

*Hà Nội, ngày 26 tháng 9 năm 2008***THÔNG BÁO**

Kết luận của Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức tại hội nghị Đánh giá tổng thể về mạng lưới đường bộ và kết nối các dự án giao thông khu vực Tây Nam Bộ

Ngày 18 tháng 9 năm 2008 tại Văn phòng Bộ GTVT, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức chủ trì hội nghị Đánh giá tổng thể về mạng lưới đường bộ và kết nối các dự án giao thông khu vực Tây Nam Bộ. Tham dự cuộc họp gồm có Lãnh đạo và chuyên viên các cơ quan: Vụ KHĐT, Vụ KHCN, Vụ Tài chính, Vụ Hạ tầng, Cục QLXD&CLCTGT, Cục ĐBVN, Cục Đường sắt Việt Nam, Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT (TEDI), Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế giao thông vận tải phía Nam (TEDIS), Công ty cổ phần tư vấn đầu tư và xây dựng đường sắt, Viện chiến lược và phát triển GTVT (Danh sách kèm theo). Sau khi nghe các đơn vị Tư vấn báo cáo các vấn đề mạng đường bộ, đường sắt và chiến lược quy hoạch khu vực Tây Nam Bộ, các đại biểu phát biểu ý kiến, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức kết luận như sau:

1. Về hệ thống đường bộ:

1.1 Hệ thống giao thông đường bộ Việt Nam nói chung và khu vực Tây Nam Bộ nói riêng được hình thành và phân bố một cách hợp lý, mật độ tuyến quốc lộ ở tỷ lệ cao so với nhiều nước trong khu vực và trên thế giới.

Đối với khu vực từ Thành phố Hồ Chí Minh xuống Tây Nam Bộ đã hình thành hệ thống các trục dọc chính như sau:

- Tuyến thứ 1: Quốc lộ 1 Từ Tp. HCM đi Cà Mau, trong đó vượt sông Tiền bằng cầu Mỹ Thuận, vượt sông Hậu bằng cầu Cần Thơ đang đầu tư xây dựng và sẽ hoàn thành trong năm 2009.

- Tuyến thứ 2: Tuyến đường cao tốc phía Đông từ Thành phố HCM – Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ – Cà Mau. Đoạn Tp. HCM – Trung Lương đang đầu tư; Bộ GTVT đã phê duyệt đề xuất dự án đoạn Trung Lương – Mỹ Thuận – Cần Thơ, trong đó giai đoạn trước mắt vượt sông Tiền đi chung với cầu Mỹ Thuận và vượt sông Hậu đi chung với cầu Cần Thơ; Đoạn Cần Thơ đi Cà Mau đi theo hướng tuyến đường Quản Lộ - Phụng Hiệp đang đầu tư. Đây là đoạn tuyến nằm trong tổng thể trục cao tốc Bắc Nam.

Hai tuyến thứ 1 và thứ 2 để khai thác vùng lõi Đồng bằng sông Cửu Long.

- Tuyến thứ 3: Đường Hồ Chí Minh (đoạn Đức Hòa – Mỹ An đi chung với tuyến N2). Tuyến nối từ phía Bắc đến Chơn Thành, qua Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang, Cà Mau và kết thúc tại Đất Mũi. Tại Nghị quyết số 38/2004/QH11 của Quốc hội xác định đoạn từ Chơn Thành đến Vĩnh Thuận có quy mô là đường cao tốc. Hiện nay Bộ GTVT đã đầu tư xong đoạn Đức Hòa – Thạnh Hóa, đang triển khai đầu tư các đoạn Chơn Thành – Đức Hòa, Thạnh Hóa – Mỹ An, Mỹ An – Vàm Cống, Năm Căn – Đất Mũi. Đối với cầu Cao Lãnh và cầu Vàm Cống, Chính phủ và các Bộ đã xúc tiến kêu gọi đầu tư. Hiện nay ADB đã đồng ý cung cấp hỗ trợ kỹ thuật để nghiên cứu khả thi dự án. Trong đó vị trí cầu Vàm Cống dự kiến điều chỉnh về phía hạ lưu khoảng 1-3km nằm trên địa bàn Tp. Cần Thơ. Đồng thời hiện nay EDCF cũng đã đồng ý cung cấp tài chính cho dự án xây dựng tuyến Lộ Tè - Rạch Sỏi nối từ cầu Vàm Cống đến Rạch Giá nối với tuyến tránh Rạch Giá thuộc hành lang ven biển phía Nam. Sẽ khai thác vùng Đồng Tháp Mười – Tứ giác Long Xuyên và Hà Tiên, Kiên Giang và vùng bán đảo Cà Mau.

- Tuyến thứ 4: Tuyến trục dọc ven biển phía Nam (QL50 và QL60). QL 50 nối từ Tp. Hồ Chí Minh 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 Bộ GTVT đang đầu tư xây dựng cầu Rạch Miễu (Dự kiến hoàn thành đầu năm 2009), cầu Hàm Luông (Dự kiến hoàn thành năm 2010); phà Cổ Chiên đã đầu tư xong và đang khai thác; Phà Đại Ngãi đang đầu tư các bến phía Trà Vinh, các bến phía Sóc Trăng Bộ Tài chính đã bảo lãnh để vay vốn đầu tư xây dựng. Tuyến này khai thác toàn bộ vùng phụ cận Nam Tp. HCM, Duyên Hải Nam bộ và vùng Nam Mang Thít.

- Tuyến thứ 5: Tuyến N1. Đây là tuyến kết nối với hệ thống đường hành lang biên giới. Điểm đầu tuyến N1 kết nối với điểm cuối tuyến 14C tại khu vực Lộc Tấn (Bình Phước), tuyến đi Hà Tiên qua các điểm khống chế: Đức Huệ, Mỏ Vẹt, Bình Hiệp, Tân Hồng, Hồng Ngự (đoạn Hồng Ngự - Tân Hồng trùng với QL30 đã đầu tư xong), Châu Đốc, Tịnh Biên, Hà Tiên. Hiện nay đang đầu tư đoạn Châu Đốc - Tịnh Biên, đoạn Tịnh Biên - Hà Tiên đã cơ bản hoàn thành. Bộ GTVT cũng đang xem xét quyết định đầu tư đoạn Mỏ Vẹt - Bình Hiệp.

Như vậy hệ thống đường bộ khu vực Tây Nam Bộ có 5 trục dọc với tổng quy mô khoảng 16-18 làn xe.

1.2. Về tình hình đầu tư các công trình vượt sông Tiền và sông Hậu:

Theo quy hoạch và chiến lược phát triển giao thông vận tải đường bộ, trên sông Tiền và sông Hậu có 5 cặp công trình vượt sông phân bố với cự ly tương đối đều có tính đến quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tất cả các tỉnh trong khu vực nằm trên 5 tuyến trục dọc như nêu ở trên. Trong hệ thống các văn bản quy hoạch, chiến lược, cũng như các nghị quyết, chỉ thị về phát triển Đồng bằng sông Cửu Long cũng xác định thứ tự ưu tiên xây dựng các công trình này dựa trên khả năng cân đối ngân sách, cụ thể như sau:

- Ưu tiên 1: Cầu Mỹ Thuận và Cầu Cần Thơ trên trục QL1. Cầu Mỹ Thuận đã hoàn thành, cầu Cần Thơ sẽ hoàn thành năm 2009 nối thông phần lõi chính của Đồng bằng sông Cửu Long.

- Ưu tiên 2: Cầu Cao Lãnh và cầu Vàm Cống trên trục đường Hồ Chí Minh. Hiện nay ADB đã đồng ý cung cấp hỗ trợ kỹ thuật nghiên cứu hai cầu. Chính phủ và các Bộ đang xúc tiến đàm phán vay vốn ADB đầu tư cầu Vàm Cống và vốn của Chính phủ Úc để đầu tư cầu Cao Lãnh có gắng khởi công khoảng năm 2010 và hoàn thành năm 2015.

- Ưu tiên 3: Cầu Đại Ngãi và cầu Cổ Chiên trên QL60 sau khi đầu tư xong 2 cặp công trình vượt sông trên sẽ đầu tư tiếp. Hai vị trí này đang khai thác bằng phà và sẽ xem xét đầu tư khi ngân sách cho phép để nối thông vùng Nam Mang Thít với bán đảo Cà Mau.

- Ưu tiên 4: Cầu Hồng Ngự và cầu Tân Châu trên tuyến N1. Hiện nay, Bộ GTVT đã thống nhất với UBND tỉnh An Giang đầu tư trước mắt hai vị trí vượt sông bằng phà và sẽ điều các phà đang khai thác tại Cần Thơ và Rạch Miễu. Bộ GTVT cũng đã làm việc với An Giang để kêu gọi đầu tư cầu Tân Châu. Tuyến này phục vụ cho Hành lang biên giới.

1.3 Đánh giá của các cơ quan tư vấn và cơ quan chuyên môn cho thấy rằng hệ thống các trục dọc và hệ thống công trình vượt sông khu vực Tây Nam Bộ quy hoạch ổn định và hợp lý.

2. Về hệ thống đường sắt:

Trong quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt đến năm 2020 được TTGCP phê duyệt tại quyết định số 06/2002/QĐ-TTg ngày 7/1/2002 có danh mục nghiên cứu đầu tư một phần tuyến đường sắt Tp. HCM - Mỹ Tho - Cần Thơ. Hiện nay Tư vấn đã hoàn thành báo cáo đầu tư đoạn Tp. HCM - Mỹ Tho. Qua nghiên cứu cho thấy đoạn Tp. HCM - Cần Thơ có ưu thế cho vận tải cả hàng hóa và hành khách, riêng đoạn Cần Thơ - Cà Mau chủ yếu ưu thế là vận tải hành khách. Hướng tuyến đường sắt cần phải kết nối các khu vực trung tâm đô thị lớn để thu hút hàng hóa và hành khách. Do đó trong chiến lược phát triển ngành GTVT đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 Bộ GTVT đang trình Bộ Chính trị và Chính phủ thi giai đoạn 2020 - 2050 sẽ nghiên cứu xây dựng

đường sắt cao tốc TP HCM – Cà Mau. Theo nghiên cứu ban đầu của TEDIS với những nguyên tắc về nguồn hàng và vận lượng như đã nêu ở trên thì tuyến đường sắt từ TP HCM đi Cần Thơ đi gần về phía Tây tuyến đường bộ cao tốc TP HCM – Cần Thơ – Cà Mau. Điểm kết nối với TP Cần Thơ dự kiến nằm trong khu vực TP Cần Thơ hiện nay. Tuyến không đi về phía Đồng Tháp, An Giang, Cần Thơ như đề nghị của TP Cần Thơ. Trên cơ sở chiến lược được phê duyệt, Bộ GTVT sẽ triển khai theo quy định.

3. Về đề xuất của TP Cần Thơ về việc đầu tư xây dựng tuyến đường Mỹ Thuận – Đồng Tháp – Cần Thơ – Kiên Giang – Cà Mau:

3.1 *Tại Nghị quyết số 21-NQ-TW ngày 20/1/2003 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2001-2010, quyết định số 162/2002/QĐ-TTg ngày 15/11/2002 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển ngành GTVT đường bộ VN đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020, quyết định số 344/2005/QĐ-TTg ngày 26/12/2005 của TTGCP về phương hướng nhiệm vụ và kế hoạch phát triển GTVT vùng ĐBSCL đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 đều không có tuyến đường như đề xuất của TP Cần Thơ.*

3.2 Thực hiện kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại thông báo số 189/TB-VPCP ngày 3/8/2008, Bộ GTVT đã giao cho Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT (TEDI) làm việc với TP Cần Thơ và nghiên cứu khả năng bổ sung quy hoạch tuyến Mỹ Thuận – Đồng Tháp – Kiên Giang – Cà Mau. TEDI đã làm việc với Sở GTVT Cần Thơ để tìm hiểu dự án. Tuy nhiên Sở GTVT Cần Thơ không cung cấp được một văn bản chủ trương nào liên quan đến các điểm khống chế của dự án cũng như các yêu cầu cụ thể của dự án hay một nghiên cứu nào có liên quan đến khả năng và sự cần thiết đầu tư dự án. TEDI cũng đã tiến hành nghiên cứu về khả năng quy hoạch thêm tuyến đường bộ theo đề xuất của TP Cần Thơ và đã báo cáo Bộ GTVT ngày 18/9/2008. Đồng thời Bộ GTVT cũng đã yêu cầu các cơ quan tham mưu, các tổ chức tư vấn, Viện chiến lược và phát triển GTVT nghiên cứu đề xuất của UBND tỉnh Cần Thơ.

Sau khi nghe báo cáo của TEDI, Viện chiến lược và phát triển GTVT, các cơ quan tham mưu của Bộ cũng như một số chuyên gia đầu ngành, Bộ GTVT xác định việc đầu tư thêm tuyến đường bộ từ Mỹ Thuận – Đồng Tháp – Kiên Giang – Cà Mau theo đề xuất của TP Cần Thơ là không cần thiết vì:

- Vai trò tuyến này như một tuyến trục dọc. Trong khi đó hiện nay hệ thống trục dọc trong khu vực đã được quy hoạch và hình thành hợp lý, phân bố đều trên toàn khu vực. Ngoài ra nếu đầu tư tuyến như đề xuất của Cần Thơ cần phải xây dựng thêm hai cầu vượt sông Tiền và Sông Hậu. Trong khi các cầu vượt sông nằm trong ưu tiên theo quy hoạch vẫn chưa đủ điều kiện ngân sách để đầu tư và dự kiến đến năm 2050 mới hoàn thành.

- Từ Cần Thơ về Kiên Giang, Cà Mau ngoài 5 tuyến trục dọc nói trên, vừa qua Chính phủ đã đầu tư tuyến Cần Thơ – Vị Thanh dọc theo kênh Xáng – Xà No. Từ Vị Thanh theo QL61 tuyến nối về Gò Quao và kết nối với đường Hồ Chí Minh hoặc đường hành lang ven biển phía Nam về Cà Mau.

- Hướng tuyến đề xuất của Cần Thơ đi qua cả khu vực U Minh Thượng (Kiên Giang) và khu vực U Minh Hạ (Cà Mau) đây là những khu rừng quốc gia cần được bảo tồn nghiêm ngặt. Hơn nữa khu vực này là khu vực có điều kiện địa chất phức tạp nhất trong cả khu vực, việc đầu tư hết sức tốn kém.

Như vậy, qua các nghiên cứu của các chuyên gia, các cơ quan tư vấn GTVT, các cơ quan quản lý của Bộ, đã có đủ điều kiện báo cáo TTGCP việc đưa đoạn tuyến này vào quy hoạch hiện nay và đầu tư trong tương lai là không phù hợp cả về quy hoạch mạng giao thông liên vùng cũng như không phù hợp với nhu cầu vận tải, phân bổ lưu lượng và khả năng đáp ứng nguồn lực từ nay đến năm 2050.

3.2 Về việc thực hiện kết luận của Ban Bí thư “xúc tiến việc nghiên cứu xây dựng tuyến đường cao tốc Mỹ Thuận – Đồng Tháp – Cần Thơ - Kiên Giang – Cà Mau” tại Thông báo số 180-TB-TW ngày 28/8/2008 về sơ kết 3 năm thực hiện Nghị quyết 45-NQ-TW ngày 17/2/2005 của Bộ Chính trị (Khóa IX) về xây dựng và phát triển thành phố Cần Thơ trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước:

- Nếu Mỹ Thuận được hiểu phía Bắc cầu Mỹ Thuận, hiện nay Bộ GTVT đang triển khai và xúc tiến đầu tư một số dự án theo hướng tuyến phù hợp với chỉ đạo của Ban Bí thư cụ thể như sau: Từ Mỹ Thuận, tuyến đi theo QL30 về Đồng Tháp (Đoạn này Bộ GTVT đang chuẩn bị nâng cấp 4 làn xe khi đầu tư xong cầu Vàm Cống), tuyến vượt sông Tiền bằng cầu Cao Lãnh (đang xúc tiến kêu gọi nguồn vốn của Chính phủ Úc), đi theo hướng tuyến cao tốc nối với cầu Vàm Cống, vượt sông Hậu bằng cầu Vàm Cống (kêu gọi nguồn vốn của ADB), tiếp theo tuyến đi theo đường Lộ Tê - Rạch Sỏi (song song với QL80 hiện hữu) với quy mô cao tốc đang nghiên cứu và đầu tư bằng nguồn vốn EDCF. Từ đây tuyến về Cà Mau theo đường hành lang ven biển phía Nam đang đầu tư bằng nguồn vốn vay ABD-AUSAID-Hàn Quốc hoặc đường Hồ Chí Minh.

- Nếu Mỹ Thuận được hiểu là phía Nam; Từ phía Nam tuyến đi theo QL 80 đang được nâng cấp về đến khu vực cầu Vàm Cống, tuyến vượt sông Hậu bằng cầu Vàm Cống và tiếp tục đi về Kiên Giang, Cà Mau theo hướng tuyến như đã nêu phần trên.

4. Một số nhiệm vụ các đơn vị cần triển khai:

- Vụ KHĐT: Triển khai thủ tục cho phép chuẩn bị đầu tư nâng cấp QL 30 đoạn An Hữu – Cao Lãnh phù hợp với quy mô đoạn Cao Lãnh – Hồng Ngự. Chủ đầu tư là Cục ĐBVN, Tư vấn lựa chọn theo quy định hiện hành.

- TEDI có báo cáo chính thức về việc thực hiện nhiệm vụ Bộ GTVT giao nghiên cứu đề xuất của TP Cần Thơ.

- Các đơn vị: Vụ KHĐT, Vụ HT, Vụ KHCN, tổ chức vấn Bộ trưởng, Cục ĐBVN, Cục QLXD & CLCTGT, TEDIS, Công ty cổ phần tư vấn ĐTXD đường sắt, Viện chiến lược và phát triển GTVT trên cơ sở báo cáo tại hội nghị, có văn bản chính thức bình luận về đề xuất của TP Cần Thơ và gửi về Bộ GTVT trước 14h ngày 23/9/2008.

- Vụ KHĐT tổng hợp ý kiến các đơn vị và dự thảo văn bản Bộ GTVT báo cáo TTgCP về đề xuất của TP Cần Thơ.

Thừa lệnh Bộ trưởng, Văn phòng Bộ GTVT thông báo để các cơ quan, đơn vị liên quan biết và thực hiện.

Nơi nhận:

- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng (để b/c);
- Các đơn vị tham dự họp;
- Lưu VT, KHĐT.

TL. BỘ TRƯỞNG
CHÁNH VĂN PHÒNG



Nguyễn Văn Công

Danh sách tham dự cuộc họp ngày 18/9/2008.

Nội dung: Đánh giá tổng thể về mạng lưới đường bộ và kết nối các dự án khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

Chủ trì: Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức.

TT	Họ và tên	Đơn vị công tác	Chức danh
1	Tổng Trần Tùng	Tổ chuyên gia	PGS.TS
2	Nguyễn Hữu Thắng	Vụ KHĐT	P Vụ trưởng
3	Nguyễn Văn Quốc	Vụ TC	Vụ trưởng
4	Hoàng Hà	Vụ Khoa học CN	PGS.TS – P Vụ trưởng
5	Mai Văn Hồng	Vụ Hạ tầng	P Vụ trưởng
6	Trịnh Xuân Cường	Cục QLXD & CLCTGT	Cục phó
7	Mai Anh Tuấn	Cục ĐBVN	TS- Cục phó
8	Nguyễn Văn Doanh	Cục Đường sắt VN	Cục phó
9	Phạm Hữu Sơn	TEDI	Ths. TGD
10	Trần Thuật	TEDIS	Ths. PTGD
11	Đỗ Văn Hật	Công ty CPTVĐT và XDGTVT	Ths. TGD
12	Nguyễn Thanh Phong	Việc chiến lược & PTGTVT	TS. P Viện trưởng