

Có nên làm đường sắt cao tốc Bắc – Nam?

Tác Giả: Gia Minh, biên tập viên RFA
Thứ Sáu, 21 Tháng 5 Năm 2010 20:31

Đề án đường sắt cao tốc Bắc – Nam đang là đề tài được quốc hội Việt Nam bàn thảo và truyền thông trong nước đưa ra nhiều ý kiến phân biệt đối với đề án này.



AFP PHOTO/Jiji Press-Xe lửa cao tốc Nhật Bản đạt tốc độ tối đa 320 km/giờ, như chụp hôm 17/06/2009.

Đường sắt đường dài luôn, chúng tôi mới quý vị theo dõi ý kiến của một người ủng hộ đề án vừa nói. Đó là ý kiến của Tiến sĩ Nguyễn Văn Thọ, nguyên Viện trưởng Viện Quy hoạch và Giao thông - Vận tải thuộc Bộ Giao thông Vận tải Hà Nội.

Số cần thiết của đề án

“Đột nhập của Việt Nam dài theo hình cong chữ S. Một đột nhập dài như thế, đường bộ không thể phát huy hiệu quả đường dài được nên bắt buộc phải có đường sắt.(TS Nguyễn Văn Thọ)

Gia Minh: Báo chí và quốc hội đều đang nói đến đề án đường sắt cao tốc Bắc-Nam, là người

Có nên làm đường sắt cao tốc Bắc – Nam?

Tác Giả: Gia Minh, biên tập viên RFA
Thứ Sáu, 21 Tháng 5 Năm 2010 20:31

Ông hoàng đường sắt Việt Nam Qui hoach và Giao thông Việt, ông đánh giá số tiền thiết kế và mua sắm đầu tư trong giai đoạn hiện nay ra sao?

TS Nguyễn Văn Thọ: Tôi đang chờ nh viết một bài gọi các báo trong nước về số tiền thiết kế và mua sắm, còn phải làm bằng mọi giá.

Gia Minh: Vì sao lại cần thiết như thế?

TS Nguyễn Văn Thọ: Đường sắt Việt Nam dài theo hình cong chữ S. Một đường sắt dài như thế, đường bộ không thể phát huy hiệu quả đường dài được nên bắt buộc phải có đường sắt. Nhu cầu ngày càng tăng giá vé hàng không đắt tính cho vé đường sắt cao tốc, như thế chưa hợp lý lắm. Đường sắt mới ra là một chiến lược quan trọng của quốc gia.



Đường sắt Bắc - Nam hiện nay. Photo courtesy of Wikipedia.

Có nên làm đường sắt cao tốc Bắc – Nam?

Tác Giả: Gia Minh, biên tập viên RFA
Thứ Sáu, 21 Tháng 5 Năm 2010 20:31

Xin nhắc lại cách đây 30 năm, tôi có dự xuät phäng án làm metro tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, nhưng cũng rơi vào träng häp như hiện nay cho rằng tài chính không có...

Nay thì giao thông tại hai nơi đó thật nghän mäi bän; như thế quá muộn rồi. Vào năm 1887, khi Pháp xây đường đường sắt Bắc-Nam, lúc đó cũng không có gì nhưng Pháp vốn quyät định xây, và đến nay vẫn phát huy hiệu quả.

Trong đời sống tôi chỉ có thể nói sự thật thôi.

Gia Minh: Hiện có ý kiến cho rằng kinh phí bỏ ra quá lớn so với hiệu quả?

TS Nguyễn Văn Thọ: Vấn đề này có ý kiến nói 56 tỷ đô la của ngân hàng giữa ngân, và tính là số tiền đầu tư so với GDP. Tuy nhiên đây là dự án kéo dài trong nhiều năm. Ngoài ra đâu phải đi vay tiền nước ngoài không mà còn phải huy động sức trong nước để làm nữa.

Bên Bộ Giao thông chưa giải trình được ai làm, ai thi công. Ngày xưa tại thân Việt Nam cũng làm được nhiều. Như nước ngoài trong công tác tư vấn thiết kế, kỹ thuật hiện đại. Còn phần nhân móng, Việt Nam có thể làm được nên có thể giảm chi phí nhiều. Tiền để thực hiện mỗi năm chỉ vay hai ba tỷ đô la thôi chứ đâu phải vay tỷ tỷ cả của một nước hay từ chính tài chính quốc tế nào đó.

Ảnh hưởng môi trường?

Gia Minh: Còn ý kiến cho rằng thực hiện dự án như thế phải lý do, phá rừng gây ra ảnh hưởng môi trường?

TS Nguyễn Văn Thọ: Vấn đề này không thể tính theo khu vực dự án an toàn, chiäu räng hai đường ray song hành, công việc giải an toàn rồi nhân với chiäu dài thành ra một bao nhiêu hecta rừng. Ngày xưa khi tôi còn trẻ, cũng có khu vực tính Việt Nam có bao nhiêu đä, mỗi đä bao nhiêu

Có nên làm đường sắt cao tốc Bắc – Nam?

Tác Giả: Gia Minh, biên tập viên RFA
Thứ Sáu, 21 Tháng 5 Năm 2010 20:31

mét vuông có nuôi được bao nhiêu bò, rồi nhân với số lít sữa tính ra được bao nhiêu nhà máy sữa. Tính kiểu như ‘nông dân’ như thế không thế tính được.



Đường sắt đang hướng về trung tâm của Hà Nội trên đường sắt Bắc-Nam hôm 20/04/2010. AFP PHOTO / HOANG DINH NAM.

Gia Minh: Cũng có ý kiến lập đường hành khách trong tương lai cũng không hiểu được mức cần phải có dự án như thế?

TS Nguyễn Văn Thọ: Theo tính toán của tôi còn hiểu hơn tính toán được đưa ra trình quốc hội, đến 70 triệu lượt hành khách. Tính ra chi phí để đường sắt rõ hơn hiểu so với đi ô tô.

Gia Minh: Hiện Việt Nam đang có hệ thống đường sắt Bắc-Nam rồi, cần tiến hành ra sao?

TS Nguyễn Văn Thọ: Điềm dữ dội trong tiến trình phát triển án mà Bộ trưởng Bộ Nghĩa Dũng đưa ra là không đưa ra phương án cải tạo đường cũ. Rồi thì ông Dũng không đưa ra phương án kết hợp đường cũ, đường mới thế nào, đường tránh ra sao... Theo Nhật làm một đường mới tinh, thế này: đó là đi đầu đầu.

Fact box

- Đường sắt Hà Nội-Sài Gòn hiện nay dài 1726km, khổ đường 1m.
- Đường Pháp xây dựng và khánh thành năm 1936.

Có nên làm đường sắt cao tốc Bắc – Nam?

Tác Giả: Gia Minh, biên tập viên RFA
Thứ Sáu, 21 Tháng 5 Năm 2010 20:31

-Tuy nhiên đường sắt này hiện nay sẽ đường tà vẹt bê tông hai khổ i, tà vẹt g và sắt, lo i ray 43 kg/m.

□

Gia Minh: Chả có nghiên cứu kỹ thi mà trình quốc hội thì có quá vội vàng không?

TS Nguyễn Văn Thọ : Cách làm ở Việt Nam cần phải trình trình trước, chứ không sẽ không đi t đi c. Như đánh trống phỉ gõ gõ m y cái r i m i đánh, c rung cây r i tính ti p. Đ a ra đ t o d lu n trong xã hội, trong quốc hội, trong Đảng. Cách làm đi t o sẽ đi ng lòng.

Gia Minh: Cũng có ý kiến về đường bộ Hồ Chí Minh làm tuyến kém nhu u mà hiện u qu không có?

TS Nguyễn Văn Thọ : Tôi nghĩ họ chỉ trình làm đường bộ đó nhưng qui mô to quá không đi c; đi đó tuyến kém. So sánh như thế là khi p khi ng. Đường đó mang ý nghĩa chính trị, còn đường sắt mang ý nghĩa kinh tế hiện.

Gia Minh: Cảm ơn ông.