

Tác dụng và tương tác lẫn nhau của các giải pháp

Ngoại trừ người đi xe máy phải mất nhiều thời gian lưu thông trên đường mỗi khi tắc đường thì xe máy luôn đem lại quá nhiều tiện lợi cho người sử dụng, đặc biệt là chủ động trong đi lại, luôn lách được trong mọi ngõ ngách, gần như không phải đi bộ.

Để hạn chế được người sử dụng xe máy cần phải hỗ trợ họ giảm đi bộ. Hiện tại xe buýt (sau này là tàu điện ngầm, tàu điện trên cao) không thể giải quyết được, xe taxi truyền thống thì giá cước quá cao, giải pháp taxi nội vùng (Giải pháp 1) có thể là phương án tốt. Taxi nội vùng sẽ phục vụ cự ly ngắn (trung bình dưới 1 Km), khi đã phổ biến giá cước hy vọng sẽ thấp hơn 65-70% so với giá cước taxi thông thường (nhờ xe 5-7 chỗ có hệ số chở thường xuyên là 3-4 người, quãng đường chạy rộng rất ít so với xe taxi truyền thống). Với cùng số chỗ chở khách, taxi nội vùng có kích thước bằng hoặc nhỏ hơn taxi truyền thống nên dễ dàng di chuyển trong các đường phố nhỏ hẹp.

Như vậy hệ thống liên hoàn xe buýt, taxi nội vùng sẵn sàng để “tiếp đón” người thường xuyên sử dụng xe máy. Bước tiếp theo hạn chế phương tiện xe máy (Giải pháp thứ 4), việc hạn chế dụng xe trên vỉa hè buộc nhiều người phải gửi xe để đi bộ đến những nơi mình cần đến. Hiện nay thiếu mặt bằng giữ xe, việc cho thuê vỉa hè giữ xe sẽ thu thêm tiền cho ngân sách, nếu khoản tiền này ban đầu được sử dụng để trợ giá một phần cho hệ thống taxi nội vùng để có giá cước hấp dẫn cộng với người đi xe máy hàng ngày phải trả thêm tiền gửi xe sẽ kích thích họ chuyển sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Vấn đề tiếp theo là phải căn cứ vào số lượng người sử dụng xe máy chuyên đổi và sẽ chuyển đổi sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng và taxi nội vùng để phát triển đáp ứng kịp thời, tương xứng.

Song song với tiến trình trên, việc thay đổi cách quản lý của nhà nước đối với taxi truyền thống (Giải pháp thứ 3), vận động người sử dụng ô tô cá nhân chia sẻ sử dụng xe với người khác (Giải pháp thứ 5), thu phí ùn tắc giao thông theo giờ, theo vùng mỗi khi ô tô ra đường, thu phí đỗ xe tự động (Giải pháp thứ 6), các giải pháp này một cách trực tiếp hoặc gián tiếp hạn chế lượng ô tô cá nhân, đây là điều kiện tốt để gia tăng hoạt động của phương tiện giao thông công cộng, đặc biệt xe buýt nhanh BRT, tăng cường khả năng thu hút người sử dụng xe máy sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Một khi xe ô tô bị hạn chế đi lại (bằng cách thu phí ùn tắc giao thông, phí đỗ xe ô tô tăng dần theo thời gian), tỷ lệ người sử dụng xe máy chuyển sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng nhiều hơn trước, đường sá sẽ thông thoáng hơn, ít hoặc không xảy ra tắc đường. Quá trình cân bằng giữa người đi xe công cộng và đi xe máy, lúc này nên tăng giá giữ xe máy. Tuy nhiên, việc tăng giá giữ xe máy sẽ làm tăng lợi nhuận của những người, tổ chức có bãi giữ xe riêng, giảm thu cho ngân sách, quá trình thu phí ùn tắc xe máy sẽ được áp dụng. Phí ùn tắc xe máy sẽ được thu gián tiếp qua giá giữ xe máy. Tất cả các vị trí giữ xe máy đều phải trả phí ùn tắc xe máy, phí này khác với phí cho thuê mặt bằng, vỉa hè để giữ xe. Phí này sẽ tăng dần theo thời gian để điều tiết theo kế hoạch quá trình hạn chế và chuyển đổi sử dụng phương tiện

xe máy sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Mức thu phí ùn tắc giao thông có thể được qui định theo vùng, theo diện tích mặt bằng giữ xe...(Công nghệ quản lý thu phí, thu thuê mặt bằng để xe sẽ được đề cập riêng)

Ngoài ra cần triển khai nhiều giải pháp phụ để hỗ trợ người sử dụng phương tiện xe máy, xe ô tô khi chuyển đổi sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng như: giúp tiêu thụ xe máy đã qua sử dụng chuyển vùng (đến vùng sâu, vùng xa không ùn tắc giao thông), hỗ trợ người thu nhập thấp, người nghèo khi mua vé sử dụng phương tiện công cộng, hỗ trợ thuế đầu tư tài sản, thuế TNDN, các loại phí đối với các hãng vận chuyển công cộng, đặc biệt là các hãng taxi nội vùng, các hãng có hệ số sử dụng công suất thiết bị cao (căn cứ vào doanh thu),... Hỗ trợ các đơn vị chế tạo thiết bị công nghệ, xe taxi nội vùng,... để áp dụng cho các giải pháp.

Một khi hiện tượng ùn tắc giao thông không còn hoặc giảm so với hiện nay sẽ là thời điểm triển khai các giải pháp đã được đề cập nhưng chưa có đủ điều kiện để trở thành hiện thực.

Cscvn.vn