

NGHIÊN CỨU ĐỒNG BỘ TẢI TRỌNG VÀ SỐ LÀN ĐƯỜNG TRÊN CÁC TUYẾN ĐƯỜNG TỈNH TỈNH VINH LONG

RESEARCH TO SYNCHRONIZE THE LOAD AND NUMBER OF LANES ON ROADS IN VINH LONG PROVINCE

ThS. Lê Châu Tuấn

Khoa KT Hạ tầng Đô thị - Trường ĐHXD Miền Tây

Email: lechautuan@mtu.edu.vn

Điện thoại: 0333 353 230

Ngày nhận bài: 29/11/2023

Ngày gửi phản biện: 07/12/2023

Ngày chấp nhận đăng: 15/12/2023

Tóm tắt:

Để cho việc đi lại, giao lưu hàng hóa được thuận tiện và thu hút vốn đầu tư phát triển kinh tế xã hội thì việc phát triển đồng bộ tải trọng cầu - đường trên các tuyến đường huyết mạch của tỉnh đóng một vai trò vô cùng quan trọng. Bài viết này phân tích sự cần thiết phải phát triển đồng bộ tải trọng cầu - đường và thực trạng, định hướng phát triển hạ tầng giao thông vận tải đường bộ đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội tỉnh Vĩnh Long trong thời gian tới.

Từ khóa: đồng bộ tải trọng cầu - đường, hạ tầng giao thông đường bộ, phát triển kinh tế.

Abstract:

To facilitate travel and exchange of goods and attract investment capital for socio-economic development, the synchronous development of bridge and road loads on the province's arterial roads plays an extremely important role. This article analyzes the need to synchronously develop road and bridge load and the current situation and orientation for developing road transport infrastructure to meet the socio-economic development requirements of Vinh Long province in the coming next time.

Keywords: *synchronization of bridge and road loads, road traffic infrastructure, economic development.*

1. Đặt vấn đề

Ngày nay, trước xu thế hội nhập và giao lưu quốc tế, một số kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và giao thông đường bộ nói riêng tốt đóng vai trò đặc biệt quan trọng giúp cho việc đi lại và giao lưu hàng hóa giữa các nước thuận tiện. Hệ thống giao thông nói chung cũng có vai trò kết nối sản xuất với tiêu thụ, giữa vùng này với vùng khác và đáp ứng nhu cầu đi lại của con người, đảm bảo được mối liên hệ kinh tế, phục vụ sản xuất, góp phần nâng cao năng suất lao động, thúc đẩy giao lưu kinh tế giữa các vùng miền tạo điều kiện cho phát triển kinh tế - xã hội của địa phương [1].

Tuy nhiên, việc xây dựng chỉ chú trọng đến hệ thống đường liên quốc gia, liên khu vực mà không chú trọng đến xây dựng hệ thống đường nội bộ tỉnh cho cân xứng với nhu cầu vận tải, vận chuyển hàng hóa, đi lại của địa phương thì cũng sẽ không thu hút dự án đầu tư phát triển và không phát triển kinh tế xã hội của địa phương.

Tăng trưởng và phát triển kinh tế ở một tỉnh thành đều phụ thuộc vào sự phát triển của doanh nghiệp và kinh tế hộ gia đình. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và kinh tế hộ gia đình là cơ sở của tăng trưởng và phát triển bền vững của tỉnh. Một trong những yếu tố quan trọng giúp cho doanh nghiệp và kinh tế hộ gia đình cạnh tranh và phát triển bền vững là hạ tầng giao thông đường bộ phải phát triển đồng bộ đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và đi

lại của người dân.

2. Sự cần thiết phải phát triển đồng bộ tải trọng cầu - đường

Kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông nói riêng là nền tảng cơ sở vật chất có vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Do đó, trong những năm gần đây, Chính phủ Việt Nam luôn quan tâm ưu tiên tăng vốn đầu tư từ nguồn ngân sách để xây dựng một kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ hiện đại [1].

Giao thông vận tải chính là sự kết hợp hữu cơ của kết cấu hạ tầng, phương tiện và tổ chức dịch vụ vận tải. Trong đó, kết cấu hạ tầng đóng vai trò quan trọng và cần phải đi trước một bước [1].

Nâng cao chất lượng hạ tầng giao thông cũng giống như khơi thông dòng chảy của nền kinh tế, tạo điều kiện cho hàng hóa lưu thông tốt. Tốt hệ thống hạ tầng đường sá, giao thông chất lượng sẽ giảm thiểu chi phí vận chuyển, cũng như thất thoát trong quá trình nhập khẩu nguyên vật liệu (chi phí đầu vào). Nó cũng giảm thiểu rủi ro khi phân phối sản phẩm ra thị trường (ảnh hưởng đến giá thành đầu ra). Nói cách khác, hạ tầng giao thông kém chất lượng là nguyên nhân dẫn đến quá trình sản xuất và lưu thông hàng hóa kém hiệu quả, từ đó kìm hãm tăng trưởng kinh tế.

Xét về hiệu quả kinh tế thì rõ ràng người kinh doanh phải tính toán chọn cung đường nào ngắn nhất, giảm tối đa chi phí vận chuyển để đi chứ không ai

lại đi đường dài hơn, tốn nhiên liệu hơn. Còn các bác tài cũng không ai muốn “nằm đường” nhiều hơn, thế nhưng cầu, đường thì lại chưa đồng bộ để thoả mãn nhu cầu này. Và việc xe vượt quá tải trọng cầu đến hàng chục tấn qua lại trên cầu vẫn diễn ra, điều này ảnh hưởng không nhỏ đến tuổi thọ của công trình cầu [2].

Bên cạnh đó, những tuyến đường có tải trọng lưu thông trên đường lớn hơn cầu sẽ gây khó khăn và bị động cho các cơ quan chức năng trong công tác kiểm soát, gìn giữ tuổi thọ cho cầu. Vì vậy, việc đồng bộ hóa tải trọng cầu - đường sẽ không những hỗ trợ rất lớn cho công tác kiểm tra kiểm soát của lực lượng chức năng mà còn ít tốn kinh phí và thời gian hơn cho việc duy trì lực lượng tuần tra.

Vĩnh Long là tỉnh phát triển nông nghiệp là chủ yếu và đang kêu gọi đầu tư các dự án nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao như đầu tư xây dựng và kinh doanh kho lưu trữ bảo quản rau, củ, quả; Đầu tư xây dựng nhà máy chế biến rau, củ, quả; Đầu tư xây dựng nhà máy chế biến các sản phẩm về khoai lang; Hợp tác xây dựng vùng sản xuất cây ăn trái xuất khẩu; Hợp tác xây dựng cánh đồng lớn sản xuất lúa chất lượng cao; Đầu tư trang trại trồng rau, màu an toàn xuất khẩu; Đầu tư xây dựng và kinh doanh cơ sở giết mổ gia súc, gia cầm tập trung an toàn thực phẩm [5]. Do đó, đối với các sản phẩm dễ hư hỏng như trái cây và rau quả nhiệt đới muốn vận chuyển ra thị trường tiêu thụ thì công tác bảo quản bằng chuỗi lạnh đóng vai trò tiên quyết

với sự phát triển của hoạt động sản xuất nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Thiếu đi các điều kiện logistics đồng nghĩa với chất lượng nông sản không được bảo quản theo chuẩn để đến tay người tiêu dùng, đảm bảo hiệu quả kinh tế của các dự án nông nghiệp công nghệ cao. Do đó, cơ sở hạ tầng đường bộ có tác động tích cực đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp nông nghiệp.

Mặt khác, Vĩnh Long cũng đang kêu gọi đầu tư các khu du lịch sinh thái như Khu du lịch sinh thái cồn Đông Hậu; Dự án khu liên hợp văn hóa - thể thao - du lịch Cái Ngang; Dự án nuôi trồng thủy sản kết hợp du lịch sinh thái Tân Bình; Khu du lịch sinh thái An Bình,... [5]. Đối với lĩnh vực dịch vụ du lịch thì cơ sở hạ tầng đường bộ đóng một vai trò quan trọng vì giúp cho việc tiếp cận khách hàng dễ dàng hơn, đưa đón khách du lịch từ nơi này đến nơi khác được thuận tiện và nhanh chóng hơn.

Phát triển kết cấu hạ tầng là điều kiện để phát triển các vùng kinh tế động lực, vùng trọng điểm, tạo ra sự lan tỏa lôi kéo các vùng liên kế phát triển, tác động trực tiếp đến các vùng nghèo, hộ nghèo thông qua việc cải thiện hạ tầng và nâng cao điều kiện sống của họ.

3. Thực trạng đồng bộ tải trọng cầu - đường trên các tuyến đường tỉnh tỉnh Vĩnh long

3.1. Giao thông đối ngoại

Vĩnh Long là tỉnh nằm ở khu vực trung tâm Đồng bằng sông Cửu Long. Vì vậy, Vĩnh Long là một trong những đầu

mối giao thông quan trọng nhất của khu vực. Hiện nay, trên địa bàn tỉnh có nhiều tuyến quốc lộ đi qua gồm: trên trục Bắc Nam qua tỉnh Vĩnh Long là các tuyến đường huyết mạch Quốc lộ 1A, 57; trên trục Đông - Tây là các tuyến Quốc lộ 53, 54, 80. Mặc dù trong các giờ cao điểm hầu hết các tuyến quốc lộ này rơi vào tình trạng quá tải và một số đoạn trên QL 53, và 54 mặt đường còn hẹp và bị xuống cấp nhưng về cơ bản vẫn đáp ứng nhu cầu về giao thông đối ngoại giữa Vĩnh Long với các tỉnh, thành phố lân cận.

Dự kiến năm 2024, đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ với chiều dài gần 23km được thông xe toàn tuyến. Đây là tuyến đường cao tốc đầu tiên và duy nhất hiện nay trên địa bàn tỉnh được hoàn thành xây dựng và đưa vào khai thác. Cũng từ đây, cùng với hệ thống các tuyến quốc lộ, mạng lưới giao thông đối ngoại của tỉnh có thêm một tuyến đường mới kết nối trực tiếp Vĩnh Long với TP. HCM. Ngoài ra, Vĩnh Long vừa hoàn thiện dự án Đường Võ Văn Kiệt kết nối nội ô thành phố với Quốc lộ 1A và triển khai xây dựng mở rộng tuyến Quốc lộ 53, Quốc lộ 54 (đoạn từ huyện Bình Tân - thị xã Bình Minh), đang phối hợp Bộ Giao thông vận tải và tỉnh Bến Tre triển khai dự án Đường và Cầu Đình Khao kết nối tỉnh Bến Tre và Vĩnh Long. Đây là các dự án mang tính kết nối liên vùng, khi hoàn thành sẽ tạo động lực lớn cho phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Vĩnh Long nói riêng cũng như cả khu vực nói chung.

3.2. Giao thông đối nội

Trong khi mạng lưới giao thông đối ngoại được đánh giá tương đối tốt thì mạng lưới giao thông nội bộ tỉnh (các tuyến đường tỉnh) đang bộc lộ khá nhiều hạn chế và chưa đáp ứng được nhu cầu kết nối, phục vụ giữa các địa phương. Theo thống kê, Vĩnh Long hiện có tổng cộng 10 tuyến đường tỉnh trên địa bàn với chiều dài 295km và có 144 cây cầu, trong đó hầu hết các cây cầu chưa đồng bộ tải trọng lưu thông với đường. Tình trạng này đã và đang là một lực cản đối với hoạt động vận chuyển hàng hóa của tỉnh Vĩnh Long. Không chỉ hạn chế về số lượng, hiện nay quy mô của các tuyến đường tỉnh trên địa bàn tỉnh cũng đang rất khiêm tốn và chưa đáp ứng được nhu cầu lưu thông vận chuyển hàng hóa cũng như sinh hoạt của người dân. Trong bối cảnh các tuyến quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh đều đang trong tình trạng quá tải, việc số lượng các tuyến đường tỉnh còn hạn chế cả về số lượng và chất lượng khai thác, chưa chia sẻ được lưu lượng phương tiện lưu thông nội bộ tỉnh khiến các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh càng trở nên quá tải.

Bảng 1. Thống kê cầu trên đường tỉnh (ĐT) tỉnh Vĩnh Long

Tên đường	Tên cầu	Chiều rộng xe chạy (m)	Kết cấu	Chịu tải (tấn)
ĐT.901	Cầu Bưng Tường, Cầu Rạch Chiếc, Cầu Vàm Vông, Cầu Vĩnh Trà, Cầu Thới Hoà, Cầu Cống, Cầu Tường Nghĩa, Cầu Bò, Cầu Hoà Bình, Cầu Vàm Hiệp Hoà, Cầu Đường Trâu, Cầu Địa Muồng, Cầu Cả Cá, Cầu Mương Khai, Cầu Gò Ân, Cầu Đường Trôm 2.	5	BTCT	13
	Cầu Cái Sơn Lớn, Cầu Cá Lóc, Cầu Ông Diệm, Cầu Mỹ An, Cầu Cái Cạn, Cầu Kênh Thầy Cai, Cầu Cái Kè, Cầu Mười Diệc, Cầu Đình Thủy Thuận, Cầu Thủy Thuận, Cầu Chợ Thủy Thuận, Cầu Hòa Phú, Cầu Kênh Mới, Cầu Rạch Không Tên, Cầu Rạch Đập, Cầu Trường Định.	5	BTCT	30
ĐT.902	Cầu Thiếng Đức, Cầu Cái Sơn Bé, Cầu Cái Tranh, Cầu Bà Bồn.	7÷8		
ĐT.903	Cầu Số 1, Cầu Số 6.	4	BTCT	15
	Cầu Địa Môn.	7	BTCT	30
ĐT.904	Cầu Bằng Tăng Cũ.	4	BTCT	15
	Cầu Ba Kè, Cầu Cái Sơn Bé, Cầu Cái Sơn Lớn, Cầu Ông Đốc, Cầu Lò Vôi, Cầu Ba Phố, Cầu Ông Trư, Cầu Rạch Lá, Cầu Sóc Tro.	5÷8	BTCT	30
ĐT.905	Cầu Sập, Cầu Rạch Rừng, Cầu Cái Sơn, Cầu Lô Mười, Cầu Chòi Mòi, Cầu Bằng Tăng Mới.	4	BTCT	15
	Cầu Lung Chuối.	4	BTCT	18
ĐT.906	Cầu Nam Trung I, Cầu Nam Trung II, Cầu Lái Hòn, Cầu Nhà Đài, Cầu Trắng, Cầu Đình Đôi, Cầu Quang Hai, Cầu Trà Ngoa, Cầu Hựu Thành.	7	BTCT	H30
ĐT.907	Cầu Mỹ Trung, Cầu Tân Mỹ, Cầu Mỹ An, Cầu Lò Mo, Cầu Trà Côn, Cầu Trà Sơn, Cầu Kênh Đào, Cầu Nhà Thờ, Cầu An Lạc, Cầu Nghĩa Trang, Cầu Đức Hòa, Cầu Rạch Cáp, Cầu Phong Thới, Cầu Chợ Vững Liêm, Cầu Trung Hiệp B, Cầu Rạch Nưng, Cầu Ruột Ngựa, Cầu Me Đôi, Cầu Trung Hiệp 1.	7	BTCT	30
	Cầu Kênh 60, Cầu Út Inh, Cầu Ba Chơn, Cầu Tư Dân, Cầu Tư Tráng, Cầu Kinh Tắc, Cầu Ngã Tư Nhỏ, Cầu Sậy Đồn.	2,55÷4,1	BTCT	1

ĐT.908	Cầu Bu Kê 2, Cầu Cái Tàu Sóc Tro, Cầu Kinh Tư, Cầu 26 tháng 3, Cầu Rạch Sậy, Cầu Bờ Khóm, Cầu Kinh Hai Quí, Cầu Cống Số 1, Cầu Cống Số 2, Cầu Cống Số 3, Cầu Kinh Cô Dung, Cầu Kinh 12, Cầu Kinh Cũ, Cầu Kinh Thống Nhất, Cầu Kinh Bờ Bướm, Cầu Kinh Ông Huyện, Cầu Kinh Lung Cái, Cầu Xã Khánh, Cầu Mười Bồi, Cầu Kiến Vàng, Cầu Kiến Sơn, Cầu Cổ Hủ, Cầu Quan Tổng Trấn.	5	BTCT	10
ĐT.909	Cầu Hoà Tịnh, Cầu Kênh Mới, Cầu Cả Nguyên, Cầu Bếp Đặng, Cầu Thông Quan, Cầu Xẻo Đậu, Cầu Quan Vệ, Cầu gia cổ Cống Bản 1, Cầu gia cổ Cống Bản 2, Cầu Cái Ngang, Cầu Kinh Xáng, Cầu Bình Phú, Cầu Kinh Ranh.	5 ÷ 5,5	BTCT	13
	Cầu Cả Lá, Cầu Rạch Ranh, Cầu 19/5, Cầu Ngãi Tứ, Cầu Giáo Mẹo, Cầu Hóa Thành	8	BTCT	30
	Cầu Rạch Ông Bái, Cầu Rạch Cây Còng, Cầu Rạch Ông Lễ.	8	BTCT	HL93
ĐT.910	Cầu Xẻo Rạch Chùa, Cầu Tầm Giuộc Lớn, Cầu Săn Máu, Cầu Mỹ Tân, Cầu Trà Kiết, Cầu Rạch Búa, Cầu Hòa An.	9	BTCT	HL93

Bảng 2. Thống kê đường tỉnh tỉnh Vĩnh Long

STT	Tên đường	Chiều dài (km)	Chiều rộng nền đường (m)	Chiều rộng mặt đường (m)	Hiện trạng mặt đường	Chịu tải (tấn)
1	ĐT.901	50	6,5	5,2	Nhựa	13
2	ĐT.902	33	6,5 , 13	5,2 , 9	Nhựa	30
3	ĐT.903	12	6,5	5,2	Nhựa	15
4	ĐT.904	26,9	6,5	5,2	Nhựa	15
5	ĐT.905	15	6,5	5,2	Nhựa	15
6	ĐT.906	17	6,5	5,2	Nhựa	H30
7	ĐT.907	63,91	5 , 7	3,5 , 5,5	Nhựa	5 , 10
8	ĐT.908	29	9	7	Nhựa	10
9	ĐT.909	38,87	6,5 , 7,5	5,2 , 5,5	Nhựa	13
10	ĐT.910	9,6	10	7	Nhựa	HL93

Mục tiêu phát triển giao thông đường bộ là để đáp ứng nhu cầu đi lại và nâng cao tốc độ lưu thông hàng hoá, song do tải trọng lưu thông cầu - đường không đồng bộ nên vẫn chưa đáp ứng được mục tiêu này. Đặc biệt, những tuyến đường

này là huyết mạch giao thông nối liền các vùng kinh tế, các địa phương với nhau trong tỉnh [2]. Cụ thể như sau:

- Trong 10 tuyến đường tỉnh thì chỉ duy nhất tuyến ĐT910 là đồng bộ tải trọng cầu đường và đủ 2 làn xe, đáp ứng tải trọng

lưu thông theo tiêu chuẩn.

- Ngoại trừ các tuyến đường tỉnh như ĐT908, ĐT910 và ĐT902 (1 số đoạn) là đủ 2 làn xe còn lại các tuyến đường tỉnh khác đều chưa đạt 2 làn xe tiêu chuẩn.

- Tuyến đường tỉnh ĐT908 được quy hoạch là đường kết nối khu công nghiệp Hòa Phú với đường Cao Tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ thông qua QL1A (sắp hoàn thành). Tuy nhiên, hiện tại mặt đường rộng 7m với 2 làn xe và được thảm bê tông nhựa nhưng tất cả các cây cầu trên tuyến có bề rộng mặt xe chạy chỉ 5m nên vẫn tạo các nút thắt cổ chai trên tuyến.

- Tuyến đường tỉnh ĐT907 dài 63,91km kết nối QL54 với QL53 qua 3 huyện Trà Ôn - Vũng Liêm - Mang Thít. Chiều rộng mặt đường (3,5 ÷ 5,5)m chịu tải trọng (5 ÷ 10) tấn nhưng trên tuyến có tổng cộng 27 cây cầu thì có 19 cây cầu với bề rộng mặt xe chạy 7m và chịu tải trọng H30, và 8 cây cầu còn lại với bề rộng mặt xe chạy (2,55÷4,1)m và chịu tải trọng 1 tấn, vừa tạo nút thắt cổ chai trên tuyến vừa không đồng bộ tải trọng cầu - đường.

- Các tuyến đường tỉnh ĐT901, ĐT902, ĐT903, ĐT904, ĐT905, ĐT906, ĐT909 đều có tải trọng lưu thông cầu - đường lớn hơn 13 tấn. Tuy nhiên, tải trọng lưu thông vẫn chưa đồng bộ giữa cầu và đường. Trên cùng một tuyến nhưng bề rộng xe chạy vẫn chưa đồng bộ số làn và khả năng chịu tải giữa các cây cầu lại gấp đôi (ĐT903, ĐT904).

4. Định hướng phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Vĩnh Long

Để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và thực hiện mục tiêu tái cơ cấu nền kinh tế

của tỉnh Vĩnh Long trong giai đoạn mới, việc đầu tư xây dựng hoàn thiện, đồng bộ theo hướng hiện đại hệ thống kết cấu hạ tầng phải được xem một trong những ưu tiên hàng đầu trong mục tiêu, định hướng phát triển của tỉnh Vĩnh Long. Tuy nhiên, để triển khai đầu tư xây dựng một hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại đòi hỏi nguồn lực đầu tư rất lớn, trong điều kiện nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước dành cho đầu tư không nhiều và trong điều kiện ngân sách của tỉnh Vĩnh Long còn khó khăn là một trong những thách thức lớn, đòi hỏi phải linh hoạt, chủ động tranh thủ, huy động các nguồn vốn đầu tư ngoài nguồn vốn ngân sách nhà nước của địa phương [6].

Mặt khác, để thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của tỉnh và thu hút vốn đầu tư phát triển từ bên ngoài, việc đầu tư phát triển giao thông đường bộ là việc làm cần thiết và cấp bách, đặc biệt là đồng bộ tải trọng lưu thông cầu - đường. Để phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh Vĩnh Long đã xây dựng Quy hoạch phát triển giao thông thời kỳ 2021÷2030, tầm nhìn đến năm 2050 có hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, thích ứng với biến đổi khí hậu và kết nối thuận lợi với cả khu vực và trong nước [4].

Trong tương lai, khi đường Cao Tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ, Cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh và hệ thống quốc lộ (QL53, QL54, QL57) được đầu tư nâng cấp mở rộng và đưa vào sử dụng sẽ tăng khả năng kết nối giữa Vĩnh Long với các tỉnh thành lân cận. Khi đó, việc thu hút các dự án đầu tư phát triển sẽ dễ dàng hơn hiện tại và nếu nhiều dự án vào đầu tư thì lưu lượng giao thông trong toàn

mạng lưới sẽ tăng nhanh. Vì vậy, việc đầu tư nâng cấp cũng như xây dựng mới các tuyến đường tỉnh tạo thành các trục giao thông xương sống của tỉnh kết nối với mạng lưới quốc gia là hết sức cấp bách và cần thiết đối với tỉnh Vĩnh Long.

Để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày một tăng với tốc độ lưu thông nhanh và đảm bảo an toàn giao thông, đòi hỏi hệ thống đường bộ của tỉnh cần phải được đầu tư phát triển phù hợp với xu thế trên. Cụ thể [4]:

- Giai đoạn từ nay đến năm 2030: Nâng cấp và cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, quy mô mặt đường tối thiểu 2 làn xe, giữ lộ giới đường cấp III (42m).

- Giai đoạn từ năm 2030÷2050: Nâng cấp và cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường cấp III, quy mô mặt đường từ 2÷4 làn xe.

- Đối với những đoạn tuyến đi qua khu vực đô thị, sẽ được đầu tư theo quy hoạch xây dựng đô thị đã được phê duyệt.

5. Kết luận

Bài viết đánh giá về tính đồng bộ tải trọng cầu - đường đến hiệu quả hoạt động kinh doanh vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của người dân.

Kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng là nền tảng vật chất có vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Vĩnh Long. Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đồng bộ, hiện đại, đáp ứng được nhu cầu lưu thông hàng hóa và đi lại của người dân chính là tiền đề tăng trưởng kinh tế và thu hút các dự án đầu tư phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Nguyen Van Nghi (2021), Phát triển hạ tầng giao thông để đẩy mạnh phát triển kinh tế Việt Nam, Tạp chí Công Thương.
- [2]. Thiếu đồng bộ về tải trọng cầu – đường: lực cản đối với hoạt động vận chuyển hàng hóa - Báo Bà Rịa - Vũng Tàu điện tử (baobariavungtau.com.vn), truy cập ngày 04/10/2004.
- [3]. Sở giao thông vận tải Vĩnh Long (2021), “Thống kê công trình giao thông đường bộ tỉnh Vĩnh Long năm 2021”, địa chỉ: <https://vinhlong.gov.vn/sgtvt/quy-hoach-ke-hoach/quy-hoach/duong-bo>, truy cập ngày 11/06/2022.
- [4]. Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long (2022), Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- [5]. <https://vinhlong.gov.vn/keu-goi-dau-tu-vinh-long>.
- [6]. Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ - tạo bước đột phá thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh cà mau” (camau.gov.vn), truy cập ngày 18/03/2015.
- [7]. Phi Vinh Tuong, Dang Thai Binh and Nguyen Dinh Hoa (2019), “Impact of transport infrastructure on firm performance: case study of Cuu long delta area, Vietnam”. Problems and Perspectives in Management, 17(2), 51-62. doi:10.21511/ppm.17(2).2019.04.