

## BÀI HỌC CHO CÔNG TÁC PHÁT TRIỂN VÀ QUẢN LÝ ĐƯỜNG BỘ THÔNG QUA NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ SAU DỰ ÁN NÂNG CẤP QUỐC LỘ 5

KS. Nguyễn Văn Cường<sup>1</sup> & TS. Đinh Văn Hiệp<sup>2</sup>

**Tóm tắt:** Công tác đánh giá mức độ phù hợp với mục tiêu ban đầu đề ra, hiệu quả đầu tư, tác động đến môi trường và xã hội, và vấn đề phát triển bền vững của dự án trong giai đoạn vận hành và khai thác chưa được quan tâm một cách có khoa học, có luận chứng, và chưa được xem xét là quy trình bắt buộc trong công tác đầu tư dự án. Bài viết này sẽ đề cập vấn đề trên và nghiên cứu cụ thể cho Dự án Nâng cấp Quốc lộ 5, nhằm đưa ra một số bài học và kiến nghị ban đầu trong công tác phát triển và quản lý đường bộ tại Việt Nam.

### 1. Giới thiệu chung

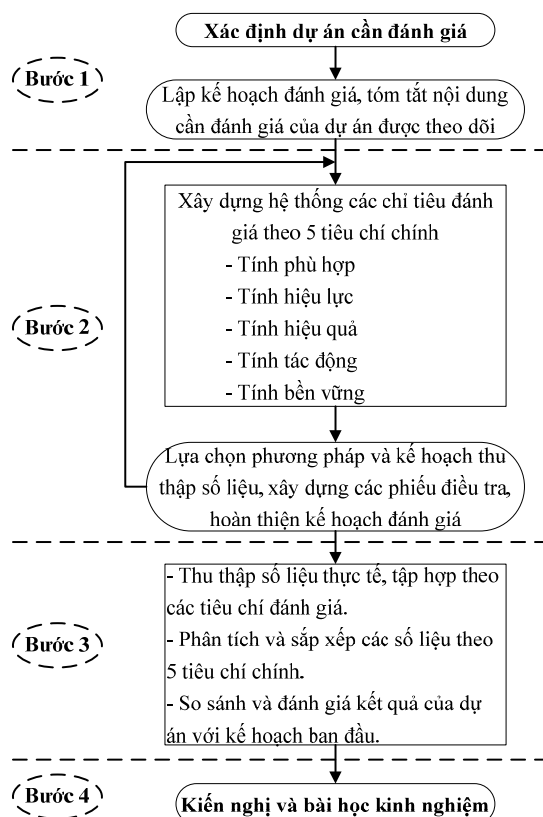
Trong những năm gần đây, Chính phủ đặc biệt quan tâm trong việc nâng cấp và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ nhằm thúc đẩy sự phát triển kinh tế – xã hội của đất nước. Quy trình của vòng đời dự án đầu tư hiện nay chỉ mới quan tâm đến công tác thực hiện đầu tư, xây dựng, vận hành và khai thác thông qua 4 giai đoạn: đó là (1) hình thành, (2) chuẩn bị, (3) thực hiện, và (4) kết thúc. Việc đánh giá mức độ phù hợp với mục tiêu ban đầu đề ra, hiệu quả đầu tư, tác động đến môi trường và xã hội, và vấn đề phát triển bền vững của dự án trong giai đoạn vận hành và khai thác chưa được quan tâm một cách có khoa học, có luận chứng, và chưa được xem xét là quy trình bắt buộc trong công tác đầu tư dự án. Trong Tạp chí GTVT số 12/2010 [1], Tác giả của bài viết đã phân tích các vấn đề tồn tại này tại Việt Nam<sup>3</sup> và đề xuất mô hình quản lý vòng đời dự án đầu tư giao thông đường bộ có tích hợp phương thức đánh giá sau dự án. Mô hình quản lý vòng đời dự án (PCM) [5] do Hiệp hội ả nghiên cứu Phát triển Quốc tế (FASID) được sử dụng làm cơ sở cho việc xây dựng mô hình đề xuất. Công tác đánh giá sau dự án xem xét các vấn đề quan trọng của dự án như là mục tiêu tổng thể, mục đích dự án, kết quả đầu ra, và dữ liệu đầu vào. Đặc biệt, việc thực hiện mô hình đề xuất sẽ giúp các nhà quản lý và đầu tư có được các điều chỉnh cần thiết cho quá trình vận hành hiệu quả của dự án, hoặc rút ra được các bài học kinh nghiệm phù hợp cho các dự án tiếp theo được hiệu quả hơn.

Trong bài viết này, tác giả dựa trên mô hình đề xuất để đánh giá lại Dự án đầu tư nâng cấp Quốc lộ 5 theo 5 tiêu chí: đó là tính phù hợp, tính hiệu lực, tính hiệu quả, tính tác động, và tính bền vững của dự án trong quá trình sử dụng/vận hành. Các bước thực hiện cụ thể được trình bày ở Hình 1: đó là (1) Tóm lược về dự án cần đánh giá; (2) Xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá và lựa chọn phương pháp thu thập số liệu; (3) Thu thập, xử lý số liệu, và đưa ra kết quả đánh giá; và (4) Kiến nghị và bài học kinh nghiệm. Số liệu sử dụng cho nghiên cứu được thu thập và cập nhật từ các báo cáo liên quan của JICA [6], từ các cơ quan quản lý, và được điều tra khảo sát trực tiếp bởi Tác giả. Thông qua việc ứng dụng mô hình - cụ thể là phương thức đánh giá sau dự án - vào dự án thực tế, bài viết sẽ đưa ra một số bài học và kiến nghị ban đầu trong quản lý dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đường bộ tại Việt Nam.

<sup>1</sup> Học viên Thạc sỹ, Khoa Sau Đại học - Trường Đại học Xây dựng

<sup>2</sup> Giảng viên Bộ môn Đường ô tô & Đường thành phố; Phó Viện Trưởng - Viện Quy hoạch và Kỹ thuật Giao thông Vận tải – Trường Đại học Xây dựng.

<sup>3</sup> Các thực trạng trong công tác thực hiện và quản lý dự án cũng được nhiều tác giả khác đề cập trong các nghiên cứu [2, 3, 4].

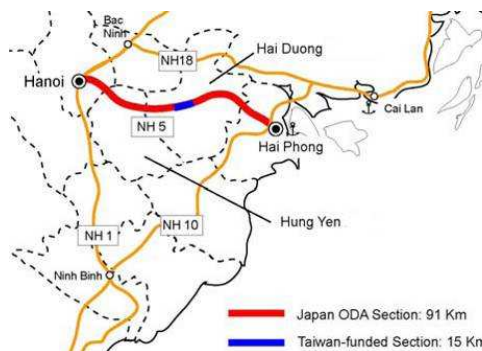


Hình 1. Chu trình thực hiện đánh giá sau dự án

## 2. Kết quả thực hiện

### 2.1. Giới thiệu về Quốc lộ 5

Quốc lộ 5 (QL5) là đường giao thông huyết mạch nối cụm cảng Hải Phòng với Thủ đô Hà Nội. Điểm đầu tại Km166 quốc lộ 1A (Cầu Chui – Gia Lâm – Hà Nội), điểm cuối là Cảng Chùa Vẽ thành phố Hải Phòng, giao với QL3 (Km59) và QL 10 (Km77), chiều dài toàn tuyến 106 km (Hình 2). Với mặt cắt ngang phổ biến là 4 làn xe (Đoạn từ km0+00 đến km6+600 là 6 làn xe) và có dải phân cách cứng rộng 1.2-1.5m.



Hình 2. Sơ đồ vị trí Quốc lộ 5

### 2.2. Tóm lược về dự án

Tiến hành thu thập số liệu của dự án cần đánh giá về các vấn đề như là mục tiêu tổng thể, mục đích dự án, kết quả đầu ra và dữ liệu đầu vào được thể hiện như trong Bảng 1.

Bảng 1. Tóm lược vấn đề cần đánh giá [6]

	Tóm lược vấn đề cần đánh giá
Mục tiêu tổng thể	- Ảnh hưởng khả năng tiếp cận, thúc đẩy phát triển kinh tế. - Cải thiện mức sống của người ở vùng dự án
Mục đích dự án	- Đáp ứng nhu cầu giao thông ngày càng tăng - Giao thông trong khu vực được thuận tiện, nâng cao hiệu quả trong việc vận tải hàng hóa và hành khách
Kết quả đầu ra	- Giảm thời gian, tăng tốc độ và chi phí vận chuyển giảm. - Thúc đẩy phát triển kinh tế - Thu hút được lượng đầu tư lớn - Tăng nhu cầu giao thông, giảm ùn tắc. - Ảnh hưởng cấp Quốc lộ 5 thành đường Cấp I theo TCV 4054-85

	- Tư vấn về kỹ thuật và quản lý
Dữ liệu đầu vào	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thực hiện dự án theo kế hoạch là 53 tháng (1/1994 – 6/1998).</li> <li>- Tổng mức đầu tư dự án theo kế hoạch là 27.379 triệu Yên.</li> <li>- Sự tham gia của các chuyên gia, các cán bộ ban QLDA, các đơn vị tư vấn và nhà thầu thi công.</li> </ul>

### 2.3. Xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá

Hệ thống các chỉ tiêu cơ bản theo 5 tiêu chí đánh giá chính như là tính phù hợp, tính hiệu lực, tính hiệu quả, tính tác động và tính bền vững, được thể hiện như trong Bảng 2.

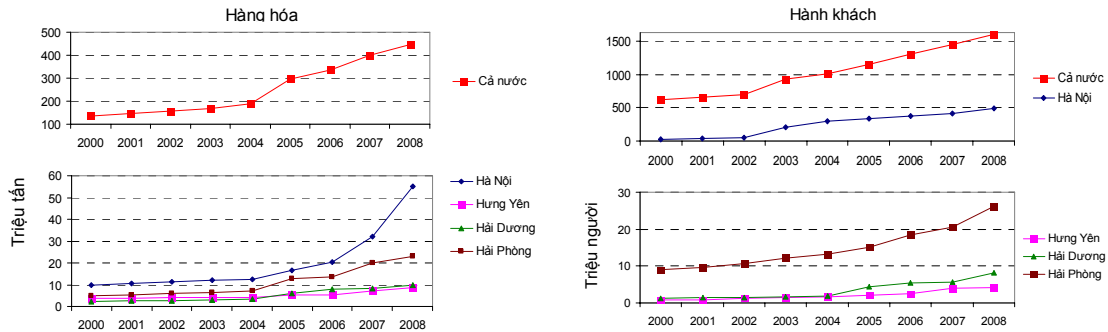
**Bảng 2.** Các chỉ tiêu đánh giá [1]

Tiêu chí	Các chỉ tiêu đánh giá
Tính phù hợp	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Phù hợp với chính sách phát triển.</li> <li>○ Phù hợp với nhu cầu giao thông của địa phương và khu vực</li> </ul>
Tính hiệu lực	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Chi phí thực hiện dự án</li> <li>○ Mức độ hoàn thành kết quả đầu ra của dự án</li> <li>○ Thời gian thực hiện dự án</li> </ul>
Tính hiệu quả	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Chỉ tiêu kinh tế</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Chỉ tiêu (IRR, <math>\Delta</math> PV, VOC, B/C, ...)</li> </ul> </li> <li>- <i>Chỉ tiêu giao thông</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lưu lượng giao thông, tốc độ xe chạy, mức độ hài lòng của người sử dụng, ...</li> </ul> </li> </ul>
Tính tác động	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Tác động cực:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Thúc đẩy phát triển kinh tế</li> </ul> </li> <li>- <i>Tác động tiêu cực:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tai nạn giao thông</li> <li>○ Cảnh quan và môi trường</li> </ul> </li> </ul>
Tính bền vững	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tình hình hoạt động bảo trì</li> <li>○ Quản lý xe quá tải trọng</li> <li>○ Quản lý hành lang đường bộ</li> </ul>

### 2.4. Phân tích số liệu điều tra và đánh giá theo 5 tiêu chí

#### 2.4.1. Tính phù hợp

Dự án được nâng cấp với mục tiêu dự án nằm trong chiến lược phát triển kinh tế xã hội, kế hoạch và chiến lược phát triển đường bộ của Việt Nam như trong Quyết định số 1327/QĐ-TTg, 2009 [7]. Ngoài ra, còn đáp ứng được lưu lượng giao thông ngày càng tăng, cũng như nhu cầu vận tải bằng đường bộ ngày càng phát triển, được thể hiện như trên Hình 3.



Nguồn: Tổng cục thống kê [8]

**Hình 3.** Khối lượng vận chuyển hành hóa và hành khách bằng đường bộ

Ảnh hưởng, nâng cấp QL5 được thực hiện phù hợp với chính sách phát triển và nhu cầu giao thông của địa phương. Do đó, sự phù hợp của dự án này là rất cao.

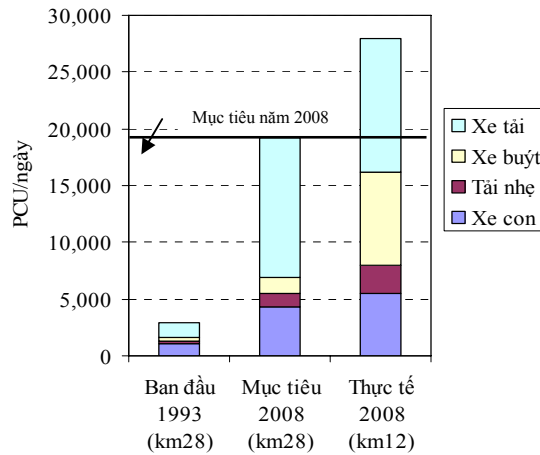
#### 2.4.2. Tính hiệu lực

Theo kế hoạch ban đầu, dự án được triển khai thực hiện trong thời gian là 53 tháng (1/1994 - 6/1998) với tổng số chi phí là 27.379 triệu Yên [6]. Trong khi đó, thực tế kết quả đầu ra được hoàn thành theo kế hoạch ban đầu trong thời gian thi công là 97 tháng (1/1994 - 1/2002) vượt 83% kế hoạch và với chi phí là 22.343 triệu Yên thấp hơn 18% dự toán ban đầu. Vì vậy, tính hiệu lực của dự án được đánh giá ở mức độ vừa phải.

### 2.4.3. Tính hiệu quả

Trong phạm vi nghiên cứu tác giả đề cập đến các chỉ tiêu chính như là lưu lượng giao thông, và thời gian đi lại.

(1) - Lưu lượng giao thông trên QL5 được quy đổi ra xe con như trên Hình 4. Qua đó, ta thấy lưu lượng giao thông thực tế trong năm 2008 (27.954 PCU/ngày), vượt 45% so với dự báo ở năm 2008 (19.204 PCU/ngày). ả hụ vậy, lưu lượng giao thông tăng gần gấp đôi so với dự báo ban đầu, do tốc độ phát triển kinh tế khu vực xung quanh, đặc biệt là phát triển công nghiệp thông qua các cảng ở Hải Phòng. Việc lưu lượng giao thông tăng nhanh làm khả năng thông hành của đường không đáp ứng được dẫn đến ùn tắc trong giờ cao điểm. Mặt khác, không có đất dự trữ để mở rộng và nâng cấp. Do vậy, nhu cầu xây dựng tuyến mới là cần thiết để đáp ứng cả về Tính hiệu quả và Tính bền vững. Hiện nay, tuyến đường cao tốc Hà ả ội – Hải Phòng đang trong quá trình tiến hành đầu tư và xây dựng để đáp ứng nhu cầu thực tế này.



Nguồn: Khu quản lý đường bộ 2 (RRMU 2)

Ghi chú: Khi tính lưu lượng giao thông thực tế trên cùng một địa điểm như số liệu ban đầu và mục tiêu (km28) không có sẵn, số liệu ở vị trí sẵn có gần nhất năm 2008 là (km12) đã được sử dụng.

**Hình 4.** Lưu lượng giao thông trên Quốc lộ 5

(2) - Bên cạnh đó, theo số liệu điều tra kết quả cho thấy thời gian đi lại giữa Hà ả ội và Hải Phòng (106 km) mất khoảng 2 giờ. ả nguyên nhân, do quản lý hành lang đường bộ không tốt, hai bên đường bị lấn chiếm để sinh sống hình thành các khu dân cư. Do đó, cơ quan quản lý phải cấm biển hạn chế tốc độ từ 40 ~ 80 km/h đối với các phương tiện khác nhau cho QL5 trên các đoạn đi qua khu vực đông dân cư (theo thống kê có tới gần 1/3 chiều dài đường bị hạn chế tốc độ từ 40-50 km/h), nên tốc độ xe chạy không thể vượt quá tốc độ quy định. Tuy nhiên, thời gian có thể rút xuống khoảng dưới 1.5 giờ vào thời gian đêm khuya, do việc lái xe không tuân thủ các quy định về hạn chế tốc độ. ả hụ vậy, tính cơ động của QL5 bị hạn chế không đảm bảo yêu cầu và tính năng của hình thức Quốc lộ và giảm hiệu quả kinh tế - xã hội.

### 2.4.4. Tính tác động

Trong phạm vi nghiên cứu tác giả đề cập đến các chỉ tiêu chính như là (1) về mặt tích cực (thúc đẩy phát triển kinh tế), và (2) về mặt tiêu cực (tai nạn giao thông, và ảnh hưởng của ô nhiễm môi trường).

(1) - Về mặt tích cực, tốc độ phát triển kinh tế của các tỉnh dọc theo QL5 trong những năm đầu thế kỷ 21 được thể hiện qua các số liệu như là 1) GDP tăng trưởng nhanh hơn so với cả nước, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghiệp (Bảng 3); 2) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

<sup>4</sup> Các hệ số sau đây đã được áp dụng để tính toán quy đổi ra xe con: xe con = 1.00; xe tải nhẹ = 1.25; xe tải trung = 2.25; nặng xe tải với 3 trục = 3.00; nặng xe tải với lớn hơn 3 trục = 4.00; Xe buýt nhỏ = 1.50; xe buýt lớn = 3.00; xe đạp = 0.2; xe máy = 0.3

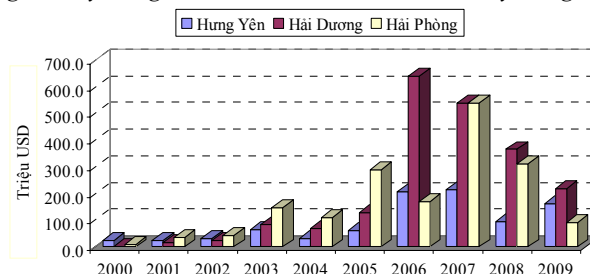
thay đổi cùng với sự phát triển của khu công nghiệp (Hình 5); 3) Khối lượng hàng hoá qua các cảng Hải Phòng gia tăng nhanh chóng (Bảng 4).

**Bảng 3.** Tốc độ tăng trưởng GDP trung bình 2003- 2006 (theo giá so sánh với năm 1994)

	Cả nước	Hà Nội	Hưng Yên	Hải Dương	Hải Phòng
Tổng	7.9%	11.7%	12.27%	11.7%	11.3%
Công nghiệp	10.4%	13.8%	20.45%	13.3%	15.8%
Nông nghiệp	3.9%	-0.6%	4.49%	4.4%	3.2%
Dịch vụ	7.6%	10.8%	15.17%	12.3%	8.7%

Nguồn: Tổng cục thống kê [8]

Ghi chú: Số liệu của Hưng Yên lấy trung bình từ 2001-2005, của Hà Nội lấy trung bình từ 2004-2007.



Nguồn: Tổng cục thống kê [8]

**Hình 5.** Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

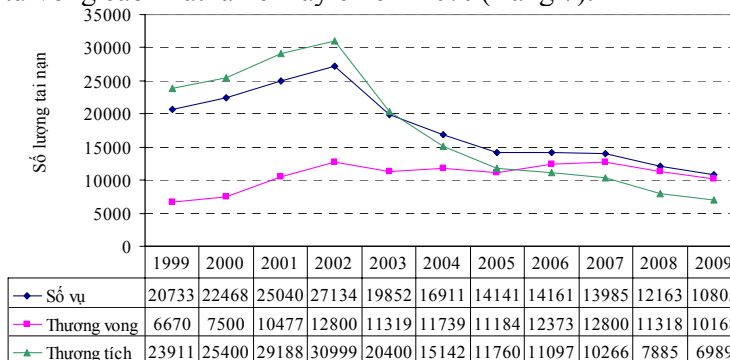
**Bảng 4.** Khối lượng hàng vận chuyển qua các cảng ở Hải Phòng

ĐV: 1000 tấn

	1995	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tổng	4.515	12.733	13.207	14.043	17.207	24.041	28.572	32.925
Xuất khẩu	493	1.399	1.543	1.993	2.698	4.184	5.344	4.988

Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng năm 2009 [8]

(2) - Về mặt tiêu cực, tình hình tai nạn giao thông trong cả nước năm 2002 có số tai nạn nhiều nhất với 27.134 vụ. Tuy nhiên, với nỗ lực giảm tai nạn giao thông trên các tuyến Quốc lộ trong cả nước, đến năm 2009 tình hình đã được cải thiện với 10.805 vụ (Hình 6). Tuy nhiên, tỷ lệ tai nạn trên QL5 là cao hơn trên các Quốc lộ khác và có xu hướng ngày một gia tăng (Bảng 5). Nguyên nhân chính gây ra các vụ tai nạn là các xe chạy quá tốc độ cho phép chiếm 93% (Bảng 6). Trong đó, xe khách chiếm tỷ lệ cao nhất với 95%, tiếp theo là xe máy chiếm 4%, và tỷ lệ gây tử vong cao nhất là xe máy chiếm 20% (Bảng 7).



Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (2006) [9]

**Hình 6.** Số lượng vụ tai nạn trong cả nước

**Bảng 5.** Số vụ tai nạn trên 1 Km của các Quốc lộ

	1994	2003	2004	2005	2006
QL.3	-	2.4	2.1	1.8	1.8
QL.5	2.4	3.4	3.6	4.2	4.2
QL.10	-	1.0	1.5	1.2	1.2
QL.18	-	1.0	1.2	0.9	0.9

Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (2006) [9]

**Bảng 6. ả nguyên nhân gây tai nạn giao thông trên QL5 (2003-2005)**

STT	ả nguyên nhân	Vụ tai nạn		Thương vong		Thương tích	
		Số vụ	%	Số người	%	Số người	%
1	Tốc độ cao	1102	<b>93.3</b>	67	88.2	202	87.4
2	Lái xe không cẩn thận	22	1.9	2	2.6	12	5.2
3	ả người qua đường	36	3.0	2	2.6	8	3.5
4	Thiếu quan sát	2	0.2	0	0.0	1	0.4
5	Lái xe say rượu	1	0.1	1	1.3	0	0.0
6	Lấn làn đường	1	0.1	0	0.0	0	0.0
7	Lái xe ngủ gật	2	0.2	0	0.0	0	0.0
8	Xe quá tải	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9	Vi phạm pháp luật	0	0.0	0	0.0	0	0.0
10	Xe hỏng	4	0.3	0	0.0	2	0.9
11	Khác	11	0.9	4	5.3	6	2.6
<b>Tổng cộng</b>		<b>1181</b>	<b>100.0</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>	<b>231</b>	<b>100.0</b>

Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (2006) [9]

**Bảng 7. Phương tiện gây tai nạn giao thông trên QL5 (2003-2005)**

STT	Phương tiện	Vụ tai nạn		Thương vong		Thương tích	
		Số vụ	%	Số người	%	Số người	%
1	Xe đạp	2	0.2	0	0.0	1	0.4
2	Xe máy	49	<b>4.1</b>	15	<b>19.7</b>	50	21.6
3	Xe khách	1125	<b>95.3</b>	61	80.3	180	77.9
4	Xe tải nhẹ	3	0.3	0	0.0	0	0.0
5	Xe tải nặng	0	0.0	0	0.0	0	0.0
6	Xe tải siêu nặng	1	0.1	0	0.0	0	0.0
7	Hành khách	0	0.0	0	0.0	0	0.0
8	Khách bộ hành	0	0.0	0	0.0	0	0.0
9	Khác	1	0.1	0	0.0	0	0.0
<b>Tổng cộng</b>		<b>1181</b>	<b>100.0</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>	<b>231</b>	<b>100.0</b>

Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (2006) [9]

ả goài ra, theo cuộc điều tra khảo sát của Tác giả tại các khu dân cư dọc tuyến, các vấn đề về bụi, tiếng ồn và rung động mang lại bởi dự án ảnh hưởng đến cuộc sống của người dân sinh sống dọc hai bên đường. ả goài ra, ô nhiễm do rác thải hai bên đường làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến cảnh quan và môi trường, được thể hiện như trên Hình 7.



**Hình 7. Rác thải hai bên đường Quốc lộ 5**

#### 2.4.5. Tính bền vững

Trong phạm vi nghiên cứu tác giả đề cập đến các chỉ tiêu chính như là (1) công tác bảo trì, (2) kiểm soát tải trọng xe và (3) quản lý hành lang bảo vệ đường và hành lang an toàn giao thông. (1) - Theo khảo sát hiện trường, kết quả cho thấy: Công tác bảo trì và tình trạng tài chính đã được quan tâm. Thời gian qua, QL5 đang được bảo trì bằng nguồn vốn thuộc dự án của ả gân hàng Thế giới (WB4) tại một số đoạn tuyến trong năm 2009 và 2010 như được thể hiện trong Bảng 8. Tuy vậy, do hạn chế về nguồn vốn còn rất nhiều đoạn tuyến chưa được xem xét đầu tư bảo trì kịp thời dẫn đến chất lượng vận doanh kém và làm giảm tuổi thọ của công trình.



Bên cạnh đó, còn nhiều hư hỏng khác như là hư hỏng rào phân cách, dải phòng hộ, và bó vỉa dải phân cách bê tông xi măng vẫn tồn tại và chưa được xử lý kịp thời.

**Bảng 8.** Tình trạng tài chính cho công tác quản lý và bảo trì

DVT: Triệu VND

Năm	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Chi phí Vận hành &amp; Bảo trì cho QL.5*</b>	<b>10308</b>	<b>10549</b>	<b>28998</b>	<b>15061</b>	<b>12118</b>	<b>15563</b>	-
Quản lý & sửa chữa thường xuyên	6431	7127	10021	5320	3347	9331	-
Bảo trì	3877	3422	18977	9741	8771	6232	-
<b>Ngân sách bảo trì thuộc dự án của Ngân hàng Thế giới (WB4)**)</b>	-	-	-	-		<b>104000<sup>1)</sup></b>	<b>137000<sup>2)</sup></b>

Nguồn: \*) Khu quản lý đường bộ 2 (RRMU 2)

\*\*) Tổng Cục đường bộ Việt Nam (DRVN)

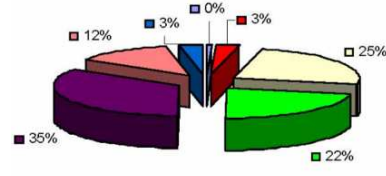
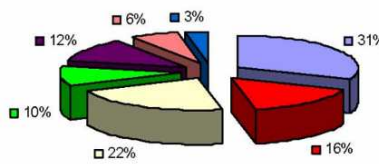
Ghi chú: 1) Đoạn tuyến từ Km 47+000 đến Km 76+000

2) Đoạn tuyến từ Km 11+135 đến Km 47+000. Ngoài ra, DRVN đang tiến hành đệ trình xin cấp tiếp nguồn vốn bảo trì cho Đoạn tuyến Km 76+000 đến Km 93+000 với chi phí 111000 triệu VND.

(2) - Theo khảo sát hiện trường, mặt đường theo hướng Hải Phòng - Hà ả ội đang bị hư hỏng nhiều hơn bởi các xe tải nặng chở hàng nhập từ cảng, và hình thành các vết lõm bánh xe (Hình 8). Bên cạnh đó, theo số liệu từ Dự án ả âng cấp Mạng lưới Quốc lộ (2006) [10]. Ta thấy, trong phạm vi từ Km76-Km93 tình trạng mặt đường theo chiều về Hà ả ội bị hư hỏng nhiều hơn (Hình 9).



**Hình 8.** Vết lõm bánh xe theo hướng



Hải Phòng – Hà ả ội

**Hướng Hà Nội – Hải Phòng**

47% mặt đường tốt, 44% mặt đường cần bảo trì/thâm lại và 9% mặt đường cần nâng cấp

Nguồn: RNIP (2006) [10].

**Hướng Hải Phòng – Hà Nội**

3% mặt đường tốt, 82% mặt đường cần bảo trì/thâm lại và 15% mặt đường cần nâng cấp

**Hình 9.** Tình trạng hư hỏng mặt đường trên Quốc lộ 5

(3) - Theo quan sát, có đến 1/2 chiều dài tuyến đường này đã bị đô thị hóa, tại những vị trí qua khu dân cư hiện nay nhà dân nằm sát ngay lề đường được thể hiện như Hình 10. ả ải ra, tình trạng hợp chợ còn tùy tiện, hàng quán, người mua bán đứng lẫn ra làn đường dành cho xe thô sơ, điển hình như các chợ: Đường Cái (Văn Lâm - Hưng Yên), Thía Mới (Quý Hào - Hưng Yên), Tiền Trung (ả ả Sách - Hải Dương) như thể hiện trên Hình 11.



**Hình 10.** Hình ảnh nhà dân hai bên Quốc lộ 5



**Hình 11.** Hình ảnh họp chợ trên Quốc lộ 5

### 3. Kết luận

Bài viết đã sử dụng mô hình quản lý vòng đời dự án đề xuất, và cụ thể áp dụng phương thức đánh giá sau dự án vào Dự án đầu tư nâng cấp QL 5. Thông qua ứng dụng thực tế, bài viết đã cho thấy tính khả thi áp dụng mô hình đề xuất và ban đầu đưa ra các kiến nghị và bài học về công tác phát triển và quản lý dự án hạ tầng đường bộ. Các kết quả phân tích theo 5 chỉ tiêu đã được nêu và kết luận ở phần trên, dưới đây chỉ tóm lược một số kiến nghị chính như sau:

1- Khi thực hiện các dự án đầu tư phát triển đường bộ, cần nghiên cứu xây dựng chế tài về quản lý hành lang an toàn giao thông đường bộ, đồng thời cần đảm bảo quỹ đất dự trữ cho việc nâng cấp mở rộng đường trong tương lai. Dự án đầu tư cần phải đảm bảo cả về Tính hiệu quả và Tính bền vững.

2- Để giải quyết vấn đề của dự án thực tại, cần tổ chức giao thông và bố trí gờ/vạch giảm tốc trước các điểm sang đường và tuyên truyền nâng cao ý thức về an toàn giao thông cho người dân sống hai bên đường, như là giảm tình trạng người đi bộ sang đường bằng cách trèo qua dải phân cách (Hình 12). Góp phần giảm tai nạn giao thông trên QL5.



**Hình 12.** ả người dân trèo dải phân cách qua đường trên Quốc lộ 5

3- Với những tuyến đường có xe tải nặng chiếm tỷ lệ lớn như trên QL5, cần xem xét đặt trạm cân kiểm soát tải trọng xe cùng các chế tài quản lý như tham khảo trên Hình 13, hoặc phải xây dựng kết cấu công trình phù hợp với điều kiện tải trọng thực tế theo từng hướng khác nhau. Tuy nhiên, việc đặt trạm cân cần phải xem xét đến hoạt động kinh doanh vận tải sao cho phù hợp và hiệu quả, tránh gây khó khăn cho các đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải. ả goài ra, cần thiết lập nguồn vốn bảo trì để đảm bảo Tính hiệu quả, Tính bền vững và chủ động trong đáp ứng công tác bảo trì nhằm nâng cao chất lượng khai thác và kéo dài tuổi thọ công trình.



Nguồn: <http://www.irdinc.com/>

**Hình 13.** Hình ảnh trạm cân kiểm soát tải trọng xe



ảnh hưởng vậy, kết quả nghiên cứu đánh giá sau dự án, giúp cho các nhà quản lý đánh giá được hiệu quả đầu tư cho dự án hiện tại, có những giải pháp điều chỉnh kịp thời và phù hợp trong quá trình vận hành dự án, hoặc rút ra được các bài học kinh nghiệm phù hợp cho các dự án tiếp theo được hiệu quả hơn đem lại lợi ích cho xã hội. Ngoài ra, mô hình đề xuất tích hợp với phương thức đánh giá sau dự án có thể ứng dụng vào trong đầu tư dự án thuộc các lĩnh vực khác.

#### **Tài liệu tham khảo**

1. Nguyễn Văn Cường & Đinh Văn Hiệp (2010), “Mô hình quản lý vòng đời dự án (PCM-FASID) trong việc đánh giá sau dự án xây dựng đường ô tô”, *Tạp chí Giao thông Vận tải – Bộ Giao thông Vận tải*, số 12/2010, tr.18-22.
2. Hoàng Hiền – Hội đồng lớn Việt Nam (2009), “Tăng cường quản lý chất lượng công trình xây dựng”, *Kỷ yếu hội thảo Quản lý Chất lượng Công trình*, tr.158-163.
3. Trần Ngọc Hùng – Chủ tịch Tổng hội xây dựng Việt Nam (2009), “Quản lý chất lượng công trình xây dựng thực trạng và giải pháp”, *Kỷ yếu hội thảo Quản lý Chất lượng Công trình*, tr.147-157.
4. Phạm Thị Tuyết (2008), “Hiện trạng quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông ở nước ta và những tồn tại cần nghiên cứu để nâng cao hiệu quả đầu tư”, *Tạp chí Khoa học Giao thông Vận tải*, số 12.
5. FASID (2000), *Monitoring and Evaluation based on the Project Cycle Management Method*, Foundation for Advanced Studies on International Development, Tokyo, Japan.
6. JICA (2007). *Evaluation of ODA Loans: National Highway No.5 Improvement Project (1) – (3)*. Japan International Cooperation Agency, Japan.
7. Quyết định số 1327/QĐ-TTg (2009), *Phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông Vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
8. Tổng cục thống kê (2007, 2008, 2009), Niên giám thống kê & Niên giám thống kê các tỉnh. Tổng cục thống kê.
9. Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia (2006), Dự án cải thiện an toàn giao thông đường bộ phía Bắc.
10. Rủi ro (2006), Dự án nâng cấp Mạng lưới Quốc lộ, Vốn vay ngân hàng Thế giới, Cục Đường bộ, Bộ GTVT.