

NGÀNH GTVT VỚI KHÁT VỌNG ĐỘT PHÁ

Liên tiếp Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, XII, XIII đều khẳng định quyết tâm đầu tư xây dựng hạ tầng GTVT làm sở của 3 khâu đột phá chiến lược phát triển đất nước. Với phương châm “Đi trước mở đường”, những năm qua ngành GTVT luôn nuôi dưỡng và thể hiện “Khát vọng đột phá” để từng bước hiện thực hóa mục tiêu Nghị quyết Đại hội Đảng đề ra.

Hiện thực hóa mong ước đường cao tốc xuyên Việt

ĐÌNH QUANG

Sau nhiều thập kỷ chờ đợi, giấc mơ về một tuyến đường cao tốc hiện đại nối liền hai đầu đất nước đang dần trở thành hiện thực khi Chính phủ, Bộ GTVT quyết tâm hoàn thành cơ bản tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Lạng Sơn đến Cà Mau vào năm 2025.

KHƠI NGUỒN LÀM CAO TỐC TỪ HƠN 20 NĂM TRƯỚC

Đầu tháng 01/2022, Quốc hội khóa XV thông qua Nghị quyết 44 về chủ trương đầu tư dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025. Kết hợp với các dự án đang triển khai, khát vọng về một tuyến đường cao tốc nối hai đầu đất nước dài hơn 2.109 km từ Lạng Sơn đến Cà Mau sẽ trở thành hiện thực vào năm 2025.

“Quyết tâm của Chính phủ hiện nay là phải hình thành tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông càng nhanh càng

tốt, bởi đây là trục đường chiến lược có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, liên kết các vùng miền, đảm bảo an ninh - quốc phòng đất nước. Đầu tư nối thông cao tốc Bắc - Nam cũng là khát vọng cháy bỏng bấy lâu nay của những người trong ngành GTVT và nhân dân cả nước. Ông Nguyễn Ngọc Long - nguyên Cục trưởng Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông (QLXD&CLCTGT, Bộ GTVT) chia sẻ.

Ông Long cho biết, ý tưởng về việc đầu tư xây dựng một tuyến đường cao tốc chạy dọc đất nước đã



Cao tốc Bắc - Nam đoạn Cao Bô - Mai Sơn hoàn thành đưa vào khai thác đầu năm 2022

từ hơn 20 năm trước. Thời điểm ấy, dự án QL1 sau nhiều năm khai thác, vận hành đã quá chật hẹp, thường xuyên xảy ra ách tắc, tai nạn. Trước hết, để giải quyết bài toán tắc nghẽn trên QL1 đoạn cửa ngõ Thủ đô Hà Nội, năm 1995, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT nghiên cứu đầu tư xây dựng tuyến “tiền” cao tốc đầu tiên trên cả nước, đoạn Pháp Vân - Cầu Giẽ.

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách khó khăn, Bộ GTVT đã đề xuất và được Chính phủ chấp thuận triển khai dự án bằng nguồn vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản và Ngân hàng Thế giới. Dự án được Bộ GTVT giao cho PMU1 (nay là Ban QLDA Thăng Long) và PMU18 (nay là Ban QLDA 2) trực tiếp triển khai. Dự án được tổ chức đấu thầu lựa chọn tư vấn và nhà thầu xây lắp. Trong quá trình, nhiều nhà thầu trong nước tham gia làm việc trong các liên danh hoặc làm thầu phụ để tổ chức thi công.

Sau hơn 3 năm nghiên cứu, ngày 1/9/1998, dự án đầu tư cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ dài 30 km, tổng mức đầu tư khoảng hơn 26 triệu USD chính thức được khởi công xây dựng. Khi đó, phân đoạn do PMU1 (nay là Ban QLDA Thăng Long) quản lý dài 17 km, còn lại 13 km thuộc thẩm quyền quản lý của PMU 18 (nay là Ban QLDA 2). Chỉ hơn 2 năm tổ chức thi công, dự án đã hoàn thành vào ngày 30/12/2000. Đây là tuyến cao tốc đầu tiên được xây dựng trên cả nước, cũng là phân đoạn khởi nguồn cho tuyến cao tốc Bắc - Nam sau này.

Sau khi hoàn thành 30 km cao tốc đầu tiên ở phía Bắc, đến năm 2003, Bộ GTVT tiến hành nghiên cứu đầu tư xây dựng đoạn tuyến cao tốc thứ hai trong cả nước là TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương đi xuyên 3 tỉnh, thành: TP. Hồ Chí Minh, Long An và Tiền Giang. Khác với cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ đầu tư bằng vốn ODA, cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương được đầu tư bằng toàn bộ vốn ngân sách, với tổng mức đầu tư ban đầu khoảng 6.555 tỷ đồng. Sau hơn một năm chuẩn bị đầu tư, ngày 6/12/2004, dự án chính thức được phát lệnh khởi công xây dựng.

Theo thiết kế được duyệt, cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương có chiều dài khoảng 40 km là đường cao tốc loại A, vận tốc thiết kế 120 km/h với mặt cắt ngang quy hoạch 8 làn

Tổng quan tuyến cao tốc Bắc - Nam từ Lạng Sơn đến Cà Mau

Tổng chiều dài: Lạng Sơn - Cà Mau (2.063 km).

- Các đoạn tuyến đã hoàn thành: Dài khoảng 550 km (Hà Nội - Lạng Sơn, Pháp Vân - Cầu Giẽ, Cầu Giẽ - Ninh Bình, Cao Bồ - Mai Sơn, La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương, Trung Lương - Mỹ Thuận).
- Các đoạn tuyến đang triển khai đầu tư xây dựng, dự kiến hoàn thành từ năm 2022 - 2025: Dài khoảng 1.500 km (Hữu Nghị - Chi Lăng, Mai Sơn - QL45, QL45 - Nghi Sơn, Nghi Sơn - Diễn Châu, Diễn Châu - Bãi Vọt, Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vũng Áng, Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh, Vạn Ninh - Cam Lộ, Cam Lộ - La Sơn, Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Quy Nhơn - Chí Thạnh, Chí Thạnh - Vân Phong, Vân Phong - Nha Trang, Cam Lâm - Vĩnh Hảo, Vĩnh Hảo - Phan Thiết, Phan Thiết - Dầu Giây, cầu Mỹ Thuận 2, Mỹ Thuận - Cần Thơ, Cần Thơ - Hậu Giang, Hậu Giang - Cà Mau).

xe cho hai chiều. Trong giai đoạn 1 sẽ xây dựng 4 làn xe ở giữa, dành sẵn đất hai bên để sau này mở rộng thành 8 làn xe. Đồng thời, dự án sẽ tiến hành xây dựng khoảng 22 km đường kết nối vào hai nút giao đầu tuyến.

“Một đặc điểm khác biệt của cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương so với các tuyến cao tốc khác là trong 40 km đường cao tốc của dự án được bố trí 15,8 km cầu cạn và các cầu vượt sông. Do dự án đi qua nhiều khu vực có nền đất yếu, nhiều vị trí vượt sông nhỏ và vừa liên tiếp, qua các khu công nghiệp tương lai đã được quy hoạch nên Bộ GTVT đã chỉ đạo tư vấn so sánh các phương án xử lý đất yếu với giải pháp công trình và quyết định lựa chọn giải pháp xây dựng cầu cạn”, ông Long nhớ lại và cho biết, giải pháp này có ưu điểm là không phải tốn thời gian chờ đợi đắp đất gia tải, chờ lún nhưng sẽ tốn thêm kinh phí xây dựng so với giải pháp đắp nền đường.

Do phạm vi chiều dài cầu cạn lớn (hơn 13 km) để có thể công nghệ hóa sản xuất cầu kiện hàng loạt, dễ thi công lắp đặt đơn vị tư vấn đã nghiên cứu, đề xuất việc thiết kế định hình các kết cấu nhịp cầu cạn sử dụng loại thanh dầm dạng SuperT là kết cấu dầm lòng máng dạng chữ U bằng bê tông dự ứng lực căng trước trên các bệ căng, sản xuất cầu kiện trong xưởng và vận chuyển tới lắp đặt ở hiện trường. Các giải pháp này đã mang lại hiệu quả to

lớn cho dự án, đặc biệt trong điều kiện để các nhà thầu thi công công xưởng, chuẩn hóa các công nghệ căng kéo dự ứng lực, đổ bê tông và bảo dưỡng cầu kiện đảm bảo làm tăng năng suất chế tạo, đảm bảo chất lượng công trình.

“Sau 5 năm triển khai xây dựng, dự án được đưa vào khai thác tạm thời ngày 03/02/2010 đúng dịp chào mừng kỷ niệm 80 năm thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam. Đến ngày 18/02/2011, Hội đồng Nghiệm thu Nhà nước đã chính thức nghiệm thu toàn bộ dự án”, ông Long chia sẻ và cho biết, tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương được đưa vào khai thác đã góp phần rất lớn trong việc giải tỏa ách tắc cho tuyến QL1 từ TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tây Nam bộ.

CƠ BẢN NỐI THÔNG TOÀN Tuyến vào năm 2025

Trao đổi với Tạp chí GTVT, ông Phạm Hữu Sơn - Tổng Giám đốc Tổng công ty Tư vấn thiết kế GTVT (TEDI) cho biết, ngoài hai tuyến cao tốc đầu tiên, từ năm 2004 đến nay, Bộ GTVT đã hoàn thành đầu tư nhiều tuyến cao tốc khác trên cả nước bằng nhiều nguồn vốn, loại hình khác nhau như: cao tốc Nội Bài - Lào Cai, Cầu Giẽ - Ninh Bình, Hà Nội - Thái Nguyên, TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lạng Sơn... Tính đến nay, cả nước đã có khoảng 1.200 km đường cao tốc được đưa vào khai thác.

Theo ông Sơn, chỉ tính riêng trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) đến Cà Mau theo quy hoạch dài 2.063 km, hiện nay đã đưa vào khai thác khoảng 550 km, đang đầu tư hơn 1.500 km. Trong đó, đoạn Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) - Hà Nội dài 167 km đã đưa vào khai thác 124 km đoạn Hà Nội - Lạng Sơn, đang đầu tư 43 km đoạn Lạng Sơn - Cửa khẩu Hữu Nghị.

Đoạn Hà Nội - Cà Mau dài 1.896 km đã được vào khai thác 420 km các đoạn: Pháp Vân - Cầu Giẽ - Ninh Bình, Cao Bồ - Mai Sơn, La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương; Trung Lương - Mỹ Thuận; đang triển khai đầu tư xây dựng gần 1.500 km gồm: Các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 1 (654 km), các dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 (729 km), cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ...

Ông Bùi Quang Thái - Cục trưởng Cục QLXD&CLCTGT cho biết, đối với dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 1

(2017 - 2020) gồm 11 dự án thành phần dài 654 km (riêng đoạn Cao Bồ - Mai Sơn dài 15 km đã hoàn thành đầu năm 2022) đến nay sản lượng thi công đã đạt khoảng 45,6% giá trị hợp đồng. Cuối năm 2022 sẽ hoàn thành 4 dự án thành phần, gồm: Mai Sơn - QL45, Cam Lộ - La Sơn, Vĩnh Hảo - Phan Thiết và Phan Thiết - Dầu Giây. Tiếp đến, năm 2023 sẽ hoàn thành thêm 4 dự án, gồm: QL45 - Nghi Sơn, Nghi Sơn - Diễn Châu, Nha Trang - Cam Lâm và cầu Mỹ Thuận 2. Còn lại, hai dự án thành phần cuối cùng thuộc giai đoạn 1 hoàn thành năm 2024 là Diễn Châu - Bãi Vọt và Cam Lâm - Vĩnh Hảo.

Theo ông Thái, đối với dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 (2021 - 2025), từ giữa tháng 7/2022, Bộ GTVT đã phê duyệt dự án đầu tư 12/12 dự án thành phần và giao các ban QLDA làm chủ đầu tư dự án. Về công tác giải phóng mặt bằng, Bộ GTVT đã bàn giao 721,3 km cọc giải phóng mặt bằng cho các địa phương nơi dự án đi qua (đạt 100%).

Tính đến đầu tháng 8/2022, đã có 6 dự án hoàn thành trích đo thực địa

(Bãi Vọt - Hàm Nghi, Hàm Nghi - Vĩnh Áng, Vũng Áng - Bùng, Bùng - Vạn Ninh, Hoài Nhơn - Quy Nhơn, Quy Nhơn - Cầu Thập). Còn lại 6 dự án đang triển khai trích đo: Vạn Ninh - Cam Lộ (đạt 97%), Quảng Ngãi - Hoài Nhơn (80%), Cầu Thập - Vân Phong (83%), Vân Phong - Nha Trang (46%), Cần Thơ - Hậu Giang (79%), Hậu Giang - Cà Mau (78%). Theo lộ trình dự kiến, dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 sẽ khởi công xây dựng vào cuối năm 2022, cơ bản hoàn thành vào năm 2025 và đưa vào khai thác vận hành từ năm 2026.

Trao đổi với PV Tạp chí GTVT, ông Nguyễn Văn Thanh - nguyên Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam chia sẻ, hiện nay, thời gian di chuyển bằng ô tô từ Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh trên tuyến QL1 hiện khoảng 60 - 70 giờ. Sau khi toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam được đưa vào khai thác, thời gian di chuyển chỉ mất khoảng 30 giờ, đem lại hiệu quả kinh tế rất lớn cho các doanh nghiệp, bởi trong vận tải tiết giảm thời gian là quan trọng nhất, không thể đong đếm bằng tiền.

"Nhiều năm qua, tôi luôn mong chờ đến ngày Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh được nối thông toàn tuyến bằng đường cao tốc Bắc - Nam, bởi đây là tuyến đường có vai trò đặc biệt quan trọng trong công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, kết nối các trung tâm kinh tế lớn của cả nước", ông Thanh chia sẻ.

Ông Lê Thăng - Giám đốc Ban QLDA 2 cũng cho rằng, dự án cao tốc Bắc - Nam được thông toàn tuyến sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội đất nước, đặc biệt là các địa phương khu vực miền Trung khi tuyến đường này sẽ kết nối các khu công nghiệp, cảng biển lớn. Đối với khu vực Tây Nam bộ, tuyến cao tốc Bắc - Nam sẽ góp phần rất lớn trong việc thúc đẩy giao thương, vận chuyển hàng hóa tại khu vực ra thế giới ngày càng thuận lợi và tiết giảm được nhiều chi phí, hiệu quả cực kỳ lớn.

"Thời gian đi lại giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh sẽ tiết giảm khoảng 50%, bởi phương tiện chọn đi QL1 như hiện nay sẽ phải mất khoảng 2-3 ngày. Khi cao tốc Bắc - Nam thông toàn tuyến, thời gian đi lại sẽ rút ngắn xuống chỉ còn 1 ngày trong điều kiện di chuyển liên tục", ông Thăng dẫn chứng cụ thể □



Đoạn cao tốc Cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) - Hà Nội dài 167 km đã đưa vào khai thác 124 km đoạn Hà Nội - Lạng Sơn, đang đầu tư 43 km đoạn Lạng Sơn - Cửa khẩu Hữu Nghị