

Người ta dự báo đến năm 2010, tình hình ùn tắc giao thông trên các tuyến đường cao tốc ở Mỹ còn nghiêm trọng gấp 4 lần so với hiện nay, tổng số thời gian kẹt xe lên tới 5,6 tỷ giờ, gây thiệt hại 41 tỷ đôla Mỹ, một lộ trình chỉ cần 30 phút nhưng muốn vượt qua tối thiểu phải mất 5 tiếng đồng hồ. Làm thế nào để giảm thiểu tình trạng ùn tắc, kẹt xe? Học tập kinh nghiệm Singapore các nước đang đua nhau thực thi chế độ nộp tiền mãi lộ vốn thường được gọi là:

kinh phí xây dựng những xa lộ cao tốc mới khác, tỷ như Tây Ban Nha, Pháp, Ý, Nhật Bản và nhiều bang ở Mỹ. Phí sử dụng đường sá mà New Zealand áp dụng bao hàm trong thuế xăng dầu và lệ phí giấy phép vận hành xe, đối với xe tải cỡ lớn người ta căn cứ vào trọng lượng và cây số lăn bánh để thu phí. Hiện nay có 20 nước trên thế giới dùng thiết bị tự động để thu phí. Máy thu đặt tại các trạm gác, cảm ứng hiện số phí giao thông khi có một chiếc xe chạy qua, người lái nhìn lên màn chỉ thị và biết mình tiêu hết bao nhiêu, còn có thể qua cổng mấy lần nữa. Máy móc cực nhạy, tốc độ 100km/giờ vẫn hiện số rõ ràng, áp dụng tiến bộ kỹ thuật này người ta tránh được tình trạng xe sắp hàng nối đuôi nhau ở các trạm thu phí và giảm khá lớn biên chế nhân viên của bộ máy đứng dọc đường.

Tại Trondheim (Na Uy) sau nhiều

người ta đang thí nghiệm mức thu phí đủ bắt buộc dân chúng sử dụng các phương tiện giao thông công cộng. Bốn trăm tay lái của Stuttgart đã tham gia cuộc thăm dò và đưa ra một ý kiến khá xây dựng, bác bỏ cách nói lâu nay vẫn là "giá cả không ảnh hưởng đến ý nguyện lái xe của dân chúng". Nếu quả là như vậy thì mức thu phí càng cao, càng có thể giảm lưu lượng giao thông, nhưng cũng theo kết quả thử nghiệm, chỉ cần 15 mác Đức (tương đương 8 USD) là đủ.

Phương thức thu phí tự động không cần dừng xe được nhân dân hoan nghênh, từ nay đến năm 2000. Bồ Đào Nha phần đầu có 50% trạm thu phí trên các tuyến đường trong cả nước lắp đặt trang thiết bị điện tử, tự động. Còn ở Mỹ, xe cộ chạy trên những tuyến chuyên dụng đều phải nộp tiền, chính phủ liên bang đã tài trợ 14 triệu USD cho các kế hoạch thử nghiệm thu phí giao thông, người ta cũng áp dụng chế độ mức thu phí giờ cao điểm là 2,7 USD, ngoài ra đều giảm xuống 0,5 USD. Hiện nay trên nửa số đường cao tốc của Mỹ mỗi ngày đều xảy ra kẹt xe hai lần vào giờ cao điểm, Ủy ban nghiên cứu giao thông (Transportation Research Board) và Cục quản lý xa lộ cao tốc liên bang (Federal Highways Administration) dự đoán: đến năm 2010, tình hình ùn tắc giao thông trên các tuyến đường cao tốc ở Mỹ còn nghiêm trọng gấp 4 lần so với hiện nay, tổng số thời gian kẹt xe lên tới 5,6 tỷ giờ, gây thiệt hại 41 tỷ USD do đi làm và giao hàng trễ. Xin nêu một ví dụ, từ New Brunswick đến Trenton, lộ trình chỉ cần 30 phút, nhưng trong tương lai phải mất 5 tiếng đồng hồ.

Trước năm 1990, phương pháp giải quyết nạn kẹt xe thật đơn giản, dự đoán xu thế tăng trưởng lưu lượng giao thông rồi căn cứ vào đó để mở thêm các tuyến đường mới. Cách làm như vậy ngày nay không còn phù hợp nữa, thứ nhất: dân chúng ngày càng phản đối một mạng lưới đường sá chằng chịt, người ta sợ khói bụi và tiếng ồn, trường hợp này đã xảy ra ở Anh, chính phủ Anh buộc phải hủy bỏ kế hoạch xây dựng một tuyến đường vì nhân dân không đồng tình và con đường vòng quanh Tokyo của Nhật Bản cũng chịu số phận tương tự. Thứ hai, đường tăng thì xe lại càng tăng. Cuối cùng người ta kết luận: trong một không gian chật hẹp, giao thông hạn chế là điều tất nhiên và biện pháp thu phí giao thông, nộp tiền mãi lộ cũng chỉ là một thủ đoạn mà thôi. Loài người đã bắt đầu ngăn xe, và trở về với đôi chân trời cho, lập ra những "khu nhà ngoại ô không có ô tô", ai muốn ở đó thì hãy đi bộ, vừa khỏe khoắn vừa đỡ tốn tiền mua đường.

(Theo The Economist Newspaper Limited London)

PTS. THÁI NGUYỄN BẠCH LIÊN

phen tranh cãi, nghị viện thành phố đã thông qua quyết định thiết lập 12 trạm thu phí giao thông đặt tại cửa ô dẫn vào nội thị và dùng tiền thu được để mở mang các tuyến đường mới khác. Người ta chia ra 3 mức thu phí, từ 6 giờ đến 10 giờ cao nhất, từ 10 giờ đến 17 giờ thấp hơn, sau 17 giờ thì được miễn phí. Hà Lan cũng áp dụng mức thu phí theo thời gian, từ 6 giờ đến 10 giờ là 70 USD, ngoài ra đều giảm còn 14 USD và sẽ thực thi vào năm 2001 đối với thủ đô Amsterdam và 3 thành phố lớn nữa. Tiền thu phí sẽ hoàn trả cho người đã đóng thuế hay chuyên làm kinh phí xây dựng đường sá thì hiện nay đang thảo luận chưa đi đến kết luận chính thức.

Mười tám tháng trước đây nước Pháp ban hành luật làm sạch bầu không khí, chính phủ cũng rất cương quyết và ủng hộ công ty kinh doanh quốc lộ 1A nâng phí giao thông chiều chủ nhật lên 25% nhằm hạn chế dòng xe đổ vào Paris. Nhiều tay lái đã tìm đường khác để về thành phố hoặc dứt khoát thay đổi giờ xuất hành, kết quả giảm được 15% lưu lượng ô tô chạy trên quốc lộ 1A, cải thiện tình trạng kẹt xe cuối tuần.

Ở Anh và Đức chưa mấy triệt để như các nước khác, nhưng cũng đã bắt đầu thử nghiệm thu phí trên những tuyến đường trong thành phố và xa lộ cao tốc. Tại Leicester và Stuttgart

THU PHÍ ĐƯỜNG BỘ

Singapore, nước có hình thái dân chủ rất đặc biệt, đã tiên phong đề ra chế độ thu phí đường bộ và kết quả giảm được lưu lượng xe cộ ở đô thị. Sau 22 năm thực thi, các quan chức Singapore đều công nhận đây là một biện pháp hữu hiệu để giải quyết nạn kẹt xe và sang năm 1999 sẽ bắt đầu tự động hóa công việc thu phí mà hai thập niên qua phải dùng giấy và thủ công.

Tiếp sau Singapore là Na Uy, nhưng không mấy thuận buồm xuôi gió, tiêu tốn cả tỷ USD trong hơn hai năm trời mà vẫn chưa ngã ngũ thu hay không thu phí đường bộ ở thủ đô Oslo. Trước làn sóng phản ứng của dân chúng, nhà đương cục Hong Kong đành chỉ kế hoạch thu phí này. Có thể nói các chính khách đã nếm đủ mọi cay đắng vì vấn nạn nộp tiền mãi lộ, người dân bao đời nay ung dung đi lại trên đường, đã quen nghĩ con đường là của chung, giờ đây bắt họ đóng phí thì quả là phi lý và khó chấp nhận. Nhưng nạn ùn tắc giao thông, ngày một phổ biến, trầm trọng, bầu không khí ngày một bị ô nhiễm, nên chính phủ các nước chỉ còn cách đương đầu chịu báng buộc lái xe phải đóng tiền đường. Giá trị trang thiết bị điện tử tự động dùng để thu phí giao thông hiện có trên thế giới đã vượt quá 3 tỷ USD và kỹ thuật thu phí ngày càng tiến bộ không ngừng.

Vì sao phải thu phí đường bộ, hầu hết các quốc gia đều trả lời là tạo nguồn