

# CAM BỐT KHỞI CÔNG XÂY CẦU NEAK LUONG QUA SÔNG MEKONG.

*Lê Thành Trinh*

Ngày 12 tháng 2 năm 2011, Thủ tướng Cam Bốt Hun Sen đã chủ tọa lễ khởi công xây cầu qua sông Mekong tại thị trấn Neak Luong, với kinh phí 131 triệu Mỹ kim vay của Nhật bản. Cầu dự trù hoàn tất trong năm 2015 để thay thế bến phà hiện hữu. Đường từ Saigon đi thủ đô Phnom Penh của Cam Bốt băng qua sông Mekong tại thị trấn Neak Luong, ở cách Phnom Penh chừng 60 km, bằng một bến phà được Pháp thực hiện từ lâu. Bến phà đã bị tàn phá khi bộ đội Việt nam tràn qua biên giới để dẹp chính quyền Kmer Đỏ. Tuy đã được tái lập và canh tân nhưng vì phà di chuyển chậm, lại không đủ số để đáp ứng được số lượng xe ngày càng gia tăng nên cảnh kẹt xe đã gây trở ngại rất nhiều cho lưu thông. Vì vậy cần có một cây cầu để thay thế bến phà này và Nhật đã đứng ra giúp Cam Bốt làm việc này.

Một lý do của sự giúp đỡ của Nhật là bến phà Neak Luong nằm trên Xa lộ châu Á số 1 (Asian Highway No 1, viết tắt là AH 1) của hệ thống Xa lộ châu Á (Asian Highway Network) và Nhật là một quốc gia bảo trợ cho việc thực hiện hệ thống xa lộ này. Xa lộ AH 1 dài 20,557 km (12,848 miles), bắt đầu từ Tokyo, vượt biển qua Nam Hàn bằng phà (và bằng đường hầm dưới biển trong tương lai), rồi qua các vùng Đông Á, Đông Nam Á, Nam Á và Tây Nam Á cho tới châu Âu tại biên giới Thổ Nhĩ Kỳ/Bulgaria để nối với hệ thống xa lộ châu Âu.

## Hệ thống Xa lộ châu Á.

Trước khi nói đến cầu Neak Luong, tôi xin sơ lược về hệ thống Xa lộ Châu Á để quý độc giả có vài ý niệm về hệ thống này.

Hệ thống Xa lộ châu Á (Asian Highway Network gọi tắt là AHN) là một kế hoạch rộng lớn được dự trù để nối liền các thủ đô và thành phố lớn châu Á với nhau, bằng những con lộ đạt tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế. Việc canh tân

đường bộ cho châu Á đã được Liên Hiệp Quốc đem ra thảo luận từ năm 1959, và đến 2003, các ủy ban phụ trách đã lựa được 140,000 km đường (87,500 miles) và định các tiêu chuẩn kỹ thuật cho hệ thống. Đại để tiêu chuẩn tối thiểu là mặt đường có hai làn xe, bên đi bên về, mỗi làn rộng 12 ft, và có thêm lề hai bên đường, mỗi lề rộng 10 ft. Như vậy, chiều rộng tối thiểu mặt đường là  $2 \times (10 + 12) = 44 \text{ ft} = 44 \times 3.048 \text{ m} = 13,41 \text{ m}$ , tính chẵn là 13,50 m.



Neak Loeung hiện đại nhất Cam Bốt  
Nguồn: internet



Để tiện việc xếp hạng và đánh số đường, châu Á được chia thành 7 vùng là: Bắc Á, Trung Á, Đông Á, Nam Á, Đông Bắc Á, Đông Nam Á và Tây Nam Á. Những đường băng qua nhiều vùng thì dùng một con số sau hai chữ AH, như AH 1 nối Nhật và Thổ Nhĩ Kỳ, AH 4, 6024 km (3765 miles), nối Nga qua Mông Cổ tới Trung Quốc, v. v. Trên các bảng chỉ đường, nhiều khi bỏ luôn chữ H thành A1, A2, A3, A4, v.v. Những đường trong một vùng thì dùng 2 hay 3 số sau A hay AH. Trong số này, Việt

Nam có ba đường: A14, 2077 km (1298 miles), nối Hải phòng và Mandalay, Miến Điện, A15, 566 km, (354 miles), nối Vinh và Udon Thani, Thái lan, và A16, 1032 km (645 miles), nối Đông hà và Tak, Thái lan.

### Cầu Neak Luong tương lai

Để thực hiện các công tác cần thiết, mỗi quốc gia phải tự lo phần đường của mình. Cam Bốt đã được Nhật cho vay tiền để làm cầu Neak Luong và công tác làm cầu vừa được khởi công.

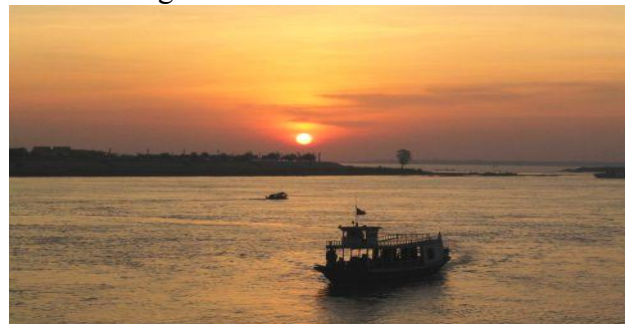


Cầu Neak Luong tương lai dài 2215 m (7265 ft) trông rất giống cầu Mỹ thuận, nhưng hẹp hơn: cầu Mỹ thuận rộng 23 m với 4 làn xe chạy còn cầu Neak Luong chỉ rộng có 13.50 m với 2 làn xe, vừa đúng với tiêu chuẩn tối thiểu. Phần cầu giữa hai bờ sông là loại cầu treo cable-stay (trong nước gọi là cầu treo dây văng), kiểu cầu rất thông dụng hiện nay, với hai trụ trên bờ và hai trụ thật cao ở giữa sông. Sàn cầu được treo vào phần trên của các trụ bằng những giằng cáp thẳng. Vì cầu cao nên cần có những nhịp cầu dẫn từ mặt đất tự nhiên lên tới độ cao của mặt cầu ở giữa sông. Tại cả hai cầu, các nhịp dẫn là nhịp bê tông tiền áp.

Tầm gió (vertical clearance) là chi tiết rất quan trọng của cầu. Đó là khoảng trống tối thiểu từ mực nước sông cao nhất cho tới chỗ thấp nhất của sàn cầu. Tầm gió cần phải đủ để tàu thuyền qua lại tự do dưới cầu. Chỉ vì chuyện tầm gió mà việc làm cầu Mỹ thuận đã bị chậm lại nhiều năm, do những tranh chấp giữa Việt nam và Cam Bốt.

Vào thập niên 1960, miền Nam Việt Nam có kế hoạch làm cầu Mỹ thuận và tầm gió đã được ấn định là 15 m vì chiều cao này xét đủ cho nhu cầu thủy vận trong nước. Một công ty Nhật được giao thiết kế đồ án. Đồ án gần hoàn tất thì Cam bốt yêu cầu nâng tầm gió lên 50 m, với lý do là trong tương lai thủ đô Phnom Penh sẽ là thương cảng đón nhận những tàu viễn dương ngược sông Mekong đến Phnom Penh, nên cầu phải có đủ tầm gió cho các tàu này.

Quý đọc giả đã rõ là độ dốc tối đa của đường vô cầu là 3%, nghĩa là muốn lên cao thêm 3 m thì đường phải dài thêm 100 m. Từ 15 m lên 50 m thì phải tăng tầm gió lên  $50 - 15 = 35$  m. Như vậy đường dốc mỗi bên cầu sẽ phải dài thêm  $100 \times 35 / 3 = 1177.5$  m, và cả hai bên cầu, đường dốc lên cầu sẽ dài thêm  $2 \times 1177.5 = 2333$  m nữa. Đòi hỏi này quá đáng nên Việt Nam không chấp nhận. Tranh chấp không giải quyết song phương được nên phải đem ra thảo luận tại Ủy ban quốc tế sông Mekong, và Ủy ban đã đồng ý dùng tầm gió 37.50 m cho những cầu từ bờ biển tới Phnom Penh. Vì vậy hai cầu Mỹ thuận và Neak Luong đều có tầm gió 37.50 m.



Cầu Neak Luong rất quan trọng cho nền kinh tế Cam Bốt cũng như cho sự giao lưu giữa Việt nam và Cam Bốt nên chúng ta hy vọng là việc làm cầu sẽ tiến triển tốt đẹp để cầu được mở cho lưu thông vào năm 2015 như dự trù. Với hai cầu Mỹ thuận và Cầu thơ đã có tại Việt nam và cầu Neak Luong sắp có ở Cam Bốt, kinh tế vùng hạ lưu sông Mekong sẽ có thêm điều kiện phát triển và đời sống dân chúng địa phương sẽ càng ngày càng tốt đẹp hơn.

*Baton Rouge, LA, tháng 3 năm 2011*

**Lê Thành Trinh**

*Tài liệu tham khảo: INTERNET*