

DỰ ÁN CẢI TẠO – XÂY DỰNG CÁC TRỌNG ĐIỂM CẦU ĐƯỜNG TP. HỒ CHÍ MINH

KS. ĐÀO DANH DUNG

Chuyên viên về nhà ở và giao thông Sở xây dựng TP.HCM

Thủ Tướng Chính Phủ đã có QĐ số 20 TTg ngày 16.1.1993 về phê duyệt Quy hoạch tổng thể xây dựng TP. HCM. Trên cơ sở đó, thử lập dự án "Cải tạo, xây dựng các trọng điểm cầu đường TP.HCM" như sau:

I. HIỆN TRẠNG CẦU ĐƯỜNG, GIAO LỘ TẠI TP.HCM

A. Hệ thống đường

Tổng chiều dài đường của thành phố 1.283.635m (so với 1.240.000m năm 1975). Trong đó chia ra:

- Đường nội thành : 484.143m
- Đường ngoại thành : 721.822m
- Đường giao thông đối ngoại: 77.670m

Hệ thống đường bộ TP.HCM qua nhiều thời kỳ phát triển, đến nay tương đối hoàn chỉnh ở khu vực trung tâm (mật độ cao hơn so với tiêu chuẩn nhà nước 3,2 - 3,4Km/Km²). Tuy nhiên càng ra xa mật độ đường càng thấp, số lượng đường không đủ và phân bố không đều (mật độ trung bình nhỏ hơn 1,5 Km/Km²).

Ngay tại khu vực trung tâm thành phố, nơi có mật độ đường khá cao và các nơi khác trong nội thành hiện đang lâm vào tình trạng bất khả kháng:

- Ách tắc giao thông nghiêm trọng.

- Tai nạn giao thông tăng nhanh. (Năm 1990 có 09 điểm ách tắc, năm 1991 có 17 điểm, sang năm 1992 tăng lên 23 điểm, số tai nạn giao thông quý 1 - 2 năm 1992 là 118, riêng quý 3 cùng năm tăng lên 210 vụ).

B. Hệ thống cầu

Tổng số cầu trong thành phố là 225 cầu/ 11.769m.

- Cầu trong khu vực nội thành: 80 cầu/ 6.176,6m.

- Cầu khu vực ngoại thành: 133 cầu/ 4.687,55m.

- Cầu trên các đường giao thông đối ngoại: 12 cầu/ 907,82m.

- Có 4 hệ cầu: thế hệ 80 tuổi, già cỗi, lạc hậu, tải trọng 2 - 3 tấn. Thế hệ 50 tuổi thời Mỹ phần lớn còn sử dụng được; Thế hệ sau 1975 còn tốt như cầu Phú Xuân, Bà Lai, Chợ Cầu, hệ thống cầu trên đường đi Cần Giuộc v.v..

- Cầu có nhiều chủng loại khác nhau: cầu bê tông tiền áp, cầu bê tông cốt thép, cầu sắt các loại, cầu gạch xây.

- Chiều rộng cầu hạn chế: 20% cầu 4 làn xe, 80% cầu rộng 4 mét hoặc nhỏ hơn, phần lớn cầu chiều rộng hẹp hơn

chiều rộng đường làm giảm năng lực lưu thông của đường.

- Tải trọng cầu thấp: 8% đạt tải trọng tiêu chuẩn, 20% đạt 20 - 25T, 20% đạt 10 - 20T, 30% đạt 5 - 10T, 12% đạt 5T, 5% cho người đi bộ và xe thô sơ. Do tình trạng xuống cấp, nhiều cầu phải cấm biển tải trọng 2 - 3T. Do chạy vượt tải, một số cầu đã bị sập gãy.

- Hiện tượng hư hỏng rất phức tạp, trừ cầu thuộc thế hệ 4, các cầu khác đều lâm vào tình trạng lún, sụt, võng đường vào cầu (100% số cầu), hỏng khe co giãn, gãy xóc mạnh (100% số cầu), nứt vỡ mặt cầu thấm nước rỉ sét gối cầu (100% số cầu), sét rỗ mặt cầu thép, dầm cầu thép (100%).

- Thiếu cầu trên các sông, kênh, rạch nối giữa các quận, các vùng dân cư quan trọng.

C. Hệ thống giao lộ

Tổng số giao lộ 210, trong đó 320 giao lộ quan trọng thuộc 75 đường phố chính và đường giao thông đối ngoại.

Có 05 giao lộ lớn hiện đang hoạt động bình thường (bùng binh Quách Thị Trang, Ngã 7, bùng binh Phú Đồng, Ngã 6 Dân Chủ, Ngã 6 Công Hòa). Ngược lại, số giao lộ không đủ năng lực lưu thông, thường xuyên ách tắc xe cộ lên tới 23 giao lộ, trong đó các giao lộ quan trọng như: giao lộ Hàng Xanh, giao lộ Phú Lâm, giao lộ dạ Nam cầu Tân Thuận v.v..

D. Nguyên nhân

- Nhịp độ tăng dân số lớn, tốc độ phát triển kinh tế cao trong khi hệ thống cầu đường phát triển rất ít, phát sinh tình trạng yêu cầu vận tải và đi lại vượt xa khả năng chịu tải của đường: Cung không đủ Cầu.

- Cầu đường bị khai thác "vất vả" hàng chục năm không được trung, đại tu và duy tu sửa chữa định kỳ, đã và đang xuống cấp rất nhanh: giảm đáng kể năng lực lưu thông.

Phương tiện giao thông tăng tự do về số lượng và chủng loại (xe đạp, xe gắn máy, xe thô sơ chiếm 93 - 96% trong thành phần dòng xe), giao thông công cộng chỉ mới đảm nhiệm được 2,7 - 4,6% nhu cầu đi lại ... làm "bùng nổ" lưu lượng xe trên đường gây sự chật chội giao thông.

- Quản lý đô thị không theo kịp tình trạng "bung ra" lấn chiếm lòng lề đường (thậm chí cả lòng lề một số cầu).

Đ. Phương hướng khắc phục

Để giải tỏa triệt để nạn ách tắc

giao thông, khôi phục, tăng cường khả năng lưu thông, giảm thiểu tai nạn giao thông và cần áp dụng đồng thời các biện pháp:

- Cải tạo, nâng cấp cầu đường
- Mở rộng một số tuyến đường phố chính yếu
- Xây dựng một số tuyến đường mới

- Thực hiện có hiệu quả chương trình quản lý đô thị bằng qui tắc và pháp luật.

- Mở rộng làn vòng xoay một số giao lộ, làm cầu vượt cho ôtô hoặc cho người đi bộ qua 1 số giao lộ.

- Tổ chức mạng lưới giao thông công cộng thật tốt và có hiệu quả để giảm hẳn mật độ xe 2 bánh và xe thô sơ - đồng thời củng cố mở rộng một số bến bãi đậu xe cho hoàn chỉnh.

II. NỘI DUNG CẢI TẠO, NÂNG CẤP, XÂY DỰNG CÁC TRỌNG ĐIỂM CẦU ĐƯỜNG GIAO LỘ, BÃI ĐẬU XE

Các điều kiện và phương châm:

- Nhịp độ phát triển kinh tế của Thành phố 10 - 12%/ năm

- Dân số năm 2000 giữ ổn định 6 triệu dân.

- Phương châm xây dựng đi đôi với cải tạo, tận dụng triệt để các cơ sở vật chất hiện có, kết hợp với việc xây dựng mới có chọn lọc... phù hợp với điều kiện và khả năng hiện tại về vốn, đồng thời phù hợp với hướng phát triển tương lai.

- Phân kỳ đầu tư để nâng cao hiệu quả kinh tế tài chính của công trình.

A. Đường xây dựng mới:

1. Đường Bắc Nhà Bè - Nam Bình Chánh:

- Qui mô xây dựng : dài 17,8km lộ giới 60m (8 làn xe cơ giới + 3 làn xe thô sơ), 18 cầu lớn nhỏ.

- Kinh phí khoảng 680 tỷ đồng.

- Tuyến đường đã được một công ty của Đài Loan liên doanh với một công ty của TP. HCM để đầu tư xây dựng trong thời gian 7 năm kể từ 1993

2. Đường Bà Huyện Thanh Quan nối dài:

- Qui mô XD: dài 7.600m lộ giới 35m gồm 6 làn xe cơ giới.

- Kinh phí khoảng : 120 tỷ đồng.

3. Đường Nguyễn Thái Học (Q.1) nối dài:

- Qui mô XD dài 1.500m lộ giới 40m gồm 6 làn xe cơ giới, 2 cầu lớn.

- Kinh phí khoảng : 50 tỷ đồng.

4. Đường Nguyễn Tri Phương nối dài:

- Qui mô: Dài 3.500m. Lộ giới 35m (3 làn xe cơ giới + 2 làn xe thô sơ) 2 cầu lớn.

- Giá thành khái toán: 90 tỷ đồng

5. Đường vòng ven sông Sài Gòn:

- Lộ giới dự kiến 50m gồm 6 làn xe ôtô và 2 làn xe thô sơ, 2 bên có các giải phân cách ở giữa. Toàn tuyến dài khoảng 13km bao gồm:

- Đoạn Tôn Đức Thắng nối dài:

2700m

Đoạn từ chân cầu Sài Gòn đến xa lộ vành đai dài 10.300m

- Kinh phí ước tính: 800 tỷ đồng.

6. Đường Tô Hiến Thành nối dài:

Qui mô: dài 4.000m, lộ giới 30m,

4 cầu

Giá thành khái toán: 60 tỷ đồng

7. Đường trục Quận 8 (từ phường 1 đến phường 6)

Qui mô: dài 5.000m lộ giới 35m (4 làn xe cơ giới + 2 làn xe thô sơ), 2 cầu lớn.

Giá thành khái toán: 80 tỷ đồng

8. Cộng kinh phí phần xây dựng 7 tuyến đường mới: 1.880 tỷ đồng

B. Đường mở rộng:

a. Dự kiến sẽ mở rộng 17 con đường như: Điện Biên Phủ, 3 tháng 2, Lê Thánh Tôn... Với số kinh phí là: 200 tỷ đồng.

b. Biện pháp kỹ thuật mở rộng đường:

Việc mở rộng sang một phía hay sang cả 2 phía của mặt đường cần căn cứ vào hiện trạng xây dựng sao cho khối lượng giải tỏa là nhỏ nhất (giải tỏa nhà cửa, chuyển dời công trình ngầm, chuyển dời cột điện, cây xanh v.v...) và thuận tiện đối với việc bố trí thoát nước, chiếu sáng đường phố.

Tận dụng triệt để kết cấu mặt đường cũ để làm móng đường. Những nơi đất nền yếu, khi mở rộng phải xử lý nền theo qui trình thiết kế. Mỗi nối giữa phần đường cũ và phần mở rộng cần cấu tạo bậc cấp để chống trượt và tăng tính đồng nhất.

Song song với việc mở rộng đường, phải giải quyết cải tạo mặt đường, thoát nước, vỉa hè, cây xanh, chiếu sáng. Trong giá tính khái toán trên đây đã bao gồm đủ các hạng mục vừa kể.

C. Đường cải tạo nâng cấp mặt đường:

+ Toàn bộ các đường cấp 1,2,3 sẽ được cải tạo mặt đường (trừ các tuyến xây dựng mới và các đường mở rộng). Dự kiến có 56 tuyến đường được cải tạo nâng cấp mặt đường.

+ Qui mô cải tạo tùy thuộc vào tình trạng đường yêu cầu vận tải, di lại (lưu lượng xe) và các yêu cầu khác về cảnh quan, vệ sinh... mà chọn cho mỗi đường.

+ Song song với công việc cải tạo mặt đường phải giải quyết đồng bộ thoát nước, vỉa hè, chiếu sáng, cây xanh đường phố.

- Kinh phí cải tạo nâng cấp mặt đường ước tính: 300 tỷ đồng

D. Cải tạo, xây dựng hệ thống cầu trọng điểm:

a. Hệ thống cầu trên các đường xây dựng mới được tính chung trong kinh phí xây dựng đường.

Các cầu trọng điểm trong mạng lưới đường hiện hữu được đưa vào dự án là: 26 cầu, với tổng chiều dài 4.770m

b. Kinh phí ước tính 500 tỷ đồng

Đ. Cải tạo, xây dựng hệ thống giao lộ:

a. Các giao lộ trên các đường xây dựng mới, tùy thuộc vào cấp đường và điều kiện thực tế, đã chọn giải pháp và tính trong giá thành của đường xây dựng mới.

b. Đối với hệ thống giao lộ hiện hữu (1.210 giao lộ) được cải tạo mở rộng tại một số giao lộ trọng điểm. Đó là 23 giao lộ và điểm ách tắc giao thông và 6 giao lộ đầu mối trên các trục đường giao thông đối ngoại.

c. Các giao lộ Hàng Xanh, Phú Lâm, dạ nam cầu Tân Thuận là những công trình lớn phải lập dự án riêng. 6 giao lộ đầu mối và 20 giao lộ còn lại được cải tạo, mở rộng, bố trí thêm đảo trung tâm, đảo dẫn hướng nếu cần để nâng cao năng lực thông hành (đồng thời kết hợp với các biện pháp tổ chức giao thông, quản lý đô thị để giải tỏa ách tắc giao thông).

Tổng cộng kinh phí cải tạo XD hệ thống giao lộ là 350 tỷ đồng

E. Mở rộng, nâng cấp bến bãi đậu xe:

a. Bãi xe tải Bình Chánh: Xây dựng mới. Qui mô 2 - 3ha, sức chứa 1.500 - 2.000 xe, trang bị hoàn chỉnh.

b. Bãi xe tải Nhà Bè: Xây dựng mới. Qui mô 1,5 - 2,5 ha, sức chứa 1.000 - 1.500 xe.

c. Bến xe Thủ Đức: Xây dựng mới. Qui mô 2 - 3 ha, sức chứa 1.500 - 2.000 xe.

d. Củng cố hoàn thiện 5 trạm xe tải: An Lạc, Thiệu Trị, Phú Thọ, Cộng Hòa, Gò Vấp. Qui mô như cũ.

d. Hoàn thiện bến xe khách Ký Thủ Ôn, giữ qui mô 10 ha nhưng nâng cấp thỏa mãn 8.000 hành khách/ngày, 120 xe/ngày.

e. Xây dựng 04 bãi đậu xe con tại vùng trung tâm Sài Gòn, Chợ Lớn, Bảy Hiền và Bà Chiểu.

Kinh phí mở rộng nâng cấp bến bãi đậu xe: 25 tỷ đồng

III. VỐN ĐẦU TƯ - NGUỒN VỐN - GIAI ĐOẠN XÂY DỰNG:

1. Tổng hợp vốn đầu tư:

A. Phần xây lắp: 3.265 tỷ đồng
a. Phần đường: 2.380 tỷ đồng, trong đó:

+ Xây dựng mới: 1.880 tỷ đồng
+ Mở rộng: 200 tỷ đồng
+ Cải tạo nâng cấp mặt đường:

300

b. Phần cầu: 500 tỷ đồng
c. Các giao lộ: 360 tỷ đồng
d. Bến bãi đỗ xe: 25 tỷ đồng

B. Phần đền bù giải tỏa:
Ước tính bằng 60% tổng giá trị xây

lắp:
3.265 tỷ đồng x 60% = 1.959 tỷ

đồng

C. Phần KPCB khác
3.265 tỷ đồng x 15% = 490 tỷ đồng

Tổng vốn đầu tư:
(A + B + C) 4.829 tỷ đồng

2. Nguồn vốn:

Để thực hiện dự án này cần phải huy động vốn đầu tư các nguồn sau:

- Nguồn vốn ngân sách

- Vốn vay, tài trợ của các quỹ tiền tệ và Ngân hàng quốc tế

- Các nguồn vốn trong nhân dân và liên doanh:

+ Thu lệ phí các công trình cầu đường xây dựng mới.

+ Sử dụng quỹ đất đai đấu thầu để lấy kinh phí xây dựng hạ tầng.

+ Huy động vốn nhân rồi trong nhân dân bằng các tín phiếu để xây dựng cầu đường.

+ Thu lệ phí cầu đường thông qua mức tiêu thụ xăng dầu của tất cả các phương tiện.

+ Các nhà đầu tư xây dựng các công trình công nghiệp, dân dụng phải có nghĩa vụ đóng góp kinh phí cho việc xây dựng hạ tầng chung.

+ Liên doanh liên kết với các nhà đầu tư trong và ngoài nước để xây dựng cầu đường theo qui định của nhà nước.

3. Giai đoạn đầu tư

Trong giai đoạn trước mắt từ 1994 đến 2000, mục tiêu chính là đầu tư để cải tạo, mở rộng, nâng cấp và xây dựng mới các trọng điểm cầu đường hầu đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế. Tuy nhiên vốn đầu tư lớn do đó thứ tự ưu tiên tùy theo mức vốn đầu tư để xây dựng cũng như cải tạo dần dần.

Sau những năm 2000 do yêu cầu phát triển đô thị hóa nhanh, nền kinh tế phát triển mạnh, việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng nhất là các tuyến đường cao tốc, hệ thống giao thông công cộng hiện đại đòi hỏi phải đầu tư cho hạ tầng cao hơn nữa.

IV. KẾT LUẬN

1. Mục tiêu của dự án cải tạo xây dựng các trọng điểm cầu đường TP.HCM này có bám sát nội dung của Quy hoạch tổng mật bằng (TMB) TP.HCM, tuy nhiên dự án có hạn hẹp hơn so với mục tiêu của Quy hoạch TMB vì dự án chỉ nghiên cứu đề xuất giải quyết một số công trình trọng điểm cần xây dựng trước mắt cho nên dự án chưa phải là một bản qui hoạch cải tạo phát triển giao thông vận tải đồng bộ lâu dài.

Mục đích chính là trước mắt huy động gọi vốn đầu tư để thực hiện càng sớm càng tốt để nhanh chóng giải quyết nạn xuống cấp trầm trọng của cầu đường, nạn ách tắc giao thông và sức ép cầu vượt quá cung trong giao thông vận tải ở nội thành.

Nếu sau khi đầu tư cải tạo xây dựng theo nội dung dự án thì bộ mặt giao thông cầu đường của TP đã tiến 1 bước mới - quan trọng

2. Dự án này chỉ là bước đầu để giới thiệu tổng thể, còn cần phải lập từng dự án chi tiết cho từng công trình cả về kỹ thuật và kinh phí