

**B. ĐƯỜNG CẦU PHÙNG**

Đến cuối tháng 8/1883, quân ta xây dựng phòng tuyến sông Đáy để cản bước tiến của giặc Pháp lên Sơn Tây. Phòng tuyến này ở về bên tả ngạn, chạy theo đê từ chợ Bá (Bá Giang, nay thuộc xã Hồng Hà, huyện Đan Phượng) qua Hạ Mỗ, Cổ Ngọa, chợ Đại Phùng, xuôi xuống tới Sấu (Dương Liễu), Giá (Yên Sở). Làng Đại Phùng nằm gần kề nơi sông Đáy cắt ngang đường bộ đi Sơn Tây (tức đường 32 ngày nay), cách Hà Nội tròn 20 km. Đây là bản doanh của trung quân ta. Tả quân đóng từ Bá Giang trên bờ sông Hồng qua Hạ Mỗ, Cổ Ngọa. Hữu quân đóng ở Sấu, Giá.

Ngày 28/8/1883, giặc dùng tàu thủy ngược dòng sông Hồng lên Bá Giang định điều tra tình hình nhưng quân ta bắn mạnh, giặc phải quay lui. Sáng 01/9/1883, giặc đánh lên Phùng, gồm 1.200 lính Pháp và 600 lính cờ vàng (bọn lính đánh thuê người Trung Quốc). Nhưng suốt cả ngày mùng một đó mà chúng cũng không hạ được đồn Phùng. Đêm đến trời mưa, ta lợi dụng thời tiết xấu tập kích giặc. Thế là ngày hôm sau, giặc đành rút về Hà Nội. Chúng sợ bị phục kích nên không dám đi đường bộ mà phải tháo ra chợ Bá để đáp thuyền về xuôi. *Như vậy, con đường đê tả ngạn sông Đáy và đường quốc lộ 32 mà giao điểm là làng Đại Phùng cũng là những nẻo đường có tên ghi trên trang sử Hà Nội chống Pháp hồi cuối thế kỷ XIX.*

**C. CÁC ĐƯỜNG TIẾN QUÂN TRONG  
CUỘC KHỞI NGHĨA NGÀY 05/12/1898**

Vào những năm tận cùng của thế kỷ XIX, giặc Pháp khoe khoang là đã “bình định” được Việt Nam thì tại Hà Nội một cuộc khởi nghĩa chống thực dân Pháp đã xảy ra, tuy không thành nhưng đã làm địch rất hốt hoảng đồng thời ghi một dấu ấn hào hùng lên trang sử đấu tranh của đồng bào Hà Nội. Đó là cuộc khởi nghĩa ngày 05/12/1898. Trước đó, từ những năm 1896-1897, một số sĩ phu và thân hào đã bí mật tập hợp lực lượng, thành lập nghĩa quân để mưu việc lớn. Tới cuối năm 1898, kế hoạch khởi nghĩa được định ra như sau: Lúc này thực dân Pháp đang xây dựng nhà Đấu Xảo (nay là Cung Văn hóa Hữu Nghị ở đường Trần Hưng Đạo). Người ra vào Hà Nội đông lên bội phần. Nghĩa quân lợi dụng luồng người qua lại đông đúc để ém quân ở vùng ven và liên hệ với những nhân mối trong các đồn lính khố đỏ, khố xanh và nhà máy điện. Đến đêm mùng 5, rạng ngày mùng 6 tháng 12 năm 1898, theo dự kiến, các cánh nghĩa quân sẽ từ ngoài kéo vào hạ thành Hà Nội rồi trong đánh ra, ngoài đánh vào tiêu diệt hết bọn thực dân. Tín hiệu khởi sự là thời điểm tắt điện trong toàn thành phố do nhân mối ở nhà máy điện thực hiện. Các mũi chính của nghĩa quân sẽ tiến theo những đường sau:

- Nhà sư Đàm Trang (hoặc Nguyễn Trang) sẽ đưa nghĩa quân theo đường 1A phục ở Hoàng Mai, Bạch Mai để tiến lên đánh vào khu ga Hàng Cỏ.

- Ông Đồ Mậu kéo quân phục ở cầu Đơ (Hà Đông).
- Các ông Đề Kiên, Lý Điểm hợp quân ở ngã tư Nhôn rồi theo đường 11A về cầu Giấy.
- Ông võ cử Nguyễn Quang Hoan đem một đội quân vào Hà Nội trà trộn với dân, với người xem hội chợ chuẩn bị liên lạc với các nhân mối trong thành và sẽ đánh úp các trại lính Pháp.

Trong khi đó các nhân mối ở những đồn khố xanh, khố đỏ sẽ nổi lên giết bọn lính Pháp và tiến ra phối hợp tác chiến cùng với các cánh nghĩa quân lẻ tẻ mai phục sẵn trong thành phố. Kế hoạch như vậy nhưng tới đêm ngày 05/12, khi các cánh quân đã vào vị trí tập kết thì điện không tắt vì kế hoạch đã bị lộ. Cho nên chỉ có cánh quân Nguyễn Quang Hoan phối hợp với Đề Kiên là hạ được đồn Ngọc Hà nhưng liền bị phản kích, phải rút lui.

Cuộc khởi nghĩa sau đó bị chìm trong máu nhưng tinh thần người Hà Nội bất khuất ngoan cường vẫn mãi mãi còn đó và các nẻo đường mà nghĩa quân đã đi qua, đã chiến đấu lại một lần nói lên bề dày của lịch sử Hà Nội anh hùng.

## CÁCH MẠNG VỀ TRÊN ĐƯỜNG PHỐ HÀ NỘI

Ở Hà Nội, ngày mà nhân dân thành phố dưới sự lãnh đạo của Xứ ủy Bắc Kỳ và Thành ủy Hà Nội giành chính quyền là ngày 19/8/1945. Nhưng thực ra cả thành phố sống trong không khí khởi nghĩa là từ trưa ngày 17/8/1945.

Trưa đó, có cuộc mít tinh do Tổng hội viên chức (hoạt động dưới sự bảo trợ của chính quyền bù nhìn lúc bấy giờ) tổ chức tại quảng trường Nhà hát Lớn. Xứ ủy và Thành ủy chủ trương phá vỡ cuộc mít tinh này. Cho nên trong dòng người về dự mít tinh có những tiểu đội tự vệ, những đoàn viên tuyên truyền xung phong, hội viên các tổ chức cứu quốc... để thi hành nhiệm vụ trên.

Hai giờ chiều, mít tinh bắt đầu. Sau lời khai mạc, một diễn giả đang chuẩn bị nói thì một đội viên tự vệ đứng cạnh lễ đài giương cao một lá cờ đỏ sao vàng. Thế là hàng vạn người reo lên:

- Cờ Việt Minh! Cờ Việt Minh!

Tức khắc, trong đám người dự mít tinh, nhiều lá cờ đỏ sao vàng xuất hiện. Cả biển người náo động. Lính bảo an và cảnh sát có tới hàng trăm tên, súng trong tay nhưng không dám làm gì.

Trên lễ đài, cờ “quẻ ly” của bù nhìn bị hạ. Từ bao lơn

Nhà hát, một lá cờ đỏ sao vàng rất lớn tỏa xuống phủ kín mặt trước lễ đài.

Cả biển người lại đồng loạt vỗ tay vang dậy. Nhưng khi một cán bộ Việt Minh bước đến trước loa phóng thanh thì trật tự được lập lại. Ba đội viên tuyên truyền xung phong (có hai nữ) thay nhau lên diễn đàn báo tin Nhật đã đầu hàng và kêu gọi nhân dân ủng hộ Việt Minh, tham gia khởi nghĩa. Tiếp đó, có các đội viên tự vệ dẫn đầu, quần chúng tự động xếp thành hàng ngũ biểu tình tuần hành.

Có thể nói, thời khắc này là *phút giây đầu tiên* của quá trình Tổng khởi nghĩa ở thành phố Hà Nội. Và *những đường phố mà đoàn biểu tình đi qua cũng là những phần đất đầu tiên của Hà Nội được chứng kiến sự kiện lịch sử lớn lao vào bậc nhất của thành phố từ trước tới giờ*. Đoàn biểu tình có lá cờ đỏ sao vàng dẫn đầu đi dọc phố Tràng Tiền, tới Bờ Hồ thì rẽ sang phố Đinh Tiên Hoàng. Dọc đường người ở hai bên hè phố nhập vào đoàn mỗi lúc một đông thêm. Ban đầu lính bảo an và cảnh sát còn đi trên hè nhưng đến vườn hoa Chí Linh theo sự vận động của tiểu đội tự vệ, họ cũng nhập luôn vào hàng ngũ biểu tình. Đoàn tiếp tục qua Hàng Đào, Hàng Ngang, Đồng Xuân, rẽ sang phố Phan Đình Phùng. Tới đây trời bỗng đổ mưa rào nhưng không một ai rời hàng ngũ, đoàn biểu tình vẫn tiến lên, qua Cửa Bắc, rẽ sang phố Hùng Vương, qua phủ Toàn quyền (lúc đó có quân Nhật đang đóng bên trong, nay là phủ Chủ tịch) xuôi theo đường Cột Cờ (Điện Biên ngày nay) tới Cửa

Nam thì tản ra các ngã phố... Khi đó trời đã tối nhưng ánh điện Hà Nội như sáng hơn mọi ngày, có lẽ vì đã phản chiếu ánh sáng cách mạng đang bùng lên trong mỗi trái tim người Hà Nội.

Đến ngày 19 thì ánh sáng cách mạng chan hòa đô thành. Mười một giờ trưa, cuộc mít tinh mới khai mạc nhưng từ sáng cả Hà Nội, mọi nẻo đường đều rực rỡ một rừng cờ đỏ sao vàng. Từ các cửa ô từng đoàn nông dân rầm rập tiến vào. Đồng bào ở Láng, Mọc, Thái Hà đã tập hợp thành đội ngũ đi chiếm đại lý Hoàn Long trước khi vào nội thành dự mít tinh. Trên các nẻo đường Ô Cầu Giấy, Ô Chợ Dừa, Ô Cầu Dền, Ô Đông Mác, Ô Yên Phụ, chợ Bưởi, Nghĩa Đô và cả từ bên kia sông Hồng, từ Gia Lâm, Ái Mộ, đồng bào nườm nượp kéo về nội thành. Đi đầu từng đoàn là các tự vệ nữ, nam. Nam mặc quần áo nâu chèn ống, đầu trần. Nữ chít khăn vuông, áo nâu quần thâm nịt ống. Người nào cũng có một thứ vũ khí trong tay: súng, dao, mác, mã tấu rồi dao phát bờ, câu liêm, liêm hái... hùng dũng đi vào thành phố như những dòng lũ. Cả bà con nông dân ở Hà Đông, Thanh Trì, Thường tín, Đan Phượng, Hoài Đức cũng nô nức về đây tụ hội.

Nhân dân nội thành thì rủ nhau xếp thành hàng lối đi theo từng khối: công nhân, thanh niên, phụ nữ, công chức, học sinh, văn nghệ sĩ... Tất cả vui như đi hội. Mà đúng là ngày hội, ngày hội Cách mạng chưa từng có trong lịch sử.

Đúng 11 giờ, mít tinh bắt đầu. Sau phút mặc niệm tưởng nhớ các chiến sĩ cách mạng đã hy sinh, ba phát súng báo hiệu lễ chào cờ. Nhạc cử bài *Tiến quân ca* hùng tráng. Lá cờ đỏ sao vàng được kéo lên cao giữa quảng trường. Đồng chí đại diện Ủy ban Quân sự cách mạng của Thành ủy lên lễ đài đọc "Lời kêu gọi toàn dân khởi nghĩa". Sau đó dưới sự chỉ đạo của Ủy ban Quân sự cách mạng, cuộc mít tinh chuyển thành biểu tình vũ trang chia ra làm hai đoàn chính đi đánh chiếm các công sở. Một đoàn đánh chiếm Phủ Khâm sai phố Ngô Quyền (nay là Nhà khách Chính phủ), Tòa thị chính phố Đinh Tiên Hoàng (nay là trụ sở Ủy ban nhân dân thành phố) và Sở Cảnh sát Trung ương (nay là công an quận Hoàn Kiếm ở cuối phố Lê Thái Tổ). Một đoàn đánh chiếm trại Bảo an binh (phố Hàng Bài, trước cửa rạp chiếu bóng Tháng 8). Đoàn trước không gặp sức kháng cự nào đáng kể. Đoàn sau có gặp khó khăn: bọn Nhật can thiệp dùng cả xe tăng vít các ngã đường. Nhưng qua thương thuyết, công việc cũng ổn thỏa. Ta thu trên bốn trăm cây súng và một kho đạn dược.

Ngoài ra các đơn vị tự vệ và tuyên truyền xung phong cũng triển khai chiếm Kho bạc, Sở mật thám v.v...

Nói chung, trong ngày 19 ấy, chính quyền thành phố nằm gọn trong tay quân chúng cách mạng.

Một trang sử mới độc lập, tự do, hạnh phúc bắt đầu. Những đường phố quen thuộc của Hà Nội lúc này đây đã chứng kiến những bước đi đầu tiên của Cách mạng tháng Tám - 1945 vinh quang.

## NHỮNG NẸO ĐƯỜNG KHÁNG CHIẾN

Tám giờ tối ngày 19/12/1946, đèn điện trong thành phố vụt tắt. Giặc Pháp đã tấn công Nhà máy điện và khởi sự đánh chiếm Hà Nội. Cũng từ đây dân tộc ta chính thức đi vào thực hiện Toàn quốc kháng chiến mà tới 20/7/1954 mới giành được thắng lợi, riêng ở Hà Nội đến ngày 10/10/1954 mới đuổi hết quân Pháp ra khỏi đô thành.

Suốt chín năm kháng chiến đó, các nẻo đường Hà Nội cũng đã được sách sử nhắc tên.

Sau đêm 19/12/1946, một số đồng bào chưa kịp tản cư đã rút về Liên khu I dưới sự bảo vệ của các lực lượng vũ trang Hà Nội làm nhiệm vụ tìm chân địch. Các lực lượng sau này sáp nhập thành “Trung đoàn Thủ đô” quân hiệu do Hội nghị quân sự toàn quốc quyết định tặng vào ngày 12/01/1947.

Liên khu I là vùng đất phía đông của nội thành tương ứng với quận Hoàn Kiếm ngày nay. Tại đó, quân dân đùm bọc lẫn nhau, đã chiến đấu rất anh dũng, tìm chân địch không cho chúng đánh tỏa ra ngoại thành tới gần hai tháng, làm phá sản kế hoạch đánh nhanh, thắng nhanh của chúng. Tuy nhiên, do quân địch luôn luôn được tăng cường nên tới những ngày cuối tháng 01/1947, phần đất tự do của Liên khu I co lại chỉ còn là khu vực hình vuông mà bốn cạnh là: đường bờ sông - phía đông, đường Hàng Khoai - phía bắc,



đường Thuốc Bắc, Hàng Thiếc - phía tây, đường Hàng Gai, Cầu Gỗ - phía nam. Tuy vậy, cuộc chiến đấu của quân dân Liên khu I vẫn rất bền bỉ vì vẫn nối liền với hậu phương. Có điều là sự liên lạc giữa hậu phương và tuyến lửa này chỉ trông vào có một con đường duy nhất: từ Liên khu I tới vị trí “yết hầu” là cột Đồng hồ, nơi đường Trần Nhật Duật cắt các phố Hàng Muối, Nguyễn Hữu Huân. Từ đây băng qua đê, ra bãi Phúc Tân rồi lên phía cầu Long Biên, qua gầm cầu lên Phúc Xá, Nghĩa Dũng mà ra vùng tự do. Thư từ, báo cáo từ tuyến lửa Liên khu I theo đường ấy mà ra và chỉ thị, mệnh lệnh, lương thực từ ngoài cũng do đường ấy mà vào.

Có thể nói rằng suốt 60 ngày chiến đấu ở Liên khu I (19/12/1946 đến 18/02/1947), con đường nói trên là động mạch chủ yếu và duy nhất giữ vững cuộc sống tinh thần, vật chất cho Trung đoàn Thủ đô cùng những người dân Hà Nội đang còn ở trong đó.

Quân giặc cũng biết rõ điều này nên chúng nhiều lần tấn công điểm “yết hầu” cột Đồng hồ. Chúng muốn nhổ vị trí trường Ke và vị trí nhà Xô-va là hai cửa ải bảo vệ “yết hầu” đó. Trường Ke nay là trường Trần Nhật Duật. Nhà Xô-va nay là trường Nguyễn Huệ<sup>1</sup>. Nhưng mỗi lần tấn

---

<sup>1</sup> Trường Ke: trường tiểu học do nằm trên đường bên Ke Cờlê măng xô (Quai Clemenceau) nên có tên nôm na như vậy. Nhà Xô-va: trụ sở hãng vận tải tàu thủy Sauvage nên cũng được gọi tắt như vậy.

công là mỗi lần chúng bị thất bại nặng nề vì ai lại để cho mạch máu chính của mình bị cắt đứt bao giờ.

Chỉ tới sau ngày 18/02/1947 giặc mới vào được những nơi này, vì đêm 17/02/1947, Trung đoàn Thủ đô đã rút ra ngoài sau khi hoàn thành vượt mức kế hoạch của trên giao. Hôm ấy trời rét ngọt, 6 giờ chiều, bộ đội được lệnh tập trung ở phố Nguyễn Siêu và Hàng Buồm. Sau đó từng tiểu đoàn hành quân, vượt đê sông Hồng ra bãi Phúc Tân, luồn qua cầu Long Biên. Đền pha địch trên cầu thỉnh thoảng lại quét xuống bãi sông nhưng chúng không phát hiện ra. Cứ thế toàn bộ trung đoàn, có cả đồng bào đi theo, tới bờ sông Hồng chỗ bãi Phúc Xá thì xuống đò sang bên kia sông. Máy chục chiếc đò như những con thoi do đội tự vệ Hồng Hà phụ trách cứ lạng lẽ đi và về chuyên chở kỳ hết những người con của Hà Nội đã trải qua 60 ngày vật lộn sống mái với quân thù, chẳng quản gì gió bắc từng đợt cắt thịt da.

Ngành Văn hóa Thủ đô nên chăng dựng một tấm bia trên bến này để ghi lại kỳ tích anh hùng đó của đội tự vệ liên lạc Hồng Hà và người chỉ huy gan dạ, dũng cảm là đồng chí Nguyễn Ngọc Nại. Tất cả đều đã hy sinh khi cản giặc Pháp đuổi theo truy kích Trung đoàn Thủ đô vào sáng ngày 18/02/1947.

Suốt thời gian tạm chiếm (1947-1954), giặc Pháp cho rằng chúng đã làm chủ hoàn toàn thành phố. Không phải! Bất cứ lúc nào người Hà Nội vẫn hướng về kháng chiến và luôn luôn trong nội thành có những cán bộ kháng chiến bí mật hoạt động, chỉ đạo phong trào đấu tranh chống Pháp.

Như thế có nghĩa là vùng tự do vẫn có những con đường đi vào Hà Nội để động viên, cổ vũ và chỉ đạo đồng bào Thủ đô đấu tranh.

Có thể vào Hà Nội từ nhiều phía nhưng phía an toàn nhất là lối Phú Gia. Cán bộ thường tập kết ở Phúc Yên rồi tới vùng Hải Bối (nay thuộc huyện Đông Anh, ngoại thành Hà Nội) để qua đò sang bến Xù tức bến của làng Phú Xá (nay thuộc quận Tây Hồ) rồi theo đê sông Hồng qua Nhật Tân mà vào thành phố. Nhưng muốn an toàn hơn thì từ Phú Xá- Phú Gia đi tắt đường đồng qua Xuân Tảo, Nghĩa Đô rồi hòa vào đám người đi chợ Bưởi về mà vào Thụy Khuê, Quan Thánh... Đó là từ mạn bắc về. Còn từ mạn nam thì để tránh quốc lộ 1A, cán bộ thường theo đê sông Hồng, qua Thanh Trì, Vĩnh Tuy mà tới Ô Đông Mác hoặc trụ lại vùng Lương Yên, Thanh Nhân.

Ở phía tây thì từ Thanh Oai, Hoài Đức, để thâm nhập vào Hà Nội thường đi theo con đường qua các làng Mễ Trì, Nhân Mục, Láng, Thành Công, Giảng Võ.

Phần lớn là đường qua làng, đường đất, gồ ghề, lầy lội nhưng bảo đảm an toàn vì địch không sao kiểm soát được tới những con đường này, và lại đường đi qua làng, qua vùng cư dân thì có nghĩa là đi trong sự đùm bọc, che chở của đồng bào mà tuyệt đại đa số là hướng về kháng chiến, về Đảng, về Bác Hồ.

## ĐƯỜNG VỀ GIẢI PHÓNG THỦ ĐÔ

Chiều ngày 17/02/1947, sau khi nhận được lệnh từ già Liên khu I rút ra ngoài, nhiều chiến sĩ Trung đoàn Thủ đô không khỏi bồi ngùi lưu luyến vì qua sáu mươi ngày khói lửa, Liên khu I gắn bó thật sâu nặng với quân ta. Có người lấy gạch non viết lên tường nhà: “Hà Nội thân yêu! Ta sẽ trở lại!” Viết vậy chứ hẳn chiến sĩ đó đâu có nghĩ rằng cái ngày “Ta sẽ trở lại” lại là ngày 10/10/1954.

Sau chín năm, qua hết thất bại này đến thất bại khác, đặc biệt là sau chiến thắng Điện Biên của quân dân ta làm chấn động địa cầu, thực dân Pháp buộc phải ngồi vào bàn đàm phán ở Giơ-ne-vơ, và xin rút quân về nước. Ngày 10/10/1954, Pháp chính thức chuyển giao Hà Nội cho ta. Đơn vị quân đội được tiếp nhận nhiệm vụ tiếp quản Thủ đô là Đại đoàn Quân Tiên phong, trong đó có Trung đoàn Thủ đô.

Thực ra từ cuối tháng 9/1954 sau một cuộc hành quân từ vùng trung du về, Đại đoàn đã tới khu ngoại vi Hà Nội, cách trung tâm Thủ đô 15 km. Ban đêm ánh điện của Hà Nội hắt một vùng sáng lên bầu trời làm nhiều chiến sĩ không ngủ được vì bất giác nhớ lại “Hà Nội đáng kiêu thom”, vì từ lúc “ra đi đâu không ngoảnh lại. Sau lưng thêm nắng lá rơi đây” đến ngày hôm ấy đã là dư ba nghìn ngày đêm nắng núi mưa ngàn...

Ngày 08/10/1954, Tiểu đoàn Bình Ca thuộc Trung đoàn

Thủ đô được cử vào nội thành để chuẩn bị cho cuộc tiếp nhận các công sở, xí nghiệp, doanh trại. Ngày ấy, gió mùa đông bắc tràn về, trời mưa lất phất. Đó cũng là lúc quân Pháp làm lễ cuốn cờ ở trong “thành”<sup>1</sup>. Kèn đồng rúc, lính xếp thành hàng lối chỉnh tề nhưng cờ tam tài từ từ hạ xuống. Tướng Mát-xông - tư lệnh các đơn vị triệt thoái buồn rầu giơ tay đón lá cờ, gấp lại làm bốn rồi trao cho viên quan năm Đắc-giăng-xơ - sĩ quan phụ trách bảo vệ khu vực “thành”. Tối hôm đó, Pháp chuyển các bộ phận nặng như pháo, xe tăng sang Gia Lâm, chỉ để lại ở Hà Nội hai tiểu đoàn bộ binh và một số xe thiết giáp, vận tải.

Hà Nội náo nức chờ mong đoàn quân chiến thắng trở về. Theo kế hoạch đã được Bộ Tổng tư lệnh chuẩn y, ba cánh quân sẽ vào tiếp quản trước. Mỗi cánh là một tiểu đoàn, cánh thứ nhất theo đường 32 qua Ô Cầu Giấy (tức nay là chỗ bến ô tô Kim Mã), cánh thứ hai theo đường số 6 qua Ngã Tư Sở, cánh thứ ba theo quốc lộ 1A qua ngã tư Trung Hiền.

Sáng ngày 09/10/1954, cuộc tiến quân tiếp quản bắt đầu:

Năm giờ sáng, sĩ quan liên lạc hai bên gặp nhau trao đổi những thỏa thuận cuối cùng, 5 giờ 45' tiến hành tiếp nhận:

Cánh thứ nhất qua Ô Cầu Giấy tới vườn hoa Cửa Nam

---

<sup>1</sup> “Thành” đây là chỉ khu doanh trại nằm giữa bốn phố Phan Đình Phùng, Hoàng Diệu, Điện Biên Phủ và Lý Nam Đế. Đó là một phần của thành Hà Nội đời Nguyễn, vì vậy nhân dân quen gọi là “trong thành”.

rồi quanh sang trái vào tiếp nhận “thành”, Nhà máy điện, Nhà máy nước và phủ Toàn quyền. Đến đây là 9 giờ 25’.

Cánh thứ hai qua cầu Mới, đến Ngã Tư Sở rẽ sang phải vào tiếp quản sân bay Bạch Mai, bệnh viện Bạch Mai, ga Hà Nội.

Cánh thứ ba qua chợ Mơ, tiếp nhận các công sở từ Việt Nam học xá (nay là địa điểm Trường Đại học Bách khoa) lên đến khu vực hồ Gươm, kể cả Bệnh viện Đồn Thủy (nay là Quân y viện 108), và phủ Thủ Hiến (tức là Bắc Bộ phủ những ngày sau cách mạng tháng Tám). Cuộc tiếp nhận phủ Thủ Hiến vào lúc 10 giờ 30’. Đến 4 giờ chiều thì toán lính Pháp cuối cùng rút khỏi thành phố qua nẻo cầu Long Biên. Viên đại tá Đắc-giăng-xơ (người giữ lá cờ tam tài gấp lại làm bốn trong lễ hạ cờ ngày hôm trước) bây giờ thất thủ đi sau cùng.

Cũng từ thời khắc này Hà Nội bùng lên, tràn ngập cờ hoa. Những khẩu hiệu “*Hồ Chí Minh muôn năm!*”, “*Hoan hô đoàn quân chiến thắng trở về!*” nhanh chóng căng ngay trên các đường phố lớn nhỏ. Mọi nhà vừa ban nãy cửa đóng then cài thì giờ đây mở tung ra, rạng rỡ những khuôn mặt hồ hởi, tràn đầy phấn khởi và niềm tin.

Đêm hôm đó, Hà Nội nghiêm chỉnh chấp hành lệnh giới nghiêm của Ủy ban Quân chính thành phố. Nhưng cũng là một đêm giới nghiêm đặc biệt: đường phố sáng rực những dây đèn kết hoa, cờ phấp phới bay, không ai ra đường nhưng đêm đó đèn chong suốt sáng. Phải đợi ba

nghìn đêm, Hà Nội mới có một đêm bắt đầu sạch bóng quân thù xâm lược như đêm nay. Và mọi người chờ ngày mai - ngày 10 tháng 10 năm 1954, một ngày lịch sử! Năm giờ sáng hết giới nghiêm, cả Hà Nội bừng dậy, náo nhiệt. Thủ đô hoàn toàn giải phóng. Đây là ngày tết, là ngày hội, là ngày vui từng đợi chờ suốt chín mùa đào nở.

Sáng ấy, Sở chỉ huy đại đoàn Quân Tiên phong ở phía ngoài cầu Mới chuyển vào đóng ở sân bay Bạch Mai cùng với các bộ binh cơ giới, pháo binh, pháo cao xạ.

Ở phía tây; Trung đoàn Thủ đô tập trung ở trại Quần Ngựa (nay là trụ sở Trường Văn hóa thể thao).

Ở phía đông, Trung đoàn 35 và Trung đoàn 88 tập trung ở Việt Nam học xá.

Đại đoàn sẽ tiến vào Hà Nội theo ba hướng. Hướng thứ nhất gồm pháo binh và các đơn vị bộ binh, cơ giới từ sân bay Bạch Mai xuất phát lúc 9 giờ 30' đến Bờ Hồ 10 giờ 15', đến chợ Đông Xuân 10 giờ 30', sau đó theo đường Phan Đình Phùng vào Cửa Bắc. Hướng thứ hai từ Việt Nam học xá xuất phát lúc 8 giờ 45' tiến theo đường Bạch Mai, qua Ô Cầu Dền, phố Huế, 9 giờ 40' đến chợ Hôm, 10 giờ 10' đến Bờ Hồ, 10 giờ 40' tập kết ở Đấu Xảo (nay là khu Cung Văn hóa hữu nghị ở đường Trần Hưng Đạo) và Đồn Thủy (tức Quân y viện 108). Hướng thứ ba - là Trung đoàn Thủ đô - xuất phát từ Ô Cầu Giấy (Kim Mã) lúc 8 giờ, tiến vào Hàng Đẫy, Hàng Bông, Hàng Gai, 9 giờ đến Hàng

Đào, rẽ lên Hàng Ngang rồi tiến vào “thành” qua nẻo Phan Đình Phùng - Cửa Bắc.

Ba giờ chiều, còi Nhà hát lớn nổi lên một hồi dài. Quân đội ta đã tập trung đầy đủ ở sân Cột Cờ (nay là Cầu lạc bộ Quân đội, ở phố Hoàng Diệu). Lễ chào cờ có đoàn quân nhạc cử quốc thiều. Lá cờ Tổ quốc từ từ dâng lên, pháp phới bay trên đỉnh cột cờ cao ngất. Trong buổi lễ này, đồng chí Vương Thừa Vũ nhân danh Chủ tịch Ủy ban Quân chính thành phố đọc thư của Bác Hồ gửi đồng bào Thủ đô.

Thư Bác đọc vừa xong thì tiếng hô “Hồ Chủ Tịch muôn năm!” vang lên như sấm động, thể hiện niềm tin tưởng tuyệt đối của quân dân Thủ đô đối với lãnh tụ muôn vàn kính yêu.

Một trang sử mới lại mở ra trước nhân dân Hà Nội.



### Phần 3

## **NĂM MƯƠI NĂM KHÔI PHỤC VÀ XÂY DỰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI**

*Chương Một*

**ĐƯỜNG BỘ**

**TỪ NĂM 1954 ĐẾN THẬP KỶ 80**

Về mặt đô thị hóa, giao thông là một nhân tố quan trọng trong việc hình thành và phát triển của thành phố. Thành phố càng phát triển, vấn đề giao thông càng trở nên quan trọng vì không những người đông lên, xe cộ đi lại nhiều hơn mà khoảng cách đi lại cũng tăng thêm.

Ngay từ ngày mới tiếp quản Thủ đô, khi cả nước đi vào kế hoạch khôi phục và phát triển kinh tế, Hà Nội đã chú trọng khôi phục mạng lưới giao thông. Kể từ kế hoạch ba năm cải tạo và phát triển kinh tế (1958-1960), Hà Nội đã mở những tuyến đường liên huyện, liên xã, những tuyến đường kết hợp thủy lợi với giao thông vận tải, cải tạo ruộng đồng, giải phóng đôi vai. Những con đường này tuy mới chỉ đắp nền đất nhưng đã giúp cho người nông dân sử dụng phổ biến xe cải tiến, xe thô sơ để phục vụ sản xuất nông nghiệp và chuyên chở sản phẩm nông nghiệp cung cấp cho thành phố.

Bước vào những năm đầu của Kế hoạch năm năm lần

thứ nhất (1960-1965), cùng với phong trào “Giải phóng đôi vai”, mạng lưới giao thông được mở rộng, vươn dài, nâng cấp và xây dựng thêm những tuyến mới. Từ đường thủy lợi, đường đi lại bằng đôi chân, bằng xe đạp, mở thành đường cho xe cải tiến, xe bò rồi cho xe cơ giới vận tải, cơ giới nông nghiệp... Cho đến sát thời gian thay đổi địa giới thành phố năm 1991, nhìn lên bản đồ vành đai ngoại thành Hà Nội, trên địa bàn năm huyện, đường giao thông mở ra dọc ngang như mạng nhện. Nhờ những con đường đó mà xe cơ giới có thể đi về tới xã và đã thực sự đem lại sự giàu có cho cả một vùng rộng lớn.

### **\* Bên tả ngạn sông Hồng**

Huyện Mê Linh cho tới năm 1975 chỉ có một tuyến đê chạy ven bờ sông Hồng bao lấy phía nam huyện và quốc lộ 2 chạy bao phía bắc huyện. Sau năm 1975, nhiều đường được mở ra như đường 317 từ Phúc Yên đi Xuân Hòa lên hồ Đại Lải, đường 23 từ bắc cầu Thăng Long đi Phở Yên - Thường Lệ - Phúc Yên...

Huyện Sóc Sơn vốn chỉ có quốc lộ 3 là có thể sử dụng được xe cơ giới. Ngoài ra, việc đi lại của bà con trong huyện từ nơi này đến nơi kia rất vất vả khó khăn. Do đó, việc trao đổi hàng hóa, giao lưu... cũng bị hạn chế.

Để phát triển giao thông, huyện Sóc Sơn xây dựng tuyến đường mang số 35 là tuyến đường nhựa chạy theo hướng đông bắc - tây nam trên địa bàn huyện.

Đường 35 bắt đầu từ quốc lộ 3 Phố Nỉ, qua các xã Hồng Kỳ, Hiền Linh... nối với quốc lộ 2 ở Kim Anh. Hồi kháng chiến chống thực dân Pháp, đây là con đường mòn chỉ dùng cho người đi bộ. Năm 1956, đường được đắp to thêm. Năm 1965, bắt đầu xây dựng, nâng cấp để xe cơ giới các loại đi lại được. Nền đường rộng 7 m, mặt đường rộng 5 m, được rải nhựa trên toàn tuyến dài 17 km.

Ngày nay, đường 35 ngoài công dụng phục vụ cho việc cơ giới hóa đồng ruộng, thu hoạch mùa màng của vùng Tây Bắc huyện Sóc Sơn, còn là con đường phục vụ cho việc qua lại sân bay quốc tế Nội Bài.

Đông Anh nằm sát khu vực nội thành, do đó đường giao thông cũng phát triển khá mạnh. Nhiều nhánh đường được mở ra trong thời kỳ chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ để phân luồng xe cộ, giải tỏa hàng hóa ở các ga, phục vụ việc sơ tán các nhà máy.

Đông Anh có hai tuyến chính: tuyến trục ngang và tuyến trục dọc.

Tuyến trục ngang bắt đầu từ Cổ Loa đi Cống Sủi qua các xã Việt Hùng, Uy Nỗ để nối với quốc lộ 3 ở trạm biến thế điện Đông Anh. Từ đây, vượt quốc lộ 3 đi tiếp đến Nam Hồng, Bắc Hồng, Tiền Phong để sang huyện Mê Linh. Tổng cộng cả tuyến trục ngang dài 15 km. Trước năm 1964, con đường trục này cũng chỉ là đường mòn. Năm 1967, mới làm nền đá và rải nhựa, hiện nay tuyến đường này đã có xe khách chạy hàng ngày. Trong cuộc

chiến tranh chống Mỹ, đó là tuyến phân luồng quan trọng của quốc lộ 3.

Trên tuyến đường này, trận địa tên lửa Bãi Cháo đã hạ chiếc máy bay B52 đầu tiên trên bầu trời Hà Nội đêm 18/12/1972.

Còn tuyến trục dọc của huyện Đông Anh chạy song song với quốc lộ 3 bắt đầu từ bến Bối (Hải Bối) đi qua các xã Vĩnh Ngọc, Văn Hội, Bắc Hồng. Đây là tuyến đường nối từ bờ sông Hồng đến bờ sông Cà Lồ. Thời kháng chiến chống Pháp, đây chỉ là đường đất, năm 1964-1965 mới đắp nền. Năm 1966-1967, chiến tranh phá hoại ác liệt, ta rải nhựa làm đường phân luồng. Khi quốc lộ 3 bị nghẽn thì tuyến này trở thành luồng qua lại của các xe cơ giới.

Huyện Gia Lâm có nhiều đường bộ, đường sắt chạy qua: quốc lộ 1, quốc lộ 5, quốc lộ 3, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lạng Sơn, Hà Nội - Lào Cai v.v... Gia Lâm còn có hai sông lớn chảy qua: sông Hồng và sông Đuống, lại có sân bay Gia Lâm một thời gian dài là sân bay chính của Hà Nội và của toàn miền Bắc. Gia Lâm còn có cầu Long Biên, bến phà Khuyến Lương và hai chiếc cầu lớn, cầu Chương Dương, Thanh Trì, sắp tới còn có cầu Vĩnh Tuy.

Do vị trí quan trọng như vậy nên trong chiến tranh chống Mỹ, các tuyến đường, cầu trên đất Gia Lâm đều bị giặc Mỹ đánh phá. Để đảm bảo giao thông suốt trong mọi tình huống, Trung ương, thành phố và cả huyện sở tại đã mở thêm nhiều tuyến đường. Tiêu biểu nhất là

tuyến Phú Thụy - Cầu Chùa - Cửu Cao - huyện lỵ Văn Giang - Trung Quan (bên bờ sông Hồng) dài cả thảy 14 km, mang số 181. Đây là một tuyến có vị trí tiếp nối rất quan trọng. Nếu qua phà ở Trung Quan thì bên bờ tây sông Hồng là Khuyến Lương, từ đây có đường Khuyến Lương - Pháp Vân, nhập vào quốc lộ 1A. Còn ở đầu Phú Thụy thì đường 181 sẽ chạy tới dốc Lờ, nhưng khi qua chợ Phú Thụy (Sủi) thì tách thành đường 182 (đã nói ở phần Một) mà đi Thuận Thành, Gia Lương tỉnh Bắc Ninh. Nếu qua phà dốc Lờ sang Phù Đổng rồi theo con đường nhựa cũng mới làm trong những năm đầu chống Mỹ, qua Phù Tảo, Phù Luân, Đình Bảng nhập vào quốc lộ 1A ở huyện lỵ Từ Sơn.

Do đó, từ biên giới phía Bắc đi vào phía Nam, có thể không cần qua cầu Đuống - cầu Long Biên - nội thành Hà Nội mà chỉ theo đường Từ Sơn - Phù Đổng, đường 182 và 181 cũng có thể đạt được ý định.

Trong kháng chiến chống Pháp chưa có con đường 181. Năm 1962-1963, huyện Gia Lâm xây dựng nền đất của toàn tuyến, dùng cho xe thô sơ, năm 1964-1965 rải đá, năm 1968-1969 thì rải nhựa toàn bộ.

### **\* Bên hữu ngạn sông Hồng**

Huyện Thanh Trì có quốc lộ 1A chạy dọc huyện theo hướng Bắc-Nam. Một tuyến đường trục chạy ngang huyện được khởi công xây dựng từ những năm phục hồi kinh tế: Tuyến Pháp Vân - Khuyến Lương dài 4 km, bắt đầu từ quốc lộ 1 ở thôn Pháp Vân qua Sở Thượng (xã Yên Sở) qua

đê sông Hồng đến bến phà Khuyến Lương của xã Trần Phú. Qua phà là tuyến đường Trung Quan đến Phú Thụy đã nói ở trên. Đây là đường phân luồng giao thông của quốc lộ 1 và quốc lộ 5 trong thời chiến tranh chống Mỹ.

Nơi tuyến đường chạy qua, xưa là cánh đồng sâu. Những năm hòa bình, nhân dân trong huyện xây dựng con đường này để phục vụ cho khu nuôi cá Yên Sở và cải tạo đồng ruộng. Năm 1964-1965, tuyến đường được mở rộng để phân luồng giao thông. Trong quá trình thi công, máy bay giặc Mỹ đã ném bom bắn phá nhiều khu vực nhưng tuyến đường vẫn hoàn thành đúng kỳ hạn.

Trước khi có con đường này, xe từ phía bắc sông Hồng về Hà Nội phải qua bến phà Khuyến Lương, phải đi vòng ngược đê sông Hồng đến Vĩnh Tuy vào đường Minh Khai, nay đã có thể rút ngắn 10 km.

Từ Liêm - huyện cửa ngõ phía tây của Thủ đô Hà Nội - có quốc lộ 32 chạy qua. Huyện Từ Liêm có sông Hồng, sông Nhuệ, sông Tô, có cầu Thăng Long và một số bến bãi sông Hồng. Từ đê sông Hồng, nhiều đường nhánh tỏa xuống các vùng chuyên canh rau, quả của huyện. Từ đầu cầu phía nam cầu Thăng Long, nhiều nhánh đường đang được xây dựng để làm đường vành đai của Thủ đô. Khi cầu Thăng Long hoàn thành thì làng Chèm ở đầu phía nam cầu Thăng Long trở thành một đầu mối giao thông quan trọng cho cả hai tuyến đường sắt và đường ô tô (sẽ nói ở dưới). Điều đáng chú ý là các tuyến đường ấy mang dáng dấp của những đường phố vì hai bên đường là những trường học

lớn, những bệnh viện lớn, những viện nghiên cứu v.v... Riêng tuyến đường từ Nhật Tân chạy ven hồ Tây về Bưởi ngày nay đã trở thành đường Lạc Long Quân theo tên gọi mới. Huyện Từ Liêm còn xây dựng tuyến đường Liên Mạc - Phú Diễn để chuyên phục vụ cho vùng chuyên rau của huyện. Tuyến này dài 5 km, do nhân dân địa phương hoàn toàn tự làm lấy. Hồi chiến tranh chống Mỹ, đây còn là đường thô sơ. Năm 1975, nhân dân huyện Từ Liêm tiếp tục đắp nốt toàn tuyến. Lúc này, vùng đất Phú Diễn đã được xây dựng thành vùng chuyên rau với quy mô lớn. Năm 1977, tuyến đường được rải đá. Đầu tuyến là đường 11A, ở thôn Đình Quán, xã Phú Diễn, cuối tuyến là thôn Yên Nội, xã Liên Mạc. Toàn tuyến chạy qua bốn xã: Phú Diễn, Minh Khai, Tây Tựu và Liên Mạc. Ngoài việc phục vụ cho vùng chuyên canh rau, tuyến Liên Mạc - Phú Diễn còn phục vụ khu công nghiệp phía tây của thành phố.

Huyện Hoài Đức có đường Trạm Trôi - Sơn Đồng là trục chính của huyện. Trục đường này được xây dựng quy mô từ năm 1976-1980, năm 1983 được mở rộng và nâng cao, hiện nay có đoạn đã rải nhựa.

Từ Sơn Đồng qua Yên Sở, lên đê sông Đáy qua cầu Yên Sở là sang huyện Quốc Oai. Đây cũng là con đường mà nhân dân vùng Thạch Thất, Quốc Oai thường đi ra thành phố. Con đường này đã được mở rộng và rải nhựa để phục vụ cho việc đi lại của nhân dân vùng nam sông Đáy vào thành phố.

Huyện láng giềng phía tây của Hoài Đức là huyện Đan



Phượng. Đường 32 là trục chính của huyện Đan Phượng. Từ trục này, nhiều nhánh đường được mở để phục vụ cho thủy lợi và cơ giới đồng ruộng.

Một tuyến đường mới được xây dựng gần đây là tuyến Đan Phượng - Liên Hà dài 4 km. Trước năm 1975 là đường bờ vùng bờ thửa, sau năm 1975 nhân dân trong huyện đắp nền đất mở rộng. Năm 1979- 1980 con đường được gia cố thêm, ô tô vận tải cỡ lớn đi lại thuận tiện. Tuyến đường này qua các xã Đan Phượng, Hạ Mỗ, Liên Hà rồi lên đê ở cống Đan Hoài.

Từ Đan Phượng đi ngược lên phía tây, còn ba huyện nữa là hết địa phận Hà Nội: Thạch Thất, Phúc Thọ và Ba Vì. Huyện Thạch Thất có tuyến đường 80 (còn gọi là 21 Kép hoặc 13) từ Gia Hòa (tức ki-lô-mét 34 trên đường 32 chạy dọc huyện này, qua chùa Tây Phương, qua Cần Kiệm, qua Phùng Xá sang huyện Quốc Oai. Chùa Tây Phương là ngôi chùa cổ có từ thế kỷ VI, nhưng diện mạo như hiện nay là có từ lần tu sửa năm 1794. Chùa là một công trình kiến trúc đặc sắc, đồng thời là nơi tụ hội những tác phẩm xuất sắc của nghệ thuật điêu khắc dân gian (bao gồm chạm trổ, phù điêu và tạc tượng). Khắp chùa hầu như chỗ nào có gỗ là có chạm trổ. Các đầu bẩy, các bức cốn, xà nách, ván long... đều được tạo hình hoa lá, trang trí. Nhất là hơn bảy mươi pho tượng rất sinh động. Có những pho như mười tám vị La Hán mà các phiên bản bày ở các cuộc triển lãm nghệ thuật tạo hình trong nước và ngoài nước đã nhiệt liệt ca ngợi.

Còn làng Phùng Xá - tên nôm là làng Bùng - xưa có nghề dệt lụa, một loại lụa mỏng và thưa, nổi tiếng khắp đất Bắc. Làng Bùng còn là quê hương của Phùng Khắc Khoan (1528-1613), một ông bảnh nhần giỏi nghề văn chương, lại giỏi cả nghề tầm tang, trồng trọt nên dân chúng tôn là ông “trạng”.

Kỷ niệm sâu sắc nhất mà tuyến đường này còn giữ được là kỷ niệm về Hồ Chủ Tịch. Người đã đến ở tại xã Cần Kiệm, đã ăn Tết kháng chiến đầu tiên (năm 1947), đã đón giao thừa ngay trên tuyến đường này. Tác giả H.C. trong bài *Những Tết của Bác Hồ* in trên báo *Nhân Dân* số Tết Nhâm Tuất (1982) có kể rằng tối 22 tháng Chạp, Bác dời Xuyên Dương (huyện Thanh Oai) về ở tại xã Cần Kiệm. Sáu giờ chiều 30 Tết, Bác đi họp Hội đồng Chính phủ ở trụ sở phủ Quốc Oai. Trời mưa, đường lầy trơn, ô tô có lúc tụt bánh xuống ruộng, phải hàng giờ mới khênh được xe lên. Chín giờ tối, xe mới tới phủ Quốc, 11 giờ rưỡi đêm họp xong, Bác lên xe đi ra đài phát thanh để chúc năm mới tới đồng bào (đài lúc đó đặt ở hang chùa Trâm). 12 giờ 45, Bác rời chùa Trâm trở về Cần Kiệm. Trời vẫn mưa, đường càng lầy lội, mấy lần phải xuống đẩy xe. Khi cách Cần Kiệm 2 km, hai bánh xe trước lại bị tụt xuống ruộng. Thế là Bác và các cán bộ tùy tùng phải đi bộ về nhà, nói là lội bộ thì đúng hơn. Ba giờ rưỡi sáng, đoàn mới về đến nơi.

Người dân Cần Kiệm còn kể lại câu chuyện về 11 chiến sĩ trong cuộc kháng chiến chống Pháp đã chiến đấu ngoan cường tiêu diệt một đại đội lính lê dương. Nay xã đã xây

dựng đài kỷ niệm 11 chiến sĩ anh hùng ấy trên ngọn núi Nứa bên cạnh đường.

Huyện Phúc Thọ có tuyến đường bắt đầu từ phố Gạch, nối đường 32 vào huyện lỵ Phúc Thọ. Toàn tuyến dài 5 km. Trong kháng chiến chống Pháp, nó là đường mòn. Năm 1964, đường bắt đầu được mở rộng. Từ khi làm xong tuyến đường, các cơ sở giáo dục và y tế như bệnh viện huyện, trường cấp 3... đã được xây dựng ven tuyến đường.

Ngoài ra, khắp vùng Phúc Thọ, có một câu chuyện cổ ai cũng thuộc, kể về sự tích cây cầu bắc qua cái ngòi chắn ngang đường này ở đầu làng Thư Trai (xã Phúc Hòa) có tên là Cầu Trò. Chuyện kể: Ngày xưa có một ca nhi hát tuyệt hay. Cứ vào dịp đầu xuân, các làng xứ Đoài năm nào mà mời được cô về hát thờ ở đình làng thì năm ấy y như là cả làng làm ăn khấm khá vì giọng hát cô hay khiến Thành hoàng cũng xúc động mà gia ơn cho dân xã. Nhưng đến một năm, cô và người chồng - là một kếp đàn - đi hát theo lời mời của một làng bên sông. Khi đi đến cây cầu này (lúc đó chưa có tên gọi) thì cô bị cảm đột ngột chết ngất. Người chồng phải để vợ nằm cạnh cầu rồi vào làng nhờ người ra cứu chữa. Nhưng khi ra tới nơi thì mối đã đùn thành nấm mồ. Vì ngày xưa quen gọi ca nhi là “nhà trò” nên cầu đó từ đấy được đặt tên là cầu Trò và dân quanh vùng lập một ngôi miếu bên cầu để tỏ lòng thương cảm người nghệ sĩ đáng thương nọ. Cầu Trò và miếu Nhà Trò vẫn còn đó như biểu tượng lòng nhân đạo và trân trọng nghệ sĩ của nhân dân ta.

Cuối cùng là huyện Ba Vì. Nhiều tuyến đường mới, như tuyến đường dài 24 km mang số 88. Đường bắt đầu từ thị xã Sơn Tây qua các xã Trung Hưng, Thanh Mỹ, Xuân Sơn, đến khu nghỉ mát hồ Suối Hai; đi tiếp nữa là đến xã Sơn Đà bên đê sông Đà. Hồi chống Pháp, con đường này chỉ dành cho người đi bộ, năm 1964, đường được mở rộng. Năm 1980 được thành phố đầu tư nên đường 88 được hoàn thiện như diện mạo ngày nay. Xe quân sự, xe khách đi lại tấp nập. Một số chợ đã được mở ra trên dọc tuyến. Tuyến đường còn qua một số vùng bà con dân tộc ít người do đó tác dụng cải thiện đời sống đồng bào càng lớn.

Nhưng niềm tự hào nhất của Ba Vì về giao thông vận tải thì phải là hai con đường mà ngay trong những năm chống Mỹ ác liệt, với sự giúp đỡ của nước bạn Cu Ba, chúng ta đã cải tạo và xây dựng lại một cách quy mô. Đó là con đường từ thị xã Sơn Tây đi nông trường Ba Vì thông ra Đá Chông bên đê sông Đà và con đường cũng từ Sơn Tây đi tới Xuân Mai xuống tận Miếu Môn (tức đường 21A). Còn ở khu vực nội thành sau ngày giải phóng, dân số tăng lên nhanh chóng. Hà Nội từ một thành phố tiêu thụ đã chuyển nhanh thành một thành phố sản xuất. Mức độ tập trung dân số ngày càng đông. Nhu cầu xây dựng và chuyên chở vận tải, đi lại ngày càng cao. Hệ thống đường sá trong thành phố và phương tiện vận tải không thể đáp ứng kịp những nhu cầu phát triển có tính chất “bùng nổ dân số” này.

Từ ngày tiếp quản, ngành Giao thông vận tải Hà Nội

phải đứng trước một thực tế khó khăn và phức tạp, một thực trạng hệ thống đường sá và phương tiện què quặt, chủ yếu phục vụ chiến tranh mà địch còn để lại. Trong mười năm đầu (1954-1964), Hà Nội đi vào xây dựng quy hoạch thành phố, khôi phục, cải tạo và củng cố, nâng cấp những con đường chính, mở thêm một số đoạn đường thiết yếu phục vụ sự đi lại, phục vụ cho nền công nghiệp của thành phố đang từng bước phát triển. Năm 1965, Hà Nội lại bước vào cuộc chiến đấu mới chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ. Lực lượng giao thông vận tải Hà Nội nhanh chóng chuyển sang phục vụ giao thông thời chiến, thành lập nhiều đơn vị dã chiến để bảo đảm giao thông thông suốt trong mọi tình huống, bằng ý chí: “Địch phá, ta cứ đi”. Khi giặc Mỹ ném bom đánh phá cầu Long Biên (1967), với chủ trương “vượt sông, thông tuyến”, một mặt đề xuất nhiều phương án sửa chữa nhanh nhất cầu Long Biên, mặt khác xây dựng một loạt những bến phà vượt qua sông Hồng, nhằm đáp ứng kịp thời yêu cầu của chiến đấu và bảo đảm giao thông nối liền Hà Nội với các tỉnh phía Bắc. Phà Chèm cách trung tâm Hà Nội 9 km về phía Bắc, phà Chương Dương cách cầu Long Biên về phía hạ lưu gần 2 km. Xuống dưới 1 km nữa là phà Bác Cổ. Phà Khuyến Lương cách cầu Long Biên về phía hạ lưu gần 10 km. Tại bến phà Chương Dương, khi mùa nước cạn thì bắc cầu phao cho ô tô và xe thô sơ qua lại. Trong suốt cả thời gian chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ, lực lượng giao thông Hà Nội phối hợp với giao thông Trung ương và nhân

dân các huyện, xã khôi phục, cải tạo, nâng cấp và kể cả làm mới... những tuyến đường dẫn xuống bến phà, tạo thành một mạng lưới giao thông, một vành đai phía ngoài thành phố cho xe qua phà vượt sông Hồng. Nhiều đoạn đường trước đó còn là nền đất hoặc nền đá thì trong những năm chiến tranh đã nâng cấp, rải nhựa để nâng cao tốc độ xe chạy phục vụ cho chiến đấu. Như đường Trương Định, từ ngã tư Trung Hiền đến Đuôi Cá được rải nhựa, rộng 4 m. Đường dê La Thành từ Ô Chợ Dừa đến Cầu Giấy trước là đường đất chuyển thành đường nhựa. Đường Minh Khai từ chợ Mơ đến Vĩnh Tuy, đường Mai Động đi Lĩnh Nam qua Ba Hàng, đường 70 từ Văn Điển đi Hà Đông, đường Đội Cấn, đường từ Giảng Võ đến Láng... cũng đều từ đường đá nâng lên đường nhựa. Mặc dù chiến tranh ngày càng ác liệt nhưng với nhiệm vụ vừa chiến đấu vừa xây dựng, ngành Giao thông vận tải Hà Nội (Trung ương và địa phương) vẫn tiếp tục khôi phục, cải tạo, nâng cấp hàng trăm ki-lô-mét đường để phục vụ cho chiến đấu, đồng thời phục vụ cho sản xuất và đời sống của nhân dân thành phố.

## THẬP KỶ 80 ĐẾN NAY

Từ năm 1975 đến nay, ngành Giao thông vận tải Thủ đô có thêm điều kiện để đẩy nhanh việc cải tạo, mở rộng, nâng cấp, làm thêm những tuyến đường mới nhằm đáp ứng một phần nhu cầu của nền công nghiệp Thủ đô đang cần phát triển mạnh và phấn đấu giảm bớt những khó khăn về giao thông trong thành phố.

Đoạn đường mới từ cuối phố Lò Đúc đi dọc sông Kim Ngưu đến Mai Động dài 1,5 km. Năm 1979 mới đắp nền và hoàn thành năm 1982 với mặt đường rộng 7 m, nay có tên là đường Kim Ngưu. Con đường này chủ yếu phục vụ cho khu công nghiệp phía nam thành phố nơi có hàng vạn công nhân làm việc trong các nhà máy: Dệt 8/3, Cơ khí Mai Động và hàng chục xí nghiệp, công trình xây dựng... mà trước đây chỉ có một đường độc đạo là đường Bạch Mai từ chợ Mơ về đến đầu đường Đại Cồ Việt. Đoạn đường mới này chạy song song với đường Bạch Mai nhưng đã giảm được 1/3 mật độ người và xe đi lại trên đường Bạch Mai.

Đoạn đường mới từ Hội chợ triển lãm Giảng Võ đến đường Láng dài 1,9 km, đắp nền từ năm 1974 và năm 1982 thì rải nhựa bê tông rộng 7 m, nay gọi là đường Láng Hạ. Đoạn đường này góp phần giải tỏa bớt mật độ đi lại trên đường Nam Đồng và Tây Sơn, đồng thời nhằm khai thác

khu đất rộng 150 héc ta của thành phố xưa chưa sử dụng.

Ngoài một số đường mới, ngành Giao thông vận tải Hà Nội đã đầu tư khá lớn vào việc cải tạo, nâng cấp một số tuyến đường. Đoạn đường từ Yên Phụ qua phố Trần Nhật Duật, Trần Quang Khải xuống Minh Khai, trước đây mặt đường rộng 14 m, nay mở rộng tới 18 m, dài 6 km. Có nhiều đoạn ngấn đi trên mặt đê, phải xây kè, xây tường chắn. Tuyến đường này chủ yếu là để khai thông cho xe vận tải cỡ lớn đi ra ngoài thành phố.

Tuyến đường từ Nguyễn Thái Học qua các phố Tôn Đức Thắng, Nguyễn Lương Bằng, Tây Sơn đến Ngã Tư Sở dài 4 km trước đây mặt đường rộng 9-12 m nay được nâng cấp rải nhựa bê tông rộng 14-17 m.

Đường từ cầu Giấy đến Ngã Tư Sở chạy dọc theo sông Tô Lịch dài 3,7 km, trước đây đã nâng cấp với mặt đường 5-6 m, nay mở rộng lần thứ hai, mặt đường rộng 10,5 m rải nhựa bê tông. Hiện nay có tên là đường Láng.

Đường từ Ngã Tư Sở đến Ngã Tư Vọng dài 2,5 km, nâng cấp mở rộng năm 1977. Trước kia mặt đường rộng 5 m, nay rộng 10,5 m. Con đường này được đặt tên là đường Trường Chinh. Trước đây nhân dân gọi nôm na là đường Tàu Bay, vì chạy qua trường bay Bạch Mai. Từ năm 1982 đến năm 1987 có tên là đường Chiến thắng B52 vì đường này từng chứng kiến việc Mỹ dùng B52 đánh phá Hà Nội. Nguyên là từ 12h30' ngày 19/12/1972, B52 ném bom một vệt dài từ Phương Liệt, bệnh viện Bạch Mai, Trường đại học Kinh tế - Kế hoạch, tập thể Đài Tiếng nói Việt Nam



đến Khương Thượng, Khương Trung. Tối mờ sáng ngày 22/12/1972, B52 và các loại máy bay khác lại rải thảm bom xuống khu vực Ngã Tư Sở, phố Đồng Tâm, phố Đại La và tàn phá dã man bệnh viện Bạch Mai. Trong đợt này, quân dân Hà Nội đã bắn rơi ba chiếc máy bay B52 và một chiếc F111. Như vậy, khu vực chiến thắng B52 là nơi ghi lại tội ác của giặc Mỹ, đồng thời cũng là nơi nói lên khí phách anh hùng của Thủ đô Hà Nội.

Nhưng nói tới đoạn đường được mở rộng nâng cấp, làm đẹp thêm thành phố trong thời gian đầu thập kỷ 80 thì phải là đoạn đường từ Ngã Tư Sở đến Hà Đông, dài 9 km, chia làm hai đoạn.

Đoạn 1: Từ Ngã Tư Sở (Km 5+600) qua cầu Mới đến Km 8, đường rộng 64 m, gồm hai làn ô tô rộng 10,5 m; hai đường thô sơ rộng 7 m; ba dải phân cách rộng 3 m, hai lề đường rộng 5 m; hai hè phố rộng 1,5 m<sup>1</sup>

Đoạn 2: Từ Km 8 đến cầu Đơ, Hà Đông rộng 38,5 m gồm: hai làn ô tô rộng 10,5 m; hai làn xe thô sơ rộng 3,5 m; một dải phân cách rộng 3,5 m.

Cũng cần nói qua chút ít về chiếc cầu Mới.

Để xây dựng con đường cao tốc từ Ngã Tư Sở đến Hà Đông, ngành Giao thông phải thiết kế và thi công chiếc cầu Mới tại Km 6 trên dòng sông Tô Lịch. Chiếc cầu cũ dài 4 m, rộng 8 m, với tải trọng ô tô 10 tấn, trên cầu có

---

<sup>1</sup> Năm 2007 đã hoàn thành cầu vượt ở ngã tư này, góp phần giải quyết nạn tắc nghẽn giao thông.

đường tàu điện chạy qua. Cầu này không thể đáp ứng được yêu cầu mới cả về bề rộng lẫn tải trọng nên phải phá bỏ để làm cái mới.

Năm 1981, bắt đầu thiết kế và thi công.

Cầu Mới có cấu trúc như bốn chiếc cầu bằng bê tông nằm thành hàng ngang trên sông Tô Lịch. Giữa bốn cầu có ba dải phân cách. Tổng chiều rộng của cả cầu là 56 m. Đây là chiếc cầu đã ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật mới: dầm thép liên hợp với bản bê tông cốt thép.

Tuy nhiên, tốc độ xây dựng, phát triển đường mạnh mẽ chủ yếu là từ những năm 90, kể cả đầu tư để chỉnh trang, nâng cấp mạng lưới đường và xây dựng mới.

Mạng lưới đường Hà Nội nhìn chung có dạng hướng tâm và đường vành đai (còn thiếu một số tuyến nối, tuyến đường trục đảm bảo thông suốt hành lang Đông - Tây và đặc biệt chưa xây dựng được đường vành đai III là đường cho các phương tiện giao thông quá cảnh qua Hà Nội).

Những năm gần đây, đặc biệt trong thời kỳ đổi mới, đường sá Hà Nội đã được mở mang, xây dựng mới và phát triển, song so với yêu cầu của nền kinh tế và phát triển đô thị thì mạng lưới đường nội thành hiện tại vẫn còn có điều bất hợp lý. Mặc dù có tổng chiều dài khoảng 270 km nhưng mạng lưới đường nội thành có mật độ thấp và phân bố không đều.

Ví dụ: Quận Hoàn Kiếm: 13,90 km đường/km<sup>2</sup>;

Quận Đống Đa: 2,19 km đường/km<sup>2</sup>.

Bình quân Hà Nội chỉ đạt: 4,70 km đường/km<sup>2</sup>; 0,19 km/1000 dân.

Cũng như đường nội thành, đường ngoại thành còn ở mức độ thấp hơn.

Trong những năm tháng chiến tranh chống Mỹ, hệ thống đường ngoại thành được xây dựng, mở rộng chủ yếu là xây dựng các đường liên thôn, liên xã, bờ vùng, bờ thửa phục vụ cho sản xuất và hệ thống đường lên đê chống lụt, đường vòng, đường tránh đảm bảo giao thông phục vụ cho nhu cầu kháng chiến chống Mỹ và đời sống dân sinh.

Nay mạng lưới đường ngoại thành đã được cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới. Đường thành phố quản lý với tổng chiều dài khoảng hơn 300 km trên địa bàn năm huyện có tổng diện tích 880 km<sup>2</sup> nên mật độ đường thấp, trung bình là 0,88 km/km<sup>2</sup>. Rõ ràng với thực trạng đó, trước nhu cầu phát triển kinh tế, nhu cầu hiện đại hóa, công nghiệp hóa thì mạng lưới này là thiếu thốn, cần được bổ sung và cải tạo để đáp ứng nhu cầu, đòi hỏi trước mắt mà vẫn không bị phá vỡ quy hoạch trong tương lai.

Những năm gần đây, mạng lưới đường khu vực Hà Nội đã được chú trọng đầu tư chỉnh trang, nâng cấp để nâng cao hiệu quả khai thác và tiến tới đầu tư cho xây dựng cơ bản các tuyến đường mới nhằm dần dần xây dựng mạng lưới đường theo quy hoạch.

Trước hết phải kể đến công tác quản lý duy tu, nâng cấp các tuyến đường, chỉ trong một thời gian ngắn đã nâng cấp, chỉnh trang 332 đường phố (210 km) nâng tổng diện

tích đường thảm bê tông át phan là 2.264.000 m<sup>2</sup> chiếm khoảng hơn 90% diện tích đường. Nâng cao chất lượng quản lý duy tu, kịp thời phát hiện và sửa chữa các ổ gà, lún sụt trên đường. Nâng cấp chỉnh trang được 137 km đường trên tổng số 248 km đường ngoại thành, trong đó đường thảm bê tông át phan là 122 km chiếm khoảng 49%. Các đường còn lại cũng được quản lý duy tu chất lượng để khai thác có hiệu quả và đảm bảo an toàn giao thông.

Phải nói rằng, từ một mạng lưới đường nhựa trước đây với 20% diện tích là ổ gà trong nội thành và mặt đường thứ cấp đá dăm nước, cấp phối ở ngoại thành mà trong một thời gian ngắn đã cải tạo, xây dựng, mở rộng những nơi bức xúc và tạo dựng một mạng lưới đường êm thuận với 90% thảm bê tông át phan trong nội thành là một cố gắng đáng được ghi nhận.

Đầu tư xây dựng cơ bản đường nói riêng và cơ sở hạ tầng giao thông đô thị nói chung là một vấn đề rất lớn, nó phụ thuộc vào nhiều mặt như: tiềm năng kinh tế, vốn đầu tư, mặt bằng đời sống xã hội v.v...

Trong khoảng 10 năm đã triển khai xây dựng cơ bản được 69 km đường nội đô, trong đó có nhiều tuyến đường mang ý nghĩa lớn về kinh tế và xã hội.

Đặc biệt, thực hiện xây dựng được một số tuyến đường trọng điểm như:

Đường Trần Khát Chân dài 975 m, rộng 50 m.

Đường 32 (Mai Dịch - Cầu Giấy) dài 2.300 m, rộng 33 m.

Đường Cầu Giấy - Hùng Vương dài 2.314 m, rộng 33m.

Đường Võ Thị Sáu dài 647 m, rộng 22,5 m.

Đường Hoàng Quốc Việt dài 2.550 m, rộng 50 m.

Đường Nguyễn Chí Thanh dài 1.800m, rộng 50 m.

Đường Láng Hạ kéo dài ra 1.654m, rộng 21 m.

Đường Chùa Bộc dài 843 m, rộng 14 m.

Đường Thái Hà dài 1.200 m, rộng 14 m.

Đường Huỳnh Thúc Kháng dài 760 m, rộng 14 m.

Đặc biệt là hệ thống đường nội bộ trong các khu dân cư, khu tập thể tuy chưa được hoàn chỉnh nhưng đã từng bước được cải thiện, được nâng cấp phục vụ cho sinh hoạt và nhu cầu đời sống dân sinh của các khu vực đô thị.

Cùng với những con đường được làm mới và mở rộng do tính bức xúc của tình trạng ách tắc giao thông và theo quy hoạch, các cửa ô cũng đồng loạt được mở rộng, chỉnh trang và nâng cao năng lực giao thông như đường Lê Duẩn, Giải Phóng đang được cải tạo mở rộng cùng với quốc lộ 1.

Đường Tôn Đức Thắng, Nguyễn Lương Bằng, Tây Sơn, Nguyễn Trãi đã và từng bước đang được nâng cấp mở rộng, cải tạo nâng cao năng lực giao thông, tạo thành một cửa ngõ nối với trục quốc lộ 6 Hà Đông.

Cửa ngõ phía Tây, đường Cầu Giấy - 32 cùng với hệ thống đường Nam Thăng Long, Bắc Thăng Long - Nội Bài đã được nâng cấp và xây dựng mới với những điều kiện tốt

nhất trong hiện tại đã kéo gần khoảng cách giữa trung tâm thành phố với sân bay quốc tế Nội Bài.

Một biến đổi có thể coi là “sự kiện” trong lịch sử phát triển hệ thống giao thông Hà Nội là đã tiến hành cải tạo hệ thống đê Hữu Hồng, xây dựng lại đê trạch bằng bê tông, vừa bền chắc, sạch đẹp vừa tạo điều kiện cho giao thông, cải tạo toàn bộ hành lang đường đô thị từ An Dương đến Thanh Trì và sẽ tiếp tục cải tạo đến cầu Thăng Long để Hà Nội có một tuyến đường vừa thuận lợi cho giao thông kết hợp với vườn hoa sạch đẹp cho môi trường và cảnh quan đô thị.

Đường Láng - Hòa Lạc được khởi công xây dựng năm 1996 với quy mô lớn đã tạo thêm cho Hà Nội một cửa ngõ vào từ phía Tây, tạo đà cho các khu đô thị mới của Hà Nội phát triển cùng với các khu kinh tế, du lịch đầy hứa hẹn. Đường dài 30 km, điểm đầu nối vào đường Nguyễn Chí Thanh (Láng Trung cũ) tại vị trí cầu Trung Kính, điểm cuối là nút giao thông quốc lộ 21A. Gần 2 km đầu là đường đô thị có 6 làn xe rộng 50 m, sau đó là đường cao tốc, cũng 6 làn xe, rộng 36 m. Đường qua 1 cây cầu qua sông Đáy, 8 cầu loại vừa, 33 cầu nhỏ và các công trình phụ trợ.

Ngoài ra, từ khi cầu Chương Dương - cây cầu được xây dựng bằng tinh thần và ý chí tự lực tự cường của cán bộ, công nhân ngành Giao thông vận tải - nối liền hai bờ sông Hồng cùng với việc xây dựng mới đường Nguyễn

Văn Cừ nổi về quốc lộ 1 và quốc lộ 5 - Hà Nội đã giải quyết được tình trạng ách tắc triền miên trên cầu cũ Long Biên - nỗi bức xúc nhất về giao thông vượt sông Hồng trong nhiều năm. Cùng với việc xây dựng hệ thống đường sá phía bắc Gia Lâm và Đông Anh tạo thành mạng lưới giao thông khá hoàn chỉnh phục vụ các khu công nghiệp, các khu đô thị mới.

Quốc lộ 5, một tuyến đường mới được xây dựng hiện đại, nối liền Hà Nội với thành phố cảng Hải Phòng đã làm cho Hà Nội gắn liền với khu tam giác kinh tế quan trọng và người Hà Nội coi như đã có biển (chỉ sau hai giờ đồng hồ ngồi ô tô là có thể đến với biển).

Với cầu mới Phù Đổng, cầu mới Thanh Trì và một số cầu đang triển khai bắc qua sông Hồng, thành phố Hà Nội sẽ phát triển cân đối cả hai bờ hữu, tả sông Hồng, là một trong những thành phố đẹp, để lại những dấu ấn không thể quên với du khách thập phương.

Sẽ là còn thiếu nếu không kể đến một khối lượng công việc lớn khác nữa được thực hiện trong lĩnh vực giao thông. Đó là hệ thống đường làng ngõ xóm, đường liên xã, liên thôn, đường trong ngõ, trong hẻm, những con đường chưa có tên đã được xây dựng và cải tạo, có chỗ thì Nhà nước và nhân dân cùng làm, có chỗ hoàn toàn do công sức đóng góp của dân là chính, đã cải tạo bộ mặt thôn xóm ngoại thành Hà Nội và các khu dân cư, rút ngắn dần khoảng cách giữa đô thị và khu dân cư, giữa thành phố và nông thôn.

Tổ chức giao thông cũng được xem là một tiến bộ vượt bậc sau thời kỳ đổi mới. Trước đây, việc đi lại ngay trong nội đô cũng chủ yếu dựa trên những quy định thông thường và trang thiết bị hầu như không có gì, vèn vèn chỉ có 17 nút giao thông có đèn tín hiệu vừa cũ kỹ vừa lạc hậu, hệ thống biển báo cũng đơn sơ không đạt tiêu chuẩn. Sau thời kỳ đổi mới, nhất là những năm gần đây, công tác tổ chức giao thông đã được thay đổi rõ rệt, góp phần tạo dựng một nề nếp đi lại tốt hơn trong giao thông đô thị.

Đến nay, hệ thống đường của Hà Nội đã có trên một trăm nút đèn tín hiệu giao thông với mẫu hình hiện đại, có nhiều điểm đặt camera kết nối với trung tâm điều hành tập trung giao thông đô thị có trang thiết bị hiện đại theo dõi và điều chỉnh giao thông.

Hệ thống giao thông của Hà Nội đã thay thế và đặt mới trên 7.000 biển báo phản quang - nói chung đạt tiêu chuẩn biển báo quốc tế và khu vực - 25.000 m<sup>2</sup> sơn kẻ đường được duy trì thường xuyên cùng với hệ thống dải phân cách mềm, cứng và hệ thống đường một chiều đã góp phần quan trọng trong công tác tổ chức, điều hành giao thông, tạo điều kiện cho người tham gia giao thông chấp hành luật lệ giao thông và tiếp cận dần với nền giao thông hiện đại.

Cùng với việc cải tạo, nâng cấp và mở rộng đường sá, hệ thống vỉa hè, hành lang giao thông, đường đi bộ trong thành phố cũng được cải tạo và xây dựng với những loại gạch mới, gạch chịu lực, kết hợp với vườn hoa, cây cảnh



làm cho đường phố êm dịu, không đơn điệu. Các vị trí đỗ xe trong mấy năm qua cũng đã được quy hoạch lại và đáp ứng được sự phát triển nhanh chóng của các loại hình phương tiện. Một loạt các điểm đỗ xe được xây dựng trong khu vực như Ngọc Khánh, Gia Thụy, Dịch Vọng v.v... cùng với các điểm được phép sử dụng các hè đường có cường độ giao thông thấp đã góp phần giữ gìn trật tự giao thông và kỷ cương đô thị, làm giảm áp lực của sự tăng trưởng phương tiện đối với giao thông thành phố.

Có thể đánh giá một cách nghiêm túc là mặc dù cần phải cố gắng nhiều hơn nữa mới đáp ứng kịp tốc độ gia tăng nhu cầu đi lại của thành phố, tuy nhiên trong thời kỳ đổi mới, giao thông đô thị của Thủ đô đã có những chuyển biến đáng khích lệ, bộ mặt giao thông đã khởi sắc, các tuyến đường mới xây dựng và cải tạo đã bảo đảm các yêu cầu về kinh tế, kỹ thuật và thẩm mỹ.

Nhiều khu vực trong nội thành đã tổ chức giao thông khá hoàn chỉnh bước đầu góp phần giảm ùn tắc giao thông, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế và đô thị hóa.

Tuy nhiên, so với yêu cầu của một đô thị hiện đại thì hệ thống giao thông của Hà Nội còn rất khiêm tốn, hiện tại đất dành cho giao thông của Hà Nội chưa được 7% trong khi một đô thị hiện đại đòi hỏi từ 20-25% quỹ đất dành cho giao thông.

Thành phố Hà Nội, kể cả vùng đất mới mở rộng hiện có 2.545 km đường, trong đó đường khu vực nội thành chiếm

khoảng 6,18% diện tích đất đô thị; có 11 bến xe liên tỉnh là Giáp Bát, Mỹ Đình, Gia Lâm, Nước Ngâm, Lương Yên, Hà Đông, Sơn Tây, Đan Phượng, Thường Tín, Chúc Sơn, Hoài Đức và trạm đón khách Thanh Xuân.. Để từng bước khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông nội đô, từ nay đến năm 2010, Hà Nội sẽ đầu tư cho rất nhiều dự án phát triển giao thông đường bộ, giao thông tỉnh cũng như phục vụ cho công tác tổ chức điều hành giao thông. Đó là các tuyến quốc lộ hướng tâm (khoảng 27 km) gồm: Quốc lộ 1 cũ đoạn cầu Chui - cầu Đuống, đoạn Ngọc Hồi - Văn Điển (hoàn thành vào năm 2010; Quốc lộ 2, đoạn Phủ Lỗ - Vĩnh Phúc (1009); Quốc lộ 3 đoạn trên địa phận Hà Nội (2008 - 2010)... Xây dựng các Vành đai I, Ô Đông Mác - đê Nguyễn Khoái (2009), Vành đai III, đường 5 cầu Thanh Trì - Pháp Vân...

Hy vọng rằng với những biện pháp mạnh và đồng bộ như thế, vấn nạn ùn tắc giao thông ở nội thành Hà Nội sẽ được giải quyết đáng kể, để thành phố của chúng ta ngày một khang trang hơn, hiện đại hơn.

#### PHỤ CHÚ:

*Thành phố Hà Nội từ ngày 01/8/2008 có thêm tỉnh Hà Tây - dưới đây là bảng thống kê các đường bộ chính của phần đất này:*

**NHỮNG TUYẾN ĐƯỜNG BỘ CHÍNH**

Tên đường	Chiều dài trên đất Hà Tây cũ	Ghi chú
Quốc lộ 1A	26,75 km	Từ cầu Ngọc Hồi xuống Châu Can
Quốc lộ 6A	29,80 km	Từ quận Hà Đông đến Thủy Xuân Tiên (Xuân Mai)
Quốc lộ 21A	46,0 km	Từ thị xã Sơn Tây qua Xuân Mai đến Miếu Môn (Chương Mỹ).
Quốc lộ 32	49,00 km	Từ Nhổn đến bến phà Trung Hà
Tỉnh lộ 22	42,15 km	Từ Ba La đến chợ Dầu (Ứng Hòa)
Tỉnh lộ (70) 430	3,4 km	Từ Thanh Liệt đến Vạn Phúc
Tỉnh lộ (71) 427	21,0 km	Từ Bình Đà đến cảng Hồng Vân
Tỉnh lộ (72)	8,1 km	Từ Đại Mỗ đến ngã ba Đồng Lư
Tỉnh lộ (73) 429	28,0 km	Từ Miếu Môn ra Tía (Quốc lộ 1)
Tỉnh lộ (74) 432	4,5 km	Từ Thanh Bồ sang Đục Khê, Yên Vĩ
Tỉnh lộ (75) 428	29,0 km	Từ Vân Đình ra đến Quang Lãng
Tỉnh lộ (76) 431	8,3 km	Từ Quan Sơn sang đê Hòa Xá (Ứng Hòa)
Tỉnh lộ 84	7,0 km	Từ Thạch Thất vào Hòa Lạc
Tỉnh lộ 87A	20,575 km	Từ viện 105 thị xã Sơn Tây đi Bất Bạt
Tỉnh lộ 88	23,0 km	Từ Vị Thủy thị xã Sơn Tây đi Bất Bạt
Tỉnh lộ 89	13,0 km	Từ Đá Chông đi phố Chợ
Tỉnh lộ 12	18,0 km	Từ thị xã Sơn Tây lên cốt 600 Ba Vi
Tỉnh lộ 21B	29,4 km	Từ ngã ba Gia Hòa (Quốc lộ 32) đến chợ Cống (Quốc lộ 6).
Tỉnh lộ Kim Sơn	8,0 km	Từ Trung Sơn Trầm đến nông trường Việt-Mông.
Tỉnh lộ 82	10,2 km	Từ Sơn Đông (Quốc lộ 21) đến huyện lỵ Phúc Thọ.

(Trích “Địa chí Hà Tây” - Sở VH TT Hà Tây - 2008).

*Chương Hai*

**ĐƯỜNG SÔNG**

**TỪ NĂM 1954 ĐẾN THẬP KỶ 80**

Năm 1954, chúng ta tiếp quản một di sản nghèo nàn của ngành Vận tải đường sông Hà Nội bé nhỏ lúc đó.

Bấy giờ, lực lượng vận tải đường sông quốc doanh chưa phát triển. Ở bến cảng Hà Nội chỉ có chừng dăm chục thuyền buồm vận tải của các tiểu chủ và hơn một chục tàu thuyền, ca nô chở khách, chở hàng của tiểu chủ và tư sản kinh doanh nghề vận tải đường sông. Lực lượng phương tiện chỉ có vậy, còn bến bãi thì hầu như chưa có gì đáng kể. Lực lượng bốc xếp chủ yếu dựa vào sức người. Công nhân vẫn phải đội từng thúng than, vác từng bao gạo, gánh từng gánh sỏi...

Trong khi đó, yêu cầu của khôi phục kinh tế và kiến thiết Thủ đô mới đặt trên vai ngành Đường sông non trẻ những nhiệm vụ vô cùng nặng nề và cũng vô cùng vẻ vang, đòi hỏi ngành Đường sông phải phát triển vượt bậc trong một thời gian ngắn nhất.

Những người xây dựng ngành Đường sông Hà Nội đã phát hiện thấy tiềm năng to lớn của dòng sông Hồng và

bến cảng sông trung tâm Hà Nội trong giai đoạn mới này. Từ Hà Nội, sông Đuống nối vào hệ thống sông Thái Bình, rẽ qua sông Kinh Môn, vào sông Chanh rồi đi thẳng vào vịnh Hạ Long, ra Bái Tử Long để đón các máng than từ những mỏ than Hồng Gai, Cẩm Phả, Cửa Ông... Con đường vận tải này là nguồn cung cấp nhiên liệu duy nhất cho thành phố trong thời kỳ mới giải phóng. Trong điều kiện bình thường thời đó, nghĩa là khi tất cả hệ thống sông ngòi này chưa có những cuộc cải tạo lớn thì con đường than này có thể dùng được sà lan đẩy từ 720 đến 800 tấn tính theo tổng trọng tải. Nếu dùng sà lan, ca nô kéo thì tổng trọng tải của cả đoàn sà lan chở than và chở các thứ vật liệu khác có thể có sức chở là 2.000 tấn... Các sà lan chủ yếu là loại 100 và 200 tấn kết lại.

Nói là đường than vì đây là con đường vận tải than đá từ vùng than về Hà Nội (chủ yếu cung cấp cho nhà máy điện Yên Phụ), và hơn một thế kỷ qua, con đường sông này đã liên tục cung cấp năng lượng chính cho thành phố, con đường này còn nối liền với cả cảng Hải Phòng - một trong những hải cảng viễn dương lớn nhất của đất nước. Hàng xuất nhập khẩu từ Hà Nội cũng do con đường sông này đảm nhận, chia sẻ cùng với đường sắt Hà Nội - Hải Phòng và quốc lộ 5. Dù có đường ô tô và đường xe lửa rất thuận tiện nhưng xét về phương diện kinh tế thì sử dụng vận tải đường sông với hệ thống sà lan đẩy và sà lan kéo vẫn có ưu điểm riêng của nó (giá thành rẻ, khối lượng vận chuyển lớn).

Bên cạnh tuyến than, sông Hồng còn là đường giao thông của tuyến gạo, tuyến thực phẩm (mắm, muối, cá, thịt v.v...), tuyến hàng dân dụng...

Xuôi sông Hồng, tàu 200 tấn, sà lan đẩy có tổng trọng tải từ 720 tấn đến 800 tấn, sà lan kéo có tổng trọng tải 2.000 tấn có thể về đến thành phố dệt Nam Định. Trên tuyến này, dừng lại dọc đường ở hai bên bờ là các vùng vựa lúa Hưng Yên, Hà Tây và Hà Nam, Nam Định... với hàng chục bến cảng rải suốt dọc hai bờ sông. Trong đó có một cảng sông rất cổ đã từng nổi tiếng trong một vài thế kỷ giao thương buôn bán với Trung Quốc, Nhật và cả phương Tây, đó là cảng phố Hiến (Hưng Yên).

Cũng tuyến này, khi tới Nam Định theo sông Đào đi sang Ninh Bình, có thể vòng ngược lại sông Đáy tới vùng mỏ đá Kiện Khê. Đá và vôi, gạch ở vùng này được nối liền với thị trường xây dựng Thủ đô, tuy có phải đi vòng xa hơn đường bộ nhưng cũng thuận tiện, hơn nữa lại là một loại hình giao thông ít tốn kém.

Ngược sông Hồng lên phía bắc, sà lan đẩy 700 tấn và sà lan kéo 2.000 tấn có thể với đến tận khu công nghiệp hóa chất Việt Trì, Phú Thọ. Đây là vùng trung du có nhiều lâm sản và sản phẩm công nghiệp thực phẩm quan trọng như chè, dứa... Đường sông này cũng rất thuận tiện cho việc thả bè các loại lâm sản như tre nứa, gỗ quý, lá cọ, song, mây...

Tuyến đường này, qua ngã rẽ sông Lô có thể lên đến tận Tuyên Quang, nối liền vùng biên giới nhiều lâm thổ

sản và mỏ quý với trung tâm đất nước. Sông mạn ngược khó đi hơn nên chỉ khi nào mùa nước lên thì tàu kéo và sà lan có tổng trọng tải 700 tấn và sà lan kéo có tổng trọng tải 2.000 tấn mới phát huy được tác dụng. Còn về mùa cạn thì chỉ sà lan loại mỗi chiếc 100 tấn và kéo với tổng trọng tải 800 tấn mới có thể ngược được đến bến Tuyên Quang.

Cũng ngược sông Hồng, qua địa phận Sơn Tây đến ngã ba Phong Vân vào sông Đà, về mùa nước, tuyến đường sông này có thể ngược đến Hòa Bình với những đoàn sà lan đẩy 800 tấn và sà lan kéo 2.000 tấn. Về mùa cạn, sà lan kéo có thể đạt được tổng trọng tải 1.000 tấn.

Như vậy, với các ngã sông Thao, sông Lô, sông Đà, Hà Nội có thể với tới tận Yên Bái, Tuyên Quang, Hòa Bình và chuyển tiếp ngược lên nữa với những đoàn sà lan có tổng trọng tải nhỏ hơn...

Trở lại điểm xuất phát của những năm đầu giải phóng Thủ đô (năm 1954), trong tay chúng ta trên toàn bộ các bến cảng và cả hai hệ thống sông chỉ dăm chục chiếc thuyền buồm, vài chục chiếc sà lan gỗ, ca nô đẩy; ca nô chở khách thì nhỏ bé... Đường sông của Hà Nội bắt đầu dựng nghiệp từ như thế đó!

Việc đầu tiên là tổ chức lại bến cảng, tổ chức lại việc bốc xếp. Việc bốc xếp lúc này vô cùng đơn sơ. Tất cả chỉ dựa vào bàn tay, đôi vai, tấm lưng trần của những người phu khuân vác. Chúng ta tổ chức họ lại thành đoàn thể, lo tổ chức lại cách làm ăn, hình thức là tổ hợp tác, lúc bấy giờ

gọi là đoàn bốc vác. Trên toàn bến cảng ta tổ chức thành 17 đoàn bốc vác.

Đến tháng 8 năm 1959, Hà Nội tổ chức Hợp tác xã thuyền buồm đầu tiên. Toàn bộ lực lượng lúc ấy mới gom góp được 38 chiếc thuyền cũ nát. Nhưng quan hệ sản xuất đã có thay đổi nên đã phát huy được tác dụng tích cực của nó đối với sự nghiệp vận tải phục vụ việc xây dựng chủ nghĩa xã hội. Các cơ quan, công trường của Nhà nước đã yên tâm giao hàng cho tổ chức vận tải tập thể.

Đến tháng 6 năm 1960, Ủy ban Hành chính Thành phố Hà Nội ra quyết định công tư hợp doanh các phương tiện vận tải trên sông Hồng. Hơn 60 tiểu chủ và tư sản ngành kinh doanh vận tải thủy đã tán thành chủ trương cải tạo xã hội chủ nghĩa, gia nhập xí nghiệp công tư hợp doanh.

Cũng trong thời điểm đó, toàn miền Bắc - cũng có nghĩa là toàn quốc - chỉ có một công ty vận tải đường thủy duy nhất, gọi là Quốc doanh vận tải sông và biển. Vì thế mà, dù vận tải tư nhân nghèo nàn, vận tải hợp tác xã nhỏ bé nhưng ở Hà Nội, hoạt động vận tải đường thủy chủ yếu vẫn do hai lực lượng nhỏ bé này gánh vác.

Thực tế lúc bấy giờ, cảng Hà Nội vẫn chưa được cải tiến phương tiện bốc xếp, mới chỉ bước đầu xây dựng quan hệ sản xuất mới. Lại thêm cảng Hà Nội vốn phân tán trên suốt dọc tuyến bờ sông. Có thể nói từ bến Chèm cho đến quá Phà Đen, chỗ nào cũng có thể là bến cảng được. Vì phương tiện vận tải thô sơ nhỏ bé nên việc bốc hàng lên



chỗ nào cũng được! Nhất là lực lượng cải tiến phương tiện bốc xếp và trên cơ sở đó đầu tư tổ chức lại bến cảng. Phong trào cải tiến bốc xếp bắt đầu từ cảng Hà Nội đã dần dần được phổ biến trên tất cả các bến sông trong toàn quốc. Năm 1962, hội nghị Cải tiến bốc xếp toàn miền Bắc đã được tổ chức tại Hà Nội nhằm chấm dứt các phương thức thô sơ trong công việc bốc xếp. Sáng kiến nổi bật lúc bấy giờ là sáng kiến của bảy tập đoàn bốc xếp gỗ: dùng tời quay tay để kéo gỗ từ sông lên. Thực tế thì ở sông Đuống, Nhà máy gỗ dán Cầu Đuống đã có riêng một cảng chuyên dùng với cần cầu điện hiện đại chạy trên đường ray treo cao, bốc gỗ từ sông đưa thẳng vào nhà máy... dù vậy những sáng kiến của những công nhân bốc xếp ngày ấy cũng rất đáng quý.

Cảng Hà Nội cũng đi đầu với những sáng kiến dùng máng trượt bằng gỗ để bốc hàng bằng thùng, dùng goòng gỗ và đường goòng bằng gỗ để chở các kết hàng, bớt được nhân công và rút ngắn thời gian. Sáng kiến này được các cảng Vĩnh Tuy và Thanh Trì cùng nhiều cảng sông trên miền Bắc làm theo.

Song song với phong trào cải tiến phương thức bốc dỡ, Nhà nước đã bước đầu đầu tư về cơ bản những phương tiện bốc dỡ hiện đại cho các cảng sông. Bắt đầu từ cảng than, cảng bốc vật liệu xây dựng đã được trang bị băng chuyền các loại từ 7 m đến 25 m, cơ giới hóa bốc xếp từng bước, lập hệ thống đèn điều khiển, xây nhà điều độ và điều khiển, xây dựng nhà sửa chữa.

Việc cơ khí hóa bốc xếp đã mang lại hiệu quả cao. Trước đây, muốn bốc một sà lan than, phải huy động 150 người vừa xúc vừa đội than, làm ròng rã trong hai ngày. Nay có băng chuyền chỉ cần bốn người, lao động với băng chuyền trong một nửa ca máy là có thể bốc gọn một sà lan than 200 tấn. Cơ khí hóa bốc xếp làm tăng thêm sức cơ động (tốc độ quay vòng) của các phương tiện vận chuyển. Vì trước đây các sà lan thường nằm chết ở cảng do bốc xếp quá chậm. Thời gian nằm nhiều hơn thời gian vận chuyển hữu ích.

Trong phong trào cải tiến bốc xếp và cơ khí hóa bốc xếp, cán bộ, công nhân cũng đã tích cực phát huy sáng kiến để khôi phục lại chiếc cần cầu poóc-tích từ lâu nằm chết trên bến cảng. Năng suất bốc dỡ của cần cầu ngay từ lúc được phục hồi đã đạt trên 200 tấn một ca máy.

Nhờ cải tiến và cơ giới hóa phương tiện bốc dỡ trên cảng sông mà khả năng vận tải của toàn bộ các phương tiện vận tải sông được tăng nhanh rõ rệt. Bến cảng sông Hồng đã trở thành cửa khẩu chính giải quyết căn bản yêu cầu của đời sống xây dựng thành phố về than, vật liệu xây dựng, cát sỏi, đá, vôi và lương thực... Chính vì những thành tích đó mà bến cảng Hà Nội lúc bấy giờ còn có tên gọi là Ban quản lý sông Hồng đã được thưởng Huân chương Lao động hạng Ba vào năm 1962.

Vì nhu cầu xây dựng của Thủ đô và các vùng lân cận

thông qua cửa cảng sông Hồng ngày càng lớn nên năm 1960, Trung ương đã đầu tư cho Hà Nội thành lập Công ty Vận tải đường sông Hà Nội. Công ty đã có vốn để đóng thêm nhiều sà lan, loại sà lan bằng gỗ có trọng tải nhỏ nhưng đó cũng là một bước chuyển biến quan trọng. Sau vài năm hoạt động, thực tế cho thấy một Công ty Vận tải sông Hồng của riêng Hà Nội không thể đáp ứng được yêu cầu vận tải phục vụ đời sống kiến thiết của Thủ đô. Nhu cầu lớn luôn luôn yêu cầu sự tập trung chi viện của các công ty vận tải đường sông các tỉnh bạn. Vì thế năm 1963, ngành Đường sông Trung ương đã đi đến quyết định thống nhất và tập trung bốn công ty vận tải đường sông địa phương trên toàn tuyến, từ Công ty Vận tải đường sông Phú Thọ, Công ty Vận tải đường sông Hải Dương, Công ty Vận tải đường sông Hà Nội đến Công ty vận tải đường sông Ninh Bình thành một công ty lớn, lấy tên là Công ty Vận tải Sông Hồng, đóng trụ sở chính ở Hà Nội. Hoạt động trên toàn tuyến, lấy việc phục vụ nhu cầu vận tải của Hà Nội làm trọng tâm. Trong thời gian chiến tranh, công ty này mang phiên hiệu 204.

Tổng trọng tải của các phương tiện thuộc Công ty Vận tải Sông Hồng lúc bấy giờ đã đạt 10.000 tấn. Tuy vậy, bản thân Công ty Vận tải Sông Hồng vẫn không thể đáp ứng được nhu cầu vận tải của Hà Nội, vì thế nhiều hàng hóa vận chuyển cho Hà Nội vẫn phải huy động thêm sức vận chuyển của Công ty Vận tải đường sông Bạch Đằng.

Để đáp ứng nhu cầu đó, thành phố đã nâng cơ sở Công ty hợp doanh vận tải đường sông thành Công ty vận tải đường sông Hà Nội vào năm 1963. Hà Nội đã có một xưởng sửa chữa và đóng canô, sà lan, cắm đất ở bờ sông Hồng mạn Thanh Trì. Nhiệm vụ của xưởng là sửa chữa, tu bổ các phương tiện ca nô, sà lan của Công ty vận tải Sông Hồng và Công ty Vận tải đường sông Hà Nội. Bước đầu thử nghiệm đóng các loại tàu đẩy, tàu kéo và các sà lan sắt có trọng tải trung bình. Một thời gian sau, xưởng này lớn mạnh dần về trang thiết bị cũng như về lực lượng kỹ thuật nên đã trở thành Xí nghiệp canô - sà lan. Xí nghiệp đã tiến lên đóng các loại tàu khách chạy các tuyến đường sông, phục vụ cho nhu cầu vận tải của Hà Nội và các địa phương. Chiếc canô chở hành khách 250 chỗ ngồi đã hạ thủy và chạy đường Hà Nội - Thái Bình.

Như vậy là từ năm 1954 đến năm 1964, ngành Vận tải đường sông Hà Nội (kể cả lực lượng của địa phương và lực lượng của Trung ương đóng tại Hà Nội) đã có một bước tiến bộ rõ rệt, có thể nói là một bước ngoặt rất lớn. Từ bến bãi phân tán, thô sơ đã có bến cảng chính quy, khắc phục tình trạng bốc dỡ tự nhiên, từng bước cơ khí hóa, hiện đại hóa các phương tiện bốc xếp.

Về vận tải, có Công ty Vận tải Sông Hồng, Công ty Vận tải đường sông Hà Nội, Hợp tác xã Vận tải thuyền buồm.

Về cơ sở vật chất, ngoài số canô, sà lan đã có thêm xưởng sửa chữa và đóng mới các phương tiện vận tải.

Với sự phát triển toàn diện của vận tải đường sông, ngành Đường sông Hà Nội có đủ lực và có sức vững vàng để bước vào cuộc thử lửa của cuộc chiến tranh phá hoại và đã góp phần vào chiến thắng chung của cả đất nước.

Bước vào cuộc chiến tranh chống Mỹ, nhu cầu bảo đảm thông tuyến vận tải đường sông ngày một cao. Việc vận chuyển hàng, nhất là hàng quân sự, vũ khí đạn dược, xăng dầu, đòi hỏi ngành Đường sông Hà Nội phải tổ chức lại lực lượng của mình. Vì thế năm 1966, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội đã xóa bỏ cơ bản hình thái công tư hợp doanh và sáp nhập thêm Hợp tác xã Vận tải thuyền buồm vào thành một công ty vận tải đường sông duy nhất của Hà Nội, gọi là Công ty Vận tải đường sông Hà Nội. Và từ công ty này, phong trào xây dựng những đoàn tàu, đội tàu ba đảm đang đã nổi bật lên và trở thành lá cờ đầu trong ngành Vận tải sông nước toàn miền Bắc.

Chiến tranh càng bước vào giai đoạn ác liệt, nhu cầu vận tải trên bến sông Hồng càng cao. Bến sông Hồng không chỉ lo việc bốc dỡ hàng cho nhu cầu của thành phố Hà Nội nữa mà nó phải vươn lên làm nhiệm vụ bốc dỡ hàng cho Trung ương và cả nước.

Thời gian này, cảng biển Hải Phòng bị đánh phá mạnh và thường bị phong tỏa. Vì thế cảng sông Hà Nội phải gánh

vác một phần nhiệm vụ của cảng biển Hải Phòng. Cảng Hà Nội được tăng cường đầu tư xây dựng thành cảng lớn ngay trong những điều kiện chiến tranh ác liệt nhất. Nhịp độ xây dựng cảng càng tăng nhanh trong những năm ngừng bán tạm thời và xuống thang của đế quốc Mỹ.

Khối lượng hàng hóa về cảng Hà Nội đã lên tới đỉnh cao nhất 450.000 tấn/năm. Trong đó 40% là khối lượng than đá, còn lại là vật liệu xây dựng, lương thực, quân trang quân dụng, vũ khí đạn dược và xăng dầu (loại đóng thùng phuy 200 lít).

Khả năng bốc dỡ cơ giới ngày càng cao. Về than, trong mọi điều kiện, việc bốc dỡ cơ giới vẫn đảm bảo 100%. Về các loại hàng khác, khối lượng bốc dỡ cơ giới tăng nhanh. Năm 1965, bốc dỡ cơ giới chiếm 37%, đến năm 1967 tăng lên 63% và năm 1968 bốc dỡ cơ giới các mặt hàng khác (không kể than) chiếm đến 69%.

Xí nghiệp sửa chữa và đóng canô, sà lan đã tham gia sửa chữa những canô, sà lan bị địch đánh hỏng, đóng mới canô, sà lan phục vụ vận tải đường sông, đóng mới phà, cầu phao, canô đẩy phà phục vụ vượt sông thông tuyến. Mặc dù trong hoàn cảnh chiến tranh, xí nghiệp canô, sà lan vẫn tiến lên làm chủ kỹ thuật, hoàn thành thắng lợi việc đóng mới và hạ thủy con tàu chở khách đường sông có sức chở 250 hành khách, chạy tuyến đầu tiên từ Hà Nội xuống Thái Bình và ngược lại. Xí nghiệp cũng đã bắt đầu cho hạ

thủy những sà lan có sức chở lớn 100 và 200 tấn.

Bước vào năm 1972, thời kỳ giặc Mỹ điên cuồng trở lại ném bom hòng hủy diệt Hà Nội bằng pháo đài bay B52, cảng Hà Nội đã trở thành một mục tiêu chính của không lực Mỹ. Giặc Mỹ đã đánh hàng chục trận bom (trong tuần lễ cao điểm tháng 12) xuống khu vực bến cảng và kho tàng quanh bến cảng.

Công nhân vận chuyển trên canô, sà lan anh dũng đảm bảo vận chuyển, vừa đánh địch vừa bảo vệ hàng hóa. Công nhân ở bến cảng trực chiến vừa đánh địch bằng những trận địa pháo cao xạ của mình, vừa bốc hàng trong bom đạn và bảo vệ kho tàng. Chiến công bám bãi, bám cảng của cán bộ, công nhân Cảng Hà Nội đã được Nhà nước tuyên dương và tặng thưởng Huân chương Kháng chiến hạng Nhì trong đợt mừng chiến thắng B52.

## TỪ THẬP KỶ 80 ĐẾN NAY

Trong kháng chiến chống Mỹ, cảng đường sông và vận tải đường sông Hà Nội ngày càng phát triển dưới bom đạn, vì thế mà khi bước vào giai đoạn hòa bình, công việc xây dựng cảng đường sông và vận tải đường sông có điều kiện phát triển mạnh mẽ, vững chắc. Các bến phục vụ chiến đấu trở thành các bến trung chuyển bốc xếp hàng hóa.

Sau một thời gian chuẩn bị, đến năm 1978, Cảng đường sông Hà Nội bước vào kế hoạch xây dựng cảng chính quy, xây dựng những cầu cảng lớn có khả năng dỡ hàng, bốc hàng cho những tàu có trọng tải tới 2.000 tấn. Cảng đã trang bị hàng loạt cầu cảng bốc dỡ hàng các loại, kể cả loại cầu cảng póóc-tích. Điều đặc biệt là Cảng đường sông Hà Nội lần đầu tiên được trang bị các loại cầu cảng do ta tự thiết kế, tự chế tạo. Trong đó có cầu cảng póóc-tích có sức chứa ba tấn mang ký hiệu C.K75 của nhà máy cơ khí thuộc Cục Đường sông thiết kế sản xuất và lắp đặt trên bến cảng.

Cảng cũng đã hoàn thiện lại hệ thống kho hàng. Trước đây, cảng chỉ có những kho hàng nhỏ và kho hàng dã chiến có sức chứa từ 1.000 đến 2.000 tấn hàng. Nay xây dựng cảng chính quy. Cảng Hà Nội đã tiến hành xây dựng những kho tiêu chuẩn có sức chứa và bảo quản hàng hóa hàng vạn tấn, có khả năng phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa của Hà Nội.

Công ty Vận tải đường sông Hà Nội sau nhiều năm xây



dụng lúc này đã có lực lượng phương tiện khá mạnh với tổng trọng lượng 15.000 tấn canô, sà lan và 3.000 ghế hành khách trên toàn tuyến.

Bến cảng khách của Hà Nội lúc này lưu lượng đưa đón hành khách khá lớn, lên tới con số hàng ngàn mỗi ngày. Bến cảng khách tuy đã được xây dựng nhưng chưa thật hoàn thiện vì sông Hồng đang ở giai đoạn đổi dòng nên khó có thể xác định để xây dựng một bến cảng hành khách hiện đại tiện lợi như chúng ta mong muốn để xứng đáng là bến cảng của Thủ đô.

Cũng phải kể tới sông Đuống - một con sông có vị trí khá quan trọng trong công việc vận tải nguyên vật liệu và sản phẩm cho các hệ thống nhà máy ở phía bắc thành phố trong đó có các nhà máy gỗ, nhà máy diêm, hóa chất Đức Giang... Tại đây, mỗi nhà máy gần như có một bến cảng riêng. Riêng bến cảng Đức Giang được dùng cho cả Tổng kho Đức Giang và các nhà máy, xí nghiệp lân cận.

Về vận tải hàng hóa, Công ty Vận tải đường sông hàng năm đã vận chuyển từ 180.000 tấn đến 200.000 tấn hàng hóa. Dọc theo tuyến sông Hồng - sông Luộc - Quảng Ninh, Công ty đã vận chuyển than, phân bón về Hà Nội và ngược sông Hồng lên Việt Trì, Tuyên Quang, Phú Thọ vận chuyển vật liệu xây dựng về xuôi. Ngoài ra, công ty còn vận chuyển hàng vạn tấn lương thực tiếp nhận từ cảng Trà Báu (gần phao số không trong Vịnh Hạ Long) và cảng Hải Phòng về Thủ đô. Về vận tải hành khách, đã được tăng cường bổ sung nhiều tàu khách phục vụ sự đi lại của nhân dân trên các tuyến truyền thống của thời kỳ chiến tranh Hà Nội - Thái Bình, Hà Nội - Nam Định, Hà Nội - Việt Trì

v.v... Song song với nhiệm vụ vận tải, công ty đã mở rộng sản xuất kinh doanh, mở thêm một xưởng sửa chữa và đóng mới các phương tiện vận tải thủy. Đây là một cơ sở công nghiệp của công ty ngay bên sông Hồng tại xã Thanh Trì, huyện Thanh Trì. Phát huy thế mạnh của các bến bãi ven sông Hồng, Công ty đã đầu tư thêm nhiều loại cần cẩu để bốc xếp hàng hóa từ các phương tiện vận tải sông trung chuyển lên phương tiện vận tải đường bộ đến chân các công trình xây dựng của Thủ đô.

Sang đầu thập kỷ 90, Công ty Vận tải đường sông được đổi là Công ty Vận tải thủy trên cơ sở nhập thêm vào Ban quản lý bến có từ thời chiến tranh. Từ đây công ty lần lượt có năm xí nghiệp: Vận tải hành khách, Vận tải hàng hóa, Dịch vụ vật tư, Bốc xếp cung ứng và Xí nghiệp sửa chữa phương tiện thủy.

Công ty từng bước đưa lĩnh vực sản xuất vận tải hàng hóa, vận tải hành khách hội nhập vào nền kinh tế thị trường triển khai tận dụng lợi thế của sông Hồng, sông Đuống. Trong quá trình đổi mới, Công ty đã triển khai đầu tư và bổ sung hàng vạn tấn phương tiện và nhiều tàu đưa vào kinh doanh. Đồng thời đầu tư thêm nhà xưởng, cần cẩu, bến bãi ven sông Hồng từ Hà Nội đến Thanh Trì và các bến vận tải hành khách từ Hà Nội đi các tỉnh tạo điều kiện thuận lợi cho nhân dân đi lại và giao lưu kinh tế dọc theo hai bên bờ sông. Tuy nhiên, cũng từ 1992, do đường bộ và các phương tiện chở khách đường bộ phát triển mạnh, lại có tốc độ hơn nên ngành vận tải hành khách bằng đường sông tạm ngừng. Thay vào đó Công ty đã chuyển hướng sang kinh doanh vận tải khách du lịch trên sông để khai thác thế mạnh của

cảnh quan và các di tích lịch sử hai bên sông Hồng và sông Đuống cũng như các làng nghề truyền thống như: đền Phù Đổng, chùa Bát Tháp, đền Dầm, đền Lộ, chùa Dâu, các làng gốm Bát Tràng, Kim Lan, làng tranh ghép tre Mai Lâm, làng tranh Đông Hồ v.v... Tuy chỉ mới có hai con tàu cũ và bến Chương Dương còn thiếu tiện nghi nhưng Công ty đã tiến hành khai thác được bốn “tua” (tour) du lịch:

- + Hà Nội - đền Dầm - đền Lộ - Bát Tràng - Đa Hòa.
- + Hà Nội - chùa Bát Tháp.
- + Hà Nội - đền Gióng.
- + Hà Nội - chùa Bồ Đề - Bát Tràng.

Dự kiến nếu được đổi mới thiết bị, đặc biệt là hiện đại hóa phương tiện để tàu sông của Hà Nội tăng thêm tốc độ và tiện nghi để có thể tổ chức các hành trình xa hơn và dài hơn, từ tháng 01 đến tháng 5, khai thác trên sông Hồng, từ tháng 5 đến tháng 9, khai thác các tuyến nối về vùng biển Hải Phòng - Quảng Ninh như:

+ Hà Nội - Ninh Bình - Hoa Lư (Hà Nội - Ninh Bình: tàu thủy, Ninh Bình - Hoa Lư - Hà Nội: ô tô).

+ Hà Nội - Việt Trì - Tuyên Quang (đi về bằng tàu thủy, tham quan bằng ô tô).

+ Hà Nội - Hải Phòng - Cát Bà (Hà Nội - Hải Phòng: ô tô, Hải Phòng - Cát Bà: tàu thủy).

Phần Hà Nội vừa mở rộng, trên sông Hồng, sông Đáy có các cảng sông và bến sông sau:

*Cảng Sơn Tây* trên sông Hồng, phạm vi thu hút nguồn

vận tải thủy của thị xã Sơn Tây và các huyện ven sông: Ba Vì, Phúc Thọ, Thạch Thất, Quốc Oai, Đan Phượng. Cảng đã xây cất kho, mái che và bãi chứa hàng, cầu cảng thuận tiện cho việc bốc xếp cơ giới đạt từ 60-70% khối lượng hàng hóa. Mớn nước trước bến cảng ở đầu cảng bảo đảm cho sà lan có trọng tải từ 200 tấn và tàu 1.000 tấn ra vào cảng an hàng và trả hàng dễ dàng. Cảng Sơn Tây ở cạnh “Pháo đài Phù Sa của thành Sơn Tây cổ”.

*Cảng Hồng Vân* trên sông Hồng, phạm vi thu hút nguồn vận tải của các huyện Thường Tín, Phú Xuyên, cả quận Hà Đông, các huyện Thanh Oai, Chương Mỹ theo tỉnh lộ 70-71 đổ ra cảng rất thuận lợi; ngoài ra còn hấp dẫn đối với Văn Điển, Thanh Trì của Hà Nội; Châu Giang của Hưng Yên. Bến cảng đã xây kho, mái che và bãi chứa hàng; công việc bốc xếp cơ giới hóa 60% đến 70% khối lượng hàng hóa. Mớn nước trước bến bảo đảm cho sà lan từ 200 tấn và tàu 1.000 tấn ra vào.

*Cảng Vạn Điểm* là cảng chuyên dùng cho khu công nghiệp mía đường Vạn Điểm trên sông Hồng có công suất xếp dỡ cơ giới hóa 100%.

*Bến Hữu Vĩnh* trên sông Đáy thuộc huyện Ứng Hòa, chuyên dùng cho Nhà máy xi măng Tiên Sơn với sản lượng 60.000 tấn/năm, trên sông Đáy.

*Bến Vân Đình* thuộc huyện Ứng Hòa, có bãi chứa hàng, bốc xếp bằng thủ công, mớn nước thuyền và sà lan 50 tấn trên sông Đáy.

*Bến Tế Tiêu* trên sông Đáy thuộc huyện Mỹ Đức, có bãi chứa hàng bốc xếp bằng thủ công, mớn nước bảo đảm cho thuyền và sà lan 50 tấn trên sông Đáy.

Các bến lẻ phục vụ dân sinh kinh tế của địa phương tại các huyện Ba Vì, Phúc Thọ, Đan Phượng, Thường Tín, Phú Xuyên trên sông Hồng. Mỗi huyện có một đến hai bến ăn than, vật liệu xây dựng cát sỏi, hàng công nghiệp, hàng thủ công và xuất nông sản phẩm, đồng thời bảo đảm giao lưu của nhân dân trong vùng, buôn bán trao đổi giữa các huyện thị với nhau.

Vận tải thủy có ba lực lượng đảm nhiệm:

Quốc doanh vận tải sông Trung ương và địa phương chuyên vận tải than đá, phân đạm, xi măng, sắt thép... nhập từ Hải Phòng, Quảng Ninh lên hai cảng Sơn Tây và Hồng Vân trên sông Hồng; xuất hàng đi Hải Phòng, lượng hàng xuất so với nhập còn chênh lệch nhiều; cần nghiên cứu thị trường và mặt hàng xuất để bảo đảm vận tải hai chiều được cân bằng.

Hợp tác xã và tư nhân làm vận tải, vận chuyển than đá, xi măng, phân đạm, muối về cảng Vân Đình và các bến lẻ thuộc các huyện ven sông và vận chuyển cát vàng, đá hộc, đá dăm, sỏi từ sông Lô về các bến trên sông Hồng và từ Chi Nê (Hòa Bình), Kiện Khê (Hà Nam) về Vân Đình, Tế Tiêu.

*Chương Ba*

**CÔNG TRÌNH  
ĐẦU MỐI GIAO THÔNG HÀ NỘI**

**NHỮNG CÂY CẦU VƯỢT QUA SÔNG HỒNG**

**\* Cầu Thăng Long**

Là một công trình lớn bắc ngang sông Hồng ở ngay cửa ngõ Thủ đô Hà Nội, có ý nghĩa quan trọng về kinh tế, văn hóa, xã hội và quốc phòng. Cầu xây dựng cách cầu Long Biên về phía thượng lưu 11 km. Chính thức khởi công tháng 11/1974.

Cầu chính dài 1.688 m, có 15 nhịp, mỗi nhịp dài 112 m, đặt trên 14 trụ và 2 mố. Mỗi trụ gắn một vạm mét khối bê tông. Cầu có hai tầng, tầng trên rộng cao tốc, phần ô tô rộng 16,5 m cho bốn làn xe ô tô 1,5 m. Tầng dưới rộng 17 m. Trong lòng cầu rộng 10 m, đặt hai bên đường xe lửa khổ 1,435 m. Hai bên có hai đường xe thô sơ, mỗi đường rộng 3,5 m.

Chiều dài toàn cầu:

Cầu đường sắt dài 5.503 m, kể cả cầu chính và cầu dẫn.

Cầu ô tô dài 3.116 m, kể cả cầu chính và cầu dẫn.

Cầu đường xe thô sơ dài 2.650 m, kể cả cầu chính và cầu dẫn.

Cầu Thăng Long được hoàn thành từng bước:

Tháng 10 năm 1983: nối liền hai bờ Đông Ngạc (huyện Từ Liêm) và Vọng La (huyện Đông Anh) của Thủ đô Hà Nội.

Tháng 01 năm 1984: thông xe đường ô tô bước một, ở tầng dưới.

Tháng 6 năm 1984: thông tàu hỏa một làn, đường sắt khổ 1 m.

Tháng 5 năm 1985: khánh thành, thông xe toàn cầu.

Về nền móng: Xây 14 trụ cầu chính, dùng móng loại giếng chìm đường kính 18 m, hạ sâu xuống mặt đất từ 40 đến 50 m, có trụ sâu tới 60 m. Đã phải sử dụng tới hơn 100 km cọc ống đường kính 55 cm đúc ly tâm dự ứng lực: gần 1.000 phiến dầm bê tông dự ứng lực, mỗi phiến dài 32 m, nặng từ 50 đến 130 tấn và hàng vạn tấn bê tông các loại để dùng cho cầu dẫn đường sắt, đường ô tô.

Công việc lắp dầm thép: Có hơn 20.000 tấn gồm 15 nhịp, cứ ba nhịp một làm dầm liên tục. Kết cấu hàn, ghép bằng bu lông cường độ cao. Mặt cầu liên hợp gồm các bản trục hướng ghép nối với nhau và với dàn bằng bu lông cường độ cao và chủ yếu bằng mối hàn.

Cầu Thăng Long với hai đường xe lửa, bốn đường ô tô, hai đường xe thô sơ và hai đường người đi bộ... là cây cầu "thế kỷ" có quy mô lớn và hiện đại bậc nhất Đông Nam Á, là thể hiện đặc trưng của tình hữu nghị Việt - Xô. Việc hoàn thành xây dựng cầu Thăng Long đã nâng cao gấp bội năng lực giao thông ở trung tâm quan trọng trong mạng lưới giao thông cả nước.

**\* Cầu Chương Dương**

Cầu Chương Dương được xây cách cầu Long Biên gần 2 km về phía hạ lưu sông Hồng, nối từ địa phận phường Phúc Tân thuộc quận Hoàn Kiếm tới xã Bồ Đề thuộc huyện Gia Lâm, Hà Nội.

Cầu Chương Dương là loại cầu lớn, vĩnh cửu, có kết cấu bảo đảm an toàn với các xe trọng tải lớn qua cầu với tốc độ cao. Cầu có kết cấu dầm thép, mặt cầu bằng bê tông cốt thép. Toàn bộ cầu có chiều dài 1.213 m, rộng 19,5 m, có bốn làn xe, hai làn xe giữa dùng cho xe tải nặng 30 tấn hoặc bánh xích 80 tấn, hai làn bên dùng cho xe tải nặng 6 tấn.

Toàn bộ công trình gồm 11 nhịp cầu chính (mỗi nhịp dài 89,28 m) và 9 nhịp dẫn, đặt trên 21 trụ, mố.

Để nối với cầu theo tuyến đường mới và tránh không đi qua thị trấn Gia Lâm còn phải làm 2,8 km đường ô tô cấp cao bằng bê tông xi măng và bê tông nhựa với chiều rộng chùng 22,5 m, tuyến mới được đặt tên là đường Nguyễn Văn Cừ.

Đây là công trình hoàn toàn do cán bộ và công nhân Việt Nam tự thiết kế và thi công. Cầu được xây dựng trên cơ sở tận dụng các dầm thép và vật tư sẵn có trong nước. Vì phải tận dụng nên công tác gia công chế sửa dầm cầu là một công việc khó nhưng các kỹ sư và công nhân Việt Nam vẫn bảo đảm các yêu cầu kỹ thuật nghiêm ngặt.



Về kết cấu mặt cầu cũng có nhiều tiến bộ kỹ thuật. Toàn bộ mặt cầu được cấu tạo bằng thép bê tông liên hợp. Trong việc này, điều quan trọng là nghiên cứu áp dụng kết cấu neo, phải xác định phương pháp tính toán và công nghệ mới. Chúng ta còn ứng dụng kỹ thuật kết cấu bản liên tục chịu nhiệt nhằm làm cho mặt cầu không bị chia thành nhiều đoạn gây xóc cho xe.

Còn một điều có lẽ cũng nên biết thêm là tuyến cầu này trùng với cầu treo vốn nằm trong quy hoạch phát triển Thủ đô ngày bấy giờ. Đến năm 1983, trước yêu cầu phát triển nhanh của giao thông, Trung ương đã cho thay phương án cầu treo bằng cầu vĩnh cửu, quy mô lớn.

Cầu Chương Dương được khởi công năm 1983 và khánh thành năm 1985, công trình do các đơn vị chủ công của Bộ Giao thông vận tải xây dựng, thành quả quan trọng này thể hiện ý chí tự lực, tự cường và đánh dấu sự trưởng thành vượt bậc của đội ngũ xây dựng cầu Việt Nam.

Năm 2003 đã khởi công xây dựng cây cầu thứ tư qua sông Hồng, đó là cầu Thanh Trì thông xe năm 2007, giúp cho vùng phía nam nội thành trở thành một khu đô thị mới.

### **\* Cầu Thanh Trì**

Cầu Thanh Trì là cây cầu lớn nhất trong dự án 7 cây cầu của Hà Nội bắc qua sông Hồng, bắt đầu từ điểm cắt quốc lộ 1A tại Pháp Vân (Thanh Trì), điểm cuối cắt quốc

lộ 5 tại Sài Đồng (Gia Lâm). Cầu Thanh Trì có trọng tải H30-XB80 tức là: xe tải bánh lốp có tải trọng 30 tấn, cũng như xe bánh xích có tải trọng 80 tấn thì đạt điều kiện về tải trọng cho phép để qua cầu. Cầu chính dài 3.084 m với tổng chiều dài hơn 12.000 m, rộng 33,10 m với 6 làn xe chạy (4 làn xe cao tốc), tốc độ cho phép 100 km/h. Sau khi hoàn thành, cầu Thanh Trì sẽ góp phần cơ bản giải quyết ách tắc giao thông tại Thủ đô Hà Nội. Cầu Thanh Trì được coi là dự án cầu lớn nhất Đông Dương hiện nay. Đây là cây cầu bê tông cốt thép dự ứng lực dài và rộng nhất Việt Nam hiện nay, đồng thời cũng là công trình cầu với nhiều ứng dụng công nghệ mới.

Dự án cầu Thanh Trì do Bộ Giao thông vận tải làm chủ đầu tư, đại diện chủ đầu tư là Ban quản lý dự án Thăng Long. Kết cấu bên dưới cầu gồm 52 trụ và 2 mố trên nền móng có tổng số 1.339 cọc khoan nhồi đường kính các loại 1 m; 1,5 m; 2 m. Hai công ty Nhật Bản là Obayashi và Sumitomo trúng thầu thi công.

Dự án cầu Thanh Trì bắc qua sông Hồng là một trong những dự án trọng điểm của ngành Giao thông vận tải, có tầm quan trọng đặc biệt đối với sự phát triển kinh tế xã hội của khu vực đồng bằng Bắc Bộ nói chung và Thủ đô Hà Nội nói riêng. Việc hoàn thành cầu Thanh Trì và đường vành đai III sẽ tạo nên mạng lưới giao thông liên kết giữa vùng tam giác kinh tế: Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và liên thông trục Bắc - Nam, giải tỏa “sức ép” giao thông,

phân bổ và giảm bớt đáng kể lưu lượng xe lưu thông qua nội thành Hà Nội. Cầu Thanh Trì khởi công ngày 30/11/2002; hợp long ngày 28/8/2006 thử tải ngày 28/12/2006; thông xe ngày 02/02/2007. Từ bấy đến nay cầu được khai thác và phát huy hiệu quả kinh tế xã hội khá cao.

### **\* Cầu Vĩnh Tuy**

Cầu Vĩnh Tuy đang được xây dựng với kết cấu dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực, đây là kết cấu cầu bê tông hiện đại. Cầu bắc qua sông Hồng có những diễn biến thủy văn đặc biệt phức tạp nên sau khi hoàn thành, cầu Vĩnh Tuy sẽ đạt nhiều kỷ lục về kỹ thuật xây dựng cầu lớn, hiện đại ở Việt Nam.

Điểm đầu cầu nằm trên đường Minh Khai (quận Hai Bà Trưng), điểm cuối giao cắt quốc lộ 5, cách khu đô thị Sài Đồng (Gia Lâm) 400 m. Cầu Vĩnh Tuy có được bố trí 2 làn xe cơ giới, 1 làn xe buýt, 1 làn xe hỗn hợp. Đường trên tuyến cũng được xây dựng hoàn chỉnh cho 4 làn cơ giới, 2 làn xe buýt và 2 làn xe hỗn hợp. Hai đầu cầu là 2 nút giao thông lập thể lớn. Sau khi hoàn thành, cầu Vĩnh Tuy sẽ bảo đảm lưu lượng vận tải khoảng 34.000 lượt xe/ngày đêm vào năm 2010, 72.000 lượt xe/ngày đêm vào năm 2020.

Theo thiết kế, cầu Vĩnh Tuy có khẩu độ dúc hẫng lớn (135 m), chuỗi dầm dúc hẫng dài (990 m) và khổ rộng (19,5 m). Có vị trí quan trọng trong đời sống xã hội của Thủ đô Hà Nội (và cả nước) nên cầu Vĩnh Tuy có những yêu cầu

khất khe cả về chất lượng lẫn tiến độ thi công.

Kết cấu cầu Vĩnh Tuy là kết cấu cầu bê tông hiện đại nhất hiện nay.. Toàn tuyến dài 5.830 m, trong đó cầu qua sông dài 3.690 m. Phần cầu chính được bố trí chuỗi nhịp dài 990 m, rộng 19 m. Đây là khẩu độ nhịp bê tông lớn nhất, chuỗi dầm bê tông liên tục lớn nhất và khổ cầu bê tông rộng nhất Việt Nam hiện nay. Dự kiến công trình hoàn thành trong tháng 6/2010.

### **\* Cầu Nhật Tân**

Dự án Cầu Nhật Tân hiện là một dự án trong tổng số 7 cầu bắc qua sông Hồng đoạn Hà Nội, theo dạng thiết kế dây văng, bắt đầu tại phường Phú Thượng, quận Tây Hồ đến điểm cuối giao với quốc lộ 3 tại Km 7+100, huyện Đông Anh, mục đích rút ngắn đường từ sân bay Nội Bài về trung tâm thành phố Hà Nội. Theo dự án, cầu dài 3,9 km và có đường dẫn 4,5 km. Khi hoàn thành cầu sẽ có 8 làn xe, trong đó 6 làn xe cơ giới. Tổng mức đầu tư dự định cho cầu từ 7.500 tỷ đến 8.100 tỷ đồng tùy theo số lượng cột phải thi công.

Hiện nay, có một số ý kiến cho rằng nên đổi tên vì địa điểm xây dựng cầu không nằm trên đất Nhật Tân mà nằm trên đất phường Phú Thượng.

## ĐẦU MỐI GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Năm 1985, hoàn thành hai chiếc cầu mới vượt qua sông Hồng và đều nằm trong khu vực đầu mối giao thông của Thủ đô.

Thành phố Hà Nội là đầu mối giao thông lớn của cả nước, bao gồm mạng lưới đường ô tô, đường sắt, cảng đường sông, có tàu biển loại nhỏ ra vào và đường hàng không...

Đầu mối đường sắt, Hà Nội, hiện tại có bảy ga:

1. *Ga Hà Nội*: là ga hành khách, trong đó có đoạn đầu máy, đoạn toa xe, các phương tiện kỹ thuật phục vụ hành khách.

2. *Ga Giáp Bát*: là ga lập tàu, đường khổ hẹp có thiết bị chỉnh bị cho đầu máy hơi nước, là ga chính phục vụ cho các xí nghiệp và dân cư phía nam thành phố.

3. *Ga Văn Điển*: là ga hàng, phục vụ cho một loạt các tuyến đường chuyên dụng của xí nghiệp công nghiệp.

4. *Ga Gia Lâm*: là ga hàng và hành khách, phục vụ cho nhà máy sửa chữa đầu máy, toa xe, đường chuyên dụng của các xí nghiệp công nghiệp và điểm nối ray của đường sắt Hà Nội - Hải Phòng.

5. *Ga Yên Viên*: là ga khu đoạn, có thiết bị chỉnh bị cho đầu máy hơi nước đường khổ hẹp và khổ rộng.

6. *Ga Cổ Loa*: là ga chuyển tải, phục vụ chung cho các đường chuyên dụng của các xí nghiệp công nghiệp.

7. *Ga Đông Anh*: là ga hàng, có ba hướng tàu chạy: về Hà Nội, đi Lào Cai và đi Thái Nguyên.

Xây dựng, cải tạo đầu mối đường sắt để tăng cường khả năng vận chuyển đường sắt ở miền Bắc Việt Nam. Cầu Long Biên và cầu Đuống ở trong tình trạng không đạt các yêu cầu kỹ thuật, không thể tiếp tục khai thác được và cần thiết phải đưa đường sắt ra phía ngoài khu đông dân cư của thành phố.

Lượng hàng vận chuyển của khu đầu mối có khối lượng lớn, hàng của chính địa phương và hàng của các nơi đi qua.

Các ga đường sắt vành đai mới của Hà Nội gồm có:

- *Ga Bắc Hồng*: là ga lập tàu chủ yếu, khổ 1,435 m, có đoạn đầu máy, cơ bản dùng cho việc cải biên lại các đoàn tàu chạy suốt và tàu địa phương.

- *Ga Kim Nỗ*

- *Ga Phú Diễn*

- *Ga Hà Đông*

Các ga Kim Nỗ, Phú Diễn, Hà Đông phục vụ cho các đoàn tàu hàng và tàu khách, hoàn thành các công việc vận chuyển của địa phương. Các kho có đường xếp dỡ sẽ xây dựng tại ga Phú Diễn, ga Hà Đông.

- *Ga Ngọc Hồi*: là ga cuối cùng của đường 1,435 m, là ga đầu mối trung gian của đường 1 m, là ga hàng và ga chuyển tải của đường 1 m và 1,435 m.

Vành đai đường sắt được xây dựng từng đôi trên cùng một nền đường. Đường 1,435 m ở bên phải, đường 1 m ở bên trái. Có đường nối vào Văn Điển, qua trạm đóng đường phía tây nam và đi theo hướng phía nam qua ga Ngọc Hồi.

Nền đường đoạn phía tây của đường vành đai là nền đường đôi, còn đoạn phía đông là nền đường đơn.

Tóm lại, vành đai đường sắt Hà Nội có tất cả 11 công trình, trong đó có một cầu lớn, năm cầu trung và năm cầu vượt. Tổng số chiều dài của đường sắt vành đai dài 40 km, chưa kể những đường nhánh và đường trong ga.

## ĐƯỜNG VÀNH ĐAI

Ngoài gần sáu trăm đường phố ngang dọc trên địa bàn thành phố thì có ba đường vành đai lần lượt bao bọc lấy Thủ đô, giống như "tam trùng thành quách" thời xưa. Mỗi vành đai gồm nhiều đường phố nối nhau thành một vòng cung.

*Vành đai 1:* Được tính từ nút giao thông Cầu Giấy, chỗ ngã ba đèn Voi Phục, theo đường La Thành, qua ngã tư Láng Hạ - Giảng Võ, qua Ô Chợ Dừa, theo đê La Thành ra Ô Kim Liên, theo các đường Đại Cồ Việt, Trần Khát Chân tới đường Nguyễn Khoái (tức đê sông Hồng).

*Vành đai 2:* Là vòng bao bọc hồ Tây và bốn quận nội thành cũ. Tính từ đỉnh đường Lạc Long Quân qua đường Bưởi - Cầu Giấy - đường Láng - Ngã Tư Sở - đường Trường Chinh - Ngã Tư Vọng - phố Đại La - đường Minh Khai tới điểm chót đường Nguyễn Khoái rồi theo đê sông Hồng ngược lên, tức cũng là theo các đường Trần Khánh Dư, Trần Quang Khải, Trần Nhật Duật, Yên Phụ, Nghi Tàm, Âu Cơ để gặp lại đường Lạc Long Quân.

*Vành đai 3:* Là vòng bao bọc cả chín quận nội thành. Tính từ đầu phía nam cầu Thăng Long, cũng là đầu đường Phạm Văn Đồng, vượt đường 32 (nơi ngã tư Xuân Thủy - Hồ Tùng Mậu) sang đường Phạm Hùng, Khuất Duy Tiến, vượt quốc lộ 6 ra khu Linh Đàm, vượt quốc lộ 1A sang Pháp Vân rồi lên đê sông Hồng ở Yên Sở và vượt cầu



Thanh Trì, sang khu Sài Đồng, bao toàn quận Long Biên, qua cầu Đuống mới vòng lên đầu bắc cầu Thăng Long.

Những vành đai này chủ yếu làm nhiệm vụ phân luồng cho các loại xe cơ giới nặng, xe tải, đi ra vòng ngoài của thành phố, hạn chế đi vào nội thành, tránh sự tắc nghẽn giao thông trong thành phố và là đường nối trực thông với các tuyến hướng tâm, xuyên tâm... ra vào thành phố.

Nhận rõ vị trí của ngành Giao thông vận tải trong nền kinh tế quốc dân, Đảng và Nhà nước ta trong từng giai đoạn đã có những chủ trương thích hợp và phát triển hệ thống giao thông vận tải, tăng cường cơ sở vật chất, trang bị kỹ thuật và phương tiện để nâng cao năng lực vận chuyển của Ngành nhằm đáp ứng yêu cầu của nhiệm vụ xây dựng và bảo vệ đất nước.

Năm mươi năm qua, ngành Giao thông vận tải đã trải qua hai cuộc kháng chiến trường kỳ gian khổ, luôn luôn phát huy được truyền thống: dũng cảm, thông minh, sáng tạo vượt qua bom đạn nguy hiểm, khắc phục muôn vàn khó khăn gian khổ, bảo đảm giao thông thông suốt trong mọi tình huống, vừa góp phần chiến thắng mọi kẻ thù, vừa xây dựng Ngành ngày càng lớn mạnh.

Chào mừng Thăng Long - Hà Nội 1.000 tuổi, chào mừng thiên niên kỷ mới, những con đường, dòng sông, nhịp cầu, bến bãi của Hà Nội sẽ nối tiếp truyền thống hào hùng năm xưa, sẽ hoàn thiện hơn để hòa nhập vào vận hội mới của Thủ đô, tiến mạnh trên con đường công nghiệp hóa hiện đại hóa, xứng đáng vai trò là trái tim của cả nước.

## MỤC LỤC

Lời nói đầu	3
-------------	---

### Phần 1

<b>Hà Nội - Trung tâm những đầu mối giao thông</b>	<b>5</b>
--	----------

<b>Chương Một: Các tuyến đường hiện nay</b>	<b>7</b>
---	----------

- Những tuyến đường bộ và những dòng sông chính 7
- Con đường, dòng sông và lịch sử 14
- Đường sắt - đường mây 38

<b>Chương Hai: Những con đường và những dòng sông cổ</b>	<b>48</b>
--	-----------

- Đường thượng đạo và đường hạ đạo 48
- Vài nét về “cuộc đời riêng” của sông Hồng 52
- Sông Từ Liêm 60
- Sông Thiên Phù 62
- Sông Tô Lịch 64
- Sông Kim Ngưu 66
- Những con đê 69

## Phần 2

<b>Những tuyến đường chiến thắng</b>	71
<b>Chương Một: Thời kỳ tiền Thăng Long</b>	73
• Những tuyến đường trong cuộc khởi nghĩa Hai Bà Trưng	75
• Sông Tô Lịch và sông Nhuệ trong phong trào Lý Bí - Lý Phật Tử	79
• Từ Đường Lâm về Đại La	82
• Đường đến với Cổ Loa - đường mở ra kỷ nguyên độc lập cho muôn vạn đời sau	84
<b>Chương Hai: Thời kỳ Thăng Long</b>	87
• Từ Hoa Lư đến Thăng Long	87
• Đường lên sông Cầu để bảo vệ Thăng Long	96
• Những nẻo đường chống Nguyên - Mông	101
• Những nẻo đường giải phóng Đông Quan	113
• Hai cuộc hành quân của nghĩa binh Tây Sơn	132
<b>Chương Ba: Thời kỳ Hà Nội</b>	148
• Những nẻo đường chống thực dân Pháp xâm lược	148
A. Đường cầu Giấy	148
B. Đường Cầu Phùng	151
C. Các đường tiến quân trong cuộc khởi nghĩa ngày 05/12/1898	152
• Cách mạng về trên đường phố Hà Nội	154

- Những nẻo đường kháng chiến 158
- Đường về giải phóng thủ đô 162

### **Phần 3**

#### **Năm mươi năm khôi phục và xây dựng**

##### **giao thông vận tải 167**

##### **Chương Một: Đường bộ 169**

- Từ năm 1954 đến thập kỷ 80 169
- Từ thập kỷ 80 đến nay 182

##### **Chương Hai: Đường sông 195**

- Từ năm 1954 đến thập kỷ 80 195
- Từ thập kỷ 80 đến nay 207

##### **Chương Ba: Công trình đầu mối giao thông Hà Nội 213**

- Những cây cầu vượt qua sông Hồng 213
- Đầu mối giao thông đường sắt 220
- Đường vành đai 223

# HÀ NỘI - CON ĐƯỜNG, DÒNG SÔNG VÀ LỊCH SỬ

*Chịu trách nhiệm xuất bản*

**LÊ TỬ GIANG**

*Biên tập và sửa bài*

**PHẠM QUANG HUÂN**

**TRẦN ANH THU**

**DƯƠNG MINH TÂM**

*Thế kế bìa*

**TRẦN ĐẠI THẮNG**

*Trình bày*

**DƯƠNG THỊ HUẾ**

**NHÀ XUẤT BẢN GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**80B TRẦN HUNG ĐẠO - HÀ NỘI**

**ĐT: 04.39423346 - 38221627 \* FAX: 04.38224784**

---

In 1.020 cuốn, khổ 13 x 19cm, tại Công ty in Giao thông - NXB GTVT.

Đăng ký kế hoạch xuất bản số: 896-2008/CXB/3-64/GTVT.

Quyết định xuất bản số: 201/QĐ-GTVT ngày 12 tháng 01 năm 2009.

In xong và nộp lưu chiểu tháng 02 năm 2009.