



ĐƯỜNG PHỐ DÀNH CHO NGƯỜI ĐI BỘ HAY Ô TÔ

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 BÉ PHÌ TRÀN LAN VÀ TỈ LỆ CÁC CĂN BỆNH KHÔNG LẤY NHIỆM TĂNG CAO NHƯ TIỂU ĐƯỜNG, ĐỘT QUỴ, UNG THƯ VÀ 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 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.

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, Bogotá 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 diễn ra 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.

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

ngày càng nhiều các thành phố sống tốt, tại sao chúng ta lại không bắt đầu công việc ngay hôm nay?

MẬT ĐỘ

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

dùng 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 tại 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.

SỰ ĐA DẠNG

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



đường phố trở nên sôi động hơn, mang tính xã hội nhiều hơn và theo đó là 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

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

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 là 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, 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

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

mật 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 chần chừ 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 di 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. Tốn 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.

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, 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 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 thảm ga. Thay vì có bậc lên xuống, các xe buýt có cửa rất rộng và dốc thoải tiếp cận với thảm 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 đỗ tại mỗi bến chỉ còn khoảng 15-19 giây.

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 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 cư 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.

DEBRA EFROYMSON,
STEPHANIE GEERTMAN,
KRISTIE DANIEL