

Grab, Uber phá vỡ quy hoạch taxi

Thanh Niên 04/01/2017 10:00 GMT+7

Theo lãnh đạo Sở Giao thông vận tải TP.HCM, thực trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng trên địa bàn thành phố 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 taxi trên địa bàn thành phố.



Kẹt xe nghiêm trọng tại TP.HCM có nguyên nhân do số lượng xe hợp đồng dưới 9 chỗ quá lớn

Số lượng xe tăng nóng

Từ năm 2010, do số lượng xe taxi hoạt động trên địa bàn TP.HCM đã vượt quá mức dự kiến trong quy hoạch phát triển giao thông vận tải nên TP đã “chốt” lượng taxi. Tính đến hết năm 2016, số lượng taxi vẫn được kiểm chế ở mức ổn định với 11.060 xe. Sản lượng vận tải hành khách công cộng bằng taxi từ tháng 1 - 10.2016 là 206 triệu lượt khách, tăng 2,7% so với cùng kỳ 2015.

Phải tổ chức hoạch định, điều phối, sắp xếp lại các loại phương tiện giao thông. Nếu không, với thực trạng hiện nay, giờ cao điểm TP.HCM sẽ không còn đường đâu để đi. Người dân thấy rằng đi taxi vào giờ cao điểm cũng là thảm họa

PGS-TS Hồ Thanh Phong

Tuy nhiên, từ khi dịch vụ kết nối vận tải thông qua ứng dụng trên điện thoại di động hoặc máy tính bảng ra đời theo quyết định đầu năm 2016 của Bộ GTVT, các loại hình như Grab, Uber và xe dưới 9 chỗ ngồi nhìn chung phát triển quá nóng. Theo thống kê của Sở GTVT TP.HCM, tính đến ngày 15.11.2016, Sở đã cấp phù hiệu xe hợp đồng cho 15.344 xe 9 chỗ trở xuống. Như vậy tổng cộng lượng ô tô dưới 9 chỗ hoạt động trên địa bàn TP.HCM lên tới 26.404 xe. Đó là chưa kể một lượng xe đáng kể của các tỉnh, thành khác, xe không đăng ký tham gia hoạt động phần mềm Uber chưa kiểm soát được... Lượng xe này không chỉ phá vỡ quy hoạch taxi mà còn áp lực mạnh lên hạ tầng giao thông, đẩy TP vào tình trạng kẹt xe nghiêm trọng.

Tại buổi chủ trì cuộc họp với lãnh đạo sở ngành, quận huyện bàn giải pháp chống kẹt xe diễn ra ngày 27.12.2016, Chủ tịch UBND TP Nguyễn Thành Phong nhìn nhận, đối với taxi truyền thống, thành phố 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 của thành phố, cần phải chấn chỉnh ngay.

Thạc sĩ Lê Trung Tính, nguyên Trưởng phòng Quản lý vận tải đường bộ - Sở GTVT TP.HCM, đánh giá: “Đang có sự mâu thuẫn giữa chủ trương khống chế số lượng taxi và sự bùng nổ của xe hợp đồng điện tử. Cấm cái này nhưng lòi cái kia”. Theo ông Lê Trung Tính, ô tô chở khách theo hợp đồng điện tử như Uber, Grab... là mô hình kinh doanh mới, luật nước ta từ trước đến nay chưa có quy định nên hiện vẫn đang thí điểm. Thế nhưng với taxi, nhiều năm nay chính quyền TP.HCM đã chủ trương khống chế số lượng do TP đang quá tải hạ tầng, không có bãi đậu, thiếu diện tích mặt đường... Nay, cho Grab, Uber... phát triển thoải mái về số lượng thì đồng nghĩa với việc phá vỡ quy hoạch taxi.

Trách nhiệm thuộc ngành giao thông

TS Phạm Sanh, chuyên gia giao thông, cho rằng quy hoạch taxi tại TP.HCM bị phá vỡ, trách nhiệm chính và trước hết thuộc về Sở GTVT, vì đây là cơ quan có trách nhiệm theo dõi vấn đề này. Nếu nhận thấy số lượng xe hợp đồng điện tử thí điểm tăng quá nhiều, quá nóng, gây ảnh hưởng đến giao thông TP, sở này phải tham mưu ngay cho lãnh đạo UBND TP, lãnh đạo Bộ GTVT để khống chế số lượng đầu xe chứ không thể để tăng lên hơn 15.000 xe như hiện nay. Theo ông Phạm Sanh, quyết định của Bộ GTVT cũng mới ở mức độ cho thí điểm xe chở khách dưới 9 chỗ theo dạng hợp đồng điện tử, chứ chưa chính thức, nên có thể điều chỉnh những vấn đề bất cập trong quá trình thực hiện.

Ông Lê Trung Tính cũng cho rằng trách nhiệm giải quyết vấn đề này không ai khác, trước hết thuộc ngành giao thông. Lẽ ra Sở GTVT nên tổ chức nghiên cứu, mời các chuyên gia vận tải công cộng tham gia. Nếu thấy vượt thẩm quyền nên báo cáo ngay cho Tổng cục Đường bộ, Bộ GTVT, vì hợp đồng điện tử đã được Thủ tướng Chính phủ cho thí điểm.

“Điểm yếu của ngành giao thông TP.HCM là thiếu nhìn xa trông rộng, thiếu những chuyên gia nghiên cứu sâu vấn đề giao thông. Đã 3 - 4 nhiệm kỳ giám đốc Sở GTVT, nhiệm kỳ nào cũng nói 5 năm sau kẹt xe sẽ hết nhưng thực tế ngày càng kẹt xe nghiêm trọng hơn”, ông Lê Trung Tính nói.

PGS-TS Phạm Xuân Mai, nguyên Trưởng khoa Kỹ thuật giao thông - Trường đại học Bách khoa TP.HCM, cho rằng: “Thực ra các loại xe chở khách dưới 9 chỗ ngồi theo hợp đồng điện tử như Uber, Grab hoạt động không khác gì taxi. Trong khi chủ trương và yêu cầu ngay từ ban đầu của UBND TP.HCM là hạn chế số lượng taxi. Vì vậy không nên phát triển số lượng xe hợp đồng điện tử nữa”. Theo ông Phạm Xuân Mai, thí điểm kiểu này sẽ khiến xe hợp đồng điện tử tại TP tăng lên rất nhiều. Mà thực chất có thí điểm hay không thí điểm, thì các loại xe này vẫn hoạt động cũng như taxi. Số lượng hơn 26.000 xe hoạt động như taxi tại TP.HCM hiện nay là quá lớn.

“Với khoảng 10 triệu dân, theo tôi TP.HCM chỉ cần khoảng 10.000 taxi với tiêu chuẩn khoảng 1.000 người/taxi. Còn hiện nay số lượng xe hoạt động như taxi đã vượt gấp đôi quy hoạch rồi”, ông Mai khẳng định.

PGS-TS Hồ Thanh Phong, Hiệu trưởng Trường đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP.HCM, cho rằng theo quy luật cung cầu, đường sá (cung) đang quá hạn chế, trong khi cầu lại quá cao. Vì vậy, trong khi chưa tăng phần cung lên được thì phải tìm cách giữ nguyên hiện trạng phần cầu, hoặc không cho tăng quá mức. Nếu không làm được việc này, tình hình giao thông sẽ rối loạn, không kiểm soát được. PGS-TS Hồ Thanh Phong đề nghị: “Phải tổ chức hoạch định, điều phối, sắp xếp lại các loại phương tiện giao thông. Nếu không, với thực trạng hiện nay, giờ cao điểm TP.HCM sẽ không còn đường đâu để đi. Người dân thấy rằng đi taxi vào giờ cao điểm cũng là thảm họa”.

Tốc độ lưu thông giảm

Theo Sở GTVT TP.HCM, tốc độ lưu thông trung bình khu vực trung tâm thành phố (kết quả theo dõi từ hệ thống dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình trên xe buýt) trong tháng 12.2016 tiếp tục giảm so với tháng 11. Cụ thể, giờ cao điểm sáng là 19 km/giờ (giảm 9,5%), giờ cao điểm buổi chiều 18 km/giờ (giảm 5,2%), giờ thấp điểm 20,9 km/giờ.

Trong khi đó, lượng phương tiện giao thông tiếp tục tăng, tính đến ngày 15.11.2016, TP đang quản lý 7.857.088 phương tiện (trong đó 615.395 ô tô, 7.241.693 mô tô), tăng 5,89% so với cùng kỳ 2015 và tăng 60,8% so với cuối năm 2010. Đó là chưa tính hơn triệu phương tiện mang biển số các tỉnh đang lưu thông trên địa bàn thành phố.

Số 26

<http://www.baomoi.com/nat-bet-quy-hoach-taxi/c/21324509.epi>

“Nát bết” quy hoạch taxi

NLD 13/01/2017 23:05 GMT+7 3

uy hoạch taxi truyền thống đã vỡ từ năm 2013, đến giờ xuất hiện thêm taxi Grab và Uber như một cú “bội” làm tình hình ùn ứ giao thông của TP HCM thêm nặng nề

Ở TP HCM ai cũng dễ dàng nhận thấy nhiều tuyến đường tại khu trung tâm thường xuyên bị ùn ứ luôn có sự “góp phần” của taxi. Các khu vực quanh sân bay, bến xe, cao

ốc, trung tâm thương mại... luôn dày đặc các loại taxi, từ truyền thống đến taxi công nghệ cao.

Chen nhau trên đường

Về lý thuyết, với loại hình Uber taxi, Grab taxi (đặt xe qua điện thoại thông minh) sẽ giúp hạn chế số lượng xe chạy rỗng trên đường. Thế nhưng, loại hình vận tải hành khách trên cộng với lượng taxi truyền thống đang hoạt động, lượng xe lưu thông trên đường không những không giảm mà còn tăng - đồng nghĩa với việc giao thông thêm ùn ứ



Taxi nối đuôi nhau, ken dày thường xuyên gây ách tắc giao thông trên đường Trường Sơn (quận Tân Bình, TP HCM) Ảnh: GIA MINH

Ghi nhận vào trưa 12-1, dù không phải giờ cao điểm nhưng đường Trường Sơn, đoạn trước sân bay Tân Sơn Nhất (quận Tân Bình), ô tô vẫn xếp hàng dài, nhích từng chút để di chuyển theo hướng đến vòng xoay Lăng Cha Cả. Trong dòng ô tô chen chúc trên đường, lượng taxi chiếm phần lớn, đủ mặt các hãng có thương hiệu trên thị trường.

Theo quan sát của phóng viên, đa phần taxi lưu thông từ sân bay nối đuôi nhau chạy ra đường Trường Sơn liên tục chuyển làn, cắt mặt người đi xe máy khiến đoạn đường này luôn bị ùn ứ. Các phương tiện từ đường Bạch Đằng quẹo trái qua đường Trường Sơn và các phương tiện đi ra từ sân bay Tân Sơn Nhất đều bị nghẽn lại tại khu vực trên do hướng lưu thông bị xung đột dù đèn tín hiệu giao thông đã được bố trí. Nhiều người đi xe máy phải di chuyển chậm chạp, mệt mỏi dưới cái nắng gay gắt giữa trưa dù chạy đúng làn đường. Ở hướng ngược lại, các phương tiện cũng phải xếp thành hàng dài mỗi khi có đèn đỏ và nhiều thời điểm trở nên bất nháo khi đèn tín hiệu chuyển xanh. Lượng phương tiện quá nhiều nên chỉ cần một sự cố giao thông nhỏ cũng khiến trục đường Trường Sơn bị nghẽn, mà vụ kẹt xe nghiêm trọng vào ngày 9-1 là điển hình. Đáng chú ý, bãi đậu taxi ở số 58 Trường Sơn (đối diện cổng sân bay Tân Sơn Nhất) cũng là một

yếu tố gây kẹt xe tại khu vực trên do taxi thường xuyên vào ra, chặn ngang các phương tiện đang lưu thông khác.

Tại giao lộ Nguyễn Văn Trỗi - Hoàng Văn Thụ (cửa ngõ ra vào sân bay), cũng thường xuyên rơi vào tình trạng ùn ứ do lượng xe lưu thông quá lớn, trong đó chủ yếu là taxi. Ghi nhận trong khoảng 30 phút sáng 13-1, tại nút giao thông này có hơn 200 lượt taxi qua lại, trong khi các loại xe khác lưu thông ít hơn rất nhiều. Tương tự, theo ghi nhận ở nhiều giao lộ tại khu vực trung tâm như Nguyễn Văn Trỗi - Lý Chính Thắng (quận 3); Nguyễn Thị Minh Khai - Bùi Thị Xuân, Lý Tự Trọng - Nam Kỳ Khởi Nghĩa (quận 1)... mật độ lưu thông của taxi cũng luôn vượt trội. Đáng nói là khu vực đường Bùi Thị Xuân, chợ Bến Thành... thường xuyên bị ùn ứ vì tình trạng taxi thi nhau vi phạm luật giao thông, bất chấp bức xúc của người đi đường. Thậm chí, nhiều hãng taxi lập luôn các bến tạm trên nhiều tuyến đường ở trung tâm TP.

Bài toán khó giải

Một lãnh đạo Sở GTVT TP HCM cho biết trong bán kính 500 m ở khu vực trung tâm (mốc là trụ sở UBND TP) hiện có khoảng 59 công trình cao tầng có từ 1 đến 5 tầng hầm để xe. Ngoài khả năng đáp ứng chỗ đậu xe cho các tòa nhà thì những tầng hầm này chỉ có thể dành khoảng 20% diện tích cho xe công cộng. Thiếu trầm trọng bãi đậu xe nên số lượng ô tô đỗ trên đường gia tăng dẫn đến tình hình ùn tắc càng trở nên trầm trọng.

Thiếu bãi đậu, taxi (kể cả taxi truyền thống và Uber, Grab) dễ dàng sử dụng lòng lề đường làm nơi “nghỉ chân”, điển hình là các tuyến đường như Bùi Thị Xuân, Nguyễn Thị Minh Khai (quận 1); Trần Quốc Thảo, Pasteur (quận 3)... Riêng tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất, Sở GTVT đã kiến nghị đóng cửa bãi đậu taxi ở số 58 Trường Sơn do gây cản trở lưu thông và đề nghị Hiệp hội Taxi TP HCM đưa toàn bộ taxi ở bãi đậu này vào nhà để xe 5 tầng trong khu vực sân bay.

Ông Lê Hồng Việt, Phó Chánh thanh tra Sở GTVT TP HCM, thừa nhận thời gian qua, tình trạng taxi, xe Uber, Grab đón trả khách đỗ không đúng nơi quy định đã làm ảnh hưởng đến an toàn giao thông TP. Những khu vực bị ảnh hưởng nhiều nhất là các tuyến đường ở khu trung tâm (quận 1, quận 3, quận 5...) và sân bay Tân Sơn Nhất. Do lượng taxi tăng đột biến nên công tác kiểm tra, xử lý gặp khó, dẫn đến nhiều tuyến đường bị quá tải. Từ nay đến Tết, TTGT sẽ lập kế hoạch chuyên đề để xử lý các trường hợp dừng, đỗ không đúng nơi quy định.

Taxi đã tăng hơn gấp đôi quy hoạch

Theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải tại TP HCM đến năm 2020, số lượng taxi không vượt quá 12.700 xe. Thế nhưng, đến cuối năm 2016, lượng taxi hoạt động trên địa bàn đã vượt gấp đôi quy hoạch, với hơn 26.000 xe (gồm 11.060 taxi truyền thống và khoảng 15.300 xe Uber, Grab). Tình hình thêm trầm trọng khi một số lượng lớn taxi từ nhiều địa phương khác được các doanh nghiệp đưa về TP HCM hoạt động và rất nhiều taxi “dù” thoải mái hoạt động.

Số 27

<http://dantri.com.vn/o-to-xe-may/ha-noi-ap-dung-muc-thu-phi-dang-ky-o-to-moi-la-20-trieu-dong-20161207150046861.htm>

Thứ Tư, 07/12/2016 - 15:01

Hà Nội áp dụng mức thu phí đăng ký ô tô mới là 20 triệu đồng

Chia sẻ

Dân trí Hội đồng Nhân dân thành phố Hà Nội đã chính thức thông qua đề xuất của UBND thành phố về việc tăng lệ phí đăng ký mới lên mức 20 triệu đồng đối với ô tô từ 9 chỗ trở xuống.



Mức phí 20 triệu đồng này sẽ được áp dụng từ 1/1/2017 tới đây đối với cả hai loại xe con dưới 9 chỗ có và không kinh doanh vận tải.

Trước đó, trong văn bản do Chủ tịch UBND thành phố Nguyễn Đức Chung ký có đề xuất tăng tối đa mức thu đối với xe ô tô con từ 9 chỗ trở xuống, không cần phân biệt có kinh doanh vận tải hay không đều có mức thu lệ phí cấp mới giấy đăng ký xe và biển số xe trên địa bàn thành phố, với mức thu thống nhất là 20 triệu đồng.

Lí giải cho đề xuất này, UBND thành phố Hà Nội cho rằng việc ưu đãi đối với ô tô con từ 9 chỗ trở xuống có kinh doanh vận tải hành khách (có phí là 500.000 đồng) thấp hơn nhiều so với xe ô tô cùng loại không kinh doanh vận tải (có mức phí đăng ký là 20 triệu đồng), đã khiến các chủ phương tiện lợi dụng xin giấy phép kinh doanh vận tải hành

khách để giảm mức phí phải nộp, mặc dù chỉ sử dụng phương tiện cho mục đích cá nhân. Điều này gây thất thoát cho ngân sách và đồng thời không đảm bảo công bằng đối với các chủ phương tiện. Bên cạnh đó, UBND thành phố Hà Nội cũng không khuyến khích vận tải hành khách bằng ô tô dưới 10 chỗ bằng các hạn chế cấp phép tăng đầu xe, hay cấp mới cho doanh nghiệp taxi...

Ngoài sự thay đổi mức thu lệ phí cấp mới đăng kí và biển số ô tô dưới 9 chỗ, các mức thu đối với các phương tiện giao thông khác tại Hà Nội vẫn giữ nguyên, cụ thể như sau:

Loại xe	Mức thu
Ô tô	
Ô tô, trừ loại ô tô chở người từ 9 chỗ trở xuống	500.000 đ
Ô tô chở người từ 9 chỗ trở xuống	20.000.000 đ
Sơ mi rơ móc đăng kí rời, rơ móc	200.000 đ
Xe máy (theo giá tính lệ phí trước bạ)	
Từ 15 triệu đồng trở xuống	500.000 đ
Từ 15 triệu đồng - 40 triệu đồng	2.000.000 đ
Từ 40 triệu đồng trở lên	4.000.000 đ

Số 28

<http://www.baomoi.com/ha-noi-chiu-thua-taxi-ngoai-tinh/c/21324505.epi>

Hà Nội chịu thua taxi ngoại tỉnh?

NLĐ 13/01/2017 23:07 GMT+7

Trong khi Hà Nội muốn truy quét taxi ngoại tỉnh thì các doanh nghiệp taxi cho rằng luật không cấm họ đưa phương tiện về Hà Nội kinh doanh

Đại diện Phòng Quản lý vận tải - Sở GTVT Hà Nội, cho biết thực hiện chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ GTVT nên Sở GTVT Hà Nội đã tạm dừng cấp phép thành lập thêm hãng taxi và hạn chế gia tăng số lượng xe của các hãng đang hoạt động trên địa bàn.



Taxi ngoại tỉnh đang góp phần gây áp lực lên hệ thống giao thông Hà Nội

Theo đề án đã được UBND TP Hà Nội phê duyệt, số lượng taxi của TP này đến năm 2020 là 25.000 chiếc. Hiện tại, số lượng taxi trên địa bàn Hà Nội đã gần 20.000 chiếc, thuộc quản lý của 77 đơn vị kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, do các đơn vị vận tải muốn mở rộng hoạt động ở thủ đô nên đã thành lập chi nhánh và xin cấp phù hiệu tại một số tỉnh như Nam Định, Bắc Ninh, Hưng Yên... rồi đưa về Hà Nội kinh doanh. “Chưa kể có khoảng 5.000 xe ký hợp đồng với Grab taxi để hoạt động thí điểm, những taxi ngoại tỉnh đã gây áp lực rất lớn cho giao thông TP Hà Nội, đặc biệt là ở khu vực nội đô” - đại diện Sở GTVT Hà Nội nói.

Cuối năm 2016, theo thống kê của Sở GTVT Hà Nội, có hơn 2.200 xe xin cấp phù hiệu taxi ở các địa phương khác nhưng được đưa về hoạt động thường xuyên tại Hà Nội. Trong số này, nhiều nhất là Vĩnh Phúc với 742 xe, Hưng Yên 335 xe và Bắc Ninh 161 xe.

Thời gian gần đây, khi khai trương tuyến xe buýt nhanh BRT (Kim Mã - Yên Nghĩa), Sở GTVT Hà Nội đã cấm taxi trong giờ cao điểm (sáng từ 6 đến 9 giờ, chiều từ 16 giờ 30 đến 19 giờ 30) trên tuyến Giảng Võ - Láng Hạ - Lê Văn Lương (trừ các xe chở bệnh nhân cấp cứu, người già, người tàn tật, xe khắc phục sự cố). Theo Sở GTVT Hà Nội, việc này sẽ giảm ùn tắc giao thông và nâng cao tính hiệu quả của xe buýt nhanh trên tuyến đường này.

Trước thông tin TP Hà Nội sẽ xử lý taxi ngoại tỉnh, nhiều doanh nghiệp kinh doanh taxi cho rằng xe gắn phù hiệu ngoại tỉnh đã hoạt động tại Hà Nội từ lâu chứ không phải bây giờ mới có. Do đó, việc cấm taxi ngoại tỉnh thực sự gây khó khăn cho các doanh nghiệp khi đã đầu tư mua xe. Mặt khác, theo pháp luật hiện hành, không có quy định nào cấm các doanh nghiệp taxi đưa xe sang tỉnh khác hoạt động.

Theo ông Nguyễn Ngọc Sơn, Giám đốc Sở GTVT tỉnh Hưng Yên, các cơ quan chức năng cấp phù hiệu cho taxi theo đúng quy định. Doanh nghiệp hoạt động theo luật, không vi phạm gì thì không thể cấm cản.

(ý kiến độc giả: thu phí đăng ký xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi tại Hà nội cao hơn các tỉnh khác, vì vậy khi áp dụng thu phí ùn tắc giao thông tại Hà nội sẽ có lý do để thu các loại xe ngoại tỉnh cao hơn xe được đăng ký tại Hà nội để hạn chế. Vấn đề ở chỗ khi lượng taxi được “cố định” nhu cầu đi lại tăng, giá taxi lại tăng... lợi ích nhóm xuất hiện....

TQ)

<http://www.baomoi.com/bi-thu-thang-taxi-chay-long-vong-them-tac-duong/c/21068073.epi>

Bí thư Thăng: Taxi chạy lòng vòng, thêm tắc đường

Giao Thông 13/12/2016 13:28 GMT+7 6 liên q

Về giải pháp giảm tắc đường, Bí thư Thăng cho rằng cần xây ngay điểm đậu xe vì taxi chạy lòng vòng thêm tắc.



Bí thư Thành ủy TP.HCM Đinh La Thăng làm việc với Sở GTVT TP.HCM về giải pháp giảm ùn tắc giao thông. Ảnh Linh Hoàng

Sáng 13/12, Ủy viên Bộ Chính trị, **Bí thư Thành ủy TP. HCM Đinh La Thăng** chủ trì buổi làm việc giữa lãnh đạo thành ủy, UBND TP và các sở ngành về vấn đề ùn tắc giao thông tại Sở Giao thông vận tải.

Phát biểu tại cuộc họp, **Bí thư Đinh La Thăng** đề nghị các sở ngành rà soát toàn bộ quy hoạch về vấn đề hạ tầng, gắn quy hoạch đô thị. Đầu tư đường sắt kết nối cảng, phân công rõ chức năng nhiệm vụ từng cơ quan chịu trách nhiệm. Đồng thời, TP cần có văn bản xin Thủ tướng cơ chế đặc thù để đầu tư và triển khai các giải pháp xử lý ùn tắc giao thông gắn với các công trình hạ tầng, kỹ thuật.

"Hiện nay tình trạng ùn tắc trên địa bàn TP một phần do phương tiện quá đông, trong đó có taxi. Do vậy cần phải quản lý taxi chặt chẽ, đầu tư ngay bãi đậu xe để các taxi có chỗ đậu, thay vì cứ chạy lòng vòng ngoài đường càng thêm tắc", Bí thư Thăng nhấn mạnh.

Theo báo cáo của Sở GTVT TP.HCM, trong 11 tháng đầu năm đã xảy ra 27 vụ ùn tắc giao thông trong giờ cao điểm. Cụ thể ở các khu vực như cảng hàng không 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 Thành phố (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 Thành phố (Nguyễn Tất Thành, Nguyễn Hữu Thọ, Phạm Hùng, Quốc lộ 50, Cộng Hòa, Quang Trung, Nguyễn Kiệm...).



Ông Bùi Xuân Cường, Giám đốc Sở GTVT TP HCM phát biểu tại cuộc họp. Ảnh Linh Hoàng

Nguyên nhân ùn tắc giao thông, theo ông Bùi Xuân Cường, Giám đốc Sở GTVT TP.HCM là do năng lực, chất lượng của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chưa cao, Quy hoạch và phát triển đô thị chưa đồng bộ, thiếu điểm đỗ, đậu xe. Công tác quản lý tổ chức giao thông đô thị vẫn còn bất cập, công tác ứng dụng công nghệ trong công tác quản lý, điều hành giao thông thông minh chưa được đầu tư đúng mức và Thành phố vẫn chưa có một Trung tâm Điều hành giao thông đúng tầm.

Theo ông Cường, Sở đang nghiên cứu một số giải pháp cấp bách triển khai trong năm 2017 như sau. Khu vực cửa ngõ: nghiên cứu tổ chức 1 chiều các cặp đường: Cộng Hòa – Trường Chinh – Hoàng Văn Thụ, đường Phan Văn Trị - Lê Quang Định; Tổ chức lại giao thông nút giao Hàng Xanh; Giao lộ Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Văn Linh - Lê Văn Lương và đường Nguyễn Hữu Thọ (từ đường 15 đến cầu Kênh Tẻ), Quận 7; Giao lộ Chánh Hưng- Hưng Phú, Quận 8.

Đối với khu vực Trung tâm: Tổ chức lưu thông 1 chiều cặp đường Hai Bà Trưng - Phạm Ngọc Thạch; 1 chiều cặp đường Trần Quốc Thảo - Lê Quý Đôn; Cấm taxi lưu thông theo giờ trên đường Lê Thánh Tôn và Lý Tự Trọng; Cấm xe tải lưu thông 24/24h trên đường Tôn Đức Thắng (Q1) và Nguyễn Tất Thành (Q4); tổ chức giao thông một số tuyến đường theo phương thức xe lưu thông theo ngày chẵn, ngày lẻ.

<http://www.baomoi.com/bi-thu-dinh-la-thang-da-thu-thue-duoc-taxi-uber-va-grab-chua/c/21059032.epi>

Bí thư Đinh La Thăng: Đã thu thuế được taxi Uber và Grab chưa?

Thanh Niên 12/12/2016 13:42 GMT+7 4

Bí thư Đinh La Thăng cho biết, hiện ngoài taxi truyền thống, taxi ở các tỉnh cũng đổ về TP.HCM rất nhiều, rồi thêm taxi Uber, Grab.



Bí thư Đinh La Thăng làm việc với lãnh đạo Q.Tân Bình

Sáng 12.12, Bí thư Thành ủy TP.HCM Đinh La Thăng làm việc với Quận ủy, UBND Q.Tân Bình, dù cuộc làm việc ở cấp quận nhưng nhiều vấn đề, bức xúc ở quy mô TP đã được đưa ra mổ xẻ.

Bí thư Đinh La Thăng chỉ đạo 2 Giám đốc Sở 'thân chinh' tìm bãi đỗ xe

Liên quan đến dự án bãi đỗ xe để giải quyết ùn tắc giao thông, ông Thăng hỏi Giám đốc sở TN-MT Nguyễn Toàn Thắng: “Dự án bãi đỗ xe cho TP triển khai mấy năm nay chưa xong. Do không có chỗ để xe nên xe cộ, đặc biệt là taxi cứ chạy vòng vòng gây ách tắc giao thông. Các anh cần khẩn trương cùng với Sở GTVT tìm đất để làm nhà để xe. Đến nay tìm được khu đất nào nào chưa?”.

Ông Thăng trả lời vừa qua Sở TNMT và Sở GTVT phối hợp để hoàn chỉnh 12 khu đất để làm bãi đỗ xe. Trong đó có những khu hiện Sở GTVT đã hoàn chỉnh thủ tục và duyệt cho chủ đầu tư triển khai, còn có khu đất đang hoàn tất thủ tục pháp lý.

Giờ phải chỉ được tất cả chỗ nào đỗ được vì TP không chỉ có xe taxi mà còn xe của cá nhân, cơ quan. Nếu chỉ ra được sẽ có hàng trăm nhà đầu tư tham gia.

Bí thư Đinh La Thăng

Ông Thăng cho hay thời gian để làm bãi đỗ xe chỉ mất 4 tháng nhưng nếu làm được sẽ góp rất nhiều việc trong chống kẹt xe. Bởi, theo ông Thăng, nếu không có bãi đỗ, đương nhiên taxi phải chạy ngoài đường vừa để giành khách và để tránh bị công an phạt do dừng đỗ sai quy định.

“Vấn đề xây dựng bãi đỗ xe chỉ cần có đất rồi gọi nhà đầu tư đến chứ mình không mất tiền xây dựng. Làm xong mình cho nhà đầu tư thu phí bao nhiêu năm rồi giao lại. Có thể làm bãi đỗ xe tạm, làm chỗ này một thời gian rồi dời ra làm chỗ khác”, ông Thăng nhấn mạnh.

Theo yêu cầu của Bí thư Đinh La Thăng, Phó giám đốc Sở GTVT Trần Quang Lâm cho biết hiện TP có khoảng 11.000 taxi truyền thống, chưa kể khoảng 5.000 taxi của Grab.

Liên quan đến bãi đỗ xe, ông Lâm nói hiện có hai nhà đầu tư đề xuất làm bãi đỗ xe tạm, Sở GTVT đã họp và triển khai đẩy nhanh giải phóng mặt bằng. Nghe đến đây, ông Thăng hỏi tiếp: “Chuyện này triển khai mấy tháng nay rồi mà giờ chưa làm à? Hai chỗ không đủ đâu. Giờ phải chỉ được tất cả chỗ nào đỗ được vì TP không chỉ có xe taxi mà còn xe của cá nhân, cơ quan. Nếu chỉ ra được sẽ có hàng trăm nhà đầu tư chứ không chỉ có hai nhà đầu tư”.

Sau khi hỏi thêm ông Lâm, ông Thăng yêu cầu muốn làm nhanh bãi đỗ xe, hai giám đốc Sở GTVT và TN-MT phải “thân chinh” xuống hiện trường để tìm vị trí xây dựng bãi đỗ xe.

Cần học cách quản lý của Grab, Uber

Ông Thăng cho biết thêm hiện ngoài taxi truyền thống thì taxi ở các tỉnh cũng đổ về TP.HCM rất nhiều, rồi thêm taxi Uber, Grab. "Không biết Sở Tài chính đã thu thuế được cái này (Uber và Grab - PV) chưa hay là Cục thuế TP thu. Bởi không thu thuế sẽ không thể quản lý loại hình taxi này được”, ông Thăng nói.

Tuy vậy, ông Thăng đưa ra lời khuyên taxi truyền thống cần phải học cách quản lý của Grab, Uber. Việc áp dụng cách quản lý này cũng góp phần chống kẹt xe bởi khi khách hàng gọi, taxi gần nhất sẽ đến đó chứ xe không phải chạy đi, chạy lại nhiều ngoài đường.

“Mỗi người cố gắng một chút, kẹt xe mới giảm chứ cứ đứng đĩnh sẽ càng ùn tắc. Hiện người dân có nhiều bức xúc nhưng bức xúc nhất chính là kẹt xe vì ngày nào cũng phải ra đường. Chúng ta phải tập trung giải quyết để người dân thấy cả TP đang nỗ lực giải quyết những vấn đề bức xúc”, ông Thăng nhấn mạnh.

Giải pháp được đề cập tại: <http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WJP3T9J97IU> , sẽ giúp các hãng taxi bớt chạy lòng vòng, tiết kiệm năng lượng (góp phần giảm ô nhiễm không khí và giảm giá cước

taxi, giảm ùn tắc). Nhà nước kiểm soát được thuế nhờ tham gia vào xây dựng phần mềm dưới dạng đầu tư 100% hoặc góp vốn với doanh nghiệp đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải taxi.

Số 31

<http://www.baomoi.com/khong-muon-bi-un-tac-thi-cu-ban-xe-di-la-xong/c/21192601.epi>

Không muốn bị ùn tắc, thì cứ bán xe đi là xong!

SaoStar 28/12/2016 09:00

Trong khi các giải pháp chống kẹt xe vẫn đang còn trong vòng tính toán, người dân hàng ngày vẫn phải nhích từng chút trên đường đi làm, đi học hay về nhà, liệu đã đến lúc mỗi người cần có quyết định triệt để hơn, “chia tay” chiếc xe cá nhân và chọn lựa cách di chuyển mới cho hành trình mỗi ngày?

Thời gian vừa qua, cộng đồng mạng được dịp xôn xao với nội dung kêu gọi người dân bán xe máy cá nhân, nhận mã tín dụng đi “xe ôm công nghệ” và chuyển hẳn sang dùng phương tiện công cộng này làm cách thức đi lại hàng ngày. Có những ý kiến cho rằng đây là là “chiêu trò” mới của đơn vị kinh doanh, nhưng cũng có không ít bình luận đồng tình với cách làm táo bạo này, nhằm hạn chế lượng xe máy cá nhân, tăng cường sử dụng xe công cộng để giảm kẹt xe, thậm chí một số bình luận cho thấy muốn tìm hiểu rõ hơn về cách thức và giá cả bán xe:

“Grab nói chuyện khôn quá, toàn có lợi cho Grab” - Facebooker T.V

“Giải pháp tào lao, còn làm phát sinh kẹt xe thêm” - Facebooker H.N

“Ý tưởng bán xe rất hay! Nhiều gia đình có con lên TP phải chặt bóp mua xe cho con bằng bạn bằng bè rất tốn kém” - Facebooker S.T

“Nhìn thành phố suốt ngày kẹt xe thấy nản, bán xe đặt xe ôm đi cho rồi” - Facebooker Q.D

“Grab đang làm tốt việc kết nối cung cầu rồi, giờ chỉ cần tăng kết nối gần với các nơi ở và làm việc nữa là ổn” - Facebooker N.T.T



TS. Phạm Sanh chia sẻ về giải pháp chuyển nhượng xe cá nhân sang đi xe công nghệ.

Bên cạnh ý kiến của người dân, các chuyên gia về quy hoạch giao thông đô thị cũng có những ý kiến chia sẻ về giải pháp chuyển nhượng xe cá nhân sang đi xe công nghệ với những phân tích khá thú vị. Tiến sĩ Phạm Sanh, một chuyên gia giàu kinh nghiệm trong lĩnh vực quy hoạch giao thông cho rằng, xe ô tô là cách di chuyển có tính khả thi cao trong tình trạng đường sá chật hẹp hiện nay, trong khi các công trình lớn như metro thì cần mất hàng thập kỷ mới đạt hiệu quả mong muốn. Chuyên gia này cho biết thêm, việc áp dụng những ứng dụng công nghệ như GIS, GPS vào các ứng dụng đặt xe sử dụng trên smartphone đã và đang là xu hướng phát triển chung của thế giới. *“Các dịch vụ đặt xe qua ứng dụng trên điện thoại, mà Grab là một ví dụ, có vai trò khá quan trọng và là xu thế tất yếu của việc ứng dụng internet vào mọi lĩnh vực trong cuộc sống, và đã cho thấy rõ hiệu quả trong quản lý, tổ chức giao thông, mà dễ thấy nhất là có sự quản lý chuyên nghiệp về chất lượng dịch vụ, các thông tin về hành trình, giá cước được rõ ràng, tránh được sự chật chém, tranh giành khách bất nháo của hình thức dịch vụ trước giờ”*, tiến sĩ Phạm Sanh đánh giá.

Về phía đơn vị đưa ra ý tưởng táo bạo này, ông Nguyễn Tuấn Anh, Giám đốc Grab Việt Nam chia sẻ: *“Chúng tôi muốn kêu gọi những khách hàng đang đi lại bằng dịch vụ GrabBike hàng ngày, hãy bán xe máy cho chúng tôi và nhận lại mã đi GrabBike, để chính thức dùng dịch vụ này làm cách di chuyển chính. Xe máy cá nhân khi thu mua sẽ được cho gia nhập vào đội ngũ GrabBike, vừa giúp tăng lượng đáp ứng nhu cầu đi lại của nhiều người hơn, nhưng không làm phát sinh thêm xe đăng ký mới, vừa giúp tạo việc làm cho những người có hoàn cảnh khó khăn được mua xe trả góp không lãi suất từ chương trình, để có đủ điều kiện gia nhập GrabBike, có thu nhập tốt và ổn định cho cuộc sống.”*

Bạn đã sẵn sàng dùng “xe công nghệ” thay thế xe máy cá nhân chưa?

Cũng theo Tiến sĩ Phạm Sanh, chuyên gia giao thông, thì: “*Chương trình mua lại xe máy của người dân và trả bằng mã đi xe ôm công nghệ rất có ý nghĩa thực tế, có thể giảm bớt 20% lượng xe cá nhân đón học sinh và người, góp phần giảm ùn tắc. Ngoài ra, khi so sánh với những biện pháp cấm đoán xe cá nhân khác ở thời điểm hiện tại, tôi cho rằng cách làm này dễ có sự đồng thuận về phía người dân hơn và có thể là một phép thử nên thí điểm.*”

Chán tụt chen lấn để lưu thông trên đường? Muốn góp phần giảm ùn tắc giao thông? Ừ thì cứ bán xe đi là xong!

Số 32

<http://www.baomoi.com/grabbike-mua-xe-giam-tai-giao-thong-nguoi-tieu-dung-nghi-gi-grab-noi-gi/c/21059341.epi>

GrabBike mua xe giảm tải giao thông: Người tiêu dùng nghĩ gì, Grab nói gì?

Người Tiêu Dùng 12/12/2016 14:16 GMT+7 1 liên qua

Có mặt tại Việt Nam vào năm 2014, Grab và Uber đã mang lại cho người dân những tiện ích không nhỏ, đồng thời tạo nên sự cạnh tranh gay gắt với các dịch vụ giao thông truyền thống. Gần đây, với chiến dịch mua xe giảm tải giao thông, một lần nữa Grab lại tạo “cơn sóng” dư luận trên thị trường, nhưng liệu nó có khả thi?



Tại TP.HCM, đông đảo người dân chạy xe và dùng GrabBike. (Ảnh: Đức Hùng)

Bán xe máy, đi GrabBike

Hưởng ứng đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn TP.Hà Nội” và chủ trương “Giao thông thông minh” của UBND TP.HCM, Grab đã có kế hoạch thực hiện chiến dịch “Mua xe khách - giảm tải giao thông” nhằm hạn chế số lượng xe máy cá nhân, khuyến khích phát triển giao thông công cộng.

Thông qua việc mua lại xe máy của người đi GrabBike bằng hình thức quy đổi tiền bán xe thành mã tín dụng cho phép người bán toàn quyền sử dụng mã này khi dùng dịch vụ di chuyển của GrabBike. Sau khi thu mua xe, xe sẽ được Grab cho bảo dưỡng, sửa chữa, nâng cấp và bán lại cho các tài xế GrabBike với giá ưu đãi. Đối tượng được ưu tiên mua xe là các tài xế GrabBike có thành tích tốt, có nhu cầu nâng cấp xe tốt hơn phục vụ cho công việc. Bên cạnh đó, Grab cũng sẽ hỗ trợ bán xe trả góp không lãi suất dành cho các

cá nhân có hoàn cảnh đặc biệt khó khăn, muốn có việc làm ổn định nhưng không có xe để gia nhập đội ngũ GrabBike.

Với chương trình này, một chiếc xe cá nhân sẽ được “quy đổi” thành “phương tiện công cộng”, tức là cùng một chiếc xe, sẽ chở được nhiều người hơn trong ngày, công năng vận hành xe sẽ được chia đều cho nhiều nhu cầu sử dụng hơn. Tuy nhiên, có khá nhiều băn khoăn đặt ra rằng: Sau khi xài hết các mã tín dụng quy đổi từ việc bán xe cho Grab, chủ xe sẽ di chuyển bằng phương tiện gì? Và liệu chiến dịch có khả thi? **(Ý kiến thu thập từ độc giả: nếu Grab cam kết lâu dài giá cước dựa trên một tiêu chí nào đó thì người dân mới yên tâm để bán xe, ví dụ giá cước luôn luôn bằng 2/3 giá cước bình quân của 5 hãng taxi lớn nhất (loại 4 chỗ ...) hoạt động trên địa bàn, ngoài ra Grab là đơn vị kinh doanh dịch vụ, cần phải có “tài sản” thế chấp để khi họ rút khỏi thị trường thì những người đã bán xe, những người mua xe để kinh doanh có những khoản “bù đắp từ tài sản thế chấp này” cho mình – TQ.)**

Khảo sát 10 người - 8 người không đồng ý bán xe

Trước thông tin này, phóng viên Báo Người Tiêu Dùng đã tiến hành thực hiện một cuộc khảo sát nhỏ đối với người đi xe GrabBike và suy nghĩ của họ.

Theo khảo sát, cứ 10 người được hỏi thì đến 8 người không đồng ý bán xe cho Grab và tỏ ra khá bất ngờ trước thông tin này. Và 2 người còn lại có suy nghĩ rất thích thú trước việc đồng ý bán ngay xe cho Grab. Chị Trần Huyền Như, nhân viên văn phòng tại Q.1, cho biết: “Tôi rất thích đi GrabBike, vì nó tạo cho tôi một thói quen không muốn dùng tới xe máy của mình. Đi làm có người đưa đi đón về tôi cảm thấy rất vui. Bên cạnh đó, trong khi di chuyển tôi được trò chuyện và biết thêm nhiều thông tin từ các tài xế. Quan trọng hơn, tôi không phải tự mình đi qua những cung đường khó đi, hay những địa điểm mình không biết, và tôi nghĩ mình sẽ bán xe cho Grab”.

Ngược lại, đa số người tiêu dùng tỏ ra nghi ngờ về chiến dịch này của Grab. Anh Hoàng Huy ngụ Q.5, một người làm việc tự do, cho rằng thông tin này khá hay, nhưng anh sẽ không bán xe, do công việc của anh cần sự chủ động. Chỉ khi thấy một trong người mới cần đi GrabBike. Bên cạnh đó, việc bán xe chỉ phù hợp với người lái xe yếu, đi lại cố định và ít phát sinh.

Anh Huy cũng thắc mắc về việc Grab nói rằng mua xe để giảm tải giao thông nhưng lại bán cho người có hoàn cảnh khó khăn, như vậy có phải là không đúng như chủ trương đã đưa ra? Mặt khác, Grab mua xe với yêu cầu như thế nào? Nếu xe đã quá cũ có mua hay không?

STT	Tỷ lệ khấu hao		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Năm		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Model		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Wave RSX 110cc - Phụ tùng đèn từ (Phanh đĩa, vành nan hoa)		4.498.000	5.622.500	6.747.000	7.871.500	10.120.500	13.494.000	22.495.000
2	Wave RSX 110cc - Phụ tùng đèn từ (Phanh đĩa, vành nan hoa)		4.295.000	5.372.500	6.447.000	7.521.500	9.670.500	12.894.000	21.495.000
3	Wave RSX 110cc - Phụ tùng đèn từ (Phanh cơ, vành nan hoa)		4.398.000	5.487.500	6.567.000	7.696.500	9.895.500	13.194.000	21.995.000
4	Wave RSX 110cc - Chế hòa khí (Phanh đĩa, vành đĩa)		4.068.000	5.122.500	6.147.000	7.171.500	9.220.500	12.294.000	20.495.000
5	Wave RSX 110cc - Chế hòa khí (Phanh đĩa, vành nan hoa)		3.898.000	4.872.500	5.847.000	6.821.500	8.770.500	11.694.000	19.495.000
6	Wave RSX 110cc - Chế hòa khí (Phanh cơ, vành nan hoa)		3.788.000	4.747.500	5.697.000	6.646.500	7.645.500	10.194.000	16.995.000
7	Wave Alpha 100cc		3.588.000	4.487.500	5.387.000	6.286.500	7.185.500	10.794.000	17.995.000
8	Wave 110 SR		3.740.000	4.675.000	5.610.000	6.545.000	7.415.500	11.220.000	18.795.000
9	Super Dream 110cc - Nồi huyền thoại		3.798.000	4.747.500	5.697.000	6.646.500	7.545.500	11.394.000	18.995.000
10	Super Dream 110cc - Đèn tích âm		3.798.000	4.747.500	5.697.000	6.646.500	7.545.500	11.394.000	18.995.000
11	Super Dream 110cc - Vàng thành tích		3.798.000	4.747.500	5.697.000	6.646.500	7.545.500	11.394.000	18.995.000
12	Super Dream 110cc - Phân tử ki riem 20 năm		3.798.000	4.747.500	5.697.000	6.646.500	7.545.500	11.394.000	18.995.000
13	Super Dream 110cc - Xanh phong cách		6.198.000	7.747.500	9.297.000	10.846.500	13.845.500	18.594.000	30.995.000
14	Future 125cc - Phanh đĩa, vành đĩa		5.998.000	7.487.500	8.987.000	10.486.500	13.485.500	17.994.000	29.995.000
15	Future 125cc - Phanh đĩa, vành nan hoa		5.998.000	7.487.500	8.987.000	10.486.500	13.485.500	17.994.000	29.995.000
16	Future 125cc - Phân tử chế hòa khí (Phanh đĩa, vành nan hoa)		4.120.000	5.150.000	6.180.000	7.210.000	9.270.000	12.380.000	20.000.000
17	Taurus SR phanh đĩa		3.280.000	4.100.000	4.920.000	5.740.000	7.380.000	9.840.000	16.400.000
18	Taurus SR phanh cơ		3.080.000	3.850.000	4.620.000	5.390.000	6.930.000	9.240.000	15.400.000
19	Taurus LS phanh đĩa		3.398.000	4.247.500	5.097.000	5.946.500	7.645.500	10.194.000	16.995.000
20	Taurus LS phanh cơ		3.198.000	3.997.500	4.797.000	5.596.500	7.195.500	9.694.000	15.995.000
21	Sens V		3.620.000	4.775.000	5.730.000	6.685.000	8.595.000	11.400.000	19.195.000
22	Sens STD		3.620.000	4.775.000	5.730.000	6.685.000	8.595.000	11.400.000	19.195.000
23	Sens R		3.620.000	4.775.000	5.730.000	6.685.000	8.595.000	11.400.000	19.195.000
24	Sens Sens		3.620.000	4.775.000	5.730.000	6.685.000	8.595.000	11.400.000	19.195.000
25	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
26	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
27	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
28	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
29	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
30	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
31	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
32	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
33	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
34	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
35	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
36	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
37	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
38	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
39	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
40	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
41	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
42	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
43	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
44	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
45	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
46	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
47	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
48	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
49	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000
50	Sens R		4.720.000	5.775.000	6.830.000	7.885.000	9.495.000	12.995.000	21.195.000

Bảng giá mua xe của Grab. (Ảnh: Ảnh Hoa)

Grab nói gì trước những thắc mắc của người tiêu dùng?

Trước những thắc mắc trên, đại diện Grab cho biết, đối tượng người bán xe mà chương trình “Người đi GrabBike bán xe cho Grab” nhắm đến chủ yếu là những người đang sử dụng dịch vụ GrabBike cho nhu cầu đi lại hàng ngày. Grab sẽ bán lại số xe đã thu mua này cho tài xế GrabBike và người nghèo muốn gia nhập GrabBike. Số lượng xe này sẽ từ xe máy cá nhân, chỉ phục vụ được cho số ít người, biến thành xe công cộng phục vụ được nhiều lượt di chuyển của nhiều người hơn. Như vậy, chương trình chỉ tận dụng xe cá nhân đang có sẵn để chuyển đổi thành xe công cộng, vừa giúp phát triển mạng lưới phục vụ của xe công cộng, mà vẫn không làm phát sinh thêm xe mua mới, xe đăng ký mới.

Mục đích của chương trình này nhằm góp phần hạn chế xe máy cá nhân và khuyến khích giao thông công cộng phát triển. Đồng thời không lợi dụng chiến dịch vì mục đích kinh doanh, tìm kiếm hay thu bất kỳ lợi nhuận nào từ việc mua xe của khách và bán lại cho các tài xế.

Sau khi bán xe cho tài xế, Grab còn đài thọ chi phí bảo dưỡng và làm mới. Giá xe bán ra sẽ không cao hơn so với giá mua vào, các chi phí bảo dưỡng, làm mới cũng sẽ không tính vào giá bán. Số tiền bán xe sẽ được quy đổi thành mã dùng GrabBike để người bán xe sử dụng cho nhu cầu đi lại hàng ngày bằng GrabBike. Mã này không có thời hạn sử dụng. Khi người dùng đặt GrabBike và dùng mã này để thanh toán, tiền sẽ được trừ dần trong tài khoản. Grab không áp dụng hình thức cộng dồn lãi suất cho mã thanh toán. Về việc tiêu chí mua xe, Grab cho biết miễn là xe có giấy tờ chính chủ hợp lệ và còn hiệu lực, ngoài ra không phải là xe Trung Quốc.

Được biết, chương trình sẽ được Grab triển khai vào ngày 25/12 tới đây, liệu chiến dịch này có khả thi và TP.HCM có thật sự giảm tải được giao thông như mục đích đã đặt ra?

(Ý kiến độc giả: Nếu phần mềm của Grab có cách đây 10-15 năm thì tốt quá vì người dân không phải tốn tiền mua sắm xe máy, mặc dù không kích thích được các hãng sản xuất xe máy phát triển nhưng xã hội không tốn tiền mua xe máy mà sử dụng cho mục đích khác có lợi hơn. Nếu ý tưởng này triển khai thì có thể hạn chế được người mua xe máy trong tương lai còn hiện tại:

-Thay vì 1 xe máy trước kia chỉ sử dụng cho 1 người (hoặc hơn chút ít, vì tỷ lệ dùng chung trong xe máy rất ít), thì với phương thức mới 1 xe máy ví dụ có thể sử dụng để chuyên chở phục vụ 5-10 người, vậy giả sử trong số 5-10 người đó có 4-7 người muốn bán xe máy nhưng Grab chỉ có thể mua 1 xe thì số xe còn lại giải quyết như thế nào?.

-Nếu phương thức này được áp dụng thì có thể hệ phổ thông thoáng hơn trước do lượng xe hàng ngày đưa vào sử dụng ít hơn, nhưng vẫn không giải quyết được ùn tắc giao thông vì nhu cầu đi lại không thay đổi, và luật chỉ cho phép xe máy không chở quá 3 người thì số xe máy có mặt trên đường vẫn không thay đổi. Thậm chí theo lý thuyết có thể còn ùn tắc hơn do số người trước kia đi chung 1 xe thì giải pháp mới phải đi 2 xe (vì đã bị 02 tài xế chiếm chỗ)

-Giả sử 1 xe Grab đảm nhiệm chở được 10 người/ngày, lương của tài xế xe ôm tại TP Hồ Chí Minh cứ cho khoảng 250.000đ/ngày, như vậy mỗi người để xe của mình ở nhà, đi xe Grap phải chịu thêm phần lương cho người đi xe ôm khoảng 20.000-25.000 đồng/ngày trong lúc xe máy đã mua cũng phải khấu hao, liệu những người có thu nhập như thế nào mới có thể chấp nhận chi phí này?.

TQ)



Số 33

<http://www.baomoi.com/thuat-toan-moi-cat-giam-toi-11-000-taxi-ma-van-dam-bao-nhu-cau/c/21271590.epi>

Thuật toán mới cắt giảm tới 11.000 taxi mà vẫn đảm bảo nhu cầu

GTVT 07/01/2017 09:46 GMT+7

Nghiên cứu mới có thể giúp đường phố New York giảm ùn tắc bằng cách tạo ra hệ thống chia sẻ lượt đi taxi, giảm 3/4 số xe lưu thông trên đường.



Giao thông tại các thành phố lớn thường xuyên bắt gặp cảnh tượng như thế này

Các nhà nghiên cứu tại MIT vừa đưa ra giải pháp lý tưởng cho những thành phố đông dân như New York. Áp lực giao thông khiến các con đường trở nên chật chội dẫn tới tình trạng ùn tắc liên tục. Vì thế, nhóm nghiên cứu đã nghĩ ra hướng phát triển dịch vụ chia sẻ taxi giống như UberPool của Uber.

Ý tưởng này trên lý thuyết sẽ giảm tới 3/4 lượng xe lưu thông, giảm ô nhiễm môi trường và cải thiện đáng kể tình trạng giao thông. Thuật toán mới hứa hẹn giải quyết được 98% nhu cầu đi taxi của các thành phố lớn như New York với chỉ 3.000 ô tô 4 chỗ thay vì phải dùng tới 14.000 chiếc taxi như hiện nay.

Thuật toán sẽ liệt kê những tuyến đường có nhu cầu người đi xe cao nhất, từ đó thông báo cho tài xế taxi hướng về phía đó giúp tăng hiệu quả trong việc chuyên chở. Thời gian chờ đợi trung bình là 2,7 phút.

“Thay vì vận chuyển một người, lái xe có thể chở 2-4 hành khách cùng lúc, tiết kiệm được thời gian và xăng xe. Hệ thống như vậy cho phép tài xế đi ít chuyến hơn, giảm lưu lượng giao thông, tạo ra ít khí thải và cường độ làm việc bớt căng thẳng”, Daniela Rus, trưởng nhóm nghiên cứu tại MIT chia sẻ.

Những phát hiện này phù hợp với các nghiên cứu trước đó tại một Diễn đàn Giao thông Quốc tế của OECD. Theo đó, nghiên cứu tuyên bố, về mặt lý thuyết, nếu tạo thành các nhóm đi xe chung từ 8-16 người thì có thể giảm tới 97% số lượng xe trên đường.

Tuy nhiên, điểm khó ở đây là áp dụng hệ thống như vậy trên quy mô rộng, giải quyết được bài toán chia sẻ taxi hiệu quả nhất. Chưa kể, nhiều người có thói quen chỉ muốn đi xe một mình, nếu phải đi chung như vậy thì họ lại chọn phương tiện giao thông công cộng.

Trên thực tế, thuật toán mới là sự cải tiến các ứng dụng đi nhờ xe thông minh hiện nay. Cần thời gian để hoàn thiện hệ thống, nhưng nó phần nào mang đến hy vọng về thời kỳ “cách mạng” giao thông trong thời đại số.

Số 34

[KHTTP://GIAODUCTHODAI.VN/KHOA-HOC/3000-XE-DI-CHUNG-SE-THAY-THE-TOAN-BO-TAXI-O-THANH-PHO-NEW-YORK-2805225-L.HTML](http://GIAODUCTHODAI.VN/KHOA-HOC/3000-XE-DI-CHUNG-SE-THAY-THE-TOAN-BO-TAXI-O-THANH-PHO-NEW-YORK-2805225-L.HTML)
[HOA HOC](#)

Thứ Năm, 12/1/2017 20:49 GMT+

3.000 xe “đi chung” sẽ thay thế toàn bộ taxi ở thành phố New York

13.000 taxi đang lưu thông tại thành phố New York, Hoa Kỳ gây ra lượng lớn khí thải ra ngoài môi trường



Chỉ 2000 xe 10 chỗ ngồi cũng có thể đáp ứng 95% nhu cầu taxi tại thành phố New York

Hơn 13.000 chiếc taxi đang lưu thông tại thành phố New York, Hoa Kỳ gây ra lượng lớn khí thải ra ngoài môi trường có thể sẽ được thay thế bởi những chiếc xe “đi chung” (ride-sharing cars).

Theo một nghiên cứu gần đây cho thấy 3.000 chiếc xe bốn chỗ có thể đáp ứng 98% nhu cầu taxi trong thành phố, với những hành khách chờ đợi chỉ trong khoảng 2.7 phút cho lượt đi của họ.

Ít xe trên đường, đồng nghĩa với tình kẹt xe và ô nhiễm ít hơn. Các nhà nghiên cứu tại Viện Công nghệ Massachusetts (MIT) còn cho rằng tài xế cũng sẽ kiếm được số tiền bằng với số tiền họ kiếm được vào thời điểm hiện tại.

Đội ngũ nghiên cứu được dẫn dắt bởi bà Daniela Rus tại phòng thí nghiệm khoa học máy tính và trí tuệ nhân tạo thuộc MIT đã phát triển một thuật toán, trong đó sử dụng dữ liệu từ 3 triệu lượt sử dụng taxi.

Thuật toán cho thấy những sự lựa chọn đi xe chung từ những công ty như Lyft hay Uber có thể giúp hạn chế hàng ngàn chiếc xe ra đường và thậm chí còn có thể cải thiện việc đi lại thuận tiện hơn.

Bà Rus cho biết : “Thay vì chờ từng người, từng thời điểm, lái xe có thể chở 2 đến 4 người cùng lúc. Do đó hạn chế được nhiều chuyến đi, ít tốn thời gian, mà tài xế vẫn kiếm được số tiền như trước. Việc này không chỉ giúp những lái xe rút ngắn thời gian ca làm việc, mà còn hạn chế tắc nghẽn giao thông, không khí sạch hơn và việc đi lại ít căng thẳng hơn.”

Hơn nữa, chỉ 2000 xe 10 chỗ ngồi cũng có thể đáp ứng 95% nhu cầu taxi tại thành phố New York. Thuật toán của MIT cũng có thể tái định tuyến xe, trong thời gian thực và chủ động điều động xe nhàn rỗi đến các địa phương có nhu cầu cao, tốc độ tăng trưởng dịch vụ vận chuyển hành khách cũng tăng thêm 20%.

Bà Rus cho biết hệ thống có thể dễ dàng áp dụng đối với xe ô tô tự hành, bởi vì những chiếc xe này có thể nhanh chóng định tuyến lại để đáp ứng những yêu cầu của hành khách.

Bà nói thêm “Theo hiểu biết của chúng tôi, đây là lần đầu tiên các nhà khoa học đã có thể đo lường bằng thực nghiệm được sự tương quan giữa kích thước, công suất, thời gian chờ đợi, sự chậm trễ, trì hoãn và chi phí hoạt động hàng loạt các loại xe, từ xe taxi đến xe tải nhỏ và cả tàu con thoi”

Tại website: <http://cscvn.vn/c242/t242-541/qiai-phap-qiam-un-tac-qiao-thong-o-viet-nam.html#.WJP3T9J97IU> , đã đề cập giải pháp này nó không chỉ áp dụng cho taxi mà cả cho xe cá nhân, còn vướng mắc là do người dân muốn sử dụng xe riêng thì đã có cách giải quyết: đối với xe taxi nếu đi chung thì mọi người sẽ chia nhau giá cước do phần mềm tính toán, làm sao để người đi cũng lợi và lái xe cũng có lợi. Đối với xe cá nhân, nếu chia sẻ xe với người khác sẽ được giảm phí ùn tắc giao thông, có thêm thu nhập. Còn người giàu muốn riêng tư đi xe một mình thì phải đóng phí ùn tắc giao thông (có thể là rất cao để khuyến khích mọi người đi chung)

<http://www.baomoi.com/dao-chieu-mem-cac-tuyen-duong-vao-gio-cao-diem-de-su-dung-het-cong-nang-va-giam-un-tac/c/21356152.epi>

Đảo chiều 'mềm' các tuyến đường vào giờ cao điểm để sử dụng hết công năng và giảm ùn tắc

SK&DS 18/01/2017 09:43 GMT+7

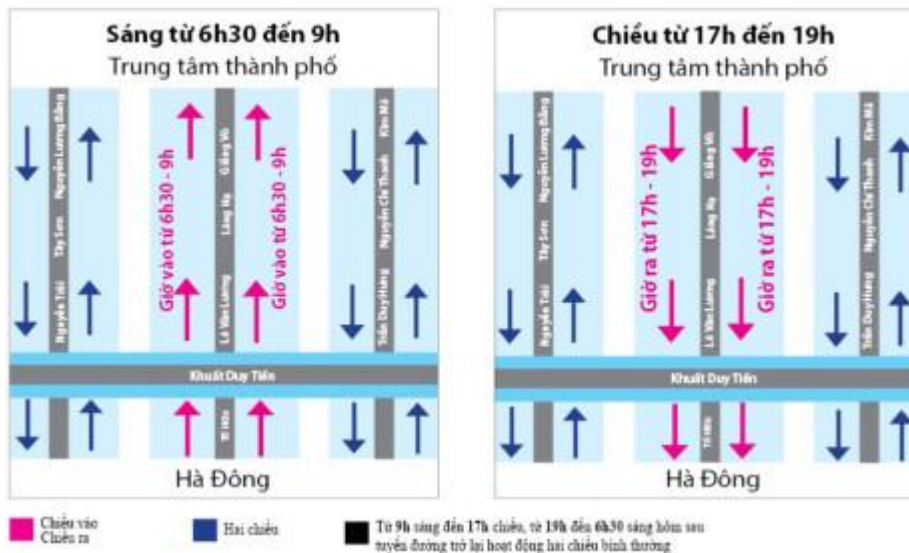
LTS: Ùn tắc giao thông là vấn nạn của Hà Nội và các thành phố lớn, liên quan đến vấn đề này, sáng 16/1, tại trụ sở Chính phủ, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng làm việc với lãnh đạo TP. Hà Nội và các bộ ngành về các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn.

LTS: Ùn tắc giao thông là vấn nạn của Hà Nội và các thành phố lớn, liên quan đến vấn đề này, sáng 16/1, tại trụ sở Chính phủ, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng làm việc với lãnh đạo TP. Hà Nội và các bộ ngành về các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn. Tại cuộc họp, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc nhận định những ngày gần đây, tình hình ùn tắc giao thông đang gây bức xúc cho người dân, “đưa con đi học cũng mất mấy tiếng đồng hồ”. Theo Thủ tướng, biết tình hình xấu như vậy mà không có biện pháp thì không có trách nhiệm với nhân dân, đồng thời nhấn mạnh Hà Nội cần coi đây là nhiệm vụ quan trọng để phát triển Thủ đô bền vững.

Cũng liên quan đến giải pháp chống ùn tắc giao thông, sáng 12/1, Sở GTVT Hà Nội, UBND TP. Hà Nội tổ chức công bố cuộc thi tuyển “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”. Đây là ý tưởng rất đáng hoan nghênh, nhưng chỉ mời các đơn vị tư vấn trong nước và quốc tế thì rất lãng phí vì tắc đường là chuyện của toàn dân và nhân dân là người thông minh nhất. Vì vậy, với mục đích nhằm chia sẻ những giải pháp nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn Thủ đô, không xáo trộn đến đời sống của nhân dân, tận dụng tối đa mặt bằng, hạ tầng đường mà không tốn kém, dễ thực hiện. Chúng tôi xin trân trọng giới thiệu ý tưởng nhằm giảm ùn tắc giao thông của nhà báo Trần Sĩ Tuấn.

Tắc đường vì không sử dụng hết công năng

Vào các giờ cao điểm, Hà Nội và các thành phố lớn khác như TP.HCM thường xuyên tắc ở tất cả các con đường vào thành phố, còn ở trung tâm thành phố rất ít khi tắc vì có nhiều đường nhánh. Bên cạnh đó, với sự gia tăng chóng mặt của các phương tiện cá nhân khiến hệ thống giao thông ở các thành phố bị quá tải. Tình trạng này phổ biến ở tất cả các con đường ra vào TP. Hà Nội và TP.HCM.



Nên áp dụng để giải quyết những khó khăn trước mắt, tương tự ý tưởng nêu tại: <http://cscvn.vn/c258/t258-538/phan-chia-lan-xe-theo-thoi-qian-trong-ngay.html#.WJBe8FWLTIU>

Buổi sáng trên các con đường đổ vào thành phố bị tắc do người vào trung tâm thành phố làm việc, buổi chiều các con đường đổ ra thành phố bị tắc do người dân đi làm về. Nhiều khi do tắc quá lâu, lượng người quá đông nên đã tràn sang đi cả vào làn đường thoáng bên kia hay đi vào các đường nhánh gây ra tình trạng tắc ãnô, dẫn đến không những tắc cục bộ các tuyến đường nhánh mà còn tắc cả các tuyến đường chính.

Ở đây có sự bất hợp lý khi trên cùng một trục đường ở Hà Nội và TP.HCM, bên này ãn tắc còn bên kia thì thông thoáng. Theo quan sát của chúng tôi, buổi sáng (từ 6h30 đến 9h) lưu lượng tham gia giao thông vào thành phố chiếm 75%, trong khi chiều ra chỉ chiếm 25% và ngược lại, buổi chiều (từ 17h đến 19h) lưu lượng tham gia giao thông từ thành phố đi ra chiếm 75% và chiều vào chỉ chiếm 25%. Các thành phố có rất nhiều con đường vào và đường ra, chúng ta chỉ quy định lại cho hợp lý trong giờ cao điểm buổi sáng và buổi chiều để làm sao cũng vẫn với hệ thống giao thông này, giảm lưu lượng giao thông chiều bên này và nâng mật độ giao thông chiều bên kia nhằm tận dụng tối đa công năng của các con đường. Chính vì thế, tôi xin đề xuất giải pháp quy định từ 6h30 đến 9h sáng ưu tiên cho đường vào thành phố, biến một số con đường 2 chiều thành 1 chiều và buổi chiều thì ngược lại. Áp dụng ão chiều “mềm” một cách hợp lý ở tất cả các con đường, cả chiều vào lẫn chiều ra, cả những con đường 1 chiều.

Giải pháp chống ãn tắc

Để dễ hình dung, tôi xin lấy ví dụ từ Hà Đông về Hà Nội có 3 trục đường là đường Giảng Võ - Láng Hạ - Lê Văn Lương; đường Nguyễn Lương Bằng - Tây Sơn - Nguyễn Trãi; đường Nguyễn Chí Thanh - Trần Duy Hưng đều là đường 2 chiều. Buổi sáng thường xuyên tắc chiều vào thành phố trên cả 3 trục đường, còn chiều từ trong thành phố đi ra thì thông thoáng. Vì vậy, để giải quyết tình trạng tắc đường một cách hợp lý, đề xuất toàn bộ tuyến đường Giảng Võ - Láng hạ - Lê Văn Lương từ ngã tư Khuất Duy Tiến - Lê Văn Lương về thành phố là đường một chiều từ 6h30 đến 9h sáng. Và buổi chiều từ 17h đến 19h là đường một chiều để người dân và các phương tiện đi ra thành phố. Đường Nguyễn Lương Bằng - Tây Sơn - Nguyễn Trãi và đường Nguyễn Chí Thanh

- Trần Duy Hưng là hai đường song song để cho người tham gia giao thông trong giờ cao điểm muốn đi ra hoặc vào thành phố có thể rẽ sang các đường nhánh để ra các trục đường này đỡ mất thời gian di chuyển. Sau giờ cao điểm, từ 9h sáng đến 17h chiều và từ 19h đến 6h30 sáng, hoạt động giao thông tại tuyến đường Giảng Võ - Láng Hạ - Lê Văn Lương trở lại hai chiều như cũ (xem hình minh họa).

Chọn tuyến đường Giảng Võ - Láng Hạ - Lê Văn Lương để áp dụng đảo chiều “mềm” một cách hợp lý vì đây là trục đường trung tâm nằm chính giữa. Hai bên song song có trục đường Nguyễn Lương Bằng - Tây Sơn - Nguyễn Trãi; đường Nguyễn Chí Thanh - Trần Duy Hưng để người tham gia giao thông dễ dàng di chuyển.

Ngoài ra, để nâng cao hiệu quả của tuyến đường đảo chiều “mềm” Giảng Võ - Láng Hạ - Lê Văn Lương, cơ quan chức năng có thể dỡ bỏ dải phân cách cứng và làm các dải phân cách di động (có thể dễ dàng di chuyển trong khung giờ cao điểm để tận dụng tối đa diện tích và công năng của đường).

Từ tuyến đường trên có thể áp dụng cho nhiều nơi, nhiều tuyến đường khác của các thành phố lớn, quy định linh hoạt kể cả đường 1 chiều và 2 chiều để giảm tải.

Ưu điểm của việc áp dụng giải pháp này là tạo ra nhiều con đường rộng mới, thông thoáng mà không tốn kém mở thêm đường, mở rộng hạ tầng cơ sở giao thông khi quỹ đất không còn, nếu mở đường tốn kém hàng nghìn tỷ đồng trong nội đô mà không giải quyết triệt để vấn nạn ùn tắc. Việc áp dụng giải pháp này không gây xáo trộn tới sinh hoạt, hoạt động hàng ngày của người dân và các phương tiện tham gia giao thông. Quan trọng nhất là sử dụng hết công năng của tuyến đường.

Trên đây là một ví dụ cụ thể để chúng ta dễ hình dung, mong rằng lãnh đạo các thành phố lớn như Hà nội, TP.HCM và các thành phố khác thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc giao thông nghiên cứu áp dụng một cách hợp lý để giải bài toán ùn tắc giao thông hiện nay.

Song song với đó là áp dụng các biện pháp khác như giảm mật độ xây dựng các chung cư cao tầng dày đặc trên một tuyến đường; Phát triển hệ thống xe công cộng; Nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống hạ tầng kỹ thuật, xây dựng gấp các trục đường lớn (xuyên tâm, hướng tâm, tiếp tuyến, vành đai, đường nối các đô thị vệ tinh); Xây dựng cầu vượt; Xây dựng các thành phố vệ tinh, kéo giãn, giảm áp lực mật độ dân cư khu vực trung tâm thành phố; Tăng cường giáo dục, tuyên truyền luật lệ giao thông, ý thức cho người dân tham gia giao thông, tăng cường trách nhiệm của các cơ quan quản lý...

<http://www.baomoi.com/giam-un-tac-ha-noi-tang-phi-that-cao-do-xe-tren-long-duong/c/21354051.epi>

Giảm ùn tắc Hà Nội: Tăng phí thật cao đỗ xe trên lòng đường

Tiền Phong 17/01/2017 18:05 GMT+7

TS. Trần Danh Lợi cho rằng. Để giảm ùn tắc cho Hà Nội, hạn chế phương tiện cá nhân là việc phải bắt tay vào làm ngay. Đây là việc mất thời gian, công sức. Cần có lộ trình cụ thể, nếu không sẽ bị phản đối.



Trước vấn nạn tắc đường trầm trọng tại Hà Nội, PV *Tiền Phong* đã trao đổi với TS. Trần Danh Lợi, Phó Chủ tịch Liên hiệp Hội Khoa học kỹ thuật, Chủ tịch Hội Cầu đường Hà Nội nhằm “hiển kế” để làm giảm ách tắc giao thông Thủ đô. Là một người có nhiều đóng góp cho giao thông Thủ đô khi đã từng giữ các cương vị Phó Phòng CSGT Hà Nội (Công an TP Hà Nội) và Phó Giám đốc Sở GTVT Hà Nội, đến nay, TS. Trần Danh Lợi vẫn luôn tâm huyết với giao thông Thủ đô.

Theo ông Lợi, đầu tiên cần nhắc đến các điểm đỗ xe. Hà Nội cần cấm đỗ xe ở những tuyến đường chính, chuyển sang các tuyến đường phụ. Bên cạnh đó, kêu gọi xã hội hóa để đầu tư xây dựng những bãi đỗ xe ngầm là chủ trương đúng đắn. Biến không gian ngầm thành nơi đỗ xe, siêu thị... Cụ thể như trường học, công sở bên trên, bãi đỗ xe ngầm bên dưới sẽ giảm gánh nặng cho giao thông tĩnh ở Hà Nội trong tương lai gần. Song song với đó là

tăng phí thật cao đỗ xe trên lòng đường, đây cũng là một biện pháp để hạn chế người dân sử dụng phương tiện cá nhân.

Ý tưởng thu phí đỗ xe trong lòng đường cao là hợp lý, nhưng nếu dùng phương pháp thủ công thì liệu có khả thi vì phải phụ thuộc vào tính nghiêm túc của người thi hành công vụ, nên có giải pháp thu tự động (có nêu tại: <http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WJBf6VWLTIU> , tuy nhiên đây mới là ý tưởng vì công nghệ định vị vệ tinh GPS đến nay chưa cho phép đo mức độ chính xác chỉ từ 3-5m).

Nói thêm về hạn chế xe cá nhân, ông Lợi nhận định: Cho phương tiện vào thì dễ nhưng cấm thì rất khó. Ông Lợi nêu kinh nghiệm về hạn chế xe công nông: Thời kỳ trước, xe công nông được khuyến khích vào nội đô để tham gia xây dựng các công trình, nhà ở. Nhưng về sau loại xe này mất an toàn, gây tai nạn khủng khiếp.

Chúng tôi đã phải cấm từng vùng, từng tuyến cụ thể rồi sau đó 5 năm mới cấm toàn bộ công nông vào nội thành được. Như vậy, phải khoanh lại, vùng phố cổ, phố cũ, vành đai I, II, III cấm thời điểm nào, phương tiện gì... Không có lộ trình sẽ lập tức bị phản đối. Hạn chế phương tiện cá nhân cũng là tập dượt để tiến tới văn minh đô thị. “Nếu không bắt tay làm ngay thì không biết bao giờ làm được”, ông Lợi nhấn mạnh.

Số 37

<http://www.baomoi.com/den-nam-2020-de-xuat-nop-phat-o-to-qua-tai-khoan-moi-co-the-thuc-hien-duoc/c/21354037.epi>

'Đến năm 2020, đề xuất nộp phạt ô tô qua tài khoản mới có thể thực hiện được'

Infonet 18/01/2017 06:34 GMT+7 1 li

Xung quanh đề xuất cần có quy định buộc các chủ ô tô mở tài khoản ngân hàng nhằm phục vụ việc xử phạt vi phạm giao thông, trao đổi với PV Infonet, ông Bùi Danh Liên - Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội rất ủng hộ, nhưng ông cho rằng cần có lộ trình...



Ông Bùi Danh Liên - Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội cho rằng, đến năm 2020, đề xuất nộp phạt ô tô qua tài khoản mới có thể thực hiện được.

Theo Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội, việc xử phạt ô tô qua tài khoản ngân hàng là việc làm hết sức minh bạch trong xử phạt hành chính đối với vận tải. Đặc biệt, sẽ hạn chế tiêu cực của những người tuần tra, kiểm soát và tiến hành xử phạt. Việc này các nước trên thế giới đã làm từ rất lâu.

Tuy nhiên, ông Liên cho rằng, khi áp dụng vào Việt Nam cần có thời gian, bởi người Việt quen với chi tiêu tiền mặt, phía ngân hàng cũng chưa có chủ trương hạn chế chi tiêu tiền mặt. Vì thế, cần có thời gian để chuyển hóa nếp sống, thói quen của người dân.

“Hiện nay một chủ xe tư nhân có thể có trong tài khoản 20 triệu đồng nhưng đối với doanh nghiệp vận tải có hàng trăm xe, phải ứng số tiền như thế cho lái xe là rất khó khăn. Bởi lẽ, các doanh nghiệp chủ yếu vay vốn ngân hàng, thậm chí vay đến 70%, không có tiền dư để nộp vào tài khoản xử phạt”, ông Liên cho hay. **(Ý kiến độc giả: Chúng tôi thực sự chưa hiểu nội dung này, tại sao mỗi cá nhân có xe phải mở một tài khoản, có phải là mở tài khoản và phải đặt cọc một số tiền vào trong tài khoản để khi vi phạm nhà nước tự động trừ tiền hay không?. Vậy sắp đến phạt vi phạm khi đi vệ sinh không đúng chỗ, vứt rác không đúng quy định, hút thuốc nơi công cộng,... cũng phải mở tài khoản hay sao?. Mở chung hay mở riêng từng lĩnh vực vi phạm, khi có việc cần có được rút hay không?, nếu rút ra nhưng không có tiền để nộp lại thì xử lý như thế nào? Hay trước đó phải mở thêm tài khoản bảo lãnh cho loại tài khoản này,...nên có các quy định dưới luật, ví dụ: khi vi phạm người vi phạm sẽ được thông báo lý do bị phạt, số tiền phạt,... nếu đóng trước thời gian qui định sẽ được giảm, nếu đóng chậm sẽ bị phạt, mức phạt sẽ tăng nếu thời gian trì hoãn đóng kéo dài. Có nhiều cách thông báo. Ví dụ: nhà**

nước sẽ xây dựng cơ sở dữ liệu (chung với tất cả các đối tượng, chung có thể là kết hợp với nhiều cơ sở dữ liệu khác...) trong đó có số xe, chủ xe, số điện thoại liên lạc của chủ xe đăng ký để liên lạc (chủ xe có mặt khẩu để đổi số điện thoại), khi xảy ra vi phạm hệ thống sẽ nhắn tin cho chủ xe để nộp phạt, còn nộp phạt có thể là đến kho bạc, ngân hàng để nộp bằng tiền mặt hay dùng tài khoản hiện có của mình để nộp là tùy người vi phạm. Nếu cố tình không nộp phạt thì khi đăng kiểm xe sẽ có hình thức xử lý nặng hơn...giải pháp này không quá phức tạp, chỉ cần nhà nước đặt hàng thì các “star up” nhỏ cũng triển khai được.

TQ)

Song theo ông Liên, việc hướng đến mỗi lái xe phải có một tài khoản sẽ tốt vì lái xe phải chi phí nhiều thứ nên việc chi tiêu qua tài khoản cũng giúp minh bạch trong nội bộ của họ.

Ông dẫn chứng, lái xe phải chi tiêu rất nhiều tiền, như: đi qua các trạm thu phí tự động phải nộp tiền, nếu có tài khoản thì sẽ tự trừ thu phí mà không phải dừng xe trả tiền sẽ tiết kiệm nhiều thời gian cho lái xe và đỡ ùn tắc giao thông.

Hay như đi khám xe cũng phải mua theo định kỳ 3 tháng, 6 tháng... chi tiền để mua bảo hiểm, xăng dầu, phụ tùng thay thế cho xe... đều dùng đến tiền. Do vậy, theo ông Liên, nếu dùng tài khoản ngân hàng, lợi ích rất lớn cho cả doanh nghiệp và người dân.

“Nếu chỉ tách riêng ra chủ xe ô tô phải có tài khoản để xử phạt thì tôi cho rằng chưa thỏa đáng. Phải làm cho người dân thấy tài khoản là rất tiện ích và bảo vệ người dân, họ không phải mang tiền mặt đi theo”, ông Liên nói.

Tuy nhiên, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hà Nội cho rằng, phải căn cứ vào mức thu nhập của người dân để xem liệu có số tiền đó trong tài khoản không, nếu không có thì phải làm thế nào? Nếu mở tài khoản thì người dùng phải biết sử dụng, phải biết hạch toán với doanh nghiệp khi chi phí, có chứng từ để thanh toán....

Do đó, theo ông Liên, cần đưa ra dự luận bàn rộng rãi, đặc biệt là có ý kiến của Quốc hội vì cái này liên quan đến phí và việc thu phí. Hình thức thu phí cần phải có chế tài, Chính phủ phải trình Quốc hội về phương án này thì mới có thể có hiệu lực.

Đồng thời, Bộ Công an phải chủ trì và lấy ý kiến của ngân hàng, tài chính... để hoàn chỉnh một văn bản chặt chẽ, nếu không sẽ có những trục trặc gây khó dễ cho việc xử lý sau này.

“Tôi ủng hộ đề xuất nộp phạt ô tô qua tài khoản ngân hàng nhưng cần có lộ trình. Theo tôi dự kiến, khi tăng trưởng kinh tế tăng lên thì phải đến khoảng năm 2020 mới có thể thực hiện được. Chủ trương thì đúng nhưng cần có lộ trình, tức là đợi thu nhập người dân tăng lên, doanh nghiệp thoát khỏi khó

khẩn tài chính hiện nay thì mới có tiền đưa vào ngân hàng”, ông Liên nhấn mạnh.

Số 38

<http://www.baomoi.com/ha-noi-van-con-41-diem-un-tac-giao-thong/c/21347107.epi>

Hà Nội vẫn còn 41 điểm ùn tắc giao thông

ICTNews 17/01/2017 09:22 GMT+7

heo báo cáo của TP. Hà Nội, dù thành phố đã giải quyết được 20/44 điểm ùn tắc trong năm 2016. Tuy nhiên, hiện nay lại phát sinh mới 13 điểm cùng với phát sinh trở lại 4 điểm cũ. Do đó, hiện nay, tổng số điểm ùn tắc tại Thủ đô hiện là 41 điểm.



Hà Nội vẫn còn 41 điểm ùn tắc giao thông. Ảnh minh họa: Internet

Thông tin từ Văn phòng chính phủ, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc và Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng đã có cuộc làm việc với lãnh đạo TP. Hà Nội và các bộ ngành về các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn.

Nêu lý do triệu tập cuộc họp, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc nhận định những ngày gần đây, tình hình ùn tắc giao thông đang gây bức xúc cho người dân. Ý kiến phát biểu của các bộ, ngành cho rằng, Hà Nội kiểm soát

hiệu quả sự phát triển đô thị, rà soát điều chỉnh các quy hoạch liên quan đến giao thông như quy hoạch bệnh viện, trường học, cơ quan, trước mắt rà soát ngay các chung cư cao tầng ở nội đô; phát triển các loại hình giao thông như giao thông ngầm, trên cao.

Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng đề nghị Hà Nội cần tổ chức lại giao thông một cách hợp lý, cần có biện pháp hạn chế phương tiện cá nhân, tăng cường vận tải hành khách công cộng. Có các giải pháp chuyển các cơ sở sản xuất ra khỏi nội thành nhưng thay thế vào đó không phải làm nhà cao tầng mà dành cho dịch vụ công cộng.

Tại cuộc họp, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc cho rằng do nhiều nguyên nhân, cả khách quan và chủ quan, cơ chế chính sách, nên số điểm ùn tắc ở Thủ đô không giảm đi mà còn tăng hơn. Có nhiều điểm ùn tắc kéo dài nhiều giờ, gây bức xúc cho xã hội và người dân.

Thủ tướng nhấn mạnh Hà Nội cần coi đây là nhiệm vụ quan trọng để phát triển Thủ đô bền vững. “Yêu cầu đặt ra là có lộ trình giải quyết kiên quyết hơn, có hiệu quả hơn. Không để tình trạng này kéo dài ảnh hưởng đến sự phát triển của Hà Nội”. Thủ tướng cho biết, từ kinh nghiệm của Hà Nội, Thủ tướng sẽ làm việc với TP. Hồ Chí Minh để giải quyết tình trạng này. Đồng thời, yêu cầu cần quản lý tốt quy hoạch của Hà Nội, “chưa xây dựng nhà cao tầng khi phương án giao thông chưa có lối ra”, “tập trung mật độ cao quá ở trung tâm thì dứt khoát ùn tắc”.

Phải có biện pháp cần thiết hạn chế phương tiện cá nhân theo đúng quy định pháp luật kết hợp với tuyên truyền, vận động nhân dân; phát triển các loại hình giao thông ngầm, trên cao để giảm mật độ phương tiện trên mặt đường. Quản lý chặt chẽ quy hoạch hệ thống hạ tầng, bảo đảm không chồng chéo, mâu thuẫn.

“Phải có chương trình tổng thể nhiều năm nhưng trước mắt trong 5 năm tới, phải cơ bản hạn chế, chống ùn tắc bằng các biện pháp hết sức cụ thể và tập trung”, Thủ tướng nhấn mạnh và đồng tình, khuyến khích Hà Nội xã hội hóa mạnh mẽ nguồn lực để phát triển hạ tầng giao thông, trong đó, ưu tiên huy động nguồn lực trong nước, để không làm tăng nợ công. Đi liền với đó, cơ chế nào phân cấp được cho Hà Nội để thành phố quản lý, chịu trách nhiệm trước Trung ương, trước Thủ tướng Chính phủ thì các cơ quan Trung ương tạo mọi điều kiện cho Hà Nội.

Thủ tướng cũng nhắc nhở Hà Nội quan tâm triển khai các biện pháp chống ùn tắc trong dịp Tết Nguyên đán này. Phối hợp với các cấp, các ngành dẹp bỏ tình trạng xe dù, bến lậu, quản lý thật nghiêm, nhất là trong những ngày cao điểm người dân về nghỉ Tết và trong những ngày người dân quay trở lại.

TP. Hà Nội cần thành lập tổ công tác, do một Phó Chủ tịch UBND làm tổ trưởng trực tiếp chỉ đạo, chịu trách nhiệm về vấn đề giao thông, trật tự đô

thị, tinh thần là “không để một người dân nào vì phương tiện giao thông mà không được về quê ăn Tết”.

Các tỉnh lân cận Hà Nội, nhất là các tỉnh có tuyến giao thông huyết mạch ra vào thành phố, tăng cường chỉ đạo phân luồng xe ra vào, chống ùn tắc tại các cửa ngõ thành phố.

TP. Hà Nội cần rà soát, đánh giá lại ngay tính hiệu quả của xe bus nhanh để có lịch trình hoạt động hợp lý nhất.

Theo báo cáo của TP. Hà Nội, trong năm 2016, thành phố đã giải quyết được 20/44 điểm ùn tắc. Tuy nhiên, hiện nay đã phát sinh trở lại 4 điểm cũ và phát sinh mới 13 điểm. Tổng số điểm ùn tắc hiện là 41 điểm.

Số 39

<http://www.baomoi.com/nam-2017-tp-hcm-thanh-dai-cong-truong-chong-ket-xe/c/21230141.epi>

Năm 2017, TP.HCM thành 'đại công trường' chống kẹt xe

NDH 02/01/2017 08:12 GMT+7

Sở Giao thông vận tải TP.HCM cho biết trong năm 2017 sẽ triển khai đến 80 dự án xây dựng các công trình giao thông khắp thành phố. Trong đó có hàng loạt công trình chống kẹt xe được triển khai cấp bách.



Các dự án cấp bách sẽ được thực hiện để giải cứu giao thông khu vực sân bay Tân Sơn Nhất

Điểm nóng ùn tắc ngày càng tăng trên các tuyến đường lân cận đến sân bay Tân Sơn Nhất. Theo Sở Giao thông vận tải TP.HCM, sân bay Tân Sơn Nhất được thiết kế tiếp nhận 25 triệu lượt khách/năm.

1.380 tỷ đồng “giải cứu” Tân Sơn Nhất

Thế nhưng, đến cuối năm 2016, sân bay đã tiếp nhận hơn 26,5 triệu lượt khách. Vì vậy, các tuyến đường vào sân bay quá tải khiến nhiều người đến sân bay lo sợ trễ giờ bay.

Từ đề xuất của UBND TP.HCM, Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý để TP.HCM thực hiện cơ chế đặc thù đầu tư xây dựng một số công trình cấp bách nhằm giảm ùn tắc giao thông tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất. Cụ thể, Thủ tướng cho phép TP.HCM thực hiện hai dự án gồm:

- Xây dựng hai cầu vượt tại nút giao thông đường Trường Sơn - Hồng Hà (Q.Tân Bình)
- Xây dựng cầu vượt tại nút giao thông Nguyễn Thái Sơn - Nguyễn Kiệm (Q.Gò Vấp) theo lệnh khẩn cấp.

Đồng thời, còn có 4 dự án mở rộng đường gồm:

- Mở rộng đường Hoàng Minh Giám đoạn gần đường Phổ Quang (Q.Phú Nhuận)
- Mở rộng đường Cộng Hòa (Q.Tân Bình) đoạn cạnh nút giao thông Lăng Cha Cả
- Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám (Q.Tân Bình) đoạn từ Cộng Hòa vào sân bay
- Mở rộng đoạn đường Phan Thúc Duyệt (Q.Tân Bình).

Theo Sở Giao thông vận tải TP.HCM, tổng vốn đầu tư 6 dự án trên là 1.380 tỷ đồng.

Gần 5.000 tỷ đồng giảm ùn tắc khu cảng biển

Trong khi đó, sẽ có 14 dự án với tổng số vốn đầu tư là 4.995 tỷ đồng nhằm giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông nặng nề và kéo dài trên các tuyến đường Đồng Văn Cống, Nguyễn Thị Định - Xa Lộ Hà Nội, Mai Chí Thọ... Trong đó, một số dự án đáng chú ý là:

- Xây dựng nút giao thông Mỹ Thủy (Q.2);
- Nâng cấp hoàn thiện đường vành đai phía Đông đoạn từ cầu Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc
- Xây dựng đường mới kết nối từ cảng Cát Lái đến đường vành đai 2.

Ngoài ra, Sở Giao thông vận tải cũng đề nghị Tổng công ty đầu tư phát triển đường cao tốc VN đầu tư xây dựng nút giao thông An Phú (giao lộ Lương

Định Cửa - đường nối vào đường cao tốc TP.HCM - Long Thành Dầu Giây) (Q.2).



Có 14 dự án với tổng số vốn đầu tư là 4.995 tỷ đồng nhằm giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông khu vực Cát Lái

Giảm kẹt xe ở trung tâm và cửa ngõ Sài Gòn

Sở Giao thông vận tải TP.HCM cũng cho biết sẽ triển khai thi công 55 công trình với tổng vốn đầu tư 32.200 tỷ đồng xây dựng các tuyến đường giao thông khu vực trung tâm và cửa ngõ TP.HCM. Trong đó, một số công trình đáng chú ý là:

- Xây dựng cầu vượt Ngã Sáu Gò Vấp (Q.Gò Vấp)
- Xây dựng cầu Nguyễn Văn Cừ kết nối đường Võ Văn Kiệt (Q.5, Q.8)
- Xây dựng cầu Nguyễn Tri Phương kết nối đường Võ Văn Kiệt (Q.5-Q.8)
- Xây dựng hầm chui nút giao thông An Sương (Q.12-Hóc Môn)
- Xây dựng cầu Nhị Thiên Đường 1 (Q.8).

Theo kế hoạch đầu năm 2017 sẽ làm đường vành 2 đoạn từ đường Phạm Văn Đồng đến nút giao thông Gò Dưa - Quốc lộ 1 (Q.Thủ Đức) dài 2,7km.

Đến nay, đường vành đai 2 vẫn chưa hoàn thiện. Hiện còn 11,2km đường vành đai 2 (gồm 3 đoạn của 3 dự án) chưa thi công đang được UBND TP.HCM kêu gọi vốn đầu tư 22.609 tỷ đồng.

Xây cầu thay phà Cát Lái và Bình Khánh

Ngoài ra, từ đề xuất UBND TP HCM, mới đây Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận bổ sung quy hoạch giao thông vận tải TP.HCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 gồm xây dựng cầu Cát Lái, cầu Bình Khánh và đường song song Quốc lộ 50.



Phối cảnh mô hình cầu Cát Lái

Trong đó sẽ triển khai dự án xây dựng cầu Cát Lái thay phà Cát Lái nhằm kết nối giữa Q.2, TP.HCM với huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

Thực tế, nhu cầu đi lại qua phà Cát Lái ngày càng tăng cao, luồng hàng hóa từ các khu công nghiệp dọc theo Quốc lộ 1 và đô thị Nhơn Trạch được vận chuyển đi vòng theo xa lộ Hà Nội về các khu vực cảng ở Q.2, Q.7 và Q.9 xa hơn 7km.

Đồng thời, UBND cũng kiến nghị Thủ Tướng Chính phủ cho xây cầu Bình Khánh để phá thế độc đạo của phà Bình Khánh.

Hiện nay nhu cầu giao thông qua phà Bình Khánh ngày càng tăng cao, đặc biệt là dịp lễ tết dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông kéo dài, đã gây ảnh hưởng đến hoạt động du lịch, tham quan, vui chơi giải trí của người dân..

TP.HCM cũng sẽ triển khai xây dựng đường song song với Quốc lộ 50. Tuyến đường này đang kết nối TP.HCM với Long An, Tiền Giang và đi các tỉnh miền Tây Nam bộ. Nhu cầu vận tải trên tuyến đường này đang tăng nhanh. Bên cạnh đó, trên tuyến đường cũng đã hình thành các khu đô thị mới phía Nam TP khiến tuyến quốc lộ này đang quá tải.

3 dự án khai thác tuyến giao thông thủy

Có 3 dự án phát triển giao thông đường thủy nhằm giảm tải cho đường bộ với tổng vốn đầu tư 281 tỷ đồng. Theo Sở Giao thông vận tải gồm dự án mở hai tuyến vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy; dự án nạo vét khai thông tuyến rạch Chiếc –Trau Tráu và dự án nạo vét rạch Ông Nhiều để khai thông tuyến đường thủy kết nối từ cảng Cát Lái đến khu công nghệ cao.

Ý kiến độc giả:

Giải quyết các điểm ùn tắc cần phải đi đôi với hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, nếu đường thông thoáng sẽ khuyến khích phát triển phương tiện cá nhân, sẽ bị rơi vào vòng xoáy và chỉ vài năm nữa ngoài việc đầu tư giao thông ngầm, giao thông trên cao (có nhiều hạn chế với thực tế tại các thành phố lớn của Việt nam đối với giao thông trên cao) thì dư địa để làm cầu vượt, hầm chui,... không còn nhiều. Thậm chí nếu tốc độ triển khai các điểm chống ùn tắc phát triển chậm hơn tốc độ phát triển phương tiện giao thông cá nhân như hiện nay thì đến một thời điểm nào đó không đầu tư cũng ùn tắc, nếu triển khai đầu tư thì mức độ ùn tắc giao thông sẽ trầm trọng hơn.

TQ.