TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

ĐBQH Nguyễn Thị Quyết Tâm: Yếu kém đường sắt, cần giải pháp chứ không chỉ là nhận trách nhiệm

14:30 04/06/2018

Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể nhận trách nhiệm về yếu kém của ngành, ĐBQH hoan nghênh, nhưng kéo dài tình trạng này thì Bộ Giao thông vận tải không đủ sức chịu trách nhiệm vì đó là tính mạng của người dân. Bộ trưởng cần giải pháp chứ không chỉ là nhận trách nhiệm...

Năm 2017, toàn quốc xảy ra 20.080 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.279 người, làm bị thương 17.040 người. So với năm 2016 giảm 1.509 vụ, giảm 406 người chết, giảm 2.240 người bị thương.

Trong 05 tháng đầu năm 2018, toàn quốc xảy ra 7.490 vụ tai nạn giao thông, làm chết 3.476 người, bị thương 5.762 người; so với 5 tháng đầu năm 2017, số vụ tai nạn giao thông giảm 534 vụ, số người chết giảm 15 người, số người bị thương giảm 825 người.

Theo Bộ Giao thông vận tải, tai nạn giao thông, thiệt hại do tai nạn giao thông đã giảm nhưng vẫn còn ở mức cao, vẫn còn xảy ra một số vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng do xe tải, xe khách gây ra, tai nạn giao thông đường sắt lại trở thành vấn đề nóng, tình trạng xe chở quá tải trọng có hiện tượng tái diễn gây bức xúc trong dư luận và người dân; còn xảy ra những vụ việc uy hiếp an toàn, an ninh hàng không; ùn tắc giao thông tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị lớn còn diễn biến phức tạp.

Chất vấn Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể, đại biểu Tô Thị Bích Châu (TP HCM) dẫn lời cử tri cho rằng, chất lượng đường sắt quá tệ và đề nghị Bộ trưởng cho biết giải pháp để tăng cường hạ tầng cũng như giảm tai nạn đường sắt?

Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể cho biết, giao thông đường sắt, nhất là tuyến đường sắt Bắc Nam là tuyến hết sức quan trọng. Nếu giải quyết tốt thì giảm tải đường bộ rất nhiều, không cần đầu tư nhiều tiền cho đường bộ Bắc Nam như hiện nay. Bộ trưởng thừa nhận, việc tham mưu của ngành còn kém nên chưa có giải pháp

hình thành đường sắt Bắc Nam như yêu cầu. Đường sắt hiện đang ở giai đoạn 2 trong 4 giai đoạn, tức là vô cùng lạc hậu. Có đoạn đường sắt 70-80 năm rồi mà chưa nâng cấp.

“Chúng tôi xin nhận trách nhiệm trong công tác tham mưu. Hiện có một số vụ tai nạn đường sắt xảy ra và hiện còn 5.719 đường giao cắt trên tuyến đường sắt, 1519 giao cắt do tổng công ty đường sắt bố trí có gác chắn, còn lại 4.200 giao cắt dân sinh chủ yếu là đường nhỏ... Do đó, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn. Với đường có tổ chức gác thì việc này khá tốt, còn lại đều có biển báo, làm gờ giảm tốc. Tuy nhiên, việc chấp hành của người tham gia giao thông có phần không nghiêm, dù có hiệu lệnh, biển báo nhưng không tuân theo”.

Bộ trưởng Bộ GTVT thừa nhận tại diễn đàn Quốc hội và cho biết, để chấn chỉnh tình trạng trên, Bộ đã làm việc với các tổng công ty, các địa phương tăng cường quản lý, quy định rõ trách nhiệm, dứt khoát không phát sinh thêm đường giao cắt. Tăng cường tự động hoá và đảm bảo an toàn tại đường giao cắt.

Tuy nhiên, đại biểu Tô Thị Bích Châu và đại biểu Nguyễn Thị Bích Tâm (TP HCM) bày tỏ không hài lòng với phần trả lời của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Đại biểu Nguyễn Thị Quyết Tâm tranh luận: “Bộ trưởng nhận trách nhiệm về yếu kém của ngành thì hoan nghênh, nhưng kéo dài tình trạng này thì Bộ không đủ sức chịu trách nhiệm vì đó là tính mạng của người dân, là chia sẻ của ngành đường sắt, làm cho lợi nhuận ngành đường sắt giảm đi rất nhiều. Cần giải pháp chứ không chỉ là nhận trách nhiệm. Đơn cử như vệ sinh, chất lượng toa tàu..."

Theo đại biểu Dương Trung Quốc (Đồng Nai), đường sắt là phương tiện tuyệt đối công cộng cần được ưu tiên, là giá trị được thừa kế từ 1936 khi Việt Nam có hệ thống đường sắt hoàn thiện nhất châu Á. Để đến nay, tình trạng này là do nhận thức. Cách đây 8 năm không cho làm đường sắt cao tốc Bắc - Nam nhưng vẫn khẳng định phải có hệ thống đường sắt xương sống, nhưng dẫm chân tại chỗ. Đại biểu Dương Trung Quốc chất vấn quan điểm của Bộ trưởng Bộ GTVT về vấn đề này như thế nào?

Bày tỏ sự đồng tình với đại biểu Dương Trung Quốc, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể cho rằng, đường sắt là loại hình vận tải đặc biệt, do đó cần quản lý chặt chẽ để tránh đường giao cắt và xâm phạm sự an toàn. Thời gian qua, sau khi đất nước thống nhất, tình hình kinh tế khó khăn, vừa quản lý vận hành nhưng chưa làm tốt quản lý hành lang an toàn đường sắt. Mỗi năm, giảm được vài trăm đường giao cắt. Về dự án đường sắt không được Quốc hội thông qua cách đây 8 năm thì trách nhiệm lớn thuộc Bộ GTVT. Năm 2019, Bộ sẽ trình dự án đường sắt tốc độ cao.

Tuy nhiên, đại biểu Dương Trung Quốc không tán thành lý do tham mưu kém. Lịch sử cho thấy, gần như đường sắt bị bỏ rơi. Ông Quốc đặt câu hỏi "Phải chăng đầu tư vào đường bộ dễ "chia sẻ" hơn, là lý do ít quan tâm đường sắt, tức không mang lại nhiều lợi ích cho "nhóm lợi ích"?

Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể cho biết, đường sắt đầu tư rất lớn, có dự án cả tỷ USD. Dự án trước đây trình mấy chục tỷ USD, khi đưa ra Quốc hội đắn đo vì nguồn kinh phí rất lớn và chưa thông qua được. Nếu làm thì phải làm song hành, không thể chắp vá đường sắt hiện nay. Bộ trưởng khẳng định, nếu Quốc hội thống nhất chủ trương, Chính phủ chỉ đạo thì tiến hành dự án. Điều đáng tiếc chưa có dự án nào làm mới.

"Còn bình luận về việc chia sẻ lợi ích, theo cá nhân tôi, người làm giao thông, chúng tôi muốn phát triển hài hoà các loại hình, nhưng đường sắt chưa đầu tư đúng. Dự án đường sắt, đường bộ đều như nhau, lấy tâm ra làm, còn vi phạm chịu trách nhiệm trước pháp luật. Đã đến lúc cần thông qua dự án đường sắt, trong nhiều nhiệm kỳ mới có đường sắt Bắc - Nam, nếu không sẽ hạn chế rất lớn cho vận tải và phát triển kinh tế xã hội", Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể nói.

Tuy nhiên, Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Thị Kim Ngân nhắc lại, tại kỳ họp 4, Quốc hội cho dùng 7.000 tỷ đồng trung hạn 5 năm dành cho đường sắt, 8.000 tỷ đồng dành cho đường bộ với dự án tạm dừng thi công gây ảnh hưởng cho địa phương. Việc này còn chậm nên Chủ tịch Quốc hội yêu cầu Bộ trưởng nhanh chóng chỉ đạo trình UBTV Quốc hội.

Hoan Nguyễn