

Phó Thủ tướng: Không để cứ vi phạm giao thông là gọi người quen xin xỏ

VnMedia 04/01/2017 19:17 GMT+7

“Xử lý nghiêm người vi phạm giao thông và người thực thi nhiệm vụ để không xảy ra tình trạng gọi điện cho người thân quen xin xỏ, hay dấm dúi chia đôi”, Phó Thủ tướng lưu ý.

Ngày 4/1, tại Trụ sở Chính phủ, Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Trương Hòa Bình, Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông (ATGT) quốc gia chủ trì Hội nghị trực tuyến toàn quốc tổng kết năm 2016 của Ủy ban.

Báo cáo tại Hội nghị, Phó Chủ tịch chuyên trách Ủy ban An toàn giao thông quốc gia Khuất Việt Hùng cho biết, năm qua, tình hình trật tự ATGT tiếp tục được kiểm chế, tai nạn giao thông tiếp tục giảm cả 3 tiêu chí.

Tuy vậy, cả nước vẫn xảy ra 21.589 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.685 người, bị thương 19.280 người, chỉ giảm 0,49% số người chết so với chỉ tiêu Quốc hội đặt ra là giảm 5%. Nhất là, vẫn xảy ra một số vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết nhiều người.

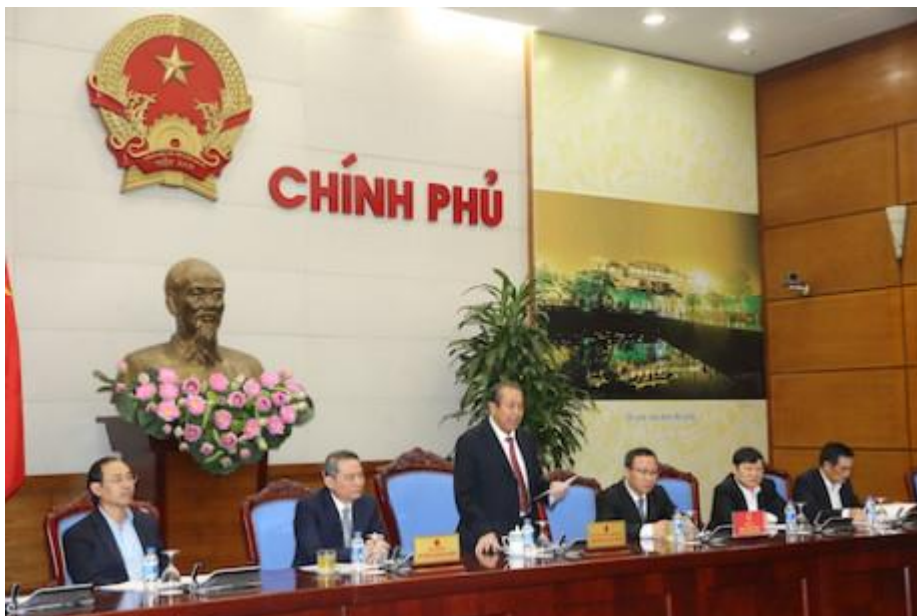
Tỷ lệ tai nạn giao thông liên quan đến xe ô tô có xu hướng gia tăng; tai nạn giao thông do người điều khiển vi phạm phần đường, làn đường vẫn còn ở mức cao, trên 25%. Tình hình trật tự an toàn giao thông trên các tuyến đường cao tốc vẫn diễn biến phức tạp...

Cũng theo ông Khuất Việt Hùng, tình hình ùn tắc giao thông tại Hà Nội, TP Hồ Chí Minh và các đô thị lớn diễn biến phức tạp trở lại, đặc biệt vào giờ cao điểm và khi xảy ra mưa ngập.

Đáng chú ý, thông tin tại Hội nghị, Phó Chủ tịch UBND TP Hồ Chí Minh Trần Vĩnh Tuyến thừa nhận công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại TP Hồ Chí Minh chưa đạt mục tiêu đề ra, theo đó, tai nạn giao thông trong năm 2016 của TP tăng 5,6% về số vụ và 14,5% số người chết.

“Đây là con số đáng buồn và TP đã kiểm điểm tìm ra những nguyên nhân khắc phục”, Phó Chủ tịch UBND TP Hồ Chí Minh nói và cho biết, đã đưa ra 6 giải pháp, trong đó sẽ tính đến triển khai việc đi làm và đi học lệch giờ, lệch ca, di dời các bến xe trong nội thành ra vùng ven.

Ông Tuyến cho biết, là địa phương có trên 10 triệu dân, lượng xe đăng ký lên đến 7,8 triệu, trong đó có 600.000 xe ô tô, chưa kể số lượng lớn xe địa bàn khác đang lưu hành đã tạo áp lực giao thông rất lớn cho TP.



Phó Thủ tướng Trương Hòa Bình phát biểu chỉ đạo tại Hội nghị

Không để xảy ra tình trạng "dắm đuối chia đôi"

Phát biểu chỉ đạo Hội nghị, Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ Trương Hòa Bình nhận định, tính bền vững trong công tác bảo đảm trật tự ATGT vẫn là một thách thức lớn.

Theo đó, vẫn còn xảy một số vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng. Còn để xảy ra tình trạng phương tiện kinh doanh vận tải hoạt động không có giấy phép, người điều khiển phương tiện không có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp; hiện tượng bảo kê uy hiếp, hành hung đối thủ cạnh tranh. Tình hình ùn tắc giao thông tại Hà Nội, TPHCM và các đô thị lớn diễn biến phức tạp trở lại, đặc biệt là khi xảy ra mưa ngập trong các khung giờ cao điểm...

Về nhiệm vụ trọng tâm năm 2017, Phó Thủ tướng Thường trực chỉ rõ: Năm 2017, nhu cầu giao thông, số lượng phương tiện, cũng như sự đa dạng về trình độ và văn hóa của người tham gia giao thông sẽ tiếp tục tăng cao, tạo nên thách thức rất lớn cho công tác bảo đảm trật tự ATGT.

Đồng thời, Việt Nam cũng thực hiện mục tiêu Nghị quyết của Đại hội đồng Liên Hợp Quốc về cải thiện an toàn đường bộ toàn cầu, theo đó đến năm 2020 số người thương vong do TNGT đường bộ giảm còn 50% so với năm 2010.

Phó Thủ tướng yêu cầu Ủy ban ATGT quốc gia và Ban ATGT các tỉnh, thành phố cần triển khai thực hiện quyết liệt, hiệu quả Năm ATGT 2017 với chủ đề “Xây dựng văn hóa giao thông trong thanh, thiếu nhi” với tinh thần “Tính mạng con người là trên hết”. Mục tiêu là giảm TNGT từ 5-10% cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết, bị thương so với năm 2016; giảm số người chết do TNGT năm 2017 xuống dưới 8.500 người.

Kéo giảm ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn, đặc biệt là Hà Nội và TPHCM, không để xảy ra ùn tắc giao thông kéo dài trên 30 phút. Nâng cao ý thức tự giác chấp

hành pháp luật của người tham gia giao thông, xây dựng văn hóa giao thông trong các tầng lớp nhân dân, đặc biệt là thanh, thiếu niên.

Trên cơ sở đó, xác định nhiệm vụ trọng tâm là tiếp tục triển khai thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự ATGT, khắc phục ùn tắc giao thông; gắn kết quả công tác bảo đảm trật tự ATGT với trách nhiệm của người đứng đầu bộ, ngành, địa phương, đơn vị. Phương châm chỉ đạo, điều hành trong bảo đảm trật tự ATGT năm 2017 là “thường xuyên, kịp thời, thực chất, dứt điểm”.

Tiếp tục hoàn thiện, bổ sung quy định pháp luật về trật tự ATGT. Tăng cường bảo đảm an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông, trước tiên là xử lý triệt để các điểm đen về ATGT. Đặc biệt, tăng cường thanh tra, tuần tra, kiểm soát; xử lý nghiêm minh, kiên quyết các hành vi có nguy cơ cao dẫn đến TNGT như lái xe quá tốc độ cho phép; lái xe khi đã uống rượu, bia; xe khách đón, trả khách trái phép trên đường cao tốc; chở quá tải trọng phương tiện...

“Xử lý nghiêm người vi phạm giao thông và người thực thi nhiệm vụ để không xảy ra tình trạng gọi điện cho người thân quen xin xỏ, hay dăm dúi chia đôi”, Phó Thủ tướng lưu ý.

Đổi mới và nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về ATGT. Đặc biệt, Đoàn TNCS Hồ Chí Minh cần phối hợp với các đoàn thể chính trị-xã hội xây dựng chương trình cụ thể triển khai chủ đề “Xây dựng văn hóa giao thông trong thanh, thiếu nhi” để giảm thiểu TNGT liên quan đến thanh, thiếu nhi.

Phó Thủ tướng đề nghị, thực hiện đồng bộ các giải pháp phòng, chống ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn, đặc biệt là Hà Nội, TPHCM. Đẩy nhanh tiến độ các dự án kết cấu hạ tầng trọng điểm, các tuyến đường sắt trên cao, tàu điện ngầm; có giải pháp khẩn cấp xử lý các nút giao, đoạn đường thường xuyên ùn tắc nghiêm trọng; ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giao thông; khuyến khích sử dụng vận tải công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân.

Số 41

<http://www.baomoi.com/khoa-banh-o-to-dau-sai-quy-dinh-co-kha-thi/c/21236518.epi>

Khóa bánh ô tô đậu sai quy định có khả thi?

Thanh Niên 03/01/2017 08:32 GMT+7

Câu hỏi được đặt ra sau khi UBND TP.HCM yêu cầu Công an TP nghiên cứu đề xuất bổ sung một số hình thức chế tài mạnh



CSGT ghi hình ô tô đậu sai quy định

Chế tài gồm: Cầu xe, khóa bánh xe, tháo biển kiểm soát... trong xử lý ô tô đậu không đúng nơi quy định, nhất là tại khu vực trung tâm TP.

Cụ thể, ngày 29.12.2016, UBND TP.HCM có công văn gửi các sở ban ngành, UBND các quận, huyện chỉ đạo về việc thực hiện công tác quản lý, sử dụng lòng lề đường, vỉa hè trên địa bàn. Theo đó, UBND TP yêu cầu các sở ban ngành như GTVT, Công an, Ban An toàn giao thông... và UBND các quận, huyện tập trung quyết liệt, nghiên cứu các giải pháp nhanh chóng khắc phục và làm chuyển biến tình hình, tái lập trật tự lòng lề đường, vỉa hè trên địa bàn TP trong thời gian tới. Công an TP tổ chức kiểm tra, rà soát và có biện pháp giải quyết tình trạng ô tô dừng, đậu không đúng nơi quy định, nhất là tại khu vực trung tâm TP. Nghiên cứu đề xuất quy định về bổ sung một số hình thức chế tài xử lý vi phạm dừng, đậu xe trái phép như: cầu xe, khóa bánh xe, tháo biển kiểm soát..., xử phạt qua hình ảnh hoặc thông qua công tác đăng kiểm phương tiện, trình UBND TP trong quý 1/2017.

Làm nghiêm để xử tài xế chây ì!

Theo Sở GTVT TP.HCM, đến cuối năm 2016, tại khu vực trung tâm TP (Q.1, Q.3) đang tổ chức cấm đậu xe 77 tuyến đường; cấm đậu xe theo giờ 20 tuyến đường; cấm dừng đậu xe 23 tuyến đường; cấm dừng đậu xe theo giờ 5 tuyến; cấm đậu xe theo ngày chẵn, lẻ 20 tuyến; cho phép đậu xe dưới lòng đường có thu phí 25 tuyến. Tuy nhiên, mức thu phí đậu xe dưới lòng đường thấp và chỉ tính theo lượt với mệnh giá 5.000 đồng/lượt và không giới hạn thời gian đậu xe. Bên cạnh đó, công tác kiểm tra xử phạt chưa kiên quyết nên vẫn xảy ra tình trạng đậu xe tràn lan dưới lòng đường tại khu vực trung tâm TP, dẫn đến ùn tắc giao thông.

Điều đáng nói, không ít trường hợp đậu xe sai quy định, khi lực lượng chức năng tới kiểm tra, xử lý thì tài xế bỏ đi nơi khác, không hợp tác. “Theo tôi, những trường hợp này cần biện pháp mạnh để đảm bảo trật tự giao thông”, ông Nguyễn Văn Xuân (P.Bến Thành, Q.1) đề xuất. Theo ông Xuân, biện pháp mạnh ở đây có thể là cầu xe về cơ quan công an, hoặc khóa bánh xe để buộc tài xế phải xuất hiện, giải quyết. “Tôi ủng hộ biện pháp khóa bánh xe. Nhiều nước họ đã dùng biện pháp này. Nếu tài

xế có tình trạng chây ì, không xuất hiện, lực lượng chức năng khóa bánh xe lại. Trên khóa có số điện thoại hoặc địa chỉ của cơ quan chức năng. **(Theo cách này người dân có lý do là họ không biết đã vi phạm, khi đến lấy xe thì mới biết số điện thoại nên mới liên lạc, thực tế thì họ có thể thừa biết từ lâu rồi. Khi khóa xe, người thi hành công vụ (sẽ được cấp mật khẩu) vào trang Web theo giải pháp đã đề xuất tại bài viết: 'Đến năm 2020, đề xuất nộp phạt ô tô qua tài khoản mới có thể thực hiện được' được nêu ở trên. Điền số hiệu biển xe vào, nêu các lý do vi phạm, phần mềm sẽ nhắn tin cho chủ xe để giải quyết, nếu chủ xe cho người khác mượn xe thì phải liên lạc với người này để đến giải quyết ngay nếu như không muốn bị phạt nhiều hơn. Giải pháp này khá minh bạch, khi đã vào số liệu thì không ai có thể sửa, không còn sợ xảy ra tình trạng "dầm dúi chia đôi" hoặc "cứ vì phạm giao thông là gọi người quen xin xỏ")**

Tài xế sau đó liên lạc để giải quyết, đóng phạt. Biện pháp này không can thiệp tài sản của người vi phạm như trường hợp cầu xe, tháo biển số xe, qua đó tránh những tình huống tranh cãi có thể xảy ra như người bị cầu xe kêu mất tài sản khi xe bị đưa đi nơi khác...", ông Xuân phân tích.

Anh Nguyễn Văn Phúc (tài xế taxi) đồng tình việc CSGT dùng các biện pháp mạnh để xử lý tình trạng ô tô cố tình dừng đậu sai quy định, gây kẹt xe, nhưng băn khoăn về biện pháp "khóa bánh xe". "Ở những đoạn đường thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông, nếu CSGT phát hiện ô tô vi phạm và dùng xích khóa lại thì chỉ làm tình trạng kẹt xe thêm nghiêm trọng hơn. Vì vậy, tùy trường hợp mà áp dụng biện pháp xử lý phù hợp. Theo tôi, những trường hợp này cần cầu xe đi nơi khác để giải tỏa lòng lề đường", anh Phúc nói.

Áp dụng nhiều biện pháp

Trong khi đó, anh Trịnh Đình Thảo (ngụ P.Thảo Điền, Q.2) "không ủng hộ việc tháo biển số ô tô. Vì nếu sau khi bị tháo biển số, chiếc xe vi phạm tiếp tục tham gia giao thông, gây tai nạn và bỏ trốn thì rất khó cho người dân nhận diện và cơ quan công an xác minh". Với biện pháp xích bánh xe vi phạm, anh Thảo đặt vấn đề: Hiện TP rất thiếu chỗ đậu ô tô có phép, vì vậy số lượng xe đậu sai quy định rất nhiều, liệu khi tuần tra CSGT có mang nổi hàng trăm ki lô gam dây xích theo để khóa bánh xe vi phạm? **(Khi chưa có giải pháp toàn diện thì người ta hay hình dung khối lượng công việc trước mắt là qua nhiều, nhưng nếu có giải pháp và thực hiện nghiêm túc thì chỉ trong một thời gian ngắn triển khai có thể cả ngày khoán một cảnh sát tìm được trường hợp sai phạm để dùng xích khóa xe có thể gặp nhiều khó khăn {trừ trường hợp có những người vô tình không biết hay những người quá giàu có để có những hành vi thách thức với pháp luật}, mức phạt cao, đậu càng lâu càng ảnh hưởng đến giao thông nên mức phạt tăng lũy tiến {và khi mức phạt tăng, hệ thống sẽ nhắn tin cho chủ xe nhờ hệ thống quản lý} liệu có ai cố tình vi phạm)** Theo một cán bộ CSGT, đúng là xe vi phạm nhiều, nhưng hầu hết tài xế đều chấp hành, hợp tác khi lực lượng chức năng tới xử lý. "Chỉ một số lượng không nhiều chây ì, bất hợp tác thì mới cần biện pháp mạnh", **(Nếu có hệ thống thống kê thì chúng ta sẽ biết trong số những trường hợp chây ì tỷ lệ những người có "người quen" để gọi điện hỗ trợ, hoặc những người có tư tưởng "cưa đôi khoản phạt" sẽ chiếm tỷ lệ chủ yếu, nếu có phần mềm quản lý minh bạch thì sẽ hạn chế rất nhiều,**

sau này chỉ xảy ra với tình trạng những người “cây” có tiền thì mới vi phạm, nếu mức phạt vi phạm rất cao thì khoản tiền này được đưa lại cho đầu tư hạ tầng giao thông) ông này nói.



Một trường hợp đỗ xe không đúng nơi quy định bị cầu xe đem đi

Theo một lãnh đạo của Đội tham mưu Phòng CSGT đường bộ - đường sắt (PC67), với xe dừng đậu sai quy định, hiện PC67 đang triển khai thực hiện 2 biện pháp: CSGT phối hợp công an địa phương cầu phương tiện vi phạm đi nơi khác; quay camera phục vụ phạt nguội. “Trường hợp phương tiện dừng đậu sai quy định trên tuyến đường trung tâm có nguy cơ dẫn đến ùn tắc, kẹt xe thì cầu; còn trường hợp dừng đậu ở tuyến đường không ảnh hưởng đến phương tiện khác lưu thông thì có thể quay phim phạt nguội”, vị này nói, đồng thời cho biết PC67 đã nắm được nội dung chỉ đạo của UBND TP.HCM và sẽ có những đề xuất phù hợp trong thời gian tới.

Đà Nẵng phạt nguội, Hà Nội cầu xe

Theo trung tá Phan Văn Thương, Phó trưởng phòng CSGT đường bộ - đường sắt Công an TP.Đà Nẵng, hiện Đà Nẵng áp dụng 2 hình thức xử phạt nguội đối với người tham gia giao thông vi phạm.

Một là qua hệ thống camera tự động lắp đặt thí điểm trên đường Cách Mạng Tháng 8, Q.Cẩm Lệ. Hai là lực lượng làm nhiệm vụ trên đường nếu phát hiện phương tiện dừng đậu sai quy định sẽ dùng thiết bị ghi hình và dán thông báo trên phương tiện hẹn người vi phạm đến giải quyết. Nếu người vi phạm không chấp hành thì Phòng CSGT Công an TP.Đà Nẵng phối hợp Sở GTVT thông báo đến Trung tâm đăng kiểm phương tiện, kết nối Cục Đăng kiểm để thông báo về phương tiện vi phạm không chấp hành. Khi đó, chủ phương tiện không nộp phạt thì sẽ không được đăng kiểm phương tiện trên phạm vi toàn quốc.

Trong khi đó, một lãnh đạo Phòng CSGT đường bộ - đường sắt Công an TP.Hà Nội cho biết nếu phương tiện dừng đậu không đúng quy định mà chủ phương tiện hoặc người điều khiển không có mặt tại hiện trường thì lực lượng chức năng tạm giữ phương tiện. Trước khi tạm giữ, tổ công tác lập biên bản xử lý vi phạm hành chính, có nhân chứng là chính quyền địa phương hoặc hai nhân chứng trực tiếp ký vào biên

bản vi phạm đó; lập biên bản niêm phong tình trạng của phương tiện (niêm phong cốp xe, các cánh cửa xe, nắp capo...) tại thời điểm đó... Sau đó, phương tiện được xe cẩu chuyên dụng đưa về trụ sở công an hoặc nơi tạm giữ phương tiện theo quy định. Cơ quan chức năng sẽ tra cứu thông tin liên quan rồi viết giấy mời gửi chủ phương tiện tới làm việc và ra quyết định xử phạt. (Nguyễn Tú - Minh Sang

Số 42

<http://www.baomoi.com/cau-xe-khoa-banh-thao-bien-kiem-soat-co-nen-ap-dung-tren-ca-nuoc/c/21236818.epi>

Cầu xe, khóa bánh, tháo biển kiểm soát: Có nên áp dụng trên cả nước?

Người Đưa Tin 03/01/2017 09:13 GMT+7

Đại tá Trần Sơn cho rằng, áp dụng chế tài khóa bánh, cầu xe, tháo biển kiểm soát xe ô tô dừng, đỗ trái phép là cần thiết và cần áp dụng rộng rãi tại các thành phố lớn để giảm ùn tắc giao thông.

UBND TP.HCM vừa ban hành chỉ thị về thực hiện công tác quản lý, sử dụng lòng lề đường, vỉa hè trên địa bàn TP. Theo đó, UBND TP yêu cầu Công an TP tổ chức kiểm tra, rà soát và có biện pháp giải quyết tình trạng ô tô dừng đỗ không đúng nơi quy định, nhất là tại khu vực trung tâm TP.

Đáng chú ý, giao Công an TP nghiên cứu, đề xuất quy định về bổ sung một số hình thức chế tài xử lý vi phạm dừng đỗ trái phép như cầu xe, khóa bánh xe, tháo biển kiểm soát bên cạnh việc xử phạt qua hình ảnh hoặc thông qua công tác đăng kiểm phương tiện.



Lực lượng chức năng xử lý xe vi phạm.

Xung quanh đề xuất này, PV báo điện tử Người Đưa Tin có cuộc trao đổi với Đại tá Trần Sơn, nguyên Phó trưởng Phòng Hướng dẫn luật, điều tra, xử lý tai nạn giao thông (Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an).

Thưa ông, đề xuất xử lý ô tô vi phạm dừng đỗ trái phép như cẩu xe, khóa bánh xe, tháo biển kiểm soát có phù hợp với quy định hiện hành?

Trước tiên, tôi ủng hộ đề xuất với các biện pháp, chế tài mạnh đối với những trường hợp ô tô dừng, đỗ không đúng nơi quy định.

Đề xuất trên hoàn toàn phù hợp với các quy định hiện hành. Trong xử lý vi phạm hành chính về lĩnh vực giao thông đường bộ, chế tài của từng hành vi đã được quy định tại nghị định 46 của Chính phủ.

Trong đó, quy định rất rõ từ phạt tiền, yêu cầu buộc chủ phương tiện phải dừng hành vi vi phạm, tước giấy phép lái xe, tạm giữ phương tiện...

Bởi vậy, việc áp dụng các biện pháp cần thiết đối với phương tiện dừng đỗ xe trái phép sẽ giảm được ùn tắc giao thông.

Việc ô tô dừng, đỗ trái phép đã quy định trong xử lý vi phạm hành chính về lĩnh vực giao thông đường bộ, nhưng tình trạng này vẫn diễn ra hàng ngày gây tắc đường, bức xúc dư luận, thưa ông?

Từ trước đến nay, các cơ quan chức năng rất khó xử lý việc ô tô dừng đỗ trái phép, có thể liên quan đến lợi ích nhóm nên chưa vào cuộc kiên quyết. Bởi vậy, nếu muốn lập lại kỷ cương, kiên quyết trả lại sự thông thoáng cho đường phố thì phải áp dụng những biện pháp mạnh.

Việc dừng đỗ trái phép có thể có lợi cho một nhóm người, tiện lợi cho một ít người, nhưng gây cản trở đối với rất nhiều người thì cơ quan chức năng phải kiên quyết đấu tranh.

Như tôi đã nói, xử lý vi phạm hành chính về lĩnh vực giao thông đường bộ chúng ta đã quy định về việc dừng, đỗ xe trái quy định sẽ bị xử lý ra sao. Nhưng tình trạng này vẫn còn diễn ra phổ biến, phần vì lực lượng còn mỏng, phần vì thiếu các chế tài xử lý đủ mạnh.

Theo ông đề xuất trên được thông qua thì việc thực hiện đề xuất có khó khăn gì?

Thực tế, khi ô tô dừng đỗ sai quy định, lực lượng chức năng rất khó xử lý bởi chủ xe đã khóa cửa rồi bỏ đi.

Để xử lý kiên quyết, cơ quan chức năng cần phải có kế hoạch chuyên đề để chuẩn bị về mặt lực lượng, xe cộ, bãi để phương tiện tạm giữ.

Trước tình trạng ùn tắc giao thông mỗi ngày gây thiệt hại rất lớn về mặt kinh tế, môi trường, cảnh quan đô thị... biện pháp mạnh này sẽ góp phần đáng kể nhằm giảm ùn tắc giao thông tại TP.HCM.



Khóa bánh ô tô, cầu xe, tháo biển kiểm soát xe ô tô dừng, đỗ không đúng nơi quy định đang vấp phải những ý kiến trái chiều.

Đề xuất trên được thông qua áp dụng vào thực tế, liệu có nảy sinh tiêu cực, thưa ông?

Đúng vậy. Điều quan trọng người thực hiện phải công khai minh bạch, thậm chí cho phép người dân giám sát việc thực hiện xem có đúng quy trình hay không, có như vậy mới tránh được tiêu cực.

Ví như trong trường hợp lực lượng chức năng chuẩn bị cầu xe do dừng đỗ vi phạm thì có người đứng ra xin xỏ sau đó lại được bỏ qua. Bởi vậy, trong quá trình thực hiện cũng cần phải tránh tiêu cực, minh bạch, đúng quy định thì đề xuất trên mới có tác dụng giảm ùn tắc giao thông.

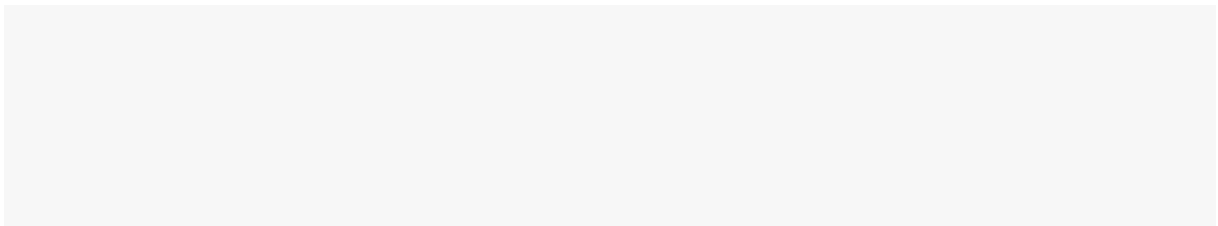
Vậy, ngoài TP.HCM áp dụng biện pháp trên thì các thành phố lớn khác có cần thiết áp dụng?

Đề xuất này không chỉ áp dụng tại TP.HCM mà các thành phố, đô thị lớn như TP.Hà Nội, Đà Nẵng... cũng nên áp dụng.

Thực tế, không chỉ TP.HCM mà Hà Nội và nhiều thành phố, đô thị khác cũng đang đối mặt với giao thông ùn tắc.

Cứ tuyên truyền mãi mà không nghe thì phải sử dụng các biện pháp, chế tài cứng rắn hơn. Làm như vậy, các chủ phương tiện mới hiểu và phải tính toán làm sao lợi ích cá nhân không trái với lợi ích cộng đồng.

Xin cảm ơn ông!



**BỘ GIAO
THÔNG VẬN TẢI**

Số: 3446/QĐ-
BGTVT

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Hà Nội, ngày 04 tháng 11 năm 2016

QUYẾT ĐỊNH

**PHÊ DUYỆT ĐỀ ÁN NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH
CÔNG CỘNG BẰNG XE BUÝT ĐẾN NĂM 2020**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13/11/2008;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh Chiến lược giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/03/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 08/03/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt; Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Vận tải,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Đề án Nâng cao chất lượng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đến năm 2020, với những nội dung chủ yếu sau đây:

I. QUAN ĐIỂM

1. Nâng cao chất lượng vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) bằng xe buýt theo hướng tiện nghi, an toàn, nhanh chóng với chi phí hợp lý nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.
2. Đảm bảo tính kết nối của VTHKCC bằng xe buýt với các loại hình vận tải hành khách khác và các đầu mối vận tải. Tái cơ cấu mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt theo hướng mở rộng phạm vi phục vụ, giảm hệ số trùng tuyến và phân loại chức năng phục vụ từng loại tuyến cụ thể.
3. Hình thành các tuyến VTHKCC bằng xe buýt để thay thế các tuyến vận tải hành khách tuyến cố định (nội tỉnh, liên tỉnh).
4. Phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt tại các địa phương theo hướng đảm bảo trật tự, an toàn giao thông, hạn chế ùn tắc giao thông và bảo vệ môi trường.

II. MỤC TIÊU

1. Đảm bảo 100% các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có quy hoạch và hoạt động VTHKCC bằng xe buýt để phục vụ nhu cầu đi lại của người dân.

2. Tăng cường tỷ lệ đảm nhận của VTHKCC bằng xe buýt, trong đó tỷ lệ đáp ứng nhu cầu của người dân: Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đạt từ 10% ÷ 15%; các thành phố Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ đạt từ 5% ÷ 10%; các tỉnh, thành phố còn lại đạt từ 1% ÷ 5%. **(Theo báo đầu tư số 8 (3147) ngày 18/1/2017 thì tốc độ di cư tự do về Hà Nội năm 2016 khoảng 1,9%, chưa kể nhu cầu tăng phương tiện cá nhân hàng năm của những người dân hiện có do thu nhập hàng năm càng tăng.)**

3. Đẩy mạnh áp dụng khoa học công nghệ trong quản lý, điều hành, khai thác hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

III. GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG VTHKCC BẰNG XE BUÝT ĐẾN NĂM 2020

1. Tăng cường khả năng tiếp cận của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt

a) Điều chỉnh mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt tại các tỉnh, thành phố theo hướng mở rộng phạm vi phục vụ. Ưu tiên đầu tư các tuyến buýt chuyên biệt phục vụ nhu cầu đi lại đặc thù (buýt kết nối sân bay, buýt bến nổi bến, buýt du lịch, mini buýt v.v...). Đảm bảo mật độ bao phủ của mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt đạt tiêu chí trong phạm vi 500 m người dân có thể tiếp cận sử dụng xe buýt (đạt tỷ lệ khoảng 70% tại khu vực trung tâm thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và khoảng 40% tại khu vực trung tâm các thành phố Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ).

b) Tiếp tục hoàn thiện mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt tại các tỉnh, thành phố, đảm bảo phát triển đồng bộ các tuyến xe buýt xuyên tâm, xe buýt vành đai, xe mini buýt thực hiện chức năng gom khách, xe buýt chuyên chở học sinh, sinh viên...

c) Nghiên cứu thí điểm triển khai một số tuyến VTHKCC bằng xe buýt có hành trình đi qua chuỗi các đô thị thuộc các tỉnh lân cận kết nối với thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để có thể thay thế các tuyến vận tải hành khách cố định (nội tỉnh, liên tỉnh).

d) Đảm bảo 100% các cảng hàng không có tuyến xe buýt kết nối với trung tâm tỉnh, thành phố; các nhà ga, bến xe khách loại II trở lên đều có tuyến xe buýt kết nối.

đ) Hình thành hệ thống điểm trung chuyển tại các đô thị lớn đảm bảo kết nối giữa đường vành đai với các trục hướng tâm và kết nối giữa hệ thống đường sắt đô thị với mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt.

e) Đa dạng hóa đoàn phương tiện phù hợp với tính chất của tuyến buýt và điều kiện kết cấu hạ tầng của từng tỉnh, thành phố (BRT, xe buýt điện, mini buýt v.v...).

g) Nâng cao khả năng tiếp cận của mọi đối tượng hành khách (bao gồm cả người khuyết tật) tại khu vực các điểm dừng, nhà chờ, điểm trung chuyển, điểm đầu cuối xe buýt thông qua hệ thống giao thông ưu tiên như đèn tín hiệu ưu tiên, biển báo, cầu bộ hành, bến, bãi trông giữ phương tiện cá nhân...

2. Tăng cường thông tin hoạt động VTHKCC bằng xe buýt

a) Đảm bảo 100% các tỉnh, thành phố có xe buýt hoạt động đều có website cung cấp các thông tin về hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

b) Tăng cường lắp đặt bảng điện tử, hệ thống cung cấp thông tin trực tuyến trên xe buýt, tại các điểm đầu cuối, điểm trung chuyển và nhà chờ xe buýt.

c) Phát triển ứng dụng phần mềm dành cho người sử dụng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt có khả năng sử dụng trên nhiều thiết bị (máy tính, điện thoại, máy tính bảng v.v...).

d) Khuyến khích các đơn vị kinh doanh vận tải xây dựng chương trình nhận diện thương hiệu xe buýt (màu sơn phương tiện, logo, đồng phục v.v...).

3. Hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt

a) Đảm bảo 100% các tỉnh, thành phố thực hiện hỗ trợ giá vé VTHKCC bằng xe buýt cho các đối tượng ưu tiên theo quy định.

b) Các tỉnh, thành phố có chính sách ưu tiên hỗ trợ cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt (trợ giá, hỗ trợ lãi suất đầu tư, đầu tư hạ tầng cho xe buýt...) phù hợp với khả năng ngân sách của địa phương.

c) Ưu tiên hỗ trợ đầu tư công nghệ trong triển khai hệ thống vé thông minh áp dụng cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

4. Nâng cao tính tiện nghi của dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt

a) Từng bước cơ cấu đoàn phương tiện theo hướng giảm tuổi đời bình quân, ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, đảm bảo tỷ lệ phương tiện hỗ trợ người khuyết tật.

b) Tổ chức giao thông theo hướng ưu tiên VTHKCC bằng xe buýt, BRT; giảm hệ số trùng tuyến; từng bước tăng vận tốc khai thác của xe buýt.

c) Bố trí thời gian hoạt động của VTHKCC bằng xe buýt phù hợp với tính chất hoạt động của mỗi tuyến buýt và nhu cầu đi lại của người dân theo từng khu vực đồng thời đảm bảo số chuyến xe buýt được vận hành theo đúng kế hoạch (đúng giờ, thời gian giãn cách),

d) Ứng dụng công nghệ vé thông minh có kết nối đa phương thức (đường sắt đô thị, BRT, taxi v.v...). Đa dạng hóa hình thức bán vé (trực tiếp, Online, qua điện thoại...) và loại vé (vé lượt, vé tuyến, vé liên tuyến v.v...) phù hợp với nhu cầu của hành khách.

đ) Tăng số lượng phương tiện được trang bị internet không dây (wifi), hệ thống thông báo bằng âm thanh.

e) Tăng số lượng nhà chờ được lắp đặt tại các điểm dừng xe buýt.

5. Đảm bảo an ninh, an toàn giao thông

a) Đảm bảo 100% các điểm trung chuyển xe buýt được trang bị hệ thống camera giám sát, đồng thời tăng số lượng phương tiện được lắp đặt camera giám sát.

b) Thực hiện 100% lái xe, nhân viên phục vụ, đội ngũ quản lý được đào tạo, tập huấn xử lý các tình huống phát sinh (tai nạn, sự cố kỹ thuật, phòng chống khủng bố v.v...).

c) Tăng số lượng vịnh dừng xe buýt đảm bảo được tách làn giao thông khi dừng đón, trả khách.

6. Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

a) Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực quản lý, khai thác, vận hành VTHKCC bằng xe buýt. Xây dựng các chương trình đào tạo, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành VTHKCC bằng xe buýt.

b) Tổ chức tập huấn, hội thảo trao đổi kinh nghiệm, nâng cao trình độ chuyên môn của nguồn nhân lực phục vụ VTHKCC bằng xe buýt.

c) Thường xuyên tổ chức đào tạo, tập huấn cho lái xe, nhân viên bán vé, những người tiếp xúc trực tiếp với hành khách về kỹ năng, xử lý tình huống, văn hóa ứng xử, bảo quản phương tiện và thực hiện tiết kiệm nhiên liệu.

7. Tăng cường công tác quản lý

a) Xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đối với phương tiện, kết cấu hạ tầng và chất lượng VTHKCC bằng xe buýt.

b) Hình thành, hiện đại hóa cơ quan quản lý và điều hành hoạt động VTHKCC bằng xe buýt tại các đô thị lớn.

c) Áp dụng quản lý, theo dõi chất lượng VTHKCC bằng xe buýt thông qua hệ thống giám sát ứng dụng công nghệ hiện đại (camera, thiết bị giám sát hành trình) kết hợp tăng cường tiếp nhận phản ánh của khách hàng để kiểm tra, phát hiện và xử lý vi phạm.

d) Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát nhằm kiểm soát chất lượng phục vụ hành khách của xe buýt như: lộ trình, dừng đón trả khách đúng quy định, thời gian, chi phí, thái độ phục vụ...

đ) Thực hiện việc phê duyệt xây dựng khu đô thị, trung tâm thương mại phải gắn liền với việc bố trí xây dựng hạ tầng cho xe buýt.

IV. PHÂN CÔNG TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Các cơ quan trực thuộc Bộ Giao thông vận tải

a) Vụ Vận tải:

- Chủ trì, phối hợp với Vụ Pháp chế và các cơ quan, đơn vị và các Bộ ngành trong việc sửa đổi, bổ sung các Thông tư, Nghị định liên quan đến lĩnh vực VTHKCC bằng xe buýt;

- Chủ trì, phối hợp với Tổng cục Đường bộ Việt Nam hướng dẫn các Sở Giao thông vận tải trong công tác thực hiện các điều kiện kinh doanh và phát triển VTHKCC bằng xe buýt; hướng dẫn việc thực hiện các chính sách ưu đãi đối với VTHKCC bằng xe buýt theo quy định.

- Kiểm tra, đôn đốc các đơn vị thực hiện và báo cáo hàng năm việc thực hiện Đề án.

b) Vụ Khoa học - Công nghệ: chủ trì xây dựng và hoàn thiện các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

c) Vụ Kế hoạch - Đầu tư: tham mưu cho Bộ Giao thông vận tải trong việc huy động các nguồn vốn từ các tổ chức trong nước và nước ngoài để hỗ trợ các địa phương phát triển VTHKCC bằng xe buýt.

d) Tổng cục Đường bộ Việt Nam:

- Tăng cường công tác kiểm tra việc thực hiện các quy định trong hoạt động VTHBCCC bằng xe buýt.

- Rà soát, thống nhất việc bố trí các điểm dừng xe buýt trên tuyến quốc lộ đảm bảo đáp ứng yêu cầu của Đề án.

- Phối hợp với Vụ Khoa học - Công nghệ xây dựng hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

đ) Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải: phối hợp với Vụ Khoa học - Công nghệ xây dựng hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

2. Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

a) Tham mưu trình UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phê duyệt quy hoạch phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt theo Quyết định số **280/QĐ-TTg** ngày 8/3/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020.

b) Tăng cường công tác quản lý hoạt động VTHKCC bằng xe buýt; xây dựng kế hoạch và các biện pháp để thực hiện nâng cao chất lượng VTHKCC bằng xe buýt theo các giải pháp tại quyết định này, báo cáo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Bộ Giao thông vận tải.

c) Căn cứ điều kiện thực tế, xây dựng đề án sử dụng phương tiện đặc thù đưa vào hoạt động xe buýt đảm bảo kết nối cho các tuyến xe buýt chính, báo cáo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Bộ Giao thông vận tải để trình Thủ tướng Chính phủ xem xét cho áp dụng thực hiện.

d) Đề xuất kịp thời các chính sách khuyến khích, ưu đãi đối với hành khách đi lại bằng xe buýt và đơn vị hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt trên địa bàn trình Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phê duyệt.

đ) Tham mưu, đề xuất Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc phê duyệt đầu tư xây dựng khu đô thị, trung tâm thương mại phải đồng thời đầu tư hạ tầng cho xe buýt hoạt động.

3. Chế độ báo cáo thực hiện Đề án

a) Trước ngày 01/01/2017, các Sở Giao thông vận tải báo cáo kế hoạch thực hiện Đề án, gửi Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố.

b) Định kỳ tháng 12 hàng năm, các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ, các Sở Giao thông vận tải báo cáo kết quả thực hiện Đề án gửi Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 3. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục trưởng các Cục thuộc Bộ, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải, Giám đốc Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

BỘ TRƯỞNG

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- PTTg Trịnh Đình Dũng (để b/c)
- Ủy ban ATGT Quốc gia;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các bộ: KH&ĐT, Tài chính, KH&CN;
- UBND các tỉnh, thành phố;
- Các Thứ trưởng;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Báo Giao thông;
- Lưu: VT, Vtải (5b).

Trương Quang Nghĩa

Số 44

<http://www.baomoi.com/xe-o-to-vao-trung-tam-tp-hcm-se-nop-phi-the-nao/c/21139951.epi>

Xe ô tô vào trung tâm TP.HCM sẽ nộp phí thế nào?

Người Đưa Tin 21/12/2016 18:45 GMT+7 8 liên

Theo dự án của Công ty CP Công nghệ Tiên Phong (ITD) đề xuất, xe ô tô vào trung tâm TP.HCM sẽ bị thu phí với mức từ 30.000 - 50.000 đồng/lượt tùy xe.

Sở GTVT Hà Nội sẽ phối hợp với Viện Chiến lược và phát triển GTVT (Bộ GTVT) xây dựng đề án: “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn TP Hà Nội”. Trong đó, có giải pháp thu phí ô tô vào trung tâm Hà Nội.

Trước đó, TP. HCM cũng đã đồng ý với việc thu phí ô tô khi vào trung tâm. Theo đó, 36 công thu phí tự động sẽ được xây trên các tuyến đường bao quanh quận 1, 3 và vùng giáp ranh với quận 5, 10. Tại cổng sẽ lắp các thiết bị tính phí và camera chuyên dụng để nhận dạng các loại xe.

Dự kiến mức thu phí ô tô từ 30.000 - 50.000 đồng/lượt xe (tùy loại ô tô, xe tải, xe chở khách nhỏ hoặc lớn), không thu phí đối với xe buýt và xe công vụ. Tổng mức đầu tư dự kiến là 1.200 tỷ đồng. Việc thu phí sẽ được thực hiện từ 6h-20h hàng ngày.

Các ô tô khi vào trung tâm thành phố sẽ phải lắp thiết bị nộp phí. Thiết bị này tương thích với thiết bị thu phí tự động mà Bộ GTVT sẽ yêu cầu các xe ô tô trang bị để qua các trạm thu phí không dừng trên các trạm thu phí sắp tới.



Theo dự kiến, ô tô vào nội thành sẽ phải nộp phí (ảnh: T/T)

Trao đổi với PV Người Đưa Tin, ông Lâm Thiếu Quân, Giám đốc ITD cho biết, UBND TP.HCM chấp thuận đề xuất của ITD về dự án tổ chức thu phí ô tô vào khu trung tâm vào năm 2010. Hai năm sau đề án chính thức được trình UBND TP.HCM nhưng sau nhiều cuộc họp thì đề án bị ngưng.

Nhằm kéo giảm ùn tắc trên địa bàn thành phố, Sở GTVT TP đã làm việc với IDC nhằm tái khởi động lại dự án này và đề xuất triển khai trong năm 2017. Theo đề án, việc thu phí ô tô vào trung tâm TP.HCM hoàn toàn sử dụng công nghệ tự động không dừng.

"Mục tiêu của dự án này làm giảm ùn tắc giao thông cho khu vực trung tâm TP.. Do đó, việc thu phí sẽ thực hiện trong các giờ cao điểm, còn các giờ thấp điểm hoặc buổi tối có thể thu tượng trưng hoặc không thu", ông Quân nói.

Trong khi đó, trao đổi với PV, ông Ngô Hải Đường, Trưởng phòng Quản lý khai thác hạ tầng giao thông đường bộ, Sở GTVT TP.HCM cho biết, đề án này chưa nằm trong quy định của Chính phủ về việc thu phí ô tô vào trung tâm nên muốn triển khai thành phố phải báo cáo Trung ương. Nếu Trung ương đồng ý thì thành phố sẽ cân nhắc quyết định mức thu phí cho hợp lý.

Cũng theo ông Đường, việc triển khai đề án chắc chắn sẽ gặp nhiều khó khăn. “Ngoài những phản ứng từ phía người dân, dư luận, còn phải kể đến các khó khăn về mặt pháp lý, chế tài, giá vé,... Bên cạnh đó, còn nhiều vấn đề kh

Số 45

<http://www.baomoi.com/nen-dung-cong-nghe-nao-thu-phi-o-to-vao-noi-do/c/21157571.epi>

Nên dùng công nghệ nào thu phí ô tô vào nội đô?

Giao Thông 23/12/2016 16:57 GMT+7

Thu phí giao thông vào nội đô đang được hai thành phố lớn là Hà Nội và TP HCM tính toán để áp dụng trong thời gian tới.



Xe ô tô nối đuôi nhau ra, vào trung tâm TP Hà Nội (Chụp trên đường Giải Phóng đoạn gần bến xe Nước Ngầm). Ảnh: Khánh Linh.

Thu phí giao thông vào nội đô đang được hai thành phố lớn là Hà Nội và TP HCM tính toán để áp dụng trong thời gian tới. Vấn đề được nhiều người quan tâm là cách thức triển khai thế nào, công nghệ ra sao để đảm bảo hiệu quả, công bằng, không gây ùn tắc...

Xe ô tô cá nhân sẽ được cấp một thẻ hoặc miếng OBU

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Vũ Văn Viện, Giám đốc Sở GTVT Hà Nội khẳng định, hạn chế phương tiện giao thông cá nhân là giải pháp tiên quyết để giảm **ùn tắc giao thông**. Thành phố sẽ áp dụng cả biện pháp hành chính lẫn kinh tế bằng việc thu phí để hạn chế phương tiện giao thông cá nhân vào những nơi hạ tầng giao thông không đáp ứng được, dễ gây ùn tắc giao thông. “Khi thu phí trên tuyến đường nội đô, các chủ phương tiện sẽ cân nhắc có quyết định đi vào tuyến đường đó hay chọn

tuyến khác không mất phí. Từ đó, sẽ kéo giãn được lượng phương tiện lưu thông trong nội đô, ùn tắc giao thông sẽ giảm”, ông Viện nói. **(Ý kiến độc giả: Thu phí để hạn chế phương tiện cá nhân là điều bình thường, còn thu phí để người dân chọn đường khác thì lại là vấn đề khác:**

-Các thành phố lớn hiện nay đã có phần mềm để người dân nhận biết những con đường nào, khu vực nào đang ùn tắc để lựa chọn hướng di chuyển, có cần phải dùng giải pháp này hay không?.

-Nếu người dân sợ thu phí để đi đường khác thì mức thu như thế nào để điều tiết được lượng xe đi lại, nếu cao quá thì có thể những đường thu phí ít người đi, quảng đường người dân phải lựa chọn có thể dài hơn (có thể nhiều khả năng đường sẽ hẹp hơn, tốc độ lưu chuyển chậm hơn) đồng nghĩa là lượng xe lưu thông trên đường nhiều hơn trước, đường không thu phí có thể bị tắc đường, cần có các tính toán, cân nhắc.

-Vừa qua trên đường quốc lộ đặt các trạm thu phí mới, phản ứng của người dân chúng ta đã thấy, với xe con mức thu mới chỉ từ 25.000- 35.000 đồng/lượt. Nếu một thành phố tự nhiên có đến vài chục điểm thu phí mới hình thành đảo lộn cuộc sống của những người dân với mức thu dự kiến 40.000- 60.000 đồng/lượt {xe con dự kiến 30.000 đồng/lượt} được áp dụng với những người chỉ sống cách nhau qua ranh giới đặt trạm. Cần phải có chuyên gia tâm lý nghiên cứu phản ứng của người dân như thế nào?. Liệu với trình độ hiểu biết hạn chế của người dân như hiện nay thì phải cần bao nhiêu bảo vệ để đề phòng các trạm này bị phá hoại,...

TQ)

Tương tự, Đề án **thu phí ô tô** vào trung tâm cũng được UBND TP HCM chấp thuận từ năm 2012 và đang tính toán để triển khai trong thời gian tới. Theo đề án, việc thu phí ô tô vào trung tâm TP HCM hoàn toàn sử dụng công nghệ tự động không dừng. Các vị trí thu phí sẽ lắp camera chuyên dụng để nhận dạng các loại xe ô tô.

Trao đổi với Báo Giao thông về vấn đề công nghệ triển khai thu phí liệu có khả thi, nhiều chuyên gia giao thông cho rằng, hoàn toàn có thể làm được. Thực tế nhiều nước trên thế giới đã thực hiện giải pháp thu phí giao thông lưu hành trong thành phố. Ông Lâm Thiếu Quân, Tổng giám đốc Công ty CP Công nghệ Tiên Phong (ITD) cho rằng, nên thu phí theo khu vực và sau đó thu theo những tuyến đang bị ùn tắc như một số nước đã làm. Ví như làn xe buýt nhanh chẳng hạn, nếu xe nào có đóng phí có thể được phép lưu thông trong làn của xe buýt nhanh để được đi nhanh hơn. Còn ai không đóng phí phải đi làn ngoài chậm hơn. Như vậy, vừa có làn riêng cho xe buýt, vừa thu được phí để tái đầu tư hạ tầng công cộng.

Về công nghệ áp dụng, theo ông Quân, hệ thống thu phí không dừng sắp áp dụng rộng rãi trên cả nước. Công nghệ này hoàn toàn có thể áp dụng để **thu phí trong nội đô**. Vấn đề hiện nay là tính pháp lý, bởi trong quy định hiện nay chưa có loại phí chống ùn tắc giao thông. Khi áp dụng thu phí, về nguyên tắc người dân muốn đi vào trung tâm sẽ phải đi bằng các phương tiện công cộng. Dần dần các khu dân cư, trường học, công sở... sẽ phải đẩy ra ngoài nội đô vì nếu xe đi vào nội đô sẽ phải mất chi phí.

“Hiện trên thế giới, công nghệ thu phí này đã được áp dụng rộng rãi. Đối với đô thị ở ta trước đây, tôi đã từng đề xuất thu mức 40.000 - 60.000 đồng/lượt là phù hợp”, ông Quân cho hay.

Một lãnh đạo Phòng kinh doanh Công ty ITD cũng cho biết, khi áp dụng quy định thu phí vào nội đô, mỗi xe ô tô cá nhân sẽ được cấp một thẻ hoặc miếng OBU và dán trên kính xe để tương tác giữa xe và thiết bị đầu đọc trang bị trên đường, thiết bị sẽ tự động trừ tiền trong tài khoản của chủ xe tùy theo tuyến đường, khoảng cách di chuyển.

Ai đi nhiều thu nhiều, ai đi ít thu ít

Đồng tình với việc thu phí phương tiện vào nội đô, ông Trương Gia Bình, Chủ tịch HĐQT Công ty CP FPT cho rằng, rất nhiều nước trên thế giới đã làm, trong đó có Singapore. Theo đó, khi xe đi vào tuyến đường có thu phí sẽ tự động bị thu tiền trên cơ sở mức phí được niêm yết. Do đó, không phải bất cứ ai cũng có thể đi được khắp thành phố của Singapore. Thậm chí, họ thu phí theo giờ. Có những thời điểm trong ngày mức phí rất cao, nên người dân không dám sử dụng phương tiện cá nhân, mà chuyển sang phương tiện công cộng. “Như vậy, ở đây chỉ có hai lựa chọn. Một là, chấp nhận tắc đường mấy tiếng, hai là, phải có giải pháp để chống tắc đường. Và một trong những giải pháp là thu phí đi trên đường. Ai đi nhiều thu nhiều, ai đi ít thu ít sẽ rất công bằng”, ông Bình nói.

Cũng liên quan đến vấn đề này, ông Lê Đỗ Mười, Phó viện trưởng Viện Chiến lược và phát triển GTVT (Bộ GTVT) cũng khẳng định, Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn TP Hà Nội” do Sở GTVT Hà Nội cùng Viện Chiến lược và phát triển GTVT đang xây dựng cũng đã đề cập các giải pháp thu phí ô tô vào trung tâm Hà Nội. “Hà Nội đang nghiên cứu xem sẽ thu phí (ô tô) từ vành đai 3 trở vào hay chỉ thu từ vành đai 2. Tuy nhiên, tất cả vẫn chỉ đang ở giai đoạn sơ thảo. Khi đề án được phê duyệt, sẽ tính toán cụ thể áp dụng công nghệ nào cho phù hợp”, ông Mười nói.

Số 46

<http://www.baomoi.com/tranh-cai-de-an-thu-phi-oto-vao-trung-tam-sai-gon/c/21155402.epi>

Tranh cãi đề án thu phí ô tô vào trung tâm Sài Gòn

Khám Phá 23/12/2016 12:08 GMT+7

"Gia đình tôi ở quận 3, kinh doanh mặt hàng ăn uống nên ra vào nội đô mỗi ngày 3-4 lần. Nếu TP áp dụng đề án này thì tôi phải tốn thêm một khoản phí không nhỏ", một người dân nói.

Câu chuyện Sở Giao thông vận tải (GTVT) TP.HCM họp bàn tái khởi động dự án thu phí ô tô vào trung tâm TP đang thu hút sự quan tâm của bạn đọc, có người tán thành nhưng không ít người quan ngại.

Chuyên gia băn khoăn

Trao đổi với Zing.vn, TS Phạm Sanh (giảng viên ĐH GTVT TP.HCM), cho biết cách đây 4 năm Sở GTVT đã bàn luận, phản biện rất nhiều lần về dự án này nhưng không thể đưa vào áp dụng. Giờ dự án được nhắc trở lại thì TP cần xem lại các ý kiến phản biện từ 4 năm trước, so sánh 4 năm sau có gì mới về công nghệ, pháp lý và ý kiến của người dân.

Theo TS Phạm Sanh, muốn biết hiệu quả của giải pháp thu phí ô tô vào nội đô thì phải phụ thuộc vào số lượng, thống kê phân loại các loại xe ra vào khu vực nội thành mỗi ngày. Khi đó TP mới xét đến mức thu, chứ nếu thu ít quá người ta vẫn sử dụng xe cá nhân.



Khu vực nội đô được đề xuất thu phí ô tô nhằm giảm ùn tắc giao thông.

Ông Sanh cũng đề cập thêm câu chuyện nếu không đi xe ô tô thì TP có phương tiện công cộng có đủ sức hút chưa? Vì nếu chi phí những phương tiện này cao hoặc không thu hút, người dân vẫn chấp nhận đóng phí để đi ô tô vào khu nội thành.

“Đề xuất nào cũng phải suy nghĩ, tính toán kỹ. TP cần phải chọn nhà đầu tư phù hợp, kiểm tra công nghệ, thiết kế, giá thành... Hiện nhiều nước áp dụng giải pháp này thành công như Singapore nhưng Mỹ và Hong Kong lại thất bại”, TS Phạm Sanh nhấn mạnh.

Còn ông Võ Kim Cương (nguyên Phó kiến trúc sư trưởng TP.HCM) cho rằng nếu dự án thu phí ô tô thành công sẽ hạn chế bớt lượng xe ra vào các quận trung tâm TP,

góp phần kéo giảm ùn tắc giao thông hiệu quả. Mặc dù vậy, TP phải có nhìn nhận tổng quát hơn về dự án có ảnh hưởng đến kinh tế, văn hóa, xã hội hay không?

Bên cạnh đó, chúng ta đừng quá rập khuôn các phương án chống ùn tắc ở nước ngoài. Thực tế, mỗi quốc gia có một đặc điểm văn hóa, xã hội riêng. Những phương pháp thành công ở nước ngoài chưa hẳn phù hợp với tình hình Việt Nam. Nếu áp dụng không hợp lý thì dễ khiến ùn tắc nặng nề hơn.

Người dân, doanh nghiệp phản ứng

Hầu hết người dân và doanh nghiệp đều không hài lòng trước dự án thu phí ô tô vào khu vực nội thành Sài Gòn. Người dân cho rằng hiện họ đang phải “gánh” rất nhiều loại phí nên việc phải đóng thêm khoản phí ra vào nội thành này sẽ ảnh hưởng đến cuộc sống, kinh doanh.

Anh Lê Văn Đáng (quận 1, TP.HCM) chia sẻ: *“Gia đình tôi sống ở quận 3, kinh doanh mặt hàng ăn uống nên việc đi lại ra vào nội đô mỗi ngày 3-4 lần. Nếu TP áp dụng dự án này thì tôi phải tốn thêm một khoản phí, sẽ ảnh hưởng lớn đến cuộc sống, hoạt động kinh doanh của gia đình”*.



Kẹt xe đang là câu chuyện đau đầu nhất của người dân TP.HCM mỗi ngày. Ảnh: Lê Quân.

Anh Đáng cũng cho rằng giảm ùn tắc giao thông phải giải quyết những vấn đề lớn, cơ bản hơn như mở rộng đường, xây metro, phát triển đường trên cao chứ sao cứ làm theo kiểu “giải pháp tạm thời”. *“Nếu áp dụng thu phí, tôi mong TP sẽ có chính sách ưu tiên cho người dân sống trong khu vực nội đô”*, anh Đáng đề xuất.

Đồng quan điểm với anh Đáng, anh Nguyễn Đắc Huy (chủ doanh nghiệp chuyên phát nhanh ở quận Tân Bình) cho rằng dự án còn nhiều điều chưa hợp lý.

“Ùn tắc giao thông có nhiều nguyên nhân như cơ sở hạ tầng yếu kém, diện tích đường nhỏ, dân số tăng nhanh, ý thức tham gia giao thông của người dân chưa cao... Việc đưa dự án thu phí vào để giảm ùn tắc giao thông là giải pháp chưa hiệu quả, nếu làm không tốt thì ùn tắc vẫn kéo dài chứ không giảm được”, anh Huy nói.

Việc thu phí ô tô vào khu vực nội đô cũng khiến nhiều hãng taxi trên địa bàn TP lo lắng. “Hiện nay nhiều hãng taxi công nghệ cạnh tranh, giá cước các hãng cạnh tranh. Giờ nếu thu thêm phí ra vào nội đô nữa thì sẽ rất khó khăn cho các hãng. Mặt khác, giá tăng lên người dân cũng phản ứng”, anh Nguyễn Văn Nam, tài xế Taxi Vinasun cho biết.

Anh Nam chia sẻ thêm rằng nếu TP muốn giảm ô tô ra vào khu vực nội đô thì cần đầu tư mạnh hệ thống xe buýt thật tốt. Chứ như xe buýt hiện nay vừa cũ vừa chậm giờ thì người dân thường chọn đi xe cá nhân.

Sở GTVT TP.HCM vừa họp bàn với Công ty công nghệ Tiên Phong về thực hiện dự án thu phí ô tô ra vào khu vực nội đô TP.HCM. Theo đó, dự án đề xuất thu phí từ 30.000 - 50.000 đồng/ xe (tùy loại xe) khi ra vào khu vực nội đô.

Theo Sở GTVT đây là giải pháp góp phần giảm tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng trên địa bàn TP.HCM. Dự án sẽ được báo cáo với UBND TP.HCM trong thời gian tới nhằm sớm đưa vào áp dụng.

Số 47

<http://www.baomoi.com/so-giao-thong-ha-noi-muon-lay-long-duong-giu-xe-dai-han/c/21185433.epi>

Sở Giao thông Hà Nội muốn lấy lòng đường giữ xe dài hạn

Zing 27/12/2016 11:17 GMT+7

Học tập Philippines, Sở GTVT Hà Nội đề nghị UBND thành phố cho phép sử dụng lòng đường với thời gian từ 5 năm trở lên để làm điểm trông giữ xe.

Sáng 27/12, Sở GTVT Hà Nội đã tổ chức buổi làm việc về phương án thí điểm, ứng dụng công nghệ trong quản lý, điều hành các bến, điểm đỗ xe công cộng trên địa bàn Hà Nội. Phó giám đốc Sở GTVT Ngô Mạnh Tuấn khẳng định từ đầu năm tới, thành phố sẽ thí điểm thu phí trông giữ xe bằng phương pháp tự động ở quận Hoàn Kiếm.

Hiện, tất cả bến, điểm đỗ xe nói chung, quận Hoàn Kiếm nói riêng, đều áp dụng phương pháp quản lý và thu phí thủ công, gây khó khăn, chi phí quản lý lớn và thất thoát.



Ông Ngô Mạnh Tuấn, Phó giám đốc Sở GTVT Hà Nội. Ảnh: *Văn Chương*.

Cũng theo vị này, Sở GTVT đã cấp cho 8 đơn vị trông giữ xe trên địa bàn quận với tổng diện tích hơn 12.000 m². Đến đầu năm 2017, Sở không tiếp tục cấp phép thêm.

Ông Tuấn khẳng định: “Từ 1/7/2017, Sở GTVT sẽ đồng bộ thực hiện công nghệ quản lý, thu phí gửi xe bằng phương pháp thông minh trên địa bàn quận Hoàn Kiếm”.

Cũng theo ông, đầu tư theo hình thức BOT là hợp lý nhất. Mô hình này được nghiên cứu học tập từ Singapore và Philippines. Do thời gian thu hồi vốn dài, Sở đề nghị UBND Hà Nội cho phép sử dụng lòng đường với thời gian từ 5 năm trở lên.

Cũng tại buổi làm việc, nhiều câu hỏi được đặt ra về việc Hà Nội thí điểm trông giữ xe dưới lòng đường. Không ít người khẳng định việc giữ xe dưới lòng đường không hợp lý, bởi đường phố Hà Nội vốn nhỏ và thường xuyên ùn tắc giao thông. Việc cấp phép hàng loạt bãi đỗ xe dưới lòng đường sẽ gây ùn tắc cục bộ ở trên những tuyến phố quận Hoàn Kiếm.

Lãnh đạo Sở GTVT giải thích Sở chỉ có quyền cấp phép cho các công ty xây dựng bãi gửi xe tự động ở dưới lòng đường. Việc cấp phép trên vỉa hè thuộc thẩm quyền của UBND các quận.

Đại diện Sở Khoa học – Công nghệ Hà Nội đặt câu hỏi: “Tại sao chúng ta lại phải đi học Philippines để áp dụng công nghệ... trông giữ xe mà không phải là các nước tiên tiến, phát triển khác như Thái Lan, Trung Quốc...”.

Theo vị này, Hà Nội cũng nên học tập ngay các thành phố như TP.HCM, Đà Nẵng xem họ đã áp dụng phương pháp gì, có hiệu quả hay không. Bên cạnh đó, việc xây dựng các điểm trông giữ xe thông minh, đơn vị nào sẽ giám sát đề chống “thất thoát”.

Tăng phí đỗ ô tô trong nội ô TP.HCM

Giao Thông 21/12/2016 18:48 GMT+7 8 liên

Để giảm ùn tắc giao thông, sắp tới Sở GTVT sẽ điều chỉnh tăng phí đỗ ô tô trên địa bàn TP.



Hiện nay phí đỗ ô tô trên tuyến đường ở TP HCM chỉ có 5.000 đồng/lượt

Ngày 21/12, **Sở GTVT TP.HCM** cho biết, sắp tới sẽ điều chỉnh **tăng mức phí đậu ô tô** trên địa bàn TP. Đây là một trong những giải pháp nhằm giảm tình trạng ùn tắc giao thông trong khu vực trung tâm TP.

Theo Sở GTVT, hiện nay việc trông giữ xe ô tô trên một số tuyến đường trên địa bàn TP chỉ với mức 5.000 đồng/lượt và không khống chế thời gian. Trong khi tại các bãi đỗ xe, trung tâm cao ốc, **phí đỗ xe ô tô** từ 30.000 – 50.000 đồng và chỉ được đỗ xe theo giờ. Điều này dẫn đến tình trạng nhiều xe ô tô đem ra đường đỗ cả ngày, làm ảnh hưởng đến các phương tiện khác.

Để chấn chỉnh, sắp tới Sở sẽ triển khai quản lý các xe ô tô đỗ trên đường bằng cách ứng dụng công nghệ như gắn cảm ứng tại các vị trí đỗ xe hoặc lắp camera...

Đồng thời, Sở GTVT sẽ nghiên cứu sắp xếp lại các vị trí đỗ xe trên các tuyến đường trung tâm. Tại những vị trí đường hẹp, nhiều xe cộ không phù hợp thì Sở sẽ thu hồi biển được phép đỗ xe để trả lại đường thông hệ thoáng.

Trước đó, Sở GTVT TP.HCM cũng vừa công bố thông tin về đề xuất thu phí ô tô vào trung tâm TP.HCM và đã có buổi làm việc với Công ty Tiên Phong, đơn vị đề xuất thu phí ô tô vào nội đô.

Ông Ngô Hải Đường, Trưởng phòng Quản lý khai thác hạ tầng giao thông đường bộ, Sở GTVT TP HCM cho biết, dự án thu phí vào trung tâm TP.HCM đã có đề án từ năm 2012. Nhưng đến nay Sở GTVT mới đề nghị Công ty Tiên Phong bổ sung hoàn chỉnh đề án.

Theo ông Đường, việc triển khai đề án chắc chắn sẽ gặp nhiều khó khăn vì ngoài những phản ứng từ phía người dân, dư luận, còn phải kể đến các khó khăn về mặt pháp lý, giá vé, chế tài.

Phía Công ty Tiên Phong đề xuất mức thu phí ô tô từ 40.000 - 60.000 đồng/xe; Đối với xe du lịch là 30.000 đồng, 50.000 - 60.000 đồng với xe tải, xe khách... (đi vào, chiều ra không thu). Mức này có thể điều chỉnh tùy vào giờ cao điểm hay thấp điểm, không thu phí đối với xe buýt và xe công vụ.

Trong khi đó, **Hà Nội cũng đang nghiên cứu thu phí ô tô vào trung tâm**, thông tin trên được ông Lê Đỗ Mười, Phó viện trưởng Viện Chiến lược và phát triển GTVT (Bộ GTVT) khẳng định với PV Báo Giao thông hôm 20/12 vừa qua.

Cụ thể, theo ông Mười, Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn TP Hà Nội” mà Sở GTVT Hà Nội cùng Viện Chiến lược và phát triển GTVT đang xây dựng cũng đã đề cập các **giải pháp thu phí ô tô vào trung tâm Hà Nội**.

“Hà Nội đang nghiên cứu **xem sẽ thu (phí ô tô) từ vành đai 3** trở vào hay chỉ thu từ vành đai 2. Vấn đề thời gian áp dụng sao cho hợp lý, hiệu quả và khả thi nhất cũng đang được thành phố tính toán, cân nhắc”, ông Mười nói.

Số 49

<http://www.baomoi.com/da-nang-trinh-phuong-an-thu-phi-dau-do-xe-duoi-long-duong/c/21032636.epi>

Đà Nẵng trình phương án thu phí đậu đỗ xe dưới lòng đường

Giao Thông 08/12/2016 20:22 GMT+7 1 đăng lại 2 liên

Chiều 8/12, Chủ tịch UBND TP Đà Nẵng Huỳnh Đức Thơ cho biết đã trình Chính phủ phương án thu phí đậu đỗ xe dưới lòng đường.



Ô tô đậu đỗ tràn lòng đường là một trong những nguyên nhân gây ách tắc giao thông tại Đà Nẵng. Ảnh: Tấn Việt

Tiếp tục phiên chất vấn tại kỳ họp thứ 3 HĐND TP **Đà Nẵng** khóa IX, chiều 8/12, Chủ tịch UBND TP Đà Nẵng **Huỳnh Đức Thơ** đã trả lời các câu hỏi của ĐB HĐND.

Tại đây, ông Thơ nhận được nhiều phản ánh liên quan việc kẹt xe, **ùn tắc giao thông** giờ cao điểm mà trong đó có nguyên nhân do lượng phương tiện cá nhân tăng nhanh, ô tô đậu đỗ tràn dưới lòng đường hay việc thi công một số công trình buộc thành phố phải phân luồng lại giao thông tạm thời.

Lắng nghe ý kiến cử tri, **Chủ tịch Đà Nẵng** thừa nhận thành phố đang đối mặt thách thức rất lớn về hạ tầng giao thông, TTATGT. Đặc biệt khi Đà Nẵng hướng con số 2,5 triệu dân, vấn đề ATGT càng đặt ra cấp thiết hơn.

“Đà Nẵng đã có lộ trình cắt giảm phương tiện giao thông cá nhân. Nhưng nếu chúng ta không có phương tiện công cộng thay thế thì lộ trình này rất khó thực hiện. Để giảm ùn tắc giao thông, thời gian qua chúng ta cũng đã có giải pháp làm cầu, làm hầm, đậu đỗ ô tô ngày chẵn lẻ... và địa phương sẽ tiếp tục thực hiện nhiều giải pháp nữa” – ông Thơ nói và cho biết đã trình Chính phủ phương án **thu phí đậu đỗ ô tô dưới lòng lề đường**. Các xe càng đậu đỗ gần khu vực trung tâm thì phí càng cao.



Bên trên bãi đỗ xe ngầm duy nhất tại Đà Nẵng hiện nay.Ảnh: Tấn Việt

Theo người đứng đầu UBND TP Đà Nẵng, một đơn vị tư nhân xin làm bãi đỗ xe ngầm tại nút giao Ông Ích Khiêm – Đồng Đa (quận Hải Châu) và đã được thành phố cho phép triển khai.

Trước đó vào chiều 7/12, trong phần trả lời chất vấn của mình, Giám đốc Sở GTVT Đà Nẵng Lê Văn Trung cho biết sẽ đầu tư 3 bãi đỗ xe lớn trên địa bàn quận Sơn Trà để phục vụ các sự kiện, lễ hội thường xuyên diễn ra như Lễ hội pháo hoa quốc tế, APEC 2017...

Sở GTVT Đà Nẵng cũng đã đề xuất UBND TP cải tạo một số vịnh đỗ xe tại khu vực thông thoáng, tận dụng đất trống tại các dự án chủ đầu tư chưa triển khai thi công để đỗ xe tạm thời trong khi chờ những bãi đỗ xe được quy hoạch đưa vào sử dụng.

Số 50

<http://www.baomoi.com/ha-noi-nhin-thay-truoc-tham-hoa-nhung-chua-co-cach-thoat/c/21131811.epi>

'Hà Nội nhìn thấy trước thảm họa nhưng chưa có cách thoát

Bí thư Thành ủy Hà Nội Hoàng Trung Hải cho rằng thành phố đã nhìn thấy trước "thảm họa" nhưng không có cách nào thoát nếu thiếu tiền đầu tư.

Chiều 20/12, Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến về nghị định thay thế Nghị định số 123 và 112 của Chính phủ quy định về một số cơ chế tài chính, ngân sách đặc thù đối với Hà Nội.

Bí thư Thành ủy Hà Nội Hoàng Trung Hải cho biết 5 năm trước, Hà Nội tăng trưởng kinh tế bình quân hơn 9,2%, nhưng đầu tư vào hạ tầng chỉ 4%. Trong khi đó, việc di dân tự do của Hà Nội trung bình vẫn 1,4%, năm nay di dân tăng lên 1,9%.

"Tôi có báo cáo Bộ Chính trị là Hà Nội đang nhìn thấy thảm họa tiến dần phía mình mà không biết làm cách nào chạy thoát", Bí thư Hà Nội nói. Ông Hoàng Trung Hải phân tích lâu nay cứ phê phán Hà Nội xây nhà cao tầng nhưng không xây thì không có chỗ cho dân ở.

"Để giải quyết nạn ùn tắc giao thông, Hà Nội đã quy hoạch 8 tuyến tàu điện ngầm với chiều dài 300 km nhưng đến nay vẫn chưa làm được km nào. 100 tuyến xe buýt hiện nay thì có 73 tuyến phải trợ giá, mở ra 53 tuyến xe buýt trong thời gian tới phải tăng cường trợ giá vì người dân không đi", ông Hải lo ngại.



Bí thư Thành ủy Hà Nội Hoàng Trung Hải. Ảnh: *Bảo Lâm*.

Người đứng đầu Thành ủy Hà Nội đồng tình với những ý kiến của đại biểu Ủy ban Thường vụ Quốc hội, khi cho rằng Hà Nội cần được xem xét, đánh giá và có những giải pháp thật sự đặc thù, nếu ban hành nghị định không có cơ chế gì hơn để ưu đãi cho Thủ đô thì tốt nhất không nên ban hành.

Tuy nhiên, Bí thư Thành ủy Hà Nội cũng thấy rằng nghị định này vẫn có thể tạo ra một số cơ chế tạo điều kiện hơn cho Hà Nội phát triển.

"Một loạt dự án được Hà Nội đề nghị, trong đó có 8 tuyến tàu điện ngầm, mỗi tuyến khoảng 2 tỷ USD, hay các dự án ở báo cáo trước đây với tổng đầu tư lên tới 181.000 tỷ đồng, nếu Quốc hội không phê duyệt thì rất gay go. Quốc hội xem, duyệt cho dự án danh mục nào thì triển khai danh mục đó", ông Hải bày tỏ.

Trong khi đó, Bộ trưởng Tài chính Đinh Tiến Dũng cho biết vì cân đối ngân sách Trung ương rất khó khăn nên một số cơ chế đặc thù với Hà Nội cũng chưa thực hiện triệt để.

“Ngân sách Trung ương đến thời điểm này mới chỉ đạt hơn 83% kế hoạch. Trong vài năm tới tình hình vẫn rất khó khăn, khi lộ trình cắt giảm thuế quan, giá dầu như thế. Rất khó thường cho địa phương khi ngân sách trung ương hụt thu, không thể thường bằng tiền đi vay”, ông Dũng nói.

Sau khi nghe các ý kiến đại biểu, Phó chủ tịch Quốc hội Phùng Quốc Hiển cho hay ngân sách Trung ương hiện hết sức khó khăn. Ông đề nghị Chính phủ xây dựng nghị định phải bám sát Điều 74 Luật Ngân sách Nhà nước và Điều 21 Luật Thủ đô để giúp Hà Nội có lợi thế phát triển hơn.

<http://xahoithongtin.com.vn/o-to-xe-may/201701/tphcm-de-xuat-giu-300-ti-xu-phat-vi-pham-giao-thong-554633/>

TP.HCM đề xuất giữ 300 tỉ xử phạt vi phạm giao thông

21:04, Thứ Hai, 23/01/2017 (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.

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.U 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 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.

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 (Đông 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...

Số tiền cần đầu tư cho hạ tầng giao thông, trợ giá xe buýt... quá lớn, số tiền 300 tỷ cần để lại không phải là nhiều. Phí giao thông đường bộ áp dụng cho xe máy trong 3 năm của cả nước: năm 2013-2014 mỗi năm thu được khoảng 550 tỷ đồng, nửa đầu năm 2015 thu được khoảng 175 tỷ. Trong lúc qui định tùy theo từng địa phương, tùy từng loại xe máy mức thu phí giao thông khoảng từ 75.000 - 150.000 đồng/ chiếc. Tâm lý người dân khi phải đóng một khoản tiền 1 lần thì rất khó chấp nhận nhưng sự mất mát lớn hơn nhiều diễn ra mỗi lúc một ít thì có thể họ không nhận ra. Ví dụ: giả sử phương án hạn chế đầu xe máy trên vỉa hè, cho phép sử dụng một phần vỉa hè để trông giữ xe, mỗi lần gửi xe 3000 đồng, mỗi ngày bình quân gửi 1,5 lần, mỗi ngày phải chi 4500 đồng, mỗi tháng gần 100.000 đồng, mỗi năm mỗi xe máy phải chi khoảng 1 triệu đồng (lưu ý cách tính không phải sai nhưng đây chỉ là giả sử vì không phải ngày nào người dân cũng sử dụng xe máy), người dân vẫn chấp nhận. Trên một khía cạnh khác với số lượng trên 8,5 triệu xe máy tại TP Hồ Chí Minh, nếu một ngày có 6 triệu xe lưu thông trên đường, trong đó có 5 triệu xe giữ tại các vỉa hè công cộng, mỗi lần gửi phí thuê mặt bằng là 1000 đồng (trong tổng số tiền gửi xe là 3000 đồng/lần gửi), mỗi ngày ngân sách thu được (5 triệu xe x 1000đ x 1,5 lần gửi) khoảng 7,5 tỷ đồng, mỗi năm thu về trên dưới 2000 tỷ đồng, nếu sau này thu phí ùn tắc giao thông xe máy thông qua các bãi giữ xe bất kể là bãi xe của tư nhân hay thuê lại của nhà nước thì với 6 triệu xe lưu thông hàng ngày nếu thu bình quân 1000 đồng/ chiếc /ngày thì mỗi ngày ngân sách thu 6 tỷ, nếu cần hạn chế xe máy để chuyển người dân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng tăng mức phí ví dụ lên 2000 đồng/chiếc/ngày mức thu sẽ là 12 tỷ đồng/ngày, mỗi năm ngân sách thu về trên 3500 tỷ đồng. Phương pháp thu phí ùn tắc: nếu có giải pháp thu tự động, nhà nước có thể quản lý được số lượng lượt xe gửi thì thu theo lần gửi, nếu chưa có thì thu theo diện tích giữ xe và theo từng vùng. Chúng ta không sợ phải quản lý giá giữ xe tăng như hiện nay vì diện tích lề đường rất nhiều, người dân thấy có lợi nhuận thì cứ thoải mái đầu thầu để trông giữ xe {có ý kiến phản biện rằng lề đường dành cho người đi bộ nhưng thực tế hiện nay nếu không cho người dân dựng xe trên lề đường thì họ cũng để, thậm chí theo ngầm định các nhà mặt phố coi lề đường thuộc phạm vi chiều ngang của nhà mình đương nhiên thuộc quyền sử dụng riêng, trong lúc nhà nước không thể thu được phí. Có ý kiến cho người dân đã phải đóng góp quá nhiều thu như vậy là quá sức dân nhưng nhà nước không có tiền để đầu tư, ùn tắc giao thông tại Thành phố khoảng 1 tỷ USD/ năm tức là trên 22.600 tỷ đồng, thiệt hại này chủ yếu thuộc về người dân và nếu không thể giải quyết vấn nạn ùn tắc thì thiệt hại sẽ tăng

lên như thế nào, thời gian sẽ kéo dài như thế nào, nếu các nhà kinh tế vào cuộc tính toán thì sẽ có bài toán giải đáp}.

Về xe ô tô: Để hạn chế mua sắm xe, nếu áp dụng như Singapore, Trung quốc... về phí đăng ký, quyền mua, bốc thăm được mua,... có lẽ thời điểm này chưa phù hợp với Việt nam. Hà nội tăng lệ phí đăng ký xe 20 triệu, nếu tính xe lưu hành trong vòng 15 năm thì mỗi năm chịu chưa đến 1,4 triệu. Mức này cũng thấp hơn nhiều so với thời gian tới xe nhập từ các nước Asean với mức thuế giảm, chi phí mua xe giảm. Nhưng nếu nhà nước qui định các phí ùn tắc giao thông, phí đậu xe cao thì sẽ hạn chế rất nhiều. Giả sử phí ùn tắc giao thông khoảng 20.000 đồng/ giờ lưu thông trên đường, mỗi ngày lưu thông bình quân 1 giờ, như thành Phố Hồ Chí Minh có hơn 550.000 xe ô tô, mỗi ngày có 400.000 xe lưu thông, như vậy mỗi ngày sẽ thu 8 tỷ đồng, mỗi năm thu khoảng 2400 tỷ. Trong số 400.000 xe lưu hành có 150.000 xe không có chỗ đỗ riêng, phải đỗ trên lòng đường. Phí đỗ xe trung bình 50.000 đồng/ngày {mức thu cao hay thấp phụ thuộc vào mong muốn hạn chế phương tiện cá nhân, con số ở đây chỉ là giả dụ} mỗi ngày ngân sách thu về 7,5 tỷ đồng mỗi năm thu về trên 2000 tỷ đồng.... Mỗi khoản mỗi ít nhưng cộng lại sẽ lớn đủ để hạn chế xe cá nhân, có một khoản tiền để bổ sung nâng cấp hạ tầng giao thông, hỗ trợ người nghèo sử dụng phương tiện giao thông công cộng. (điều tiết từ người giàu cho người nghèo, càng về lâu dài mức các mức phí càng tăng nên mức thu qua các năm có thể không giảm, nhà nước có tiền để làm vốn đối ứng khi vay vốn từ các nhà tài trợ nước ngoài để đầu tư hạ tầng).

Có nhiều giải pháp để hạn chế phương tiện giao thông cá nhân của nhiều nước được áp dụng, nhưng với những công nghệ mới, điều kiện kinh tế khác, hậu quả của lịch sử phát triển xe máy,... nên Việt nam có thể cần áp dụng các giải pháp phù hợp.)

Số 51

[http://www.baomoi.com/paris-lo-diem-yeu-ha-tang-giao-thong-cong-](http://www.baomoi.com/paris-lo-diem-yeu-ha-tang-giao-thong-cong-cong/c/21068411.epi)

[cong/c/21068411.epi](http://www.baomoi.com/paris-lo-diem-yeu-ha-tang-giao-thong-cong-cong/c/21068411.epi)

Paris lộ điểm yếu hạ tầng giao thông công cộng

Giao Thông 13/12/2016 14:05 GMT+7

hính quyền Thủ đô Paris, Pháp sử dụng biện pháp khẩn cấp - cấm ô tô theo biển chắn lẻ trong ba ngày.



Cảnh sát Pháp kiểm tra giấy tờ của phương tiện vi phạm lệnh cấm.

Tuần qua, chính quyền Thủ đô Paris, Pháp sử dụng biện pháp khẩn cấp - cấm ô tô theo biển chắn lẻ trong ba ngày để cắt giảm ngay lập tức một nửa số phương tiện cá nhân, cải thiện tình hình ô nhiễm môi trường tồi tệ nhất trong 10 năm trở lại đây.

Miễn phí phương tiện công cộng

Cấm phương tiện giao thông theo biển chắn/lẻ trong ba ngày 6 - 8/12 vừa qua là lần thứ 4 Thủ đô Paris áp dụng quy định khẩn cấp này; nhưng là lần đầu tiên kéo dài trong nhiều ngày liên tiếp từ 5h30 sáng đến nửa đêm. Theo đó, ngày đầu tiên, các ô tô có biển số đăng ký chắn được phép di chuyển, ngày tiếp theo cho phép biển lẻ **lưu thông** và ngày cuối cùng dành cho biển số chắn. Quy định được áp dụng với tất cả phương tiện trừ các xe lai điện hoặc chạy bằng điện, xe chở trên ba người, các phương tiện khẩn cấp, chở thực phẩm và xe nước ngoài.

Để chuẩn bị cho lệnh cấm, trong ba ngày áp dụng, giới chức miễn phí trên tất cả các phương tiện giao thông công cộng (xe buýt, tàu điện...) - ước tính tiêu tốn của Chính phủ khoảng 4 triệu euro/ngày. Ngoài ra, người dân được khuyến khích sử dụng dịch vụ chia sẻ xe, miễn phí dịch vụ thuê xe đạp Velib và xe điện Autolib. Chính quyền Paris còn khuyến cáo người dân giảm tốc độ trên các tuyến Chính của thành phố, hạn chế từ 80km/h xuống dưới 70km/h.

Nhiều người dân Paris như anh Louis Tromelin ủng hộ kế hoạch của chính phủ. Anh cho rằng, lái xe nên thay đổi suy nghĩ về phương tiện cá nhân, chuyển sang sử dụng phương tiện công cộng. “Tôi nghĩ, biện pháp này sẽ giúp giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Hơn nữa, chúng tôi rất hài lòng khi Paris giảm được gần nửa số phương tiện cá nhân so với bình thường”, Jean-Francois, một người qua đường chia sẻ.

“Đây không chỉ là biện pháp tốt để giải quyết ô nhiễm mà còn tốt cho người tham gia giao thông như tiết kiệm chi phí đi lại”, anh Pierre-Jean Amar một người sử dụng tàu điện chia sẻ.

Cải thiện hạ tầng giao thông công cộng

Bên cạnh việc chuẩn bị hạ tầng, tạo điều kiện cho người tham gia giao thông có biện pháp dự phòng trong thời gian áp dụng **lệnh cấm**, giới chức còn áp chế tài xử phạt 22 - 77 euro (530 nghìn - 1,8 triệu VND) để răn đe người vi phạm. Song, rất nhiều người vẫn phớt lờ quy định. Những người phản đối cho rằng, lệnh cấm này không thể giúp làm giảm ô nhiễm (đã leo lên mức 87 - mức ô nhiễm cao nhất theo tiêu chuẩn **Pháp** trong 10 năm trở lại đây). “Chẳng lẽ tôi phải mua một chiếc xe khác để đi làm ngày biển chắn?”, anh Jug, công nhân xây dựng, 31 tuổi, đang chờ nộp phạt 24 euro vì vi phạm quy định, chia sẻ.

“Không ai tôn trọng quy định này. Tôi dự đoán được tình trạng đó ngay từ đầu và không nghĩ quy định này có tác dụng”, anh Francis, một tài xế chia sẻ. Chỉ riêng trong ngày đầu tiên áp dụng (6/12), đã có hơn 1.700 trường hợp bị xử phạt. Cũng trong ngày này, tắc nghẽn giao thông giờ cao điểm buổi sáng dài tổng cộng 415 km trên khắp Paris, cao hơn bình thường, giới chức giao thông địa phương trao đổi với AP.

Một bộ phận người dân bức xúc vì hệ thống hạ tầng công cộng chưa được chuẩn bị chu đáo cho việc áp dụng lệnh cấm xe theo biển số chắn/lẻ. Thực tế, trong thời gian áp dụng lệnh cấm chắn/lẻ, nhiều tuyến tàu điện đôi mặt tình trạng chậm trễ đáng kể trong giờ cao điểm sáng. Vì lượng khách tăng cao đột ngột, nhiều tuyến tàu không kham nổi hành khách. (Thay vì chỉ hạn chế 1/3 hay 1/4 số lượng xe cá nhân thì có thể không xảy ra hiện tượng trên, nếu nước Pháp có phần mềm như đề xuất tại <http://escvn.vn/c242/t242-541/qiai-phap-qiam-un-tac-qiao-thong-o-viet-nam.html#> WJbebFWLTIU , thêm phần những xe được lịch chạy trong tuần sẽ khắc phục được nhược điểm, nó cũng gần như tương tự tại Việt nam có đề xuất cấm phương tiện cá nhân, nhưng cấm từng phần thì không quản lý được nhưng cấm toàn phần thì làm thế nào trong một thời điểm có đủ phương tiện giao thông công cộng để đáp ứng toàn bộ nhu cầu đi lại của người dân) Tuyến tàu điện RER B (từ sân bay về trung tâm Paris) bận rộn phải ngừng hoạt động trong nửa ngày 7/12.

Các chuyên gia cho rằng, về lâu dài, chính phủ cần phải tái thiết và cải thiện **hạ tầng giao thông** công cộng hơn nữa. “Điều các thành phố cần là hoạch định giao thông công cộng đồng bộ; các biện pháp tạm thời không thể giải quyết được vấn đề thực sự - đó là có quá nhiều phương tiện giao thông trên đường”, ông Julian Agyeman, giáo sư hoạch định môi trường và đô thị Đại học Tufts cho biết. Theo ông Agyeman, cải thiện hạ tầng giao thông công cộng là biện pháp khả thi nhất để giảm phương tiện cá nhân, làm thông thoáng đường phố và chống ô nhiễm môi trường.

Các bài trích dẫn dưới đây liên quan đến hoạt động của xe buýt trên thế giới, tại Việt nam, qua đó chúng ta thấy rằng:

Đối với các nước có hệ thống xe buýt hoàn chỉnh, các yếu tố có lợi cho người sử dụng: tần suất chạy cao, đúng giờ, chất lượng xe, chất lượng phục vụ tốt, dễ cập nhật thông tin để tìm tuyến xe buýt cần, các tuyến xe buýt phân bố đều và rộng khắp các nơi cần đến (xuống tuyến xe buýt này có thể dễ dàng chuyển tiếp tuyến khác để đến điểm cần đến)...

Hệ thống xe buýt tại các thành phố lớn Việt nam chưa thể bao phủ đều và rộng khắp, nếu sử dụng xe buýt thì phần lớn người dân phải đi bộ xa, trong lúc không có thêm các phương tiện chuyển tiếp từ xe buýt đến điểm cần đến, từ tuyến xe buýt đến tuyến xe buýt khác... Người Việt lại thường ngại đi bộ nên phương tiện xe máy được ưu tiên sử dụng, chủ động trong đi lại. Phương tiện xe máy gia tăng nhưng chưa có giải pháp cụ thể để hạn chế làm nguy cơ ùn tắc giao thông tăng, xe buýt đi lại trở nên khó khăn hơn, chậm giờ, ... các nhược điểm khi sử dụng xe buýt càng nhiều, nếu có được bù giá thì lượng khách đi xe cũng không tăng như mong đợi, nhưng nếu cắt trợ giá xe buýt thì tầng lớp có thu nhập thấp có thể từ bỏ thói quen sử dụng xe buýt. Chúng ta đang ở trong vòng xoáy. Giải pháp đề xuất tại: <http://cscvn.vn/c242/t242-541/qiai-phap-qiam-un-tac-qiao-thong-o-viet-nam.html#.WJ3qtVWLTIV> có thể hỗ trợ giải quyết ùn tắc giao thông.

Số 52

<http://nhandan.com.vn/xahoi/item/31465202-ky-1-mot-so-yeu-to-can-chu-y-khi-trien-khai-dich-vu-xe-buyt.html>

Kỳ 1: Một số yếu tố cần chú ý khi triển khai dịch vụ xe buýt

Thứ Hai, 05/12/2016, 16:26:39

Font Size: | [Print](#)



Xe buýt nhanh BRT tại Nhật Bản. (Ảnh minh họa)

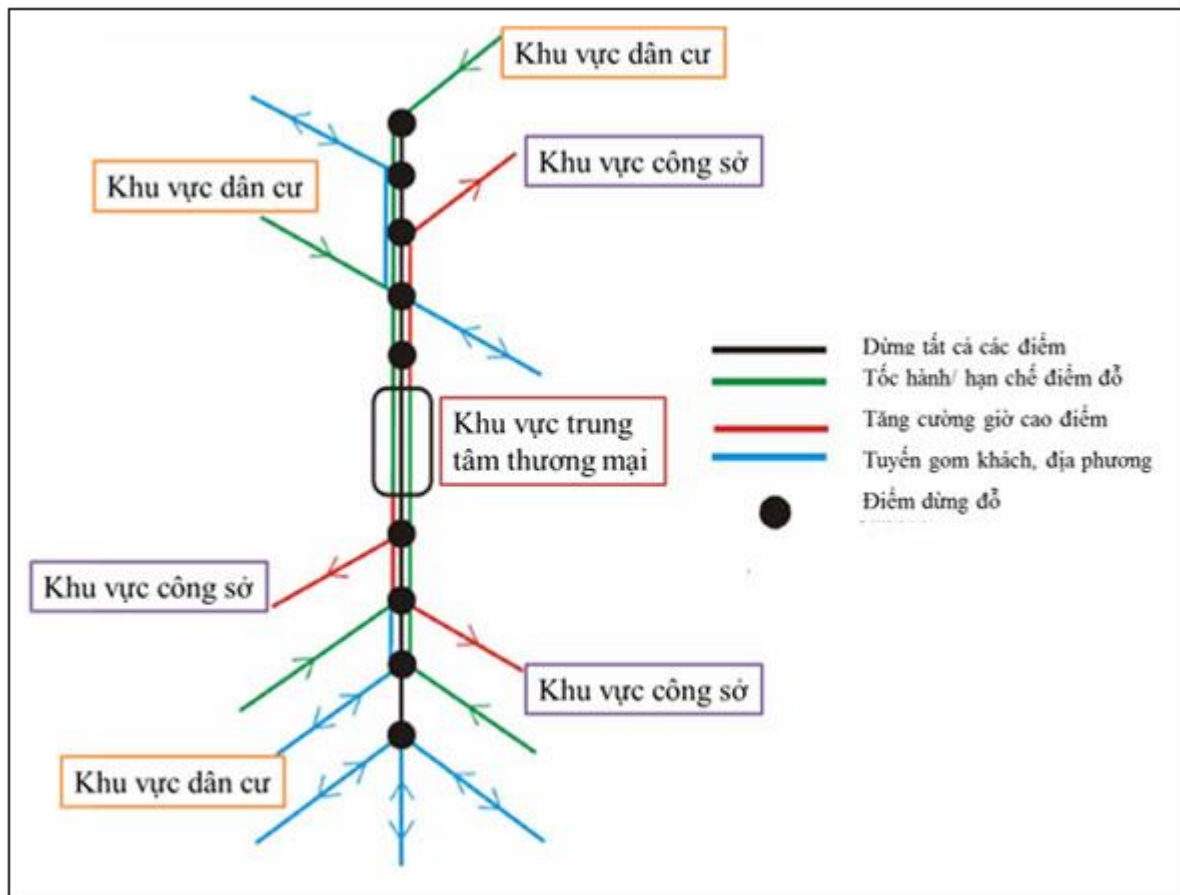
Font Size: |

NDDT – Giống như nhiều đô thị phát triển trên thế giới, Hà Nội đang phải đối mặt với vấn nạn ùn tắc giao thông. Chính vì vậy, việc Hà Nội tham khảo những bài học, kinh nghiệm phát triển xe buýt trên thế giới là cần thiết và có tính thực tiễn cao giai đoạn hiện nay.

Hà Nội - Thủ đô của cả nước hiện nay đang phải đối mặt với nhiều vấn đề khó khăn về giao thông, trong đó đặc biệt là tình trạng ùn tắc giao thông. Với tỷ lệ phương tiện giao thông cá nhân chiếm tới hơn 80% tổng số các phương tiện tham gia giao thông (*nguồn: Sở GTVT Hà Nội, năm 2015*), giải pháp quan trọng hàng đầu của Hà Nội hiện nay là giảm phương tiện cá nhân và phát triển hệ thống giao thông công cộng. Trong khi các tuyến đường sắt đô thị hiện nay vẫn còn đang trong giai đoạn triển khai, hệ thống giao thông công cộng của Hà Nội phụ thuộc chủ yếu vào hệ thống xe buýt với trên 60 tuyến hoạt động chủ yếu trong khu vực trung tâm Hà Nội (từ đường vành đai 3 trở vào). Với vai trò quan trọng của mình, xe buýt Hà Nội cần một định hướng, chiến lược phát triển phù hợp và mang tính bền vững. Chính vì vậy, việc Hà Nội tham khảo những bài học, kinh nghiệm phát triển xe buýt trên thế giới là cần thiết và có tính thực tiễn cao giai đoạn hiện nay.

Các loại hình xe buýt được triển khai trên thế giới

Mặc dù có rất nhiều các loại hình dịch vụ xe buýt được triển khai tại các thành phố trên thế giới, mang nhiều tính chất đặc thù khác nhau phù hợp với điều kiện vận hành cụ thể, tuy nhiên về cơ bản chúng được thiết kế theo bốn nhóm cơ bản bao gồm: (1) thiết kế theo số lượng điểm đỗ và tần suất vận hành; (2) thiết kế theo đặc tính của hành khách phục vụ; (3) thiết kế theo tuyến đường phục vụ; (4) thiết kế theo thời điểm trong ngày.



Hình minh họa các cấp độ dịch vụ xe buýt. (Nguồn: Hiệp hội giao thông công cộng Mỹ)

Với thiết kế theo số lượng điểm đỗ và tần suất vận hành, xe buýt thường được triển khai vận hành theo các cấp độ khác nhau. Cấp độ thấp nhất (cấp độ thông thường), xe buýt dừng đón trả khách tại tất cả các điểm đỗ (tốc độ vận hành xe trung bình khoảng dưới 24 km/h). Cấp độ cao hơn (hạn chế điểm dừng), xe buýt chỉ dừng đón trả khách tại một số điểm đỗ (thông thường là các điểm có lưu lượng hành khách lớn, hoặc có tính kết nối cao với các loại hình giao thông khác). Cấp độ xe buýt nhanh (BRT) là một hình thức của cấp độ hạn chế điểm dừng với sự tăng cường tần suất vận chuyển, đèn tín hiệu ưu tiên, thanh toán vé tại nhà chờ, làn ưu tiên nhằm tăng tốc độ vận hành xe. Cấp độ cao nhất là cấp độ tốc hành (express) trong đó xe buýt gần như chỉ thực hiện đón khách tại hai điểm đầu cuối.

Thiết kế theo đặc tính của hành khách phục vụ, xe buýt được sử dụng theo tính chất của hành khách phục vụ, ví dụ như xe đưa đón công nhân viên, học sinh sinh viên đi làm, đi học (**Taxi nội vùng rất ưu việt để thu gom, đón học sinh đến trường vừa tiết kiệm thời gian cho phụ huynh, giảm một lượng lớn xe máy ra đường**

vào giờ cao điểm đưa con đi học). Bên cạnh đó, xe buýt còn được triển khai theo hình thức xe buýt cộng đồng (thiết kế để đưa đón người già, người tàn tật, trẻ em), xe buýt phục vụ các sự kiện đặc biệt của thành phố, khu vực.

Thiết kế theo tuyến đường phục vụ, xe buýt có thể được triển khai theo tuyến cố định hoặc tuyến linh động (có thể thay đổi). Đối với tuyến linh động, về cơ bản xe buýt vẫn theo hướng tuyến đã cố định, tuy nhiên xe buýt có thể thay đổi lộ trình nhằm đưa đón khách tại các điểm gần với hướng tuyến cố định. Loại hình này thường được vận hành với xe buýt nhỏ tại các khu vực có mật độ dân cư không cao. Một hình thức phân loại khác theo tuyến là xe buýt phục vụ kết nối các trung tâm thương mại (nhiều điểm đỗ, hành khách có chuyến đi ngắn, tốc độ xe buýt chậm) và xe buýt phục vụ kết nối các loại hình phương tiện (kết nối giữa các ga tàu điện, ga tàu điện với trung tâm thương mại, ga tàu điện với sân bay,...).

Thiết kế theo thời điểm trong ngày, dịch vụ xe buýt được điều chỉnh sao cho phù hợp với các thời điểm khác nhau trong ngày phù hợp với lưu lượng hành khách (giờ cao điểm, giờ thấp điểm).

Một số yếu tố cần chú ý khi triển khai dịch vụ xe buýt

Kinh nghiệm triển khai dịch vụ xe buýt tại các nước trên thế giới cho thấy yếu tố hàng đầu bảo đảm sự thành công của dịch vụ xe buýt là khả năng tiếp cận và sử dụng xe buýt của hành khách. Yếu tố này phụ thuộc chủ yếu vào đặc tính của khu vực triển khai dịch vụ, khả năng bao phủ của dịch vụ, thiết kế tuyến và các điểm đỗ xe cũng như khoảng cách giữa các điểm đỗ xe.

Đặc tính của khu vực triển khai dịch vụ thông thường được tham khảo thông qua các số liệu về mật độ dân số và nghề nghiệp dân cư (cho vùng định triển khai tuyến và dọc theo tuyến), thu nhập của dân cư, cơ cấu độ tuổi và tỷ lệ sở hữu phương tiện cá nhân. Khả năng bao phủ của dịch vụ thường được tham khảo thông qua khoảng cách tiếp cận đến khu vực dân cư của bến xe buýt (thông thường, khoảng cách tối đa mà hành khách chấp nhận đi bộ đến bến xe buýt là khoảng dưới 400 m hoặc 5 phút đi bộ) **(do mạng lưới xe buýt của chúng ta hiện nay chưa bao phủ rộng khắp, đường sá không được qui hoạch tốt từ đầu nên các loại xe buýt nhỏ cũng khó tiếp cận người đi, khoảng cách đến bến xe buýt xa, người Việt có thói quen lười đi bộ,**

sử dụng xe máy để luôn lách, vì vậy taxi nội vùng giá rẻ có thể khắc phục nhược điểm kho tiếp cận bến xe buýt) Và mức độ sẵn sàng về cơ sở hạ

tàng đỗ xe cho hành khách (đỗ phương tiện cá nhân để sử dụng dịch vụ xe buýt).

Đối với công tác thiết kế tuyến, một trong những điểm cần chú ý là khoảng cách giữa hai tuyến xe buýt song song, thông thường không thấp hơn 800 m để bảo đảm lượng hành khách không bị san sẻ quá nhiều giữa hai tuyến. Việc thiết kế tuyến giữa hai điểm đầu cuối cần có sự cân nhắc giữa đường đi ngắn nhất (giữa hai điểm đầu cuối) và khả năng tăng tầm bao phủ của tuyến (để tăng lượng khách xe buýt thường được thiết kế đi theo lộ trình dài hơn so với đường ngắn nhất) do hành khách thường có sự xem xét về điểm này khi cân nhắc sử dụng dịch vụ thường xuyên. Ngoài ra, tỷ lệ khoảng cách (hoặc thời gian di chuyển) giữa xe buýt và các phương tiện cá nhân (tính theo hai điểm đầu cuối) cũng cần được tính đến. Tỷ lệ này thay đổi tùy theo cấp độ dịch vụ xe buýt, thường không vượt quá 1,2 lần (cấp độ thông thường), 1 - 1,2 lần (cấp độ hạn chế điểm dừng) và 1 (cấp độ tốc hành).

Đối với việc bố trí điểm dừng đón trả khách, bên cạnh việc giảm tối đa khoảng cách đi bộ của hành khách cũng cần đặc biệt chú ý đến việc tránh cho hành khách phải đi bộ băng qua đường không cần thiết, trong trường hợp phải băng qua đường thì điểm dừng đỗ thường được bố trí gần ngã tư hoặc gần các đoạn có điểm băng cắt qua đường. Một điểm nữa có liên quan cần phải xem xét là mức độ an toàn của các điểm dừng đón trả khách. Bên cạnh đó, khoảng cách các điểm đỗ xe phải được cân nhắc tùy theo tính chất của dịch vụ xe buýt (thông thường trong khu vực đô thị khoảng cách tối thiểu là 200 m, khi vực ngoại ô là 600 m).

Một điểm đáng lưu ý khác đối với dịch vụ xe buýt là các khuyến cáo cho việc duy trì tần suất xe chạy. Kinh nghiệm cho thấy việc duy trì tần suất chạy theo tỷ lệ của giờ đồng hồ (5 phút, 10 phút, 12 phút, 15 phút, 30 phút,...) giúp cho hành khách dễ dàng hơn trong việc tính toán giờ chạy của xe. Tần suất chạy có thể được điều chỉnh theo giờ thấp điểm và cao điểm cho phù hợp với lưu lượng hành khách. Tần suất xe chạy không nên thấp hơn 30 phút/chuyến (cho ban ngày, ngày làm việc) và 60 phút (cho ban đêm, ngày nghỉ) nếu muốn duy trì một lượng khách ổn định và bền vững.

Bên cạnh đó, các yếu tố tác động lớn đến hành khách được ghi nhận trong đó đặc biệt phải kể đến sự đúng giờ của xe buýt và chất lượng chăm sóc khách hàng (thái độ, tác phong của lái xe, phục vụ viên). Các hệ thống xe buýt trên thế giới có các yêu cầu về mức độ đúng giờ khác nhau tuy nhiên thường là tối đa không quá 10 phút trong giờ cao điểm. Xe buýt đến sớm hơn so với thời gian công bố không được xem xét là đúng giờ. Các tiêu chí về tỷ lệ đúng giờ của các tuyến xe buýt cũng được đặt ra (thường dao động ở mức trên 75% đối với giờ cao điểm, trên 85% đối với giờ không cao điểm). Về chất lượng chăm sóc khách hàng, các nghiên cứu trên thực địa cho thấy thái độ của nhân viên, đặc biệt là tài xế và nhân viên phục vụ trên xe ảnh hưởng lớn đến thiện cảm, mức độ hài lòng của hành khách, đặc biệt là nhóm hành khách cao tuổi và nhóm có mức thu nhập trung bình trở lên. Điểm lưu ý khác là hành khách không chỉ đánh giá thái độ của lái xe trong giao tiếp, họ còn lưu ý đến hành vi điều khiển phương tiện và ý thức tham gia giao thông của người lái xe.

Số 53

<http://www.nhandan.org.vn/xahoi/nhan-ai/item/31484302-ky-cuoi-nhung-luu-y-cho-xe-buyt-ha-noi-qua-kinh-nghiem-cua-cac-nuoc.html>

Kinh nghiệm của thế giới áp dụng vào xe buýt Hà Nội:

Kỳ cuối: Những lưu ý cho xe buýt Hà Nội qua kinh nghiệm của các nước

Thứ Tư, 07/12/2016, 10:20:32

Font Size: | [Print](#)



Sở GTVT Hà Nội và các đơn vị đang gấp rút hoàn thiện các hợp phần kỹ thuật cuối cùng, dự kiến ngày 15-12 tới sẽ đưa xe buýt nhanh BRT vào hoạt động.

Font Size: |

NDĐT – Giống như nhiều đô thị phát triển trên thế giới, Hà Nội đang phải đối mặt với vấn nạn ùn tắc giao thông. Chính vì vậy, việc Hà Nội tham khảo những bài học, kinh nghiệm phát triển xe buýt trên thế giới là cần thiết và có tính thực tiễn cao trong giai đoạn hiện nay.

Từ kinh nghiệm trong việc phát triển dịch vụ xe buýt của các nước trên thế giới, một vài điểm quan trọng, cần thiết cho sự phát triển dịch vụ xe buýt Hà Nội có thể nhận thấy như sau:

Thứ nhất, về chiến lược phát triển, từ bài học phát triển của Trung Quốc, có thể khẳng định rằng việc phát triển giao thông công cộng song hành với các chính sách giảm phương tiện cá nhân là chiến lược không thể không làm của Hà Nội. Tham chiếu với quy hoạch tổng thể Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn 2050, có thể thấy rằng trong các giai đoạn trước mắt (5 năm tới đây), trong khi các hệ thống đường sắt đô thị vẫn đang trong quá trình xây dựng và hoàn thiện, hệ thống dịch vụ xe buýt vẫn đóng vai trò là hệ thống giao thông công cộng chủ lực, vì vậy Hà Nội phải đặt các mục tiêu nâng cấp dịch vụ xe buýt là một trong những mục tiêu hàng đầu trong việc cải thiện tình trạng giao thông của thành phố này.

Thứ hai, về công tác quản lý, bài học từ kinh nghiệm phát triển của Singapore cũng như nhiều nước khác, việc quản lý hệ thống giao thông công cộng phải có tính thống nhất và hàm lượng chất xám cao. Nói cách khác tất cả các loại hình dịch vụ đi lại công cộng (xe buýt, đường sắt đô thị, xe taxi,...) cần phải có sự quản lý tập trung và thống nhất. Sự xuất hiện của Hội đồng giao thông công cộng của Singapore và Mỹ gợi ý cho Hà Nội trong việc thống nhất về một đơn vị quản lý và chịu trách nhiệm phát triển giao thông công cộng chung cho Hà Nội. Đơn vị quản lý chung này cần phải được xây dựng theo tiêu chí chất lượng, có năng lực thực sự nhằm mang đến sự phát triển bền vững cho giao thông Hà Nội.

Thứ ba, về công tác triển khai dịch vụ, kinh nghiệm của Nhật Bản, Israel cho thấy việc chuyển giao dần dịch vụ từ khối nhà nước sang khối tư nhân là tất yếu, Hà Nội không nên nằm ngoài xu hướng này. Chính sách trợ giá cho xe buýt nên được xem là một trong

những nguyên nhân làm chậm quá trình cải thiện chất lượng dịch vụ xe buýt và cần phải giảm bớt. Quá trình chuyển giao cho phép sự tham gia của các công ty tư nhân nên được thực hiện theo hình thức đấu thầu cạnh tranh theo tiêu chí chất lượng dịch vụ và tăng số lượng hành khách (kinh nghiệm của Israel). Tuy nhiên, điểm cần lưu ý ở đây là, đi kèm với quá trình chuyển giao vừa đề cập, Hà Nội cần xây dựng một cơ chế chuyển giao minh bạch (kể cả đối với chính sách trợ giá, kinh nghiệm từ Nhật Bản). Việc thực hiện minh bạch hóa tài chính của các công ty triển khai dịch vụ xe buýt cũng là một yếu tố mà Hà Nội cần tính đến.

Thứ tư, về các chiến lược kinh doanh cụ thể, Hà Nội nên triển khai đa dạng hóa các loại hình cũng như cấp độ dịch vụ xe buýt (xe buýt thông thường, xe buýt hạn chế điểm dừng, xe buýt nhanh, xe buýt tốc hành, xe buýt cho sinh viên, xe buýt cộng đồng,...). Nên xem xét triển khai nhiều hơn một loại hình trong cùng một tuyến dịch vụ (kinh nghiệm của Australia) cũng như tính đến sự kết nối của hệ thống xe buýt với các loại hình giao thông khác, đặc biệt là hệ thống đường sắt đô thị trong tương lai. Công tác đánh giá phân tích trong quản lý, ra quyết định cần phải được chú trọng dựa trên nền tảng khoa học một cách thực sự (kinh nghiệm của Mỹ và nhiều nước khác trong các vấn đề về thiết kế tuyến, vị trí điểm dừng đỗ, tần suất vận hành, chi phí vé và độ tin cậy trong vận hành). Bên cạnh đó, kinh nghiệm thành công của Trung Quốc trong việc triển khai dịch vụ xe buýt theo yêu cầu với nền tảng là công nghệ thông tin và viễn thông cho thấy đây là một loại hình tiềm năng và cần được tạo điều kiện phát triển tại Hà Nội.

Có thể nói rằng, Hà Nội có rất nhiều việc cần làm nhằm nâng cao dịch vụ xe buýt, và với việc gì, quan trọng thế nào thì mục tiêu cuối cùng vẫn là hướng tới khách hàng (những người sử dụng xe buýt), và vì thế sự hài lòng của khách hàng phải luôn là mục tiêu hàng đầu trong việc phát triển xe buýt Hà Nội. Mong muốn làm hài lòng khách hàng sẽ giúp Hà Nội thấy rằng việc nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt Hà Nội không bắt đầu từ tương lai (chờ đợi cho sự chuyển mình của cả một hệ thống) mà bắt đầu từ ngay bây giờ, bắt đầu từ những công việc nhỏ nhất ví dụ như xây dựng văn minh xe buýt, nói không với trộm cắp móc túi, xây dựng hình ảnh xe buýt thân thiện với môi trường và an toàn khi tham gia giao thông

Vì sao người dân không chuộng xe buýt? (Kỳ 2)

CAND 27/12/2016 09:12 G

Về nguyên nhân tại sao người dân TP HCM không thích đi xe buýt, TS Nguyễn Bách Phúc cho rằng đơn giản là sử dụng xe buýt tại thành phố nói chung là vô cùng bất tiện.

Hàng năm, Ban ATGT TP Hồ Chí Minh đều khẳng định số vụ ùn tắc giao thông kéo dài trên 30 phút xảy ra trên địa bàn đã được kìm chế và kéo giảm. Song với mật độ phương tiện trên đường dày đặc, chỉ cần một vụ va quệt xe hoặc TNGT, xe chết máy hay trời mưa, triều cường, đường ống nước bị vỡ gây ngập trên một đoạn đường... là ùn ứ phương tiện lập tức xảy ra.

Thông tin được Giám đốc Sở GTVT TP Hồ Chí Minh Bùi Xuân Cường đưa ra cho thấy: Tốc độ lưu thông bình quân vào giờ cao điểm ở khu vực trung tâm chỉ còn đạt chừng 20km/h. Hướng ra vào khu vực cảng Cát Lái tốc độ của phương tiện đạt 29 - 30km/h; khu vực Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất chỉ còn đạt 20,3 - 22,3km/h... điều này càng chứng tỏ ùn tắc tại thành phố đã hết sức trầm trọng.

TS Nguyễn Hữu Nguyên, Trung tâm Nghiên cứu kinh tế miền Nam nhận xét: Nhìn giao thông tại thành phố dưới góc độ di chuyển cơ học của người dân, sẽ thấy rõ nghịch lý tồn tại lâu nay, đó là: Xe buýt nhiều, rộng chỗ và sạch sẽ nhưng ít khách, còn người đi xe máy cá nhân thì vẫn chen chúc nhau dầm mưa dãi nắng trên mọi nẻo đường. Song nếu nhìn từ góc độ mục đích và lợi ích thì sẽ thấy rõ cái lý của người dân khi họ chọn phương tiện giao thông.



Người dân chấp nhận dầm mưa để đi xe máy chứ không chọn xe buýt.

Một kết quả khảo sát do TS Nguyễn Hữu Nguyên thực hiện trước đó cũng thể hiện rằng, nếu không có xe máy cá nhân thì vẫn có đến 58% người dân trả lời chọn đi xe ôm hoặc xe đạp; 12% chọn xe hơi và gần 15% chọn taxi chứ không chọn xe buýt.

Thực tế này đã chứng minh lý do chọn phương tiện giao thông của người dân đều có đặc điểm là tiện dụng, tiết kiệm chi phí, thời gian và làm được nhiều việc hơn so với sử dụng phương tiện công cộng. Đó cũng là lý do dễ hiểu tại sao việc hô hào, vận động đội ngũ cán bộ công chức, viên chức hành chính, sinh viên, công nhân KCN... những đối tượng có thời gian, lộ trình đi lại nhất định trong ngày do Sở GTVT đưa ra lâu nay đã tỏ ra không hiệu quả.

Thực tế là đến nay trong số hơn 100 ngàn công chức, viên chức của thành phố, tỷ lệ người đi xe buýt đến công sở là khá thấp. Tại nơi đỗ xe của các cơ quan, đơn vị hành chính trong khu vực nội thành và ngay trong khuôn viên bãi xe của Sở GTVT vẫn chật cứng xe máy cá nhân của cán bộ, công nhân viên chức.

Tính toán của TS Nguyễn Bách Phúc cho kết quả là một xe gắn máy bình quân rộng 0,7m, dài 2m, khi chạy trên đường phải có khoảng cách an toàn tối thiểu với xe bên cạnh là 0,5m, với xe phía trước là 2m. Như vậy diện tích 1 xe gắn máy chiếm dụng mặt đường khi lưu thông là 4,8m².

Xe gắn máy có thể chở 1 hoặc 2 người và kết quả đếm ngẫu nhiên trên đường do nhóm của TS Phúc thực hiện cho thấy, bình quân cứ 5 xe đi một người thì có 1 xe đi 2 người, do đó bình quân một người đi xe gắn máy sẽ chiếm dụng diện tích mặt đường là 4,1m².

So sánh với một xe buýt trung bình chở 45 người, rộng 2,5m, dài 9m, cộng với diện tích phần khoảng cách an toàn tối thiểu, tổng diện tích 1 xe buýt chiếm dụng mặt đường khi lưu thông chỉ có 36m² nên bình quân một người đi xe buýt chỉ chiếm dụng

0,8m² diện tích mặt đường. Như vậy rõ ràng diện tích mặt đường mà một người đi xe gắn máy chiếm dụng lớn hơn so với 1 người đi xe buýt lên tới 5,13 lần.

Từ đó có thể nhận ra, nếu người dân không đi xe gắn máy như hiện nay mà tất cả đều đi xe buýt thì mức độ kẹt xe sẽ giảm đi vài lần. Nếu làm được việc này, vẫn ngần ấy con người đi lại, vẫn đường phố ấy, chẳng những không kẹt xe mà đường còn rộng thênh thang.

Về nguyên nhân tại sao người dân TP Hồ Chí Minh không thích đi xe buýt, TS Nguyễn Bách Phúc cho rằng đơn giản là sử dụng xe buýt tại thành phố nói chung là vô cùng bất tiện.

Thứ nhất, thành phố chỉ có những tuyến xe buýt lớn và chỉ chạy theo những trục đường lớn, chứ không có các tuyến xe buýt nhỏ phủ khắp địa bàn. Thực trạng này sẽ gây trở ngại lớn cho người dân là phải đi khá xa từ nơi xuất phát đến bến xe buýt và phải di chuyển trên quãng đường từ bến xe buýt cuối cùng đến đích.

Xe buýt chỉ thuận lợi cho cư dân có những chuyến đi với điểm xuất phát và điểm đích đều nằm dọc theo lộ trình các tuyến đó với khoảng cách đến đích trên dưới 300 mét. Như vậy cư dân ở xa các tuyến xe buýt sẽ đi đến các tuyến xe buýt bằng cách nào, chạy xe đạp hay xe gắn máy đến thì sẽ gửi vào đâu? Nếu đi xe ôm hoặc taxi, mỗi lần đi lại sẽ rất tốn tiền, đó là chưa kể khi xuống bến xe buýt cuối cùng, sẽ đi bằng cách nào để đến đích.

Đơn giản chỉ có vậy nên người dân không thích đi xe buýt, chỉ thích sử dụng xe cá nhân đi lại cho tiện. Xe buýt chưa tiện lợi, nên dù có đầu tư phương tiện mới, dịch vụ tốt thì những năm qua, số lượng hành khách xe buýt ở thành phố không tăng thêm, chỉ ở quanh mức 10% nhu cầu đi lại của người dân.

TS Nguyễn Bách Phúc nhìn nhận, ở những thành phố lớn của các nước tiên tiến, hệ thống giao thông công cộng được bố trí hoàn chỉnh gồm xe buýt động cơ diezen, loại nhỏ cỡ 12 chỗ ngồi và loại lớn từ 45 chỗ ngồi trở lên; rồi xe buýt chạy điện, xe điện bánh sắt và tàu điện ngầm. Hệ thống xe buýt công cộng đáp ứng được nhu cầu của người dân nên họ ít sử dụng taxi, không có tình trạng các hãng taxi mọc lên như nấm và cạnh tranh nhau quyết liệt như ở TP Hồ Chí Minh.

Theo TS Phúc, cách bố trí hệ thống xe buýt lớn nhỏ và phương tiện công cộng này càng tỏ ra phù hợp với TP Hồ Chí Minh khi chỉ có 15% tuyến đường có bề rộng trên 12m là có thể tổ chức cho xe buýt lớn hoạt động.

Đức Thắng

Số 55

<http://www.baomoi.com/ky-2-mot-so-kinh-nghiem-cua-cac-nuoc-tren-the-gioi/c/21012243.epi>

Kỳ 2: Một số kinh nghiệm của các nước trên thế giới

Giống như nhiều đô thị phát triển trên thế giới, Hà Nội đang phải đối mặt với vấn nạn ùn tắc giao thông. Chính vì vậy, việc Hà Nội tham khảo những bài học, kinh nghiệm phát triển xe buýt trên thế giới là cần thiết và có tính thực tiễn cao trong giai đoạn hiện nay.



Singapore với tiêu chí tăng độ tin cậy của xe buýt

Nghiên cứu mới đây của Leong và đồng nghiệp (2016) đã giới thiệu những kinh nghiệm của Singapore trong việc nâng cao độ tin cậy của dịch vụ xe buýt. Cho đến giữa năm 2015, hệ thống xe buýt của Singapore về cơ bản được điều hành bởi hai công ty lớn (SBS Transit và SMRT corporation) với tổng số hơn 350 tuyến xe buýt, tổng chiều dài mạng lưới trên 8.000 km. Hai công ty vận hành này hoạt động độc lập về tài chính nhưng phải tuân thủ theo các quy định, tiêu chuẩn vận hành do Hội đồng giao thông công cộng (PTC) đặt ra. Giống như London (Anh), Singapore phân chia cấp độ xe buýt ra làm hai loại chính gồm tần suất cao và tần suất thấp. Trong khi nhóm tần suất thấp (xác định ở mức trên 15 phút/chuyến) tập trung vào sự đúng giờ thì nhóm tần suất cao (xác định ở mức dưới 15 phút/chuyến) thường chỉ tập trung vào bảo đảm cường độ vận hành (với tần suất cao, hành khách thường không chú ý tới thời gian biểu).

Nhằm xây dựng độ tin cậy dịch vụ xe buýt, Singapore sử dụng khung đánh giá độ tin cậy (BSRF) trong đó chú trọng đánh giá mức độ sai khác giữa thời gian chờ đợi thực tế của hành khách và thời gian chờ được công bố trên biểu thời gian. Dựa vào kết quả đánh giá của hệ thống BSRF, các tiêu chí vận hành cơ sở được xác định và xây dựng cho từng tuyến xe buýt. Các tiêu chí vận hành này là cơ sở để đưa ra các mức phạt hoặc thưởng đối với đơn vị vận hành dịch vụ (6 tháng/lần).

Kinh nghiệm thành công trong dịch vụ xe buýt ở Australia

Theo công bố của Clifton và Mulley (2015), kinh nghiệm thành công trong vận hành và phát triển dịch vụ xe buýt đã được tổng kết và đánh giá. Các yếu tố thành công đã được chỉ ra bao gồm: việc triển khai xen kẽ xe buýt tần suất cao và thấp trong cùng một tuyến dịch vụ, cung cấp hệ thống hạ tầng cho mục đích park and ride (gửi phương tiện cá nhân và đi xe buýt), cung cấp cho hành khách các thông tin về tuyến xe buýt một cách rõ ràng và dễ hiểu, hệ thống thông tin thời gian thực (vị trí, thời gian đến và đi của xe buýt), ích lợi của việc bán vé trước khi lên xe, vai trò của công tác marketing cho các thương hiệu xe buýt cũng như tầm quan trọng của việc đánh giá mật độ dân cư, tính chất nghề nghiệp cũng như các hoạt động hàng ngày tại khu vực triển khai dịch vụ. Bên cạnh đó, ngoài tác động rõ ràng của mức vé đối với hành

khách, tính đồng nhất và thuận tiện trong công tác vé giữa các nhà cung cấp khác nhau cũng ảnh hưởng không nhỏ tới chất lượng dịch vụ.

Chính sách trợ giá cho doanh nghiệp nhà nước cung cấp dịch vụ xe buýt tại Nhật Bản

Hệ thống dịch vụ xe buýt tại các địa phương của Nhật Bản xảy ra tình trạng suy giảm số lượng hành khách sử dụng xe buýt. Chính vì vậy, dịch vụ xe buýt không thể được duy trì nếu không có các chính sách trợ giá từ Chính phủ. Tình trạng không lợi nhuận nhưng vẫn phải duy trì dịch vụ ở mức xấu hơn đối với doanh nghiệp nhà nước do cơ cấu quản lý công kênh và chi phí quản lý chung lớn, dẫn đến yêu cầu tất yếu của việc tái cấu trúc doanh nghiệp.

Theo công bố của Sakai và Soji (2010), đứng trước thực trạng trên, quy trình tái cấu trúc (Kanri no juitaku) được bắt đầu với nền tảng chủ yếu là chuyển một phần hoặc toàn bộ quyền kiểm soát doanh nghiệp cung cấp dịch vụ xe buýt cho khối tư nhân. Điểm chú ý là chính quyền/hội đồng thành phố vẫn đứng tên và quản lý dịch vụ xe buýt, tuy nhiên sau đó ủy quyền cho bên thứ 3 (nhà thầu) vận hành. Các nhà thầu buộc phải sử dụng toàn bộ hệ thống cơ sở hạ tầng, trang thiết bị cũng như chấp nhận cơ cấu vé được quy định của chính quyền/hội đồng thành phố. Hợp đồng với các nhà thầu vận hành thường được ký kết theo tuyến xác định với thời hạn hợp đồng cố định là 5 năm.

Quá trình triển khai thực hiện Kanri no juitaku cho thấy chính quyền các thành phố phải xử lý thêm nhiều vấn đề, đặc biệt là sự xuất hiện các mối quan hệ phức tạp giữa các bên có liên quan, và sự xuất hiện của các công ty ảo. Nghiên cứu của Sakai và Soji cũng chỉ ra rằng, các khoản trợ giá của chính phủ làm tăng chi phí vận hành của các doanh nghiệp nhà nước tham gia cung cấp dịch vụ, tăng nhu cầu về nhân lực, vốn, chi phí bảo dưỡng cũng như nhiều vấn đề tiêu cực trong các quyết định chuyển giao đối với đơn vị vận hành dịch vụ. Chính vì vậy, các khuyến cáo được đưa ra là xây dựng một cơ chế chuyển giao minh bạch (kể cả đối với chính sách trợ giá) cũng như xây dựng một cơ chế chuyển giao (cho các đơn vị vận hành) bảo đảm giảm thiểu sự phụ thuộc về tài chính đối với các khoản trợ giá, các cơ chế khen thưởng phải gắn chặt với số lượng hành khách sử dụng dịch vụ.

Trung Quốc với sự thành công về dịch vụ xe buýt theo yêu cầu

Tính đến cuối năm 2013, số lượng phương tiện giao thông tại Trung Quốc ở mức trên 137 triệu chiếc (nguồn Tổng cục thống kê Trung Quốc), nguyên nhân chính tạo ra tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, tai nạn giao thông và quá tải tiêu hao năng lượng. Trước thực trạng này, Trung Quốc đã triển khai đầu tư cơ sở hạ tầng theo hướng mở rộng đường cũ và xây thêm đường mới. Tuy nhiên, phương hướng đầu tư này nhanh chóng trở nên không hiệu quả do tốc độ mở rộng đường là không đáng kể so với tốc độ tăng nhu cầu đi lại đặc biệt do tác động của xu hướng đô thị hóa, các con đường mới mở nhanh chóng bị quá tải và ùn tắc lại diễn ra. Ngoài ra, một chính sách khác cũng đã được triển khai là hạn chế phương tiện cá nhân thông qua kiểm soát quyền sở hữu ô tô, triển khai thu phí đường bộ và tăng giá trông giữ xe. Tuy nhiên, những chính sách này cũng rất hạn chế. Chính vì vậy, các nhà làm quản lý đã nhận ra rằng họ cần một công cụ mới hiệu quả hơn đó là phát triển

giao thông công cộng. Một cách cụ thể hơn đó là chính sách cây gậy (các chính sách giảm phương tiện cá nhân) và củ cà rốt (chính sách phát triển, thu hút sử dụng giao thông công cộng).

Với sự phát triển vượt bậc về công nghệ thông tin và viễn thông, một xu hướng dịch vụ xe buýt mới - xe buýt theo yêu cầu đã xuất hiện vào cuối năm 2013 tại Thanh Đảo. Khác với dịch vụ xe buýt truyền thống, loại hình dịch vụ này khách hàng sử dụng dịch vụ chủ động trong việc định ra các tiêu chuẩn phục vụ, họ có liên quan trong tất cả các quá trình lập kế hoạch vận hành, thiết kế tuyến và vì thế mang đến một chất lượng dịch vụ họ cần nhất. Thông qua sử dụng nền tảng công nghệ thông tin, điện thoại viễn thông, điện thoại thông minh xe buýt theo yêu cầu trở nên rất thu hút đối với khách hàng và giúp tăng một cách đáng kể số lượng hành khách sử dụng dịch vụ xe buýt tại Trung Quốc.

Theo công bố mới đây của Liu và Ceder (2015), dịch vụ xe buýt theo yêu cầu đã phát triển thành công tại khoảng 30 thành phố của Trung Quốc. Cũng theo nghiên cứu này, một số điểm dẫn đến sự thành công của dịch vụ xe buýt theo yêu cầu gồm: đánh giá nhu cầu đi lại theo thông gian thực dựa trên nền tảng công nghệ thông tin, dịch vụ có tính linh động và tương tác cao thông qua bốn bước cơ bản (khảo sát đi lại, gọi cho khách hàng, đặt chỗ và mua vé), tất cả các hoạt động của dịch vụ (thời gian biểu, lịch trình, tài xế) đều dựa trên nhu cầu của hành khách theo thời gian thực, giá vé cao hơn giá vé xe buýt truyền thống nhưng thấp hơn nhiều so với xe taxi cũng như ô tô cá nhân, hành khách thực hiện thanh toán online hoặc qua thẻ thông minh. Tuy nhiên, một số điểm cũng đã được chỉ ra là có thể làm ảnh hưởng đến sự phát triển của dịch vụ này gồm: thiếu minh bạch trong công khai tài chính, thiếu tiêu chuẩn hóa quy trình triển khai dịch vụ, kết nối với các loại hình giao thông khác và các chính sách ưu tiên trong di chuyển.

Kinh nghiệm về tái cấu trúc các quy định liên quan đến dịch vụ xe buýt tại Israel

Xe buýt đóng vai trò là phương tiện giao thông công cộng chủ yếu tại Israel, trung bình hằng ngày xe buýt phục vụ khoảng 2,2 triệu lượt hành khách, chiếm 75% tổng số lượt hành khách sử dụng giao thông công cộng (2006). Israel cũng phải đối mặt với gánh nặng nợ công dành cho chính sách trợ giá xe buýt, vì thế các chính sách cải tổ với dịch vụ xe buýt đã được bắt đầu từ năm 2000 trong đó có chú trọng đến việc chuyển giao sang khu vực tư nhân thông qua hình thức chào thầu cạnh tranh nhằm cải thiện chất lượng dịch vụ.

Theo nghiên cứu được công bố bởi Ida và Talit (2015), các yếu tố tích cực sau cần được cân nhắc trong các quy định liên quan đến dịch vụ xe buýt gồm: (1) khuyến khích các hình thức đấu thầu trọn gói kèm theo các chính sách khuyến khích vận hành dịch vụ, (2) bổ sung các tiêu chí lựa chọn nhà thầu theo hướng nâng cao dịch vụ và tăng số lượng hành khách trong đó nhấn mạnh tiêu chí chất lượng dịch vụ. Bên cạnh đó nghiên cứu kể trên cũng chỉ một số điểm không thích hợp trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt gồm: (1) không tối ưu hóa việc phân chia quyền hạn và trách nhiệm cho các bên tham gia, (2) các quy định không gắn liền với thực tế triển khai dịch vụ cũng như chiến lược vận hành dịch vụ, (3) hạn chế số lượng các

công ty tham gia cung cấp dịch vụ (giảm tính cạnh tranh), (4) thời hạn hợp đồng ký kết quá dài, (5) không có cơ chế kiểm tra giám sát tập trung và có hệ thống, (5) các tiêu chí chất lượng dịch vụ không được đưa vào trong quá trình đánh giá khảo sát ý kiến của khách hàng.

(Còn nữa)

Kỳ 1: Một số yếu tố cần chú ý khi triển khai dịch vụ xe buýt

Mời bạn đọc đón xem kỳ 3: Những điểm cần lưu ý cho xe buýt Hà Nội qua kinh nghiệm của các nước.

Số 56

<http://www.baomoi.com/tphcm-xem-xet-cat-tro-gia-xe-buyt/c/21013403.epi>

TPHCM xem xét cắt trợ giá xe buýt

Saigon Times 06/12/2016 17:26 GMT+7 1 đăng lại 2 liên quan

Lãnh đạo Hội đồng nhân dân TPHCM khẳng định hàng năm ngân sách thành phố chi hàng ngàn tỉ đồng để trợ giá xe buýt nhưng hiệu quả đến nay chưa rõ ràng, cần xem xét lại, thậm chí cắt trợ giá để xe buýt hoạt động bình thường. Trong khi đó, lãnh đạo Sở Giao thông vận tải khẳng định đến tháng 5-2017 sẽ áp dụng vé điện tử cho toàn bộ 107 tuyến xe buýt có trợ giá.



Ông Bùi Xuân Cường, Giám đốc Sở Giao thông vận tải TPHCM trả lời trong buổi thảo luận tổ chiều nay - Ảnh: Văn Nam

Trợ giá hàng ngàn tỉ, người đi xe buýt vẫn giảm

Tại buổi thảo luận tổ kỳ họp thứ 3 HĐND thành phố khóa IX diễn ra chiều nay (6-12), khi bàn về hiệu quả hoạt động của hệ thống xe buýt, bà Nguyễn Thị Quyết Tâm,

Chủ tịch HĐND thành phố cho rằng nhiều năm qua thành phố đầu tư hàng chục ngàn tỉ đồng cho trợ giá xe buýt nhưng hiệu quả mang lại chưa cao.

Do vậy, trong buổi thảo luận chiều nay bà Tâm đã đề nghị ông Bùi Xuân Cường, Giám đốc Sở Giao thông vận tải tính toán kỹ lại, mỗi ngày (hoặc mỗi tháng, mỗi năm) có bao nhiêu chuyến xe buýt có trợ giá vận hành, theo đó tìm xem có bao nhiêu người được hưởng tuyến trợ giá này để thấy hiệu quả của trợ giá chứ không nói chung chung nữa! Từ đó thấy sẽ thấy được tính hiệu quả trong đầu tư trợ giá, bởi thực tế tỷ lệ người tham gia xe buýt mỗi năm mỗi giảm trong khi ngân sách trợ giá hàng năm hàng ngàn tỉ đồng.

“Tôi đề nghị cần tính toán lại, thậm chí cắt trợ giá xe buýt để xe buýt chạy bình thường xem có cải thiện được gì không”,

Bà Nguyễn Thị Quyết Tâm, Chủ tịch HĐND TPHCM

“Tôi đề nghị cần tính toán lại, thậm chí cắt trợ giá xe buýt để xe buýt chạy bình thường xem có cải thiện được gì không”, bà Tâm kiên quyết.

Thời gian gần đây, các chuyên gia về giao thông từng đề xuất TPHCM cần sớm tính đến phương án trợ giá trực tiếp cho người đi xe buýt chứ không thể trợ giá tràn lan thông qua đơn vị vận tải như lâu nay mà hiệu quả chưa được tính toán kỹ, có thể dẫn đến lãng phí.

Thừa nhận có triển khai chậm trong thay đổi phương thức trợ giá xe buýt, ông Bùi Xuân Cường cho biết hiện Sở Giao thông vận tải đang đấu thầu quốc tế để có thể đưa vào áp dụng hình thức vé điện tử đối với tất cả các tuyến xe buýt có trợ giá từ tháng 5-2017 và coi đây là một trong những biện pháp đưa tiền trợ giá trực tiếp tới người đi xe buýt thay vì trợ giá theo chuyên cho các đơn vị vận hành. Hiện thành phố có 107 tuyến xe buýt có trợ giá trong tổng số 142 tuyến xe buýt đang vận hành.

Dù tốn hàng ngàn tỉ đồng trợ giá nhưng số liệu thống kê của Sở Giao thông vận tải cho thấy số người dân đi xe buýt giảm qua từng năm. Chẳng hạn năm 2014 số người đi xe buýt đạt 593 triệu lượt, giảm 4,7% so với năm 2013 và trong 6 tháng đầu năm 2015, lượng hành khách đi xe buýt chỉ đạt gần 271 triệu lượt, giảm 6,1% so với cùng kỳ năm 2014.

Chỉ giải quyết kẹt xe cục bộ, chưa căn cơ

Đánh giá về tác động của tình trạng kẹt xe tại thành phố hiện nay, đại biểu HĐND thành phố Trần Quang Thắng cho rằng ùn tắc giao thông ở thành phố rất nặng nề và nhiều người có hành vi điều khiển xe rất nguy hiểm. Đại biểu này băn khoăn sau 3 năm nữa không biết chuyện gì xảy ra nếu cứ ùn tắc tiếp diễn như thế này.

Thời gian qua, thành phố có làm thêm đường, xây thêm cầu vượt nhưng nhiều đại biểu cho rằng các biện pháp này chỉ giúp giảm kẹt xe cục bộ, không bền vững bởi sau một thời gian thì đầu lại vào đó.

Bà Nguyễn Thị Quyết Tâm cũng khẳng định: “Ùn tắc giao thông ở thành phố ngày càng nghiêm trọng. Đầu tư thì rất lớn nhưng chưa đồng bộ, chưa đúng mức nên chưa giải quyết tốt tình trạng ùn tắc. Ở đây rõ ràng phương pháp quản lý nhà nước, điều tiết giao thông là chưa tốt”.

Bà Tâm đề nghị Giám đốc Sở Giao thông vận tải giải trình kỹ hơn về giải pháp chống kẹt xe bởi ùn tắc giao thông hiện gây cản trở rất lớn cho sự phát triển của thành phố và là điểm nghẽn tác động đến nhiều hoạt động khác.

Theo Sở Giao thông vận tải, hiện nay tổng số phương tiện giao thông ở thành phố tăng rất cao. Riêng năm 2016 đã tăng thêm 60.000 chiếc ô tô và 272.000 xe máy, tăng 75% so với năm 2015. Trong khi đó, diện tích đường tăng thêm chỉ chưa tới 2% dẫn đến tình trạng kẹt xe gia tăng, đi lại khó khăn.

Số 57

<http://www.baomoi.com/tu-lenh-nganh-gtvt-tp-hcm-tiep-tuc-bi-truy-ve-tro-gia-xe-buyt/c/21025542.epi>

Tư lệnh' ngành GTVT TP.HCM tiếp tục bị 'truy' về trợ giá xe buýt

Infonet 08/12/2016 06:47 GMT+7 1 liên quan

“Giờ chúng ta không nói “sẽ” nữa, quá lâu rồi. TP đầu tư hàng ngàn tỷ nhưng hiệu quả rất thấp. Anh Cường so sánh với các nước thì đồng ý rồi nhưng vấn đề là hiệu quả họ mang lại rất cao...”



Ông Bùi Xuân Cường - Giám đốc sở Giao thông vận tải TP.HCM.

Hơn 900 tỷ trợ giá cho xe buýt

Chưa hài lòng với phần trả lời chiều ngày 6/12 khi thảo luận tại tổ về trợ giá xe buýt, ngày 7/12 Chủ tịch HĐND TP Nguyễn Thị Quyết Tâm tiếp tục đề nghị Giám đốc Sở Giao thông vận tải (GTVT) TP.HCM Bùi Xuân Cường trả lời vấn đề này trước hội trường.

Báo cáo tại đây, ông Bùi Xuân Cường cho biết hiện TP đang có 25 doanh nghiệp tham gia khai thác 142 tuyến xe buýt, trong đó có 107 tuyến có trợ giá, tăng 6 tuyến

so với năm 2015. Tuy nhiên đây là năm thứ 3 liên tiếp số lượng người đi xe buýt sụt giảm.

“Năm nay xe buýt vận chuyển được 240 triệu hành khách, trung bình 1 ngày chở 657 ngàn hành khách. Tổng doanh thu cả năm đạt 892 tỷ đồng (1 ngày thu 2,5 tỷ đồng). Tổng chi dự kiến là 2.258 tỷ đồng (1 ngày 6,2 tỷ đồng). TP đã trợ giá 923 tỷ đồng so với hơn 1.000 tỷ theo dự toán. Trợ giá chiếm 41%, và tương ứng với các năm khác” – ông Giám đốc Sở cho hay.

Cũng theo ông sau chu kỳ tăng trưởng mạnh trong những năm trước đã có thời gian đội xe buýt “không được đầu tư gì thêm”, trong khi đó ùn tắc giao thông tăng, chính sách hạn chế xe cá nhân không thực hiện được... những lý do đó đã khiến lượng người đi xe buýt “rơi tự do”.

Một nguyên nhân khác được ông đề cập là hệ thống xe buýt chưa kết nối được với những phương tiện giao thông khác như metro hay xe điện mặt đất để tạo nên hệ thống giao thông công cộng hoàn chỉnh.

“Theo kế hoạch lẽ ra năm 2012 chúng ta phải đưa vào sử dụng tuyến metro đầu tiên, nhưng nay phải lùi lại đến năm 2020 (...). TP cũng không có đủ bến bãi cho xe buýt, hiện mới có 70ha/1.145ha theo quy hoạch. Không có bến bãi thì không thể tổ chức các đầu bến mới” – ông Bùi Cường nói.

Ông cũng nhận định rằng không gian đô thị của TP không phù hợp cho hoạt động xe buýt, và chỉ có 15% tuyến đường tại TP rộng trên 12m (có thể tổ chức cho xe buýt chạy). Do đó nếu tính thang điểm 10 cho hoạt động vận tải công cộng thì TPHCM chỉ đạt 5,15 điểm.

Ngoài các nguyên nhân trên, ông Giám đốc Sở thừa nhận việc quản lý, điều hành yếu kém như trễ giờ, xe cũ, thái độ phục vụ chưa tốt cũng khiến nhiều hành khách không hài lòng, qua đó lượng người đi cũng giảm theo.



Hoạt động của xe buýt tại TP.HCM đang gặp rất nhiều trở ngại.

“Giờ chúng ta không nói “sẽ” nữa, quá lâu rồi!”

Về vấn đề trợ giá, ông Bùi Xuân Cường đồng quan điểm rằng cách làm hiện nay không còn phù hợp, tuy nhiên phải đến khoảng giữa năm 2017 Sở mới có thể thay đổi theo cách hỗ trợ trực tiếp cho người đi, thay vì cho công ty vận tải như hiện nay.

Khẳng định việc trợ giá là cần thiết, vị Giám đốc sở cho rằng ngay cả Paris (Pháp) hiện cũng phải trợ giá tới 60% hoạt động xe buýt, và tiền vé chỉ chiếm khoảng 30% (còn lại thu từ các hoạt động, dịch vụ khác). Lấy ví dụ tương đồng hơn, theo ông ngay cả ở Hà Nội năm 2016 dự kiến cũng trợ giá 55,5%, so với 41% của TP.HCM.

“Vấn đề là phương pháp kiểm soát sao cho phù hợp, chúng tôi đã nghiên cứu nhưng cũng có độ trễ. Muốn làm được việc này phải sử dụng vé thông minh và những chính sách đồng bộ” – ông nói.

Vẫn chưa hài lòng với phần trả lời này, Chủ tịch HĐND TP cho rằng việc trợ giá đã được đưa ra mổ xẻ từ thời ông Tats Thành Cang là Giám đốc sở GTVT (năm 2014, hiện ông Cang là Phó bí thư Thành ủy TP.HCM) nhưng đến nay vẫn chưa triển khai được.

“Giờ chúng ta không nói “sẽ” nữa, quá lâu rồi! TP đầu tư hàng ngàn tỷ nhưng hiệu quả rất thấp. Anh Cường so sánh với các nước thì đồng ý rồi nhưng vấn đề là hiệu quả họ mang lại rất cao, còn ở đây HĐND không hài lòng là vì hiệu quả mang lại không tương xứng với số tiền bỏ ra. Bây giờ HĐND đề nghị Giám đốc sở cho biết ngắn gọn vì sao việc này lại chậm như vậy” – Chủ tịch HĐND TP đề nghị.

Trả lời câu hỏi này ông Bùi Xuân Cường cho biết trước đây Sở đã trình một dự án PPP (đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư), và nếu thực hiện đấu thầu trong nước thì đến nay đã thực hiện. Tuy nhiên sau đó TP quyết định đấu thầu quốc tế nên Sở phải chuẩn bị lâu hơn, hiện dự án đang được trình và dự kiến đầu năm 2017 sẽ tiến hành đấu thầu.

Nguyễn Cường

Số 58

<http://www.baomoi.com/da-nang-nhan-tin-qua-61-000-thue-bao-zalo-ve-thong-tin-xe-buyt-tro-gia/c/21246685.epi>

Đà Nẵng: Nhắn tin qua 61.000 thuê bao Zalo về thông tin xe buýt trợ giá

Lao Động 04/01/2017 10:39 GMT+7

Đó là một trong những giải pháp của Sở GTVT Đà Nẵng đưa ra nhằm đẩy mạnh thói quen của người dân trong việc sử dụng phương tiện công cộng trong đó có xe buýt trợ giá trên địa bàn.



Người dân vẫn chưa có thói quen sử dụng xe buýt trong đi lại

Đầu tháng 12.2016 vừa qua, UBND TP. Đà Nẵng vừa tổ chức khai trương đưa vào hoạt động 5 tuyến xe buýt có trợ giá trên địa bàn Đà Nẵng, gồm: Nguyễn Tất Thành – Xuân Diệu; tuyến số 7: Xuân Diệu – Phạm Hùng; tuyến số 8: Thọ Quang – Phạm Hùng; tuyến số 11: Xuân Diệu – Siêu thị Lotte Mart và tuyến số 12: Thọ Quang – Trường Sa.



Đà Nẵng vừa có 5 tuyến xe buýt trợ giá trên địa bàn

Thời gian hoạt động của các tuyến là từ 5h- 21 hằng ngày, với tần suất 10 phút/chuyến vào giờ cao điểm và 20 phút/chuyến vào giờ bình thường, với giá vé chung trên tất cả các tuyến một lượt là 5.000 đồng.

Để khuyến khích người dân làm quen và sử dụng 5 tuyến buýt mới, Đà Nẵng cũng phê duyệt chủ trương miễn phí cho mọi hành khách đi trên 5 tuyến xe buýt có trợ giá trong vòng 1 tháng kể từ ngày khai trương.

Tuy nhiên theo khảo sát của PV, mặt dù 5 tuyến xe buýt mới đã đi vào hoạt động nhưng người dân vẫn chưa sử dụng rộng rãi dịch vụ này.

Nguyên nhân được xác định là tại một số điểm đỗ xe buýt tại Đà Nẵng hiện vẫn chưa có lộ trình để người dân được rõ. Bên cạnh đó, tình trạng người dân họp chợ, lấn chiếm lòng đường gây ùn tắc giao thông...

Ghi nhận của PV tại trạm đón xe buýt số 5 trên đường Quang Trung, đoạn gần đại học Duy Tân, trong vài tiếng trong ngày 1.3 vừa qua, việc người dân sử dụng xe buýt vẫn còn rất ít.

Chị Yên – sinh viên Đại học Duy Tân nêu những bất cập, tại trạm chờ xe buýt trên đường Quang Trung hiện chỉ có tấm biển báo hiệu điểm dừng của xe buýt và cho biết nơi đây là tuyến số 5.



Trạm chờ xe buýt tại đường Quang Trung chưa có lộ trình để người dân được rõ

“Tại sao ngành chức năng không đề trên biển báo lộ trình cụ thể của các tuyến đến và đi để người dân được rõ từ đó mới có kế hoạch đi xe buýt” – chị Yên Thắc mắc.

Theo ông Lê Thành Hưng - Chánh Văn phòng Sở GTVT Đà Nẵng, sau khi tuyến xe buýt trợ giá đi vào hoạt động, qua theo dõi ý kiến phản hồi của người dân trong thời gian qua thì hệ thống xe buýt mới chạy đúng tuyến đúng giờ, dừng đỗ đúng nơi quy định, xe mới có điều hòa, thái độ phục vụ văn minh lịch sự.

“Tuy nhiên theo kinh nghiệm của các thành phố khác thì cần có khoảng thời gian nhất định để người dân làm quen với xe buýt.



Ngành chức năng đang đẩy mạnh tuyên truyền để người dân làm quen với dịch vụ xe buýt công cộng

Đồng thời trong quá trình vận hành các tuyến xe thì nhu cầu của người dân mới được khảo sát và nắm bắt đầy đủ để có thể điều chỉnh lộ trình cho phù hợp nhất. Số liệu thống kê cho thấy trong 16 ngày qua, lưu lượng đi xe buýt của hành khách trên tổng 3 tuyến tăng liên tục “ – ông Hưng cho biết.

Cũng theo ông Hưng, một trong những bất cập được ngành giao thông nhìn nhận sau khi tuyến xe buýt đi vào hoạt động là các tuyến buýt có trợ giá ra đời vào thời điểm TP triển khai thi công các công trình trọng điểm, như: Hàm chui tại nút giao thông phía Tây Sông Hàn; Hàm chui tại nút giao thông Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương...

Do đó, việc điều chỉnh tạm thời lộ trình 05 tuyến xe buýt có trợ giá làm ảnh hưởng đến việc đi lại của người dân khi sử dụng xe buýt.

"Thời gian tới, chúng tôi sẽ thực hiện các biện pháp tuyên truyền nhằm khuyến khích cán bộ công nhân viên chức TP hưởng ứng đi xe buýt đi làm; Rà soát, tăng cường niêm yết thông tin tại các nhà chờ, điểm dừng; Nhắn tin qua 61.000 thuê bao về thông tin xe buýt trợ giá hay Thiết lập facebook Danabus – xe buýt Đà Nẵng để tương tác giải đáp trực tiếp với hành khách quan" - ông Hưng cho biết.

Số 59

<http://www.baomoi.com/vi-sao-dan-da-nang-chua-man-ma-voi-xe-buyt-sach-tro-gia/c/21255351.epi>

Vì sao dân Đà Nẵng chưa mặn mà với xe buýt sạch trợ giá?

Dân Việt 05/01/2017 10:53 GMT+7

Hiện đại, sạch sẽ và thân thiện, nhưng xe buýt trợ giá ở Đà Nẵng vẫn chưa thực sự thu hút người dân lựa chọn.

Trợ giá và thân thiện

Để tìm hiểu về các tuyến xe buýt trợ giá ở Đà Nẵng, khoảng 10h sáng 4.1, PV Dân Việt chọn tuyến xe số 7 với hành trình dừng đón khách tại đường Hùng Vương - Bạch Đằng - đường 3/2 và về tại bãi xe đường Xuân Diệu. Đây là một trong 5 tuyến xe buýt vừa được Đà Nẵng khai trương (10.12) đưa vào hoạt động với hình thức trợ giá.



Nhiều hành khách đi xe buýt cho rằng cần tăng trạm liên tuyến để có thể đón tuyến tiếp theo.

Cảm nhận đầu tiên là cánh cửa xe đóng mở hiện đại, bên trong không gian xe thoáng mát, sạch sẽ, khác hẳn cảm giác lên các xe buýt công cộng trước đây. Quan sát ghế ngồi hành khách được thiết kế rộng rãi, thoải mái. Máy lạnh bật liên tục suốt hành trình. Đặc biệt, xe có loa và bảng điện tử thông báo tự động về trạm dừng tiếp cho hành khách. Ngoài ra, góc xe còn đặt một túi cứu thương dùng để sơ cứu những trường hợp khẩn cấp. Mỗi hành khách lên xe đều được nhân viên soát vé hỏi nơi đến, và hướng dẫn ghế ngồi.

PV ghi nhận, trên xe chỉ có vài hành khách, vẫn còn nhiều ghế trống. Hầu hết hành khách trên xe đều tỏ ra thiện cảm với hệ thống xe buýt mới này.

Chị Nguyễn Thị Diệu (đường Xuân Diệu) cho biết, từ khi xe buýt trợ giá hoạt động hầu như ngày nào chị cũng chọn xe buýt làm hành trình di chuyển của mình. “Cảm nhận của tôi là rất bất ngờ khi đi xe buýt này, sạch sẽ, bác tài và nhân viên rất thân thiện. Ngoài loa thông báo tự động, còn được nhân viên soát vé thông báo điểm đến để hành khách đi xe chủ động”, chị Diệu chia sẻ.

“Tôi chưa đi chiếc xe buýt nào thân thiện, sạch sẽ, thuận tiện, nhân viên phục vụ chu đáo thế này. Trước khi lên xe, nhân viên hỏi đi đâu, nhắc nhở gần tới trạm nào. Tôi hay đón xe đi từ đường Thuận Phước lên Hòa Minh, có khi đi tới chợ Hòa Cường. Người già như tôi đi xe buýt này rất tiện, có thể bông theo con nít, không phải nhờ

con cháu chờ nữa”, bà Trương Thị Anh Ninh (phường Thuận Phước, quận Hải Châu) nói.

Theo nữ nhân viên soát vé trên xe buýt số 7, mới đầu bà con chưa quen với xe buýt nên đón xe chưa nhiều, nhưng hầu như các hành khách đi xe đều cảm nhận thích đi xe buýt này. Từ khi xe hoạt động đến nay, chưa có chuyến nào xe không có hành khách, ít nhất là 5-6 hành khách/chuyến.



Mặc dù được trợ giá, miễn phí vé trong vòng 1 tháng và được trang bị hiện đại, sạch sẽ, xe buýt trợ giá Đà Nẵng vẫn chưa thu hút được người dân lựa chọn.

Đi dễ, khó về

Dừng tại bãi xe Xuân Diệu, tôi tiếp tục trải nghiệm thêm tuyến xe buýt số 5 đi từ bãi xe Xuân Diệu - đường 3/2 - Trần Phú - Quang Trung - Trần Cao Vân..., cảm giác vẫn rất thân thiện, thoải mái. Tuy nhiên, chuyến xe này cũng chỉ có dăm bảy hành khách. Thậm chí xe chạy qua nhiều chặng dừng mà không hành khách nào lên thêm.

Nhiều hành khách cho rằng hệ thống xe buýt này rất tốt. Tuy nhiên, đi thì dễ nhưng khó đón tuyến về. Cần có trạm dừng liên tuyến để người dân không bất tiện tìm chỗ đón tuyến xe tiếp theo.



Xe buýt trợ giá Đà Nẵng vẫn chưa được người dân mặn mà.

Anh Nguyễn Đình Hòa (trú đường Trần Cao Vân) cho biết, rảnh rỗi anh cho con đi xe buýt để con quen dần. Tuy nhiên, anh cảm thấy bất tiện bởi nhà anh từ đường Trần Cao Vân, phải đi đến bãi xe Xuân Diệu mới có thể đón tuyến xe khác về lại đường Trần Cao Vân, chứ trên quãng đường này lại không có trạm dừng liên thông giữa hai tuyến xe buýt để anh lựa chọn.

“Đưa xe buýt vào hoạt động nhằm giảm ùn tắc giao thông, tuy nhiên lại không có liên tuyến khiến người dân đi lại khó khăn...”, anh Hòa nói.

Anh Trần Đình Dân (trú quận Liên Chiểu) cho biết, đi xe buýt này rất thuận tiện, tuy nhiên đoạn trạm dừng đón xe xa quá. “Chẳng hạn đường Nguyễn Chánh thông với khu công nghiệp rất đông người đi nhưng lại không có điểm dừng xe buýt nào. Người dân muốn đi xe buýt phải đi bộ mất hơn cây số mới tới trạm Xuân Thiều, như vậy rất bất tiện. Nhiều người thấy xa quá nên thôi. Cần mở thêm một trạm lên xuống giữa đường đoạn này thì sẽ thuận tiện hơn”, anh Dân kiến nghị.

Ông Hà Phước Hùng - tài xế lái xe buýt tuyến số 5 - cho biết: “Từ khi xe vào hoạt động có nhiều hành khách ý kiến rằng cần có trạm liên tuyến để họ thuận tiện khi đi xe buýt. Họ bước xuống xe này thì có thể đón xe khác đi liền, rất thuận tiện, chứ xuống xong họ lại phải đi bộ đón xe khác, họ ngại không muốn đi...”.

Sở GTVT Đà Nẵng cho biết, trước khi đưa 5 tuyến xe trợ giá vào hoạt động, Sở đã thực hiện nhiều truyền thông đến người dân. Tuy nhiên, hiện vẫn còn nhiều người dân chưa quan tâm sử dụng dịch vụ. Sắp tới, Sở sẽ đẩy mạnh công tác tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng, trang mạng xã hội và các công sở, trường học để khuyến khích người dân sử dụng xe buýt.

“Cùng với đó, sau thời gian vận hành, Sở sẽ điều tra, khảo sát, tham vấn người dân đi xe buýt, đánh giá tình hình hoạt động nhằm đề xuất thành phố nhiều giải pháp như: Điều chỉnh lộ trình cho phù hợp, tăng hoặc giảm số điểm dừng, giám sát biểu đồ xe chạy....”, đại diện Sở GTVT cho biết thêm.

<http://www.baomoi.com/benh-ngai-di-bo-cua-nguoi-viet/c/21229238.epi>

Bệnh 'ngại' đi bộ của người Việt

Tin Nhanh 02/01/2017 06:00 GMT+7

Vì ngại, nên dưng việc gì, đi ngắn hay dài người ta cũng nhảy lên xe máy, cũng vì thế mà người ta có thể sang đường bất cứ chỗ nào.



(ảnh minh họa: Báo Quảng Ninh)

Người ta ngại đi bộ, đúng hơn là người ta ngại vận động, nên những phương tiện di chuyển mà tốn sức như đi bộ, đạp xe đều không được người Việt mặn mà. Các bạn có thể thấy ngay cái tính cách đặc trưng này hàng ngày.

Vì ngại đi bộ, nên người đi bộ sẵn sàng sang đường ở bất cứ đâu. Dù cách vạch sang đường vài mét, dù trên đầu là cầu vượt dành cho người đi bộ. Người ta vẫn sẵn sàng phi thân, vượt qua dòng xe cộ tấp nập, hiên ngang như kiểu "đây là đường của tôi". Thậm chí trèo, vượt qua lan can giữa đường cũng là chuyện nhỏ.

Vì ngại đi bộ, ngại đạp xe, nên từ nhà ra ngõ khoảng 50 m, đi tới công viên tập thể dục cũng lười xe máy, ô tô, ngồi trên xe, mặc dù có thể thời gian để di chuyển còn dài hơn nhiều đi bộ hay đạp xe.

Cái "ngại" này dẫn tới điều gì, dẫn tới bức tranh giao thông hỗn loạn.

Ô tô, xe máy đang lao ầm ầm bỗng phanh kít, mở lái, chuyển hướng, "đảo như rang lạc" để tránh người đi bộ phi sang tùy tiện. Tâm lý tùy tiện cũng từ cái văn hóa này

mà ra, người ta không thích ở sâu, mà phải lao ra mặt đường, phải bạ đầu gối đẩy, bạ đầu dùng đẩy thì mới là thời thượng.

Nếu không ngại, người ta có thể ở sâu vào trong ngõ, đi bộ hoặc đạp xe ra đường lớn. Nếu không ngại, việc đi bộ, đạp xe tới cơ quan ở gần, việc sáng sáng hàng nghìn người cùng nhau đi bộ trên vỉa hè sẽ giảm ách tắc giao thông, tất nhiên với điều kiện vỉa hè phải thông thoáng.

Nếu không ngại đi bộ, không ngại đạp xe thì người ta cũng sẽ không ngại vận động, đổi mới tư duy, ý thức tham gia giao thông, khi đó không ai phải than phiền, kêu gao về giao thông tồi tệ.

Do đó, theo tôi không chỉ phạt các phương tiện tham gia giao thông, mà ngay cả những người đi bộ cũng phải phạt thật nặng, nếu không sang đường đúng nơi quy định, nếu đi không đúng phần đường. Ý kiến các bạn thế nào?

Số 61

<http://www.baomoi.com/nan-ket-xe-o-sai-gon-chon-xe-buyt-hoac-xe-may-chu-khong-the-co-ca-hai/c/21185392.epi>

Nạn kẹt xe ở Sài Gòn: 'Chọn xe buýt hoặc xe máy chứ không thể có cả hai'

Phụ Nữ News 27/12/2016 11:08 GMT+7 9 liên

"Để xe buýt chạy nhanh, đúng giờ thì phải hạn chế bớt xe máy vì xe máy quá đông nên các phương tiện công cộng không thể di chuyển thuận lợi được. Theo tôi, một là chọn xe buýt hai là chọn xe máy..."

Xe buýt và xe máy không thể đi cùng một tuyến đường

Chuyên gia giao thông PGS.TS Phạm Xuân Mai (Khoa Kỹ thuật Giao thông, trường ĐH Bách Khoa TP. HCM) nhận xét lượng xe cá nhân tại TP. HCM hiện nay quá nhiều, đặc biệt là thời điểm cuối năm càng tăng lên vì tập trung nhiều người đổ ra đường để mua sắm dẫn đến tình trạng kẹt xe.



Đường Hai Bà Trưng hướng về Trung tâm quận 1 bị ùn tắc vào giờ trưa. Tiếp nối với đường Hai Bà Trưng (quận 1) là đường Phan Đình Phùng (quận Phú Nhuận) cũng thường xuyên bị ùn ứ vào chiều tối vào các ngày trong tuần.

PGS.TS Mai cũng tỏ ra mệt mỏi vì đã "dính" nhiều lần kẹt xe tại hầu hết các tuyến đường ở TP. HCM. Theo ông, thực trạng kẹt xe đang quá nghiêm trọng nhưng vẫn có nhiều giải pháp mà thiết thực nhất vẫn là giảm xe cá nhân mới có thể giải quyết được tình trạng này.

Ông cho biết: "Phải có biện pháp giảm xe cá nhân. Phân bổ lại đường một chiều và hai chiều. Tăng cường dịch vụ vận chuyển hành khách công cộng. Di dời các điểm thường xuyên có dân cư tập trung ra ngoại thành để giảm bớt áp lực vì hiện nay không những không dời mà còn cho xây dựng các chung cư, nhà cao tầng trong nội thành nữa. Theo tôi, thành phố phát triển đang tự làm tình hình kẹt xe thêm nghiêm trọng".

Cũng theo chuyên gia giao thông Xuân Mai, hiện nay xe buýt và xe máy không thể di chuyển cùng một tuyến đường. "Để xe buýt chạy nhanh, đúng giờ thì phải hạn chế bớt xe máy vì xe máy quá đông nên loại phương tiện công cộng không thể di chuyển thuận lợi được. Theo tôi, một là chọn xe buýt hai là chọn xe máy chứ không thể chọn cả hai", PGS.TS Mai nói.



Phải có đường dành riêng cho xe buýt hoặc phải hạn chế xe máy cá nhân để tăng cường loại hình vận tải này?



Đường Quang Trung (Gò Vấp) vào giờ tan tầm gần như "ngộp thở".



Đường Nguyễn Kiệm (quận Phú Nhuận) có hàng nghìn phương tiện chôn chân vào mỗi ngày vì kẹt xe.

Theo ông, ở nước tiên tiến không có xe máy nên kẹt xe không kinh hoàng như nước ta. Tuy nhiên ở Việt Nam, người dân đa số chọn xe máy là phương tiện chủ yếu nên cần phải có lộ trình lâu dài và thiết thực mới hạn chế được và các giải pháp phải song song với nhau.

CSGT quận 1 được bố trí bộ đàm để điều tiết giao thông

Liên quan đến tình trạng kẹt xe nghiêm trọng tại TP. HCM, Trung tá Huỳnh Trung Phong - Trưởng phòng CSGT TP. HCM cho biết tình hình giao thông vào cuối năm có diễn biến phức tạp do lượng xe vào dịp này đã tăng lên khoảng 20-30%. Theo đó, với lượng xe tăng đột biến vào cuối năm khiến cho các tuyến đường trong thành phố thường xảy ra ách tắc giao thông nghiêm trọng.

CSGT cũng gặp nhiều khó khăn trong việc phân luồng vì lượng phương tiện đổ ra đường quá đông vào cùng thời điểm. Vị trưởng phòng CSGT TP.HCM còn cho hay, đã có những phương án mới được đề xuất để hạn chế tình hình kẹt xe như hiện nay tại thành phố.



Đường Phan Văn Trị (lúc 11h trưa) hàng ngày đều kẹt cứng vì đường phân làn kiểu nút thắt cổ chai.

"Chúng tôi đã đề xuất hạn chế xe tải vận chuyển hàng hóa vào trung tâm ở những thời điểm trong ngày. Hiện tại các tuyến đường ở quận 1 đang ách tắc nên trước mắt chúng tôi sẽ bố trí bộ đàm cho CSGT điều tiết giao thông được tốt hơn. Còn về lâu dài sẽ lắp đặt camera thông minh, quan sát những điểm kẹt xe rồi tự động báo về chỉ huy", trung tá Phong thông tin.

Theo trung tá Phong, hiện nay đã thí điểm camera thông minh trên đường Phạm Văn Đồng để điều tiết giao thông.

Theo Trí thức trẻ