

## Appendix A12 ECONOMIC EVALUATION OF THE PROJECTS

### 12.1 Economic Benefit Breakdown

The breakdown of the economic benefits analysis is shown in the following table.

Year	Nguyen Trãi Bridge				Vu Xien Bridge + Ring Road 3				Nguyen Trãi Bridge + Ring Road 3				Total Benefit (VND billion)
	VOC (VND '000)		TTC (VND billion)		VOC (VND '000)		TTC (VND billion)		VOC (VND '000)		TTC (VND billion)		
	With	Without	With	Without	With	Without	With	Without	With	Without	With	Without	
2015													
2016													
2017													
2018													
2019													
2020	2,250	2,319	21,326	25,128	2,268	2,319	21,526	25,128	2,247	2,319	21,332	25,128	1,632
2021	2,328	2,419	22,135	26,407	2,355	2,419	22,371	26,407	2,326	2,419	22,118	26,407	1,844
2022	2,408	2,523	22,975	27,752	2,445	2,523	23,249	27,752	2,408	2,523	22,933	27,752	2,072
2023	2,491	2,631	23,846	29,165	2,519	2,631	24,161	29,165	2,494	2,631	23,779	29,165	2,316
2024	2,576	2,744	24,751	30,650	2,637	2,744	25,109	30,650	2,582	2,744	24,655	30,650	2,578
2025	2,665	2,862	25,690	32,211	2,738	2,862	26,095	32,211	2,674	2,862	25,564	32,211	2,858
2026	2,757	2,985	26,664	33,851	2,843	2,985	27,119	33,851	2,768	2,985	26,506	33,851	3,159
2027	2,852	3,114	27,676	35,574	2,952	3,114	28,183	35,574	2,866	3,114	27,483	35,574	3,480
2028	2,950	3,248	28,725	37,386	3,065	3,248	29,289	37,386	2,967	3,248	28,496	37,386	3,823
2029	3,052	3,387	29,815	39,289	3,183	3,387	30,438	39,289	3,072	3,387	29,546	39,289	4,190
2030	3,157	3,533	30,946	41,290	3,305	3,533	31,633	41,290	3,181	3,533	30,633	41,290	4,582
2031	3,195	3,602	31,152	42,107	3,345	3,602	31,893	42,107	3,218	3,602	30,840	42,107	4,845
2032	3,230	3,672	31,360	42,939	3,386	3,672	32,155	42,939	3,256	3,672	31,046	42,939	5,115
2033	3,267	3,744	31,570	43,788	3,428	3,744	32,419	43,788	3,294	3,744	31,253	43,788	5,391
2034	3,304	3,817	31,780	44,654	3,470	3,817	32,685	44,654	3,333	3,817	31,462	44,654	5,673
2035	3,342	3,891	31,992	45,538	3,512	3,891	32,953	45,538	3,372	3,891	31,672	45,538	5,963
2036	3,380	3,967	32,206	46,438	3,555	3,967	33,224	46,438	3,411	3,967	31,884	46,438	6,259
2037	3,418	4,044	32,421	47,356	3,598	4,044	33,497	47,356	3,451	4,044	32,097	47,356	6,562
2038	3,458	4,123	32,637	48,293	3,642	4,123	33,772	48,293	3,492	4,123	32,312	48,293	6,873
2039	3,497	4,203	32,855	49,248	3,687	4,203	34,046	49,248	3,533	4,203	32,528	49,248	7,190
2040	3,537	4,285	33,074	50,222	3,732	4,285	34,329	50,222	3,574	4,285	32,745	50,222	7,516

Note 1: Total benefit includes 100% of VOC savings and 43% of TTC savings  
 Note 2: Exchange rate - 0.005583 VND/JPY.

Table 12.1 1 Breakdown of Economic Benefits

## Appendix 13 Letters

**ỦY BAN NHÂN DÂN  
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: /UBND-GT

Hải Phòng, ngày 03 tháng 8 năm 2015

V/v triển khai Dự án đầu tư xây dựng cầu  
Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên thành phố  
Hải Phòng

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng đô thị thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050;

Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 5392/VPCP-V.III ngày 17/7/2014 đưa dự án này vào danh mục dự án sử dụng vốn vay ưu đãi của Chính phủ Nhật Bản giai đoạn 2014-2016 theo quy định tại Nghị định 38/NĐ-CP ngày 23/4/2013 của Chính phủ;

Ngày 30/6/2015 Thủ tướng Chính phủ tiếp tục có ý kiến chỉ đạo tại Văn bản số 4961/VPCP-V.III: “Về sử dụng vốn ODA đầu tư xây dựng cầu Vũ Yên và cầu Nguyễn Trãi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét việc đưa Dự án vào danh sách các dự án vận động ODA giai đoạn 2015 – 2017 của Nhật Bản, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.”;

Được sự giúp đỡ của Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan ủng hộ triển khai: Bộ Giao thông vận tải tại công văn số 14002/BGTVT-KHĐT ngày 23/12/2013; Bộ Xây dựng tại Công văn số 452/BXD-HĐXD ngày 18/3/2014; Bộ Quốc phòng (Cục tác chiến) tại Công văn số 4631/TC-QC ngày 24/12/2013; Bộ Tài chính tại Thông báo số 389/TB-BTC ngày 05/6/2014 và công văn số 6663/BTC-NSNN ngày 21/5/2015; Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại công văn số 2652/BKHĐT-KTĐPLT ngày 07/5/2015.

Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng xin đề xuất với Bộ Kế hoạch và Đầu tư cho phép triển khai Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên thành phố Hải Phòng, với những nội dung chính như sau:

**I. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ DỰ ÁN.**

**1. Tên dự án:** Đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên thành phố Hải Phòng.

**2. Tên cơ quan chủ quản:** Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng.

**3. Chủ đầu tư:** Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị.

**4. Quy mô đầu tư dự kiến:**

- Xây dựng cầu Nguyễn Trãi với quy mô 04 làn xe, chiều cao thông thuyền 25m, chiều dài dự kiến 1.100m.

- Xây dựng cầu Vũ Yên với quy mô 04 làn xe, khổ thông thuyền 2×(45m×125m), chiều dài dự kiến 1.600m.

- Xây dựng đường nối từ cầu Vũ Yên đến điểm giao Quốc lộ 10: Chiều dài khoảng 13km.

**5. Tổng mức đầu tư dự kiến: 500 triệu USD (10.557,5 tỷ đồng),** trong đó:

**6. Nguồn vốn.**

6.1. Nguồn vốn ODA: Chi phí xây dựng; chi phí thiết bị; chi phí tư vấn đầu tư xây dựng; chi phí dự phòng; chi phí xây dựng các khu tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng dự án và chi phí thuê tương ứng của các loại chi phí trên; chi phí quản lý dự án.

6.2. Vốn đối ứng từ nguồn ngân sách Trung ương và các nguồn vốn hợp pháp khác: Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng; chi phí khác.

**7. Tiến độ thực hiện:** Năm 2015÷2020, trong đó:

- Giai đoạn chuẩn bị dự án: Năm 2015÷2017.

- Giai đoạn thực hiện dự án: Năm 2017÷2020.

**8. Cơ chế tài chính trong nước đối với dự án.**

- Cơ chế tài chính trong nước đối với dự án: Cấp phát.

## **II. CÁC CÔNG VIỆC ĐÃ TRIỂN KHAI.**

**1. Về phía Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA).**

Báo cáo nghiên cứu khả thi (FS) của Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên đã hoàn thành trong năm 2014 được tài trợ bởi Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản (METI) cùng các thủ tục đề xuất và hỗ trợ tiếp cận vốn vay ODA của Nhật Bản theo điều kiện đặc biệt (STEP) cho dự

án. Theo đó, Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đã cử một Đoàn nghiên cứu khảo sát chuẩn bị đứng đầu là Công ty Chodai Co.Ltd thực hiện việc khảo sát cho dự án tại Hải Phòng hướng tới thành lập dự án ODA (SAPROF).

### **Kết quả triển khai của Đoàn nghiên cứu JICA:**

- **Báo cáo đầu kỳ:** được thực hiện bắt đầu từ tháng 2 năm 2015 và hoàn thành vào tháng 3 năm 2015. Báo cáo đưa ra các thông tin tổng quát về bối cảnh của dự án, thành viên tham gia dự án, nội dung khảo sát và tiến độ dự kiến thực hiện dự án.

Đoàn nghiên cứu đã làm việc chính thức và trình báo cáo đầu kỳ tới UBND TP Hải Phòng vào cuộc họp ngày 03 tháng 03 năm 2015.

- **Báo cáo giữa kỳ:** được thực hiện bắt đầu từ tháng 3 năm 2015 và hoàn thành vào tháng 6 năm 2015 và Đoàn nghiên cứu JICA Báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố tại cuộc họp ngày 17/6/2015.

- **Báo cáo cuối kỳ:** Theo kế hoạch Đoàn nghiên cứu sẽ Báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng vào tháng 11/2015.

### **2. Về phía thành phố Hải Phòng.**

- Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến 2030;

- Ngày 11/4/2014, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đã có Công văn số 2355/UBND-GT cùng Đề cương Dự án gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề xuất danh mục Dự án sử dụng vốn vay đặc biệt dành cho đối tác kinh tế(STEP). Ngày 21/5/2015, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng có Văn bản số 3072/UBND-GT gửi Thủ tướng Chính phủ về việc đề xuất đưa nội dung đàm phán về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên vào Chương trình nghị sự của đoàn Thủ tướng Chính phủ thăm chính thức Nhật Bản;

- Ngày 16 tháng 12 năm 2014 Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đã ký Biên bản thỏa thuận với JICA về việc thực hiện Khảo sát chuẩn bị Dự án xây dựng và giao nhiệm vụ cho các Sở, Ban, Ngành, Ủy ban nhân dân các quận huyện có dự án đi qua;

- Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đã giao Sở Kế hoạch và Đầu tư cùng với Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị tổ chức triển khai các công việc trong giai đoạn chuẩn bị dự án, phối hợp với các đơn vị tư vấn của

JICA thông nhất kế hoạch hành động trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ đưa Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên vào danh sách các dự án vận động ODA của Nhật Bản giai đoạn 2015 – 2017.

### III. ĐỀ XUẤT CỦA ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG.

Hiện nay, thành phố Hải Phòng đang tích cực cùng Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tổ chức triển khai các công việc trong giai đoạn chuẩn bị dự án, để đảm bảo đúng tiến độ, kế hoạch hợp tác giữa Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng và Đoàn nghiên cứu của JICA, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư:

1. Phê duyệt Danh mục tài trợ theo các nội dung trong Đề cương Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên thành phố Hải Phòng gửi kèm theo;

2. Cho phép lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên thành phố Hải Phòng theo quy định của Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13 của Quốc Hội; Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 của Quốc Hội; Nghị định số 38/NĐ-CP của Chính phủ và Văn bản 1101/BKHĐT-TH của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, chấp thuận và có đề xuất với Thủ tướng Chính phủ./.

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- VPCP;
- TTTU, TTHĐNDTP;
- Các Sở: XD, GT, KHĐT;
- Ban QLCTXD PTĐT;
- CV: GT3, ĐN, TH;
- Lưu: VT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ  
CHỦ TỊCH**

**Lê Văn Thành**

PEOPLE'S COMMITTEE  
HAI PHONG CITY

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness

No.: .../UBND-GT

Hai Phong, 03 August 2015

Re: Implementation of the Construction Project of  
Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge in Hai  
Phong City

To: Ministry of Planning and Investment

The Construction Project of Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge was approved by the Prime Minister at Decision No. 1448/QD-TTg dated 16 September 2009 approving to adjust general planning of the construction of Hai Phong City to 2025 and vision to 2050;

The Prime Minister has instructed Ministry of Planning and Investment at Letter No. 5392/VPCP-V.III dated 17 July 2014 to add this project to the list of projects using Japanese preferential loans 2014-2016 as stipulated at Decree No. 38/ND-CP dated 23 April 2013 of the Government.

On 30 June 2015 the Prime Minister continued instructions at Document No. 4961/VPCP-V.III regarding: *“Using ODA on the construction of Vu Yen Bridge and Nguyen Trai Bridge: Ministry of Planning and Investment considers to add the Project to the list of Japanese ODA projects for the period 2015-2017, and reports to the Prime Minister.”*;

Under the guidance and support of the Government and related agencies: Ministry of Transport at Letter No. 14002/BGTVT-KHDT dated 23 December 2013; Ministry of Construction at Letter No. 452/BXD-HDXD dated 18 March 2014; Ministry of Defense (Department of Operations) at Letter No. 4631/TC-QC dated 24 December 2013; Ministry of Finance at Notice No. 389/TB-BTC dated 05 June 2014 and Letter No. 6663/BTC-NSNN dated 21 May 2015; Ministry of Planning and Investment at Letter No. 2652/BKHDT-KTDPLT dated 07 May 2015.

The People's Committee of Hai Phong City hereby proposes for the approval of Ministry of Planning and Investment to implement the Construction Project of Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge in Hai Phong City, with main contents as following:

**I. Project overview.**

**1. Name of project:** Construction project of Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge in Hai Phong City.

**2. Organization in charge:** People's Committee of Hai Phong City.

**3. Investor:** Urban Development Works Management Unit.

**4. Expected scale of investment:**

- Construction of Nguyen Trai Bridge with 04 lanes, navigation height 25m, expected length 1,100m.
- Construction of Vu Yen Bridge with 04 lanes, navigation clearance 2 x (45m x 125m), expected length 1,600m.
- Construction of an approach road connecting Vu Yen Bridge and National Highway No.10: length of about 13km.

**5. Total expected investment: 500 million USD (10,557.5 billion Vietnamese dong), of which:**

## 6. Sources of funding.

6.1. ODA: construction costs; equipment costs; investment and construction consulting expenses; provision; construction costs of resettlement areas for project land clearance, and tax expenses corresponding to the above expenses; project management expenses.

6.2. Counterpart fund from state budget and other legal sources: land clearance costs; other costs.

**7. Implementation schedule:** 2015-2020, in which:

- Phase of project preparation: 2015-2017.
- Phase of project implementation: 2017-2020.

## 8. Local financial scheme for the project.

- Local financial scheme for the project: allocation.

## II. IMPLEMENTED WORKS.

### 1. Japan International Cooperation Agency (JICA).

The Feasibility Study report (FS) of the Construction Project of Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge is completed in 2014, funded by Ministry of Economy, Trade and Industry (METI), together with proposal and supporting procedures for accessing to Japanese ODA loans following special conditions (STEP) for the project. Whereby, Japan International Cooperation Agency (JICA) appointed a study team for preparatory survey, headed by Chodai Co., Ltd to implement investigating works for the project in Hai Phong, approaching to set up ODA project (SAPROF).

#### Implementing results of JICA's Study Team:

- **Inception report:** is started to implement in February, 2015 and finished in March, 2015. The report presents the general information about project' background, project's participants, surveying content, predicted progress of the project.

Study team worked officially and submitted the inception report to PC of Hai Phong city on the meetings dated 3<sup>rd</sup> March, 2015.

- **Interim report:** is started to implement in March, 2015 and finished in June, 2015 and JICA team reported to PC of Hai Phong city on the meetings dated 17<sup>th</sup> June, 2015.

- **Final report:** According to the plan, Study team will report to PC of Hai Phong city on November, 2015.

### 2. Hai Phong city

- Construction investment project of Nguyen Trai and Vu Yen bridges approved by Hai Phong Municipal People' Council in the highway transportation planning of Hai Phong city to 2020 and orientating to 2030;

- On 11<sup>th</sup> April, 2014, People's Committee of Hai Phong city sent the official document no 2355/UBND-GT and Project Outline to Ministry of Planning and Investment to propose the project list using special terms for economic partnership (STEP). On 21<sup>th</sup> May, 2015 People's Committee of Hai Phong city sent the Document No 3072/UBND-GT to Prime Minister about proposing to bring the

negotiating content of construction investment project of Nguyen Trai and Vu Yen bridges into the Agenda Program of Prime Minister team visiting officially Japan;

- On 16<sup>th</sup> December, 2014, People's Committee of Hai Phong city signed Memorandum of Understanding with JICA about implementing preparatory survey of the construction project and commissioning to departments, boards, branches, PC of provinces with crossing project;

- People's Committee of Hai Phong city assigned Department of Planning and Investment and Management Board of Construction for Urban Development to organize works during preparatory stage of the project, combine with consulting units of JICA to unify working plan and submit to Ministry of Planning and Investment to consider and report to Prime Minister about bring the construction investment project of Nguyen Trai and Vu Yen bridges into Japanese ODA project list period of 2015 – 2017.

### III. PROPOSALS OF HAI PHONG PEOPLE'S COMMITTEE

Currently, Hai Phong city is attempting to combine with Japan International Cooperation Agency (JICA) organizing works during preparatory stage of the project, ensuring the progress, cooperating plan between People's Committee of Hai Phong city and JICA study team, People's Committee of Hai Phong city proposed Ministry of Planning and Investment:

1. Approving the funding list according to the Project Outline of construction investment project Nguyen Trai and Vu Yen bridges attached by Hai Phong city;

2. Permitting to form the Pre-feasibility study report construction investment project Nguyen Trai and Vu Yen bridges pursuant to Public Investment Law No 49/2014/QH13 of the Parliament; Construction Law no 50/2014/QH13 of the Parliament; Decree no 38/NĐ-CP of the Government; Document no 1101/BKHĐT-TH of Ministry of Planning and Investment.

People's Committee of Hai Phong city proposes Ministry of Planning and Investment considering, accepting and proposing to Prime Minister./.

**Recipients:**

- As above;
- Government Office;
- TTTU, TTHDNDTP;
- Departments: CD, TD, DPI
- Boards: BCMUD
- CV: GT3, DN, TH
- Save: VT

**For and on behalf of the Director  
Deputy Director**

(signed)

**Le Van Thanh**



SỐ: 87 /TT-UBND

Hải Phòng, ngày 14 tháng 6 năm 2016

## TỜ TRÌNH

Về việc đề xuất Dự án Đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi thành phố Hải Phòng  
CÔNG TRÌNH XD PT ĐÔ THỊ sử dụng vốn ODA Chính phủ Nhật Bản năm tài khóa 2016

ÔNG VĂN ĐẾN

Số: 24/.....  
Tháng 6 năm 2016

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Căn cứ Nghị quyết số 32-NQ/TW ngày 05/8/2003 và Kết luận số 72-KL/TW ngày 10/10/2013 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050; trên cơ sở định hướng hợp tác và lĩnh vực ưu tiên sử dụng vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản tại Văn bản số 3592/BKHĐT-KTĐN ngày 13/5/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc các dự án đề nghị Chính phủ Nhật Bản cung cấp ODA vốn vay tài khóa 2016, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đề xuất Dự án Đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi thành phố Hải Phòng sử dụng vốn ODA Chính phủ Nhật Bản năm tài khóa 2016 với các nội dung chính như sau:

### I. Sự cần thiết đầu tư:

Hiện nay, việc kết nối giao thông trong thành phố Hải Phòng giữa hai bờ sông Cấm do cầu Bính và cầu Kiền đảm trách: Cầu Kiền trên Quốc lộ 10 phía thượng lưu sông Cấm; cầu Bính phía hạ lưu nối khu vực nội thành với huyện Thủy Nguyên. Cùng với sự phát triển nhanh của khu vực công nghiệp, đô thị mới Bắc sông Cấm, sự hoàn thiện, đi vào khai thác của một loạt các dự án hạ tầng trọng điểm Quốc gia: Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng, Cảng Hàng không Quốc tế Cát Bi, đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện ... dự kiến đến đầu năm 2020 lưu lượng giao thông qua hai cây cầu trên sẽ vượt xa mức thiết kế ban đầu, điều đó đặt ra nhu cầu cấp thiết phải xây dựng hệ thống kết nối giao thông mới giữa khu vực Bắc và Nam sông Cấm.

Cầu Nguyễn Trãi khi được xây dựng ngoài việc giải quyết nhu cầu cấp thiết về giao thông giữa trung tâm thành phố Hải Phòng với khu đô thị mới Bắc sông Cấm còn đảm trách vai trò kết nối giao thông vùng qua việc thêm kết nối mới giữa Hải Phòng và các tỉnh phía Bắc qua Quốc lộ 10, Quốc lộ 18. Bên cạnh đó Dự án hội tụ những lợi thế vượt trội về giao thông, cảnh quan trên dòng sông

Cắm, trang trí, tô điểm cho không gian kiến trúc, văn hóa, cảnh quan của thị trấn phố Hải Phòng.

## II. Cơ sở pháp lý:

- Luật Đầu tư công số 49/2014/QH13 ngày 18/6/2014 của Quốc hội;
- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 của Quốc hội;
- Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 136/2015/NĐ-CP ngày 31/12/2015 của Chính phủ hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;
- Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16/3/2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;
- Kết luận số 72/KL-TW ngày 10/10/2013 của Bộ Chính trị về việc tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 32-NQ/TW ngày 05/8/2003 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước;
- Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050;
- Văn bản số 3592/BKHĐT-KTĐN ngày 13/5/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc các dự án đề nghị Chính phủ Nhật Bản cung cấp ODA vốn vay tài khóa 2016;
- Nghị Quyết số 32/2014/NQ-HĐND ngày 11/12/2014 của Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng về việc phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

## III. Nội dung chính của Đề xuất dự án:

1. Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi.
2. Tên cơ quan chủ quản và đơn vị đề xuất dự án:
  - Cơ quan chủ quản: Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng.
  - Đơn vị đề xuất dự án: Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị.
3. Mục tiêu đầu tư:

- Phát triển mở rộng thành phố về phía Bắc và từng bước hoàn thiện trung tâm thành phố mới theo định hướng phát triển không gian đô thị và theo điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2025, tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009.

- Thực hiện công cuộc phát triển kinh tế xã hội của thành phố trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

- Phân luồng giao thông hợp lý giữa các xe tải vận, tải hàng hóa liên tỉnh vận tải hàng hóa đến cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng, đường ô tô cao tốc Nội – Hải Phòng, tuyến đường ven biển Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh và phương tiện lưu thông trong thành phố, rút ngắn cự ly vận chuyển hàng hóa đến cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi.

- Kết nối trực tiếp Khu đô thị cũ với Khu đô thị mới và các khu công nghiệp chính trên địa bàn thành phố Hải Phòng như: VSIP, Phà Rừng, Trại Duệ, Đình Vũ...

- Tăng thu hút đầu tư nước ngoài vào thành phố, thu hút khách du lịch.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ.

4. Phạm vi của dự án:

Phạm vi nghiên cứu của cầu Nguyễn Trãi bao gồm: Phường Máy Tơ thuộc quận Ngô Quyền và xã Dương Quan thuộc huyện Thủy Nguyên, thành phố Hải Phòng.

- Điểm đầu về phía Bắc của cầu: Kết nối với đường trục chính Bắc Nam của Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng.

- Điểm cuối về phía Nam của cầu: Kết nối với đường Nguyễn Trãi tại ngã giao Ngã 5 Sân bay Cát Bi và đường Lê Thánh Tông thuộc phường Máy Tơ quận Ngô Quyền.

5. Dự kiến tổng vốn, thời gian của chương trình, dự án

5.1. Tổng mức đầu tư dự kiến: 6.129,190 tỷ đồng (30,066 tỷ Yên) (theo liệu của JICA cung cấp), trong đó:

STT	Hạng mục	Tổng (Tỷ VND)	Quy đổi (USD)	Quy đổi (Tỷ Yên)
1	Chi phí phần vốn vay (ODA)	5.474,496	244.998.702	26.000
1.1	Chi phí xây dựng	2.853,443	127.699.396	13.500
1.2	Trượt giá	768,100	34.374.580	3.500

STT	Hạng mục	Tổng (Tỷ VND)	Quy đổi (USD)	Quy đổi (Tỷ Yên)
1.3	Dự phòng	181,077	8.103.692	0,888
1.4	Các dịch vụ tư vấn và chi phí quản lý	831,169	37.197.091	4,077
1.5	Lãi suất trong quá trình thi công	20,947	937.436	0,103
1.6	Xây dựng hạ tầng kỹ thuật Khu tái định cư	285,041	12.756.366	1,398
1.7	VAT	380,250	17.017.230	1,865
1.8	Thuế nhập khẩu	145,726	6.521.638	0,715
1.9	Chi phí trả trước	8,743	391.273	0,043
<b>2</b>	<b>Chi phí phân vốn đối ứng (Ngân sách địa phương)</b>	<b>654,694</b>	<b>29.299.351</b>	<b>3,212</b>
2.1	Chi phí bồi thường khi thu hồi đất	654,694	29.299.351	3,212
<b>Tổng: (1+2)</b>		<b>6.129,190</b>	<b>274.298.053</b>	<b>30,066</b>

\* Theo tỷ giá của ngân hàng Vietcombank ngày 20/5/2016:

- Tỷ giá USD DOLLAR: 22.345đ/USD;

- Tỷ giá JAPANESE YEN: 203,86đ/YEN.

## 5.2. Nguồn vốn

- Nguồn vốn ODA: 5.474,496 tỷ đồng;

- Vốn đối ứng từ nguồn Ngân sách địa phương: 654,694 tỷ đồng.

6. Thời gian dự kiến hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Tháng 6/2016.

## IV. Đề xuất và kiến nghị

Dự án được Chính phủ Nhật Bản rất quan tâm, đặc biệt Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản (METI) đã tài trợ thực hiện nghiên cứu khả thi cùng các thủ tục đề xuất và hỗ trợ tiếp cận vốn vay ODA Nhật Bản.

Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đã cử Đoàn công tác làm việc với Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng và Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc triển khai xây dựng Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và hai bên đã ký các Biên bản thảo luận vào các ngày: Ngày 16/12/2014, ngày 10/9/2015 và ngày

05/02/2016 xác nhận kết quả làm việc của Đoàn công tác JICA với thành phố Hải Phòng.

Từ những lý do trên, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư lựa chọn Đề xuất Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi thành phố Hải Phòng được sử dụng vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản năm tài khóa 2016, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Gửi kèm: Đề xuất dự án theo Phụ lục II, Nghị định số 16/2016/NĐ-CP).

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- VPCP;
- Các Bộ: GTVT, TC, NG;
- TTTU; TTHĐNDTP;
- CT, các PCT UBND TP;
- Các Sở: KH&ĐT, XD, GT;
- BQL CTXDPTĐT;
- CV: GT3, ĐN, TH;
- Lưu: VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ  
CHỦ TỊCH



ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG *Appendix A13 Letters*  
BAN QUẢN LÝ CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ

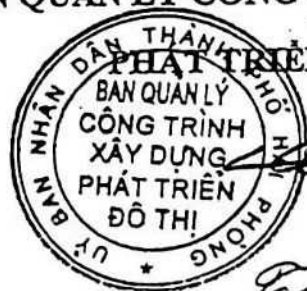
Trụ sở: Số 3 Hồ Xuân Hương - Hồng Bàng - Hải Phòng

Tel: 0313.746843. Fax: 0313.842140. Email: bqlctxdptdt@haiphong.gov.vn

## ĐỀ XUẤT DỰ ÁN

TÊN DỰ ÁN:	ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẦU NGUYỄN TRÃI
CẤP QUYẾT ĐỊNH ĐỀ XUẤT DỰ ÁN:	THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ
CƠ QUAN CHỦ QUẢN:	ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG
ĐƠN VỊ CHUẨN BỊ DỰ ÁN:	BAN QUẢN LÝ CÔNG TRÌNH XD PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ
ĐỊA ĐIỂM XÂY DỰNG:	PHƯỜNG MÁY TƠ THUỘC QUẬN NGŨ QUYỀN VÀ XÃ DƯƠNG QUAN THUỘC HUYỆN THỦY NGUYÊN - HP

BAN QUẢN LÝ CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG



GIÁM ĐỐC

*La Việt Đông*

Hải Phòng, tháng 5 năm 2016

## **ĐỀ XUẤT DỰ ÁN XÂY DỰNG CẦU NGUYỄN TRÃI**

*(Theo Phụ lục II, ban hành kèm theo Nghị định số 16/2016/NĐ-CP)*

### **I. TÊN DỰ ÁN**

1. **Tên dự án:** Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi.
2. **Tên cơ quan chủ quản và đơn vị đề xuất dự án**
  - 2.1. **Cơ quan chủ quản:** Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng.
    - Địa chỉ liên lạc: 18 Hoàng Diệu, Hồng Bàng, Hải Phòng.
    - Số điện thoại: 031.3821.055/080.31184                                 - Fax: 031.3747.352
  - 2.2. **Đơn vị chuẩn bị dự án:** Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị
    - Địa chỉ liên lạc: 03 Hồ Xuân Hương, Hồng Bàng, Hải Phòng.
    - Số điện thoại: 031.3842.140   - Fax: 031.3842.140.

### **II. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT**

1. **Tầm quan trọng và sự cần thiết của chương trình, dự án về mặt kinh tế, xã hội, môi trường, khoa học, công nghệ**

#### ***1.1. Tầm quan trọng của Dự án***

Trải qua hơn một thế kỷ xây dựng và phát triển, Hải Phòng đã đóng góp to lớn trong sự nghiệp đấu tranh giành độc lập, xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Hải Phòng đang tập trung xây dựng và phát triển theo hướng trở thành thành phố Cảng xanh, văn minh, hiện đại, trung tâm dịch vụ, công nghiệp lớn có sức cạnh tranh cao, trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước theo chủ trương của Đảng và Nhà nước.

Thành phố Hải Phòng xác định một trong ba hướng phát triển đột phá của thành phố, đó là phát triển về hướng Bắc gắn với phát triển hệ thống đô thị 2 bên sông Cấm để tạo đột phá về diện mạo trung tâm thành phố, trung tâm đô thị mới mang bản sắc đặc trưng của đô thị Hải Phòng. Việc triển khai xây dựng cầu Nguyễn Trãi sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối khu vực Trung tâm hành chính chính trị cũ tại quận Hồng Bàng với Trung tâm hành chính chính trị mới sẽ được xây dựng tại Khu đô thị mới Bắc Sông Cấm, đồng thời liên kết sân bay Cát Bi với cực phát triển phía Bắc thành phố là Khu công nghiệp, đô thị và dịch vụ VSIP Hải Phòng. Đây cũng là tuyến đường giao thông phục vụ vận chuyển hành khách theo trục Bắc - Nam huyết mạch của thành phố.

Việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi là một phần quan trọng trong việc thiết lập hệ thống đường vành đai của thành phố Hải Phòng và tham gia vào tuyến đường chính, được xác định trong Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng đô thị

thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050: “*Vật Cách, cầu Bến Lâm, cầu Nguyễn Trãi, cầu Hoàng Văn Thụ, hầm đường cao tốc Nguyễn Bình Khiêm đi đảo Vũ Yên, hầm đường bộ trên tuyến đường cao tốc biển*”. Hải Phòng đang trong quá trình phát triển về kinh tế xã hội và không đô thị, do đó việc nghiên cứu tính toán xây dựng cầu là rất cần thiết, giúp cải thiện mạng lưới giao thông, nâng tầm cảnh quan đô thị, phát triển logistics hiệu quả... Cầu Nguyễn Trãi không những chỉ tham gia trong quá trình phát triển hạ tầng giao thông của thành phố, khu vực mà còn kết nối với giao thông với nước bạn Trung Quốc.

**1.2. Sự cần thiết và vai trò của Dự án đối với phát triển kinh tế – xã hội, môi trường, khoa học, công nghệ**

Hiện nay, việc kết nối giao thông trong thành phố Hải Phòng giữa hai bờ sông Cấm do cầu Bính và cầu Kiên đảm trách. Cầu Kiên trong chuỗi cầu thuộc dự án cải tạo mở rộng quốc lộ 10 nằm ở phía thượng lưu sông Cấm, cầu Bính nối khu vực nội thành với huyện Thủy Nguyên. Với tốc độ tăng trưởng nhanh của nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa, dự kiến đến đầu năm 2020, lượng giao thông qua hai cây cầu này sẽ vượt quá giới hạn cho phép do sự phát triển khu vực đô thị mới ở phía Bắc, sự gia tăng lưu lượng hàng hóa qua Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng.

Thực tế cho thấy những năm gần đây, tốc độ tăng trưởng của huyện Thủy Nguyên rất cao, thu hút nhiều doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đầu tư vào địa bàn: Khu công nghiệp, đô thị và dịch vụ VSIP Hải Phòng, Khu công nghiệp Bến Rừng... việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi từ trục Lê Hồng Phong - Nguyễn Trãi vượt sông Cấm sang Thủy Nguyên rất cần thiết, đáp ứng sự phát triển chung của Thành phố và hai bên bờ sông Cấm và huyện Thủy Nguyên cũng như Khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, thu hút đầu tư và mở mang đô thị Hải Phòng sang bờ Bắc sông Cấm.

Việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi không những giải quyết nhu cầu cần thiết giao thông giữa trung tâm thành phố Hải Phòng với khu đô thị mới Bắc sông Cấm, kết nối các khu công nghiệp mà còn mang tính kết nối vùng có sự phân luồng hàng hóa đến và đi từ Cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng đến Hà Nội và các tỉnh phía Bắc, tránh xe tải trọng lớn, xe container đi vào nội thành Hải Phòng gây ùn tắc, nguy cơ tai nạn giao thông. Mở thêm kết nối mới giữa Hải Phòng và các tỉnh phía Bắc qua đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Quốc lộ 10, Quốc lộ 18 và tuyến đường vành đai 3 của thành phố. Bên cạnh đó Dự án hội tụ những lợi thế vượt trội về giao thông, cảnh quan trên dòng sông Cấm, trang trí, tô điểm cho không gian kiến trúc, văn hóa, cảnh quan của thành phố Hải Phòng.

**2. Những nỗ lực đã được thực hiện để giải quyết những vấn đề đặt ra**

**2.1. Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)**



Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đã cử một Đoàn nghiên cứu khảo sát chuẩn bị bao gồm các công ty: Chodai Co.Ltd, Oriental Consultants Global và Almec VPI.Co.Ltd (trong đó đứng đầu là công ty Chodai Co.Ltd) thực hiện việc khảo sát cho dự án tại Việt nam hướng tới thành lập dự án ODA.

- Báo cáo đầu kỳ: Được thực hiện bắt đầu từ tháng 02/2015 và hoàn thành vào tháng 3/2015. Báo cáo đưa ra các thông tin tổng quát về bối cảnh của dự án, thành viên tham gia dự án, nội dung khảo sát và tiến độ dự kiến thực hiện dự án. Đoàn nghiên cứu đã làm việc chính thức và trình báo cáo đầu kỳ tới Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng vào cuộc họp ngày 03/3/2015.

- Báo cáo giữa kỳ: Được thực hiện bắt đầu từ tháng 3/2015 và hoàn thành vào tháng 6/2015 và Đoàn nghiên cứu JICA Báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng tại cuộc họp ngày 17/6/2015.

- Báo cáo cuối kỳ: Đoàn nghiên cứu JICA đã Báo cáo và xin ý kiến Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng vào ngày 22/12/2015.

- Đánh giá tác động môi trường: Đã hoàn thành Báo cáo Đánh giá tác động môi trường – Kế hoạch hành động tái định cư.

Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) đã bố trí Đoàn công tác làm việc với Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng về việc triển khai xây dựng dự án Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và hai bên đã ký các Biên bản thảo luận vào các ngày: Ngày 16/12/2014, ngày 10/9/2015 và ngày 05/02/2016 xác nhận kết quả làm việc của Đoàn công tác JICA với thành phố Hải Phòng.

Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tại Hà Nội đã làm việc với Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị về quy trình, kế hoạch triển khai Dự án theo Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16 tháng 03 năm 2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài.

## **2.2. Các cơ quan Trung ương**

- Chính phủ:

Ngày 30/6/2015, Thủ tướng Chính phủ có ý kiến chỉ đạo (*Văn bản số 4961/VPCP-V.III*): Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét việc đưa Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi vào danh sách các dự án vận động ODA giai đoạn 2015-2017 của Nhật Bản, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

- Dự án được các Bộ, ngành liên quan ủng hộ triển khai:

+ Bộ Giao thông vận tải ủng hộ việc triển khai đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên tại Công văn số 14002/BGTVT-KHĐT ngày 23/12/2013;

+ Bộ Tổng tham mưu (Cục tác chiến) chấp thuận về độ cao tính không dựng cầu Vũ Yên bắc qua sông Cấm tại Công văn số 4631/TC-QC ngày 24/12/2013;

+ Bộ Xây dựng có Công văn số 452/BXD-HĐXD ngày 18/3/2014 thông nhất về sự cần thiết đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên để từng bước hoàn thiện hệ thống giao thông đô thị thành phố Hải Phòng.

+ Bộ Tài chính ủng hộ về chủ trương của thành phố về việc đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên tại Thông báo số 389/TB-BTC ngày 05/6/2014;

+ Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Dự án đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư đưa vào danh sách 10 dự án sử dụng ODA vốn vay tài khóa 2016 của Chính phủ Nhật Bản tại Văn bản 3592/BKHĐT-KTĐN ngày 13/5/2016.

### **2.3. Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng**

- Phối hợp với Đoàn Nghiên cứu của JICA và các cơ quan chức năng để hoàn thiện Báo cáo cuối kỳ của Dự án.

- Lập nhiệm vụ, dự toán và thống nhất với JICA về Kế hoạch triển khai giai đoạn chuẩn bị Dự án theo Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16/3/2016 của Chính phủ.

- Tổ chức lập Đề xuất dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư thẩm định trình Thủ tướng Chính phủ.

### **3. Nhà tài trợ nước ngoài dự kiến**

Căn cứ Văn bản số 3592/BKHĐT-KTĐN của Bộ Kế hoạch và Đầu tư ngày 13/5/2016 về việc các dự án đề nghị Chính phủ Nhật Bản cung cấp ODA vốn vay tài khóa 2016, Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi đã được đưa vào danh sách 10 dự án sử dụng ODA vốn vay tài khóa 2016 của Chính phủ Nhật Bản.

## **III. NỘI DUNG ĐỀ XUẤT**

### **1. Mục tiêu, phạm vi của dự án**

#### **1.1. Mô tả mục tiêu tổng quát**

- Phát triển mở rộng thành phố về phía Bắc và từng bước hoàn thiện trung tâm thành phố mới theo định hướng phát triển không gian đô thị và theo điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2025, tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009.

- Thực hiện công cuộc phát triển kinh tế xã hội của thành phố trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

- Phân luồng giao thông hợp lý giữa các xe tải vận tải hàng hóa liên tỉnh, vận tải hàng hóa đến cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng, đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, tuyến đường ven biển Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh và

phương tiện lưu thông trong thành phố, rút ngắn cự ly vận chuyển hàng hóa đến cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi.

- Kết nối trực tiếp Khu đô thị cũ với Khu đô thị và các khu công nghiệp chính trên địa bàn thành phố Hải Phòng như: VSIP, Phà Rừng, Trảng Duệ, Đình Vũ...
- Tăng thu hút đầu tư nước ngoài vào thành phố, thu hút khách du lịch.
- Nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ.

### 1.2. Mục tiêu cụ thể

- Cầu Nguyễn Trãi đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối Khu đô thị cũ với Khu đô thị mới phía Bắc sông Cấm, Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng, liên kết Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi với cực phát triển phía Bắc của thành phố tại khu vực Bắc sông Cấm, đáp ứng tốt cho nhu cầu phát triển sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của khu vực huyện Thủy Nguyên và thành phố Hải Phòng.

- Cầu Nguyễn Trãi giải quyết triệt để nhu cầu về giao thông của nhân dân huyện Thủy Nguyên và phát triển Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng và đặc biệt là sự vận chuyển hàng hóa giữa khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải với các tỉnh Bắc Bộ được nhanh chóng, hàng hóa qua cảng Lạch Huyện, sân Bay Cát Bi đáp ứng yêu cầu các nhà sản xuất trong thời gian tới.

- Giúp giao thông hai bờ sông Cấm thông thoáng, tiết kiệm, thuận lợi hơn cho người dân và doanh nghiệp, giảm tải cho cầu Bính và cầu Kiền.

- Thúc đẩy quá trình phát triển đô thị Hải Phòng về phía Bắc thành phố theo định hướng quy hoạch chung đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Mở thêm một đường giao thông mới kết nối trung tâm thành phố qua huyện Thủy Nguyên và kết nối với Quốc lộ 10, Quốc lộ 18.

- Hoàn thiện và tăng tính kết nối hệ thống giao thông đầu mối quốc gia.

- Đẩy mạnh phát triển Dự án Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP và nhiều doanh nghiệp lớn của Nhật Bản trong khu vực.

- Với chức năng vành đai quá cảnh, liên kết đối ngoại phân luồng từ xa.

- Nhằm hoàn thiện, kết nối với tuyến đường vành đai 3 của thành phố.

- Phát triển mở rộng thành phố về phía Bắc và từng bước hoàn thiện hệ thống trung tâm thành phố mới theo định hướng phát triển không gian đô thị và theo điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2025, tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009.

- Thu hút hiệu quả nguồn vốn đầu tư của doanh nghiệp nước ngoài vào thành phố Hải Phòng.

### 1.3. Phạm vi của dự án

Phạm vi nghiên cứu của cầu Nguyễn Trãi bao gồm: Phường Máy Tơ quận Ngô Quyền và xã Dương Quan thuộc huyện Thủy Nguyên, thành phố Hải Phòng.

- Điểm đầu về phía Bắc của cầu: Kết nối với đường trục chính Bắc Nam của khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng.

- Điểm cuối về phía Nam của cầu: Kết nối với đường Nguyễn Trãi tại nút giao Ngã 5 Sân bay Cát Bi và đường Lê Thánh Tông thuộc phường Máy Tơ quận Ngô Quyền.

## 2. Dự kiến kết quả chính của dự án

### 2.1. Phù hợp với chiến lược phát triển và quy hoạch được duyệt

- Phương hướng, mục tiêu, nhiệm vụ phát triển thành phố Hải Phòng từ nay đến năm 2020, tại Kết luận số 72-KL/TW của Bộ Chính trị về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết số 32-NQ/TW của Bộ Chính trị khóa IX; Về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, chỉ rõ: "...Hải Phòng cần phát triển theo hướng phát huy tối đa các nguồn lực, lợi thế để xây dựng Hải Phòng trở thành thành phố Cảng xanh, văn minh, hiện đại, trung tâm dịch vụ, công nghiệp lớn có sức cạnh tranh cao; Là trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước; Trung tâm giáo dục - đào tạo, y tế và khoa học - công nghệ của vùng duyên hải Bắc bộ; Là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của các địa phương phía Bắc và hành lang kinh tế Việt Nam - Trung Quốc...".

+ Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050;

+ Thành ủy Hải Phòng có Nghị quyết số 04-NQ/TU ngày 03/01/2012 về phát triển và quản lý đô thị Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2025;

+ Hội đồng nhân dân thành phố có Nghị quyết số 20/2012/NQ-HĐND ngày 2/12/2012 về nhiệm vụ, giải pháp, cơ chế, chính sách đẩy mạnh phát triển và tăng cường quản lý đô thị theo hướng văn minh hiện đại giai đoạn 2013-2015, định hướng đến năm 2025;

Cầu Nguyễn Trãi nằm trong Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Hội đồng nhân dân phê duyệt tại Nghị Quyết số 32/2014/NQ-HĐND ngày 11/12/2014.

### 2.2. Hình thành một công trình kiến trúc hiện đại

- Tạo ra một công trình giao thông từ khu đô thị cũ sang khu đô thị mới Bắc Lương; liên kết với Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP đảm bảo các tiêu chí văn minh, hiện đại đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân.

- Kết hợp với các cây cầu đã và đang xây dựng để làm tăng sự đa dạng của không gian kiến trúc, văn hóa và lịch sử Hải Phòng.

- Sử dụng màu sắc, vật liệu cho công trình kiến trúc phải phù hợp với truyền thống và tập quán khu vực, hài hòa với cảnh quan tự nhiên chung đô thị.

- Công trình vừa có tính thẩm mỹ vừa có giá trị về lịch sử và mang tính biểu tượng của thành phố;

- Có kiến trúc độc đáo, ấn tượng làm nổi bật vai trò trang trí, tô điểm cho không gian văn hóa, cảnh quan của thành phố Hải Phòng.

- Giải pháp thiết kế kế thừa, đảm bảo hài hòa hình thức kiến trúc đặc trưng với kiến trúc mới, hiện đại.

### **2.3. Giải quyết vấn đề việc làm và gia tăng lao động**

Thứ nhất: Hỗ trợ các hộ dân bị thu hồi đất một khoản kinh phí để đào tạo chuyển nghề theo quy định.

Thứ hai: Khi công trình cầu Nguyễn Trãi đưa vào khai thác sử dụng, đồng thời khi việc kết nối giao thông giữa khu đô thị mới và đô thị cũ được hoàn thành tạo điều kiện thuận lợi tạo việc làm cho người dân trong vùng.

Trong quá trình thực hiện dự án cũng đã thu hút tạo công ăn việc làm cho một số lượng lớn lao động.

### **2.4. Kết nối hoàn hảo với mạng lưới giao thông, ứng dụng khoa học kỹ thuật**

- Phân luồng giao thông hợp lý giữa các xe tải vận tải hàng hóa liên tỉnh, vận tải hàng hóa đến cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng, đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, tuyến đường ven biển Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh và phương tiện lưu thông trong thành phố, rút ngắn cự ly vận chuyển hàng hóa đến cảng Đình Vũ, Lạch Huyện, Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi.

- Kết nối trực tiếp Khu đô thị cũ với Khu đô thị và các khu công nghiệp chính trên địa bàn thành phố Hải Phòng như: VSIP, Phà Rừng, Tràng Duệ, Đình Vũ...

- Góp phần giảm lưu lượng giao thông trên các cầu Kiên và cầu Bính đồng thời tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của Hải Phòng và các tỉnh phụ cận.

- Tăng thu hút đầu tư nước ngoài vào thành phố, thu hút khách du lịch.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ.

- Là cơ hội tốt cho cán bộ, kỹ sư và công nhân Việt Nam tiếp cận với nghệ hiện đại, kỹ thuật cao, áp dụng và phát triển các phần mềm tính toán kết cấu tiên tiến.

### 3. Dự kiến tổng vốn, thời gian của chương trình, dự án

3.1. Tổng mức đầu tư dự kiến: 6.129,190 tỷ đồng (30,066 tỷ Yên) (theo số liệu của JICA cung cấp), trong đó:

STT	Hạng mục	Tổng (Tỷ VND)	Quy đổi (USD)	Quy đổi (Tỷ Yên)
1	Chi phí phần vốn vay (ODA)	5.474,496	244.998.702	26,854
1.1	Chi phí xây dựng	2.853,443	127.699.396	13,997
1.2	Trượt giá	768,100	34.374.580	3,768
1.3	Dự phòng	181,077	8.103.692	0,888
1.4	Các dịch vụ tư vấn và chi phí quản lý	831,169	37.197.091	4,077
1.5	Lãi suất trong quá trình thi công	20,947	937.436	0,103
1.6	Xây dựng hạ tầng kỹ thuật Khu tái định cư	285,041	12.756.366	1,398
1.7	VAT	380,250	17.017.230	1,865
1.8	Thuế nhập khẩu	145,726	6.521.638	0,715
1.9	Chi phí trả trước	8,743	391.273	0,043
2	Chi phí phần vốn đối ứng (Ngân sách địa phương)	654,694	29.299.351	3,212
2.1	Chi phí bồi thường khi thu hồi đất	654,694	29.299.351	3,212
<b>Tổng: (1+2)</b>		<b>6.129,190</b>	<b>274.298.053</b>	<b>30,066</b>

\* Theo tỷ giá của ngân hàng Vietcombank ngày 20/5/2016:

- Tỷ giá USD DOLLAR: 22.345đ/USD;

- Tỷ giá JAPANESE YEN: 203,86đ/YEN.

### 3.2. Nguồn vốn

- Nguồn vốn ODA: 5.474,496 tỷ đồng;

- Vốn đối ứng từ nguồn Ngân sách địa phương: 654,694 tỷ đồng.

### 3.3. Thời gian dự kiến hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi

Ngày 13/5/2016, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Văn bản số 3592/BKHĐT-KTĐN về việc các dự án đề nghị Chính phủ Nhật Bản cung cấp ODA vốn vay tài khóa 2016, trong đó có Dự án xây dựng cầu Nguyễn Trãi (Cơ quan chủ quản: Ủy ban nhân dân Thành phố Hải Phòng).

Ngày 02/5/2016, Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16/3/2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài đã có hiệu lực thi hành, trong đó quy định chi tiết việc lập, thẩm định, quyết định đầu tư chương trình, dự án.

Căn cứ Điểm b Khoản 3 Điều 13 Nghị định số 16/2016/NĐ-CP sau khi “Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, các cơ quan có liên quan lựa chọn Đề xuất chương trình, dự án phù hợp theo tiêu chí quy định tại khoản 2 Điều này, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định; Bộ Kế hoạch và Đầu tư thông báo bằng văn bản cho cơ quan chủ quản quyết định của Thủ tướng Chính phủ về Đề xuất chương trình, dự án được cho phép triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi hoặc Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư”.

Các công việc trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, bước lập, phê duyệt chủ trương đầu tư, dự kiến thời gian hoàn thành cụ thể như sau:

- + Hoàn thành Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Tháng 5/2016;
- + Lập, hoàn thành Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Tháng 6/2016;
- + Trình Hội đồng thẩm định thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Tháng 6/2016;
- + Trình Ban thường vụ Thành ủy: Tháng 6/2016;
- + Trình Hội đồng nhân dân thành phố: Tháng 6/2016;
- + Hoàn thiện và trình Thủ tướng chính phủ: Ngày 30/6/2016;
- + Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định: Từ ngày 10/7/2016 đến 30/7/2016;
- + Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Thủ tướng chính phủ: Tháng 8/2016;
- + Thủ tướng chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư: Tháng 8/2016.

#### **4. Đề xuất cơ chế tài chính trong nước, phân tích sơ bộ khả năng bố trí nguồn lực, trả nợ**

Căn cứ Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16/3/2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài; Theo quy định tại Nghị định số 78/2010/NĐ-CP ngày 14/7/2010 của Chính phủ về cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài của Chính phủ, Ủy ban nhân dân Thành phố Hải Phòng đề xuất như sau:

##### **4.1. Về cơ chế tài chính trong nước, tỷ lệ cấp phát và cho vay lại vốn vay ODA:**

- Cơ chế tài chính trong nước đối với nguồn vốn vay ODA:
- + Cấp phát 70%: 4.290,433 tỷ đồng (192.008.637USD; 21,046 tỷ YEN).

+ Bộ Tài chính trực tiếp thực hiện việc cho Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng vay lại 30%: 1.838,757 tỷ đồng (82.289.416USD; 9,020 tỷ YEN).

**4.2. Khả năng bố trí nguồn lực, trả nợ:**

a) Nguồn lực:

- Việc sử dụng vốn vay lại và chi trả nợ được cân đối vào kế hoạch thu, chi Ngân sách thành phố hàng năm trong đó tập trung vào các mục chính sau:

- + Điều kiện vay và trả nợ (lãi suất, phí vay, thời hạn trả, ân hạn).
- + Dự kiến rút vốn và sử dụng qua các năm.
- + Yêu cầu khác của phía nước ngoài (bảo lãnh, đặt cọc, giấy nhận nợ...)

Vốn vay được sử dụng tiết kiệm, đúng mục đích, đưa vào các hạng mục thực sự cần thiết sẽ làm tăng hiệu quả của dự án, tạo ra nguồn lực để trả nợ trong tương lai, dự kiến các nguồn thu hàng năm bố trí để trả nợ:

- Nguồn vượt thu của Ngân sách Thành phố hàng năm;
- Nguồn vốn từ ngân sách địa phương và các nguồn vốn hỗ trợ hợp pháp khác.
- Nguồn vốn Ngân sách hỗ trợ từ Trung ương.

b) Kế hoạch trả nợ

- Xây dựng kế hoạch tổng hạn mức vay nợ hàng năm được xây dựng trên cơ sở nhu cầu thực tế về sử dụng vốn vay trong năm kế hoạch được xác định trên các căn cứ chủ yếu sau đây:

- + Vốn vay cho các dự án đã được ký kết trong các Hiệp định, Hợp đồng vay vốn;
- + Nhu cầu vốn vay cho các dự án đầu tư xây dựng cơ bản dự kiến bắt đầu thực hiện từ năm kế hoạch đã có đối tác nước ngoài nhưng chưa ký kết Hiệp định, Hợp đồng vay.
- + Khả năng trả nợ nước ngoài trong năm kế hoạch.

**5. Đánh giá tác động đối với chương trình đầu tư trung hạn của thành phố Hải Phòng**

Ngày 29/12/2015, Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị đã có Báo cáo số 75/BC-BQLPTĐT về nhu cầu vốn Đầu tư công năm 2016. Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, phần vốn Ngân sách địa phương đã được bố trí trong kế hoạch đầu tư công trung hạn của thành phố 5 năm 2016-2020.

Phù hợp với Kế hoạch hành động của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 của cả nước; Kế hoạch



phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2016-2020 của thành phố; Nghị quyết số 21/2013/NQ-HĐND ngày 12/12/2013 của Hội đồng nhân dân thành phố về nhiệm vụ và giải pháp thực hiện điều chỉnh cơ cấu kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao sức cạnh tranh nền kinh tế thành phố Hải Phòng, đảm bảo yêu cầu phát triển nhanh, bền vững đến năm 2020, định hướng đến năm 2025; Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hải Phòng đến năm 2020 Quy hoạch các ngành, lĩnh vực, địa phương đã được phê duyệt.

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM  
CẢNG VỤ HÀNG HẢI HẢI PHÒNG

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1009 /CVHHHP- QLC

Hải Phòng, ngày 10 tháng 6 năm 2015

V/v đóng góp ý về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên.

ÔNG VĂN BẾN

Kính gửi: Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng

AO GỬI	CHỦ TRÌ	THAM GIA
L.V. Thanh		X
T.D. Sơn		
T.D. Tuấn		
T.L. Sơn	X	
T.L. K. Nam		
T.N. K. Bình		
V.P. Phú		
V.P. K. Sơn		
V.P. B. N. Hà		
V.P. N. K. Phú		
V.P. M. Sơn		
V.P. T. Sơn		

Thực hiện theo Thông báo số 171/TB-UBND ngày 18/6/2015 về kết luận của Phó chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng Lê Thanh Sơn tại buổi làm việc với Đoàn nghiên cứu của JICA về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên; Căn cứ Báo cáo số 28/BC-BQLPTĐT ngày 17/6/2015 về tình hình thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên của Ban Quản lý Công trình xây dựng phát triển đô thị kèm theo tài liệu của đơn vị Tư vấn JICA Nhật Bản; Sau khi nghiên cứu, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng có một số ý kiến như sau:

1. Đối với cầu Nguyễn Trãi:

- Chiều cao tĩnh không 25m (theo ý kiến thống nhất của UBNDTP Hải Phòng);

- Nhịp cầu lớn nhất là 280m, đề nghị đơn vị Tư vấn nghiên cứu vị trí của các trụ cầu chính đặt hai bên bờ sông Cấm sao cho phù hợp với cảnh quan thành phố và thuận tiện cho tàu thuyền qua lại.

2. Đối với cầu Vũ Yên:

- Tuyến cầu theo quy hoạch dự kiến nằm trong khoảng giữa 2 bến cảng hiện hữu là Cảng xăng dầu Petec và Cảng Hải An. Hai bến cảng này cách nhau khoảng 390m. Phương án tuyến sẽ dịch chuyển về phía hạ lưu cách Cảng xăng dầu Petec 300m để phù hợp với quy định tại Phụ lục II, Nghị định 13/2011/NĐ-CP ngày 11/02/2011 của Chính phủ về an toàn công trình dầu khí trên đất liền (Nghị định 13/2011/NĐ-CP). Như vậy, tuyến cầu sẽ cách Cảng Hải An khoảng 90m, không đảm bảo giới hạn hành lang an toàn ra mỗi bên là 150m (theo Điều 16, Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ). Để không ảnh hưởng đến bến Cảng Hải An và Cảng xăng dầu Petec hiện hữu (theo quy định tại Bảng 2, Phụ lục III, Nghị định 13/2011/NĐ-CP), đề nghị đơn vị Tư vấn nghiên cứu vị trí cầu cho phù hợp;

- Đối với nhịp cầu chính của cầu theo dự kiến là 340m, các vị trí trụ chính cầu đặt 2 bên bờ sông Cấm cần đảm bảo chiều cao tĩnh không thuyền không ảnh hưởng đến an toàn hàng hải cho tàu thuyền qua lại;

- Đề nghị đơn vị Tư vấn nghiên cứu sự hài hòa với chiều cao tĩnh không của cầu Bạch Đằng là 48,4m (nằm phía hạ lưu khoảng 1 km) để tạo điều kiện

thuận lợi cho tàu hành trình vào các bến cảng nằm phía thượng lưu của 2 cầu (trong khu vực sông Cẩm);

- Hiện nay Dự án đầu tư xây dựng hệ thống quản lý hành hải tàu biển (VTS) theo hình thức BT đã hoàn thành và đi vào hoạt động. Trạm VTS nằm phía thượng lưu của bến Cảng xăng dầu Petec, trạm có chiều cao trên 40m để theo dõi, giám sát các hoạt động hàng hải trên tuyến luồng Hải Phòng. Đề nghị Tư vấn nghiên cứu khoảng cách từ tuyến cầu Vũ Yên đến trạm VTS Hải Phòng để phù hợp với các quy định hiện hành.

Vậy, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng kính báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng xem xét.

Trân trọng kính chào./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Giám đốc (để b/cáo);
- Lưu VT, QLC.

KT.   
**PHÓ GIÁM ĐỐC**



**Nguyễn Ngọc Thành**

VIETNAM MARITIME ADMINISTRATION  
**MARITIME ADMINISTRATION OF HAI  
PHONG**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Independence – Freedom – Happiness**

Hai Phong, 19 June 2015

No.: 1009/CVHHHP-QLC

Re: Commentaries on the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen  
Bridge Construction Project

To: People's Committee of Hai Phong City

Implementing the Notice No. 171/TB-UBND dated 18 June 2015 regarding the conclusion of Vice Chairman of Hai Phong City People's Committee Mr. Le Thanh Son at the meeting with JICA Study Group on the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge Construction Project;

Pursuant to Report No. 28/BC-BQLPTDT dated 17 June 2015 on the Urban Development Works Management Unit's implementation progress of the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge Construction Project together with accompanying documents from JICA consultant;

After reviewing, the Maritime Administration of Hai Phong would like to present some comments, as following:

1. Nguyen Trai Bridge:

- Vertical clearance 25m (per the agreed opinion of Hai Phong City People's Committee);

- Max span 280m, we request the Consultant to study the locations of main pylons on both sides of Cam River so that they are suitable with surrounding landscape and convenient for passing ships and boats.

2. Vu Yen Bridge:

- The planned bridge is expected to locate between 2 existing harbours – Petec Harbour and Hai An Harbour. These two harbours are 390m apart. The planned alignment will move downstream to a location 300m from Petec Harbour to comply with Appendix II, Decree 13/2011/ND-CP dated 11 February 2011. As such, the bridge alignment will be 90m from Hai An Harbour, which does not meet the safety corridor requirement of 150m each side (Article 16, Decree 11/2010/ND-CP dated 24 February 2010 prescribing the management and protection of road infrastructure facilities). To keep the existing Hai An Harbour and Petec Harbour unaffected (pursuant to Table 2, Appendix III, Decree 13/2011/ND-CP), we request the Consultant to study appropriate locations;

- The bridge's main span is expected to be 340m, main pylons on both sides of Cam River need to ensure the required vertical clearance for carriers to pass through;

- We request the Consultant to study the bridge's suitability with Bach Dang Bridge's vertical clearance which is 48.4m (1km downstream) in order to make it convenient for ships to enter harbours upstream of these 2 bridges (in the Cam River area);

- Currently the Vessel Traffic Service Project (VTS) under BT Scheme is completed and in operation. The VTS station is upstream of Petec Harbour, station height is over 40m to serve the monitoring needs of

vessel traffic on Hai Phong maritime route. We request the Consultant to study the distance from Vu Yen Bridge to Hai Phong VTS Station to comply with prevailing regulations.

As such, the Maritime Administration of Hai Phong hereby reports to the People's Committee of Hai Phong City to review.

Sincerely,

**Recipients:**

- As above;
- Director (for report);
- Office archive.

**For and on behalf of the Director  
Deputy Director**

(signed)

**Nguyen Ngoc Thanh**

UBND THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG  
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: M26/SGTVT-TĐXD

Hải Phòng, ngày 22 tháng 6 năm 2015

V/v tham gia ý kiến về Báo cáo giữa kỳ của Nhóm nghiên cứu JICA Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và tuyến đường vành đai 3 từ cầu Vũ Yên đến quốc lộ 10

Kính gửi: Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng

Thực hiện nội dung cuộc họp ngày 19/6/2015 do Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Lê Thanh Sơn chủ trì, Sở Giao thông vận tải Hải Phòng xin tham gia một số ý kiến như sau:

1- Đối với cầu Nguyễn Trãi

Thống nhất mở rộng tuyến về hướng tây để tập trung giải phóng mặt bằng 01 bên tuyến và phù hợp mở rộng nút giao tuyến đường Lê Hồng Phong;

Áp dụng kết cấu cầu vòm thép, khẩu độ vòm thép 280m và tính không thông thuyền là 25m x 105m.

Xem xét làm tuyến đường vòng xuyên từ cầu dẫn xuống đường Lê Thánh Tông để có nhiều phương án bố trí, phân luồng giao thông.

Về tuyến đường xe buýt nhanh từ Hải Phòng qua cầu Vũ Yên: trong giai đoạn này không nên bố trí riêng làn dành cho xe buýt qua cầu Nguyễn Trãi mà cần đi chung các phương tiện ô tô khác để giảm chi phí xây dựng cầu.

2- Đối với cầu Vũ Yên

Thống nhất phương án điều chỉnh tại đầu tuyến để ảnh hưởng ít nhất đến các cảng đang khai thác (chỉ ảnh hưởng đến cảng Hải An), tuy nhiên tư vấn cần xem xét làm tường chắn chống ồn, an toàn cho các phương tiện lưu thông không có khả năng lao xuống dưới cầu để doanh nghiệp khai thác cảng bị ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh ít nhất.

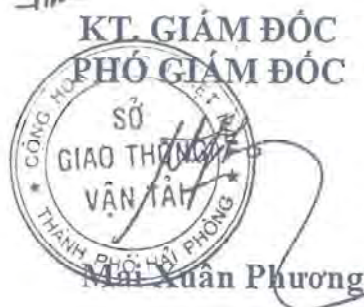
Các điểm nút giao khác mức theo đề xuất (điểm giao cắt số 1,2,3,4) là phù hợp;

Phương án cầu theo kết cấu dạng cầu treo dây văng là hợp lý;

Sở Giao thông vận tải Hải Phòng tham gia ý kiến về báo cáo giữa kỳ của nhóm nghiên cứu JICA Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và tuyến đường vành đai 3 từ cầu Vũ Yên đến quốc lộ 10.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- PGĐT Mai Xuân Phương;
- Lưu VP, TĐ.



PEOPLE'S COMMITTEE OF HAI PHONG CITY  
**DEPARTMENT OF TRANSPORT**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Independence – Freedom – Happiness**

No.: 1126/SGTVT-TDXD

Hai Phong, 22 June 2015

Re: Commentary contribution to the JICA Study Team's Interim Report on the Construction Project of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge and Ring Road No.3 (section from Vu Yen Bridge to National Highway No. 10)

To: People's Committee of Hai Phong City

Implementing the contents of the meeting on 19 June 2015 hosted by Vice Chairman of Hai Phong City People's Committee Mr. Le Thanh Son, Hai Phong Department of Transport would like to contribute some commentaries, as following:

1. Nguyen Trai Bridge:

We agree to expand the alignment westwards to focus on land clearance on 1 side of the alignment, and to ensure suitability with the expansion of Le Hong Phong roundabout;

The structure to be applied is steel arch bridge, span of arch 280m and navigation clearance 25m x 105m.

Consider to construct a torus section from the approach bridge to Le Thanh Tong Street to provide more options for traffic management, directional distribution.

Regarding the rapid bus route from Hai Phong through Nguyen Trai Bridge: there should not be a separate lane for buses on Nguyen Trai Bridge during this period; rather buses should travel in the same lane with other car vehicles to reduce bridge construction expenses.

2. Vu Yen Bridge:

We agree with the adjustment plan of the beginning of the alignment to minimize impacts on existing operating harbors (only affects Hai An Harbour). However, the Consultant should consider constructing noise-proof walls to ensure safety for vehicles travelling on the bridge not got accident of dropping on the ground and for businesses operating in the harbors.

The proposed interchanges (No. 1, 2, 3, 4) are suitable;

The cable-stayed bridge structure is suitable;

Hai Phong Department of Transport hereby contributes commentaries to the JICA Study Group's interim report on the Construction Project of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge and Ring Road No. 3 (section from Vu Yen Bridge to National Highway No. 10).

**Recipients:**

- As above;
- Deputy Director Mai Xuan Phuong;
- Office archive.

**For and on behalf of the Director**  
**Deputy Director**

(signed)

**Mai Xuan Phuong**

**ỦY BAN NHÂN DÂN  
QUẬN NGŨ QUYỀN**

Số: ~~437~~/UBND-QLĐT

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Quận Ngũ Quyền, ngày ~~28~~ tháng 6 năm 2015

V/v về phương án mở rộng đường Nguyễn  
Trãi để đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi

Kính gửi: Ủy ban nhân dân thành phố

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Ủy ban nhân dân thành phố tại Thông báo kết luận số 171/TB-UBND ngày 18/6/2015 của Phó chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Lê Thanh Sơn tại buổi làm việc với Đoàn nghiên cứu của JICA về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và Đường vành đai 3.

Căn cứ Báo cáo số 28/BC-BQLPTĐT ngày 17/6/2015 của Ban quản lý Công trình xây dựng Phát triển đô thị về tình hình thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên.

Sau khi xin ý kiến thống nhất của các Sở, ngành bao gồm: Sở Xây dựng, Sở Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân Quận Ngũ Quyền báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố như sau:

1- Thống nhất với nội dung đề xuất của Đoàn nghiên cứu JICA tại Báo cáo số 28/BC-BQLPTĐT ngày 17/6/2015 là mở rộng đường Nguyễn Trãi về phía Tây với mặt cắt đường là 41,5m. (Theo Đồ án điều chỉnh quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 Quận Ngũ Quyền đến năm 2025), cụ thể:

- Về vấn đề giải phóng mặt bằng: So với phương án mở rộng đường Nguyễn Trãi về hai phía theo quy hoạch đã được phê duyệt, việc mở rộng đường Nguyễn Trãi về phía Tây có tính khả thi cao do khối lượng bồi thường hỗ trợ tái định cư không nhiều, hầu hết là các công trình ít kiên cố. Chi phí giải phóng mặt bằng phương án mở rộng về phía Tây chênh lệch so với phương án mở về hai phía là 119,6 tỷ đồng. Khối lượng công việc bồi thường, hỗ trợ và tái định cư như sau:

+ Tổng diện tích bị thu hồi: 13.600 m<sup>2</sup>, trong đó: 04 tổ chức có diện tích: 6.300 m<sup>2</sup>; 155 thửa đất hộ gia đình cá nhân có diện tích: 7.300 m<sup>2</sup> (67 thửa đất mặt đường có diện tích: 3.900 m<sup>2</sup>, 52 thửa đất trong ngõ có diện tích: 2.900 m<sup>2</sup> và 36 hộ thuộc khu tập thể 3 tầng: 500,0 m<sup>2</sup>).

+ Chi phí giải phóng mặt bằng: 280,4 tỷ đồng.

+ Bố trí tái định cư dự kiến 300 suất.

- Về quy hoạch tuyến: Mở rộng đường Nguyễn Trãi về phía Tây sẽ đấu nối thẳng tuyến với trục đường Nguyễn Trãi đã thực hiện theo quy hoạch Nút giao thông Ngã 6 – Máy Tơ thuộc Dự án Khu đô thị mới Ngã 5 – Sân bay Cát Bi.



2- Đề xuất, kiến nghị: Theo Đồ án điều chỉnh quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 Quận Ngô Quyền đến năm 2025 đã được Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt tại Quyết định số 2224/QĐ-UBND ngày 11/11/2013, trục đường Nguyễn Trãi được quy hoạch mở rộng về hai phía với mặt cắt đường là 50,5m. Vì vậy, để mở rộng đường Nguyễn Trãi về phía Tây đề nghị Ủy ban nhân dân thành phố xem xét điều chỉnh Đồ án điều chỉnh quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 Quận Ngô Quyền đến năm 2025 đã được phê duyệt.

Ủy ban nhân dân Quận Ngô Quyền tham gia ý kiến để Ủy ban nhân dân thành phố xem xét, quyết định./

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, PCT UBND quận THX;
- Lưu: QLĐT, VT.(6)

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN  
KT. CHỦ TỊCH  
PHÓ CHỦ TỊCH



Trần Hữu Xuân



Ký bởi: UBND quận Ngô Quyền  
Email: ubngoquyen@halphong.gov.vn  
Cơ quan: Ủy ban Nhân dân thành phố Hải Phòng  
Thời gian ký: 22.06.2015 17:11:34  
+07:00

PEOPLE'S COMMITTEE  
NGO QUYEN DISTRICT

SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness

No.: 437/UBND-QLDT

Hai Phong, 22 June 2015

Re: Expansion of Nguyen Trai Road to serve the  
Nguyen Trai Bridge construction project

**To: People's Committee of Hai Phong City.**

Implementing instructions of Hai Phong City People's Committee at Notification No.171/TB-UBND dated 18 June 2015 by Vice Chairman of People's Committee Mr. Thanh Son at the meeting with JICA Study Team regarding the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge, and Ring Road No.3 Construction Project.

Pursuant to Report No.28/BC-BQLPTDT dated 17 June 2015 by the Urban Development Works Management Unit on the implementation progress of the Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge Construction Project.

After collecting commentaries from relevant agencies including Department of Construction, Department of Natural Resources and Environment, People's Committee of Ngo Quyen District hereby reports to People's Committee of Hai Phong City as following:

1. Agree with JICA Study Team's proposal at Report No. 28/BC-BQLPTDT dated 17 June 2015 on expanding Nguyen Trai Road westwards with cross section of 41.5m. (According to Ngo Quyen District Amended Detailed Plan, scale 1/2000, up to 2025), particularly:

- **Regarding land clearance:** Compared to the planned and approved expansion of Nguyen Trai Road to both sides, the option to expand westwards is more feasible due to relatively low compensation and resettlement support, most structures are only semi-permanent. The difference in compensation cost between westwards expansion and both-side expansion is 119.6 billion Vietnamese dong (~5.4 mil USD). The amount of compensation, support and resettlement work as following:

+ Total area of land acquisition: 13,600 m<sup>2</sup>, of which: 04 organizations have total area of 6,300 m<sup>2</sup>; 155 household land parcels totaling 7,300 m<sup>2</sup> (67 street-facing parcels totaling 3,900 m<sup>2</sup>, 52 alley parcels totaling 2,900 m<sup>2</sup> and 36 parcels of a 3-storey apartment complex totaling 500 m<sup>2</sup>).

+ Cost of land clearance: 280.4 billion Vietnamese dong (~13 mil USD).

+ Projected resettlement: 300 shares.

- **Regarding route planning:** Westwards expansion of Nguyen Trai Road will connect directly with Nguyen Trai Road which has already been implemented per Nga 6 – May To roundabout planning under the Nga 5 – Cat Bi International Airport new urban area project.

2. Proposal: According to the Ngo Quyen District Amended Detailed Master Plan, scale 1/2000, up to 2025 approved by the City People's Committee at Decision No.2224/QD-UBND dated 11<sup>th</sup> November 2013, Nguyen Trai Road is planned for expansion to both sides with cross section of 50.5m. Therefore, to expand Nguyen Trai Road westwards, we request People's Committee of Hai Phong City to review and amend the approved Ngo Quyen District Detailed Master Plan, scale 1/2000, up to 2025.

People's Committee of Ngo Quyen District hereby submits our proposal to People's Committee of Hai Phong City to review and decide.

**Recipients:**

- As above;
- Chairman, Vice Chairman of THX District;
- Office archive.

**For and on behalf of Chairman,  
Vice Chairman**

(signed)

**Tran Huu Xuan**

UBND THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG  
SỞ XÂY DỰNG

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1210/SXD-QLQH

Hải Phòng, ngày 25 tháng 6 năm 2015

V/v hướng tuyến cầu Vũ Yên, phương  
án mở rộng đường Nguyễn Trãi và hình  
thức cầu Nguyễn Trãi, Vũ Yên theo đề  
xuất của JICA.

Kính gửi: Ủy ban nhân dân Thành phố Hải Phòng.

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân Thành phố tại Thông báo số 171/TB-UBND ngày 18/6/2015 về một số đề xuất của Đoàn nghiên cứu thuộc Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản JICA (sau đây gọi tắt là JICA) liên quan đến Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và đường Vành đai 3.

Theo báo cáo của JICA tại cuộc họp ngày 17/6/2015 về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và đường Vành đai 3.

Sau khi nghiên cứu, Sở Xây dựng báo cáo Ủy ban nhân dân Thành phố như sau:

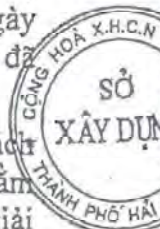
#### Về hướng tuyến cầu Vũ Yên:

Theo khảo sát của JICA, vị trí dự kiến xây dựng cầu Vũ Yên hiện nay cách cầu cảng của Công ty xăng dầu PETEC khoảng 180m về phía hạ lưu.

Để đảm bảo quy định khoảng cách từ cầu xăng dầu (nằm phía thượng lưu) đến cầu đường bộ là 300 (cảng loại IV) theo Nghị định 13/2011/NĐ-CP ngày 11/02/2011 của Chính phủ về an toàn công trình dầu khí trên đất liền, JICA đã đề xuất 2 phương án điều chỉnh vị trí cầu Vũ Yên như sau:

- Phương án 1: điều chỉnh vị trí cầu Vũ Yên 120m về phía hạ lưu (cách Cảng PETEC 300m), toàn bộ đường dẫn và cầu bên phía quận Hải An nằm trong phạm vi Cảng Hải An. Phương án này có ưu điểm là việc đền bù giải phóng mặt bằng tương đối đơn giản do chỉ nằm trong đất của Cảng Hải An, giảm tối đa ảnh hưởng đến dự án trong khu vực. Tuy nhiên, phương án này có nhược điểm là cầu sẽ áp sát vào tuyến đường sắt đô thị đã được xác định trong Quy hoạch chung Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải. Để đảm bảo an toàn cho tuyến giao thông nêu trên, cần thiết phải di chuyển tuyến đường sắt đô thị (khoảng 20-30m) về phía hạ lưu. Qua nghiên cứu cho thấy, khoảng cách điều chỉnh hướng tuyến của tuyến đường sắt đô thị không đáng kể, về mặt quy hoạch là chấp nhận được.

- Phương án 2: điều chỉnh vị trí cầu Vũ Yên 320m về phía hạ lưu (cách Cảng PETEC 500m). Phương án này có ưu điểm là không cắt qua bãi chính của Cảng Hải An để giảm ảnh hưởng đến các hoạt động của Cảng. Tuy nhiên, phương án này sẽ tạo ra tuyến cong chữ S gây bất tiện cho người điều khiển phương tiện giao thông, giao cắt trực tiếp với tuyến đường sắt đô thị. Do vậy, phương án tuyến này là không khả thi.



Phương án tổ chức quy hoạch và đấu nối giao thông tại khu vực cầu Vũ Yên cũng đã được Viện Quy hoạch nghiên cứu tương đối cụ thể trong đồ án Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 quận Hải An đến năm 2025. Ngày 21/4/2015, sau khi thẩm định Sở Xây dựng đã có Tờ trình số 25/TTr-SXD-QLQH trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét phê duyệt Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 quận Hải An đến năm 2025.

Để đảm bảo sự thống nhất về hướng tuyến của dự án với quy hoạch tại khu vực, Sở Xây dựng đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố đồng ý về chủ trương cho phép điều chỉnh vị trí cầu Vũ Yên theo phương án 1 do JICA đề xuất; JICA có trách nhiệm phối hợp với Viện Quy hoạch để nghiên cứu tổ chức hợp lý quy hoạch, đảm bảo tính kết nối chung của toàn khu vực.

## 2 Về mở rộng đường Nguyễn Trãi:

Theo điều chỉnh Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 quận Ngô Quyền đến năm 2025 đã được Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt tại Quyết định số 2224/QĐ-UBND ngày 11/11/2013, mặt cắt đường Nguyễn Trãi được quy hoạch mở rộng từ 18m hiện trạng lên thành 50,5m. Với chức năng kết nối giữa Cảng hàng không Quốc tế Cát Bi với các đô thị mới phía Bắc sông Cấm, trục đường Lê Hồng Phong – Nguyễn Trãi sẽ là một trong những tuyến giao thông chính quan trọng; là trục trung tâm thương mại, dịch vụ lớn của đô thị Hải Phòng.

Theo đề xuất của JICA, mặt cắt của tuyến đường này sẽ được giảm xuống còn 41,5m; trong đó: mặt cắt của đường dẫn cầu Nguyễn Trãi rộng 23,5m, lòng đường gom 2 bên cầu rộng 6m, vỉa hè 2 bên đường rộng 3m.

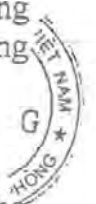
Phương án mặt cắt đường theo đề xuất trên của JICA có ưu điểm là giảm được chi phí giải phóng mặt bằng và chi phí đầu tư, rút ngắn thời gian thực hiện dự án. Tuy nhiên, để đáp ứng về nhu cầu về giao thông và cảnh quan đô thị trong tương lai, Sở Xây dựng đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố giao Sở Giao thông vận tải phối hợp với JICA nghiên cứu kỹ phương án giảm mặt cắt đường Nguyễn Trãi theo hướng đảm bảo chức năng và mục tiêu xây dựng mở rộng tuyến đường này.

## 3 Về kiến trúc cầu Nguyễn Trãi, Vũ Yên

JICA đề xuất 3 phương án: cầu dây văng (giá thành rẻ, thời gian thi công nhanh), cầu vòm (giá thành trung bình, thời gian thi công dài), cầu treo (giá thành cao, thời gian thi công ngắn). Sau khi nghiên cứu, Sở Xây dựng đề nghị:

– Đối với cầu Vũ Yên: Do cầu Vũ Yên nằm trên trục đường Vành đai 3, chủ yếu giải quyết vấn đề vận chuyển hàng hóa từ Cảng Lạch Huyện đi Khu công nghiệp VSIP và các tỉnh phía Bắc nên không nhất thiết phải sử dụng cầu có hình thức cầu vòm hoặc cầu dây văng. Qua nghiên cứu, Sở Xây dựng đề nghị dùng cầu dây văng do chi phí đầu tư thấp, thời gian thi công tương đối ngắn, đảm bảo kết cấu chịu lực và giảm chiều cao tĩnh không của cầu.

Đối với cầu Nguyễn Trãi: Cầu Nguyễn Trãi là cầu nối khu trung tâm đô



trọng về giao thông đô thị, là một trong số các điểm nhấn về kiến trúc, cảnh quan của Thành phố Hải Phòng. Hiện nay, dọc sông Cấm đã có cầu Kiển, cầu Bính và dự kiến cầu Vũ Yên đều là dạng cầu dây văng, do vậy việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi theo phương án cầu dây văng sẽ tạo cảm giác đơn điệu về không gian, kiến trúc, cảnh quan của đô thị. Đối với phương án cầu dây võng, mặc dù hình dáng kiến trúc đẹp, tuy nhiên do chi phí xây dựng cao, phải đóng luồng để thi công xây dựng trong thời gian dài sẽ ảnh hưởng lớn đến hoạt động giao thông thủy nội địa trong khu vực. Để đảm bảo sự đa dạng về kiến trúc, cảnh quan đồng thời tạo điểm nhấn nổi bật của đô thị, Sở Xây dựng đề nghị sử dụng phương án cầu vòm, loại cầu này đã được áp dụng tại nhiều đô thị trong và ngoài nước, có hình thức kiến trúc đẹp, phù hợp với cảnh quan đô thị trung tâm (ví dụ: cầu Rồng tại Thành phố Đà Nẵng, cầu Đông Trù tại Thành phố Hà Nội ...).

Trên đây là báo cáo của Sở Xây dựng về hướng tuyến cầu Vũ Yên, phương án mở rộng đường Nguyễn Trãi và hình thức cầu Nguyễn Trãi, Vũ Yên; đề nghị Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét quyết định. / *File*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Lưu: Phòng QLQH, VP.

**Tài liệu gửi kèm theo:**

- Thông báo số 171/TB-UBND ngày 18/6/2015.

**GIÁM ĐỐC**



**Đỗ Trọng Đạt**



Ký bởi: Sở Xây dựng  
 Email: soxd@haiphong.gov.vn  
 Cơ quan: Ủy ban Nhân dân thành phố Hải Phòng  
 Thời gian ký: 23.06.2015  
 14:54:34 +07:00

PEOPLE'S COMMITTEE OF HAI PHONG CITY  
**DEPARTMENT OF CONSTRUCTION**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Independence – Freedom – Happiness**

No.: 1210/SXD-QLQH

Hai Phong, 23 June 2015

Re: The alignment of Vu Yen Bridge, the expansion plan for Nguyen Trai Road, and the type of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge according to JICA's proposal

**To: People's Committee of Hai Phong City.**

Implementing the People's Committee's instructions at Notification No.171/TB-UBND dated 18 June 2015 on proposals of the Study Team under the Japanese International Cooperation Agency JICA (hereinafter referred to as JICA) regarding the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge, and Ring Road No.3 Construction Project.

According to JICA's report at the 17 June 2015 meeting regarding the Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge, and Ring Road No. 3 Construction Project.

After reviewing, the Department of Construction hereby reports to the People's Committee of Hai Phong City as following:

**1. Alignment of Vu Yen Bridge:**

According to JICA's survey, the planned location of Vu Yen Bridge is currently 180m downstream of PETEC Petrol Company's dock.

To meet the distance requirements of 300m between petrol harbor (upstream) and bridge pursuant to Decree No.13/2011/ND-CP on safety of onshore oil and gas works, JICA has proposed 2 amendment options for Vu Yen Bridge's location as following:

- Option 1: adjust Vu Yen Bridge's location 120m downstream (300m from Petec Harbour), all approach roads and bridges on the Hai An District side will lie within the area of Hai An Harbour. The advantage is that land clearance will be relatively simple since the concerned area lies within Hai An Harbour, which minimizes impact on the surrounding area. However, this option's drawback is that the bridge will be adjacent to the planned urban railway route under the Master Plan of Dinh Vu – Cat Hai Economic Zone. To ensure safety requirements for this route, the urban railway route should be relocated (20-30m) downstream. Research shows that the distance of alignment amendment is negligible; planning-wise it is acceptable.

- Option 2: adjust Vu Yen Bridge's location 320m downstream (500m from Petec Harbour). The advantage is that the bridge will not cut through Hai An Harbour's main base, which will not affect negatively on the Harbour's activities. However, this option will create an S-line alignment, directly intersecting with the urban railway route and making road traffic inconvenient. Therefore, this option is not feasible.

Traffic planning and connection in the Vu Yen Bridge area has also been studied in details by the Institute of Planning in the Hai An District Master Plan (scale 1/2000) up to 2025. On 21 April 2015, after review and appraisal, the Department of Construction has submitted Proposal No. 25/TTr-SXD-QLQH to the People's Committee of Hai Phong City to review and approve of the Hai An District Master Plan (scale 1/2000) up to 2025.

In order to ensure the consistency of the project's alignment with regional planning, the Department of Construction suggests the City People's Committee to agree on principal the amendment of Vu Yen Bridge's location per Option 1 proposed by JICA. JICA is responsible for cooperating with the Institute of Planning to study the appropriate planning to ensure regional connectivity.

## 2. Expansion of Nguyen Trai Road:

According to the amended Ngo Quyen District Detailed Plan (scale 1/2000) up to 2025 approved by the People's Committee of Hai Phong City at Decision No. 2224/QD-UBND dated 11 November 2013, the cross section of Nguyen Trai Road is planned to expand from the current 18m to 50.5m. With the function of connecting Cat Bi International Airport and new urban areas north of Cam River, the Le Hong Phong – Nguyen Trai route will be one of the main, important routes; the major commercial central axis of Hai Phong City.

Per JICA's proposal, this route's cross section will be reduced to 41.5m, of which: cross section of Nguyen Trai Bridge's approach road is 23.5m wide, pavement of frontage roads on both sides is 6m wide, sidewalk is 3m wide.

The advantage of JICA's proposed cross section is that land clearance and investment expenses will be reduced, project implementation duration will decrease. However, to meet future traffic and urban landscape requirements, the Department of Construction suggests the City People's Committee to appoint Department of Transport to cooperate with JICA to study in detail the plan to reduce Nguyen Trai Road's cross section.

## 3. Structure of Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge:

JICA has proposed 3 options: cable-stayed bridge (cheap price, short construction time), arch bridge (average price, long construction time), suspension bridge (high price, short construction time). After reviewing, Department of Construction hereby proposes:

- Vu Yen Bridge: Since Vu Yen Bridge lies on the Ring Road No. 3 route and mainly serves the transportation of goods from Lach Huyen Port to VSIP industrial park and northern provinces, there is no need to apply arch bridge or suspension bridge structure. Through study, Department of Construction proposes the option of cable-stayed bridge due to low investment and relatively short construction time, sufficient load-bearing structure and reduced vertical clearance.

- Nguyen Trai Bridge: Nguyen Trai Bridge plays an important part in urban transport, is one of the architectural highlights of Hai Phong City's landscape. Currently, along Cam River there are Kien Bridge, Binh Bridge and the planned Vu Yen Bridge which are all cable-stayed bridges, therefore the construction option of Nguyen Trai Bridge as a cable-stayed bridge will create a monotone in urban landscape and architecture. Regarding the suspension bridge option, despite nice architectural form, high construction expenses and the need to close off for construction for a long time will negatively affect regional maritime



activities. To ensure diversity in landscape and create an urban landmark, Department of Construction proposes to apply the arch bridge option. This type of bridge has been applied in many urban cities within and outside of the country, has beautiful architectural form and is suitable for central urban landscape (e.g.: Dragon Bridge in Da Nang City, Dong Tru Bridge in Ha Noi City,...).

Department of Construction reports on the alignment of Vu Yen Bridge, expansion of Nguyen Trai Road, and bridge type of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge as above. We hereby requests the People's Committee of Hai Phong City review and approve.

**Recipients:**

- As above;
- Office archive.

**Director**

(signed)

**Accompanying documents:**

- Notification No.171/TB-UBND dated 18 June 2015

**Do Trong Dat**

ỦY BAN NHÂN DÂN  
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG  
VĂN PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 2230 /VP-GT

Hải Phòng, ngày 20 tháng 7 năm 2015

V/v một số kiến nghị của Đoàn nghiên cứu của JICA về Dự án cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên

Kính gửi:

- Các Sở: Giao thông vận tải, Xây dựng;
- Văn phòng đại diện Công ty Chodai tại Hà Nội.

Phúc đáp một số kiến nghị của Đoàn nghiên cứu của JICA về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và đường vành đai 3 tại buổi làm việc ngày 17/6/2015,

Xét ý kiến của Sở Giao thông vận tải tại Công văn số 1126/SGTVT-TĐXD ngày 22/6/2015; Sở Xây dựng tại Công văn số 1210/SXD-QLQH ngày 23/6/2015; Ủy ban nhân dân quận Ngô Quyền tại Công văn số 437/UBND-QLĐT ngày 22/6/2015; Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng tại Công văn số 1009/CVHHHP-QLC ngày 19/6/2015 về việc tham gia ý kiến Báo cáo giữa kỳ của Đoàn nghiên cứu JICA về Dự án cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên (gửi kèm theo),

Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố Lê Thanh Sơn có ý kiến như sau:

1. Về đề xuất thay đổi hướng tuyến đường dẫn cầu Vũ Yên và di dời cảng xăng dầu PETEC: Đề nghị Đoàn nghiên cứu JICA tiếp tục phối hợp với Sở Xây dựng, Sở Giao thông vận tải, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Ban Quản lý công trình xây dựng phát triển đô thị và các ngành, địa phương liên quan nghiên cứu tổ chức hướng tuyến cho hợp lý, đảm bảo tính kết nối chung của toàn khu vực, giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của các tập thể, cá nhân, công trình trong khu vực.

2. Về phương án mở rộng đường Nguyễn Trãi: Cần nghiên cứu cả 02 phương án mặt cắt ngang đường 41,5m và 50,5m. Đối với phương án 41,5m, đề nghị Tư vấn phối hợp cùng Sở Giao thông vận tải, Sở Xây dựng, Ủy ban nhân dân quận Ngô Quyền nghiên cứu theo hướng đảm bảo chức năng, mục tiêu xây dựng như mục tiêu quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 quận Ngô Quyền đã được duyệt.

3. Về kết nối giữa cầu Nguyễn Trãi và đường Lê Thánh Tông bằng 02 cầu dẫn như đề xuất của Tư vấn tại Báo cáo giữa kỳ: Giao Sở Giao thông vận tải nghiên cứu cụ thể, báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố trước ngày 30/7/2015.

4. Đối với phương án kiến trúc cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên:

- Cầu Vũ Yên: Nghiên cứu phương án kiến trúc là cầu dây văng và so sánh với các phương án kiến trúc khác.

- Cầu Nguyễn Trãi: Nghiên cứu phương án kiến trúc là cầu vòm thép và so sánh với các phương án khác.

5. Về đề xuất làn đường dành riêng cho xe bus trên cầu Nguyễn Trãi: Đồng ý theo đề xuất của Sở Giao thông vận tải không bố trí riêng làn dành cho xe buýt.

Văn phòng Ủy ban nhân dân thành phố xin thông báo để các ngành, địa phương, đơn vị liên quan thực hiện./.

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- TTTU, TTHĐND TP;
- CT, PCT Lê Thanh Sơn;
- Cảng vụ HH HP;
- UBND các quận, huyện: NQ, HA, TN;
- BQL CTCD và PTĐT;
- CVP, các PCVP: BBS, BNH;
- CV: GT3, QH, GT, GT2;
- Lưu VT.

**KT. CHÁNH VĂN PHÒNG  
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



**Bùi Bá Sơn**

**PEOPLE'S COMMITTEE  
OF HAIPHONG CITY  
OFFICE**

No: 2230 / VP-GT  
Re: Some recommendations of  
JICA study team for Nguyen  
Trai bridge and Vu Yen bridge  
projects

**THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**  
**Freedom – Independence – Happiness**

*Haiphong, 20<sup>th</sup> July 2015*

To:                   - Department of Transport, Department of Construction  
                          - Hanoi Representative Office of CHODAI Co.,Ltd

Responding to some recommendations of JICA study team for investment construction project of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge and the Ring Road No.3 at the meeting dated 17<sup>th</sup> June 2015,

Considering ideas of Department of Transport in Official Letter No.1126/SGTVT-TĐXD dated 22<sup>nd</sup> June 2015; Department of Construction in Official Letter No.1210/SXD-QLQH dated 23<sup>rd</sup> June 2015; People's Committee of Ngo Quyen District in Official Letter No.437/UBND-QLĐT dated 22<sup>nd</sup> June 2015; Maritime Administration of Haiphong in Official Letter No.1009/CVHHHP-QLC dated 19<sup>th</sup> June 2015 expressing ideas for the Interim Report of the study team for Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge projects (please see attached file).

The Vice Chairman of Hai Phong People's committee Le Thanh Son has comments as below:

1. For proposal of changing in alignment of Vu Yen bridge's approach road and relocation of PETEC petrol port: Ask JICA study team to continue coordinating with Department of Construction, Department of Transport, Maritime Administration of Haiphong, PMU and related agencies, localities to reasonably study, and organize alignment, ensuring general connection of the whole area, minimizing impact to business, production activities, life of residents, and construction in this area.

2. For option of extending Nguyen Trai street: Need to study the both options of 41.5m and 50.5m in cross section. For 41.4m option, asking consultant to coordinate with Department of Transport, Department of Construction, People's Committee of Ngo Quyen District to study with target of ensuring function, construction objective as the approved detail 1/2000 plan of Ngo Quyen District.

3. For connecting between Nguyen Trai bridge and Le Thanh Tong Street by 02 approaches as proposal of Consultant in Interim Report: Assign Department of Transport to study specifically, then report to People's Committee of the city before 30<sup>th</sup> July 2015.

4. For architecture option of Nguyen Trai bridge, Vu Yen bridge:
- Vu Yen bridge: Study architecture alternative of cable-stayed bridge and compare with other architecture alternatives.
  - Nguyen Trai bridge: Study architecture alternative of steel arch bridge and compare with other architecture alternatives.
5. For dedicated bus lane proposal on Nguyen Trai bridge: Agreed with proposal of Department of Transport without setting out dedicated bus lane.

Office of People's Committee of the city announces to related industries, localities, and units to implement./.

**To:**

- As above;
- TTTU, TTHĐND TP;
- CT, PCT Le Thanh Son;
- Maritime Administration of Haiphong;
- People's Committee of Districts: NQ, HA, TN;
- Board of Management CTCD and PTĐT;
- Offices, PCVP: BBS, BNH;
- CV: GT3, QH, GT, GT2;

For filing.

**PP. CHIEF OF OFFICE  
VICE CHIEF OF OFFICE**

Signed

**Bui Ba Son**

ỦY BAN NHÂN DÂN  
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 4170 /UBND-GT

Hải Phòng, ngày 02 tháng 11 năm 2015

V/v một số nội dung liên quan đến  
triển khai dự án đầu tư xây dựng  
cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên

BQL CÔNG TRÌNH XD PT ĐÔ THỊ  
CÔNG VĂN ĐẾN  
Số: ... 336 ...  
Ngày 04 Tháng 11 Năm 2015

Kính gửi: Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản.

Phúc đáp thư ngày 14/9/2015 của Cơ quan hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) về việc đề nghị Ủy ban nhân dân thành phố xem xét ký biên bản ghi nhớ (MD) của chuyến công tác từ ngày 07/9/2015 đến ngày 11/9/2015 và cung cấp thông tin liên quan đến việc di dời cảng Hải Phòng, thứ tự ưu tiên xây dựng các cầu Hoàng Văn Thụ, Nguyễn Trãi, Vũ Yên,

Ủy ban nhân dân thành phố có ý kiến như sau:

1. Ủy ban nhân dân thành phố giao Ban Quản lý công trình xây dựng và phát triển đô thị trên cơ sở ý kiến tham gia của các ngành, tổng hợp của Sở Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện và ký Biên bản ghi nhớ với đại diện JICA.

2. Về thứ tự ưu tiên xây dựng cầu Hoàng Văn Thụ, cầu Nguyễn Trãi:

- Cầu Nguyễn Trãi được xác định là trọng điểm về giao thông, có chức năng kết nối vùng và điểm nhấn quan trọng về kiến trúc, cảnh quan của thành phố. Ngoài việc góp phần cùng với cầu Hoàng Văn Thụ kết nối khu vực hành chính cũ với Trung tâm hành chính - chính trị Bắc sông Cấm, với Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng, Cảng Hàng không quốc tế Cát Bi, Cầu Nguyễn Trãi còn đảm nhận vai trò liên kết vùng qua việc mở thêm một đường giao thông mới kết nối trung tâm thành phố qua huyện Thủy Nguyên đến Quốc lộ 10, Quốc lộ 18.

- Cầu Hoàng Văn Thụ có nhiệm vụ chủ yếu là kết nối Khu Trung tâm hành chính, chính trị mới của thành phố với trung tâm thành phố cũ, tạo điều kiện tốt nhất về giao thông, đảm bảo thời gian đi lại ngắn nhất và an toàn nhất khi Trung tâm hành chính, chính trị mới của thành phố đi vào hoạt động.

Do các đặc điểm như trên, Ủy ban nhân dân thành phố đặt mức độ ưu tiên cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên cao hơn so với cầu Hoàng Văn Thụ.

3. Về kế hoạch di dời và các văn bản cụ thể liên quan đến việc di dời cảng Hải Phòng:

Việc di dời các bến cảng tại khu vực Hoàng Diệu đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009, theo đó, đến năm 2025, phần đất cảng ven sông Cấm, bao gồm khu vực Hoàng

Điều sẽ di dời dành cho phát triển khu chức năng đô thị, công trình dịch vụ công cộng, cây xanh, văn phòng, thương mại. Chủ trương trên không liên quan đến việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi. Tiến độ xây dựng cầu Nguyễn Trãi không ảnh hưởng đến việc di dời các bến cảng. Trong trường hợp cầu Nguyễn Trãi được xây dựng trước, cùng với việc hai bến khởi động tại Lạch Huyện đi vào hoạt động, Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng cần thực hiện điều tiết, sắp xếp hoạt động sản xuất kinh doanh của mình cho phù hợp, không ảnh hưởng đến chủ trương phát triển chung của toàn thành phố.

Tuy nhiên, để tạo điều kiện thuận lợi về sản xuất, kinh doanh cho Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng khi thực hiện chủ trương di dời các bến cảng tại khu vực Hoàng Diệu, Ủy ban nhân dân thành phố đã có các văn bản: số 9324/UBND-GT ngày 01/12/2014; số 3446/UBND-GT gửi Bộ Giao thông vận tải đề nghị có ý kiến cho phép Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng được xây dựng một số bến tại Lạch Huyện.

Ngày 29/7/2015, Bộ Giao thông vận tải có Văn bản số 9880/BGTVT-KHĐT, tại Văn bản này, Bộ Giao thông vận tải thông báo sẽ có ý kiến cụ thể về đề nghị của Ủy ban nhân dân thành phố khi các văn bản pháp lý có liên quan về quy hoạch, mô hình quản lý khu bến cảng Lạch Huyện được hoàn thiện ( Văn bản gửi kèm).

Mặt khác, theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Cảng Lạch Huyện là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), căn cứ Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 thì thẩm quyền quyết định đầu tư các bến tại Lạch Huyện thuộc Thủ tướng Chính phủ.

Như vậy, hiện tại, vị trí di dời các bến cảng khu vực Hoàng Diệu chưa được cơ quan thẩm quyền quyết định cụ thể, Ủy ban nhân dân thành phố sẽ tiếp tục làm việc với các cơ quan liên quan để sớm có đồng thuận về vấn đề trên và thông tin tới quý Cơ quan trong thời gian sớm nhất.

4. Ủy ban nhân dân thành phố đồng ý với khuyến nghị của JICA về việc không đưa hạng mục di dời các bến cảng khu vực Hoàng Diệu vào dự án./.

**Nơi nhận:**

- Như kính gửi;
- CT, các PCT UBND TP;
- Các Sở: KHĐT, XD, GTVT, NV, TNMT;
- BQL CTXD PT đô thị;
- CVP, PCVP Bùi Bá Sơn;
- CV: GT3, QH, ĐN;
- Lưu VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ  
KT. CHỦ TỊCH  
PHÓ CHỦ TỊCH



**HAI PHONG CITY'S  
PEOPLE'S COMMITTEE**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness**

No.: 4170/UBND-GT

*Hai Phong, Nov 02<sup>nd</sup>, 2015*

Re: related issues on Nguyen Trai Bridge and Vu Yen Bridge Construction Investment Project

**To: Japan International Cooperation Agency (JICA)**

Reply to Letter dated Sep 14<sup>th</sup> 2015 of JICA about request HPPC to sign the Minutes of Discussion (MD) of the Mission from Dec 07<sup>th</sup> 2015 to Sep 11<sup>th</sup> 2015 and to provide related information on relocation of Hai Phong Port, priority order of Hoang Van Thu bridge, Nguyen Trai bridge, Vu yen Bridge,

HPPC have comment as following:

1. HPPC assign Management Unit of Urban Development Construction to base on comments of Sectors, Department of Planning and Investment to complete and sign the MD with JICA representative.

2. Priority order of Hoang Van Thu Bridge, Nguyen Trai Bridge construction:

Nguyen Trai Bridge is determined the main point of traffic, with the function of regional connection and a landmark of architecture, landscape of City. Beside the function of connecting the old administrative center with new administrative center in the North Cam River like Hoang Van Thu Bridge, Nguyen Trai Bridge is also have a role of regional connection by constructing a new road connect city center and Thuy Nguyen District to NH10 and NH18.

Hoang Van Thu Bridge has main role of connecting new administrative center with old city center, creating the best condition on traffic, ensuring the shortest time and safest way when new administrative center is in operation.

Base on above properties, HPPC set the priority order of Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge higher than Hoang Van Thu Bridge.

3. Related documents and plan of Hai Phong Port relocation:

Relocation of ports at Hoang Dieu area was approved by Prime Minister in Decision No.1448/QD-TTg dated Sep 16<sup>th</sup> 2009, in which, to 2025, the land on Cam River bank including Hoang Dieu area will be relocated for the urban function development area, public service construction, green, office, commerce. The above policy is not related to Nguyen Trai Bridge construction. Construction schedule of Nguyen Trai Bridge is not affect to port relocation. In case of Nguyen Trai Bridge is constructed before port relocation, with the operation of 2 starting ports in Lach Huyen, Hai Phong Port JSC. need to arrange, regulate business, production activities appropriately, not affect to general development policy of city.



However, to create the convenience for producing, business of Hai Phong Port JSC when implement relocation policy for the ports in Hoang Dieu area, HPPC had documents No. 9324/UBND-GT dated Dec 01<sup>st</sup> 2014; No.3446/UBND-GT to MOT, request for permission of Hai Phong Port JSC. to construct some jetties in Lach Huyen.

On July 29<sup>th</sup>, 2015, MOT has document No.980/BGTVT-KHDT, in which, MOT notice that they will have detail comment about the request of HPPC when legal document related to Master Plan, Management model of Lach Huyen Port are completed.

On the other hand, according to Master plan of Vietnam Port system development to 2020, orient to 2030, Lach Huyen Port is national complex port, international gate (class IA), base on Decree No. 21/2012/ND-CP dated March 21<sup>st</sup> 2012, the Prime Minister has authority to decide the investment of jetties in Lach Huyen Port.

Therefore, at this moment, the specific relocation position of ports in Hoang Dieu area is not decided by authorized agency specifically, HPPC will continue working with related agencies to unify the above issue soon and notice to JICA as soon as possible.

4. HPPC agree with JICA about not put the item of ports relocation in Hoang Dieu area to Nguyen Trai Bridge Project.

***Address to:***

- Chairman and Vice Chairmen
- Dpt: DPI, DOC, DOT, DHA, DONRE
- Chief Official and Vice Chief Officials  
Bui Ba Son
- PMU of UDC;
- Expert: GT3, QH, DN

**ON BEHALF OF CITY'S PEOPLE'S COMMITTEE  
VICE CHAIRMAN**

(Signed and Seal)

**Le Thanh Son**

SỞ XÂY DỰNG HẢI PHÒNG  
VIỆN QUY HOẠCH

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

SỐ: *Ab2*...CV/QH-KT2  
"V/v cung cấp thông tin cao độ nền  
thiết kế trong khu vực triển khai dự án  
xây dựng đường trục chính đô thị  
thành phố Hải Phòng".

Hải Phòng, ngày *20* tháng 11 năm 2015.

Kính gửi: Đoàn nghiên cứu JICA, Dự án xây dựng đường trục chính  
thành phố Hải Phòng.

Viện Quy hoạch Hải Phòng nhận được Công văn số 0911-3/2015/CV-HNRO ngày 10/11/2015 của đoàn nghiên cứu JICA – Dự án xây dựng đường trục chính thành phố Hải Phòng (đường vành đai 3) về việc "*Xin cung cấp thông tin cao độ nền thiết kế trong khu vực triển khai dự án*". Dự án xây dựng đường trục chính thành phố Hải Phòng bao gồm 03 hợp phần: cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên và 13km đường vành đai 3. Khu vực triển khai dự án nằm ở các quận Hải An, quận Ngô Quyền, huyện Thủy Nguyên.

Sau khi tiến hành thực địa và nghiên cứu các tài liệu quy hoạch có liên quan, Viện Quy hoạch Hải Phòng có ý kiến trả lời như sau:

1/ Khu vực xây dựng cầu Nguyễn Trãi:

- Phía bờ Nam sông Cấm thuộc quận Ngô Quyền, căn cứ Điều chỉnh quy hoạch chi tiết 1/2000 quận Ngô Quyền đã được UBND Thành phố phê duyệt tại quyết định số 2224/QĐ-UB ngày 11/11/2013, xác định cốt nền xây dựng khu vực từ +4,2m đến +5,0m (cao độ Hải đồ) tương đương +2,3m đến +3,1m (cao độ Quốc gia).

- Phía bờ Bắc sông Cấm thuộc huyện Thủy Nguyên, căn cứ theo quy hoạch 1/2000 Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP- Hải Phòng đã được UBND Thành phố phê duyệt tại quyết định số 2112/QĐ-UBND ngày 10/12/2008; theo quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, thành phố Hải Phòng đến năm 2025 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1438/QĐ-TTg ngày 03/10/2012, xác định cốt nền xây dựng khu vực là  $\geq +4,50\text{m}$  (cao độ hải đồ) tương đương  $\geq +2,60\text{m}$  (cao độ Quốc gia); cao độ mặt đê tả sông Cấm xác định +6,5m (cao độ hải đồ) tương đương +4,60m (cao độ Quốc gia).

## 2/ Khu vực xây dựng cầu Vũ Yên:

- Phía bờ Bắc, căn cứ QHCT 1/500 Khu vui chơi giải trí, nhà ở và công viên sinh thái đảo Vũ Yên đã được UBND Thành phố phê duyệt tại quyết định số 584/QĐ-UBND ngày 20/3/2015, xác định cốt nền xây dựng khu vực từ +4,6m đến +4,8m (cao độ Hải đồ) tương đương +2,7m đến +2,9m (cao độ Quốc gia).

- Phía bờ Nam, căn cứ theo quy hoạch phân khu Hải An đang trình UBND thành phố phê duyệt, xác định cốt nền xây dựng khu vực từ +4,7m đến +5,0m (cao độ Hải đồ) tương đương +2,80m đến +3,1m (cao độ Quốc gia).

## 3/ Khu vực đường vành đai 3:

Căn cứ theo quy hoạch chung khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải Hải Phòng, xác định cốt nền xây dựng 13km đường vành đai 3 như sau:

- Đoạn qua huyện Thủy Nguyên, cốt nền xây dựng từ +4,50m đến +4,80m (cao độ Hải đồ) tương đương +2,60m đến +2,80m (cao độ Quốc gia).

- Đoạn qua khu vực quận Hải An, cốt nền xây dựng từ +4,7m đến +5,0m (cao độ Hải đồ) tương đương +2,8m đến +3,1m (cao độ Quốc gia).

Đề nghị đoàn nghiên cứu JICA – Dự án xây dựng đường trục chính thành phố Hải Phòng lập phương án thiết kế chi tiết để thuận lợi cho việc kết nối cơ sở hạ tầng giao thông trong tương lai.

Trên đây là ý kiến của Viện Quy hoạch Hải Phòng kính gửi đoàn nghiên cứu JICA để tiến hành các thủ tục tiếp theo.

### Nơi nhận:

- Như trên;
- Lãnh đạo viện;
- Phòng Kỹ thuật 2;
- Lưu viện.



**DOC  
PLANNING INSTITUTE (HPPI)**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness**

No.: 162 CV/QH-KT2

*Hai Phong, Nov 26<sup>th</sup>, 2015*

Re: Providing design level in project area of Hai Phong Arterial Road Construction

**To: JICA Study Team, Hai Phong Arterial Road Construction Project**

Reply to Letter No. 0911-3/2015/CV-HNRO dated 10<sup>th</sup> November 2015 of JICA Study Team – Hai Phong Arterial Road Construction Project (RR3) regarding to “Providing design level in project area”. The project is including 03 components: Nguyen Trai Bridge, Vu Yen Bridge and 13km RR3. Project site is located on the area of Hai An District, Ngo Quyen District and Thuy Nguyen District.

After carry out site survey and refer to related planning document, HPPI have reply as following:

1. Nguyen Trai Bridge:

The South side of Cam River in Ngo Quyen District, based on detail adjusted planning 1/2000 of Ngo Quyen District approved by HPPC in Decision No.2224/QD-UB dated 11<sup>th</sup> November 2013, design level is from +4.2m to +5.0m (Marine level) equivalent to +2.3 to +3.1m (National level)

The North side of Cam River in Thuy Nguyen District, based on 1/2000 planning of VSIP – Hai Phong approved by HPPC in Decision No.2112/QD-UBND dated 10<sup>th</sup> December 2008; following master plan of Dinh Vu – Cat Hai economic zone, Hai Phong City up to 2025 approved by Prime Minister in Decision No.1438/QD-TTG dated 03<sup>rd</sup> October 2012, design level is  $\geq +4.5\text{m}$  (Marine level) equivalent to  $\geq +2.60\text{m}$  (National level); level of the dyke of Cam river is +6.5m (Marine level) equivalent to +4.6m (National level).

2. Vu Yen Bridge construction area:

The North side, based on 1/500 master plan of Vu Yen island project approved by HPPC in Decision No.584/QD-UBND dated 20<sup>th</sup> March 2015, design level is +4.6m to +4.8m (Marine level) equivalent to +2.7m to +2.9m (National level).

In the South side, based on Hai An area planning which is now submitting HPPC for approval, design level is +4.7m to +5.0m (Marine level) equivalent to +2.80m to +3.1m (National level).

3. RR3

Based on Dinh Vu – Cat Hai master plan, design level of RR3 as following:

- Section in Thuy Nguyen district, design level is +4.5m to +4.8m (Marine level) equivalent +2.6m to +2.8m (National level).
- Section in Hai An district, design level is +4.7m to +5.0m (Marine level) equivalent to +2.8m to +3.1m (National level).

Kindly request JICA study team to make design of project accordance with the connection of future traffic infrastructure.

HPPI have comment as above to JICA study team.

**Hai Phong Planning Institute  
Chief of Institute**

(Signed and Seal)

**Khoa Nang Du**

CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM  
CẢNG VỤ HÀNG HẢI HẢI PHÒNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1985/CVHHHP-QLC

Hải Phòng, ngày 02 tháng 12 năm 2015

V/v đóng góp ý kiến về Dự án đầu tư xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Vũ Yên

Kính gửi: Đoàn nghiên cứu JICA - Văn phòng đại diện tại Hà Nội

Cảng vụ hàng hải Hải Phòng nhận được Văn bản số 0911-1/2015/CV-HNRO ngày 09/11/2015 của Đoàn nghiên cứu JICA, Dự án xây dựng đường trục chính thành phố Hải Phòng - Văn phòng đại diện tại Hà Nội (JICA) về việc tham gia ý kiến về chiều cao tĩnh không và vị trí trụ của cầu Nguyễn Trãi và cầu Vũ Yên, Hải Phòng. Sau khi nghiên cứu, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng có ý kiến tham gia như sau:

Hiện nay, khu vực Sông Cấm từ cầu Nguyễn Trãi (theo ý kiến thống nhất của UBND thành phố Hải Phòng có chiều cao tĩnh không là 25m) đến cầu Bạch Đằng (có chiều cao tĩnh không là 52m, đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt và đang thi công) có các cầu cảng Cá Hạ Long, Cơ khí Hạ long, Đài Hải, Cửa Cấm, Thủy Sản II, Nam Hải, Đoàn Xá, Transvina, Hải Đăng, Green Port, Chùa Vẽ, Total Gas, Đông Hải, Năng lượng, K99, Tân cảng 128, Biên Phòng, Cảnh sát biển, Petec,... đang khai thác cho tàu 10.000DWT, một số bến khai thác tàu đến 20.000DWT giảm tải. Vì vậy, để phù hợp với quy hoạch phát triển Nhóm cảng biển số 1 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và hiện trạng khai thác các bến cảng, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng có ý kiến tham gia như sau:

#### 1. Cầu Vũ Yên

- Về chiều cao tĩnh không: Để đảm bảo tính tương đồng, hài hòa giữa hai cây cầu Bạch Đằng và Vũ Yên và tạo thuận lợi cho tàu hành trình thông suốt vào, rời các bến cảng trong khu vực sông Cấm phù hợp với Quy hoạch, thống nhất chiều cao tĩnh không cầu Vũ Yên bằng 52m tính từ +/-0,0m hải đồ;

- Chiều rộng tĩnh không: Nhịp cầu chính của cầu theo đề xuất của Đoàn nghiên cứu JICA là 340m, đề nghị nghiên cứu vị trí của các trụ cầu chính đặt hai bên bờ sông Cấm cần đảm bảo chiều cao tĩnh không thông thuyền, không ảnh hưởng đến an toàn hàng hải cho tàu thuyền qua lại;

- Thiết kế chống va xô cho trụ cầu Vũ Yên: Đề nghị đoàn nghiên cứu JICA nghiên cứu chọn tàu có trọng tải 20.000DWT giảm tải để thiết kế chống va xô cho trụ cầu;

#### 2. Cầu Nguyễn Trãi

Thiết kế chống va xô cho trụ và chiều dài nhịp chính cầu Nguyễn Trãi: Thống nhất phương án chọn tàu có trọng tải 7.000DWT để thiết kế; với chiều

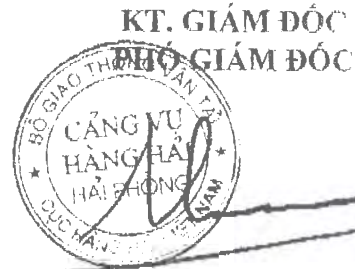
dài nhịp chính 280m theo đề xuất của Đoàn nghiên cứu JICA, đề nghị nghiên cứu vị trí của các trụ cầu chính đặt hai bên bờ sông Cẩm cần đảm bảo chiều cao tĩnh không thông thuyền, không ảnh hưởng đến an toàn hàng hải cho tàu thuyền qua lại.

Trên đây là ý kiến tham gia của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng gửi Đoàn nghiên cứu JICA tham khảo.

Trân trọng kính chào./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Giám đốc (để b/cáo);
- Lưu: VT, QLC.



**Lê Văn Thuận**

**VIETNAM MARINE ADMINISTRATION  
HAI PHONG MARINE ADMINISTRATION**

**SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM  
Independence – Freedom – Happiness**

No.: 1985/CVHHHP-QLC

*Hai Phong, Dec 02<sup>nd</sup>, 2015*

Re: Comments on Nguyen Trai Bridge and Vu  
Yen Bridge Construction Project

**To: JICA Study Team – Hanoi Representative Office**

Reply to Letter No. 0911-1/2015/CV-HNRO dated 09<sup>th</sup> November 2015 of JICA Study Team – Hai Phong Arterial Road Construction Project. Hai Phong Marine Administration (HPMA) have comment as following:

Nowadays, Cam River section from Nguyen Trai Bridge (25m of navigation height regarding to comment of HPPC) to Bach Dang Bridge (52m of navigation height approved by authorized Agencies which is now under construction) has ports such as Ca Ha Long, Ha Long Machinery, Dai Hai, Cua Cam, Thuy San II, Nam Hai, Doan Xa, Transvina, Hai Dang, Green Port, Chua Ve, Total Gas, Dong Hai, Energy, K99, Tan Cang 128, Border Defense, Marine Police, PETEC,... which are operating for 10,000 DWT ship, some berths are operating for downloaded 20,000 DWT ship. Therefore, to make accordance with the development of Marine Port No.1 Group to 2020, orient to 2030 and current operating situation of berths, Hai Phong Marine Administration have comments as following:

1. Vu Yen Bridge

Navigation height: to assure the homology, harmony between Bach Dang Bridge and Vu Yen Bridge, unify the navigation height of Vu Yen Bridge is 52m from +/-0,0m of marine level;

Navigation width: JICA study team propose main span of bridge is 340m. Request to study the position of tower to assure the navigation height and marine safety for ships and boat passing through.

Collision design for Vu Yen Bridge: request to study with downloaded 20,000 DWT ship for design

2. Nguyen Trai Bridge

Collision design and main span length of Nguyen Trai Bridge: unify to choose 7,000 DWT ship for collision design; with main span length of 280m according to proposal of JICA study team, request to study the position of main pier to assure the navigation height and marine safety for ship and boat passing through.

HPMA have above comments to JICA Study Team for reference.

Your Faithfully./.

**ON BEHALF OF DIRECTOR  
DEPUTY DIRECTOR  
(Signed and Sealed)**

**Le Van Thuan**




<b>Biên bản cuộc họp (20/10/2016 / Người báo cáo: Nguyễn Anh Đức)</b>	
<b>Tiêu đề</b>	<b>Thảo luận về ảnh hưởng của thiết kế cầu Nguyễn Trãi trong khu vực Cảng Hoàng Diệu, Thành phố Hải Phòng đến hệ thống đường sắt trong cảng</b>
<b>Thành phần tham dự</b>	Đại diện Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam: Ông Đỗ Hồng Sơn – Phó Trưởng Ban Quản lý Kết cấu Hạ tầng Đường sắt Ông Tạ Đình Việt – Chuyên viên Ban Quản lý Kết cấu Hạ tầng Đường sắt Ông Trịnh Trương Dương – Chuyên viên Ban Vận tải
	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản - JICA: Bà WATANABE Arisa – Chuyên gia Bộ phận Đông Nam Á 3
	Đoàn nghiên cứu JICA: Ông Hiroshi KUDO – Phó Giám đốc Dự án xây dựng cầu Nguyễn Trãi Ông Hồ Thái Hùng – TGD Công ty Chodai & Kiso-Jiban Việt Nam Ông Nguyễn Anh Đức – Điều phối viên Dự án
<b>Thời gian/ Địa điểm</b>	20/10/2016 09:00 AM
	Trụ sở Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam
<b>Nội dung làm việc</b>	Sau khi trao đổi, các bên thống nhất như sau:  <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Thiết kế các trụ của phần cầu chính và cầu nhánh nằm trong khu vực ga phân loại hàng hóa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Đối với trụ của phần cầu chính nằm ở khu vực ga phân loại hàng hóa cần bố trí đảm bảo khô giới hạn tiếp giáp kiến trúc và ảnh hưởng ít nhất đến hoạt động vận tải đường sắt đặc biệt là trong quá trình thi công trụ.</li> <li>Phần cầu nhánh, các bên cho rằng phương án không có trụ nào nằm trong khu vực ga phân loại hàng hóa là phương án tối ưu đối với hoạt động của hệ thống đường sắt trong cảng.</li> </ul> </li> <li><b>Đề xuất thay đổi hướng tuyến đường sắt kết nối với khu vực phía Tây của Cảng Hoàng Diệu</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Do đặc điểm vận hành của đường sắt trong khu vực cảng, các bên cho rằng phương án tuyến nằm phía sau ghi chuyển (tham khảo hướng tuyến màu tím trong bản vẽ đính kèm) là phương án tối ưu đối với hoạt động của hệ thống đường sắt trong cảng.</li> </ul> </li> <li><b>Đề nghị:</b> Nghiên cứu phương án giao cắt trên cơ sở nội dung trên, xin ý kiến tham vấn của đơn vị quản lý cảng về ảnh hưởng đối với hoạt động của cảng, xin ý kiến của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của thành phố Hải Phòng và Bộ giao thông vận tải về quy hoạch. Sau đó hoàn thiện phương án và gửi Bộ giao thông vận tải để được xem xét, bổ sung quy hoạch chi tiết về giao cắt với đường sắt tại khu vực của dự án làm cơ sở triển khai các thủ tục tiếp theo theo quy định hiện hành</li> </ol>
<b>Tài liệu đính kèm</b>	Bản vẽ phương án tuyến

Đại diện Đoàn nghiên cứu JICA



HIROSHI KUDO

Đại diện Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam



Đỗ Hồng Sơn

<b>Minutes of Meeting (20/10/2016 / Reporter: Nguyen Anh Duc)</b>	
<i>Title</i>	<b>Discussion on the impact of the ramp in Hoang Dieu Port to the railway system</b>
<i>Attendant</i>	VNR:  Mr Do Hong Son – Vice head of railway infrastructure management Department Mr Ta Dinh Viet – Staff of railway infrastructure management Department Mr Trinh Truong Duong – Staff of Transport Department
	JICA:  Ms. WATANABE Arisa – Southeast Asia Division 3  JICA Study team:  Mr Hiroshi KUDO – Deputy Director of Nguyen Trai Bridge Construction Project Mr. Ho Thai Hung – Director of Chodai & Kiso-Jiban Vietnam Mr. Nguyen Anh Duc – coordinator
<i>Time/ location</i>	20/10/2016      09:00 AM  VNR Office
<i>Content</i>	<p>After discussion, both sides agree that:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Design of main bridge's pier and ramp's pier in switchyard area</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- For the main bridge's pier in the switchyard area, need to assure the limited railway size next to structure and minimum impact to the railway transportation especially in pier construction period.</li> <li>- For the ramp, both size agree that alternative with no pier in switchyard area is the optimized alternative for the operation of railway in the port.</li> </ul> </li> <li><b>2. Propose to re-alignment of railway connect with the west side of Hoang Dieu Port</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Base on the operation properties in the port, both sides think that the alignment after the swicht is better (the alignment with violet color) which is the optimized alternative for the operation of railway in the port.</li> </ul> </li> <li><b>3. Propose:</b> Study the crossing alternative base on above content, consult with Hai Phong Port for the impact to the operation, consult with Hai Phong City's authority agency and MOT regarding to the master plan. After that, complete the alternative and send to MOT to consider, supplement of new master plan of railway crossing at project area to become the basic data to implement next procedure according to current regulation.</li> </ol>
<i>Attachment</i>	Ramp alternative

**JICA STUDY TEAM**

**ON BEHALF OF VNR**

**HIROSHI KUDO**

**DO HONG SON**

**Phương án tuyến cầu nhánh theo hướng lên có các trụ cầu nhánh nằm ngoài khu vực ga phân loại hàng hóa**

Phương án giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến hệ thống đường sắt

Ưu điểm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Có tính thẩm mỹ</li> <li>- Không di dời phần tuyến chính và nhà ga</li> </ul>
Vấn đề	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cần di dời một phần đường ray kết nối với phía Tây của Cảng Hoàng Diệu</li> <li>- Vận tốc khai thác của làn gia tốc là 60 km/h.</li> </ul>
Chi phí thi công bổ sung (xấp xỉ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cầu chính: +1060 triệu JPY (+193 tỷ VND)</li> <li>- Cầu nhánh: +900 triệu JPY (+165 tỷ VND)</li> </ul>

Thay đổi hướng tuyến đường sắt

Cầu nhánh vượt trên đường sắt

Vận tốc thiết kế của làn gia tốc 60km/h

A13-58

