



Đồng bằng sông Cửu Long

Triển vọng từ những công trình giao thông trọng điểm

Thứ tư, 19/03/2008 11 giờ 13 GMT+7

Nhiều năm qua, hạ tầng giao thông được xem là một trong những lĩnh vực yếu kém nhất, ảnh hưởng lớn đến sự phát triển của vùng ĐBSCL với dân số gần 20 triệu người. Yếu kém này đã được Trung ương và các địa phương nhận diện và tập trung đầu tư xây dựng trong những năm qua. Theo kế hoạch, đến năm 2009, nhiều công trình giao thông trọng điểm của vùng ĐBSCL sẽ được hoàn thành, đưa vào sử dụng, tạo điều kiện để đến 2010, cơ bản hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông của cả vùng.

“MỞ CÔNG TRỜI”

Ngày 9-3 vừa qua, Nhà ga hành khách- Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ đã được khởi công. Theo lãnh đạo Tổng Công ty Cụm cảng hàng không miền Nam, cuối năm 2008, Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ sẽ đón các chuyến bay thương mại với nhà ga tạm, đưa và đón khách đến và đi Hà Nội, Đà Nẵng, Hải Phòng và TP Hồ Chí Minh. Trong tương lai, cầu hàng không – “cổng trời” của vùng trọng điểm lúa gạo và thủy sản nước ta hứa hẹn sẽ được mở rộng thêm bằng công trình cải tạo, nâng cấp đường băng sân bay Cần Thơ để đón các loại máy bay hiện đại nhất, dự kiến sẽ hoàn thành cuối năm nay hoặc đầu năm 2009. Đây là sân bay quốc tế duy nhất của ĐBSCL đang dần được hoàn thiện để tương lai gần sẽ cùng hòa tuyền với các sân bay Cà Mau, Rạch Giá và sân bay quốc tế Dương Tor (Phú Quốc) vừa bắt đầu khởi động.



Mô hình Nhà ga hành khách - Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ. Ảnh: NHẬT CHÁNH

Cảng hàng không quốc tế Cần Thơ đi vào hoạt động sẽ là điểm nhấn quan trọng, tạo động lực và điều kiện thuận lợi cho ĐBSCL hội nhập kinh tế khu vực và thế giới. Mở “cổng trời” Tây Đô cũng chính là những thuận lợi cơ bản tạo đà cho ĐBSCL đi lên, phát triển nhanh cùng các vùng, miền khác của đất nước.

KHAI THÔNG ĐẠI LỘ ĐỒNG BẰNG VÀ NHỮNG NHỊP CẦU MONG ĐỢI

Hiện tại, giao thông đường bộ của vùng ĐBSCL vẫn còn ở thế “độc đạo”. Trong khi đó, lưu lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách của khu vực thuộc hàng cao nhất nước. Vì thế, quốc lộ 1A đoạn đi qua vùng ĐBSCL đang “oằn mình” trong tình trạng quá tải. Cư dân đồng bằng rất phấn khởi trước thông tin tiến độ xây dựng đường cao tốc đoạn TP Hồ Chí Minh - Trung Lương đang được đẩy nhanh, sẽ hoàn thành đưa vào hoạt động trong năm 2009 để “chia lửa” với tuyến quốc lộ 1A. Cùng thời gian này, nhiều tuyến, trục đường khác sẽ được hoàn thành, như: dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1A (đoạn Cần Thơ – Năm Căn), các trục giao thông tiêu vùng như Quản Lộ-Phụng Hiệp, đường Nam sông Hậu (từ TP Cần Thơ qua Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu) sẽ thúc đẩy vực dậy kinh tế khu vực ven biển Sóc Trăng và Bạc Liêu. Theo Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Hồ Nghĩa Dũng, Bộ đang chuẩn bị khởi công xây dựng đường cao tốc đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ. Trục đường bộ hiện đại này sẽ thật sự phá thế “độc đạo” bao đời nay cho cả vùng ĐBSCL.



Gói thầu số 3 (đường dẫn cầu Cần Thơ, phía Cần Thơ) đang được khẩn trương thi công. Ảnh: THIÊN KHIÊM

Trên quốc lộ 60, cầu Rạch Miễu sau nhiều lần trễ hẹn, chắc chắn sẽ được nối nhịp vào dịp 30 - 4 năm nay, giải tỏa thế “cù lao” cho vùng đất Đồng Khởi - Bến Tre. Giờ đây, nếu có dịp về Bến Tre, nhiều người có thể nhìn ngắm cầu Rạch Miễu đang hoàn thiện hình hài với sự trông đợi của người dân xứ dừa và cả đồng bằng. Tiếp nối với cầu Rạch Miễu là hệ thống đường giao thông có quy mô rất khang trang - một dấu ấn rõ nét nhất của sự phát triển - làm thay đổi lớn lao cho diện mạo quê hương “Đồng Khởi” ngày nào.

Liên đó, cầu Hàm Luông (dự kiến hoàn thành trong năm 2009) hiện đã thực hiện được khoảng 35% khối lượng công việc. Theo ông Nguyễn Như Thọ, Phó Giám đốc Ban Quản lý dự án giao thông 9, Công trình cầu Hàm Luông hiện đã hoàn thành cọc phần việc khoan nhồi cho cầu chính vượt sông (phần cầu dẫn phía thị xã Bến Tre) với 6/7 trụ; đồng thời đã gác dầm xong cho 2 nhịp. Phần cầu dẫn phía huyện Mỏ Cày đã đóng xong toàn bộ cọc thử và tiến hành đóng cọc đại trà xong 2 trụ, đang tiến hành làm bệ đúc dầm super T. Phần đường 2 bên đầu cầu đã đắp xong nền cát nén K95. Hiện tại, khó khăn chủ yếu là giá vật tư, đặc biệt là sắt thép, làm chậm khả năng cung ứng. Còn các yêu cầu về kỹ thuật và nhân lực cho thi công thì lúc nào cũng sẵn sàng. Tiếp đó, cùng trên tuyến quốc lộ này, nối liền Bến Tre với Trà Vinh sẽ có cầu Cổ Chiên, trong khi chờ đợi đang sử dụng phà. Hiện đã báo cáo tiền khả thi và kế hoạch kêu gọi đầu tư cho dự án này.

Cầu Cần Thơ, sau sự cố “sập nhịp dẫn”, tạm ngừng thi công, nay đã được khởi động trở lại. Thời gian hoàn thành cầu Cần Thơ sẽ chậm hơn so với dự kiến ban đầu (cuối năm 2008). Tuy nhiên, theo Bộ trưởng Hồ Nghĩa Dũng, “nếu có chậm tiến độ, cũng sẽ không chậm nhiều”. Hiện tại, hai gói thầu đường dẫn phía Vĩnh Long (gói 1) và phía Cần Thơ (gói 3) đã được thi công trở lại. Người dân vùng sông nước tin tưởng tuyến Quốc lộ 1 sẽ được nối nhịp cuối về thủ phủ của vừa lúa, vừa trái cây, vừa thủy sản miền Tây Nam Bộ trong năm 2009.

NỐI NHỮNG MẠCH ĐƯỜNG TƯƠNG LAI

Ngay từ cuối năm 2007, lãnh đạo TP Cần Thơ và tỉnh An Giang đã xúc tiến nhiều động thái về dự án đường cao tốc Cần Thơ- An Giang dài 110 km. Dự án này do một Công ty Hoa Kỳ đầu tư với tổng mức 1,8 tỉ USD, giai đoạn 1 có 6 làn xe, giai đoạn 2 mở rộng thành 8 làn xe, với lượng xe ước tính khoảng 50.000 lượt/ ngày. Tuyến cao tốc Cần Thơ- An Giang sẽ được nối với tuyến cao tốc từ An Giang đi Phnom Penh (Campuchia) cũng vừa được liên Chính phủ 2 nước thỏa thuận đầu tư tại Hội nghị Hợp tác phát triển các tỉnh biên giới Việt Nam – Campuchia vừa qua. Đây sẽ là con đường huyết mạch nối ĐBSCL với Campuchia. Hiện Sở Giao thông công chính TP Cần Thơ đã có báo cáo về phương án tuyến, quy mô dự án, phạm vi ảnh hưởng của dự án và tác động đối với môi trường. Lãnh đạo 2 địa phương (Cần Thơ, An Giang) cũng đã có cuộc gặp gỡ tại chỗ với chính quyền thủ đô và các tỉnh bạn để tìm giải pháp tối ưu cho

tuyến đường quy mô này. Tin vui cho người dân ĐBSCL khi Chính phủ đã quyết định đưa tuyến đường này vào danh mục đường cao tốc Việt Nam.

Theo chương trình, kế hoạch của ngành giao thông, đến năm 2010, ĐBSCL sẽ tiếp tục hoàn thành bốn trục dọc chính đường bộ gồm quốc lộ 1A, tuyến N2 (ven biển), tuyến N1 (giáp biên giới Campuchia) đoạn Tịnh Biên - Hà Tiên sẽ giải tỏa hàng hóa cụm Kiên Giang, An Giang và tuyến ven biển (quốc lộ 50 và 60); quốc lộ 63 từ Rạch Giá đi Cà Mau, xây dựng mới các cầu Vàm Cống, Cao Lãnh (thuộc tỉnh Đồng Tháp), Hàm Luông (thuộc Bến Tre) và Cổ Chiên (thuộc tỉnh Trà Vinh).

Có thể nói, bức tranh giao thông của ĐBSCL sau năm 2010 sẽ mang một diện mạo mới, phát triển thông thoáng và hiện đại. Nếu hệ thống giao thông phát triển đồng bộ với hệ thống thông tin liên lạc và các ngành dịch vụ liên hoàn sẽ cho phép khai thác và phát huy xứng tầm đối với tiềm năng, lợi thế của vùng đất trù phú ở hạ nguồn sông Mekong. Trong tương lai không xa, vùng ĐBSCL - trọng điểm lương thực, thủy sản số một của cả nước - sẽ phát triển nhanh, có vị thế xứng đáng khi được sự quan tâm đầu tư của Chính phủ và sự hợp tác, liên kết của các vùng, miền cả nước được phát huy đúng mức, xứng tầm.

• HỮU HIỆP - HUY BÌNH