

## Dự án ODA cầu vượt ngã Tư Vọng:

Trong thời gian gần đây, nguồn vốn ODA đã trở thành một trong những nguồn lực quan trọng góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế xã hội ở Thủ đô. Tính đến cuối năm 2003, Hà Nội đã thu hút được 61 dự án ODA các loại với tổng giá trị lên đến 716 triệu USD, trong đó có 48 dự án không hoàn lại với giá trị là 196 triệu USD và 13 dự án vay với ân hạn và lãi suất thấp trị giá 520 triệu USD. So với năm 2002, số dự án ODA tăng 13 % với số vốn tăng 15 %. Đây là những kết quả rất đáng ghi nhận. Tuy nhiên, vẫn còn một số tồn tại trong quá trình thực hiện các dự án ODA cần rút kinh nghiệm để thu hút được nhiều dự án ODA hơn cho Hà Nội với hiệu quả cao hơn.

Được sự tài trợ của Đại học Pari 7, với sự hướng dẫn chu đáo, tận tình của Giáo sư Tiến sĩ Nguyễn Đức Nhuận và Tiến sĩ Nguyễn Trọng Nam Trân, Viện Nghiên cứu phát triển kinh tế xã hội Hà Nội đã lựa chọn 02 dự án ODA có ý nghĩa lớn đến đời sống kinh tế xã hội Hà Nội để nghiên cứu đánh giá. Đó là dự án về thoát nước giai đoạn I Hà Nội và dự án cầu vượt ngã Tư Vọng, cửa ngõ phía nam Hà Nội.

Nút Ngã tư Vọng nằm trên trục đường Giải Phóng giao với đường Đại La - Trường Chinh, là khu vực đông dân cư và là cửa ngõ phía Nam của Thành phố. Nút giao thông Ngã tư Vọng nằm trong khu vực tập trung nhiều công trình như: công viên, bệnh viện (bệnh viện Bạch Mai, Viện Tai, mũi, họng) và các trường đại học (hai trường đại học lớn của cả nước là Đại học Kinh tế Quốc dân và Đại học Xây dựng do đó nhu cầu đi lại rất lớn. Trước đây, nút Ngã tư Vọng là một điểm thường xuyên bị ách tắc giao thông trong hệ thống đường nội thành của Thành phố Hà Nội.

Một khi nút giao thông Ngã tư Vọng được xây dựng, nó không những giải quyết được tình trạng tắc nghẽn giao thông, tạo ra những hướng giao thông thông suốt trên hướng xuyên tâm và vành đai 2, đồng thời làm tăng vẻ hiện đại cho giao thông đô thị phía Nam Thủ đô. Đây là cây cầu vượt ngã tư đầu tiên với hầm đường ngầm dành cho người đi bộ.

Dự án được Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội đề xuất dựa trên nhu cầu thực tế về giải quyết vấn đề ách tắc giao thông vành đai 2 qua nút Ngã Tư Vọng- Dự án đã được Chính phủ Việt Nam xem xét và nghiên cứu từ cuối năm 1999 theo đề xuất của Bộ Giao thông vận tải. Tháng 3 năm 2000, dự án chính thức được Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình lên Thủ tướng Chính phủ để xin phê duyệt và tháng 4 năm 2000 thì dự án đã được Phó Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng ký quyết định cho phép triển khai. Đây là một trong những dự án trọng điểm nằm trong Dự án Phát triển Cơ sở hạ tầng giao thông đô thị thành phố Hà Nội. Tham gia vào việc triển khai dự án có nhiều Bộ chủ quản như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Bộ Khoa học, công nghệ và môi trường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Tổng vốn đầu tư cho dự án là 200,5 tỷ đồng, trong đó vốn đối ứng thuộc ngân sách Nhà nước là 93,8 tỷ đồng, vốn vay nước ngoài (JBIC) là 106,7 tỷ đồng- Nguồn vốn đối ứng của Nhà nước do Thành phố cấp thông qua kho bạc Nhà nước Thành phố Hà Nội dùng để chi cho công tác giải ngân phục vụ giải phóng mặt bằng (GPMB) và chi phí xây dựng hầm cho người đi bộ (gần 20 tỉ đồng). Nguồn vốn vay ODA từ Ngân hàng JBIC dùng để xây dựng cầu vượt qua Ngã Tư Vọng, xây dựng hệ thống Tunnel kỹ thuật ngầm (bố trí đường điện, điện thoại, nước...). Trong quá trình thực hiện dự án ODA – nút giao thông Ngã Tư Vọng có phát sinh về chi phí thêm 5 tỉ đồng, trong đó do thay đổi biện pháp thi công ( sử dụng giàn giáo trượt) tăng mất 2 tỉ và chi phí trội hơn cho phần xây cầu vượt là 3 tỉ đồng. Phần vượt trội này do phía Việt Nam chịu và được lấy từ nguồn vốn của Dự phòng phí để chi trả.

***Một số thuận lợi của dự án:***

- Dự án được sự ủng hộ và chỉ đạo trực tiếp của các cấp lãnh đạo của Thành phố và sự phối hợp nhiệt tình của các Bộ chủ quản, của các ban, ngành, đoàn thể và cả sự ủng hộ nhiệt tình của người dân vì dự án làm thay đổi bộ mặt giao thông chung cho toàn Thành phố.

- Đây là dự án lần đầu tiên xây dựng cầu vượt nên các giai đoạn và khối lượng công việc được triển khai hết sức tỉ mỉ. Dự án có được rất nhiều thuận lợi từ khâu chuẩn bị đến thực hiện như dự án có một đồ án thiết kế tốt. Chất lượng công trình cao. Đây là một cầu vượt được đánh giá là có thiết kế đẹp, mỹ quan, được áp dụng công nghệ tiên tiến nên tiết kiệm thời gian và chi phí.

- Dự án đã tập hợp được một đội ngũ chuyên gia nước ngoài và kỹ sư Việt Nam có tay nghề và chuyên môn cao, trẻ, nhiệt tình và có trình độ ngoại ngữ nên phối hợp hiệu quả hơn được với các chuyên gia nước ngoài.

- Công tác giải ngân cho dự án cũng rất thuận lợi bởi Ngân Hàng nước ngoài chỉ rút vốn toàn bộ trong một lần khi dự án được duyệt. Phía kho bạc Nhà nước cũng sẵn sàng cấp tiền để triển khai công việc đúng tiến độ.

- Dự án đã không gặp phải những thay đổi lớn trong khâu kỹ thuật do đã được chuẩn bị kỹ lưỡng.

#### ***Một số khó khăn của dự án:***

- Vì đây là một dự án vay vốn ODA nên phía Việt Nam không được quyền chủ động trong các khâu thẩm định dự án, phê duyệt hay thiết kế...mà phải có sự bàn bạc nhất trí của cơ quan tài trợ là Ngân hàng hợp tác phát triển Nhật Bản (JBIC).

- Đây là công trình trọng điểm nên dù đã được Chính phủ Việt Nam đặc cách rút ngắn được thời gian phê duyệt thầu về phía Việt Nam nhưng do công tác hồ sơ tuyển vẫn do Nhật quy định nên thời gian thực hiện xét thầu vẫn kéo dài và phụ thuộc vào JBIC.

- Theo quy định của phía Nhật Bản thì phải bao giờ thiết kế chi tiết được chủ đầu tư phê duyệt thì dự án mới được duyệt vốn vay ODA nên làm chậm thời gian thực hiện dự án từ 7 đến 8 tháng.

- Trong quá trình thực hiện, phía Việt Nam không được phép tự ý thay đổi thiết kế, kỹ thuật-. Nếu muốn thay đổi thì phải thỏa thuận và được sự đồng ý của chủ đầu tư. Điều này đã làm cho quá trình ra quyết định thực hiện của phía Việt Nam không được chủ động.

#### ***Thực hiện dự án***

Dự án bắt đầu được khởi công từ tháng 11/2001. Ngày 22 tháng 3 năm 2002 thì tiến hành xây dựng cầu vượt và đến ngày 10 tháng 10 năm 2002 thì hoàn thành phần cầu vượt và thông xe qua cầu ( đạt 55 % ). Theo dự kiến thì toàn bộ dự án sẽ được hoàn thành vào tháng 3 năm 2003 (bao gồm toàn bộ cơ sở hạ tầng đi kèm với xây cầu vượt và xây hầm cho người đi bộ) nhưng đến nay là tháng 12/2003, dự án vẫn chưa được hoàn thành do còn vướng mắc chủ yếu ở vấn đề giải phóng mặt bằng. Phần chưa hoàn thành là các công trình hạ tầng đi kèm (bao gồm Tunnel kỹ thuật, hầm dành cho người đi bộ, đường và nút giao thông phân luồng, vườn hoa) do công tác giải phóng mặt bằng chậm.

#### ***Các nguyên nhân làm cho dự án không hoàn thành theo đúng tiến độ***

- Thủ tục hành chính, quá trình trải qua nhiều cấp, nhiều loại giấy tờ, thẩm định của Chính phủ là một trong những yếu tố lớn gây ra chậm trễ.

- Những vấn đề phát sinh về kỹ thuật. Cụ thể trước đây theo thiết kế cũ là sử dụng hệ thống giàn giáo cố định nhưng cơ quan thực hiện dự án đã đề xuất thay bằng hệ thống giàn

giáo trượt để đạt được hiệu quả tốt hơn khi đổ bê tông và đẩy nhanh tiến độ thi công thì phải cần có sự đồng ý của các cơ quan cấp trên.

- Những thay đổi quá nhanh về chính sách, các quy định dưới luật làm cản trở tiến độ. Các Sở, ban, ngành chưa có sự phối hợp chặt chẽ và nhiệt tình với Ban QLDA.

- Sự không đồng bộ về thủ tục giữa Chính phủ Việt Nam và nhà tài trợ nước ngoài.

- Công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư còn gặp nhiều khó khăn về mức giá đền bù và bố trí nhà tái định cư chưa phù hợp thực tế, không được dân chấp nhận.

- Trong quá trình thi công thì theo phương án trước đây là đường dành cho người đi bộ được làm nổi trên mặt đất nhưng sau đó thì thay đổi bằng cách làm chui qua đường sắt. Do đó phải có sự đảm bảo kỹ thuật cũng như sự đồng ý của Tổng cục đường sắt - Bộ Giao thông. Việc này đã làm chậm tiến độ thi công đi rất nhiều.

- Tuy nhiên, một phần dự án được thực hiện đã làm cho các luồng xe đi lại dễ dàng và thuận tiện hơn, tốc độ xe tăng, tránh ùn tắc, giảm thời gian đi lại cho người tham gia giao thông.

***Trích tài liệu hội thảo ODA của TS. Vũ Quốc Bình - tháng 12/200***