Các giải pháp phát triển đường sắt tại Đồng bằng Sông Cửu Long

Railway development solutions in the Mekong Delta

Trịnh Văn Chính
Center for Environment and Transport Development (CETD)
TP. HCM, Việt Nam
trinhvchinh@yahoo.com

Nguyễn Trọng Tâm
Trường Đại học Giao thông vận tải TP. HCM
TP. HCM, Việt Nam
trongtam.nguyen@ut.edu.vn

***Tóm tắt*–Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), một vùng kinh tế quan trọng của đất nước, Với trên 17 triệu người, ĐBSCL sản xuất phần lớn gạo và các sản phẩm nông nghiệp của đất nước. Trong các năm qua giao thông vận tải được phát triển, nhưng chưa có giao thông dường sắt, một loại hình giao thông quan trọng trong phát triển kinh tế-xã hội. Bài viết trình bày tổng hợp một số nghiên cứu về phát triển đường sắt Đồng bằng sông Cửu Long, trong những năm gần đây, đề xuất phát triển đường sắt đô thị loại hình đường sắt nhẹ (LRT), đề xuất ý tưởng phát triển bền vững các đô thị xung quanh các ga dọc theo đường sắt TP. HCM- Cần Thơ, theo quan điểm TOD, nhằm mục tiêu góp phần phát triển kinh tế xã hội khu vực. Để phát triển đường sắt ĐBSCL, cần có các cơ chế chính sách phù hợp và các giải pháp đột phá.**

Từ khóa–Phát triển giao thông vận tải bền vững, đường sắt nhẹ, đường sắt quốc gia, Phát triển theo định hướng giao thông công cộng TOD, Đồng bằng sông Cửu Long.

***Abstract*–The Mekong Delta (DBSCL), an important economic region of the country. With over 17 million people, the Mekong Delta produces most of the rice and agricultural products of the country. Over the years, Transport sector has been gradually developed; but there is no railway transport, an important form of transport in socio-economic development. The paper presents studies on railway development in the Mekong Delta in recent years, proposing development of LRT - urban railways in the cities of Mekong Delta and idea on sustainable development of urban areas around stations along the railway HCMC-Can Tho, from the TOD point of view, to contribute to socio-economic development of the region. In order to develop the Mekong Delta railway, it is necessary to have appropriate mechanisms and policies and breakthrough solutions.**

Keywords–Sustainable transport development, LRT-urban railway, National railway, TOD, Mekong Delta.

I. GIỚI THIỆU

Đồng bằng Sông Cửu Long (ĐBSCL) có 13 tỉnh, thành phố, năm 2021 dân số 17,422 triệu người, diện tích 40 ngàn 548 km^2, khu vực có tiềm năng kinh tế lớn, là vựa lúa lớn nhất của cả nước, là vùng trọng điểm thủy sản, trái cây, nông sản; hàng năm đóng góp khoảng 90% sản lượng gạo, 70% sản lượng trái cây, 60% kim ngạch xuất khẩu thủy sản cả nước. Tỷ lệ đô thị hóa của ĐBSCL năm 2021 là 26,4 % thấp so với Miền Đông Nam Bộ là 66,4%, toàn quốc tỷ lệ này là 37,1%, TPHCM là 79 % (nguồn: NGTK năm 2021).

Giao thông vận tải: Mạng lưới đường bộ những năm qua được quy hoạch, nâng cấp, xây mới, bao gồm các trục dọc, ngang và hệ thống đường vành đai liên kết với nhau. Nhiều trục quốc lộ đã và đang được nâng cấp, xây mới, như: mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Trung Lương – Cần Thơ; đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Trung Lương và Trung Lương - Cần Thơ; tuyến Hành lang ven biển phía Nam, tuyến Lộ Tẻ Rạch Sỏi, tuyến N2 Cao Lãnh – Vàm Cống, đường Nam Sông Hậu, Quản Lộ - Phụng Hiệp, các cầu vượt sông Tiền, vượt sông Hậu... đã đưa vào sử dụng. Các cảng hàng không và các tuyến đường sông được hoàn thiện… Giao thông đã góp phần kết nối khu vực với các cảng sông, biển, két nối liên vùng, kết nối giao lưu thương mại quốc tế …

Hàng hóa ĐBSCL năm 2020 khoảng 165-170 triệu tấn, tăng 7,5-8%/năm. Lượng khách ĐBSCL tăng nhanh 8-8,5%/ năm, nhưng hạ tầng giao thông vận tải ĐBSCL vẫn đang còn là điểm yếu, điểm nghẽn trong phát triển cho vùng, chưa có loại hình giao thông chủ lực đường sắt ...

II. CÁC TUYẾN ĐƯỜNG SẮT QUY HOẠCH VÀ Ý TƯỞNG ĐỀ XUẤT

A. Đường sắt quốc gia

Tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ, tuyến giao thông huyết mạch nối TP HCM, với Cần Thơ, Đồng Bằng Sông Cửu Long. Tuyến đường sắt này đã được nêu trong nhiều văn bản nhà nước, như: Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng kinh tế trọng điểm vùng ĐBSCL (2014); Điều chỉnh Quy hoạch xây dựng ĐBSCL đến 2020 và tầm nhìn 2025 (2018); Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050, 1769/QĐ-TTg, 2021 [1,2].

Năm 2013, Bộ GTVT đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết tuyến đường sắt TP. HCM–Cần Thơ, theo văn bản số 2563/QĐ- BGTVT, tuyến dài 173,677 km đi từ ga An Bình đến ga Cái Răng, đường đôi, khổ đường 1435mm. Đoạn tuyến từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 139,677 km có 10 ga, đi sát các đô thị Tân An, Mỹ Tho, Vĩnh Long (Phương án 1 trong Hình 1).

Các năm 2017, 2018, nhóm nghiên cứu đã cùng các đối tác, nghiên cứu đề xuất ý tưởng điều chỉnh cục bộ hướng tuyến, đi theo hướng phía tây của tuyến đường

bộ cao tốc TP. HCM – Trung Lương [3], qua các khu đất nông nghiệp cách các khu đô thị đã phát triển như Tân An, Mỹ Tho… từ 1 đến 3 km, nhằm tăng tiềm năng phát triển quỹ đất, thuận lợi cho dự án, giảm thiểu đền bù giải phóng mặt bằng. Các phương án nêu tronh Hình 1:

- Phương án 2A: từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 139 km, có 9 ga.
- Phương án 2B: từ Tân Kiên đến Cái Răng dài 135,5 km, có 9 ga.

Năm 2022, Nhóm nghiên cứu đã phối hợp với Viện Nghiên cứu Vùng và Đô thị (IRUS), nghiên cứu đề xuất ý tưởng điều chỉnh đoạn tuyến đường sắt TP. HCM – Cần Thơ khu vực TP. HCM, đã đề xuất một số phương án sơ bộ, chuyển tuyến đường sắt quy hoạch từ giáp đường Vành Đai 2 sang tiếp cận Vành Đai 3, nhằm giảm thiểu kinh phí đền bù giải phóng mặt bằng, trong điều kiện dọc theo Vành đai 2 hiện đã đô thị hóa nhanh, có nhiều khu dân cư dọc hành lang; tại Vành Đai 3, hành lang quy hoạch tuyến hầu hết chưa đô thị hóa [8].

Hình 1. Đề xuất phương án quy hoạch tuyến *(nguồn: TEDI South, 2018)*

Đồng thời, đề xuất ý tưởng nắn chỉnh cục bộ tuyến đường sắt, sau khi qua ga Vĩnh Kim (PA 1), hoặc qua ga Trung Lương (PA 2A, PA 2B) tuyến sẽ đi thẳng qua khu vực Chợ Lách (Bến Tre), qua Vĩnh Long và đến ga Cần Thơ (Cái Răng, Cần Thơ), giảm bớt gần 10km tuyến, giảm chi phí đầu tư, đường sắt thu hút thêm khu vực tỉnh Bến Tre, tuyến thẳng sẽ thuận lợi cho nâng cao chất lượng vận hành về tốc độ và chi phí vận hành…

Các ý tưởng đề xuất đã được nêu tại Hội Thảo "Thúc đẩy Dự án Vành đai 3- Động lực mới cho Vùng Kinh tế trọng điểm Phía Nam, ngày 02-12-2022, đã thu hút sự quan tâm trong Hội thảo.

B. Đường sắt đô thị

Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 8893:2011, nêu: đường sắt nhẹ Light Rail Transit (LRT) là loại hình đường sắt đô thị, năng lực chuyên chở từ 20.000 đến 40.000 người/hướng/giờ, đặc trưng cho Đường sắt đô thị chuyên chở khối lượng trung bình.

Luật Đường sắt -2017: Đường sắt đô thị kết nối hiệu quả các phương thức vận tải khác trong đô thị để chuyên chở hành khách. Công trình đường sắt đô thị phải được đấu nối không gian và đấu nối kỹ thuật với các công trình lân cận, đáp ứng tính đồng bộ theo quy hoạch đô thị.

LRT là loại hình đường sắt đô thị rất phổ biến tại các thành phố trên thế giới, hiện có trên 230 thành phố sử dụng LRT, (nguồn: Wikipedia), năng lực LRT bằng 1/3 đến1/2 năng lực tuyến metro, tốc độ trung bình 30-60km/h, chi phí đầu tư LRT khoảng 1/5 đến 1/3 chi phí đầu tư metro. Trên toàn nước Mỹ, (ngoại trừ LRT Seattle- có một số hầm) chi phí đầu tư khoảng 21,875 triệu USD/km, nguồn: (LRT, Wikipedia, 2023).

Phát triển đường sắt đô thị - LRT là cần thiết, phù hợp với các tuyến trục của đô thị chưa phải là quá lớn; trong các đô thị lớn, LRT cũng được sử dụng trên các tuyến quan trọng, như: tại thành phố Calgary Canada, 1,3 triệu dân, có 2 tuyến LRT – dài 59,9 km, 45 ga, lượng khách 199,200 ngàn khách/ ngày, 35,522 triệu lượt khách/năm; tại San Fransico dân số 0,815 triệu, có 7 tuyến LRT, dài 62,6 km, chở 78,7 ngàn khách/ ngày, 15,52 triệu lượt khách/năm ; Matscova dân số 13 triệu dân, có 40 tuyến LRT – loại xe điện mặt đất (tram), dài 418km, chở khoảng 207 triệu lượt khách/năm…

Các nghiên cứu về đường sắt đô thị, loại hình đường sắt nhẹ - LRT cho đô thị trong ĐBSCL, được chuyên ngành Kỹ thuật Giao thông, ĐH GTVT TPHCM tiến hành. Phương pháp nghiên cứu gồm: Xem xét tình hình kinh tế - xã hội, Đánh giá giao thông khu vực nghiên cứu, Quy hoạch phát triển khu vực các năm tương lai, Dự báo nhu cầu giao thông – Mô hình 4 bước, Nghiên cứu kinh nghiệm thế giới, Đề xuất quy hoạch tuyến LRT, Hiệu quả kinh tế, tài chính, môi trường…

❖ *Đường sắt đô thị tại thành phố Cần Thơ*

Nghiên cứu về đường sắt nhẹ LRT tại thành phố Cần Thơ đã được tiến hành các năm 2015-2018 [4], đề xuất ba tuyến sau:

- Tuyến 1 từ trung tâm TP Cần Thơ, công Viên Lưu Hữu Phước lên phía bắc dọc theo QL 91, khoảng 22 km đến bến xe khách Ô Môn. Ưu tiên trước 12 km đi qua sân bay Cần Thơ, đến khu vực Trà Nóc, nơi dự kiến bố trí depot.
- Tuyến 2 từ công viên Lưu Hữu Phước đi về phía tây qua khu vực Đại học Cần Thơ đi đến gần giao lộ QL 61C & QL 1A, dài 7,5 km, dự kiến có depot thứ 2.

- Tuyến 3 từ công Viên Lưu Hữu Phước đi theo đường Quang Trung đến khu vực cảng Cái Cui, dài khoảng 9km. Cả 3 tuyến được dự kiến bố trí trên cầu cao.

Hình 2. Sơ đồ 3 tuyến LRT Cần Thơ được nghiên cứu

❖ *Đường sắt đô thị thành phố Rạch Giá, Kiên Giang*

Thành phố Rạch Giá, từ 2017-2018 nghiên cứu đường sắt nhẹ tuyến xe điện mặt đất, từ trung tâm thành phố (giao lộ Trần Phú & Nguyễn Bỉnh Khiêm) đi theo đường Trần Phú, Ngô quyền, Lạc Hồng, Nguyễn Trung Trực, CMT 8 đến sân bay Rạch Giá, dài khoảng 11 km, 12 ga trạm [5].

Hình 3. Sơ đồ tuyến LRT tại thành phố Rạch Giá

❖ *Đường sắt đô thị tại Long An*

Thành phố Tân An: 2018, nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ LRT Tân Kiên – Bến Lức –Tân An, dài khoảng 33 km, một phần lớn dự kiến đi trên cao, mục tiêu phát triển hành lang đô thị dọc theo quốc lộ 1A với giao thông công cộng hiện đại, giai đoạn 1 Bến Lức – Tân Kiên khoảng 14km, 13 ga trạm [6].

Hình 4. Sơ đồ tuyến LRT Bến Lức – Tân Kiên

III. PHÁT TRIỂN TOD VÀ CÁC CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH

A. Phát triển giao thông định hướng công cộng TOD

Từ năm 2015, nhóm nghiên cứu - giảng viên và sinh viên công trình giao thông đã triển khai một số nghiên cứu phát triển các một số ga dọc tuyến đường sắt quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh-Cần Thơ theo quan điểm định hướng giao thông công cộng (Transit Oriented Development (TOD)) từ kinh nghiệm các nước trên thế giới.

Khu vực xung quanh các ga đường sắt sẽ hình thành đô thị mới, thu hút lao động, tạo công ăn việc làm tại địa phương, góp phần vào quá trình đô thị hóa chủ động và giảm thiểu di dân từ các tỉnh ĐBSCL đến các tỉnh thành phố khác do việc làm. Đồng thời việc phát triển theo định hướng TOD sẽ thu hút được các sự quan tâm của các nhà đầu tư tư nhân nhờ nguồn lực từ phát triển quỹ

không gian trong đô thị quanh nhà ga

Hình 5. Ý tưởng Quy hoạch đô thị ga Trung Lương 471 ha, dự trữ 285 ha

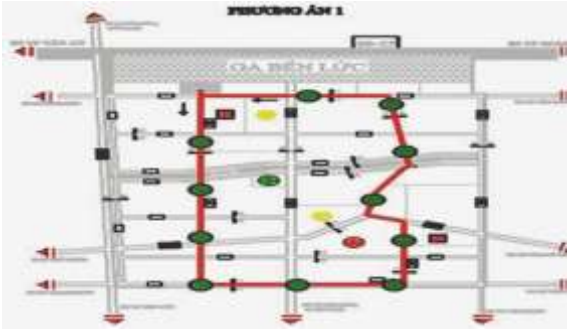
Nhóm tác giả đã thực hiện nghiên cứu theo ý tưởng phân khu chức năng đô thị, có các khu vực dành cho trường học, bệnh viện, các khu vực dịch vụ thương mại tài chính, vui chơi, giải trí, phát triển công nghiệp sạch, nông nghiệp công nghệ cao, làng nghề truyền thống…

Hình 6. Ý tưởng đô thị ga Cai Lậy & phân khu chức năng

Trên cơ sở nghiên cứu các tổng hợp lý luận về phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng - Transit Oriented Development, Urban TOD, Neighborhood TOD và hình thái đô thị - mô hình cộng đồng (Transit Oriented Community TOC) … Nhóm đã nghiên cứu các tiêu chí phát triển đô thị xanh, (Research Criterial Set for planning of Green station-urban development along HCMC – Can Tho High Speed Rail), đề xuất phát triển giao thông trong khu đô thị -

UNIVERSITY OF TRANSPORT HOCHIMINH

ga, đô thị xanh, phát triển bền vững, sử dụng xe buýt điện, có tuyến buýt thu gom, tuyến buýt kết nối với ga đường sắt TPHCM-Cần Thơ.



Hình 7. Ý tưởng tuyến buýt thu gom tại ga Bến Lức

B. Các chủ chương, chính sách định hướng

Hiện nay Chính phủ đang định hướng tập trung nguồn lực vào phát triển hạ tầng đường sắt, cụ thể như Quyết định số 1789/QĐ-TTg năm 2021, đã nêu Tuyến đường sắt TPHCM – Cần Thơ nằm trong quy hoạch Mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2030. Các ga đầu mối hàng hóa là An Bình, Tân Kiên, ga đầu mối hành khách là ga Tân Kiên…

Kết luận của Bộ Chính trị số 49-KL/TW nêu: tuyến đường sắt Thành phố Hồ Chí Minh-Cần Thơ đầu tư bằng phương thức đối tác công-tư (PPP) hoặc phương thức đầu tư khác phù hợp.

Tuy nhiên việc hiện thực hóa xây dựng hạ tầng giao thông đường sắt đòi hỏi rất nhiều nguồn lực, các chính sách mạnh mẽ, nhóm tác giả qua nghiên cứu kinh nghiệm về PPP trên thế giới, nghiên cứu chủ trương nhà nước, đưa ra các đề xuất như sau:

- Chú trọng đổi mới tư duy trong lãnh đạo, chỉ đạo, nâng cao nhận thức của các cấp và người dân về vai trò, vị trí, lợi thế của phương thức giao thông vận tải đường sắt, tạo sự thống nhất, quyết tâm cao trong phát triển giao thông vận tải đường sắt. Hoàn thiện các cấp độ quy hoạch giao thông vận tải đường sắt trong tổng thể Quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng;
- Cần hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi… Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt;
- Chú trọng ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công,… đa dạng hóa nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công-tư (hợp đồng BT, BOT, BTO, TOD...);

IV. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Để phát triển đường sắt khu vực ĐBSCL, trên cơ sở nghiên cứu của nhóm tác giả, căn cứ các văn bản chiến lược, quy hoạch, Luật liên quan của nhà nước đã ban hành, cần xây dựng, cần ban hành các cơ chế chính sách chi tiết, cụ thể phù hợp để tạo được các giải pháp đột phá cho khu vực. Bài báo đưa ra những kiến nghị sau đây.

Tuyến đường sắt quốc gia TP. HCM-Cần Thơ cần được nghiên cứu chi tiết, phù hợp với điều kiện thực tế về giá trị đền bù, tính tiếp cận, giải phóng mặt bằng… , cũng như, theo với sự phát triển của trình độ khoa học công nghệ hiện nay;

Chú trọng phát triển đường sắt nhẹ tại các thành phố khu vực ĐBSCL theo quy mô dân số và sự phát triển;

Phát triển đường sắt kết hợp với TOD, là một khuynh hướng tất yếu, cần được nghiên cứu chi tiết khi phát triển dự án để giúp thu hút nguồn vốn cho dự án;

Nâng cao vai trò chủ đạo của Nhà nước trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao theo Luật đường sắt;

Thu hút mạnh mẽ các nhà đầu tư, thúc đẩy dự án xây dựng tuyến đường sắt, cần nghiên cứu cụ thể hóa, kết hợp đặc thù của ĐBSCL, có các cơ chế chính sách liên quan để khuyến khích lĩnh vực tư nhân tham gia, bảo đảm việc quản lý của Nhà nước;

Chú trọng dành quỹ đất, quy hoạch đất đô thị quanh ga, từng bước triển khai theo hướng đấu giá quyền sử dụng đất, tạo thêm nguồn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt;

Xây dựng, ban hành cơ chế đặc thù cụ thể cho ĐBSCL, khuyến khích mọi thành phần kinh tế trong nước, nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắ,t theo các phương thức đối tác công-tư (hợp đồng BTL, BTO+BTL);

Xây dựng cơ chế khai thác quỹ đất đặc thù của ĐBSCL cho các dự án, đặc biệt là cho các dự án đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị... để huy động nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch và quản lý của Nhà nước.

REFERENCES

[1] Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, "Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050", số 1769/QĐ- TTg, 2021.

[2] Quyết định của Bộ GTVT, "Phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ", số 2563/QĐ-BGTVT 8-2013.

[3] TEDI South-Viện Phương Nam, "Báo cáo đề xuất dự án tuyến đường sắt Tp. Hồ Chí Minh – Cần Thơ", 2017.

[4] Hồ Văn Lời, "Nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ (LRT) Ô Môn- Cái Cui trên địa bàn thành phố Cần Thơ", Luận văn ThS, ĐH GTVT TP HCM, 2016-2018.

[5] Huỳnh Minh Tân, "Nghiên cứu đề xuất tuyến giao thông khối lượng lớn trên hành lang Rạch Giá – Rạch Sỏi", Luận văn ThS, ĐH GTVT TP HCM, 2017-2018.

[6] Phạm Chí Khang, "Nghiên cứu phát triển tuyến đường sắt nhẹ (LRT) Tân Kiên – Bến Lức –Tân An", Luận văn ThS, ĐH GTVT TPHCM, 2018- 2019.

[7] Trinh Van Chinh, "Survey and Proposals for TOD Surrounding Area of Metro Stations", The Eastern Asia Society for Transportation Studies, Proceedings vol.11, 2017.

[8] IRUS, "Báo cáo ý tưởng điều chỉnh hướng tuyến đường sắt TP. HCM – Cần Thơ", Viện nghiên cứu vùng và đô thị IRUS , 11-2022.