

# THẤY GÌ SAU NHỮNG CƠN SỐT XÂY CẦU MỚI BẮC QUA SÔNG HỒNG

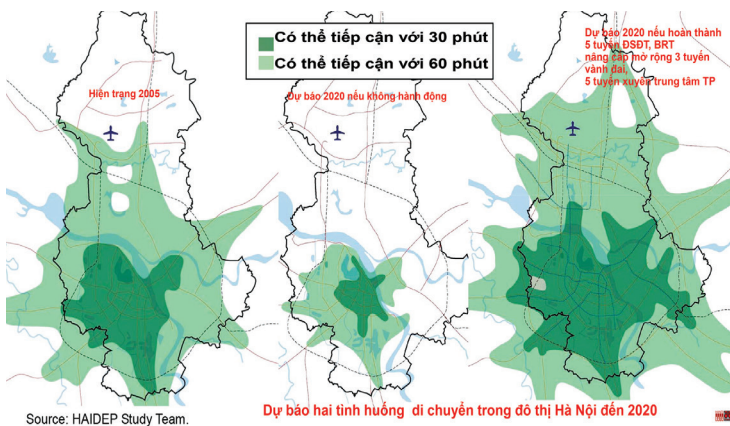
KTS TRẦN HUY ÁNH | ỦY VIÊN BAN CHẤP HÀNH HỘI KTS HÀ NỘI

**Xây cầu mới bắc qua Sông Hồng giữa các đợt dịch bệnh có làm tan bằng giá thị trường bất động sản? Câu hỏi đặt ra phía sau những cuộc tranh luận bèn lẽ là: Động lực phát triển đô thị đang được xác định như thế nào? Ưu tiên đầu tư cầu hay những dự án hạ tầng giao thông khổng lồ? Lựa chọn phương án xây cầu Trần Hưng Đạo theo tích hợp/đa lợi ích (xây dựng cầu ngầm, tích hợp tái sinh tuyến đường sắt vốn đang mắc kẹt trước ga Hà Nội) liệu có là vấn đề lớn cần xem xét lại để tạo cho Hà Nội những cơ hội mới.**

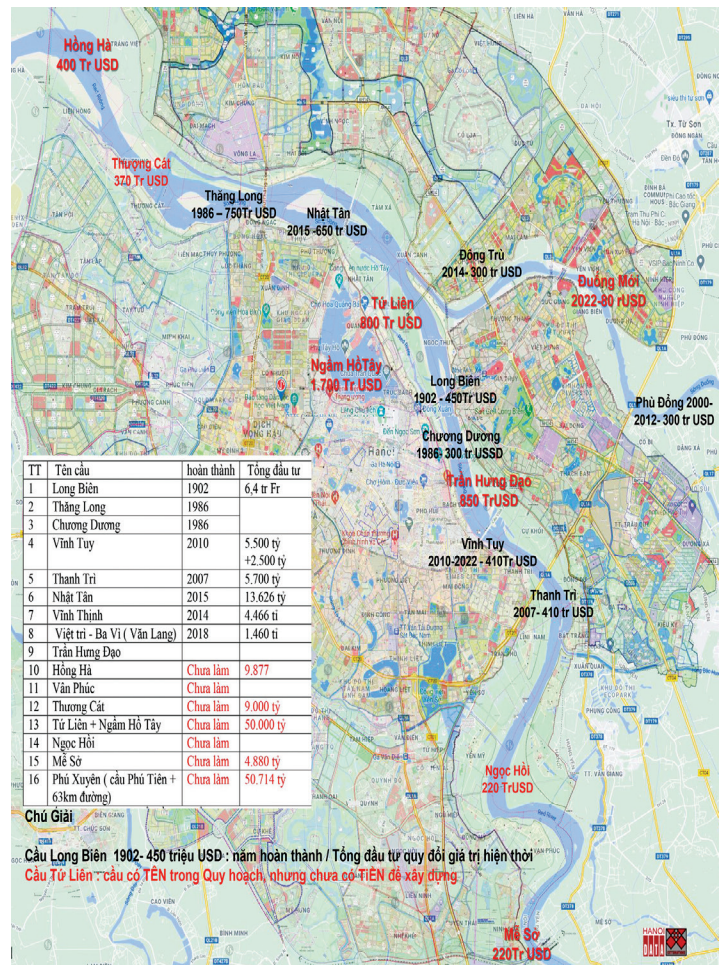
## THẤY GÌ QUA NHỮNG CƠN SỐT TIN ĐỒN XÂY CẦU MỚI Ở HÀ NỘI

Năm 2016 Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050 (gọi tắt là QHGT-2016) công bố. Ngoài 04 cầu hiện có, sẽ thêm 10 cầu vượt sông Hồng và 04 cầu qua sông Đuống. Năm 2017, Hà Nội dự kiến đổi đất lấy 10 cầu tổng trị giá 2,6 tỷ USD, nhưng 2018 dừng lại vì cơ chế tài chính mới.

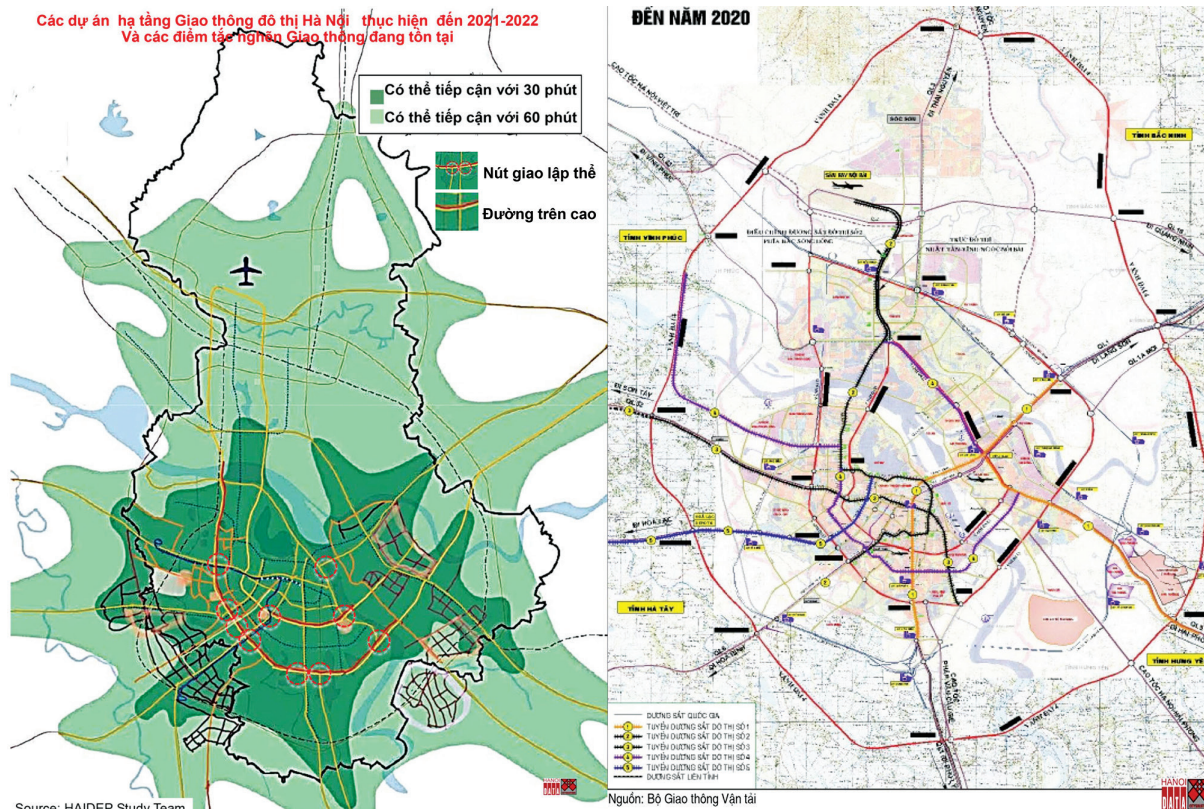
Đầu năm 2021, hình cầu Tứ Liên vẽ như thật kèm tin đồn xây cầu làm đất nền đầu cầu nổi sóng, nhiều nhà đầu tư sập bẫy. Tháng 5/2021, Hà Nội công bố danh sách thu hồi 82 dự án, trong đó có Tứ Liên, Trần Hưng Đạo, Thượng Cát, Hồng Hà, Giang Biên, Đuống 2. Tháng 9/2021, công bố phương án cầu “cổ điển xứ Đông Dương” tạo ra tranh luận sôi nổi về kiến trúc giả cổ chắp vá, khen chê giải thích. Tin đồn xây cầu vẫn âm ỉ với lời ước ao giá như có 1, 2, 3... thậm chí 10 cầu mới thì tương lai Hà Nội sẽ xán lạn hơn.



Sơ đồ HAIDEP (Đoàn chuyên gia Nhật Bản) lập, công bố năm 2005: Thời gian lưu thông hết 30 & 60 phút trong tình huống có hay không các dự án hạ tầng giao thông lớn như cầu, đường, 05 tuyến đường sắt đô thị (không có cầu Tứ Liên, Thượng Cát, Ngọc Hồi, Trần Hưng Đạo và Phú Xuyên)



Những cây cầu thật và cầu vẽ trong QHGT2016



Hà Nội đã tập trung đầu tư các nút giao lập thể giữa đường vành đai và xuyên tâm: làm 15km đường trên cao, mở rộng các cửa ngõ thay vì mở các tuyến đường mới, làm cầu mới hay 05 tuyến đường sắt đô thị... đã đáp ứng nhu cầu khẩn cấp và hiệu quả lâu dài

**MẤT BAO THỜI GIAN ĐỂ XÂY 10 CẦU QUA SÔNG HỒNG THEO QHGT-2016**

Trong QHGT-2016, khái toán tổng đầu tư hơn một triệu tỷ đồng, riêng cầu khoảng 100 nghìn tỷ đồng. Trong 20 năm (2000-2020), mỗi năm Hà Nội đầu tư cho toàn bộ hạ tầng giao thông 5-7% (5-7 nghìn tỷ/năm) nên phải vay ODA gần 24 ngàn tỷ đồng xây 03 cầu Thanh Trì, Vĩnh Thịnh và Nhật Tân; Cầu Văn Lang do tư nhân xây dựng/thu phí; Riêng cầu Vĩnh Tuy, ngân sách đầu tư 2 giai đoạn (2005-2021) 8 nghìn tỷ đồng. Tích lũy 15 năm mới đủ tiền xây một cầu, nội suy lo đủ xây 14 cầu phải hết 100-150 năm.

Đầu tư hạ tầng giao thông cần vốn lớn nên phải huy động từ nhiều nguồn, ví dụ dự án vành đai 4 liền với cầu Hồng Hà và Mễ Sở, dài gần 100km, tổng đầu tư xây

lắp và GPMB khoảng 160.000 tỷ, lớn gấp 1,6 lần xây 14 cây cầu nên đã áp dụng mô hình đầu tư PPP, BOT.

Nguồn vốn nào thì phải thu hồi, nhanh chậm phụ thuộc vào khối lượng phương tiện lưu thông, hấp lực của thị trường BĐS đô thị, công nghiệp sẽ hình thành hai bên đường trong tương lai. Tương lai của thị trường này rất khó đoán định thời hậu Covid, trong khi quyết tâm của Hà Nội và các địa phương liên quan rất cao thì vẫn chưa có thông tin khảo sát nhu cầu lưu thông cũng như dự báo tăng trưởng đa ngành.

**CẦN ĐẦU TƯ GIAO THÔNG ĐÔ THỊ THÔNG MINH**

Hà Nội đầu tư 50 ngàn tỷ đồng trong 15 năm qua để làm đường sắt đô thị

mà chưa tuyến nào hoạt động trong khi nhiều khu cao tầng kèm theo phương tiện tăng đột biến. Nhưng có tuyến giao thông còn nhanh hơn dự báo, như tuyến đi từ trung tâm tới Nội Bài. Vấn nạn ùn tắc, chậm trễ hàng giờ tập trung tại các nút giao cắt đường vành đai/xuyên tâm; đặc biệt vào giờ cao điểm đầu tuần/cuối tuần tại các cửa ngõ ra vào theo các hướng.

Phục hồi mặt cầu Thăng Long hết 270 tỷ đồng nhưng đã kết nối 55km đường vành đai 3 mặt đất và trên cao rất hiệu quả; Đường vành đai 2 đã làm từng đoạn trên cao kết nối cầu Vĩnh Tuy mở rộng. Thực tế quá trình đô thị hóa cũng như tiến trình đổi mới quản trị phát triển cho thấy QHGT-2016 cần điều chỉnh tổng thể cho phù hợp với Luật Quy hoạch 2017 với định hướng tích hợp đa ngành, đa lợi ích, đạt nhiều mục tiêu.



So sánh giải pháp cầu ngầm/phổ ngầm với cầu "Già cổ" và "Tân thời"

**LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN XÂY CẦU TRẦN HƯNG ĐẠO THEO TIÊU CHÍ TÍCH HỢP/ ĐA LỢI ÍCH**

Tháng 9/2021, báo chí công bố hình ảnh cầu cuối phố Trần Hưng Đạo đã được tuyển chọn có phong cách "cổ điển xứ Đông Dương", còn các chuyên gia gọi là "già cổ, chấp vá", Hội KTS Việt Nam và Tổng hội Xây dựng đã có văn bản gửi thành phố Hà Nội về sự hạn chế của phương án này. Phương án này còn không đạt yêu cầu theo Quyết định 516 QĐ/TTg phê duyệt QHGT-2016.

Phương án ""Già cổ" có quy mô 06 làn xe, tốc độ 80km/h, lao thẳng vào giữa thành phố, ngược lại với chiến lược giảm mật độ phương tiện, tốc độ để ưu tiên an toàn và nâng cao chất lượng không khí do Sở Giao thông Vận tải Hà Nội trình Thành phố năm 2019. Xe cộ khối lượng lớn, tốc độ cao sẽ ùn tắc tại đầu cầu vào phố, nếu giải tỏa bằng mở rộng đường dẫn hay làm đường trên cao thì vi phạm Quy chế quản lý đã xác định "Khu phố cũ Hà Nội là khu vực hạn chế phát triển".

Phương án "Già cổ" cầu thấp +9,5m thì hạ thấp tính không +11,1m, cản trở đường thủy. Phương án cầu cao "Tân thời" thì xung đột phễu bay phi trường Gia Lâm. Khái toán đầu tư gần 9 nghìn tỷ đồng đắt hơn 1,6 cầu Vĩnh Tuy giai đoạn 1 (5,5 nghìn tỷ đồng) và gần gấp 4 lần giai đoạn 2 (2,5 ngàn tỷ đồng). Vốn ngân sách góp 50% vốn chỉ để ưu tiên phương tiện cá nhân làm tiêu hao tài nguyên đất đai/tài chính công vì lợi ích riêng, giảm khả năng tiếp cận dịch vụ công của đa số cư dân, giảm cơ hội phát triển kinh tế xã hội.

Đề xuất cầu "Già cổ" tích tụ quá nhiều hạn chế, nên các phương án quy hoạch mới chọn là cầu ngầm. Cầu ngầm có thể hóa giải tỏa các hạn chế của cầu nổi: không ngăn cản giao thông thủy cũng như đường không; Lối tiếp cận từ mặt đất vào đường hầm tạo ra nhiều làn giảm tốc, kiểm soát phương tiện (số lượng và chất lượng), tăng năng lực điều tiết, đảm bảo an toàn di chuyển dưới ngầm cũng như trên phố.

Ngầm Thủ Thiêm do phần lớn doanh nghiệp, lao động Việt Nam thực hiện đã hoạt động nhiều năm an toàn. Tuy nhiên thách thức lớn nhất là chi phí xây lắp cầu

ngầm lớn gấp 2 cầu nổi nên phải tích hợp đa năng nhằm giảm suất đầu tư.

Cầu ngầm thì phải có đường ngầm tiếp cận, đường ngầm đặt nên phải kèm phố thương mại ngầm, bãi đỗ xe ngầm và cả sông ngầm... là những nhu cầu hạ tầng đô thị thiết yếu của Hà Nội đã nhiều năm không có cơ hội đáp ứng, nay tích hợp vào dự án này sẽ đồng thời hạ giá thành đầu tư cho tất cả các hạng mục trong cùng một dự án.

Đường ngầm cuối phố Trần Hưng Đạo không chỉ kết nối qua sông đường bộ mà còn giải phóng bế tắc đường sắt ngầm đang dừng vô thời hạn trước Ga Hà Nội, nối tiếp đường sắt ngầm để nối lên tại ga Gia Lâm, vòng về ga Hà Nội, không chỉ tái sinh đường sắt mà còn gia cường phục hồi cầu Long Biên. Điều này tạo ra hàng triệu m<sup>2</sup> mới ngầm nổi có thể chuyển nhượng quyền khai thác trị giá hàng tỷ USD, chủ động hoàn toàn từ đầu tư trong nước, đặc biệt là từ hàng triệu cổ đông - cư dân đô thị có khả năng đầu tư và hiểu rõ lợi ích đầu tư, thay vì chỉ vài đại gia không tiền vừa lập dự án vừa tính bán lại dự án cho các ngân hàng và tổ chức tài chính nghiệp dư./.

## WHAT DO YOU SEE AFTER THE FEVER OF BUILDING A NEW BRIDGE OVER THE RED RIVER?

ARCH TRAN HUY ANH

Building a new bridge across the Red River in the midst of epidemics will raise the real estate market? The question behind the debates is: How are urban development dynamics being determined? Prioritize investment in bridges or mass transport infrastructure projects? Choosing the option of building Trần Hưng Đạo bridge according to the criteria of integration/multiple benefits (constructing underground bridge, integrating with regeneration of the railway line that is stuck from the Long Bien bridge) is a matter that needs to be reconsidered to create new opportunities for Hanoi.



Phương án Đường ngầm Trần Hưng Đạo



Nguồn ảnh: Tác giả

Bản vẽ minh họa Tổng thể ngầm Trần Hưng Đạo kết nối ga Hà Nội với ga Gia Lâm, vòng qua cầu Long Biên kết nối với các tuyến đường bộ và ĐSĐT; Lối vào cầu ngầm Trần Hưng Đạo kèm theo các phương án bảo tồn cảnh quan kiến trúc trung tâm TP, nâng cấp môi trường đời bờ sông Hồng. Giải pháp tích hợp đa ngành, đa mục tiêu, đa lợi ích... bám sát nhiệm vụ Điều chỉnh Tổng thể Quy hoạch chung Hà Nội 2030 tầm nhìn 2050 theo Luật Quy hoạch 2017