Số 13

http://www.baomoi.com/tphcm-dua-vao-su-dung-3-tuyen-xe-buyt-dien-khong-tro-gia/c/21399656.epi

TPHCM đưa vào sử dụng 3 tuyến xe buýt điện không trợ giá

Lao Động 24/01/2017 13:11 GMT+7

Ngày 24.1, TPHCM đưa vào sử dụng thí điểm 3 tuyến xe buýt điện, gồm 1 tuyến ở trung tâm thành phố (tuyến D1) và 2 tuyến ở khu đô thị Phú Mỹ Hưng (tuyến D2 và D3).

Các xe đưa vào sử dụng có sức chứa 15 chỗ ngồi, di chuyển với vận tốc khoảng 10km/h ***(Sử dụng xe điện sẻ giảm ô nhiễm không khí, khả năng cạnh tranh tăng khi giá xăng dầu tăng cao, tuy nhiên thói quen của người Việt khi băng qua đường thường dựa vào tiếng ồn, tức là tiếng nổ của động cơ ô tô, xe máy, xe điện không phát ra tiếng ồn. Vì vậy nếu chạy với tốc độ cao thì dể gây tai nạn, nhưng nếu đi chậm 10 Km/h thì chỉ sử dụng tại các cung đường du dịch, ít phương tiện đi lại, nếu chạy trên đường thông thường sẻ cản trở giao thông, nhược điểm này có đề cập trong giải pháp: http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WI6ZbVWLTIV, để có thể tăng vận tốc cho xe điện nên tạo cho xe có tiếng ồn riêng, ví dụ như một loại nhạc đặc trưng sẽ phát ra khi xe chạy)***

Một số thành phố trên thế giới qui đinh xe chạy theo số chẳn, lẻ không phải do lý do kẹt xe mà do lượng xe chạy quá nhiều gây ô nhiễm không khí, phát triển ô tô điện, xe hybrid là yêu cầu tất yếu trong tương lai, các nhà hoạch định chính sách cần xem xét, các nhà chế tạo nên đi tắt đón đầu để đưa các công nghệ mới ví dụ như đưa các đông cơ tiết kiệm năng lượng.

Xe buyt chở với 1 lượng lớn khách phải có thêm 1 người bán vé đã làm chi phí hoạt động tăng. Nếu xe dưới 10 chỗ ngồi cần thêm 01 người bán vé thì chi phí sẻ đội lên nhiều. Nhà nước hỗ trợ để tổ chức phần mềm gọi xe, thanh toán,...liên kết với Ngân hàng thu phí bằng các hình thức tự động thì mới giúp các hãng xe hoạt động công cộng giảm chi phí, nhà nước sẻ bớt trợ giá (nếu có), một hãng riêng biệt, không có sự hợp sức của cả tập thể, của cộng đồng, của nhà nước,...thì sự thử nghiệm có thể khó thành công.

_http://xedoisong.vn/cong-nghe/dong-co-dot-trong-sieu-tiet-kiem-doi-dau-xe-chay-dien-16463.html

Động cơ đốt trong siêu tiết kiệm đối đầu xe chạy điện

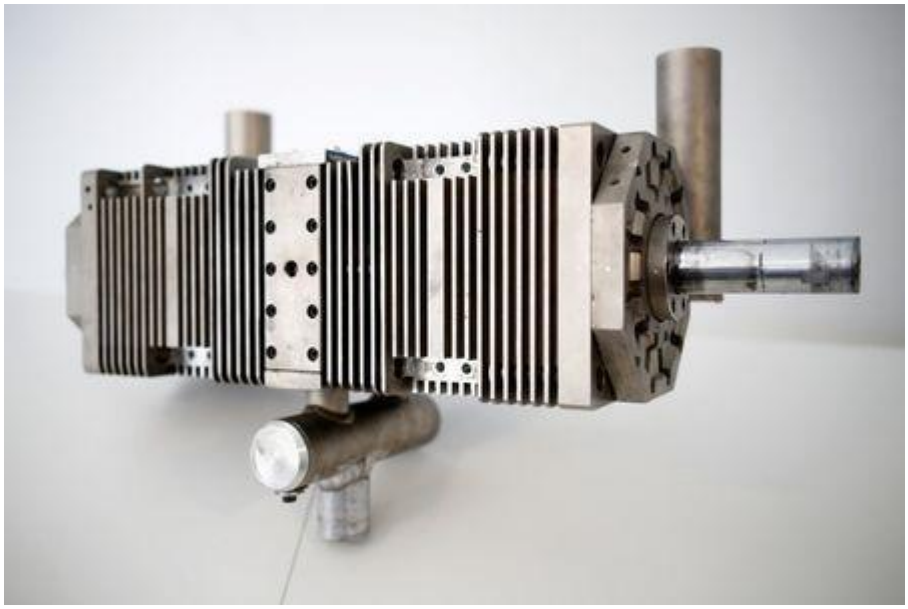
Thứ hai, 31/10/2016 11:26

-
-

Aquarius Engines, một công ty của Israel cho biết đã chế tạo loại động cơ siêu tiết kiệm, có thể làm giảm đáng kể mức tiêu thụ nhiên liệu và cạnh tranh với các xe chạy điện hoàn toàn.

Theo Aquarius Engines, giá thành động cơ của họ chỉ vào khoảng 100USD và phát minh này đang thu hút sự quan tâm từ hãng Peugeot (Pháp). Động cơ mới cho phép xe hơi có thể chạy hơn 1.300km không cần đổ xăng với cùng bình nhiên liệu, tăng hơn gấp đôi so với tầm hoạt động hiện tại của động cơ đốt trong truyền thống (khoảng 600km).

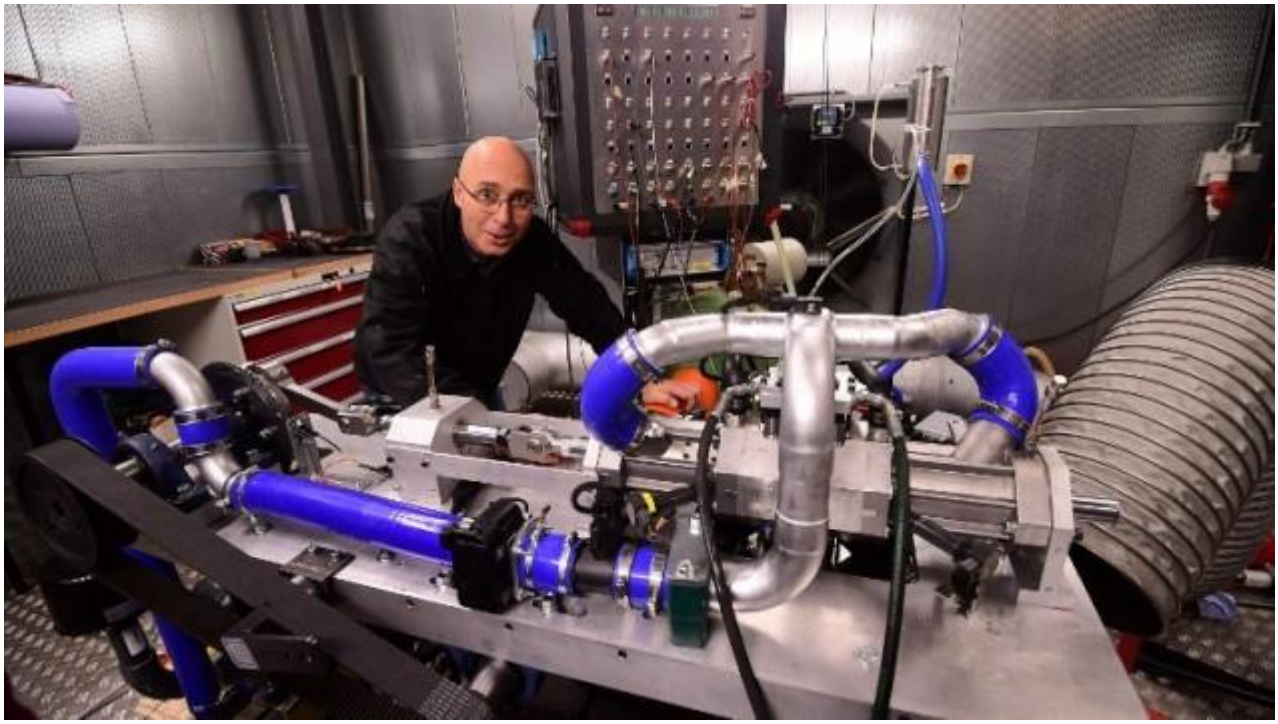
Hiệu suất cao như trên có vai trò rất quan trọng vì các quốc gia đang tìm cách giảm lượng khí thải dioxide carbon (CO_2) - tác nhân chính gây biến đổi khí hậu vì động cơ ôtô là một nguồn thải CO_2 chính.



Bí quyết của Aquarius là thay động cơ đốt trong nhiều piston bằng một piston duy nhất chuyển động theo phương nằm ngang. Động cơ này giảm bớt hơn 20 bộ phận. Các thử nghiệm của công ty kỹ thuật Đức FEV cho thấy hiệu suất của động cơ cao gấp đôi các động cơ truyền thống.

Đồng sáng lập Aquarius, Gal Fridman, cho biết tại văn phòng của công ty gần thủ đô Tel Aviv: “Đó là hiệu suất cao nhất bạn có thể thấy. Động cơ có chỉ số khí thải thấp nhất và tỷ số công suất trên trọng lượng cao nhất”.

Được thành lập năm 2014 bởi Fridman, Giám đốc công nghệ Shaul Yaakoby và Giám đốc điều hành Ariel Gorfung, Aquarius là thách thức mới nhất với động cơ đốt trong truyền thống.



Được phát triển vào giữa những năm 1800, động cơ đốt trong truyền thống lần đầu tiên được cấp bằng sáng chế năm 1860, và đưa vào sản xuất thương mại đầu những năm 1900. Fridman

cho biết: “Theo năm tháng, đã có những thay đổi bổ sung với động cơ đốt trong, mới đây nhất là sự phát triển của tăng áp turbo, sử dụng khí tạo áp lực và sức mạnh. Tuy nhiên thay đổi này không hề giống với công nghệ động cơ của Aquarius”.

Thay vì 4, 6, hay 8 piston đẩy lên-xuống để vận hành các van, dịch chuyển bánh xe, động cơ của Aquarius chỉ có 1 xy-lanh nằm ngang nhằm tạo năng lượng cho hai máy phát điện. Kết quả là động cơ có kích thước nhỏ hơn nhiều mà không cần tới hàng nghìn chi tiết phức tạp, khó thay thế giống như động cơ truyền thống: nhỏ, hiệu quả với ít chi tiết dễ bị mài mòn, và ít chi tiết cũng có nghĩa giảm năng lượng thất thoát.

Phát ngôn viên của Peugeot cho biết: "Chúng tôi đang thảo luận với họ, như với nhiều công ty khởi nghiệp khác, mà chưa ràng buộc nghĩa vụ hay một dự án cụ thể”. Với Peugeot và các nhà sản xuất khác, động cơ này có thể giúp họ cạnh tranh với sự nổi lên của xe điện.

John German, chuyên viên cao cấp International Council on Clean Transportation, cho rằng động cơ này rất hiệu quả khi là cấu thành trong hệ thống plug-in hybrid, khi các nhà sản xuất đang nghiên cứu "ý tưởng sử dụng một động cơ nhỏ, rẻ tiền, tăng tầm hoạt động" để kết hợp với pin và động cơ điện.

Tuy nhiên, theo ông, thiết kế đột phá của Aquarius cùng những thay đổi kèm theo đòi hỏi phải cải tiến dây chuyền sản xuất, điều có thể khiến cho các hãng chế tạo ôtô do dự. Fridman cho biết chỉ những thay đổi nhỏ trong động cơ đốt trong truyền thống cũng mất từ 1-2 tỷ USD để điều chỉnh sản xuất.

Công nghệ này cũng có thể ứng dụng để máy phát điện dự phòng và các sản phẩm khác vận hành hiệu quả hơn. Aquarius cho biết họ đang tìm kiếm khoản tài trợ lần thứ ba trị giá từ 40-50 triệu USD. Tuy nhiên thách thức của loại động cơ này là xu hướng xe hoàn toàn chạy bằng điện. Chuyên gia Ana Nicholls của Economist Intelligence Unit cho biết bằng chứng gần đây cho thấy "đang bắt đầu xu hướng chuyển dịch từ xe hybrid sang xe hoàn toàn chạy bằng điện”.

Nhà chế tạo xe Mỹ, Tesla dự kiến sẽ bán được 50.000 ôtô điện trong nửa cuối năm 2016. Bà Nicholls cho rằng các đại gia ôtô, với ngân sách nghiên cứu và phát triển (R&D) dàn trải, có thể do dự khi đầu tư vào Aquarius.

Fridman thì lập luận rằng người ta quá "cường điệu" chiếc xe hoàn toàn chạy bằng điện và sự phổ biến của chúng thực tế bị hạn chế bởi phạm vi hoạt động ngắn, giá thành cao.

Franco Gonzalez, chuyên gia phân tích cao cấp về công nghệ của công ty IDTechEx, cho rằng Aquarius đến sau nên đang phải "bắt kịp". "Các nhà chế tạo ôtô mất 7-10 năm để ứng dụng một công nghệ mới. Vì vậy, Peugeot cần đẩy nhanh tiến độ ứng dụng, rất, rất nhanh để ít nhất bắt kịp với những gì Tesla, BYD, Nissan và các công ty khác đạt được khi hỗ trợ mô hình xe điện". Đức thì cho rằng còn quá sớm để khẳng định liệu động cơ mới có thể tạo đột phá hay không.

Các xe đưa vào sử dụng có sức chứa 15 chỗ ngồi, được thiết kế thân thiện, di chuyển với vận tốc khoảng 10km/h, thuận tiện cho hành khách, nhất là du khách nước ngoài ngắm nhìn cảnh đẹp, nhân viên được đào tạo các kĩ năng và ngoại ngữ.

Tại khu vực trung tâm là tuyến D1 (Công viên 23/9 – Thảo cầm viên) dài 5 km do Tập đoàn Mai Linh đảm nhận, hoạt động từ 5h đến 22h hằng ngày, thời gian giữa các chuyến là 30 phút, tổng số chuyến mỗi ngày là 70 chuyến. Giá vé là 6.000 đồng/vé với lộ trình 1/2 tuyến và 12.000 đồng/vé toàn tuyến. Ngoài ra, còn có các mức giá vé lẻ và thuê bao cả tuyến.

Tại khu vực Quận 7 có các tuyến D2 (Sky Garden – Cresent Mall) dài 4km và tuyến D3 (Riverside Resident – Cresent Mall) dài 5km do Công ty Quản lý và kinh doanh bất động sản Phố Cảnh đảm nhận. Các tuyến có thời gian phục vụ từ 8h đến 21h30 hằng ngày, giá vé 10.000 đồng/lượt. Ngoài ra, còn có các hình thức hoạt động có lộ trình theo hợp đồng riêng.

Loại hình xe buýt điện này được cho là sẽ tăng thêm sự lựa chọn cho người dân trong việc sử dụng phương tiện công cộng để đi lại, góp phần hạn chế ùn tắc giao thông và đặc biệt là giảm thiểu ô nhiễm môi trường và phục vụ nhu cầu tham quan hội hoa xuân trong dịp Tết Nguyên đán Đinh Dậu 2017.

Số 14

http://www.baomoi.com/giai-cuu-un-tac-tan-son-nhat-bang-duong-tren-cao-2-600-ty/c/21400519.epi

'Giải cứu' ùn tắc Tân Sơn Nhất bằng đường trên cao 2.600 tỷ

VietnamNet 24/01/2017 15:37 GMT+7

Để giải quyết bài toán ùn tắc tại cửa ngõ sân bay Tân Sơn Nhất, mới đây doanh nghiệp đề xuất sử dụng hơn 2.600 tỷ đồng xây dựng hệ thống đường trên cao theo hình thức PPP.

Tuyến đường trên cao sẽ xuất phát từ nhà ga quốc tế T2, đi trước mặt nhà ga quốc nội T1, ra khỏi sân bay Tân Sơn Nhất đi thẳng qua đường Thăng Long. Sau đó tiếp tục đi trên cao theo đường Phan Thúc Duyện, vượt qua công viên Hoàng Văn Thụ, tiếp đất theo hai nhánh Nguyễn Văn Trỗi và Hoàng Văn Thụ để vào trung tâm thành phố. Đường trên cao này sẽ xây dựng bằng kết cấu dầm hộp thép, quy mô mặt cắt ngang tuyến chính 3 làn xe và các đường nhánh là 2 làn xe.

Đầm hộp thép triển khai nhanh, đáp ứng được giải quyết ùn tắc giao thông, cụ thể đã triển khai các cầu vượt tại Hà nội và TP Hồ Chí Minh, không rỏ thép sử dụng là loại gì, CT3 hoặc CT5 với điều kiện khí hậu nhiệt đới như Việt nam thì về lâu dài chi phí bảo dưỡng, điều kiện bảo dưỡng là một vấn đề?. Cần có loại thép phù hợp, tuy nhiên chi phí đầu tư sẻ tăng, đặc biệt là các tuyến dài.

Sơ đồ hướng tuyến của tuyến đường trên cao được một doanh nghiệp đề xuất nhằm "giải cứu" kẹt xe Tân Sơn Nhất

Để giảm tải cho nút giao Lăng Cha Cả, nhà đầu tư sẽ bố trí một nhánh từ đường Trường Sơn để cho các phương tiện đi lên đường trên cao rẽ về trung tâm. Từ đường Trần Quốc Hoàn cũng bố trí nhánh lên để các phương tiện từ nhà ga T3 sau này lên đường trên cao về trung tâm.

Thời gian thi công tuyến đường trên cao này dự kiến thực hiện trong khoảng 18 tháng. Trong quá trình thi công, để đảm bảo hoạt động liên tục của sân bay Tân Sơn Nhất, công tác thi công sẽ tổ chức theo giai đoạn hợp lý, không ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của sân bay cũng như hệ thống giao thông tiếp cận.

Thống kê của Cục Hàng không Việt Nam trong năm 2016 sân bay Tân Sơn Nhất đón hơn 32 triệu khách, vượt 30% so với thiết kế. Trong khi, sân bay

này đang đối diện với tình trạng quá tải trầm trọng thì hạ tầng kết nối giao thông chưa đầu tư hoàn chỉnh. Do vậy, tình trạng ùn tắc, kẹt xe thường xảy ra ở khu vực sân bay gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc đi lại cũng như hoạt động của sân bay.

Nói về đề xuất này, đại diện doanh nghiệp cho biết: các tuyến đường tiếp cận sân bay Tân Sơn Nhất xảy ra tình trạng kẹt xe do nhiều nguyên nhân.

Cửa ngõ sân bay Tân Sơn Nhất thường xuyên ùn tắc do có quá nhiều nút giao cắt

Trong đó, nguyên nhân chính là do tuyến đường Trường Sơn là con đường "độc đạo" vào sân bay giao cắt với quá nhiều tuyến đường. Do vậy, tắc nghẽn thường xuyên xảy ra vào giờ cao điểm và đặc biệt vào mùa mưa gây ảnh hưởng đến hệ thống các tuyến đường liên kết ở cửa ngõ sân bay.

Ngoài ra vòng xoay công viên Hoàng Văn Thụ đang tồn tại rất nhiều giao cắt. Cụ thể là các nút giao Phan Thúc Duyện – Trần Quốc Hoàn, Trần Quốc Hoàn – Hoàng Văn Thụ - Cộng Hòa sát vòng xoay Lăng Cha Cả, Hoàng Văn Thụ - Phan Đình Giót - Nguyễn Văn Trỗi và nút giao Phan Đình Giót – Phan Thúc Duyện.

Do vây, xe cộ lưu thông hướng từ sân bay đi ra Trường Sơn, khi đến đường Trần Quốc Hoàn thì xung đột với các phương tiện khác đầu tiên tại nút giao Trần Quốc Hoàn – Phan Thúc Duyện khiến cho phương tiện bị ùn ứ lại.

Đặc biệt, tại nút giao Trần Quốc Hoàn – Hoàng Văn Thụ những phương tiện rẽ trái đi về phía trung tâm thành phố bị dồn lại khi đường rẽ trái bị thu hẹp. Cùng với đó lượng phương tiện từ đường Phạm Văn Đồng qua Trường Sơn đến Trần Quốc Hoàn rẽ phải về đường Cộng Hòa và nút giao Lăng Cha Cả rất đông càng làm cho nút giao này thêm phức tạp.

Vì vậy khi có bất kỳ sự cố giao thông nào, đặc biệt là ùn tắc ở nút giao Lăng Cha Cả sẽ khiến phương tiện ùn ứ kéo dài trên đường Trần Quốc Hoàn, Trường Sơn, thậm chí là đến tận ga quốc nội khiến phương tiện chở khách vào sân bay không thể ra ngoài được.

Trước đó, một doanh nghiệp đưa ra ý tưởng xây tuyến cáp treo dài hơn 1 km từ Công viên Gia Định tới Tân Sơn Nhất, công suất 3.000-4.500 hành khách mỗi giờ, để giảm ùn tắc các tuyến đường quanh sân bay.

Số 15

http://www.baomoi.com/tp-hcm-de-xuat-phu-thu-giu-tien-phat-giao-thong-dau-tu-chong-un-tac/c/21394712.epi

TP.HCM đề xuất phụ thu, giữ tiền phạt giao thông, đầu tư chống ùn tắc

Thanh Niên 23/01/2017 18:00 GMT+7

Nhiều đề xuất đột phá về cơ chế, chính sách được đưa ra trong cuộc làm việc trực tuyến của Thủ tướng Chính phủ với lãnh đạo TP.HCM về giải pháp phòng, chống ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố chiều 23.1.

Kẹt xe kinh hoàng tại giao lộ Nguyễn Văn Linh với QL50 (TP.HCM) vào trưa 22.1

Cuộc làm việc có sự tham dự của Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc , Phó thủ tướng thường trực Trương Hòa Bình, Phó thủ tướng Trịnh Đình Dũng, Bộ trưởng Bộ Công an Tô Lâm, Bộ trưởng Bộ GTVT Trương Quang Nghĩa cùng nhiều thành viên Chính phủ. Ở đầu cầu TP.HCM có sự tham dự của

Bí thư Thành ủy Đinh La Thăng, Chủ tịch UBND TP Nguyễn Thành Phong cùng nhiều lãnh đạo TP.

Đề xuất giữ 300 tỉ xử phạt vi phạm giao thông

Sau khi báo cáo về tình hình ùn tắc giao thông ở TP.HCM, Phó chủ tịch UBND TP.HCM Lê Văn Khoa thay mặt lãnh đạo đã đưa ra nhiều chính sách đột phá để TP giảm tình hình ùn tắc giao thông.

Đáng chú ý, TP kiến nghị cho phép nghiên cứu cơ chế phụ thu đối với một số ngành, lĩnh vực kinh doanh trên địa bàn TP phù hợp với tình hình thực tế. Nguồn thu này không phải điều tiết về Trung ương và không đưa vào tính cân đối ngân sách vào đầu thời kỳ ổn định. Còn thu loại gì, thu phí ra sao TP.HCM sẽ báo cáo chi tiết.

Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc chủ trì cuộc làm việc đầu cầu Hà Nội

TP cũng kiến nghị cho phép nghiên cứu phương án xây dựng, quản lý thu một số loại phí đối với hoạt động dịch vụ ở một đô thị lớn mà hiện nay chưa được pháp luật ban hành. Nguồn thu này không phải điều tiết về T.Ư và không đưa vào cân đối ngân sách vào đầu thời kỳ ổn định.

Kiến nghị Thủ tướng cho phép TP được trích lại 100% tiền thu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực an toàn giao thông và nguồn thu do cơ quan thuế, hải quan thực hiện để có điều kiện đầu tư mới phương tiện, trang thiết bị phục vụ cho công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, nhằm kéo giảm tai nạn giao thông, giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố.

Hiện nay bình quân mỗi năm TP thu xử lý vi phạm giao thông khoảng 300 tỉ đồng.

Triển khai nhanh dự án giao thông

Về kiến nghị về cơ chế, chính sách, ông Khoa kiến kiến nghị Thủ tướng chấp thuận cơ chế áp dụng cho một số công trình cấp bách, kéo giảm tình trạng ùn tắc giao thông khu vực Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, cảng Cát Lái và khu vực cửa ngõ, trung tâm TP.

Đầu cầu TP.HCM do Bí thư Đinh La Thăng chủ trì

Kiến nghị TP được áp dụng cơ chế như Bộ GTVT làm Quốc lộ 1

Bí thư Thành ủy TP.HCM Đinh La Thăng cho hay để giảm ùn tắc giao thông thì cần phải triển khai nhanh các dự án giao thông ở TP. Do đó đề xuất Thủ tướng cho TP thực hiện nhanh các dự án giải quyết ùn tắc giao thông, nhất là các dự án ở cửa ngõ TP.

Về nguồn vốn, ông Thăng đề xuất được áp dụng cơ chế như khi Bộ GTVT làm Quốc lộ 1, đường mòn Hồ Chí Minh, khi chỉ sau 2 năm hàng loạt dự án được đưa vào khai thác.

“Hiện nay, báo cáo Thủ tướng là thủ tục quá lâu, nhất là các dự án huy động vốn theo hình thức BOT. Đề nghị Thủ tướng chỉ đạo thanh tra, kiểm tra. Đơn vị nào sai thì xử lý theo quy định nhưng phải triển khai các dự án chứ không thể vì thanh tra, kiểm tra mà để ách tắc dự án”, ông Thăng nói.

Cụ thể, đối với các dự án đầu tư từ nguồn vốn ngân sách thành phố: Chấp thuận chủ trương triển khai thực hiện theo lệnh khẩn cấp, cấp bách và cho phép UBND TP chỉ định thầu đối với một số dự án thuộc Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2016 - 2020 (đã được duyệt chủ trương đầu tư công trung hạn 2016 - 2020). Bốn dự án đó là xây dựng đường nối Trần Quốc Hoàn - Cộng Hòa; tuyến đường nối từ trung tâm Cát Lái đến đường vành đai 2; xây dựng cầu vượt qua đảo Kim Cương (Q.2); xây dựng cầu vượt ở ngã 6 Công trường Dân Chủ.

Chấp thuận cho UBND TP triển khai các dự án thuộc Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2016 - 2020 (đã được duyệt chủ trương đầu tư công trung hạn 2016 - 2020) ngay sau khi dự án được phê duyệt (không phụ thuộc thời điểm phê duyệt trước ngày 31.10 năm trước).

TP cũng kiến nghị Thủ tướng chỉ đạo đẩy nhanh các thủ tục nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Cảng hàng không quốc tế Long Thành , đồng bộ tiến độ xây dựng hoàn thành sân bay Long Thành.

TP kiến nghị Thủ tướng chỉ đạo Bộ GTVT đẩy nhanh tiến độ thực hiện việc đưa đoạn tuyến đường sắt Bình Triệu - Hòa Hưng lên cao để xóa bỏ các giao cắt giữa đường sắt và đường bộ trong nội đô.

Đối với Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, trong quá trình thực hiện điều chỉnh quy hoạch cần phối hợp chặt chẽ với TP.HCM để triển khai đồng bộ các giải pháp kết nối với hệ thống giao thông thành phố.

37 điểm thường xuyên ùn tắc

Trong năm 2016, trên địa bàn TP có 37 vị trí thường xảy ra ùn tắc giao thông. Các tuyến đường thường xảy ra ùn tắc giao thông thuộc các khu vực như: Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (các tuyến Trường Sơn, Trần Quốc Hoàn, Hoàng Văn Thụ, Cộng Hòa, Trường Chinh, Nguyễn Văn Trỗi, Nguyễn Kiệm); cảng Cát Lái (Đồng Văn Cống, Mai Chí Thọ, Nguyễn Thị Định, Xa Lộ Hà Nội); khu vực trung tâm TP (các tuyến Pasteur, Lý Tự Trọng, Lê Thánh Tôn, Tôn Đức Thắng – Nguyễn Hữu Cảnh, Nguyễn Văn Cừ,...); các tuyến đường kết nối từ ngoại ô vào nội đô TP (Nguyễn Tất Thành, Nguyễn Hữu Thọ, Phạm Hùng, Quốc lộ 50, Cộng Hòa, Quang Trung, Nguyễn Kiệm...).

Cảnh sát giao thông xử lý một điểm ùn tắc ở TP.HCM trưa 22.1

Nguyên nhân ùn tắc là do TP còn thiếu Chương trình phát triển đô thị nhằm đảm bảo kết nối thống nhất, đồng bộ các định hướng phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đô thị; làm cơ sở pháp lý để quản lý, phát triển đô thị TP.HCM phù hợp với các định hướng phát triển hệ thống đô thị Việt Nam, Chương trình đô thị quốc gia.

Năng lực khai thác của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện hữu chưa cao. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội, chưa đồng bộ theo quy hoạch. Dịch vụ vận tải hành khách công cộng chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa có vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn.

Hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước và thực thi pháp luật về trật tự an toàn giao thông còn hạn chế. Ý thức tham gia giao thông của một bộ phận người dân chưa cao. Lượng tăng dân số cơ học tăng nhanh qua từng năm nhưng chưa có giải pháp kiểm soát…

Ngày 25.1, Bộ Quốc phòng giao 21 ha đất để mở rộng sân bay Tân Sơn Nhất

Bộ trưởng GTVT Trương Quang Nghĩa cho biết sân bay Tân Sơn Nhất tắc cả ngoài lẫn trong. Do đó thứ 4 này (ngày 25.1), Bộ Quốc phòng sẽ giao 21 ha đất trong sân bay Tân Sơn Nhất để mở rộng sân bay. Diện tích đất này dự tính sẽ xây dựng nhà ga có thể bảo đảm nhu cầu vận chuyển 10 triệu hành khách/năm. Tuy nhiên điều ông Nghĩa lo lắng là nếu xây dựng nhà ga sẽ tăng áp lực cho giao thông TP khi lượng khách sẽ tăng lên.

Thượng tướng Nguyễn Phương Nam, Phó tổng tham mưu trưởng Quân đội nhân dân Việt Nam, cho hay diện tích 21 ha nói trên là đất của Lữ đoàn không quân 918 và Trung đoàn không quân 917. Dự kiến 2 đơn vị này sẽ được đưa về Biên Hòa (Đồng Nai).

Về sân golf rộng 157 ha nằm trong sân bay, thượng tướng Phương Nam cho biết Bộ Quốc phòng sẽ lấy ý kiến của Bộ GTVT và Bộ KHĐT để có hướng phù hợp.

Trung Hiếu

Số 16

http://www.baomoi.com/cac-nuoc-tren-the-gioi-dang-ung-pho-un-tac-giao-thong-nhu-the-nao/c/21386055.epi

Các nước trên thế giới đang ứng phó ùn tắc giao thông như thế nào?

GTVT 22/01/2017 10:13 GMT+7

Những phương thức thông minh dưới đây không chỉ giúp giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông mà còn góp phần giảm thiểu khí thải carbon cho các thành phố lớn.

Các thành phố từng trải qua giai đoạn tăng trưởng nóng hầu hết đều gặp phải rất nhiều thách thức khi mở rộng quy mô, trong đó không thể không kể đến nạn tắc đường. Không chỉ ảnh hưởng xấu tới môi trường, tắc đường còn làm gây nguy hại tới chất lượng cuộc sống của người dân.

Bởi vậy mà việc tìm ra giải pháp ứng phó với ùn tắc giao thông luôn được các chính quyền thành phố ưu tiên đầu tư. Hãy cùng ghé thăm 7 thành phố có giải pháp xử lý giao thông sáng tạo trên thế giới để xem họ giải quyết vấn này ra sao.

1. Stockholm (Thụy Điển): Hệ thống thu phí điện tử trên đường bộ

Hệ thống thu phí đường bộ điện tử của Stockholm tính tiền các ô tô và xe máy đi vào thành phố vào 6h30 đến 18h30 các ngày trong tuần. Chỉ xe buýt, taxi, xe cứu thương, xe đi ra từ đảo Lidingo và ô tô thân thiện với môi trường được miễn phí khoản này.

Chỉ trong 2 năm kể từ khi áp dụng, lượng xe đi qua các trạm thu phí vào các khung giờ cao điểm đã giảm 25% (tương đương với việc giảm được 1 triệu phương tiện di chuyển trên đường mỗi ngày). Số tiền thu được từ các

xe đi qua được dùng để nâng cấp các phương tiện và dịch vụ giao thông khác.

2. Barcelona (Tây Ban Nha): Hệ thống dự báo giao thông real-time

Hệ thống quản lý bãi đỗ và camera giám sát giao thông là 2 phương diện mà Barcelona đặc biệt chú trọng nâng cấp bằng công nghệ thông minh. Những cảm biến được gắn tại các điểm đỗ xe cùng các video được gắn kèm phân tích chi tiết sẽ truyền dữ liệu về tình hình giao thông theo thời gian thực qua hạ tầng Wifi của thành phố tới thiết bị thông minh của người dùng cũng như của chính quyền địa phương.

Các camera giám sát giao thông sẽ được kết nối cáp quang với hệ thống điều khiển của sở giao thông thành phố nhằm cung cấp cho họ dữ liệu thời gian thực, đóng vai trò là một công cụ đắc lực để tùy chỉnh tần suất đèn xanh theo tình hình giao thông từng thời điểm.

3. London (Anh): Công cụ lên kế hoạch hành trình online

Công cụ lên kế hoạch hành trình online (Journey Planner) của London sẽ đưa ra những lời khuyên tức thời về các chặng đường trong thành phố, cho phép người dùng lựa chọn các dạng thức di chuyển khác nhau như đi bộ, tàu ngầm, tàu ống, thuyền, xe đạp,…

Yếu tố cốt lõi giúp hệ thống Journey Planner thành công chính là việc các nhà cung cấp phương tiện đều sẵn lòng chia sẻ thông tin cho cộng đồng. Hiện các phiên bản ứng dụng mobile của Journey Planner đã được các nhà phát triển tư nhân nâng cấp thêm với tích hợp công cụ GPS Tracking, đặt taxi, kiểm tra giao thông real time,... giúp người dùng có thêm nhiều dữ liệu để lựa chọn phương tiện hơn.

4. Hong Kong: Xe buýt mini

Hệ thống Public Light Buses (PLB), hay còn gọi là xe buýt mini đã bù đắp những thiếu sót của hệ thống xe buýt truyền thống tại Hong Kong.

Với tỷ trọng chỉ 16 chỗ ngồi, PLB thường chạy nhanh hơn, có tần suất dày đặc hơn và cung cấp cả dịch vụ đi thẳng không dừng. Xe buýt mini có thể đáp ứng và giải quyết nhanh hơn nhu cầu của dân cư, đồng thời cũng góp phần giảm bớt các phương tiện vận tải trái phép ở các thành phố lớn.

5. Copenhagen (Đan Mạch): Hệ thống đồng bộ giao thông công cộng

Hệ thống đồng bộ giao thông công cộng tại thủ đô Đan Mạch kết nối thông tin từ 3 bên cung cấp và vận hành giao thông với các cơ quan chính phủ cũng như các sở ngành, công ty. Hệ thống này khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện công cộng với vé điện tử được “xé” ngay trên ứng dụng di động hoặc SMS cùng kho thông tin về các điểm đến và giờ chạy,… dễ dàng truy cập.

Cụ thể, hệ thống cung cấp cho người dùng toàn bộ các điểm dừng đón của xe buýt, khu vực cho phép đỗ xe đạp, bản đồ tàu điện,… để đảm bảo sự đồng nhất hoàn toàn của các phương tiện công cộng trong thành phố.

Sự phổ cập của các phương tiện công cộng đã giúp thành phố giảm thiểu được 83% lượng khí thải CO2. Những lợi ích xã hội khác như khuyến khích đi xe đạp cũng mang về kết quả là 63% tổng quảng đường đi làm của các cư dân được thực hiện bằng xe đạp. Những thành tựu này cũng có đóng góp đáng kể cho sáng kiến Greenwave hướng tới giảm thiểu 90.000 tấn khí thải CO2 mỗi năm của Copenhagen.

6. Hàng Châu (Trung Quốc): Mạng lưới xe đạp công cộng

Hàng Châu là một trong những nơi có hệ thống chia sẻ xe đạp lớn nhất thế giới. Thành phố cho biết hiện đang triển khai tới 67.000 xe đạp công cộng tại hơn 3000 điểm phục vụ với lượng thuê xe hàng ngày đạt khoảng 230.000 lượt.

Lý do đằng sau sự phổ biến của hệ thống xe đạp này chính là sự tiện lợi. Tại đây, bạn có thể thuê xe đạp chỉ với một chiếc thẻ thông minh (có thể dùng để đi nhiều loại phương tiện công cộng khác) hoặc đóng tiền cọc nếu chưa có thẻ. Nhiều người dân lựa chọn xe đạp để đi các quãng ngắn hoặc di chuyển giữa các phương tiện công cộng khác nhau.

Hai yếu tố khác đóng góp vào sự thành công của xe đạp thuê là nó gắn liền với du lịch trong thành phố. Đạp xe từ lâu đã trở thành một hoạt động phổ biến của các du khách đến với Hàng Châu. Bên cung cấp xe đạp cũng cho dán quảng cáo lên xe để gia tăng doanh thu.

7. Anh Quốc: Hệ thống bảng hiệu dọc quốc lộ

Để giải quyết lưu lượng giao thông lên đến 120.000 phương tiện/ngày trên quốc lộ M42, chính phủ Anh đã cho thiết kế hệ thống quản lý giao thông qua bảng điện tử ATM từ năm 2005.

Trong những khung giờ cao điểm, các bảng điện tử gắn trên từng làn đường sẽ giúp quản lý các luồng xe cộ cũng như cảnh báo tài xế về các đoạn tắc phía trước để kịp thời chuyển hướng.

Chi phí để xây dựng toàn bộ hệ thống chỉ bằng 1/5 chi phí mở rộng quốc lộ. Khí thải các phương tiện qua lại cũng giảm 10% do các xe có thể đi nhanh với ít đoạn lên xuống số hơn. Hệ thống ATM có thể không phù hợp với tất cả các loại đường cao tốc nhưng hiện vẫn đang là một phương pháp hiệu quả để khắc phục tình trạng ùn tắc cho những hệ thống giao thông đã hoàn thiện.

Số 17

http://www.baomoi.com/phat-trien-van-tai-cong-cong-kinh-nghiem-cua-nguoi-nhat/c/21388571.epi

Phát triển vận tải công cộng - kinh nghiệm của người Nhật

Tiền Phong 22/01/2017 20:01 GMT+7

Nếu ở Hà Nội mới chỉ có khoảng 14% người dân sử dụng vận tải công cộng (VTCC) thì con số này ở Nhật Bản là 80%. Điều gì đã khiến nước Nhật đạt được con số ấn tượng như vậy? Kinh nghiệm, bài học nào có thể áp dụng ở Hà Nội?

Theo ông Takagi, để hạn chế xe cá nhân, dành đường cho VTCC xe buýt, ở Nhật đã thực hiện chính sách rất hiệu quả là cấm nhân viên đỗ xe trong trụ sở cơ quan. Ảnh: T.Đảng

PV Tiền Phong có cuộc trao đổi với ông Takagi Michimasa, Tư vấn trưởng về giao thông công cộng - Tổ chức hợp tác Quốc tế - Jica (Nhật Bản) về các vấn đề trên.

Không cấm xe cá nhân, nhưng cấm đi đến cơ quan

Ông đánh giá thế nào về phát triển VTCC, trong đó có xe buýt tại Hà Nội thời gian qua?

Có thể nói, xe buýt Thủ đô đã có bước phát triển nhanh chóng, toàn diện trong những năm gần đây. Tuy nhiên, từ cuối 2015 đến nay, thị phần vận chuyển hành khách của xe buýt Thủ đô đang chững lại và bắt đầu giảm. Nguyên nhân chủ yếu của hiện tượng này là do xe buýt chưa đáp ứng được nhu cầu, đặc biệt là thời gian di chuyển, chất lượng phục vụ…

Khách hàng đi xe buýt Hà Nội hiện nay chủ yếu là người có thu nhập thấp, học sinh - sinh viên… Do đó, việc nâng cấp chất lượng xe buýt là rất cần thiết. Từ đó, đẩy mạnh cung cấp dịch vụ cho những nhóm đối tượng hành khách có thu nhập khá, tiến tới đến cao. Nếu không làm được điều này xe

buýt Hà Nội sẽ làm cho phương tiện cá nhân gia tăng, ùn tắc giao thông càng nghiêm trọng hơn.

Cùng với đó, hiện nay thành phố Hà Nội đang triển khai xây dựng hoặc chuẩn bị xây dựng các tuyến đường sắt đô thị (ĐSĐT). Tuy nhiên như thế vẫn chưa đủ, cần thiết phải có hệ thống VTCC trong đó có xe buýt để hỗ trợ và kết nối. VTCC nếu chỉ có một vài tuyến thì bản thân chúng không phát huy tác dụng. Chỉ khi nào trong thành phố hình thành được một mạng lưới VTCC để các loại hình kết nối, hỗ trợ nhau thì mới phát huy hiệu quả cao. ***(Với đường sá hẹp như Hà nội, thành phố Hồ Chi Minh trong giai đoạn này "taxi nội vùng" 5-7 chỗ, hoặc 9 chỗ là phù hợp để kết nối, tập dần cho người dân từ chổ ngại đi bộ, tập đi bộ với cự ly ngắn để làm quen. Xe 12 chổ có lẻ chưa phù hợp vì với chức năng vận chuyển với cự ly ngắn nhưng với 12 chỗ thì người lên xuống quá nhiền lần làm chậm thời gian đi lại sẻ không khuyến khích người dân sử dụng. Mặt khác có thể hình dung nếu như Hà nội có thêm 1000 xe 12 chỗ với kích thước như loại xe vận chuyển khách Hà nội - Lạng sơn thì có thể gia tăng tình trạng ùn tắc giao thông)***

Ở Nhật Bản, Chính phủ có quy hoạch, cứ 1 triệu dân phải có 1 tuyến ĐSĐT, kéo theo đó là hàng chục tuyến buýt làm nhiệm vụ kết nối, gom khách. Trong khi đó tại Thủ đô Hà Nội, dân số hiện hơn 7 triệu người, VTHKCC chỉ mới có xe buýt, còn ĐSĐT đang thi công hoặc chuẩn bị thi công, thì sản lượng của VTCC chưa thể tăng cao được.

Theo ông để phát triển xe buýt nhằm hạn chế xe máy theo lộ trình đặt ra vào năm 2025, thành phố Hà Nội cần phải làm những gì?

Ông Takagi Michimasa trong buổi trao đổi với PV Tiền Phong.

Nếu như Hà Nội có thể hạn chế, hoặc cấm xe máy thì tình hình giao thông sẽ cải thiện rất nhiều. Nhưng tôi cũng không chắc có thực hiện được hay không. Bởi Hà Nội có khoảng 7 triệu người thì có đến trên 5 triệu xe cá nhân, số lượng xe máy nhiều như vậy thuyết phục người dân bỏ là không đơn giản.

Ở Nhật Bản chính quyền không cấm xe cá nhân, nhưng nhiều cơ quan, công sở lại không cho nhân viên đi xe cá nhân đến nơi làm việc. Nếu đi, họ phải tự tìm chỗ đỗ bên ngoài với mức phí rất đắt đỏ .***Nhưng nhà nước không thu được phí này*** Biện pháp mang tính kinh tế này khiến người dân Nhật Bản từng bước bỏ xe cá nhân, sử dụng VTCC, trong đó có xe buýt.

Để hiệu quả hơn, trước khi dùng các biện pháp hành chính, thành phố Hà Nội có thể áp dụng chủ trương trên bằng việc khuyến khích các cơ quan hỗ trợ nhân viên chi phí đi lại bằng phương tiện VTCC, cùng với đó không bố trí nơi để xe cá nhân trong trụ sở cơ quan…***Nếu thực hiện như kinh nghiệm Nhật thì khó cho cán bộ công chức vì kiếm được chổ bên ngoài để xe cá nhân là cực khó, nên dung hòa bằng giải pháp thu thí ùn tắc giao thông tại các công sở đối với các cá nhân sử dụng xe cá nhân, nguồn tiền này quay trở lại để trợ giá xe buyt, taxi nội vùng,***

nâng cấp chất lượng hệ thống xe buyt hiện có. Mức thu phí tăng dần đến mức "đắt đỏ" thì họ sẻ chuyển sang sử dụng phương tiện GTCC.

Đạt mức 25% người sử dụng VTCC trong tầm tay

Ông cho biết, quá trình phát triển xe buýt tại Nhật Bản được thực hiện ra sao? Nước ông có các cơ chế nào để khuyến khích, chế tài phát triển VTCC?

Xe buýt tại Nhật Bản được quy hoạch thành mạng lưới rõ ràng. Ở những vùng nông thôn dân số ít, thưa được Chính phủ trợ giá. Trong hoạt động, xe buýt có quy chuẩn chất lượng dịch vụ nghiêm ngặt. Hàng năm, đều có kiểm tra, đánh giá. Các đơn vị vận hành để xảy ra vi phạm đều bị phạt, thậm chí đơn vị để xảy ra nhiều vụ vi phạm sẽ bị ngừng cấp phép hoạt động cho năm tiếp theo. Xe buýt ở Nhật không chỉ có 1 làn đường riêng, mà còn có 2 làn (1 làn dành riêng và 1 làn đi chung). Đất nước chúng tôi cũng từng trải qua tình trạng người dân phản đối, thậm chí lấn làn đường dành riêng cho xe buýt. Những vi phạm này đều được xử phạt, cưỡng chế nghiêm, cùng với đó sự hướng dẫn, tuyên truyền lâu dài. Cuối cùng, người dân cũng chấp nhận dành làn đường xe buýt.

Tuyến buýt BRT đầu tiên ở Hà Nội đang có nhiều ý kiến khác nhau. Nhưng tôi cho rằng, đây là việc cần thiết vì người dân cần hi sinh lợi ích cá nhân cho lợi ích chung. Nếu người dân không ủng hộ, chia sẻ với thành phố thì VTCC của các bạn chỉ mãi mãi ì ạch với xe buýt truyền thống, phương tiện cá nhân tiếp tục tăng và ùn tắc sẽ trầm trọng hơn.

Từ sự phát triển xe buýt tại Nhật Bản, những kinh nghiệm bài học nào được rút ra. Các nội dung này có thể áp dụng tại Hà Nội?

Ở Việt Nam nói chung, tôi thường nghe người dân phàn nàn về thái độ lái phụ xe, phương tiện chưa sạch sẽ. Tại Nhật Bản, cùng với kế hoạch phát triển bài bản, tuyên truyền lâu dài như trên, chính quyền luôn đưa ra những hướng dẫn, quy định chi tiết, khắt khe về thái độ lái phụ xe, vệ sinh trên xe buýt. Với Hà Nội, kế hoạch phát triển VTCC để người dân dần bỏ xe cá nhân có thể gọi là thời điểm giao thời. Do vậy, để lấy được niềm tin của người dân, xe buýt Hà Nội nên thay đổi quan điểm từ "xe ưu tiên" thành "xe phục vụ". Cùng với đó, các công ty vận hành cần có kế hoạch cải thiện chất lượng xe buýt, chiến lược chăm sóc khách hàng. Đây chính là chìa khóa để thuyết phục người dân bỏ phương tiện cá nhân.

Tôi được biết, trong 10 năm tới, chính quyền thành phố các bạn đặt mục tiêu phấn đấu có khoảng 25% người dân sử dụng phương VTCC. Hiện nay, VTCC trong đó có xe buýt đã đạt được khoảng 14% nhu cầu, với 10% còn lại nữa theo tôi không quá khó. Để đạt được con số này, theo tôi chính quyền chưa cần đưa ra các quy định ép buộc người dân bỏ phương tiện cá nhân, mà nên nhắm việc hạn chế xe cá nhân ở các cơ quan, công sở tại thành phố.

Cụ thể, giống như ở Nhật Bản, chính quyền không cấm người dân đi xe cá nhân ra đường nhưng các cơ quan, công sở lại cấm nhân viên đi xe này đến trụ sở làm việc. Nếu tất cả các cơ quan trên địa bàn Hà Nội cùng làm được việc này thì tôi tin rằng, chưa cần phải cấm đường, thêm 10% người dân sử dụng VTCC là điều trong tầm tay.

Xin cảm ơn ông!

Số 18

http://www.baomoi.com/200-000-usd-chong-un-tac-nguoi-tai-nhieu-lam-nen-mo-rong/c/21364568.epi

200.000 USD chống ùn tắc: Người tài nhiều lắm, nên mở rộng

VietnamNet 19/01/2017 10:24 GMT

Giải 200.000 USD chống ùn tắc giao thông của Hà Nội là ý tưởng rất hay nhưng nên mở rộng ra cho toàn dân tham gia, thay vì chỉ có các công ty tư vấn, nhà thơ Trần Đăng Khoa tâm tư với Góc nhìn thẳng.

Sau những công bố về dự thảo một đề án hạn chế phương tiện cá nhân nhằm chống ùn tắc giao thông năm 2016 thì tuần qua, Sở GTVT Hà Nội lại gây sốt dư luận với việc treo thưởng cao nhất 200.000 USD cho cuộc thi hiến kế chống ùn tắc giao thông.

Điều đáng nói là thời hạn nộp hồ sơ chỉ cách ngày công bố 1 tuần (công bố ngày 12/1, nộp hồ sơ ngày 19-23/1). Liệu cuộc thi có phần gấp gáp này có tác dụng thực chất hiệu quả để trị bệnh giao thông của HN?

Chuyên mục **Góc nhìn thẳng** trao đổi với nhà thơ Trần Đăng Khoa, Phó Chủ tịch Hội nhà văn Việt Nam, một người rất quan tâm đến vấn đề giao thông Hà Nội xung quanh cuộc thi này.

Theo dõi cuộc trò chuyện tại video sau:

Play

Nhà báo Phạm Huyền: *Thưa ông, tổ chức thi hiến kế ý tưởng chống ùn tắc giao thông như cách Hà Nội đang làm có phải là cách hay?*

Nhà thơ Trần Đăng Khoa: Tôi cho rằng, đây không phải chỉ là cách làm hay mà là rất hay. Điều đó chứng tỏ, Sở Giao thông vận tải Hà Nội đã tận dụng trí tuệ của nhân dân trong việc giải quyết trước mắt và nan giải là nạn ách tắc giao thông.

Tôi nghĩ rằng, nếu như Sở Giao thông vận tải Hà Nội cũng như các cơ quan chức năng biết nghe tiếng nói của nhân dân, nhất là trong đó, có đội

ngũ tri thức, đội ngũ chuyên gia ở trong dân thì tôi có thể nói rằng, chúng ta sẽ tránh được nhiều những sơ suất đáng tiếc.

Chắc chắn, khi đó, chúng ta sẽ không có những loại dự án vô cùng tốn kém, băm nát cảnh quan của đô thị Hà Nội. Tôi có thể nói thẳng, hiệu quả của những dự án đó sẽ không thể giải quyết ngay được vấn nạn ách tắc giao thông.

Vì vậy, tôi đánh giá cao Sở Giao thông vận tải Hà Nội trong việc biết lắng nghe ý kiến của nhân dân.

Nhà báo Phạm Huyền: *Tuy nhiên, thời gian tổ chức cuộc thi quá gấp, nộp hồ sơ chỉ cách ngày công bố 1 tuần. Nhiều người lo ngại cuộc thi mang tính hình thức. Một việc hệ trọng như vậy nhưng lại tổ chức gấp áp, ông nghĩ sao?*

Nhà thờ Trần Đăng Khoa: Tôi nghĩ đúng là có sự gấp gáp. Nhưng vấn đề ở đây, không hẳn là sự gấp gáp. Việc giải quyết ùn tắc giao thông ở Hà Nội vốn là suy nghĩ thường trực của nhân dân, ai cũng đều nghĩ đến nó.

Nhà thơ Trần Đăng Khoa, Phó Chủ tịch Hội nhà văn Việt Nam nói về cuộc thi hiến kế chống ùn tắc giao thông Hà Nội với Góc nhìn thẳng

Trong vòng 1 tuần, thời gian ngắn, đó là thời gian để họ phát biểu và trình bày ý tưởng của họ. Chứ tôi nghĩ, về vấn đề này, họ đã nghĩ tới mấy năm, thậm chí là hàng chục năm.

Ngay bản thân tôi, tôi cũng đã bàn tới vấn đề này đến cả chục năm nay rồi.

Thời gian thì rất gấp gáp, nhưng tôi nghĩ, nếu chưa đạt hiệu quả thì tôi nghĩ, có thể nới rộng nó ra. Giống như là các cuộc thi khác vậy, nhưng tất nhiên, đây không phải là cuộc thi về văn học, về lĩnh vực bình thường nào đó, mà là cuộc thi về ý tưởng tổ chức giao thông chống ùn tắc.

Do vậy, đây là vấn đề cực kỳ quan trọng và cấp thiết. Vì thế, nếu cần, tôi nghĩ rằng, Sở Giao thông vận tải có thể sẽ nới rộng ra và điều đó sẽ rất tốt.

Nhà báo Phạm Huyền: *Có lẽ, khi nghe tới một cuộc thi về ý tưởng, có khi cả tôi và ông đều rất muốn tham gia, nhưng rất tiếc, chúng ta không phải là một công ty tư vấn.*

Đây không phải là đấu thầu dự án mà là cuộc thi ý tưởng. Việc chỉ cho tổ chức chứ không phải cá nhân tham gia liệu có hợp lý?

Nhà thơ Trần Đăng Khoa: Tôi có thể nói rằng, chúng ta dành cuộc thi này cho các cơ quan tư vấn là đúng rồi, vì họ có đủ tư cách pháp nhân nhất về vấn đề này. Hơn nữa, họ cũng là những người có năng lực chuyên môn thực sự về vấn đề này.

Tuy nhiên, phải nói rằng, trí tuệ không phải chỉ nằm trong khu vực hạn hẹp đó mà trí tuệ nằm lẫn trong dân. Theo tôi, ta nên mở rộng ra để người dân tham gia đóng góp về vấn đề này.

Ngày xưa, vua Trần trong các sự kiện lớn, còn mở Hội nghị Diên Hồng để nghe tiếng nói của các vị bô lão. Đôi khi, các tiếng nói, đề xuất có hiệu quả nhất lại là nằm ngoài các cơ quan chức năng, vì các cơ quan chức năng cứ giúp mãi rồi mà tại sao, ách tắc cứ ách tắc.

Người tài hiện nay còn nhiều lắm, họ ở trong dân đấy. Cho nên, nghe tiếng nói của họ là cần thiết.

Nhà báo Phạm Huyền: *Theo ông, 200.000 USD để trả cho một ý tưởng tốt, liệu có xứng đáng?*

Nhà thơ Trần Đăng Khoa: 200.000 USD tương đương khoảng trên 4 tỷ. Nếu như trao số tiền 4 tỷnày cho một ý tưởng và có hiệu quả thật thì 4 tỷ là quá thấp. Thậm chí, 40 tỷ, 400 tỷ cũng là hợp lý thôi, chứ không phải là quá cao nếu như chúng ta giải quyết được ách tắc giao thông.

Thử nhìn lại xem, những việc chúng ta đưa ra để bàn về giải quyết ách tắc giao thông, rồi không làm được, không có hiệu quả gì cả, thậm chí bày ra rồi thu lại thì có tốn kém không?

Thử nhìn xem, tiền chúng ta làm những việc mà không đâu vào đâu ấy, thậm chí còn gấp nhiều lần so với 4,4 tỷ.

Theo tôi, con số đó không phải là cao nếu thu được hiệu quả đích thực nhằm giảm được ách tắc giao thông.

Ùn tắc giao thông tại TP.HCM: Thiệt hại 2,4 tỷ đồng/giờ (http://www.daikynguyenvn.com/trong-nuoc/un-tac-giao-thong-tai-tp-hcm-thiet-hai-24-ty-donggio.html) Mỗi năm, TP HCM mất hơn 1 tỷ USD vì ùn tắc giao thông 14:10 29/10/2015

(http://news.zing.vn/moi-nam-tp-hcm-mat-hon-1-ty-usd-vi-un-tac-giao-thong-post594855.html) . Nhà thơ nói đúng: Nếu mỗi người dân thành phố HCM góp 500 đồng/người thì sẻ có hơn 4 tỷ; 5000đồng/ người sẻ có 40 tỷ; 50.000đồng/người sẻ có 400 tỷ. Nếu có giải pháp giảm thiệt hại 10% tức là 2.200tỷ (ước tính năm 2015), cần huy động người dân, các doanh nghiệp hảo tâm có trách nhiệm với xã hội để xây dựng ý tưởng chống ùn tắc giao thông.

Nhà báo Phạm Huyền: *Ông nghĩ việc này có đi đến đâu không hay chỉ thể hiện sự bất lực của ngành giao thông Hà Nội trước vấn nạn ách tắc?*

Nhà thơ Trần Đăng Khoa: Tôi không nghĩ đây là thể hiện sự bất lực, là thể hiện một điều rất mới là nghe tiếng nói của nhân dân.

Nhưng như tôi được biết, theo dõi cả các đề án mà bạn đọc, nhà chuyên môn đưa ra, tôi đều thấy không hiệu quả, thậm chí, chẳng đâu vào đâu cả.

Ví dụ, việc đưa ra cấm xe máy trong vòng 6 tiếng ở giờ cao điểm. Việc này rất buồn cười. Tại sao lại cấm xe máy trong khi người dân đang cần đi làm bằng xe máy? Hóa ra, chúng ta lại hi sinh anh nghèo để phục vụ cho anh nhà giàu đi ô tô à?

Như tôi đã nói, 4 tỷ là rất thấp, không phải là cao, nhưng theo tôi, hiện nay không thể tìm ra giải thưởng. Cứ như những cái đã công bố và những cái đang tiếp tục xuất hiện nữa thì tôi thấy, có lẽ không thể trao giải được. Bởi vì, trao giải thì cuối cùng, phải trở thành hiện thực chứ, phải đưa vào đời sống, áp dụng được.

Còn cứ bày ra như các cuộc thi khác, rồi lại có giải, kiếm giải, giải rất ất ơ, có khi cái đó lại là phản cảm và rồi lại đắp chiếu. Bây giờ, người dân không để yên cho cách làm như vậy đâu.

Theo quan điểm cá nhân của tôi, để giải quyết vấn nạn ách tắc giao thông thì bây giờ chỉ có một con đường duy nhất thôi, không có con đường thứ hai, đó là phải làm hệ thống tàu điện ngầm ở dưới lòng đất.

VietNamNet

Không phải tất cả mọi người làm việc theo giải thưởng, vì trách nhiệm với xã hội nên tìm một tổ chức có tâm huyết, có cái nhìn tổng thể,... và hỗ trợ họ, tập hợp các ý kiến của tất cả mọi người dân, các tổ chức,... có thể đây

là giải pháp tốt. Không ai phủ nhận người có chuyên môn thì tốt hơn người ngoại đạo, nhưng tốt hơn ở mặt nào thì cần nhìn nhận lại. Nhiều tỷ phú, nhiều người thành đạt họ không có chuyên môn nhưng họ có ý tưởng và làm giàu từ ý tưởng đó. Mặt khác, chúng ta đang sống trong thời đại phụ thuộc, ràng buộc lẫn nhau, khi giải quyết một vấn đề, đặc biệt là vấn đề liên quan đến đời sống xã hội như ùn tắc giao thông cần phải có sự xem xét và tham gia, ví du như: các nhà kinh tế không chỉ tính toán đến hiệu quả của dự án và phải tính toán đến ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của người dân như thế nào?, tầng lớp nào sẻ ảnh hưởng nhiều hơn cả, hậu quả xã hội tiếp theo là gì. Cần có sự bàn bạc của các nhà tâm lý để dự đoán phản ứng trước mắt và lâu dài của người dân. Cần có sự tham gia của luật sư để xem khi đưa ra giải pháp thì có vi hiến (phạm luật) hay không?. Cần phải điều chỉnh luật như thế nào để tạo điều kiện triển khai. Thậm chí phải tham khảo cơ sở hạ tầng thông tin có đảm bảo hay không?, cần có các chuyên gia về công nghệ để dự kiến những gì có thể ứng dụng và sẻ ứng dụng trong tương lai để sau 5-10 năm sau, giải pháp không bị lạc hậu và có cơ sở mở rộng và phát triển,... Chắc tại Việt nam không có tổ chức nào có đầy đủ các chuyên môn như vậy để đưa ra một giải pháp toàn diện. Như vậy xã hội sẻ có 2 hoặc nhiều hơn 2 giải pháp tổng thể để so sánh, chọn lọc.

Số 19

http://www.baomoi.com/200-000-usd-chong-un-tac-dan-tem-phat-that-to-len-xe/c/21389636.epi

200.000 USD chống ùn tắc: Dán tem phạt thật to lên xe

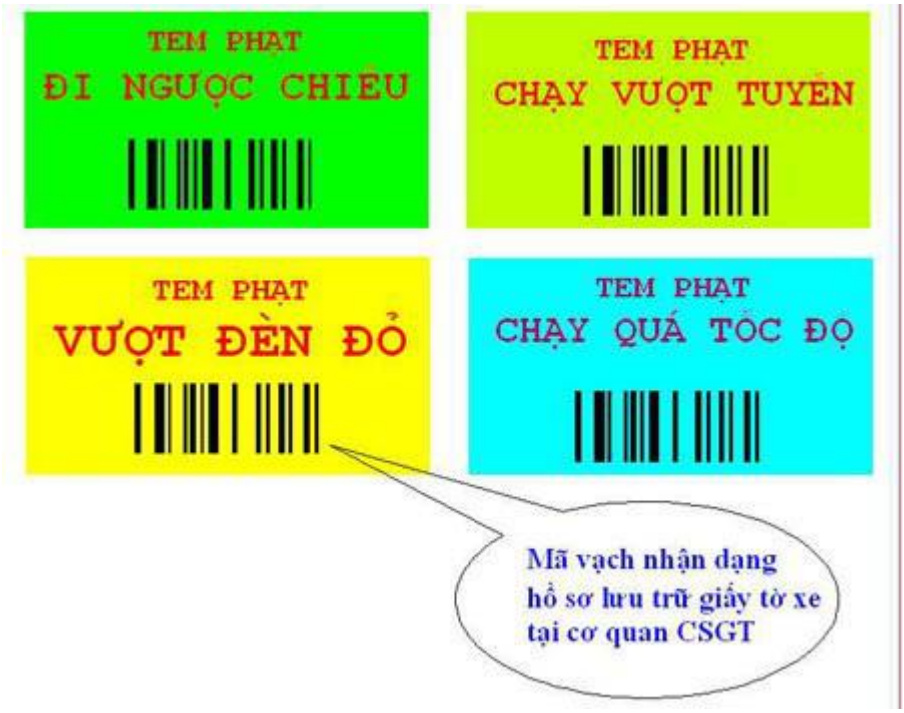
VietnamNet 23/01/2017 03:10 GMT+7

Khi đến cơ quan mà trên xe có một con tem phạt to, đỏ chói của CSGT dán ngay phía trước thì chắc chẳng ai dám phạm luật nữa.

Dán tem phạt lên xe người vi phạm là đề xuất của bạn đọc Nguyễn Thanh Tuấn Kiệt để hạn chế ùn tắc giao thông.

Hiện nay, việc kẹt xe tại các TP lớn như Hà Nội và TP.HCM đang rất nghiêm trọng.

Ngoài các nguyên nhân khách quan như mật độ xe quá đông, các "lô cốt" quá nhiều, do đào đường, ngập nước… còn có nguyên nhân chủ quan của người tham gia giao thông như thiếu ý thức chấp hành các quy định giao thông (chạy lấn tuyến, đi ngược chiều, vượt đèn đỏ…).



Mẫu tem được bạn đọc đề xuất

Đa phần các lỗi vi phạm này là do con người cố ý mà ra, chính vậy việc xử phạt của CSGT thì chỉ như là "bắt cóc bỏ đĩa".

Thông thường sau khi bị phạt các lỗi trên, CSGT sẽ lập biên bản vi phạm và sẽ tạm giữ giấy tờ xe và bằng lái xe. Sau đó người vi phạm sẽ "âm thầm" đến kho bạc nhà nước để đóng tiền nộp phạt mà không ai biết. Chính vì thế người vi phạm sẽ không sợ bị mắc cỡ vì sẽ không có ai biết mình đã cố tình vi phạm cả.

Do đó, để nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, tôi đề nghị khi lập biên bản phạt vi phạm luật giao thông, CSGT sẽ đồng thời dán lên xe một tem vi phạm tại vị trí càng dễ nhìn càng tốt.

Tem vi phạm có màu đặc trưng. Chẳng hạn màu cam là lỗi vượt đèn đỏ, màu xanh lá cây là lỗi đi ngược chiều, màu vàng là chạy lấn tuyến, và in kèm dòng chữ ghi rõ lỗi vi phạm trên đó (Tem phạt vượt đèn đỏ; tem phạt chạy lấn tuyến...).

Ngoài ra trên tem phạt có mã vạch. Mục đích của mã vạch này là dùng để truy nhập hồ sơ lưu trữ giấy tờ xe tại cơ quan công an khi tạm giữ giấy tờ xe.

Nếu chủ xe cố tình xé bỏ hay làm rách không nhận dạng được, thiết bị đọc mã sẽ không hiểu thì hồ sơ lưu sẽ tìm chậm hơn, như vậy cơ quan công an giao thông với lý do trên sẽ trả lại giấy tờ xe cho người vi phạm chậm hơn như 1 tháng vì phải truy lục bằng tay.

Như vậy, dù bị dán tem phạt trên xe (chắc là sẽ mắc cỡ xấu hổ lắm) nhưng trong thời gian bị tạm giữ giấy tờ xe chắc cũng không ai dám xé bỏ cả. Ngược lại còn phải giữ gìn sợ bị xé rách.

Trong thời gian xe bị phạt và tạm giữ giấy tờ, sau khi đã đóng nộp phạt đầy đủ cho kho bạc, người vi phạm khi đến nhận lại giấy tờ xe hoặc bằng lái thì yêu cầu trên xe vẫn phải còn nguyên tem vi phạm mà CSGT đã dán vào, nếu vì "mắc cỡ" mà người vi phạm tháo bỏ thì sẽ bị phạt thêm tiền.

Có như vậy mọi người sẽ không dám cố tình vi phạm luật giao thông nữa. Khi đến cơ quan làm việc mà trên xe có một "con tem phạt đỏ chói" của CSGT dán ngay phía trước với những lỗi ghi rõ ràng: "phạt vượt đèn đỏ", "chạy lấn tuyến", "chạy ngược chiều"… thì chắc rằng chẳng ai dám vi phạm luật giao thông nữa.

Số 20

http://www.baomoi.com/cuoc-thi-y-tuong-chong-un-tac-giao-thong-ha-noi-co-thuc-su-cau-thi/c/21368217.epi

Cuộc thi ý tưởng chống ùn tắc giao thông: Hà Nội có thực sự cầu thị?

Pháp Luật Plus 19/01/2017 18:01 GMT+7

Nhiều người không khỏi băn khoăn rằng, liệu TP Hà Nội có thực sự cầu thị khi phát động cuộc thi ý tưởng chống ùn tắc giao thông?

Hình minh họa.

Việc Ban tổ chức cuộc thi "Ý tưởng phương án tổ chức giao thông và các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn TP Hà Nội đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030" yêu cầu các điều kiện về năng lực của tổ chức, cá nhân đã loại bỏ hoàn toàn dân "ngoại đạo", cũng dường như đang lãng phí nguồn lực, ý tưởng từ đông đảo người dân quan tâm tới vấn đề quan trọng này của Thủ đô.

Thi ý tưởng, vẫn ra điều kiện về chuyên môn

Những ngày qua, một trong những thông tin được đông đảo người dân quan tâm là việc UBND TP Hà Nội phát động cuộc thi "Ý tưởng phương án tổ chức giao thông và các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn TP Hà Nội đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030" với giải thưởng lên đến 300,000 đô la (6,6 tỷ đồng).

Ngay sau khi thông tin về cuộc thi đặc biệt này được công bố, qua các cơ quan báo chí, hàng trăm ý kiến của bạn đọc cả nước gửi về hào hứng bình luận về những ý tưởng đã từng nung nấu hay vừa lóe lên trong đầu, với mong muốn đóng góp một ý kiến nho nhỏ của mình cho Hà Nội - trái tim thân yêu của cả nước.

Tuy nhiên, Thông báo số 26/TB-BTC ngày 10/1/2017 của Ban Tổ chức quy định về hình thức thi tuyển hạn chế và yêu cầu năng lực đã loại bỏ hoàn toàn dân "ngoại đạo", dội một "gáo nước lạnh" vào bầu nhiệt huyết của người dân.

Đến thời điểm này, có lẽ rất nhiều người dân trên cả nước vẫn chưa hay biết về nội dung của thông báo này và vẫn đang hăm hở viết thư/đề án đóng góp ý tưởng mà không biết rằng mình không đủ điều kiện năng lực tham dự.

Theo như nội dung trong Thông báo số 26/TB-BTC thì chỉ có những tổ chức tư vấn và cá nhân liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải, quy hoạch và phải có năng lực hạng I (cao nhất) mới được tham gia.

Đến đây, người viết không khỏi băn khoăn mà đặt ra câu hỏi là : "Liệu TP Hà Nội có thực sự cầu thị khi phát động cuộc thi"?

Chưa có tiền lệ về thi tuyển ý tưởng giải pháp tổ chức giao thông nhưng thông thường người ta sẽ tham khảo một quy chế nào đó tương tự, ví dụ như Thông tư số 13/2016/TT-BXD Quy định chi tiết về thi tuyển, tuyển chọn phương án thiết kế kiến trúc công trình xây dựng mà Bộ Xây dựng đã ban hành.

Theo Thông tư này thì việc thi tuyển hạn chế chỉ áp dụng đối với trường hợp công trình có yêu cầu kỹ thuật cao về kỹ thuật hoặc có tính đặc thù riêng mà chỉ có một số tổ chức, cá nhân đáp ứng được.

Nếu thực sự cầu thị để nhân dân cả nước đóng góp sáng kiến cho Hà Nội, thiết nghĩ TP Hà Nội nên tổ chức thi tuyển rộng rãi, không giới hạn thành phần, không giới hạn về năng lực chuyên môn vì ở đây là thi về ý tưởng.

Vì sao lại như vậy? Thứ nhất, chúng ta không nên nghĩ ý tưởng về tổ chức giao thông và chống ùn tắc chỉ có giải pháp về kỹ thuật, hạ tầng mà còn các giải pháp về quản lý hành chính, quản lý trật tự đô thị, giải pháp về tài chính, về quản lý nhà nước…

Thứ hai, chắc chắn không chỉ những đơn vị tư vấn năng lực hạng 1 mới có ý tưởng, chúng ta nên huy động chất xám của toàn thể nhân dân.

Những người đang hoạt động trong lĩnh vực quản lý nhà nước như cán bộ các Sở Giao thông, Sở Xây dựng, Sở Quy hoạch kiến trúc, các giáo sư, tiến sỹ đang giảng dạy tại các trường Đại học Kiến trúc, Đại học Giao thông Vận tải, Đại học Xây dựng, các bạn trẻ sinh viên..., thậm chí những đồng chí cảnh sát giao thông đang hàng ngày hướng dẫn giao thông trên địa bàn, các cán bộ trật tự phường, tài xế taxi… cũng hoàn toàn có thể có những sáng kiến hay mà ta không ngờ tới….

Cần xem xét toàn diện các nhóm giải pháp

Theo quan điểm của người viết, tp.Hà Nội nên chia ra các nhóm giải pháp và tương ứng với mỗi nhóm giải pháp đó sẽ có những tiêu chí và những giải thưởng phù hợp.

Không nên tập trung hết vào giải pháp thiết kế xây dựng và chỉ cần có sự tham gia của các chuyên gia sau khi đã đánh giá hết tính khả thi của ý tưởng đề xuất. Lúc thương thảo ký hợp đồng tư vấn mới cần điều kiện năng lực cụ thể.

Trong đó, nhóm giải pháp mềm là các giải pháp không liên quan đến việc quy hoạch, xây dựng giao thông như: Các giải pháp về quản lý trật tự đô thị (Các giải pháp để tăng cường quản lý tình trạng đỗ xe bừa bãi dưới lòng đường, kinh doanh lấn chiếm vỉa hè như trên đường Đê La Thành hoặc giải pháp làm lan can chắn vỉa hè như TP. Hồ Chí Minh đã từng làm là một ví dụ);

Các giải pháp về hạn chế phương tiện (Ví dụ như giải pháp về thu phí xe ngoại tỉnh, giải pháp về hạn chế đăng ký xe, ngày chẵn đi xe biển chẵn, ngày lẻ đi xe biển lẻ….); Các giải pháp về tăng cường xử phạt hành chính vi phạm giao thông; Các giải pháp về phân làn, phân luồng xe một cách hợp lý...

Nhóm giải pháp cứng bao gồm: Giải pháp xây thêm cầu vượt bằng thép, bê tông; Giải pháp tổ chức tuyến riêng cho xe buýt nhanh (BRT) hoặc tuyến riêng cho xe máy; Giải pháp xây đường hầm, cầu vượt qua các nút giao thông; Giải pháp về quy hoạch đô thị, mở thêm các tuyến đường nhằm giảm tải cho một số trục chính hiện nay...

Giải pháp cứng lâu dài như tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, đường trên cao, mở thêm các tuyến đường... (là giải pháp tất yếu phải có đối với tất cả các thành phố lớn) cần tiền, có tiền thì cũng cần có thời gian. Giải pháp cứng trước mắt: cầu vượt, xây đường hầm...có thể tiến hành nhanh, đầu tư ít hơn, nhưng thực trạng hiện nay ùn tắc giao thông đã trở nên trầm trọng, việc thi công các công trình này có thể gây ùn tắc trầm trọng hơn. Khi xây dựng xong thì với mức tăng trưởng phương tiện giaothông cá nhân như hiện nay thì tình trạng ùn tắc có thể không được cải thiện là bao. Nếu đi lại dễ dàng hơn nhờ các công trình mới được đưa vào sử dụng thì sẻ kích thích phương tiện giao thông cá nhân phát triển. Theo số liệu về tỷ lệ sử dụng phương tiện giao thông công cộng của người dân tại Hà nội và thành phố Hồ Chí Minh, để có thời gian, mặt bằng, tài chính... thi công "phần cứng" trong khoảng thời gian từ 5-10 năm tới chúng tôi có đề cập một số giải pháp mềm nhằm hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, tăng lượng người sử dụng phương tiện giao thông công cộng, nâng cao hiệu quả sử dụng phương tiện cá nhân (mọi người dân đi xe máy, xe con phục vụ đi lại hàng ngày có thể kết hợp trở thành người vận chuyển hành khách tương tự như Uber, Crab, như vậy vừa tăng thu nhập, vừa được giảm các phí - sẻ được áp đặt để hạn chế phương tiện giao thông cá nhân trong tương lai) thông qua đường dẫn " http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WJGb3lWLTIU ". Để triển khai giải pháp này không chỉ có nhà nước mà cần có sự tham gia của các nhà mạng; các công ty thiết kế, viết phần mềm; của các nhà công nghệ liên quan đến thiết bị mạng; các ngân hàng; các công ty luật; các chuyên gia kinh tế, tâm lý,...

Rõ ràng, để giải quyết bài toán giao thông đô thị hiện nay không thể chỉ riêng một nhóm ngành nghề nào mà cần sự chung tay của tất cả các tổ chức, cá nhân không giới hạn năng lực, tuổi tác, miễn là có tâm huyết với đất nước, đều có thể đóng góp sáng kiến cho Hà Nội. Hy vọng Ban tổ chức cuộc thi xem xét, thay đổi về quy chế thi tuyển để người dân có cơ hội đóng góp cho đất nước. ***(Chúng tôi mong muốn được liên lại với tác giả bài viết này)***

Số 21

http://www.baomoi.com/dai-su-viet-nam-tai-indonesia-hien-ke-chong-tac-duong-cho-ha-noi/c/21376190.epi

Đại sứ Việt Nam tại Indonesia hiến kế chống tắc đường cho Hà Nội

Dân Việt 20/01/2017 18:14 G

Nhân việc nguyên Đại sứ Việt Nam tại Anh Quốc hiến kế 6 giải pháp chống ùn tắc giao thông Hà Nội. Tôi hết sức ủng hộ việc này vì các nhà ngoại giao không chỉ sống và làm việc tại Hà Nội, "dù đi đâu xa cũng nhớ về Hà Nội", mà còn có điều kiện đi nhiều nước, sống ở nhiều quốc gia khác nhau. Cái quan trọng là họ biết tình hình xử lý ùn tắc giao thông nhiều nơi dựa vào sự chiêm nghiệm của chính mình.

Dân Việt trân trọng đăng bài viết của Đại sứ Việt Nam tại Indonesia Hoàng Anh Tuấn về các giải pháp đóng góp cho Hà Nội giải quyết nạn tắc đường. Bài viết như sau:

Trên cơ sở những gì Đại sứ Vũ Quang Minh đã nêu, tôi sẽ không lặp lại, mà xin bổ sung vài điểm. Và đối với các góp ý này, mục đích chính không phải để nhận tiền thưởng, mà chỉ với một ước nguyện là những người có trách nhiệm ở Hà Nội xem xét nghiêm túc các đóng góp của chúng tôi để xây dựng một đề án khả thi nhất. Và các bạn Facebookers nữa, hãy góp sức và tâm huyết của mình bằng cách đưa ra thêm nhiều kiến nghị khả thi nữa trong comments ở dưới.

Sau đây là 7 giải pháp đóng góp giúp Hà Nội giải quyết nạn tắc đường:

1. Cho xây các bãi đỗ xe lớn ở khu vực cửa ngõ thành phố: Cách làm này tương tự như thành phố Jerusalem của Israel. Tại các cửa ngõ ra vào thành phố có những nơi đỗ xe bạt ngàn. Sau khi đỗ xe, họ ra bến xe Shuttle bus miễn phí (thành phố cung cấp) chạy liên tục từ bãi đỗ xe đến một số điểm chính trong thành phố để thực hiện công chuyện trong giờ cao điểm. Chủ xe có 2 lựa chọn: Nếu đi vào thành phố giờ cao điểm sẽ bị trả

phí cao, còn đỗ xe ở ngoài thì trả phí thấp. ***Vấn đề là chúng ta trong giai đoạn quá độ phải hạn chế phương tiện cá nhân thì xe buyt (các loại Vận tải công cộng khác hầu như chưa phát triển) mới phát triển được, khi xe buýt, xe liên kết giữa các trạm xe buyt chưa phát triển thì xây bãi đỗ xe cũng sẻ chưa phát huy được tác dụng***,

2. Biến dọc đường các phố thành nơi bãi đỗ xe công cộng, miễn phí trong 1 số giờ nhất định. Tùy từng đường, chính hay phụ, tắc ít hay tắc nhiều... mà quy định được đỗ xe từ 8h đêm (hoặc 9h, 10h đêm...) đến 6h sáng hôm sau, tức trước khi mọi người tham gia giao thông đông đúc. Bắt đầu từ 6h, lực lượng ghi xe phạt bắt đầu hoạt động để ghi hoặc tow xe vi phạm. ***Nên sử dụng công nghệ gì để thu phí?, nếu dùng con người (trả lương bằng tiền ngân sách) thì có khi thu đủ bù chi, các nước người dân rất tự giác trả tiền, khi phát hiện vi phạm sẻ bị phạt nặng với điều kiện người thi hành công vụ là rất công tâm và củng thi hành đúng pháp luật.***

3. Khôi phục lại các xe chở khách to, nhỏ các kích cỡ, chạy trong nội đô như xe Tuk-tuk ở Bangkok Thailand (và thủ đô 1 số nước ĐNA như Manila, Jakarta...) hoặc xe lam của ta trước đây. Các xe này phải được đóng theo 1 số mẫu nhất định (các công ty nội địa làm được) đảm bảo về mặt mỹ thuật và an toàn. Cái lợi là giá đi xe này rất rẻ, chở khách nhiều (từ 4-12 người) phù hợp với thu nhập người lao động, công chức, những người thu nhập thấp... rất nhiều ở Việt Nam. Tất nhiên phải quản lý tốt, có hiệu quả, hạn chế số lượng xe nhất định trong toàn thành phố và từng khu vực. ***Trước đây đã có đề xuất tại Hà nội, nhưng có lẻ cách đặt vấn đề chưa rành mạch, người dân phán đoán có lợi ích nhóm nên phản ứng, không đồng tình. Trong bối cảnh hiện nay, các xe buyt không thể len lỏi vào các phố nhỏ, người dân chưa quen đi bộ, cần phải có các loại xe này để trung chuyển và cũng được đề xuất tại giải pháp: http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WI6ZbVWLTIV , trong giải pháp còn đề cập đến phần mềm ứng dụng cho loại xe này để nhà nước có thể kiểm soát điều hành vĩ mô, hổ trợ trực tiếp giá cước cho người sử dụng (hiện nay hổ trợ giá cước gián tiếp qua các hảng đầu tư xe buyt)....***

4. Quy định một số đoạn đường chính, hoặc 1 hoặc 2 line trong đoạn đường đó... xe 4 chỗ đến 9 chỗ chỉ được lưu thông vào giờ cao điểm (từ 6h30-8h30 sáng hoặc 4h-7h chiều) nếu trên xe 4 chỗ có 3 người ngồi, xe 7 chỗ có 5 người, 9 chỗ có 7 người... trở lên (như HOV trên đường 66 nối Washinngton DC với Virginia). Cái này là để ngăn lượng xe 1 người lưu thông lãng phí và là nguồn gốc gây tắc đường. Còn làm sao kiếm đủ người thì chủ xe phải đi thương lượng, tìm người đi cùng tuyến***...Nếu giai đoạn đầu mới có manh nha tắc đường và có nhiều tuyến đường rộng trong thành phố thì có thể sử dụng giải pháp này, hiện nay mới có 1 tuyến BRT tại Hà nội mà các ban nghành phải ra tay , thậm chí phải dùng***

giải phân cách cứng. Qui định xe con phải chở trên 3 người tại Jakarta đã có tình trạng thuê người già, trẻ con ngồi trên xe, để tránh trẻ con khóc đã có tình trạng cho uống thốc ngủ?,...Để khuyến khích người dân chia sẻ dùng chung xe cũng đã được đề cập tại giải pháp: http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WI6ZbVWLTIV

Đại sứ Hoàng Anh Tuấn.

5. Bán xăng giá rẻ bằng khoảng 1/2 giá thị trường với 1 số lượng nhất định (ví dụ 20l/tháng với taxi, 100l/tháng với xe khách 25 chỗ trở lên)... để giảm giá thành tối đa của dịch vụ xe khách để khuyến khích người đi. Thành phố không sở hữu các công ty xe khách mà chỉ tạo luật chơi công bằng cho các loại hình dịch vụ xe chở khách cạnh tranh về giá cả và chất lượng.

6. Dành cho người thực thi công vụ: Đào tạo lại những người thực thi công vụ và minh bạch hóa: Một nguyên nhân quan trọng trong việc dẫn đến tắc đường là người thực thi công vụ không nắm rõ công việc mình làm, làm không tốt và người dân không biết họ đang làm gì...

Thông thường nói đến nguyên nhân gây tắc đường ta đổ ngay cho dân, nhưng một nguyên nhân không kém là người thực thi công vụ.

Để làm tốt, cần mấy việc:

Một, đào tạo lại theo phương cách làm việc trong một đô thị hiện đại, văn minh đối với toàn bộ cảnh sát giao thông, những người tham gia xử phạt, cũng như các quản lý và lãnh đạo của họ. Việc này có thể thuê các công ty tư vấn giao thông nước ngoài giúp

Các lớp học này cũng phải tổ chức thi chặt chẽ như thi lấy bằng lái xe, thi ngoại ngữ (ví dụ thế) và ai đỗ mới được ra đường thực thi công vụ, thực hiện việc ghi phạt phat hoặc điều khiển giao thông.

Hai, phải có hệ thống camera đủ để cover và giám sát hoạt động của những người thực thi công vụ một cách minh bạch như camera giám sát và phạt nóng, phạt nguội xe. Tuyệt đối không cho triển khai lực lượng CSGT cắm chốt ở những khu vực không có máy quay giám sát hoạt động của họ. Người dân ở bất cứ đâu, bất cứ lúc nào cũng dễ dàng vào được hệ thống Camera để xem trích xuất hoạt động điều khiển giao thông của cảnh sát.

Cái này Thành phố Jakarta đã làm và làm rất tốt, dùng xã hội dân sự giám sát quyền lực nhà nước. Khi đó lực lượng CSGT sẽ buộc phải tự triển khai lại để hoạt động cho hiệu quả hơn.

Ba, sửa lại hình thức vé phạt, làm tương tự ở Mỹ và các nước phát triển. Khi cảnh sát yêu cầu dừng xe bắt buộc phải ghi lí do. Người dân có thể đồng ý hoặc không đồng ý và quyết định cuối cùng là do tòa. Hình thức đổi với người dân khi sai là bị phạt tiền, đối với CSGT hoặc người thực thi công việc nếu sai là mất việc (hình thức cao nhất).

Bốn, áp dụng triệt để các tiến bộ khoa học kỹ thuật và cũng rất rẻ tiền nữa. Lấy ví dụ ở Jakarta, bất cứ một nhân viên công quyền nào, do ngân sách thành phố trả lương buộc phải trang bị 1 máy điện thoại Smart Phone và đăng ký số máy với thành phố. Còn số điện thoại phải đăng ký và công khai vì thành phố trả tiền và thành phố chỉ sử dụng vào giờ hành chính chứ không phải ngoài giờ. Ai đồng ý thì ký hợp đồng, không thì thôi. Khi đi làm các nhân viên buộc phải mở điện thoại.

Theo đó, Jakarta phát triển 1 phần mềm có định vị GPS, kết nối với các nhân viên công quyền mà từ phòng hành chính của thành phố có thể nhìn trên bản đồ biết nơi nào đang tắc đường, biết chính xác nhân viên nào đang làm ở đó, chốt trực có bao nhiêu người, có đúng đang trực ngoài chốt hay ngồi quán cafe... Phần mềm này theo dõi hoạt động, di chuyển từ lãnh đạo thành phố, các giám đốc sở, đến lái xe, quét rác, cảnh sát giao thông... Phần mềm này có khoảng 20-25 chức năng, lãnh đạo thành phố hay bất kỳ người dân nào khi đến Tòa thị chính cũng có thể biết được hàng loạt chỉ số: hiện nay 1 đoạn đường trong thành phố sạch hay bẩn, có bao nhiêu đồng rác, ai đã làm vệ sinh, ai quản lý đoạn đường này; xe công vụ nào đang chạy trên đường, hiện ở khu vực nào, một tháng di chuyển bao nhiêu km, số xăng mua có đúng số km sử dụng không, có đúng di chuyển và hoạt động đúng mục đích không; tại sao đoạn đường A đang có xe đỗ vào giờ cao điểm mà không bị ghi phiếu phạt hoặc chưa bị tow, nước ở dòng sông, hoặc kênh mương này ngày hôm nay có ô nhiễm hơn hôm qua, hơn tháng trước hoặc năm trước không...

Lần đầu tiên tôi dẫn 1 đoàn Việt Nam đến gặp Thị trưởng và Tòa Thị chính Jakarta xem quản lý đô thị của họ mà ai cũng thấy choáng. Giữa tòa thị chính trên T2 là 1 màn hình kích cỡ lớn khoảng 40m2. Bên trong là phòng của khoảng 20 nhân viên thành phố theo dõi các computer nhỏ hơn làm việc. Bên ngoài là khách tham quan, có chỗ cho quan khách các tỉnh, thành phố khác về học tập, có nơi các nhóm dân sự ngồi làm việc để nhắc các bộ phận thực thi công việc. Toàn bộ bảng điện tử 40m2 là bản đồ Jakarta khổng lồ. Khi yêu cầu bật xem hoạt động của nhân viên quét rác thì thấy bản đồ nhấp nháy như sao sa, nhân viên di chuyển chuột thì có thể bấm để biết hiện bao nhiêu người làm việc, có túm 5 tụm 3 không; bấm sang 1 nút lại hiện bản đồ khác thấy có bao nhiêu xe công vụ đang di chuyển, ai lái xe; bấm tiếp là biết bao nhiêu cảnh sát giao thông đang trực, xử lý giao thông; một bản đồ khác bấm vào hiện mức độ ô nhiễm ngay tại thời điểm đó của từng con sông kênh rạch...

Các nhóm dân sự ngồi giám sát và nhắc nhở những người điều hành, rồi người điều hành liên lạc trực tiếp với người thực thi công việc... Các nhân viên công quyền bị nhắc nhở nhiều, làm không tốt trong một thời gian nhất định sẽ chịu các mức phạt khác nhau. ***Nếu mọi người đều được đối xử bình đẳng thì có lẻ không có nhiều điều phải bàn, điều kiện tại Việt nam quá khác biệt so với các nước khác, nên áp dụng các giải pháp công nghệ, qui trình thực hiện công nghệ để giám sát theo đề xuất của Đại sứ sẻ rất tốt trong điều kiện hiện nay, nó cho phép mọi việc được giải quyết minh bạch***.

Năm, giảm bớt đáng kể lượng xe công chạy trong thành phố. Giao thông công cộng trong thành phố chỉ có thể cải thiện theo chiều hướng tốt (chất lượng dịch vụ, an toàn, giá cả...) nếu có nhiều quan chức cấp cao sử dụng thường xuyên.

7. Cuối cùng, giao thông không chỉ là giao thông mà là một hoạt động quan trọng của chính quyền đô thị. Hà Nội cần tính đến phương án tuyển dụng 1 nhân sự đặc trách giao thông có "quyền sinh, quyền sát" làm mạnh tay như Duterte, đuổi cổ thẳng cánh những nhân viên làm việc thiếu hiệu quả, phạt nặng người vi phạm...

Ngay tại Indonesia, đã có thời kỳ Tổng thống Suharto không thể ngăn chặn được sự tham nhũng trong ngành hải quan nên quyết định giải thể toàn bộ cơ quan này, thuê 1 công ty Thụy Sĩ làm và sau đó tổ chức lại cơ quan này.

Có thể không ít người còn đôi chút băn khoăn trong việc thuê 1 người đứng đầu, lãnh đạo 1 công ty/cơ quan "Siêu Sở" để quản lý giao thông cho Hà Nội. Nhưng ta đã thuê HLV ngoại cho ĐT bóng đá quốc gia, tại sao lại không thê thuê 1 HLV ngoại cho giao thông HN.

Chắc chắn có nhiều ý kiến khác nữa và xin được bổ sung thêm 1 số giải pháp để Sở GTVT Hà Nội tổng hợp hoàn thiện một đề án sắp xếp giao thông hoàn chỉnh, phục vụ người dân thủ đô.

Số 22

http://www.baomoi.com/luat-su-noi-gi-ve-de-xuat-moi-cong-dan-so-huu-1-bien-so-xe/c/21380435.epi

Luật sư nói gì về đề xuất mỗi công dân sở hữu 1 biển số xe?

Dân Việt 21/01/2017 10:57 GMT

“Dưới góc độ quản lý, tôi cho rằng về cơ bản đề xuất mỗi công dân chỉ sở hữu 1 biển số xe là hợp lý, việc này sẽ giúp cơ quan quản lý nắm vững được thông tin của chủ sở hữu xe. Tuy nhiên dưới góc độ pháp lý và thực tiễn, như thế là không ổn".

(Ảnh minh họa. Nguyễn Hòa)

“Dưới góc độ quản lý, tôi cho rằng về cơ bản đề xuất mỗi công dân chỉ sở hữu 1 biển số xe là hợp lý, việc này sẽ giúp cơ quan quản lý nắm vững được thông tin của chủ sở hữu xe. Tuy nhiên dưới góc độ pháp lý và thực tiễn, như thế là không ổn.

Cụ thể: Khoản 1, Điều 32, Hiến pháp năm 2013 quy định: “1. Mọi người có quyền sở hữu về thu nhập hợp pháp, của cải để dành, nhà ở, tư liệu sinh hoạt, tư liệu sản xuất, phần vốn góp trong doanh nghiệp hoặc trong các tổ chức kinh tế khác.”. Chiếu theo quy định này thì ô tô của mỗi công dân có

thể được xem là các “tư liệu sinh hoạt” hoặc “tư liệu sản xuất” dùng để phục vụ cho công việc cũng như sinh hoạt của công dân.

Mặt khác Điều 163, Bộ luật Dân sự 2015 cũng quy định:

“1. Không ai có thể bị hạn chế, bị tước đoạt trái luật quyền sở hữu, quyền khác đối với tài sản.

2. Trường hợp thật cần thiết vì lý do quốc phòng, an ninh hoặc vì lợi ích quốc gia, tình trạng khẩn cấp, phòng chống thiên tai, Nhà nước trưng mua hoặc trưng dụng có bồi thường tài sản của tổ chức, cá nhân theo giá thị trường.”

Việc đề xuất một biển số xe cho một công dân lại không thuộc trường hợp vì lý do quốc phòng, an ninh… nêu trên. Như vậy đề xuất đó sẽ hạn chế quyền công dân, không đúng với tinh thần của những quy định trong Hiến pháp và Bộ luật Dân sự".

(Luật sư Nguyễn Thanh Hà, Chủ tịch Công ty Luật SBLAW, Hà Nội)

“Ở nước Áo, có quy định cấp 1 biển xe để sử dụng cho nhiều xe. Cần sử dụng xe nào thì lấy biển lắp vào xe đó. Tuy nhiên không cứng nhắc là mỗi công dân chỉ được cấp một biển số số xe. Việc muốn cấp biển số xe nữa hay không do chủ xe lựa chọn. Nhưng chẳng ai lựa chọn phương án mỗi xe một biển, vì càng nhiều xe, càng phải đóng phí nhiều, có “đắp chiếu để đấy” thì mỗi tháng cũng phải mất hơn 100 Ero. Tôi cho rằng quy định mở như thế thì rất tiện cho người dân. Tất nhiên điều này chỉ phù hợp với đất nước có mật độ dân số thấp. Việc quyết định cấp biển số thế nào phải căn cứ vào thực tiễn và có quá trình nghiên cứu thận trọng để đảm bảo thuận lợi cho người dân”.

(Ảnh minh họa. Nguyễn Đức)

(Bạn đọc Lê Tiến Hùng, Neudau, CH Áo)

“Còn nhớ cách đây hơn chục năm, để hạn chế phương tiện cá nhân, Hà Nội đã đưa ra quy định, mỗi người chỉ được đăng ký 1 xe máy. Thế là họ nhờ người quen chưa có xe máy đứng tên đăng ký giúp; ai không có người quen ở Hà Nội thì nhờ người quen ở tỉnh khác, thậm chí họ trả cho người đứng tên một số tiền để mua suất đăng ký. Thế là đâu vẫn hoàn đấy, lượng xe máy ở Hà Nội không những không giảm mà còn tăng lên; từ việc này còn nảy sinh tiêu cực. Bây giờ ô tô cũng thế, cấm cách này thì người ta lại lách luật bằng cách khác. Như vậy đề xuất cấp mỗi người một biển xe liệu có hiệu quả?”

(Bạn đọc Trần Thanh Tùng, Cầu Giấy, Hà Nội)

“Thử hỏi, một doanh nghiệp tư nhân, cần có năm bảy chiếc ô tô để phục vụ nhu cầu sản xuất, kinh doanh, mà nếu chỉ cho người ta được sở hữu 1 biển số xe thì biết xoay sở ra sao? Ý tưởng đề xuất này cần phải được dự liệu cho nhiều trường hợp, chứ nếu không cân nhắc kỹ mà đưa ra quy định đó thì nhiều doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn. Nếu vì quy định này, ảnh hưởng đến sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, thậm chí vì nó mà nhiều người mất việc làm, doanh nghiệp thua lỗ, phá sản thì ai chịu trách nhiệm?”

(Bạn đọc Trần Thọ, Hưng Hà, Thái Bình)

“Trong điều kiện ùn tắc giao thông như hiện nay thì ý tưởng mỗi công dân chỉ được cấp một biển số xe cũng rất hay, sẽ hạn chế được phương tiện giao thông cá nhân, và từ đó hạn chế được tình trạng tắc đường. Nhưng liệu chúng ta có thể kiểm soát được việc này không? Nếu họ nhờ con cháu, anh em bè bạn đứng tên thì làm thế nào? Tôi cho rằng ý tưởng hay nhưng rất khó khả thi”.

Số 23

http://www.baomoi.com/de-xuat-moi-cong-dan-chi-duoc-so-huu-1-bien-so-xe-o-to-tron-doi/c/21373908.epi

Đề xuất mỗi công dân chỉ được sở hữu 1 biển số xe ô tô trọn đời

VietTimes 20/01/2017 10:57 GMT+7 1

Công an TP. Hà Nội vừa có đề xuất mỗi công dân phải có tài khoản ngân hàng trước khi đăng ký sở hữu một ô tô và một biển số trọn đời

Ảnh minh họa. Nguồn Internet

Theo CSGT Công an Hà Nội, việc công dân có tài khoản ngân hàng trước khi có phương tiện giao thông sẽ giúp cơ quan chức năng giảm bớt thời xử lý các vi phạm khi xe này xảy ra sự cố.

Lãnh đạo Công an Hà Nội giải thích, khi các xe vi phạm giao thông, qua hình ảnh camera, các tài liệu chứng minh vi phạm, cơ quan có thẩm quyền sẽ xử phạt hành chính qua tài khoản, không cần mời lái xe lên làm việc. Điều này để giảm bớt các thủ tục hành chính và tránh phiền hà cho người dân.

Ngoài ra, lãnh đạo Công an Hà Nội cũng cho biết, Công an Hà Nội vừa đề xuất lên Chính phủ ban hành các quy định về việc mỗi công dân chỉ được sở hữu và chịu trách nhiệm duy nhất một biển số xe.

Cụ thể, mỗi công dân chỉ được sở hữu 1 ô tô và 1 biển số, nếu công dân có nhu cầu đổi xe thì vẫn phải sử dụng biển số của xe cũ. Với trường hợp công dân bán xe và không định sử dụng nữa thì có thể thông báo tới cơ quan công an địa phương để làm các thủ tục xóa sổ số đăng ký đó.

Việc này nhằm hạn chế phương tiện cá nhân và xác định phương tiện là chính chủ, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông. Đồng thời giảm được áp lực lên giao thông khi các phương tiện cá nhân là xe ô tô và xe máy đang gia tăng nhanh chóng.

Ngoài ra, nếu xe có vi phạm, nhưng trong tài khoản của chủ xe hết tiền, hoặc đã nhận được thông báo nhưng cố tình không nộp phạt, việc mỗi công dân chỉ được sở hữu một biển số xe sẽ giúp cơ quan chức năng dễ tìm ra xe vi phạm để xử phạt hoặc cấm xe lưu hành.

Các đề xuất này của Công an Hà Nội đang nhận được nhiều ý kiến trái chiều.

Theo Thiếu tướng Trần Thế Quân, Phó cục trưởng Cục pháp chế, Bộ Công an cho biết, đề xuất này của Hà Nội là hợp lý. Ông Quân so sánh "Cũng giống như việc sở hữu sim điện thoại, dù thay bao nhiêu điện thoại thì vẫn dùng một chiếc sim đó thôi".

Đồng thời, ông Quân cũng cho biết, ở nước ngoài đã áp dụng các đề xuất này từ lâu. "Như ở Mỹ, người ta đăng ký luôn tên của chủ phương tiện lên biển đăng ký xe", Thiếu tướng Quân nói thêm.

Tuy vậy, theo nhiều người dân, với việc giá xe ô tô ở Việt Nam cao hơn thu nhập của người dân hàng chục lần, thì việc quy định mỗi người một biển số là không cần thiết. Hơn nữa, việc ùn tắc giao thông là do nhiều lý do khách nhau, không chỉ riêng vì nhiều phương tiện giao thông nên việc mỗi người một xe là thừa.

Hơn nữa, trên phương diện pháp lý, đề xuất "mỗi công dân chỉ được cấp 1 biển số xe ô tô" còn có nhiều trường hợp hạn chế quyền con người, quyền công dân vì Hiến pháp 2013 quy định quyền sở hữu tư nhân được pháp luật bảo hộ. Mọi người có quyền sở hữu về tư liệu sinh hoạt, tư liệu sản xuất.

Hoàng Hợi -

Với giải pháp được đề xuất sẻ rất công bằng: người dân cứ đưa xe vào lưu thông sẻ bị trả phí (ô tô thì phí ùn tắc khi lưu thông trên đường, xe máy thì phải trả phí ùn tắc giao thông thông qua giá gữi xe máy), người có sử dụng nhiều xe nhưng không lưu thông thì không phải bị trả phí.

Số 24

Grab, Uber ảnh hưởng lớn đến giao thông cần chấn chỉnh

Thanh Tra 20/01/2017 06:14 GMT+7

Đối với taxi truyền thống, TP đang quản lý được. Thế nhưng với các loại hình xe hợp đồng điện tử như Grab hay Uber, hiện phát triển với số lượng rất lớn nhưng khó quản lý, ảnh hưởng rất lớn đến vấn đề giao thông phải chấn chỉnh ngay.

Đó là nhìn nhận của Chủ tịch UBND TP Hồ Chí Minh Nguyễn Thành Phong tại buổi chủ trì cuộc họp với lãnh đạo sở, ngành, quận, huyện bàn giải pháp chống kẹt xe.

Uber, Grap tăng trưởng quá lớn

Theo lãnh đạo Sở Giao thông vận tải, thực trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng trên địa bàn TP hiện nay có một nguyên nhân quan trọng là số lượng ô tô chở khách theo hợp đồng dưới 9 chỗ (Grab, Uber...) tăng trưởng quá lớn và quá nóng. Số xe này đến nay đã vượt hơn gấp đôi số lượng taxi và phá vỡ quy hoạch trên địa bàn.

Số liệu thống kê của Sở GTVT TP cho thấy, tính đến ngày 15/11/2016, đã cấp phù hiệu xe hợp đồng cho 15.344 xe 9 chỗ trở xuống, nhiều hơn hẳn số taxi hiện có trên địa bàn. “Lượng xe này không chỉ phá vỡ quy hoạch taxi mà còn áp lực mạnh lên hạ tầng giao thông, đẩy TP HCM vào tình trạng kẹt xe nghiêm trọng”, một chuyên gia giao thông nhận định.

Đồng quan điểm, ông Bùi Danh Liêm - Chủ tịch Hiệp hội Vận tải TP Hà Nội cho rằng: Không phủ nhận những tiện ích từ sử dụng công nghệ tiên tiến như Uber, Grab mang lại, tuy nhiên hoạt động này đang làm tăng lượng xe cá nhân lưu thông nội đô, gia tăng ùn tắc giao thông, trong khi đó TP Hồ Chí Minh và Hà Nội vẫn đang giải bài toán ùn tắc giao thông. Bên cạnh đó còn bất cập khác như ở Hà Nội có một số tuyến đường xe buýt nhanh và một số đường cấm xe taxi nhưng Uber, Grab thì vẫn mặc sức “tung hoành” như tuyến đường từ Gia Lâm về Hà Nội qua cầu Chương Dương, cấm xe taxi từ 6 giờ - 9 giờ nhưng vì Uber, Grab không gắn phù hiệu nên vẫn lưu thông bình thường.

Ngoài ra, quan điểm của ông Liêm, đang có sự bất bình đẳng vì taxi truyền thống chịu sự ràng buộc chặt chẽ của cơ quan Nhà nước; còn Uber, Grab thì không, Nhà nước nên xem xét lại vấn đề này. “Thời gian gần đây khách

đi Uber, Grap đã giảm vì hết khuyến mãi nên giá cước cũng ngang với taxi truyền thống và nếu đi trong giờ cao điểm giá cước có khi còn cao hơn" - ông Liêm cho biết thêm.

Liên quan đến vấn đề này ông Nguyễn Trí Dũng - Tổng Giám đốc Cty CP Xe khách Phương Trang - FUTA Bus Lines cũng cho biết, nhiều tài xế bỏ Uber, Grab chuyển sang taxi truyền thống, vì hiện nay, chính sách trợ giá của các hãng này đã bị cắt giảm gần hết, các tài xế lại bị áp doanh thu, nếu đảm bảo doanh thu thì tài xế phải chạy từ 6 giờ sáng đến 9 giờ tối và như thế thì không đảm bảo sức khỏe.

Uber, Grab phá vỡ quy hoạch taxi

Trong giờ cao điểm, phải ra Sân bay Tân Sơn Nhất (TP Hồ Chí Minh), PV Báo Thanh tra đã chứng kiến cảnh ùn tắc giao thông trên đường Cộng Hòa, Trường Sơn. Bác tài (taxi truyền thống) giãi bày: "Chị thấy đó, 3 làn xe trên đường đều kẹt cứng. Xe ô tô nối đuôi nhau, chạy nhanh thế nào được? Nhiều người cứ đổ cho taxi gây ùn, tắc, nhưng taxi hoạt động ăn thua gì. Uber, Grab mới nhiều, cứ vào đến sân bay sẽ thấy rõ thôi. Taxi đâu có nhiều bằng xe không phù hiệu" - bác tài bức xúc cho biết thêm: Trong số xe không phù hiệu thì có ai xác định được bao nhiêu xe Uber, Grab lẫn trong đó? Chúng tôi phải chịu sự quản lý của cơ quan quản lý Nhà nước thì Grab, Uber được tự do đi từ nơi này đến nơi khác mà không phải dán logo, nhãn hiệu, không có bảng giá, không phải lắp thiết bị cho xe, đồng phục...

Về vấn đề này, trao đổi với PV Báo Thanh tra, ông Đỗ Văn Thắng - Tổng Giám đốc Cty Cổ phần Tập đoàn Mai Linh cho biết, số lượng taxi truyền thống vào sân bay đều phải đăng ký và cũng không nhiều. Tuy nhiên, dạo một vòng tại sảnh Tân Sơn Nhất sẽ thấy số lượng xe không có phù hiệu dày đặc. "Xe taxi truyền thống đón, trả khách và đi ngay, nhưng xe cá nhân và xe không phù hiệu đứng đầy ở sảnh chờ đón", ông Thắng nói.

Theo ông Văn Công Điểm - thạc sĩ quản lý đô thị , Uber và Grab đã phá vỡ công tác quản lý, chuyển quản lý tập trung, bài bản được hình thành trong chục năm qua sang quản lý nhỏ lẻ, manh mún, đi ngược lại với xu thế và chủ trương chung. Taxi là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, đã được Chính phủ quy định rất chặt chẽ, nhưng Uber và Grab không tuân thủ các quy định này, họ chỉ làm dịch vụ công nghệ, không quản lý xe Taxi, họ thuê xe và người lái để thực hiện vận chuyển. Các xe chạy cho Uber và Grab là xe cá nhân, tự mỗi cá nhân tổ chức quản lý và hợp thức hóa bằng cách gia nhập vào các hợp tác xã. "Đó là chưa kể đến, ngân sách Nhà nước thất thoát do việc đóng thuế không đúng và đủ của loại hình kinh doanh này. Vì vậy, ngành Giao thông vận tải cần khẳng định Uber và Grab là loại hình kinh doanh bằng xe taxi chứ không phải là xe hợp đồng, buộc Uber và Grab tuân thủ pháp luật. Bên cạnh đó, không nên thay đổi các tiêu chuẩn

ngành để chạy theo hợp thức hóa loại hình kinh doanh lợi bất cập hại này" - ông Điểm nói.

Những phản ánh trên không phải không có lý bởi từ năm 2010, TP Hồ Chí Minh đã siết chặt số lượng xe taxi truyền thống, ổn định với 11.060 xe, trong khi đó số lượng xe hợp đồng dưới 9 chỗ lại tăng vượt hơn rất nhiều - 15.344 xe. Như vậy, Uber và Grab đã phá vỡ quy hoạch vận tải taxi ở TP Hồ Chí Minh!

Kinh tế thị trường: Uber, Grab khuyến mãi là phù hợp, có những lúc gây khó cho các hãng taxi truyền thống, gây ùn tắc giao thông... Hội nhập: việc thu thuế, khai báo thuế phải theo các cam kết đã ký với các tổ chức Quốc tế, nếu thực hiện không đúng sẻ rơi vào các vụ kiện pháp lý,...Cần chấn chỉnh hoạt động Uber, Crab, nhưng cần chấn chỉnh như thế nào thì chưa có giảipháp. Về lâu dài, nếu áp dụng phần mềm gọi taxi tại giải pháp: http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WI6ZbVWLTIV , trong đó giảm bớt phí ùn tắc giao thông cho các hãng taxi (hoạt động vận tải công cộng), trong lúc xe Uber, Crab nếu không tuân thủ các qui định như taxi truyền thống thì được xem như xe cá nhân không được giảm thì có thể hạn chế được sự phát triển tràn lan. Thời gian vừa qua, có những lúc các cơ quan nhà nước can thiệp để giảm giá cước taxi (đặc biệt là khi giá nhiên liệu giảm mạnh). Nếu giá cước xe taxi thấp, người dân sẻ đi nhiều hơn, Với phần mềm gọi taxi trong giải pháp trên góp phần giảm giá cước (giảm số Km chạy rỗng). Dựa vào phần mềm, nhà nước sẻ có các giải pháp khuyền khích như căn cứ vào số Km chạy có khách trong một khoảng thời gian nhất định để có thể giảm hoặc miễn các loại phí như phí ùn tắc giao thông, phí đậu xe,...nhà nước không cần phải can thiệp vào giá cước. Một khi giá cước xe taxi truyền thống thấp thì khoảng giá chênh lệch giá giữa các loại hình vận chuyển không đủ hấp dẫn để xe Uber, Crab và sau này là các hãng khác phát triển nằm ngoài tầm kiểm soát của các ngành chức năng.