

Một số giải pháp phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở thành phố Hà Nội

Nguyễn Thế Cao

Khoa Kinh tế chính trị, Trường Đại học Chính trị

Là trung tâm văn hóa, chính trị và kinh tế của cả nước, kết cấu hạ tầng giao thông của Thủ đô Hà Nội đã nhận được nhiều sự quan tâm đầu tư phát triển từ Trung ương và ngân sách của Thành phố. Tuy nhiên, những năm qua kết cấu hạ tầng giao thông đô thị của Hà Nội vẫn chưa đáp ứng được tốc độ gia tăng dân số, sự gia tăng phương tiện giao thông của người dân mà nguyên nhân chính là thiếu những giải pháp đồng bộ để phát triển kết cấu hạ tầng giao thông bền vững.

1. Quan niệm về phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Thành phố Hà Nội

Kết cấu hạ tầng giao thông là hệ thống những công trình vật chất kỹ thuật và các phương tiện về tổ chức cơ sở hạ tầng mang tính nền móng cho sự phát triển của ngành giao thông vận tải. Kết cấu hạ tầng giao thông bao gồm hệ thống cầu, đường, cảng biển, cảng sông, nhà ga, sân bay, bến bãi và hệ thống trang thiết bị, phương tiện phụ trợ: thông tin tín hiệu, biển báo, đèn đường, camera giao thông...

Phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị Thành phố Hà Nội là tổng thể các giải pháp của Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội và các sở, ban ngành nhằm làm tăng số lượng, chất lượng, chủng loại các công trình, vật kiến trúc, thiết bị và các công trình phụ trợ khác của hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông ở khu vực đô thị đáp ứng được nhu cầu tham gia giao thông hiện tại của người dân mà không ảnh hưởng tiêu cực đến điều kiện phát triển của tương lai. Phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội phải gắn với yêu cầu phát triển bền vững của cả Thành phố và đất nước. Nói cách khác, phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội phải đảm bảo 5 tiêu chí: kinh tế, xã hội, môi trường tài chính và thể chế. Cụ thể:

Về mặt kinh tế: phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội phải đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của Thủ đô xứng đáng với vị thế là trung tâm kinh tế của cả nước.

Về mặt xã hội: phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội phải đảm bảo sự đồng đều giữa các quận, huyện của nội thành đồng thời phải đặt trong mối tương quan với các huyện ngoại thành khác. Hạn chế tác động tiêu cực đến xã hội, giảm thiểu tai nạn giao thông, tăng tính kết nối đến các địa phương khác trong khu vực, cả nước và quốc tế.

Về mặt môi trường: trong quá trình xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội phải giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường đồng thời sử dụng hợp lý tài nguyên, đất đai, sông ngòi,...

Về mặt tài chính: quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội luôn đảm bảo khả năng cấp vốn bền vững trong quá trình xây dựng, nâng cấp và bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông. Thực chất là đảm bảo tính ổn định, hài hòa trong huy động vốn và sử dụng vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ở Thủ đô.

Về mặt thể chế: phải xây dựng hệ thống pháp luật, các văn bản pháp quy đáp ứng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông lâu dài và có tính đặc thù của trung tâm đầu não (Thủ đô) của cả nước.

2. Tình hình phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Thành phố Hà Nội những năm qua

Cùng với quá trình phát triển của đất nước, trong những năm gần đây, Hà Nội luôn nhận được sự quan tâm đặc biệt của Trung ương. Hàng năm, Hà Nội tiếp nhận khoảng 15 - 16% tổng vốn Ngân sách cấp cho các địa phương, cùng với đó là nguồn thu ngân sách địa phương lớn. Vì vậy, nhiều công trình hạ tầng giao thông đô thị đã được Thành phố Hà Nội tập trung đầu tư xây dựng góp phần từng bước hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng, đẩy mạnh thu hút đầu tư, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Về đầu tư, Hà Nội luôn chú ý đầu tư cho lĩnh vực kết cấu hạ tầng giao thông nói chung và giao thông đô thị nói riêng. Vì vậy, kết cấu hạ tầng giao thông đô thị của Thủ đô đã có bước phát triển vượt bậc. Cụ thể:

Hiện nay, Hà Nội đã cơ bản có đủ các loại hình vận tải theo hướng kết nối đảm bảo cho phát triển kinh tế - xã hội và thu hút có hiệu quả vốn đầu tư nước ngoài. Về đường bộ, mạng lưới đường bộ của Hà Nội được cấu thành bởi các trục hướng tâm, các đường vành

đai, các trục chính đô thị và các đường phố. Từ năm 2008 đến 2018 đã hoàn thành được 223km đường bộ đô thị mới, 1 tuyến bus nhanh BRT (Yên Nghĩa - Kim Mã), sua chũa mở rộng nhiều tuyến phố; Thành phố phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng và hoàn thành 4 cầu lớn (Nhật Tân, Vinh Tuy, Vinh Thịnh, Đông Trũ); hoàn thành 9 cầu vượt nhẹ tại các nút giao trọng điểm và xây dựng mới 33 cầu cho người đi bộ, 37 hầm bộ hành, 8 hầm chui cơ giới, quy hoạch và điều chuyển các bến xe đảm bảo lưu thông hợp lý, lắp đặt hàng ngàn đèn tín hiệu và biển báo giao thông... Về đường sắt, Hà Nội hiện nay không chỉ có các đường sắt quốc gia phục vụ giao thông liên tỉnh, mà đã hình thành các tuyến đường sắt đô thị, quy hoạch có 8 tuyến trong đó có 2 tuyến (Cát Linh - Hà Đông, Nhón - Ga Hà Nội) đang xây dựng, tuyến Cát Linh - Hà Đông dự kiến vào hoạt động tháng 4/2019, dần hình thành các tuyến đường sắt đô thị khác. Về đường thủy nội địa, các tuyến giao thông thủy khu vực Hà Nội, chủ yếu tập trung trên sông Hồng và sông Đuống, là các tuyến tự nhiên, không ổn định, bắt đầu hình thành cum cảng Hà Nội, gồm các cảng chính là cảng Hà Nội và cảng Khuyến Lương, có năng lực thông qua vào khoảng 1,7- 2,0 triệu tấn/năm. Các cảng này có thể tiếp nhận các tàu có tải trọng 1000 tấn - 2000 tấn và các tàu pha sông biển. Về đường không, Hà Nội hiện có 3 sân bay gồm: Bạch Mai, Gia Lâm và Nội Bài, trong đó: sân bay Bạch Mai đã dừng hoạt động, sân bay Gia Lâm chủ yếu khai thác bằng máy bay trực thăng, sân bay quốc tế Nội Bài với 2 nhà ga T1, T2 có năng lực vận tải 20 triệu lượt hành khách mỗi năm.

Hiện Hà Nội đã có quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 với tầm nhìn: Xây dựng và Phát triển Thủ đô Hà Nội trở thành Thành phố Xanh — Văn hiến — Văn Minh — Hiện đại trên nền tảng phát triển bền vững. Vì vậy, Kết cấu hạ tầng giao thông đô thị cũng đã bước đầu được lập quy hoạch chi tiết cụ thể và có tính kết nối giữa các quận, huyện, đô thị và tỉnh trên địa bàn, đảm bảo an toàn, thuận tiện cho người tham gia giao thông. Bên cạnh đó, trong quá trình đầu tư, xây dựng và vận hành luôn quan tâm đến bảo vệ môi trường, cảnh quan đô thị. Hà Nội đang tiến hành quản lý chặt chẽ, thống nhất việc lát vỉa hè, trồng cây xanh theo quy hoạch, cải tạo môi trường những con sông bị ô nhiễm (Tô Lịch, Kim Ngưu, Nhuệ, Lừ).

Tuy nhiên, bên cạnh thành tựu phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị thì Thành phố Hà Nội vẫn còn bộc lộ một số khó khăn và hạn chế như:

Một là, hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông đô thị vẫn còn nhiều bất cập, tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông thấp hơn tốc độ tăng dân số và tốc độ xây dựng các khu đô thị. Quý đất dành cho giao thông đường bộ ở Hà Nội là quá thấp, chiếm khoảng 7,5% diện tích đất. Mật độ ngang đường hẹp, đa số các đường có bề rộng lòng đường từ 7m - 11m, chỉ có

khoảng 12% đường có chiều rộng lớn hơn 12m. Khả năng mở rộng đường nội đô là rất khó khăn do vướng mắc trong giải phóng mặt bằng. Vía hè thường xuyên bị chiếm dụng làm chỗ để xe hoặc buôn bán, không còn chỗ cho người đi bộ đo thiếu những bãi đỗ xe công cộng.

Hai là, tốc độ phát triển công trình giao thông chưa đáp ứng tốc độ gia tăng phương tiện giao thông. Hiện tại, Hà Nội có khoảng 5 triệu xe máy, gần 500.000 ô tô, chưa tính 1,2 triệu phương tiện từ ngoại tỉnh thường xuyên tham gia giao thông trên địa bàn từ đó đã tạo nên áp lực rất lớn đối với hạ tầng giao thông của Thành phố, với số lượng xe đó sử dụng 60% thì diện tích chiếm dụng hiện đã vượt năng lực của hệ thống đường đô thị là 3,72 lần. Phương tiện giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu của nhân dân về số lượng và loại hình. Hiện Hà Nội có hơn 100 tuyến bus đô thị đáp ứng 15% nhu cầu đi lại, mới chỉ có 1 tuyến bus nhanh. Tốc độ tăng đi kèm với vấn đề ô nhiễm môi trường gây nhiều ảnh hưởng đến phát triển kinh tế - xã hội.

Ba là, quy hoạch phát triển các đô thị chưa phù hợp với phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị. Hiện nay, quy hoạch đô thị của Hà Nội còn thiếu tầm nhìn dài hạn, mang tính cục bộ, thiếu tổng thể và thiếu sự phối hợp giữa các đơn vị liên quan. Mạng lưới đường bộ phân bố không đồng đều. Một số khu phố cũ hoặc các trung tâm đô thị có hệ thống đường tương đối phù hợp nhưng mật độ dân cư cao, mật độ người tham gia giao thông quá lớn. Ở nhiều khu dân cư, kể cả ở một số khu vực mới được xây dựng, chưa có hệ thống đường hoàn chỉnh, thiếu tính kết nối. Chính vì vậy, nhiều tuyến đường mới được đầu tư mở rộng nhưng vẫn trong tình trạng quá tải.

Bốn là, nguồn vốn để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị còn thiếu so với dự toán và quy hoạch, chưa thường xuyên. Nguồn vốn xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị được vận động từ nhiều nguồn nhưng chủ yếu vẫn từ vốn ODA, vốn từ ngân sách trung ương và Hà Nội nên còn nhiều hạn chế trong việc đầu tư xây dựng các công trình trọng điểm. Nhiều công trình đã khởi công, xây dựng trong nhiều năm nhưng do thiếu vốn nên vẫn nằm "đắp chiếu" đợi vốn, quá hạn hoàn thành dẫn đến tình trạng đội vốn lên cao, khó khăn trong việc thi công, đáp ứng tiến độ như tuyến đường sắt Cát Linh - Hà Đông từ tổng mức đầu tư 552 triệu USD đã tăng lên 891,9 triệu USD, đội giá thêm 339,1 triệu USD đội vốn 40%, chậm thời gian thi công hơn 3 năm.

Năm là, mặc dù có luật Thủ đô năm 2012 tuy nhiên thể chế, quy định đặc thù nhằm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội chưa cụ thể. Đặc biệt là chính sách đất đai, đền bù giải phóng mặt bằng dành cho các công trình giao thông chưa chặt chẽ gây lãng phí, bức xúc, chậm tiến độ trong thực hiện dự án.

Như vậy, mặc dù đã có sự phát triển về kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội, tuy nhiên tính bền

vững chãi cao, còn nhiều khó khăn vướng mắc cần phải khắc phục. Những hạn chế đó có nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ những nguyên nhân như: năng lực lãnh đạo, chỉ đạo điều hành của Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố và các sở, ngành có liên quan; mặc dù có quy hoạch tổng thể Thủ đô nhưng chưa chú trọng đến quy hoạch chi tiết cho hạ tầng giao thông đô thị; vẫn còn tình trạng đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đô thị lệch theo hướng ưu tiên các quận trung tâm; chưa cân đối nguồn vốn đầu tư dài hạn, cân đối vốn giữa xây dựng và bảo dưỡng.

3. Một số giải pháp phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Thành phố Hà Nội thời gian tới

Để phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Thành phố Hà Nội, cần chú trọng triển khai một số giải pháp chủ yếu:

Một là, nâng cao năng lực lãnh đạo, chỉ đạo, điều hành của Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội và các cơ quan chức năng về phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị. Đây là giải pháp quyết định đến việc phát triển bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đô thị ở Hà Nội trong thời gian tới, xuất phát từ tính chất đặc thù của Thủ đô Hà Nội trong quản lý, điều hành. Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố cần quán triệt nghiêm các chỉ thị, nghị quyết của Trung ương về xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng và kết cấu hạ tầng giao thông. Nghiêm túc quán triệt và lãnh đạo thực hiện quy hoạch Thủ đô, thực hiện Luật Thủ đô trong quá trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị nhất là thúc đẩy xây dựng các đô thị vệ tinh, chuyển trường đại học, bệnh viện ra ngoài Thủ đô nhằm giảm tải cho hệ thống giao thông đô thị.

Hai là, có chính sách ưu tiên cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ở các quận mới nâng cấp, các đô thị vệ tinh đảm bảo đồng bộ, kết nối giữa các quận nội thành. Thành phố phải nhanh chóng mở rộng quy hoạch, lập quy hoạch hạ tầng giao thông đô thị cho các quận huyện và đô thị vệ tinh mới theo hướng đồng bộ, hiện đại, hợp lý và hiệu quả gắn với bảo vệ môi trường. Dành quỹ đất cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông hợp lý đảm bảo phát triển lâu dài, quỹ đất giao thông đô thị phải bảo đảm 20 - 25 % quỹ đất xây dựng đô thị.

Ba là, lồng ghép quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị với quy hoạch bảo vệ môi trường trong từng bước phát triển. Giải pháp quan trọng nhất và có hiệu quả nhất trong bảo vệ môi trường là lồng ghép bảo vệ môi trường với quy hoạch phát triển kinh tế xã hội và quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Thủ đô cần có quy hoạch và lộ trình cụ thể nhằm giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường do phát triển kết cấu hạ tầng giao thông gây ra. Thực hiện nghiêm chỉnh việc đánh giá môi trường đối với các dự án quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng

giao thông, kiên quyết loại bỏ dự án, chùng loại phương tiện lạc hậu gây ảnh hưởng đến môi trường sinh thái. Khuyến khích thực hiện và ứng dụng các nghiên cứu khoa học công nghệ giao thông văn tải hướng vào công nghệ xanh, công nghệ sạch, công nghệ thân thiện với môi trường.

Bốn là, Hà Nội phải cân đối mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông đô thị trong tổng chi ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng nói chung, cân đối ngân sách giữa xây dựng nâng cấp và bảo trì: vốn bảo trì chiếm ít nhất 20% tổng số vốn đầu tư. Bên cạnh đó, cần đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, đặc biệt theo hình thức tác công — tư (PPP). Vốn từ ngân sách nhà nước và Thành phố chỉ tập trung đầu tư cho công tác quy hoạch, hỗ trợ đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng giao thông trọng yếu thường xuyên quá tải, đẩy mạnh thu hút các nguồn vốn ngoài nhà nước với các phương thức như: phát hành trái phiếu chính quyền địa phương áp dụng cho các công trình giao thông trọng điểm, có quy mô lớn; đầu tư theo hình thức BOT áp dụng cho một số dự án có khả năng hoàn vốn, chủ yếu là các dự án bến xe, bãi đỗ xe có thu phí; rà soát quản lý chặt chẽ đầu tư theo hình thức chuyển nhượng thu phí; đối đất lấy hạ tầng áp dụng cho các tuyến đi đường vành đai, đường hướng tâm ở các quận mới được nâng cấp; lập quỹ “bảo trì đường bộ”; mở rộng áp dụng mô hình “Quỹ đầu tư phát triển đô thị”. Hà Nội cần thường xuyên rà soát, lập quy hoạch, đề ra cơ chế, ban hành các danh mục đầu tư kết cấu hạ tầng như bến cảng, sân bay, đường bộ, đường sắt... để thu hút các doanh nghiệp./

Tài liệu tham khảo

Văn kiện Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XII, Văn phòng Trung ương Đảng, H. 2016.

Báo cáo tổng kết 10 năm thực hiện Nghị quyết số 15/2008/NQ-QH12 về điều chỉnh địa giới hành chính TP Hà Nội (1/8/2008 - 1/8/2018), H.2018

Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện định hướng chiến lược phát triển bền vững (Chương trình Nghị sự 21).

Dự án Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam (VITRANSS II)

Bùi Việt Hưng, Sơ Kế hoạch và đầu tư Hà Nội, Một số giải pháp xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông tại Hà Nội, Tạp chí Tài chính, 5/2017