

Tập đoàn kinh tế tư nhân đề xuất làm tuyến đường sắt nhẹ LRT kết nối TP. Hồ Chí Minh - Tây Ninh

14:16 27/10/2024

Tác giả: Đang cập nhật

Vừa qua, Tập đoàn Sun Group gây chú ý khi đưa ra đề xuất làm tuyến đại lộ 8 - 10 làn xe hiện đại, trong đó có đường sắt nhẹ gần 100km kết nối TP. Hồ Chí Minh - Tây Ninh. Thậm chí, nhiều ý kiến đề nghị nên mạnh dạn kết nối thẳng tới cửa khẩu quốc tế Mộc Bài, tạo đột phá cho cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Trong khi đường sắt nhẹ (LRT) với hàng loạt ưu điểm vượt trội đã, đang là xu hướng thế giới, thì loại hình này vẫn vắng bóng ở nước ta. Nếu được hiện thực hóa, tuyến LRT này kỳ vọng mở ra giai đoạn phát triển mới cho giao thông TP. HCM.

Nhật Bản tiếp tục thành công ngoạn mục, Đan Mạch gấp rút để vận hành LRT 2025

Tháng 9/2024, hơn một năm sau khai trương, tuyến đường sắt nhẹ Utsunomiya - Haga nối các thành phố Utsunomiya và Haga ở tỉnh Tochigi (Nhật Bản) đạt mốc 5 triệu lượt hành khách, nhiều hơn 20% so với dự báo.



Tuyến LRT Utsunomiya - Haga trở thành hình mẫu tại Nhật Bản_Ảnh: Visit Togichi

Luôn nằm trong nhóm quốc gia đáng sống hàng đầu, sở hữu mạng lưới giao thông công cộng đáng tin cậy, an toàn và thoải mái bậc nhất thế giới, đến nay Nhật Bản vẫn chú trọng phát triển hệ thống đường sắt đô thị, đặt biệt là LRT.

“Những lợi ích kinh tế, xã hội mà hệ thống LRT mới hoạt động ở phía bắc Tokyo (Utsunomiya cách Tokyo khoảng 100 km về phía bắc) mang lại đã biến nó thành hình mẫu mà các thành phố khác ở Nhật Bản và trên toàn thế giới muốn quan tâm nghiên cứu”, Hãng thông tấn Kyodo News đánh giá.

Tuyến LRT Utsunomiya - Haga dài khoảng 14,6 km, vận hành bằng điện được tạo ra trong quá trình đốt rác thải sinh hoạt và năng lượng dư thừa từ các hệ thống năng lượng mặt trời trong gia đình.

Chính quyền Utsunomiya đang có kế hoạch mở rộng tuyến LRT về phía tây của Ga Utsunomiya nhằm giúp khu vực này ngày càng nhộn nhịp. Nhiều thành phố tại Nhật Bản đang tìm kiếm các dự án tương tự để mang lại sức sống mới cho khu vực của họ.

Tại thủ đô Đan Mạch, tuyến đường sắt nhẹ Greater Copenhagen kéo dài hơn 28 km giữa Lyngby và Ishøj đang gấp rút được hoàn thiện với kế hoạch đưa vào sử dụng năm 2025. Tuyến LRT này sẽ đi qua 8 đô thị, với 29 nhà ga.

Một chuyến tàu LRT có thể chở 260 hành khách. Con số này tương ứng với khoảng bốn xe buýt thành phố. Dự kiến sẽ có 13 - 14 triệu hành khách sử dụng LRT Greater Copenhagen hàng năm, vượt qua cả “Kystbanen” (đường sắt ven biển nối giữa Copenhagen và Elsinore, một trong những tuyến đường sắt đông đúc nhất Đan Mạch) có khoảng 9 triệu hành khách vào năm 2016.

Indonesia và Philippines: Kỳ vọng giảm tắc nghẽn và phát triển kinh tế

Cuối năm 2023, Indonesia chính thức khánh thành hệ thống đường sắt nhẹ trên cao. Hãng thông tấn Reuters (Anh) đưa tin dự án 2,13 tỷ USD này là bước đi chiến lược giúp giảm tắc đường nghiêm trọng tại thủ đô Indonesia cũng như tình trạng ô nhiễm không khí tại đây. Jakarta được xếp vào nhóm những thành phố ô nhiễm nhất thế giới với tình trạng tắc nghẽn giao thông tồi tệ.

LRT vùng Đại Jakarta (gồm thủ đô Jakarta và 3 đô thị vệ tinh gồm Tây Java, Bekasi và Depok) dài 41,2 km. Mỗi toa LRT có thể chở 20 hành khách với 10 ghế ngồi.



Indonesia chính thức gia nhập “sân chơi” LRT cuối năm 2023_Ảnh: Istock

Trong khi đó, tại Philippines, dự án mở rộng hệ thống LRT-1 có tuổi đời gần 4 thập kỷ đang dần về đích. Một tuyến dài 11,7km sẽ được thêm vào tuyến LRT-1 hiện tại dài 20,7km tại thủ đô Manila. Tính đến tháng 3 năm 2024, tuyến đã hoàn thành 97%. Dự án nhằm mục đích giảm bớt tình trạng tắc nghẽn giao thông tại hành lang Paranaque-Las Pinas-Cavite và thúc đẩy thương mại phát triển. Tuyến mở rộng sẽ rút ngắn thời gian di chuyển giữa Baclaran và Bacoor từ 70 phút xuống còn 25 phút và phục vụ 800.000 hành khách mỗi ngày.

Mạnh dạn làm đường sắt nhẹ TP. Hồ Chí Minh - Tây Ninh, thậm chí đến cửa khẩu Mộc Bài?

Tại Việt Nam, các tuyến đường sắt đô thị mới bước đầu đưa vào hoạt động ở Hà Nội và TP. HCM. Tuy nhiên, để xây dựng thành mạng lưới kết nối đồng bộ với các loại hình giao thông khác và kết nối liên đô thị, liên vùng thì bài toán vẫn “bỏ ngõ”. Theo các chuyên gia, kinh nghiệm quốc tế cho thấy, LRT chính là mắt xích quan trọng trong chiến lược phát triển hệ thống giao thông công cộng, đáp ứng nhu cầu di chuyển nội đô và kết nối liên vùng tại các đô thị lớn.

Theo PGS, TS Lưu Đức Hải, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam, được hỗ trợ rất

nhiều từ công nghệ hiện đại và hệ thống điều khiển tự động, LRT là phương tiện giao thông tốc hành, thúc đẩy, kết nối các hệ thống xe buýt và đường sắt.

Thậm chí nếu so sánh với các loại hình đường sắt đô thị khác như đường sắt vận tải khối lớn (MRT), đường sắt một ray (monorail) thì hệ thống đường sắt nhẹ (LRT) vừa giúp tiết kiệm chi phí, thân thiện môi trường, hiện đại, vừa phù hợp với nhiều thành phố tại Việt Nam trong quá trình đô thị hóa.



Núi Bà Đen (Tây Ninh) nhìn từ phía Hồ Dầu Tiếng_Ảnh: Lê Nhật Hưng Phát

Đặc biệt với TP. HCM, hạ tầng giao thông kết nối liên vùng đang được xem là nút thắt lớn kìm hãm kinh tế phát triển. Thành phố Hồ Chí Minh là hạt nhân của cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nhưng các hướng giao thông kết nối các tỉnh đều đang tắc nghẽn nghiêm trọng. Nỗi ám ảnh kẹt xe không chỉ gây khó khăn cho việc di chuyển của người dân mà còn cản trở giao thương, vận tải hàng hóa, du lịch, nhất là tuyến TP. HCM – Tây Ninh, nơi có điểm du lịch nổi tiếng núi Bà Đen và cửa khẩu Mộc Bài.

Trong bối cảnh đó, ý kiến đóng góp cho Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung TP. HCM đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060 của Tập đoàn Sun Group mới đây đã thu hút sự chú ý. Tập đoàn này đề xuất bổ sung vào quy hoạch trục đại lộ rộng 8-10 làn xe chạy dọc sông Sài Gòn, bao gồm cả tuyến đường sắt nhẹ (LRT) dài gần 100 km kết nối TP. HCM đến Tây Ninh.

Đề xuất này được ủng hộ và đánh giá cao bởi sự tương đồng với chủ trương phát triển hệ thống giao thông liên vùng đồng bộ, hiện đại của TP. HCM. Cùng với đường thủy, đường bộ, tuyến đường sắt nhẹ LRT sẽ bổ sung thêm loại hình giao thông mới, giúp việc đi lại của người dân, giao thương, vận chuyển hàng hóa, hành khách giữa TP. HCM với Tây Ninh, Bình Dương nói riêng, các tỉnh ven sông Sài Gòn nói chung ngày càng thuận lợi.

“Tôi cho là tốt, giao thông công cộng hiện nay rất thiếu, cho nên rất cần những đường sắt nhẹ và xe buýt tốc độ cao. Cần phải làm nhiều đường như vậy, theo các hướng khác nhau, và nên có quy hoạch chung. Giao thông mà thuận lợi thì kinh tế sẽ tốt lên. Tình trạng ùn tắc như hiện nay không hấp dẫn được đầu tư và gây khó khăn cho kinh tế”. TS Võ Kim Cương, nguyên phó Kiến trúc sư trưởng TP. HCM đánh giá.

Ủng hộ cần thu hút nguồn lực tư nhân trong phát triển hạ tầng giao thông, TS Võ Kim Cương nhấn mạnh: “Cần phải có bước đi rõ ràng để không tạo thành quy hoạch treo, có độ mở để các nhà đầu tư có thể tham gia và theo sự phát triển từng bước của thị trường”.



Tuyến LRT chạy dọc theo tuyến đường ven sông Sài Gòn được đề xuất kéo dài tới Mộc Bài - Tây Ninh

Ý kiến người dân và nhiều chuyên gia cũng cho rằng, nếu đã làm cả hệ thống hạ tầng hiện đại, tuyến đường sắt nhẹ LRT kết nối TP. HCM - Tây Ninh thì hãy làm thêm khoảng 20-30 km nữa đến thẳng cửa khẩu quốc tế Mộc Bài. Đây là cửa khẩu đường bộ lớn nhất ở phía Nam giữa Việt Nam và Campuchia, là cửa ngõ quốc tế tới các nước trong khu vực ASEAN. Campuchia là một trong 10 thị trường có lượng khách quốc tế đến Việt Nam nhiều nhất trong 9 tháng đầu 2024. Việt Nam cũng đã trở thành đối tác thương mại lớn thứ 2 của Campuchia trên thị trường quốc tế sau Trung Quốc.

Do đó, trục giao thông hiện đại, đột phá này không chỉ mang “liều doping” mạnh cho cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, trong đó TP. HCM đóng vai trò đầu tàu dẫn dắt phát triển, mà còn thúc đẩy giao thương, du lịch, thu hút đầu tư quốc tế. Hệ thống giao thông này sẽ là cầu nối trực tiếp đưa khách Campuchia đến du lịch Tây Ninh, TP. HCM cũng như các tỉnh Đông Nam Bộ. Đồng thời, tạo thuận lợi thu hút các doanh nghiệp Campuchia đầu tư vào TP. HCM.

Link bài viết: <https://nguoilambao.vn/thay-gi-tu-viec-tap-doan-kinh-te-tu-nhan-de-xuat-lam-tuyen-duong-sat-nhe-lrt-ket-noi-tphcm-tay-ninh>