

ĐỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY CẦN THƠ AN TOÀN, HIỆU QUẢ

Thứ ba, 10/11/2015

Điều tra: Nguyễn Kim

Kỳ cuối: Cần những giải pháp kịp thời, đồng bộ

Tuy có sự quan tâm nhưng hoạt động giao thông đường thủy ở TP Cần Thơ thời gian qua chưa được đầu tư đúng mức. Tại nạn giao thông đường thủy những năm gần đây có giảm nhưng nguy cơ tiềm ẩn vẫn cao; một số bất cập trên tuyến đường thủy nội địa (ĐTND) chưa được giải quyết dứt điểm; việc gắn kết mạng lưới giao thông của thành phố với mạng lưới giao thông quốc gia chưa đảm bảo tính liên thông. Các ngành chức năng thành phố đã đề ra nhiều giải pháp, với mục tiêu xây dựng giao thông đường thủy Cần Thơ an toàn và hiệu quả, nhưng để đạt được mục tiêu trên đòi hỏi phải có "nguồn nội lực" tương xứng và sự phối hợp chặt chẽ, kịp thời.

*** Quy hoạch 7 năm chưa thực hiện... phải điều chỉnh**



Cảnh sát đường thủy Công an TP Cần Thơ tăng cường lắp bảng tuyên truyền giao thông đường thủy tại các bến khách ngang sông trên địa bàn huyện Vĩnh Thạnh. Ảnh: X.ĐÀO

TP Cần Thơ là trung tâm của khu vực ĐBSCL, nằm ở bờ Tây Sông Hậu, hoạt động giao thông vận tải giữ vai trò rất quan trọng trong sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng, nhất là giao thông ĐTND. Cần Thơ có tổng chiều dài tuyến sông hơn 876,6km, trong đó 6 tuyến sông do Trung ương quản lý; 150 tuyến sông, rạch do thành phố quản lý (tổng chiều dài 726,7km). Từ tháng 7 năm 2008, UBND TP Cần Thơ đã có quyết định phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải (GTVT) thành phố đến năm 2025 (Quyết định số 1809/QĐ-

UBND ngày 23-7-2008), chú trọng phát triển bền vững và đồng bộ cơ sở hạ tầng

giao thông vận tải từ đường bộ, đường thủy, cảng biển, hàng không, đường sắt, hệ thống bến tàu - bến xe, hệ thống cảng - bến thủy nội địa (BTNĐ)... đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của địa phương.

Theo qui hoạch, đến năm 2015, các quận, huyện bàn giao cho Sở GTVT quản lý và đầu tư các tuyến ĐTNĐ mà các quận, huyện được giao quản lý. Giai đoạn từ 2015-2025, Sở GTVT tiếp nhận và quản lý toàn bộ mạng lưới ĐTNĐ qui hoạch đến năm 2025 do thành phố quản lý để tiến hành đầu tư, nạo vét, nâng cấp duy tu hàng năm. Còn hệ thống cảng, BTNĐ, có 3/8 công trình phải hoàn thành trước năm 2015. Đó là cảng khách du lịch Ninh Kiều xây dựng với qui mô cảng khách cấp I (200.000 khách/năm), kinh phí nâng cấp cải tạo ước tính khoảng 100 tỉ đồng; bến tàu Ô Môn nâng cấp đạt tiêu chuẩn BTNĐ kết hợp vận tải hành khách, công suất khoảng 500 khách/ngày; cảng Thốt Nốt dự kiến xây dựng mới trên sông Hậu (điểm giao rạch Bò Ót), với chức năng cảng hàng hóa phục vụ Khu Công nghiệp Lộ Tẻ - Thốt Nốt, kết hợp vận chuyển hành khách, đạt tiêu chuẩn cảng hàng hóa cấp IV (công suất khoảng 0,3 triệu tấn/năm), 1.000 khách/ngày, diện tích khoảng 5 ha, hoàn thành giai đoạn 1 trước năm 2015. Riêng 5 công trình còn lại, theo kế hoạch hoàn thành sau năm 2015. Đó là Cảng khách Cần Thơ, được xây dựng tại vị trí bến phà Cần Thơ cũ, phục vụ vận chuyển khách nội tỉnh, liên tỉnh, xây dựng đạt chuẩn cảng khách cấp I (trên 200.000 khách/năm) và 4 bến tàu gồm: Cái Răng, Cờ Đỏ, Vĩnh Thạnh, Phong Điền, dự kiến xây dựng đạt tiêu chuẩn BTNĐ hàng hóa kết hợp vận tải hành khách, diện tích khoảng 1 ha, qui mô công suất khoảng 15.000 tấn/năm, 500 khách/ngày; đồng thời tiếp tục hoàn thành giai đoạn 2 của bến cảng Thốt Nốt. Thế nhưng vì nhiều lý do, nhất là khó khăn về kinh phí nên qui hoạch trên chưa thực hiện được. Tháng 12-2014, UBND thành phố Cần Thơ Quyết định phê duyệt đề cương nhiệm vụ Qui hoạch mạng lưới ĐTNĐ và Qui hoạch hệ thống cảng, BTNĐ TP Cần Thơ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định 3951/QĐ-UBND và Quyết định 3967/QĐ-UBND ngày 29-12-2014). Tháng 9-2015, Sở GTVT có báo cáo điều chỉnh qui hoạch phát triển GTVT TP Cần Thơ đến năm 2030. Thế là sau 7 năm, qui hoạch phát triển giao thông ĐTNĐ của Cần Thơ vẫn chưa chuyển động mà tiếp tục chờ điều chỉnh.

*** Cần giải pháp kịp thời**

Tuy có nhiều lợi thế nhưng chưa được đầu tư đúng mức nên hoạt động giao thông ĐTNĐ của TP Cần Thơ chưa đạt hiệu quả như mong muốn. Tình trạng thời tiết, khí hậu, thủy triều, lũ lụt, mưa bão, khô hạn đã làm ảnh hưởng đến sự ổn định, mức độ ATGT của các luồng tuyến; chưa kể tình trạng lấn chiếm luồng lạch, hành lang ATGT ĐTNĐ để cất nhà, dựng đăng đày cá, hoạt động bến bãi chưa được cấp phép; việc thăm dò, khai thác cát trên sông Hậu chưa đảm bảo qui hoạch, hệ thống phao

tiêu, biển báo còn thiếu... làm cho tình hình trật tự ATGT ĐTNĐ càng thêm phức tạp. Cụ thể, do chưa xây dựng Cảng khách Du lịch Ninh Kiều nên vẫn tồn tại nơi đây bến khách ngang sông, hoạt động đò chèo (từ Bến Ninh Kiều sang bờ Xóm Chài – Hưng Phú, với khoảng 120 hộ) kinh doanh không phép, không đăng ký đăng kiểm, không bến bãi, nguy cơ TNGT rất cao; tình hình mua bán lấn chiếm hành lang ATGT ở chợ nổi Cái Răng cũng là nỗi lo lắng của nhiều người. Theo thống kê của Cảng vụ ĐTNĐ khu vực IV, toàn thành phố có 400 BTNĐ được cấp phép và 58 BTNĐ hoạt động không phép, ở một số khu vực như: Sông Hậu, rạch Cần Thơ, Kênh Thị đội Ô Môn, rạch Ô Môn, rạch Sỏi Hậu Giang... Những BTNĐ này không đủ điều kiện mở bến, chưa được cơ quan chức năng cấp phép hoạt động nhưng vẫn tiếp nhận phương tiện ra, vào, xếp dỡ hàng hóa, gây mất trật tự ATGT, đồng thời gây nguy cơ về TNGT. Ngoài ra, dù kiến nghị nhiều năm nhưng đến nay địa phương vẫn chưa xây dựng được bến hạ tải để xử lý tình trạng phương tiện thủy chở quá tải trọng, không đảm bảo việc chấp hành pháp luật của người vi phạm trật tự ATGT ĐTNĐ....

Trước thực trạng trên, để giải quyết sự tồn tại của 58 BTNĐ hoạt động không phép trong thời gian dài trên địa bàn TP Cần Thơ, ông Cao Tấn Quân, Giám đốc Cảng vụ ĐTNĐ khu vực IV, đề xuất: Đối với BTNĐ có khả năng cấp giấy phép hoạt động, các ngành chức năng phải có biện pháp buộc chủ bến làm thủ tục mở bến theo quy định. Đối với bến chờ giải tỏa, di dời thì ngành chức năng cần cấp giấy phép tạm thời (có quy định thời gian cấp phép tạm), để dễ dàng quản lý. Còn những bến nằm trong khu vực cấm, đe dọa tính mạng con người, gây mất trật tự ATGT, nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông đường thủy (như các BTNĐ ở vàm Cái Sắn) thì cần phải mạnh dạn giải tỏa ngay. Tuy nhiên, muốn làm được vấn đề này thì các cơ quan chức năng TP Cần Thơ cần sự phối hợp đồng bộ và chặt chẽ hơn. Xung quanh việc giải quyết tình trạng hoạt động đò dọc, đò máy trái phép tại phường Tân An (Ninh Kiều) và phường Hưng Phú (Cái Răng), UBND quận Ninh Kiều đã gửi văn bản đề nghị UBND TP Cần Thơ, Sở Tài chính thành phố xem xét, có chính sách hỗ trợ học nghề miễn phí; hỗ trợ một phần kinh phí hoặc cho vay vốn để các đối tượng nêu trên có điều kiện chuyển đổi nghề. Còn đối với việc nuôi trồng thủy sản trên sông, ông Nguyễn Tấn Nhơn, Phó Chi Cục trưởng Chi Cục thủy sản TP Cần Thơ, cho biết: "Chi cục đang rà soát, điều chỉnh và bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển thủy sản TP Cần Thơ đến năm 2020 (theo quyết định của UBND TP Cần Thơ), sau đó, sẽ triển khai quy hoạch này đến các quận, huyện để lập quy hoạch chi tiết về việc nuôi trồng thủy sản ở từng địa phương, trong đó quy hoạch các khu neo, đậu các lồng, bè cá có điều kiện môi trường phù hợp với từng đối tượng nuôi và Chi cục phối hợp với Công ty Cổ phần Quản lý bảo trì ĐTNĐ số 12 tham mưu cho các quận, huyện lập khu neo, đậu các lồng, bè đảm bảo trật tự ATGT đường thủy".

Tại buổi làm việc với UBND TP Cần Thơ và các ngành chức năng thành phố bàn giải pháp khắc phục các BTND không phép ở khu vực vàm Cái Sắn, ông Hoàng Hồng Giang, Cục trưởng Cục ĐTNĐ Việt Nam nhận định, TP Cần Thơ là một trong các địa phương xây dựng và phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải sớm nhất trong toàn quốc. Hiện nay, Cục đang điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Bộ GTVT phê duyệt; quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, ĐTNĐ khu vực phía Nam đến năm 2020 và định hướng năm 2030. Do vậy, công tác quản lý bảo trì và đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông ĐTNĐ được quan tâm, nhất là trên tuyến sông Hậu và nhánh cù lao Tân Lộc, rạch Ô Môn, kênh Thị Đội Ô Môn, rạch Cần Thơ, kênh Xà No, rạch Sỏi Hậu Giang. Riêng tuyến Thị Đội Ô Môn (đoạn km8+00 đến km14+500) hiện nay, Cục ĐTNĐ Việt Nam đang triển khai công tác lựa chọn nhà thầu thực hiện thi công nạo vét các bãi cạn, với tổng kinh phí trên 30,8 tỉ đồng, nhằm đảm bảo cho các phương tiện lưu thông an toàn. Dự kiến triển khai thực hiện công trình nạo vét này trong quý IV-2015 và năm 2016.

Với mục tiêu gắn kết mạng lưới giao thông của thành phố với mạng lưới giao thông quốc gia, đảm bảo tính liên thông và chuyển tiếp liên tục giữa hệ thống giao thông trong và ngoài thành phố, phát huy thế mạnh cạnh tranh của các loại hình vận tải khối lượng lớn, thành phố Cần Thơ đã có qui hoạch nạo vét các tuyến đường thủy quốc gia và một số tuyến quan trọng của thành phố để phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa trong nước và quốc tế, hình thành các tuyến vận tải khu vực. Theo qui hoạch điều chỉnh, để đầu tư hệ thống giao thông đường thủy và bến cảng nội địa, từ năm 2016-2030 thành phố cần kinh phí trên 1.005 tỉ đồng, trong đó, giai đoạn từ 2016-2020 cần 605 tỉ đồng. Do đó, thành phố cần thực hiện đa dạng các nguồn huy động vốn để triển khai thực hiện qui hoạch kịp thời, hiệu quả.

Thành phố Cần Thơ được xác định là trung tâm, là đầu mối giao thông của khu vực miền Tây. Hy vọng với các giải pháp và sự đầu tư đúng mức, kịp thời của thành phố và Trung ương (đặc biệt là các BTND không phép, tuyến sông do Trung ương quản lý), thời gian tới hoạt động giao thông ĐTNĐ của Cần Thơ sẽ ngày càng phát triển, xứng đáng với vai trò trung tâm vùng trong vận chuyển hàng hóa đường thủy, góp phần giảm áp lực vận chuyển tuyến đường bộ để kéo giảm TNGT của thành phố một cách căn cơ, bền vững.