

Đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp giảm thiểu ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn Việt Nam

■ PGS. TS. NGUYỄN HỒNG THÁI
Trường Đại học Giao thông vận tải

TÓM TẮT: Bài báo phân tích thực trạng cùng các nguyên nhân và tác động UTGT đến người dân đô thị, từ đó nghiên cứu đề xuất các giải pháp góp phần giảm thiểu UTGT cho các đô thị lớn của Việt Nam.

TỪ KHÓA: Ùn tắc giao thông, hệ thống giao thông đô thị.

ABSTRACT: The article analyzes the current situation and causes and impacts of traffic accidents on urban residents, thereby researching and proposing solutions to contribute to reducing traffic accidents for large cities in Vietnam.

KEYWORDS: Traffic congestion, urban transport system.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Hiện nay tại Việt Nam, cùng với sự phát triển nhanh chóng của các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh..., sự gia tăng của người cũng như phương tiện di chuyển trong các thành phố lớn đã gây ra tình trạng UTGT vô cùng nghiêm trọng tại các đô thị ở Việt Nam đã và đang gây ra ảnh hưởng tiêu cực tới nhiều mặt của đời sống xã hội như: tăng thời gian đi lại, tăng tiêu hao nhiên liệu và hao mòn phương tiện, tăng chi phí đi lại, tăng lượng khí thải và tiếng ồn, giảm chất lượng môi trường sống đô thị, kìm hãm sự phát triển của kinh tế đô thị..., đòi hỏi phải có những giải pháp đồng bộ để giảm thiểu tình trạng này.

2. HẬU QUẢ TÁC ĐỘNG UTGT TẠI CÁC ĐÔ THỊ

Hàng ngày, hàng giờ, UTGT tại các đô thị Việt Nam ngày càng gia tăng và làm suy giảm chất lượng cuộc sống của người dân đô thị.

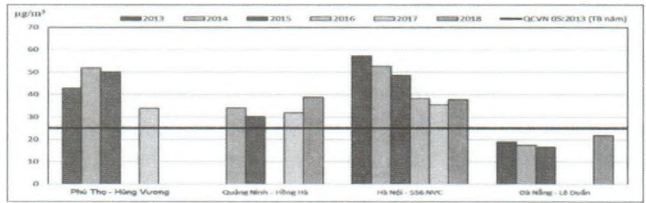
Thứ nhất, gây thiệt hại do lãng phí thời gian và nhiên liệu, là ảnh hưởng của ùn tắc. Theo số liệu của Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (Bộ GTVT), UTGT tại Hà Nội đã gây thiệt hại khoảng 1,2 tỷ USD mỗi năm và tại TP. Hồ Chí Minh là khoảng 1,3 tỷ USD. Theo các chuyên gia, tắc nghẽn giao thông đang là “điểm nghẽn” lớn nhất kìm hãm sự phát triển kinh tế của hầu hết các địa phương trên cả nước, giảm hiệu suất lao động và tăng các chi phí không cần thiết trong

quá trình sản xuất, lãng phí trong giao thông đặt thêm gánh nặng đối với đời sống kinh tế của người dân.

Thứ hai, người dân thường xuyên lái xe trong tình trạng UTGT khiến tâm trạng mất kiên nhẫn, thậm chí có thể không kiểm soát được hành vi, ngôn ngữ trong khi giao tiếp là nguyên nhân chính gây rối loạn liên quan đến stress ngày nay. Việc chịu stress lâu dài có thể dẫn đến tình trạng mất ngủ, tim đập mạnh, mất trí nhớ và thậm chí là nguy hiểm.

Thứ ba, không chỉ gây thiệt hại cho nền kinh tế, UTGT còn gây ra hậu quả về môi trường như ô nhiễm tiếng ồn, ô nhiễm không khí gấp hơn 5 lần so với quy định, nồng độ bụi pm2.5 đang gấp khoảng 3 lần so với quy định do việc UTGT gây ra. Việc tiếp xúc với các chất gây ô nhiễm, tiếng còi khi tắc đường khiến não của bạn dễ có nguy cơ bị tổn thương hơn bình thường. Những tác động tiêu cực của các chất gây ô nhiễm trên hệ thần kinh trung ương của chúng ta có thể kể đến như tổn thương não, chỉ số IQ thấp, thiếu lưu giữ và tập trung, động kinh, chứng đau nửa đầu, thị lực mờ...

Căn cứ vào các thông tin của Trung tâm Quan trắc Môi trường của Tổng cục Môi trường 2019 về hiện trạng diễn biến ô nhiễm các thành phần môi trường không khí trong 6 năm gần đây (2013 - 2018) (Hình 2.1).



(Nguồn: Tổng cục Môi trường, tháng 3/2019)
Hình 2.1: Diễn biến nồng độ bụi mịn PM2.5 trung bình năm tại các trạm quan trắc tự động đặt tại một số đô thị giai đoạn 2013 - 2018

Từ số liệu trên cho thấy, Việt Nam đang đứng trước vấn đề ô nhiễm không khí nghiêm trọng, ngày càng có dấu hiệu tồi tệ hơn và ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe con người, gây ra các chứng bệnh về hô hấp.

3. NGUYÊN NHÂN UTGT TẠI CÁC ĐÔ THỊ

3.1. Tốc độ đô thị hóa nhanh

Tốc độ đô thị hóa cao tại các thành phố lớn ở Việt Nam là một trong những nguyên nhân chính gây ra UTGT do cơ sở hạ tầng GTVT đô thị không đáp ứng kịp thời với gia tăng về nhu cầu giao thông. Đô thị hóa làm quá tải cho cơ sở hạ

tăng, ô nhiễm môi trường sống, an ninh xã hội không đảm bảo... Tính đến ngày 10/9/2018, tốc độ đô thị hóa ở Việt Nam đạt 34,75%. Cả nước chỉ có 6, tỉnh thành có tỷ lệ đô thị hóa cao hơn cả nước (Bảng 3.1).

Bảng 3.1. Tốc độ đô thị hóa tại một số đô thị Việt Nam

TT	Tên tỉnh, thành phố	Dân số thành thị (01/4/2019)	Tốc độ đô thị hóa (đơn vị: %)	Dân cư tập trung chủ yếu
01	TP. Hồ Chí Minh	8.993.082	80,45	16 quận của thành phố và TP. Thủ Đức
02	TP. Hà Nội	8.053.663	69,70	12 quận của thành phố và thị xã Sơn Tây
03	Tỉnh Bình Dương	2.426.561	74,10	3 thành phố: Thủ Dầu Một, Dĩ An, Thuận An và 2 thị xã: Bến Cát, Tân Uyên
04	TP. Hải Phòng	2.028.514	45,48	7 quận của thành phố
05	TP. Đà Nẵng	1.134.310	84,11	6 quận của thành phố
06	TP. Cần Thơ	1.235.171	70,75	5 quận của thành phố

Nguồn: <https://vi.wikipedia.org/wiki>

Tổng dân số của TP. Hồ Chí Minh vào thời điểm 0h ngày 01/4/2019 là 8.993.082 người, TP. Hồ Chí Minh là thành phố đông dân nhất, chiếm tỷ trọng 9,35% dân số cả nước và 50,44% dân số vùng Đông Nam bộ. Dân số thành thị là 7.125.497 người (chiếm 79,23%), dân số nông thôn là 1.867.585 người (chiếm 20,77%). Kể từ năm 2009 đến nay, tốc độ tăng dân số bình quân năm khu vực nông thôn là 4,47%/năm so với khu vực thành thị là 1,77%/năm cho thấy tốc độ đô thị hóa diễn ra mạnh mẽ, đặc biệt là khu vực nông thôn.

Tại Hà Nội, tổng dân số tính đến tháng 4/2019 là 8.053.663 người với 2.224.107 hộ dân cư, tăng 474.773 hộ so với năm 2009. Tỷ lệ tăng số hộ dân cư giai đoạn 2009 - 2019 là 27,14%, bình quân mỗi năm tăng 2,43%. Số lượng hộ tại khu vực thành thị sau 10 năm tăng 404.219 hộ, tương ứng tăng 55,09%. Số lượng dân cư trên của hai thành phố chưa tính đến những người sinh hoạt và lao động không chính thức.

3.2. Tỷ lệ sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân cao

Theo số liệu phương tiện được Phòng CSGT (Công an TP. Hà Nội) thống kê, tính đến quý I/2019, CSGT Hà Nội quản lý 6.649.596 phương tiện, trong đó có 739.731 ô tô, 5.761.436 xe máy, chiếm 86% và xe máy điện là 148.429 phương tiện giao thông đang tham gia ở Hà Nội. Trong khi đó, tại các đô thị ở các quốc gia như Seoul (Hàn Quốc) gần như không có người dùng xe máy; 35% tỷ lệ dùng đường sắt và 28% dùng xe buýt. Tại Tokyo (Nhật Bản), tỷ lệ dùng xe máy là 2%, đường sắt chiếm đến 76% và xe buýt chiếm 5%. Băng Kốc (Thái Lan), tỷ lệ dùng xe máy là 27%; xe buýt 26% nhưng đường sắt chỉ có 1%. Kuala Lumpur (Malaysia) tỷ lệ dùng xe máy là 24%. Trong khi xe máy, ô tô cá nhân là tác nhân lớn gây ùn tắc và đường sắt đô thị ít gây ùn tắc, đường đôi chiếm ít không gian hơn tới 30% so với ô tô hai làn mà năng lực vận chuyển lại gấp ba.

Bảng 3.2. Thực trạng sử dụng phương tiện giao thông tại TP. Hồ Chí Minh 2020

Phương thức	Tổng số chuyến đi	Thị phần vận tải	Toàn thành phố		Khu vực thu phí UTGT	
			Tổng km chạy xe	Tổng thời gian di chuyển (h)	Tổng km chạy xe	Tổng thời gian di chuyển
Xe đạp	2.740.291	11,09%	5.622.316	473.438	1.030.162	85.918
Xe máy	20.526.148	83,10%	31.327.271	697.173	5.898.046	123.627
Ô tô	1.017.676	4,12%	3.087.609	75.658	506.125	11.393
Bus	416.667	1,69%	270.209	4.889	37.961	713
Tổng	24.700.781	100%	40.037.196	1.246.269	7.434.333	220.938

Nguồn: Nguyễn Thị Thanh Hương, Tạp chí Khoa học GTVT (12/2020)

Đồng thời, sự phân bố không đều của nhu cầu giao thông cho thấy tình trạng UTGT tại các thành phố này diễn biến thường xuyên và nghiêm trọng trong các giờ cao điểm, đặc biệt là tại các vị trí nút giao thông và lan tỏa ra các khu vực lân cận.

3.3. Chất lượng của dịch vụ vận tải hành khách công cộng còn thấp

UTGT liên tục xảy ra bởi hạ tầng giao thông luôn quá tải phương tiện cá nhân. Trong khi thực tế, hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt dù đã được quan tâm, nhưng chưa đúng tầm, chưa phủ kín, hầu hết người dân chọn xe máy, ô tô cá nhân để di chuyển dẫn đến UTGT. Do đó, bên cạnh việc xây dựng vận tải hành khách công cộng bằng xe điện ngầm, nổi, tạo ra hệ thống giao thông đồng bộ, thuận tiện mới mong giảm phương tiện cá nhân và giảm UTGT.

3.4. Cơ sở hạ tầng giao thông đô thị còn thiếu và chưa hoàn thiện

Cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn khá thấp kém, chưa đáp ứng được nhu cầu tham gia giao thông của người dân, mạng lưới đường sá đô thị liên tục cắt nhau với nhiều nút giao nhau, điều này cũng một phần gây nên sự ùn tắc khi người dân tham gia giao thông. Về cơ bản, quỹ đất dành cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị cần phải chiếm từ 16 - 25% quỹ đất đô thị. Tuy vậy, tại các đô thị lớn của Việt Nam chỉ đạt từ 5 - 9% tùy theo từng khu vực. Hơn nữa, hiện nay, mật độ đường phố tại những khu vực nội đô của nước ta cũng rất thấp, ví dụ khu vực nội đô của Hà Nội chỉ đạt khoảng 0,74 km/km², trong khi đó, mật độ đường phố yêu cầu cần đạt từ 6,5 - 8 km/km². Tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông tỉnh cũng rất thấp, ví dụ tại Hà Nội chỉ đạt 0,3%, trong khi đó tỷ lệ yêu cầu cần đạt là từ 3 - 5%. Trong khi, tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hệ thống đường sắt đô thị và tàu điện ngầm vẫn đang trong quá trình triển khai xây dựng.

3.5. Ý thức chấp hành giao thông và nguyên nhân khác

Ý thức chấp hành luật lệ giao thông còn chưa cao, cùng với đó, công tác tuyên truyền, giáo dục người dân chưa được quan tâm đúng mức và diễn ra liên tục, bền bỉ; thiếu các trang thiết bị điều khiển giao thông hiện đại và đồng bộ; thiếu việc triển khai áp dụng các giải pháp quản lý giao thông hiệu quả và bền vững; thiếu các thông tin tức thời về giao thông, đặc biệt là thông tin về tình trạng ùn tắc trên toàn bộ mạng lưới đường; việc ứng biến với sự cố (TNGT, ngập, lụt...).

4. GIẢI PHÁP GIẢM THIỂU UTGT TẠI CÁC ĐÔ THỊ

4.1. Hoàn thiện, cụ thể hóa đồ án quy hoạch GTVT

UBND các thành phố: Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ, TP. Hồ Chí Minh chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành có liên quan khẩn trương hoàn thiện, cụ thể hóa đồ án quy hoạch GTVT đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; xây dựng phương án quy hoạch không gian ngầm, mặt đất và không gian trên cao, trình Chính phủ phê duyệt; tổ chức lập, phê duyệt các đồ án quy hoạch sử dụng các quỹ đất sau khi di dời các cơ quan Trung ương, trường học, bệnh viện... khỏi khu vực nội thành, gắn với bố trí quỹ đất và hạ tầng phục vụ các cơ sở mới trước khi phải di dời ra khỏi khu vực nội thành.

UBND chỉ phê duyệt đầu tư các khu chung cư, nhà cao tầng, trung tâm thương mại khi phù hợp với quy hoạch, đáp ứng yêu cầu và quy định về bãi đỗ xe, hạ tầng giao thông và kết nối giao thông với các trục đường chính trong đô thị. Đồng thời, UBND cần ưu tiên ngân sách và huy động các nguồn xã hội hóa để đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện các chương trình, kế hoạch bảo đảm trật tự ATGT, chống UTGT và ô nhiễm môi trường đã được cấp thẩm quyền phê duyệt.

4.2. Phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông

Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, đặc biệt là các trục hướng tâm, khép kín các đường vành đai, các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, bến, bãi đỗ xe, cảng thủy nội địa; các công trình hạ tầng giao thông kết nối cảng hàng không, cảng biển trọng điểm trên địa bàn; tăng cường công tác kiểm tra duy tu, đảm bảo cầu, đường êm thuận phục vụ giao thông thông suốt, an toàn.

Đối với các nút giao thường xuyên bị ùn tắc trong giờ cao điểm hoặc các nút giao thiếu khả năng thông qua cần tiến hành mở rộng nút giao, xây dựng cầu vượt hoặc hầm hay cải tạo lại thiết kế hình học của nút; xây dựng các cầu vượt nhẹ bằng thép, hình thành nút giao thông khác mức, tăng khả năng thông qua, giảm xung đột giao thông.

4.3. Tập trung nguồn lực phát triển giao thông công cộng

Phải khẳng định, giao thông công cộng chính là chìa khóa để giải bài toán UTGT, giao thông công cộng phải được ưu tiên phát triển từ cơ chế, chính sách, tạo đường riêng cho phương tiện vận tải công cộng, nhằm giảm giao thông cá nhân.

Thực tế cho thấy, hệ thống giao thông tại các đô thị Việt Nam hiện nay, xe máy, ô tô cá nhân đang là tác nhân chính gây UTGT nhưng hiện chưa có biện pháp kiểm soát hữu hiệu. Do đó, cần thực hiện giải pháp áp dụng thí điểm

một số tuyến phố cấm xe máy, ô tô cá nhân để tạo thói quen đi phương tiện vận tải công cộng.

4.4. Áp dụng hiệu quả các biện pháp tổ chức và điều khiển giao thông

- Thường xuyên rà soát, điều chỉnh tổ chức giao thông tại các nút giao thông, các tuyến đường theo thẩm quyền; cấm, hạn chế hoạt động phương tiện cơ giới cá nhân trên tuyến, theo thời điểm, ưu tiên hoạt động phương tiện giao thông công cộng khi cần thiết; điều chỉnh, đồng bộ bề rộng lòng đường, vỉa hè nhằm tối ưu hóa khả năng thông qua, tránh ùn tắc; tăng cường bảo đảm trật tự giao thông đô thị, quản lý sử dụng vỉa hè đảm bảo quyền ưu tiên cho người đi bộ... đảm bảo trật tự, ATGT.

- Tập trung đầu tư ứng dụng ITS liên quan đến hệ thống cảnh báo vi phạm giao thông (như hệ thống camera theo dõi); hệ thống điều tiết, điều hướng phương tiện (đèn tín hiệu giao thông); hệ thống thông tin tổng hợp cho người tham gia giao thông (thông tin đa phương tiện về tình hình giao thông từng thời điểm) nhằm đáp ứng nhu cầu về chống ùn tắc, bảo đảm giao thông nếu được triển khai.

5. KẾT LUẬN

Thực trạng cho thấy, phương tiện giao thông gia tăng nhanh trong khi hạ tầng chưa thể đáp ứng đã khiến tình trạng UTGT tại các đô thị lớn của Việt Nam ngày càng diễn biến phức tạp. Vì vậy, để giải quyết giảm thiểu UTGT tại các đô thị lớn của Việt Nam cần triển khai áp dụng một cách đồng bộ, hiệu quả các giải pháp hạn chế UTGT như đã kiến nghị.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), UBND TP. Hà Nội (2007), *Chương trình phát triển đô thị tổng thể của Thủ đô Hà Nội*.
- [2]. Bộ Xây dựng, *Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050*.
- [3]. Japan International Cooperation Agency (JICA), et al (2004), *The Study on Urban transport master plan and Feasibility study in Ho Chi Minh Metropolitan area (HOUTRANS)*.
- [4]. Alain Bertaud (2011), *Hanoi Urban Structure: Spatial Development Issues and Potential*.
- [5]. Nguyen Van Nam (2013), *Bus Prioritisation in Motorcycle Dependent Cities*, Darmstadt, Germany.
- [6]. Transportation Research Board (2010), *Highway Capacity Manual*, Washington, D.C.
- [7]. Forschungsgesellschaft fhr Straßen - und Verkehrswesen (Ausgabe 2010), *Richtlinien fhr Lichtsignalanlagen (RiLSA)*, Kln.
- [8]. Land Transport Authority (2011), *Passenger Transport Mode Shares in World Cities*, Singapore.
- [9]. Hsu, T. P., Nguyen Xuan Dao, Sadullah, A. F. M. (2003), *A Comparative Study on Motorcycle Traffic Development of Taiwan, Malaysia and Vietnam*, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, vol.5, pp.179-193.

Ngày nhận bài: 01/4/2022

Ngày chấp nhận đăng: 06/5/2022

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Văn Điệp