



D

D

Khó khăn khi lập d

D

Năm 2007, do sự cần thiết phải mở đường, Chính phủ đã giao nhiệm vụ cho Ngân hàng Phát triển Việt Nam thực hiện dự án theo hình thức BOT (Xây dựng-Kinh doanh-Chuyển giao).

Theo ông Đào Văn Chiển, Chủ tịch Hội đồng quản trị Tổng Công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (VIDIFI), sau gần 7 năm triển khai, dự án đã vượt qua nhiều thách thức như giá vật liệu xây dựng tăng mạnh trong 3 năm, khó khăn trong việc huy động tài chính, giá công nhân tăng...

Bên cạnh đó, toàn tuyến có tới gần 80% nền mặt đường phải xử lý nền đất yếu trước khi thi công. Để đảm bảo chất lượng, đơn vị thi công phải tiếp gia tăng nền đường và chi phí kết từ 6-18 tháng. Dự án đi qua khu vực có địa hình phức tạp, địa chất, thủy văn phức tạp, kết quả nhiều đường đắp cao, đường dân sinh nên có nhiều nút giao và đắp cao bình quân 4,5m; nhiều công trình (khoảng 12km chiều).

Theo tính toán, tổng khối lượng vật liệu chủ yếu là (đất, cát, đá) dùng cho dự án khoảng 30 triệu m³ khối, được vận chuyển từ các mỏ cách xa từ 20-100km trên hệ thống đường đắp cao phức tạp không được bồi, trong bối cảnh các nhà thầu của dự án phải tuân thủ trật tự vận tải trọng xe là một sự cố khó khăn.

Trong quá trình lập thiết kế kỹ thuật, do quy hoạch đô thị, dân cư, giao thông, thu hút các địa phương có nhu cầu thay đổi sơ đồ thi công nên dự án phải điều chỉnh thiết kế kỹ thuật để đảm bảo hiệu quả chung như hợp tác trình duyệt công nghệ cao tốc nhằm đảm bảo tính bền vững, an toàn cho công trình.

Trong thời gian triển khai dự án, Bộ Giao thông Vận tải và VIDIFI đã làm việc với các địa phương để đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng, cho lùi tiến độ mua sắm gói thầu để xử lý nền đất yếu và thanh toán kịp thời cho nhà thầu. Bộ đã yêu cầu các nhà thầu cung cấp tài chính, thiết bị cũng như lực lượng lao động để đáp ứng tiến độ.

Đội ngũ công tác giải phóng mặt bằng-đồng cơ xác định là công việc vô cùng khó khăn của các dự án giao thông, đồng nghiệp ô tô cao tốc Hà Nội-Hải Phòng cũng không phải là ngoại lệ. Là đồng nghiệp cao tốc đồng cơ thiết kế hiên đởi nhứt Viêt Nam, dự án đi qua vùng đồng bằng với mật độ dân số cao, hệ thống đồng nghiệp giao thông dày đặc, diện tích giải phóng mặt bằng lớn.

Tính đến thời điểm này, đồng nghiệp ô tô cao tốc Hà Nội-Hải Phòng đi qua địa phận của 3 địa phương với diện tích của giải phóng mặt bằng hơn 1.430ha gồm 115ha đất thổ cư, còn lại chủ yếu là đất nông nghiệp và đất khác; khoảng 2.600 hộ có đất thổ cư và khoảng 35.000 hộ có đất nông nghiệp bỏ thu hồi mặt phẳng.

Mặc dù gặp nhiều khó khăn, các địa phương có dự án đi qua đã chủ động phối hợp với chủ đầu tư làm đúng chủ trương chính sách giải phóng mặt bằng, xây dựng các khu tái định cư theo quy

đường cao tốc Chính phủ nên không có sự khiêu khích nào. Chính vì vậy, công tác giải phóng mặt bằng không còn tồn tại vướng mắc.

Ông Đào Văn Chi xin chia sẻ, để tạo điều kiện cho các gia đình bắt đầu khởi công xây dựng, có điều kiện tiếp tục phát triển sản xuất, các ngành chức năng và các địa phương có dự án đi qua đã triển khai xây dựng 39 khu tái định cư với diện tích 1.000 ha, gồm đường giao thông đường dân sinh trong sinh hoạt và sản xuất.

Đường lữ hành cho các tỉnh Đường bộ Bắc Bộ

Theo đánh giá, việc đầu tư xây dựng đường ô tô cao tốc Hà Nội-Hải Phòng không chỉ đáp ứng sự mong đợi của nhân dân các tỉnh Đường bộ Bắc Bộ nói riêng mà còn có vùng kinh tế phía Bắc.

Ông Đào Văn Chi cho biết, Quốc lộ 5 được nâng cấp mở rộng từ năm 1998 nhưng sau hơn 15 năm sử dụng với sự phát triển bùng nổ về kinh tế trong khu vực, yêu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng. Cùng với đó sự gia tăng nhanh chóng của các khu công nghiệp và các cụm dân cư hai bên đường, mật độ lưu lượng giao thông tăng nhanh.

Đến năm 2007, Quốc lộ 5 đã mất tởi, tình trạng tởc nghẽn thỏng xuyên xỏy ra, ảnh hưởng đởn giao thông trong Vùng kinh tở trỏng đởm Bắc Bộ, đởn môi trường đởu tở.

“Vì vậy, việc xây đởng mỏt tuyến đởng cao tốc theo đúng quy hoạch và chiỏn lược phát triển giao thông Viẹt Nam đởn năm 2020 của Chính phủ đở gỏi ý toỏ ách tởc cho Quốc lộ 5 là rỏt cỏp bách, thoỏ mãn nhu cầu vận tởi tăng nhanh và rút ngắn thỏi gian đi lỏi giữa thành phố Hà Phòng, Thủ đở Hà Nội và các tởnh khác. Nếu chỏm đởu tở tuyến đởng ô tô cao tốc Hà Nội-Hỏi Phòng sẽ ảnh hưởng lỏn đởn sự phát triển kinh tở xã hội của Vùng kinh tở trỏng đởm Bắc Bộ, ảnh hưởng đởn việc thu hút đởu tở tở các Nhà đởu tở nỏỏc ngoài,” ông Đào Văn Chiỏn bày tở.

Tuyến đởng ô tô cao tốc Hà Nội-Hỏi Phòng khi hoàn thành sẽ mang lỏi hiỏu quả kinh tở-xỏ hội quan trỏng cho vùng Kinh tở trỏng đởm Bắc Bộ. Đây là trỏc giao thông quan trỏng kết nối Thủ đở Hà Nội với thành phố Hà Phòng, nối liỏn vùng kinh tở trỏng đởm Bắc Bộ với cỏm cỏng biển lỏn nhứt miền Bắc, Cỏng Quốc tở Lỏch Huyỏn, cỏng Hàng không Quốc tở Cái Bi, thành phố Hồ Long, tởo môi trường thu hút vận đởu tở nỏỏc ngoài vào Viẹt Nam, gỏp phần phát triển khu vực kinh tở trỏng đởm Bắc Bộ.

Ngoài ra, đởng ô tô cao tốc Hà Nội-Hỏi Phòng cùng với đởng cao tốc Nội Bài-Lỏo Cai, Hà Nội-Thỏi Nguyên, Hà Nội-Lỏng Sơn, Hỏi Phòng-Hỏ Long tởo thành mỏng lỏi đởng cao tốc của Bắc Bộ; rút ngắn rỏt nhiỏu thỏi gian lỏu thông (tính cho xe con) giữa các tởnh phía Bắc (Hà Nội đi Hỏi Phòng-Cỏng Đờnh Vũ tở 2 giờ xuỏng 53 phút; Hà Nội đi Hồ Long tở 3,5 giờ xuỏng 1 giờ 10 phút), gỏp phần giảm tải nỏn giao thông, giảm chi phí và thỏi gian vận chuyỏn.

Mặt khác, tuyến đường nằm trên tuyến hành lang đường bộ châu Á, ASEAN sẽ góp phần thúc đẩy kinh tế và thu hút hợp tác giữa các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS) và thúc đẩy hợp tác “Hai hành lang, một vành đai” Việt-Trung, kết nối các ngành biên quan đường phía Bắc Việt Nam với các tỉnh phía Nam Trung Quốc.

Với tầm quan trọng của dự án, trong một cuộc kiểm tra dự án gần đây, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Đinh La Thăng yêu cầu Ban quản lý dự án cao tốc Hà Nội-Hải Phòng chỉ đạo các nhà thầu phối hợp tích cực thi công hoàn thành toàn tuyến theo đúng kế hoạch vào cuối năm 2015.

Tuân thủ yêu cầu chất lượng

Xác định đây là tuyến cao tốc có lưu lượng lớn nhất của Việt Nam và từ đó công trình các xe chạy trên tuyến đường này cũng là cao nhất, vì vậy ngay từ khi thiết kế dự án, VIDIFI đã thuê một liên danh thiết kế giám sát các đơn vị hàng đầu của Hàn Quốc và Việt Nam.

Mặt khác, từ dự án này, Bộ Giao thông Vận tải đã cho phép áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế, các công nghệ kỹ thuật cao và việc xây dựng dự án kết cấu và nền đường dự kiến hiện đại và bền vững.

Vị giám sát thi công, Liên danh tở vờn Meinhardt international PTE và Công ty Trách nhiệ m hữ u hữ n tở vờn xây dờng Nhứt Việ t đã huy đờng khoẻng trên 200 kở sỏ, giám sát việ; trong đỏ, nhữn sỏ chỏ chỏ t là các chuyẻn gia nỏỏ c ngoài (15 kở sỏ nỏỏ c ngoài). Việ c giám sát chỏ t lỏỏ ng đã đờỏ c tở vờn giám sát thỏ c hiẻn nghiêm theo quy đờnh kỏ thuỏ t nghiêm ngỏ t.

Ông Tô Đỏ c Quân, Phó Giám đỏ c kỏ thuỏ t cỏ a VIDIFI cho biẻt, hỏ thỏ ng quỏ n lý chỏ t lỏỏ ng cỏ a đỏ án đờỏ ng ô tở cao tở c Hà Nỏ i-Hỏ i Phòng đờỏ c tở chỏ c chỏ t chỏ t chỏ đỏ u tở, đỏ n vỏ tở vờn giám sát đỏ n các nhỏ thỏ u thi công. Các bỏỏ c nghiẻm thu chuyẻn giai đỏ n thi công có sỏ tham gia cỏ a Hỏ i đờng nghiẻm thu Nhà nỏỏ c các công trờnh xây dờng.

Bỏ Xây dờng, Bỏ Giao thông Vờn tở i thỏỏ ng xuyên tở chỏ c các đỏ t kiẻm tra công trỏỏ ng và có nhiẻu ý kiẻn chỏ đỏ o giúp cho chỏ đỏ u tở trong việ c nâng cao năng lỏ c quỏ n lý đỏ án.

Đỏ i điẻn Hỏ i đờng nghiẻm thu Nhà nỏỏ c các công trờnh xây dờng đỏnh giá: “Chỏ đỏ u tở và các nhỏ thỏ u tở i đỏ án đờỏ ng ô tở cao tở c Hà Nỏ i-Hỏ i Phòng đã thiẻt lỏ p hỏ thỏ ng quỏ n lý chỏ t lỏỏ ng công trờnh cỏ bỏ n đỏ p ng đờỏ c yẻu cỏ u cỏ a đỏ án và phù hỏ p quy đờnh cỏ a pháp luỏ t vỏ quỏ n lý chỏ t lỏỏ ng công trờnh xây dờng. Các vỏ t liẻu đỏ u vào đờỏ c kiẻm tra, thí nghiẻm theo quy đờnh, kỏ t quỏ đỏ t yẻu cỏ u. Cho đỏ n nay, chỏ a phát hiẻn sỏ việ c nào nghiêm trỏ ng ỏ nh hỏỏ ng đỏ n chỏ t lỏỏ ng công trờnh.”

Là tuyến cao tốc sẽ có lưu lượng lớn xe tải trọng nặng lưu thông nên việc chọn công nghệ lún vết bánh xe để c ch đởu t, Bộ Giao thông Vận tải đởc biệ t quan tâm.

Vì việc này, ông Nguyễn Bá Hùng, Giám đởc Ban đởu hành gói thầu EX 19 C (đởn vò thi công lóp bê tông nhò a polime) cò a đở án chia s, đở hò n chò hò n lún vết bánh xe, chò đởu t đở chò n mọt trong nhò ng sò n phò m nhò a đở ng cò i tỉ n tở t nhò t (lò i 3) vò i nhiệ t đở hóa mọt m lên tở i 80 đở C. Trong khi đở, theo khò o sát vò i nhiệ t đở bên ngoài đo cao nhò t tở i đở án chò vào khoò ng trên 60-70 đở C...

Bên cò nh đở, các thí nghiệ m cho đở n nay đở u cho thò y kở t quò tở t trong chò ng hò n lún vết bánh xe.

Vò việ c thu phí cò a đở án, ông Nguyễn Văn Tở nh, Tở ng Giám đởc VIDIFI cho biệ t, hiệ n tỉ n đở thò c hiệ n lữ kở 11 gói thầu xây lóp chính cò a đở án đở t khoò ng 90% khò i lỏ ng hò p đở ng. Riêng đở n tuyệ n Km74+000 đở n Km96+000 qua thành phò Hò i Phòng đở c bở n hoàn thành.

Đỏ kiệ n, đở n tuyệ n đở c đở a khai thác tở ngày 19/5 tở i đở sò thu phí theo lỏ t, tính theo sò kilomet thò c tở mà xe lỏ u thông.

Trong giai đởn khai thác tởm các đởn tởn cởa đởn đởng ô tô cao tốc Hà Nội-Hởi Phòng (năm 2015), đở khuyởn khỏch phỏ đởng tởn lỏu thông trên đởn tởn này, VIDIFI đở xuỏt áp đởng mỏc thu phỏ là 1.500 đởng/km/xe tiêu chuỏn, tở đởng tở vỏi mỏc phỏ đởng thu trên cao tốc Nỏi Bài-Lỏo Cai, Bỏn Lỏc-Long Thành và Cỏu Giỏ-Ninh Bỏnh (đởn 4 làn xe).

Cỏ thỏ, phỏ VIDIFI đở a ra biỏu giá mỏc thu phỏ đở lỏu thông 22,7km cao tốc này thỏ p nhỏ t là 35.000 đởng/xe đởi vỏi xe đỏ đỏi 12 ghỏ đỏng, xe tỏi có tỏi trỏ đỏ đỏi 2 tỏn, các loỏi xe buỏt vỏn tỏi khỏch công cỏng và cao nhỏ t đởi vỏi xe tỏi trỏ đỏ 18 tỏn trỏ lỏn, xe chỏ hỏng container bỏng 40 fit là 180.000 đởng/xe./.

Theo vietnamplus.vn