
PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ HÀ NỘI THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

Nguyễn Văn Hiếu

Công ty Cổ phần Đầu tư phát triển Miền Bắc

Email: hieumienbac@gmail.com

Vũ Thành Hưởng

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

Email: huongvt@neu.edu.vn

Mã bài: JED - 939

Ngày nhận bài: 23/09/2022

Ngày nhận bài sửa: 03/10/2022

Ngày duyệt đăng: 17/10/2022

Tóm tắt

Nghiên cứu này nhằm mục tiêu đánh giá phát triển giao thông đường bộ đô thị Thành phố Hà Nội theo hướng bền vững. Bài nghiên cứu xây dựng mô hình, giả thuyết nghiên cứu và khảo sát ý kiến của những người trực tiếp quản lý trong lĩnh vực giao thông vận tải. Từ dữ liệu sơ cấp thu thập được, nhóm nghiên cứu phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển giao thông đường bộ đô thị Thành phố Hà Nội theo hướng bền vững với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS. Số liệu kiểm định được tái khẳng định bằng phương pháp phỏng vấn sâu. Kết quả nghiên cứu cho thấy Thành phố Hà Nội đang phải đối mặt với những khó khăn, thách thức lớn từ giao thông đường bộ, bao gồm: Giao thông bị quá tải, hệ thống giao thông đường bộ bị xuống cấp nhanh chóng... Từ kết quả nghiên cứu nhóm tác giả đề xuất một số giải pháp cho Hà Nội trong phát triển giao thông đường bộ đô thị theo hướng bền vững trong thời gian tới.

Từ khóa: Giao thông, Đô thị, Giao thông đô thị, Giao thông đường bộ đô thị, Phát triển bền vững, Hà Nội.

Mã JEL: F63, Q56

Development of urban road traffic in Hanoi city in sustainable direction

Abstract

This study aims to evaluate the development of Hanoi urban road traffic in a sustainable way. Research on modeling, research hypothesis and survey of people who directly manage in the field of transportation. From the primary data collected, the research team analyzed factors affecting the development of Hanoi urban road traffic in a sustainable way with the support of SPSS software. The test data is reaffirmed by in-depth interview method. Research results show that Hanoi City is facing difficulties and challenges from road traffic, including: overloaded traffic, road transport systems are quickly degraded... Research results of the author group proposed a number of solutions for Hanoi in developing urban road traffic towards sustainable in the near future.

Keywords: Traffic, Urban, Urban Transport, Urban Road Traffic, Sustainable Development, Hanoi.

JEL Code: F63, Q56

1. Đặt vấn đề

Nền kinh tế đất nước đang dần chuyển mình với nhiều bước tiến lớn, nhiều khu đô thị được đầu tư với quy mô rất lớn đã ra đời, đã làm thay đổi cơ bản diện mạo tại các thành phố và thủ đô Hà Nội. Đã góp phần nâng tầm hình ảnh đất nước lên một tầm cao mới trên trường quốc tế. Sự phát triển mạnh mẽ của các đô thị trong thời gian qua mang lại nhiều hiệu quả rất tích cực, đã cải thiện cơ bản đời sống vật chất và tinh thần của cư dân đô thị, song tốc độ đô thị hóa diễn ra quá nóng tại các thành phố đã làm nảy sinh nhiều vấn đề

bất cập hệ lụy; Phát triển đô thị mất cân đối, ảnh hưởng đến an toàn xã hội, tăng trưởng kinh tế chưa ổn định, ô nhiễm môi trường rất trầm trọng...

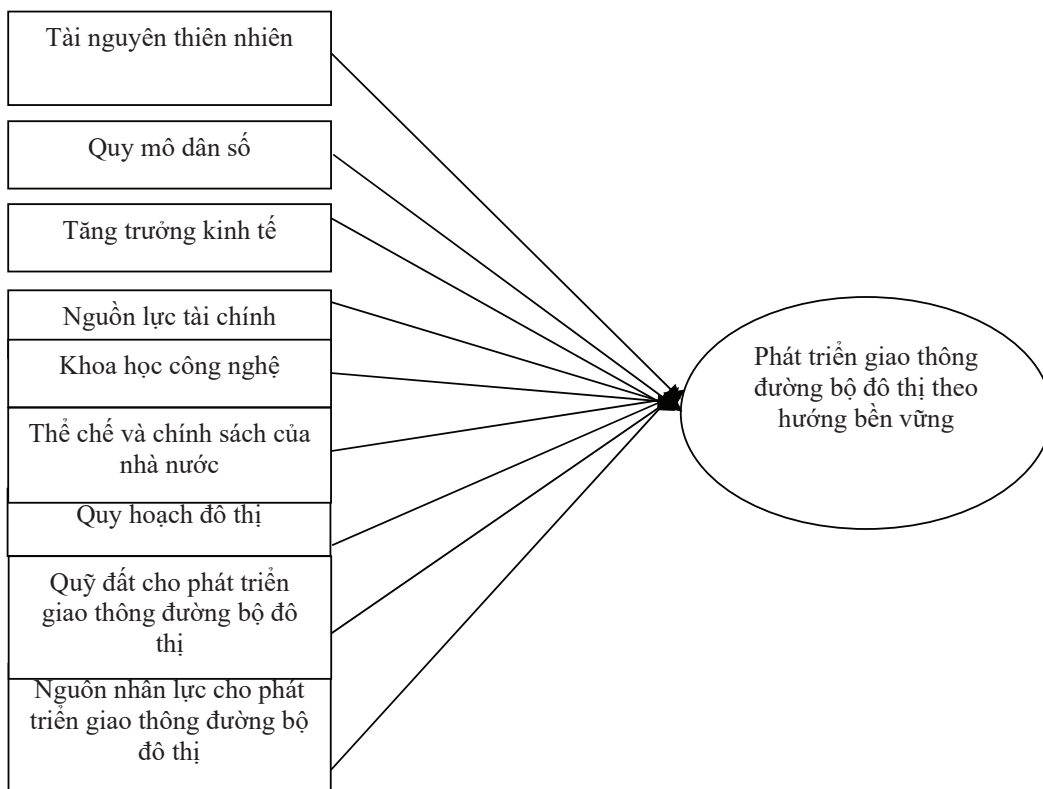
Phát triển bền vững đô thị được coi là giải pháp hữu hiệu để giải quyết những bài toán về quy hoạch và quản lý, đầu tư xây dựng và khai thác vận hành cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đô thị. Trong thời gian qua, nhà nước đã tập trung nguồn lực để ưu tiên đầu tư phát triển cả nước nói chung và Hà Nội nói riêng. Hệ thống giao thông được ưu tiên đầu tư rất lớn, có những bước phát triển mạnh theo hướng hiện đại. Đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội. Chất lượng vận tải đường bộ ngày càng nâng cao, bước đầu góp phần thực hiện mục tiêu giao thông vận tải đi trước một bước trong tiến trình xây dựng và phát triển đất nước, góp phần phát triển kinh tế, đảm bảo an toàn xã hội, bảo vệ môi trường, đảm bảo quốc phòng.

Mặc dù trong thời gian qua, mạng lưới giao thông đường bộ đô thị của cả nước đã có sự cải thiện đáng kể cả về chất và lượng, phù hợp với quy hoạch đô thị, nhưng thành phố Hà Nội vẫn phải đối mặt với nhiều vấn đề hệ lụy như ô nhiễm môi trường, ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, hệ thống hạ tầng kỹ thuật xây dựng chông chéo, đường cùng, ngõ cụt, thất cổ chai, đào bới đập đi xây lại nhiều lần; hiện tượng xâm lấn lòng lề đường để kinh doanh đã thành vấn nạn; lấn chiếm đất giao thông trái phép phổ biến; nhiều công trình đầu tư với quy rất tốn kém tiền của mới đưa vào khai thác đã bị lạc hậu lỗi thời; chi phí xây dựng công trình giao thông quá đắt đỏ, cao hơn rất nhiều so với mức bình quân của các nước trong khu vực và trên thế giới; năng lực quản lý dự án còn nhiều hạn chế, còn nhiều quy hoạch treo, nhiều dự án đầu tư giằng trái, giải phóng mặt bằng quá chậm, tiến độ thực hiện dự án quá trì trệ; rất nhiều công trình trọng điểm của thành phố bị ách tắc không triển khai đúng kế hoạch, thu hút đầu tư trong nước và quốc tế còn thiếu kinh nghiệm nên vướng mắc nhiều vấn đề khó giải quyết... Do vậy, thực tế đặt ra làm sao để xây dựng hệ thống giao thông đường bộ đô thị đảm bảo bền vững, phát triển hài hòa với sự phát triển nền kinh tế cũng như cân bằng với quá trình hình thành và phát triển của những đô thị và thành phố Hà Nội đang rất được quan tâm. Trong bối cảnh nguồn lực còn nhiều hạn chế, đứng trước áp lực lớn trong công cuộc xây dựng và phát triển, thành phố Hà Nội phải đảm bảo mục tiêu phát triển bền vững, đảm bảo phát triển hài hòa giữa kinh tế - xã hội và môi trường là mục tiêu cốt lõi.

2. Mô hình nghiên cứu và giả thuyết nghiên cứu

2.1. Mô hình nghiên cứu

Hình 1: Mô hình nghiên cứu



Mô hình nghiên cứu được xây dựng từ các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển; các tiêu chí cũng như các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển theo hướng bền vững.

- Biến phụ thuộc là: Kết quả phát triển theo hướng bền vững.
- Biến độc lập là 9 nhân tố: (1) Tài nguyên thiên nhiên; (2) Quy mô dân số; (3) Tăng trưởng kinh tế; (4) Nguồn lực tài chính; (5) Khoa học công nghệ; (6) Thể chế và chính sách của nhà nước; (7) Quy hoạch đô thị; (8) Quỹ đất cho phát triển; (9) Nguồn nhân lực cho phát triển.

2.2. Thang đo và giả thuyết nghiên cứu

Thang đo kết quả phát triển theo hướng bền vững bằng 18 biến quan sát.

Bảng 1: Thang đo kết quả phát triển theo hướng bền vững

Stt	Mã hiệu	Thang đo
1	KQKT1	Chi phí vận chuyển hàng hóa hợp lý
2	KQKT2	Chi phí vận chuyển hành khách hợp lý
3	KQKT3	Chi phí đi lại so với thu nhập bình quân đầu người
4	KQKT4	Tỷ lệ doanh thu so với chi phí vận hành hệ thống VTHKCC
5	KQKT5	Thuế, phí liên quan đến hoạt động giao thông đường bộ đô thị được người dân đồng thuận
6	KQKT6	Chi phí vận hành, duy tu, bảo dưỡng nằm trong kế hoạch
7	KQKT7	Mức độ đa dạng các nguồn vốn đầu tư cho
8	KQXH1	Đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông đường bộ đô thị
9	KQXH2	Số người chết, bị thương do tai nạn giao thông giảm
10	KQXH3	Tỷ lệ đảm nhận của hệ thống giao thông công cộng
11	KQXH4	Khả năng tiếp cận dịch vụ giao thông công cộng thuận lợi
12	KQXH5	Khả năng kết nối của HTGTĐB với các khu đô thị, dân cư
13	KQMT1	Mật độ cây xanh/km ²
14	KQMT2	Mức độ ô nhiễm không khí giảm
15	KQMT3	Mức ô nhiễm tiếng ồn giảm
16	KQMT4	Giảm lượng bụi mịn trên các tuyến đường
17	KQMT5	Tỷ lệ số chuyến đi bằng phương tiện phi cơ giới và phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch
18	KQMT6	Chi phí làm sạch không khí trên các tuyến đường

3. Cơ sở lý thuyết

3.1. Khái niệm phát triển giao thông đường bộ đô thị theo hướng bền vững

Phát triển bền vững đã trở thành một thuật ngữ quen thuộc và phổ biến trong các tài liệu khoa học, trong các văn bản về chiến lược, chính sách, quy hoạch, kế hoạch phát triển, quản lý ở hầu hết quốc gia trên thế giới. Ngô Thắng Lợi Vũ Thành Hường (2016) tin rằng bền vững trong phát triển là yêu cầu, tiêu chuẩn để đưa ra quyết định đánh giá quá trình phát triển. Tính bền vững được nhìn nhận như một đặc trưng quan trọng của phần lớn các hoạt động của con người.

Bộ Giao thông Vận tải thuộc Hội đồng châu Âu (ECMT, 2004), đã đưa ra quan điểm hệ thống giao thông vận tải bền vững như sau:

- Đáp ứng nhu cầu của các cá nhân, doanh nghiệp và cộng đồng nhưng đảm bảo an toàn cho hệ sinh thái và thúc đẩy bình đẳng trong và giữa các thế hệ kế tiếp.
- Giá cả phải chăng, hoạt động công bằng, hiệu quả, đa dạng hóa phương tiện giao thông. Bên cạnh đó, nâng cao khả năng cạnh tranh của các ngành kinh tế, đồng thời phát triển công bằng trong khu vực.
- Giới hạn xả thải vào môi trường, sử dụng tài nguyên tái tạo bằng hoặc thấp hơn tỷ lệ sử dụng của thế hệ trước. Sử dụng nguồn tài nguyên không tái tạo bằng hoặc thấp hơn tỷ lệ phát triển sản phẩm thay thế; tiết kiệm tài nguyên đất và giảm ô nhiễm tiếng ồn.

Merkisz-Guranowska & cộng sự (2013) tin rằng phát triển giao thông đường bộ bền vững phải đáp ứng được sự di chuyển con người và hàng hóa, đồng thời góp phần thực hiện phát triển bền vững môi trường, kinh tế và xã hội.

Từ các cách tiếp cận trên có thể rút ra khái niệm: Phát triển theo hướng bền vững là sự phát triển của hạ tầng thỏa mãn yêu cầu về di chuyển, lưu thông hàng hóa và vận chuyển con người ở giai đoạn hiện tại mà không làm ảnh hưởng đến nhu cầu của thế hệ tương lai. Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải theo hướng bền vững dựa trên sự liên kết chặt chẽ giữa ba yếu tố phát triển kinh tế - xã hội và môi trường.

Phát triển cơ sở hạ tầng có thể được thể hiện dưới nhiều hình thức như nâng cấp, cải tạo hạ tầng hiện có; đầu tư xây mới công trình hạ tầng; quy hoạch hạ tầng theo hướng bền vững.

3.2. Nội hàm phát triển hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng bền vững

3.2.1. Về khía cạnh kinh tế

Phát triển về kinh tế phải đảm bảo sự ổn định, hài hòa giữa các ngành kinh tế, các chủ thể kinh tế. Sự phát triển về kinh tế có vai trò quan trọng, tạo động lực cho sự tồn tại và phát triển song hành cùng các lĩnh vực khác. Góc độ kinh tế giao thông đường bộ phát triển sẽ là điều kiện thuận lợi để đầu tư phát triển, nâng cao đời sống xã hội của người dân. Đồng thời, đóng góp thêm chi phí đầu tư vào công cuộc bảo vệ môi trường đô thị. Tuy nhiên, sự tăng trưởng về kinh tế ngành giao thông đường bộ phải đảm bảo không gây tác động tiêu cực đến các khía cạnh xã hội cũng như môi trường tự nhiên, phát huy vai trò của cộng đồng trong đầu tư phát triển hạ tầng, duy trì sự công bằng và bình đẳng.

3.2.2. Về khía cạnh xã hội

Nguyên tắc phát triển bền vững về xã hội thể hiện ở góc độ đầu tư phát triển bền vững hạ tầng phải có sự bình đẳng về thu nhập giữa người dân, đáp ứng đủ các nhu cầu về quyền lợi con người và sự bình đẳng về xã hội.

3.2.3. Về khía cạnh môi trường

Các dự án đầu tư phát triển hạ tầng phải đảm bảo giữ gìn sự trong sạch cho môi trường xung quanh. Cần thường xuyên đánh giá, kiểm định chất lượng về môi trường trong quá trình xây dựng công trình nhằm đảm bảo các chỉ tiêu bền vững về môi trường.

3.3. Tiêu chí đánh giá

Các chỉ tiêu đưa ra nhằm mục đích đánh giá mức độ phát triển bền vững nên sẽ bao gồm các nhóm chỉ tiêu đánh giá về lĩnh vực kinh tế, đánh giá về lĩnh vực xã hội và đánh giá về lĩnh vực môi trường. Cụ thể như sau:

Chỉ tiêu về kinh tế: Đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế đất nước trong từng thời kỳ; Tạo thành mạng lưới liên hoàn, kết nối các phương thức vận tải, kết nối với mạng lưới giao thông quốc gia và địa phương, quốc

gia và quốc tế; Hiện đại, đủ năng lực và công suất dự trữ; Có hiệu quả kinh tế. Ví dụ như các chỉ tiêu: GDP bình quân đầu người, tăng trưởng GDP năm gần đây.

Chỉ tiêu về xã hội: Phát triển kinh tế đi đôi với công bằng xã hội, giảm đói nghèo, từng bước tạo sự cân bằng giữa các vùng, miền, đặc biệt giữa đồng bằng và miền núi, giữa nông thôn và thành thị; Đảm bảo an toàn giao thông, giảm thiểu ách tắc giao thông, tai nạn giao thông; Tái định cư giải phóng mặt bằng hợp lý nhằm hạn chế thấp nhất đến cư dân. Ví dụ như các chỉ tiêu: Tổng dân số; Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên; Tỷ lệ lao động được đào tạo; Số người chết vì /100.000 dân,...

Chỉ tiêu về môi trường: Hạn chế tác động xấu đến môi trường: không khí, nước, tiếng ồn; Bảo vệ môi trường sinh thái, giữ gìn môi trường cảnh quan, đa dạng sinh học. Ví dụ như các chỉ tiêu: Nồng độ bụi trong không khí; Mức tăng nhiệt độ trung bình quân của đô thị

4. Thực trạng phát triển giao thông đường bộ đô thị Hà Nội theo hướng bền vững

4.1. Thực trạng phát triển bền vững nội tại hệ thống giao thông đường bộ đô thị Hà Nội

Hiện tại, đường bộ đang là một trong những thế mạnh của Hà Nội với 11 tuyến đường vành đai, trực hướng tâm đi qua địa bàn thành phố. Với bảy tuyến hướng tâm như: Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Hạ Long; Láng - Hòa Lạc - Hòa Bình; Hà Nội - Thái Nguyên; Hà Nội - Lạng Sơn; Hà Nội - Lào Cai; Pháp Vân - Cầu Giẽ với tổng chiều dài 113,2km. Cùng với đó là 3 tuyến vành đai: 3, 4, 5 có tổng chiều dài 129,5km; và tuyến quá cảnh cao tốc Tây Bắc - QL5 dài 35km. Hiện 8/11 tuyến đường bộ cao tốc đã cơ bản hình thành, tương ứng với 170,2km, trong đó có 7 tuyến hướng tâm. Còn lại 3 tuyến liên kết vùng là Vành đai 4, Vành đai 5 và cao tốc Tây Bắc - QL5 đang chờ được đầu tư.

Hiện nay, mạng lưới bãi đỗ xe công cộng chủ yếu tập trung trong Vành đai 4, tổng số các bãi đỗ xe là 57 điểm đang được khai thác sử dụng với diện tích khoảng 44,37ha. diện tích các điểm, bãi đỗ xe mới chỉ chiếm 0,12% diện tích các quận nội thành, đáp ứng chỗ đỗ cho khoảng 10% tổng nhu cầu đỗ xe (còn lại gần 90% số phương tiện có nhu cầu đang đỗ tại các điểm đỗ xe của chung cư, khu đô thị, sân cơ quan, công sở, lòng đường, vỉa hè, ngõ cụt, sân trường, bệnh viện, tại các khu đất trống của các dự án...). Trên thực tế lại có rất nhiều diện tích đất dành cho giao thông sử dụng sai mục đích. Rất nhiều các tuyến đường nội thành, ven nội thành và ngoại thành bị chiếm dụng cho các mục đích khác đã làm giảm khả năng của các tuyến đường này. Sự chiếm dụng các tuyến đường chủ yếu là cho các hoạt động kinh doanh thương mại. Do thiếu đường đi nên ô tô và xe máy lại phải chiếm dụng chỗ của người đi bộ.

Bên cạnh đó, đến thời điểm hiện tại, khu vực đất giành cho giao thông vận tải là rất thấp, mặc dù tỷ lệ này có tăng đều qua các năm nhưng mức tăng không đáng kể so với số lượng lớn phương tiện giao thông trên địa bàn. Dẫn đến kết cấu hạ tầng giao thông của thủ đô luôn trong tình trạng quá tải không theo kịp sự gia tăng lưu lượng phương tiện lưu thông trên đường, các tuyến đường đô thị thường có đặc điểm là chiều rộng làn đường hẹp, chất lượng chưa được tốt, vỉa hè bị lấn chiếm, điều này dẫn đến tốc độ giao thông trên các tuyến đường rất chậm, sự tắc nghẽn sẽ xảy ra thường xuyên, nhất là giờ cao điểm, đặc biệt vài năm nay ở Hà Nội hầu như lúc nào cũng xảy ra tắc nghẽn, không phải chỉ có tắc nghẽn ở giờ cao điểm như trước đây.

4.2. Thực trạng phát triển lan tỏa của giao thông đường bộ đô thị đến phát triển Hà Nội theo hướng bền vững

4.2.1. Về kinh tế

Trong giai đoạn qua, Thành phố Hà Nội đã và đang thực hiện đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư cho các dự án giao thông. Việc đa dạng hóa nguồn vốn giúp Hà Nội đã cải thiện được tình trạng đầu tư song cũng đối mặt với một số vấn đề phát sinh mới như: Khi chuyển đổi nguồn vốn dự án đầu tư nhưng chưa có cơ chế chuyển đổi rõ ràng gây khó khăn cho các bên trong dự án; Những dự án sử dụng nhiều loại nguồn vốn chưa ban hành các quy định kết hợp nguồn vốn làm căn cứ thực hiện;...

Hiện nay, Hà Nội vẫn thiếu hụt về hệ thống đường cao tốc nên chưa đủ để đáp ứng được nhu cầu kết nối nhanh giữa Hà Nội với những khu vực khác. Hệ thống quốc lộ nhiều tuyến chưa được mở rộng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, gây hiện tượng quá tải. Các đường vành đai 4, 5 chưa hình thành nên luồng xe liên tỉnh đi vào khu vực nội đô mỗi khi qua Hà Nội tạo áp lực lên mạng lưới.

Khu vực nội đô gồm các quận: Hoàn Kiếm, Hai Bà Trưng, Đống Đa, Ba Đình với mật độ mạng lưới đường đạt mức 3,4 km/km² là khá cao nhưng mật độ diện tích mới chỉ đạt khoảng hơn nửa so với yêu cầu.

Đồng thời tính như: vỉa hè, bến bãi đỗ xe đều thiếu. Khu vực nội đô mở rộng gồm các quận: Thanh Xuân, Hoàng Mai, Cầu Giấy, ... với nhiều tuyến đường mới nhưng do tốc độ đô thị hóa quá nhanh mà cơ sở hạ tầng ở đây mới chỉ đạt được khoảng dưới một nửa so với yêu cầu trên cả 02 chỉ tiêu về mật độ mạng lưới đường cũng như mật độ diện tích đất dành cho giao thông. Bên cạnh đó, với sự gia tăng của phương tiện lưu thông làm các tuyến đường đô thị quá tải nên xuống cấp tương đối nhanh.

4.2.2. Về xã hội

Theo Nguyễn Ngọc Sơn (2016), giao thông Hà Nội có những đặc điểm đặc trưng như: số lượng xe gắn máy tham gia giao thông chiếm tỷ lệ rất lớn. Bên cạnh đó, số lượng xe ô tô cũng đang tăng trong giao thông nội đô, trong khi đó giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của thủ đô Mạng lưới tuyến xe bus Hà Nội được cấu thành từ các tuyến nội đô và tuyến kết cận, được phân bố theo các trục chính, hướng tâm, các tuyến đường giao thông cửa ngõ ra vào Thành phố. Mạng lưới tuyến nhìn chung không ổn định, thường xuyên phải thay đổi, điều chỉnh lộ trình trong một khoảng thời gian nhất định do ảnh hưởng của việc cải tạo, phân luồng giao thông.

Tính đến cuối năm 2015, nội thành Hà Nội có tổng số 78 tuyến xe bus, đến năm 2020 tổng số tuyến xe bus Hà Nội có là 98 tuyến (tương đương 20%) con số này còn quá thấp và chậm so với sự gia tăng về nhu cầu di chuyển của thủ đô (theo chỉ tiêu, vận chuyển khách bằng phương tiện giao thông công cộng phải đáp ứng 70% nhu cầu, hiện tại mới đáp ứng được 15%). Để cải thiện tình trạng này trong thời gian tới Hà Nội cần lên phương án đẩy nhanh việc gia tăng giao thông công cộng để đáp ứng kịp thời nhu cầu vận tải của thủ đô.

4.2.3. Về môi trường

Trong thời gian qua, các vấn đề về môi trường, bảo tồn các ao hồ chứa nước, hướng tiêu thoát nước chưa được chú trọng trong công tác lập quy hoạch. Điều này dẫn đến tình trạng mất cân bằng sinh thái môi trường, hiện tượng úng ngập xảy ra khi mùa mưa đến, gây ảnh hưởng không nhỏ đến tuổi thọ của công trình và phá hủy kết cấu hạ tầng.

Báo cáo chất lượng không khí toàn cầu 2018 thì Hà Nội có hàm lượng bụi mịn cao gấp 4 lần mức khuyến cáo của WHO ($40,8 \text{ mg/m}^3$, mức khuyến cáo: 10 mg/m^3). Kết quả đo đạc cho thấy các trạm có tỷ lệ số ngày nồng độ $\text{PM}_{2.5}$ vượt chuẩn khá cao chủ yếu tập trung tại các khu vực có các hoạt động xây dựng đang diễn ra, và những nơi có mật độ giao thông cao như đường Phạm Văn Đồng, phố Hàng Đậu, phường Minh Khai, ... Diễn biến nồng độ bụi $\text{PM}_{2.5}$ qua các giờ trong ngày, nồng độ bụi $\text{PM}_{2.5}$ dao động trong khoảng từ $40\text{-}80 \text{ }\mu\text{g/m}^3$, tăng cao vào các giờ cao điểm, khi mật độ giao thông lớn.

4.3. Đánh giá tồn tại của thực trạng phát triển giao thông đường bộ đô thị Thành phố Hà Nội theo hướng bền vững

Nguồn vốn cho đầu tư phát triển bị thiếu hụt nghiêm trọng. Tổng vốn huy động cho đầu tư phát triển chưa theo kịp nhu cầu đầu tư phát triển. Nhu cầu vốn lớn cho đầu tư phát triển trong khi nguồn vốn huy động qua phát hành trái phiếu chính phủ, trái phiếu do Chính phủ bảo lãnh, các khoản vay thương mại của các doanh nghiệp không thể tăng cao do áp lực trần nợ công.

Công tác lập, triển khai và quản lý các quy hoạch phát triển của thành phố chậm. Đặc biệt là các dự án xây dựng các tuyến đường vành đai đô thị chưa được lập và triển khai hoàn thiện cũng chưa khép kín nên khả năng phân bổ giao thông chưa cao, lượng xe tập trung trên các đường hướng tâm đi sâu vào trung tâm thành phố gây quá tải trên nhiều tuyến phố.

Công tác quy hoạch vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt chưa thực sự phù hợp với sự phát triển, chưa phân bố đều khắp Thành phố, chưa gắn kết được với các điểm thu hút, mật độ xây dựng cao dẫn đến một số tuyến chưa hợp lý về điểm dừng đón. Bên cạnh đó, việc phát triển vận tải hành khách công cộng và môi trường nhằm mục tiêu phát triển bền vững chưa được quan tâm. Các dự án mới chỉ tập trung vào xây dựng mới chứ chưa chú trọng công tác quản lý khai thác công trình và đảm bảo các mục tiêu về kinh tế, xã hội và môi trường.

Việc ứng dụng các giải pháp công nghệ mới trong bảo trì đường bộ trên địa bàn Thành phố còn chậm và chưa đồng bộ, chưa liên thông tích hợp dữ liệu, chưa hỗ trợ lẫn nhau trong giải quyết các vấn đề giao thông đô thị, đặc biệt công tác duy tu, bảo dưỡng chưa được chuẩn hóa.

5. Giải pháp phát triển giao thông đường bộ đô thị Thành phố Hà Nội theo hướng bền vững

5.1. Giải pháp về quy hoạch

5.1.1. Nâng cao chất lượng quy hoạch đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đô thị

Quy hoạch hạ tầng đóng vai trò xương sống, là cơ sở cho việc định hướng hoạt động phát triển kinh tế xã hội của quốc gia nói chung cũng như định hướng của các ngành, các vùng miền nói riêng, giúp cho việc đạt được các mục tiêu theo kế hoạch đề ra trên cơ sở môi trường được bảo vệ, an ninh quốc phòng được củng cố. Đồng thời quy hoạch cũng là cơ sở để lập kế hoạch, tiến hành thực hiện triển khai các dự án liên quan đến sử dụng đất, đầu tư xây dựng góp phần phát triển kinh tế xã hội

Thành lập Ban Chỉ đạo Chính phủ về quy hoạch: Thành lập Ban chỉ đạo Chính phủ về quy hoạch nhằm điều phối, quản lý công tác quy hoạch trên phạm vi cả nước, phát huy tiềm năng thế mạnh của các địa phương, hạn chế tình trạng đầu tư theo phong trào; để các Bộ (Ngành) có tiếng nói chung về công tác quy hoạch; đảm bảo công tác quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ thực sự góp phần phát triển kinh tế xã hội – bảo vệ môi trường – củng cố an ninh quốc phòng;

Điều chỉnh công tác quy hoạch: Điều chỉnh công tác quản lý quy hoạch gồm: bổ sung công tác quy hoạch môi trường vào hệ thống quy hoạch; thay đổi trình tự công tác quản lý quy hoạch; thay đổi về phân cấp trong công tác quản lý quy hoạch; tích hợp công tác quy hoạch với vấn đề biến đổi khí hậu và nước biển dâng ... để công tác quy hoạch gắn với phát triển kinh tế xã hội – bảo vệ môi trường – củng cố an ninh quốc phòng.

Quy hoạch thủ đô Hà Nội: Tập trung rà soát Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 để cập nhật, bổ sung, tích hợp vào điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô và Quy hoạch thành phố Hà Nội thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Đẩy nhanh triển khai việc xây dựng chuỗi đô thị vệ tinh (Hòa Lạc, Sơn Tây, Xuân Mai, Phú Xuyên, Sóc Sơn) theo quy hoạch tới 2030, tầm nhìn 2050 mà Chính phủ đã phê duyệt.

5.1.2. Quy hoạch giao thông tích hợp sử dụng đất

Cần có tích hợp quy hoạch giao thông đô thị và sử dụng đất hướng tới các chuyến đi đa mục tiêu nhằm giảm số lượng và chiều dài các chuyến đi, giao thông định hướng bởi giao thông công cộng, hạn chế sử dụng xe hơi cá nhân và thúc đẩy các phương thức giao thông không động cơ (đi bộ và xe đạp).

Vấn đề sử dụng đất bền vững của từng địa phương cần được hướng dẫn và thúc đẩy thực hiện bởi các chiến lược cấp quốc gia và cấp tỉnh nhằm đảm bảo cho sự phát triển các vị trí diễn ra trong khuôn khổ không gian quy định, tạo sự cân bằng trong sử dụng đất, góp phần hình thành nên đô thị tăng trưởng thông minh với hệ thống giao thông bền vững. Khi đó, bộ máy tổ chức cần phải đảm bảo nguyên tắc “bổ trợ” (quyết định về sử dụng đất phải được phối hợp thực hiện ở cấp tỉnh, khu vực và đô thị) và nguyên tắc “ngược dòng” (kết nối chặt chẽ giữa các thành phần trong bộ máy chính quyền ở địa phương và giữa các cấp chính quyền) giúp cho sự phát triển đô thị trong khuôn khổ giới hạn, tạo được sự cân bằng trong sử dụng đất hỗn hợp.

5.2. Giải pháp về đầu tư giao thông đường bộ đô thị

5.2.1. Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật

Cần xây dựng khung pháp luật cho phát triển đô thị thông minh. Xây dựng công cụ quản lý, định chế như khung hướng dẫn, tiêu chí và đánh giá đô thị thông minh của các đô thị. Đồng thời xây dựng ban hành các quy chế, các quy chuẩn, tiêu chuẩn cụ thể về quy hoạch, về xây dựng các công trình thông minh trong đô thị.

Khẩn trương rà soát, sửa đổi những quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng hiện còn vướng mắc trong quá trình thực hiện và các nghị định hướng dẫn thi hành, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hoá điều kiện đầu tư kinh doanh, tháo gỡ kịp thời các khó khăn, vướng mắc trong hoạt động đầu tư xây dựng; nâng cao chất lượng thể chế quản lý đầu tư công; nghiêm túc triển khai thực hiện các quy định pháp luật về đầu tư công.

Hoàn thiện chính sách, quy định đối với đầu tư theo hình thức đối tác công tư về những nội dung chủ yếu như lựa chọn và chuẩn bị dự án đầu tư; lựa chọn loại hình hợp đồng; lựa chọn nhà đầu tư; phân bổ rủi ro giữa Nhà nước và tư nhân. Việc lựa chọn và chuẩn bị dự án đầu tư dựa trên cơ sở xây dựng danh mục dự án đầu tư theo hình thức PPP có kèm theo báo cáo nghiên cứu khả thi dự án, hoàn thiện các tiêu chí lựa chọn dự án.

5.2.2. Huy động vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đô thị

Chính quyền thành phố Hà Nội cần nghiên cứu, đề xuất phương án, giải pháp phù hợp để huy động tất

cả các nguồn lực trong xã hội đầu tư, quản lý, vận hành hạ tầng giao thông thành phố trên nguyên tắc “Nhà nước - nhà đầu tư - người dân cùng có lợi”.

Tăng cường khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển đường bộ bằng cách mở rộng phạm vi thu hồi đất ngoài phần diện tích phục vụ dự án đầu tư xây dựng mới, nâng cấp mở rộng nhằm tạo quỹ đất để tạo vốn phát triển đường bộ. Ngoài ra, trong quá trình quy hoạch có thể tính đến trường hợp tận dụng không gian phần ngầm, nổi hoặc trên cao để tiết kiệm quỹ đất xây dựng.

5.2.3. Bảo môi trường trong quá trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đô thị

Xác định nhu cầu ưu tiên cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đô thị và bố trí nguồn vốn cho các công trình giao thông trọng điểm, có tầm quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của thành phố.

Tập trung đẩy mạnh công tác giải ngân khi có khối lượng hoàn thành, đẩy nhanh tiến độ các dự án đã có nguồn vốn, đặc biệt là các dự án bị chậm tiến độ, các dự án giao thông đô thị quan trọng để sớm đưa vào khai thác;

Phân bổ hợp lý nguồn vốn cho hoạt động bảo vệ môi trường, xác định rõ trách nhiệm của tập thể hoặc cá nhân về việc đảm bảo vệ sinh môi trường trong quá trình xây dựng cũng như khai thác hạ tầng.

5.3. Giải pháp về quản lý vận hành

5.3.1. Phát triển giao thông công cộng

Thành phố Hà Nội cần vạch định ra chiến lược ưu tiên đặc biệt phát triển giao thông công cộng theo hướng hiện đại, đi trước một bước với các chính sách hấp dẫn, đáp ứng nhu cầu đi lại của dân.

Tập trung nguồn lực, phát triển hợp lý các loại hình vận tải hành khách công cộng, hình thành một mạng lưới vận tải hành khách công cộng đa phương thức tiên tiến, kết nối hiệu quả và thân thiện môi trường nhằm hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, góp phần giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn Thành phố.

Nâng cao chất lượng, mở rộng vùng phục vụ, hợp lý hóa mạng lưới các tuyến xe buýt, đa dạng hóa các loại phương tiện xe buýt; từng bước đưa các phương tiện vận tải hành khách công cộng sử dụng năng lượng sạch, thân thiện môi trường thay thế các phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, tạo điều kiện thuận lợi để thu hút và khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng; phát triển hệ thống thẻ vé thông minh liên thông cho vận tải hành khách công cộng.

Tổ chức các loại hình vận tải như xe buýt, taxi, xe du lịch, xe ô tô điện 4 bánh, xe đạp công cộng,... để kết nối với các điểm đầu cuối của các tuyến xe buýt khối lượng lớn, ga đường sắt đô thị, nhà ga, sân bay. Bố trí hợp lý luồng vận tải hành khách liên tính phù hợp với nhu cầu và hướng, tuyến. Đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa vào khai thác, vận hành an toàn các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch.

Từng bước di chuyển các bến xe tải hiện có ra khu vực ngoài đường Vành đai 3 và chuyển đổi đất của các bến xe này phục vụ giao thông công cộng. Bên cạnh đó cần từng bước hạn chế phương tiện giao thông cá nhân trong các khu vực nội đô, dần tiến đến phát triển công nghệ xanh thân thiện với môi trường.

5.3.2. Tổ chức quản lý hoạt động thu phí

Nghiên cứu phí ô tô lưu thông nội đô: việc thu phí phương tiện lưu thông nội đô cần được nghiên cứu cẩn trọng trên cơ sở khoa học nhằm đảm bảo hài hòa giữa thu nhập của người dân và mục tiêu giảm ùn tắc, giảm phương tiện cá nhân, chống ô nhiễm và chi phí hợp lý trong sản xuất kinh doanh của cư dân đô thị.

Tổ chức quản lý hoạt động thu phí sử dụng vỉa hè: Sở Giao thông Vận tải, Sở Tài chính cần tập trung đẩy nhanh nghiên cứu để đưa ra những giải pháp cụ thể sớm đưa vào triển khai thực hiện.

Tổ chức quản lý hoạt động thu phí trạm giữ xe ngoại thành, trung chuyển nội đô bằng xe buýt điện (tăng năng lực giao thông tĩnh): Ngoài các xe công vụ (biển số xanh), xe quân đội, công an, cứu thương, chữa cháy, cứu hộ,... được phép lưu thông trong nội đô (Bộ Giao thông Vận tải, 2016; Quốc hội, 2008). Tất cả các phương tiện khác khi lưu thông một số tuyến nội đô phải đỗ xe đúng các điểm quy định trông giữ xe và thực hiện việc đóng phí, tiến tới nghiêm cấm trên tất cả các tuyến nội đô (có quy định cụ thể), không được đỗ xe dưới lòng đường, vỉa hè mà phải đúng các điểm quy định.

6. Kết luận

Phát triển bền vững là xu thế chung của thế giới và giao thông đô thị bền vững là một nội dung không thể

thiếu cho một đô thị phát triển bền vững. Giao thông Đô thị luôn giữ một vai trò trọng yếu và là huyết mạch của đô thị. Mạng lưới đường giao thông liên kết các chức năng đô thị, tạo lập cấu trúc và là hành lang vững chắc trong sự phát triển của đô thị.

Trong thời gian qua, Thành phố Hà Nội đã có sự cải thiện đáng kể cả về chất và lượng, phù hợp với quy hoạch. Các kết quả ấy đã giúp Hà Nội phát huy được vị thế của một thành phố lớn, trung tâm văn hóa, chính trị, kinh tế và xã hội của cả nước. Song bên cạnh đó, có thể thấy sự phát triển của Hà Nội còn bộc lộ nhiều bất cập, chưa đạt được các tiêu chí về bền vững, sự phát triển đang có xu hướng lệch về yếu tố kinh tế. Để phát triển Hà Nội theo hướng bền vững, Hà Nội cần quan tâm nhiều hơn trong công tác lập chủ trương đầu tư, quy hoạch, đầu tư xây dựng và quản lý khai thác vận hành cần tập trung nguồn lực đầu tư trọng tâm trọng điểm, đồng bộ, tránh gián trái, nhằm đáp ứng phần nào mục tiêu của phát triển Hà Nội theo hướng bền vững. Nâng cao năng lực quản lý nhà nước và khai thác nguồn lực hiệu quả, góp phần xây dựng thủ đô ngày một to đẹp hơn.

Tài liệu tham khảo

Merkisz-Guranowska, Agnieszka, Merkisz, Jerzy, Kozak, Miloslaw & Jacyna, Marianna (2013), 'Development Of A Sustainable Road Transport System', In *Urban Transport XIX*, 507-517.

Bộ Giao thông Vận tải (2016), *Thông tư 35/2016/TTBGTVT Quy định mức giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ giao thông vận tải quản lý*, ban hành ngày 15 tháng 11 năm 2016.

European Conference of Ministers of Transport (ECMT), (2004), *Assessment and Decision Making for Sustainable Transport*, OECD, Paris.

Ngô Thắng Lợi & Vũ Thành Hường (2016), *Phát triển bền vững ở Việt Nam trong bối cảnh mới của toàn cầu hoá, hội nhập quốc tế và biến đổi khí hậu*, Nhà Xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội.

Nguyễn Ngọc Sơn (2016), 'Chương 3: Một số vấn đề trong phát triển giao thông đô thị vùng Hà Nội', Kenichi Ohno & Nguyễn Văn Thường (Chủ biên), *Môi trường và chính sách kinh doanh của Hà Nội*, Nhà Xuất bản Lao động Xã hội, 65-105.

Quốc hội (2008), *Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12*, ban hành ngày 13 tháng 11 năm 2008.