

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

TRẦN NGỌC HẢI

**NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP
LIÊN QUAN ĐẾN GIAO THÔNG TIẾP CẬN
VỚI TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

Chuyên ngành: Kỹ thuật xây dựng công trình giao thông

Mã số: 60.58.02.05

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KỸ THUẬT

Đà Nẵng – Năm 2016

Công trình được hoàn thành tại
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS. Nguyễn Quang Đạo

Phản biện 1: PGS. TS. Phan Cao Thọ

Phản biện 2: TS. Trần Đình Quảng

Luận văn đã được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp
thạc sĩ Kỹ thuật họp tại Đại học Đà Nẵng vào ngày 18 tháng 1 năm
2016

* Có thể tìm hiểu luận văn tại:

Trung tâm Thông tin - Học liệu, Đại học Đà Nẵng

MỞ ĐẦU

1. Đặt vấn đề

Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng là loại hình đầu tiên ở nước ta về khu hành chính tập trung với quy mô hiện đại, là nơi giao dịch thủ tục hành chính tập trung của chính quyền thành phố; hướng tới mô hình một cửa điện tử hiện đại theo nguyên tắc "một đầu mối", "liên thông - liên kết" và trọn gói, phát triển theo hướng tổ chức mô hình chính quyền đô thị. Như vậy có thể nói Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng là cơ quan đầu não, chi phối, điều hành, quản lý mọi hoạt động liên quan đến phát triển kinh tế - xã hội, an ninh - quốc phòng trên địa bàn thành phố.

Có nhiều yếu tố về hạ tầng để Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng phát huy công năng tác động vào hiệu quả làm việc của cơ quan hành chính đầu não thành phố, chẳng hạn:

- Yếu tố về cơ sở vật chất, hạ tầng tòa nhà.
- Yếu tố về kỹ thuật: giao thông, thông tin, ánh sáng, ...
- Yếu tố về quản lý tòa nhà, quản lý kiểm soát an ninh, ...

Các yếu tố ảnh hưởng nêu trên được nghiên cứu tương đối kỹ lưỡng ở bước đầu tư xây dựng tòa nhà và hiện nay đang phát huy hiệu quả; riêng yếu tố về giao thông chưa thực sự được nghiên cứu, dự báo đầy đủ. Do vậy trong phạm vi nghiên cứu luận văn, tác giả chú trọng đề cập đến yếu tố giao thông nhằm đưa ra một số giải pháp về giao thông tiếp cận với tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng một cách thuận tiện, an toàn và nhanh chóng.

2. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

a. Đối tượng nghiên cứu

Khu Trung tâm hành chính tập trung và các giải pháp để tiếp cận bằng giao thông đến Tòa nhà.

b. Phạm vi nghiên cứu

- Giao thông đô thị và các yếu tố ảnh hưởng.
- Phạm vi không gian: Nghiên cứu khu vực trung tâm tương ứng với khu quy hoạch phân khu (quận) trong đô thị.
- Phạm vi thời gian: Theo quy hoạch phát triển chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

3. Mục tiêu nghiên cứu

a. Mục tiêu tổng quát

Mục tiêu tổng quát của đề tài là nghiên cứu, đề xuất các giải pháp phục vụ giao thông tiếp cận với Tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng, đảm bảo thuận lợi, an toàn, thông thoáng, ...

b. Mục tiêu cụ thể

- * Làm rõ một số khái niệm liên quan.
- * Đánh giá năng lực giao thông khu Trung tâm hành chính.
- * Xây dựng luận cứ khoa học, đưa ra tiêu chí về giao thông.
- * Đề xuất các giải pháp.

4. Phương pháp nghiên cứu

Thu thập, xử lý số liệu thực tế, tổng hợp và phân tích, lý luận.

5. Nhận xét chung

6. Nội dung đề tài gồm

Chương 1. Tổng quan về Trung tâm hành chính và quy hoạch phát triển đô thị thành phố Đà Nẵng.

Chương 2. Xây dựng luận cứ khoa học để đưa ra các giải pháp liên quan đến giao thông phục vụ tiếp cận Trung tâm hành chính.

Chương 3. Các giải pháp đề xuất, kiến nghị

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN VỀ TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH VÀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

1.1. GIỚI THIỆU TỔNG QUAN VỀ TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

1.1.1. Sự ra đời của Trung tâm hành chính thành phố

a. Chủ trương ra đời các khu hành chính tập trung

Thực hiện chủ trương của Ban chấp hành TW Đảng khóa X tại Nghị quyết số 17-NQ/TW ngày 01/8/2007, Thủ tướng Chính phủ đã có Chỉ thị số 1073/CT-TTg về việc tăng cường công tác quản lý và hiện đại hóa công sở của cơ quan hành chính ở địa phương theo hướng tập trung nhằm từng bước hoàn thiện cơ sở vật chất cho hệ thống công sở Nhà nước từ Trung ương đến địa phương để đáp ứng các yêu cầu cải cách hành chính nhà nước.

b. Mục tiêu và chức năng

- Tập trung toàn bộ các cơ quan hành chính thành phố về một đầu mối để người dân có thể dễ dàng liên hệ.

- Nâng cao năng lực làm việc của các tổ chức thuộc khối hành chính của thành phố.

- Đầu mối các sự kiện, thông tin về chính trị, kinh tế, xã hội.

- Tạo ra một môi trường làm việc chuyên nghiệp, đồng thời cũng làm cho các công chức và người dân đến liên hệ công việc có một phong thái văn minh lịch sự.

- Ngoài chức năng là một trung tâm hành chính, tòa nhà này còn là một điểm nhấn kiến trúc của thành phố.

1.1.2. Giới thiệu, tìm hiểu về khu hành chính tập trung

a. Giới thiệu Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng

- Trung tâm hành chính Đà Nẵng được xây dựng trên khu đất tại số 24 đường Trần Phú, quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng.

Ranh giới:

- Phía Bắc: giáp đường Lý Tự Trọng.
- Phía Nam: giáp đường Quang Trung.
- Phía Đông: giáp đường Trần Phú.
- Phía Tây: giáp đường nội bộ.

* *Quy mô:*

Trung tâm Hành chính thành phố Đà Nẵng xây dựng tại khu đất rộng 23.318m², Tổng diện tích sàn: 65.234m², cao 166,80m bao gồm 34 tầng và 2 tầng hầm. Sau 05 năm thi công, đến quý II/2014 công trình đã hoàn thành và đưa vào sử dụng từ ngày 28/7/2014. Hiện nay đã có 24 sở, ban ngành với hơn 1.800 công chức, viên chức, người lao động hoàn tất việc chuyển vào làm việc tại tòa nhà.

b. Tìm hiểu về Trung tâm hành chính tập trung

* *Theo quan điểm của chuyên gia Việt Nam:* Theo ông Ngô Trung Hải - Viện trưởng Viện Quy hoạch Đô thị và Nông thôn Quốc gia đánh giá về xu hướng phát triển trung tâm hành chính tập trung: Mô hình tổ chức không gian khu hành chính với nguyên tắc tập trung, người dân dễ dàng tiếp cận, tiết kiệm đất đai, thời gian, năng lượng...

* *Theo kinh nghiệm thế giới:*

Tòa thị chính thành phố San Francisco.

Tòa thị chính thành phố Paris “Hôtel de Ville”.

Thành phố hành chính mới Sejong - Hàn Quốc.

* *Theo tác giả đánh giá:*

- Về chức năng: Khu hành chính tập trung là nơi tập trung toàn

bộ hệ thống quản lý hành chính cấp tỉnh với chức năng quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ hành chính công trên các lĩnh vực.

- Về quy mô: Khi đưa lý thuyết “Định hướng phát triển bằng giao thông công cộng - TOD” sẽ có quy mô bán kính 400m (phường) với khu vực trung tâm có diện tích khoảng $180.000 \div 200.000\text{m}^2$ (diện tích gấp 7,5 lần diện tích sử dụng đất của tòa nhà).

- Về đặc trưng:

- + Môi trường làm việc chuyên nghiệp, năng động.
- + Liên thông xử lý công việc giữa các cơ quan ban ngành.
- + Vận hành hệ thống 01 cửa tập trung.

1.2. CÁC KHÁI NIỆM CƠ BẢN LIÊN QUAN ĐẾN GIAO THÔNG TRONG PHẠM VI NGHIÊN CỨU

1.2.1. Một số khái niệm về đô thị

Đô thị được phân thành 6 loại: loại đặc biệt, loại I, loại II, loại III, loại IV và loại V được công nhận.

1.2.2. Một số khái niệm về giao thông đô thị

a. Giao thông đô thị

- * Dưới góc độ là một hệ thống hoàn chỉnh
- * Dưới góc độ năng lực và sở hữu phương thức
- * Dưới góc độ tính chất, chức năng giao thông

b. Khái niệm về tiếp cận giao thông

- Khả năng tiếp cận của hệ thống giao thông biểu thị vai trò của giao thông tạo cơ hội cho các hoạt động của con người:

- + Tiếp cận đến công ăn việc làm, lao động, sản xuất,
- + Tiếp cận các dịch vụ được xã hội cung cấp.

- Khả năng tiếp cận của phương tiện tại điểm đi và đến: Biểu thị bởi đặc trưng thuận lợi, dễ dàng tại vị trí từ cửa đến cửa; khả năng phục vụ mọi đối tượng được cung cấp dịch vụ: người và hàng hóa.

1.2.3. Một số vấn đề đặt ra khi nghiên cứu giải pháp

a. Tính chất và khái niệm tiếp cận

- Có tắc xe tại khu vực này không?
- Có đảm bảo an ninh không? Có an toàn giao thông không?
- Vấn đề tổ chức không gian khu vực xung quanh Tòa nhà?
- Các tiện nghi về giao thông trong khu vực có tốt không?

b. Tiêu chí đạt được

1.3. GIỚI THIỆU VỀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

1.3.1. Các văn bản được phê duyệt

- Quy hoạch phát triển chung đến 2030 và tầm nhìn đến 2050.
- Kế hoạch phát triển xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng.
- Quy hoạch giao thông vận tải đến 2020, tầm nhìn đến 2030.
- Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn 2013 - 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.
- Quy hoạch tổng thể hệ thống giao thông tỉnh đến năm 2030.

Tổng hợp đánh giá:

* Định hướng phát triển đô thị chung

- Dân số: Giai đoạn 2012 - 2020 tăng trưởng hằng năm 7,25%.
Giai đoạn 2020 - 2030 tăng trưởng hằng năm 7,7 %.

- Xác định phát triển không gian đô thị tập trung trên nền khu vực đô thị cũ là trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội và các khu ở hỗn hợp, khu ở chính trang, khu ở tập trung lân cận.

→ Như vậy định hướng phát triển đô thị là tập trung tại khu vực trung tâm (trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội) kết hợp các khu chức năng lân cận (khu ở, khu vui chơi, khu dịch vụ, ...).

* Định hướng phát triển giao thông vận tải khu vực trung tâm

- Phát triển mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ với

các quy hoạch khác, đặc biệt là quy hoạch xây dựng đô thị.

- Tập trung phát triển dịch vụ vận tải theo hướng giảm phương thức vận tải cá nhân, tăng cường phương thức vận tải công cộng.
- Ưu tiên đất sử dụng làm cơ sở hạ tầng phục vụ giao thông.
- Xây dựng trung tâm quản lý, điều hành giao thông đô thị.

1.3.2 Về tình hình hoạt động giao thông khu vực tòa nhà

a. Hạ tầng kỹ thuật phục vụ giao thông

- Bãi đỗ xe trong tòa nhà: chứa 123 ô tô, 1069 xe máy.
- Bãi xe số 05 Lý Tự Trọng: chứa 20 ô tô, 200 xe máy.
- Bãi đỗ xe ngầm phía Nam: chứa 187 ô tô, 1587 xe máy.
- Bãi đỗ xe tạm Cảng Sông Hàn: chứa 330 ô tô, 3453 xe máy.

b. Phương tiện và các đặc trưng giao thông

- Các yếu tố phát sinh khi Trung tâm hành chính vào hoạt động
- Các yếu tố phát sinh do hoạt động của các trụ sở khác.

1.4. KẾT LUẬN CHƯƠNG

Chương 1 giới thiệu tổng quan về sự hình thành cũng như vị trí, quy mô, chức năng của Trung tâm hành chính; đặt ra vấn đề cần phải giải quyết về vấn đề tiếp cận bằng giao thông đi và đến tòa nhà.

Nêu tổng quan về các định hướng phát triển chung, phát triển đô thị, phát triển giao thông vận tải và đặc biệt là ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

Từ đó, tác giả xây dựng luận cứ khoa học về các giải pháp liên quan đến giao thông phục vụ tiếp cận với Trung tâm hành chính.

CHƯƠNG 2

XÂY DỰNG CÁC LUẬN CỨ KHOA HỌC ĐỂ ĐƯA RA CÁC GIẢI PHÁP LIÊN QUAN ĐẾN GIAO THÔNG PHỤC VỤ TIẾP CẬN TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH THÀNH PHỐ

2.1. VỀ QUAN ĐIỂM VÀ LÝ THUYẾT

Hiện nay không có lý thuyết chuyên môn riêng cho giao thông đến Trung tâm hành chính mà nghiên cứu được tiến hành trên cơ sở các quan điểm về giao thông tiếp cận, giao thông đô thị bền vững.

2.1.1. Lý thuyết về phát triển đô thị bền vững

Theo tác giả Ronald Kellett và các cộng sự:

* Các nguyên tắc sau đây hướng dẫn sự phát triển của các mục tiêu và các chỉ số bền vững khu dân cư, đó là: Sinh thái. Hiệu quả. Toàn bộ. Đáng sống. Đa dạng. Kết nối. Khả năng hồi phục.

* Chỉ số bền vững có thể được áp dụng ở quy mô khác nhau của sự phát triển cộng đồng, khác nhau, từ các khu vực hoặc huyện đến thành phố/cộng đồng, khu phố, khối, buru kiện và cuối cùng, các tòa nhà riêng lẻ.

Một khu vực là một nơi mà người dân có thể sống, làm việc, học tập, cửa hàng, và vui chơi. Trong phạm vi của một cộng đồng được xác định bởi một bán kính khoảng 800 mét (tương ứng với mười phút đi bộ thoải mái từ điểm tiếp cận đến khu trung tâm).

Một khu phố là một tập hợp con nhỏ hơn của cộng đồng rộng lớn này. Nó bao gồm sự kết hợp tốt của các tòa nhà dân cư, không dùng để ở và sử dụng đất trong bán kính khoảng 400 mét (tương ứng với năm phút đi bộ thoải mái từ điểm tiếp cận đến khu trung tâm).

→ Tác giả chọn nghiên cứu phạm vi giao thông tiếp cận đến khu Trung tâm hành chính tập trung theo các khu vực từ gần đến xa:

- Tổ chức giao thông đến cửa tòa nhà.
- Tổ chức giao thông trong bán kính 250m.
- Tổ chức giao thông trong bán kính 400m.
- Tổ chức giao thông từ xa bán kính trên 400m.

2.1.2. Quan điểm phát triển giao thông đô thị bền vững

- Giao thông đô thị phát triển bền vững phải đảm bảo đạt được các mục tiêu về các mặt: kinh tế, xã hội và môi trường.

- Kết hợp giao thông công cộng và đi xe đạp, đi bộ là quan điểm phù hợp để phát triển giao thông đô thị bền vững.

2.1.3. Cấu trúc dạng đô thị theo hướng ưu tiên phát triển giao thông công cộng – TOD

a. Giới thiệu mô hình TOD

Mô hình TOD (Transit - Oriented Development) được định nghĩa là phát triển sử dụng hỗn hợp gần các trạm giao thông công cộng với môi trường đi bộ chất lượng cao và không cần thiết phải trả các chi phí cho việc sử dụng ô tô với các đặc điểm chính như sau:

- Phát triển dân cư và thương mại mật độ cao hơn dọc các hành lang của phương tiện vận tải công cộng và xung quanh các nhà ga.

- Sử dụng đất hỗn hợp, đặc biệt các cửa hàng bán lẻ ở tầng trệt trong các cao ốc chung cư và văn phòng.

- Môi trường đi bộ thoải mái và hấp dẫn, đặc biệt là các vỉa hè để đi đến các trạm giao thông công cộng.

- Diện tích nhà sử dụng đa năng và tính hợp lý trong khoảng cách có thể đi bộ được của một hành lang giao thông công cộng.

- Một loạt các dịch vụ như chăm sóc trẻ và y tế gần trạm giao thông công cộng.

- Việc quy hoạch sử dụng đất tạo ra cho đô thị mật độ cao và các cụm gồm trường học, trung tâm thương mại, khu dân cư....

b. Cải thiện sự tiếp cận đến với giao thông công cộng

** Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải công cộng.*

** Hỗ trợ người đi bộ.*

** Hỗ trợ đi xe đạp.*

2.2. ĐẶC TRƯNG VÀ BỐI CẢNH THỰC TẾ TẠI TRUNG TÂM HÀNH CHÍNH THÀNH PHỐ

2.2.1. Một số đặc trưng của Trung tâm hành chính

- Trụ sở làm việc của 24 đơn vị sở ban ngành trực thuộc UBND thành phố Đà Nẵng, với khoảng 1800 cán bộ, người lao động làm việc tại tòa nhà. Tổng thu nhập bình quân tối thiểu của người làm việc tại đây ở mức trung bình so với mặt bằng chung của thành phố (khoảng 4.500.000 đồng/tháng).

- Mật độ dân số khoảng 27.700 người/ km².

- Đa số là lao động văn phòng cần không gian yên tĩnh.

- Nơi làm việc của cơ quan công quyền nên yêu cầu không gian trang nghiêm, lịch sự, đảm bảo an ninh, an toàn.

- Đặc trưng phương tiện đi đến của cán bộ: giao thông công cộng, ô tô con, xe máy, xe đạp, đi bộ. Phương tiện đi đến của khách, đối tác: giao thông công cộng, ô tô con, xe máy, xe đạp, đi bộ, taxi.

2.2.2. Tình trạng giao thông cho các phương tiện cơ giới

Tòa nhà Trung tâm hành chính hiện tại nằm trong khu vực đô thị đông đúc. Các đầu mối giao thông tiếp cận với Tòa nhà Trung tâm hành chính phần lớn có cấp hạng là đường phố khu vực. Các trục giao thông chính có cấp hạng đường phố chính đô thị đều cách Tòa nhà khoảng cách khá xa.

Giao thông công cộng hầu như chưa có, xe buýt hiện tại chỉ tiếp cận đến đường Lê Duẩn cách 0,6km, hệ thống BRT sắp triển khai cũng chỉ tiếp cận đến đường Nguyễn Văn Linh cách 1,8km.

Đặc biệt tình trạng ùn tắc giao thông tại nút giao phía Tây cầu sông Hàn đang trở nên trầm trọng khi khả năng thông hành trên các hướng đến đã vượt ngưỡng phục vụ vào giờ cao điểm.

Nhìn chung, hệ thống giao thông hiện trạng không quá thuận lợi cho việc tiếp cận khu vực Tòa nhà Trung tâm hành chính.

2.2.3. Hiện trạng về hạ tầng kỹ thuật phục vụ giao thông

Nhu cầu bãi đỗ của trung tâm hành chính, nhà khách thành phố, trung tâm công nghệ phần mềm (trừ những công trình còn lại như Khách sạn Novotel... tự lo bãi đỗ) đến năm 2020 số lượng bãi đỗ xe còn thiếu là 247 chỗ. Đây là cơ sở để đề xuất xây dựng bãi đỗ xe ngầm tại khu đất sân tennis cũ số 40 Bạch Đằng.

2.2.4. Hiện trạng giao thông đi bộ ra vào Tòa nhà

a. Quy định cửa ra vào

- Lãnh đạo UBND thành phố đi cửa số 1 (phía đường Thành Điện Hải).

- Cán bộ, công chức, viên chức đi cửa số 2 (phía đường Trần Phú), cửa số 3 (ngã tư Trần Phú – Lý Tự Trọng), cửa số 5 và 6 (phía đường bê tông nội bộ).

- Công dân, khách đi cửa số 3 (ngã tư Trần Phú – Lý Tự Trọng – đến đăng ký thẻ tại lễ tân để lên các tầng), cửa số 4 (phía đường Lý Tự Trọng vào tổ 01 cửa).

b. Quy định sử dụng thang máy

Khu vực thang máy nằm tại lõi trung tâm của tòa nhà, người không có thẻ từ ra vào tòa nhà sẽ không được sử dụng thang máy.

- Thang máy số 1, 2, 3 (tầng 1 đến tầng 3): dành cho Lãnh đạo UBND thành phố và Văn phòng UBND thành phố.

- Thang máy số 4 đến số 12 (tầng 5 đến tầng 34): sử dụng chung cho cán bộ, công chức, viên chức các sở, ngành.

- Thang máy số 13: sử dụng cho nhà thầu, dịch vụ, chữa cháy.
- Đối với công dân, khách: chỉ sử dụng thang máy khi được Ban Quản lý cấp thẻ ra vào, đến cơ quan nào thì chỉ vào cơ quan đó.
- Việc sử dụng thang máy theo Bảng hướng dẫn phân luồng.

2.3. KINH NGHIỆM CÁC NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI VỀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG

2.3.1. Một số đô thị khu vực Châu Á

Đứng đầu trong việc phát triển giao thông công cộng là các đô thị ở Nhật Bản và Hàn Quốc, Hong Kong và Singapore với tỷ lệ giao thông công cộng rất cao trên 50 %. Ở Tokyo có tỷ lệ vận tải hành khách công cộng khoảng 70 - 72 % (trong đó hơn 65% là đường sắt, xe điện ngầm). Hệ thống giao thông công cộng ở Tokyo được xem là hệ thống hoạt động nhanh nhất và hiệu quả nhất trên thế giới.

2.3.2. Một số đô thị khu vực châu Mỹ Latinh

Những thành phố điển hình thành công trong việc sử dụng hệ thống xe buýt nhanh là Curitiba - Brazil, Bogotá – Colombia, Sao Paulo – Brazil, Quito – Ecuador, Porto Alegre - Brazil.

2.3.3. Một số đô thị khu vực Bắc Mỹ

Mặc dù có mức độ sử dụng xe cá nhân cao, nhưng xu thế chung của các đô thị tại khu vực Bắc Mỹ là sử dụng hệ thống giao thông công cộng như là một trong những phương tiện vận tải hành khách chủ lực với tỷ lệ sử dụng là 40 – 50%.

2.3.4. Một số đô thị khu vực Châu Âu

Một số các đô thị như Paris, London có tỷ lệ sử dụng giao thông công cộng cao từ 55 - 60 % với các phương tiện chủ yếu là xe điện ngầm, đường sắt nhẹ, xe điện và xe buýt. Các đô thị Tây Âu khác tuy giao thông công cộng chiếm tỷ lệ không cao nhưng vẫn giữ một tỷ lệ từ 30 – 40%. Các đô thị ở Bắc Âu có tỷ lệ giao thông công

cộng chỉ chiếm mức 37 – 45%, nhưng tỷ lệ đi bộ lên tới 30%. Trong khi đó tại khu vực Đông Âu, các đô thị có giao thông công cộng rất phát triển, đảm nhận vận chuyển tới 70 – 80% hành khách.

2.4. KẾT LUẬN CHƯƠNG

Qua các nội dung đã trình bày trong chương 2, có thể nhận thấy rằng việc đề xuất các giải pháp về giao thông tiếp cận đến Trung tâm hành chính được nghiên cứu trên quan điểm phát triển giao thông đô thị bền vững và giao thông tiếp cận, trong đó việc tiếp cận đến tòa nhà ưu tiên bằng giao thông công cộng kết hợp đi bộ, phần còn lại bằng phương tiện cá nhân tiếp cận vào các bãi đỗ xe trong khu vực.

Chương này cũng đã giới thiệu về bối cảnh thực tế tình hình giao thông trong khu vực tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố vốn là nơi tập trung mật độ người làm việc và giao dịch lớn nhưng đòi hỏi sự yên tĩnh, an ninh, an toàn, trang trọng cần thiết của trụ sở cơ quan công quyền. Nội dung chương đã viên dẫn những ưu điểm trong việc phát triển giao thông công cộng tiếp cận đến tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố, điều này phù hợp với xu thế chung của các nước phát triển trong khu vực Châu Á cũng như các khu vực khác trên toàn thế giới như Châu Âu, Châu Mỹ, ...

Từ những định hướng nêu trên, đối với trường hợp cụ thể tại khu vực tòa nhà Trung tâm hành chính cần được triển khai áp dụng cho phù hợp trên cơ sở các công trình hạ tầng hiện có. Chương tiếp theo sẽ phân tích, tìm ra những giải pháp hiệu quả để tăng cường tính tiếp cận bằng giao thông đến tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng.

CHƯƠNG 3

CÁC GIẢI PHÁP ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ

3.1. CÁC GIẢI PHÁP VĨ MÔ, ĐẦU TƯ CƠ BẢN VÀ TỔ CHỨC GIAO THÔNG TỪ XA ĐẾN TÒA NHÀ

3.1.1. Triển khai hệ thống giao thông công cộng

a. Các loại hình giao thông công cộng có thể áp dụng

- * Xe buýt thường
- * Xe buýt nhanh
- * Xe điện bánh sắt
- * Phương tiện vận tải khối lượng lớn

b. Các giải pháp về giao thông công cộng cho tòa nhà

- * Lựa chọn trạm chờ, tuyến xe buýt phục vụ tòa nhà

- Vị trí dừng đỗ xe buýt trên đường Lý Tự Trọng đoạn ngã ba với đường Phan Bội Châu (phía Tây Bắc tòa nhà) (Trạm số 1):

+ Hiện trạng đã thi công 02 vịnh dừng xe hoàn thành cuối năm 2014, hiện nay sử dụng làm vịnh dừng xe cho ô tô cá nhân.

+ Khoảng cách tiếp cận cho người đi bộ đến tòa nhà 40m.

+ Hành trình: Phục vụ cán bộ làm việc tại tòa nhà và khách đến giao dịch từ các quận Thanh Khê, Hải Châu tiếp cận vào đường Đống Đa và đi vào tòa nhà qua đường Lý Tự Trọng.

- Vị trí dừng đỗ xe buýt trên đường Trần Phú tại khu vực phía Đông bãi đỗ xe ngầm phía Nam Trung tâm hành chính (Trạm số 2):

+ Hiện trạng đang thi công hoàn thiện, dự kiến đưa vào sử dụng cuối năm 2015 cũng với bãi đỗ xe ngầm phía Nam.

+ Khoảng cách tiếp cận cho người đi bộ đến tòa nhà 150m.

+ Hành trình: Phục vụ cán bộ làm việc tại tòa nhà và khách đến giao dịch từ quận Liên Chiểu, một phần từ quận Thanh Khê, Hải

Châu (có nhà ven biển trên đường Nguyễn Tất Thành) tiếp cận vào đường Nguyễn Tất Thành - 3 tháng 2 - Trần Phú.

- Vị trí dừng đỗ xe buýt trên đường Quang Trung tại khu vực phía Nam bãi đỗ xe ngầm phía Nam (Trạm số 3):

+ Hiện trạng đang thi công hoàn thiện, dự kiến đưa vào sử dụng cuối năm 2015 cũng với bãi đỗ xe ngầm phía Nam.

+ Khoảng cách tiếp cận cho người đi bộ đến tòa nhà 200m.

+ Xây dựng thêm nhà chờ, lắp đặt biển báo vị trí dừng đỗ xe buýt để các phương tiện khác không sử dụng vịnh dừng xe này.

+ Hành trình: Phục vụ cán bộ làm việc tại tòa nhà và khách đến giao dịch từ các quận Sơn Trà (đi qua cầu Rồng) và Ngũ Hành Sơn (qua cầu Trần Thị Lý) đến đường Bạch Đằng - rẽ trái vào đường Quang Trung.

- Vị trí dừng đỗ xe buýt trên đường Bạch Đằng tại khu vực phía Đông khách sạn Novotel gần với Cảng Sông Hàn (Trạm số 4):

+ Hiện trạng đang thi công hoàn thiện, dự kiến đưa vào sử dụng cuối năm 2015 cũng với bãi đỗ xe ngầm phía Nam.

+ Xây dựng thêm nhà chờ, lắp đặt biển báo vị trí dừng đỗ xe buýt để các phương tiện khác không sử dụng vịnh dừng xe này.

+ Khoảng cách tiếp cận cho người đi bộ đến tòa nhà 200m.

+ Hành trình: Phục vụ cán bộ làm việc tại tòa nhà và khách đến giao dịch từ huyện Hòa Vang, quận Cẩm Lệ và một phần của quận Hải Châu (dọc tuyến đường 2 tháng 9) từ trung tâm huyện Hòa Vang - nút giao thông Hòa Cẩm - đường Cách mạng tháng Tám - đường 2 tháng 9 - đường Bạch Đằng.

c. Lựa chọn loại xe buýt thân thiện

** Tiêu chí lựa chọn phương tiện*

- Xe buýt mới 100%.

- Bảo vệ môi trường (đặc biệt tiếng ồn và khí thải).
- Tiết kiệm nhiên liệu để giảm phát thải khí nhà kính CO₂ cũng như giảm tiết kiệm chi phí vận hành.
- Thuận lợi trong bảo dưỡng sửa chữa.
- An toàn cho hành khách và cho người tham gia giao thông.
- Thuận tiện và tiện nghi cho hành khách.
- Đảm bảo các điều kiện thuận tiện cho mọi hành khách tiếp cận phương tiện dễ dàng (người già, người tàn tật, phụ nữ, ...).

** Lựa chọn phương tiện*

3.1.2. Triển khai đầu tư cơ bản các bãi đỗ xe

a. Mục tiêu, nhu cầu và ý tưởng

Hiện nay tình trạng ùn tắc giao thông trong khu vực trung tâm thành phố đã trở thành vấn đề cần được giải quyết cấp bách. Một trong những nguyên nhân gây ra tình trạng ùn tắc giao thông là do hiện nay có quá nhiều xe ô tô đậu đỗ trên lòng đường, làm giảm đáng kể khả năng thông hành trên nhiều tuyến phố trung tâm. Nhằm đáp ứng nhu cầu đỗ xe, thành phố đã có chủ trương khuyến khích xây dựng các bãi đỗ xe tại các khu đất công cộng.

b. Dự án đang triển khai

** Bãi đỗ xe ngầm phía Nam Trung tâm hành chính*

- Đến nay đã thi công hoàn thành, dự kiến đầu năm 2016 sẽ đưa vào khai thác sử dụng. Một số thông số cơ bản về bãi đỗ xe:

+ Tầng mặt đất: Diện tích 6.532m² bao gồm các hạng mục: công viên, cầu thang, ram dốc, nhà thông gió, 79 chỗ đỗ xe ô tô.

+ Tầng hầm B1: Diện tích 4.886m² gồm 172 chỗ đỗ xe ô tô.

+ Tầng hầm B2: diện tích 5.371m² gồm 1.639 chỗ đỗ xe máy.

c. Các dự án mới

** Bãi đỗ xe ngầm tại sân tennis số 40 Bạch Đằng*

Để đảm bảo giải quyết số chỗ đỗ xe còn thiếu cho người làm việc, người đến giao dịch tại các cơ quan của thành phố: Trung tâm hành chính, Nhà khách thành phố, Trung tâm công nghệ phần mềm theo nhu cầu đến năm 2020 (thiếu khoảng 247 chỗ), xây dựng bãi đỗ xe ngầm 02 tầng hầm với 221 chỗ đỗ xe ô tô. Trong tương lai khi giảm số lượng phương tiện cá nhân và thay thế bằng phương án xe buýt công cộng để không phát sinh thêm nhu cầu đậu xe.

** Kho lưu trữ thành phố tại khu đất số 05 Lý Tự Trọng*

Quy hoạch xây dựng kho lưu trữ hiện hành của thành phố tại khu đất số 05 Lý Tự Trọng kết hợp bãi đỗ xe, cảnh quan sân vườn (khu đất nằm phía Tây Trung tâm hành chính). Công trình này cũng là nơi lưu trú của lực lượng lái xe, cảnh sát bảo vệ mục tiêu.

3.1.3. Cải tạo nút giao thông phía Tây cầu Sông Hàn

a. Mục tiêu, ý tưởng

Theo bảng thống kê lưu lượng qua cầu Sông Hàn tại Chương 2 (Bảng 2.2) thì hiện nay cầu Sông Hàn đã mãn tải do vậy cần nghiên cứu tổ chức giao thông lại nút phía Tây (giao với đường Trần Phú) theo hướng giao khác mức hoặc tách dòng loại bỏ giao cắt trực tiếp.

Đề xuất phương án cải tạo:

- Phương án 1: Phân luồng một số phương tiện đi thẳng hoặc rẽ trái trên đường Trần Phú đi theo hướng rẽ trái vòng qua trước mố cầu Sông Hàn

- Phương án 2: Sử dụng hầm chui cho các làn xe đi thẳng trên đường Trần Phú. Phương án hầm chui (02 làn) cơ bản giải quyết sự xung đột giao thông của nhánh rẽ trái, đảm bảo được lưu lượng xe trên tuyến Trần Phú được thông suốt.

- Phương án 3: Sử dụng cầu vượt cho các làn xe đi thẳng trên đường Trần Phú .

Kiến nghị: Đề xuất nghiên cứu xây dựng theo phương án xây dựng hầm chui trên đường Trần Phú vừa đáp ứng yêu cầu về giải quyết ùn tắc giao thông khu vực, vừa đảm bảo mỹ quan so với phương án xây dựng cầu vượt phải vượt trên cầu sông Hàn.

3.1.4. Tổ chức giao thông đường Lý Tự Trọng và đường Quang Trung

a. Mục tiêu

Việc tổ chức giao thông 01 chiều trên 02 đoạn tuyến đường này với mục tiêu giảm hệ số sử dụng khả năng thông hành, tăng mức độ thông thoáng và tốc độ xe chạy trên 02 tuyến đường khi đi qua khu vực Trung tâm hành chính, tăng cường việc tiếp cận cho các phương tiện giao thông công cộng tại các vịnh dừng xe trên 02 tuyến đường này; việc tổ chức giao thông 01 chiều trên cũng không gây ảnh hưởng nhiều đến việc lưu thông trong các khu vực lân cận.

b. Giải pháp đề xuất

- Đường Quang Trung: Tổ chức 01 chiều theo hướng từ Đông → Tây (đi từ đường Bạch Đằng đến đường Nguyễn Chí Thanh).
- Đường Lý Tự Trọng: Tổ chức 01 chiều theo hướng từ Tây → Đông (đi từ đường Nguyễn Chí Thanh đến đường Bạch Đằng).

3.1.5. Bố trí biển chỉ dẫn giao thông từ xa

- Lắp đặt các biển chỉ dẫn đến Trung tâm hành chính thành phố tại các tuyến đường trục chính để người lưu thông biết, xem xét nhu cầu đến tòa nhà.
- Lắp đặt các biển chỉ dẫn đến các bãi đỗ xe xung quanh tòa nhà nhằm tạo thuận lợi cho khách, công dân đến giao dịch, không mất nhiều thời gian do việc tìm bãi đậu đỗ xe.
- Lắp đặt biển báo cấm đi ngược chiều do việc tổ chức 01 chiều tuyến đường Lý Tự Trọng và Quang Trung tại mục 3.1.4 trên.

3.2. GIẢI PHÁP TIẾP CẬN TỪ 400M ĐẾN KHUÔN VIÊN VÀ TÒA NHÀ

3.2.1. Phương tiện giao thông nối tiếp từ 400m vào

a. Các loại phương tiện tiếp cận tòa nhà

* Phương tiện của cán bộ: Xe ô tô công: 57 chiếc. Xe ô tô cá nhân: 144 chiếc. Xe máy: 1666 chiếc.

* Phương tiện của khách, công dân đến giao dịch: Xe ô tô: 60 chiếc. Xe máy: 540 chiếc.

b. Đề xuất lựa chọn phương tiện

**** Phương tiện công cộng***

Giai đoạn 2016-2020 vận động khoảng 20% số lượng người đi và đến tòa nhà sử dụng xe buýt (mỗi năm 4%) tương đương với 480 người (tổng số người 2400 gồm 1800 người làm việc và 600 khách).

→ Như vậy số lượt xe buýt là 12 chuyến (loại xe 40 chỗ) chia đều cho 4 trạm, mỗi trạm 3 chuyến cách nhau 05 phút.

**** Phương tiện công vụ và phương tiện cá nhân:***

- 57 xe ô tô công đỗ tại tầng B1 trong tòa nhà.

- 1333 xe máy của người làm việc tại tòa nhà (trừ số người đã sử dụng xe buýt) đỗ tại tầng B2 và một phần tầng B1 trong tòa nhà.

- 432 xe máy của khách (trừ số người đã sử dụng xe buýt) đỗ tại tầng B2 của bãi đỗ xe phía Nam.

- 116 xe ô tô của người làm việc tại tòa nhà và 48 ô tô của khách (trừ số người đi xe buýt) đỗ tại tầng B1 bãi đỗ xe phía Nam.

- Số lượng bãi đỗ 79 chỗ xe ô tô tại tầng mặt đất của bãi đỗ xe phía Nam nghiên cứu cho sử dụng cho xe của khách VIP, khách đoàn đến tòa nhà, cho taxi đỗ phục vụ cho nhu cầu của người đi đến tòa nhà và xe du lịch đến tham quan di tích Thành Điện Hải.

- Bãi đỗ xe tại sân tennis 40 Bạch Đằng sử dụng cho các cơ

quan nhà nước khác của thành phố ở lân cận như Nhà khách thành phố, Trung tâm Công nghệ phần mềm, ... hoặc tính đến phương án khai thác có thu phí đối với xe bên ngoài vào để góp phần hạn chế tình trạng ãu ão xe ngoài ãuờng.

3.2.2. ði bộ tiếp cận ãn ãn cửa tòa nhà:

- Cửa số 1: Sử dụng cho lãnh ão UBND thành phố, các ãoàn khách VIP, khách Trung ương, khách lãnh ão các tỉnh thành bạn, khách quốc tế. Thành phần này có xe ô tô ãưa vào ãn ãn cửa.

- Cửa số 2,5 và 6: Sử dụng cho cán bộ công chức:

- Cửa số 3 và số 4: Sử dụng cho công ãn, khách.

3.3. GIẢI PHÁP QUY HOẠCH SỬ DỤNG ãÁT, KIẾN TRÚC

3.3.1. Kết nối sử dụng ãát

a. Mục tiêu, ý tưởng

Quy hoạch xây dựng chung cư cho cán bộ tại các khu ãát gần tòa nhà nhằm hạn chế phương tiện giao thông ãn công sở.

b. Giải pháp ãề xuất

Xây dựng một khu chung cư vị trí gần Trung tâm hành chính thành phố cho khoảng 30% số lượng cán bộ làm việc tại tòa nhà.

Một số vị trí ãề xuất như sau:

- Nhà văn hóa thiếu nhi cũ tại số 10 ãuờng Lý Tự Trọng (hiện nay ãang chuẩn bị ãi ãời)..

- Một số trụ sở cũ của các Sở ban ngành trước khi chuyển vào trung tâm hành chính; cụ thể như:

+ Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch: cách Trung tâm hành chính khoảng 700m.

+ Sở Khoa học và Công nghệ: cách Trung tâm hành chính khoảng 750m.

+ Sở Công Thương: cách Trung tâm hành chính khoảng 700m.

+ Sở Tài chính: cách Trung tâm hành chính khoảng 350m.

3.3.2. Dịch vụ trong phạm vi 400m

Xây dựng các khu chức năng phục vụ nhu cầu sử dụng của cán bộ và khách đến giao dịch cho việc nghỉ ngơi, thư giãn, ăn uống nhẹ, ... và các tiện ích khác tại tầng mặt các bãi đỗ xe ngầm.

- Xã hội hóa đầu tư xây dựng nhà vệ sinh công cộng (có thể kết hợp với việc kinh doanh nước giải khát).

- Cho phép đấu giá sử dụng phần diện tích công viên sát vỉa hè mặt tiền đường Bạch Đằng, Lê Văn Duyệt, Quang Trung để kinh doanh các sạp báo, cửa hàng ăn uống nhẹ, bán đồ lưu niệm ...

3.3.3. Ý tưởng kiến trúc

a. Kiến trúc trong phạm vi 400m

Chủ thể là tòa nhà Trung tâm hành chính; đề xuất ý tưởng xây dựng các điểm nhấn kiến trúc xanh để tạo sự mát mẻ, trong lành.

b. Cải tạo các tuyến đường phục vụ đi bộ

* *Phố đi bộ trên đường Thành Điện Hải (đoạn từ Bạch Đằng đến Trần Phú)*

* *Phố đi bộ kết hợp với đường giao thông nội bộ (đường bê tông nội bộ phía Tây tòa nhà và đường vào Thành Điện Hải:*

c. Bố trí dàn hoa cho Bãi đỗ xe ngầm phía Nam

Xây dựng bổ sung các giàn bằng trụ inox (hoặc thép mạ kẽm nhúng nóng) liên kết bằng hệ dây cáp bọc nhựa, trồng bổ sung các cây leo để phủ mát cho giàn nhằm che nắng cho các xe ô tô đỗ tại đây, đồng thời tăng mảng xanh cho tầng mặt đất của bãi đỗ xe.

3.4. GIẢI PHÁP VỀ THỂ CHẾ, CHÍNH SÁCH

3.4.1. Hạn chế phương tiện giao thông cá nhân

- Đậu đỗ xe có thu phí tại các bãi xe, cấm đậu xe trên đường.

- Tăng cường kiểm tra, xử phạt đậu đỗ xe trên đường.

3.4.2. Giải pháp về chính sách nhà ở cho cán bộ, công chức làm việc tại Trung tâm hành chính thành phố

Cấp nhà chung cư cho cán bộ làm việc tại tòa nhà thuê.

3.4.3. Khuyến khích sử dụng giao thông công cộng

a. Về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông công cộng

- Ưu tiên phân bổ kinh phí từ ngân sách Nhà nước cho công tác quy hoạch vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

- Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi đầu tư kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, BRT.

- Xã hội hóa đầu tư các tuyến vận tải hành khách công cộng.

b. Về phương tiện giao thông công cộng

- Miễn lệ phí trước bạ đối với phương tiện vận tải hành khách công cộng sử dụng năng lượng sạch; miễn thuế nhập khẩu phụ tùng, linh kiện để sản xuất, lắp ráp phương tiện vận tải công cộng.

- Tập trung đầu tư trọng tâm, trọng điểm vào hệ thống phương tiện vận tải công cộng đảm bảo tiêu chuẩn.

c. Về quản lý khai thác hệ thống giao thông công cộng

- Nâng cao vai trò, chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm điều hành Đèn tín hiệu giao thông và Vận tải công cộng nhằm giám sát và quản lý chất lượng dịch vụ xe buýt tại các địa phương.

- Áp dụng một cách có hiệu quả chính sách trợ giá hoặc hỗ trợ chi phí cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

KẾT LUẬN

1. Kết quả chính đạt được của đề tài nghiên cứu

- Nêu ra được những nhược điểm còn tồn tại chưa được giải quyết khi nghiên cứu đầu tư xây dựng khu hành chính tập trung của thành phố Đà Nẵng tại khu vực đông dân cư, nhiều cơ quan, trụ sở, cơ sở kinh doanh, trường học khác; đường phố nhỏ hẹp ...

- Nghiên cứu, đặt tổng thể khu vực Trung tâm hành chính thành phố vào một đơn vị quy hoạch với quy mô phường để áp dụng các lý thuyết về quy hoạch đô thị, giao thông đô thị bền vững vào giải quyết các vấn đề liên quan đến giao thông tiếp cận với Trung tâm hành chính thành phố.

- Trên cơ sở những phân tích, đánh giá về hiện trạng giao thông tại khu vực, luận văn đưa ra một số giải pháp mang tính bền vững liên quan đến giao thông, quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất, xây dựng thể chế nhằm nâng cao hiệu quả tiếp cận đến Trung tâm hành chính thành phố, tạo sự thuận lợi cho cán bộ, công chức đến làm việc và các tổ chức, công dân đến giao dịch.

- Trong các giải pháp đề xuất có giải pháp tổ chức giao thông khu vực phía Tây cầu sông Hàn vốn là điểm nóng từ nhiều năm nay mà vẫn chưa được giải quyết triệt để; đây là cửa ngõ từ trung tâm thành phố về quận Sơn Trà đang phát triển mạnh mẽ về ngành du lịch, dịch vụ. Về mặt lâu dài, giải pháp về phát triển giao thông công cộng bằng xe buýt tiếp cận đến khu vực bán kính <400m xung quanh tòa nhà Trung tâm hành chính được ưu tiên hàng đầu. Trong tương lai xa hơn nữa là việc phát triển hệ thống giao thông công cộng (xe buýt, xe buýt nhanh, metro) tiếp cận đến cửa tòa nhà (door to door).

2. Những mặt còn hạn chế

- Luận văn mới nghiên cứu, đánh giá tình trạng giao thông ở mức độ cục bộ khu vực, chưa xét đến hệ thống giao thông tại các khu vực lân cận.

- Các phương án đưa ra còn mang tính giải quyết thực trạng, chưa nghiên cứu sâu đến tổng quan quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch giao thông trong tương lai của toàn thành phố.

- Trong tương lai nếu tiếp tục quá tải tại khu vực này có thể tính đến bài toán giải tỏa áp lực lưu thông từ quận Hải Châu sang quận Sơn Trà (và ngược lại) bằng việc xây dựng một cây cầu (hoặc hầm chui) tại nút giao Đống Đa – Bạch Đằng – Trần Phú qua bên bờ Đông sông Hàn, giảm áp lực lưu thông theo hướng đường Trần Phú qua cầu Sông Hàn.

3. Hướng phát triển của đề tài

Nghiên cứu, khảo sát chi tiết, thu thập số liệu về tình trạng giao thông, việc đi đến bằng các loại phương tiện tiếp cận Trung tâm hành chính thành phố và các tuyến đường xung quanh khu vực để từ đó đưa ra các giải pháp chi tiết, trong đó kết hợp giữa các giải pháp nêu trong luận văn để tối ưu hóa chi phí đầu tư, chi phí khai thác, vận hành và phù hợp với các quy hoạch của thành phố được phê duyệt.