



## HỢP TÁC CỦA NHẬT BẢN VÌ SỰ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

### Văn phòng JICA Việt Nam

Tầng 11, Tòa nhà CornerStone,  
16 Phan Chu Trinh, Hoàn Kiếm, Hà Nội, Việt Nam  
Tel: (04)38315005~8 /Fax: (04)38315009, 37716561  
<http://www.jica.go.jp/vietnam/index.html>

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)  
Văn phòng Việt Nam

Tháng 12 năm 2014



## HỢP TÁC CỦA NHẬT BẢN VÌ SỰ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

<b>I. Hỗ trợ Phát triển Chính thức (ODA) của Nhật Bản tại Việt Nam.....</b>	<b>1</b>
<b>II. Hợp tác của Nhật Bản vì sự phát triển giao thông của thành phố Hà Nội.....</b>	<b>2</b>
Bản đồ hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của thành phố Hà Nội.....	3
Bài báo: Năm 2015 - Năm mở ra cánh cổng quốc tế mới.....	4~7
<b>III. Phương thức tiếp cận của Nhật Bản đối với phát triển giao thông của thành phố Hà Nội</b>	
<b>1. Tăng cường cửa ngõ quốc tế.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Cải tạo các nút giao thông và phát triển khu vực lân cận.....</b>	<b>9</b>
Bài báo: “Phép màu” giao thông khác mức từ JICA.....	10
<b>3. Xây dựng đường vành đai.....</b>	<b>11</b>
Bài báo: Thông xe đường cao tốc đô thị đầu tiên tại Việt Nam: Bắt đầu về tiến độ.....	12
<b>4. Cải thiện an toàn giao thông.....</b>	<b>13</b>
Bài báo: Người thầy Nhật dạy an toàn giao thông.....	14
<b>5. Phát triển các đường cao tốc nối với các địa phương.....</b>	<b>15~16</b>
<b>6. Chuyển đổi sang các phương tiện giao thông công cộng</b>	
<b>Xe buýt nội đô.....</b>	<b>17</b>
Bài báo: Thí điểm áp dụng thẻ vé tháng điện tử cho hệ thống xe buýt Hà Nội.....	18
Bài báo: Giao thông công cộng ở Hà Nội qua lăng kính một chuyên gia Nhật Bản.....	18
<b>Đường sắt đô thị.....</b>	<b>19</b>
Bài báo: Tokyo Metro hỗ trợ đường sắt đô thị của thành phố Hà Nội.....	20
Bản đồ các tuyến đường sắt đô thị của thành phố Hà Nội.....	20~21

## I. HỖ TRỢ PHÁT TRIỂN CHÍNH THỨC (ODA) CỦA NHẬT BẢN TẠI VIỆT NAM

Tháng 11/1992, Nhật Bản đã tiên phong trong việc nối lại viện trợ Hỗ trợ Phát triển Chính thức (ODA) cho Việt Nam. Đồng quan điểm với Chính phủ Việt Nam là “Phát triển kinh tế đóng vai trò quan trọng trong xóa giảm đói nghèo”, thông qua xây dựng và trang bị cơ sở hạ tầng như đường bộ, đường sắt, nhà máy điện, cảng biển, sân bay... ODA của Nhật Bản đã và đang hỗ trợ thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam, tăng thêm việc làm, thúc đẩy thương mại, tăng cường liên kết với khu vực tư nhân, góp phần to lớn vào phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam. Trong 20 năm qua, Nhật Bản là quốc gia viện trợ ODA lớn nhất cho Việt Nam, chiếm khoảng 30% tổng số vốn ODA của các nhà tài trợ cho Việt Nam. Trong khu vực tư nhân, Nhật Bản cũng đã trở thành nhà đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn nhất vào Việt Nam trong hai năm 2012 và 2013.

Cho tới nay, cùng với Chính phủ Việt Nam, Nhật Bản đã hỗ trợ giải quyết một số vấn đề nảy sinh do tăng trưởng kinh tế nhanh như ô nhiễm môi trường, khoảng cách phát triển giữa thành thị và nông thôn...

Đồng thời với việc cung cấp các khoản vay ODA, Nhật Bản còn triển khai các loại hình hợp tác kỹ thuật như: Phái cử chuyên gia, hợp tác với các Bộ, ban ngành của Việt Nam nhằm chia sẻ kinh nghiệm và kỹ thuật của Nhật Bản; triển khai các hoạt động ở cấp cơ sở như phái cử tình nguyện viên và tiếp nhận đào tạo cán bộ Việt Nam tại Nhật Bản. Đề cao mối quan hệ giữa con người với con người chính là một đặc trưng nổi bật của ODA Nhật Bản.

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA), cơ quan thực hiện viện trợ ODA của Nhật Bản, đã và đang sử dụng những phương thức hợp tác tốt nhất kết hợp chặt chẽ ba hình thức hợp tác: hợp tác kỹ thuật, hợp tác vốn vay và viện trợ không hoàn lại, nhằm giúp đỡ Việt Nam giải quyết các vấn đề đang tồn tại.



### NHÌN LẠI CHẶNG ĐƯỜNG ĐÃ QUA ĐỂ HƯỚNG TỚI MỘT TƯƠNG LAI TƯƠI ĐẸP

Trưởng đại diện văn phòng JICA Việt Nam- MORI Mutsuya

Đã 40 năm kể từ khi chính thức thiết lập quan hệ ngoại giao và 20 năm Nhật Bản nối lại viện trợ ODA cho Việt Nam, hai quốc gia Việt Nam - Nhật Bản đã trở thành đối tác chiến lược phát triển, là người bạn thân thiết trong khu vực châu Á, luôn kề vai sát cánh trong suốt quá trình lịch sử lâu dài. Việt Nam ngày nay đã đạt được những bước phát triển kinh tế - xã hội vững chắc chính là nhờ thành quả nỗ lực nội tại của chính đất nước Việt Nam, tuy nhiên điều đáng mừng là hỗ trợ của Nhật Bản trong đó có nguồn viện trợ ODA đã và đang đóng góp một phần đáng kể vào thành quả to lớn đó.



Đặc biệt, tôi vẫn còn nhớ kỷ niệm khó quên với chương trình hợp tác phát triển giao thông của thành phố Hà Nội. Đó là vào năm 2001, khi tôi còn là Trưởng phòng phụ trách Việt Nam, tôi đã tham gia những cuộc tranh luận thậm chí gay gắt với các cơ quan liên quan của Chính phủ Việt Nam để xây dựng các dự án phát triển giao thông của thành phố Hà Nội, khởi đầu là dự án Cầu Thanh Trì. Ngày hôm nay, tôi thực sự vui mừng được chứng kiến những thay đổi rõ rệt trong cuộc sống của người dân thủ đô khi một loạt các công trình lớn được khánh thành như cầu Nhật Tân, nhà ga hành khách Sân bay Quốc tế Nội Bài, đường nối cầu Nhật Tân và Sân bay Quốc tế Nội Bài.

Tuy vậy, chưa thể nói rằng hệ thống giao thông của Hà Nội đã được hoàn thiện. Chúng ta vẫn còn phải tiếp tục nỗ lực để hoàn thành những công trình lớn như Dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội, Dự án xây dựng tuyến đường vành đai 3 và một số công trình khác. Nhật Bản, JICA vẫn sẽ luôn sát cánh cùng với Việt Nam, chia sẻ những niềm vui hay cả những khó khăn thách thức trong công cuộc xây dựng và phát triển đất nước Việt Nam nói chung và thủ đô Hà Nội nói riêng ngày càng to đẹp hơn, tiếp tục tăng cường tình hữu nghị giữa hai nước Việt Nam - Nhật Bản trong thời gian tới.



# 2015 - NĂM MỞ RA CÁNH CỬA QUỐC TẾ MỚI

Chào đón công trình hoàn thành bằng nguồn vốn vay của Nhật Bản  
Cửa ngõ quốc tế mới của Thủ đô Hà Nội  
Góp phần đẩy mạnh quá trình quốc tế hóa của Việt Nam  
và đổi mới mạng lưới giao thông nối với trung tâm thành phố

- Cầu Nhật Tân
- Nhà ga hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài
- Đường nối cầu Nhật Tân và Sân bay Quốc tế Nội Bài

Các đơn vị đã hợp tác cung cấp tin cho bài viết  
Liên danh tư vấn Nhật Bản Chodai Nippon Engineering- Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT (TEDI)  
Liên danh nhà thầu Công ty IHI Infrastructure System - Công ty xây dựng Mitsui Sumitomo  
JAPAN AIRPORT CONSULTANTS  
TAISEI-VINACONEX JV

## Cánh cửa mở ra thế giới với những kỹ thuật tuyệt vời của Nhật Bản Việt Nam hướng đến thời đại mới

Áp dụng kỹ thuật tiên tiến của Nhật Bản vào cửa ngõ thủ đô - đầu mối giao thông của Hà Nội

Dưới nền trời xanh, cây cầu to lớn màu đỏ tươi bắc qua dòng sông nâu đỏ. Năm trụ cầu vững chãi hướng lên bầu trời, nhìn từ xa cây cầu như một đường cong mềm mại vắt ngang bầu trời và nối với bờ bên kia. Được khởi công xây dựng từ năm 2009, bắt đầu sử dụng từ tháng 1/2015, công trình cầu Nhật Tân là thành quả của quá trình hợp tác lâu dài của cả hai nước Việt Nam và Nhật Bản và trở thành một biểu tượng mới của thành phố.

Hiện nay tại Tp. Hà Nội, Chính phủ Nhật Bản thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã và đang thực hiện rất nhiều dự án sử dụng nguồn vốn ODA. Trong số các dự án giao thông trọng điểm như Dự án xây dựng Đường vành đai 3, Dự án xây dựng đường sắt đô thị, v.v thì ba dự án: Dự án xây dựng cầu Nhật Tân, Dự án xây dựng nhà ga hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài và Dự án xây dựng đường nối cầu Nhật Tân đến Sân bay Quốc tế Nội Bài được đánh giá là những dự án quan trọng hình thành nên cửa ngõ quốc tế của thủ đô. Hai trong số ba dự án trên được thực hiện theo điều khoản đặc biệt cho đối

tác kinh tế (STEP) ứng dụng công nghệ kỹ thuật tiên tiến hiện đại của Nhật Bản.

### Xây dựng thành phố thế hệ mới phù hợp với một thành phố hiện đại

Trong những năm gần đây, cùng với sự phát triển nhanh của nền kinh tế, lưu lượng giao thông tăng cao do số lượng ô tô và xe máy gia tăng nhanh chóng. Mạng lưới giao thông của thành phố vốn được quy hoạch từ thời Pháp thuộc cuối thế kỷ thứ 19 đã không đáp ứng được với các hoạt động của đô thị hiện tại, tắc nghẽn thường xuyên xảy ra và trở thành một vấn đề lớn của toàn xã hội. Tuyến đường chính nối từ sân bay đến trung tâm thành phố, qua cầu Thăng Long đều đã xuống cấp nghiêm trọng, trong khi lưu lượng khách quốc tế đến Việt Nam ngày càng tăng khiến cho lưu thông tại các ngã đường nối từ sân bay đến trung tâm thành phố đều rất chậm. Chính vì vậy, yêu cầu phát triển giao thông cơ sở hạ tầng ở những khu vực này trở nên vô cùng cấp thiết.

Trong bối cảnh đó, theo yêu cầu từ phía Chính phủ Việt Nam, với sự hợp tác giúp đỡ của Chính phủ và nhân dân Nhật Bản, công trình Nhà ga

hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài và cầu Nhật Tân đã được triển khai xây dựng ứng dụng kỹ thuật hiện đại của Nhật Bản, cùng với công trình xây dựng đường dẫn cầu Nhật Tân nối với sân bay Nội Bài đã tạo nên một cửa ngõ quốc tế mới phù hợp với tiến trình phát triển kinh tế của Thủ đô.

Trong suốt quá trình thi công, chuyên gia Nhật Bản đã chuyển giao cho kỹ sư Việt Nam những kinh nghiệm quý báu và kỹ thuật tiên tiến với tính ưu việt về đảm bảo an toàn và môi trường. Ngoài ra, **kết quả ứng dụng phương pháp thi công móng trụ tháp cầu với “công nghệ tường vây cọc ống thép” của Nhật Bản tại công trình cầu Nhật Tân được đánh giá rất cao và đã được lựa chọn như là một phương pháp cơ bản khi xây dựng các cây cầu ở Việt Nam.**

Cơ sở hạ tầng giao thông cũ của thành phố Hà Nội đã được duy trì trong suốt thời kỳ tăng trưởng kinh tế nhanh trong những năm vừa qua. Năm 2015 sẽ là một năm đánh dấu sự đổi thay của Hà Nội thủ đô mang tầm quốc tế - với mạng lưới giao thông mới hoàn thiện hơn, hội tụ các kỹ thuật tiên tiến nhất của Nhật Bản.

## Dự án xây dựng cầu Nhật Tân (Cầu Hữu nghị Việt - Nhật) - Biểu tượng của tình hữu nghị Việt - Nhật

Một trong những cây cầu dây văng hiếm có trên thế giới với sáu nhịp cầu (năm trụ cầu), áp dụng kỹ thuật tiên tiến của Nhật Bản

Cầu Nhật Tân là cây cầu dây văng lớn nhất Đông Nam Á với năm trụ tháp, là kết cấu cầu hiếm có trên thế giới. Cầu dẫn là cầu dầm super T đúc sẵn và dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực. Tổng chiều dài cả cầu chính và cầu dẫn là 3.755m. Móng phần cầu chính sử dụng “công nghệ tường vây cọc ống thép”, là một trong những công nghệ thi công tiên tiến đặc thù của Nhật Bản và lần đầu tiên được sử dụng tại Việt Nam.

Dự án có sự tham gia của liên danh tư vấn Chodai-Nippon Engineering-TEDI, liên danh nhà thầu IHI Infrastructure System Công ty xây dựng Mitsui Sumitomo, liên danh nhà

thầu Công ty xây dựng Mitsui Sumitomo Vinaconex, và Công ty xây dựng Tokyu (thi công phần nền đường). Cây cầu đặc biệt này vừa có thiết kế đẹp mắt với màu đỏ tươi hài hòa với môi trường xung quanh, vừa đảm bảo được tính năng sử dụng cao của một cây cầu lớn.

Cùng với năm cây cầu bắc qua sông Hồng hiện tại, cây cầu thứ sáu là cầu Nhật Tân sau khi thông xe sẽ nối liền tuyến Đường vành đai 2, giúp cải thiện đáng kể lưu thông trên tuyến đường từ sân bay đến trung tâm thành phố, đồng thời góp phần thúc đẩy phát triển khu vực phía Bắc thành phố.

### Áp dụng kỹ thuật tiên tiến và hiệu quả có tính đến tính năng, thời gian xây dựng và tính kinh tế

Cầu Nhật Tân sử dụng rất nhiều kỹ thuật tiên tiến của Nhật Bản, trong đó nổi bật nhất là phần móng “tường vây cọc ống thép” cho các trụ cầu chính. Phương pháp sử dụng cọc ống thép vừa để ngăn nước trong quá trình thi công vừa làm móng vĩnh cửu, rút ngắn thời gian thi công, có hiệu quả cao trong việc chống động đất và tăng khả năng chịu lực trong điều kiện đất yếu. Phần trụ tháp có độ dốc phía dưới là 22 độ, phía trên là 14 độ, phía trong xây dựng cột chính kết cấu phức tạp bởi mặt cắt thay đổi theo cả 3 chiều từ mặt cắt 7 cạnh đến 5 cạnh. Dầm cầu chính dài 300m sử dụng thép của Nhật Bản có cường độ cao với kỹ thuật hàn chính xác. Đây là những kỹ thuật tiên tiến nhất đáng tự hào của công nghệ Nhật Bản, áp dụng vào xây dựng cầu dây văng liên tục 6 nhịp hiếm có trên thế giới.

### Công nghệ tường vây cọc ống thép trở thành phương pháp xây dựng cơ bản ở Việt Nam

Công nghệ tường vây cọc ống thép được sử dụng cho trụ chính là phương pháp xây dựng được phát minh tại Nhật Bản, phù hợp với điều kiện thi công trên nền đất yếu ở Việt Nam. Phương pháp này được đưa vào sử dụng như là phương pháp xây dựng cơ bản cho các thiết kế cầu tại Việt Nam. **Về chế tạo dầm cầu, công IHI Infrastructure System đã thiết lập và chế tạo tại nhà máy ở Hải Phòng.** Cùng với việc chế tạo dầm cầu chất lượng cao, các kỹ thuật tiên tiến đã được chuyển giao cho Việt Nam.

<Khái quát dự án>

Tên dự án: Dự án xây dựng cầu Nhật Tân (Cầu Hữu nghị Việt - Nhật)

Tổng chiều dài: 3.755m; chiều dài phần cầu chính: 1.500m

Hình thức xây dựng: kết cấu nhịp của cầu chính theo dạng cầu dây văng nhiều nhịp với 5 trụ tháp hình thoi và 6 nhịp dây văng.

Thời gian xây dựng: tháng 4/2009 đến tháng 12/2014

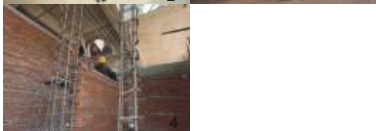
Tổng kinh phí xây dựng: khoảng 80 tỷ Yên (trong đó vốn vay ODA Nhật Bản là 54,2 tỷ Yên)



1. Tường vây cọc ống thép hình oval sử dụng 118 ống thép Nhật có đường kính 1,2m
2. Tường vây cọc ống thép với diện tích lấp đất nhỏ, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến giao thông đường thủy.
3. Lắp dựng cân bằng nhịp cầu. Ở dạng cầu dây văng liên tục 6 nhịp này, việc hợp long đòi hỏi trình độ kỹ thuật cao
4. Ván khuôn và hệ dè giá đỡ leo phục vụ thi công trụ tháp



## Dự án xây dựng Nhà ga hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài Mang phong cách đón tiếp nồng hậu của Nhật Bản đến với Việt Nam



### Cải thiện và tăng cường tính năng của sân bay thông qua hỗ trợ các phần cứng và phần mềm

Sân bay Quốc tế Nội Bài là một trung tâm lưu thông vận tải quan trọng với lưu lượng khoảng 9,5 triệu hành khách trong năm 2010. Số lượng người sử dụng sân bay đang và sẽ tiếp tục gia tăng hàng năm, vượt xa công suất thiết kế của sân bay là 6 triệu người. Vì vậy, việc xây dựng một nhà ga hành khách quốc tế mới nhằm đáp ứng nhu cầu gia tăng về vận chuyển bằng đường hàng không đồng thời nâng cao độ an toàn, sự thuận tiện cho hành khách sử dụng tuyến quốc tế và nội địa, cải thiện các loại hình dịch vụ của nhà ga là những vấn đề đòi hỏi cấp thiết.

Trong bối cảnh đó, Nhà ga hành khách số 2 do Công ty tư vấn hàng không Nhật Bản (JAC) thiết kế và liên danh nhà thầu Taisei-Vinaconex xây dựng sẽ bắt đầu vận hành từ cuối năm 2014. Nhà ga này sẽ chuyên dụng phục vụ các chuyến bay quốc tế và có thể đáp ứng khoảng hơn 10 triệu hành khách/năm. **Hệ thống cung cấp nhiên liệu hàng không (hydrant system)** được thiết kế lắp đặt giống mô hình tại sân bay quốc tế ở Nhật

Bản đảm bảo cung cấp nhiên liệu trực tiếp cho máy bay từ các bồn chứa nhiên liệu thông qua hệ thống đường ống nhiên liệu ngầm dưới lòng đất.

Song song với xây dựng nhà ga, việc nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách cũng là một nhiệm vụ trọng tâm trong dự án này. Nhờ sự hợp tác của các công ty hàng không Nhật Bản, **các thiết bị an ninh và hệ thống kiểm tra hành lý sân bay trang bị tại nhà ga T2 là các thiết bị hiện đại, công nghệ tối tân.** Không chỉ hỗ trợ phát triển hạ tầng, các chuyên gia Nhật Bản cũng đóng góp nhiều ý kiến quý báu về phát triển các dịch vụ trong sân bay hay các ý tưởng về mặt kỹ thuật. Thêm vào đó, một nét đặc trưng nổi bật chính là văn hóa hiếu khách đáng tự hào của người Nhật. Nhà ga hành khách quốc tế T2 mới với chất lượng dịch vụ tốt nhất và các trang thiết bị hiện đại nhất sẽ chính thức vận hành từ năm 2015. Chúng tôi mong muốn các quý vị hãy cùng trải nghiệm những điều tuyệt vời đó trên chuyến bay sắp tới.

<Khái quát dự án>

- Tên dự án: Dự án xây dựng Nhà ga hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài  
Thời gian xây dựng: tháng 12/2011 đến tháng 12/2014  
Tổng kinh phí xây dựng: 76,1 tỉ Yên (trong đó 59,3 tỉ Yên là vốn vay ODA Nhật Bản)
- Tên dự án: Dự án hỗ trợ thiết lập chương trình vận hành và bảo trì tại Sân bay Quốc tế Nội Bài (hợp tác kỹ thuật)  
Thời gian thực hiện: tháng 5/2012 đến tháng 6/2015

## Hệ thống kiểm tra hành lý sân bay và hệ thống cung cấp nhiên liệu hàng không hiện đại lần đầu tiên được vận hành tại Việt Nam

Kỹ thuật Nhật Bản ứng dụng tại công trình Nhà ga hành khách T2 hết sức đa dạng, bao gồm cả phần cứng và phần mềm. Hiện nay, tại các sân bay lớn ở Nhật Bản cũng đang vận hành hệ thống cung cấp nhiên liệu trực tiếp đến máy bay (Hydrant system). Hệ thống này không cần phải chuyển chở nhiên liệu bằng các xe bồn, giúp cắt giảm chi phí vận chuyển, rút ngắn thời gian, mang lại độ tin cậy an toàn cao và hiệu quả cao trong vận

hành máy bay so với trước kia. Ngoài ra, các kỹ thuật tiên tiến khác cũng được ứng dụng tại một số nơi trong sân bay như hệ thống kiểm tra hành lý sân bay với dây chuyền kiểu mâm xoay (turntable) giúp rút ngắn thời gian nhận hành lý, tránh thất lạc hành lý hay hệ thống hiển thị thông tin chuyến bay và hệ thống làm thủ tục hàng không trực tiếp cho máy bay (Hydrant system) như là một thử nghiệm mới. Các chuyên gia đã hỗ trợ thành lập

### Nhật Bản lần đầu tiên thực hiện hỗ trợ vận hành quản lý nhà ga, xây dựng tài liệu hướng dẫn chi tiết

Đây là lần đầu tiên các công ty hàng không Nhật Bản thực hiện phái cử chuyên gia sang Việt Nam hướng dẫn phương pháp vận hành và bảo trì các hệ thống hiện đại điển hình là: hệ thống cung cấp nhiên liệu hàng không trực tiếp cho máy bay (Hydrant system) như là một thử nghiệm mới. Các chuyên gia đã hỗ trợ thành lập

**bộ phận chăm sóc khách hàng**, xây dựng các loại tài liệu hướng dẫn vận hành thiết bị chi tiết, bố trí cửa hàng, nhà hàng trong khu vực sân bay. Ngay cả sau khi Nhà ga T2 đi vào hoạt động một thời gian, các chuyên gia cũng sẽ tiếp tục chỉ đạo và có những đề xuất cải thiện.



- Thực hiện chỉ dẫn nhân viên về các phương pháp vận hành thiết bị công nghệ mới
- Lắp đặt trong sân bay 4 bồn chứa nhiên liệu dung tích 4.000Kl. Nhiên liệu được dẫn từ bồn chứa dưới lòng đất qua hệ thống đường ống dẫn
- Nhiên liệu được chở đến máy bay bằng xe bơm nhiên liệu chuyên dụng

## Dự án xây dựng đường nối Sân bay Quốc tế Nội Bài tới cầu Nhật Tân Thuận tiện hơn khi di chuyển từ sân bay đến trung tâm thành phố



### Xây dựng đường cao tốc với tổng chiều dài 12.1km

Xây dựng đường nối từ nút giao Nam Hồng đến đường cao tốc Bắc Thăng Long - Nội Bài. Tư vấn giám sát dự án này là liên danh giữa một công ty tư vấn của Mỹ và một công ty tư vấn của Nhật Bản.

Tuyến đường nối có thiết kế sáu làn xe chạy, chiều rộng 32m và hai đường gom hai bên rộng 7,5m. Tuyến đường sẽ giúp nâng cao năng lực vận chuyển kết nối các khu công nghiệp phía Bắc, và là tuyến giao thông huyết mạch của thành phố Hà Nội.

### Xây dựng các tuyến đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao sử dụng móng cọc đối với nền đất yếu

Dự án sử dụng **móng cọc phù hợp với nền đất yếu** khu vực đồng bằng sông Hồng đối với các cầu trên tuyến đường nối Sân bay Quốc tế Nội Bài và cầu Nhật Tân mang tên Đường Võ Nguyên Giáp - vị anh hùng dân tộc Việt Nam

- Tuyến đường nối hướng vào trung tâm thành phố Hà Nội có tốc độ thiết kế 80km/h, mặt đường bê tông nhựa, bề rộng nền đường có thiết kế dự phòng để mở rộng đáp ứng nhu cầu vận tải trong tương lai
- Tuyến đường đi từ sân bay vào trung tâm thành phố Hà Nội nối với Đường vành đai 2

<Khái quát dự án>

- Tên dự án: Dự án xây dựng đường nối Sân bay Quốc tế Nội Bài và cầu Nhật Tân  
Thời gian xây dựng: tháng 2/2010 đến tháng 12/2014  
Tổng kinh phí xây dựng: 27 tỉ Yên (trong đó 18,1 tỉ Yên là vốn vay ODA Nhật Bản)

### III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

## 1. PHÁT TRIỂN CỬA NGÕ QUỐC TẾ



▲ Toàn thể cầu dài 3.755m. Trong đó phần cầu dây văng dài 1.500m, dài gần gấp đôi cây cầu dây văng nổi tiếng Bay Bridge ở Yokohama (860m)

#### **Dự án xây dựng cầu Nhật Tân (cầu Hữu nghị Việt - Nhật) (vốn vay)**

Dự án này xây dựng cầu Nhật Tân và các đường dẫn đi qua sông Hồng nhằm đáp ứng tình hình Lưu lượng giao thông ngày càng tăng, góp phần giảm thiểu ùn tắc giao thông, tăng tính hiệu quả cho mạng lưới giao thông, và phát triển kinh tế xã hội của thành phố. Hơn nữa, công trình được kỳ vọng sẽ góp phần phát triển một cách mạnh mẽ khu vực phía Bắc thành phố, khu vực chưa phát triển, và nối với khu vực đô thị hiện có ở phía Nam thành phố. Bên cạnh đó, công trình còn được xem là biểu tượng cho sự phát triển của thành phố Hà Nội và trở thành biểu tượng cho tinh hữu nghị Việt - Nhật.

Dự án là dạng dự án dạng STEP có sử dụng những kỹ thuật và kinh nghiệm tiên tiến của Nhật Bản.

#### **Dự án xây dựng nhà ga hành khách T2 tại Sân bay Quốc tế Nội Bài (vốn vay)**

Từ những năm 1990, Việt Nam đã phát triển kinh tế một cách nhanh chóng nhờ tăng cường xuất khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài. Tuy nhiên, để duy trì được sự phát triển bền vững, cần thiết phải xây dựng mạng lưới giao thông hiện đại, có khả năng vận chuyển khách và hàng hóa an toàn và thuận lợi, cũng như đáp ứng được nhu cầu giao thông ngày càng cao và ứng phó kịp thời với quá trình đô thị hóa tăng nhanh. Từ năm 2007, lưu lượng khách đến Sân bay Quốc tế Nội Bài (12,8 triệu khách năm 2013) đã vượt quá lưu lượng thiết kế (6 triệu khách/năm), vì thế việc mở rộng nhà ga hành khách trở thành nhu cầu vô cùng cấp bách.

Dự án xây dựng nhà ga hành khách mới dành riêng cho các tuyến bay quốc tế, có khả năng tiếp đón khoảng hơn 10 triệu khách/năm, lắp đặt các thiết bị an ninh, hệ thống kiểm tra hành lý sân bay và hệ thống cung cấp nhiên liệu hàng không (hydrant system) bằng các ống dẫn nhiên liệu ngầm hiện đại, qua đó tăng khả năng tiếp nhận khách của sân bay, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng không ngày càng tăng, nâng cao tính tiện lợi và an toàn tại Sân bay Quốc tế Nội Bài.

Dự án là dạng dự án STEP có sử dụng những kỹ thuật tiên tiến của Nhật Bản.

#### **Dự án hỗ trợ thiết lập chương trình vận hành và bảo trì tại Sân bay Quốc tế Nội Bài (hợp tác kỹ thuật)**

Để đem lại hiệu quả sử dụng tối đa cho nhà ga hành khách T2 được xây dựng bằng nguồn vốn vay, cần thiết phải chuyển giao những kinh nghiệm và kiến thức phong phú từ Nhật Bản cho đơn vị quản lý nhà ga là Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam. Do vậy, song song với quá trình xây dựng nhà ga, JICA đã và đang hỗ trợ Tổng công ty tạo lập cơ cấu tổ chức và đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho kế hoạch vận hành và bảo trì sân bay (gọi tắt là kế hoạch O&M), qua đó có thể vận hành sân bay một cách có hiệu quả.

Dự án được kỳ vọng sẽ thực hiện được các nội dung sau: 1) Xây dựng được kế hoạch O&M đối với hệ thống cấp nhiên liệu và thực hiện kế hoạch đó, 2) Xây dựng được những quy định nội bộ về O&M đối với nhà ga hành khách.

#### **Dự án xây dựng đường nối giữa Cầu Nhật Tân và Sân bay Quốc tế Nội Bài (vốn vay)**

Lưu lượng xe trên tuyến đường chính Bắc Thăng Long Nội Bài, đi từ trung tâm thủ đô Hà Nội đến Sân bay Quốc tế Nội Bài, hiện đã vượt quá dung lượng thiết kế của tuyến đường, và dự kiến sẽ còn tăng cao trong tương lai. Do vậy, tăng cường khả năng vận chuyển từ trung tâm thủ đô Hà Nội đến Sân bay Quốc tế Nội Bài đã trở thành một vấn đề cấp bách.

Dự án này xây dựng tuyến đường có tiêu chuẩn cao nối hai công trình: cầu Nhật Tân và Nhà ga hành khách T2 Sân bay Quốc tế Nội Bài nhằm nâng cao năng lực vận chuyển từ trung tâm thủ đô Hà Nội đến Sân bay Quốc tế Nội Bài, góp phần đẩy mạnh phát triển kinh tế-xã hội và nâng cao khả năng cạnh tranh quốc tế của Việt Nam. Các khoản vay được dùng cho mua sắm vật tư thiết bị và dịch vụ tư vấn để xây dựng 8km đường mới có tiêu chuẩn cao và mở rộng 4km đường hiện có.

### III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

## 2. CẢI TẠO CÁC NÚT GIAO THÔNG VÀ PHÁT TRIỂN KHU VỰC LÂN CẬN



▲ Hầm đường bộ Kim Liên

#### **Dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ở thành phố Hà Nội (vốn vay)**

Dự án đã xây dựng và nâng cấp một số tuyến đường và các nút cổ chai trong hệ thống giao thông của Tp. Hà Nội nhằm góp phần giảm thiểu ùn tắc giao thông cho khu vực trung tâm của thành phố. Dự án cũng bao gồm xây dựng phát triển các khu tái định cư để đảm bảo cho quá trình giải phóng mặt bằng phục vụ cho dự án được thuận lợi hơn.

Dự án đã xây dựng hầm đường bộ Kim Liên, cầu vượt Ngã Tư Sở, Ngã Tư Vọng, đường đê Yên Phụ, đường Kim Liên - Ô Chợ Dừa, và kết thúc vào năm 2008.

#### **Dự án phát triển hạ tầng thành phố Hà Nội (vốn vay)**

Tp. Hà Nội đã và đang phải đối mặt với những mặt trái của tăng trưởng nhanh. Đó là sự đan xen với mật độ quá cao của khu vực dân cư và khu vực sản xuất công nghiệp, ùn tắc giao thông v.v. Để ứng phó với thực trạng này, Ủy ban Nhân dân Tp. Hà Nội đã xây dựng "Quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội" vào năm 1996. Quy hoạch này đưa ra định hướng phát triển tổng hợp một cách có kế hoạch khu vực ngoại thành của Hà Nội. Một trong những nội dung của Quy hoạch này là phát triển tổng hợp khu công nghiệp, khu dân cư, trung tâm trung chuyển hàng, khu thương mại tại khu vực Bắc Thăng Long với diện tích khoảng 900ha, nằm cách trung tâm Tp. Hà Nội khoảng 12km (nằm giữa đoạn đường từ trung tâm Hà Nội đến Sân bay Quốc tế Nội Bài).

Dự án đã hỗ trợ xây dựng cơ sở hạ tầng thiết yếu cho phát triển khu vực nói trên bao gồm: (1) Đường bộ; (2) Nhà máy cấp nước; (3) Hệ thống thoát nước, (4) Trạm xử lý nước thải; (5) Trạm biến áp. Được xây dựng trọn gói bằng nguồn vốn vay ODA, các công trình hạ tầng này đã và đang được sử dụng một cách tổng hợp góp phần nâng cao hiệu quả trong quá trình phát triển khu vực này.

Trong số những dự án phát triển trong khu vực nói trên, Kế hoạch phát triển khu công nghiệp đã được hình thành dựa trên "Quy hoạch tổng thể về phát triển công nghiệp ở khu vực Hà Nội" do JICA hỗ trợ.



▲ Cầu đi bộ Chùa Bộc



▲ Cầu vượt Ngã Tư Sở

## “PHÉP MÀU” GIAO THÔNG KHÁC MỨC TỪ JICA



Những người dân Hà Nội liên tục phải đối mặt với nạn tắc đường, ô nhiễm bụi và khói xăng ở các ngã tư đô thị đã gọi “giải pháp cầu vượt đô thị” của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) là một phép màu. Lần đầu tiên giải pháp giao thông khác mức đến từ Nhật Bản đã tạo ra một lối “thoát khổ” cho họ.

### Tạm biệt nỗi kinh hoàng “Ngã Tư Khổ”

Chị Phạm Thị L. nhà ở phố Tô Vĩnh Diện phường Khương Trung quận Thanh Xuân vẫn còn như bàng hoàng nhớ lại những ngày tháng gian nan vì nạn tắc đường: Tôi và hai đứa con nhỏ là “nạn nhân” hàng ngày của nạn tắc đường ở Ngã Tư Sở. Buổi sáng tôi thường phải dậy lúc 5 giờ 30 và chất vật dành thức lũ trẻ luôn thiêu ngủ, cho ăn sáng từ 6 giờ để có thể ra khỏi nhà vào 6 giờ 15 tránh thời điểm tắc đường. Mặc dù các cháu mỗi 7 giờ mới vào lớp và nhà chỉ cách trường có 2km nhưng bắt buộc phải qua Ngã Tư Sở nên nếu đường thông thì dù đi chậm cũng chỉ đi mất 5 phút. Song nếu đường tắc có khi mất hàng tiếng không thoát khỏi. Buổi chiều thì đánh bó tay chịu tắc vì đôn con tan học xong là phải về nhà. Cái cảnh mẹ mỗi giờ chân tay vì phanh với ga nhích từng tí trong âm ào tiếng động cơ của hàng trăm xe ô tô, xe máy, ngột ngạt khói xăng. Các con bụng đói, mệt lả vì khói bụi, ặt eo ốm chắt lưng mẹ có lẽ không bao giờ tôi quên nổi. Mùa đông còn đỡ chứ mùa hè trời nóng các xe ô tô dừng phà hơi từ điều hoà nóng bỏng cộng với nắng nóng như thiêu đốt thật sự khủng khiếp. Mà việc tắc đường thường xuyên như cơm bữa làm hao mòn, cạn kiệt sức khoẻ của cả gia đình tôi. Một bình xăng 3 lít chỉ tắc đường mấy bữa là đi tong, dù đoạn đường đi làm, đưa con đi học hàng ngày chỉ khoảng chưa đầy 5 km. Thêm việc hít khói xăng đậm đặc trong khu vực tắc đường với nồng độ khí thải độc hại gấp hàng trăm lần mức độ cho phép khiến mũi họng của mấy mẹ con luôn trong tình trạng viêm nhiễm rất mệt mỏi. Vì thế khi cầu vượt Ngã Tư Sở được khánh thành tôi là người thấu hiểu hơn ai hết sự đổi thay đột phá của giao thông khác mức. Tạm biệt nỗi kinh hoàng Ngã Tư Khổ, tạm biệt những tháng ngày kẹt cứng hít khói xăng muốn ngạt thở, điên đầu vì tiếng động cơ xe âm ầm. Tôi nói như reo với chính mình và thầm mong có nhiều hơn nữa những dự án “thoát khổ” cho dân đô thị chúng tôi! Khác với chị L., anh Vũ Đức T. ở Khu đô thị Trung Hoà - Nhân Chính lái xe cho sếp một doanh nghiệp và thường xuyên phải đi chuyển trong thành phố thì giờ cả hai chân hai tay tung hồ các hệ thống cầu vượt, hầm chui. “ Từ khi giải pháp giao thông khác mức được hiện diện ở thành phố, tôi nhẹ cái đầu hơn bao giờ hết. Vào giờ cao điểm các ngã tư vẫn còn ứ lại vì mật độ giao thông cao song không bị tắc đường kẹt cứng nữa. Không phải tê chân vì giữ côn, cũng không thất vọng vì các vụ nhích xe từng centimet chỉ sợ quá đã, húc vào người trước. Tôi đỡ mệt hơn nhiều, thời gian đi lại nhanh mà tiền xăng cũng đỡ tốn hơn trước nhiều - anh T. chia sẻ. Tôi nhớ có lần kẹt đường mà sếp tôi sắp đến giờ phải họp cuộc họp quan trọng, ông ấy đành bỏ xe xuống đường chạy bộ đến chỗ họp. Đến nơi thì mồ hôi mả kê nhễ nhại, quần áo khét lẹt khói xăng. Ông ấy bảo xấu hổ với đôi tác” - anh T. cười nhợt nhạt.

Có lẽ cũng như chị L., anh T. nhiều người dân Hà Nội đã được thoát nạn tắc đường kẹt cứng khi dự án xây dựng các cầu vượt Ngã Tư Vọng, Ngã Tư Sở, hầm chui Kim Liên, các cầu vượt thép... tại hàng chục điểm nóng ùn tắc giao thông được đưa vào sử dụng. Có thể họ không biết rằng JICA đã giúp vốn, đã tư vấn để giải pháp giao thông khác mức nhanh chóng xuất hiện tại Hà Nội như một phương án cấp cứu hữu hiệu cho căn bệnh tắc đường đô thị, song họ đều nhận thấy những cây cầu vượt là một “phép màu” giúp họ thoát khổ do nạn tắc đường, tiết kiệm thời gian, tiền bạc, và đặc biệt là cải thiện sức khoẻ do ô nhiễm không khí tiếng ồn giảm hẳn.

### Cần tiếp tục những “cầu vượt” mới

Đánh giá về hiệu quả Dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị Hà Nội giai đoạn 1, Đại diện Sở Giao thông vận tải Hà Nội khẳng định: Sau khi đi vào hoạt động, theo chúng tôi Dự án đã đạt được các mục tiêu đề ra, tác động lớn đến sự phát triển kinh tế, xã hội, cải thiện cảnh quan môi trường đô thị góp phần giảm ùn tắc giao thông. Có thể nói dự án đạt hiệu quả tốt, có tính bền vững cao và là mô hình cần tiếp tục thực hiện. Đặc biệt, dự án thành phần nút giao thông Ngã Tư Vọng, nút giao thông Ngã Tư Sở, nút giao thông ngã tư Kim Liên giúp giảm ùn tắc rõ rệt tại các nút giao trọng điểm của Hà Nội. Ngoài ra, công trình hầm đường bộ Kim Liên là một trong những hầm chui qua đường sắt đầu tiên của Hà Nội, được xây dựng với thiết kế hiện đại, đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật, mỹ thuật, là dấu ấn về hạ tầng giao thông đô thị của Hà Nội.

Ngoài ra, các tuyến đường vành đai 1 Kim Liên - Ô Chợ Dừa; đê Hữu Hồng (nổi dưới cầu Thăng Long để lên phía Bắc) sau khi xây dựng xong đã giải quyết cơ bản vấn đề ùn tắc giao thông khu vực, cải thiện lưu thông giữa các khu vực của Thủ đô. Mặt khác, những công trình trên còn góp phần cải thiện môi trường giao thông. Khảo sát trước khi dự án triển khai, tình trạng ách tắc giao thông thường xuyên ở các điểm trên trong khi phương tiện tham gia giao thông chủ yếu là xe cơ giới nên lượng khí thải độc hại tăng gấp nhiều lần mức độ cho phép. Sau khi dự án hoàn thành, Báo cáo đánh giá tác động môi trường cho thấy lượng khí thải độc hại của các phương tiện, nồng độ bụi, tiếng ồn... giảm đến mức cho phép. Cảnh quan đô thị ở những khu vực dự án được cải thiện đẹp và hiện đại hơn. Đặc biệt việc tổ chức giao thông khác mức do có hàng loạt các công trình cầu vượt, hầm chui, cầu vượt bộ hành vừa chia sẻ, giảm mật độ giao thông trên đường, vừa đem lại an toàn cho người đi bộ, giúp giảm thiểu tai nạn giao thông. Tuy nhiên hiện tại giao thông đô thị Hà Nội vẫn tiếp tục phát sinh những điểm ùn tắc mới. Vì vậy với các dự án sẽ thực hiện trong thời gian tới, cần được nghiên cứu tổng thể và có giải pháp kết nối giao thông tổng thể hiệu quả sẽ đem lại hiệu quả kinh tế xã hội toàn diện hơn

Trích bài của phóng viên Bích Liên, Báo Lao Động

## III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

### 3. XÂY DỰNG ĐƯỜNG VÀNH ĐAI



#### Dự án xây dựng cầu Thanh Trì (vốn vay)

#### Dự án xây dựng đường vành đai 3 Hà Nội (vốn vay)

#### Dự án xây dựng đường vành đai 3 Hà Nội (đoạn Mai Dịch - Nam Thăng Long) (vốn vay)

Tp. Hà Nội nằm tại điểm giao cắt của Quốc lộ 1 (nối Hà Nội với Tp. HCM) và Quốc lộ 5 (nối Hà Nội với Hải Phòng). Trước khi thực hiện dự án này, chỉ có hai chiếc cầu bắc sông Hồng và những phương tiện muốn đi vòng qua thành phố buộc phải đi vào trung tâm thành phố, càng làm gia tăng ùn tắc giao thông trong thành phố. Trước tình trạng này, việc xây dựng thêm cầu qua sông Hồng và đường vành đai để tránh trung tâm thành phố. Hà Nội đã trở thành một vấn đề cấp bách.

Dự án đã xây dựng cầu Thanh Trì - cầu bắc qua sông Hồng nhằm hoàn thành một cách hoàn chỉnh Đường vành đai 3 - và xây dựng đường dẫn nối cầu Thanh Trì với Quốc lộ 1 và Quốc lộ 5. Nhờ đó, các phương tiện có thể lưu thông tới các địa phương ở khu vực miền Bắc mà không cần phải đi qua trung tâm thành phố, giúp giảm thiểu ùn tắc giao thông cho thành phố, nâng cao năng suất vận chuyển cho khu vực miền Bắc, và góp phần to lớn cho phát triển kinh tế của miền Bắc.

Cầu Thanh Trì hoàn thành vào năm 2007, sau đó, đường dẫn phía Bắc được thông xe vào năm 2009, đường dẫn phía Nam được thông xe vào năm 2010.

Dự án đã xây dựng Đường vành đai 3, đoạn phía Tây Nam của Đường vành đai 3 từ nút giao với Quốc lộ 32 tới hồ Bắc Linh Đàm (dài 9km) có tiêu chuẩn cao mỗi bên 2 làn xe nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông đang tăng cao trong thành phố Hà Nội và các vùng lân cận. Thông xe vào năm 2012, dự án đã và đang giúp nâng cao năng suất vận chuyển hàng hóa theo hướng Đông - Tây, góp phần giảm ùn tắc giao thông trong Tp. Hà Nội và phát triển kinh tế của cả khu vực.

Hiện đang trong quá trình triển khai, Dự án xây dựng Đường vành đai 3 (đoạn Mai Dịch - Nam Thăng Long) đang xây dựng đoạn tránh nối từ nút giao Mai Dịch đến

nút giao Nam Thăng Long với tiêu chuẩn cao dài 5,4km, trong đó 4,8km là cầu cạn ở phía Tây của vành đai.

#### Dự án phát triển hệ thống kiểm soát giao thông đường cao tốc tại Hà Nội (viện trợ không hoàn lại)

Tại Tp. Hà Nội, ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông tăng rất nhanh do sự gia tăng của lưu lượng giao thông. Thông báo về các vụ tai nạn giao thông trên đường cao tốc chủ yếu dựa vào nguồn tin của người dân, nên việc nắm bắt chính xác địa điểm và tình hình tai nạn bị chậm trễ dẫn tới việc thực hiện các biện pháp xử lý như hạn chế giao thông cũng không được kịp thời.

Dự án hỗ trợ lắp đặt hệ thống kiểm soát giao thông thông minh (ITS) (gồm bảng hiển thị, các thiết bị dọc tuyến (camera CCTV v.v.), phòng điều khiển trung tâm (có hệ thống tạo thông tin để hiển thị, máy chủ quản lý CCTV, các màn hình camera sát giao thông v.v.), sử dụng công nghệ tiên tiến của Nhật Bản, phục vụ cho những tuyến đường tiêu chuẩn cao tại Hà Nội (Đường vành đai 3, đoạn từ nút giao Quốc lộ 5 đến Pháp Vân, dài khoảng 10km) và đoạn Pháp Vân - Cầu Giẽ (khoảng 30km). Hệ thống này giúp nắm bắt và xử lý thông tin trên tuyến sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng và chính xác, nhờ đó có thể xử lý một cách phù hợp khi có tai nạn giao thông xảy ra và lưu thông trên hệ thống đường bộ cao tốc trong khu vực được thuận lợi hơn.

## THÔNG XE ĐƯỜNG CAO TỐC ĐÔ THỊ ĐẦU TIÊN TẠI VIỆT NAM: BẤT NGỜ VỀ TIẾN ĐỘ



Ngày 21/10, tại Hà Nội, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) chính thức thông xe toàn tuyến Dự án đường vành đai 3, đoạn Mai Dịch - bắc hồ Linh Đàm (giai đoạn 2) sử dụng vốn vay ODA Nhật Bản. Đây là đường cao tốc đô thị đầu tiên của Việt Nam thông xe với tiến độ được rút ngắn đến hơn một năm, giúp Hà Nội sớm thoát nạn ùn tắc giao thông do xe đi qua nội đô.

"Quá đẹp!", "Sướng thật!" - đó là cảm tưởng của cánh lái xe tải, xe khách được phóng vùn vụt khi bắt đầu lăn bánh và vù trên đường cao tốc đô thị đầu tiên của Hà Nội. Tuyến đường trên cao nuốt nà như dải lụa uốn quanh những cao ốc, tạo cho Hà Nội một vẻ đẹp hiện đại.

Không còn cảnh nhích từng đoạn, đợi dài cổ hàng tiếng đồng hồ để đi qua được đường Khuất Duy Tiến khi muốn từ quốc lộ 1A, quốc lộ 5, quốc lộ 18, đường cao tốc Pháp Vân - Ninh Bình... sang đường cao tốc Láng - Hoà Lạc, đường cao tốc Thăng Long - Nội Bài.

Có thể nói, Bộ GTVT đã sớm nhìn ra tầm quan trọng của đường vành đai 3 và lựa chọn phương án xây dựng đường trên cao để không vướng giải phóng mặt bằng (GPMB).

Thứ đến là sự giúp đỡ có tính quyết định của Chính phủ Nhật cho vay vốn ODA thông qua Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA). Và đặc biệt là sự tăng tốc vượt trội về chất lượng, thời gian của các nhà thầu Liên danh Samwhan - Cienco4 (gói 1), Công ty TNHH xây dựng Sumitomo Mitsui (gói 2) Liên danh TLG - Cienco8 - Cienco4 (gói 3); bởi lần đầu tiên, một dự án giao thông trọng điểm thi công giữa đô thị Hà Nội, trong điều kiện vẫn phải đảm bảo giao thông mà đã vượt được tiến độ chung tới 15 tháng.

Phát biểu của đại diện Công ty TNHH xây dựng Sumitomo Mitsui cho biết: Tiến độ hoàn thành gói 2 rút ngắn 15 tháng là việc chưa từng có ngay cả tại các công trình ở Nhật Bản, đã khiến mọi người ngỡ ngàng, thần phục. Công ty coi đây là một công trình nêu gương cho các công trình tại Nhật Bản học tập.

Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng- khi được hỏi tại sao dự án lại có thể vượt tiến độ một cách khó tin như vậy- đã "bật mí": "Vấn đề là có giải pháp đúng, nỗ lực đồng bộ từ chủ đầu tư, địa phương đến nhà thầu trong việc giải quyết vốn, GPMB... Phương án xây dựng đường trên cao để không mất quá nhiều thời gian, tiền bạc cho việc GPMB cũng được Bộ GTVT đánh giá là một trong những bí quyết rút ngắn tiến độ ngoạn mục, tạo hiệu quả vượt trội cho dự án".

Phát biểu tại lễ thông xe, Phó Thủ tướng Chính phủ - Chủ tịch Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia Nguyễn Xuân Phúc đã cảm ơn Chính phủ Nhật Bản và khẳng định con đường được xây dựng nhanh, đẹp, góp phần thiết thực giải quyết kết nối giao thông liên vùng qua thủ đô Hà Nội, giảm ách tắc cho nội đô là minh chứng cho tình hữu nghị thắm thiết, sự trợ giúp hiệu quả của Nhật Bản với Việt Nam.

(Trích dẫn bài của phóng viên Bích Liên đăng trên Báo Động ngày 22/10/2012)

## III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

### 4. CẢI THIỆN AN TOÀN GIAO THÔNG



#### Dự án tăng cường đào tạo Cảnh sát giao thông (dự án hợp tác kỹ thuật)

Tại Việt Nam, tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ trong những năm gần đây làm cho số lượng phương tiện tăng nhanh và hạ tầng giao thông ngày càng phát triển. Tuy nhiên, ý thức của người tham gia giao thông vẫn còn kém, và các cơ quan quản lý nhà nước chưa thực hiện kịp thời các biện pháp cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, nên tai nạn giao thông gia tăng, trở thành một vấn đề xã hội lớn. Đặc biệt, việc cải thiện tình hình an toàn giao thông trên các tuyến quốc lộ chính chạy qua các địa phương được xem là vấn đề quan trọng.

Tại Việt Nam, Bộ Công an và Sở Công an các tỉnh phụ trách các nghiệp vụ như xử phạt và hướng dẫn những người tham gia giao thông có hành vi vi phạm Luật giao thông đường bộ, quản lý giao thông như điều khiển đèn tín hiệu, xử lý tai nạn giao thông, thu thập thông tin tai nạn v.v.

Hiện nay, chương trình đào tạo tại Học viện Cảnh sát Nhân dân và các cơ sở đào tạo khác như: Đại học Công an Nhân dân, Cao đẳng Công an Nhân dân chưa hoàn toàn đáp ứng được với tình hình giao thông tăng mạnh trong những năm gần đây, vì thế việc nâng cấp nội dung đào tạo là một vấn đề cấp bách.

Trước tình hình trên, với mục đích nâng cao hơn nữa hiệu quả các biện pháp an toàn giao thông tại Việt Nam, JICA đã triển khai thực hiện Dự án trong phối hợp chặt chẽ với các dự án khác như "Dự án đào tạo nguồn nhân lực về an toàn giao thông thành phố Hà Nội" (hợp tác kỹ thuật), "Dự án nâng cao an toàn đường bộ miền Bắc Việt Nam" (vốn vay) với đối tượng là các tuyến đường bộ đã được nâng cấp bằng nguồn vốn vay là Quốc lộ 3, 5, 10, 18 (đơn vị thực hiện là Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia).

Dự án đã hỗ trợ kỹ thuật cho Học viện với những nội dung sau: (1) Nâng cao nội dung đào tạo và phương pháp đào tạo về "Luật giao thông đường bộ và giáo dục an toàn giao thông", (2) Cải thiện nội dung đào tạo và phương pháp đào tạo về "Quy tắc giao thông và quản lý giao thông", (3) Cải thiện nội dung đào tạo và phương pháp đào tạo về kỹ thuật "Xử lý vi phạm giao thông", (4) Cải thiện nội dung đào

tạo và phương pháp đào tạo về "Thu thập và phân tích dữ liệu tai nạn giao thông", (5) Tăng cường chức năng đề xuất chính sách về biện pháp phòng chống tai nạn giao thông. Dự án đã kết thúc vào tháng 6/2013.





## NGƯỜI THẤY NHẬT DẠY AN TOÀN GIAO THÔNG

Đây là cách gọi triu mến mà học sinh tại nhiều trường phổ thông cơ sở bám dọc 4 tuyến quốc lộ trọng yếu ở phía Bắc dành cho ông Takao Inami, Giám đốc tư vấn Dự án Tăng cường an toàn giao thông trên các quốc lộ phía Bắc Việt Nam (vốn vay Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản JICA)

Triển khai trên khắp 10 tỉnh Đồng bằng sông Hồng, lại đang trong giai đoạn cao điểm, nên vị giám đốc tư vấn dự án người Nhật Bản liên tục phải thực hiện các chuyến đi con thoi từ văn phòng ở Hà Nội tới các công trường xóa "điểm đen" tai nạn giao thông, các điểm trường học... hay đến các tổ điều hành các hợp phần ở Tổng cục Đường bộ, Tổng cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự, an toàn xã hội, Bộ Giáo dục và Đào tạo.

Nhận được rất nhiều kỳ vọng của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, Bộ Giao thông - Vận tải, cũng như của chính nhà tài trợ JICA, Dự án có mục tiêu giảm thiểu số vụ tai nạn giao thông và hạn chế thiệt hại do tai nạn giao thông trên 4 tuyến đường có mật độ giao thông lớn là: Quốc lộ 3, Quốc lộ 5, Quốc lộ 10 và Quốc lộ 18, đồng thời góp phần nâng cao ý thức chấp hành cho người dân sống dọc các tuyến đường này.

Dự án chuyên về an toàn có quy mô lớn nhất từ trước tới nay, được JICA tài trợ với số vốn lên tới 65 triệu USD này gồm 4 hợp phần: Cải tạo cơ sở hạ tầng an toàn giao thông, Nâng cao nhận thức về an toàn giao thông cho người dân, Giáo dục an toàn giao thông trong các nhà trường; và Cường hóa thể hành Luật An toàn giao thông đường bộ.

"Dự án là thử thách rất lớn đối với bất kỳ giám đốc tư vấn dự án giao thông nào", ông Nguyễn Hữu Long, Tổng giám đốc Ban quản lý dự án an toàn giao thông (Bộ Giao thông - Vận tải) đánh giá.

Trên thực tế, chỉ riêng việc kết nối thành công đầu mối tại 10 tỉnh, thành phố; 3 bộ và cơ quan ngang bộ; hàng chục nhà thầu lớn, nhỏ với mức độ chuyên nghiệp khác nhau, với vô vàn thủ tục hành chính..., ngoài điều kiện là một "tay lái giỏi", giám đốc tư vấn Dự án cần phải rất nhiệt tình và thông hiểu Việt Nam.

Được biết, sau hơn 2 năm triển khai, Dự án Tăng cường an toàn giao thông trên các quốc lộ phía Bắc là một trong những dự án hiển hoai mà lãnh đạo Bộ Giao thông - Vận tải và nhà tài trợ cảm thấy hài lòng về tiến độ.

Tại 10 tỉnh triển khai Dự án, tai nạn giao thông đã giảm ở cả 3 tiêu chí: số vụ, số người bị phạm và người chết. Quan trọng hơn, ý thức chấp hành giao thông của người dân từng bước được nâng cao.

"Điều hài lòng nhất với tôi là, đã có 79,5% người dân trong vòng Dự án nắm được các quy định pháp luật và các quy tắc giao thông đường bộ cơ bản; 84,55% người dân có ý thức và nhận thức về an toàn giao thông; 87,33% người dân có ý thức và nhận thức về văn hóa giao thông", ông Takao Inami tâm sự.

### Xây ý thức nhường nhịn cho học sinh Việt Nam

Điều thú vị nhất là, từ 2 năm nay, ngoài nhiệm vụ giúp chủ đầu tư kiểm soát tốt tiến độ và chất lượng Dự án, ông Takao Inami đang rất thành công trong vai trò một nhà sư phạm để truyền thụ kiến thức an toàn giao thông cho hàng ngàn lượt học sinh ở dọc các quốc lộ thuộc vùng Dự án.

Từ Sông Công, Phở Yên (Quốc lộ 3, Thái Nguyên) tới Bản Yên Nhân (Quốc lộ 5, Hưng Yên); Ngô Quyền (Quốc lộ 18, Quảng Ninh)... hàng ngàn học sinh tại 343 trường tiểu học và trung học cơ sở đã được tham gia các khóa tập huấn về an toàn giao thông, với những câu chuyện nhỏ về ích lợi của sự nhường nhịn khi tham gia giao thông của "thầy" Takao Inami.

Là thế hệ người Nhật Bản từng trải qua 2 cuộc "chiến tranh giao thông", những trải nghiệm thực tế của ông Takao Inami lại là do khiến vị giám đốc tư vấn này đặc biệt quan tâm tới công tác giáo dục an toàn giao thông cho trẻ em.

"Đây là giải pháp ngắn nhất, hiệu quả nhất, cơ bản nhất trong việc giải quyết các vấn đề liên quan đến tai nạn giao thông", ông Takao Inami chia sẻ.

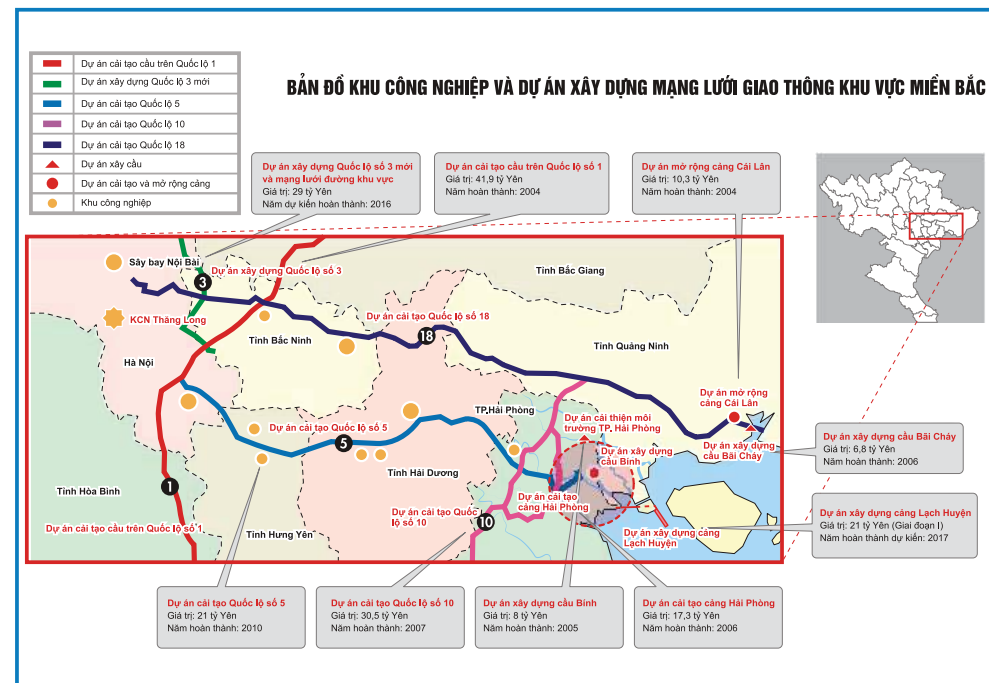
Sau hơn 5 năm sống trên mảnh đất này với nhiều kỷ niệm khó quên, ông Takao Inami nói với phóng viên khi kết thúc cuộc trò chuyện đã kéo dài gấp đôi thời gian dự kiến: "Nếu tiếp tục làm được gì để giao thông Việt Nam an toàn hơn, đặc biệt là cho các trẻ em, dù chỉ trên phương diện là một người nước ngoài tuyên truyền về an toàn giao thông, tôi luôn sẵn sàng".

Trích dẫn bài của phóng viên Anh Minh đăng trên báo Đầu Tư ngày 10/10/2012



## III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

### 5. PHÁT TRIỂN CÁC ĐƯỜNG CAO TỐC NỐI VỚI CÁC ĐỊA PHƯƠNG



### Tăng cường hạ tầng giao thông khu vực Miền Bắc

Chính phủ Việt Nam xác định khu vực tam giác nối: Tp. Hà Nội, Tp. Hải Phòng và khu vực vịnh Hạ Long, là trọng tâm phát triển của miền Bắc. Do vậy, việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông cho khu vực này được ưu tiên trong suốt những năm 90. Vào năm 1993, bên cạnh dự án vốn đầu tiên "Dự án nâng cấp Quốc lộ số 5", "Nghiên cứu phát triển hệ thống giao thông khu vực phía Bắc (1993-1994)" đã xây dựng qui hoạch giao thông tổng thể cho khu vực này. Sau đó, căn cứ trên quy hoạch này, Dự án cải tạo cảng Hải Phòng, tiếp đó là Dự án mở rộng cảng Cái Lán đã được chọn làm đối tượng cho vay vốn. Tiếp theo, các tuyến đường quốc lộ nối cảng Cái Lán với Hà Nội và Hải Phòng (Quốc lộ 18 và Quốc lộ 10), cầu Bãi Cháy nằm trên Quốc lộ 18 và cầu Bình nằm trong Tp. Hải Phòng đã được xây dựng bằng vốn vay ODA.

Trong những năm 90, nhờ xây dựng các công trình này mà lần lượt các tuyến quốc lộ quan trọng và các cảng cửa ngõ của khu vực tam giác phát triển phía Bắc đã được tăng cường, mở rộng hoặc xây mới, giúp cải thiện rõ rệt mạng lưới lưu thông trong khu vực. Kết quả là đầu tư của tư nhân vào các khu công nghiệp ở ngoại ô Hà Nội, Hải Phòng cũng như dọc các tuyến quốc lộ tăng lên, đóng góp to lớn vào sự phát triển kinh tế và giảm nghèo của khu vực này.

Bên cạnh đó, vào năm 2000 JICA đã hỗ trợ xây dựng Chiến lược phát triển mạng lưới giao thông trọng yếu trên toàn quốc, sau này trở thành cơ sở để xây dựng quy hoạch cho Việt Nam. Căn cứ trên kết quả nghiên cứu này, JICA tiếp tục hỗ trợ xây dựng CSHT giao thông trọng yếu tại miền Bắc cũng như tại các vùng khác. Một trong những dự án đó là "Dự án xây dựng Quốc lộ 3 mới và mạng lưới đường khu vực", tuyến đường nối thành phố Thái Nguyên, một thành phố công nghiệp mới, với Tp. Hà Nội, điểm quan trọng trong lưu thông hàng hóa đi quốc tế thông qua cửa khẩu Sân bay Quốc tế Nội Bài, Cảng Hải Phòng, Cảng Cái Lán v.v ở khu vực phía Bắc Hà Nội. Tại khu vực xung quanh Khu công nghiệp Sóc Sơn, Khu chế xuất của các doanh nghiệp Nhật Bản, thường xuyên xảy ra các vụ tai nạn giao thông do lưu lượng đi lại nhiều của các xe tải cỡ lớn. Do vậy, vấn đề xây dựng một tuyến đường dành riêng cho ô tô để giảm bớt lưu lượng giao thông, đảm bảo an toàn cho người dân địa phương, trở thành một vấn đề vô cùng cấp bách. Ngoài ra, do quá trình cơ giới hóa ngày càng tăng làm gia tăng các vụ tai nạn giao thông và trở thành một vấn đề lớn của xã hội Việt Nam, nên JICA hỗ trợ xây dựng quy hoạch tổng thể giao thông toàn quốc cũng như các chương trình ATGT đường bộ cho các tuyến đường trọng yếu tại miền Bắc.

### **Dự án xây dựng quốc lộ 3 mới và mạng lưới đường khu vực (vốn vay)**

Quốc lộ 3 là tuyến đường huyết mạch nối Hà Nội với Tp.Thái Nguyên, một thành phố công nghiệp quan trọng của vùng kinh tế phía Bắc. Dự án xây dựng này có nhiều khu công nghiệp đang được xây dựng và trong tương lai, dự kiến lưu lượng giao thông sẽ tăng mạnh.

Trên tuyến Quốc lộ 3 hiện nay, thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông và nhiều vấn đề gây trở ngại cho lưu thông an toàn của các xe tải lớn.

Xây dựng tuyến quốc lộ 3 mới có tiêu chuẩn cao cùng các tuyến đường xung quanh sẽ góp phần phân tán lưu lượng giao thông trong khu vực, nâng cao tính an toàn cho người dân địa phương, đồng thời thúc đẩy sự phát triển kinh tế của khu vực này, qua đó nâng cao mức sống của người dân nghèo.

Dự án xây dựng tuyến quốc lộ 3 mới (dài 61km) đi từ Hà Nội qua Sóc Sơn và nối với tỉnh Thái Nguyên, và mạng lưới đường khu vực liên quan. Tuyến đường này cũng là một phần trong tuyến vành đai 3 chạy vòng quanh thành phố Hà Nội.



### **Dự án nâng cấp Quốc lộ 5 (giai đoạn I ~ III) (vốn vay)**

Quốc lộ 5, nối thủ đô Hà Nội với Tp.Hải Phòng, là một trong những tuyến huyết mạch quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của khu vực miền Bắc. Nhưng lưu lượng giao thông tăng cao khiến cho mặt đường xuống cấp nghiêm trọng do vậy việc cải tạo mặt đường và thay mới các cầu trên tuyến trở nên cấp bách. Trong giai đoạn I ~ III, Dự án đã tiến hành sửa chữa và mở rộng Quốc lộ 5, giúp cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách ở khu vực miền Bắc được thuận tiện, góp phần phát triển nông nghiệp, nông thôn tại khu vực Đồng bằng sông Hồng dọc theo tuyến.



### **Dự án nâng cấp Quốc lộ 18 (vốn vay)**

Với tổng chiều dài khoảng 320km, Quốc lộ 18 là một trong những tuyến đường huyết mạch chạy từ thủ đô Hà Nội (Sân bay Quốc tế Nội Bài) tới Tp.Hạ Long, nơi có một trong những di sản thiên nhiên thế giới - Vịnh Hạ Long, tiếp đi dọc theo bờ biển đến cửa khẩu Móng Cái. Tuy nhiên, toàn tuyến đã xuống cấp trầm trọng, mặt đường bị hư hỏng, nhiều cầu trên tuyến đã quá cũ, một phần tuyến còn phải qua sông hoặc qua vịnh bằng phà, khiến cho việc giao thông không được thuận lợi. Trong giai đoạn I và II, Dự án

đã hỗ trợ mở rộng và cải tạo đường, thay thế hoặc xây mới các cầu trên hai đoạn đường quan trọng của tuyến bao gồm: đoạn Nội Bài - Chi Linh (khoảng 68km) và đoạn Biều Nghi - Con Cuông (khoảng 65km). Dự án hỗ trợ xây dựng một mạng lưới đường bộ có hiệu quả ở khu vực miền Bắc Việt Nam, góp phần thực hiện vận chuyển hàng hóa một cách thông suốt và thúc đẩy phát triển kinh tế của khu vực dọc tuyến.

### **Dự án cải tạo cầu trên quốc lộ 1 (giai đoạn I ~ III) (vốn vay)**

Quốc lộ 1 chạy dọc từ Bắc đến Nam là tuyến đường quan trọng và dài nhất Việt Nam, nhưng nhiều cây cầu trên tuyến đường này đã bị hỏng hóc và xuống cấp do bom đạn trong cuộc chiến tranh chống Mỹ cứu nước. Mặc dù những cây cầu này đã được tiến hành sửa chữa nhưng hầu hết chúng đã quá niên hạn. Do vậy, chúng trở thành những nút thắt, gây trở ngại nghiêm trọng cho việc lưu thông thông suốt và an toàn trên Quốc lộ 1.

Dự án đã cải tạo hoặc thay thế các cầu trên Quốc lộ 1, góp phần nâng cấp toàn tuyến Quốc lộ 1, cải thiện tình hình vận chuyển hàng hóa theo trục Bắc Nam, đẩy mạnh sự phát triển kinh tế - xã hội của khu vực dọc tuyến.



Cầu Hoàng Long trên Quốc lộ 1

### **Dự án nâng cao an toàn đường bộ miền Bắc Việt Nam (vốn vay)**

Tại khu vực miền Bắc, đặc biệt là trên các quốc lộ chính như: 3, 5, 10, 18, lưu lượng giao thông tăng nhanh và các vụ tai nạn giao thông xảy ra thường xuyên. Những nguyên nhân gây tai nạn giao thông đó là: thiếu cơ sở hạ tầng phục vụ cho an toàn giao thông, thiếu ý thức và thiếu kiến thức của người tham gia giao thông, thiếu năng lực và giáo trình phục vụ cho giáo dục về an toàn giao thông tại các trường học và cộng đồng dân cư dọc tuyến, thiếu thiết bị và năng lực xử phạt về an toàn giao thông của lực lượng cảnh sát v.v. Vì vậy, việc xây dựng hạ tầng phục vụ an toàn giao thông, tăng cường tuyên truyền và giáo dục, tăng cường xử phạt là những nhiệm vụ cấp bách.

Đọc bốn tuyến quốc lộ ở miền Bắc (Quốc lộ 3, 5, 10, 18), Dự án đã xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ cho an toàn giao thông, thực hiện các hoạt động tuyên truyền giáo dục về an toàn giao thông đối với người dân dọc tuyến và người tham gia giao thông, hỗ trợ tăng cường cơ chế xử phạt giao thông nhằm giảm bớt đáng kể số vụ tai nạn và người chết vì tai nạn giao thông, góp phần cải thiện chất lượng cuộc sống của dân cư dọc tuyến.

Trong dự án này, dưới sự chỉ đạo của Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, các cơ quan thực hiện phối hợp chặt chẽ với nhau triển khai các biện pháp một cách tổng hợp để giải quyết vấn nạn tai nạn giao thông như sau: Tổng cục Đường bộ Việt Nam phụ trách việc xây dựng cơ sở hạ tầng an toàn giao thông, Tổng cục Cảnh sát phụ trách việc xử lý vi phạm giao thông, Bộ Giáo dục và Đào tạo phụ trách việc triển khai các hoạt động giáo dục trong nhà trường, Ủy ban Nhân dân các tỉnh có vai trò quan trọng trong việc tuyên truyền giáo dục cho người dân dọc tuyến.

## **III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

### **6. CHUYỂN ĐỔI SANG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (XE BUÝT NỘI ĐÔ)**



### **Dự án cải thiện giao thông công cộng thành phố Hà Nội (hợp tác kỹ thuật)**

Tại Tp.Hà Nội, do sự gia tăng nhanh chóng của dân số đô thị (khoảng 6,44 triệu người) và các phương tiện giao thông, nên tình hình ùn tắc giao thông trong nội đô ngày càng trở nên trầm trọng. Để giải quyết tình trạng ùn tắc này và thực hiện phát triển đô thị một cách bền vững, vào năm 2008, Ủy ban Nhân dân Tp. Hà Nội đã quyết định đưa kế hoạch xây dựng 5 tuyến đường sắt đô thị (UMRT:Urban Mass Rapid Transit) vào trong "Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị Tp. Hà Nội". Căn cứ theo qui hoạch này, các dự án xây dựng đường sắt đô thị đang được thực hiện gồm Nhật Bản (tuyến số 1, số 2), Pháp và ADB (tuyến số 3), Trung Quốc (tuyến số 2A). Bên cạnh đó, Ngân hàng thế giới cũng dự kiến hỗ trợ thực hiện tuyến đường dành riêng cho xe buýt (BRT:Bus Rapid Transit).

Trước tình hình này, để giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông trong giai đoạn trước khi kịp xây dựng UMRT trong thành phố Hà Nội, việc đẩy mạnh sử dụng xe buýt là một vấn đề rất cấp bách. Biện pháp cụ thể từ phía Tp. Hà Nội là tăng số tuyến xe buýt. Vào năm 2010, số tuyến xe buýt là 66 tuyến, gấp đôi con số 30 tuyến của 10 năm trước. Bên cạnh đó, để sửa chữa, nâng cấp xe buýt, từ sau năm 2000, EU và Đức cũng đã từng phân bổ trợ kỹ thuật cho thành phố.

Tuy nhiên, hiện nay, khối lượng vận tải của xe buýt đối với toàn thể nhu cầu giao thông của thành phố chỉ chiếm khoảng 10%, các phương tiện giao thông cá nhân như ô tô riêng, xe máy vẫn chiếm phần lớn, là nguyên nhân chính tạo ra ùn tắc giao thông. Theo kết quả của cuộc khảo sát đối với người dân thì hiện nay mức độ dịch vụ xe buýt tại Hà Nội chưa cao, vẫn còn nhiều điểm cần phải cải thiện để nâng cao tính tiện lợi, độ thoải mái cho người sử dụng. Ví dụ, tại Tp.Hà Nội, cần có các biện pháp tổng hợp, phối hợp nhiều ban ngành liên quan, để không những nâng cao mức độ dịch vụ của xe buýt, mà còn cải tạo không gian lưu thông cho xe buýt, thực hiện hạn chế sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân như xe máy v.v.

Dự án này đã xem xét thực hiện các biện pháp giúp

chuyển đổi từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, nhằm khắc phục tình hình ùn tắc giao thông tại Tp.Hà Nội. Với các dự án vốn vay gồm "Dự án xây dựng tuyến đường sắt nội đô Tp. Hà Nội (tuyến số 1), ký hiệp định vay (L/A) năm 2008, "Dự án xây dựng tuyến đường sắt nội đô Tp. Hà Nội (tuyến số 2), ký hiệp định vay (L/A) năm 2009), các tuyến xe buýt được kỳ vọng sẽ đóng vai trò hỗ trợ cho mạng lưới các tuyến UMRT sắp được xây dựng nội trên. Dự án đã và đang thực hiện hỗ trợ kỹ thuật cho Sở Giao thông Tp. Hà Nội trong việc xây dựng kế hoạch thực hiện các biện pháp về giao thông trong thành phố với trọng tâm là đẩy mạnh sử dụng xe buýt, và hoạch định các cách thức để triển khai thực hiện các kế hoạch đó.

Dự án được kỳ vọng với các nội dung sau: (1) Nâng cao năng lực xem xét và lập kế hoạch xây dựng mạng lưới vận tải công cộng của Tp.Hà Nội; (2) Nâng cao năng lực thực hiện các công trình hạ tầng giao thông và kiểm soát giao thông nhằm đẩy mạnh sử dụng giao thông công cộng; (3) Thực hiện các hoạt động tuyên truyền và giáo dục để chuyển đổi từ giao thông cá nhân sang giao thông công cộng; (4) Thực hiện các biện pháp nâng cao mức độ dịch vụ của xe buýt, đáp ứng nhu cầu của người dân. Dự án đang được triển khai tại thời điểm tháng 10/2014.

## HÀ NỘI ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM THẺ XE BUÝT THÁNG THÔNG MINH



Thẻ xe buýt tháng điện tử thông minh áp dụng kỹ thuật của Nhật Bản chính thức được áp dụng thí điểm trên 26 xe buýt thuộc tuyến số 06 (Bến xe Giáp Bát - Cầu Giẽ) từ tháng 10 năm 2014. Đây là một phần của "Dự án cải thiện giao thông công cộng cho thành phố Hà Nội (TRAHUD 2)".

Việc áp dụng thí điểm này nhằm phát triển hệ thống, phần mềm phát hành-quản lý thẻ vé; thu thập-phân tích dữ liệu về lịch sử sử dụng cũng như thông tin hành khách sử dụng thẻ; làm rõ những vấn đề từ phía đơn vị vận hành xe buýt (bao gồm cả lái xe, phụ xe) với mục đích tạo tiền đề để áp dụng chính thức thẻ vé điện tử sau này. Sẽ có 200.000 thẻ xe buýt điện tử được phát hành miễn phí cho người sử dụng vé tháng tại các điểm bán vé xe buýt, đồng thời hỗ trợ lắp đặt thiết bị, phát triển phần mềm cho việc áp dụng thẻ xe buýt điện tử.

Công nghệ sử dụng trong thẻ thông minh lần này giống với công nghệ đang sử dụng tại Nhật Bản, có tính bảo mật và tốc độ xử lý nhanh. Thẻ thông minh được triển khai ở Nhật Bản từ năm 2001, và đến nay thẻ thông minh không chỉ được áp dụng trong hầu hết phương tiện giao thông công cộng mà còn được sử dụng rộng khắp như ví điện tử.

Trong tương lai, thẻ xe buýt tháng điện tử này được kỳ vọng sẽ được sử dụng trên tất cả các tuyến xe buýt và mở rộng sử dụng trên các phương tiện giao thông công cộng khác như xe buýt nhanh (BRT) và đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội.



## GIAO THÔNG CÔNG CỘNG Ở HÀ NỘI QUA LĂNG KÍNH MỘT CHUYÊN GIA NHẬT BẢN



**Là một người có 15 năm sống và làm việc tại Hà Nội, ông Takagi Michimasa một chuyên gia đến từ Nhật Bản đã dành nhiều tâm huyết cho vấn đề giao thông ở Hà Nội.**

**Hà Nội có rất nhiều xe máy!**

Theo ông Takagi Tư vấn trưởng Dự án Cải thiện Giao thông Công cộng Hà Nội (TRAHUD II), giao thông ở Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng có đặc thù là sử dụng rất nhiều xe máy! Việc sử dụng phương tiện này rất linh hoạt, có thể dễ dàng di chuyển trên đường phố, nhưng đối với giao thông công cộng thì lại phức tạp.

Tại các nước phát triển, xu hướng chuyển dịch từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng đã góp phần cải thiện tình trạng giao thông và môi trường sống. Điều này ở Việt Nam sẽ khó khăn hơn, vì lưu lượng xe máy (nhất là ở những thành phố lớn như: Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh) là rất nhiều.

**Nâng cao nhận thức người dân tuy mất thời gian, nhưng rất cần làm**

Theo ông Takagi, thách thức đặt ra với vấn đề giao thông ở Hà Nội, đó là làm thế nào để cải thiện giao thông công cộng, hạn chế sử dụng xe máy khi lưu thông trên đường? Ông cho biết, thành phố Hồ Chí Minh đã quyết liệt hơn trong việc kiểm soát lưu lượng xe máy và có thể trong thời gian tới, Hà Nội cũng thực hiện điều này. Theo ông, cũng có thể thực hiện giải pháp là người dân sử dụng phương tiện cá nhân đến một điểm nào đó, sau đó sẽ gửi xe và sử dụng phương tiện công cộng.

Trong những năm 1970 tại Nhật Bản, giao thông cũng gặp những khó khăn tương tự như Việt Nam. Trong giai đoạn này, mỗi năm, nước Nhật ghi nhận khoảng 17.000 người chết vì tai nạn giao thông. Sau 20 năm, con số này đã giảm xuống còn 7.000 người/năm. Đó quả là một công việc không hề đơn giản.

Ông Takagi cho rằng, nâng cao nhận thức người dân tuy mất thời gian, nhưng rất cần làm. Để có được kết quả tốt như trên, Nhật Bản đã từng áp dụng chiến dịch nâng cao nhận thức của người dân mà đối tượng hướng tới là bà mẹ và trẻ em. Các bà mẹ được tập huấn kiến thức về an toàn giao thông để sau đó dạy lại cho con mình. Và khoảng 10 - 15 năm sau, khi các cháu nhỏ lớn lên, các cháu đã được trang kiến thức về an toàn giao thông và là những người tuân thủ tốt luật lệ giao thông.

Nhật Bản cũng tổ chức các diễn đàn dành cho học sinh, sinh viên nhằm khuyến khích sử dụng các phương tiện giao thông công cộng. Điều này khẳng định chiến lược của Nhật Bản là ưu tiên tập trung vào thế hệ trẻ. Họ chính là những người có thể thay đổi diện mạo giao thông thành phố!

**Thẻ thông minh - kỳ vọng mới cho giao thông công cộng Thủ đô**

Ngày 6/10 vừa qua, chương trình áp dụng thí điểm thẻ xe buýt điện tử đã chính thức được bắt đầu tại Hà Nội. Theo đó, 200.000 thẻ xe buýt điện tử (hay còn gọi là Smart Card - Thẻ thông minh) được phát hành miễn phí cho người sử dụng vé tháng tại các điểm bán vé xe buýt trên toàn thành phố. Việc áp dụng thí điểm này được thực hiện tại tuyến xe buýt số 6 Giáp Bát - Cầu Giẽ. Đây là một hợp phần của Dự án Cải thiện Giao thông Công cộng tại Hà Nội do Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) tài trợ.

Ông Takagi cho biết, thẻ xe buýt điện tử, một loại thẻ có gắn chip điện tử, giúp làm tăng hiệu quả hoạt động của xe buýt và sự tiện lợi cho hành khách. Tại Nhật Bản, việc tiếp cận các phương tiện giao thông công cộng như xe buýt và tàu điện đã được cải thiện rõ rệt từ khi áp dụng loại thẻ thông minh này. Loại thẻ phát hành tại Hà Nội sử dụng công nghệ tương tự như công nghệ đang được áp dụng tại Nhật Bản, đảm bảo tương tác nhanh và tính bảo mật cao.

*Trích bài của phóng viên Kiều Phương Giang đã được đăng trên Báo Điện tử Đảng Cộng Sản ngày 9/10/2014*

## III. PHƯƠNG THỨC TIẾP CẬN CỦA NHẬT BẢN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

### 6. CHUYỂN ĐỔI SANG CÁC PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG (ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ)



Dân số Tp. Hà Nội từ 2,74 triệu năm 2000 đã tăng thành 7,10 triệu năm 2013, theo đó lượng giao thông trên các tuyến đường nội đô cũng tăng rất nhanh. Un tắc giao thông và ô nhiễm môi trường không khí do lưu lượng giao thông tăng cao trở thành nguyên nhân gây trở ngại đối với sự phát triển bền vững của thành phố. Chỉ bằng cách tăng năng lực vận tải của hệ thống giao thông công cộng hiện có và mở rộng đường bộ sẽ không thể đáp ứng được mức gia tăng nhu cầu nhanh chóng này, vì vậy cần thiết phải xây dựng hệ thống giao thông đô thị dung lượng lớn mới.

Vào tháng 7/2008, Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể giao thông vận tải Tp. Hà Nội bao gồm cả qui hoạch xây dựng đường sắt đô thị. Căn cứ theo Quy hoạch này, các dự án xây dựng đường sắt đô thị đang được thực hiện gồm: JICA hỗ trợ tuyến số 1 và số 2; Pháp và Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) hỗ trợ tuyến số 3; Trung Quốc hỗ trợ tuyến số 2A.

**Dự án xây dựng tuyến đường sắt nội đô Tp. Hà Nội (tuyến số 1) (dịch vụ tư vấn) (vốn vay)**

Dự án cung cấp dịch vụ tư vấn (thiết kế chi tiết và hỗ trợ đấu thầu v.v.) phục vụ cho việc xây dựng đường sắt đô thị trên cao đoạn Yên Viên - Ngọc Hồi dài khoảng 29km).

Dự án sử dụng vốn vay điều khoản đặc biệt cho đối tác kinh tế (STEP), áp dụng các công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm của Nhật Bản.

**Dự án xây dựng tuyến đường sắt nội đô Tp. Hà Nội (tuyến số 1) giai đoạn I (xây dựng tổ hợp Ngọc Hồi) (vốn vay)**

Dự án này sẽ xây dựng khu tổ hợp Ngọc Hồi, phục vụ cho việc xây dựng đường sắt đô thị cũng như việc vận hành đường sắt chờ khách, chờ hàng; qua đó nâng cao hiệu suất duy tu bảo dưỡng đầu máy, toa xe, từ đó đáp ứng nhu cầu gia tăng trong vận tải hành khách và hàng hóa, đồng thời góp phần nâng cao tính an toàn trong vận hành đường sắt.

Dự án sử dụng vốn vay điều khoản đặc biệt cho đối tác kinh tế (STEP), áp dụng các công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm của Nhật Bản.

**Dự án xây dựng tuyến đường sắt nội đô Tp. Hà Nội (Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo (tuyến số 2)) (vốn vay)**

Dự án này sẽ xây dựng tuyến đường sắt đô thị đoạn từ khu vực Nam Thăng Long, khu đô thị mới, đến đường Trần Hưng Đạo, trung tâm thành phố, với tổng chiều dài khoảng 12km (ga ngầm và ga trên cao) nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông đang tăng cao, giúp giảm thiểu un tắc giao thông và ô nhiễm không khí trong thành phố, góp phần phát triển kinh tế và nâng cao môi trường đầu tư của thành phố.

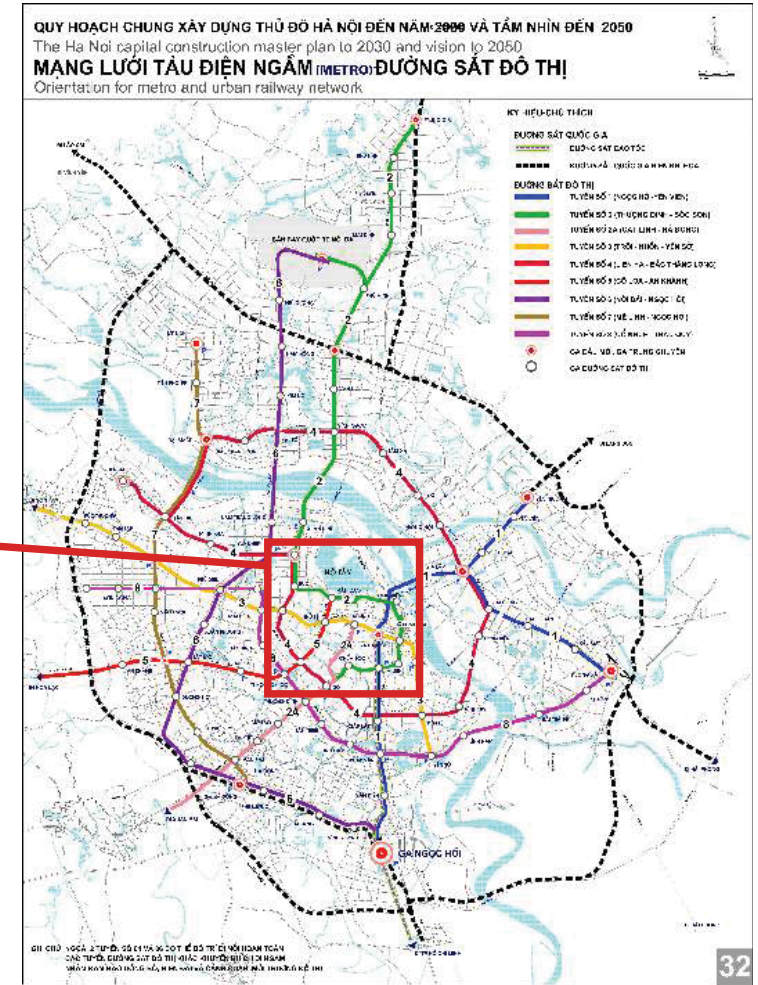
Dự án sử dụng vốn vay điều khoản đặc biệt cho đối tác kinh tế (STEP), áp dụng các công nghệ tiên tiến và kinh nghiệm của Nhật Bản trong lĩnh vực đường sắt có những đặc trưng như: vận hành đúng giờ, vận tải khối lượng lớn, có độ an toàn rất cao, giảm tiêu hao năng lượng nhờ thân toa nhẹ, chi phí duy tu bảo dưỡng thấp v.v.

**Dự án hỗ trợ kỹ thuật tăng cường năng lực cơ quan quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và thành lập công ty vận hành bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn Hà Nội (hợp tác kỹ thuật)**

Trong tương lai, các tuyến số 2, 2A, 3 sẽ được đặt dưới sự quản lý trực tiếp của Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội (MRB), do vậy việc thành lập công ty quản lý, vận hành và bảo dưỡng các tuyến đường sắt đô thị (ĐSDT) là một nhiệm vụ rất cấp bách. Dự án này được kỳ vọng sẽ giúp thành lập Công ty Đường sắt Hà Nội trên địa bàn Tp. Hà Nội và cơ quan quản lý ĐSDT của thành phố có thể thực hiện chức năng quản lý nhà nước của mình đối với hệ thống giao thông vận tải công cộng rất mới này nhằm cung cấp dịch vụ vận hành đáng tin cậy và an toàn của hệ thống này. Dự án có sự tham gia của Công ty TNHH Tokyo Metro.

**Chuyên gia về chính sách đường sắt đô thị (hợp tác kỹ thuật)**

Những quy định hiện hành của Luật đường sắt Việt Nam chủ yếu là những quy chuẩn kỹ thuật cho hệ thống đường sắt quốc gia, không quy định rõ các đặc tính kỹ thuật của hệ thống đường sắt đô thị (ĐSDT) mới. Do vậy, Bộ Giao thông - Cơ sở hạ tầng - Đất đai và Du lịch Nhật Bản (MLIT) đã phái cử một chuyên gia dài hạn tới làm việc tại Cục đường sắt Việt Nam, Bộ Giao thông - Vận tải, nhằm hỗ trợ Cục đường sắt Việt Nam trong việc xây dựng khung pháp lý về quản lý vận hành ĐSDT và các chính sách về ĐSDT, đào tạo nguồn nhân lực cho Cục đường sắt Việt Nam cũng như thực hiện vai trò điều phối với các nhà tài trợ khác.



### TOKYO METRO HỖ TRỢ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ CỦA THÀNH PHỐ HÀ NỘI

Bài báo

Các tuyến đường sắt đô thị của Hà Nội hiện đang được xây dựng với sự giúp đỡ của nhiều nhà tài trợ khác nhau như: Nhật Bản (tuyến số 1, 2), Trung Quốc (tuyến số 2A), Pháp và Ngân hàng Châu Á (ADB) (tuyến số 3). Nhưng cho đến hiện nay, Việt Nam chưa từng quản lý và vận hành đường sắt đô thị (ĐSĐT), do vậy cần thiết phải thành lập một cơ quan có nhiệm vụ quản lý, vận hành và bảo dưỡng đường sắt đô thị sau khi xây dựng xong.

Thông qua thực hiện "Dự án nâng cao năng lực cơ quan quản lý và vận hành, bảo dưỡng các tuyến ĐSĐT trên địa bàn thành phố Hà Nội", JICA hiện đang hỗ trợ tăng cường chức năng quản lý nhà nước đối với hệ thống ĐSĐT đang được xây dựng và thành lập Công ty Đường sắt Hà Nội (Hanoi Metro Company).

Thực hiện dự án này là Công ty TNHH Tokyo Metro, công ty có hơn 80 năm kinh nghiệm trong quản lý, vận hành và bảo dưỡng ĐSĐT tại Nhật Bản, và Công ty TNHH Tư vấn Nhật Bản (JIC), một công ty có kinh nghiệm phong phú trong tư vấn về các công trình đường sắt quốc tế. Dự án này được thực hiện dựa trên yêu cầu của Ban quản lý đường sắt đô thị Hà Nội (MRB) khi tham quan đường sắt đô thị tại Nhật Bản đã đề xuất: "Mong muốn thành lập một công ty như Tokyo Metro để quản lý, vận hành và bảo dưỡng ba tuyến đường sắt đô thị đang xây dựng tại Tp. Hà Nội".

Dự án đã và đang tiến hành thảo luận và điều phối với các cơ quan ban ngành của phía Việt Nam về việc thành lập Công ty Đường sắt Hà Nội, mời các cán bộ của phía Việt Nam sang thăm và làm việc tại Nhật Bản để nâng cao hiểu biết một cách tổng thể về quản lý, vận hành và bảo dưỡng hệ thống ĐSĐT cũng như tiến hành các khóa đào tạo tạo về những kiến thức chuyên môn cần thiết cho các cán bộ của MRB.

Dự án được kỳ vọng sẽ góp phần cải thiện tình hình giao thông cũng như phát triển của thành phố Hà Nội.