



# GIAO THÔNG ĐÔ THỊ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

## TÌNH HÌNH THỰC TẾ

Tại châu Á, xe ô tô và gắn máy gia đình đang dần trở thành xu hướng chính tại hầu hết các thành phố tại khu vực. Cho tới năm 2045, lượng xe có động cơ tại châu Á sẽ lớn hơn tại cả châu Âu và Bắc Mỹ cộng lại. Câu hỏi đặt ra là liệu các thành phố châu Á và môi trường toàn cầu có thể chịu đựng được hậu quả của nó hay không.

Không thể đánh giá thấp tác động của xu hướng này lên chất lượng cuộc sống. Khi giao thông

thành phố trở nên bão hòa, sự tương tác cộng đồng và liên kết xã hội sẽ bị chia cắt vĩnh viễn. Rất ít thành phố có thể chi trả cho việc xây dựng để giải quyết ách tắc giao thông. Việc xây dựng liên tục các cầu vượt và đường giao thông trên cao ở nhiều thành phố châu Á đã tốn rất nhiều vốn nhưng vẫn không theo kịp với tốc độ gia tăng nhu cầu ô tô, xe máy. Trong khi đầu tư vào đường dành cho xe cơ giới ngày càng tăng, điều rất thường xảy ra là nhiều yếu tố cơ bản của hạ tầng cơ sở giao thông bị bỏ quên. Đường bộ, đường

xe đạp, dịch vụ giao thông công cộng trong hầu hết các khu vực ở trong tình trạng yếu kém. Chỉ thử đi bộ ở thành phố châu Á cũng là một thách thức rất lớn. Dịch vụ giao thông ảnh hưởng đến tất cả mọi mặt của sự bền vững. Trước tiên, khả năng vận chuyển hàng hoá và con người là không thể tách rời đối với phát triển kinh tế. Một thành phố bị kẹt trong ách tắc giao thông là một thành phố đang mất đi một phần đáng kể năng suất của mình. Thứ hai, khả năng tiếp cận một cách an toàn và hiệu quả để chi phí đối với



**ViNaCua - tin vui - về Dinh dưỡng**

• Chất lượng - vệ sinh, an toàn - Tiện dụng

• Giàu thành phần vi lượng canxi, đạm, sắt, kẽm... Các vitamin B1, B2, B6, PP, dễ hấp thu có lợi cho cơ thể, nhất là trẻ nhỏ.

**CÔNG TY CỔ PHẦN THỰC PHẨM HƯƠNG QUÊ**

Tel: 84 - 73 - 3681190 Fax: 84 - 73 - 3681191 Hà Nội: 84 - 4 - 62843018 Mobile: 0903.222.337

Website: [www.huongqueviet.com.vn](http://www.huongqueviet.com.vn)

Email: [hqv@hqv.com.vn](mailto:hqv@hqv.com.vn)



việc làm và dịch vụ công cộng có ý nghĩa trực tiếp với tính bền vững xã hội. Cung cấp dịch vụ giao thông công cộng có chất lượng và các lựa chọn phi cơ giới là một phần cơ bản để đạt được công bằng xã hội tốt hơn cho tất cả mọi người và đặc biệt cho các nhóm nhạy cảm với giao thông như người nghèo, phụ nữ, trẻ em và người khuyết tật chức năng. Cuối cùng, sự di lại và chất lượng môi trường đô thị là không thể tách rời. Hệ thống giao thông hiện tại và hậu quả tác động lên chất lượng không khí gắn bó mật thiết với các vấn đề bền vững môi trường. EST giới thiệu một tập hợp các biện pháp thực tiễn có thể góp phần chuyển đổi giao thông và chính kết cấu đô thị của các thành phố theo một mô hình bền vững hơn. Thông qua phát triển "Hạ tầng cơ sở đô thị thân thiện với môi trường và con người", các thành phố có thể thu được lợi ích từ các không gian đô thị năng suất hơn và dễ sống hơn. EST cũng bàn đến phòng ngừa việc ngăn chặn các hậu quả tiêu cực của việc cơ giới hoá đã tiết kiệm chi phí hơn là cố gắng giảm thiểu các vấn đề khi đã xảy ra. Sự lãnh đạo hiệu quả của Bogota, Curitiba và Seoul chỉ ra rằng giao thông bền vững về môi trường có thể áp dụng tại nhiều địa phương và các điều kiện khác nhau. Bảng xếp hạng chất lượng không khí thế giới cho thấy thành phố châu Á cho đến nay là nơi ô nhiễm nhất về tất cả các chất gây ô nhiễm bao gồm bụi, các ôxít nitơ và mônô-ôxít cac-bon. Theo kết quả một nghiên cứu gần đây của WHO/ADB, ngành giao thông đóng góp nhiều nhất vào ô nhiễm không khí đô thị, khoảng 50 - 80 % ô nhiễm ở đại đô thị Manila là từ xe cơ giới. Các chất ô nhiễm không khí từ giao thông có liên quan đến nhiều bệnh,

đáng chú ý nhất là đường hô hấp và tim mạch. Các nghiên cứu dịch tễ học đã chỉ ra mối liên quan trực tiếp của ô nhiễm từ giao thông đến các bệnh như hen, viêm phổi, tim và đột quỵ. Khảo sát các nghiên cứu cho thấy con số các ca tử vong hàng năm toàn cầu do ô nhiễm không khí ngoài nhà là 200.000 đến 570.000 (WRI, 1998). Ngoài việc chết sớm, các bệnh do ô nhiễm không khí cũng gây tổn thất về kinh tế. Nằm viện, giảm ngày làm việc, không thoải mái, Stress chỉ là một vài ví dụ về các tác động này. Ô nhiễm không khí cũng ảnh hưởng đến du lịch và làm xuống cấp môi trường xây dựng. Các nhóm dễ bị tổn thương nhất là các nhóm có hệ miễn dịch yếu hơn, bao gồm "trẻ sơ sinh, người già và những người mắc bệnh hô hấp mãn tính như hen, viêm phổi", (WHO, 2000). Tại các thành phố thuộc các quốc gia đang phát triển, ô nhiễm không khí là nguyên nhân khoảng 50 triệu ca ho mãn tính ở trẻ em dưới 14 tuổi (WRI, 1998). Đáng buồn là xăng pha chì ảnh hưởng xấu đến sự phát triển trí tuệ của trẻ em, vẫn được sử dụng tại một số quốc gia. Béo phì cũng là một hệ quả của xã hội do ít đi bộ và phụ thuộc nhiều vào xe cộ cá nhân. Trong một cuộc khảo sát tại Bắc Kinh, Trung tâm phòng chống dịch bệnh Bắc Kinh đã tìm ra kết quả đáng lo ngại sau đây:

- 32% cư dân Bắc Kinh bị các bệnh về động mạch vành ở tim, bệnh cao huyết áp và béo phì.
- 18% học sinh phổ thông bị đánh giá là béo phì.
- 47% dân cư rất ít hoặc không tập thể dục.

Cơ chế tốt nhất để chống lại các tác hại xấu lên sức khỏe là giảm

việc sử dụng xe cá nhân. Thông qua việc áp dụng các biện pháp giao thông bền vững về môi trường (EST), như giao thông công cộng, nhiên liệu sạch, các phương tiện phi động cơ, khí thải có thể bị loại trừ trước khi kịp gây hại. Tính trên toàn cầu, khoảng 1,2 triệu người chết hàng năm do tai nạn giao thông (WHO, 2003). Chết vì tai nạn giao thông nhiều hơn chết do các nguy cơ rủi ro cao như sốt rét, sởi và ung thư vú. Đáng lo ngại hơn, gần nửa số ca trên không phải là chính người lái xe mà là người đi bộ, đi xe đạp. Tại châu Á, thương tật và tử vong từ tai nạn giao thông đã cao đến mức độ đại dịch. Các quốc gia tại châu Á, có tỷ lệ tử vong do tai nạn giao thông cao hơn 80 lần so với các nước châu Âu. Chỉ riêng khu vực Đông Nam Á, ước tính có khoảng 75.000 người chết và 4,7 triệu người bị thương hàng năm do tai nạn giao thông. Tính tổng cộng, ADB ước tính rằng tổn thất kinh tế từ thảm họa trên là 15,1 tỉ đô la mỗi năm, hay khoảng 2,2 lần tổng sản phẩm quốc nội GDP của khu vực. Tiếng ồn cũng là một trong các vấn đề nội cộm xét trên cả khía cạnh sức khỏe và năng suất kinh tế. Tiếng ồn từ các xe cộ hoạt động, tiếng còi và báo động có thể gây ảnh hưởng xấu lên sức khỏe. Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) đã ghi chép lại các vấn đề chung nhất có liên quan đến tiếng ồn quá mức/hoạt động lâu dài (WHO, 2005):

- Đau và mệt mỏi
- Giảm sức nghe kể cả ù tai
- Bức tức
- Tích lũy các hành vi phản xã hội (hung hăng, phản kháng và phụ thuộc)



## ViRaCua - tin vui - về Dinh dưỡng

- Chất lượng - vệ sinh, an toàn - Tiện dụng
- Cấu thành phần vi lượng canxi, đạm, sắt, kẽm... Các vitamin B1, B2, B6, PP, dễ hấp thu có lợi cho cơ thể, nhất là trẻ nhỏ.

CÔNG TY CỔ PHẦN THỰC PHẨM HƯƠNG QUÊ

Tel: 84 - 73 - 3681190 Fax: 84 - 73 - 3681191 Hà Nội: 84 - 4 - 62843018 Mobile: 0903.222.337  
Website: www.huongqueviet.com.vn Email: hqv@hqv.com.vn



- Chức năng giao tiếp ngôn ngữ bị cản trở

- Rối loạn giấc ngủ và cả hậu quả của nó về trước mắt và lâu dài

- Ảnh hưởng lên hệ tim mạch

- Stress và các hậu quả lên hệ trao đổi chất (dinh dưỡng) và hệ miễn dịch

- Tác động tiêu cực đến công việc và học tập

Tiếp xúc lâu dài với tiếng ồn có thể làm giảm phát triển nhận thức và khả năng học tập của trẻ em (Evan và Maxwell, 1997). Thậm chí tiếng ồn nền tưởng như vô hại cũng đã chứng tỏ là có tác động lên khả năng tập trung. Đến lượt đó, sự mất tập trung cũng gây tác hại lên năng suất của người lao động và sự phát triển của trẻ em. Biện pháp tốt nhất để chống lại ô nhiễm tiếng ồn một cách đơn giản là ngăn ngừa ngay tại nguồn. Khuyến khích các phương thức đi lại không gây tiếng ồn, phi động cơ (như đi bộ và đi xe đạp) là những hướng chính sách hiệu quả nhất. Tương tự, chuyển từ các phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng có thể giảm đáng kể tiếng ồn. Trong một vài trường hợp, các biện pháp giảm thiểu, như rào chắn tiếng ồn và mặt đường xốp có thể cần thiết, mặc dầu chi phí cho các giải pháp này có thể vượt xa việc phòng ngừa tiếng ồn. Bất bình đẳng trong giao thông đang xảy ra tại các thành phố châu Á là những vấn đề cấp bách đối với những nhóm người ít có khả năng vượt qua khó khăn nhất. Bất bình đẳng giới và tuổi tạo ra những thách thức về khả năng đi lại đối với một bộ phận lớn dân cư. Phụ nữ đối mặt với sự hạn chế về đi lại do bản chất các hoạt động của họ tại rất nhiều thành phố. Việc cung cấp giao thông công cộng một cách đều đặn trong ngày với chất lượng tốt và giá rẻ có thể giúp cho phụ nữ rất nhiều. Tương tự, cung cấp dịch vụ cho người có trẻ em đi cùng và các tiện nghi như chỗ thay tã lót quần áo cho trẻ cần được tính toán trong mọi đề án thiết kế. Đối với nhiều nước châu Á, giao thông công cộng là một sự tệ hại

cần thiết phải chịu đựng hơn là biết ơn. Đối với nhiều cá nhân và gia đình, mục tiêu cuối cùng của họ là đến một ngày nào đó họ có thể mua được một phương tiện cơ giới cá nhân, có thể là xe máy hay ô tô. Tình trạng giao thông công cộng thường không thoải mái, phải chờ đợi lâu, chứa nhiều rủi ro về an toàn thân thể, và hạn chế khả năng di chuyển. Người dân cảm thấy ít thoải mái khi sử dụng các loại xe tải nhẹ, xe buýt mini và xe buýt lớn tự chế hay sản xuất chính thức đang lưu hành trên các tuyến đường trong thành phố. Tuy nhiên, giao thông công cộng chất lượng cao có lẽ dễ thực hiện hơn rất nhiều chứ không như những gì các thành phố vẫn biết. Xe buýt vận chuyển nhanh (BRT) tạo điều kiện cho hầu hết các thành phố đạt được hệ thống vận chuyển bằng xe buýt chất lượng cao có thể cung cấp dịch vụ đi lại nhanh, thoải mái và rẻ bằng các làn đường ưu tiên dành riêng giúp cho xe buýt hoạt động nhanh hơn và tần số cao hơn, dễ dàng cho tiếp thị và phục vụ khách hàng. BRT cơ bản cạnh tranh được về đặc tính hiệu suất và tiện nghi với hệ thống vận tải đường sắt hiện đại nhưng với chi phí chỉ bằng một phần rất nhỏ. Một hệ thống BRT thường sẽ có chi phí thấp hơn từ 4 đến 20 lần so với hệ thống vận tải đường sắt hạng nhẹ (LRT) và từ 10 đến 100 lần so với tàu điện ngầm (Wright và Hook, 2007). Đáng tiếc là những phương án giao thông đơn giản nhất và bền vững về môi trường nhất thường dễ bị bỏ quên nhất. Lối đi bộ ở các thành phố châu Á thường có chất lượng rất thấp, và gây đủ trở ngại cho dân cư:

- Đường đi bộ không bằng phẳng và hoặc không được lát hay rải nhựa

- Không có dải phân cách với giao thông ở mức độ cao và giao thông tốc độ cao.

- Thiếu hạ tầng cơ sở để sang đường

- Vĩa hè vướng víu do những người bán hàng, xe đồ tùy tiện

- Không có thiết bị chống lại các

điều kiện khí hậu khắc nghiệt như mái che nắng, che mưa.

- Thiếu ánh sáng

- Vĩa hè có lối đi bộ quá hẹp hay gạch lát/nhựa không đủ cứng

- Các vụ cướp, tấn công và tội phạm thường xuyên xảy ra với người đi bộ.

Đơn giản chỉ cần cải thiện chất lượng hệ thống lối đi bộ tại địa phương có thể là một biện pháp EST hiệu quả về chi phí nhất. Trong nhiều trường hợp, có thể triệt để cấm xe để đường phố hoàn toàn trở thành thành phố đi bộ tạo ra một môi trường rất xã hội và thân thiện. Hệ thống phố đi bộ cũng là cơ sở cho các nỗ lực cải thiện kinh tế, vì các cửa hàng có thể gia tăng dân số doanh số đáng kể. Các nỗ lực tái tạo các khu vực gần mặt nước, như khu cầu cảng Boat Quay của Singapore hay Dotomburi của Osaka đã tạo ra rất nhiều thay đổi đi bộ. Đường Nam Kinh tại Thượng Hải là khu phố đi bộ mua bán sầm uất nhất thế giới.

"Chúng ta phải học hỏi cách tạo ra sự giàu có mà không kèm theo rác thải... bằng cách khai thác ít hơn từ môi trường chứ không phải nhiều hơn. Chúng ta có thể sử dụng ít hơn, nhưng thu được nhiều hơn. Tiêu thụ ít hơn, nhưng sống tốt hơn. Lợi ích thương mại và lợi ích môi trường là không tương thích với nhau".

Trong tương lai, các công nghệ tiên tiến như xe chạy điện, nhiên liệu sinh học (ethanol và diesel sinh học), và tế bào nhiên liệu có thể có vai trò rõ nét hơn, đặc biệt khi đạt được quy mô kinh tế và giảm chi phí. Các thành phố có thể giúp việc chuyển sang nhiên liệu sạch trở thành hiện thực bằng cách hoàn chuyển các xe chạy trong thành phố sang dùng năng lượng thay thế. Các nhà lãnh đạo địa phương có thể hỗ trợ xây dựng thị trường mới cho những nhiên liệu này và cung cấp các hạ tầng cơ sở nạp nhiên liệu. ❖

**PGS.TS Nguyễn Đức Khiển**

**KS. Đinh Minh Tri**