

THAM LUẬN
ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG CHO
VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG.

Bộ Giao thông vận tải

Vùng Đồng bằng sông Cửu Long có vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với 340 km đường biên giới với Campuchia; 06 cửa khẩu quốc tế và 12 cửa khẩu phụ kết nối với Cam-pu-chia; có đường bờ biển dài xấp xỉ 740km và vùng biển rộng lớn tiếp giáp với các nước ASEAN; có tiềm năng lớn trong việc giao thương với các nước trong khu vực.

Về hiện trạng, giao thông vận tải vùng ĐBSCL hiện nay có 04 phương thức vận tải chủ yếu là đường bộ; đường thủy nội địa; đường biển; đường hàng không. Trong đó, phương thức vận tải chính là đường bộ và đường thủy nội địa. Hệ thống đường bộ có tổng chiều dài là 82.966 km, trong đó: Quốc lộ và cao tốc dài 2.066 km, đường tỉnh dài 4.718,8km, đường đô thị 3.332 km, đường huyện 9.899 km, đường xã 27.910 km, đường thôn, xóm 26.630 km; đường trục nội đồng 8.411 km với chất lượng tốt đảm bảo giao thông đường bộ thông suốt, an toàn; về đường thủy với trên 13.000 km đường thủy phân bố đồng đều trên toàn vùng là lợi thế vô cùng to lớn về khai thác vận tải đường thủy nội địa; về đường biển hiện chưa phát huy được lợi thế do một số cửa biển bị bồi lấp ảnh hưởng lớn đến khả năng khai thác vận tải đường biển, chỉ đến đầu 2017 vừa qua, khi hoàn thành dự án Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu, các cảng biển tại khu vực mới có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 10.000 tấn đầy tải, 20.000 tấn giảm tải ra vào làm hàng; Về hàng không hiện có 02 cảng hàng không quốc tế là Cần Thơ, Phú Quốc và 2 sân bay Rạch Giá, Cà Mau với năng lực khai thác 5,05 triệu lượt hành khách, đáp ứng được nhu cầu vận tải đến sau năm 2020.

Theo kịch bản biến đổi khí hậu và nước biển dâng do Bộ TN&MT công bố năm 2016, ĐBSCL cũng là vùng chịu ảnh hưởng nghiêm trọng nhất về mực nước biển dâng. Do vậy, từ rất sớm, Bộ GTVT đã lồng ghép, nghiên cứu các giải pháp thích ứng với điều kiện biến đổi khí hậu và nước biển dâng. Trong quá trình nghiên cứu lập các quy hoạch chuyên ngành và triển khai đầu tư các dự án công trình giao thông tại khu vực đã áp dụng các giải pháp phù hợp để kết cấu hạ tầng GTVT vùng ĐBSCL đảm bảo tính bền vững, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của vùng ĐBSCL nói riêng và cả cả nước nói chung.

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, Bộ GTVT đã trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng ĐBSCL đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và tiếp tục thường xuyên rà soát, cập nhật hoàn chỉnh quy hoạch để thích ứng với điều kiện biến đổi khí hậu với các nội dung chính quy hoạch như sau:

**** Về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:***

- Các tuyến trục dọc:

+ Tuyến thứ 1: Quốc lộ 1 đi từ TP HCM – Cần Thơ - Cà Mau dài 334km, đã đầu tư đủ 04 làn xe dài 194km (từ TP HCM đến Cần Thơ); các đoạn còn lại dài 140km đã được đầu tư hoàn thành với quy mô 02 làn.

+ Tuyến thứ 2: Tuyến cao tốc phía Đông từ TP HCM đi Cần Thơ và kết nối với tuyến cao tốc phía Nam đi Cà Mau. Trong đó, đoạn Hồ Chí Minh – Trung Lương đã hoàn thành, đoạn Trung Lương Mỹ - Mỹ Thuận đang triển khai thi công theo hình thức BOT, đoạn Mỹ Thuận – Cần Thơ đang kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT để phân đầu hoàn thành trước năm 2020 theo quy hoạch. Đoạn Cần Thơ – Cà Mau sẽ được xây dựng sau năm 2030. Cầu Mỹ Thuận 2 nằm trên tuyến cao tốc Trung Lương – Cần Thơ đang được kêu gọi đầu tư.

+ Tuyến thứ 3: Đường HCM từ Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang và kết thúc tại Đất Mũi. Hiện nay đã hoàn thành, nối thông đến Đồng Tháp, hiện đang triển khai cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, đoạn nối 2 cầu sẽ hoàn thành cuối năm 2017, tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi hoàn thành cuối năm 2018, đoạn Rạch Sỏi – Bến Nhứt – Gò Quao – Vĩnh Thuận theo Nghị quyết số 66/2013/QH13 ngày 29/11/2013 của Quốc hội sẽ hoàn thành trước năm 2020 tuy nhiên chưa cân đối được nguồn vốn để đầu tư, đoạn còn lại đi trùng với QL63 và QL1 kết nối đến Đất Mũi.

Sau khi hoàn thành cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, đoạn nối 2 cầu Cao Lãnh – Vàm Cống, tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi, các phương tiện đi về các tỉnh phía Tây Nam của vùng ĐBSCL sẽ chủ yếu đi theo hướng này, sẽ giảm tải đáng kể cho tuyến QL1.

+ Tuyến thứ 4: Trục dọc ven biển phía Nam (gồm QL50 và QL60). QL 50 nối từ Tp HCM về Long An và kết thúc tại Mỹ Tho, Tiền Giang, QL60 nối từ Tiền Giang qua Bến Tre, Trà Vinh và kết thúc tại Sóc Trăng. Hiện nay, phần tuyến đã từng bước được đầu tư nâng cấp, đặc biệt đã hoàn thành một số cầu lớn trên tuyến như Hàm Luông, Rạch Miễu, Cổ Chiên, Mỹ Lợi, và hiện nay đang tiếp tục kêu gọi nguồn vốn ODA để đầu tư cầu Đại Ngãi trên QL60 nối Sóc Trăng và Trà Vinh, cầu Rạch Miễu 2 nối Tiền Giang và Bến Tre.

+ Tuyến thứ 5: Tuyến N1 nối với hệ thống đường hành lang biên giới từ điểm cuối tuyến QL14C tại khu vực Lộc Tấn (Bình Phước) và kết thúc tại Hà Tiên. Đây là tuyến trục dọc phục vụ phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng và khai thác vùng biên giới Tây Nam. Tuyến có chiều dài 235 km mới hoàn thành theo quy hoạch đường cấp IV khoảng 63km, còn lại 172km đã được phê duyệt dự án đầu tư tuy nhiên chưa bố trí được vốn để triển khai thi công.

Ngoài ra, còn có hệ thống đường bộ ven biển phục vụ phát huy hiệu quả tài nguyên biển và vùng ven biển, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương có biển, tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh nhằm bảo vệ vững chắc chủ quyền của đất nước. Đoạn qua ĐBSCL có tổng chiều dài là 703,25km, trong đó các đoạn đi trùng với các tuyến quốc lộ chủ yếu tận dụng đường hiện hữu, các đoạn tuyến đi mới, đi trùng với đê biển, trùng với đường địa phương do UBND các tỉnh đầu tư xây dựng.

- Các tuyến trục ngang:

+ QL62 nối Tân An với Campuchia.

- + QL30-QL57 chạy dọc bờ Bắc sông Tiền nối Bến Tre, Tiền Giang, Đồng Tháp.
- + QL80-QL53 chạy dọc bờ Nam sông Tiền nối Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh.
- + QL54: Chạy dọc bờ bắc sông Hậu nối Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh.
- + QL91 - đường Nam Sông Hậu: Chạy dọc bờ Nam sông Hậu phía Đông ven biển nối An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau.
- + QL80-QL63: Nối Kiên Giang, Bạc Liêu, Cà Mau.

Trong thời gian qua, các tuyến trục ngang đã được quan tâm đầu tư nâng cấp, tuy nhiên do điều kiện nguồn lực còn hạn hẹp, suất đầu tư lớn nên mới có một số đoạn tuyến được hoàn thành theo quy mô quy hoạch như: QL80 đoạn Mỹ Thuận – Vàm Cống, QL91 đoạn Cần Thơ – An Giang, đường Nam Sông Hậu, Quản Lộ - Phụng Hiệp, một số đoạn trên tuyến QL53, QL54, QL63... Đối với các tuyến còn lại chủ yếu đạt quy mô cấp IV, V đồng bằng, hiện nay Bộ GTVT đã đưa vào nhu cầu đầu tư giai đoạn 2016-2020, tuy nhiên nguồn vốn phân bổ cho Bộ GTVT rất hạn hẹp nên không thể cân đối được nguồn vốn để tiếp tục đầu tư nâng cấp các tuyến quốc lộ này.

+ Hai trục ngang cao tốc: Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng và Hà Tiên – Rạch Giá – Bạc Liêu, theo quy hoạch, tiến trình đầu tư sau năm 2030.

**** Về kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa :***

Vận tải đường sông được xác định là lợi thế của vùng ĐBSCL. Theo quy hoạch sẽ hình thành các tuyến sông chính kết nối TP HCM (Đông Nam Bộ) với vùng đồng bằng sông Cửu Long, bao gồm các tuyến chính: Cửa Tiểu – Campuchia (cấp I); cửa Định An qua Tây Châu (cấp I); Sài Gòn – Cà Mau qua kênh Xà No (cấp III); Sài Gòn Kiên Lương qua kênh Lấp Vò (cấp III).

Ngoài ra còn các tuyến Sài Gòn – Cà Mau (tuyến ven biển); Sài Gòn – Kiên Lương (qua đồng Tháp Mười và Tứ giác Long Xuyên); Sài Gòn – Bến Súc; Sài Gòn – Bến Kéo; Sài Gòn – Mộc Hoá; Mộc Hoá - Hà Tiên; Sài Gòn – Hiếu Liêm; Kênh Phước Xuyên – kênh 28; Rạch Giá - Cà Mau và tuyến Vũng Tàu – Thị Vải - Đồng bằng Sông Cửu Long.

Thời gian vừa qua, việc đầu tư hoàn thành Dự án Nâng cấp hai tuyến đường thủy phía Nam và cảng Cần Thơ (tổng số 652 km), Dự án Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long (dự án WB5) dài tổng số 401km, Dự án nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo hoàn thành giai đoạn 1, vùng đồng bằng sông Cửu Long sẽ có 1.053 km tuyến đường thủy nội địa trung ương được nâng cấp đạt cấp II÷III, đã nâng cao năng lực vận tải đường thủy của vùng để tăng thị phần vận tải, phát huy lợi thế sông nước của vùng ĐBSCL.

**** Về kết cấu hạ tầng giao thông hàng không:***

Để kết nối vùng này, đặc biệt là 4 tỉnh (hạt nhân) nằm trong vùng kinh tế trọng điểm vùng, quy hoạch xác định nâng cấp các sân bay hiện có (Cà Mau và Rạch Giá), xây dựng 02 sân bay quốc tế tại Cần Thơ (công suất thiết kế 3,0 triệu HK/năm) và Phú Quốc (công suất thiết kế 3,0 triệu HK/năm).

**** Về kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải:***

Đồng bằng sông Cửu Long hiện có 10 cảng biển đã được công bố trong số 12 cảng biển được quy hoạch, 35 bến cảng, 3 km cầu cảng. Theo Quy hoạch nhóm

cảng biển số 6, khu vực gồm các cảng biển: Cảng biển Cần Thơ là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (Loại I) và các cảng biển tổng hợp địa phương (Loại II) gồm: Cảng biển Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Cà Mau, Bạc Liêu, Kiên Giang. Trong các cảng biển trên, cảng biển Cần Thơ đóng vai trò chủ lực, gồm các khu bến chính là Cái Cui, Hoàng Diệu - Bình Thủy, Trà Nóc - Ô Môn - Thốt Nốt. Ngoài ra, tại khu vực còn có các khu bến đang được nghiên cứu đầu tư xây dựng, bến cảng Trà Cú (Trà Vinh), bến cảng Định An (tỉnh Trà Vinh).

Lượng hàng thông qua: Đến năm 2020 khoảng từ 44 đến 50 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, công ten nơ khoảng từ 12-14 triệu tấn/năm; có xét đến lượng than theo quy hoạch điện VII điều chỉnh là 14,7-16,9 triệu tấn/năm); đến năm 2030 đạt khoảng từ 97,2 -156 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, công ten nơ khoảng từ 22-26 triệu tấn/năm; có xét đến lượng than theo quy hoạch điện VII điều chỉnh là 42,6-48 triệu tấn/năm).

Ngoài ra, trong thời gian vừa qua Bộ GTVT đã hoàn thành giai đoạn 1 của Dự án luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu. Như vậy, hiện nay khu vực đồng bằng sông Cửu Long nói chung đã có và sẽ tiếp tục có thêm những khu bến tiếp nhận tàu đến 20.000 tấn hoặc hơn, từng bước được đầu tư đồng bộ, hiện đại, đáp ứng nhu cầu hình thành được những tuyến vận tải công ten nơ mới trên các tuyến biển gần.

**** Về kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt:***

Theo định hướng Chiến lược, Quy hoạch phát triển đường sắt (tại Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/5/2015 và số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của TTgCP), có tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Mỹ Tho - Cần Thơ - Cà Mau dài khoảng 320km, khổ 1.435mm kết nối TP Hồ Chí Minh với một số tỉnh khu vực Tây Nam Bộ. Dự kiến đầu tư trong giai đoạn sau 2020.

Hiện nay, Bộ Xây dựng đang hoàn thiện đề trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, trong đó có nghiên cứu điều chỉnh về mô hình phát triển vùng và cấu trúc không gian vùng, điều chỉnh phân bố các vùng chức năng, điều chỉnh về định hướng tổ chức không gian vùng, tuy nhiên cần phù hợp với quy hoạch ngành cấp quốc gia... Quy hoạch xây dựng vùng được duyệt sẽ làm cơ sở quan trọng để nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch và triển khai đầu tư các dự án giao thông cho phù hợp.

Để đảm bảo mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, trong thời gian tới Bộ GTVT sẽ triển khai các giải pháp cụ thể như sau:

Ngoài việc nghiên cứu các giải pháp để giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và biến đổi khí hậu, trong quá trình triển khai đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, Bộ GTVT sẽ xem xét đến tình hình ngập lụt, úng, triều cường để có phương án đầu tư các công trình giao thông đảm bảo tính bền vững của các công trình, thích ứng với điều kiện biến đổi khí hậu và nước biển dâng, phù hợp với quy hoạch xây dựng của toàn vùng. Định hướng các giải pháp như sau:

**** Các giải pháp thích ứng với biến đổi khí hậu***

- Đẩy mạnh việc lồng ghép các mục tiêu ứng phó với biến đổi khí hậu, đảm bảo 100% các quy hoạch ngành, quy hoạch vùng được cập nhật có mục tiêu phù hợp với mục đích ứng phó kịch bản biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến phục vụ việc củng cố, nâng cấp hệ thống công trình cảng, bến; tăng cường nghiên cứu, quan trắc, cảnh báo sớm diễn biến xói lở, bồi ở các vùng có lưu lượng dòng chảy lớn, có độ dốc lớn, có nguy cơ sạt lở để đề xuất việc điều chỉnh phù hợp và có các biện pháp thích hợp phòng tránh, hoặc thích ứng.

- Đẩy mạnh áp dụng các công nghệ mới, trong đó có sử dụng các loại vật liệu bền vững với biến động thời tiết, chịu đựng được những khắc nghiệt do tai biến thiên nhiên.

- Rà soát và cập nhật hệ thống quy chuẩn xây dựng, tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên ngành xây dựng công trình giao thông theo hướng có xét đến tác động ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

- Cập nhật thường xuyên thông số, số liệu đầu vào về mực nước, chiều cao sóng, vận tốc dòng chảy, vận tốc gió bão, nhiệt độ, lượng mưa tương ứng với các kịch bản biến đổi khí hậu và nước biển dâng nhằm đề xuất các giải pháp kỹ thuật phòng ngừa, khắc phục và giảm thiểu rủi ro cho hệ thống các công trình giao thông.

- Căn cứ tuổi thọ của các công trình như cầu, bến cảng để dự phòng chiều cao thiết kế công trình theo dự báo biến đổi khí hậu và nước biển dâng để tránh tình trạng rủi ro về an toàn công trình, suy giảm về công năng và thiệt hại về kinh tế.

**** Các giải pháp giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và biến đổi khí hậu***

Ngoài các biện pháp nhằm tăng tính chống chịu công trình đối với biến đổi khí hậu, các giải pháp nhằm giảm nhẹ phát thải khí nhà kính cũng là những biện pháp tối quan trọng nhằm giảm nhẹ biến đổi khí hậu. Bao gồm:

- Tổ chức vận tải hợp lý giữa các phương thức vận tải nhằm giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải thủy nội địa và đường biển, giảm tiêu hao nhiên liệu trên T.km vận chuyển, giúp giảm phát thải khí nhà kính.

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải thủy nội địa và vận tải biển. Nghiên cứu phát triển các tuyến vận tải ven biển mới nhằm tăng thị phần vận tải thủy. Cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng các tuyến đường thủy nội địa quốc gia tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- Phát triển hệ thống logistics và vận tải đa phương thức, đảm bảo kết nối liên hoàn, giảm chi phí và thời gian vận tải.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ mới trong tổ chức vận tải và xây dựng công trình giao thông nhằm giảm tiêu hao nhiên liệu, tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính

- Thực hiện đồng bộ các biện pháp kiểm soát khí thải, sử dụng năng lượng tái tạo, nhiên liệu ít phát thải khí nhà kính trong giao thông vận tải.

Trân trọng kính gửi đến Hội thảo tham luận của Bộ GTVT về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL phục vụ chuyển đổi mô hình phát triển bền vững ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu.

Cần Thơ, ngày 26 tháng 9 năm 2017