

8 GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐÔ THỊ

8.1 Hiện trạng và các vấn đề

1) Khái quát

Hệ thống GTVT đô thị của Hà Nội cơ bản gồm đường đô thị và đường liên tỉnh. Mặc dù có đường sắt, đường thủy và đường hàng không nhưng các hệ thống này chủ yếu phục vụ dịch vụ GTVT liên tỉnh và vùng. Các dịch vụ đi lại ở đô thị chủ yếu do giao thông cá nhân tự cung cấp trong đó xe máy là phương tiện chủ yếu cùng với sự gia tăng nhanh số xe con và giảm số xe đạp. Các dịch vụ GTVT công cộng gồm xe buýt, taxi, xe ôm và xích lô. Tuy nhiên, tỷ phần đảm nhận phương thức của các loại phương tiện này trong giao thông đô thị còn nhỏ.

Tình hình giao thông ở Hà Nội rất khác và khó có thể so sánh được với tình hình giao thông ở các nước khác trên thế giới. Các khu vực phát triển chật chội với mật độ dân số cao, một số lượng lớn xe máy chiếm tỷ trọng lớn trong nhu cầu giao thông của người dân, những người sở hữu xe máy với tốc độ tăng trưởng ổn định so với mức thu nhập tương đối thấp. Trong cấu trúc đô thị hiện tại và với lượng xe máy nhiều như vậy, sự cơ động và khả năng tiếp cận của người dân là rất cao và có thể đi lại từ “cửa” tới “cửa” với khoảng thời gian ngắn.

Tuy nhiên, tình hình đang thay đổi từng ngày. Ngoài việc sở hữu xe máy tăng ổn định, số xe con cũng tăng khá đều. Sự thay đổi trong luồng giao thông hỗn hợp, tiến độ phát triển đường chậm, người điều khiển phương tiện không tuân thủ tốt luật lệ giao thông khiến tình hình giao thông của thành phố ngày càng xấu đi. Mặc dù vận tải xe buýt từng bước được mở rộng nhưng tác động của vận tải xe buýt hiện vẫn còn hạn chế.

2) Cơ sở hạ tầng GTVT

Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải còn nhiều yếu kém, cả về đường bộ, đường sắt và đường thủy. Mạng lưới đường hiện chưa phù hợp xét trên góc độ mật độ đường, sự kết nối và tiêu chuẩn kỹ thuật, ngoại trừ một số tuyến đường trong khu vực nội thành. Hiện khu vực ngoại thành mới có ít đường, các tuyến đường ở khu vực ngoại thành không chỉ ít mà còn không phù hợp và có mạng lưới không hợp lý. Do có các nút cổ chai và thiếu các tuyến kết nối, mạng lưới hiện tại không thể đảm bảo phân bổ giao thông hiệu quả, gây ùn tắc giao thông ở nhiều khu vực. Sự yếu kém của mạng lưới đường bộ chính cũng dẫn tới việc phải cho phép các luồng giao thông liên tỉnh đi qua thành phố, gây ra những xung đột không cần thiết.

Tiêu chuẩn thiết kế các tuyến đường chính thay đổi theo đoạn tuyến. Việc áp dụng nhiều tiêu chuẩn và có nhiều đoạn tuyến quá lớn cũng góp phần làm giảm hiệu quả sử dụng không gian đường bộ.

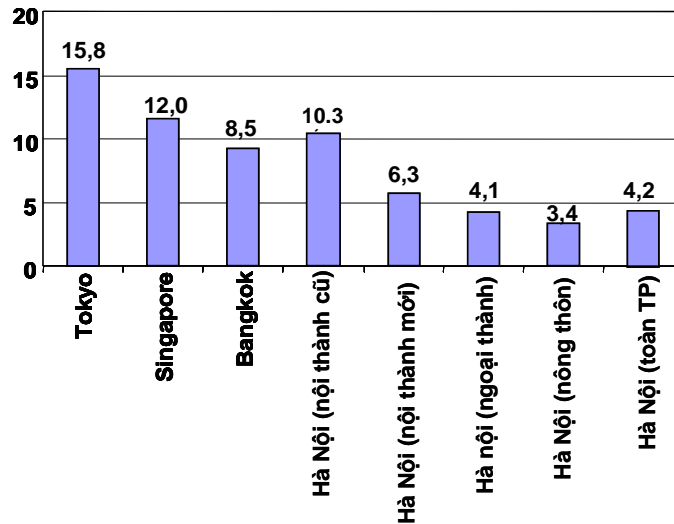
Sự chậm trễ trong công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư ngày càng trở lên nghiêm trọng, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện các dự án đường bộ, đặc biệt là ở các khu đô thị và khu vực ngoại vi.

Đường sắt hiện có không những chưa góp phần vào việc giải quyết các vấn đề giao thông đô thị mà còn đem lại những tác động tiêu cực trong việc sử dụng đất dọc tuyến đường sắt và giao thông tại các nút giao cắt với đường sắt. Đường sắt có khổ đường đơn, đi nổi, chạy qua các khu vực đô thị đông đúc trong khi chỉ giới đường sắt bị lấn chiếm bởi các hoạt động xây dựng trái phép.

Công trình giao thông đường thủy hiện cũng còn rất nghèo nàn. Mặc dù giao thông đường thủy đã góp phần giải quyết một số nhu cầu giao thông đô thị nhưng tiềm năng cung cấp các dịch vụ giao thông đô thị của giao thông thủy vẫn còn rất lớn.

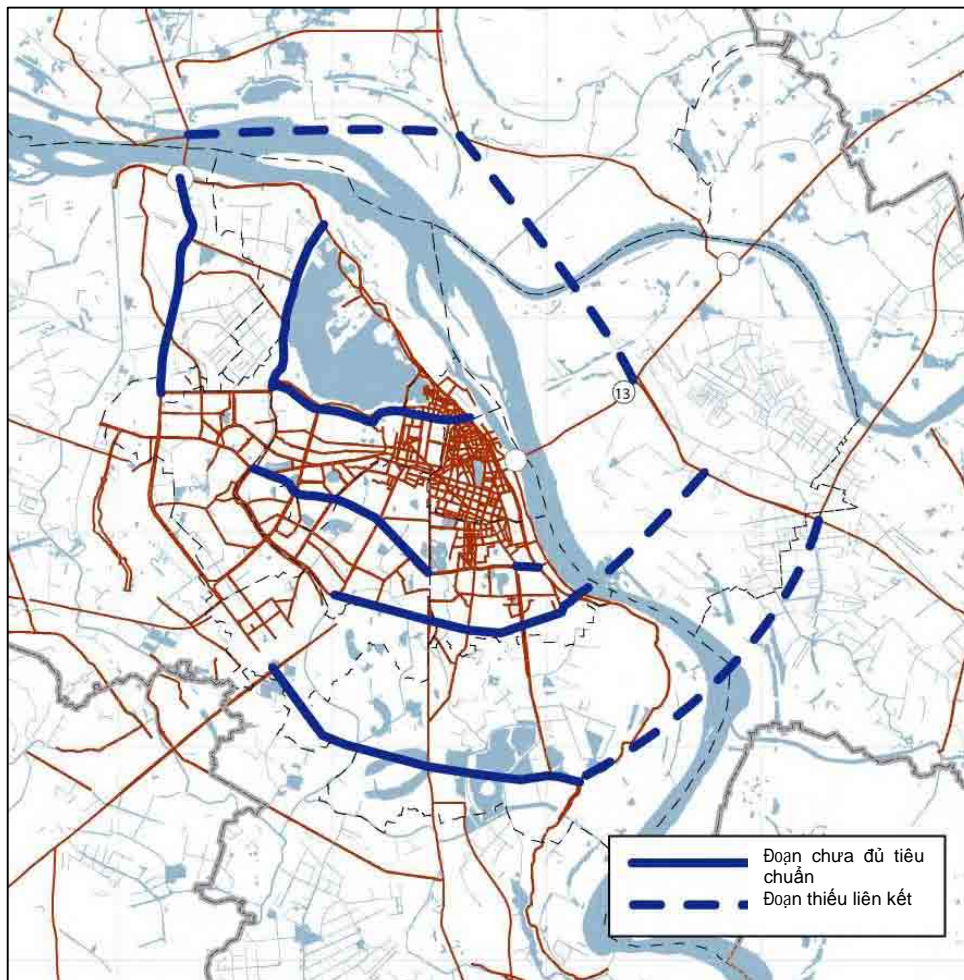
Về đường hàng không, Hà Nội có một số sân bay ở các vị trí có khoảng cách hợp lý tới trung tâm thành phố. Tuy nhiên, sân bay Nội Bài là sân bay duy nhất có các công trình phù hợp cho công tác khai thác các dịch vụ vận tải trong nước và quốc tế còn sân bay Gia Lâm và sân bay Bạch Mai hiện chưa được sử dụng phục vụ mục đích dân dụng và các hoạt động phát triển đô thị.

Hình 8.1.1 So sánh mật độ đường giữa các thành phố ở Châu Á



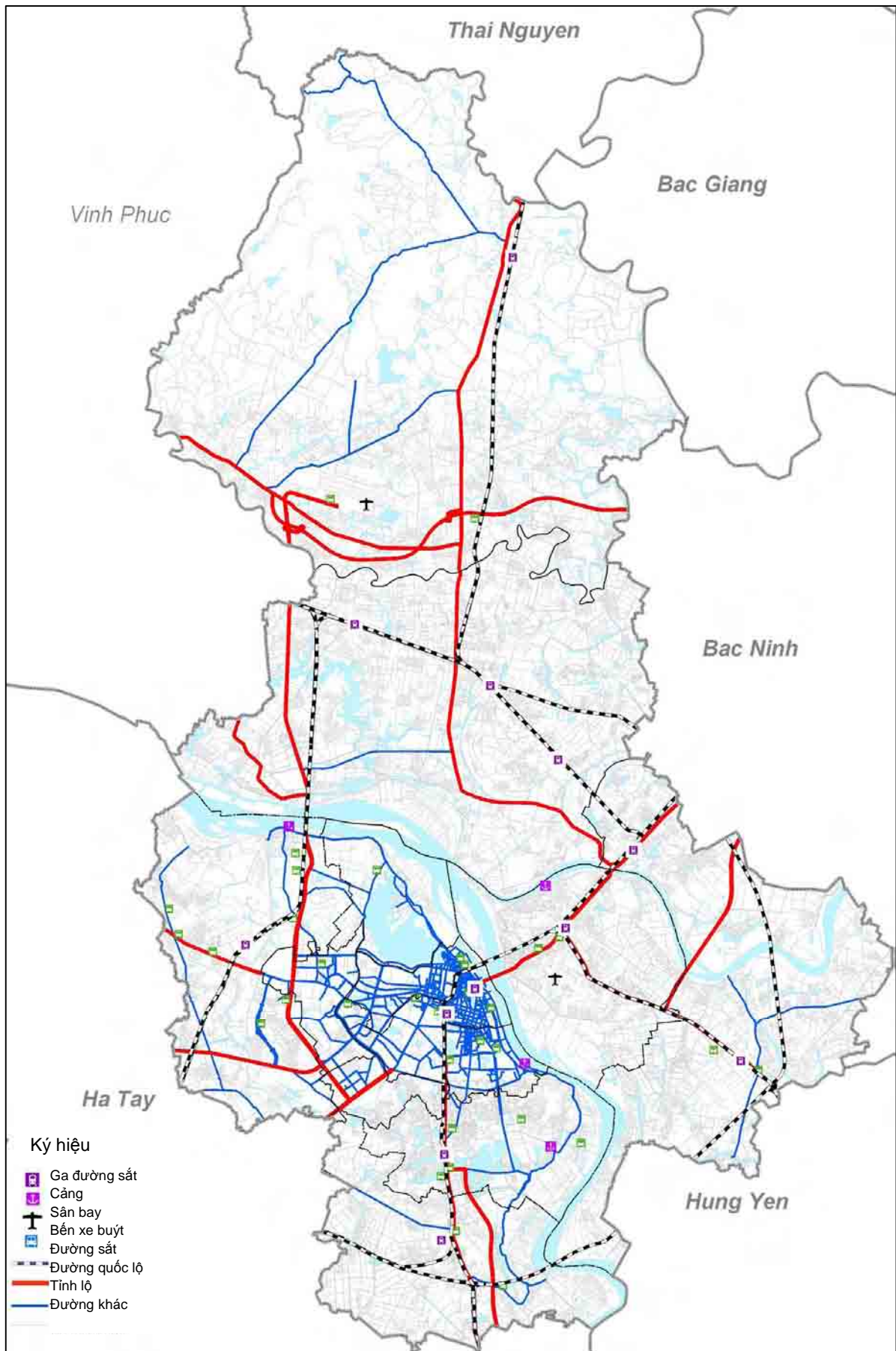
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.1.2 Các đoạn tuyến đường chính yếu chưa đáp ứng được tiêu chuẩn trong khu vực đô thị Hà Nội



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.1.3 Mạng lưới GTVT ở Hà Nội, 2005



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

3) Quản lý giao thông

(1) Khái quát

Quản lý giao thông ở Hà Nội là một điểm yếu của GTVT đô thị làm hạn chế sử dụng hiệu quả không gian đường cũng như cải thiện mức độ an toàn và tiện nghi. Người tham gia giao thông gồm cả người điều khiển xe ô tô, xe con, xe đạp và người đi bộ không tuân thủ nghiêm luật lệ giao thông và việc thực thi luật lệ giao thông hiện vẫn còn yếu. Một tình trạng phổ biến nữa là thiếu các công trình và cơ sở hạ tầng phù hợp.

Hiện có các biện pháp quản lý giao thông khá đa dạng, gồm hệ thống tín hiệu giao thông, hệ thống giám sát, các quy định giao thông, kiểm soát giao thông và phân luồng giao thông nhưng vẫn còn thô sơ và phụ thuộc vào công nghệ đơn giản mặc dù trung tâm kiểm soát giao thông đã được xây dựng ở quy mô nhất định. Ngoài ra, công tác quản lý nhu cầu giao thông cũng còn nhiều hạn chế.

(2) Hệ thống tín hiệu

Hiện có 160 vị trí lắp đặt đèn tín hiệu tại Hà Nội. Một số là loại đèn ATC được nối với hệ thống máy tính trung tâm tại Trung Tâm Điều Khiển Giao thông đặt tại phố Hàng Bài.

Hiện đang có hai hệ thống ATC đang cùng tồn tại tại Hà Nội. Hệ thống ATC thứ nhất được xây dựng bằng nguồn vốn dự án ODA của chính phủ Pháp thực hiện theo hai giai đoạn từ năm 1996 đến 2000. 35 địa điểm đã được lắp hệ thống tín hiệu trong Giai đoạn 1, và 70 vị trí được lắp đặt trong Giai đoạn 2. Số lượng các địa điểm lắp đặt hệ thống tín hiệu ATC đã giảm xuống còn 96 vì một số địa điểm đã được tháo dỡ để lắp đặt hệ thống một chiều. Công tác xây dựng hệ thống ATC mới trong phạm vi dự án “Cải tạo và phát triển giao thông đô thị Việt Nam” do Ngân hàng Thế giới tài trợ mới hoàn thành nhưng chưa đi vào hoạt động do chậm trễ trong việc kết nối với hệ thống hiện có. Dự án bao gồm lắp đặt đèn tín hiệu tại 78 vị trí và tín hiệu qua đường cho người đi bộ tại 10 vị trí cũng như thay thế cột đèn và đèn tại 21 vị trí. Hiện cũng có 10 vị trí lắp đặt đèn tín hiệu độc lập. Những vị trí lắp đặt đèn tín hiệu này không cần trung tâm điều khiển hoặc không tương thích với hệ thống ATC hiện tại.

Mặc dù đèn tín hiệu đã góp phần điều tiết luồng giao thông dọc các tuyến đường chính nhưng nhiều khi người điều khiển phương tiện và người đi bộ chưa tuân thủ đèn tín hiệu.

(3) Bãi đỗ xe

Không gian bãi đỗ hiện nay chủ yếu vẫn là tận dụng vỉa hè và lòng đường trong khi các công trình bãi đỗ riêng hiện vẫn còn hạn chế và có công suất nhỏ. Các công trình bãi đỗ cũng hầu như chưa phát triển ở khu vực dân cư. Ngoài ra, trách nhiệm cung cấp không gian bãi đỗ cũng chưa được xác định rõ và cũng chưa có chính sách rõ ràng về tiêu chuẩn bãi đỗ hoặc khai thác bãi đỗ.



Đỗ xe trên vỉa hè lấn chiếm đường dành cho người đi bộ.



Đỗ xe dưới lòng đường làm hạn chế năng lực đường và cản trở luồng giao thông.

Trong khi xe máy là phương tiện giao thông chủ yếu thì bãi đỗ hiện nay nhìn chung có thể đáp ứng được nhu cầu mặc dù một số khu vực đã bị ùn tắc vì thiếu. Tuy nhiên, do dự báo nhiều người dân sẽ chuyển sang sử dụng xe hơi nên Hà Nội sẽ không đủ công suất để đáp ứng nhu cầu bãi đỗ xe. Kết quả là lòng đường sẽ bị chiếm dụng nhiều hơn và người dân sẽ phải xếp hàng dài hơn để tìm được chỗ đỗ xe.

(4) Công trình và môi trường cho người đi bộ

Hầu hết các tuyến đường huyết mạch đều có vỉa hè, cây xanh đường phố và đèn đường. Ở các quận nội thành cũ (Ba Đình, Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng và Đống Đa), tỷ lệ vỉa hè cao – chiếm 80% hoặc cao hơn (xem Bảng 8.1.1). Hầu hết vỉa hè rộng từ 4 m trở lên, rất ít đoạn đường không có vỉa hè. Tuy nhiên, ở các quận nội thành mới (Tây Hồ, Thanh Xuân, Cầu Giấy, Hoàng Mai, Long Biên và huyện Từ Liêm), diện tích vỉa hè nhìn chung còn thấp.

Hầu hết vỉa hè có chiều rộng 4 m hoặc lớn hơn. Phương pháp lát mặt vỉa hè hiện nay chủ yếu là trải nhựa và bê tông. Tuy nhiên, có một số khu vực đã lát vỉa hè bằng gạch màu, đặc biệt là ở khu vực trung tâm thành phố. Chất lượng công trình vỉa hè chưa đảm bảo. Vỉa hè thường bị nứt, gãy, mặt vỉa hè không bằng phẳng. Nhiều khu vực có vỉa hè nhỏ hẹp và không bố vỉa.

Do thiếu công trình bãi đỗ phù hợp, vỉa hè thường được chiếm dụng làm bãi đỗ xe. Hơn nữa, vỉa hè cũng thường bị chiếm dụng làm chỗ thực hiện các hoạt động kinh doanh, buôn bán và các hoạt động khác, cản trở người đi bộ. Trong một số trường hợp, xe máy thậm chí còn đi trên vỉa hè. Vì vỉa hè bị chiếm dụng nên người đi bộ phải đi dưới lòng đường và vì thế, rất nguy hiểm, có thể gây tai nạn, cản trở luồng giao thông của các phương tiện.

Cột và dây điện là những yếu tố tác động tiêu cực tới cảnh quan đô thị, thường có ở cả hai bên hè phố. Hiện có rất nhiều cột điện và dây điện trên toàn thành phố, công tác phát triển hệ thống lưới điện ngầm hiện mới chỉ hạn chế ở một số khu vực trong khu vực trung tâm thành phố.

(5) Kiểm soát giao thông

(a) Hệ thống đường một chiều: Hệ thống đường một chiều được áp dụng đối với một số đoạn đường ở khu Phố cổ vì một số lý do. Điều này là cần thiết và có hiệu quả trong khu vực Phố cổ và khu Phố kiểu Pháp vì đường phố ở những khu vực này hẹp và không thể đáp ứng giao thông hai chiều. Ngoại trừ hai phố là Hàng Ngang và Lương Văn Can, các phố một chiều không tạo thành một bộ đôi. Mặt khác, các phố trong Khu phố kiểu Pháp có thiết kế theo hình bàn cờ thích hợp cho những bộ đôi phố một chiều. Vì vậy, một số đoạn đường theo hướng bắc – nam là những con đường một chiều.

(b) Lệnh cấm xe tải: Lệnh cấm xe tải được áp dụng trong phạm vi đường vành đai 2, chủ yếu là cấm xe tải và một số loại xe khách hoạt động trong thời gian quy định.

(c) Thực thi luật lệ giao thông: Việc thực thi luật lệ giao thông chủ yếu do Cảnh sát Giao thông và Thanh tra Giao thông thực hiện. Các đơn vị như cảnh sát giữ gìn trật tự xã hội, cảnh sát khu vực (quận hoặc xã phường) và tình nguyện viên và các tổ tự quản cũng đóng một vai trò rất quan trọng trong việc hỗ trợ cảnh sát giao thông và thanh tra giao thông.



Cảnh sát Giao thông Hà Nội với tổng số 650 cán bộ công nhân viên chịu trách nhiệm kiểm soát giao thông để đảm bảo luồng giao thông an toàn và thông suốt hàng ngày cũng như trong quá trình diễn ra các sự kiện xã hội/chính trị và giải quyết các vụ tai nạn giao thông. Cảnh sát giao thông cũng chịu trách nhiệm tuần tra trên địa bàn thành phố nhằm phát hiện:

- (i) Vi phạm gây ùn tắc giao thông như lái xe trên đường cấm; lái xe theo hướng bị cấm trên đường một chiều; vượt đèn đỏ; đỗ xe ở khu vực cấm;
- (ii) Vi phạm gây tai nạn giao thông như chạy quá tốc độ, chở quá tải, quá khổ, chạy sai làn đường, v.v.;
- (iii) Đua xe trái phép và
- (iv) Không đội mũ bảo hiểm trên các đoạn tuyến bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm.

Bảng 8.1.1 Hiện trạng vỉa hè ở các khu đô thị của Hà Nội



Vỉa hè được lát mặt, có nhiều cây xanh tán lớn tạo không gian xanh rất ấn tượng.

Quận	Chiều dài đường ¹⁾ (km)	Chiều dài vỉa hè (km)	Tỷ lệ vỉa hè so với đường (%)
Ba Đình	59	48	81
Hoàn Kiếm	68	58	85
Hai Bà Trưng	62	53	85
Đống Đa	51	41	80
Tây Hồ	34	15	44
Thanh Xuân	28	20	71
Cầu Giấy	47	26	55

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP, Thống kê đường và hè phố Hà Nội

1) Gồm tất cả các tuyến tính lộ trong Thống kê đường và hè phố.



Cột và dây điện phá vỡ cảnh quan tuyến phố



Vỉa hè bị chiếm dụng làm bãi đỗ xe máy hoặc cửa hàng.

4) Hệ thống GTVT công cộng

(1) Khái quát

Giao thông công cộng ở Hà Nội bao gồm hai hệ thống khác nhau cơ bản. Một hệ thống được tổ chức cho những phương tiện giao thông lớn hoạt động theo đội xe trên những tuyến cố định. Hệ thống còn lại hoạt động theo khu vực dành cho những phương tiện cỡ nhỏ hơn, hoạt động độc lập và chủ yếu phục vụ các hành khách riêng lẻ.

Hoạt động theo phương thức đội xe hiện nay bao gồm một phương thức, đó là hệ thống xe buýt được tổ chức tốt do thành phố lập kế hoạch và điều hành.

Hoạt động theo phương thức đơn lẻ bao gồm 3 phương thức: (i) xe ôm, (ii) xích lô hiện nay hầu hết đã được cấm dần tại khu trung tâm thành phố, và (iii) hệ thống xe taxi hoạt động cơ động và rộng khắp, và gần đây có sự hoạt động của mô hình mini-taxi giá thấp.

(2) Bối cảnh lịch sử và chính sách

Trong thời kỳ bao cấp, ùn tắc giao thông hầu như chưa bao giờ là một vấn đề cần ưu tiên. Giao thông vận tải công cộng của Hà Nội được cung cấp như là một dịch vụ cơ bản cho người dân không có phương tiện đi lại và trong điều kiện độc quyền, nghĩa là xe buýt và xe điện không cần phải cạnh tranh với phương tiện cá nhân để thu hút hành khách.

Chính sách đổi mới được khởi xướng tại Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 6 năm 1986, đã tác động đến mọi hoạt động kinh tế tại Việt Nam chứ không chỉ riêng ngành vận tải đô thị. Kể từ khi thống nhất đất nước cho đến khi thực hiện chính sách Đổi mới năm 1989, hầu như mọi hoạt động giao thông vận tải bằng phương tiện cơ giới tại Hà Nội đều sử dụng phương tiện giao thông vận tải công cộng. Sau đó số lượng hành khách có giảm nhưng vẫn giữ ở mức khá ổn định, mặc dù hệ thống đường xe điện (tồn tại từ thời Pháp thuộc) đã bị dỡ bỏ, một phần là vì lý do không có phụ tùng thay thế trong thời kỳ cấm vận. Sau năm 1989, mọi thứ đã thay đổi. Sự sụp đổ của hệ thống giao thông vận tải công cộng diễn ra bất ngờ, và chỉ trong khoảng vài năm, số lượng hành khách đã giảm từ 40% xuống con số gần như bằng không. Xu hướng này, cùng với số lượng người sở hữu xe máy tăng mạnh, đã dẫn đến tình trạng Hà Nội có tỉ lệ sử dụng phương tiện giao thông công cộng thấp nhất và tỉ lệ sử dụng phương tiện cá nhân cao nhất trong các thủ đô ở châu Á.

Có một vài lý do dẫn đến sự sụp đổ của hệ thống: (i) Trợ cấp cho Công ty xe buýt Hà Nội cạn kiệt theo chương trình chuyển đổi cơ cấu kinh tế chung của chính phủ, (ii) phụ tùng thay thế cho phương tiện từ các nhà cung cấp thuộc khối Liên Xô cũ trở nên khan hiếm và yêu cầu thanh toán bằng ngoại tệ mạnh, và (ii) thị trường xe máy được tự do hóa. Một lý do nữa đó là (iv) người dân không hài lòng với chất lượng dịch vụ của hệ thống giao thông vận tải công cộng cũ. Trong nền kinh tế thị trường, người dân có sự lựa chọn sẽ tự mình cung cấp dịch vụ đi lại.

Trong suốt khoảng thời gian hơn 10 năm, Hà Nội dường như phát triển theo hướng riêng và trở thành một thành phố không có giao thông vận tải công cộng. Thị trường giao thông vận tải công cộng không được coi trọng. Trong khi đó, cơ giới hóa phương tiện, chủ yếu là xe máy cá nhân lại phát triển vững chắc. Tình hình này gây ra nhiều vấn đề về giao thông.

Trước những cảnh báo đó, Chính phủ đã phải đưa ra những chính sách mới cho các đô thị lớn tại Việt Nam như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, theo đó chính sách quy định giao thông vận tải công cộng sẽ phải là một trụ cột của mọi hệ thống giao thông đô thị. Những mục tiêu đầy tham vọng được đề ra để chuyển đổi phương thức đi lại, cụ thể là đến năm 2010 và năm 2020 giao thông vận tải công cộng sẽ chiếm tỉ lệ lần lượt là 25 – 30% và 50-60%.

Từ năm 2002, Hà Nội bắt đầu thực hiện chính sách nhằm cải tạo hệ thống xe buýt gần như đã vắng bóng. Xây dựng những tuyến xe buýt mới, tăng số lượng xe, nhà chờ xe buýt và các chương trình thông tin tới hành khách được đưa ra. Kết quả của chính sách mới này tại Hà Nội rất ấn tượng. Nếu như sự sụp đổ của hệ thống giao thông vận tải công cộng năm 1989 là nghiêm trọng, sự hồi sinh của hệ thống từ năm 2002 là điều ngoài sự mong đợi. Trong năm 2002, số lượng hành khách đã tăng trở lại ngang bằng với con số giữa những năm 80 và một năm sau đó đã tăng gấp 3 lần so với năm cao nhất trong thập kỷ 80. Theo kế hoạch, số lượng hành khách sử dụng xe buýt trong năm 2005 sẽ đạt con số không thể tin được là khoảng 350 triệu lượt hành khách, cao hơn khoảng 6 lần so với số lượng trong thập kỷ 80.

(3) Hệ thống xe buýt

(a) Mạng lưới tuyến và dịch vụ: Mạng lưới tuyến xe buýt bao gồm 41 tuyến (tính cho đến tháng 2 năm 2005) và đã xây dựng kế hoạch mở rộng tuyến. 4 tuyến là tuyến vòng tròn, và 3 tuyến hướng vào trung tâm thành phố. Mạng lưới tuyến bao phủ phạm vi rộng và dễ tiếp cận vì hầu hết mọi hành khách đều đi đến đích mà chỉ cần một lần chuyển tuyến. Tuy nhiên, hiệu quả hoạt động của nhiều tuyến xe buýt khác nhau chênh lệch khá rõ. Trong khi một số tuyến có lượng hành khách rất đông (trên tuyến có 1200 hành khách/xe/ngày thì cao hơn mức hòa vốn), một số tuyến khác lại không có nhiều khách sử dụng. Hiện nay vẫn chưa thể đa dạng hóa các loại tuyến xe, ví dụ xe buýt cao tốc với ít điểm dừng và các xe buýt khu vực với nhiều điểm dừng.

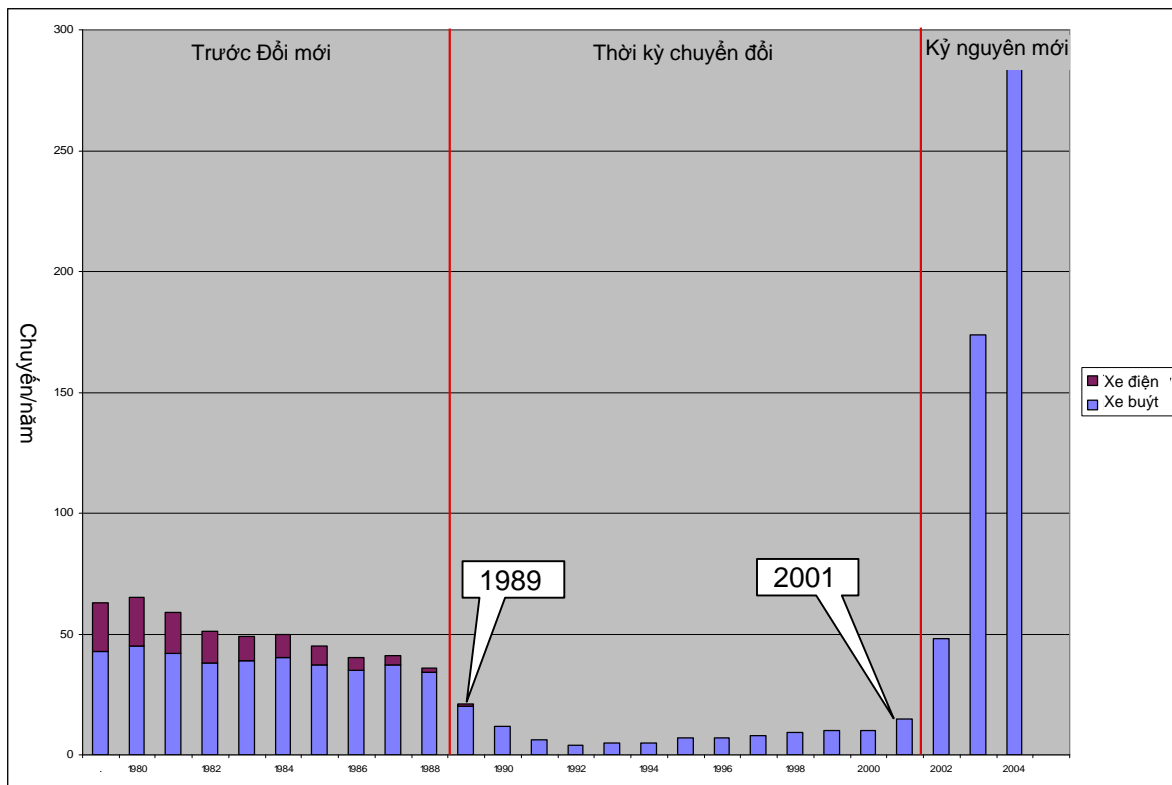
Hầu hết các tuyến xe buýt đều có thời gian hoạt động từ 5h sáng đến 9h tối, khoảng thời gian chờ từ 5 – 15 phút. Tần suất giữa các chuyến xe buýt là từ 5 đến 20 phút, tần suất cao nhất là trong giờ cao điểm. Tần suất và độ chính xác hiện là lĩnh vực ưu tiên, gần đây từng tuyến buýt đã có thời gian biểu cụ thể. Mạng lưới tuyến buýt dài 778 km trên đó 680 xe buýt hoạt động với các kích cỡ và hiệu xe khác nhau. Hình 8.1.6 thể hiện các con đường bộ có các tuyến xe buýt bao phủ.

(b) Quản lý xe buýt: Giao thông công cộng tại Hà Nội khởi thủy là một dịch vụ do chính quyền thành phố cung cấp dưới hình thức độc quyền. Sau khi đa dạng hóa, giờ đây thành phố đã không còn là nhà cung cấp dịch vụ duy nhất.

Lĩnh vực giao thông vận tải công cộng tại Hà Nội do Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị, cơ quan được thành lập năm 1998 là đơn vị trực thuộc Sở GTCC. TTQL và ĐHGĐT có thẩm quyền quản lý mạng lưới xe buýt (phân tuyến, các điểm dừng và các bến xe) đồng thời nghiên cứu và xây dựng các quy định, tiêu chuẩn, và tài liệu thể chế liên quan đến giao thông vận tải công cộng tại Hà Nội. Vai trò của cơ quan là điều phối nguồn trợ cấp của chính phủ cho các công ty kinh doanh vận tải xe buýt. Do vậy, cơ quan này thực hiện chức năng là Cơ quan quản lý giao thông vận tải công cộng (PTA) và phần nào giống như mô hình RATP của Paris và Cơ quan Vận tải số lượng lớn của Bangkok. Tuy nhiên, sự thành lập cơ quan này gây nên một số trùng lặp về chức năng với một số đơn vị khác trực thuộc Sở GTCC.

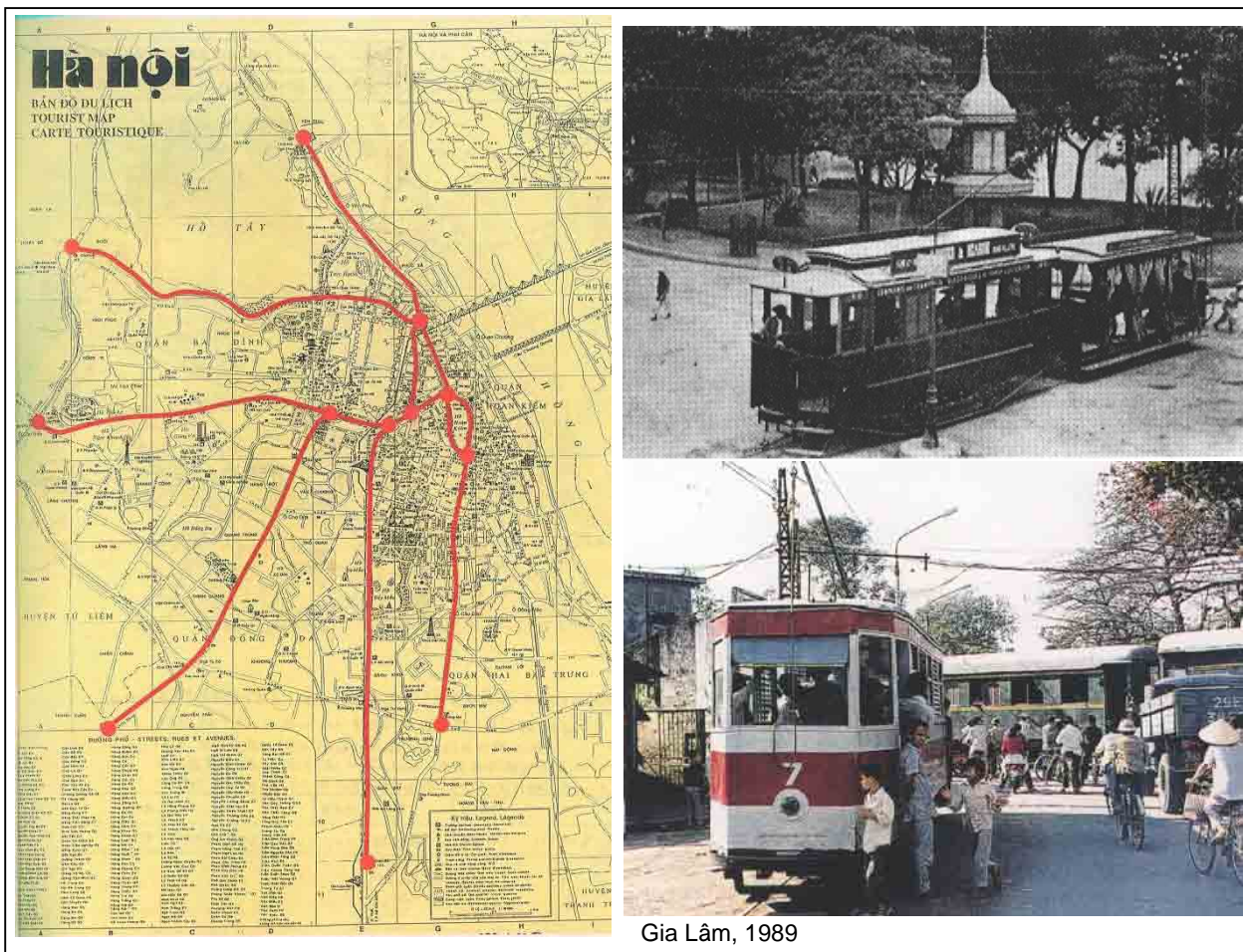
Mạng lưới tuyến xe buýt do TRANSERCO khai thác. Công ty này được thành lập năm 2001 sau khi sát nhập 4 công ty xe buýt để trở thành công ty cung cấp dịch vụ xe buýt đô thị duy nhất tại Hà Nội. Vào tháng 8 năm 2004, TRANSERCO chuyển đổi cơ cấu để trở thành công ty mẹ trong tổ hợp gồm 10 công ty thành viên, trong đó có 9 công ty con và 4 liên doanh. Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội hiện nay quản lý TRANSERCO.

Hình 8.1.4 Lượng hành khách sử dụng phương tiện công cộng, 1979 - 2005



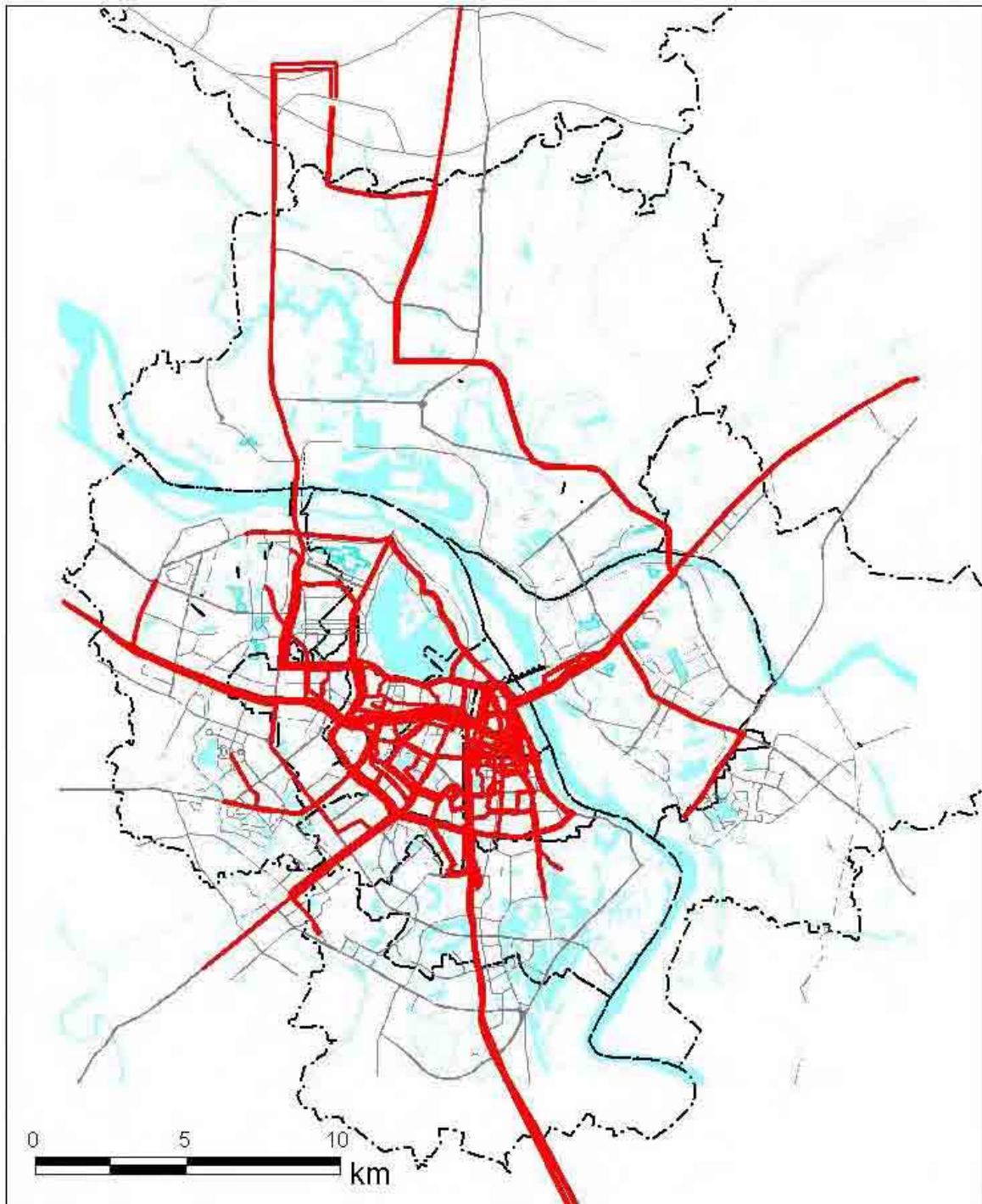
Nguồn: VUTAP, HAIDEP.

Hình 8.1.5 Mạng lưới xe điện cũ ở Hà Nội



Nguồn: Tổng hợp từ các ấn phẩm hiện có

Hình 8.1.6 Các tuyến đường có xe buýt chạy qua của thành phố Hà Nội, 2005



Nguồn: TRANSERCO.



Vận tải xe buýt



Nhà chờ xe buýt.



Bến xe buýt Kim Mã.

TRANSERCO có thể được miêu tả như một công ty cổ phần, với các công ty xe buýt trực thuộc vẫn được giám sát như những đơn vị độc lập. TRANSERCO trên thực tế hoạt động độc quyền trong lĩnh vực giao thông vận tải công cộng đô thị tuy nhiên cũng mở rộng nhiều hoạt động kinh doanh khác.

Hiện nay, công ty đang có chủ trương giao 6 tuyến xe buýt mới cho các công ty kinh doanh tư nhân, điều này có thể phần nào thay đổi tình trạng độc quyền của TRANSERCO. Chính quyền thành phố kiểm soát cả Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị và TRANSERCO. Cụ thể, TTQL và ĐHGTTĐT là cơ quan quản lý trực thuộc Sở GTCC và TRANSERCO là một tập đoàn công nghiệp mở rộng do UBND thành phố thực tiếp quản lý.

(c) Điểm dừng và bến xe buýt: Trong hệ thống mới, xe chỉ dừng tại những điểm quy định có khoảng cách phù hợp. Hiện nay các điểm dừng đang trong quá trình được đặt tên giống như các thành phố đã được quy hoạch tại Nhật Bản và châu Âu. Đây là một đặc điểm quan trọng của hệ thống giao thông vận tải công cộng có tổ chức vì:

- (i) Tạo ra nét đặc trưng về cấu trúc của hệ thống,
- (ii) Giảm sự rối loạn gây ra cho những phương thức giao thông khác,
- (iii) Giảm chi phí hoạt động,
- (iv) Góp phần nâng cao tính ổn định và đúng giờ của chuyến đi, và,
- (v) Tạo thuận lợi cho điều tra hành khách trong tương lai.

Hầu hết các điểm dừng xe buýt có mái che và thường được sử dụng để quảng cáo tạo thu nhập. Nhiều điểm dừng có bảng thông tin hành khách rất tốt dưới hình thức bản đồ tuyến xe và miêu tả tuyến xe. Hành khách có thể mua bản đồ và thời gian biểu của các tuyến xe buýt, bản đồ và thời gian biểu cũng được dán tại nhiều điểm dừng xe buýt. TRANSERCO đã xây dựng trang web với các thông tin về các tuyến buýt, các điểm dừng và



thời gian biểu hoạt động của từng tuyến.

Nhà chờ xe buýt với thông tin về tuyến buýt và biển quảng cáo

Hiện nay có tám bến xe buýt chính tại Hà

Nội, xem Bảng 8.1.2. Bến Lương Yên mới được mở vào tháng 10 năm 2004 không chỉ là bến cho xe buýt mà cho cả xe tải. Hiện tại bến này không đông xe như một số bến khác nhưng theo kế hoạch do Transerco cung cấp, bến xe Lương Yên sẽ thay thế cho bến xe Long Biên trong thời gian tới.

(d) Hệ thống giá vé: Hệ thống giá vé dựa trên giá vé chuyến đi một chiều là 3.000 đồng và vé tháng được khấu trừ dành cho người đi lại thường xuyên. Vé tháng được phân thành 2 loại (“hành khách ưu tiên” là sinh viên hoặc đối tượng khác) và loại vé tháng này được phát hành với 3 trường hợp (có giá trị trên một tuyến, hai tuyến hoặc tất cả các tuyến). Vì vậy, hiện có 6 loại vé tháng dao động từ 30 nghìn đồng đến 80 nghìn đồng.

Vé tháng có giá rẻ hơn để khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Tuy nhiên hiện nay mức giá đó được coi là quá thấp nên đang có kế hoạch

tăng giá vé. Vé tháng phải đăng ký mua, và trong trường hợp khách hàng ưu tiên có thể phải xin xác nhận của trường học. Trước tiên, hiện tượng sử dụng vé tháng giả xuất hiện nhưng công nghệ hiện nay đảm bảo khá an toàn.

Nguyên tắc vé đồng hạng áp dụng cho các chuyến đi một chiều tại Hà Nội đều có những điểm thuận lợi và hạn chế. Hệ thống giá vé đồng hạng dễ sử dụng và thu hút hành khách, và việc thu tiền vé cũng đơn giản, tránh lậu vé. Mặt khác, hệ thống tính giá vé theo khoảng cách thích hợp hơn với chi phí cung cấp dịch vụ và đảm bảo công bằng cho những người đi khoảng cách gần hoặc có chuyển tuyến xe. Đây là một khó khăn cho việc thiết kế mạng lưới tuyến hợp lý (ví dụ: tuyến chính – tuyến phụ). Tuy nhiên, điểm trọng tâm của Hà Nội bây giờ là phát triển việc phát hành vé tháng. Vì mạng lưới đồng nhất cho nên những khó khăn này có thể kiểm soát được.

Nói chung, hệ thống giá vé hiện nay rõ ràng và hợp lý, và đạt tiêu chuẩn kỹ thuật. Những phương hướng phát triển trong tương lai có thể là áp dụng giá vé theo khu vực và công nghệ thẻ thông minh.

Bảng 8.1.2 Điều kiện cơ sở vật chất và hoạt động của các bến xe buýt , 2005

Tên bến		Gia Lâm	Phía Nam	Mỹ Đình	Hà Đông	Lương Yên	Nguyễn Tuân	Kim Mã	Nam Thăng Long
Diện tích (m ²)		14,440	26,400	34,000	4,000	9,000	3,600	3,570	9,000
Thời gian hoạt động		4:30~19:00	24 giờ	4:00 ~ 19:00	5:00 ~ 22:00	24 giờ	7:30 ~ 17:00	5:00 ~ 22:00	5:00 ~ 22:30
Tài chính (Tỉ đồng/năm)	Thu	5.5	-	-	5.9	2.7	-	-	-
	Chi	-	-	-	-	2.3	-	-	-
Số lượng nhân viên		96	140	81	60	100	36	11	16
Số lượng tuyến xe	Tuyến liên tỉnh	85	110	59	24	9	10	-	-
	TRANSERCO	3	12	4	8	-	8	11	6
Diện tích bãi đỗ xe (m ²)	Xe buýt liên tỉnh	8,000	18,800	15,600	3,100	3,140	2,000	-	-
	Xe buýt TRANSERCO	800	497	12,800	120		1,150	700	6,000
	Taxi	-	364	300	-	200	-	90	0
	Xe hơi	-	-	-	-	100	-	90	0
	Xe máy	400	192	-	-	-	-	200	120
Tiện ích tại bến	Phòng quản lý	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü
	Phòng bán vé	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü
	Phòng chờ	ü	ü	ü	ü	ü		ü	ü
	Cửa hàng	ü	ü	ü	ü	ü			
	Nhà vệ sinh	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü
	Đèn	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü
	Thoát nước mưa	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü	ü
	Thiết bị bảo dưỡng		ü	ü		ü	ü		ü
Thiết bị bơm nhiên liệu		ü	ü		ü	ü			
Mái che bến xe buýt	Không có mái	Có mái một phần	Có mái toàn bộ	Không có mái	Có mái một phần	Không có mái	Không có mái	Không có mái	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

(4) Các phương thức bổ sung của hệ thống GTVT công cộng đô thị

Hiện có 3 loại hình dịch vụ giao thông công cộng bổ sung khác ở Hà Nội (xem Hình 2.2.44) là: (i) hệ thống taxi rộng khắp, (ii) loại dịch vụ không chính thức nhưng tiện lợi là xe ôm và (iii) xích lô – dịch vụ truyền thống hiện đã bị cấm hoạt động ở hầu hết trong khu vực trung tâm thành phố.

Hệ thống taxi hiện đại xuất hiện tại Hà Nội khoảng năm 1994, khi đó có xích lô. Trước tiên dịch vụ được một công ty taxi cung cấp bằng hình thức chỉ nhận yêu cầu qua điện thoại và toàn hệ thống được theo dõi bằng trung tâm điều khiển radio. Hệ thống mới rất thành công và ngay sau đó có nhiều công ty cạnh tranh xuất hiện trên thị trường. Ngày nay, Hà Nội có hệ thống taxi rộng khắp và hoạt động hiệu quả, sử dụng đồng hồ tính km và còn có một số dịch vụ taxi như xe tải lớn hoặc xe taxi cỡ nhỏ, phục vụ khoảng 57.000 hành khách/ngày.

Xe ôm có thể đã xuất hiện lần đầu tiên ở Hà Nội sau khi áp dụng chính sách Đổi Mới vào năm 1989. Sự xuất hiện này có hai lý do chính: dịch vụ xe buýt giảm và đồng thời là sự bùng nổ lượng xe máy. Khi chủ xe cho một người đi nhờ xe với một khoản thù lao thì đây là một hiện tượng không hề dự tính trước nhưng lại đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Về mặt luật pháp, đó là cách hành nghề không được công nhận chính thức và chủ yếu mọi người thực hiện theo cách thỏa thuận ngầm. Tuy nhiên, tại thời điểm đó, nhiều doanh nghiệp bắt đầu thành lập và cuối cùng thì nghề xe ôm đã được nói lỏng hơn mặc dù chưa bao giờ được chấp nhận chính thức.

Ngày nay vẫn chưa tính toán được chính xác số lượng xe ôm hoạt động ở Hà Nội vì nhiều lý do. Thứ nhất là vì, đối với nhiều người đây không phải là nghề chính thức mà chỉ là cách kiếm thêm thu nhập thời vụ. Số ước tính chủ quan duy nhất (từ một nguồn đáng tin cậy) là có khoảng 50.000 – 100.000 xe ôm. Nếu như con số này chính xác, và nếu mỗi xe ôm trở từ 1-2 hành khách mỗi ngày với giá 10.000 VNĐ mỗi người thì tổng doanh thu hàng ngày của lĩnh vực lên đến khoảng nửa tỉ VNĐ. (Điều tra HIS của HAIDEP đã tính toán khoảng 74.000 chuyến xe ôm chiếm 25% số lượng khách đi xe buýt và cao hơn lượng hành khách đi taxi 30%).

Hà Nội hiện có nhiều khu vực có ngõ ngách chật chội nơi xe buýt không thể lưu thông và khoảng cách đến các tuyến phố và nhà chờ xe buýt gần nhất khá lớn. Ở các khu vực này, xe ôm tiếp tục góp phần đáp ứng nhu cầu của người dân và đóng vai trò là dịch vụ bổ sung, gom khách cho hệ thống vận tải công cộng. Tuy nhiên, đối với các chuyến đi trong giờ cao điểm vào trung tâm thành phố, xe ôm ít tiện dụng hơn do giao thông vận tải công cộng ngày càng phát triển với dịch vụ an toàn và nhanh và do tốc độ đi lại trong các tuyến phố trung tâm cũng bị giảm đáng kể.

Xe ôm sẽ vẫn còn tồn tại ở Hà Nội trong một thời gian nữa trừ phi có một chính sách quyết liệt để thay đổi vì trên thực tế xe ôm luôn có thị trường. Có thể trong tương lai dịch vụ này sẽ ít có tác động đến hệ thống giao thông vận tải công cộng hơn.

Xích lô, loại xe kéo truyền thống của Việt Nam, là phương tiện giao thông công cộng duy nhất và cổ xưa nhất tại Hà Nội mà hiện giờ vẫn còn tồn tại. Xe lam hiện không còn hoạt động trong thành phố. Xích lô đóng vai trò rất quan trọng không những chỉ đối với việc chuyên chở hành khách mà còn đối với vận tải hàng hóa nhỏ lẻ cho các hộ gia đình tới những khu vực có đường vào hạn chế. Đến tận năm 1993, tỉ lệ khách đi xích lô vẫn đông hơn khách đi xe buýt.

Rõ ràng là xích lô đã hết thời, nó không còn là phương tiện giao thông công cộng phát triển mạnh nữa. Tương lai của một số tài xế xích lô có đăng ký phụ thuộc chủ yếu vào ngành du lịch. Ngoài ra, đôi khi họ vẫn có thể tiếp tục cung cấp dịch vụ ở những khu vực chưa có đường xá rộng rãi.



5) Các bước khởi xướng của Chính phủ

Với sự phối hợp của UBND thành phố Hà Nội và các bộ ban ngành liên quan, Bộ GTVT đã hoàn thiện *QH TT phát triển GTVT thủ đô Hà Nội đến năm 2020* đệ trình Chính phủ chờ phê duyệt trong Báo cáo. Quy hoạch nhấn mạnh tầm quan trọng của phát triển cơ sở hạ tầng GTVT và vận tải công cộng nhằm:

- (i) Phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng GTVT thống nhất với các quy hoạch phát triển khác, đặc biệt là quy hoạch phát triển đô thị, quy hoạch phân bố dân cư, quy hoạch phát triển các công trình công cộng, v.v.
- (ii) Đảm bảo đến năm 2020, quỹ đất dành cho giao thông, bao gồm cả giao thông tĩnh đạt mức 20 – 25% diện tích đất đô thị (áp dụng đối với các quận theo Quyết định 108/1998/QĐ-TTg).
- (iii) Tập trung phát triển GTVT công cộng nhằm đáp ứng 30% nhu cầu đi lại của người dân vào năm 2010 và tăng lên 55 – 60% vào năm 2020.
- (iv) Xây dựng lộ trình thực hiện hợp lý cho từng năm và cho cả giai đoạn 5 năm nhằm giải quyết các vấn đề cấp bách trong đầu tư phát triển GTVT – hợp phần quan trọng nhất trong Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng quốc gia.

Hiện có một số nghiên cứu do các cơ quan GTVT thực hiện (xem Bảng 8.1.3).

6) Các vấn đề chính

Mặc dù công tác phát triển và cải tạo cơ sở hạ tầng GTVT đô thị đã được Chính phủ thực hiện nhưng sự gia tăng và thay đổi cầu hiện vẫn còn nhanh hơn cung.

Hà Nội đang phải đối mặt với nhiều thách thức của GTVT đô thị. Trong khi Hà Nội cần thúc đẩy tiến độ các nhiệm vụ cấp bách chưa hoàn thành, gồm cả cơ sở hạ tầng để xóa các nút cổ chai, nâng cao hiệu quả thực thi luật lệ và năng lực quản lý giao thông và củng cố ý thức của người dân về an toàn giao thông và luật lệ giao thông, việc giải quyết các tác động lớn trong tương lai đòi hỏi sự nỗ lực hơn nữa của toàn xã hội. Thành phố cần phải có các giải pháp ngắn hạn và chiến lược dài hạn có hiệu quả. Các vấn đề chính của GTVT đô thị Hà Nội là:

- (a) **Cung cấp cơ sở hạ tầng:** Cung cấp cơ sở hạ tầng GTVT, đặc biệt là đường bộ rất quan trọng. Do công tác phát triển đường bộ cần diện tích đất và tái định cư lớn nên việc xây dựng các cơ chế phù hợp nhằm thúc đẩy quá trình phát triển đóng vai trò rất quan trọng. Phát triển đường không chỉ đơn giản được coi là sự phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải riêng lẻ mà là một phần thống nhất của công tác phát triển đô thị.
- (b) **Quản lý giao thông:** Do chậm trễ trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng nhằm đáp ứng nhu cầu ngày một gia tăng nên việc sử dụng năng lực hiện có hiệu quả nhất ngày càng trở nên quan trọng trong tương lai. Để thực hiện điều này, cần cung cấp các công trình quản lý giao thông và tăng cường năng lực để quản lý giao thông, khai thác các hệ thống cũng như nâng cao ý thức của người tham gia giao thông trong việc tuân thủ luật lệ giao thông và an toàn giao thông.

- (c) **Giao thông vận tải công cộng:** Công tác khôi phục dịch vụ giao thông công cộng và tạo thói quen sử dụng giao thông công cộng của người dân đã đạt được những thành công ban đầu qua việc áp dụng dịch vụ xe buýt được cải thiện. Tuy nhiên, thành phố cần đáp ứng nhu cầu năng lực lớn hơn với chất lượng dịch vụ tốt hơn để đạt được mục tiêu chính sách đã đề ra. Ngoài việc mở rộng và cải thiện hơn nữa dịch vụ xe buýt, cần bắt đầu tìm kiếm cơ hội phát triển hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn, tốc độ nhanh.
- (d) **Quy hoạch GTVT:** Khi thành phố phát triển lớn hơn và nhu cầu đa dạng hơn, yêu cầu về công tác quy hoạch GTVT sẽ ngày càng phức tạp hơn, cần tăng cường công tác quy hoạch GTVT, đặc biệt là cơ sở dữ liệu quy hoạch GTVT, phương pháp luận, chuẩn bị và đánh giá dự án, xác định thứ tự ưu tiên, thực hiện và chiến lược cấp vốn cùng nhiều vấn đề khác. Quy hoạch GTVT gắn kết với quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch đô thị cũng rất quan trọng.
- (e) **Cấp vốn:** Công tác thiết lập các nguồn cấp vốn và cơ chế cấp vốn ổn định là vấn đề then chốt đảm bảo sự phát triển của ngành GTVT. Do ngân sách nhà nước và vốn ODA còn hạn chế, cần tìm kiếm các cơ hội mở rộng nguồn cấp vốn thông qua các cơ chế “người sử dụng trả tiền”, xác định đúng giá trị, vay trong nước, v.v.

Bảng 8.1.3 Các dự án đang triển khai của Ngành GTVT

Chuyên ngành	Cơ quan quản lý	Tên dự án	Quy mô	Nguồn vốn	Tình hình thực hiện	Khái quát
Đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và hàng không	Bộ GTVT	Kế hoạch 5 năm 2006-2010	Cả nước	Chính phủ Việt Nam	2006-2010	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp các tuyến quốc lộ Xây dựng 1 số tuyến cao tốc (GĐ1) Chuẩn hóa các tuyến đường sắt chính Xây dựng tuyến Yên Viên – Phả Lại – Hạ Long-Cải Lân mới Đường sắt đô thị ở Hà Nội TPHCM Nâng cấp các tuyến đường thủy chính Hệ thống hoạt động 24 h/ngày
Đường bộ	PMU5, Bộ GTVT	Cập nhật Chiến lược Phát triển giao thông nông thôn Việt Nam	Cả nước	Chính phủ Việt Nam	2006	<ul style="list-style-type: none"> Giao thông nông thôn Quy hoạch phát triển
	Sở GTCC Hà Nội	Dự án Phát triển GTVT đô thị Hà Nội	Hà Nội	Ngân hàng thế giới	-2020	<ul style="list-style-type: none"> Hợp phần BRT Hợp phần đường bộ Hợp phần tăng cường thể chế
	UBND TP Hà Nội	Dự án giao thông đô thị Hà Nội (TIDP)	Hà Nội	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC)	1999-	<ul style="list-style-type: none"> Cầu vượt Ngã Tư Vọng Đường hầm Kim Liên Cầu vượt Ngã Tư Sở Đê hữu Hồng Nút giao Nam cầu Thăng Long Đường Kim Liên – Ô Chợ Dừa Nam Trung Yên Khu tái định cư
	Ban QL Thăng Long, Bộ GTVT	Dự án xây dựng cầu vượt sông Hồng	Thanh Trì	JBIC	Đang triển khai	<ul style="list-style-type: none"> Cầu Thanh Trì
	UBND TP	Dự án xây dựng cầu vượt sông Hồng	Long Biên	Chính phủ Hà Nội	Đang triển khai	<ul style="list-style-type: none"> Cầu Vĩnh Tuy
	Ban QL 85, Bộ GTVT	Dự án xây dựng cầu Nhật Tân	Nhật Tân	JBIC	Đề xuất	<ul style="list-style-type: none"> Cầu Nhật Tân
	ĐSVN UBND TP	Dự án khôi phục cầu Long Biên	Long Biên	Vốn ODA của Pháp	Đã đề nghị	<ul style="list-style-type: none"> Khôi phục cầu Long Biên
Đường sắt	UBND TP Hà Nội	Dự án xây dựng tuyến đường sắt thí điểm ở Hà Nội (Nhổn – ga Hà Nội)	Hà Nội	Pháp, AFD, ADB, Ngân hàng Đầu tư Châu Âu	2006-2010	<ul style="list-style-type: none"> Tuyến đường sắt Nhổn – Ga Hà Nội
Quản lý giao thông và an toàn giao thông	Ban QL các dự án ATGT quốc gia	QHTT an toàn giao thông quốc gia	Cả nước	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)	Đã yêu cầu	<ul style="list-style-type: none"> QHTT An toàn giao thông
	Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia	Chương trình an toàn giao thông đường bộ	Cả nước, QL1, QL51	Ngân hàng Thế giới	2006-2010	<ul style="list-style-type: none"> Kế hoạch 5 năm Thực hiện chương trình Nghiên cứu và phát triển Nguồn nhân lực Phát triển Phát triển thể chế
	Sở GTCC Sở GTVT của các tỉnh	Dự án tăng cường năng lực cho đội ngũ cán bộ về an toàn giao thông ở Hà Nội	Hà Nội và các tỉnh lân cận	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản	2006-2009	<ul style="list-style-type: none"> Nghiên cứu và phát triển Nguồn nhân lực Phát triển
Duy tu bảo dưỡng đường	Cục Đường bộ, Bộ GTVT	Hỗ trợ kỹ thuật cho công tác duy tu bảo dưỡng đường	Cả nước	JBIC, Phần Lan, ADB, WB	2003-2010	<ul style="list-style-type: none"> Hệ thống quản lý đường quốc lộ Cầu trên các tuyến quốc lộ Hệ thống quản lý

Nguồn: Tài liệu “Cuộc họp lần thứ 11 của Nhóm Đối tác Ngành GTVT (JBIC, 2005).

8.2 Định hướng quy hoạch GTVT đô thị

1) Phân tích chênh lệch cung-cầu trên mạng lưới GTVT cơ bản

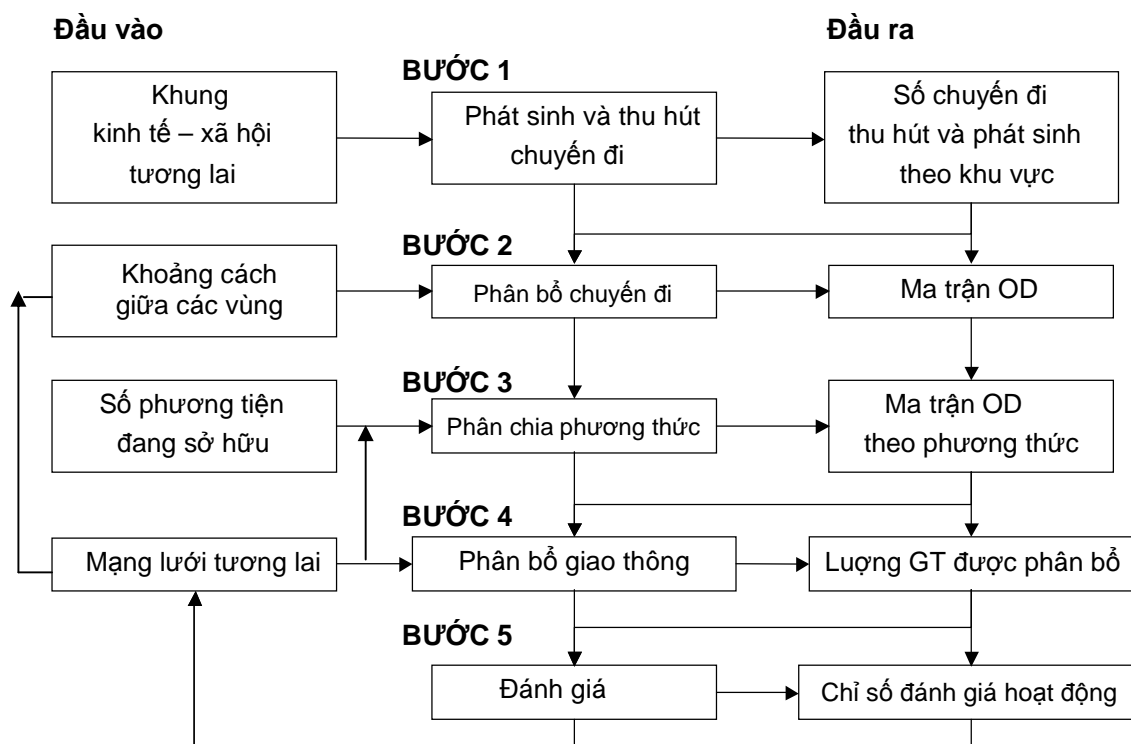
(1) Phương pháp luận

Trong quy hoạch GTVT cho các khu đô thị lớn đang tăng trưởng nhanh, một khía cạnh quan trọng cần được xác định rõ là phân tích chênh lệch cung – cầu của cơ sở hạ tầng GTVT và cung cấp dịch vụ GTVT, đặc biệt là mạng lưới GTVT cơ bản gồm các tuyến đường chính và các tuyến vận tải và dịch vụ GTCC. Mạng lưới GTVT cơ bản cần được phát triển theo cách thỏa mãn hiệu quả nhu cầu giao thông và thống nhất với quy hoạch sử dụng đất nhằm thúc đẩy phát triển đô thị theo quy hoạch.

Để thực hiện được điều này, Nghiên cứu đã áp dụng các phương pháp sau:

- (a) **Sử dụng mô hình STRADA:** Nghiên cứu đã sử dụng mô hình phần mềm bốn bước JICA STRADA¹ (Hệ thống phân tích nhu cầu giao thông) để tiến hành dự báo nhu cầu. Bốn bước dự báo gồm: (i) Mô hình phát sinh và thu hút chuyển đi – ước tính số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích, (ii) Mô hình phân bổ chuyến đi – ước tính số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích, (iii) Mô hình tỉ lệ đảm nhận phương thức – ước tính số lượng các chuyến đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực và (iv) Mô hình phân bổ giao thông – ước tính số lượng chuyến đi trên đường đối với từng phương thức vận tải khác nhau (xem Hình 8.2.1).
- (b) Số liệu giao thông cơ bản: Số liệu đầu vào được thu thập từ kết quả Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và các cuộc khảo sát liên quan (điều tra đường bao, điều tra tuyến chính, v.v.) còn số liệu giao thông vận tải liên tỉnh dựa trên kết quả điều tra bên đường và điều tra đường sông do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện gần đây.

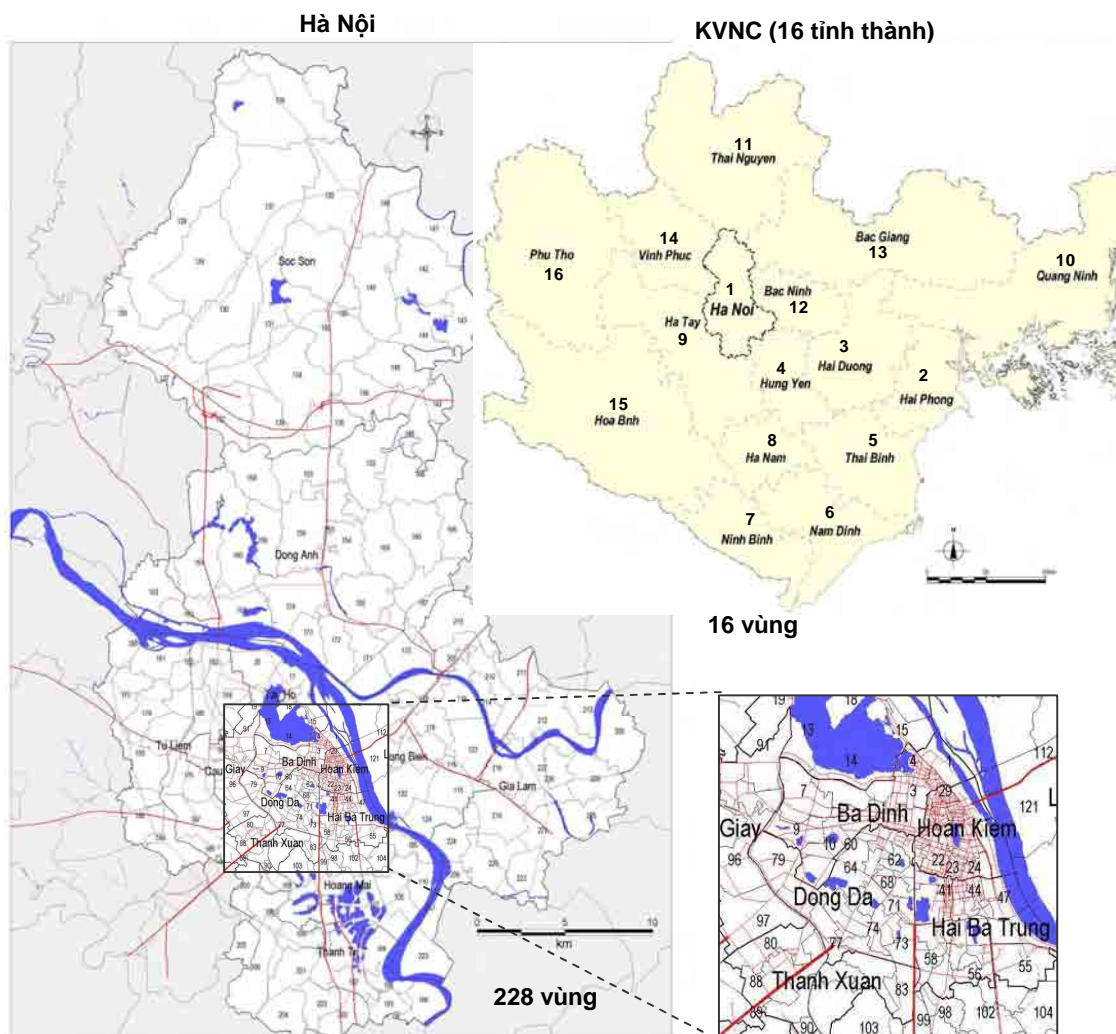
Hình 8.2.1 Quy trình dự báo nhu cầu giao thông



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

¹ JICA STRADA là một phần mềm máy tính do JICA phát triển để ứng dụng vào công tác phân tích và phân bổ nhu cầu giao thông.

Hình 8.2.2 Phân vùng KVNC của HAIDEP



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

(c) **Khung kinh tế-xã hội và số liệu:** Số liệu đầu vào về tình hình kinh tế-xã hội và sử dụng đất được ước tính trong nghiên cứu quy hoạch và phát triển đô thị, sau đó, số liệu được chuyển đổi theo cách phù hợp với yêu cầu của mô hình giao thông.

(2) Đặc điểm nhu cầu giao thông đô thị trong tương lai

Đặc điểm của nhu cầu giao thông đô thị trong tương lai như sau:

- (a) **Tổng nhu cầu:** Nhu cầu giao thông trong tương lai của kịch bản tăng trưởng đô thị đề xuất được ước tính sử dụng các mô hình dự báo nhu cầu. Dựa trên kết quả Điều tra Phòng vấn hộ gia đình, tổng nhu cầu đi lại của Hà Nội năm 2005, gồm cả đi bộ là 11 triệu chuyến đi và dự kiến sẽ tăng lên 18 triệu chuyến (1,67 lần) vào năm 2020. Nếu không bao gồm đi bộ, tổng số chuyến đi năm 2020 sẽ là 13 triệu chuyến.
- (b) **Phát sinh/thu hút chuyển đi:** Dự kiến phát sinh/thu hút chuyển đi trong tương lai sẽ vẫn tập trung ở khu vực đô thị trung tâm nhưng tỉ lệ dự báo sẽ giảm từ 43,5% xuống còn 31,2%. Tương tự, tỷ lệ phát sinh/thu hút chuyển đi của khu vực đô thị mới sẽ giảm từ 28,9% xuống còn 27,8%. Do phát triển công nghiệp theo quy hoạch, tỷ lệ phát sinh/thu hút chuyển đi của khu vực nông thôn, đặc biệt là huyện Đông Anh dự báo sẽ tăng nhanh từ 17,3% lên 26,2%.

- (c) **Phân bổ chuyến đi:** Tổng nhu cầu giao thông của 13 triệu chuyến đi phân bổ trong Khu vực Nghiên cứu sẽ dẫn đến việc tập trung cao ở khu vực đô thị trung tâm (vẫn chiếm 26% tổng nhu cầu) và trong các khu vực đã phân loại chung. Chiều dài trung bình của một chuyến đi² sẽ tăng lên từ 5,5 km hiện nay lên 7,4 km vào năm 2020 – khoảng cách này vẫn còn ngắn hơn nếu so với các thành phố lớn khác ở Đông Nam Á³.
- (d) **Tỷ phần đảm nhận phương thức:** Nghiên cứu đã xem xét tỷ phần đảm nhận phương thức do sự thay đổi sở hữu phương tiện. Kết quả cho thấy tỷ phần đảm nhận phương thức của xe con sẽ tăng từ 3,3% lên 19,3% khi tỷ lệ sở hữu xe con của các hộ gia đình trong Khu vực Nghiên cứu tăng từ 1,6% lên 20%. Đối với giao thông vận tải công cộng, tỷ phần đảm nhận phương thức sẽ tăng từ 6,7% lên 14,5%. Tỷ phần đảm nhận phương thức của GTVT công cộng năm 2020 sẽ tăng lên 24% nếu các dự án UMRT đề xuất được thực hiện và sẽ tăng lên tới 30% nếu áp dụng các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông.
- (e) **Nhu cầu giao thông theo mục đích và thời gian đi lại:** Trong giai đoạn lập QHTT, Nghiên cứu đã dự báo nhu cầu đi lại theo ngày nhưng trong giai đoạn nghiên cứu chi tiết hơn, Nghiên cứu sẽ dự báo nhu cầu giao thông trong giờ cao điểm. Lưu lượng giao thông trong giờ cao điểm thường phụ thuộc rất lớn vào mục đích đi lại. Về mục đích đi lại và phương thức sử dụng hiện tại, tỷ phần GTVT công cộng (xe buýt) vẫn còn thấp (7%) mặc dù 12% số chuyến “đi học” là bằng xe buýt. Mặt khác, xe con và xe tải lại chiếm tới 11% tổng số chuyến “đi công vụ” trong khi tỷ phần của xe con và xe tải trong tổng nhu cầu đi lại lại rất thấp (2%). Nhu cầu đi lại trong giờ cao điểm hiện nay là từ 7h đến 8h sáng chiếm tới 16%. Có 3 khoảng thời gian cao điểm trong ngày (7-8 giờ sáng, 11-12 giờ trưa và 5-6 giờ chiều) trong đó các chuyến đi “về nhà” từ trường chiếm tỷ lệ lớn trong giờ cao điểm buổi chiều.

² Không bao gồm các chuyến đi nội vùng

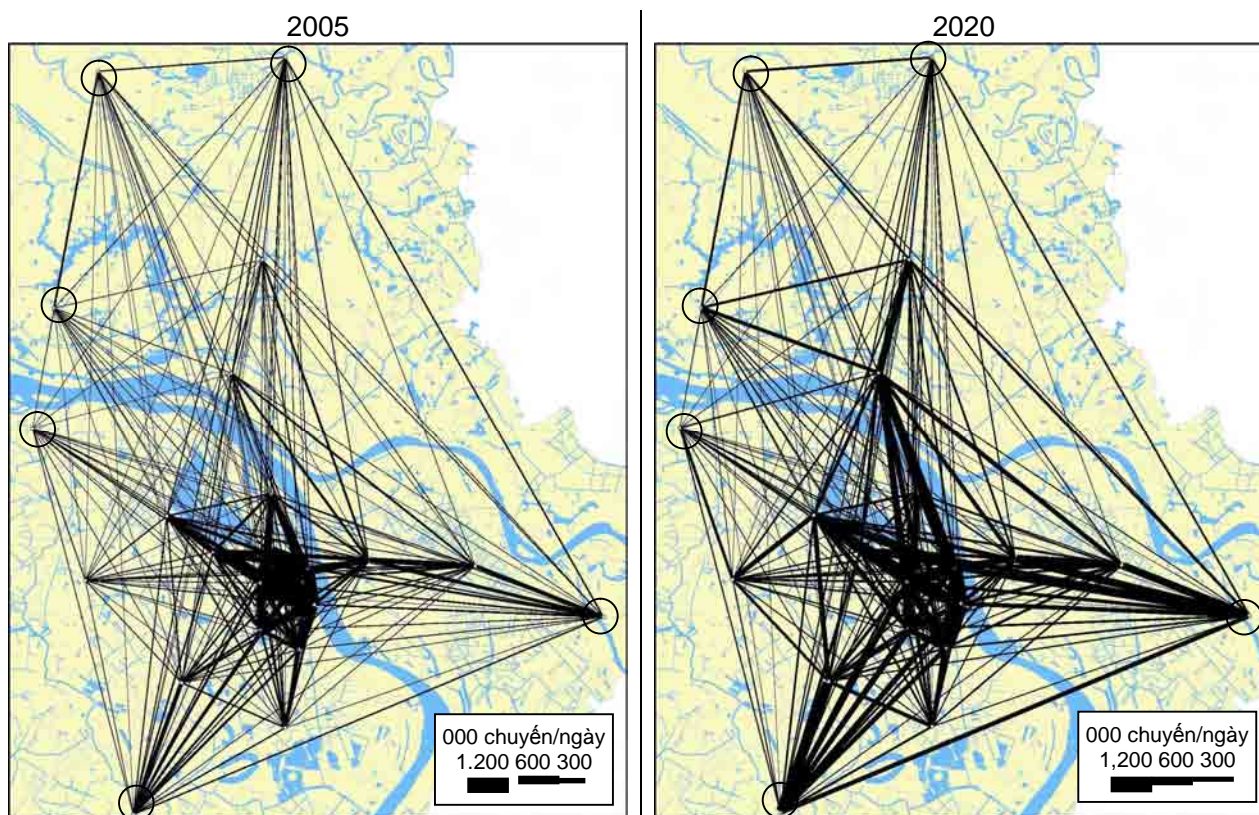
³ Chiều dài trung bình chuyến đi hiện nay ở Manila là khoảng 10 km

Bảng 8.2.1 Phát sinh và thu hút chuyển đi theo quận/huyện, 2005 và 2020

		Tổng số chuyển đi (000) (thu hút + phát sinh)		Tăng trưởng (2005-2020)	
		2005 (A)	2020 (B)		
Nội thành cũ	Hoàn Kiếm	1.392	1.744	1,5	1,25
	Hai Bà Trưng	1.632	2.155	1,9	1,32
	Đống Đa	1.635	2.349	2,4	1,44
	Ba Đình	1.148	1.522	1,9	1,33
	Tổng/Trung bình	5.807	7.771	2,0	1,34
Nội thành mới	Tây Hồ	535	915	3,6	1,71
	Thanh Xuân	828	1.286	3,0	1,55
	Cầu Giấy	811	1.300	3,2	1,60
	Hoàng Mai	755	1.924	6,4	2,55
	Long Biên	934	1.661	3,9	1,78
	Tổng/Trung bình	3.863	7.086	4,1	1,83
Ngoại thành	Từ Liêm	865	2.085	6,0	2,41
	Thanh Trì	498	1.098	5,4	2,20
	Tổng/TB	1.363	3.183	5,8	2,34
Nông thôn	Sóc Sơn	662	1.526	5,7	2,31
	Đông Anh	881	2.184	6,2	2,48
	Gia Lâm	769	1.670	5,3	2,17
	Tổng/Trung bình	2.312	5.380	5,8	2,33
Toàn thành phố		13.344	23.421	3,8	1,76

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.2.3 Phân bố chuyển đi, 2005 và 2020



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.2.2 Phân bổ nhu cầu giao thông 2005 (không tính chuyển đi bộ)

		ĐVT: 000 chuyến/ngày													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Tổng
1	Nội thành	1.915	158	22	333	346	16	43	18	12	8	3	29	23	2.925
2	Long Biên	134	517	40	46	29	3	6	7	3	5	2	17	22	832
3	Đông Anh	22	39	680	2	6	1	0	0	0	11	4	2	4	771
4	Từ Liêm	335	46	1	599	63	7	14	13	13	6	2	5	5	1.108
5	Thanh Trì	349	29	5	65	522	21	29	4	3	4	1	8	6	1.046
6	QL 1 (phía Nam)	16	3	1	5	18	0	8	0	1	3	1	3	2	62
7	QL 6 (Hà Đông)	42	4	0	13	27	5	214	7	3	3	1	1	3	322
8	Hòa Lạc	16	7	0	13	5	1	6	195	4	0	0	0	0	247
9	QL 32	12	2	1	8	3	1	3	5	120	0	0	1	0	157
10	QL 22 (Vĩnh Phúc)	7	5	12	9	4	3	4	0	0	265	1	1	4	315
11	QL 3 (phía Bắc)	2	1	4	0	1	1	0	0	0	1	0	2	1	14
12	QL 1 (Bắc Ninh)	11	31	2	3	5	2	2	0	0	1	1	0	5	64
13	QL 5 (phía Đông)	21	27	3	6	8	1	1	0	1	5	4	4	2	83
	Tổng	2.881	871	772	1.103	1.036	63	331	248	160	313	19	73	76	7.945

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.2.3 Phân bổ nhu cầu trong tương lai, 2020 (không tính chuyển đi bộ)

		ĐVT: 000 chuyến/ngày													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Tổng
1	Nội thành	1.724	153	164	427	398	69	54	39	25	33	5	91	64	3.246
2	Long Biên	195	1.067	84	53	56	17	9	6	3	10	4	32	40	1.577
3	Đông Anh	226	82	1.433	92	38	3	11	9	7	68	7	16	4	1.996
4	Từ Liêm	417	51	55	1.136	85	15	38	37	22	23	3	18	13	1.913
5	Thanh Trì	423	50	30	93	985	59	61	13	6	14	2	12	15	1.763
6	QL 1 (phía Nam)	56	10	2	13	52	0	24	2	4	7	3	11	1	185
7	QL 6 (Hà Đông)	82	12	12	54	79	13	400	24	9	4	0	5	2	697
8	Hòa Lạc	56	10	11	50	21	4	21	300	17	3	0	2	2	496
9	QL 32	32	4	13	25	8	1	10	22	210	3	0	2	2	333
10	QL 22 (Vĩnh Phúc)	42	16	65	38	11	12	8	4	4	563	2	4	13	781
11	QL 3 (phía Bắc)	5	2	9	2	2	5	1	0	1	1	0	3	1	32
12	QL 1 (Bắc Ninh)	35	63	9	12	15	9	5	2	1	3	0	0	3	156
13	QL 5 (phía Đông)	62	78	12	23	17	1	4	1	4	9	2	4	2	218
	Tổng	3.355	1.596	1.900	2.018	1.768	208	645	460	314	741	27	200	161	13.393

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.2.4 Nhu cầu giao thông và tỷ phần đảm nhận phương thức trong tương lai

Phương thức	2005		2020						
			Không có UMRT		Có UMRT		Có UMRT & quản lý nhu cầu giao thông		
	Số chuyến đi	%	Số chuyến đi	%	Số chuyến đi	%	Số chuyến đi	%	
Xe đạp	1.579	25,3	374	3,8	372	3,8	370	3,8	
Xe máy	3.936	63,2	5.777	58,7	5.206	52,9	4.622	46,9	
Xe con	227	3,6	1.921	19,5	1.555	15,8	1.554	15,8	
GTVT công cộng	UMRT				1.188	12,1	1.484	15,1	
	BRT				423	4,3	529	5,4	
	Xe buýt	420	6,7	1.426	14,5	753	7,6	940	9,5
	Tổng phụ	420	6,7	1.426	14,5	2.364	24,0	2.952	30,0
Xe tải	69	1,1	350	3,5	350	3,5	350	3,5	
Tổng	6.231	100,0	9.848	100,0	9.848	100,0	9.848	100,0	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

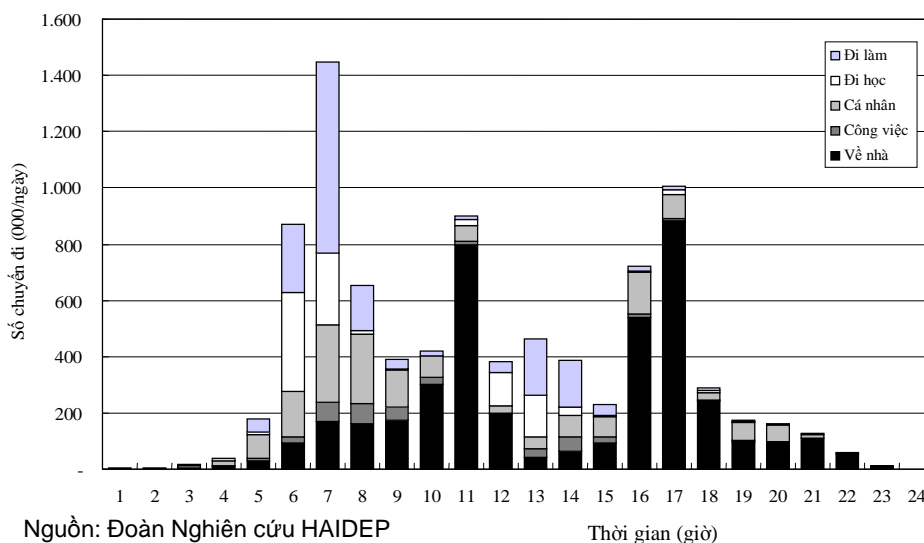
Ghi chú: Chỉ tính số chuyến trong nội thành Hà Nội

Bảng 8.2.5 Cơ cấu nhu cầu đi lại theo mục đích và theo phương thức, 2005

Phương thức		Cơ cấu phương thức (%)					Tổng
		Đi làm	Đi học	Cá nhân	Công việc	Về nhà	
Cá nhân	Xe đạp	24,1	58,9	29,5	20,6	36,5	34,4
	Xe máy (tự lái)	65,7	16,0	54,5	58,0	48,8	50,1
	Xe máy (được chở)	3,8	13,4	8,1	3,1	7,1	7,0
	Ô tô	1,4	0,2	2,1	6,5	0,9	1,4
	Xe tải	0,4	0,0	0,2	4,4	0,2	0,5
	Tổng	95,4	88,6	94,4	92,6	93,5	93,4
Bán công cộng	Taxi	0,1	0,0	0,4	0,8	0,1	0,2
	Xích lô	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
	Xe ôm	0,3	0,5	1,3	0,5	0,6	0,6
	Xe buýt tư nhân	0,9	0,4	1,0	2,0	0,7	0,8
	Tổng	1,3	0,9	2,7	3,4	1,5	1,7
Công cộng	Xe buýt	2,9	9,2	2,6	2,9	4,5	4,3
	Đường sắt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tổng	3,0	9,2	2,6	2,9	4,5	4,3
Phương thức khác		0,4	1,4	0,2	1,1	0,6	0,6
Tổng (không tính đi bộ)		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.2.4 Phân bổ chuyến đi theo giờ và mục đích chuyến đi, 2005



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

(3) Chênh lệch cung - cầu

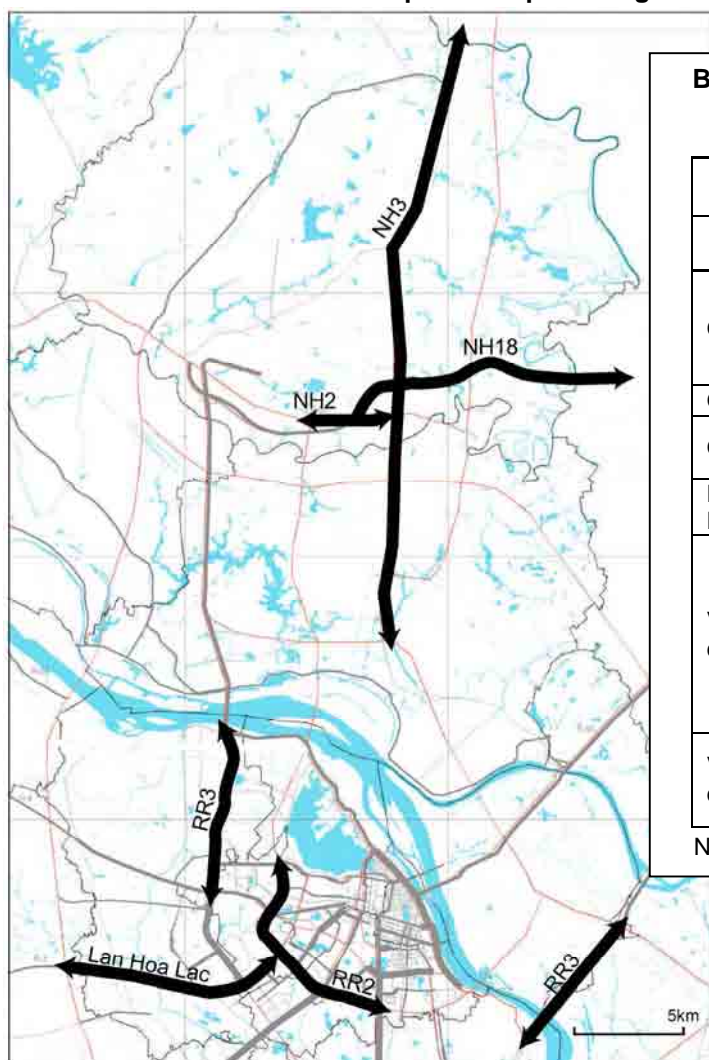
Nhu cầu giao thông trong tương lai được phân bổ theo hai kịch bản của mạng lưới GTVT trong tương lai là (i) kịch bản “không tác động” hay mạng lưới hiện tại và (ii) kịch bản “có tác động”, là mạng lưới hiện tại cộng với các dự án đang triển khai hoặc đã cam kết như trong Bảng 8.2.6 và Hình 8.2.5. Nhu cầu giao thông được phân bổ được phân tích theo ba cách: (i) theo hànhlang, (ii) theo khu vực và (iii) theo đoạn tuyến. Đối với phân tích hành lang, 14 tuyến lộc nhỏ đã được xác định (xem Hình 8.2.6) trong khi trong phân tích khu vực, KVNC được chia thành 5 khu vực là nội thành cũ, các khu đô thị phía nam, phí tây, phía đông và phía bắc.

- (i) **Chênh lệch cung – cầu theo hành lang:** Nghiên cứu đã so sánh cung cầu trên một số tuyến lộc bằng cách sử dụng các tuyến lộc nhỏ. Lưu lượng giao thông qua từng tuyến lộc được so sánh với tổng năng lực của hành lang tại tuyến lộc, bao gồm cả các tuyến

đường chính yếu và thứ yếu (xem Hình 8.2.6). Kết quả phân tích được tóm tắt trong Bảng 8.2.7. Dựa trên kết quả này có thể thấy lưu lượng giao thông năm 2020 ước tính sẽ cao hơn năng lực đường của nhiều tuyến lộ nhỏ, đặc biệt là trên các tuyến lộ ở phía đông, phía nam và qua sông Hồng.

- (ii) **Chênh lệch cung – cầu theo khu vực:** Nghiên cứu đã so sánh cung cầu theo khu vực và kết quả được trình bày trong Bảng 8.2.8. Kết quả so sánh cho thấy nhu cầu sẽ cao hơn mức cung hiện nay ở tất cả các khu vực. Khu vực phía Bắc Hà Nội sẽ có mức chênh lệch lớn nhất về năng lực của đường và khu vực phía Đông Hà Nội sẽ có tỷ lệ lưu lượng/năng lực (V/C) cao nhất.
- (iii) **Chênh lệch cung cầu theo đoạn tuyến:** Kết quả phân bổ giao thông trong kịch bản mạng lưới đường “không tác động” (khi các dự án mới triển khai của Chính phủ được hoàn thành) cho thấy với nhu cầu giao thông năm 2020, có một số tuyến đường vẫn bị ùn tắc (do lưu lượng giao thông cao hơn năng lực đường) nếu không phát triển thêm cơ sở hạ tầng (Xem Bảng 8.2.9 và Hình 8.2.7).

Hình 8.2.5 Vị trí các dự án đang triển khai và đã cam kết



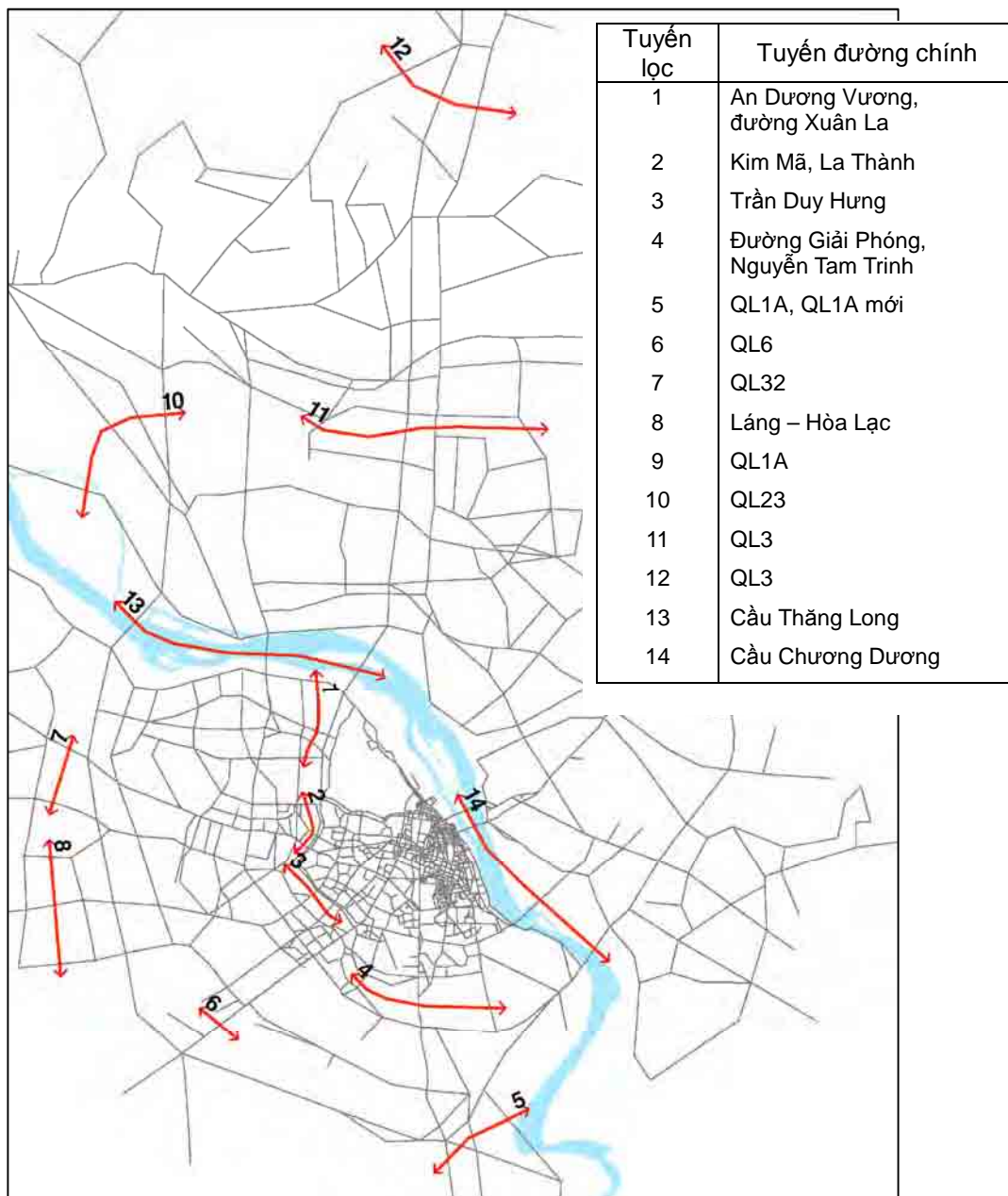
Nguồn: Sở GTCC Hà Nội và Bộ GTVT

Bảng 8.2.6 Danh mục các dự án đang triển khai và đã cam kết

Dự án		Chiều dài (km)	Chỉ giới đường (m)	Số làn đường
Tên	Đoạn đường			
QL 3	Nâng cấp đoạn phía bắc QL 3	16,6	35	4
	Nâng cấp đoạn phía nam QL 3	6,0	35	4
QL18	QL 2-Đồng Xuân	5,1	40	6
QL2	QL 18-QL 3	2,1	35	4
	QL 3-Xuân Nộn	2,8	35	4
Láng-Hòa Lạc	VĐ 2-VĐ 4	8,3	40	6
Vành đai (2)	Đường Hoàng Quốc Việt-Cầu Giấy	2,2	35	4
	Cầu Giấy-Ngã Tư Sở	4,1	35	4
	Ngã Tư Sở-Ngã Tư Vọng	2,3	35	4
Vành đai (3)	Đoạn Từ Liêm	6,2	40	6
	Thanh Trì 2/2	2,4	40	6
	Thanh Trì – QL 5	3,2	40	6

Nguồn: Sở GTCC Hà Nội và Bộ GTVT.

Hình 8.2.6 Các tuyến lọc nhỏ trong phân tích cung-cầu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.2.7 Kết quả phân tích trên các tuyến lọc nhỏ

TT	Mạng lưới không tác động, 2005				Mạng lưới có tác động, 2020			
	Số tuyến nổi	Năng lực (000PCU)	Lưu lượng (PCU000)	Tỷ lệ V/C	Số tuyến nổi	Năng lực (000PCU)	Lưu lượng (PCU000)	Tỷ lệ V/C
1	5	124	43	0,35	5	124	94	0,76
2	4	164	76	0,47	4	164	194	1,19
3	6	336	132	0,39	6	336	284	0,85
4	6	204	91	0,44	6	204	263	1,29
5	5	215	47	0,22	5	215	206	0,96
6	2	154	43	0,28	2	154	87	0,57
7	2	57	21	0,36	2	57	49	0,86
8	3	76	13	0,17	3	76	48	0,63
9	2	111	58	0,53	2	111	140	1,26
10	3	56	15	0,26	3	56	53	0,95
11	5	145	47	0,32	5	177	205	1,16
12	3	64	13	0,20	3	96	37	0,39
13	1	64	60	0,93	1	64	232	3,62
14	2	86	146	1,69	3	197	368	1,87

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

1) Xem Hình 8.3.6 về vị trí các tuyến lọc nhỏ

Bảng 8.2.8 Kết quả phân tích cung-cầu theo khu vực

Khu vực	Mạng lưới không tác động, 2005				Mạng lưới có tác động, 2020 (đã cam kết)			
	Chiều dài QL (km)	Năng lực (PCU*km), 000/ngày	Lưu lượng (PCU*km), 000/ngày	Tỷ lệ V/C	Chiều dài QL (km)	Năng lực (PCU*km), 000/ngày	Lưu lượng (PCU*km), 000/ngày	Tỷ lệ V/C
Nội thành cũ	238,9	6.305	3.568	0,57	238,9	6.666	6.656	1,00
Nam	172,3	4.892	1.886	0,39	176,5	5.351	5.819	1,09
Tây	291,9	8.369	2.512	0,30	296,1	8.939	8.864	0,99
Đông	199,4	4.506	2.275	0,50	203,6	4.965	7.247	1,46
Bắc	440,8	9.198	2.678	0,29	445,0	10.751	11.234	1,04
Tổng	1.166,8	28.606	11.426	0,40	1168,5	30.360	34.251	1,13

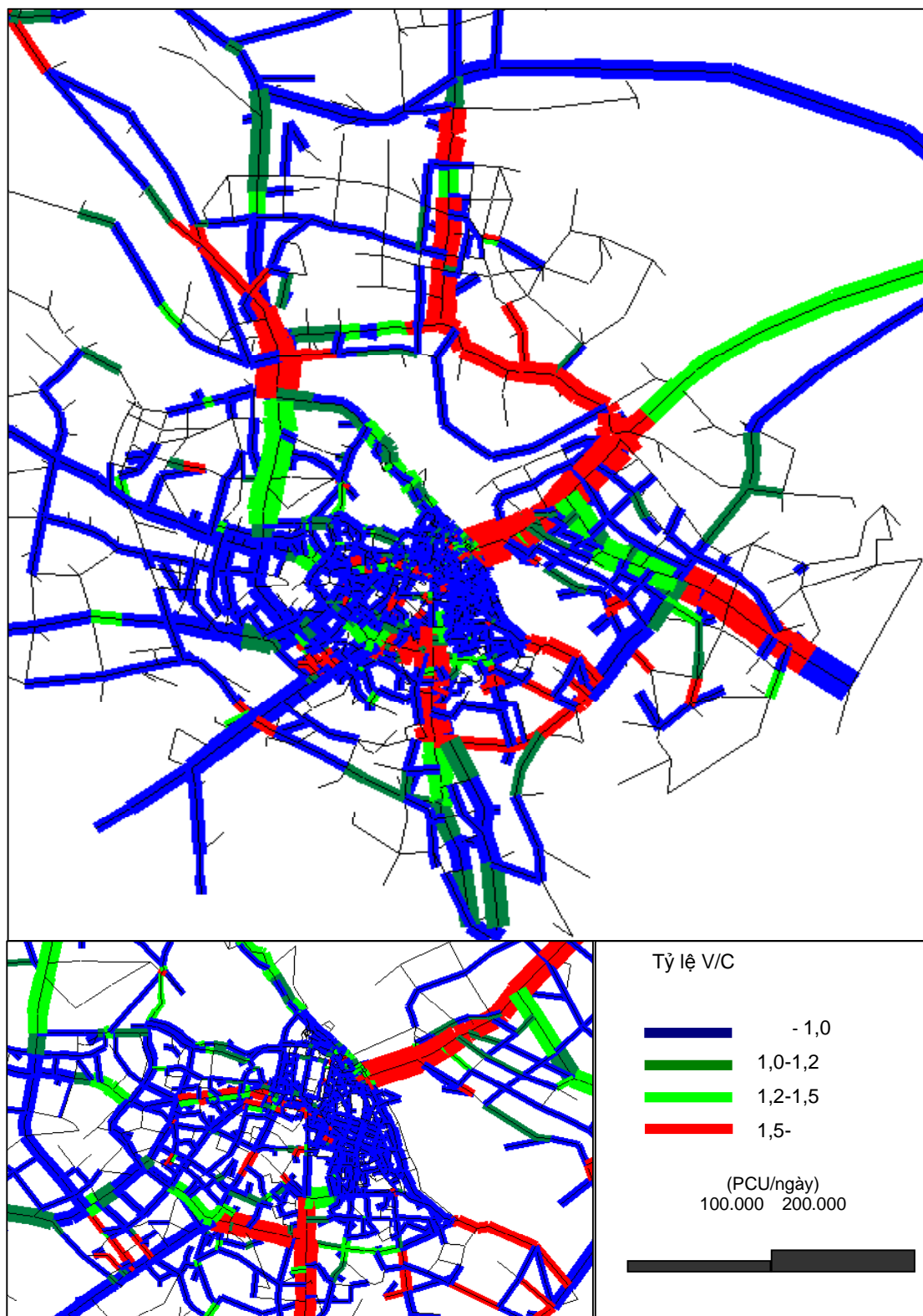
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.2.9 Hoạt động của mạng lưới trong trường hợp “có tác động”

Tỷ lệ lưu lượng/ năng lực (VCR)	Tổng chiều dài		Tổng lưu lượng giao thông (PCU-km)	
	(km)	% tổng	000	% tổng
- 0.5	224	9,4	460	0,9
0.5 - 1.0	1.027	43,1	11.500	22,7
1.0 - 1.5	404	16,9	8.400	16,6
1.5 - 2.0	217	9,1	5.290	10,4
2.0 - 2.5	127	5,3	3.840	7,6
trên 2.5	383	16,0	21.150	41,7
Tổng	2.387	100,0	50.720	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.2.7 Phân bố giao thông trên mạng lưới “có tác động”



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

2) Các nguyên tắc quy hoạch chung

Cơ sở hạ tầng GTVT là nền tảng cho hoạt động phát triển đô thị do các hoạt động phát triển sẽ diễn ra đồng thời và chịu ảnh hưởng nhiều từ việc xây dựng các công trình GTVT như đường bộ, đường sắt đô thị và các đầu mối giao thông. Đường bộ cũng tạo ra không gian quan trọng của các công trình đô thị như cấp thoát nước, cấp điện, thông tin liên lạc và là nơi thực hiện các hoạt động đa dạng của người dân, ngăn ngừa thảm họa và cải thiện cảnh quan. Hệ thống GTVT hiệu quả cũng có vai trò rất quan trọng trong việc kết nối Hà Nội với các cửa ngõ quốc tế nhằm phát triển thương mại và du lịch, đồng thời thống nhất với các tỉnh thành trong vùng nhằm hỗ trợ tăng trưởng và phát triển ở tất cả các khu vực. Các nguyên tắc chính cần chú ý trong quá trình phát triển GTVT đô thị bao gồm:

- (a) **Thiết lập hệ thống GTVT liên phương thức và dịch vụ tiếp vận hiệu quả đủ sức cạnh tranh trên thị trường thương mại và vận chuyển hành khách khu vực và quốc tế:** Do sự tăng trưởng và phát triển của Hà Nội ngày càng có mối liên hệ chặt chẽ hơn với thị trường toàn cầu và cộng đồng quốc tế, cơ sở hạ tầng và dịch vụ GTVT của các cửa ngõ quốc tế như cảng biển Hải Phòng và cảng biển Cái Lân, sân bay quốc tế Nội Bài cũng như các tuyến đường bộ, đường sắt và đường thủy cần được thường xuyên nâng cấp, cải tạo nhằm đảm bảo luồng vận tải hàng hóa và hành khách thông suốt và hiệu quả.
- (b) **Phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng chất lượng cao và hiệu quả:** GTVT đô thị của Hà Nội trong tương lai phải phát triển theo hướng GTVT công cộng, GTVT công cộng cần phải có sức hấp dẫn và cạnh tranh để người dân chuyển từ việc sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện công cộng. Hệ thống GTVT công cộng cần phải có sự kết hợp tốt giữa hệ thống đường sắt đô thị, vận tải xe buýt tốc độ cao, hệ thống xe buýt thường với các kích thước khác nhau cung cấp các dịch vụ đa dạng và taxi, v.v. Phát triển đô thị cần phải gắn kết với phát triển GTVT công cộng nhằm tăng cường khả năng tiếp cận, sự an toàn và môi trường của người dân.
- (c) **Thiết lập hệ thống quản lý hiệu quả:** Quản lý hiệu quả giao thông và cơ sở hạ tầng GTVT, bao gồm duy tu bảo dưỡng đầy đủ, kiểm soát giao thông, quản lý bãi đỗ, cải thiện an toàn giao thông, kiểm soát ô nhiễm, đảm bảo an toàn cho người đi bộ, v.v. là vấn đề then chốt giúp tận dụng tối đa các cơ sở hạ tầng được đầu tư tốn kém hiện có. Theo dự kiến, ùn tắc giao thông sẽ gia tăng chủ yếu là do mức sở hữu và sử dụng xe ô tô cá nhân tăng, vì thế, các biện pháp cấp bách quản lý nhu cầu giao thông như tăng phí đăng ký phương tiện, cấp giấy phép ra vào khu vực, người sử dụng đường phải trả tiền, v.v có thể sẽ phải áp dụng. Vấn đề tăng cường năng lực cấp vốn cũng như giải quyết các vấn đề về tái định cư cũng là những vấn đề cấp bách cần giải quyết.

3) Các nguyên tắc quy hoạch cho các phương thức giao thông chính

(1) Đường bộ

Đường bộ là cơ sở hạ tầng quan trọng và thiết yếu nhất. Đường bộ cung cấp không gian cho giao thông và các hoạt động ở các khu vực đô thị, xác định định hướng tăng trưởng và mô hình tăng trưởng của các khu vực đô thị, góp phần cải tạo cảnh quan, ngăn ngừa thảm họa. Đường bộ đóng vai trò quan trọng giúp kết nối Hà Nội với thị trường toàn cầu thông qua các cửa ngõ cảng biển quốc tế như Hải Phòng và Cái Lân cũng như thông qua các cửa khẩu quốc tế với Lào và Trung Quốc. Để đáp ứng vai trò này, cần nâng cấp các tuyến QL1, QL5, QL18, QL2, QL70, QL3, và QL 32. Các nguyên tắc quy hoạch chính như sau:

- (a) **Tách biệt giao thông liên tỉnh và giao thông đô thị:** GTVT liên tỉnh cần được tách riêng khỏi GTVT đô thị nhằm tách luồng giao thông của các phương tiện cơ giới hạng nặng qua thành phố. Các điểm kết nối giữa 2 loại hình giao thông này cần được xây dựng ở những vùng ngoại vi dọc đường vành đai 4 là đường bán cao tốc có kiểm soát phương tiện ra vào có bố trí các nút giao lập thể, cầu vượt tại các nút giao chính.
- (b) **Thiết lập hệ thống đường “vành đai” và “hướng tâm” rõ ràng:** Các tuyến đường đô thị cần được nâng cấp phù hợp với cấp đường, như đường chính yếu, đường thứ yếu và đường phụ, trong đó mạng lưới đường chính yếu và đường thứ yếu cần đảm bảo chất lượng tốt. Hệ thống đường chính yếu, bao gồm các tuyến đường vành đai đã xác định rõ ràng (các tuyến đường vành đai 1, 2, 3) các tuyến vành đai 4 và 5 (đang nghiên cứu khả thi) và các tuyến đường hướng tâm (R1: đường Giải Phóng, R2: đường Nguyễn Trãi, R3: đường Láng – Hòa Lạc, R4: đường Xuân Thủy, R5A: đường Nghi Tàm – Âu Cơ, Đường 5B: đường mới, R6A: QL1A, R6B: đường tránh QL1A, R7: đê Nguyễn Khoái và R8: đường Nguyễn Tam Trinh) cần được hoàn thành. Tương tự, cũng cần phát triển mạng lưới đường thứ yếu nhằm tăng cường giao thông tới tất cả các khu vực đô thị một cách hiệu quả.
- (c) **Thiết lập cơ chế hiệu quả hơn về phát triển hệ thống đường đồng mức:** Đường phụ và cấp đường thấp hơn cũng cần được phát triển dựa trên quy hoạch chi tiết của từng khu vực cùng với các biện pháp kiểm soát phát triển đô thị. Chủ đầu tư cần xây dựng hoặc dành không gian đường theo quy hoạch đã được duyệt. Hướng tiếp cận thống nhất cũng có vai trò rất quan trọng nhằm đảm bảo đủ quỹ đất cho phát triển cơ sở hạ tầng và tái định cư.

(2) Đường sắt

Vai trò tiềm năng của hệ thống đường sắt ở Hà Nội được thể hiện trên ba phương diện. Thứ nhất, đường sắt tạo nên trục xương sống của hệ thống GTVT công cộng qua việc cung cấp các dịch vụ hiệu quả và chất lượng cao. Thứ hai, thúc đẩy tăng trưởng đô thị và sử dụng đất hiệu quả hơn thông qua việc phát triển GTVT thống nhất với phát triển đô thị. Thứ ba, đường sắt đóng vai trò kết nối hiệu quả giữa Hà Nội với các cửa ngõ quốc tế. Phát triển GTVT đường sắt là yếu tố quyết định đến tăng trưởng đô thị trong tương lai và thực hiện phát triển thành phố dựa vào GTVT công cộng. Các nguyên tắc cơ bản gồm:

- (a) **Xác định rõ vai trò và năng lực của các tuyến đường sắt quốc gia:** Tuyến đường sắt quốc gia nằm trong khu vực Hà Nội có thể góp phần thúc đẩy dịch vụ vận tải đô thị và vận tải liên tỉnh. Mặc dù 2 loại hình dịch vụ này thường mâu thuẫn với nhau ở các khu vực đô thị lớn chủ yếu do sự khác nhau về bản chất của dịch vụ và yêu cầu khai thác⁴ nhưng cơ hội sử dụng các đoạn tuyến đường sắt do trung ương quản lý này để cung cấp dịch vụ vận tải đô thị chắc chắn là rất lớn.
- (b) **Phát triển mạng lưới vận tải khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT):** Cần phát triển mạng lưới UMRT gồm một số đoạn chạy qua thành phố do Đường sắt Việt Nam quản lý và hệ thống đường sắt đô thị kết hợp với vận tải bằng xe buýt nhanh nhằm cung cấp cho thành phố một mạng lưới vận tải công cộng cơ sở có chất lượng dịch vụ cao, kết nối tất cả các khu vực chính của thành phố với các trung tâm lớn.

⁴ Các dịch vụ GTVT đô thị có thể hạn chế hoạt động của các dịch vụ liên tỉnh và ngược lại. Do đó, trước khi hoàn thành tuyến vành đai và trong khi nhu cầu giao thông còn chưa cao, các tuyến đường sắt này có thể sử dụng kết hợp để cung cấp cả dịch vụ vận tải đô thị và dịch vụ vận tải liên tỉnh.

- (c) **Thiết lập cơ chế bền vững để phát triển mạng lưới UMRT:** UMRT đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn và thời gian chuẩn bị lâu trước khi thực hiện. UMRT cần được phát triển như một mạng lưới với phạm vi rộng và thống nhất với các dịch vụ thu gom. Cần xác định rõ các chiến lược phát triển thống nhất, chiến lược cấp vốn và phát triển theo giai đoạn để đảm bảo phát triển mạng lưới như quy hoạch.

(3) Hệ thống vận tải xe buýt

Xe buýt đang và sẽ là phương thức vận tải quan trọng nhất trong hệ thống GTVT công cộng của Hà Nội. Mặc dù đường sắt đô thị dự kiến sẽ đóng vai trò chính trong tương lai nhưng phạm vi hoạt động của các tuyến đường sắt đô thị bị hạn chế và nhiều tuyến hành lang và khu vực sẽ vẫn chưa có các tuyến đường sắt đi qua do cần nhiều thời gian và chi phí rất lớn để phát triển một hệ thống như thế. Xe buýt còn cung cấp dịch vụ thu gom rất quan trọng cho đường sắt đô thị. Các nguyên tắc quy hoạch chính là:

- (a) **Phát triển hệ thống xe buýt liên hoàn và hấp dẫn:** Các dịch vụ xe buýt cần được phát triển thành một hệ thống liên hoàn nhằm cung cấp dịch vụ thuận tiện giữa điểm đi và điểm đến với nhiều loại phương thức và dịch vụ gồm BRT, xe buýt cao tốc, xe buýt có máy điều hòa, xe buýt nhỏ, v.v. Các dịch vụ này cũng phải có sức hấp dẫn và có tính cạnh tranh nhằm khuyến khích người dân chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang sử dụng dịch vụ xe buýt.
- (b) **Thiết lập hệ thống khai thác và quản lý xe buýt bền vững:** Thành công ban đầu của công tác khai thác xe buýt ở Hà Nội sẽ không đảm bảo được sự thành công trong tương lai khi phải quản lý số lượng xe buýt nhiều hơn và khu vực dịch vụ rộng lớn hơn. Ngoài ra, nhu cầu của người dân cũng đòi hỏi phải cải tiến dịch vụ với mức phí phù hợp. Do đó, cần thiết lập một hệ thống khai thác và quản lý xe buýt bền vững.
- (c) **Tạo môi trường phù hợp cho tư nhân đầu tư vào các hoạt động vận tải xe buýt:** Cách hiệu quả để cải thiện dịch vụ xe buýt là thiết lập môi trường cạnh tranh cho các đơn vị khai thác. Do Hà Nội cần mở rộng và đa dạng hóa dịch vụ xe buýt nên cần nghiên cứu tạo cơ hội cho các nhà đầu tư mới cung cấp dịch vụ này theo quy luật thị trường

(4) Quản lý giao thông và an toàn giao thông

Quản lý giao thông hiệu quả không chỉ có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo luồng giao thông thông suốt và an toàn giao thông của các phương tiện mà còn giúp cải thiện tính tiện ích và an toàn của người đi bộ và người dân cùng các hoạt động ven đường. Hạn chế lấn chiếm không gian đường cũng giúp tăng cường cảnh quan và hình ảnh của thành phố. Do tỷ lệ sở hữu xe hơi dự kiến sẽ tăng nhanh trong tương lai và khi công tác phát triển thêm đường bộ sẽ gặp khó khăn thì quản lý nhu cầu giao thông cá nhân sẽ trở thành vấn đề cần quan tâm hơn của xã hội. Các nguyên tắc cần xem xét là:

- (a) **Nâng cao ý thức của người dân về luật giao thông và sử dụng hiệu quả không gian đường:** Hầu hết các tai nạn giao thông xảy ra ở Việt Nam là do lỗi của người điều khiển phương tiện, chủ yếu là do không tuân thủ luật lệ. Cần nâng cao ý thức của người dân về an toàn giao thông bằng các biện pháp phù hợp.
- (b) **Thiết lập hệ thống quản lý giao thông hiệu quả:** Quản lý giao thông tốt là chìa khóa đảm bảo các luồng giao thông hiệu quả, sử dụng hiệu quả các công trình hiện có cũng như đảm bảo các hoạt động có trật tự, an toàn và thuận tiện trên đường.

(5) Đường thủy

Hệ thống đường thủy sử dụng luồng lạch sông Hồng hiện đang được khai thác chủ yếu

cho hoạt động vận chuyển vật liệu xây dựng có thể có vai trò quan trọng hơn nếu tình hình luồng lạch được cải thiện và cung cấp các công trình hiện đại. Tiềm năng bao gồm vận chuyển container và đội tàu sông phục vụ du lịch. Các vấn đề cần quan tâm là:

- (a) **Phát triển hệ thống luồng lạch ổn định và các cảng hiện đại:** Cần có luồng lạch ổn định hơn cho tàu thuyền và xây dựng các bến cảng với các công trình hiện đại để sử dụng sông Hồng hiệu quả hơn, cần
- (b) **Phát triển các dịch vụ vận tải đường thủy:** Có thể khai thác sông Hồng để cung cấp các loại dịch vụ và phục vụ các hoạt động mới như tàu sông, dịch vụ phà và các hoạt động vui chơi giải trí nếu có cơ sở hạ tầng phù hợp.

4) Chỉ tiêu của công tác cải tạo hệ thống GTVT

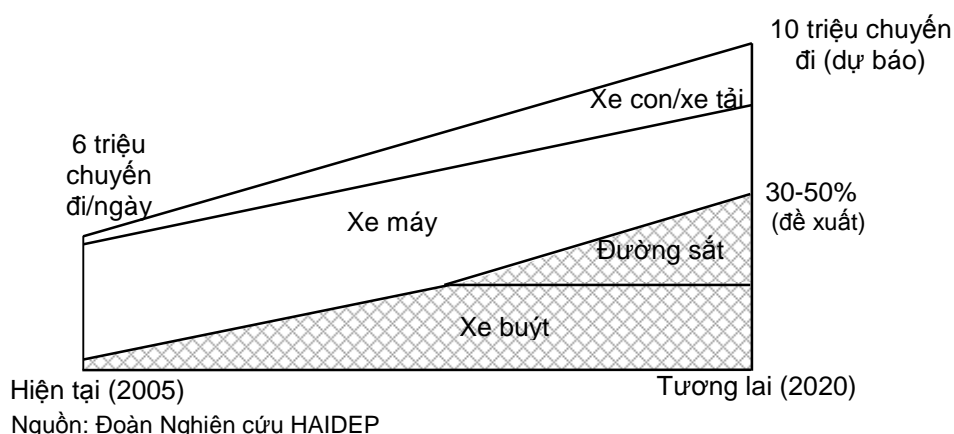
Mặc dù tỷ phần đảm nhận phương thức của GTVT công cộng chỉ đạt 30% là tương đối thấp so với QHTT của Bộ GTVT (50%), nhưng 30% là mục tiêu khả thi và để đạt mục tiêu này cũng cần nỗ lực rất nhiều. Để tăng tỷ phần từ 30% lên 50%, cần có các biện pháp cứng rắn về quản lý nhu cầu giao thông.

Bảng 8.2.10 Tỷ phần đảm nhận phương thức ước tính, 2020

Phương thức		Số chuyến đi ¹⁾ (000)	%
Xe đạp		370	3,8
Xe máy		4.622	46,9
Xe con		1.554	15,8
GTVT công cộng	UMRT	1,484	15.1
	BRT	529	5.4
	Xe buýt	940	9.5
	Tổng	2,952	30.0
Xe tải		350	3,5
Tổng		9.848	100,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP
 1) Gồm các chuyến đi trong TP Hà Nội.

Hình 8.2.8 Mục tiêu tỷ phần đảm nhận phương thức năm 2020



5) Các chiến lược

(1) Tăng cường khả năng tiếp cận và tính cơ động của người dân

Tạo điều kiện đi lại thuận tiện và dễ dàng cho người dân Hà Nội là một trong những mục tiêu chính của QHTT GTVT đô thị của HAIDEP. Yêu cầu tối thiểu của HAIDEP là duy trì và

cải thiện hơn nữa điều kiện giao thông khá tốt hiện nay. Bảng 8.2.11 tóm tắt hoạt động của mạng lưới đường bộ của HAIDEP theo ước tính bằng mô hình dự báo nhu cầu của HAIDEP và được xem là một trong những mục tiêu của QHTT của HAIDEP.

Bảng 8.2.11 Hoạt động của mạng lưới đường bộ ước tính của HAIDEP

	2005	2020		
		Mạng lưới có tác động (đã cam kết)	Mạng lưới HAIDEP	
			Có UMRT	Có UMRT & TDM
Tốc độ đi lại TB (km/h)	26,0	9,4	22,0	35,2
Tỷ lệ lưu lượng/năng lực TB (V/C)	0,40	1,13	0,69	0,52

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Ghi chú: Chỉ tính của thành phố Hà Nội.

Một vấn đề quan trọng nữa là tăng cường sự kết nối các phương thức. Nếu triển khai phát triển UMRT, chắc chắn sẽ có một bộ phận hành khách phải chuyển tiếp giữa các tuyến UMRT và các phương thức gom khách tại các nhà ga. Để đảm bảo thuận tiện cho hành khách lên xuống các phương tiện, gồm cả ga UMRT, cần phát triển không gian và các công trình cần thiết.

(2) Tăng cường quản lý giao thông và an toàn giao thông

Cơ sở hạ tầng là những công trình đất liền và cần phải được quản lý và duy tu hợp lý. Do đó, quản lý giao thông không chỉ cần thiết cho việc đảm bảo hiệu quả giao thông mà còn giúp đảm bảo an toàn, sự thuận tiện và môi trường đô thị. Đặc biệt là vấn đề an toàn giao thông, tình hình an toàn giao thông ngày càng xấu đi hiện nay là không thể chấp nhận được. Vấn đề này đã trở thành mối quan tâm của cả nước chứ không chỉ là vấn đề riêng của Hà Nội. Cải thiện tình hình an toàn giao thông là một trong những mục tiêu chính của HAIDEP và được phản ánh trong các hợp phần của QHTT.

(3) Quản lý tăng trưởng bền vững và phù hợp với môi trường đô thị

Dân số và kinh tế tăng trưởng nhanh của Hà Nội có tác động rất lớn tới phát triển đô thị. Cơ sở hạ tầng và dịch vụ GTVT có mối quan hệ rất chặt chẽ và phức tạp với phát triển đô thị. Mạng lưới GTVT đề xuất của HAIDEP được xây dựng trên cơ sở quy hoạch phát triển đô thị và sử dụng đất của HAIDEP. Một trong những mục tiêu chính của QHTT GTVT đô thị của HAIDEP là định hướng và hướng dẫn các hướng phát triển đô thị của thành phố Hà Nội phù hợp với quy hoạch sử dụng đất của HAIDEP.

Về khía cạnh môi trường, QHTT GTVT đô thị của HAIDEP dự kiến sẽ giảm 16% lượng khí thải NO_x và 31% lượng khí CO₂ vào năm 2020. Đây cũng là một trong những mục tiêu chính của HAIDEP.

(4) Cấp vốn

Các dự án GTVT chỉ có thể được thực hiện nếu đảm bảo đủ nguồn vốn đầu tư cần thiết. Tuy nhiên, như đã phân tích ở phần trước, hiện vốn đầu tư còn thiếu rất nhiều.

Rõ ràng là mức đầu tư 1 – 2% tổng sản phẩm nội vùng cho phát triển cơ sở hạ tầng GTVT không đủ để đáp ứng mức tăng trưởng kinh tế cao - điều chắc chắn sẽ giúp chuyển đáng kể từ phương tiện xe máy sang xe ô tô. Hơn nữa, chậm trễ trong công tác phát triển cơ sở hạ tầng hiện cũng đã rất lớn.

Mặt dù mức đầu tư thường chiếm khoảng 2-3% tổng sản phẩm nội vùng ở hầu hết các nước nhưng một số thành phố tăng trưởng nhanh cần phải đầu tư khoảng 10% tổng sản phẩm nội vùng cho cơ sở hạ tầng như ở Băng-cốc (Thái Lan) và Salvador (Bra-xin). Ở các

thành phố này, cơ sở hạ tầng được phát triển mang tính chiến lược nhằm thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Để duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế cao ở mức 11% năm như kế hoạch đề ra, Hà Nội cần lượng vốn đầu tư tương đương khoảng 4-5% tổng sản phẩm nội vùng cho cơ sở hạ tầng GTVT do cơ sở hạ tầng GTVT hiện nay còn nghèo nàn. Bảng 8.2.3 tổng hợp lượng vốn đầu tư ước tính cho cơ sở hạ tầng GTVT trong phương án cao và phương án thấp

Phương án cao và phương án thấp giả định mức vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng GTVT tương ứng là 2,5% và 4,5% tổng sản phẩm nội vùng. Tổng lượng vốn đầu tư tương ứng của Phương án cao và Phương án thấp sẽ là 7,4 tỷ USD và 4,1 tỷ USD.

Do đó, cần tăng năng lực cấp vốn của nhà nước bằng cách đa dạng hóa các nguồn vốn. Ngoài việc sử dụng cơ chế cấp vốn nêu trên, có hai hướng tiếp cận là:

- Sự tham gia của khu vực tư nhân
- Các biện pháp kinh tế (quản lý nhu cầu giao thông)

Hướng tiếp cận thứ nhất chỉ khả thi đối với các dự án tạo nguồn doanh thu. Hướng tiếp cận này có thể được áp dụng đối với một số dự án đề xuất của HAIDEP như dự án đường VĐ4 và các tuyến UMRT. Hướng tiếp cận này cũng có thể áp dụng đối với một số hạng mục như liên doanh để phát triển bất động sản, đặc biệt là tại các khu đất công cộng nơi xây dựng các ga chuyển đổi đa phương thức, các đơn vị cấp vốn tín dụng mua hoặc cho thuê đầu máy toa xe và tư nhân hóa công tác khai thác cũng như bảo trì hệ thống UMRT.

Bảng 8.2.12 Lượng vốn có thể huy động cho chuyên ngành GTVT

Năm	GDP Triệu USD	Vốn đầu tư có thể huy động		Tổng vốn đầu tư của 5 năm	
		2,5%	4,5%	2,5%	4,5%
2005	4.301	108	194	108	194
2006	4.774	119	215	743	1.338
2007	5.299	132	238		
2008	5.882	147	265		
2009	6.529	163	294		
2010	7.247	181	326		
2011	8.045	201	362	1.253	2.255
2012	8.930	223	402		
2013	9.912	248	446		
2014	11.002	275	495		
2015	12.213	305	550		
2016	13.556	339	610	2.111	3.799
2017	15.047	376	677		
2018	16.702	418	752		
2019	18.540	463	834		
2020	20.579	514	926		
Tổng (06-20)	-	4.106	7.392	4.106	7.392

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

8.3 Triển vọng của vùng

1) Khái quát

Do Hà Nội có vai trò rất lớn như là trung tâm tăng trưởng và điểm tập trung các chức năng, sự phát triển đô thị và GTVT của Hà Nội chịu ảnh hưởng rất lớn của sự thay đổi trong sự phát triển và GTVT miền Bắc. Mặc dù hầu hết các hành lang GTVT chính đều xuất phát hoặc kết thúc ở Hà Nội nhưng thành phố lại phụ thuộc nhiều vào các cửa ngõ quốc tế như các cảng biển ở Hải Phòng và Quảng Ninh. Ngoài ra, quản lý tăng trưởng đô thị của Hà Nội cũng bị ảnh hưởng bởi chính sách phát triển không gian vùng – chính sách khuyến khích phát triển các thành phố vệ tinh và các khu đô thị trong vùng đô thị Hà Nội. Do đó, GTVT đô thị Hà Nội cần được quy hoạch trong bối cảnh phát triển vùng.

Hiện có hai quy hoạch của Hà Nội và các khu vực lân cận đó là Quy hoạch GTVT do Bộ GTVT xây dựng và Quy hoạch vùng thủ đô Hà Nội (quy hoạch do Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn, Bộ Xây dựng đang triển khai nghiên cứu). Về cơ bản, quy hoạch của Bộ Xây dựng cũng thống nhất với QHTT của Bộ GTVT.

Trong Nghiên cứu HAIDEP, các quy hoạch này được nghiên cứu nhằm xác định định hướng phát triển mạng lưới GTVT vùng. Đóng góp của HAIDEP là ước tính nhu cầu GTVT trong tương lai và phân tích chênh lệch cung – cầu của các quy hoạch hiện có.

2) Nhu cầu giao thông

Vận tải hành khách và hàng hóa liên tỉnh đã tăng nhanh (xem Bảng 8.3.1). Từ năm 1999 đến năm 2005, tốc độ tăng trưởng vận tải hàng hóa và hành khách liên tỉnh lần lượt là 22,2% và 11,8%. Đặc biệt là vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa rất cao, chiếm 46,7% tổng nhu cầu vận tải hàng hóa.

Hà Nội là điểm phát sinh và thu hút cả hai luồng vận tải hàng hóa và hành khách. Luồng vận tải hành khách chính là từ Hà Nội tới Quảng Ninh, Hải Phòng, Nam Định, Bắc Ninh và Hà Tây và theo chiều ngược lại.

Các luồng vận tải hàng hóa gồm luồng vận tải từ Hà Nội tới Hải Phòng, Quảng Ninh, Hà Tây và Vĩnh Phúc và theo chiều ngược lại. Luồng vận tải hàng hóa từ Hải Phòng tới Quảng Ninh và từ Vĩnh Phúc tới Quảng Ninh cũng khá lớn (xem Hình 8.3.1). Các loại hàng hóa chính của vận tải hàng hóa liên tỉnh là vật liệu xây dựng, than đá mặc dù tỷ lệ hàng hóa chế tạo đang tăng dần (xem Bảng 8.3.2).

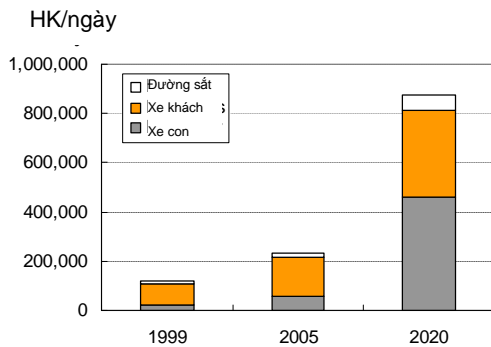
Ước tính lượng vận chuyển hành khách và hàng hóa liên tỉnh năm 2020 sẽ đạt mức 876.904 lượt hành khách và 415.830 tấn hàng hóa.

Bảng 8.3.1 Tỷ phần vận chuyển liên tỉnh tới/từ Hà Nội

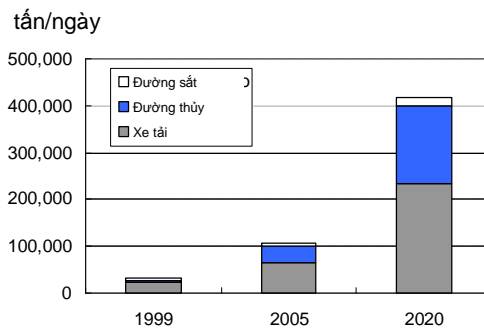
		1999		2005		2020		Tỉ lệ tăng (1999-2005) (%)	Tỉ lệ tăng (2005-2020) (%)
		Số lượng	%	Số lượng	%	Số lượng	%		
Hành khách (HK/ngày)	Đường bộ (xe con)	19.913	17	59.014	25	460.362	52	19,8	14,7
	Đường bộ (xe khách)	86.999	74	154.846	67	350.164	40	10,1	5,6
	Đường sắt	11.356	10	17.627	8	66.378	8	7,6	9,2
	Tổng	118.268	100	231.487	100	876.904	100	11,8	9,3
Hàng hóa (Tấn/ngày)	Đường bộ (xe tải)	24.390	77	66.003	63	232.253	56	18,0	8,7
	IWT	3.495	11	34.795	33	167.225	40	46,7	11,0
	Hàng hóa đường sắt	3.667	12	4.481	4	16.352	4	3,4	9,0
	Tổng	31.552	100	105.280	100	415.830	100	22,2	9,6

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP tổng hợp từ VITRANSS (1999), TDSI (2005) và số liệu dự báo nhu cầu giao thông (2020)

Vận tải hành khách

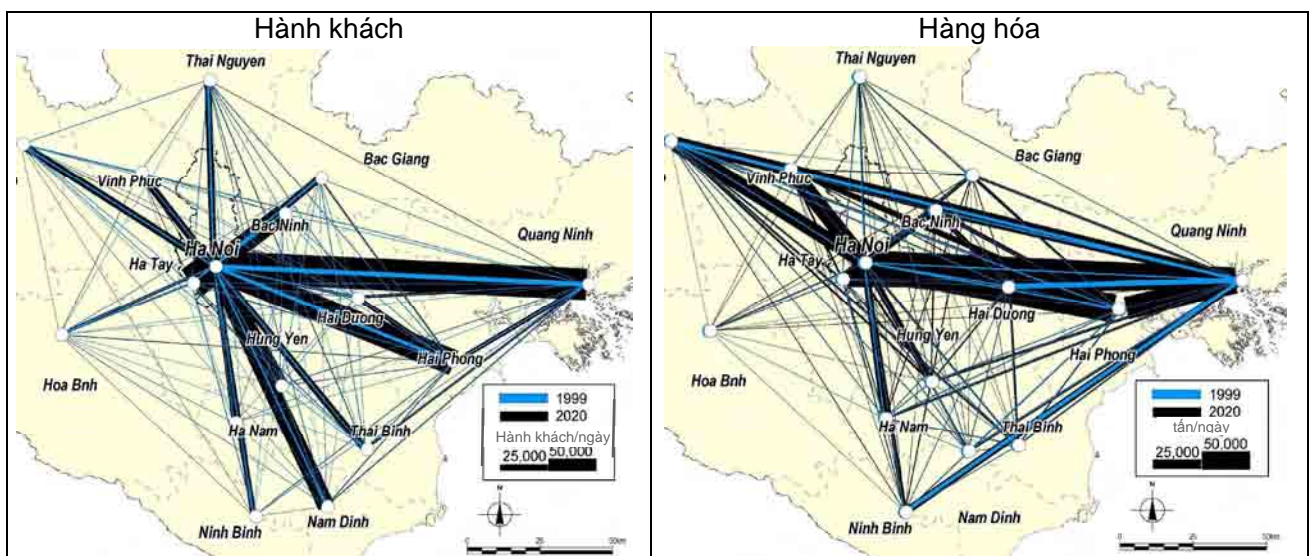


Vận tải hàng hóa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.3.1 Phân bố luồng vận tải liên tỉnh trong Khu vực Nghiên cứu



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.3.2 Các loại hàng hóa vận tải chính ở Hà Nội

Thứ tự	1999		2005	
	000 tấn/ngày	%	000 tấn/ngày	%
1.Than đá	34	45	43	17
2.Cát, sỏi	16	22	113	44
3.Xi-măng	7	10	32	12
4.Hàng chế tạo	5	7	25	10
5.Phân đạm	4	5	5	2
6.Lúa gạo	3	3	15	6
7.Dầu khí	2	3	10	4
8.Sắt thép	2	3	8	3
9.Khác	2	2	7	3
Tổng	75	100	258	100

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP (Điều tra vận tải), VITRANSS (1999)

Bảng 8.3.3 Lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cảng Hải Phòng

	'000 USD		2004/2000
	2000	2004	
Xuất khẩu	148	461	3,1
Nhập khẩu	79	267	3,4
Tổng	226	727	3,2

Nguồn: Cục Thống kê Hải Phòng

Bảng 8.3.4 Tỷ phần đảm nhận phương thức ước tính của vận tải liên tỉnh trong KVNC

Hành khách	1999		2005		2020		Hàng hóa	1999		2005		2020	
	000 /ngày	%	000 /ngày	%	000 /ngày	%		000 tấn/ngày	%	000 tấn/ngày	%	000 tấn/ngày	%
Đường bộ (xe con)	22	13	73	24	534	54	Đường bộ (xe tải)	39	43	116	41	372	42
Đường bộ (xe khách)	137	79	219	71	399	40	Đường thủy	43	48	160	56	480	55
Đường sắt	13	8	16	5	64	6	Đường sắt	8	9	9	3	26	3
Tổng	173	100	308	100	997	100	Tổng	90	100	285	100	878	100

Nguồn: VITRANSS (1999), Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2005), Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

3) Mạng lưới đường bộ

(1) Quy hoạch của Bộ GTVT

Quy hoạch Tổng thể GTVT của Bộ GTVT có đề xuất cải tạo và phát triển các tuyến đường chính yếu, gồm đường cao tốc và quốc lộ đến năm 2020 (xem Hình 8.3.2 và Bảng 8.3.5).

Các dự án chính đưa vào trong QHTT này là:

- (i) Phát triển sáu tuyến đường cao tốc với tổng chiều dài 694 km trước năm 2020, bao gồm:
 - Đường cao tốc Bắc – Nam, đoạn phía đông (Lạng Sơn – Thanh Hóa, 190km),
 - Đường cao tốc Đông – Tây (Nội Bài – Hạ Long – Móng Cái, 320km),
 - Đường cao tốc Hà Nội – Việt Trì – Đoan Hùng – Lào Cai (124km),
 - Đường cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên (đang xây dựng, 65km),
 - Đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (105km) và
 - Đường cao tốc Láng – Hòa Lạc – Hòa Bình (80km, khởi công).
- (ii) Tổng chiều dài 1.491 km quốc lộ cũng được nâng cấp tiêu chuẩn kỹ thuật, mở rộng và cải tạo trước năm 2020 bao gồm QL2, QL3, QL6, QL10, QL18, QL21, QL23, QL38 và QL39.
- (iii) Một tuyến đường vành đai mới của Hà Nội với tổng chiều dài 320 km
- (iv) Tổng vốn đầu tư cho quy hoạch phát triển đường nói trên là khoảng 5,58 tỷ USD trước năm 2020 trong tổng số vốn là 6,99 tỷ USD cho toàn mạng lưới.

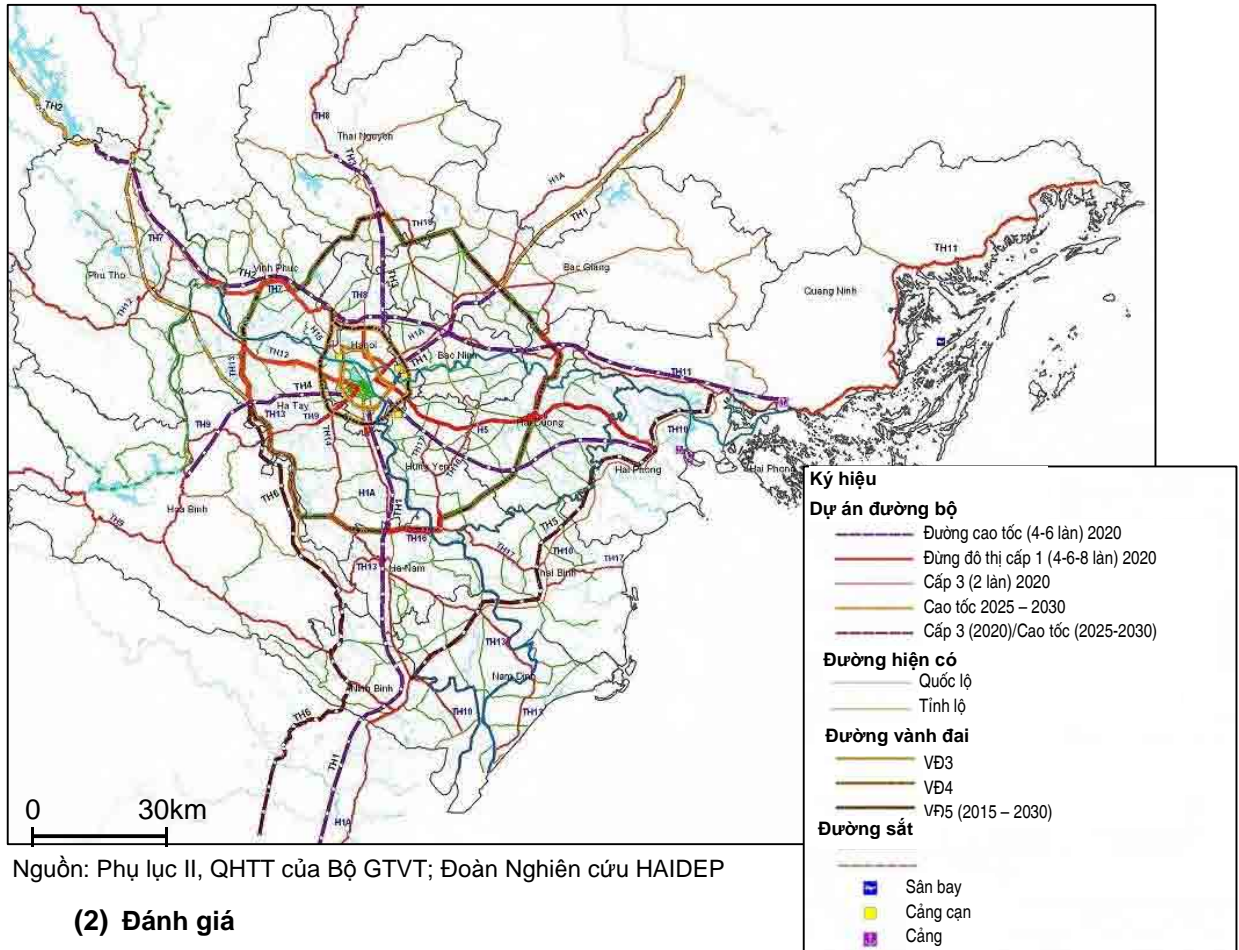
Bảng 8.3.5 Các dự án trong QHTT của Bộ GTVT (đường bộ)

	Dự án	Dài (km)		Loại dự án ¹⁾	Vốn đầu tư (triệu USD)			EIRR (%)	Kế hoạch xây dựng
		Tổng	KVNC của HAIDEP		Thi công	Giải phóng mặt bằng	Tổng		
A. Đường cao tốc									
TH01	Cao tốc Bắc – Nam, đoạn tuyến phía Đông (Lạng Sơn – Thanh Hóa)	325	190	XM	532	133	665	13,0	-2020
TH02	Nội Bài – Hạ Long – Móng Cái	320	320		896	224	1.120	25,4	
-01	Nội Bài – Bắc Ninh	35	35	XM	98	25	123		-2010
-02	- Bắc Ninh – Hạ Long	110	110	XM	308	77	385		2011-2020
-03	- Hạ Long – Móng Cái	175	175	XM	490	122	612		2020-
TH03	Hà Nội – Việt Trì – Đoan Hùng – Lào Cai (đoạn Hà Nội – Đoan Hùng)	124	124	XM	347	87	434	18,7	-2015
TH04	Hà Nội – Thái Nguyên	65	65	XM	182	46	228	14,7	2005-2015
TH05	Hà Nội – Hải Phòng (phà Đình Vũ)	105	105	XM	294	74	368	47,0	2005-2013
TH06	Láng – Hòa Lạc – Hòa Bình	80	80		224	56	280	17,7	
-01	- Láng – Hòa Lạc	30	30	XM	84	21	105		2010-2013
-02	- Hòa Lạc – Hòa Bình	50	50	XM	140	35	175		2015-2020
TH07	Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh	160	160	XM	448	112	560	13,6	2021-
TH08	Cao tốc Bắc – Nam, đoạn tuyến phía Tây	1.370	120	XM	504	126	630	13,8	2021-
B. Các tuyến quốc lộ chính									
TH09	QL2	317	119	MR	117	29	146	46,1	2006-2010
TH10	QL3	343	114	MR	117	29	146	27,4	2011-2015
TH11	QL6	494	126	MR	378	94	472	16,9	2016-2020
TH12	QL10	230	187	XM/MR	228	57	285	18,8	2016-2020
TH13	QL18	309	309	XM/MR	147	37	184	20,3	2011-2015
TH14	QL32	404	147	MR	124	31	155	8,5	2021-
C. Các tuyến quốc lộ khác									
TH15	QL 21	210	210	MR	170	43	213	21,9	2011-2015
TH16	QL21B	58	58	MR	46	12	58	3,6	2021-
TH17	QL23	27	27	MR	27	13	40	53,9	2006-2010
TH18	QL38	85	85	MR	116	29	145	29,9	2006-2010
TH19	QL39	109	109	MR	216	54	270	23,2	2011-2015
D. Vành đai vùng									
TH20	Đường VĐ V Hà Nội	320	320	XM/MR	480	110	590	32,3	2015-2030
Tổng		5.455	2.975		5.593	1.396	6.989	-	-

Nguồn: Phụ lục III, QHTT của Bộ GTVT, Đoàn Nghiên cứu HAIDEP.

1) XM: Xây mới; MR: Mở rộng

Hình 8.3.2 Quy hoạch mạng lưới đường bộ của Bộ GTVT



Nguồn: Phụ lục II, QHTT của Bộ GTVT; Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

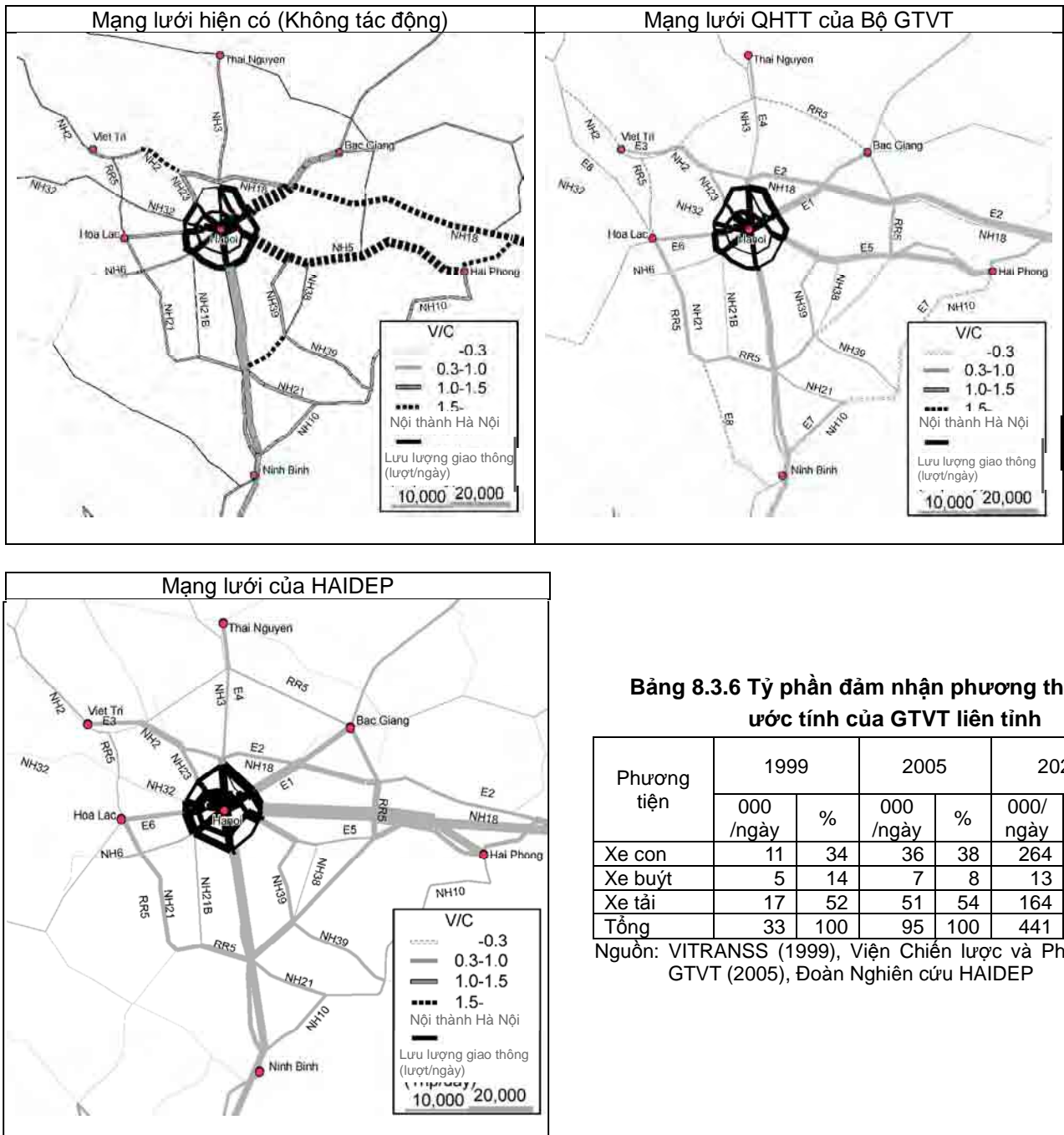
(2) Đánh giá

Hình 8.3.3 cho biết nhu cầu giao thông trong tương lai (năm 2020) trên mạng lưới quốc lộ hiện có (trường hợp không tác động) của QHTT mạng lưới quốc lộ của Bộ GTVT và của QHTT mạng lưới quốc lộ của HAIDEP.

Đoàn Nghiên cứu HAIDEP đã đánh giá các hợp phần của quy hoạch tổng thể của Bộ GTVT và có những nhận định sau.

- Các hợp phần dự án do Bộ GTVT đề xuất là đủ đáp ứng nhu cầu và khớp với chiến lược phát triển vùng của HAIDEP cũng như nhu cầu đi lại ước tính cho đến năm 2020. Về cơ bản, HAIDEP thống nhất với quy hoạch của Bộ GTVT.
- Một số dự án như đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh, đường cao tốc Bắc – Nam phía tây (Đoan Hùng – Chơn Thành), Quốc lộ 32 và Quốc lộ 21B đã được đề xuất xây dựng sau năm 2020 do nhu cầu giao thông trước thời điểm đó chưa đủ cho hệ thống cơ sở hạ tầng đó nếu xét về khía cạnh kinh tế của dự án này.
- Hai tuyến đường cao tốc từ Hà Nội đi về phía đông là đường cao tốc Nội Bài – Hạ Long và Hà Nội – Hải Phòng (Đình Vũ) có thể kết hợp thành một đường cao tốc nếu xét về nhu cầu ước tính trong tương lai.
- Đoàn Nghiên cứu cần tính lại chi phí dự án, đặc biệt là chi phí của các dự án đường bộ. Theo ước tính, chi phí của đa số dự án sẽ thấp hơn chi phí do Bộ GTVT tính.

Hình 8.3.3 Lưu lượng giao thông tương lai của các mạng lưới



Bảng 8.3.6 Tỷ phần đảm nhận phương thức ước tính của GTVT liên tỉnh

Phương tiện	1999		2005		2020	
	000 /ngày	%	000 /ngày	%	000/ ngày	%
Xe con	11	34	36	38	264	60
Xe buýt	5	14	7	8	13	3
Xe tải	17	52	51	54	164	37
Tổng	33	100	95	100	441	100

Nguồn: VITRANSS (1999), Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2005), Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

4) Mạng lưới đường sắt

Bộ GTVT đã xác định bảy dự án chính trong QHTT phát triển GTVT bao gồm ba dự án liên quan đến công tác nâng cấp cơ sở hạ tầng các tuyến đường sắt hiện có trong khu vực Hà Nội, một dự án về cải tạo ga Văn Điển, một dự án nâng cấp và xây mới tuyến Yên Viên - Hạ Long và hai dự án còn lại về phát triển đường sắt đô thị ở Hà Nội (xem Bảng 8.3.7 và minh họa trong Hình 8.3.4). QHTT không nêu rõ tại sao Đường sắt quốc gia lại đảm nhiệm vai trò vận tải đường sắt đô thị trong giai đoạn này vì thông thường vai trò của Đường sắt quốc gia là khai thác dịch vụ vận tải liên tỉnh. Thông tin về các dự án đề xuất chỉ hạn chế ở quy mô và thiếu đánh giá chi tiết về tính khả thi. Tuy nhiên, có thể thấy được tầm quan trọng của các dự án này. QHTT của HAIDEP về phát triển đường sắt sẽ phối hợp chặt chẽ với

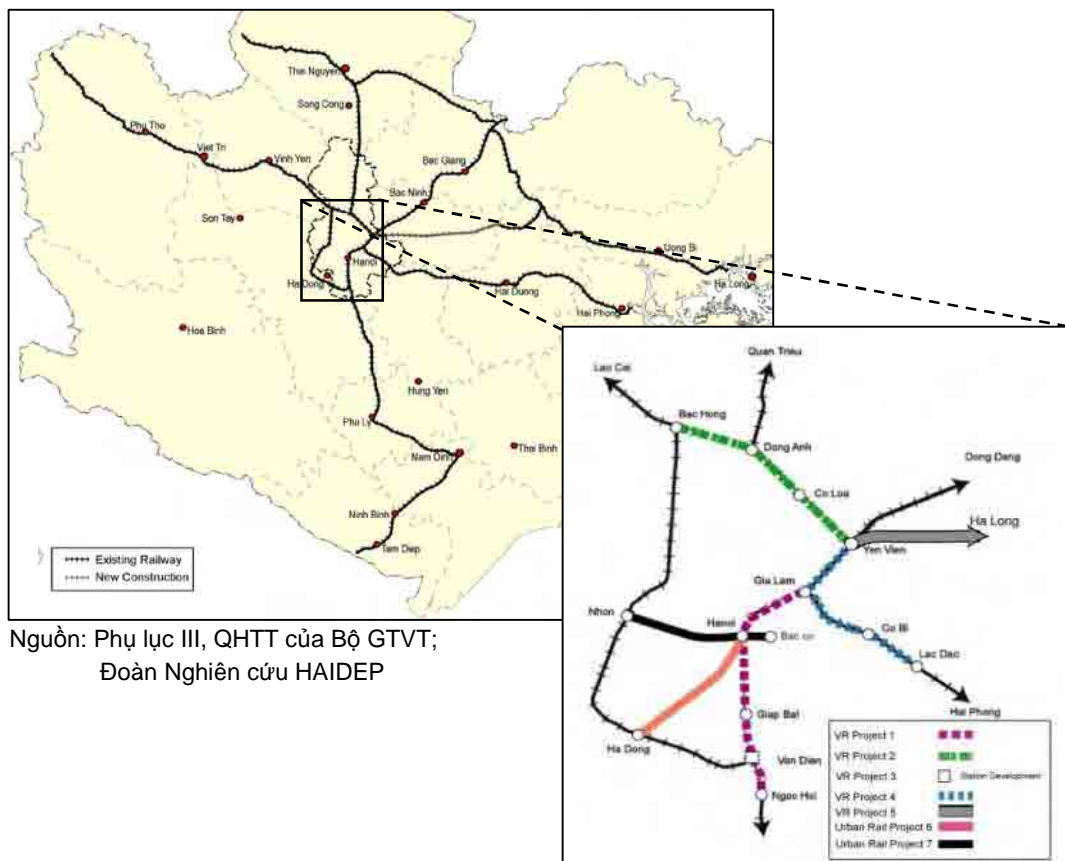
các kế hoạch này trong đề xuất đưa ra mặc dù dưới hình thức khác và trong một số trường hợp không hoàn toàn trùng với dự án đưa ra. Mặc dù QHTT của Bộ GTVT đã đề xuất mạng lưới đường sắt quốc gia quanh vùng thủ đô Hà Nội nhưng QHTT của HAIDEP sẽ đánh giá và điều chỉnh QHTT của Bộ GTVT.

Bảng 8.3.7 Các dự án trong QHTT của Bộ GTVT (đường sắt)

Số	Mô tả	Dài (Km)	Chi phí ước tính (tỷ đồng)	Năm xây dựng	Nguồn vốn đầu tư/ngân sách				
					TW	ĐP	ODA	BOT (khác)	Trái phiếu CP/Cổ phiếu
Đường sắt liên tỉnh		41,71	12.875						
1	Tuyến đường sắt trên cao từ Gia Lâm tới Ngọc Hồi, bao gồm ga Hà Nội và ga Giáp Bát	19,71	10.080	2005-2012	x		x	x	
2	Tuyến tránh Cổ Loa – Bắc Hồng – Bắc Yên Viên (vành đai phía Đông)	11,00	820	2005-2009	x				(x)
3	Xây dựng ga Ngọc Hồi (ga hành khách) và cải tạo ga Gia Lâm và ga Yên Viên	0,00	1.755	2005-2008	x				(x)
4	Tuyến đường sắt vành đai: Yên Viên – ga Cổ Bi – ga Phú Thụy	11,00	220	Trước 2010	x				(x)
5	Yên Viên – Hạ Long	128,0/ 40,0	4.000						x
Đường sắt đô thị		25,88	11.160						
6	Trục chính từ Hà Nội đến Hà Đông	12,88	4,895	2005-2010	x		x	x	(x)
7	Tuyến ĐS Bắc Cổ – ga Hà Nội – Nhôn (đoạn ga Hà Nội – Nhôn)	13,00	6,265	2005-2012	x		x	x	
Tổng của ĐS Việt Nam			24.035						

Nguồn: QHTT Phát triển GTVT thủ đô Hà Nội, Phụ lục III

Hình 8.3.4 Vị trí các dự án QHTT của Bộ GTVT (Đường sắt)



Nguồn: Phụ lục III, QHTT của Bộ GTVT;
 Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

5) Đường thủy

Hệ thống đường thủy nội địa trong Khu vực Nghiên cứu hầu như trùng với hệ thống đường thủy của miền Bắc (xem Hình 8.3.5). Khu vực Nghiên cứu có hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Hồng và Thái Bình, hai hệ thống sông này đều đổ ra biển Đông.

Hình 8.3.5 Các hành lang giao thông thủy trong vùng Đồng bằng sông Hồng



Nguồn: Nghiên cứu QH hệ thống đường thủy đoạn sông Hồng qua Hà Nội, JICA 2003

(1) Hiện trạng hệ thống đường thủy vùng Đồng bằng sông Hồng

Vùng Đồng bằng sông Hồng có tám tuyến đường thủy chính từ cấp 1 đến cấp 6 với tổng chiều dài 1.426.5 km. Ngoài ra, vùng còn có các tuyến đường thủy nhỏ khác với tổng chiều dài 2.676 km, trong đó 2.332 km có thể khai thác vận tải. Hầu hết các tuyến đường thủy trong vùng Đồng bằng sông Hồng là các tuyến sông tự nhiên, phụ thuộc nhiều vào sự thay đổi điều kiện thủy văn của các con sông này. Chiều rộng tối thiểu của các tuyến sông là từ 30 đến 60 m còn chiều sâu tối thiểu là từ 1,5 đến 2m. Sự chênh lệch mực nước giữa mùa khô và mùa mưa là từ 5 đến 7 m (có một số đoạn mức chênh lệch lên tới 10 m)

Vào mùa mưa, lưu lượng dòng chảy mạnh trong khi vào mùa khô, chiều sâu luồng lạch bị hạn chế và bán kính cong hẹp, gây khó khăn cho tàu thuyền lưu thông. Ngoài ra còn có các bãi bồi với vị trí thay đổi theo tình hình lũ lụt hàng năm nên tình hình luồng lạch rất phức tạp.

(2) Nhu cầu vận tải đường thủy nội địa và quy hoạch phát triển trong tương lai

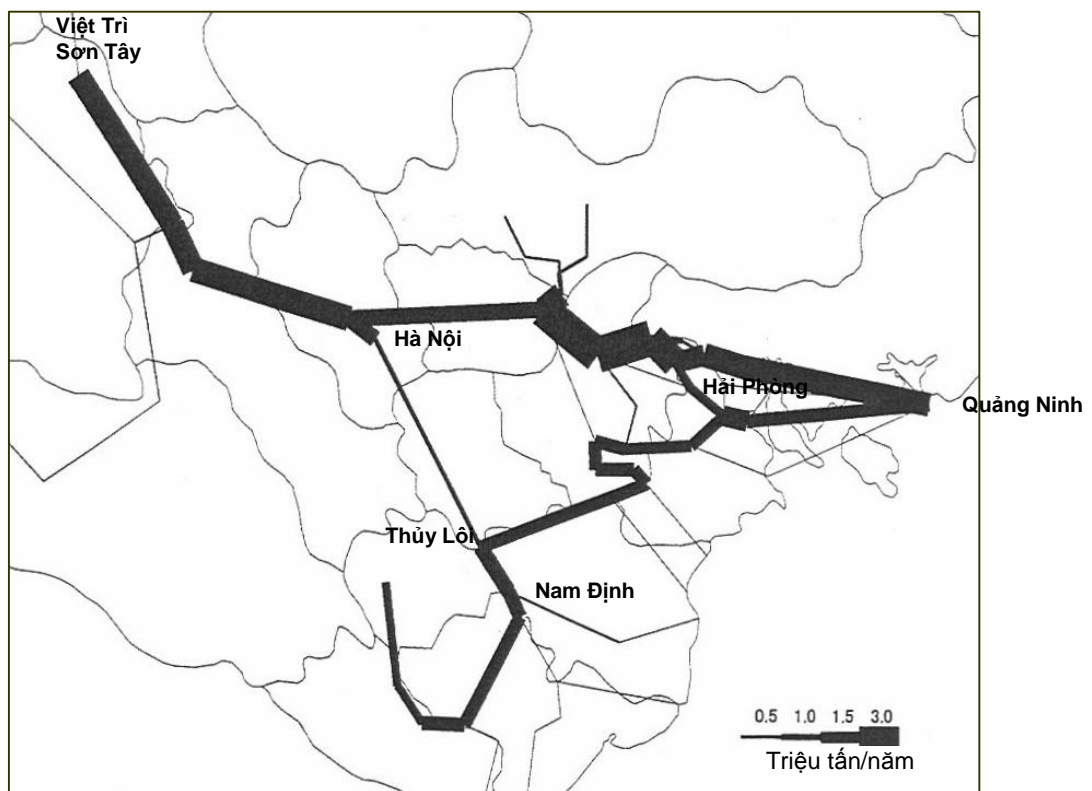
Theo “Nghiên cứu quy hoạch hệ thống đường thủy sông Hồng, đoạn chảy qua Hà Nội” (JICA, 2003), đặc điểm nhu cầu tương lai và các quy hoạch của hệ thống đường thủy như sau:

- (i) Trong tương lai, tỷ phần vận chuyển vật liệu xây dựng sẽ tăng mạnh. Hiện nay vật liệu xây dựng chiếm 38% tổng khối lượng vận chuyển 8 triệu tấn/năm bằng đường thủy.

Các loại hàng hóa vận chuyển khác gồm than đá (33%), xi măng (13%) và các loại hàng hóa khác. Tổng trọng tải của vật liệu xây dựng chiếm 22% tổng lưu lượng luân chuyển hàng hóa hiện tại (tấn-km) của vùng Hà Nội.

- (ii) Ước tính đến năm 2020, 80% tàu thuyền sẽ có trọng tải từ 100 đến 300 DWT. Hiện có tổng trọng tải 440.000 tấn, trong đó 60% tàu thuyền có trọng tải từ 50 đến 300DWT. Ngoài ra, đội tàu sông và vận tải container dự kiến cũng là nhu cầu tiềm năng của ngành vận tải đường thủy.
- (iii) Nghiên cứu đề xuất chuyển cảng Hà Nội (gồm cả bãi than) và cảng Khuyến Lương hiện nay thành các cảng du lịch (mặt nước có cảnh quan đẹp). Cảng Hà Nội mới di dời tới sẽ chỉ tiếp nhận vật liệu xây dựng và container. Chi phí ước tính cho phát triển hệ thống cảng là 154 triệu USD (xem Hình 8.3.7).

Hình 8.3.6 Nhu cầu vận tải ước tính của các tuyến đường thủy chính, 2020



Nguồn: Nghiên cứu QH hệ thống đường thủy đoạn sông Hồng qua Hà Nội, JICA 2003

Hình 8.3.7 Các cảng sông đề xuất ở Hà Nội



Nguồn: Nghiên cứu QH hệ thống đường thủy đoạn sông Hồng qua Hà Nội, JICA 2003

6) Đường hàng không

Khu vực Nghiên cứu có hai sân bay quốc tế là sân bay Nội Bài và sân bay Cát Bi (Hải Phòng) trong khi cụm cảng hàng không miền Bắc có sáu sân bay (Nội Bài, Vinh, Điện Biên, Nà Sản, Cát Bi và Đồng Hới). Sân bay Gia Lâm dự kiến sẽ được cải tạo và đưa vào khai thác trong tương lai gần.

Các sân bay trong Khu vực Nghiên cứu chiếm 95% công suất của các sân bay trong cụm cảng hàng không miền Bắc (xem Bảng 8.3.8) hay 34% tổng công suất của các sân bay trong cả nước. Sân bay Nội Bài có thể đón tiếp 4 triệu lượt hành khách mỗi năm và có thể tiếp nhận máy bay Boeing B747. Kế hoạch phát triển 5 năm 2006 – 2010 của sân bay Nội Bài là đón tiếp 12 triệu lượt hành khách/năm. Theo Cục Hàng không dân dụng Việt Nam, sân bay Nội Bài có đủ diện tích và điều kiện phù hợp để đón tiếp 50 – 60 triệu lượt hành khách/năm. Do đó, đến năm 2020 sẽ không cần phải xây dựng thêm sân bay mới.

Bảng 8.3.8 Công suất hiện nay của các sân bay trong Khu vực Nghiên cứu

Sân bay	Cấp (Kích thước máy bay)	Công suất (HK/năm)	2004 (lượt HK)
Cụm cảng HK miền Bắc (6 sân bay)		4.240.000	3.851.093
- Tỷ phần (%)		100	
Các sân bay trong KVNC (2 sân bay)		4.020.000	3.656.432
- Tỷ phần (%)		95	
1. Nội Bài	4E //(B747)	4.000.000	3.648.361
2. Cát Bi	4E //(A320)	20.000	8.071

Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

Bảng 8.3.9 Quy hoạch phát triển sân bay quốc tế Nội Bài

Sân bay	Hiện nay	2010	2020
Công suất			
- Hành khách (triệu)	4	12	20 - 24
- Hàng hóa (000 tấn)	160	260	750
Đường cất hạ cánh (m)	3.200 x 45	3.800 x 45	3.800 x 45
Ga (số ga)	-	-	4.000 x 60
Ga (số ga)	1	2	8
Kích thước máy bay lớn nhất			Boeing 747-400

Nguồn: Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

7) Đề xuất

Khu vực Nghiên cứu ngày càng mở rộng cả về kinh tế và dân số và xu hướng này sẽ tiếp tục diễn ra trong tương lai nếu không được thúc đẩy. Cùng với sự phối hợp các ban ngành chức năng chính, HAIDEP đã xây dựng định hướng phát triển của vùng trong tương lai và đây sẽ là cơ sở của quy hoạch phát triển GTVT vùng đề xuất.

Hiện nhu cầu giao thông trong KVNC chưa cao và với hệ thống cơ sở hạ tầng đã được phát triển vào cải tạo trong thập kỷ qua, hoàn toàn có cơ sở để nói rằng mạng lưới GTVT hiện tại có thể đáp ứng được nhu cầu mặc dù có một số khu vực cần được cải tạo. Tuy nhiên, dự báo nhu cầu giao thông vận tải hàng hóa và hành khách liên tỉnh đến năm 2020 sẽ tăng nhanh trong vùng với sự gia tăng của tất cả các phương thức gồm đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không lên từ 3 đến 4 lần vào năm 2020. Mạng lưới GTVT vùng hiện tại sẽ không thể đáp ứng được mức nhu cầu giao thông đó và sẽ hạn chế sự phát triển cũng như sức cạnh tranh của vùng.

Bộ GTVT đã xây dựng QHTT GTVT vùng của KVNC, quy hoạch này đã được xem xét lại dựa trên mục tiêu phát triển của vùng và dự báo nhu cầu giao thông vùng. Do đã đánh giá lại nên về cơ bản HAIDEP đồng ý với đề xuất của Bộ GTVT. Các hợp phần do Bộ GTVT đề xuất phù hợp với các chiến lược phát triển vùng của HAIDEP và dự báo nhu cầu giao thông năm 2020. Tuy nhiên, HAIDEP có điều chỉnh đề xuất của QHTT của Bộ GTVT, đặc biệt là các dự án đường bộ và đường sắt.

Đối với các dự án đường bộ, HAIDEP đề xuất hình thành mạng lưới đường cao tốc gồm các hành lang hướng tâm tỏa đi sáu hướng với Hà Nội là trung tâm và thêm các hành lang Bắc – Nam ở khu vực phía tây và phía đông KVNC. Mạng lưới đường bộ chính yếu sẽ được nâng cấp và mở rộng. Hơn nữa, để hỗ trợ sự kết nối trong vùng và cung cấp đường tránh qua Hà Nội, Nghiên cứu cũng đề xuất xây dựng mạng lưới đường vành đai vùng. Mạng lưới đường bộ của HAIDEP tương tự như mạng lưới đường bộ của Bộ GTVT nhưng đề xuất điều chỉnh như sau:

- Hai tuyến đường cao tốc từ Hà Nội tới khu vực phía Đông Hà Nội là cao tốc Nội Bài – Hạ Long và Hà Nội – Hải Phòng (cảng Đình Vũ) có thể được gộp thành một tuyến do dự báo nhu cầu giao thông trong tương lai không cao.
- Do nhu cầu hạn chế về kết nối nên tuyến đường cao tốc từ Hạ Long tới Móng cái sẽ không được đề xuất và chỉ cần nâng cấp tuyến đường hiện có.
- Kế hoạch đề xuất xây dựng các tuyến đường cao tốc sau đây có thể trì hoãn 5 năm: cao tốc Lạng Sơn – Thanh Hóa, cao tốc Hà Nội – Thái Nguyên và đường Láng – Hòa Lạc – Hòa Bình.

Mạng lưới đường sắt vùng của HAIDEP đề xuất chuyển mạng lưới đường sắt vùng qua trung tâm Hà Nội hiện nay thành mạng lưới tỏa đi sáu hướng quanh tuyến đường sắt vành đai vùng. Việc chuyển tuyến đường sắt này được đề xuất trong bối cảnh phối hợp phát triển đường sắt vùng với phát triển đô thị và GTVT của Hà Nội do Hà Nội hiện là đầu mối dịch vụ vận tải đường sắt liên tỉnh của miền Bắc.

Đề xuất này đã được nêu trong QHTT GTVT đô thị với chức năng là mạng lưới hoặc hệ thống vận tải đô thị khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT). Hệ thống UMRT này có thể thay thế chức năng vận tải hành khách của hệ thống đường sắt liên tỉnh hiện nay trong địa phận Hà Nội và các dịch vụ đô thị/tiểu đô thị đề xuất trong QHTT của Bộ GTVT sẽ được hợp nhất trong quy hoạch hệ thống UMRT của HAIDEP.

Do hạn chế về tần suất dịch vụ vận hành trong Hà Nội, đề xuất cần thực hiện từng bước chuyển hoạt động khai thác đường sắt liên tỉnh ra phía ngoài Hà Nội để hoàn thành đoạn tuyến đường sắt vành đai phía đông nhằm xây dựng một tuyến đường sắt vành đai vùng để đáp ứng nhu cầu vận tải liên tỉnh trong Hà Nội và tăng cường sự kết nối trong vùng. Hơn nữa, tuyến đường sắt hiện tại kết nối với khu vực phía ngoài Hà Nội cũng sẽ được nâng cấp.

Đường thủy nội địa sẽ đóng vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa của vùng, đặc biệt là thúc đẩy các hoạt động xây dựng và công nghiệp trong vùng. Ngoài nỗ lực của Chính phủ Việt Nam trong việc duy tu và nâng cấp luồng lạch đường thủy, còn có đề xuất phát triển các cảng chính. Năm 2003, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) đã thực hiện QHTT hệ thống giao thông thủy của vùng và đề xuất: (i) chuyển cảng Hà Nội hiện tại gồm cả bãi than sang cảng Khuyến Lương, (ii) chuyển cảng Hà Nội hiện nay thành cảng du lịch với (mặt nước và cảnh quan đẹp), và (iii) xây dựng các cảng mới chuyên bốc xếp vật liệu xây dựng và container. HAIDEP cũng đồng ý với các đề xuất này.

Vận tải đường hàng không đã tăng nhanh do phát triển kinh tế và ngành công nghiệp du lịch. Bộ GTVT đã xây dựng kế hoạch mở rộng công suất của sân bay Nội Bài, trước tiên bằng cách xây thêm hoặc mở rộng nhà chờ trong giai đoạn trước mắt và xây dựng thêm đường bay trong kế hoạch dài hạn. HAIDEP cũng đề xuất chiến lược tương tự. Ngoài ra, Hà Nội cũng đề xuất cải tạo cách tiếp cận sân bay bằng cách cung cấp dịch vụ đường sắt từ trung tâm Hà Nội tới sân bay Nội Bài. Chức năng này được kết hợp trong đề xuất xây dựng tuyến UMRT2 của HAIDEP.

8.4 Khung Quy hoạch Tổng thể GTVT đô thị

1) Các hợp phần của Quy hoạch Tổng thể GTVT

Quy hoạch Tổng thể GTVT là một phần quan trọng của QHTT đô thị do các tác động tương hỗ giữa hai quy hoạch này. Phát triển GTVT và sự sẵn có của các dịch vụ GTVT tác động đến tình hình sử dụng đất và tăng trưởng của các khu đô thị trong khi phát triển đô thị đòi hỏi cung cấp cơ sở hạ tầng và dịch vụ giao thông vận tải phù hợp. Do đó, cần luôn luôn chú ý rằng Quy hoạch tổng thể GTVT là một phần thống nhất của QHTT đô thị, trong đó, QHTT GTVT cần giải quyết các vấn đề phát triển đô thị cơ bản sau:

- (i) Phát triển GTVT cần phù hợp với mục tiêu chung trong việc xây dựng một xã hội dựa trên vận tải khối lượng lớn.
- (ii) Phát triển GTVT cần dẫn dắt sự tăng trưởng của các khu đô thị theo cách hiệu quả nhất.
- (iii) Phát triển GTVT phải góp phần cải thiện môi trường và điều kiện sống đô thị bằng cách giảm thiểu ùn tắc giao thông, cải thiện điều kiện đi bộ của người dân, tăng cường cảnh quan và củng cố khả năng đối phó với thiên tai.

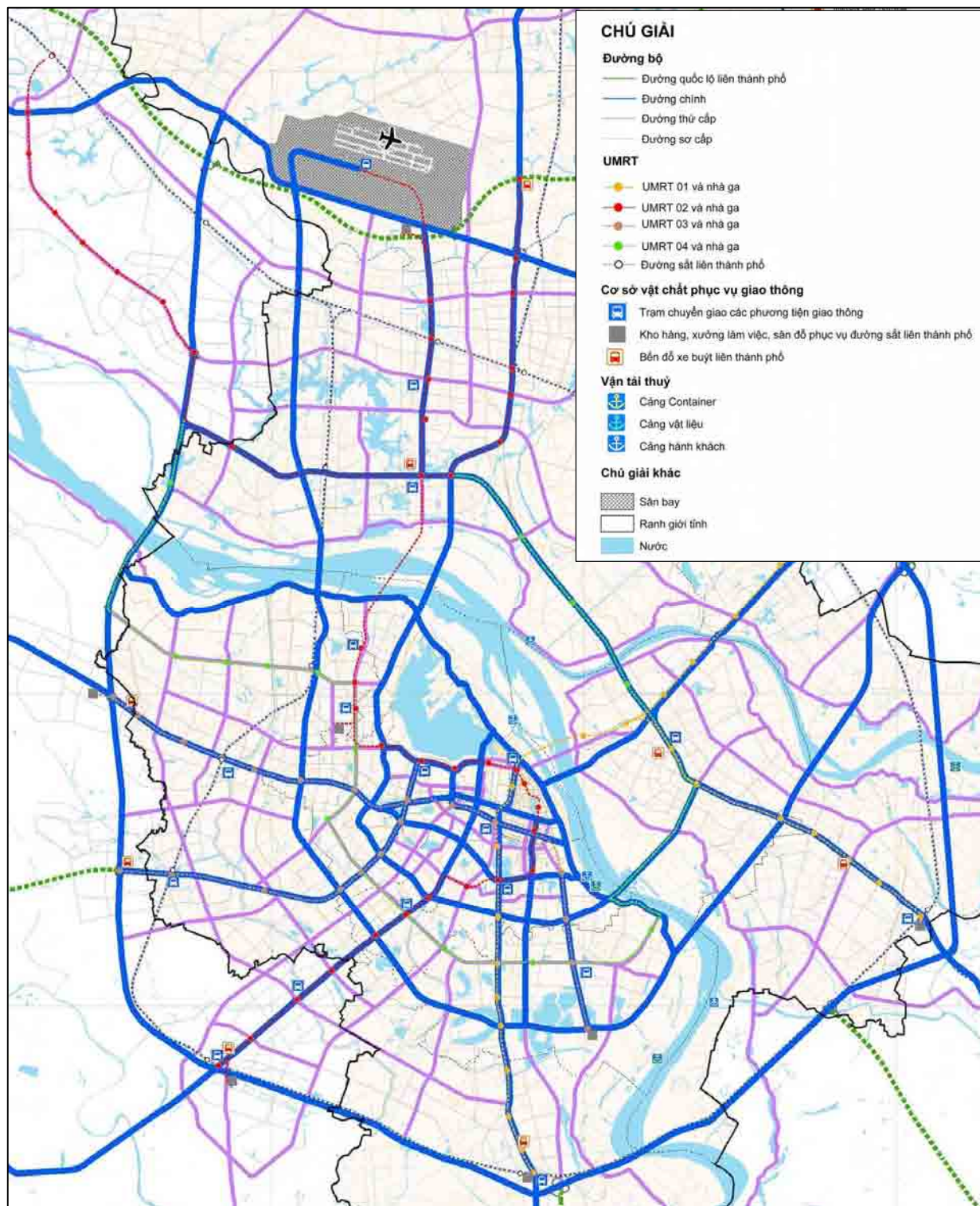
Do đó, QHTT GTVT của HAIDEP đã đưa ra hướng tiếp cận toàn diện để phát triển GTVT đô thị tổng thể. Mục tiêu phát triển chung và cụ thể được xác định rõ ràng cùng với việc xây dựng một bộ các chiến lược để đạt được mục tiêu của từng hợp phần chuyên ngành, gồm đường bộ, GTVT công cộng và quản lý giao thông.

2) Quy hoạch mạng lưới GTVT tổng thể

Quy hoạch Tổng thể mạng lưới GTVT của HAIDEP (Hình 8.4.1) được xây dựng dựa trên kết quả đề xuất trong QHTT của Bộ GTVT. Các vấn đề chính được điều chỉnh của QHTT mạng lưới của Bộ GTVT gồm:

- (i) Hòa hợp với cấu trúc đô thị, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển mạng lưới trong tương lai.
- (ii) Thiết lập một không gian đường phù hợp với chiến lược phát triển mạng lưới dựa trên cách phân loại đường hợp lý và mức độ nhu cầu.
- (iii) QHTT mạng lưới của HAIDEP vẫn giữ nguyên cấu trúc cơ bản của QHTT của Bộ GTVT như sử dụng các tuyến đường hướng tâm và vành đai như là hạt nhân của chiến lược phát triển mạng lưới đường.
- (iv) Phối hợp phát triển mạng lưới đường cao tốc với phát triển GTVT công cộng.
- (v) Sử dụng không gian đường hiện có và không gian đường tương lai cho các phương tiện vận tải hiệu quả như BRT.
- (vi) Ưu tiên cho khu vực trung tâm và cải thiện môi trường đô thị trước khi các khu vực này bị suy thoái nghiêm trọng hơn.
- (vii) Xem xét đầy đủ các khu vực có tiềm năng phát triển và sự cần thiết của từng khu vực nhằm phát triển hệ thống GTVT hiệu quả bằng nguồn vốn của cả khu vực tư nhân và khu vực nhà nước.

Hình 8.4.1 Mạng lưới GTVT đề xuất (1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

8.5 Mạng lưới đường đô thị

1) Các nguyên tắc quy hoạch mạng lưới cơ bản

Mạng lưới đường bộ phù hợp giúp phát triển hiệu quả khu vực đô thị. Do mạng lưới đường bộ đóng vai trò quan trọng trong hàng loạt các hoạt động đô thị nên quy hoạch mạng lưới đường bộ cần được phát triển dựa trên đánh giá toàn diện như tiềm năng của các khu vực, tình hình sử dụng đất và điều kiện không gian, môi trường cùng với quy hoạch GTVT. Quy hoạch mạng lưới đường bộ của HAIDEP về cơ bản đã xem xét mô hình mạng lưới, cách phân loại đường và mật độ đường trong quá trình xây dựng quy hoạch mạng lưới đường.

(1) Mạng lưới đường cơ bản

Mô hình mạng lưới là phương pháp hiệu quả trong quy hoạch mạng lưới đường. Mạng lưới đường bộ của HAIDEP sử dụng mô hình mạng lưới đường vành đai và hệ thống hướng tâm cùng với hệ thống bàn cờ do đặc điểm mạng lưới đường bộ hiện có và đặc điểm sử dụng đất phù hợp với mô hình này.

(2) Phân loại đường theo chức năng

Để phát triển mạng lưới đường phù hợp, cần có cách phân loại đường theo chức năng một cách hệ thống và hợp lý. Cách phân loại đường theo chức năng gồm đường huyết mạch đô thị (chính, phụ), đường gom đô thị và các tuyến đường khác trong khuôn khổ nghiên cứu này.

- (a) **Hệ thống đường chính yếu đô thị (các tuyến huyết mạch):** Hệ thống đường chính đô thị phục vụ phần lớn số lượng chuyển đi vào và ra khỏi khu vực đô thị cũng như đa số các chuyến đi liên tỉnh muốn đi vòng qua thành phố. Bên cạnh đó, hệ thống huyết mạch đô thị cũng phục vụ giao thông nội đô ví dụ như giữa các khu trung tâm và các khu vực dân cư phía ngoài, giữa các cộng đồng lớn trong thành phố hoặc giữa các tiểu trung tâm quy mô lớn. Hệ thống đường chính được phân chia thành đường huyết mạch chính và phụ. Hệ thống đường huyết mạch chính tạo ra khung nối mới hệ thống đường chính yếu vùng còn đường huyết mạch phụ nối với các trung tâm quận, huyện và các tiểu trung tâm khác.
- (b) **Hệ thống đường thứ yếu đô thị:** Hệ thống đường thứ yếu đô thị kết nối với hệ thống đường huyết mạch đô thị và phục vụ những chuyến đi có độ dài trung bình với khả năng linh hoạt thấp hơn một chút so với hệ thống đường huyết mạch. Hệ thống này cũng phân bổ chuyến đi tới các khu vực có quy mô nhỏ hơn so với hệ thống huyết mạch. Các tuyến đường thứ yếu không chỉ phục vụ giao thông của các loại phương tiện mà còn là không gian để thực hiện các hoạt động khác.
- (c) **Hệ thống đường phụ:** Các tuyến phố không chỉ giúp tiếp cận tới những khu vực nằm trong phạm vi của tuyến phố và phục vụ giao thông của các loại phương tiện mà còn phục vụ cả hoạt động khác như đi bộ, phương tiện giao thông thô sơ cũng như các hoạt động dọc phố.

(3) Mật độ đường

Mật độ đường được xem là chỉ tiêu chính thể hiện sự phù hợp của mạng lưới đường bộ đảm bảo sự cân bằng với tình hình sử dụng đất. Mật độ đường mục tiêu phù hợp với loại hình sử dụng đất (xem Bảng 8.5.1) đã được giới thiệu trong nhiều hướng dẫn hiện hành. Quy hoạch mạng lưới đường đô thị của HAIDEP đã xem xét mật độ đường phù hợp với quy hoạch phát triển đô thị đề xuất của HAIDEP, đặc biệt là quy hoạch sử dụng đất.

(4) Tiêu chuẩn/hướng dẫn thiết kế đường đô thị

(a) Mặt cắt ngang điển hình

Tiêu chuẩn thiết kế đường bộ đề xuất của QHTT về cơ bản theo Tiêu chuẩn Thiết kế của Việt Nam (22TCN-273-01), đây là tiêu chuẩn được xây dựng dựa trên các tiêu chuẩn của Hiệp hội Chuyên gia đường cao tốc và giao thông vận tải liên bang Mỹ (AASHTO) (xem Bảng 8.5.2).

Bảng 8.5.1 Ví dụ về mật độ đường trong khu vực đô thị

Sử dụng đất	Mật độ đường mục tiêu (km/km ²)
Dân cư	4
Thương mại	6
Bán công nghiệp	2
Công nghiệp	1

Nguồn: Bộ Xây dựng Nhật Bản

Bảng 8.5.2 Tiêu chuẩn mặt cắt ngang điển hình của Việt Nam¹⁾

Phân loại	Tốc độ thiết kế (km/h)	Chiều rộng làn đường (m)	Dải phân cách (m)	Vai đường (m)		Lề đường (m)		Phân loại đường của TCVN
				Trái	Phải	Vĩa hè	Dải trồng cây xanh	
Vành đai 4	80-100	3,75	6,00	1,0	2,5-3,0	1,75-3,00	3,00	Cao tốc
Đường chính yếu đô thị	60-80	3,50-3,75	2,0-5,0	2,5 (6làn) 1,0 (4làn)	3,0 (6làn) 2,0-3,0 (4làn)	1,75-3,00	3,00	Huyết mạch đô thị
Đường thứ yếu đô thị	40-60	3,00-3,50	2,0-5,0	1,0 (4làn) -	1,5-2,5 (4làn) 1,5-2,5 (2làn)	1,75-3,00	2,00	Đường gom đô thị
Đường phụ	40-60	3,00-3,50	-	-	1,5-2,5	1,75-3,00	2,00	Tuyến phố

1) Việc áp dụng phân loại đường theo Tiêu chuẩn Việt Nam trong cách phân loại đường của HAIDEP dựa trên sự tương đồng về chức năng. Chiều rộng vai trái đường được kết hợp với chiều rộng dải phân cách

Tuy nhiên, trong thực tế, khó có thể đảm bảo đủ không gian đường ở các khu đô thị do các vấn đề tái định cư và chi phí đền bù lớn. Do đó, công tác quy hoạch mặt cắt ngang cần cân bằng với những hạn chế này và không gian cần thiết của đường theo chức năng do không gian đường không chỉ giành cho giao thông của các loại phương tiện mà còn cho giao thông của người đi bộ, cải tạo cảnh quan và không gian thực hiện các hoạt động khác (xem Bảng 8.5.3 và Hình 8.5.1).

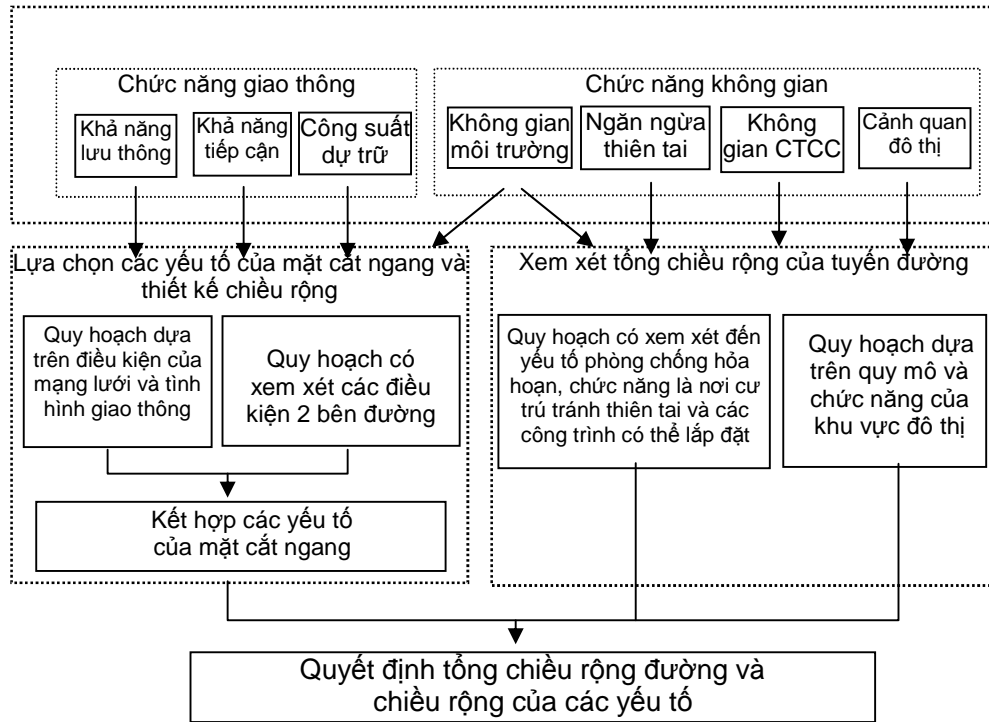
Bảng 8.5.3 Mặt cắt ngang điển hình đề xuất trong các khu đô thị

Chức năng	Chiều rộng làn (m)	Dải phân cách (m)	Vai đường (m)	Vĩa hè		Ghi chú
				Cho người đi bộ	Dải cây xanh	
Vành đai 4	3,75	6,00	2,50	2,00	3,00	Chỉ giới đường = 50 m
Đường chính yếu đô thị	3,50	2,00	1,50	2,00	3,00	Chỉ giới đường 6 làn = 33,5 m
Đường thứ yếu đô thị	3,25	2,00	2,00	2,00	2,00	Chỉ giới đường 4 làn = 27m
Đường phụ	3,00	-	2,00	1,50	2,00 (0,00)	Chỉ giới đường 2 làn = 15 m

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

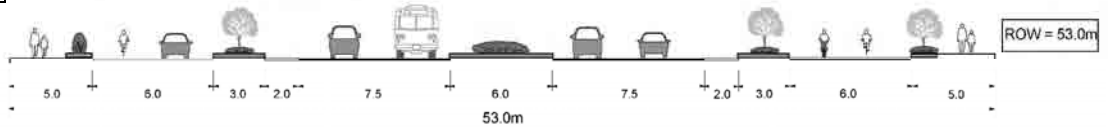
- 1) Chiều rộng vai đường cần xem xét bãi đỗ ven đường và làn xe máy và xe đạp
- 2) Chiều rộng vai đường cần xem xét các tình hình sử dụng đất/các hoạt động ven đường, công tác duy tu bảo dưỡng, cảnh quan, v.v.

Hình 8.5.1 Ý tưởng quy hoạch mặt cắt ngang theo chức năng của tuyến đường

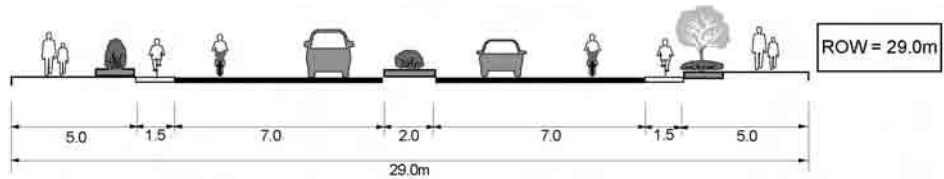
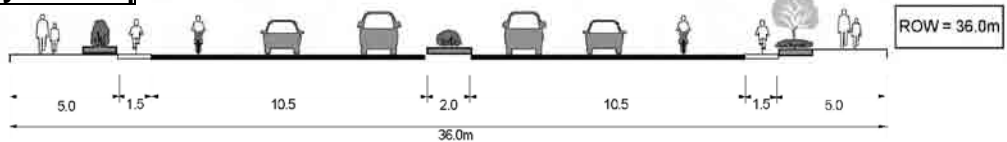


Hình 8.5.2 Mặt cắt ngang điển hình của QHTT đường bộ HAIDEP

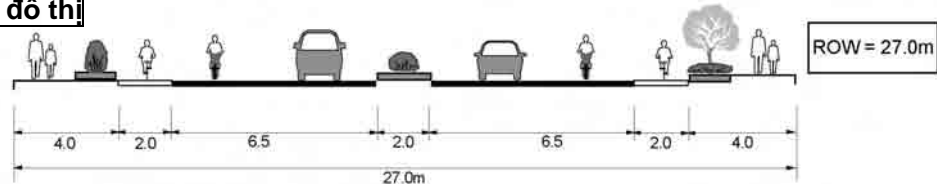
Vành đai 4



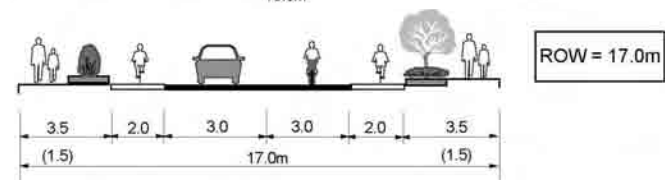
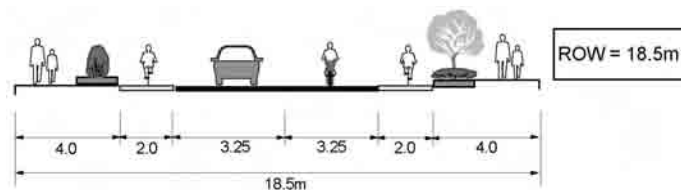
Đường chính yếu đô thị



Đường thứ yếu đô thị



Đường phụ đô thị



(b) Tốc độ thiết kế

Tốc độ thiết kế là tốc độ tối đa cho phép của phương tiện trên một đoạn đường nhất định. Tốc độ thiết kế được xác định dựa vào địa hình, tình hình sử dụng đất của khu vực xung quanh, loại đường và tốc độ thiết kế của các đoạn đường liền kề. Tốc độ thiết kế có ảnh hưởng trực tiếp tới một số yếu tố hình học như trắc dọc và trắc ngang, tầm nhìn, cao độ, v.v.

Tốc độ thiết kế cũng ảnh hưởng tới các đặc điểm khác như chiều rộng làn và chiều rộng vai đường. Tuy nhiên, trên góc độ khoa học, chiều rộng làn có ảnh hưởng lớn nhất tới tốc độ điều khiển phương tiện và mức độ thoải mái. Do đó, HAIDEP đã lựa chọn và đề xuất tốc độ thiết kế trong phạm vi các tiêu chuẩn của Việt Nam (xem Bảng 8.5.4).

Bảng 8.5.4 Tốc độ thiết kế trong các khu đô thị

Cấp hoặc phân loại	Tốc độ thiết kế (km/h)					
	20	40	60	80	100	120
Vành đai 4				●	●	
Đường chính yếu			●	●		
Đường thứ yếu		●	●			
Đường phụ		●				

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

(c) Các loại nút giao

Khi 2 tuyến đường, mỗi tuyến có từ 4 làn xe trở lên, không bao gồm làn chuyển hướng và làn thay đổi tốc độ, giao nhau, nút giao cần là nút giao liên thông, ngoại trừ tại những nơi nút giao cắt đồng mức có thể phù hợp phụ thuộc vào lưu lượng giao thông tại nút giao, điều kiện an toàn giao thông, hợp phần của mạng lưới đường, khoảng cách giữa các nút giao và địa hình.

Trong quá trình lựa chọn nút giao, cần xem xét cả từ góc độ điều hành giao thông và góc độ kinh tế. Do đó, việc phân loại mạng lưới đường cần được xem xét như trong Bảng 8.5.5) phù hợp với tình hình giao thông và khả năng tiếp cận của tuyến đường.

Bảng 8.5.5 Các loại cấu trúc nút giao

Giao cắt giữa	Cấu trúc thông thường
1. Đường cao tốc với đường cao tốc	• Nút giao liên thông áp dụng đối với mọi trường hợp
2. Đường cao tốc với đường chính yếu/thứ yếu	• Thường là nút giao liên thông nhưng sẽ không có đường dẫn nếu diện tích nút giao quá nhỏ.
3. Đường chính yếu và đường chính yếu	• Thường là nút giao khác mức
4. Đường chính yếu với đường chính yếu và đường thứ yếu với đường thứ yếu	• Thường là nút giao đồng mức nhưng có thể áp dụng nút giao khác mức nếu năng lực hạn chế của nút giao có thể gây ùn tắc nghiêm trọng, tỷ lệ người chết, bị thương do tai nạn giao thông cao và chi phí xây dựng nút giao khác mức có thể thấp hơn nút giao đồng mức.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

2) Mạng lưới đường đô thị đề xuất

Hình 8.5.2 thể hiện QHTT mạng lưới đường đề xuất của HAIDEP, gồm tám (8) tuyến đường hướng tâm và bốn (4) tuyến đường vành đai. Các tuyến đường hướng tâm gồm QL1 phía Bắc và phía Nam, QL5 (Hải Phòng), QL3 (Thái Nguyên), QL2 (Vĩnh Phúc), QL32 (Phú Thọ), đường cao tốc Hòa Lạc và QL6 (Hòa Bình). Trong khi cả QHTT của HAIDEP và Bộ Giao thông vận tải đều đề xuất 4 tuyến vành đai nhưng hiện nay chưa có tuyến vành đai nào đã được hoàn thành.

QHTT của HAIDEP sẽ tiếp tục nghiên cứu kỹ hệ thống đường vành đai quy hoạch. Tuy nhiên, VĐ4 đề xuất sẽ là một tuyến mới phù hợp với quy hoạch sử dụng đất đô thị của HAIDEP/ Chức năng chính của tuyến đường VĐ4 của HAIDEP sẽ kết hợp cả hệ thống mạng lưới đường liên tỉnh và nội đô, khép kín khu vực đô thị tương lai của Hà Nội.

QHTT mạng lưới đường bộ đề xuất của HAIDEP có thể chia theo khu vực như sau: các quận nội thành cũ phía nam sông Hồng, các quận nội thành mới ở phía đông sông Hồng và các huyện Đông Anh và Sóc Sơn ở phía bắc sông Hồng.

(1) Mạng lưới đường chính yếu

- (a) **Các quận nội thành cũ cũng như các huyện mới bên hữu ngạn sông Hồng (Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Tây Hồ, Ba Đình, Đống Đa, Thanh Xuân, Cầu Giấy, Từ Liêm và Thanh Trì – 9 quận):** Mạng lưới QHTT sẽ theo quan điểm phát triển của mạng lưới QHTT của Bộ GTVT, áp dụng mô hình mạng lưới đường hướng tâm và nan quạt. Mạng lưới đường này cũng thống nhất với mạng lưới đường hiện có và quá trình đô thị hóa đang diễn ra hiện nay. Tuy nhiên, đề xuất có sự thay đổi nhỏ như VĐ4 sẽ là một hành lang độc lập với VĐ3 ở đoạn đi qua huyện Thanh Trì và VĐ3,5 ở huyện Từ Liêm. Sự thay đổi này nhằm thúc đẩy phát triển đô thị hiệu quả hơn dọc hành lang này.
- (b) **Các quận/huyện nội thành mới (Long Biên và Gia Lâm):** Quá trình đô thị hóa mạnh diễn ra dọc hành lang QL1 và QL5 nơi đất đai chủ yếu là đất nông nghiệp. Sự phát triển kinh tế trong thời gian gần đây đã dẫn đến sự gia tăng áp lực đô thị hóa ở khu vực này. Do đó, mạng lưới đường bộ đề xuất dự kiến sẽ đóng vai trò chính trong việc thúc đẩy đô thị hóa thuận lợi ở khu vực này, bao gồm tái phát triển khu vực sân bay hiện có. Mạng lưới đường dẫn và đường gom trong khu vực đề xuất sẽ có dạng bàn cờ kết nối với mạng lưới đường vành đai và các tuyến đường hướng tâm chính và 3 cầu vượt sông Hồng.
- (c) **Các huyện phía Bắc (Đông Anh và Sóc Sơn):** Hiện có 3 tuyến đường chính chạy theo hướng bắc – nam và đông – tây trong khu vực này là đường cao tốc Hà Nội - Nội Bài, QL3 theo hướng bắc – nam và QL18 và QL2 ở hành lang đó. Sân bay Nội Bài nằm trên địa bàn huyện Sóc Sơn – khu vực đất đai chủ yếu là đất nông nghiệp. Phát triển đô thị, bao gồm phát triển các khu công nghiệp bị hạn chế dọc các hành lang quốc lộ. Dựa trên mô hình sử dụng đất hiện nay, quy hoạch đô thị đề xuất sẽ tách riêng các khu vực đô thị và các khu trung tâm. Do đó, hệ thống mạng lưới đường sẽ thống nhất với quy hoạch đô thị đề xuất, gồm mạng lưới các tuyến đường dẫn và đường gom có dạng bàn cờ ở các khu vực đô thị trong tương lai.

(2) Mạng lưới đường thứ yếu

- (a) **Các quận huyện vùng trung tâm (Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Tây Hồ, Ba Đình, Đống Đa, Thanh Xuân, Cầu Giấy, Từ Liêm và huyện Thanh Trì – 9 quận huyện):** Các tuyến đường đô thị thứ yếu được quy hoạch để bổ sung cho các tuyến đường đô

thị chính yếu và đường liên quận/huyện nhằm đảm bảo tính cơ động trên toàn mạng lưới đường đô thị. Các tuyến đường thứ yếu chính trong khu vực này gồm các tuyến đường vành đai và đường hướng tâm bổ sung nằm giữa vành đai chính và các tuyến đường hướng tâm như VĐ2,5 và VĐ3,5.

- (b) **Các quận nội thành mới (Long Biên và Gia Lâm):** Đề xuất kiểu mạng lưới đường địa phương và đường gom trong khu vực là mô hình dạng bàn cờ, kết nối mạng lưới đường thứ yếu với mạng lưới đường chính yếu. Các tuyến đường đô thị thứ yếu quy hoạch chính nằm phía trong đê dọc sông Hồng và sông Đuống, đóng vai trò là các tuyến đường vành đai trong khu vực.
- (c) **Các huyện ở phía Bắc (Đông Anh và Sóc Sơn):** Dựa trên mô hình sử dụng đất hiện nay, quy hoạch đô thị đề xuất tách riêng các khu vực đô thị với các khu vực trung tâm. Do đó, hệ thống đường thứ yếu phải thống nhất với quy hoạch đô thị đề xuất nhằm phát triển mạng lưới đường khu vực và đường gom trong các khu đô thị trong tương lai theo mô hình bàn cờ với hệ thống đường chính yếu đô thị.

(3) Đường phụ

Các tuyến đường phụ về cơ bản được quy hoạch và xây dựng như là một hợp phần thống nhất của phát triển đô thị chứ không phải từ góc độ quy hoạch GTVT.

(4) Các nút giao cắt

Mười tám (18) nút giao cắt chủ yếu trên đường VĐ4 được xác định là nút giao liên thông và hai mươi tư (24) nút giao khác, chủ yếu trên đường VĐ2 và VĐ3 được xác định là các nút giao khác mức như thể hiện trong Hình 8.5.4.

(5) Các cầu chính

Đề xuất xây dựng bảy (7) cầu như là một phần của mạng lưới đường (xem Bảng 8.5.6). Các cầu đề xuất được xác định bằng cách xem xét mô hình mạng lưới, quy hoạch sử dụng đất và chi phí xây dựng.

Bảng 8.5.6 Các cầu đề xuất trong mạng lưới QHTT của HAIDEP

Cầu	Chiều dài (km)	Số làn xe	Ghi chú
VĐ4 phía Tây	2,0	4	Sông Hồng
Nhật Tân	3,0	6	Sông Hồng
Vĩnh Tuy	3,1	6	Sông Hồng
Thanh Trì	2,0	6	Sông Hồng
VĐ4 phía Nam	4,4	4	Sông Hồng
Đông Trù	0,6	6	Sông Đuống
VĐ4 phía Đông	1,0	4	Sông Đuống

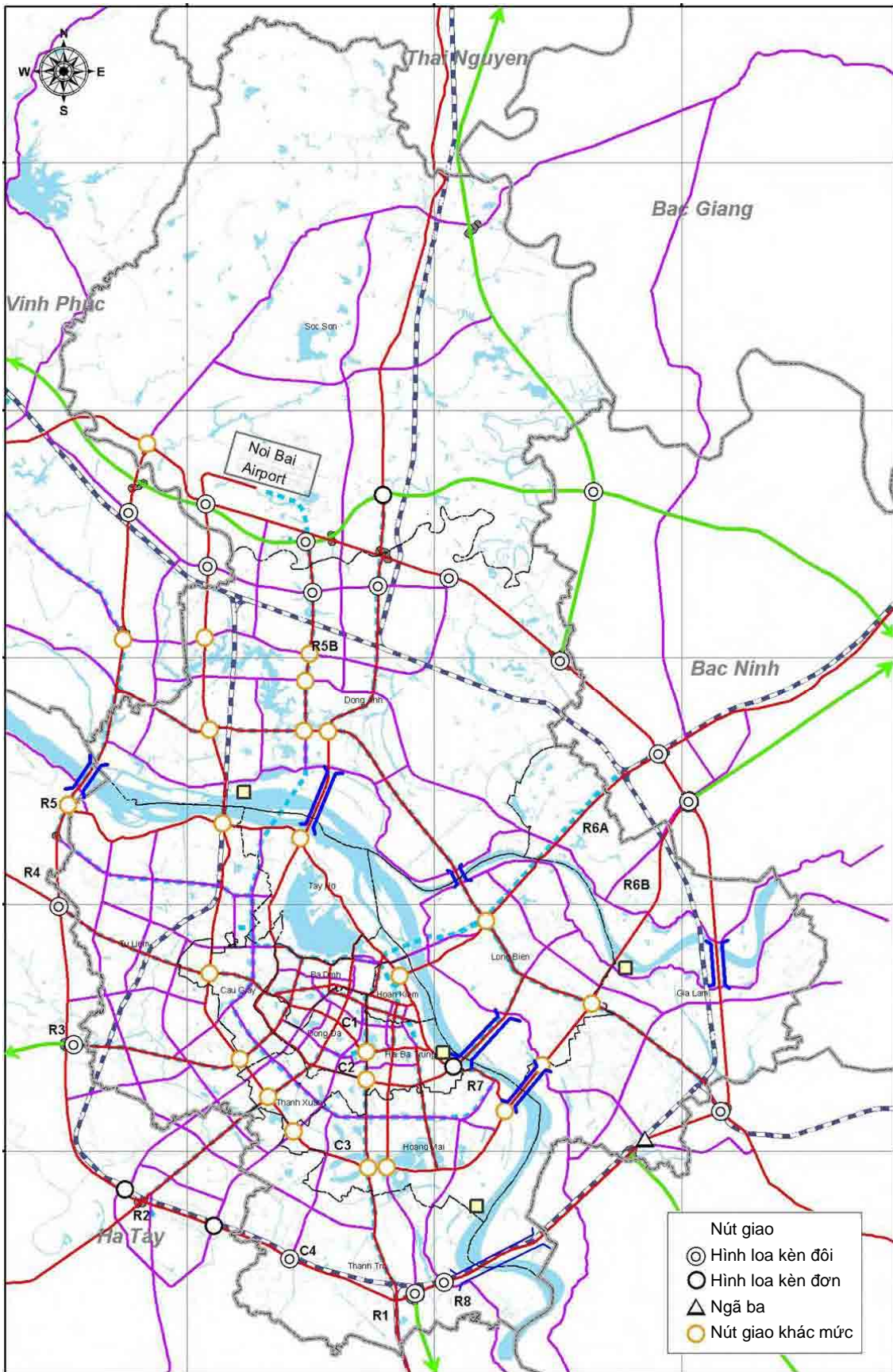
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Hình 8.5.3 Mạng lưới đường đề xuất của HAIDEP



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

Bảng 8.5.4 Các loại nút giao của mạng lưới đường đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu HAIDEP

3) Các dự án đường bộ đề xuất

(1) Danh mục các dự án đường bộ

Các dự án đường bộ được chia thành đường chính yếu đô thị, đường thứ yếu đô thị và đường cao tốc. Đường chính yếu và đường thứ yếu đô thị giúp hình thành khung cơ bản nhất hướng dẫn sự phát triển theo quy hoạch. Các mạng lưới đường này cũng là không gian quan trọng cho sự phát triển của đường sắt, cầu vượt hoặc công trình ngầm của đường sắt và xe buýt ưu tiên trong tương lai. Do đó, các dự án này được ưu tiên cao nhất trong QHTT. Chi tiết về các dự án được liệt kê trong Bảng 8.5.7 và minh họa trong Hình 8.5.5.