

Giao thông xanh hướng tới phát triển đô thị xanh và bền vững

>PGS.TS NGUYỄN HỒNG TIẾN*

Trong quy hoạch phát triển đô thị đặc biệt xây dựng các khu đô thị mới không tính đến hoặc không đánh giá tác động lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật đặc biệt là hệ thống giao thông nên quá tải và ùn tắc, mất an toàn là điều không thể tránh khỏi.

Giao thông với quy hoạch không gian đô thị

Các đô thị Việt Nam hiện nay phần lớn là các đô thị cũ, cải tạo và thông thường các đô thị được chia thành một số khu vực cơ bản như sau: (1) Khu vực trung tâm;(2) Khu vực hạn chế phát triển; (3) Khu vực phát triển mở rộng kể cả các khu đô thị mới; (4) Khu vực làng xóm ven đô....

Mạng lưới đường tại mỗi khu vực này rất khác nhau, đó là: Khu vực trung tâm và khu vực hạn chế phát triển: Mạng lưới đường phần lớn có mật độ cao và thường theo sơ đồ ô cờ; Khu vực phát triển mở rộng: Mạng lưới đường thường không được xây dựng theo quy hoạch (chiều rộng mặt cắt đường rất khác nhau, sơ đồ mạng lưới đường hỗn hợp...) trừ Khu đô thị mới có mạng lưới đường tương đối hoàn chỉnh, có chiều rộng mặt cắt theo quy hoạch. Khu vực làng xóm ven đô chiều rộng đường nhỏ hẹp với mật độ mạng lưới đường thấp, sơ đồ mạng lưới đường tự do việc kết nối không thuận lợi, mất an toàn và chất lượng mặt đường kém. Như vậy khi quy hoạch, đầu tư xây dựng cần phải tính đến các đặc điểm này để có đề xuất phù hợp.

Quy hoạch đô thị với không gian đô thị không ngừng được mở rộng, các khu đô thị mới phát triển nhanh dẫn đến việc phân bố dân cư không đồng đều, phân khu chức năng bất hợp lý đã góp phần tạo ra các luồng giao thông ra - vào đô thị mất cân bằng, cự ly di chuyển xa và chi phí thời gian đi lại tăng. Trong quy hoạch phát triển đô



H1. Phát triển đô thị

thị đặc biệt xây dựng các khu đô thị mới không tính đến hoặc không đánh giá tác động lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật đặc biệt là hệ thống giao thông nên quá tải và ùn tắc, mất an toàn là điều không thể tránh khỏi.

Đầu tư phát triển giao thông công cộng chậm, sự gia tăng các phương tiện giao thông cá nhân đột biến, hạn chế trong quản lý giao thông dẫn đến hệ lụy không lường đến hệ thống giao thông (bế tắc). Ý thức người tham gia giao thông còn nhiều hạn chế.

Đô thị bền vững về môi trường, Đô thị xanh và phát triển đô thị xanh

Theo Hiệp định môi trường đô thị của Liên Hợp quốc 2005 thì hệ thống tiêu chí đô thị bền vững về môi trường, đô thị xanh bao gồm [2]:

- + Năng lượng: Sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả, năng lượng sạch, năng lượng tái tạo và giảm thiểu phát thải "khí nhà kính"
- + Giảm chất thải: Đô thị phát sinh ít hoặc không có chất thải.
- + Thiết kế đô thị: Phát triển công trình xanh; Quy hoạch đô thị thân thiện môi trường, xoá bỏ nhà ổ chuột.
- + Bảo đảm môi trường thiên nhiên của đô thị: Quy hoạch xây dựng các công viên, vườn hoa...
- + Giao thông đô thị: Phát triển giao thông công cộng, phương tiện giao thông sạch, giảm thiểu tắc nghẽn giao thông.
- + Sức khoẻ môi trường: Giảm sử dụng độc hại, có hệ thống quản lý thực phẩm an toàn, môi trường không khí trong sạch.

* Nguyên Cục trưởng Cục Hạ tầng Kỹ thuật, Bộ Xây dựng.

+ Môi trường nước: Cấp nước đầy đủ, hiệu quả, bảo tồn nguồn nước và giảm thiểu nước thải.

Đô thị xanh phải thỏa mãn các tiêu chí sau:

+ Không gian xanh: đô thị có mật độ cây xanh cao, tỷ lệ cây xanh/người cao, không gian công cộng, không gian công viên, mặt nước được quan tâm.

+ Công trình xanh: Để trở thành đô thị xanh, các công trình kiến trúc phải được thiết kế và xây dựng theo các tiêu chí: xanh hóa công trình; tiết kiệm và sử dụng hợp lý năng lượng; tiết kiệm nguồn nước; thải chất thải ra môi trường xung quanh ít nhất; môi trường trong nhà xanh.

+ Giao thông xanh: Các tiêu chí đánh giá giao thông đô thị bền vững, giao thông đô thị xanh là: Quy hoạch đô thị và xây dựng hệ thống giao thông bền vững về mặt môi trường; phát triển hệ thống giao thông công cộng, ưu tiên các loại phương tiện giao thông sử dụng năng lượng tái tạo (năng lượng điện, pin mặt trời, gió, khí hydro, khí nén CNG), cải tiến công nghệ sản xuất xe; xây dựng hệ thống các trạm kiểm tra nguồn thải của xe và trạm bảo dưỡng sửa chữa xe. Tổ chức các đường dành riêng cho xe đạp và cho đi bộ....

+ Công nghiệp xanh: Công nghiệp công nghệ cao, công nghệ sạch sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo giảm thiểu chất thải ra môi trường, hạn chế ô nhiễm.

+ Chất lượng môi trường đô thị xanh: Các đô thị xanh phải đạt được chất lượng môi trường không khí, nguồn nước sạch; quản lý chất thải rắn tốt; vệ sinh đường phố luôn sạch.

+ Bảo tồn cảnh quan văn hóa lịch sử danh lam thắng cảnh, cảnh quan thiên nhiên.

+ Cộng đồng dân cư sống thân thiện với môi trường: Cộng đồng dân cư của đô thị xanh có nhận thức cao và có ý thức tự giác sống hòa hợp với nhau, đặc biệt là ứng xử có văn hóa trong tham gia giao thông và thân thiện với môi trường tự nhiên.

Phát triển đô thị xanh đó là phát triển đô thị trên cơ sở mật độ xây



H2. Đường sắt trên cao tại Hà Nội



H3. Xe buýt điện tại TP. HCM

dựng thấp, hệ số sử dụng đất cao, bảo tồn văn hóa bản địa và di sản lịch sử, tiếp tục khai thác có hiệu quả tài nguyên, tạo không gian mở cho đô thị, nâng cao chất lượng và sử dụng giao thông công cộng, giảm thiểu giao thông cá nhân đồng thời tích hợp với việc sử dụng đất có hiệu quả.

Giao thông xanh và quy hoạch giao thông đô thị

Trong rất nhiều nghiên cứu gần đây, khái niệm về giao thông xanh đã được chỉ ra, cụ thể hóa theo những khía cạnh khác nhau. Giao thông xanh là khái niệm giao thông sử dụng

phương tiện giao thông ít gây ô nhiễm đến môi trường và thân thiện với môi trường nhằm hướng tới một hệ thống giao thông: thông suốt, trật tự, an toàn, tiêu hao ít năng lượng và ít ô nhiễm môi trường [3].

Bản chất giao thông xanh là xây dựng và duy trì hệ thống giao thông đô thị phát triển bền vững nhằm thỏa mãn nhu cầu đi lại của mọi người. Hệ thống giao thông phải có đủ đặc trưng cơ bản: Có chiến lược giao thông phát triển bền vững, hiệu quả hoạt động giao thông cao với chi phí xã hội thấp, hài hòa môi trường đô thị, phù hợp với mô hình sử dụng đất



H4. Sử dụng xe đạp tham gia giao thông



H5. Hè cho người đi bộ

đô thị và hạt nhân của giao thông xanh là ưu tiên phát triển giao thông công cộng. Quản lý giao thông bằng công nghệ thông minh.

Quy hoạch giao thông đô thị theo hướng ưu tiên phát triển giao thông công cộng và trong đó giao thông công cộng phải:

+ Tùy theo quy mô, định hướng quy hoạch không gian đô thị và điều kiện kinh tế kỹ thuật mà trong quy hoạch giao thông đô thị phải tính đến việc sử dụng hợp lý phương tiện bao gồm: Đường sắt đô thị (tàu điện ngầm; tàu điện trên cao, trên mặt đất); Xe buýt (xe buýt thường và xe buýt nhanh) và taxi....

+ Tạo được sự liên thông giao thông công cộng đô thị và giao thông liên đô thị; đồng thời kết nối hợp lý, thông suốt các loại hình thức vận tải (đường sắt, đường thủy và hàng không).

+ Tối ưu hóa, giảm thấp nhất tổn hao chi phí thời gian đi lại, thông qua bố trí hợp lý tuyến, điểm đỗ, trạm trung chuyển gắn kết các khu dân cư, trung tâm công cộng..... khuyến khích người dân sử dụng phương tiện giao

thông công cộng hoặc tham gia giao thông bằng các phương tiện phi cơ giới (xe đạp).

+ Sử dụng hệ thống giao thông thông minh để kết nối thông tin giữa các phương tiện vận tải, người tham gia giao thông và cơ quan quản lý giao thông.

Quy hoạch các tuyến đường dành riêng cho xe đạp và người đi bộ trong đô thị phải đảm bảo các yêu cầu sau [1][4]:

+ An toàn: Đảm bảo phân tách tuyến xe đạp, đi bộ với các tuyến giao thông cơ giới đặc biệt qua các nút giao thông.

+ Tiện nghi: Tuyến phải đảm bảo bằng phẳng, không trơn trượt, có các giải pháp giảm thiểu tác động của thời tiết (mưa, gió, nắng..)

+ Trực hướng/Thẳng: Các tuyến đường đảm bảo ngắn nhất có thể để kết nối các điểm đến.

+ Kết nối và Liên tục: Tuyến phải liên tục, gắn kết các điểm đến của giao thông công cộng, bãi, điểm đỗ xe, các điểm vui chơi, giải trí, trung tâm hành chính, bệnh viện...

+ Hấp dẫn: Tạo sự hấp dẫn thông qua các khu vực có kiến trúc cảnh quan đẹp, thuận tiện...

Kết cấu hạ tầng giao thông: Tận dụng không gian để hợp lý hóa mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông bao gồm: Mở rộng đường; Xây dựng cầu vượt nhiều tầng; Hàm đường cho ô tô, cho người đi bộ; Hạn chế giao cắt cùng mức. Qua đó, tăng năng lực thông hành của các phương tiện; giảm thiểu ùn tắc giao thông. Xây dựng đường đi bộ hoặc đường dành cho xe đạp gắn kết với các phương tiện giao thông công cộng..

Kết luận

Giao thông giúp cho cuộc sống con người vươn xa và phát triển rộng hơn, khiến cho tầm nhìn của con người mở rộng hơn và sự giao lưu trở nên nhanh chóng, thuận tiện, an toàn hơn. Phát triển giao thông xanh góp phần giải quyết ùn tắc giao thông, cải thiện điều kiện giao thông, giảm thời gian và chi phí đi lại, đảm bảo an toàn giao thông, giảm thiểu ô nhiễm môi trường.... là nhu cầu cần thiết để hướng tới phát triển đô thị xanh, đô thị bền vững về môi trường.❖

Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Thị Nga (2016); "Giải pháp quản lý mạng lưới đường các đô thị loại I thuộc tỉnh vùng đồng bằng sông Hồng theo hướng giao thông xanh" Luận án TS, Đại học Kiến trúc Hà Nội.
2. Phạm Ngọc Đăng (2015); "Bàn về phát triển đô thị bền vững về môi trường, đô thị xanh ở các hải đảo Việt Nam" Kỷ yếu Hội thảo khoa học ' Các công trình hạ tầng kỹ thuật và phát triển bền vững đô thị " Nhà Xuất bản Xây dựng 2015.
3. Bộ Xây dựng (2005); "Một số mặt hoạt động trong phát triển bền vững đô thị ở Trung Quốc" Trung tâm Tin học.
4. Bộ Xây dựng (2023), "Hướng dẫn thiết kế Đường dành cho xe đạp trong đô thị". Nhà Xuất bản Xây dựng ISBN 978 604 82 7320 0
5. Hình ảnh sưu tầm trên mạng