**Tình hình ùn tắc giao thông ở Việt Nam hiện tại:**

Hàng ngày, hàng giờ, UTGT tại các đô thị Việt Nam ngày càng gia tăng và làm suy giảm chất lượng cuộc sống của người dân đô thị.

*Thứ nhất,* gây thiệt hại do lãng phí thời gian và nhiên liệu là ảnh hưởng của ùn tắc. Theo số liệu của Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (Bộ GTVT), UTGT tại Hà Nội đâ gây thiệt hại khoảng 1,2 tỷ USD mỗi năm và tại TP. Hó Chí Minh là khoảng 1,3 tỷ USD. Theo các chuyên gia, tắc nghẽn giao thông đang là "điểm nghẽn'' lớn nhất kìm hãm sự phát triển kinh tế của hầu hết các địa phương trên cả nước, giảm hiệu suất lao động và tăng các chi phí không cần thiết trong quá trình sản xuất, lãng phí trong giao thông đặt thêm gánh nặng đối với đời sống kinh tế của người dân. Theo báo cáo của Tổ chức Y tế thế giới, mỗi năm tai nạn giao thông cướp đi sinh mạng của gần 1,35 triệu người và làm cho hơn 50 triệu người khác lâm vào cảnh thương tật vĩnh viễn suốt đời. Cùng với đó, hàng năm, nền kinh tế toàn cầu bị thiệt hại khoảng 2,5% tổng giá trị GDP, tương đương khoảng 1.500 tỷ USD do tai nạn giao thông. Theo kết quả nghiên cứu mới nhất của một nhóm nghiên cứu gồm nhiều nhà khoa học đến từ các trung tâm nghiên cứu về môi trường (Trung tâm Luật và chính sách môi trường Đại học Yale, Mỹ; Trung tâm Hợp tác nghiên cứu của Ủy ban châu Âu; Trung tâm Quốc tế mạng lưới thông tin khoa học Trái đất của Đại học Columbia, Mỹ) thì chỉ số chất lượng môi trường (EPI – Environment Performance Index) Việt Nam đang dần rơi vào cuối bảng của nhóm trung bình, xếp 79 trên 132 quốc gia. Trong đó, riêng về chất lượng không khí, nước ta xếp thứ 123.

*Thứ hai,* người dân thường xuyên lái xe trong tình trạng UTGT khiến tâm trạng mất kiên nhẫn, thậm chí có thể không kiểm soát được hành vi, ngôn ngữ trong khi giao tiếp là nguyên nhân chính gây rối loạn liên quan đến stress ngày nay. Việc chịu stress lâu dài có thể dẫn đến tình trạng mất ngủ, tim đập mạnh, mất trí nhớ và thậm chí là ngừng tim. Cũng theo thống kê của nhóm nghiên cứu trên, chỉ số chất lượng không khí (ảnh hưởng đến sức khỏe con người) của Việt Nam đang rất thấp (31) và ngày càng giảm so với năm 2000 (43,1). Từ số liệu trên cho thấy Việt Nam đang đứng trước vấn đề ô nhiễm không khí nghiêm trọng , ngày càng có dấu hiệu tồi tệ hơn và ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe con người, gây ra các chứng bệnh về hô hấp [3–5]. Theo một nghiên cứu của các nhà khoa học Mỹ, những sản phụ sống ở đô thị có không khí bị ô nhiễm có nguy cơ sinh non cao hơn sản phụ bình thường đến 30%.

*Thứ ba,* không chỉ gây thiệt hại cho nền kinh tế, UTGT còn gây ra hậu quả về môi trường như ô nhiễm tiếng ồn, ô nhiễm không khí gấp hơn 5 lần so với quy định, nồng độ bụi pm2.5 đang gấp khoảng 3 lần so với quy định do việc UTGT gây ra. Việc tiếp xúc với các chất gây ô nhiễm, tiếng còi khi tắc đường khiến não của bạn dễ có nguy cơ bị tổn thương hơn bình thường. Những tác động tiêu cực của các chất gây ô nhiêm trên hệ thần kinh trung ương của chúng ta có thể kể đến như tổn thương não, chỉ số IQ thấp, thiếu lưu giữ và tập trung, động kinh, chứng đau nửa đầu, thị lực mờ...

Căn cứ vào các thông tin của Trung tâm Quan trắc Môi trường của Tổng cục Môi trường 2019 về hiện trạng diễn biến ô nhiễm các thành phần môi trường không khí trong 6 năm gần đây (2013 - 2018)

**A graph of different colored bars

Description automatically generated with medium confidence**

Hình 2.1: Diễn biến nồng độ bụi mịn PM2.5 trung bình năm tại các trạm quan trắc tự động đặt tại một số đô thị giai đoạn 2013-2018

Từ số liệu trên cho thấy, Việt Nam đang đứng trước vấn đề ô nhiễm không khí nghiêm trọng, ngày càng có dấu hiệu tồi tệ hơn và ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe con người, gây ra các chứng bệnh về hô hấp.

**NGUYÊN NHÂN**

*Thứ nhất,* tốc độ đô thị hóa nhanh. Tốc độ đô thị hóa cao tại các thành phố lớn ở Việt Nam là một trong những nguyên nhân chính gây ra UTGT do cơ sở hạ tầng GTVT đô thị không đáp ứng kịp thời với gia tăng về nhu cầu giao thông. Đô thị hóa làm quá tải cho cơ sở hạ tầng, ô nhiễm môi trường sống, an ninh xã hội không đảm bảo... Tính đến ngày 10/9/2018, tốc độ đô thị hóa ở Việt Nam đạt 34,75%. Cả nước chỉ có 6 tỉnh thành có tỷ lệ đô thị hóa cao hơn cả nước (Bảng 3.1).

Bảng 3.1. Tốc độ đô thi hóa tại một số đô thị Việt Nam

A white sheet with black text

Description automatically generated

Tổng dân số củaTP. Hổ Chí Minh vào thời điểm 0h ngày 01/4/2019 là 8.993.082 người, TP. Hồ Chí Minh là thành phố đông dân nhất, chiếm tỷ trọng 9,35% dân số cả nước và 50,44% dân số vùng Đông Nam bộ. Dân số thành thị là 7.125.497 người (chiếm 79,23%), dân số nông thôn là 1.867.585 người (chiếm 20,77%). Kể từ năm 2009 đến nay, tốc độ tăng dân số bình quân khu vực nông thôn là 4,47%/năm so với khu vực thành thị là 1,77%/năm cho thấy tốc độ đô thị hóa diễn ra mạnh mẽ, đặc biệt là khu vực nông thôn. Tại Hà Nội, tổng dân số tính đến tháng 4/2019 là 8.053.663 người với 2.224.107 hộ dân cư, tăng 474.773 hộ so với năm 2009. Tỷ lệ tăng số hộ dân cư giai đoạn 2009- 2019 là 27,14%, bình quân mỗi năm tăng 2,43%. số lượng hộ tại khu vực thành thị sau 10 năm tăng 404.219 hộ, tương ứng tăng 55,09%. Số lượng dân cư trên của hai thành phố chưa tính đến những người sinh hoạt và lao động không chính thức.

*Hai là,* tỉ lệ sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân cao. Theo số liệu phương tiện được Phòng CSGT (Công an TP. Hà Nội) thống kê, tính đến quý 1/2019, CSGT Hà Nội quản lý 6.649.596 phương tiện, trong đó có 739.731 ô tô, 5.761.436 xe máy, chiếm 86% và xe máy điện là 148.429 phương tiện giao thông đang tham gia ở Hà Nội. Trong khi đó, tại các đô thị ở các quốc gia như Seoul (Hàn Quốc) gần như không có người dùng xe máy; 35% tỷ lệ dùng đường sắt và 28% dùng xe buýt. Tại Tokyo (Nhật Bản), tỷ lệ dùng xe máy là 2%, đường sắt chiếm đến 76% và xe buýt chiếm 5%. Băng Kốc (Thái Lan), tỷ lệ dùng xe máy là 27%; xe buýt 26% nhưng đường sắt chỉ có 1 %. Kuala Lumpur (Malaysia) tỷ lệ dùng xe máy là 24%... Trong khi xe máy, ô tô cá nhân là tác nhân lớn gây ùn tắc và đường sắt đô thị ít gây ùn tắc, đường đôi chiếm ít không gian hơn tới 30% so với ô tô hai làn mà năng lực vận chuyển lại gấp ba.

Bảng 3.2. Thực trạng sử dụng phương tiện giao thông tại TP. Hồ Chí Minh 2020

A table with numbers and text

Description automatically generated

Đồng thời, sự phân bố không đều của nhu cầu giao thông cho thấy tình trạng UTGT tại các thành phố này diễn ra thường xuyên và nghiêm trọng trong các giờ cao điểm, đặc biệt là tại các vị trí nút giao thông và lan tỏa ra rác khu vực lân cận.

*Ba là,* chất lượng của dịch vụ vận tải công cộng còn thấp. UTGT liên tục xảy ra bởi hạ tầng giao thông luôn quá tải phương tiện cá nhân. Trong khi thực tế, hệ thống vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt dù đã được quan tâm nhưng chưa đúng tầm, chưa phủ kín, hầu hết người dân chọn xe máy, ô tô cá nhân để di chuyển dẫn đến UTGT. Do đó, bên cạnh việc xây dựng vận tải hành khách công cộng bằng xe điện ngầm, tạo ra hệ thống giao thông đồng bộ, thuận tiện mới mong giảm phương tiện cá nhân và giảm UTGT.

*Bốn là,* cơ sở hạ tầng giao thông đô thị còn thiếu và chưa hoàn thiện. Cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn khá thấp kém, chưa đáp ứng được nhu cầu tham gia giao thông của người dân, mạng lưới đường sá đô thị liên tục cắt nhau với nhiều nút giao nhau, điều này cũng một phần gây nên sự ùn tắc khi người dân tham gia giao thông, về cơ bản, quỹ đất dành cho phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị cần phải chiếm từ 16 - 25% quỹ đất đô thị. Tuy vậy, tại các đô thị lớn của Việt Nam chỉ đạt từ 5 - 9% tùy theo từng khu vực. Hơn nữa, hiện nay, mật độ đường phố tại những khu vực nội đô của nước ta cũng rất thấp, ví dụ khu vực nội đô của Hà Nội chỉ đạt khoảng 0,74 km/km2. Trong khi đó, mật độ đường phố yêu cầu cần đạt từ 6,5 - 8 km/km2. Tỉ lệ quỹ đất dành cho giao thông tĩnh cũng rất thấp, ví dụ tại Hà Nội chỉ đạt 0,3%, trong khi đó tỉ lệ yêu cầu cần đạt là từ 3 - 5%. Trong khi tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hệ thống đường sắt đô thị và tàu điện ngầm vẫn đang trong quá trình triển khai xây dựng.

*Năm là,* ý thức chấp hành giao thông và các nguyên nhân khác. Ý thức chấp hành luật lệ giao thông còn chưa cao, cùng với đó, công tác tuyên truyền, giáo dục người dân chưa được quan tâm đúng mức và diễn ra liên tục, bền bỉ; thiếu các trang thiết bị điểu khiển giao thông hiện đại và đồng bộ; thiếu việc triển khai áp dụng các giải pháp quản lý giao thông hiệu quả và bền vững; thiếu các thông tin tức thời về giao thông, đặc biệt là thông tin về tình trạng ùn tắc trên toàn bộ mạng lưới đường; việc ứng biến với sự cố (TNGT, ngập, lụt...). Bên cạnh đó, những công trình xây dựng dang dở kéo dài từ ngày này qua tháng khác, khiến lòng đường bị thu hẹp cũng tạo nên những bấp cập lớn trong giao thông. Hầu hết những điểm thường xuyên tắc đường nghiêm trọng cả Hà Nội đều đang gắn với việc rào chắn thi công các công trình xây dựng như hầm chui, cầu vượt….

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

[1] T.H. Lượng đăng ký ô tô tiếp tục tăng, Hà Nội có trên 7 triệu phương tiện giao thông https://giaothonghanoi.kinhtedothi.vn/dau-tu-phat-trien/luong-dang-ky-o-to-tiep-tuctang-ha-noi-co-tren-7-trieu-phuong-tien-giao-thong-35103.html.

[2] Hiếu Thượng. Ùn tắc giao thông - Hậu quả khôn lường n.d. <https://www.sggp.org.vn/un-tac-giao-thong-hau-qua-khon-luong-341295.html>.

[3], CỞ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), UBNDTP. Hà Nội (2007), Chương trình phát triển đô thị tổng thể của Thủ đô Hà Nội.

[4], Bộ Xây dựng, Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tẩm nhìn đến năm 2050.