

TP.HCM: Tạm ngưng đề án quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng

UBND TP.HCM vừa chấp thuận ngưng thực hiện Đề án Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng TP.HCM đến năm 2025.

Đề án Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng TP.HCM đến năm 2025 do Trung tâm Quản lý và điều hành vận tải hành khách công cộng lập từ năm 2009. Mục tiêu đề án là giải quyết ùn tắc giao thông khu trung tâm đô thị, trên các trục đường từ trung tâm đến các đô thị vệ tinh và tại các nút giao thông chính, giảm mức độ nghiêm trọng của tai nạn giao thông.

Theo đề án thì dự kiến, giai đoạn 2015- 2020 TP.HCM sẽ có 1 tuyến xe buýt nhanh (BRT), 140 tuyến xe buýt, vận chuyển được gần 1,9 triệu lượt khách/ngày, đáp ứng được 10% nhu cầu đi lại. Giai đoạn 2020 – 2025 sẽ có 3 tuyến metro, 3 tuyến xe buýt nhanh (BRT), 179 tuyến xe buýt, vận chuyển được trên 4,2 triệu lượt khách/ngày (trong đó metro vận chuyển 1,6 triệu lượt, xe buýt 1,7 triệu lượt), đáp ứng 21% nhu cầu đi lại của người dân thành phố.

Mặc dù nhiều lần được đưa ra lấy ý kiến góp ý của các sở ngành và đơn vị liên quan. Tuy nhiên, phần lớn các ý kiến đều chưa đồng tình với chất lượng quy hoạch và cho rằng, vẫn còn nhiều tồn tại, bất cập trong dự thảo đề án. Nhiều ý kiến hoài nghi về tính khả thi của đề án khi thời điểm nghiên cứu đề án là từ năm 2009, đến nay đã có nhiều thay đổi về chính sách pháp luật, tình hình thực tế.

TP.HCM sẽ ưu tiên phát triển các tuyến xe buýt công cộng trong thời gian tới (Nguồn: Buyttphcm)

Mặc dù tạm ngưng thực hiện nhưng UBND TP.HCM yêu cầu Sở Giao thông vận tải tiếp tục tận dụng kết quả nghiên cứu của đề án này để phục vụ công tác lập và triển khai Đề án Quy hoạch chi tiết mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030.

Vũ Sơn

Số 63

<http://cafef.vn/ts-tran-dinh-thien-thu-tuong-da-lam-dieu-chua-tung-co-trong-lich-su-2017010316083374.chn>

TS. Trần Đình Thiên: Thủ tướng đã làm điều chưa từng có trong lịch sử!

.....

Nhiều lần nhắc đến một logic phát triển mới, vậy hàm nghĩa của nó là gì?

Nó có nghĩa là không phải tăng trưởng bằng mọi cách. Không phải thấy nông nghiệp gặp khó do hạn mặn thì bơm nước vào là xong. Không phải cứ tư duy phát triển đồng bằng trong khi những vùng đất ấy đã thay đổi, lợi thế cũ đã không còn. Logic phát triển mới có nghĩa là phải trông cậy vào lực lượng doanh nghiệp tư nhân, tuy nhiên không phải là những doanh nghiệp tuy đông nhưng lại bé li ti.

Hiện cái khó nhất của Việt Nam là doanh nghiệp tư nhân còn yếu, khái niệm lực lượng tư nhân thì chưa có. Các doanh nghiệp liên kết với nhau lỏng lẻo, không theo chuỗi. Doanh nghiệp tư nhân cần phải có tuyên, có trực dẫn dắt. Đây là điều quan trọng vô cùng. Không thể cứ kiếm ăn một mình mãi, mạnh anh nào anh ấy ăn. **Các giải pháp giảm ùn tắc giao thông đề cập tại: <http://cscvn.vn/c242/t242-541/giai-phap-giam-un-tac-giao-thong-o-viet-nam.html#.WJ3qtVWLTIV> để thực hiện thành công các giải pháp này cần sự liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp lớn như: FPT, Viettel, VNPT (Liên quan đến Công nghệ phần mềm, mạng, viễn thông), Các Ngân hàng lớn (Liên quan đến thanh toán qua mạng, thẻ,...), Các nhà sản xuất ô tô như Trường Hải, Các hãng taxi, Các nhà làm luật, chính sách,... để tạo ra “chuỗi giá trị”**

Tôi nhấn mạnh là phải để cho doanh nghiệp lớn lên. Những doanh nghiệp nào có sai phạm thì xử lý người đứng đầu, người làm sai phải bị trừng trị, nhưng phải tránh làm cho doanh nghiệp bị sụp đổ. Tôi cho rằng nên tư duy 1 doanh nghiệp mà đất nước có được là tài sản quốc gia, tài sản ấy phải được bảo vệ.



Mục tiêu trong 5 năm tới, phải có những tuyến trục là những tập đoàn mạnh làm xương sống. Chứ con số 110,1 nghìn doanh nghiệp nghe thì oách, nhưng nó li ti như cám thì cũng không để làm gì. Tôi nghĩ trong số đấy có khoảng 70 nghìn doanh nghiệp đi lên từ hộ gia đình, họ chỉ lo kiếm sống, làm gì có động cơ thiêng liêng, vĩ đại để cạnh tranh với quốc tế, để lại di sản. Do đó, doanh nghiệp cũng cần phải có một cách tiếp cận khác.

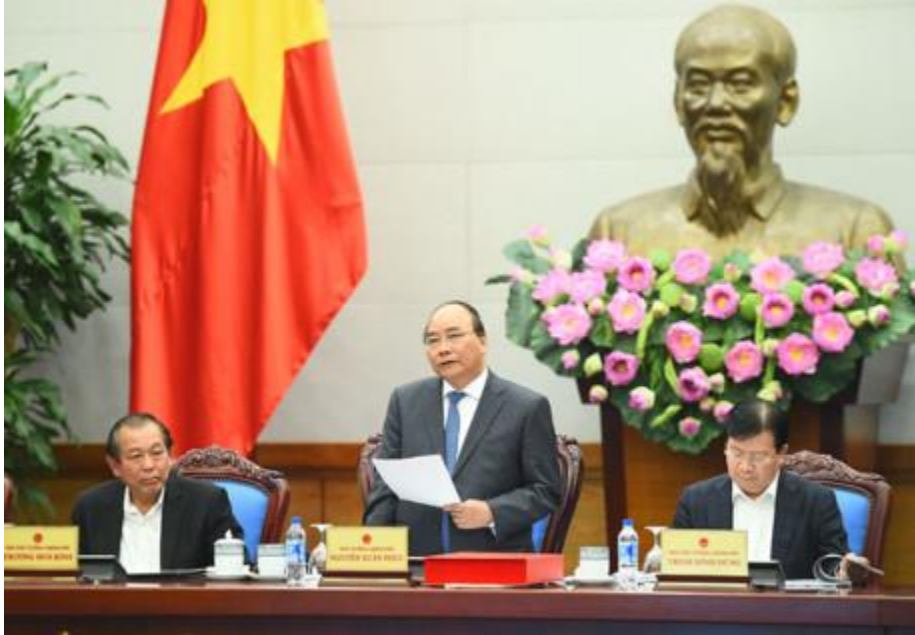
Vậy ông có góp ý, đề xuất gì cho năm 2017?

Số 64

<http://www.baomoi.com/thu-tuong-neu-giai-phap-chong-un-tac-giao-thong-tp-hcm/c/21395673.epi>

Chính phủ chiều nay đã họp trực tuyến với lãnh đạo TP.HCM về các giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn TP. Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc nêu rõ nguyên nhân cơ bản, các giải pháp lâu dài cũng như trước mắt cho vấn đề này.

Cùng dự có Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình, Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng, lãnh đạo một số bộ, ngành.



Thủ tướng yêu cầu các cấp, các ngành của TPHCM phải xắn tay áo kiểm tra các điểm đen ùn tắc giao thông. Ảnh: VGP

Báo cáo tại đầu cầu truyền hình ở TP.HCM, Phó Chủ tịch UBND TP Lê Văn Khoa cho biết, trong 37 điểm ùn tắc giao thông trên địa bàn, tình hình đã có chuyển biến đáng kể tại 7 điểm nhưng vẫn còn 30 điểm có nguy cơ cao ùn tắc giao thông.

Tốc độ lưu thông trung bình khu vực trung tâm (theo hệ thống dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên xe buýt) vào giờ cao điểm sáng 19 km/h; giờ cao điểm chiều 18 km/h, giờ thấp điểm 20,9 km/h.

Theo lãnh đạo TP.HCM, lượng tăng dân số cơ học và lượng phương tiện trên địa bàn tăng liên tục. Tính đến nay, TP đang quản lý tổng cộng hơn 7,8 triệu phương tiện (gồm hơn 622.000 xe ô tô và 7,26 triệu xe mô tô), tăng 5,86% so với cùng kỳ năm 2015.

Theo đại diện Bộ Xây dựng, mật độ dân số trung bình của TP HCM là 6.000 người/km², ở vùng lõi là 25.000 - 30.000 người/km trong khi quỹ đất cho giao thông chỉ hơn 8%. Phương tiện công cộng chỉ chiếm 10% trong khi các nước là 40-50%. Ở nhiều nước, đa phần hoạt động giao thông là giao thông ngầm trong khi ở nước ta, giao thông ngầm coi như bằng không.

Hoan nghênh và chúc mừng TP.HCM được Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) xếp hạng là thành phố năng động của toàn cầu và cho biết “tại Davos, người ta nhận xét tốt về thành phố chúng ta”, Thủ tướng đánh giá cao việc gần đây, TP.HCM đã tập trung giải quyết vấn đề ùn tắc ở sân bay Tân Sơn Nhất.

Số 65

 [Bản in http://www.baomoi.com/thu-tuong-phai-co-lo-trinh-han-che-phuong-tien-ca-nhan-o-tp-hcm/c/21395693.epi](http://www.baomoi.com/thu-tuong-phai-co-lo-trinh-han-che-phuong-tien-ca-nhan-o-tp-hcm/c/21395693.epi)

Thủ tướng: Phải có lộ trình hạn chế phương tiện cá nhân ở TP.HCM

Giao Thông 23/01/2017 20:56 GMT+7 8 liên quan

Phương tiện cá nhân tăng cao, trong lúc hạ tầng không đáp ứng kịp khiến ùn tắc giao thông xảy ra nhiều điểm trên địa bàn TP HCM.

Kết luận cuộc họp, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc cho rằng tình trạng ùn tắc giao thông không phải một sớm một chiều là có thể giải quyết được. Các nước trong khu vực cũng đang đối mặt với tình trạng này.

“Một trong những nguyên nhân gây ùn tắc giao thông là số lượng phương tiện tăng quá nhanh; ô tô, xe máy xen lẫn nhau. Không phải cấm quyền tự do, nhưng về lâu dài phải có lộ trình hạn chế phương tiện cá nhân. TP.HCM cần phải hạn chế xây nhà cao tầng ở trung tâm, khi chưa giải quyết đồng bộ vấn đề hạ tầng”, Thủ tướng nói thêm.

Đối với các kiến nghị của TP.HCM, Thủ tướng cơ bản đồng ý và yêu cầu các bộ ngành sau 21 ngày phải báo cáo các cơ chế, chính sách áp dụng cho thành phố. "Không để thành phố phải chạy ra chạy vào, thời gian còn để làm việc khác. Các Bộ làm việc trên tinh thần tạo điều kiện cho thành phố đầu tư phát triển hạ tầng giao thông", Thủ tư

Số 66

<http://www.baomoi.com/thu-tuong-nguyen-xuan-phuc-chua-xay-cao-oc-khi-giao-thong-chua-co-loi-ra/c/21344260.epi>

Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc: Chưa xây cao ốc khi giao thông "chưa có lối ra"

ĐS&PL 16/01/2017 20:39 GMT+7

Ngày 16/1, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc triệu tập cuộc họp với lãnh đạo TP Hà Nội và các bộ ngành bàn giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn.

Cuộc họp được triệu tập trong thời điểm tình hình giao thông của Thủ đô đang gây bức xúc vì tình trạng ùn tắc. Là người đứng đầu Chính phủ, Thủ tướng bày tỏ: “Đưa con đi học cũng mất mấy tiếng đồng hồ”... “Biết tình hình xấu như vậy mà không có biện pháp thì không có trách nhiệm với nhân dân”.



Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc phát biểu tại cuộc họp. - Ảnh: Dân trí

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

Trong cuộc họp, nhiều ý kiến của đại diện các Bộ, ngành cho rằng, Hà Nội cần kiểm soát hiệu quả sự phát triển đô thị, điều chỉnh các quy hoạch liên quan đến giao thông như quy hoạch bệnh viện, trường học, cơ quan. Trước mắt rà soát ngay chung cư cao tầng ở nội đô; phát triển các loại hình giao thông ngầm, trên cao.

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

Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc nhất trí với các giải pháp mà đại biểu nêu tại cuộc họp, Thủ tướng yêu cầu cần quản lý tốt quy hoạch của Hà Nội. Cụ thể, Thủ tướng nhấn mạnh: “Chưa xây dựng nhà cao tầng khi phương án giao thông chưa có lối ra”. Bởi theo Thủ tướng, việc tập trung mật độ cao quá ở trung tâm thì dứt khoát ùn tắc và cần có biện pháp hạn chế phương tiện cá nhân.



Tại cuộc họp, các bộ ngành cho rằng Hà Nội cần rà soát ngay quy hoạch chung cư cao tầng để khắc phục tình trạng ùn tắc - Ảnh: Internet.

Kết luận tại cuộc họp, Thủ tướng khẳng định Hà Nội cần xem việc giải quyết ùn tắc giao thông là nhiệm vụ quan trọng để phát triển Thủ đô bền vững và từ kinh nghiệm của Hà Nội, Chính phủ sẽ làm việc với TP HCM để giải quyết tình trạng ùn tắc. “Yêu cầu đặt ra là có lộ trình kiên quyết hơn, hiệu quả hơn. Không để tình trạng này kéo dài ảnh hưởng đến sự phát triển của Hà Nội” - Thủ tướng nói.

Thủ tướng cũng yêu cầu Hà Nội rà soát, đánh giá lại ngay tính hiệu quả của xe buýt nhanh để có lịch trình hoạt động hợp lý nhất. Đối với các tỉnh lân cận Hà Nội, nhất là các tỉnh có tuyến giao thông huyết mạch ra vào TP, cần tăng cường chỉ đạo phân luồng xe ra vào, chống ùn tắc tại các cửa ngõ thành phố.

Thủ tướng nhắc nhở Hà Nội quan tâm các biện pháp chống ùn tắc dịp Tết Nguyên đán, dẹp bỏ tình trạng xe dù, bến lậu, không để người dân nào vì thiếu phương tiện giao thông mà không được về quê ăn Tết.

Số 67

<http://www.baomoi.com/tau-dien-ngam-o-xu-nguoi-va-xu-ta/c/21340434.epi>

Tàu điện ngầm ở xứ người và xứ ta

LĐTĐ 16/01/2017 11:51 GMT+7

Tôi có dịp sang thăm nước Pháp và vài nước châu Âu, nhiều lần đi tàu điện ngầm mà người Việt mình ở bên ấy quen gọi đi metro. Quả nhiên tàu điện ngầm ở xứ người đã đem lại cho tôi những cảm giác mới lạ, những nhận xét thú vị của thuở ban đầu.

Tôi tản bộ tới một cửa hầm rộng, bước theo nhiều bậc, xuống ga metro dưới lòng đất sâu. Vừa tới ga, tôi thấy ngay biển chỉ đường và sơ đồ hướng dẫn cách đi đặt ở một vị trí thuận

tiện, dễ nhìn. Biển chỉ đường và sơ đồ hướng dẫn đẹp, đơn giản, dễ hiểu. Lúc ấy, tàu chưa tới. Tôi đưa tầm mắt nhìn xung quanh, bắt gặp ngay cái mới lạ. Từ một công trình giao thông công cộng, ga metro biến thành một công trình kiến trúc nghệ thuật độc đáo. Trên trần ga, ánh sáng điện làm nổi bật những bức họa lớn, màu sắc hài hòa, họa tiết cổ kính và hiện đại đan xen vui mắt. Trên vách treo tranh, bày tượng, biển quảng cáo. Hai bên hè gắn một hàng ghế để hành khách ngồi đợi, xem báo, đọc sách.



Chờ không lâu, hai đôi tàu xuôi ngược vào ga. Hành khách người lớn, trẻ em đủ màu da, màu tóc, hầu hết đi người không, lên xuống nhanh. Không quá 1 phút, hai đôi tàu rời ga. Trong mỗi toa tàu, hàng ghế hai bên chỉ thiết kế cho hai người. Quãng giữa dành cho khách đứng. Trên vách lại thấy treo biển chỉ đường và sơ đồ hướng dẫn cách đi. Hành khách nói chuyện đủ nghe, không ai cười, nói to.

Tàu vào ga mới, hành khách lại lên, xuống nhanh. Tôi không xuống, đi tiếp, nhìn ra ngoài thấy nhà ga lại mang một kiến trúc khác, ghi đậm một chặng đường lịch sử và nghệ thuật của đất nước, đặc biệt những pho tượng khỏa thân với nhiều dáng đứng vô cùng đẹp. Bác sĩ Lộc cùng đi với tôi, nói: “Có dịp đến Triều Tiên mới thấy các ga tàu điện ngầm ở Bình Nhưỡng cũng đẹp như cung điện”. Nhìn đồng hồ đeo tay, tôi thấy tàu đến, dừng và chuyển động vẫn không quá 1 phút. Nhanh và chính xác! Bác sĩ Lộc kể chuyện: “Trong lòng đất Paris có hàng mấy trăm đoàn tàu điện ngầm chạy cách nhau từ 1 đến 3 phút với vận tốc 22km/h, mỗi năm vận chuyển 6 triệu hành khách nhưng rất an toàn, hiếm khi có tai nạn. Hôm nay, không thấy anh Tây say nào, đó thường là hành khách vi phạm nội quy đi tàu”. Bác sĩ Lộc tiếp lời: “Trong 20 giờ chuyển động liên tục, từ 5h sáng hôm trước đến 1h sáng hôm sau, metro không những chờ được nhiều người, giá vé lại rẻ, mỗi lần đi ở Pháp là 1,2 franc, ở Đức là 1,2 euro, ở Matxcơva rẻ nhất thế giới, chỉ có 7 rup. Thử nhìn xem, toa nào cũng sạch, không mùi thuốc lá hay giấy bọ kẹo vứt bừa bãi trên sàn. Đó là do nhân viên nhà ga năng quét dọn, lau chùi, nhất là ý thức của hành khách. Nghe ông nói,

tôi để ý nhìn, thấy không có người nào hút thuốc lá. Bầu không khí trong tàu vẫn mát, không thấy ngột ngạt, hỏi mới biết tàu có hệ thống thông gió.

Sau chuyến đi ấy, bác sĩ Lộc giới thiệu tôi tới gặp kỹ sư cầu đường Lê Tuấn, làm việc lâu năm trong ngành giao thông của Pháp, cũng là người từng đặt chân tới nhiều nước.

Bác Tuấn nói, với cuốn sổ nhỏ trên tay: “Trên thế giới này, có 3 thủ đô có tàu điện ngầm từ già một thế kỷ nay: Luân Đôn năm 1863, New York năm 1894, Paris năm 1900, còn Matxcova mới có gần nửa thế kỷ nay, vào năm 1935. Ở châu Á, Tokyo, Bình Nhưỡng... cũng đã có métro. Song mỗi thủ đô phát triển một khác”.



Tàu điện ngầm Tokyo (Nhật)

Để giúp tôi hiểu kỹ hơn, bác điếm lại một số thủ đô. Luân Đôn có 415km đường ray, 378 nhà ga, vận chuyển 3 triệu hành khách/năm, vận tốc 29km/h. Paris có 211km đường (đạn xen 5 tầng dưới lòng đất, nơi sâu nhất 159m) 159 tuyến, 375 nhà ga (cách nhau ngắn nhất là 500m) vận chuyển 6 triệu hành khách/năm, vận tốc 22km/h. Matxcova có hơn 300km đường, 12 tuyến đường, 164 nhà ga, vận chuyển 12,1 triệu hành khách/năm, vận tốc 41km/h. Bác nhấn mạnh: Qua những thông số kỹ thuật cơ bản này, ta thấy hệ thống tàu điện ngầm Matxcova tuy xây dựng sau, nhưng lại đạt hiệu quả cao nhất về năng lực vận chuyển và tốc độ chuyển tải nhờ rút được bài học kinh nghiệm, tránh được nhiều sai sót của những nước đi trước. Chính nhờ có nhiều ưu điểm, hệ thống metro của Matxcova lúc nào cũng tấp nập, các nhà ga là điểm thu hút khách du lịch, không cứ chủ nhật”.

Tuy ở xa Tổ quốc, nhưng tôi vui mừng thấy đất nước ta đang đổi mới, hòa nhập và phát triển nhanh thì sớm muộn thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh sẽ có tàu điện ngầm. Bởi trong các phương tiện giao thông công cộng, nó có đủ khả năng giải quyết các vấn đề giao thông khi thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đang vươn lên phát triển hiện đại, văn minh như những thủ đô, thành phố khác”.

Cuối câu chuyện, bác tỏ ý tin tưởng: “Tuy ở xa Tổ quốc, nhưng tôi vui mừng thấy đất nước ta đang đổi mới, hòa nhập và phát triển nhanh thì sớm muộn thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh sẽ có tàu điện ngầm. Bởi trong các phương tiện giao thông công cộng,

nó có đủ khả năng giải quyết các vấn đề giao thông khi thủ đô Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh đang vươn lên phát triển hiện đại, văn minh như những thủ đô, thành phố khác”.

Từ những năm 2006 – 2007, tôi đã nghe được tin vui: Dự án phát triển tuyến tàu điện ngầm đang trở thành hiện thực tại thành phố Hồ Chí Minh và thủ đô Hà Nội. Riêng với Hà Nội, tôi được biết dự án tàu điện ngầm của TP sẽ có nhà ga trung tâm tại ga Hà Nội. Một bãi đỗ xe cũng đã định đặt dưới lòng đất ven hồ Hoàn Kiếm. Sẽ có 2 tuyến. Tuyến 1 để giải tỏa ách tắc giao thông, bắt đầu từ ga Hà Nội. Dọc tuyến có cả ga dừng để nhận, trả khách. Khi hoàn thành, xe buýt không cần hoạt động nữa. Tuyến 2 kết nối với các tỉnh, thành trong nước và ra thế giới – bắt đầu từ Hà Nội đi Yên Viên, sân bay quốc tế Nội Bài. Khi tuyến này hoàn thành, khách du lịch từ các nước hoặc các tỉnh, thành trong nước tới Hà Nội, có thể đi tàu điện nối ở ngoại ô, rồi tàu điện ngầm trong nội đô. Khách du lịch sau khi rời Hà Nội đi các tỉnh, thành phía Nam hoặc về nước có thể đi tàu điện ngầm từ ga trung tâm hồ Hoàn Kiếm, qua các ga Hàng Cỏ, Yên Viên sang sân bay quốc tế Nội Bài rất thuận tiện.

Hệ thống tàu điện ngầm Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh ra đời đem lại bao nhiêu điều lợi, sẽ góp phần giảm ùn tắc giao thông trên mặt đất, giảm ô nhiễm môi trường, tiết kiệm thời gian đi lại, an toàn tuyệt đối. Người Hà Nội và TP Hồ Chí Minh đang mong đợi.

Số 68

<http://www.baomoi.com/vi-sao-giai-phap-lech-ca-lech-gio-chong-tac-duong-ket-xe-khong-hieu-qua/c/21277330.epi>

Vì sao giải pháp lệch ca, lệch giờ chống tắc đường, kẹt xe không hiệu quả?

CAND 08/01/2017 08:12 GMT+7

Nếu thành công, sẽ giảm được đáng kể lượng người, phương tiện tập trung đổ dồn ra đường vào giờ cao điểm. Nhưng nếu không làm quyết liệt, đồng bộ, thì giải pháp lệch ca, lệch giờ lại đối mặt với nguy cơ “chết yểu” như đã từng đưa ra trước đây.

Gần đây, khi tình trạng kẹt xe trên địa bàn đã trở nên trầm trọng, giải pháp lệch ca, lệch giờ để kéo giảm kẹt xe tiếp tục được TP Hồ Chí Minh tái khởi động và yêu cầu các cơ quan, đơn vị trực thuộc nhanh chóng bắt tay vào thực hiện. Bởi nếu giải pháp điều chỉnh đối với hàng triệu cán bộ, công nhân viên chức, học sinh, sinh viên, công nhân các KCN... thành công, sẽ giảm được đáng kể lượng người, phương tiện tập trung đổ dồn ra đường vào giờ cao điểm. Nhưng nếu không làm quyết liệt, đồng bộ, thì giải pháp lệch ca, lệch giờ lại đối mặt với nguy cơ “chết yểu” như đã từng đưa ra trước đây.

Doanh nghiệp tiên phong lịch ca, cơ quan hành chính làm giờ lệch giờ

Cách đây 10 năm, Ban An toàn giao thông (ATGT) đã đề xuất thành phố phương án bố trí lịch ca, lịch giờ làm việc, học tập. Theo đó, Ban ATGT xác định, thời gian cao điểm thường xảy ra ùn tắc giao thông trong ngày là sáng từ 6h30 đến 8h, chiều từ 16h30 đến 18h.

Trong các khoảng giờ cao điểm này, lượng người lưu thông trên đường chủ yếu là học sinh, cán bộ, công chức viên chức; người lao động tại các đơn vị hành chính sự nghiệp; lao động của các ngành dịch vụ và công nhân của những DN làm theo ca hành chính. Lượng người lưu thông trên đường vào giờ cao điểm còn có đối tượng phụ huynh đưa đón con đi học và người đến các công sở, cơ quan hành chính để liên hệ làm thủ tục giấy tờ và người dân tham gia các hoạt động kinh tế khác.

Tuy nhiên, mật độ xe cộ lưu thông trên đường vào thời điểm buổi chiều khi kết thúc giờ làm việc, học tập vào sau 17h cao hơn rất nhiều so với giờ cao điểm buổi sáng.

Để không gây xáo trộn và ảnh hưởng nhiều đến làm việc, sinh hoạt của người lao động và người dân, khung thời gian lệch giờ được Ban ATGT thành phố đưa ra là buổi sáng bắt đầu từ 7h30 hoặc 8h; giờ nghỉ buổi chiều có 3 mốc là 16h, 16h30 và 17h. Việc bố trí thời gian nghỉ trưa trong khoảng 30 phút, 60 phút hoặc 90 phút cũng sẽ do thủ trưởng các cơ quan, đơn vị sắp xếp để quyết định cụ thể của đơn vị mình.

Đối với bộ phận thực hiện cung cấp dịch vụ hành chính công như phòng công chứng, nơi tiếp nhận và trả kết quả hành chính... để góp phần giảm bớt lưu lượng phương tiện trên đường, tùy theo đặc điểm tình hình có thể tiếp tục thực hiện giờ làm việc như cũ hoặc bắt đầu từ 9h sáng, kết thúc vào lúc 15h chiều. Thời gian còn lại trong ngày, cán bộ công chức sẽ sắp xếp, xử lý hồ sơ để bảo đảm làm việc đủ 8 giờ mỗi ngày, tránh gây phiền hà cho người dân, DN.

Về lịch ca, chỉ căn cứ vào kết quả làm việc của Ban QL KCX - KCN với các KCX, KCN, Ban ATGT thành phố đã cho rằng, hầu hết các KCX - KCN đều không nằm trong khu vực nội thành nên không ảnh hưởng nhiều và không gây ùn tắc giao thông. Hơn nữa, chiếm 70% lao động làm việc tại các KCX - KCN là người ngoại tỉnh nên đều chọn thuê nhà trọ gần nơi làm việc, số công nhân này không phải là đối tượng gây kẹt xe. Các KCN nằm ở vùng ven cũng không có tình trạng ùn tắc vào giờ cao điểm.

Phản biện lại nhận định trên, ông Mai Trọng Tuấn (quận 1, TP Hồ Chí Minh) lập luận, cứ cho là 2/3 số công nhân không gây kẹt xe, nhưng 1/3 còn lại cũng lên tới cả trăm ngàn thì đi lại ra sao? Số công nhân này cùng lúc ùa ra đường trong khoảng thời gian ngắn để ra về liệu có gây tắc nghẽn cục bộ? Đó là chưa kể lượng xe đưa đón công nhân, xe hơi của đội ngũ quản lý DN đi lại và lượng xe vận tải hàng hóa, nguyên liệu ra vào các KCN-KCX này hàng ngày.



Kẹt xe ở một nút giao thông trong giờ cao điểm.

Lịch giờ học trong khung cao điểm và bỏ quên đối tượng sinh viên

Về lịch giờ học, theo nhận xét của PGS.TS Nguyễn Minh Hòa - Đại học Khoa học - Xã hội và Nhân văn TP Hồ Chí Minh, vào những ngày lễ, Tết, khi sinh viên, học sinh được nghỉ ở nhà hoặc về quê thì thành phố rất thoáng đãng. Nhưng khi số lượng học sinh phổ thông đã đạt tới con số gần 1 triệu và trẻ bậc mầm non khoảng 215 ngàn từ cách đây vài năm, thì Sở GD&ĐT cũng chỉ đưa ra các mức lịch giờ học của từng bậc học nằm trọn trong các khung giờ cao điểm. Sau đó đề nghị Trưởng phòng GD&ĐT các quận, huyện và hiệu trưởng các trường căn cứ vào tình hình thực tế và mật độ lưu thông trên địa bàn để điều chỉnh giờ học và giờ về của học sinh các cấp.

Ngoài ra, căn cứ vào tình hình thực tế của nhà trường, hiệu trưởng được tổ chức bố trí lịch giờ học và giờ về giữa các khối lớp trong trường từ 5-10 phút. Với các trường nằm gần nhau, hiệu trưởng sẽ chủ động bàn bạc để phân bổ, điều chỉnh giờ học lệch nhau nhằm giảm ùn tắc giao thông.

Với đề xuất này, chưa kể số lượng học viên các trường trung cấp nghề thì lượng sinh viên các trường cao đẳng, đại học trên địa bàn với số lượng hơn 440 ngàn người đã không được đưa vào diện phải điều chỉnh. Đồng thời, trước cách làm cho phép đơn vị, địa phương tự chủ về lịch giờ của Sở GD&ĐT, một số chuyên gia về giao thông đã cho rằng đây là cách làm kiểu tự phát, lẻ tẻ, không có sự đồng bộ trên toàn thành phố nên sẽ không tạo được hiệu quả cao.

Việc bố trí lịch giờ học, giờ về giữa các khối lớp hay các trường nằm gần nhau chỉ có thể giảm áp lực ùn tắc cục bộ trước cổng trường chứ không giảm áp lực kẹt xe trên tuyến.

Chỉ đạo về vấn đề lịch ca, mới đây, Phó Chủ tịch UBND thành phố - ông Lê Văn Khoa tiếp tục xác định Sở LĐ-TB&XH cùng Sở GD&ĐT làm chủ công trong việc nghiên cứu, triển khai để giảm ùn tắc đang ngày càng nghiêm trọng. Ông Khoa nói, giải pháp này sẽ đụng chạm nhưng vì cái chung, thành phố sẽ phải làm và yêu cầu các Sở này phải đưa ra

đề án ngay sau Tết Nguyên đán. Song giải pháp do các sở đưa ra lần này hiệu quả đến đâu thì còn phải chờ.

Số 69

<http://www.baomoi.com/giam-doc-so-ly-giai-viec-cho-xay-cao-oc-o-noi-do/c/21022755.epi>

Giám đốc sở lý giải việc cho xây cao ốc ở nội đô

PLO 07/12/2016 17:41 GMT+7 2 liên quan

Trong khi khu vực nội đô đang ách tắc, hạ tầng quá tải thì Hà Nội liên tục phê duyệt các tòa nhà cao tầng trong nội đô. Đây là vấn đề được nhiều đại biểu nêu ra tại phiên chất vấn HĐND TP Hà Nội hôm nay (7-12).

Chất vấn về vấn đề quản lý đô thị, đại biểu Phạm Huy Được cho rằng một trong những nguyên nhân gây ùn tắc giao thông là có quá nhiều nhà cao tầng mọc trong nội đô, trong khi đó các giải pháp giảm ùn tắc giao thông chưa có sự kết nối đối với vấn đề quy hoạch.



Đại biểu Phạm Huy Được.

Cụ thể, đại biểu Được dẫn chứng khu nhà cao tầng đang mọc lên tại Trung tâm Triển lãm Giảng Võ và khu vực đường Hoàng Đạo Thúy, ngã tư và Lê Văn Lương thì cả bốn góc đều là nhà cao tầng.

Theo đó, ông đặt câu hỏi: “Tôi xin hỏi giám đốc Sở Quy hoạch-Kiến trúc về việc trong phê duyệt quy hoạch có tính đến câu chuyện giao thông không và nếu như cứ tiếp tục phê duyệt nhà cao tầng như thế này thì việc ách tắc còn kéo dài. Như thế sáu giải pháp thì còn xa nhưng tương lai ách tắc thì rất gần”.

Cùng chủ đề này, đại biểu Nguyễn Minh Tuấn chất vấn: “Khu vực triển lãm Giảng Võ cấp phép xây dựng 50 tầng. Theo chủ trương của TP, không xây dựng nhà cao tầng trong nội đô, vậy trách nhiệm của Sở Quy Hoạch-Kiến trúc tham mưu là gì?”



Giám đốc Sở Quy hoạch-Kiến trúc TP Hà Nội Lê Vinh.

Trả lời nội dung này, giám đốc Sở Quy hoạch-Kiến trúc TP Hà Nội cho biết về quản lý nhà ở cao tầng, trước đây rất phức tạp, đặc biệt trong nội đô. Đầu năm 2016, TP đã phê duyệt quy hoạch quản lý nhà cao tầng, mở hướng quản lý nhà cao tầng trong nội đô.

Cụ thể, quy hoạch phân khu đã quy định khống chế chặt chẽ về tầng cao, hiện các nhà cao tầng trong nội đô đã được quản lý chặt chẽ về chiều cao, trừ trường hợp đặc biệt phải báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

“Về vấn đề cao tầng gây ra ách tắc giao thông, Hà Nội hiện nay nhu cầu nào cũng cần, giao thông cần, nhà ở cần, tất cả đòi hỏi cùng lúc, phải đặt ra lời giải cho bài toán này, dân số Hà Nội hiện có khoảng 14% nhà ở cao tầng. Trong khi đó Hà Nội tăng dân số cơ học rất khó kiểm soát, như vậy nếu không xây dựng cao tầng thì không đủ đất xây dựng nhà ở cho 10 triệu dân. Còn ách tắc giao thông là bài toán tổng thể, cần từng bước tháo gỡ lời giải tổng thể từ vấn đề dân số, kinh phí đầu tư hạ tầng...” - ông Vinh lý giải.

Cũng theo ông Vinh, TP đã tính toán tất cả khu cao tầng đều được quy hoạch bởi hệ thống giao thông công cộng nhưng có điều thực tế tốc độ phát triển nhà ở cao hơn rất nhiều đầu tư cơ sở hạ tầng. Điều này có sự vênh nhau nên tại các tuyến đường giao thông tắc, TP rất sốt ruột nhưng đó là thực tế. Với hệ thống đường sắt đô thị hiện có tám tuyến, đã xây dựng đến năm thứ sáu, thứ bảy mà chưa xong, việc này cần chia sẻ với TP.

Số 70

<http://www.baomoi.com/hien-ke-chong-un-tac-giao-thong-dau-gia-giay-phep-mua-phuong-tien-giao-thong/c/21366073.epi>

Hiển kế chống ùn tắc giao thông: Đấu giá giấy phép mua phương tiện giao thông?!

Xây Dựng 19/01/2017 14:12 GMT+7

Hà Nội treo giải thưởng hơn 6 tỷ đồng tìm giải pháp chống ùn tắc giao thông

Cấm xây nhà cao tầng; Đấu giá giấy phép mua phương tiện để giảm tối đa phương tiện giao thông cá nhân, tăng cường phương tiện công cộng; Làm việc online; Tăng cường văn hóa, ý thức của người tham gia giao thông;... là một số giải pháp được đề xuất để Hà Nội dỡ tắc đường.



Hình ảnh thường thấy trong giờ cao điểm khắp cả ngã đường ở Hà Nội. (Ảnh minh họa)

Ngày 12/1, Sở Giao thông Hà Nội tổ chức lễ công bố cuộc thi ý tưởng phương án tổ chức giao thông và các giải pháp chống ùn tắc đến năm 2025, tầm nhìn 2030. Giải thưởng gồm: giải Nhất trị giá 200.000 USD; giải Nhì 100.000 USD. Ngoài ra mỗi phương án tham dự thi đủ hồ sơ và chất lượng theo quy định của cuộc thi được hỗ trợ 25.000 USD. Toàn bộ kinh phí cuộc thi do Tập đoàn Vingroup tài trợ. Thời gian nộp hồ sơ đăng ký thi tuyển từ 19-23/1.

Ngay sau khi thông tin này được công bố, hàng trăm ý tưởng đã được đưa ra, trong đó có cả ý kiến của một số chuyên gia và người dân.

Cấm xây nhà cao tầng ở trung tâm

Khi phố phường đã ổn định, không thể phá nhà để mở rộng đường vì như vậy sẽ rất tốn kém. Vì thế cấm tuyệt đối xây dựng thêm nhà cao tầng ở trung tâm.



Cấm xây thêm nhà cao tầng ở trung tâm để giảm ùn tắc giao thông. (Ảnh minh họa)

Những tòa nhà cao tầng đã hiện hữu hoặc đang xây dở dang thì cấm cư dân sống tại nhà cao tầng đó được sử dụng ô tô riêng, thay vì việc đó sẽ tổ chức trạm xe buýt ngay tại khu vực nhà cao tầng. Khi cải tạo các khu chung cư cũ, cho phép xây dựng nhà cao tầng để tiết kiệm đất, nhưng không được để ô tô trong khu vực này. Thay vào đó, cần có nhiều trạm xe buýt.

Quy hoạch lại mạng lưới đường giao thông nội đô

Quy hoạch lại các tuyến đường trong nội đô chỉ cho chạy 1 chiều. Còn những trục đường lớn quy hoạch chạy 2 chiều phải tuyệt đối có dải phân cách cứng ngăn ở giữa. Tại các ngã tư mật độ xe cộ đông thì bỏ tín hiệu đèn xanh đèn đỏ, các vòng xuyên và xây cầu vượt. Thậm chí, cấm tất cả các phương tiện lưu thông trên đường rẽ trái, chỉ được phép rẽ phải, cấm quay đầu xe trên tất cả các tuyến đường. Tài xế phải tìm đoạn đường đi của mình hợp lý trước khi thực hiện lưu thông trên đường, từ khi khởi hành cho đến khi dừng lại và chỉ có chạy tiến về phía trước, nếu có rẽ sang đường khác thì cũng chỉ được phép rẽ phải.

Gắn cảm biến để kiểm soát

Có bạn đọc đề xuất ý tưởng ứng dụng công nghệ vào việc kiểm soát giao thông và áp đặt người tham gia giao thông phải tuân thủ pháp luật. Trên tất cả các tuyến đường sẽ gắn cảm biến để đo lưu lượng phương tiện tham gia giao thông. Các cảm biến sẽ được lắp vào các cột đèn đường dọc tuyến và tại mỗi cột đèn sẽ được bố trí từ 2-3 cảm biến với độ cao khác nhau dùng để đếm lượng xe máy, xe con và xe tải hoặc xe buýt... đang lưu thông trên tuyến đường đó. Các cảm biến này có thể nhận diện cả trường hợp đường tắc và phương tiện lưu thông chậm. Khi đó, dữ liệu từ các cảm biến sẽ được truyền về máy tính trung tâm của từng tuyến đường xử lý.

Đồng thời các máy tính trung tâm của từng tuyến đường sẽ gửi các thông tin lên Trung tâm hệ thống thông tin giao thông Trung ương, từ đó sẽ xử lý các tín hiệu như: Điều chỉnh thời gian đèn tín hiệu giao thông; Gửi cảnh báo đến các ban ngành liên quan... Từ đó, người dân sẽ biết lựa chọn đi đường khác tránh vào các đường đang bị ùn tắc hoặc lưu thông chậm. Lực lượng chức năng cũng nắm rõ tuyến đường nào đang bị ùn tắc và có phương án giải quyết kịp thời.

Vòng xuyên nhiều tầng

Cũng liên quan đến vấn đề quy hoạch, đầu tư hạ tầng giao thông, một bạn đọc nêu ý tưởng sử dụng vòng xuyên nhiều tầng theo kiểu xoáy tròn ốc, mỗi tầng là một vòng xuyên để hạn chế tắc nghẽn tức thời tại các nút giao thông (ngã 3, ngã 4, ngã 5...) để lên hay xuống các tầng vòng xuyên thì đều có nhánh rẽ lên (vòng xoáy lên) hoặc xuống (vòng xoáy xuống) nếu người tham gia giao thông thấy cần thiết.

Giáo dục công dân về văn hóa giao thông

Theo Vietnamnet, một độc giả hiến kế: Cần tăng cường giáo dục người dân về văn hóa giao thông đô thị bằng các biện pháp có hiệu quả thực tiễn. Cần xử lý mạnh hơn nữa những ai vi phạm luật lệ giao thông. Bổ sung thêm một số biện pháp xử phạt hành chính: Khi có va chạm, ai chủ động gây gổ để tạo ra ùn tắc phạt 5 triệu đồng. Ai đi xe máy trèo lên vỉa hè phạt 500 ngàn đồng. Người đi bộ đi dọc theo lòng đường khi trên vỉa hè vẫn còn lối đi phạt 300 ngàn đồng. Mọi phương tiện tham gia giao thông không được phép dừng trừ trường hợp sự cố.

Khuyến khích đi bộ

Rất nhiều nhà khoa học đã phân tích đi bộ rất tốt cho sức khỏe. Bất kể ai từ nhà đến cơ quan, hoặc có việc phải đi đến nơi giao dịch trong phạm vi 4km nên đi bộ. Các em học sinh, sinh viên, nếu trường học cách chỗ ở 3-4km nên đi bộ. Nhà nước làm cầu vượt cho người đi bộ qua đường. Ai cản trở phần đường dành cho người đi bộ bị phạt 500 ngàn đồng.

Tăng cường phương tiện công cộng

Tăng cường phương tiện giao thông công cộng, tiến tới cấm sử dụng ô tô chạy xăng, tiến tới cấm luôn phương tiện xe máy. Phát triển xe đạp và xe đạp điện, ô tô chạy bằng nhiên liệu xanh. Chấp nhận tốc độ 25km/giờ trong nội đô.

Hạn chế mua phương tiện giao thông - Nhìn từ Singapore

Singapore nổi tiếng với chính sách bán đấu giá giấy phép mua phương tiện giao thông (COE) nhằm kiểm soát tình trạng tắc đường. Theo Bloomberg, với riêng chi phí giấy phép đã lên tới 86.889 SGD (khoảng 67.000 USD) thì một chiếc Volkswagen Passat ở Singapore có giá trị bằng một căn hộ hạng trung tại một thành phố lớn ở Mỹ. Giấy phép mua ô tô ở Singapore có giá lên tới 92.010 SGD (71.580 USD) vào tháng 4 - mức cao nhất kể từ cuối năm 1994, khi kỷ lục được xác lập ở con số 110.500 SGD. Ngoài việc

phải tham gia đấu giá để mua giấy phép (được tổ chức 2 tuần/lần), công dân Singapore còn phải trả phí đăng ký và các loại thuế, với tổng số tiền có thể lên tới 150% giá xe.



Đấu giá giấy phép mua phương tiện giao thông nhằm kiểm soát tình trạng tắc đường như ở Singapore. (Ảnh minh họa)

Chi phí đầu tư cho phương tiện giao thông quá cao khiến người tiêu dùng phải cân nhắc khi mua xe. Nhiều người lựa chọn phương tiện giao thông chủ yếu là tàu điện ngầm và xe buýt.

Số 71

<http://www.baomoi.com/tp-hcm-dai-bieu-de-xuat-dau-thau-quyen-mua-o-to-de-tranh-tac-duong/c/21025543.epi>

TP.HCM: Đại biểu đề xuất đấu thầu quyền mua ô tô để tránh tắc đường

Infonet 08/12/2016 06:41 GMT+7 1 đăng lại 1 liên quan

Ông Lê Trương Hải Hiếu – Chủ tịch UBND Quận 12 đưa ra giải pháp hạn chế xe ô tô bằng cách cấp “quota” như một số nước đã làm (nhà nước cấp hạn ngạch xe và người dân phải đấu thầu để có quyền mua xe) để tránh ùn tắc.



Tình hình kẹt xe tại TP.HCM trong những năm gần đây ngày càng trầm trọng.

Ngày 7/12, thảo luận về vấn đề giao thông tại kỳ họp HĐND TP.HCM, ông Trần Quang Thắng – Viện trưởng Viện phát triển kinh tế TP.HCM cho rằng tại TP hiện nay hạ tầng giao thông phát triển không tương ứng với mức tăng phương tiện cá nhân của người dân

Theo ông hiện 8,5 triệu xe máy và khoảng 600 ngàn chiếc ô tô đang gây ách tắc giao thông trầm trọng, do đó TP cần có các giải pháp mạnh mẽ, đề phòng từ xa chứ không thể “chạy theo đuôi” để xử lý các vấn đề phát sinh.

Chính vì vậy ông đề xuất cấm nhập xe máy, hạn chế số lượng ô tô và đưa ra ngưỡng phát triển cho các loại phương tiện nói trên. Ông cũng nhận định rằng trong thời gian tới thuế nhập khẩu ô tô sẽ giảm nên rất nhiều người có khả năng mua ô tô.

Thay thế cho các phương tiện trên, ông Viện trưởng cho rằng TP có thể phát triển các loại xe dùng năng lượng sạch như điện, khí đốt, khí nén... và quy hoạch nhiều hơn nhưng trạm đậu xe ô tô gần các công trình như trường học, bệnh viện, cụm dân cư.

Đồng quan điểm này đại biểu Lê Trương Hải Hiếu – Chủ tịch UBND Quận 12 đưa ra giải pháp hạn chế xe ô tô bằng cách cấp “quota” như một số nước đã làm (nhà nước cấp hạn ngạch xe và người dân phải đấu thầu để có quyền mua xe).

Cũng theo ông Hiếu, cần coi biển số xe là tài nguyên như số điện thoại và hoàn toàn có thể mang ra mua bán, đấu giá được để tạo thêm nguồn thu cho TP.

Trả lời về vấn đề đại biểu nêu, ông Bùi Xuân Cường – Giám đốc Sở Giao thông vận tải cho biết trong chương trình giảm ùn tắc giao thông giai đoạn trước đây có đề ra hai chủ chương là cấp quota xe và thu phí với xe cá nhân vào khu trung tâm.

“Tuy nhiên qua nghiên cứu thì Sở nhận thấy rằng việc này không khả thi với TP. Như quota xe có đặt ra nhưng trong tình hình hiện nay nói hạn chế quyền đi lại của người dân là không phù hợp” – ông Cường cho hay.

Trong buổi thảo luận tại tổ trước đó, ông Cường thừa nhận kẹt xe tại TP ngày càng trầm trọng, mà nguyên nhân chính là lượng phương tiện cá nhân tăng nhanh, gây áp lực lớn lên hạ tầng giao thông.

“Năm nay TP tăng thêm 60.000 xe ô tô, và 272.000 xe mô tô tăng thêm. Như vậy xe ô tô đã tăng 10% so với trước, trong khi tính toán cho thấy diện tích đường tại TP chỉ tăng thêm 2%” – ông Giám đốc sở thông tin.

Nguyễn Cường

Số 72

<http://www.baomoi.com/de-xuat-cam-nhap-xe-may-dau-gia-bien-so-xe-o-tphcm/c/21019080.epi>

Đề xuất cấm nhập xe máy, đấu giá biển số xe ở TPHCM

Tiền Phong 07/12/2016 10:35 GMT+7 2 liên quan

Một số đại biểu HĐND TPHCM cho rằng cần có những giải pháp đột phá mạnh mẽ như cấm nhập khẩu xe máy, quy định hạn ngạch cấp mới biển số và tổ chức đấu giá... mới có thể giải quyết được tình trạng bùng nổ các phương tiện cá nhân khiến hạ tầng giao thông ngày càng quá tải.



Sáng nay, 7/12, ngày làm việc thứ hai của kỳ họp HĐND TPHCM, các đại biểu tham gia thảo luận tại nghị trường.

Đại biểu Trần Quang Thắng nói lượng xe máy tại TPHCM đã tăng vọt lên đến con số 8,5 triệu chiếc, xe ô tô đã đạt mức 660.000 chiếc. Số lượng xe đăng ký mới không ngừng tăng, ví dụ trước kia chỉ bình quân 100 ô tô/ngày, hiện nay đã lên tới 180 xe, có ngày đạt 250 xe.

“TPHCM nên có những giải pháp đột phá mạnh mẽ, như cấm nhập xe máy, hạn chế nhập xe ô tô và đưa ra ngưỡng quá tải taxi bao nhiêu, xe gắn máy bao nhiêu và cần quy hoạch lại nơi đỗ ô tô gắn với cụm dân cư, trường học, bệnh viện... Trong tương lai, thuế nhập khẩu ngày càng giảm, ai cũng có thể mua ô tô, tình trạng quá tải sẽ còn khủng khiếp hơn”, ông Thăng cảnh báo.



Đại biểu Lê Trương Hải Hiếu, chủ tịch UBND quận 12 đồng tình và đề xuất TPHCM cần cụ thể mở con đường nào, chỉnh trang ô phố nào... và Sở GTVT nên báo cáo cụ thể năm nay bao nhiêu xe thải, bao nhiêu xe còn sử dụng, xác định trong từng năm có thể cấp bao nhiêu biển số xe để không gây ùn tắc giao thông.

“UBND TPHCM cấp hạn ngạch, ví dụ năm nay cấp 100.000 biển số xe, UBND TPHCM căn cứ hạn ngạch chỉ đạo triển khai thực hiện. Nhu cầu mua xe mới nhiều hơn so với hạn ngạch thì nhà nước có thể tổ chức đấu giá biển số xe như đấu giá sim điện thoại”, ông Hiếu đề xuất.

Huy Thịnh

Số 73

<http://www.baomoi.com/tp-hcm-tim-nha-dau-tu-tuyen-duong-tren-cao-cong-hoa-dien-bien-phu/c/21029200.epi>

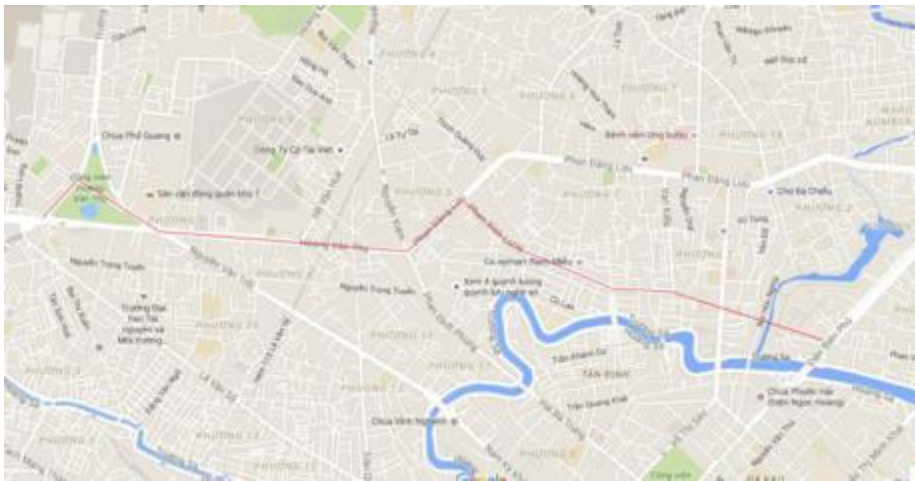
TP HCM tìm nhà đầu tư tuyến đường trên cao Cộng Hòa - Điện Biên Phủ

NDH 08/12/2016 12:32 GMT+7 7 liên quan

Để sớm lựa chọn nhà đầu tư dự án xây dựng tuyến đường bộ trên cao số 1, UBND TPHCM vừa kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương, ủy quyền cho đơn vị này chịu trách nhiệm duyệt phương án và tổ chức lựa chọn nhà đầu tư dự án.

Theo UBND TP HCM, việc nhanh chóng hoàn tất các thủ tục để lựa chọn nhà đầu tư, sớm triển khai dự án xây dựng tuyến đường trên cao số 1 sẽ góp phần quan trọng giải quyết tình hình ùn tắc giao thông tại cửa ngõ Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất hiện nay.

Tuyến đường bộ trên cao số 1 có lộ trình từ nút giao Cộng Hòa theo đường Cộng Hòa - Trần Quốc Hoàn - Phan Thúc Duyệt - Hoàng Văn Thụ - Phan Đăng Lưu - Phan Xích Long - Phan Xích Long (nối dài) - giao với đường Điện Biên Phủ và tuyến tách 1 nhánh lên xuống tại khu vực nút giao đường Điện Biên Phủ. Nhánh còn lại sẽ kéo dài theo đường Ngô Tất Tố - kết thúc trước cầu Phú An.



Với tổng chiều dài khoảng 9,5km, rộng 17,5m, giá trị xây lắp khoảng 15.000 tỷ đồng, chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng khoảng 3.000 tỷ đồng.

Đây là tuyến có vai trò là trục xương sống, làm cơ sở kết nối cho các tuyến đường bộ trên cao số 2, 3, 4, 5, hình thành mạng lưới giao thông đường bộ trên cao.

Đóng vai trò chuyển tiếp lưu lượng giao thông từ các tuyến đường giao thông nội đô hiện hữu để thoát nhanh ra tuyến đường vành đai, các tuyến đường trục chính cửa ngõ, giải quyết nhu cầu giao thông đô thị ngày càng tăng nhanh của thành phố.

Được biết, tuyến đường trên cao số 1 từng được UBND thành phố giao Công ty GS E&C (Hàn Quốc) nghiên cứu, đầu tư theo hình thức BOT. Sau đó, Công ty GS E&C đề xuất và được chấp thuận điều chỉnh hình thức đầu tư từ BOT sang BOT kết hợp BT.

Tuy nhiên, tháng 2/2009, đơn vị này thông báo thôi không thực hiện dự án. Tiếp đó, Công ty Cổ phần bê tông 620 Châu Thới đề xuất được nghiên cứu đầu tư dự án nhưng cũng đã chấm dứt.

Nguyên nhân mà các nhà đầu tư nêu trên không thể triển khai chủ yếu là do nguồn vốn đầu tư lớn, quy mô, tính chất dự án phức tạp, việc nghiên cứu đề xuất dự án kéo dài, phát sinh chi phí lớn. Bên cạnh đó, công tác bồi thường giải phóng mặt bằng kéo dài nên các nhà đầu tư sau khi nghiên cứu đã không đề xuất được phương án hoàn vốn khả thi.

Số 74

<http://www.baomoi.com/de-xuat-giai-phap-chong-un-tac-duoi-5km-chi-can-dap-xe/c/21375984.epi>

Đề xuất giải pháp chống ùn tắc: Dưới 5km chỉ cần đạp xe

GTVT 20/01/2017 17:34 GMT+7 1 liên quan

Khuyến khích người dân sử dụng xe đạp là một trong những đề xuất được rất nhiều bạn đọc gửi tới VietNamNet để giảm ùn tắc giao thông tại Hà Nội.



Ảnh minh họa

Bạn Nguyễn Hồng Giang nêu đề xuất nên khuyến khích viên chức đi lại bằng xe đạp với quãng đường dưới 5km, có các điểm để mọi người cất xe, khóa xe an toàn. Các công ty có thể thêm yếu tố này cho việc đánh giá sự năng động nhân viên định kỳ. Cùng quan điểm, bạn Đỗ Minh Thăng nhận định, đã hạn chế phương tiện cá nhân thì phải phát triển phương tiện công cộng, trong đó có việc chính quyền TP đầu tư số lượng xe đạp và khảo sát tính toán tại các khu vực với số lượng sao cho hợp lý.

Bạn đề xuất phương tiện này có thể phục vụ miễn phí hoặc tổ chức thu phí dịch vụ.

Bạn Trần Việt Thắng cũng cho hay, nên mở nhiều điểm cho thuê xe đạp và trả lại xe tiện lợi, giá ưu đãi.

Ngoài ra, bạn Giang cũng đưa ra một số đề xuất khác như hạn chế việc phụ huynh đưa đón con tới trường. Bạn phân tích, ở Hà Nội có hàng trăm trường cấp 1, 2, 3 và đại học, mỗi trường có đến hàng nghìn học sinh, như vậy đồng nghĩa có hàng nghìn phụ huynh phải đưa đón con vào giờ cao điểm. Chính vì vậy mà việc ùn tắc sẽ khó tránh khỏi với mật độ xe máy tập trung đông của các phụ huynh trên đường và trước cổng trường.

Theo bạn, người đủ tin tưởng để phụ huynh giao phó chỉ có thể là phương tiện công cộng được tổ chức khoa học. Việc đầu tư xe buýt của trường là yêu cầu bắt buộc. Xe buýt có thể đưa đón tận nhà học sinh hoặc tập hợp tại 1 điểm rộng rãi có bảo vệ được trả công như UBND phường, quận, khuôn viên trường học... Cách thức là bảo vệ và lái xe ký nhận bàn giao đầy đủ, chiều về cũng vậy, phải đúng bố mẹ hoặc ông bà đón mới bàn giao (với các trẻ nhỏ). Còn đối với học sinh cấp 3 và sinh viên thì việc rèn luyện thể lực bằng cách đi bộ cũng nên được khuyến khích. Các trường cũng dùng xe buýt và nhà trường quy định không trông xe cho học sinh, sinh viên mà để dành không gian đó cho xe buýt nhà trường.

Bạn cho hay, nếu tổ chức tốt thì mật độ giao thông vào khung giờ đến trường và tan học sẽ giảm đi đáng kể.

Mỗi người chỉ được ít hơn 2 phương tiện

Bạn Nguyễn Văn Quyết nêu đề xuất cần kiểm soát các cá nhân, tổ chức sở hữu phương tiện giao thông. Theo đó, mỗi người chỉ được có ít hơn 2 phương tiện.

Cùng đó, gia tăng các phương tiện giao thông công cộng như xe buýt nhanh, tàu điện, làm các làn đường dành riêng cho xe buýt, xây các trạm tàu điện ngầm hoặc đường trên cao.



Buýt nhanh ở Hà Nội

Xây dựng các bến đỗ xe hiện đại theo cấu trúc tầng và được hoạt động hoàn toàn bằng máy tính và trí tuệ nhân tạo, xây nhà cao tầng để làm chỗ đỗ cho ô tô (giải pháp thông minh)...

Để nhiều người dân đi xe buýt, bạn Nguyễn Tiến Đường đưa ra ý tưởng là phát hành vé xe buýt điện tử và tăng thu phí trông giữ xe máy, xe ô tô ở nội thành.

"Tăng phí gửi ô tô lên 50 nghìn/h, xe máy 10 nghìn/h. Có như thế người dân mới suy nghĩ lựa chọn phương tiện giao thông xe buýt hay xe máy, ô tô để đi cho có lợi", bạn Đường chỉ ra.

Bạn Ngô Thanh Phượng thì đề nghị, các xe cá nhân (xe máy, ô tô,...) chỉ được phép hoạt động ngoài giờ hành chính từ 19h đến 6h sáng hôm sau. Các xe vận tải công cộng, xe của đơn vị, tổ chức hoạt động từ 6-19h.

Thiết lập mạng lưới giao thông công cộng thông minh, bao phủ mọi tuyến đường, góc ngách trong nội đô, bố trí các điểm, bến đỗ dừng xe hợp lý, liên thông, đảm bảo đúng giờ, thời gian chờ đợi xe ít, tốc độ nhanh, giá cả thấp... cũng là điều cần làm.

Theo Vietnamnet