



MỘT SỐ GIẢI PHÁP XÂY DỰNG KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG TẠI HÀ NỘI

ThS. BÙI VIỆT HƯNG - Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hà Nội

Với vị thế là trung tâm văn hóa kinh tế chính trị của cả nước, TP. Hà Nội rất quan tâm đến kết cấu hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, tốc độ phát triển quá nhanh của các khu đô thị và sự gia tăng cơ học về dân số đã dẫn đến kết cấu giao thông Hà Nội còn nhiều vấn đề cần giải quyết. Bài viết đưa ra một số giải pháp nhằm tháo gỡ các tồn tại trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn TP. Hà Nội.

Từ khóa: Kết cấu hạ tầng giao thông, vốn đầu tư phát triển

As the central capital of cultural, politic and economy of the country, Hanoi is very focused on transportation infrastructure. However, the urban area's rapid development and population growth has led to Hanoi's many transportation structure's problems that needs solving. This paper suggests a number of solutions to address the existing shortcomings in the construction of transport infrastructure in Hanoi.

Keywords: Transportation infrastructure, development capital

Tình hình kết cấu hạ tầng giao thông TP. Hà Nội

Trong những năm gần đây, nhiều công trình hạ tầng kinh tế - xã hội, công trình giao thông, khu đô thị đã được TP. 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 (HTGT). Nguồn vốn cho quy hoạch phát triển giao thông vận tải của TP. Hà Nội đến năm 2020 (giai đoạn 1) vào khoảng 287.800 tỷ đồng. Trong đó, vốn cho các dự án đường bộ khoảng 112.200 tỷ đồng, các dự án đường sắt (gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị kết hợp với xe bus nhanh) khoảng 138.800 tỷ đồng; đường thủy khoảng 13.700 tỷ đồng; cảng hàng không quốc tế và sân bay khoảng 13.800 tỷ đồng; 3.800 tỷ đồng cho công tác quản lý

giao thông và an toàn giao thông... Năm 2016, TP. Hà Nội đã dành tổng mức đầu tư khoảng 452.239 tỷ đồng cho 38 dự án thuộc lĩnh vực HTGT đô thị.

Tuy đạt được những thành tựu quan trọng về xây dựng, phát triển kết cấu HTGT nhưng TP. Hà Nội vẫn gặp một số khó khăn và hạn chế, cụ thể như:

- Tốc độ phát triển các khu đô thị và sự gia tăng phương tiện cá nhân quá cao so với tốc độ xây dựng kết cấu HTGT, hiện trạng cơ sở hạ tầng thiếu và yếu. Tỷ lệ đất dành cho giao thông ở Hà Nội còn thấp, tỷ lệ km đường/km² diện tích mới đạt 30% so với yêu cầu đối với khu vực nội đô và 50% đối với khu vực nội đô mở rộng. Tốc độ đô thị hóa quá nhanh trong khi HTGT phát triển chậm và thiếu đồng bộ. Tốc độ phát triển công trình giao thông chậm hơn tốc độ gia tăng phương tiện giao thông. Số lượng phương tiện cá nhân tham gia giao thông cũng không ngừng tăng trong những năm gần đây với khoảng 3,7 triệu xe máy và trên 380 nghìn ô tô con (chiếm 76% thị phần vận tải)... từ đó đã tạo nên áp lực rất lớn đối với HTGT của Thành phố.

- Dịch vụ giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu của nhân dân về số lượng và loại hình. Có thể thấy chưa bao giờ áp lực giao thông của TP. Hà Nội lại bức bách như hiện nay. Kết cấu HTGT chưa bắt kịp với sự phát triển nhanh chóng của đời sống kinh tế - xã hội. Tắc đường đi kèm với vấn đề ô nhiễm môi trường gây nhiều ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế - xã hội.

- Quy hoạch phát triển đô thị chưa tương ứng với phát triển HTGT. Mặc dù có nhiều cố gắng nhưng quy hoạch đô thị của TP. 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.

- Nguồn vốn để đầu tư xây dựng kết cấu HTGT



còn khiêm tốn. Nguồn vốn xây dựng kết cấu HTGT được huy 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.

Giải pháp xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông TP. Hà Nội

Để từng bước hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng TP. Hà Nội, cần chú trọng triển khai một số giải pháp chủ yếu:

Thứ nhất, trong ngắn hạn, cần xây dựng thêm các cầu vượt tại các ngã tư. Việc này Hà Nội từng làm từ những năm 2013 và là điểm nhấn, giảm ùn tắc trong nội đô tới 20-30%. Nếu xây dựng đường tầng 2 trên một số tuyến phố bằng vật liệu nhẹ sẽ giúp giải quyết rất nhiều vấn đề như: Chi phí thấp hơn so với làm đường sắt trên cao; Rút ngắn thời gian xây dựng; Phân luồng, phân tuyến một cách linh hoạt, hạn chế một số loại phương tiện cá nhân, taxi trong khoảng thời gian nhất định trong ngày.

Thứ hai, trong dài hạn, quy hoạch phát triển đô thị, dân gắn với quy hoạch kết cấu HTGT, đảm bảo tính hợp lý. Sau thời gian phát triển “nóng”, TP. Hà Nội có rất nhiều dự án cao ốc, chung cư cao tầng được xây dựng nhưng đường xá không được tương ứng. Do vậy, việc cấp phép cho những dự án khu dân cư có quy mô lớn trong nội đô cần được xem xét lại. Giảm mật độ dân cư sẽ giảm áp lực giao thông. Cần thực hiện quy hoạch các khu dân cư, nhà máy, trường đại học cao đẳng ra khỏi nội đô; Phát triển các đường vành đai theo trục xuyên tâm, đẩy mạnh đô thị hóa xây dựng các thành phố vệ tinh; Giảm chênh lệch về mức sống, thu nhập giữa nội ngoại thành để giảm gia tăng dân số cơ học, giảm áp lực giao thông Thành phố.

Chất lượng dịch vụ giao thông công cộng cần được nâng cao và mở rộng. Trong đó cũng cần mở rộng đường sắt trên cao tới các khu vực ngoại thành và thành phố vệ tinh, giúp người ngoại thành, ngoại tỉnh vào nội thành được thuận tiện nhất.

Bên cạnh đó, cần đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu HTGT, đặc biệt theo hình thức hợp tác công – tư (PPP). Để đảm bảo có đủ lượng vốn này, việc đẩy mạnh huy động các nguồn vốn đầu tư đa dạng cho phát triển kết cấu HTGT được coi là giải pháp mang tính đột phá để tập trung các nguồn lực để ưu tiên cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới hệ

thống giao thông, kết cấu hạ tầng đô thị...

Để tận dụng tốt các cơ hội đầu tư phát triển kết cấu HTGT, cần thực hiện một số biện pháp chủ yếu:

Một là, đẩy mạnh thực hiện xã hội hoá đầu tư phát triển kết cấu HTGT, mở rộng các phương thức đầu tư: Vốn nhà nước chỉ tập trung đầu tư cho công tác quy hoạch, hỗ trợ đầu tư các công trình HTGT trọng yếu, đẩy mạnh thu hút các nguồn vốn ngoài nhà nước với các phương thức như: phát hành trái phiếu chính phủ áp dụng cho các công trình giao thông quan trọng, có quy mô lớn; đầu tư theo hình thức BOT áp dụng cho một số dự án

Nguồn vốn cho quy hoạch phát triển giao thông vận tải của TP. Hà Nội đến năm 2020 (giai đoạn 1) vào khoảng 287.800 tỷ đồng. Trong đó, vốn cho các dự án đường bộ khoảng 112.200 tỷ đồng, các dự án đường sắt khoảng 138.800 tỷ đồng; đường thủy khoảng 13.700 tỷ đồng; cảng hàng không quốc tế và sân bay khoảng 13.800 tỷ đồng...

có khả năng hoàn vốn, chủ yếu là các dự án đường bộ cao tốc; đầu tư bằng nguồn vốn trái phiếu công trình áp dụng cho các dự án có khả năng hoàn vốn cao; đầu tư theo hình thức chuyển nhượng thu phí; đổi đất lấy hạ tầng áp dụng cho các tuyến đi qua đô thị; lập quỹ “bảo trì đường bộ”; mở rộng áp dụng mô hình “Quỹ đầu tư phát triển đô thị”... Để tạo được các nguồn vốn bền vững và đa dạng, công tác quy hoạch phải luôn đi trước một bước. Hà Nội cần sớm 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.

Hai là, nâng cao chất lượng sử dụng vốn đầu tư phát triển HTGT: Cần xem xét thứ tự ưu tiên trong đầu tư, vượt qua các lợi ích cục bộ. Phải có phương pháp luận đúng đắn để đánh giá cụ thể và khách quan hiệu quả kinh tế và hiệu quả xã hội của dự án kết cấu HTGT, từ đó có cơ sở xác định thứ tự ưu tiên của các dự án có sức thuyết phục. Ba là, cần có sự phối hợp cân đối giữa chi tiêu cho đầu tư xây dựng HTGT và chi tiêu thường xuyên cho bảo dưỡng, sửa chữa các công trình HTGT.

Tài liệu tham khảo:

1. Nghị quyết Đại hội Đảng bộ TP Hà Nội lần thứ XVI nhiệm kỳ 2015 – 2020;
2. UBND TP. Hà Nội, kỷ yếu hội thảo khoa học “Công đồng kinh tế ASEAN và tác động tác phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội”, tháng 9/2015;
3. Niên giám thông kê TP. Hà Nội 2015, Nxb Thống kê, 2016;
4. Kế hoạch đầu tư công TP. Hà Nội giai đoạn 2016-2020.