



PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG GIAO THÔNG XANH TẠI HÀ NỘI

ĐỀ XUẤT MỘT SỐ GIẢI PHÁP

DEVELOPMENT
OF GREEN MOBILITY IN HANOI
- SOME PROPOSED SOLUTIONS

Ths. Vũ Huyền Thanh ¹

Tóm tắt: Phát triển hệ thống giao thông xanh hiện đang là nhiệm vụ của ngành giao thông vận tải trong việc thực hiện Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh. Giao thông xanh hiện đang là xu hướng chung mà các đô thị ở Việt Nam và trên thế giới đang hướng tới nhằm hướng đến mục tiêu làm giảm ùn tắc, giảm ô nhiễm môi trường, giảm tiêu thụ năng lượng, giảm sự phụ thuộc của con người vào phương tiện và cải thiện chất lượng cuộc sống. Bài viết tổng hợp các tiêu chí về phát triển giao thông xanh từ một số các công trình nghiên cứu, kinh nghiệm ở các đô thị trên thế giới đã phát triển hệ thống giao thông xanh thành công, những vấn đề khi phát triển hệ thống giao thông xanh tại Hà Nội, đề xuất một số kiến nghị phát triển hệ thống giao thông xanh Thủ đô Hà Nội nhằm tiến đến mục tiêu tăng trưởng xanh.

Từ khóa: Giao thông xanh, giao thông công cộng, vận tải hành khách công cộng, giao thông cá nhân, nhu cầu giao thông,...

Abstract: Developing a green transport system is currently the task of the transport sector in implementing the National Strategy on green growth. Green transport is currently a common trend that cities in Vietnam and around the world are aiming for in order to reduce congestion, reduce environmental pollution, reduce energy consumption, reduce human dependence on vehicles and improve the quality of life. The article synthesizes criteria for green transport development from a number of research projects, experiences in cities around the world that have successfully developed green transport

systems, issues when developing a green transport system in Hanoi, and proposes some recommendations for developing a green transport system in Hanoi Capital to achieve the goal of green growth.

Keywords: Green transport, public transport, public passenger transport, personal transport, transport demand,...

Nhận bài ngày 10/12/2024, chỉnh sửa ngày 12/1/2025, chấp nhận đăng ngày 20/2/2025.

Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, Thủ đô Hà Nội đã và đang rất nỗ lực đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông đô thị, tuy nhiên vẫn nạn ùn tắc giao thông tại nhiều tuyến phố, ô nhiễm môi trường vẫn đang diễn ra hàng ngày. Nguyên nhân tất yếu của vấn đề này đó là do hệ thống vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) hiện chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân, số lượng phương tiện giao thông cá nhân (GTCN) vẫn đang gia tăng thiếu kiểm soát,... Việc phát triển kinh tế - xã hội cần phải gắn liền với phát triển nhu cầu giao thông và nhu cầu đó luôn tăng theo quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Nền sản xuất quy mô nhỏ gắn liền với phương tiện giao thông nhỏ (GTCN) nhưng khi sản xuất phát triển thì chính GTCN lại là yếu tố cản trở cho phát triển kinh tế. Việc phát triển giao thông xanh hiện đang là xu hướng chung mà các đô thị trên thế giới đang hướng tới, đây là giải pháp bền vững và tối ưu nhất nhằm giải quyết những bất cập mà các đô thị ở Việt Nam hiện đang gặp phải.

¹ Khoa Kỹ thuật hạ tầng và Môi trường Đô thị - Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội
Email: huyenthanhvu.hau@gmail.com



Phát triển giao thông xanh là nền tảng quan trọng để xây dựng một nền kinh tế xanh

Tổng quan về hệ thống giao thông xanh

Hiện tại, hệ thống giao thông xanh đã có văn bản pháp luật và nhiều công trình nghiên cứu đưa ra các tiêu chí. Theo Thông tư 01/2018/TT-BXD, Quy định về chỉ tiêu xây dựng đô thị tăng trưởng xanh, chỉ tiêu xây dựng đô thị tăng trưởng xanh gồm 4 nhóm với 24 chỉ tiêu:

- Nhóm chỉ tiêu kinh tế: Gồm 5 chỉ tiêu nhằm đánh giá hiệu quả kinh tế về sử dụng năng lượng, tài nguyên thiên nhiên trong đầu tư xây dựng và phát triển đô thị.
- Nhóm chỉ tiêu môi trường: Gồm 10 chỉ tiêu nhằm đánh giá về chất lượng môi trường và cảnh quan đô thị, mức độ áp dụng các giải pháp sử dụng tiết kiệm, hiệu quả năng lượng, sử dụng năng lượng tái tạo, bảo vệ môi trường và giảm thiểu ô nhiễm, xả thải, phát thải khí nhà kính trong phát triển đô thị. Trong đó có 4 chỉ tiêu liên quan đến phát triển giao thông đô thị đó là: Tỷ lệ đường đô thị sử dụng các thiết bị và công nghệ tiết kiệm năng lượng hoặc sử dụng năng lượng tái tạo để chiếu sáng; tỉ lệ VTHKCC; tỉ lệ phương tiện GTCN hạn chế phát thải; tỉ lệ đường giao thông dành riêng cho xe đạp.
- Nhóm chỉ tiêu xã hội gồm 4 chỉ tiêu nhằm đánh giá về hiệu quả nâng cao chất lượng và điều kiện sống của người dân đô thị.
- Nhóm chỉ tiêu thể chế gồm 5 chỉ tiêu nhằm đánh giá về công tác quản lý, chỉ đạo, điều hành của chính quyền đô thị đối với công tác xây dựng đô thị. [1]

Theo Nguyễn Thị Nga “Giải pháp quản lý mạng lưới đường các đô thị loại I thuộc tỉnh vùng đồng bằng sông Hồng theo định hướng giao thông xanh, Luận án tiến sĩ Quản lý đô thị và công trình”, Đại học Kiến trúc Hà Nội - năm 2017), hệ thống tiêu chí giao thông xanh cho các đô thị loại I vùng đồng bằng sông Hồng trên 3 phương diện cơ bản đó là: Cơ sở hạ tầng giao thông, phương tiện giao thông, chính sách và tổ chức quản lý giao thông. [3]

Bảng. Tổng hợp hệ thống tiêu chí giao thông xanh cho các đô thị loại I vùng Đồng bằng sông Hồng [3]

STT	Phương diện	Tiêu chí
1	Cơ sở hạ tầng giao thông	Có chiến lược quy hoạch giao thông dài hạn
2		Tích hợp quy hoạch giao thông, quy hoạch sử dụng đất trong quy hoạch đô thị
3		Hệ thống giao thông công cộng (GTCC) đồng bộ có mức bao phủ cao
4		Phát triển mạng lưới đường xe đạp và đi bộ gắn kết tốt với các phương tiện GTCC
5		Tăng cường trồng cây xanh trên đường phố và các khu vực công cộng
6		Áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật trong quản lý giao thông
7	Phương tiện giao thông	Hệ thống GTCC đáp ứng cho mọi đối tượng của đô thị trong hiện tại và tương lai
8		Phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu sạch
9		Tỉ lệ các loại phương tiện giao thông phù hợp với định hướng phát triển giao thông của nhà nước và đặc thù của đô thị
10		Tăng cường giao thông phi cơ giới
11	Chính sách và tổ chức quản lý giao thông	Có chính sách phát triển GTCC và giá vé phù hợp với mọi đối tượng
12		Có chính sách hạn chế phương tiện GTCN
13		Có hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật kiểm soát khí phát thải các loại phương tiện giao thông
14		Tăng cường xã hội hóa trong xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông

Nguồn: [3]

Ngoài ra, còn nhiều công trình nghiên cứu trong và ngoài nước có đề cập tới các tiêu chí về giao thông xanh tùy thuộc vào vấn đề cần chú trọng ở mỗi quốc gia. Tuy nhiên nhìn chung đều dựa trên 3 vấn đề chính đó là: Cơ sở hạ tầng giao thông; Phương tiện giao thông; Chính sách và tổ chức quản lý giao thông.

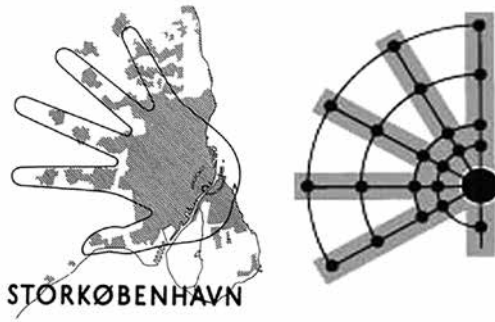
1. Bài học kinh nghiệm ở các đô thị trên thế giới về phát triển giao thông xanh

Hiện nay, có nhiều đô thị đã phát triển rất thành công mô hình này và là bài học điển hình để các đô thị đang phát triển có thể áp dụng. Trong nội dung bài viết này, tác giả dẫn chứng 2 đô thị là Copenhagen (Đan Mạch), Singapore (1 đô thị nằm trong khu vực Đông Nam Á có nhiều nét tương đồng với các đô thị ở Việt Nam) để có thể tìm ra những kinh nghiệm phù hợp, có thể áp dụng phát triển giao thông xanh tại Thủ đô Hà Nội.

2.1. Copenhagen (Đan Mạch)

Copenhagen là thành phố trong nhiều năm liên tiếp luôn được bình chọn là nơi đáng sống nhất Châu Âu nhờ môi trường sống trong lành. Những năm 50 của thế kỷ trước, Copenhagen đã từng là thành phố của những chiếc xe hơi, mỗi gia đình đều sở hữu ít nhất 1 chiếc ô tô. Các nhà quản lý đã dự báo trước được những vấn đề nghiêm trọng và chuyển sang thực hiện các chính sách giảm thiểu sử dụng xe hơi một cách rất nhanh chóng. Xây dựng một hệ thống giao thông xanh ở Copenhagen là mối quan tâm hàng đầu của chính quyền thành phố và một số giải pháp để Copenhagen có thể đạt được những thành tựu như ngày hôm nay đó là:

Phát triển đô thị với mật độ cao theo định hướng GTCC



Hình 1. Mô hình quy hoạch sử dụng đất và giao thông theo mô hình "Finger"

Năm 1947, Copenhagen đã đề xuất mô hình phát triển tập trung với tên gọi "Finger", biểu thị năm ngón tay đóng vai trò là hành lang phát triển đô thị dọc theo các tuyến đường sắt đô thị và kết hợp chặt chẽ với sử dụng đất dọc tuyến. Phần lớn các khu dân cư với mật độ cao, các công trình công cộng được phân bố dọc theo các nhà ga đường sắt đô thị. Copenhagen có một hệ thống GTCC bao gồm xe buýt, tàu điện ngầm và tàu điện, tất cả đều hoạt động trên năng lượng tái tạo. Thành phố cam kết giảm thiểu lượng khí thải carbon từ các phương tiện GTCC. [4]

Giao thông phi cơ giới và GTCC kết nối thuận tiện

Chính vì mô hình phát triển đô thị theo định hướng GTCC nên việc sử dụng xe đạp, đi bộ để kết nối với hệ thống GTCC rất thuận tiện. Điều này không chỉ rút ngắn thời gian đi lại mà còn đem lại sự thuận tiện cho người dân khi chuyển đổi phương thức đi lại giữa GTCN và ĐSDT.

Hệ thống đường đi bộ, xe đạp hoàn chỉnh

Hiện nay, xe đạp đã trở thành phương tiện giao thông chính trong cuộc sống hàng ngày của người dân tại Copenhagen. Một trong những yếu tố quan trọng nhất góp phần khuyến khích người dân sử dụng xe đạp đó là giải quyết vấn đề cơ sở hạ tầng ưu tiên cho người đi bộ, xe đạp. Thành phố đã xây dựng những tuyến đường dành riêng hoặc cải tạo những tuyến đường có sẵn để phục vụ nhu cầu đi bộ và đi xe đạp của người dân. Ngoài ra, thành phố còn có các bãi đỗ xe phục vụ người dân gửi xe đạp và đi bộ đến những điểm đến. [4]



Hình 2. Đường đi bộ tại Copenhagen



Hình 3. Đường dành riêng cho xe đạp tại Copenhagen

Phát triển năng lượng tái tạo

Copenhagen đã đặt mục tiêu trở thành thành phố không phát thải vào năm 2025 và một phần trong chiến lược này là việc sử dụng năng lượng tái tạo trong hệ thống GTCC. Tất cả các phương tiện GTCC hiện nay đều vận hành bằng năng lượng sạch.

2.2. Singapore

Singapore là một quốc đảo nhỏ bé thuộc Đông Nam Á, diện tích của thành phố chưa bằng Thủ đô Hà Nội trong khi mật độ dân số rất cao. Singapore là một trong những thành phố có hệ thống GTCC tốt và hoạt động hiệu quả nhất thế giới, đáp ứng gần 90% nhu cầu đi lại của người dân. Phát triển hệ thống giao thông theo định hướng giao thông xanh chính chiến lược của họ, những giải pháp quan trọng đã được thực hiện ở Singapore bao gồm:

Quy hoạch mạng lưới đường với tỷ lệ diện tích đất giao thông hợp lý và phát triển đô thị theo định hướng GTCC

Do quỹ đất rất hạn chế nên trong quy hoạch lần đầu tiên vào năm 1970, các nhà quản lý đã xác định quỹ đất dành cho đường giao thông chiếm 16% tổng diện tích, nhỏ hơn so với quy định của các nước phát triển thời điểm đó là từ 25-30%. Đây cũng chính là chiến lược phối hợp giữa quy hoạch sử dụng đất và giao thông cùng với phát triển các khu đa chức năng nhằm giảm thiểu nhu cầu đi lại. [5]

Singapore phát triển đô thị theo dạng đô thị nén, phát triển đô thị với mật độ cao gắn liền với các đầu mối GTCC.

Phát triển phương tiện giao thông xanh

Singapore có 1 hệ thống GTCC hoàn chỉnh, 2 loại hình phương tiện GTCC là xe buýt và tàu điện ngầm. [5]



Hình 4. Sơ đồ mạng lưới MRT và LRT



- Mạng lưới đường sắt đô thị MRT và LRT có phạm vi hoạt động rộng và hiệu quả cao giúp việc kết nối giữa các khu vực trong TP và ngoại ô được dễ dàng với mức chi phí hợp lý...

- Hệ thống xe buýt: Là một trong những phương tiện đi lại hữu dụng, có vai trò bổ trợ gom hành khách cho hệ thống đường sắt đô thị.

Quản lý nhu cầu sử dụng phương tiện GTCN

Singapore là một trong số ít nước áp thuế nhập khẩu và thuế lưu hành ô tô cao nhằm hạn chế nhu cầu mua ô tô của người dân. Lo ngại đường phố sẽ quá tải xe cộ, Chính phủ Singapore đã kiểm chế nhu cầu bằng cách làm cho xe hơi trở nên đắt đỏ. [5]

3. Một số vấn đề khi phát triển hệ thống giao thông xanh tại Hà Nội

3.1. Thực trạng hệ thống giao thông xanh tại Hà Nội

Trong những năm gần đây, mặc dù có rất nhiều nỗ lực để phát triển hệ thống giao thông đô thị nói chung cũng như hệ thống GTCC nói riêng nhằm đáp ứng đến mục tiêu cuối cùng là phát triển hệ thống giao thông xanh và bền vững. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại nhiều khó khăn, thách thức:

Về cơ sở hạ tầng giao thông xanh

- Đường dành riêng cho xe đạp: Thành phố đã xây dựng một số tuyến đường dành riêng cho xe đạp, nhưng số lượng và chất lượng vẫn chưa đủ để đáp ứng nhu cầu của người dân. Các làn đường này chủ yếu chỉ tập trung ở khu vực trung tâm, trong khi các khu vực ngoại thành vẫn thiếu cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp.

- Khu vực đi bộ: Hà Nội đã triển khai một số khu vực đi bộ tại các địa điểm du lịch, các khu phố ẩm thực,... nhưng không gian đi bộ vẫn còn hạn chế và thiếu kết nối giữa các khu vực với nhau.

Thiếu các chỉ tiêu, tiêu chí về quy hoạch hệ thống giao thông xanh, các chỉ tiêu về hệ thống giao thông xanh cần có sự khác biệt so với các chỉ tiêu giao thông trong các văn bản quy phạm pháp luật đang hiện hành do đó, cần

ngiên cứu, sửa đổi và hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn hiện hành.

Về phương tiện VTHKCC

Thành phố có 3 loại hình phương tiện GTCC đó là xe buýt, xe buýt nhanh và đường sắt đô thị:

- Về phương tiện xe buýt: Tính đến tháng 9 năm 2024, mạng lưới xe buýt trên địa bàn Thành phố có 153 tuyến, trong đó: 128 tuyến buýt trợ giá, 09 tuyến buýt không trợ giá, 13 tuyến buýt kế cận và 03 tuyến City tour. [3]

- Về phương tiện xe buýt nhanh: Thành phố hiện có 1 tuyến xe buýt nhanh BRT01 có lộ trình Bến xe Yên Nghĩa – Kim Mã được đưa vận hành chính thức vào cuối năm 2016.

- Về phương tiện đường sắt đô thị: Hiện tại, 2 tuyến đường sắt đô thị được đưa vào hoạt động là tuyến đường sắt số 2A Cát Linh – Hà Đông và tuyến đường sắt đô thị số 3 Nhổn – Ga Hà Nội (hiện đã khai thác đưa vào sử dụng đoạn tuyến Ga Nhổn – Ga Cầu Giấy).

Thói quen sử dụng phương tiện giao thông cá nhân (GTCN) của người dân

Việc sử dụng phương tiện GTCN đặc biệt là xe máy, ô tô con,... đã trở thành thói quen, ăn sâu vào ý thức của người dân, điều này đã góp phần đưa các đô thị của Việt Nam trở thành các đô thị “phụ thuộc xe máy”. Việc chuyển đổi từ phương tiện GTCN sang phương tiện GTCC đòi hỏi một sự thay đổi lớn trong thói quen của người dân.

Về chính sách và tổ chức quản lý giao thông

Hiện tại, chính sách và tổ chức quản lý giao thông xanh tại Hà Nội vẫn đang trong quá trình phát triển và hoàn thiện, dưới đây là một số chính sách:

- Chính sách hạn chế phương tiện GTCN: Căn cứ Điều 30 Luật Thủ đô 2024, Hà Nội sẽ áp dụng các chính sách nhằm hạn chế phương tiện GTCN vào khu vực trung tâm nhằm giảm ùn tắc, phát thải bao gồm áp dụng phí giảm ùn tắc giao thông và khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông xanh.

- Chính sách về phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh:



Căn cứ “Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”, việc phát triển hệ thống xe buýt chạy năng lượng xanh được chia làm 2 giai đoạn từ năm 2025-2030 và từ năm 2031-2035.

3.2. Một số kiến nghị khi phát triển hệ thống giao thông xanh tại Hà Nội

Về cơ sở hạ tầng giao thông xanh

Tiếp tục hoàn thiện hệ thống VTHKCC theo quy hoạch của thành phố sớm được đưa vào vận hành khai thác nhằm đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại của người dân;

Phát triển cơ sở hạ tầng cho xe đạp và đi bộ: Cần xây dựng các làn đường dành riêng cho xe đạp và đi bộ có kết nối thuận tiện đến các điểm kết nối của GTCC;

Xây dựng hệ thống bãi đỗ xe tại các điểm dừng GTCC giúp người dân có thể thuận lợi chuyển đổi giữa các phương thức vận tải;

Đẩy mạnh các dịch vụ chia sẻ xe đạp: Cung cấp các dịch vụ chia sẻ xe đạp giúp người dân tiếp cận dễ dàng với hệ thống VTHKCC hơn.

Về loại hình phương tiện giao thông xanh

Khuyến khích sử dụng phương tiện xe điện: Cung cấp các ưu đãi như miễn giảm thuế, hỗ trợ giá xe điện và xây dựng hệ thống trạm sạc điện để thúc đẩy việc sử dụng xe điện. Điều này sẽ giúp giảm thiểu khí thải và ô nhiễm không khí trong thành phố.

Tiếp tục chuyển đổi phương tiện xe buýt cũ chạy bằng năng lượng hóa thạch sang năng lượng điện, năng lượng tái tạo theo đúng lộ trình theo “Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố”.

Về chính sách và tổ chức quản lý giao thông

Áp dụng các biện pháp hạn chế phương tiện cá nhân: Triển khai các biện pháp thu phí ùn tắc, hạn chế phương tiện GTCC vào các khu vực trung tâm trong giờ cao điểm. Tuy nhiên, vấn đề hạn chế phương tiện GTCC không thể nóng vội mà cần có lộ trình từng bước cụ thể, trước tiên là cần giải quyết được bài toán khi người dân không sử dụng GTCC thì sẽ đi lại bằng phương tiện gì? Và giải pháp duy nhất đó là tạo nên một hệ thống GTCC hoàn chỉnh đáp ứng nhu cầu đi lại, giúp người dân tiếp cận một cách dễ dàng

đến các điểm kết nối GTCC để từ đó họ sẽ tự từ bỏ phương tiện GTCC.

Phát triển các chính sách khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông xanh: Cung cấp các ưu đãi thuế, giảm phí giao thông cho những người sử dụng phương tiện xanh như xe điện, xe đạp, hoặc các dịch vụ GTCC.

Xây dựng khung pháp lý kiểm soát khí thải phương tiện: Cần có lộ trình kiểm soát khí thải phương tiện, chế tài xử lý phương tiện phát thải không đạt yêu cầu nhằm mục đích dần loại bỏ các loại phương tiện xe cũ nát, gây ô nhiễm môi trường.

Xã hội hóa xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông: Hệ thống hạ tầng giao thông ở các đô thị phát triển trên thế giới đều có nguồn lực xã hội hóa. Hạ tầng giao thông đô thị cần nguồn kinh phí xây dựng rất lớn, vì vậy cần huy động các nguồn vốn xã hội sẽ giảm gánh nặng cho Nhà nước. Tháo gỡ khó khăn, vướng mắc về cơ chế, chính sách là một những nguồn lực, điều kiện quan trọng với sự phát triển của hệ thống giao thông cho Thủ đô Hà Nội.

Tuyên truyền và nâng cao nhận thức cộng đồng: Thực hiện các chiến dịch truyền thông để nâng cao nhận thức của người dân về lợi ích của giao thông xanh và từ đó khuyến khích người dân lựa chọn phương tiện GTCC, xe đạp, hoặc đi bộ.

4. Kết luận

Giao thông xanh đóng một vai trò rất quan trọng trước bối cảnh không chỉ Hà Nội mà các các đô thị tại Việt Nam cũng như trên thế giới đang gặp vấn nạn về giao thông, ô nhiễm môi trường, sự phụ thuộc quá nhiều vào nhiên liệu khí hóa thạch. Giao thông xanh hướng đến người dân sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường như đi xe đạp, đi bộ và phát huy tối đa hiệu quả của hệ thống VTHKCC. Hiện nay, việc phát triển giao thông xanh ở Việt Nam mới chỉ là ở giai đoạn khởi đầu, tuy nhiên đây là một định hướng lâu dài, đòi hỏi nhiều giải pháp đồng bộ để thay đổi. Đặc biệt là các cơ quan chức năng cần tuyên truyền, để nâng cao nhận thức người dân về giao thông xanh.

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. Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội (2024), Đề án phát triển hệ thống giao thông vận tải công cộng bằng xe buýt sử dụng điện, năng lượng xanh trên địa bàn Thành phố.
3. Nguyễn Thị Nga (2017), Giải pháp quản lý mạng lưới đường các đô thị loại I thuộc tỉnh vùng đồng bằng sông Hồng theo định hướng giao thông xanh, Luận án tiến sĩ Quản lý đô thị và công trình, Đại học Kiến trúc Hà Nội.
4. Ministry of Transport of Denmark (2012), A Green Transport System in Denmark.
5. Looi Teik Soon (2020), Integrated Land – Use & Transport Planning - Singapore’s Experience, Singapore.