

Hà Nội đề xuất thu phí vào nội đô: Khác gì “dùng lu chống ngập”!

Ùn tắc giao thông Hà Nội không chỉ có lỗi của dân, mà có lỗi của chính quyền thành phố, vì vậy, thu phí không phải là giải pháp căn cơ.



Đề xuất thu phí phương tiện vào Hà Nội, mỗi đường vào Hà Nội sẽ làm 1 trạm thu phí?

Hà Nội đang lên kế hoạch thực hiện nghị quyết về đề án "tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc và ô nhiễm môi trường giai đoạn 2017 - 2020, tầm nhìn 2030", trong đó có nội dung thu phí phương tiện vào nội đô đang được dư luận quan tâm.

Chuyên gia giao thông cho rằng, việc Hà Nội thu phí sẽ khiến cho hàng hoá đưa vào nội đô sẽ tăng cao vì phải gánh thêm loại phí này. Đặc biệt, người dân đặt ra nhiều giả thiết, Hà Nội sẽ thu phí bằng cách nào? Khu vực thu phí được phân vùng từ đâu. Không lẽ mỗi một đường làm 1 trạm thu phí? Nếu là như vậy thì không ổn chút nào, Hà Nội sẽ bị “tắc” bởi các trạm thu phí.

Mỗi đường vào Hà Nội sẽ làm 1 trạm thu phí?

Là một chuyên gia có nhiều năm kinh nghiệm nghiên cứu về giao thông đô thị Hà Nội, TS. Nguyễn Hữu Đức - chuyên gia tư vấn cao cấp về quy hoạch giao thông của JICA (Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản) khẳng định, để thu phí được phương tiện đi vào nội đô thành phố là một việc sẽ rất khó để áp dụng.

"Hiện nay, chúng ta chưa có luật nào cho phép các thành phố thu phí phương tiện vào nội đô, vì vậy để thực hiện được việc này sẽ phải sửa luật mới áp dụng thu phí được. Việc thu phí phải thực hiện theo luật chứ không phải muốn thu là thu được ngay. Sau đó, nếu muốn thu được phí các phương tiện vào nội đô để giảm ùn tắc Hà Nội phải xác định chỗ nào là điểm ùn tắc thì mới thu phí, nhưng ùn tắc giao thông ít khi xuất hiện cả ngày, chỉ ùn tắc trong một thời gian nhất định.

Trong khi, Hà Nội có nhiều đường đi vào nội đô chẳng lẽ mỗi một đường lại làm 1 trạm thu phí như thế là không ổn.



Quy hoạch bị phá vỡ khiến giao thông Hà Nội bị "vỡ trận" , nên không nên đổ hết "tội" cho phương tiện giao thông.

Cần phải lưu ý rằng, Hà Nội ùn tắc đâu phải lỗi của người dân mà có cả lỗi của đơn vị quy hoạch, quản lý. Cụ thể, ở Hà Nội có nhiều đoạn đường hẹp phải gồng gánh tới hàng chục tòa nhà chung cư, tắc đường là chuyện hiển nhiên. Một bài toán khó, cần có lời giải nữa là sẽ thu phí ra sao, thu phí bằng cách nào...để đảm bảo công bằng cho người dân?".

Theo TS Nguyễn Hữu Đức, lộ trình trong tương Hà Nội thu phí ô tô vào nội đô, như vậy cần phải làm rõ người dân ngoại đô vào nội đô có bị thu không? Hay thu theo biển số xe? Nếu thu theo kiểu không dừng thì lại phải lập bao nhiêu trạm thu phí tại các điểm ùn tắc, nhưng ở Hà Nội đâu phải lúc nào cũng ùn tắc giao thông mà lập trạm, chưa kể đến việc dán tem thu phí không dừng. Còn điểm bất cập nữa là những người ở tỉnh lẻ, cả năm họ mới lên Hà Nội một vài lần, chẳng lẽ họ cũng phải dán tem thu phí này. Đặc biệt, việc thu phí sẽ khiến cho hàng hoá đưa vào nội đô sẽ tăng cao vì phải gánh thêm loại phí này. Hà Nội đã có hàng chục giải pháp chống ùn tắc từ nhiều năm

nay nhưng vẫn chưa đem lại hiệu quả, phải chăng Hà Nội bế tắc trong việc giải quyết ùn tắc nên nghĩ ra việc thu phí này. Đồng tình quan điểm trên, TS Khương Kim Tạo, nguyên Phó Chánh văn phòng Ủy ban ATGT Quốc gia cho rằng, đây là giải pháp không khả thi, thậm chí sẽ khiến giao thông Thủ đô càng trở nên hỗn loạn.



Hà Nội đang nợ người dân một hệ thống giao thông công cộng có sức chuyên chở và kết nối tốt.

Theo TS Khương Kim Tạo, vấn đề thu phí xe cơ giới vào nội đô được đề xuất nhiều lần và nhiều lần dừng lại, điều đó thể hiện sự bế tắc trong công tác quản lý giao thông để giải quyết vấn nạn ùn tắc của thành phố.

Ông Tạo chỉ ra một số bất cập, chưa hợp lý của việc TP dự thảo thu phí phương tiện cơ giới vào nội đô:

“Thứ nhất, thu phí không dừng thì giải pháp đối với các xe ngoại tỉnh có nhu cầu vào nội đô TP Hà Nội như thế nào bởi không phải ngày nào ô tô ngoại tỉnh họ cũng vào thành phố, thậm chí mỗi năm họ chỉ vào một đến hai lần.

Thứ hai, giải pháp này không giảm được ùn tắc giao thông, thậm chí còn làm tăng ùn tắc giao thông. Vào giờ đi làm, muốn hay không thì người dân vẫn phải đi, không đi ô tô cá nhân thì họ sẽ đi ô tô taxi, xe máy...

Nếu làm điểm thu phí tự động vào nội đô tại một số tuyến phố chính thì người tham gia giao thông sẽ tìm cách đi vào những đường nhánh, khi đó ùn tắc gia tăng ở những tuyến đường này”, ông Khương Kim Tạo nói và cho rằng đây là giải pháp không hiệu quả, không đúng thời điểm của TP Hà Nội.

“Việc thu phí ô tô vào nội đô không giải quyết được vấn đề ùn tắc giao thông của TP Hà Nội hiện nay, đây là vấn đề chúng ta cần suy nghĩ lại, không nên quần quanh”, TS Khương Kim Tạo nêu rõ.

Thêm vào đó, nguyên Phó Chánh văn phòng Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia cho rằng, nếu triển khai giải pháp thu phí phương tiện cơ giới vào nội đô sẽ làm ảnh hưởng đến đời sống, sinh hoạt của người dân.



Hà Nội dự định thu phí đối với phương tiện vào nội đô thành phố từ đường Vành đai 3 trở vào.

"Giải pháp này liệu có giải quyết được sự bình đẳng, tiện lợi cho nhân dân. Đối với những người sống lân cận vành đai thu phí, hàng ngày họ phải di chuyển qua lại hai bên thế thì thu phí họ thế nào? Nếu miễn phí cho họ thì khoảng cách nào sẽ được miễn. Tất cả những yếu tố đó đều phải làm rõ. Dưới góc độ nghiên cứu, ùn tắc giao thông diễn ra trên toàn thành phố chứ không chỉ mỗi các quận trung tâm. Cho nên việc thu phí xe cơ giới vào một khu nào đó sẽ ảnh hưởng đến sinh hoạt của người dân, người nào đi làm trong nội đô thì mất tiền, người làm ngoài nội đô thì không phải trả tiền...", TS Khương Kim Tạo phân tích.

Hà Nội còn nợ người dân nhiều, nhất là hạ tầng...

KTS Đào Ngọc Nghiêm - nguyên Giám đốc Sở Quy hoạch Kiến trúc Hà Nội, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch Phát triển Đô thị Việt Nam chỉ ra nhiều vấn đề cần phải giải quyết khi tiến hành thu phí phương tiện vào thành phố.



Việc thu phí ô tô vào nội đô không giải quyết được vấn đề ùn tắc giao thông của TP Hà Nội hiện nay, đây là vấn đề chúng ta cần suy nghĩ lại, không nên quần quanh.

Cần phải rà soát lại các tuyến xe buýt, gia tăng phương tiện công cộng, lấy người dân làm chủ thể. Các điểm dừng và thu phí phải được kết nối với hệ thống giao thông công cộng tốt như các tuyến xe buýt công cộng, buýt BRT, đặc biệt là những điểm đỗ xe đã thích hợp chưa, rồi hãy tính chuyện thu phí.

"Hà Nội là một siêu đô thị với mật độ dân số gần 10 triệu dân như hiện nay, lẽ ra phương tiện giao thông công cộng phải đáp ứng được ít nhất 50% nhu cầu đi lại của người dân. Tuy nhiên, hiện tại, tỉ lệ đáp ứng của các phương tiện công cộng trên địa bàn Hà Nội mới chỉ đạt 12% là không ổn. Chỉ tiêu phương tiện công cộng còn chưa đạt được mà đã đặt ra việc thu phí, hạn chế xe cá nhân là quá vội vàng, phải được xem xét và có lộ trình thích hợp. Không thể đưa ra quyết định tổng thể trong một lúc", KTS Đào Ngọc Nghiêm nói rõ.

Nhiều người dân khi được hỏi cũng đồng tình với quan điểm trên. Hà Nội đang thiếu quá nhiều hạ tầng về giao thông thiết yếu cho người dân, nhất là giao thông công cộng. Khi bao năm quy hoạch treo, dự án giao thông công cộng như đường sắt đô thị chận tiến độ, xe buýt không đáp ứng được nhu cầu, nay lại “đề” dân ra thu phí phương tiện vào thành phố là điều vô lý.

“Đáng lẽ TP phải khuyến khích người dân sống giãn ra ngoại thành, để giảm mật độ dân cư nội thành. Phát triển metro, tàu điện ngầm cho người dân đi lại thuận tiện, bớt phải đi xe máy. Nay có đề án thu phí xe vào nội đô thì ai người ta còn dám mua nhà ở ngoại thành nữa...”, anh Nguyễn Thành Đạt, ở Khu đô thị mới Gamuda Yên Sở bày tỏ.

Hài hước hơn, anh Dũng ở Đại La bình luận, việc đi làm và nhu cầu vào nội đô không hề thay đổi, **lấy việc thu phí vào nội đô để giảm ùn tắc thì có khác gì ý tưởng... “dùng lu chống ngập lụt”** đâu.

“Một chiếc xe lăn bánh trên đường một năm đã góp cho ngân sách nhà nước bao nhiêu tiền, từ các loại thuế xăng dầu, bảo vệ môi trường, bảo trì đường bộ, đăng kiểm, bảo hiểm...vậy mà còn nghĩ ra thêm loại thuế vào nội đô. Hà Nội sẽ thu như thế nào, phí đó để sử dụng vào mục đích gì...vẫn chưa thấy nói đến”, anh Dũng nói.

Còn anh Nguyễn Mạnh Duy ở phường Minh Khai, quận Hai Bà Trưng, Hà Nội chỉ rõ thực trạng hiện nay của Hà Nội là quy hoạch bị thay đổi “xoành xoạch”, nhà cao tầng “nhồi” vào các khu phố cũ, nhà máy xí nghiệp chuyển đi, nhà cao tầng mọc lên. Đấy mới là nguyên nhân chính gây ùn, tắc đường hiện nay.

“Đường không mở rộng, chung cư thì xây “tẹt ga”, trường học thì di dời ra ngoài xong bỏ đấy, rồi loanh quanh lại đề dân ra thu tiền...Cho nên tôi nghĩ thu phí chỉ là phương án giải quyết trên ngọn, không làm giảm ùn tắc mà chỉ tăng chi phí đi lại của người dân. Mật độ dân số quá đông, nhu cầu đi lại của người dân quá nhiều... mà đường xá thì chỉ có từng ấy. Chúng ta đang làm quy trình ngược...”, anh Duy nêu ý kiến.

Hà Nội đến năm 2030 số ô tô đạt hơn 1,9 triệu

Theo thống kê, giai đoạn 2011-2016, trên địa bàn thành phố có trên 5 triệu xe máy, gần 500 nghìn ô tô (chưa kể khoảng 1,2 triệu phương tiện từ các tỉnh, thành phố khác tham gia giao thông). Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2011-2016 của ô tô là 10,2%/năm, của xe máy là 6,7%/năm.

Chỉ tính đồng thời 60% số phương tiện cùng hoạt động đã chiếm dụng vượt 1,34 lần so với năng lực của hệ thống đường đô thị (trong khu vực trung tâm là 3,72 lần).

Dự báo với tốc độ tăng trưởng như hiện nay của ô tô và xe máy, đến năm 2020, Hà Nội sẽ có hơn 843.000 ô tô, hơn 6 triệu mô tô, xe gắn máy; đến năm 2030 số ô tô là hơn 1,9 triệu, xe máy là hơn 7,5 triệu (hiện nay là 5 triệu xe máy, 500.000 ô tô).

Giải thưởng ý tưởng chống ùn tắc giao thông trị giá 100.000 USD đã được trao cho liên danh 3 đơn vị, trong đó có 2 công ty nước ngoài.