

# CÓ CHĂNG QUYỀN TÁC GIẢ???

## Giao thông Hà Nội: Tranh cãi sẽ có hồi kết!

19-5-09

<http://www.banduong.vn/module/news/viewcontent.asp?ID=8477&langid=2>

<http://lenduong.gdc.vn/VietNam/Home/Len-Duong-24h/Ha-tang-Quy-hoach/2009/06/3600A2D5/>

<http://www.baomoi.com/Home/AnNinh/www.anninhthudo.vn/Mot-giai-phap-hay-giam-un-tac-giao-thong/2803794.epi?refer=anninhthudo>

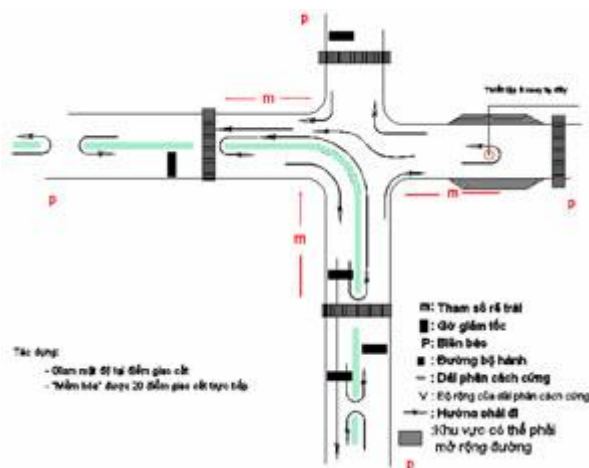
<http://www.baovietnam.vn/xa-hoi/196293/25/Giai-phap-tranh-tac-duong-o-Thu-do>

<http://giadinh.net.vn/home/20090622092557168p0c1000/de-an-phan-luong-giao-thong-ha-noi-ho-cop-nhat-nen-lam-lom-com.htm>

CHÚNG TÔI CÓ Ý KIẾN  
Thứ Ba, 19/5/2009, 14:58'

### “Giao diện mềm” giải pháp giảm ùn tắc giao thông đô thị

“Bát chính đạo” - Biện pháp giảm tắc đường ở Hà Nội



### Căn cứ và nguyên tắc của “Giao diện mềm”

Về phương diện chuyển động học, các phương tiện tham gia giao thông là các phần tử chuyển động có hướng. Bình thường, khi chuyển động giữa các phần tử có một khoảng cách nhất định.

Khi ùn tắc, các phần tử có xu hướng xích lại gần nhau, chuyển động chậm hoặc không tiếp tục chuyển động được nữa.

Việc bố trí các luồng phương tiện giao thông cắt nhau trực tiếp (“*giao diện sắc*”) như hiện nay làm trầm trọng tình trạng chuyển động chậm hoặc không tiếp tục chuyển động được của các phần tử này.

Vì vậy, cần phải chuyển các giao diện trực tiếp tại các *nút giao thông trọng điểm* thành các “*giao diện mềm*” bằng cách: **Các phần tử chuyển động chỉ được phép đi thẳng hoặc rẽ phải. Trong trường hợp muốn rẽ trái, các phần tử chuyển động phải tiếp cận dần dài phân cách bên trái để chuyển hướng.** Để áp dụng nguyên tắc này, điều kiện tiên quyết là phải xác định được đường ưu tiên (đường chính) và đường không ưu tiên (đường phụ); bỏ các vòng xuyên hiện tại, lập các điểm quay xe cách điểm giao cắt hiện tại theo tham số m.

Các loại “*giao diện mềm*” cơ bản gồm:

1. Ngã ba
2. Ngã tư gồm 1 đường chính giao cắt với 1 đường phụ, ví dụ: đường chính Nguyễn Chí Thanh giao cắt với đường phụ Đề La Thành
3. Ngã tư gồm 2 hoặc 3 đường chính giao cắt với 2 hoặc 1 đường phụ, ví dụ: đường chính Giảng Võ (đoạn từ triển lãm Giảng Võ đến khách sạn Horison) và đường Cát Linh giao cắt với đường phụ Giang Văn Minh và đường phụ Giảng Võ (đoạn từ khách sạn Horison đến Kim Mã)
4. Cầu vượt đường bộ
5. Đường một chiều nghịch, ví dụ đường dành cho xe máy, xe đạp trên cầu Long Biên
6. Khu vực giao thông đặc thù.

### **Áp dụng thử nghiệm tại Hà Nội**

1. Bằng việc áp dụng các loại “*giao diện mềm*” xác định các đường ưu tiên và thiết lập các khu vực giao thông đặc thù sau:

#### **1.1. Xác định đường ưu tiên:**

- a) Lập trục giao thông liên tục *xuyên tâm*: Đường 32 – Cầu Diễn – Hồ Tùng Mậu - Xuân Thủy – Cầu Giấy – Kim Mã – Nguyễn Thái Học – Lê Duẩn – Giải Phóng – Văn Điển.
- b) Lập các trục giao thông liên tục *hướng tâm* sau:
  - + Văn Cao - Liễu Giai – Nguyễn Chí Thanh – Trần Duy Hưng.
  - + Phạm Văn Đồng - Hoàng Quốc Việt – Hoàng Hoa Thám.
  - + Trần Phú (Hà Đông) – Thanh Xuân – Nguyễn Trãi – Tây Sơn – Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng.
  - + Nguyễn Tam Trinh – Minh Khai – Đại La.
  - + Phú Thượng – Lạc Long Quân – Thụy Khuê – Quán Thánh.
  - + Lê Văn Lương – Láng Hạ - Giảng Võ – Cát Linh.
  - + Nguyễn Văn Cừ - Cầu Chương Dương - Trần Quang Khải - Trần Khánh Dư

#### **1.2. Thiết lập các khu vực giao thông đặc thù:**

- a) Phân lại luồng giao thông cửa ngõ phía bắc: Bốt Hàng Đậu – Cầu Long Biên – Cầu Chương Dương
- b) Phân lại luồng giao thông khu vực Quốc Tử Giám
- c) Phân lại luồng giao thông khu vực Cửa Nam và phụ cận

d) Quy hoạch các đường một chiều nghịch liên thông đường Phố Huế, Hàng Bài với đường Bà Triệu; đường Nguyễn Thái Học với đường Trần Phú

2. Để thực hiện giải pháp “*giao diện mềm*” một cách có hiệu quả, cần thực hiện các giải pháp đồng bộ khác:

**a) Làm cầu đi bộ trên cao**

Ngoài tác dụng đảm bảo an toàn cho người đi bộ, giao thông một cách liên tục, cầu đi bộ trên cao còn có thể được sử dụng làm nơi quảng cáo nhằm tăng thu ngân sách.

**b) Dựng biển báo chỉ dẫn cụ thể tại điểm giao cắt.**

**c) Giải tỏa nút thắt cổ chai Nguyễn Khuyến – Lê Duẩn**

**Mọi góp ý xin gửi về địa chỉ:** Phạm Văn Tiệp  
14A, ngõ 661, Bạch Đằng, Hoàn Kiếm, Hà Nội  
Tel. 0989.112.772.

Hộp thư điện tử: [noithatphugia@gmail.com](mailto:noithatphugia@gmail.com)

# 19/6/09

<http://www.baomoi.com/Home/KinhTe/giadinh.net.vn/Giam-doc-So-GTVT-Ha-Noi-Nguyen-Quoc-Hung-Chung-toi-khong-copy-y-tuong-cua-ai/2847180.epi>

**Giám đốc sở giao thông vận tải HN: Chung-toi-khong-copy-y-tuong-cua-ai.**

Quanh chuyện phân luồng giao thông ở Hà Nội:

**Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng: “Chúng tôi không copy ý tưởng của ai”**

Giadinh.net - Xung quanh việc phân luồng lại giao thông những ngày qua, có thông tin cho là Sở GTVT Hà Nội đã “copy ý tưởng” trong đề án của một công dân tên là Phạm Tuấn để áp dụng.

Thậm chí, cũng có thông tin rằng trước đó, Sở GTVT đã “vứt vào sọt rác” chính bản đề án trên. Ngày 17/6, Sở GTVT đã có buổi đối chất làm rõ vấn đề này, trong đó mời cả ông Phạm Tuấn, nhưng ông Tuấn đã không có mặt.

**“Không có chuyện vứt vào sọt rác”**



*Việc phân luồng lại giao thông mới đây bước đầu đã đem lại hiệu quả.  
Ảnh: CH*

Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng khẳng định như vậy sáng 17/6. Ông Hùng cho hay: “Gần đây có dư luận cho rằng chúng tôi đã thực hiện phân luồng giao thông xuất phát từ ý tưởng trong đề án của một nhóm gồm 4 người, trong đó có công dân tên là Phạm Tuấn. Cũng có dư luận cho rằng khi ông Tuấn gửi đề án đến Sở, chúng tôi đã “vứt vào sọt rác”. Nhưng thực chất, không hề có chuyện đó. Ngày 23/1/2008, chúng tôi nhận được phiếu chuyển đơn số 17521 của Văn phòng UBND thành phố Hà Nội chuyển đơn của ông Phạm Tuấn đến. Hiện chúng tôi còn giữ bản gốc ở đây”.

Cũng trong buổi làm việc ngày 17/6, ông Nguyễn Quốc Hùng - Giám đốc Sở GTVT khẳng định, trong số 4 người được đề tên dưới đề án, chỉ có TS. Phạm Sỹ Liêm, Phó Chủ tịch Tổng hội Xây dựng, được ghi chức danh rõ nhất, có người chỉ ghi mỗi tên mà không hề có địa chỉ hay điện thoại. Thế nhưng khi Sở GTVT liên hệ đến văn phòng của ông Liêm thì được xác nhận không hề có đơn với nội dung như trên và ông Liêm cũng không hề gửi bất kỳ công văn nào tương tự.

Theo bản gốc được lưu giữ tại Sở GTVT, phiếu chuyển đơn có đề cập đến việc UBND thành phố nhận được đơn có nội dung đề án nâng cao năng lực thoát xe, chống tắc và hạn chế tai nạn giao thông đô thị của ông Phạm Tuấn. Kèm theo phiếu chuyển đơn là bản khái quát đề án. Ông Hùng khẳng định, sau khi nhận được phiếu chuyển đơn cùng bản khái quát đề án, Sở đã lưu giữ theo quy định của pháp luật.

Ông Thạch Như Sỹ - Chánh Thanh tra Sở GTVT cho rằng: “Nếu đơn thư thuộc loại khiếu nại, tố cáo, bức xúc đời sống dân sinh mà trong thẩm quyền thì chúng tôi xử lý ngay. Nhưng đơn này thuộc đơn dân nguyện, mang tính định hướng chung chung, góp ý. Với đề án này, cơ quan giao thông không trực tiếp giải quyết được vì để đánh giá một đề án cần hết sức thận trọng, có khi cần cả một hội đồng khoa học. Hơn nữa các phương án mà đề án này nêu ra như làm một cái dốc cầu vòng ở đầu ngõ ra đường lớn quả là không khả thi. Vì đây là đường đô thị, không chỉ có ngõ mà còn có nhà dân, công trình công cộng... Nếu xây cầu vòng chắn qua trước cửa nhà dân sẽ như thế nào, chưa kể một loạt các vấn đề nảy sinh khác. Nên theo quy định, chúng tôi đã lưu giữ bộ đơn này”.

Theo ông Sỹ, không phải là nhận ý kiến của người này hay người kia mà đem ra áp dụng được. Trước khi thực hiện phải được sự đồng ý của các cấp có thẩm quyền, phải bàn bạc, lên kế hoạch theo quy định của pháp luật. Cụ thể, việc phân lại luồng giao thông như hiện nay là kết quả làm việc, khảo sát của liên ngành giao thông và công an. Thực tế, sau một thời gian ngắn áp dụng, việc tổ chức lại phân luồng giao thông đã phần nào giảm bớt ách tắc. Nhiều tuyến như Trần Duy Hưng - Nguyễn Chí Thanh; Nguyễn Trãi; Đại Cồ Việt - Trần Khát Chân... việc tắc đường giảm hẳn. Một số nút giao thông sau khi tổ chức lại cũng cho hiệu quả tốt như Bưởi, An Dương, Cầu Diễn, Đào Tấn.

### **Đang làm theo phương thức cổ truyền**

Liên quan đến thông tin cho rằng phương thức phân làn của Sở GTVT hiện nay có phần xuất phát từ ý tưởng của ông Phạm Tuấn (nguyên Tổng Giám đốc Tổng Cty xây dựng Công trình số 5-Cienco 5), Giám đốc Sở GTVT Nguyễn Quốc Hùng khẳng định “Không có chuyện đó”.

Còn ông Phạm Hữu Nam, Giám đốc Ban Dự án duy tu đô thị đánh giá: “Nội dung đề án của ông Tuấn khác hẳn với cái chúng tôi đang làm. Nếu thực hiện như đề án của ông Tuấn thì ở các ngã ba, tư, năm, sáu sẽ có các vòng xuyên, cầu vượt và hầm. Xe máy đi theo vòng xuyên trên cao, ô tô đi trên mặt đường, người đi bộ và xe đạp dạt bộ trên vỉa hè qua đường khi ô tô dừng đèn đỏ. Và ở những điểm giao nhau giữa đường lớn và ngõ nhỏ sẽ có những vệt cầu vòng, vượt qua ngõ, chiều cao cầu thấp vừa đủ cho taxi tải chui qua... Đề án này không có gì mới, vấn đề này là đánh giá thường xuyên của chúng tôi”.

Chánh Thanh tra Sở Thạch Như Sỹ khẳng định, việc phân luồng giao thông hiện nay được thực hiện theo nguyên tắc chung là tất cả các dòng phương tiện khi qua ngã tư giao cắt nhau đều theo phương thức cổ truyền như: thông nhau trực tuyến khi đường nhỏ; làm các đảo giao thông; làm tín hiệu trên đèn hay người điều khiển giao thông; không để các dòng phương tiện xung đột trực tiếp với nhau mà đẩy dòng phương tiện ra xa nhau, tránh ùn tắc... “Phân luồng đường để giao thông hiệu quả hơn là việc làm thường xuyên của ngành giao thông”, ông Sỹ khẳng định.

#### **Ông Phạm Tuấn: “Trùng với phần đầu trong đề án của tôi”**

Sau khi Sở GTVT Hà Nội khẳng định không lấy ý tưởng từ đề án mà ông Phạm Tuấn đã trình để thực hiện việc điều chỉnh giao thông nội đô, PV Báo GD&XH đã có cuộc trao đổi với ông Tuấn về vấn đề này.

- Thưa ông, ông có thể sơ qua đề án của mình?

- Đề án của tôi có tên là “Nâng cao năng lực thoát xe, chống tắc và hạn chế tai nạn giao thông đô thị”. Trong đó xác định 5 nguyên nhân chính gây ùn tắc và biện pháp khắc phục, trước mắt cố gắng tháo gỡ đến 70% và biện pháp lâu dài là giải quyết 100% những vấn đề nêu trên. Tôi đã gửi đề án này cho thành phố và Sở GTVT từ tháng 12/2008.

- Trọng tâm đề án mà ông trình cho thành phố và Sở GTVT là gì thưa ông?

- Trọng tâm đề án của tôi chính là hạn chế đèn đỏ, thiết lập các bùng binh mặt đất, bùng binh trên cao,



Ông Phạm Tuấn

đường hầm, cầu vòng vượt tuyến... Diện tích dành cho giao thông ở Việt Nam rất ít, phương tiện tham gia giao thông quá nhiều về chủng loại, số lượng, ắt dẫn đến ùn tắc. Giải quyết bằng cách nào, chỉ có bỏ đèn đỏ (ở những điểm có thể) thiết lập các bùng binh, đáng lẽ ra người ta đã phải làm từ thời “cổ đại”. Hiệu quả của bùng binh chắc ai cũng thấy, tiêu biểu cho bùng binh dưới đất là ở Gia Lâm (Hà Nội), ngã tư Hàng Xanh (TPHCM). Bùng binh trên cao có ở đầu cầu Chương Dương. Không có bùng binh ở những điểm này thì ách tắc khủng khiếp. Nên xây dựng bùng binh ở những phố mới, còn phố cổ thì không thể. Hiện ai cũng nói là phân luồng, nhưng thực tế có phân luồng đâu, bao nhiêu dự án phân luồng có mang lại hiệu quả gì đâu. Phân luồng là trên những cung đường rộng, dài, các phương tiện như xe tải, xe con, xe máy, xe đạp ắt tự phải chia luồng mà đi, người đi xe máy đại gì chạy sang đường ô tô để bị tai nạn. Tại sao cứ phải nói tránh là phân luồng, bản chất sự việc là bỏ đèn đỏ.

*- Việc thành phố tiến hành điều chỉnh giao thông trùng với phần nào trong đề án ông đã trình thành phố và Sở GTVT, thưa ông?*

- Trùng với phương án hạn chế đèn đỏ ở một số điểm, thiết lập các bùng binh. Đèn đỏ có rất nhiều những hạn chế. Khi đèn đỏ sáng, phương tiện ở luồng này phải dừng để luồng ở tuyến giao cắt lưu thông thì hiệu suất chỉ còn 50%. Đèn xanh bật, các phương tiện bắt đầu di chuyển từ vận tốc 0km/h, hiệu suất chỉ đạt khoảng 20%, tổng hiệu suất lãng phí tối thiểu là 70%. Như vậy với làn đường rộng 30m thì hiệu suất sử dụng chỉ còn 10m, quá lãng phí. Chỉ có bỏ đèn đỏ mới khai thác được 100% hiệu suất của đường. Bỏ đèn đỏ thì 5 đến 10 năm nữa mới tắc đường. Nhưng chỉ bỏ được ở đường đôi còn đường đơn thì không bỏ được. Tuy nhiên, được chỗ nào hay chỗ đấy. Bản chất việc làm của ngành giao thông hiện nay là bỏ đèn đỏ thiết lập các bùng binh, trùng với phần đầu trong đề án mà tôi đã trình cho thành phố.

*- Vì sao ông khẳng định bản chất việc làm của ngành giao thông thành phố hiện nay là bỏ đèn đỏ, lập bùng binh? Trong đề án của ông chỉ đề cập đến bùng binh tròn mặt đất, trên cao và hệ thống cầu vòng vượt tuyến?*

- Thực tế chứng minh điều đó. Ở một loạt các ngã tư người ta đã bỏ đèn đỏ, thay vào đó là các bùng binh. Đúng là trong đề án mà tôi trình chủ yếu thiết lập bùng binh tròn, bùng binh trên cao và cầu vòng vượt tuyến. Tuy nhiên, tại các điểm điều chỉnh hiện nay không có đủ diện tích để thiết lập bùng binh tròn nên chuyển sang lập các bùng binh dài. Việc làm này nhằm biến một ngã tư thành 2 ngã ba, xoá đèn đỏ ở điểm giao cắt, tăng hiệu suất sử dụng đường của các phương tiện giao thông. Tròn và dài cũng là một dạng của bùng binh mà thôi.

*- Phải chăng ông cho rằng họ lấy ý tưởng của mình?*

- Tôi chỉ nói là trùng với phần đầu đề án, việc họ lấy ý tưởng ở đâu để triển khai thì tôi không biết. Với tôi ai là tác giả không quan trọng. Ai cũng được, tôi không so đo điều đó. Điều quan trọng là người ta đã nhận thức được việc phải bỏ đèn đỏ và đã bắt tay thực hiện để chống ùn tắc. Việc tôi trình đề án lên thành phố xuất phát từ việc có quá nhiều ý kiến, giải pháp xung quanh việc ùn tắc nhưng chưa ai nói trúng và làm trúng. Ngành giao thông là đơn vị trực tiếp làm, họ cho rằng các chuyên viên của họ đã tìm ra phương cách giải quyết. Theo tôi, khi đã có nhiều ý kiến về tác giả của đề án, ngành giao thông nên công bố các chuyên gia đó là ai, tên tuổi rõ ràng, đề án cụ thể như thế nào nhằm tránh tình trạng “lăn tăn” như hiện nay.

*- Xin cảm ơn ông!*

**Công Tâm (thực hiện)**

**Lã Xưa**

23/6/09

<http://www.vnexpress.net/GL/Xa-hoi/2009/06/3BA1063C/>

## Tranh cãi về 'sáng kiến' phân làn giao thông ở Hà Nội

Sau khi phương án phân làn chống ùn tắc bước đầu hiệu quả, một số ý kiến cho rằng, cách Sở Giao thông vận tải đang triển khai trùng với đề án mà họ là tác giả.

> 'Cách phân làn giao thông Hà Nội chỉ là tình thế'

Trao đổi với *VnExpress.net*, ông Phạm Tuấn, nguyên Tổng Giám đốc Cienco khẳng định, cách phân làn Sở Giao thông Vận tải Hà Nội đang triển khai trùng với phần đầu trong đề án "Nâng cao năng lực thoát xe, chống tắc và hạn chế tai nạn giao thông" mà ông đã gửi đến UBND Hà Nội vào tháng 12/2007.

Ông Tuấn cho biết, ban đầu đề án trên do một nhóm tác giả biên soạn nhưng chỉ đề cập đến vấn đề xây dựng cầu vượt. Sau đó ông phát triển thêm các giải pháp để hạn chế ùn tắc giao thông và gửi đến UBND Hà Nội và TP HCM vào tháng 12/2007.



Có hai tác giả cho rằng Sở Giao thông vận tải đang copy lại đề án của họ. Ảnh: Xuân Tùng

Đề án gồm 3 vấn đề lớn. Thứ nhất là, bỏ đèn đỏ ở những nơi bỏ được bằng cách tạo bùng binh cho xe đi thông thoáng và làm cầu vượt trên cao. Thứ hai là điều tiết lại mật độ giao thông bằng cách quy hoạch lại mạng lưới trường học, bệnh viện, công sở gần chung cư, KTX... đẩy xa ra khỏi khu vực nội thành và thứ ba là tổ chức lại giao thông phố cổ.

Ông Phạm Tuấn năm nay 64 tuổi, thường

Ông Tuấn cho biết, đã gửi đề án đến thành phố Hà Nội 2 lần và thành phố cũng khẳng định đã chuyển cho Sở Giao thông vận tải.

trú tại Quốc Tử Giám (Hà Nội) là Tổng giám đốc Công ty Cienco từ 1995 đến 2005.

"Cách phân làn hiện nay của Sở Giao thông vận tải Hà Nội trùng với phân làn đảo cho xe chạy vòng và bỏ đèn đỏ trong đề án của tôi", ông Tuấn nói.

Ông tâm sự, không có ý định đòi hỏi quyền lợi với Sở Giao thông nhưng thấy buồn về cách ứng xử. "Nếu khi triển khai, họ hỏi ý kiến thì mình sẽ góp ý nhiều hơn", ông Tuấn nói.

Ngoài ông Tuấn, anh Phạm Văn Tiệp, cử nhân Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội cũng cho rằng, đề án điều chỉnh giao thông đô thị mà Sở Giao thông vận tải Hà Nội đang triển khai là do ông đề xuất và "đã được Cục Bản quyền tác giả Bộ Văn hóa Thể thao và Du lịch cấp giấy chứng nhận".

Anh Tiệp cho biết, đề án "Giải pháp "giao diện mềm" nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay" do anh xây dựng cách đây 3 năm và gửi cho UBND Hà Nội vào tháng 7/2008 sau đó gửi tiếp cho Sở Giao thông vận tải Hà Nội tháng 9/2008.



Việc rào chắn tại các ngã tư thường xung đột đã hạn chế ùn tắc giao thông trên một số tuyến. Ảnh: Xuân Tùng

Theo anh Tiệp, trong đề án đã gửi anh đưa ra 9 sơ đồ và một loạt công thức như những hàng đẳng thức. Tại mỗi vị trí, nút giao cắt, ngã ba, tư... sẽ ứng với một sơ đồ để có một cách phân làn riêng.

Anh Phạm Văn Tiệp, sinh năm 1973 thường trú tại



Anh Tiệp cho biết, do e ngại về vấn đề bản quyền nên mới chỉ công bố 50% giải pháp. "Cách làm của Hà Nội hiện nay không có hệ thống, không liền mạch. Ví dụ tuyến Nguyễn Trãi mở giao cắt mới đâm thẳng vào đường phụ tạo ra các điểm xung đột mới. Khi bịt các lối giao cắt nhưng đèn tín hiệu vẫn bật gây hiểu nhầm cho người tham gia giao thông," anh Tiệp phân tích.

quận Hoàn Kiếm (Hà Nội), tốt nghiệp ngành Quản trị Kinh doanh thương mại Đại học Kinh tế Quốc dân năm 1998. Hiện là chủ doanh nghiệp Mỹ nghệ nội thất Phú Gia.

"Đề án đã được đăng ký bản quyền và bảo hộ 50 năm. Nếu họ ngỏ lời xin thì tôi cho chứ copy là tôi đòi lại", ông Tiệp nói.

Trao đổi với *VnExpress.net*, ông Thạch Như Sỹ, Chánh thanh tra Sở Giao thông vận tải Hà Nội cho biết, phương án phân làn Sở Giao thông Hà Nội áp dụng là dựa trên các nguyên tắc tổ chức giao thông cổ có trong các giáo trình không có gì mới.

"Việc chúng tôi đang triển khai xuất phát từ nghị quyết của Chính phủ về việc chống ùn tắc giao thông tại Hà Nội và TP HCM", ông Chánh thanh tra khẳng định,

Ông Sỹ cho rằng, khác với những lần trước, việc tổ chức lại giao thông lần này Sở làm một cách linh hoạt theo nguyên tắc cử người đứng tại vị trí phân luồng thử nghiệm trong 3 ngày nếu thấy hợp lý thì áp dụng. Trong quá trình thử nghiệm luôn có hàng rào mềm, di động có thể co vào và kéo ra. Cùng trên một quãng đường, nhưng chỉ cần điều chỉnh hàng rào xô xích không chính xác là có thể làm tắc cứng cả một tuyến phố.

"Đây là cách làm linh hoạt. Không dựa trên một đề án, bản vẽ cố định nào. Còn các ý tưởng trùng với nguyên tắc là điều bình thường. Phương án chúng tôi đang triển khai là những kiến thức trong sách vở ai học qua các trường chuyên ngành đều có thể nắm được", ông Sỹ nói.

**Xuân Tùng**

## **Phương án này giống Trung Quốc**

Các đây hơn một năm, tôi đã đi Nam Ninh & Quảng Châu. Tôi đã thấy họ thực hiện theo phương án này. Nên không thể nói ai copy của ai. Ngoài vấn đề phân luồng kiểu này, họ còn có nhiều phương án rất hay liên quan tới quy hoạch giao thông, kiến trúc và đặc biệt là cách họ lấy đất để làm đường... Nếu chúng ta học tập được họ thì quả là tuyệt vời.

( *Mạnh Quang - manhquang@yahoo.com* )

## **Phân làn giao thông mới không phải là một sáng kiến**

Ông Thạch Như Sỹ nói cũng có cái đúng vì cách phân làn Sở Giao thông vận tải Hà Nội đang triển khai áp dụng tại một số nút giao thông ngã tư hoàn toàn không phải là một sáng kiến mới.

Ở một số nước láng giềng tôi từng đến cũng đã áp dụng phương án phân làn kiểu này nhưng việc áp dụng phân làn này ở trong nội thành thì có lẽ Việt Nam lần đầu tiên áp dụng.

Hiệu quả giảm ùn tắc giao thông ở một số nút trong thành phố Hà Nội khi áp dụng phương án này đã rõ ràng. Nhưng có một thực trạng là ý thức tham gia giao thông của người dân Thủ đô rất kém, không tuân thủ đúng tín hiệu đèn giao thông. Vì vậy các đảo giao thông kiểu này là chiều theo ý người dân "phớt lờ" tín hiệu giao thông để liên tục di chuyển cưỡng bức theo vòng xoay..

( Đoàn Phúc Quang )

### **Phân làn giao thông mới không phải là một sáng kiến**

Ông Thạch Như Sỹ nói cũng có cái đúng vì cách phân làn Sở Giao thông vận tải Hà Nội đang triển khai áp dụng tại một số nút giao thông ngã tư hoàn toàn không phải là một sáng kiến mới.

Ở một số nước láng giềng tôi từng đến cũng đã áp dụng phương án phân làn kiểu này nhưng việc áp dụng phân làn này ở trong nội thành thì có lẽ Việt Nam lần đầu tiên áp dụng.

Hiệu quả giảm ùn tắc giao thông ở một số nút trong thành phố Hà Nội khi áp dụng phương án này đã rõ ràng. Nhưng có một thực trạng là ý thức tham gia giao thông của người dân Thủ đô rất kém, không tuân thủ đúng tín hiệu đèn giao thông. Vì vậy các đảo giao thông kiểu này là chiều theo ý người dân "phớt lờ" tín hiệu giao thông để liên tục di chuyển cưỡng bức theo vòng xoay..

( Đoàn Phúc Quang )

### **Tôi đề xuất một mẹo nhỏ**

Tôi là một công chức hàng ngày phải đi làm trên những con đường nổi tiếng ùn tắc ở Hà Nội nên rất quan tâm đến việc phân luồng giao thông. Những ngày qua thấy việc phân luồng còn có phần lúng túng, tôi cảm thấy thế vì thấy thay đổi phương án liên tục.

Tôi chợt nảy ra một ý tưởng và xin mạo muội nêu ý kiến nhỏ với các nhà chức trách như sau: việc bịt ngã tư, ngã ba lại để thay vào đó việc đi vòng tránh ùn tắc thực tế chỉ là chuyển từ điểm ùn tắc này sang điểm ùn tắc khác, do vậy ta cứ để mở cả hai cho các phương tiện đi lại nhưng nút thứ nhất chỉ dành riêng cho xe máy, xe đạp... còn nút thứ hai chỉ dành riêng cho ô tô.

Việc làm này có nghĩa là chia xẻ sự ùn tắc ra làm 2 giống như người ta vẫn thường nói "không để trứng vào một rọ để tránh rủi ro". Vậy, xin các vị đề tâm nghiên cứu mẹo nhỏ của tôi có hiệu quả không nhé!

( *nguyenkhoianh* )

## **Cách phân luồng cản trở người đi bộ**

Hiện tại ở Hà Nội các tuyến phố chưa có đầy đủ hệ thống cầu đường bộ cho người qua đường. Vì vậy, cách phân luồng giao thông mới này gây cản trở cho người đi bộ, rất khó để đi qua đường. Tại rất nhiều xe trên những tuyến phố chính, đặc biệt là tuyến đường Trần Duy Hưng và Nguyễn Trãi, tôi thường mất rất nhiều thời gian để chờ cho làn đường vắng mới qua được đường.

(*Trần Anh Cường - anhcuong\_vn@yahoo.com* )

## **Đánh giá hiệu quả phân làn giao thông**

Tôi có ý kiến nhận định về cách phân làn giao thông mới hiện nay ở đường Đại Cồ Việt. Cách phân làn này đúng là có hiệu quả chống tắc giao thông lại không cần đèn đỏ. Đó là kỹ thuật có một lối vòng trước hoặc sau vài chục mét một nút giao thông. Đồng thời lối vòng như vậy có thể ứng dụng thay thế ngã tư giao nhau trực tiếp như đã làm là một kỹ thuật xử lý có khoa học.

( *Trần Anh Quân - hanoi.thanglong@yahoo.com* )

# **24/6/09**

<http://giadinh.net.vn/home/20090622092557168p0c1000/de-an-phan-luong-giao-thong-ha-noi-ho-cop-nhat-nen-lam-lom-com.htm>

## **Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: “Họ cóp nhặt nên làm “lôm côm”**

Giadinh.net - 'Tôi đang cầm trong tay những giải pháp ấy và chưa công bố. Tôi đưa cho người ta nhưng biết rằng việc vi phạm bản quyền ở Việt Nam là phổ biến nên tôi không đưa hết. Điểm nào tôi chưa công bố, họ đều làm rất “lôm côm” - Ông Phạm Văn Tiệp tác giả của đề án “Giải pháp “Giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay” đã đăng ký bản quyền.

> [Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng: “Chúng tôi không copy ý tưởng của ai”](#)

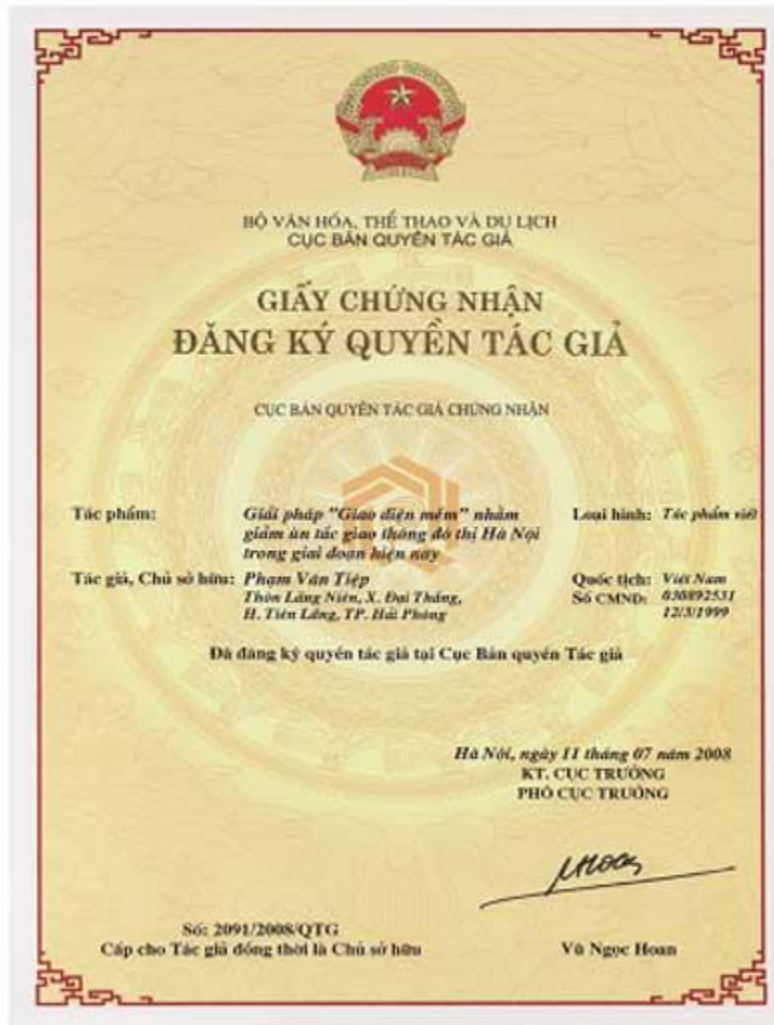
**“Sở GTVT đang vi phạm bản quyền”**

Ngày 16/6, ông Thạch Như Sỹ, Chánh Thanh tra Sở GTVT Hà Nội khẳng định: “Trong quá trình đi tham khảo chống ùn tắc ở các nước, các chuyên viên của chúng tôi đã tìm ra phương cách phân luồng này. Đầu tiên áp dụng

- Cơ sở nào để ông khẳng định đề án điều chỉnh giao thông đô thị mà Sở GTVT Hà Nội đang triển khai là của mình, thưa ông?

ở đường Bưởi, đường An Dương thấy hiệu quả nên nhân rộng ra các tuyến phố khác như hiện nay”.

- Tôi xây dựng đề án này cách đây 3 năm. Tháng 7/2008 tôi gửi đề án cho UBND TP, tháng 9/2008 gửi cho Sở GTVT, tháng 10/2008 cho Bộ GTVT. Hiện Sở GTVT đang triển khai áp dụng những phương án của tôi đã trình. Tôi mới là “cha đẻ” của đề án này. Họ đang áp dụng của tôi 3 sơ đồ, số 1, 2 và 3. Hơn nữa, cách đây chưa lâu, ông Hoàng Văn Mạnh, Phó Chánh thanh tra Sở GTVT (Hà Nội) tuyên bố giao thông đang rối như tơ vò. Khoảng 2 tuần sau (ngày 25/3/2009), ông Phạm Hữu Nam, Trưởng phòng Giao thông đô thị (Sở GTVT) tuyên bố “đã có cách”. Từ thời điểm này (25/3/2009 - PV) về trước thì chưa có cách, từ thời điểm đó đổ về sau thì mới có cách. Vậy cách “ông” lấy ở đâu ra? Sao lúc trước không có mà bây giờ mới có? Năm ngoái, việc phân làn ở đường Trần Khát Chân mới được thực hiện nhưng giải pháp đó tôi đã đưa ra từ lâu rồi. Toàn bộ những giải pháp này đều nằm trong gói giải pháp đã được tôi đăng ký bản quyền.



Bản quyền tác giả.

- Đề án của ông đã được đăng kí bản quyền?

- Đề án của tôi có tên là “Giải pháp “Giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay” đã được Cục Bản quyền tác giả - Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch cấp Giấy chứng nhận quyền tác giả số 2091/2008/QTG, ngày 11/7/2008 do Phó Cục trưởng Vũ Ngọc Hoan ký.

- Sao ông không phản hồi ngay vì Luật Bảo hộ quyền tác giả ở Việt Nam đã có hiệu lực từ lâu?

- Tôi không đặt vấn đề lợi ích, lợi nhuận lên hàng đầu. Mong muốn của tôi là muốn góp ý phương pháp giải quyết những vấn đề khó khăn của giao thông hiện nay để người dân được hưởng lợi. Đề án của tôi đã được đăng kí bản quyền và được bảo hộ đến 50 năm. Việc họ làm là đang vi phạm bản quyền của tôi.

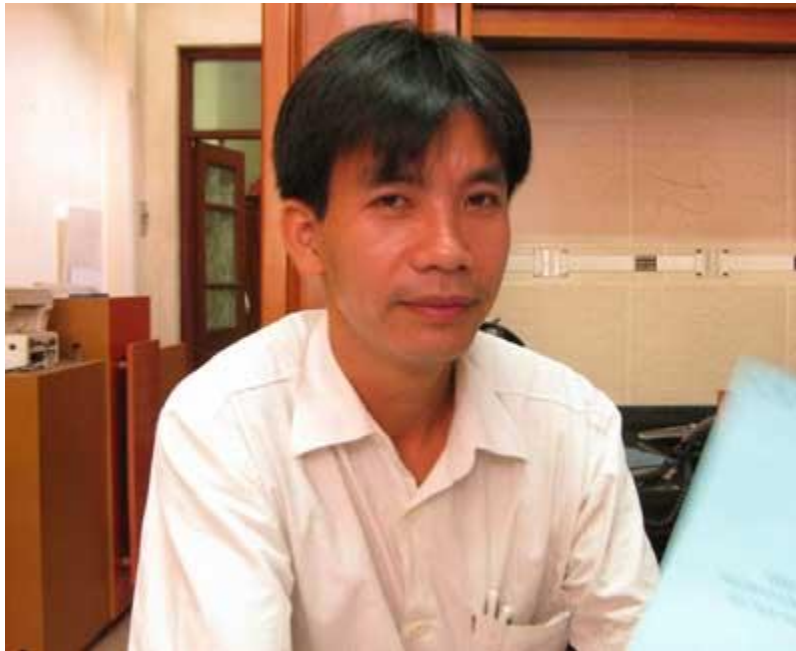


*Phân luồng mới tại ngã tư Bạch Mai - Phố Huế - Trần Khát Chân - Đại Cồ Việt. Ảnh: Chí cường*

- Tôi rất chia sẻ với ý định, sự cống hiến và tấm lòng của ông, nhưng như vậy bao công sức của ông sẽ bị phủ định?

- Tôi cũng rất e ngại về vấn đề bản quyền, vậy nên tại Hà Nội tôi chỉ công bố 50% giải pháp, số còn lại tôi đang nắm trong tay. Thứ nhất, đó chính là công thức tính tham số m (độ dài quãng đường từ điểm giao cắt cũ tới điểm phân luồng mới thứ nhất) vì tôi chưa công bố nên họ đã làm sai. Thứ 2 là tại những điểm giao thông đặc thù tôi chưa công bố hết, tôi mới công bố 4 điểm, 1 là khu vực cầu Long Biên, bốt Hàng Đậu, 2 là nút Quốc Tử Giám, 3 là cây xăng Tôn Thất Tùng, 4 là Ô chợ Dừa. Tôi không công bố vì tôi chờ đợi các cơ quan chức năng có thẩm quyền công nhận và tôn trọng sản phẩm của tôi đến đâu. Và tôi cũng khẳng định rằng: Xin thì cho chứ “copy” là tôi đòi lại.

**“Triển khai, áp dụng đầy khuyết tật”**



Ông Phạm Văn Tiếp tác giả của đề án "Giải pháp "Giao diện mềm" nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay" đã đăng ký bản quyền.

- Ông nói ngành giao thông đang triển khai đề án của ông nhưng làm sai. Vậy sai ở những điểm nào?

- Thứ nhất là làm không theo hệ thống, không liền mạch. Ví dụ trên tuyến Nguyễn Trãi chỉ làm đến cầu vượt thì dừng lại. Thứ 2 là thiết lập tham số sai dẫn đến việc mở lối rẽ sai nhiều điểm. Họ mở đâm thẳng vào đường phụ tạo ra các điểm xung đột mới. Mặt khác, khi bịt các lối giao cắt nhưng đèn tín hiệu vẫn bật gây hiểu nhầm cho người tham gia giao thông.

Trên đường Đại Cồ Việt, người ta còn bố trí những rào cản lạ lùng chưa từng xuất hiện, theo tôi chỉ để làm cản trở giao thông mà thôi. Việc họ làm không hướng dẫn, không công bố, giải pháp đưa ra âm thầm làm cho người điều khiển phương tiện ngỡ ngàng. Với một người hiểu về giao thông, khi làm họ không bao giờ xén giải pháp theo kiểu hiện đang làm. Xén là để mở rộng đường cho người tách làn nhưng bên nhập làn, lưu lượng tăng gấp đôi thì vẫn giữ nguyên. Người làm giao thông mà không hiểu gì về giao thông chỉ khiến cho càng thêm hỗn loạn hơn.

Ông Phạm Văn Tiếp, sinh năm 1973 tại Tiên Lãng - Hải Phòng, thường trú tại quận Hoàn Kiếm (Hà Nội). Tốt nghiệp ngành Quản trị Kinh doanh thương mại ĐH Kinh tế Quốc dân năm 1998. Hiện là chủ doanh nghiệp Mỹ nghệ nội thất Phú Gia. Là một người chuyên đi sâu tìm hiểu các vấn đề khoa học, tìm tòi những giải pháp cho thực trạng mọi mặt trong đời sống xã hội, đặc biệt là các vấn đề về giao thông.

- Nhưng họ nói là đang làm thí điểm?

- Đồng ý là vậy, nhưng hệ thống giao thông phải thiết kế liên tục. Cứ cho là đang thí điểm, nhưng anh phải đề ra một phương án tổng thể trong đó đang tiến hành những hạng mục cụ thể. Như vậy người ta mới hình dung được việc anh làm là từng bước một. Không đưa ra phương án tổng thể cứ giải quyết từng điểm một khiến người ta không hình dung

được mạng lưới giao thông này rồi sẽ như thế nào. Đơn cử đề “bò” từ cầu vượt vào trung tâm thành phố còn những 2 cửa ải? 1 là cây xăng Nam Đồng (phố Tây Sơn), 2 là cổng Bệnh viện Đống Đa, trên thực tế họ mới giải quyết được tuyến Nguyễn Trãi đến cầu vượt Ngã Tư Sở. Không chỉ ở nút này, trên toàn thành phố còn nhiều nút nữa. Người ta có cách giải quyết chưa? Không có! đúng không?

- Tại sao ngành giao thông không làm như ông nghĩ?

- Nếu có họ đã làm rồi. Tôi đang cầm trong tay những giải pháp ấy và chưa công bố. Tôi đưa cho người ta nhưng biết rằng việc vi phạm bản quyền ở Việt Nam là phổ biến nên tôi không đưa hết. Điểm nào tôi chưa công bố, họ đều làm rất “lôm côm”. Một khi “vùng ngoại vi” đã giải quyết hết thì mọi phương tiện sẽ dồn vào khu Cửa Nam vì đó là “trái tim” của Hà Nội. Đến lúc đó bên giao thông giải quyết đi. Giải pháp này tôi cũng đang cầm trong tay. Mặt khác, theo tôi họ không muốn vi phạm bản quyền một cách trùng hoàn toàn để gây phản ứng mạnh cho mình. Họ triển khai làm từng bước một.

- Vậy điều ông mong muốn hiện nay là gì?

- Tôi đề nghị họ tôn trọng, tôn trọng ý kiến, tác phẩm của một công dân đã được pháp luật bảo hộ, tôn trọng Luật Bảo hộ quyền tác giả đã có hiệu lực từ lâu ở Việt Nam. Họ là những người hiểu biết luật hơn tôi nhiều.

- Xin cảm ơn ông!

**Công Tâm** (thực hiện)

## 24/6/09

<http://giadinh.net.vn/home/20090624081137993p0c1000/de-an-phan-luong-giao-thong-ha-noi-cai-nay-la-cua-toan-dan.htm>

### **Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: “Cái này là của toàn dân”(?!)**

Giadinh.net - "Kiến thức của chúng tôi là kiến thức quốc tế, vừa là giáo trình, vừa là quốc tế. Đây là điều bình thường, đi học hỏi kinh nghiệm, học trong giáo trình và làm trên thực tiễn." - ông Thạch Như Sỹ - chánh thanh tra giao thông (Sở GTVT HN).

> [Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: “Họ cóp nhặt nên làm “lôm côm”](#)

> [Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng: “Chúng tôi không copy ý tưởng của ai”](#)

Báo GD&XH đã đưa tin sau khi việc điều chỉnh giao thông nội đô tại TP Hà Nội bước đầu thành công, nhiều cá nhân đứng ra nhận là tác giả của việc này trong đó có ông Phạm Văn Tiệp với đề án đã được đăng kí bản quyền tác giả. Ông Tiệp cho rằng Sở GTVT đang triển khai và vi phạm đề án của ông.



Ông Thạch Như Sỹ: “Kiến thức của chúng tôi là kiến thức quốc tế”. Ảnh: CT

Trao đổi với PV Báo GD&XH chiều ngày 23/6 ông Thạch Như Sỹ, Chánh Thanh tra giao thông (Sở GTVT) khẳng định việc điều chỉnh giao thông đã được làm trước khi ông Tiệp có đề án.

*- Ông Phạm Văn Tiệp khẳng định rằng Sở GTVT đang triển khai đề án đã được đăng ký bản quyền của ông Tiệp và Sở đang vi phạm bản quyền, ý kiến của ông về nhận định này?*

- Thử đặt vấn đề như thế này, nếu như kiến thức của anh viết là kiến thức sách giáo khoa và tôi làm theo sách giáo khoa thì có gọi đó là copy hay không? Kiến thức mà ông Tiệp đưa ra là kiến thức giáo trình và tôi làm như sách giáo khoa thì có coi là copy không? Tôi đổ anh tìm được những kiến thức mới trong đề án này. Thứ 2, vấn đề anh đưa ra mà tôi đã làm trước rồi thì anh copy của tôi hay tôi copy của anh? Tôi khẳng định là cái chúng tôi làm lấy từ kiến thức sách giáo khoa và cái ông Tiệp viết, chúng tôi đã làm từ lâu, trước đây bao nhiêu năm rồi.

Về kiến thức chống ùn tắc ở Hà Nội mà ông Tiệp đưa ra chỉ có 2 trang lý thuyết, như thế thử hỏi có chống nổi một nút ùn tắc hay không? Trong khi để giải quyết một nút này chúng tôi phải có cả một tập hồ sơ. Phần đầu trong đề án ông Tiệp đưa ra rất nhiều nút giao thông, trong đó có nút Nguyễn Chí Thanh cắt Đê La Thành, nút Giảng Võ – Cát Linh, Quốc Tử Giám, Cửa Nam. Chúng tôi đã làm gì ở đó đâu? Còn điểm ở nút Hàng Đậu - cầu Long Biên, chúng tôi làm hoàn toàn khác với ông Tiệp. Còn như xác định đường ưu tiên, lập trục hướng tâm, cái này là kiến thức của thành phố về mạng giao thông, có trên trang web của thành phố.

Ông Tiệp chỉ có cái mới ở nút Hàng Đậu - cầu Long Biên. Ông Tiệp không nói về một điểm nào cụ thể mà ông chỉ nói các điểm giao cắt chung chung ở ngã ba, ngã tư, có 2 cái sơ đồ thôi. Những giao cắt mà ông Tiệp đưa ra quá đơn giản so với thực tế. Giáo trình



dạy chúng tôi có những 6 loại chứ không chỉ có 2 loại giao cắt, còn các loại khác ông Tiệp có đưa ra được đâu. Trong giáo trình “Đường và giao thông đô thị” của tác giả Nguyễn Khải có đầy đủ, chi tiết; giáo trình của tác giả Bùi Xuân Cận cũng vậy.

Thứ nữa, việc điều chỉnh chúng tôi đã làm từ lâu. Đơn cử bản vẽ quy hoạch nút giao thông Nguyễn Phong Sắc – Xuân Thủy thiết lập vào quý II/2006. Vậy chúng tôi làm theo họ hay họ làm theo chúng tôi? Nút Hàng Đậu - cầu Long Biên, tài liệu của ông Tiệp thiết lập vào tháng 7/2008, còn hồ sơ của chúng tôi thẩm định xong vào tháng 2 và 20/5/2008 đã đưa vào sử dụng. Năm 2006, trong một hội thảo, chúng tôi đã nêu ra rồi. Thiết kế của ông Tiệp không có gì mới và giống cái chúng tôi đã làm. Tôi có thể chỉ ra rất nhiều điểm như thế. Chúng tôi đã làm từ lâu, chẳng qua ông Tiệp tưởng tượng rồi vẽ lại. Ông ta có học giao thông đâu...

Tôi khẳng định là chúng tôi không dùng đề án của ông Tiệp. Kiến thức của ông ấy lấy trong giáo trình, chúng tôi dùng trong giáo trình chứ cần gì của ông ấy. Mà ông ấy làm sao đi khảo sát hết các nút giao thông được. Giờ chỉ cần hỏi ông Tiệp rằng, với sơ đồ của ông ấy, mặt cắt đường Đê La Thành là bao nhiêu, xem ông ấy có biết không?

- *Việc Sở đang thực hiện là đề án của ai, có tên tuổi rõ ràng không, thưa ông?*

- Cái này là của toàn dân, của liên ngành. Tác giả đầu tiên của đề án này chính là của Chính phủ thông qua nghị quyết 32, nghị quyết 16 chống ùn tắc giao thông tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh; kế hoạch 30 của UBND TP Hà Nội về các giải pháp chống ùn tắc giao thông. Lần này chẳng qua là vẫn nội dung cũ nhưng cách làm mới, làm trên diện rộng mà thôi.

+ *Theo trả lời của ông trên báo chí cho rằng ý tưởng điều chỉnh giao thông hiện nay là do các chuyên viên của Sở đi nước ngoài học hỏi, nay ông lại khẳng định rằng là lấy từ sách vở và của cả toàn dân, của liên ngành... Vậy rút cục ý tưởng là của ai, thưa ông?*

- Kiến thức của chúng tôi là kiến thức quốc tế, vừa là giáo trình, vừa là quốc tế. Đây là điều bình thường, đi học hỏi kinh nghiệm, học trong giáo trình và làm trên thực tiễn.

- *Như chúng tôi được biết, gần đây Sở có ý kiến xin thành phố 60 tỷ đồng, vậy số tiền này sẽ được dùng vào những mục đích gì, thưa ông?*

- Theo đề án của chúng tôi có mấy việc cần làm. Thứ nhất, những cảnh đẹp chúng tôi phá làm đường chưa làm đẹp lại được, những chỗ mới phát sinh đã làm gì có hoa, có cây, phải trồng cây, trồng hoa vào cho đẹp chứ. Thứ hai, hàng rào để ngăn đường là tiền Sở vay dân. Nhà nước có “hẹp hòi” đâu, nhưng chúng tôi thấy cần làm ngay thì làm trước, mọi chuyện tính sau. Thứ ba là để mua đèn tại một số điểm như ở đường 6, để xây cầu cho người đi bộ qua đường. Còn lại nữa là trang bị cho thanh tra, cảnh sát giao thông. Hàm Kim Liên phải mất tới 4 năm và 500 tỷ đồng, vậy số tiền trên có đáng gì đâu. Có khiếm tốn quá so với 500 tỷ kia không (?).

- *Xin cảm ơn ông!*



Cụ thể, trong phần căn cứ và nguyên tắc của giải pháp “giao diện mềm”, ông Tiệp xác định: “Việc bố trí các luồng phương tiện giao thông cắt nhau trực tiếp như hiện nay làm trầm trọng tình trạng chuyển động chậm hoặc không tiếp tục chuyển động. Cần giải quyết bằng cách: Các phân tử (phương tiện tham gia giao thông) chuyển động chỉ được phép đi thẳng hoặc rẽ phải. Trong trường hợp muốn rẽ trái, các phân tử chuyển động phải tiếp cận dần giải phân cách bên trái để chuyển hướng”.

Luận điểm này trong đề án của ông Tiệp được minh họa cụ thể tại các điểm giao cắt ngã ba và ngã tư. Trên thực tế hiện nay, tại nút giao thông Láng - Trần Duy Hưng - Nguyễn Chí Thanh sau khi ngành giao thông Hà Nội điều chỉnh, các phương tiện trên đường Láng muốn vượt qua điểm giao cắt phải rẽ phải sang đường Nguyễn Chí Thanh hoặc Trần Duy Hưng để chuyển hướng. “Phương thức “làm mềm hoá” giao cắt này trùng hoàn toàn với quy trình phân luồng mà tôi đã trình” – ông Tiệp khẳng định.

Chưa hết, hàng loạt các điểm giao cắt tương tự như Đào Tấn – Liễu Giai, Kim Mã – Ngọc Khánh, Giang Văn Minh – Kim Mã cũng được bố trí phân luồng theo cách tương tự. Luồng phương tiện tại các con đường không ưu tiên vượt qua giao cắt đều buộc phải rẽ phải vào đường ưu tiên để tách làn rồi sau đó mới quay đầu thay vì giao cắt trực diện như trước đây.

### **Vừa làm vừa... rút kinh nghiệm?!**

Trao đổi với PV Báo GD&XH, ông Tiệp cho biết, tại những nút như nút Hàng Đậu - cầu Long Biên - cầu Chương Dương, khu vực Quốc Tử Giám, Cửa Nam, Hồ Đắc Di, công Bệnh viện Đống Đa, đường Bưởi - Hoàng Quốc Việt... được cho là “nút giao thông đặc thù”, ngành giao thông đang gặp nhiều lúng túng trong việc xử lý.

Theo ông Tiệp, tại những nút giao thông đặc thù mà ông đã công bố, việc xử lý có phần “ổn” như nút Hàng Đậu - cầu Long Biên, Quốc Tử Giám, cây xăng Tôn Thất Tùng và Ô Chợ Dừa. Tuy nhiên, tại đây do không làm đúng nguyên lý nên chưa phát huy triệt để tác dụng của việc điều chỉnh. Tại những nút mà ông Tiệp “chưa công bố”, việc điều chỉnh, phân luồng còn gặp nhiều bất cập.

Cụ thể như nút đường Bưởi - Hoàng Quốc Việt, thay vì các phương tiện rẽ trái từ đường Hoàng Quốc Việt lên đường Bưởi, sau khi điều chỉnh buộc phải rẽ phải bám theo đường bờ sông rẽ trái đi khoảng 500m rẽ lên một lối mới mở để lên đường Bưởi. Như vậy, để đến được đích là ngã ba Bưởi người tham gia giao thông phải đi xa gần 1km.

Ông Tiệp cho biết, sau khi không được cơ quan chuyên môn giao thông phúc đáp, ông đã tìm đến cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (Văn phòng Việt Nam - Jica). Tuy nhiên, khi Jica đề cập đến việc ông Tiệp phải chấp nhận đề án thuộc bản quyền của Jica, ông Tiệp đã không đồng ý. “Tôi muốn bản quyền thuộc về người Việt” – ông Tiệp khẳng định.

Trao đổi với PV Báo GD&XH, TS Phan Lê Bình, cán bộ chương trình cao cấp Jica cho biết, ông đã tham khảo đề án của ông Tiệp. “Ngành giao thông thành phố đang triển khai rất giống với đề án của ông Tiệp. Tôi đã tham khảo đề án này và nhận thấy rất phù hợp với thực tế giao thông Hà Nội trong giai đoạn hiện nay. Tôi không có được đề án của ông Tiệp trong tay vậy nên cũng không thể phổ biến đề án này cho ai. Chúng tôi cũng không hợp tác với Sở GTVT trong việc điều chỉnh các nút giao thông mà Sở đang làm” – ông Bình cho biết.

Cùng chung những “rắc rối” nêu trên, tại nút giao thông Trường Chinh – Tôn Thất Tùng – Lê Trọng Tấn, người tham gia giao thông muốn đi từ đường Lê Trọng Tấn (cũ) ra Ngã Tư Sở phải vượt qua 2 lần đèn đỏ tại cùng 1 nút. Cụ thể, phương tiện từ đường Nguyễn Viết Xuân qua Lê Trọng Tấn hướng ra Trường Chinh gặp ngay biển báo cấm rẽ trái. Để đúng luật buộc phải bám theo đường Trường Chinh, tới đèn đỏ (điểm giao giữa Tôn Thất Tùng - Trường Chinh - Lê Trọng Tấn) gặp tiếp một biển báo cấm rẽ trái buộc phải đi thẳng rồi quay đầu “đụng” đèn đỏ lần thứ 2.

Như vậy để đi từ đường Nguyễn Viết Xuân - Lê Trọng Tấn ra Ngã Tư Sở, phương tiện buộc phải qua 2 lần đèn tại cùng một nút. Còn theo sơ đồ bố trí của ông Tiệp các luồng phương tiện qua nút không có giao cắt trực diện, tách làn, nhập làn một cách dễ dàng, không phải chịu cảnh “một cỗ hai trông” đèn đỏ như cách phân luồng hiện nay.

Ông Tiệp khẳng định, tại những điểm này, do ông chưa công bố phương án xử lý nên ngành giao thông gặp nhiều lúng túng (!?).

#### **Ông Phạm Văn Tiệp: “Ông Sỹ thua tôi”**

*Sau ý kiến của ông Thạch Như Sỹ - Chánh Thanh tra Giao thông Sở GTVT Hà Nội về đề án “Giải pháp “Giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị trong giai đoạn hiện nay” cho rằng những kiến thức ông Tiệp đưa ra hoàn toàn trong sách giáo khoa, không có gì mới để Sở học hỏi trên Báo GD&XH số 75 (ra ngày 24/6), chúng tôi đã ghi nhận ý kiến phản hồi của ông Tiệp về những kết luận của Sở GTVT:*

“Ông Sỹ bảo tôi lấy từ sách giáo khoa, nhưng tôi chưa biết mặt mũi các cuốn sách ấy như thế nào. Có thể có sự trùng hợp, sách cũng do con người viết. Về thái độ của Sở GTVT với ý kiến đóng góp của người dân như thế, tôi cho là bất lịch sự. Khi tôi gửi đề án lên Sở không một chữ nào nhắc đến việc tôi đã đăng kí bản quyền. Việc ông Sỹ nói tôi gửi đề án lên Sở để khẳng định đề án đó thuộc quyền sở hữu của tôi là hoàn toàn không có cơ sở. Tôi gửi lên là để góp ý, đưa ra những giải pháp giúp ngành giao thông gỡ rối. Làm sao ông Sỹ biết tôi đã đăng kí bản quyền? Nếu ông ấy biết, tôi khẳng định việc họ đang làm hiện nay sẽ không bao giờ được triển khai vì sẽ đụng chạm tới lòng tự ái của họ. Họ không muốn vi phạm bản quyền của tôi.

Ông Sỹ cho rằng những bản đồ mà tôi đưa ra là chung chung, tôi khẳng định đó là những bản đồ nguyên tắc, là công thức chung. Gặp nút nào tương tự cũng đều có thể đưa ra áp dụng.

Họ nói đề án tôi gửi chỉ có 2 trang lý thuyết vậy những trang sơ đồ ở phần sau để ở đâu, sao không được nhắc đến? Tôi mới công bố 50% đề án, điều này tôi đã khẳng định trên báo chí. Ông Sỹ nói để giải quyết một nút phải có cả tập hồ sơ, nhưng việc họ đang làm liệu có phức tạp? Có cần tốn giấy mực đến thế không? Chỉ việc xén một vài điểm, bịt lối này, mở lối kia, vậy phức tạp ở đâu ra mà làm hồ sơ thế?

Ông Sỹ hỏi tôi kích thước mặt cắt đường Đê La Thành, liệu ông ấy có biết trên cái đê ấy có bao nhiêu cái “hồ” sau mỗi trận mưa hay không? Còn để thi kể các ngõ ngách ở Hà Nội, tôi khẳng định, ông Sỹ thua tôi”.

**Công Tâm**

## **7-1**

### **“Tranh cãi quanh đề án phân luồng giao thông Hà Nội”: Nên ngồi lại với nhau**

Giadinh.net - Sau khi Báo GD&XH có loạt bài phản ánh về những tranh cãi quanh đề án phân luồng giao thông Hà Nội, tòa soạn nhận được rất nhiều ý kiến của độc giả phản

**hồi góp ý cho Sở Giao thông Vận tải và ông Phạm Văn Tiệp, người nhận là tác giả và cho rằng đề án đang bị copy. Báo GD&XH xin được trích đăng.**

### **Ông Tiệp nên công bố những giải pháp còn lại**

Đọc loạt bài: “Tranh cãi quanh đề án phân luồng giao thông Hà Nội” đăng trên Báo GD&XH, tôi băn khoăn một điều: Sao các bên không ngồi lại với nhau để cùng tìm ra những giải pháp tốt hơn cho giao thông Hà Nội? Sống ở Hà Nội, nhưng tôi rất ít tham gia giao thông vì cơ quan gần nhà. Mỗi lần có việc đi xa tôi mới thấy người Hà Nội thật cơ cực vì hằng ngày phải đối diện với ùn tắc, khói bụi, va chạm, xích mích trên đường.

Làm cho giao thông tốt hơn là nhiệm vụ của ngành giao thông, với những ý kiến đóng góp của người dân dù đúng, sai hay chưa đầy đủ cũng rất đáng quý, đáng trân trọng. Nếu ngành giao thông biết tận dụng những ý kiến đóng góp này, tôi nghĩ không ít người sẽ có kế hay để gỡ rối cho giao thông Hà Nội.

**Mai Thanh Hiếu** (ngõ 79, đường Nguyễn Chí Thanh, Hà Nội)

### **Nên công bố “phần chìm của tảng băng”**

Lời đầu tiên xin được bày tỏ sự cảm phục sâu sắc tới tác giả của “Giải pháp giao diện mềm nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay” đã được Bộ VH-TT&DL cấp bản quyền tác giả.

Tác giả là người học ngành quản trị kinh doanh, nhưng lại nghiên cứu về một lĩnh vực hoàn toàn xa lạ với chuyên ngành mình được đào tạo, với công việc mà công ty mình đang làm và khá thành công. Bằng chứng là đã tìm ra một số công thức để thiết kế tổ chức - điều khiển giao thông mà đến nay khá nhiều chuyên gia đầu ngành của Việt Nam nghiên cứu hàng chục năm cũng chưa dám nói chắc chắn đến như vậy.

Đề nghị nào thì giải pháp của tác giả cũng mất 50% như tác giả đã nêu; xin tác giả công bố nốt phần còn lại lên mạng để ngõ hầu những đô thị khác đang vật vã với câu chuyện giao thông có cơ hội nhìn thấy lối thoát cho mình. Hoặc để cho các kỹ sư giao thông có thể mở rộng tầm mắt, biết được cách thiết kế tổ chức giao thông sao cho hiệu quả, mang lại lợi ích cho nhân dân, xã hội, cộng đồng.

**Nguyễn Biên Cương** ([nbcvna@gmail.com](mailto:nbcvna@gmail.com))

### **Người “hiền kế” cứu giao thông Hà Nội**

Cập nhật: 8:00:00 4/7/2009

<http://bacongthuong.com.vn/details/phong-su/nguoi-hien-ke-cuu-giao-thong-ha-noi/32/0/17487.star>



Mới đây khi Hà Nội tiến hành điều chỉnh tại một số tuyến đường, bước đầu mang lại hiệu quả, thì cũng bắt đầu "linh sinh" xung quanh việc ý tưởng bắt nguồn từ đâu, ai là người đưa ra giải pháp kể trên.

*Thời gian rảnh rỗi, anh Tiệp lại miệt mài nghiên cứu.*

### **CôngThương -**

Anh là người hoàn toàn "ngoại đạo" đối với lĩnh vực giao thông. Thế nhưng, ít ai biết rằng chỉ với niềm đam mê và ước mong được cống hiến, anh đã âm thầm cho ra đời một công trình khoa học ứng dụng nhằm giúp giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội hiện nay, có đăng ký bản quyền hẳn hoi.

Mới đây khi thành phố tiến hành điều chỉnh tại một số tuyến đường và bước đầu mang lại hiệu quả đáng kể, thì cũng bắt đầu "linh sinh" xung quanh việc ý tưởng bắt nguồn từ đâu, ai là người đưa ra giải pháp kể trên. Tôi lập tức tìm gặp Phạm Văn Tiệp - tác giả của giải pháp "giao diện mềm"... đã gửi lên các cơ quan chức năng.

### **Làm kinh tế nuôi khoa học**

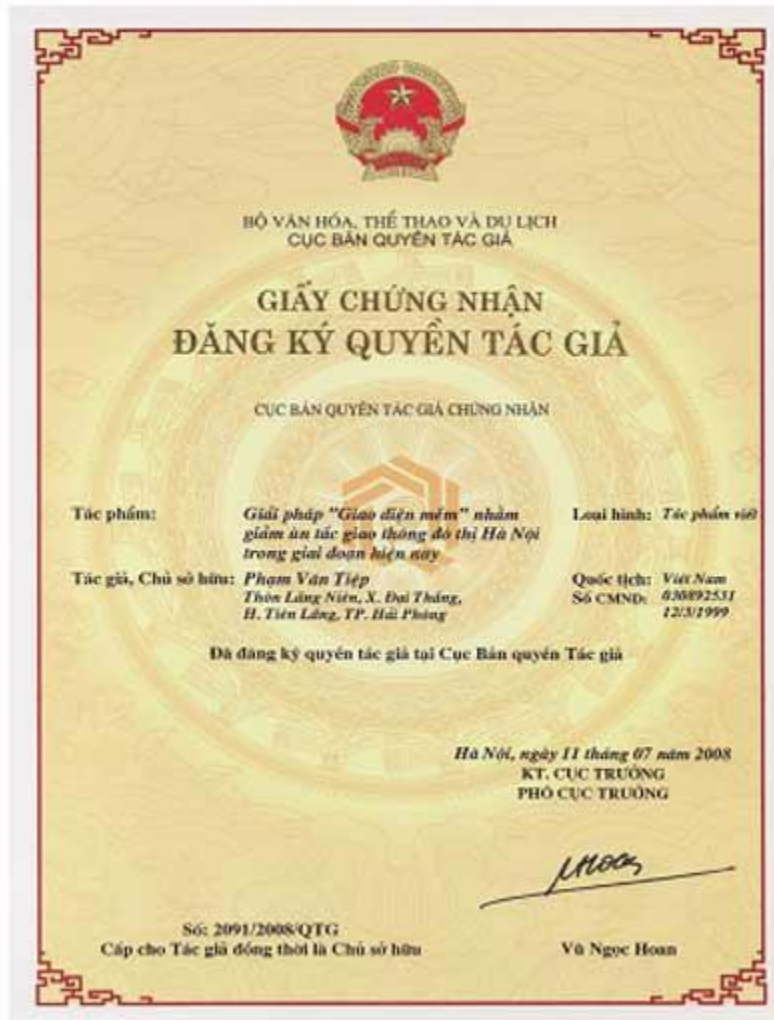
Điều khiến tôi khá ngạc nhiên, hoá ra anh lại là một ông chủ của cửa hàng gỗ nội thất có tên Phú Gia trên phố Thái Thịnh. Tính tình cởi mở, xem ra rất dễ gần gũi.

Phạm Văn Tiệp (sinh năm 1973, quê Tiên Lãng – Hải Phòng), xuất thân trong gia đình nông dân. Ấy thế nhưng, cái chất đam mê tìm tòi, sáng tạo đã manh nha từ lúc còn là cậu bé Tiệp.

Lúc ra đồng làm cỏ cùng mẹ, cậu đã biết tìm cách cải tiến cái cào cỏ để rẫy cỏ cho dễ hơn. Những vật dụng nông nghiệp trong nhà đều qua đôi tay cải tiến của Tiệp. Từ cái quạt thóc, máy tuốt lúa, cối xay...

Cứ thế, cái sự mày mò, sáng kiến kia cũng lớn dần, cho dù môi trường không thể nói là điều kiện lý tưởng.

Đến năm 1990, chàng thanh niên vừa mới rời ghế trường THPT, đã mạnh dạn đem giải pháp mà mình đã cất công nghiên cứu cho xe ô tô chạy bằng điện ắc quy, thay cho xăng dầu. Thay trạm xăng dầu bằng trạm nạp ắc quy. Những ý tưởng mới lạ kia, đem đến các cơ quan chức năng cũng chỉ nhận được những cái cười xoà.



*Giải pháp "Giao diện mềm" được đăng ký bản quyền.*

"Ai cũng nói mình còn trẻ, hãy đi học đi đã. Việc đó, các bác, các chú đau đầu mà vẫn chưa làm được" - anh Tiệp nhớ lại. Thế nhưng, cái việc "học đi đã" không thể thực hiện được ngay do gia đình khó khăn, Tiệp phải tạm nghỉ nhường anh học trước. Năm 1991, anh ra Quảng Ninh làm đủ nghề để nuôi sống mình và góp chút vốn liếng dành cho việc học hành sau này. Đến năm 1994, anh về Hà Nội học ĐH Kinh tế quốc dân.

Tốt nghiệp ra trường, anh quyết định lập nghiệp ở thủ đô, làm mấy tháng trong một Cty nhà nước thấy chán, Tiệp mạnh dạn nghỉ việc bắt tay vào việc kinh doanh.

Khởi sự năm 2000, với số vốn hơn 10 triệu đồng do bạn bè, người thân giúp, cửa hàng nội thất đồ gỗ khiêm tốn bắt đầu khởi hành. Cũng không ít thử thách, bao lần sóng gió, nhưng chàng trai vốn có niềm đam mê khoa học, cũng biết cách đứng vững trên thương trường. Đến nay, anh đã tạo dựng được hai cửa hàng và cả xưởng sản xuất với 30 lao động chuyên về nội thất đồ gỗ tại Hà Nội.

### **Trăn trở với ùn tắc giao thông**

Đã là một ông chủ, 8 giờ sáng có mặt tại cửa hàng, vừa lo vẽ các bản thiết kế, tiếp và tư vấn cho

khách, vừa điều hành công việc chung, phải 8 giờ tối mới đóng cửa về nhà. Thế mà chỉ với thời gian “cóp nhặt” trong suốt 3 năm qua, Phạm Văn Tiệp đã cho ra đời một bản giải pháp “Giao diện mềm”, nhằm góp phần giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông ở Hà Nội.

Anh tâm sự: “Thực ra việc ùn tắc giao thông ở thành phố khiến tôi trần trở từ lâu. Ngày trước khi đi trên đường gặp cảnh ùn tắc, tôi vẫn thường xuống xe giúp CSGT, tổ dân phòng giải quyết. Bạn bè đi cùng cứ tưởng mình là Đơngkisốt. Tôi cũng nhận thấy việc tổ chức giao thông ở HN có không ít bất cập. Lượng xe cộ ngày càng ra tăng, phải có giải pháp mới để thích ứng kịp”.

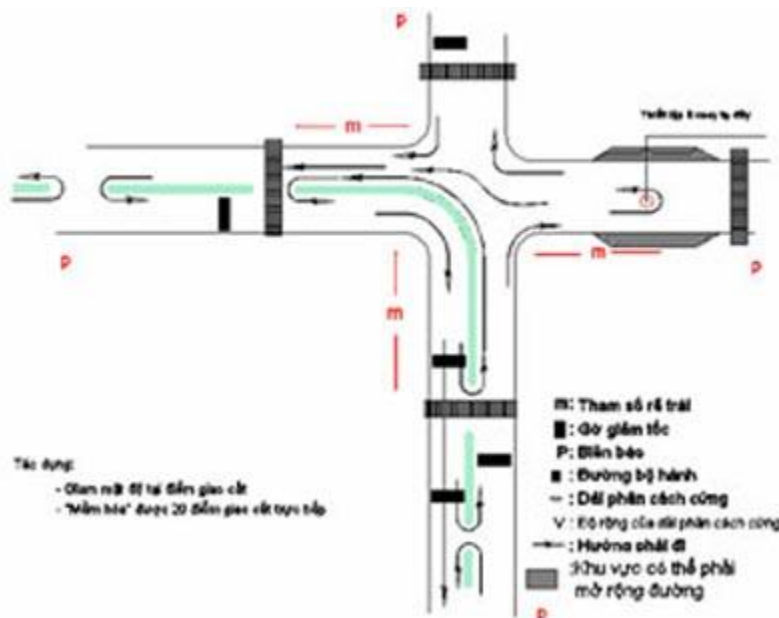
Mang nỗi niềm trần trở, cùng với tính đam mê tìm tòi, nghiên cứu khoa học, anh bắt tay vào việc tìm giải pháp “cứu” giao thông HN. Vốn liếng Autocad tự học, một chút kinh nghiệm trong thiết kế nội thất gia đình, thêm chút kiến thức về đông y mà anh cho rằng để liên tưởng đến cơ thể tự nhiên, với “cơ thể” giao thông thành phố.

Ngày đi lại nhiều chịu khó quan sát, tối đóng cửa hàng trên đường về nhà lại tranh thủ “lượn” thêm một số tuyến đường để có thực tế. “Có những tuyến phố chính không biết bao nhiêu đêm tôi dành thời gian để đi lại đo đạc, so sánh. Rồi về nhà mở máy tính ra miệt mài vẽ, nghĩ...” - anh Tiệp nói.

Bao nhiêu lần lặn lội khắp nẻo đường HN, bấy nhiêu trần trở lại dồn về, thậm chí anh còn cất công vào cả TP.Hồ Chí Minh để mục sở thị tình trạng ùn tắc và cách thức tổ chức giao thông trong đó. Công phu lắm, giải pháp “Giao diện mềm nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay” ra đời, gồm 9 sơ đồ nguyên tắc và 4 sơ đồ đặc thù. Được đăng ký bản quyền tháng 7.2008.

Sau đó, tác giả gửi văn bản giải pháp trên đến UBND thành phố, Sở GTVT, Cục Đường bộ, Công an với hy vọng các cơ quan trên sẽ xem xét, nghiên cứu và ứng dụng giải pháp mà anh cho rằng rất hữu ích.

Thế nhưng sau một thời gian gửi đi, chẳng thấy cơ quan nào có hồi âm. Tác giả lại viết bài với nội dung trên và đăng tải trên Tạp chí Giao thông Vận tải số tháng 9.2008.



*Một sơ đồ tổ chức giao thông trong giao diện mềm.*



## **Cần phải được coi trọng**

“Đưa con tinh thần” được gửi đi, không có hồi âm, song tác giả thì vẫn âm thầm theo dõi, kỳ vọng sớm - muộn sẽ được thực hiện.

Tháng 3.2009, Sở GTVT Hà Nội đã có những điều chỉnh trên một số tuyến đường chính có nhiều điểm ùn tắc như: Giải Phóng, ngã ba Pháp Vân, cổng Bệnh viện Bạch Mai, Hoàng Quốc Việt... Đến đầu tháng 6.2009 lại tiếp tục điều chỉnh tại các tuyến: Nguyễn Trãi, Nguyễn Chí Thanh, Trần Duy Hưng, Đại Cồ Việt... tuy đang làm thí điểm song hiệu quả đã khá rõ.

Đến lúc này xuất hiện thông tin phương án mà Sở GTVT đang thực hiện là “copy” ý tưởng. Ông Phạm Tuấn - nguyên Tổng Giám đốc Cienco - cũng khẳng định, cách phân làn Sở GTVT đang triển khai trùng với phần đầu trong đề án “Nâng cao năng lực thoát xe, chống tắc và hạn chế tai nạn giao thông” mà ông đã gửi đến UBND TP.Hà Nội vào tháng 12.2007.

Ông Tuấn cho biết, ban đầu đề án trên do một nhóm tác giả biên soạn, nhưng chỉ đề cập đến vấn đề xây dựng cầu vượt. Sau đó, ông phát triển thêm các giải pháp để hạn chế ùn tắc giao thông và gửi đến UBND TP.Hà Nội và UBND TPHCM vào tháng 12.2007.

Còn tác giả Phạm Văn Tiệp cũng cho rằng, qua theo dõi thấy trùng với phương án mình đưa ra đến 60%. Anh cũng cho rằng, nếu cơ quan nhà nước có thẩm quyền công khai phổ biến cho người dân về cách thức giao thông mới và áp dụng trọn vẹn giải pháp của tác giả thì kết quả còn tốt đẹp hơn rất nhiều. Việc áp dụng kiểu cắt xén đã bộc lộ một số nhược điểm căn bản, làm giảm tác dụng tích cực của 9 giao diện giao thông nguyên tắc và 4 giải pháp đặc thù trong công trình đã công bố.

Còn lãnh đạo Sở GTVT lại cho rằng, phương án họ đang tiến hành hiện nay không copy ý tưởng của ai cả. Thế nhưng lại có sự bất nhất khi trả lời trên báo chí, ông Thạch Như Sỹ - Chánh Thanh tra Sở GTVT lúc thì cho rằng do các chuyên viên của sở đi nước ngoài học hỏi, lúc thì lại khẳng định là của toàn dân, của liên ngành, lấy từ sách vở!

Chúng tôi không muốn đi sâu vào vấn đề tranh cãi xem ý tưởng của ai. Đối với khoa học, khi một công trình đưa ra cần phải có những cuộc hội thảo để đánh giá. Việc làm khoa học để đạt tới một cái đích, quá trình làm có thể có những sự trùng nhau cũng là lẽ thường.

Điều đáng mừng ở đây, đối với tình trạng giao thông đô thị hiện nay “hết đường cho xe chạy”, “bế tắc giải pháp”, thì vẫn có người âm thầm tìm cách cống hiến như anh Phạm Văn Tiệp. Cho dù anh không phải người trong ngành, bớt thời gian của công việc chính, hy sinh thời gian cho gia đình để lặng lẽ đi tìm “bài giải” cho khó khăn của xã hội. Nói như anh: Người Nhật sang giúp mình làm giao thông, mình cũng có trái tim, khối óc, lòng tự tôn, tự hào dân tộc, thấy tự ái lắm.

“Vi lo ngại chuyện bản quyền, nên tôi chưa công bố hết. Nếu được tôn trọng, tôi sẵn sàng hợp tác” - anh Tiệp nói. Và anh vẫn miệt mài cho những nghiên cứu mới, chỉ mong được góp phần xây dựng nhiều hơn.

**Lời toà soạn: Với những thông tin trên, chúng tôi mong rằng Sở GTVT Hà Nội và UBND TP. Hà Nội sẽ có kết luận rõ ràng về vấn đề này.**

**6/7/09**

<http://giadinh.net.vn/home/20090706082137808p0c1000/de-an-phan-luong-giao-thong-ha-noi-buc-xuc-duoc-day-len-dinh.htm>

**"Đề án phân luồng giao thông Hà Nội": Bức xúc được đẩy lên "đỉnh"**  
Giadinh.net - Sau loạt bài "Tranh cãi quanh đề án phân luồng giao thông Hà Nội" đăng tải trên Báo GD&XH và bài phản hồi của bạn đọc "Các bên nên ngồi lại với nhau"; tới nay các bên vẫn chưa tìm được tiếng nói chung.

- > ["Đề án phân luồng giao thông Hà Nội": Lúng túng tại các điểm giao cắt đặc thù](#)
- > [Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: "Cái này là của toàn dân"\(?!\)](#)
- > [Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: "Họ cóp nhặt nên làm "lôm côm"](#)
- > [Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng: "Chúng tôi không copy ý tưởng của ai"](#)

Điều này thể hiện rõ ở công văn mà Sở Giao thông Vận tải Hà Nội gửi hai ông Phạm Tuấn, Phạm Văn Tiệp và phản hồi của các "tác giả" trên với Báo GD&XH.

**Sở đưa vấn đề lên cấp trên**



*Giao thông Hà Nội vẫn ùn tắc vào giờ cao điểm.*

Công văn số 1851/GTVT của Sở Giao thông Vận tải Hà Nội ngày 1/7 gửi Thường trực Thành uỷ Hà Nội, Thường trực UBND TP Hà Nội, Ban Tuyên giáo Thành uỷ, các ông Phạm Tuấn, Phạm Văn Tiệp cùng các cấp ngành liên quan xác định: "Từ đầu năm 2009 đến nay, tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố diễn biến phức tạp, đặc biệt là tại các tuyến trục, cửa ngõ Thủ đô, khu vực tây và tây nam thành phố từ đường vành đai I trở ra. Trước tình hình trên, Sở GTVT kết hợp cùng Công an thành phố xây dựng phương án 275/GTVT - CATP ngày 31/3/2009 đã chỉ đạo tổ chức giao thông tại các điểm ùn tắc. Kết quả ban đầu đã xoá được 40 nút giao thông và 7 tuyến đường thường xuyên ùn tắc.

Việc điều chỉnh trên đã được người dân đánh giá là việc đi lại trên tuyến nhanh, thông thoát, giảm được thời gian lưu thông”.

Về ý kiến việc điều chỉnh giao thông của Sở trùng với phương án của các tác giả Phạm Tuấn, Phạm Văn Tiệp; công văn 1851/GTVT khẳng định, nội dung phương án “Nâng cao năng lực thoát xe và hạn chế phương tiện giao thông đô thị” của ông Phạm Tuấn là tại các nút giao thông xây dựng các tầng giao thông, xe máy đi trên cầu vượt, ô tô đi trên đường, người đi bộ và xe đạp đi trên hè với 2 trang viết, 2 trang sơ đồ phác hoạ. Vấn đề này khác xa công việc tổ chức giao thông của lực lượng liên ngành.

Còn về đề án của ông Phạm Văn Tiệp, công văn của Sở GTVT nêu rõ: “Phương án của ông Phạm Văn Tiệp: Giải pháp “giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông tại các đô thị hiện nay” với 2 trang viết và 7 trang sơ đồ phác hoạ nội dung của phương án có các dạng sơ đồ chung chung, không có số liệu khảo sát, số liệu đếm xe cho tuyến đường, số liệu về hạ tầng giao thông, dạng sơ đồ tổ chức giao thông chung chung không có thiết kế, hoặc cách tổ chức giao thông của một nút hoặc một tuyến đường cụ thể, những sơ đồ như vậy có trong các giáo trình giảng dạy chuyên ngành giao thông”.



*Các bên liên quan đến việc ngăn đường, chỉnh nút vẫn chưa tìm được tiếng nói chung.*

Cùng với đó, công văn nhấn mạnh thêm: “Vấn đề tổ chức giao thông này về thực tế Sở GTVT nhiều năm trước đó đã tổ chức thực hiện, như tại nút ngã ba Xuân Thủy - Nguyễn Phong Sắc... Hai đơn gửi đến Sở GTVT của ông Phạm Tuấn, Phạm Văn Tiệp chỉ là ý tưởng chống ùn tắc giao thông đã được nêu trong giáo trình hoặc thực tiễn Nhà nước, Sở GTVT đã thực hiện rất nhiều trên địa bàn Hà Nội hoặc ý tưởng khó khả thi và là dạng đơn dân nguyện, Sở đã tổ chức lưu trữ theo quy định”.

### **“Sở hạ thấp đề án của tôi với lãnh đạo”**

Sau khi nhận được công văn của Sở GTVT, ngày 5/7, trao đổi với Báo GD&XH, ông

Phạm Tuấn khẳng định: “Cách làm ấy trùng với phần đầu đề án của tôi. Đề nghị Sở đọc trang 3 Báo Quân đội Nhân dân số 16790 ra ngày 17/1/2008 thì sẽ rõ”. Trong công văn mà Sở GTVT có đính kèm phương án của ông Tuấn và đề án của ông Tiệp. Sau khi tham khảo đề án của ông Tiệp, ông Tuấn quả quyết: “Việc Sở làm trùng hoàn toàn với đề án của ông Tiệp, từ các nút chung đến nút đặc thù. Trong phương án của tôi không vẽ bản đồ, còn đề án của ông Tiệp có bản đồ rõ ràng, giống y hệt”.

Ông Tuấn cho rằng: “Việc Sở cho rằng những kiến thức Sở triển khai đều lấy từ sách giáo khoa thì tại sao việc ùn tắc giao thông đã diễn ra cả chục năm ở Hà Nội giờ ngành giao thông mới làm? Họ là những chuyên gia giao thông mà để cho giao thông hỗn loạn từ nhiều năm nay, mãi tới đầu năm 2009 mới biết được tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố diễn ra phức tạp như trong công văn nêu ở phần đầu”.

Còn ông Phạm Văn Tiệp bức xúc cho rằng công văn mà Sở gửi lên Thường trực Thành uỷ, Thường trực UBND TP, Ban Tuyên giáo Thành uỷ, Bộ Văn hoá - Thể thao và Du lịch... có nội dung “hạ thấp đề án của tôi với lãnh đạo các cấp”.

Ông Tiệp viện dẫn: “Tên đề án của tôi là “Giải pháp “giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông đô thị Hà Nội trong giai đoạn hiện nay” chứ không phải là “Giải pháp “giao diện mềm” nhằm giảm ùn tắc giao thông tại các đô thị hiện nay” như trong công văn của Sở GTVT nêu. Mặt khác, những sơ đồ trong đề án của tôi là dạng sơ đồ nguyên tắc, họ nói là sơ đồ chung chung là hạ thấp, bôi nhọ đề án của tôi. Trong công văn, họ đưa nút giao thông Xuân Thủy - Nguyễn Phong Sắc xử lý năm 2006 để chứng minh cho việc họ đang làm hiện nay, là lập lờ, đánh lận con đen. Thực tế việc giải quyết nút giao thông này là hành động chữa cháy cho việc thi công lệch tim đường Nguyễn Phong Sắc đến 40m. Họ đã lấp đèn đỏ tại đây nhưng không giải quyết nổi mới đem đắp lại, bỏ cả bộ đèn, tốn bao nhiêu tiền của Nhà nước ra phoi mưa. Hơn nữa, trong công văn nhấn mạnh khi thực hiện các điều chỉnh đã làm công tác tuyên truyền với người điều khiển phương tiện nhưng thực tế giao thông đã hỗn loạn, bao nhiêu người ngỡ ngàng trước việc chặn lối, xé đường của Sở. Thậm chí trong thời gian đầu không ai biết ngành giao thông đang làm việc gì, nhằm mục đích gì?”.

**Công Tâm**

**8/7/09**

<http://giadinh.net.vn/home/20090708080852395p0c1000/de-an-phan-luong-giao-thong-ha-noi-sach-cua-chung-toi-viet-khac.htm>

**Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: “Sách của chúng tôi viết khác”**

Giadinh.net - Trong trả lời báo chí trước đây và trong công văn số 1851/GTVT ngày 1/7 vừa qua của Sở GTVT Hà Nội gửi cơ quan chức năng các cấp, khẳng định kiến thức mà

Sở lấy để thực hiện điều chỉnh giao thông Hà Nội là kiến thức sách giáo khoa, giáo trình giảng dạy hàng chục năm qua trên giảng đường đại học.

- > "Đề án phân luồng giao thông Hà Nội": Bức xúc được đẩy lên "đỉnh"
- > "Đề án phân luồng giao thông Hà Nội": Lúng túng tại các điểm giao cắt đặc thù
- > Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: "Cái này là của toàn dân"(?!)
- > Đề án phân luồng giao thông Hà Nội: "Họ cóp nhặt nên làm "lôm côm"
- > Giám đốc Sở GTVT Hà Nội Nguyễn Quốc Hùng: "Chúng tôi không copy ý tưởng của ai"

Vậy nhưng, tác giả những cuốn giáo trình này phản ánh với PV Báo GD&XH rằng: "Sách của chúng tôi viết khác".



*Phân luồng mới tại ngã tư đường Láng - Nguyễn Chí Thanh. Ảnh: Chí Cường*

### **"Không nên làm tràn lan, gây lãng phí"**

"Trong giáo trình Đường đô thị và tổ chức giao thông có hẳn chương 4 là "Nút giao thông và tổ chức giao thông tại nút" trong đó giới thiệu khái niệm nút và các dòng xe tại các nút. Trong giáo trình cũng có phần thiết kế, cấu tạo nút, bao gồm thiết lập các đảo, nút giao thông hình xuyên. Loại chuẩn của hình xuyên là đảo tròn, ngoài ra người ta còn tận dụng các vườn hoa hình vuông, đảo quanh hồ như ở hồ Hoàn Kiếm... Thêm một dạng nữa là nút giao hình elip giữa đường phụ với đường chính, bắt dòng giao thông ở đường phụ phải ưu tiên dòng chính. Đây là dạng ngành giao thông Hà Nội đang làm.



Tuy nhiên, không phải tất cả việc làm của ngành

giao thông đều đúng. Việc biến nút giao thông thành nút đảo hình elip dẹt tại những tuyến có giải phân cách quá hẹp như ở đường Kim Mã không hợp lý. Sách dạy bán kính tối thiểu là 8m, đường kính là 16m, trong khi giải phân cách trên đường này chỉ nhỉnh hơn 1m. Tiếp theo nên phải tính tổng chi phí thời gian, mức hao tổn nhiên liệu giữa khi dừng đèn đỏ so với lúc đi vòng xem có mang lại hiệu quả kinh tế hay không? Nếu người đi đường mất nhiều thời gian hơn, tổn nhiên liệu hơn là thất sách. Việc bắt dòng phụ bám theo dòng chính vẫn còn tồn tại những 4 điểm giao cắt. Tuy chưa có tai nạn nhưng còn giao cắt là còn nguy hiểm. Hơn nữa, việc thiết lập đảo elip dẹt chỉ phù hợp với đường phụ giao đường chính, ngành giao thông đem áp dụng phương pháp này vào nút Nguyễn Chí Thanh – Láng – Trần Duy Hưng là sai. Đây là 2 đường đồng mức, không thể bắt dòng từ Láng phải bám theo Nguyễn Chí Thanh hoặc Trần Duy Hưng như hiện nay được, ở đây nên đề đèn điều khiển.

Hơn nữa, tại những điểm mở như trên tuyến Trần Duy Hưng, Đại Cồ Việt, Láng... điểm mở lại đâm thẳng vào ngõ tạo ra điểm xung đột mới là sai. Tôi cũng cảnh báo rằng, ngành giao thông nên áp dụng có chọn lọc, không nên làm tràn lan gây lãng phí, không mang lại hiệu quả. Đây chỉ là biện pháp “chữa cháy”, chỉ mang hiệu quả trong một vài năm. Trong giáo trình chỉ nêu lên các nguyên lý, cần xem xét thực tế để áp dụng một cách có hiệu quả”.

*PGS TS Bùi Xuân Cậy,*

*Chủ nhiệm Khoa Công trình, Trưởng bộ môn Đường bộ, Trường ĐH Giao thông Vận tải Hà Nội, tác giả giáo trình “Đường đô thị và tổ chức giao thông”*

### **“Có nhiều cái dở lắm”**

“Sách của tôi viết khác, sách dạy biến rẽ trái sang rẽ phải theo cách khác. Làm đảo phải có đủ bán kính để xe quay vòng, đủ độ dài để xe nhập và tách dòng; hoặc làm vòng xoay dẹt tự điều chỉnh, biến rẽ trái trực tiếp thành rẽ trái gián tiếp. Cách này người đi bộ có thể qua đường tại vòng xoay dẹt, không phải trèo lên con lươn bê tông như hiện nay. Trong giáo trình của tôi đề cập việc dùng pha phụ điều khiển đèn cho luồng rẽ trái, hoặc là dùng một pha tắt sớm, mở muộn sẽ tốt hơn cách làm hiện nay. Mặt khác, ở nơi địa hình đủ điều kiện cho phép nên làm vòng xuyên dạng dẹt kéo dài, bán kính đủ lớn từ 8 - 10m để các phương tiện quay đầu.



Sách của tôi xuất bản từ năm 1999, đáng ra phải đưa ra áp dụng kịp thời và làm đúng theo ý của tôi. Vấn đề không đơn giản là chỉ làm một con lươn ngăn giữa đường như hiện nay. Làm như hiện nay sẽ và đã gây ùn tắc ở hai đầu điểm quay đầu. Mặt khác, người đi bộ qua đường phải làm như thế nào? Trèo qua con lươn bê tông, băng qua luồng phương tiện hàng ngàn chiếc hay phải đi bộ cả cây số để qua

đường? Có nhiều cái dở lắm! Đáng ra người ta phải làm theo các phương án khác như đã nói ở trên”.

*PGS TS Nguyễn Xuân Vinh, Chủ nhiệm ngành Xây dựng Cầu đường, Trường ĐH Tôn Đức Thắng TP Hồ Chí Minh, tác giả của cuốn sách “Nút Giao thông”*

### “Khó chấp nhận, quá lãng phí”

“Trong sách giáo khoa có đầy đủ các loại sơ đồ tổ chức nút giao thông, thậm chí có cả công thức tính khoảng cách độ dài đường rẽ trái. Nhưng trên thực tế, ngành giao thông làm không theo một công thức tính toán nào, làm tùy tiện. Thể hiện rõ ở việc bố trí đường rẽ ở nút Bưởi – Hoàng Quốc Việt. Chiều theo công thức trong giáo trình, không phải làm con đường dài cả cây số như vậy. Hơn nữa, việc kéo dài điểm rẽ trái là để tránh giao cắt, tránh các điểm xung đột, nhưng trên thực tế, nhiều điểm ngành giao thông mở trực diện vào một đường phụ. Như vậy sẽ tạo ra điểm xung đột mới, vừa lãng phí, sai nguyên tắc. Hơn nữa, đã làm thì phải có thiết kế hẳn hoi, phải dựa trên các thông số kỹ thuật, thẩm định về mặt kỹ thuật sau đó duyệt thiết kế, rồi mới đưa vào thi công.



Như lãnh đạo ngành giao thông trả lời báo chí rằng đây là việc làm liên tục, hàng ngày của Sở, không có thiết kế là hơi chủ quan. Theo tôi, cần phải có thiết kế hẳn hoi, một khi có thiết kế thì mới có những tính toán chính xác, kết quả mang lại mới lâu bền. Sở đang đơn giản hoá vấn đề quá. Họ chặn đường bằng rào sắt di động, thấy không được thì co lại, kéo ra, nhìn thì hiện đại nhưng đây là cách làm “du kích”, cách làm “nông dân”. Tại sao có đầy đủ các biện pháp kỹ thuật, phương pháp khoa học lại không làm mà cứ thí điểm hết chỗ này đến chỗ nọ? Cách làm như thế còn tồn tại trong thế kỉ 21 là khó chấp nhận, quá lãng phí”.

*Thượng tá, CSGT – Kỹ sư Nguyễn Thành Lập, Phó Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu và tư vấn kỹ thuật an toàn giao thông, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội*

**Công Tâm**