

Kẹt xe khi mới có a kinh tế 30 năm trước, Trung Quốc đã tiến tới một quốc gia sở hữu xe hơi thành một thị trường xe hơi lớn nhất thế giới.

Nhưng giờ đây những thành phố lớn của nước này đang phải đối mặt với nạn kẹt xe trầm trọng. Để giảm bớt nạn kẹt xe, hiện nay chính phủ Bắc Kinh đã bắt đầu hạn chế thông xe số để giảm bớt quy mô xe.



*Ach tắc giao thông trong giờ cao điểm tại Bắc Kinh, 10/1/2011/ Hình: Reuters*

Xe hơi là một biểu tượng của sự giàu có cho một giai cấp trung lưu ngày càng đông của Trung Quốc. Năm ngoái số xe hơi bán tại Trung Quốc đã tăng 33%, lên tới 13 triệu 800 ngàn chiếc.

Nhưng tất cả số xe hơi đó đang trở thành một vấn đề nhức nhối cho nước này, khi các nạn kẹt xe khủng khiếp.

Mặc dù Trung Quốc đã bỏ ra những khoản tiền khổng lồ đầu tư vào đường xá và các hạ tầng chuyên chở công cộng tại thị trường đô thị lớn của họ, đường xá Bắc Kinh không thể đáp ứng nổi với cơn sóng xe hơi ngày càng tăng.

Một cuộc khảo sát toàn cầu của công ty công nghệ IBM năm ngoái cho thấy dân thành phố Bắc Kinh mất nhiều thời gian nhất để di chuyển.

69% người dân Bắc Kinh đồng ý rằng lái xe trong 3 năm qua, nên kẹt xe trầm trọng đến nỗi nhiều lúc họ đang trên đường đành phải quay trở về nhà không đi tiếp nữa.

Ông Liu Zhi là chuyên gia trưởng về cơ sở hạ tầng tại đồng Á Thái Bình Dương, làm việc cho Ngân hàng Thế giới tại nhiệm sở Bắc Kinh, cho biết:

"Chính phủ đây đã huy động một nguồn tài lực khổng lồ để xây dựng hạ tầng giao thông xa lộ, đường phố và các hạ tầng chuyên chở công cộng. Nhưng khả năng phát triển cơ sở hạ tầng không thể bắt kịp với việc sở hữu xe hơi vì đường xá chưa có gì là thoải."

Một biện pháp mới nhất để giúp giảm bớt nạn kẹt xe, trong tháng này chính quyền thành phố Bắc Kinh đã hạn chế con số giấy đăng ký mới về sở hữu xe là 240 ngàn chiếc trong năm nay, chỉ bằng 1/3 của năm 2010. Và giấy đăng ký sở hữu xe này sẽ được cấp qua xổ số.

Ông Liu cho biết trong lúc Bắc Kinh tiếp tục đổ tiền vào cơ sở hạ tầng, hạn chế số lượng xe hơi cũng là điều cần thiết:

"Theo tôi nghĩ đây là một sự quan trọng cho người thành phố đang phát triển là số lượng người dân chấp nhận giảm nhu cầu về xe để quản lý tiến trình số lượng xe hơi, tôi rất mừng khi thấy Bắc Kinh đang hành động với pháp đó."

Một số cư dân Bắc Kinh đang hoan nghênh những biện pháp mới này. Người đàn ông 50 tuổi này cho biết ông đã ngừng không lái xe hơi của ông nữa mà thay vào đó, bây giờ đi đạp xe đạp vì nên kẹt xe.

Theo ông thì chính phủ không nên áp đặt quá nhiều hạn chế, nhưng đang thời kỳ có quá nhiều người đang bỏ tiền ra mua xe hơi, thành phố đã phát triển quá nhanh, đường phố cũng mở rộng quá nhanh và dân số cũng tăng quá nhanh cùng một lúc đó nữa vậy.

Tuy nhiên bà nội trợ Wang Ye thì cho rằng những hạn chế mà chính phủ cho áp đặt đang khiến ăn thua gì. Bà nói rằng con số xe hơi hiện có cũng đã làm cho thành phố quá chật chội, đông đúc rồi.

Bà cho rằng những biện pháp này chỉ là tạm bợ, chúng không bao giờ là sự giúp đỡ quy tắc đường cho thành phố.

Chính quyền Bộ c Kinh cũng sẽ tăng phí đỗ xe và cho áp đặt những luật lệ lưu thông nghiêm ngặt hơn.

Trong quá khứ những thành phố phát triển nhanh chóng tại châu Á cũng đã có những khó khăn tương tự. Bangkok, một thành phố lớn phát triển nhanh chóng, cũng bỏ ra nhiều tiền để giải quyết trong thập niên 1990, khi phần lớn ai cũng biết.

Bộ c Kinh đã thiết lập một hệ thống giao thông công cộng giúp giảm bớt nhu cầu lái xe quanh trung tâm thành phố, mặc dù nhiều chiếc xe kéo dài nhiều giờ để đi vào và rời khỏi thành phố. Và thành phố đã cảnh báo công dân rằng việc xây các đường ray xe lửa, sẽ được khởi công trong năm nay, sẽ khiến cho nhiều chiếc xe còn tồn tại hiện tại trong 3 năm nữa.

Theo chuyên gia Liu thì phải có thời gian mới thấy được những thay đổi:

"Vô tình vô hại, khi mà chúng ta tiến theo chiều hướng đúng và quản lý xe hơi của nhân cũng như quản lý việc sử dụng xe cộ trong thành phố, và có thêm những phương tiện chuyên chở công cộng trong tương lai, cùng với những biện pháp giảm bớt nhu cầu sử dụng xe riêng được công chúng chấp nhận, tôi chắc chắn rằng tình trạng xe cộ sẽ được quản lý khá hơn nhiều so với bây giờ."

Trong lúc s& xe h& i gia tăng mạnh mẽ Trung Quốc, an toàn giao thông cũng l& i trở thành m& t v& n đ& i& n. Nhi& u ng& i m& i mua xe là nh& ng ng& i m& i lái xe, ch& a có kinh nghiệm. Các nhà kh& o c& u c& a tr& ng Y t& C& ng Đ& ng c& a đ& i h& c John Hopkins và Đ& i H& c Trung Nam Trung Quốc thì con số ng& i chết liên qua đ& n tai nạn xe c& trên toàn quốc & n& c này có thể cao hơn gấp đôi con số chính thức do cảnh sát báo cáo.

L& y ví dụ, trong năm 2007, có đ& n 221.135 ng& i chết vì tai nạn xe c&, căn cứ trên số gi& y khai t&, so với 81.646 ca tử vong vì tai nạn xe c& qua báo cáo của cảnh sát.