TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Hà Nội: Xe ô tô cá nhân tăng cao, tạo áp lực lớn cho hạ tầng giao thông

16:33 13/01/2025

Theo Sở Giao thông vận tải Hà Nội, xe ô tô cá nhân tại Thủ đô đang tăng khoảng 10%/năm, cao gấp hơn 30 lần tốc độ gia tăng đất dành cho giao thông. Với tốc độ tăng như trên, sẽ tạo áp lực giao thông đổ dồn lên hệ thống hạ tầng từng ngày, từng giờ...

Cụ thể, theo thống kê của Sở Giao thông vận tải (GTVT) Hà Nội, đến tháng 12/2024, toàn thành phố có khoảng hơn 9,2 triệu phương tiện các loại đang hoạt động trên địa bàn (chưa bao gồm phương tiện của các cơ quan trung ương). Trong đó, thành phố đang quản lý hơn 8 triệu phương tiện các loại, bao gồm 1,1 triệu ô tô và 6,9 triệu xe máy.

Ngoài ra còn có khoảng 1,2 triệu ô tô, xe máy cá nhân từ các tỉnh, thành khác lưu thông trên địa bàn thành phố. Tốc độ gia tăng phương tiện nói chung khoảng từ 4 - 5%/năm, gấp từ 11 - 17 lần tốc độ mở rộng đường giao thông.



Ùn tắc giao thông trong giờ cao điểm tại tuyến đường Nguyễn Trãi, quận Thanh Xuân, Hà Nội. Ảnh: Phạm Hùng

Về hệ thống đường giao thông, Sở GTVT Hà Nội cũng cho biết, tổng chiều dài đường bộ của Thủ đô đang khai thác đạt khoảng 23.420km, bao gồm 5 tuyến cao tốc và vành đai; 11 tuyến quốc lộ; 128 đường tỉnh; 1.220 tuyến đường đô thị; 2.310 nút giao thông; 585 cầu, hầm, không tính các tuyến đường ngõ, ngách nhỏ.

Chỉ tiêu diện tích đất dành cho giao thông của Hà Nội đến nay đạt 12,13%, tốc độ tăng bình quân 0,3%/năm; theo quy hoạch đến năm 2030 phải đạt 20 - 26% đối với đô thị trung tâm.

Về hệ thống vận tải hành khách công cộng, hiện mạng lưới đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác sử dụng 21,55km; bao gồm: 13,05km thuộc tuyến đường sắt đô thị số 2A Cát Linh - Hà Đông; 8,5km đoạn trên cao thuộc tuyến đường sắt đô thị thí điểm TP. Hà Nội, đoạn Nhổn - Ga Hà Nội.

Mạng lưới xe buýt bao gồm 154 tuyến buýt thường (với 2.279 xe) và 1 tuyến buýt nhanh BRT. Chỉ tiêu vận tải hành khách công cộng đến nay đã đạt 19,5% và theo quy hoạch yêu cầu đến năm 2030 phải đạt 30 - 35%.

Đặc biệt, xe ô tô cá nhân đang tăng khoảng 10%/năm, cao gấp hơn 30 lần tốc độ gia tăng đất dành cho giao thông. Với tốc độ tăng như trên, áp lực giao thông đổ dồn lên hệ thống hạ tầng từng ngày, từng giờ. Trong khi đó, để xây dựng, mở rộng đường sá lại cần nhiều tháng, nhiều năm.



Tỷ lệ xe ô tô cá nhân tăng cao, đang tạo ra áp lực lớn cho hạ tầng giao thông Thủ đô. Ảnh: KT

Bên cạnh đó, dân số hiện nay của Hà Nội trên 8 triệu người chưa bao gồm khoảng 1,2 - 1,5 triệu người từ các tỉnh, thành khác thường xuyên sinh sống, làm việc và học tập tại Thủ đô.

Thông tin trước báo chí, lãnh đạo Sở GTVT Hà Nội cho biết, mật độ dân cư của Hà Nội rất lớn, bình quân 2.398 người/km2, cao gấp 8,2 lần so với mật độ dân cư cả nước. Tốc độ tăng dân số cơ học trung bình hằng năm 1,4%/năm là rất cao.

Cùng với tốc độ gia tăng phương tiện cá nhân cao gấp hàng chục lần chỉ số gia tăng hạ tầng làm cho mật độ giao thông trên nhiều tuyến đường, nút giao thông rất lớn. Đặc biệt vào khung giờ cao điểm dẫn đến lưu lượng phương tiện thực tế trên nhiều tuyến đường, nút giao vượt quá lưu lượng thiết kế.

Ví dụ như, đường Nguyễn Trãi, có lưu lượng gấp 2,5 - 3,2 lần so với thiết kế; đường Khuất Duy Tiến - Nguyễn Xiển cao gấp 4,3 - 4,9 lần; đường Lê Văn Lương cao gấp 2,7 - 3,3 lần; đường Xuân Thủy - Cầu Giấy cao gấp 2,1 - 2,6 lần; đường Láng cao gấp 1,2 - 1,8 lần; đường Thái Hà - Huỳnh Thúc Kháng cao gấp 1,5 - 2,4 lần.

Trao đổi trước báo chí, Thạc sĩ quản lý đô thị Trần Tuấn Anh nói: “Với tốc độ gia tăng phương tiện cá nhân, sự quá tải đến ngặt nghèo mật độ giao thông như thế này, không một hệ thống hạ tầng nào đuổi theo kịp để đáp ứng. Ùn tắc giao thông của Hà Nội sẽ ngày càng diễn biến phức tạp hơn bất khả kháng”.

Cũng theo ông Trần Tuấn Anh, khi các tuyến đường quá tải gấp nhiều lần, dù có dùng bao nhiêu biện pháp đồng bộ như: Tổ chức giao thông; xử phạt nghiêm để chấn chỉnh ý thức; di dời trường học, bệnh viện ra khỏi trung tâm thành phố... cũng sẽ không thể mang lại hiệu quả tức thời.

“Việc triển khai đồng bộ các giải pháp giảm thiểu ùn tắc giao thông là cần thiết và phải bền bỉ cũng như thúc đẩy nhanh chóng hơn nữa. Tuy nhiên trước mắt thành phố cần xem xét các biện pháp ưu tiên, để điều tiết giao thông cho phù hợp với năng lực hạ tầng vốn có” - ông Trần Tuấn Anh nói.

Thạc sĩ quản lý đô thị Phan Trường Thành cũng chia sẻ: “Quản lý nhu cầu giao thông hay quản lý nhu cầu đi lại là việc áp dụng các chiến lược và chính sách để kiểm soát sự cân bằng cung - cầu đi lại trong không gian hoặc trong thời gian cụ thể, bằng cách khuyến khích người dân hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân không cần thiết, tăng cường sử dụng các phương tiện vận tải hành khách công cộng và phương tiện phi cơ giới”.

Tuấn Ngọc *(t/h)*