

TÁI PHÁT TRIỂN XE ĐẠP TẠI HÀ NỘI VÌ MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ BỀN VỮNG

KTS Lê Nam Phong*

1. Giới thiệu chung về giao thông Hà Nội

Hà Nội đang có một hạ tầng giao thông yếu kém và không tương xứng với tầm vóc của đô thị. Những thông số của mạng lưới giao thông Hà Nội kém xa so với những tiêu chuẩn quy hoạch xây dựng đô thị được ban hành của Việt Nam và tốc độ phát triển mới của mạng lưới đường không thể đuổi kịp tốc độ phát triển chung của thành phố. Tỷ lệ quỹ đất giao thông chỉ chiếm 6-7% tổng quỹ đất đô thị, so với định mức 15%-20%, đồng thời có tới 80% các tuyến đường có mặt cắt ngang dưới 11m¹. Bên cạnh đó, tình trạng gia tăng quá nhanh của phương tiện cơ giới cá nhân, trong xu hướng chung của sự phát triển “ cá nhân hoá ” mô hình đô thị, làm tình hình càng trở nên xấu đi nhanh chóng. Hà Nội đã trở thành Thủ đô có tỷ lệ sử dụng phương tiện giao thông công cộng thấp nhất và tỷ lệ sử dụng phương tiện cá nhân cao nhất trong các Thủ đô ở châu Á². Theo khảo sát của Cục Y tế Giao thông Vận tải, nồng độ bụi trong không khí và ô nhiễm tiếng ồn tại Hà Nội luôn cao hơn mức tiêu chuẩn cho phép, trong đó các hoạt động giao thông vận tải chiếm tới 70% nguồn gây ô nhiễm này³. Hàng năm, tai nạn giao thông là nguyên nhân gây tử vong lớn cướp đi hàng trăm sinh mạng, năm 2008 đã xảy ra 1113 vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng làm chết 868 người⁴. Trên thực tế, thực trạng tắc nghẽn giao thông hiện nay của Hà Nội chưa đến mức trầm trọng như tình trạng trước đây tại một số Thủ đô khác trong khu vực - có thể kể đến Bangkok, Manila - nhưng giao thông đang là yếu tố cản trở cuộc sống hàng ngày, suy giảm chất lượng sống và đe dọa trực tiếp đến sự phát triển của thành phố.

2. Sự biến động trong tỷ phần tham gia giao thông của các loại hình phương tiện tại Hà Nội trong 20 năm qua (1990-2010)

“Đô thị hoá tại Hà Nội gắn liền với cơ giới hoá nhanh chóng”⁵

Ngay khi bước vào thời kỳ đô thị hoá mới đầu những năm 1990, hệ thống giao thông công cộng của Hà Nội, vốn đảm đương khoảng 40% tỷ phần giao thông cho đến năm 1989, bắt ngờ sụp đổ và trong suốt khoảng thời gian hơn 10 năm (1990 - 2000):

* Viện Kiến trúc, Quy hoạch Đô thị và Nông thôn - Bộ Xây dựng.

“Hà Nội dường như phát triển theo hướng riêng và trở thành một thành phố không có giao thông vận tải công cộng” (HAIDEP, 2007). Cùng trong thời gian đó, số lượng xe máy tăng lên nhanh chóng thay thế xe đạp trở thành phương tiện giao thông chính trên đường phố. Từ năm 2002, thành phố đã có những cố gắng nhằm phát triển lại hệ thống xe buýt và tính đến thời điểm năm 2009 giao thông công cộng đã có sự phục hồi ấn tượng đạt đến tỷ phần 10,73%. Tuy nhiên, xe máy đã gần như đẩy xe đạp biến mất khỏi hệ thống giao thông thành phố và còn nguy hiểm hơn nữa khi Hà Nội đang chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ về số lượng của phương tiện ô tô con.

Bảng 1: Thống kê số lượng phương tiện giao thông tại Hà Nội (1990-2010)

Phương tiện	1990	2000	2010 (Tạm tính)
Xe máy (chiếc)	70.000	709.000	3.000.000
Xe đạp (chiếc)	1.578.000	1.400.000	1.000.000
Xe ô tô con (chiếc)	32.000	131.000	300.000

(Nguồn: Tổng hợp từ số liệu thống kê phương tiện của Phòng CSGT, Công an Hà Nội và số liệu sưu tầm)

Bảng 2: Tỷ phần giao thông của các loại hình phương tiện tại Hà Nội năm 2009⁶

Loại hình phương tiện	Tỷ phần giao thông (%)	Chiếm dụng mặt đường (%)	Tiêu thụ nhiên liệu (%)
Giao thông công cộng	10,73%	8,89%	5,89%
Xe con và xe tải nhỏ	4,04%	19,05%	20,53%
Xe máy	80,78%	62,40%	69,94%
Xe đạp	2,50%	2,89%	0
Khác	1,93%	6,76%	3,64%

Trong giai đoạn phát triển 20 năm vừa qua, Hà Nội đã biến đổi hoàn toàn từ một thành phố của xe đạp chuyển sang một thành phố của xe máy. Trong giai đoạn tiếp theo, Hà Nội sẽ phải tiếp tục hứng chịu sự gia tăng của ô tô con và xu hướng này sẽ còn gây ra nhiều áp lực nặng nề hơn nữa lên hệ thống giao thông vốn đã yếu kém của Hà Nội.

3. Định hướng phát triển bền vững giao thông đô thị Hà Nội

Để đối phó với tình trạng giao thông phát triển thiếu kiểm soát tại các đô thị, Việt Nam đã sớm có những nhận thức về định hướng phát triển giao thông đô thị hướng tới mục tiêu phát triển bền vững. Tại hội nghị “Hướng tới giao thông bền vững” (Towards sustainable transportation) được tổ chức vào tháng 3 năm 1996 tại Vancouver - Canada, đại diện của Việt Nam đã đề xuất những chính sách giao thông đô thị của Việt Nam nhằm phát triển giao thông bền vững, trong đó có đề cập đến cải thiện và mở rộng hệ thống giao thông công cộng và dành ưu tiên tốt hơn cho người đi bộ và xe đạp⁷.

Năm 2004, cùng với việc chính thức ban hành “Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam” (Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam), Chính phủ Việt Nam đã tỏ rõ những nỗ lực nhằm quyết tâm đưa đất nước đi lên theo định hướng phát triển bền vững.

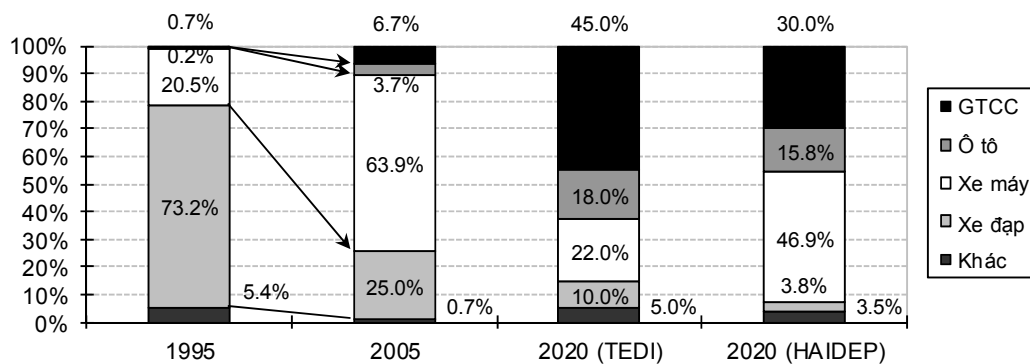
Giao thông đô thị, trong đó đặc biệt là tại các đô thị lớn như Hà Nội, cũng đã đề ra các bước ưu tiên hành động vì một mục tiêu phát triển chung này⁸.

- Tập trung phát triển mạng lưới giao thông công cộng.
- Hạn chế phát triển các loại phương tiện giao thông cá nhân tiêu tốn nhiên liệu.
- Khuyến khích sáng chế và phổ biến các loại phương tiện giao thông thân thiện với môi trường.

Đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020, được phê duyệt theo quyết định 90/2008/QĐ-TTg, một lần nữa nhấn mạnh đến vấn đề: tập trung phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng và phần đầu giảm tỷ phần đảm nhận của xe máy. Loại hình giao thông công cộng được lựa chọn để tạo bước đột phá cho giao thông Hà Nội là hệ thống đường sắt đô thị.

Song hành với đề án trên, Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam cũng đã xác định một định hướng quan trọng để thành phố xây dựng hệ thống giao thông đô thị bền vững là thông qua việc phát triển các dịch vụ giao thông công cộng chất lượng cao, trong đó đóng vai trò cốt lõi là mạng lưới vận tải khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT) gồm đường sắt đô thị và xe buýt nhanh - BRT.

Ngày 25/06/2010, tại Hà Nội đã diễn ra Hội thảo quốc tế “Phát triển bền vững giao thông đô thị Hà Nội” nhằm luận bàn và tìm ra những giải pháp phát triển tốt nhất cho giao thông thành phố. Hội thảo là điểm mốc quan trọng đánh dấu sự khởi đầu cho định hướng phát triển bền vững giao thông Thủ đô Hà Nội.



Hình 1: Tỷ phần đảm nhận phương thức giao thông tại Hà Nội theo quy hoạch⁹
 (TEDI - Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020
 HAIDEP - Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam)

4. Số phận của xe đạp tại Hà Nội

Xe đạp biến mất rất nhanh tại Hà Nội và ngay cả những đề án quy hoạch của thành phố cũng không còn dành ưu tiên cho loại hình phương tiện này trong tương lai. Theo tính toán của đề án *Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020*, tỷ phần xe đạp sẽ giảm dần từ mức 25% năm 2005 xuống mức 14% vào năm 2010 và 10% vào năm 2020; *Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam* còn

dự kiến tỷ phần đó sẽ giảm xuống mức 3,8% vào năm 2020 (xem hình 1). Trên thực tế tình hình còn xấu hơn nhiều lần: theo số liệu thống kê của Trung tâm Quản lý và Điều hành Giao thông Đô thị Hà Nội đến năm 2009 xe đạp chỉ còn chiếm 2,8% tỷ phần giao thông trong thành phố (xem bảng 2). Những làn đường dành cho xe đạp, vốn đã rất ít ỏi, cũng đang dần bị xâm chiếm nốt trên các trục đường của thành phố¹⁰. Di chuyển bằng xe đạp trở nên khó khăn và nguy hiểm trên đường phố. Bên cạnh đó, xe đạp cũng không thể cạnh tranh với xe máy về tốc độ và sự tiện dụng trong chuyên chở. Đó là những nguyên nhân chính dẫn đến sự suy giảm nhanh chóng của xe đạp tại Hà Nội.

Tiêu chuẩn về quy hoạch - thiết kế mạng lưới đường trong đô thị của Việt Nam tuy được ban hành gần đây (TCXDVN 104-2007: Đường đô thị - Tiêu chuẩn thiết kế), nhưng không dành cho xe đạp sự ưu tiên đúng mức trong giao thông đô thị: làn đường xe đạp chỉ được yêu cầu phân tách trên những tuyến đường chính đô thị (với tốc độ thiết kế $\geq 70\text{km/h}$ - Đô thị đặc biệt), mà với đặc tính di chuyển cự ly ngắn và cần liên hệ trực tiếp với các khu nhà ở của mình, xe đạp rất ít xuất hiện trên những tuyến đường này. Để thiết lập một quy hoạch giao thông tốt hơn, *Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam*, với sự tư vấn của các chuyên gia Nhật Bản, đã đề xuất các mặt cắt đường cho hệ thống đường giao thông Hà Nội, trong đó hầu hết các mặt cắt ngang điển hình đều có thiết kế làn đường dành cho xe đạp.

Tóm lại, tại Việt Nam nói chung và Hà Nội nói riêng tuy đã có những nhận thức về phát triển giao thông đô thị bền vững nhưng trên thực tế lại bỏ quên loại hình phương tiện giao thông xanh chủ chốt của đô thị là xe đạp. Sai lầm này cũng đã từng xảy ra tại Trung Quốc trong những năm trước đây¹¹. Tuy nhiên, Chính phủ Trung Quốc đã sớm nhìn nhận ra vấn đề và có những nỗ lực phát triển lại hệ thống xe đạp, trong đó đáng kể nhất là việc cải tạo và xây dựng mới mạng lưới đường chuyên dụng dành cho xe đạp và tỷ lệ sử dụng xe đạp tại các đô thị Trung Quốc đã tăng dần trở lại.

5. Vai trò của xe đạp trong phát triển giao thông đô thị bền vững

"Xe đạp có vai trò quan trọng trong bất kỳ chiến lược giao thông bền vững nào"¹².

Năm 1992, Chris Bradshaw đã đề xuất về Hệ thống giao thông xanh cho đô thị (Green transportation hierarchy)¹³ theo đó 3 loại hình giao thông lựa chọn tốt nhất của giao thông xanh đô thị gồm có: đi bộ, xe đạp và giao thông công cộng. Xe đạp có những đặc tính ưu việt nổi bật phù hợp với chiến lược giao thông đô thị bền vững:

- Xe đạp là loại hình phương tiện "xanh" chủ yếu trong đô thị với đặc tính hoạt động không tiêu tốn nhiên liệu và không tạo ra chất thải gây ô nhiễm.

- Xe đạp có tỷ lệ chiếm dụng mặt đường thấp.

- Xe đạp có tỷ lệ nguy cơ tai nạn thấp, tính an toàn càng nâng cao khi di chuyển trên hệ thống làn đường chuyên dụng.

- Xe đạp thích hợp và hiệu quả cho những chuyến đi ngắn, với cự ly $\leq 3\text{km}$.

- Xe đạp là loại hình giao thông đô thị có chi phí đầu tư ban đầu và chi phí vận hành thấp nhất.

- Xe đạp còn là loại hình vận động tốt cho sức khoẻ.

Nếu được sử dụng rộng rãi và hiệu quả, xe đạp có khả năng làm giảm đáng kể tình trạng tắc nghẽn đường bộ, giảm lượng tiêu thụ nhiên liệu hoá thạch, cải thiện an toàn đường bộ và tăng cường sức khoẻ cho cộng đồng. Ở một vài khía cạnh khác xe đạp tăng cường tính kết nối cộng đồng và có thể góp phần cải thiện bộ mặt đô thị¹⁴.

6. Vai trò của xe đạp đối với hệ thống giao thông công cộng

6.1. Kinh nghiệm quốc tế

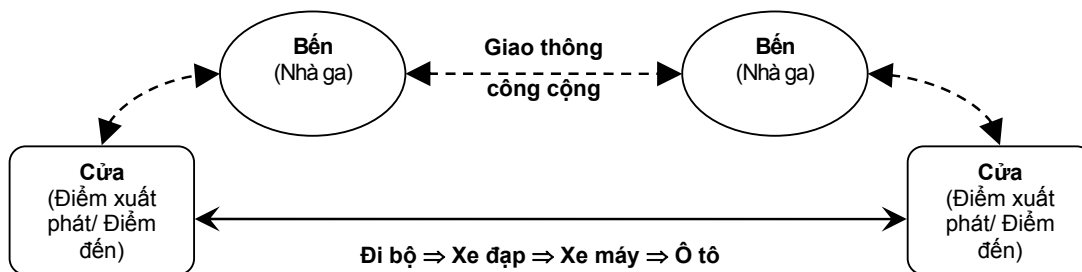
Xe đạp có một vai trò kết nối (đến và đi) đặc biệt quan trọng với phương tiện giao thông công cộng tại các nước Tây Bắc Âu như: Hà Lan, Đức, Đan Mạch ... hay tại châu Á như Nhật Bản. Trong những năm gần đây, vai trò này cũng đang phát huy tác dụng tốt tại các đô thị của Trung Quốc. Xe đạp đặc biệt hữu ích trong khả năng kết nối với mạng lưới URMT của đô thị (xem bảng 3). Đối với khả năng kết nối của xe đạp và xe buýt, ngân hàng phát triển châu Á (ADB) đã tài trợ cho dự án nghiên cứu về *Hệ thống liên kết giữa xe buýt và xe đạp*¹⁵. (On Bus-Bike integration) nhằm nâng cao khả năng hoạt động của 2 loại hình giao thông xanh này trong đô thị. Nhiều thành phố tại Bắc Mỹ đã xây dựng và hoàn thiện quy hoạch và triển khai những dự án nhằm liên kết giữa xe đạp và các phương tiện giao thông công cộng¹⁶. Phát triển hơn nữa, nhiều thành phố trên thế giới đã hình thành Hệ thống xe đạp chia sẻ (Bicycle sharing system) hay Xe đạp công cộng (Public bicycle), xe đạp đã thực sự phát triển thành một loại hình giao thông công cộng trong đô thị hiện đại. Trào lưu này phát triển mạnh mẽ ở các nước Tây Âu, Mỹ, Australia và cũng đang lan rộng tại Trung Quốc: Bắc Kinh, Hàng Châu, Thượng Hải...¹⁷

Bảng 3. Tỷ lệ phương thức liên kết giao thông tại các ga đường sắt đô thị (Mô hình liên kết Đường sắt đô thị - Xe đạp)

	Đi bộ	Xe đạp	Phương tiện công cộng	Xe con
Hà Lan ¹⁸	27% - 46%	10% - 35%	27% - 36%	7% - 11%
Tokyo (Nhật Bản) ¹⁹	60,7%	21,7%	11,8%	5,8%
Bắc Kinh (Trung Quốc) ²⁰	37,3%	9,4%	36,8%	5,4%
Thượng Hải (Trung Quốc)	25% - 65%	< 10%	10% - 40%	20 - 60%

6.2. Xe đạp và hệ thống giao thông công cộng của Hà Nội trong tương lai

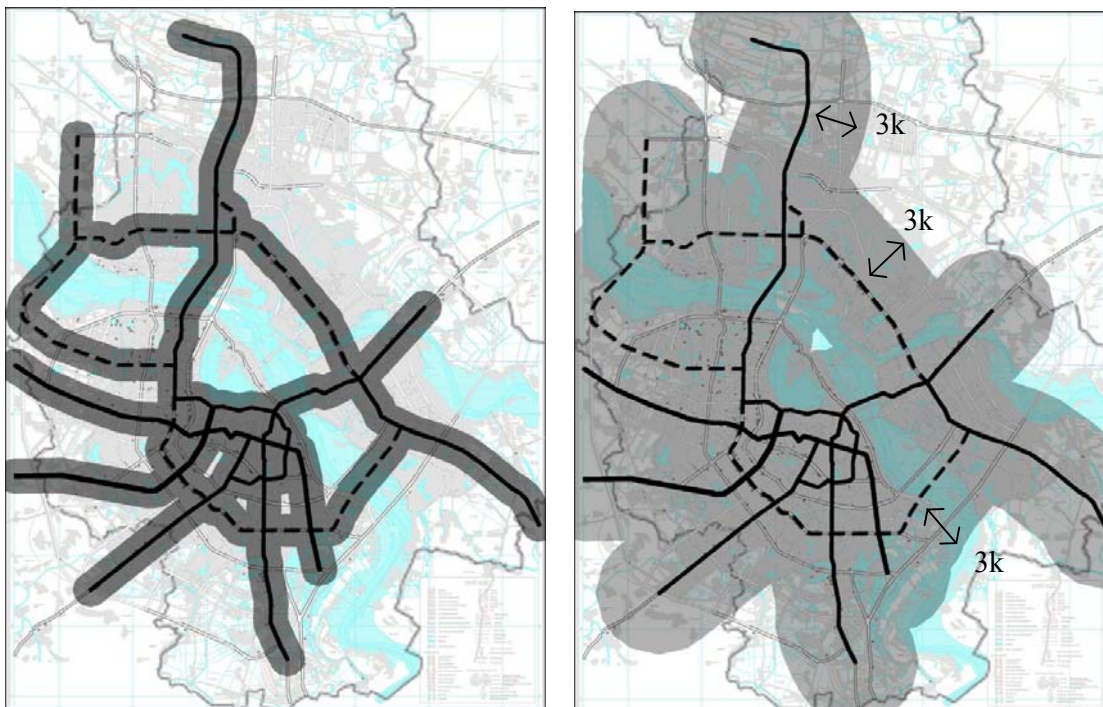
*"Sau cùng giao thông công cộng chỉ là chức năng khi người dân có thể đi đến các nhà ga và bến đỗ"*²¹



Hình 2. Mô hình giao thông đô thị "Cửa - Cửa" của Thủ đô Hà Nội

Mô hình giao thông đô thị: “Cửa - Cửa” tại Hà Nội phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của dân cư đô thị (xem hình 2). Với tỷ phần sử dụng phương tiện cá nhân cao như hiện nay, các chuyến đi phần lớn thực hiện theo phương thức trực tiếp từ Cửa đến Cửa. Phương thức vận chuyển của giao thông công cộng phải dựa vào các đầu mối trung gian là các bến: Thời gian di chuyển của phương thức này bao gồm: (Thời gian chuyển tiếp giữa Cửa và Bến) + (Thời gian di chuyển Bến - Bến). Tuy nhiên, khả năng kết nối và chuyển tiếp giữa “Cửa” và “Bến” của hệ thống giao thông công cộng tại Hà Nội rất kém: Hà Nội hiện có nhiều khu vực có ngõ ngách chật chội nơi xe buýt không thể lưu thông và khoảng cách đến các tuyến phố và nhà chờ xe buýt gần nhất khá lớn²². Từ thực trạng này dẫn đến mạng lưới xe buýt tại Hà Nội có bán kính phục vụ kém và không hoàn chỉnh. Có đến 48,3% số người được khảo sát không muốn sử dụng xe buýt vì phải đi bộ quá xa đến bến²³. Trong điều kiện này, nếu được quy hoạch tốt xe đạp có thể tăng cường khả năng kết nối giữa “Cửa” và “Bến” của xe buýt làm giảm đáng kể thời gian chuyển đi.

Hà Nội đặt rất nhiều kỳ vọng vào mạng lưới vận tải khối lượng lớn tốc độ cao (UMRT) trong tương lai. Theo đề xuất quy hoạch, toàn mạng lưới có 72 bến phân bố dọc theo 4 tuyến đường sắt đô thị và hệ thống bến của các tuyến BRT. Với sự kết nối của xe đạp, mạng lưới này có thể mở rộng từ bán kính phục vụ cơ bản $R = 0,75\text{km}$ (Đi bộ - URMT) lên đến bán kính phục vụ $R = 3\text{km} \div 3,5\text{km}$; Bán kính phục vụ này có thể phủ hầu khắp khu vực đô thị của Hà Nội (Xem hình 3). Để đảm bảo sự liên kết tốt giữa xe đạp và mạng lưới URMT tại các bến, cần phải xây dựng hệ thống bãi đỗ xe đạp trung chuyển (Park and Ride) tại các khu vực này.



SD 1. Bán kính phục vụ cơ bản ($R = 0,75\text{km}$)

SD 2. Bán kính phục vụ mở rộng ($R = 3\text{km}$)

Hình 3. Sơ đồ bán kính phục vụ của mạng lưới URMT tại Hà Nội trong tương lai

TÁI PHÁT TRIỂN XE ĐẠP TẠI HÀ NỘI VÌ MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG...

Tính toán sơ bộ diện tích các bãi đỗ xe trung chuyển (Park and Ride) cho Hà Nội vào năm 2020:

Các thông số tính toán:

- Số chuyến đi trong khu vực nội thành năm 2020 (N): 10.000.000 lượt/ngày (HAIDEP)
- Tỷ phần đảm nhận của URMT năm 2020 (P1): 15% (HAIDEP) đến 25% (TEDI)
- Hệ số xuất hành (K): $K = 0,6$
- Tỷ phần liên kết giữa URMT-Xe đạp năm 2020 (P1):
 - Mức thấp: 10% (~ Thượng Hải)
 - Mức trung bình: 20% (~ Tokyo)
 - Mức cao: 30% (~ Hà Lan).
- Tiêu chuẩn diện tích để xe đạp (S1): $\geq 1,25\text{m}^2/1 \text{ xe (TCVN)}$

Bảng 4. Tính diện tích bãi để xe đạp trung chuyển tại Hà Nội vào năm 2020

Hàm tính	Công thức tính	Định mức thấp	Định mức cao
Số lượng liên kết URMT - Xe đạp (N1)	$N \times P1 \times P2$	$10.000.000 \times 15\% \times 10\% =$ 150.000 lượt	$10.000.000 \times 25\% \times 30\% =$ 750.000 lượt
Số lượng liên kết cao điểm trong ngày (N2)	$N1 \times K$	$50.000 \times 0,6$ $= 90.000 \text{ lượt}$	$750.000 \times 0,6$ $= 450.000 \text{ lượt}$
Tổng diện tích để xe (S)	$N2 \times S1$	$90.000 \times 1,25$ $= 112.500\text{m}^2\text{P}^{2\text{P}}$ (11,25ha)	$450.000 \times 1,25$ $= 562.500\text{m}^2\text{P}^{2\text{P}}$ (56,25ha)

Như vậy, nhu cầu về diện tích trung bình của bãi để xe đạp trung chuyển (tính theo bãi để xe 1 mặt bằng) tại các bến URMT của Hà Nội vào năm 2020 sẽ là: $1480\text{m}^2 \div 7800\text{m}^2/1 \text{ bến}$; tương ứng với sức chứa $1250 \text{ xe} \div 6250 \text{ xe}/1 \text{ bến}$.

7. Đề xuất về định hướng tái phát triển xe đạp tại Hà Nội trong tương lai

Để phát triển một hệ thống giao thông đô thị bền vững, Hà Nội cần dành nhiều chính sách ưu tiên hơn cho xe đạp và người đi bộ (Lưu Đức Hải, 1996); chia sẻ vai trò hợp lý với giao thông cá nhân, xe đạp đóng vai trò gom khách cho hệ thống vận tải khối lượng lớn (HAIDEP, 2007); luôn nhớ rằng: “*Đi bộ và xe đạp là những phương thức giao thông quan trọng*” (Debra Efroymson, 2009); qua đó “*tăng cường tính hấp dẫn của loại hình giao thông thay thế: đi bộ và xe đạp*” (Peter Midgley, 2010).

Thành phố cần có những định hướng cụ thể nhằm mục đích tái phát triển loại hình giao thông đang bị lãng quên là xe đạp bên cạnh 2 loại hình giao thông xanh khác là đi bộ và giao thông công cộng. Những định hướng đề xuất bao gồm:

- Đặt niềm tin vào xe đạp cho tương lai giao thông của thành phố.
- Lập quy hoạch hệ thống giao thông xanh cho thành phố, kết hợp 3 loại hình giao thông: đi bộ, xe đạp và giao thông công cộng.
- Xây dựng một hạ tầng giao thông tốt để đảm bảo sự an toàn và tiện lợi cho xe đạp lưu thông. Trong đó, những nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu là xây dựng hệ thống làn đường

chuyên dụng dành cho xe đạp; hệ thống bãi để xe công cộng và hệ thống bãi để xe trung chuyển tại các bến giao thông công cộng (Park and Ride).

- Giáo dục và cổ vũ cho xe đạp.
- Tái phát triển ngành công nghiệp sản xuất xe đạp nội địa.

Kết luận

Xe đạp là loại hình giao thông xanh hàng đầu với rất nhiều ưu thế trong chiến lược phát triển giao thông bền vững tại các đô thị trên thế giới. Sự phát triển của giao thông Hà Nội hướng đến mục tiêu phát triển bền vững sẽ phải xuất phát cùng sự phát triển của xe đạp và hệ thống giao thông xanh đô thị. Tái phát triển xe đạp trong đô thị giúp giảm ô nhiễm môi trường, tiết kiệm tài nguyên, nâng cao sức khỏe cho người dân, thay đổi phương thức di chuyển bằng phương tiện cơ giới cá nhân của cư dân thành phố. Ở một khía cạnh tích cực khác, phát triển xe đạp song hành với hệ thống giao thông xanh đô thị sẽ góp phần cải thiện và nâng cao hiệu năng hoạt động của hệ thống giao thông công cộng trong tương lai. Tuy nhiên, Hà Nội lại đang quay lưng lại với xe đạp, những chiến lược phát triển giao thông và những đồ án quy hoạch giao thông của thành phố đều không đặt sự quan tâm đúng mức vào loại hình giao thông này. Nghiên cứu và những đề xuất trong bài viết này có hy vọng góp phần thay đổi những nhận thức còn thiếu sót của Hà Nội, từ đó đặt định hướng tái phát triển lại xe đạp trong thành phố hướng đến mục tiêu phát triển giao thông đô thị bền vững.

Hà Nội cần có ước mơ về một hệ thống giao thông tương lai “xanh” hơn, thuận lợi và văn minh sẽ mang đến cho người dân cuộc sống tốt đẹp, góp phần trả lại cho thành phố vẻ đẹp cổ kính, dịu dàng mà nó đã phải chịu qua hàng nghìn năm xây dựng và phát triển. Giấc mơ đó hoàn toàn không viễn vông, không quá xa vời mà nằm ngay trong tầm tay của chính quyền, của từng người dân trong thành phố. Tương lai giao thông đô thị nằm ngay trong những bước phát triển khởi đầu của ngày hôm nay. Chính quyền thành phố và mỗi người dân đều cần nỗ lực cùng chung sức xây dựng một xã hội phát triển bền vững vì sự trường tồn của Thủ đô Hà Nội và vì lợi ích chung của cộng đồng, cũng như của mỗi cá nhân.

CHÚ THÍCH

- ¹ Nguyễn Quốc Hùng, GD Sở Giao thông Vận tải Hà Nội trên báo Vietnamplus. (Nguồn: <http://www.vietnamplus.vn/Utilities/PrintView.aspx?ID=53396UT>), 2010
- ² Báo cáo cuối cùng: *Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP)*, 2007, Quyển 1 - Quy hoạch tổng thể, tr.223 (8-7).
- ³ Số liệu điều tra, *Dự án Nghiên cứu đánh giá tổng thể ảnh hưởng sức khỏe và thiệt hại kinh tế do ô nhiễm không khí đô thị gây ra từ năm 2007-2009*, 2009. (Nguồn: http://www.giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/Suc-khoe/O_nhiem_khong_khi-Chu_yeu_do_cac_phuong_tien_giao_thong).
- ⁴ Số liệu thống kê từ Phòng Cảnh sát Giao thông, Công an Hà Nội, (Nguồn: <http://www.anninhthudo.vn/tianyon/PrintView.aspx?articleid=65972&channelid=92UT>), 2009

- ⁵ Danielle Labboj, *Facing the urban transition in Hanoi: Recent urban planning issues and initiatives*. Canadian National Institute of Scientific Research Centre - Urbanization Culture Society, T2010, P. 27.
- ⁶ Quản lý và điều hành GTĐT Hà Nội (TRAMOC), *The nine challenges for the development of transport in the fast growing capital of Vietnam Hanoi*, 2009.
- ⁷ Luu Duc Hai, *Urban Transport Policy in Vietnam on the Way Towards Sustainable Transportation*, Towards sustainable transportation - Conference highlights and overview of issues, Canada, 1996, P. 118.
- ⁸ Quyết định 153/2004/QĐ-TTg: *Về việc ban hành Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam*, 2004.
- ⁹ Số liệu tham khảo theo: *Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam*, 2007.
- ¹⁰ VnExpress, *Đường dành cho xe đạp đang bị thu hẹp*, 2007.
- ¹¹ Phó Quận Quân, Hứa Truyền Trung, Lưu Dương: "Nghiên cứu chính sách phát triển xe đạp tại các đô thị lớn của Trung Quốc", tạp chí *Khoa học Kỹ thuật và Kinh tế*, 2004, Số 1, tr.56-57 (Nguyễn văn tiếng Trung).
- ¹² Ruth Kelly, *A Sustainable Future for Cycling*, Published by the Department for Transport, 2008, P.3 (Nguyễn văn tiếng Anh, "Cycling has a major role to play in any sustainable transport Strategy").
- ¹³ Chris Bradshaw, *Green transportation hierarchy: a guide for personal and public decision-making*, Canada, 1992.
- ¹⁴ *The Australian National Cycling Strategy 2005-2010*, Australia, 2005.
- ¹⁵ I-CE and SUMA (Supported by ADB through SIDA), *On bus-bike integration: Final Consultants' Report*, 2009.
- ¹⁶ John Pucher, Ralph Buehler: *Integrating Bicycling and Public Transport in North America*, Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 3, 2009, P. 79-104.
- ¹⁷ Nguồn: TU http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_sharing_system.
- ¹⁸ Piet Rietveld, *The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in The Netherlands*, Transportation Research Part D 5, 2000, P. 71-75.
- ¹⁹ Huống Lệ Quyên, Diệp Hà Phi, "Nghiên cứu đặc trưng liên kết của xe đạp với đường sắt đô thị", tạp chí *Nghiên cứu đường sắt đô thị*, 2010, Số 2, tr.53-56 (Nguyễn văn tiếng Trung).
- ²⁰ Đỗ Thái Quân, Tướng Ngọc Côn, "Nghiên cứu quy luật liên kết của đường sắt đô thị và các loại hình giao thông khác", tạp chí *Tàu tốc độ cao đô thị*, 2005, Số 3, tr.45-49. (Nguyễn văn tiếng Trung).
- ²¹ Debra Efroymson: *Giao thông công cộng, so sánh giữa các lựa chọn*, Hội thảo quốc tế "Hà Nội: thành phố thân thiện và sống tốt cho cộng đồng", Hà Nội, 2009.
- ²² Báo cáo cuối cùng, *Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP)*, 2007, Quyển 1 - Quy hoạch tổng thể, tr.229 (8-13).
- ²³ Trinh Tu ANH, Bui Quang HUNG, Yordphol TANABORIBOON, *Analyzing of Bus service in Hanoi, Vietnam*, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005, Vol. 5, P. 352 - 362.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Quyết định 153/2004/QĐ-TTg, *Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam* (Chương trình nghị sự 24 của Việt Nam), 2004.
2. Quyết định 90/2008/QĐ-TTg, *Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020*, 2008.

3. Báo cáo cuối cùng: Chương trình phát triển đô thị tổng thể Thủ đô Hà Nội nước CHXHCN Việt Nam (HAIDEP), 2007.
4. Chris Bradshaw: Green transportation hierarchy: a guide for personal and public decision-making, Canada, 1992.
5. Towards sustainable transportation - The Vancouver Conference: Conference highlights and overview of issues, Vancouver - Canada, 1996.
6. Asian Development Bank: A New Paradigm for Sustainable Urban Transport, 2009.
7. Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia Program): Sustainable Urban Transport in Asia - Making the Vision a Reality, ADB, 2006.
8. Shigeru MORICHI: Long-Term strategy for transport system in Asian megacities, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2005, Vol. 6, P. 1 - 22.
9. Jean Michel CUSSET and Luu Duc HAI: Transport and Environment in Hanoi : Attitudes and Opinion Towards Environmental Policy Measures, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 2001, Vol. 4, P. 71-88.
10. Đỗ Thăng Phàm, Khổng Kiến Ích, Đinh Vệ Đông, Nghiên cứu và đối sách phát triển quy hoạch giao thông xanh đô thị, tạp chí *Khoa học kỹ thuật* Trường Đại học Vũ Hán, Vol.25, No.2, 2002 (Nguyên văn tiếng Trung).
11. The Australian National Cycling Strategy 2005-2010, Australia, 2005.
12. A Sustainable Future for Cycling, Published by the Department for Transport, England, 2008.
13. Karel Martens: Promoting bike-and-ride: The Dutch experience, Transportation Research Part A 41, 2007, P. 326-338.
14. Phó Quân Quân, Hứa Truyền Trung, Lưu Dương, "Nghiên cứu chính sách phát triển xe đạp tại các đô thị lớn của Trung Quốc", tạp chí *Khoa học kỹ thuật và Kinh tế*, 2004, Số 1, tr. 56-57 (Nguyên văn tiếng Trung).
15. I-CE and SUMA (Supported by ADB through SIDA): On bus-bike integration, Final Consultants' Report, 2009.
16. Michael Replogle: Bicycle access to public transportation: Learning from abroad, Institute for Transportation Engineers Journal, USA, 1992.
17. John Pucher, Ralph Buehler: Integrating Bicycling and Public Transport in North America, Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 3, 2009, P. 79-104.
18. Piet Rietveld: The accessibility of railway stations: the role of the bicycle in The Netherlands, Transportation Research Part D 5, 2000, P. 71-75.
19. Đỗ Thái Quân, Trương Ngọc Côn, "Nghiên cứu quy luật liên kết của đường sắt đô thị và các loại hình giao thông khác", tạp chí *Tàu tốc độ cao đô thị*, 2005, Số 3, tr. 45-49. (Nguyên văn tiếng Trung).
20. Debra Efroymsen: Giao thông công cộng, so sánh giữa các lựa chọn, Hội thảo quốc tế "Hà Nội: thành phố thân thiện và sống tốt cho cộng đồng", Hà Nội, 2009.
21. Peter Midgley: Sustainable Urban Mobility Measures that may be applicable in Hanoi, The International Seminar on Sustainable Development of Ha Noi Urban Transport, Hanoi, 25 June 2010.
22. Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam: TCXDVN 104-2007: Đường đô thị - Tiêu chuẩn thiết kế, 2007.