**Quy hoạch Bến xe khách Hà Nội**

**và những vấn đề cần được nghiên cứu, xem xét điều chỉnh**

*Bùi Danh Liên*

*Phó Chủ tịch Hiệp hội vận tải Tp Hà Nội*

Hà Nội vừa công bố “Quy hoạch hệ thống Bến xe ...” trên địa bàn Hà Nội, định hướng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

Tôi xin nêu một số ý kiến của người dân, của doanh nghiệp vận tải, các nhà quản lý, các chuyên gia và cơ quan truyền thông nhằm hoàn thiện mục tiêu của quy hoạch, hướng tới phục vụ người dân và sự phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô bền vững, thông minh và hiện đại.

**I. Có nên di chuyển các Bến xe khách trong nội đô ra vành đai 4 hay không?**

**1. Sơ lược lịch sử thành lập, di chuyển bến xe khu vực nội thành Hà Nội**

Sau khi hòa bình lập lại, nội thành Hà Nội có 3 bến xe khách: Bến xe Kim Liên, Bến Nứa, Bến Kim Mã. Quá trình phát triển: Bến Kim Liên chuyển về Giáp Bát, Bến Nứa về Gia Lâm, Bến Kim Mã về Mỹ Đình. Từ năm 2007 có thêm 2 bến xe xã hội hóa: Bến Nước Ngầm và Bến Lương Yên. Các bến xe đó đã góp phần phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân Thủ đô và nhân dân các tỉnh thành, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của thủ đô.

Hà Nội phát triển, mở rộng di chuyển, xây dựng thêm bến xe là nhu cầu tất yếu.

Tuy nhiên việc mở rộng di chuyển bến xe khách từ nội đô, gần vành đai 2 cũng xuất hiện một số hệ quả nhất định.

Chuyển bến xe Kim Liên về bến xe Giáp Bát, giảm ùn tắc trên đường Trần Nhân Tông nhưng lại gây ùn tắc trên đường Giải Phóng. Chuyển bến Kim Mã về Mỹ Đình lại gây ùn tắc trên đường vành đai 3. Việc chuyển bến xe Bến Nứa về Gia Lâm làm giảm ùn tắc tại chợ Bắc Qua, nhưng lại xuất hiện nhiều bến dù trong nội đô. Thí dụ: khoảng 300 xe dù đón khách tại 17 Phùng Hưng, Số 5 Ngô Tất Tố, số 6 Nguyễn Trường Tộ, 17 Yên Phụ..v..vv..Đó là do nhu cầu giao lưu buôn bán của khu vực chợ Đồng Xuân, Lạng Sơn. Sau khi hoàn thành cầu Vĩnh Tuy, mở thêm bến tạm Lương Yên, xe dù đi Lạng Sơn, Hưng Yên, Hải Phòng mới được hạn chế. Nhưng sau khi giải thể bến Lương Yên xe dù lại phát triển chóng mặt vì nhu cầu của khách từ quận Hai Bà Trưng, Hoàn Kiếm lên phía Bắc ngày càng tăng, cơ quan chức năng gần như bất lực?

HTX vận tải Thăng Long có 15 xe chạy Lương Yên – Lạng Sơn, sau khi giải thể bến Lương Yên, xã viên đã bán xe hoặc bỏ bến chạy dù.

Tóm lại: Lập bến xe mới, di chuyển bến xe ra xa trung tâm có giảm ùn tắc ở một số điểm nhưng lại gây ùn tắc ở nơi khác, nó giống như chiếc xăm xe đạp bóp chỗ này, nó lại phình chỗ khác.

**2. Di chuyển một số Bến xe từ nội đô ra vành đai, mục tiêu và hệ quả của nó**

- Quy hoạch đặt mục tiêu đưa Bến xe ra vành đai 4 để giảm ùn tắc giao thông. Chúng tôi cho rằng mục tiêu đó không thuyết phục. Ùn tắc giao thông trước hết là do phương tiện cá nhân vượt quá năng lực hạ tầng giao thông: do đó cần quan tâm đến các giải pháp như sau:

Thứ 1: Phát triển hạ tầng giao thông là chiến lược quan tâm hàng đầu.

Thứ 2: hạn chế phát triển phương tiện cá nhân.

Thứ 3: tổ chức điều hành hợp lý, khoa học.

Thứ 4: nâng cao ý thức chấp hành luật lệ giao thông của người dân.

Cuối cùng là việc kiểm tra xử lý vi phạm giao thông phải công khai, minh bạch.

- Việc quy hoạch hạ tầng giao thông của Hà Nội trong thời gian qua có nhiều bất cập: Thủ đô Hà Nội gần 10 triệu dân, Trung tâm kinh tế xã hội của vùng miền mà chỉ có 1 trục đường xuyên tâm từ Pháp Vân – Cầu Giẽ thì ùn tắc giao thông ở ngã 3 Pháp Vân là điều không thể tránh khỏi.Cấp phép xây dựng Bến xe khách Yên Sở cũng chỉ là chuyển ùn tắc ở đường Giải Phóng ra vành đai 3 tại Yên Sở - Hoàng Mai, chưa kể việc gây ô nhiễm cho khu dân cư và công viên Yên Sở, gây bức xúc cho cộng đồng.

- Việc đưa Bến xe ra vành đai 4 chỉ là duy ý chí, là phiến diện. Người dân muốn ở gần Bến xe để đi lại thuận tiện, giảm chi phí, giảm mật độ giao thông cá nhân, giảm ô nhiễm môi trường.

Lấy một thí dụ: Một người khách ở Ba Đình đi Vinh, nếu xuống Bến xe Ngọc Hồi thì quãng đường di chuyển ngang với đường ra sân bay Nội Bài, ban đêm lại càng khó khăn: xe buýt thì 22h đêm về bãi, taxi thì giá hàng trăm nghìn đồng, chi phí của người dân quá cao so với thu nhập, kinh nghiệm Bến xe Lào Cai từ Phố Mới về Bến xe Trung tâm cách Bến cũ khoảng 12 km, các doanh nghiệp vận tải đều coi đó là một thất bại trong quy hoạch, hàng loạt xe bỏ bến chuyển sang chạy hợp đồng, chạy dù, làm rối loạn điều hành giao thông. Hàng loạt Bến xe được xây mới trên trục đường Quốc lộ 1 ở Hà Tĩnh, xây xong bỏ trống rất lãng phí vì nó không phục vụ thiết thực cho nhu cầu đi lại của người dân.

- Trên thế giới từ các nước Đông Nam Á đến Châu Âu, chẳng có nước nào lại di chuyển Bến xe khách từ nội đô ra xa khu dân cư. Có lẽ tư duy của họ lấy mục tiêu phục vụ sự thuận lợi của người dân là tiêu chí hàng đầu.

**II. Giải pháp hài hòa điều chỉnh quy hoạch đã được phê duyệt và triển khai phù hợp với lợi ích lâu dài.**

Đề nghị giữ lại những bến xe khu vực tập trung dân cư kể cả nội thành và ngoại thành.

- Phân luồng giao thông theo quy hoạch luồng tuyến: Đông – Tây – Nam – Bắc; khắc phục xe chạy xuyên tâm, đặc biệt vào giờ cao điểm.

- Tại các Bến xe hiện tại có thể đầu tư Bến xe cao tầng hoặc Bến xe ngầm để đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân (như các nước Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Anh, Đức, Nga).

- Khi có điều kiện có thể xây Bến xe ngầm dưới nền ga Hà Nội để kết nối đường sắt đô thị với đường bộ, trung chuyển hành khách đi khắp cả nước, quốc tế và phục vụ an ninh, quốc phòng.

- Tại khu vực mật độ dân đông đúc, cần có Bến xe trung tâm, và có Bến xe vệ tinh các hướng, cho phép phương tiện từ Bến xe Trung tâm được vào bến xe vệ tinh đón trả khách (như trạm dừng nghỉ). Thí dụ: Bến xe Mỹ Đình có Bến xe vệ tinh: Nam Cầu Thăng Long, ngã tư Quốc lộ 2 và Thăng Long ..v..vv...

- Nghiên cứu quy hoạch mở rộng hoặc làm đường trên cao đường Lê Duẩn nối với trục đường hướng tâm đến Pháp Vân – Cầu Giẽ.

- Mở rộng đường Tam Trinh, kéo dài đến Cầu Giẽ để tạo trục đường xuyên tâm: nối liền với Lò Đúc, đến Trần Hưng Đạo để phân luồng từ xa.

- Đầu tư sớm hoàn thành vành đai 4 để phân luồng giao thông.

**III. Hà Nội nên xem xét lại quyết định đầu tư Bến xe Yên Sở - Hoàng Mai**

Báo chí, các chuyên gia, các doanh nghiệp và người dân đã có nhiều ý kiến nêu những bất cập trong việc cấp phép, giao đất làm Bến xe Yên Sở, chúng tôi không muốn nêu lại những khuất tất dư luận đã nêu.

Trong khi Đảng và Chính phủ đang đẩy mạnh cuộc đấu tranh chống tham nhũng đặc biệt trong lĩnh vực cấp phép đất đai.

Chúng tôi đề nghị Thành phố điều chỉnh ngay dự án này bằng việc để nhà đầu tư chỉ đầu tư vào lĩnh vực Bến xe tải như lịch sử của Bến xe này, nhằm bảo vệ uy tín của các thế hệ lãnh đạo các nhiệm kỳ đã qua và hiện tại. Việc điều chỉnh kế hoạch đầu tư Hà nội đã thực hiện có hiệu quả và được dư luận ủng hộ như: hủy bỏ bến xe tạm Nam Thăng Long, không triển khai kế hoạch đầu tư xe Buýt nữ, thay đổi phương án trồng cây xanh, kế hoạch thu hẹp giải phân cách đường Nguyễn Chí Thanh, đầu tư phương tiện mới thu gom rác, thu hồi đất cống hóa tại đường Nguyễn Khánh Toàn..v..vv...

Việc triển khai quy hoạch Bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ phải được tiến hành công khai, minh bạch, qua đấu thầu và theo hình thức xã hội hóa.

Riêng Bến xe khách Yên Sở đã có câu ca Hãy trả lại Bến xe tải cho Yên Sở: tức là “hãy trả lại tên cho em”, “trả lại tiền cho nhà đầu tư”.

Bùi Danh Liên

ĐT: 090.343.5852

Phòng 101, nhà B5 ngõ 1 phố Khâm Thiên