

Đề không phải tiếp tục theo lao!

GS Nguyễn Ngọc Trân

Trang Địa phương (phần tỉnh Trà Vinh) phát trên sóng VTV1 ngày 18.02.2017, qua phát biểu của người dân tại chỗ, phản ánh một phần nào tác động sâu sắc của luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu, cụ thể của việc đào Kênh Tắt, đến sản xuất nông nghiệp, thủy sản, đến việc đi lại và lưu thông hàng hóa và đến tình hình xâm nhập mặn, chẳng những về nước mà còn về đất, tại 4 xã ở phân nửa Tây Nam của huyện Duyên Hải (nay đã được “hưởng” quy chế xã đảo). Gần 1500 hecta ruộng đất đã được tỉnh giải phóng mặt bằng giao cho chủ đầu tư làm nơi đổ bùn cát nạo vét.

Tình hình này, dù rất nghiêm trọng, không gây ngạc nhiên vì đã được các chuyên gia, các nhà khoa học dự báo khi phân biện dự án; các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Tài nguyên và Môi trường yêu cầu làm rõ khi dự án luồng được Cục Hàng hải trình lên Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) rồi lên Chính phủ trong các năm 2005 – 2006.

Điều gây ngạc nhiên đến khó có thể tưởng tượng là thông báo trong *Trang địa phương* của vị Thứ trưởng, nguyên Cục Trưởng Cục Hàng hải, rằng Thủ tướng Chính phủ có chủ trương giao cho Bộ GTVT nghiên cứu làm hầm qua Kênh Tắt để tránh cho người dân không phải qua phà đồng thời đảm bảo an toàn cho luồng tàu biển. Để làm việc này, *Trang địa phương* cho thông tin sẽ cần thêm 50 ha đất, và trên 3000 tỷ đồng. Dự kiến sẽ triển khai vào cuối năm nay.

Gây ngạc nhiên vì phương án đầu tiên nổi hai bờ Kênh Tắt trên QL 53 là *cầu Kênh Tắt*. Qua quá trình triển khai dự án, phương án cầu đã được thay thế bằng *phà Kênh Tắt*. Phà này mới được đưa vào hoạt động từ ngày 20.01.2016, ngày thông luồng Kênh Tắt. Như vậy, chỉ sau một năm phà đi vào hoạt động, Bộ Giao thông vận tải lại tính thay thế phà Kênh Tắt bằng *một hầm chui qua Kênh Tắt*. Và thay đổi này không phải là duy nhất.

Khi được cho triển khai (công văn số 123/TTg-CN ngày 22.01.2007) tổng mức đầu tư của dự án là 3148,5 tỷ đồng. Mười tháng sau, tổng mức đầu tư của dự án được Bộ GTVT duyệt tại Quyết định số 3744/QĐ-BGTVT ngày 30.11.2007 tăng từ 3148,5 lên 10319,2 tỷ đồng, nghĩa là gấp 3,28 lần. Bởi vì *khối lượng nạo vét* luồng từ 22 triệu m³ tăng lên 28,1 triệu m³; *kè dọc tuyến* luồng 35,94 km thay vì 27,57 km; *giải phóng mặt bằng* 1406,47 ha thay vì 300 ha; thay đổi mái dốc nạo vét do nền đất yếu; thay đổi đê chắn cát thành đê chắn sóng; kết hợp đê chắn sóng của dự án luồng với dự án cảng biển Trà Vinh, ...

Ngạc nhiên vì chủ đầu tư thay đổi phương án... giống như thay áo, cho dù phải chi hàng ngàn tỷ đồng ngân sách nhà nước cho những thay đổi đó. Cừ tri, những người đóng thuế cho ngân sách, có quyền đặt câu hỏi về tính nghiêm túc của dự án!

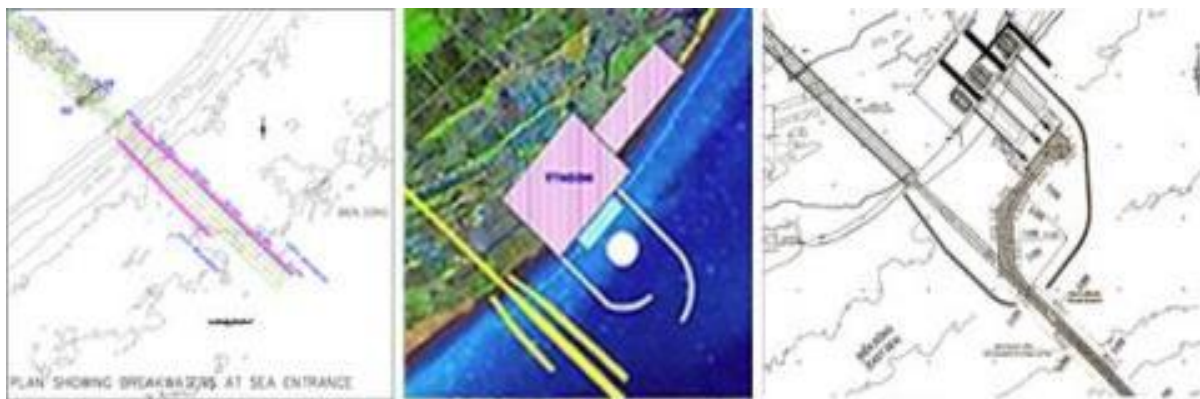
Khó có thể tưởng tượng vì chi ngân sách hàng ngàn tỷ đồng sao mà dễ dàng đến thế! Đó là chưa nói đến hiệu quả kinh tế, tác động lên môi trường tự nhiên và xã hội. Liệu lần này với phương án hầm chui rồi cũng sẽ làm như các lần trước?

Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 65/2013/QH13 ngày 28.11.2013 về phát hành bổ sung và phân bổ vốn trái phiếu chính phủ giai đoạn 2014 – 2016. Đối với việc sử dụng trái phiếu chính phủ cho dự án luồng, Nghị quyết ghi rõ: “*Đối với Dự án Luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu: Giao Chính phủ chịu trách nhiệm đánh giá kỹ về tác động môi trường và hiệu quả của Dự án; cắt, giảm các hạng mục chưa cần thiết, chỉ bố trí vốn cho giai đoạn 1 để dự án phát huy tác dụng thiết thực.*”.

Nghị quyết trên đây của Quốc hội phải được chấp hành nghiêm túc. Không chỉ *chi tiêu tài chính mà còn hiệu quả đầu tư, môi trường và cuộc sống của người dân.*

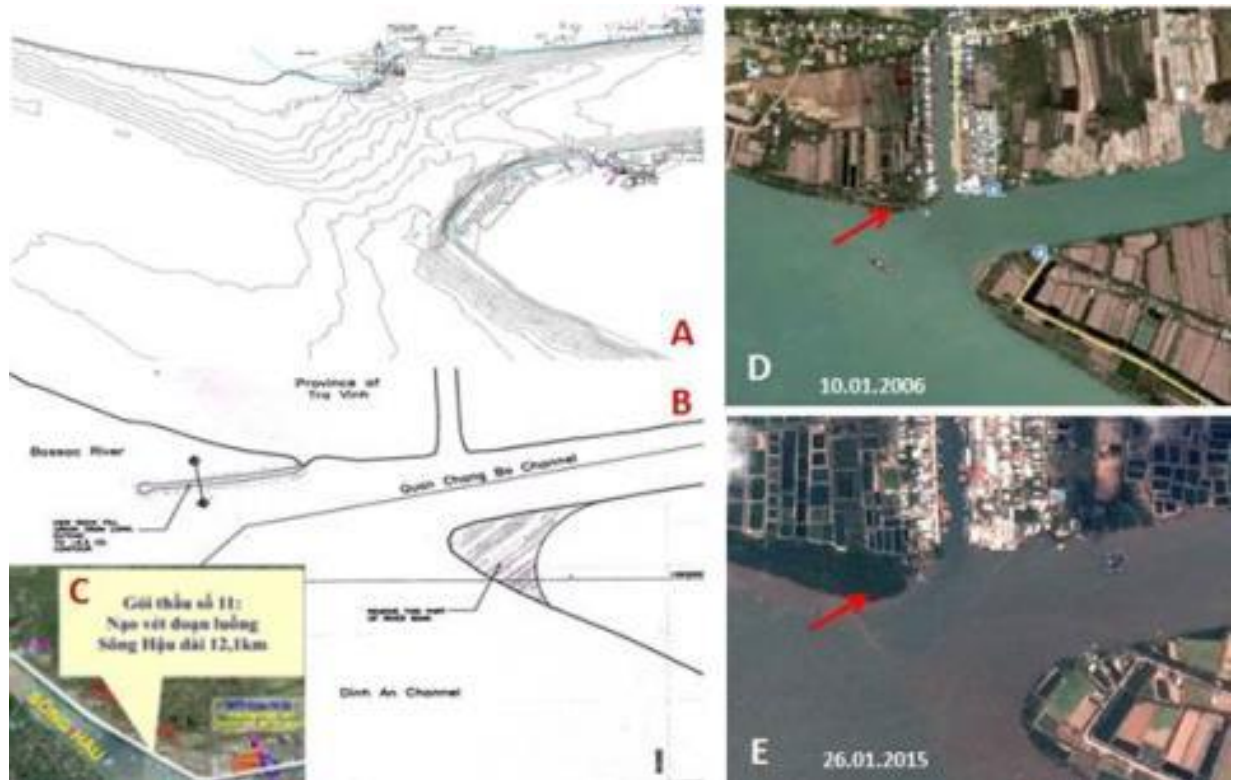
Hai hạng mục xương xẩu nhất của dự án đang còn ở phía trước. Đó là nạo vét đầu ra Kênh Tắt và đầu vào Kênh Quan Chánh Bó ở Cửa Đại An. Kinh phí chi tiêu chắc chắn sẽ rất nhiều, mà tính bền vững và tác động lên môi trường lại chưa rõ.

Về nạo vét đầu ra Kênh Tắt, trong bài “*Cảng biển Trà Vinh, Mấy vấn đề cần quan tâm*” [1], tác giả đã nêu lên những nội dung khoa học cần bảo đảm, cũng như cơ chế tài chính trong mô hình kết hợp giữa một dự án đầu tư của một doanh nghiệp (cho dù là doanh nghiệp nhà nước) với một dự án sử dụng ngân sách nhà nước, và những hệ lụy về mặt tài chính và ngân sách. Tác giả cũng cho rằng “*cần có một báo cáo tác động môi trường mới của công trình mới gồm cảng biển với đê chắn sóng về phía Bắc kết hợp với Kênh tắt và đầu ra với đê chắn sóng phía Nam. Báo cáo tác động môi trường mới này phải được phê duyệt đúng theo Điều 21, khoản 7 của Luật bảo vệ môi trường*”.



Hình 1. Từ đê chắn cát đến đê chắn sóng, biệt lập rồi kết hợp. Có Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM) ở mỗi lần thay đổi phương án?

Cửa Đại An nơi Kênh Quan Chánh Bó trở ra sông Hậu rộng nhưng địa hình nông (hình 2A). Để tàu biển có trọng tải lớn từ Kênh Quan Chánh Bó trở ra sông Hậu, Công ty tư vấn SNC Lavallin đề xuất giải pháp nạo vét Cửa Đại An, xây dựng một kè đá dài 350 mét đâm ra sông Hậu, đồng thời xén bỏ doi đất ở tả ngạn Kênh Quan Chánh Bó (hình 2B).



Hình 2. Cửa nơi Luồng trở ra sông Hậu. Các phương án nạo vét và bồi tụ qua ảnh vệ tinh

Năm 2005 tác giả đã trực tiếp hỏi chuyên gia của SNC Lavallin tác động lên môi trường và lên hạ lưu của các công trình này ra sao. Chuyên gia trả lời vấn đề còn phải được nghiên cứu. Phương án hiện nay của dự án là nạo vét một đoạn dài 12,1 km đi men theo bờ trái sông Hậu (hình 2C). Tính khả thi, tính bền vững của phương án này không được thuyết minh. Hình 2D là ảnh vệ tinh Cửa Đại An chụp ngày 10.01.2006. Dải thực vật ở bờ trái sông Hậu cho thấy vùng đất này đang được bồi. Dải này dày hơn và rộng hơn, vùng đất bồi cũng vậy và đang lấn ra cửa Kênh Quan Chánh Bó qua ảnh vệ tinh 9 năm sau, ngày 26.01.2015 (hình 2E).

Cách làm quy hoạch, dự án, công trình theo kiểu *Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu* là một ví dụ minh họa không thể rõ hơn về sự thiếu nghiêm túc của cách làm của không ít dự án, miễn sao dự án được duyệt rồi sau đó sẽ tăng mức đầu tư, mặc cho nợ công của đất nước chồng chất.

Cử tri không chấp nhận cách làm này, đặt Chính phủ vào thế lờ phóng lao rồi phải theo lao! Để ngăn chặn, tác giả cho rằng phải thay đổi cách xây dựng và xét duyệt các dự án đầu tư. Trước mắt dự án Luồng sông Hậu cần phải được Chính phủ thanh kiểm tra, Quốc hội giám sát, đặc biệt giám sát việc thực hiện Nghị quyết số 65/2013/QH13 của Quốc hội có liên quan đến Luồng.