

Dự án Đại lộ Thăng Long một số vấn đề tồn tại trong đảm bảo an toàn giao thông

1. Một số thông tin về dự án.

Đại lộ Thăng Long – Láng Hòa Lạc trước đây có điểm đầu tại ngã tư đường Phạm Hùng - Khuất Duy Tiến - Trần Duy Hưng, quận Cầu Giấy. Các quận, huyện đi qua: Cầu Giấy, Từ Liêm, Hoài Đức, Quốc Oai, Thạch Thất - TP. Hà Nội. Điểm cuối xã Hạ Bằng, huyện Thạch Thất (Km 31+064 – quốc lộ 21A). Chiều dài toàn tuyến là 29,264 km, chiều rộng trung bình toàn tuyến đường 140 mét, bao gồm 2 dải đường cao tốc quy mô mỗi dải 3 làn xe rộng 16,25m; 2 dải đường đô thị, 2 làn xe cơ giới rộng 10,5m; Dải phân cách giữa 2 đường cao tốc rộng 20m; 2 dải đất dự trữ giữa hai dải đường đô thị. Ngoài ra, còn dải trồng cây xanh và vỉa hè. Toàn tuyến có 2 đường hầm, 13 cầu vượt ngang đường.

Các thông số kỹ thuật:

Tải trọng H30 và XH80. Đây là đường cấp 1 đồng bằng, thiết kế cho xe chạy với vận tốc 70 km/h đến 120 km/h. Bảo đảm thông xe tốt 2 mùa. Lưu lượng thông xe từ 1.500 đến 2.000 xe/ngày đêm. Chủ đầu tư là Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam. Đại diện chủ đầu tư là Ban Quản lý Dự án Thăng Long. Tổng thầu xây lắp là Tổng Công ty xuất – nhập khẩu xây dựng Việt Nam (VINACONEX). Tư vấn thiết kế là Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông Vận tải (TEDI). Tư vấn giám sát là Viện Khoa học Công nghệ Giao thông Vận tải. Mức vốn đầu tư 7.527 tỷ đồng. Khởi công ngày 20 tháng 3 năm 2005, hoàn thành ngày 3 tháng 10 năm 2010.

2. Một số vấn đề về mất an toàn giao thông

Là tuyến đường mới được cải tạo và mở rộng với quy mô lớn ban đầu đưa vào sử dụng đáp ứng tốt nhu cầu thông xe tất các mùa trong năm của người dân và đảm bảo giao thông thông suốt giữa Hà Nội và các tỉnh thành, các trung tâm kinh tế, các khu công nghiệp lân cận. Nhìn lưu lượng trong bảng và biểu đồ trên cho thấy giai đoạn đầu lưu lượng xe qua các nút giao trên tuyến vẫn thấp hơn so với nút giao Trung Hòa trong đô thị.

Theo Quyết định số 3641/QĐ-BGTVT vừa được Bộ Giao thông Vận tải ban hành, bắt đầu từ ngày 8/1/2011, 5 nhóm đối tượng sau không được tham gia giao thông trên Đại lộ Thăng Long gồm: Xe máy chuyên dùng có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 70km/h; Máy kéo, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự; xe máy thi công tự hành, xe bánh xích (trừ xe đang phục vụ việc hoàn thiện các hạng mục còn lại của Đại lộ Thăng Long); Xe thô sơ, người đi bộ; Súc vật .

Giao thông trên Đại lộ Thăng Long (trên đường chính) theo hai chiều riêng biệt chỉ có xe ô tô được ra, vào Đại lộ Thăng Long ở các nút giao Trung Hòa, trước và sau nút giao Mễ Trì, trước và sau nút giao ĐT80, nút giao Hòa Lạc.

Giao thông trên dải đường đô thị Đại lộ Thăng Long (trên đường phụ) theo hai chiều dành cho các loại hình phương tiện khác như xe thô sơ, xe máy, người đi bộ.....

Từ 20/12/2010 đến 2/4/2011 tốc độ tối đa trên tuyến được nâng lên 100km/h đối với làn 2 làn bên trái theo chiều xe chạy và 80km/h đối với làn ngoài cùng. Do lún nghiêm trọng nên ngày 3 tháng 4 tốc độ tối đa dành cho ô tô lưu thông trên Đại lộ Thăng Long đã giảm từ 100km/h xuống 80 km/h đối với hai làn trong và 80km/h xuống 60km/h đối với làn ngoài theo quy định của Sở Giao thông Vận tải Hà Nội số 269/QĐ-GTVT. Như vậy, tốc độ tối đa 100 km/h được duy trì trên Đại lộ được hơn 3 tháng.



Hình 1. Tốc độ tối đa trở về 80km/h

Hai làn phía trong (gần dải phân cách giữa) có tốc độ tối thiểu 50km/giờ; một làn phía ngoài (gần làn dừng khẩn cấp) tối thiểu 40km/giờ. Nếu trời mưa, sương mù hay đường trơn, người lái xe phải giảm tốc độ tùy theo tình hình thời tiết.

Lễ thông xe và gắn biển Đại lộ Thăng Long được Thủ tướng Chính phủ cho phép và diễn ra vào ngày 29/09/2010. Sự kiện do Bộ Giao thông vận tải và UBND TP Hà Nội tổ chức. Ngày thông xe chính thức là ngày 3/10/2010.

Mới chính thức thông xe trong dịp chào mừng đại lễ 1000 năm Thăng Long - Hà Nội tròn 1000 năm tuổi nhưng Đại lộ Thăng Long đã và đang xuất hiện rất nhiều những hành vi thiếu ý thức của người dân nói chung và người tham gia giao thông nói riêng.

Theo báo cáo của Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng và mở rộng đường Láng - Hòa Lạc, ngay khi mới thông xe được hai tuần, trên Đại lộ Thăng Long đã xuất hiện các hành vi tháo dỡ hành lang bảo vệ an toàn (tôn lượn sóng), lấy trộm nắp hố ga, cắt dây cáp điện chiếu sáng... Con đường hiện đại nhưng một số nơi không có điện do nhiều đoạn dây cáp điện chiếu sáng bị mất cắp chưa kịp thay mới. Một số "bầy" hố ga đã bắt đầu xuất hiện... xâm phạm đến tài sản công cộng, tiềm ẩn gia tăng tai nạn giao thông.

Đại lộ Thăng Long hiện nay đang trong quá trình khai thác nên có nhiều vấn đề cần phải xem xét khi tiến hành thẩm định ATGT. Tổ chức được giao thẩm định ATGT chủ trì, phối hợp với các đơn vị trực tiếp quản lý đường bộ xem xét, kiểm tra theo các nội dung trong đề cương thẩm định ATGT được duyệt có sự đối chiếu giữa hồ sơ thiết kế (hồ sơ hoàn công) với thực địa và lưu lượng xe, tình trạng giao thông thực tế trên đường, sự lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ hai bên đường (kể cả hành lang an toàn của công trình cầu, cống...) để phát hiện kịp thời những yếu tố, nguy cơ dẫn đến mất an toàn giao thông, chú ý đến tổ chức và điều khiển giao thông cho các phương tiện thô sơ, người đi bộ, các làn phụ, đường rẽ, bến xe, các chướng ngại vật che mắt tầm nhìn, các biển quảng cáo (khu vực đô thị) và tình trạng đầu nổi vào đường ưu tiên, sự xuất hiện bất hợp lý về yếu tố kỹ thuật mới nảy sinh trong quá trình khai thác, các hư hỏng mặt đường và những vị trí hành lang đường bộ bị vi phạm. Mỗi công trình đều có nét khác biệt và xuất hiện những vấn đề cụ thể có thể chứa đựng những ẩn số về mất an toàn. Khi bắt đầu thẩm định ATGT, tổ chức thẩm định ATGT cần phải rà soát lại các danh mục thẩm định này và từ đó lập kế hoạch thẩm định ATGT. Tổ chức thẩm định ATGT không chỉ rà soát giới hạn trong phạm vi những nội dung được nêu trong danh mục thẩm định ATGT mà cần chú ý phát hiện ra những thiếu sót khác về an toàn đường bộ, vì trong nhiều trường hợp những thiếu sót này lại nằm ngoài nội dung của danh mục thẩm định ATGT.

Bình đồ và trắc dọc

❖ *Tiêu chuẩn hướng tuyến chung*

❖ *Các đường cong dưới tiêu chuẩn:*

- Không có đường cong tốc độ thấp hơn 10km/h so với tốc độ thiết kế hoặc khai thác nói chung.

- Kiểm tra việc bố trí biển báo trên đường: Dù mới được đưa vào sử dụng chưa lâu nhưng Đại lộ Thăng Long đã bộc lộ khá nhiều vấn đề bất cập như: Mặt đường không phẳng, đèn cao áp liên tục sáng giữa ban ngày, quá ít lối rẽ và vẫn tồn tại những chiếc biển báo thiếu thông tin. Trên Đại lộ có một lối rẽ đi Nhõn (thuộc huyện Từ Liêm), ngay ở đầu lối rẽ có một biển báo chỉ hai ngã đường, đi thẳng là Hoà Lạc, rẽ phải là đi Nhõn. Tuy nhiên, việc chỉ dẫn đến hai địa danh trên có phần km bỏ trống.



Hình 2. Thiếu thông tin trên biển chỉ dẫn

- Không đủ tầm nhìn: Toàn bộ hầm chui có góc cua và tầm nhìn rất hạn chế vốn được thiết kế khá nhỏ và thấp, độ cua rất hẹp, các xe sẽ bị rào chắn che khuất tầm nhìn. Nếu cho xe máy đi 2 chiều tại đường gom trong khi phương án mở rộng tầm nhìn tại các hầm chui và hệ thống biển báo, đèn tín hiệu chưa đồng bộ, đặc biệt các nhà thầu vẫn còn thi công nhiều hạng mục đường gom dang dở sẽ tiềm ẩn nguy cơ TNGT và ùn tắc cao.



Hình 3. Các hầm chui có tầm nhìn hạn chế

Trắc ngang

Các vị trí trên tuyến đường có sự thay đổi đột ngột gây ra bất ổn trong khai thác giao thông. Tại đoạn Km8+600, Km9+189 hay Km9+700, mặt đường liên tục xuất hiện những vết “nổ” sâu, miệng rộng cỡ gần bằng chiếc bát ăn cơm, cùng những gờ “sóng” gập ghềnh có thể nhìn rõ. Thậm chí, đã bắt đầu có biểu hiện của rạn nứt, tạo thành một khe hở sâu hoắm có thể dứt lọt bàn tay của người lớn, chạy cắt ngang lòng đường.



Hình 4. Rạn nứt trên Đại lộ Thăng Long

Nút giao thông

Nút giao thông là nơi tập trung nhiều xung đột, nhiều tai nạn, gây nên ách tắc. Nhiệm vụ của thiết kế nút giao thông là giải quyết các xung đột (hoặc triệt để hoặc có mức độ) để nhằm đảm bảo các mục tiêu:

- Đảm bảo một năng lực thông xe qua nút một cách hợp lý để đảm bảo chất lượng dòng xe qua nút;
- Đảm bảo an toàn giao thông;
- Có hiệu quả về kinh tế;
- Đảm bảo mỹ quan và vệ sinh môi trường;
- Phạm vi sử dụng các loại hình nút giao thông.

Trên toàn tuyến đại lộ Thăng Long có 3 nút giao liên thông hoàn chỉnh và không hoàn chỉnh. Được thiết kế có tầm nhìn phù hợp với tốc độ khai thác:

- Tầm nhìn đi đến nút giao;
- Tầm nhìn vào nút giao;
- Tầm nhìn vào nút giao an toàn.

Đại lộ Thăng Long được bố trí mặt bằng tổng thể của nút giao phục vụ cho an toàn của tất cả các đối tượng tham gia giao thông. Nhưng bên cạnh đó việc bố trí các nút giao còn gặp nhiều bất cập. Như nút giao với hầm

chui đường sắt xã Tây Mỗ, nút giao với công viên Thiên đường Bảo Sơn và các nút giao ở các xã An Khánh, Hoài Đức và ở Ngọc Mỹ, Quốc Oai... vẫn chưa có biển chỉ dẫn, biển báo các địa danh trên đường cũng hầu như chưa có. Do đó những người lần đầu đi trên tuyến đường gom của Đại lộ Thăng Long nếu muốn lưu thông vào hầm chui đường bộ để sang bên kia sẽ gặp nhiều khó khăn. Nhiều xe máy và xe ba gác vẫn “né” các trạm của thanh tra giao thông, vi phạm luật để đi vào phần đường cao tốc. Lý giải việc này, nhiều chủ phương tiện cho rằng, do đường gom quá xấu, bụi bặm và phương tiện đông, qua lại lộn xộn, nên họ phải vượt lên đường cao tốc.

“Những nút giao giữa hầm chui với đường vào thôn, xã cách xa nhau tuy nhiên không đúng vị trí ra vào xã, nếu đi đúng luật thì phải đi vòng rất xa. Ảnh hưởng lớn tới chất lượng giao thông.



Hình 5. Nhìn tấm biển báo này, người đi đường khó có thể biết còn bao xa nữa sẽ đến nút giao SEA Games

Đường cao tốc

Đường cao tốc chính Đại lộ Thăng Long gồm 2 phần đường cho ô tô lưu thông. Mỗi phần đường tính từ trái qua phải theo chiều xe chạy được hoạt động như sau: Làn 1, làn 2 có tốc độ 100km/h; Làn 3 có tốc độ 80km/h; Làn 4 dành cho việc dừng xe khẩn cấp.

Đối với phần đường cao tốc cấm tất cả các phương tiện như xe mô tô, xe thô sơ, xe 3 - 4 bánh tự chế không được phép lưu hành, kể cả xe buýt và người đi bộ.

Lắp đèn tín hiệu giao thông

Đại lộ Thăng Long được đầu tư với số vốn lớn nên hệ thống đèn tín hiệu được lắp đặt tương đối đầy đủ. Đèn giao thông hoạt động an toàn và hiệu quả phục vụ quản lý giao thông dọc và ngang tuyến đường chính phục vụ đảm bảo an toàn cho người đi bộ sang đường.

Thiết bị đèn chiếu sáng đạt yêu cầu về cả số lượng và chất lượng. Nhưng trên thực tế khi đưa vào sử dụng thì gặp rất nhiều khó khăn như người tham gia giao thông không tuân thủ theo tín hiệu đèn. Có một số cá nhân còn trộm cắp các thiết bị trên đường.

Hệ thống đèn được lắp đặt trên Đại lộ Thăng Long

Cùng với đó, các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về đèn tín hiệu giao thông như kỹ thuật lắp, tầm nhìn, kỹ thuật vận hành đèn... cũng chưa được quy định cụ thể. Hiện tại, trong các văn bản pháp luật giao thông chưa hề có các quy định cụ thể về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật nút giao thông như thế nào thì được lắp đèn tín hiệu giao thông. Những quy định về tầm nhìn của đèn cũng chưa được đề cập đến.

Điều này khiến việc lắp đặt đèn trên đại lộ thiếu thống nhất, chỗ xa, chỗ gần, chỗ lại bị che lấp bởi cây cối, biển báo... Tại hội thảo về ATGT lần thứ VI trong khuôn khổ dự án phát triển nguồn nhân lực ATGT tại Hà Nội, nhiều chuyên gia của dự án đã nhấn mạnh tính cấp thiết trong việc đưa ra những quy định cụ thể về khoảng cách tối thiểu có thể nhìn rõ tín hiệu đèn khi tham gia giao thông cũng như quy định về cường độ sáng, màu sắc đèn, quy định về việc quản lý, duy trì nhằm đảm bảo tầm nhìn đèn, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật lắp đặt biển báo không gây ảnh hưởng đến tầm nhìn đèn...

Tại mỗi nút giao thông căn cứ vào tình hình thực tế tại từng nút giao thông như lưu lượng phương tiện, kích thước hình học của từng nút, bề rộng mặt đường... để lắp đặt tín hiệu đèn cho phù hợp. Tuy nhiên, về lâu dài cũng cần xây dựng điều kiện tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật để thiết lập hệ thống tín hiệu nhằm sử dụng một cách lâu dài và hiệu quả.

Chiếu sáng

Hệ thống đèn chiếu sáng trên tuyến đường cung cấp đầy đủ ánh sáng dọc tuyến. Tại các nút giao hệ thống đèn chiếu sáng còn hạn chế về mặt số lượng. Nhờ có hệ thống đèn tín hiệu này giúp cho người tham gia giao thông đảm bảo được an toàn.



Hình 6. Hệ thống đèn cao áp đã được lắp đặt xong, sẵn sàng đi vào phục vụ



Hình 7. Hệ thống đèn đảm bảo chiếu sáng đầy đủ cả đêm lẫn ngày

Cần bố trí đèn chiếu sáng nâng cao khả năng chỉ đường tránh nhằm lẫn cho lái xe khi quan sát có thể xét cá biệt việc chiếu sáng nhân tạo ở các điểm nút giao thông lớn qua cầu lớn, qua hầm và các khu dân cư. Từ chỗ được chiếu sáng tới chỗ không chiếu sáng, độ rọi không được thay đổi quá 1candela/m² trên 100m để chiếu dài chống lóa.

Biển báo giao thông

Đại lộ Thăng Long bắt đầu đưa vào sử dụng các hạng mục từ ngày 15/11. Các hệ thống biển báo, chỉ dẫn phân làn đường cho phương tiện tham gia giao thông đã được cắm ở hai đầu ra vào thành phố và trên dọc Đại lộ Thăng Long.

Ngoài ra, tại 2 điểm đầu và cuối tuyến Đại lộ còn có lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông hướng dẫn, phân luồng đi vào đúng làn quy định, tuy nhiên, tại những điểm rẽ từ trục đường chính dành cho các phương tiện ô tô xuống đường gom thì vẫn thấy xuất hiện vi phạm.

Nhiều xe mô tô ngang nhiên bất chấp biển báo cấm vẫn chạy trên trục đường dành cho ô tô lao với tốc độ vượt mức cho phép. Thậm chí có nhiều xe mô tô còn đi ngược chiều tại làn đường dành cho xe ô tô. Khi thấy lực lượng làm nhiệm vụ nhiều người tìm cách cho xe chui qua lan can phân luồng để tránh bị xử lý.

Điều đáng nói, ngay sau khi không thấy lực lượng tuần tra thì việc vi phạm lại tái diễn. Đây là nguyên nhân xảy ra những nguy cơ về tai nạn giao thông trên tuyến.

Nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên là do ý thức chấp hành luật ATGT của người dân còn kém, bên cạnh đó việc lắp đặt các biển báo, chỉ dẫn còn nhỏ và chưa đặt đúng tầm nhìn của người tham gia giao thông.

Đại lộ Thăng Long là tuyến đường hiện đại nhất Việt Nam hiện nay. Vậy để đảm bảo ATGT cho các phương tiện qua lại đề nghị cơ quan chức năng nghiên cứu lắp đặt biển báo thích hợp, cùng với đó, cần phải xử lý nghiêm những vi phạm đang diễn ra trên Đại lộ. Các trường hợp biển báo giao thông không được phép và sử dụng biển báo không đúng tiêu chuẩn.



Hình 8. Những hầm chui dân sinh cũng chưa có quy định chiều cao tối thiểu đối với phương tiện



Hình 9. Biển chỉ dẫn chưa hoàn thiện



Hình 10. Biển báo được lắp đặt quá gần nhau, khiến người tham gia giao thông khó quan sát



Hình 11. Đoạn đường chỉ chít biển khiến người đi đường khó phân biệt

Trên đại lộ vẫn còn tồn tại các biển báo chưa đầy đủ thông tin trên biển báo hoặc có quá nhiều thông tin trên biển báo vẫn còn tồn tại.



Hình 12. Người đi đường cũng khó có thể nhận biết, với tám biển này, ở mỗi làn, họ được chạy với tốc độ tối đa hay tối thiểu 80 và 60 km một giờ



Hình 13. Thiếu vắng biển quy định tốc độ tối đa (biển trắng, hình tròn có viền đỏ) và biển giới hạn tốc độ tối thiểu (biển hình tròn, màu xanh) là nguyên nhân khiến người điều khiển ô tô nơm nớp lo bị phạt

Các biển báo đã phát huy các tác dụng vào ban đêm giúp người tham gia giao thông dễ dàng điều khiển phương tiện của mình. Có nơi các cột biển báo làm bằng vật liệu mềm giảm được nguy cơ tai nạn giao thông. Trường hợp tầm nhìn che khuất biển báo giao thông thì gặp rất ít.

Biển báo và biển hiệu lệnh

Nhìn chung trên đại lộ biển hiệu lệnh được bố trí những nơi cần thiết phù hợp. Nhưng số lượng còn hạn chế. Biển báo phù hợp đã được đưa vào khai thác và sử dụng tại những nơi cho phép.

Biển dẫn hướng và chỉ dẫn

- Biển chỉ dẫn, chỉ hướng: Phải mang tính hệ thống, lôgic và thống nhất trên toàn tuyến và đáp ứng các yêu cầu của các lái xe lạ đường.
- Các nút giao quan trọng được lắp biển phù hợp.
- Biển được đặt đúng chỗ cho phép lái xe thực hiện thao tác cần thiết.

Vạch sơn

Đọc tuyến đầy đủ vạch sơn kẻ đường chia làn đường và khả năng quan sát thấy vạch sơn, đặc biệt là vào ban đêm đảm bảo đủ tiêu chuẩn .



Hình 14. Có vị trí vạch sơn cũ được thay song vẫn chưa xóa bỏ và có thể gây nhầm lẫn cho người điều khiển phương tiện



Hình 15. Không có chỗ gián đoạn về vạch sơn nơi xe chạy thẳng và sự tồn tại những làn xe dễ gây nhầm lẫn dẫn đến tắc đường

Đầy đủ hướng dẫn về chỗ nhập và tách, gồm các trường hợp xe chạy thẳng có thể chạy vào làn rẽ.

Với những vị trí nguy hiểm ở cuối đường dẫn của đảo giao thông và rải phân cách giữa có đủ vạch sơn báo nguy hiểm.

Hình 16. Hai bên đường đỉnh phản quang được bố trí dọc tuyến cùng rào chắn để dẫn đường



An toàn ven đường và quang cảnh

Đọc theo mỗi bên đường có khu vực giải tỏa đảm bảo an toàn hành lang giao thông



Hình 17. Hành lang giao thông

Đầy đủ hệ thống lan can cầu trên tất cả các cầu.

Đầu rào chắn trên rải phân cách giữa được xử lý phù hợp để làm giảm mức độ nghiêm trọng khi va chạm vào đầu rào.

Mức độ cây và thực vật không gây ảnh hưởng tới tầm nhìn của người điều khiển phương tiện và người đi bộ .



Hình 18. Dải phân cách giữa 2 đường cao tốc rộng 20m; 2 dải đất dự trữ giữa hai dải đường đô thị

Các mục quản lý giao thông nói chung

Các cơ hội vượt xe trên toàn tuyến tốt vì chiều rộng trung bình tuyến đường 140m, bao gồm 2 dải đường cao tốc quy mô mỗi dải 3 làn xe rộng 16,25m; 2 dải đường đô thị, 2 làn xe cơ giới rộng 10,5m đủ chiều rộng cho các xe lưu thông tốt và vượt xe.



Dọc đường có các vịnh xe bus được xây dựng lùi vào tránh các làn xe chính không gây ảnh hưởng tới sự lưu thông của dòng phương tiện. Nhưng các thiết bị chiếu sáng tại các vị trí này chưa được lắp đặt để đảm bảo an ninh và an toàn cho hành khách đi xe.

Công trình cho người đi bộ vượt sang đường như cầu đi bộ hay hầm sang đường chưa được chú trọng xây dựng

Hầm chui dân sinh được bố trí dọc đường đã hoàn thiện thuận tiện cho việc sang đường của xe cơ giới và nhu cầu đi lại sinh hoạt của người dân hai bên đường.



3. Kết luận và kiến nghị.

- Đại lộ Thăng Long là đại lộ dài nhất Việt nam được đầu tư với tổng số vốn lớn. Đại lộ Thăng Long có ý nghĩa chiến lược với sự phát triển khu vực phía Tây Thủ đô Hà Nội vì đây là con đường nằm ở vị trí đầu mối, nối đường Hồ Chí Minh với địa bàn Thủ đô Hà Nội và nhiều tỉnh bạn. Đồng thời, sẽ là huyết mạch nối Thủ đô Hà Nội với các trung tâm kinh tế, văn hóa, khoa học ở khu vực Hòa Lạc. Đây cũng là con đường đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển mở rộng Thủ đô Hà Nội về phía Tây và Tây Nam, tạo ra một Thủ đô hiện đại và văn minh

- Sau khi đưa vào hoạt động sử dụng, Đại lộ Thăng Long đã bộc lộ rõ một số bất cập và khó khăn như vấn đề về an toàn giao thông và khả năng thông hành xe■

TS. Đào Huy Hoàng - CN. Nguyễn Thị Thu Trang
Trung tâm Đào tạo và Thông tin - Viện Khoa học và Công nghệ GTVT