



Quản lý giao thông tỉnh : Sự đóng góp tới các thành phố có thể sinh sống được

Mô đun 2c

Giao thông Bền vững : *Giáo trình* dành cho các nhà hoạch định chính sách ở những đô thị đang phát triển

KHÁI QUÁT VỀ GIÁO TRÌNH

Giao thông bền vững:

Giáo trình dành cho các nhà hoạch định chính sách ở những đô thị đang phát triển

Giáo trình viết về cái gì?

Giáo trình về giao thông đô thị bền vững đề cập và phân tích những mảng đề tài chủ chốt trong việc xây dựng hệ thống chính. Giáo trình sách giao thông bền vững nhằm phát triển đô thị, bao gồm hơn 30 mô đun, được trình bày ở các trang tiếp theo. Giáo trình cũng được bổ sung bởi hệ thống tài liệu đào tạo và các tài liệu liên quan khác (có thể được tìm thấy tại trang web <http://www.sutp.cn>, đối với người dùng Trung Quốc).

Giáo trình phục vụ nhu cầu của ai?

Giáo trình được xuất bản với mục đích giúp đỡ những người làm chính sách và cố vấn của họ trong việc phát triển đô thị. Điều này có thể được thấy rõ qua nội dung giáo trình, chủ yếu bàn luận về cách giải quyết hợp lý đối với hàng loạt các ứng dụng phát triển đô thị khác nhau. Giáo trình cũng rất có ích đối với các tổ chức thiên về học thuật (ví dụ như trường đại học).

Sử dụng giáo trình như thế nào?

Có rất nhiều cách sử dụng, nếu in ra, bạn chỉ nên giữ giáo trình tại một nơi duy nhất, các mô đun trong giáo trình này được viết cho các nhà chức trách liên quan tới giao thông đô thị. Giáo trình có thể được chỉnh sửa một cách dễ dàng để phù hợp với các khóa học đào tạo chính quy ngắn hạn hoặc phục vụ mục đích xây dựng nội dung giảng dạy đối với các chương trình đào tạo liên quan tới giao thông đô thị. GIZ có và đang tiếp tục hoàn thiện nội dung đào tạo đối với các mô đun được chọn lọc từ tháng 10 năm 2004, được tìm thấy tại trang web: <http://www.sutp.org> hoặc <http://www.sutp.cn>

Các đặc điểm chính của giáo trình?

Đặc điểm chính của giáo trình bao gồm:

- Giáo trình đưa ra định hướng về các ứng dụng tốt nhất trong việc lập kế hoạch và xây dựng hệ thống quy chuẩn, giáo trình còn bàn luận về kinh nghiệm phát triển đô thị đã thành công trước đó.
- Những cá nhân tham gia xây dựng giáo trình đều là chuyên gia trong nhiều lĩnh vực
- Giáo trình hấp dẫn, dễ đọc, bản đẹp.
- Giáo trình được viết bằng ngôn ngữ phi kỹ thuật (ở một mức độ nào đó), mọi thuật ngữ đều được giải thích trước khi sử dụng.
- Giáo trình được cập nhật thường xuyên trên mạng.

Làm thế nào để có bản sao giáo trình?

Bản điện tử (pdf) của giáo trình có thể được tìm thấy tại trang web <http://www.sutp.org> hoặc <http://www.sutp.cn>. Do giáo trình được cập nhật thường xuyên, bản in bằng Tiếng Anh không có sẵn. Bản gồm 20 mô đun đầu tiên viết bằng tiếng Trung được bán tại Trung Quốc, dưới sự đồng ý của Bộ Thông Tin, đồng thời bản gồm một số mô đun được chọn cũng được bán tại McMillan, Ấn Độ và Nam Á. Bất cứ câu hỏi nào liên quan tới việc sử dụng các mô đun xin gửi về địa chỉ sutp@sutp.org hoặc transport@giz.de.

Nhận xét và phản hồi

Chúng tôi hoan nghênh mọi ý kiến nhận xét hoặc đề xuất của các bạn về bất cứ phần nào của cuốn giáo trình này, bằng cách gửi thư điện tử tới địa chỉ sutp@sutp.org hoặc transport@giz.de, hoặc gửi thư tay tới:

Manfred Breithaupt
GIZ, Division 44
P.O. Box 5180
65726 Eschborn, Germany

Các giáo trình và mô đun khác

Các mô đun khác, viết về hiệu quả năng lượng đối với giao thông đô thị và sự tích hợp giao thông công cộng vẫn đang trong quá trình soạn thảo và biên tập.

Ngoài ra chúng tôi đang phát triển nguồn tài liệu bổ sung, ảnh CD-ROM và DVD về giao thông đô thị đều sẵn có (ảnh đã được tải lên trang web <http://www.sutp.org> – mục “Ảnh”). Bạn có thể tìm thấy các đường dẫn liên quan khác, các thư mục tham khảo và

Hơn 400 bài giới thiệu, tài liệu liên quan tại trang web <http://www.sutp.org>

(<https://www.sutp.cn> dành cho người dùng Trung Quốc).

Các mô đun và những người tham gia đóng góp

(i) Tổng quan giáo trình và vấn đề giao thông đô thị (GTZ)

Định hướng thể chế và chính sách

- 1a. Vai trò của giao thông trong chính sách phát triển đô thị (Enrique Penalosa)
- 1b. Viện nghiên cứu giao thông đô thị (Richard Meakin)
- 1c. Khu vực tư nhân tham gia cung cấp cơ sở hạ tầng cho giao thông đô thị (Christopher Zegras, MIT)
- 1d. Công cụ kinh tế (Manfred Breithaupt, GTZ)
- 1e. Nâng cao hiểu biết cộng đồng về giao thông đô thị bền vững (Karl Fjellstrom, Carlos F. Pardo, GTZ)
- 1f. Tài chính giao thông đô thị bền vững (Ko Sakamoto, TRL)
- 1g. Vận chuyển hàng hóa trong đô thị ở những thành phố phát triển (Bernhard O. Herzog)

Quy hoạch sử dụng đất và quản lý nhu cầu

- 2a. Quy hoạch sử dụng đất và giao thông đô thị (Rudolf Petersen, Wuppertal Institute)
- 2b. Quản lý lưu động (Todd Litman, VTPI)
- 2c. Quản lý giao thông tĩnh: đóng góp tiền tới thành phố có thể sinh sống được (Tom Rye)

Vận tải, đi bộ và xe đạp

- 3a. Lựa chọn phương thức vận tải (Lloyd Wright, ITDP; Karl Fjellstrom, GTZ)
- 3b. Vận tải buýt nhanh (Lloyd Wright, ITDP)
- 3c. Quy hoạch điều lệ xe buýt (Richard Meakin)
- 3d. Hoạt động và mở rộng vai trò của xe thô sơ (Walter Hook, ITDP)
- 3e. Phát triển giao thông không có xe ô tô (Lloyd Wright, ITDP)

Phương tiện và nhiên liệu

- 4a. Nhiên liệu sạch và công nghệ của phương tiện (Michael Walsh, Reinhard Kolke, Umweltbundesamt-UBA)
- 4b. Kiểm tra, bảo trì và mức độ phù hợp của đường (Reinhard Kolke, UBA)
- 4c. Xe hai bánh và xe ba bánh (Jitendra Shah, Ngân Hàng Thế Giới; N.V. Iyer, Bajaj Auto)
- 4d. Phương tiện sử dụng khí ga tự nhiên (MVV InnoTec)
- 4e. Hệ thống giao thông thông minh (Phil Sayeg, TRA; Phil Charles, University of Queensland)
- 4f. Lái xe thân thiện với môi trường (VTL; Manfred Breithaupt, Oliver Eberz, GTZ)

Ảnh hưởng tới môi trường và sức khỏe

- 5a. Quản lý chất lượng không khí (Dietrich Schwela, Tổ chức Y tế Thế giới)
- 5b. An toàn giao thông đô thị (John Fletcher, TRL; Jacqueline Lacroix, DVR; David Silcock, GRSP)
- 5c. Tiếng ồn và giảm thiểu tiếng ồn (Civic Exchange HongKong, GTZ, UBA)
- 5d. CDM trong giao thông (Jürg M. Grütter)
- 5e. Giao thông và biến đổi khí hậu (Holger Dalkmann; Charlotte Brannigan, C4S)
- 5f. Điều chỉnh giao thông đô thị khi có biến đổi khí hậu (Urda Eichhorst, Wuppertal Institute)

Các giáo trình

6. Giáo trình cho nhà hoạch định chính sách (GTZ)

Xã hội và vấn đề giao thông đô thị

- 7a. Phối hợp giao thông đô thị: những ưu việt có thể đạt được (Mika Kunieda, Aimée Gauthier)

Đôi điều về tác giả

Tom Rye là Giáo sư Quản lý chính sách và sự lưu động giao thông tại trường Kỹ thuật và Xây dựng Môi trường, Edinburgh Napier University, Anh, nơi mà ông đang giảng dạy chương trình Tiến sỹ khoa học về Quy hoạch và Kỹ thuật Giao thông của trường đại học. Luận án Tiến sỹ của ông là một trong những luận án đầu tiên ở châu Âu về chủ đề sự hiệu quả của các kế hoạch di chuyển giữa các nơi làm việc, và ông ấy liên quan tới các dự án đang tiến hành trong chủ đề này cũng như các chủ đề như giáo dục giao thông, quản trị giao thông, giao thông công cộng và quản lý bến đỗ. Tiến sỹ Rye đã học tại Oxford, trường Đại học của British Columbia và Đại học Nottingham Trent. Ông ấy từng là một nhà hoạch định giao thông tại Bộ Giao Thông Luân Đôn trước khi tham gia Đại học Edinburgh Napier vào năm 1996. Phần lớn thời gian trong 12 năm tại Edinburgh Napier cùng với lúc làm thêm ông sử dụng cho công nghiệp, đầu tiên là tư vấn cho Colin Buchanan và Các đồng sự, sau đó là cho Hội đồng thành phố Edinburgh.

Các sự công nhận

Các trường hợp nghiên cứu ở đây đều dựa trên tài liệu được cung cấp bởi những người mà chúng tôi rất biết ơn sau đây:

- Moji Moharrer, Shiraz, Iran
- Indra Darmawan, Cảnh sát giao thông Jakarta, In đô nê xi a
- Dynesh Vijayaraghavan, Chennai, Ấn Độ
- Kofi Appiah, Accra, Ghana
- Gilbert Okwong, Kampala, Uganda
- Félix Caicedo, Trường đồng Valparaíso, Chi Lê
- Zhuyue Sun, Bắc Kinh, Trung Quốc
- Offor Nnadozie, Lagos, Ni giê ri a

Tài liệu về chủ đề “Quản lý bến đỗ” được biên soạn bởi Tom Rye (Đại học Edinburgh Napier, Anh Quốc) và được dựa trên một phần tài liệu được phát triển cho dự án đào tạo COMPETENCE, TREATISE và E-ATOMIUM của EU STEER năm 2006. Nó dù vậy đã được cập nhật và chỉnh sửa nhiều để phản ánh nhu cầu và bối cảnh của phát triển và hội nhập các thành phố. Phần này cũng xây dựng dựa trên các thành quả trước đây của AOR Dipl.-Ing. Manfred Wacker người mà GTZ rất biết ơn vì đã cung cấp bản phác thảo ban đầu của ông ấy.

Quản lý giao thông tỉnh: Sự đóng góp tới các thành phố có thể sinh sống được

Các kết quả tìm kiếm, diễn giải và kết luận được trình bày trong tài liệu này dựa trên các thông tin thu thập được bởi GTZ và các nhà tư vấn, đối tác và những người cộng tác từ các nguồn đáng tin cậy. GTZ tuy nhiên không đảm bảo sự chính xác hoặc mức độ hoàn thiện của thông tin trong tài liệu này, và không thể bị buộc có bất kỳ trách nhiệm gì đối với những sai sót, thiếu sót hoặc mất mát từ việc sử dụng nó.

Tác giả: Tom Rye

Biên tập viên: Deutsche Gesellschaft für
Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH
P. O. Box 5180
65726 Eschborn, Germany
<http://www.gtz.de>

Ban 44, Nguồn Nước, Năng Lượng, Giao Thông
Dự án khu vực "Các dịch vụ cố vấn Chính sách giao
thông"

Thay mặt cho

Bộ Hợp tác Kinh tế và phát triển Liên bang (BMZ)

Ban 313 – Phát triển Nguồn Nước, Năng Lượng, Đô Thị

P. O. Box 12 03 22

53045 Bonn, Germany

Friedrich-Ebert-Allee 40

53113 Bonn, Germany

<http://www.bmz.de>

Quản lý: Manfred Breithaupt

Biên tập: Dominik Schmid, Armin Wagner

Ảnh trang bìa: Manfred Breithaupt
Buenos Aires, Argentina, 2010
Klaus Neumann

Dàn trang: Klaus Neumann, SDS, G.C.
Eschborn, November 2010

Nội dung

1. Giới thiệu	1
1.1 Vì sao cần đọc mô-đun này?	1
1.2 Vì sao việc đỗ xe lại quan trọng đến vậy?	1
1.3 Những vấn đề về đỗ xe ở nhiều thành phố và đô thị	1
1.4 Mười lời đồn đại về việc đỗ xe.	3
1.5 Kết luận	5
2. Giao thông tĩnh: một vài định nghĩa	5
2.1 Nhu cầu đỗ xe.....	5
Các nguồn khác	5
2.2 Nhu cầu tiêu chuẩn	6
2.3 Các loại đỗ xe.....	6
2.4 Đỗ xe trên đường	7
3. Các chiến lược quản lý giao thông tĩnh.....	8
3.1 Những vấn đề phải đối mặt và các giải pháp	8
3.2 Sử dụng giao thông tĩnh để đạt được những mục tiêu giao thông - phát triển một chính sách giao thông tĩnh	11
3.3 Điều chỉnh chính sách giao thông tĩnh bằng Chiến lược tổng quan quản lý nhu cầu giao thông	15
3.4 Các phương pháp chuyển giao chính sách giao thông tĩnh và đạt được các mục tiêu	20
3.5 Chi phí quản lý giao thông tĩnh	26
3.6 Sử dụng công nghệ trong việc quản lý giao thông tĩnh	26
4. Các vấn đề về bộ máy tổ chức và hình thức cưỡng chế.....	30
4.1 Các vấn đề về bộ máy tổ chức	30
4.2 Sự cưỡng chế	31
5. Cách áp dụng	33
5.1 Tăng sự đồng thuận cho các chính sách giao thông tĩnh mới	33
5.2 Quá trình thi hành	34
6. Giao thông tĩnh với phát triển kinh tế và kế hoạch sử dụng đất.....	38
6.1 Giới thiệu	38
6.2 Lập kế hoạch sử dụng đất và bãi đỗ xe.....	39
7. Kết luận và đề xuất	41
7.1 Đề xuất	41
Sách tham khảo và website	42

Giới thiệu

Vì sao cần đọc mô-đun này?

Hầu hết các khu đô thị hiện nay đều phải đối mặt với vấn đề quan trọng: tất cả ô tô đều cần có nơi để đỗ. Một chiếc ô tô không chỉ cần không gian khi di chuyển mà cả trong khoảng 23 giờ để lại, và nếu xe được dùng trong tất cả các chuyến đi thì ở cả hai đầu của hành trình ấy chúng đều cần điểm đỗ – rất rất nhiều không gian cần thiết cho mỗi một chiếc ô tô. Một xe ô tô cần khoảng 8m² khi đỗ và cũng khoảng chừng ấy diện tích cho việc quay đầu xe – một lượng đất rất đắt đỏ trong các khu dân cư đông đúc. Thông thường không gian dành cho việc đỗ xe thậm chí còn lớn hơn không gian mà người dân dùng để ở!

Mô-đun này cung cấp nhiều giải pháp để giải quyết các vấn đề giao thông tĩnh. Nó chủ yếu hướng đến những người có liên quan ở địa phương, vùng hay trung ương và bất kì ai quan tâm đến chủ đề này. Tức là không chỉ bao gồm các kĩ sư cầu đường, mà cả những người làm chính sách, người làm quy hoạch đất đai, quy hoạch giao thông, quy hoạch thành phố và những người có quan tâm đến việc giúp hệ thống đỗ xe hoạt động hiệu quả và bền vững.

Vì sao việc đỗ xe lại quan trọng đến vậy?

Tính khả dụng và chi phí của bãi đỗ xe là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến việc mọi người có đến một địa điểm hay không, và thậm chí cả việc họ muốn sở hữu một chiếc ô tô hay không. Tỷ lệ sở hữu phương tiện giao thông thấp cũng như sử dụng phương tiện giao thông công cộng cao ở một số thành phố trung tâm như Munich

hay London có vẻ có một phần liên quan đến sự thiếu hụt về địa điểm đỗ xe trên đường phố - dù rằng các khu vực này thịnh vượng hơn nhiều khu vực khác.

Các nhà chức trách địa phương nắm quyền kiểm soát trực tiếp hệ thống lề đường, vỉa hè (không kể các tuyến đường cấp quốc gia), vì vậy họ kiểm soát lượng cung và giá tiền đỗ xe bên đường. Trong một vài trường hợp, họ còn kiểm soát cả đỗ xe trong bãi. Tầm ảnh hưởng mà chính quyền địa phương giữ quyền cung cấp bãi đỗ xe công cộng là khác nhau ở mỗi vùng. Ở rất nhiều các thành phố đang phát triển, thường có rất ít các bãi đỗ xe chính thống, kể cả những bãi thuộc quyền sở hữu của chính quyền địa phương. Với việc quản lý chính sách phát triển các khu nhà mới, chính quyền địa phương có thể có ít nhiều quyền quản lý lượng đỗ xe. Đây gọi là “gói đỗ xe”, dù việc này chưa thể đảm bảo cho tất cả các nhóm thu nhập.

Trong khi việc điều hành và áp giá đỗ xe hiếm khi phổ biến trong cộng đồng thì những lựa chọn chính sách lại hay được biết đến và được chấp nhận kể cả ở nhiều thành phố ở những nước đang phát triển. Nếu xảy ra sự thiếu hụt chỗ đỗ xe một cách rõ rệt thì nhiều người sẽ đồng ý rằng cần có sự điều hành giao thông tĩnh. Điều hành giao thông tĩnh và áp giá là những phương thức quản lý nhu cầu giao thông được chính quyền địa phương sử dụng thường xuyên nhưng lại ít thấy chương trình giáo dục rút ra từ chính sách này mà chỉ tập trung vào các chủ đề “có lãi hơn” như thu phí gây ách tắc. Mô-đun này nhằm giúp điều chỉnh lại ít nhiều chênh lệch này.

1.3. Những vấn đề về đỗ xe ở nhiều thành phố và đô thị

“Bãi đỗ xe thu hút ô tô, do đó mà thúc đẩy việc đi lại bằng ô tô. Giao thông tĩnh cần khoảng trống mà không thể sử dụng cho các mục đích đi lại khác. Không có điều gì thay đổi hướng quy hoạch đường phố truyền thống lớn như những chiếc ô tô trong bãi đỗ xe trong suốt vài thập kỷ qua.”

Hartmut H. Topp, Giáo sư trường đại học Keiserslautern, Đức

các thành phố trên khắp thế giới phải đối mặt, nhất là ở những nước đang phát triển, đó là:

Hình 1: Giao thông hỗn độn do ô tô và taxi đỗ lại (Ảnh của Walid A.Noori, Kabul, Afghanistan, 2007)

- Những người đã quen với việc sử dụng bãi đỗ xe sẽ là những người đỗ xe đầu tiên, nhưng đó không phải là cách sử dụng hiệu quả nhất khi chỗ đỗ xe bị thiếu. Ai là người đóng góp vào nền kinh tế địa phương nhiều hơn, chủ cửa hàng đỗ xe bên ngoài cửa hàng mỗi ngày 8 giờ hay tám người mỗi người đỗ xe 1 giờ ở cùng chỗ đó và mua sắm ở cửa hàng?

- Việc đỗ xe trên đường gây ra các vấn đề về độ an toàn và ách tắc khi chặn mất một hoặc hai làn đường, làm thu hẹp đường đi chỉ còn một làn, giảm tầm nhìn và buộc người đi bộ xuống lòng đường khi không có lối đi bộ cho họ.

- Sự yếu kém trong quản lý đỗ xe trên lòng đường và/hoặc thiếu thông tin về chỗ đỗ xe còn trống ở những nơi có nhu cầu cao dẫn đến lượng lớn những người di chuyển lòng vòng để tìm kiếm chỗ đỗ xe gây ách tắc và ô nhiễm



Hình 1: Giao thông hỗn độn do ô tô và taxi đỗ lại.

(Ảnh của Walid A.Noori, Kabul, Afghanistan, 2007)

Có thể lấy ví dụ về một số thành phố ở những nước đang phát triển đã có sự quản lý đỗ xe tốt. Tuy nhiên, ở nhiều thành phố và đô thị, việc đỗ xe không hề được quản lý, quản lý lỏng lẻo hoặc chỉ quản lý ở những khu vực được giới hạn. Một số vấn đề mà



Hình 2a,b: Ô tô dừng đỗ và thiếu đường đi bộ buộc người đi bộ phải đi dưới lòng đường

(Ảnh của Santhosh Kodukula, Delhi, Ấn Độ, 2008 (bên trái) và Armin Wagner, Nis, Serbia, 2007 (bên phải))

- Những quy định đỗ xe không được ban hành hoặc ban hành thiếu hiệu quả; việc ban hành và quản lý không chính thống và/hoặc lệch hướng.
- Đỗ xe ở những khu vực dành cho người đi bộ (đường đi bộ, góc sang đường) làm cho đường phố trở nên khó tiếp cận hơn với những ông bố bà mẹ mang theo xe đẩy, gây khó khăn cho mọi người và không khuyến khích người dân đi bộ. Điều này làm cho môi trường đô thị trở nên kém hấp dẫn hơn và do đó thuyền giảm hoạt động kinh tế. Đổi lại, nó làm cho con người phụ thuộc vào phương tiện cơ giới
- Đỗ xe trên lòng đường thường phải trả tiền ít hơn đỗ xe trong bãi. Kết quả là, mọi người cố tìm những khoảng trống ít ỏi còn lại trên đường trong khi những bãi đỗ xe thì còn trống một nửa.
- Thực tế là những chỗ đỗ xe ở trung tâm thành phố đã khuyến khích mọi người đến đó, nếu giảm số bãi gửi xe trung tâm thành phố thì có thể khuyến khích người dân sử dụng các hình thức giao thông khác thay thế và từ đó có thể giảm ách tắc và ô nhiễm môi trường.
- Các thành phố cho phép đỗ xe ở trung tâm dễ dàng do lo ngại sẽ ảnh hưởng đến hướng phát triển ở rìa đô thị nếu để đỗ xe quá nhiều ở khu vực này.

Mô-đun này sẽ cung cấp các phương thức để quản lý các vấn đề trên tốt hơn. Điều này phù hợp với nhu cầu của các thành phố ở các nước đang phát triển, dựa vào những trường hợp ví dụ trên khắp thế giới. Có ví dụ từ cách ứng dụng hiệu quả của các nước đang phát triển cũng như từ Châu Âu và Bắc Mỹ. Thông điệp chính trích ra từ những ví dụ này là: **Việc quản lý đỗ xe tốt**

hơn và giải quyết các vấn đề về đỗ xe là hoàn toàn có thể.

1.4. Mười lời đồn đại về việc đỗ xe.

Quản lý giao thông tĩnh cần có những cuộc tranh luận rộng rãi và cởi mở. Đây không chỉ đơn thuần là sao y những cách làm đã được áp dụng thành công ở một tình huống

Khung 1: Mười lời đồn đại phổ biến về đỗ xe

- Những thành phố thành công có vô vàn chỗ đỗ xe.
- Rất khó để đỗ xe trong khu vực lân cận. Chúng ta cần xây dựng thêm nhiều cơ sở hạ tầng cho việc đỗ xe.
- Bãi đỗ xe phải được cung cấp miễn phí.
- Tất cả những người điều khiển phương tiện cơ giới đều bình đẳng.
- Mọi người không thích đi bộ. Nơi đỗ xe phải ở ngay trước cửa.
- Có ít chỗ đỗ xe hơn nghĩa là mọi người sẽ phải lái xe vòng quanh tìm chỗ trống.
- Các chỉ số giao thông tĩnh có thể tra cứu dễ dàng trong cuốn cẩm nang
- Tất cả các hộ gia đình đều cần đỗ xe, kể cả những hộ có thu nhập thấp
- Có ít chỗ đỗ xe hơn chỉ ổn khi có hệ thống giao thông công cộng tốt.
- Việc đỗ xe không chỉ nhằm chán mà còn không cần thiết.

nhất định sang những tình huống khác. Việc quản lý giao thông phải phù hợp với từng tình huống cụ thể và các giải pháp đưa ra phải đáp ứng được những yêu cầu riêng tương ứng. Những nhà cầm quyền thường phàn nàn giống hệt nhau về vấn đề quản lý giao thông tính đến mức những điều này đã trở thành những lời đồn đại nhưng nếu xem xét kỹ hơn thì điều đó không hoàn toàn đúng. Trong phần này, chúng ta sẽ bàn về mười lời đồn đại phổ biến nhất về việc đỗ xe.



Những thành phố thành công có vô vàn chỗ đỗ xe

Không, chính những thành phố thành công phải đối mặt với những vấn đề về đỗ xe đầu tiên do chúng thu hút quá nhiều người ngoại tình, người mua sắm, khách du lịch. Một số thành phố thành công nhận thấy rằng chất lượng đô thị quan trọng hơn việc cung cấp vô hạn chỗ đỗ xe, tuy nhiên, vẫn cần cung cấp một cách cân bằng các yếu tố đường đi, bãi đỗ xe, giao thông công cộng, cơ sở hạ tầng cho xe đạp và người đi bộ và không gian mở. Đóng góp của đỗ xe vào việc tìm đến cân bằng này là xác định “Nhu cầu tiêu chuẩn” và đưa ra nguồn cung đỗ xe cho nhu cầu tiêu chuẩn này bằng cách cung ứng nhiều khoảng đỗ xe nhất có thể và đưa ra chính sách định giá để thu phí cao những bãi đỗ xe luôn trong tình trạng thiếu chỗ.

Rất khó để đỗ xe trong khu vực lân cận. Chúng ta cần xây dựng thêm nhiều cơ sở hạ tầng cho việc đỗ xe.

Những người điều khiển phương tiện cơ giới không có hứng thú với chuyện có bao nhiêu bãi đỗ xe ở khu vực lân cận. Vấn đề gì xảy ra khi họ có thể dễ dàng tìm thấy

Hình 3: Nơi đỗ xe là một mặt hàng khan hiếm ở nhiều thành phố (Ảnh của Dominik Schmid, Paris, Pháp, 2006)

một và duy nhất một nơi đỗ xe tại một thời gian và không gian xác định. Do đó duy trì tính khả dụng là mục tiêu chính nhưng xây thêm bãi đỗ xe chỉ là một cách để thực hiện mục tiêu đó. Và thường thì đây là một cách làm tốn kém. Ở hầu hết các thời điểm, sử dụng chiến lược quản lý nhu cầu để tạo khoảng trống sẽ rẻ hơn rất rất nhiều. Thu phí hoặc tăng phí đỗ xe sẽ khuyến khích một số người điều khiển phương tiện cơ giới bỏ ô tô để sử dụng giao thông công cộng, đi bộ hoặc đạp xe. Điều này cũng quan trọng khi thảo luận giải pháp cho sự thiếu hụt bãi đỗ xe. Mọi người thường phàn nàn các vấn đề về đỗ xe trong khi con số thống kê thực tiễn là mới chỉ có 60-75% chỗ đỗ xe được sử dụng. Điểm then chốt là áp giá và hạn chế thời gian để tạo khoảng trống cho những người thực sự cần. Hệ thống thông tin động có thể cung cấp cho người điều khiển phương tiện cơ giới thông tin về những khoảng trống đang có tức thời.

Nơi đỗ xe phải được cung cấp miễn phí.

Chỗ đỗ xe thường được cung cấp miễn phí cho người điều khiển phương tiện cơ giới. Tuy nhiên, mỗi khoảng trống lại thêm một

lượng chi phí cho người phát triển, chủ sở hữu, người thuê nhà và/hoặc người trả thuê. Do đó khi phí đỗ xe tính vào tiền thuê và cho thuê, giá thành sản phẩm thì chi phí này do tất cả mọi người cùng chịu, bao gồm cả những người không sở hữu ô tô mà chọn việc đi bộ, sử dụng giao thông công cộng hoặc đạp xe. Và chi phí đó cũng rất lớn.

Tất cả những người điều khiển phương tiện cơ giới đều bình đẳng.

Đúng, nhưng không phải tất cả những người điều khiển phương tiện cơ giới đều có những nhu cầu giống nhau ở từng địa điểm. Thêm vào đó, không phải chỉ những người điều khiển phương tiện cơ giới mới cần khu vực riêng. Cư dân, người mua sắm, khách vãng lai, người sử dụng các phương tiện giao thông khác, thậm chí “công dân nói chung” cũng có những nhu cầu của họ. Và như thường lệ, nếu tất cả các nhu cầu không được đáp ứng thì các giải pháp cân bằng sẽ phải được phát triển, trong đó có các chiến lược quản lý đỗ xe. Kể cả những người điều khiển phương

tiện cơ giới cũng có cách nhìn riêng về nhu cầu của họ, tùy thuộc là họ đang lái xe đi dạo hay đang tìm một chỗ đỗ xe. Do đó, cung cấp nơi đỗ xe tập trung vào người điều khiển phương tiện cơ giới chỉ là một cách nhìn hẹp khi những người sử dụng đường phố khác không được coi trọng.

Mọi người không thích đi bộ. Nơi đỗ xe phải ở ngay trước cửa.

Đúng, nhưng về lý thì không thể để tất cả các bãi đỗ xe ở trước, sau, bên cạnh và dưới mỗi tòa nhà được. Và một lần nữa, luôn có rất nhiều nhu cầu của những người sử dụng khác đối với không gian đỗ xe có hạn này. Các công cụ quản lý đỗ xe (như quản lý số lượng chỗ đỗ xe trên và xa lòng đường, phí

đỗ xe, thời gian đỗ tối đa cho phép, nhóm người sử dụng được ưu tiên) giúp cân bằng những nhu cầu này. Và tất nhiên, nơi đỗ xe dành cho những người cần hỗ trợ như người khuyết tật phải được cung ứng ở những vị trí ưu tiên.

Có ít chỗ đỗ xe hơn nghĩa là mọi người sẽ phải lái xe vòng quanh tìm chỗ trống.

Đôi khi, việc đi lại gia tăng do những người điều khiển phương tiện cơ giới gây ra khi đi tìm chỗ đỗ xe cũng là một điều đáng quan tâm. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp, điều này phản ánh sự yếu kém trong quản lý nhiều hơn là số lượng chỗ đỗ xe sẵn có. Nếu người điều khiển phương tiện cơ giới biết rằng ở một khu vực nhất định không có bãi đỗ xe “đỗ xe” (không thu phí, không giới hạn thời gian) thì họ sẽ không tìm chỗ đỗ xe ở khu vực đó. Điều này đã gây ra một chuyển dịch khuôn mẫu trong hành vi di chuyển của người điều khiển phương tiện cơ giới. Thêm vào đó, hệ thống thông tin động chỉ dẫn người điều khiển phương tiện cơ giới đến những nơi hiện tại còn trống cũng là một cách hiệu quả để giảm xu hướng đi lại này. Đồng thời cũng cần có một sự quản lý nguồn cung chỗ đỗ xe.

Các tỉ lệ đỗ xe có thể tra cứu dễ dàng trong cuốn cẩm nang

Các tiêu chuẩn đỗ xe cho những bãi đỗ xe tư nhân được đặt ra bởi cơ quan lập pháp địa phương chỉ phản ánh tình hình ở mức trung bình. Thông thường chúng được dựa trên mục đích sử dụng duy nhất mà không phản ánh các khả năng sử dụng cho nhiều mục đích hay khả năng sử dụng nhiều phương tiện giao thông cùng lúc. Do đó, áp dụng những tiêu chuẩn này rất hay dẫn đến việc thừa các bãi đỗ xe. Lượng giao thông tĩnh cần thiết mới là điều quyết định chính, điều này còn quan trọng hơn cả bài toán kỹ

thuật. Những người hoạch định phát triển, nhà quản lý và chính trị gia phải đặt câu hỏi ở khía cạnh này: lợi ích của việc quá nhiều bãi đỗ xe có vượt quá được những hậu quả mà nó gây ra không? Liệu có đủ đường đi để phục vụ số lượng xe tăng không? Tăng đỗ xe hay đầu tư mạnh vào vận tải thì phù hợp hơn với các giá trị cộng đồng?

Tất cả các hộ gia đình đều cần đỗ xe, kể cả những hộ có thu nhập thấp

Không phải mỗi hộ gia đình đều có một chiếc ô tô. Luôn có những hộ gia đình không sở hữu chiếc ô tô nào. Hơn thế còn có một nhóm nhất định các hộ gia đình không muốn có ô tô. Và một số hộ gia đình sở hữu một chiếc ô tô trong khi một số khác sở hữu nhiều hơn, chủ yếu là do thu nhập của hộ gia đình. Khía cạnh này cần phải để ý khi hoạch định giao thông tĩnh phục vụ gia dụng. Có thể cung cấp những tòa nhà không có chỗ đỗ xe, ví dụ như ở những khu tổ hợp hoặc gần điểm dừng của các loại phương tiện giao thông công cộng, nhưng ở những khu vực khác cần có hai chỗ để xe hoặc thậm chí nhiều hơn thế cho mỗi hộ gia đình. Chi phí của những chỗ để xe đó được trả bởi người sử dụng chúng chứ không phải toàn thể cộng đồng.

Biện pháp giảm số bãi đỗ xe chỉ hiệu quả khi có hệ thống giao thông công cộng tốt.

Đúng, để giảm cung chỗ đỗ xe nghĩa là phải có các phương thức đi lại tương đương. Những phương thức này thường xuyên tồn tại nhưng những người sử dụng ô tô lại không biết đến. Do đó, kèm theo việc giới thiệu chiến lược quản lý đỗ xe thì thông tin về các phương thức tương đương cũng rất cần thiết. Nếu không có phương tiện giao thông công cộng nào có thể chấp nhận được ở điểm gốc hành trình thì dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng sẽ giúp bạn có

thể chắc chắn đến được những nơi bạn muốn.

Việc đỗ xe không những không thú vị mà còn không cần thiết.

Việc đỗ xe rất quan trọng và có ý nghĩa sống còn trong hệ thống của chúng ta. Nhưng đỗ xe cũng chỉ là một trong một số nhu cầu của xã hội đô thị. Do đó, ở từng tình huống mà phải cân nhắc thế để nguồn cung đỗ xe đáp ứng tốt nhất nhu cầu tiêu chuẩn cho từng khu vực tương ứng.

1.5.Kết luận.

Chương này đã đưa ra các lí do cần đọc cuốn sách này và một số giai thoại phổ biến về việc đỗ xe. Thông điệp rút ra là: chỗ đỗ xe là nguồn lực thiết yếu của giao thông và đô thị mà rất cần được quản lý hiệu quả. Quản lý tốt việc đỗ xe sẽ giảm được nhu cầu lái xe xa hơn, giảm số lượng những lộ trình ngắn và làm tiền đề cho việc hình thành chuyển dịch khuôn mẫu cho những kiểu đi lại thân thiện với khí hậu hơn. Chương tiếp theo sẽ giải thích làm thế nào có thể quản lý hiệu quả việc đỗ xe.

Nguồn tham khảo thêm:

-Đỗ xe tái phát minh (Reinvesting Parking): Mục đích chính của blog này là giúp thông báo các lựa chọn chính sách đỗ xe cho những người ra quyết định và cộng đồng. Blog được xây dựng bởi Paul Barter:

<http://www.reinventingparking.org>

-Chi phí cao của đỗ xe tự do: Phân tích chi tiết về các vấn đề đỗ xe và đưa ra cái nhìn tổng quát về giải pháp. Chi tiết tại:

<http://shoup.bol.ucla.edu>

-Các chính sách đỗ xe của Hoa Kỳ: Tổng quan về các chiến lược quản lý: Báo cáo này xác định những nguyên lý nền tảng của việc đỗ xe và cho thấy quản lý đỗ xe thông minh hơn có thể tạo lợi ích cho người tiêu dùng và doanh nghiệp. Tải về tại:

http://www.itdp.org/documents/ITDP_US_Parking_Report.pdf

2. Giao thông tĩnh: một vài định nghĩa

Chương này sẽ giới thiệu một số khái niệm và định nghĩa cơ bản trong đỗ xe. Nó cùng bàn về các loại chính sách khác nhau có thể được chính quyền địa phương thi hành để quản lý giao thông tĩnh.

2.1. Nhu cầu đỗ xe:

Tính cần thiết của việc đỗ lại của một chiếc xe được gọi là cầu đỗ xe. Nếu số lượng xe trong một địa phương, một khu vực hay một thành phố tăng lên thì nhu cầu về chỗ đỗ xe cũng tăng. Nhu cầu còn tăng nhiều hơn khi phần lớn những chiếc xe trong

vùng đều đang vận hành, và chúng cần nhiều hơn một chỗ đỗ xe. Ở nhiều nước đang phát triển, tỉ lệ dân số sử dụng ô tô nhỏ: ví dụ, ở Istanbul, số ô tô trên 1000 người là 134 (Gercek,2005) và ở Nam Á là 10 (Ngân hàng Thế giới, 2006)². Ngược lại, mật độ dân số của các thành phố có thu nhập thấp và trung bình, thường kết hợp với số người đỗ xe trong bãi ít, cho thấy những ảnh hưởng của đỗ xe trên đường đến những vấn đề khác của các thành phố đó là rất lớn. Hơn nữa, tốc độ tăng trưởng trong việc sử dụng ô tô ở các nước đang phát triển cao hơn rất nhiều ở các nước giàu: theo Ngân hàng Thế Giới (như trên), số lượng phương tiện gắn máy trên 1000 người ở các nước thu nhập thấp và trung bình tăng từ 25 năm 1990 đến 47 năm 2003. Nó tương đương với mức tăng 88%, so với 25% ở các nước thu nhập cao.

Năm 2000, có 750 triệu ô tô và xe tải hạng nhẹ trên thế giới. Con số này tăng khoảng 2% mỗi năm. Chỉ có 2 nơi có thể thấy những loại phương tiện này đó là hoặc trên đường hoặc trong bãi đỗ xe. Nếu nó đang trên đường, nó có thể được coi là đang đỗ, đang tìm chỗ đỗ, hoặc đang vận hành. Hầu như tất cả những xe không ở trên đường thì là đang đỗ lại. Các ước lượng chỉ ra rằng những chiếc ô tô có đến 95% vòng đời của mình là đỗ lại (Collins 1991).

Các vấn đề về đỗ xe bắt đầu xuất hiện khi nhu cầu về chỗ đỗ xe vượt quá nguồn cung. Đặc biệt, các trung tâm thành phố và đô thị là những nơi xảy ra các vấn đề này trước hết, và sau đó chúng lan rộng ra từ đây. Tại một số nước Xô Viết cũ ở Đông Âu và Trung Á, tốc độ cơ giới hóa nhanh chóng kể từ sự sụp đổ của USSR cũ cũng đã gây ra các vấn đề lớn về đỗ xe khu dân cư ở những khu nhà tiền chiến dày đặc được xây

dụng mà không có chỗ đỗ xe cho cư dân do lượng sở hữu ô tô vào thời điểm đó thấp.

2.2 Nhu cầu tiêu chuẩn:

Điều phổ biến ở những thành phố lớn và trung bình là ở một địa điểm nhất định vào một thời khắc nhất định, nhu cầu đỗ xe sẽ

- Cư dân thành phố luôn là đối tượng được ưu tiên trước nhất do tầm quan trọng về mặt chính trị của họ đối với địa



Hình 4: Đỗ xe trên đường ở một tuyến phố dân cư ở Bangkok

(Ảnh của Carlos Felipe Pardo, Bangkok, Thái Lan, 2006)

phương. Cư dân thành phố sẽ được ưu tiên tiếp cận những chỗ đỗ xe trên đường và/ hoặc giảm tỉ lệ phải đỗ xe trong bãi.

- Khách đến công tác, khách du lịch và người mua sắm là hàng tiếp theo có thể tiếp cận chỗ trống, mặc dù họ phải trả nhiều tiền hơn cư dân thành phố ở những nơi thu phí
- Dân ngoại thành là hàng cuối cùng được tiếp cận chỗ đỗ xe trên đường vì họ bị coi là nhân tố đóng góp nhiều nhất cho sự ách tắc vào giờ cao điểm.
- Cần có đường riêng để giao nhận hàng hóa nghĩa là cho họ làn riêng ở một vài thời điểm trong ngày, mặc dù việc này vẫn đang được đàm phán – có thể là vào ban đêm hoặc vào sáng sớm (Thông tin chi tiết về các vấn đề đỗ xe

vượt quá nguồn cung. Trong tình huống đó, một câu hỏi phát sinh là: những người sử dụng nào sẽ được tiếp cận số lượng chỗ đỗ xe có hạn đó? Cách tiếp cận đặc trưng của nhiều thành phố phương Tây và có thể thấy cả ở những thành phố phát triển nhất của Trung Quốc như Bắc Kinh và Thẩm Quyển, đó là:

trong khi vận chuyển hàng ở đô thị có thể xem ở GTZ Source book Mô-đun 1g: Giao vận đô thị ở các thành phố đang phát triển).

2.3 Các loại đỗ xe.

Có bốn kiểu đỗ xe. Đó là:

- **Trên đường:** Như tên gọi của nó, chỗ đỗ xe là trên đường công cộng – mặc dù đôi khi nó có thể rời rắm hơn nếu tuyến đường hoặc lề đường đó chỉ bán công. Đỗ xe trên đường thường là ở khoảng trống bên lề đường mà thông thường là dành cho người đi bộ, có thể hợp pháp hoặc không. (Hình 4)
- **Bãi đỗ xe công cộng:** Là nơi đỗ xe không ở trên đường mà tất cả mọi người đều có thể đỗ xe và áp dụng bất kì luật lệ nào (ví dụ: thời gian đỗ tối đa (theo giờ) hay việc trả phí). Loại bãi đỗ xe này sở hữu và/ hoặc điều phối bởi các đơn vị công và/hoặc tư.
- **Bãi đỗ xe tư không dành cho cư dân :** Loại đỗ xe này gắn liền với mục đích sử dụng nhà hoặc đất. Ví dụ như nơi đỗ xe cho trung tâm mua sắm hoặc tòa nhà văn phòng. Về lý thuyết thì chỉ những người sử dụng nhà hoặc đất đó mới có thể đỗ xe và chủ đất quản lý việc sử dụng này – bằng các biện pháp hợp pháp tương ứng (Hình 5)

- **Bãi đỗ xe tư dành cho cư dân:** Nó thường chỉ những bãi đỗ xe gắn liền với nhà hoặc căn hộ. Về lý thuyết, chỉ những cư dân của tòa nhà hay căn hộ đó mới có thể đỗ xe (Bảng 1)

Bảng 1 : Loại hình giao thông tĩnh và phần điều khiển và/hoặc cung cấp

Địa điểm	Trên đường				Tại bến đỗ xe					
	Sử dụng	Công cộng				Tư nhân	Công cộng			
Sở hữu	Công cộng				Tư nhân	Tư nhân	Công cộng			
Điều hành	Công cộng hoặc tư nhân				Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân	Công cộng		
Loại	Miễn phí	Có phí	Cho phép	Quản lý thời lượng	Miễn phí	Có phí	Có phí	Miễn phí	Có phí	

2.4. Đỗ xe trên đường:

Bãi đỗ xe trên đường hầu hết là sở hữu công và được cung ứng bởi chính quyền địa phương dưới sự chỉ dẫn của chính phủ. Ở một số thủ đô còn áp dụng những điều luật đặc biệt của chính phủ. Dù vậy, thông thường thì chính quyền địa phương sẽ quyết định những quy định nào cần áp dụng ở từng tuyến phố riêng, dưới chỉ dẫn của chính phủ. Chúng đặt dưới những sức ép của địa phương và quốc gia về an toàn đường phố, dòng chảy giao thông, sự vận hành của phương tiện giao thông công cộng, chức năng cho kinh tế địa phương, nhu cầu của cư dân và cho các dịch vụ khẩn cấp. Ở nhiều quốc gia, hội đồng địa phương phải tham gia vào quá trình ban hành những quy định đỗ

xe. Mọi thay đổi đều phải được truyền tải có hiệu quả đến những người tham gia giao thông ở địa phương. Chủ đề này sẽ được bàn đến sau trong phần chúng ta tìm hiểu làm thế nào để xây dựng sự chấp thuận cho những thay đổi chính sách đỗ xe.

Ở một số quốc gia như Nga, không chính quyền địa phương nào có quyền xây dựng quy định cho việc sử dụng bãi đỗ xe trên đường, thu phí sử dụng chúng hay phạt tiền người điều khiển phương tiện cơ giới không thi hành đúng quy định. Có những phương thức tự ép buộc có thể dùng để quản lý đỗ xe trong một số tình huống nhưng việc thông qua những luật cho phép ít nhất là lựa chọn để điều phối việc đỗ xe cũng là rất cấp bách

với những quốc gia này, nếu không thì sẽ

không thể quản lý bằng bất kì phương thức chiến lược nào.

Những làn đường ưu tiên không được quy định mà được sử dụng cho việc đỗ xe cũng do nhu cầu của khu vực và các phương thức đỗ xe trong bãi không có sẵn. Các quy định đỗ xe sẽ chỉ được chú ý đến khi cầu vượt quá cung tại một khu vực nhất định (Balcombe và York, 1993), hoặc ở những nơi việc đỗ xe gây ra các vấn đề về an toàn (ví dụ như vạch kẻ đường ở ngã tư bị lấn). Không phải tất cả các thành phố đang phát triển đều quản lý đỗ xe nhưng xu hướng này đang lan rộng nhanh hơn tưởng tượng: ví dụ như 31 thành phố chính của Trung Quốc chỉ ngoại trừ một tỉnh đã đánh phí vào việc đỗ xe trên đường ít nhất là ở một số khu vực để giải quyết vấn đề cầu vượt quá cung – do đó nếu coi việc quản lý đỗ xe chỉ thiết yếu với các thành phố giàu phương Tây thì thật là sai lầm. (Hình 6).



Hình 5: Bãi đỗ xe tư không dành cho cư dân ở khu vực thương mại.

(Ảnh của Santhosh Kodukula, Bangkok, Thái Lan, 2006)



Hình 6: Quy định cho đỗ xe trên đường là then chốt cho việc quản lý đỗ xe.

(Ảnh của Walid A.Noori, Kabul, Afghanistan, 2008)

3. Các chiến lược quản lý giao thông tĩnh

3.1 Giới thiệu :

Những vấn đề phải đối mặt và các giải pháp
Bảng dưới đây là một dạng tài liệu hướng dẫn trợ giúp việc đưa ra quyết định. Phía bên trái là danh sách các vấn đề giao thông tĩnh điển hình. Phía bên phải là một số biện pháp có thể tiến hành để xử lý những vấn đề này và tham khảo cả những thông tin chi tiết hơn trong phần này.

Bảng 2: Tài liệu hướng dẫn trợ giúp việc quyết định.

Vấn đề	Các biện pháp và Thí dụ
Những người được sử dụng chỗ đỗ xe là những người tới đó trước tiên nhưng đây có thể không phải là cách có lợi nhất khi các chỗ đỗ xe đang khan hiếm.	<ul style="list-style-type: none"> Giới hạn thời gian đỗ xe tại một số bến đỗ Ví dụ: Shiraz, Kampala Giá: Nếu đặt giá, giá một giờ cho đỗ xe ngắn hạn rẻ hơn dài hạn. Ví dụ: Delhi Chứng minh và/hoặc làm cho mọi người nhận thức hơn về đỗ xe trên đường. Ví dụ: Shiraz Giới hạn việc đỗ xe tại các trục đường chính vào các giờ cao điểm. Ví dụ: Kampala, Bắc Kinh, Bogotá. Giới hạn việc đỗ xe tại những nơi nó gây ra vấn đề mất an toàn Định giá/quảng cáo việc đỗ xe trong bãi để làm cho nó thu hút hơn. Ví dụ: Bắc Kinh
Đỗ xe trên đường gây ra vấn đề mất an toàn và ùn tắc.	<ul style="list-style-type: none"> Cung cấp thêm thông tin Đặt giá/quảng cáo việc đỗ xe trong bãi để làm cho nó thu hút hơn. Ví dụ: Bắc Kinh Dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng. Ví dụ: Istanbul
Quản lý kém về việc đỗ xe trên đường và/hoặc thiếu thông tin về bãi đỗ xe còn trống trong các khu vực có nhu cầu cao dẫn tới một lượng lớn lưu thông chỉ để tìm chỗ đỗ xe gia tăng ùn tắc và ô nhiễm môi trường.	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao sự bắt buộc thi hành. Ví dụ: Accra, Bắc Kinh Thay đổi cách tổ chức thực hiện Thay đổi cấu trúc thể chế. Ví dụ: Kampala, Istanbul
Luật đỗ xe không được hoặc rất ít được chấp hành và sự thi hành pháp luật cùng với quản lý đôi lúc không hợp cạc và/hoặc bị lỗi.	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao sự bắt buộc thi hành Ví dụ: Bogotá. Các biện pháp tư pháp. Ví dụ: Sarajevo Thay đổi cấu trúc giá: Ví dụ: Bắc Kinh Quảng cáo đỗ xe trong bãi tốt hơn Nâng cao chất lượng đỗ xe trong bãi Dần dần giảm cung cấp và/hoặc tăng giá đỗ xe ở trung tâm thị trấn/thành phố. Ví dụ: Thâm Quyển
Đỗ xe ở khu vực người đi bộ (đường sang ngang các góc phố) làm các tuyến phố không thể tiếp cận được đối với người đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng như một biện pháp thay thế cho việc đỗ xe ở trung tâm thành phố. Ví dụ: Prague Giới hạn thời gian đỗ xe lâu nhất để khuyến khích việc đỗ xe ngắn hạn nhưng làm nản lòng những người đi làm. Ví dụ: Istanbul. Cung cấp thêm chỗ đỗ xe rẻ hơn để khuyến khích nhiều người lái xe hơn do đó làm cho trung tâm thành phố càng trở nên ùn tắc
Khi giá đỗ xe trên đường thường rẻ hơn so với đỗ xe trong bãi vì vậy mọi người tìm kiếm một chỗ đỗ khan hiếm trên đường trong khi đỗ ô tô trong bãi bị bỏ trống một nửa	<ul style="list-style-type: none"> Sử dụng chế độ đỗ xe hiệu quả ví dụ như BRT để thay vào đó nâng cao tương đối khả năng tiếp cận trung tâm thành phố. Ví dụ: Bogota, Curitiba. Sử dụng việc đi bộ hóa và quản lý bến đỗ xe để nâng cao môi trường trung tâm thành phố nên mọi người có thể tận hưởng và đến trung tâm thành phố thường xuyên hơn. Ví dụ: Bogota Bogotá.
Sự thật rằng có một số chỗ đỗ xe (miễn phí) trong các trung tâm của thành phố đã khuyến khích mọi người lái xe tới đó	
Tại các trung tâm thành thị người ta lo ngại về việc mất khách hàng từ những khu rìa phát triển của thị trấn với rất nhiều bãi đỗ xe vì vậy họ phản ứng bằng cách cố gắng khiến việc đỗ xe dễ dàng hơn	

Bảng 3 : Các chính sách giao thông trên thế giới. (I)

Công cụ		Châu Phi		Châu A						Châu Úc/ Thái Bình Dương			Châu Âu				
		Cape Town*	Johannesburg*	Bắc Kinh	Hồng Kông	Seoul	Tokyo	Singapore	Mumbai	Melbourne	Sydney	Auckland	Frankfurt(chính)	Munich	Brussels	Paris	Luân Đôn
Luật lệ	Luật đỗ xe trên đường	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Luật đỗ xe trong bãi			✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓
Khuyến khích kinh tế	Giới hạn thời gian đỗ						✓		✓		✓					✓	✓
	Nâng cao sự bắt buộc thi hành	✓							✓	✓						✓	
	Định giá đỗ xe trên đường	✓		✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Định giá đỗ xe trong bãi			✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	
Kế hoạch	Định giá thông minh			✓					✓	✓	✓					✓	
	Khu vực đỗ xe dành riêng cho khu dân cư					✓				✓		✓				✓	
	Tiêu chuẩn bên đỗ lớn nhất cho các tòa nhà mới	✓				✓		✓	✓		✓		✓		✓	✓	
	Cơ sở vật chất cho việc đỗ xe và đi xe công cộng			✓	(✓)						✓	✓	✓	✓	✓		✓
Khác	Hệ thống hướng dẫn đỗ xe							✓	(✓)			✓	✓	✓	✓	✓	
	Đánh giá về cung cấp và nhu cầu về cơ sở vật chất bãi đỗ	✓							✓		✓						

Xin chú ý:

(✓) một biện pháp hiện đang được đánh giá hoặc ở trong bước đầu tiên của kế hoạch

* chỉ ra rằng chiến lược quản lý bến đỗ riêng biệt đang được phát triển;

Nguồn: các tài liệu kế hoạch của đô thị trung ương. Các phần thực sự của các biện pháp này có thể rộng hơn những thứ đã đề cập ở trên.

Bảng 3 : Các chính sách giao thông trên thế giới. (II)

Công cụ		Châu Âu (tiếp)				Bắc Mỹ									
		Madrid	Barcelona	Viên	Zurich	San Francisco	Chicago	Denver*	Houston	Los Angeles	New York*	Montreal	Ottawa*	Toronto	Vancouver
Luật lệ	Luật đỗ xe trên đường	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Luật đỗ xe trong bãi	✓		✓	✓	✓	✓						✓	✓	✓
Khuyến khích kinh tế	Giới hạn thời gian đỗ				✓										✓
	Nâng cao sự bắt buộc thi hành		✓			✓				✓	✓	✓			
	Định giá đỗ xe trên đường				✓	✓	✓		✓	✓	✓				✓
	Định giá đỗ xe trong bãi	✓		✓		✓									
	Định giá thông minh	§				✓				✓	✓				
	Khu vực đỗ xe dành riêng cho khu dân cư		✓		✓	✓					§			✓	
Kế hoạch	Tiêu chuẩn bên đỗ lớn nhất cho các tòa nhà mới	✓		§		✓	✓			✓		✓	✓		✓
	Cơ sở vật chất cho việc đỗ xe và đi xe công cộng			✓				✓		✓		✓	✓		
Khác	Hệ thống hướng dẫn đỗ xe			✓	✓						✓	✓			§
	Đánh giá về cung cấp và nhu cầu về cơ sở vật chất bãi đỗ				✓		✓								

Xin chú ý:

(✓) một biện pháp hiện đang được đánh giá hoặc ở trong bước đầu tiên của kế hoạch

* chỉ ra rằng chiến lược quản lý bến đỗ riêng biệt đang được phát triển;

Nguồn: các tài liệu kế hoạch của đô thị trung ương. Các phần thực sự của các biện pháp này có thể rộng hơn những thứ đã đề cập ở trên.

Chương này sẽ xem xét đến một số biện pháp đã đề cập như là một chính sách bên lề, và chúng có thể được thực hiện như thế nào.

3.2 Sử dụng giao thông tĩnh để đạt được những mục tiêu giao thông – phát triển một chính

Giới thiệu

Có một xu hướng tại rất nhiều thành phố ở những nước đang phát triển để giải quyết việc quản lý bên lề theo cách chủ động hơn. Nếu có vấn đề đỗ xe xảy ra ở một khu vực thì việc quản lý bên lề được thực hiện tại nơi đó chỉ để giải quyết vấn đề cụ thể. Tuy nhiên, nếu việc đỗ xe được chỉ ra theo một cách có chiến lược hơn, thì nó có thể được sử dụng rất hiệu quả như một cách để giúp đạt được nhiều mục tiêu về môi trường, xã hội và kinh tế. Các chính sách giao thông tầm quốc gia có các mục tiêu giống nhau tại rất nhiều nước. Có những điều đặc trưng sau đây:

- Phát triển nền kinh tế địa phương và quốc gia và làm cho các trung tâm thành phố trở nên thu hút đối với các hoạt động kinh tế;
- Giảm số lượng xe ô tô để giảm sự ùn tắc giao thông;
- Khuyến khích sử dụng các biện pháp thay thế cho ô tô;
- Nâng cao các phương tiện giao thông công cộng; bao gồm sự kết hợp của nó với các loại hình giao thông khác; đặc biệt là ở các thành phố và thị trấn lớn;
- Giảm sự tác động đến môi trường do việc sử dụng ô tô;
- Đảm bảo mọi tầng lớp xã hội có thể tiếp cận hoàn toàn với hệ thống giao thông.

Việc phát triển một **Chiến lược Quản lý Giao thông tĩnh** giúp nghĩ đến một cách có hệ thống về việc làm thế nào mà việc đỗ xe có thể giúp đạt được những mục tiêu lớn hơn. Điều này không chỉ là tương lai của chính sách giao thông tĩnh ở phương tây; các thành phố đang phát triển như Kampala; Bắc Kinh, Thẩm Quyển, Delhi; Istanbul và Shiraz (Iran) đã từng nghĩ một cách chiến lược về giao thông tĩnh, xem xét làm sao nó có thể giúp đạt được các mục tiêu.

Sự phát triển của một chính sách giao thông tĩnh điển hình.

Bản báo cáo COST 342 (pp.20-21) đã sắp xếp theo thời gian sự phát triển của một chính sách giao thông tĩnh điển hình, liên hệ đặc biệt tới việc đỗ xe trên đường. Cần nhớ rằng, nói chung, các chính sách giao thông tĩnh sẽ chỉ bắt đầu chính thức phát triển khi nhu cầu bên lề bắt đầu vượt quá nguồn cung, bởi vì đó là lúc các vấn đề bắt đầu nảy sinh. Loại hình COST đã bắt đầu

trước giai đoạn này.

Giai đoạn 1: Không có vấn đề, các chỗ đỗ xe còn trống dần dần được sử dụng hết

Giai đoạn 2: Vì nhu cầu bắt đầu vượt qua nguồn cung ở một số phố, các luật lệ được đưa ra tại những phố đó. Việc đỗ xe có thể bị cấm ở một số nơi, và được đánh dấu rõ ràng hơn ở những nơi khác.

Giai đoạn 3: Vì nhu cầu vượt quá nguồn cung nhiều hơn, một số hình thức giới hạn thời gian được đưa ra tại các trung tâm thị trấn và thành phố, để tăng sự quay vòng các chỗ đỗ xe vì vậy chúng có vẻ được sử dụng bởi những người đi mua hàng và khách đến thăm nhiều hơn, và những người đi làm thì ít hơn. Đỗ xe sử dụng đồng hồ đếm thời gian hoặc tại vùng kẻ vạch có thể là những phương pháp đầu tiên được sử dụng để kích thích sự quay vòng, nhưng việc định giá có thể được đưa ra sau đó để quản lý sâu hơn về giao thông tĩnh. Đỗ xe ở tầng hầm và/hoặc trong bãi cũng có thể được xây dựng vào giai đoạn này và thay thế đỗ xe trên đường.

Giai đoạn 4: hành khách đã bị đẩy vào những khu vực bao quanh. Việc cạnh tranh với những người dân tại đó vì chỗ đỗ xe xuất hiện. Chỗ đỗ xe dành cho cư dân được đưa ra để giải quyết vấn đề này

Giai đoạn 5: càng ngày càng nhiều các loại giá khác nhau được đưa ra cho những nhóm mục tiêu khác nhau, và để khuyến khích sử dụng bởi một nhóm hơn là những nhóm khác.

Giai đoạn 6: sự phát triển của dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng ở rìa thị trấn.

Giai đoạn 7: vai trò của giao thông tĩnh trong quản lý nhu cầu giao thông.

Khung 2: Đỗ xe sử dụng đồng hồ đếm thời gian

Được sử dụng rộng rãi tại các nước Tây Âu, bãi đỗ xe sử dụng đồng hồ đếm thời gian giảm thời gian tối đa mà một phương tiện được cho phép sử dụng tại một điểm đỗ xe cho trước. Dựa trên vị trí và chính sách, các thời lượng đỗ xe tối đa có thể từ một vài phút cho đến hàng giờ. Loại hình giới hạn đỗ xe này điển hình được thực thi bởi các chức trách địa phương, những người định kỳ kiểm tra sự cài đặt chính xác của đồng hồ và phạt tiền những trường hợp đỗ quá hạn.

Các luật lệ thay đổi theo từng thành phố, nhưng chỉ dẫn sau đây của Hội đồng Harrogate Borough, Anh ([http://www.harrogate.gov.uk/harrogate-](http://www.harrogate.gov.uk/harrogate-1308)

1308) có thể được xem như một ví dụ điển hình:

1. Khi đỗ xe bật đồng hồ vào lúc xe đến.
2. Trưng bày đồng hồ phía trong hoặc ở phía trước kính chắn gió hay cửa bên gần lề đường nhất.
3. Để cho phép đỗ xe và các lần đỗ lại xem dấu hiệu tại điểm đỗ xe.
4. Bạn đã vi phạm quy định nếu:
 - > Đỗ xe và không bật đồng hồ.
 - > Đặt sai giờ xe đến hoặc sau đó thay đổi giờ đến.
 - > Không đưa xe đi khi hết hạn hoặc trong thời gian cho phép.



Hình 7:

Mẫu thiết kế đồng hồ đo giờ đỗ xe tại Đức (phía trên cùng : Ankunftszeit: thời gian xe đến), và số chỉ tương ứng của đồng hồ đo giờ đỗ xe lớn nhất là 2 tiếng.

Kampala, Uganda là một thành phố ví dụ mà đã đi qua các giai đoạn đầu của việc phát triển chính sách giao thông tỉnh.

Khung 3: Thành phố Kampala, Uganda

Thành phố Kampala là trung tâm kinh tế, chính trị, và các hoạt động hành chính của đất nước. Khoảng 80% dịch vụ công nghiệp của đất nước đặt tại Kampala và thành phố đã tạo ra một phần lớn GDP của Uganda. Tương lai kinh tế của Uganda vì vậy thực chất liên quan tới hoạt động của Kampala, và điều này đánh dấu sự quan trọng của khả năng cung cấp các dịch vụ kinh tế- xã hội của thành phố cần thiết bởi cư dân thành phố này.

Không may, khả năng vận chuyển của thành phố không theo kịp với nền kinh tế và sự tăng dân số của nó. Những sự thiếu hụt trong các tổ chức, nơi quản lý và nguồn tài chính và nguồn nhân lực, và thu nhập bình quân kim hãm khả năng cung cấp những dịch vụ đạt mức yêu cầu và có chất lượng của hội đồng thành phố.

Vấn đề chính của hội đồng thành phố Kampala là sự ùn tắc giao thông nặng tại trung tâm thành phố, vì những người Uganda có xu hướng chuyển đến thủ đô của họ. Ban đầu thành phố đã được quy hoạch cho 300,000 người nhưng điều tra dân số năm 2002 đã cho thấy có 1,2 triệu cư dân và tăng lên đến 2,5 triệu vào ban ngày.

Chiến lược của hội đồng thành phố Kampala

Để có thể đối mặt với vấn đề ùn tắc của thành phố rất nhiều sáng kiến đã được phát triển bởi hội đồng thành phố cùng với chính phủ Uganda, thông qua chính quyền địa phương.

Năm 1997, Hội đồng thành phố Kampala (KCC) đã phát triển một nhóm các sửa đổi được thiết kế để mang lại sự thay đổi trong cách tiếp cận của KCC tới sự cung cấp dịch vụ trong thành phố. Những cải cách nào được soạn thảo lần đầu tiên trong tài liệu **Khung chiến lược cải cách (SFR)** năm 1997 trong khoảng thời gian mà nhiệm vụ của KCC được trình bày như là “**đề cung cấp và tạo điều kiện thuận lợi cho sự mang đến dịch vụ chất lượng, bền vững và hướng đến người dùng một cách hiệu quả và thực tế**”. Thông qua khung chiến lược này việc đỗ xe trên đường trả phí đã được giới thiệu.

Hợp đồng thực hiện việc đỗ xe trên đường ở thành phố Kampala đã được kí kết, vào năm 1997, cho công ty Green Board Entertainment

sau quá trình đấu thầu đầy cạnh tranh. Hợp đồng đã được thực hiện từ năm 1998 đến năm 2002 mà sau đó nó được quảng cáo lại lần nữa. Hội đồng thành phố Kampala đã thu được 70 triệu Uganda siling mỗi tháng và mọi khoản thu thêm còn lại từ dự án của Green Boat Entertainment sẽ coi như là lợi nhuận. Trong hợp đồng Green Boat Entertainment đã đảm nhận việc bắt thi hành luật lệ và quản trị giao thông tĩnh trong phạm vi thành phố. Một bản hợp đồng mới đã được ký kết với Multiplex Uganda Limited và tiến hành từ năm 2003 và được thay mới 4 năm một lần. KCC thu được 80 triệu Uganda siling mỗi tháng từ hợp đồng này.

Khung chiến lược cải cách là một tài liệu động luôn được cập nhật theo thời gian. Phiên bản hiện tại của SFR đã được chỉnh sửa bởi hội đồng thành phố vào tháng 11 năm 2004 và nó đã đưa ra tầm nhìn của KCC về các mục đích và mục tiêu vào năm 2015.

Nhiệm vụ của KCC được trình bày như sau :
“ **Đề cung cấp và tạo điều kiện cho sự mang đến các dịch vụ chất lượng, bền vững, và định hướng người tiêu dùng hiệu quả và thiết thực** “.

Tầm nhìn của KCC năm 2015 :” để có một thành phố an toàn, kinh tế phát triển rực rỡ , quản lý tốt , bền vững và môi trường thân thiện mà ai cũng có thể thích thú khi được tham quan và sống ở đó”.

Mục đích của KCC : “ để đạt được sự phát triển đô thị bền vững thông qua 2 trụ cột :

- Quản lý đô thị tốt , và
- Sự cai quản tốt.

Khung chiến lược cải cách của KCC liên quan tới rất nhiều nghiên cứu về giao thông và vận tải . Hai nghiên cứu đặc thù đã được bo gồm trong báo cáo của **SFR** và chúng là Kế hoạch ngắn hạn **Nâng cao Giao thông Đô thị Kampala** và Kế hoạch dài hạn **Quản lý Khu vực Giao thông Thủ đô**. Những kế hoạch này đã được bao gồm trong Chương trình **Phát triển Cơ sở hạ tầng và Cơ quan của thành phố Kampala(KIIDP)**, một phần của **SFR**. Trong Chương trình **KIIDP** rất nhiều đường thành phố đã được chuyển đổi thành tuyến phố một chiều để thử và tạo tiền đề cho sự trả tiền khi đỗ xe trên phố.

Đỗ xe trong thành phố Kampala.

Sự trả phí đỗ xe trên đường ở Kampala dựa trên khu vực kinh doanh trung tâm. Các phố này bao gồm : Phố Lumum, phố William; phố Market; phố Burton; phố Ben Kiwanuka và phố Channel.

Những khu vực đỗ xe trên đường phải trả tiền còn bao gồm cả các khu vực Đường Kampala và Đường Jinja , dọc theo khu vực kinh doanh chính của Kampala. Cũng có nhiều con đường và đại lộ mà ở đó có thể đỗ xe tính phí. Đó là những khu vực mà chủ xe muốn trả tiền để đỗ xe.

Giá đỗ xe là 400 Uganda siling (khoảng 0,17 đô la Mỹ) một giờ. Phải mua vé khác mỗi giờ và tối đa 3 giờ tại một chỗ đỗ xe, nếu quá số giờ này thì sẽ coi như là vi phạm nếu đỗ xe .Không đưa ra được vé đỗ xe khi đỗ sẽ dẫn đến việc bị phạt 1500 Uganda siling (khoảng 0,65 đô la Mỹ) ngoài việc trả tiền vé (400 Uganda siling) . Đỗ xe quá thời hạn 3 tiếng cũng bị phạt mức tương đương.

Kế hoạch dài hạn Quản lý Khu vực Giao thông Thủ đô liên quan tới các kế hoạch mở rộng việc đỗ xe tính phí tới ngoài phạm vi trung tâm thành phố bao gồm các khu vực dọc theo đường Jinja hướng tới ngoại ô thành phố Nakawa, Mulago, Namuwongo, Katwe, Mengo-Kisenyi và Makerere Kivvulu. Những khu vực này tuy nhiên có số ít người có thu nhập và tỉ lệ tội phạm cao. Thật không thể tưởng tượng được việc người ta đỗ xe và trả phí đỗ xe . Dù vậy KCC hy vọng sẽ phát triển những khu vực này trở thành bộ phận của các dự án dài hạn của họ.

Đỗ xe trong bãi trả phí

Đỗ xe trong bãi trả phí hầu như không tồn tại ở thành phố Kampala. KCC đã thực sự cấp đăng ký cho các chủ đất để cung cấp đỗ xe trong bãi nhưng những điều kiện thuận lợi đó chỉ được cung cấp một thời gian có hạn sau khi khu đất được phát triển. Trả tiền đỗ xe trong bãi cũng rất đắt và chỉ một số ít cư dân thành phố có thể chi trả. Không có tỉ lệ tiêu chuẩn nào vì chúng thay đổi theo từng mong muốn của những người sở hữu. Do đó khó để thiết lập một mối quan hệ giữa đỗ xe trên đường và trong bãi . Những khu vực mà KCC hy vọng mở rộng việc đỗ xe trên đường có trả phí , (đường Jinja hướng tới ngoại ô thành phố Nakawa, Mulago, Namuwongo, Katwe, Mengo-Kisenyi và Makerere Kivvulu) nên được sử dụng để phát triển đỗ xe trong bãi trả phí, vì những nơi đó gần trung tâm thành phố và sẽ phân tán lượng giao thông từ trung tâm thành phố chính.

Lợi ích của việc giới thiệu hình thức đỗ xe trên đường có tính phí.

Giới hạn chỗ đỗ xe và điều chỉnh phí đỗ xe là một cách tốt để giảm lưu lượng ô tô trong thành phố .Tại thành phố Kampala khả năng điều chỉnh số chỗ đỗ xe bị giới hạn bởi mức phí thấp tính cho mọi người lái mô tô và sự thực có rất nhiều chỗ đỗ xe là của tư nhân



Một số trong những lợi ích có thể thấy được của việc đưa ra hình thức đỗ xe trên đường có trả phí tại Kampala bao gồm những điều sau:

- Nhiều người dùng bây giờ có thể tới nhiều địa điểm khác nhau nằm trong khu vực thương mại của thành phố. Đã có khó khăn trong việc tiếp cận một số nơi của khu vực thương mại đặc biệt là vì nhiều ô tô đã đỗ trước đó cả ngày tại một chỗ khiến các ô tô khác không có cơ hội đỗ. Giờ đây dễ dàng tiếp cận những nơi thương mại nằm trên những con phố thành thị.
- Việc đỗ xe trên đường tính phí đã tạo nên một lớp đệm ngăn cách giữa những người đi bộ và dòng xe lưu thông. Do đó có tuyên bố của cảnh sát Uganda về sự giảm số tai nạn trong thành phố. Tuy vậy rất khó để thỏa mãn những tuyên bố đó do việc lưu trữ dữ liệu và quản lý kém của cảnh sát Uganda.
- Một lợi ích to lớn của việc đỗ xe là thu nhập có được của KCC. Phí đỗ xe trên đường trước

đó không được nghĩ đến tại thành phố Kampala. Sự ra đời của hình thức này thực sự là nguồn thu không phải đầu tư của hội đồng thành phố.

Sự thiếu hụt không gian trong trung tâm thành phố vẫn là một vấn đề lớn còn tồn tại cho thành phố Kampala. Mặc dù đỗ xe trên đường sử dụng ít đất hơn so với đỗ xe trong bãi, thành phố vẫn có những con phố hẹp không cho phép đỗ xe. Cũng có sự gia tăng ùn tắc do các lái xe muốn tìm chỗ để đỗ xe trong trung tâm thành phố. Lái xe vẫn qua lại các từ phố này tới phố kia để tìm chỗ trống do đó tạo ra sự ùn tắc giao thông tại những phố đó. Đỗ xe trên đường đã do vậy hấp dẫn nhiều phương tiện vào thành phố hơn lần xem xét trước đó.

Những thông tin chi tiết hơn có tại những nguồn sau:

<http://www.kampala-city-guide.com>, về các tuyến phố, đại lộ và các con đường tại thành phố Kampala.

<http://www.citycouncilofkampala.go.ug>, về các kiểu tài liệu hư SFR và KIIDP.

Tác giả nghiên cứu trường hợp này: Gilbert Okwong.

Những người được hưởng lợi từ chính sách cấu trúc giao thông tĩnh.

Một chính sách giao thông tĩnh được giới thiệu để cải thiện điều kiện giao thông, môi trường và kinh tế của một thành phố cho hầu hết mọi người đi đường. Điều này không có nghĩa chắc chắn mọi người sẽ được hưởng lợi, nhưng nói chung sẽ có nhiều người có lợi hơn là số mất. Điều này được thể hiện trong bảng 4

Bảng 4: Những nhóm lợi ích trong chính sách giao thông tĩnh

Nhóm người dùng	Các mục tiêu chính sách giao thông tĩnh	Các biện pháp quản lý giao thông tĩnh đã áp dụng
Dân đỗ xe trên đường	Để đảm bảo quyền được đỗ xe trên đường	Khoanh vùng đỗ xe của cư dân, giới hạn việc sử dụng chỗ đỗ xe của các nhóm lợi ích khác;
Hành khách	Để thay đổi việc đi lại của họ bằng những phương tiện khác ngoài xe ô tô	Giới hạn thời gian và giới hạn số lượng đỗ xe trên đường và trong bãi, giới hạn xây dựng chỗ đỗ xe mới cùng với các văn phòng mới và nhà máy mới, chỗ đỗ xe để đi xe công cộng; cải thiện giao thông công cộng;
Khách kinh doanh	Tạo cơ hội đỗ xe thuận tiện cho những chuyến đi giao dịch ngắn (4 giờ) – nhưng có thể phải trả phí	Quản lý khu đỗ xe, cung cấp một số chỗ đỗ xe trên đường tính phí, định giá để giữ sự luân chuyển và giới hạn thời gian đỗ lâu nhất; Định giá đỗ xe trong bãi để ngăn cản việc đỗ lâu;
Mua sắm/ du lịch	Giống như khách kinh doanh	Giống như cho các khách kinh doanh; cũng như các cải thiện cho các hình thức giao thông thay thế khác bao gồm cả hình thức đỗ xe và đi xe công cộng;
Người khuyết tật (và người đi bộ)	Duy trì / tăng cường khả năng tiếp cận	Nằm trong khu vực quản lý giao thông tĩnh; đảm bảo có chỗ trống và luật lệ tại các các chỗ/khu vực đỗ xe cho người khuyết tật
Người đi bộ, đi xe đạp	Tăng không gian để ưu tiên cho phương tiện	Quản lý đỗ xe trên đường
Người đi xe công	Tăng không gian	Quản lý đỗ xe trên đường

3.3 Điều chỉnh chính sách giao thông tĩnh bằng Chiến lược tổng quan quản lý nhu cầu giao thông

Về chi tiết, quản lý giao thông tĩnh là một công cụ mạnh mẽ để chỉ ra các mục tiêu phát triển đô thị và cũng như thể chỉ ra nhu cầu giao thông. Tuy nhiên, đó chỉ là một trong rất nhiều các công cụ khác. Để tối đa hóa tác động của việc quản lý giao thông tĩnh, các mục tiêu và các yêu tố của chiến lược quản lý giao thông tĩnh, cần định hướng gần hơn với những yếu tố khác của chiến lược tổng quát về quản lý nhu cầu giao thông (TDM). Các phương pháp quản lý giao thông tĩnh có thể dùng nhân tố - ĐẨY nhằm khuyến khích người dân chuyển sang giao thông công cộng và để tránh những chuyến đi không cần thiết. Bảng dưới đây mô tả đầy đủ về phương pháp KÉO và ĐẨY và có thể hình thành một chiến lược toàn diện về TDM. Để tìm hiểu thêm thông tin về TDM, hãy tham khảo thêm tài liệu của GTZ-SUTP “Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông” tại địa chỉ <http://www.sutp.org>.

Hình 8 : hiệu ứng kéo và đẩy



Phương pháp tạo hiệu ứng kéo và đẩy

Sự phân phối lại không gian đường phố sẽ cung cấp thêm làn cho xe đạp, vỉa hè rộng hơn cho người đi bộ, dải cây xanh, làn xe buýt..., phân phối lại chu kỳ thời gian của hệ thống đèn tín hiệu giao thông tạo điều kiện phát triển cho vận tải công cộng và xe thô sơ, nhận thức của công chúng, sự tham gia thực hiện và quảng bá của cư dân và việc chấp hành và thi hành luật...

Nguồn: Muller et al.,(1992)

Khung 4: Hiệu quả trong quản lý giao thông tĩnh ở Portland, Hoa Kỳ

Bằng việc kết hợp nhiều sáng kiến trong chính sách và các quy tắc đỗ xe trong bãi, Portland là chuẩn mực của việc quản lý giao thông tĩnh hiệu quả trong nhiều thập kỷ. Thành phố đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông công cộng rộng lớn và đáng tin cậy cho phép cư dân và hành khách không sử dụng xe ô tô cá nhân. Từ năm 1992, chính quyền bang đã giao nhiệm vụ tất cả các khu vực định hướng phát triển cùng với các mục tiêu tiếp cận việc sử dụng vận tải. Khu Portland đặt ra mục tiêu giảm lượng dặm xe đi được(VMT) và không gian đỗ xe theo đầu người ở mức 10% trong khoảng thời gian 20 năm. Kết quả bao gồm cải thiện chất lượng không khí, tăng số lượng hành khách sử dụng vận tải công cộng và cải thiện hình thái đô thị.

Sự chủ động tiếp cận để giải quyết vấn đề của Portland được bắt đầu vào những năm đầu của thập niên 70, khi chất lượng không khí ở khu vực trung tâm vi phạm tiêu chuẩn ô nhiễm liên bang khí CO mà cứ ba ngày lại có một ngày vượt chuẩn. Điều đó đã khiến 45000 chỗ đỗ xe phải ngưng hoạt động vào năm 1972. Cảm ơn một phần vào điều này và việc nâng cao công nghệ của hệ thống xả khí thải trên ô tô, trung tâm thành phố Portland đã không vượt quá tiêu chuẩn về khí thải các bon mô nô xít từ năm 1984. Vào năm 1997, thành phố đã thay đổi việc ngưng hoạt động chỗ đỗ xe bằng một hệ thống đỗ xe tối đa và tối thiểu linh hoạt

hơn để quản lý, hơn là việc cấm đỗ xe, việc xây dựng thêm không gian đỗ xe. Biện pháp đỗ xe tối thiểu không được áp dụng ở các khu vực phát triển trong những vùng thương mại đông đúc nhất của thành phố, bao gồm trung tâm thành phố, và các khu vực thương mại liền kề, và cả những vùng dân cư trung tâm. Tương tự như vậy, đỗ xe tối thiểu không được áp dụng cho bất kỳ khu vực nào trong phạm vi 500 thước Anh trên đường giao thông mà cứ 20 phút có một chuyến xe trong giờ cao điểm. Nhà phát triển hoặc chủ sở hữu đều có lợi khi giảm đi nhu cầu đỗ xe tối thiểu nếu họ muốn quản lý giao thông tĩnh bằng cách sắp xếp không gian chia sẻ hoặc đỗ xe máy trong một cơ sở hạ tầng nào đó. Khi nhu cầu đỗ xe của hai hay nhiều người tại vị trí gần một người kia trong các thời điểm khác nhau, luật kế hoạch và khoanh vùng của thành phố cho phép dùng một cơ sở đỗ xe chia sẻ ít chiếm chỗ hơn là khi cùng đỗ xe với các yêu cầu tách biệt nhau của mỗi người. Tương tự như vậy, khu vực đỗ xe đạp có thể thay thế tới 25% yêu cầu về chỗ đỗ xe ô tô. Cứ năm chỗ đỗ xe máy mà người phát triển xây dựng, có thể giảm đi một chỗ đỗ ô tô phải xây “Hạn chế số lượng chỗ đỗ xe cho phép thúc đẩy sử dụng đất đai một cách có hiệu quả, cải thiện hình thái đô thị, khuyến khích sử dụng những hình thái giao thông thay thế để thuận tiện hơn cho người đi bộ, và để bảo vệ chất lượng

nước, không khí”, theo bộ luật kế hoạch và khoanh vùng của thành phố. Vì vậy, đỗ xe tối đa bổ sung cho đỗ xe tối thiểu ở rất nhiều khu vực lân cận. Thành phố đã tiến hành nghiên cứu để xác định nhu cầu đỗ xe đối với những bối cảnh được áp dụng chính sách khác nhau. Liên quan đến khả năng vận tải, họ tính toán để yêu cầu số chỗ đỗ xe cân bằng với dự báo nhu cầu đi lại trong bối cảnh của toàn bộ hệ thống giao thông và các mục tiêu sử dụng đất. Để tạo sự nhất quán giữa thành phố và chính quyền bang đối với giao thông công cộng, đỗ xe tối đa thay đổi dựa trên khoảng cách thực tế từ bến xe buýt hoặc tàu đi trong thành phố – càng gần trung tâm hơn thì lượng xe được đỗ càng ít hơn. Một vài khu vực lân cận vì thế là mục tiêu để giảm lượng đỗ xe tối thiểu. Ví dụ đối với văn phòng và hệ thống bán lẻ khu thương mại, được giới hạn 1000 ft² diện tích sàn, và các khách sạn chỉ có thể cung cấp duy nhất một chỗ cho mỗi phòng. Đưa ra giới hạn thấp như vậy, hầu hết những nhà phát triển hầu như luôn xây dựng hết cỡ, không có giấy khước từ xây dựng hơn tối đa nào được chấp nhận từ năm 1974. Bởi vì thành phố xử lý vấn đề đỗ xe như một thỏa thuận chuyển giao, tuy nhiên, nhà phát triển



lựa chọn xây dựng dưới mức tối đa – hoặc chủ sở hữu của một tòa nhà cũ thiếu chỗ đỗ xe – có thể chuyển quyền xây dựng chỗ đỗ xe sang một tài sản khác. Trong mô hình này, nhà phát triển có thể chuyển đổi (những không bán) quyền đỗ xe cho phép tối đa một người cho một nhà phát triển khác miễn là hợp đồng chuyển giao được hoàn thành trước khi xây dựng nền móng. Những toà nhà có sẵn hoặc một nhà xây mới chưa có hợp đồng chuyển giao trước khi xây dựng nền móng có thể chuyển giao 70% quyền đỗ xe cho một nhà phát triển khác.

Đổi lại, tòa nhà chuyển giao có thể sử dụng quyền được đỗ trong các khu vực đã chuyển giao nhưng những tòa nhà này phải trả phí cho quyền được đỗ đó. Chính sách này giúp thành phố duy trì kiểm soát diện tích đỗ xe của một quận, cho phép những người triển khai có đủ sự linh hoạt cần thiết trong tài chính xây dựng và vận hành những cơ sở đã có và đang xây mới.

Nó cũng giúp thống nhất các cơ sở, giảm đi những hạn chế và giảm lấn chiếm không gian của người đi bộ. Những chương trình và những chính sách có ảnh hưởng rất to lớn. những báo cáo của thành phố đã chỉ ra sự chuyển hướng sử dụng đã tăng từ 20-25% vào những năm đầu thập niên 70 và tăng 48% trong những năm giữa thập niên 90.

Nguồn: Lấy tại Weinberger et al., 2010, 54.

Table 5: elements of Transportation Demand Management (TDM)

	Đẩy	Kéo
Chính sách/Quy định	Cấm xe vào thành phố Phí đường Phí tắc nghẽn Thuế mua bán/nhập khẩu Phí đăng ký/thuế đường Hệ thống hạn ngạch ô tô Phí đỗ xe Quản lý giao thông tĩnh Biện cấm Khu vực khí thải thấp Khu vực 20km/h	Tăng cường các dịch vụ vận tải Hệ thống kết hợp và trạm thu phí Mạng lưới hành lang vận tải ưu tiên Khuyến khích hành khách Đỗ xe trả tiền mặt Giảm thuế cho vận tải công cộng Giảm thuế cho người đi xe máy và người đi bộ
Giải pháp kinh tế		
Tính vật lý/Giải pháp công nghệ	Giảm thiểu sự đi lại của ô tô Giảm cung cấp chỗ đỗ xe Khoanh vùng giao thông Kiểm chế giao thông Phân phối lại không gian đường bộ Kết nối lại các khu vực lân cận Các vùng cấm lưu thông Khu vực dành riêng cho người đi bộ	Nâng cao chất lượng của dịch vụ đi xe công cộng Hệ thống buýt nhanh Các làn xe buýt Ưu tiên xe buýt Tàu đi trong thành phố và dịch vụ cho những người đi tàu Phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ xe buýt Chất lượng phương tiện Bến xe buýt tiện nghi Dễ dàng tìm kiếm thông tin tuyến đường, khung thời gian, thông tin về xe buýt tại trạm xe buýt, giờ tàu tại các ga Phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ xe đạp Làn đường cho xe đạp và khu vực để xe Biển chỉ dẫn tuyến đường và bản đồ Phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ người đi bộ Vía hè & vạch sang đường an toàn Khu vực dành cho người đi bộ Phát triển các giải pháp linh hoạt Dịch vụ thuê xe ô tô Dịch vụ thuê xe đạp Nâng cao dịch vụ taxi và xích lô/xe kéo
Quy hoạch/ giải pháp thiết kế		
Quy hoạch/ giải pháp thiết kế	Quy hoạch sử dụng đất kết hợp quy hoạch vùng không gian định hướng phát triển giao thông quy hoạch đỗ xe chuẩn mực chính sách giao thông bổ sung	Quy hoạch vận tải thô sơ Thiết kế đường phố cho người đi xe đạp/người đi bộ kết nối các tuyến đường Bản đồ và hướng dẫn tìm đường
Giải pháp hỗ trợ	Xử phạt theo luật phạt, ghi vé và thu giữ	Nhận thức công chúng Quảng bá giao thông công cộng/giải thích cần thiết cho phương pháp TDM Các sự kiện như ngày không xe ô tô

Khung 5: Bệnh viện cho phép nhân viên trả tiền để đỗ xe ở Rotterdam, Netherlands – Chính sách giao thông tỉnh dùng như một nhân tố Đẩy cho việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng nhiều hơn.

Trung tâm y tế Erasmus tại Rotterdam hiện nay thuê 10000 người. Một sự đổi mới năm 2004 đã tạo ra một sự thiếu hụt chỗ đỗ xe cho các nhân viên, khách tới thăm và bệnh nhân. Sự sụt giảm số lượng chỗ đỗ xe đã thúc đẩy ban lãnh đạo bệnh viện thực thi nhiều biện pháp để giảm số xe cá nhân.

Trước khi đưa ra biện pháp Quản lý nhu cầu giao thông (TDM) , trung tâm y tế chỉ đạo một cuộc khảo sát giữa cá nhân, các khách tới thăm và các bệnh nhân. Kết quả cho thấy 80% số khách tới thăm và bệnh nhân di chuyển bằng xe ô tô tới bệnh viện, và 45% số nhân viên di chuyển bằng xe ô tô, trong khi đó 60% làm việc trong giờ hành chính. Trong số 700 nhân viên sống trong vòng 5-6 km quanh bệnh viện, một số lớn di chuyển bằng xe ô tô. Bệnh viện đã chọn biện pháp xử lý đối với việc cung cấp và nhu cầu giao thông cho các nhân viên của nó. Như đối với việc cung cấp , một chỗ đỗ xe mới đã được xây dựng. Đối với nhu cầu giao thông, nhân viên được đề nghị hai khả năng:

1. 'Sự dàn xếp xe' khi mà các nhân viên được cho phép đi lại bằng ô tô, nhưng phải trả phí . Nhân viên phải trả:

- 1.50 euro một ngày khi tới vào giờ cao điểm(từ hai đến thứ 6 trong khoảng 6h30 và 13h)
- 4.00 euro một ngày khi tới vào giờ cao điểm (từ thứ hai đến thứ 6 trong khoảng 6h30 và 13h) và sống cách bệnh viện 5-6km,
- 0.5 euro một ngày khi tới không phải giờ cao điểm,
- Không chi trả phí đi lại cho nhân viên di chuyển một mình bằng xe ô tô

2. Quý đi lại cá nhân khi mà các nhân viên được cho vay 0.10 euro mỗi km đi lại không bằng xe ô tô , và cho phép đi làm bằng ô tô 12 lần một năm trong giờ cao điểm với giá trị 1.50 euro một ngày.

Tất các biện pháp được thông tin đến các nhân viên thông qua việc sử dụng các bài báo trong bản tin nội bộ, mạng nội bộ, tờ rơi giải thích 'Sự dàn xếp xe' và 'Quý đi lại cá nhân' , và một điểm phục vụ nơi nhân viên có thể đặt câu hỏi. Một bản đánh giá năm 2006 cho thấy mục tiêu giảm số xe di chuyển của bệnh viện đã được thành công. Số lượng hành khách di chuyển bằng ô tô đã giảm từ 45% năm 2003 tới 20-25% năm 2006. Sự sụt giảm này có nghĩa là 700 chỗ đỗ xe có thể được sử dụng bởi khách tới thăm và bệnh nhân. Điều này cũng có nghĩa rằng số chỗ đỗ xe đáp ứng đủ đã được tạo ra mà không cần xây dựng những khu đỗ xe mới.

Nguồn: Elke Bossaert, <http://www.eltis.org/studies>

thứ

Mối quan hệ giữa việc đỗ xe và chính sách sử dụng phương tiện giao thông công cộng để khuyến khích sử dụng phương tiện công cộng.

Nói chung người ta đã tìm ra rằng các biện pháp chính sách giao thông tỉnh tương đối quan trọng hơn rất nhiều các biện pháp quản lý giao thông khác trong việc ảnh hưởng tới việc mọi người chọn như thế nào để di chuyển. Đặc biệt hơn, trong những nghiên cứu hạn chế đang được tiến hành, quyết định chọn ô tô để đi lại bị ảnh hưởng rất lớn bởi sự có sẵn và chi phí đỗ xe (xem ví dụ Feeney 1988, NEDO 1991, Shoup và Willson 1982, COST 342, hoặc Litman 2006) . Ví dụ , cuộc điều tra dân số toàn quốc của Thụy Sĩ năm 1994 cho thấy rằng, những nhân viên được phân một chỗ đỗ xe tại nơi làm việc ,thì 81% trong số họ sử dụng ô tô để tới chỗ làm. Số liệu tương ứng với những người không được phân chỗ đỗ xe là 35%.Chương 7 của COST 342 cung cấp rất nhiều các ví dụ

khác về các cách mà sự di chuyển bằng ô tô bị ảnh hưởng bởi sự cung cấp chỗ đỗ xe.

Mức độ thay đổi trong nhu cầu đỗ xe khi giá của nó tăng lên được gọi là độ co giãn của nhu cầu. Những kiến thức về tính mềm dẻo của giá đỗ xe có thể giúp dự đoán được các vấn đề về đỗ xe có thể được giải quyết đến mức nào khi một thứ phí được đưa ra , hoặc tăng lên. Tất nhiên phí đỗ xe chỉ là một cách để quản lý đỗ xe (xem tất cả các biện pháp tại Chương 3) và tác động của nó sẽ thay đổi tùy theo các nhân tố như có hay không đỗ xe miễn phí gần khu vực có phí, hay có hay không phí đỗ xe được trả bởi lái xe hay bởi người nào khác (ví dụ một nhân viên) . Tuy nhiên, bảng dưới đây cho chúng ta một số đánh giá tốt nhất về sự phản ứng với sự tăng giá đỗ xe lấy được từ một thử nghiệm tại Seoul. Những số liệu này ủng hộ cho quan điểm rằng thu phí đỗ xe có thể gây ra một sự ảnh hưởng lớn tới việc người ta chọn như thế nào để đi lại.

Table 6: Những phản hồi về sự thay đổi phí đỗ xe tại Seoul, Hàn Quốc

			Tỉ lệ các loại hình trước và sau khi phí đỗ xe được đưa ra	Phần trăm thay đổi
Tăng lên 33 đô la một tháng	Ô tô – xe buýt	Ô tô	0.660 đến 0.562	-15
		Xe buýt	0.340 đến 0.438	+29
	Ô tô – tàu điện ngầm	Ô tô	0.576 đến 0.502	-13
		Tàu điện ngầm	0.424 đến 0.498	+18
	Ô tô – xe buýt + tàu	Ô tô	0.567 đến 0.495	-13
		Buýt + tàu	0.433 đến 0.505	+17
Tăng lên 66 đô la một tháng	Ô tô – xe buýt	Ô tô	0.660 đến 0.460	-30
		Buýt	0.340 đến 0.540	+59
	Ô tô – tàu điện ngầm	Ô tô	0.576 đến 0.428	-26
		Tàu điện ngầm	0.424 đến 0.572	+35
	Ô tô – xe buýt + tàu	Ô tô	0.567 đến 0.423	-25
		Buýt + tàu	0.433 đến 0.577	+33

Bảng 7 cho thấy độ co giãn và co giãn chéo của các thay đổi về giá đỗ xe tại nhiều địa điểm trung tâm thành phố, được đo ở Sydney, Úc. Ví dụ như, sự tăng lên 10% giá tại những điểm đỗ xe ưa thích nhất của trung tâm thành phố đã được dự đoán dẫn đến sự giảm 5,41% nhu cầu đi tới đó, sự tăng lên 3,63% giá dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng, sự tăng lên 2,91% giá của dịch vụ Giao thông công cộng và sự giảm 4,69% của tất cả các chuyến đi tới trung tâm thành phố (Bảng 7).

Bảng 7. Sự co giãn của giao thông tỉnh tại Sydney, Úc

	KTM ưa thích	KTM ít ưa thích hơn	Rìa KTM
Đi ô tô, KTM ưa thích	-0.541	0.205	0.035
Đi ô tô, KTM ít ưa thích hơn	0.837	-0.015	0.043
Đi ô tô, Rìa KTM	0.965	0.286	-0.476
Đỗ xe và đi xe công cộng	0.363	0.136	0.029
Đi xe công cộng	0.291	0.104	0.023
Bỏ chuyến đi tới KTM	0.469	0.150	0.029

Nguồn 2: Hensher và King (2001, 192)
KTM: Khu thương mại

Chính sách hỗ trợ phương tiện đỗ xe sẽ rất thiết yếu để bổ sung cho các sáng kiến giao thông khác trong việc đạt mục tiêu liên quan tới sự tiếp cận và môi trường. Nếu có sự vượt quá số chỗ đỗ xe trong trung tâm thành phố so với nhu cầu, những sự cải tiến chỉ trong giao thông công cộng không thể trông cậy được để có kết quả là sự thay đổi trọng cách thức phân phối (Cục quản lý Scotlen, 2003). Rất nhiều trong số hầu hết những sáng kiến và chính sách chủ đạo hướng tới

giao thông trung tâm thành phố phụ thuộc vào thành công của chúng trong việc giới hạn giao thông tuyến đường, và chính sách giao thông tĩnh là một trong những phương thức giới hạn có tiềm năng còn được công khai chấp nhận. Trong bối cảnh của Bắc Mỹ, Pratt (2003) cũng trích dẫn nghiên cứu từ Canada bởi Morrall và Bolger (1996), như trình bày trong bảng 8.

Bảng 8.
Mối quan hệ giữa Nguồn cung cấp chỗ đỗ xe và sử dụng giao thông khu thương mại tại các thành phố ở Canada:

Thành phố	Phần trăm số nhân viên của KTM	Diện tích văn phòng KTM (1,000 ft ²)	Chỗ đỗ xe trên mỗi 1,000 ft ²	Chỗ đỗ xe trên mỗi nhân viên KTM	% sử dụng giao thông KTM giờ cao điểm buổi sáng
Saskatoon	20.7%	3,600	3.5	0.79	14.6%
Edmonton	20.2%	15,133	2.1	0.51	32.0%
Calgary	23.4%	31,493	1.3	0.46	38.8%
Montreal	14.9%	87,996	1.0	0.38	48.7%
Winnipeg	26.1%	17,478	1.4	0.36	39.7%
Vancouver	16.3%	n/a	n/a	0.29	46.0%
Toronto	25.3%	61,570	1.5	0.29	64.1%
Ottawa	31.7%	21,024	1.1	0.28	48.8%

Chú ý: Sắp xếp theo thứ tự tỉ lệ giảm chỗ đỗ xe dài hạn cho mỗi nhân viên khu thương mại (KTM).

Nguồn: Morrall and Bolger (1996), cited in Pratt (2003).

Thành phố tỉnh Thâm Quyển Trung Quốc gần đây đã thay đổi những chính sách giao thông tĩnh của nó vì chính lý do này.

Khung 6: Các chính sách giao thông tĩnh ở Thâm Quyển, Trung Quốc

Sau một đợt tăng giá đỗ xe ở Thâm Quyển, một sự giảm 30% đáng chú ý trong nhu cầu đỗ xe đã được ghi nhận. Trong tổng số 350,000 chỗ đỗ xe của thành phố, 50,000 chỗ đã trở nên tốn kém hơn. Dưới các điều luật mới, giá đỗ xe trong trung tâm thành phố đã được tăng lên từ ít hơn 5 CNY một giờ tới 15 CNY giờ đầu tiên và 1.5 CNY mỗi 30 phút tiếp theo trong giờ cao điểm vào những ngày trong tuần. Vào cuối tuần, giá đỗ xe sẽ là 5 CNY (=0.62 đôla Mỹ) cho giờ đầu tiên và 1 CNY cho các giờ tiếp theo. Giờ đây ít có xe nào được báo cáo là sử dụng các chỗ đỗ xe tại khu vực mua sắm của Thâm Quyển trong tuần. Tuy nhiên, các chỗ đỗ xe này lại rất đông vào cuối tuần, vì giá đỗ xe rẻ hơn. Tuy nhiên

không có sự tăng lên trong phí đỗ xe hàng tháng của 250,000 chỗ đỗ xe trong các khu vực dân cư và các khu nhà công cộng. Những người sử dụng tạm thời, tuy nhiên, phải trả một khoản phụ thêm khoảng 5-10 CNY một ngày. Chính phủ mong đợi lượng giao thông sẽ tạm thời giảm 12% và về lâu dài là 4% do chi phí đỗ xe nhảy vọt, điều làm nhẹ bớt sự ùn tắc giao thông tại khu mua sắm và khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng, một phát ngôn viên của cục thông tin đã nói. Những điều luật mới có thể tăng chi phí đỗ xe hàng tháng của những người có ô tô từ trung bình 534 -694 Nhân dân tệ, tăng khoảng 30%. Chi phí đỗ xe sau đó có thể tính đến một nửa dùng để giữ xe. Sau đó vào năm 2007 Thâm Quyển đảo ngược chính sách này và khu vực trung tâm của nó đã bị tình trạng ùn tắc giao thông..

(Nguồn: Trung tâm Khoa học và Môi trường, 2006, pp. 52-53; Zhuyue Sun, 2008).

* CNY = Nhân Dân Tệ

Những kinh nghiệm thực tiễn và những công trình lý thuyết đã được báo cáo trong tài liệu vì thế ủng hộ khả năng: có một sự liên kết rõ ràng giữa việc có hay không một chỗ đỗ xe trống, và có hay không người sử dụng xe. Sự khó khăn không phải là thể hiện mối

liên kết này, mà hơn cả là khả năng ứng dụng các chính sách mà sử dụng mối liên kết này để giảm thiểu số lượng xe cộ. Đó chính là những chính sách và cách thực hiện chúng mà chúng ta sẽ chuyển sang vào chương sau.

3.4 Các phương pháp chuyển giao chính sách giao thông tĩnh và đạt được các mục tiêu

Mục đích của phần này trong chương là cho thấy những thay đổi có thể được đưa ra để đạt được các mục tiêu trong chính sách giao thông tĩnh. Những điều này sẽ được mô tả một số chi tiết trong các phần sau đây, nhưng rất đáng để nhớ rằng rất nhiều vấn đề mà được mô tả trong Chương 1 có thể bắt đầu được giải quyết bằng các hành động tương đối thẳng thắn, có tính thực tế chủ chốt, như sau:

- Bắt đầu kiểm soát từ nơi có nhu cầu cao nhất – có thể là nơi chỉ có một hoặc hai tuyến phố.
 - Giá khởi điểm thấp, nhưng nên nhớ rằng bạn có thể tăng giá từ mức đó cho đến khi mức độ chiếm chỗ đỗ xe được tối ưu hóa (với khoảng 85% toàn bộ chỗ trống vào giờ cao điểm – điều này đảm bảo việc tương đối dễ tìm một chỗ đỗ xe trống).
 - Giữ thời gian tối đa 3-4 tiếng tại những khu vực mua sắm/ giao dịch để hành khách không thể đỗ xe ở đó và các khoảng trống có thể được nhiều khách mua hàng và đi giao dịch khác nhau trong ngày.
 - Hợp pháp hóa sự bắt buộc thi hành luật (vì vậy nó không còn là trách nhiệm của cảnh sát) . Điều này thông thường được tìm ra để khiến cho việc thi hành luật được hiệu quả hơn (giải thích kỹ hơn ở Chương 6).
 - Giá đỗ xe trong bãi thấp hơn đỗ xe trên đường và khiến cho mọi người biết điều này, do đó họ được khuyến khích sử dụng cái đầu tiên.
 - Giải thích rõ với mọi người về cách thức sử dụng lợi nhuận từ việc thu phí đỗ xe , để tăng sự chấp thuận việc thu phí (cùng xem Chương 9 về làm như thế nào để thực hiện các chiến lược).
 - Sử dụng biện pháp tư pháp tại những nơi nào có thể để làm cho việc thi hành luật càng rõ và hiệu quả càng tốt(giải thích kỹ hơn ở Chương 7).
 - Có tiêu chuẩn đỗ xe tối đa chứ không phải tối thiểu cho số lượng đỗ xe yêu cầu phải được xây dựng cùng với các tòa nhà mới (hoặc không cho phép những chỗ đỗ xe mới cùng với các nơi phát triển mới, ví dụ như trong khu đô thị đông đúc cùng với sự tiếp cận tốt tới các phương tiện giao thông công cộng).
- Những điểm này ngay bây giờ sẽ được miêu tả chi tiết với liên hệ tới các trường hợp thực nghiệm cụ thể.

Luật lệ và quản lý đỗ xe trên đường

Nơi có pháp luật để điều hòa việc đỗ xe trên đường, các nhà chức trách địa phương

thường là người mà quyết định những luật đỗ xe trên đường. Có một xu hướng chung mà các luật đỗ xe trên đường trở nên ngặt nghèo hơn (hạn chế hơn) ,khi càng gần đến các trung tâm của thị trấn và thành phố - bởi vì đó là những khu vực có nhu cầu lớn nhất. Phần rất lớn các chỗ đỗ xe trên đường tại mọi đất nước đều không có luật quy định theo mọi cách, bởi vì nhu cầu ít hơn nguồn cung. Nhưng , khi nhu cầu tăng lên, những giới hạn cơ bản có thể tìm thấy bao gồm:

- Không đỗ xe bất cứ lúc nào tại cửa vào các chỗ đường giao nhau để đảm bảo tầm nhìn của phương tiện, và an toàn và lối đi cho người đi bộ băng qua đường.
 - Hạn chế đỗ xe tại các con đường chính vào giờ cao điểm để lưu thông được dễ dàng.
 - Hạn chế đỗ xe chỉ ở một bên của một đường hẹp để cho phép dòng xe lưu thông hai chiều.
 - Giới hạn thời gian đỗ xe trên đường để tối ưu sự quay vòng chỗ đỗ xe – thường dùng để đảm bảo những người đỗ xe ngắn hạn (ví dụ người đi mua sắm) có thể có một chỗ . Thời gian lâu nhất có thể là 30 phút , 1 giờ hay 2 giờ , tùy thuộc vào nhu cầu.
 - Giới hạn đỗ xe tại một số khu vực cụ thể để giữ khoảng không vỉa hè cho các phương tiện thương mại có thể đón và trả khách tới các cửa hàng dịch vụ và văn phòng dọc theo tuyến đường (chi tiết hơn xem tại phần sau).
 - Các giới hạn thời gian quanh các bến xe (ví dụ không đỗ xe vào 13:00 giờ – 14:00 giờ các ngày trong tuần) để ngăn đỗ xe và đi xe công cộng tùy tiện nếu hoạt động này không được các nhà chức trách địa phương mong muốn.
 - Sử dụng việc đỗ xe như một công cụ để làm giảm lưu thông: những xe đã đỗ có thể giúp giảm lưu lượng xe – tuy nhiên , việc tiến hành phải cẩn thận trong lúc an toàn giao thông là cần thiết.
 - Đỗ xe đạp: Yêu cầu có chỗ đỗ xe đạp tại những nơi mới phát triển , và cho phép đỗ xe đạp để thay thế cho việc đỗ xe ô tô tối thiểu tại những dải đánh số.
- Khi vấn đề đỗ xe trở nên nghiêm trọng hơn, một biện pháp điển hình là đưa ra một số loại hình giới hạn đỗ xe để đem lại cho các cư dân một chỗ đỗ xe riêng hoặc ưu tiên xung quanh nơi ở của họ, với một số lượng ít hơn chỗ đỗ xe (đã trả tiền) còn trống cho người đi mua sắm và các khách khác . Những khu vực dân cư, mà vậy quanh khu đỗ xe thành một vùng lân cận , đã bắt đầu được giới thiệu tại một số thành phố phía(Nam)Đông Châu Âu như Belgrade và Krakow, nhưng chúng mặt khác ít được biết

bên ngoài Nhật Bản, Châu Âu, Bắc Mỹ và Úc. Tại Trung Quốc, cũng vậy, khu vực dân cư có khuynh hướng sở hữu bãi đỗ xe trên đường của riêng chúng nhưng những điều này lại được quản lý bởi hội đồng dân cư.

Một ví dụ rất hay về điều khiển đỗ xe trên đường có thể được tìm thấy tại Graz, Úc. Tại đây, việc đỗ xe ở trung tâm và trong thành phố được điều khiển từ 9:00 giờ tới 20:00 giờ từ thứ Hai tới thứ Sáu, và các sáng thứ Bảy. Thời gian đỗ xe tối đa là 3 giờ, nếu lái xe không phải là một cư dân và đã mua giấy phép đỗ xe của dân cư, mà trong trường hợp này họ có thể đỗ xe cả ngày. Năm 2008 phí một giờ cho những người không phải cư dân là 1.20 Euro. Tại những khu vực xa trung tâm thành phố hơn, một hệ thống tương tự được vận hành, nhưng lệ phí thì thấp hơn (0.60 Euro /giờ) và không giới hạn thời gian. Điều này đã làm giảm hiệu ứng “tràn” tại các khu vực quản lý nội thành – trước khi các khu vực ngoại thành được giới thiệu, đã có rất nhiều sự cạnh tranh giành một chỗ đỗ xe miễn phí cả ngày ngay phía ngoài khu vực nội thành. Chính sách này đã góp phần giữ thành phố Graz được thịnh vượng và duy trì phần lớn loại hình giao thông cho việc đi bộ, đi xe đạp và các phương tiện công cộng (Nguồn : <http://www.eltis.org>).

Sẽ tốn bao nhiêu để đỗ xe ở những nước khác nhau trên khắp thế giới?

“Nguyên nhân cơ bản của sự nhàm chán là xã hội của chúng ta đã chưa chắc chắn rằng một chỗ đỗ xe có nên được đưa ra với giá thị trường, hay như một ‘dịch vụ xã hội’.”

G. J. Roth, “Paying for Parking,” 1965

Trong những yếu tố ảnh hưởng tới nhu cầu đỗ xe, có thể yếu tố được xem xét nhiều nhất là giá cả. Hầu hết các chỗ đỗ xe cung cấp cho người dùng đều miễn phí, mặc dù nó không phải được xây dựng hay vận hành miễn phí. Có rất nhiều nước phát triển đã theo cách tiếp cận dịch vụ xã hội đối với việc đỗ xe, với thực tế về việc cung cấp chỗ đỗ xe nhiều và miễn phí ở các thành phố. Bến đỗ được cung cấp đều đặn miễn phí cho các người chủ cửa hàng, nhân viên, và những người xây nhà, có nghĩa rằng người lái xe không phải tính đến điều này khi lựa chọn cách di chuyển. Một sự cung cấp quá nhiều chỗ đỗ xe kích thích sử dụng nhiều xe hơn và kết quả là sự ô nhiễm môi trường và ùn tắc giao thông tăng lên. Một mô



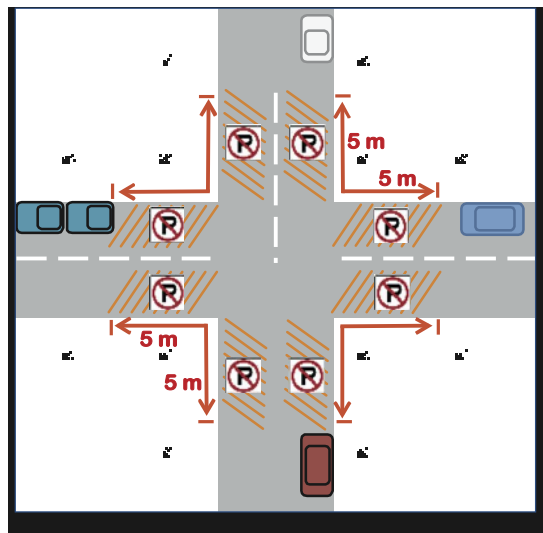
Hình 9
Chỗ đỗ xe trên đường đo bằng đồng hồ

Ảnh bởi Armin Wagner, Nis, Serbia, 2007



Hình 10
Chỗ đỗ xe trên đường đo bằng đồng hồ với thời gian giới hạn.

Ảnh bởi Thirayoot Limanond, Singapore, 2008



Hình 11
Không có chỗ để xe liền kề với ngã tư được nêu trong Luật Giao thông của Đức (Strassenverkehrsordnung, §12)

Nguồn: Ảnh chuẩn bị bởi Dominik Schmid

hình chuyển đổi chính sách giao thông tỉnh đang được tiến hành. Những nhà hoạch định kế hoạch và đứng đầu thành phố đang bắt đầu nhìn nhận việc đỗ xe miễn phí như một cản trở đối với sự nâng cao chất lượng sống và khả năng chi trả nhà cửa tại đô thị. Cách tiếp cận mới tới chính sách giao thông tỉnh được ghi như danh sách ở bảng 9.

Bảng 9 : Mô hình chuyển đổi trong chính sách giao thông tỉnh.

	Mô hình cũ	Mô hình mới
Giao thông tỉnh xem như là	Hàng hóa công cộng	Tiện ích
Dự đoán nhu cầu	Cố định/Không co giãn	Linh hoạt/Co giãn
Cung cấp	Luôn tăng	Quản lý theo nhu cầu
Luật pháp quản lý	Thiết lập tối thiểu và không có tiêu chuẩn	Không có /thiết lập tối đa
Định giá tối đa	Sự tận dụng	Sự sẵn có
Khuyến khích quay vòng bằng	Các giới hạn thời gian	Định giá
Chi phí nên là	Kèm theo gói hàng	Minh bạch với người dùng

Như chúng ta đã thấy, chỉ trong những khu nhất định của các thành phố lớn hơn tại các nước đang phát triển mà thu phí đỗ xe. Với sự quan tâm đến tỉ lệ đỗ xe, thường được đặt ra bởi chính quyền địa phương, một số ví dụ được trình bày dưới đây. Chúng đều đề cập đỗ xe trên đường và nếu khác thì sẽ nói rõ. Chúng cũng trình bày mức thu phạt nếu người nào đó cố không trả phí, hoặc đỗ quá thời gian quy định.

Bảng 10: Bảng giá đỗ xe trên đường

Thành phố	Phí một giờ (€) (2008)	Phạt (€) (2008)
Shiraz, Iran	0.07 đến 0.13	6
Chennai, Ấn Độ	0.20 đến 0.30	14
Delhi, Ấn Độ	0.20 (bãi đỗ xe)	Không rõ
Kampala, Uganda	0.17	0.80
Accra, Ghana	0.65	33
Curitiba, Brazil	0.40	26
Beijing (Centre), Trung Quốc	1.10	22
Beijing (other area), TQ	0.22	22

(Nguồn: Những người đóng góp)

Phí đỗ xe dưới lòng đường nếu có thể nên cao hơn phí trong bãi vì điều này sẽ như là một sự khuyến khích mọi người đỗ xe trong bãi, hơn là lái xe vòng quanh tìm một chỗ đỗ xe trên đường rẻ hơn (cũng như tiện hơn). Trong mọi trường hợp, từ các phân tích khác cũng rõ ràng rằng giá đỗ xe mỗi giờ tăng lên với kích cỡ của thành phố

cũng như với địa điểm bên trong thành phố.

Hình dưới đây so sánh phí đỗ xe tại các thủ đô Châu Âu (trong Khu Trung tâm Thương mại, 1 giờ đỗ xe trên đường). Thêm nữa, phí xe buýt đơn tuyến được đề cập để so sánh. Như một quy tắc ngón tay cái phí đỗ xe nên cao hơn phí xe buýt đơn tuyến để khuyến khích việc sử dụng phương tiện công cộng (Hình 12).

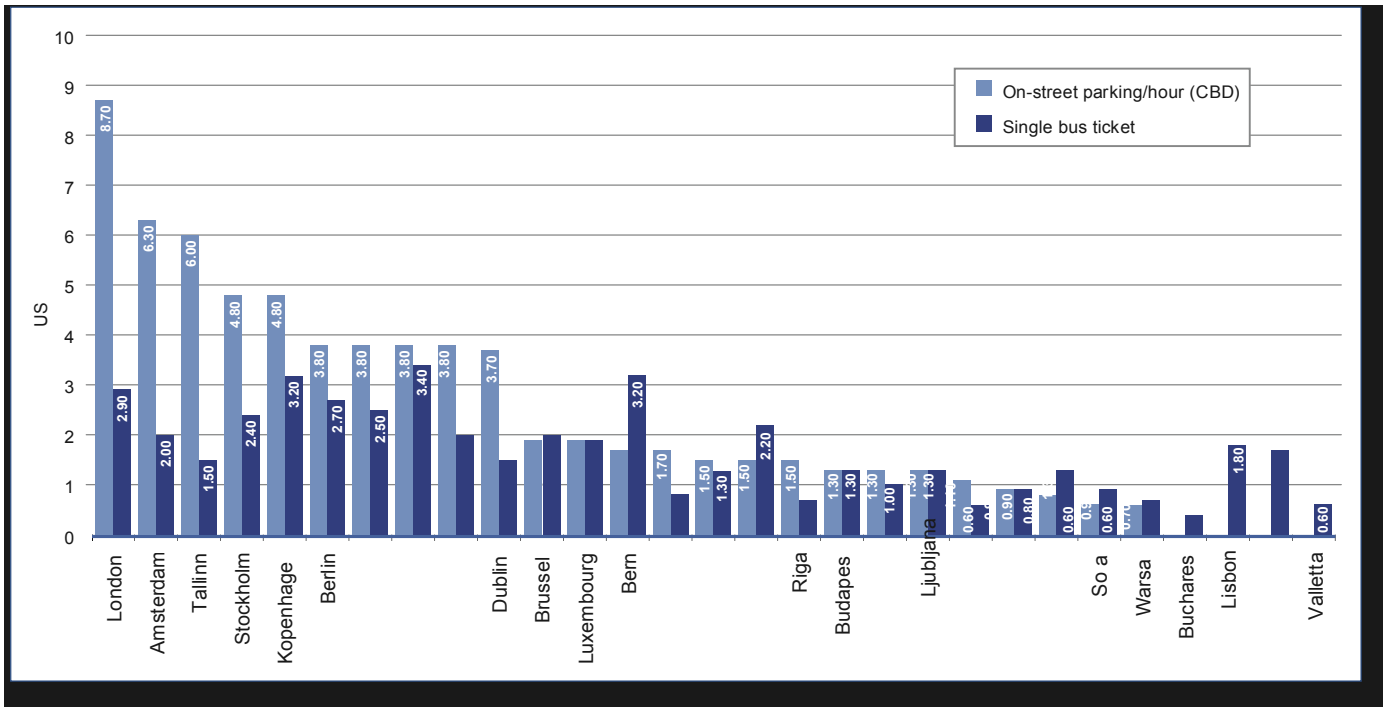
Để phân biệt phí đỗ xe theo nhu cầu ở nhiều khu vực của một thành phố, một hệ thống khoanh vùng có thể được đưa ra. Phí càng cao khi chỗ đỗ xe càng gần những điểm đến thu hút.

Việc chất hàng của phương tiện thương mại.

Điều rất quan trọng đối với một nền kinh tế chức năng địa phương là những phương tiện thương mại có thể dừng trên đường để chất hàng và dỡ hàng đưa đến các cửa hàng và những nơi kinh doanh khác không có chỗ để chất và dỡ hàng trong khuôn viên của chính họ. Ngược lại, cũng rất quan trọng đối với dòng xe lưu thông, sự an toàn và môi trường rằng những phương tiện này không thể luôn dừng chính xác mọi lúc mọi nơi chúng muốn - thường cần đến một số thỏa hiệp. Điều này thông thường dưới dạng thời gian chất hàng giới hạn (ví dụ tối đa 15 phút đỗ) và cấm chất hàng vào các giờ cao điểm, trên những trục đường chính (để cho phép dòng xe lưu thông) hoặc trong những giờ kinh doanh chủ yếu (trên những phố buôn bán dành cho người đi bộ). Vì vậy cơ bản có thể thấy việc chất hàng chỉ được cho phép trong những giờ ngoài cao điểm hoặc ban đêm. Những giới hạn này phải được soạn thảo chặt chẽ và các công ty phải được thông báo vì vậy họ biết được các hạn chế, nhưng các biện pháp chấp hành luật cũng cần thiết. Một trường hợp thực tế thú vị được trình bày dưới đây. Thông tin chi tiết hơn, xem SUTP Sourcebook Phần 1g: Chợ hàng hóa đô thị tại những thành phố đang phát triển, có trên mạng tại địa chỉ <http://www.sutp.org> (hình 13).

Quản lý đỗ xe trong bãi

Chỗ đỗ xe trong bãi được xây dựng chính thức giờ là một nét đặc trưng của những thành phố thu nhập trung bình như các khu thành phố bậc nhất của Trung Quốc, những thành viên mới của Liên minh Châu Âu, và các thành phố Châu Mỹ Latinh như Cuba, và Botoga. Tuy nhiên, tại rất nhiều các thành phố Nam Á và Châu Phi nó vẫn còn rất hiếm, bởi vì khá đắt để xây dựng và bởi vì thường có những chỗ “khoảng trống” trong khu đô thị mà có thể sử dụng như là những chỗ đỗ xe ô tô tạm thời dài hạn. Cũng như chi phí nhân công



có nghĩa là hiệu quả về chi phí để có người phục vụ đỗ xe ở những nơi các phương tiện có thể đỗ gần hơn rất nhiều so với chỗ đỗ xe thông thường, tạo ra sự sử dụng hiệu quả hơn những khu đất tốn kém.

Theo cách nhìn muốn giảm sự tác động đến tầm nhìn của việc đỗ xe trên đường, giảm sự ùn tắc giao thông do dòng xe đi tìm chỗ và trong một số trường hợp tái phân bố mặt đường từ chỗ đỗ xe sang phân đường dành cho người đi bộ, có những sự thu hút đáng chú ý trong việc xây dựng chỗ đỗ xe trong bãi công cộng, nhưng chi phí xây dựng là khá đáng kể.

Ngoại trừ giá đất, những giá trị sau đây cho mỗi chỗ đỗ xe là điển hình ở Tây Âu:

- Khoảng không mặt đường, dùng át phan, cùng với hệ thống thoát nước và chiếu sáng – 3,000 euro.
- Khoảng không trong một cấu trúc đỗ xe (chỗ đỗ ô tô nhiều tầng) – 15,000 euro – 20,000 euro.
- Chỗ đỗ xe ngầm – 40,000 euro.

Thêm vào đó là các khoản duy tu bảo dưỡng và an ninh cho mỗi chỗ đỗ xe, khoảng 150-450 euro một năm. Rõ ràng những chi phí đó được giảm ở những thành phố trong khu vực thu nhập thấp

Hình 12
Phí đỗ xe tại các thủ đô Châu Âu

Nguồn 3: Dự án Tuyên truyền
lương, <http://www.transpower-rp6.org>

Hình 13
Một chiếc xe tải chặn một làn đường trong khi đang bốc dỡ hàng.

Ảnh bởi Dominik Schmid,
Korat, Thailand, 2010

Khung 7: Chỗ chất hàng hóa cho phương tiện ở Districto Federal, Buenos Aires, Argentina

Tại quận thủ đô của Buenos Aires, 750 chỗ chất hàng trên đường được đưa ra cho các phương tiện chở hàng hóa đến các cửa hàng, văn phòng và nhà hàng không có khu vực chất hàng riêng. Những chỗ này được đánh dấu xanh và cư dân không được sử dụng chúng bất cứ lúc nào. Chiều dài tối đa của một phương tiện cho phép trong "khu xanh" này là 8 mét, và thời gian tối đa 30 phút. Điều này đã giúp cho việc chất hàng dễ dàng hơn cho các phương tiện thương mại và giảm một nửa số lượng xe đỗ, và vì thế cải thiện lưu thông.

Thông tin chi tiết (Tây Ban Nha) http://www.buenosaires.gov.ar/areas/planeamiento_obras/transito/transporte/plan2008/carga_descarga/caracteristicas_sistema.php?menu_id=29768.



Bảng 11: Các chi phí xây dựng một chỗ đỗ xe trong bãi mới ở Ấn Độ.

	Nơi đỗ xe nhiều tầng Baba Kharak Sing Marg		Nơi đỗ xe nhiều tầng Hindustan Times	
	Đỗ xe, mua sắm	Đỗ xe	Đỗ xe, mua sắm	Chi đỗ xe
Số lượng ECS đã định	941	780	1,209	1,020
Vốn – triệu Rupia cho mỗi ECS	Xấp xỉ 0.4	Xấp xỉ 0.4	Xấp xỉ 0.4	Xấp xỉ 0.4
Tổng chi phí Rupia (bao gồm vốn làm việc, thuế, vv) (Giá trị hiện tại thuần)	Xấp xỉ 529.00 (INR 18,577.78 per m ²)	Xấp xỉ 384.90	Xấp xỉ 752.30	Xấp xỉ 531.00.
Lợi nhuận – triệu Rupia (Giá trị hiện tại thuần)	Xấp xỉ 672.40.	Xấp xỉ 416.80.	Xấp xỉ 935.20	Xấp xỉ 557.40.
Tỷ suất chiết khấu %	12.68	12.67	12.68	12.69
Phí đỗ xe	10 Rupia/h	30.25 Rupia/h	10 Rupia/h	39 Rupia/h

của thế giới nhưng chúng vẫn đáng được cân nhắc. Bảng dưới đây được lấy từ Trung tâm Khoa học và Môi trường (2006, trang 41) và thể hiện các chi phí của việc xây dựng những chỗ đỗ xe trong bãi mới tại Ấn Độ, đơn vị Rupia (1 euro = 65 Rupia). Điểm chính cần chú ý ở đây là cần thu phí cao để có lợi trong việc đầu tư mà nó rất khó để quyết định một mức giá thu hút liên quan tới đỗ xe trên đường.

Điều này có nghĩa rằng đỗ xe trong bãi sẽ bị giảm bớt nếu nó đã được sử dụng – nhưng chính quyền địa phương có thể quyết định rằng sự rút giảm hướng tới phương tiện công cộng hoặc việc đỗ xe và đi xe công cộng thì tốt hơn (bảng 11).

Thêm nữa, từ quan điểm chính sách, tầm nhìn của chính sách chỗ giao thông tĩnh trong bãi mới tại các trung tâm của thành phố có thể làm trầm trọng thêm các vấn đề về ùn tắc, bởi vì việc dễ dàng đỗ xe có thể khuyến khích nhiều người lái xe hơn.

Điều này có nghĩa là hợp lý để cân nhắc xem nó có thể thay thế bởi việc đỗ xe xa thị trấn hơn với hệ thống giao thông công cộng tốt liên kết với dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng.

Thật dễ dàng có thể sử dụng đỗ xe trong bãi để đạt được những mục tiêu của chính sách mà tùy thuộc rất lớn vào việc ai nắm giữ và điều khiển nó. Rõ ràng, sự quan tâm chính của một tổ chức tư nhân về bãi đỗ ô tô sẽ là lợi nhuận tối đa, có nghĩa là họ sẽ định giá để đạt tiền lời lớn nhất, mà không để tâm tới những tác động đến giao thông do sự quyết định giá cả của họ. Tuy nhiên, chính quyền địa phương với một chiến lược đỗ xe đã được phát triển có thể có nhiều mục đích khác. Họ có thể mong muốn cung cấp chỗ đỗ xe trong bãi công cộng, hay đơn giản để chắc rằng khách tới thăm thị trấn hoặc thành phố của họ sẽ có chỗ để đỗ xe. Họ cũng có thể mong muốn quản lý

giá của loại đỗ xe đó – có thể để nó tương đối đắt khi hành khách đỗ xe thời hạn lâu (để giảm lượng giao thông vào giờ cao điểm) nhưng rẻ hơn cho những người đi mua hàng, những người có xu hướng đi lại vào những giờ ngoài cao điểm. Nhưng mức độ mà họ có thể điều khiển hoàn toàn đỗ xe trong bãi phụ thuộc rất nhiều vào việc họ sở hữu bao nhiêu. Một số lời khuyên về việc đỗ xe trong bãi công cộng như sau:

- Cân nhắc kỹ càng liệu nó có thật sự cần thiết hay có thể được cung cấp thay vì bởi việc đỗ xa hơn ngoài thị trấn (đỗ xe và đi xe công cộng – xem bên dưới) và các tuyến giao thông công cộng. Nếu quyết định được lựa chọn để cung cấp chỗ đỗ xe trong bãi ở trong hoặc gần trung tâm thành phố, thì :
 - Chắc chắn rằng nó gần nơi mọi người muốn đến – một điều rõ ràng nhưng thường bị bỏ qua.
 - Ngay cả khi nếu một tổ chức tư nhân điều hành chỗ đỗ xe ô tô, phải đảm bảo rằng chính quyền địa phương có thể gây ảnh hưởng đến cấu trúc giá.
 - Định giá mỗi giờ thấp hơn cho đỗ xe ngắn hạn (đến 3-4 giờ) và cao hơn nhiều cho đỗ xe dài hạn , để khuyến khích quay vòng chỗ đỗ xe và giảm người đi lại.
 - Định giá thấp hơn giá đỗ xe trên đường . Nếu chỗ đỗ xe trên đường gần chỗ đỗ xe trong bãi rất rẻ hoặc miễn phí và không giới hạn thời gian, hầu như không ai sẽ sử dụng bãi đỗ xe mới . Điều này đã có ở Bắc Kinh và đỗ xe trên đường đã kín chỗ trong khi các chỗ đỗ xe trong bãi vẫn còn trống rỗng, cho đến khi giá đỗ xe trên đường được tăng vào năm 2007. Làm cho chỗ đỗ xe thoải mái nhất có thể - không ai thích sử dụng chúng nhưng làm cho sự trải nghiệm tốt nhất có thể.

Thuê đội ngũ bảo vệ và quét dọn và sơn lại chỗ đỗ xe thường xuyên.

- Chắc chắn rằng dòng xe tới và đi từ các lối vào và lối ra không gây ra ùn tắc, đặc biệt là các phương tiện giao thông công cộng.
 - Một khi chỗ đỗ ô tô đã mở cửa, giảm/xóa bỏ chỗ đỗ xe trên đường để bù lại, đặc biệt trong những khu vực mà mọi người tìm chỗ đỗ xe và cho xe vào chỗ đỗ đã gây nên ùn tắc. Thay vào đó để những khoảng trống cho phương tiện giao thông công cộng và người đi bộ.
- Chính quyền địa phương có thể điều khiển việc đỗ xe trên đường. Họ cũng có thể có khả năng điều khiển chỗ đỗ xe trong bãi tự nhân mới không dành cho cư dân (PNR) bằng cách quy định bao nhiêu mới được xây dựng như một phần của quá trình cho phép xây dựng (như trường hợp tại Curitiba, Brazil là một ví dụ). Tuy nhiên, một khi chỗ đỗ xe tự nhân được xây dựng, các chính quyền địa phương sẽ không quản lý hết được nó. Điều này thực sự quan trọng bởi họ có thể mong muốn quản lý bãi đỗ xe tự nhân không dành cho cư dân như một phương thức để điều khiển dòng lưu thông xe cộ vào giờ cao điểm.

Dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng. (PnR)

Các thành phố và thị trấn thường điều chỉnh dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng như một phần chiến lược của họ để đối phó với sự ùn tắc giao thông, ở những tuyến đường chính vào trong trung tâm thành phố và thị trấn (mặc dù có những ví dụ về các vùng có dịch vụ này phục vụ phần lớn chỗ làm ngoài các trung tâm thành phố). PnR là một lựa chọn có tầm quan trọng đang tăng lên ở những thành phố có mức thu nhập trung bình như những thành viên mới của Liên minh Châu Âu. Prague, ví dụ, một hệ thống PnR rộng lớn mang lại cho những người lái xe một khoản giảm giá trong giá vé phương tiện giao thông công cộng tiêu chuẩn (xem tại <http://www.dpp.cz/parkoviste>).

PnR hoạt động bằng cách thiết lập tại các vành đai vùng di chuyển ở trung tâm thành phố các bến đỗ xe trên tuyến đường và chờ những người đã đi xe ô tô tiếp tục từ đó bởi phương tiện giao thông công cộng. Để PnR thành công, điều sống còn là:

- Tuyến đường của phương tiện công cộng phải nhanh, đều đặn và đáng tin cậy. Nếu nhanh hơn các chuyến ô tô tương đương (bao gồm đôi bên và thời gian chờ), thị trường PnR sẽ không bị giới hạn chỉ bởi những người không có chỗ đỗ xe trống (miễn phí) trong trung tâm thành phố.
- Tần suất của dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng đô thị nên là mỗi 10 phút hoặc, nếu có thể, thì nên có nhiều hơn. Với các dịch vụ

ở bên đỗ cuối cùng là PnR, sẽ ưa thích hơn nếu tần suất dịch vụ đủ cao để có một phương tiện luôn luôn chờ ở điểm dừng. Tại nơi không phải bến đỗ cuối cùng, thông tin thời gian thực rất hữu ích để cho thấy tần suất dịch vụ thực tế.

- Chi phí (nhận thấy) của việc sử dụng chỗ này nên thấp hơn chi phí xăng dầu và phí đỗ xe của việc lái xe vào trung tâm thành phố. Phụ thuộc vào thị trường hướng tới của dịch vụ PnR, nên định giá được vé dịch vụ PnR cho một chiếc xe chứa đầy người (ví dụ một người trả số tiền tương đương với cả một gia đình đi cùng nhau), vì đó là sự so sánh mà mọi người sẽ thực hiện để quyết định sẽ dùng hay không dịch vụ này.
 - Qua thời gian, lượng đỗ xe – cả chỗ đỗ xe tự nhân không dành cho dân cư và đỗ xe công cộng – trong thành phố và thị trấn nên giảm xuống, và nên đắt hơn dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng.
 - Nên có sự tiếp cận dễ dàng từ hệ thống đường chính tới chỗ dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng và, tốt hơn là, cách biệt những lối ra cho các phương tiện công cộng với dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng (nếu chúng chạy trên đường).
 - Dù khả năng để đáp ứng nhu cầu, nhưng không quá lớn để các khoảng cách đi bộ từ những khu xa nhất của chỗ đỗ xe không bị quá xa. Điều này có thể kéo theo một công trình đỗ xe (nhiều tầng) nếu nhu cầu tăng quá mức nhất định.
 - Sự an toàn cho hành khách và xe của họ phải có chất lượng rất cao và sự có mặt của một nhân viên sẽ tăng sự tin tưởng của người dùng với dịch vụ.
 - Cơ sở trang thiết bị cũng cần phục vụ chỉ dành cho những người sử dụng phương tiện giao thông công cộng và không phải những người muốn đỗ xe để làm việc linh tinh xung quanh nơi đó.
- Những thành phố có mức thu nhập trung bình đã bắt đầu sử dụng dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng bao gồm Istanbul và Santiago de Chile; thành phố Istanbul có dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng kết nối với dịch vụ phà qua sông; và thành phố Santiago de Chile kết nối với mạng lưới tàu điện ngầm đang phát triển của nó, một trong những trạm xe lửa sẽ sớm được kết nối với một bãi đỗ 457 xe ngầm trị giá 15 triệu đô la (xem tại <http://diario.elmercurio.cl/detalle/index.asp?id=%7b871b23c3-4b81-44aa-9b11-11c37174639e%7d>). Một ví dụ về việc Istanbul đã sử dụng các bãi đỗ xe của nó như thế nào để quản lý việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng được thể hiện ở cấu trúc định giá tại những phần khác nhau



Hình 14
Cơ sở hạ tầng dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng tại Kassel-Wilhelmshöhe, một đầu mối giao thông lớn cho phương tiện giao thông công cộng trong khu vực, đường dài.

Ảnh bởi Dominik Schmid, Kassel, Germany, 2010

nhau của thành phố này hai bên Bosphorus, eo biển phân chia Châu Âu và Tiểu Á. Tại Sisli, một trong những điểm kinh doanh chủ chốt của Istanbul nằm ở phần Châu Âu của thành phố, phí đỗ xe trên đường là 4 Lia (2.30 euro)một giờ để kích thích quay vòng chỗ đỗ xe và sự sử dụng của người mua hàng hay doanh nhân. Ở khu vực ngoại ô có nhiều dân cư hơn của Bostanci về phần Châu Á, phí đỗ xe cả ngày cạnh bến phà (với các chuyến thường xuyên sang phía Châu Âu) là 3 Lia, do đó như là một sự thúc đẩy dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng.

Một ví dụ khác về dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng là ở Graz, Áo. Tại đây một trung tâm mua sắm ở rìa thành phố, Murpark, đã được cho phép mở rộng. Trong mối quan hệ cộng tác với chính quyền thành phố, những người phát triển đã xây dựng 500 chỗ dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng tại nơi phát triển (cũng bao gồm việc sử dụng đất thuê nhân công và nợ thư giãn cũng như mua sắm), và chính quyền thành phố đã mở rộng Tuyến xe điện 4 khoảng 1,2 km tới trung tâm , với chi phí 18 triệu euro (mở cửa năm 2007) . Với 5 euro cho phép một lái xe đỗ xe cả ngày tại bên đô và cũng được sử dụng hệ thống giao thông công cộng của chính quyền thành phố cả ngày ở Graz. Hơn nữa, thật dễ dàng và nhanh chóng cho họ để di chuyển bằng xe điện tới cửa hàng hay nơi làm việc trong trung tâm thành phố , hỗ trợ nền kinh tế của nó . (Nguồn : <http://www.eltis.org>)

3.5 Chi phí quản lý giao thông tĩnh

Đỗ xe trên đường

Quản lý đỗ xe trên đường không đắt. Tất cả chi cần có biển báo, vạch sơn kẻ đường, và đôi khi các máy bán vé và trang thiết bị cho người thi hành công vụ để ghi lại những vi phạm và ghi phạt. Tuy nhiên, ở Istanbul và Accra, các máy bán vé trước tiên được sử dụng chỉ để thay thế cho nhân viên bán vé, chỉ ra rằng chi phí đầu tư vào và bảo dưỡng và dọn sạch vé trong máy bán vé phải cân nhắc với chi phí trả lương nhân viên bán vé. Các mức phạt có thể ghi bằng tay, phụ thuộc vào luật pháp và hồ sơ yêu cầu được lưu trữ. Nếu quản lý đỗ xe trên đường là tự giác thì thường cần thêm một chút đầu tư vào cọc và/hoặc rào chắn để ngăn ô tô không chạy vào những khu vực cụ thể để đỗ xe. Dù sao, thông điệp chung là đỗ xe trên đường có thể được quản lý một cách ít tốn tiền và không cần một công nghệ phức tạp nào .

Chi phí xây dựng và bảo dưỡng của đỗ xe trong bãi đã được nhắc đến: nó là một sự lựa chọn đắt đỏ, nhưng một cái có thể cải tạo triệt để chất lượng môi trường đô thị nếu đỗ xe trên đường được xóa bỏ và đường đi vào chỗ đỗ xe được quy hoạch cẩn thận để tránh xếp hàng trên đường để đỗ xe trong bãi.

Chi phí của dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng phụ thuộc chủ yếu vào việc có xây dựng hay không một cơ sở hạ tầng giao thông công cộng chuyên biệt để phục vụ cho nó ; và có hay không dịch vụ giao thông công cộng tồn tại, hoàn toàn mới, hoặc một sự điều chỉnh của dịch vụ hiện hành. Nếu không có, thì một khoản hỗ trợ thêm của chính phủ là cần thiết, ít nhất là vào lúc ban đầu. Những chi phí phải được thêm vào chi phí xây dựng và bảo dưỡng bãi đỗ xe (xem phần trước về hình ảnh về điều này) , và mọi chi phí nhân công. Hầu hết dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng ở Châu Âu là của công và được chính phủ tài trợ. Nơi mà vốn đầu tư ban đầu là của chính quyền nhưng dịch vụ trở nên rất phổ biến vì vậy nó sinh lời, và nơi mà giao thông công cộng được điều hành bởi các công ty tư nhân, những nhà chức trách có thể để sự hoạt động của dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng như là một hợp đồng và chia sẻ lợi nhuận với người điều hành. Điều này diễn ra ở York và Oxford tại Vương Quốc Anh (Khung 8).

Khung 8: Sự tái phát triển của thành phố cũ tại Sibiu, Romania : một hệ thống giao thông tĩnh mới

Năm 2004, 25 bộ trưởng văn hóa của Liên minh Châu Âu bình chọn Sibiu ở Transylvania, Romania , là Thủ đô Văn hóa của Châu Âu 2007. Một thành tựu đáng kinh ngạc, đặc biệt khi bạn nhìn kỹ hơn vào lịch sử gần đây của Sibiu. Chỉ mười năm trước, thành phố trước đây không đạt điều kiện gì để có thể thể khiến Sibiu thành một ứng viên cho danh hiệu Thủ đô Văn hóa. Rất nhiều tòa nhà đã có vấn đề ẩm mốc và không vững chắc. Việc sửa chữa và tái xây dựng không đầy đủ không giữ được kiểu dáng kiến trúc của thành phố đã đã gây mất mát cho cảnh quan đô thị. Quảng trường đẹp đẽ của thành phố trước đây đã luôn luôn chật chỗ đỗ xe, và rất nhiều lái xe đi đường tắt qua những con phố nhỏ của trung tâm thành phố.

Thay mặt Bộ Hợp tác và Phát triển Liên Bang Đức, Cơ quan hợp tác quốc tế Đức đã hỗ trợ thành phố trong công cuộc tái phát triển thành phố cũ từ cuối những năm 1990. Ví dụ, đội ngũ dự án khuyên người dân làm thế nào họ có thể giữ ngôi nhà của họ khỏi bị hư hỏng. Tuy nhiên, có nhiều thứ cần phải tái phát triển hơn là những vẻ ngoài đẹp đẽ. Trong toàn bộ không gian công cộng , bao gồm những con phố, những quảng trường, các cửa hàng và hệ thống giao thông công cộng đều đã là một phần của dự án.

Thành tựu đạt được mới nhất chính là hệ thống quản lý đỗ xe ô tô gần đây đã được giới thiệu.

Cơ quan hợp tác quốc tế Đức đã làm việc chung với hội đồng thành phố về quan điểm này từ năm 2003, với thành phố là chủ dự án. Trung tâm thành phố đã được phân chia thành nhiều khu vực đỗ xe khác nhau dựa trên nguyên tắc khu vực nào càng gần trung tâm hơn thì càng đắt hơn. Đỗ xe dài hạn và của cư dân giờ đây rất rẻ. Ngược lại, đỗ xe ngắn hạn lại đắt hơn và do đó ít thu hút hơn. Bạt đỗ ô tô 30 phút trong khu vực trung tâm lịch sử của thành phố với chi phí bằng việc bạt đỗ cả ngày ngoài trung tâm.

Sự thành công của hệ thống này có thể thấy được chỉ sau hai năm. Số lượng ô tô trong lịch sử của thành phố cũ đã giảm xuống đáng kể, trong khi có hơn 1000 chỗ đỗ xe mới ngoài trung tâm thành phố. Với các loại phí đỗ xe, chính quyền thành phố đã hoàn lại hơn một nửa số vốn ban đầu, và trong vài năm nữa hệ thống sẽ tự chi trả cho chính nó. Vào tháng 11 năm 2008, sáng kiến này đã được trao tặng giải thưởng Hội đồng chung Châu Âu cho giao thông sở tại.

Tất nhiên, các cư dân thành phố Sibiu cũng có lợi từ hệ thống bến đỗ xe mới, vì càng ít phương tiện trong trung tâm thành phố cũng có nghĩa là ít tiếng ồn giao thông và khí thải ô nhiễm. Những bước tiếp theo là nâng cấp hệ thống giao thông công cộng nên giảm nhiều hơn khí thải và giảm mối lo cho cư dân và môi trường.

3.6 Sử dụng công nghệ trong việc quản lý giao thông tĩnh.

Có công nghệ đáng cân nhắc sẵn sàng cho quản lý giao thông tĩnh. Nó bao gồm, ví dụ như :

- Máy bán vé.
- Trả tiền đỗ xe bằng điện thoại di động.
- Rào chắn cho đỗ xe trong bãi
- Các loại máy theo dõi có thể ghi lại thông tin của phương tiện vi phạm luật lệ, chụp ảnh phương tiện, phát hành vé và gửi dữ liệu về toàn bộ tiến trình tới trung tâm dữ liệu. Những máy này hiện đang được sử dụng ví dụ như ở một số thành phố hàng đầu Trung Quốc, và một số nơi ở Serbia.
- Camera theo dõi (đặc biệt trên xe buýt hoặc trên các trục đường chính).
- Công nghệ thông tin cho việc lưu trữ thông tin, quản lý tài chính, điều hành dịch vụ khách hàng, ghi và quản lý tiền phạt, theo dõi việc không trả phí và vân vân ...
- Hệ thống hướng dẫn đỗ xe thời gian thực để mọi người sử dụng lượng thời gian ít nhất

tim ra một chỗ đỗ xe . Những hệ thống này được sử dụng truyền thống trong hướng dẫn đỗ xe trong bãi , nhưng các thí nghiệm ở Đức đang được tiến hành để hướng dẫn ô tô tới chỗ đỗ xe trên đường.



Hình15
Máy bán vé ở Oslo.

Ảnh bởi Andrea Broaddus, Oslo, Norway, 2007



Hình 16

Hệ thống hướng dẫn đỗ xe thời gian thực, trưng bày số lượng chỗ đỗ xe miễn phí tại những địa điểm khác nhau.

Ảnh bởi Stefan Belka, Dresden, Germany, 2009

Những hệ thống này có thể hữu ích trong các thành phố nơi nhân công đắt và quản lý đỗ xe đã đạt tới một trình độ phát triển. Đặc biệt, mọi thứ mà làm cho việc chi trả thuận tiện hơn và “thân thiện với người dùng”, và mọi thứ làm cho việc thi hành luật được cơ giới hóa và do đó ít kẽ hở cho gian lận, có thể khiến cho quản lý giao thông tĩnh càng được xã hội chấp nhận. Tuy nhiên, thật sai lầm khi tin rằng một chiến lược quản lý giao thông tĩnh thành công chỉ phụ thuộc vào việc một thành phố có đủ tiền cho giải pháp công nghệ cao: điều này đơn giản không phải thế. Các giải pháp công nghệ thấp dễ dàng hơn và rẻ hơn rất nhiều để thực hiện, thường linh động hơn, có xu hướng thuê thêm nhiều nhân công (điều mà có thể đáng cân nhắc tại các thành phố với mức độ thất nghiệp cao) và có hiệu quả tương đương nếu chúng được thực hiện nghiêm ngặt.



Hình 17

Sự sử dụng hiệu quả không gian đô thị - đỗ xe có đồng hồ đếm cho xe hai bánh tại Tokyo, Nhật Bản.

Ảnh bởi Andrea Broaddus, Tokyo, Japan, 2001

Khung 9: Chiến lược quản lý đỗ xe đề xuất cho New Delhi, Ấn Độ.

Một nghiên cứu đã được tiến hành vào năm 2007 để đánh giá chính sách đỗ xe và những chiến lược phát triển của New Delhi để đối phó với tình hình số lượng ô tô sử dụng tăng nhanh chóng tại các chợ của thành phố. Delhi là thành phố dân cư đông đúc với 15 triệu người, với 4 triệu đăng ký phương tiện cá nhân. Năm 2006, thành phố có thêm 360.000 phương tiện mới, hoặc xấp xỉ 1000 mỗi ngày. Số liệu này gần gấp đôi tỉ lệ từ năm 2000, với dự đoán sẽ còn tăng lên. Với việc chỗ đỗ xe đã hiếm, và cơ sở hạ tầng đỗ xe tại chính chợ chính của thành phố đã kín chỗ, Helmi đang tìm đến các chiến lược giao thông tĩnh mới. Sau đây là những đề xuất giao thông tĩnh của nghiên cứu:

Đẩy mạnh sử dụng hiệu quả những bến đỗ xe đã có

- Sử dụng những nơi đang bị bỏ phí (góc, gờ tường, đất chưa xây, vãn vãn...), đặc biệt thích hợp cho các loại ô tô nhỏ, xe 2 bánh và xe đạp.
- Nơi nào có đủ chiều rộng của phố, thay đổi từ đỗ song song sang đỗ chéo góc.
- Tối đa số lượng chỗ đỗ xe trên đường bằng cách sử dụng một lề đường ngoài giờ cao điểm
- Sử dụng trợ giúp đỗ xe, đặc biệt vào giờ cao điểm. Điều này có thể tăng lượng đỗ xe từ 20 – 40% so với người lái xe tự đỗ xe của họ.
- Xác định những nơi đỗ xe trên đường nên bị giới hạn trong giờ cao điểm hoặc cho đỗ xe cả ngày

Xem xét sự bố trí của tất cả cấu trúc đỗ xe nhiều tầng được đề xuất

- Phát triển như đỗ xe từ xa với dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng và kết hợp với giao thông công cộng.
Các cấu trúc này nên được đặt gần những giao điểm của nút giao thông công cộng, hoặc tại ngoại biên của trung tâm thương mại, với xe buýt tuyến ngắn miễn phí và dịch vụ vận chuyển miễn phí
- Những cơ sở hạ tầng này cũng nên được phát triển như một kế hoạch đỗ xe khi quá tải và quản lý sự kiện đặc biệt.
- Tắc xi và xe ba bánh có thể đóng vai trò quan trọng trong hệ thống nhánh của hệ thống dịch vụ đỗ xe và đi xe công cộng.

Nâng cấp thông tin người dùng cho việc quản lý thích hợp những bến đỗ xe đã tồn tại

- Phát triển hệ thống thông tin công cộng để báo cho người dân biết về sự sẵn có của chỗ đỗ xe, các luật lệ và giá cả.
- Tất cả cơ quan thành phố phải xây dựng bản kiểm kê việc đỗ xe với quyền hạn tương ứng của họ.
- Bản đồ Hệ thống thông tin toàn cầu (GIS) của chỗ đỗ xe.
- Tất cả cơ quan thành phố nên xem xét những hợp đồng và hướng dẫn hiện tại cho việc xây dựng chỗ đỗ xe, với thời gian phục hồi ít hơn, đồng hồ đo điện tử với nhiều loại giá đỗ xe, và những kế hoạch cụ thể khác

Đẩy mạnh chia sẻ chỗ đỗ xe cho sự tối sử dụng những chỗ sẵn có.

- Các chỗ đỗ xe nên được quản lý như những khu vực thông thường càng nhiều càng tốt.
- Không khuyến khích những chỗ dành riêng cho một người để tối ưu sự sử dụng cơ sở hạ tầng sẵn có.

Xem xét các tiêu chuẩn đỗ xe.

- Cơ quan phát triển Delhi đã hoàn thành việc sửa đổi trước chỉ tiêu đỗ xe cho Kế hoạch Tổng thể 2021. Rất quan trọng để đảm bảo sự chấp hành luật và sự dàn trải.
- Cần nhắc sự linh động cần dựa trên các tiêu chuẩn đỗ xe trong tương lai.
- Xây dựng bản kiểm kê việc đỗ xe, và xem xét mẫu sử dụng bến đỗ để xác định các khu vực thiếu hụt, và sau đó xác định các biện pháp cụ thể, nhiệm vụ, trách nhiệm, nguồn vốn và lịch trình.
- Lên kế hoạch làm tốt hơn số lượng nguồn cung cấp chỗ đỗ xe tối đa có thể cho phép.

Cần sự phối hợp quản lý

- Tạo mặt bằng thể chế chung để đưa ra giá đỗ xe, quản lý và làm luật đỗ xe, và chấp hành luật thông qua những thẩm quyền bằng một cách ứng xử khôn khéo

Tăng cường sự chấp hành luật pháp

- Cuối cùng, cơ quan quản lý giao thông nên có khả năng bắt thi hành luật hiệu quả một chính sách đỗ xe hạn chế, thu phí đỗ xe, và phạt những người chống đối.

Nguồn: "Chock-a-Block: Parking Measures to Leverage Change", bản báo cáo từ Trung tâm Khoa học và Môi trường, 2007, thuộc Cơ quan hợp tác quốc tế Đức. (2009, 97).

4. Các vấn đề về bộ máy tổ chức và hình thức cưỡng chế.

4.1 Các vấn đề về bộ máy tổ chức

Kinh nghiệm quốc tế đã chỉ ra rằng một tổ chức tư nhân làm việc dưới sự quản lý cộng đồng có lẽ sẽ là hình thức tổ chức tốt nhất cho việc quản lý đỗ xe. Trong hệ thống này, cộng đồng sẽ giữ quyền kiểm soát các chính sách và chiến lược (như tổng cung của đỗ xe trên đường và đỗ xe trong bãi), và quyền kiểm soát các vấn đề chính sách như mức độ xử phạt, hay sự khác nhau của mức phạt tùy theo độ nghiêm trọng của sai phạm. Ví dụ về kiểu tổ chức này có thể được tìm thấy ở Bắc Mỹ, Canada, như ở Toronto (<http://www.greenp.com>).

Nhiệm vụ của tổ chức này bao gồm:

- Nghiên cứu và dự báo lượng cung – cầu đỗ xe.
- Dự trữ lượng cung bãi đỗ xe trên đường (trang trí, đánh dấu đường, lắp đặt biển báo).
- Cung cấp và kiểm soát hệ thống phương tiện trong bãi đỗ xe.
- Đề ra định hạn sử dụng cho đỗ xe trên đường.
- Điều khiển hoạt động của đỗ xe trên đường có kiểm soát.
- Một tổ chức độc lập khác nên thực hiện các biện pháp cưỡng chế trong vi phạm đỗ xe, tổ chức này cũng nên được tổ chức như một công ty tư nhân dưới sự quản lý cộng đồng, nếu luật pháp quốc gia cho phép. Nếu không, tổ chức này cần phải trực thuộc sự quản lý của địa phương.

Nhiệm vụ của cơ quan thi hành luật bao gồm:

- Kiểm soát các khu vực đỗ xe với các quy định riêng (thời gian, phí đỗ).
- Ban hành vé phạt.
- Kiểm soát việc thi hành án phạt.

Lượng tiền thu được trong việc sử dụng sẽ được sử dụng để chi trả cho việc cưỡng chế. Lượng tiền thừa ra nên được sử dụng cho việc cải thiện tình trạng đỗ xe.

Ở một số nước việc cưỡng chế được thực hiện bởi cảnh sát và mức phạt được quy định bởi chính quyền trung ương hoặc vùng, tạo ra sự thiếu linh động và thiếu quyền lực quản lý của chính quyền địa phương trong việc kiểm soát các yếu tố quan trọng của việc xử phạt. Như ở Shiraz – Iran, lượng tiền phạt được chuyển tới một Ủy ban của thành phố, Ủy ban Giao thông Vận tải Shiraz (the Shiraz Transportation Organization STO). Cơ bản họ sử dụng số tiền này cho việc xây dựng các bãi đỗ xe thay cho việc đỗ xe trên đường. Tuy nhiên, STO lại bị phụ thuộc vào giới cảnh sát trong việc cưỡng chế, và số tiền phạt lại được chia cho Đội cảnh sát giao thông và Bộ trưởng Bộ nội vụ. Ngài bộ trưởng Bộ nội vụ là người quyết định mức phạt – trong khi STO và chính quyền thành phố lại quyết định mức áp phí của việc đỗ xe trên đường. Như vậy, nếu STO tăng mức thu phí đỗ theo giờ những Bộ nội vụ lại không tăng mức độ phạt thì người điều khiển phương tiện sẽ có xu hướng ít nộp phí đỗ và chấp nhận chịu phạt khi mà hai đại lượng này dần đồng quy. Để người đỗ xe tôn trọng quy định thì tối thiểu mức phạt phải gấp từ 10 tới 20 lần mức đóng phí đỗ xe, tuy nhiên điều này lại rất khó đảm bảo khi mà hai mức tiền này được quản lý

bởi hai tổ chức khác nhau.

Đó là một lý do tại sao sự cưỡng chế này nên được hợp pháp hoá nhiều nhất có thể - nghĩa là, chuyển quyền quản lý của lực lượng cảnh sát sang cơ quan hành pháp thành phố. Việc này cũng nên được thực hiện do đội cưỡng chế sẽ hoạt động hiệu quả (và “nhiệt tình”) hơn lực lượng cảnh sát. Trường hợp này đã được áp dụng tại Kampala. Tại đây việc cưỡng chế là nhiệm vụ của một nhà thầu tư nhân. Tiền phạt và doanh thu trong việc đỗ xe sẽ được chia một phần cho chính quyền thành phố qua một quy chuẩn được chấp nhận từ trước. Tại Curitiba – Brazil, tổ chức công đồng – tư nhân trực thuộc thành phố URBS quản lý phương tiện giao thông công cộng cũng thuê một bộ phận chuyên chịu trách nhiệm về việc cưỡng chế ở các bãi đỗ xe trên đường.

Vấn đề về cách tổ chức

Phần trên đã chỉ ra rằng cách tổ chức quản lý đỗ xe ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả làm việc. Về cơ bản, nếu tất cả các yếu tố cả về chính sách và công tác về địa điểm đỗ xe được quản lý bởi chính quyền địa phương và được điều hành bởi chính quyền địa phương hay các công ty tư nhân làm việc dưới quyền của chính quyền địa phương thì trong thực tế sẽ rất hiệu quả. Curitiba, Kampala và Beijing là các ví dụ tốt.

Khung 10: Sự hợp pháp hóa việc hành pháp

Theo Luật giao thông đường bộ năm 1991, các chính quyền địa phương ở Vương Quốc Anh đã tiếp quản trách nhiệm cưỡng chế sai phạm đỗ xe trên

lòng đường từ lực lượng cảnh sát, nhưng những Điểm đỗ xe đặc biệt (SPAs) này buộc phải độc lập tài chính, tức là chi phí được trả bởi chính khoản tiền phạt. Do đó, CPZs thường bị hạn chế ở những khu vực mà có thể dự đoán được chúng sẽ có lãi – hầu hết là các khu vực mà cầu lớn hơn cung rất nhiều. Tổng quan về quản lý vỉa hè khu vực – một CPZ – thường bao gồm việc tạo thêm không gian cho những người sử dụng thiết yếu như người dân thành phố, người mua sắm và người kinh doanh ngắn hạn thay cho không gian của những người sử dụng không thiết yếu như những người có thể đi xe buýt. Vấn đề có thể nảy sinh nếu những người này vẫn tiếp tục đỗ xe, nhưng là ngay sát phía ngoài khu vực có kiểm soát; điều đó sẽ dẫn đến áp lực đỗ xe cho khu vực lân cận này.

Một CPZ thường bao gồm:

_ Nơi đỗ xe chỉ dành cho cư dân thành phố. Để đỗ xe ở đây, người dân sẽ phải mua vé hàng năm với giá khoảng từ 15 EUR đến 400 EUR tùy vào từng thành phố hoặc thị trấn.

_ Nơi đỗ xe công cộng trả tiền và xuất trình vé. Người đỗ xe phải ước lượng khoảng thời gian họ sẽ đỗ và mua vé cho khoảng thời gian đó và trình nó ở ô tô của họ. Mức giá mỗi giờ giao động từ 0,5 EUR đến 7 EUR.

_ Bãi để bốc xếp không để đỗ xe.

_ Bãi không được phép đỗ xe hay bốc xếp (như nơi quay đầu, điểm dừng xe

Nếu người đỗ xe vi phạm bất kỳ nội quy nào, chính quyền địa phương (hoặc đơn vị được cấp phép) sẽ thu một khoản phạt. Số tiền này giao động tùy từng nơi - ở Edinburgh, Vương Quốc Anh, ban đầu là 90 EUR, sẽ giảm xuống 45 EUR nếu tiền phạt được nộp trong vòng 2 tuần. Án phạt là giống nhau, với bất kỳ vi phạm nào (như là việc đỗ xe 35 phút khi bạn chỉ trả cho 30 phút thì cũng bị phạt y như khi bạn lấn trái phép đường xe buýt và chặn đầu tất cả các xe buýt). Về cơ bản, khi chính quyền địa phương tiếp quản việc cưỡng chế từ lực lượng cảnh sát, tỉ lệ người đỗ xe vi phạm bị phạt cao lên gấp từ 4 đến 6 lần.

Ngược lại, Delhi là ví dụ nổi bật của vấn đề giao thông được giải quyết chưa triệt để, khi mà có ít nhất sáu tổ chức thành phần có trách nhiệm. Chính quyền Delhi đặt ra chính sách đỗ xe; trong khi các ban ngành trung ương và địa phương chịu trách nhiệm áp dụng các chính sách này vào mạng lưới đường phố. Tuy nhiên, nhiều khi họ có nhiều việc cần ưu tiên nên các chính sách không được áp dụng kịp thời.

4.2 Sự cưỡng chế:

Các chính sách trong việc đỗ xe sẽ không phát huy tác dụng nếu không có quy chế cưỡng chế, các quy chế này thường được xem như là vấn đề không giải quyết được của các quốc gia đang phát triển. Tuy nhiên, văn hoá cưỡng chế có thể được thay đổi. Ví dụ, ở Bogotá chỉ vài năm trước, người dân được đỗ xe mà không phải chịu phạt, ở bất kỳ nơi đâu họ muốn. Sau đó thì

buýt).

trưởng Penalosa lên nắm quyền và đưa ra luật cưỡng chế, cụ thể trong việc đỗ xe ở vỉa hè và lối đi bộ (Box 11). Ông ấy mong muốn biến Bogotá thành một nơi đẹp hơn. Ông cho ngăn tất cả mọi sự đỗ xe trên lề đường trong vòng một năm bằng cách cho cài đặt các barriers để ngăn xe ô tô vào lề đường (một biện pháp vật lý tự cưỡng chế), và làm mạnh tay dù gặp sự phản đối của chủ các cửa hàng.

Ví dụ trên chỉ ra tầm quan trọng của một nhà lãnh đạo, trong nhiều trường hợp khác thì tầm quan trọng này không lớn bằng. Kể từ khi xe ô tô bị cấm đỗ ở lề đường, tình hình kinh tế của Bogotá đã phát triển một cách đáng kể và người dân rất mừng về thành phố của họ. Điều này thực ra do một số lượng các biện pháp cải thiện tình hình giao thông, mở rộng đường phố, tăng khu vực cây xanh, nhưng sự kết thúc của việc đỗ xe ở lề đường cũng góp một phần lớn.

Hình 18: Cấm đỗ xe – nhưng không cưỡng chế? (Ảnh của Carlos Filipe Pardo, Mexico City, Mexico, 2007)



Khung 11: Cuộc cách mạng về vấn đề đỗ xe ở Boyota, Colombia

Mục tiêu chính của thị trường Enrique Penalosa trong nhiệm kỳ của ông ấy là việc tái phân bổ quyền sử dụng không gian công cộng. Ông thấy rằng các phương tiện giao thông đã lấy đi hầu hết phần không gian của người đi bộ và các phương tiện giao thông công cộng khác. Vì vậy ông đã tìm giải pháp để khôi phục nhiều không gian nhất có thể cho người dân. Một phương pháp thậm chí còn quyết liệt hơn để khôi phục không gian này là cải tạo bãi đỗ xe trên đường. Việc áp dụng chính sách này gặp rất nhiều khó khăn mặc dù rất nhiều người dân ca thán về sự chiếm dụng vỉa hè và không gian công cộng cho việc đỗ xe. Nó vấp phải sự phản đối đặc biệt từ các chủ cửa hàng nằm dọc bên các đại lộ lớn. Dù vậy, một nghiên cứu trên một trong những đại lộ chính của thành phố đã tìm ra rằng: 80% phương tiện đỗ ngoài các cửa hàng thực tế là của các chủ cửa hàng và nhân viên, Chỉ có 20% không gian thực tế là dành cho khách

hàng. Ngoài ra, nghiên cứu còn chỉ ra có sự thừa không gian tới 3 lần tại một vài điểm đỗ xe (Ví dụ 166 ô tô trong khu vực có 479 chỗ). Nhờ được hỗ trợ bởi kết quả nghiên cứu này, một dự án về giảm không gian dành cho đỗ xe và xây dựng vỉa hè rộng hơn được tiến hành.

Hình 19:

Xe đỗ chặn làn đường người đi bộ (Ảnh bởi Carlos Felipe Pardo, Bogota, Colombia, 2008).



Tại thành phố Nis – Serbia, tới năm 2006 vẫn không có sự cưỡng chế thực sự, người dân vẫn có thể đỗ xe ở bất kì nơi nào và thoải mái sử dụng ô tô ngay cả trong các chuyến đi cực ngắn. Tình trạng môi trường và kinh tế của thành phố bị ảnh hưởng tiêu cực. Hai bãi đỗ xe có thu phí đã được mở ra, với lực lượng cưỡng chế 25 người (trực thuộc một công ty tư nhân có kí hợp đồng với chính quyền thành phố). Người sử dụng sẽ phải trả phí theo giờ và nhận các ưu đãi dài hạn. Tình hình được cải thiện rất nhanh và nhận được sự đồng thuận lớn do những lợi ích mà chính sách mang lại cho việc cuộc sống, công việc của người dân. Xem thêm lại <http://eltics.org>.

Như vậy điểm mấu chốt về về các biện pháp cưỡng chế ở đây là nó có thể, và đã được cải thiện. Cần nhiều sự quan tâm của các cơ quan chính quyền nhưng thông thường thì nếu tình hình được cải thiện làm cho có trật tự hơn, người dân sẽ nhìn thấy lợi ích và chấp nhận nó.

Khung12: Trường hợp thí dụ: ISPARK, Istanbul, Turkey.

Với 2,5 triệu ô tô (mà 20% trong số đó buộc phải đỗ xe trên lòng đường) và tốc độ phát triển kinh tế đạt 10%/năm, thành phố Istanbul vướng phải vấn đề lớn về giao thông tĩnh và ngày càng nghiêm trọng.

Năm 2005, Chính quyền tự trị của Great Istanbul đã thành lập một tổ chức đặc biệt, ISPARK, nhằm mục đích dựa vào hệ thống kiểm soát đỗ xe trên đường và một chính sách có tổ chức hơn ở các khu vực đông đúc. ISPARK hiện giờ kiểm soát 51 bãi đỗ xe cách đường với tổng số 17000 chỗ đỗ xe và 10000 chỗ đỗ xe trên đường ở 226 khu vực khác nhau.

Nền tảng và mục tiêu

Istanbul là thành phố với 15 triệu dân và mật độ dân số rất đông đúc. Cầu đỗ xe cũng tăng mạnh cùng với tỉ lệ sở hữu ô tô đang từ 150 xe / 1000 người. Ngoài ra cũng có rất ít bãi đỗ xe cách đường, và một thói quen về các bãi đỗ xe không chính thống ở những nơi có lượng cầu cao. Ispark được thành lập nhằm:

- _ Cải thiện quản lý trong tình trạng khó khăn đó.
- _ Cung cấp dịch vụ đỗ xe tốt hơn cho công chúng.
- _ Sử dụng các chính sách đỗ xe để kích thích việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng
- _ Xây dựng thêm nhiều bãi đỗ xe; và

_ Bắt đầu thay đổi nhận thức của công chúng về việc kiểm soát đỗ xe

Ispark là một công ty được điều hành bởi chính quyền thành phố Istanbul cấp cao hơn để kiểm soát giao thông tĩnh trong thành phố. Mặc dù ít được chỉ dẫn bởi chính quyền trung ương và địa phương và buộc phải điều hành mà không có chiến lược cụ thể cho toàn thành phố, ISPARK vẫn vận hành với các mục tiêu và chính sách của riêng nó. Khó khăn bên cạnh đó là ISPARK buộc phải vận hành mà không có khả năng cưỡng chế hợp pháp – tức là không được luật pháp cho phép phạt những người làm sai quy định, nhưng nó không bị phản đối rộng rãi, và, vì các tiến bộ mà nó mang lại cho tình trạng đỗ xe trên thành phố, các quy định của ISPARK được chấp nhận rộng rãi.

Tiến hành

Khoảng 1500 người đã được Ispark thuê để quản lý các bãi đỗ xe và các khu vực trên đường, một vài trong số họ đã làm việc ở các điểm đỗ xe không chính thống trước đó – một ví dụ then chốt về việc tổ chức lại cơ cấu để tăng tính hiệu quả của việc quản lý đỗ xe. Trên đồng phục và tài liệu của các nhân viên có biểu tượng của Ispark, và có một hệ thống đánh phí rõ ràng cho cả trên và cách đường. Về cơ bản là có sự chuyển đổi dần từ đỗ xe trên đường sang đỗ xe cách đường để tăng không gian cho giao thông và người đi bộ. Hệ thống đánh phí vì vậy tập trung vào việc làm cho đỗ xe cách đường trở nên dễ chịu hơn đỗ xe trên đường. Các nhân viên được thuê được huấn luyện về an

toàn cho phương tiện, bảo vệ cá nhân và dịch vụ khách hàng để chắc chắn rằng hình ảnh của tổ chức được công chúng chấp nhận. Khi mà việc bán vé và thu tiền phạt vẫn diễn ra như bình thường, ISPARK đã phát triển thêm hệ thống trả tiền tự động với điện thoại. ISPARK cũng xây dựng thêm nhiều bãi đỗ xe cách đường dù có sự hạn chế về về lượng đất và phí xây dựng một chỗ đỗ xe trong lòng đất phải khoảng từ 7500 \$ đến 12000 \$

Nguồn <http://www.eltis.org>

5. Cách áp dụng

5.1. Tăng sự đồng thuận cho các chính sách đỗ xe mới

Đỗ xe luôn là một vấn đề gây tranh cãi, nhưng không có nghĩa là sự thay đổi trong việc quản lý đỗ xe sẽ không được ủng hộ tự công chúng. Ví dụ từ các thành phố châu Phi, Mỹ Latin, Á, Trung Đông đã chỉ ra rằng thay đổi là có thể thực hiện và được chấp nhận. Các thay đổi nhỏ và tăng dần mức độ (từng bước một) sẽ dễ dàng được chấp nhận hơn một thay đổi lớn. Tuy nhiên trong trường hợp nào đi nữa, công chúng vẫn phải “đồng hành” với sự thay đổi, và việc họ có chấp nhận chúng hay không phụ thuộc lớn vào sự tiến hành các biện pháp truyền thông. Truyền thông hiệu quả bao gồm sự tham gia rộng lớn của các yếu tố ảnh hưởng tới quá trình thay đổi; quá trình thông báo những thay đổi để người dân có thể biết được những ảnh hưởng của sự thay đổi chính sách đỗ xe; quản lý các phản hồi; sự dụng nhiều biện pháp truyền thông mới (đặc biệt là các cuộc gặp với những nhà chức trách và những nhân vật quan trọng liên quan). Ví dụ

ở thành phố Nis – Serbie (ở chương trước), sự thay đổi về chính sách đỗ xe và cường chế đã được tuyên truyền thông qua các chương trình trên Ti vi và các truyền đơn được phát cho người sử dụng phương tiện và người dân khu vực có thay đổi. Mục đích chính của việc này là làm tăng sự chấp nhận chính sách mới của cộng đồng.

Sự chấp nhận về thay đổi chính sách nhìn chung sẽ phụ thuộc vào việc một số yếu tố có được đáp ứng hay không, (sau COST 342 trang 68-70) như là:

- _ Người dân biết và hiểu về biện pháp mới.
- _ Người dân nhận ra được những lợi ích, trong việc giải quyết nhiều vấn đề - cả việc phí đỗ xe và các quy định khác có liên quan tới việc giải quyết các vấn đề này
- _ Có phương án thay thế cho việc đỗ xe (trong khu vực có thay đổi), như là đỗ và đi, hoặc sự cải thiện về phương tiện giao thông công cộng
- _ Doanh thu phải được phân phối hợp lý và minh bạch (người dân biết số tiền dùng như thế nào).

_ Các quy định mới phải được thực hiện liên tục và công bằng, và án phạt không được quá đáng (và, lý tưởng thì án phạt phải tương đương với mức độ nghiêm trọng của sai phạm – như, ở quá thời gian trong khu vực đỗ xe thì ít nghiêm trọng hơn đỗ xe trong đường xe buýt).

Có rất nhiều điều cần phải tính đến khi thay đổi các chính sách đỗ xe. Tuy nhiên, nếu bỏ qua chúng thì những người quy hoạch chính sách đỗ xe sẽ vướng phải vấn đề khi mà nhiều biện pháp buộc phải bị thay đổi và các quy định buộc phải bị huỷ bỏ do các thay đổi không có được sự truyền thông phù hợp và do đó không được người dân chấp nhận.

5.2 Quá trình thi hành.

Việc thi hành quản lý đỗ xe về mặt kỹ thuật không quá phức tạp. Nó có thể được đưa vào qua nhiều bước nhỏ - như việc đưa vào kiểm soát trong một tuyến phố, hoặc thậm chí là một phần của một tuyến phố, thử nghiệm và mở rộng ra từ đó. Ngoài ra, có nhiều phần của quy trình rất quan trọng, không thể bị bỏ quên, như là:

Thu thập thông tin

Các thông tin quan trọng cần phải được thu thập gồm có: Ai đang đỗ xe tại đó, để làm gì, trong khoảng thời gian bao lâu? Có nhóm người nào không thể đỗ xe hay không (người dân, người mua sắm)? Có vấn đề gì sẽ xảy ra? Có vấn đề gì về an toàn hay tắc nghẽn thường xảy ra do việc đỗ xe? Việc thu thập thông tin sau khi đã áp dụng chính sách quản lý đỗ xe mới cũng sẽ giúp chỉ ra rằng nó đã giải quyết được vấn đề cần giải quyết.

Sự lựa chọn biện pháp

Biện pháp cho quản lý chính sách đỗ xe cần phải gắn liền với vấn đề gặp phải và dùng để đạt được những mục tiêu cụ thể. Ví dụ, vấn đề về một điểm tập kết xe buýt thường đỗ dài hạn ngay trước khu vực các cửa hàng thì biện pháp vẫn phải gắn liền với việc di chuyển điểm tập kết đó ra nơi khác để dành khu vực cho những người đỗ xe thời gian ngắn hơn để đảm bảo lợi ích kinh tế cho các cửa hàng. Việc tính toán về sự vận hành của hệ thống cũng cần rất cụ thể - mức giá đỗ xe bao nhiêu, mức phạt là bao nhiêu, lực lượng thi hành phạt là ai, tiền phạt dùng để làm gì? Người dân sẽ rất muốn biết câu trả lời của những câu hỏi trên trong giai đoạn quan trọng tiếp theo

Khung 13: Nghiên cứu thứ hai về nguồn cầu của đỗ xe ở Hồng Kông, Trung Quốc.

Tiếp nối nghiên cứu thứ nhất về Nguồn cầu đỗ xe (PDS-1) năm 1993, Bộ Giao Thông Hồng Kông đã uỷ nhiệm nghiên cứu 1 bản cập nhật năm 2000 (PDS-2) để cân nhắc nhiều xây dựng mới. Nghiên cứu tập trung vào việc nhân dạng các vấn đề đang/sẽ tồn tại, các vấn đề xếp/dỡ hàng hóa, và việc tính toán các giải pháp để giải quyết chúng. Mục tiêu chính của Nghiên cứu là”

_ Tăng cường và phát triển các phát minh trong đỗ xe và các điều kiện thuận lợi xếp/dỡ cho cả vùng lãnh thổ và chuyển nó thành dạng không gian.

_ Xem xét lại và bổ sung Mô hình cầu đỗ xe (PDM);

_ Đánh giá tình hình nguồn cung và cầu hiện tại/tương lai.

_ Xem xét lại đỗ xe HKPSG và những thay đổi nhỏ trong sự cung cấp cho xếp/dỡ hàng hóa từ PDS-1;

_ Nhận dạng mức độ của các vấn đề liên quan đến đỗ xe hiện tại; và

_ Xem xét lại các đề nghị ở trong PDS-1, đề nghị các giải pháp và sáng kiến mới.

Mục tiêu dứt khoát là các đề nghị ở trong nghiên cứu phải tương thích với chiến lược chung về giao thông: “Hồng Kông Tiến Về Phía Trước. Chiến Lược Giao Thông cho Tương Lai” ra đời năm 1999.

Các bước nối tiếp để tiến hành khảo sát có thể thấy ở bảng dưới đây. Một nhiệm vụ trọng yếu của PDS -2 bao gồm việc thu thập dữ liệu để định lượng cơ sở vật chất đỗ xe sẵn có và biểu thị mô tả lượng cầu đỗ xe để làm Mô hình và phân tích. Các kĩ thuật sau đây đã được dùng:

_ Khảo sát kiểm kê:

Khảo sát đó bao gồm các cơ sở vật chất đỗ xe. Lượng không gian có thể đỗ xe được đo đạc.

_ Khảo sát các tính chất của việc đỗ xe

Khảo sát này tập trung vào công dụng của cả bãi đỗ xe trên đường và cách đường –bao gồm các điều kiện thuận lợi cho đỗ xe và xếp/dỡ hàng hóa cho các loại phương tiện khác nhau. Mục tiêu hướng tới là thiết lập mối liên hệ giữa tổng số lượng các chuyến đi từ/đến một một nhóm các xây dựng cụ thể và lượng cầu đỗ xe tối đa. Nó được thực hiện bởi các quan sát và các mẫu hỏi được trả lời bởi những người điều hành các cơ sở vật chất.

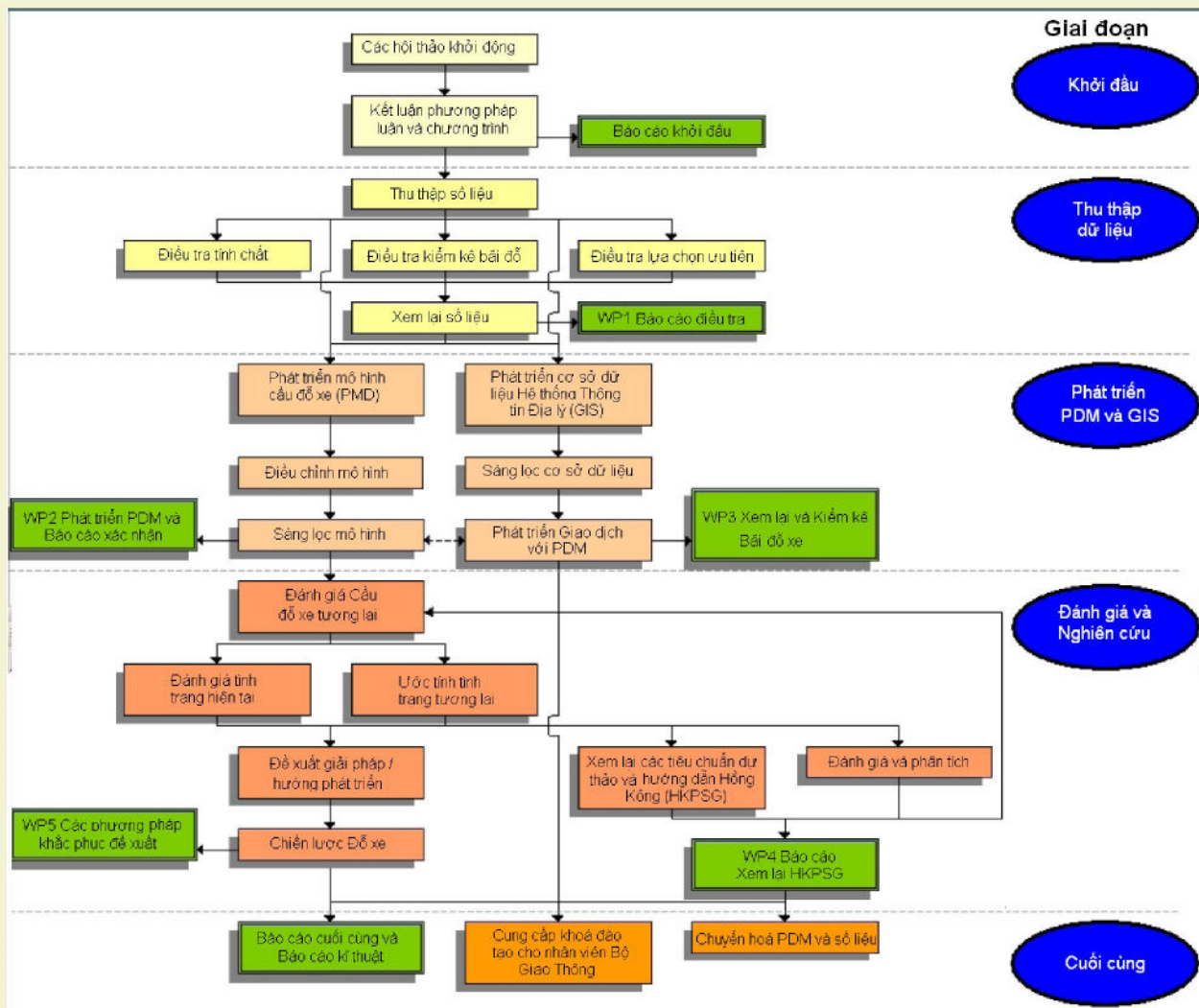
_ Khảo sát ưu tiên

Khảo sát này được thực hiện nhằm xác định các nhân tố ảnh hưởng tới quyết định của người đi xe cơ giới và thói quen đỗ xe của họ.

_ Các khảo sát thêm về lượng cầu đỗ xe ban đêm

Khảo sát về đỗ xe trái phép ban đêm cũng như xây dựng mới về cơ sở hạ tầng đỗ xe và các vấn đề có liên quan như việc thay đổi sử dụng quỹ đất.

Kết quả của rất nhiều nghiên cứu này được hợp lại ở Hệ Thống Thông Tin Địa Lý (GIS), được dùng cho phân tích không gian và báo cáo kết quả, cũng như ở trong Mô Hình Lượng Cầu Đỗ Xe dùng để dự báo các điểm đình đỗ xe chông chát theo quận và lượng cầu tương lai. Ở bước cuối cùng, nghiên cứu dẫn đến một sự đánh giá khác về các chuẩn mực đỗ xe hiện tại và các biện pháp sửa chữa. Các biện pháp bao gồm cơ sở vật chất “Đỗ và Đi”,



Hình 20: Quy trình của Nghiên cứu về nhu cầu đỗ xe lần thứ hai ở Hồng Kông, Trung Quốc

Nguồn: Ove Arup & Partners Hong Kong Limited, 2002: Nghiên Cứu Nhu Cầu Đỗ Xe Lần Thứ Hai, Báo cáo cuối cùng.

Xem trực tuyến tại:

http://www.td.gov.hk/en/publications_and_press_releases/publications/free_publications/the_second_parking_demand_study_final_report/index_t.html (đăng ngày 01.11.10)

Sự tham khảo/ tham gia/ tuyên truyền về các cải cách

Việc thông báo cho người dân về các cải cách sắp tới là rất quan trọng. Như việc quản lý đỗ xe ở Nis- Serbia được ủng hộ một

phần do chiến dịch tuyên truyền trong cộng đồng đạt hiệu quả. Tuy nhiên, đừng để bị ảnh hưởng qua lớn bởi các ý kiến ngược chiều: trước khi một chính sách được áp dụng, luôn có người phản đối việc cải cách

và phản đối việc phải trả tiền cho những thứ đã từng là miễn phí. Hầu hết mọi người sẽ không có ý kiến gì nhiều nhưng nếu được hỏi sẽ tin rằng các cải cách đã cải thiện được tình hình.

Thêm nữa, các vấn đề về đỗ xe ở các nước đang phát triển sẽ vấp phải những thách thức rất riêng. Như, ở thành phố Yogyakarta –

Khung 14: Đàm phán với những người điều hành đỗ xe ở Yogyakarta, Indonesia

Thành phố Yogyakarta của Indonesia có những quận trung tâm buôn bán (Central business district – CBD) đông đúc. Các dịch vụ giao thông ở đây rất bất quy tắc. Có khoảng 1600 chiếc xe buýt và 800 chiếc taxi lưu hành độc lập nhưng rất ít coi trọng đến sự thoải mái và an toàn của hành khách. Các cơ sở hạ tầng cho người đi bộ, đi xe đạp, xe ba gác đã chật ních và lưu thông rất chậm. Nhiều người muốn sở hữu phương tiện giao thông riêng dẫn đến tốc độ cơ giới hóa nhanh. Trong số 260000 phương tiện giao thông cá nhân ở Yogyakarta, 80% là xe máy nhưng gánh nặng cho hệ thống đường bộ vẫn là 15000 người sử dụng ô tô với 40000 smp mỗi ngày ở quận trung tâm buôn bán. Các bệnh về hô hấp tăng chóng mặt và số vụ tai nạn giao thông cao thứ hai sau Miền Trung Java. Người quản lý xe ba gác nhận thấy những người điều khiển loại phương tiện này cũng bớt sợ phải đi lẫn vào dòng xe cơ giới hơn trước. Và ít người đủ dũng cảm đi bộ ra

Indonesia, việc áp dụng chiến lược đàm phán với hệ thống những điểm đỗ xe không chính thức khắp các quận trong tâm của thành phố là rất thiết yếu, trong Box 14

những đồ lặt vặt hơn. Kết quả là, khu vực trung tâm của Malioboro mất đi giá trị kinh doanh đến hàng tỉ rupiah (Rupiah Indonesia-IDR). Các con đường trước đây có tới 70000 lượt người đi bộ thì nay chỉ còn 25000 người mỗi giờ, kể cả vào mùa cao điểm du lịch. Các điều kiện giao thông tồi tệ đã buộc người đi bộ chuyển qua sử dụng phương tiện cơ giới, kèm theo điều kiện đỗ xe hỗn loạn, nhất là ở những khu vực đang phát triển nhanh chóng.

Một nghiên cứu về tình hình giao thông cho thấy một hệ thống các dịch vụ đỗ xe không chính thống là nguyên nhân ngăn người đi bộ đi trên vỉa hè. Có khoảng 270 người trông giữ xe ở hai khu vực trung tâm buôn bán của thành phố hoạt động bất hợp pháp trên đường. Họ kiếm được khoảng 15000 IDR mỗi ngày có thể coi là mức lương khá để phụ giúp gia đình. Thành phố lẽ ra phải hợp pháp hóa hoạt động của những người này và các dịch vụ đỗ xe bằng việc chuyển họ vào những bãi đỗ xe cách đường. Ước tính những người trông giữ xe có thể tăng thu nhập từ 450000 IDR lên 2,5 triệu IDR mỗi tháng (37,5 USD đến 208,5 USD), có thể coi đó là một lời mời tốt.

Tuy nhiên, những người trông giữ xe năm 2005 đã từ chối ý này. Khi tìm hiểu tại sao họ lại từ chối di chuyển cơ sở của mình đã cho thấy một hệ thống những chi phí và lệ thuộc đã được lắp liếm. Các bên chính liên quan đến mạng lưới đỗ xe là người trông giữ xe và chủ của họ, người sở hữu đất, người quản lý khu vực. Từ đó cho thấy thành phố đã xem thường lợi nhuận thu được từ bãi đỗ xe bất hợp pháp. Người trông giữ xe có thể sử dụng lại vé còn hiệu lực và tăng lợi nhuận lên 500000 IDR một tháng (41,7 USD). Người chủ quản lý 8 nhân viên trông giữ xe có thể thu được lợi nhuận khoảng 1 triệu IDR một tháng (83,4 USD). Những người chủ này đổi lại phải trả tiền cho chủ sở hữu đất, người có quyền lực chính trị một khoản tiền có thể đến 1 triệu IDR một tháng

(83,4 USD). Và cuối cùng, người quản lý khu vực ẩn dưới danh là cảnh sát hoặc quân đội sẽ được nhận một khoản khoảng 500000 IDR (41,7 USD) từ chủ sở hữu đất cho mỗi mảnh đất. Tổng hợp lại, quyền lực chính trị và tính không chính thống của cơ cấu lợi nhuận này đã thành công trong việc làm thất bại mục đích và nỗ lực của chính phủ nhằm tái cấu trúc các dịch vụ đỗ xe. Do đó, nghiên cứu này kết luận rằng chính phủ trước hết phải vạch ra vấn đề trên diện rộng về phạm pháp có tổ chức. Những người trông giữ xe là bên yếu nhất cần được bảo vệ và hướng họ đến cung ứng các dịch vụ đỗ xe hợp pháp.

Nguồn: “Các vấn đề về tái cấu trúc giao thông và bãi đỗ xe: trường hợp thí dụ ở Yogyakarta, Cholis Aunorrdman, 2005

Án phạt và tiền phạt trong quản lý đỗ xe

Nếu việc quản lý đỗ xe chỉ là một hình thức để thu tiền thì nó sẽ không thể thu được sự ủng hộ. Để tránh điều đó, ba hành động sau đây là cần thiết:

_ Minh bạch trong việc tiền được thu thế nào và phân bổ lại ra sao. Hãy đảm bảo rằng ít nhất một phần sẽ được sử dụng để cải thiện môi trường và khả năng tiếp cận khu vực cải cách.

_ Đảm bảo rằng số tiền thu phí sẽ giữ được lượng cầu ở mức chuẩn – chiếm cỡ 85%. Để người dân có thể đỗ xe một cách dễ dàng nhưng đường phố vẫn không vắng bóng xe cộ.

_ Nếu có thể, phân cấp mức phạt dựa trên độ nghiêm trọng của sai phạm. Ví dụ, Ở quá trong khu vực đỗ xe khoảng nửa tiếng thì không quá nghiêm trọng, nhưng đỗ xe ở

đường dành riêng cho xe buýt thì khá nghiêm trọng. Án phạt cho trường hợp thứ hai cần phải cao hơn trường hợp đầu tiên.

Tóm lại, việc thực thi các giải pháp về đỗ xe không phải là một quy trình dễ thực hiện nhưng nó không quá phức tạp về mặt kỹ thuật và các ví dụ trong quyển sách này cũng đã chỉ ra rằng nó có thể được áp dụng ngay cả ở các khu vực trước đây chưa từng có (hoặc ít có) việc quản lý đỗ xe. Từ các ví dụ ở Serbia và Thổ Nhĩ Kỳ có thể rút ra một điều quan trọng cần chú ý nữa đó là sự lãnh đạo chính trị quá cứng nhắc (như Thị trưởng Penalosa ở Bogotá) là không cần thiết: ở đây có sự phê chuẩn chính trị, nhưng lại không có các phương thức được ban hành từ phía quản lý hành chính và kỹ thuật. Quản lý đỗ xe cần phải được thực hiện đồng bộ!

Khung 15: Tiến hành kiểm tra

Quản lý đỗ xe thường được thi hành bởi chính quyền địa phương và các đơn vị kinh doanh tư nhân nhằm giải quyết các vấn đề giao thông và đỗ xe. Các kỹ sư và các nhà hoạch định giao thông từ các cơ quan nhà nước và ban tư vấn là những người chịu trách nhiệm cho các kế hoạch quản lý phát triển bãi đỗ xe.

Các bước để phát triển một dự thảo quản lý đỗ xe là:

1. Xác định những vấn đề chung cần xem xét (ùn tắc bãi đỗ xe, ùn tắc giao thông, chi phí vật tư bãi đỗ, môi trường tồi tàn cho người đi bộ, v.v...) và những khu vực địa lý cần chú ý.

2. Thực hiện điều tra đỗ xe, bao gồm:

-Kê khai nguồn cung bãi đỗ xe (công/tư, trên/cách xa đường, ngắn/dài hạn, miễn phí/ có phí, v.v...)

-Nghiên cứu tính hữu dụng của bãi đỗ xe (tỉ lệ sử dụng đối với mỗi loại bãi đỗ xe, vd: các thời kỳ cao điểm)

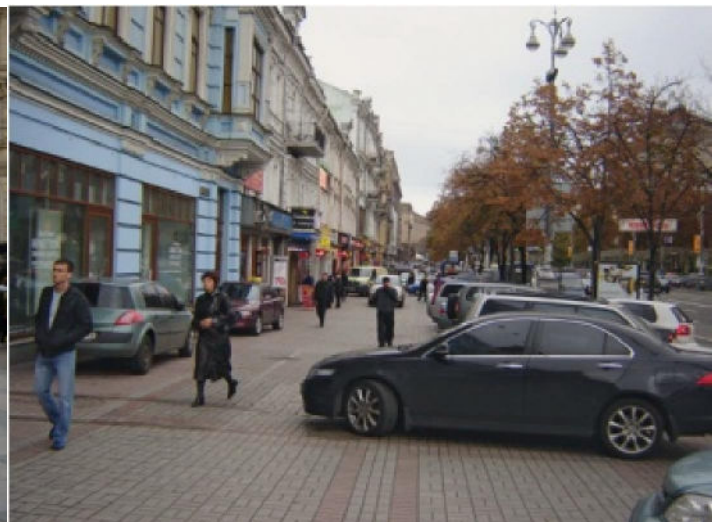
-Dự đoán cung và cầu đỗ xe sẽ thay đổi thế nào trong tương lai.

-Sử dụng những thông tin này để xác định khi nào và ở đâu nguồn cung đỗ xe chưa đủ hoặc thừa thãi.

3. Xác định các phương pháp có thể.

4. Làm việc với những nhà cầm quyền liên quan để đưa ra các lựa chọn ưu tiên.

5. Phát triển dự thảo đỗ xe đã thông qua để xác định những thay đổi trong chính sách và áp dụng, nhiệm vụ, trách nhiệm, ngân sách, lịch trình, v.v...



Hình 21a,b. Tìm điểm khác nhau. “Giao lộ Krechatik” ở Kyiv và “Giao lộ Champs Élysées” ở Paris, Pháp.

6. Giao thông tĩnh với phát triển kinh tế và kế hoạch sử dụng đất

6.1. Giới thiệu

Có một áp lực cố hữu cho những nhà chức trách về việc cân bằng giữa ba mục tiêu trong quản lý chính sách đỗ xe: sự phát triển kinh tế địa phương (bảo vệ sức mạnh kinh tế), tăng doanh thu từ việc thu phí đỗ xe, và giữ lượng phương tiện trên đường phố không quá ít. Để đạt được hai mục tiêu sau, cần phải giảm không gian đỗ xe, hoặc tăng mức thu phí đỗ xe; mục tiêu đầu tiên lại yêu cầu nên có càng nhiều không gian đỗ xe càng tốt, để có thể chắc chắn là không chiếc ô tô nào phải chịu mậu dịch hay việc đầu tư hướng nội được ngăn chặn khỏi khu vực.

COST 342 (pp 47&48) đưa ra nhiều ví dụ thú vị về các cố gắng trong việc sử dụng các chính sách đỗ xe nhằm kích thích kinh tế phát triển. Do nhiều áp lực về chính trị từ những người buôn bán nhỏ lẻ, nhiều thành phố đã phải nới lỏng các lệnh cấm để thúc đẩy trao đổi buôn bán, trong đó có:

Ở **Oslo**, Norway, đỗ xe vào cuối tuần là hoàn toàn miễn phí. Nhưng thay vì thu hút nhiều người tới mua hàng hơn thì trên thực tế lại có ít người đỗ xe hơn với thời gian dài hơn (một số trong đó là các chủ cửa hàng). Tỷ lệ chiếm chỗ trong các khu vực đỗ xe tăng lên gần 100%, thời gian đỗ xe tăng 30% nhưng doanh thu kinh doanh lại giảm và việc tìm điểm đỗ xe lại trở nên khó hơn. Hầu hết các chủ cửa hàng đều phản đối lệnh này và nó đã bị huỷ bỏ vào năm 2000.

Ở **Herford**, Đức, nửa tiếng đỗ xe đầu tiên được miễn phí. Điều này đã làm tăng tỷ lệ chiếm chỗ trong các khu vực đỗ xe, tăng một chút lượng khách vào thành phố trong

thời gian ngắn, nhưng đồng thời cũng làm giảm giá trị của môi trường vận tải.

Ở **Appeldoorn**, Hà Lan, việc tăng mức thu phí đỗ xe được áp dụng cùng lúc với việc đưa ra một biện pháp giao thông công cộng giá rẻ. Lượng khách vào thị trấn tăng khi mà tỷ lệ chiếm chỗ trong khu vực đỗ xe vẫn không đổi. Tuy nhiên, dưới góc nhìn của hầu hết những người chủ cửa hàng, việc khách hàng chọn địa điểm để mua hàng phụ thuộc chủ yếu vào chất lượng của cửa hàng, không phải chất lượng khu vực đỗ xe.

Ở **Madrid**, phí đỗ xe cao không ảnh hưởng đến lực phát triển của nền thị trường buôn bán nhỏ lẻ.

Cùng với đó, một nghiên cứu của Hà Lan (có trích dẫn ở COST 342, trang 48) về chính sách đỗ xe ở các vùng miền chỉ ra rằng:

_ Một mặt, các thành phố và thị trấn có những đặc điểm độc đáo trong vùng có thể áp dụng các chính sách đỗ xe khá nghiêm ngặt mà không ảnh hưởng đến lĩnh vực buôn bán nhỏ lẻ.

_ Mặt khác, ở những nơi có nhiều các thị trấn, thành phố tương đối giống nhau cạnh tranh với nhau, các chính sách về đỗ xe có thể là nhân tố quyết định ảnh hưởng đến việc khách hàng chọn điểm mua hàng.

_ Vì thế, một chính sách đỗ xe theo vùng lớn rất có ích để duy trì vị thế sẵn có cho các trung tâm kinh tế trong vùng đó, và cũng (về mặt lý thuyết) giúp bảo vệ các trung tâm cũ khỏi sự phát triển của các trung tâm mới (điều này còn tùy thuộc vào hệ thống quy hoạch cấp vùng).

Dù sự liên quan giữa việc đỗ xe và sự phát triển kinh tế là rất quan trọng, trong thực tế lại có rất ít nghiên cứu được tiến hành để làm rõ hơn về mối liên quan này. Still & Simmons (2000) đưa ra một cách nhìn tổng thể về vấn đề này. Họ cho rằng việc thiếu đánh giá về những ảnh hưởng của chính sách đỗ xe đến sự vững mạnh của nền kinh tế bắt nguồn do việc thiếu các áp dụng chính sách phù hợp, đi đôi với những khó khăn trong việc tách rời các yếu tố của chính sách đỗ xe ra khỏi những yếu tố khác, cụ thể là những điều kiện kinh tế nói chung. Họ cũng chỉ ra rằng những công ty bị ảnh hưởng tiêu cực từ các chính sách đỗ xe sẽ không được nhắc đến ở phần nghiên cứu “sau”, có lẽ việc tránh nêu ra những ảnh hưởng đến các công ty này thì có lợi hơn. Cuối cùng, họ nhấn mạnh rằng các nghiên cứu về những ảnh hưởng đến quyết định mang tính khu vực của các cửa hàng nói chung và cửa hàng bán lẻ nói riêng có xu hướng giả định việc chỗ đỗ xe sẽ được cung cấp một cách tự do, do các tiêu chuẩn tối đa về số lượng đỗ xe được áp dụng dần dần trên khắp đất nước, giả thuyết này có thể được đem ra chất vấn và có lẽ sẽ có thêm nhiều nghiên cứu về vấn đề này.

Nghiên cứu toàn diện nhất về sự ảnh hưởng của chính sách đỗ xe đến thị trường bán lẻ ở Vương Quốc Anh là nghiên cứu của Potter (1996) và Kamali & Potter (1997). Họ so sánh nhiều thành phố khác nhau theo mức độ hạn chế đỗ xe và sức mạnh kinh tế (chỉ với thị trường bán lẻ, tính bằng vacancy và rental rates). Họ kết luận (trang 420) rằng: “Không có bằng chứng về việc nới lỏng chính sách đỗ xe sẽ cải thiện tình trạng kinh tế”. Một nghiên cứu cùng loại, so sánh giữa các trung tâm buôn bán ở London, kết luận

rằng: "mặc dù có một vài mối liên hệ giữa các chỉ số phát triển kinh tế và nguồn cung đỗ xe nhưng những mối liên hệ này rất lỏng lẻo. Nói cách khác, các biến quan trọng hơn nguồn cung đỗ xe mới là những cái gây ra sự khác nhau về tính biến đổi kinh tế giữa các trung tâm của London" (Sanderson, 1997).

Still và Simmonds (op cit) chỉ ra rằng các kết luận của những nghiên cứu này không có nghĩa là không có mối liên hệ nào giữa nguồn cung đỗ xe với các cấp độ của sức bán lẻ. Bằng việc đầu tư hướng nội thông qua sử dụng lao động, có một bằng chứng lịch sử về việc nguồn cung đỗ xe có ảnh hưởng đến lựa chọn địa điểm nhưng điều này chưa được lật lại ở những nghiên cứu thực nghiệm nghiêm túc sau đó. Ghi chép của Faber Maunsell (2002) từ những cuộc phỏng vấn về công nghiệp phát triển cho thấy lượng bãi đỗ xe có sẵn không có vai trò gì trong quá trình đầu tư hướng nội cho tới khi có quyết định về các mức lựa chọn giữa các địa điểm cạnh tranh ở cấp địa phương; từ đó nó có thể ảnh hưởng đến quyết định của một công ty sẽ đặt địa điểm ở Vienna hay ở gần Wiener Neustadt chẳng hạn.

6.2. Lập kế hoạch sử dụng đất và bãi đỗ xe

Ở một khu vực mà mối liên hệ giữa giao thông tĩnh và phát triển kinh tế có thể nhận thấy rõ ràng hơn thì được coi là có việc sử dụng đất, cụ thể là số lượng chỗ đỗ xe cho phép ở khu đô thị mới. Tuy nhiên, một lần nữa theo COST 342, mặc dù có chỉ dẫn ở hầu hết các quốc gia về vấn đề này nhưng nguồn lực/sức mạnh của mỗi quốc gia là

khác nhau. Hơn nữa chỉ dẫn này chỉ thực tái tạo việc sử dụng ô tô khi có điều kiện số lượng tối đa chỗ đỗ xe được cấp phép cho các hình thức phát triển khác nhau. Đã có hướng chuyển từ những tiêu chuẩn tối thiểu sang tối đa, nhưng mức độ thực hiện việc này ở các quốc gia khác nhau thì chưa có số liệu cụ thể - dự án LEDA chỉ ra rằng ở hầu hết các nước EU, việc cung cấp số lượng tối thiểu chỗ đỗ xe cho khu vực mới phát triển vẫn được nhấn mạnh hoặc là không điều chỉnh vấn đề này chút nào. Nhưng theo như COST 342 (trang 52):

-Các tiêu chuẩn đỗ xe cần được đặt ra với số lượng tối đa

-Ở những khu vực phát triển đông đúc hơn, thu hút hơn thì những tiêu chuẩn đỗ xe nên thấp hơn, kết hợp giữa việc đi lại và đỗ.

-Cho phép sử dụng kết hợp các bãi đỗ xe là rất quan trọng nhằm tránh việc có quá nhiều bãi đỗ xe được cung cấp.

Một số ví dụ về các tiêu chuẩn đỗ xe cho khu vực mới phát triển ở các nước châu Âu được đưa ra ở bên dưới (theo Healey và

hiện đề

Baker, 1994). Cột bên tay phải thể hiện số mét vuông diện tích sàn yêu cầu cho một chỗ đỗ xe. Ví dụ, ở Madrid, một tòa nhà 3000 m² được cho phép (hoặc được yêu cầu) xây dựng 30 ô đỗ xe. Con số này là tối đa hay tối thiểu thì không rõ. Ở những trường hợp cụ thể thì giới hạn này sẽ là một khoảng. Ở Antwerp, khu vực có phương tiện giao thông lưu hành ít thì sẽ được cho phép có nhiều chỗ đỗ xe hơn. Điều này chắc chắn sẽ dẫn đến một ảnh hưởng không được mong đợi đó là những người phát triển đô thị sẽ định hướng phát triển thành phố vào khu vực có ít phương tiện giao thông công cộng lưu thông do họ muốn có nhiều chỗ đỗ xe. Việc đó làm mất đi ý đồ của chính sách là định hướng phát triển vào khu vực có ít chỗ đỗ xe và khả năng tiếp cận giao thông công cộng cao vì như vậy người dân sẽ đến khu vực này bằng phương tiện giao thông công cộng. Cơ hội thành công của chính sách này có thể tăng nếu cho phép người phát triển có thể phát triển với mật độ cao hơn ở những khu vực có khả năng tiếp cận phương tiện giao thông công cộng cao.

Bảng 12: các tiêu chuẩn đỗ xe cho những khu mới phát triển

Thành phố/Đô thị	diện tích sàn (m ²) ứng với 1 chỗ đỗ xe
Paris	250-166
Lyon	100-43
Madrid	100
Barcelona	100
Hamburg	40-65
Frankfurt	30-50
Antwerp (khả năng tiếp cận giao thông công cộng cao)	300-600
Antwerp (khả năng tiếp cận giao thông công cộng thấp)	60-120
Brussels	Không có tiêu chuẩn

Có rất ít thông tin về tiêu chuẩn đỗ xe cho khu mới phát triển ở các thành phố thuộc các nước đang phát triển. Một ví dụ tiêu biểu về Curitiba - nổi tiếng về hệ thống vận tải xe buýt nhanh (bus rapid transit - BRT) - đã thực sự có những yêu cầu về số lượng chỗ đỗ xe tối thiểu, được ban hành vào năm 1990 để buộc những chiếc ô tô đỗ cách những tuyến đường xung quanh khu mới phát triển. Vấn đề với những tiêu chuẩn này đương nhiên là việc chúng sẽ khuyến khích ô tô đi đến khu vực mới phát triển. Cả ở Delhi, Cục Phát triển Delhi cũng yêu cầu những tiêu chuẩn về số lượng tối thiểu bãi đỗ xe. Việc thay đổi thành số lượng tối đa sẽ làm giảm lượng ô tô tới đó miễn là có những giới hạn hiệu quả cho đỗ xe trên đường ở vùng lân cận những tòa nhà mới.

Khung 16: Chính sách đỗ xe ABC của Hà Lan được áp dụng ở The Hague, Hà Lan.

Chính sách phân vùng ABC của Hà Lan dựa trên 2 khái niệm chính:

1. Nguyên lý trạng thái gần tìm cách làm cho điểm đầu và điểm cuối của hành trình gần nhau nhất có thể.

2. Khả năng tiếp cận hồ sơ tìm cách để đặt những công việc kinh doanh ở đúng chỗ phù hợp với nhu cầu giao thông (kể cả ở những vùng mới phát triển). các mục tiêu chính của chính sách giao thông vận tải của The Hague là:

- Hạn chế việc tăng số lượng ô tô riêng
- Nâng cao khả năng tiếp cận tới trung tâm thành phố.
- Nâng cao chất lượng môi trường của thành phố.

Mặc dù ý tưởng là hạn chế nhu cầu sử dụng ô tô riêng, vai trò của ô tô riêng là không thể phủ nhận. Vì vậy dự thảo cũng hướng đến việc điều phối không gian ít ỏi cho đỗ xe ô tô. Chính sách phân vùng ABC chú trọng đến các phương thức đỗ xe với mục tiêu chung là tăng tính lưu thông ở trung tâm thành phố và hạn chế đi lại bằng ô tô. Tính chất của chính sách đỗ xe là việc nhận ra nhu cầu đỗ xe của tòa nhà văn phòng gắn liền với số nhân viên. Nếu nhu cầu chưa được xác định, có thể ước lượng là mỗi nhân viên sẽ chiếm 25m². Nhu cầu đỗ xe đối với khách vắng lai cũng tương tự. Các hình thức đỗ xe là một phần của chính sách phân vùng ABC. Các điểm chính của chính sách đỗ xe là:

- Những nơi có nhiều phương tiện giao thông công cộng lưu hành nhất là những nơi quản lý đỗ xe chặt nhất.

Những nơi này gọi là địa điểm 'A'.

- các địa điểm 'C' khó gặp phương tiện giao thông công cộng hơn và do đó việc đỗ xe cũng ít nghiêm ngặt hơn.

- Các địa điểm 'B' nằm giữa và có cả phương tiện giao thông công cộng lẫn ô tô lưu thông.

Có 3 tiêu chuẩn chính sách đỗ xe là:

Địa điểm A – sâu trong thành phố/xung quanh 2 nhà ga chính: 1 chỗ/10 nhân viên

Địa điểm B – vùng xung quanh trung tâm thành phố: 1 chỗ/5 nhân viên

Địa điểm C – vùng khác: 1 chỗ/2 nhân viên

Chính sách đỗ xe theo vùng ABC có thể được ban hành ở những đô thị lớn hơn có vấn đề về lưu thông và đã ban hành hình thức đỗ xe trả phí. Về sau rất cần thiết vì phương thức này giúp dành tối đa những chỗ đỗ xe cho phép cho các công ty. Nếu việc đỗ xe trong khu vực được miễn phí thì chính sách theo vùng có thể bị các công ty phản đối vì những chỗ đỗ xe trong khu vực đã được sử dụng hết. Vì The Hague là thành phố có nhu cầu cao về không gian trống cho khối văn phòng nên đã làm tăng vùng đỗ xe trả phí và gây ra các vấn đề về lưu thông. Chính sách phân vùng ABC đã được thực hiện thành công ở đây. Các quy định đỗ xe áp dụng cho công ty/văn phòng đã có lợi thế khi nhận được sự ủng hộ dễ dàng hơn từ các công ty (dso họ có phương tiện giao thông thay thế) và buộc các công ty nghĩ đến việc quản lý tính lưu động.

Nguồn: Tom Rye,
<http://www.eltis.org/studies>

7. Kết luận và đề xuất

7.1 Đề xuất

Do lượng sở hữu ô tô tăng nên nhu cầu đỗ xe cũng sẽ tăng và hầu hết các thành phố và đô thị sẽ phải giải quyết rất nhiều vấn đề mà đã được nêu ra trong cuốn sách này. Có thể phát triển chính sách đỗ xe để quản lý những ảnh hưởng xấu đến việc sử dụng ô tô trong đô thị đồng thời hỗ trợ hoạt động kinh doanh và nền kinh tế. Đó là công việc cần phải cân đối cẩn thận và cũng là lí do tại sao việc học hỏi kinh nghiệm của những nơi khác là rất quan trọng. Dựa vào một lượng lớn những nghiên cứu và thử nghiệm đã nêu ra ở những chương trước, phần này đưa ra những đề xuất sau:

- Cần coi vai trò của việc đỗ xe như một phương tiện để tái đào tạo việc sử dụng ô tô trong các văn bản chính sách giao thông, khi thi hành và trong cảm nang.

- Cần những tiêu chuẩn quốc gia tối đa bãi đỗ xe cho những khu vực mới phát triển (thể hiện dưới dạng hướng dẫn).

- Những chỉ dẫn tầm cỡ quốc gia này cần được dịch sang những tiêu chuẩn tối đa của vùng miền.

- Các quy phạm pháp luật cần đặt ra để tạo một khung cho việc thu phí và xử phạt đỗ xe, và để đánh vào những người sở hữu ô tô.

- Các quy phạm pháp luật cần trao quyền thi hành pháp luật đỗ xe cho chính quyền địa phương nếu họ muốn, quản lý ngân sách để truy theo những người không nộp phạt và liên hệ với cơ quan thi hành luật đỗ xe.

- Do nhu cầu đỗ xe tăng nên cần tăng những bãi đỗ xe thu phí. Nhờ đó có thể quản lý nhu cầu trong dài hạn

- Thuế đỗ xe trên đường phải cao hơn ở trong bãi để khuyến khích mọi người sử dụng bãi đỗ xe cách đường.

- Đỗ và đi đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì lưu thông ở trung tâm các thành phố và đô thị lớn nhưng sẽ tốt hơn khi có ít nơi đỗ xe ở khu vực trung tâm hơn.

- Mọi thay đổi về việc đỗ xe phải được thông tin tường tận

- Hướng tiếp cận tích cực là làm việc với công chúng để tăng ủng hộ với những quy định đỗ xe.

- Cần đánh giá dự án theo chu kì để có những ý tưởng cho việc nâng cấp trong tương lai.

Tài liệu và các website

Các tài liệu và website sau được sử dụng làm tư liệu để viết cuốn sách này. Có thể thấy thông tin chi tiết, kế quả dự án và các trường hợp ví dụ để thực hành.

Các dự án liên quan

GOAL GOAL – Healthy without car and noise – Final Report <http://www.goal-graz.at>

ICARO Increase of Car Occupancy through innovative measures and technical instruments – Implementation Guidelines for Increasing Car Occupancy (1999)

COST 342 Parking Policy Measures and their Effects on Mobility and the Economy <http://cordis.europa.eu/cost-transport/src/cost-342.htm> báo cáo cuối cùng có tại <http://www.transportlearning.net/docs/COST%20Action%20342%20final%20report%20veilig.pdf>

Tài liệu

- City of Edinburgh Council (2000) City of Edinburgh Local Transport Strategy 2000. Edinburgh
- COST 342 (2006) Parking policies and the effects on economy and mobility. Báo cáo về COST Action 342. Trục tuyến tại <http://www.transportlearning.net/docs/COST%20Action%20342%20final%20report%20veilig.pdf> (đăng ngày 02.11.10).
- Dasgupta, M., Oldfield, R., Sharman, K., Webster V., (1994) The Impact of Transport Policies in Five Cities TRL Project Report, Transport Research Laboratory, Crowthorne, England.
- Feeney, B.P., (1989) A Review of the Impact of Parking Policy Measures on Travel Demand, Transportation Planning and Technology, Vol.13, April, pp.229-244.

- GTZ (2009) Transportation Demand Management – Training Course. Viết bởi Andrea Broaddus, Todd Litman và Gopinath Menon. Trục tuyến tại: <http://www.sutp.org>.
- Healey and Baker (Chartered Surveyors), (1998) Town Centre Accessibility. Healey and Baker, London.
- Hensher D.A. and King J., (2001), “Parking Demand and Responsiveness to Supply, Price and Location in Sydney Central Business District,” Transportation Research A, Vol. 35, March 2001, pp. 177-196.
- Kuzmyak, J.R., Weinberger, R., Pratt, R., and Levinson, H., (2003) Chapter 18, Parking Management and Supply in Traveler Response to Transportation System Changes. Transit Cooperative Research Program, TRB, National Research Council.
- Litman, T. Victoria Transport Policy Online TDM Encyclopaedia. <http://www.vtpi.org>. Đăng ngày 20 tháng 1 năm 2005.
- Litman, T., (2006) Parking Management Best Practice. American Planning Association, Washington D.C.
- National Economic Development Office, (1991) Company Car Parking. NEDO, London.
- Potter, S., (1997) Vital Travel Statistics. Landor Publishing, London.
- Pratt, R., (2003) Traveler Response to Transportation System Changes Chapter 17 Parking Management And Supply. Prepared For Transit Cooperative Research Program Transportation Research Board National Research Council, Washington DC. Xem tại http://trb.org/news/blurp_detail.asp?ID=4727.

- Scottish Executive (2003) Ability of the Public Transport System to Cope with Targets for Increase in Passenger Numbers. Report to Scottish Executive, Transport Division 1, Victoria Quay, Edinburgh, Scotland.
- Scottish Household Survey Results 2001, 2002 và 2003. Scottish Executive Statistical Branch, Victoria Quay, Edinburgh. Còn có ở <http://www.scotland.gov.uk/shs>, đăng ngày 27 tháng 1 năm 2005.
- Still, B. and Simmonds, D., (2000) Parking Restraint policy and urban vitality. *Transport Reviews*, 20 (3), pp. 291-316.
- Topp, Hartmut H., (1993) 'Parking policies to reduce car traffic in German cities', *Transport Reviews* 13 (1), pp. 83-85.
- Valleley, M., (1997) *Parking Perspectives*, Landor Publishing, London.
- White, P., (2001) *Public Transport: Its Planning, Operations and Management*. Hutchinson, Guildford.
- Weinberger, R.; Kaehny, U.; Rufo, M., (2010) *U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies*. Chỉnh sửa bởi ITDP, trực tuyến tại http://www.itdp.org/documents/ITDP_US_Parking_Report.pdf (truy cập cuối ngày 02.11.10)
- World Bank (2006) *World Development Indicators 2006*. Washington.
- Young, W., Thompson, R.G., and Taylor, M.A., (1991) A Review of Urban Car Parking Models. *Transport Reviews* 11(1), pp. 63-84.
- DETR (1997) *UK National Travel Survey*. Department of Environment, Transport and the Regions (UK Government), London.

Kí hiệu tiền tệ viết tắt ISO

CNY	Nhân dân tệ
EUR	Euro
IDR	Rupiah Indonesia
INR	Rupee Ấn Độ
UGX	Shilling Ugandan
USD	Đô-la Mỹ