

Quản lý hệ thống giao thông theo xu hướng giao thông xanh trong khu đô thị mới Linh Đàm

Traffic system management following green traffic trends in the Linh Dam new urban area

Phan Đức Hoàng

Tóm tắt

Bài báo tổng hợp, đánh giá thực trạng về quy hoạch, giao thông và quản lý đô thị của khu đô thị mới Linh Đàm. Trên cơ sở tham khảo khung tiêu chí giao thông xanh, đô thị xanh, bài báo đề xuất định hướng quản lý, phát triển giao thông xanh cho khu đô thị mới Linh Đàm. Kết quả nghiên cứu có thể được tham khảo áp dụng cho các khu đô thị mới tương tự.

Từ khóa: Giao thông xanh, Khu đô thị mới Linh Đàm, Đô thị xanh, Khung tiêu chí giao thông xanh, Quản lý giao thông xanh

Abstract

The paper summarizes and evaluates the current situation of planning, transportation and urban management situation of the Linh Dam new urban area. On the basis of reference to the criteria framework for green traffic and green urban areas, the article proposes green traffic management and development orientations for the Linh Dam new urban area. The research results can be referenced for similar new urban areas.

Key words: Green traffic, Linh Dam new urban area, Green city, Criteria framework for green traffic, Green traffic management

1. Đặt vấn đề

Từ những năm 2000, Hà Nội đã triển khai xây dựng các Khu đô thị mới (KĐT) điển hình như Linh Đàm, Mỹ Đình, Nam Trung Yên, Trung Hòa – Nhân Chính... với quy mô hàng trăm ha, bổ sung quỹ đất ở theo mô hình đô thị mới hiện đại, nâng cao chất lượng về không gian, môi trường sống, đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội. KĐT Linh Đàm theo quy hoạch có tổng diện tích khoảng 200ha, có quy mô dân số dự kiến khoảng 25.000 người, được khởi công năm 1997 và hiện nay về cơ bản đã hoàn thiện, góp phần tạo ra động lực phát triển của cả khu vực cửa ngõ phía Nam thành phố Hà Nội. KĐT Linh Đàm trải qua hàng chục năm quản lý xây dựng và sử dụng đã nảy sinh các hạn chế về giao thông, hạ tầng kỹ thuật, sử dụng đất, cảnh quan... Sự phát triển đô thị, xây dựng công trình không tuân thủ quy hoạch ban đầu làm tăng dân số đột biến dẫn đến phá vỡ kết cấu hạ tầng, hệ thống giao thông không đáp ứng được nhu cầu đi lại, bị quá tải, ùn tắc kéo dài và ô nhiễm môi trường. Một số giải pháp được đưa ra nhưng còn mang tính rời rạc hoặc trong phạm vi hẹp mà chưa hình thành một hệ thống toàn diện, bền vững, lâu dài. Những vấn đề về giao thông của KĐT Linh Đàm đang gặp phải trong bối cảnh phát triển đô thị hiện nay đòi hỏi phải có những giải pháp phù hợp với xu hướng phát triển đô thị xanh, giao thông xanh để đảm bảo phát triển đô thị bền vững.

2. Thực trạng hệ thống giao thông Khu đô thị mới Linh Đàm

2.1. Xây dựng vượt quy hoạch và các ảnh hưởng đến hệ thống giao thông

Các vị trí xây dựng vượt quy hoạch: Tổ hợp HH, VP3, VP5, VP6.

Đồ án quy hoạch chi tiết KĐT Linh Đàm được phê duyệt với các chỉ tiêu theo mô hình bền vững để tạo ra được một khu đô thị hoàn chỉnh, đồng bộ, phù hợp với quy hoạch tổng thể. Được quy hoạch và xây dựng ban đầu rất tốt, nhưng trong quá trình triển khai các giai đoạn sau đó, chủ đầu tư chuyển nhượng lại các dự án thành phần cho nhà đầu tư thứ cấp. Các dự án này sau đó xây dựng vượt quy hoạch, tăng tầng, tăng mật độ xây dựng, tăng hệ số sử dụng đất, thay đổi mục đích sử dụng đất dẫn đến cơ cấu quy hoạch của KĐT Linh Đàm đã hoàn toàn bị phá vỡ.

Một số vi phạm trong công tác xây dựng so với quy hoạch ban đầu [2]: Tòa nhà VP6 được xây dựng vượt cao hơn quy hoạch 10 tầng, tầng 2 và 9 chuyển đổi thành căn hộ thay vì làm dịch vụ thương mại, mật độ xây dựng vượt 50% so với quy hoạch; Khu đất ở trung tâm bán đảo dự kiến xây dựng văn phòng chuyển đổi thành đất ở, tòa nhà VP3 và VP5 với hệ số chiếm đất trên 90% và chiều cao 33 tầng, vượt 8 tầng so với quy hoạch; Khu đất 5ha của trung tâm dịch vụ tổng hợp kết nối giữa Bắc Linh Đàm, bán đảo Linh Đàm, khu Tây nam Linh Đàm và cả khu Nam Linh Đàm đã nhường chỗ cho khu nhà ở giá rẻ HH gồm 12 tòa chung cư cao 36 - 42 tầng với mật độ xây dựng và cư trú cao, vượt 5-10 tầng so với quy hoạch. Tổ hợp HH bổ sung khoảng 30.000 dân cho khu bán đảo Linh Đàm, hơn gấp đôi so với dân số dự kiến trong quy hoạch đầu tiên.

Sau khi tổ hợp chung cư HH được đưa vào sử dụng, dân số tại đây đã lên tới trên 50.000 người, tương đương quy mô dân số của đô thị loại IV. Hệ thống giao thông trong khu vực trở nên quá tải với sự gia tăng dân số vượt nhiều lần so với quy hoạch, không gian sống bị thiếu hụt, mật độ xe lưu thông tăng đột biến vào các giờ cao điểm, kẹt xe mỗi ngày và mất an toàn giao thông, ô nhiễm môi trường xảy ra là hệ quả tất yếu.

2.2. Các vấn đề gặp phải trong quá trình đưa vào sử dụng hệ thống giao thông.

KĐT Linh Đàm có 3 tuyến đường kết nối các trục giao thông chính của Hà Nội là Nguyễn Hữu Thọ ra đường Giải Phóng và Nguyễn Xiển, tuyến Hoàng Liệt nối ra đường Giải Phóng, tuyến đường nội bộ Linh Đường ra Giải Phóng và ra Bằng Liệt, Nghiêm Xuân Yên. Hiện tại hệ thống giao thông cả 3 tuyến đều

ThS. Phan Đức Hoàng

Viện Kiến trúc Nhiệt đới

ĐT: 0973.326.138

Email: phanhoang99@gmail.com

Ngày nhận bài: 08/02/2021

Ngày sửa bài: 31/03/2021

Ngày duyệt đăng: 31/03/2021

đang trong tình trạng quá tải, ùn tắc, ô nhiễm, nhất là vào giờ cao điểm. Thiếu diện tích đường và tắc đường là thực trạng chung không chỉ của cư dân sống tại KĐTMT Linh Đàm mà còn của cả những phương tiện lưu thông qua khu đô thị.

- Tuyến giao thông trọng điểm từ khu vực Thanh Xuân, Mỹ Đình, Hà Đông - Nguyễn Xiển - Nguyễn Hữu Thọ kết nối ra đường Giải Phóng, mỗi ngày có hàng vạn lượt phương tiện lưu thông, tuy nhiên tại nút giao Nguyễn Hữu Thọ - Giải Phóng chưa được hoàn thành do vướng giải phóng mặt bằng, tạo thành “nút thắt”, vào cuối tuần, giờ cao điểm buổi sáng, buổi chiều luôn trong tình trạng ùn tắc. Từ cuối năm 2020, tuyến đường vành đai 3 kết nối đường xuống thấp qua KĐTMT Linh Đàm được đưa vào sử dụng, đã giảm tải một phần cho nút giao thông Nguyễn Hữu Thọ - Giải Phóng, tuy nhiên vào giờ cao điểm vẫn xảy ra tình trạng ùn tắc (chủ yếu là luồng giao thông từ hướng Đại La, Trường Chinh – Giáp Bát – Linh Đàm), tắc đường dễ xảy ra nhất là khi có tàu hỏa chạy qua.

- Tuyến Linh Đường và Hoàng Liệt kết nối ra Giải Phóng hiện tại chung một nút giao hẹp, giao cắt đồng mức với đường sắt, hình thành điểm đen gây ùn tắc nhiều năm nay.

- Các tuyến đường nội bộ khác khu đô thị, một hướng đi theo tuyến Linh Đường ra Giải Phóng, hướng còn lại đi theo tuyến Bằng Liệt, kết nối ra Nghiêm Xuân Yêm. Hiện trạng đường Bằng Liệt có lòng đường rộng khoảng 7m, chỉ phù hợp làm đường nội bộ, không đáp ứng được giao thông lưu lượng lớn. Mặt khác, đường Bằng Liệt hướng ra Nghiêm Xuân Yêm lại xung đột với các luồng phương tiện từ Thanh Liệt, Kim Giang, Nguyễn Xiển đổ về Nguyễn Hữu Thọ, hình thành một điểm ùn tắc khác trong khu vực.

Tuyến đường ven hồ theo quy hoạch phê duyệt rộng 13,5m [5] kết nối với đường gom của đường Vành đai 3, tại thời điểm hiện tại chưa được đầu tư, đất trống thành nơi đổ

rác thải, tập trung tệ nạn xã hội gây mất vệ sinh môi trường và an ninh trật tự.

Trong KĐTMT, do cơ chế đầu tư mà việc xây dựng giữa không gian hạ tầng xã hội và không gian dành cho hệ thống giao thông chưa được đồng bộ.

- Khi thiếu không gian công cộng, vỉa hè sẽ được tận dụng để làm sân chơi, tập thể dục. Mặt khác, bãi đỗ xe tĩnh trong KĐTMT đang thiếu trầm trọng, cư dân trong khu đô thị ngày càng tăng và hầu hết phải để xe máy, ô tô dưới tầng hầm, tuy nhiên một phần không gian ngầm dùng để kinh doanh, làm các dịch vụ mua sắm, ăn uống..., nhu cầu cung cấp chỗ để xe không được đáp ứng, khi bị quá tải thực tế sẽ hình thành các bãi đỗ xe dưới lòng đường, trên vỉa hè, không gian cho người đi bộ bị thu hẹp và phải đi dưới lòng đường.

- Hệ thống giao thông không được duy tu thường xuyên: Mặt đường bị nứt nẻ, xuống cấp cục bộ. Vỉa hè bị nhấp nhô, gạch bị bong bật, vỡ. Cống thoát nước bị tắc do bùn rác, nắp ga bị hỏng vỡ hoặc bị mất trộm, gây mất an toàn cho người tham gia giao thông.

Cư dân trong KĐTMT phải gánh chịu ô nhiễm về vệ sinh môi trường và ô nhiễm tiếng ồn giao thông, ảnh hưởng đến sức khỏe và chất lượng sống.

- Dân số trong khu đô thị tăng kéo theo phương tiện giao thông tăng, cư dân chủ yếu sử dụng phương tiện cá nhân là xe máy và ô tô con, ít sử dụng giao thông công cộng (GTCC). Quá trình vận hành phương tiện sẽ phát ra âm thanh gây ra ô nhiễm về tiếng ồn, xe bị rò rỉ nguyên liệu, thải ra khí độc CO₂, Benzen, NO₂, SO₂... Mặt khác dân số tăng đồng nghĩa với khối lượng rác thải sinh hoạt tăng, mất thêm chi phí vận chuyển và xử lý.

- Trong KĐTMT, dọc các tuyến đường nội bộ, đường ven hồ, đang là địa điểm tập kết rác, phế thải xây dựng, đã tồn



Hình 1: Bản đồ mức độ lưu thông của phương tiện giao thông Khu đô thị mới Linh Đàm



Hình 2: Sơ đồ Thực trạng giao thông của khu đô thị mới Linh Đàm

tại từ rất lâu chưa được xử lý và ngày càng mở rộng, gây ô nhiễm môi trường và mất mỹ quan đô thị.

2.3. Những tồn tại trong công tác quản lý giao thông đô thị khu đô thị mới Linh Đàm.

Một thực tiễn đang đặt ra là những “khoảng trống” trong cơ chế chính sách quản lý của phường Hoàng Liệt nói chung và KĐT Linh Đàm nói riêng [6]

- Trong quá trình triển khai xây dựng theo quy hoạch, sự buông lỏng quản lý của các cơ quan chức năng dẫn đến các hoạt động vi phạm quy hoạch như lấn chiếm đất lưu không, thay đổi mục đích sử dụng đất, thay đổi các chỉ tiêu...việc thay đổi này đem lại nhiều lợi ích cho chủ đầu tư và làm thiệt hại các lợi ích cộng đồng và xã hội.

- Chưa lường hết được các vấn đề của KĐT khi đưa vào khai thác vận hành, hệ thống giao thông đưa vào hoạt động đang có xu hướng xuống cấp, công tác thực hiện văn minh đô thị gặp rất nhiều khó khăn.

- Thiếu hệ thống văn bản pháp luật đảm bảo cho KĐT vận hành. Chế tài và biện pháp để ràng buộc trách nhiệm của các bên liên quan tới chất lượng của KĐT không rõ ràng.

- Chưa có đầy đủ cơ chế và sự hỗ trợ cho cư dân tham gia quản lý.

Thiếu nhân lực thực hiện công tác quản lý. Mật độ đô thị dày đặc và gia tăng dân số cơ học chóng mặt, khiến hạ tầng cơ sở của cơ quan quản lý phải chịu áp lực quá lớn. Bình quân một cán bộ phường phải phụ trách khoảng 3.200 dân. Số lượng dân đông cùng nhiều vấn đề của KĐT phát sinh kèm theo, bộ máy quản lý của phường rơi vào tình trạng quá tải, ảnh hưởng không nhỏ tới chất lượng và hiệu quả công việc quản lý.

Quy hoạch giao thông xanh chưa được chú trọng, chưa có định hướng phát triển rõ ràng.

Với thực trạng khi đưa vào sử dụng. Giao thông quá tải, bụi bặm, nhà cao tầng chen chúc... là thực trạng hiện nay

của KĐT Linh Đàm. Sau hơn 10 năm là một trong hai khu đô thị kiểu mẫu đầu tiên của cả nước. KĐT Linh Đàm đang đứng trước nguy cơ biến dạng do xây dựng vượt quy hoạch, các cao ốc mọc lên quá nhiều, chịu nhiều sức ép, đặc biệt là về giao thông.

3. Khung tiêu chí quản lý hệ thống giao thông theo xu hướng giao thông xanh và một số bài học kinh nghiệm.

3.1. Khung tiêu chí Giao thông xanh ở Việt Nam

Hiện nay Chính phủ đã ban hành Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia đến năm 2050 nhưng Việt Nam chưa có những tiêu chí đánh giá giao thông xanh và những chính sách, quy định cụ thể để phát triển giao thông xanh tại các đô thị (Đặng Hùng Võ, 2017).

Trong lúc đợi bộ công cụ đánh giá công trình xanh “Made in Vietnam” được ra đời, các công trình ở Việt Nam đang tham khảo, sử dụng Bộ công cụ đánh giá LOTUS, đây là một hệ thống đánh giá mang tính tự nguyện theo định hướng thị trường do Hội đồng Công trình Xanh Việt Nam lập, viện dẫn 10 quy chuẩn, tiêu chuẩn xây dựng của Việt Nam và 7 tiêu chuẩn quốc tế áp dụng trong lĩnh vực xây dựng công trình xanh.

Có thể đề xuất 07 tiêu chí quản lý hệ thống giao thông theo xu hướng giao thông xanh trên cơ sở tham khảo danh mục tiêu chí xây dựng theo Thông tư 01/2018/TT-BXD [1] và yêu cầu về các tiêu chí theo bộ công cụ LOTUS [4]:

- Tiêu chí giảm thiểu tối đa tiêu thụ nguồn năng lượng nhân tạo, tận dụng các nguồn năng lượng tự nhiên, năng lượng tái tạo, tự tái tạo.

- Tiêu chí tiết kiệm nhu cầu sử dụng vật liệu xây dựng, vật liệu tái chế, các loại vật liệu dễ chế tạo, những vật liệu được tạo thành mà tiêu tốn ít năng lượng.

- Tiêu chí bảo vệ sinh thái, diện tích cây xanh công cộng, mặt nước.

- Tiêu chí giảm thiểu các chất thải và ô nhiễm môi trường.



Hình 3: Mô hình quản lý và phát triển giao thông xanh cho khu đô thị mới Linh Đàm

- Tiêu chí chất lượng không khí, nhiệt, vi khí hậu, chiều sáng, tiếng ồn, độ rung.
- Tiêu chí sử dụng GTCC, xe đạp, các phương tiện giao thông cá nhân hạn chế phát thải.
- Tiêu chí kết nối tiện ích, cơ sở hạ tầng và dịch vụ xung quanh.

Theo các tiêu chí trên. Hệ thống giao thông được gọi là giao thông xanh khi là một hệ thống mở, kết nối lân cận tốt, tỷ lệ sử dụng GTCC, xe đạp, các phương tiện giao thông cá nhân hạn chế phát thải cao, đáp ứng được các tiêu chí cây xanh, mặt nước, bảo vệ sinh thái và môi trường, sử dụng các nguồn tài nguyên và vật liệu tiết kiệm, hợp lý.

3.2. Kinh nghiệm áp dụng giao thông xanh ở Việt Nam.

Hầu hết các khu đô thị của Việt Nam do cách đầu tư và quản lý mà đang đối mặt với tình trạng quá tải hệ thống giao thông, ùn tắc và ô nhiễm không khí diễn biến phức tạp, lượng xe cá nhân gia tăng mất kiểm soát. Khái niệm giao thông xanh vẫn còn khá mới mẻ, ý thức người dân về giao thông xanh chưa được nâng cao, đa số người dân không có thói quen đi bộ, đi xe đạp hay sử dụng phương tiện GTCC mà vẫn lệ thuộc rất lớn vào xe cá nhân, đặc biệt là xe máy.

Trong những năm gần đây, việc triển khai đưa khía cạnh "xanh" vào thực tiễn sử dụng đã được chú trọng hơn. Các nhà đầu tư đã tham khảo yếu tố "xanh" trong quá trình đầu tư và quản lý từ mô hình từ các khu đô thị trên thế giới: Mật độ cây xanh đô thị cao, sử dụng xe bus CNG, xe máy điện, ô tô điện, xe đạp nội bộ KĐTMT. Ứng dụng công nghệ AI, IoT vào cuộc sống như đậu xe thông minh, nhận diện biển số, thanh toán Vinpay, hệ thống wifi công cộng, camera trí tuệ nhân tạo cập nhật tình hình giao thông trong KĐTMT, mua sắm thông minh, vòng tay thông minh định vị vị trí, ghi lại lịch trình di chuyển... Tiêu biểu như KĐTMT thuộc chuỗi Vinhomes trải dài từ Bắc vào Nam: Vinhomes Riverside (mô hình tp.Venice – Italy), Vinhomes Ocean Park (mô hình sinh thái chuẩn Singapore), Vinhomes Grand Park (phong cách đại đô thị chuẩn Singapore), Vinhomes Central Park (lấy cảm hứng từ khu Central Park New York). Khu Times City (mô hình sinh thái Singapore). Ecopark, khu đô thị xanh lớn nhất miền Bắc (Khu đô thị tốt nhất Châu Á - Asian Property Awards 2020): với 110ha đất cây xanh, mặt nước, tỷ lệ 125 cây xanh trên đầu người. Được đầu tư bài bản, trở thành những KĐTMT được coi là nơi đáng sống cho người dân.

4. Giải pháp quản lý giao thông của khu đô thị mới Linh Đàm theo xu hướng xanh.

Giao thông xanh là một yếu tố quan trọng trong việc xây dựng và phát triển đô thị bền vững, nâng cao chất lượng cuộc sống người dân ở các đô thị. Trong phạm vi nghiên cứu là KĐTMT Linh Đàm, trên cơ sở thực trạng giao thông đã và

đang diễn ra. Đề xuất định hướng phù hợp để phát triển của KĐTMT Linh Đàm trong giai đoạn trước mắt là: Quản lý và tiếp tục phát triển hoàn thiện có điều chỉnh về công năng sử dụng hệ thống giao thông theo quy hoạch được duyệt; đẩy mạnh ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới vào thiết kế, xây dựng, khai thác, bảo trì kết cấu giao thông theo hướng xanh, thân thiện với môi trường.

4.1. Đề xuất một số giải pháp quy hoạch, cải tạo hệ thống giao thông khu đô thị mới Linh Đàm.

* Giải pháp quy hoạch:

Quy hoạch lại hệ thống giao thông trong KĐTMT theo hướng tái thiết hạ tầng với thứ tự ưu tiên: Giao thông đi bộ, xe đạp, GTCC bằng xe điện, xe bus, ô tô điện. Định hướng hệ thống giao thông kết nối các khu chức năng đô thị với mục tiêu rút ngắn khoảng cách di chuyển trong đô thị trên cơ sở cân bằng những chức năng chính trong khu vực (khu ở và khu làm việc, khu ở và khu công viên cây xanh, vui chơi...). Xây dựng khai thác, bảo trì kết cấu giao thông theo hướng xanh, thân thiện với môi trường kết hợp với trồng cây xanh góp phần làm xanh hóa cảnh quan đô thị.

Rà soát và quy hoạch lại các điểm làm bãi đỗ xe tĩnh. Cải tạo các điểm bị xuống cấp, lấn chiếm diện tích và sử dụng sai mục đích, ứng dụng công nghệ cao trong công tác đầu tư.

Quy hoạch lại hệ thống các nút giao thông để giảm thiểu tai nạn và tắc nghẽn.

* Giải pháp đầu tư, cải tạo hệ thống giao thông:

Đẩy nhanh đầu tư xây dựng tuyến đường ven hồ theo quy hoạch phê duyệt rộng 13,5m đầu nối với đường gom của đường Vành đai 3 và đường phân khu vực ở phía Nam KĐTMT Linh Đàm, tạo bộ mặt đô thị đồng thời giải quyết một phần vấn đề giao thông đang quá tải.

Nút giao Nguyễn Hữu Thọ - Giải Phóng và Linh Đường - Hoàng Liệt - Giải Phóng: đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng, xây dựng hoàn thiện nút giao. Khi mặt cắt đường được mở rộng, lưu lượng xe lưu thông qua nút giao được phân bổ đều, tình trạng ùn tắc sẽ được cải thiện.

Cải tạo, mở rộng lòng đường tuyến Bằng Liệt thành tuyến đường chính, phần diện tích đường mở thêm lấy quỹ đất từ phần diện tích hè (Đề xuất mở rộng lòng đường từ 7,0m lên 10,50m).

Thực hiện đầu tư Tuyến Metro số 1: Ngọc Hồi – Yên Viên – Như Quỳnh (Quy hoạch mạng lưới Metro thành phố Hà Nội), kết hợp với tuyến đường vành đai 3 kết nối đường xuống thấp qua KĐTMT Linh Đàm được hoàn thiện. Như vậy lưu lượng xe di chuyển từ phía Nguyễn Xiển ra Giải Phóng và ngược lại sẽ được phân bổ đều, giúp giảm tải cho nút giao thông quận Thanh Xuân và nút giao thông Pháp Vân,



Hình 4: Giải pháp cải tạo hệ thống giao thông

đường Nguyễn Hữu Thọ, đường Giải Phóng. Tình trạng ùn tắc, quá tải giao thông tại các điểm cửa ngõ KĐTMT Linh Đàm sẽ được cải thiện.

4.2. Quản lý xây dựng phát triển giao thông theo xu hướng xanh, thân thiện với môi trường:

Quản lý công tác xây dựng tuân thủ quy hoạch sau khi được điều chỉnh, tránh lặp lại các sai phạm trong quá trình triển khai trước đó. Tuân thủ mục tiêu “Tái thiết hạ tầng” theo thứ tự ưu tiên: Giao thông đi bộ, xe đạp, GTCC bằng xe điện, xe bus, ô tô điện. Xây làn đường riêng cho các phương tiện lưu thông, mở rộng vỉa hè cho người đi bộ. Tổ chức các tuyến phố đi bộ có chọn lọc, đề xuất các tuyến đi bộ bao quanh khu công viên cây xanh Linh Đàm, nhà văn hóa Linh Đàm và các tuyến gần kề với khu Tâm Linh (Chùa Linh Đường).

Lập quy chế quản lý và xây dựng hệ thống giao thông theo xu hướng xanh. Hoàn thiện các văn bản hướng dẫn, tiêu chí về giao thông xanh.

Tăng cường sử dụng công nghệ trong quản lý giao thông xanh. Ứng dụng công nghệ (công nghệ 4.0, AIT, ITS...) để quản lý và vận hành hệ thống giao thông: xe bus, xe điện, xe đạp một cách tối ưu nhất (thông minh nhất) nhưng phù hợp với khả năng tiếp cận trước mắt của đại đa số người dân và có khả năng nâng cấp trong quá trình sử dụng, như vậy sẽ thu hút được đông đảo người dân tham gia. Phạm vi áp dụng cho tất cả các tuyến đường nội bộ trong KĐTMT, trước mắt chú trọng triển khai cho các trục đường chính: Nguyễn Duy Trinh, tuyến đường Hoàng Liet, Linh Đường và Nguyễn Phan Chánh, sau khi có kết quả đánh giá hiệu quả sẽ triển khai nốt các tuyến còn lại trong KĐTMT.

Hạn chế sử dụng năng lượng hóa thạch, sử dụng năng lượng có thể tái tạo như gió, mặt trời..., dùng các giải pháp bảo tồn năng lượng. Giảm thiểu số lượng xe hơi và xe máy gây phát thải ô nhiễm môi trường, đồng thời kiểm soát chặt chẽ chất lượng xe về mặt môi trường để giảm thiểu ô nhiễm

không khí và tiếng ồn do giao thông gây ra. Lắp đặt thiết bị theo dõi chỉ số phát thải, chỉ số tiếng ồn trên phương tiện giao thông, bố trí điểm quan trắc chất lượng không khí cho KĐTMT (Đề xuất đặt điểm quan trắc trên dải cây xanh đường Nguyễn Duy Trinh).

Khuyến khích cộng đồng cư dân tham gia giao thông bằng các phương tiện phi cơ giới như xe đạp, xe điện, đi bộ và các phương tiện GTCC song song với việc đầu tư các điểm cho thuê xe đạp, xe điện, các điểm trông giữ xe và sạc điện cho xe. Căn cứ vào lưu lượng xe, khoảng cách di chuyển giữa các khu vực trong KĐTMT, giờ cao điểm... để xác định khoảng cách các điểm cho thuê, trông giữ và sạc điện cho xe (Đề xuất 1km/1 điểm theo bán kính hoạt động của xe). Đưa ra các giải pháp ưu tiên cho người tham gia phương tiện GTCC và giao thông phi cơ giới: Giảm giá trông giữ xe, phí đăng kiểm xe, miễn phí sạc điện xe...

Đầu tư phương tiện GTCC khối lượng lớn sử dụng năng lượng sạch, ít gây ô nhiễm môi trường. Cụ thể với KĐTMT Linh Đàm: Đề xuất mô hình sử dụng xe bus điện cỡ nhỏ 16 chỗ trong nội bộ KĐTMT. Xe bus cỡ nhỏ được phân làn riêng sẽ kết nối với xe bus bình thường tại các điểm đầu, cuối và các nút giao thông tiếp giáp với đường chính trong khu vực của KĐTMT. Tần suất xe chạy và các điểm sạc điện sẽ tính toán cụ thể theo nhu cầu thực tế. (Đề xuất 10ph/xe và 1km/điểm sạc theo bán kính di chuyển của xe.)

Quản lý tốt công tác chăm sóc, bảo dưỡng và trồng mới cây xanh cảnh quan cho các tuyến đường trong KDTM, đặc biệt là các tuyến trục chính: Nguyễn Duy Trinh, Nguyễn Phan Chánh, Linh Đường, Nguyễn Hữu Thọ.

Đánh giá lại nhu cầu gửi xe của cư dân trong KDTM, nghiên cứu đầu tư bãi đỗ xe theo hướng thông minh: Bãi đỗ xe ngầm, quản lý bằng công nghệ hiện đại, tiết kiệm diện tích sử dụng (Vị trí đề xuất: Bãi gửi xe HH, bãi đỗ xe bán đảo Linh Đàm). Như vậy sẽ giải quyết được vấn đề thiếu chỗ gửi xe, lòng đường và vỉa hè được giải phóng trả lại không gian

cho người đi bộ và không gian lưu thông của phương tiện cơ giới.

Hệ thống các nút giao thông chính KĐTMT: Nghiêm Xuân Yêm – Nguyễn Hữu Thọ, Giải Phóng – Nguyễn Hữu Thọ, Hoàng Liệt – Giải Phóng. Tăng cường sử dụng thiết bị tín hiệu giao thông, biển báo, cảnh sát và an ninh trong KĐTMT. Ứng dụng hệ thống đèn tín hiệu giao thông thông minh có tính linh động và tiện lợi cao, có thể kết nối mạng liên hoàn các nút giao trên tuyến. Tiến hành nghiên cứu lưu lượng giao thông và lập giải đồ phân pha điều khiển cho các nút giao liên hoàn, như vậy sẽ giảm tải được rất nhiều vấn đề ùn tắc giao thông tại các ngã ba, ngã tư cửa ngõ KĐTMT.

Tăng cường nhân lực quản lý và thanh, kiểm tra xử lý vi phạm.

- Bồi dưỡng, nâng cao chất lượng nhân lực quản lý. Tăng cường vai trò và nhân lực quản lý của Nhà nước và các cơ quan liên quan trong việc đưa chiến lược phát triển giao thông xanh. Truyền tải thông điệp về lối sống xanh tới các nhà quản lý, các doanh nghiệp cộng đồng cư dân trong KĐTMT, nâng cao Ý thức - Trách nhiệm - Kỹ năng của tất cả đối tượng tham gia giao thông, coi đó là vấn đề trọng tâm của phát triển KĐTMT. Tạo ra một môi trường giao thông vận tải đa dạng, ưu tiên các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường, coi đó là tiêu chí quan trọng được tham gia giao thông trong KĐTMT.

- Quản lý chặt chẽ không gian vỉa hè và công viên cây xanh, đất công đô thị. Đẩy mạnh thanh, kiểm tra xử lý các vi phạm, loại bỏ tình trạng lấn chiếm không gian công cộng để buôn bán, kinh doanh và tổ chức các hoạt động vi phạm gây ảnh hưởng đến môi trường, an toàn giao thông, cháy nổ.

5. Kết luận

Việc nghiên cứu thực trạng giao thông khi đưa vào sử dụng trong KĐTMT Linh Đàm là cơ sở đề xuất các biện pháp quản lý xây dựng và phát triển giao thông trong KĐTMT Linh Đàm theo xu hướng xanh. Bài báo đã nêu ra những bất cập trong công tác điều chỉnh quy hoạch, quá trình sử dụng và quản lý giao thông tại KĐTMT Linh Đàm, tham khảo khung tiêu chí giao thông xanh, đô thị xanh của một số KĐTMT tiêu biểu ở Việt Nam đã và đang phát triển theo xu hướng xanh. Trên cơ sở đó đưa ra định hướng quản lý phù hợp với KĐTMT Linh Đàm. Hiện nay nhiều khu đô thị trong các đô thị lớn của Việt Nam cũng đang phải đối mặt với vấn nạn ùn tắc giao thông tương tự như KĐTMT Linh Đàm. Do vậy nhìn từ góc độ giải pháp quy hoạch, quy hoạch cải tạo và quản lý hệ thống giao thông theo xu hướng xanh, bền vững thì các giải pháp đã đề xuất cho KĐTMT Linh Đàm có thể được áp dụng cho các KĐTMT khác ở Việt Nam./.

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Xây dựng (2018), Thông tư 01/2018/TT- BXD ngày 05/01/2018 “Quy định về chỉ tiêu xây dựng đô thị tăng trưởng xanh”.
2. Khuất Tân Hưng (2017), “Khu đô thị mới Linh Đàm, tiếu cho một bản quy hoạch không thành”. Tạp trí Kiến trúc-Hội Kiến trúc sư Việt Nam, 2020.
3. Phil Sayeg và Phil Charler (2009), Hệ thống giao thông thông minh, Hội nghị bàn tròn về giao thông vận tải Australia tại Đại học Queensland, 2009.
4. Xavier Leulliette và cộng sự (2019). LOTUS Công trình xây mới – LOTUS NC V3 – Hướng dẫn kỹ thuật, Hội đồng Công trình xanh Việt Nam, 2019.
5. UBND thành phố Hà Nội (2004), Quyết định số 144/2004/QĐ-UB ngày 17/09/2004 Phê duyệt quy hoạch chi tiết cải tạo chỉnh trang làng Linh Đàm - xã Hoàng Liệt - huyện Thanh Trì - Hà Nội nay là phường Hoàng Liệt – quận Hoàng Mai - Tỷ lệ 1/500.
6. “Quản lý hành chính tại các khu đô thị mới: Những khoảng trống cần lấp”. Cổng thông tin điện tử Bộ Nội vụ, <https://moha.gov.vn/tin-tuc-su-kien/diem-tin/quan-ly-hanh-chinh-tai-cac-khu-do-thi-moi-nhung-khoang-trong-can-lap-41092.html>, truy cập 29/11/2020.

Đề xuất quy hoạch đô thị biển nhằm đánh thức...

(tiếp theo trang 65)

ứng phó biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường để phát triển quy hoạch biển. Tóm lại, chỉ cần nắm bắt và kiểm soát được các hạn chế, Bà Rịa – Vũng Tàu hoàn toàn có tiềm năng trở thành thành phố du lịch trung tâm tích hợp công nghệ

cao trong tương lai, đón đầu xu hướng phát triển mới và tạo bước nhảy vọt về kinh tế-du lịch để sánh vai với các thành phố hàng đầu Việt Nam và trong khu vực Đông Nam Á./.

Tài liệu tham khảo

1. Đỗ Thị Trinh: Tổng quan về quy hoạch không gian biển. Trung tâm dữ liệu thông tin biển và hải đảo (2016).
2. Lưu Sơn: Bà Rịa-Vũng Tàu quy hoạch các đô thị ven biển theo hướng phát triển bền vững. VOV world (2019).
3. Cơ hội phát triển bất động sản nghỉ dưỡng tại Bà Rịa – Vũng Tàu. Báo cáo Commercial Real Estate Services Việt Nam (2018).
4. Ái Hằng: Tổng khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển năm 2018 tăng. Sở Công thương tỉnh Bà Rịa –Vũng Tàu (2019)
5. Linh Nga: Bà Rịa - Vũng Tàu triển khai nhiều giải pháp ứng phó với biến đổi khí hậu. Báo Tài Nguyên và Môi trường (2020).
6. T.S Nguyễn Trọng Phụng: Môi trường đô thị. NXB Xây dựng (2008)
7. Đ.K.Hà: Smart city: Thành phố thông minh là gì?. Trang thông tin Đổi mới sáng tạo (2017)