

HỆ THỐNG XA LỘ HOA KỲ

Trần Quốc Sỹ



Nói đến Hiệp Chúng Quốc, chúng ta không thể nào không nói đến hệ thống xa lộ, tiếng Anh gọi là super highways hay giản dị hơn: freeways (chúng được gọi là "freeway" vì xa lộ không có ngã tư, người lái xe được "free" không phải bị đột nhiên dừng lại), một hệ thống giao thông có thể được xem là hoàn hảo nhất thế giới.

Hầu hết mọi người trong chúng ta hằng ngày đều sử dụng hệ thống xa lộ này để đi làm, đi học, đi chơi, đi thăm người yêu, bạn bè...tuy nhiên,

rất ít người biết về lịch sử của chúng hoặc dùng một vài phút để suy nghĩ hoặc cảm ơn công sức của hàng trăm ngàn người đã chung sức để tạo nên công trình tuyệt diệu này mà chúng ta là những người may mắn đang được thụ hưởng ngày hôm nay.

Tác giả xin được mạn phép trình bày cùng bạn đọc sau đây một vài vấn đề liên quan đến hệ thống xa lộ tại Hoa Kỳ, một hệ thống giao thông xuyên thành phố hoặc tiểu bang được xem như an toàn và hữu hiệu nhất.

Lịch sử hệ thống Freeway Liên Tiểu Bang (Interstate Highways):

Vào tháng 7 năm 1919, một viên đại úy trẻ tên Dwight David Eisenhower cùng 294 bạn đồng đội đã thực hiện một cuộc hành trình xuyên bang đầu tiên từ đông sang tây bằng xe hơi khởi hành từ thủ đô Hoa Thịnh Đốn. Vì đường xá quá xấu, đoàn xe chỉ đạt được tốc độ trung bình là 5 dặm một giờ và phải mất hết 62 ngày mới đến được Union Square tại San Francisco.

Sau khi Thế giới Đại Thế Chiến lần thứ Hai chấm dứt, tướng Eisenhower rất thán phục hệ thống xa lộ Autobahn của người Đức khi nghiên cứu về những báo cáo tổn thất trong trận chiến. Trong khi một quả bom có thể cắt đứt và làm tê liệt sự chuyển vận của hệ thống hỏa xa, thì hệ thống xa lộ Autobahn của Đức có thể được sửa chữa và xử dụng ngay tức khắc. Bom đạn khó có thể huỷ hoại hoàn toàn một con đường rộng được tráng với một lớp nhựa đường thật dày.

Hai kinh nghiệm trên đã giúp tướng Eisenhower nhận thức ra sự quan trọng của hệ thống xa lộ. Sau khi đắc cử Tổng thống Hoa Kỳ năm 1953, ông đã vận động và đẩy mạnh dự án xây cất hệ thống Xa lộ Liên Bang gồm 42 ngàn dặm đường xuyên qua 50 tiểu bang. Tổng thống

Eisenhower và các nhân viên của ông làm việc ròng rã 2 năm trời và đệ trình dự án công cộng lớn nhất thế giới để Quốc hội Hoa Kỳ phê chuẩn.

Vào ngày 29 tháng 6 năm 1956, bộ luật Federal Aid Highway Act (FAHA) được ban hành và hệ thống Xa lộ Liên Tiểu bang bắt đầu được thành hình. Theo bộ luật này, chính phủ liên bang sẽ đài thọ 90% kinh phí xây cất và mỗi tiểu bang phải đóng góp 10% còn lại.

Tiêu chuẩn của xa lộ đã được quy định rõ ràng. Mỗi lối đi phải rộng 12 feet, lề đường phải rộng 10 feet, chiều cao tối thiểu dưới gầm cầu là 14 feet, độ dốc không quá 3% và được nghiên cứu để xe hơi có thể chạy an toàn với vận tốc 70 dặm một giờ.

Không đầy 5 tháng sau khi bộ luật FAHA được phê chuẩn, đoạn xa lộ đầu tiên dài 8 dặm, thuộc thành phố Topeka, Kansas được khánh thành ngày 14 tháng 11 năm 1956.

Dự án xây cất hệ thống Xa lộ Liên Tiểu bang (Interstate Highways), gọi tắt là Liên bang, được dự tính hoàn thành trong 16 năm (1956-1972) nhưng trên thực tế nó đã kéo dài đến 37 năm khi đoạn xa lộ cuối cùng trong dự án, xa lộ I-105, nối liền xa lộ I-605 và phi trường Los Angeles được khánh thành năm 1993. Chỉ riêng đoạn xa lộ dài 17.3 dặm này, Cal Trans đã mất gần 35 năm (24 năm đề án và 11 năm xây cất) để hoàn thành với tốn phí lên tổng cộng lên đến 2.22 tỷ đô la.

Một vài dữ kiện khá lý thú về đoạn xa lộ được xem là tối tân nhất của Hoa Kỳ này:

- Xa lộ 105, còn được gọi là Century Freeway hay Glenn Anderson Freeway, được đề án vào năm 1958, và được thêm vào dự án Interstate Highways cuối thập niên 1960s. Một đơn kiện của cư dân địa phương và các nhà hoạt động bảo vệ môi sinh được nập năm 1972 xin huỷ bỏ dự án này. Dầu vậy, một phát quyết của thẩm phán Harry Pregerson đã

được phê chuẩn và ban hành năm 1979, sau đó được tu chính năm 1981, đã cho phép khởi công xây cất xa lộ I-105.

- Lễ đặt viên đá đầu tiên diễn ra ngày 1 tháng 5 năm 1982 và đoạn xa lộ này được chính thức khánh thành cho công chúng sử dụng lúc 3 giờ 13 phút ngày 14 tháng 10 năm 1993, sau 11 năm 5 tháng và 13 ngày xây cất. Từ sáng sớm ngày hôm đó, cả ngàn người đã đậu xe sắp hàng để chờ được "cắt chỉ" khai trương, để được vinh dự là những người đầu tiên được lái xe trên xa lộ I-105.

- Xa lộ I-105 có 3 lối (lanes) chính mỗi chiều, cộng thêm hai lối phụ dành cho những người đi chung xe, thường được gọi là diamond lanes hay car pool lanes. Ngoài ra, chính giữa xa lộ còn được thiết bị với hệ thống đường xe điện hai chiều.

- Tổng số xe cộ sử dụng xa lộ I-105 những ngày sau khi khánh thành là 155,000 chiếc mỗi ngày. Con số này đang trên đà gia tăng và Cal Trans ước lượng rằng vào năm 2010, tổng số xe cộ sử dụng xa lộ I-105 sẽ lên đến 230,000 chiếc mỗi ngày.

- Trong 17.3 dặm của xa lộ I-105, chỉ có 0.5 dặm của xa lộ được xây bằng mặt đường. Còn lại, 10.7 dặm được xây cao hơn mặt đường và 6.1 dặm thấp hơn mặt đường.

- Xa lộ I-105 có 4 giao điểm nối với xa lộ I-405, I-110, I-710, và I-605. Riêng chỗ giao điểm của xa lộ I-105 và xa lộ I-405 là một công trình xây cất giao điểm xa lộ lớn nhất tại California. Giao điểm này rộng 100 mẫu, gồm 5 tầng và có độ cao hơn một cao ốc 7 tầng, với kinh phí xây cất lên đến 134 triệu đô la. Chỉ riêng đoạn xa lộ tạm thời trên xa lộ I-405 để xe cộ có thể lưu thông trong thời gian xây cất giao điểm, tốn phí đã lên đến hơn 20 triệu đô la.

- Để hoàn thành xa lộ I-105, Cal Trans đã mua lại nhà, đất của 25,000 cư dân địa phương.

- Cal Trans đã sử dụng 930 mẫu đất, 2.3 triệu cubic yards xi-măng, 115,000 tấn thép, đào xới 16 triệu cubic yards đất và lấy đi 500,000 cubic yards đất bị ô nhiễm.

- Công trình này là công sức của 200 nhân viên tiểu bang, và hơn 1500 nhân viên thuộc các hãng thầu.

- Công trình xây dựng xa lộ I-105 đã mang lại hơn 18,000 công việc, cùng gián tiếp hỗ trợ hơn 27,000 công việc khác.



Những quy luật về đặt danh số cho xa lộ:

Có khi nào bạn tự hỏi những danh số đặt tên cho Xa lộ Liên bang và Tiểu bang có ý nghĩa gì không? Xin thưa, chúng đều có ý nghĩa và buộc phải theo một hệ thống nhất định. Vào năm 1957, dấu hiệu và danh số dành cho Xa lộ Liên bang được phổ biến. Theo quy luật này, dấu hiệu của Xa lộ Liên bang sẽ có hình khiên, mũi nhọn quay xuống, gồm ba màu xanh dương, trắng và đỏ (màu đỏ ở trên, xanh dương ở dưới, nền trắng, chữ trắng). Cũng theo quy luật này, những Xa lộ Liên bang mang hai con số sẽ được xem như những xa lộ chính. Nếu một xa lộ chính chạy theo hướng Nam-Bắc, nó sẽ mang số lẻ, và ngược lại, nếu một xa lộ chính chạy theo hướng Đông-Tây, nó sẽ mang số chẵn. Số nhỏ dành cho những xa lộ bắt đầu từ miền Tây và miền Nam và số lớn dành cho những xa lộ bắt đầu từ miền Đông và miền Bắc. Thí dụ như xa lộ liên bang 5 (số zero được hiểu ngầm), sẽ chạy theo hướng Nam-Bắc và bắt đầu từ Nam California, trong khi đó, xa lộ liên bang I-10, sẽ chạy theo hướng Đông-Tây và cũng bắt đầu từ Nam California.

Những xa lộ liên bang có 3 con số là những xa lộ vòng đai hoặc xa lộ phụ thuộc vào xa lộ chính. Chẳng hạn như xa lộ liên bang I-405 là xa lộ phụ của xa lộ liên bang I-5 và xa lộ liên bang I-210 là xa lộ vòng đai của xa lộ liên bang I-10. Xa lộ vòng đai hoặc xa lộ phụ cũng phải theo quy luật chẵn, lẻ như xa lộ chính, tuy nhiên vẫn có nhiều trường hợp ngoại lệ. Trường hợp ngoại lệ điển hình là Xa lộ Liên bang I-110 hoặc Xa lộ Liên bang I-710, hai xa lộ phụ của Xa lộ Liên bang I-10, tuy mang số chẵn nhưng chúng lại chạy theo hướng Bắc-Nam.

Dấu hiệu cho Xa lộ Tiểu bang có hình dáng và màu sắc tùy mỗi tiểu bang quyết định. Tại California, xa lộ tiểu bang có màu xanh lá cây trên nền trắng, chữ trắng, cũng hình khiên nhưng với mũi nhọn chỉ lên trời, như xa lộ tiểu bang CA-91 hoặc xa lộ tiểu bang CA-22. Xa lộ Tiểu bang không nhất thiết theo quy luật chẵn lẻ, điển hình là xa lộ Tiểu bang CA-91, tuy mang số lẻ nó lại chạy theo hướng Đông-Tây.

Ngoài hai hệ thống xa lộ liên bang và tiểu bang như đã đề cập, chúng ta còn có một hệ thống xa lộ nữa được gọi là Xa lộ US (US Highways). US Highways là một loại hệ thống Xa lộ Liên bang nhưng đã tồn tại trước khi bộ luật Federal Aid Highway Act (FAHA) ra đời. Hệ thống xa lộ này được thành lập đầu tiên vào năm 1925 bởi Federal Aid Highway Act để thay thế sự lộn xộn của những xa lộ dùng tên gọi (chẳng hạn như xa lộ Lincoln Highway nối liền New York với San Francisco, đã được thay thế bằng US40, sau này trở thành Xa lộ liên bang I-80 tại California). Xa lộ Hoa Kỳ có dấu hiệu cũng hình khiên, màu trắng, viền đen, chữ đen với mũi nhọn quay xuống. Hiện nay, phần lớn những Xa lộ Hoa Kỳ đã được thay thế bằng những Xa lộ Liên bang hay Tiểu bang, nhưng một số vẫn còn tồn tại, chẳng hạn như xa lộ US-101, hoặc xa lộ US-395.

Nhiều người thường lầm tưởng rằng Xa lộ Liên bang (Interstate Highways) là xa lộ nối liền các tiểu bang còn Xa lộ Tiểu bang (State Highway) là xa lộ chỉ chạy trong phạm vi tiểu bang mà thôi. Điều này không hoàn toàn đúng như vậy. Chỉ có xa lộ chính mới chạy xuyên tiểu bang, thí dụ như xa lộ Liên bang I-10 hoặc I-40. Còn những xa lộ Liêng

bang phụ hoặc xa lộ vòng đai chỉ chạy trong phạm vi tiểu bang. Điển hình là Xa lộ liên bang I-105 chỉ chạy từ Norwalk đến El Segundo, thuộc tiểu bang California.

Sự khác biệt giữa Xa lộ Liên bang và Xa lộ Tiểu bang ở chỗ Xa lộ Liên bang được tài trợ và chi phối bởi liên bang, trong khi đó Xa lộ Tiểu bang hoàn toàn do tiểu bang chi chuẩn. Một điều đáng được ghi nhận là tiểu bang Alaska không có xa lộ Liên bang nhưng tiểu bang Hawaii thì có, được biết dưới tên là xa lộ Liên bang H1.

Những điều cần biết khi sử dụng xa lộ:

Như đã thừa ở trên, xa lộ tại Hoa Kỳ được xem như con đường an toàn và hữu hiệu nhất cho những người lái xe ô tô. Đúng vậy, so với các đường trong thành phố, số tai nạn tử vong trên xa lộ rất thấp và thời gian để đi từ điểm A đến điểm B rất ngắn. Thời gian di chuyển trên xa lộ so với đường trong thành phố, nhất là nếu bạn phải đi xa, thường chỉ bằng một nửa hoặc ngắn hơn. Tuy vậy, lái xe trên xa lộ không phải là không nguy hiểm vì tốc lực xe chạy trên xa lộ rất cao, có thể lên đến 75 hay 80 dặm/giờ. Với một tốc lực cao như vậy, nếu bạn lạc tay lái đâm vào thành xi măng chắn hoặc đâm vào xe ngược chiều thì kể như tiêu đời.

Với tư cách là một giảng viên của National Traffic Safety Institute (NTSI), tác giả xin được đóng góp một vài ý kiến thô thiển cùng những kinh nghiệm thâm thập được trong nghề ngõ hầu có thể giúp bạn đọc lái xe an toàn hơn và tránh được bị các ông bạn dân chiếu cố:

1. Luôn giữ xe trong tình trạng toàn hảo. Chiếc xe của bạn là một trong bốn yếu tố khiến 6,300,000 tai nạn đã xảy ra hàng năm, đưa đến sự tử vong của gần 50,000 người. Bảo trì xe là một trong những phương cách có thể giúp giảm thiểu sự nguy hiểm trong việc lái xe. Hãy kiểm soát hệ

thống thẳng xe của bạn thường xuyên, ít nhất mỗi 15,000 dặm. Đừng để mực dầu thẳng xuống thấp hơn mực tối thiểu. Nên thay vỏ bánh xe nếu chúng đã mòn quá 1/32 của một inch.

2. Tránh sử dụng những xa lộ được mệnh danh là xa lộ tử thần (killer highways), nếu bạn có thể sử dụng những xa lộ khác. Xa lộ tử thần là những xa lộ tiểu bang, chạy xuyên qua những tỉnh lẻ, thường được gọi là những xa lộ đồng quê (country highways), thí dụ như Xa lộ Tiểu bang CA-71. Loại xa lộ tiểu bang này chỉ có hai lối (lanes) đi và về, không có tường chắn ở giữa. Chúng chỉ được ngăn đôi bằng hai vạch vàng liên tục, hoặc đôi khi, một vạch liên tục và một vạch đứt đoạn một bên. Đây là dấu hiệu cho phép tài xế được lấn sang phần đường bên kia để qua mặt xe đang trước. Lý do những xa lộ này được mệnh danh là xa lộ tử thần vì số tử vong hàng năm trên những xa lộ này rất cao, phần lớn do tài xế qua mặt một cách bất cẩn, hoặc do tài xế mệt mỏi, ngủ gục và đâm qua lối đi ngược chiều.

Những điều cần ghi nhớ nếu bạn buộc phải sử dụng những xa lộ này:

1. Nếu bỗng dưng bạn thấy xe ngược chiều đâm sang lối của bạn, việc đầu tiên là hãy giữ bình tĩnh, bóp kèn hoặc pha đèn để cảnh giác người tài xế với hy vọng anh ta sẽ trở về lối của anh ta. Nếu đèn và kèn không mang lại kết quả, hãy lạng xe về hết bên phải để tránh tai nạn. Không bao giờ lạng về bên trái vì người tài xế xe ngược chiều có thể giạt mình và trở về lối của anh ta.

2. Chỉ qua mặt khi lấn kẻ vàng bên phần đường của bạn đứt đoạn. Không bao giờ qua mặt tại những khúc quanh, trên dốc và nhất là không bao giờ qua mặt vào ban đêm nếu bạn có thể thấy được hai ánh đèn xe ngược chiều, mặc dù chúng rất nhỏ. Lý do rất dễ hiểu là bạn sẽ không ước lượng chính xác được khoảng cách giữa xe của bạn và xe bên kia, do đó bạn sẽ không đủ thì giờ để vượt xe đang trước bạn một cách an toàn.

3. Luôn luôn giữ khoảng cách an toàn đối với xe đằng trước. Khoảng cách giữa xe của bạn và xe đằng trước được xem là an toàn khi xe đằng trước bạn bất chợt thắng gấp mà bạn vẫn có thể thắng kịp để không gây ra tai nạn. Khoảng cách này được đo bằng thời gian, được đề nghị là 3 giây cho điều kiện thời tiết bình thường. Nếu trời đang mưa hoặc có sương mù, khoảng cách này phải được tăng lên, 4 hoặc 5 giây hoặc lâu hơn nữa. Để biết được khoảng cách an toàn giữa xe của bạn và xe đằng trước, hãy để ý chiếc xe trước mặt. Khi chiếc xe này đến một điểm cố định, chẳng hạn như cột đèn, thì bạn bắt đầu đếm thầm, chậm rãi: một ngàn lẻ một, một ngàn lẻ hai, một ngàn lẻ ba. Nếu sau khi đếm tới một ngàn lẻ ba mà xe của bạn chưa đến điểm cố định đó, bạn đã giữ được khoảng cách an toàn. Bằng không, bạn đang đánh bài với sinh mạng của mình.

4. Đừng vượt quá vận tốc giới hạn. Tốc lực tối đa của tiểu bang California là 65 dặm/giờ, ngoại trừ trong những trường hợp điều kiện an toàn cho phép, tốc lực tối đa được tăng lên 70 dặm/giờ. Trên lý thuyết, nếu bạn vượt quá vận tốc giới hạn dầu chỉ 1 dặm, cảnh sát có quyền cho bạn ticket vì tiểu bang California, cùng 31 tiểu bang khác, áp dụng luật "tốc lực giới hạn tuyệt đối" (absolute speed limit). Tuy nhiên, trên thực tế, cảnh sát thường không viết ticket cho bạn nếu bạn chỉ vượt quá khoảng 5 hoặc 7 dặm. Trong mọi trường hợp, tác giả thành thật khuyên các bạn đừng lái xe quá tốc lực, nhưng nếu bạn là người thích lái xe nhanh, thích tìm cảm giác mạnh, các bạn cần ghi nhớ những điều sau đây để tránh khỏi bị ăn ticket của những ngài cảnh sát:

- Tránh xử dụng lane số 1 (lane sát giữa đường hoặc cạnh diamond lane)
- Tránh đổi lane nhiều lần
- Tránh bám đuôi xe khác quá gần
- Đừng dán kính màu cửa kính trước của xe (phân ghê tài xế và hành khách kế bên)

- Đừng sơn sửa xe để nó có hình dạng quá nổi bật như cắt ống nhún cho xe thấp gần sát đất, dùng bánh xe có đường kính 20 inch, sơn xe màu thật nổi như xanh lá cây lợt hoặc vàng, xi bô xe, cangk xe bóng loáng, gắn đèn neon chung quanh hay dưới lườn xe...

Khi có nhiều người vi phạm cùng một lúc, cảnh sát sẽ cho ticket những người nào mà họ cho là dễ bắt nhất, nổi bật nhất và vi phạm lộ liễu nhất.

- Đừng bao giờ qua mặt cảnh sát. Khi lái xe trên xa lộ, bạn hãy để ý đến những xe cảnh sát chạy chậm trong lane trong cùng. Đây là những ông bạn dân đang làm nhiệm vụ của họ là canh bắt những người vi phạm vận tốc giới hạn. Nếu không muốn bị ăn ticket, bạn hãy giữ cùng vận tốc với họ. Khi thấy họ exit ra khỏi freeway, đừng vội nhấn ga đi tiếp vì nghĩ rằng bạn đã thoát nạn. Trong nhiều trường hợp, họ chỉ vờ exit nhưng thật ra họ rẽ vào con đường nhỏ bên cạnh và bực lên freeway trở lại.

Và cuối cùng...

5. Đừng lái xe trên car pool lanes nếu bạn chỉ đi một mình. Car pool lanes hay diamond lanes là những lối đi đặc biệt trên xa lộ, hoặc lối ra xa lộ, chỉ dành riêng cho những xe có hai, hoặc ba người trong xe trở lên. Tiền phạt tối thiểu cho những người vi phạm car pool lanes cho tiểu bang California là 271 đô. Đừng ra hoặc vào car pool lanes ở những nơi mà những đường kẻ màu vàng liên tục. Chỉ ra và vào khi nào những đường kẻ đứt đoạn. Vi phạm điều này, bạn cũng sẽ ăn một ticket giống như trường hợp của lái xe trên diamond lane một mình.

Để chấm dứt bài viết này, tác giả xin kể cho các bạn một chuyện vui mà tác giả thường kể cho các học viên trong lớp xoá ticket. Có một bà Mỹ sồn sồn, dòng dõi luật sư (bố là luật sư, chồng là luật sư, anh em có nhiều người làm luật sư). Bà bị lãnh một ticket cho tội lái xe trên

diamond lane một mình. Thay vì đóng phạt rồi xin đi học traffic school, bà chọn việc ra tòa tranh cãi cho sự vi phạm của bà. Đứng trước mặt quan tòa, khi được hỏi: "*Có tội hay không có tội?*" bà đã anh dũng thưa với quan tòa rằng: "*Không có tội*".

Quan tòa tỏ vẻ ngạc nhiên hỏi bà:

- Bà lái xe trên diamond lane một mình bị cảnh sát bắt, xin bà hãy giải thích về sự vô tội của bà?

Bà liền lôi trong cặp táp ra tờ giấy do bác sĩ cấp, chứng nhận rằng bà đang mang thai 4 tháng, đưa cho quan tòa xem. Quan tòa liếc mắt nhanh qua tờ giấy, trả lại cho bà mỉm cười:

- Theo luật pháp, đây chỉ mới là thai nhi, không tính là một người. Bà vẫn có tội. Sorry.

Nhưng bà không chịu thua, lớn tiếng thưa:

- Thưa quan tòa, ông sai rồi.

Quan tòa vẫn cười:

- Tôi sai ? Xin bà hãy chứng minh chỗ tôi sai. Tôi rất muốn nghe sự trình bày của bà.

Bà trả lời một cách tự tin:

- Được, tôi sẽ chứng minh cho ông xem.

Nói xong, bà lại mở cặp, lôi ra một quyển sách luật, mở đến trang đã đánh dấu sẵn, đọc lớn:

- Trong phiên tòa ngàytại tòa án tối cao tiểu bang , vị thẩm phán phiên tòa đã tuyên án tù chung thân một người đàn ông về tội đã giết

chết hai người, đó là người đàn bà mang thai và đứa con còn trong bụng của bà ta.

Đọc xong, bà giơ quyển sách luật lên cao, đồng dục:

-Vì thế, chiếu theo phiên toà này, đứa bé trong bụng tôi là một người.

Xong bà đắc ý cười lớn:

-Haha, tôi đã bảo ông, tôi sẽ chứng minh cho ông xem mà. Ông thua rồi.

Vị quan toà sau khi nghe bà trình bày, gật gù:

-Tôi có lời khen ngợi bà và xin cảm ơn về sự kháo cứu của bà. Hôm nay tôi được học một điều mới. Bà nói đúng, chiếu theo phiên toà này, đứa bé trong bụng bà là một người. Vì lý do này, tôi sẽ tha bà tội lái xe trên diamond lane, nhưng ...

Ngưng một vài giây, ông tiếp:

-Tôi buộc phải phạt bà tội ...HAI NGƯỜI NGỒI MỘT GHẾ.

Tác giả xin chúc các bạn một ngày thật vui và xin lái xe thật cẩn thận.

Trần Quốc Sỹ