

PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG PHI ĐỘNG CƠ NHẪM GÓP PHẦN GIẢM Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG TẠI CÁC ĐÔ THỊ LỚN Ở VIỆT NAM

LÊ MINH ĐỨC^{1*}

¹ Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

Tóm tắt:

Giảm phát thải khí nhà kính (KNK) từ các phương tiện cơ giới đường bộ đang là ưu tiên của nhiều Chính phủ và đô thị lớn trên thế giới. Trên thế giới đã có nhiều các giải pháp được đưa ra, trong đó hiệu quả nhất là giải pháp phát triển loại hình giao thông phi động cơ tại các thành phố (TP) lớn, điển hình là sử dụng xe đạp nhằm kết nối với các phương tiện công cộng khác trong đô thị. Tuy nhiên, để phát triển được loại hình này, Nhà nước cần ban hành chính sách, cơ chế... cũng như sự nâng cao nhận thức của người dân. Nghiên cứu phân tích thực trạng, kinh nghiệm giao thông phi động cơ trên thế giới và một số địa điểm dành cho xe đạp ở một số TP của Việt Nam, từ đó đưa ra giải pháp giao thông phi động cơ cho Việt Nam.

Từ khóa: *Giao thông phi động cơ, giảm phát thải, giao thông đô thị.*

Nhận bài: 2/11/2023; Sửa chữa: 29/11/2023;

Duyệt đăng: 18/12/2023.

1. Đặt vấn đề

Ngày nay cùng với sự cạn kiệt của các nguồn nhiên liệu hóa thạch, tình trạng tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm môi trường nghiêm trọng tại các TP lớn đang là vấn đề vô cùng cấp bách và nan giải không chỉ cho các TP đó mà cho cả quốc gia và trên toàn thế giới. Để hạn chế những vấn đề trên hàng loạt các biện pháp đã được thực hiện như: Quy định giờ vào TP của các loại xe tải trọng lớn, cấm các loại xe trong các đường phố; yêu cầu các xe phải đạt tiêu chuẩn khí thải; các xe có số năm lưu hành quá lâu sẽ không được lưu hành; khuyến khích bỏ xe cũ mua xe mới, nâng cấp sơ sở hạ tầng... trong đó có biện pháp sử dụng các phương tiện giao thông phi động cơ như xe đạp, đi bộ.

Trên thế giới đã có nhiều TP thực hiện thành công biện pháp giao thông phi động cơ, góp phần cải thiện chất lượng môi trường, tiết kiệm năng lượng và đặc biệt là giải quyết nạn tắc đường giao thông nghiêm trọng tại các đô thị lớn. Một số quốc gia thực hiện và áp dụng hiệu quả phương tiện giao thông phi động cơ như: Canada, Mỹ, Phần Lan, Đan Mạch, Nhật Bản và Na Uy.

DEVELOPING NON-MOTOR TRAFFIC TO CONTRIBUTE TO REDUCING ENVIRONMENTAL POLLUTION IN LARGE CITIES IN VIETNAM

Abstract:

Reducing greenhouse gas emissions from road motor vehicles is a priority for many governments and large cities around the world. Currently, there have been many solutions proposed in Vietnam, including developing non-motorized transportation in large cities, typically using bicycles to connect with other public transportation. in urban areas. However, to develop this type, many policies, mechanisms, etc. are needed as well as the cognitive acceptance of the people.

Keywords: *Non-motorized transport, Emission reduction, Urban transport.*

JEL Classifications: *Q51, Q52, Q53, Q55, R00.*

Tình trạng giao thông ở các TP lớn của Việt Nam (đặc biệt là Thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh) luôn trong tình trạng tắc đường kéo dài hàng tiếng đồng hồ gây mất thời gian của người dân, ô nhiễm môi trường đô thị và lãng phí một lượng lớn nguồn nhiên liệu (quá trình chạy không tải của các động cơ)... Trong khi giá xăng, dầu tăng cũng gây khó khăn kinh tế cho đa số người dân tại các TP lớn của Việt Nam.

Khi tham gia vào giao thông bằng xe đạp, đi bộ ngoài vấn đề cải thiện sức khỏe, giảm ùn tắc giao thông thì các vấn đề về môi trường, kinh tế, thời gian... của người dân cũng sẽ được cải thiện một cách tích cực.

2. Thực trạng phát triển giao thông trên thế giới và ở Việt Nam

2.1. Trên thế giới

Hiện nay, giao thông phi động cơ có ý nghĩa rất quan trọng cho giảm tiêu thụ năng lượng và ô nhiễm môi trường. Việc sử dụng các phương tiện giao thông phi động cơ như: xe đạp, đi bộ đã góp phần bảo vệ môi trường và tạo nên lối sống lành mạnh hơn.



Hà Lan: Đã từ lâu ở các nước châu Âu, các phương tiện giao thông phi động cơ chiếm một phần không nhỏ trong đời sống của dân cư các quốc gia này và không thể không nhắc đến Hà Lan, đất nước được coi là một trong những “thiên đường xe đạp” trên thế giới. Hà Lan có hơn 20.000 km đường dành riêng cho xe đạp và 59% lưu lượng vận chuyển trong các TP trên toàn quốc được thực hiện bằng xe đạp. Ở Hà Lan, xe đạp là loại phương tiện di chuyển phong phú và tiện lợi nhất, với nhiều loại xe đạp khác nhau, từ những chiếc xe thông thường phù hợp cho cả đàn ông, phụ nữ cho tới những chiếc xe đạp chở hàng hạng nặng. Việc đi xe đạp phổ biến đến mức người ta thường nói rằng người Hà Lan được sinh ra trên xe đạp. Với địa hình bằng phẳng cùng cơ sở hạ tầng được đầu tư xây dựng tốt và vươn tới mọi góc ngách của Hà Lan, đi xe đạp là hình thức di chuyển thuận tiện và an toàn nhất ở đất nước này.

Ở Hà Lan, trên các tuyến đường đều có làn đường dành cho xe đạp được đánh dấu bằng các vạch sơn kẻ liền hoặc nét đứt. Đường vạch đứt cho phép người lái ô tô được đi vào, nhưng không được phép cản trở người đi xe đạp, trong khi đường vạch liền cấm tuyệt đối các phương tiện xe cơ giới và chỉ dành riêng cho xe đạp. Đường dành cho xe đạp thường được phủ nhựa đường màu đỏ hoặc đen để người đi xe đạp dễ quan sát hơn và phân biệt hẳn với làn đường dành cho xe ô-tô. Người đi xe đạp buộc phải đi vào làn đường này nếu nó được quy định trên đường, và kể từ cuối năm 1999, xe máy cũng bị cấm không được đi vào làn này.

Để bảo vệ người đi xe đạp trước dòng phương tiện cơ giới đông đúc, Hà Lan cũng cho xây dựng nhiều cầu vượt hoặc hầm đường bộ dành cho xe đạp và người đi bộ qua các tuyến đường đông phương tiện. Các cây cầu trên khắp Hà Lan cũng đều có tuyến đường riêng dành cho xe đạp.

Ngoài ra, hệ thống cho thuê xe đạp cũng rất phổ biến và tiện lợi ở Hà Lan. Các thành phố và thị trấn trên khắp Hà Lan đều có hàng loạt hiệu cho thuê xe đạp với đầy đủ các thiết bị và dịch vụ sửa chữa cần thiết. Một trong những hệ thống cho thuê xe đạp nổi tiếng nhất ở Hà Lan là OV-fiets (xe đạp công cộng). OV-fiets là một chương trình chia sẻ xe đạp toàn quốc do cơ quan Đường sắt Hà Lan khởi xướng. Các trạm cho thuê xe đạp OV-fiets thường được bố trí gần các nhà ga xe lửa hoặc trạm xe điện ngầm trên khắp cả nước. Hệ thống này có 250 trạm cho thuê xe với hơn 6.000 chiếc xe đạp. Người dân muốn tham gia chương trình chia sẻ xe đạp này sẽ phải nộp mức phí 10 euro mỗi năm, và họ sẽ sử dụng chính chiếc thẻ đi tàu hỏa của mình để thuê xe và giá thuê xe đạp trong 24 giờ là 3,15 euro [2].

Đan Mạch: Nếu được chọn giữa một chiếc xe đạp và một chiếc xe hơi, hẳn ai cũng sẽ chọn xe hơi. Nhưng với người Đan Mạch, câu trả lời đôi khi lại khác. Ở đất nước Bắc Âu xinh đẹp này, việc đi xe đạp không chỉ đơn giản

vì lý do sức khỏe mà còn có nhiều ý nghĩa về mặt văn hóa, môi trường...

Chính quyền Đan Mạch cũng thực hiện nhiều chính sách hỗ trợ và khuyến khích văn hóa xe đạp bằng những luật lệ ưu tiên, cũng như việc xây dựng các làn đường dành riêng cho xe đạp.

Bên cạnh các sách hướng dẫn du lịch thông thường, Đan Mạch còn có nhiều cuốn sách hướng dẫn đầy đủ các tuyến đường, khoảng cách, loại địa hình, thời gian đạp xe, chặng nghỉ, điểm tham quan, thậm chí cả mẹo sử dụng và sửa chữa xe đạp cho bạn.

TP. Odense không chỉ được biết đến là quê hương của nhà văn nổi tiếng Hans Christian Andersen mà còn được mệnh danh là “thành phố xe đạp” của đất nước Đan Mạch. Từ năm 1891, đến nay vừa tròn 120 năm, người dân TP. Odense đã sử dụng xe đạp làm phương tiện đi lại thay cho xe ngựa vì tính hiện đại và tiện ích của loại phương tiện này.

Phần lớn các tuyến phố đều có làn đường dành riêng cho xe đạp, rất êm thuận; hè đường và mặt đường gần bằng nhau, thuận tiện cho người đi xe đạp; đầu tư làm hầm cho xe đạp đi tại một số điểm để bảo đảm an toàn; mùa đông khi tuyết rơi ưu tiên dọn tuyết trên làn đường xe đạp trước. Các bãi, nhà để xe đạp được bố trí thuận tiện, có dây khóa, có bơm lốp công cộng (các bãi để xe đạp không có người giữ xe) và có biển báo bãi để xe đạp. Nhà để xe có đèn chiếu sáng, có máy nghe nhạc, bình nước uống cho người đi xe đạp. Nhiều nhà để xe được thiết kế 2 tầng.

Luật giao thông của Đan Mạch cũng ưu tiên cho người đi xe đạp. Ví dụ như tại ngã ba khi đèn đỏ xe đạp được phép đi thẳng, quy định người lái ô tô phải nhường đường cho xe đạp qua đường. Chính quyền thường xuyên tổ chức các chiến dịch tuyên truyền, quảng cáo sử dụng xe đạp; giáo dục, vận động học sinh sử dụng xe đạp đi học; hướng dẫn học sinh đi xe đạp an toàn.

Bên cạnh các hoạt động tuyên truyền giáo dục pháp luật, lực lượng cảnh sát giao thông thường xuyên kiểm tra, xử phạt nghiêm vi phạm của người đi xe đạp, nhất là các lỗi vượt đèn đỏ, đi ngược chiều, đi sai làn đường... nên người đạp xe rất tự giác chấp hành luật giao thông. Nhiều chiến dịch khuyến khích sử dụng xe đạp được phát động trên toàn quốc kết hợp với việc trao giải thưởng cho người đi xe đạp nhiều nhất (trị giá 500 Krone). Thành phố Odense tổ chức lễ phát động chiến dịch khuyến khích sử dụng xe đạp với sự tham gia của Thị trưởng TP. Hiện trong bảo tàng Andersen có trưng bày chiếc xe đạp cổ mà nhà văn sử dụng làm phương tiện đi lại.

Xe đạp luôn được nghiên cứu, cải tiến để nâng cao chất lượng, tăng tính tiện ích, tạo cảm giác thân thiện với con người, môi trường; nhiều loại xe đạp có thể gấp

bỏ trong cốp ô tô để người sử dụng có thể đạp xe từ bãi đỗ ô tô đến nơi làm việc. Một chiếc xe đạp loại trung bình có giá khoảng 500 USD.

Xe đạp không chỉ giúp hạn chế gia tăng ô tô cá nhân mà còn góp phần tích cực trong việc bảo vệ môi trường, chống biến đổi khí hậu và là nét văn hóa giao thông đặc trưng của TP Odense-Đan Mạch [3].

Luân Đôn (Anh): Số lượng người đi xe đạp ở Luân Đôn đã tăng gấp đôi trong 10 năm qua, theo thống kê của Chiến dịch xe đạp Luân Đôn. Cùng với sự gia tăng số lượng những người đạp xe, văn hóa đạp xe ở Luân Đôn ngày càng trở nên thịnh vượng. Từ việc phát triển những quán café theo chủ đề đạp xe và đầu tư những làn đường dành cho xe đạp, Luân Đôn đang cho thấy tất cả những dấu hiệu hướng tới một “thủ đô xe đạp”. Xu hướng đi xe đạp ngày càng tăng lên ở thủ đô nước Anh đến nỗi nhiều người đã tự đi sắm cho mình một chiếc xe đạp để hợp với xu hướng thời trang ở Luân Đôn. Một số người không quá quan tâm tới thời trang thì sẽ lựa chọn cho mình chiếc xe phù hợp nhất để giúp họ di chuyển càng nhanh càng tốt khi mà tình trạng kẹt xe ở Luân Đôn ngày càng tệ hại.

So với các TP phát triển ở châu Âu khác, Luân Đôn được biết đến với một hệ thống đường sá chật hẹp nhưng luôn đầy rẫy ô tô mà vắng bóng những chiếc xe đạp. Đó là lý do để một chương trình trị giá hàng trăm triệu USD ra đời nhằm biến thành phố này thành một thiên đường cho những ai thích đạp xe. Được nhiều người gọi một cách mỹ miều là “cuộc cách mạng xe đạp”, song chương trình nói trên có cái tên bình dân hơn nhiều: “Thuê xe đạp”. Mục đích của Chương trình là khuyến khích người dân thủ đô Luân Đôn rời bỏ chiếc ô tô kénh càng vốn là thủ phạm chính của tình trạng ô nhiễm môi trường và ùn tắc kinh niên để quay trở lại với chiếc xe đạp vừa tiện lợi, vừa tốt cho sức khỏe. Chương trình này còn nhằm xây dựng một hình ảnh Luân Đôn thân thiện và quan tâm tới môi trường.

Theo Chương trình, Sở Giao thông Luân Đôn dự kiến sẽ cung cấp khoảng 6.000 chiếc xe đạp để cho thuê. Hơn 400 bãi chứa xe hoàn toàn tự động hóa đang được xây dựng rải đều khắp khu vực trung tâm của trung tâm thành phố. Người dân chỉ cần ra đăng ký thuê xe theo tuần, tháng hoặc cả năm, sau đó đặt cọc một khoản tiền và có thể lấy một chiếc xe đạp bất cứ lúc nào và ở bất cứ bãi xe nào họ muốn. Sự linh hoạt này cho phép một người có thể đi bất cứ nơi đâu trong thành phố mà không phải bận tâm về thời gian và địa điểm hoàn trả xe. Vì để đáp ứng với các đối tượng khác nhau, những chiếc xe đạp cho thuê được thiết kế đặc biệt: chắc, khỏe, đa chức năng và tất nhiên là rất bền. Ngoài dự án xây dựng các bãi để xe nói trên, thành phố đang thực hiện dự án “Đường siêu cao tốc xe đạp”, trong đó xây dựng những làn đường ưu tiên thông thoáng và an toàn cho người đạp xe. Một dự

luật cũng sắp được đệ trình, theo đó ưu tiên xe đạp so với các phương tiện cơ giới khác mỗi khi xảy ra va chạm trong giao thông [4].

Bắc Kinh (Trung Quốc): Có thể khẳng định rằng, Bắc Kinh chính là thành phố đầu tiên của châu Á nổi tiếng với những chiếc xe đạp. Cho dù ngày nay, thủ đô của Trung Quốc đang chứng kiến sự gia tăng nhanh chóng của ô tô nhưng chính quyền thành phố vẫn dành cơ sở hạ tầng dành riêng cho xe đạp. Phần đường dành cho xe đạp gần như có mặt trên mọi con phố ở Bắc Kinh. Những tiệm sửa xe đạp, những cửa hàng bán xe đạp mới, xe đạp cũ xuất hiện khắp mọi nơi. An toàn giao thông là một mối quan tâm lớn đối với những người đi xe đạp ở Bắc Kinh vì rất ít trong số họ chịu đội mũ bảo hiểm khi đi xe [4].

Kaohsiung (Cao Hùng - Đài Loan): Là TP của những chiếc xe đạp thân thiện tại Đài Loan. Đây cũng chính là một trong những dấu ấn riêng, một niềm tự hào của chính quyền thành phố trong hai năm qua.

Cao Hùng có một mạng lưới những con đường dành riêng cho xe đạp. Hiện nay, đường dành cho xe đạp ở Cao Hùng ngày càng tăng, với 150km tổng chiều dài – con số không tồi trong một quốc gia nổi tiếng với xe tay ga và những đường phố bận rộn. Cao Hùng cũng là TP đầu tiên ở Đài Loan cung cấp dịch vụ cho thuê xe đạp.

Dịch vụ này được biết đến với tên gọi C-bike, nó bao gồm 50 trạm cho thuê xe đạp quanh thành phố. Khách thuê xe đạp mất khoảng 30 Nhân dân tệ cho nửa giờ đầu tiên và chỉ phải trả 15 tệ cho các nửa giờ tiếp theo. Trang web chính thức của C-bike cung cấp bản đồ chi tiết các tuyến đường xe đạp của thành phố để khách hàng có thể thoải mái vi vu trên chiếc xe đạp mà mình đã chọn. Dịch vụ xe đạp ở Cao Hùng cũng có thể coi là một điểm lí thú thu hút khách du lịch [4].

2.2. Ở Việt Nam

Ở Việt Nam tuy chưa có những “TP đi xe đạp” nổi tiếng trên thế giới nhưng ở cũng đang dần hình thành những điểm đến lý tưởng dành cho xe đạp.

Thủ đô Hà Nội: Vài năm trở lại đây, trào lưu sử dụng xe đạp đi làm hay đi dạo phố tại Hà Nội có sức hấp dẫn trở lại với nhiều người bởi lợi ích của nó như bảo vệ môi trường, rèn luyện sức khỏe, thậm chí là thể hiện phong cách riêng. Du khách nước ngoài đến Hà Nội cũng thích thuê xe đạp dạo phố, ngắm nghĩa phố phường và thưởng thức những món ăn dân dã trên đường phố thủ đô..

Những cung đường ở Thủ đô, đặc biệt là những điểm có quang cảnh đẹp như Hồ Gươm, khu vực phố cổ, Hồ Tây, đường quanh Lăng Hồ Chí Minh, đường Thanh Niên, đường Hoàng Hoa Thám, công viên Lenin... là những nơi lý tưởng cho những người mê xe đạp. Những khu vực xung quanh Hồ Tây, phố cổ, đường Thanh Niên, đường Hoàng Hoa Thám xuất hiện rất nhiều dịch vụ cho thuê xe đạp và đặc biệt



đặt khách vào những ngày cuối tuần. Với giá thuê từ 80.000 - 100.000 đồng/buổi, 150.000 - 200.000 đồng/ngày tùy loại xe.

Với mục tiêu đa dạng hóa vận tải hành khách công cộng, dự án xe đạp công cộng giai đoạn 1 đã được triển khai với 79 trạm xe tại các quận trung tâm nội thành Hà Nội. Các hệ thống trạm để xe được xây dựng theo các điểm xe buýt, điểm lên xuống tàu điện, gần các trường học, các trung tâm thương mại, du lịch, các vườn hoa công cộng... [5]

Đà Nẵng: Nổi tiếng là một TP thân thiện với môi trường và sở hữu những cung đường ven biển tuyệt đẹp, Đà Nẵng cũng xứng đáng là một địa danh lý tưởng dành cho xe đạp. Từ Sông Hàn đến biển Mỹ Khê, từ chợ Hàn đến Làng Non Nước, những con đường lộng gió biển luôn là những địa điểm ưa thích của những người đi xe đạp.

Hiện nay, một số đơn vị lữ hành tại Đà Nẵng cũng đã nhanh nhạy khai thác những tour du lịch khám phá thành phố bằng xe đạp, kéo dài chỉ trong một ngày với giá chưa đến 1 triệu đồng. Dịch vụ cho thuê xe đạp cũng rất phổ biến ở đây. Hầu hết các khách sạn đều có dịch vụ này phục vụ du khách.

Ngoài ra, còn một số địa phương khác như: Hội An, Đà Lạt, Vũng Tàu... cũng đã hình thành các điểm cho thuê xe đạp phục vụ du khách.

Mới đây, 61 trạm xe đạp công cộng với khoảng 600 chiếc được lắp đặt khắp các quận ở Đà Nẵng, nhằm kết nối với hệ thống vận tải công cộng để người dân và du khách thuận tiện sử dụng. Vị trí đặt trạm xe đạp ưu tiên gần trạm xe buýt để kết nối hệ thống vận tải hành khách công cộng.

Như vậy, với những ưu điểm như thân thiện với môi trường, chi phí sử dụng thấp, tính lưu động cao... để triển khai dịch vụ xe đạp công cộng được nhiều người ủng hộ. Tuy nhiên, nhiều người quan ngại, do cơ sở hạ tầng ở Việt Nam chưa đáp ứng, việc khuyến khích sử dụng xe đạp tại các TP lớn hiện nay sẽ không thể góp phần giảm ùn tắc, trái lại sẽ tạo ra hiệu ứng ngược, cụ thể, diện tích chiếm dụng lòng đường của xe đạp tương đương xe máy, tốc độ chậm hơn nên mật độ phương tiện sẽ lớn hơn, nguy cơ ùn tắc càng cao. Xe đạp cần có làn đường riêng để hoạt động.

3. Những vấn đề đặt ra khi áp dụng mô hình “Bike share” ở Việt Nam

Nhằm hướng tới mục tiêu bảo vệ môi trường, khuyến khích người dân sử dụng xe đạp làm phương tiện di chuyển, 5 địa phương Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ được Thủ tướng chỉ đạo nghiên cứu để án cho thuê xe đạp công cộng. Trong đó, mô hình “Bike share - thuê xe đạp tự động”, vốn đang rất phổ biến ở châu Âu và Mỹ là một gợi ý hay, nhưng thực tế áp dụng ở Việt Nam có thể sẽ khác. Nếu không có nghiên cứu cụ thể chi tiết đến thói quen sử dụng, văn hóa, đặc

điểm đường sá, đây sẽ là một sự lãng phí lớn khi đầu tư.

Mô hình “Bike share” đang được triển khai trên 500 TP khắp thế giới và phát triển mạnh trong những năm gần đây. Đây là kiểu cho thuê xe đạp tự động, với hàng loạt ki ốt được lắp đặt trong TP, người sử dụng tự trả tiền vào máy, lấy xe ra và có thể trả lại xe ở bất kỳ ki ốt nào.

Mô hình tính phí thông dụng là trả phí ngày, sau đó sử dụng tùy ý đối với các đoạn di chuyển ngắn 30 phút - 1 giờ, nếu quá giờ sẽ tính thêm tiền. Để khuyến khích một số nơi cho miễn phí, hoặc thiết kế giá phí mềm mỏng hơn ở khoảng thời gian sử dụng lâu hơn.

Mô hình “Bike share” hướng tới việc khuyến khích mọi người thường xuyên sử dụng xe đạp thay thế phương tiện cá nhân trong việc di chuyển tới chỗ làm... hơn là cung cấp một phương tiện để dạo chơi cuối tuần.

Mặc dù, trông nặng nề nhưng những chiếc xe đạp trong chương trình bike share khá dễ sử dụng và phù hợp với nhiều lứa tuổi trưởng thành. Một số TP còn trang bị định vị GPS, màn hình điện tử ở trên xe hoặc mũ bảo hiểm, đồng thời những ki ốt cho thuê sử dụng năng lượng mặt trời như là một phần của mục tiêu bảo vệ môi trường.

Tuy nhiên, một trong những hạn chế của mô hình này là không phải lúc nào người ta cũng có thể tìm được những ki ốt để trả xe, vì vậy thường phải lệ thuộc vào những tuyến đường đi lại cố định.

Mô hình “Bike share” bước đầu được triển khai ở Việt Nam. Tại Hà Nội, những chiếc xe đạp đầu tiên được chuyển đến 79 điểm cho thuê ở khu vực đông dân cư, danh lam thắng cảnh, vị trí kết nối xe buýt, đường sắt trên cao tại 6 quận nội thành vào đầu tháng 8/2023. Dịch vụ cho thuê xe đạp trước đó đã triển khai tại TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn và Vũng Tàu.

Các xe đạp được gắn hệ thống khóa thông minh. Người dùng sử dụng ứng dụng trên điện thoại thông minh để mở, khóa xe. Người thuê xe cần cài đặt ứng dụng về điện thoại rồi đăng ký và đăng nhập tài khoản bằng số điện thoại. Việc thanh toán thực hiện qua các ví điện tử. Dịch vụ này dần tạo được sự quan tâm và niềm tin cho người dân, góp phần giảm phát thải, bảo vệ môi trường và kết nối với các phương tiện giao thông công cộng khác. Quá trình thử nghiệm cho thấy để phát triển hơn nữa dịch vụ này cần phải xem xét các yếu tố sau đây:

- *Cách thức sử dụng ứng dụng:* Việc tiếp cận công nghệ đối với nhiều người còn chưa thành thạo, cần nghiên cứu áp dụng rộng rãi công nghệ cho nhiều đối tượng sử dụng.

- *Hạ tầng giao thông:* Để khuyến khích loại phương tiện không dùng động cơ, cần dành riêng một phần đường cho xe đạp, điều này khó thực hiện vì, lưu lượng các phương tiện tham gia giao thông lớn, trong khi nhiều tuyến đường chật hẹp.

- *Thói quen:* Với nền kinh tế xe máy như ở Việt Nam, sẽ khó tìm ra đối tượng khách hàng mục tiêu của dự án này. Việc sử dụng xe máy hiện nay đang rất thịnh hành vì sự tiện dụng trong chở người và hàng hóa, có thể đi vào ngõ ngách nhỏ, dễ tìm được vị trí đỗ, gửi xe, giá thành lại không còn quá cao so với thu nhập của người dân. Những ai không đủ khả năng mua xe máy (hoặc chưa đủ tuổi sử dụng) thì đã có xe đạp riêng, trong khi rất khó thuyết phục mọi người từ bỏ xe máy để di chuyển chậm chạp bằng xe đạp. Do đó cần tích cực tuyên truyền và xem xét các yếu tố ưu đãi để kích cầu sử dụng.

Đây là những đánh giá ban đầu về dịch vụ cho thuê xe đạp công cộng, cần phải có thêm sự đầu tư nghiên cứu khi triển khai ở Việt Nam, một thị trường mà văn hóa xe máy đã rất sâu đậm.

4. Đề xuất một số giải pháp giao thông phi động cơ ở Việt Nam

Qua nghiên cứu phân tích thực trạng, kinh nghiệm giao thông phi động cơ trên thế giới và một số địa điểm dành cho xe đạp ở một số TP của Việt Nam cho thấy, có nhiều giải pháp có thể thực hiện riêng lẻ hoặc thực hiện đồng bộ tại Việt Nam để ứng dụng giao thông phi động cơ. Điều này phụ thuộc phần lớn vào nguồn lực của từng địa phương cũng như sự quan tâm quyết liệt của các cấp chính quyền và sự đồng thuận của người tham gia giao thông.

Để thực hiện tốt việc áp dụng giao thông phi động cơ ở Việt Nam có thể triển khai một số nhóm giải pháp trọng điểm, bao gồm:

Thứ nhất, về nhóm chính sách ưu tiên, hỗ trợ, khuyến khích phát triển giao thông phi động cơ: Ưu tiên cho các đơn vị cho thuê xe đạp, xe điện...; Ban hành các văn bản quy phạm pháp luật và hành lang pháp lý rõ ràng cho việc phát triển giao thông phi động cơ.

Thứ hai, về cải thiện và nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông: Nên dành các làn đường, chỉ báo, chỉ dẫn, địa điểm cho thuê,... phù hợp và thuận tiện cho người tham gia giao thông phi động cơ. Cải thiện các lối đi, lối băng qua đường, những con đường và làn đường dành cho phát triển giao thông phi động cơ như xe đạp, đi bộ...;

Thiết lập các làn đường dành cho người đi bộ sử dụng và phải được đưa vào thiết kế xây dựng tổng thể của thành phố, thị trấn... Nâng cấp, quy hoạch, mở rộng các bãi đỗ dành cho các phương tiện giao thông phi động cơ. Tăng cường số lượng đường bộ và các đường kết nối (giảm các điểm giao cắt với đường dành cho các phương tiện giao thông có động cơ). Tạo ra những thiết kế tiện dụng cho tất cả các đối tượng có thể sử dụng (bao gồm cả những người khuyết tật và các nhu cầu đặc biệt khác). Nâng cao chất lượng đường phố, giảm tốc độ của các phương tiện cơ giới khác, hạn chế xe cộ và phân bổ lại không gian cho các phương tiện giao thông phi động cơ. Đầu tư các hệ thống (nơi cung cấp) các phương tiện giao thông phi động cơ như hệ thống tự động cho thuê xe đạp... Cải thiện việc quản lý và bảo trì các phương tiện giao thông phi động cơ.

Thứ ba, nhóm tăng cường công tác truyền thông, nâng cao nhận thức cho người tham gia giao thông truyền thống chuyển đổi hoặc chỉ ít thử nghiệm vận hành tối thiểu một dịch vụ giao thông phi động cơ. Tổ chức các chương trình về giáo dục an toàn, thực thi pháp luật và các chương trình khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông phi động cơ. Xuất bản các tài liệu trong đó bao gồm các bản đồ và các thông tin khác về cách sử dụng phương tiện giao thông phi động cơ.

5. Kết luận

Giao thông phi động cơ không còn là vấn đề mới trên thế giới, tuy nhiên việc ứng dụng ở Việt Nam vẫn còn mang nhiều tính mới lạ. Cần có góc nhìn và sự chấp nhận của người dân. Ngoài ra, cần có sự đầu tư mạnh mẽ về cơ sở hạ tầng cũng như chính sách của Nhà nước một cách đồng bộ và toàn diện. Giao thông phi động cơ phát triển sẽ giúp Việt Nam đạt được 1 phần của các cam kết với quốc tế về lộ trình cắt giảm phát thải các bon trong các năm tới đây.

Để thực hiện tốt việc ứng dụng giao thông phi động cơ ở Việt Nam nên ưu tiên tập trung vào ba nhóm giải pháp chính bao gồm: (i) nhóm về chính sách ưu tiên, hỗ trợ, khuyến khích phát triển giao thông phi động cơ; (ii) nhóm về cải thiện và nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông; (iii) nhóm tăng cường công tác truyền thông, nâng cao nhận thức■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chính phủ, Công văn số 148/TTg-KTN ngày 27/1/2014 về việc thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn;
2. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities Module 3d: Preserving and Expanding the Role of Non-motorised Transport, 2003;
3. Non-Motorized Transportation Plan Capital Region Planning Commission October, 2009;
4. Accident Analysis and Prevention 38 (2006) 1049–1057: The influence of urban land-use on non-motorised transport casualties, D.M. Priyantha Wedagama a, Roger N. Bird a,*, Andrew V. Metcalfe b;
5. Một số website: <http://www.laixesinhthai.com/>; <http://www.baomoi.com/>; <http://www.Hanoimoi.com.vn/>; <http://news.zing.vn/>; <http://www.GiadinhNet/>; <http://vovgt.radiovietnam.vn/>; <http://www.dantri.com/>; <http://vietpictures.net/>; <http://thegarden.com.vn/>; <https://vtv.vn/>; <https://vnexpress.net/>; <https://tuoitre.vn/>; [https://www.vietnamplus.vn/...](https://www.vietnamplus.vn/)