**Đẩy bến xe ra ngoại thành** **CÓ PHẢI LÀ GIẢI PHÁP KHẢ THI?**

 **TS.Nguyễn Xuân Thủy**

*Nguyên phụ trách công tác khách vận Vụ Vận tải, Bộ GTVT*

*Nguyên Tổng biên tập Nhà xuất bản GTVT, Bộ GTVT*

Kính thưa các Đ/C Lãnh đạo Phòng TM&CN-VN; Lãnh đạo HHVT ô tô VN.

Kính thưa quý vị và các bạn.

 Trước tiên, xin cảm ơn Phòng TM&CN-VN và HHVT ô tô VN đã tạo điều kiện để tôi có dịp trình bày ý kiến trong cuộc hội thảo quan trọng và hiếm hoi này. Nội hàm của hội thảo bao gồm cả tầm vĩ mô và vi mô, liên quan đến lĩnh vực quy hoạch, chính sách, tổ chức hoạt động trong thương mại vận tải. Về phần mình, tôi xin trình bày quan điểm cá nhân về dự án quy hoạch mạng lưới bến xe liên tỉnh của Thủ đô Hà Nội - tầm nhìn đến 2025-2050. Tham luận có nhan đề: ĐẨY CÁC BẾN XE RA NGOẠI THÀNH, CÓ PHẢI LÀ GIẢI PHÁP KHẢ THI???

 *Kính thưa quý vị và các bạn!*

 Trong khi ở nhiều quốc gia như Trung Quốc, Nga, Ấn độ, Đức, Cộng hòa Séc, Nhật Bản…đường sắt là phương tiện vận chuyển đường xa chủ yếu, chiếm 30 - 40%, thậm chí còn cao hơn, mật độ đường sắt của họ cao gấp nhiều lần, thì ở nước ta lượng hành khách (HK) đi ô tô (đường xa) chiếm trên 95% (HK đi ô tô 2,5-3 tỷlượt/năm, HK đường sắt 15-20tr lượt/năm). Do đó, ngoài việc nhìn nhận thật chiến lược và căn cơ về thế mạnh của đường sắt trong vận tải đường dài và khối lượng lớn để có tầm nhìn phát triển nó, thì trước mắt công tác quy hoạch khoa học, hợp lý và đúng hướng cho mạng lưới vận tải đường bộ *(bao gồm hạ tầng, phương tiện (PT), bến xe, cơ chế quản lý, điều hành…)* trong khoảng 10-30 năm tới nhằm tận dụng lợi thế vận chuyển*“từ cửa đến cửa*” của vận tải ô tô là hết sức cấp thiết.

 Liên quan đến những tồn tại của bài toán quy hoạch GTVT, tại Đồ án*“quy hoạch bến xe,bãi đổ xe…Hà Nội*” do Viện quy hoạch xây dựng Hà Nội báo cáo UBND thành phố (TP) có nêu: đến năm 2025, tầm nhìn 2030, 2050 sẽ xóa bỏ hầu hết các bến xe liên tỉnh hiện nay như: Mỹ Đình, Giáp Bát, Gia Lâm, Nước Ngầm. Thay vào đó sẽ quy hoạch theo hướng: xây dựng các bến xe mới,“đẩy” toàn bộ các bến xe ra khu vực ngoại thành tại cửa ngõ đường vành đai 4 cách trung tâm TP 10-20 Km. Đồ án dựa trên quan điểm cho rằng, các bến xe nằm trong nội đô là yếu tố gây thêm mất trật tự an toàn cho TP (?) .

 Chúng tôi thấy cần đánh giá lại tính khả thi của phương án quy hoạch bến xe trên đây từ những bất cập, thiếu hợp lý và nhất là không phù hợp với thực tiễn như sau:

 1/Trước hết cần thấy rằng, việc chuyển dời các bến xe ra xa trung tâm, nhất là đô thị lớn như Hà Nội sẽ gây khó khăn, mất thêm thời gian và chi phí để HK tiếp cận phương tiện, vì so với các bến xe hiện nay (Mỹ Đình, Gia Lâm, Nước ngầm, Giáp Bát…) thì các bến xe dự kiến trong tương lai (như Đông Anh, Cổ Bi, Nội Bài, Ngọc Hồi…) có cự ly từ nhà đến bến xa hơn gấp 3 đến 5 lần (10-20 Km). Đây là yếu tố rất bất lợi đối với HK, lại là cơ hội để tình trạng“*xe dù, bến cóc*” tràn vào các khu đô thị, gây mất ổn định trật tự giao thông. Cần khẳng định, bến xe, bến tàu là bộ phận thiết yếu của mạch máu GT, liên quan mật thiết đến cuộc sống của hàng triệu người dân thành phố. Do vậy, không thể “đẩy” bến xe ra xa, biến bến xe thành *“hòn đảo đơn độc”* đứng ngoài đô thị.

 2/ Việc “đẩy” bến xe ra xa trung tâm được cho là sẽ giảm mật độ xe ra vào TP, nhưng thực tế, ngược lại làm tăng đáng kể số lượng các hành trình của HK từ trung tâm TP tới bến xe và ngược lại (*mỗi ngày, nhất là khi Lễ, Tết, có hàng chục nghìn lượt các loại PT đưa khách đến bến, cao hơn rất nhiều số xe khách ra vào bến).* Điều này gây thêm rối loạn trật tự GT, tăng yếu tố ùn tắc và tai nạn.

 3/Mặt khác, đối với vận tải HK, trong các tiêu chí: *nhanh, tiện nghi, an toàn*, thì yêu cầu tốc độ là rất quan trọng.Tốc độ này phụ thuộc rất lớn vào mức độ tổn hao thời gian của “chuỗi” hành trình từ điểm xuất phát (nhà) đến đích. Nếu tăng cự ly từ nhà đến bến (như đồ án quy hoạch) thì tổng thời gian đi lại của HK sẽ gia tăng đáng kể, thậm chí thời gian đi đến bến (và ngược lại) còn lớn hơn cả thời gian đi trên xe khách.Vì vậy, tại hầu hết cácTP lớn trên thế giới (Moskva, New york, Paris, Tokyo, Bắc Kinh, Seoun…) các bến xe, nhà ga đều được quy hoạch gần nhau, tạo nên một “*cụm đầu mối giao thông*” có vị trí đặt ngay tại khu vực trung tâm, nhờ đó HK tiếp cận đến PT rất nhanh chóng, giảm thời gian đi lại, góp phần quan trọng nâng cao tốc độ lưu thông. Mô hình quy hoạch này đáng để chúng ta nghiên cứu, áp dụng.

 4/Một bất cập khác, là theo đồ án của Hà Nội thì các bến xe cũ tiếp tục bị di dời, điều này cũng gây thêm khó khăn cho HK, làm xáo trộn thói quen và quy luật đi lại. Ở nhiều quốc gia, một trong các nguyên tắc quy hoạch được tuân thủ, là đòi hỏi các bến xe (nhà ga, sân bay...) không được dy chuyển quá nhiều địa điểm, vì đây là “*điểm hẹn muôn thuở*” của hành khách và PT. Bến xe, nhà ga, sân bay…thực chất là những đầu mối giao thông trọng yếu, nếu thay đổi địa điểm thì trật tự đi lại của PT và HK sẽ bị rối loạn, tăng thêm khả năng gây ùn tắc và mất an toàn…; Chưa tính đến việc điều chuyển hoặc thay đổi công năng các bến xe cũ sẽ gây lãng phí đất đai và tiêu tốn hàng nghìn tỷ đồng, vì nhiều bến (như Giáp Bát, Gia Lâm, Nước Ngầm, Mỹ Đình…) hiện đã được đầu tư kết cấu hạ tầng và các trang thiết bị khá đồng bộ và hiện đại.

 Từ những khuyến cáo trên, chúng tôi đề nghị một số giải pháp chủ yếu sau:

 1/ Về lâu dài Hà Nội về cơ bản nên giữ nguyên vị trí các bến xe hiện nay như: Mỹ Đình, Giáp Bát, Gia Lâm, Nước ngầm,Yên Nghĩa…Củng cố, mở rộng quy mô bến xe (tăng diện tích, xây cao tầng) và tổ chức lại công tác điều hành và quản lý cho hiệu quả hơn. Nếu được như vậy, các bến xe này có thể tăng 30-50% hiệu suất phục vụ, cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Cần hết sức cẩn trọng mỗi khi thay đổi địa điểm bến xe, bến tàu hiện có như lý do đã nêu.

 2/ Sau khi cân đối cung cầu đi lại cho hiện tại và tương lai, nếu thiếu, thành phố có thể xây dựng thêm một số bến xe mới (chừng 2-3 ha), có vị trí gần các trung tâm dân cư.Việc hình thành một mạng lưới các bến xe nhỏ và vừa nằm trong đô thị sẽ hiệu quả hơn việc dồn vào một số bến xe lớn (có quy mô trên 10 ha như dự án) nằm xa trung tâm, gây thêm khó khăn cho người đi lại.

 3/ Như đã nêu trên, thành phố cần hình thành thành những *“cụm đầu mối giao thông*” tại các địa điểm khác nhau trong nội đô, mỗi cụm bao gồm các công trình như: ga tàu, bến xe liên tỉnh, bến xe buýt, bến Metro, điểm đỗ Taxi và PT cá nhân, tạo sự kết nối, liên thông, trung chuyển thuận lợi cho HK.Cụm đầu mối GT này có vị trí càng gần trung tâm càng tốt, giúp cho HK dễ tiếp cận với phương tiện, mặt khác giảm tốn kém nếu các tuyến Metro muốn kết nối với bến xe. Tại sân bay cần có thêm bến xe liên tỉnh để trung chuyển HK đến các địa phương lân cận.

 4/ Hiện Hà Nội quỹ đất dành cho giao thông chỉ chiếm 7-8 %, trong khi yêu cầu là 20-25%, đây là nguyên nhân cơ bản khiến vấn nạn ùn tắc và tai nạn giao thông ngày càng trầm trọng. Do vậy phải ngăn chặn “ý đồ” muốn tận dụng “vị trí đắc địa”nằm ngay trong lõi đô thị của các bến xe hiện nay để xây dựng các khu nhà cao tầng. Điều đó dễ phá vỡ trật tự quy hoach kiến trúc, tăng thêm áp lực ùn tắc và tai nạn tại khu vực trung tâm. Thời gian qua báo chí đã phản ảnh sự bức xúc của dư luận về tình trạng nhiều mãnh “đất vàng” dành cho giao thông đã thành nơi xây dựng các chung cư, khách sạn, nhà hàng *(như các bến xe Kim Liên, Lương Yên, khu đất Cống Vị và hàng trăm ha đất dự định làm bãi đổ xe...).* Đề nghị TP rút kinh nghiệm nhằm tránh những sai sót trên.

 Chúng ta đều biết, để rút ngắn thời gian đi từ trung tâm Thủ Đô đến sân bay Nội Bài, Nhà nước đã phải chi hàng chục ngàn tỷ đồng cho việc nâng cấp và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng. Nhìn lại lịch sử, người Pháp trước đây quy hoạch mạng lưới bến xe khá đồng bộ, như bến xe Kim Liên được đặt gần ga Hà Nội, khách xuống tàu có thể lên xe đi về các tỉnh một cách rất thuận lợi và ngược lại từ các tỉnh lên, đi tàu cũng dễ dàng hơn…Do vậy, việc “đẩy” các bến xe ô tô ra xa trung tâm TP, xa ga đường sắt *(tức là cách ly HK với PT vận tải)* là việc làm trái quy luật. Mắt khác, với tốc độ đô thị hóa “chóng mặt” như hiện nay thì khái niệm “nội ngoại thành” sẽ không thể tồn tại lâu. Về điều này, cần nhận thức đúng quan điểm khách quan là: bến xe, nhà ga… luôn là yếu tố thiết yếu, là tế bào hữu cơ không thể tách rời của một đô thị.

 *Một hệ thống bến xe lập ra muốn khả thi phải được nhìn nhận thấu suốt, có tầm nhìn và tính toán khoa học, đặc biệt phải mang tính thực tiễn cao. Từ đó có quy hoạch hợp lý để người dân được tiếp cận phương tiện nhanh nhất, giảm chi phí, đảm bảo an toàn, kết nối đồng bộ với các loại hình vận tải, không gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, đáp ứng nhu cầu giao thông hiện tại và tương lai, đồng thời hạn chế ảnh hưởng xấu tới trật tự, an toàn giao thông TP và gây lãng phí lớn tới ngân sách.*

 Những vấn đề rất cấp thiết và thời sự trên đã được HHVT ô tô (VATA) và Giám đốc các bến xe liên tỉnh báo cáo Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT và UBND Hà Nội tại các văn bản số 074/ HHVT-TV ngày 21/8/2017 và số 033/ HHVT-TV ngày 12/6/2018.

 Bằng sự tâm huyết, ý thức trách nhiệm và chân thành, chúng tôi mong muốn các cơ quan chức năng xem xét lại, quan tâm giải quyết thấu đáo những vướng mắc, bất cập nêu trên, nhằm tránh dẫn tới *“sai một ly, đi một dặm”* trong quy hoạch bến xe, gây thiệt thòi cho người dân và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, đồng thời tác động tiêu cực, lâu dài đến sự phát triễn kinh tế xã hội của Thư đô.

 Tôi xin kết thúc bản tham luận. Kính chúc quý vị và các bạn sức khỏe, hạnh phúc, chúc hội thảo thành công tốt đẹp. Xin trân trọng cảm ơn!