GIAO THÔNG

TIẾNG NÓI CỦA BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI, ỦY BAN AN TOÀN GIAO THÔNG QUỐC GIA VÀ NGƯỜI THAM GIA GIAO THÔNG

Thứ ba
28/11/2023
Số 95 (5005 - năm thứ 61)

baogiaothong.vn | atgt.vn
xebaogiaothong.vn

Thủ tướng phê bình các bộ, ngành, địa phương chậm giải ngân đầu tư công



3

Chân Mây cần gì để thành cảng du thuyền?

8

Hiểm họa tai nạn từ xe scooter



16

Nhà thầu cao tốc sốt ruột vì chậm dời đường điện

Trang 2, 3



Dự kiến trong tháng 12/2023, việc di dời hạ tầng lưới điện nằm trên tuyến chính cao tốc Quảng Ngãi - Hoài Nhơn đoạn qua huyện Nghĩa Hành (Quảng Ngãi) mới hoàn thành Ảnh: **Lê Đức**



BƯỚC NGOẶT CUỘC ĐỜI SAU NHỮNG VỤ TNGT:

Nỗ lực làm lại cuộc đời sau biến cố

Trang 4

Ký ức về những con đường

Phá đá mở đường "nối biển và hoa"

5

Cảnh báo chiêu lừa "chạy" thầu, đầu tư dự án



9

Kiếm tiền tỷ từ đầu tư đất nghĩa trang



6

"Nỗi buồn chiến tranh" và tiếng lòng của Bảo Ninh



15

Chuyện DỌC ĐƯỜNG

Thu hút nhân tài không thể chung chung

TS PHẠM QUANG LONG

Việc đẩy mạnh phân quyền cho Hà Nội quyết định một số nội dung thuộc tổ chức bộ máy, biên chế sẽ là một bước đột phá, tạo tiền đề cho Thủ đô thực hiện các cơ chế chính sách đặc thù với hiệu quả cao nhất.

Trang 2, 3

Nhà thầu cao tốc sốt ruột vì chậm dời đường điện

Dù tỷ lệ bàn giao mặt bằng của các địa phương tương đối cao, song, các nhà thầu vẫn rất sốt ruột vì tiến độ thi công cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 bị chậm do các công trình hạ tầng kỹ thuật chưa được di dời.



Hạ tầng lưới điện trên tuyến chính cao tốc Quảng Ngãi - Hoài Nhơn đoạn qua địa bàn huyện Nghĩa Hành (Quảng Ngãi) chưa di dời xong

Ảnh: **Lê Đức**

GIẢM MŨI THI CÔNG VÌ VƯỚNG ĐIỆN

Gần một năm kể từ ngày dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vân Phong - Nha Trang phát lệnh khởi công, với sự vào cuộc quyết liệt, tích cực vận động người dân của tỉnh Khánh Hòa, diện tích mặt bằng được bàn giao phục vụ thi công dự án đã đạt 81,35/83,35km (98%).

Tỷ lệ bàn giao gần chạm ngưỡng tuyệt đối, song việc tổ chức thi công của nhà thầu vẫn gặp khó bởi một số công trình hạ tầng kỹ thuật (HTKT) chưa được di dời.

Có mặt tại lý trình Km 311+200 đoạn Vân Phong - Nha Trang (xã Vạn Hưng, huyện Vạn Ninh, tỉnh Khánh Hòa), ghi nhận của PV Báo Giao thông, trong khoảng 500m tuyến chính vẫn nhan nhản những vị trí nền đường phải bỏ dở công tác đắp nền, lu lèn bởi sự cản trở của đường dây điện 110kV.

Trên đoạn tuyến dài 35km do Công ty CP Lizen thi công cũng có hàng chục vị trí bị vướng thi công do đường điện 220kV, 110kV, 22kV chạy ngang dọc. Một số đoạn, đường dây còn nằm giữa tim tuyến.

Ông Bành Văn Anh, Chỉ huy gói thầu thuộc Công ty CP Lizen chia sẻ, trong phạm vi thi công của nhà thầu, đoạn qua huyện Vạn Ninh đã di dời được 3 vị trí hạ thế và đang thi công 8 vị trí hạ thế khác. Đường cao thế thì chưa triển khai di dời.

"Việc chưa dời HTKT, đặc biệt đường dây 110kV, 220kV đã ảnh hưởng tới công tác vận chuyển vật tư, tiến độ thi công và gây mất an toàn lao động cho công nhân. Cho đến nay, nhà thầu cũng chỉ tổ chức được 12 mũi thi công, trong khi theo kế hoạch, nếu có mặt bằng sạch, số mũi thi công có thể thêm được nhiều hơn", ông Văn Anh nói.

Theo Ban QLDA 7, trên cao tốc đoạn Vân Phong - Nha Trang có 164 vị trí giao cắt HTKT. Trong đó, có 11 vị trí đường điện 220 kV, 9 vị trí 110 kV, 69 vị trí trung và hạ thế, 2 vị trí điện chiếu sáng; 51 vị trí cáp viễn thông, 22 vị trí cấp nước.

Hiện, địa phương đã phê duyệt 125/153 vị trí giao cắt, 25/53 vị trí đã di dời xong, 21 vị trí đã thẩm định xong, các vị trí còn lại đang trong quá trình thẩm định phê duyệt.

Đường điện 110 kV mới có 1 vị trí (huyện Diên Khánh) đã phê duyệt, 7 vị trí (thuộc huyện Vạn Ninh) đang lấy ý kiến để trình thẩm định, 1 vị trí (TX Ninh Hòa) đã có báo cáo thẩm định đang trình phê duyệt.

KHÓ ĐẨY NHANH TIẾN ĐỘ GIẢI NGÂN

Là địa phương có công trình HTKT phải di dời phục vụ thi công dự án, ông Nguyễn Minh Thư, Phó chủ tịch UBND thị xã Ninh Hòa cho biết, hạng mục di dời trên địa bàn gồm: Đường dây 220kV với 9 vị trí là trụ chính và 7 vị trí trụ tạm; Đường 110kV có 2 vị trí trụ chính và 2 vị trí trụ tạm, cùng nhiều vị trí điện trung, hạ thế.

"Những hạ tầng này có yêu cầu cao, phức tạp về thiết kế. Các địa phương phải lập hồ sơ thu hồi đất, bổ sung vào kế hoạch sử dụng đất, bồi thường hỗ trợ theo quy định pháp luật, mất rất nhiều thời gian, dẫn đến không đảm bảo tiến độ thực hiện dự án. Thị xã đang nỗ lực để hoàn thành công tác di dời HTKT càng sớm càng tốt", ông Thư chia sẻ.

Tương tự, quá trình thi công dự án thành phần Quảng Ngãi - Hoài Nhơn cũng gặp không ít trở ngại bởi tiến độ di dời HTKT chưa đáp ứng yêu cầu.

Đi dọc gói thầu XL1, dễ thấy nhiều vị trí trên gói thầu chưa thể thi công đại trà vướng hạ tầng lưới điện đường dây 22kV và 220kV như khu vực thi công cầu Eo Gió, cầu Sông Quán, cầu vượt đường sắt...

Tìm hiểu của PV, để di dời đường dây 220kV, từ cuối tháng 9/2023, nhà thầu đã xây dựng móng trụ và dựng trụ tạm. Thế nhưng, việc di dời đến nay vẫn chưa thể thực hiện.

Đại diện Tập đoàn Đèo Cả cho biết, các vị trí vướng đường điện cao thế, hạ tầng viễn thông đa phần thuộc phạm vi thi công cầu hoặc cống hộp, hầm chui dân sinh. Trong khi đó, vào mùa mưa, đây lại là các công trình nhà thầu phải tập trung đẩy tiến độ thi công để tích lũy sản lượng và giải ngân.

Đặc biệt các vị trí là các đường dây điện ngang qua khi thi công sẽ làm mất an toàn điện, nguy cơ xảy ra phóng điện, điện giật là rất nguy hiểm.

Để thi công cao tốc Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, các cơ quan liên quan phải tổ chức di dời 836 vị trí công trình công cộng nằm trên hành lang tuyến chính.

Trong đó, có 44 vị trí trụ điện cao thế với 36 vị trí đường dây 220kV và 8 vị trí đường dây 110kV; 145 vị trí đường dây trung áp 22kV và 35kV; 414 vị trí đường dây hạ áp 0,4kV và 233 cột viễn thông.

Theo báo cáo của Ban QLDA 2, đến cuối tháng 10/2023, tỉnh Quảng Ngãi mới chỉ bàn giao được 408/836 vị trí vướng công trình hạ tầng kỹ thuật như điện, cáp quang...

Tại hai dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam đoạn Cần Thơ - Cà Mau, ông Lê Đức Tuân, Phó giám đốc Ban QLDA Mỹ Thuận, cho biết hiện nay, dù kết quả bàn giao mặt bằng nói chung đều đạt trên 90%, song, công tác di dời hạ tầng kỹ thuật vẫn còn chậm, nhất là lưới điện cao thế, tập trung ở tỉnh Hậu Giang với 7 vị trí chưa được di dời.

HOÀN THIỆN HỒ SƠ CẦN SONG SONG VỚI THẨM ĐỊNH

Cập nhật tình hình di dời HTKT phục vụ thi công cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2, Bộ Công thương cho biết, theo thống kê, tổng số vị trí giao chéo giữa tuyến cao tốc với các đường dây 220 - 500kV là 71 vị trí. Hiện, Tập đoàn Điện lực VN - EVN đã phối hợp với các ban QLDA hoàn thành thỏa thuận hồ sơ thiết kế kỹ thuật đối với 60 vị trí (chiếm 84,5%), đang tiến hành thi công 38 vị trí (chiếm 53,5%).

Tổng số vị trí giao chéo giữa đường cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2 với các đường dây 110kV

CHUYỆN DỌC ĐƯỜNG

Thu hút nhân tài không thể chung chung

■ **TS PHẠM QUANG LONG**
(Phó chủ tịch Hiệp hội Khoa học hành chính VN)

Ngày 27/11, Quốc hội thảo luận tại hội trường về Luật Thủ đô (sửa đổi). Trong các nội dung quan trọng, khá nhiều đại biểu bày tỏ sự quan tâm và nêu ý kiến thảo luận về chính sách thu hút, trọng dụng nhân tài và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

Đây là chính sách quan trọng, được kỳ vọng sẽ tạo cú hích trong cơ chế thu hút, trọng dụng nhân tài, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, giúp Thủ đô phát triển mạnh mẽ, đột phá.

Tuy nhiên, hiện quy định tại dự thảo luật (Điều 17) còn chưa rõ, khá chung chung, chưa định hình được tiêu chí áp dụng trong thực tiễn; Chưa quy định rõ cách thức tổ chức, sử dụng nhân tài sau khi thu hút, tuyển dụng hay bổ nhiệm. Nếu không cụ thể, việc triển khai sẽ khó khả thi.

Trong giai đoạn 2013-2023, Hà Nội chỉ thu hút được 55 nhân tài là thủ khoa các trường đại học. Trong khi đó, tại TP.HCM, nơi có nhiều chính sách cũng chỉ thu hút được 5

Gần 90% mặt bằng bàn giao có thể thi công

Theo ông Nguyễn Thế Minh, Phó cục trưởng Cục Đầu tư xây dựng, tính đến ngày 24/11, dự án cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025 đã được bàn giao hơn 673km mặt bằng (hơn 93%). Trong đó, tỷ lệ mặt bằng có thể triển khai thi công đạt gần 646km (89,5%). Sản lượng thi công dự án đạt hơn 14.700 tỷ đồng (xấp xỉ 15% giá trị hợp đồng).

"Không phải 100% hệ thống hạ tầng kỹ thuật trong phạm vi dự án đều ảnh hưởng đến việc tổ chức thi công. Cục đã đề nghị các ban QLDA phối hợp với địa phương đẩy nhanh tiến độ thủ tục, ưu tiên di dời trước các vị trí thi công mố trụ cầu để duy trì nhịp độ, không để công trường gián đoạn", ông Minh cho biết.

và trung hạ áp được kiểm đếm là 1.125 điểm. Đến nay, EVN đã phối hợp với các ban QLDA hoàn thành thỏa thuận hồ sơ thiết kế kỹ thuật 1.065 vị trí (gần 95%), đang triển khai thi công 294 vị trí (gần 33%), đã hoàn thành di dời 73 vị trí (gần 6,5%).

Các vị trí chưa được thỏa thuận nằm trên địa bàn TP Cần Thơ (1 vị trí 110kV) và Khánh Hòa (59 vị trí thuộc địa bàn huyện Vạn Ninh và thị xã Ninh Hòa).

Trong thẩm quyền của mình, Bộ Công thương đã hoàn thành thẩm định hồ sơ và có thông báo thẩm định với 18 công trình, hạng mục di dời HTKT trong lĩnh vực điện trên các tỉnh, thành phố, gồm: Hà Tĩnh, Quảng Ngãi, Quảng Bình, Phú Yên, Bình Định, Tiền Giang.

Hiện, trên địa bàn tỉnh Hậu Giang, Bộ Công thương nhận được thêm đề nghị thẩm định hồ sơ của 4 công trình di dời. Song, do hồ sơ chưa đảm bảo yêu cầu nên Bộ đã có văn bản gửi chủ đầu tư để hoàn thiện.

Trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh, Bộ Công thương nhận được thêm đề nghị thẩm định hồ sơ của 3 công trình di dời đường điện cao thế. Do hồ sơ chưa đầy đủ nên Bộ sẽ có văn bản hướng dẫn các địa phương tiếp tục bổ sung hoàn thiện.

Ông Nguyễn Thế Minh, Phó cục trưởng Cục Quản lý đầu tư xây dựng (Bộ GTVT) cho biết, công tác di dời HTKT, nhất là hệ thống điện cao thế liên quan đến EVN, phải tổ chức thẩm định phương án như một dự án thông thường. Trong khi đó, số lượng cán bộ và năng lực chuyên môn của nhiều địa phương còn hạn chế với dự án có quy mô và số lượng HTKT di dời lớn.

Để đẩy nhanh hơn tiến độ di dời, Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Bộ Công thương, EVN hỗ trợ, hướng dẫn các địa phương tích cực hơn nữa để hoàn thiện quy trình thủ tục.

"Công tác hoàn thiện hồ sơ và thẩm định cũng cần triển khai song song. Không nên chờ hoàn thiện toàn bộ mới trình thẩm định. Trường hợp cần thiết, các bộ, đơn vị liên quan cần cắt cử cán bộ chuyên môn xuống tận địa phương để phân tích thực tế, lựa chọn phương án tối ưu trong thời gian sớm nhất", ông Minh nói.

Nhóm PV

Riêng tại dự án đoạn Quảng Ngãi - Hoài Nhơn, theo ông Lê Thế Tính, Phó giám đốc Công ty TNHH Phương Hạnh (nhà thầu thi công di dời hạ tầng lưới điện trên tuyến), hiện đường dây 220kV tuyến tạm đã hoàn thành việc dựng trụ. Tuyến chính đang đợi lịch cắt điện để thi công.

Đối với các đường dây 22kV và 0,4kV, Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông Quảng Ngãi bàn giao mặt bằng thi công mố trụ đến đâu, nhà thầu sẽ thi công đến đó. Đến nay, phần móng cơ bản đã xong nhưng nhiều vị trí muốn thi công trụ và kéo đường dây phải chờ công tác GPMB nhà dân.

"Dự kiến, trong tháng 12/2023, công tác di dời đường dây 220kV và 110kV trong phạm vi thi công dự án sẽ được hoàn thành. Các đường dây 22kV, 35kV và 0,4kV sẽ được tập trung giải quyết các "điểm nóng" để nhà thầu xây lắp có công địa thi công cầu, cống", ông Tính thông tin.

Thủ tướng phê bình các bộ, ngành, địa phương chậm giải ngân đầu tư công

Ngày 27/11, Thủ tướng Phạm Minh Chính chủ trì hội nghị trực tuyến của Thường trực Chính phủ với các bộ, cơ quan Trung ương, địa phương kiểm điểm, đánh giá tình hình, đôn đốc đẩy mạnh giải ngân vốn đầu tư công năm 2023.

Các báo cáo, ý kiến tại hội nghị đánh giá, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã rất quyết liệt, khẩn trương chỉ đạo sát sao công tác giải ngân vốn đầu tư công ngay từ đầu năm.

Về kết quả đạt được, giải ngân đến hết tháng 10/2023 đạt gần 389,7 nghìn tỷ (55,02% kế hoạch Thủ tướng Chính phủ giao), tăng 3,68% và tăng trên 99 nghìn tỷ về số tuyệt đối so với cùng kỳ năm 2022.

Ước giải ngân đến hết tháng 11/2023 đạt gần 461 nghìn tỷ (65,1% kế hoạch Thủ tướng Chính phủ giao), cao hơn 6,77% và cao hơn 122,6 nghìn tỷ về số tuyệt đối so với cùng kỳ năm 2022.

Phát biểu kết luận, Thủ tướng Phạm Minh Chính nêu rõ, bên cạnh những kết quả đạt được, có 21/52 bộ, cơ quan Trung ương và 30/63 địa phương chưa phân bổ hết kế hoạch vốn đã được Thủ tướng Chính phủ giao với tổng số vốn gần 16,2 nghìn tỷ đồng.

Có 43 bộ, cơ quan Trung ương và 28 địa phương giải ngân dưới mức trung bình của cả nước. Đến hết tháng 11, bình quân các bộ, cơ quan, địa phương này chỉ đạt tỉ lệ giải ngân khoảng 44%, thấp hơn nhiều bình quân chung cả nước (65,1%), trong đó 15 bộ, cơ quan Trung ương chỉ giải ngân được dưới 15%, 8 địa phương giải ngân dưới 50%.

Còn nhiều dự án lớn, trọng điểm quốc gia chậm tiến độ, bố trí kế hoạch và giải ngân vốn đầu tư chậm. Công tác lập kế hoạch đầu tư vốn ngân sách chưa tốt, chưa sát với thực tiễn, khả năng thực hiện còn dàn trải, bình quân, thiếu trọng tâm, trọng điểm. Công tác chuẩn bị dự án còn hạn chế, dẫn tới phải điều chỉnh nhiều lần.

Theo Thủ tướng, vướng mắc trong tổ chức thực hiện giải phóng mặt bằng, quy hoạch sử dụng đất... dẫn đến chậm thời gian tổ chức lựa chọn nhà thầu, ký hợp đồng, thi công.

Cùng với đó, một số cơ chế, chính sách, quy định pháp luật chậm ban hành, chậm được sửa đổi, còn tình trạng mâu thuẫn, chồng chéo, áp dụng thiếu thống nhất.

Có tình trạng thiếu đất, cát và nguyên vật liệu thi công, nhất là thiếu hụt cát sử dụng trong đắp nền để thi công các dự án giao thông trọng điểm quốc gia.

Thủ tướng phê bình các bộ, cơ quan, địa phương có tỉ lệ giải ngân thấp và chưa phân bổ hết kế hoạch vốn đầu tư công. Thủ tướng yêu cầu các bộ, cơ quan, địa phương này cần nghiêm túc kiểm điểm, làm rõ nguyên nhân, xác định trách nhiệm tập thể, cá nhân liên quan.

Thủ tướng nêu rõ, chỉ còn hơn 1 tháng nữa là kết thúc niên độ ngân sách Nhà nước năm 2023, trong khi khối lượng giải ngân còn khá lớn (còn khoảng 247 nghìn tỷ đồng).

Thủ tướng đề nghị mỗi cơ quan, đơn vị, địa phương, nhất là người đứng đầu, cần nêu cao tinh thần, ý thức trách nhiệm, phát huy tinh thần vượt khó, lấy khó khăn, thách thức là động lực để phấn đấu vươn lên, quyết tâm giải ngân ít nhất 95% kế hoạch được giao năm 2023.

Chinhphu.vn

nhân tài giai đoạn 2018-2022.

Rõ ràng, cơ chế thu hút, trọng dụng, đãi ngộ, phần nào đó là cả môi trường, điều kiện làm việc thời gian qua chưa thực sự hấp dẫn đối với nhân tài.

Mấu chốt của việc chưa thành công là do chúng ta chưa đưa ra được khái niệm về nhân tài, tiêu chí xác định nhân tài. Dường như bằng cấp, học vị vẫn được lấy làm tiêu chí gần như duy nhất để xác định nhân tài.

Trong khi đó, bằng cấp chỉ là tiêu chí phân biệt trình độ đào tạo về một ngành, một lĩnh vực, chứ chưa phải là nhân tài. "Bằng cấp, học vị" và "tài năng" là hai thuật ngữ có liên quan với nhau, chứ không có nghĩa đồng nhất. Trong nhóm người có bằng cấp, học vị cao thì tần suất là nhân tài sẽ cao hơn ở các nhóm người khác.

Đặc điểm quan trọng của nhân tài khác với người bình thường là khả năng sáng tạo và mức độ đóng góp mang lại một kết quả, hiệu quả có ích cho ngành, cho lĩnh vực, cho cộng đồng, cho xã hội. Tiêu chuẩn của nhân tài luôn phải là đức và tài.

Đến nay, Chiến lược quốc gia về thu hút, trọng dụng nhân tài đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Mục tiêu tổng quát là xây dựng và thực hiện có hiệu quả các chính sách, giải pháp mạnh, đột phá để thu hút và trọng dụng nhân tài (cả trong và ngoài nước), đặc biệt trong các ngành, lĩnh vực mũi nhọn như: Khoa học và công nghệ; Giáo dục và đào tạo; Khoa học xã hội; Y tế; Chuyển đổi số...

Chiến lược đã đề cập khá cụ thể việc nhận diện nhân tài, thay vì chỉ căn cứ vào bằng cấp như trước đây. Đó là người có phẩm chất đạo đức, lối sống chuẩn mực; Có trình độ, năng lực sáng tạo vượt trội; Có công trình, sản phẩm, thành tích, công trạng hoặc cống hiến đặc biệt tạo nên sự tiến bộ, phát triển của một lĩnh vực, một ngành, của địa phương hoặc đất nước...

Vấn đề còn lại hiện nay đối với các bộ, ngành, địa phương là căn cứ vào nhu cầu thực tế, để có những cơ chế, chính sách vượt trội, hấp dẫn, hợp lý, cụ thể, trên cơ sở nhận diện các nhu cầu, mong muốn thực sự của nhân tài.

Người tài chưa chắc đã đặt vật chất lên hàng đầu, song nếu việc đãi ngộ không cho thấy sự trọng thị với họ, có lẽ họ cũng sẽ không mặn mà.

Vì vậy, nên chăng trong Luật Thủ đô sửa đổi lần này, cần có một chương riêng về nội dung nhân tài, thay vì chỉ quy định chung chung trong một điều luật.

Việc đẩy mạnh phân quyền cho Hà Nội quyết định một số nội dung thuộc tổ chức bộ máy, biên chế sẽ là một bước đột phá, tạo tiền đề cho Thủ đô thực hiện các cơ chế chính sách đặc thù với hiệu quả cao nhất. **P.Q.L**

BƯỚC NGOẶT CUỘC ĐỜI SAU NHỮNG VỤ TNGT

Kỳ 3: Nỗ lực làm lại cuộc đời sau biến cố

Trở về sau khi mãn hạn tù, nhiều tài xế nỗ lực gây dựng lại cuộc đời, bù đắp phần nào cho người thân sau những ngày tháng lao đao. Không ít người trong số họ đã và đang góp phần lan tỏa thông điệp tốt đẹp trong cuộc sống.



Mỗi khi có tài xế đến quán dùng cơm, anh Lê Ngọc Hoàng (bên trái) **đều vui vẻ đón tiếp và giới thiệu về những món nông sản Tây Bắc**

KHÔNG KHUẤT PHỤC TRƯỚC KHÓ KHĂN

Một buổi chiều muộn se se lạnh, chị Vũ Thị Thúy, vợ tài xế Lê Ngọc Hoàng (người được cả xã hội biết đến qua vụ xe container đâm xe Innova đi lùi trên cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên) kiểm đếm lại thực phẩm để chuẩn bị cho việc buôn bán của quán cơm bình dân ven quốc lộ 5 (số 29 đường An Định, phường Quang Trung, TP Hải Dương) vào sáng hôm sau.

Chỉ tay về phía tủ kính có rất nhiều đồ nông sản Tây Bắc, chị Thúy cho biết: "Đây là những nông sản được anh Hoàng đi khắp nơi mang về để bán, kiếm thêm thu nhập, chứ quán cơm chủ yếu là tâm nguyện phục vụ anh em lái xe thôi. Do thu nhập từ quán chỉ dư ra được ít tiền lo sinh hoạt gia đình, nên gần đây, anh Hoàng đã đi làm lái xe trở lại".

Trong suốt 7 năm kể từ khi xảy ra vụ tai nạn kinh hoàng, cuộc sống của gia đình anh Hoàng đảo lộn, chất chồng khó khăn. Từ cuộc sống khá đủ đầy, sau vụ tai nạn, anh Hoàng phải đi tù, sau đó là phải bán nhà, rồi lang thang khắp Lạng Sơn, Thái Nguyên, Hải Dương... kiếm việc làm thêm.

"Tai nạn xảy ra, chồng tôi bị tạm giữ, xe bị công an niêm phong. Chiếc xe container trị giá hơn 1,7 tỷ đồng là chúng tôi vay mượn làm kế sinh nhai. Nhưng mới trả nợ được hơn 400 triệu đồng thì tai nạn xảy ra. Vì vậy, lúc tai nạn, hai vợ chồng còn nợ trên 2 tỷ đồng, vừa là tiền mua xe vừa là tiền bồi thường cho các nạn nhân, khoảng 570 triệu đồng", chị Thúy kể.

Chia sẻ thêm về quán cơm, là nơi mang lại thu nhập chính cho gia đình, chị Thúy cho hay, do không đủ tiền để thuê người làm nên ngoài việc quản lý, vợ chồng chị kiêm luôn là người đi chợ, phục vụ, bê đồ, dọn dẹp, trông xe...

Hiện tại, dù quán ăn vẫn đang được anh em tài xế các nơi đi qua ủng hộ nhưng lượng khách cũng vừa phải. Quán cơm là nơi phục vụ anh em lái xe nên giá cũng phải chăng. Nhiều hôm vắng khách, vợ chồng chị lại tranh thủ vượt quãng đường hơn 50km về Thái Bình bằng xe máy để thăm các con, rồi lại vội vã quay lại Hải Dương.

"Một cháu học lớp 4, cháu còn lại lớp 6, ông bà ở nhà lớn tuổi rồi, tôi cũng lo nhưng không biết làm gì khác. Đến bây giờ, khi gặp những người làm nghề lái xe, vợ chồng tôi đều biết ơn. Họ đã giúp chồng tôi trong những lúc cùng cực nhất", chị Thúy trải lòng.

Ngồi bên cạnh vợ, tài xế Hoàng cho biết: "Tôi may mắn khi được mọi người giúp đỡ nhiều. Ngoài làm quán cơm, hiện ai tư vấn gì tôi cũng đi để tham khảo và học hỏi, nếu làm được là tôi sẽ làm ngay. Vừa qua, khi đi mấy tỉnh Tây Bắc, tôi cũng mang ít nông sản về quán để bán".

Đối với anh, lao động không chỉ là kiếm tiền mưu sinh, mà đó còn là cách để trả nợ ân tình những người đã từng giúp đỡ mình: "Ngoài quán cơm, tôi có thể làm bất cứ việc gì để kiếm được tiền lo cho gia đình, trả được nợ. Tôi sẽ không bao giờ khuất phục và tin mình sẽ làm lại được".

Vụ tai nạn liên quan đến tài xế Lê Ngọc Hoàng từng khiến dư luận xôn xao. Vụ tai nạn xảy ra sáng 19/11/2016, Ngô Văn Sơn (ở huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh) điều khiển xe Toyota Innova BKS 99A-142.53 chở theo 10 khách đi từ Bắc Ninh lên TP Thái Nguyên ăn cưới.

Chiều cùng ngày, Sơn lùi xe trên cao tốc theo hướng Thái Nguyên - Hà Nội để đi ra nút giao Yên Định (do nhầm đường) thì xe container do Hoàng điều khiển chạy tới, va phải. Vụ tai nạn khiến 4 người tử vong tại chỗ, 1 người tử vong sau đó và 5 người bị thương. Tất cả nạn nhân đều ở trên xe Innova.

THẤM THÍA NHỮNG THÁNG NGÀY TRONG TÙ

Cũng mãn hạn tù trước thời hạn, trở về gây dựng cuộc sống như tài xế Hoàng, anh Phạm Văn Phương (46 tuổi, trú huyện Càng Long, tỉnh Trà Vinh) thấm thía sự mất mát khi vướng vòng lao lý cho một phút sai lầm hơn ai hết.

Hơn 8 năm trước, anh là lái xe khách chuyên chạy tuyến Trà Vinh - TP.HCM. Khoảng 9h ngày 7/5/2015, chiếc xe khách giường nằm chở theo 22 hành khách do anh điều khiển, chạy đến cầu Ba Si trên quốc lộ 53, đoạn qua xã Phương Thạnh, huyện Càng Long thì xảy ra tai nạn.

Chiếc xe khách giường nằm do anh Phương điều khiển lúc đó đạt tốc độ 121km/h, do không giữ được khoảng cách an toàn đã va vào mép trái của một ô tô khách chạy cùng chiều.

Để tránh đâm vào đuôi xe khách phía trước, anh đánh lái sang trái và xảy ra va chạm với 3 xe máy chạy hướng ngược lại. Hậu quả khiến 5 người tử vong, một người bị thương. Đầu năm 2016, tài xế Phương bị đưa ra xét xử và nhận bản án 13 năm tù.

Tháng 9/2022, anh được ân xá, ra tù sau hơn 7 năm thụ án. Trước ngày trở về với gia đình, anh kể đã thức trắng mấy đêm liền vì hồi hộp. Thời gian hơn 7 năm trong tù dài đằng đẵng, mỗi tháng vợ và các con đến thăm là niềm vui lớn nhất mà anh có. Đó chính là động lực để anh cải tạo thật tốt.

"Thời gian tôi cải tạo, một tay vợ tôi chèo chống lo cho gia đình, nuôi hai con nhỏ, phải mượn tiền khắp nơi. Đến giờ chúng tôi còn nợ gần 100 triệu đồng chưa thể trả", anh Phương chia sẻ.

MONG ƯỚC QUAY LẠI VỚI NGHỀ

Trong cảnh khó khăn đó, anh mong ước quay lại nghề tài xế. Chính nhờ vào nghề lái xe, anh đã từng có mức thu nhập 20 triệu đồng/tháng. Trước khi xảy ra tai nạn, anh đã có mười mấy năm trong nghề, thuộc từng tuyến đường từ thành phố Trà Vinh đi các nơi và chưa từng để xảy ra sự cố nào.

Bởi thế, trở về với gia đình, việc đầu tiên là anh đến Sở GTVT tỉnh Trà Vinh để đổi giấy phép lái xe hạng E, ấp ủ dự định trở lại với nghề. Nhưng giấy phép lái xe của anh đã hết hạn từ năm 2018, anh chỉ có thể học và thi lại từ đầu. "Tay lái của tôi không mai một, luật tôi cũng nắm vững. Nhưng thời gian và tiền bạc để đi lại mới là vấn đề", anh bộc bạch.

Hiện tại, anh chật vật mưu sinh với tiệm rửa xe trước nhà. Đó cũng là nguồn sống duy nhất của cả gia đình. Có ngày, số tiền kiếm được chỉ đủ chi phí ăn uống trong ngày. Còn may là tiệm rửa xe là mượn đất của người thân, không phải thuê, còn không thì khổ nữa.

Từ ngày vụ tai nạn xảy ra đến nay, anh chưa bao giờ hết day dứt, rất hối hận. Vì thế nên thời gian trong tù, anh chỉ biết cải tạo thật tốt, mong trở về với gia đình, quay lại với cuộc sống tự do, làm lại cuộc đời.

Anh cho hay, nếu có giấy phép lái xe lại, công ty cũ sẵn sàng nhận anh làm việc trở lại. Bản thân anh sau khi trải qua biến cố cuộc đời cũng đã rút ra được những bài học quý giá.

"Tai nạn thì không ai muốn cả, nhưng bản thân tôi đã có lỗi. Tôi đã dùng những tháng ngày cải tạo để dằn vặt bản thân. Bây giờ tôi chỉ mong sao được trở lại với nghề.

Tôi cũng muốn nói với những đồng nghiệp của mình, phía trước tay lái luôn là những nguy cơ, những khả năng đều có thể xảy ra. Do đó, việc cẩn trọng, luôn tỉnh táo là điều phải nằm lòng. Một sơ suất xảy ra do ý chủ quan của mình sẽ gây hại cho biết bao người và cho chính bản thân và gia đình của mình. Điều này không ai thấm thía hơn tôi", anh trải lòng.

Nhóm phóng viên

THACO ĐỒNG HÀNH CÙNG CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN GIAO THÔNG

Phá đá mở đường "nối biển và hoa"

Đèo Khánh Lê được biết đến là cung đường đẹp nhất Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Từ lối đi heo hút, nhờ bàn tay, khối óc của những kỹ sư, công nhân đã hình thành nên con đường "nối biển và hoa", kết nối TP biển Nha Trang và TP Đà Lạt ngàn hoa.



Một cung đường đèo Khánh Lê

Đường đèo Khánh Lê (nay thuộc quốc lộ 27C) nối Khánh Hòa - Lâm Đồng dài 32,4km được khởi công từ 20/4/2004 và hoàn thành 31/12/2006. Mặt đường ô tô 2 làn rộng 6m, kết cấu mặt đường bê tông nhựa, tổng mức đầu tư được duyệt là 397 tỷ đồng.

Tháng 6/2015, tuyến đường nối Khánh Hòa - Lâm Đồng được nâng cấp thành quốc lộ với tên gọi mới là quốc lộ 27C, hằng năm đều được đầu tư sửa chữa, mở rộng nhiều vị trí. Tuyến đường này đã thúc thẩy ngành du lịch 2 thành phố Nha Trang và Đà Lạt phát triển mạnh mẽ. Từ đây, các tour du lịch TP.HCM - Đà Lạt - Nha Trang thu hút du khách mạnh mẽ.

VƯỢT GIAN KHÓ MỞ ĐƯỜNG

Từ trên đỉnh Hòn Giao cao gần 1.700m, quốc lộ 27C như yên ngựa đặt lên đỉnh núi, đây là nơi gặp gỡ giữa Khánh Hòa và Lâm Đồng. Nhìn từ trên cao, đường đèo Khánh Lê như dải lụa nhẹ nhàng ôm lấy những sườn núi. Đi trên đường mới thênh thang hôm nay, ít người biết những vất vả, kỳ công phá đá mở đường năm xưa.

Ông Nguyễn Văn Đoàn (ở Phủ Lý, Hà Nam), nguyên Đội trưởng Đội thi công số 1, Công ty CP Đầu tư và Xây dựng 515 (Tổng công ty Xây dựng công trình giao thông 5) ngày ấy mới 28 tuổi, hiện đang là giám đốc một doanh nghiệp xây dựng công trình giao thông.

Ông kể: "Khi mới phóng tuyến mở đường, cảm nhận về rừng núi Khánh Lê chỉ là sự heo hút, lúc nào cũng mờ sương lạnh. Địa hình chủ yếu là núi đá cheo leo, không có đường công vụ. Anh em phải dùng máy đào mở một lối đi nhỏ để đưa máy móc thiết bị lên tuyến trước. Khi có lối lên, công nhân và đồng bào dân tộc thiểu số ở huyện Khánh Vĩnh cùng hợp sức gùi nhiên liệu, gạo mắm muối".

Những lán trại của công nhân, lán để vật tư thiết bị đều được dựng từ gỗ rừng và dùng bạt để lợp, quây xung quanh. Thi công trên đèo cao, khổ nhất là điện không có. Công nhân dùng máy nổ để lấy điện sinh hoạt nhưng phải hạn chế. Nước sinh hoạt được dẫn bằng ống dài cả km từ khe núi về.

Sau vài tháng khởi động, thấy sức người quá mong manh trước địa hình núi rừng, đơn vị thi công đã tìm mượn 4 chiếc xe tăng cũ để leo núi vận chuyển nhiên liệu, thiết bị, nhu yếu phẩm.

"Khi chúng tôi mượn 4 chiếc xe ở Gia Lai xuống, anh em liền mở thêm lối để khai thác triệt để. Xe được chia ra nhiều mũi, mỗi chuyến "cõng" 4 thùng phuy nhiên liệu, vật tư, thực phẩm leo dốc đưa lên cho công nhân.

"Hàng loạt xe reo (xe tải của Mỹ), xe Zin 130 (của Liên Xô) trong vùng được thuê để vận chuyển. Đây là loại xe dùng để khai thác gỗ nên thích hợp với đường rừng. Tuy nhiên, do đường quá dốc, trung bình mỗi xe chỉ chở được một vài khối cát, dù bình thường nó có thể chở được 15 khối", anh Đoàn nhớ lại.

Do việc vận chuyển khó khăn nên mỗi khối vật liệu đưa đến công trường có giá trị gấp 5-7 lần so với dự toán bởi kinh phí quá lớn. Chưa kể, nhiều đoạn đường quá dốc, đơn vị thi công phải dùng tời cố định vào gốc cây để kéo thiết bị.

"Thời ấy, không có máy khoan hiện đại như bây giờ mà dùng máy khoan thường của Trung Quốc. Máy nổ cũng rền vang phát điện để khoan đá đặt mìn. Đây là cung đường sử dụng khối lượng đá rất lớn, nên lượng mìn dùng để phá đá cũng lớn nhất trong lịch sử làm đường của đơn vị", anh Đoàn thông tin thêm.



Với những vực sâu thăm thẳm, hệ thống hộ lan mềm đã giúp giảm thiểu tối đa TNGT trên đèo Khánh Lê

KÉO THÀNH PHỐ BIỂN GẦN MIỀN HOA

Sau một năm, hoạt động thi công đã "vào phom", đơn vị thi công bố trí 8 đội (mỗi đội đảm nhận 4km) với 20 tổ rải đều trên 32km. Thời điểm đông nhất trên tuyến có từ 500-600 công nhân, với 350 đầu xe, máy các loại. Do lượng đào đắp lớn, núi đá nhiều, trong năm 2005-2006, trên công trường lúc cao điểm công nhân lên đến cả ngàn người.

Để đẩy nhanh tiến độ, nhà thầu đã mở thêm một hướng thi công từ huyện Lạc Dương, tỉnh Lâm Đồng xuống. Cùng với hướng thi công từ huyện Khánh Vĩnh lên, tạo thành hai mũi "giáp công" trên tuyến đường đèo dài bậc nhất của đất nước.

Anh Lê Văn Đài, công nhân thuộc Công ty 7/5 thi công đầu từ Lâm Đồng, nhớ lại: Hướng thi công từ TP Đà Lạt xuống khó khăn hơn bởi rừng lạnh, nhân công tại chỗ thiếu. Chỉ có khoảng 25km, từ Đà Lạt đến xã Đạ Nhim, huyện Lạc Dương là có đường liên tỉnh cũ, thuê được người dân làm nhân công tại chỗ.

"Nhưng ngặt nỗi thời đó, người dân sống còn lạc hậu, khi hết tiền họ cầm cái cuốc, cái xẻng đi làm cho mình. Đủ tiền uống rượu, họ lại nghỉ. Bởi vậy, đơn vị thi công phải chủ động tìm công nhân phổ thông từ đồng bằng đưa lên", anh kể.

Tuyến đường từ Đà Lạt đến đèo Khánh Lê nằm trên độ cao từ 1.200-1.500m so với mực nước biển, đi xuyên rừng già, với cái lạnh thấu xương. Rừng thiêng nước độc, nhiều công nhân sốt rét, không thể trụ nổi lại phải đưa về Đà Lạt chữa bệnh. Có người, khi hết sốt rét cũng sợ mà trốn về quê.

"Còn lại đoạn từ xã Đạ Nhim đến đèo Khánh Lê khoảng 30km, không có đường, không có dân sinh sống, đơn vị thi công sống biệt lập trong rừng. Thi công cuốn chiếu, đường vào đến đâu, lán trại dời đến đó", anh Đài chia sẻ.

Cũng theo anh Đài, địa hình thi công rất khó khăn, luôn tiềm ẩn nguy cơ tai nạn. Núi đá xen kẽ không liền nhau, kết cấu địa chất yếu nên chỉ cần khi trời mưa gió, đất đá ngấm no nước là sạt sở đất. "Trong suốt quá trình thi công, thiệt hại về người và thiết bị không ít. Chính bản thân tôi suýt mất mạng", anh Đài giọng như chùng xuống.

Ông Nguyễn Văn Dần, Giám đốc Sở GTVT Khánh Hòa cho biết, trước đây, từ Nha Trang muốn đi Đà Lạt, khách du lịch phải đi vòng sang Ninh Thuận. Khi xây dựng xong quốc lộ 27C, tuyến đường Nha Trang - Đà Lạt mới có chiều dài khoảng 140km, rút ngắn khoảng cách khoảng 80km so với con đường lâu nay.

Quốc lộ 27C vì thế mang đến nhiều thuận lợi trong phát triển du lịch và kinh tế giữa 2 tỉnh Khánh Hòa và Lâm Đồng.

"Mỗi lần xe qua, nhìn lại, đường đèo Khánh Lê như dải lụa in trên nền những vệt màu vàng, trắng rơi giữa đồi núi trập trùng. Trên nền thiên nhiên tuyệt đẹp, con đường như một kỳ quan giữa núi rừng trùng điệp. Công trình đã kết tinh bao mồ hôi trí tuệ, nước mắt của nhiều người, nối vùng biển Nha Trang với miền hoa Đà Lạt", ông Dần chia sẻ.

Văn Tư - Cao Sơn

TÀI TRỢ CUỘC THI

VINGROUP CIENCO4 DEOCA GROUP Nghĩ khác biệt, tạo cách biệt

CÓ THỂ BẠN CHƯA BIẾT?

Sân bay đầu tiên Bộ GTVT phụ trách thi công

Từ năm 1960, quân đội Việt Nam bắt đầu xây dựng lực lượng không quân. Những sân bay cũ như: Gia Lâm, Bạch Mai... chỉ có thể phục vụ việc luyện tập rất hạn hẹp của không quân trong thời kỳ đầu.

Ban Bí thư TƯ Đảng đã giao cho Đảng đoàn Bộ GTVT cùng với Bộ Quốc phòng xây dựng một số sân bay mới.

Sân bay đầu tiên Bộ GTVT phụ trách thi công là sân bay Đa Phúc (nay là sân bay Nội Bài). Việc thiết kế do Bộ Quốc phòng đảm nhận.

Bộ GTVT đã huy động một lực lượng lớn cán bộ kỹ thuật, công nhân và nhiều thiết bị xe máy. Việc thi công được giữ bí mật tuyệt đối.

Mặc dù lần đầu tiên xây dựng sân bay phản lực hạng nặng, còn thiếu kinh nghiệm nhưng nhờ nỗ lực nghiên cứu, mạnh dạn áp dụng kỹ thuật mới cùng với tinh thần lao động quên mình của hàng nghìn cán bộ, công nhân, công trình đã hoàn thành đúng thời hạn, đạt chất lượng tốt.

Suốt thời kỳ chống Mỹ, sân bay Đa Phúc là căn cứ chủ yếu để không quân ta chiến đấu và lập nên những chiến công vẻ vang.

Tiếp đó, ngành GTVT được giao nhiệm vụ cùng lực lượng công binh xây dựng các sân bay: Kép (Bắc Giang), Hòa Lạc (Hà Tây), Vinh (Nghệ An) và Yên Bái, đáp ứng yêu cầu về tiến độ, chất lượng và được bàn giao cho Bộ Quốc phòng.

Ninh Cơ *(tổng hợp)*

Kiếm tiền tỷ từ đầu tư đất nghĩa trang

Trong khi bất động sản nhà ở ảm đạm, chi phí đầu tư lớn thì bất động sản nghĩa trang (đất sinh phần) thu hút nhiều nhà đầu tư nhờ số vốn ít ỏi chỉ vài trăm triệu đồng. Các nghĩa trang phần lớn nằm quanh đô thị lớn như Hà Nội, TP.HCM và thường chỉ trên dưới 1 giờ chạy xe, giao thông thuận lợi.



Công viên Tưởng niệm Thiên Đức Vĩnh Hằng (nghĩa trang Thiên Đức)



Nghĩa trang Thiên Đường (Tuyên Quang) đang xây dựng

MUA MỘT, LÃI BA, BỐN LẦN

Bất động sản nghĩa trang được gọi dưới nhiều tên gọi khác nhau như: Đất sinh phần, bất động sản an táng, bất động sản tâm linh... Trong bối cảnh tốc độ đô thị hóa nhanh, quỹ đất nghĩa trang địa phương ngày càng thu hẹp, các dự án bất động sản nghĩa trang được đầu tư ồ ạt. Thậm chí, nhiều người kiếm được bạc tỷ từ việc mua đi bán lại mộ phần.

Chị Nguyễn Thị Chi (ở Hà Nội) có ông bà ngoại mai táng ở nghĩa trang Yên Kỳ, Ba Vì, Hà Nội. Năm 2010, khi đi thăm mộ, chị tình cờ ghé nghĩa trang tư nhân Vĩnh Hằng. Cách nghĩa trang Yên Kỳ không xa nhưng nghĩa trang Vĩnh Hằng được quy hoạch gọn gàng, bài bản.

Khuôn viên mộ được thiết kế khá đa dạng. Có những lăng mộ nguy nga, tráng lệ với họa tiết khắc đá chìm nổi hoặc nhiều cây xanh, hoa cỏ; Cũng có cả mô hình nhà vườn truyền thống với cây đa, sân đình. Vì vậy, chị quyết định mua hơn 30m² đất ở Vĩnh Hằng làm nơi yên nghỉ cho bố mẹ và vợ chồng mình sau này.

Đến nay, số đất chưa sử dụng tới bởi người thân của chị đều còn khỏe mạnh. Do vậy, chị Chi quyết định chuyển nhượng cho chủ mới và thu được khoản tiền khá lớn ngoài dự tính: "Chủ phần mộ ngay cạnh đã sử dụng hết đất, muốn mua thêm nhưng chủ đầu tư không còn. Thấy tôi chưa sử dụng nên ông đặt vấn đề mua để gộp thành một cho tiện bề thăm nom. Tôi không có ý định bán nhưng ông năn nỉ quá. Lúc tôi mua khoảng 5 triệu đồng/m², nay bán lại 18 triệu đồng/m²", chị Chi nói.

Công viên Tưởng niệm Thiên Đức Vĩnh Hằng (còn gọi là nghĩa trang Thiên Đức) cũng là nơi có nhiều người mua đi bán lại. Anh Hoàng Long, một nhân viên chăm sóc khách hàng ở đây cho biết, mỗi năm có khoảng 2-3 khách hàng của anh chuyển nhượng lại đất sinh phần do chưa sử dụng tới. Việc chuyển nhượng được thực hiện như với bất động sản, phải trả phí công chứng, nộp thuế cá nhân (2%).

Chị Nguyễn Thị Phương (một nhà đầu tư ở Hà Nội) cho biết, khoảng năm 2015 trở về trước, khái niệm bất động sản nghĩa trang khá lạ lẫm, thậm chí khiến nhiều nhà đầu tư e ngại. Nhưng chị cảm nhận được xu hướng dịch chuyển của văn hóa an táng, sự thu hẹp dần các nghĩa trang ở khu dân cư nên chọn đây là kênh đầu tư.

Chị mua đất ở nhiều nghĩa trang quanh Hà Nội. Nhưng sản phẩm chị nhắc nhiều là mảnh đất tận Long Thành, Đồng Nai.

Một lần đi lễ, chị cùng nhóm bạn ghé nghĩa trang Sala Gaden (Long Thành, Đồng Nai). Trước sự tĩnh lặng ở đây, chị đã xuống tiền 3 tỷ đồng mua khu hơn 200m², gần một ngôi chùa. Đến nay, có người trả hơn 5 tỷ đồng nhưng chị chưa bán.

"Tôi thuộc nhóm nhà đầu tư xuống tiền đầu tiên ở đây. Đã có người trả giá gần gấp đôi tiền đầu tư nhưng tôi vẫn để đó. Khu đó an yên, có tiền cũng khó tìm", chị Phương cho hay.

LÃI LỚN NẾU VƯỢNG PHONG THỦY

Anh Nguyễn Văn Tuấn, tư vấn dự án Sala Gaden, cho biết hàng bán của chủ đầu tư đã hết từ năm 2017. Hiện nay, đơn vị bán hàng của chủ đầu tư đang hỗ trợ bán hàng chuyển nhượng.

Theo anh Tuấn, tỷ suất lợi nhuận khi đầu tư tại nghĩa trang khoảng 9-13%/năm. Những lô gia tộc 200m², vị trí đắc địa gần chùa mua khoảng 3 tỷ đồng/lô đều đã tăng lên 5-7 tỷ đồng/lô.

Một nhân viên tư vấn dự án nghĩa trang Thiên Đức cũng cho biết khoảng 2010, giá bán chỉ khoảng 3 triệu/m². Đến năm 2020, giá tăng lên khoảng 20 triệu/m², hiện nay là 30 triệu/m². Giá đất sinh phần ở nghĩa trang Vĩnh Hằng cũng tăng tương tự.

Ông Nguyễn Quốc Huy, Giám đốc Công ty Nhà Ở Ngay, cho biết có những lô bất động sản an táng tăng giá vài ba lần bởi yếu tố phong thủy. Lô đất đẹp, vượng phong thủy không căn cứ giá theo thị trường, giao dịch phụ thuộc vào ý chí bên bán và bên mua.

Ông Huy nhận định, bất động sản an táng sẽ là một xu hướng trong thời gian tới, bởi lượng cầu lớn, cả chục nghìn trường hợp hạ huyệt mỗi năm. Trong khi đó, nguồn cung phục vụ nhu cầu này thiếu, các nghĩa trang gần Hà Nội như: Văn Điển, Thanh Thước, Yên Kỳ, Vĩnh Hằng đã hết hàng, chỉ còn lại đất chuyển nhượng.

"Sản phẩm này cũng đang thu hút sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư bởi vừa túi tiền. Nếu đầu tư nhà ở hiện nay tối thiểu phải có vốn tầm 2 tỷ, thì bất động sản an táng chỉ cần vài chục đến vài trăm triệu tùy theo nhu cầu đầu tư. Tỷ suất sinh lợi không thu kém bất động sản khác, quan trọng nhất là nhu cầu thực", ông Huy nói.

Hiện nay, đất nghĩa trang được nhiều địa phương chú trọng đưa vào quy hoạch để thu hút đầu tư, chẳng hạn như: Công viên nghĩa trang Vĩnh Hằng giai đoạn 2 (Ba Vì, Hà Nội), Công viên nghĩa trang Tuyên Quang (nghĩa trang Thiên Đường), huyện Yên Sơn, tỉnh Tuyên Quang; Nghĩa trang An Lạc, Quảng Ninh; Lạc Hồng Viên, Hòa Bình...

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Nguyễn Mạnh Thản, chủ nghĩa trang Vĩnh Hằng ở Ba Vì cho rằng, nhu cầu về chỗ an táng không ngừng tăng lên. Vì thế, chắc chắn bất động sản nghĩa trang sẽ còn sôi động hơn nữa thời gian tới.

Nguyễn Hùng

Các dự án đều không quá xa trung tâm

Nghĩa trang Thiên Đức Vĩnh Hằng tổng diện tích hơn 90ha. Dự án nằm tại 2 xã Trung Giáp và Bảo Thanh, huyện Phù Ninh, tỉnh Phú Thọ, giá bán 23-40 triệu đồng/m2. Từ Hà Nội đến dự án khoảng hơn 1 giờ theo đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai.

Nghĩa trang Công viên Vĩnh Hằng đang đền bù mở rộng giai đoạn 3 với diện tích khoảng 38ha, chưa có giá bán.

Công viên Nghĩa trang Tuyên Quang (nhĩa trang Thiên Đường), huyện Yên Sơn, tỉnh Tuyên Quang. Dự án diện tích 24ha, cách Hà Nội khoảng 75km. Sau khi hoàn thành tuyến cao tốc Hà Nội - Hà Giang, thời gian di chuyển từ Hà Nội đến dự án khoảng 1 giờ. Hiện, dự án đang triển khai, chưa có giá bán.

Nghĩa trang Sala Gaden (Long Thành, Đồng Nai) cách TP.HCM khoảng 1 giờ đi xe theo hướng QL1 theo đường Biên Hòa - quốc lộ 51 hoặc khoảng 40 phút đi cao tốc TP.HCM - Long Thành.

QUẢNG NINH:

Dân tá hỏa vì đất rừng sau 20 năm về tay chủ lạ

Gần 20 năm trước, nhiều hộ dân tộc Tày ở xã Quảng Phong, huyện Hải Hà (Quảng Ninh) lên những vạt rừng hoang để khai phá, trồng trọt. Nhưng gần đây, khi đến làm thủ tục cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất rừng (bìa rừng), họ mới hay những thửa đất này đã có chủ tự bao giờ.



Đường vào cánh rừng các hộ dân ở xã Quảng Phong khai hoang, trồng trọt nhiều năm qua



Nhiều hộ dân ở xã Quảng Phong lên thực địa, phản ánh về việc tranh chấp đất rừng

TỪ NHỮNG BỨC XÚC CỦA DÂN NGHÈO

Anh Hà Văn Liêu, người dân tộc Tày ở thôn 8, xã Quảng Phong cho biết, anh và 19 hộ dân cùng xã đang như ngồi trên đống lửa. Họ khai hoang và sử dụng những thửa đất rừng từ mấy chục năm trước, đã cho thu hoạch nhiều vụ. Thế nhưng, giờ chính quyền địa phương lại cho biết, các thửa đất đó đã cấp bìa cho các hộ khác từ năm 2009 và 2014.

Đứng trong cánh rừng sắp đến kỳ thu hoạch của bà con, anh Hà Văn Liêu khẳng định, tại khu vực này, có hộ đã trồng rừng liên tục từ năm 2006. Nhà anh Liêu cũng có hơn 1ha được trồng từ năm 2013.

Theo anh Liêu, do hoàn cảnh khó khăn, thấy khu đất toàn cây dại mọc, gia đình anh đã phát quang, trồng cây lấy gỗ để cải thiện cuộc sống. Đến năm 2020, anh Phong làm đơn đề nghị xã xem xét cấp bìa rừng thì được trả lời thửa đất này trùng với đất đã được cấp cho Tổng đội Thanh niên xung phong.

"Vậy nhưng mới đây, chúng tôi tiếp tục kiến nghị thì được xã trả lời là thửa đất gia đình tôi đang canh tác trùng với thửa đất đã cấp cho ông Phạm Văn Giáo và bà Nguyễn Thị Hợi trú tại thị trấn Quảng Hà. Mà những hộ này không phải người địa phương, không khai hoang, vỡ đất, trồng cây, góp sức giữ rừng. Không hiểu tại sao họ lại thành chủ đất", anh Liêu nói.

Chị Hoàng Thị Phan, người dân tộc Tày cũng ở thôn 8, xã Quảng Phong cho biết, chị có gần 1ha rừng khai hoang, trồng cây tại đây.

Cách đây vài năm, xã đề nghị các hộ dân có nhu cầu cấp bìa rừng phối hợp với Trung tâm Đo đạc bản đồ đo, xác định các thửa đất để xem xét cấp bìa. Nghe thông tin ấy, các hộ bỏ ra 2,5 triệu đồng để trích lục từng thửa, có nhà mất tới mấy triệu đồng vì có nhiều thửa khác nhau. Thế rồi, bản đồ trích lục xong xuôi, các hộ bất ngờ được thông báo bị trùng vào diện tích đã cấp cho hộ khác từ lâu.

"Nay mới biết đất do mình khai hoang, trồng cấy ổn định chục năm qua lại là của chủ ở tận đâu đó", chị Phan phản ánh.

Sẽ giải quyết thấu tình đạt lý

Trao đổi với PV qua điện thoại, một lãnh đạo Ban Dân tộc tỉnh Quảng Ninh cho biết, tình trạng tranh chấp đất rừng hiện nay diễn ra tại nhiều nơi trên địa bàn tỉnh. Do đó, Tỉnh ủy và UBND tỉnh đã giao các cơ quan chức năng phối hợp với các địa phương rà soát tổng thể, phân loại từng trường hợp để có hướng giải quyết nhằm tạo sinh kế cho bà con có nhu cầu thực sự...

"Đối với trường hợp các hộ dân ở xã Quảng Phong, huyện Hải Hà, đơn vị sẽ phối hợp nắm rõ tình hình, đánh giá thực trạng để tham mưu cách giải quyết thấu tình, đạt lý. Đặc biệt là sẽ xem xét, thu hồi đất đã giao đối với các hộ vi phạm quy định của pháp luật. Bởi theo quy định của Luật Đất đai, đất trồng rừng không được sử dụng trong thời gian 24 tháng liên tục thì bị thu hồi", vị này khẳng định.

CHÍNH QUYỀN ĐỊA PHƯƠNG KHÓ XỬ?

Theo ông Nguyễn Văn Hưởng, Chủ tịch UBND xã Quảng Phong, xã nhận được 21 bộ hồ sơ xin cấp bìa rừng. Nhưng qua kiểm tra, xã thấy các thửa đất mà các hộ xin cấp bìa đều trùng với các thửa đất đã được tỉnh Quảng Ninh giao cho Công ty CP chè Đường Hoa sử dụng hoặc trùng vào các thửa đất do xã quản lý hoặc của chủ sử dụng rừng khác.

Tháng 5/2023, xã nhận được hai đơn kiến nghị của hai nhóm hộ dân về những tranh chấp liên quan.

Đơn thứ nhất là nhóm gồm 18 hộ dân thuộc các thôn 6, 7, 8, 9 đề nghị cấp với tổng diện tích 83.375,7m^2. Trong đó, có 16 hộ trùng vào bìa đã cấp cho hộ ông Hà Duy Khiên và bà Nguyễn Thị Hồng Nhiên, trú tại thị trấn Quảng Hà với diện tích 65.833,9m^2 và hai hộ trùng vào bìa rừng đã cấp cho hộ ông Phạm Văn Giáo và bà Nguyễn Thị Hợi, trú tại thị trấn Quảng Hà với diện tích 17.541,8m^2.

Đơn khiếu nại thứ hai là của nhóm 5 hộ dân thôn 8 với tổng diện tích 66.436,3m^2. Trong đó, gồm 4 hộ có đất trùng vào bìa rừng đã cấp cho hộ bà Đỗ Thị Duyên và ông Vũ Văn Tần trú tại xã Quảng Chính, huyện Hải Hà với diện tích 58.207m^2 và một hộ có đất trùng vào bìa rừng đã cấp cho hộ ông Phạm Văn Giáo và bà Nguyễn Thị Hợi, thị trấn Quảng Hà có diện tích là 8.229,3m^2.

Ngoài ra, qua rà soát, 16.907m^2 đất mà hộ anh Hà Văn Liêu xin cấp đã trùng vào diện tích được cấp cho Công ty CP chè Đường Hoa; 10.434m^2 đất ông Hoàng Văn Dỏng ở thôn 8 xin cấp là đất rừng sản xuất đã cấp cho hộ bà Ngô Thị Ân...

Ông Hưởng lý giải, khoảng 20 năm trước đây, thực hiện chính sách phủ xanh đất trống, đồi núi trọc, nhiều cán bộ, đảng viên ở huyện Hải Hà đã nhận đất lâm nghiệp tại xã để canh tác. Tuy nhiên, vì những lý do khác nhau, những hộ được giao đất đã không tiến hành trồng dẫn đến đất rừng bị bỏ hoang.

Thấy đất bỏ không, người dân địa phương đã tự ý vào canh tác nhưng không thấy chủ đất đến có ý kiến. Khi cơ quan địa phương làm thủ tục cấp bìa rừng cho những người dân đang canh tác mới phát hiện ra các thửa đất này đã có chủ từ lâu.

"Đây là vấn đề phức tạp, khó xử lý ngay. Hiện, xã đã báo cáo huyện, xin ý kiến tham gia của các phòng, ban chuyên môn của huyện để rà soát cụ thể toàn bộ hiện trạng. Từ đó, sớm đề xuất phương án giải quyết cụ thể", ông Hưởng nói. **Quang Minh**

BÌNH ĐỊNH:

Tạm giữ hình sự lái xe bồn dùng dao đâm chết người sau va chạm giao thông

Va chạm trên đường dẫn đến xảy ra cãi vã, tài xế xe bồn dùng dao đâm tài xế xe tải khiến người này tử vong.

Ngày 27/11, Công an TP Quy Nhơn cho biết, đã bàn giao đối tượng Trương Việt Cường (SN 1983, phường Hải Cảng, TP Quy Nhơn) và hồ sơ vụ án đâm chết người cho cơ quan CSĐT Công an tỉnh Bình Định tiếp tục điều tra, làm rõ theo thẩm quyền.

Trước đó, khoảng 17h20 ngày 24/11, Trương Việt Cường điều khiển xe bồn BKS 77C-226.03 chuyển hướng từ cửa hàng xăng dầu Phương Linh (phường Ghềnh Ráng, TP Quy Nhơn) ra quốc lộ 1D thì xảy ra va chạm với ô tô tải do T.V.D (SN 1990, phường Ghềnh Ráng, TP Quy Nhơn) điều khiển đi trên quốc lộ 1D theo hướng Nam - Bắc.

Mặc dù vụ va chạm chưa gây ra thiệt hại gì nhưng giữa hai tài xế xảy ra mâu thuẫn, cãi vã. Sau đó, Cường bất ngờ ra ô tô của mình lấy dao bấm, chạy đến đâm trúng ngực trái của anh D gây thương tích và tử vong ngay sau đó.

Công an TP Quy Nhơn đã vận động Trương Việt Cường ra đầu thú và tạm giữ hình sự đối tượng.

Q.Đạt



Hiện trường xảy ra vụ việc

Chân Mây cần gì để thành cảng du thuyền?

Nhiều du thuyền sang trọng lựa chọn cảng Chân Mây là điểm dừng chân, đưa du khách quốc tế đến với Việt Nam. Chân Mây có nhiều lợi thế rất lớn, song để trở thành cảng du thuyền Đông Nam Á, còn nhiều việc phải làm.



Cảng Chân Mây thời gian qua đón nhiều tàu khách du lịch Ảnh: Cảng Chân Mây

ĐIỂM DỪNG CHÂN CỦA NHIỀU DU THUYỀN LỚN

Giữa tháng 11, cảng Chân Mây trở thành điểm dừng chân của tàu du lịch quốc tế Celebrity Solstice, đưa hơn 3.000 du khách quốc tế tới tham quan tại các tỉnh, thành trong khu vực miền Trung như Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam.

Đây là tàu biển hạng cao cấp thuộc hãng Royal Caribbean Cruises của Mỹ - hãng tàu từng ứng vốn đầu tư nâng cấp bến số 1, cảng Chân Mây để nâng cao tiêu chuẩn, tăng khả năng tiếp nhận các tàu du lịch cỡ lớn.

Celebrity Solstice là một trong số rất nhiều hãng tàu du lịch nổi tiếng thế giới đến cảng Chân Mây thời gian qua. Đây là điểm dừng chân của nhiều siêu du thuyền lớn như Skysea Cruise Line, Princess Cruises, Ovation of the Seas, Costa Crociere...

Từ năm 2015, cảng Chân Mây đã được Hiệp hội Du thuyền Châu Á lựa chọn là một trong 46 cảng biển ở khu vực Đông Nam Á để xây dựng điểm dừng chân cho các du thuyền, tàu du lịch lớn.

Theo Cục Hàng hải VN, cảng đã được đầu tư để trở thành cảng biển nước sâu, có điều kiện kỹ thuật an toàn, vị trí địa lý thuận lợi để tiếp nhận các tàu du lịch có chiều dài lớn nhất đến 361m.

Với 3 cầu cảng có tổng chiều dài 910m, diện tích mặt nước khoảng 20km^2 cùng độ sâu khu nước -12.5m, cảng Chân Mây hiện có khả năng tiếp nhận các tàu hàng có trọng tải khoảng 70.000 DWT và tàu khách du lịch đến 225.000 GT.

Chân Mây được đánh giá có nhiều lợi thế về vị trí địa lý khi nằm ở vị trí trung tâm giữa hai đô thị lớn nhất miền Trung là Huế và Đà Nẵng, cùng di sản thế giới phố cổ Hội An, quần thể di tích Cố đô Huế, thánh địa Mỹ Sơn và nằm trên tuyến hàng hải quốc tế. Tuy nhiên, để Chân Mây thực sự vươn tầm, vẫn còn nhiều việc phải làm.

Theo một doanh nghiệp kinh doanh du thuyền, Chân Mây là cảng lưỡng dụng. Do chưa có bến cảng riêng dành cho tàu du lịch nên khách đến cảng vẫn phải đi chung với cảng tàu hàng.

Đoạn đường từ vị trí neo đậu của tàu đến khu đậu xe ô tô đón khách khá xa, lại không có xe trung chuyển, gây bất tiện cho khách. Tại cảng cũng chưa có khu vực nhà ga chuyên biệt hoặc một không gian có mái che để khách làm thủ tục nhập cảnh, mua sắm, tìm hiểu thông tin về điểm đến trước khi lên bờ du lịch.

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, khu bến Chân Mây được quy hoạch nhằm phục vụ trực tiếp khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô và khu vực lân cận, kết hợp tiếp chuyển hàng cho Lào, Đông Bắc Thái Lan; Có các bến tổng hợp, container, hàng rời, hàng lỏng/khí, kết hợp tiếp nhận tàu khách quốc tế. Khu vực tiếp nhận tàu tổng hợp, hàng rời trọng tải đến 70.000 tấn, tàu container sức chở đến 4.000 Teu hoặc lớn hơn khi có điều kiện; Tàu khách quốc tế đến 225.000 DWT.

NÂNG CẤP HẠ TẦNG, HOÀN THIỆN DỊCH VỤ

Có nhiều năm theo đuổi lĩnh vực kinh doanh dịch vụ du lịch du thuyền, ông Phạm Hà, Chủ tịch Lux Group cho rằng, hạ tầng cảng biển tốt là một trong những điều kiện để thu hút các du thuyền cập cảng. Để đón được những tàu biển sang trọng, lớn hơn, các cảng cần được nâng cấp không chỉ về hạ tầng mà cả các dịch vụ liên quan.

Theo ông, hệ thống dịch vụ, logistics tại khu vực cảng biển của Chân Mây nói riêng và của Việt Nam nói chung hiện chưa đồng bộ. Cảnh quan, dịch vụ trên bờ để phù hợp với dòng khách du thuyền còn yếu kém.

"Khách của tàu du lịch thường là dòng khách cao cấp, chi nhiều tiền. Do đó, các tiện ích xung quanh khu cảng tàu từ hạ tầng, các dịch vụ nhà hàng, khách sạn, giao thông... cũng cần sự sang trọng và tiện lợi tương ứng", ông Hà nói.

Thống kê của Công ty CP Cảng Chân Mây, trong 9 tháng đầu năm 2023, cảng đã đón trên 13.000 du khách và thuyền viên và khoảng 13 chuyến tàu. Dự kiến trong năm 2024, cảng sẽ đón 30 lượt tàu với 47.987 hành khách và 18.718 thuyền viên. Năm 2025, dự kiến đón 26 lượt tàu với 29.576 hành khách và 12.753 thuyền viên.

Ông Nguyễn Văn Chương, Phó giám đốc Công ty CP Cảng Chân Mây thừa nhận, Chân Mây là cảng tổng hợp nên trong quá trình đón tàu khách còn gặp nhiều khó khăn. Tuy nhiên, để xây dựng một bến tàu khách chuyên biệt không dễ vì liên quan tới công tác đầu tư.

"Chi phí đầu tư cảng tàu khách không lớn bằng cảng tàu hàng. Tuy nhiên, trong một năm, tần suất các chuyến tàu du lịch tới cảng chỉ vài chục lượt. Hiệu suất khai thác cảng thấp, rất khó cho các nhà đầu tư", ông Chương nói và cho biết, tới đây tiếp tục nâng cao năng lực đón tàu du lịch. Cùng đó, cảng sẽ bổ sung công năng đón tàu khách cho bến số 2 để giảm tải cho bến số 1 và có thể đón 2 tàu khách cùng một lúc.

Cảng cũng chuẩn bị một số phương tiện cơ giới để làm công tác vệ sinh cho các tàu; Bố trí khu vực vệ sinh công cộng cỡ lớn để có thể phục vụ cho hàng trăm du khách cùng một thời điểm; Đề nghị cơ quan chức năng bố trí điểm đỗ cho các xe ô tô đón khách dọc tuyến đường trước cảng.

Được biết, Sở Du lịch tỉnh Thừa Thiên - Huế đã yêu cầu doanh nghiệp khai thác cảng phối hợp với các doanh nghiệp lữ hành nghiên cứu nâng cao chất lượng dịch vụ, xem xét đầu tư hệ thống xe điện trung chuyển. Bên cạnh việc đầu tư về dịch vụ, công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải cho các tàu du lịch vào cảng cũng được chú trọng.

Theo lãnh đạo Cảng vụ Hàng hải Thừa Thiên - Huế, cảng vụ đã thống nhất các điều kiện để xem xét miễn, giảm số lượng tàu lai cho các tàu khách có thiết bị hỗ trợ điều động hoạt động tại cảng.

Cùng đó, hướng dẫn doanh nghiệp cảng phối hợp với đơn vị liên quan nghiên cứu xây dựng phương án, công bố điều kiện tiếp nhận tàu khách; Giải quyết thủ tục nhập cảnh nhanh chóng cho tàu, thuyền viên, hành khách, hàng hóa.

Hoàng Anh

Sẽ thu phí ô tô không dừng ở 5 cảng hàng không

Ngày 27/11, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (ACV) đã phê duyệt báo cáo đầu tư và kế hoạch lựa chọn nhà thầu dự án thu phí tự động áp dụng tại 5 cảng hàng không bao gồm: Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Phú Bài và Tân Sơn Nhất. Sau khi lựa chọn được nhà thầu và ký hợp đồng trong năm, hệ thống thiết bị sẽ được lắp đặt sau 180 ngày.

Theo kế hoạch, ACV dự kiến đầu tư hơn 214 tỷ đồng bằng nguồn vốn từ quỹ đầu tư phát triển nhằm hiện đại hóa, đồng bộ các hệ thống thu hiện hữu tại các cảng. Hệ thống này giúp giảm ùn tắc giao thông tại các lối ra, vào sân bay, tạo thuận lợi cho khách hàng, nâng cao chất lượng phục vụ hành khách.

Trước đó, Bộ GTVT đã có công văn gửi Chính phủ, kiến nghị cho phép thí điểm áp dụng thu phí không dừng tại các trạm thu phí bãi đỗ xe sân bay trên nền tảng hệ thống thu phí điện tử không dừng đường bộ do Bộ GTVT đang triển khai.

Với nền tảng là hàng triệu ô tô đã được dán thẻ ETC (của VETC hoặc VDTC), Bộ GTVT sẽ xây dựng hệ thống thu phí không dừng tại sân bay theo hướng tích hợp, có thể sử dụng luôn thẻ ETC đường bộ để qua làn thu phí của sân bay mà không cần dán thêm thẻ hay phát sinh thêm thủ tục.

M.Quang

Cảnh báo chiêu lừa "chạy" thầu, đầu tư dự án

Nắm được tâm lý chủ doanh nghiệp muốn trúng thầu tại các dự án thi công lớn, các đối tượng lừa đảo bày ra màn kịch "chạy" thầu, góp vốn đầu tư để dẫn dụ nạn nhân sập bẫy.



Cán bộ công an làm việc với Nguyễn Minh Thế, đối tượng mạo danh ACV để lừa đảo

MẤT TIỀN TỶ VÌ CẢ TIN

Với các dự án xây dựng hạ tầng, những gói thầu cung cấp vật tư cát, đá, phương tiện vận chuyển... luôn có sự cạnh tranh gay gắt. Cũng vì tâm lý nôn nóng, thiếu nguồn kiểm chứng, anh Phạm Văn Nhiên (42 tuổi, ngụ Bình Dương) đã bị một nhóm "cò" dự án dẫn dụ hơn 3 năm, thiệt hại gần 2 tỷ đồng.

Phản ánh đến Báo Giao thông, anh Nhiên cho biết, bản thân làm trong lĩnh vực cung cấp cát san lấp, cát xây dựng ở nhiều công trình phía Nam. Cuối năm 2019, khi nghe thông tin có dự án xây dựng tổ hợp nhà máy Hóa Dầu miền Nam tại xã Long Sơn, TP Vũng Tàu (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), anh đã nhờ một người bạn tìm cách liên hệ.

Qua giới thiệu, anh Nhiên quen biết Võ Minh Long (40 tuổi, quê Long An). Trong những lần gặp đầu tiên, Long tự giới thiệu đang công tác tại Phòng Cảnh sát hình sự Công an TP.HCM nên anh rất tin tưởng. Long nói có người em gái tên Vân đang làm ở Công ty Cổ phần tập đoàn Hoàn Cầu và công ty này đã trúng gói thầu cung cấp 3 triệu m^3 cát san lấp.

Sau khi dẫn anh Nhiên đến Công ty Hoàn Cầu trao đổi về nội dung công việc bao gồm khối lượng cát sẽ cung cấp, đơn giá, phương thức thanh toán, Long "mở bài" rằng anh Nhiên phải đưa trước số tiền 1 tỷ đồng để Long đi lo công việc tới khi anh Nhiên trúng thầu. Long cam kết nếu việc không thành sẽ hoàn trả lại.

Tháng 11/2019, anh Nhiên nhờ người chuyển tiền 3 lần vào 3 số tài khoản do Long chỉ định bao gồm: Tài khoản ngân hàng của Võ Minh Long, Võ Thị Bé Nam, Chu Thị Vân, tổng số tiền 110 triệu đồng. Đến tháng 12/2019, anh tiếp tục chuyển tiền 3 lần nữa vào số tài khoản của Võ Minh Long, tổng số tiền 800 triệu đồng.

Chưa dừng lại, Long dựng lên màn kịch cần mở chứng thư bảo lãnh ngân hàng để làm căn cứ tạm ứng cho nhà thầu phụ nên yêu cầu anh Nhiên chuyển tiếp 500 triệu đồng. Anh Nhiên tin tưởng và đã chuyển đủ số tiền vào tài khoản của Võ Minh Long.

Tuy nhiên, sau khi đã chuyển tổng cộng 1,5 tỷ đồng cho Long và các tài khoản mà Long chỉ định, anh Nhiên mới phát hiện dấu hiệu nghi vấn.

"Khi tôi yêu cầu Long đưa đến Công ty Hoàn Cầu để ký hợp đồng thầu phụ thì Long thoái thác và tìm cách kéo dài thời gian. Lo lắng, tôi đến văn phòng của công ty trên đường Phan Văn Sửu, quận Tân Bình để tìm hiểu thì phát hiện công ty này đã trả mặt bằng chuyển đi đâu không rõ", anh Nhiên kể.

Sau nhiều lần bị anh Nhiên đòi tiền từ 2021-2022, Long chặn số điện thoại của anh Nhiên. Trong các bản ghi âm anh Nhiên lưu lại, có đoạn Long thách thức: "Cứ thưa đi, anh đi hầu".

Luật sư Nguyễn Tiến Hiếu, Đoàn Luật sư TP.HCM cho biết, đã tiếp nhận nhiều vụ việc tương tự khi người bị hại tìm đến nhờ hỗ trợ pháp lý. Theo luật sư, hầu hết các nạn nhân đều khá mơ hồ trong giai đoạn đầu sau khi bị chiếm đoạt tiền. Thậm chí, có người còn hy vọng đối tượng lừa đảo vẫn đang lo "chạy" dự án cho mình hoặc cho rằng có sự cố khách quan.
Trên thực tế, kịch bản lừa đảo đã được tính toán từ trước. Đối tượng lừa đảo đã đưa ra thông tin giả về gói thầu dự án, sau đó sắp đặt các cuộc hẹn, đưa ra các cam kết làm cho bị hại tin đó là thật và chuyển tiền.

Ngày 25/10/2023, tiếp nhận đơn tố giác tội phạm của anh Nhiên, Văn phòng cơ quan cảnh sát điều tra Công an TP.HCM đã đề nghị anh Nhiên bổ sung thông tin, tài liệu để làm căn cứ giải quyết. "Tôi bị dẫn dụ vào kịch bản lừa đảo vì gói thầu cung cấp 3 triệu m^3 cát, giá thị trường lên đến hơn 500 tỷ đồng", anh Nhiên nói.

Anh Nhiên không phải nạn nhân duy nhất rơi vào kịch bản phải "bơm tiền" để được làm nhà thầu phụ cung cấp cát. Trong suốt nhiều tháng đầu năm 2023, PV Báo Giao thông nhận được các phản ánh về một hợp đồng mua cát trị giá hơn 1.000 tỷ đồng.

Trong nội dung hợp đồng, bên thuê vận chuyển yêu cầu nhà thầu chở 5 triệu m^3 cát từ cảng Vĩnh Xương (tỉnh An Giang) về cảng Bãi Vòng (tỉnh Kiên Giang). Tuy nhiên, khi PV nhập vai, đề nghị gặp trực tiếp đơn vị phác thảo nội dung hợp đồng, nhóm người môi giới liền yêu cầu chuyển khoản phí "lót tay" 100 triệu đồng. Nhóm người này sau khi không được đáp ứng bèn chặn số điện thoại, hủy kết bạn trên mạng xã hội.

NHẬN DIỆN TỘI PHẠM

Mới đây, Công an tỉnh Bình Phước đã bắt giữ Nguyễn Trần Thế Đại (20 tuổi, ngụ TP.HCM) về hành vi lừa đảo chiếm đoạt tài sản. Đại là đồng phạm liên quan vụ án Nguyễn Minh Thế (28 tuổi, quê Kiên Giang), mạo danh là nhân viên Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) để lừa đảo đầu tư dự án sân bay Long Thành (tỉnh Đồng Nai).

Đại cùng với Thế làm việc cho một công ty chuyên lừa đảo qua mạng tại Campuchia với nhiệm vụ sử dụng tài khoản Facebook vào các hội, nhóm kết bạn làm quen, sau đó dụ dỗ các "con mồi" chuyển tiền đầu tư vào dự án "ma" trên app.

Để các "con mồi" tin tưởng, nhóm lừa đảo đăng tải hình ảnh nhiều dự án lớn như sân bay Long Thành, cao tốc Bến Lức - Long Thành, chung cư căn hộ. Tất cả hình ảnh đều sao chép từ mạng internet, thậm chí được chỉnh sửa thêm logo và tên của công ty lừa đảo.

Sau khi kết bạn với chị M bằng tài khoản tên Quốc Bảo Nguyễn, Thế tự mạo nhận là nhân viên ACV, chuyên tư vấn về các gói đầu tư, đấu thầu ở dự án sân bay Long Thành qua website wed.techc.top.

Khi thấy chị M quan tâm, Thế cam kết lợi nhuận từ 3-13%. Thấy các thông tin cụ thể, sống động về sân bay Long Thành trên app đầu tư, chị M tin tưởng chuyển nhiều lần số tiền 2,8 tỷ đồng vào số tài khoản do Thế cung cấp. Quá trình truy xét, công an phát hiện Thế và Đại còn bàn bạc mượn chị M 65 triệu đồng để "đầu tư dự án" sau đó chiếm đoạt.

Trao đổi với PV về phương pháp nhận biết, phòng ngừa tội phạm lừa đảo, một điều tra viên cao cấp tại TP.HCM cho rằng, đặc thù của tội phạm lừa đảo nằm ở kịch bản và chuỗi thông tin giả mà chúng đưa ra.

Đã có không ít vụ việc mà tội phạm dạng này để tạo niềm tin đã tự mạo nhận làm trong ngành công an, kiểm sát, quân đội, các ngành nghề có uy tín. Đối với kịch bản lừa chạy trúng thầu dự án hoặc đầu tư dự án, người dân có nghi vấn có thể chủ động cắt đứt kịch bản của tội phạm bằng cách đề nghị đến tận công trường để tham khảo, yêu cầu cung cấp hợp đồng của nhà thầu chính.

Đối với các yêu cầu chuyển khoản bảo lãnh, người dân nên trực tiếp làm việc với ngân hàng để đảm bảo quyền lợi. Đối với các giao dịch thực hiện trực tiếp với đối phương trong thỏa thuận kinh tế, nên soạn cam kết, điều khoản cụ thể và yêu cầu người nhận tiền ký xác nhận.

Quân Chính

Bàn giao 96% mặt bằng cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng qua Hậu Giang

Ngày 27/11, Trung tâm Phát triển quỹ đất tỉnh Hậu Giang cho biết, dự án thành phần 3 thuộc dự án cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng đến nay đã bàn giao hơn 96% mặt bằng.

Cụ thể, dự án thành phần 3 có chiều dài khoảng 37km, qua địa bàn hai huyện của tỉnh Hậu Giang là Châu Thành A và Phụng Hiệp. Toàn đoạn có 1.150 hộ dân bị ảnh hưởng với tổng diện tích đất phải thu hồi hơn 260ha.

Đến nay, địa phương đã phê duyệt phương án bồi thường cho 1.130 hộ. Trong số này, có 1.018 hộ đã bàn giao mặt bằng với diện tích hơn 250ha (tương đương hơn 96%). Còn 112 hộ chưa bàn giao.

Đối với 20 hộ chưa được phê duyệt phương án bồi thường, trong đó có 16 hộ đang được Phòng Tài nguyên và Môi trường (TN&MT) các huyện thẩm định hồ sơ. Hai trường hợp sử dụng đất có nguồn gốc Nhà nước quản lý, Sở TN&MT đang rà soát để xin chủ trương xử lý. Các trường hợp còn lại đang hoàn chỉnh hồ sơ đề nghị thẩm định, phê duyệt phương án bồi thường.

Về các công trình hạ tầng kỹ thuật, Trung tâm Phát triển quỹ đất tỉnh Hậu Giang cho hay với các đường ống nước sinh hoạt trên địa bàn huyện Phụng Hiệp, UBND huyện đã phê duyệt xong kinh phí di dời. Còn huyện Châu Thành A đang thẩm định phương án và dự toán di dời. Riêng đường dây hạ thế, các huyện đã phê duyệt xong kinh phí di dời.

L.An

Ngăn chứng khoán rung lắc vì tin đồn thất thiệt

Khoảng một tuần qua, thị trường chứng khoán liên tục xuất hiện những tin đồn thất thiệt, thiếu minh bạch khiến các nhà đầu tư hoang mang, đua xả lỗ. Làm sao để ngăn chặn việc này?



Chứng khoán "đỏ lửa" sau tin đồn ngày 17/11

Tính đến 27/10, thị trường chứng khoán Việt Nam có khoảng 1.600 cổ phiếu niêm yết với quy mô vốn hóa đạt 5.559 nghìn tỷ đồng, tăng 6,4% so với cuối năm 2022. Trong tháng, tổng số tài khoản mở mới là 167.659 tài khoản, số tài khoản thực hiện đóng là 545.386 tài khoản.

CHẤP NHẬN BÁN LỖ

Ngày 23/11, tin đồn Ngân hàng Nhà nước tiếp tục hút vào 10.000 tỷ đồng qua kênh tín phiếu khiến một số nhà đầu tư chứng khoán lo ngại ngân hàng sẽ tăng lãi suất tiền gửi. Nhiều nhà đầu tư chuyển từ đầu tư chứng khoán sang gửi tiết kiệm, khiến giá cổ phiếu đi xuống.

Một số nhà đầu tư khác lo ngại việc này sẽ khiến các doanh nghiệp chứng khoán khó khăn về dòng tiền, mang đến rủi ro cho nhà đầu tư... Chính vì vậy, ngay trong phiên, VN-Index chìm trong sắc đỏ, giảm 25 điểm.

Trước đó, vài hôm cũng rộ tin đồn công ty luật ở Mỹ điều tra về khả năng vi phạm luật chứng khoán của một hãng ô tô điện có vốn hóa lớn của Việt Nam. Dù chưa rõ đúng sai, VN-Index giảm tới trên 29 điểm.

Những cổ phiếu uy tín top đầu (blue-chips) đua nhau giảm điểm khi VIC giảm 6,43% so với tham chiếu, VHM giảm 5,35%, VRE giảm 4,4%. Ba mã này kéo VN-Index giảm 5,8 điểm.

Nhóm ngân hàng, VCB (Vietcombank) giảm 2,73%, BID (BIDV) giảm 1,94%, SHB giảm 3,45%, VPB giảm 3,02%... Chỉ số VN30-Index đóng cửa giảm 2,57% so với tham chiếu, toàn bộ 30 mã đều đỏ, với 17 mã giảm từ 2% trở lên.

Chị Nguyễn Thị Linh, một nhà đầu tư tại Hà Nội, chấp nhận xả lỗ sau 3 tháng tưởng như đã "bắt đáy". Chị Linh chia sẻ từ cuối tháng 7 đến đầu tháng 8, giá mỗi cổ phiếu của VCB đều giảm 90.000-94.000 đồng. Đến phiên 14/8, cổ phiếu này giảm xuống 88.900 đồng, chị ôm vào 3.000 cổ phiếu (266,7 triệu đồng), chờ tăng giá sẽ bán. Nhưng từ đó, phiên tăng giá thì ít, phiên giảm thì nhiều. Do đó, khi có thông tin không tốt chị đã chấp nhận bán lỗ 85.700 đồng/cổ phiếu.

"Cổ phiếu lên chậm nhưng xuống thì nhanh lắm. Một tin đồn dữ, bay vài chục phần trăm là chuyện thường, thế nên tôi bán thu vốn rồi tính tiếp", chị Linh chia sẻ.

Trong cơn hoảng loạn, anh Trần Văn Nguyên, một nhà đầu tư ở Hà Nội, cũng bán lỗ 5.000 cổ phiếu VPB vừa mua vài hôm trước với giá mua vào 20.400 đồng/cổ phiếu. Lúc bán ra, giá cổ phiếu còn 19.100 đồng. Khi tin đồn trôi qua, chứng khoán lại tăng giá khiến anh tiếc nuối.

Tìm hiểu của PV, những tin đồn này được lan truyền thông qua các hội nhóm trên mạng xã hội như Facebook, Zalo bằng các nội dung lấp lửng không rõ ràng. Các hội nhóm này được lập bởi một số môi giới chứng khoán, thường định hướng cho các thành viên đầu tư vào một số mã chứng khoán nào đó và dìm các mã không thuộc đối tượng định hướng của trưởng nhóm.

Theo Nghị định 15/2020/NĐ-CP của Chính phủ, hành vi lợi dụng mạng xã hội để cung cấp, chia sẻ thông tin giả mạo, thông tin sai sự thật, xuyên tạc, vu khống, xúc phạm uy tín của cơ quan, tổ chức, danh dự, nhân phẩm của cá nhân sẽ bị phạt tiền từ 10-20 triệu đồng. Hành vi tiết lộ thông tin thuộc danh mục bí mật Nhà nước, bí mật đời tư của cá nhân và bí mật khác mà chưa đến mức truy cứu trách nhiệm hình sự bị phạt tiền 20-30 triệu đồng.

Chị N.T.H, trưởng một nhóm đầu tư chứng khoán, thừa nhận việc lan truyền thông tin dạng này sẽ tác động đến thị trường. Tuy nhiên, không ít môi giới chọn cách tạo uy tín bằng việc chia sẻ với khách hàng thông tin "đón đầu".

MỨC PHẠT CẦN TƯƠNG ỨNG VỚI THIỆT HẠI

Chuyên gia phân tích của Công ty Cổ phần Chứng khoán VPS đánh giá, khi một tin đồn xuất hiện, nhà đầu tư thường phản ứng bằng cách mua hoặc bán cổ phiếu. Điều này có thể tạo ra sự biến động lớn trong giá cổ phiếu và thậm chí dẫn đến sự dao động mạnh chỉ số chứng khoán.

Tin đồn thường được tung ra với mục tiêu kiếm lợi ích cá nhân, như mua rẻ cổ phiếu, sau đó đẩy giá lên để bán, hoặc gây rối thị trường để tận dụng những tình huống biến động.

Bà Tạ Thanh Bình, Vụ trưởng Vụ Phát triển thị trường chứng khoán, Ủy ban Chứng khoán Nhà nước cho biết, chứng khoán là thị trường thông tin. Vì thế, tung tin đồn thất thiệt là rất nghiêm trọng. "Cơ quan quản lý đang tăng cường điều tra, giám sát chặt chẽ, xử nghiêm một số vụ điển hình liên quan đến việc tung tin đồn thất thiệt với mục đích trục lợi", bà Bình nói.

Theo luật sư Trương Thanh Đức, Giám đốc Công ty luật ANVI, hiện nay đã có chế tài xử lý đối tượng tung tin đồn thất thiệt (Nghị định 15/2020). Song, quy định hiện nay đang đánh đồng đối tượng tung tin đồn, giữa một bên tung tin đồn vô hại với một bên tung tin đồn gây thiệt hại có thể đong đếm và không thể đong đếm được. Mức phạt trên dưới 10 triệu đồng là chưa đủ sức răn đe.

Ông Đức cho rằng, cần phân biệt đối tượng tung tin đồn vô hại với đối tượng tung tin đồn có hại, mang tính trục lợi, từ đó áp dụng khung hình phạt phù hợp. Cùng đó, cần tăng khung phạt gấp 2-3 lần so với thiệt hại từ tin đồn gây ra nếu thiệt hại đong đếm được bằng tiền. Ngoài ra, cũng cần tăng khung phạt đến hàng trăm, thậm chí hàng tỷ đồng đối với những tin đồn gây thiệt hại mà thiệt hại đó không đong đếm được bằng tiền để răn đe, phòng ngừa vi phạm.

"Nhìn từ việc tăng mức phạt vi phạm giao thông đối với các lỗi phổ biến cho thấy rõ hiệu quả. Khung phạt tăng lên, người tham gia giao thông cũng ý thức hơn, kéo giảm tai nạn. Với lĩnh vực chứng khoán cũng nên như vậy", luật sư nói.

Chuyên gia của VPS khuyến nghị nhà đầu tư nên nghiên cứu và phân tích cơ bản dựa trên thông tin có giá trị và tin cậy. Việc thận trọng với các tin đồn xuất hiện trên thị trường và kiểm tra nguồn tin sẽ giúp nhà đầu tư rèn luyện cả bản lĩnh, sự tỉnh táo, tránh tin vào thông tin vô căn cứ.

Nguyễn Hùng

Tiền gửi của người dân tại ngân hàng trong tháng 9 lập kỷ lục

Theo số liệu vừa được Ngân hàng Nhà nước công bố, trong tháng 9, người dân gửi thêm vào hệ thống ngân hàng 15.935 tỷ đồng, cao nhất từ trước đến nay.

Mức tăng này cải thiện đáng kể so với mức 43.723 tỷ đồng tháng 8 liền trước hay mức 43.723 tỷ đồng của tháng 7; 35.300 tỷ đồng của tháng 6 và 14.700 tỷ đồng của tháng 5.

Tuy nhiên, giai đoạn 4 tháng đầu năm, mức tăng bình quân về lượng tiền gửi thêm vào ngân hàng lên đến trên 110.000 tỷ mỗi tháng.

Lãi suất tiết kiệm tính đến cuối tháng 9 đã giảm đáng kể so với hồi đầu năm, không nhiều ngân hàng sẵn sàng trả lãi suất 6%/năm cho khoản tiền gửi 12 tháng.

Môi trường lãi suất thấp giai đoạn dịch Covid-19 từng khiến dòng tiền dịch chuyển mạnh sang các kênh đầu tư như chứng khoán, bất động sản... Tại 4 ngân hàng lớn có vốn Nhà nước gồm: Agribank, BIDV, Vietcombank và VietinBank, mức cao nhất chỉ 5,1-5,3%/năm.

Tính chung 9 tháng, tiền gửi dân cư tại hệ thống ngân hàng đạt gần 6,45 triệu tỷ đồng, tăng khoảng 9,95% so với đầu năm, cũng là mức cao nhất từ trước tới nay.

Lượng tiền gửi của các tổ chức kinh tế vào hệ thống ngân hàng cũng cải thiện đáng kể khi có thêm 217.353 tỷ đồng trong tháng 9.

PV

Lợi ích từ việc đưa bác sĩ trẻ về vùng khó khăn

Dự án thí điểm bác sĩ trẻ tình nguyện về vùng khó khăn (dự án 585) giúp cung cấp nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn, kỹ thuật vào hoạt động chăm sóc sức khỏe của người dân các địa phương xa trung tâm.



Bác sĩ trẻ tình nguyện về công tác tại vùng sâu giúp người bệnh không phải chuyển tuyến

NÂNG CHẤT LƯỢNG KHÁM CHỮA BỆNH

Nguồn nhân lực y tế chất lượng cao ở miền núi, vùng sâu, vùng xa luôn là bài toán khó đối với ngành y tế. Tại nhiều địa phương, dự án 585 đã và đang từng bước giải giải được bài toán khó này khi tiếp nhận các bác sĩ tuyến trẻ tình nguyện.

Bác sĩ trẻ Vũ Văn Minh về công tác tại Trung tâm Y tế huyện Lâm Bình, Tuyên Quang sau khi tốt nghiệp khóa đào tạo bác sĩ chuyên khoa I, chuyên ngành ngoại theo dự án 585 năm 2020. Trong thời gian qua, BS Minh đã tham gia nhiều ca mổ, giúp người bệnh được phẫu thuật kịp thời ngay tại Trung tâm Y tế huyện Lâm Bình, giảm chi phí do không phải chuyển lên tuyến trên.

Năm 2021, BS Phạm Duy Hoàng (Bệnh viện Trung ương Huế) đã về công tác ở Trung tâm Y tế huyện Quế Phong (Nghệ An). Hai năm công tác, BS Hoàng cùng các đồng nghiệp đã nâng cao chất lượng khám, cấp cứu và điều trị bệnh nhân. Ngoài ra, anh cũng bổ túc, cập nhật cho các bác sĩ tại trung tâm thêm nhiều kiến thức y khoa về xử trí sốc phản vệ, tim ngừng thở, phù phổi cấp, đột quỵ não.

Là một trong những bác sĩ được Bệnh viện Đa khoa huyện Bắc Hà (Lào Cai) cử đi đào tạo theo dự án 585 tại Đại học Y Hà Nội, năm 2021, bác sĩ Nhi khoa Vàng Seo Sào (dân tộc Mông) trở về địa phương. Từ đây, các ca trẻ sinh non 1-1,2kg đã không còn phải chuyển tuyến như trước. Nhiều ca bệnh khó với kỹ thuật phức tạp khác đã được thực hiện ngay tại bệnh viện này.

Dự báo về nhân lực y tế cho thấy nhu cầu về số lượng bác sĩ và điều dưỡng cũng sẽ tiếp tục tăng. Trong giai đoạn 2021-2030, cả nước cần bổ sung thêm khoảng 72.000 bác sĩ, 304.000 điều dưỡng. Nếu tính theo từng vùng kinh tế - xã hội, vùng Bắc Trung Bộ Duyên hải miền Trung cần bổ sung khoảng 14.000 bác sĩ và 60.000 điều dưỡng; Vùng Tây Nguyên cần khoảng 5.400 bác sĩ và 20.700 điều dưỡng.

Còn tại Bệnh viện Đa khoa huyện Mường Khương (Lào Cai), sau hai năm đào tạo theo dự án 585 trở về, BS chuyên khoa I Khoa Phụ sản Sùng Seo Tỏa (dân tộc Mông) đã tự tin triển khai một số mô hình kỹ thuật mới như: Phẫu thuật cắt tử cung dưới, mổ nội soi tử cung, buồng trứng cũng như can thiệp nội soi trong mổ đẻ. Một số kỹ thuật cấp cứu khó như cầm máu, băng huyết sau sinh cho người bệnh và một số thủ thuật nghiệp vụ trước đây chưa làm được, giờ bác sĩ đã có thể thực hiện tốt.

Nằm ở khu vực khó khăn về nhiều mặt, Bệnh viện Đa khoa huyện Thường Xuân (Thanh Hóa) cũng có 4 bác sĩ được tham gia đào tạo theo dự án 585 thuộc chuyên ngành truyền nhiễm, nội, nhi khoa và chẩn đoán hình ảnh.

Theo chia sẻ của lãnh đạo bệnh viện, 4 bác sĩ của dự án đã giúp người bệnh địa phương được tiếp cận các dịch vụ y tế có chất lượng, hạn chế chuyển tuyến điều trị, góp phần giảm tải ở bệnh viện tuyến trên.

SẼ "PHỦ SÓNG" BÁC SĨ TRẺ TẠI CÁC HUYỆN NGHÈO

Theo Bộ Y tế, giai đoạn 1 của dự án 585 (từ năm 2015-2020) đã tuyển dụng, tổ chức đào tạo 354 bác sĩ tình nguyện là viên chức của các đơn vị. Trong đó, có 44 bác sĩ tuyển dụng tại 19 bệnh viện trực thuộc Bộ Y tế và 310 bác sĩ tuyển dụng tại địa phương tình nguyện công tác tại 85 huyện nghèo của 22 tỉnh miền núi phía Bắc, miền Trung và Tây Nguyên.

Trước nhu cầu cấp thiết của ngành y tế tại các vùng khó khăn, Bộ Y tế đã thực hiện giai đoạn 2 (năm 2021-2030) khi mở rộng đối tượng tham gia là bác sĩ chính quy và bác sĩ đào tạo hệ liên thông tốt nghiệp loại khá, giỏi, đồng thời quy định thời gian tình nguyện làm việc tại các bệnh viện huyện vùng khó khăn tối thiểu 5 năm.

Các chương trình đào tạo được cập nhật, bổ sung phù hợp với thực tiễn, nhất là sau đại dịch Covid-19, chú trọng chuyên môn về hồi sức cấp cứu, hướng tới mục tiêu đến năm 2030, các vùng khó khăn sẽ có thêm hơn 1.000 bác sĩ khá, giỏi.

Bà Nguyễn Thị Liên Hương, Thứ trưởng Bộ Y tế nhận định, việc tổ chức đào tạo trình độ bác sĩ chuyên khoa cấp I với nhiều chuyên ngành sẽ góp phần quan trọng, bù đắp nhân lực có trình độ chuyên môn phù hợp với tuyến y tế cơ sở vùng khó khăn.

"Dự án đã tạo cơ hội cho đông đảo người nghèo, người dân ở vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn được tiếp cận các dịch vụ y tế có chất lượng ngày một tốt hơn, hạn chế chuyển tuyến điều trị không cần thiết, góp phần giảm quá tải ở các bệnh viện tuyến trên, tránh lãng phí cho người dân, cộng đồng và xã hội", bà Hương chia sẻ.

An Vũ

Hà Nội còn 116 ổ dịch sốt xuất huyết, thêm 2.200 ca mắc trong tuần

Trung tâm Kiểm soát bệnh tật Hà Nội cho biết, tuần qua, Hà Nội ghi nhận trên 2.200 trường hợp mắc sốt xuất huyết tại 30 quận, huyện, thị xã. Hiện, toàn thành phố vẫn còn 116 ổ dịch.

Như vậy, tính từ đầu năm 2023 đến nay, Hà Nội ghi nhận gần 35.800 trường hợp mắc sốt xuất huyết, trong đó có 4 ca tử vong; Số ca mắc tăng so với cùng kỳ năm ngoái.

Bệnh nhân phân bố tại 30/30 quận, huyện, thị xã. Các quận, huyện ghi nhận nhiều bệnh nhân sốt xuất huyết là: Hà Đông, Thanh Oai, Hoàng Mai, Phú Xuyên, Đống Đa, Hoàng Mai.

Theo khuyến cáo của ngành chức năng, dù số ca mắc sốt xuất huyết ghi nhận giảm, nhưng vẫn ở mức cao, nên người dân không được chủ quan.

Thành phố Hà Nội yêu cầu các quận, huyện, tiếp tục triển khai công tác vệ sinh môi trường, diệt bọ gậy.

Khi phát hiện ổ dịch, phải phun hóa chất diệt muỗi trưởng thành, nhất là tiến hành phun triệt tại các hộ dân xung quanh ổ dịch theo quy định. Đồng thời, đẩy mạnh công tác tuyên truyền để người dân hiểu, chủ động phòng chống dịch bệnh.

PV

ALO BÁC SĨ

Thuốc lá điện tử có được phép mua bán?

Hỏi:

Thuốc lá điện tử có nhiều tác hại nhưng lại đang được sử dụng khá phổ biến. Thưa bác sĩ, hiện nay cơ quan quản lý Nhà nước có cho phép lưu hành loại thuốc này không?

Nguyễn Tiến Hưng
(Nam Từ Liêm, Hà Nội)

Đại diện Cục Y tế GTVT trả lời:

Chưa được cấp phép lưu hành tại Việt Nam nhưng người dân có thể dễ dàng mua thuốc lá điện tử tại cửa hàng hoặc trên mạng. Thuốc lá điện tử hiện nay đã xâm nhập vào trường học.

Quan điểm, định hướng đề xuất chính sách của Bộ Y tế là bảo vệ sức khỏe người dân trên các lợi ích kinh tế, dựa trên căn cứ khoa học, điều kiện thực tiễn của Việt Nam, không thí điểm các sản phẩm có hại cho sức khỏe.

Bộ Y tế đề nghị cấm toàn bộ các sản phẩm thuốc lá mới vì các sản phẩm thuốc lá thế hệ mới (bao gồm thuốc lá điện tử và thuốc lá nung nóng) đều là các sản phẩm có hại cho sức khỏe. Thuốc lá điện tử, thuốc lá nung nóng làm tăng tỷ lệ sử dụng thuốc lá, đặc biệt là trẻ em, thanh thiếu niên, phụ nữ và trẻ em gái, gây ảnh hưởng lớn đến sức khỏe của thanh thiếu niên.



Ảnh minh họa: **Tạ Hải**

Việc cấm toàn bộ các sản phẩm thuốc lá mới là phù hợp với xu hướng các nước trong khu vực và trên thế giới và khuyến cáo của Tổ chức Y tế thế giới và điều kiện của Việt Nam: WHO khuyến cáo các quốc gia thành viên ngăn chặn việc bắt đầu sử dụng thuốc lá nung nóng.

Liên minh phòng chống tác hại thuốc lá khu vực Đông Nam Á (SEATCA) trong một báo cáo mới đây cũng đã khuyến nghị các chính phủ nên cấm các sản phẩm thuốc lá mới (gồm thuốc lá điện tử và thuốc lá nung nóng) như một biện pháp phòng ngừa.

Bởi thực tế, các sản phẩm thuốc lá mới này gây hại và gây nghiện, rủi ro, hậu quả lâu dài của các sản phẩm này vẫn chưa được tìm hiểu đầy đủ, và những sản phẩm này có thể đảo lộn nỗ lực kiểm soát thuốc lá trong nhiều thập kỷ bằng cách tạo ra một thế hệ người nghiện nicotin mới.

Nếu trước đây, cách tiếp cận này được áp dụng đối với thuốc lá thì hàng triệu sinh mạng đã được cứu và không tốn kém hàng nghìn tỷ USD.

HÀ NỘI:

Cần biện pháp mạnh ngăn học sinh vi phạm giao thông

Khảo sát tại nhiều cổng trường ở Hà Nội, phóng viên ghi nhận không ít học sinh đi xe máy đến trường nhưng không đội mũ bảo hiểm, kẹp ba, thậm chí chưa đủ tuổi nhưng đi xe máy trên 50 phân khối.



Tình trạng học sinh không đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông diễn ra phổ biến tại Hà Nội

VÔ TƯ VI PHẠM

Trưa 27/11, trên đường Tố Hữu (Nam Từ Liêm), PV liên tục chứng kiến từng tốp học sinh di chuyển bằng xe máy không đội mũ bảo hiểm (MBH) và đi hàng hai, hàng ba. Trong khi trên đường có nhiều loại phương tiện khác cùng chiều đi với tốc độ cao như xe khách, xe buýt, ô tô.

Thời điểm 11h15, chiếc xe máy điện BKS 29-AB 861.81 do học sinh mặc áo đồng phục Trường THPT Trung Văn chở theo một học sinh khác đều không MBH lao đi vun vút, thậm chí ngoái sang nói chuyện với bạn đi bên cạnh. Tiếp sau đó, liên tục có thêm 5, 6 tốp học sinh di chuyển hướng đi Lê Văn Lương, trong số này có đến 3-4 trường hợp không đội MBH.

Phải tạt vào mép đường để nhường những nhóm học sinh trên, chị Nguyễn Thị Phương (Nguyễn Trãi, Thanh Xuân) cho biết: "Các cháu còn nhỏ, phóng cứ vèo vèo, rất nguy hiểm. Không chỉ các học sinh vi phạm trật tự giao thông, nhiều bậc phụ huynh đưa đón con em đi học cũng quên luôn việc đội MBH cho con và chính mình".

Tương tự, trên trục đường Cầu Giấy, Xuân Thủy, Phạm Hùng, Nguyễn Trãi, Trần Phú (Hà Đông), Láng Hạ... PV cũng chứng kiến nhiều trường hợp học sinh tham gia giao thông không đội MBH theo quy định.

Đội CSGT số 6, Phòng CSGT - Công an TP Hà Nội thông tin, trong đầu tháng 11 đơn vị này đã triển khai lập chốt kiểm tra, kiểm soát trên tuyến đường Xuân Thủy (quận Cầu Giấy), xử lý nhiều trường hợp không đội MBH điều khiển phương tiện tham gia giao thông. Phần lớn trường hợp vi phạm đều là sinh viên, học sinh.

Thống kê của Bộ Công an cho thấy, chỉ trong 10 tháng năm 2023, lực lượng CSGT toàn quốc đã phát hiện, xử lý hơn 64.000 trường hợp học sinh vi phạm trật tự ATGT. Trong đó, các lỗi vi phạm chủ yếu là chưa đủ tuổi điều khiển xe mô tô, xe gắn máy; không đội mũ bảo hiểm; không có giấy phép lái xe.

Theo Nghị định số 100/2019, người được chở trên xe mô tô, xe gắn máy (kể cả xe máy điện), các loại xe tương tự xe mô tô, các loại xe tương tự xe gắn máy, xe đạp máy (kể cả xe đạp điện) không đội MBH, có đội nhưng không cài quai đúng quy định sẽ bị phạt tiền từ 200.000-300.000 đồng.

XỬ PHẠT PHẢI THÔNG BÁO VỀ TRƯỜNG

Trung tá Đào Việt Long, Phó phòng CSGT, Công an TP Hà Nội cho biết, việc nâng cao ý thức khi tham gia giao thông cho các em học sinh là rất quan trọng. Lứa tuổi này cần sự phối hợp giữa gia đình, nhà trường và xã hội trong việc giáo dục, giúp các em hình thành ý thức, thói quen tham gia giao thông an toàn.

"Từ đầu năm học 2023-2024, đơn vị đã chủ động phối hợp cùng phòng giáo dục và đào tạo 30 quận, huyện, thị xã, tổ chức tuyên truyền về Lật Giao thông đường bộ vào giờ ngoại khóa đầu tuần. Các tiết học ngoại khóa thu hút hàng nghìn học sinh tham gia.

Vào những tháng cuối năm, lực lượng CSGT Thủ đô tiếp tục tăng cường phối hợp với các cơ sở giáo dục trên địa bàn thành phố, tổ chức các buổi sinh hoạt, tuyên truyền pháp luật về trật tự ATGT đến đối tượng là học sinh", trung tá Long cho hay.

Theo luật sư Hoàng Tùng, Trưởng văn phòng luật sư Trung Hòa (Cầu Giấy), quan trọng nhất là phải thay đổi nhận thức từ chính phụ huynh và các em học sinh. Nếu phụ huynh không giao xe có dung tích xi-lanh vượt quá quy định cho con em mình, không cho con điều khiển phương tiện khi chưa có giấy phép lái xe, thường xuyên kiểm tra, nhắc nhở và giám sát việc con đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông... chắc chắn những vi phạm nêu trên sẽ giảm đáng kể.

Trong khi đó, bà Nguyễn Thị Hương, Trưởng phòng Giáo dục và Đào tạo quận Nam Từ Liêm chia sẻ, ngay từ đầu năm học mới, Phòng đã chỉ đạo các trường đẩy mạnh tuyên truyền, trang bị kiến thức về trật tự ATGT tới toàn thể giáo viên, học sinh.

Cuối tháng 9 vừa qua, tại Trường Tiểu học Phú Đô, Ủy ban ATGT Quốc gia, Bộ Giáo dục và Đào tạo đã phối hợp tổ chức lễ công bố Chương trình trao tặng 2 triệu mũ bảo hiểm cho học sinh lớp 1 trên toàn quốc. Việc trao tặng mũ bảo hiểm đã góp phần giáo dục, tuyên truyền, lan tỏa ý thức tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông cho học sinh, phụ huynh và cho cả cộng đồng.

Trong khi đó, ông Tạ Đức Giang, Phó Chánh văn phòng Ban ATGT Hà Nội bày tỏ mong muốn, thời gian tới, lực lượng CSGT, Công an TP Hà Nội sẽ liên tục tăng cường kiểm tra, xử lý và nhắc nhở tới phụ huynh, học sinh về việc chấp hành quy định khi tham gia giao thông.

"Việc làm này không chỉ nhằm mục tiêu kéo giảm nguy cơ TNGT, mà còn góp phần xây dựng văn hóa giao thông cho thế hệ trẻ. Ngoài việc xử phạt vi phạm hành chính đối với các học sinh, sinh viên vi phạm, CSGT cần gửi thông báo về nhà trường để có hình thức giáo dục, kỷ luật", ông Giang nói.

Lê Tươi

ĐÈN XANH - ĐÈN ĐỎ

Đường nát bươm vì thi công dự án tưới tiêu

Những ngày gần đây, người dân sinh sống ở phường La Khê (Hà Đông, Hà Nội) bức xúc phản ánh tới Báo Giao thông về tình trạng tuyến đường Ngô Quyền bị đào xới để thi công dự án cống hóa kênh La Khê (Dự án cải thiện hệ thống tiêu nước khu vực phía Tây Hà Nội) và mở rộng mặt đường hai bên.

Quá trình thi công, nhà thầu Công ty CP Xây dựng và phát triển đô thị Thăng Long không tuân thủ đầy đủ các yêu cầu về đảm bảo ATGT và vệ sinh môi trường, ảnh hưởng không nhỏ đến đời sống của người dân cũng như các phương tiện qua lại.

Thậm chí, đoạn qua khu vực tòa nhà The Pride bị đơn vị thi công đào toàn bộ phần mặt đường gây cảnh bụi bặm vào ngày nắng và trơn trượt vào ngày mưa. Không những vậy, mặt đường đất, thi công dở dang đã gây khó khăn cho việc lưu thông của các phương tiện, nhiều vụ tai nạn giao thông đã xảy ra.

Ngày 26/11, có mặt trên tuyến đường Ngô Quyền, PV Báo Giao thông ghi nhận, mặt đường đang xuất hiện nhiều đoạn nứt rộng. Những hố ga không được cảnh báo hay rào chắn. Trong khi đó, lượng phương tiện qua đây mỗi ngày rất lớn.

Đội Thanh tra GTVT quận Hà Đông cho biết, do việc thi công của nhà thầu không đảm bảo theo đúng Giấy phép của Sở GTVT Hà Nội cấp nên mới đây, đơn vị này đã kiểm tra, lập biên bản và xử phạt 25 triệu đồng đối với đơn vị thi công dự án.

Ông Đinh Công Sơn, Giám đốc Ban Quản lý và duy tu các công trình nông nghiệp, nông thôn, Sở NN&PTNT TP Hà Nội thông tin: "Ban cũng đã nhận được phản ánh cũng như thông tin về việc đơn vị thi công dự án đoạn qua phố Ngô Quyền không đảm bảo theo quy định, vi phạm Giấy phép đào đường mà Sở GTVT Hà Nội đã cấp. Hiện, ban đã có văn bản chấn chỉnh, nhắc nhở các nhà thầu phải đảm bảo ATGT, giảm tối đa ảnh hưởng đến người dân sinh sống ở khu vực dự án".

Cũng theo ông Sơn, tiến độ của Dự án cải thiện hệ thống tiêu nước khu vực phía Tây Hà Nội được TP điều chỉnh gia hạn đến hết năm 2023 phải hoàn thành. Hiện, dự án đã đạt 70% tiến độ, phần còn lại nằm toàn bộ trong phạm vi chưa giải phóng mặt bằng nên chưa thể triển khai thi công đồng loạt.

Hà Linh

ĐỒNG NAI:

Đề xuất loạt giải pháp ngăn tai nạn giao thông trên quốc lộ 20

Chỉ trong 9 tháng đầu năm 2023, tuyến quốc lộ 20 qua địa bàn Đồng Nai xảy ra 23 vụ tai nạn, làm 20 người tử vong, 11 người bị thương. Nghiêm trọng nhất là vụ tai nạn làm 5 người tử vong, 4 người bị thương hôm 30/9, liên quan đến xe khách của nhà xe Thành Bưởi vi phạm tốc độ, vượt xe khác không đảm bảo an toàn.

NGUY CƠ TAI NẠN RÌNH RẬP

Ghi nhận của PV Báo Giao thông trên tuyến quốc lộ 20, đoạn qua các huyện Thống Nhất, Định Quán, Tân Phú (Đồng Nai), đây là đường hai chiều, nhưng mỗi chiều có hai làn xe khá hẹp, chật chội và không có dải phân cách cứng.

Xe ô tô, xe máy lưu thông với tốc độ khá nhanh, nhất là những khu vực vắng vẻ. Cộng thêm việc người dân băng ngang sang đường liên tục nên giao thông khá phức tạp. Đáng nói, không ít tài xế có những pha vượt ẩu rất nguy hiểm.

Trực tiếp lưu thông trên tuyến đường, nhiều thời điểm xe ô tô của PV bị ép, kẹp giữa hai xe khác, nguy cơ va chạm, TNGT rất cao. Đơn cử, đoạn qua xã Phú Cường, huyện Định Quán, đường quanh co, nguy hiểm, song khi xe khách chiều ngược lại xin vượt, xe của PV đã nhá đèn từ chối nhưng xe khách vẫn bất chấp lấn làn, vượt nhanh...

Khu quản lý đường bộ 4 (Cục Đường bộ Việt Nam) thông tin, từ năm 2021 đến nay trên tuyến quốc lộ 20 qua địa bàn tỉnh Đồng Nai xảy ra 70 vụ tai nạn giao thông, làm 59 người chết và 38 người bị thương.

Còn thống kê từ Công an tỉnh Đồng Nai, 9 tháng của năm 2023 tuyến quốc lộ 20 qua địa bàn Đồng Nai xảy ra 23 vụ tai nạn làm 20 người tử vong, 11 người bị thương.

Điển hình nhất là vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng làm 5 người tử vong, 4 người bị thương hôm 30/9, liên quan đến xe khách của nhà xe Thành Bưởi vi phạm tốc độ, vượt xe khác không đảm bảo an toàn.

ĐỀ XUẤT MỞ RỘNG ĐƯỜNG, TĂNG CƯỜNG XỬ LÝ VI PHẠM

Bà Vi Thị Ân (ngụ huyện Định Quán, Đồng Nai) cho biết, gia đình bà sống sát quốc lộ 20 nên rất bất an mỗi khi ra đường. Những xe chở khách, xe tải là nỗi ám ảnh với người dân. Thời điểm các loại xe này hoạt động mạnh là chiều tối, đêm và rạng sáng, có những lúc xe chạy bạt mạng, người dân phải leo lên vỉa hè để tránh.



Tuyến quốc lộ 20 qua Đồng Nai thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông, chỉ trong 9 tháng năm 2023 đã xảy ra tới 23 vụ

Phó chủ tịch UBND tỉnh Đồng Nai Nguyễn Thị Hoàng cho biết, địa phương rất mong muốn cấp thẩm quyền sớm giải quyết các kiến nghị của tỉnh về các giải pháp xóa điểm đen, điểm thường xảy ra tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh, nhất là quốc lộ 20.

"Ai ở ven quốc lộ 20 đều thấy, tình trạng các xe khách phóng nhanh, vượt ẩu rất nguy hiểm. Lực lượng CSGT cần chia ca kíp trực xử lý nghiêm, chắc chắn tình hình sẽ khác", bà Ân nói.

Tương tự, anh Nguyễn Văn Nam, người dân xã Ngọc Định, huyện Định Quán cũng lắc đầu ngán ngẩm khi nhắc đến xe khách giường nằm, xe tải chở rau lưu thông qua đây: "Bao nhiêu vụ tai nạn đều liên quan đến xe khách, xe chở rau nên giờ nhắc đến mấy xe đó ở đây ai cũng ám ảnh".

Cũng theo anh Nam, để ngăn tai nạn, lực lượng công an cần xử lý nghiêm để răn đe. Đồng thời, cơ quan chức năng cần lắp đặt thêm các biển cảnh báo tốc độ, dải phân cách và camera giám sát giao thông để xử lý vi phạm hiệu quả hơn.

Được biết, vừa qua, Công an tỉnh Đồng Nai đã thành lập 16 tổ công tác với nhiều lực lượng tham gia, bắt đầu ra quân từ ngày 15/11 để kiểm tra xử lý vi phạm tốc độ, nồng độ cồn, ma túy trên các tuyến quốc lộ 20 và quốc lộ 1. Trong đó, sau ba ngày đầu ra quân đã xử lý trên 800 trường hợp vi phạm.

Ông Não Thiên Anh Minh, Phó trưởng ban chuyên trách Ban ATGT tỉnh Đồng Nai cho biết, nhiều năm trước tỉnh đã có kiến nghị mở rộng quốc lộ 20 và lắp dải phân cách giữa. Tuy nhiên, đến nay việc lắp đặt vẫn chưa được triển khai.

Về giải pháp kéo giảm tai nạn, ông Minh cho biết cần mở rộng quốc lộ 20, điều chỉnh vạch kẻ đường, bổ sung các biển báo cấm vượt, hạn chế tốc độ, khu vực đông dân cư tại khu đường đông dân; Lắp đặt camera xử phạt nguội, yêu cầu các chủ xe, tài xế ký cam kết chấp hành quy định khi tham gia giao thông...

Minh Tuệ

CAO TỐC ĐỒNG ĐĂNG - TRÀ LĨNH:

Đòn bẩy phát triển kinh tế – xã hội Cao Bằng

Từ Cao Bằng, muốn tiếp cận các trung tâm chính trị, kinh tế - xã hội lớn của đất nước không có lựa chọn nào khác ngoài hai tuyến quốc lộ 3 (Hà Nội - Thái Nguyên - Bắc Kạn - Cao Bằng) và quốc lộ 4A (Hà Nội - Lạng Sơn - Cao Bằng), thời gian di chuyển từ 7-8 tiếng. Rào cản của hạ tầng giao thông (không có sân bay, cảng biển) khiến Cao Bằng chưa phát huy được tiềm năng xứng tầm.



Phối cảnh cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh

BIẾN KHÔNG THỂ THÀNH CÓ THỂ

Tuyến cao tốc từ Đồng Đăng (Lạng Sơn) đến Trà Lĩnh (Cao Bằng) chính là lối mở, đòn bẩy đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh, kết nối Cao Bằng với các tỉnh biên giới và đặc biệt kết nối với Thủ đô Hà Nội.

Tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh được Bộ GTVT lập quy hoạch có chiều dài 144km, với tổng vốn đầu tư trên 47.000 tỷ đồng. Đây là dự án rất khó khăn cả về địa hình, địa chất, yếu tố kỹ thuật, thủ tục pháp lý, đặc biệt là nhu cầu vốn rất lớn. Đã có nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước quan tâm, tìm hiểu, khảo sát nhưng họ đều không quay trở lại. Vì thế, trong nhiều năm qua dự án vẫn chưa thể triển khai thực hiện.

Năm 2019, tỉnh Cao Bằng đã mời Tập đoàn Đèo Cả về tham gia nghiên cứu triển khai dự án. Địa phương đã đề xuất Thủ tướng Chính phủ cho phép triển khai sớm trước năm 2030, thay vì sau 2030 như trước.

Với kinh nghiệm xây dựng thành công nhiều công trình giao thông trọng điểm, Tập đoàn Đèo Cả đã đề xuất phương án điều chỉnh hướng tuyến với hầm xuyên núi cùng cầu vượt thung lũng, rút ngắn chiều dài tuyến xuống còn dưới 100km, giảm tổng mức đầu tư xuống còn khoảng 23.000 tỷ đồng, giảm gần một nửa so với phương án ban đầu.

Tuy nhiên, tổng mức đầu tư trên 20.000 tỷ đồng trong bối cảnh tỉnh Cao Bằng còn khó khăn, bắt buộc nhà đầu tư đề xuất dự án phải tiếp tục có những giải pháp phân kỳ đầu tư với giai đoạn 1 khoảng 14.000 tỷ đồng để việc thực hiện dự án khả thi.

Ngày 29/5/2021, trong chuyến đi kiểm tra thực tế toàn tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh, Bộ trưởng Bộ KH&ĐT Nguyễn Chí Dũng đã yêu cầu tỉnh Cao Bằng phối hợp cùng nhà đầu tư nghiên cứu điều hướng tuyến nhằm tối ưu bài toán tài chính tổng thể.

THÍ ĐIỂM CÁC CHÍNH SÁCH PPP MỚI

Đặc biệt, tại dự án cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh lần đầu tiên đã tổ chức thi tuyển kiến trúc giải thưởng lên đến 1 tỷ đồng, tạo đòn bẩy cho lưu lượng "biến dòng người thành dòng tiền". Cùng đó, tạo điểm nhấn cảnh quan các công trình đặc biệt như hầm, cầu, nút giao, trạm dừng nghỉ, thu hút du khách, phương tiện...

Đặc biệt, Đồng Đăng - Trà Lĩnh là dự án thí điểm các chính sách PPP mới. Đây là dự án PPP giao thông đầu tiên thực hiện theo Nghị định 63 và cũng là dự án đầu tiên thực hiện theo Luật PPP. Nhiều vướng mắc khi các thông tư, nghị định chưa hoàn thiện, thủ tục bị kéo dài nhưng Cao Bằng và nhà đầu tư đề xuất dự án đã kiên trì theo đuổi đến cùng.

Ngày 15/11/2021, trong buổi làm việc với tỉnh Cao Bằng, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính nhấn mạnh vai trò của tuyến cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh là dự án quan trọng nhất của tỉnh trong nhiệm kỳ này và yêu cầu địa phương dồn toàn lực để thực hiện dự án, không đầu tư dàn trải, manh mún.

Dự án đã đi được chặng đường dài, chứng kiến sự quyết tâm rất lớn của Cao Bằng; Nhà đầu tư đề xuất dự án cũng cho thấy rất nhiều nỗ lực, sáng tạo từ năm 2018 đến nay...

PV

BẠN HỎI GIAO THÔNG TRẢ LỜI

Không vi phạm, CSGT có quyền dừng xe đo nồng độ cồn?

Hỏi:
Tôi đang lái xe ô tô trên đường, không sử dụng rượu bia, đi đúng làn đường, không vi phạm gì nhưng rất nhiều lần bị CSGT yêu cầu dừng xe để thổi nồng độ cồn, làm mất thời gian của tôi. Xin hỏi, lái xe không vi phạm gì thì CSGT có được dừng xe để kiểm tra nồng độ cồn không?

Vũ Hồ Nam
(Văn Chấn, Yên Bái)

Luật sư Trương Anh Tuấn, Đoàn Luật sư TP Hà Nội trả lời:

Thông tư số 32/2023 của Bộ Công an quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của CSGT có quy định cụ thể 4 trường hợp CSGT được dừng phương tiện giao thông để kiểm soát.

Một là, trực tiếp phát hiện hoặc thông qua phương tiện thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ phát hiện thu thập được các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ và các hành vi vi phạm pháp luật khác.

Hai là, thực hiện mệnh lệnh, kế hoạch tổng kiểm soát phương tiện giao thông bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trật tự xã hội; Kế hoạch tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm theo chuyên đề bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trật tự xã hội đã được cấp có thẩm quyền ban hành.

Ba là, có văn bản đề nghị của thủ trưởng, phó thủ trưởng cơ quan điều tra; Văn bản đề nghị của cơ quan chức năng liên quan về dừng phương tiện giao thông để kiểm soát phục vụ công tác bảo đảm an ninh, trật tự; Đấu tranh phòng, chống tội phạm; Phòng, chống thiên tai, cháy nổ; Phòng, chống dịch bệnh; Cứu nạn, cứu hộ và các hành vi vi phạm pháp luật khác.

Bốn là, có tin báo, phản ánh, kiến nghị, tố giác của tổ chức, cá nhân về hành vi vi phạm pháp luật của người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Do đó, việc CSGT dừng xe, yêu cầu tài xế kiểm tra nồng độ cồn khi trước đó không phát hiện vi phạm, mà thuộc các trường hợp kể trên, thì vẫn đúng quy định pháp luật.

Người tham gia giao thông cần chấp hành, bởi theo Nghị định số 100, hành vi không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn của người điều khiển giao thông hoặc người kiểm soát giao thông thì bị phạt tiền từ 4-6 triệu đồng và bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 1-3 tháng; Trường hợp vi phạm hành vi này mà gây tai nạn giao thông thì bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 2-4 tháng.

Dự án ở Quảng Ninh chặn hành lang thoát lũ ở Hải Dương?



Người dân phường Hoàng Tiến phản ánh việc xây dựng dự án ảnh hưởng đến tiêu thoát lũ, gây ngập úng

Người dân tại phường Hoàng Tiến, TP Chí Linh (Hải Dương) cho rằng từ khi doanh nghiệp xây dựng khu du lịch sinh thái Quảng Ninh Gate đã khiến hành lang thoát lũ sông Vàng bị thu hẹp dẫn đến ngập úng, sạt lở đất đai.



Đất canh tác, trồng hoa màu của người dân phường Hoàng Tiến bị xói lở

RUỘNG ĐỒNG TRÔI SÔNG, HOA MÀU MẤT TRẮNG

Từ bao đời nay, người dân khu dân cư (KDC) Hoàng Gián mới ở phường Hoàng Tiến vẫn gắn bó với nghề trồng hoa màu ven sông Vàng. Tuy nhiên, mấy năm gần đây, sông Vàng bỗng dâng nước cao mỗi khi mưa to, khiến hàng chục ha lúa và hoa màu ven sông úng ngập, xói lở nhiều diện tích canh tác.

Những ngày cuối tháng 11, PV Báo Giao thông có mặt ở lưu vực sông Vàng ghi nhận, phía bờ tả sông thuộc địa phận thị xã Đông Triều (tỉnh Quảng Ninh) là những dãy bờ kè kiên cố, các công trình của khu du lịch Quảng Ninh Gate trải dài sát mép sông từ chân cầu Vàng Chua vào đến cuối đập thủy lợi.

Còn bờ hữu phía TP Chí Linh lại là cánh đồng bạt ngàn các loại rau màu vụ Đông như cà chua, dưa chuột, hoa huệ... Đất bên bờ hữu đang có hiện tượng sạt lở và nguy cơ ngày càng lấn sâu vào ruộng canh tác của người dân phường Hoàng Tiến.

Bà Bùi Thị Nguyên (63 tuổi, trú tại KDC Hoàng Gián mới) buồn rầu: "Mảnh ruộng nhà tôi gần 2 sào. Từ khi phía bờ sông bên Quảng Ninh xây dựng dự án, sông Vàng bị thay đổi dòng chảy, nước xoáy vào ruộng vườn. Mỗi năm, tôi thấy ruộng nhà mình mất đi một luống. Cứ như này chả mấy chẳng còn ruộng mà canh tác nữa".

Ông Nguyễn Văn Bình (63 tuổi) bức xúc phản ánh: "Kể từ khi bên phía Quảng Ninh kè bờ, đắp đập ngăn dòng chảy sông Vàng làm dự án du lịch sinh thái, việc tiêu thoát nước rất chậm, cứ mưa là bờ bên này ngập tận chân đê. Mùa vụ vừa qua, hai sào dưa của nhà tôi đến kỳ thu hoạch đã bị ngập nước, mất trắng".

Theo ông Nguyễn Văn Đương, Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch UBND phường Hoàng Tiến, trước đây hai bên bờ sông có bãi rộng hàng trăm mét mỗi bên, nên khi mưa lũ về cũng vẫn được thoát tự nhiên, có năm mưa lớn, lũ tràn cả quốc lộ 18 nhưng thoát khá nhanh.

"Tuy nhiên, những năm gần đây cánh đồng rộng hơn 10ha của người dân và đất công điền của phường thường xuyên ngập úng, nhiều phần đất bị xói lở xuống lòng sông khiến cuộc sống của người dân gặp nhiều khó khăn", ông Đương cho hay.

Ông Hoàng Quốc Thưởng, Bí thư Thành ủy Chí Linh, tỉnh Hải Dương cho biết, vừa qua, tại cuộc đối thoại với người dân phường Hoàng Tiến, lãnh đạo TP Hải Dương đã tiếp nhận thông tin người dân phản ánh về tình trạng sạt lở, ngập úng tại các cánh đồng trồng hoa màu.
"Người dân cho rằng đây là hậu quả của việc dự án Quảng Ninh Gate ở địa phận thị xã Đông Triều (Quảng Ninh) gây ra. Thời gian tới chúng tôi sẽ trao đổi với phía lãnh đạo TX Đông Triều để phối hợp tìm ra nguyên nhân, hướng giải quyết", ông Thưởng nói.

SẼ PHỐI HỢP KIỂM TRA, TÌM HIỂU NGUYÊN NHÂN

Được biết, Khu du lịch Quảng Ninh Gate là hạng mục nằm trong dự án Trạm dừng nghỉ và khu du lịch Quảng Ninh Gate được đầu tư xây dựng tại xã Bình Dương, thị xã Đông Triều, do Công ty CP Tập đoàn Hoàng Hà làm chủ đầu tư. Quảng Ninh Gate được xây dựng trên diện tích gần 12ha.

Theo UBND xã Bình Dương, dự án Quảng Ninh Gate đã được UBND thị xã Đông Triều phê duyệt quy hoạch và Tập đoàn Hoàng Hà không có hành vi lấn chiếm đến lòng sông Vàng. Sau khi có quy hoạch phân khu, địa phương đã tiến hành kiểm tra rà soát thấy quy hoạch đảm bảo.

Trao đổi với PV qua điện thoại, ông Phạm Văn Thể, Chủ tịch Tập đoàn Hoàng Hà khẳng định, đơn vị thực hiện theo đúng chủ trương, quy hoạch được phê duyệt, không xây dựng lấn chiếm đến dòng sông gây ngập úng, ảnh hưởng đến hoa màu của người dân.

"Trước đơn vị có đắp một đập tràn nhỏ giữ nước nhưng người dân phản đối nên đơn vị đã tháo dỡ. Chúng tôi đã khảo sát và thực hiện dự án ở đây 5 năm rồi và thấy nguyên nhân do cống Vàng Chua quá nhỏ nên việc tiêu nước chậm chứ không phải do dự án của chúng tôi", ông Thể cho hay.

Trong khi đó, ông Đương cho biết, địa phương cũng đã nhiều lần nhận được phản ánh của người dân và đã có trao đổi với chủ dự án và xã Bình Dương. Trước đây, phía doanh nghiệp từng đền bù cho người dân có thiệt hại.

"Thời gian tới, địa phương sẽ phối hợp với UBND xã Bình Dương và thị xã Đông Triều để kiểm tra, tìm hiểu nguyên nhân nhằm khắc phục vấn đề tiêu thoát nước, bảo đảm dòng thoát lũ cho sông Vàng", ông Đương cho hay.

Đình Quế

"Nỗi buồn chiến tranh" và tiếng lòng của Bảo Ninh

Bảo Ninh không phải là con người của đám đông. Ông ít xuất hiện và cũng ít khi nhận lời giao lưu hay trả lời phỏng vấn. Mới đây, Bảo Ninh nhận chia sẻ về cuộc đời viết văn của mình, và bức chân dung xuất hiện với nhiều nét mới và khác hơn những gì người ta vẫn biết về ông.



Bảo Ninh và dịch giả Hà Mạnh Quân

NHỮNG NGƯỜI LÍNH... LÀ THẾ HỆ VĨ ĐẠI

Năm 1969, nhà văn Bảo Ninh nhập ngũ ở tuổi 19. Năm 1975, khi đất nước không còn chiến tranh, ông tiếp tục được giữ lại làm công tác chính sách, đi tìm và quy tập hài cốt liệt sĩ. Chính công việc này giúp ông tiếp xúc với nhiều thân phận con người thời hậu chiến và tạo cảm hứng cho ông viết tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh".

"Nỗi buồn chiến tranh" cũng chính là tác phẩm để ông tốt nghiệp trường viết văn Nguyễn Du. Bản thảo ban đầu đã bị thất lạc nên ông phải viết lại. Cuốn sách hoàn thành năm 1987.

Bảo Ninh cho biết, tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh" không có bố cục cụ thể. Tác phẩm văn học viết theo trình tự tuyến tính vốn quen thuộc với người đọc và dễ khiến người đọc tiếp nhận. Nhưng với người có vốn sống quá khứ nhiều như bản thân Bảo Ninh thì ý nghĩ luôn lộn xộn.

Năm 1990, NXB Hội Nhà văn in tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh". Trái với những lời đồn đoán lâu nay về việc tác phẩm bị kiểm duyệt và cắt bớt đi một số đoạn, nhà văn Bảo Ninh khẳng định không hề có việc đó.

Tác phẩm được in nguyên văn như bản thảo ông gửi nhà xuất bản. Bảo Ninh cũng cho rằng sau này đọc lại, có một số đoạn ông cảm thấy không vừa ý và nghĩ rằng mình có thể viết tốt hơn, không vụng về như vậy.

Trên bình diện quốc tế, cho đến thời điểm này, tác phẩm được dịch ra 20 thứ tiếng và xuất bản ở 20 quốc gia. The Guardian đã gọi Bảo Ninh là "nhà văn Việt Nam thời hiện đại được biết đến nhiều nhất ở nước ngoài".

Tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh" được in vào đầu thời kỳ đổi mới và NXB Hội Nhà văn chỉ đổi tên là "Thân phận của tình yêu" để bán sách cho chạy hơn vì thời đó sách có đề tài về chiến tranh không ăn khách, chứ không phải vì lý do chính trị.

Khi tác phẩm xuất hiện trên văn đàn, một số nhà văn tên tuổi của thế hệ trước đã khen hết lời. Nhưng sau đó, khi dấy lên phong trào "đánh" cuốn sách "Nỗi buồn chiến tranh", nhiều người trong số họ quay lại chê Bảo Ninh là... viết văn phản động. Trong Hội đồng xét giải thưởng của Hội Nhà văn Việt Nam trao cho tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh" năm 1991, chỉ có hai người sau đó không lên tiếng chỉ trích ngược lại ông.

Bảo Ninh không muốn phiền lụy gia đình nên quyết định dừng viết văn và đi buôn để mưu sinh. Sau đó, nhiều nhà văn khác như: Chu Lai, Nguyễn Kiên, Lê Lựu... và nhiều đồng đội cũ khuyên Bảo Ninh cứ tiếp tục viết. Những đồng đội cũ khuyên là ông cứ viết không vì danh tiếng, mà viết để đền ơn đáp nghĩa thế hệ của mình.

Đối với Bảo Ninh, những người lính cùng thời với ông là thế hệ vĩ đại bởi những gì mà họ đã trải qua trên chiến trường.

Nhà văn Bảo Ninh ngậm ngùi nhận xét: "Sau nhiều năm, ký ức về chiến tranh ấy sẽ hết vào thế hệ sau mà thôi. Tuy nhiên, với nhiều người lính Việt Nam khác, hậu chiến là một thời kỳ gian khổ, do vậy những ký ức hay ám ảnh chiến tranh bị chìm đi trong những bận rộn mưu sinh đời thường".

Ông cũng nhìn nhận, ở giai đoạn hiện nay, khi mà cuộc sống đã tốt đẹp hơn theo sự phát triển của kinh tế, xã hội thì nhiều đồng đội cũ của nhà văn lại có khuynh hướng nhớ lại và viết lại những hồi ức thời chiến. Họ thường viết hồi ký và đưa cho nhà văn Bảo Ninh đọc để góp ý.

Ông thẳng thắn nói lên cảm nghĩ của mình khi công chúng đón nhận tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh" của ông với hai luồng dư luận khen - chê. Bảo Ninh cho rằng tác phẩm văn học Việt Nam sau 1945 "về cơ bản là chán", nên khi có một cuốn viết khác đi thì công chúng chú ý.

Điều đó cho thấy nền văn học tuy có những tác phẩm hay của Nguyễn Đình Thi, Nguyên Hồng... trong khoảng mười năm đầu tiên. Nhưng sau đó văn chương cứ nhạt dần và mang tính tô hồng, nên nền văn học trở nên đều đều, không ấn tượng.

Công chúng cảm thấy chán và quen thuộc nên họ nhận ra cuốn sách "Nỗi buồn chiến tranh" là một kiểu viết mới và họ thích. Còn chuyện "bị đánh" thì dù sao cũng là chuyện của một thời đã qua và bây giờ ông có thể bình thản nhìn lại như một biến cố của cuộc đời viết văn.

Cho đến nay, ngoài "Nỗi buồn chiến tranh" và một số truyện ngắn đã công bố, nhà văn Bảo Ninh không xuất bản thêm một tác phẩm tiểu thuyết nào khác. Tuy nhiên, độc giả yêu mến văn chương của ông đều biết Bảo Ninh còn có một bản thảo tiểu thuyết mang tên "Đường về" chưa xuất bản, mà mới chỉ được giới thiệu một phần trên ấn phẩm "Viết và đọc" số mùa đông năm 2019.

Bảo Ninh không cho biết khi nào tác phẩm này ra mắt. Có lẽ đối với nhà văn, ông luôn cần giữ lại một chút bí mật gì đó cho riêng mình.

TS Hà Thanh Vân

Văn chương theo cảm xúc

Bảo Ninh tên thật là Hoàng Ấu Phương, sinh ngày 18/10/1952 tại huyện Diễn Châu, tỉnh Nghệ An, quê ở xã Bảo Ninh, huyện Quảng Ninh (nay thuộc thành phố Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình). Ông xuất thân trong một gia đình trí thức, là con trai của Giáo sư Hoàng Tuệ (1922-1999), nguyên Viện trưởng Viện Ngôn ngữ học. Hiện, ông sống và làm việc tại Hà Nội. Bút danh Bảo Ninh được lấy theo địa danh xã Bảo Ninh quê hương ông. Bảo Ninh kể rằng ông học không giỏi văn thời phổ thông, không bao giờ môn văn quá 3 điểm (thời đó là thang điểm 5).

Khi học ở Trường viết văn Nguyễn Du từ năm 1984 đến 1986, khóa 2, nhà văn Bảo Ninh cũng ít khi tập trung cho việc học. Nhà văn tự cho rằng bản thân ông không được đào tạo bài bản, chuyên nghiệp cho nên văn chương của ông cũng viết theo cảm xúc và suy nghĩ là chính, chứ không có sự sắp xếp ý tưởng, lên đề cương chi tiết.

trên các phương tiện thông tin đại chúng thường mang màu sắc tươi sáng. Nhưng thật ra chiến tranh rất khốc liệt. Đoàn tàu chở tôi khi nhập ngũ có khoảng 500 người, nhưng sau chiến tranh quay về chỉ còn khoảng 50 người và có rất ít người nguyên vẹn, lành lặn".

Bảo Ninh cho rằng, người Việt Nam có vẻ không quen thể hiện sự đau đớn ra bên ngoài. Ông đã gặp nhiều bà mẹ có con cái hy sinh hết, nhưng họ vẫn có vẻ ngoài bình thản. Họ quen chôn giấu cảm xúc trong lòng.

Bảo Ninh nói ông rất ghét đọc những tác phẩm tươi sáng về chiến tranh. Bởi, ông cho rằng sứ mệnh của nhà văn là phải nói được tiếng lòng của nhân dân. "Nỗi buồn chiến tranh" chính là sự thể hiện tiếng lòng ấy.

NỖI BUỒN CHIẾN TRANH KHÓ CHỮA LÀNH

Khi được hỏi giới trẻ bây giờ có khái niệm "chữa lành", vậy tác phẩm "Nỗi buồn chiến tranh" có chữa lành cho Bảo Ninh khỏi những vết thương chiến tranh không, ông trả lời rất nhanh: "Nỗi buồn và những ám ảnh chiến tranh sẽ còn mãi trong cuộc đời tôi và tôi chỉ có thể trông chờ nỗi buồn

GIAO THÔNG

TÒA SOẠN: Số 2, Nguyễn Công Hoan, Ba Đình, Hà Nội
Đường dây nóng: 0914.799.709 - Fax: (024) 3825.5387
Email: thuky@baogiaothong.vn
Phát hành - Quảng cáo: (024) 3928.8419

❑ Điều hành tòa soạn: Phó Tổng biên tập: Nguyễn Thị Hồng Nga
❑ Phó Tổng biên tập: Nguyễn Đức Thắng
❑ Thư ký tòa soạn: Trần Ngọc Trung
❑ Trình bày: Nguyễn Tường - Quốc Tuấn

❑ VPĐD MIỀN NAM: 17A đường Hồng Hà, P2, Q Tân Bình, TP HCM
ĐT: (028) 3829.6089 - Fax: (028) 3914.2912
Email: miennam@baogiaothong.vn
❑ VPĐD MIỀN NAM TẠI CẦN THƠ: 107 Trần Văn Hoài, TP Cần Thơ
ĐT: (0292) 3688777 - Fax: (0292) 3688777
Email: cantho@baogiaothong.vn

❑ VPĐD BẮC MIỀN TRUNG: 58 Phan Đăng Lưu, TP Vinh, Nghệ An
ĐT&Fax: (0238) 3899.668 - Email: bacmientrung@baogiaothong.vn
❑ VPĐD MIỀN TRUNG: 357 Nguyễn Lương Bằng, TP Đà Nẵng
ĐT & Fax: (0236) 3823.852 - Email: mientrung@baogiaothong.vn
❑ VPĐD MIỀN TRUNG TẠI TÂY NGUYÊN: 32A Phạm Văn Đồng, TP Pleiku, tỉnh Gia Lai. ĐT&Fax: (0269) 3755.177 - Email: taynguyen@baogiaothong.vn

Giấy phép số 522/GP-BTTTT cấp ngày 28/10/2022. Chỉ số ISSN: 0866-8345.
In tại Công ty TNHH Một thành viên In báo Hà Nội mới, Xí nghiệp In Nguyễn Minh Hoàng.
Giá: 8.500đ

Hiểm họa tai nạn từ xe scooter

Scooter là phương tiện gọn nhẹ giúp người tham gia giao thông có thể dễ dàng di chuyển giữa các điểm dừng xe buýt. Tuy nhiên loại xe này lại là tác nhân gây ra không ít vụ tai nạn nghiêm trọng.



Tại Dubai, người dùng scooter bắt buộc phải có giấy phép lái xe bằng cách nộp đơn thi và vượt qua bài kiểm tra trực tuyến

NHIỀU VỤ TAI NẠN DO XE SCOOTER

Tại Anh, ông Ashe Medforth, một người dân địa phương rất ác cảm với xe scooter vì nó là nguyên nhân khiến con gái ông gặp tai nạn nghiêm trọng.

Chia sẻ với tờ The Guardian, ông Medforth cho biết: "Hôm đó, chiếc scooter lao từ vỉa hè xuống đường với tốc độ khoảng 30km/h hoặc 40km/h rồi đâm sầm vào con gái tôi. May mắn là con bé đội mũ bảo hiểm nên phần đầu được bảo vệ.

Chỉ có điều sau vụ va chạm, chiếc mũ vỡ nát còn con gái tôi bị gãy xương sườn. Tuy nhiên, người lái xe không hề ăn năn. Anh ta đứng dậy, đe dọa tôi, yêu cầu trả tiền sửa chữa chiếc xe scooter".

Những vụ việc tương tự không phải hiếm ở xứ sương mù. Theo dữ liệu của chính phủ Anh, vào năm 2022, đã xảy ra 1.402 vụ va chạm liên quan đến xe scooter điện khiến 12 người tử vong. Đa phần người tử vong hoặc bị thương trong các vụ tai nạn này là người điều khiển xe.

Tháng 6/2022, đã xảy ra vụ tai nạn chấn động nước Anh khi nạn nhân tên Linda Davis thiệt mạng do bị một cậu bé 14 tuổi điều khiển chiếc scooter điện trên vỉa hè đâm phải. Linda là người đi bộ đầu tiên thiệt mạng trong một vụ va chạm với xe scooter điện ở Anh. Cậu bé này sau đó chịu án 12 tháng cải tạo, phục vụ cộng đồng.

Tình trạng trên cũng đang xảy ra ở nhiều nơi khác trên thế giới. Tại Nhật Bản, 3 năm qua, Cơ quan Cảnh sát quốc gia nước này cho biết, đã có tới 74 vụ tai nạn giao thông liên quan đến xe scooter điện.

Trong đó, 2/3 số vụ là do va chạm với các phương tiện khác. Đã có 1 người chết và 76 người bị thương. Các vụ việc xảy ra ở 14/47 tỉnh, thành và tập trung ở đô thị lớn. Bên cạnh đó, có tới 3.089 trường hợp xe scooter điện vi phạm giao thông từ tháng 9/2021 - 12/2022.

Hay tại Các tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất (UAE), cảnh sát Dubai cho biết, 5 người lái xe đã thiệt mạng và 29 người khác bị thương trong các vụ tai nạn liên quan đến xe scooter điện hoặc xe đạp điện trong 8 tháng đầu năm nay.

Không tuân thủ đèn giao thông, không đội mũ bảo hiểm và đi xe ngoài khu vực quy định được coi là những nguyên nhân phổ biến gây ra tai nạn.

Khi mới ra mắt, xe scooter được một số người coi là tương lai của giao thông vận tải nhưng hiện tại thiện cảm với loại xe này dần không còn. Theo một cuộc khảo sát tại Anh, có 60% người dân cho rằng nên cấm xe scooter.

Tháng 9 năm nay, Paris đã dừng cho thuê xe scooter điện. Bỉ cũng dự kiến giảm số lượng xe scooter điện cho thuê tại thủ đô Brussels từ 20.000 xuống còn 8.000 chiếc vào tháng 1 năm tới.

Tiến sĩ Mostafa Al Dah, một nhà nghiên cứu về an toàn đường bộ ở UAE đã tiến hành điều tra chuyên sâu về hơn 300 vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng và gây tử vong ở nước này và Vương quốc Anh.

Ông cho biết, nguyên nhân phổ biến gây ra các vụ tai nạn của xe scooter là chạy quá tốc độ, lái xe ngược chiều, không mặc áo phản quang hoặc không đội mũ bảo hiểm.

Ông Mostafa nhấn mạnh thêm: "Một bộ phận đáng kể người lái xe scooter điện không có giấy phép lái xe và không biết cách ứng phó với các trường hợp khẩn cấp trên đường".

TÌM CÁCH QUẢN LÝ

Ở Anh, xe scooter điện được xếp vào phương tiện cơ giới. Theo đó, để có thể sử dụng, người dùng cần có bằng lái, bảo hiểm và nộp thuế. Khi điều khiển xe ra đường, nếu không có bảo hiểm và có giấy phép phù hợp thì sẽ phải đối mặt với mức phạt 300 bảng.

Song, trước các vụ tai nạn kể trên, đã có nhiều cá nhân tổ chức thực hiện hoạt động để kêu gọi Chính phủ Anh tăng cường siết chặt quản lý.

Ông Medforth đã thiết lập một chiến dịch mang tên Just Put a Reg On It (Hãy bắt buộc xe scooter phải có biển số). Ông thay mặt cho cha mẹ của những đứa trẻ bị thương nặng hoặc phải nhập viện do xe scooter, kêu gọi bắt buộc đăng ký biển số với loại xe này để quản lý chặt hơn.

Tại Dubai, người dùng phương tiện này bắt buộc phải có giấy phép lái xe bằng cách nộp đơn thi và vượt qua bài kiểm tra trực tuyến trên trang web chính thức của RTA (Cơ quan Giao thông và Đường bộ Dubai).

Người điều khiển xe phải từ 16 tuổi trở lên và bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm, bật đèn, mặc áo phản quang, giới hạn tốc độ 20km/h.

RTA cũng xác định chỉ có 21 khu vực trong thành phố có thể sử dụng scooter. Song thực tế người dùng sử dụng phương tiện này ở khắp mọi nơi.

Ông Thomas Edelmann, Giám đốc điều hành Cơ quan an toàn đường bộ UAE mới đây đã kêu gọi nâng cao nhận thức về việc sử dụng xe scooter điện an toàn.

"Chúng ta cần nâng cao nhận thức và giáo dục người lái xe. Cha mẹ phải đóng vai trò quan trọng để khuyên răn con cái. Quy định đội mũ bảo hiểm, bật đèn chiếu sáng, mặc áo phản quang ai cũng biết nhưng đều bỏ qua", ông Edelmann nói.

Tại Nhật Bản, theo Luật Giao thông đường bộ có hiệu lực từ ngày 1/7 năm nay, quy định với scooter dường như đơn giản hơn. Người điều khiển phương tiện không cần phải có giấy phép, chỉ khuyến nghị chứ không bắt buộc người đi phải đội mũ bảo hiểm.

Đối tượng sử dụng là những người trên 16 tuổi, giới hạn tốc độ 15km/h và có thể di chuyển ở bên trái làn đường ô tô cùng làn đường dành cho xe đạp. Những chiếc xe có tốc độ dưới 6km/h có thể đi trên vỉa hè. **An Bình**

Mỹ thảm đường bằng nguyên liệu tái chế từ lốp xe

Thành phố Georgia của Mỹ đang triển khai dự án thảm đường bằng cách sử dụng nguyên liệu tái chế từ 1.291 chiếc lốp xe phế liệu, nhằm hỗ trợ giảm thiểu chất thải ra môi trường cũng như sử dụng tài nguyên tuần hoàn.

Đây là sáng kiến giữa các tổ chức như The Ray (tổ chức vận động làm đường cao tốc không phát thải), công ty sản xuất nhựa đường Baldwin Paving và công ty lốp Liberty Tyre.

Bà Allie Kelly, giám đốc điều hành của The Ray cho biết: "Hoạt động tiên phong của The Ray trong hoạt động phát triển cơ sở hạ tầng giao thông bền vững đang góp phần thúc đẩy cả sự đổi mới từ những lĩnh vực khác.

Bằng cách tích hợp công nghệ nhựa đường biến tính bằng cao su mới nhất, The Ray đặt mục tiêu xây dựng những con đường thân thiện với môi trường, đảm bảo giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và nâng cao sự an toàn cho cộng đồng".

Lâu nay, chất thải từ lốp xe đã đặt ra thách thức cho toàn cầu. Mỗi năm có hàng triệu lốp xe bị bỏ đi.

Việc trộn cao su tái chế từ lốp xe vào nhựa đường hứa hẹn đem lại độ bền gấp đôi so với nhựa đường thông thường, giảm chi bảo trì đường bộ, cải thiện độ an toàn cho phương tiện giao thông trong điều kiện thời tiết dễ trơn trượt cũng như giảm được cả ô nhiễm tiếng ồn.

Trước đó, năm 2019, tổ chức này nhận được tài trợ từ Sở Giao thông vận tải bang Georgia và Cục Quản lý đường cao tốc Liên bang để sử dụng cao su từ lốp xe phế liệu làm đường.



Lâu nay, chất thải từ lốp xe đã đặt ra thách thức cho toàn cầu. Mỗi năm có hàng triệu lốp xe bị bỏ đi

Phương Anh