

TRƯỜNG THPT CHUYÊN

ĐỀ THI THỬ LẦN 2

NGÀY 25/02/2017

Môn: Ngữ văn – Thời gian: 120 phút

I. Đọc hiểu (3 điểm)

Anh chị hãy đọc văn bản sau đây và trả lời câu hỏi từ Câu 1 đến Câu 4

Sau nhiều năm trễ hẹn, dự án xe buýt nhanh (BRT) của Hà Nội được đưa vào vận hành đúng vào điểm giao thời năm cũ và năm mới, trong bối cảnh nạn tắc đường ở hai đô thị lớn nhất nước ta dường như đã vượt quá sức chịu đựng của cả người dân và các cơ quan quản lý.

Bí thư Thành ủy Hà Nội lo lắng “Hà Nội đang nhìn thấy thảm họa giao thông tiến dần về phía mình mà không biết làm thế nào”. Bí thư Thành ủy TPHCM thì nói “Trong các bức xúc của nhân dân thì ùn tắc giao thông là số một”. Những tưởng BRT sẽ được xã hội chào đón, cổ vũ. Nhưng không phải. Trên các diễn đàn báo chí và mạng xã hội, BRT chia dư luận thành hai bên và có vẻ như những người chỉ trích nó đông hơn. Trong những ngày BRT chạy thử nghiệm và ngày đầu tiên chính thức hoạt động, không ít người đi xe cá nhân lấn làn, không nhường đường cho BRT, mặc dù đã quy định làn đường dành riêng cho BRT để nó có thể chạy thông suốt, đúng lịch với tần suất 3-5 phút mỗi chuyến.

Do truyền thông về dự án thiếu rõ ràng, các cơ quan quản lý đã gây ra sự hiểu nhầm cho nhiều người dân rằng BRT sẽ góp phần giảm ngay tắc đường (điều

đang làm cho người dân bức xúc) nhưng người dân lại nhìn thấy điều ngược lại. Một chuyến BRT đầu tiên chưa đầy 15km mà giảm được tắc đường là điều hoàn toàn không khả thi ở bất kì thành phố nào trên thế giới. Phải là một hệ thống BRT với cả chục chuyến, mấy trăm km đường trong tổng thể một mạng xe buýt với hàng trăm tuyến, hàng nghìn bến đỗ mới có thể làm được điều đó và nếu có sự hỗ trợ của hệ thống tàu điện ngầm (MRT) thì càng tốt. Còn một chuyến BRT đầu tiên, chạy trên một làn đường được “cắt” ra từ mặt đường chung, chắc chắn sẽ làm cho phần đường dành cho các phương tiện giao thông cá nhân (ô tô con, xe máy) càng tắc hơn so với trước. Sự thật đó không thể khác được, dù ở Hà Nội hay ở bất kì đâu trên thế giới. Những người đi xe cá nhân buộc phải chấp nhận tắc đường hơn để BRT có làn đường riêng mà chạy cho nhanh, đúng lịch, nhiều chuyến và an toàn. Người dân chỉ ưu tiên sử dụng xe buýt thay cho cá nhân khi xe buýt chạy nhanh, đúng lịch, nhiều chuyến và an toàn. Sự bất tiện hơn cho những người đi xe cá nhân trên phần đường nhỏ hơn là giá phải trả để những người sử dụng xe buýt có được những lợi ích giao thông công cộng. Sự thật đó cần được truyền thông rõ ràng để nhận được sự hiểu biết, chia sẻ của người dân.

Một sự thật khác là các đô thị văn minh, hiện đại trên thế giới đều phải dựa trên nền tảng giao thông công cộng là chủ yếu. Không ở đâu chính quyền có thể làm đủ đường để đại đa số người dân đô thị sử dụng phương tiện giao thông cá nhân là chính, dù là ô tô con hay xe máy. Không đường xá nào có thể chịu đựng nổi mức tăng mấy chục nghìn xe ô tô con và gần nửa triệu xe máy mỗi năm, với số lượng xe máy đăng kí bình quân vượt trên 2000 chiếc/km đường như ở Hà Nội và TPHCM trong những năm gần đây. Ở Châu Âu, trung tâm các thành phố lớn được hình thành cả trăm năm nay, hiếm đường phố được mở rộng hoặc làm mới. Hạn chế xe cá nhân và phát triển giao thông công cộng là giải pháp, với tỷ trọng ngày càng nghiêng về giao thông công cộng có sức chở lớn, tần suất cao.

BRT là một loại phương tiện giao thông công cộng như thế. Tuyến BRT Lincoln Tunnel ở bang New Jersey của Mỹ có số lượng xe khoảng 700 chuyến/ giờ cao điểm, trong khi tuyến hầm xuyên biển Cross Harbor Tunnel ở Hong Kong mỗi ngày đạt gần 15.000 chuyến, khoảng 600 chuyến/ giờ. Tần suất chạy 3-5 phút/chuyến (12-20 chuyến/ giờ) như BRT Hà Nội mới bằng xe buýt thường ở nhiều nước, chưa hẳn là BRT. Thế nhưng, mọi cái lớn đều phải bắt đầu bằng cái nhỏ. Mọi cây cỏ đều bắt đầu từ mầm cây. Vấn đề là liệu “cái mầm” có được chăm sóc, được tạo điều kiện để lớn thành “cái cây” và từ “một cây” thành một “rừng cây” hay không, hay là bị vùi dập đến chết luôn?

Để trả lời câu hỏi đó, chúng ta cần thẳng thắn, trung thực với chính mình: chúng ta muốn nền giao thông đô thị thế nào cho chúng ta và quan trọng hơn – cho con cháu chúng ta trong tương lai? Chúng ta muốn con cháu tiếp tục sống với nền giao thông lộn xộn, với xe máy là phương tiện đi lại chính trên những đường phố bị ùn tắc và tai nạn giao thông rình rập như đang có, hay là muốn con cháu được hưởng nền giao thông công cộng văn minh, hiện đại, an toàn như ở Singapore, Hong Kong, Nhật Bản, Châu Âu...? Nếu muốn điều thứ hai, chúng ta buộc phải hiểu rằng xe cá nhân là phương tiện giao thông không được ưu tiên mà phải được hạn chế, những người sử dụng xe cá nhân phải chịu bất tiện, thậm chí tốn kém, để giao thông công cộng có không gian, điều kiện phát triển. Chúng ta phải hi sinh một số thứ đang có để tạo cơ hội cho thứ tốt hơn. Chúng ta có thể “khát” nhưng phải dành “bình nước” tưới cho cái “mầm cây” để nó lớn lên thành “cây”, rồi thành “rừng cây”. Hiếm có điều tốt đẹp nào mà lại không phải hi sinh gì cho nó.

Khi chúng ta đi xe cá nhân mà bị tắc đường hay thấy bị làm khó, nên hiểu rằng điều đó là vì chúng ta sử dụng loại phương tiện đi lại không được ưu tiên trong các đô thị tương lai của con cháu chúng ta.

BRT Hà Nội là một phép thử để chúng ta tự thử chính mình.

(Lương Hoài Nam, <http://vnexpress.net/tin-tuc/goc-nhin>)

Câu 1: Đặt tên cho văn bản.

Câu 2: Xác định phương thức biểu đạt được sử dụng trong đoạn văn trên.

Câu 3: Chỉ ra và nêu hiệu quả của hai biện pháp tu từ được sử dụng trong đoạn văn bản.

Câu 4: Trình bày ngắn gọn suy nghĩ của anh chị về câu kết của bài viết “BRT Hà Nội là một phép thử để chúng ta tự thử chính mình.”

II. Làm văn (7 điểm)

Câu 1: (2 điểm)

Hãy viết một đoạn văn (khoảng 200 chữ) trình bày suy nghĩ của anh chị về ý kiến trong văn bản trên “Hiếm có điều tốt đẹp nào mà lại không phải hi sinh gì cho nó.”

Câu 2: (5 điểm)

Phân tích và so sánh sự trỗi dậy sức sống trong đêm tình mùa xuân và đêm mùa đông cắt dây trời cứu A Phủ của nhân vật Mị trong phần trích truyện ngắn *Vợ chồng A Phủ* của nhà văn Tô Hoài (Ngữ văn 12, Tập 2-NXB Giáo dục)