

HÀ NỘI: Dẫn lực làm tuyến “Vành đai kết nối mọi vành đai”



12

Hải Phòng cần gì để thành cảng trung chuyển quốc tế?

8

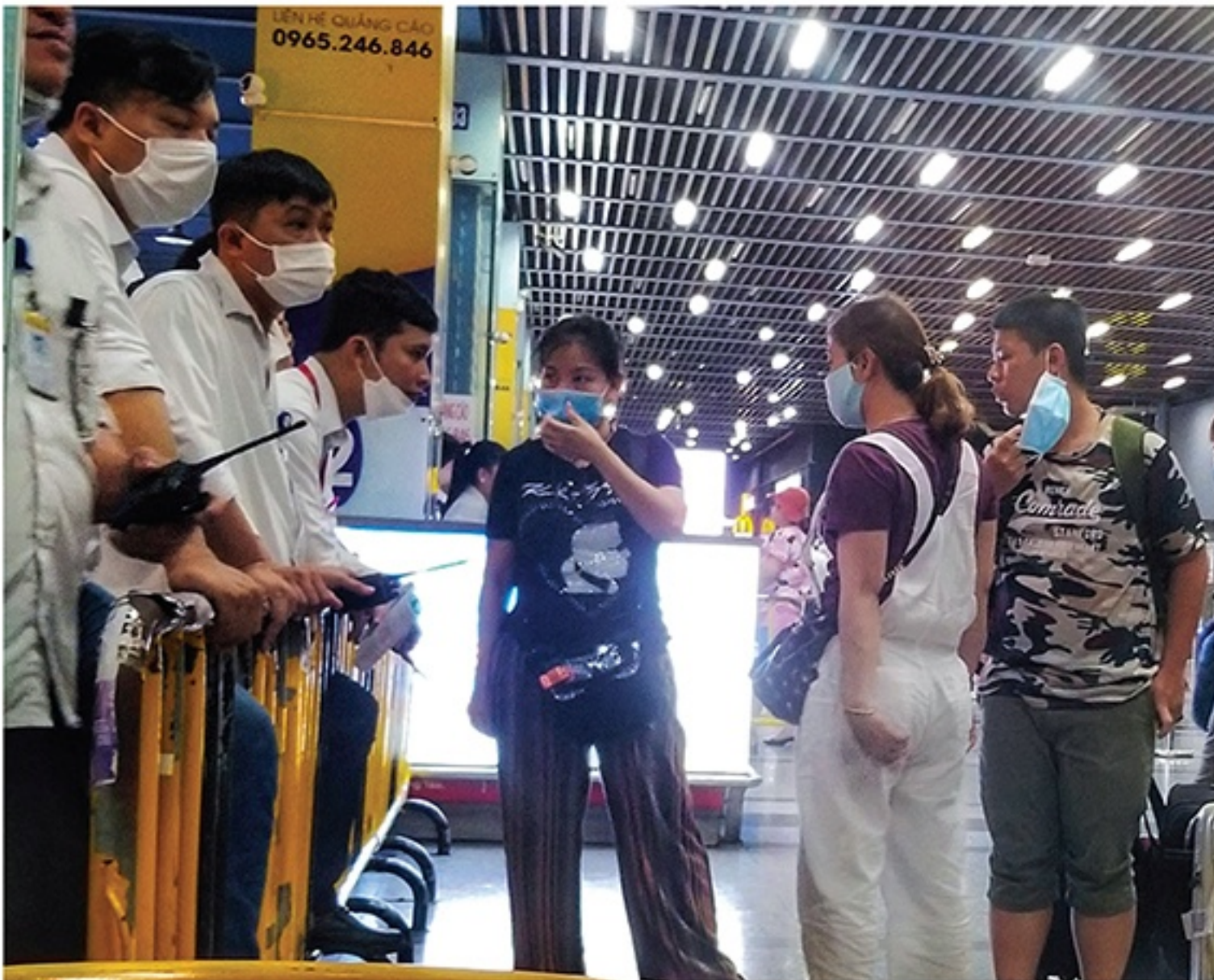


Giá đất “ăn theo” khu tái định cư sân bay Long Thành

6

## “Cấm cửa” tài xế làm giá, vòi tiền ở Tân Sơn Nhất

Trang 2, 3



Nhân viên hãng xe Avigo tập trung thành nhóm chèo kéo hành khách trong nhà xe TCP (Ảnh chụp ngày 21/8)

Ảnh: Quang Lập



ĐI LẠI DỊP LỄ QUỐC KHÁNH 2/9:

### Tàu xe tăng chuyến, vé máy bay còn nhiều

Trang 4



Kỷ tích làm hầm vượt sông lớn nhất Đông Nam Á

5

Cần triệu tỷ “xanh hóa” đường sắt, huy động thế nào?

9

NHÀ THIẾT KẾ TUYẾT LÊ:

“Phù thủy thời trang” và những chiếc đầm chục nghìn đô



15

Chuyện ĐỘC ĐƯỜNG

### Phải sớm dẹp bắt nháo sân bay

● LÊ HOÀNG

Chuyện taxi chặt chém, hét giá “trên trời”, ra khỏi nhà ga thì vòi tiền, xe công nghệ tắt app, tự thỏa thuận giá, tài xế hèn rồi từ chối khách đi chặng ngắn... Đó là tình trạng không phải bây giờ mới diễn ra tại sân bay Tân Sơn Nhất.

Xem tiếp trang 2, 3

Mời đón đọc số báo đặc biệt chủ đề “Đường đến tương lai”



3

# “Cấm cửa” tài xế làm giá, vòi tiền ở Tân Sơn Nhất

Trước những hành vi chèo kéo, tăng giá, chèn ép hành khách đi xe tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất gây bức xúc dư luận, Bộ GTVT đã có những chỉ đạo quyết liệt. Đến nay, các đơn vị quản lý đã đưa ra được một số giải pháp để chấn chỉnh, song tình hình vẫn chưa được giải quyết triệt để.

## LOẠN GIÁ TAXI Ở SÂN BAY

Nhận được phản ánh của nhiều hành khách, khoảng 22h ngày 11/8, PV có mặt tại nhà xe TCP trước ga quốc nội sân bay Tân Sơn Nhất. Thời điểm này, đoạn đường từ nhà xe TCP ra đến đường Trường Sơn quận Tân Bình đang trong tình trạng lộn xộn kéo dài.

Khoảng 23h cùng ngày, số lượng xe máy dừng đỗ đã tăng lên đến hơn 40 xe. Dù tại khu vực này có biển cấm dừng xe, cấm xe ôm nhưng hoạt động chèo kéo, đón trả khách vẫn diễn ra nhộn nhịp. Ngoài cánh xe ôm, khu vực trước nhà xe còn xuất hiện một nhóm tài xế “xe dù” từ 3 - 5 người giả danh các hãng xe công nghệ trả trộn vào dòng người tấp nập để mồi chài, bắt khách.

Ngay vị trí đèn tín hiệu giao thông, lối ra vào duy nhất của sân bay hình thành một “bến cóc” với 4 - 5 chiếc ô tô 4 chỗ, 7 chỗ cùng nhiều xe ôm công nghệ cát cứ.

Khoảng 21h ngày 12/8, trong vai khách muốn tìm xe, PV hỏi điều kiện hãng xe Sóng Việt giá tiền cho lộ trình khoảng 12km đi từ sân bay về Bến xe An Sương. Nhân viên báo giá 350.000 đồng. Khi PV tỏ ý chê giá cao, một nhân viên mặc áo mang logo Avigo sắp lại hắt hàm hỏi cộc lốc: “Đi đâu? Báo giá cho”. Khi biết PV về ngã tư An Sương, người này dẫn lại gặp một nhân viên điều vận ngoài 50 tuổi, người này thông báo giá 300.000 đồng.

Thấy PV phân vân vì giá cao, nhân viên đề nghị đi xe 2 bánh cũng của nhà xe Avigo giá 170.000 đồng. Khi PV nói giá đắt, người giám giá xe máy xuống còn 150.000 đồng. Nhưng khi chúng tôi trực tiếp đến quầy đặt xe hai bánh của hãng Avigo, PV được báo giá 130.000 đồng.

Cùng với lộ trình, khi PV liên hệ với các nhà xe khác đang hoạt động vận chuyển hành khách thì mức giá chênh lệch từ 50.000 - 100.000 đồng. Đặt xe công nghệ Grab trên app lúc này có giá gần 200.000 đồng, các hãng xe khác như Mai Linh và Vinasun tính theo km trên đồng hồ, cũng được báo mức giá trong khoảng 230.000 - 250.000 đồng. Nhân viên điều vận của hãng taxi Saigontourist báo giá 250.000 đồng.

Đáng nói, dù được quảng cáo rầm rộ trên nhiều nền tảng là xe buýt tuyến sân bay Tân Sơn Nhất - Vũng Tàu nhưng hãng xe Avigo đang hoạt động không khác gì taxi khi sẵn sàng đón, trả khách ở địa điểm bất kỳ. Giá vé cũng không niêm yết cố định mà tùy vào thỏa thuận của nhân viên điều vận với khách.

## “XE DÙ” CÔNG KHAI LỘNG HÀNH Ở GA QUỐC TẾ

Cũng trong ngày 13/8, PV có mặt tại khu vực ga đi quốc tế, khung cảnh ở đây không khác gì một bến bãi tự phát. Trên làn xe trả khách luôn có gần 10 chiếc xe taxi dù mang BKS: 61A - 609.11; 51G - 055.34; 51H - 494.10; 51H - 543.16; 51G - 511.04; 51F - 174.14... đỗ xe thành hàng dài. Những chiếc xe này đều mang biển trắng, là xe không thuộc diện kinh doanh vận tải theo quy định, có dấu hiệu bôi tẩy biển số đến mức không thể nhìn rõ.

Trong hơn 2 tiếng quan sát, PV ghi nhận nhóm tài xế dai dẳng bám theo hành khách có mặt tại sân bay chèo kéo đi xe, bắt chặp sự khó chịu hiện rõ trên mặt hành khách.

Đáng chú ý, tại khu vực nhà ga quốc tế có dù có một nhân viên an ninh sân bay dùng xe máy rào quanh tuần tra nhưng không hề có động thái nhắc nhở nào.

Hơn 22h, PV trong vai hành khách tìm xe về nhà, được một tài xế từ xa chạy đến mời đi xe. Tài xế báo giá 150.000 đồng về khu vực ngã tư Bảy Hiền (quận Tân Bình), lộ trình khoảng 3,4km. Tuy nhiên, sau khi bị từ chối vì giá cao, tài xế này kéo áo lên chửi thề và... bỏ đi tìm hành khách khác.

Khoảng 3 phút, một tài xế khác lại tiếp cận PV để tiếp tục chèo kéo đi xe và vẫn với mức giá 150.000 đồng: “Vé Bảy Hiền phải không, 150.000 đồng lên xe đi luôn, chờ 30



Hành khách xếp hàng dài chờ taxi trong nhà xe TCP (Ảnh chụp tối 12/8)

phút nữa cũng không có xe đâu”. PV tiếp tục trả giá xuống còn 120.000 đồng và tài xế này nói rằng “vậy cứ tiếp tục chờ”.

Cùng thời điểm, ba chiếc xe dù khác ngang nhiên dừng, đậu vào làn trả khách nhưng thực chất là để đón khách. Dù tại đây có biển báo cấm dừng xe quá 3 phút, nhưng các chiếc xe này đậu hơn 30 phút, không hề thấy ai đến nhắc nhở.

Đến 23h30 tại ga đến quốc tế, hơn 10 tài xế xe dù thay nhau chèo kéo khách nước ngoài ngay sau khi có một chuyến bay vừa hạ cánh. Các tài xế này luôn cầm trên tay điện thoại với màn hình biểu thị như kiểu đã được khách hàng đặt xe để đến gần hành khách “hết giá”. Với chiêu thức này một tài xế xe BKS 61A - 394.81 thành công “bắt” được một hành khách người Ấn Độ và cho PV ghép chuyến với giá 100.000 đồng.

Chúng tôi hỏi người khách Ấn Độ đi cùng chuyến thì được

biết anh này phải trả 200.000 đồng cho quãng đường chỉ khoảng 3km.

## TAXI LẬP “BẾN CỐC”. TỪ CHỐI CUỘC NGẮN

Theo ghi nhận của PV, trên đường Bạch Đằng, cách đường Trường Sơn chưa đến 50m (quận Tân Bình) đã thành “bến cóc” taxi. Theo tìm hiểu, đây là cảnh xếp tài của các hãng taxi chủ yếu là hai hãng Vinasun và Mai Linh để chờ đến lượt vào sân bay đón khách. Các điều vận và tài xế xem đoạn đường này như “sân nhà”.

Tại khu vực này trước khu đất dự kiến làm bãi đệm sân bay, dù có biển báo cấm dừng đỗ từ 6h - 22h, nhưng mỗi ngày có hàng trăm trường hợp xe taxi của các hãng dừng đậu sai quy định. Tài xế đối phó với CSGT bằng cách dừng xe, đứng ngay bên cạnh xe. Khi thấy

bóng dáng CSGT, các tài xế mở cửa nhảy ngay lên xe và bật đèn báo chuyển làn.

Trong vai hành khách đợi taxi Vinasun, chúng tôi đến vị trí nhân viên điều vận đứng và hỏi xe về khách sạn Tân Sơn Nhất đường Hoàng Văn Thụ, lộ trình 2,8km. Sau khoảng 20 phút chờ đợi, điều vận liên tục xếp tài cho chờ những khách đến sau có lộ trình xa hơn.

Khoảng 21h30, một xe 4 chỗ của Vinasun đi chuyển vào ô đợi khách. Tài xế bước xuống xe mở cốp hành lý phía sau và hỏi điểm đến. Khi biết chúng tôi về khách sạn Tân Sơn Nhất (quảng trường ngắn), tài xế sập cốp xe xuống nói: “Không chờ được đâu”.

## MẤU CHỐT LÀ CÔNG TÁC QUẢN LÝ

Liên quan tình trạng các hãng taxi bắt nháo ở sân bay Tân Sơn Nhất, ông Tạ Long

## CHUYỆN ĐỌC ĐƯỜNG

# Phải sớm dẹp bắt nháo sân bay

■ LÊ HOÀNG

(Tiếp theo trang 1)

Vấn đề là vì sao tình trạng này lại diễn ra ở một sân bay hiện đại như Tân Sơn Nhất? Vì chưa có quy định hay có quy định mà đơn vị quản lý không

thực hiện, không xử lý dứt điểm? Nếu không thẳng thắn nhìn nhận trách nhiệm, sẽ rất khó nâng chất lượng dịch vụ, hạn chế bức xúc cho hành khách.

Thời gian qua, lãnh đạo Bộ GTVT, UBND TP.HCM đã liên tục có các chỉ đạo, yêu cầu chấn chỉnh tình trạng chèo kéo, chèn ép hành khách tại sân bay Tân Sơn Nhất. Mặc dầu vậy, đến

nay tình trạng này vẫn chưa được xử lý dứt điểm.

Không phải ngẫu nhiên mà hàng trăm hành khách phải vác ba lô, hành lý lỉnh kỉnh từ trong nhà ga ra ngoài đường Trường Sơn để bắt xe về nhà. Bởi khi họ mới ra khỏi nhà ga đã bị một đội quân của các hãng xe chào mời, chèo kéo, giành giật với các mức giá khác nhau, lộn xộn không

Hỷ, Chủ tịch Hiệp hội taxi TP.HCM kiêm Giám đốc điều hành Taxi Vinasun cho rằng, trong sân bay có 4 hãng taxi lớn là Vinasun, Mai Linh, Saigontourist và Vinataxi, còn lại xe hợp đồng, một số hãng nội bộ của hãng không như Sóng Việt, Avigo...

"Các hãng taxi trên quản lý rất nghiêm ngặt, chặt chẽ, có điều hành, xếp tài, chạy lộn xộn sẽ bị đình tài nên ít có tài xế nào dám làm. Hãng taxi không bắt nháo, chỉ có xe hợp đồng, trá hình không mào, mũ mới bắt nháo", ông Hỷ nói và cho rằng, lý do khiến thiếu xe vào sân bay là do đường vào chật chội. Vấn đề hiện nay là chỉ có tăng đầu vào mới giải quyết được tình trạng thiếu xe.

Theo ông Lê Trung Tính, Chủ tịch Hiệp hội vận tải hành khách liên tỉnh và du lịch TP.HCM, mấu chốt câu chuyện lộn xộn ở đây là công tác quản lý sân bay: "Thời tôi làm ở Sở GTVT, việc sắp xếp luồng xe đi đến, bãi đậu xe ở sân bay Tân Sơn Nhất đều có sự thống nhất giữa Sở GTVT với cơ quan quản lý sân bay. Mọi chuyện lúc đó đều yên ổn. Giờ theo quy định, Cảng vụ là cơ quan quản lý Nhà nước trong sân bay, Sở GTVT không có quyền".

Theo ông Tính, việc sân bay được quyền chọn các doanh

nh nghiệp vận tải để phục vụ hành khách đi lại ở sân bay dẫn đến sự tùy tiện, chỉ ưu tiên 4 đơn vị có ký kết với Cảng hàng không Tân Sơn Nhất, còn các doanh nghiệp khác không được ra vào. Vì thế, cần có sự phối hợp giữa Cảng vụ hàng không miền Nam, Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và Sở GTVT TP.HCM thì mới có thể dẹp được tình trạng bắt nháo hiện nay.

**CHỈ ĐẠO QUYẾT LIỆT, BIỆN PHÁP CỨNG RẮN**

Trước tình trạng lộn xộn, bắt nháo tại sân bay Tân Sơn Nhất, chỉ trong thời gian ngắn, lãnh đạo Bộ GTVT đã rất quyết liệt đối với việc lập lại trật tự tại đây, tạo thuận lợi cho hành khách.

Chiều 27/7, Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Anh Tuấn đã có chuyến thị sát tình hình khách đi/đến Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và hoạt động đón, trả khách ở nhà giữ xe TCP. Sau khi khảo sát, Thứ trưởng yêu cầu nhà để xe TCP ngừng đưa xe công nghệ vào đón, khách từ tầng 3 đến tầng 5.

Thứ trưởng cũng yêu cầu các đơn vị như Cảng vụ hàng không miền Nam, Cảng hàng không Tân Sơn Nhất xây dựng giải pháp đồng bộ để giải tỏa



**Tình trạng lộn xộn ở sân bay chủ yếu bên trong nhà xe TCP. Ở khu vực này Thanh tra Sở GTVT không có thẩm quyền kiểm tra và xử lý, mà thuộc chức năng quản lý của Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Tại các đường A, B phía trước ga quốc nội là những tuyến đường được xem là đường nội đô nên Thanh tra Sở có quyền kiểm tra, xử lý các phương tiện dừng đỗ, đón trả khách không đúng quy định. Công việc này được thực hiện thường xuyên và đã chấm dứt chính thời gian qua. Các làn C, D ở bên trong nhà xe nên Thanh tra không có thẩm quyền vào đó.**

● ●  
Ông Đàm Phan Phát,  
Phó chánh thanh tra  
Sở GTVT TP.HCM

tình trạng ùn tắc, đảm bảo an toàn, trật tự, khách thuận lợi đón xe để rời sân bay; xử lý nghiêm tình trạng xe công nghệ, xe dù chèo kéo khách, làm giá, gây mất trật tự.

Ngày 9/8, Thứ trưởng Lê Anh Tuấn ký văn bản gửi Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và Sở GTVT TP.HCM về tăng cường phối hợp tổ chức giao thông tại sân bay Tân Sơn Nhất, tiếp tục chỉ đạo các giải pháp.

Ngày 12/8, Thứ trưởng tiếp tục có cuộc làm việc với đại diện ACV, Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Sở GTVT TP.HCM và các đơn vị liên quan về nội dung nêu trên.

Sau khi có chỉ đạo của Bộ GTVT, Sở GTVT TP.HCM cho biết đã rà soát, điều chỉnh tổ chức giao thông hợp lý trên các tuyến đường xung quanh sân bay; điều chỉnh tuyến xe buýt kết nối ga quốc nội và bố trí điểm đón, trả khách tại làn A, làn B ga quốc nội, gần vị trí

khách ra vào để dễ tiếp cận. Tiếp tục tổ chức tuyến xe buýt 109 và các tuyến buýt khác kết nối với sân bay.

Mới đây, Cảng hàng không Tân Sơn Nhất cũng ban hành quy định mới về tổ chức, quản lý hoạt động khai thác, vận tải hành khách bằng ô tô tại sân bay, áp dụng với taxi, xe hợp đồng và xe buýt.

Theo đó, khi nhân viên tại quầy, điều hành và lái xe vi phạm, Cảng sẽ lập biên bản gửi về doanh nghiệp, hợp tác xã. Các doanh nghiệp phải xử lý và có văn bản phản hồi về Cảng. Cá nhân vi phạm, đã bị tạm ngưng hoạt động lần 1, nếu tiếp tục vi phạm sẽ bị xem xét, không cho tiếp tục hoạt động tại Cảng.

Các tài xế bị cấm thỏa thuận với hành khách để cung cấp các dịch vụ không thực hiện trên ứng dụng Grab; thu tiền dịch vụ dừng đỗ quá mức quy định; yêu cầu hành khách xuống xe giữa đường mà không có lý do hợp lý; không được bỏ xe, chào mời, chèo kéo, tranh giành khách... Với những trường hợp từ chối vận chuyển khách, đến lần thứ 3 sẽ bị đình chỉ hoạt động.

Với các doanh nghiệp, sẽ xử lý vi phạm theo số lượng lỗi. Trong đó, vi phạm lần 1 sẽ phải tạm ngưng hoạt động 3 ngày, lần 2 tạm ngưng hoạt động trong 5 ngày và vi phạm lần 3 sẽ xem xét, chấm dứt hợp đồng trước thời hạn. Chỉ những doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh ký hợp đồng làm việc với Cảng mới được hoạt động khai thác vận tải hành khách tại Cảng.

Tuy nhiên đến nay, theo ghi nhận của PV, tình trạng trên chưa có dấu hiệu được cải thiện nhiều so với trước. Để tìm hiểu về giải pháp chấn chỉnh lộn xộn tại sân bay, PV đã liên hệ với Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Cảng vụ hàng không miền Nam, tuy nhiên đến nay đều chưa có phản hồi.

**Nhóm PV**

**Mời đón đọc số báo đặc biệt chủ đề “Đường đến tương lai”**

Sau gần 2 năm thành lập, Bộ máy Chính phủ mới đã quyết liệt triển khai nhiệm vụ với tư duy đột phá, tầm nhìn chiến lược, đưa đất nước vượt qua nhiều khó khăn, thử thách, đem lại niềm tin và sự kỳ vọng to lớn trên con đường đi tới tương lai.

Đặc biệt, chưa bao giờ chúng ta dành nguồn lực lớn như trong nhiệm kỳ này cho phát triển hạ tầng chiến lược, đặc biệt là hạ tầng giao thông - một trong ba đột phá chiến lược để hướng tới mục tiêu xây dựng đất nước hùng cường, thịnh vượng.

Nhân kỷ niệm 77 năm Quốc khánh (2/9/1945 - 2/9/2022) và 77 năm Ngày Truyền thống ngành GTVT (28/8/1945 - 28/8/2022), Báo Giao thông xuất bản ấn phẩm đặc biệt với chủ đề “Đường đến tương lai”.

Số báo đặc biệt này tập hợp các bài viết ghi nhận ý kiến chuyên gia, nhà quản lý, hiến kế giải pháp nhằm hiện thực hóa mục tiêu đến năm 2025 cả nước có 3.000km đường cao tốc, phấn đấu hoàn thành 5.000km cao tốc vào năm 2030. Đây sẽ là tiền đề quan trọng để thúc đẩy kinh tế xã hội phát triển, thay đổi diện mạo của đất nước nói chung, từng địa phương, từng khu vực nói riêng.

Trong đó, có các bài viết đáng chú ý như: *Quyết tâm mở đường đến tương lai; Điểm tựa trên hành trình đất nước “hóa Rồng”; Các địa phương ngóng chờ cao tốc để bứt phá; Trong và ngoài “siêu sân bay” Long Thành có những gì?...*

Ngoài ra, số báo này còn có nhiều bài viết đặc sắc khác như: *Chuyện Bác Hồ tặng thanh niên giữ cầu bốn cầu thơ bát hủ; Chuyện chưa kể đón “quái vật biển cả” cập cảng Cái Mép; Khi du lịch hết bạc nhờ... hoa hậu; Chuyện bếp núc trên tàu viễn dương...*

Số đặc biệt gộp 3 số: 68, 69, 70, phát hành ngày 26/8/2022. Báo dày 80 trang, giá bìa 25.500 đồng.

**BÁO GIAO THÔNG**



Xe dù biển số màu trắng bị tẩy xóa bắt khách ở sân bay

khác gì cảnh bến xe 20 năm về trước. Tiền bạc chưa nói, ở đây là sự ngán ngẩm, khó chịu của hành khách khi đặt chân đến TP.HCM.

Tại cuộc họp với Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Anh Tuấn vào ngày 12/8, đại diện Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất thừa nhận có tình trạng lái xe vội thêm tiền của khách khi xe ra khỏi sân bay. Vị này cũng cho biết, Cảng có đường dây nóng gần khắp nơi,

chỉ cần khách phản ánh, lập tức sẽ trích xuất camera yêu cầu xử lý ngay. Thế nhưng, ngặt nỗi là cả năm cũng chỉ có vài khách gọi!

Ông Võ Khánh Hưng, Phó giám đốc Sở GTVT TP.HCM thì cho biết, hành khách khi bị vòi vĩnh, chặt chém cần gọi vào đường dây nóng 1022 của Thanh tra Sở GTVT để phản ánh.

Nhưng xin hỏi, vì sao phải chờ hành khách gọi vào đường dây

nóng? Chức năng quản lý Nhà nước, phối hợp với đơn vị liên quan thế nào mà không chủ động kiểm tra, xử lý?

Hình ảnh đội quân điều vận, tài xế xe dù chèo kéo, văng tục với hành khách diễn ra ban ngày ban mặt, ngay trước khu vực nhà ga ai cũng thấy, chẳng lẽ cơ quan chức năng không thấy? Hàng chục nhân viên an ninh thường xuyên tuần tra, vì sao lại không thể phát

hiện? Chẳng lẽ, dẹp tình trạng lộn xộn, bắt nháo ở sân bay khó thế sao?

Hạ tầng sân bay Tân Sơn Nhất đang quá tải so với thiết kế, điều đó hoàn toàn là thực tế. Tuy nhiên, không thể vin vào cơ này để đổ lỗi cho những yếu kém trong công tác quản lý tại sân bay Tân Sơn Nhất hiện nay.

Theo kế hoạch, nhà ga T3 sân bay Tân Sơn Nhất phải đến năm

2024 mới hoàn thành. Từ nay đến đó vẫn còn khá lâu, nhiều đợt cao điểm khách đi bằng đường hàng không, đặc biệt là khi các chuyến bay quốc tế được nối lại.

Vì thế, cần có những giải pháp quyết liệt, kịp thời, trách nhiệm của các lực lượng quản lý tại sân bay để cảng hàng không lớn nhất nước thực sự văn minh, để lại ấn tượng tốt đẹp với hành khách trong và ngoài nước. **LH**

ĐI LẠI DỊP LỄ QUỐC KHÁNH 2/9:

# Tàu xe tăng chuyến, vé máy bay còn nhiều

Dịp lễ 2/9 năm nay được nghỉ 4 ngày nên dự báo nhu cầu đi lại của người dân sẽ tăng cao. Tuy nhiên các bến xe, hãng vận tải đều đã có phương án tăng cường phương tiện, tăng chuyến. Đặc biệt, vé máy bay còn khá nhiều và giá cũng khá "mềm".

## NHÀ XE TĂNG CHUYẾN, GIỮ NGUYÊN GIÁ VÉ

Ghi nhận của PV Báo Giao thông, những ngày qua tại các bến xe trên địa bàn Hà Nội, lượng xe khách tăng mạnh, sẵn sàng phục vụ nhu cầu của hành khách đợt cao điểm kỳ nghỉ lễ Quốc khánh 2/9 tới.

Ông Đỗ Văn Bằng, Giám đốc Công ty TNHH Minh Thành Phát (chủ hãng xe Sao Việt chuyên chạy tuyến Hà Nội - Sa Pa, Lào Cai) cho biết, đến thời điểm hiện tại đã có khoảng 50% khách đặt chỗ đi Sa Pa dịp nghỉ lễ. Dự kiến năm nay sản lượng khách đi tuyến này sẽ tăng từ 30 - 40%. Dù nhu cầu tăng nhưng nhà xe cam kết không thay đổi giá vé (280.000 đồng). Đặc biệt, hãng cũng tăng tần suất chạy xe khoảng 30% sản lượng so với ngày thường.

Chủ một hãng xe chuyên chạy tuyến Hà Nội - Ninh Bình cho biết, chưa đến kỳ nghỉ lễ nhưng đơn vị này đã bắt đầu nhận được những cuộc gọi đặt xe của hành khách. Hãng cam kết không tăng giá vé, đồng thời tăng tối đa số chuyến có thể.

Ông Phạm Mạnh Hùng, Giám đốc Công ty CP Bến xe Hà Nội cho biết, dự kiến trong dịp nghỉ lễ tại Bến xe Mỹ Đình, lượt khách bình quân sẽ tăng khoảng 250% và ước đạt 10.000 lượt khách/ngày. Trong ngày cao điểm sẽ tăng 300% so với ngày thường và ước đạt 15.000 lượt khách/ngày; lượt xe dự kiến là 880 lượt xe/ngày, tăng khoảng 35% so với ngày thường.

Tại Bến xe Gia Lâm, lượt khách bình quân trong kỳ nghỉ lễ sẽ tăng khoảng 200% và ước đạt 5.000 lượt khách/ngày. Trong ngày cao điểm sẽ tăng 300% so với ngày thường và ước đạt 7.500 lượt khách/ngày; lượt xe dự kiến là 500 lượt xe/ngày tăng khoảng 30% so với ngày thường.



Các bến xe trên địa bàn Hà Nội đã sẵn sàng phục vụ nhu cầu của hành khách đợt cao điểm kỳ nghỉ lễ Quốc khánh 2/9. Ảnh: Tạ Hải

Trên cơ sở dự kiến lưu lượng hành khách đi lại trên 3 bến, Công ty CP Bến xe Hà Nội đã giao Phòng Kế hoạch đầu tư và Công nghệ có nhiệm vụ bố trí tăng cường 580 phương tiện.

Tại Bến xe Nước Ngăm, ông Trịnh Hoài Lam, Phó giám đốc bến xe cho biết, bến này đang phối hợp với các doanh nghiệp vận tải để lên phương án tăng cường xe trong kỳ nghỉ lễ 2/9.

## ĐƯỜNG SẮT CHẠY THÊM TÀU, VÉ KHÔNG TĂNG

Đối với đường sắt, đại diện Công ty CP Vận tải đường sắt Hà Nội cho biết, do mở bán vé tàu dịp 2/9 qua mạng từ giữa tháng 7/2022 nên khách mua vé chặng dài chủ yếu mua online.

Dù đây là đợt cao điểm nhưng giá vé chỉ tương đương với giá vé Hè 2022. Theo đó, tuyến Hà Nội - Đồng Hới giá vé ghế ngồi dao động từ 455.000 - 515.000 đồng/vé/lượt, giá vé giường nằm từ 649.000 - 935.000 đồng/vé/lượt. Tuyến Hà Nội - Lào Cai, giá vé giường nằm từ 205.000 - 367.000 đồng/vé/lượt. Tuyến Hà Nội - Hải Phòng, giá vé ghế ngồi từ 80.000 - 135.000 đồng/vé/lượt.

Qua theo dõi lượt mua vé để nắm bắt nhu cầu hành khách, đơn vị đã tăng tàu khách khu vực ngắn vào dịp lễ 2/9, đồng thời chuẩn bị toa xe chất lượng cao phục vụ hành khách.

Cụ thể, hàng ngày vẫn duy trì 5 đôi tàu khách Thống nhất giữa Hà Nội - TP.HCM với khoảng 6.000 chỗ/ngày.

Với tuyến Hà Nội - Vinh, ngoài đôi tàu chạy hàng ngày, chạy thêm 4 mảc tàu, cung cấp tổng cộng khoảng 3.000 chỗ/ngày. Các tuyến đông khách du lịch như Hà Nội - Đồng Hới tăng cường 6 chuyến tàu với tổng số chỗ cung cấp trong cả giai đoạn khoảng 3.000 chỗ; tuyến Hà Nội - Lào Cai chạy 4 mảc tàu với khoảng 3.000 chỗ.

Theo Công ty CP Vận tải đường sắt Hà Nội, riêng ngày 31/8 các tàu khu vực ngắn Hà Nội - Vinh, Hà Nội - Đồng Hới gần kín chỗ còn các tàu khác, các ngày khác vẫn còn nhiều vé. Đối các tuyến phía Nam như TP.HCM - Nha Trang, TP.HCM - Phan Thiết... hiện đã bán được 70 - 80% phương án chỗ nhưng vẫn còn nhiều vé phục vụ hành khách.

Ở khu vực phía Nam, Công ty CP Vận tải đường sắt Sài Gòn cho biết, đã tăng nhiều tàu khu vực ngắn đường đến các điểm nóng du lịch, ngoài các đôi tàu chạy hàng ngày Sài Gòn - Đà Nẵng, Sài Gòn - Nha Trang, Sài Gòn - Phan Thiết.

Cụ thể, tuyến TP.HCM - Nha Trang chạy thêm 7 mảc tàu với 13 chuyến cả chiều đi và về; tuyến TP.HCM - Quy Nhơn chạy đôi tàu SQN1/SQN2; tuyến TP.HCM - Phan Thiết chạy thêm đôi tàu SPT3/SPT4.

## VÉ MÁY BAY CÒN NHIỀU, GIÁ KHÔNG CAO

Khảo sát của PV Báo Giao thông trên các trang bán vé trực tuyến, gần sát dịp nghỉ lễ 2/9, vé máy bay đi các điểm nóng du lịch vẫn còn khá nhiều, giá không quá cao.

Trong đó, Phú Quốc được đánh giá là điểm du lịch "hot" nhất dịp này. Giá vé vì thế cũng tương đối cao so với các chặng bay nội địa khác. Ghi nhận sáng 22/8, nếu bay Vietnam Airlines với ngày đi 1/9 và về 4/9, giá vé dao động trong khoảng từ 1.600.000 - 4.200.000 đồng (tùy giờ bay) cho chiều đi. Giá vé chiều về dao động trong khoảng từ 2.700.000 - 4.100.000 đồng.

Trong khi đó, nếu chọn bay Vietjet, mức giá rẻ hơn khá nhiều, chỉ từ 1.400.000 đồng cho chiều đi và 2.300.000 đồng cho chiều về. Mức giá tương ứng nếu chọn bay Bamboo Airways khiến nhiều người bất ngờ hơn khi chiều đi chỉ còn từ 999.000 đồng, chiều về hơn 1.400.000 đồng.

So với cao điểm hè khi giá vé khứ hồi chặng này thường "neo" ở mức 6.000.000 - 7.000.000 đồng/cặp thì mức giá trên được đánh giá quá "mềm".

Nếu bay Đà Nẵng, mức giá mà Bamboo Airways đang mở bán thậm chí chưa đến 800.000 đồng cho chiều đi từ Hà Nội và gần 1.300.000 đồng cho chiều về. Mức giá tương tự trên chặng bay này cũng được Vietjet chào bán. Trong khi đó, như thường lệ, giá vé của Vietnam Airlines đắt hơn một chút, từ 1.400.000 đồng cho chiều đi và 1.900.000 đồng cho chiều về.

Để đáp ứng nhu cầu du lịch tăng cao dịp lễ 2/9, Vietnam Airlines đã công bố cung ứng hơn 400.000 chỗ trên các đường bay nội địa do hãng khai thác trong giai đoạn từ ngày 1/9 - 4/9, tăng hơn 50% so với cùng kỳ năm 2019.

Nhóm Phóng viên

TPHCM:

## Giá vé xe khách tăng 40%

Tại TP.HCM, ông Tạ Chương Chính, Phó giám đốc Bến xe miền Đông cho biết, dự báo lượng khách tập trung chủ yếu trong chiều, tối 1/9 - 2/9 trên một số tuyến đường có cự ly trung bình ngắn, nhất là các tuyến đi đến trung tâm du lịch Bình Phước, Vũng Tàu, Đà Lạt, Phan Thiết, Nha Trang. Trong 5 ngày từ 31/8 - 4/9, dự báo khách đạt khoảng 105.380 lượt, tăng 209% so với ngày thường. Lượng khách cao nhất ngày 2/9 với hơn 29.000 lượt khách/ngày.

Về giá vé, ông Chính cho biết, đã khuyến khích các doanh nghiệp vận tải không tăng giá cước trong thời gian này. Nếu có tăng, mức tăng không quá 40%. Hiện trong bến có 11/140 doanh nghiệp tăng giá vé. Dự kiến các tuyến sẽ tăng giá vé là các tuyến đi từ tỉnh Bình Thuận đến Quảng Ngãi, khu vực Tây Nguyên, Lâm Đồng.

Ông Trần Văn Phương, Phó giám đốc Bến xe miền Tây cũng cho biết, lượt xe từ ngày 31/8 - 4/9 có khoảng 6.320 xe và 173.100 lượt khách, tăng 150%. Dịp lễ 2/9, các đơn vị vận tải trong bến vẫn giữ nguyên mức giá vé như ngày thường. **Đỗ Loan**

## Xe khách miền Trung - Tây Nguyên không tăng chuyến

Tại khu vực miền Trung - Tây Nguyên, ghi nhận cho thấy tình hình chung các bến xe, hãng vận tải đều không có kế hoạch tăng giá vé hay tăng chuyến, do dự báo nhu cầu không quá đột biến. Tại Đắk Lắk, ông Đỗ Thanh Tuấn, Phó giám đốc Công ty CP Bến xe liên tỉnh Đắk Lắk cho biết, hiện trong bến có hơn 100 lốt xe đi các tỉnh nhưng đến thời điểm hiện tại, chưa có đơn vị nào đề nghị tăng giá vé cũng như tăng chuyến dịp nghỉ lễ 2/9.

Tại Đà Nẵng, bà Phan Thị Ngọc Lan, Phó tổng giám đốc Công ty CP Vận tải và Quản lý Bến xe Đà Nẵng cho biết, đến thời điểm hiện tại chưa có nhà xe nào gửi hồ sơ về phục vụ xe trong dịp lễ. Tuy nhiên, dự báo hầu hết các nhà xe sẽ không tăng giá vé bởi giá xăng, dầu hiện đã bình ổn.

Ông Nguyễn Đức Nhân, Giám đốc Bến xe Trung tâm TP Quy Nhơn (tỉnh Bình Định) cho biết, đến thời điểm này, chưa có đơn vị kinh doanh vận tải nào đăng ký tăng chuyến phục vụ dịp lễ 2/9 xuất phát từ Bến xe Quy Nhơn. Tuy nhiên, dự báo sẽ không có thay đổi về số chuyến, giá vé.

# Kỷ tích làm hầm vượt sông lớn nhất Đông Nam Á

Hầm Thủ Thiêm - hầm vượt sông lớn nhất Đông Nam Á được coi là biểu tượng mới của TP.HCM khi hoàn thành. Bốn đốt hầm, mỗi đốt nặng 27.000 tấn, tương đương tòa nhà 25 tầng được lai dắt từ Nhơn Trạch về để làm hầm Thủ Thiêm là cả một kỳ tích.

## GIÁC MƠ NỐI KẾT ĐÔI BỜ THÀNH HIỆN THỰC

Một ngày trung tuần tháng 8, chúng tôi có dịp qua hầm Thủ Thiêm (hầm vượt sông Sài Gòn) từ quận 1 sang TP Thủ Đức, TP.HCM. Ghi nhận của PV, tình hình giao thông tại đường hầm sông Sài Gòn không còn tình trạng ùn ứ, kẹt xe kéo dài như trước đây. Gần đây, các phương tiện ô tô lẫn xe máy di chuyển qua đường hầm mà không gặp bất cứ sự cố giao thông nào.

Ông Đoàn Văn Tấn, Giám đốc Trung tâm quản lý điều hành giao thông đô thị TP.HCM cho biết, lưu lượng xe qua hầm tại thời điểm hiện nay có giảm so với thời điểm trước khi dịch bệnh Covid-19. Hiện mỗi ngày có 50.838 xe lượt ô tô (giảm 10%) và khoảng 280.000 lượt xe máy qua hầm.

"Một phần là từ khi có cầu Thủ Thiêm 2 và đường song hành Võ Văn Kiệt đưa vào khai thác, các phương tiện có nhiều lựa chọn hơn khi lưu thông từ trung tâm qua TP Thủ Đức", ông Tấn lý giải.

Để duy trì chất lượng công trình, đảm bảo ATGT, công tác "trực chiến" được thực hiện 24/24h với 140 người, chia làm 3 ca. Hàng ngày các nhóm công nhân tất bật quét dọn, lau bụi dính phản quang để tăng khả năng bắt ánh sáng, đảm bảo an toàn cho các xe đi lại. Đồng thời kiểm tra, sửa chữa những thanh chắn barie hư hỏng ngăn giữa làn ô tô và xe máy...

Bên trong hầm có 54 camera, như những "mắt thần" giám sát thường xuyên mọi hoạt động, chuyển tải lên trung tâm ở phía trên, luôn có người túc trực theo dõi. Chỉ cần có một sự cố nhỏ, đội phản ứng nhanh của hầm sẽ được kích hoạt, xử lý các tình huống nhanh nhất để hạn chế xảy ra tình trạng tắc hầm.



Hầm sông Sài Gòn nối quận 1 và khu đô thị Thủ Thiêm

Trung tâm này còn có nhiệm vụ giám sát 775 camera trên toàn thành phố, giám sát 22 tuyến đường cấm dừng đỗ; điều khiển 188 đèn tín hiệu giao thông và 22 chốt đèn tín hiệu trên đường Võ Văn Kiệt - Mai Chí Thọ.

## KỶ ỨC NGÀY LAI DẮT ĐỐT HẦM

Lùi lại thời gian những ngày triển khai dự án, có rất nhiều dấu ấn về một công trình lớn nhất Đông Nam Á của những người tham gia quản lý điều hành dự án này. Ông Lương Minh Phúc, Giám đốc Ban Quản lý đầu tư xây dựng công trình giao thông đô thị TP.HCM (trước đây là Ban Quản lý dự án Đại lộ Đông Tây và môi trường nước TP.HCM) vẫn tràn ngập cảm xúc khi kể về ngày lai dắt các đốt hầm từ Nhơn Trạch về Thủ Thiêm.

"Khi tàu bắt đầu khởi động, hàng ngàn người dân kéo nhau đứng dọc theo hai bên bờ sông Sài Gòn theo dõi lộ trình di chuyển của đốt hầm. Các đốt hầm với chiều dài 93m, nặng 27.000 tấn, tương đương tòa nhà 25 tầng và nổi trên mặt nước, khiến ai cũng ngạc nhiên", ông Phúc bồi hồi nhớ lại.

Theo ông Phúc, để duy trì độ nổi của đốt hầm đi dọc 22km đường sông với độ sâu 9m bằng 4 tời kéo như 4 xe tải thì không hề đơn giản. "Đây là cái mới và khó mà ta chưa làm bao giờ. Lúc này Việt Nam chưa có công nghệ mà phải thuê đội tàu lai dắt

Hầm chìm Thủ Thiêm vượt sông Sài Gòn là hạng mục quan trọng nhất của dự án xây dựng Đại lộ Đông Tây. Sau gần 7 năm xây dựng, tháng 11/2011, hầm được đưa vào khai thác.

Hầm có tổng chiều dài 1.490m, bao gồm 3 đoạn chính là: Hầm dẫn phía TP.HCM, có tổng chiều dài 585m; hầm dẫn phía Thủ Thiêm có tổng chiều dài 535m; hầm chìm bao gồm 4 đốt hầm có tổng chiều dài 370m. Hầm rộng hơn 33m và cao gần 9m. Hầm có hai chiều xe, mỗi chiều có 3 làn gồm 2 làn ô tô và 1 làn xe máy, tốc độ xe máy 40km/h, ô tô 60km/h. Công trình được thiết kế có tuổi thọ vận hành 100 năm và chịu được động đất cấp 7.

của Thái Lan, tàu chạy được 2 đầu, có thể tiến và lùi cả 2 chiều", ông Phúc kể.

Một khó khăn khác nữa là khi lai dắt đốt hầm với chiều cao 9m, ngang 33m đi dọc sông Sài Gòn, gặp đoạn lòng sông nhỏ rất nguy hiểm, đốt hầm có thể sẽ bị trượt dưới đáy sông. Những yếu tố này đều phải có phương án dự phòng trước, tính toán chuyển xử lý như thế nào nếu sự cố xảy ra. Do vậy, những đoạn sông này đều bố trí người nhái, khảo sát rất chi tiết trước khi lai dắt.

Để làm được điều này, cả đội ngũ phải tính toán, khảo sát hàng năm trời tốc độ dòng chảy, thủy văn. Đặc biệt là trong 1 tháng chỉ chọn được 2 ngày trong các tháng 3, 4, 5 và 6.

Quy trình đưa đốt hầm xuống đáy sông và áp sát dính vào nhau có 21 công đoạn. Từng công đoạn được thực hiện tỉ mỉ, như vừa đưa

xuống, vừa tịnh tiến... để tịnh tiến đốt hầm theo phương ngang gắn vào mặt cắt (đùng công nghệ gọi là phao và tời).

"Khó nhất ở giai đoạn cuối khi áp đốt bê tông vào nhau và căn chỉnh, sai số cuối cùng chỉ được tính bằng milimet. Lúc này, 20 thợ lặn phải lặn xuống, sẵn sàng hỗ trợ bằng tay nếu quá trình này gặp vấn đề. Những thợ lặn này có thể bị kẹt lại trong quá trình lai dắt nếu không phối hợp nhịp nhàng", ông Phúc kể.

Nói về kỷ niệm đáng nhớ nhất khi lai dắt đốt 1, ông Phúc kể: Hôm đó ngày 7/3, ông đi từ 3h sáng và chỉ kịp phát cho anh em công nhân mỗi người 1 gói xôi và 1 chai nước, thế nhưng tinh thần anh em rất máu lửa. Kế hoạch lúc đầu chìm theo quy trình đến 6h tối là xong, nhưng về đến hầm còn 3 công đoạn cuối là căn chỉnh khoảng 10m cho khớp thì không thể nào làm được và bị kéo dài đến 12h đêm. Lúc này, công nhân phải nằm nghỉ dưới đáy sông, người ướm dầm mô hình dù rất lạnh.

"Cứ nghĩ đến 6h tối là xong, tôi đã nhờ anh em mua bó hoa để về tặng vợ ngày Quốc tế phụ nữ 8/3, thế nhưng sau trực trực công đoạn căn chỉnh đốt hầm nên về đến nhà gần 4h sáng, bó hoa cũng khô luôn!", ông Phúc cười nhớ lại.

## ĐIM ĐỐT CUỐI CÙNG, "UỐNG TRÀ VÀ ĐỢI"

Theo ông Phúc, đốt cuối cùng diễn ra ngày 5/6/2010 vào đúng ngày Kỷ niệm 99 năm Bác Hồ tìm đường cứu nước nên kế hoạch đim đốt 4 trong áp lực tâm lý rất lớn khi mệnh lệnh là "không được phép thất bại".

Ở đốt 4 này, khó nhất là công đoạn cuối để ghép cho hoàn tất, nhà thầu Nhật Bản chọn công nghệ tảo bạo giống như mảng trượt băng gỗ để đặt đốt hầm và trượt thẳng xuống theo máy dầm.

"Hồi hộp nhất là đến bước 19 đốt hầm bị cản trong khe, trong khi lưu tốc dòng chảy mạnh, gần như không chuyển động được. Tôi toát cả mồ hôi, hỏi Giáo sư Osamu Kiyomiya của Đại học Waseda Nhật Bản: Giờ phải làm sao? "Cứ bình tĩnh, giờ cậu với tôi đun nước pha trà uống và đợi thôi. Tìn tôi đi, chút nữa sẽ nghe một tiếng rầm trong lòng nước dội lên", Giáo sư nói", ông Phúc nhớ lại.

Bất ngờ là khoảng một tiếng sau, kỹ sư điện đàm báo lưu tốc dòng chảy ổn định và đốt hầm bắt đầu chuyển động tiếp. Đây cũng là bài học mà ông Phúc học được từ sự điềm tĩnh khi đối diện với khó khăn của người Nhật. Đốt thứ 4 cực kỳ thành công, chỉ bằng 2/3 thời gian các đốt khác.

Nhớ lại hình ảnh những công nhân ở dưới lòng sông khi đã đim xong đốt hầm, ánh mắt đỏ hoe, ông Phúc xúc động: "Khi trèo xuống cột ống từ trên tháp xuống để kiểm tra, tôi thấy anh em tum lại ngồi đợi, đi khoảng 10 phút, quay lại giật mình thấy anh em dựa lưng vào tường, ngủ say...".

Mỗi ngày 2 lần qua lại hầm vượt sông Sài Gòn, ông Phúc cảm thấy tự hào khi mình đã góp phần nhỏ bé vào một công trình vĩ đại của thành phố. Bất chợt ông bật ra những câu thơ: "Hầm vượt sông Sài Gòn/ cong như cánh vồng/nâng giấc mơ nối kết đôi bờ/cảng như cánh cung/mang sức bật đưa thành phố tiến về phía trước... Vượt qua một ngàn đêm trắng/ ta thấy bình minh rạng ngời/ Vượt qua một ngàn bốn trăm chín mươi mét đường hầm/ta gặp mùa Xuân đến sớm trong nụ cười em!...". **Đỗ Loan**

## TÀI TRỢ CUỘC THI



VINGROUP



DEOCA INVESTMENT, JSC

# Giá đất “ăn theo” khu tái định cư sân bay Long Thành

Giá đất khu vực tái định cư sân bay Long Thành và lân cận đang tăng cao nhờ “ăn theo” hạ tầng nơi đây, dù giao dịch có hạ nhiệt hơn trước. Chính quyền cảnh báo người mua cẩn trọng, nếu không muốn ôm rui ro.

## GIAO DỊCH HẠ NHIỆT, GIÁ VẪN CHÓT VỐT

Khu tái định cư sân bay Long Thành (Lộc An - Bình Sơn) ở Đồng Nai đang dần hoàn thiện. Hệ thống đường giao thông thông thoáng, khang trang. Hàng nghìn căn nhà kiên cố đã xây và đang được xây dựng. Nhiều hộ dân đã chuyển vào sinh sống, đang dần hình thành một khu dân cư sầm uất.

Ở gần góc đường N2 - N22 trong khu tái định cư, một phụ nữ tuổi trung niên giới thiệu vanh vách tên những nền đất mà các hộ dân có nhu cầu sang nhượng. Người này chỉ tay vào lô đất ngay đường: “Lô này ngang 5m, dài 16m đang kêu 5,1 tỷ! Đất ở đây còn tăng nữa chứ không giảm đâu. Hiện nay, người đến mua hơi ít nhưng giá không giảm. Mua thì tôi giới thiệu chủ đất cho”.

Ở đường D19, chỉ vào lô đất bên nhà còn trống, chị Nguyễn Thị Hòa cho hay, lô đất ngang 5m, dài 25m này có giá 4 tỷ đồng. “Nghe bán nhưng chưa thấy ai mua. Đường này giá hơi thấp hơn chứ nếu ở đường phía bên kia (đường đôi - PV) giá cao lắm!”, chị Hòa nói.

“Ăn theo” khu tái định cư sân bay Long Thành, giá đất khu vực xung quanh cũng đang bị thổi giá. Theo ghi nhận của PV, các bảng rao bán đất sào, đất mẫu được treo đầy tuyến TL769 (tuyến đường kết nối QL51 vào sân bay quốc tế Long Thành và đến QL1A tại ngã tư Dầu Giây, huyện Thống Nhất), dù lượng người giao dịch không còn sôi động như trước đây.

Anh Thịnh, một người môi giới đất nền, đất sào, đất mẫu trên TL769 giới thiệu: “Tôi đang quản lý khá nhiều khu đất có diện tích lớn. Muốn mua sào, mua mẫu đều có. Giá từ 3 - 5 triệu đồng/m<sup>2</sup> tùy khu vực”.

Ở khu Lộc An, anh Thịnh giới thiệu một loạt các khu đất sào, đất mẫu cần bán: Đất có diện tích 1.331m<sup>2</sup> (23,6 x 57m, có 200m<sup>2</sup> thổ cư) giá 24 tỷ đồng; thửa đất có diện tích hơn 3.586m<sup>2</sup> là đất trồng cây lâu năm với giá 20 tỷ đồng; thửa đất diện tích 4.770m<sup>2</sup> có hơn 1.000m<sup>2</sup> đất ở nông thôn có giá 30 tỷ đồng; thửa đất có diện tích 4.736m<sup>2</sup> là đất trồng lúa với giá 30 tỷ đồng...

Chia sẻ với PV, anh Hùng - một môi giới bất động sản



Chính quyền xã Lộc An dựng các bảng thông báo nghiêm cấm các hành vi tự ý tách thửa, xây dựng hạ tầng, tụ tập đông người rao bán đất dự án, khu dân cư, nhà ở trái phép... trên tuyến TL769

ở Long Thành cho hay: Thời gian gần đây tình hình giao dịch mua bán đất đã chùng hơn so với trước do giá đất trước đây đã bị thổi “lên tới nóc”. Phần lớn người mua là để đầu tư.

Hiện nay, hệ thống giao thông ở khu vực xung quanh khu tái định cư chưa có nhiều tuyến đường lớn kết nối với các khu vực lân cận. Tuyến TL769 hiện quá nhỏ, mật độ xe đông, phương tiện giao thông công cộng (xe buýt) chưa có nên phần nào ảnh hưởng đến việc người dân chọn mua đất ở khu vực xung quanh.

## DỰ ÁN ĐÔ THỊ LỚN NỞ RỘ, CHÍNH QUYỀN CẢNH BÁO

Thời gian qua, một số dự án bất động sản quanh khu vực tái định cư sân bay Long Thành đã hoàn thành cơ sở hạ tầng nhưng vắng bóng người đến ở. Đơn cử, dự án khu dân cư D2D (khu dân cư Lộc An) do Công ty CP Phát triển đô thị công nghiệp số 2 làm chủ đầu tư.

Dự án có quy mô hơn 41ha, được quảng bá là khu dân cư hiện đại, một đô thị kiểu mới. Tuy nhiên, dự án đã hoàn thành hơn 7 năm qua với những dãy nhà phố khang trang nhưng... đang hoang vắng. Trong khi đó, những lô đất được phân lô, bán nền cây cỏ mọc um tùm, thành nơi chôn vùi trâu bò.



Nhiều căn nhà khang trang, xây dựng kiên cố tại dự án D2D nằm ngay mặt tiền TL769 dù đã hoàn thiện nhiều năm nhưng không có người ở

Trao đổi với Báo Giao thông, ông Lê Văn Tiếp, Chủ tịch UBND huyện Long Thành đưa ra khuyến cáo: Người dân không nên mua bán bằng giấy tay các nền đất tại khu tái định cư sân bay Long Thành vì các lô đất thuộc suất tái định cư hiện đang hoàn thiện thủ tục pháp lý. Điều này tiềm ẩn rủi ro, dễ phát sinh các vấn đề tranh chấp về sau.

Hay như dự án Khu đô thị STC Long Thành do Công ty CP BĐS STC Golden Land làm chủ đầu tư. Dự án có tên pháp lý là khu dân cư xã Bình Sơn - Lộc An, quy mô rộng 23,4ha. Dự án này có quy mô khoảng hơn 1.000 sản phẩm gồm các

loại đất nhà liền kề phố, đất nhà liền kề vườn, đất nhà song lập. Hiện dự án đang xây dựng hạ tầng giao thông.

Tại huyện Long Thành hiện một số dự án bất động sản “cơ bự” đang hình thành, cách khu tái định cư sân bay Long Thành không xa như: Dự án Khu đô thị ID Junction do Công ty Cổ phần Long Thành Riverside làm chủ đầu tư, có quy mô 40,7ha; Dự án khu đô thị Thương mại giải trí Gem Sky World (xã Long Đức, huyện Long Thành) do Công ty CP Đầu tư kinh doanh bất động sản Hà An làm chủ đầu tư, có tổng diện tích rộng 92,2ha.

Anh Trần Kiên, hoạt động trong lĩnh vực môi giới bất động sản lâu năm tại khu vực Long Thành lý giải nguyên

nhân nhiều dự án bất động sản “bám” theo TL769 vì đây là một trong những trục đường chính kết nối QL51 vào khu vực cổng sân bay rồi đến QL1 tại ngã tư Dầu Giây (huyện Thống Nhất). Tháng 12/2021, UBND tỉnh Đồng Nai đã phê duyệt dự án nâng cấp mở rộng tuyến đường này. Sau khi hoàn thành sẽ mở rộng kết nối vào đường vành đai 4 (Hưng lộ 10).

“Ngoài ra, tuyến đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu dự kiến khởi công vào tháng 6/2023 đi qua xã Bình Sơn kết nối sân bay trong tương lai cũng hình thành nhiều khu đô thị mới, bất động sản sẽ có nhiều biến động”, anh Kiên nói.

Trước tình trạng bất động sản “ăn theo” sân bay Long Thành, chính quyền địa phương đã lên tiếng cảnh báo. Theo ghi nhận của PV, dọc tuyến TL769, chính quyền đã dựng lên các bảng thông báo nghiêm cấm mọi hành vi phân lô bán nền trái phép, xây dựng công trình không phép trên đất nông nghiệp.

Còn tại tuyến đường Bàu Cạn (xã Bàu Cạn, tuyến nối QL51 với xã Bàu Cạn), chính quyền địa phương cũng dựng nhiều biển thông báo “nghiêm cấm các hành vi tự ý tách thửa, xây dựng hạ tầng, tụ tập đông người rao bán đất dự án, khu dân cư, nhà ở trái phép”.

Quang Phương - Vinh Phú

HÀ NỘI:

# Xe chở đất nghênh ngang chạy giờ cấm trong nội đô

Dù chỉ được phép hoạt động từ 21h đêm trong nội đô Hà Nội nhưng rất nhiều xe tải chở đất thải từ dự án Tiến Bộ Plaza (175 Nguyễn Thái Học) vẫn vô tư chạy trong giờ cấm.



CSGT kiểm tra một trong nhiều xe tải chở đất có "ngon" khi di chuyển tại đường Nguyễn Thái Học, Trần Phú, Kim Mã...

## XE SIÊU TRƯỞNG, SIÊU TRONG NÓI ĐUÔI CHẠY XUYẾN PHỐ

Thời gian gần đây, người dân di chuyển qua những tuyến phố nội đô Hà Nội như: Đào Tấn, Kim Mã, Nguyễn Thái Học, Trần Phú (quận Ba Đình) thường xuyên gặp những xe tải trọng lớn chở đất thải "rồng rắn" nối đuôi nhau chạy rầm rộ. Đây là những tuyến phố nội đô, có mật độ phương tiện giao thông cao, nên sự xuất hiện của những chiếc xe tải trọng lớn gây ùn ứ giao thông, tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT.

Trong các ngày 19, 20, 21/8, PV Báo Giao thông liên tục có mặt trên các tuyến phố này và ghi nhận, chỉ tám 20h tối đã xuất hiện rất nhiều xe tải siêu trường, siêu trọng đeo BKS: 29H - 788.90; 29C - 619.00; 29H - 7984; 29C - 637.70... chở đất chạy rầm rập, trong khi đây là đường chỉ cho phép xe tải chạy sau 21h. Nhiều xe bị bùn đất che không rõ biển số nhưng thùng xe đều chất đầy ắp đất thải ngang nhiên chạy trên các tuyến phố nội đô giữa giờ cấm, len lỏi trong dòng phương tiện.

Theo chân những chiếc xe tải chở đất thải trên những tuyến đường nội đô này, PV nhận thấy, các xe chở đất từ công trường xây dựng tổ hợp trung tâm thương mại, văn phòng, khách sạn, căn hộ khách sạn Tiến Bộ Plaza, tọa lạc ở 175 Nguyễn Thái Học đi ra. Tại công trường này đang trong quá trình thi công đào mức đất tầng hầm, nên có rất nhiều đất thải cần vận chuyển ra khỏi công trường.

Từ 20h tối trở đi, ghi nhận cho thấy, cứ khoảng vài phút lại có một chiếc xe tải trọng lớn từ dự án này ra đường Nguyễn Thái Học. Sau khi chất đầy đất thải tại công trường, các xe chở đất thải đi chuyển ra đường Nguyễn Thái Học rồi vào đường Hùng Vương sau đó tiếp tục rẽ trái vào đường Trần Phú rồi đến đường Kim Mã, Đào Tấn và ra đường Võ Nguyên Giáp để vượt cầu Nhật Tân sang huyện Đông Anh.

## ĐÃ HẠ THÀNH THÙNG NHƯNG VẤN CHỜ CÒ "NGON"

Quan sát của PV, đa phần những chiếc xe tải chở đất



Xe tải chở đất tại dự án Tiến Bộ Plaza chạy sai giờ theo quy định tại đường Nguyễn Thái Học

tại dự án này đã chấp hành việc hạ thành thùng theo đúng quy định. Tuy nhiên, cũng rất nhiều xe vẫn để thành thùng ở phía trước và phía sau cao chót vót, chỉ hạ thành ở hai bên, như các xe BKS: 29C - 831.45; 29H - 789.82; 29H - 285.86... và nhiều xe bùn đất che một phần biển số như các xe: 29H - 758.x9; 29C - x21.21; 29C - x21.47... Cả đoạn đường Nguyễn Thái Học khu vực gần dự án này bụi bặm tung mù mịt. Để giảm bụi,

cứ khoảng 1 tiếng lại có xe chuyên dụng đến phun nước tại cung đường này.

Trong quá trình bám theo những chiếc xe chở đất nghênh ngang chạy trong nội đô bất chấp giờ cấm này, PV nhận thấy dù trên mình phải "cồng" đầy ắp bùn đất, nhưng các xe đi rất nhanh và không quá khó khăn để ghi nhận được hình ảnh những chiếc xe tải chở đất thải vô tư vượt đèn đỏ.

Cụ thể, vào tối 19/8, tại ngã tư Hùng Vương giao với

Thượng úy Nguyễn Trung Đức cho biết, những tuyến phố như Nguyễn Thái Học, Trần Phú, Kim Mã chỉ cho phép những xe trọng tải lớn hoạt động từ 21h đêm hôm trước đến 6h sáng hôm sau.

Nguyễn Thái Học, dù đèn tín hiệu đang là báo đỏ nhưng chiếc xe tải chở đất có ngọn mang BKS 29H - 7984 vẫn nhiên vượt đèn trước sự ngạc nhiên lẫn sợ hãi của người tham gia giao thông.

## CSGT XUẤT HIỆN, XE TẢI BỎNG CHẠY ĐÚNG GIỜ!

Từ thực tế ghi nhận, PV Báo Giao thông đã thông báo với chỉ huy Đội CSGT số 2 (Công an TP Hà Nội) để có biện pháp xử lý những chiếc xe tải chở đất thải chạy sai giờ.

Tối 20/8, Đội CSGT số 2 đã cử Tổ công tác do Thượng úy Nguyễn Trung Đức làm tổ trưởng tiến hành tuần tra kiểm soát tại tuyến phố Nguyễn Thái Học (trước cửa dự án Tiến Bộ Plaza, số 175 Nguyễn Thái Học).

Vào khoảng 20h40, Tổ công tác đã thực hiện dừng chiếc xe tải mang BKS 29C - 103.07 do tài xế C.X.T. điều khiển từ dự án Tiến Bộ Plaza ra đường Nguyễn Thái Học.

Sau khi lực lượng CSGT yêu cầu lái xe này xuất trình giấy tờ (bằng lái, đăng ký xe, đăng kiểm xe), lái xe này không hợp tác, viện lý do chủ xe cấm. Chỉ đến khi lực lượng CSGT gọi Công an quận Ba Đình chuẩn bị niêm phong xe và cầu ra bãi tập kết các xe vi phạm của Công an TP Hà Nội thì lái xe mới chịu xuất trình giấy tờ liên quan. Lái xe này sau đó đã bị Đội CSGT số 2 lập biên bản xử phạt hành vi "chạy không đúng giờ quy định".

Ghi nhận thực tế của PV, khi thấy Đội CSGT số 2 có tín hiệu dừng chiếc xe tải mang BKS 29C - 103.07, tất cả những chiếc xe tải khác tại công trường dự án Tiến Bộ Plaza "án binh bất động" trong dự án. Chỉ đến khi đồng hồ điểm ngoài 21h tối, những chiếc xe tải chở đất mới đi ra ngoài phố và xe đều rửa sạch, chở ít bằng thành thùng, xe chạy chậm, tuân thủ đúng luật giao thông.

Phùng Đô - Tạ Hải

# Hải Phòng cần gì để thành cảng trung chuyển quốc tế?

Cùng với Bà Rịa - Vũng Tàu, cảng biển Hải Phòng được xếp là cảng đặc biệt, được định hướng và quy hoạch phát triển cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế. Tuy nhiên, hạ tầng giao thông hiện vẫn đang là "điểm nghẽn".

## ÁP LỰC LÊN HẠ TẦNG ĐƯỜNG BỘ

Theo thống kê của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng liên tục tăng cao qua các năm. Tàu có tải trọng và kích thước lớn đến cảng ngày càng tăng.

Theo ông Nguyễn Anh Vũ, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, 5 năm gần đây, hàng hóa tăng trưởng bình quân đạt 3,94%/năm, với container đạt 5,2%. Hoạt động cảng biển đem lại nhiều kết quả, song ông Vũ cũng cho rằng, so với vị trí, vai trò và tiềm năng, thế mạnh của cảng lại chưa tương xứng.

Cụ thể, việc vận chuyển rút hàng hóa ra khỏi các cảng biển khu vực Hải Phòng hiện chủ yếu bằng đường bộ, chiếm tỷ trọng trên 80%, đường sắt khoảng 1,3%, đường thủy nội địa trên 10%. Trong đó, phương tiện thủy nội địa rút hàng container khoảng 1,5 - 2%.

Cũng vì vận tải đường bộ là chủ yếu nên tuyến đường nội đô Nguyễn Văn Linh thường xuyên ùn tắc do lưu lượng xe quá lớn, có nhiều giao cắt đồng mức. Mặc dù Đại lộ Đông Tây kết nối từ Đình Vũ đến QL10 mới hoàn thành đã giảm tải lưu lượng xe chờ hàng container qua tuyến đường nội đô song hạ tầng giao thông đường bộ trong thành phố kết nối đến cảng chưa hoàn thiện. Phí sử dụng đường cao tốc Hải Phòng - Hà Nội đoạn Đình Vũ - QL10 cao nên các xe chờ hàng container hạn chế đi vào cao tốc.

Cho rằng "điểm nghẽn" chính trong phát triển cảng biển Hải Phòng là hệ thống hạ tầng giao thông thiếu đồng bộ, ông Vũ đánh giá, hệ thống đường và các nút giao thông khu vực cảng còn chật hẹp. Hệ thống đường vành đai chưa đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, thiếu nhiều vị trí đỗ xe chờ giao nhận hàng và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện.

Trong khi đó, hệ thống đường sắt cũ, lạc hậu, không

đủ tiêu chuẩn kỹ thuật và hiện chưa kết nối vào các khu vực cảng chính như khu vực Đình Vũ - Lạch Huyện. Hệ thống đường thủy nội địa cũng chưa đủ điều kiện tổ chức vận tải container theo các tuyến sông quốc gia vùng Đồng bằng sông Hồng.

Cũng theo ông Vũ, luồng hàng hải đoạn kênh Hà Nam, Bạch Đằng chỉ có độ sâu -7m, chiều rộng luồng 80 - 100m, trong khi các cầu bến cảng khu vực Đình Vũ chiếm hơn 80% lượng hàng hóa thông qua. Do đó, khu vực này cần tiếp tục đầu tư, nâng cấp.

Đây cũng là điều ông Cao Trung Ngoan, nguyên Giám đốc CTCP Cảng Hải Phòng bản khoăn. Có hơn 40 năm gắn bó với lĩnh vực cảng biển, ông Ngoan cho rằng, phải quan tâm mạnh mẽ tới kết nối giao thông. Trong đó, "cứu cánh" là giao thông thủy nội địa. Ngoài ra, các tuyến đường bộ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và cao tốc ven biển cũng phải được kết nối với cảng Lạch Huyện một cách thông thoáng.

"Hy vọng dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình đến Hải Phòng sẽ hình thành một hành lang ven biển, kết nối giao thông thuận tiện



"Điểm nghẽn" chính trong phát triển cảng biển Hải Phòng hiện nay là hệ thống hạ tầng giao thông thiếu tính kết nối, áp lực đối với vận tải đường bộ vẫn đang quá lớn

Theo tìm hiểu của Báo Giao thông, Bộ GTVT đã giao cho Sở GTVT Hải Phòng chủ trì quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển Hải Phòng đến năm 2030, định hướng đến năm 2050. Việc xây dựng quy hoạch phải đồng bộ, hài hòa với các quy hoạch phát triển hạ tầng, kinh tế - xã hội có liên quan. Trong đó, tập trung vào việc di dời các bến trên sông Cấm (đang hoạt động) tạo cơ sở và tiền đề triển khai các dự án tiếp theo tại khu Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn và sông Văn Úc.

đến các KCN và tới cảng biển Hải Phòng", ông Ngoan nói.

Đồng quan điểm, ông Vũ Thanh Hải, Tổng giám đốc CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An lo ngại áp lực lên cơ sở hạ tầng đường bộ quá lớn: "Nếu Lạch Huyện đạt mục tiêu 1.000.000 Teus thông qua/năm, có khoảng 10% hàng đóng rút tại cảng, 10% vận chuyển bằng sà lan, 80% vận chuyển đến nhà máy thông qua cầu Tân Vũ, áp lực lên cầu Tân Vũ rất cao. Do đó, cần có quy hoạch tổng thể về giao thông kết nối, tính toán để giảm tải áp lực cho đường bộ".

## HẠ TẦNG LOGISTICS CHƯA ĐỒNG BỘ

Ông Nguyễn Anh Vũ thông tin, cảng biển Hải Phòng đang hướng tới các tàu mẹ chạy tuyến viễn dương trên hành trình châu Á - châu Âu - châu Mỹ sẽ ghé Việt Nam. Khi đó, hàng hóa từ Việt Nam sẽ không phải trung chuyển qua Hồng Kông, Cao Hùng mà sẽ được vận chuyển trực tiếp bằng tàu mẹ. Để làm được điều đó, thời gian tới, cấp có thẩm quyền cần sớm phê duyệt các quy hoạch phát triển cảng biển liên quan đến khu vực Hải Phòng để tạo cơ sở pháp lý, định hướng, xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển.

Theo ông Vũ, việc quy hoạch, định hướng Hải Phòng là cảng cửa ngõ quốc tế kết hợp trung chuyển quốc tế sẽ giúp việc đầu tư phát triển cảng biển có trọng tâm, tránh lãng phí nguồn lực. Tuy nhiên hiện kết cấu hạ tầng logistics chưa đồng bộ, năng lực cạnh tranh hạn chế, thiếu các trung tâm logistics...

Chưa kể, nhiều bến cảng có quy mô nhỏ lẻ, manh mún, bất cập, đan xen khu dân cư, phân khu chức năng chưa hợp lý. Hệ thống cảng nằm sâu trong sông, phụ thuộc nhiều vào

độ sâu hệ thống tuyến luồng hàng hải, gây khó khăn cho việc lập kế hoạch điều động tàu ra, vào cảng. Điều này còn hạn chế thu hút tàu có trọng tải lớn có môn nước sâu vào cảng, làm tăng chi phí khi các tàu đến phải chuyển tải trước khi vào cảng làm hàng...

Theo các chuyên gia, mục tiêu Hải Phòng thành cảng trung chuyển quốc tế trong 5 năm tới khó thực hiện. Để thành cảng trung chuyển quốc tế, buộc phải có hàng trung chuyển quốc tế. Trong khi, sản lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng đang chủ yếu là hàng xuất, nhập khẩu trong nước.

Về điều này, ông Vũ Thanh Hải đánh giá, với vị trí địa lý, cảng biển Hải Phòng có thể "hứng" được hàng trung chuyển từ phía Tây Nam Trung Quốc hoặc hàng qua Lào. "Cũng cần đặt mục tiêu rõ ràng là cảng trung chuyển container quốc tế. Chỉ như vậy, mới có thể hoạch định rõ ràng các vấn đề cần giải quyết, bởi mỗi nhóm hàng cần yêu cầu về kết nối hậu cần, logistics... khác nhau. Hiện nay, các cảng trung chuyển quốc tế chủ yếu là container", ông Hải nói.

Hoàng Anh

# Cần triệu tỷ “xanh hóa” đường sắt, huy động thế nào?

Để chuyển đổi năng lượng, “xanh hóa” đường sắt, cần đến hàng triệu tỷ đồng để đầu tư tuyến mới điện khí hóa, chuyển đổi phương tiện...

## DƯỜNG SẮT VỐN ĐÃ “XANH” NHẤT

Việc Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cacbon và khí metan của ngành GTVT, trong đó có lĩnh vực đường sắt nhận được sự quan tâm của giới chuyên gia và những người làm đường sắt.

Ông Trần Việt Bàn, chuyên gia khoa học công nghệ đường sắt cho rằng, phát thải khí lớn nhất đường sắt hiện nay là hoạt động đầu máy kéo tàu. Nhưng theo quy hoạch đường sắt, chỉ những tuyến xây mới mới thực hiện điện khí hóa, còn những tuyến hiện hữu nâng cấp.

“Để chuyển đổi năng lượng xanh đối với đường sắt hiện hữu chỉ có 2 hướng: Nâng cấp, chuyển đổi dần điện khí hóa hoặc không điện khí hóa nhưng chạy đoàn tàu sử dụng nhiên liệu sạch, nghĩa là phải chuyển đổi phương tiện sang chạy bằng năng lượng xanh”, ông Bàn thông tin.

Theo ông Dương Hồng Anh, Phó Cục trưởng Cục Đường sắt VN, chúng ta cần đặt lộ trình thay thế các đầu máy đang chạy đầu diesel từ nay cho đến năm 2050, từ việc hạn chế nhập khẩu đến dừng nhập khẩu, chuyển sang các đầu máy điện, đầu máy sử dụng nhiên liệu không hóa thạch...

Đối với tuyến mới, phải xây dựng tuyến điện khí hóa, không dùng đầu máy phát thải khí CO<sub>2</sub>, dùng sử dụng toa xe phát điện chạy bằng dầu; quy hoạch dài cây xanh hai bên tuyến, làm trong sạch môi trường, giảm tiếng ồn...

Ông Hồng Anh cho biết thêm, hiện trên đường sắt Việt Nam đang sử dụng 244 đầu máy. Trong đó có đến 29 đầu máy Đ9E công suất 900 mã lực được sản xuất năm 1963; 27 đầu máy Đ10H 1.000 mã lực được sản xuất năm 1978; 35 đầu máy Đ12E 1.000 mã lực được sản xuất năm 1985... Số đầu máy thuộc diện mới và hiện đại nhất là đầu máy Đ19E 1.900 mã lực cũng đã được sản xuất từ năm 2001, đầu máy D20E công suất 2.000 mã lực được sản xuất



Hiện trên đường sắt Việt Nam đang sử dụng 244 đầu máy, tất cả đều đã được sản xuất từ rất lâu

năm 2006. Ngoài ra, còn có 80 toa xe phát điện đang vận dụng, chạy bằng dầu.

Với hiện trạng đầu máy vận dụng đã cũ như vậy, ước tính nhiên liệu dầu DO phục vụ cho vận chuyển hàng hóa và hành khách chiếm tới 95%. Trong đó, 80% cho đầu máy kéo, còn khoảng 15% cho máy phát điện; chỉ khoảng 5% sử dụng cho các mục đích khác như sản xuất công nghiệp tại các nhà máy, duy tu bảo dưỡng, sửa chữa hạ tầng đường sắt...

Thống kê lượng nhiên liệu sử dụng trong hoạt động vận tải đường sắt từ năm 2014 - 2021 cho thấy, dao động trong khoảng từ 37 - 52,5 triệu lít/năm và phụ thuộc vào sản lượng vận tải đường sắt. Đây được xem là nguồn phát sinh khí nhà kính chủ yếu trong hoạt động đường sắt.

## CẦN HÀNG TRIỆU TỶ ĐỂ “XANH HÓA”

Theo ông Hồng Anh, để thực hiện mục tiêu đến năm 2050 phát thải ròng khí nhà kính về “0”, lĩnh vực GTVT đường sắt cần khoản kinh phí rất lớn, từ đầu tư mới hạ tầng, phương tiện; xây dựng các thể chế, chính sách, quy

hoạch; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực...

Trong đó, riêng kinh phí dành cho đầu tư hạ tầng các tuyến đường sắt quốc gia mới điện khí hóa ước tính đã cần đến hơn 2 triệu tỷ đồng gồm: Hơn 738 nghìn tỷ xây dựng 17 tuyến mới; hơn 24 nghìn tỷ xây dựng nhánh đường sắt kết nối đường sắt quốc gia với một số cảng biển; hơn 1,3 triệu tỷ cho công tác chuẩn bị đầu tư và xây dựng 3 đoạn Hà Nội - Vinh, Nha Trang - TP.HCM và Vinh - Nha Trang thuộc dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam.

Cùng đó, để “xanh hóa” đường sắt hiện có, cần đến hơn 12,4 nghìn tỷ đồng để chuyển đổi thay thế 244 đầu máy, 80 toa xe phát điện sang sử dụng điện, năng lượng xanh hiện đang vận dụng trên đường sắt Việt Nam. Đây thực sự là thách thức rất lớn.

Để khả thi, theo ông Hồng Anh, Nhà nước cần tập trung bố trí nguồn lực, có cơ chế chính sách, thu hút đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch được duyệt. Về hạ tầng, nguồn vốn có thể từ ngân sách Nhà nước hoặc kêu gọi nước ngoài, xã hội hóa.

“Tuy nhiên, việc chuyển đổi đầu máy, toa xe lại hoàn

thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện như cơ chế ưu đãi về thuế xuất, nhập khẩu liên quan đến phương tiện, năng lượng sạch”, ông Hồng Anh nói.

Theo chuyên gia Trần Việt Bàn, để chuyển đổi năng lượng xanh cần đầu tư cả về công nghệ “xanh”, có thể nhập khẩu phương tiện, thiết bị nhưng cũng có thể thực hiện tổ chức sản xuất trong nước thông qua liên doanh, liên kết với các hãng lớn, các công ty liên quốc gia.

“Nếu liên doanh với các hãng này, đường sắt chỉ có mặt bằng nhà xưởng, đất đai, còn họ phải bỏ kinh phí đầu tư toàn bộ công nghệ sản xuất. Khi đó các cơ sở này sẽ là chi nhánh của các hãng. Trước đây, đã có nhiều hãng đến tìm hiểu, quan tâm, tuy nhiên do quy định vốn Nhà nước phải chiếm tỷ lệ chi phối nên họ lại thôi.

Do vậy, cần có cơ chế thông thoáng hơn. Nhất là trong bối cảnh vận tải đường sắt gặp nhiều khó khăn hiện nay, doanh nghiệp sẽ không có tiền để đầu tư mới, chuyển đổi phương tiện”, ông Bàn cho hay.

Cũng theo ông Bàn, về hạ tầng “xanh”, ngoài điện khí hóa các tuyến đường sắt, cần xây dựng nhà ga “xanh”. Khi đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư ngoài ngân sách Nhà nước cũng phải đưa tiêu chí “xanh” vào. Tuy nhiên, phải tạo điều kiện, cơ chế thông thoáng để nhà đầu tư tham gia.

“Kinh nghiệm một số nước cho thấy, khi Nhà nước thu thuế môi trường đối với việc sử dụng xăng, dầu của các phương tiện khác như đường bộ, đường thủy, hàng không sẽ chuyển một phần kinh phí cho đầu tư đường sắt. Khi đó có được lĩnh vực vận tải “xanh”, chủ đạo.

Đầu tư cho đường sắt không nhìn trước được lợi nhuận nên rất khó thu hút đầu tư ngoài Nhà nước. Do đó, chuyển đổi năng lượng xanh lĩnh vực đường sắt phải nằm trong chiến lược chung của Nhà nước để bố trí vốn cũng như có cơ chế, chính sách triển khai thực hiện”, ông Bàn nói.

## LỘ TRÌNH CỤ THỂ ĐẾN NĂM 2050

Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cacbon và khí metan của ngành GTVT đã đề ra lộ trình cụ thể chuyển đổi năng lượng xanh lĩnh vực đường sắt.

Theo đó, giai đoạn năm 2022 - 2030: Nghiên cứu thí điểm sử dụng phương tiện đường sắt sử dụng điện, năng lượng xanh trên các tuyến đường sắt hiện tại. Đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt mới theo định hướng điện khí hóa.

Xây dựng kế hoạch và đầu tư theo lộ trình thay thế phương tiện đường sắt cũ hết niên hạn bằng loại phương tiện có thể chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh.

Giai đoạn năm 2031 - 2050: Mục tiêu đến năm 2040, dùng từng phần sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện, thiết bị giao thông đường sắt sử dụng nhiên liệu hóa thạch. Từng bước đầu tư mới và chuyển đổi phương tiện đường sắt sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh.

Đến năm 2050, chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe đường sắt sử dụng điện, năng lượng xanh; chuyển đổi 100% trang thiết bị sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh tại các nhà ga.

Đồng thời cải tạo, nâng cấp hạ tầng các tuyến đường sắt hiện hữu đáp ứng hoàn toàn việc chuyển đổi sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh. Tiếp tục đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt mới theo định hướng điện khí hóa, sử dụng năng lượng xanh.

toàn do doanh nghiệp vận tải chịu trách nhiệm. Do đó cần có cơ chế tạo điều kiện

# Doanh nghiệp “ngồi trên lửa” vì lạm phát toàn cầu

Lạm phát toàn cầu tăng cao, khách hàng nước ngoài dè dặt đơn hàng... khiến doanh nghiệp Việt như “ngồi trên lửa” bởi những tháng cuối năm là thời điểm quyết định đến kế hoạch sản xuất, kinh doanh cả năm.

## CÁC NƯỚC LỚN THẮT CHẶT HẬU BAO

Ông Nguyễn Hoài Nam, Phó tổng Thư ký Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu thủy sản Việt Nam (VASEP) chia sẻ, 7 tháng đầu năm nay, ngành thủy sản Việt Nam ghi nhận mức hồi phục nhanh kỷ lục khi lần đầu tiên trong 20 năm qua xuất khẩu được 6,7 tỷ USD. Dự báo lần đầu tiên ngành thủy sản Việt Nam sẽ vượt mốc xuất khẩu trên 10 tỷ USD, tăng 12 - 15% so với năm 2021. Tuy nhiên tình trạng lạm phát tăng cao trên toàn cầu đã khiến người dân nhiều nước thắt chặt chi tiêu, làm giảm sức mua tại các thị trường đang xuất khẩu.

Theo ông Nam, nhiều doanh nghiệp trong số 279 thành viên của VASEP cho biết, hiện nhiều nhà nhập khẩu không nhận đơn hàng từ nay đến tháng 10, còn sau đó cũng chưa biết thế nào. Điều đó cũng đồng nghĩa với việc tồn kho, không có tiền để trả ngay cho ngân hàng. Từ đầu tháng 8, các ngân hàng đều thông báo sẽ không cho vay khoản vay mới, khiến các doanh nghiệp không thu mua được nguyên liệu của nông dân.

Tương tự, các ngành có kim ngạch xuất khẩu lớn khác như dệt may, da giày, chế biến gỗ... cũng đang chịu chung tình cảnh.

Ông Vũ Đức Giang, Chủ



Thiếu đơn hàng xuất khẩu, dự báo tác động đến đời sống công nhân nhiều ngành nghề

tịch Hiệp hội Dệt may Việt Nam cho biết, kim ngạch xuất khẩu 6 tháng đầu năm tăng 17,7% (22,3 tỷ USD) so với cùng kỳ năm 2021. Tuy nhiên, thị trường 6 tháng cuối năm sẽ gặp nhiều khó khăn. Lý do là bởi lạm phát ở nhiều nước tăng, sức mua toàn cầu giảm sút, lượng hàng tồn kho khá lớn khiến đơn đặt hàng mới giảm mạnh. Cùng đó, giá bông nguyên liệu lại tăng gần 20% nên hàng dệt may Việt Nam chịu áp lực cạnh tranh lớn.

Đại diện Hiệp hội Gỗ và Lâm sản Việt Nam (Viforest) thông tin, hiện có 33 trong số 45 doanh nghiệp xuất khẩu hàng đi Mỹ có mức doanh thu giảm gần 40% so với các tháng đầu năm. Đặc biệt, khoảng 71% doanh nghiệp bị sụt giảm đơn hàng từ nay đến cuối năm và 44% doanh nghiệp dự báo nguồn thu sẽ giảm hơn 40% trong cả năm 2022. Tại thị trường Anh, trong 26 doanh nghiệp xuất khẩu gỗ sang Anh thì có

## LẠM PHÁT TOÀN CẦU TĂNG KỶ LỤC

Cục Thống kê lao động thuộc Bộ Lao động Mỹ công bố, chỉ số giá tiêu dùng (CPI) tháng 6 của quốc gia này tăng 9,1% so tháng 6/2021, cao kỷ lục trong vòng bốn thập kỷ qua (từ năm 1981) và cao gấp bốn lần mức lạm phát mục tiêu 2%/năm mà Mỹ hướng đến. Cùng thời điểm, Italy cũng ghi nhận lạm phát 8% (cao nhất kể từ năm 1986). Tây Ban Nha vượt ngưỡng 10% lần đầu tiên kể từ năm 1985...

17 doanh nghiệp bị sụt giảm doanh thu với mức giảm trung bình 42,8%. Còn tại thị trường EU, mức giảm trung bình khoảng 44,6%.

Trong khi đó, hiện nhiều doanh nghiệp da giày cũng đang “ăn đong” đơn hàng. Đại diện, Hiệp hội Da giày - Túi xách Việt Nam cho biết, đơn hàng giảm dần trong các tháng 8, 9, 10... với ngưỡng 30% so với cùng kỳ những năm trước. Nếu trước đây, doanh nghiệp có thể nhận

đơn hàng trước từ 1 - 2 quý, thì giờ chỉ nhận được đơn đặt hàng trước 2 - 3 tháng. Tỷ lệ hàng tồn kho của các doanh nghiệp lên đến 40%.

Ngoài việc thiếu đơn hàng, các doanh nghiệp, Hiệp hội đều cho biết thêm, chi phí sản xuất đang tăng cao đến mức đáng lo ngại, dù giá xăng dầu có giảm, bớt áp lực chi phí vận tải.

## CẦN CHÍNH SÁCH RIÊNG CHO DOANH NGHIỆP XUẤT KHẨU?

Hiện Mỹ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam nửa đầu năm 2022 với tổng kim ngạch 56 tỷ USD. Kinh tế Mỹ suy thoái chắc chắn sẽ tác động đến xuất khẩu của Việt Nam. Cùng với đó, tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2022 chỉ ở mức từ 3 - 3,6%, thấp hơn so với kỳ vọng, ảnh hưởng tới kinh tế Việt Nam nửa cuối năm.

Trước thách thức đặt ra, các hiệp hội ngành hàng đều có chung đề xuất: Ngân hàng cần giãn nợ, giảm lãi suất, gia

hạn các khoản vay đến hạn, cho vay thế chấp hàng tồn kho, vay tín chấp... Đồng thời đẩy nhanh chương trình hỗ trợ lãi suất 2% từ gói 40.000 tỷ đồng để doanh nghiệp có vốn cho sản xuất, kinh doanh. Cần thiết, phải thiết kế gói tín dụng riêng để hỗ trợ doanh nghiệp xuất khẩu.

Bà Trần Thị Hồng Vân, Chủ tịch công đoàn Công ty Nissei Electric Việt Nam cho biết, tình trạng giảm đơn hàng ngưỡng 30% kéo dài đến tháng 9/2022, do đó rất cần chính sách riêng cho các doanh nghiệp xuất khẩu.

Tương tự, bà Phan Thị Thanh Xuân, Hiệp hội Da giày - Túi xách Việt Nam kiến nghị Chính phủ xem xét tiếp tục giảm thuế, phí, để giảm gánh nặng cho doanh nghiệp, hỗ trợ tìm kiếm đối tác mới, tránh đứt gãy nguồn cung...

Đại diện Hiệp hội Gỗ và Lâm sản Việt Nam cũng cho biết, để duy trì sản xuất và tránh đứt gãy chuỗi cung ứng, các doanh nghiệp đã phải vận dụng nhiều giải pháp khác nhau. Hơn 70% doanh nghiệp lựa chọn giảm quy mô sản xuất để cắt giảm chi phí. Một số ít doanh nghiệp đã tìm cách dịch chuyển theo hướng đa dạng hóa thị trường và sản phẩm; giảm giá sản phẩm để kích cầu, mở rộng thị trường khách hàng khu vực EU, Australia, tập trung vào các sản phẩm mang tính giá trị cao hoặc có tính đặc thù...

Theo đại diện Hiệp hội ngành gỗ Việt Nam, nhiều doanh nghiệp cũng đề nghị Chính phủ đưa ra các biện pháp kịp thời để bình ổn giá cả, giảm thanh, kiểm tra, hỗ trợ công nhân đóng bảo hiểm xã hội, gia hạn thời gian đóng bảo hiểm xã hội và thiết kế các gói cứu trợ để kịp thời hỗ trợ doanh nghiệp vượt qua giai đoạn khó khăn trước mắt và ổn định sản xuất trong dài hạn.

Hồng Hạnh

## TƯ VẤN TIÊU DÙNG

### Chọn máy rửa bát phù hợp với gia đình

Hiện trên thị trường có các thương hiệu máy rửa bát phổ biến như: Hafele, Ufer, Bosch, Teka, LVF, Eurosun, Electrolux... Các phân khúc giá dao động từ mức thấp nhất khoảng gần 10 - trên 30 triệu đồng

Cụ thể, dòng máy quanh ngưỡng 10 triệu đồng thường là máy rửa bát mini. Dòng máy này không có chức năng sấy

bát, chỉ hấp nóng giúp nhanh khô hơn và diệt khuẩn. Máy thích hợp cho gia đình 2- 3 người hoặc gia đình có không gian bếp nhỏ.

Từ 15 - 20 triệu đồng thường là máy rửa bát với tính năng độc lập hoặc âm tủ. Chiều cao, rộng, sâu tương ứng khoảng 845 x 600 x 600mm, số lượng khoang chứa khoảng 12 bộ bát đĩa. Dòng

máy này đều có đầy đủ tính năng sấy, hấp, diệt khuẩn. Đây cũng là dòng máy được chọn mua nhiều nhất.

Còn khoảng 17- 30 triệu đồng, là máy rửa bát được nâng cấp chương trình rửa lên gấp 2 - 3 lần. Với nhiều chế độ rửa, số lượng khoang chứa khoảng 14 bộ bát đĩa và xoong nồi, dành cho gia đình có nhiều khách và

thường xuyên tổ chức ăn uống.

Tổng Giám đốc Công ty Eurosun Việt Nam Luyện Thế Phiệt chia sẻ, mỗi thương hiệu sẽ hướng đến một số chức năng khác nhau làm chiến lược và khách hàng cũng nên tìm hiểu kỹ những công năng phù hợp với gia đình mình để vừa tiết kiệm được chi phí, nhưng vẫn đảm bảo lựa chọn ưng ý.

Chẳng hạn như máy tích hợp công nghệ tia UV bên trong và tự động khử trùng, diệt vi khuẩn sau mỗi lần rửa. Điều này giúp tránh được mầm mống bệnh tật. Hay công năng tiết kiệm 50% điện năng tiêu thụ và ứng dụng công nghệ Water Box nhằm tiết kiệm tối đa nguồn nước...

Ngọc Diệp

# Cảnh báo loại ma túy mới trong thuốc lá điện tử

Thời gian gần đây, rất nhiều người phải nhập viện do hút thuốc lá điện tử. Có những trường hợp bị hôn mê sâu, tổn thương não nặng do ngộ độc một chất ma túy thế hệ mới có trong thuốc lá điện tử.

## TÓN THƯƠNG NÃO, SUY TIM SAU HÚT THUỐC LÁ ĐIỆN TỬ

Trung tâm Chống độc, Bệnh viện Bạch Mai cho biết vừa tiếp nhận nữ bệnh nhân 20 tuổi ở Hà Nội trong tình trạng nguy kịch do tổn thương và suy nhiều cơ quan, trong đó nặng nhất là tổn thương não lan tỏa tại tất cả các vị trí.

Trường hợp của bệnh nhân gần giống như ca đột quỵ não nhưng nặng hơn rất nhiều. Nếu đột quỵ não chỉ gây tổn thương nhỏ ở một số vị trí thì ở trường hợp này tổn thương gần như toàn bộ não. Ngoài ra, bệnh nhân còn bị tổn thương và suy tim nặng, suy thận, tổn thương gan. Tiên lượng điều trị và hồi phục của bệnh nhân vô cùng dè dặt.

Theo người nhà bệnh nhân, đây là lần đầu bệnh nhân hút thuốc lá điện tử khi đi chơi với bạn. Sau khi hút vài tiếng, bệnh nhân bất tỉnh, được đưa vào bệnh viện tuyến cơ sở nhưng do hôn mê sâu, tụt huyết áp nên chuyển đến Trung tâm Chống độc, Bệnh viện Bạch Mai.

Sau khi nhận được các yêu cầu từ bác sĩ, gia đình đã mang mẫu dung dịch thuốc lá điện tử mà bệnh nhân hút đến để các bác sĩ xác định độc chất. Kết quả xét nghiệm mẫu từ Viện Pháp y Quốc gia tìm thấy chất cần sa tổng hợp ADB - BUTINACA trong lọ dung dịch. Vì vậy, có thể xác định, bệnh nhân bị ngộ độc do chất cần sa tổng hợp có trong thuốc lá điện tử. Đây là loại ma túy thế hệ mới.

Theo cơ quan chức năng, chất ADB - BUTINACA có tác dụng gây ảo giác tương tự như các chất ma túy thuộc nhóm cần sa tổng hợp được tẩm vào các mẫu thảo mộc nhưng không có trong Danh mục các chất ma túy theo Nghị định 73/2018 và Nghị định 60/2020 của Chính phủ.

Lý do, cần sa tổng hợp là nhóm lớn gồm hàng trăm hóa



Các bác sĩ khuyến cáo không nên hút thuốc lá, kể cả thuốc lá điện tử

Ảnh: Tạ Hải

chất cụ thể, đều là các ma túy cực mạnh thế hệ mới, các đối tượng hàng ngày liên tục biến đổi, tổng hợp ra các chất ma túy mới, nhanh chóng vượt xa khỏi danh mục các ma túy mà các cơ quan quản lý quy định.

TS. BS. Nguyễn Trung Nguyên, Giám đốc Trung tâm Chống độc, Bệnh viện Bạch Mai cho biết, hàng tuần, Trung tâm đều tiếp nhận nhiều trường hợp bị ngộ độc khác sau khi sử dụng thuốc lá điện tử như kích thích tăng cường ảo giác, tăng huyết áp, tụt huyết áp, yếu cơ, suy tim, suy thận... Hiện ngoài bệnh nhân này, Trung tâm cũng đang điều trị cho 2 bệnh nhân khác cũng nhập viện vì sử dụng thuốc lá điện tử.

## NHIỀU TRƯỜNG HỢP TỬ VONG

Bà Nguyễn Hạnh Nguyên, quản lý Chương trình phòng, chống tác hại thuốc lá và bệnh không lây nhiễm của Tổ chức HealthBridge Canada tại Việt Nam cho hay, việc sử dụng thuốc lá điện tử, thuốc lá nung nóng không an toàn cho trẻ em và thanh, thiếu niên. Trong khi đó, trên thực tế, các sản phẩm thuốc lá mới đang nhắm vào giới trẻ để tạo ra một thế hệ nghiện thuốc mới.

Việc sử dụng thuốc lá điện tử có thể gây tổn thương phổi không hồi phục. Tính đến ngày 18/2/2020 đã có đến 2.807 trường hợp nhập viện do tổn thương phổi liên quan đến sử dụng các sản phẩm

## TỔNG ĐÀI TƯ VẤN, HỖ TRỢ CAI THUỐC MIỄN PHÍ

Các chuyên gia tư vấn của Tổng đài tư vấn hỗ trợ cai thuốc miễn phí 1800 6606 - Bệnh viện Bạch Mai đã và đang tiếp nhận hỗ trợ những người dân có mong muốn cai thuốc lá điện tử, thuốc lá nung nóng...

Các chuyên gia tư vấn đều được đào tạo và cập nhật kiến thức liên tục, trong đó có cập nhật về các sản phẩm thuốc lá thế hệ mới để hiểu rõ thành phần, cơ chế hoạt động, tác hại của các sản phẩm này... từ đó giúp cho việc tư vấn hỗ trợ được hiệu quả hơn.

thuốc lá điện tử được báo cáo cho cơ quan kiểm soát bệnh Hoa Kỳ (CDC) từ 50 bang của nước này, trong số đó có 68 trường hợp tử vong vì bệnh phổi liên quan đến sử dụng thuốc lá điện tử.

Bên cạnh đó, các sản phẩm thuốc lá thế hệ mới do sử dụng pin để làm nóng và tạo ra dạng hơi, vì vậy cũng làm tăng nguy cơ bỏng và các tai nạn khác, bao gồm các vụ nổ từ thiết bị sạc điện bị lỗi hoặc sử dụng sai.

Từ thực tế điều trị tại Trung tâm Chống độc nhiều năm, TS. BS. Nguyễn Trung Nguyên khuyến cáo mọi người, đặc biệt là thế hệ trẻ

tuyệt đối không nên sử dụng thuốc lá điện tử. Bởi lẽ trong thuốc lá điện tử có rất nhiều các thành phần chất tạo mùi, tạo khói, tạo hơi... Các tạp chất này khi đốt cháy có thể gây ung thư, tổn thương phổi... Đơn cử nhiều loại thuốc lá điện tử có chứa vitamin E. Loại vitamin này khi đốt cháy có thể gây tổn thương phổi nặng nề.

Theo thông tin từ Viện Pháp Y quốc gia, đã phát hiện thấy vitamin E trong thuốc lá điện tử lưu hành ở Việt Nam. Điều này cho thấy có nguy cơ người dùng thuốc lá điện tử bị tổn thương phổi, thậm chí tử vong chỉ riêng do tổn thương phổi. Xa hơn nữa, Việt Nam có cũng có thể có nguy cơ tái diễn một đợt bùng phát nhiều người bị tổn thương phổi và tử vong tương tự như ở Mỹ với nhiều người mắc và tử vong.

Các thành phần phụ gia khác trong thuốc lá điện tử cũng rất phức tạp, thay đổi theo thời gian, theo thị hiếu và rất tùy tiện, khi đốt nóng cũng sinh ra các chất khác với các tinh trạ nhiễm độc và bệnh tật khác nhau.

"Cần có một biện pháp sớm nhằm ngăn chặn thuốc lá điện tử tràn vào Việt Nam. Hiện nay, tuy chưa được cho phép nhưng các loại thuốc lá này đã len lỏi vào thị trường qua rất nhiều kênh, nếu loại thuốc lá điện tử được phổ cập rộng sẽ cực kỳ nguy hiểm", TS. Trung Nguyên đề xuất.

Hà Linh

## ALO BÁC SĨ

### Vì sao trẻ mới sinh đã mắc bệnh giang mai?

Hỏi:

Cháu tôi mới sinh đã có dấu hiệu bong da tay, chân có vết loét ở miệng và đi khám được chẩn đoán mắc bệnh giang mai, vốn là bệnh của người lớn. Cháu được sinh thường. Mong bác sĩ giải thích nguyên nhân?

Trần Văn Lực (Hà Nội)

BSCKI. Dương Ngọc Vân,  
Chuyên khoa Sản phụ, BVĐK  
Medlatec trả lời:

Một số bệnh lây truyền qua đường tình dục có thể truyền từ bố mẹ sang con trong lúc mẹ mang thai, sinh nở và cho con bú như bệnh giang mai, HIV, viêm gan B, lậu, chlamydia... Những bệnh này không chỉ ảnh hưởng tới sức khỏe của mẹ mà thai nhi còn có nhiều nguy cơ như sinh non, sảy thai, thai chết lưu...

Để tránh mắc các bệnh truyền nhiễm lây truyền sang vợ hoặc chồng hoặc lây truyền sang con, các đôi bạn trẻ chuẩn bị kết hôn, hoặc các cặp vợ chồng trước hoặc trong khi sinh con cần thực hiện các biện pháp phòng tránh lây nhiễm các bệnh xã hội, quan hệ tình dục an toàn một vợ - một chồng; kiểm tra sức khỏe tiền hôn nhân để sàng lọc các bệnh xã hội lây truyền; trước hoặc trong khi mang thai cần đến cơ sở y tế uy tín để được bác sĩ tư vấn làm xét nghiệm sàng lọc các tác nhân lây truyền qua đường tình dục cho cả vợ và chồng.

Theo đó, mẹ bầu cần thiết thực hiện các xét nghiệm kiểm tra gồm: Xét nghiệm máu/nước tiểu, xét nghiệm sàng lọc và chẩn đoán dị tật bẩm sinh ở thai nhi, siêu âm thai.

Đồng thời, mẹ bầu cũng nên làm xét nghiệm kiểm tra, sàng lọc bệnh truyền nhiễm từ mẹ sang con qua các xét nghiệm rubella, viêm gan B/C, HIV, xét nghiệm các bệnh nhiễm lây truyền qua đường tình dục (bệnh giang mai, Chlamydia) để phát hiện bệnh sớm, ngay cả những mẹ bầu sinh con đầu khỏe mạnh hoặc không có dấu hiệu cũng không chủ quan, vì đa số các bệnh lây nhiễm diễn biến thầm lặng.

Nếu thấy có triệu chứng của các bệnh lây truyền qua đường tình dục như vết loét, vết sùi, mụn nước mọc bất thường ở vùng sinh dục, cần đến ngay cơ sở y tế uy tín để được thăm khám và có phương pháp điều trị hoặc điều trị dự phòng thích hợp, tránh lây truyền và để lại hậu quả khôn lường sang con.

Ngoài ra, để tránh lây nhiễm giang mai, mẹ bầu nên hạn chế tiếp xúc trực tiếp với máu, hoặc đồ dùng cá nhân của người bệnh.

HÀ NỘI:

# Dồn lực làm tuyến “Vành đai kết nối mọi vành đai”

Hà Nội đang nỗ lực đẩy tiến độ đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác tuyến đường Vành đai 4 - một trong những tuyến đường đặc biệt quan trọng của Hà Nội cũng như Vùng Thủ đô.

## XONG CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH BỒI THƯƠNG, TÁI ĐỊNH CƯ

Theo Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Hà Nội sẽ có 7 tuyến đường vành đai gồm: 1; 2; 2,5; 3; 3,5; 4; 5 kết nối nội bộ và thông thương với các tỉnh, thành lân cận.

Đặc thù của Vành đai 4 là kết nối với tất cả các tuyến còn lại, có thể coi là “Vành đai kết nối mọi vành đai”, tạo tiền đề quan trọng cho sự phát triển đồng đều, toàn diện và bền vững của Thủ đô. Cùng đó, Vành đai 4 còn giải quyết nhu cầu giao thông trực tiếp cho khu vực đô thị trung tâm, đô thị vệ tinh của Hà Nội, phân giải mạnh mẽ áp lực cho Vành đai 3 đã quá tải trầm trọng (gấp 8 lần thiết kế).

Dự án đường Vành đai 4 đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, đây là tuyến vành đai liên vùng, khu kinh tế trọng điểm Vùng Thủ đô Hà Nội, kết nối Thủ đô Hà Nội với tỉnh Hưng Yên, tỉnh Bắc Ninh và các địa phương khác trong vùng.

Dự án có chiều dài khoảng 112,8km, chia thành 7 dự án thành phần, thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

Ông Trần Hữu Bảo, Phó giám đốc Sở GTVT Hà Nội cho biết, để sớm hiện thực đường Vành đai 4, bên cạnh việc đảm bảo nguồn vốn đầu tư, Hà Nội đang lên kế hoạch giải phóng mặt bằng để đảm bảo mặt bằng sạch và lựa chọn nhà thầu, nhà đầu tư đủ năng lực.



Theo ông Bảo, tuyến đường sẽ hoàn thành năm 2026 và đưa vào khai thác từ năm 2027. Do đó, TP đã lên kế hoạch về tiến độ giải phóng mặt bằng, dự kiến quý I bàn giao mặt bằng để khởi công trong tháng 6/2023; bàn giao tối thiểu 70% mặt bằng trong tháng 6/2023; bàn giao toàn bộ mặt bằng trong tháng 12/2023.

“Nội dung này cũng được xác định tại quyết định giao nhiệm vụ bồi thường, giải phóng mặt bằng Sở KH&ĐT đang tham mưu cho UBND Thành phố”, ông Bảo nói và cho biết, việc tổ chức xây dựng, phê duyệt cơ chế chính sách áp dụng thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng đối với dự án đã hoàn thành trong tháng 7/2022.

Bốn đoạn thành phố sẽ lập hồ sơ chỉ giới đường đỏ Vành đai 4 gồm: Đoạn một từ cầu Hồng Hà đến Quốc lộ 18 (11km); đoạn hai từ cầu Hồng Hà đến Quốc lộ 32 (9,6km); đoạn ba từ Quốc lộ 32 đến Quốc lộ 6 (17,77km) và đoạn bốn từ Quốc lộ 6 đến cầu Mễ Sở (19,5km).

Về hướng tuyến, thành phố thống nhất phương án phù hợp với định hướng Quy hoạch xây dựng Vùng Thủ đô

Sau khi tuyến đường Vành đai 4 được xây dựng và đưa vào khai thác sẽ giải quyết nhu cầu giao thông trực tiếp cho khu vực đô thị trung tâm, đô thị vệ tinh của Hà Nội, phân giải mạnh mẽ áp lực cho Vành đai 3 đã quá tải trầm trọng

## KHAI THÁC HIỆU QUẢ QUỸ ĐẤT PHÍA TÂY THÀNH PHỐ

Theo Sở GTVT Hà Nội, dự án đường Vành đai 4 - Vùng Thủ đô có vai trò quan trọng trong liên kết vùng, bảo đảm kết nối giữa các địa phương lân cận với TP Hà Nội; tăng cường kết nối giao thông đô thị của TP. Với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn, tuyến đường sẽ góp phần làm giảm áp lực đối với khu vực nội đô, tạo một trục giao thông hữu hiệu để phân luồng giao thông liên tỉnh khi đi qua TP Hà Nội, hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông, giảm khí thải gây ô nhiễm môi trường TP và khu vực.

Đồng thời mở rộng không gian, tạo động lực phát triển mới, khai thác hiệu quả quỹ đất phía Tây đường Vành đai 4 địa phận TP Hà Nội; phát triển đô thị trung tâm, đô thị vệ tinh (Sóc Sơn, Sơn Tây, Hòa Lạc, Xuân Mai, Phú Xuyên), các khu đô thị Mê Linh, Đan Phượng, Hoài Đức đã được quy hoạch; các khu đô thị, công nghiệp hai bên tuyến trên địa phận tỉnh Hưng Yên, Bắc Ninh...

và các quy hoạch liên quan; phù hợp với báo cáo nghiên cứu tiến khả thi dự án đầu tư xây dựng Vành đai 4 Vùng Thủ đô đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư.

Để đẩy nhanh tiến độ xây dựng đường, Hà Nội cũng vừa kiến nghị Bộ GTVT có ý kiến với Bộ KH&ĐT trình Chính phủ cho phép các huyện tổ chức phê duyệt các dự án xây dựng khu tái định cư thay vì phải phê

duyet theo chủ trương đầu tư của Luật Đầu tư công.

## KHÔNG ĐỂ THIẾU VỐN, CHẬM MẶT BẰNG

Cùng với mặt bằng thì vốn cho dự án là một trong những vấn đề quan trọng bậc nhất đảm bảo cho dự án không bị “lỗi hẹn”. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án là 85.813 tỷ đồng. Trong đó nguồn ngân sách Nhà

nước giai đoạn 2021 - 2025 là 41.860 tỷ đồng, bao gồm 19.383 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách Trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Nguồn vốn ngân sách địa phương là 22.477 tỷ đồng, trong đó, TP Hà Nội là 19.477 tỷ đồng, tỉnh Hưng Yên là 1.000 tỷ đồng và tỉnh Bắc Ninh là 2.000 tỷ đồng.

Nguồn ngân sách Nhà nước giai đoạn 2026 - 2030 là 14.506 tỷ đồng, bao gồm 8.790 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách Trung ương. Nguồn vốn ngân sách địa phương là 5.716 tỷ đồng, trong đó: TP Hà Nội là 4.047 tỷ đồng, tỉnh Hưng Yên là 505 tỷ đồng và tỉnh Bắc Ninh là 1.164 tỷ đồng. Vốn do nhà đầu tư thu xếp là 29.447 tỷ đồng.

Ông Nguyễn Văn Thanh, nguyên Phó tổng Cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN cho rằng, việc xây dựng tuyến Vành đai 4 là rất cần thiết nên phải bố trí vốn làm sớm. Khi triển khai dự án tránh tình trạng thiếu vốn, chậm mặt bằng kéo dài dẫn đến chậm tiến độ.

“Nghị quyết 15 của Bộ Chính trị cũng đề ra mục tiêu đến năm 2027 dự án Vành đai 4 sẽ hoàn thành, thời gian không còn nhiều nên Hà Nội cần phải làm ngay để không chậm tiến độ”, ông Thanh nói và nhấn mạnh thêm: Rút kinh nghiệm từ các dự án giao thông trước đó, các con số dự báo như về lượng xe để làm cơ sở dự báo cho quy mô và phân kỳ đầu tư dự án, nếu không làm xong đường thì đã chậm hơn so với tốc độ phát triển.

Đồng quan điểm, Ths. Phan Trường Thành - chuyên gia giao thông nói thêm: “Để hoàn thành dự án Vành đai 4 theo đúng tiến độ vào năm 2027, ngoài việc bố trí đủ nguồn vốn thông qua các hình thức huy động đầu tư thì việc đảm bảo mặt bằng sạch cho dự án phải được triển khai quyết liệt, không để tình trạng dự án bị chậm do thiếu mặt bằng sạch như các dự án đường sắt đô thị Nhón - ga Hà Nội, đường 70 hiện nay”.

Lê Tươi

## Hà Nội: Đề xuất lộ trình kiểm soát khí thải xe máy theo từng giai đoạn

Sở TN&MT Hà Nội vừa có báo cáo kết quả Chương trình đo kiểm khí thải mô tô, xe gắn máy cũ và đề xuất lộ trình kiểm định khí thải nhằm cải thiện chất lượng không khí. Theo đó, đơn vị này đã khảo sát trực tiếp 3.867 chủ xe máy trên địa bàn thành phố.

Kết quả cho thấy, có 86% chủ xe máy ủng hộ chính sách kiểm soát khí thải đối với mô tô, xe gắn máy cũ. Mức phí kiểm tra khí thải được nhiều người đồng thuận từ 30.000 - 50.000 đồng/lần với tần suất một lần/năm.

Sở TN&MT Hà Nội đề xuất lộ

trình thực hiện theo từng giai đoạn. Theo đó, năm 2023, các đơn vị chức năng của thành phố sẽ xây dựng khung pháp lý và ban hành kế hoạch kiểm soát khí thải xe máy; nghiên cứu phân vùng bảo vệ môi trường không khí và hạn chế xe máy.

Giai đoạn 2024 - 2025, thành phố tổ chức thí điểm kiểm định hàng năm với xe máy từ 5 năm sử dụng trở lên, có thể nghiên cứu dán tem để phân biệt. Giai đoạn này cũng bắt đầu áp dụng phân vùng khu vực theo tiêu chuẩn khí thải.

Từ năm 2026 trở đi sẽ thực thi toàn phần. Theo thống kê, đến tháng 7/2022, trên địa bàn thành phố có hơn 7.600.000 phương tiện, trong đó hơn 1.000.000 xe ô tô, gần 6.500.000 mô tô các loại, khoảng 180.000 xe máy điện.

PV

# Mạnh tay truy quét, xe quá tải vắng bóng ở Đồng Nai

Sau hai tháng mở đợt cao điểm kiểm soát tải trọng xe, nhờ sự vào cuộc quyết liệt của lực lượng chức năng, các "điểm nóng" xe quá tải trên địa bàn tỉnh Đồng Nai đã hạ nhiệt.

## DOANH NGHIỆP, TÀI XẾ CHẤP HÀNH NGHIỆM

Những ngày trung tuần tháng 8, có mặt trên các tuyến QL1, QL51 đoạn giáp ranh các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương và TP.HCM, PV Báo Giao thông ghi nhận, sau nhiều đợt ra quân truy quét, đến nay xe quá tải, xe cơi nới thành thùng không còn dám ngang nhiên hoạt động như trước. Tại khu vực ra vào mỏ đá Tân Đông Hiệp, nơi trước kia luôn là "điểm nóng", giờ đây các xe đều chờ bằng thùng, không còn hiện tượng chờ có ngọn.

Có mặt tại Trạm kiểm soát tải trọng xe trên QL1, xã Xuân Tâm (huyện Xuân Lộc, Đồng Nai) sáng 17/8, quan sát của PV, lực lượng CSGT, TTGT luôn túc trực tại trạm. Trong vòng 2 giờ, tổ công tác kiểm tra gần 10 xe tải, container nghi vấn chở quá tải gồm các xe BSK: 61C - 206.86; 77C - 185.79; 51D - 347.75; 49C - 218.27; 89C - 191.11... Tuy nhiên, qua kiểm tra tải trọng cân các xe này đều chờ đúng tải trọng cho phép.

Ông Nguyễn Thanh Tùng, Đội trưởng Đội TTGT số 9 (thuộc Sở GTVT Đồng Nai) cho biết, hai tháng qua đồng loạt các lực lượng ở các tỉnh, thành phố ra quân truy quét xe chở quá tải trọng cho phép nên tình trạng xe quá tải đã giảm rõ rệt. Riêng trạm cân lưu động trên QL1, trong tháng 7 qua kiểm tra 48 xe, phát hiện 14 xe vi phạm. Tuy nhiên, các xe này vi phạm ở mức thấp, dao động từ 10 - 20%. Còn từ đầu tháng 8 tới nay, qua kiểm tra hầu hết các xe đều chấp hành đúng quy định về tải trọng.

Tương tự, trên tuyến QL51 đi qua hai tỉnh Đồng Nai,



Kiểm soát tải trọng xe tại trạm cân trên QL1 qua huyện Xuân Lộc (Đồng Nai)

Bà Rịa - Vũng Tàu, dọc bên đường có nhiều mỏ vật liệu, khu công nghiệp, nhiều năm là "điểm nóng" xe quá tải, cơi thùng, nay cũng đã hạ nhiệt khi xe quá tải hầu như vắng bóng hoặc "núp lùm", không còn ngang nhiên như trước.

Thiếu tá Nguyễn Tấn Khanh, Trạm phó Trạm CSGT ngã ba Thái Lan (Phòng CSGT Công an tỉnh Đồng Nai) cho biết đã tổ chức nhiều chuyên đề xử lý xe quá tải, cơi thùng trên QL51, riêng trong tháng 7 đã xử lý 12 trường hợp vi phạm. Các trường hợp xe cơi thùng, CSGT đều mời chủ xe đến chứng kiến, thuê thợ hàn tự cắt phần thành thùng vi phạm.

Trước sự quyết liệt của lực lượng chức năng, nhiều tài xế và chủ doanh nghiệp vận tải đều ủng hộ và cho rằng, việc xử lý nghiêm xe quá tải sẽ tạo sự cạnh tranh lành mạnh.

Theo một chủ doanh nghiệp có 5 đầu xe tải ở TP Biên Hòa, Đồng Nai (xin giấu tên), từ đầu năm 2022 do giá xăng, dầu tăng cao cùng với siết chặt hoạt động kiểm soát tải trọng xe, số doanh nghiệp vận tải "rơi rụng" khá nhiều, chạy cầm chừng hoặc bỏ nghề, sang nhượng xe.

Từng bị phạt hàng chục triệu đồng và tước GPLX vì

Lực lượng TTGT Cục QLDB IV kiểm tra tải trọng xe trên QL51 qua huyện Long Thành (Đồng Nai)



lỗi quá tải, anh Nguyễn Văn H., tài xế kiêm chủ xe tải 15 tấn ở huyện Long Thành cho hay, mức phạt lỗi quá tải ngày càng tăng cao, tài xế đã biết sợ: "Bây giờ thỏa thuận với chủ hàng chờ đúng tải tôi mới dám nhận. Chờ quá tải giờ ra đường bị bắt thì chỉ còn nước đi vay tiền đóng phạt".

## KIỂM TRA ĐỘT XUẤT ĐỂ TẠO BẤT NGỜ

Thượng tá Trần Trọng Thủy, Trưởng phòng CSGT Công an tỉnh Đồng Nai cho biết, chỉ tính riêng trong một tháng cao điểm xử lý xe quá tải (từ ngày 20/6 - 20/7), các Đội CSGT của Phòng đã

Theo Ban ATGT tỉnh Đồng Nai, hệ thống camera giám sát tải trọng tại các mỏ đá, nơi bốc dỡ hàng hóa đã phát huy hiệu quả, tác động lớn đến ý thức của các chủ mỏ đá và tài xế trong quá trình bốc dỡ hàng hóa lên xe. Đến nay Ban ATGT tỉnh đã lắp đặt xong hệ thống giám sát tại 32/32 mỏ đá với 43/43 trạm cân. Trong 6 tháng đầu năm 2022, qua hệ thống có 7 trường hợp vi phạm về bốc xếp hàng hóa lên xe ô tô vượt tải trọng cho phép, bị xử phạt số tiền 64 triệu đồng.

phát hiện 262 trường hợp vi phạm về tải trọng xe, phát hiện và cắt thùng xe vi phạm 31 trường hợp, tước giấy phép lái xe 121 trường hợp, tổng số tiền xử phạt hơn 2 tỷ đồng.

"Để tránh tình trạng chủ xe bố trí người theo dõi, ngoài

các tổ chuyên đề, các Đội, Trạm bố trí một tổ công tác đặc biệt kiểm tra đột xuất để tạo tính bất ngờ", Thượng tá Thủy cho hay.

Còn ông Nguyễn Phan Trong, Chánh TTGT Sở GTVT Đồng Nai thông tin, thời gian qua lực lượng Thanh tra Sở thường xuyên có kế hoạch phối hợp với Thanh tra Cục QLDB IV tuần tra xử lý xe quá tải; phối hợp với CSGT duy trì hoạt động thường xuyên của Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động trên QL1; sử dụng cân xách tay kiểm soát đầu mỗi bốc xếp hàng hóa tại khu vực cụm mỏ đá Tân Cang, Thiện Tân. Qua kiểm tra 65 xe phát hiện 50 xe chở quá tải, xử phạt 796,5 triệu đồng, 1 trường hợp cơi nới kích thước thành thùng.

"Bên cạnh duy trì trạm cân lưu động, các tổ tuần tra, Ban ATGT còn giám sát hoạt động tại các mỏ đá, bốc dỡ hàng hóa qua camera giám sát nên đến nay xe chở quá tải đã giảm rõ rệt", ông Trong nói.

Bà Đỗ Thị Yến Nhi, Đội trưởng Đội thanh tra an toàn Cục QLDB IV cho biết, dọc hai tuyến QL1, QL51 có hàng loạt khu công nghiệp, kho bãi, mỏ vật liệu nên các loại xe tải trọng lớn lưu thông mật độ cao. Tuy nhiên thời gian, qua các tổ tuần tra của Cục thường xuyên phối hợp với CSGT, TTGT địa phương kiểm tra đột xuất cùng như thực hiện cao điểm nên tình trạng xe quá tải đã cơ bản được kiểm soát triệt để.

Vinh Phú

## THÔNG BÁO RƠI GIẤY TỜ

Tôi là: Nguyễn Thành Công, sinh ngày: 18/10/1982, CCCD số: 015082000177, cấp ngày: 1/10/2019, tại Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội.

Ngày 8/8/2022, trên tuyến đường từ Chung cư HHO2, Lô CC6, tổ Lĩnh Bùn, phường Hoàng Liet, quận Hoàng Mai, TP Hà Nội đến Văn phòng công chứng trên đường Trần Hưng Đạo (phường

Dịch Vọng, quận Cầu Giấy, TP Hà Nội) tôi có làm rơi các giấy tờ sau:

1. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số SA619810, số thửa đất 11, tờ bản đồ số 88-B-1-A, cơ quan cấp UBND TP Yên Bái, tỉnh Yên Bái; ngày cấp 28/8/2010.

2. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số SA619809, số thửa đất 12, tờ bản đồ số 88-B-1-A, cơ quan

cấp UBND TP Yên Bái, tỉnh Yên Bái; ngày cấp 25/8/2010.

3. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất số AC855136, số thửa đất 14, tờ bản đồ số 88-B-1-A, cơ quan cấp UBND TP Yên Bái, tỉnh Yên Bái; ngày cấp 1/6/2005.

4. Giấy khai sinh mang tên Nguyễn Thành Công, sinh ngày 18/10/1982, nơi sinh: Phường Nguyễn Thái Học, TP Yên Bái, tỉnh Yên Bái; cơ quan cấp UBND phường Nguyễn Thái Học.

5. Số hộ khẩu số 242053203, chủ hộ: Nguyễn Thành Công, số đăng ký thường trú 130, tờ số 25, cơ quan cấp Công an quận Hoàng Mai - TP Hà Nội; ngày cấp 26/8/2019.

Nếu ai nhặt được các giấy tờ trên, xin liên hệ với tôi theo số điện thoại: 0983555685.

*Nhà xin cảm ơn và hậu tạ!*

QUẢNG NINH:

# Dân thấp thỏm lo vỡ đê khi bão lớn

Tuyến đê Diên Công thuộc phường Trưng Vương, TP Uông Bí (Quảng Ninh) dài trên 11,4km bảo vệ an toàn tính mạng, tài sản cho hơn 500 hộ dân với trên 2.000 nhân khẩu. Thế nhưng hiện nay, tuyến đê này đã xuống cấp nghiêm trọng.

## MONG MANH TUYẾN ĐÊ BIẾN

Khu vực Diên Công trước đây là xã đảo Diên Công, từ năm 2019 đã sáp nhập vào phường Trưng Vương, TP Uông Bí, gồm 3 khu phố là Diên Công 1, Diên Công 2 và Diên Công 3. Khu vực này xung quanh là sông nước, được bao bọc bởi tuyến đê chạy vòng quanh bảo vệ khỏi triều cường. Ngoài bảo vệ an toàn cho hàng trăm hộ dân, tuyến đê này còn có chức năng bảo vệ 310ha đầm, ao nuôi trồng thủy hải sản và gần 800ha đất canh tác nông nghiệp của địa phương.

Tuy nhiên, tuyến đê Diên Công được coi là "lá chắn" bảo vệ an toàn cho cuộc sống của hàng trăm hộ dân và trên 1.000ha đất canh tác, nuôi trồng thủy sản ở nơi này lại đang rất mong manh, khó có thể chống chọi lại được với triều cường gặp lúc bão lớn đổ về.

Dẫn PV Báo Giao thông đi một vòng trên tuyến đê Diên Công, vượt qua những đoạn mặt đê xuống cấp nghiêm trọng, lún nhón ổ gà, ổ voi, anh Phạm Văn Sơn, ở khu Diên Công 1 cho biết: "Tuyến đê này được làm từ thời Pháp thuộc. Theo những bậc cao niên sinh sống ở đây thì năm 1955, đê đã bị vỡ một lần, gây thiệt hại vô kể. Đến năm 1985 đê bắt đầu gia cố thêm, nâng cao trình lên gần trên 4m. Vật liệu đào, đắp lên con đê này chủ yếu là cát pha và đất".

Cùng với thời gian, do mưa lớn và sóng biển xối lờ làm mặt và thân đê bị bào mòn, có chỗ mặt đê chỉ rộng còn hơn 1m. Nếu gặp lúc triều cường

kết hợp với bão lớn, chắc chắn nơi xung yếu ấy khó có thể chống đỡ.

"Năm 2005, người dân khu vực Diên Công tiếp tục hứng chịu trận mưa lớn kết hợp với triều cường khiến nước tràn qua thân đê, đe dọa đến tính mạng, tài sản của hàng trăm hộ dân. Từ đó đến nay, nỗi lo về an nguy của mình, bà con đã nhiều lần kiến nghị các ngành, các cấp cần đầu tư nâng cấp toàn bộ tuyến đê để đảm bảo cuộc sống cho nhân dân nhưng vẫn chưa có chuyển biến gì", anh Sơn kể.

## ĐÊ BỊ XÂM HẠI, KHÔNG ĐƯỢC SỬA CHỮA

Đi dọc tuyến đê Diên Công, PV ghi nhận nỗi lo của người dân địa phương về an nguy của con đê này là hoàn toàn có cơ sở. Bởi lẽ, nhiều đoạn xung yếu của đê bị xuống cấp nghiêm trọng, một số đoạn bị bào mòn, chân đê trơ đá, cây cối mọc um tùm...

Cùng với đó, mặt và triển đê nhiều chỗ do phương tiện lưu thông qua lại nhiều làm sụt, rạn nứt một số đoạn. Đây là một trong những nguyên nhân khiến tuyến đê này xuống cấp thêm. Không những thế, toàn tuyến đê có 7 cống thoát nước và đều đã xuống cấp, làm giảm công năng tiêu, thoát nước, nhất là khi triều cường...

Vừa ị ạch đất chiếc xe máy vượt qua đoạn đường lồi lõm đầy ổ gà, ổ voi để rẽ vào khu đầm sát chân đê, anh Phạm Thanh Toàn, nhà ở khu Diên Công 3 cho hay, nhiều lần bão



Nhiều khu vực mặt đê xuống cấp, ảnh hưởng không nhỏ đến việc lưu thông phục vụ dân sinh và công tác hộ đê khi có sự cố



Không ít công trình xây dựng của người dân vi phạm hành lang đê Diên Công

lớn cùng với triều cường, cả khu vực ao, đầm nơi này đều mấp mé nước khiến bà con rất hoang mang, lo chạy tháo thân. Tuyến đường ra khu đầm thì nhỏ hẹp và xuống cấp, nếu có sự cố về đê thì việc tiếp cận hiện trường sẽ rất khó khăn...

Một điều đáng nói nữa là hiện nay, ở hành lang đê Diên Công, thậm chí ngay cả thân đê, nhiều công trình dân sinh đã được xây dựng từ rất lâu, ảnh hưởng nghiêm trọng đến công

tác nâng cấp, gia cố sau này.

Theo tìm hiểu, năm 2007, tuyến đê này được nâng cấp, sửa chữa chiều dài hơn 9km. Gần đây nhất giai đoạn 2017 - 2019, TP Uông Bí tiếp tục nâng cấp hơn 1,78km đoạn xung yếu nhất. Tuy nhiên, do thân đê đắp chủ yếu bằng đất pha cát, qua nhiều năm bị xói mòn, khiến cao trình đê bị thấp dần theo thời gian.

Ông Nguyễn Hồng Quảng, Phó chủ tịch UBND phường

Trưng Vương cho biết, hiện tuyến đê Diên Công được giao cho địa phương quản lý nhưng ngân sách lại không được phân bổ. Nhiều năm gần đây, cử tri đã kiến nghị nhưng do nguồn vốn đầu tư lớn, cơ quan chức năng chưa thể bố trí vốn sửa chữa ngay. Trong lúc chờ kinh phí, hàng năm địa phương đều xây dựng phương án chủ động phòng chống sự cố cho đê và tiến hành gia cố một số đoạn quá xung yếu. Tuy nhiên, việc làm này cũng chỉ là trước mắt...

"Tuyến đê đã xuống cấp nghiêm trọng, rất nguy hiểm mỗi khi mưa bão. Nếu không kịp thời đầu tư đồng bộ sẽ ảnh hưởng tới an nguy của hàng trăm hộ dân 3 khu phố là Diên Công 1, Diên Công 2 và Diên Công 3. Do đó, chính quyền địa phương và bà con rất mong cấp có thẩm quyền sớm nghiên cứu, phân bổ kinh phí để nâng cấp đồng bộ tuyến đê này...", ông Quảng nói.

Quang Minh

## BẠN HỎI GIAO THÔNG TRẢ LỜI

# Mất biên bản xử phạt giao thông, nộp phạt cách nào?

Hỏi:

3 tháng trước, trong khi tham gia giao thông tại đường Cổ Nhuế, quận Bắc Từ Liêm, Hà Nội, tôi đã chạy xe quá tốc độ quy định và bị CSGT lập biên bản xử phạt vi phạm hành chính, giữ giấy phép lái xe. Nhưng sau đó, tôi đã làm mất biên bản xử phạt. Xin hỏi, tôi phải làm thế nào để nộp phạt và lấy lại giấy phép lái xe? Và số tiền phạt quá hạn nộp là bao nhiêu?

Bùi Văn Hải  
(Phường Cổ Nhuế, quận Bắc Từ Liêm, Hà Nội)

Luật sư Phạm Thanh Hải  
(Đoàn luật sư TP Hà Nội)  
trả lời:

Theo quy định, việc xử phạt vi phạm hành chính có lập biên bản phải được người có thẩm quyền xử phạt lập thành hồ sơ xử phạt vi phạm hành chính.

Hồ sơ bao gồm biên bản vi phạm hành chính, quyết định xử phạt hành chính, các

tài liệu, giấy tờ có liên quan. Biên bản vi phạm hành chính phải được lập thành ít nhất hai bản: Một bản do cá nhân có thẩm quyền xử phạt giữ, bản còn lại giao cho cá nhân vi phạm giữ.

Theo quy định tại Thông tư số 02/2016 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về quy trình tuân tra kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông

đường bộ của CSGT, trường hợp người vi phạm làm mất biên bản vi phạm hành chính, để nộp phạt và lấy lại giấy phép lái xe thì bạn phải có đơn cam đoan và xác nhận của chính quyền địa phương nơi cư trú.

Sau đó, bạn mang đơn cam đoan đến nơi CSGT lập biên bản vi phạm. Lực lượng chức năng sẽ rà soát hồ sơ, biên bản lưu giữ, đối chiếu

chính xác thì sẽ làm thủ tục giải quyết vi phạm.

Theo quy định tại Luật Xử lý vi phạm hành chính, trường hợp sau 10 ngày kể từ ngày nhận được quyết định xử phạt, nếu bạn không thực hiện nộp phạt thì sẽ bị cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt và cứ mỗi ngày chậm nộp phạt, bạn sẽ phải nộp thêm 0,05% trên tổng số tiền phạt chưa nộp.

NHÀ THIẾT KẾ TUYẾT LÊ:

# “Phù thủy thời trang” và những chiếc đầm chực nghìn đô

Sở hữu các bộ sưu tập lạ mắt, khó đoán, sâu thẳm và đầy bay bổng, nhà thiết kế Tuyết Lê được báo chí quốc tế gọi là “cô phù thủy nhỏ”. Khách hàng của Tuyết Lê gồm các hoa hậu thế giới và nhiều ngôi sao hàng đầu châu Á.

## GIẤC MƠ MAY VÁY CHO CÔNG CHÚA LỘ LEM

Mỗi ngày, Tuyết Lê lại lên chiếc xe Lexus đi từ nhà ra showroom ở 167 Xã Đàn (Hà Nội) để yên tâm rằng, những chiếc váy đã treo thẳng thớm, bình hoa tươi đã được thay, nhân viên setup và hướng dẫn khách hàng luôn kèm thái độ trân trọng ấm áp. Chị cho biết, mới tối qua thôi vẫn thức đến 2h sáng ở dưới xưởng, làm nốt chiếc váy, đính nốt viên cương cho hoa hậu Miss Earth 2015 Angella Ong mặc trong một sự kiện quan trọng.

Là một người bận rộn, chị thường xuyên có những chuyến công tác xa nhà, tham dự các sự kiện thương hiệu cùng các celeb trong nước và quốc tế. Mỗi quan hệ thân thiết với các sao hạng A trong nước hay những ngôi sao nổi tiếng châu Á như diễn viên: Triệu Vy, Phạm Băng Băng, Trương Bá Chi, Ngô Cẩm Ngôn, mỹ nhân Ôn Bích Hà... hay dàn hoa hậu thế giới, danh ca Toni Braxton, ca sĩ Shontelle như một nguồn năng lượng dồi dào giúp chị thăng hoa trong sáng tạo.

It ai có thể ngờ rằng, “nhà phù thủy” thiết kế Tuyết Lê là một tay ngang chính hiệu. Sinh ra trong một gia đình công chức ở thành phố Thanh Hóa, ngay từ nhỏ Tuyết Lê thích chơi búp bê với những bộ váy xinh xắn lấp lánh, từ đó đã nuôi đam mê của chị sau này.

Giấc mơ về những bộ váy vẫn im lìm ở trong chiếc rương ký ức. Sau này, chị cùng chồng chung lưng đấu cật tạo nên một công ty truyền thông lớn. Với chuyên ngành tài chính kế toán, chị trở thành CEO và hỗ trợ chồng nhiều năm để phát triển công ty. Tuy nhiên, tiến bực và sự thành công ấy vẫn luôn khiến nữ CEO 7X chưa thỏa đam mê.



Tuyết Lê (SN 1979) là một nhà thiết kế có tên tuổi được nhiều hoa hậu thế giới tin tưởng.

Cuối tháng 4/2017, Tuyết Lê đã có buổi ra mắt bộ sưu tập thiết kế thời trang đầu tay của chính mình tại chương trình Deep Fashion Show trước sự chứng kiến của khoảng 500 khách mời. Sau đó, cô đã cho ra đời thương hiệu thời trang của riêng mình tại số 167 Xã Đàn, Hà Nội. Những thiết kế của Tuyết Lê được hàng loạt sao hạng A trong làng giải trí Việt tin tưởng; là nhà thiết kế Việt Nam đầu tiên được Hoa hậu Hoàn vũ Pia Wurtzbach, Hoa hậu Quốc tế 2016 Kylie Fausto Verzosa, lựa chọn những thiết kế trong bộ ảnh mới nhất của mình. Năm 2017, cô đã được BTC của cuộc thi Hoa hậu Du lịch Hoàn vũ Thế giới 2017 mới làm giám khảo.

“Tôi không nhớ rõ là mình đã may chiếc váy mô hình từ khi nào, vì vốn dĩ nó ăn sâu và thường xuyên trong từng bộ trang phục, dù đó là cho những cô búp bê xinh xắn hay là dành cho riêng mình.

Cho đến bây giờ, giấc mơ thêu dệt lên những bộ đầm kiểu sa luôn ám ảnh tôi. Tôi luôn thấy hình ảnh chiếc kim và sợi chỉ khiêu vũ trên chiếc đầm lấp lánh. Nó chẳng khác gì một bà tiên gầy đôi đũa thần để tạo thành bộ đồ tuyệt đẹp cho Lộ Lem đi dự hội. Giấc mơ ấy luôn ở trong tôi. Tôi luôn nghĩ mình sẽ cầm cây đũa tiên, đưa ra các đường nét để tạo tác thành những chiếc váy tuyệt đẹp! Và tôi thì không có đũa tiên nhưng tôi ý tưởng, có sự sáng tạo cùng với phần màu, chiếc kéo và chiếc máy khâu”, chị chia sẻ.

Người ta từng thấy Phạm Băng Băng, khi ấy được gọi là “nhan sắc quốc bảo” xứ Trung



Hoa hậu Diễm Hương diện đầm của NTK Tuyết Lê tại sự kiện Hoa hậu Hoàn cầu Việt Nam 2022

mặc đỏ của Tuyết Lê chụp trên bìa Harper's Bazaar Việt Nam - chiếc đầm trị giá 80.000 USD, sau đó cô tiếp tục khoác lên mình chiếc váy Nữ thần Goddess chụp ảnh cho tạp chí Wonderland (Anh) số tháng 3/2020. Chiếc chiếc váy Nữ thần Goddess này được nhà thiết kế mang bán đấu giá với mức giá 500 triệu đồng để làm từ thiện trong chương trình Từ trái tim đến trái tim - do Tuần thời trang Quốc tế Việt Nam tổ chức.

Phạm Băng Băng sau này mặc rất nhiều đồ của Tuyết Lê và họ trở thành bạn bè tốt của nhau. Phạm Băng Băng từng bày tỏ: “Trái tim của tôi và nhà thiết kế như có chung tiếng nói, cô ấy luôn hiểu những gì tôi muốn”. “Nhà thiết kế hoàn hảo” cũng là lời khen ngợi mà Trương Bá Chi đã từng dành cho thiết kế của Tuyết Lê.



Miss Earth 2015 Angelia Gabriela Ong trong trang phục của NTK Tuyết Lê

## KHÔNG ĐƠN THUẦN LÀ VÁY, ĐÓ LÀ MỘT TÁC PHẨM NGHỆ THUẬT!

Đó là quan điểm của Tuyết Lê. Nghệ thuật thời trang với chị được thể hiện bằng việc sử dụng và kết hợp những chất liệu trong cuộc sống. Suy nghĩ, góc nhìn của nhà thiết kế về thế giới được chuyển hóa thông qua các tác phẩm và thể hiện con người mình. Mỗi bộ đầm, mỗi phụ kiện đều có thể chứa đựng một tiếng nói âm thầm, một cuộc đối thoại thông qua sự kết nối của nhà thiết kế với người mặc và thế giới xung quanh.

Chính vì thế, sau bước đi đầu tiên nhắm thẳng vào những nhân vật nổi tiếng quốc tế, Tuyết Lê được giới thời trang trong nước biết đến, nhìn nhận.

“Ở thế giới thời trang, bạn ngừng tư duy, sáng tạo nghĩa là bạn đang chết. Nhiều người bị mất xúc cảm sau bước đi đầu quá tốt, họ loay hoay, ngại ngùng với bước đi tiếp theo. Tôi không vậy. Trước mặt tôi luôn là bút, là giấy, là kéo, kim, phấn, là những viên cương, sợi tơ... Chúng cứ nhảy múa và tôi chạy theo những thứ ấy, cho đến khi những sợi tơ vàng óng ấy được rút hết ra khỏi tâm trí, thì tôi cũng hoàn thành các phác thảo bước đầu”, nhà thiết kế tâm sự.

Bận rộn đêm hôm để cho ra được bộ sưu tập Rose Secret trình diễn đúng sự kiện Tuần lễ Thời trang Quốc tế Việt Nam 2022, chị cho hay: “Tôi từng bước tiến dần đến thị trường thời trang trong nước. Các thiết kế Haute course có giá trị lên tới vài trăm triệu chứ không bình dân. Nhiều hoa hậu, nghệ sĩ thế giới thích các tác phẩm của tôi.

Tôi có mối quan hệ thân thiết với Angelia Ong, Miss Earth 2015, chúng tôi vẫn hay email, gửi lời chúc tới nhau khi có sự kiện quan trọng. Gần đây nhất, Hoa hậu Diễm Hương đã nói với tôi: “Em cần một chiếc váy để đi đến một sự kiện Hoa hậu Hoàn Cầu Việt Nam 2022, chị có thể lo cho em được không?”. “Ồ được thôi! Nó sẽ là một chiếc đầm quyến rũ sang chảnh, chói lóa trong sự kiện!”.

Cũng đã rất nhiều lần Tuyết Lê sánh bước cùng với ngôi sao hạng A trong nước và thế giới tại các sự kiện. Gần đây nhất, chị đã mời được người mẫu hàng đầu tại Việt Nam như Thanh Hằng diện bộ đầm mang thông điệp “Bí ẩn hoa hồng” trong buổi họp báo công bố Tuần lễ thời trang Việt Nam 2022.

Khi trình làng Bộ sưu tập Rose Secret, Tuyết Lê đã mời được nhiều Hoa hậu quốc tế, trong nước, các siêu mẫu đình đám như Miss Earth 2015 Angelia Ong, Miss Global 2019 Karolina Kokesova, siêu mẫu Võ Hoàng Yến, hoa hậu Tiểu Vy cùng những cặp đôi nghệ sĩ nổi tiếng như Phan Hiền - Khánh Thi, Quốc Trường - Diễm Hương, Bình An - Phương Nga xuất hiện trình diễn...

Ái cũng biết, nhiều ngôi sao hạng A khi đã thân với một số nhà thiết kế, họ khá e dè nhận lời của nhà thiết kế khác. Nhưng với Tuyết Lê, sự ghi nhận trong nghề đã giúp chị khẳng định được vị thế.

Một năm, ngoài những BST chính ra, Tuyết Lê còn cho ra mắt các sản phẩm thời trang ứng dụng dành cho giới doanh nhân, người mẫu, hoa hậu... bán ra thị trường với mức giá tương đối cao.

Từ Nữ Triệu Vương

## GIÁO THÔNG

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

□ Tổng biên tập: Nguyễn Bá Kiên

□ Phó Tổng biên tập:  
 Nguyễn Thị Hồng Nga  
 Nguyễn Đức Thắng

□ Trình bày: Nguyễn Mạnh Tường  
 Ngô 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 CÁN THƠ:  
 107 Trần Văn Hoà, 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: bacmiennam@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

Gửi phát hành 199/GP-BTTTT cấp ngày 28/5/2018. Chỉ số ISSN 0868-8345.  
 In tại Công ty TNHH Sản xuất và In ấn Hà Nội Media, Công ty in Quảng Đông TP HCM

Giá: 8.500đ

BẮC GIANG:

## Mở đường, xóa danh “vùng chiêm trũng” tại Yên Dũng

Được bao quanh bởi các con sông lớn như: Sông Cầu, sông Thương và sông Lục Nam, huyện Yên Dũng, Bắc Giang vốn được biết đến là “vùng chiêm trũng”, giao thông cách trở, khó khăn. Để phá thế cô lập trên, huyện đã chú trọng xây dựng mới nhiều tuyến đường, tăng cường kết nối, giúp phát triển kinh tế, xã hội trên địa bàn.



Tuyến ĐH5B, đoạn qua xã Tư Mại, huyện Yên Dũng đã hoàn thành thi công mặt đường bê tông nhựa

### THÁO GỖ VƯỚNG MẮC VỀ MẶT BẰNG

Theo Ban Quản lý dự án xây dựng huyện Yên Dũng, tuyến ĐH5B được triển khai theo Nghị quyết số 18 ngày 2/10/2018 của HĐND huyện Yên Dũng. Tuyến đường có tổng chiều dài 13,6km, tổng mức đầu tư 419 tỷ đồng từ nguồn ngân sách huyện. Đến nay, các nhà thầu đã cơ bản hoàn thành thi công nền, mặt đường trên phần diện tích 45% mặt bằng được bàn giao.

Tuy nhiên, công tác GPMB hiện còn gặp nhiều khó khăn, nhà thầu chưa thể triển khai thi

công đồng bộ trên tuyến. Lý do là việc xác minh nguồn gốc đất mất nhiều thời gian khi nhiều diện tích đã được lãnh đạo một số thôn trước đây giao thầu, bán trái thẩm quyền; nhiều diện tích đã được dồn đổi, chia tách, mua đi, bán lại nhiều lần nhưng không sang tên, đổi chủ.

Lãnh đạo Trung tâm phát triển quỹ đất và cụm công nghiệp huyện Yên Dũng khẳng định: Hiện đơn vị đang huy động tối đa nhân lực, giải quyết triệt để những khó khăn, vướng mắc để phần đất bàn giao mặt bằng sạch cho đơn vị thi công sớm triển khai.

Ông Nguyễn Văn Thương, Phó chủ tịch UBND huyện Yên

Dũng khẳng định: Đây là dự án trọng điểm, có vai trò, ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong kết nối, phát triển kinh tế, xã hội của địa phương. Do vậy, UBND huyện đang tích cực chỉ đạo các đơn vị liên quan đẩy mạnh công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức của người dân về dự án, đẩy nhanh tiến độ GPMB.

### TAO DÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ CÔNG NGHIỆP

Phòng Kinh tế và hạ tầng huyện Yên Dũng đánh giá, tuyến ĐH5B chạy qua các xã Cảnh Thụy, Tư Mại, KCN Yên Lư và xã Yên Lư. Sau đó, tuyến đường sẽ kết nối với đường Sen

Hố - Trúc Tay, tại xã Văn Trung, huyện Việt Yên, tỉnh Bắc Giang. Nhờ đó, kết nối KCN Yên Lư và KCN Văn Trung và đường Vành đai IV, đoạn qua huyện Việt Yên. Thay vì chỉ có tuyến đường độc đạo là QL17, kết nối với tỉnh Bắc Ninh qua cầu Yên Dũng như hiện nay, sau khi tuyến đường hoàn thành sẽ kết nối các KCN trên địa bàn tỉnh.

Ngoài việc vận chuyển hàng hóa từ KCN Yên Lư qua QL17, tuyến ĐH5B còn kết nối với cầu Đổng Việt và đường dẫn lên cầu đang được khởi công xây dựng trên địa bàn huyện. Theo đó, phương tiện, hàng hóa có thể lưu thông từ các KCN Đình Trám, Văn Trung, Quang Châu

(huyện Việt Yên) đi qua tuyến ĐH5B để lên cầu Đổng Việt và đến các tỉnh Hải Phòng, Quảng Ninh và ngược lại.

Để nâng cao hiệu quả khai thác tuyến ĐH5B, UBND huyện Yên Dũng cũng đang chuẩn bị đầu tư Dự án xây dựng tuyến ĐH5B kéo dài. Theo đó, một tuyến đường dài 9,8km, nối từ TL293, tại thị trấn Tân An, nối với các xã Quỳnh Sơn, Lăng Sơn, cầu vượt sông Thương nối với tuyến ĐH5B đang thi công tại xã Cảnh Thụy. Tuyến đường rộng 22,5m, tổng mức đầu tư 980 tỷ đồng.

Theo quy hoạch, khi 2 tuyến đường trên hoàn thành xây dựng, chính thức kết nối sẽ cùng với tuyến đường Sen Hồ - Trúc Tay kết hợp thành TL398. Đây sẽ là đường vành đai phía Đông Nam của TP Bắc Giang.

Bên cạnh đó, giai đoạn từ nay đến năm 2025, toàn bộ huyện Yên Dũng sẽ sáp nhập về TP Bắc Giang. Do đó, tuyến đường này sẽ là điểm nối giữa các phường, xã phía Tây Bắc và Đông Nam TP Bắc Giang, giúp kết nối các KCN Đình Trám, Văn Trung với KCN Yên Lư và KCN Yên Sơn, tạo đà phát triển công nghiệp, mở rộng không gian đô thị.

Văn Thương

### CÔNG TY CỔ PHẦN NHIÊN LIỆU BAY PETROLIMEX

Website: www.pa.petrolimex.com.vn | Email: ops.fuelorder@petrolimex.com.vn | Tel: 024 3516 1400

- Nhà cung cấp nhiên liệu hàng không chuyên nghiệp hàng đầu Việt Nam.
- Là Doanh nghiệp thành viên thuộc Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam.

- Hoạt động sản xuất kinh doanh của Petrolimex Aviation tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn nghiêm ngặt của Tổ chức hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO), yêu cầu chất lượng hàng không dân dụng cho hệ thống hoạt động chung (AFQRJOS) do Tổ chức Quốc tế JIG phiên bản ban hành mới nhất.

- Được khách hàng đánh giá cao về chất lượng dịch vụ, giá cạnh tranh, đáp ứng nhanh và đầy đủ mọi yêu cầu về nhiên liệu Jet A-1 tại các điểm bán hàng.