

Hà Nội trước sự lựa chọn: Đường phố dành cho con người hay cho ô tô??

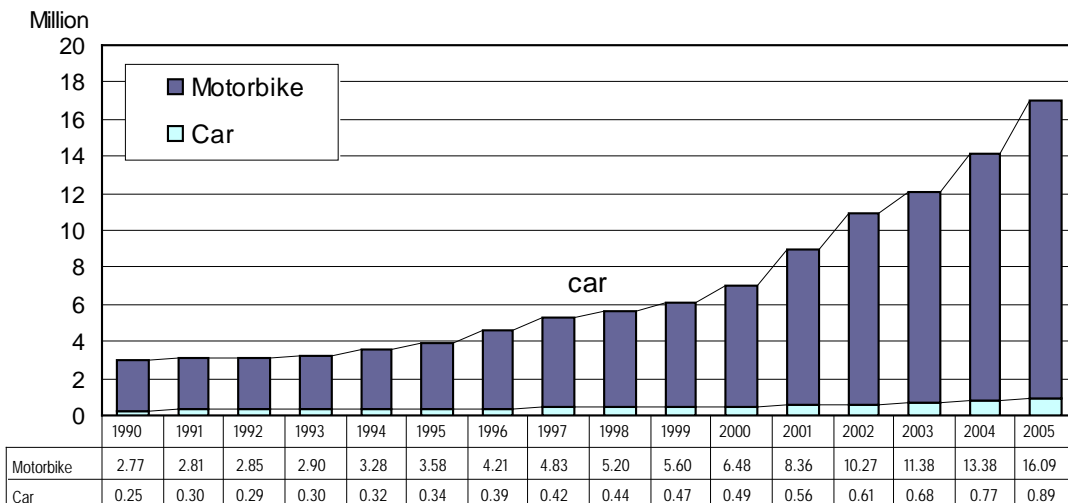
(Bản tóm tắt)

Debra Efroymsen
Stephanie Geertman
Kristie Daniel
HealthBridge Canada

Giới thiệu phương pháp thực tiễn nhằm hỗ trợ phát triển các hình thức giao thông có lợi cho sức khỏe có thể áp dụng tại Hà Nội: phương pháp 3D

I) SỨC KHỎE, SỰ THOẢI MÁI VỀ TINH THẦN & GIAO THÔNG VÀ THIẾT KẾ ĐÔ THỊ



Ngày nay, xu hướng tại rất nhiều đất nước mới phát triển là xây dựng những thành phố dành cho ô tô, một xu hướng có ảnh hưởng lớn tới sức khỏe cộng đồng và sự thoải mái về mặt tinh thần của người dân. Những thành phố dành ưu tiên cho ô tô được xây dựng đầu tiên ở Mỹ vào những năm 1930, và cho tới những năm 50 và 60, hầu hết các thành phố trên thế giới thay đổi cấu trúc đô thị từ những thành phố dành cho người dân tới những thành phố dành cho ô tô. Điều này dẫn đến ô nhiễm môi trường nghiêm trọng hơn, nhiều tai nạn giao thông hơn, số người tử vong tăng lên và các hoạt động thể chất có mục đích (đi bộ hay đi xe đạp) bị sụt giảm rất nhiều, dẫn đến tình trạng béo phì tràn lan và tỉ lệ các căn bệnh không lây nhiễm tăng cao như tiểu đường, đột quỵ, ung thư và bệnh tim mạch. Để vận hành và duy trì cơ sở hạ tầng cho ô tô là rất tốn kém (xây dựng và sửa chữa đường, cung cấp chỗ đỗ xe, nhiên liệu và sửa chữa phương tiện....) Yêu cầu về không gian lớn cho ô tô có nghĩa là không gian cho các sân chơi, công viên và những tiện nghi khác sẽ giảm đi rất nhiều. Cơ sở hạ tầng dành cho ô tô cũng góp phần tạo nên sự tách biệt xã hội dẫn đến nguy cơ sẽ có ít người dành thời gian bên ngoài hay hiểu về những người hàng xóm của mình. Điều này ảnh hưởng xấu tới sức khỏe về thể chất và tinh thần của người dân, đặc biệt là đối với trẻ em và người già.



Bảng 1: Sự phát triển giao thông cơ giới ở Việt Nam, 1990-2005.
Nguồn: Kenichi Ohno – Vietnam Development Forum, tháng 3 - 2007

Những tác động tiêu cực nghiêm trọng của cơ sở hạ tầng dành cho ô tô cuối cùng dẫn tới một phản ứng là rất nhiều thành phố đã giành lại không gian của ô tô để làm lợi cho người dân. Từ những năm 1980, rất nhiều các thành phố trước kia dành cho ô tô (trong số đó có Melbourne, Curitiba (Hộp 1), Bogotá (Hộp 2), và Copenhagen) đã trả lại không gian cho người dân và cấm ô tô đi lại trong các khu trung tâm của thành phố. Tuy nhiên, cùng lúc ấy ở rất nhiều đất nước nơi quá trình phát triển bắt đầu muộn hơn, trong

đó có nhiều nước châu Á, sự phát triển thành phố hay hiện đại hóa, lại một lần nữa dựa trên việc xây dựng những thành phố dành cho ô tô thay vì cho người dân. Như vậy, tất cả những tác động xấu tới sức khỏe, tinh thần của người dân và những hậu quả kinh tế tiêu cực đi kèm với một thành phố dành cho ô tô đang được lặp lại ở những thành phố của các nước này. Rõ ràng, những vấn đề mà các thành phố ở các nước đang phát triển, trong đó có Việt Nam, đang gặp phải là không mới. Đây là những vấn đề bức bối nhất mà các thành phố trên toàn thế giới phải đối mặt ngày nay và sẽ phải đối mặt trong tương lai do việc sử dụng ô tô. Bảng 1 cho thấy sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện cơ giới ở Việt Nam từ những năm 1990 đến 2005.

	
<p>Châu Âu – thập kỷ 1970</p>	<p>Hà Nội – 2010</p>

Các vấn đề tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm không khí, biến đổi khí hậu, thiếu giao tiếp xã hội, tai nạn và tử vong do va chạm xe cộ, thiếu vận động thể chất, tiếng ồn, việc sử dụng tiền và không gian thiếu hiệu quả và chất lượng đời sống thấp, tất cả có liên quan mạnh mẽ tới việc sử dụng ô tô và xe máy; chỉ riêng vấn đề chấn thương và tử vong do tai nạn giao thông đã là một vấn đề lớn. Ở các thành phố của Việt Nam, sự phát triển đô thị dựa trên ô tô và xe máy cũng đang ảnh hưởng lớn tới chất lượng đời sống, sức khỏe cộng đồng và sự thoải mái về tinh thần trong thành phố.

Nói một cách đơn giản, mức độ sử dụng ô tô và xe máy lớn hơn làm giảm điều kiện sống tốt của một thành phố. Các thành phố cho con người hơn là cho ô tô là những nơi an toàn hơn, lành mạnh hơn, phồn vinh hơn và hạnh phúc hơn cho tất cả mọi người. Cách chúng ta thiết kế các thành phố của mình là bước đi đầu tiên để đạt được mục tiêu này.

HealthBridge khuyến nghị các thành phố của Việt Nam nên áp dụng phương pháp 3D (Density – Diversity – Design). Phương pháp này đã được chứng minh là có thể cải thiện tình hình đi bộ, đi xe đạp và sử dụng phương tiện giao thông công cộng ở một số thành phố: mật độ - density (của người dân cũng như của việc làm), sự đa dạng – diversity (các khu vực có nhiều mục đích sử dụng, tăng khả năng tiếp cận hơn là tập trung vào sự lưu động), và thiết kế - design (những vấn đề như sự liên kết, an toàn và hấp dẫn)

Phương pháp này có thể thay thế tốt cho các phương pháp đang được sử dụng ở các thành phố của Việt Nam, như quy định dùng mũ bảo hiểm khi đi xe máy hay bắn tốc độ để giảm tốc độ giao thông trên một số tuyến đường. Trong khi những cách này chỉ chú trọng vào sự an toàn, phương pháp 3D mang lại nhiều lợi ích. Nó sẽ khiến cho người dân chuyển từ đi ô tô và xe máy sang đi các phương tiện công cộng và sẽ làm tăng số người đi bộ trong thành phố. Nhiều người đi bộ hơn có nghĩa là ít tắc nghẽn, ít tiếng ồn, ít ô nhiễm không khí, ít tai nạn giao thông hơn và những đường phố trở nên sôi động hơn, mang tính xã hội nhiều hơn và theo đó là các cộng đồng sống tốt hơn.

Hiện có rất nhiều tài liệu, băng đĩa, trang web và các nguồn sẵn có khác khiến công việc trở nên dễ dàng hơn; có lẽ trên tất cả, ngày càng có nhiều thành phố trên thế giới áp dụng những nguyên tắc này để trở

nên hấp dẫn hơn đối với người dân. Với quá nhiều sự thay đổi tích cực có thể có và với sự phổ biến của ngày càng nhiều các thành phố sống tốt, tại sao chúng ta lại không bắt đầu công việc ngay hôm nay?

II) MẬT ĐỘ, SỰ ĐA DẠNG VÀ THIẾT KẾ (3D: DENSITY, DIVERSITY & DESIGN) – HƯỚNG TIẾP CẬN CHO CÁC THÀNH PHỐ CÓ LỢI CHO SỨC KHỎE

Mật độ chỉ số lượng hộ dân cư và việc làm trên một héc ta. Sự đa dạng ám chỉ nhiều mục đích sử dụng khác nhau, nhiều loại nhà ở khác nhau và sự phong phú của các dịch vụ và cửa hàng bán lẻ trong các khu dân cư. Thiết kế ám chỉ đến thiết kế đường phố, sự kết nối đường phố với người đi bộ và đạp xe, và chất lượng của môi trường đi bộ.

Cả ba yếu tố cần được kết hợp với nhau; không thể tạo ra một môi trường đi bộ, đạp xe và giao thông công cộng tốt khi chỉ chú trọng vào một hoặc hai yếu tố mà bỏ qua những yếu tố khác.

MẬT ĐỘ: “Điều kiện sống tốt có nghĩa là có mật độ tốt”:

Mật độ ảnh hưởng tới cách đi lại bởi nó tác động đến khoảng cách giữa các địa điểm cũng như đến số lượng địa điểm có thể đi đến bằng các phương tiện chủ động (đi bộ/đạp xe) và các phương tiện công cộng. Khi có nhiều việc làm và nhiều hộ dân cư trong một khu vực nhất định, phương tiện công cộng trở nên khả thi hơn và có số lượng người đủ nhiều để các cửa hàng bán lẻ có thể phát triển được. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng khi mật độ tăng lên, thời gian dành cho việc đi lại và số ki lô mét di chuyển bằng phương tiện (VKT) giảm xuống, trong khi việc đi bộ, đi xe đạp và sử dụng các phương tiện công cộng tăng lên. Ví dụ, mật độ khu dân cư tăng lên gấp đôi có thể làm giảm 20 – 30% số ki lô mét di chuyển bằng phương tiện; mật độ khu dân cư tăng lên 25% đã cho thấy sự gia tăng xu hướng đi bộ tới nhiều địa điểm khác ngoài nơi làm việc lên 23% (Holtzclaw và cộng sự, 2002).

Mật độ làm giảm số ki lô mét di chuyển bằng phương tiện theo cách nào? Cách chủ yếu là bằng việc gia tăng các địa điểm ở gần và các dịch vụ giao thông công cộng có chất lượng. Càng có nhiều người, nhiều việc làm, nhiều dịch vụ và cửa hàng bán lẻ trong một khu vực nhất định, người dân càng dễ có khả năng sử dụng các phương tiện giao thông công cộng hoặc các hình thức đi lại chủ động để đi đến các địa điểm họ cần.

Các thành phố có mật độ cao, như Hà Nội, thường coi mật độ là một vấn đề hơn là một lợi thế. Rất nhiều nhà quy hoạch tìm cách giảm hơn là tăng mật độ. Tất nhiên mật độ quá cao — như tình hình vẫn diễn ra ở các khu ở đã xuống cấp, điều làm nên nét đặc trưng của rất nhiều cấu trúc đô thị cũ của Hà Nội — có thể làm cho chất lượng cuộc sống xấu đi rất nhiều, nhưng mật độ quá ít cũng có thể gây ra hậu quả như vậy. Mật độ thấp ở rất nhiều thành phố ở Úc và Bắc Mỹ đã dẫn đến việc thành phố bị mở rộng và hậu quả là chi phí cho giao thông cao, chấn thương và tử vong trên đường xảy ra thường xuyên, ô nhiễm, sự tách biệt xã hội, thiếu các cơ hội vui chơi ngoài trời cho trẻ em và các cơ hội vui chơi giải trí cho người lớn.

Đối với Hà Nội, điều quan trọng là cần nghiên cứu mật độ ở khu nội thành và các khu vực mới phát triển ở ngoại thành. Giả thuyết của chúng tôi là hiện tại khu vực trung tâm nội thành cần có mật độ thấp hơn và các khu vực mới phát triển cần có mật độ cao hơn để trở thành những nơi có điều kiện sống tốt và khuyến khích việc đi bộ.

Nhưng mật độ là chưa đủ. Mật độ chỉ có thể làm cho các thành phố trở nên sống tốt hơn khi các khu vực có sự đa dạng.

ĐA DẠNG: Lợi ích của các khu vực có nhiều mục đích sử dụng

Sự đa dạng thường được gọi là “nhiều mục đích sử dụng”, chỉ khoảng cách ở gần nhau của các hoạt động khác nhau (hoạt động của người dân, hoạt động thương mại, dịch vụ). Như vậy một khu dân cư với nhiều mục đích sử dụng sẽ có nhiều loại nhà ở, nơi làm việc và dịch vụ mà người dân có thể dễ dàng tiếp cận bằng cách đi bộ, đạp xe và sử dụng các phương tiện công cộng. Nhiều mục đích sử dụng vừa ám chỉ tới sự có mặt của một hoạt động (một cửa hàng có tồn tại không?) vừa ám chỉ khoảng cách từ hoạt động đó tới người dân (cửa hàng ở gần đến đâu?)

Và với mật độ cao, nghiên cứu thống nhất chỉ ra rằng người dân đi bộ và đạp xe nhiều hơn ở những khu vực có nhiều mục đích sử dụng. Nhiều mục đích sử dụng là quan trọng đối với cả khu dân cư lẫn khu làm việc. Khi người dân đi bộ hoặc đạp xe đi làm, họ cũng có xu hướng đi bộ và đạp xe đi làm những việc vặt. Nhưng nếu các dịch vụ không ở gần nơi làm việc của họ, họ sẽ không thể đi bộ hay đạp xe tới đó trong ngày, do đó làm giảm việc sử dụng các phương tiện chủ động. Vì vậy quan trọng cần phải đảm bảo rằng cả khu dân cư lẫn khu làm việc đều có nhiều mục đích sử dụng và có các dịch vụ và tiện nghi ở gần.

Điều quan trọng là cần có nhiều các hoạt động khác nhau bất kể loại gì trong một khu dân cư. Một điều khác cũng quan trọng không kém là không gian công cộng cần được khuyến khích ngay cả ở khu trung tâm thương mại của khu dân cư. Người dân thường ở và làm việc trong các tòa nhà, nhưng phần lớn cuộc sống diễn ra ở bên ngoài và các thành phố không thể phát triển mà không có các không gian công cộng có chất lượng cao cho mọi người dân trong thành phố. Người dân cần được tiếp cận với không gian công cộng từ mọi nơi của thành phố, không phải chỉ ở một vài địa điểm nhất định.

Các khu vực mới ở Hà Nội không có nhiều mục đích sử dụng. Các khu nhà ở chỉ có người dân sinh sống mà không có các dịch vụ ở gần. Đối với Hà Nội, cần phải bắt đầu phát triển các khu dân cư mới trong đó có các loại nhà ở đa dạng, có nhiều dịch vụ (nhiều địa điểm ở gần), có các trường học trong khu dân cư, tiếp cận tốt với các phương tiện giao thông công cộng, các công viên và các không gian mở. Cần phải có một quy hoạch chiến lược, những chính sách mới hỗ trợ cho nhiều mục đích sử dụng trong khu dân cư và do đó cần phải có một giải pháp khác cho thiết kế đô thị.

THIẾT KẾ: tôn trọng người đi bộ

Mật độ khiến cho thành phố có đủ người để đảm bảo sự đa dạng. Sự đa dạng tập trung tạo ra một thành phố hấp dẫn và sôi động để sống và cho phép người dân đi bộ và đạp xe đến các địa điểm của họ bằng cách đảm bảo rằng có nhiều địa điểm nằm cách nhau một khoảng cách hợp lý. Khía cạnh “thiết kế” của một môi trường nhân tạo tập trung tạo ra những địa điểm có chức năng, hấp dẫn và an toàn cho tất cả mọi người trong cộng đồng. Thiết kế của một môi trường nhân tạo là một chủ đề quá rộng lớn. Chúng ta không thể bàn sâu về nó chỉ với mục đích để làm nên những thành phố khuyến khích người dân đi bộ, đạp xe và sử dụng các phương tiện công cộng thay vì ô tô và xe máy. Vì vậy chúng ta chỉ tập trung chủ yếu vào thiết kế đường phố. Một thiết kế tốt đã được chứng minh là khiến cho việc đi bộ và đạp xe trở nên thú vị và nhờ đó thu hút nhiều người tham gia hình thức đi lại thân thiện với thành phố hơn.

“Khi chất lượng của môi trường đi bộ, đạp xe và giao thông công cộng kém về mặt an ninh, tiện nghi, thuận lợi và uy tín, người dân sẽ dễ mua ô tô riêng ngay khi họ có thể” (Wright và Fulton, 2005).

Đường phố cần là nơi an toàn và hấp dẫn. Nhu cầu và mong muốn di chuyển nhanh của một số người cần được cân bằng với quyền được đi lại an toàn của những người khác. Sự an toàn bao gồm an ninh cũng như an toàn giao thông trên đường phố. Những con đường chán ngắt với đầy xe cộ nhưng thiếu người đi bộ và thiếu “đời sống đường phố” như những người bán hàng rong, các quán cà phê vỉa hè và các hoạt động xã hội sẽ dễ trở nên không an toàn về mặt an ninh cũng như tai nạn đường phố.

Có sự mâu thuẫn giữa mục đích của sự đi lại và tiếp cận. Khi tốc độ đi lại được gia tăng tối đa, người ta sẽ muốn có ít ngã tư và đèn giao thông hơn. Kết quả là, sẽ có ít sự tiếp cận với các dịch vụ dọc trên đường phố. Các đường phố cho phép việc tiếp cận với các địa điểm dễ dàng hơn thường có tốc độ đi chuyển chậm hơn. Sự mâu thuẫn này có thể được giảm bớt hoặc thậm chí biến mất nếu người ta chú trọng đến việc tiếp cận hơn là việc di chuyển (tính lưu động): thay vì cố gắng đi những khoảng cách xa hơn để tới được các địa điểm, tập trung đảm bảo rằng các địa điểm ở gần với người dân. Các khía cạnh cần được giải quyết trong vấn đề thiết kế là *Sự kết nối đường phố với người đi bộ, tạo điều kiện cho việc đi xe đạp, tạo ra môi trường có chất lượng tốt cho người đi bộ và đạp xe.*

Thiết kế đô thị tốt là nền tảng nhờ đó chúng ta có thể xây dựng những thành phố sống tốt. Nhưng chỉ thiết kế đô thị thì không đủ. Các chính sách về giao thông cũng cần khuyến khích và hỗ trợ người dân đi bộ, đạp xe và sử dụng các phương tiện công cộng để thỏa mãn nhu cầu đi lại của họ, nếu không quy hoạch tốt sẽ không có tác dụng. Tương tự, các chính sách hạn chế và làm giảm ô tô và xe máy là vô cùng quan trọng để giảm bớt các tác động tiêu cực mà ô tô và xe máy mang lại cho xã hội. Tồn thất có thể có về mặt tiện lợi sẽ được đền đáp xứng đáng bằng việc nâng cao sức khỏe, đảm bảo an toàn, môi trường sống và chất lượng cuộc sống.

Phương pháp 3D đòi hỏi một quy hoạch chiến lược được hỗ trợ bởi các chính sách mới, một vài trong số đó: hỗ trợ quyền được ưu tiên của người đi bộ, cấm xe máy đi trên vỉa hè và trong công viên, những chính sách mới hỗ trợ cho thiết kế của một thành phố sống tốt, một thành phố cho người dân thay vì cho ô tô.

III) KINH NGHIỆM TỪ CÁC THÀNH PHỐ KHÁC



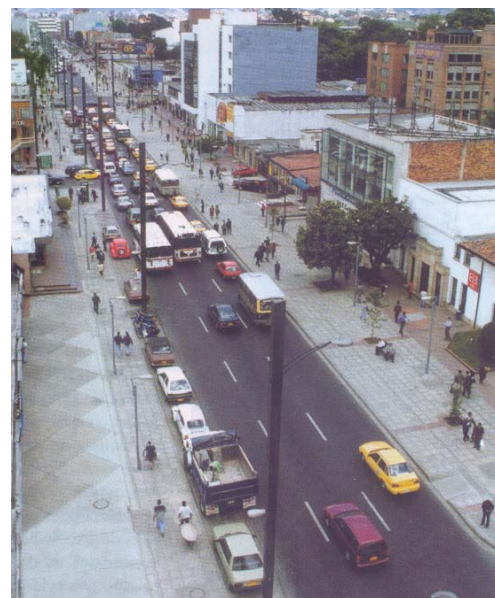
BOGOTA



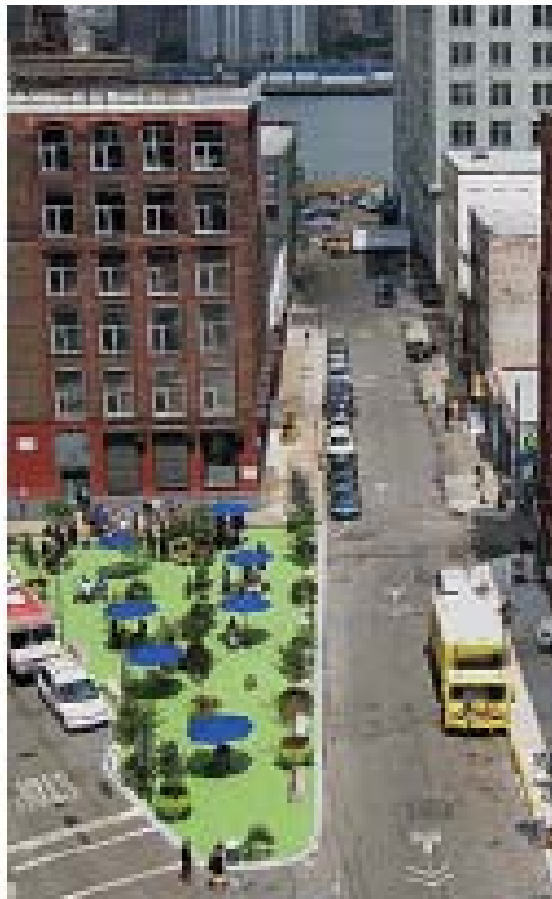
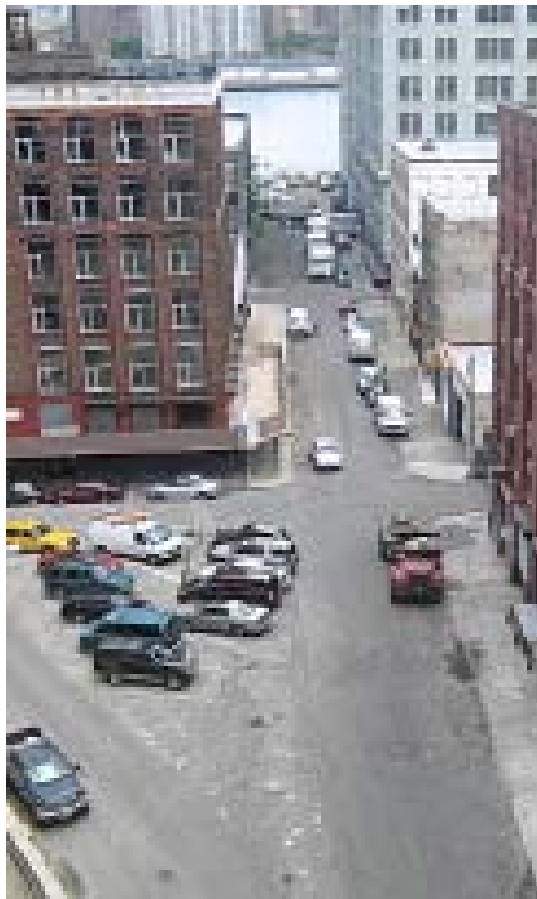
BOGOTA – CICLOVIA



BOGOTA 'TRƯỚC'



BOGOTA 'SAU'



NEW YORK 2007

NEW YORK 2008



CURIBITA BTS

AMSTERDAM

	 
<p>AMSTERDAM</p>	<p>COPENHAGEN</p>
	
<p>COPENHAGEN</p>	<p>COPENHAGEN</p>

Hộp 1: Kinh nghiệm của Curitiba

Hệ thống xe buýt của Curitiba, Brazil là một ví dụ về mô hình hệ thống xe buýt nhanh (BRT) và góp phần làm cho Curitiba trở thành một thành phố có điều kiện sống tốt. Các xe buýt chạy rất thường xuyên, có lúc khoảng 90 giây một chuyến và đáng tin cậy, và các điểm đỗ xe buýt rất tiện lợi, thiết kế hợp lý, tiện nghi và hấp dẫn. Kết quả là Curitiba có một trong những hệ thống giao thông công cộng được sử dụng nhiều nhất với chi phí thấp nhất trên thế giới. Nó có nhiều ưu điểm của một hệ thống tàu điện ngầm – không bị các đèn tín hiệu giao thông và tắc đường cản trở, thu vé trước khi lên xe, hành khách lên và xuống xe nhanh chóng – nhưng nó lại đi trên mặt đất. Khoảng 70% người tham gia giao thông ở Curitiba sử dụng BRT để đi làm, góp phần làm giảm ách tắc giao thông trên phố và ô nhiễm không khí ở thành phố 2,2 triệu dân này.

Hệ thống dịch vụ xe buýt có thứ bậc

Hệ thống xe buýt của Curitiba là một hệ thống có nhiều mức dịch vụ. Các xe buýt mini chạy từ các khu dân cư gom khách ra các xe buýt thường trên các tuyến đường vòng quanh thành phố trung tâm và các đường liên quận. Trụ cột của hệ thống này là Xe buýt nhanh hoạt động trên năm tuyến đường giao thông chính chạy vào trung tâm thành phố như các nan hoa của một bánh xe.

Các xe buýt chạy trên những tuyến đường dành riêng, dừng tại các điểm dừng được xây theo hình ống, có tường bằng kính và có cửa quay, bậc lên xuống, lối dành cho xe lăn. Hành khách trả tiền mua vé khi vào điểm đỗ và đợi xe buýt trên thêm ga. Thay vì có bậc lên xuống, các xe buýt có cửa rất rộng và dốc

thoải tiếp cận với thêm ga xe buýt khi cửa mở ra, khiến cho hành khách có thể lên xuống nhanh chóng một cách đồng thời và thân thiện với người sử dụng xe lăn. Hệ thống lên xuống xe buýt đồng cấp và trả tiền mua vé trước khi lên xe giúp tiết kiệm thời gian chờ tại mỗi bến chỉ còn khoảng 15-19 giây.

Việc kết hợp giữa giao thông công cộng và quy hoạch sử dụng đất

Bản Quy hoạch Tổng thể của Curitiba đã kết hợp giao thông với quy hoạch sử dụng đất, kêu gọi sự thay đổi về mặt văn hóa, xã hội và kinh tế của thành phố. Họ hạn chế phát triển trung tâm thành phố trong khi khuyến khích phát triển thương mại trên các tuyến đường giao thông chính ra khỏi trung tâm thành phố. Trung tâm thành phố cấm giao thông cơ giới ở một số phần và tạo ra những phố đi bộ. Việc phát triển dọc theo các tuyến đường chính làm giảm bớt vai trò quan trọng truyền thống của khu vực trung tâm vốn khiến đây là điểm đến chính của các hoạt động giao thông hàng ngày, nhờ đó giảm thiểu tắc nghẽn giao thông và dòng giao thông buổi sáng và buổi chiều. Thay vào đó, các giờ cao điểm ở Curitiba là giờ đông người sử dụng các phương tiện giao thông phương tiện theo 2 chiều trên các tuyến đường chính.

Các chính sách khác cũng góp phần cho sự thành công của hệ thống giao thông công cộng. Những khu vực giữa các tuyến đường giao thông công cộng chính được quy hoạch là những vùng có mật độ dân cao vì nó sẽ khiến có nhiều người sử dụng giao thông công cộng. Bên ngoài những tuyến đường này mật độ các khu dân cư được quy hoạch giảm dần theo khoảng cách tới các đường giao thông công cộng. Các nhà quy hoạch không khuyến khích việc đi lại bằng ô tô và tạo điều kiện cho việc phát triển gắn với các hành lang giao thông công cộng. Chỉ có ít khu vực đỗ xe trong khu trung tâm và hầu hết những người đi làm được nhận trợ cấp giao thông, đặc biệt là những người có trình độ và thu nhập thấp.

Câu chuyện thành công của Xe buýt nhanh

Sự phổ biến của hệ thống BRT của Curitiba đã có tác động đến việc chuyển từ phương thức di chuyển bằng ô tô sang xe buýt. Kết quả khảo sát năm 1991 cho thấy sự ra đời của BRT đã giảm 27 triệu chuyến đi lại bằng ô tô mỗi năm, tiết kiệm 27 triệu lít nhiên liệu mỗi năm. Đặc biệt, có 28% người đi BRT trước kia đã từng là những người sử dụng ô tô. Hiện nay có khoảng 1,100 xe buýt chạy 12,500 chuyến mỗi ngày, phục vụ hơn 1,3 triệu lượt hành khách – gấp 50 lần so với 20 năm trước đây. 80% người tham gia giao thông sử dụng các dịch vụ xe buýt cao tốc hoặc trực tiếp. Và trên hết, người dân Curitiba chỉ dành 10% thu nhập cho việc đi lại, thấp hơn nhiều so với mức trung bình của Brazil.

Tóm tắt từ: <http://www.urbanhabitat.org/node/344>

Hộp 2: Kinh nghiệm của Bogotá

Bogotá thiết kế giao thông cho con người, không phải cho ô tô

"Ở Bogotá, có tới 85 % dân số không sử dụng ô tô đi lại hàng ngày, vậy thì việc ô tô chiếm hầu hết không gian đường phố có công bằng không?" Phát biểu của Ngài Enrique Peñalosa thị trưởng Bogotá, Colombia 1998.

Chỉ trong một thời gian ngắn, thành phố Bogotá với số dân 7 triệu người được tái thiết kế lại thành một thành phố đi lại bằng giao thông công cộng dễ dàng đến mức người dân sẵn sàng bỏ phiếu ủng hộ dự luật cấm ô tô trong thành phố vào giờ cao điểm vào năm 2015. Chỉ trong vài năm, thành phố đã trở thành một ví dụ thành công mà nhiều thành phố trên thế giới – từ Mexico đến Thượng Hải – học tập.

Trong nhiều thập kỷ, Bogotá đã từng phải đối mặt với nhiều vấn đề đô thị điển hình của một thành phố lớn ở nước đang phát triển. Ô nhiễm từ xe ô tô và xe buýt luôn bao phủ thành phố được vây xung quanh bởi các ngọn núi. Dân số của thành phố ngày càng tăng, hơn 140,000 người nhập cư vào Bogotá mỗi năm. Khoảng một nửa trong số họ là từ nông thôn. Tội phạm và tham nhũng tràn lan đã cản trở các nỗ lực cải cách. Thu nhập ngày càng tăng khiến ngày càng có nhiều ô tô và tắc nghẽn giao thông trở nên trầm trọng. Mỗi năm thành phố này có khoảng 70,000 chiếc ô tô mới.

"Khi mà tất cả mọi người đều có thể mua được ô tô, người ta sẽ chẳng thể đi đâu được nữa vì giao thông sẽ trở nên quá tồi tệ", thị trưởng Peñalosa nói.

Sau khi nhận chức, thị trưởng Peñalosa đã thực hiện một số biện pháp đơn giản để làm cho cuộc sống trong thành phố này trở nên dễ dàng hơn. Ông cho xây thêm trường học, lát đường, thoát nước cho các khu vực dân cư nghèo, nâng cấp các công viên và lên một chính sách hạn chế ô tô. "Ban đầu, người ta phản đối tôi vì đã không cho phép ô tô vào đường đi bộ", ông bình luận.

Nhưng Peñalosa vẫn tiếp tục các cải cách giao thông của mình. Và khi thành phố trở nên đi lại thuận tiện hơn, sự ủng hộ dành cho ông tăng lên. Thành phố xây dựng thêm 70 dặm đường dành cho xe đạp và không cho ô tô vào một số tuyến phố, biến các phố này thành phố đi bộ. Quyết liệt hơn, thành phố bắt đầu cấm ô tô trong các giờ cao điểm, cấm mỗi ô tô không được vào khu vực trung tâm thành phố 2 ngày một tuần, dựa theo con số trên giấy phép. Kết quả thật ấn tượng: thời gian đi lại trung bình giảm 21 phút và ô nhiễm cũng giảm đáng kể.

Thành phố đã từng tranh cãi về một hệ thống tàu điện ngầm nhiều tỷ đô la trong nhiều năm. Nhưng Peñalosa đã quyết định học tập hệ thống xe buýt nhanh với giá thành rẻ hơn nhiều lần của thành phố Curitiba, Brazil, một mô hình thành phố với hệ thống giao thông công cộng hiệu quả.

Với số tiền ban đầu là 350 triệu đô la, hệ thống TransMilenio dài 38 km được xây dựng và đi vào hoạt động chỉ trong vòng chưa đến 2 năm. Các xe buýt chạy trên các tuyến đường dành riêng đến các khu vực chính trong thành phố có khả năng chuyên chở 780,000 lượt hành khách mỗi ngày với tốc độ trung bình là 26km/ giờ. Các chuyên gia ước tính hệ thống này đã tiết kiệm thời gian di chuyển trung bình của mỗi người dân là 300 giờ/ năm.

Không giống như tàu điện trên cao hay tàu điện ngầm với giá thành cao, hệ thống TransMilenio thật sự đã mang lại lợi nhuận. Và thành phố dự định xây thêm các tuyến đường mới vào 2015, để khoảng 85% người dân sống trong khoảng cách tới các bến xe buýt chỉ là 500m

Không chỉ làm cho Bogotá trở nên đi lại dễ dàng hơn, những cải cách của Peñalosa đã làm cho thành phố trở nên an toàn hơn. Từ năm 1998, tỷ lệ tội phạm cũng đã giảm đáng kể.

Peñalosa cho rằng thành công của ông ở Bogotá là đã tập trung vào con người, chứ không phải ô tô của họ. Ông nói "Ở những nước đang phát triển, các nguồn lực đang được sử dụng để giúp những người giàu tránh khỏi tắc đường, chứ không phải là huy động toàn dân chúng". Người ta hỏi ông tại sao điều này không được áp dụng ở các nơi khác, vì nó thật đơn giản và không tốn kém. Ông giải thích "Tôi nói với họ, vấn đề duy nhất là về mặt chính trị. Người ta không muốn thu hẹp phần đường của ô tô và trả nó lại cho xe buýt, người đi xe đạp hay người đi bộ"

(tóm tắt từ <http://archive.wri.org/page.cfm?id=880&>)

Hộp 3: Amsterdam: Xe đạp thay thế cho ô tô

Thành phố Amsterdam đã cố gắng rất nhiều để khuyến khích các phương tiện giao thông xanh, và đã thành công. Người dân trở nên thích đi xe đạp hơn ô tô.

Chỉ có khoảng 750,000 dân, Amsterdam là thành phố lớn nhất của Hà Lan và là một phần của vùng thủ đô 'Randstad'. Người Hà Lan rất thích đạp xe và Amsterdam là thành phố ưa thích đạp xe. Hiện nay, xe đạp đã thay thế cho ô tô. Nghiên cứu cho thấy, trong thời gian 2005 – 2007, người dân sử dụng xe đạp 0,87 lần/ngày và ô tô 0,84 lần ngày. Cứ ba trong số bốn người dân Amsterdam có một xe đạp và xe đạp là phương tiện giao thông phổ biến nhất.

Chính quyền thành phố tạo điều kiện

Trong vòng 30 năm qua, chính quyền thành phố Amsterdam đã nỗ lực khuyến khích đạp xe bằng việc tạo ra những đường dành cho xe đạp, các đường phố thân thiện với người đi xe đạp và đi bộ, và những khu đỗ xe đạp khắp thành phố. Các đường xe đạp chính trong thành phố là mạng lưới xe đạp 'Hoofdnet Fiets', một mạng lưới đường xe đạp hỗn hợp trên khắp thành phố đảm bảo toàn bộ thành phố Amsterdam có thể tiếp cận được một cách tiện lợi và an toàn bằng xe đạp.

Những điều này cho thấy ngay cả ở một thành phố giàu có với tỷ lệ người dân sở hữu ô tô cao, việc quy hoạch thành phố tốt cũng có thể giúp làm tăng tỷ lệ người sử dụng xe đạp hơn ô tô và kết quả là có một thành phố với điều kiện sống tốt.

(http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/green_cities_submenu/amsterdam_2010.html)

IV TÓM TẮT NHỮNG HƯỚNG DẪN THIẾT KẾ CÓ GIÁ TRỊ THỰC TIỄN CHO MỘT THÀNH PHỐ SỐNG TỐT

Các khuyến nghị chính :

- Duy trì mật độ trong thành phố để khiến cho việc đi bộ, đạp xe và sử dụng các phương tiện công cộng trở nên khả thi; mật độ ít nhất cần có 200 người và việc làm trên một héc ta;
- Tạo nên sự đa dạng về nhà ở trong tất cả các khu dân cư để đáp ứng các quy mô gia đình khác nhau, các nhóm thu nhập khác nhau và những sở thích cá nhân khác nhau;
- Đảm bảo rằng phần lớn người dân sống trong vòng 400 mét cách 6 địa điểm có mục đích sử dụng khác nhau và trong vòng 800 mét cách 17 địa điểm có mục đích sử dụng khác nhau, trong đó bao gồm các chợ bán các sản phẩm tươi sống và các đồ ăn khác;
- Đảm bảo rằng người dân sống trong vòng 1,500 mét cách các trường tiểu học và 3,000 mét cách các trường cấp hai bởi các trường cấp hai để được tiếp cận bởi các phương tiện công cộng hơn;
- Đảm bảo rằng người dân ở trong vòng 400 mét cách các bến xe công cộng.
- Có một hệ thống các công viên và các không gian công cộng rộng lớn trong thành phố cho phép người dân có thể sống trong vòng 400 mét cách một công viên nhỏ và trong

vòng 800 mét cách công viên của khu dân cư, với các công viên lớn hơn rải rác trong thành phố và dễ dàng được tiếp cận bằng cách đi bộ, đạp xe và các phương tiện công cộng ;

- Các quy hoạch giao thông cần coi phần lớn sự đi lại diễn ra bằng các phương tiện phi cơ giới và tất cả các quy hoạch đó cần ưu tiên cho việc đi bộ, đạp xe và các phương tiện công cộng;
- Cần xem xét tạo ra “cảm nhận về một địa điểm” (sense of a place) khi thiết kế các hệ thống đường;
- Cải thiện điều kiện đi bộ và đạp xe bằng các cách sau:
 - Duy trì các vỉa hè đủ rộng nối tiếp nhau: ít nhất 1.5 mét trong các khu dân cư và 4.0 mét trong các khu thương mại;
 - Tránh các khối nhà quá dài (không quá 250m);
 - Có hệ thống không gian mở liên kết với nhau;
 - Cung cấp những sự kết nối khác tại nơi đường phố không cho phép các tuyến đường liên kết trực tiếp với nhau.
- Cải thiện điều kiện đi bộ và đạp xe bằng các cách khác, bao gồm:
 - Giảm tốc độ giao thông, đặc biệt ở các khu vực mới phát triển ngoài rìa đô thị;
 - Ưu tiên người đi bộ và đi xe đạp ở các ngã tư;
 - Cung cấp những địa điểm để xe đạp an toàn;
 - Trồng cây ở hai bên đường;
 - Giữ cho các lối đi lại và các đường đi xe đạp không có vật cản.
- Tạo nên môi trường đi bộ và đạp xe hấp dẫn, ví dụ bằng cách:
 - Đảm bảo rằng vỉa hè được bảo quản tốt: được lát bằng phẳng;
 - Giữ cho vỉa hè thông thoáng, không có ô tô, xe máy, vật liệu xây dựng, rác thải và các vật cản khác;
 - Chủ động giảm việc sử dụng ô tô và xe máy để tăng sự an toàn và thoải mái của việc đi bộ và đạp xe;
 - Cung cấp bóng mát và nơi trú mưa;
 - Đảm bảo rằng mặt bằng tầng một luôn được sử dụng và tránh các tòa nhà dài với những bức tường trống (khiến cho việc đi bộ trở nên chán ngắt);
 - Cung cấp các bến xe công cộng có mái che và ghế ngồi nhưng không chiếm toàn bộ đường đi;
 - Cho phép đỗ xe có giới hạn ở hai bên đường để tạo nên sự ngăn cách giữa người đi bộ và giao thông;
 - Các lối đi vào các tòa nhà nên được thiết kế cho người đi bộ thay vì cho ô tô.

(Bản tóm tắt. Để có bài viết đầy đủ, xin liên hệ: Stephanie@healthbridge.org.vn / hatran@healthbridge.org.vn)