

# Một số giải pháp phát triển hạ tầng cho vận tải hành khách công cộng tại thành phố Hà Nội

Nguyễn Mạnh Hùng

(hungnm@utt.edu.vn)

Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

Theo số liệu thống kê, hiện nay, toàn TP Hà Nội có hơn 5 triệu xe mô tô, gắn máy; gần 550.000 ô tô các loại và hơn 1 triệu xe đạp. Chỉ tính riêng giai đoạn 2015-2020, số xe mô tô, gắn máy tăng gần 8%, phương tiện ô tô tăng hơn 13%. Sự gia tăng đáng kể số lượng phương tiện cá nhân tạo ra sức ép lớn cho giao thông đô thị ở Hà Nội, nhất là trong bối cảnh hệ thống giao thông và kết cấu hạ tầng của Thủ đô phát triển chậm. Do đó, việc nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt là một trong những nội dung rất quan trọng và trong đó đặc biệt quan tâm tới việc duy trì cũng như phát huy hiệu quả làn đường ưu tiên cho xe buýt nhanh, phấn đấu đến năm 2030 có thể tổ chức được 10 làn ưu tiên cho xe buýt.

## 1. Tổng quan về làn đường ưu tiên cho xe buýt

Làn đường ưu tiên cho xe buýt được hiểu là làn đường mà xe buýt nhận được quyền ưu tiên, thậm chí xe buýt có thể là phương tiện duy nhất được chấp nhận lưu thông trên làn đường này. Việc sử dụng làn đường ưu tiên cho xe buýt như thế nào tùy thuộc vào tình hình thực tế của từng địa phương hoặc từng vùng.

Chiều dài của các làn xe buýt không quan trọng, chỉ cần chúng tránh được một điểm thường là nguồn gây ra ùn tắc là đủ, chẳng hạn như giao lộ. Một số thành phố có các đoạn đường đủ rộng, họ có thể tạo ra một hệ thống đường riêng biệt cho xe buýt và khi đó nó được gọi là hệ thống BRT hoặc đường xe buýt.

Làn đường ưu tiên cho xe buýt thường được thiết kế trên những con đường thường xuyên ùn tắc hoặc trên những tuyến xe buýt đông đúc.

Thời gian hoạt động của các làn đường ưu tiên cho xe buýt cũng rất cơ động. Một số làn xe buýt hoạt động vào những thời điểm nhất định trong ngày, hoặc những ngày nhất định trong tuần và thời gian còn lại trong ngày hoặc các ngày còn lại trong tuần thì làn đường này mở cửa cho tất cả các phương tiện khác hoạt động. Làn đường ưu tiên cho xe buýt có thể có đèn tín hiệu giao thông riêng để ưu tiên cho xe buýt tại các giao lộ.

Ở các nước phát triển, các làn đường ưu tiên cho xe buýt được hỗ trợ thông qua việc triển khai các giải pháp quản lý giao thông tiên tiến (ATM), mục đích để cải thiện hơn nữa lưu lượng phương tiện trên tuyến đường. Trong khi đó, ở các nước đang phát triển do giới hạn về chi phí, nên các nước này thường chỉ có các giải pháp đơn giản.

Nhờ có làn đường ưu tiên, xe buýt sẽ tăng được tốc độ vận hành, giảm thời gian chuyển đi, bảo đảm đúng giờ và đúng biểu đồ, tăng năng lực vận chuyển, giảm chi phí nhiên liệu, giảm xung đột và ùn tắc giao thông.

## 2. Thực trạng làn đường ưu tiên cho xe buýt tại TP Hà Nội giai đoạn 2015-2020

Theo thống kê, Hà Nội hiện có 92 tuyến xe buýt được quản lý và khai thác ở 8 doanh nghiệp vận tải, trong đó có 81 tuyến có trợ giá và 11 tuyến kinh doanh. Trong số 81 tuyến có trợ giá với khoảng 1.208 cơ cấu phương tiện thì phần lớn là các loại xe có sức chứa lớn và trung bình; số lượng xe buýt có sức chứa nhỏ chiếm tỷ lệ rất thấp, vào khoảng 4%. Với số lượng phương tiện VTHKCC này, về cơ bản sẽ đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân Thủ đô, nhưng vấn đề ở chỗ hệ thống hạ tầng cơ sở phục vụ cho sự hoạt động của xe buýt lại đang rất thiếu và yếu. Điểm đầu cuối xe buýt hiện nay chỉ có khoảng 78 điểm. Nhưng trong số 78 điểm đầu cuối này thì có tới 55 điểm (tương đương 70%) là các vị trí đỗ tạm lè đường, bãi đất trống không có quy hoạch và không đảm bảo tính ổn định, lâu dài.

Trong khi, làn đường ưu tiên cho xe buýt tại TP Hà Nội giai đoạn 2015-2020:

- Năm 2008, trước khi có kế hoạch tổ chức làn đường ưu tiên dành cho xe buýt - là làn đường đầu tiên dành cho xe buýt ở Hà Nội được khai trương trên tuyến đường Nguyễn Trãi - Trần Phú (đoạn từ Ngã Tư Sở đến Cầu Trắng dài 5,3km). Tuy nhiên, sau đó để phục vụ thi công tuyến đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông vào năm 2013, nên làn đường dành riêng cho xe buýt bị xóa bỏ. Dải phân cách giữa làn đường chung với đường dành riêng cho xe buýt được đập bỏ để thêm phần đường lưu thông cho các phương tiện.

- Năm 2014, Hà Nội tiếp tục đưa vào sử dụng tuyến đường dành riêng cho xe buýt thường, bắt đầu từ điểm trung chuyển xe buýt Long Biên đến nút giao cắt Thanh Niên - Nghi Tàm - Yên Phụ, với chiều dài của tuyến đường là 1,3 km, rộng 7,5m, điểm đầu tiếp giáp với điểm trung chuyển Long Biên và điểm cuối tại khu

vực nút giao với đường Thanh Niên. Trên tuyến có bốn nhà chờ xe buýt phục vụ năm tuyến xe, tần suất bình quân 1 phút/lượt xe. Tuyến đường riêng này tách biệt với các phương tiện khác nên góp phần giảm xung đột, đảm bảo an toàn cho xe buýt vận hành.

- Năm 2016, Hà Nội khai trương tuyến xe buýt nhanh (BRT) Kim Mã - Yên Nghĩa có chiều dài 14,7 km từ Kim Mã xuống Yên Nghĩa với làn đường ưu tiên. Tuyến BRT dài khoảng 14,7 km qua 5 quận: Hà Đông, Nam Từ Liêm, Thanh Xuân, Đống Đa, Ba Đình của Thành phố Hà Nội gồm 21 nhà chờ (12 nhà chờ 4m và 9 nhà chờ 5m), 01 trạm chung chuyển bến xe Kim Mã, 01 trạm đầu cuối Yên Nghĩa, 01 trạm depo trong bến xe Yên Nghĩa, 10 cầu đi bộ tiếp cận nhà chờ. Tuyến BRT có kết nối với Trung tâm quản lý giám sát giao thông thành phố và các đơn vị chức năng quản lý giao thông khác của thành phố. Phòng điều khiển đặt tại bến xe Kim Mã. Tuyến đường này vẫn vướng nhiều giao lộ, thường xuyên bị ô tô, xe máy "xâm lấn" trong giờ cao điểm nên chưa phát huy hết ưu thế của xe buýt nhanh.

- Năm 2019, nhằm hoàn thành chỉ tiêu tỷ lệ vận chuyển hành khách công cộng năm 2020 đạt 15-20%, Hà Nội đã ban hành bản kế hoạch phát triển phương tiện VTHKCC trên địa bàn thành phố. Theo kế hoạch, Hà Nội sẽ nghiên cứu và tổ chức làn đường ưu tiên cho xe buýt trên nhiều tuyến đường, trong đó có trục Nguyễn Trãi - Trần Phú. Ngoài trục Nguyễn Trãi - Trần Phú, đoạn từ Ngã Tư Sở đến Cầu Trắng (Hà Đông) dài 5 km, các tuyến đường dự kiến tách làn riêng cho xe buýt gồm: tuyến Pháp Vân - Giải Phóng - Đại Cồ Việt 4,7 km; tuyến Nguyễn Văn Cừ - Ngô Gia Tự 5,9 km; tuyến Phạm Hùng - Khuất Duy Tiến - Linh Đàm 9,6 km.

- Ngày 16/10/2020, Hà Nội công bố kế hoạch phát triển phương tiện VTHKCC trên địa bàn thành phố giai đoạn từ năm 2021-2030, trong đó đề cập các giải pháp phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt tiếp tục được nhấn mạnh và một lần nữa việc nghiên cứu triển khai các tuyến đường ưu tiên cho xe buýt được nhắc đến:

(1) Tiếp tục nghiên cứu, tổ chức kết nối các tuyến xe buýt thường với các tuyến đường sắt đô thị, tuyến BRT tại điểm đầu cuối và dọc hành lang đường sắt đô thị và BRT; Tổ chức các điểm trông giữ xe đạp, xe máy tại khu vực lân cận các nhà ga, nhà chờ tạo thuận lợi để hành khách gửi xe cá nhân chuyển sang sử dụng tuyến đường sắt đô thị và tuyến BRT;

(2) Duy trì và phát huy có hiệu quả làn đường ưu tiên cho xe buýt nhanh BRT, phát huy tối đa lợi thế tuyến buýt nhanh làm cơ sở đánh giá, nghiên cứu, đề xuất Thành phố để tổ chức các làn đường ưu tiên cho xe buýt: các tuyến đường có nhiều làn xe, có số lượng tuyến và lưu lượng xe buýt lớn nghiên cứu bố trí làn đường ưu tiên cho xe buýt, làn đường ưu tiên phải đáp ứng yêu cầu: phù hợp với công tác tổ chức giao thông;

(3) Hợp lý hóa hệ thống điểm dừng, nhà chờ, điểm kết nối giữa các tuyến xe buýt, ưu tiên tuyệt đối trong tổ chức giao thông cho xe buýt;

(4) Nghiên cứu, triển khai tổ chức các làn đường ưu tiên cho xe buýt trên một số tuyến trục chính đủ điều kiện. Phấn đấu đến năm 2030 tổ chức 10 làn ưu tiên cho xe buýt;

(5) Rà soát, tổ chức giao thông theo hướng ưu tiên cho xe buýt qua các nút, các tuyến phố không cho xe ô tô hoạt động.

**3. Một số nhận xét về kết quả hoạt động các tuyến buýt trên làn ưu tiên**

Rõ ràng chủ trương tập trung tạo điều kiện phát triển VTHKCC, trong đó có xe buýt của thành phố là rất phù hợp và khả thi. Làn đường riêng khi đi vào hoạt động sẽ là điều kiện chủ đạo để xe buýt lưu thông tốt hơn. Góp phần nâng cao sức cạnh tranh của xe buýt đối với các phương thức vận tải khác và do đó góp phần đáng kể trong việc làm giảm số lượng phương tiện cá nhân trên đường, góp phần giảm ùn tắc giao thông và có ý nghĩa tích cực với kinh tế - xã hội, môi trường, ... Tuy nhiên, thực tế hoạt động của các làn đường dành riêng cho xe buýt cũng như tuyến BRT số 1 trong thời gian qua đã chỉ ra một số bất cập cần được khắc phục, được tổng hợp tại hình 1:

Hình 1: Một số nhận xét về kết quả hoạt động các tuyến buýt trên làn ưu tiên



- Thứ nhất, các nhà tổ chức vận tải đã tuyệt đối hóa khái niệm làn đường ưu tiên cho xe buýt. Chuyển khái niệm làn đường ưu tiên cho xe buýt sang khái niệm làn đường dành riêng cho xe buýt. Rõ ràng khái niệm làn đường dành riêng cho xe buýt đã được áp dụng tại các đoạn đường Ngã tư sở - Hà đông, đê Yên Phụ và tuyến BRT.

- Thứ hai, các nhà quản lý vận tải không có sự linh hoạt trong quá trình vận hành đối với các làn đường ưu tiên cho xe buýt. Xe buýt hoạt động trên các làn đường ưu tiên luôn vận hành theo một kịch bản và kịch bản này tồn tại trong thời gian dài. Thậm chí tuyến BRT không có thiết kế vận hành, thực chất tuyến BRT này chỉ là tuyến xe buýt với lộ trình đơn, chạy lên chạy xuống theo hành lang.

- Thứ ba, đối với tuyến BRT khi thiết kế đã không có sự đồng bộ trong đối tượng phục vụ. Chẳng hạn việc tiếp cận nhà chờ với đường vòng dài, các bậc thang dốc ở 10 trên 23 nhà chờ, thì nó chỉ ra rằng tuyến buýt này

không dành cho những người cao tuổi, nó cũng không dành cho những đối tượng có thu nhập từ trung bình trở lên. Ví dụ tại nhà chờ Hoàng Đạo Thúy buộc hành khách đi vòng 250 m để tiếp cận vào khu vực chỉ cách đó 20 m, xa gấp 12,5 lần. Trong điều kiện thời tiết nắng nóng và không có gì che phủ, thì việc đi bộ vào nhà chờ BRT rất khó chịu. Điều này chắc chắn không hấp dẫn đối với các đối tượng có thu nhập từ trung bình trở lên, đặc biệt tại Việt Nam với văn hóa về sự cơ động của phương tiện vận tải cá nhân, ở đây là xe máy. Điều đó chỉ ra rằng, tuyến BRT được thiết kế để phục vụ cho các đối tượng có thu nhập từ trung bình thấp trở xuống. Tuy nhiên, điều ngược lại lại diễn ra tại các nhà chờ và phương tiện vận chuyển, cụ thể nhà chờ và các trang thiết bị của nó cũng như phương tiện đi lại thì lại được thiết kế dành cho các đối tượng có thu nhập từ trung bình trở lên.

#### **4. Đề xuất giải pháp mở làn đường ưu tiên cho xe buýt trên địa bàn TP Hà Nội**

Trong tình hình hiện tại, để giảm áp lực cho hệ thống giao thông, phát triển VTHKCC bằng xe buýt là một trong những giải pháp phù hợp nhất và hoàn toàn khả thi. Một trong những giải pháp nâng cao chất lượng hoạt động của VTHKCC bằng xe buýt tại thành phố Hà Nội là nghiên cứu mở làn đường ưu tiên cho xe buýt trên địa bàn TP Hà Nội.

Trước mắt cần tập trung nguồn lực phát triển giao thông công cộng để giải quyết bài toán về ùn tắc giao thông - rõ ràng là một giải pháp hoàn toàn thực tế và khả thi. Với việc tiến hành nghiên cứu và triển khai làn đường dành riêng cho xe buýt cho thấy quyết tâm của lãnh đạo thành phố. Mặc dù đã rất cố gắng, tuy nhiên với vai trò là đầu tàu, là người đi đầu cho cả nước nên hầu hết các giải pháp thành phố đưa ra đều là các giải pháp mới và đột phá. Đây cũng là lý do vì sao trong quá trình nghiên cứu và triển khai, lãnh đạo thành phố và các đơn vị chức năng luôn thực hiện việc theo dõi, đánh giá kết quả và điều chỉnh phương án. Đề án nghiên cứu và triển khai làn đường dành riêng cho xe buýt là một đề án rất quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới bộ mặt thành phố nên nó không nằm ngoài nguyên tắc trên.

Qua phân tích đánh giá trên, việc triển khai làn đường dành riêng cho xe buýt về cơ bản đã thu được những hiệu quả tích cực, giúp cho xe buýt phát huy được vai trò của mình. Tuy vậy, qua việc nghiên cứu thực tế tác giả phát hiện thấy vẫn còn tồn tại một số bất cập, nếu khắc phục được các bất cập trên chắc chắn đề án này sẽ rất giá trị, giúp giảm tải rất lớn cho hệ thống giao thông đô thị, với những giải pháp cụ thể như sau:

Một là; Trả lại đúng nghĩa khái niệm làn đường ưu tiên cho xe buýt:

- Điều này có nghĩa là làn đường được nghiên cứu không chỉ dành riêng cho xe buýt mà nó vẫn cho phép

các phương tiện khác hoạt động, xe buýt chỉ là phương tiện được ưu tiên hơn. Khi thực hiện điều này, nó giúp cho việc lưu thông trên đường phố được cân bằng hơn, tránh được các phản ứng tiêu cực của các phương tiện vận tải khác.

- Thực hiện khái niệm làn đường dành riêng cho vận tải hành khách công cộng có sức chứa lớn. Cụ thể, với các tuyến đường đang được thành phố xem xét để lập làn đường dành riêng cho xe buýt, nay chuyển thành xem xét để lập làn đường dành riêng cho vận tải hành khách công cộng có sức chứa lớn (xe khách có sức chứa từ 9 chỗ trở lên). Tùy thuộc vào tuyến đường cụ thể, làn đường này có thể chấp nhận hoặc không chấp nhận cho taxi 4 chỗ hoạt động. Đối với xe cá nhân và xe chở khách 2 bánh, thì hoàn toàn bị cấm hoạt động trên làn đường ưu tiên này;

Hai là; Thành phố mở rộng xem xét bố trí làn đường ưu tiên cho xe buýt, thậm chí tại các giao lộ. Xem xét lắp đặt đèn tín hiệu, biển báo ưu tiên cho xe buýt tại các giao lộ có điều kiện cho phép;

Ba là; Đối với những tuyến đường cụ thể, làn đường ưu tiên cho phương tiện VTHKCC cần được nghiên cứu một cách cẩn thận tỉ mỉ và đưa ra cơ chế hoạt động linh hoạt cho các phương tiện vận tải hoạt động trên chúng. Cơ chế hoạt động linh hoạt ở đây bao gồm thời gian hoạt động của làn đường và các giới hạn liên quan đến nó;

Bốn là; Trong quá trình vận hành, nhà quản lý vận tải cần có các giải pháp linh động kịp thời, phù hợp với thực tế;

Năm là; Việc triển khai tuyến buýt nhanh cần được nghiên cứu cẩn thận, tỉ mỉ. Lộ trình tuyến cũng như cơ sở hạ tầng của tuyến cần phải được thiết kế phù hợp với đối tượng chuyên chở./.

#### **Tài liệu tham khảo**

Khánh An (2019), Phát triển giao thông công cộng — con đường để thủ đô vươn tầm. Tạp chí Cộng Sản.

Trúc Linh (2020), Phát triển hạ tầng cho phương tiện công cộng tại Hà Nội, <http://consosukien.vn/phat-trien-ha-tang-cho-phuong-tien-cong-cong-tai-ha-noi.htm>.

Khải Lâm (2019), Tập trung nguồn lực cho phát triển giao thông công cộng của thành phố Hà Nội, đăng tạp chí Nhân dân.

Nguyễn Việt Phương (2019), Hạ tầng giao thông công cộng hướng tới kết nối bền vững. NXB Xây dựng.

Vũ Văn Viện (2020), Phát triển giao thông Hà Nội: Tăng quỹ đất, định hình chiến lược đến năm 2030.

Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại QĐ số 206/2004/QĐ - TTg ngày 10/12/2004.