TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

# Hà Nội: Lời giải nào cho bài toán giao thông tĩnh?

13:55 10/09/2025

Hà Nội – Thủ đô của cả nước, là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa... Tuy nhiên, những năm qua, hạ tầng giao thông tĩnh lại đang trở thành một "bài toán khó", một thách thức vô cùng lớn đối với Hà Nội...

Những năm qua, dù TP. Hà Nội đã nỗ lực tìm ra những giải pháp để tháo gỡ khó khăn về chính sách, cơ chế, kêu gọi đầu tư vào các dự án bến bãi đỗ xe..., nhưng đến nay, những khó khăn ấy vẫn còn đó, tạo nên những bất cập trong mỹ quan đô thị, đè nặng lên hạ tầng giao thông của Thủ đô.

**Diện tích đất dành cho giao thông tĩnh chưa được 1%**

Theo quy hoạch Giao thông vận tải Thủ đô đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, tỷ lệ diện tích đất giao thông trên diện tích đất xây dựng đô thị phải đạt từ 20 - 26% cho đô thị trung tâm. Trong đó, diện tích đất cho giao thông tĩnh phải đạt 3 - 4%.

Tuy nhiên, theo số lượng thống kê của Sở Xây dựng Hà Nội, tính đến nay, dân số của TP. Hà Nội đã đạt trên 8 triệu người (chưa bao gồm khoảng 1,2 triệu người vãng lai thường xuyên sinh sống, làm việc và học tập trên địa bàn). Số lượng phương tiện giao thông đường bộ đạt khoảng 8 triệu chiếc, (ngoài ra, còn có khoảng 2 triệu chiếc từ các tỉnh, thành phố khác hoạt động thường xuyên tại Thủ đô). Tốc độ tăng trưởng phương tiện bình quân trên 10%/năm đối với ô tô, và trên 3%/năm đối với xe máy.

Trong khi tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông trên diện tích đất xây dựng đô thị mới đạt được 10,35% (chỉ tăng được khoảng từ 0,26 - 0,3%/năm) và diện tích đất dành cho giao thông tĩnh chưa được 1%.



Tốc độ phát triển của kết cấu hạ tầng giao thông Thủ đô Hà Nội không theo kịp tốc độ phát triển phương tiện, đã gây áp lực rất lớn lên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị... Ảnh: Tuấn Ngọc

Bên cạnh đó, theo Quyết định số 1218/QĐ-UBND ngày 8/4/2022 của UBND TP. Hà Nội, tổng số bãi đỗ xe công cộng theo quy hoạch là 1.620 điểm. Tuy nhiên, đến nay, mới có 57 bãi đỗ xe theo quy hoạch đang khai thác sử dụng; 66 điểm đang triển khai đầu tư.

Bên cạnh đó, Sở Xây dựng Hà Nội đã cấp phép sử dụng tạm thời lòng đường để trông giữ xe cho 40 đơn vị tại 214 vị trí, với diện tích 37.985m2. Theo báo cáo chưa đầy đủ (mới có 17/30 địa phương thống kê), thì các địa phương đã cấp phép sử dụng tạm thời hè đường, lòng để trông giữ xe tại 422 điểm với diện tích 93.300m2.

Theo ông Trần Hữu Bảo, Phó Giám đốc Sở Xây dựng Hà Nội cho biết: “Tốc độ tăng trưởng phương tiện bình quân giai đoạn 2019- 2022 trên địa bàn Hà Nội là trên 10% đối với ô tô và trên 3% đối với xe máy. Trong khi tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông trên diện tích đất xây dựng đô thị mới đạt được 10,35% (chỉ tăng được khoảng từ 0,26 đến 0,3%/năm) và diện tích đất dành cho giao thông tĩnh mới được dưới 1%. Tốc độ phát triển của kết cấu hạ tầng giao thông không theo kịp tốc độ phát triển phương tiện, đã gây áp lực rất lớn lên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị.

Nhằm tháo gỡ khó khăn này, trên cơ sở quy hoạch, Sở Xây dựng đã phối hợp với các sở ngành, địa phương rà soát, đề xuất UBND TP. Hà Nội đầu tư một số bãi

đỗ xe có nhu cầu lớn bằng nguồn vốn đầu tư công. Đồng thời đưa vào danh mục các dự án xã hội hóa đầu tư hằng năm của thành phố. Song song với đó, Sở Xây dựng phối hợp với các sở, ngành tham mưu thành phố ban hành các cơ chế, chính sách nhằm thu hút tối đa các nguồn lực đầu tư bến, bãi đỗ xe nhằm đáp ứng nhu cầu của nhân dân".

**Giải pháp tình thế và những hệ lụy**

Khi tốc độ tăng trưởng phương tiện liên tục cao, trong khi quỹ đất dành cho giao thông tĩnh hạn hẹp, không đủ đáp ứng nhu cầu, đã khiến TP. Hà Nội phải tính đến các giải pháp tình thế, như tận dụng lòng lề đường, vỉa hè, gầm cầu làm bãi đỗ xe.

Dù giải pháp sử dụng tạm thời khu vực gầm cầu, gầm đường trên cao làm bãi đỗ xe được Thủ tướng Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/2/2019, với một phần nội dung: "rà soát, tổ chức hợp lý các khu vực gầm cầu, gầm đường trên cao để sử dụng tạm thời làm bãi đỗ xe". Đồng thời, Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) lưu ý, cần có phương án triển khai bảo đảm phù hợp với phương án tổ chức giao thông, bảo đảm an toàn.



Những năm qua người dân Thủ đô Hà Nội đã quá quen với hình ảnh những chiếc ô tô, xe máy xếp hàng dài hai bên các tuyến đường trung tâm, huyết mạch; dưới khu vực gầm cầu vượt, tại ngã ba, ngã tư – nơi luôn có mật độ giao thông đông đúc. Ảnh: Tuấn Ngọc

Tuy nhiên, nếu không có phương án khai thác bảo đảm an toàn giao thông, bảo đảm về công tác phòng cháy chữa cháy, thì nguy cơ về tai nạn giao thông, cháy nổ có thể xảy ra bất cứ lúc nào. Thực tế cho thấy, những năm qua người dân Thủ đô Hà Nội đã quá quen với hình ảnh những chiếc ô tô, xe máy xếp hàng dài hai bên các tuyến đường trung tâm, huyết mạch; dưới khu vực gầm cầu vượt, tại ngã ba, ngã tư – nơi luôn có mật độ giao thông đông đúc.

Bài học nhãn tiền, là vụ cháy nghiêm trọng xảy ra tại bãi trông giữ phương tiện dưới gầm cầu Vĩnh Tuy (phường Hồng Hà) ngày 30/8. Vụ cháy, không chỉ gây tổn thất trực tiếp về tài sản, mà còn có thể ảnh hưởng đến độ bền và tuổi thọ kết cấu công trình.

Trước thực trạng này, các chuyên gia cho rằng, để bảo đảm an toàn kết cấu công trình, cần thiết khẩn trương di dời các bãi trông giữ xe dưới các gầm cầu, cũng như các bãi xe khác nằm trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ...



Hiện trường sau vụ cháy nghiêm trọng xảy ra tại bãi trông giữ phương tiện dưới gầm cầu Vĩnh Tuy (phường Hồng Hà) ngày 30/8. Ảnh: VT

Theo đó, Bộ Xây dựng đã ban hành Chỉ thị kiểm tra, rà soát công tác quản lý, sử dụng hành lang an toàn đường bộ; biện pháp đảm bảo phòng cháy, chữa cháy kết cấu hạ tầng đường bộ tại các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Đồng thời, Bộ trưởng Bộ Xây dựng yêu cầu Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực

thuộc Trung ương chỉ đạo rà soát toàn bộ công tác quản lý, sử dụng hành lang an toàn đường bộ thuộc phạm vi quản lý; đảm bảo không sử dụng lòng đường, vỉa hè vào mục đích trái với quy định của Nghị định 165/2024 của Chính phủ.

Đồng thời, lập kế hoạch di dời ngay các bãi trông giữ xe ra khỏi phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng bộ (nếu có) trước ngày 30/10, ưu tiên đầu tư xây dựng các bãi trông giữ xe đạt tiêu chuẩn theo quy hoạch được duyệt, đáp ứng nhu cầu giao thông tĩnh tại các đô thị.

Tiếp đó, Sở Xây dựng Hà Nội đã yêu cầu kiểm tra các điều kiện về an toàn phòng cháy, chữa cháy liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn thành phố nói chung và kết cấu hạ tầng đường bộ nói riêng. Cùng với đó, là di dời các bãi trông giữ xe ra khỏi phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ trước ngày 30/10/2025.

**Nhiều dự án bãi đỗ xe… "đắp chiếu"**

Để giải quyết "bài toán" giao thông tĩnh, các chuyên gia cho rằng, Hà Nội cần đẩy nhanh việc xây dựng các bến, bãi đỗ xe theo quy hoạch; có cơ chế chính sách đủ hấp dẫn để thu hút các nhà đầu tư tham gia loại hình dự án này.

Tuy nhiên, trên thực tế, TP. Hà Nội đã chú trọng trong công tác lập và triển khai quy hoạch hệ thống giao thông tĩnh, nhưng quá trình triển khai còn chậm, các chính sách hỗ trợ đi kèm chưa thực sự phát huy hiệu quả, khiến nhiều điểm được quy hoạch với tổng diện tích đất xây dựng tương đối lớn, nhưng việc triển khai các bãi trông giữ xe vẫn nằm trên giấy.

Đơn cử, là khu đất với diện tích hơn 10.000 $m^2$ nằm ngay cạnh Công viên Thống nhất, dù được TP. Hà Nội quy hoạch từ năm 2019 để làm bãi đỗ xe với 3 tầng ngầm. Tuy nhiên, sau gần 10 năm, nơi đây vẫn hoang hóa với hàng loạt công trình nhà tạm được quây tôn kín mít.



Bên trong khu đất được UBND TP. Hà Nội chấp thuận thực hiện dự án bãi đỗ xe ngầm trong công viên Thủ Lệ. Ảnh: ĐP

Bên cạnh đó, dự án bãi đỗ xe ngầm trong công viên Thủ Lệ được UBND TP. Hà Nội có Văn bản số 713/QĐ-UBND (ngày 12/2/2019) chấp thuận cho Công ty cổ phần Đầu tư HimLamBC đầu tư, với mục tiêu đáp ứng nhu cầu về bãi đỗ xe ngày càng gia tăng và góp phần giảm tải cho hệ thống hạ tầng giao thông của Thủ đô, tạo diện mạo đô thị văn minh, hiện đại.

Theo đó, diện tích đất xây dựng bãi đỗ xe ngầm kết hợp dịch vụ thương mại là 16.189m2. Diện tích xây dựng trên mặt bằng là 638m2 có chức năng dịch vụ phụ trợ, kết nối không gian ngầm và mặt bằng cảnh quan. Tổng diện tích sàn xây dựng phần ngầm hơn 72.000m2 bao gồm 5 tầng hầm và 1 tầng kỹ thuật, có sức chứa lên tới 2.000 phương tiện. Tuy nhiên, sau nhiều năm chưa triển khai, đơn vị vận hành đành khai thác làm bãi đỗ xe tạm.




Khu đất được UBND TP. Hà Nội phê duyệt làm dự án Bãi đỗ xe tự động P (H1-3) tại đoạn cống hóa mương Nguyên Hồng (phường Thành Công, quận Ba Đình - cũ). Ảnh: Tuấn Ngọc

Tương tự, là dự án bãi đỗ xe tự động P (H1-3) tại đoạn cống hóa mương Nguyên Hồng (phường Thành Công, quận Ba Đình - cũ) được UBND TP. Hà Nội phê duyệt từ năm 2017, nhằm tạo cảnh quan sạch đẹp và đáp ứng nhu cầu về điểm đỗ xe của người dân trong khu vực. Điều đáng nói, hơn 8 năm đã qua, dự án vẫn chưa được triển khai, gây nhiều hệ lụy về môi trường, cảnh quan và lãng phí nguồn lực đất đai...

Liên quan đến dự án này, ngày 19/6/2017 và 25/7/2018, UBND TP. Hà Nội đã ban hành Quyết định số 3667/QĐ-UBND và Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 3751/QĐ-UBND, giao cho Công ty Cổ phần Cơ sở hạ tầng làm chủ đầu tư Dự án bãi đỗ xe tự động P (H1-3) tại phần đất cống hoá mương Nguyên Hồng. Ngày 26/6/2017, công ty nhận được Văn bản số 4079/QHKT-TMB-PART(HTKT) của Sở Quy hoạch - Kiến trúc Hà Nội chấp thuận tổng mặt bằng và phương án kiến trúc...

**Cần sớm xây dựng kế hoạch cụ thể**

Để tháo gỡ các vướng mắc gây ảnh hưởng đến tiến độ triển khai các dự án bãi đỗ xe ngầm, Theo Tiến sĩ, Kiến trúc sư Đào Ngọc Nghiêm, Phó Chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Việt Nam, đề xuất, TP. Hà Nội cần sớm xây dựng kế hoạch cụ thể để triển khai thực hiện với thời gian cùng các nguồn lực tương ứng, đặc biệt bổ sung các chính sách ưu đãi về vốn, tăng cường đầu tư các thiết

bị hiện đại để bảo đảm an toàn khi xây dựng công trình ngầm... Ngoài ra, cần có sự hợp tác đồng bộ giữa các ngành trong khai thác, sử dụng không gian ngầm để bảo đảm lợi ích chung.



Hạ tầng giao thông tĩnh đang trở thành một "bài toán khó", một thách thức vô cùng lớn đối với Thủ đô Hà Nội. Ảnh: Tuấn Ngọc

Kiến trúc sư Trần Huy Ánh (Hội Kiến trúc sư TP. Hà Nội) đánh giá, thực trạng bãi đỗ xe tiêu chuẩn của Hà Nội chiếm dưới 15%, còn lại 85% là vỉa hè lòng đường, sân cơ quan, trường học, dự án đắp chiếu... có chi phí đầu tư 0 đồng để kinh doanh khai thác bãi đỗ xe... Thực tế trên khiến ít chủ đầu tư mặn mà vì chi phí quá lớn trong khi khả năng thu hối vốn và có lãi lại bỏ ngỏ. Do đó, định hướng phát triển bãi đỗ xe ngầm tại Hà Nội là rất sáng suốt, nhưng cần xác định rõ và cân nhắc kỹ làm ở đâu, nguồn vốn nào và làm bằng cách nào.

Ngoài ra, trong bối cảnh thành phố đang công bố kế hoạch khởi công những dự án cầu đường, đường sắt đô thị, cải tạo chung cư quy mô lớn, thì có thể tích hợp các công trình ngầm, trong đó có bãi đỗ xe ngầm... để phát huy tổng thể các lợi thế đầu tư kết hợp với tái thiết hiện đại hóa đô thị...

Cũng theo các chuyên gia, phát triển bãi đỗ xe ngầm trong đô thị cần tạo ra một nền kinh tế dịch vụ đem lại lợi ích cho cộng đồng, tạo lập sự công bằng trong tiếp cận hạ tầng đô thị. Khi tính đến tác động nhiều mặt sẽ thu hút được nguồn lực có quy mô lớn hơn, không chỉ kêu gọi đầu tư ngay trong khu vực dự án, thành phố mà còn thu hút nguồn lực đầu tư quốc tế.

Làm được điều này sẽ thúc đẩy những công cụ hiện đại khi lập trình phát triển dự án, vận hành dự án, ứng dụng công cụ hiện đại hơn để phân tích như hệ thống thông tin địa lý (GIS); thông tin quản lý công trình xây dựng (BIM) cùng chuỗi các công nghệ hỗ trợ khác cùng đồng hành.

**Tuấn Ngọc**