lượng khách sử dụng đường sắt đô thị và cải thiện môi trường giao thông ở địa phương thì các dự án này đủ điều kiện để khu vực công đứng ra đảm nhiệm, nhất là đối với các dự án ngắn hạn cần hoàn thành trước khi ĐSĐT đi vào khai thác. Các dự án cơ bản sẽ cần được nghiên cứu cụ thể hơn để đảm bảo triển khai hiệu quả từ phía khu vực tư nhân kết hợp với phát triển đô thị gắn kết.

### **Nghiên cứu tiền khả thi về dự án xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo**

25. Hiện nay khu vực trung tâm thành phố (Khu Phố cổ, Khu Phố cũ) đang rất thiếu không gian đậu/đỗ phương tiện. Chênh lệch cung – cầu đang ngày càng lớn do nhu cầu đi lại bằng ô tô ngày càng tăng. Cần phải có cách thức hữu hiệu để xây dựng các công trình bãi đỗ phương tiện ở trung tâm thành phố trong điều kiện quỹ đất hạn hẹp và chi phí xây dựng cao. Nghiên cứu tiền khả thi này nhằm ước tính mức chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở trung tâm thành phố và đánh giá tính khả thi về dự án xây dựng bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo kết hợp với dự án xây dựng đường sắt đô thị.

26. Ga Trần Hưng Đạo là ga ngầm tại nút giao Trần Hưng Đạo – Huế, thuộc Khu Phố cũ. Bãi đỗ xe ngầm sẽ được xây dựng tại vị trí không gian ngầm là đoạn quay đầu của ga này – nơi sẽ triển khai phương án đào hồ. Bãi xe ngầm này dự kiến sẽ có chiều dài 255m và rộng 21,4m, với công suất khoảng 200 chỗ đỗ xe ô tô.

27. Điểm thuận lợi của dự án là giảm được chi phí xây dựng do các phần việc về đào đất và công trình tạm đều đã được thực hiện trong dự án xây dựng nhà ga. Do đó, trong khi chi phí xây dựng bãi xe ngầm thông thường là 70-80 triệu đồng/m<sup>2</sup> thì chi phí dự án này chỉ còn 20 triệu đồng/m<sup>2</sup>. Khi dự án này được thực hiện chung với dự án xây dựng nhà ga thì tổng chi phí chỉ vào khoảng 200 tỷ đồng.

28. Dự án này khả thi về kinh tế do giảm được nhu cầu đỗ xe trên đường và cải thiện luồng giao thông, an toàn giao thông. Dự án cũng khả thi về tài chính với FIRR trên 12%, với giả định là bãi xe này chỉ chủ yếu phục vụ ô tô vốn có nhu cầu cao ở khu vực này. Với tỷ lệ nội hoàn kinh tế hấp dẫn, dự án này có thể triển khai theo mô hình đối tác công – tư (PPP).

### **Nghiên cứu tiền khả thi về TOD tại khu vực ga Giáp Bát**

29. Nghiên cứu tiền khả thi này nhằm làm rõ vấn đề phát triển khu vực nhà ga Giáp Bát với các mục tiêu như sau:

- (i) Lập quy hoạch định hướng toàn diện thể hiện đô thị trung tâm (lõi đô thị) nhỏ gọn và đa chức năng có tính cạnh tranh theo mô hình TOD, phù hợp với Quy hoạch Phân khu.
- (ii) Đánh giá tính khả thi trên các phương diện kinh tế, tài chính, môi trường – xã hội và tính thực tiễn của quy hoạch và các dự án.
- (iii) Nghiên cứu sơ bộ về khả năng áp dụng cơ chế phát triển thay thế, ví dụ như “tái điều chỉnh đất” và “cải tạo đô thị” như đã triển khai rộng rãi ở Nhật Bản.

30. Những ý tưởng chính về TOD tại ga Giáp Bát bao gồm (i) phát triển một trung tâm dịch vụ đô thị mới (CBD) phục vụ khu vực phía nam thành phố, (iii) bố trí các dạng nhà ở khác nhau nằm trong khả năng chi trả, bao gồm nhà xã hội để tái định cư ngay trong khu vực dự án và tránh khu vực đồng

dân cư tại trung tâm, (iii) tạo cơ hội việc làm, (iv) hình thành công viên và khu vực cây xanh đô thị cấp vùng, và (v) hình thành đô thị dựa vào vận tải khối lượng lớn đầu tiên có khả năng kết nối trực tiếp với trung tâm thành phố hiện nay (Khu Phố cổ, Khu Phố cũ).

31. Dự án này gồm ba hợp phần như sau:

- (i) **Phát triển khu vực ga ĐSVN (11,1ha):** Trên khu đất này sẽ hình thành tổ hợp thương mại và dịch vụ cao tầng, mật độ cao, gắn kết với các công trình và chức năng ĐSĐT. Dự kiến sẽ tạo ra được khoảng 476.000 m<sup>2</sup> sàn từ hai tòa tháp của nhà ga và các công trình bên dưới cầu cạn, v.v. Cũng sẽ bố trí các tuyến đường tiếp cận ga và quảng trường ga. Tổng chi phí dự án ước tính khoảng 542 triệu USD. Sau khi so sánh chi phí đầu tư và doanh thu dự kiến trong vòng đời dự án, có thể ước tính tỷ lệ nội hoàn tài chính FIRR vào khoảng 30,4%.
- (ii) **Phát triển khu vực bến xe của TRANSERCO (4,5ha):** Vị trí và chức năng hiện hữu của bến xe khách hiện tại hoàn toàn thích hợp cho mô hình TOD. Tái phát triển trên khu đất này sẽ tạo ra nhiều dịch vụ vận tải gom khách như xe buýt nối tiếp đường sắt, xe khách liên tỉnh, xe gom khách cho đường sắt đô thị để mở rộng phạm vi dịch vụ ở phía nam thành phố. Sẽ hình thành các tòa nhà cao tầng, đa mục đích để tạo không gian cho bến xe, các tầng thương mại, dịch vụ và chung cư với diện tích sàn 121.000 m<sup>2</sup>. 140 hộ dân hiện đang sinh sống trong khu vực dự án sẽ được tái định cư tại chỗ. Tổng chi phí đầu tư ước tính là 114 triệu USD, có thể thu hồi được với FIRR lên tới 25,2%.
- (iii) **Phát triển gắn kết khu vực phía tây nhà ga (65,2ha):** Khu đất này hiện có nhiều hộ sử dụng đất khác nhau, bao gồm đất ở, đất nhà máy, đất mặt nước, không gian công cộng, cơ quan nhà nước. Dự kiến tất cả các bên liên quan, khu vực nhà nước và khu vực tư nhân, đều tham gia vào dự án này và được tái định cư ngay trong khu vực dự án trên cơ sở sử dụng các hình thức phát triển thay thế như “tái điều chỉnh đất” và “cải tạo đô thị”. Khu vực dự án này sẽ được xây dựng lại thành một khu vực đô thị có tổ chức tốt với mạng lưới đường bộ, công viên, không gian công ích, về cơ bản tuân thủ Quy hoạch Phân khu. Chi phí dự án là 321 triệu USD, trong đó có thể thu hồi 247 triệu USD từ doanh thu bán 7,9ha đất góp và 74 triệu USD sẽ do các cơ quan chịu trách nhiệm xây dựng các tuyến đường huyết mạch. 7,9ha đất mới sẽ là nơi lý tưởng để bố trí các công trình thương mại/dịch vụ cao tầng, hiện đại.

32. Dự án này có tính khả thi cao, nhất là khi cả ba hợp phần dự án được thực hiện phối hợp, đồng bộ với nhau. Loại dự án phát triển chiến lược quy mô lớn này, bao gồm các khu vực đô thị hiện hữu và các phương thức triển khai mới, sẽ có nhu cầu ngày càng nhiều và có thể áp dụng cho nhiều khu vực khác trong thành phố.

## **Kết luận**

33. TOD có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với Hà Nội. Thực hiện TOD sẽ cải thiện được khả năng tiếp cận các dịch vụ vận tải công cộng, góp phần tăng lượng hành khách ĐSĐT, tăng cường phát triển kinh tế-xã hội tại và quanh nhà ga, mang lại lợi ích nhiều mặt cho cộng đồng dân cư.

34. Các thành quả chính của TOD bao gồm:

- (i) Ưu tiên cải tạo, xây dựng các tuyến đường tiếp cận chính đã có trong Quy hoạch Phân khu, khu vực TOD kết nối với các ga ĐSĐT (quy hoạch chi tiết đã lập cho 18 ga);
- (ii) Cải tạo đường nội bộ, ngõ phố, nhất là các tuyến đường trong cự ly đi bộ của các ga ĐSĐT (đã lập quy hoạch định hướng cho 18 ga);



- (iii) Cải thiện tổ chức giao thông ở trung tâm thành phố nhờ mạng lưới ĐSĐT (Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3), bãi xe vành đai, hạn chế xe cá nhân (đã lập quy hoạch định hướng);
- (iv) Khuyến khích sử dụng bãi xe gắn kết với ĐSĐT (đã lập quy hoạch định hướng và nghiên cứu tiền khả thi cho ga Trần Hưng Đạo);
- (v) Bố trí các dịch vụ xe buýt mới, bao gồm tái tổ chức mạng lưới xe buýt hiện hữu, phát triển loại hình dịch vụ xe buýt nối tiếp ĐSĐT và cung cấp loại hình dịch vụ xe buýt mới (đã lập quy hoạch định hướng);
- (vi) Tạo cơ hội phát triển đô thị gắn kết (đã lập quy hoạch định hướng cho 18 ga);
- (vii) TOD toàn diện tại các ga ĐSĐT chính (lập quy hoạch định hướng cho ga Hà Nội, Giáp Bát và Gia Lâm và nghiên cứu tiền khả thi cho ga Giáp Bát).

35. Các quy hoạch định hướng và dự án TOD hoàn toàn có tính khả thi để thực hiện xét từ các phương diện kỹ thuật, tài chính và thể chế. Quy hoạch TOD có thể lồng ghép vào Quy hoạch Phân khu, còn các dự án tối thiểu có thể triển khai mà không phải thu hồi thêm đất hay tái định cư, một số dự án ngắn hạn cần thu hồi một phần nhỏ đất sẽ không gặp khó khăn, các dự án cơ bản có thể phối hợp với khu vực tư nhân theo mô hình đối tác công – tư.

## **Kiến nghị**

36. Để chuyển sang bước tiếp theo là thực hiện TOD, dự án có những kiến nghị chính như sau:
- (i) “Khu vực TOD” đã xác định trong quy hoạch định hướng cần được thể hiện trong Quy hoạch Phân khu để đảm bảo bố trí đủ không gian cần thiết cho các công trình TOD tại và quanh ga đường sắt đô thị.
  - (ii) Cần tăng cường phối hợp trong quy hoạch và thực hiện TOD giữa các bên, nhất là giữa giao thông, đô thị và quản lý môi trường.
  - (iii) Cần mở rộng phạm vi các dự án xây dựng ĐSĐT để gộp các tuyến đường tiếp cận và công trình liên phương thức thuộc các dự án tối thiểu.
  - (iv) Cần tạo điều kiện cho khu vực tư nhân tham gia, nhất là đối với nội dung phát triển đô thị gắn kết, khai thác và quản lý các công trình công ích.
  - (v) Cần nghiên cứu thêm về các phương thức phát triển đô thị thay thế liên quan tới thu hồi đất và tái định cư, chuyển đổi quyền sử dụng, phối hợp giữa các bên, cấp vốn dự án, v.v. Cũng cần phải có cơ chế và hành lang pháp lý phù hợp để thực hiện.



# 1 GIỚI THIỆU

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

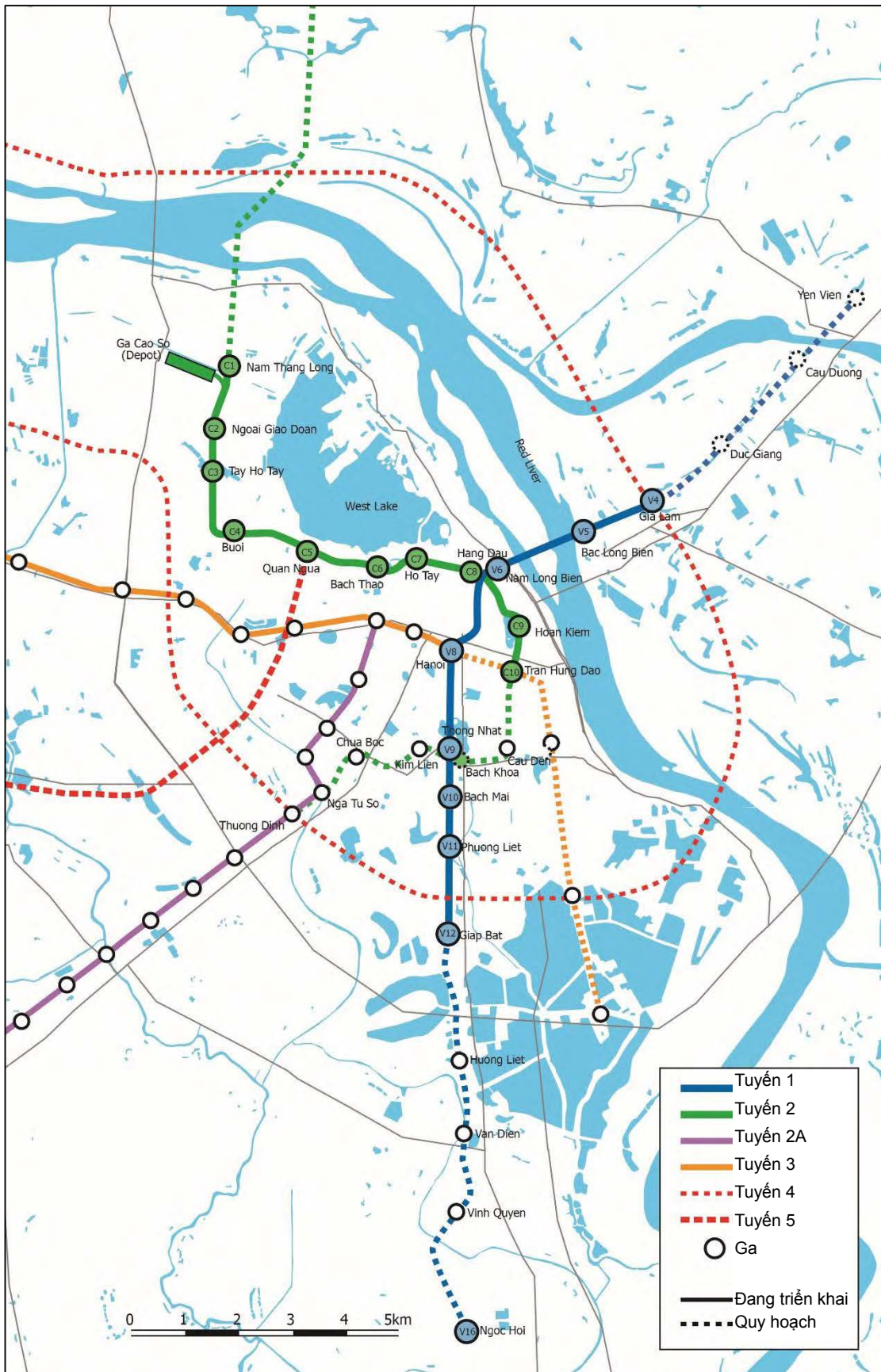
1.2. Để nâng cao hiệu quả của các dự án ĐSĐT này thì việc triển khai xây dựng các công trình đô thị tại và quanh các nhà ga nhằm cải thiện điều kiện kết nối đa phương thức là rất quan trọng. “Dự án Nghiên cứu Triển khai Phát triển Gắn kết ĐSĐT và Đô thị tại Hà Nội, Việt Nam” (HAIMUD 2) với mục tiêu là hỗ trợ thành phố Hà Nội lập cơ chế thực hiện phù hợp giúp gắn kết thành công hệ thống ĐSĐT với phát triển đô thị cũng như các hệ thống vận tải khác bằng cách cụ thể hóa các quy hoạch định hướng và hiện thực hóa các dự án ngắn hạn mà HAIMUD đã đề xuất. Mục tiêu cụ thể của dự án như sau:

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

1.3. Để thực hiện dự án HAIMUD2, Ban Điều phối chung (JCC) và Tổ công tác (TWG) đã được thành lập. Trưởng ban JCC là ông Nguyễn Quốc Hùng, Phó Chủ tịch UBND thành phố Hà Nội, và Tổ trưởng TWG là các ông Trần Đức Hoạt, Phó Giám đốc, Sở Kế hoạch và Đầu tư Hà Nội (29/5/2014 – Tháng 7/2015) và ông Vũ Duy Tuấn (Tháng 8/2015). Báo cáo cuối kỳ được lập trên cơ sở dự thảo BCKK và cập nhật các ý kiến tham vấn của Ban Điều phối chung, Tổ Công tác và các cơ quan hữu quan, cũng như các bên liên quan khác.

1.4. Phạm vi dự án bao gồm các khu vực hai bên tuyến ĐSĐT số 1 và số 2 (xem Hình 1.1).

Hình 1.1 Vị trí các tuyến ĐSDT số 1 và số 2 ở Hà Nội



## 2 KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ, GTVT VÀ CÁC QUY HOẠCH LIÊN QUAN CỦA HÀ NỘI

### 2.1 Đặc điểm phát triển đô thị

2.1 Thủ đô Hà Nội có diện tích 3.344 km<sup>2</sup> sau lần mở rộng địa giới hành chính năm 2008. Diện tích đất đã xây dựng (cả khu vực đô thị và nông thôn) chiếm khoảng 13,7% tổng diện tích. Mặc dù đô thị hóa diễn ra nhanh nhưng tình hình sử dụng đất chung của thành phố về bản chất vẫn mang đặc điểm của những khu vực phi đô thị. Không gian xanh ở Hà Nội gồm đất nông nghiệp, mặt nước sông, hồ và rừng tự nhiên được coi là một trong những yếu tố quan trọng nhất của hệ thống đô thị. Đất nông nghiệp chiếm 56,6% diện tích thành phố, tuy nhiên mỗi năm có trên 1.000 ha đất nông nghiệp bị chuyển đổi mục đích sang đất đô thị. Mặc dù là thành phố có không gian cây xanh rộng lớn nhưng diện tích cây xanh ở khu vực trung tâm vẫn khá thấp. Ngoài 8 hệ thống sông – trong đó sông chính là sông Hồng, Hà Nội còn được biết đến là thành phố có diện tích ao hồ lớn nhất ở Việt Nam (với tổng số 111 ao hồ). Tuy nhiên, những năm gần đây tổng diện tích ao hồ đã giảm mạnh, ảnh hưởng đến tình trạng thoát lũ và thoát nước mưa của thành phố. Điều này cũng ảnh hưởng bất lợi tới cảnh quan và hệ sinh thái tự nhiên của thành phố. Nhiều khu vực trong thành phố bị ngập sâu trong mùa mưa do hệ thống thoát nước còn kém.

2.2 Mức độ ô nhiễm không khí và tiếng ồn ở Hà Nội cũng đang có xu hướng gia tăng. Nồng độ bụi bình quân (tổng số hạt lơ lửng TSP và các hạt có kích thước dưới 10 micro mét PM10) gấp 1,5 đến 3 lần so với mức tiêu chuẩn cho phép (TCCP). Tiếng ồn ở một số khu vực lên tới 85-88 dBA. Nồng độ các chất ô nhiễm không khí như SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, Pb, C<sub>n</sub>H<sub>n</sub> cũng cao ở một số khu vực.

2.3 Dân số của Hà Nội đã tăng từ 6,4 triệu người vào năm 2008 lên 7,3 triệu người vào năm 2014. Mức gia tăng dân số rõ nét nhất là ở nhóm khu vực ven nội (3,6%/năm trong giai đoạn 2009–2013), sau đó là nhóm khu vực ngoại vi (2,0%/năm) và trung tâm (1,9%/năm) và khu vực ngoài cùng (1,4%/năm). Do mật độ dân số cao, 276 người/ha ở khu vực trung tâm, nên dân số bắt đầu tăng ở khu vực ngoại vi. Tuy nhiên, cho dù mật độ cao như vậy, nhưng dân số vẫn tập trung ở khu vực trung tâm).

2.4 Tốc độ tăng trưởng dân số của các khu vực bám theo các hành lang vận tải chính cao hơn, cho thấy nhu cầu dịch vụ đô thị ở khu vực phía ngoài đang tăng nhanh. Trong khi dân số có xu hướng dịch chuyển ra các khu vực bên ngoài nơi nhà ở có giá phù hợp và điều kiện sống tốt hơn thì vẫn thấy một thực tế là hạ tầng nhà ở cho nhóm các đối tượng có thu nhập thấp và trung bình chưa được cung cấp đầy đủ. Đường giao thông vẫn còn hạn chế. Việc giãn dân ra khỏi các trung tâm đô thị chật chội cần thực hiện song song với các dự án phát triển đô thị với đủ hạ tầng cần thiết, đường giao thông thuận lợi với mức chi phí phù hợp.

2.5 Phát triển ĐSĐT và TOD sẽ góp phần giải quyết các vấn đề đô thị nói trên một cách gắn kết, qua đó thúc đẩy sự tăng trưởng thông minh của các khu đô thị trong thành phố.

## **2.2 Hiện trạng giao thông đô thị**

2.6 **Mạng lưới giao thông đô thị** hầu như hoàn toàn dựa vào **đường bộ** với cách bố trí có sự kết hợp giữa các tuyến đường hướng tâm và vành đai. Tính tới năm 2012, tổng chiều dài mạng lưới đường bộ ở Hà Nội là 7.365km, trong khi năm 2005 là 6.240km, trong đó 20% là các tuyến đường chính. Mạng lưới có 7 tuyến đường hướng tâm và 3 trục đường vành đai.

2.7 Hiện có rất ít **dịch vụ vận tải công cộng** ở các khu đô thị mới và dọc các tuyến đường phụ và đường khu vực. Do đó, phương tiện vận tải cơ giới cá nhân, đặc biệt là xe gắn máy, chiếm ưu thế trong khu vực này, hầu hết đều sử dụng các tuyến đường hướng tâm chính để tiếp cận khu vực trung tâm, gây ùn tắc giao thông nghiêm trọng trên các tuyến đường chính.

2.8 Thành phố cũng có **mạng lưới đường sắt** dài 123 km và **mạng lưới đường thủy nội địa** dài 81 km. Các tuyến đường được phát triển với mật độ cao ở khu vực đô thị nhưng thưa hơn ở khu vực ngoại ô, khiến điều kiện tiếp cận ở khu vực này gặp khó khăn. Hà Nội có mạng lưới tuyến phố phù hợp ở các quận trung tâm (chủ yếu là quận Hoàn Kiếm và Ba Đình). Tuy nhiên, ở các quận khác, các tuyến đường thường ngắn và hẹp. Ngoài phát triển và/hoặc cải tạo các tuyến đường hướng tâm, phát triển hệ thống đường vành đai gồm 4 tuyến cũng sẽ tác động tới giao thông đường bộ và sự hình thành các khu đô thị.

2.9 Chỉ có khu phố Pháp và tại các khu đô thị mới là có **via hè** đủ rộng cho người đi bộ. Tại Khu Phố Cổ, via hè của các tuyến đường phố cũ và tại khu vực ven của Hà Nội mở rộng thường nhỏ và hẹp, thường xuyên bị lấn chiếm bởi người bán hàng rong, xe ôm, v.v.

2.10 Các **điểm bến xe, bến đầu mối** hiện nay là những điểm cửa ngõ ra, vào khu vực nội thành, bao gồm Nam Thăng Long, Giáp Bát, Gia Lâm, Lương Yên và Mỹ Đình. Hiện nay các bến này đều đang trong tình trạng quá tải, không gian nhỏ và chật chội. Hà Nội hiện nay đang có kế hoạch xây dựng 10 bến xe liên tỉnh, 4 trung tâm vận tải liên phương thức và 9 bến xe.

2.11 **Nhà ga, bến bãi và bãi đỗ xe** có chất lượng kém và phân bố không đồng đều. Hiện quỹ đất cho giao thông tĩnh chỉ chiếm 0,35% diện tích đất xây dựng và mới chỉ đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu. TP Hà Nội có kế hoạch cải tạo và xây dựng thêm trên 80 bãi đỗ xe mới trong thành phố và ở huyện Đông Anh, quận Từ Liêm.

2.12 **Diện tích bãi đỗ trong khu vực nội đô** rất hạn chế, chỉ đáp ứng được một phần nhỏ so với nhu cầu thực tế. Các phương tiện phải đỗ trên đường dẫn tới tình trạng ùn tắc giao thông. Thành phố đã triển khai xây dựng một số bãi đỗ nhiều tầng với kết cấu thép dọc các tuyến đường nội đô hoặc trong các khu chung cư ở các khu đô thị mới.

2.13 **Nhu cầu giao thông ở Hà Nội** đã tăng đáng kể trong thập kỷ vừa qua, từ 6,5 triệu chuyến đi/ngày (không tính đi bộ, các chuyến nội vùng) năm 2005 (HAIDEP) lên 10,6 triệu chuyến năm 2013. Các đặc điểm chính như sau: (i) “Xe máy” đảm nhận 64% tổng số nhu cầu đi lại. Tổng số chuyến đi bằng xe máy tăng 1,7 lần trong giai đoạn từ năm 2005 tới năm 2013.; (ii) “Xe con” đảm nhận 5,4% tổng nhu cầu, tăng 3,2 lần trong giai đoạn này; (iii) “Xe buýt” tăng 2,3 lần trong cùng thời kỳ, nhưng chỉ đảm nhận 8,2% tổng nhu cầu đi lại; và (iv) “Xe đạp” giảm về chuyến nhưng vẫn đảm nhận 19% tổng nhu cầu đi lại.

2.14 Có thể thấy rằng người dân ưa dùng phương tiện giao thông cá nhân và đang dần dần chuyển sang ô tô con, đây là nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng **ùn tắc giao thông** ngày càng trầm trọng. Mặc dù xe buýt đang ngày càng phổ biến hơn nhưng hoạt động của xe buýt bị cản trở nghiêm trọng do phải cạnh tranh không gian đường với các phương tiện cá nhân. Tuy nhiên, tình hình ùn tắc giao thông đã được cải thiện đáng kể trong giai đoạn 2011 – 2013 với các thông số về điểm ùn tắc và thời gian ùn tắc đều giảm. Một trong những lý giải

quan trọng cho tín hiệu đáng mừng này là hàng loạt các dự án giao thông trọng yếu đã hoàn thành và đưa vào khai thác, đặc biệt là các cầu vượt tại các nút giao cắt chính như nút giao Nguyễn Chí Thanh – Kim Mã.

2.15 **Hệ thống vận tải công cộng của Hà Nội** đã trải qua nhiều giai đoạn thăng trầm trong lịch sử phát triển. Từ năm 2000, Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị TRAMOC đã triển khai hai dự án quốc tế nhằm tái tổ chức các công ty khai thác xe thông qua việc thành lập công ty cổ phần Transerco (hiện là doanh nghiệp khai thác chính ở Hà Nội). Lượng hành khách đi xe buýt đã tăng từ 50 triệu lượt năm 2002 lên 285 triệu lượt khách năm 2004 và 500 triệu lượt vào năm 2013. Hành khách đi xe buýt hàng ngày chủ yếu là người lao động thu nhập thấp, học sinh – sinh viên ngoại tỉnh. Đi xe buýt là lựa chọn duy nhất của họ do họ không có khả năng mua xe máy.

2.16 Phương thức giao thông chính bổ sung cho vận tải công cộng chính là **taxi**. Hệ thống taxi hiện đại đã xuất hiện ở Hà Nội sau năm 1994. Hiện thành phố có 107 doanh nghiệp taxi đã đăng ký với trên 17.000 xe.

2.17 **Xe ôm** bắt đầu xuất hiện ở Hà Nội từ khoảng những năm 1989, tức là sau thời kỳ Đổi Mới, dẫn tới việc thoái trào của dịch vụ xe buýt và đồng thời với xu hướng gia tăng sử dụng xe máy. Hiện không có số liệu về số lượng xe ôm ở Hà Nội. Ban đầu, xe ôm cạnh tranh với xe buýt, nhưng hiện nay vai trò của xe ôm đã thay đổi, trở thành dịch vụ thay thế taxi với chi phí thấp, đồng thời là hệ thống chuyển tiếp khách tại các điểm dừng xe buýt. Dịch vụ này phát huy ở những nơi có điều kiện tiếp cận hạn chế. Xe ôm có thể sẽ vẫn duy trì hoạt động ở Hà Nội một thời gian tương đối lâu nữa, trừ phi có thay đổi mạnh mẽ về chính sách

2.18 **Xích lô** là hình thức vận tải công cộng lâu đời nhất ở Hà Nội vẫn còn hiện diện nhưng tỷ phần của xích lô đã giảm mạnh do nhu cầu thị trường đã chuyển sang xe ôm. Xích lô chỉ còn được sử dụng một cách hạn chế cho mục đích du lịch hoặc cưới hỏi.

2.19 **Xe buýt điện**, một trong những hình thức giao thông công cộng ở Hà Nội, đã được triển khai từ tháng 7/2010 dưới dạng dự án thí điểm phục vụ khách du lịch ở trung tâm thành phố. Xe điện góp phần giảm lưu lượng giao thông và bảo vệ môi trường. Trên thực tế, loại xe buýt này không chỉ phục vụ khách du lịch mà cả người dân địa phương.

2.20 **Tuyến xe buýt nhanh BRT** đầu tiên của Hà Nội là Kim Mã – Yên Nghĩa dài 14km, hiện đang được xây dựng để gấp rút đưa vào hoạt động trong năm 2015. Tổng chi phí đầu tư cho dự án này là 49 triệu USD. Tốc độ trung bình dự kiến của BRT là khoảng 22-25 km/h, nhanh hơn so với xe buýt truyền thống là dưới 15 km/h.

2.21 **Trình độ quản lý giao thông**: Các yếu tố cơ bản trong mô hình 3E (Thiết kế, Giáo dục, Chế tài) đều thấp. Hạ tầng chưa được phát triển, khai thác và bảo trì tốt; người dân và xã hội lại không có đủ kiến thức về các quy định, luật giao thông để đảm bảo lưu thông an toàn và hiệu quả bằng các phương tiện giao thông khác nhau.

2.22 Năm 2013, trên địa bàn thành phố Hà Nội đã ghi nhận 2.252 vụ tai nạn giao thông (giảm 8,8% so với năm 2012), khiến 323 người chết (giảm 5,6%) và 2008 người bị thương (giảm 4,2%). Mặc dù số lượng vụ tai nạn giao thông đã giảm nhưng mức độ nghiêm trọng lại vẫn ở mức rất cao. Nguyên nhân chính về tai nạn giao thông là do: (i) Thiếu ý thức chấp hành quy định giao thông của người điều khiển phương tiện và người đi bộ (điều khiển phương tiện sau khi uống rượu bia, đi sai làn đường, đi xe máy không có mũ bảo hiểm, v.v.), (ii) Cảnh sát giao thông chưa xử phạt nghiêm các trường hợp vi phạm; (iii) Công tác quản lý giao thông, đô thị vẫn yếu và thiếu hiệu quả; (iv) Lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để bán hàng, đỗ xe; và (v) Chất lượng phương tiện giao thông chưa đạt yêu cầu.

## 2.3 Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050

2.23 Bộ Xây dựng đã lập “Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội tới năm 2030 với Tầm nhìn tới năm 2050” (trong tài liệu này gọi tắt là Quy hoạch chung). Quy hoạch chung này đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 26/7/2011. Quy hoạch chung có phạm vi toàn bộ diện tích thành phố Hà Nội, bao gồm tỉnh Hà Tây cũ, huyện Mê Linh thuộc tỉnh Vĩnh Phúc và 4 xã thuộc huyện Lương Sơn, tỉnh Hòa Bình đã gộp vào Hà Nội vào tháng 8/2008.

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

2.25 Phát triển giao thông công cộng được xem là nội dung quan trọng giúp kết nối các khu vực đô thị trung tâm và vệ tinh. Khu vực nội thành và các khu vực giáp ranh phải được nâng cấp và kiểm soát về tăng trưởng dân số. Trong Quy hoạch chung, Thủ đô Hà Nội sẽ tái cấu trúc từ đơn cực thành đa cực với (i) đô thị trung tâm kết nối với (ii) các đô thị vệ tinh, và (iii) các khu đô thị sinh thái nông thôn. Theo dự báo dân số của Quy hoạch Chung, tới năm 2050 thành phố sẽ có 10,8 triệu dân, so với 6,4 triệu dân năm 2008. Đồng thời khu vực nội thành lịch sử sẽ được dẫn dân, khoảng một phần ba; khu vực nội thành mở rộng cũng sẽ được giãn dân. Mặt khác, các khu vực bên ngoài gồm Khu vực phát triển mới của đô thị trung tâm, Đô thị vệ tinh sẽ thu hút thêm dân số

2.26 ĐSĐT và TOD sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ thực hiện các quy hoạch/chiến lược phát triển đô thị trên. Ý tưởng cơ bản về TOD đã được thể hiện trong Quy hoạch Chung Xây dựng Thủ đô Hà Nội nhằm kiểm soát không gian công cộng tại đô thị cũng như các dự án xây dựng mới với các công trình đa chức năng, khuyến khích giao thông công cộng. Các dự án xây dựng mới phải tuân thủ cấu trúc đô thị, bố trí kết nối hạ tầng đồng bộ, tuân thủ các định hướng trong Quy hoạch chung. Khuyến khích xây dựng các công trình cao tầng đa mục đích tại các khu đô thị mới và xung quanh nhà ga, các điểm đầu mối giao thông. Khuyến khích phát triển các dự án đô thị mới, hiện đại kết hợp với các trung tâm dịch vụ và thương mại mới, các di tích lịch sử, không gian văn hóa, hệ thống giao thông hiện đại, hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, thân thiện với môi trường; triển khai TOD tại các điểm đầu mối giao thông, ưu tiên phát triển giao thông công cộng. Phát triển các không gian công cộng để tạo dựng hình ảnh đa dạng, hiện đại thu hút với người dân. Cần quy hoạch hợp lý đảm bảo kết nối thuận tiện với các phương thức vận tải công cộng chính.



## 2.4 Tiến độ của các dự án ĐSĐT

2.27 Mạng lưới ĐSĐT đã quy hoạch gồm 8 tuyến có tổng chiều dài là 319 km. Trong đó, các tuyến có dự án đang được triển khai thuộc giai đoạn 1 của Tuyến 1, Tuyến 2, Tuyến 3 và Tuyến 2A. Sau khi hoàn thành, khu vực Hồ Hoàn Kiếm và Khu Phố cũ sẽ nằm trong phạm vi phục vụ của các ga ĐSĐT trong khoảng cách đi bộ (khoảng 1 km) giữa các ga.

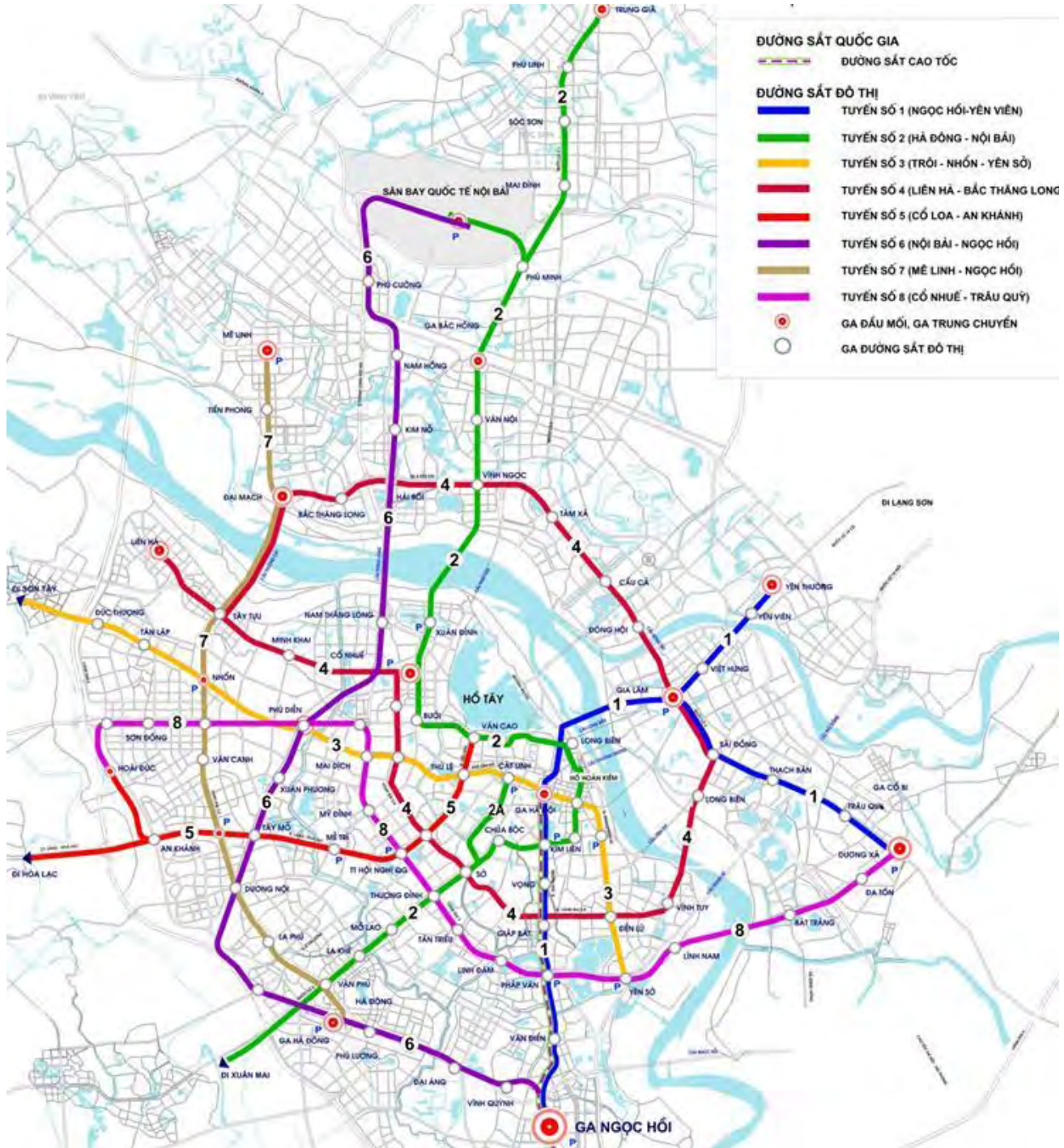
2.28 **Tuyến ĐSĐT số 1:** Thỏa thuận vốn vay thiết kế kỹ thuật Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội (Tuyến 1)” được ký kết tháng 3/2008 và Giai đoạn 1 gồm đoạn từ Gia Lâm tới Giáp Bát và Ngọc Hồi của tổ hợp ga Ngọc Hồi, Hợp đồng vay vốn thực hiện được ký kết năm 2012 và hiện đang triển khai xây dựng. Tổng chiều dài của giai đoạn 1 là 16,5 km, gồm 8 ga trên cao và 1 ga trên mặt đất. Kế hoạch thực hiện chung bị chậm do chưa xác định được vị trí của cầu ĐSĐT mới vượt sông Hồng.

2.29 **Tuyến ĐSĐT số 2:** Thỏa thuận vay vốn GĐ1 “Dự án Xây dựng Đường sắt Đô thị Hà Nội: đoạn Nam Thăng Long – Trần Hưng Đạo (Tuyến 2)” được ký kết vào tháng 3/2009. Từ tháng 3/2011, giai đoạn 1 của dự án đã được khởi động. Giai đoạn 1 gồm đoạn từ ga Nam Thăng Long tới ga Trần Hưng Đạo (11,5km), gồm 3 ga trên cao và 7 ga ngầm. Đề-pô sẽ nằm ở phía tây nam ga Nam Thăng Long. Cho tới nay hướng tuyến đường sắt (chỉ giới, hành lang an toàn, tìm đường) và quy hoạch chi tiết đề-pô đã được phê duyệt cho cả các đoạn trên cao và đi ngầm. Về tổng mặt bằng các ga, bao gồm chỉ giới ga và vị trí chính xác các công trình ga, một số ga không cần thu hồi đất từ các hộ gia đình (gồm các ga C5, C6, C9 và C10) đã được phê duyệt. Đối với các ga ngầm gồm C5, C6, C9, và C10, Sở QHKT đã yêu cầu Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội tổ chức họp tham vấn cộng đồng theo quy định của Luật Quy hoạch Đô thị. Dự thảo tổng mặt bằng các ga C5, C6, C9 và C10 đã được Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội nộp lên Sở QHKT thẩm định. Dự án giai đoạn 1 đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư đánh giá lại do tăng dự toán đầu tư. Năm mục tiêu cho khai thác giai đoạn 1 là 2020 – 2021. Tổng Công ty Tư vấn và Thiết kế GTVT (TEDI) đã tiến hành nghiên cứu khả thi cho đoạn giai đoạn 2 (từ Cầu Dền tới Thượng Đình), hiện đang trong bước thẩm định. Đoạn giai đoạn 3 đã được thể hiện trong Quy hoạch chung thành phố Hà Nội, nối từ ga Nam Thăng Long tới huyện Sóc Sơn phía bắc sông Hồng.

2.30 **Tuyến ĐSĐT số 2A:** Dự án Đường sắt Đô thị Cát Linh – Hà Đông được phê duyệt tháng 10/2008. Tổng chiều dài tuyến là 13 km, bao gồm 12 ga trên cao. Tuyến hiện đang trong giai đoạn xây dựng và thu hồi đất.

2.31 **Tuyến ĐSĐT số 3:** Dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 3, giai đoạn 1 đoạn Nhổn – Ga Hà Nội đã được phê duyệt tháng 4/2009. Tổng chiều dài tuyến là 12,5 km, gồm 8 ga trên cao và 4 ga ngầm. UBNDTP đã phê duyệt chỉ giới và quy hoạch tổng mặt bằng các ga. Các đoạn trên cao đang được xây dựng.

**Hình 2.1 Quy hoạch Mạng lưới Đường sắt Đô thị Hà Nội**



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

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

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

##### 1) Khái niệm về TOD

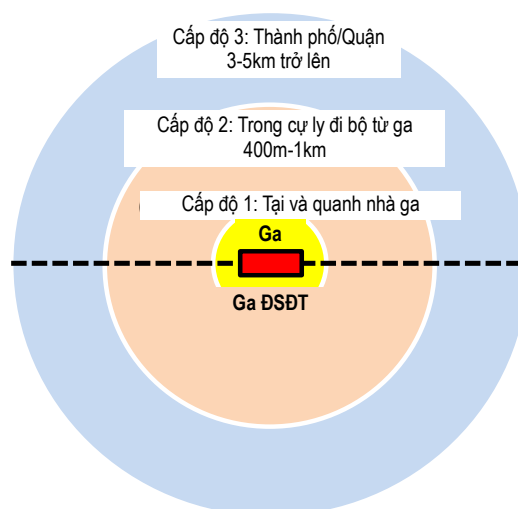
3.1 Phát triển dựa vào giao thông (TOD) được thiết kế nhằm hình thành một khu vực nhỏ và tập trung phục vụ mục đích sử dụng xen kẽ giữa đất ở và thương mại nhằm giảm thiểu nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân, khuyến khích sử dụng các phương tiện vận tải công cộng với các điểm dừng/ga được bố trí trong cự ly đi bộ. TOD về cơ bản không chỉ nhằm khai thác tốt ĐSĐT mà còn hướng tới tăng trưởng thông minh cho khu vực đô thị, đồng thời đẩy nhanh phát triển kinh tế xã hội ở các khu vực quanh nhà ga ĐSĐT. Khi có quy hoạch và được triển khai tốt thì 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 sự đồng bộ giữa phát triển giao thông và phát triển đô thị, tạo được không gian đô thị mới, các hoạt động mới trong khu vực ảnh hưởng của các tuyến ĐSĐT. Triển khai thành công TOD sẽ giúp tăng lượng khách, tăng sự hài lòng của hành khách ĐSĐT, và đồng thời sẽ giúp tăng được cơ hội phát triển đô thị ở nhiều cấp khác nhau trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT.

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

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

3.3 TOD ảnh hưởng tới các khu vực đô thị ở nhiều mức độ khác nhau, tùy thuộc vào mô hình TOD nào được áp dụng. Khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT khi xét về TOD có thể được chia thành ba cấp độ như sau: (i) Cấp độ 1: Khu vực tại và quanh nhà ga ĐSĐT, (ii) Cấp độ 2: Khu vực trong cự ly đi bộ tới ga ĐSĐT và (iii) Cấp độ 3: Thành phố/Quận (xem Hình 3.1).

**Hình 3.1 Các khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

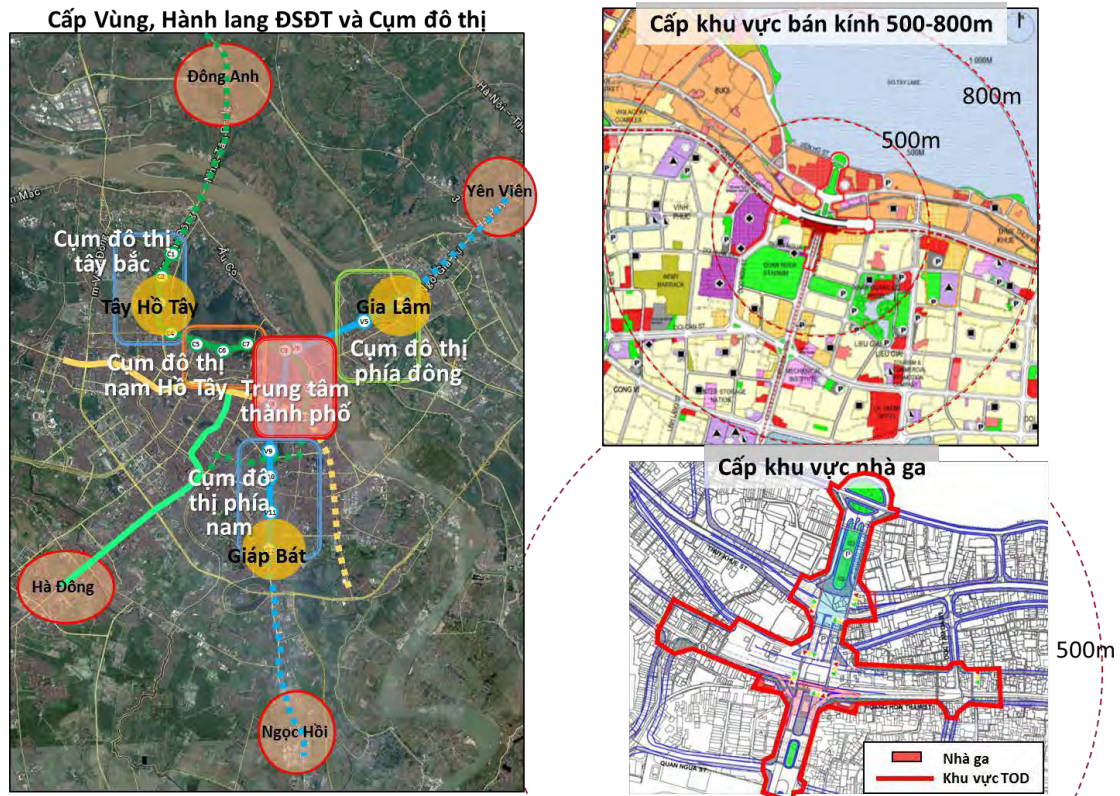
3.4 Ở Hà Nội, ĐSĐT có thể làm tăng kết nối giữa trung tâm thành phố và các trung tâm tăng trưởng ở khu vực bên ngoài. Ví dụ như, đối với các đoạn Giai đoạn 1, các khu vực Tây Hồ Tây,



Gia Lâm và Giáp Bát có thể nối trực tiếp bằng đường sắt. Khi các tuyến này kéo dài thì sẽ kết nối được cả với Sóc Sơn, Nội Bài, Đông Anh ở phía bắc, Ngọc Hồi ở phía nam (xem Hình 3.2).

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

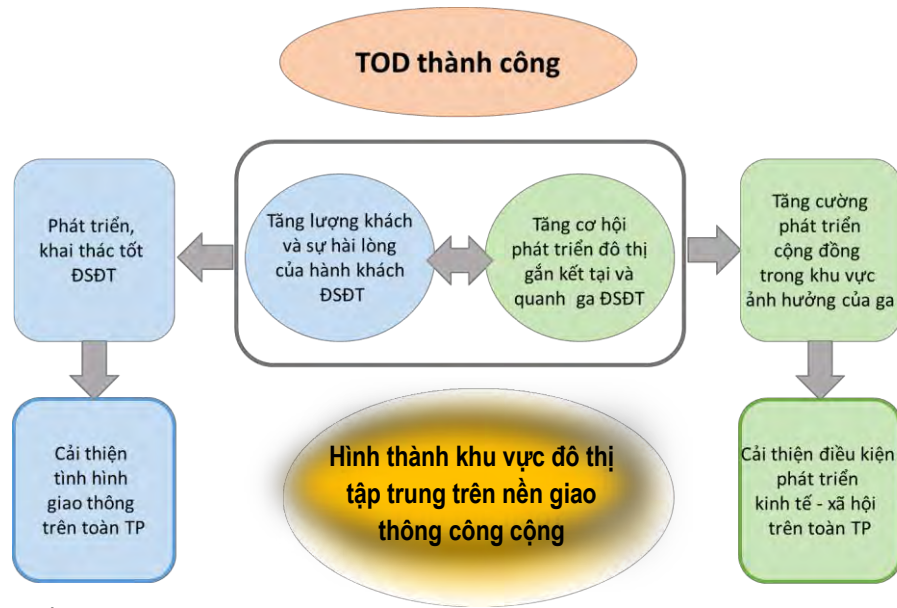
**Hình 3.2 Các khu vực mục tiêu lập quy hoạch định hướng TOD thuộc phạm vi Tuyến 1 và 2**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.6 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. 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. 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 (xem Hình 3.3).

**Hình 3.3 TOD thành công và các tác động mang lại**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.7 Tương ứng với các cấp không gian về TOD, sản phẩm và kết quả kỳ vọng của TOD cũng có sự khác biệt (xem Bảng 3.1). Các sản phẩm kỳ vọng của từng cấp không gian cần tương ứng với các quy hoạch chính thức, ví dụ (i) định hướng TOD ở cấp vùng tương ứng với Quy hoạch Chung xây dựng, (ii) quy hoạch định hướng TOD ở cấp hành lang và cụm đô thị tương ứng với Quy hoạch Phân khu, còn (iii) quy hoạch định hướng và dự án TOD ở cấp bán kính 500-800m và khu vực ga thì tương ứng với Quy hoạch Phân khu và Quy hoạch Chi tiết.

**Bảng 3.1 Sản phẩm và Kết quả dự kiến của TOD**

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 2) Bài học tốt về TOD

3.8 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 đô thị 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. Do đó, Tokyo có nhiều bài học và kinh nghiệm để Hà Nội có thể tham khảo cho hôm nay và trong tương lai.

3.9 Trên cơ sở chuẩn quốc tế, với trọng tâm là các đô thị của Nhật Bản, Báo cáo đã xem xét một số ví dụ điển hình gồm:

- Tăng trưởng đô thị thông minh dựa vào TOD
- Tăng cường điều tiết giao thông tại trung tâm thành phố
- Phát triển TOD ở vùng ven
- Phát triển khu vực ga toàn diện tại các khu thương mại trung tâm
- Nhà ga
- Công trình liên phương thức
- Công trình và Môi trường Đi bộ
- Sử dụng không gian ngầm
- Cơ hội Phát triển Kinh tế Địa phương quanh các Ga ĐSĐT
- Các mô hình phát triển đô thị theo TOD ở Nhật Bản

## 3) Hướng tiếp cận TOD ở Hà Nội

3.10 ĐSĐT là công cụ chiến lược để thúc đẩy các vấn đề sau:

- Sự tăng trưởng đô thị thông minh:** Có thể thúc đẩy sự tăng trưởng thông minh của khu đô thị rộng lớn như Hà Nội, nơi có dân số tập trung cao ở trung tâm. 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. ĐSĐT kết hợp với TOD tạo ra rất nhiều cơ hội để định hướng tăng trưởng đô thị bền vững. ĐSĐT có thể kích thích phát triển các khu vực thuận tiện, đáng sống và có chi phí phù hợp thu nhập trên hành lang tuyến. Các khu vực này nối trực tiếp với khu thương mại trung tâm bằng đường sắt, có môi trường tốt hơn ở trong trung tâm thành phố, chi phí nhà ở, hạ tầng thấp hơn.
- Đẩy mạnh việc tái tổ chức/Khôi phục khu thương mại trung tâm** nhờ 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 lai phải đến được nhà ga trong cự ly đi bộ hoặc bằng phương tiện vận tải tiện lợi.
- Thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội địa phương tại ga và quanh khu vực ga.** 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.

3.11 Khi xây dựng các quy hoạch định hướng TOD cho từng ga ĐSĐT, 3 khu vực ảnh hưởng đã được xem xét. Định hướng áp dụng cho TP Hà Nội được xem xét kỹ hơn ở 3 cấp không gian như sau:

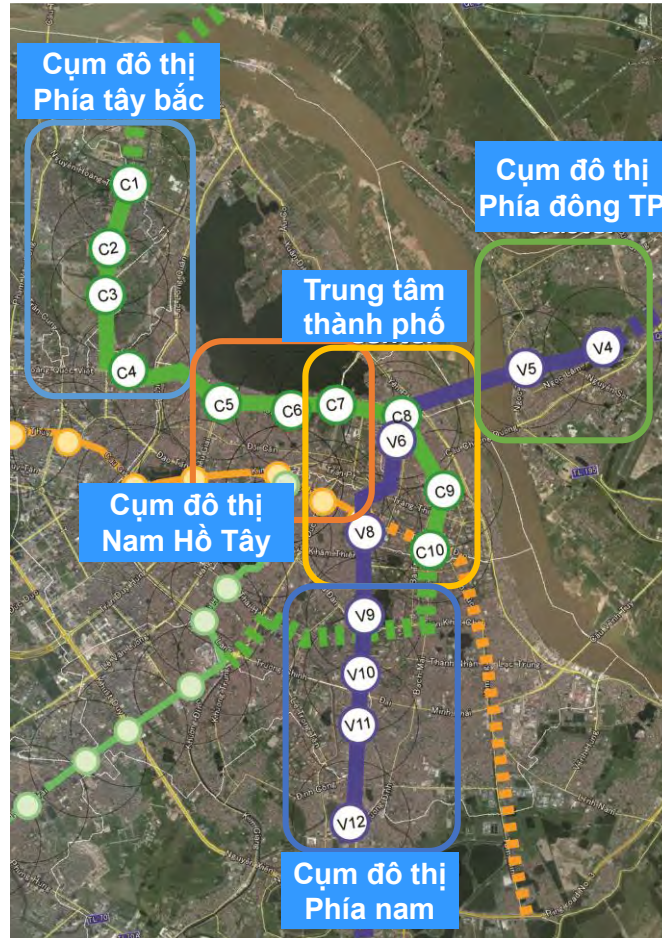
- (i) **Cụm đô thị:** Các khu vực đô thị dọc hành lang các tuyến ĐSĐT được chia thành một số cụm đô thị là những nơi có các đặc điểm đô thị tương đối đồng nhất (xem Hình 3.1.4).
- **Cụm 1 - Cụm đô thị phía tây bắc thành phố:** Trung tâm ngoại ô mới phía tây bắc là trung tâm thương mại, hành chính, dân cư và nối dài các tuyến giao thông tới Nội Bài: gồm các ga C1, C2, C3 và 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 C5, C6, 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 C8, C9, C10, V6, 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 V9, V10, V11, 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 V4, 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. Trong nghiên cứu này, những luận điểm đưa ra chủ yếu dành cho khu vực có bán kính 500m từ nhà ga.
- (iii) **Ga và khu vực TOD:** Khu vực này ở mỗi ga mỗi khác, tùy thuộc vào hiện trạng hạ tầng. Khu vực ga được định nghĩa là khu vực cần thiết để đảm bảo bố trí các công trình liên phương thức cơ bản cho ĐSĐT. Khu vực này được xác định cho từng ga để làm rõ ranh giới cụ thể. Đề xuất gọi khu vực này là “Khu vực TOD” và được thể hiện trong Quy hoạch Phân khu tương ứng.

3.12 Các cấp gắn kết không gian nói trên không đứng riêng rẽ mà được gắn kết với nhau khi lập quy hoạch và dự án trên cơ sở xem xét kỹ các vấn đề sau:

- (i) **Gắn kết ngành:** Quy hoạch TOD bao gồm ba lĩnh vực quan trọng là (i) đường tiếp cận, (ii) xây dựng đô thị gắn kết và (iii) cải thiện môi trường cộng đồng. Các hoạt động phát triển và tái phát triển đô thị đang và sẽ diễn ra cần cân nhắc tới việc bố trí ĐSĐT để phát huy được dịch vụ vận tải công cộng. Khu vực ga sẽ tạo cơ hội phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương, đồng thời tạo dựng hình ảnh, điểm nhấn cho các cộng đồng xung quanh.
- (ii) **Gắn kết về thể chế:** Các quy hoạch TOD đề xuất cần được thể hiện hay lồng ghép trong Quy hoạch Phân khu đang được hoàn thiện. Hơn nữa, 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. Do đó, cần có sự phối hợp hiệu quả giữa các bên liên quan.
- (iii) **Kế hoạch hành động có tính định hướng:** Quy hoạch TOD cần được thực hiện cùng với thực hiện các dự án ĐSĐT để đảm bảo cung cấp điều kiện tiếp cận phù hợp cho người sử dụng ĐSĐT khi ĐSĐT đi vào hoạt động và ĐSĐT sẽ không gây cản trở nào tại và quanh ga. Ngoài việc đáp ứng các yêu cầu tối thiểu này, một vấn đề quan trọng khác là thiết lập cơ sở để thúc đẩy hơn nữa TOD và góp phần phát triển bền vững thông qua (i) các dự án ngắn hạn và dự án thực hiện càng sớm càng tốt trước khi khai thác ĐSĐT, (ii) các dự án cơ bản nhằm cải thiện chức năng đa phương thức của các nhà ga ĐSĐT và (iii) các dự án chiến lược giúp tạo ra các tác động tích cực cho khu vực mở rộng.



Hình 3.4 Các cụm đô thị trên khu vực ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Lập Quy hoạch định hướng TOD

3.13 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.
- (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.

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



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

### 1) Đặc điểm khu vực

3.15 Cụm đô thị Tây Bắc bao gồm phần lớn khu vực phía tây quận Tây Hồ, một phần Bắc Từ Liêm và Cầu Giấy. Dân số trong khu vực vào khoảng 115.200 người năm 2009 và 129.500 người năm 2013. Tốc độ tăng dân số cao ở mức 3,0%/năm. Do phát triển quy mô lớn đang được thực hiện ở khu đô thị mới CIPUTRA, KĐT Ngoại Giao đoàn và KĐT Tây Hồ Tây nên dân số tương lai dự kiến sẽ tăng từ 150.000 người lên hơn 200.000 người khi khu vực phát triển xong.

3.16 Hướng tuyến 2 bắt đầu từ Ga Nam Thăng Long (C1) nằm trong khu đô thị CIPUTRA tới ga Ngoại Giao đoàn (C2) trong khu đô thị Ngoại Giao đoàn, ga Tây Hồ Tây (C3) nơi quy hoạch sẽ phát triển trung tâm hành chính mới và ga Bưởi (C4). Đền-pô Tuyến 2 cũng nằm trong cụm này, gần ga Nam Thăng Long (xem Hình 3.5).

3.17 Khu vực hiện tập trung nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ gồm sản xuất bánh kẹo, giày dép và các cơ sở thương mại/kinh doanh và cung cấp dịch vụ. Tại khu vực này, người dân khá hài lòng với điều kiện hạ tầng công ích, vui chơi, công viên có sân chơi phục vụ thể thao và các sự kiện văn hóa. Cụm đang thay đổi nhanh chóng do phát triển rộng khắp.

3.18 Hầu hết diện tích đất của khu vực này là đất ở đô thị. Các hoạt động phát triển quy mô lớn đang được triển khai để xây dựng các tổ hợp nhà ở, trụ sở cơ quan nhà nước và trung tâm thương mại. Các khu dân cư hiện nay tập trung dọc sông Hồng, Hồ Tây và phường Xuân Đình. Khu vực này có nhiều di tích lịch sử nằm ở ven Hồ Tây. Khu vực này có thể trở thành một điểm du lịch, giải trí cho cả khách trong và ngoài nước.

3.19 Trong cụm đô thị này chỉ có 2 tuyến đường trục theo hướng đông – tây là đường Nguyễn Hoàng Tôn ở phía bắc và đường Hoàng Quốc Việt ở phía nam. Theo hướng bắc – nam, VĐ 3 là tuyến đường trục duy nhất trong khu vực. VĐ 2 nằm giữa cầu Nhật Tân và đường Hoàng Quốc Việt dự kiến sẽ hoàn thành trong năm 2015, nối cầu Nhật Tân với đường Nội Bài nối dài ở phía bắc. Dịch vụ xe buýt chủ yếu khai thác qua các tuyến đường trục tới trung tâm thành phố.

### 2) Tác động của ĐSĐT

3.20 Phát triển ĐSĐT sẽ đem lại những tác động sau tới cụm:

- (i) Điều kiện tiếp cận trung tâm thành phố sẽ được cải thiện đáng kể. Một trong những tác động đáng chú ý nhất tới giao thông là tiết kiệm thời gian đi lại tới trung tâm thành phố.
- (ii) Ga Tây Hồ Tây (C3) sẽ là cửa ngõ và đầu mối vận tải công cộng nhờ cung cấp dịch vụ ĐSĐT nối dài sử dụng xe buýt chất lượng cao, kết nối tới khu vực phía bắc và phía tây.
- (iii) ĐSĐT sẽ tạo cơ hội thúc đẩy các dự án phát triển đô thị đang triển khai. Nhờ TOD, sự phát triển mới sẽ đem lại lợi ích do cải thiện điều kiện tiếp cận và phát triển các công trình thương mại/kinh doanh trong khi ĐSĐT sẽ hưởng lợi nhờ gia tăng lượng hành khách.
- (iv) Phát triển ĐSĐT sẽ đem lại tác động tích cực cho các cộng đồng địa phương như tạo thêm cơ hội kinh doanh, thiết lập môi trường mang tính biểu tượng, điểm nhấn và cảnh quan đô thị hiện đại.
- (v) Dịch vụ vận tải công cộng được cải thiện sẽ góp phần giảm ùn tắc giao thông, cải thiện an toàn giao thông và sự thoải mái cũng như cải thiện chất lượng không khí. Sẽ có nhiều cơ hội phát triển các công trình công cộng và dịch vụ bổ sung tại và quanh khu vực ga ĐSĐT. Khu vực ga ĐSĐT cũng có thể là không gian mang tính biểu tượng trong khu vực.

**Hình 3.5** Vị trí cụm đô thị phía tây bắc thành phố



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Định hướng quy hoạch TOD

3.21 Nghiên cứu đã xem xét kỹ 3 khía cạnh sau khi lập quy hoạch TOD:

- (i) **Giao thông vận tải:** (i) Đảm bảo dịch vụ ĐSĐT nối dài tới tuyến quy hoạch phía bắc gắn kết với dịch vụ Tuyến 2 sử dụng dịch vụ xe buýt chất lượng cao (như xe buýt nhanh hoặc dịch vụ tương đương) trên cơ sở hệ thống vé chung; (ii) Cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách kết nối tới các khu vực phía tây, tây bắc và bắc thành phố; và (iii) Phát triển mạng lưới đường khu vực gắn kết nhằm tăng cường sự kết nối giữa các khu dân cư hiện nay, các khu đô thị mới và ĐSĐT.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Do không có đủ diện tích để xây dựng các công trình liên phương thức (quảng trường ga) ở trước ga nên đề xuất cần dành không gian ở các khu vực đang phát triển quanh ga C1, C2 và C3 để xây dựng các công trình liên phương thức.
- (iii) **Lợi ích mang lại cho các cộng đồng địa phương:** TOD không chỉ đem lại lợi ích cho người sử dụng ĐSĐT mà cần được quy hoạch phù hợp để đảm bảo điều kiện tiếp cận thuận tiện ga và các công trình (cửa hàng, cơ sở kinh doanh, dịch vụ vui chơi giải trí, hành chính, v.v.) cho các cộng đồng hiện hữu.

### 4) Quy hoạch định hướng khu vực ga Nam Thăng Long (C1)

3.22 Ga Nam Thăng Long (trên cao), ga đầu mối của Giai đoạn 1, Tuyến 2 nằm phía trong khu đô thị mới CIPUTRA ở phía bắc khu mới phát triển Tây Hồ Tây. Mặc dù có 3 tuyến đường chính (VĐ2, VĐ2.5 và VĐ 3) kết nối phía bắc với phía nam nhưng đường Nguyễn Hoàng Tôn là tuyến đường chính duy nhất kết nối phía đông và phía tây cụm cũng như khai thác xe buýt. Từ các khu dân cư hiện hữu thuộc phường Xuân Đỉnh, điều kiện tiếp cận sẽ khó khăn hơn sau khi xây dựng đề pô Tuyến 2. Quanh ga là các khu nhà biệt thự và căn hộ cao cấp, một bệnh viện mới cũng được quy hoạch xây dựng ở phía tây ga.

3.23 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Nam Thăng Long gồm 3 hợp phần chính sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Các biện pháp cần thực hiện gồm cải tạo đường Nguyễn Hoàng Tôn, xây dựng đường VĐ 2,5 chạy song song với Tuyến 2, cải tạo các tuyến đường trong các khu dân cư hiện hữu, xây dựng quảng trường ga (công trình liên phương thức tổng hợp) trong khu đất bệnh viện quy hoạch để sử dụng chung giữa ĐSĐT và bệnh viện, xây dựng công trình phục vụ người đi bộ và các biện pháp quản lý giao thông khu vực khác tại và quanh khu vực ga.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Có thể tăng cường phát triển khu đất bệnh viện quy hoạch trở thành một trung tâm đô thị đa chức năng cung cấp dịch vụ y tế và các dịch vụ công cộng khác. Cũng có thể khai thác quảng trường ga để cung cấp các công trình thương mại và dịch vụ công cộng quy mô nhỏ phục vụ cả người sử dụng ĐSĐT và người sử dụng bệnh viện cũng như người dân địa phương.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Người dân trong khu vực, gồm cả người không sử dụng ĐSĐT sẽ được hưởng lợi nhờ cải tạo các tuyến đường tiếp cận, phát triển kinh tế-xã hội địa phương và cung cấp dịch vụ công cộng tại và quanh ga.

## 5) Khu vực ga Ngoại Giao Đoàn (C2)

3.24 Ga Ngoại Giao Đoàn là ga trên cao và được quy hoạch nằm trong khu đô thị mới Ngoại Giao Đoàn. Mặc dù các tuyến đường chính và đường phụ đã được chủ đầu tư xây dựng nhưng cần cải thiện điều kiện tiếp cận từ các khu dân cư hiện hữu phục vụ người thăm quan công viên và cung cấp công trình liên phương thức hài hòa với cảnh quan công viên.

3.25 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Ngoại Giao Đoàn gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Xây dựng quảng trường ga trong khu vực công viên rất quan trọng để cải thiện điều kiện tiếp cận công viên và gia tăng lượng hành khách sử dụng ĐSĐT, quảng trường ga cần được thiết kế trên cơ sở xem xét cả hai yêu cầu trên. Hợp phần này cũng bao gồm phát triển và cải tạo các tuyến đường tiếp cận, công trình đi bộ và quản lý giao thông.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Phát triển gắn kết công viên và quảng trường ga sẽ giúp cải thiện chức năng và giá trị không gian khi được thiết kế hợp lý cũng như cung cấp các công trình thương mại và dịch vụ công cộng.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Do các khu dân cư hiện hữu nằm hơi xa ga nên cần chú ý gắn kết các cộng đồng này với khu đô thị mới nhờ cải tạo đường tiếp cận và dịch vụ vận tải. Xem xét bố trí đủ không gian cho các sự kiện cộng đồng cũng mang lại lợi ích lớn.

## 6) Khu vực ga Tây Hồ Tây (C3)

3.26 Ga Tây Hồ Tây là ga trên cao nằm trong trung tâm khu đô thị mới Tây Hồ Tây, bao quanh bởi các tòa chung cư cao tầng và nhiều công trình thương mại, kinh doanh, hành chính, vui chơi giải trí, v.v. Mặc dù đơn vị phát triển sẽ xây dựng các tuyến đường chính và đường phụ nhưng cần xem xét mở rộng dịch vụ xe buýt gom khách tới phía bắc và phía tây qua sông Hồng để trở thành đầu mối giao thông ở phía tây bắc thành phố.

3.27 Quy hoạch định hướng của khu vực Tây Hồ Tây gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Ga quy hoạch nằm trong đầu mối hoạt động của khu đô thị mới và cần có (i) dịch vụ ĐSĐT mở rộng sử dụng xe buýt chất lượng cao với hệ thống vé chung, kết nối ĐSĐT và các khu vực dọc đoạn Tuyến 2 nối dài trong tương lai ở phía bắc, (ii) dịch vụ xe buýt gom khách kết nối với các khu vực khác ở phía tây và tây bắc thành phố, (iii) dịch vụ khép kín trong cụm cùng các dịch vụ khác. Quảng trường ga tổng hợp gồm bến xe buýt, bãi đỗ xe, nơi đón/trả khách cũng như lối đi bộ riêng trên cao sẽ là công trình giao thông liên phương thức và đa chức năng hiệu quả.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Cần phát triển đô thị theo quy hoạch ở cả hai phía ga gắn kết với định hướng TOD nêu trên để đem lại lợi ích cho tổ hợp thương mại quy hoạch và tổ hợp hành chính mới một cách đồng bộ. Phát triển gắn kết cũng góp phần thu hút thêm hành khách sử dụng ĐSĐT.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Có thể tạo cơ hội đem lại lợi ích cho các cộng đồng hiện hữu nhờ TOD theo 3 cách: (i) cải thiện tính cơ động điều kiện tiếp cận giao thông trong khu vực, (ii) mở rộng các dịch vụ thương mại và công cộng và (iii) cải thiện hình ảnh của khu vực.

## 7) Khu vực ga Bưởi (C4)

3.28 Ga Bưởi (C4) là ga ngầm và được quy hoạch nằm trong phường Nghĩa Đô dọc đường Hoàng Quốc Việt, hành lang chính kết nối trung tâm thành phố và khu vực phía tây thành phố. Đường Hoàng Quốc Việt sẽ giao cắt với các tuyến đường bắc – nam là VĐ2, VĐ2,5 và VĐ3 nên sẽ thu hút lưu lượng giao thông lớn hơn. Ga sẽ là điểm trung chuyển quan trọng giữa đường bộ và đường sắt, đặc biệt là từ/tới phía tây.

3.29 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Bưởi gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Do ga sẽ đóng vai trò là cửa ngõ tiếp cận trung tâm thành phố nơi người sử dụng dịch vụ vận tải có thể chuyển sang sử dụng dịch vụ ĐSĐT không ồn tắc từ xe buýt và các phương tiện khác. Mặc dù không gian hạn chế nhưng có thể khai thác không gian dọc tuyến đường Hoàng Quốc Việt hiện nay. Đề xuất khai thác một phần diện tích của Viện KHCN Việt Nam để mở rộng công trình liên phương thức tại ga. Cũng cần cải tạo các tuyến đường trong khu vực để đáp ứng nhu cầu đi bộ và đi xe đạp nhằm mở rộng khu vực tiếp cận.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Tái phát triển khu tập thể cũ thành tổ hợp đa chức năng sẽ mang tính khả thi cao khi gắn kết với ĐSĐT. Phát triển các bãi đỗ xe trong khu vực cũng góp phần tăng cường chức năng liên phương thức của ga.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng sẽ được hưởng lợi nhờ cải thiện điều kiện tiếp cận ĐSĐT, tăng cường dịch vụ xe buýt cũng như tạo thêm cơ hội phát triển đô thị.

### 3.3 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía nam Hồ Tây

#### 1) Đặc điểm khu vực

3.30 Cụm đô thị Nam Hồ Tây gồm các phường ven hồ thuộc quận Tây Hồ và quận Ba Đình, tổng quy mô dân số trong phạm vi ảnh hưởng của ĐSĐT – khu vực trong vòng bán kính 500 m từ ga ĐSĐT - là 102.800 người. Cụm có mật độ dân số cao 254 người/ha và tốc độ tăng trưởng dân số 1,6%/năm.

3.31 Có 4 ga ĐSĐT nằm trong khu vực gồm ga Bưởi(C4), ga Quán Ngựa (C5), ga Bách Thảo (C6) và ga Hồ Tây (C7) (xem Hình 3.6). Ga Hồ Tây nằm giữa khu hành chính trung ương và là cửa ngõ của Hồ Tây. Tất cả các ga đều được quy hoạch là ga ngầm. Theo quy hoạch, tuyến 2 sẽ kết nối với Tuyến 5 tại ga C5.

3.32 Đặc điểm sử dụng đất trong cụm là đất ở mật độ cao xen lẫn các cơ sở thương mại và kinh doanh quy mô nhỏ. Tuy nhiên, ở phía đông quận quy hoạch là trung tâm chính trị và văn hóa mang tính biểu tượng (nơi tập trung các cơ quan trung ương, di tích lịch sử quốc gia, Vườn Bách Thảo và cửa ngõ của khu vực Hồ Tây).

3.33 Mạng lưới đường trục trong cụm chưa được phát triển tốt. Theo hướng đông – tây chỉ có bốn trục đường là Thụy Khê, Hoàng Hoa Thám, Đội Cấn và Kim Mã, còn theo hướng bắc – nam có đường Hùng Vương và Văn Cao. Các tuyến đường khác khá hẹp, chủ yếu là các ngõ nhỏ, cung cấp đường tiếp cận trực tiếp cho người dân. Năng lực giao thông không đáp ứng được nhu cầu vận tải khiến nảy sinh nhiều vấn đề giao thông và làm suy giảm môi trường sống của các cộng đồng dân cư hiện hữu như ùn tắc giao thông, các vấn đề an toàn và ô nhiễm không khí. Người dân nhìn chung không hài lòng với mức dịch vụ hạ tầng, tiện ích công cộng, không gian xanh và các công trình vui chơi giải trí hiện có.

3.34 Các tuyến xe buýt chủ yếu chạy trên các tuyến đường trục hẹp, có mật độ giao thông cao và không có đủ vỉa hè. Cần cải thiện điều kiện tiếp cận các nguồn phát sinh nhu cầu giao thông chính như Hồ Tây và Hồ Trúc Bạch, công viên, công trình vui chơi giải trí, bệnh viện, trường học, chợ, các công trình thương mại, v.v

#### 2) Tác động của ĐSĐT

3.35 Cụm này sẽ là một trong những khu vực được hưởng lợi từ việc phát triển hạ tầng các tuyến ĐSĐT số 2 và 3, đường vành đai 2, Hoàng Hoa Thám, tuyến ĐSĐT số 5. Do đó, phát triển TOD nhờ phát triển Tuyến 2 và Tuyến 3 là mục tiêu quy hoạch chính. Tác động dự kiến của ĐSĐT như sau:

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



**Hình 3.6** Vị trí cụm đô thị Nam Hồ Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Định hướng quy hoạch TOD

3.36 Định hướng quy hoạch cụm như sau:

- (i) **Giao thông vận tải:** (i) Đảm bảo kết nối thuận tiện tại ga Bưởi cho người dân đi lại giữa khu vực phía tây thành phố và khu vực trung tâm nhờ các công trình liên phương thức phù hợp giữa ĐSĐT, xe buýt và xe máy, (ii) cải thiện môi trường đi bộ từ/tới ga ĐSĐT, (iii) xây dựng bãi đỗ xe ngầm dưới không gian công viên tại ga Hồ Tây (C7). Bãi đỗ xe này không chỉ đóng vai trò là công trình liên phương thức mà còn là bãi đỗ xe phục vụ khu vực ngoại vi để hạn chế xe cá nhân (xe máy và xe con) vào khu vực trung tâm thành phố, (iv) Chú ý cải thiện điều kiện tiếp cận khu vực ven Hồ Tây, sân vận động, bệnh viện và các nguồn và công trình phát sinh giao thông chính khác.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Có một số khu vực được hưởng lợi từ phát triển ĐSĐT và phát triển/tái phát triển gắn kết. (i) phát triển gắn kết khu vực giữa Hồ Tây và đường Văn Cao (nằm giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường ven Hồ, (ii) tái phát triển nhà máy bia Hà Nội, (iii) tái phát triển Trung tâm Phát triển Phụ nữ Việt Nam, (iv) phát triển gắn kết ga C6 và (v) phát triển gắn kết Vườn Bách Thảo, v.v.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Lưu lượng giao thông giảm do người dân chuyển từ sử dụng các tuyến đường bộ đông đúc sang ĐSĐT sẽ giúp giảm thiểu ô nhiễm không khí và tiếng ồn. Giá trị sử dụng đất của các khu vực sẽ tăng, đặc biệt là các khu vực quanh ga nếu đảm bảo điều kiện tiếp cận. Cơ hội phát triển mới và tái phát triển các khu dân cư hiện hữu cũng sẽ tăng.

### 4) Khu vực ga Quần Ngựa (C5)

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

3.38 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Quần Ngựa gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Khi hoàn thành công tác cải tạo và mở rộng các tuyến đường chính theo quy hoạch (đường Văn Cao, đường Hoàng Hoa Thám và đường Thụy Khuê) cũng như đường phụ quanh ga, điều kiện tiếp cận ga trong cự ly đi bộ sẽ được cải thiện đáng kể. Có thể khai thác không gian dưới đường Văn Cao gần Hồ Tây để xây dựng lối đi bộ và bãi đỗ xe ngầm.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Không gian đường bộ dọc tuyến phố Văn Cao giữa đường Hoàng Hoa Thám và đường Ven Hồ sẽ tạo cơ hội phát triển thương mại và văn hóa. Bãi đỗ xe ngầm sẽ góp phần cải thiện giá trị cảnh quan và hình ảnh khu vực.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng dân cư hiện hữu sẽ được hưởng lợi nhờ cải tạo ngõ phố, phát triển đô thị gắn kết cũng như nhờ tăng cường dịch vụ vận tải công cộng, v.v.



## 5) Khu vực ga Bách Thảo (C6)

3.39 Ga Bách Thảo (C6) là ga ngầm nằm ở phía nam Hồ Tây, nơi tập trung nhiều làng xã truyền thống và các khu dân cư mật độ cao. Có hai tuyến đường đông-tây chính chạy song song trong khu vực là đường Hoàng Hoa Thám và đường ven hồ. Các khu dân cư hiện hữu thuộc phường Ngọc Hà mới chỉ có mạng lưới ngõ phố chưa được tổ chức tốt. Khu vực ga sẽ là trung tâm đô thị khu vực mới cung cấp dịch vụ vận tải, thương mại và công cộng với môi trường đi bộ tốt sau khi ga được xây dựng đồng bộ với phát triển tuyến đường nối khu vực phía nam và phía bắc, gắn kết với tái phát triển đô thị quanh ga.

3.40 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Bách Thảo được tổng hợp như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Khu vực ga tạo cơ hội kết nối đường Thụy Khuê với đường Hoàng Hoa Thám, đảm bảo các loại phương tiện lưu thông thuận tiện và xây dựng công trình bãi đỗ. Người đi bộ có thể đi qua các tuyến phố chính an toàn bằng lối đi bộ ngầm. Mạng lưới các tuyến phố và ngõ phố trong khu vực sẽ được cải tạo để cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Khu đất phía nam ga có tiềm năng tái phát triển sau khi di dời công ty Cây xanh Hà Nội. Nhà ga sẽ được xây dựng cùng với bãi đỗ xe và lối đi bộ ngầm. Trung tâm Phụ nữ cũng là khu vực có tiềm năng tái phát triển.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng hiện nay sẽ được hưởng lợi nhờ cải tạo ngõ phố, phát triển đô thị gắn kết, tăng cường các dịch vụ vận tải công cộng, v.v.

## 6) Khu vực ga Hồ Tây (C7)

3.41 Ga Hồ Tây là ga ngầm nằm ở khu vực cửa ngõ Hồ Tây và Hồ Trúc Bạch, quảng trường Ba Đình – một trong những điểm vui chơi giải trí và du lịch nổi tiếng nhất của thành phố. Khu vực này cũng là đầu mối giao thông đông – tây của trung tâm thành phố nên lưu lượng giao thông đi thẳng tại nút giao khá lớn, ảnh hưởng tới môi trường đi bộ quanh các công viên và hồ. Phát triển ga ĐSĐT và TOD tạo cơ hội lớn để cải thiện tình hình giao thông trong khu vực quan trọng này.

3.42 Quy hoạch định hướng của khu vực ga Hồ Tây gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Để cải thiện điều kiện lưu thông của các luồng phương tiện, môi trường đi bộ và cảnh quan khu vực, cần áp dụng tổng hợp các biện pháp cải tạo giao thông tại và quanh ga, gồm phân luồng và quản lý giao thông hiệu quả tại các nút giao, bố trí bãi đỗ xe ngầm tại vườn hoa Lý Tự Trọng và Hãng phim truyện Việt Nam, xây dựng lối đi bộ ngầm qua các nút giao có lưu lượng giao thông lớn, v.v.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Mặc dù có quy định hạn chế phát triển quy mô lớn quanh khu vực Ba Đình và ven hồ nhưng sẽ có nhiều cơ hội tái phát triển đô thị ở một số khu vực như khu đất của Hãng Phim truyện Việt Nam, Trung tâm Thể thao Thanh Thiếu niên, v.v. để cung cấp các dịch vụ thương mại, du lịch và công cộng.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Kinh tế-xã hội địa phương sẽ có cơ hội phát triển nhờ các hoạt động trên.

### 3.4 Quy hoạch định hướng TOD ở Trung tâm thành phố

#### 1) Đặc điểm khu vực

3.43 Cụm trung tâm Hà Nội gồm hầu hết địa bàn quận Hoàn Kiếm và các phường lân cận thuộc các quận Ba Đình, Đống Đa và Hai Bà Trưng. Tình hình sử dụng đất trong cụm được chia thành 4 khu chính là (i) khu cơ quan nhà nước, (ii) Khu Phố cổ, (iii) Khu Phố Pháp và (iv) khu vực ngoài đê. Khu Phố cổ - trái tim của Hà Nội và Khu phố Pháp có giá trị lịch sử cao. Dân số trong phạm vi ảnh hưởng của Tuyến 1 và Tuyến 2 ước tính vào khoảng 216.000 người trong phạm vi bán kính 1 km và 127.800 người trong phạm vi bán kính 500 m từ ga. Nhiều phường trong cụm có mật độ dân số rất cao. Do đó, tốc độ tăng trưởng dân số của các phường này khá thấp, một số phường còn có tốc độ tăng trưởng âm.

3.44 Trong cụm trung tâm thành phố có các ga của Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3, trong đó gồm 2 ga Tuyến 1 là ga Nam Long Biên (V6) và ga Hà Nội, 3 ga Tuyến 2 gồm ga Hàng Đậu (C8), ga Hồ Hoàn Kiếm (C9) và ga Trần Hưng Đạo (C10) và ga Hà Nội của Tuyến 3 (xem Hình 3.7). Vị trí ga Nam Long Biên (C6) hiện đang chờ quyết định hướng Tuyến 1 vượt sông Hồng. Tất cả các ga Tuyến 2 và Tuyến 3 đều là ga ngầm trong khi các ga Tuyến 1 là các ga trên cao

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

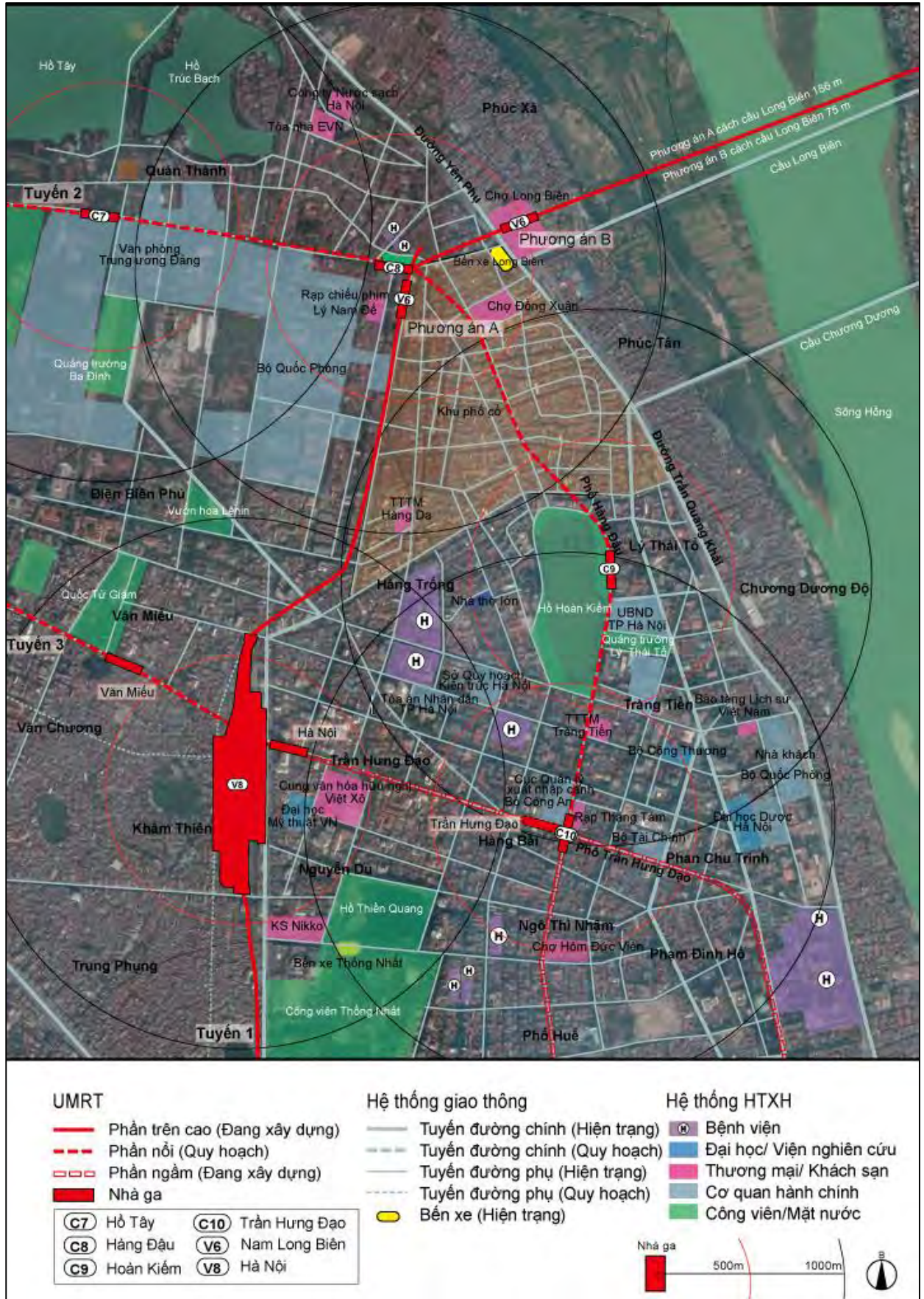
3.46 Mặc dù khu vực trung tâm có mạng lưới đường bộ tốt nhưng tình hình ùn tắc giao thông trong khu vực ngày càng trở thành mối quan tâm của xã hội. Nguyên nhân là do nhu cầu đi lại vượt quá năng lực của các tuyến đường bộ, công tác tổ chức giao thông, và dịch vụ vận tải công cộng chưa phát triển.

#### 2) Tác động của ĐSĐT

3.47 Sau đây là những tác động kỳ vọng của ĐSĐT

- (i) Cải thiện sự kết nối giữa trung tâm thành phố và khu vực phía ngoài dọc tuyến (hành lang giao thông chính): ĐSĐT sẽ góp phần nâng cao năng lực giao thông nói chung dọc các hành lang, đem lại lợi ích cho người sử dụng GTCC, những người sẽ chuyển từ sử dụng xe buýt và xe máy sang sử dụng ĐSĐT.
- (ii) ĐSĐT góp phần cải thiện tình hình giao thông trong trung tâm thành phố: Khi hoàn thành các Tuyến 1, 2 và 3, phạm vi phục vụ các tuyến này sẽ mở rộng ra hầu hết các khu vực của trung tâm thành phố trong phạm vi đi bộ. Thành phố sẽ có nhiều cơ hội áp dụng các biện pháp để kiểm soát phương tiện cá nhân trong trung tâm thành phố nhờ bố trí “bãi đỗ ngoại vi” và “thu phí sử dụng đường”. Nhờ đó, tình hình giao thông trong khu vực trung tâm sẽ được cải thiện đáng kể và không gian đường sẽ được giành cho người đi bộ cũng như các hoạt động kinh tế, xã hội và văn hóa khác.
- (iii) ĐSĐT tạo cơ hội để người dân sống ở các khu phố có mật độ cao chuyển ra các khu vực khác, nhưng vẫn vào trung tâm thành phố làm việc. Việc di chuyển hàng ngày giữa ngoại thành và trung tâm thành phố sẽ trở nên dễ dàng.

**Hình 3.7** Vị trí cụm đô thị trung tâm Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- (iv) ĐSĐT góp phần thúc đẩy tái phát triển đô thị trong trung tâm thành phố một cách bền vững: ĐSĐT có thể góp phần giải quyết đồng thời cả vấn đề phát triển kinh tế và giao thông bằng mô hình TOD. Phát triển/tái phát triển được quy hoạch theo cách kết nối trực tiếp và hiệu quả với ga ĐSĐT nhờ thiết kế kiến trúc gắn kết với các lối đi bộ được cải tạo, gồm cả các công trình và bãi đỗ xe ngầm tại các vị trí chiến lược. Định hướng này cũng góp phần đảm bảo kết nối các khu vực phía ngoài đê.
- (v) TOD sẽ góp phần nâng cao giá trị không gian đô thị trong trung tâm thành phố và tối ưu hóa hiệu quả sử dụng đất từ góc độ kinh tế, xã hội và môi trường.

### **3) Định hướng Quy hoạch TOD**

3.48 Không thể giải quyết hoặc giảm thiểu được ùn tắc giao thông trong trung tâm thành phố mà không có mạng lưới vận tải khối lượng lớn khác mức (ngầm hoặc trên cao) hoặc hạn chế phương tiện cá nhân vào trung tâm thành phố. Cần xem xét các vấn đề sau khi lập quy hoạch định hướng TOD nhằm phát huy tối đa lợi ích của ĐSĐT

- (i) Tối ưu hóa tác động mạng lưới của ĐSĐT và áp dụng các biện pháp điều tiết nhu cầu giao thông trong Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp: Tuyến 1, Tuyến 2 và Tuyến 3 giao cắt với nhau ở trong khu vực trung tâm thành phố và các ga này có phạm vi phục vụ tất cả các khu vực của khu trung tâm với bán kính tối đa khoảng 800 m. Điều này có nghĩa là hành khách có thể tiếp cận ga ĐSĐT trong phạm vi đi bộ từ trung tâm thành phố. Điều này là cơ sở để kiểm soát các phương tiện và bãi đỗ ở khu vực ngoại vi trung tâm, chính sách này sẽ trở lên khả thi hơn.
- (ii) Góp phần giải quyết các điểm nút cổ chai trong trung tâm thành phố bằng cách (i) kết nối với các khu đô thị ở phía đông và phía tây ga Hà Nội (trên cao) nhằm giảm xung đột giao thông trong quận Đống Đa, và (ii) khuyến khích người dân chuyển từ sử dụng xe con và xe máy qua cầu Chương Dương sang sử dụng ĐSĐT và BRT, đi xe thô sơ trên cầu Long Biên<sup>1</sup>.
- (iii) Cung cấp dịch vụ vận tải gom khách đặc biệt trong trung tâm thành phố nhằm cải thiện hơn nữa điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT cũng như tính cơ động của người dân trong khu vực trung tâm: mở rộng dịch vụ xe điện hiện nay và dịch vụ xe đạp điện. Các ga của dịch vụ này được bố trí tại ga ĐSĐT.
- (iv) Sử dụng hiệu quả không gian trong phạm vi chỉ giới đường của ĐSĐT: ví dụ như đối với Tuyến 1, không gian dưới cầu cạn có thể khai thác cung cấp dịch vụ thương mại, bãi đỗ xe và dịch vụ công cộng.
- (v) Phát triển đô thị gắn kết tại khu vực chợ Long Biên, vườn hoa Hàng Đậu, TCT Điện lực Việt Nam, Công an thành phố Hà Nội, đất của TCT ĐSVN tại ga Hà Nội.

3.49 Xây dựng Tuyến 1 và Tuyến 2 sẽ đem lại tác động tích cực to lớn tới môi trường giao thông ở khu vực trung tâm thành phố nếu các biện pháp khác cũng được phối hợp với các biện pháp như trên một cách đồng bộ (hạn chế xe cơ giới vào trung tâm thành phố, sử dụng cầu Long Biên cho xe thô sơ và xe buýt nhanh).

---

<sup>1</sup> Có hai phương án hướng tuyến cho Tuyến 1 có ảnh hưởng tới vị trí của ga V6 (cách 186m hoặc cách 75m về phía bắc cầu Long Biên hiện tại). Trong khuôn khổ HAIMUD2, sử dụng phương án 75m như đã thống nhất giữa UBND thành phố Hà Nội, Bộ GTVT và Bộ Xây dựng.



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

3.50 Khu vực ga Hàng Đậu (ngầm) và V6 Long Biên Nam<sup>2</sup> (trên cao) cần đóng vai trò đầu mối giao thông ở khu vực phía bắc trung tâm thành phố nơi Tuyến 1, Tuyến 2 và hành lang xe buýt chính của thành phố gặp nhau. Mặc dù trong Khu Phố Cổ cấm các dự án xây dựng quy mô lớn nhưng vẫn có thể khuyến khích phát triển đô thị gắn kết với đường sắt. TOD trong khu vực này sẽ không chỉ góp phần cải tạo khu vực ga mà còn góp phần cải thiện khu vực trung tâm đô thị truyền thống nói chung.

3.51 Mô hình TOD cho khu vực ga Hàng Đậu và Long Biên Nam với ba nội dung được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Hai ga này sẽ được kết nối tốt cho dù phương án vị trí ga Long Biên Nam như thế nào, tốt nhất là phương án B. Bãi đỗ được bố trí ở Vườn hoa Hàng Đậu (ngầm) và chợ Long Biên, đóng vai trò là các điểm đỗ xe vành đai. Đoạn cầu Long Biên sau khi được bàn giao từ ĐSVN có thể chuyển sang phục vụ vận tải công cộng và các phương tiện thô sơ, có gắn kết với các ga đường sắt đô thị.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Việc tái phát triển chợ Long Biên với các công trình chợ, thương mại, giải trí và các công trình liên phương thức có tính khả thi cao. Không gian bên dưới cầu cạn có thể được sử dụng làm lối đi bộ, nơi bán hàng và nơi để xe. Bãi đỗ xe ngầm tại Vườn hoa Hàng Đậu sẽ được nối với các công trình thương mại.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Ngoài việc sẽ bảo tồn và phát huy được môi trường sống truyền thống và các hoạt động kinh tế - xã hội, việc xây dựng đường sắt đô thị và phát triển gắn kết sẽ mang lại cho cộng đồng địa phương nhiều cơ hội cải thiện môi trường sống và giao thông cũng như tham gia vào các hoạt động thương mại và kinh tế - xã hội tại và quanh nhà ga.

#### 5) Khu vực ga Hoàn Kiếm (C9)

3.52 Ga Hồ Hoàn Kiếm đóng vai trò cửa ngõ phía nam vào Khu Phố Cổ và kết nối với Khu Phố cũ. Do khu vực Hồ Hoàn Kiếm vừa là điểm nhấn vừa là chốn linh thiêng của thành phố nên phải hết sức cẩn trọng khi xác định vị trí nhà ga cũng như vị trí cửa ga nhằm đảm bảo sự yên bình và trật tự giao thông cho khu vực – đây là một lợi điểm của ĐSĐT.

3.53 Mô hình TOD cho Khu vực ga Hồ Hoàn Kiếm được tổng hợp sơ bộ như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Bảo vệ và cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực này có ý nghĩa rất quan trọng đối với việc duy trì không gian thoải mái và hấp dẫn quanh hồ và lối vào Khu Phố Cổ, cũng như bảo vệ các di tích lịch sử, văn hóa, môi trường. Xe buýt hiện tại sẽ được thay thế bởi các loại hình thân thiện hơn với môi trường, có gắn kết tốt với đường sắt đô thị.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Lô đất của EVN nằm ở vị trí lý tưởng về phát triển đô thị gắn kết với đường sắt đô thị. Lô đất này có thể tạo không gian cho các công trình đa chức năng thương mại, du lịch và giải trí. Cơ hội tái phát triển đô thị theo TOD không chỉ có ở lô đất của EVN mà cả ở phần đất của các công trình, khu vực hiện đã xuống cấp cũng như các dự án phát triển không gian ngầm.

<sup>2</sup> Tuyến 1 hiện có 2 phương án hướng tuyến có ảnh hưởng tới vị trí của ga V6. Theo phương án A thì tuyến 1 cách cầu Long Biên hiện hữu 186m, theo phương án B thì cách 75m về phía bắc. Ga theo phương án A nằm trên đường Phùng Hưng còn theo phương án B sẽ ở phía trên chợ Long Biên và phố Yên Phụ.

- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Người dân địa phương có thể được hưởng lợi từ việc cải thiện điều kiện đi bộ, giảm lượng xe cơ giới và tăng cơ hội phát triển kinh tế, xã hội.

## 6) Khu vực ga Trần Hưng Đạo (C10)

3.54 Ga Trần Hưng Đạo là ga cuối của Tuyến 2 Giai đoạn 1, đồng thời đây là ga trung chuyển quan trọng khi Tuyến 3 được kéo dài từ ga Hà Nội về phía đông. Tuyến 2 dự kiến cũng sẽ kéo dài về phía nam và kết nối với tuyến 2A hiện đang triển khai. Do đó ga C10 sẽ là đầu mối giao thông trong Khu Phố cũ nơi có nhiều cơ hội tái phát triển đô thị quy mô lớn.

3.55 Mô hình TOD cho Khu vực ga Trần Hưng Đạo được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Nằm ở trung tâm của Khu Phố cũ (Pháp), khu vực ga này không chỉ tạo điều kiện tiếp cận tốt hơn tới đường sắt đô thị mà còn đáp ứng nhu cầu bãi đỗ vốn đang rất thiếu. Không gian vỉa hè và các công trình đường bộ được kết nối tốt hiện nay cần được cải tạo hơn nữa về trải mặt, điều kiện an toàn, cây xanh – bóng mát, trang thiết bị đường bộ, tổ chức giao thông. Sẽ bố trí được bãi đỗ xe ngầm nhờ sử dụng không gian tạo ra từ phương án xây dựng đào hở của Tuyến 2.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Nhiều cơ quan Nhà nước như bộ, ngành, sứ quán, viện nghiên cứu sẽ di dời khỏi trung tâm thành phố, do đó tạo ra cơ hội tái phát triển. Trong số đó, lô đất của Công an Hà Nội bàn giao, vốn nằm sát nhà ga, có tiềm năng xây dựng một tổ hợp đa chức năng có bố trí các công trình liên phương thức. Lối đi bộ ngầm có các công trình thương mại sẽ được bố trí dọc phố Trần Hưng Đạo, hướng về ga Hà Nội và các tuyến đường trục, nối trực tiếp với các tầng ngầm của các công trình hai bên đường.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Cư dân và người lao động tại khu vực ga sẽ hưởng lợi từ việc cải thiện luồng giao thông, bố trí các công trình liên phương thức, bãi đỗ, cũng như việc tăng cơ hội hoạt động kinh tế - xã hội.

## 7) Khu vực ga Hà Nội (V8)

3.56 Ga Hà Nội sẽ được xây dựng trong chỉ giới đất của ĐSVN (11ha), đủ để đáp ứng nhu cầu của nhiều loại hình vận tải và phát triển đô thị. Do các công trình đường sắt được đưa lên cao nên các khu vực đô thị phía đông và tây có thể kết nối trực tiếp với nhau, tạo điều kiện cải tạo mạng lưới đường bộ. Việc này sẽ cải thiện đáng kể tình hình giao thông ở khu vực quanh ga. Ngoài ra, cơ hội tái phát triển đô thị và cải thiện điều kiện sống ở các khu dân cư phường Văn Chương sẽ tăng mạnh.

3.57 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Hà Nội gồm 3 hợp phần được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Việc đưa đường sắt lên cao và kết nối hai ga đường sắt của Tuyến 1 và Tuyến 3 sẽ giúp cải thiện vận tải công cộng cũng như tình hình giao thông trong khu vực. Khi các tuyến đường Trần Hưng Đạo, Quốc Tử Giám, Trần Nhân Tông và Khâm Thiên được kết nối với nhau, tình hình giao thông trong khu vực sẽ được cải thiện đáng kể và giúp giảm lưu lượng giao thông tại các nút giao phía bắc khu vực ga. Tuyến đường ở phía tây ga chạy song song với đường Lê Duẩn sẽ góp phần cải thiện hơn nữa điều kiện tiếp cận tại và quanh ga. Ga Tuyến 3 sẽ được kết nối với ga Hà Nội qua lối đi bộ ngầm và trên cao, không gây xung đột với giao thông đường bộ. Cung cấp quảng trường ga có chức năng tổng hợp sẽ giúp tăng cường chức năng liên phương thức của ga Hà Nội.

- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Xây dựng ga đường sắt đô thị sẽ kích thích tái phát triển đô thị trên đất của ĐSVN và cải tạo các khu dân cư đông đúc thuộc phường Văn Chương. Bên trong chỉ giới đất của ĐSVN, sẽ xây dựng nhà ga và tổ hợp thương mại, kinh doanh để hình thành một khu vực ga có tính cạnh tranh và biểu trưng. Nếu chọn kéo dài phố Trần Hưng Đạo làm đường kết nối đông – tây thì sẽ phải di dời nhà ga Hà Nội của đường sắt quốc gia hiện hữu sang khu vực vẫn thuộc đất của ĐSVN rồi chuyển đổi thành bảo tàng đường sắt và không gian công cộng bảo tồn giá trị lịch sử. Trong phường Văn Chương, có nhiều cơ hội và yêu cầu tái phát triển đô thị, bao gồm khu tập thể Văn Chương, công ty cấp nước, v.v. để xây dựng tổ hợp thương mại, dân cư bao gồm nhà tái định cư, nhà dành cho người thu nhập thấp.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng dân cư hiện hữu sẽ được hưởng lợi từ việc cải tạo các tuyến phố, gồm cả ngõ phố, tái phát triển đô thị gắn kết, cải thiện dịch vụ vận tải công cộng, v.v.

### 3.5 Quy hoạch định hướng cụm đô thị phía nam thành phố

#### 1) Đặc điểm khu vực

3.58 Cụm đô thị phía nam gồm phần đông nam của quận Đống Đa, phía tây quận Hai Bà Trưng, phía đông quận Thanh Xuân, phía tây bắc quận Hoàng Mai. Cụm có dân số khoảng 235.400 người và có mật độ dân số cao (trung bình 328 người/ha). Tuy nhiên, trong cụm có một số khu đất trống và đất chưa sử dụng có thể khai thác để sử dụng hiệu quả hơn.

3.59 Ga Thống Nhất (V9) được nối với ga Hà Nội và về phía nam tới ga Giáp Bát (V12), là ga đầu mối của Tuyến 1 (GD 1) (xem Hình 3.8). Ga Bạch Mai (V10) và ga Phương Liệt (V11) là các ga nằm giữa hai ga trên. Tất cả các ga được quy hoạch nằm trên cao, phía trên QL1. Hướng tuyến quy hoạch sẽ được nối dài về phía nam và giao cắt với Tuyến 2 tại ga V9.

#### 2) Tác động của ĐSĐT

3.60 ĐSĐT sẽ đem lại các tác động sau tới cụm:

- (i) Tăng cường đáng kể năng lực giao thông nói chung trên hành lang bắc-nam. Các dịch vụ vận tải công cộng cạnh tranh (tiêu chuẩn cao, nhanh, đúng giờ, thoải mái, an toàn, không ô nhiễm, tiết kiệm năng lượng) với mức giá phù hợp bố trí cùng với ĐSĐT sẽ giúp cải thiện tình hình giao thông trên hành lang này một cách toàn diện.
- (ii) Tăng cường các hoạt động kinh tế - xã hội trên hành lang tuyến nói chung, tại và quanh khu vực nhà ga ĐSĐT nói riêng.
- (iii) Các hoạt động sử dụng đất hai bên tuyến sẽ được nối liền ở nơi trước đây từng bị chia cắt một thời gian dài do các công trình đường sắt bố trí trên mặt đất. Cơ hội để nối mạng đường đông - tây cần được phát huy tốt, tạo điều kiện kết nối cộng đồng và các hoạt động kinh tế - xã hội.
- (iv) Tận dụng được các lô đất lớn hiện do ĐSVN và các tổng công ty Nhà nước khác quản lý sẽ mang lại cơ hội phát triển các dịch vụ đô thị mới tại vùng trung tâm phía nam thành phố. Phát triển chiến lược khu vực ga Giáp Bát, bao gồm cả khu vực quanh ga, theo Quy hoạch Phân khu sẽ giúp hình thái phát triển như trên trở thành hiện thực.

#### 3) Định hướng Quy hoạch TOD

3.61 Định hướng quy hoạch TOD trong cụm như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** (i) Tái tổ chức dịch vụ vận tải xe buýt hiện tại kết nối với ĐSĐT, (ii) Tìm kiếm cơ hội tăng cường kết nối các tuyến đường đông - tây trên hành lang, nhất là tại và quanh các ga ĐSĐT, (iii) Phát triển đầu mối giao thông liên phương thức tại ga Giáp Bát để gắn kết ĐSĐT, xe buýt nội thành, xe khách đường dài và liên tỉnh cũng như các phương thức vận tải khác.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** (i) Phát triển một lõi đô thị mới (khu thương mại trung tâm) tại và quanh khu vực ga Giáp Bát để phục vụ khu vực phía nam thành phố, (ii) Khuyến khích phát triển/tái phát triển đô thị gắn kết trong các khu vực tiềm năng TOD trên hành lang tuyến, bao gồm tổ hợp bệnh viện tại Bạch Mai, các trường đại học, các KTT cũ, v.v.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** (i) Trong quá trình phát triển đô thị gắn kết với giao thông do khu vực công và các nhà đầu tư lớn triển khai, cộng đồng dân cư cũng sẽ được tham gia để bảo vệ và nâng cao lợi ích của mình; (ii) Cải tạo đường nội bộ và ngõ, cơ hội tham gia vào các hoạt động thương mại/kinh doanh có được nhờ TOD tại và quanh nhà ga, và bố trí các dịch vụ công tại và quanh nhà ga.



**Hình 3.8 Vị trí cụm đô thị phía nam thành phố**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Khu vực ga công viên Thống Nhất (V9)

3.62 Ga C.V. Thống Nhất nằm ở nút giao giữa hai hành lang giao thông chính của thành phố là QL1 và đường VĐ1, do đó việc phát triển khu vực ga này sẽ tăng cường chức năng đầu mối giao thông vận tải công cộng ở cửa ngõ phía nam vào trung tâm thành phố. Tác động của ĐSĐT không chỉ là cải thiện điều kiện giao thông mà còn giúp tái phát triển đô thị, cải thiện điều kiện ở cộng đồng dân cư truyền thống tại khu vực Phương Liên và Kim Liên.

3.63 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga công viên Thống Nhất gồm 3 hợp phần được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Do bị chia cắt bởi 2 tuyến đường rộng có lưu lượng giao thông lớn nên đảm bảo môi trường đi bộ thuận tiện cho người đi bộ là vấn đề then chốt nhờ xây dựng các lối đi bộ trên cao khép kín. Các công trình liên phương thức sẽ được xây dựng dọc QL1, khai thác không gian dưới cầu cạn và một phần diện tích khu Phương Liên. Ga quy hoạch GD 2 của Tuyến 3 cần được kết nối với ga Tuyến 1.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Sẽ khuyến khích tái phát triển các khu dân cư truyền thống gắn kết với ĐSĐT. Tái phát triển gắn kết khu vực đô thị trước nhà ga cần bao gồm cả xây dựng quảng trường ga.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng dân cư hiện hữu sẽ hưởng lợi từ việc cải tạo ngõ phố, phát triển đô thị gắn kết, cải thiện dịch vụ vận tải công cộng, v.v. Khách tới công viên Thống Nhất và sinh viên các trường đại học cũng được hưởng lợi.

#### 5) Khu vực ga Bạch Mai (V10)

3.64 Ga Bạch Mai là ga trên cao, nằm giữa đường VĐ1 và VĐ2. Mặc dù ga này tương đối gần hai ga V9 và V11 nhưng cần bố trí vì nó giúp tạo ra điều kiện tiếp cận hết sức thuận lợi tới các điểm phát sinh nhu cầu đi lại như bệnh viện, các trường đại học và các khu tập thể. Phát triển khu vực nhà ga này sẽ giúp cải thiện điều kiện tiếp cận tới các khu vực trên cũng như các khu dân cư khác, kích thích phát triển kinh tế-xã hội, tạo cơ hội tái phát triển các khu vực đô thị này.

3.65 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Bạch Mai gồm 3 hợp phần được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Tăng cường kết nối với ĐSĐT tới bệnh viện, trường học là vấn đề quan trọng nhất. Để thực hiện được điều này, cần cải thiện điều kiện đi bộ dọc QL1 và đường tiếp cận chúng như xây dựng các lối đi bộ trên cao phía trên QL1.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Nhân cơ hội tiến hành di dời hay tái phát triển bệnh viện Bạch Mai, sẽ bố trí quảng trường ga và đường tiếp cận. cần tái phát triển khu vực Kim Liên gắn kết với ĐSĐT.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Xây dựng đường sắt đô thị sẽ góp phần cải thiện điều kiện tiếp cận và khả năng đi lại của người dân, người lao động, người tới bệnh viện, sinh viên và giúp kích thích phát triển kinh tế xã hội ở khu vực tại và quanh nhà ga.



## 6) Khu vực ga Phương Liệt (V11)

3.66 Ga Phương Liệt nằm trên tuyến QL1 ở vị trí giữa đường VĐ2 và VĐ2,5 nơi sử dụng đất kém hiệu quả và mạng lưới đường còn nghèo nàn. Khu vực có các khu vực dân cư truyền thống, nhà máy và cơ quan phát triển thành cụm. ĐSĐT trên cao sẽ tạo cơ hội tái cấu trúc không gian đô thị tại và quanh ga.

3.67 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Phương Liệt gồm 3 hợp phần được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Mặc dù Tuyến 1 đi trên cao nhưng khó phát triển các tuyến đường tiếp cận tới ga và đường nối đông – tây. Các công trình liên phương thức được xây dựng khai thác không gian dọc QL và dưới cầu cạn ĐSĐT. Để cải thiện tiếp cận ĐSĐT, cần xây dựng lối đi bộ phía trên QL và cầu qua sông Lừ.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Khi tập hợp được các lô đất nhà máy, cơ quan sau khi các đơn vị này chuyển ra ngoại thành, sẽ tái phát triển khu vực này thành tổ hợp đa mục đích. Khu tập thể cũ phía trước nhà ga sẽ được tái phát triển thành nhà ga và quảng trường ga. Sân bay Bạch Mai là không gian thuận lợi để thực hiện TOD.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Người dân địa phương sẽ được hưởng lợi từ việc cải tạo ngõ và phát triển kinh tế - xã hội, xây dựng đường và phát triển đô thị gắn kết.

## 7) Khu vực ga Giáp Bát (V12)

3.68 Ga Giáp Bát là ga trên cao trên QL1, nằm giữa đường VĐ 2.5 (Định Công – Tân Mai) và VĐ3. Ga này là ga cuối của Tuyến 1 giai đoạn 1, xây dựng bên trong chỉ giới 11ha hiện hữu của ga Giáp Bát. Ở khu vực này có ba dự án giao thông lớn đã quy hoạch là mở rộng phố Kim Đồng (VĐ2.5), tuyến ĐSĐT số 4 theo trục VĐ2.5 và tuyến ĐSĐT số 8 theo trục VĐ3. Khi các dự án này hoàn tất, điều kiện tiếp cận tới khu vực ga Giáp Bát sẽ được cải thiện đáng kể. Hơn nữa, khu vực này có nhiều tiềm năng tái phát triển đô thị gắn kết, gồm khu đất của ĐSVN, bến xe của TRANSERCO, đất công cộng, đất các xí nghiệp, v.v. Khi khai thác hết tiềm năng của khu vực này, khu vực ga Giáp Bát sẽ trở thành trung tâm mới cạnh tranh ở phía nam thành phố theo định hướng TOD gắn kết.

3.69 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Giáp Bát gồm 3 hợp phần được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Ga Giáp Bát có vai trò quan trọng trong việc tiếp cận ĐSĐT cùng với phục vụ người sử dụng ĐSĐT trong khu vực ảnh hưởng. Do ga nằm gần 2 tuyến đường vành đai và là ga cuối của GĐ 1, Tuyến 1 nên cần mở rộng phạm vi phục vụ của ĐSĐT nhờ dịch vụ xe buýt đô thị kết nối và xe khách liên tỉnh có chất lượng. Để đạt mục tiêu này, tái phát triển bến xe của TRANSERCO gắn kết với ĐSĐT là cách thức hiệu quả nhất.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Khu đất của ĐSVN và bến xe Giáp Bát cũng như diện tích đất chưa sử dụng và ao hồ phía tây ga có tiềm năng phát triển đô thị gắn kết rất lớn: đất ĐSVN, bến xe Giáp Bát và phần đất phía tây ga vốn là hồ điều hòa và đất chưa sử dụng (xem chi tiết tại Chương 6).
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Phát triển đô thị gắn kết trong khu vực sẽ tạo cơ hội việc làm và thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội cho người dân địa phương cũng như người dân ở các khu vực ngoại thành phía nam. Cải tạo và xây dựng đường bộ sẽ giúp tăng khả năng kết nối, gắn kết giữa hai khu vực đông-tây của QL1.

### 3.6 Quy hoạch định hướng TOD cụm đô thị phía đông thành phố

#### 1) Đặc điểm khu vực

3.70 Cụm đô thị phía đông gồm duy nhất quận Long Biên, nằm ở phía đông bắc và bên kia sông Hồng tính từ trung tâm thành phố. Đây là khu vực có tốc độ tăng trưởng đô thị nhanh nhưng thiếu hạ tầng giao thông và chưa thực hiện tốt công tác quản lý sử dụng đất.

3.71 Mặc dù quận Long Biên tăng trưởng nhanh nhưng khu vực trong vòng bán kính 1km quanh ga lại không có nhiều người sinh sống: năm 2013, dân số trong khu vực chỉ khoảng 53.000 người với mật độ 110 người/ha. Mật độ dân số thấp và quỹ đất chưa sử dụng lớn được xem là lợi thế để phát triển đô thị gắn kết trong khu vực. Khu vực quanh sân bay Gia Lâm – sẽ chuyển đổi sang để phát triển đô thị - có thể góp phần cải thiện TOD trong cụm này.

3.72 Cụm Đô thị Phía đông chỉ có hai ga trên cao là ga Long Biên Bắc (V5) và ga Gia Lâm (V4) – cũng là ga cuối của giai đoạn 1, Tuyến 1 (xem Hình 3.9). Ga Long Biên Bắc hiện bao quanh là khu dân cư nông thôn và đất nông nghiệp còn ga Gia Lâm bao quanh là dân cư đô thị, một số điểm kinh doanh nhỏ và đất nông nghiệp.

3.73 Khu vực này chưa được đô thị hóa nhiều và vẫn còn có một số hộ tham gia sản xuất nông nghiệp. Môi trường là mối quan tâm chính của người dân khu vực này. Luồng xe cơ giới lớn bao gồm xe tải chạy trên QL1 và QL5 qua khu vực này gây ô nhiễm không khí, tiếng ồn, đe dọa an toàn giao thông. Những khu vực ven sông thường bị ngập và không có điều kiện vệ sinh tốt. Việc thiếu các công trình vui chơi cũng là mối quan ngại của người dân.

3.74 Có hai tuyến đường chính trong cụm là đường Nguyễn Văn Cừ (QL1) và QL5. Hầu hết các tuyến xe buýt kết nối cụm với trung tâm thành phố qua sông Hồng bằng cầu Chương Dương hoặc cầu Vĩnh Tuy và kết thúc ở bến xe Long Biên. Vấn đề lớn nhất của cụm là tiếp cận trung tâm thành phố do năng lực của các cầu qua sông Hồng còn hạn chế.

#### 2) Tác động của ĐSĐT

3.75 Tác động của ĐSĐT tới cụm như sau:

3.76 Khi tuyến ĐSĐT đi vào khai thác thì khả năng di chuyển của người dân sẽ được cải thiện đáng kể do giảm lưu lượng giao thông đường bộ. Thời gian di chuyển từ bến xe Gia Lâm tới ga Hà Nội bằng xe buýt hiện nay là 30 phút, sẽ giảm xuống còn 10 phút nếu đi bằng ĐSĐT.

3.77 Do ga Gia Lâm nằm ở nơi giao cắt giữa QL1 và QL5 nên khu vực này cũng đảm nhận chức năng cửa ngõ và đầu mối giao thông cho khu vực phía đông thành phố.

3.78 Khi tận dụng được lô đất quy mô lớn của ĐSVN và các lô đất hiện chưa hiệu quả thì khu vực này có thể chuyển mình thành một khu đô thị tập trung dựa vào giao thông công cộng, tạo thành một trung tâm đô thị đa chức năng phía đông thành phố.

#### 3) Định hướng quy hoạch TOD

3.79 Định hướng quy hoạch TOD trong cụm như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận tới ga ĐSĐT:** (i) Xây dựng đường tiếp cận có tiêu chuẩn phù hợp tới các ga ĐSĐT, gắn kết tốt với mạng lưới đường trục hiện hữu, (ii) Xây dựng đầu mối giao thông liên phương thức phía đông thành phố để mở rộng dịch vụ vận tải của ĐSĐT trên các trục QL1 và QL5, (iii) Chuẩn bị các điều kiện để sau này gắn kết hiệu quả với tuyến ĐSĐT số 4, (iv) Cải tạo các tuyến ngõ, đường nội bộ và (v) Cải thiện các biện pháp tổ chức giao thông.

- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** (i) Tái phát triển trên đất hiện nay là nhà máy của ĐSVN thành các tổ hợp thương mại, đô thị đa chức năng, (ii) Khuyến khích phát triển/tái phát triển các khu vực giáp ranh thuộc các phường Ngọc Thụy và Ngọc Lâm và (iii) Chuẩn bị các điều kiện để phát triển gắn kết tương lai khu vực sân bay Gia Lâm.
- (iii) **Cải thiện môi trường cộng đồng:** Cần chú ý cải tạo và xây dựng đường tiếp cận.

**Hình 3.9 Vị trí Cụm Đô thị Phía đông**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### **4) Khu vực ga Long Biên Bắc (V5)**

3.80 Ga Long Biên Bắc nằm trên đường đê, cách QL1 vài trăm mét. Hiện tại, khu vực này không có đường lớn nối nhà ga với QL1, ngoài trừ một số đường nhỏ và ngõ phố. Khu vực ga hiện là khu dân cư làng xã truyền thống.

3.81 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Long Biên Bắc gồm 3 hợp phần chính được tóm lược như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Cần xây dựng các tuyến đường tiếp cận ga gắn kết với phát triển ĐSĐT và mạng lưới đường bộ để phát triển đô thị trong khu vực.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Khu vực có cơ hội phát triển đô thị gắn kết để trở thành trung tâm đô thị dựa vào VTCC nếu được gắn kết với phát triển ĐSĐT.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Các cộng đồng trong khu vực sẽ được hưởng lợi lớn nếu tham gia vào quy trình phát triển trên.

#### **5) Khu vực ga Gia Lâm (V4)**

3.82 Ga Gia Lâm nằm ở khu vực ga đường sắt quốc gia hiện hữu, là ga cuối của Tuyến 1 giai đoạn 1. Ga này vừa có chức năng ga đường sắt đô thị, liên tỉnh và vận chuyển hàng hóa liên tỉnh. Tuyến ĐSĐT số 4 sẽ giao với giai đoạn 2 của tuyến 1 tại nút giao giữa QL1 và QL5. Khi đó, khu vực ga này sẽ là đầu mối giao thông phía đông của thành phố.

3.83 Quy hoạch định hướng TOD cho khu vực ga Gia Lâm gồm 3 hợp phần chính như sau:

- (i) **Cải thiện điều kiện tiếp cận:** Để trở thành đầu mối giao thông, sẽ bố trí hai quảng trường ga cùng với mạng lưới đường bộ phù hợp quanh ga. Cần xây dựng các tuyến đường tiếp cận phía bắc và phía nam ga, đường nối bắc – nam trước khi đường sắt đô thị đi vào hoạt động. Các tuyến đường nhỏ và ngõ phố cũng sẽ được cải tạo, nâng cấp để đảm bảo môi trường an toàn cho người đi bộ, xe đạp.
- (ii) **Phát triển đô thị gắn kết:** Khu vực này có nhiều cơ hội thực hiện phát triển đô thị gắn kết, bao gồm khu vực đất của ga ĐSVN, nhà máy đường sắt, khu đô thị mới đã quy hoạch.
- (iii) **Cải thiện điều kiện ở địa phương:** Người dân địa phương sẽ được hưởng lợi lớn nhờ sự phát triển nêu trên.



### 3.7 Phát triển các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách

#### 1) Gắn kết ĐSDT và hệ thống xe buýt

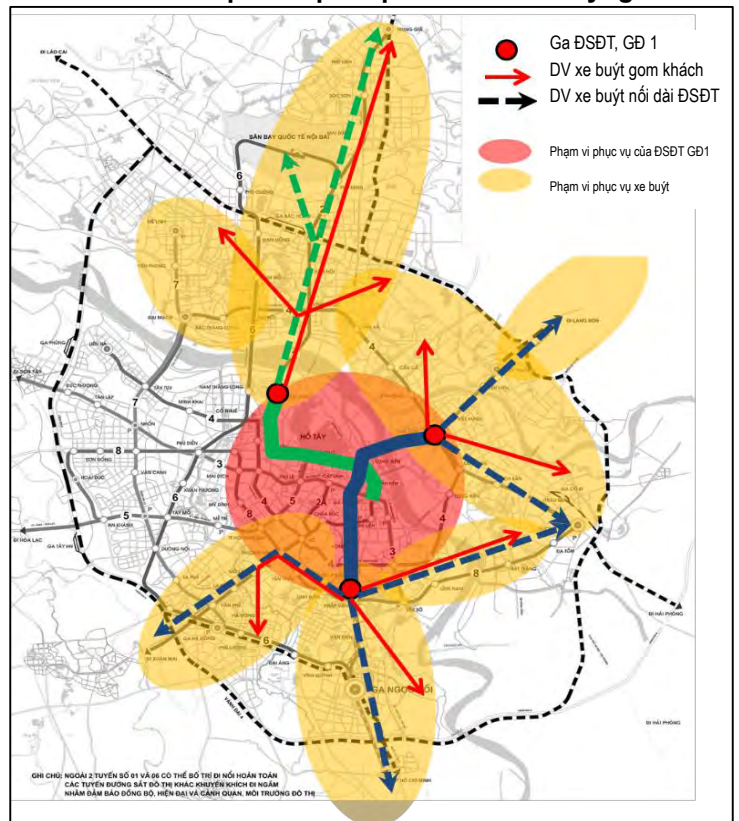
3.84 ĐSDT sẽ cung cấp dịch vụ vận tải công cộng chất lượng cao nhưng phạm vi phục vụ của mạng lưới ban đầu còn hạn chế. Cần xây dựng dịch vụ gom khách phù hợp để tối đa hóa phạm vi phục vụ và hiệu quả khai thác của các tuyến ĐSDT sau khi hoàn thành giai đoạn 1 và qua đó, tăng thị phần của vận tải công cộng. Có nhiều phương thức hoạt động với vai trò là dịch vụ gom khách cho ĐSDT, gồm xe đạp, xe máy, xe ô tô cá nhân, xe taxi, xe buýt, v.v. và cả đi bộ. Trọng tâm của nghiên cứu hiện nay là làm thế nào để kết nối hiệu quả dịch vụ xe buýt đang khai thác – dịch vụ vận tải công cộng chính yếu hiện nay của Hà Nội và các đoạn tuyến nối dài dự kiến của ĐSDT cũng như đảm bảo hiệu quả cao nhất từ sự kết nối trong việc mở rộng và cải thiện năng lực và dịch vụ vận tải công cộng của thành phố nói chung.

3.85 Dịch vụ xe buýt gom khách được khai thác để mở rộng phạm vi cung cấp dịch vụ vận tải công cộng gắn kết với mạng lưới ĐSDT. Để thực hiện được mục tiêu này, đề xuất phạm vi phục vụ các tuyến xe buýt dựa trên các tiêu chí sau: (a) khu vực có nhu cầu cao gồm các trung tâm đô thị, khu dân cư, các công trình đô thị chính như trường đại học và khu công nghiệp để đảm bảo lượng hành khách, (b) khu vực bổ sung gồm các khu vực thiếu điều kiện giao thông không, (c) có không gian để khai thác xe buýt (các tuyến đường chính, công trình bên đường, v.v.) và (d) phạm vi tuyến ĐSDT nối dài.

3.86 Đề xuất 3 quyết sách sau:

- (i) Tổ chức lại các tuyến xe buýt: Đối với các tuyến xe buýt sẽ cạnh tranh với các tuyến ĐSDT nối dài, cần điều chỉnh cung – cầu phù hợp bằng cách bố trí lại hướng tuyến để kết nối các tuyến này với các ga ĐSDT và sử dụng các tuyến đường tiếp cận mới tới ga.
- (ii) Phát triển dịch vụ xe buýt trung chuyển phục vụ ĐSDT: Các khu vực nằm trong phạm vi phục vụ của các tuyến ĐSDT trong tương lai cần được liên kết với các ga ĐSDT ban đầu bằng dịch vụ xe buýt chất lượng cao, đặc biệt là dịch vụ trung chuyển nhanh từ/tới tàu ĐSDT.
- (iii) Phát triển dịch vụ xe buýt mới để tăng khối lượng hành khách sử dụng VTCC: Cần phát triển các dịch vụ xe buýt mới để tăng tính cơ động ở các khu vực xung quanh các ga ĐSDT. Bên cạnh đó, có thể khai thác các công trình không được sử dụng do phát triển ĐSDT để phát triển các dịch vụ xe buýt mới.

Hình 3.10 Phạm vi dịch vụ ĐSDT và xe buýt gắn kết

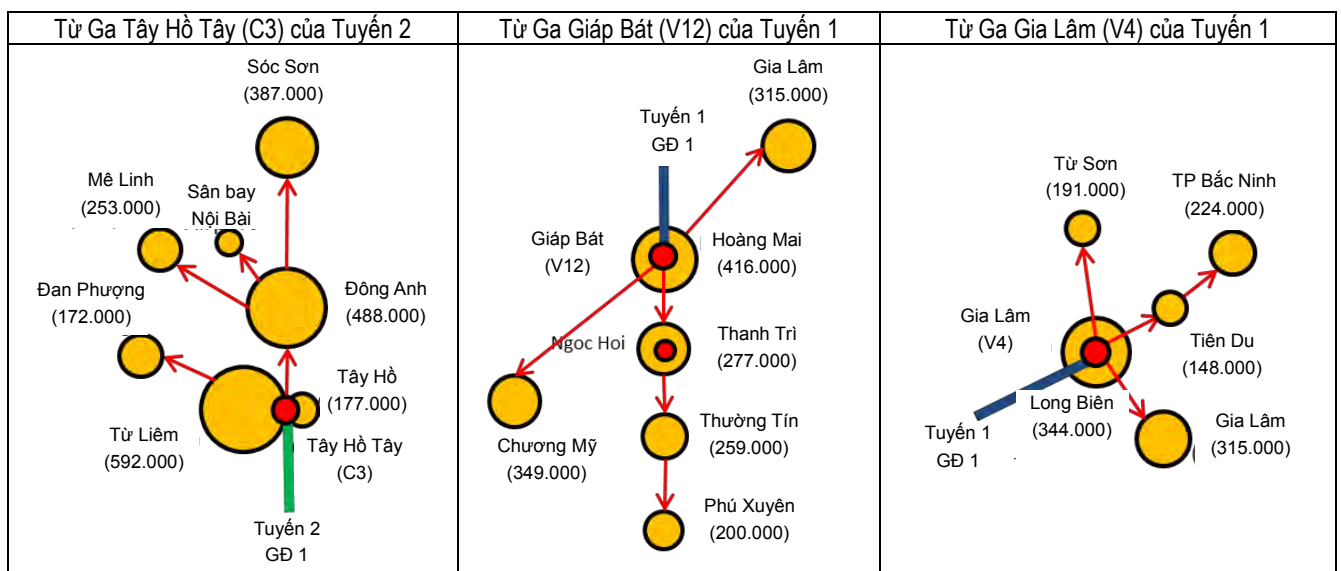


## 2) Bố trí lại các tuyến xe buýt nội đô

3.87 Cần gắn kết các tuyến xe buýt hiện nay với ĐSĐT như:

- (i) **Điều chỉnh cung – cầu của các tuyến buýt cạnh tranh:** Nhiều hành khách sử dụng xe buýt sẽ chuyển sang sử dụng ĐSĐT. Ước tính có 28 tuyến đường sắt sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp bởi ĐSĐT: giảm lưu lượng hành khách, giảm tần suất phục vụ, dịch vụ không liên tục, v.v. Báo cáo đề xuất các biện pháp cụ thể (đóng tuyến, giảm tần suất phục vụ hoặc giảm cự ly tuyến) cho tất cả các tuyến bị ảnh hưởng do phát triển ĐSĐT. Có thể khai thác đội xe/lái xe dư thừa để phát triển dịch vụ gom khách mới tới ga ĐSĐT, tạo lợi nhuận bổ sung. Tuy nhiên, không nên đóng tất cả các đoạn tuyến cạnh tranh với các đoạn ĐSĐT nối dài quy hoạch do các đoạn tuyến này sẽ đóng vai trò là dịch vụ thay thế trong trường hợp khẩn cấp hoặc ĐSĐT gặp sự cố.
- (ii) **Điều chỉnh lại các tuyến xe buýt nội đô hiện nay:** Mục tiêu nhằm (i) loại bỏ cạnh tranh với ĐSĐT bằng cách đưa các ga ĐSĐT vào tuyến (ii) thúc đẩy tiếp cận ga ĐSĐT nhờ thay đổi điểm đi/điểm đến của tuyến buýt. Báo cáo đề xuất bố trí lại một số tuyến và thay đổi điểm đi/điểm đến của các tuyến. Ví dụ, 3 tuyến buýt được xác định sẽ đáp ứng nhu cầu tăng thêm của hành khách trung chuyển, điểm đi/điểm đến của 10 tuyến sẽ dịch chuyển tới gần ga ĐSĐT.
- (iii) **Mở các tuyến buýt mới:** Ngoài điều chỉnh lại các tuyến buýt hiện nay, có thể mở các tuyến mới để tăng cường điều kiện tiếp cận tới các ga ĐSĐT quy hoạch. Các tuyến này sẽ được bố trí ở những nơi gặp khó khăn khi bố trí lại tuyến buýt hiện nay hoặc ở những khu vực chưa có các tuyến buýt nhưng nhu cầu của hành khách sẽ tăng khi đảm bảo điều kiện tiếp cận, bao gồm huyện và đô thị xung quanh ở khu vực ngoại ô (xem Hình 3.11). Dịch vụ xe buýt gom khách sẽ được cung cấp từ các ga đầu mối của Tuyến 1 và Tuyến 2, Giai đoạn 1, ngoại trừ ga C10 Trần Hưng Đạo do ga nằm trong trung tâm thành phố.

**Hình 3.11 Các huyện xung quanh và dân số năm 2020 trong khu vực cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 3) Phát triển dịch vụ xe buýt trung chuyển

3.88 Cần khuyến khích người dân ngoại ô sử dụng ĐSĐT dù mạng lưới chưa được phát triển đầy đủ. Dịch vụ xe buýt trung chuyển sẽ thúc đẩy hành khách trung chuyển tới ga ĐSĐT



và giảm đáng kể thời gian đi lại. Dịch vụ xe buýt trung chuyển nhanh hơn xe buýt thường, về cơ bản nhanh bằng tàu ĐSĐT. Hệ thống vé và thời gian biểu được thiết kế để hỗ trợ việc di chuyển của hành khách trung chuyển. Đội xe sử dụng loại xe có chất lượng cao để đảm bảo các chuyến đi an toàn và thoải mái.

3.89 Các điểm đi/điểm đến đề xuất của 10 tuyến xe buýt trung chuyển đề xuất là các ga C1, V4 và V12. Dịch vụ xe buýt trung chuyển do đơn vị khai thác ĐSĐT khai thác để cung cấp dịch vụ thông suốt với ĐSĐT về giá vé, lịch trình hoạt động, chất lượng dịch vụ, v.v. Sẽ ngừng cung cấp dịch vụ xe buýt trung chuyển sau khi nối dài ĐSĐT do đây là dịch vụ vận tải công cộng tạm thời thay thế ĐSĐT.

**Bảng 3.2 Các tuyến xe buýt trung chuyển đề xuất của ĐSĐT**

Ga		Tuyến	Tần suất (phút)
C3 (Tây Hồ Tây)	1	Sân bay Nội Bài – đường Võ Nguyên Giáp – Cầu Nhật Tân - C3 <b>【không dừng】</b>	10
	2	Sóc Sơn - QL3 - Võ Nguyên Giáp – Cầu Nhật Tân - C3	15
	3	Sân bay Nội Bài - (Bắc Thăng Long - Nội Bài) – Cầu Thăng Long - C3	15
	4	Mê Linh - Phố Yên - Làng Đại Đồng - Đường 5 kéo dài – Cầu Nhật Tân – C3	15
V4 (Gia Lâm)	1	Sân bay Nội Bài – QL3 - Đông Anh – QL3 - Đường 5 kéo dài – Cầu Đông Trù – V4	15
	2	Bến xe Bắc Ninh - Từ Sơn - Ngô Gia Tự - V4	15
	3	Dương Xá - Nguyễn Đức Thuận - Nguyễn Văn Linh – V4	15
V12 (Giáp Bát)	1	Phú Xuyên - Thường Tín - Ngọc Hồi - Giải Phóng - V12	15
	2	Dương Xá - Nguyễn Đức Thuận – Cầu Thanh Trì – Pháp Vân - Giải Phóng - V12	15
	3	Xuân Mai - AH 13 - Chương Mỹ - Yên Nghĩa - Cầu Bươu - Giải Phóng - V12	15

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

#### 4) Các loại hình dịch vụ xe buýt mới

3.90 Đề xuất phát triển hai loại dịch vụ xe buýt mới để đảm bảo tiếp cận ga ĐSĐT thuận tiện, đặc biệt là cho du khách (người nước ngoài, người mới tới thành phố) và cho người dân sống ở ngoại ô Hà Nội.

- (i) **Khai thác dịch vụ xe buýt vòng tròn trong trung tâm thành phố:** Đi lại bằng xe buýt là một thách thức đối với người mới đến thành phố do chưa quen với địa hình của thành phố. Cần phát triển loại hình dịch vụ xe buýt mới có điểm đi/điểm đến là các ga ĐSĐT và tiếp cận các điểm du lịch chính trong thành phố. Dịch vụ xe buýt mới này sẽ cải thiện tính cơ động cho các chuyến đi ngắn trong khu vực đã phát triển và góp phần thúc đẩy phát triển du lịch. Hai tuyến buýt vòng tròn được đề xuất có điểm đi/điểm đến tại ga V8 (ga Hà Nội), đây là đầu mối ĐSĐT trung tâm ở trung tâm thành phố. Tuyến đi qua khu Phố Pháp sẽ dừng tại ga C10 (Trần Hưng Đạo) và C9 (Hồ Hoàn Kiếm), thu hút thêm hành khách tới ga ĐSĐT. Các tuyến này cũng thu hút người dân trong khu vực trung chuyển tới ga Hà Nội (V8) do các tuyến phục vụ các khu vực tập trung nhiều công sở.
- (ii) **Khai thác dịch vụ xe buýt khép kín ở ngoại ô:** Đề xuất phát triển dịch vụ xe buýt khép kín ở khu vực ngoại ô để đảm bảo tính cơ động cho các chuyến đi khứ hồi tới trung tâm Hà Nội. Có hai khu vực mà dịch vụ xe buýt khép kín có thể giúp cải thiện tính cơ động và thúc đẩy phát triển du lịch là (i) quanh ga C3 (ga Tây Hồ Tây) và (ii) quanh cầu Long Biên.

3.91 **Các biện pháp nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt gom khách:** Nghiên cứu đề xuất các biện pháp cụ thể để phát triển từng loại hình dịch vụ xe buýt đề xuất gồm loại phương tiện, mức độ thoải mái, trang thiết bị (màn hình LCD, thảm, v.v.), công trình xe buýt tại ga ĐSĐT và điểm dừng xe buýt, thời gian biểu, thông tin, hệ thống giá vé và hệ thống quản lý. Đây là các biện pháp quan trọng cần xem xét để đảm bảo phát triển thành công dịch vụ xe buýt gom khách.

**Bảng 3.3 Danh mục các biện pháp cải thiện dịch vụ xe buýt đề xuất cho 18 ga**

Ga	Xe buýt thường			Xe buýt mới			Phát triển công trình			
	Điều chỉnh cung/cầu	Bổ trí lại hướng tuyến	Tuyến mới	Buýt gom khách	Buýt vòng tròn	Buýt cầu	Bến xe buýt mới	Điểm dừng xe buýt mới	Công trình nhà chờ	Màn hình LCD
C1										
C2			x					x		
C3		x	x	x			x	x	x	x
C4										
C5										
C6										
C7										
C8										
C9					x					
C10	x				x					
V4	x	x	x	x			x		x	x
V5										
V6										
V8	x				x			x	x	
V9	x									
V10	x									
V11	x									
V12	x		x	x			x		x	x

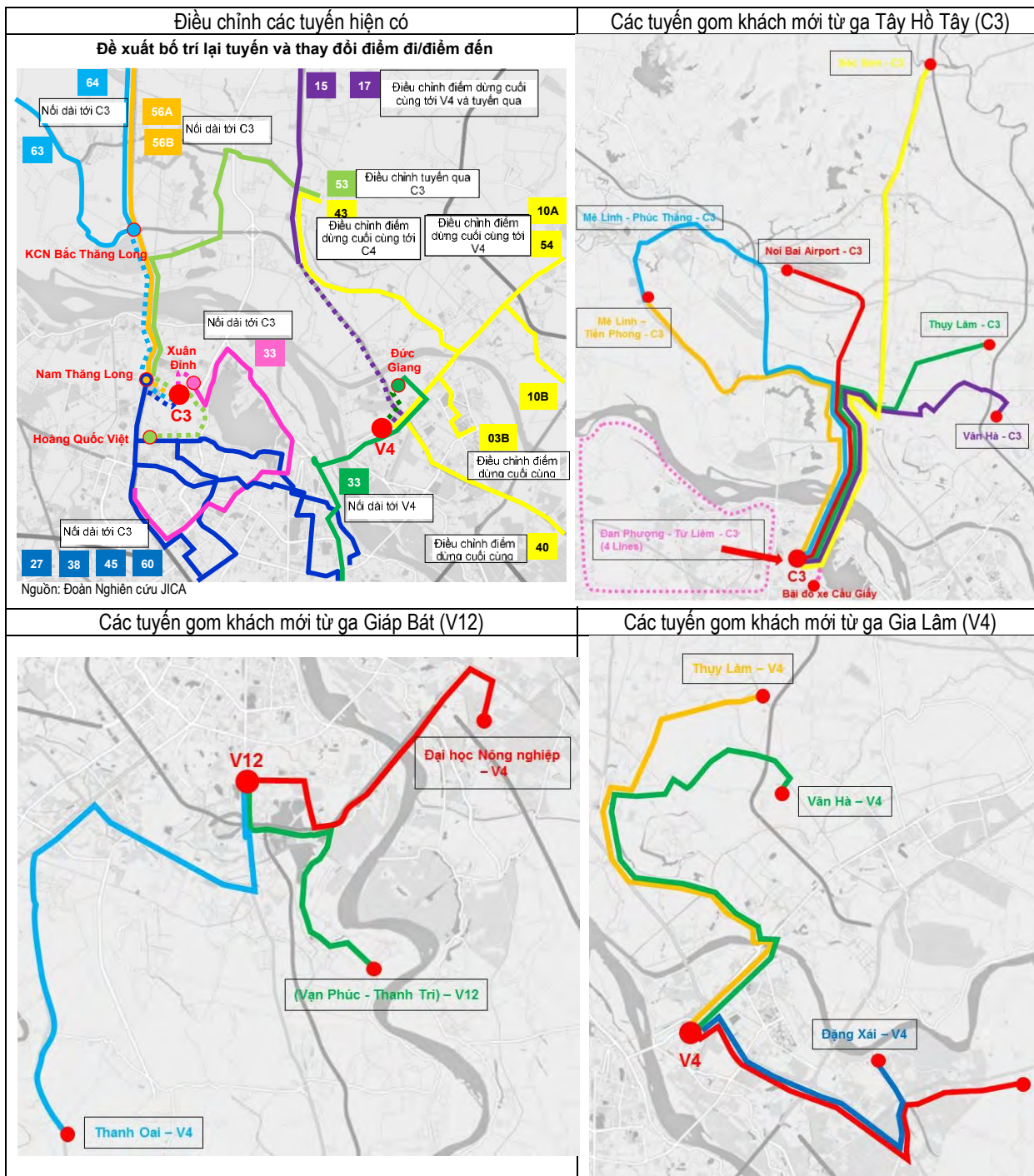
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 3.4 Kế hoạch thực hiện đề xuất**

Biện pháp đề xuất	Đơn vị thực hiện	Đơn vị liên quan	Hiện nay	Năm khai thác Tuyến 2A&3	Tuyến 1 và Tuyến 2		
					Trước khi khai thác	Bắt đầu khai thác	Sau khi khai thác
Xe buýt nội đô	Phân tích hiện trạng	Sở GTVT	Công ty Xe buýt				
	Phân tích tình hình trước và sau khi bố trí lại tuyến						
	Xem xét lại các biện pháp dựa trên kết quả phân tích						
	Điều chỉnh cung/cầu, phát triển tuyến mới						
	Phân tích sau khi hoạt động						
Xe buýt gom khách	Thành lập đơn vị khai thác, thống nhất giữa các cơ quan hữu quan	Tổ chức Khai thác và Quản lý	Sở GTVT, Các CT Xe buýt				
	Mua sắm phương tiện						
	Khai thác						
Xe buýt vòng tròn trong trung tâm TP	Thành lập đơn vị khai thác, thống nhất giữa các cơ quan hữu quan						
	Mua sắm phương tiện						
	Khai thác						
Xe buýt khép kín ở ngoại ô	Thành lập đơn vị khai thác, thống nhất giữa các cơ quan hữu quan						
	Mua sắm phương tiện						
	Khai thác						
Các công trình	Khảo sát hiện trạng các tuyến đường quy hoạch	Sở GTVT, Đơn vị Khai thác và Quản lý, các nhà phát triển	Công ty xe buýt, cảnh sát, công ty tư nhân				
	Phát triển/cải tạo đường						
	Cung cấp nhà chờ xe buýt						
	Xây dựng bến xe buýt						
Biện pháp khác	Chiến dịch truyền thông	Sở GTVT, Đơn vị Khai thác và Quản lý	Phòng Truyền thông & thông tin				

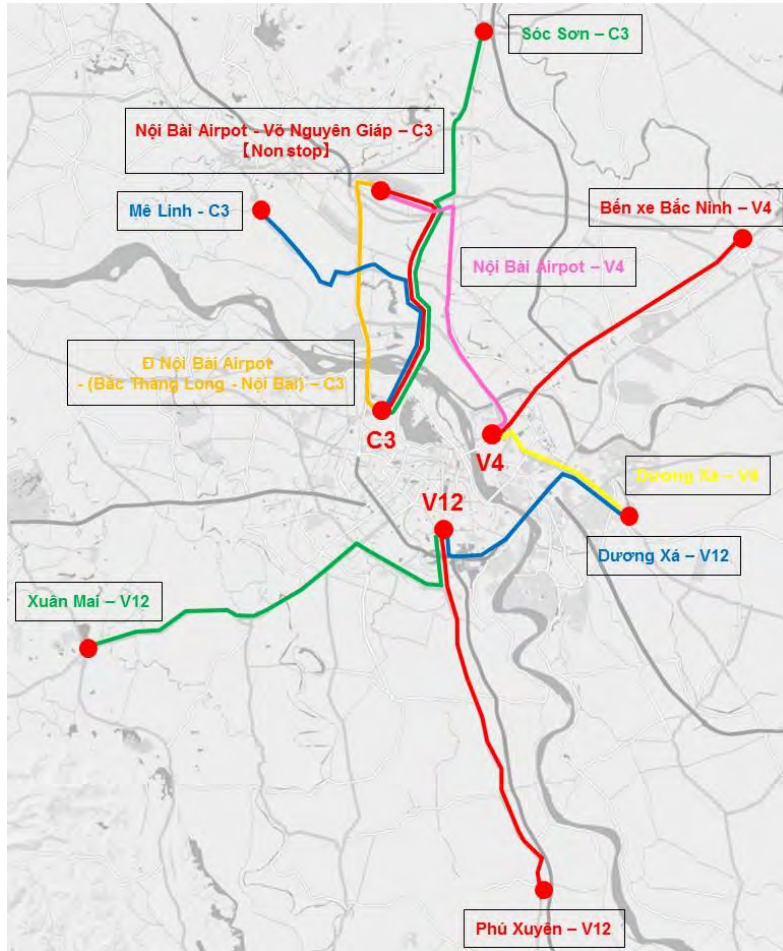
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 3.12 Đề xuất điều chỉnh hướng tuyến và mạng lưới dịch vụ xe buýt gom khách**



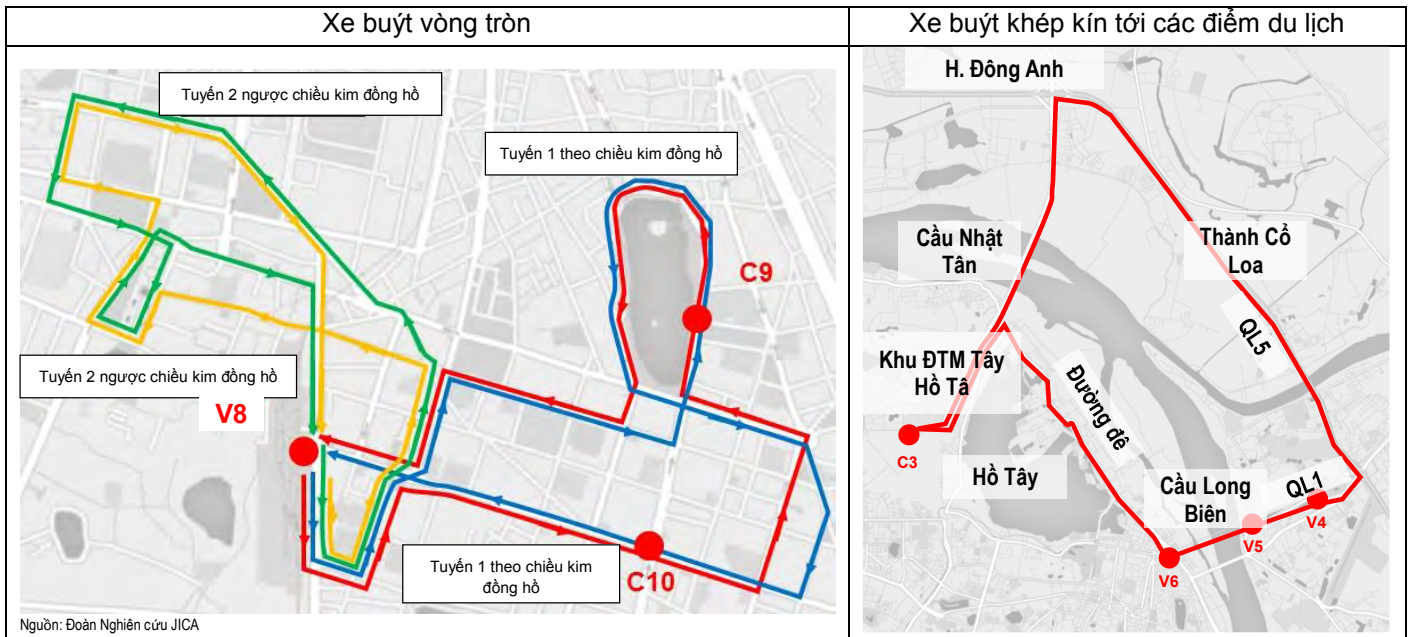
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 3.13 Các tuyến buýt trung chuyên đề xuất**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 3.14 Các tuyến xe buýt mới**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



### **3.8 Xem xét môi trường và xã hội**

#### **1) Mục tiêu và hướng tiếp cận**

3.92 Cần xem xét môi trường và xã hội cho các dự án của JICA theo Hướng dẫn Xem xét Môi trường và Xã hội (tháng 4/2010). Dự án HAIMUD2 được phân loại thuộc dự án nhóm B, có nghĩa là dự án có thể có 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 đối tượng nhạy cảm, sự an toàn của cộng đồng và cấu trúc xã hội) nhưng các tác động này không lớn và mang tính cục bộ và trong hầu hết các trường hợp, có thể giảm thiểu thông qua các biện pháp giảm nhẹ phù hợp. Trong Nhóm B, quy trình xem xét môi trường và xã hội yêu cầu xem xét môi trường sơ bộ (IEE) và cần có sự tham gia của các bên liên quan tùy thuộc và quy mô và bản chất của tác động. Xem xét môi trường sơ bộ được thực hiện cho tất cả các ga quy hoạch để đánh giá tác động theo quy định trong Hướng dẫn Xem xét môi trường và xã hội của JICA.

#### **2) Kết quả xác định phạm vi xem xét môi trường và xã hội**

3.93 Nghiên cứu đã xác định phạm vi xem xét môi trường và xã hội cho tất cả các ga Tuyến 1 và Tuyến 2 (giai đoạn 1). Tiêu chí môi trường trong danh mục xác định 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 và mùi hôi;
- (ii) Môi trường tự nhiên: Các khu bảo tồn, hệ sinh thái (hệ động, thực vật, đa dạng sinh học) và thủy văn
- (iii) Môi trường xã hội: Tái định cư bắt buộc, điều kiện sống và sinh kế, giá trị văn hóa và lịch sử, cảnh quan, di tích lịch sử, văn hóa, cộng đồng thiểu số và người bản địa;
- (iv) Chỉ tiêu cụ thể về TOD: Điều kiện tiếp cận, giao thông và tai nạn, môi trường đi bộ, sự an toàn và an ninh, thiết kế phổ quát;
- (v) Các vấn đề khác: Giai đoạn vận hành và giám sát

3.94 Đối với tất cả các chỉ tiêu của Nhóm 1 đến Nhóm 4, kết quả xem xét môi trường sơ bộ được đánh giá theo quy mô tác động “tác động tích cực ở phạm vi nhất định” (điểm B+) hoặc “tác động hạn chế/không đáng kể” cho tất cả các ga của Tuyến 1 và Tuyến 2. Về chỉ tiêu của Nhóm 5 (chỉ tiêu cụ thể về TOD), kết quả đánh giá sẽ là “có tác động tích cực” (điểm A+ hoặc B+).

3.95 Nghiên cứu cũng đề xuất các biện pháp giảm thiểu các tác động tiêu cực và ứng phó với sự cố môi trường cho tất cả các chỉ tiêu của từng giai đoạn dự án: (i) giai đoạn chuẩn bị, (ii) giai đoạn xây dựng và (iii) giai đoạn vận hành và giám sát.

**Bảng 3.5 Tổng hợp kết quả xác định phạm vi tác động môi trường của từng ga**

Loại tác động	Chỉ tiêu	Ga (mã số)								Ga (mã số)									
		Gia Lâm (V4)	Bắc Long Biên (V5)	Nam Long Biên (V6)	Hà Nội (V8)	C.V Thống Nhất (V9)	Bạch Mai (V10)	Phương Liệt (V11)	Giáp Bát (V12)	Nam Thăng Long (C1)	Ngoại Giao Đoàn (C2)	Tây Hồ Tây (C3)	Bưởi (C4)	Quần Ngựa (C5)	Bách Thảo (C6)	Hồ Tây (C7)	Hàng Đẩu (C8)	Hồ Hoàn Kiếm (C9)	Trần Hưng Đạo (C10)
Ô nhiễm	Chất lượng không khí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Chất lượng nước	B <sup>-</sup> / -	-	-	-	B <sup>-</sup> / /B <sup>-</sup>	-	B <sup>-</sup> / -	-	-	-	-	-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	-	B <sup>-</sup> / /-	-	
	Tiếng ồn và độ rung	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup>	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup> / -	B <sup>-</sup> / /-	-	-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-
	Ô nhiễm đất	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Chất thải rắn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mùi hôi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Môi trường tự nhiên	Khu bảo tồn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Hệ sinh thái (hệ động, thực vật và đa dạng sinh học)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Thủy văn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Môi trường kinh tế-xã hội	Tái định cư bắt buộc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Điều kiện sống và sinh kế	-	-	B <sup>-</sup> / -	-/ B <sup>+</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Giá trị lịch sử và văn hóa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	B <sup>-</sup> / /-	
	Di tích lịch sử và văn hóa	-	-	-	-	-	B <sup>-</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	B <sup>-</sup> / /B <sup>-</sup>	-	B <sup>-</sup> / /B <sup>-</sup>	
	Cộng đồng thiểu số và người bản địa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Các hợp phần TOD	Điều kiện tiếp cận	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>-</sup> / /A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>
	Giao thông và tai nạn	B <sup>-</sup> / /A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	B <sup>-</sup> / /B <sup>+</sup>	B <sup>-</sup> / /B <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>-</sup> / /A <sup>+</sup>	B <sup>-</sup> / /A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>
	Môi trường đi bộ	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>
	An toàn và an ninh	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	-/ B <sup>+</sup>
	Thiết kế phổ quát	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	-/ A <sup>+</sup>
Khác	Giai đoạn vận hành và giám sát	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>	A <sup>+</sup>	B <sup>+</sup>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Ghi chú: A: Tác động nghiêm trọng B: Tác động ở quy mô nhất định

C: Tác động chưa chắc chắn, cần nghiên cứu kỹ hơn - : Tác động hạn chế/không đáng kể

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

### 4.1 Hướng tiếp cận

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

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

4.2 Đối với mỗi ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2 (Giai đoạn 1), nghiên cứu khả thi này đề xuất các dự án theo hai loại là (i) các dự án nằm trong cự ly 500m-800m từ nhà ga, và (iii) các dự án trong khu vực TOD. Ngoài phần mô tả sau đây, chi tiết về các dự án của từng ga thuộc Tuyến 1 và Tuyến 2 được tổng hợp vào phần Phụ lục của Báo cáo Tóm tắt này.

4.3 Nghiên cứu tiền khả thi được thực hiện theo trình tự sau:

- (i) Rà soát quy hoạch định hướng TOD và các quy hoạch liên quan (quy hoạch phân khu, v.v.)
- (ii) Thực hiện các cuộc khảo sát thực địa để rà soát hiện trạng đường sá (chiều rộng, vỉa hè, mặt đường, v.v.), điều kiện giao thông, tình trạng các công trình bên đường, các khu vực cần cải tạo, v.v.
- (iii) Xác định các dự án trong phạm vi đi bộ và trong khu vực TOD:
- (iv) Gói dự án và dự toán chi phí: Phân nhóm các dự án theo thời gian thực hiện (ngắn hạn (gồm cả dự án cần sớm thực hiện) và cơ sở), cơ quan thực hiện, nguồn vốn, v.v. và tổng hợp thành các gói dự án.
- (v) Đánh giá dự án: Thực hiện phân tích kinh tế và tài chính để đánh giá tác động kinh tế và tính khả thi về mặt tài chính của các gói dự án.
- (vi) Kế hoạch thực hiện: Đề xuất cơ chế thực hiện gồm phân kỳ đầu tư, tổ chức thực hiện và chia sẻ vai trò trách nhiệm, sự tham gia của khu vực tư nhân và cộng đồng, v.v.



## 4.2 Các dự án đã xác định

### 4.4 Lập các dự án trong cự ly đi bộ (500m-800m), ví dụ:

- Cải tạo đường: Cải tạo lòng đường và vỉa hè của các tuyến đường chính và đường khu vực để đảm bảo điều kiện tiếp cận tới ga.
- Xây dựng và mở rộng đường: Xây dựng các tuyến đường mới và/hoặc mở rộng các tuyến đường hiện có theo Quy hoạch phân khu và hình thành mạng lưới đường bộ quanh ga.
- Cải tạo ngõ phố tiếp cận: Cải thiện điều kiện của các ngõ phố, tuyến phố nhỏ (thảm lại mặt, cải tạo hệ thống thoát nước, hệ thống chiếu sáng, sơn – vạch kẻ đường, v.v.) để đảm bảo điều kiện tiếp cận từ các khu vực đã phát triển tới ga.
- Cải tạo nút giao: Cải tạo nút giao (đèn tín hiệu, vạch kẻ đường dành cho người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, v.v.) để đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua đường và quản lý luồng giao thông.

### 4.5 Lập các dự án trong khu vực TOD gồm chỉ giới ĐSĐT, các đoạn đường quy hoạch trong quy hoạch phân khu tại khu vực ga và các khu vực quan trọng khác để xây dựng các công trình liên phương thức, gồm các hạng mục sau:

- Đường ưu tiên trong khu vực TOD: Xây dựng các tuyến đường tại ga để đảm bảo tiếp cận tới ga.
- Quảng trường ga: Xây dựng các công trình liên phương thức và không gian môi trường (quảng trường đi bộ, không gian mở, v.v.) gắn kết tại các ga liên phương thức.

**Hình 4.1 Quảng trường ga đề xuất**

Bố trí mặt bằng đặc trưng	Ga	Quy mô	Quy đất
	C1 Nam Thăng Long	0,6ha	B (đất bệnh viện)
	C2 Ngoại Giao Đoàn	1,0ha	A (công viên)
	C3 Tây Hồ Tây	Tây: 2,0ha	B (dự án của VTV)
		Đông: 0,9ha	A (khu cơ quan)
	V4 Gia Lâm	Bắc: 0,6ha	C (đất ở)*
		Nam: 3,4ha	A (nhà máy ĐSVN)
	V6 Long Biên Nam	0,7ha	A (chợ Long Biên)
	V8 Hà Nội	Tây: 0,4ha	C (đất ở)*
		Đông: 1,6ha	A (chỉ giới ĐSĐT)
	V12 Giáp Bát	Tây: 0,5ha	C (đất ở)*
		Đông: 2,5ha	A (chỉ giới ĐSĐT)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: A: sử dụng đất công; B: sử dụng đất phát triển đô thị mới; C\*: sử dụng đất ở, cần thu hồi đất

- Bến xe buýt: Khai thác xe buýt gom khách gồm xe buýt nối dài ĐSĐT và xe buýt khép kín tại ga đầu mối và/hoặc ga trung chuyển.
- Lối qua đường cho người đi bộ: Để đảm bảo an toàn, tiết kiệm thời gian cho người đi bộ qua đường.
- Lối đi bộ ngầm: Để đảm bảo an toàn, tiết kiệm thời gian cho người đi bộ qua đường tại các nút giao và trung chuyển tới các ga khác.
- Công trình bãi đỗ ngầm: Xây dựng công trình bãi đỗ ngầm tại những nơi không có đủ không gian trên mặt đất để xây dựng bãi đỗ ở các khu vực đã phát triển.

- Bãi đỗ xe: Đảm bảo không gian đỗ xe máy và xe đạp tại quảng trường ga khai thác không gian dưới cầu cạn ĐSĐT, không gian công cộng như đường, vỉa hè và công viên (xem Bảng 4.1).

**Bảng 4.1 Không gian bãi đỗ đề xuất**

Loại bãi đỗ	Trên mặt đất			Ngầm		Gắn với khu vực TOD tiềm năng
	Quảng trường ga	Dưới cầu cạn	Đất công ích	Chỉ giới đường	Công viên	
Các ga Tuyến 2	C1	•				
	C2	•		•		
	C3	•				
	C4			•		•
	C5			•	•	
	C6					•
	C7					•
	C8					•
	C9					•
	C10				•	•
Các ga Tuyến 1	V4	•	•			•
	V5	•	•			•
	V6	•	•			•
	V8	•	•			•
	V9		•			
	V10		•			•
	V11		•			
	V12	•	•			•

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

- Điểm dừng xe buýt: Đảm bảo tiếp cận thuận tiện giữa ga ĐSĐT và xe buýt gần ga.
- Quản lý giao thông: Lắp đặt đèn tín hiệu, công trình phục vụ người đi bộ, sơn vạch kẻ đường, đèn tín hiệu giao thông, thiết bị cho người khiếm thị, người tàn tật, làn dành riêng cho xe máy, làn ưu tiên xe buýt, v.v.

4.6 Nghiên cứu đã xác định từng gói các dự án cải tạo điều kiện tiếp cận cho mỗi ga ĐSĐT trong khu vực phạm vi khoảng 500m – 800m từ nhà ga và khu vực TOD, bao quát khu vực tiếp giáp với nhà ga (xem Bảng 4.2).

**Bảng 4.2 Tổng hợp các dự án cải tạo điều kiện tiếp cận của từng ga**

Cụm	Ga	Cụ ly đi bộ				Khu vực TOD									
		Đường bộ			Nút giao	Đường bộ (ưu tiên)	Quảng trường ga	Bến xe buýt	Cầu đi bộ	Lối đi bộ ngầm	Bãi đỗ xe ngầm	Bãi xe	Điểm dừng xe buýt	Tổ chức giao thông	
		Cải tạo	Xây mới, mở rộng	Ngõ											
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	
Phía 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	
Phía 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

Chú giải: A: Dự án ngắn hạn (thực hiện càng sớm càng tốt), B: Dự án ngắn hạn, C: Dự án cơ bản.  
 Dự án\* cần thu hồi đất ở; Dự án \*\* là nằm trong chỉ giới của dự án ĐSĐT

### 4.3 Xây dựng các gói dự án và kế hoạch thực hiện

4.7 **Xây dựng các gói dự án:** Do các dự án đã xác định cho từng ga ĐSĐT có phạm vi lớn nên cần được tổng hợp thành các gói dự án theo đơn vị triển khai và nguồn vốn. Có thể nhóm các dự án thành gói như sau:

- (i) Các dự án ngắn hạn: Các dự án trong nhóm này là các dự án cần được triển khai trước khi khai thác ĐSĐT. 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.

4.8 **Tổng hợp khái toán chi phí:** Các chi phí đầu tư được tính cho từng tuyến, nhà ga và nhóm dự án (xem Bảng 4.3, Bảng 4.4 và Bảng 4.5). Sau đây là những nhận định chính:

- (i) Tổng chi phí đầu tư cho các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận là 7.960 tỷ đồng, tương đương 372 triệu USD.
- (ii) Trong tổng chi phí đầu tư, 3.677 tỷ đồng (46,2%) là dành cho các dự án ngắn hạn còn 4.283 tỷ đồng (53,8%) là dành cho các dự án cơ bản. Trong số các dự án ngắn hạn thì các dự án “tối thiểu” cần 3.170 tỷ đồng (39,8% tổng chi phí đầu tư)
- (iii) Tuyến ĐSĐT số 1 cần 2.275 tỷ đồng, tương đương 28,6% còn Tuyến 2 cần 5.685 tỷ đồng, tương đương 71,4% tổng chi phí đầu tư

**Bảng 4.3 Chi phí ước tính cho các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ở từng ga**

Tuyến	Ga	Phạm vi 500m	Khu vực TOD	Tổng từng ga	
				Tỷ đồng	(%)
Tuyến 1	V4	146	148	294	3,7
	V5	116,8	37	153,8	1,9
	V6	(tính trong C8)	435,8	435,8	5,5
	V8	146,6	281	427,6	5,4
	V9	72	143	215	2,7
	V10	137	60	197	2,5
	V11	140,4	36,8	177,2	2,2
	V12	149	226	375	4,7
	<b>Tổng</b>	<b>907,8</b>	<b>1.367,6</b>	<b>2.275,4</b>	<b>28,6</b>
Tuyến 2	C1	84,8	155	239,8	3,0
	C2	24,4	8,1	32,5	0,4
	C3	0	371	371	4,7
	C4	134,8	431,5	566,3	7,1
	C5	117	823,6	940,6	11,8
	C6	75,9	912,3	988,2	12,4
	C7	127,8	912	1.039,8	13,1
	C8	146,1	192,8	338,9	4,3
	C9	43	818,3	861,3	10,8
	C10&V6	17	288,5	305,5	3,8
	<b>Tổng</b>	<b>770,8</b>	<b>4.913,1</b>	<b>5.683,9</b>	<b>71,4</b>
<b>Tổng</b>	<b>Tỷ đồng</b>	<b>1.678,6</b>	<b>6.280,7</b>	<b>7.959,3</b>	<b>100,0</b>
	<b>Triệu USD</b>	<b>78,4</b>	<b>293,3</b>	<b>371,7</b>	<b>100,0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.4 Tổng hợp chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn**

Tuyến	Ga	Ngắn hạn (tối thiểu)	Ngắn hạn	Cơ bản	Tổng
Tuyến 1	V4	136	105	53	294
	V5	131,8	10	12	153,8
	V6	295,8	0	140	435,8
	V8	352,6	75	0	427,6
	V9	215	0	0	215
	V10	151	46	0	197
	V11	138,4	38,8	0	177,2
	V12	265	72	38	375
	Tổng	1.685,6	346,8	243	2.275,4
Tuyến 2	C1	178,8	21	40	239,8
	C2	32,5	0	0	32,5
	C3	291	0	80	371
	C4	151,3	0	4150	566,3
	C5	121,6	34	785	940,6
	C6	78,2	41	869	988,2
	C7	158,8	10	871	1.039,8
	C8	175,9	0	163	338,9
	C9	44,3	0	817	861,3
	C10	251,5	54	0	305,5
Tổng	1.483,9	160	4.040	5.683,9	
Tổng	Tỷ đồng	3.169,5	506,8	4.283	<b>7.959,3</b>
	Triệu USD	148,0	23,7	200,0	371,7
	%	39,8	6,4	53,8	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Bảng 4.5 Tổng hợp chi phí các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận theo giai đoạn**

Giai đoạn		Tuyến 1	Tuyến 2	Tổng	
				(tỷ đồng)	(tr. USD)
Ngắn hạn	Tối thiểu	1.685,6	1.483,9	3.169,5	148,0
		346,8	160	506,8	23,7
Cơ bản		291	243	4.040	4.283
Tổng	(tỷ đồng)	2.275,4	5.683,9	<b>7.959,3</b>	371,7
	%	28,6	71,4	100,0	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**4.9 Nguồn cấp vốn (sơ bộ):** Nguồn vốn có thể huy động bao gồm các cơ quan như Sở GTVT, Bộ GTVT-Ban QLDA, Ban quản lý dự án đường sắt đô thị Hà Nội (MRB), các quận, khu vực tư nhân, hoặc kết hợp các nguồn trên. Để xác định được tỷ lệ và phương pháp góp vốn, cần thảo luận chi tiết thêm. Tuy nhiên, có thể ước tính sơ bộ như trong Bảng 4.6 dựa trên những nhận định chính như sau:

- (i) Mặc dù cần nghiên cứu cụ thể hơn nhưng khả năng tư nhân tham gia là cao.
- (ii) Sở GTVT là đơn vị cấp vốn chính, nhất là đối với các tuyến đường tiếp cận, bao gồm các tuyến đường trong QHPK.
- (iii) Các quận bố trí ngân sách cải tạo ngõ và các biện pháp tổ chức giao thông có liên quan.
- (iv) Bộ GTVT-Ban QLDA (Tuyến 1) và Ban QLDA ĐSDT (Tuyến 2) chịu trách nhiệm bố trí vốn cho các công trình liên quan trực tiếp với các dự án xây dựng ĐSDT đang triển khai.

**Bảng 4.6 Khái toán chi phí cho các gói dự án**

Nguồn	Ngắn hạn		Cơ bản	Tổng		%
	Tổng	Tối thiểu		Tỷ đồng	Tr.USD	
Sở GTVT	1.398	946	126	1.524	71,2	19,2
Bộ GTVT-Ban QLDA	462	462	182	644	30,1	8,1
MRB	635	635	342	977	45,6	12,3
Quận	913	913	0	913	42,6	11,5
Tư nhân	0	0	3.901	3.901	182,2	49,0
<b>Tổng</b>	<b>3.408</b>	<b>2.956</b>	<b>4.551</b>	<b>7.960</b>	<b>371,7</b>	<b>100,0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**4.10 Đánh giá dự án:** Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ mang lại nhiều tác động tích cực đối với cộng đồng địa phương cũng như hành khách ĐSĐT. Tuy nhiên, các dự án này đòi hỏi vốn đầu tư lớn, bao gồm cả sự tham gia của khu vực tư nhân do đó cần đánh giá khả thi về kinh tế để quyết định việc triển khai. Từ quan điểm của đơn vị khai thác, cũng cần đánh giá cả tính khả thi về tài chính. Ngoài ra, việc triển khai các dự án cũng có thể ảnh hưởng tới môi trường sống của người dân, ví dụ như do tiếng ồn và rung chấn từ công trình xây dựng. Do đó, các dự án đề xuất cần được đánh giá từ nhiều góc độ như xã hội, kinh tế, tài chính, môi trường, v.v. Kết quả đánh giá dự án sơ lược như sau:

- (i) Phân tích kinh tế: Thời gian tiết kiệm được giả định là 3 phút đối với mỗi đối tượng hưởng lợi của tất cả các ga nhờ có các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận (trừ bãi đỗ xe ngầm) do các dự án ở từng ga có tác động tiết kiệm thời gian, đồng thời việc phát triển gắn kết các dự án đó sẽ tạo ra thêm các tác động khác. Kết quả phân tích cho thấy EIRR là 17,8% và do đó dự án cải thiện điều kiện tiếp cận đề xuất là khả thi về kinh tế.
- (ii) Phân tích tài chính: Các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận là các dự án không có doanh thu, trừ thu phí gửi xe, do đó các dự án này không khả thi về tài chính. Với bãi xe trên mặt đất, việc xây dựng và khai thác bằng phí trông giữ phương tiện là khả thi.
- (iii) Tác động xã hội và môi trường: Cải thiện điều kiện tiếp cận sẽ có các tác động lớn về xã hội và môi trường. Ngoài việc tiết kiệm thời gian tới ga thì an toàn giao thông tăng lên cũng giúp làm giảm tai nạn giao thông, môi trường đi bộ tốt hơn sẽ kích thích các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương.

**4.11 Kế hoạch triển khai:** Để thực hiện nhiều dạng dự án khác nhau một cách hiệu quả, kịp thời và đúng chỗ, cần cân nhắc những nội dung sau đây:

- (i) Các dự án “tối thiểu”: Các dự án cải tạo đường bộ, tổ chức giao thông, cải thiện môi trường đi bộ trong khu vực ảnh hưởng của ga (500 – 800m từ ga) có thể được triển khai ngay vì không cần thu hồi thêm đất. Đồng thời, cũng cần chuẩn bị ngân sách và triển khai các tuyến đường QHPK trong khu vực TOD càng sớm càng tốt.
- (ii) Các dự án ngắn hạn: Mặc dù các dự án này cần thu hồi một phần đất, nhưng cũng cần triển khai càng sớm càng tốt.
- (iii) Các dự án cơ bản: Các dự án này bao gồm các công trình liên phương thức như quảng trường ga, bãi đỗ xe ngầm, v.v., có đòi hỏi thu hồi thêm đất và phối hợp giữa các bên liên quan, trong đó có khu vực tư nhân. Do các dự án này có thể triển khai cùng với các dự án phát triển đô thị có doanh thu nên khả năng tham gia của khu vực tư nhân là cao. Khi xây dựng bãi đỗ xe ngầm, lối đi bộ ngầm cùng với ĐSĐT, chi phí xây dựng các công trình này sẽ giảm đáng kể.

**4.12 Cơ quan triển khai dự án:** Các cơ quan triển khai dự án như sau:

- (i) UBND thành phố chịu trách nhiệm chung về các dự án cải tạo đường tiếp cận do các công trình này nhằm đảm bảo lợi ích cộng đồng, an toàn giao thông, không chỉ đối với người sử dụng ĐSĐT mà cả người dân trong khu vực ảnh hưởng của ga.
- (ii) Quảng trường ga: Do quảng trường ga bao gồm nhiều loại chức năng và công trình có sử dụng một phần diện tích đất nên các phương pháp triển khai không giống nhau, trong khi các đơn vị khai thác đường sắt (Bộ GTVT-Ban QLDA và Ban QLDA ĐSĐT Hà Nội) và Sở GTVT chịu trách nhiệm khai thác và quản lý quảng trường ga. Đối với các công trình liên quan tới xe buýt, Sở GTVT và Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT (TRAMOC) là đơn vị chủ sở hữu, ví dụ như bãi xe, khu đi bộ sẽ do các doanh nghiệp đường sắt quản lý để tạo môi trường tốt cho người sử dụng ga, cụ thể như sau:
- Phía trong chỉ giới ĐSĐT, đơn vị phát triển đường sắt sẽ quy hoạch, xây dựng và quản lý quảng trường ga như là một phần của công trình ga (ví dụ các ga V4, V8, V12).
  - Nếu quảng trường ga đề xuất nằm trong khu vực mới phát triển ngoài chỉ giới ĐSĐT, Sở QHKT cần có hướng dẫn để các đơn vị phát triển tư nhân xem xét quy hoạch và xây dựng quảng trường ga trong dự án phát triển do khu vực tư nhân cũng sẽ được hưởng lợi khi phát triển quảng trường ga để cải thiện điều kiện tiếp cận (ví dụ như các ga C1, C2 và C3).
  - Nếu quảng trường ga đề xuất nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT và nằm trong khu vực đã phát triển, sẽ khó có thể thu hồi đất để xây dựng quảng trường ga trong ngắn hạn. Nhưng để đảm bảo không gian cải thiện điều kiện tiếp cận và cung cấp dịch vụ quanh ga, đề xuất thực hiện các dự án tái phát triển đô thị gắn kết (như đề xuất trong quy hoạch định hướng của các ga C6, V6, V8, V9, V11, V12 và V5) áp dụng phương pháp chuyển đổi quyền sử dụng đất để trao đổi đất trước ga với khu vực ga xung quanh khác.
- (iii) Các công trình liên phương thức tại và quanh ga ĐSĐT cần được kết hợp với các dự án ĐSĐT (xem Bảng 4.7). Khi các dự án này được xây dựng xong thì sẽ chuyển giao cho UBND thành phố (Sở GTVT) quản lý. Cụ thể như sau:
- Quảng trường ga: Quảng trường ga nằm trong chỉ giới của ĐSĐT cần được coi là một phần của dự án xây dựng đường sắt của Bộ GTVT-ĐSVN hay Ban Quản lý dự án đường sắt Hà Nội (MRB).
  - Lối đi bộ trên cao bên dưới cầu cạn ĐSĐT và các điểm đón trả khách trong chỉ giới của ĐSĐT: Các công trình này nên đưa vào dự án xây dựng ĐSĐT.
  - Lối đi bộ trên cao nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT: Do các công trình này nối trực tiếp với nhà ga ĐSĐT nên cần coi là một hợp phần của dự án xây dựng ĐSĐT.
  - Không gian mặt đất bên dưới cầu cạn Tuyến 1: Các nội dung xây dựng cần đưa vào trong khuôn khổ dự án xây dựng ĐSĐT.
  - Lối đi bộ ngầm: Nếu lối đi bộ ngầm nối dài nằm ngoài chỉ giới ĐSĐT, đề xuất đơn vị khai thác ĐSĐT sẽ chịu trách nhiệm khai thác và quản lý công trình như là một phần công trình ga. Nếu lối đi bộ mở cửa 24h/ngày cho các cộng đồng trong khu vực, chính quyền địa phương cần quản lý công trình để đảm bảo an toàn và an ninh.
- (iv) Về cải thiện dịch vụ xe buýt, ĐSĐT sẽ đảm bảo cung cấp dịch vụ xe buýt trung chuyển trong khi Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT chịu trách nhiệm về các loại hình dịch vụ xe buýt gom khách khác.



- (v) Tổ chức và đảm bảo an toàn giao thông: Các dự án này về cơ bản cần do Sở GTVT và Công an Giao thông đảm nhiệm, mặc dù các biện pháp áp dụng ở cấp cộng đồng cần có sự tham gia của chính quyền và người dân địa phương.
- (vi) Xây dựng bãi đỗ: Các dự án này về cơ bản do Sở GTVT thực hiện mặc dù việc khai thác và quản lý cần có sự tham gia của chính quyền và người dân địa phương. Đối với bãi đỗ quy mô lớn, nên cân nhắc mời khu vực tư nhân tham gia đầu tư.

**Bảng 4.7 Phân chia trách nhiệm khai thác và quản lý công trình liên phương thức**

Hợp phần	Cơ quan chịu trách nhiệm chính	Cơ quan liên quan	Hình ảnh mặt bằng
1) Quảng trường ga	- Đơn vị khai thác ĐS - Sở GTVT	- Khu vực tư nhân - Chính quyền ĐP	
2) Công trình xe buýt	- Trung tâm Quản lý và Điều hành GTĐT	- Sở GTVT	
3) Bãi đỗ xe	- Đơn vị khai thác ĐS	- Sở GTVT	
4) Cầu đi bộ	- Đơn vị khai thác ĐS	- Sở GTVT	
5) Đường tiếp cận	- Đơn vị khai thác ĐS - Chính quyền địa phương	- Cảnh sát GT	
6) Công trình thương mại và dịch vụ	- Đơn vị khai thác ĐS - Chính quyền địa phương	- Khu vực tư nhân - Chính quyền ĐP	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**4.13 Cơ hội tham gia của khu vực tư nhân:** Trong khu vực TOD, có nhiều cơ hội cho khu vực tư nhân tham gia đầu tư trực tiếp hoặc gián tiếp, nhất là đối với các công trình có tạo doanh thu và những công trình có gắn kết với dự án phát triển đô thị (xem Bảng 4.8). Ví dụ như các dự án sau:

- (i) Bãi đỗ bên dưới cầu cạn Tuyến 1
- (ii) Bãi đỗ ngầm có thể gắn kết với các công trình thương mại tại các ga ĐSĐT như C5, C6, C7, C8, C9 và C10.
- (iii) Các nhà ga bao gồm cả quảng trường ga, bãi đỗ xe ngầm và lối đi bộ ngầm có thể gắn kết được tại các ga như C4, C6, C9, C10, V4, V6, V8 và V12.
- (iv) Quảng trường ga nằm trong phạm vi các dự án xây dựng của khu vực tư nhân như tại ga C1 và ga C3.

**Bảng 4.8 Các khu vực tiềm năng về TOD**

Công trình/SDD hiện hữu	Khu vực tiềm năng TOD
Công trình công ích	C6 (Công ty cây xanh), C7 (Hãng phim truyện), V6 (Chợ Long Biên), C9 (EVN), C10 (Công an Hà Nội), V10 (Bệnh viện Bạch Mai)
Các khu tập thể cũ	C4 (Nghĩa Đô), V9/V10 (Kim Liên)
Đất ĐSVN	V4 (Gia Lâm), V8 (Hà Nội), V12 (Giáp Bát)
Bến xe kém hiệu quả	V4 (Gia Lâm), V12 (Giáp Bát)
Khu ĐTM đã quy hoạch	V4/V5 (Ngọc Thụy)
Không gian ngầm	C8 (Vườn hoa Hàng Đậu), C10 (Phố Huế/Trần Hưng Đạo)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**4.14 Sự tham gia của người dân địa phương:** Có nhiều cơ hội tham gia cho người dân địa phương ở các ga ĐSĐT. Các dự án có thể giám gia như sau:

- (i) Cải tạo và bảo trì ngõ phố, quản lý không gian đi bộ, nâng cao an toàn trong khu vực ảnh hưởng của ĐSĐT là các dự án có thể do cộng đồng địa phương chủ động thực hiện.
- (ii) Khôi phục chợ và các cửa hàng trên các tuyến đường tiếp cận chính phục vụ người sử dụng ĐSĐT bằng cách cải thiện môi trường, tái tổ chức các cơ sở thương mại ở địa phương.
- (iii) Khai thác và quản lý các công trình trong quảng trường ga và không gian bên dưới cầu cận ĐSĐT, bao gồm bãi đỗ, các cửa hàng nhỏ, không gian công cộng, cây xanh, sự kiện địa phương, v.v.

**4.15 Thu xếp thể chế cần thiết:** Để triển khai các dự án TOD bao gồm cải thiện điều kiện tiếp cận và phát triển đô thị gắn kết thì cần có khung thể chế phù hợp về những vấn đề sau:

- (i) **Phối hợp và lồng ghép vào QHPK:** Các tuyến đường tiếp cận ga ĐSĐT cần được thể hiện rõ ràng trong quy hoạch phân khu.
- (ii) **Xác định khu vực TOD:** Để đảm bảo đủ điều kiện tiếp cận cho người sử dụng ĐSĐT tới được nhà ga cũng như bố trí được công trình liên phương thức tại khu vực ga thì khu vực TOD, như định nghĩa đã nêu trong nghiên cứu này, cần được thể hiện trong quy hoạch phân khu. Khi đã nằm trong quy hoạch phân khu thì những dự án phát triển trong khu vực này sẽ được kiểm soát và đất sẽ được thu hồi một cách chủ động. Đồng thời, cần ưu tiên triển khai trước các dự án hạ tầng công ích, trong đó có đường bộ.
- (iii) **Quản lý, kiểm soát phát triển tại khu vực TOD:** Để phát triển đường tiếp cận và các công trình liên quan của ga, quản lý giao thông và thúc đẩy phát triển đô thị gắn kết hiệu quả, cần nghiên cứu kỹ cách thức quản lý “khu vực TOD” từ góc độ quản lý quy hoạch đô thị, quản lý giao thông cũng như cải tạo khu vực, bao gồm khung thể chế như quy định ranh giới khu vực TOD trong Quy hoạch phân khu. Đề xuất chính quyền địa phương (UBND quận/huyện và phường/xã) và cộng đồng địa phương sẽ khai thác khu vực TOD hiệu quả để đảm bảo phát triển khu vực ga an toàn và thoải mái.
- (iv) **Sự tham gia của khu vực tư nhân vào các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga:** Mặc dù các dự án cải thiện điều kiện tiếp cận ga nên do UBND thành phố khởi xướng và giữ vai trò chủ đạo để phục vụ lợi ích chung, nhưng một số công trình như quảng trường ga, bãi xe, lối đi bộ vốn giúp tăng lượng khách tới các công trình thương mại và dịch vụ gần nhà ga và giúp cải thiện điều kiện giao thông quanh các công trình thương mại, dịch vụ này, mang lại lợi ích cho khu vực tư nhân. Ngoài ra, với trường hợp bãi xe, có thể có được lợi nhuận từ phí trông giữ phương tiện để bù đắp chi phí khai thác. Vì vậy, cần đàm phán với các chủ đầu tư tư nhân, các chủ công trình quanh nhà ga để họ thay mặt khu vực công xây dựng các công trình tiếp cận nhà ga.

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

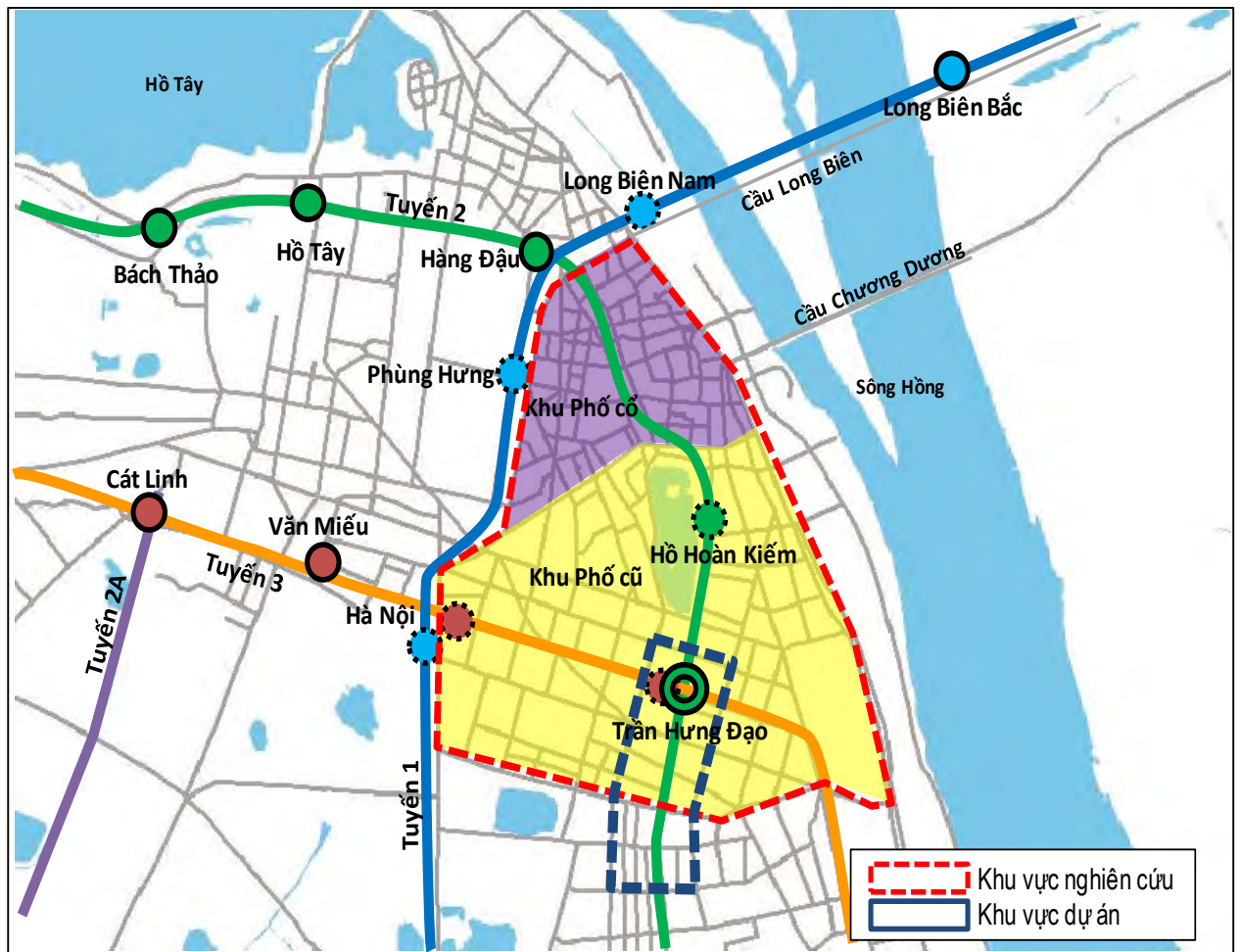
### 5.1 Hướng tiếp cận

5.1 Trung tâm thành phố và các hành lang vận tải chính ở Hà Nội đang phải đối mặt với tình hình ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng mà một trong những nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng này được cho là thiếu các bãi đỗ, bãi trông giữ phương tiện trong khi nhu cầu ngày một gia tăng. Nghiên cứu tiền khả thi này nhằm:

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

5.2 Trong khi khu vực dự án chỉ bao gồm một số ô phố bao quanh bãi đỗ xe ngầm đề xuất tại ga ĐSDT Trần Hưng Đạo, Khu vực Nghiên cứu bao quát các khu vực rộng hơn thuộc Khu Phố cổ và Khu Phố cũ để xem xét các vấn đề và cơ hội về đỗ xe tại trung tâm thành phố.

Hình 5.1 Vị trí Khu vực Nghiên cứu và Khu vực Dự án



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## 5.2 Hiện trạng Giao thông và Bãi đỗ

5.3 Hiện nay, theo ước tính thì tổng nhu cầu đi lại tại Khu Phố cổ là 237.000 lượt/ngày ở Khu Phố cũ là 490.300 lượt/ngày. Đặc điểm nhu cầu giao thông ở hai khu vực này rất khác biệt. Số lượt đi bộ ở Khu Phố cổ cao, số lượt đi lại bằng ô tô ở Khu Phố cũ cao, nguyên nhân có lẽ xuất phát từ việc đường giao thông trong khu vực có dễ tiếp cận hay không. Ở cả hai khu vực này đều có người đi xe đạp. Xe máy là phương tiện phổ biến nhất cả ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ, chiếm lần lượt tới 58,7% và 63,6% ở hai khu vực này.

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

5.5 Theo số liệu của Viện Khoa học và Công nghệ GTVT, số lượng xe cơ giới cá nhân đang tăng nhanh với tốc độ 10-15% mỗi năm và tới năm 2020 thành phố Hà Nội sẽ có tới 36 triệu xe máy và 3 triệu ô tô. Còn theo số liệu của Sở GTVT, Hà Nội hiện có khoảng 1.178 điểm trông giữ phương tiện với tổng diện tích 43ha. Tuy nhiên, số điểm trông giữ phương tiện này chỉ mới đáp ứng được 8-10% nhu cầu bãi đỗ của thành phố. Chính vì vậy mà hiện nay vỉa hè và lòng đường đang bị sử dụng làm bãi đỗ.

5.6 Quyết định số 81/KH-UBND: Quy hoạch xây dựng hạ tầng giao thông vận tải thành phố Hà Nội giai đoạn 2011-2015 đã nêu các vấn đề sau đây: (i) Tập trung đầu tư xây dựng các điểm trông giữ phương tiện trong khu vực nội thành, ngoại thành, đầu mối đa phương thức, các trung tâm chính, (ii) Dành quỹ đất bố trí bãi đỗ tại các khu vực trên đường VĐ2 và VĐ3, (iii) Ưu tiên đầu tư xây dựng bãi đỗ trên cao, bãi đỗ xe thông minh, bãi đỗ ngầm, (iv) Xây dựng 50 điểm bãi đỗ, bao gồm các loại bãi đỗ trên cao, cơ khí và ngầm trong khu vực đô thị, và (v) Có kế hoạch khai thác, quản lý các bãi đỗ này.

5.7 Sở GTVT nên lập “Quy hoạch tổng thể các điểm đỗ, bến xe buýt ở Hà Nội tới năm 2030 và định hướng tới 2050”, trong đó thể hiện chi tiết nội dung về bãi đỗ.

**Bảng 5.1 Hiện trạng bãi đỗ ở từng quận (2011)**

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

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

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

### 5.3 Ước tính chênh lệch cung-cầu về bãi đỗ ở Khu Phố cổ và Khu Phố cũ

5.8 **Ước tính nhu cầu bãi đỗ:** Nhu cầu đi lại được ước tính theo từng loại phương tiện đi vào Khu Phố cổ và Khu Phố cũ với các mục đích khác nhau (291.000 chuyến/ngày đối với xe đạp và xe máy, và 118.00 chuyến/ngày đối với ô tô năm 2020). Tổng nhu cầu đi lại tại trung tâm thành phố sẽ không tăng trong tương lai do mật độ dân số giảm ở khu vực này. Tuy nhiên, so với giữa năm 2005 và 2020, nhu cầu đi lại bằng ô tô lại sẽ tăng (3,2 lần), còn nhu cầu xe đạp và xe máy sẽ giảm (0,74 lần).

5.9 Căn cứ vào nhu cầu giao thông nói trên và một số chỉ tiêu khác, đã ước tính được nhu cầu về bãi đỗ. Hiện tại, nhu cầu bãi đỗ tại Khu vực Nghiên cứu là 118.000 chỗ, trong đó 82% dành cho xe máy, chỉ 5% dành cho ô tô. Tổng nhu cầu bãi đỗ trong tương lai sẽ không tăng nhưng có sự chuyển dịch từ xe máy sang ô tô vì ô tô sẽ cần thêm chỗ đỗ. Về diện tích, nhu cầu bãi đỗ hiện tại là 269.000 m<sup>2</sup>, sẽ tăng lên tới 500.000 m<sup>2</sup> trong tương lai.

5.10 **Ước tính khả năng cung về bãi đỗ:** Khu vực dự án có được 19.868 m<sup>2</sup> diện tích bãi đỗ trong tổng số 25,3ha diện tích khu vực dự án. Tổng năng lực bãi đỗ trong Khu vực Nghiên cứu được ước tính từ kết quả này, trong đó Khu Phố cổ (80ha) có 31.000 m<sup>2</sup> (2.094 PCU) còn Khu Phố cũ (217ha) có 238.000 m<sup>2</sup> (15.886 PCU).

**Bảng 5.2 Ước tính năng lực bãi đỗ ở Khu vực Nghiên cứu**

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Năng lực bãi đỗ tiềm năng là số lượng chỗ đỗ cho xe khi vỉa hè và đường được sử dụng làm bãi đỗ

2) Đối với khu phố cổ, việc bố trí bãi đỗ trên tổng diện tích được giả định là một nửa so với ở phía nam Khu Phố cũ.

5.11 **Ước tính chênh lệch cung cầu về bãi đỗ:** Chênh lệch cung cầu về bãi đỗ được ước tính bằng cách so sánh nhu cầu và năng lực cung về bãi đỗ hiện tại và tương lai trong Khu vực Nghiên cứu. Sau đây là những nhận định chính:

- (i) Hiện tại, đang còn thiếu 148.500 m<sup>2</sup> diện tích bãi đỗ, tương đương với 6.600 chỗ đỗ ô tô. Do không gian đường có thể tận dụng làm chỗ đỗ về cơ bản đã sử dụng hết nên phần thiếu hụt này chỉ đáp ứng được từ các điểm bãi đỗ trong khuôn viên.
- (ii) Trong tương lai, sự thiếu hụt này sẽ còn tăng lên tới 346.000 m<sup>2</sup>, tương đương với 15.300 chỗ đỗ ô tô. Tổng thiếu hụt ở Khu Phố cổ là 121.000 m<sup>2</sup>, ở phố cũ là 225.000 m<sup>2</sup>, tương

đương với 16% diện tích Phố Cổ và 10% diện tích Phố cũ. Điều đó có nghĩa rằng khả năng đáp ứng nhu cầu bãi đỗ ở Khu Phố cổ là rất thấp trừ phi bố trí rất nhiều không gian ngầm làm bãi đỗ hoặc hạn chế đỗ xe. Ở Khu Phố cũ, vấn đề cũng khá nghiêm trọng nhưng vẫn còn có cơ hội mở rộng năng lực bãi đỗ trong khuôn viên bằng cách bố trí bãi đỗ nhiều tầng trên cao hoặc bãi đỗ ngầm gắn với các dự án tái phát triển đô thị với sự tham gia của cả khu vực công và khu vực tư nhân.

- (iii) Ở trung tâm thành phố, việc mở rộng bãi đỗ trong khuôn viên cần được đẩy mạnh do đỗ xe trên đường đã và đang gây cản trở luồng giao thông, ảnh hưởng tới sự thuận tiện của người tham gia giao thông cũng như cảnh quan đô thị. Cũng cần có các biện pháp điều tiết nhu cầu, giảm sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân ở trung tâm.

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

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

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

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



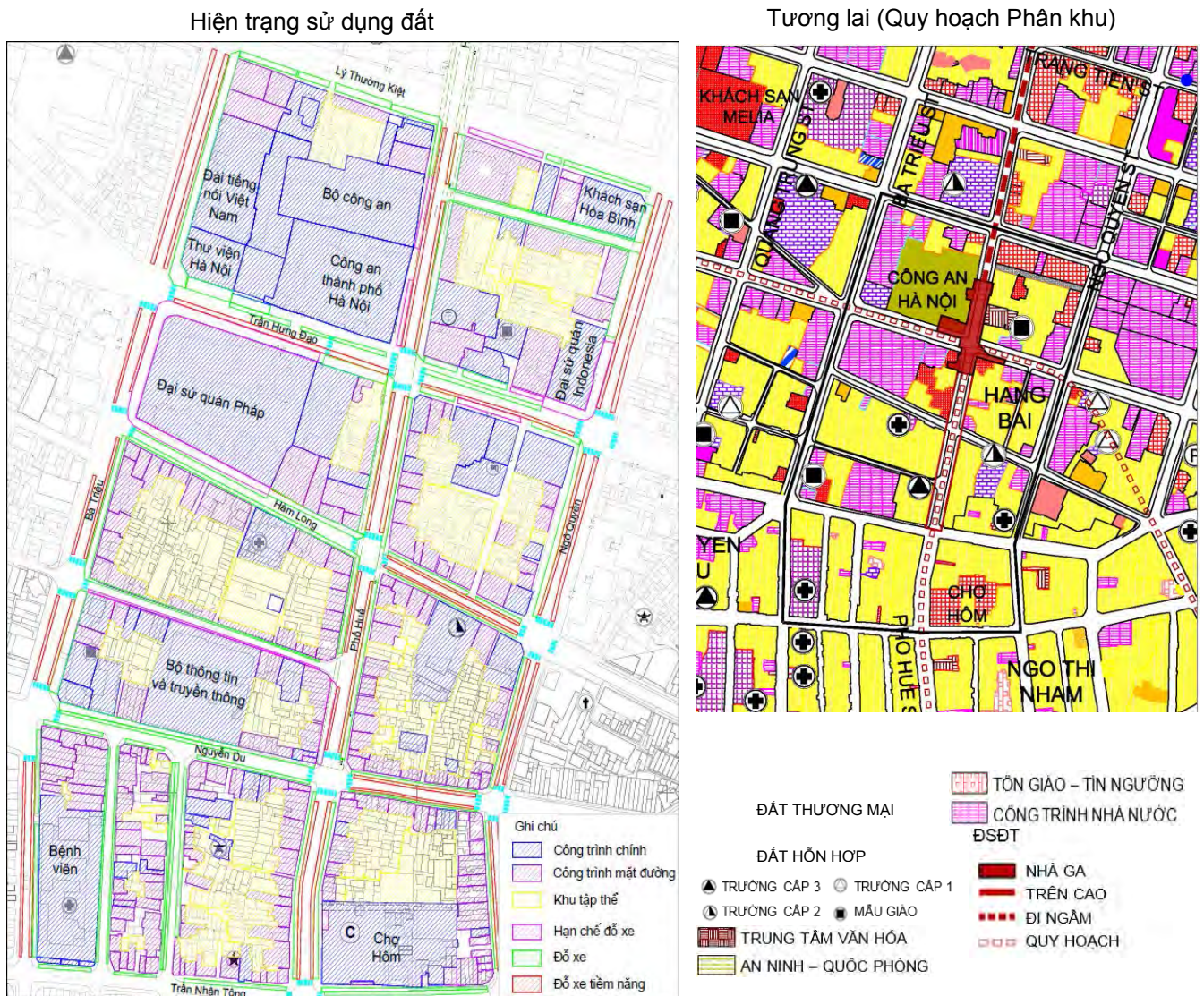
## 5.4 Nghiên cứu Tiềm khả thi về Bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo

### 1) Hiện trạng và Nhu cầu bãi đỗ tương lai ở Khu vực dự án

5.12 Khu vực dự án là các ô phố nằm trong phạm vi bao quanh bởi phố Lý Thường Kiệt, Ngô Quyền, Nguyễn Du và Bà Triệu. Căn cứ vào kết quả khảo sát công trình đô thị và bãi đỗ, đã ước tính được nhu cầu tương lai về bãi đỗ. Sơ đồ bố trí công trình của bãi đỗ xe ngầm ở ga Trần Hưng Đạo cũng đã được lập và đánh giá.

5.13 Khu vực dự án gồm hai khu có đặc điểm khác biệt. Nửa phía bắc tập trung các công trình trung tới cao tầng, còn nửa phía nam là vùng chuyển đổi sang khu vực nhà ở đô thị truyền thống. Tại và quanh nhà ga ĐSDT có các công trình đô thị quy mô lớn như tòa nhà đại sứ quán, Bộ Công an, Cục Xuất nhập cảnh, Đài tiếng nói Việt Nam, v.v. Trong quy hoạch phân khu, hiện trạng sử dụng đất không có nhiều thay đổi trong tương lai nhưng có một số công trình sẽ được tái phát triển. Tầng cao tối đa trong khu vực này là 15 tầng.

**Hình 5.2 Tình hình sử dụng đất hiện nay và tương lai ở Khu vực Dự án**



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



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

- (i) Bãi đỗ trong khuôn viên: Có tổng cộng 232 điểm/công trình bãi đỗ trong khuôn viên với tổng diện tích 6700 m<sup>2</sup>, trong đó 28 tòa nhà có chỗ đỗ xe riêng và chỉ có 4 tòa nhà có bố trí bãi đỗ xe ngầm. Không gian bãi đỗ này có thể phục vụ khoảng 300 xe ô tô.
- (ii) Bãi đỗ trên đường: Phần lớn các điểm đỗ xe trong khu vực dự án là sử dụng không gian trên các tuyến đường bộ. Tổng số 4.454m chiều dài sát vỉa hè các trục đường chính được sử dụng làm nơi đỗ xe, do Nhà nước quản lý. Các điểm đỗ xe trên vỉa hè có thể phục vụ 2.140 xe máy và 222 xe ô tô.
- (iii) Hiện trạng quản lý bãi đỗ: Có các điểm bãi đỗ do cơ quan Nhà nước quản lý. Phí gửi xe là 3000 đồng/lượt với xe máy và 30.000 đồng/lượt với ô tô. Đối với ô tô, chỉ được phép gửi tối đa 2 giờ, sẽ tính thêm 30.000 đồng/lượt nếu vượt quá thời hạn 2 giờ (ví dụ như gửi 3 giờ sẽ phải trả 60.000 đồng)

5.15 Theo tiêu chuẩn về bãi đỗ áp dụng ở một số quốc gia thì ước tính sẽ cần 2.185 chỗ đỗ ô tô quy đổi cho khu vực dự án. Điều này cho thấy rằng khu vực dự án sẽ rất thiếu bãi đỗ, nhất là bãi đỗ trong khuôn viên do sẽ ngày càng khó và bất hợp lý khi sử dụng lòng đường làm nơi để xe.

## 2) Mặt bằng bãi đỗ xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo:

5.16 Ga Trần Hưng Đạo (C10) nằm ở bên dưới nút giao giữa phố Trần Hưng Đạo và phố Huế thuộc Khu Phố cũ. Phố Trần Hưng Đạo nối với ga Hà Nội còn ga Trần Hưng Đạo là điểm trung chuyển giữa Tuyến 2 và Tuyến 3 (giai đoạn 2), còn Tuyến 2 sẽ tiếp tục được kéo dài về phía nam và phía tây để kết nối với Tuyến 1 và Tuyến 2A trong giai đoạn 2.

5.17 Khi sử dụng phần không gian ngầm phía trên điểm quay đầu của đường sắt do đây là ga cuối của đoạn giai đoạn 1 – đoạn này sẽ xây dựng bằng phương pháp đào hở - thì có thể bố trí được bãi đỗ xe ngầm. Bãi đỗ xe ngầm này sẽ có chiều dài 255m và rộng 21,4m, sử dụng không gian ngầm phía trên phần không gian quay đầu của đường sắt tại ga cuối giai đoạn 1.

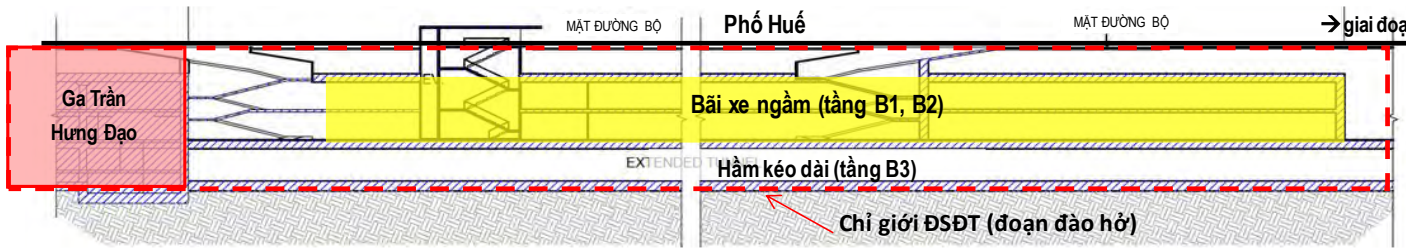
5.18 Một điểm thuận lợi lớn của dự án này là giảm được chi phí đầu tư (nhìn chung sẽ giảm khoảng 1/4 chi phí xây dựng) do xây dựng chi phí đào đất và làm công trình tạm được gộp vào trong dự án xây dựng ĐSĐT.

**Bảng 5.4 Chi phí xây dựng và bảo trì bãi đỗ xe ngầm tại ga C10**

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA, dựa vào Báo cáo Dự án xây dựng ĐSĐT Hà Nội tuyến số 2

**Hình 5.3 Mặt bằng (mặt cắt ngang) bãi đỗ xe ngầm Trần Hưng Đạo**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 3) Đề xuất xây dựng bãi đỗ xe ngầm gắn kết với ĐSDT

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

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

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

#### (b) So sánh chi phí xây dựng

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

5.22 Các chi phí xây dựng công trình bãi xe (rộng = 22m, dài = 225m) được ước tính cho nhiều loại bãi xe (xem Bảng 5.5).

**Bảng 5.5 Bóc tách chi phí xây dựng bãi đỗ xe ngầm bên dưới đường**

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Chú thích: N/A: không có số liệu

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

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

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

**Bảng 5.6 Phân tích tài chính về các dự án bãi đỗ xe ngầm tại các ga trên Tuyến 2**

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

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

#### 4) Đánh giá dự án

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

5.27 Căn cứ vào những tác động trên, những lợi ích kinh tế thu được có thể chia thành bốn nhóm như sau: (i) tiết kiệm thời gian đi lại, (ii) cải thiện điều kiện tiếp cận, (iii) tăng an toàn và thoải mái, và (iv) cải thiện môi trường địa phương. Nói chung, việc xây dựng bãi đỗ xe ngầm cùng với nhà ga ngầm sẽ mang lại lợi ích kinh tế to lớn cho cả khu vực ga nói chung và người sử dụng ĐSĐT.

5.28 Tính khả thi về tài chính của dự án này được xem xét dựa trên chi phí dự án bao gồm chi phí xây dựng ban đầu và chi phí khai thác cũng như doanh thu kỳ vọng từ bãi đỗ. Phân tích sử dụng giả định rằng mức phí gửi xe là 5.000 đồng/lượt với xe máy và 55.000 đồng/2 giờ với ô tô, đồng thời tỷ lệ sử dụng bãi đỗ là 80% và hệ số chiếm chỗ (số lượng xe mỗi vị trí đỗ mỗi ngày) là 6,0. Chi phí và doanh thu được so sánh với nhau trong giai đoạn khai thác giả định là 30 năm. Kết quả như sau:

- (i) Nếu những vị trí đỗ đều bố trí cho xe máy (560 chỗ) và ô tô (100 chỗ), FIRR chỉ đạt 3,8%. Để khai thác bãi đỗ hiệu quả về thương mại thì Nhà nước cần hỗ trợ khoảng 40% chi phí xây dựng ban đầu.
- (ii) Nếu những vị trí đó đều phục vụ đỗ ô tô và áp dụng mức phí gửi xe tăng 10% trong chu kỳ 2 năm thì FIRR đạt 12,1%, tương đương với ngưỡng khả thi về tài chính.

## **5) Kết luận**

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

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

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

### 6.1 Hướng tiếp cận

#### 1) Mục tiêu

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

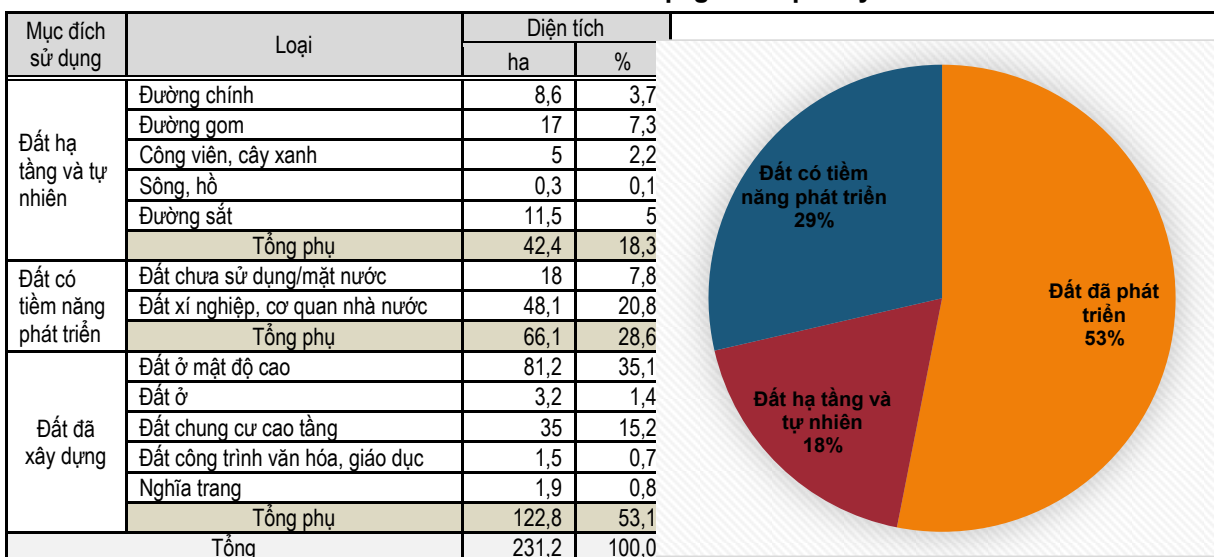
6.2 Xây dựng quy hoạch phát triển trung tâm phía nam thành phố để cân bằng cấu trúc đô thị sẽ góp phần tạo công ăn việc làm tại chỗ, giảm nhu cầu đi lại tới trung tâm thành phố đồng thời tạo cơ hội tái định cư, giãn dân trong trung tâm thành phố có mật độ quá cao như Khu Phố Cổ. Nghiên cứu tiền khả thi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

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

#### 2) Hiện trạng khu vực lập quy hoạch TOD

6.3 Khu vực lập quy hoạch TOD được chọn là khu vực nằm trong phạm vi bán kính 500m-1km từ ga với ranh giới là đường VĐ 2,5 ở phía bắc, đường trong quy hoạch phân khu ở phía đông, đường Nguyễn Hữu Thọ ở phía nam và sông Sét ở phía tây. Toàn bộ khu vực lập quy hoạch TOD rộng 231,2 ha (xem Hình 6.1, 6.2 và 6.3). Trên 1/4 diện tích đất này được xem là đất có tiềm năng phát triển, gồm cả đất chưa sử dụng, mặt nước, đất công sở, nhà máy sẽ di dời. Mật độ đường chiếm 10% nhưng mạng lưới đường phân bố hạn chế ở khu vực phía tây ga. Trong khu vực phát triển có nhiều loại công trình xây dựng như đất ở mật độ cao, chung cư mới xây dựng ở khu đô thị mới, v.v.

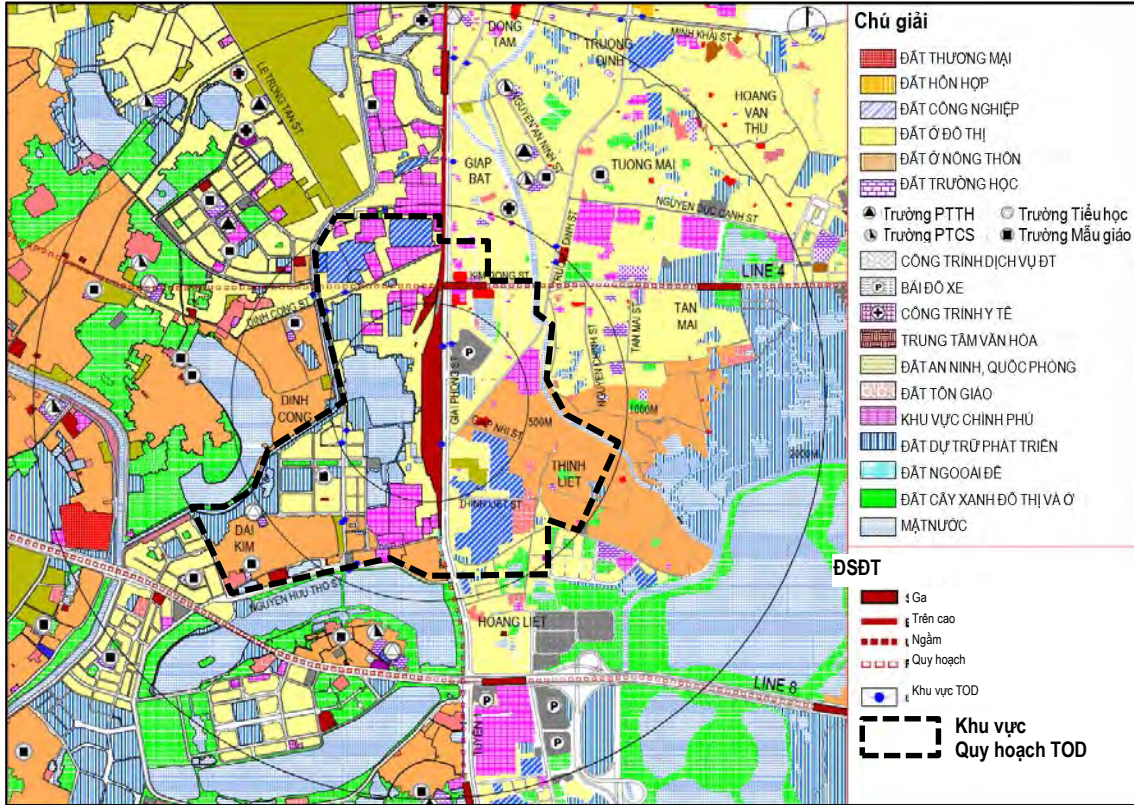
**Hình 6.1 Cơ cấu sử dụng đất hiện nay**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

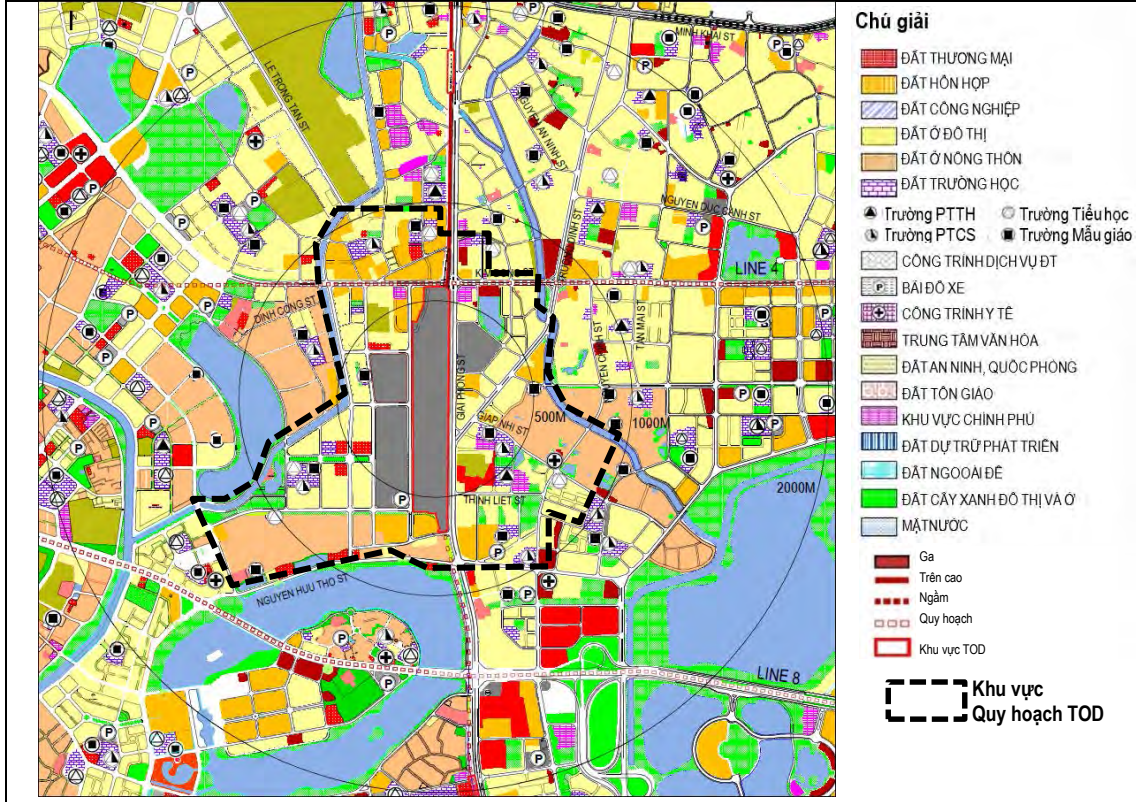


**Hình 6.2 Hiện trạng sử dụng đất tại khu vực quy hoạch TOD ga Giáp Bát**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.3 Khu vực quy hoạch TOD trong Quy hoạch phân khu**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA tổng hợp dựa theo QH Phân khu



## 6.2 Khung phát triển tổng thể

### 1) Ý tưởng phát triển

6.4 Khu vực phía nam thành phố đã và đang tăng trưởng nhanh để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về nhà ở với nhiều sáng kiến của khu vực tư nhân ở quy mô khác nhau. Tuy nhiên, các khu vực ở phía nam thiếu cụm trung tâm đa chức năng cạnh tranh nên không thể cung cấp dịch vụ đa dạng và tạo cơ hội việc làm, do đó, người dân phải tiếp tục phụ thuộc vào trung tâm hiện nay của thành phố.

6.5 Định hướng chính trong phát triển TOD khu vực ga Giáp Bát gồm (i) phát triển trung tâm dịch vụ đô thị mới (CBD) ở khu vực phía nam của thành phố, (ii) cung cấp các loại hình nhà ở khác nhau phù hợp với thu nhập của người dân bao gồm nhà xã hội tái định cư ngay trong khu vực dự án và ngoài trung tâm thành phố, (iii) tạo công ăn việc làm cho người dân, (iv) hình thành công viên và không gian xanh đô thị của vùng và (v) xây dựng khu đô thị hiện đại dựa vào đô thị kết nối trực tiếp với trung tâm thành phố hiện nay (Khu Phố cổ và Khu Phố Pháp).

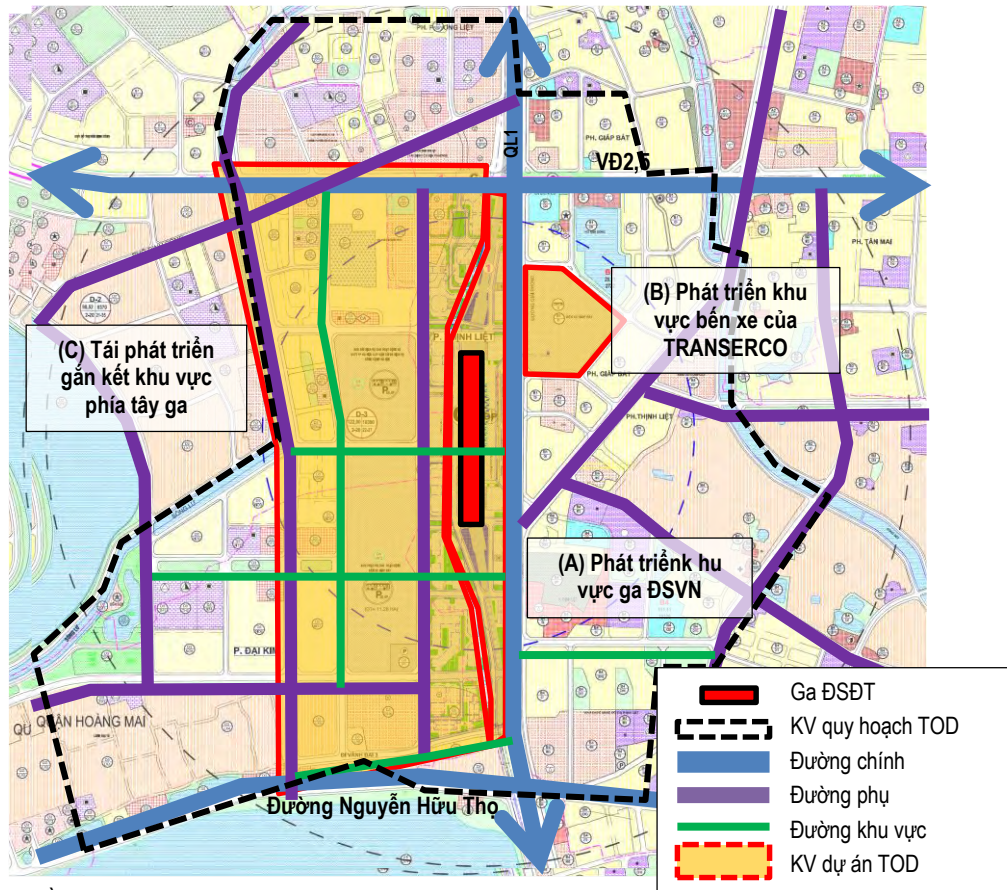
6.6 Ga Giáp Bát có thể đóng vai trò là trung tâm vận tải đa phương thức tại nơi giao cắt giữa các tuyến đường vành đai và hành lang Bắc – Nam. Các khu đô thị mới và khu ngoại ô phát triển ở phía nam sẽ được kết nối chặt chẽ với nhau và hiệu quả sử dụng đất sẽ được cải thiện nếu thực hiện tốt TOD.

### 2) Xác định các dự án TOD

6.7 Ba dự án đã được xác định gồm (xem Hình 6.4):

- (i) **Xây dựng tổ hợp ga trên đất của ĐSVN (11,1 ha):** Sẽ xây dựng tổ hợp ga trên quỹ đất của ĐSVN để củng cố tiềm năng phát triển ga, tăng giá trị đất của ĐSVN và hình thành điểm nhấn của khu trung tâm mới.
- (ii) **Xây dựng tổ hợp bến xe khách liên tỉnh (4,5 ha):** Sau khi di dời bến xe buýt nội đô trước cửa ga ĐSĐT, sẽ tái phát triển bến xe khách liên tỉnh để sử dụng tối ưu diện tích đất của bến xe Giáp Bát và cung cấp dịch vụ vận tải liên tỉnh thuận tiện cho người sử dụng xe khách và cộng đồng địa phương.
- (iii) **Tái phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga (65,2 ha):** Khai thác quỹ đất chưa sử dụng và khu nhà máy, xí nghiệp cũng như các khu dân cư đã xuống cấp để thực hiện dự án tái phát triển đô thị gắn kết nhằm cung cấp mạng lưới đường bộ và hạ tầng phù hợp, hình thành trung tâm mới ở phía nam để thu hút người sử dụng ĐSĐT, các cộng đồng địa phương và người dân ở phía nam Hà Nội.

Hình 6.4 Định hướng phát triển các khu vực dự án TOD Giáp Bát



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### 6.3 Xây dựng tổ hợp ga trên đất của ĐSVN

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

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

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

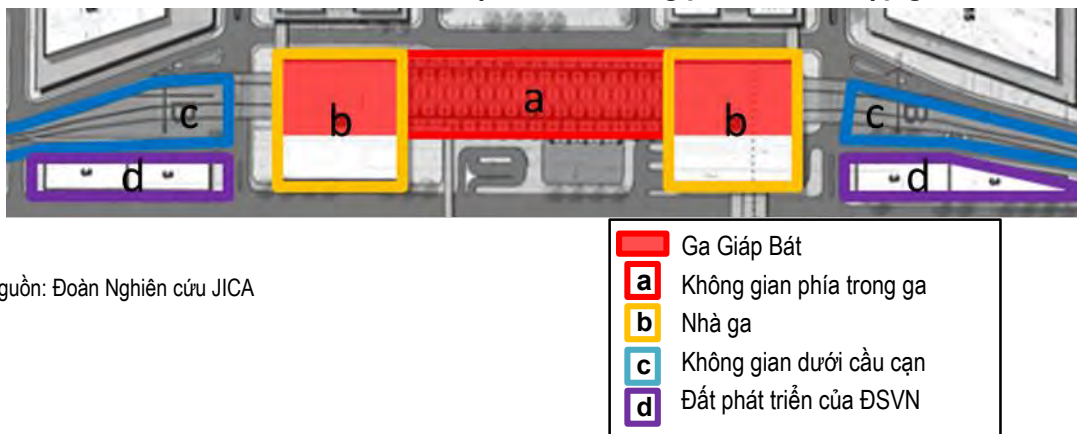
6.10 **Khu vực dự án:** Khu vực dự án là khu đất hiện nay của ĐSVN (rộng 11,1 ha), gồm ga ĐSVN, kho bãi và các xí nghiệp. Các công trình ga ĐSVN rộng khoảng 3.500 m<sup>2</sup>. Giá trị khu đất hiện nay ước tính vào khoảng 113 triệu USD, gồm các công trình trị giá 1,8 triệu USD và khu đất trị giá 111 triệu.

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

6.12 Sau khi phát triển ĐSĐT cùng với các công trình giao thông, trên một nửa diện tích đất của ĐSVN (6,27ha, 56% tổng diện tích đất) sẽ được khai thác phục vụ phát triển đô thị với chức năng sử dụng đất hỗn hợp, gồm cả công trình ga. Các dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN nhằm phát triển gắn kết với ĐSĐT, gồm các dự án sau (xem các Hình 6.5 và Hình 6.6):

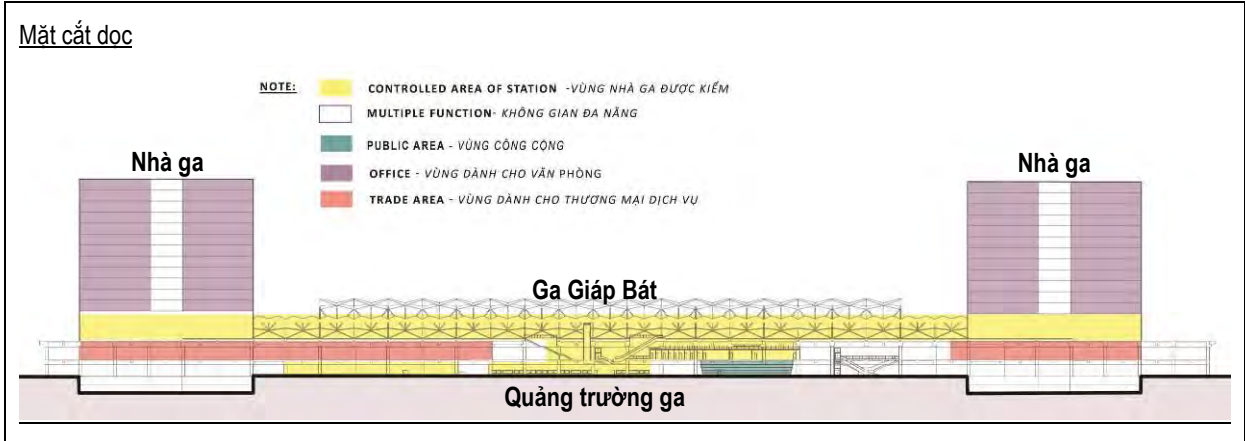
- (i) Các cửa hàng và công trình dịch vụ phía trong ga
- (ii) Khai thác không gian phía dưới cầu cạn để phát triển khu thương mại và bãi đỗ xe
- (iii) Xây dựng công trình nhà ga khai thác không gian phía trên ga (xem Hình 6.7), và
- (iv) Xây dựng các tòa nhà dọc QL1.

Hình 6.5 Khu vực có tiềm năng phát triển tổ hợp ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.6 Quy hoạch các công trình nhà Giáp Bát**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.13 Sự phát triển gắn kết này sẽ tạo ra các tuyến đường tiếp cận ga hiệu quả trong khu đất của ĐSVN, quảng trường ga tổng hợp và các tổ hợp nhà cao tầng mật độ cao với tổng diện tích sàn mới là 476.000 m<sup>2</sup> tại và quanh ga (xem Bảng 6.1 và Hình 6.7).

**Bảng 6.1 Tương lai phát triển tổ hợp ga**

Phân loại	Hạng mục	Diện tích (m <sup>2</sup> )	(%)	
Sử dụng đất	Giao thông	Ga <sup>1)</sup>	17.200	15,5
		Cầu cạn <sup>1)</sup>	18.900	17,0
	Đường bộ	33.600	30,2	
	Sử dụng hỗn hợp	41.300	37,2	
	<b>Tổng</b>	<b>111.000</b>	<b>100,0</b>	
Diện tích sàn	Công trình phía trong ga	16.200	3,4	
	Tòa nhà ga	328.000	68,8	
	Công trình dưới cầu cạn	10.900	2,3	
	Công trình trên đất của ĐSVN	121.500	25,5	
	<b>Tổng</b>	<b>476.600</b>	<b>100,0</b>	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Khai thác không gian phía trên ga và dưới cầu cạn để phát triển trung tâm thương mại. Quảng trường ga phía đông nằm ở tầng 1 của công trình nhà ga.

**Hình 6.7 Hình ảnh phát triển tổ hợp ga ĐSVN**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.14 **Chi phí dự án** Tổng chi phí ước tính của dự án (không bao gồm ga ĐSDT) là 542 triệu USD, gồm chi phí xây dựng đường và quảng trường ga (13,42 triệu USD) và các công trình đề xuất trong khu đất của ĐSVN (528,5 triệu USD) (xem Bảng 6.2).

**Bảng 6.2 Chi phí dự án phát triển gắn kết khu đất của ĐSVN**

Hạng mục		Đơn giá xây dựng (\$/m <sup>2</sup> )	Diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	Chi phí dự án (triệu \$)
Công trình công cộng	Đường	276	33,600	9.27
	Quảng trường ga phía đông	280	14,800	4.14
	Tổng phụ		48,400	13.42
Công trình phát triển gắn kết	Công trình phía trong ga	500	16,200	8.10
	Tòa nhà ga	1,560	328,000	511.68
	Công trình dưới cầu cạn	800	10,900	8.72
	Công trình khác	1,440	121,500	174.96
	Tổng phụ		476,600	528.50
<b>Tổng</b>				<b>541.92</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

6.16 Tổng chi phí đầu tư là 643,6 triệu USD, chi phí khai thác và quản lý là 31,8 triệu USD được bù đắp từ doanh thu cho thuê sàn là 201,5 triệu USD/năm. Doanh thu thực hàng năm ước tính vào khoảng 170 triệu USD.

6.17 **Đánh giá dự án:** Thời gian khai thác được xác định riêng cho từng dự án (5, 7 và 15 năm). Tỷ lệ nội hoàn tài chính năm hoàn thành dự án đủ cao để bù đắp chi phí đầu tư và mang lại lợi nhuận. Sau khi hoàn thành, giá trị tài sản ước tính sẽ tăng lên 961,4 triệu USD, gồm đất và các công trình.

**Bảng 6.3 Ước tính tỷ lệ nội hoàn tài chính của dự án phát triển gắn kết quỹ đất của ĐSVN**

Hạng mục	Chi phí		Doanh thu cho thuê (triệu \$/năm)	Lợi nhuận ròng (triệu \$/năm)	Đánh giá	
	Chi phí xây dựng (triệu \$)	Kkhai thác và QL (triệu \$/năm)			Thời hạn dự án (năm)	FIRR (%)
Các công trình phía trong ga	8,1	2,0	8,1	6,1	5	51,4%
Công trình nhà ga	426,4	20,7	137,8	117,1	15	21,4%
Công trình dưới cầu cạn	8,72	1,4	4,6	3,2	7	31,3%
Các công trình khác	175,0	7,7	51,0	43,3	15	17,4%
<b>Tổng</b>	<b>643,58</b>	<b>30,97</b>	<b>195,07</b>	<b>164,10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 6.4 Tái phát triển gắn kết bến xe buýt

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

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

6.19 Dự án đề xuất sẽ được đánh giá từ góc độ kinh tế, tài chính và môi trường để xác định cách thức đa dạng hóa và tăng cường dịch vụ xe buýt gắn kết với các dịch vụ và công trình khác cũng như cách thức các công ty khai thác xe buýt có thể mở rộng các chức năng kinh doanh sang lĩnh vực phi vận tải – lĩnh vực mà các đơn vị phát triển tư nhân cũng tham gia vào dự án. Nếu khung dự án khả thi, kế hoạch này có thể nhân rộng với các bến xe khác như bến xe Gia Lâm, bến xe Nam Thăng Long, v.v.

6.20 **Khu vực dự án:** Khu vực dự án rộng 4,5ha gồm bến xe Giáp Bát hiện nay (3,5 ha, 77,1%) và các khu dân cư xung quanh (rộng 1,0 ha, 22,9%). Công trình bến xe buýt có tổng diện tích sàn 7.000m<sup>2</sup> còn tổng diện tích sàn chung cư là 14.000m<sup>2</sup>, gồm 140 căn hộ. Giá trị công trình ước tính sơ bộ vào khoảng 56 triệu USD, gồm tòa nhà trị giá 10,9 triệu USD và khu đất trị giá 45,1 triệu USD.

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

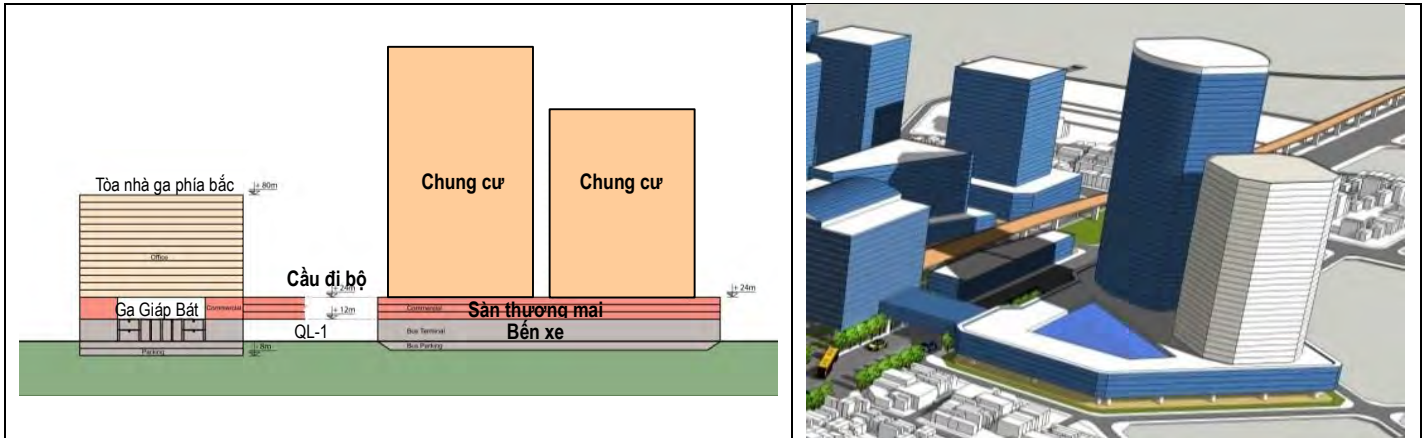
6.22 Khu vực Giáp Bát sẽ phát triển trung tâm dịch vụ của khu vực phía nam và ngoại ô tây nam Hà Nội với các công trình thương mại (trung tâm mua sắm), công trình vui chơi giải trí (công trình vui chơi trong nhà, rạp chiếu phim, v.v.). Đề xuất tái phát triển tòa nhà tổ hợp gồm bến xe khách liên tỉnh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

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

6.24 Diện tích sàn mới xây dựng trong tổ hợp bến xe buýt rộng 121.100m<sup>2</sup>, gồm bến xe buýt (30.000m<sup>2</sup>), sàn thương mại (30.000m<sup>2</sup>), diện tích căn hộ (61.100m<sup>2</sup> gồm cả nhà tái định cư (xem Hình 6.8). Tổ hợp trong tương lai ước tính trị giá 300 triệu USD.



**Hình 6.8 Quy hoạch mặt cắt và hình ảnh của tổ hợp bến xe**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.25 **Chi phí dự án:** Tổng chi phí dự án ước tính khoảng 114 triệu USD, bao gồm chi phí xây dựng tổ hợp bến xe, thương mại và hai chung cư cao tầng (xem Bảng 6.4).

**Bảng 6.4 Chi phí dự án xây dựng tổ hợp bến xe**

Hạng mục	Đơn giá xây dựng (\$/m <sup>2</sup> )	Diện tích sàn (m <sup>2</sup> )	Chi phí dự án (triệu \$)	Ghi chú
Bến xe buýt	800	30.000	24,0	Hầm tầng 1 và tầng 1
Công trình thương mại	700	30.000	21,0	Tầng 2 đến tầng 4
Căn hộ tái định cư	700	11.100	7,8	20 tầng, 140 căn hộ tái định cư
Căn hộ thương mại	700	50.000	35,0	32 tầng, 500 căn hộ để bán
Chi phí quản lý	-	-	26,3	30% chi phí xây dựng
<b>Tổng</b>	-	<b>121.000</b>	<b>114,1</b>	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.26 Để thu hồi chi phí xây dựng các tòa nhà thấp tầng trong bến xe và các công trình thương mại, sẽ thu phí xe buýt (2 USD/lượt đón trả khách, 2 USD/lượt sử dụng bãi chờ) và phí thu sân thương mại (40 USD/m<sup>2</sup>)

6.27 **Đánh giá dự án:** Căn cứ vào kết quả phân tích tài chính của dự án với điều kiện nói trên, dự án này không khả thi về tài chính (FIRR là 12% sau 20 năm, thấp hơn giá trị thị trường). Để thu hồi được chi phí, đề xuất xây dựng các chung cư cao tầng, bao gồm cả các căn hộ cho 140 hộ tái định cư). Để thu hồi vốn đầu tư, đề xuất xây dựng các khu chung cư cao tầng gồm các căn hộ tái định cư cho 140 hộ. Nếu xây dựng 500 căn hộ để bán, lợi nhuận thu được (100 triệu \$) có thể bù đắp vốn đầu tư và tỷ lệ nội hoàn tài chính sẽ tăng lên 20% (xem Bảng 6.5).

**Bảng 6.5 Tỷ lệ nội hoàn tài chính của dự án tổ hợp bến xe**

Chi phí xây dựng (triệu \$)	Doanh thu		Đánh giá	
	Bán căn hộ (triệu \$)	Nợ (triệu \$) <sup>1)</sup>	Thời gian khai thác (năm)	FIRR (%)
114,1	100,0	14,1	10	25,5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Nguồn thu trả nợ là phí thu được từ bến xe buýt và doanh thu cho thuê sân thương mại.

## 6.5 Tái phát triển gắn kết khu vực phía tây ga

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

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

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

6.30 **Khu vực dự án:** Khu vực dự án rộng 65,2ha có ranh giới là đường Vành đai 2.5 theo quy hoạch ở phía bắc, phố Nguyễn Cảnh Dị ở phía tây, đường đông-tây quy hoạch ở phía nam, và giáp với đất của ĐSVN ở phía đông. Khu vực này bao gồm một phần khu đô thị mới, các khu vực dân cư đã xây dựng, hồ Đàm Đồi (hồ điều hòa), đất nhà máy và cơ quan, đất ở, v.v. hiện chưa phát huy hiệu quả. Tổng giá trị toàn bộ khu vực ước tính khoảng 915,2 triệu USD, trong đó bao gồm 634 triệu USD giá trị đất, 301,2 triệu USD giá trị công trình (xem Bảng 6.6).

**Bảng 6.6 Hiện trạng sử dụng đất khu vực phía tây ga**

Hạng mục		(m <sup>2</sup> )	(%)
Đất công cộng	Đường phố	76.600	11,7
	Tổng	76.600	11,7
Đất tư nhân	Hồ điều hòa	138.300	21,2
	Đất chưa sử dụng/cây xanh	7.700	1,2
	Đất có tiềm năng phát triển	23.500	3,6
	Đất cơ quan nhà nước	54.000	8,3
	Đất xí nghiệp, kho bãi	103.000	15,8
	Đất ở mật độ cao	165.900	25,4
	Khu đô thị mới	33.900	5,2
	Chung cư cao tầng	40.200	6,2
	Đất quân đội, công trình công cộng	8.900	1,4
	Tổng	575.400	88,3
Tổng		652.000	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.31 **Khung dự án:** Khung dự án khu vực ga Giáp Bát nhằm hình thành một trung tâm nhỏ gọn dựa vào VTCC. Nhờ tái phát triển đô thị gắn kết, đường bộ và hạ tầng sẽ được phát triển theo quy hoạch phân khu cùng với các công trình đô thị. Các hợp phần dự án được chia làm 3 nhóm như sau:

- (i) Xây dựng đường bộ và hạ tầng kỹ thuật: Căn cứ vào Quy hoạch Phân khu, sẽ hình thành mạng lưới đường trục bằng cách tổng hợp quỹ đất từ đất công, đất chưa sử dụng để chuyển đổi sang mục đích phát triển đường bộ và hạ tầng.
- (ii) Xây dựng khu tái định cư và nhà xã hội: Các khu nhà ở xã hội gồm (a) căn hộ chung cư cho 3.000 hộ (12.000 người) định cư trong khu vực dự án TOD hiện, (b) nhà ở xã hội phục vụ tái định cư và cho các đối tượng có thu nhập thấp, (c) các công trình công cộng như trường tiểu học, bệnh viện, trường mẫu giáo. Ngoài ra, sẽ phát triển các căn hộ thương mại để bù đắp chi phí xây dựng nhà ở xã hội. Do đó, dự án xây dựng nhà ở xã hội sẽ đem lại lợi nhuận cho cả khu vực nhà nước và tư nhân.
- (iii) Xây dựng khu thương mại trung tâm trên quỹ đất chung: Sau khi điều chỉnh lại các lô đất và xây dựng đường và hạ tầng, đất trống sau khi di dời các xí nghiệp, công trình công cộng và mặt nước cũng như quỹ đất dự trữ sẽ được phát triển để hình thành trung tâm đô thị mới với mục đích sử dụng hỗn hợp gồm các công trình đa mục đích và các công trình công cộng (30,2 ha, 46,4% diện tích trong khu vực).

6.32 Sau khi hoàn thành phát triển gắn kết khu vực phía tây ga, các tuyến đường sẽ được xây dựng theo quy hoạch phân khu cùng với xây dựng các công trình công cộng (xem Bảng 6.7). Sau khi điều chỉnh lại các lô đất, trong khu vực sẽ hình thành một trung tâm đô thị mới và quỹ đất còn lại sẽ được bán để thu hồi chi phí đầu tư, quỹ đất này cũng là một phần của khu trung tâm mới (xem Hình 6.9 và Hình 6.10).

6.33 Sau khi tái phát triển, giá trị của khu vực sẽ tăng lên 5.560 triệu USD, gồm các toàn nhà trị giá 4.600 triệu USD và khu đất trị giá 960 triệu USD.

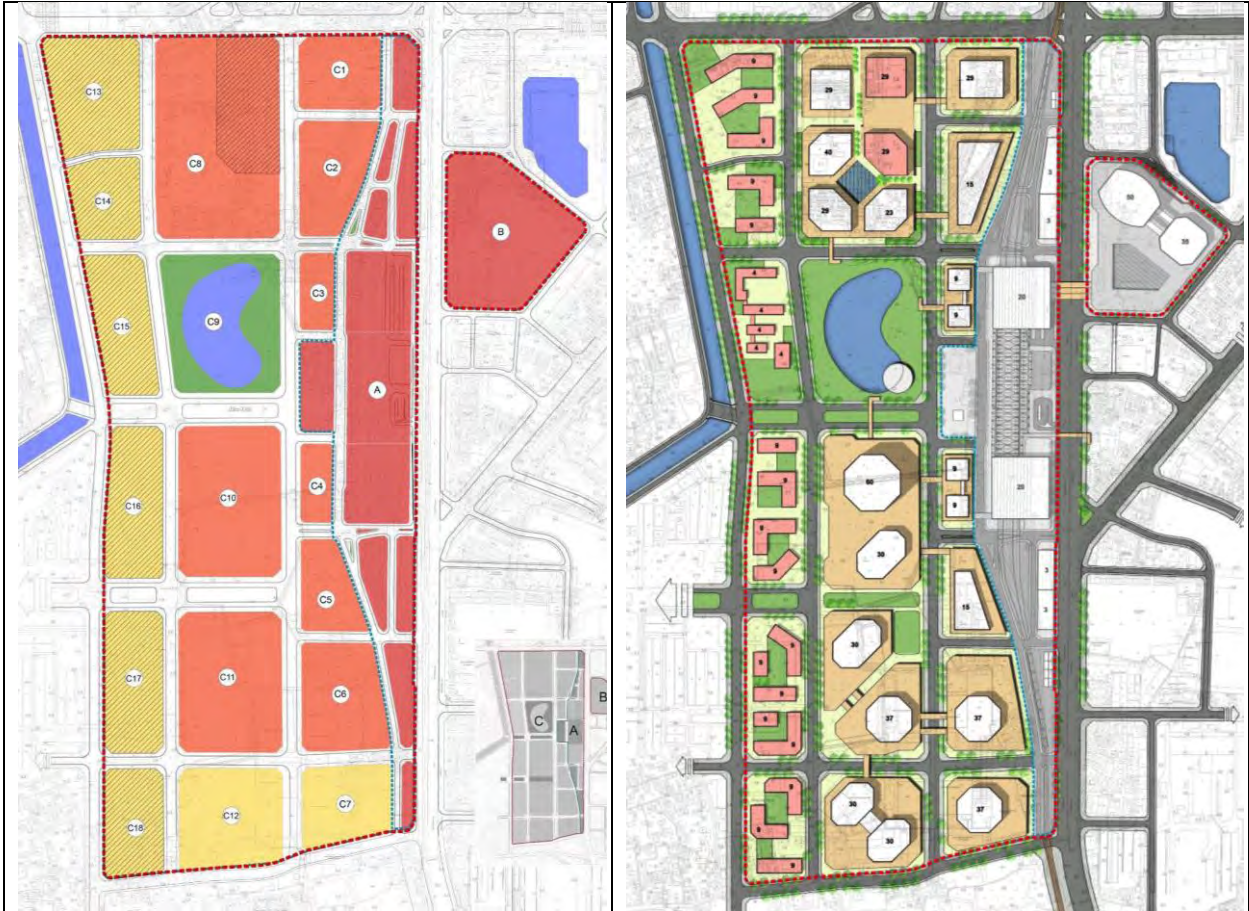
**Bảng 6.7 Quy hoạch sử dụng đất tương lai của khu vực phía tây ga**

Hạng mục		(m <sup>2</sup> )	(%)
Đất công cộng	Đường phố	161.300	24,7
	Quảng trường ga	10.600	1,6
	Công viên	47.000	7,2
	Tổng	218.900	33,6
Đất tư nhân	Khu phát triển mới <sup>1)</sup>	223.400	34,3
	Đất dân cư mật độ cao	39.500	6,1
	Căn hộ tái định cư	20.800	3,2
	Khu đô thị mới	28.800	4,4
	Chung cư cao tầng	34.200	5,2
	Đất quân sự, công cộng	7.500	1,2
	Tổng	354.200	54,3
Đất dự trữ		78.900	12,1
<b>Tổng</b>		<b>652.000</b>	<b>100,0</b>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

1) Khu phát triển mới là khu đất có tiềm năng phát triển gồm hồ điều hòa, đất chưa sử dụng, đất cây xanh, đất cơ quan nhà nước và đất nhà máy, xí nghiệp.

**Hình 6.9** Quy hoạch sử dụng đất và Quy hoạch công trình tương lai cho khu vực phía tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**6.34 Chi phí dự án cho Dự án tái điều chỉnh đất:** Tổng chi phí dự án ước tính khoảng 320,9 triệu USD, bao gồm chi phí xây dựng đường bộ và hạ tầng công ích (73,8 triệu USD), chi phí đền bù để xây dựng đường bộ và chi phí xây dựng khu tái định cư (139,4 triệu USD) và các chi phí xây dựng khác có liên quan như san nền, chuẩn bị kỹ thuật, khảo sát và thiết kế, v.v. (107,8 triệu USD) (xem Bảng 6.8).



**Bảng 6.8 Chi phí dự án tái phát triển gắn kết khu vực phía tây**

Hạng mục		Khối lượng (m <sup>2</sup> )	Chi phí (triệu USD)
Chi phí phát triển hạ tầng công cộng	Đường bộ	Đường chính	4.566
		Đường tiếp cận	2.524
	Tổng		7.090
	Công viên và không gian xanh		47.000
	Quảng trường ga		10.600
Tổng			73,81
Chi phí GPMB	Chi phí đền bù đất thu hồi xây dựng đường chính		88.500
	Xây dựng căn hộ tái định cư		
	Tổng		
Chi phí khác	Gia cố và chuẩn bị đất		
	Công trình tiện ích	Công trình thoát nước	0
		Công trình cấp nước	4.566
		Cấp điện	9.132
		Tổng	9.132
	Chi phí quản lý		
	Phí khảo sát và thiết kế		
	Phí trả lãi vay		
	Chi phí vận hành		
	Tổng		
Tổng			320,94

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.35 Tổng doanh thu phải cân bằng chi phí để giải quyết các vấn đề tài chính sau khi hoàn thành dự án (xem Bảng 6.9). Để thu hồi chi phí đầu tư, sẽ bán quỹ đất dự trữ. Do dự án nhằm phát triển hạ tầng công cộng và chia lại các lô đất nên là dự án phi lợi nhuận. Sau khi xây dựng đường, hạ tầng và tình hình sử dụng đất trong khu vực phía tây sẽ thay đổi nhanh chóng, góp phần hình thành khu trung tâm đô thị mới trong khu vực.

**Bảng 6.9 Doanh thu và chi phí của Dự án tái điều chỉnh đất**

Hạng mục		Triệu USD	Tỷ lệ (%)
Doanh thu	Đấu giá quỹ đất dự trữ		247,13
	Chi phí xây dựng đường của cơ quan chức năng		73,81
	Tổng		320,94
Chi phí	Công trình công cộng	Đường bộ	62,72
		Công viên, cây xanh	7,99
		Quảng trường ga	3,10
		Tổng	73,81
	Chi phí GPMB		139,39
	Chi phí khác	Gia cố đất	6,99
		Hạ tầng (cấp/thoát nước, cấp điện)	27,25
		Khác (khảo sát thiết kế, chi phí khai thác, v.v.)	73,51
Tổng		107,75	
Tổng		320,94	
Tổng		320,94	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

6.36 **Cơ cấu chi phí dự án phát triển khu trung tâm mới:** Áp dụng mô hình “tái điều chỉnh đất đai”, dự án sẽ phát triển các khu đất với hệ thống đường và hạ tầng phù hợp như là dự án phi lợi nhuận, lợi nhuận mang lại từ sự phát triển và cho thuê các công trình thương mại, kinh doanh. Nếu quy định chiều cao công trình tối đa là 30 tầng thì tổng diện tích sàn xây dựng trong quỹ đất rộng 65,2 ha là 521 ha (xem Bảng 6.10 và Hình 6.10).

**Bảng 6.10 Chi phí dự án phát triển trung tâm đô thị mới**

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

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

**Hình 6.10 Hình ảnh về dự án phát triển đô thị gắn kết khu vực phía tây ga**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA



## 6.6 Cơ chế thực hiện

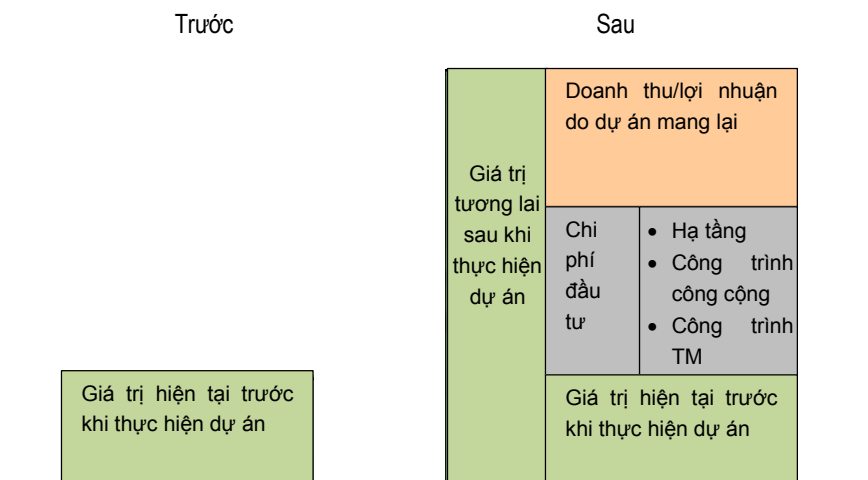
### 1) Nguyên tắc phát triển gắn kết theo TOD

#### (a) Nguyên tắc lợi nhuận

6.37 Dự án phát triển gắn kết đề xuất nhằm chia sẻ chi phí và lợi nhuận dự án một cách công bằng giữa các bên liên quan gồm chủ sở hữu đất hiện nay, nhà đầu tư mới và chính quyền dựa trên nguyên tắc “lợi nhuận”. Lợi nhuận của một dự án có thể được dùng cho việc thu hồi chi phí đầu tư công trình công ích do tăng giá trị tài sản. Khi sử dụng giá trị tăng thêm này thì tất cả các bên liên quan gồm Nhà nước, chủ đầu tư và hộ sử dụng đất đều là đối tượng hưởng lợi (xem Hình 6.11):

- (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) Các hộ sử dụng đất có thể tham gia vào dự án bằng cách đóng góp bất động sản và được bố trí bất động sản mới (căn hộ);
- (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 6.11 Khái niệm về lợi nhuận/lợi ích tài chính trong phát triển gắn kết**



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

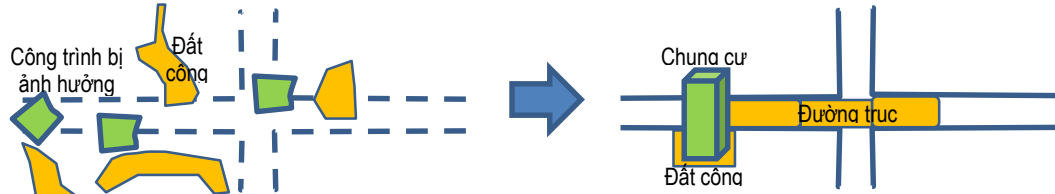
#### (b) Chia lại lô đất và gom các lô đất để xây dựng đường bộ và hạ tầng

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

6.39 Ví dụ, các công trình hiện hữu nằm ngay trên vị trí các tuyến đường quy hoạch phải được di dời để tạo đất trống. Để bố trí đất và công trình tái định cư cho những hộ bị ảnh hưởng, Nhà nước sẽ điều chỉnh lại quỹ đất công và các khu đất chưa sử dụng nhằm đảm bảo đất cho xây dựng đường bộ, nhà tái định cư như trong Hình 6.12. Sau khi tổng hợp quỹ đất

công và xây dựng đường bộ, Nhà nước sẽ bán phần đất công còn lại hoặc xây dựng các khu tái định cư cho các hộ bị di dời, các đối tượng thu nhập thấp hoặc để bán ra thị trường lấy tiền thu hồi chi phí dự án.

**Hình 6.12** Chia lại các lô đất và gom các lô đất công để xây dựng hạ tầng công cộng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

### (c) Cơ chế phát triển đô thị gắn kết

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

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

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

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

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

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

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

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

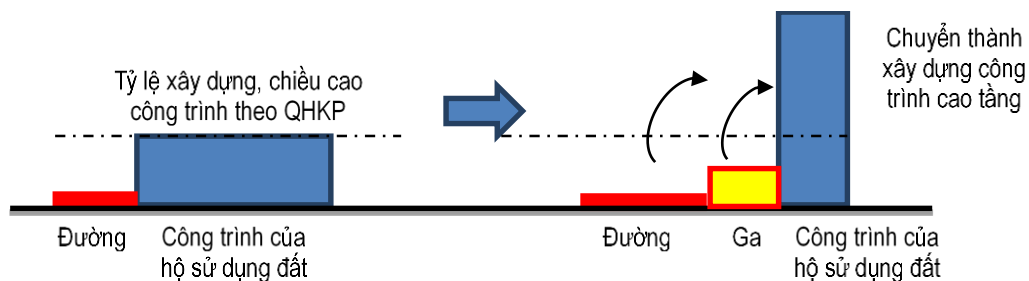
6.46 Khu vực quy hoạch TOD do tư nhân đề xuất cần được thẩm định bởi một hội đồng gồm đại diện của các cơ quan hữu quan, các học giả, các nhà khoa học và những cá nhân có kinh nghiệm. Tiêu chí đánh giá gồm:

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

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

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

**Hình 6.13 Chuyển đất thành chiều cao công trình**



### 3) Sự tham gia của các bên liên quan

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

6.48 Cần chú ý rằng dự án TOD là dự án đem lại lợi ích công cộng với sự khởi xướng của tư nhân và sự tham gia của cộng đồng. Do đó, tất cả các bên liên quan đều có lợi ích và trách nhiệm thực hiện dựa trên nguyên tắc người hưởng lợi phải trả tiền (xem Bảng 6.11).

**Bảng 6.11 Lợi ích và trách nhiệm của các chủ sở hữu liên quan**

	Lợi ích	Trách nhiệm
Nhà nước	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gia tăng lợi ích công cộng nhờ cải thiện môi trường sống nói chung và điều kiện giao thông</li> <li>Tăng thu ngân sách (thuế thu nhập, thuế sử dụng đất, v.v.)</li> <li>Giảm khối lượng giải phóng mặt bằng và chi phí đền bù</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thành lập Ủy ban thực hiện dự án TOD</li> <li>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)</li> <li>Cung cấp nhà ở xã hội trong khu vực dự án TOD</li> </ul>
Nhà đầu tư	<ul style="list-style-type: none"> <li>Được phê duyệt và có quyền sử dụng đất để phát triển đô thị tổng thể quanh ga</li> <li>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.)</li> <li>Đảm bảo có khách hàng ổn định và bền vững và có lợi nhuận khi lưu lượng hành khách sử dụng ĐSDT tăng và tạo thêm công ăn việc làm</li> <li>Thúc đẩy các dự án phát triển đô thị với cam kết và hỗ trợ của nhà nước.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tham gia vào Ủy ban thực hiện dự án TOD.</li> <li>Xây dựng đường sá và hạ tầng công cộng theo quy hoạch phân khu</li> <li>Xây dựng nhà ở xã hội gồm các khu tái định cư trong khu vực dự án TOD và các khu vực khác</li> <li>Xây dựng nhà tạo trong quá trình xây dựng</li> <li>Đảm bảo nguồn vốn để thực hiện dự án</li> <li>Đàm phán với chủ sở hữu đất để xây dựng sự đồng thuận</li> </ul>
Chủ sở hữu đất	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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</li> <li>Đảm bảo cơ hội việc làm trong khu vực dự án TOD để đảm bảo sinh kế</li> <li>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</li> <li>Được chia sẻ lợi nhuận từ quỹ đất chung nếu giá đất tăng sau khi thực hiện dự án</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Góp một phần đất để xây dựng hạ tầng công cộng và/hoặc đất chung để bán</li> <li>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</li> <li>Được phân nhà ở tạm ở khu vực khác trong quá trình xây dựng</li> <li>Cần thời gian để lập dự án, xây dựng sự đồng thuận và thực hiện</li> </ul>

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

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

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

6.50 Ban QLDA sẽ tổ chức đấu thầu cạnh tranh để lựa chọn nhà đầu tư tư nhân (hoặc liên doanh) để lập quy hoạch TOD, xúc tiến và đầu tư các dự án. Nhà đầu tư sẽ lập kế hoạch thực hiện dự án gồm quy hoạch hạ tầng kỹ thuật, kế hoạch tài chính và kế hoạch chuyển đổi quyền

sử dụng đất trên cơ sở thảo luận với Ban QLDA hoặc Ban Chỉ đạo và tham vấn các cộng đồng địa phương.

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

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

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

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

6.54 Do đó, cần xây dựng các tài liệu hướng dẫn về TOD để đảm bảo mức độ dịch vụ nhất định. Các tài liệu này có thể áp dụng đối với tất cả các khu vực ga.

### **(d) Sự tham gia của các hộ sử dụng đất**

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

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

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

## **6.7 Kết luận và khuyến nghị**

### **1) Kết luận**

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

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

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

(ii) Tính khả thi của dự án

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

### **2) Khuyến nghị**

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

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

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



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

## 7 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### 7.1 Kết luận

#### 1) Tâm quan trọng của TOD

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

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

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

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

#### 2) Sản phẩm chính của TOD

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

- (i) Cải tạo và phát triển các tuyến đường chính đã quy hoạch trong Quy hoạch Phân khu: Cần ưu tiên phát triển các tuyến đường chính trong Quy hoạch Phân khu kết nối với ga

ĐSĐT, đặc biệt trong các khu vực tại và quanh ga gắn kết với phát triển ĐSĐT. Điều này sẽ không chỉ góp phần nâng cao hiệu quả của các dự án mà còn tạo cơ hội thực hiện tái định cư cho các hộ gia đình bị ảnh hưởng và đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng.

- (ii) **Cải tạo các tuyến đường và ngõ phố trong khu vực:** Kinh nghiệm của nhiều đô thị phát triển dựa vào vận tải cho thấy đi bộ là phương thức tiếp cận ĐSĐT chính. Cải thiện điều kiện và môi trường đi bộ đóng vai trò rất quan trọng nên mức độ cải thiện sẽ ảnh hưởng tới phạm vi ảnh hưởng của ĐSĐT. Ngoài ra, đối với Hà Nội, cũng cần xem xét kỹ điều kiện tiếp cận ga ĐSĐT bằng xe đạp và xe máy. Cải tạo các tuyến đường và ngõ phố trong khu vực gồm mặt đường, hệ thống thoát nước, đèn tín hiệu và kiểm soát giao thông, hệ thống đèn đường, cây xanh hè phố, các công trình đảm bảo an toàn, v.v. sẽ không chỉ góp phần cải thiện điều kiện tiếp cận ĐSĐT mà còn góp phần cải thiện tính cơ động và môi trường sống ở các khu dân cư địa phương.
- (iii) **Cải thiện công tác tổ chức giao thông ở trung tâm Hà Nội:** Các tuyến đường sắt đô thị số 1, 2 và 3 sẽ mang lại cơ hội lớn cho Hà Nội cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố. Trung tâm thành phố sẽ có các ga ĐSĐT như Hàng Đậu, Long Biên Nam, Hồ Hoàn Kiếm, Trần Hưng Đạo, Phùng Hưng và ga Hà Nội. Hầu như toàn bộ Khu Phố cổ và Khu Phố cũ đều nằm trong phạm vi đi bộ từ các ga đường sắt đô thị. Cùng với việc bố trí các bãi xe tại khu vực ngoại vi, cần đảm bảo bố trí các tuyến xe buýt cũng như các biện pháp hạn chế xe ô tô đi vào các khu vực này. Theo đó, khả năng cải thiện tình hình giao thông ở trung tâm thành phố sẽ tăng đáng kể.
- (iv) **Đẩy mạnh xây dựng các bãi đỗ phương tiện gắn với đường sắt đô thị:** Mặc dù các ga đường sắt phải có các bãi xe phù hợp để tăng cường các hoạt động kết nối liên phương thức nhưng có nhiều ga không có đủ không gian để bố trí bãi xe, nhất là ở khu vực trung tâm thành phố. Do đó, cần cân nhắc sử dụng không gian bên dưới cầu cạn và triển khai phát triển gắn kết không gian ngầm trong giai đoạn xây dựng đường sắt đô thị.<sup>3</sup>
- (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.<sup>4</sup> 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.
- (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

---

<sup>3</sup> Ví dụ, trường hợp ga Trần Hưng Đạo, có thể xây dựng bãi xe ngầm với chi phí xây dựng thấp hơn nhiều khi thực hiện cùng với ĐSĐT.

<sup>4</sup> 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.

cư, tập thể cũ, (iii) đất của đường sắt Việt Nam, (iv) đất bến xe khách sử dụng kém hiệu quả, (vi) các khu đô thị mới đã quy hoạch, và (vii) không gian ngầm.

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

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

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

- (i) **Mục tiêu:** Xác định các dự án cần thiết nhằm đảm bảo tiếp cận thuận lợi các ga đường sắt đô thị trong phạm vi bán kính 500m của tất cả 18 ga thuộc giai đoạn 1 của Tuyến 1 và Tuyến 2.
- (ii) **Nhóm dự án theo giai đoạn thực hiện:** Các dự án đã xác định được nhóm thành các dự án ngắn hạn, các dự án tối thiểu phải có và các dự án cơ bản. Các dự án ngắn hạn là các dự án phải hoàn thành trước khi các tuyến đường sắt đô thị đi vào hoạt động. Các dự án tối thiểu cũng thuộc nhóm các dự án ngắn hạn nhưng không cần thu hồi đất. Các dự án cơ bản bao gồm các dự án cần có cho nhà ga đường sắt đô thị, ví dụ như quảng trường ga và các công trình liên phương thức khác.
- (iii) **Chi phí dự án:** Tổng chi phí dự án cần thiết cho 18 ga là 7.980 tỷ đồng, tương đương 372 triệu USD, trong đó 2.275 tỷ đồng (29%) cho Tuyến 1 và 5.685 tỷ đồng (71%) cho Tuyến 2.
- (iv) **Nguồn vốn:** Các nguồn vốn triển khai dự án bao gồm Sở GTVT, Bộ GTVT-Ban QLDA (Tuyến 1), Ban Quản lý ĐSĐT Hà Nội (Tuyến 2), UBND quận, khu vực tư nhân, hay kết hợp các nguồn trên. Các tuyến đường bộ bao gồm trong quy hoạch phân khu sẽ do Sở GTVT đảm nhiệm, còn các tuyến đường nhỏ và ngõ phố sẽ do (các) quận đảm nhiệm. Các dự án liên quan tới đường sắt sẽ do cơ quan thực hiện dự án đường sắt đảm nhiệm, còn các nội dung về phát triển đô thị gắn kết sẽ do khu vực tư nhân đảm nhiệm.
- (v) **Quản lý dự án:** Do nhiều dự án nằm trong chỉ giới của đường sắt đô thị hoặc có liên quan mật thiết với đường sắt đô thị nên cơ quan thực hiện dự án đường sắt đô thị nên là cơ quan quản lý dự án chung. Đối với những dự án nằm ngoài chỉ giới của đường sắt đô thị thì cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan hữu quan, nhất là Sở GTVT.
- (vi) **Đánh giá dự án:** Mặc dù dự án này khả thi về tài chính với EIRR 17,8%, nhưng về mặt tài chính thì không khả thi, đơn giản là vì nhiều hạng mục không có doanh thu. Do dự án có tác động tích cực đối với môi trường xã hội và tự nhiên ở địa phương nên dự án được đánh giá tốt và có thể thực hiện với sự chủ động của khu vực công.

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

- (i) **Mục tiêu:** Nghiên cứu này nhằm xác định chênh lệch cung – cầu của các bãi xe trong trung tâm thành phố, đánh giá tính khả thi của bãi xe ngầm tại ga Trần Hưng Đạo.
- (ii) **Chi phí dự án:** Dự án này có thuận lợi là chi phí xây dựng chỉ khoảng 1/3 – 1/4 chi phí xây dựng thông thường khi xây dựng đồng thời với công trình đường sắt đô thị. Thông thường, chi phí xây dựng bãi xe ngầm là 70-80 triệu đồng/m<sup>2</sup> còn chi phí dự án này là 20 triệu đồng/m<sup>2</sup>.
- (iii) **Đánh giá dự án:** Dự án này khả thi về kinh tế do giảm được ão xe trên đường, cải thiện luồng giao thông, tăng cường an toàn. Nếu bãi xe chỉ chủ yếu để ão xe ô tô thì khả thi về tài chính với FIRR trên 12%.
- (iv) **Yêu cầu về xây dựng bãi xe ngầm gắn kết với đường sắt đô thị:** Cần có nghiên cứu về các cơ hội xây dựng bãi xe ngầm tại các ga đường sắt đô thị khác.

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

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

## 7.2 Kiến nghị

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

- (a) **Cập nhật quy hoạch TOD trong quy hoạch phân khu:** Do quy hoạch phân khu là quy hoạch đô thị chính thức có giá trị pháp lý nên quy hoạch TOD cần được cập nhật vào trong quy hoạch phân khu. Mặc dù nội dung này đã được quan tâm tới trong HAIMUD2 thông qua các hoạt động phối hợp với Sở Quy hoạch Kiến trúc, nhưng cũng cần phải áp dụng cả đối với các ga đường sắt đô thị khác.
- (b) **Tăng cường phối hợp khi lập quy hoạch và thực hiện TOD:** TOD bao gồm nhiều loại hình dự án, yêu cầu có sự phối hợp chặt chẽ giữa các khu vực và các bên liên quan. Các dự án bao gồm giao thông (đường bộ, điều tiết và tổ chức giao thông, khai thác xe buýt, v.v.), xây dựng đô thị (các công trình thương mại, nhà ở, các công trình công ích) và quản



lý môi trường (cây xanh đường phố, chiếu sáng đường phố, thoát nước, v.v.). TOD bao gồm sự tham gia của nhiều cơ quan Nhà nước cũng như khu vực tư nhân và cộng đồng dân cư. Để đảm bảo quy hoạch và thực hiện tốt TOD, cần có một cơ quan đầu mối về quy hoạch và thực hiện. Mặc dù hiện tại trong HAIMUD2 thì Sở KHĐT đang đóng vai trò điều phối, nhưng cần xác định một cơ quan chuyên trách về thực hiện các dự án TOD để đảm bảo phối hợp hiệu quả.

- (c) **Mở rộng phạm vi các dự án đường sắt đô thị:** Hiện tại, các dự án đường sắt đô thị chỉ tập trung vào những bên liên quan trực tiếp tới việc xây dựng và khai thác đường sắt đô thị, còn chỉ giới đường sắt chỉ bao gồm khu vực dùng để bố trí các công trình tương đối cần thiết cho việc vận hành đường sắt. Do TOD tại khu vực nhà ga sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động của đường sắt nên cần mở rộng phạm vi trách nhiệm và quy mô của dự án đường sắt đô thị.
- (d) **Khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân:** Trong TOD có nhiều cơ hội cho khu vực tư nhân có thể tham gia một cách hiệu quả, nhất là đối với hạng mục phát triển đô thị gắn kết và khai thác/quản lý công trình công ích. Tuy nhiên, để có thể hướng dẫn và quản lý được các hoạt động của khu vực tư nhân thì Nhà nước cần ban hành quy định và hướng dẫn để đảm bảo cân bằng giữa lợi ích của khu vực công và khu vực tư nhân.
- (e) **Vấn đề thể chế:** Để triển khai TOD như đề xuất hiệu quả nhất thì cần có khung thể chế phù hợp, trong đó bao gồm những nội dung như sau:
  - (i) **Xác định khu vực TOD và Ban hành Hướng dẫn Xây dựng:** Để đảm bảo thực hiện phát triển gắn kết các công trình hạ tầng và đô thị thì cần xác định rõ khu vực TOD. Khu vực TOD không chỉ được thể hiện trong quy hoạch phân khu mà còn bao gồm những quy định quản lý và hướng dẫn cụ thể về triển khai các dự án đã xác định. Ví dụ, các dự án nằm trong khu vực TOD cần được ưu tiên hoàn tất trước để kịp phối hợp với đường sắt đô thị.
  - (ii) **Xây dựng cơ chế phối hợp quy hoạch và thực hiện dự án TOD:** Cần cân nhắc, bố trí khung thể chế cần thiết cho hoạt động quy hoạch và thực hiện TOD trên cơ sở kết quả của nghiên cứu chuyên sâu.
  - (iii) **Áp dụng các phương thức mới trong xây dựng và phát triển đô thị:** Do TOD hầu hết được triển khai tại các khu vực đô thị hiện hữu nên khó tránh được thu hồi đất, tái định cư và điều chỉnh quyền lợi của các bên liên quan. Như đã thấy ở nhiều nước phát triển khác, một số phương pháp hữu ích có thể triển khai được ở Hà Nội thay cho các cơ chế đang được áp dụng hiện nay. Những phương pháp được cho là hữu hiệu với TOD bao gồm “tái điều chỉnh đất” và “tái phát triển đô thị” đều đã được áp dụng phổ biến ở các đô thị Nhật Bản.

