

# CẦN THAY ĐỔI NHẬN THỨC TRONG QUY HOẠCH BÃI ĐỖ XE Ở ĐÔ THỊ LỚN

**PGS.TS. Lưu Đức Hải**

*Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu Đô thị và Phát triển hạ tầng,  
Tổng hội Xây dựng Việt Nam*

## **Thực trạng ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội**

Hiện nay nhiều khu vực của Hà Nội đang bị quá tải trầm trọng về hạ tầng, nhất là khu vực vành đai 3 trở vào. Cả thành phố có khoảng 2.050 trường từ mầm non đến đại học, 36 bệnh viện lớn, 160 chợ ven đường. Trong đó hàng trăm trường đại học, cao đẳng, bệnh viện tập trung trong khu vực trung tâm đang là một nguyên nhân thu hút lượng người và phương tiện rất lớn tham gia giao thông.



*Tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên diễn ra ở Hà Nội*

Vận tải hành khách công cộng phát triển chậm, xe buýt là hình thức duy nhất và cũng chỉ đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu. Còn lại chủ yếu là phương tiện giao thông cá nhân. Sự gia tăng phương tiện giao thông cá nhân là 10-15% trong một năm (*Viện Khoa học và công nghệ - Bộ Giao thông vận tải, 2011*). Trên địa bàn thành phố có khoảng 3,8 triệu xe máy, 1 triệu xe đạp, 300 xe xích lô và 370.000 ô tô (*Sở*

*Giao thông vận tải Hà Nội, 2011*) (chưa tính phương tiện vắng lái). Trong khi đó, quỹ đất dành cho giao thông nội đô quá thấp, khoảng 7-8% đất xây dựng đô thị, đã dẫn đến lòng đường thường xuyên bị quá tải.

Mặt cắt ngang của các tuyến đường bộ phần lớn là hẹp, đường có mặt cắt trên 11m chỉ chiếm khoảng 30% và lại có quá nhiều nút giao thông đồng mức. Hiện vẫn chưa có tuyến vành đai nào hoàn thiện để khép kín và tạo thành mạng lưới giao thông đồng bộ. Do đó tình trạng ùn tắc ngày càng trở nên trầm trọng.

### **Thực trạng và quy hoạch hệ thống bến, bãi đỗ xe trên địa bàn thành phố Hà Nội**

Thành phố Hà Nội có gần 43 ha đất dành làm bãi đỗ xe, với 1.178 điểm, bãi đỗ xe có giấy phép. Tuy nhiên, các bãi đỗ, điểm đỗ này chỉ đáp ứng được 8 - 10% nhu cầu của tổng các phương tiện hiện có (*Sở Giao thông vận tải Hà Nội, 2011*). Theo quyết định số 165/2003/QĐ-UB ngày 02/12/2003 về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới các điểm đỗ xe và bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn thành phố đến năm 2020 thì trong giai đoạn đầu 2003-2005 xây dựng 9 bãi đỗ xe. Nhưng đến nay bãi đỗ xe Gia Thụy-Gia Lâm và bãi đỗ xe Kim Ngưu đã được chuyển đổi công năng thành trung tâm thương mại, đại lý buôn bán vật liệu của Hapro, 7 bãi đỗ xe còn lại trong tình trạng dở dang. Một số bãi đỗ xe còn bị thu hẹp diện tích như bãi đỗ xe Đền Lừ được sử dụng lâu dài vào mục đích làm bãi đỗ xe với diện tích bãi đỗ 16.000m<sup>2</sup> trên tổng diện tích 21.000 m<sup>2</sup> giải quyết được khoảng 300.000 ô tô một năm, song thành phố đã sát nhập bãi đỗ xe Đền Lừ 1 vào chợ đầu mối Đền Lừ làm giảm diện tích bãi đỗ từ 16.000 m<sup>2</sup> xuống 11.000 m<sup>2</sup>...

Phương tiện cá nhân tăng quá nhanh, lại thiếu bãi đỗ xe do đó Hà Nội đã cho phép sử dụng lòng đường, vỉa hè làm bãi đỗ xe. Theo quyết định số 07/1998/QĐ-UB ngày 05/5/1998 Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội ban hành quy định tạm thời về việc trông giữ xe đạp, xe máy trên địa bàn thành phố và Quyết định số 20/2008/QĐ-UBND ngày 16/4/2008 quy định về quản lý và sử dụng hè phố, lòng đường trên địa bàn thành phố. Hai quyết định này cho phép sử dụng hè phố, lề đường làm điểm trông giữ xe khi được Sở Giao thông công chính cấp giấy phép sử dụng tạm thời. Riêng Công ty khai thác điểm đỗ xe Hà nội thuộc Transerco quản lý và khai thác 138 điểm bến điểm đỗ xe công cộng trên địa bàn Thành phố Hà Nội thì chỉ có 8 bến trong khuôn viên được quy hoạch xây dựng ổn định và có tới 130 điểm trên hè đường phố. Từ thực trạng trên chúng ta thấy trong giai đoạn hiện nay với số lượng phương tiện cá nhân tăng nhanh như vậy trong khi hệ thống hạ tầng giao thông không theo kịp mà vẫn sử dụng hè phố, lòng đường làm bãi đỗ xe là hoàn toàn bất hợp lý.



*Đỗ xe ô tô dưới lòng đường phố Phan Chu Trinh*



*Bãi đỗ xe ô tô ở phố Triệu Việt Vương*

### **Bất cập của việc sử dụng hè phố, lòng đường làm bãi đỗ xe**

Theo tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị, chiều rộng mỗi làn đường của người đi bộ lấy trung bình là 0,75m. Khi đỗ dựng ngang xe máy trên vỉa hè, tính trung bình chiều dài một hàng xe máy là 2m thì phép tính đơn giản cho thấy hàng xe máy đã chiếm mất 2,7 lối đi của người đi bộ nghĩa là một hàng xe máy dựng trên vỉa hè đã làm cản trở khoảng 2000 người đi bộ/giờ.

Cũng theo tiêu chuẩn thiết kế, hệ số quy đổi các loại xe ra xe con được tính: 1 xe đạp = 0,3 xe ô tô con, 1 xe máy = 0,25 xe ô tô con. Với lưu lượng trung bình được lấy  $P = 1.600$  xe con/làn/giờ, dễ thấy được rằng khi một ô tô đỗ dọc trên lòng đường, đã gây cản trở khoảng 5.000 xe đạp/ giờ, hoặc 6.500 xe máy/ giờ, hoặc 1.600 ô tô con/giờ!

Những con số cụ thể trên đây cho thấy việc đỗ xe trên vỉa hè và lòng đường gây cản trở các phương tiện lưu thông đến thế nào. Việc sử dụng “cái để lưu thông” làm “cái để đỗ” là không hợp lý và sai với nguyên lý thiết kế ban đầu. Đó chỉ là giải pháp tạm thời khi đường chưa quá tải.

Mặt khác, xét trên khía cạnh bài toán kinh tế, theo quy hoạch mới của thành phố Hà Nội có dự án bãi gửi xe ngầm ở phố Hàng Khoai (3.300 m<sup>2</sup>, 3 tầng, mỗi tầng đỗ cùng lúc 200xe, vốn đầu tư 154 tỷ), hay dự án bãi gửi xe ngầm ở vườn hoa Chí Linh (12.000m<sup>2</sup>, 3 tầng, mỗi tầng đỗ cùng lúc 570 xe, vốn đầu tư 375 tỷ) thì tính trung bình mất khoảng 32 triệu/m<sup>2</sup> cho bãi đỗ xe. Con số này rõ ràng rẻ hơn nhiều so với chi phí làm 1m<sup>2</sup> đường đô thị (vì chi phí cho việc giải phóng mặt bằng các nhà dân

mặt phố là rất lớn). Hơn nữa bãi đỗ xe có thể làm nhiều tầng, còn đường chỉ có thể làm tới 2 (hoặc 3) tầng.

### **Giải pháp cấp bách nhất trong năm 2012 và giai đoạn 2012 - 2015**

Trên đây là một số phân tích chỉ ra những bất cập hiện tại của việc để xe trên hè phố và lòng đường. Với tình hình phát triển đô thị hiện nay, nhất là đối với Hà Nội và các đô thị lớn khác thì việc tận dụng không gian và tiết kiệm đất đô thị là rất quan trọng, vừa giải quyết việc thiếu không gian cũng như bài toán kinh tế.

Trong hoàn cảnh hiện nay, việc cho phép đỗ xe ở lòng đường, vỉa hè là không còn hợp lý nữa. Đã đến lúc phải trả lại đúng chức năng “lưu thông” cho phần diện tích bị lấn chiếm lâu nay. Muốn vậy, phải đổi mới từ quan điểm về quy hoạch: ưu tiên giải quyết vấn đề chỗ để xe, hạn chế dần và cấm hẳn việc sử dụng lòng - lề đường sai chức năng.



*Mô hình gửi xe thông minh nhiều tầng*

Đối với loại hình đỗ xe công cộng trong khu vực hạn chế phát triển sẽ áp dụng mô hình điểm đỗ xe nhiều tầng và sàn đỗ xe kiểu cơ giới hóa (dùng thang máy).

Trong điều kiện quỹ đất dành cho bãi đỗ xe còn hạn hẹp, số lượng phương tiện lớn, Hà Nội cần áp dụng mô hình điểm đỗ xe thông minh này.

Quan điểm này nên đưa vào chính thống chứ không phải chỉ thực hiện thí điểm như lâu nay nữa, vì đây là mô hình đang được vận hành phổ biến ở nhiều quốc gia, vừa tiện lợi, tiết kiệm chi phí xây dựng, đất đai, điều hành, vừa chứa được số lượng xe lớn hơn rất nhiều so với điểm đỗ truyền thống.

Tóm lại năm 2012 và giai đoạn 2012 - 2015, một trong số những việc cần ưu tiên giải quyết nhất đó là thay đổi tư duy quy hoạch bãi đỗ xe: Không sử dụng giải pháp đỗ xe ở lòng đường, vỉa hè ở các đô thị lớn.