

Mở đường lên Điện Biên

Những ngày đầu tháng 4 chúng tôi lên Điện Biên bằng đường bộ. Từ Hoà Bình, qua Mộc Châu, qua ngã ba Tùng Đậu, qua Châu Yên, qua cầu Chiềng Đông có trận địa các cô gái Châu Yên bắn máy bay Mỹ năm nào, rồi lên Sơn La, Tuần Giáo, Pha Đin và trước mặt là Điện Biên, một chiến địa oai hùng, một địa danh vang dội cả thế giới.

Đường lên Điện Biên đang làm, đang cải tạo. Nhà nước ta dự kiến sẽ cải tạo đường số 6 từ Hà Nội lên Điện Biên, từ 6 mét, 8 mét lên 9 mét và 11 mét và rải thảm nhựa Asphan. Việc cải tạo nâng cấp được chia làm hai giai đoạn. Năm 2003 - 2004 nâng cấp cải tạo đoạn từ Hoà Bình lên Sơn La và đoạn từ Sơn La lên Điện Biên được thực hiện vào các năm 2005 và 2006.

Vào những ngày này, Tây Bắc không còn lạnh nữa nhưng sương mù vẫn bàng lảng dưới thung. Mùa hoa ban đang nở, chốc chốc lại gặp những cánh rừng bạt ngàn trắng hoa ban. Cách Mộc Châu dặm chục cây số đường bắt đầu khó đi vì đang thi công. Đoạn đường này do các Tổng công ty mang tên Trường Sơn, Sông Đà, Tổng 8, Tổng 4 vận... trúng thầu thi công. Mức độ hoàn thành ở các gói thầu không đồng đều. Có chỗ hoàn chỉnh, đã rải nhựa và đang làm lề, hoặc đang dọn vệ sinh là khâu cuối cùng. Có chỗ vừa xong nền... Nhưng hầu hết vẫn đang ở giai đoạn phá đá, mở đường. Hôm chúng tôi đến Chiềng Sa vừa đúng 11 giờ thì tắc đường. Xe khách, xe con, xe tải nối đuôi nhau đổ một dãy dài. 11 giờ là lúc tất cả các phương tiện trên đường đều phải dừng lại. Đây là giờ nổ mìn. Đúng 11 giờ mìn nổ. Đất đá đổ ào ào. Nếu đến giờ mìn nổ mà chưa qua chỗ thi công mà phải chờ thì ít ra cũng vài giờ mới thông xe được. Xe, máy làm việc rất khẩn trương. Được cái, trên công trường giao thông ngày nay, trông rất vắng vẻ vì chủ yếu làm bằng cơ giới.

Mãi đến hơn một giờ sau, người gác đường tay đeo cái băng đỏ mới nhấc cái sào chắn, khước cái cờ hiệu cho đoàn xe đi qua. Cách ngã ba Tùng Đậu vài chục cây số là hết đường mới và trước mặt là đoạn đường cheo leo hiểm trở, làm cho người ngồi trên xe thót tim.

Con đường được mở từ thời trước, nhìn xa như một sợi chỉ nằm vắt lưng chừng núi, một bên là vách đá và một bên là vực sâu. Đôi tay người lái xe cầm vô lăng cứ ngoặt bên này lại ngoặt bên khác liên tục. Đường nhỏ vừa đủ hai cái xe tránh nhau, cứ men theo sườn núi, vừa quanh co vừa lên dốc xuống dốc đến chóng mặt. Ngồi trên ô tô, nhìn qua cửa kính xuống thung lũng là làng bản có cảm giác như đang ngồi trên máy bay. Những đám mây mỏng bàng lảng bay dưới chân mình và ngôi nhà sàn trông chỉ còn như cái bao diêm. Đây là đoạn đường thi công cực kỳ khó khăn. Mở rộng đường chỉ còn cách khoan vào núi đá và nổ mìn. Hơn nữa, đường quá cheo leo nên vừa thi công vừa phải bảo đảm giao thông là chuyện khó thực hiện. Có lẽ vì vậy mà nhà thầu nào đó chưa dám cấm mũi khoan khai mạc.

Cuối đoạn đường cheo leo ấy và gần đến chợ Lò, dưới thung lũng xanh ngắt có một cái làng sầm uất, trù phú, nhà mái ngói chen nhau, người ta gọi nơi đó là phố Văng. Rất lạ, bốn bên là núi non, lúa thừa vài làng bản người Dao lưng chừng núi, lại có một cái phố sầm uất đến vậy. Mà dân không gọi là làng hay là bản, ở cách xa đường ô tô gần chục cây số lại được gọi là phố, phố Văng. Nghe nói phố Văng được hình thành và giàu có từ thời thực dân Pháp, là nơi ăn chơi hút xách của quan lại cai trị trước đây.

Đất Sơn La.

Từ Châu Yên lên Sơn La, bắt đầu từ xã Chiềng Sàng, có đèo Chiềng Đông là quãng đường được cải tạo và mở rộng, nâng cấp do Ban quản lý dự án I làm đại diện chủ đầu tư. Và các nhà thầu như Liên doanh công ty Xây dựng số 6 Thăng Long, Công ty xây dựng 99 Tổng Công ty Trường Sơn, các đơn vị Cienco 8, Vinaconex, Công ty xây dựng công trình giao thông 810, Tổng công ty giao thông 4 thi công từng hợp đồng.

Khu vực Châu Yên, có đèo Chiềng Đông địa hình phức tạp. Đã xong hai cầu, đào 780 nghìn mét khối và đắp 200 nghìn mét khối đất đá. Có

những đoạn hạ thấp đến 15 mét hoặc đắp cao 20 mét. Có chỗ ta luy sừng sừng cao gần 30 mét. Đường mới, cầu mới, thị trấn Cò Nòi đã có một dáng vẻ mới.

Mặc dù lực lượng mạnh, máy móc thiết bị đầy đủ nhưng các công ty thi công vẫn không thể thi công ồ ạt vì vừa làm vừa phải bảo đảm giao thông thông suốt. Hơn nữa, cái khó của các công trình xây dựng cũng như giao thông nan giải nhất vẫn là mặt bằng. Cầu Hát Lót phải di dời đến 85 hộ dân. Còn đoạn đường đi qua thị xã Sơn La, không những khó khăn trong việc di dời số hộ dân nhiều mà các công trình công cộng khác như cột điện, đường dây điện thoại, đường cấp nước, đường thoát nước cũng nhiều. Di chuyển một đường dây điện không thể một sớm một chiều mà làm ngay được. Mà phải có kế hoạch, có dự án, có kinh phí... Các đường cấp, đường nước sạch, nước thải... cũng vậy. Muôn vàn khó khăn.

Thị xã Sơn La dù sao cũng là miền núi, việc qui hoạch không làm mạnh được nên mới có việc ba lần cấm chỉ giới đường. Việc hoạt động của Ban giải phóng mặt bằng, chính sách đền bù, đo đạc, xác định tính chất nhà cửa... là hoàn toàn mới, không có kinh nghiệm. Dẫn đến, người tích cực di dời thì có khi được đền bù ít, kẻ chây lỳ thì được đền bù nhiều. Có trường hợp dỡ nửa nhà, chỉ đền bù nửa nhà, mà thực tế, dù có còn nửa nhà dân cũng phải đập đi làm lại.

Dù rất nhiều vướng mắc nan giải, nhưng các công ty thi công luôn luôn tìm mọi cách để đẩy nhanh tiến độ, khắc phục khó khăn, trời mưa thì đắp cống. Toàn tuyến phải sử dụng đến hàng ngàn cống tròn và cống hộp. Khi chưa có mặt bằng thì sản xuất vật liệu như khai thác đá, xay đá, chuẩn bị hàng mấy vạn mét khối đá. Mặt bằng có là làm ngay, dù là phải thi công kiểu xói đổ, tốn công và năng suất thấp vẫn cứ làm. Đường điện và đường nước sạch, mở đường bỏ đường cũ để thi công nhưng cả hai thứ đều thiết yếu không thể gián đoạn. Cũng không có mặt bằng để làm đường tạm, các đơn vị thi công khắc phục bằng cách cho đi nổi. Mặc dù tốn kém thêm, nhưng cách ấy là tối ưu.

Đặc biệt, đại diện chủ đầu tư là Ban quản lý dự án I đã sát cánh cùng với các công ty nhà thầu, đôn đốc, kiểm tra, giám sát và tìm tòi, nghiên cứu tìm đáp án cho những vấn đề nan giải. Hàng tuần Ban dự án và các nhà thầu họp giao ban. Các vướng mắc cũ, những vấn đề mới nảy sinh, tiến độ chậm hay nhanh, chất lượng của các hạng mục đang làm... có vấn đề giải quyết cùng nhau trên bàn hội nghị, song cũng có vấn đề phải kéo nhau ra mặt đường mới thuyết phục được nhau.

Đoạn đường đi qua thị xã Sơn La được làm mới, rộng đến 40 mét, là đại lộ đẹp nhất thị xã. ở đây có khu công nghiệp Chiềng Sinh của Sơn La. Đã có nhà máy cơ khí, nhà máy đường, nhà máy chè, nhà máy nhựa... Tương lai Sơn La không chỉ có cơ cấu là một tỉnh nông lâm nghiệp.

Không bao lâu nữa con đường số 6 từ Hà Nội lên Sơn La rộng 11 mét, được thảm nhựa phẳng lỳ sẽ hoàn thành. Và cũng không bao lâu nữa đường từ Sơn La lên Lai Châu, Điện Biên sẽ cải tạo và mở rộng. Như vậy Lai Châu, Điện Biên, mảnh đất anh hùng miền Tây Bắc của Tổ quốc sẽ rất gần với Thủ đô. Sáng ở Hà Nội, tối có thể ngắm sao trên đồi A1 hoặc xem múa xoè và uống rượu cần với bạn Điện Biên. Ngược lại, cả nước cũng sẽ rất gần với Điện Biên, về địa lý và cả về tâm vóc.

(Báo Văn nghệ)