



ÙN TẮC GIAO THÔNG TẠI CÁC ĐÔ THỊ LỚN – GIẢI PHÁP ĐẾN TỪ XE ĐẠP, PHÂN TÍCH DƯỚI GÓC ĐỘ KHOA HỌC

Đại úy, ThS. Nguyễn Xuân Trường *
Trung úy, CN. Nguyễn Thị Thùy Linh **

Tóm tắt nội dung: Tình hình ùn tắc giao thông (UTGT) tại các đô thị lớn ở Việt Nam như thủ đô Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh ngày càng trở nên phức tạp và trầm trọng. Rõ ràng vấn đề nghiên cứu nhằm giảm thiểu UTGT đô thị là một vấn đề lớn của toàn xã hội, đồng thời cũng là một vấn đề rất phức tạp không dễ giải quyết nhanh chóng trong điều kiện hiện nay. Cho đến nay, Bộ Giao thông vận tải và các địa phương đã đưa ra nhiều giải pháp khác nhau nhằm giảm thiểu tình trạng UTGT, song hiệu quả chưa đạt được như mong muốn. Nhiều nghiên cứu đã được triển khai nhằm đưa ra giải pháp mang tính đột phá. Một trong những giải pháp đang được bàn đến đó là sử dụng xe đạp làm phương tiện giao thông công cộng tại trung tâm các thành phố lớn. Về việc thực hiện Đề án này, các chuyên gia, các nhà quản lý cũng như dư luận quần chúng đều có nhiều quan điểm, ý kiến khác nhau; do đó, nội dung bài viết xin trao đổi những mặt tích cực và một số khó khăn đối với giải pháp sử dụng xe đạp làm phương tiện giao thông công cộng nhằm giảm thiểu UTGT.

Hiện nay nền kinh tế nước ta đã và đang có bước phát triển mạnh mẽ trên nhiều lĩnh vực, trong đó giao thông vận tải thực sự là một ngành kinh tế dịch vụ quan trọng đang từng bước được đầu tư phát triển mạnh, song do nhiều yếu tố chủ quan, khách quan khác nhau sự phát triển này chưa có tính kế hoạch và thiếu các bước đi thích hợp, các phương tiện giao thông và các loại hình giao thông ở nước ta đang phát triển vượt quá xa khả năng quản lý và mức độ cho phép của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông. Tính đến năm 2014, số lượng xe mô tô, xe gắn máy sử dụng hiện nay khoảng 36,5 triệu chiếc/90 triệu dân. Như vậy là tính bình quân trên phạm vi cả nước hiện nay có khoảng 2,5 người/1 xe cùng với khoảng trên 1,5 triệu ô tô được sử dụng chứng tỏ đời sống người dân đã được thay đổi rất nhiều. Nhưng đằng sau những con số chứng tỏ sự phát triển mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông đó, chúng ta

cũng thấy rõ sự mất cân đối nghiêm trọng giữa những yếu tố liên quan, cụ thể ở đây là với cơ sở hạ tầng giao thông. Đó cũng chính là nguyên nhân làm gia tăng tình trạng tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường và đặc biệt là UTGT. Nhiều giải pháp giảm UTGT đã được đưa ra như: tổ chức phân luồng từ xa, quy định hoạt động trên địa bàn thành phố theo giờ và theo tải trọng xe nhằm giảm lưu lượng xe trong giờ cao điểm; lắp đặt thêm đèn tín hiệu tại một số nút giao thông nhằm tăng năng lực thông hành, giảm UTGT; tăng cường xử lý các vi phạm trật tự an toàn giao thông; ưu tiên phát triển xe buýt, hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân; tăng cường công tác tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng, giáo dục và phổ biến luật giao thông

* P. Đội trưởng, Công an Quận 9,
Công an thành phố Hồ Chí Minh.

* Trại giảng, Khoa QLHC về TTXH,
Trường Cao đẳng Cảnh sát nhân dân II.



đường bộ cho mọi tầng lớp nhân dân... đã góp phần không nhỏ trong việc giảm thiểu UTGT trên các địa bàn thành phố lớn. Tuy tình hình UTGT đã được cải thiện nhưng vẫn chưa đạt hiệu quả như mong muốn, vấn đề UTGT vẫn chưa giải quyết triệt để và bền vững.

Ngày 27-1-2014 Thủ tướng Chính phủ gửi các Bộ, ngành và UBND 5 thành phố, gồm: Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ Công văn số 148/TTg-KTN về việc thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn. Trong đó, để hiện mục tiêu bảo đảm an toàn và chống ùn tắc giao thông tại các thành phố trực thuộc Trung ương trong giai đoạn 2013 - 2015, Thủ tướng chỉ đạo bên cạnh việc đẩy mạnh triển khai thực hiện đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải công cộng khối lớn theo đúng quy hoạch được duyệt, tập trung thực hiện các giải pháp kiểm soát chặt chẽ mức độ phát triển và có lộ trình cụ thể nhằm hạn chế sử dụng các phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, phù hợp tình hình thực tế của từng địa phương; đồng thời, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện vận tải công cộng; tổ chức giao thông hợp lý theo hướng khai thác tối đa năng lực sẵn có của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng chính phủ, UBND các thành phố trực thuộc trung ương chủ trì, phối hợp với Bộ giao thông vận tải xây dựng và triển khai Đề án thí điểm phát triển cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng trong khu vực trung tâm các thành phố trực thuộc Trung ương. Vậy xe đạp có thực sự là một hữu hiệu cho các đô thị ở nước ta để thoát khỏi tình trạng UTGT?

Nói về xe đạp, đây là loại phương tiện giao thông thô sơ có cấu tạo đơn giản bao gồm: 2 bánh xe được gắn vào khung xe, bàn đạp, xích – líp...; dễ điều khiển, chuyển động bằng sức người và tốc độ trung bình khoảng 15 – 20 km/h. Trong thập niên 90 thế kỷ XX trở về trước, xe đạp đã từng là một phương tiện giao thông chủ yếu của người dân trong các thành phố cũng

như các vùng nông thôn ở nước ta. Tuy nhiên, do sự phát triển của kinh tế - xã hội cũng như nhiều nguyên nhân khác nhau, số lượng xe đạp đã giảm đi nhiều, không còn là phương tiện giao thông phổ biến nhất. Thay thế vào đó, để đáp ứng các yêu cầu của cuộc sống hiện đại, người dân đã chuyển sang sử dụng các loại phương tiện có động cơ như xe mô tô, xe gắn máy, ô tô hay các phương tiện giao thông công cộng khác. Bằng chứng là trên các tuyến đường của thành phố lớn, sự hiện hữu của phương tiện giao thông xe đạp không còn nhiều, hầu hết đối tượng sử dụng là học sinh, sinh viên, người nội trợ gia đình, người hưu trí, hay người sử dụng xe đạp như một công cụ để tập thể dục.

Xe đạp là loại phương tiện giao thông mang lại nhiều ích lợi thiết thực cũng như có nhiều điểm phù hợp với đặc điểm giao thông nước ta. Cụ thể như:

- Xe đạp được chế tạo tiện lợi cho việc di chuyển trên quãng đường ngắn (khoảng từ 7 – 10 km). Trong khi đó, các đô thị lớn của nước ta như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng... được thiết kế với mạng lưới đường giao thông xuyên tâm, thì bán kính di chuyển nội thị cũng chưa phải quá lớn (khoảng 13 km). Do đó xe đạp hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân.

- Xe đạp có tính cơ động cao. Với thiết kế nhỏ gọn, trọng lượng nhẹ, dễ điều khiển, diện tích chiếm dụng mặt đường nhỏ, xe đạp có thể phù hợp để di chuyển trên các tuyến đường ở nước ta. Bởi hiện nay, các đô thị lớn ở nước ta còn tồn tại nhiều ngõ, hẻm nhỏ, xe đạp trở thành là phương tiện giao thông phù hợp và khả dĩ. Đặc biệt là vào lúc cao điểm, xảy ra tình trạng UTGT thì xe đạp vẫn có khả năng “*luôn lách*”, di chuyển dễ dàng và nhanh chóng thoát ra khỏi điểm ùn tắc.

- Xe đạp góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường. Theo tổ chức hòa bình xanh thì khí CO₂ do các phương tiện giao thông cơ giới thải ra chiếm đến 13% lượng khí thải gây hiệu ứng



nhà kính, hoạt động giao thông cũng tạo ra 85% lượng khí CO (một loại khí không màu, gây ngạt thở, nhói ở mũi, cổ họng), 95% lượng VOCs (các chất hữu cơ bay hơi có thể gây khô da, ảnh hưởng xấu đến hệ tuần hoàn, tiêu hóa, gan thận) và nhiều loại khí độc hại khác. Trong khi đó, xe đạp chuyển động được là nhờ sức người nên không gây ô nhiễm môi trường. Ngoài ra, xe đạp cũng là biện pháp để giảm thiểu tiếng ồn đô thị, vì như chúng ta biết, 80% tiếng ồn đô thị có nguồn gốc từ các phương tiện giao thông cơ giới. Do đó, có thể nói xe đạp là phương tiện thân thiện với môi trường.

- Xe đạp là một phương tiện mang tính tiết kiệm cao, xét về chi phí mua, chi phí nhiên liệu, sửa chữa, cũng như bãi gửi xe. Xe đạp với chi phí đầu tư ban đầu thấp, không cần sử dụng nhiên liệu, chi phí sửa chữa thấp là lựa chọn mang tính kinh tế cao. Hơn nữa, đối với các đô thị nước ta hiện nay, khi mà bãi đỗ xe đang là một vấn đề lớn thì xe đạp với kích thước nhỏ gọn, đó sẽ không còn là vấn đề lớn nữa.

- Xe đạp cũng là một cách vận động cơ thể có ích cho sức khỏe. Xe đạp giúp cho sự phát triển cơ bắp, ổn định tim mạch và nhiều ích lợi về sức khỏe khác. Hiện nay, cùng với sự phát triển kinh tế, xã hội, con người vận dụng xe đạp trở thành một công cụ thể dục thể thao bổ ích cho cả người già, trẻ nhỏ, mà còn trở thành một môn thể thao nhiều người yêu thích.

Có thể nói, lợi ích từ xe đạp mang lại cho con người là rất lớn và có những điểm phù hợp với thực trạng giao thông nước ta. Nhưng từ những lợi ích, điểm phù hợp ban đầu trên, đến trở thành một giải pháp đột phá nhằm hạn chế UTGT là vấn đề khác biệt. Tuy nhiên, để thực sự trở thành một biện pháp hữu hiệu, cần phải đặt những lợi ích đó trong tổng thể hệ thống giao thông nói chung của nước ta. Trên cơ sở đó, chúng ta cũng thấy được việc sử dụng xe đạp như phương tiện giao thông công cộng trong khu vực trung tâm các thành phố trực thuộc Trung ương cũng tồn tại những điểm bất cập sau:

Thứ nhất, để giải được bài toán UTGT, một trong những yếu tố chính đó là cần tính toán năng lực thông hành của các phương tiện thông qua một mặt cắt. Với vận tốc trung bình chỉ khoảng 15 – 20 km/h, xe đạp có năng lực thông hành thấp hơn hẳn so với xe mô tô, xe gắn máy. Rõ ràng, với tốc độ di chuyển chậm, xe đạp sẽ cản trở các dòng phương tiện khác và từ đó gây ùn tắc đường. Với khả năng thông hành thấp, xe đạp sẽ chiếm nhiều diện tích lòng đường hơn xe mô tô, xe gắn máy dù rằng hệ số chiếm dụng mặt đường của xe đạp thấp hơn nhiều. Người ta lấy xe ô tô con làm đơn vị quy chuẩn cho các loại xe khác theo bảng hệ số quy đổi sau 1:

Các loại xe (chiếc)	Hệ số quy đổi ra xe ô tô con
Xe đạp	0,2
Mô tô	0,5
Xe tải ≤ 3,5T	1,5
Xe buýt, xe tải > 3,5T	2,5

Ngoài ra, khả năng vận chuyển của xe mô tô, xe gắn máy cũng cao hơn xe đạp, vì thông thường, mỗi xe mô tô, xe gắn máy có thể chở 2 người. Trong khi, xe đạp chỉ chở được 1 người vì với điều kiện thời tiết của Việt Nam là nhiệt đới, khả năng chở thêm 1 người đối với xe đạp là không cao. Chính vì thế, xe đạp không có khả năng vận chuyển hành khách cao hơn xe mô tô, xe gắn máy.

Thứ hai, điều kiện cơ sở hạ tầng của giao thông các đô thị ở nước ta cũng khác rất nhiều so với Singapore, các thành phố tại Nhật Bản, Úc và các nước Châu Âu, nơi xe đạp được sử dụng rất nhiều.

Tại các nước có tỷ lệ sử dụng xe đạp cao, ngoài việc nhà nước khuyến khích đi xe đạp có những chính sách ưu tiên đặc biệt: Có quy hoạch để xe đạp có thể di chuyển một cách an

1. Giáo trình Công tác tổ chức chỉ huy điều khiển giao thông của lực lượng CSGT – Trường Đại học CSND



toàn và thuận lợi, theo đó, các con đường được thiết kế làn đường dành cho xe đạp, hoặc những tuyến đường dành riêng cho xe đạp; được bố trí các khu vực gửi xe riêng, cự ly giữa các bãi gửi xe ngắn; thậm chí còn được sử dụng miễn phí xe đạp. Và quan trọng hơn, đây là những nước có hệ thống giao thông công cộng phát triển (tàu điện ngầm, xe buýt...). Ở đó, người dân có thể dễ dàng đi xe đạp từ nhà đến bến xe buýt, ga tàu, tìm kiếm bãi gửi xe rồi sử dụng các phương tiện giao thông công cộng. Mục đích chính của việc khuyến khích sử dụng xe đạp tại các nước đó là rèn luyện sức khỏe, đảm bảo giảm thiểu tối đa ô nhiễm môi trường đô thị vừa là một biện pháp giảm thiểu UTGT.

Ví dụ như ở Nhật Bản - đất nước nổi tiếng hiện đại, hiện có 72 triệu chiếc, đứng hàng thứ ba thế giới sau Trung Quốc (450 triệu chiếc) và Mỹ (100 triệu chiếc), bình quân 56,9% dân số Nhật dùng xe đạp. Ở Tokyo, cứ 100 người dân thì có 72 người sở hữu một chiếc xe đạp. Lý do người dân Nhật Bản sử dụng nhiều xe đạp là vì: Tiền thuê nhà ở Tokyo nổi tiếng đắt đỏ, càng ở gần ga tàu thì giá càng cao. Vì vậy, thường thì người Nhật thuê nhà, mua nhà ở xa ga rồi đi xe đạp tới ga, gửi xe ở ga và đi tàu đến sở làm. Chính vì vậy, hầu như gia đình nào cũng có một chiếc xe đạp trong nhà. Hơn nữa, người điều khiển xe đạp luôn được đảm bảo an toàn bởi có phần đường riêng, hoặc có các tuyến đường riêng.

Trong khi đó, giao thông ở nước ta chủ yếu vẫn là giao thông hỗn hợp, theo một số nghiên cứu thì dòng xe hỗn hợp là một trong những nguyên nhân cơ bản và trực tiếp nhất gây nên tình trạng lộn xộn và ùn tắc dòng xe tại các nút giao thông. Vẫn chưa có đường dành riêng cho xe đạp, nếu có quá nhiều phương tiện thô sơ lưu hành cùng xe mô tô, xe gắn máy, ô tô sẽ khiến tình trạng giao thông thêm lộn xộn và ùn tắc.

Thực vậy, ở nước ta, các tuyến đường nội ô trong các đô thị lớn phần lớn không có làn đường riêng dành cho mỗi loại phương tiện, còn đối với các tuyến đường vành đai tuy có nhiều

làn đường hơn nhưng chỉ phân ra làm làn đường dành cho xe ô tô và làn đường dành cho xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe thô sơ. Trong khi đó, ý thức người điều khiển các loại xe mô tô, gắn máy còn kém, di chuyển trên đường luôn ở tình trạng “*luôn lách*”, lấn cả sang làn đường dành cho xe ô tô, vỉa hè, đặc biệt là vào giờ cao điểm. Như vậy, với xe đạp, có gì đảm bảo tình trạng này sẽ không xảy ra? Hơn nữa, giao thông hỗn hợp cũng không thể đảm bảo an toàn cho người điều khiển xe đạp, đặc biệt là vào ban đêm do thông thường, xe đạp không có đèn chiếu sáng, đèn báo hiệu.

Ngoài ra, để thúc đẩy người dân đi xe đạp, đòi hỏi phải thiết kế được nhiều điểm trung chuyển giao thông có kết hợp với các bãi giữ xe. Trong khi thực trạng giao thông ở các đô thị lớn nước ta hiện nay, khả năng đáp ứng của giao thông công cộng còn rất hạn chế: Hệ thống xe buýt đô thị chỉ có thể đáp ứng được 13% nhu cầu đi lại của người dân; hệ thống đường tàu điện ngầm đô thị chỉ trong giai đoạn khởi đầu thi công... Rút kinh nghiệm của các nước cho thấy, để khuyến khích được người dân sử dụng xe đạp, phải kết hợp với sự đầu tư phát triển của hệ thống giao thông công cộng, các bãi đậu đỗ xe trung chuyển phù hợp.

Thứ ba, thực trạng hiện nay, ý thức của một bộ phận người dân nước ta khi tham gia giao thông còn thấp, đặc biệt là đối tượng học sinh, sinh viên – những đối tượng thường xuyên sử dụng xe đạp. Người Việt chúng ta vẫn tâm niệm xe đạp là “*xe bé*”, xe thô sơ và có tốc độ thấp, không gây nguy hiểm, nên nhiều người điều khiển và người ngồi sau xe đạp đang “*phớt lờ*” các quy tắc giao thông đường bộ. Sẽ không phải là hiếm nếu chúng ta gặp các trường hợp người điều khiển xe đạp vi phạm trên đường như: Không chấp hành hiệu lệnh hoặc chỉ dẫn của đèn tín hiệu, biển báo hiệu, vạch kẻ đường; đi không đúng phần đường quy định; dàn hàng ngang từ ba xe trở lên; sử dụng ô, điện thoại di động; đi ban đêm không có báo hiệu bằng



dèn hoặc vật phản quang; chở quá số người quy định; xếp hàng hóa vượt quá giới hạn quy định; buông cả hai tay; dùng chân điều khiển; bám, kéo, đẩy xe khác, vật khác. Các hành vi vi phạm này được quy định tại Nghị định 171/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013, cụ thể tại Điều 8 về “Xử phạt người điều khiển, người ngồi trên xe đạp, xe đạp máy, người điều khiển xe thô sơ khác vi phạm quy tắc giao thông đường bộ”. Chế tài xử phạt thì đã được quy định cụ thể, tuy nhiên một thực tế hiện nay, việc xử phạt đối với người điều khiển xe đạp, người ngồi trên xe đạp tham gia giao thông là hết sức khó khăn. Có thể nêu một số khó khăn như sau:

+ Luật không đòi hỏi người điều khiển xe đạp phải có giấy phép lái xe, đặc biệt đối với các em học sinh chưa đủ tuổi theo luật định (“Người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi bị xử phạt vi phạm hành chính về vi phạm hành chính do cố ý; người từ đủ 16 tuổi trở lên bị xử phạt vi phạm hành chính về mọi vi phạm hành chính” – Điểm a Khoản 1 Điều 5 Luật Xử lý vi phạm hành chính) khi vi phạm thì chỉ có thể nhắc nhở.

+ Về mặt phương tiện không phải đăng ký quản lý. Cảnh sát giao thông không thể lập biên bản để giữ bất cứ một thứ gì với những trường hợp này được.

+ Chế tài cũng không quy định giữ phương tiện của người điều khiển vi phạm. Mức xử phạt đối với người điều khiển xe đạp vi phạm tuy thấp, nhưng khó trong việc xử phạt tại chỗ theo thủ tục đơn giản vì đối với nhiều đối tượng như học sinh sinh viên đi học, người già, người sử dụng để tập thể dục thì không có tiền để đóng phạt tại chỗ.

Do đó, khả năng răn đe bằng những chế tài theo quy định pháp luật đối với người điều khiển xe đạp là gần như không thể. Người điều khiển xe đạp chỉ xử phạt trong trường hợp vi phạm các quy định của luật và gây tai nạn giao thông.

Tóm lại, với những ưu điểm và bất cập trên của xe đạp với thực trạng giao thông ở các

đô thị lớn ở nước ta hiện nay, đề án khuyến khích người dân sử dụng xe đạp khi tham gia giao thông chưa hẳn là giải pháp đột phá để hạn chế UTGT, xe đạp tự nó không thể trở thành một giải pháp. Từ trước tới nay, chưa có một nghiên cứu khoa học nào chỉ ra rằng, sử dụng xe đạp có thể giải quyết vấn nạn UTGT. Nói như thế để thấy được rằng, đề án khuyến khích người dân sử dụng xe đạp nhằm giảm thiểu UTGT cần phải được nghiên cứu một cách kỹ lưỡng hơn nữa, cần kết hợp đồng bộ với các biện pháp tổ chức khác như:

- Phân tuyến đường riêng dành cho xe đạp, khi gặp đường xe cơ giới thì có cầu vượt đơn giản. Đối với các tuyến đường lớn, cần phân làn đường riêng cho xe thô sơ, có thể chiều rộng không cần quá lớn.

- Cần phát triển mạnh hệ thống xe buýt, nhanh chóng đầu tư xây dựng các tuyến vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt trên cao và tàu điện ngầm. Đi cùng với đó là cần phải tổ chức, quản lý hệ thống giao thông công cộng một cách hợp lý, bến, trạm đỗ lên xuống của giao thông công cộng phải thuận tiện, sao cho người dân dễ dàng từ nhà đến bến hoặc từ bến đến cơ quan. Tại bến có xây dựng bãi giữ xe trung chuyển.

- Xây dựng hệ thống bãi đậu, giữ xe đạp thuận tiện cho người dân. Khoảng cách giữa các bãi giữ xe phải phù hợp với khả năng di chuyển của xe đạp, tức là khoảng 7 – 10 km.

- Tuyên truyền nhân dân về lợi ích và hiệu quả của việc sử dụng xe đạp như phương tiện giao thông công cộng, vận động nhân dân tích cực sử dụng phương tiện này.

Trên đây là một số phân tích những điểm phù hợp và chưa phù hợp trong việc sử dụng xe đạp đối với giao thông ở các đô thị lớn nước ta hiện nay. Hi vọng thời gian sắp tới, đề án khuyến khích người dân sử dụng xe đạp sẽ thực sự là một giải pháp được áp dụng hiệu quả nhằm góp phần hạn chế UTGT đô thị lớn./.