

Đánh giá hiệu quả khai thác các tuyến đường bộ cao tốc tại Việt Nam

Evaluation of operating performance on expressway system in Vietnam

> **THS LÊ KHÁNH LINH¹, TS LÊ HOÀI LINH², NCS LÊ HÀ THIÊN ẮN³**

¹Chi nhánh Tổng công ty Thái Sơn tại Hà Nội; Email: lekhanhlinh.gts@gmail.com

²Học viện Hàng không Việt Nam; Email: linhvh@vaa.edu.vn

³Phòng Kinh tế Quận 7, TP.HCM; Email: anpktq7@gmail.com

TÓM TẮT

Trên cơ sở thực trạng việc tổ chức khai thác các tuyến đường bộ cao tốc phía Đông của Việt Nam giai đoạn từ đầu năm 2023 đến tháng 03/2024 đã xảy ra quá nhiều vụ ùn tắc và TNGT. Trong đó có nhiều vụ thảm khốc có tính hệ thống. Do vậy cần phải xem xét lại công tác đầu tư và quản lý đầu tư của QLNN có thực sự hiệu quả hay không. Bài báo đánh giá lại hiệu quả đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc phía Đông, tìm ra các tồn tại để có giải pháp điều chỉnh kịp thời các bất cập về ùn tắc, TNGT, tốc độ chạy xe....

Từ khóa: Hiệu quả đầu tư; đường bộ cao tốc; mất an toàn giao thông; tiêu chuẩn thiết kế đường; tổ chức khai thác.

ABSTRACT

Based on the current situation of organizing and exploiting the Eastern Expressway routes from the beginning of 2023 to March 2024, there have been too many congestions and traffic accidents. We must evaluate the economic development benefits brought by those routes in comparison with the number of traffic accidents, many of which are catastrophic. Therefore, it is necessary to review whether the investment and management of state authorities is really effective or not. The article aims to re-evaluate the investment efficiency of the Eastern Expressway routes and find out the shortcomings to have timely solutions to many issues including congestion, traffic accidents, driving speed, etc.

Keywords: Investment efficiency; expressway; traffic insecurity; road design standards; operation activities.

1. GIỚI THIỆU

Từ năm 2017 sau khi có Nghị quyết 437 của Quốc hội các dự án đầu tư đường bộ, đường cao tốc theo hình thức PPP tại Việt Nam có phần chững lại. Một số dự án đầu tư đường bộ cao tốc từ 2017 đến 2020 phải chuyển sang đầu tư công [1]. Qua các giai đoạn của quá trình thực hiện dự án bắt đầu từ ý tưởng, lập dự án, đến thiết kế cơ

sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công, đấu thầu và thi công cho đến năm 2023 một số dự án xây dựng đường bộ cao tốc đã được đưa vào khai thác. Quá trình khai thác đã bộc lộ nhiều sai sót, bất cập của các giai đoạn trước. Nguy hiểm hơn là có rất nhiều sự cố mất ATGT gây tai nạn chết người, hư hỏng nhiều phương tiện. Điều đó cho thấy hiệu quả đầu tư các tuyến cao tốc cần được xem xét lại từ cơ sở pháp lý, tính hiệu lực, tính hiệu quả, tính bền vững trong việc đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc của Việt Nam giai đoạn vừa qua. Mặt khác cũng cần xác định do những nguyên nhân nào và công cụ quản lý của nhà nước đã thực sự hữu hiệu chưa, cần có sự điều chỉnh bổ sung các sai sót ở khâu nào của quá trình đầu tư xây dựng để có giải pháp điều chỉnh kịp thời.

Bài báo đánh giá hiệu quả công tác đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc phía Đông của Việt Nam. Tìm ra lỗ hổng trong chỉ đạo và quyết định đầu tư cũng như việc kiểm soát đầu tư của QLNN để tìm ra giải pháp khắc phục cho trên 3.000km chuẩn bị đầu tư giai đoạn 2025 ÷ 2030.

2. THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ CÁC TUYẾN ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC CỦA VIỆT NAM GIAI ĐOẠN TỪ 2017 ĐẾN NAY

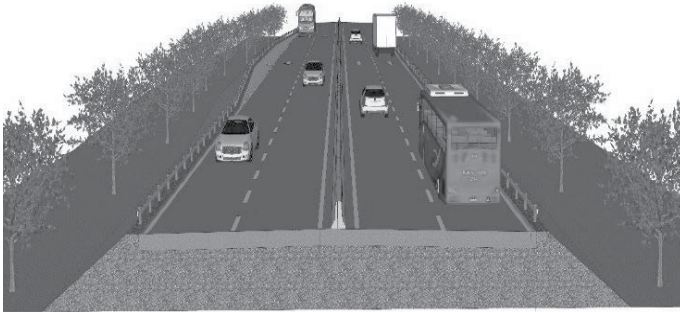
Tại kỳ họp thứ 4 Quốc hội XIV (2017) đã quyết định chủ trương đầu tư một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc Nam phía Đông, được phân chia thành 11 dự án thành phần. Trong đó, 8 dự án thành phần được đầu tư theo phương thức PPP, 3 dự án thành phần đầu tư công. Tuy nhiên do khó khăn, vướng mắc về Luật đầu tư, thu hút đầu tư, huy động vốn tín dụng, nên chỉ có 03 dự án được đầu tư theo phương thức PPP còn lại 08 dự án phải chuyển sang đầu tư công. Với tổng dự toán xấp xỉ 60.000 tỷ đồng.

Các dự án cho đến hết năm 2023 về cơ bản đã được thông xe và đưa vào khai thác. Các dự án đến nay đã giải ngân xấp xỉ 90% tổng vốn đầu tư [1].

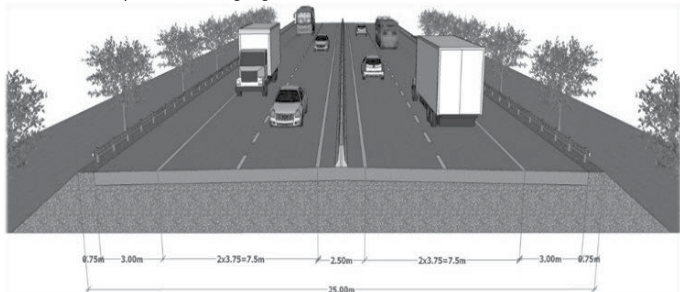
Nhưng vấn đề đặt ra hiện nay là, tại sao quá trình khai thác (kết quả của đầu tư) lại xảy ra quá nhiều bất cập về ùn tắc, về tai nạn giao thông trên các tuyến Cao tốc gây thiệt hại lớn về người và tài sản nhưng không chỉ một vài vụ mà là nhiều vụ, có tính chất hệ thống, mặt khác các vụ tai nạn nằm rải rác trên tuyến, lúc này khó có thể áp dụng cụm từ thường dùng là “điểm đen” trên các tuyến cao tốc mà phải dùng cụm từ “Tuyến đường đen” hoặc “Cao tốc tử thần”. Bị công luận, dư luận phản đối, về chất lượng tuyến đường (mặt cắt tuyến, hệ thống công trình phụ trợ, tốc độ khai thác v.v...) thậm chí cả cơ quan cảnh sát giao thông cũng có nhiều ý kiến về công tác quản lý và khai thác tuyến đường [2].

Hình 1 và Hình 2 là thiết kế cơ sở trong hồ sơ dự án cao tốc phía Đông. Thông qua thiết kế cơ sở đã có thể nhận thấy có nhiều bất

cập về khái niệm và định nghĩa về đường cao tốc. Để làm rõ các bất cập bài báo đi vào đánh giá cụ thể các dự án để rút ra các kết luận qua thực tiễn [1].



Hình 1. Quy mô mặt cắt ngang Bền = 17 m [1]



Hình 2. Quy mô mặt cắt ngang Bền = 25 m [1]

3. ĐÁNH GIÁ CÁC DỰ ÁN CAO TỐC PHÍA ĐÔNG VIỆT NAM

Khi dùng đến cụm từ đường cao tốc hiện nay của Việt Nam được hiểu là phương tiện giao thông được chạy với vận tốc tối thiểu là 100km/h trở lên. Và tối thiểu trên mỗi chiều xe chạy, có 2 làn chạy xe và 1 làn khẩn cấp. Trên tuyến phải có đầy đủ hệ thống chiếu sáng biển báo, biển cảnh giới v.v... trạm dừng chân, trạm xăng, điểm sửa chữa nhỏ và các điểm dừng đỗ để sửa chữa tạm thời mà không làm ảnh hưởng đến các phương tiện khác tham gia giao thông trên tuyến v.v... và cũng là các quy định bắt buộc khi tuyến đường được phép khai thác.

Các tiêu chuẩn, quy định nêu trên về đường bộ, đường cao tốc từ giai đoạn 2015 trở về trước được chấp hành ở mức tương đối tốt, nếu các vấn đề do giải phóng mặt bằng, thay đổi thiết kế v.v... Có thể bị chậm trễ nhưng cũng được khắc phục ngay trong thời điểm đầu của giai đoạn khai thác (Ví dụ đoạn tuyến TP.HCM - Trung Lương tại phía Nam và đoạn tuyến Pháp Vân - Cầu Giẽ tại phía Bắc). Như vậy có thể kết luận là đoạn tuyến đường bộ được đầu tư có hiệu quả về các mặt kinh tế - xã hội do đảm bảo tính kết nối vùng và giảm giá thành vận tải, giảm thời gian chạy xe, mức độ hao mòn và hư hỏng phương tiện cũng giảm, chi phí xã hội giảm, hiệu quả đầu tư cao, thông qua công tác vận tải, lưu thông hàng hóa, kết nối vùng.

Nhưng giai đoạn khai thác thí điểm vừa qua (2023 ÷ 2024) các tuyến đường bộ cao tốc phía đông của Việt Nam đã xây ra quá nhiều bất cập về TNGT, về ùn tắc do mặt cắt đường nhỏ và hẹp, đường ngập nước, sạt lở ta luy, thiếu hệ thống chiếu sáng, biển báo v.v... Có thể chứng minh qua một số tuyến dưới đây.[3-4]

3.1 Hai đoạn tuyến cao tốc đi qua địa bàn tỉnh Bình Thuận

Cả hai đoạn tuyến có tổng chiều dài là 148km sau gần 4 năm thí công được đưa vào khai thác tháng 05/2023. Quá trình khai thác đã bộc lộ những yếu kém của quản lý nhà nước trong tất cả các giai

đoạn của quá trình đầu tư để xảy ra những tổn thất không đáng có, giảm hiệu quả đầu tư cụ thể.

Đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết

Đoạn tuyến không có làn khẩn cấp (Hình 3) nạn ùn tắc, TNGT thường xuyên xảy ra do nguyên nhân đường quá hẹp, xe không dám lưu thông với tốc độ cho phép. Mặt khác một số phương tiện chạy song song trên cả 2 làn đường của 1 chiều xe chạy với tốc độ rùa bò đã làm cản trở sự lưu thông các xe phía sau, thậm chí cả đoàn xe, do hành lang pháp lý chưa có quy định tốc độ chạy xe tối thiểu, và biện pháp xử lý khi tham gia giao thông trên đường cao tốc điều đó cho thấy quy trình tổ chức giao thông rất thiếu thực tiễn.

Tại các nút giao lý trình 208 + 701; 134 + 700 ; nút giao Ba Bầu đấu nối vào cao tốc v.v... Tổ chức giao thông lộn xộn, xe đi cả 2 chiều ngược xuôi, xe máy chạy cả vào đường cao tốc vì đường không có rào chắn, lan can bảo vệ cứng.[3-4]

Công tác thoát nước dọc, thoát nước ngang, chiếu sáng biển báo đều chưa hoàn thiện rất khó lưu thông khi trời tối và mưa to.



Hình 3. Cao tốc Vĩnh Hảo - Phan Thiết giai đoạn 1, được đầu tư quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường 17m, không có làn khẩn cấp trạm dừng nghỉ

Đoạn Phan Thiết - Dầu Giây

Tuyến được thiết kế như đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết (Hình 3) không có làn khẩn cấp

Tại các nút giao đường dẫn đấu nối vào Cao tốc và Quốc lộ 55 hiện tại chưa có cầu vượt, hệ thống biển báo, biển cảnh giới chưa đầy đủ; giao thông rất lộn xộn thậm chí cả xe máy cũng đi vào Cao tốc, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn cao. Trên tuyến không có trạm dừng chân, trạm nhiên liệu, trạm sửa chữa nhỏ.

- Tại km 25+419 khi mưa to thì tình trạng ngập nước nghiêm trọng. Ngày 29/7/2023 khi trời mưa to ngập nước có chiều dài là 100m và sâu 70cm; thời gian ngập 5h tắc xe ca 2 chiều, rõ ràng đây là lỗ hổng của công tác giám sát và công tác nghiệm thu (Hình 4) khi một số hạng mục chưa hoàn thành.[3-4]



Hình 4. Nước ngập cao tốc đoạn qua xã Sông Phan khiến giao thông ùn tắc xe

3.2 Các tuyến khác khu vực Miền Trung

Tuyến Cam Lộ - La Sơn mặt cắt đường chỉ có 11m chỉ có hai làn xe chạy, (mỗi chiều 1 làn xe) không có làn khẩn cấp, không có dải phân cách cứng giữa hai chiều xe chạy, không có rào lan bảo vệ. Nếu đánh giá cả tuyến thì chỉ có những vị trí dừng xe tạm thời để

ngủ, sửa chữa nhỏ. Cả tuyến không có dải phân cách cứng ở giữa, chiều chạy xe được xác định phân cách bằng sơn kẻ đường, cực kỳ nguy hiểm khi xe chạy ngược chiều nhau bị hư hỏng (gây trực bánh xe, nổ lốp v.v...) phương tiện không có chỗ tránh vì mặt cắt đường quá nhỏ, không thoát được xe khi có phương tiện cả hai chiều bị sự cố hoặc tai nạn.

Tuyến La Sơn – Tuý Loan cũng tương tự, mặt cắt ngang quá nhỏ, hệ thống biển báo, biển hướng dẫn giao thông không đầy đủ, rất khó cho việc lưu thông nếu lái xe không chạy quen tuyến v.v...



Hình 5. Hiện trường vụ tông xe liên hoàn làm 3 người chết trên cao tốc Cam Lộ - La Sơn, sáng 18/2/2024

Hiện tại các tuyến này đã có văn bản của Bộ Công an gửi Bộ Giao thông vận tải (Tháng 8/2023) 7/11 tuyến cao tốc phía đông giai đoạn 2017 ÷ 2020 cần có bổ sung và điều chỉnh lại vì nguy cơ tiềm ẩn về mất ATGT quá cao.

Hiện tại Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cũng đã có ý kiến phải đầu tư bổ sung giai đoạn 2 ngay trước mắt là 4 tuyến và nhất thiết phải có trạm dừng nghỉ, vì quá nhiều nguy cơ tiềm ẩn từ khâu lập dự án, thiết kế, đến tổ chức khai thác, quan điểm dịch vụ v.v...



Hình 6. Cao tốc Cam Lộ - La Sơn đoạn không có dải phân cách cứng - không làn khẩn cấp

3.3 Đánh giá chung công tác đầu tư các dự án đường bộ cao tốc phía Đông

Việc đầu tư các tuyến cao tốc là hoàn toàn đúng chủ trương của việc phát triển kinh tế xã hội Việt Nam giai đoạn từ 2015 đến 2030 và việc này đã được đưa vào Nghị quyết của Quốc hội (QHXI/2017), là hoàn toàn đúng mục tiêu phát triển kinh tế đất nước. Nhưng công tác chuẩn bị đầu tư, thiết kế cơ sở, lập dự án, thiết kế kỹ thuật, đấu thầu v.v... lại được chia làm 2 giai đoạn đầu tư và ở giai đoạn đầu tư lần 1 hầu hết các tuyến cao tốc phía Đông chưa làm đúng các tiêu chuẩn quy định về đường cao tốc. Có thể đưa ra các kết luận sau:

- Các tuyến đường đưa vào khai thác hầu hết chưa đủ điều kiện từ làn xe chạy, đến làn khẩn cấp, dải phân cách, biển báo, đèn tín hiệu, các trạm dừng nghỉ, chức năng công tác đầu nối v.v...

- Công tác nghiệm thu của nhà nước quyết định cho phép khai thác nhưng chưa đảm bảo hoặc bị các áp lực phải nghiệm thu dẫn đến việc nghiệm thu không đầy đủ hoặc sai quy định.

- Các quy định rõ trách nhiệm người đứng đầu khi quyết định đầu tư còn nhiều sai sót và trách nhiệm của người đứng đầu ký cho phép tuyến đường đưa vào khai thác.

- Năng lực chuyên môn, tính trách nhiệm của một bộ phận cán bộ có vấn đề.

- Công tác tuần tra, kiểm tra trên tuyến thiếu kịp thời, chưa tìm ra các sai sót trên đoạn tuyến để có các phương án khắc phục kịp thời.

Tóm lại công tác đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc từ năm 2017 đến nay có nhiều sai phạm cần có sự điều chỉnh kịp thời nhằm tránh thất thoát đầu tư, hiệu quả đầu tư thấp, mất an sinh xã hội quá cao.

3.4. Đánh giá hiệu quả đầu tư dưới góc độ khai thác

Mục tiêu đầu tư: Chính phủ Việt Nam đã làm đúng và tốt theo Nghị Quyết của Quốc hội (QHXIV/2017) về sự phát triển cơ sở hạ tầng GTVT

Hiệu quả công tác đầu tư: Để làm rõ hiệu quả công tác đầu tư hệ thống đường cao tốc dưới góc độ khai thác, bài báo đánh giá sâu dưới góc độ ATGT để làm rõ hiệu quả các dự án đường cao tốc thông qua một số dẫn chứng cụ thể thời điểm từ tháng 01 đến tháng 02/2024.

Vào thời gian khoảng 1 tháng (Tết Nguyên đán) trên các tuyến cao tốc phía Đông của Việt Nam đã xảy ra hàng chục vụ tai nạn lớn (không kể va chạm nhỏ). Theo thống kê của Tổng công ty cổ phần dịch vụ kỹ thuật đường Cao tốc (VECF) đoạn tuyến Phan Thiết – Dầu Giây trong 10 tháng hoạt động đã xảy ra gần 100 vụ tai nạn lớn nhỏ (5/2023 ÷ 2/2024) điển hình như đoạn tuyến Cam Lộ - La Sơn ngày 18/2/2024 TNGT gây chết 3 người bị thương 2 người. 20 ngày sau TNGT lại xảy ra tiếp chết 2 người, bị thương 7 người v.v...(phụ lục) các vụ va chạm nhỏ, ùn tắc luôn xảy ra có tính chất thường trực được các lái xe thoải thuận với nhau để giải quyết thông đường, tránh mất thời gian chờ đợi cơ quan chức năng giải quyết sẽ tốn kém thời gian hơn và thậm chí còn hư hỏng hàng hoá (hàng đông lạnh) gây nhiều hệ lụy sau này).

Chiều 28/02/2024 Ông Lê Hồng Điệp Trưởng Phòng Quản Lý bảo trì Cục đường bộ Việt Nam đã phát biểu với nội dung “cả công tác đầu tư, thiết kế, khai thác đang có vấn đề, cần có sự điều chỉnh gấp”.

Ngày 11/3/2024 Chính phủ đã phải có công điện gửi Bộ Giao thông vận tải, ban ATGT, tỉnh Thừa Thiên Huế, nghiên cứu kiểm chế tai nạn trên các tuyến cao tốc, nhất là tuyến Cam Lộ - La Sơn.

Tại hội thảo “Công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên các tuyến cao tốc” do Cục cảnh sát giao thông Bộ Công an tổ chức sáng 19/3/2023 đã có nhiều đóng góp nhưng quan điểm của nhóm tác giả tại hội thảo chưa chỉ đích danh hay nguyên nhân chính và cũng là những nguyên nhân đầu tiên gây mất ATGT là do công tác quyết định đầu tư và công tác thẩm định dự án đầu tư của QLNN.

Điểm qua sơ bộ với trên 1.000km đường cao tốc phía Đông Việt Nam và một số tuyến đã xây dựng trước cho thấy tình hình TNGT gia tăng với tốc độ cao gây thiệt hại quá nhiều người và tài sản. Trong đó có nhiều vụ tai nạn thảm khốc không thể tính được thiệt hại và hậu quả lâu dài.

Đứng trên định nghĩa và quy chuẩn về đường cao tốc Việt Nam hiện nay đang áp dụng để thiết kế và tổ chức khai thác là cả vấn đề lớn, liên quan đến tính mạng con người và tài sản mà các cơ quan quản lý nhà nước đang mập mờ, chưa giải thích rõ ràng, trên công luận và dư luận và có các giải pháp xác đáng.

Đứng trên góc độ hiệu quả đầu tư cần xem xét lại nguyên nhân nào mà các tuyến đường bộ cao tốc xảy ra nhiều tai nạn quá mức bình thường mà các nhà quản lý cần có sự điều chỉnh gấp để đảm bảo tính hiệu quả, hiệu lực của QLNN.

3.5. Nguyên nhân tại nạn giao thông trên các tuyến cao tốc

- Tai nạn giao thông, xe chạy chậm trên cao tốc, lái xe không chấp hành Luật Giao thông v.v... có nhiều nguyên nhân, có thể kể đến một số nguyên nhân cơ bản sau:

- Về nền, mặt đường (độ dính bám của mặt đường, siêu cao, bán kính đường cong đứng, nằm v.v...) (*);
- Hệ thống biển báo, biển chỉ dẫn, đèn tín hiệu (*);
- Hệ thống chiếu sáng, thoát nước (*);
- Tình trạng kỹ thuật xe;
- Trạng thái tâm lý, sức khoẻ lái xe khi tham gia lái xe đường dài
- Sự chấp hành luật giao thông và các quy định về lái xe trên cao tốc, ý thức của lái xe;
- Hệ thống phối hợp kiểm soát của các đơn vị quản lý (công tác tuần tra, mật độ tuần tra, thời điểm tuần tra v.v...) đánh giá, đưa giải pháp khắc phục;
- Các điểm dừng nghỉ cho lái xe phục hồi sức khỏe và đáp ứng tiện nghi sinh hoạt của hành khách (*);
- Công tác đào tạo lái xe nói chung, xe vận chuyển hành khách và tải lớn nói riêng;
- Quyết định đưa tuyến đường vào khai thác của quản lý nhà nước khi chưa đủ điều kiện (*);

Dấu (*) là các nguyên nhân về đường giao thông.

Với 10 nguyên nhân cơ bản trên, có 5 nguyên nhân về thực trạng đường và công tác quản lý đường bộ. Dưới góc độ chỉ đạo và quyết định đầu tư, QLNN cần có các biện pháp tháo gỡ kịp thời nhằm giảm thiểu TNGT, tăng tốc độ khai thác để đảm bảo hiệu quả công tác đầu tư.

3.6. Đánh giá chung và biện pháp trước mắt

Việc đánh giá các nguyên nhân gây tai nạn nói trên thuộc chuyên ngành riêng do lực lượng công an đảm nhận.

Đứng dưới góc độ đầu tư và hiệu quả đầu tư thì việc đầu tư các tuyến cao tốc phía Đông còn quá nhiều bất cập, gây nhiều hệ lụy đến an sinh xã hội, thiệt hại cho nền kinh tế hiệu quả đầu tư thấp dưới các góc độ sau:

- Đầu tư theo hai giai đoạn là quá lãng phí vốn đầu tư công bởi vì “giai đoạn 1” mặt cắt tuyến quá hẹp, không đảm bảo cho hai chiều xe chạy khi tham gia giao thông với tốc độ cao. Mặt khác, khi đầu tư “giai đoạn 2” về xây dựng một tuyến đường phải bắt buộc tuân thủ theo quy định là khảo sát đánh giá hướng tuyến, địa chất, địa hình tuyến, mặt cắt tuyến, số làn xe chạy v.v... đánh giá sự biến đổi của địa chất, của môi trường, thiết kế, thi công, nghiệm thu, bảo hành, khai thác. Mặt khác hai phần đường thì công vào các thời điểm khác nhau mặc dù trên một nền địa chất, nhưng rất khó khi chấp nối dọc tuyến về độ lún, về siêu cao, tính đồng nhất của vật liệu v.v... và suất đầu tư sẽ quá cao, chi phí đầu tư lớn, hiệu quả thấp.

- Các chi phí cho phương án đảm bảo giao thông giai đoạn 1 quá lớn nếu muốn kiểm chế TNGT và khả năng thông xe của tuyến. Bởi chỉ còn duy nhất một cách trước mắt là tăng tần suất tuần tra gần như liên tục 24/24 nhưng một số tuyến sẽ gặp khó khăn vì mỗi chiều đường chỉ có 1 làn xe lại không có làn khẩn cấp (Cam Lộ - La Sơn) do vậy xe tuần tra cũng khó vượt, khó đỗ xe khi có các tình huống bất thường phải xử lý nhất là ban đêm, các giải pháp để xuất hiện tại của QLNN như cấm xe tải lớn, kê vế lại mặt đường, bổ sung chiếu sáng dọc tuyến, giảm tốc độ chạy xe, đào tạo lại kỹ năng chạy xe trên cao tốc v.v... chỉ là đối phó, do tổn kém chi phí, hiệu quả đầu tư thấp.

- Nguồn vốn đáp ứng cho hơn 1.000km đường thi công giai đoạn 2 quả thực Chính phủ khó lo nổi ngay, khi phương thức PPP chưa thu hút được đầu tư, mà còn đang phải gồng mình giải quyết các tổn động của phương thức BOT (8 dự án) do việc buông lỏng quản lý thua lỗ và cuối cùng Chính phủ phải gánh chịu.

- Tổn kém chi phí và thời gian cho công tác khảo sát, thiết kế, lập dự án, đấu thầu lựa chọn nhà thầu thi công,...

Như vậy việc quyết định đầu tư và cho phép tổ chức khai thác 11 tuyến cao tốc phía Đông cần được điều chỉnh ngay mặc dù tổn kém chi phí. Vấn đề này phải có sự nhìn nhận nghiêm túc dưới góc độ QLNN và quyết tâm cao của cả hệ thống chính trị.

3.7. Biện pháp lâu dài

- Bắt buộc phải làm thêm 1 tuyến đường song song hoặc mở rộng tuyến tối thiểu gấp đôi và các công trình phụ trợ khác (trạm nhiên liệu, dừng nghỉ, bảo dưỡng sửa chữa v.v...) nhằm đảm bảo cho công tác vận tải được an toàn và thông suốt.

- Kéo dài đường dẫn vào cao tốc để người lái thích nghi với hệ thống biển báo, biển chỉ dẫn, tốc độ chạy xe v.v... nhằm tạo phân xạ có điều kiện khi tham gia giao thông trên Cao tốc.

- Tăng cường và minh bạch phản biện xã hội trong công tác phản biện đầu tư, có thêm các quy định về trách nhiệm với chủ thể quyết định đầu tư và hội đồng nghiệm thu nhà nước.

- Duy trì công tác phối hợp tuần tra, kiểm tra của lực lượng thanh tra giao thông, cảnh sát giao thông trên tuyến.

4. KẾT LUẬN

Bài báo nêu ra một số bất cập trong công tác đầu tư, do không được nghiên cứu cẩn trọng, thấu đáo trên tất cả các góc độ của trách nhiệm QLNN khi quyết định đầu tư. Các tuyến đường bộ cao tốc phía đông giai đoạn 2017 ÷ 2025 đã gây ra nhiều hệ lụy với hậu quả và mức độ thiệt hại lớn kể cả trước mắt và lâu dài.

Mặt khác do đặc điểm của công trình giao thông có tính xã hội hoá cao, liên quan nhiều đến tính mạng con người và tài sản của xã hội. Cũng như các thiệt hại về môi trường và an sinh xã hội. Trong khi đó vốn đầu tư công trình giao thông lại rất lớn thời gian đầu tư dài.

Do đó QLNN cần có các nghiên cứu thấu đáo, cẩn trọng trong việc chỉ đạo công tác đầu tư và việc quy trách nhiệm tập thể, cá nhân, nhằm tránh các hiện tượng sai sót gây thiệt hại đến tính mạng con người và tài sản, giảm hiệu quả đầu tư bởi tính hiệu lực của hệ thống văn bản chỉ đạo thấp, còn dàn trải cho nhiều ban ngành, do vậy trách nhiệm cũng sẽ dàn trải, khó có thể hoặc không bao giờ đưa ra được phương án đầu tư có hiệu quả cao, cũng như loại trừ được nhóm lợi ích.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tổng Công ty tư vấn thiết kế Giao thông vận tải (2021), Báo cáo DABT xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc Nam phía Đông giai đoạn 2017-2020.
2. Hội thảo 19/03/2023 Công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên các tuyến Cao tốc” do Cục cảnh sát giao thông Bộ Công an tổ chức.
3. Sở GTVT tỉnh Bình Thuận (2023), Báo cáo số 1808/SGVTBT về việc tham mưu đề nghị Bộ GTVT giải quyết các bất cập của đường cao tốc phía Đông qua địa bàn tỉnh Bình Thuận.
4. UBND tỉnh Bình Thuận (2023), Đề xuất các giải pháp đảm bảo ATGT trên các tuyến cao tốc đi qua địa bàn tỉnh Bình Thuận.
5. Quốc hội (2022), Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025.
6. Bộ GTVT (2023), Báo cáo tình hình triển khai dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025.
7. Bộ GTVT (2023), Báo cáo Số 7386/BC-BGTVT về tình hình triển khai các công trình, dự án quan trọng quốc gia trọng điểm ngành GTVT.