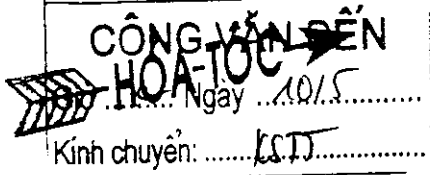


Số: 4679/BGTVT-VT

V/v trả lời đề xuất của công dân: Tổng
Ngọc Minh Đức Nguyễn Mạnh Dũng

Hà Nội, ngày 03 tháng 5 năm 2017



Kính gửi: Văn phòng Chính phủ

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Văn bản số 3784/VPCP-KSTT ngày 17/4/2017 của Văn phòng Chính phủ về việc xử lý phản ánh, kiến nghị của ông Tổng Ngọc Minh Đức đề xuất một số giải pháp cải thiện đối với giao thông đường bộ và đường sắt; ông Nguyễn Mạnh Dũng về việc đề xuất phương án quản lý và cải tạo hệ thống giao thông đô thị tại Việt Nam. Bộ GTVT xin được làm rõ và có ý kiến như sau:

I. Đối với nội dung đề xuất của ông Tổng Ngọc Minh Đức (thành phố Hồ Chí Minh)

1. Góp ý với ngành đường bộ:

Đề giải quyết vấn nạn về ùn tắc giao thông trong những năm qua được sự quan tâm của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương đã quan tâm chỉ đạo sát sao và đã thực hiện đồng bộ rất nhiều giải pháp, trong đó có cả giải pháp về tăng cường lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, hướng dẫn giao thông (trong đó lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông là nòng cốt).

Để có cái nhìn toàn diện về giải quyết ùn tắc giao thông, Bộ GTVT xin đưa ra một số phân tích liên quan đến nội dung góp ý của ông và nguyên nhân dẫn đến ùn tắc giao thông như sau:

Về cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông: đang được thành phố Hồ Chí Minh triển khai theo đúng quy hoạch phát triển GTVT. Theo đó, giải pháp cải tạo kết cấu hạ tầng giao thông là giải pháp mang tính chất dài hạn nhằm tăng cường năng lực vận tải. Các công trình trên đều được đầu tư theo quy hoạch của thành phố Hồ Chí Minh nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và giảm ùn tắc giao thông.

Tốc độ tăng phương tiện giao thông cao so với năng lực đáp ứng của hạ tầng là một trong những nguyên nhân ùn tắc giao thông: số lượng phương tiện tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đang ở mức rất cao (Hà Nội hiện có hơn 5,5 triệu xe máy và 500.000 ô tô các loại, thành phố Hồ Chí Minh là 7,3 triệu xe máy và 620.000 ô tô) vượt quá năng lực đáp ứng của hạ tầng giao thông từ 3 ÷ 4

lần¹ và ùn tắc giao thông không phải tập trung tại nút mà đã kéo dài ra cả các tuyến đường hoặc một số tuyến kế cận trong khu vực nội đô của thành phố vào giờ cao điểm.

Từ phân tích cơ bản trên, nội dung góp ý của ông Tổng Ngọc Minh Đức về tăng lực lượng cảnh sát giao thông (khoảng 200 Cảnh sát giao thông (CSGT)) cần xem xét về tính khả thi ở một số điểm như sau:

Một là, ùn tắc giao thông hiện nay do năng lực hạ tầng chưa đáp ứng được so với tốc độ tăng phương tiện, chứ không phải do nguyên nhân thiếu CSGT.

Hai là, việc tăng số lượng CSGT hoàn toàn trong khả năng (Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh hiện có khoảng 1.500 CSGT, chưa kể các lực lượng Thanh tra giao thông, Cảnh sát cơ động (CSCĐ), Cảnh sát trật tự được huy động khi có các sự kiện khoảng 1.000 người và lực lượng dân phòng, trật tự đô thị... có thể hỗ trợ khi cần thiết.

Ba là, việc kiểm soát, điều tiết giao thông bằng việc tăng cường lực lượng CSGT được kết hợp với hệ thống giao thông thông minh (camera, đèn tín hiệu, ITS, GPS..) tại trung tâm điều khiển để điều động CSGT tăng cường điều tiết giao thông bất cứ điểm ùn tắc giao thông. Do vậy có thể khẳng định việc tăng CSGT là hoàn toàn làm được nhưng có giải quyết được UTGT không là khó khả thi, do thực tế đã làm rất nhiều nhưng cũng chỉ là giải pháp hỗ trợ, tác dụng giảm ùn tắc giao thông trong một thời điểm tức thời.

Bốn là, kinh nghiệm trên toàn thế giới ngay cả các đô thị đã có tình trạng ùn tắc giao thông như thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh thì vẫn có xu hướng giảm lực lượng CSGT hiện trường; việc xử lý, điều tiết giao thông theo hướng tăng ứng dụng giao thông thông minh chứ không tăng lực lượng CSGT do hiệu quả thực tế chỉ là xử lý vi phạm, hướng dẫn giao thông trong một số vị trí còn lại do hệ thống tín hiệu hướng dẫn giao thông là chủ yếu.

Do vậy, việc bố trí tăng 200 CSGT để giảm ùn tắc giao thông là không phù hợp tình hình thực tế hiện nay. Tuy vậy, cũng rất cảm ơn ý kiến rất tâm huyết của ông Tổng Ngọc Minh Đức đóng góp cho ngành GTVT nhằm giảm ùn tắc giao thông trong bối cảnh nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ngày càng khó khăn như hiện nay.

2. Đề xuất tổ chức gác chắn đường sắt đối với ngành đường sắt:

2.1. Về góp ý giảm tai nạn Giao thông đường sắt (GTĐS) tại các điểm giao cắt đường sắt với đường bộ

a) Về hiện trạng giao cắt

Hiện nay, trên toàn mạng đường sắt có 5.793 điểm giao cắt giữa đường sắt và đường bộ, trong đó:

¹Trích số liệu nghiên cứu, khảo sát của Hội thảo đề án tăng cường quản lý phương tiện giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội, 2017

- Đường ngang hợp pháp là 1.514 đường (trong đó: 641 đường ngang có người gác; 366 đường ngang cảnh báo tự động; 507 đường ngang biển báo);

- Đường dân sinh, lối đi dân sinh: 4.279 điểm (trong đó: 4.095 đường dân sinh có chiều rộng < 3m; 184 đường dân sinh có chiều rộng > 3m). Xóa bỏ được 155 điểm so với năm 2013 (4.434 điểm).

b) Về thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn tại các điểm giao cắt

Trong các năm qua các Công ty cổ phần đường sắt đã chủ động phối hợp với Sở GTVT, đơn vị chức năng và chính quyền địa phương lập kế hoạch kiểm tra và thực hiện quản lý, bảo trì, sửa chữa, giải tỏa tầm nhìn phương tiện tại các đường ngang theo quy định tại Thông tư 62/2015/TT-BGTVT ngày 04/11/2015 của Bộ GTVT Quy định về đường ngang.

- Đã kết nối tín hiệu giao thông đường bộ - đường sắt tại 17 vị trí; lắp đặt cấp tín hiệu chờ địa phương tổ chức kết nối tại 13 vị trí;

- Đã tổ chức cảnh giới an toàn giao thông tại 77 đường ngang nguy hiểm (không có người gác); lắp đặt cần chắn tự động tại 287 đường ngang cảnh báo tự động;

- Lắp động cơ điện cho cần chắn, giàn chắn tại 178 đường ngang (có người gác);

- Nâng cấp, cải tạo, sửa chữa 133 đường ngang.

c) Về thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn tại các lối đi dân sinh

Căn cứ Quy chế phối hợp đã ký giữa Bộ GTVT với Ủy ban nhân dân (UBND) các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có đường sắt đi qua về đảm bảo an toàn tại các điểm giao cắt đường sắt với đường bộ, các địa phương đã chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị đường sắt tiến hành thống kê, rà soát các lối đi dân sinh trên địa bàn, đã hoàn thành:

- Cắm 2.702 biển “chú ý tàu hỏa” tại 1.351 lối đi nguy hiểm; cắm biển cấm phương tiện cơ giới: 99 vị trí; thu hẹp lối đi dân sinh: 689 vị trí;

- Hướng dẫn nghiệp vụ cho 628 người địa phương tham gia cảnh giới hoặc chốt gác an toàn giao thông; Địa phương đang cảnh giới: 187 điểm (tiếp tục đề nghị địa phương cảnh giới thêm 210 điểm);

- Xây dựng chòi gác cảnh giới tại 38 đường ngang;

- Kết nối điện thoại báo tàu 48 vị trí;

- Cung cấp dụng cụ cảnh giới 313 bộ tín hiệu phòng vệ còi, cờ, pháo kế hoạch giờ tàu (theo quy định tại Thông tư 08/2014/TT-BGTVT ngày 15/4/2014 của Bộ GTVT);

- Hướng dẫn tạo mặt lát êm thuận cho phương tiện tại 101 lối đi;

- Xây dựng 51,920 km đường gom và 55,24 km hàng rào cách ly. Xóa bỏ được 155 lối đi dân sinh nguy hiểm.

Với các biện pháp đồng bộ nêu trên, trong đó có biện pháp tổ chức cảnh giới, chốt gác tại các đường ngang phòng vệ bằng biển báo, cảnh báo tự động, đường dân sinh qua đường sắt (đã thực hiện giống như góp ý của ông Tổng Ngọc Minh Đức) nên trong năm 2016 tình hình trật tự an toàn GTĐS đã có chuyển biến tích cực: số vụ tai nạn giảm 17% so với năm 2015; số người chết giảm 22% so với năm 2015; số người bị thương giảm 4,7% so với năm 2015.

d) Giải pháp thời gian tới

Để các tiêu chí về an toàn GTĐS năm 2017 tiếp tục giảm từ 5-10% so với năm 2016, Bộ GTVT đã yêu cầu Cục Đường sắt Việt Nam chỉ đạo các Ban An toàn giao thông (ATGT), Sở GTVT các địa phương có đường sắt đi qua và các doanh nghiệp đường sắt tiếp tục triển khai thực hiện một loạt các biện pháp như: làm gờ giảm tốc cưỡng bức trước khi vào đường ngang, đường dân sinh; thu hẹp các lối đi dân sinh theo đúng nội dung cam kết giữa Bộ GTVT với UBND các tỉnh có đường sắt đi qua; lắp cần chắn tự động hoặc bố trí người cảnh giới, chốt gác tại các đường ngang phòng vệ bằng biển báo, cảnh báo tự động, đường dân sinh tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn cao.

2.2. Về góp ý làm thêm các đoạn tránh tàu chạy song song với đường ray chính để giảm thời gian dừng tàu, giảm thời gian chạy tàu tăng tính cạnh tranh, tăng chuyển tải, giảm tải cho đường bộ

Triển khai thực hiện các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt các Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành các Quyết định số 1399/QĐ-BGTVT ngày 18/6/2012 phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hà Nội; Quyết định số 1556/QĐ-BGTVT ngày 6/6/2013 phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường sắt khu vực đầu mối thành phố Hồ Chí Minh; Quyết định số 2477/QĐ-BGTVT ngày 9/7/2015 phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc-Nam. Trong các quy hoạch trên đều xác định các tuyến đường sắt đầu tư xây dựng mới đều là đường đôi khổ 1435mm. Riêng tuyến đường sắt Bắc - Nam sẽ ưu tiên cải tạo các nút thắt cổ chai ở khu vực đèo Khe Nét, đèo Hải Vân, khu gian Hòa Duyệt - Thanh Luyện.

Việc đề xuất làm thêm các đoạn tránh tàu chạy song song với đường chính (đường đôi) để tăng năng lực thông qua, Bộ GTVT giao Cục Đường sắt Việt Nam lưu ý và cùng với các nhà tư vấn nghiên cứu một cách nghiêm túc trong dự án cải tạo đường sắt khu vực đèo Khe Nét, đèo Hải Vân trên tuyến đường sắt Bắc - Nam và các khu đoạn hạn chế năng lực theo Quy hoạch đã được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt.

Riêng khu đầu mối thành phố Hà Nội, ngày 24/4/2017 Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 1198/QĐ-BGTVT Phê duyệt điều chỉnh dự án đầu tư

xây dựng tuyến đường sắt đô thị (tuyến số 1) Ngọc Hồi - Yên Viên (dài khoảng 28km) chạy chung giữa đường sắt quốc gia với đường sắt đô thị đường đôi khổ lờng 1000mm và 1435mm. Việc xây dựng 28km đường đôi trên sẽ giảm thời gian dừng tàu, giảm thời gian chạy tàu, tăng tính cạnh tranh, tăng chuyến tàu, giảm tải cho đường bộ.

Sau khi nghiên cứu đề xuất về đảm bảo trật tự ATGT đường sắt của Ông Tổng Ngọc Minh Đức, chúng tôi đánh giá cao những ý tưởng và tâm huyết của ông dành cho lĩnh vực giao thông vận tải nói chung và ngành đường sắt nói riêng.

Như đã phân tích ở trên, về cơ bản tai nạn giao thông đường sắt xảy ra chủ yếu tại các đường ngang, lối đi dân sinh. Chính vì vậy, việc đảm bảo trật tự ATGT tại các đường ngang, lối đi dân sinh giao cắt với đường sắt (có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc đảm bảo ATGT chung của ngành đường sắt) là hết sức cần thiết. Tuy nhiên, các đường ngang muốn được đầu tư nâng cấp có người gác hoặc hệ thống đóng chặn tự động đòi hỏi phải đầu tư nguồn kinh phí lớn, đây là vấn đề thực sự khó khăn đối với ngành đường sắt nói riêng và ngân sách nhà nước nói chung. Nguồn vốn cho công tác duy tu đường sắt hàng năm dao động từ 1.700 - 2.000 tỷ đồng từ nguồn sự nghiệp nhưng cũng chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu. Việc giải tỏa các đường ngang không hợp pháp cũng đòi hỏi nguồn lực lớn, vì vậy phải được thực hiện theo lộ trình.

Việc tính toán lợi ích của giải pháp mà tác giả đưa ra cũng cần phải cân nhắc thêm về độ chính xác. Cụ thể:

- Theo tính toán của ngành đường sắt cho thấy, để duy trì một điểm gác chặn đường ngang ít nhất phải chi 600 triệu đồng tiền lương mỗi năm, đó là chưa kể chi phí lắp đặt bộ cần, barrie, gác chặn tự động, nếu tính ra theo 1.000 điểm gác giả đề xuất thì tiền lương phải trả một năm là 600 tỷ đồng.

- Theo phân tích của Cục Đường sắt Việt Nam, mức độ thiệt hại do tai nạn đường sắt gây ra ước tính trong năm 2015 là khoảng 50 tỷ đồng (trong đó đã tính toán cả thiệt hại về thời gian chậm tàu do tai nạn giao thông).

Các giải pháp đảm bảo trật tự ATGT tại đường ngang, lối đi dân sinh trong đó có nâng cấp các đường ngang và xóa bỏ lối đi dân sinh cũng đã được Bộ GTVT nghiên cứu và đề xuất lộ trình thực hiện cụ thể trong Đề án “Đảm bảo trật tự ATGT đường sắt đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030”. Bên cạnh đó, muốn đảm bảo ATGT đường sắt cần phải thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp khác như: tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT; tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm; đảm bảo trật tự hành lang an toàn đường sắt...

Các ý tưởng và giải pháp đề xuất về đảm bảo trật tự ATGT đối với ngành đường sắt của Ông Tổng Ngọc Minh Đức đúng với thực tế hiện nay và cũng là một phần trong các nhóm giải pháp đảm bảo ATGT đường sắt đã và đang được Bộ GTVT thực hiện triển khai tại Đề án. Cụ thể: việc làm thêm các đoạn tránh tàu chạy song song với đường ray chính để giảm thời gian dừng tàu, giảm thời gian chạy tàu tăng tính cạnh tranh, tăng chuyến tàu, giảm tải cho đường bộ đã được Bộ

GTVT nghiên cứu đưa vào dự án đường sắt Ngọc Hồi - Yên Viên và thực hiện trong thời gian tới.

II. Đối với đề xuất của ông Nguyễn Mạnh Dũng (Hà Nội):

1. Đối với nội dung đề xuất khóa cứng số lượng phương tiện cá nhân mà không cấm đăng ký mới

Trong giai đoạn trước đây đã có quy định về điều kiện sở hữu phương tiện của người dân nhưng đều không khả thi, cụ thể: tại Thông tư 02/2003/TT-BCA của Bộ Công an quy định mỗi người dân chỉ được phép đăng ký một xe gắn máy, tuy nhiên đến năm 2005 Bộ Công an đã bãi bỏ quy định trên tại Thông tư 17/2005/TT-BCA do góp ý của Bộ Tư pháp về tính hợp hiến (tại điều 58 Hiến pháp năm 1992, và khoản 1, điều 221 của Bộ Luật hình sự đã nêu rõ công dân có quyền sở hữu tài sản không bị hạn chế về số lượng, giá trị).

Tương tự, đề xuất trên đã thực hiện tại thành phố Hà Nội: đã ban hành quy định tạm dừng đăng ký mới xe máy tại các quận nội thành từ tháng 9/2003, để đối phó với quy định này người dân nội thành đã nhờ người thân tại ngoại thành hoặc địa phương khác đứng tên để đăng ký xe gắn máy. Đến năm 2005, UBND thành phố Hà Nội cũng đã ban hành quyết định chấm dứt quy định trên.

Thực tế cho thấy, các quy định hạn chế việc đăng ký mới xe gắn máy của người dân đều không mang lại hiệu quả và đã phải bãi bỏ.

Kinh nghiệm của Singapore: xin làm rõ hơn đối với Singapore là quốc gia có diện tích nhỏ 716 km² và là đô thị (xấp xỉ diện tích huyện Cần Giờ - thành phố Hồ Chí Minh) nên việc cấp Quota được thực hiện. Nhưng khi xem xét các kinh nghiệm thế giới cần phải có đặc điểm tương đồng thì mới có tính khả thi, nên áp dụng kinh nghiệm trên vào thời điểm hiện nay là không khả thi cần có thời gian nghiên cứu.

Việc quy định người dân muốn đăng ký thêm 01 xe máy phải loại bỏ lưu thông 1 xe máy “hết đất” sẽ không làm giảm số lượng xe máy lưu thông tại các đô thị mà người dân sẽ đăng ký tỉnh khác và mang vào hoạt động tại các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh (hiện tượng này đã xảy ra) do nhu cầu đi lại là không thể cấm và hiện tại vận tải hành khách công cộng phát triển chưa đủ đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân và đây chính là điểm khác biệt với Singapore. Do vậy, đề xuất trên sẽ tạo thêm gánh nặng về kinh tế cho người dân và sinh ra các dịch vụ “lách luật” như: thu gom xe máy cũ, nát để bán lại cho người có nhu cầu đăng ký mới hoặc đăng ký nơi khác rồi về thành phố lớn hoạt động.

Vì thế, nội dung đề xuất trên là không phù hợp trong điều kiện thực tế hiện nay.

Để giải quyết trước mắt cũng như lâu dài cần tiếp tục đầu tư phát triển giao thông công cộng, vận tải khối lượng lớn kết hợp các giải pháp về quản lý và hành chính để hạn chế dần phương tiện giao thông cá nhân.

2. Đề xuất trông giữ các xe máy vi phạm theo mức thu khác nhau; sửa luật theo hướng áp dụng mức phạt như nhau giữa các tỉnh, thành phố; tạm giữ xe vi phạm 30 ngày

Việc trông giữ xe vi phạm theo quy định tại Thông tư số 02/2014/TT-BTC ngày 02/01/2014 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn về phí và lệ phí thuộc thẩm quyền quyết định của Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Các khoản lệ phí trông giữ phương tiện có sự khác nhau giữa các tỉnh thành phố. Do vậy, việc này do thẩm quyền UBND các tỉnh thành phố quyết định cho phù hợp với từng địa phương.

Việc áp dụng các mức phạt khác nhau và thời gian tạm giữ phương tiện được quy định tại Điều 78 Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt đã có quy định: “*Để ngăn chặn ngay vi phạm hành chính, người có thẩm quyền xử phạt được phép tạm giữ phương tiện đến 07 ngày trước khi ra quyết định xử phạt đối với những hành vi vi phạm được quy định tại các Điều, Khoản, Điểm sau đây của Nghị định này và phải tuân thủ theo quy định tại Khoản 2 Điều 125 của Luật Xử lý vi phạm hành chính*”. Việc đề xuất thời gian tạm giữ xe máy lên 30 ngày của ông trước đây đã được đưa ra lấy ý kiến của các Bộ, ngành và sau khi tổng hợp Bộ Công an, Bộ GTVT thống nhất mức đề xuất 7 ngày được quy định tại Điều 78 Nghị định số 46/2016/NĐ-CP trên cơ sở các đánh giá tác động xã hội vì xe máy là phương tiện sinh kế của người dân Việt Nam. Do đó, việc đề xuất tạm giữ 30 ngày đối với xe máy vi phạm không phù hợp trong thời điểm hiện nay.

3. Đối với nội dung đề xuất áp dụng công nghệ giám sát camera và ngân hàng điện tử để xử phạt vi phạm giao thông

Thống nhất một điểm trong ý tưởng của ông, việc đề xuất này đang được thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu triển khai trong đề án Tăng cường quản lý phương tiện giao thông.

4. Đối với nội dung đề xuất cải tạo hệ thống giao thông đô thị tại Việt Nam liên quan đến hệ thống tàu điện đô thị (METRO)

Để vận chuyển hành khách công cộng trong nội đô, hiện tại 02 thành phố là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đã quy hoạch xong hệ thống đường sắt đô thị theo đó:

- Tại Hà Nội: có 08 tuyến đường sắt đô thị trong đó có 02 tuyến đã khởi công xây dựng là tuyến Ga Hà Nội - Nhổn và Cát Linh - Hà Đông. Riêng tuyến Cát Linh - Hà Đông dự kiến sẽ chạy thử vào cuối năm 2017 và đến tháng 1 năm 2018 khai thác thương mại phục vụ hành khách.

- Tại thành phố Hồ Chí Minh: có 08 tuyến đường sắt đô thị trong đó có 01 tuyến đã khởi công xây dựng là tuyến Bến Thành - Suối Tiên dự kiến năm 2020 sẽ chính thức khai thác vận chuyển hành khách.

Để nâng cao hiệu quả khai thác vận tải hành khách bằng đường sắt đô thị thì ý tưởng xây dựng các tuyến đường bộ trên cao 2 làn xe chỉ chuyên dành cho xe buýt nhanh (BRT) bằng kết cấu sắt mỏng và nhẹ kết nối với đường sắt đô thị (METRO) để trung chuyển hành khách là một ý tưởng mới phục vụ mục tiêu kết nối hai phương thức vận tải là ĐS đô thị và xe buýt nhanh (BRT) trên cao để trung chuyển hành khách, Bộ GTVT ghi nhận đề xuất và giao Cục Đường sắt Việt Nam phối hợp các cơ quan liên quan của hai địa phương là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh nghiên cứu, đề xuất.

5. Đối với nội dung đề xuất xây dựng hệ thống xe buýt nhanh BRT chạy trên làn đường trên cao

Về cơ bản thống nhất nội dung đề xuất và hệ thống này tương tự như đường sắt 1 ray (mono rail), cần được nghiên cứu, đánh giá trước khi đưa vào thực tiễn tại các thành phố lớn.

Tuy nhiên, Bộ GTVT xin làm rõ thêm: điều kiện triển khai các tuyến BRT trên làn đường trên cao chỉ áp dụng với một số quốc gia có điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông cơ bản tốt (mặt cắt ngang đường, nguồn lực đầu tư lớn,...) như ở một số thành phố: Thành Đô, Quảng Châu (Trung Quốc), Đài Bắc (Đài Loan).

Trong bối cảnh nợ công của Việt Nam cao như hiện nay (theo đồng hồ nợ công toàn cầu The Global Debt Clock trên trang Economist.com, tính đến thời điểm hiện tại, nợ công Việt Nam đang là 94,85 tỷ USD, tương đương 45,6% GDP) việc phát triển hệ thống giao thông đô thị là rất khó khăn và khả năng thu hồi vốn chậm. Do vậy, để triển khai đầu tư xây dựng làn đường trên cao cho riêng xe BRT là không khả thi trong giai đoạn hiện nay.


Bộ Giao thông vận tải trân trọng thông tin đến Văn phòng Chính phủ để đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Vụ An toàn giao thông;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Cục Đường sắt Việt Nam;
- Viện Chiến lược và Phát triển GTVT;
- Sở GTVT: Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh;
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).

th

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



The seal is circular with the text 'CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM' around the perimeter and 'BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI' in the center. It features a five-pointed star in the middle.

Nguyễn Ngọc Đông