

# Giải pháp “mềm” cho vấn đề an toàn giao thông tại thành phố Hồ Chí Minh

*Đô thị hóa và phát triển kinh tế đã làm gia tăng lượng xe cộ nhanh chóng, gây ra quá tải cho cơ sở hạ tầng (CSHT) mà hệ quả là tình trạng ùn tắc, tai nạn giao thông (TNGT) ngày càng gia tăng. Theo số liệu thống kê, tại TP. HCM mỗi năm có 13.000 đến 15.000 người chết do tai nạn giao thông, tắc nghẽn giao thông gây thiệt hại khoảng 23.000 tỷ đồng. Tuy nhiên việc đầu tư cho hạ tầng rất tốn kém, có thể lên đến 30 tỷ USD. Các nhà khoa học TP. HCM đã đề xuất các “giải pháp mềm” ít chi phí hơn để giải quyết vấn đề này.*

## TNGT luôn là đề tài nóng

Theo Báo cáo An toàn giao thông toàn cầu năm 2015 của WHO, mỗi năm có 1,25 triệu người chết vì TNGT. Bà Margaret Chan, Tổng Giám đốc WHO tuyên bố, đây là điều “không thể chấp nhận”, đặc biệt đối với người nghèo ở các quốc gia kém phát triển. Số liệu thống kê của WHO cho thấy, các quốc gia châu Âu có tỷ lệ tử vong do TNGT thấp nhất, trong khi tỷ lệ này lại cao ngất ngưởng ở các quốc gia châu Phi. Cũng theo số liệu này, Việt Nam có tỷ lệ tử vong ước tính là 24,5/100.000 người (ngang với Mauritania), đứng thứ 138/179 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới. Tuy nhiên, xét trong khu vực Đông Nam Á, tỷ lệ này của Việt Nam cao thứ nhì, sau Thái Lan (36,2/100.000).

Tại TP. HCM, TNGT vẫn luôn là vấn đề nóng. Tại cuộc họp báo định kỳ Quý 3/2015 tổ chức ngày 29/9, ông Bùi Xuân Cường, Giám đốc Sở Giao thông Vận tải TP. HCM cho biết, tình hình TNGT trên địa bàn thành phố đã giảm về số vụ và số người bị thương, nhưng lại tăng về số người chết. Theo đó, có gần 2.690 vụ, làm chết 528 người và bị thương 2.345 người. Đáng chú ý là tai nạn đường sắt chỉ có 4 vụ nhưng đều xảy ra chết người. TS. Võ Kim Cương, nguyên Phó Kiến trúc sư trưởng TP. HCM cho biết, áp lực giao thông không ngừng gia tăng tại TP. HCM là một trong

những lý do khiến cho tỉ lệ TNGT và ùn tắc tại TP. HCM vẫn còn cao.

## Giao thông vận tải tại TP. HCM: khó nhiều mặt

Phát triển giao thông vận tải tại TP. HCM hiện đang phải đối mặt với nhiều thách thức, bao gồm những thách thức truyền thống, những thách thức từ cơ chế, chính sách, nguồn nhân lực, vốn, thách thức từ công nghệ kỹ thuật và cả từ thời tiết.

Bên cạnh một nguyên nhân có tính khách quan là ảnh hưởng của biến đổi khí hậu khiến cho các cơn mưa có vũ lượng trên 100 mm diễn ra ngày càng nhiều, mực nước triều dâng cao và nhanh, gây ngập lụt ngày càng nhiều và trầm trọng hơn (đỉnh triều năm 2010 là 1,45 m, đến 2015 đã có lúc lên 1,67 m và sẽ còn gia tăng hơn nữa). Các thách thức phần lớn lại từ chính những hoạt động do con người tạo nên.

Cấu trúc phố thị theo kiểu hình ống, mặt tiền dành cho buôn bán, người mua đi trên vỉa hè và lòng đường cũng gây nhiều khó khăn cho hiện đại hóa giao thông. Không những thế, nhiều trung tâm thương mại đặt vị trí không phù hợp, ngay tại những nơi có mật độ giao thông cao (ví dụ như siêu thị B. tại đường Sư Vạn Hạnh, siêu thị C. tại ngã tư Thủ Đức,...) càng góp phần làm

## ◇ HOÀNG MI



PGS. TS. Nguyễn Minh Hòa tại Hội thảo “Giao thông vận tải TP. HCM: 40 năm nhìn lại và hướng đến tương lai”.

Ảnh: H.M.

cho vấn đề tắc nghẽn giao thông thêm trầm trọng, nhất là vào những giờ cao điểm. Bất hợp lý trong thiết kế giao thông cũng là nguyên nhân không những gây tắc đường mà còn dễ gây tai nạn, ví dụ như các công trình che chắn tầm nhìn giao thông, thiết kế đường và nhà dân sát nhau, không có dải phân cách mềm,... tạo ra ách tắc và tai nạn giao thông.

Trong hội thảo “Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh: 40 năm nhìn lại và hướng đến tương lai”, PGS. TS. Nguyễn Minh Hòa, Trưởng khoa Đô thị học, Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn đánh giá “TP. HCM là một trong số rất ít những thành phố trên thế giới phát triển theo hướng thành phố đơn tâm. Cả thành phố rộng hơn 2.100 km<sup>2</sup> nhưng chỉ có một trung tâm trong khi các thành phố khác phát triển theo vùng đô thị. Chủ trương phát triển đa cực, phi tập trung hóa vùng đô thị chưa đạt hiệu quả, nên các hoạt động chủ yếu tập trung tại khu vực trung tâm và khu vực lõi hạt nhân, với mật độ xây dựng cực kì cao”.

Trong lịch sử phát triển của Thành phố, ngoại trừ giai đoạn 1975–1986 dân số giảm từ 2,7 triệu xuống 2 triệu, từ 1986 dân số liên tục tăng nhanh, đặc biệt từ năm 1990 trở đi. Cho đến nay, thành phố đã có 8,7 triệu người thường trú và 2,5 triệu vắng lai và mỗi năm đều tăng khoảng 1 phường

trung bình (200.000 – 250.000 dân). Đặc biệt là hơn 70% dân số tập trung tại khu vực trung tâm, có diện tích chỉ khoảng 170 km<sup>2</sup>. Mặc dù các biện pháp dân dân như xây dựng đô thị vệ tinh tại Củ Chi (qui mô 230.000 dân) và Hiệp Phước (qui mô 270.000 dân) đã được triển khai, nhưng người dân và các nhà đầu tư vẫn chưa mặn mà với các dự án này. Hệ quả là hơn 7 triệu xe máy, xe thô sơ “chen chúc” nhau lưu thông và số lượng này vẫn đang gia tăng từng ngày.

### “Giải pháp mềm” cho vấn đề giao thông

Để giải quyết vấn nạn kẹt xe và tăng cường an toàn giao thông, chính quyền thành phố đã đầu tư mới nhiều CSHT như cầu Phú Mỹ, cầu Sài Gòn 2, cầu Thủ Thiêm, hầm vượt sông Sài Gòn, đại lộ Võ Văn Kiệt – Mai Chí Thọ, Nguyễn Văn Linh, đường vành đai 2,... dự án nạo vét luồng Soài Rạp, tuyến đường sắt đô thị Bến Thành – Suối Tiên, Bến Thành – Tham Lương,... góp phần thay đổi phần nào bộ mặt giao thông của Thành phố. Tuy nhiên, việc gia tăng đầu tư CSHT lại cần nguồn vốn rất lớn. Theo thông tin tại hội thảo “Các giải pháp huy động vốn xã hội hóa cho các dự án phát triển hạ tầng kỹ thuật” do Sở Kế hoạch - Đầu tư tổ chức ngày 09/10/2015, đến năm 2020 TP. HCM

cần tối thiểu 60 tỷ USD để phát triển hạ tầng giao thông. Báo cáo của Sở Giao thông Vận tải cho thấy, mỗi năm giao thông tại TP.HCM cần khoảng 50.000 tỷ đồng, trong khi ngân sách thành phố hiện chỉ đáp ứng khoảng 20% (6.000 tỷ đồng). Nếu xây dựng hệ thống metro đủ 8 tuyến, TP. HCM sẽ cần thêm khoảng 30 tỷ USD.

Giải quyết bài toán giao thông hiện nay, nhiều chuyên gia trong ngành cho rằng, có thể áp dụng tổng thể nhiều “giải pháp mềm”. Ví dụ, PGS. TS. Phạm Xuân Mai, nguyên Trưởng khoa Kỹ thuật giao thông - Đại học Bách khoa TP. HCM đề xuất giải pháp xe buýt nhanh (BRT - Bus Rapid Transit). Ông cho biết, dung lượng vận chuyển của BRT tương đương với các hệ thống giao thông đường sắt đô thị trên cao (LRT - Light Rail Transit) và metro ở các thành phố lớn, trong khi hình thức đầu tư của BRT rất thấp chỉ khoảng từ 1,2-5,1 triệu USD/km so với LRT và metro là từ 26,2-73,6 triệu USD/km. Ngoài ra, thời gian thi công BRT chỉ từ 12-18 tháng trong khi thời gian thi công của một tuyến tàu điện ngầm trung bình 4-6 năm. Đối với hoạt động của xe buýt, ông Lê Trung Tính (nguyên Trưởng phòng Quản lý Vận tải, Sở GTVT TP. HCM) ủng hộ việc chuyển từ trợ giá trực tiếp sang trợ giá gián tiếp, cụ thể là cho phép quảng cáo trên xe



Xe buýt nhanh sân bay Thượng Hải Phố Đông. Nguồn: Wikipedia.

buýt sẽ vừa làm giảm áp lực lên ngân sách thành phố, vừa có vốn để đầu tư mới hệ thống xe buýt.

PGS. TS. Nguyễn Văn Hiệp (Đại học Bách khoa TP. HCM) cho rằng, việc đầu tư các cột đèn giao thông và biển báo có nhánh vươn ra mặt đường sẽ giúp cho các tài xế có thể nhìn thấy dễ dàng từ xa và có biện pháp xử lý kịp thời. Theo quan điểm của ông Hà Ngọc Trường, Phó chủ tịch Hội cầu đường cảng TP. HCM, việc ứng dụng mạnh mẽ tiến bộ KH&CN vào giao thông như: công nghệ lắp ghép các phân đoạn đúc sẵn bằng hệ đà giáo di động tại dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị Bến Thành - Suối Tiên; công nghệ xây dựng cầu dây văng; cách tiếp cận hướng tới sự bền vững trong quản lý giao thông,... tuy cần nguồn vốn đầu tư ban đầu, nhưng về lâu dài chắc chắn sẽ đem lại những lợi ích không nhỏ cho hoạt động giao thông tại TP. HCM. □

## Hội nghị KH&CN Đại học Bách khoa TP. HCM lần thứ 14

✦ LAM VÂN

Hội nghị khoa học và công nghệ (KH&CN) lần thứ 14 của Đại học Bách khoa TP. HCM vừa diễn ra từ 29/10-1/11/2015.

Theo PGS. TS. Vũ Đình Thành (Hiệu trưởng Đại học Bách khoa TP. HCM), với định hướng đẩy mạnh các hoạt động nghiên cứu khoa học (NCKH), qua đó đẩy mạnh công tác chuyển giao công nghệ (CGCN) phục vụ sản

xuất, Đại học Bách khoa TP. HCM đã chú trọng đầu tư các cơ sở vật chất với nhiều phòng thí nghiệm và xưởng thực nghiệm, trong đó có hai phòng thí nghiệm trọng điểm quốc gia và nhiều phòng thí nghiệm trọng điểm đại học quốc gia. Cùng với nguồn nhân lực KH&CN có chất lượng, trường đã chủ trì và thực hiện thành công nhiều nhiệm vụ KH&CN các cấp với kết quả đáng khích lệ:



Các đại biểu thảo luận về liên kết giữa viện/trường và DN. Ảnh: LV.

giai đoạn 2013 - 2015, lượng đề tài KH&CN các cấp của trường tăng từ 108 đề tài (năm 2013) lên 139 đề tài