

HƯỚNG TỚI KỶ NIỆM 30 NĂM NGÀY TÁI LẬP TỈNH YÊN BÁI (1/10/1991 - 1/10/2021)

30 năm lập nên kỳ tích

Phóng sự của **HOÀNG NHÂM**

Làm công tác báo chí đồng hành với quãng thời gian từ khi tái lập tỉnh đến nay; vì thế, tôi thật may mắn được đi khắp mọi miền quê Yên Bái từ vùng thấp đến vùng cao. Cũng vì lẽ đó, tôi hiểu rõ về thực trạng giao thông Yên Bái những năm đầu tái lập tỉnh là vô vàn khó khăn. Đồng thời, được đi nhiều cũng là cơ hội để tôi chứng kiến sự đổi thay ngoạn mục về kinh tế - xã hội ở mọi miền quê trong tỉnh, đặc biệt là sự đổi thay về hệ thống đường giao thông có thể ví như một kỳ tích dễ nhìn thấy nhất. Cũng từ đặc thù công việc của mình, tôi được dự nhiều hội nghị của tỉnh, cho nên cũng nắm được công tác lãnh đạo, chỉ đạo cơ bản của tỉnh về chiến lược, giải pháp phát triển đường giao thông qua mỗi thời kỳ với tinh thần xuyên suốt được xác định, Yên Bái là một tỉnh miền núi, kinh tế nông - lâm nghiệp là chủ yếu, nguồn tài nguyên khoáng sản phong phú, nhưng địa hình cắt xẻ; do vậy, muốn phát triển kinh tế - xã hội, đường giao thông luôn phải ưu tiên đi trước một bước.

Từ thực tế như vậy, dựa trên sự cảm nhận của mình, tôi cho rằng, cuộc cách mạng về giao thông của tỉnh được khởi đầu bằng sự kiện cầu Yên Bái được xây dựng, khánh thành và đưa vào sử dụng ngày 30/12/1992. Sự hiện diện của cầu Yên Bái đã trở thành một biểu tượng phát triển, niềm vinh dự, tự hào lớn lao của tỉnh rất nhiều năm sau đó. Cây cầu này trở thành địa chỉ để mỗi đoàn khách khi đến Yên Bái được đưa đến chiêm ngưỡng. Những bức ảnh cầu Yên Bái trở thành thứ quà tặng cho nhiều đoàn khách đến thăm tỉnh hoặc nằm trong hành trang nhiều đoàn công tác của tỉnh mang đi làm tặng vật cho tỉnh bạn. Không tự hào sao được, khi đó là cây cầu thứ 3 trên sông Hồng do Nhà nước ta xây dựng sau cầu Thăng Long và Chương Dương. Còn thời Pháp thuộc ngót trăm năm, để đáp ứng cho sự cai trị, bóc lột thuộc địa mà cả tuyến sông Hồng mấy trăm cây số, thực dân Pháp chỉ làm có 2 cây cầu, đó là cầu Long Biên, cầu Cốc Lếu. Về ý nghĩa kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, cầu Yên Bái không chỉ đáp ứng yêu cầu vô cùng cấp thiết cho sự phát triển của tỉnh, mà nó còn gánh vác trọng trách cho cả vùng Tây Bắc.

Cầu Yên Bái được hoàn thành, kết nối đôi bờ sông Hồng cũng ghi một dấu ấn, điểm tựa để tỉnh bước vào giai đoạn kéo dài khoảng chục năm tập trung ưu tiên phát triển các tuyến đường được gọi là trực động lực cho phát triển kinh tế - xã hội, bao gồm: tuyến Hợp Minh - Minh An; tuyến Âu Lâu - Đông An; tuyến Yên Bái - Khe Sang; tuyến Mậu A - Tân Nguyên; tuyến Vinh Kiên - Yên Thế; tuyến thị trấn Yên Thế - Minh Xuân nối sang huyện Quang Bình (Hà Giang); đường Vinh Kiên - Yên Bình nối với huyện Yên Sơn (Tuyên Quang)...

Cũng trong thời gian này, rất nhiều xã vùng cao của tỉnh, đường đến trung tâm xã chủ yếu là đi bộ, nên tỉnh chỉ đạo tập trung quan tâm đầu tư nguồn lực, giao nhiệm vụ cho các địa phương thực hiện mục tiêu bảo đảm 100% các



Đông bào Mông xã Túc Đán, huyện Trạm Tấu chung sức bê tông hóa đường giao thông nông thôn.

xã vùng cao có đường đi được xe máy đến trung tâm xã (chủ yếu đi bằng xe Mink). Từ giữa những năm 2000 trở đi, tỉnh tiếp tục tập trung thực hiện mục tiêu 100% số xã vùng cao có đường ô tô đến được trung tâm xã. Theo đó, các xã xa trung tâm nhất, địa hình phức tạp nhất, ô tô đã đi đến được trung tâm xã như: xã Tà Xi Láng (Trạm Tấu), An Lương (Văn Chấn), Tân Phượng (Lục Yên), Nà Hẩu (Văn Yên)...

Giai đoạn thứ hai, việc phát triển giao thông được đẩy lên mạnh mẽ, được tập trung chỉ đạo quyết liệt, đó là việc kiên cố hóa đường giao thông đồng hành cùng Chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới và chúng ta đã có được một hệ thống đường liên thôn, xã, đường nội đồng, đường xóm khá hoàn chỉnh. Đồng thời, tỉnh chú trọng xây dựng các tuyến đường kết nối liên vùng như đường Púng Luông - Ngọc Chiến (Sơn La); đường Trạm Tấu - Bắc Yên (Sơn La)... Giai đoạn này, cũng là thời điểm ghi dấu sự phát triển mạnh mẽ kết cấu hệ thống đường giao thông khá hoàn chỉnh ở khu vực trung tâm tỉnh lý với một quy mô cao hơn theo hướng đô thị hiện đại gắn với công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đô thị văn minh. Đặc biệt, chúng ta có đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đi qua, đã tạo nên một trang mới cho kết nối giao thông Yên Bái trong hệ thống giao thông chung cả nước. Dòng sông Hồng cũng lập nên kỳ tích trong 30 năm qua, có 7 cây cầu được xây dựng kết nối hàng loạt xã vùng sâu, vùng xa, vùng dân tộc thiểu số bên phía bờ Tây còn vô cùng khó khăn về đời sống kinh tế - xã hội với bờ phía Đông hoặc xuôi về trung tâm tỉnh lỵ...

Tổng hợp của Sở Giao thông Vận tải cho thấy, riêng giai đoạn 2011 - 2015, được sự quan tâm đầu tư của Trung ương cùng với sự quyết tâm của tỉnh, trong giai đoạn từ năm 2011 - 2015, tỉnh đã huy động được 7.008 tỷ đồng; trong đó, ngân sách trung ương gần 2 nghìn tỷ đồng; ngân sách địa phương trên 3 nghìn tỷ đồng; vốn đầu tư cho giao thông nông thôn gần 2 nghìn tỷ đồng để phục vụ cho sự nghiệp phát triển hệ thống đường giao

thông của tỉnh. Kết quả tổng hợp đến hết năm 2020, tỉnh đã có mạng lưới giao thông đường bộ với tổng chiều dài 8.723,1 km; trong đó, cao tốc qua địa phận tỉnh 80,5 km; 5 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 401,6 km; 14 tuyến tỉnh lộ với tổng chiều dài 491 km; gần 300 km đường đô thị; 7.470 km đường giao thông nông thôn; trong đó, đường huyện gần 1.500 km, đường xã 3.302 km, đường thôn, bản 2.745 km.

Những con số này đã tạo nên những hiệu ứng giao thông vô cùng quan trọng như: trước đây, đi xe khách từ thành phố Yên Bái lên huyện Mù Cang Chải thường từ sáng sớm đến khoảng 5 giờ chiều mới đến nơi, nay chỉ đi trong buổi sáng. Người dân trước đây phải đi bộ từ trung tâm huyện Mù Cang Chải vào xã Chế Tạo từ 6 giờ sáng cho đến tối mới đến nơi, nay đi xe máy chỉ hơn 2 tiếng. Đi bộ từ thị trấn Nông trường Liên Sơn vào xã An Lương, huyện Văn Chấn mất cả buổi sáng thì nay đi xe máy chỉ hơn 1 tiếng. Đi ô tô từ thị xã Nghĩa Lộ ra thành phố Yên Bái từ hơn 3 tiếng, nay đi đường qua xã Đại Lịch, huyện Văn Chấn ra nút giao IC 12 chỉ còn tiếng rưỡi... Giao thương đã khá thuận lợi đến các làng bản vùng cao, vùng sâu, vùng xa và bà con ở đó có điều kiện thuận lợi giao lưu với bên ngoài mở mang dân trí và phát triển kinh tế - xã hội. Điển hình như huyện Trạm Tấu luôn thiếu đói lương thực trầm trọng thì nhiều năm qua, đồng bào Thái và Mông đã sản xuất lúa, ngô và nhiều loại cây màu theo hướng hàng hóa. Nói một cách hình ảnh là, tỉnh đã rất nỗ lực để có một hệ thống đường giao thông nối được "Ý Đảng - lòng dân". An ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội ở vùng cao được ổn định. Niềm tin của nhân dân với Đảng ngày thêm son sắt. Khi đến các xã vùng cao có đồng bào Mông sinh sống, tôi thường hỏi bà con cảm nhận về hệ thống đường giao thông hiện nay, đều được bà con trả lời mộc mạc: "Sung sướng hơn nhiều rồi!". Tôi cho rằng, đây chính là một chỉ số hạnh phúc rõ nhất mà tỉnh đã đạt được.

Có nhiều nguyên nhân, tạo nên thành công trong xây dựng hệ thống đường giao thông của tỉnh, nhưng tôi

cho rằng, có hai yếu tố căn bản nhất đó là, được khởi nguồn từ quyết tâm chính trị cao nhất, mang tính chiến lược khoa học nhất và kiên định mục tiêu giao thông đi trước của Đảng bộ, chính quyền tỉnh Yên Bái từ khi tái lập tỉnh đến nay. Yếu tố thứ hai là, được khởi nguồn từ sự đồng thuận và khát khao của nhân dân được đi trên những con đường êm thuận, nên "đường được mở từ lòng dân" bằng nguồn lực xã hội hóa.

Đảng bộ tỉnh xác định mục tiêu nhiệm kỳ 2020 - 2025, tập trung nguồn lực cho các công trình trọng điểm có tính đột phá kết nối các vùng trong tỉnh, các tỉnh trong khu vực và đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai để tạo được động lực phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng hệ thống giao thông của tỉnh cơ bản đồng bộ, từng bước hiện đại, giảm chi phí, thời gian đi lại, thu hẹp khoảng cách vùng, miền, nâng cao đời sống nhân dân; từng bước đầu tư, phát huy, nâng cao hiệu quả các loại hình giao thông đường sắt, đường thủy, giảm áp lực cho giao thông đường bộ.

Theo đó, nhiệm vụ đặt ra của tỉnh là tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các tuyến đường tỉnh; trong đó, ưu tiên các dự án kết nối quốc lộ với cao tốc Nội Bài - Lào Cai, các dự án liên kết vùng của tỉnh và của tỉnh với các tỉnh vùng trung du và miền núi phía Bắc". Cụ thể, đó là tuyến đường nối tỉnh lộ 170 (Yên Thế - Vinh Kiên) với quốc lộ 70 và đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai; đường Gia Hội - Phong Dụ Thượng - nút giao IC15 cao tốc Nội Bài - Lào Cai; đường Yên Thế - Vinh Kiên, đường Đại Lịch - Minh An; đường Sơn Thịnh - Văn Chấn đi Trạm Tấu... Đồng thời, tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành Trung ương để huy động nguồn lực đầu tư, nâng cấp các đoạn tuyến quốc lộ; tuyến nối cửa khẩu Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang đi nút IC14 đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai qua tỉnh Yên Bái; triển khai các dự án được Đảng, Nhà nước, Quốc hội nhất trí ưu tiên như: tuyến nối thị xã Nghĩa Lộ với cao tốc Nội Bài - Lào Cai; dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông liên vùng hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội các huyện nghèo tỉnh Yên Bái (đường từ xã Khánh Hòa, huyện Lục Yên đi Văn Yên); dự án đường Trạm Tấu - Bắc Yên; đường Xuân Ái - Viễn Sơn - Yên Phú - Yên Hợp, huyện Văn Yên; đồng thời, phấn đấu kiên cố hóa khoảng 3.000 km đường nông thôn và phấn đấu đến năm 2025, tất cả các xã vùng cao có đường bê tông đến trung tâm xã; 70% thôn có đường ô tô đến trung tâm và sớm hoàn thành, đưa vào sử dụng các công trình trọng điểm đang triển khai...

Với sự quan tâm đặc biệt về lĩnh vực giao thông, vận tải trong phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng - an ninh, chúng ta hoàn toàn tin tưởng nhiệm vụ nặng nề này sẽ được tỉnh hoàn thành đúng mục tiêu đề ra, đưa giao thông Yên Bái tiếp tục bước sang một trang mới hoàn hảo hơn trong thực hiện công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế.

H.N