

Số: **3998** /QĐ-UBND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày **27** tháng **10** năm 2020

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh**

**ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;*

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;*

*Căn cứ Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19 tháng 02 năm 2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021;*

*Căn cứ Quyết định số 24/QĐ-TTg ngày 06 tháng 01 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 và Quyết định số 430/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh;*

*Căn cứ Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;*

*Căn cứ Quyết định số 2631/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025;*

*Căn cứ Công văn số 148/TTg-KTN ngày 27 tháng 01 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn;*

*Căn cứ Chương trình hành động số 14-CtrHĐ/TU ngày 25 tháng 10 năm 2016 của Thành ủy thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ Thành phố lần thứ X về Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2016-2020;*



*Căn cứ Thông báo kết luận số 5398-TB/TU ngày 08 tháng 7 năm 2020 của Ban Thường vụ Thành ủy về Đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh;*

*Căn cứ Nghị quyết số 25/NQ-HĐND ngày 11 tháng 7 năm 2020 của Hội đồng nhân dân Thành phố về tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh;*

*Theo đề nghị của Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 11466/TTr-SGTVT ngày 25 tháng 9 năm 2020 về phê duyệt Đề án tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.*

## **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (sau đây gọi tắt là Đề án) với những nội dung chính sau đây:

### **I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN**

**1.** Phát triển vận tải hành khách công cộng phải kết hợp, đồng thời với hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông. Tập trung ưu tiên phát triển các phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn (đường sắt đô thị, xe buýt nhanh,...).

**2.** Ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo (bao gồm đầu tư hạ tầng và vận hành khai thác), đảm bảo hệ thống vận tải hành khách công cộng phát triển bền vững.

**3.** Tổ chức kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân thông qua việc kết hợp hài hòa, khoa học các giải pháp hành chính và giải pháp kinh tế; quá trình triển khai thực hiện có lộ trình cụ thể, có sự đồng thuận của người dân.

### **II. MỤC TIÊU**

#### **1. Mục tiêu chung**

Phát triển bền vững vận tải hành khách công cộng nhằm đảm bảo phục vụ tốt nhu cầu đi lại và nâng cao chất lượng môi trường sống của nhân dân, từng bước góp phần giảm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường và chi phí xã hội trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

#### **2. Chỉ tiêu cụ thể**

- Vận tải hành khách công cộng Thành phố đảm nhận 15% nhu cầu giao thông đô thị vào năm 2025.

- Vận tải hành khách công cộng Thành phố đảm nhận 25% nhu cầu giao thông đô thị vào năm 2030.

*(Chi tiết theo Phụ lục I đính kèm)*



### III. CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

#### 1. Nhóm giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng

Bao gồm 17 giải pháp phát triển hệ thống, tăng cường tiếp cận, nâng cao tính cạnh tranh của vận tải hành khách công cộng; nâng cao chất lượng đoàn phương tiện và công tác quản lý điều hành, khai thác hệ thống vận tải hành khách công cộng.

#### 2. Nhóm giải pháp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông

Bao gồm 3 giải pháp kinh tế, hành chính về thu phí xe ô tô lưu thông vào khu vực trung tâm thành phố, phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường và kiểm soát hoạt động của xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh.

#### 3. Nhóm giải pháp hỗ trợ

Bao gồm 7 giải pháp về quản lý quy hoạch đô thị, phát triển nguồn vốn hỗ trợ giao thông công cộng, ứng dụng công nghệ thông tin, quản lý nhu cầu giao thông và trật tự an toàn giao thông, tuyên truyền.

*(Chi tiết theo Phụ lục II đính kèm)*

### IV. KINH PHÍ THỰC HIỆN

1. Kinh phí thực hiện Đề án từ ngân sách Nhà nước (bao gồm chi thường xuyên và chi đầu tư phát triển được cân đối hàng năm cho các Sở, ngành, địa phương); kinh phí tự cân đối và huy động hợp pháp khác của các đơn vị thuộc đối tượng tham gia Đề án; kinh phí tài trợ từ các nước và tổ chức quốc tế.

2. Khuyến khích nguồn kinh phí huy động từ các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước; sử dụng nguồn kinh phí lồng ghép trong các chương trình, đề án liên quan đã được phê duyệt và các nguồn hợp pháp khác để thực hiện nhiệm vụ.

### V. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Sở Giao thông vận tải là cơ quan thường trực, khẩn trương tham mưu Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành Kế hoạch phân công trách nhiệm cho các cấp, các ngành trong triển khai thực hiện, đảm bảo tiến độ, đồng bộ, chất lượng, hiệu quả. Đồng thời, thường xuyên theo dõi, đôn đốc, tổng hợp báo cáo kết quả thực hiện Đề án.

2. Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan căn cứ mục tiêu, giải pháp của Đề án để cụ thể hóa và tổ chức thực hiện có hiệu quả, phù hợp với tình hình thực tiễn và nhiệm vụ chính trị của từng địa phương, đơn vị, gắn với việc thực hiện chương trình công tác hàng năm, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025; chỉ đạo kiểm tra việc thực hiện của các cấp, các ngành, định kỳ tháng 01 hàng năm đánh giá kết quả thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp được phân công, gửi Sở Giao thông vận tải tổng hợp, báo cáo Ủy ban nhân dân Thành phố.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

**Điều 3.** Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân thành phố, Thủ trưởng các Sở, ban, ngành, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các quận - huyện và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:** (Kèm Phụ lục I&II)

- Như Điều 3;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực HĐND/TP;
- TTUB: CT, các PCT;
- Ủy ban MTTQ Việt Nam TP;
- Văn phòng Thành ủy;
- Văn phòng Đoàn ĐBQH và HĐNDTP;
- Sở Giao thông vận tải;
- VPUB: Các PCVP;
- Phòng TH, ĐT;
- Lưu: VT, (ĐT-HS) D. *HH*.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN**

**KT. CHỦ TỊCH**

**PHÓ CHỦ TỊCH**



**Võ Văn Hoan**





**Phụ lục I**  
**Chỉ tiêu phát triển vận tải hành khách công cộng**

(Kèm theo Quyết định số **3998** /QĐ-UBND ngày **27** tháng **10** năm 2020 của Ủy ban nhân dân Thành phố)

STT	Loại hình vận tải	Giai đoạn 2021-2025			Giai đoạn 2026-2030		
		Thị phần năm 2025 (%)	Số lượt hành khách (triệu lượt HK/ngày đêm)	Số phương tiện dự kiến	Thị phần năm 2030 (%)	Số lượt hành khách (triệu lượt HK/ngày đêm)	Số phương tiện dự kiến
<b>I</b>	<b>Giao thông công cộng</b>	<b>15</b>	<b>3,27</b>		<b>25</b>	<b>6,09</b>	
<b>1</b>	Xe buýt	7,23	1,55		12,13	2,90	
-	<i>Xe buýt thường</i>	6,83	1,47	2.800-3.100	11,23	2,69	3.600-4.200
-	<i>Xe buýt nhanh (BRT) hoặc xe buýt chất lượng cao</i>	0,4	0,09		0,90	0,22	
<b>2</b>	Đường sắt đô thị	1,42	0,31		5,32	1,27	
<b>3</b>	Taxi, xe hợp đồng đến 9 chỗ	5,93	1,27	17.200 taxi 42.400 xe hợp đồng	7,03	1,68	19.400 taxi 50.200 xe hợp đồng
<b>4</b>	Khác (buýt đường thủy, xe đạp công cộng, xe điện, tramway,...)	0,62	0,14		1	0,24	
<b>II</b>	<b>Giao thông cá nhân (môtô, ô tô con...)</b>	<b>85</b>	<b>18,23</b>	<b>7,4 triệu môtô 0,49 triệu ô tô con</b>	<b>75</b>	<b>17,82</b>	<b>6,1 triệu môtô 0,46 triệu ô tô con</b>

**ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ**



## Phụ lục II

### Danh mục giải pháp thực hiện Đề án Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

(Ban hành kèm theo Quyết định số 3998 /QĐ-UBND ngày 27 tháng 10 năm 2020 của Ủy ban nhân dân Thành phố)

TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
			91.261,4	300.384,8	57.136,7	11.197,5	323.312
I	<b>Phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng</b>						
1	Tái cấu trúc và phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới tuyến buýt hoạt động có hiệu quả		82,947	83,5	82,957		
	- Tổ chức, mở mới các tuyến xe buýt theo danh mục mạng lưới tuyến xe buýt được Ủy ban nhân dân Thành phố công bố	2021-2030	3	2,5	5,5		
	- Tổ chức lại mạng lưới tuyến xe buýt trên địa bàn Thành phố, trong đó lưu ý mở rộng mạng lưới tuyến kết nối đến khu vực có nhu cầu đi lại lớn như các khu đô thị mới (khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, khu đô thị Thủ Thiêm, khu đô thị đại học - công nghệ cao), khu công nghiệp (Hiệp Phước - Nhà Bè, Tân Tạo - Bình Tân, Tân Phú Trung - Củ Chi), Khu công nghệ cao, đầu mối giao thông (cảng hàng không, bến xe liên tỉnh, cảng biển, cảng thủy nội địa, nhà ga đường sắt đô thị), trường học, bệnh viện, và tổ chức các tuyến buýt kết nối cảng hàng không Tân Sơn Nhất đến các tỉnh lân cận (Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, ...)	2021-2025					
	- Triển khai dự án Tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị 1, tuyến Bến Thành – Suối Tiên	2021-2025	79,947		79,947		
	- Triển khai tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị số 2, tuyến Bến Thành – Tham Lương	2026-2030		80	80		



TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	- Nghiên cứu hình thành một số tuyến buýt phục vụ 24 giờ trong ngày và 7 ngày trong tuần qua các khu vực trung tâm	2021-2025	1		1		
2	Ưu tiên nguồn lực triển khai các tuyến đường sắt đô thị và xe buýt nhanh, trong đó đảm bảo hoàn thành đúng tiến độ đưa vào khai thác tối thiểu 03 tuyến đường sắt đô thị số 1, 2, 5 và 01 tuyến BRT trước năm 2030		64.355	232.050	7.593		288.812
	- Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt đô thị số 1, tuyến Bến Thành - Suối Tiên	2021-2025	14.752				14.752
	- Đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác tuyến tàu điện ngầm số 2, tuyến Bến Thành - Tham Lương	2021-2025	46.567				46.567
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 5, giai đoạn 1 (Ngã tư Bảy Hiền - cầu Sài Gòn)	2026-2030		44.157			44.157
	- Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến xe buýt nhanh BRT số 1	2021-2025	3.036				3.036
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 2-giai đoạn 2 (đoạn Bến Thành - Thủ Thiêm và đoạn Tham Lương - bến xe Tây Ninh)	2026-2030		33.901			33.901
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 3a, giai đoạn 1 (Bến Thành - Bến xe Miền Tây)	2026-2030		41.860			41.860
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 4b (Công viên Gia Định - Lăng Cha Cả)	2026-2030		104.539			104.539
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 2 (Bến xe Miền Tây-Nguyễn Văn Linh- cầu Phú Mỹ)	2026-2030		3.169	3.169		
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 3 (Ngã tư An Suông-Vành đai 2- Bến xe Miền Tây)	2026-2030		2.509	2.509		
	- Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 4 (Kha Vạn Cân-công viên Chiến Thắng)	2026-2030		1.915	1.915		
3	Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải triển khai đầu tư và đưa vào khai thác tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm – Long Thành đồng bộ với tiến độ xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành	2026-2030	34.500				34.500

TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
4	Nghiên cứu một số loại hình vận tải hành khách công cộng trong đô thị phù hợp với đặc thù hạ tầng giao thông và đặc điểm đi lại của người dân Thành phố như xe điện bánh hơi, tramway, đường sắt nhẹ LRT,...	2021-2025	0,498		0,498		
5	Phát triển vận tải khách đường thủy nội địa và liên vùng kết hợp phát triển du lịch: Nghiên cứu đề xuất đầu tư các tuyến vận tải hành khách đường thủy từ Thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tiền Giang, Long An	2021-2025	1		1		
6	Phát triển, đa dạng hóa các loại hình vận tải thủy (taxi thủy, buýt đường thủy...) phục vụ vận tải hành khách đô thị và du lịch		195	114	153	156	
	- Đầu tư tuyến buýt đường thủy: tuyến 1 (Sài Gòn - Quận 7), tuyến 2 (sông Sài Gòn - Bình Lợi, Bình Hòa), tuyến 3 (sông Sài Gòn - kênh Tẻ - kênh Đoi - sông Chợ Đệm), tuyến 4 (Bạch Đằng - Hiệp Phước - sông Nhà Bè - sông Soài Rạp)	2021-2025	195		99	96	
	- Đầu tư tuyến buýt đường thủy: tuyến 5 (Bạch Đằng - Rạch Chiếc - phân khu phía đông VinCity), tuyến 6 (sông Sài Gòn - sông Vàm Thuật - rạch Bến Cát - sông Trường Đại - kênh Tham Lương)	2026-2030		114	54	60	
7	Xây dựng và triển khai Đề án quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trong khu vực nội thành, kết hợp quy định về vị trí dừng, đỗ đón trả khách.	2021-2025	7,7		7,7		
<b>II</b>	<b>Tăng cường tiếp cận hệ thống vận tải hành khách công cộng</b>						
8	Phát triển hệ thống xe buýt nhỏ phù hợp với hạ tầng đô thị	2021-2025	34,5			34,5	
9	Đầu tư các bến bãi xe buýt, phát triển các đầu mối trung chuyển xe buýt có bãi đỗ xe để kết nối vận tải hành khách công cộng với giao thông cá nhân và kết nối các tuyến vận tải hành khách công cộng với nhau; cải tạo, phát triển trạm dừng, nhà chờ để thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến.		8211,1	700	1.599,1	7.312	



TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	- Thực hiện dự án Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè; Xây dựng bến xe buýt Hóc Môn, xây dựng bến xe buýt Khu công nghiệp Lê Minh Xuân; Xây dựng đường giao thông kết nối Bến xe buýt Hóc Môn; Xây dựng Bến xe Hóc Môn (giai đoạn 2); Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè (giai đoạn 2); Mở rộng Bến xe buýt Cần Giờ.	2021-2025	426,6		427		
	- Đầu tư Bãi kỹ thuật xe buýt gần Tỉnh lộ 10 trong KDC Bình Lợi (đường Trần Văn Giàu); Bãi kỹ thuật xe buýt gần bến xe Đa Phước (Quốc lộ 50); Bãi kỹ thuật xe buýt khu vực lân cận 03 xã Vĩnh Lộc A, Vĩnh Lộc B, Phạm Văn Hai; Bãi đậu xe đa phương thức tại Khu công nghiệp Lê Minh Xuân – Thành phố Hồ Chí Minh; Bãi kỹ thuật xe buýt, xã Tân An Hội; Bãi kỹ thuật xe buýt giao lộ Vành đai 3 và Quốc lộ 1, xã Bình Chánh; Bãi kỹ thuật xe buýt kế cận Bến xe Đa Phước (kế cận Quốc lộ 50 - gần Vành đai 3 thuộc cao tốc Bến Lức - Long Thành)	2021-2025	913		913		
	- Cải tạo và xây dựng mới trạm dừng, nhà chờ xe buýt (Quận 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, Bình Thạnh, Phú Nhuận, Thủ Đức, Gò Vấp, Tân Bình, Bình Chánh, Tân Phú, Bình Tân, Nhà Bè, Cần Giờ)	2021-2025	259,5		260		
	- Xây dựng Bãi đậu xe ô tô Củ Chi, bến xe hàng Quận 9, bãi dọc đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (thuộc Vành đai 3) - Xã Nhơn Đức	2021-2030	3130	700		3.830	
	- Đầu tư Bến xe Miền Đông mới - giai đoạn 2	2021-2025	2.341			2.341	
	- Xây dựng Bến xe Miền Tây mới	2021-2025	1.141			1.141	
10	Khuyến khích và tạo điều kiện đầu tư theo hình thức xã hội hóa các phương tiện xe đạp công cộng, xe gắn máy điện công cộng... phù hợp với hiện trạng giao thông để hỗ trợ kết nối các phương thức vận tải hành khách công cộng	2021-2025	168			168	

TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
<b>III</b>	<b>Nâng cao tính cạnh tranh của vận tải hành khách công cộng</b>						
11	Tổ chức giao thông ưu tiên cho xe buýt nhằm đảm bảo tốc độ khai thác và tính đúng giờ thông qua việc bố trí làn đường dành riêng hoặc làn ưu tiên cho xe buýt hoạt động	2021-2025	30	15	45		
12	Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức, bảo đảm kinh phí trợ giá và hỗ trợ đầu tư phương tiện cho vận tải hành khách công cộng	2021-2030	15.610	30.517	46.127		
	<i>- Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức</i>	2021-2025	0,8		0,8		
	<i>- Triển khai công tác đấu thầu cung ứng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên các tuyến xe buýt trợ giá</i>	2021-2030	3	2,5	5,5		
	<i>- Bảo đảm kinh phí trợ giá hoạt động xe buýt phổ thông, đưa rước học sinh, sinh viên</i>	2021-2030	10.432	14.041	24.473		
	<i>- Bảo đảm kinh phí dịch vụ vận tải hành khách cho tuyến MRT 1 và MRT 2</i>	2021-2030	5.070	16.153	21.223		
	<i>- Bảo đảm hỗ trợ lãi vay đầu tư xe buýt mới</i>	2021-2030	104	321	425		
<b>IV</b>	<b>Phát triển đoàn phương tiện</b>						
13	Xây dựng và triển khai kế hoạch đầu tư phương tiện xe buýt theo từng giai đoạn, phù hợp với hạ tầng cung ứng nhiên liệu và ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch và thân thiện với môi trường (CNG, LPG, năng lượng điện hoặc nhiên liệu thay thế khác phù hợp với xu thế phát triển của các nước trên thế giới)	2021-2030	1.450	2.077		3.527	



TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
V	<b>Nâng cao chất lượng quản lý điều hành, khai thác vận tải hành khách công cộng</b>						
14	Nâng cao năng lực các đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý, khai thác, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (xây dựng các chương trình đào tạo, nâng cao chất lượng quản lý, điều hành doanh nghiệp vận tải; tổ chức tập huấn cho đội ngũ lái xe, lái tàu, nhân viên phục vụ)	2021-2030	25	25	50		
15	Tăng cường triển khai ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý điều hành giao thông công cộng	2021-2030	138,6	82,2	220,8		
	- Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 1)	2021-2025	136,6		136,6		
	- Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 2)	2026-2030		82,2	82,2		
	- Thực hiện dự án Xây dựng cổng tích hợp thông tin cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	2021-2025	1		1		
	- Thực hiện dự án Triển khai ứng dụng cung cấp thông tin vận tải hành khách công cộng trên thiết bị di động	2021-2025	1		1		
16	Triển khai ứng dụng vé thông minh trong hệ thống vận tải hành khách công cộng, đảm bảo áp dụng trên 100% số tuyến buýt vào năm 2025, liên thông với các loại hình vận tải khác (đường sắt đô thị, vận tải hành khách bằng đường thủy, dịch vụ cung cấp xe đạp công cộng)	2021-2025	128	160	288		
	- Thực hiện thí điểm thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	2021-2025					
	- Xây dựng Khung tiêu chuẩn hệ thống vé thông minh cho giao thông công cộng	2021-2025					
	- Xây dựng chính sách giá vé, khung quản trị và mô hình tài chính thực hiện hệ thống vé thông minh	2021-2025					

TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	- Xây dựng hệ thống lõi (hạ tầng kết nối nhiều hệ thống thanh toán tự động khác nhau trong vận tải hành khách công cộng và các hình thức thanh toán khác như thẻ ngân hàng, thiết bị di động...)	2021-2025	128	160	488		
	- Mở rộng đầu tư hệ thống thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	2021-2025					
17	Nghiên cứu, hoàn chỉnh mô hình tổ chức, quản lý giao thông công cộng; xây dựng cơ chế đặc thù đảm bảo hoạt động ổn định và nâng cao năng lực cơ quan quản lý giao thông công cộng	2021-2025	14	10	24		
	- Rà soát, bổ sung chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng phù hợp với từng giai đoạn phát triển của hệ thống giao thông công cộng	2021-2025	2		2		
	- Nghiên cứu xây dựng, đề xuất cơ chế đặc thù đảm bảo thu nhập cho viên chức, người lao động tại cơ quan quản lý giao thông công cộng	2021-2025	2		2		
	- Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cơ quan quản lý, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (đào tạo kỹ năng, chuyên môn về công nghệ thông tin, quản lý, điều hành mạng lưới đường sắt đô thị và các loại hình vận tải hành khách khác khi đưa vào khai thác)	2021-2025	10	10	20		
<b>VI</b>	<b>Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân</b>						
18	Nghiên cứu và tổ chức triển khai dự án đầu tư hệ thống Thu phí xe ô tô lưu thông vào trong khu vực trung tâm thành phố	2021-2025	260		260		
19	Nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường	2021-2030	3		3		
20	Kiểm soát hoạt động của xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh theo lộ trình phù hợp với điều kiện cơ sở hạ tầng và năng lực hệ thống giao thông công cộng.	2021-2030					



TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
<b>VII</b>	<b>Quản lý quy hoạch đô thị</b>						
21	Rà soát, tổ chức quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực phát triển đô thị mới, xung quanh các đầu mối giao thông vận tải khối lượng lớn (nhà ga đường sắt đô thị, điểm trung chuyển lớn...)	2021-2030					
<b>VIII</b>	<b>Phát triển nguồn vốn hỗ trợ giao thông công cộng</b>						
22	Nghiên cứu các hình thức tạo nguồn thu hỗ trợ phát triển giao thông công cộng	2021-2025	11		11		
<b>IX</b>	<b>Ứng dụng công nghệ thông tin</b>						
23	Triển khai các dự án giao thông thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng		454,4		454,4		
	- Dự án Nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin tại Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị	2021-2025	172		172		
	- Dự án Đầu tư hệ thống điều khiển giao thông linh hoạt các trục giao thông chính trên địa bàn thành phố	2021-2025	180		180		
	- Dự án Đầu tư bổ sung hệ thống camera giám sát phục vụ kiểm soát giao thông trên địa bàn thành phố	2021-2025	60		60		
	- Dự án Trang bị phần mềm, thiết bị phục vụ điều hành, giám sát hoạt động giao thông đường thủy khu vực Thành phố Hồ Chí Minh	2021-2025	42,4		42,4		
<b>X</b>	<b>Quản lý nhu cầu giao thông và trật tự an toàn giao thông</b>						
24	Triển khai thực hiện tổ chức không gian đi bộ khu vực trung tâm thành phố	2021-2025	49,8	20,6	70,5		
25	Rà soát, thực hiện điều chỉnh thời gian lưu thông một số phương tiện kinh doanh vận tải qua khu vực trung tâm.	2021-2025	2		2		
26	Tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về trật tự an toàn giao thông và trật tự đô thị, ô nhiễm môi trường						
	- Xử lý nghiêm các vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông, đặc biệt là các hành vi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông	2021-2030					

TT	GIẢI PHÁP	Thời gian triển khai	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
			2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	- Kiểm tra, xử lý tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường cản trở người đi bộ và các phương tiện lưu thông	2021-2030					
	- Kiểm tra, xử lý tình trạng chiếm dụng trạm dừng, nhà chờ gây mất mỹ quan đô thị, an ninh trật tự và vệ sinh môi trường	2021-2030					
<b>XI</b>	<b>Tuyên truyền</b>						
27	Triển khai công tác thông tin và tuyên truyền về các nội dung của Đề án tăng cường vận tải hành khách công cộng và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng theo chủ đề cụ thể.	2021-2030	30,031	30,031	60,061		

**ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ**





ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH  
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

## ĐỀ ÁN

### TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG KẾT HỢP KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH



TP. HỒ CHÍ MINH, 2020

VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI  
TRANSPORT DEVELOPMENT & STRATEGY INSTITUTE

Địa chỉ: 162 Trần Quang Khải, Hoàn Kiếm, Hà Nội  
Điện thoại: (84-4) 39 348 823; Fax: (84-4) 38 256 408  
Email: vanthu.tdsi@mt.gov.vn; Website: www.tdsi.gov.vn



ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH  
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

\*\*\*\*\*

**BÁO CÁO**

**ĐỀ ÁN:**

**TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG KẾT HỢP  
KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN  
THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN  
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

**SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI  
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

**ĐƠN VỊ TƯ VẤN  
VIỆN CHIẾN LƯỢC VÀ PHÁT TRIỂN  
GIAO THÔNG VẬN TẢI**



K.T VIỆN TRƯỞNG  
PHÓ VIỆN TRƯỞNG  
*Lê Đỗ Mười*

**Tp. Hồ Chí Minh, 2020**



## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU .....</b>	<b>1</b>
<b>CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QUẢN LÝ PHƯƠNG TIỆN CÁ NHÂN VÀ ÒN TẮC GIAO THÔNG .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1. Các khái niệm về phương tiện giao thông.....</b>	<b>6</b>
1.1.1. Phân loại theo Luật Giao thông đường bộ.....	6
1.1.2. Phân loại theo Đề án .....	6
<b>1.2. Các khái niệm về òn tắc giao thông.....</b>	<b>10</b>
1.2.1. Một số khái niệm.....	10
1.2.2. Phân loại òn tắc giao thông.....	10
1.2.3. Tiêu chí xác định òn tắc giao thông.....	11
1.2.4. Tác động của òn tắc giao thông .....	13
<b>CHƯƠNG II: HIỆN TRẠNG KINH TẾ XÃ HỘI, GIAO THÔNG VẬN TẢI, DỰ BÁO NHU CẦU VÀ CÁC THÁCH THỨC ĐỐI VỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1. Đặc điểm tự nhiên .....</b>	<b>14</b>
2.1.1. Vị trí địa lý.....	14
2.1.2. Khí hậu.....	14
2.1.3. Địa hình, địa chất .....	15
2.1.4. Thủy văn.....	15
<b>2.2. Hiện trạng kinh tế - xã hội.....</b>	<b>16</b>
2.2.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội .....	16
2.2.2. Hiện trạng phát triển kinh tế .....	20
2.2.3. Đánh giá chung về điều kiện phát triển kinh tế thành phố.....	25
<b>2.3. Xác định các khu vực nghiên cứu của Đề án.....</b>	<b>29</b>
<b>2.4. Tình hình quy hoạch và thực hiện quy hoạch .....</b>	<b>30</b>
2.4.1. Quy hoạch giao thông vận tải.....	30
2.4.2. Quy hoạch đô thị.....	31
<b>2.5. Hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ.....</b>	<b>32</b>
2.5.1. Chỉ tiêu về phát triển đường bộ.....	32
2.5.2. Giao thông tỉnh .....	35
2.5.3. Một số chỉ tiêu khác .....	37

2.5.4. Đánh giá các chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông .....	37
<b>2.6. Hiện trạng vận tải đô thị.....</b>	<b>38</b>
2.6.1. Tốc độ tăng trưởng, cơ cấu giữa các loại phương tiện giao thông.....	38
2.6.2. Hiện trạng vận tải hành khách đô thị.....	47
2.6.3. Vận tải hành khách bằng buýt đường thủy.....	67
2.6.4. Các loại hình vận tải hành khách đô thị sẽ được đưa vào hoạt động trong thời gian tới .....	71
2.6.5. Thị phần đảm nhận của các phương thức vận tải hành khách .....	74
2.6.6. Đánh giá tồn tại và hạn chế hoạt động vận tải hành khách đô thị .....	76
<b>2.7. Hiện trạng công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải.....</b>	<b>77</b>
2.7.1. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý vận tải đường bộ đang áp dụng .....	77
2.7.2. Các giải pháp tổ chức giao thông và giảm ùn tắc giao thông đã triển khai thực hiện .....	77
2.7.3. Đánh giá chung về công tác quản lý nhà nước .....	81
<b>2.8. Hiện trạng tổ chức giao thông và ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường.....</b>	<b>82</b>
2.8.1. Hiện trạng về công tác tổ chức giao thông .....	82
2.8.2. Tình hình ùn tắc giao thông.....	88
2.8.3. Tình hình tai nạn giao thông .....	94
2.8.4. Tình hình ô nhiễm môi trường.....	95
2.8.5. Đánh giá mức độ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường của thành phố Hồ Chí Minh so với một số thành phố trên thế giới.....	98
2.8.6. Kế hoạch thực hiện Chương trình giảm UTGT, TNGT.....	100
<b>2.9. Kinh nghiệm quản lý nhu cầu giao thông và kiểm soát phương tiện giao thông vận tải cá nhân ở đô thị các nước trên thế giới. Ứng dụng cho thành phố Hồ Chí Minh .....</b>	<b>104</b>
2.9.1. Kinh nghiệm thế giới .....	104
2.9.2. Kinh nghiệm trong nước.....	112
2.9.3. Bài học cho thành phố Hồ Chí Minh.....	113
<b>2.10. Điều tra khảo sát phỏng vấn xã hội học .....</b>	<b>114</b>
2.10.1. Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình và cá nhân .....	114
2.10.2. Kết quả điều tra phỏng vấn hộ gia đình.....	117
2.10.3. Kết quả khảo sát ý kiến cá nhân.....	122



2.10.4. Kết luận.....	125
<b>2.11. Dự báo nhu cầu vận tải thành phố Hồ Chí Minh.....</b>	<b>125</b>
2.11.1. Phương pháp và mô hình dự báo.....	125
2.11.2. Cơ sở dữ liệu dự báo.....	128
2.11.3. Dự báo nhu cầu giao thông.....	128
2.11.4. Phân tích phát sinh, thu hút chuyển đi.....	129
2.11.5. Dự báo tốc độ phát triển phương tiện.....	136
<b>2.12. Nhận diện các thách thức đối với hệ thống giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030.....</b>	<b>138</b>
2.12.1. Nhận diện thách thức.....	138
2.12.2. Định hướng giải quyết.....	140
2.12.3. Các kịch bản phát triển.....	140
2.12.4. Lựa chọn kịch bản phát triển.....	149
<b>CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG KẾT HỢP VỚI KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH .....</b>	<b>150</b>
<b>3.1. Cơ sở khoa học đề xuất giải pháp.....</b>	<b>150</b>
3.1.1. Cơ sở khoa học.....	150
3.1.2. Cơ sở thực tiễn.....	162
<b>3.2. Quan điểm, mục tiêu, chỉ tiêu phát triển .....</b>	<b>170</b>
3.2.1. Quan điểm.....	170
3.2.2. Mục tiêu phát triển.....	171
3.2.3. Chỉ tiêu phát triển chủ yếu (KPI) .....	172
3.2.4. Đề xuất các loại hình vận tải hành khách đô thị trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.....	173
<b>3.3. Đề xuất các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.....</b>	<b>177</b>
3.3.1. Các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng.....	184
3.3.2. Các giải pháp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông.....	214
3.3.3. Các giải pháp hỗ trợ.....	227
<b>3.4. Lộ trình thực hiện .....</b>	<b>233</b>

<b>3.5. Dự kiến kinh phí thực hiện Đề án .....</b>	<b>233</b>
<b>3.6. Đánh giá tác động của Đề án .....</b>	<b>234</b>
3.6.1. Tác động chung của Đề án .....	234
3.6.2. Đánh giá tác động một số giải pháp chính.....	235
<b>CHƯƠNG IV: TỔ CHỨC THỰC HIỆN .....</b>	<b>240</b>
<b>4.1. Những chủ trương cần Thành phố thông qua.....</b>	<b>240</b>
<b>4.2. Nhiệm vụ của các Sở, ban ngành .....</b>	<b>240</b>
4.2.1. Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh .....	240
4.2.2. Sở Giao thông vận tải.....	240
4.2.3. Công an Thành phố .....	241
4.2.4. Sở Quy hoạch Kiến trúc.....	241
4.2.5. Sở Kế hoạch và Đầu tư.....	241
4.2.6. Sở Thông tin và Truyền thông .....	241
4.2.7. Viện Nghiên cứu và Phát triển thành phố .....	241
4.2.8. Ban Quản lý đường sắt đô thị.....	242
4.2.9. UBND các quận, huyện .....	242
4.2.10. Các tổ chức, cá nhân có liên quan .....	242
<b>KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ .....</b>	<b>243</b>



## DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1-1: Tổng quan phương tiện tham gia giao thông đường bộ	6
Hình 1.1-2: Tổng quan về phương tiện giao thông	8
Hình 1.1-3: Một số hình ảnh về phương tiện giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh	9
Hình 1.2-1: Ùn tắc nghiêm trọng xảy ra trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh	11
Hình 2.2-1: Tăng trưởng dân số giai đoạn 2005-2018	16
Hình 2.2-2: Mật độ dân số năm 2018	17
Hình 2.2-3: Số lượng học sinh qua các năm	19
Hình 2.2-4: Tăng trưởng GRDP giai đoạn 2010-2017 theo giá so sánh 2010	20
Hình 2.5-1: Tăng trưởng chiều dài đường bộ trên toàn thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2011-2019	33
Hình 2.5-6: Hạ tầng giao thông đường bộ thành phố Hồ Chí Minh	35
Hình 2.5-7: So sánh một số chỉ tiêu tăng trưởng giao thông với kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2018	38
Hình 2.6-1: Tỷ lệ xe máy/1000 dân trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh theo kết quả điều tra xã hội học	41
Hình 2.6-2: Cơ cấu các loại phương tiện giao thông đường bộ	42
Hình 2.6-3: Tỷ lệ sở hữu xe máy/ 1.000 dân giai đoạn 2005-2018	42
Hình 2.6-4: Tỷ lệ sở hữu ô tô con/ 1.000 dân giai đoạn 2005-2018	43
Hình 2.6-5: So sánh tăng trưởng KCHT giao thông so với phương tiện giao thông giai đoạn 2011-2018	44
Hình 2.6-6: Tính toán diện tích chiếm dụng mặt đường qua các năm	45
Hình 2.6-7: Cơ cấu tỷ lệ chiếm dụng mặt đường của các loại phương tiện	46
Hình 2.6-8: Chiếm dụng mặt đường của các loại phương tiện	46
Hình 2.6-9: Mức độ bao phủ mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt (dân số và diện tích) trong vòng bán kính 500m	49
Hình 2.6-10: Mật độ mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt Tp. Hồ Chí Minh	49
Hình 2.6-11: Xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG	51
Hình 2.6-12: Khối lượng vận tải của từng loại hình trong hệ thống VTHKCC bằng xe buýt	56
Hình 2.6-13: Một số hình ảnh tại Trung tâm quản lý GTCC	62
Hình 2.6-14: Xe buýt điện tại Thành phố Hồ Chí Minh	64
Hình 2.6-15: Một số vị trí đậu xe taxi tại trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh	65

Hình 2.6-16: Tăng trưởng sản lượng VTHK bằng taxi giai đoạn 2011-2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh	65
Hình 2.6-17: Quy trình hoạt động của xe hợp đồng đến 9 chỗ ứng dụng công nghệ	66
Hình 2.6-18: Mạng lưới đường sắt đô thị theo Quy hoạch 568	71
Hình 2.6-19: Mạng lưới xe buýt nhanh BRT theo quy hoạch trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh	73
Hình 2.6-20: Thị phần đảm nhận vận tải hành khách công cộng năm 2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh	75
Hình 2.8-1: Khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất	83
Hình 2.8-2: Các tuyến đường khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất	83
Hình 2.8-3: Khu vực cảng biển Cát Lái	84
Hình 2.8-4: Khu vực các quận trung tâm thành phố Hồ Chí Minh	90
Hình 2.8-5: Công trình xây dựng khu vực cảng biển Cát Lái	93
Hình 2.8-6: Xây dựng hầm chui khu vực cửa ngõ phía Đông	93
Hình 2.8-7: Chỉ số bụi PM 2.5 năm 2018 của Thành phố Hồ Chí Minh	95
Hình 2.8-8: Tỷ lệ % thời gian chuyên đi tăng thêm vào giờ cao điểm một số thành phố trong khu vực	99
Hình 2.9-1: Thu phí giao thông đô thị (phí ứn tắc giao thông) tại London	106
Hình 2.9-2: Một số hình ảnh xe đạp công cộng tại một số quốc gia	107
Hình 2.9-3: Một số hình ảnh mini buýt hoạt động trên thế giới	108
Hình 2.9-4: Cấm hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy tại thành phố Quảng Châu - Trung Quốc	111
Hình 2.11-1: Sơ đồ mô hình 4 bước	126
Hình 2.11-2: Hàm hồi quy tăng trưởng ô tô	137
Hình 2.11-3: Dự báo tỷ lệ chiếm dụng mặt đường so với diện tích đường bộ	138
Hình 2.12-1: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2025 - Kịch bản 1	144
Hình 2.12-2: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2030 - Kịch bản 1	144
Hình 2.12-3: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2025 - Kịch bản 2	147
Hình 2.12-4: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2030 - Kịch bản 2	147
Hình 3.1-1: Thời gian di chuyển bằng các loại phương tiện	159
Hình 3.3-1: Sơ đồ tổng hợp các giải pháp	177



Hình 3.3-2: Các tuyến buýt số 401 và 403 hoạt động trong khu vực ngõ hẻm tại Quảng Châu (Trung Quốc)	195
Hình 3.3-3: Phương tiện sử dụng tại các tuyến buýt hoạt động trong khu vực ngõ hẻm tại Quảng Châu	196
Hình 3.3-4: Phương tiện cỡ nhỏ VTHK tại Dhaka (Bangladesh)	196
Hình 3.3-5: Đề xuất bố trí tuyến minibus trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh	197
Hình 3.3-6: Mô hình cơ quan quản lý và điều hành giao thông công cộng giai đoạn sau năm 2030	213
Hình 3.3-7: Khảo sát nhu cầu mua ô tô trong vòng 05 năm tới của người dân một số thành phố khu vực Đông Nam Á	215
Hình 3.3-8: Kết quả phân bổ chuyến đi - Trường hợp không ngưng hoạt động của xe máy	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Hình 3.3-9: Kết quả phân bổ chuyến đi - Trường hợp ngưng hoạt động của xe máy	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.2-1: Tiêu chí đánh giá UTGT tại một số thành phố trên thế giới .....	12
Bảng 2.2-1: Tổng điều tra dân số năm 2004, năm 2009 .....	18
Bảng 2.2-2: Số lượng học sinh qua các năm giai đoạn 2010-2016.....	19
Bảng 2.2-3: Cơ cấu kinh tế của Tp. Hồ Chí Minh năm 2005, 2010, 2017 .....	21
Bảng 2.2-4: Danh sách các khu công nghiệp đã thành lập.....	22
Bảng 2.2-5: Hệ số tương quan giữa thu nhập bình quân đầu người và giá bán phương tiện.....	29
Bảng 2.5-1: Hiện trạng mật độ đường theo các khu vực .....	34
Bảng 2.5-2: Thống kê một số chỉ tiêu phát triển giao thông đường bộ giai đoạn 2011-2017 .....	34
Bảng 2.5-3: Một số chỉ tiêu giao thông tỉnh trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh.....	35
Bảng 2.5-4: So sánh một số chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng .....	38
Bảng 2.6-1: Số lượng phương tiện giao thông trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh giai đoạn 2011-2018 .....	39
Bảng 2.6-2: Hệ số chiếm dụng mặt đường một số phương tiện giao thông .....	45
Bảng 2.6-3: Tỷ lệ chiếm dụng mặt đường ô tô con và xe máy .....	46
Bảng 2.6-4: Số lượng tuyến xe buýt qua các năm.....	48
Bảng 2.6-5: Các chỉ tiêu về mạng lưới tuyến xe buýt Tp. Hồ Chí Minh.....	48
Bảng 2.6-6: Số lượng phương tiện xe buýt .....	51
Bảng 2.6-7: Khối lượng vận chuyển VTHKCC bằng xe buýt qua các năm.....	54
Bảng 2.6-8: Các tuyến xe buýt nhanh BRT trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh theo Quy hoạch 568.....	72
Bảng 2.8-1: Hệ số quy đổi các loại ra xe con.....	85
Bảng 2.8-2: Trị số khả năng thông hành lớn nhất.....	85
Bảng 2.8-3: Mức phục vụ và hệ số sử dụng KNTH thiết kế của đường phố.....	86
Bảng 2.8-4: Cơ cấu phương tiện và cơ cấu diện tích chiếm dụng của phương tiện giao thông tại một số nút giao thông khu vực trung tâm, cửa ngõ và CHK quốc tế Tân Sơn Nhất vào giờ cao điểm .....	87
Bảng 2.8-5: Tốc độ lưu thông bình quân vào giờ cao điểm tại một số khu vực trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.....	88
Bảng 2.8-6: Tình hình tai nạn giao thông giai đoạn 2012-2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.....	94
Bảng 2.8-7: Kết quả quan trắc không khí do hoạt động giao thông tại các vị trí đo do Sở Tài nguyên và Môi trường quản lý .....	96
Bảng 2.10-1: Số lượng phiếu điều tra xã hội học.....	114



Bảng 2.10-2: Quá trình thực hiện khảo sát điều tra xã hội học trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.....	116
Bảng 2.11-1: Dự báo nhu cầu đi lại trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh .....	128
Bảng 2.11-2: Hệ số hiệu chỉnh của chuyến đi và mô hình thu hút .....	129
Bảng 2.11-3: Kết quả khảo sát lưu lượng giao thông giờ cao điểm 2017 .....	129
Bảng 2.11-4: Tổng phát sinh thu hút chuyến đi theo quận, huyện 2018 .....	132
Bảng 2.11-5: Tổng phát sinh thu hút chuyến đi theo quận, huyện năm 2020, 2025 và 2030 .....	133
Bảng 2.11-6: Phân bổ chuyến đi .....	134
Bảng 2.11-7: Tham số về chi phí .....	135
Bảng 2.11-8: Tham số ước tính của mô hình.....	135
Bảng 2.11-9: Chuỗi tăng trưởng các chỉ tiêu KT-XH và phương tiện giao thông Tp. Hồ Chí Minh giai đoạn 2005-2018.....	136
Bảng 2.11-10: Dự báo số lượng ô tô, xe máy phát triển theo xu thế.....	137
Bảng 2.12-1: Thị phần đảm nhận của các phương thức vận tải.....	141
Bảng 2.12-2: Thị phần đảm nhận VTHKCC của Tp. Hồ Chí Minh.....	141
Bảng 2.12-3: Thị phần đảm nhận các phương thức vận tải năm 2018 .....	142
Bảng 2.12-4: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị thành phố Hồ Chí Minh - <i>Kịch bản 1 (Phát triển theo xu thế)</i> .....	143
Bảng 2.12-5: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị thành phố Hồ Chí Minh - <i>Kịch bản 2 (Phát triển có kiểm soát)</i> .....	145
Bảng 2.12-6: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị Tp. Hồ Chí Minh - <i>Kịch bản 3 (Phát triển theo quy hoạch GTVT)</i> .....	148
Bảng 3.1-1: Các lợi ích tiềm năng của TDM.....	150
Bảng 3.1-2: Khả năng thông qua mặt cắt ngang các loại phương thức vận tải và diện tích chiếm dụng của dụng.....	153
Bảng 3.1-3: Thời gian di chuyển bằng các loại phương tiện .....	159
Bảng 3.1-4: Phân tích xu hướng lựa chọn sử dụng phương tiện khi tham gia giao thông của người dân thành phố Hồ Chí Minh.....	161
Bảng 3.1-5: So sánh một số chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải một số thành phố .....	166
Bảng 3.3-1: Tổng thể các giải pháp tăng cường VTHKCC, kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh .....	178
Bảng 3.3-2: Chức năng nhiệm vụ của cơ quan quản lý và điều hành GTCC theo từng giai đoạn.....	211

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

### Tiếng Việt

ATGT	An toàn giao thông
BGTVT	Bộ Giao thông vận tải
CHK	Cảng hàng không
CNTT	Công nghệ thông tin
ĐT	Đường tỉnh
ĐSĐT	Đường sắt đô thị
GDP	Tổng thu nhập quốc dân
GRDP	Tổng sản phẩm trên địa bàn
GTCC	Giao thông công cộng
GTĐB	Giao thông đường bộ
GTVT	Giao thông vận tải
HH	Hàng hóa
HK	Hành khách
KCHTGT	Kết cấu hạ tầng giao thông
KHCN	Khoa học công nghệ
KLVC	Khối lượng vận chuyển
KT – XH	Kinh tế xã hội
NKT	Người khuyết tật
PCU	Đơn vị xe con quy đổi
QL	Quốc lộ
QLNN	Quản lý nhà nước
TCXDVN	Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam
TNGT	Tai nạn giao thông
TP	Thành phố
UTGT	Ùn tắc giao thông
UBND	Ủy ban nhân dân
VĐ	Vành đai
VTHK	Vận tải hành khách
VTHKCC	Vận tải hành khách công cộng
VTHKLT	Vận tải hành khách liên tỉnh

### **Tiếng Anh:**

AQI	Air Quality Index	Chỉ số chất lượng môi trường không khí
BRT	Bus Rapid Transit	Xe buýt nhanh sức chứa lớn
CNG	Compressed Natural Gas	Khí thiên nhiên nén
GIS	Geographic Information System	Hệ thống thông tin địa lý
LPG	Liquefied Petroleum Gas	Khí dầu mỏ hoá lỏng
P&R	Park and Ride	Điểm dừng cho khách chuyển tiếp phương tiện và đậu xe
PM	Particulate Matter	Chất dạng hạt lơ lửng trong không khí
TDM	Transportation Demand Management	Quản lý nhu cầu GTVT
VOC	Volatile Organic Compound	Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi





# MỞ ĐẦU

## I. Sự cần thiết

Sự phát triển của các đô thị trên thế giới và trong khu vực đi kèm số lượng phương tiện giao thông cá nhân phát triển nhanh dẫn đến tình trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị bị quá tải gây ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường. Do đó, chính quyền các đô thị đều phải có cơ chế, chính sách và các biện pháp quản lý sự gia tăng phương tiện giao thông nhằm giảm ùn tắc giao thông, bảo vệ môi trường và song song với đó là các biện pháp thúc đẩy phát triển vận tải hành khách công cộng. Đây là xu thế tất yếu của các đô thị văn minh, hiện đại trên thế giới hiện nay.

Trong thời gian qua, các phương tiện giao thông, đặc biệt là phương tiện cơ giới cá nhân tăng trưởng nhanh chóng, trong khi sự phát triển của kết cấu hạ tầng tuy cũng đã được quan tâm đầu tư nhưng không theo kịp tốc độ tăng phương tiện<sup>1</sup>. Bên cạnh đó, hoạt động vận tải hành khách công cộng mới chỉ đáp ứng từ 9,52% nhu cầu đi lại của người dân và sản lượng những năm gần đây đang ngày càng suy giảm<sup>2</sup>, chưa có vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn như xe buýt nhanh BRT, đường sắt đô thị.<sup>3</sup>

Tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố đang có diễn biến ngày càng phức tạp. Số lượng điểm ùn tắc giao thông trong năm 2018 là 28 điểm, tập trung tại các khu vực trung tâm, khu vực Cảng hàng không Tân Sơn Nhất và khu vực cảng Cát Lái. Bên cạnh đó, ô nhiễm môi trường không khí và tiếng ồn do hoạt động giao thông vận tải gây ra cũng đang là vấn đề nhức nhối. Chỉ số chất lượng không khí AQI là 86 (thuộc nhóm chất lượng thấp, ảnh hưởng tới sức khỏe đối với những người nhạy cảm) và chỉ số PM2.5 là 28,3 mg/m<sup>3</sup>, vượt quá quy chuẩn (25 mg/m<sup>3</sup>). Với số lượng các loại phương tiện giao thông lớn, tốc độ tăng trưởng cao, qua nhiều năm sử dụng có chất lượng khí thải kém đang lưu hành đã làm ảnh hưởng đến sức khỏe người dân, gây ra tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường ngày càng trở nên nghiêm trọng.

Với những diễn biến phức tạp của giao thông đô thị, đặc biệt là tình hình ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường xảy ra trên địa bàn Thành phố, Thủ tướng

---

<sup>1</sup> Năm 2018, trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có khoảng 7,6 triệu xe máy, 561.643 nghìn xe ô tô, trong đó ô tô con là 318.157 xe. Tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2018 của xe máy là 6,7%/năm, của ô tô con là 11,72%/năm trong khi tăng trưởng kết cấu hạ tầng chỉ đạt 1,67%/năm về chiều dài đường và 4,82% về diện tích mặt đường.

<sup>2</sup> Năm 2012 khối lượng VTHK bằng xe buýt đạt 413,14 triệu lượt, tuy nhiên đến năm 2018 chỉ còn 289,98 triệu lượt (giảm 29,8%)

<sup>3</sup> Hiện nay Thành phố đang xây dựng tuyến đường sắt đô thị đầu tiên Bến Thành – Suối Tiên, khởi công Tháng 8/2012, dự kiến đi vào hoạt động năm 2022.

Chính phủ đã có chỉ đạo tại Thông báo số 44/TB-VPCP ngày 24/1/2017 về giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh, trong đó giao UBND Thành phố có lộ trình kiểm soát và hạn chế phương tiện cá nhân, tăng cường phát triển giao thông công cộng.

Do vậy cần thiết phải thực hiện Đề án ***“Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh”***.

## **II. Mục đích, yêu cầu, nhiệm vụ xây dựng đề án**

### **2.1. Mục đích**

Xây dựng các giải pháp cấp bách, giải pháp dài hạn để tăng cường vận tải hành khách công cộng, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân nhằm giảm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường và đảm bảo phục vụ tốt nhu cầu đi lại của đa số nhân dân.

### **2.2. Yêu cầu**

- Đánh giá thực trạng về hệ thống giao thông vận tải, công tác quản lý nhà nước về phương tiện tham gia giao thông làm cơ sở để đề xuất các giải pháp tăng cường quản lý các loại phương tiện giao thông (phương tiện giao thông công cộng và phương tiện giao thông cá nhân) một cách cụ thể, khả thi.

- Xây dựng được lộ trình cụ thể để triển khai các giải pháp và các điều kiện cần thiết nhằm tăng cường quản lý phương tiện giao thông.

### **2.3. Nhiệm vụ**

Đề án được xây dựng gồm các nhiệm vụ cụ thể như sau:

#### **1) Tăng cường vận tải hành khách công cộng:**

- Đánh giá nguyên nhân gây hạn chế phát triển vận tải hành khách công cộng trên địa bàn.

- Đề xuất các biện pháp tăng cường phát triển, cải thiện công tác quản lý điều hành VTHKCC xe buýt.

- Đề xuất các biện pháp phát triển các loại hình VTHKCC khác như ĐSĐT, xe buýt nhanh, buýt đường sông, xe đạp công cộng.

- Đề xuất giải pháp cải thiện hạ tầng kỹ thuật hỗ trợ xe buýt, phương án chủ động cung cấp đủ số lượng phương tiện, phương án nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC xe buýt phù hợp nhu cầu người dân;

#### **2) Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố:**

- Khảo sát, đánh giá mức độ gia tăng phương tiện cơ giới cá nhân tương



ứng với năng lực hạ tầng giao thông;

- Khảo sát điều tra xã hội học về quan điểm của người dân Thành phố đối với chính sách kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân;

- Đề xuất phương án kiểm soát hoạt động của ô tô cá nhân, xe máy theo phạm vi hoạt động, chất lượng phương tiện;

- Đề xuất phương án và lộ trình hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân tại một số khu vực.

### **III. Cơ sở pháp lý**

- Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13 ngày 19/06/2015 tại Khoản 3, 7 Điều 19; Khoản 8 Điều 43;

- Luật Giao thông đường bộ (Luật số 23/2008/QH 12 ngày 13/11/2008);

- Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/08/2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự ATGT;

- Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021.

- Nghị quyết số 30/NQ-CP của Chính phủ ngày 01/3/2013 về Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 18 – CT/TƯ ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông;

- Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP ngày 31/7/2008 của Chính phủ về từng bước khắc phục ùn tắc giao thông tại Thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

- Quyết định số 2631/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 31/12/2013 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025;

- Quyết định số 568/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 08/04/2013 phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

- Văn bản số 148/TTg-KTN của Thủ tướng Chính phủ ngày 27/01/2014 về thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn;

- Thông báo số 44/TB-VPCP ngày 24/01/2017 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại buổi họp với các Bộ, ngành về giải pháp chống ùn tắc giao thông trên địa bàn và thành phố Hồ Chí Minh;

- Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh lần thứ X

nhiệm kỳ 2015-2020;

- Chương trình hành động số 14-CtrHD/TU ngày 25/10/2016 của Thành ủy thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ thành phố lần thứ X về Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2016-2020;

- Thông báo số 893/TB-VP ngày 17/11/2015 của Văn phòng Ủy ban nhân dân và thành phố Hồ Chí Minh giao Sở Giao thông vận tải xây dựng đề án về lộ trình hạn chế phương tiện cá nhân gắn với lộ trình đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông công cộng có sức chứa lớn trong thời gian tới (xe buýt, BRT, Metro,...);

Các văn bản khác có liên quan.

#### **IV. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu**

##### **4.1. Đối tượng nghiên cứu**

- Rà soát đánh giá hiện trạng về kinh tế - xã hội, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ, vận tải đường bộ đô thị, đường sắt và đường thủy nội địa; Phương tiện giao thông đường bộ hoạt động trên địa bàn thành phố; Công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải (tổ chức giao thông và giải quyết ùn tắc giao thông).

- Kinh nghiệm quản lý nhu cầu giao thông và kiểm soát phương tiện giao thông vận tải cá nhân ở đô thị các nước trên thế giới và ứng dụng cho Thành phố Hồ Chí Minh.

##### **4.2. Phạm vi nghiên cứu**

- Không gian: trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh (tập trung chủ yếu ở khu vực trung tâm, các trục hướng tâm chính vào thành phố, khu vực cảng hàng không và khu vực cảng biển).

- Thời gian: Giai đoạn 2020-2030

#### **V. Phương pháp nghiên cứu**

- Phân tích hiện trạng về giao thông vận tải Tp. Hồ Chí Minh: hiện trạng kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông, vận tải hành khách, công tác quản lý giao thông, ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường do hoạt động giao thông vận tải, kinh nghiệm trong nước và trên thế giới về phát triển VTHKCC và quản lý phương tiện giao thông cá nhân.

- Thống kê tăng trưởng số lượng phương tiện giao thông, kết cấu hạ tầng làm rõ mối quan hệ giữa tăng trưởng phương tiện giao thông với tăng trưởng kết cấu hạ tầng và sự ảnh hưởng tới hệ thống giao thông Thành phố.

- Tham khảo ý kiến chuyên gia, nhà nghiên cứu, các nhà quản lý lĩnh vực

giao thông vận tải về các giải pháp, cơ chế chính sách giải quyết các vấn đề trong phạm vi nghiên cứu của Đề án.

- Phỏng vấn điều tra xã hội học về nhu cầu đi lại và quan điểm của người dân đối với các giải pháp, chính sách được đưa ra trong Đề án; điều tra lưu lượng giao thông tại một số tuyến, trục, nút giao thông trọng điểm.



# CHƯƠNG I: TỔNG QUAN VỀ QUẢN LÝ PHƯƠNG TIỆN CÁ NHÂN VÀ ÒN TẮC GIAO THÔNG

## 1.1. Các khái niệm về phương tiện giao thông

### 1.1.1. Phân loại theo Luật Giao thông đường bộ

Theo Điều 3, Luật Giao thông đường bộ quy định:

- Phương tiện giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện giao thông thô sơ đường bộ.

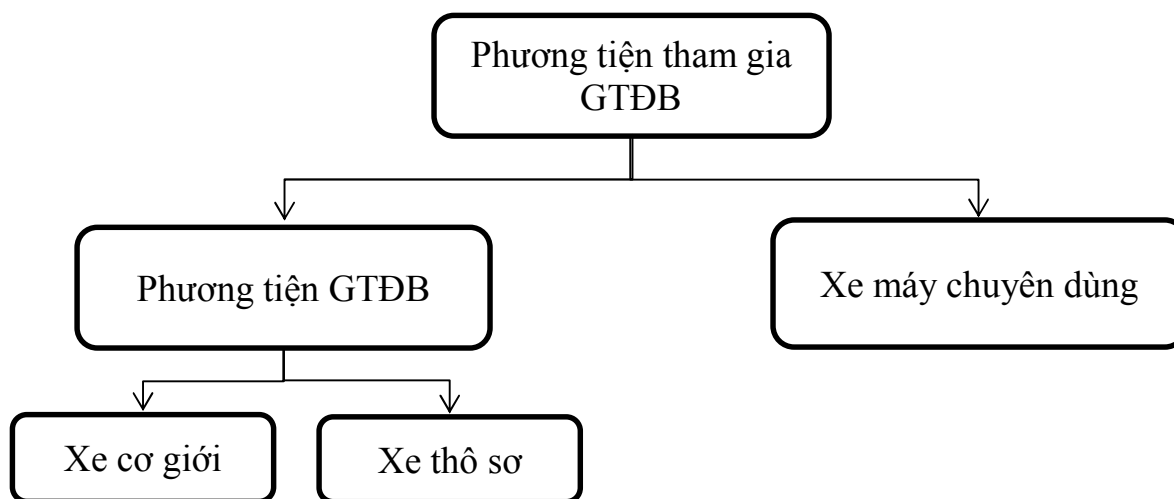
+ *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy, xe mô tô (bao gồm cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.

+ *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

- Xe máy chuyên dùng gồm xe máy 2-3 bánh thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ.

- Phương tiện tham gia giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng.

**Hình 1.1-1: Tổng quan phương tiện tham gia giao thông đường bộ**



### 1.1.2. Phân loại theo Đề án

Theo Căn cứ quy định về các loại phương tiện tại các Văn bản quy phạm pháp luật: Luật Giao thông đường bộ, Nghị định 86/2014/NĐ-CP, Thông tư 63/2014/TT-BGTVT, Quyết định số 568/QĐ-TTg,...

Trong các quy định của pháp luật hiện nay chưa có quy định thể nào là phương tiện giao thông cá nhân, thể nào là phương tiện giao thông công cộng.

Căn cứ vào mục đích sử dụng phương tiện, đặc điểm giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, Đề án phân loại phương tiện giao thông bao gồm:

- Phương tiện giao thông cá nhân.
- Phương tiện vận tải hành khách bao gồm: vận tải hành khách công cộng, vận tải hành khách bán công cộng.
- Phương tiện vận tải hàng hóa.

#### *1.1.2.1. Phương tiện vận tải hành khách*

##### *a) Phương tiện vận tải hành khách công cộng*

- Vận tải hành khách công cộng là loại hình vận chuyển có thể đáp ứng khối lượng lớn nhu cầu đi lại của mọi tầng lớp dân cư một cách thường xuyên, liên tục theo thời gian xác định, theo hướng và theo tuyến cố định trong từng thời kỳ nhất định. Hành khách chấp nhận chi trả mức giá theo quy định.

Theo định nghĩa trên có thể thấy, vận tải hành khách công cộng bao gồm 03 đặc điểm chính: có hướng tuyến cố định; thời gian phục vụ cố định; mức giá theo quy định. Căn cứ vào đó, phương tiện vận tải hành khách được xác định gồm tàu điện (MRT, LRT), xe buýt, xe buýt nhanh BRT, tramway,...

Phương tiện VTHKCC trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh hiện có xe buýt, buýt đường sông, xe bốn bánh sử dụng năng lượng điện (xe buýt điện), xe khách tuyến cố định và các loại hình sắp đưa vào hoạt động là xe buýt nhanh BRT, tàu điện.

##### *b) Phương tiện vận tải hành khách bán công cộng*

Loại phương tiện vận tải hành khách hoạt động không theo tuyến cố định, mà theo yêu cầu của nhóm nhỏ hành khách, bao gồm: xe taxi, xe hợp đồng, xe trung chuyển, xe đạp công cộng,... Ngoài ra, trên địa bàn thành phố còn có loại xe 3 bánh chở người (xe lam) và xích lô, tuy nhiên hiện nay không còn phổ biến.

#### *1.1.2.2. Phương tiện giao thông cá nhân*

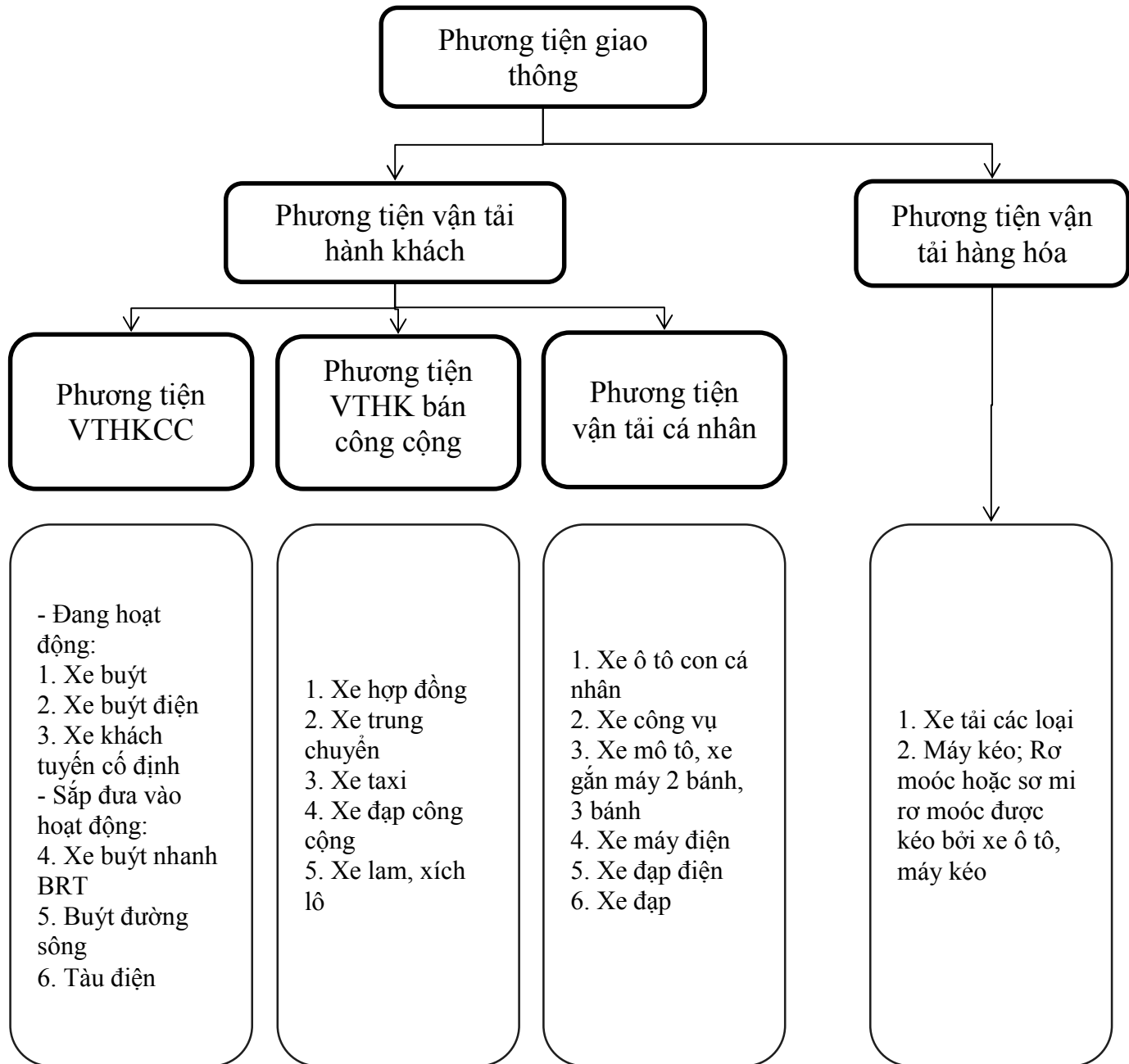
Các loại phương tiện giao thông thuộc sở hữu cá nhân, sử dụng với mục đích phục vụ chuyển đi cá nhân bao gồm: xe ô tô con cá nhân, xe mô tô, xe gắn máy 2 bánh, 3 bánh, xe máy điện, xe đạp điện, xe đạp.

Như vậy, mặc dù hiện nay trên địa bàn Thành phố có loại hình “xe ôm” - là xe mô tô 2 bánh chở người có thu tiền, hay “Grab-bike” - xe mô tô 2 bánh chở người ứng dụng khoa học công nghệ kết nối tới người sử dụng, tuy nhiên chưa được pháp luật quy định về điều kiện kinh doanh, “hợp đồng” chỉ là thỏa thuận cá nhân giữa người sử dụng và người cung cấp dịch vụ nên trong Đề án phân loại những phương tiện này thuộc nhóm Phương tiện giao thông cá nhân.

### 1.1.2.3. Phương tiện vận tải hàng hóa

Bao gồm xe tải các loại; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo.

**Hình 1.1-2: Tổng quan về phương tiện giao thông**



**Hình 1.1-3: Một số hình ảnh về phương tiện giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**



Xe buýt



Taxi



Xe khách



Xe lam



Xe mô tô, xe gắn máy



Xe lôi



## 1.2. Các khái niệm về ùn tắc giao thông

### 1.2.1. Một số khái niệm

Một số khái niệm về UTGT<sup>4</sup> như sau:

- Ùn tắc giao thông là một khái niệm dùng để miêu tả sự hạn chế tốc độ của các phương tiện tham gia giao thông mà nguyên nhân chính là do mật độ phương tiện tham gia giao thông quá lớn. Hiện tượng ùn tắc giao thông thường xảy ra tại các nút giao thông hẹp và có lưu lượng phương tiện tham gia giao thông lớn.

- Ùn tắc giao thông xảy ra khi năng lực thông qua của một khu vực (tuyến đường, nút giao thông,...) không đáp ứng được nhu cầu lưu thông của các loại phương tiện tham gia giao thông.

Nhìn chung các đô thị lớn của nước ta có mật độ các phương tiện cao. Đặc biệt vào giờ cao điểm mật độ các phương tiện đông đặc, điều đó dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông. Sự đông đặc của phương tiện làm giảm tốc độ của các phương tiện và dẫn đến kéo dài thời gian đi lại của các phương tiện tham gia giao thông.

Ùn tắc giao thông đô thị là một hiện tượng xã hội phản ánh sự quá tải về giao thông vận tải ở đô thị. Ùn tắc giao thông thường xuyên trên diện rộng sẽ gây ra những hậu quả nghiêm trọng cho nền kinh tế và đời sống dân cư đô thị.

### 1.2.2. Phân loại ùn tắc giao thông

#### a) Theo tính chất ùn tắc

Được phân làm 2 loại: ùn tắc có tính chất lặp lại và ùn tắc không lặp lại.

- Ùn tắc lặp lại: xảy ra chủ yếu khi có nhiều phương tiện giao thông muốn sử dụng cùng một tuyến đường trong cùng một khoảng thời gian. Loại ùn tắc này thường xuất hiện vào khoảng thời gian cao điểm buổi sáng hoặc buổi chiều khi hầu hết người dân đi học, đi làm và về nhà cùng lúc. Tại thành phố Hồ Chí Minh, giờ cao điểm thường rơi vào khoảng từ 6h30-9h00 sáng và từ 16h30-19h00 chiều.

- Ùn tắc không lặp lại: loại ùn tắc này thường gắn với các sự cố hoặc tình huống ngẫu nhiên, có tính chất đặc biệt và khác thường như sự cố giao thông, tai nạn, công trình xây dựng, thời tiết.

#### b) Theo mức độ ùn tắc

---

<sup>4</sup> Theo Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ “Nghiên cứu đánh giá thiệt hại kinh tế do UTGT trên đường bộ và đề xuất các giải pháp giảm thiểu” - Mã số DT164039 do Viện Chiến lược và Phát triển GTVT thực hiện năm 2016,

Được phân làm 3 loại: ùn tắc nhẹ, ùn tắc vừa và ùn tắc nghiêm trọng.

- Ùn tắc nhẹ: ở mức độ này các phương tiện vẫn lưu thông được qua điểm ùn tắc nhưng vận tốc chậm, thường từ 20km/h trở xuống và kéo dài trong khoảng 15 phút.

- Ùn tắc vừa: phương tiện bắt đầu lưu thông khó khăn hơn, sự cản trở giữa các phương tiện với nhau càng ngày càng rõ nét.

- Ùn tắc nghiêm trọng: vận tốc phương tiện tiếp tục giảm xuống, xuất hiện những thời điểm vận tốc bằng 0.

### **Hình 1.2-1: Ùn tắc nghiêm trọng xảy ra trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh**



#### ***c) Theo phạm vi ùn tắc***

Bao gồm ùn tắc cục bộ và ùn tắc kéo dài:

- Ùn tắc cục bộ: thường không kéo dài và không gây ảnh hưởng lan truyền đến các khu vực khác.

- Ùn tắc kéo dài: thường nghiêm trọng, có xu hướng lan rộng ra các khu vực khác.

#### ***1.2.3. Tiêu chí xác định ùn tắc giao thông***

Hiện nay, để xác định ùn tắc giao thông, các thành phố trên thế giới ban hành các tiêu chí khác nhau, tập trung vào 4 chỉ tiêu chính:

- Tốc độ vận hành bình quân của dòng giao thông
- Thời gian đi lại và sự chậm trễ
- Lưu lượng giao thông
- Mức độ phục vụ (LOS - Level of Service)

Một số tiêu chí xác định ùn tắc giao thông trên thế giới:

**Bảng 1.2-1: Tiêu chí đánh giá UTGT tại một số thành phố trên thế giới**

TT	Quốc gia	Ngưỡng tốc độ	Thời gian kéo dài	Thời điểm diễn ra	Lợi đường
1	Mỹ				
-	Bang California	56km/h	15 phút	Các ngày làm việc trong tuần	Đường cao tốc
-	Bang Minnesota	45km/h	bất kỳ	6h-9h hoặc 14h-19h các ngày làm việc trong tuần	Đường cao tốc
-	Thành phố Denver	25km/h	bất kỳ		Các loại đường
2	Canada (vùng đô thị Montreal)	25km/h	bất kỳ		Đường bộ nói chung
3	Hàn Quốc				
	Công ty quản lý đường bộ quốc gia	30km/h	bất kỳ	ngày làm việc trong tuần	đường bộ nói chung
	Thành phố Deajoin	14km/h	bất kỳ	ngày làm việc trong tuần	đường đô thị
4	Nhật Bản	40km/h	15 phút		đường cao tốc
5	Singapore	45-65km/h			đường cao tốc
		20-30km/h			đường đô thị
6	Indonesia	30km/h			đường đô thị

*Nguồn: Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ “Nghiên cứu đánh giá thiệt hại kinh tế do UTGT trên đường bộ và đề xuất các giải pháp giảm thiểu” - Mã số DT164039, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, 2016.*

Theo văn bản ngày 25/4/2017 của UBND thành phố Hồ Chí Minh về đề xuất áp dụng tạm bộ tiêu chí xác định tình trạng ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố, tiêu chí xác định số vụ ùn tắc giao thông như sau:

- Vận tốc trung bình dòng xe  $\leq 5\text{km/h}$  (thấp hơn vận tốc của người đi bộ).
- Tình trạng kéo dài trong thời gian trên 30 phút.
- Chiều dài dòng xe kéo dài 200÷300m.

Theo các tiêu chí trên, Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh thống kê trên địa bàn Thành phố năm 2017 có 36 điểm UTGT.

#### ***1.2.4. Tác động của ùn tắc giao thông***

Một số tác động chính của ùn tắc giao thông đối với hoạt động kinh tế - xã hội, môi trường như sau:

- *Tác động đến thời gian đi lại:* ùn tắc giao thông làm gia tăng thời gian di chuyển của phương tiện gắn với tốc độ di chuyển chậm, dòng giao thông “dừng và đi”, nghiêm trọng hơn là tình trạng kẹt cứng.

- *Tác động đến môi trường:* ùn tắc giao thông làm gia tăng mức độ ô nhiễm môi trường do các phương tiện mất nhiều thời gian lưu thông trên đường, mức xả thải của phương tiện tăng lên.

- *Tác động đến xã hội:* ùn tắc giao thông ảnh hưởng nghiêm trọng đến đời sống xã hội. Không chỉ gây thiệt hại về mặt kinh tế, ùn tắc giao thông gây nguy hại cho sức khỏe của con người và làm suy giảm chất lượng cuộc sống đô thị. Nhiều bệnh về đường hô hấp do môi trường không khí bị ô nhiễm bởi bụi, hơi khí độc do phương tiện giao thông phát thải ra như CO, CO<sub>2</sub>, NO... như hen, lao, dị ứng, viêm phế quản...



## **CHƯƠNG II: HIỆN TRẠNG KINH TẾ XÃ HỘI, GIAO THÔNG VẬN TẢI, DỰ BÁO NHU CẦU VÀ CÁC THÁCH THỨC ĐỐI VỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

### **2.1. Đặc điểm tự nhiên**

#### **2.1.1. Vị trí địa lý**

Thành phố Hồ Chí Minh có tọa độ  $10^{\circ}10' - 10^{\circ}38'$  Bắc và  $106^{\circ}22' - 106^{\circ}54'$  Đông, phía Bắc giáp tỉnh Bình Dương, Tây Bắc giáp tỉnh Tây Ninh, Đông và Đông Bắc giáp tỉnh Đồng Nai, Đông Nam giáp tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Tây và Tây Nam giáp tỉnh Long An và Tiền Giang. Nằm ở miền Nam Việt Nam, thành phố Hồ Chí Minh cách Hà Nội 1.730km theo đường bộ, trung tâm thành phố cách bờ biển Đông 50km theo đường chim bay. Với vị trí tâm điểm của khu vực Đông Nam Á, thành phố Hồ Chí Minh là một đầu mối giao thông quan trọng về cả đường bộ, đường thủy và đường không, nối liền các tỉnh trong vùng và còn là một cửa ngõ quốc tế. Thành phố Hồ Chí Minh gồm có 04 điểm cực:

- Cực Bắc là xã Phú Mỹ Hưng, huyện Củ Chi.
- Cực Tây là xã Thái Mỹ, huyện Củ Chi.
- Cực Nam là xã Long Hòa, huyện Cần Giờ.
- Cực Đông là xã Thạnh An, huyện Cần Giờ.

#### **2.1.2. Khí hậu**

Nằm trong vùng nhiệt đới xavan, cũng như một số tỉnh Nam bộ khác, thành phố Hồ Chí Minh không có bốn mùa: xuân, hạ, thu, đông, nhiệt độ cao đều và mưa quanh năm (mùa khô ít mưa). Trong năm thành phố Hồ Chí Minh có 02 mùa là biến thể của mùa hè: mùa mưa–khô rõ rệt. Mùa mưa được bắt đầu từ tháng 5 tới tháng 11 (khí hậu nóng ẩm, nhiệt độ cao mưa nhiều), còn mùa khô từ tháng 12 tới tháng 4 năm sau (khí hậu khô, nhiệt độ cao và mưa ít). Trung bình, thành phố Hồ Chí Minh có 160÷270 giờ nắng một tháng, nhiệt độ trung bình  $27^{\circ}\text{C}$ , cao nhất lên tới  $40^{\circ}\text{C}$ , thấp nhất xuống  $13,8^{\circ}\text{C}$ . Hàng năm, thành phố có 330 ngày nhiệt độ trung bình  $25\div 28^{\circ}\text{C}$ . Lượng mưa trung bình của thành phố đạt 1.949mm/năm, trong đó năm 1908 đạt cao nhất 2.718mm, thấp nhất xuống 1.392mm vào năm 1958. Một năm, ở thành phố có trung bình 159 ngày mưa, tập trung nhiều nhất vào các tháng từ 5 tới tháng 11, chiếm khoảng 90%, đặc biệt hai tháng 6 và 9. Trên phạm vi không gian thành phố, lượng mưa phân bố không đều, khuynh hướng tăng theo trục Tây Nam–Đông Bắc. Các quận nội thành và các huyện phía bắc có lượng mưa cao hơn khu vực còn lại.

Thành phố Hồ Chí Minh chịu ảnh hưởng bởi hai hướng gió chính là gió mùa Tây–Tây Nam và Bắc–Đông Bắc. Gió Tây–Tây Nam từ Ấn Độ Dương, tốc

độ trung bình 3,6m/s, vào mùa mưa. Gió Gió Bắc–Đông Bắc từ biển Đông, tốc độ trung bình 2,4m/s, vào mùa khô. Ngoài ra còn có gió Mậu dịch theo hướng Nam–Đông Nam vào khoảng tháng 3 tới tháng 5, trung bình 3,7m/s. Có thể nói thành phố Hồ Chí Minh thuộc vùng không có gió bão. Cũng như lượng mưa, độ ẩm không khí ở thành phố lên cao vào mùa mưa (80%), và xuống thấp vào mùa khô (74,5%). Bình quân độ ẩm không khí đạt 79,5%/năm.

Điều kiện nhiệt độ, khí hậu nhiệt đới, nóng ẩm quanh năm phù hợp với việc lựa chọn xe máy làm phương tiện đi lại của người dân.

### **2.1.3. Địa hình, địa chất**

Nằm trong vùng chuyển tiếp giữa miền Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long, địa hình thành phố thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Tây sang Đông. Vùng cao nằm ở phía bắc-Đông Bắc và một phần Tây Bắc, trung bình 10 đến 25m. Xen kẽ có một số gò đồi, cao nhất lên tới 32m như đồi Long Bình ở quận 9. Ngược lại, vùng trũng nằm ở phía Nam-Tây Nam và Đông Nam thành phố, có độ cao trung bình trên dưới 1 mét, nơi thấp nhất 0,5m. Các khu vực trung tâm, một phần các quận Thủ Đức, quận 2, toàn bộ huyện Hóc Môn và quận 12 có độ cao trung bình, khoảng 5 tới 10m.

Địa chất thành phố Hồ Chí Minh bao gồm chủ yếu là hai tầng trầm tích Pleistocen và Holocen lộ ra trên bề mặt. Trầm tích Pleistocen chiếm hầu hết phần Bắc, Tây Bắc và Đông Bắc. Dưới tác động của các yếu tố tự nhiên và hoạt động của con người, trầm tích phù sa cổ hình thành nhóm đất đặc trưng riêng: đất xám. Với hơn 45 nghìn ha, tức khoảng 23,4% diện tích thành phố, đất xám ở thành phố Hồ Chí Minh có ba loại: đất xám cao, đất xám có tầng loang lổ đỏ vàng và hiếm hơn là đất xám gley. Trầm tích Holocen ở thành phố Hồ Chí Minh có nhiều nguồn gốc: biển, vũng vịnh, sông biển, bãi bồi,... hình thành nhiều loại đất khác nhau: nhóm đất phù sa biển với 15.100ha, nhóm đất phèn với 40.800ha và đất phèn mặn với 45.500ha. Ngoài ra còn có một diện tích khoảng hơn 400ha là "giồng" cát gần biển và đất Feralite vàng nâu bị xói mòn trơ sỏi đá ở vùng đồi gò.

### **2.1.4. Thủy văn**

Thành phố Hồ Chí Minh nằm ở vùng hạ lưu hệ thống sông Đồng Nai-Sài Gòn, nên có mạng lưới sông ngòi kênh rạch rất đa dạng. Sông Đồng Nai bắt nguồn từ cao nguyên Lâm Viên, hợp lưu bởi nhiều sông khác, có lưu vực lớn, khoảng 45.000km<sup>2</sup>. Với lưu lượng bình quân 20–500m<sup>3</sup>/s, hàng năm cung cấp 15 tỷ m<sup>3</sup> nước, sông Đồng Nai trở thành nguồn nước ngọt chính của Thành phố. Sông Sài Gòn bắt nguồn từ vùng Hớn Quản, chảy qua Thủ Dầu Một đến thành phố Hồ Chí Minh, với chiều dài 200km và chảy dọc trên địa phận thành phố dài 80km. Sông Sài Gòn có lưu lượng trung bình vào khoảng 54m<sup>3</sup>/s, bề rộng tại thành phố khoảng 225÷370m, độ sâu tới 20m. Nhờ hệ thống kênh Rạch Chiếc,

hai con sông Đồng Nai và Sài Gòn nối thông ở phần nội thành mở rộng. Một con sông nữa của thành phố Hồ Chí Minh là sông Nhà Bè, hình thành ở nơi hợp lưu hai sông Đồng Nai và Sài Gòn, chảy ra biển Đông bởi hai ngả chính Soài Rạp và Gành Rái. Trong đó, ngả Gành Rái chính là đường thủy chính cho tàu ra vào bến cảng Sài Gòn. Ngoài các con sông chính, thành phố Hồ Chí Minh còn có một hệ thống kênh rạch chằng chịt: Láng The, Bàu Nông, rạch Tra, Bến Cát, An Hạ, Tham Lương, Cầu Bông, Nhiêu Lộc-Thị Nghè, Bến Nghé, Lò Gốm, Kênh Tẻ, Tàu Hũ, Kênh Đôi,... Hệ thống sông, kênh rạch giúp Thành phố trong việc tưới tiêu, nhưng do chịu ảnh hưởng dao động triều bán nhật của biển Đông, thủy triều thâm nhập sâu đã gây nên những tác động xấu tới sản xuất nông nghiệp và hạn chế việc tiêu thoát nước ở khu vực nội thành.

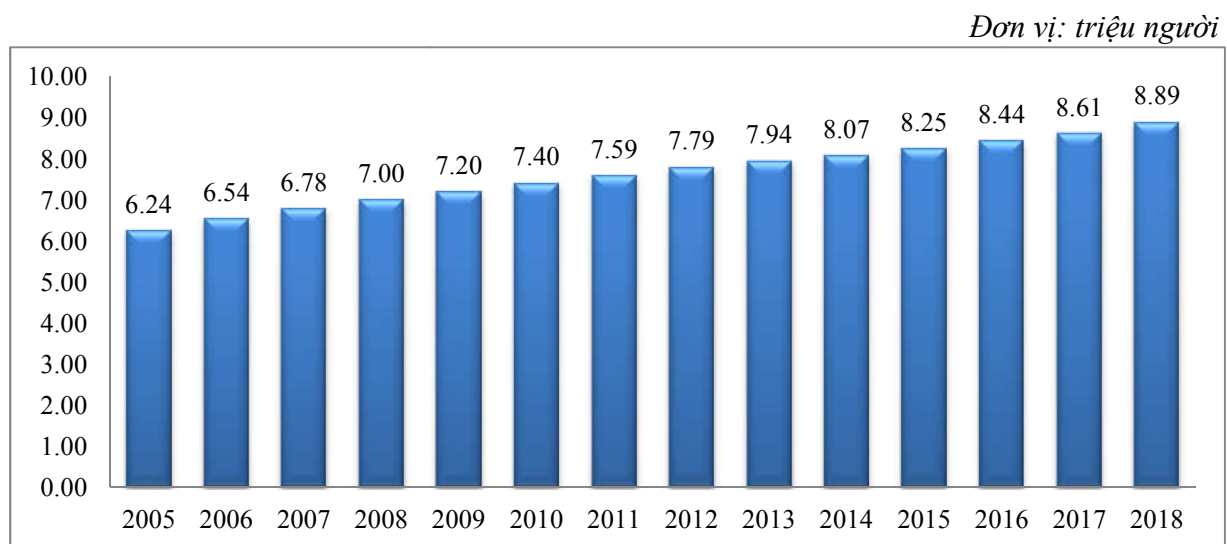
## 2.2. Hiện trạng kinh tế - xã hội

### 2.2.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội

#### a) Dân số

Thành phố Hồ Chí Minh có 24 đơn vị hành chính gồm bao gồm: 19 quận và 05 huyện; 322 đơn vị hành chính cấp phường, xã gồm: 05 thị trấn, 259 phường, 58 xã (trong đó có 01 xã đảo). Theo Niên giám thống kê năm 2018, dân số thành phố Hồ Chí Minh là 8,89 triệu người, tốc độ tăng dân số giai đoạn 2005-2018 đạt 2,76%/năm.

**Hình 2.2-1: Tăng trưởng dân số giai đoạn 2005-2018**



*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh 2018*

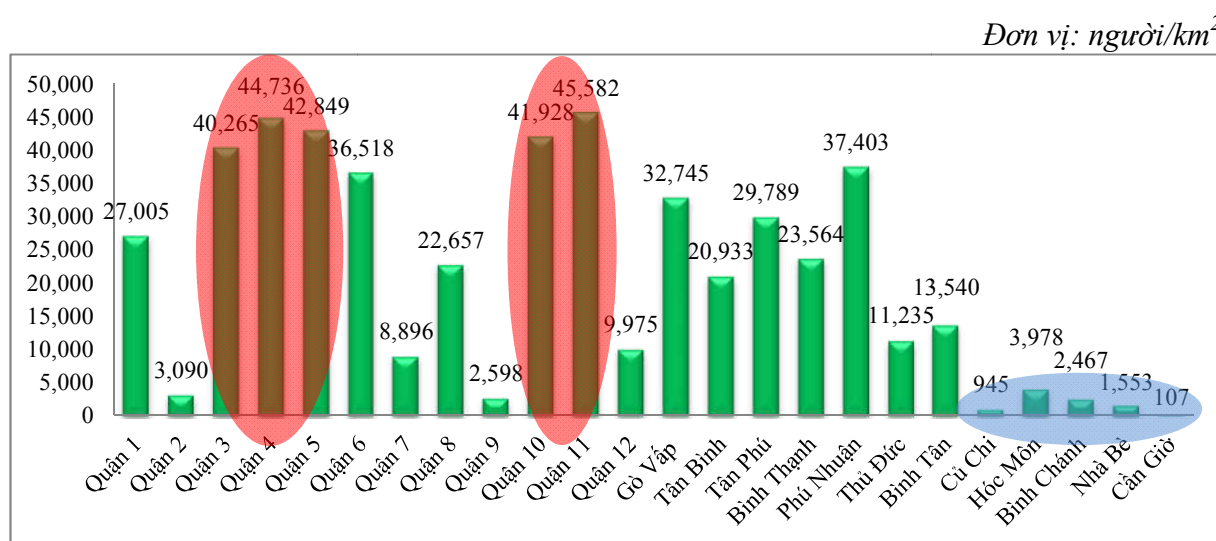
Theo kết quả cuộc tổng điều tra dân số và nhà ở năm 2019, trên địa bàn Thành phố có khoảng 10 triệu người, trong đó nếu tính dân số vãng lai thì số người thường xuyên sinh sống và làm việc trên địa bàn Thành phố lên đến trên 12 triệu người.

Dân số đô thị của Tp. Hồ Chí Minh năm 2005 là 5.314.898 người, năm 2010 là 6.152.262 người và năm 2018 tăng lên 8,89 triệu người, chỉ trong 5 năm 2005-2010, dân đô thị đã tăng gần 837.364 người, nguyên nhân là do việc mở rộng nội thành cùng với sự hình thành các khu công nghiệp tập trung với nhu cầu lao động tăng cao đã kéo theo luồng di dân đến Tp. Hồ Chí Minh đã dẫn đến dân đô thị tăng với tốc độ khá cao. Sang giai đoạn 2010-2016 mức tăng đã giảm xuống còn 2,2%/năm.

Dân số nông thôn của Tp. Hồ Chí Minh có xu hướng tăng mạnh trong những năm gần đây, từ 1.244.184 người năm 2010 lên 1.582.979 triệu người vào năm 2016, tốc độ tăng trong giai đoạn 2010-2016 là rất cao với 4,93 %/năm, tốc độ tăng trưởng giảm hơn so với giai đoạn 2005-2010 là 6,11%/năm.

Mật độ bình quân 4.029 người/km<sup>2</sup>, phân bố không đồng đều, tập trung cao tại khu vực trung tâm. Mật độ dân số một số quận đạt trên mức 40.000 người/km<sup>2</sup> như tại các Quận 3, 4, 5, 10 và 11. Mật độ dân số thấp tại khu vực quận 2, các huyện: Củ Chi, Hóc Môn, Bình Chánh, Nhà Bè và Cần Giờ (đặc biệt mật độ dân số Huyện Cần Giờ chỉ đạt 107 người/km<sup>2</sup>).

**Hình 2.2-2: Mật độ dân số năm 2018**



*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh*

Tỷ lệ đô thị hóa của Tp. Hồ Chí Minh là 82,13% và cao hơn của Vùng Đông Nam Bộ (51%) và cao hơn của cả nước (36,8%).

Theo kết quả của cuộc tổng điều tra dân số năm 2004, năm 2009 và một số tài liệu nghiên cứu<sup>5</sup> cho thấy, tỷ lệ dân số KT3, KT4 (tạm trú dài hạn và ngắn

<sup>5</sup> Tham khảo tại tài liệu: Báo cáo tổng hợp “Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025”, Viện Nghiên cứu phát triển Tp. Hồ Chí Minh, 2011.



hạn tại Tp. Hồ Chí Minh) chiếm khoảng 30% dân số thành phố (khoảng 2,5 triệu người). Ngoài ra, nếu tính thêm số người không đăng ký và những người thường xuyên ra vào thành phố làm việc, ước tính dân số thực tế của Thành phố khoảng trên 11,94 triệu người. Tuy tỷ lệ tăng dân số theo thống kê giai đoạn 2005-2018 chỉ đạt 2,76%/năm, tuy nhiên tăng trưởng dân số cơ học cao. Đặc biệt, những năm gần đây, mỗi năm dân số TP.HCM tăng thêm từ 200.000 đến 400.000 người, trong đó có nhiều người nhập cư từ các địa phương khác, làm tăng sức ép lên hạ tầng đô thị, đặc biệt là hạ tầng giao thông của Thành phố.

**Bảng 2.2-1: Tổng điều tra dân số năm 2004, năm 2009**

TT	Hình thức	Dân số (người)		Tỷ lệ (%)	
		2004	2009	2004	2009
1	KT1 (thường trú)	3.538.609	5.639.746	57,9	84,6
2	KT2 (di chuyển giữa các quận - huyện)	720.594	435.150	11,8	6,5
3	KT3&KT4 (nhập cư đến TP.HCM)	1.767.290	1.024.692	28,9	15,4
	<b>Tổng số dân (5 tuổi trở lên)</b>	<b>6.109.493</b>	<b>6.664.438</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

*\*) Nguồn: Báo cáo tổng hợp “Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025”, Viện Nghiên cứu phát triển Tp. Hồ Chí Minh, 2011*

#### *b) Lao động và việc làm*

Theo số liệu đến 2017, tổng số lao động từ 15 tuổi trở lên trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh là 4.335.659 người (chiếm 50,1% dân số). Số lao động nông nghiệp với 72.487 người (chiếm 1,8% tổng số lao động); Làm việc trong lĩnh vực thương nghiệp-dịch vụ là 2.343.905 người (chiếm 56,8% số lao động) và công nghiệp-xây dựng chỉ có 421.955 người (chiếm 10,2%).

#### *c) Giáo dục và đào tạo*

Sự nghiệp giáo dục đào tạo của tỉnh trong thời gian qua có những bước phát triển và ngày càng nâng cao chất lượng dạy và học. Cơ sở vật chất; trang thiết bị, nguồn nhân lực... được quan tâm và đầu tư. Nhìn chung, cơ sở vật chất và trang thiết bị cơ bản đáp ứng cho yêu cầu dạy và học, nâng cao trình độ dân trí; đội ngũ cán bộ và giáo viên có trưởng thành, đủ về số lượng, phù hợp về cơ cấu, trình độ đạt chuẩn và trên chuẩn tăng hơn so với nhiệm kỳ trước.

Chất lượng dạy và học được cải thiện hơn, số lượng học sinh tốt nghiệp cuối bậc học và trúng tuyển vào các trường đại học, cao đẳng ngày càng tăng.

Tuy nhiên, giai đoạn 2010-2016 số lượng học sinh cấp I, II, III có xu hướng giảm, nguyên nhân do điều kiện kinh tế của người dân còn gặp nhiều khó khăn, hệ thống trường lớp chưa phân bố rộng khắp làm tăng khoảng cách và thời gian đi học của học sinh, hệ thống đường xá còn nhiều bất cập ảnh hưởng đến việc đi học của học sinh,...

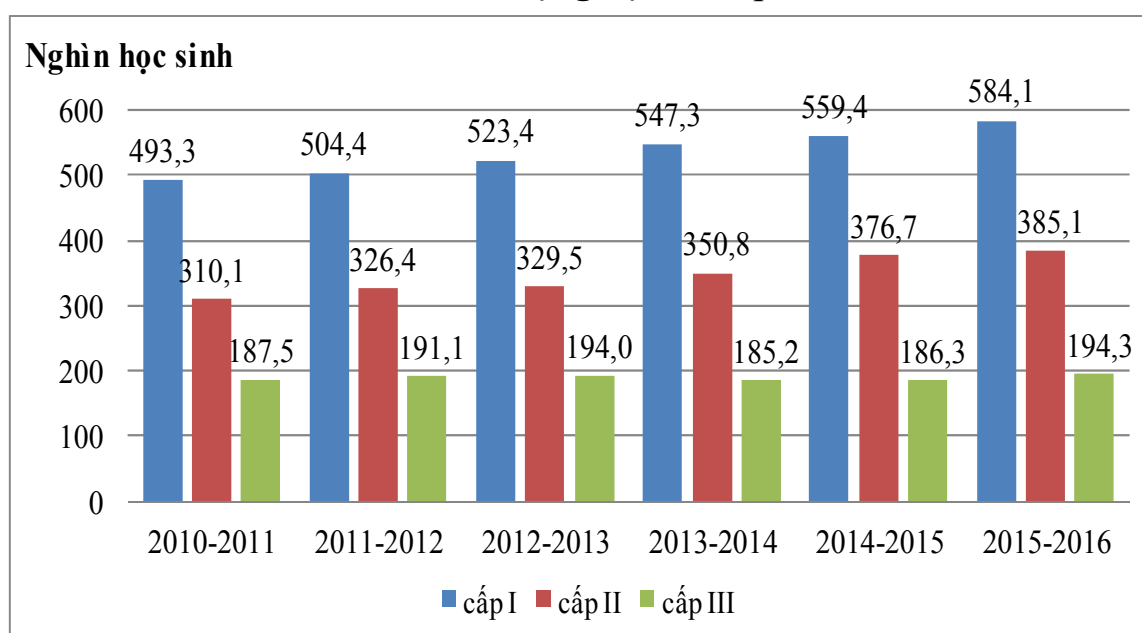
**Bảng 2.2-2: Số lượng học sinh qua các năm giai đoạn 2010-2016**

*Đơn vị: Học sinh*

TT	Cấp/Năm	2010 - 2011	2011 - 2012	2012 - 2013	2013 - 2014	2015 - 2016
1	I	493.255	504.429	523.403	547.346	584.054
2	II	310.096	326.435	329.548	350.807	385.062
3	III	187.605	191.126	194.038	185.167	197.289
4	<b>Tổng</b>	990.956	1.021.990	1.046.989	1.083.320	1.166.405

*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh, 2017*

**Hình 2.2-3: Số lượng học sinh qua các năm**



d) Y tế

Công tác phòng, trị bệnh và chăm sóc sức khỏe cho nhân dân bước đầu được quan tâm. Một số địa phương đã thực hiện tốt các chương trình y tế Quốc gia, đi đôi với phòng ngừa có hiệu quả các loại dịch bệnh nguy hiểm. Cơ sở vật chất, đội ngũ y bác sĩ bước đầu được tăng cường.

Tuy nhiên, một số nơi vẫn chưa đáp ứng nhu cầu chăm sóc sức khỏe cho nhân dân, nhất là tuyến y tế cơ sở tại vùng xa, vùng đồng bào dân tộc và ven biển. Đa số người dân tập trung ở nông thôn, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông còn nhiều yếu kém. Khi có nhu cầu khám chữa bệnh thì việc vận chuyển người bệnh rất khó khăn, tốn thời gian. Mặt khác, kiến thức về phòng bệnh trong nhân

dân còn hạn chế. Và việc quản lý, kiểm tra vệ sinh an toàn thực phẩm, hành nghề y dược tư nhân chưa được thực hiện thường xuyên, trẻ em suy dinh dưỡng còn cao.

#### *e) Văn hóa thông tin, thể dục thể thao*

Văn hóa, thể thao tiếp tục được quan tâm, gắn với thực hiện các cuộc vận động xây dựng đời sống văn hóa ở cơ sở và chương trình xây dựng khu phố văn hóa. Tổ chức tốt công tác tuyên truyền, cổ động phục vụ các ngày lễ kỷ niệm, các sự kiện chính trị lớn của đất nước và của Tp. Hồ Chí Minh, tuyên truyền về biển, đảo... bằng nhiều hình thức phong phú và đa dạng.

Công tác quản lý nhà nước trên lĩnh vực văn hóa và dịch vụ văn hóa được tiến hành có trọng điểm và đạt hiệu quả; công tác thanh tra, kiểm tra văn hóa thông tin được thực hiện thường xuyên đã kịp thời phát hiện và xử lý các trường hợp vi phạm, góp phần làm lành mạnh môi trường văn hóa thông tin trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh.

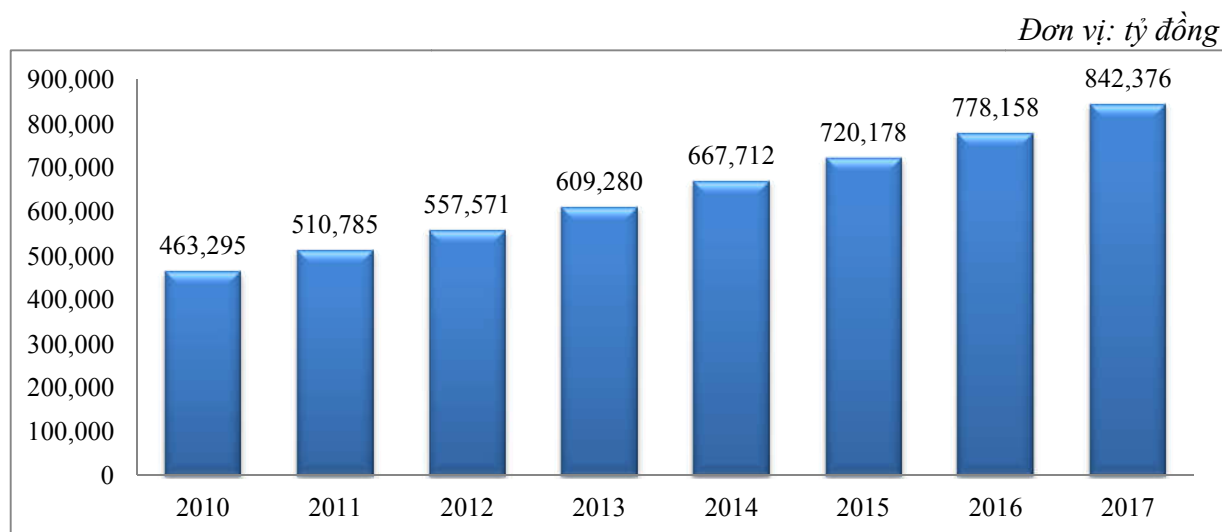
Ngành thể dục thể thao Tp. Hồ Chí Minh trong thời gian qua có những bước phát triển vượt bậc, nhiều môn thể thao đạt được đẳng cấp Quốc gia và Quốc tế. Thể thao thành tích cao được đầu tư có trọng điểm, góp phần đào tạo các vận động viên tài năng, vận động viên cấp I và kiện tướng cho Quốc gia.

### **2.2.2. Hiện trạng phát triển kinh tế**

#### *a) Tốc độ tăng trưởng kinh tế*

Thành phố Hồ Chí Minh là địa phương có đóng góp ngân sách lớn nhất (trên 30% tổng thu ngân sách cả nước năm 2017), có tốc độ tăng trưởng kinh tế gấp khoảng 1,5 lần bình quân cả nước. Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn ổn định, bình quân 11% giai đoạn 2010-2017.

**Hình 2.2-4: Tăng trưởng GRDP giai đoạn 2010-2017 theo giá so sánh 2010**



*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh, 2017*

- Thu nhập bình quân đầu người liên tục tăng, năm 2018 đạt khoảng 6.000 USD.

*b) Chuyển dịch cơ cấu kinh tế*

Cơ cấu kinh tế Tp. Hồ Chí Minh chuyển dịch theo hướng tích cực, giảm tỷ trọng ngành nông nghiệp và tăng tỷ trọng ngành công nghiệp xây dựng và ngành dịch vụ phù hợp theo từng thời kỳ.

Giá trị tăng thêm của khu vực dịch vụ chiếm tỷ trọng lớn trong GRDP (năm 2017 ước đạt 54,8%, thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm chiếm 15,6%), cao hơn giai đoạn trước (năm 2005: 50,5%; năm 2010: 57,9%); khu vực công nghiệp - xây dựng năm 2017 ước đạt tỷ trọng 28,96%, thấp hơn giai đoạn trước (năm 2005: 48,1%; năm 2010: 41,4%); khu vực nông lâm thủy sản năm 2017 chiếm 0,84%, thấp hơn giai đoạn trước (2005: 1,3%; 2010: 1,2%).

**Bảng 2.2-3: Cơ cấu kinh tế của Tp. Hồ Chí Minh năm 2005, 2010, 2017**

*Đơn vị: %*

Ngành	Năm 2005	Năm 2010	Năm 2017
Nông, lâm nghiệp và thủy sản	1,3	1,2	0,84
Công nghiệp và xây dựng	48,1	41,4	28,96
Dịch vụ	50,6	57,4	70,4
<b>Tổng</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh, 2018*

*c) Hiện trạng một số ngành kinh tế chủ yếu*

*1/ Ngành công nghiệp*

Giá trị sản xuất công nghiệp theo giá so sánh 2010 của Tp. Hồ Chí Minh năm 2017 đạt 780 nghìn tỷ đồng, tăng 1,22 lần so với năm 2010, tăng 3,4%/năm trong giai đoạn 2010-2017.

Bốn ngành công nghiệp trọng yếu của Tp. Hồ Chí Minh là cơ khí, hóa chất – nhựa cao su, điện tử - công nghệ thông tin và chế biến lương thực thực phẩm đều đạt tốc độ tăng trưởng cao trong suốt giai đoạn 2012-2017, đặc biệt là ngành cơ khí, hóa chất-cao su. Ngành công nghiệp chế biến thực phẩm có tốc độ tăng trưởng chậm hơn và dao động ở mức 5,17%/năm.

Các sản phẩm công nghiệp chủ yếu là sản phẩm từ kim loại, máy móc thiết bị, hóa chất – nhựa cao su, điện tử - công nghệ thông tin, chế biến lương thực thực phẩm, dệt may, da giày...

***Hiện trạng phát triển khu, cụm công nghiệp***

Trên địa bàn Thành phố có 16 khu công nghiệp, khu chế xuất được thành lập với tổng diện tích đất tự nhiên hơn 3494 ha và mở rộng diện tích tại 4 khu



(Tân Bình, Vĩnh Lộc, Hiệp Phước, Tây-Bắc Củ Chi) với tổng diện tích 164,4 ha. Đến nay có 13 khu công nghiệp đang hoạt động với tổng diện tích là 1138,4 ha, đạt tỷ lệ lấp đầy 89%.

**Bảng 2.2-4: Danh sách các khu công nghiệp đã thành lập**

TT	Tên KCN	Diện tích (ha)	TT	Tên KCN	Diện tích (ha)
1	KCN Tân Thuận	300	9	KCN Tân Bình	130
2	KCN Linh Trung I	60	10	KCN Tân Thới Hiệp	28
3	KCN Linh Trung II	62	11	KCN Lê Minh Xuân	100
4	KCN Tân Tạo	373	12	KCN Tây Bắc Củ Chi	208
5	KCN Vĩnh Lộc	203	13	KCN Cát Lái	124
6	KCN Bình Chiểu	28	14	KCN Phong Phú	148
7	KCN Hiệp Phước	311	15	KCN Tân Phú Trung	542
8	KCN Hiệp Phước (giai đoạn 2)	597	16	KCN Đông Nam	280

***Các cụm công nghiệp:***

Trên địa bàn Thành phố có 30 cụm công nghiệp với tổng diện tích là 1.900ha, chia thành 3 loại sau:

- Cụm công nghiệp đã có đơn vị kinh doanh hạ tầng: 12 cụm, diện tích 897 ha. Trong đó có 4 cụm công nghiệp đã có Quyết định thành lập của Ủy ban nhân dân thành phố gồm cụm công nghiệp An Hạ, cụm công nghiệp cơ khí ô tô và cụm công nghiệp Tổng công ty nông nghiệp Sài Gòn và cụm công nghiệp Đa Phước.

- Cụm công nghiệp có doanh nghiệp đang hoạt động nhưng chưa có đơn vị kinh doanh hạ tầng: 12 cụm, diện tích 590 ha. Trong đó có 2 cụm công nghiệp đã có quy hoạch chi tiết gồm cụm công nghiệp Bình Đăng và cụm công nghiệp Tân Quy B.

- Cụm công nghiệp quy hoạch mới, chưa có đơn vị kinh doanh hạ tầng: 6 cụm, diện tích 413 ha. Trong đó cụm công nghiệp Đông Thạnh đã có quy hoạch chi tiết.

Tổng diện tích của 18 cụm công nghiệp đang hoạt động nhưng chưa có đơn vị kinh doanh hạ tầng là 1.003 ha.

***2/ Ngành Nông, lâm, ngư nghiệp***

Ngành nông, lâm và ngư nghiệp chiếm tỷ trọng thấp trong cơ cấu GDP của Thành phố nhưng có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội. Tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu giá trị sản xuất nông-lâm-ngư nghiệp đã diễn ra theo chiều hướng tích cực trong giai đoạn 2010-2017.

Ngành nông-lâm-ngư nghiệp đạt tốc độ tăng trưởng bình quân năm giai đoạn 2005-2010 là 3,85%/năm trong đó ngành nông nghiệp đã có bước phát triển mạnh mẽ đạt tốc độ 5,13%/năm, tốc độ tăng của ngành thủy sản lại giảm mạnh xuống chỉ còn 0,02%/năm. Giai đoạn 2010-2017, tốc độ tăng của toàn ngành nông-lâm-ngư nghiệp đã tăng lên 5,5%/năm so với giai đoạn trước, trong đó ngành thủy sản có tốc độ tăng cao nhất 8,72%/năm, ngành nông nghiệp chỉ tăng 4,77%/năm, giá trị sản xuất của ngành lâm nghiệp giảm 4,94%/năm.

### ***Nông nghiệp***

TP. Hồ Chí Minh đã triển khai thực hiện Chương trình chuyển dịch cơ cấu nông nghiệp, tập trung phát triển các mô hình sản xuất nông nghiệp mang lại hiệu quả kinh tế cao như bò sữa, hoa lan, cây cảnh, rau an toàn.

Chăn nuôi của Tp. Hồ Chí Minh chưa ổn định trong từng giai đoạn. Giai đoạn 2005-2010, đàn bò và đàn lợn tăng nhanh nhưng đàn gia cầm và đàn trâu lại giảm trong khi đó giai đoạn 2010-2017, số lượng đàn heo giảm thì các đàn gia súc, gia cầm lại tăng.

Đàn bò tăng từ 80.279 con năm 2005 lên 99.440 con năm 2010 và đạt 127.642 con năm 2017, tốc độ tăng trong giai đoạn 2005-2010 là 4,37% và 4,25% giai đoạn 2010-2016; đàn lợn cũng tăng từ 235.623 con năm 2005 lên 293.367 con năm 2010 và 281.572 con năm 2016, tốc độ tăng trong giai đoạn 2005-2010 là 4,48% và giảm xuống chỉ còn 0,68% giai đoạn 2010-2016.

Số lượng đàn trâu giảm mạnh từ 6.278 con năm 2005 xuống còn 4.448 con năm 2010 và còn 4.995 con năm 2016. Đàn gia cầm cũng giảm mạnh từ 599.274 con năm 2005 xuống còn 120.709 con năm 2010, tốc độ giảm trong giai đoạn này là 27,42%/năm, đến năm 2016 số lượng gia cầm là 483.600 con, tăng mạnh 26,03%/năm trong các năm 2010-2017.

### ***Lâm nghiệp***

Giá trị sản xuất lâm nghiệp theo giá so sánh 2010, giảm dần từ năm 2005 đến năm 2017, năm 2005 đạt 139.481 triệu đồng đến năm 2010 giảm xuống còn 106.592 triệu đồng và đến năm 2017 chỉ còn 78.655 triệu đồng.

### ***Thủy sản***

Giá trị sản xuất thủy sản của Tp. Hồ Chí Minh tăng nhanh trong các năm 2010-2017, năm 2017 đạt 2.876,6 tỷ đồng, tăng gấp 1,65 lần năm 2010 và năm 2005.

Sản lượng thủy sản năm 2016 của Tp. Hồ Chí Minh 58.848,4 tấn trong đó sản lượng nuôi trồng là 39.069,8 tấn và sản lượng khai thác là 19.778,6 tấn.

## ***3/ Ngành dịch vụ***

### ***Xuất nhập khẩu***

Giai đoạn từ năm 2005 -2017, cả xuất khẩu và nhập khẩu của Tp.HCM đều tăng với tốc độ khá cao.

Kim ngạch xuất khẩu năm 2017 đạt 29.331.196 USD, tăng 1,3 lần năm 2010 và gấp 1,92 lần năm 2005, tốc độ tăng kim ngạch xuất khẩu bình quân trong giai đoạn 2005-2010 là 0,08%/năm và giai đoạn 2010-2017 giảm xuống còn 0,04 %/năm.

Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là: gạo, cà phê, tiêu, cao su, sữa và sản phẩm từ sữa, thủy sản các loại, quần áo may sẵn, dầu thô.

Đến cuối năm 2016, hàng hóa xuất khẩu của thành phố đã có mặt trên 224 quốc gia, thị trường xuất khẩu chủ yếu là châu Phi, châu Á đặc biệt là khu vực ASEAN, Trung Quốc và Nhật Bản.

Các sản phẩm nhập khẩu chủ yếu là sữa và sản phẩm từ sữa, dầu mỡ động thực vật, nguyên, phụ liệu sản xuất thuốc lá, bột mỳ, phân bón, xăng dầu, nguyên phụ liệu tân dược, nguyên phụ liệu dệt may...

### ***Du lịch***

- Du lịch thành phố tiếp tục khẳng định vị thế là một trong những trung tâm du lịch hàng đầu của cả nước. Hoạt động quảng bá xúc tiến du lịch tiếp tục được đẩy mạnh thông qua các chương trình thường xuyên như: “Phát triển sản phẩm du lịch đường sông”, “Thành phố Hồ Chí Minh - 100 điều kỳ thú”, “Dịch vụ đạt chuẩn du lịch”, “Nghệ thuật phục vụ khách du lịch”,... Chất lượng các sự kiện, lễ hội du lịch được nâng cao so với trước, có đổi mới phương thức truyền thông quảng bá nên đã mang lại những kết quả tích cực, thu hút được đông đảo sự quan tâm của truyền thông, du khách và người dân thành phố. Hiệp hội Du lịch thành phố ngày càng thể hiện vai trò là cầu nối giữa cơ quan quản lý nhà nước với cộng đồng doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực du lịch trên địa bàn thành phố, đóng góp nhiều ý tưởng, kiến nghị sát với thực tế và nhu cầu của doanh nghiệp, góp phần thúc đẩy phát triển du lịch thành phố.

- Số lượt khách du lịch đến Tp. Hồ Chí Minh tăng nhanh trong các năm vừa qua, số lượt khách du lịch năm 2016 đạt 5,2 triệu lượt khách quốc tế (tăng 10% so với cùng kỳ năm 2015), khách du lịch nội địa ước đạt 21,8 triệu lượt (tăng 10% so với cùng kỳ năm 2015), tổng thu từ du lịch ước đạt 103 nghìn tỷ đồng (tăng 9% so với cùng kỳ năm 2015). Gấp 3,3 lần năm 2010, tốc độ tăng trưởng trong giai đoạn 2010-2017 là 22%/năm.

Số lượt khách quốc tế đến Tp. Hồ Chí Minh tăng nhanh qua các năm nhưng mức tăng của những năm 2010-2017 chậm hơn so với mức tăng của những năm trước đó do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế. Tốc độ tăng trưởng bình quân của khách quốc tế đến Tp. Hồ Chí Minh giai đoạn 2005-2010 là 11% và giảm nhẹ xuống còn 8% trong giai đoạn 2010-2017.

Số lượng khách du lịch nội địa đến Tp. Hồ Chí Minh có xu hướng tăng trưởng cao, từ 2.210.000 lượt khách năm 2005 tăng lên 4.965.000 lượt người năm 2010 và đạt 21.800.000 lượt người năm 2017, tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2005-2010 là 18% và 28% giai đoạn 2010-2017.

Doanh thu du lịch tăng đều qua các năm với tốc độ tăng trưởng bình quân khá cao %/năm.

### **2.2.3. Đánh giá chung về điều kiện phát triển kinh tế thành phố**

#### **2.2.3.1. Những mặt làm được:**

(1) Thành phố chủ động, kịp thời, sáng tạo trong việc quán triệt và cụ thể hóa các Nghị quyết của Trung ương Đảng, Quốc hội, Chính phủ phù hợp tình hình thực tiễn; nhạy bén, linh hoạt xử lý hiệu quả các vấn đề KT-XH phát sinh, góp phần tích cực cùng cả nước ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm chế và kiểm soát lạm phát, đảm bảo an sinh xã hội, giữ vững quốc phòng an ninh trong mọi tình huống.

(2) Trong điều kiện khó khăn chung của nền kinh tế thế giới và trong nước, Thành phố tập trung thúc đẩy hoạt động sản xuất kinh doanh với nhiều giải pháp đồng bộ, toàn diện, sáng tạo, đạt hiệu quả cao, góp phần duy trì tốc độ tăng trưởng khá cao, chỉ số giá tiêu dùng được kiểm soát, khai thác tốt nhất tiềm năng, lợi thế, từng bước chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng nâng cao chất lượng tăng trưởng, hiệu quả và sức cạnh tranh; hiệu quả đầu tư tăng; khẳng định vai trò đầu tàu, động lực của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước. Trong đó các thành phần kinh tế phát triển đúng định hướng, kinh tế nhà nước, kinh tế tập thể được củng cố và phát huy vai trò nòng cốt trong nền kinh tế thị trường, kinh tế tư nhân phát triển nhanh; 5 loại thị trường chính yếu phát triển ổn định; thị trường tiền tệ và hoạt động ngân hàng trên địa bàn Thành phố từng bước đi vào ổn định, giảm dần lãi suất vay, vốn tín dụng được tập trung cho sản xuất kinh doanh, hỗ trợ tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp trên địa bàn, nợ xấu đã được kiểm soát; thị trường ngoại hối và thị trường vàng ổn định, trật tự thị trường được đảm bảo; cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng định hướng, 09 nhóm ngành dịch vụ và 04 ngành công nghiệp trọng yếu phát triển nhanh, theo hướng nâng tỉ trọng các dịch vụ cao cấp, sản phẩm công nghiệp có hàm lượng khoa học công nghệ, giá trị gia tăng cao, nông nghiệp đô thị phát triển hiệu quả, bền vững, từng bước hiện đại, tăng cường ứng dụng công nghệ sinh học, tập trung sản xuất giống cây trồng, vật nuôi có giá trị kinh tế cao, tập trung thực hiện Chương trình xây dựng mô hình nông thôn mới ngày càng văn minh, giàu đẹp. Thu hút đầu tư đạt nhiều kết quả, ưu tiên các ngành công nghệ cao, thân thiện môi trường.

(3) Công tác quy hoạch, quản lý theo quy hoạch và phát triển đô thị có nhiều chuyển biến tích cực. Tập trung phát triển đô thị, xây dựng đồng bộ kết cấu hạ tầng, mở rộng không gian đô thị, phục vụ tích cực phát triển công nghiệp,



dịch vụ, nông nghiệp, văn hóa - xã hội, cải thiện dân sinh. Thành phố thực hiện nhiều cơ chế, chính sách thu hút vốn đầu tư xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng, chỉnh trang đô thị, làm cho hệ thống hạ tầng, diện mạo đô thị ở nhiều khu vực thay đổi toàn diện, ngày càng văn minh, hiện đại; từng bước giảm ùn tắc giao thông, giảm ngập nước tại một số khu vực, giảm ô nhiễm môi trường, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu.

(4) Sự nghiệp văn hóa, xã hội, giáo dục và đào tạo nguồn nhân lực, thể dục thể thao có chuyển biến tích cực; hoạt động nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ từng bước góp phần thiết thực vào quá trình phát triển; chất lượng chăm sóc sức khỏe được nâng lên, đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân không ngừng nâng cao; các chính sách an sinh xã hội được quan tâm thực hiện có hiệu quả với sự cộng đồng trách nhiệm, chia sẻ của các tầng lớp nhân dân, chương trình giảm nghèo, tăng hộ khá hoàn thành kế hoạch trước thời hạn đề ra, góp phần ổn định xã hội, an dân trong bối cảnh quốc tế và trong nước có nhiều khó khăn, thách thức.

(5) Giữ vững ổn định chính trị, bảo đảm trật tự an toàn xã hội trong mọi tình huống; quốc phòng - an ninh không ngừng được củng cố, xây dựng khu vực phòng thủ vững chắc; phạm pháp hình sự được kiềm chế, tai nạn giao thông giảm trên cả 3 mặt, chủ động tăng cường các biện pháp đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy; công tác cải cách hành chính đạt được nhiều kết quả tích cực, từng bước xây dựng bộ máy chính quyền thật sự hiệu lực, hiệu quả, đảm bảo tính thống nhất, thông suốt; công tác tư pháp có chuyển biến tích cực; công tác phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiếp công dân, giải quyết khiếu nại tố cáo có nhiều nỗ lực, trách nhiệm của người đứng đầu trong công tác tiếp công dân, giải quyết khiếu nại, tố cáo của các cấp, các ngành trên địa bàn thành phố được nâng lên; công tác đối ngoại, hợp tác quốc tế được mở rộng, tạo môi trường thuận lợi để phát triển thành phố.

#### *2.2.3.2. Những hạn chế, yếu kém*

(1) Chuyển dịch cơ cấu kinh tế chậm, tỉ trọng các dịch vụ cao cấp, sản phẩm công nghiệp có hàm lượng khoa học công nghệ, giá trị gia tăng cao và yếu tố năng suất tổng hợp (TFP) đóng góp vào tăng trưởng kinh tế còn hạn chế so với tiềm năng phát triển; quy mô, tỷ trọng của kinh tế tập thể quá nhỏ.

Chậm đầu tư vào ngành công nghiệp hỗ trợ, chưa thu hút được nhiều sự quan tâm của doanh nghiệp trong nước và nước ngoài, dẫn đến nguồn nguyên liệu và phụ tùng, linh kiện phục vụ sản xuất trong một số lĩnh vực vẫn phụ thuộc vào nhập khẩu, giá thành sản phẩm hàng hóa của doanh nghiệp thành phố cao, khó cạnh tranh với các sản phẩm nhập khẩu cùng loại. Sản xuất công nghiệp vẫn chưa khắc phục được tình trạng phát triển theo chiều rộng, theo hướng gia công

lắp ráp; trình độ công nghệ sản xuất chưa được nâng cao; tốc độ đổi mới công nghệ, thiết bị còn chậm, chưa đạt yêu cầu phát triển,....

Mặc dù có bước tăng trưởng, tuy nhiên nông nghiệp thành phố vẫn phát triển chưa thật sự bền vững, tình trạng thiên tai, dịch bệnh, thị trường nông sản thiếu ổn định,...vẫn thường xuyên xảy ra ảnh hưởng đến đời sống một bộ phận dân cư nông thôn; tình trạng sản xuất nhỏ, phân tán còn phổ biến, sức cạnh tranh thấp; các hình thức tổ chức sản xuất nông nghiệp dù có chuyển biến, nhưng vẫn chậm đổi mới, chưa phát triển sản xuất hàng hóa mạnh ở nông thôn; đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ sản xuất vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển...

(2) Quy hoạch, quản lý đô thị và phát triển kết cấu hạ tầng đô thị chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - văn hóa, cải thiện dân sinh và bảo vệ môi trường. Chất lượng quy hoạch, quản lý và thực hiện theo quy hoạch chưa đáp ứng kịp yêu cầu phát triển của thành phố.

(3) Chất lượng giáo dục - đào tạo và nguồn nhân lực chưa tương xứng với yêu cầu phát triển và hội nhập quốc tế, đặc biệt là nguồn nhân lực có trình độ kỹ thuật cao; chậm đổi mới phương thức giảng dạy và đánh giá kết quả học tập. Kết quả ứng dụng các công trình nghiên cứu khoa học công nghệ vào sản xuất và đời sống còn hạn chế, chưa thật sự là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội. Chưa quan tâm đầu tư các thiết chế văn hóa, phát triển văn hóa chưa thể hiện vai trò nền tảng tinh thần của xã hội, mức thụ hưởng văn hóa giữa nội thành và ngoại thành, giữa các nhóm dân cư còn chênh lệch lớn. Tình trạng quá tải ở các bệnh viện chuyên khoa, đa khoa lớn, chưa được giải quyết căn bản; chậm đầu tư xây dựng các bệnh viện cửa ngõ thành phố; quản lý vệ sinh an toàn thực phẩm chưa đạt yêu cầu. Hiệu quả giảm nghèo còn thiếu bền vững, nguy cơ tái nghèo cao; kết quả một số môn thể thao thành tích cao sụt giảm, cơ sở vật chất, điều kiện đảm bảo công tác huấn luyện, tập luyện chưa được đầu tư đúng mức.

(4) Tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội còn diễn biến phức tạp, một số địa bàn còn tiềm ẩn yếu tố bất ổn, gây lo lắng trong nhân dân. Tình hình tội phạm hình sự, tệ nạn xã hội, nhất là tệ nạn ma túy, mại dâm vẫn còn diễn biến phức tạp. Cải cách hành chính chưa tạo bước đột phá, ứng dụng công nghệ thông tin còn hạn chế, vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu, mong muốn của doanh nghiệp, người dân; nhiều mô hình cải cách hành chính có hiệu quả khả quan lại chưa được nhân rộng thực hiện trên địa bàn. Công tác tư pháp chưa đồng bộ ở một số lĩnh vực. Trình độ, năng lực nghiệp vụ, bản lĩnh chính trị, phẩm chất đạo đức một số cán bộ, công chức chưa đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ.

(5) Công tác liên kết phát triển kinh tế - xã hội giữa các địa phương trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam còn hạn chế, dẫn đến việc chưa xác định được cơ chế, giải pháp phù hợp chung giữa Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh

trong Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam để phối hợp giải quyết những lĩnh vực chủ yếu trong liên kết Vùng đối với công tác quản lý: Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch chung xây dựng, quy hoạch phát triển vùng nguyên liệu, quy hoạch phát triển cụm đô thị, quy hoạch phát triển kết nối hạ tầng giao thông, quy hoạch phát triển các ngành kinh tế, đào tạo nguồn nhân lực và bảo vệ môi trường Vùng.

#### *2.2.3.3. Nguyên nhân các hạn chế, yếu kém*

(1) Về khách quan, kinh tế thế giới suy thoái trầm trọng, kéo dài, phục hồi chậm; tình hình chính trị, an ninh khu vực và quốc tế diễn biến phức tạp, khó lường. Những yếu kém nội tại của nền kinh tế đất nước chưa được giải quyết căn cơ; một số cơ chế, chính sách quản lý kinh tế vĩ mô còn bất cập, không đồng bộ, liên tục thay đổi đã gây khó khăn cho sản xuất - kinh doanh; chưa tạo điều kiện phát huy cao nhất liên kết Vùng, nhất là đối với một đô thị đặc biệt. Công tác rà soát, bãi bỏ, công bố thủ tục hành chính thuộc thẩm quyền của các Bộ, ngành Trung ương còn chậm, không đầy đủ và chất lượng, nên ảnh hưởng đến công tác tại địa phương. Tình hình tăng dân số cơ học sẽ phát sinh một bộ phận người nghèo nhập cư, tuy thành phố đã có những chính sách chăm lo chung nhưng chưa có điều kiện hỗ trợ trực tiếp cho đối tượng này. Bên cạnh đó, tình hình giá cả tăng cao làm giảm sút giá trị thực tế của thu nhập hộ nghèo làm ảnh hưởng đến tính ổn định, bền vững của giảm nghèo.

(2) Về nguyên nhân chủ quan là do năng lực dự báo tình hình còn hạn chế; chưa có chủ trương, biện pháp tạo sự đột phá trong thu hút đầu tư, thực hiện đối tác công - tư (PPP); chưa kiên trì kiên nghị với Trung ương để có cơ chế, chính sách phát huy tiềm năng, lợi thế nhằm tạo sức mạnh liên kết của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; chậm tổng kết thực tiễn và nhân rộng các mô hình hiệu quả; công tác phối hợp giữa các sở ngành, quận huyện đôi lúc chưa đồng bộ; công tác quản lý, giáo dục cán bộ, công chức về tư tưởng chính trị, đạo đức, lối sống còn hạn chế. Sự quan tâm của một số thủ trưởng các sở - ngành, quận - huyện trong nhận thức và hành động thực hiện công tác cải cách hành chính chưa cao.

#### *2.2.3.4. Tác động của phát triển kinh tế - xã hội đối với nhu cầu vận tải và sự phát triển phương tiện vận tải*

Do kinh tế - xã hội Thành phố đang phát triển ổn định, tốc độ tăng trưởng thu nhập bình quân đầu người tăng nhanh, trong khi tỷ lệ giữa chi phí đầu tư phương tiện (ô tô con, xe máy) so với thu nhập người dân ngày càng giảm làm tăng khả năng có thể sở hữu phương tiện giao thông cá nhân của người dân.

**Bảng 2.2-5: Hệ số tương quan giữa thu nhập bình quân đầu người và giá bán phương tiện**

Nội dung	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Thu nhập bình quân đầu người (triệu đồng)	50,33	54,04	57,44	62,64	67,3	71,56	76,74	82,56	106,59	114,95	123,17
Giá xe máy wave alpha (triệu đồng)	16	16,4	16,6	16,8	17,3	17,5	17,8	18	18	18	19
Hệ số tương quan giữa giá phương tiện và thu nhập bình quân đầu người	3,14	3,29	3,46	3,73	3,89	4,09	4,31	4,59	5,92	6,39	6,48

*Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hồ Chí Minh, tính toán của Viện Chiến lược và phát triển GTVT, 2018*

Theo số liệu điều tra của nhóm nghiên cứu, khả năng sở hữu xe máy<sup>6</sup> trong 10 năm từ 2007 đến 2017 đã dễ dàng hơn 2,06 lần. Cùng với việc thiếu các biện pháp hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân dẫn đến trong thời gian qua lượng phương tiện giao thông cá nhân tăng trưởng với tốc độ cao.

### **2.3. Xác định các khu vực nghiên cứu của Đề án**

Căn cứ theo Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025 được phê duyệt tại Quyết định 24/QĐ-TTg ngày 06/01/2010 của Thủ tướng chính phủ, không gian thành phố được định hướng phát triển gồm: Khu vực đô thị trung tâm là khu vực nội thành hiện hữu, khu đô thị mới Thủ Thiêm và mở rộng phát triển theo các hướng phía Đông, Nam, Tây, Tây - Bắc, Tây - Nam. Vùng phát triển đô thị gồm 13 quận nội thành hiện hữu và 06 quận mới.

Phân khu chức năng trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh như sau:

- Khu nội thành cũ: gồm 13 quận nội thành hiện hữu, có trung tâm tổng hợp chính nằm trên địa bàn các Quận 1, 3, một phần Quận 4 và Bình Thạnh.
- Khu nội thành phát triển: 06 quận mới với trung tâm tổng hợp chính mở rộng nằm trong khu đô thị mới Thủ Thiêm, quận 2.
- Các thị trấn, khu dân cư nông thôn và khu đô thị mới tại địa bàn ngoại thành: gồm 05 huyện ngoại thành.

---

<sup>6</sup> Chọn mẫu là loại xe wave alpha do Honda sản xuất



Như vậy, căn cứ theo Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh, Đề án phân chia khu vực đô thị trung tâm (khu vực trung tâm) gồm 19 quận hiện hữu (13 quận thuộc khu nội thành cũ và 06 quận thuộc khu nội thành phát triển).

## **2.4. Tình hình quy hoạch và thực hiện quy hoạch**

### **2.4.1. Quy hoạch giao thông vận tải**

Quy hoạch theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020, dự kiến thành phố sẽ xây dựng 08 tuyến đường sắt đô thị (MRT) xuyên tâm và vành khuyên nối các trung tâm chính của thành phố (chủ yếu đi ngầm trong nội đô), 03 tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt một ray (Tramway hoặc Monorail), và 6 tuyến xe buýt nhanh (BRT) cùng hệ thống giao thông công cộng khác: xe buýt, taxi, vận tải đường thủy, dịch vụ xe đạp (xe mô tô điện) công cộng,... tạo thành hệ thống mạng lưới vận tải hành khách công cộng hoàn chỉnh và liên thông. Tuy nhiên, tiến độ thực hiện các dự án còn chậm

Tuyến MRT số 1 (Bến Thành-Suối Tiên) có chiều dài 19,7 km, dự kiến hoàn thành vào năm 2021. Tuyến MRT số 2 (Bến Thành-Tham Lương) có chiều dài 11,322 km, dự kiến hoàn thành vào năm 2026. Tuyến MRT số 5 (Ngã tư Bảy Hiền-Bến xe Cần Giuộc mới) có chiều dài 8,89 km, 9 ga (8 ga ngầm, 1 ga trên cao), đang trong quá trình xin chủ trương đầu tư. Các tuyến đường sắt đô thị khác đang trong quá trình nghiên cứu hoặc đang tìm nguồn vốn đầu tư.

Tuyến BRT số 1 được triển khai đầu tư trong dự án Phát triển Giao thông xanh Thành phố Hồ Chí Minh. Tuyến có chiều dài 23 km, lộ trình từ vòng xoay An Lạc đến ga Rạch Chiếc, tổng mức đầu tư là 3.036 tỷ đồng. Dự án đang ở giai đoạn thiết kế chi tiết, tổng dự toán và chuẩn bị đấu thầu các gói xây lắp và thiết bị. Hiện nay, dự án đang triển khai công tác điều chỉnh dự án và dự kiến tuyến BRT số 1 được đưa vào vận hành năm 2021.

Việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cho hoạt động xe buýt còn chậm do vướng mắc trong công tác giải phóng mặt bằng, nguồn lực bố trí hàng năm cho đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng còn hạn chế (7), chưa bố trí nguồn vốn từ ngân sách để thực hiện công tác duy tu, vị trí bố trí không phù hợp và thuận tiện cho tổ chức các tuyến xe buýt kết nối và trung chuyển; một số quận-huyện chưa thực hiện việc rà soát, bố trí quỹ đất phù hợp với quy hoạch trong quá trình lập mới, điều chỉnh bổ sung của các đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000; việc tổ chức

---

<sup>7</sup> Giai đoạn 2017-2019 tổng vốn đầu tư cơ sở hạ tầng xe buýt khoảng 413 tỷ đồng và bố trí chỉ 98,5 tỷ đồng, đạt tỷ lệ 23,8% so với nhu cầu.

làn dành riêng, ưu tiên cho xe buýt hoạt động khó triển khai và không tạo được đồng thuận của người dân; chậm triển khai các dự án cầu vượt bộ hành đặc biệt là các tuyến trục Quốc lộ và xa lộ Hà Nội, vỉa hè bị lấn chiếm hoặc không có vỉa hè nên điều kiện cho người dân tiếp cận sử dụng xe buýt còn hạn chế.

Trong quá trình tổ chức lập phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng, một số Quận-huyện đã thay đổi vị trí, quy mô so với quy hoạch chung, thậm chí không cập nhật quỹ đất dành cho bến bãi hoặc thay đổi chức năng bến bãi. Đặc biệt là một số vị trí quỹ đất có chức năng bến bãi phục vụ cho hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đã được Sở Giao thông vận tải đưa vào đăng ký danh mục đầu tư công nhưng đã thay đổi quy hoạch thành chức năng khác hoặc lồng ghép vào các dự án xây dựng khu đô thị, gây khó khăn trong việc thực hiện nhiệm vụ được giao tổ chức nghiên cứu phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố

#### **2.4.2. Quy hoạch đô thị**

Trong thời gian qua, thành phố Hồ Chí Minh có nhiều khu đô thị mới được hình thành. Việc phát triển không gian đô thị có tính đến việc kết nối khu vực trung tâm với các đô thị lân cận, diện mạo đô thị đã thay đổi theo hướng ngày càng hiện đại. Tuy nhiên, việc phát triển đô thị có một số bất cập, ảnh hưởng không nhỏ đến công tác tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt như sau:

- Cấu trúc không gian đô thị chưa hợp lý, diện tích đất cho công trình công cộng chưa nhiều. Vẫn còn tồn tại tình trạng xây dựng tự phát, phát triển theo kiểu “vết dầu loang” trên những khu đất nông nghiệp cũng như dọc các tuyến giao thông chính. Điều này khiến việc định hướng phát triển theo mô hình đô thị vệ tinh chưa đảm bảo.

- Việc phát triển nhà ở phân tán, nhà ở chủ yếu là nhà thấp tầng, dẫn đến việc diện tích đất xây dựng đô thị chủ yếu dành cho việc xây dựng nhà ở, thiếu đất dành cho giao thông và các công trình công cộng khác.

- Việc phát triển đô thị phân tán cũng dẫn đến thực trạng người dân ở chỗ này (thường ở khu vực các quận, huyện ngoại thành) nhưng đi làm ở chỗ kia (khu vực các quận trung tâm), phát sinh tình trạng giao thông con lắc, vấn đề các nước phát triển trên thế giới rất tránh.

- Cấu trúc mạng lưới giao thông đô thị với nhiều hẻm (khoảng 70% cư dân). Người dân sống trong khu vực này gặp khó khăn đối với việc tiếp cận mạng lưới xe buýt do chưa bố trí được các loại phương tiện phù hợp (xe buýt hiện nay mới chỉ hoạt động trên các tuyến đường có bề rộng mặt đường trên 10m), là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến việc không lựa chọn xe buýt của người dân. Khoảng cách các trạm dừng, nhà chờ trong khu vực nội

thành khoảng 300-700m, khu vực ngoại thành khoảng 800-3.000m nhưng việc bố trí các vị trí chưa thuận lợi cho hành khách sử dụng do bố trí cách giao lộ tối thiểu là 50m và tại các đường không có dải phân cách giữa, điểm dừng, nhà chờ không được đặt đối diện nhau, phải cách nhau tối thiểu 25m.

- Các đầu mối giao thông vận tải lớn: cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất và cảng biển Cát Lái, Sài Gòn nằm xen lẫn với các khu dân cư, dẫn đến thu hút, phát sinh nhu cầu giao thông lớn tại những khu vực này, nhưng việc ưu tiên phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt chưa được quan tâm đầu tư đúng mức.

- Điều kiện hạ tầng chưa đáp ứng; đường vành đai 2 chưa khép kín, các dự án vành đai 3, 4 chưa hình thành; Các tuyến giao thông xuyên tâm, hướng tâm chưa được đầu tư mở rộng.

- Các khu dân cư mới, các công trình tập trung đông người chưa dành diện tích đất phù hợp hoặc không có cho giao thông công cộng, nên khó khăn việc bố trí hoạt động xe buýt (như dự án Vinhomes Central Park Tân Cảng, các bệnh viện, trung tâm thương mại, các trường, khu công nghiệp, khu chế xuất,...).

- Đặc thù của thành phố xe mô tô nhiều (chiếm trên 92% số lượng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ), nhà ở mặt tiền có cả chức năng ở và kinh doanh ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận của hành khách và khả năng khai thác của phương tiện xe buýt.

Nhìn chung, đặc điểm đô thị Thành phố Hồ Chí Minh là dân cư và nhà ở riêng lẻ phân bố dàn trải, cấu trúc đô thị phân tán khiến người dân phụ thuộc vào các phương tiện giao thông cá nhân (đặc biệt là xe mô tô do khoảng cách đi bộ từ nhà ra đường phố chính có tổ chức giao thông công cộng xa), gây nhiều khó khăn cho việc hình thành hệ thống giao thông công cộng hiệu quả (do nhu cầu đi lại không tập trung, việc chuyển tuyến nhiều lần khó thu hút hành khách sử dụng xe buýt để đi lại). Điều này dẫn đến việc sở hữu và sử dụng phương tiện cá nhân trở nên phổ biến và nhu cầu sử dụng giao thông công cộng bị suy giảm.

## **2.5. Hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ**

### **2.5.1. Chỉ tiêu về phát triển đường bộ**

Hệ thống KCHT giao thông đường bộ trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh thời gian vừa qua đã được quan tâm đầu tư. Theo thống kê của Sở GTVT, tính đến tháng 12/2017, trên địa bàn Thành phố có:

1. Chiều dài đường bộ: 4.392 km, trong đó có khoảng 1.800 km đường có bề rộng lòng đường trên 7m. Tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2019 thấp, chỉ đạt 1,67%/năm. Trong khu vực trung tâm (Quận 1, 3, 5, 10), kết cấu hạ tầng

giao thông gần như không tăng: giai đoạn 2011-2019 tăng trưởng chiều dài đường bộ: 0,3%/năm.

**Hình 2.5-1: Tăng trưởng chiều dài đường bộ trên toàn thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2011-2019**



*Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2020*

Tình trạng kỹ thuật của mạng lưới đường trên các khu vực cũng có sự chênh lệch lớn: các đường ở các quận cũ hình thành khá rõ mạng ô bàn cờ thuận lợi cho giao thông, mặt đường thảm nhựa êm thuận, hệ thống thoát nước, chiếu sáng, vỉa hè, cây xanh hoàn chỉnh; các đường ở các quận mới có mặt đường thấp so với mực nước triều, vỉa hè hẹp, không có cây xanh; các đường ở các huyện ngoại thành phần lớn mới chỉ được láng nhựa, tiêu chuẩn thấp.

Phần lớn các đường đều hẹp: chỉ có khoảng 14% số đường có lòng đường rộng trên 12m để có thể tổ chức vận chuyển hành khách bằng xe buýt được thuận lợi; 35% số đường có lòng đường rộng dưới 7m chỉ đủ cho xe hai bánh lưu thông.

2. Mật độ đường giao thông đạt 2,10km/km<sup>2</sup> đạt 91% chỉ tiêu đặt ra đến năm 2020 tại Quyết định số 6204/QĐ-UBND ngày 28/11/2016 về ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng bộ thành phố lần thứ X về Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2016-2020.



3. Tỷ lệ đất dành cho giao thông so với đất xây dựng đô thị còn thấp, khoảng 8,8% toàn thành phố và chỉ đạt 72% so với chỉ tiêu đến năm 2020 được đưa ra tại Quyết định số 6204/QĐ-UBND.

Đất dành cho giao thông còn thấp, không đều trên địa bàn toàn Thành phố, có thể chia làm 03 nhóm:

- Ở các quận thuộc vùng lõi Quận 1, 3, 5: diện tích đất dành cho giao thông trên diện tích đất đô thị đạt khoảng 17,4÷21,4%; tỷ lệ chiều dài đường trên 1.000 dân đạt chỉ đạt 0,31km/1000 dân do mật độ dân số quá cao;

- Ở các quận nội thành cũ Quận 4, 6, 8, 10, 11, Bình Thạnh, Phú Nhuận, Tân Bình diện tích đất dành cho giao thông trên diện tích đất đô thị chỉ đạt khoảng 5,2÷15,0% ; tỷ lệ chiều dài đường trên 1.000 dân đạt 0,24 km/1000 dân;

- Ở các quận mới như quận 2, quận 7, quận 9, quận 12 và các huyện ngoại thành diện tích đất dành cho giao thông còn thấp hơn nữa chỉ chiếm khoảng 0,2÷3,1%; tỷ lệ chiều dài đường trên 1.000 dân đạt 0,84 km/1000 dân.

**Bảng 2.5-1: Hiện trạng mật độ đường theo các khu vực**

Khu vực	Diện tích đất giao thông/ diện tích đất xây dựng đô thị (%)	Tỷ lệ chiều dài đường bộ/dân số (km/1000 dân)
Khu vực lõi (Q1, 3, 5)	17,4÷21,4	0,31
Các quận nội thành cũ (Q.4, 6, 8, 10, 11, Bình Thạnh, Phú Nhuận, Tân Bình)	5,2÷15,0	0,24
Các quận mới (Q.2, 7, 9, 12) và các huyện	0,2÷3,1	0,84
<b>Toàn thành phố</b>	8,8	0,47
*) Ghi chú: theo Nghị quyết 1210/2016/UBTVQH13 về Phân loại đô thị, tỷ lệ đất giao thông so với đất xây dựng đô thị đối với đô thị loại đặc biệt trên 26%, tối thiểu phải đạt trên 18%		

**Bảng 2.5-2: Thống kê một số chỉ tiêu phát triển giao thông đường bộ giai đoạn 2011-2019**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chỉ tiêu phát triển đường bộ	
			Toàn thành phố	Khu vực TT (*)
1	Tăng trưởng về chiều dài đường	%/năm	1,67	0,33 (**)
2	DT đất giao thông/ đất xây dựng đô thị	%	8,8%	7,9%
6	Mật độ đường	km/km <sup>2</sup>	2,10	7,95
(*) Khu vực trung tâm gồm Quận 1, 3, 5, 10; (**) Số liệu ước tính của Tư vấn				

Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, tính toán Tư vấn, 2020

**Hình 2.5-2: Hạ tầng giao thông đường bộ thành phố Hồ Chí Minh**



### 2.5.2. Giao thông tĩnh

Hệ thống bến bãi trên địa bàn Thành phố được chia thành 07 loại hình, đến thời điểm hiện tại, tổng diện tích bến bãi hiện có là 225,60 ha với 35 vị trí, được tổng hợp như sau:

**Bảng 2.5-3: Một số chỉ tiêu giao thông tĩnh trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh**

STT	Loại hình bến bãi	Hiện có theo quy hoạch	
		Diện tích (ha)	Vị trí
1	Bãi kỹ thuật xe buýt	8,36	8
2	Bến xe buýt	7,97	9
3	Bến xe liên tỉnh	14,90	4
4	Bãi đỗ xe ô tô	2,69	4
5	Bãi đậu xe taxi	0,00	0
6	Bến xe ô tô hàng	191,68	10
7	Bến hàng hóa	0,00	0
<b>TỔNG:</b>		<b>225,60</b>	<b>35</b>

*Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2019*

*\*) Quy hoạch hệ thống giao thông tỉnh đến năm 2020, tầm nhìn sau năm 2030 theo Quy hoạch 568*

Sắp xếp lại toàn bộ hệ thống các điểm, bến, bãi đỗ xe cho phù hợp, đảm bảo trật tự an toàn giao thông, hạn chế ùn tắc giao thông cũng như đảm bảo mỹ quan đô thị theo nguyên tắc:

- Ưu tiên dành quỹ đất hợp lý để phát triển giao thông tỉnh; các công trình xây dựng mới phải có tỷ lệ quỹ đất hợp lý dành cho giao thông tỉnh;

- Ưu tiên sử dụng một phần quỹ đất dành cho giao thông tỉnh từ các nhà máy sản xuất, xí nghiệp, cơ quan,... khi di dời ra khỏi trung tâm thành phố (phía trong đường Vành đai 2);

- Diện tích đất của các bến xe cũ khi di chuyển phải giữ lại làm điểm trung chuyển, điểm đầu cuối xe buýt và giữ lại một phần diện tích dành cho giao thông tỉnh;

- Tổng diện tích bến bãi khoảng 1.146 ha, bao gồm:

- + Cải tạo, xây dựng, chuyển công năng bến bãi để hình thành 07 bến xe khách liên tỉnh với diện tích khoảng 79 ha. Bố trí 22 bến xe buýt gồm 11 bến xe buýt chính và 11 bến xe buýt khu vực với diện tích khoảng 30 ha. Quy hoạch 20 bến xe ô tô hàng hóa ở cửa ngõ ra vào nội đô và trên đường Vành đai 2 phục vụ tập kết hàng hóa từ các tỉnh đến để sau đó chuyển tiếp vào nội đô hoặc chuyển tiếp ra cảng và ngược lại, diện tích khoảng 305 ha. Cải tạo, xây dựng mới 3 bến hàng hóa, diện tích 130 ha. Tổng diện tích cho các bến khoảng 544 ha;

- + Cải tạo, xây dựng mới 17 bãi kỹ thuật cho xe buýt với diện tích khoảng 51 ha. Bố trí 15 bãi đậu xe taxi với diện tích khoảng 31 ha. Quy hoạch 42 bãi đỗ xe ô tô với diện tích khoảng 520 ha cho xe tải và xe con, ưu tiên bố trí các bãi đỗ xe ô tô dọc theo đường Vành đai 2, tại các vị trí ra vào nội đô. Tổng diện tích cho các bãi khoảng 602 ha.

*\*) So sánh với chỉ tiêu quy hoạch*

- Về diện tích: với tổng chỉ tiêu diện tích quy hoạch bến bãi theo Quyết định 568/QĐ-TTg là 1145,88 ha, thì hệ thống bến bãi theo quy hoạch trên địa bàn thành phố hiện có chỉ đạt tỉ lệ khoảng 20% (còn thiếu 918,28 ha).

- Về vị trí: với tổng chỉ tiêu vị trí quy hoạch bến bãi theo Quyết định 568/QĐ-TTg là 126 vị trí, thì hệ thống bến bãi hiện có chỉ đạt tỉ lệ khoảng 28% (còn thiếu 91 vị trí).

*\*) Đánh giá:* Với tỷ lệ số lượng vị trí bến bãi hiện có nêu trên đã ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải hành khách công cộng, vận tải hàng hóa và nhu cầu đỗ xe, cụ thể:

- Về hoạt động vận tải hành khách: khó khăn trong việc tổ chức phát triển mạng lưới tuyến, người dân khó tiếp cận phương tiện vận tải hành khách công cộng;

ảnh hưởng tiêu cực hoạt động của hệ thống vận tải hành khách công cộng; Mạng lưới tuyến xe buýt hoạt động với độ trùng lặp tương đối.

- Về hoạt động vận tải hàng hóa: các vị trí bến bãi hiện có phục vụ hoạt động vận tải hàng hóa (bến xe hàng) chiếm tỷ lệ 50%. Việc thiếu các vị trí kho bãi để tập kết hàng hóa và tổ chức phân phối vào trung tâm Thành phố dẫn đến khó khăn trong việc tổ chức hệ thống vận tải hàng hóa bằng đường bộ và đường thủy phù hợp, chưa đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng hóa và kết nối vận tải hàng hóa liên vùng.

- Về bãi đỗ xe: Bãi đỗ xe phục vụ cho các phương tiện xe ô tô, xe cá nhân đầu đỗ chiếm tỉ lệ rất thấp, khoảng 1%, đặc biệt là các vị trí bãi đỗ xe tại cửa ngõ thành phố, dẫn đến việc dừng, đỗ xe chiếm dụng lòng đường, vỉa hè làm nơi đỗ phương tiện giao thông làm giảm diện tích đường giao thông và cản trở người dân đi bộ.

### **2.5.3. Một số chỉ tiêu khác**

Theo số liệu thống kê của Sở GTVT<sup>8</sup>, trên địa bàn Thành phố có:

- Giao lộ: hiện có trên 4.000 giao lộ, đa phần là các giao lộ đồng mức, chỉ có 07 giao lộ khác mức.

- Tổ chức giao thông: chỉ có 948 giao lộ có bố trí đèn tín hiệu, trong đó: ngã ba là 243 giao lộ, ngã tư là 583 giao lộ, khác (lớn hơn ngã tư, vòng xoay,...) là 122 giao lộ. Việc bố trí đèn tín hiệu tập trung chủ yếu trong khu vực trung tâm các Quận 1, 3, 5 tại 240 giao lộ (chiếm 19,51%). Các nút giao đèn tín hiệu được quản lý bởi các Khu quản lý giao thông đô thị.

- Hệ thống cầu: có tổng số 460 cầu do Sở GTVT quản lý với chiều dài 55.311,50m (bình quân chiều dài 1 cầu là 120m), chủ yếu là cầu tải trọng 30 tấn.

### **2.5.4. Đánh giá các chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông**

- Các chỉ tiêu phát triển về chiều dài đường mới làm, mật độ đường giao thông ( $\text{km}/\text{km}^2$ ), tỷ lệ đất dành cho giao thông trên diện tích đất xây dựng đô thị đã đảm bảo các chỉ tiêu đề ra tại Quyết định 25/2011/QĐ-UBND<sup>9</sup>, tuy nhiên khu vực Trung tâm gần như không tăng về chiều dài và diện tích đường bộ.

- So sánh với một số chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đến năm 2020 được phê duyệt tại Quyết định 6204/QĐ-UBND ngày 28/11/2016 như sau:

---

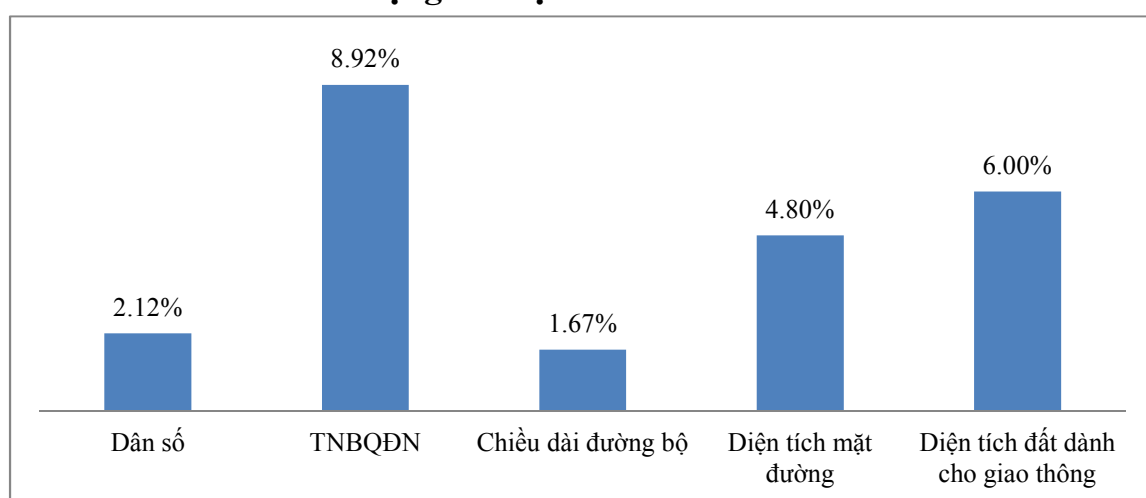
<sup>8</sup> Quyết định số 7129/QĐ-SGTVT, năm 2016

<sup>9</sup> Chỉ tiêu cụ thể tổng chiều dài đường làm mới đưa vào sử dụng 210km, mật độ đường giao thông đến năm 2015 đạt  $1,87\text{km}/\text{km}^2$ , tỷ lệ đất dành cho giao thông đạt 8,18%

**Bảng 2.5-4: So sánh một số chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Chỉ tiêu phát triển đường bộ	
			Năm 2018	Đến năm 2020
1	Chiều dài đường	km	4.392	4.427
2	Diện tích đất dành cho giao thông/diện tích đất xây dựng đô thị	%	8,8%	12,2%
4	Mật độ đường	km/km <sup>2</sup>	2,10	2,2

- So sánh một số chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng với chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội

**Hình 2.5-3: So sánh một số chỉ tiêu tăng trưởng giao thông với kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2018**

Tăng trưởng thu nhập bình quân đầu người giai đoạn 2011-2019 của thành phố Hồ Chí Minh cao gấp 6 lần tăng trưởng chiều dài đường bộ và 1,5 lần tăng trưởng diện tích đất dành cho giao thông cùng giai đoạn. Nếu so sánh với các chỉ tiêu về chiều dài đường bộ và diện tích mặt đường thì con số này còn cao hơn nữa. Tăng trưởng thu nhập bình quân đầu người tăng, dẫn đến khả năng sở hữu phương tiện và hệ số đi lại tăng. Điều này tạo ra áp lực rất lớn lên hệ thống kết cấu hạ tầng đô thị nói chung, đặc biệt hệ thống giao thông đô thị.

## 2.6. Hiện trạng vận tải đô thị

### 2.6.1. Tốc độ tăng trưởng, cơ cấu giữa các loại phương tiện giao thông

#### 2.6.1.1. Số lượng phương tiện giao thông

##### a) Số lượng phương tiện giao thông theo thống kê của các cơ quan chức năng

Theo số liệu của Cục đăng kiểm Việt Nam, số lượng ô tô trên địa bàn Thành phố năm 2018 gồm 561.643 ô tô các loại, trong đó **có 318.157 ô tô con.**

Theo số liệu của Công an thành phố, số lượng xe máy **khoảng 7,6 triệu xe**



**Bảng 2.6-1: Số lượng phương tiện giao thông trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh  
giai đoạn 2011-2018**

Năm	Ô tô con	Xe khách	Xe tải	Xe chuyên dùng	Xe khác	Tổng ô tô	Tổng xe mô tô, xe gắn máy	Tổng số phương tiện
2011	148.158	24.530	102.861	4.020	14.119	293.688	5.029.342	5.323.030
2012	157.233	25.091	106.366	4.062	14.972	307.724	5.465.356	5.773.080
2013	161.303	25.255	109.518	4.027	16.083	316.186	5.899.193	6.215.379
2014	183.327	26.027	119.762	4.055	19.194	352.365	6.352.926	6.705.291
2015	198.951	25.638	129.929	4.444	23.562	382.524	6.889.351	7.271.875
2016	245.121	29.591	149.787	5.077	25.622	455.198	7.287.066	7.742.264
2017	285.612	32.242	165.382	5.500	28.220	516.956	7.443.273	7.960.229
<b>2018</b>	<b>318.157</b>	<b>34.078</b>	<b>173.579</b>	<b>5.697</b>	<b>30.132</b>	<b>561.643</b>	<b>7,6 triệu</b>	<b>8,2 triệu</b>

*Nguồn: Cục đăng kiểm Việt Nam, Công an Thành phố, 2019*

Tuy nhiên, số lượng thống kê không phản ánh đúng số lượng phương tiện lưu thông thực tế trên địa bàn thành phố. Cụ thể:

- Đối với ô tô con: hiện nay, số liệu của Cục đăng kiểm Việt Nam thống kê theo đăng kiểm hàng năm. Tuy nhiên, thống kê không bao gồm:

+ Số phương tiện của lực lượng vũ trang (công an, quân đội) – số lượng không đáng kể.

+ Các phương tiện đăng ký biển ngoại tỉnh hoạt động trên Thành phố.

- Đối với xe máy: số liệu của Công an thành phố được thống kê theo đăng ký biển số, không thống kê:

+ Số lượng phương tiện đăng ký trên địa bàn Thành phố nhưng không còn hoạt động (chuyển sang địa phương khác hoạt động; xe hỏng hóc, cũ nát không còn sử dụng).

+ Số lượng phương tiện đăng ký biển ngoại tỉnh nhưng thường xuyên hoạt động trên địa bàn Thành phố.

*b) Số lượng phương tiện giao thông theo các kết quả khảo sát*

Như đã phân tích ở trên, có thể thấy, đối với ô tô phản ánh tương đối chính xác số lượng thực tế lưu thông trên địa bàn thành phố (do yêu cầu đăng kiểm hàng năm đối với ô tô). Còn đối với xe máy do chỉ có thống kê vào thời điểm đăng ký biển số nên số liệu thực tế lưu thông so với thống kê có sự chênh lệch. Ngoài ra, do thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm của vùng và cả nước, dẫn đến việc thu hút lượng lớn người dân ngoại tỉnh đến sinh sống và làm việc, kèm theo đó là lượng xe máy đăng ký biển số ngoại tỉnh với số lượng không nhỏ đến và

lưu thông trên địa bàn thành phố.

Để đánh giá số lượng xe máy thực tế lưu thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, nhóm nghiên cứu tiến hành 02 cuộc khảo sát bao gồm: khảo sát điều tra phỏng vấn xã hội học với quy mô 30.000 phiếu trên địa bàn 24 quận, huyện từ tháng 7-11/2017 và khảo sát phương tiện lưu thông tại 20 nút giao thông từ tháng 5-8/2017 (đếm tỷ lệ ô tô con, xe máy có biển số ngoại tỉnh so với số đăng ký trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh lưu thông trên đường được đếm).

- Kết quả khảo sát phương tiện lưu thông:

+ Tỷ lệ xe máy đăng ký biển ngoại tỉnh chiếm 16% so với xe máy đăng ký trên địa bàn Thành phố (cứ 100 xe biển Thành phố có 16 xe biển ngoại tỉnh)

+ Tỷ lệ này ở ô tô con là khoảng 8%

- Kết quả khảo sát điều tra xã hội học

Mục tiêu nhằm xác định việc sở hữu xe máy của các hộ gia đình làm căn cứ để xác định số xe máy tiện lưu thông thực tế, trong đó tập trung vào làm rõ các chỉ tiêu:

+ Tỷ lệ xe máy/ 1000 dân

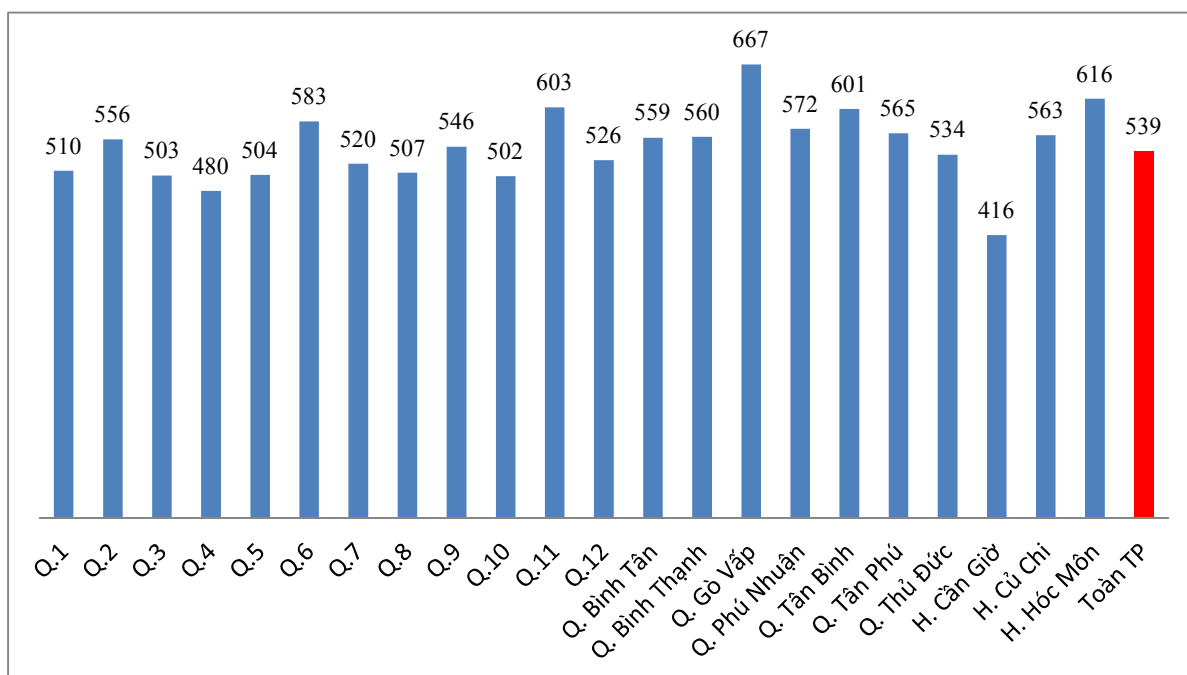
+ Tuổi đời xe máy (thời gian sử dụng phương tiện từ lúc đăng ký): xác định số lượng xe máy không còn lưu thông. Chỉ tiêu này kết hợp với kết quả khảo sát lưu thông giao thông về tỷ lệ xe máy ngoại tỉnh để xác định số lượng xe máy lưu thông thực tế.

Kết quả điều tra xã hội học như sau:

+ Đối với chỉ tiêu tỷ lệ xe máy/ 1000 dân: theo kết quả khảo sát cho thấy, tỷ lệ xe máy/1000 dân bình quân trên toàn thành phố đạt 539 xe/1000 dân. Tỷ lệ này giữa các quận trung tâm với các huyện ngoại thành không chênh lệch lớn: trong khu vực trung tâm: 547 xe/1000 dân, ngoại thành: 531 xe/1000 dân.

Như vậy xét theo tỷ lệ trên, với dân số thực tế khoảng 11,94 triệu người, số xe máy trên địa bàn thành phố khoảng **6,43 triệu phương tiện**.

**Hình 2.6-1: Tỷ lệ xe máy/1000 dân trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh theo kết quả điều tra xã hội học**



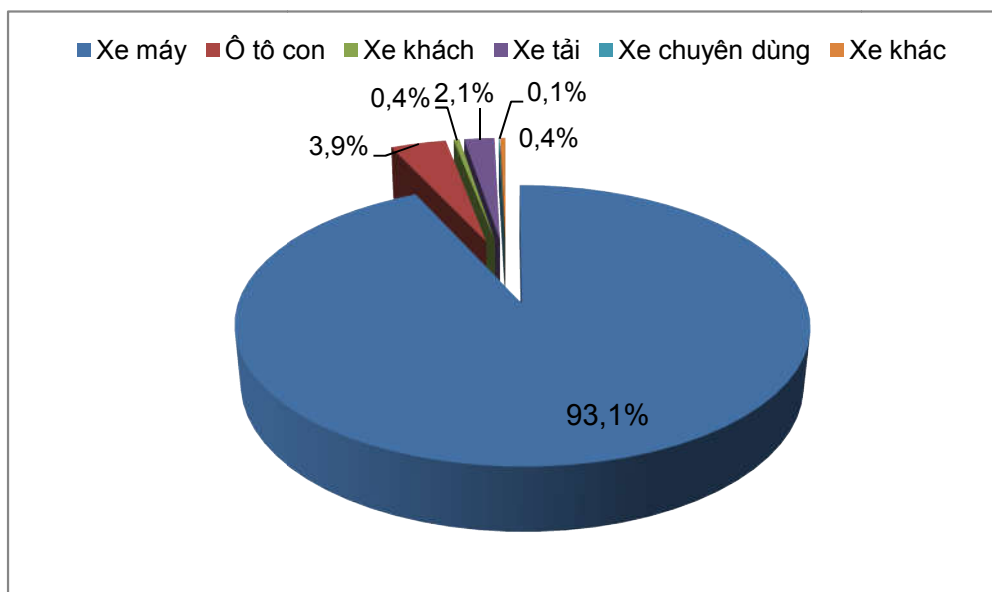
+ Đối với chỉ tiêu tuổi đời xe máy: theo kết quả khảo sát cho thấy, số phương tiện có tuổi đời trên 15 năm tính trên địa bàn toàn thành phố là 6,4% số lượng phương tiện. Theo đánh giá của các chuyên gia, tuổi đời xe máy tại Việt Nam chỉ dưới 15 năm. Do đó, đối với các xe máy trên 15 năm (đăng ký trước năm 2003) sẽ chỉ chiếm tỷ lệ rất thấp. Theo thống kê, số lượng xe máy đăng ký đến năm 2002 trên địa bàn thành phố là 2,01 triệu xe. Như vậy, số lượng xe máy đăng ký trên địa bàn thành phố còn lưu thông khoảng 6 triệu xe. Kết hợp với kết quả khảo sát đếm lưu lượng xe máy ngoại tỉnh lưu thông (chiếm 16% số lượng xe đăng ký trên địa bàn thành phố), số lượng xe máy lưu thông thực tế là **6,96 triệu xe**.

Như vậy, theo các kết quả khảo sát, số lượng xe máy lưu thông thực tế chiếm khoảng 6,43-6,96 triệu (thấp hơn 9-16%) so với số liệu thống kê. Đối với ô tô, con số này khoảng 343.000 xe (cao hơn số liệu thống kê khoảng 8%). Tuy nhiên, đây là số liệu thông qua khảo sát, không mang tính chính thống nên sẽ được sử dụng với tính chất tham khảo trong Đề án. Số liệu phương tiện giao thông được nghiên cứu theo số liệu thống kê chính thức của Công an thành phố và Cục đăng kiểm Việt Nam, đó là: **7,6 triệu xe máy và 318.157 ô tô con**.

#### 2.6.1.2. Cơ cấu các loại phương tiện

Về cơ cấu các loại phương tiện (theo số liệu thống kê của Công an Thành phố và Cục đăng kiểm), tỷ lệ xe máy chiếm khoảng 93,1% số lượng phương tiện, ô tô con chiếm 3,9%. Cụ thể như sau:

**Hình 2.6-2: Cơ cấu các loại phương tiện giao thông đường bộ**

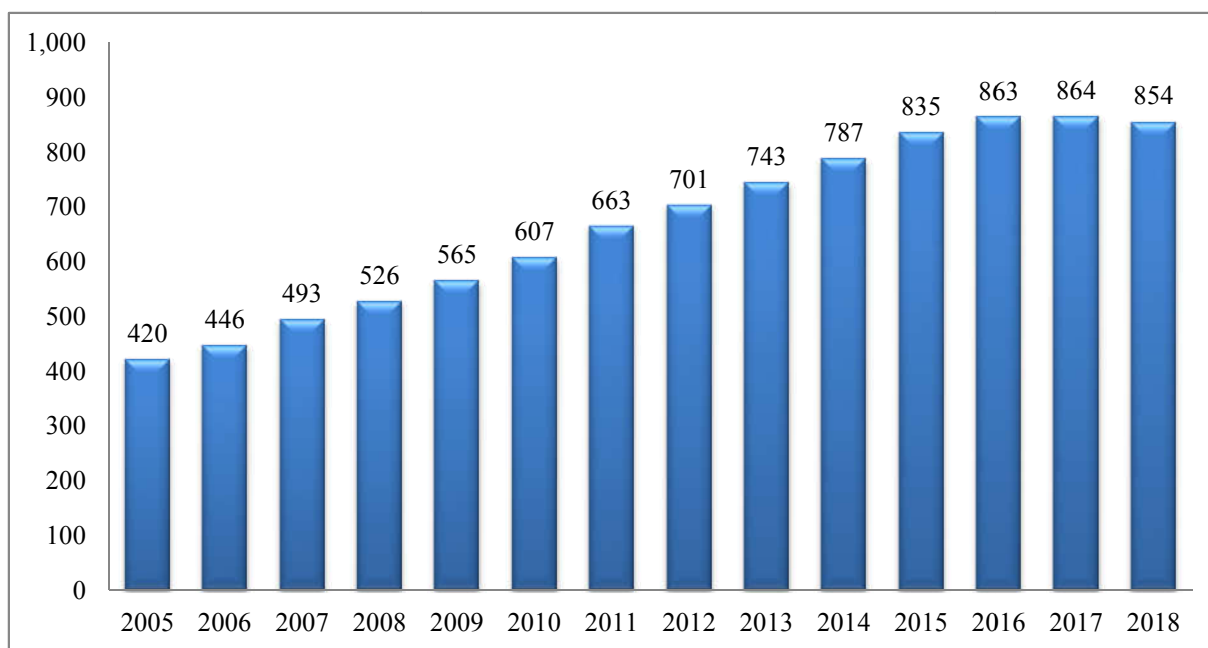


*Nguồn: Cục đăng kiểm Việt Nam, Công an Thành phố, 2019*

### 2.6.1.3. Tỷ lệ sở hữu phương tiện cơ giới cá nhân

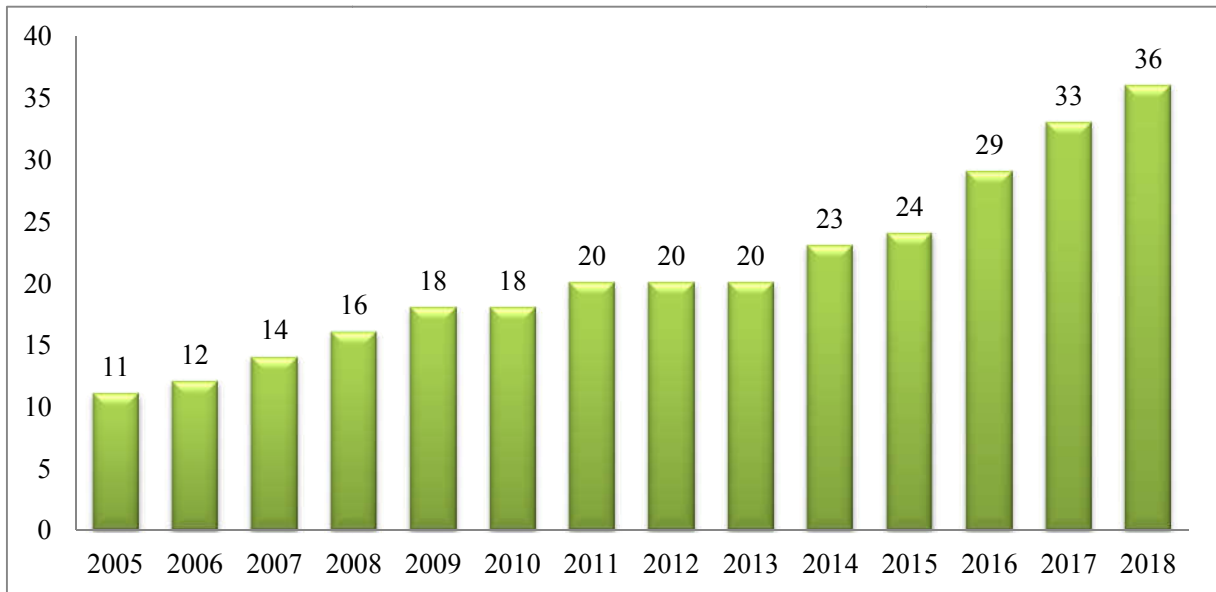
Tỷ lệ sở hữu của phương tiện cơ giới cá nhân giai đoạn 2005-2018:

**Hình 2.6-3: Tỷ lệ sở hữu xe máy/ 1.000 dân giai đoạn 2005-2018**



*Nguồn: Niên giám thống kê, Công an Thành phố, 2019*

**Hình 2.6-4: Tỷ lệ sở hữu ô tô con/ 1.000 dân giai đoạn 2005-2018**



*Nguồn: Niên giám thống kê, Cục đăng kiểm Việt Nam, 2019*

Theo số liệu thống kê của Công an Thành phố và Cục đăng kiểm Việt Nam, tỷ lệ sở hữu phương tiện cơ giới cá nhân năm 2018 đối với xe máy 854 xe/1000 dân và ô tô con đạt 36 xe/1000 dân (tăng gấp 3 lần so với năm 2005).

Với tình hình phát triển kinh tế xã hội, thu nhập bình quân đầu người ngày càng tăng, trong khi các loại thuế, phí nhập khẩu phương tiện ngày càng giảm (theo Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN - ATIGA áp dụng từ 01/01/2018, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN vào Việt Nam sẽ còn 0%), khiến việc sở hữu phương tiện cá nhân dễ dàng hơn, dẫn đến nguy cơ tăng trưởng phương tiện trong tương lai còn cao hơn nữa, đặc biệt là tăng trưởng ô tô con.

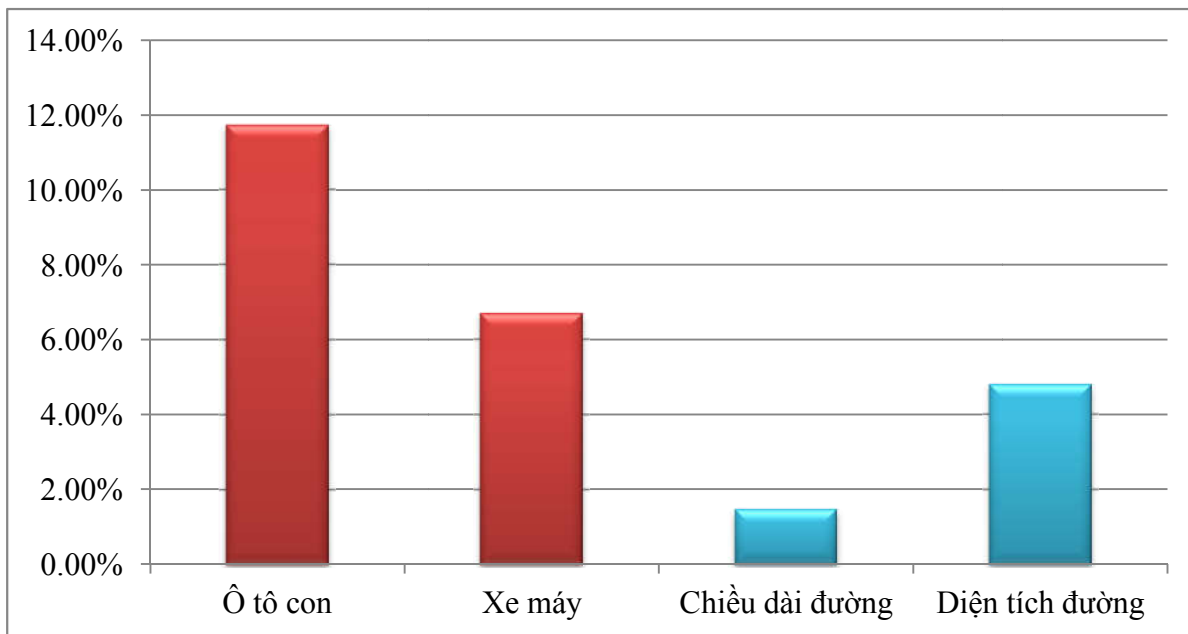
#### *2.6.1.4. Tốc độ tăng trưởng số lượng phương tiện giai đoạn 2011-2018*

- Tổng số lượng phương tiện giao thông đường bộ: **7,04%/năm**
- Đối với xe máy: **6,7%/năm**
- Đối với ô tô: **9,82%/năm**, trong đó ô tô con tăng trưởng **11,72%/năm**

- **Tăng trưởng phương tiện cơ giới cá nhân gấp nhiều lần tăng trưởng kết cấu hạ tầng:** Trong giai đoạn 2011-2018 tốc độ tăng trưởng của xe máy gấp **5** lần tăng trưởng chiều dài đường bộ và **1,44** lần diện tích mặt đường. Giá trị này đối với ô tô con lần lượt là **7** lần và **2** lần.



**Hình 2.6-5: So sánh tăng trưởng KCHT giao thông so với phương tiện giao thông giai đoạn 2011-2018**



Nguồn: Cục đăng kiểm Việt Nam, Sở GTVT, Công an Thành phố, 2018

#### 2.6.1.5. Tính toán diện tích chiếm dụng mặt đường của phương tiện giao thông

##### a) Phương pháp tính toán diện tích chiếm dụng mặt đường của phương tiện

Diện tích chiếm dụng mặt đường bao gồm diện tích chiếm dụng mặt đường “tĩnh” và chiếm dụng mặt đường “động”.

- Diện tích chiếm dụng mặt đường tĩnh của phương tiện:

$$F_{pt,t} = \sum_1^n N_i * K_{i,t} \text{ (m}^2\text{)}$$

$F_{pt,t}$ : Diện tích chiếm dụng mặt đường tĩnh của các loại phương tiện (m<sup>2</sup>).

$N_i$ : Số lượng phương tiện thứ  $i$  (xe).

$K_{i,t}$ : Hệ số chiếm dụng tĩnh của phương tiện thứ  $i$  (m<sup>2</sup>/xe).

- Diện tích chiếm dụng mặt đường động của phương tiện:

$$F_{pt,d} = \sum_1^n N_i * K_{i,d} \text{ (m}^2\text{)}$$

$F_{pt,d}$ : Diện tích chiếm dụng mặt đường động của các loại phương tiện (m<sup>2</sup>)

$N_i$ : Số lượng phương tiện thứ  $i$  (xe)

$K_{i,d}$ : Diện tích chiếm dụng tĩnh của phương tiện thứ  $i$  (m<sup>2</sup>/xe)

Hệ số chiếm dụng mặt đường của các phương tiện giao thông đô thị được xác định trong bảng sau:

**Bảng 2.6-2: Hệ số chiếm dụng mặt đường một số phương tiện giao thông**Đơn vị:  $m^2$ 

TT	Phương tiện	V=0 (km/h)	V = 5÷9 (km/h)	V = 10÷15 (km/h)	V= 20÷25 (km/h)	V = 30÷45 (km/h)
1	Xe đạp	3,12	3,64	7,2	9,86	
2	Xe máy	3,92	6,4	10,8	22,4	33,6
3	Ô tô con	11,2	24	32	52	92
4	Xe buýt	42,9	67,5	76,5	99	162
5	Xe tải (10÷20 tấn)	26,6	45	50	70	130

Nguồn: Nghiên cứu “Giao thông đô thị - Tầm nhìn, chiến lược và chính sách”, TS. Nguyễn Xuân Thủy, 2015.

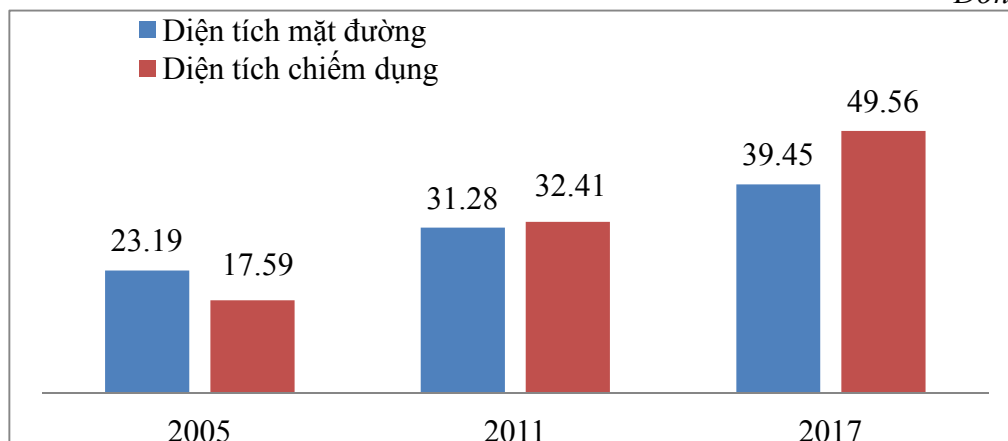
*b) Kết quả tính toán*

Để đánh giá chiếm dụng phương tiện khi lưu thông, nhóm nghiên cứu tính toán diện tích chiếm dụng “động” theo công thức trên với thông số đầu vào gồm:

- Số lượng phương tiện: giả thiết số phương tiện đồng thời lưu thông (vào giờ cao điểm) bằng 60% tổng số phương tiện.

- Vận tốc lưu thông: giả thiết 20÷25km/h.

Kết quả tính toán như sau:

**Hình 2.6-6: Tính toán diện tích chiếm dụng mặt đường qua các năm**Đơn vị:  $km^2$ 

Diện tích chiếm dụng mặt đường “động” là  $49,56km^2$ , bằng 125% diện tích mặt đường đô thị toàn thành phố, tức vượt năng lực thiết kế của hệ thống đường bộ 1,2 lần. Giá trị này tại các năm 2005 là 0,76 lần và năm 2011 là 1,04 lần.

- Chiếm dụng mặt đường chủ yếu do ô tô con và xe máy, trong đó xe máy chiếm tỷ trọng lớn 72,5%, ô tô con chiếm 11,2%. Tuy nhiên, theo kết quả phân tích chiếm dụng mặt đường theo giai đoạn 2011-2017 tại bảng sau cho thấy cơ cấu chiếm dụng mặt đường đang có sự thay đổi. Theo đó, **chiếm dụng mặt**

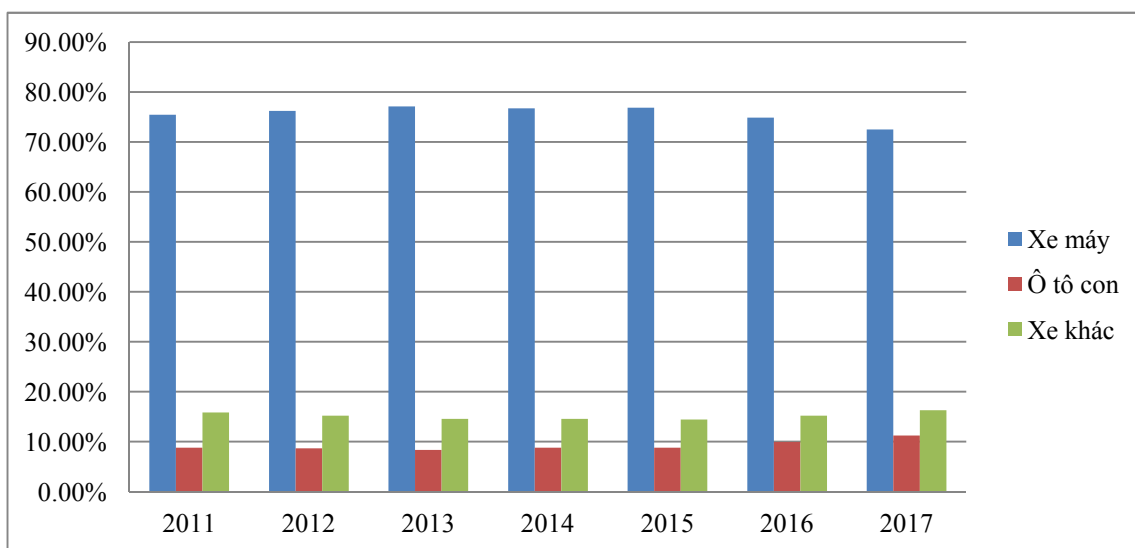
*đường của ô tô con ngày càng tăng* trong khi xe máy đang có xu hướng giảm.

**Bảng 2.6-3: Tỷ lệ chiếm dụng mặt đường ô tô con và xe máy**

TT	DT chiếm dụng	ĐV	2005	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	<b>Ô tô các loại</b>	<b>km<sup>2</sup></b>	<b>4,86</b>	<b>7,97</b>	<b>8,31</b>	<b>8,52</b>	<b>9,38</b>	<b>10,09</b>	<b>11,91</b>	<b>13,40</b>
	Diện tích chiếm dụng ô tô con	km <sup>2</sup>	1,30	2,84	3,02	3,10	3,52	3,82	4,71	5,48
-	Tỷ lệ chiếm dụng	%	7,38	8,78	8,66	8,33	8,74	8,77	9,95	11,2
2	<b>Xe máy</b>	<b>km<sup>2</sup></b>	<b>12,73</b>	<b>24,44</b>	<b>26,56</b>	<b>28,67</b>	<b>30,88</b>	<b>33,48</b>	<b>35,41</b>	<b>36,16</b>
-	Tỷ lệ chiếm dụng	%	72,37	75,42	76,18	77,10	76,70	76,84	74,84	72,5
	<b>Tổng</b>	<b>km<sup>2</sup></b>	<b>17,59</b>	<b>32,41</b>	<b>34,87</b>	<b>37,19</b>	<b>40,26</b>	<b>43,57</b>	<b>47,32</b>	<b>49,56</b>

Nguồn: Cục đăng kiểm Việt Nam,, Công an Thành phố, tính toán Tư vấn, 2018

**Hình 2.6-7: Cơ cấu tỷ lệ chiếm dụng mặt đường của các loại phương tiện**



Do vậy, việc cần thiết hiện nay phải kiểm soát đồng thời, mạnh mẽ đối với sự phát triển của ô tô con và xe máy cho phù hợp với điều kiện giao thông đô thị từng khu vực (trung tâm, khu vực ngoại thành, các cửa ngõ giao thông đối ngoại vào thành phố,...).

**Hình 2.6-8: Chiếm dụng mặt đường của các loại phương tiện**



### **2.6.2. Hiện trạng vận tải hành khách đô thị**

Theo thống kê của Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, vận tải hành khách đô thị hiện nay bao gồm: VTHKCC bằng xe buýt (buýt trợ giá và không trợ giá), buýt đường sông, taxi và các loại hình tương tự khác (VTHK bằng xe hợp đồng đến 9 chỗ ứng dụng KHCN như Grab, Vcar, Be,...).

Tổng khối lượng vận tải hành khách đô thị năm 2018 đạt 625,4 triệu lượt, tăng 2% so với cùng kỳ năm 2017. Trong 6 tháng đầu năm 2019, khối lượng vận tải hành khách đô thị ước đạt 303,7 triệu lượt, tăng 2,7% so với cùng kỳ năm 2018.

Quá trình phát triển vận tải hành khách đô thị trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn mới (từ năm 2002) có thể được tóm tắt như sau:

- Năm 2002, thành phố đã ban hành những chủ trương, chính sách ưu tiên cho xe buýt như chính sách trợ giá, hỗ trợ lãi vay đầu tư phương tiện, phân cấp trong công tác quản lý,... tạo điều kiện thuận lợi cho xe buýt phát triển. Giai đoạn 2002-2014 phát triển mạnh với tỷ lệ bình quân 24,2%/năm.

- Giai đoạn 2014-2017 chứng kiến sản lượng VTHK đô thị sụt giảm do đoàn phương tiện đã được đầu tư từ những năm 2002 - 2005, đến nay đã xuống cấp, làm cho chất lượng dịch vụ giảm xuống, cùng với việc gia tăng mật độ giao thông, thời gian hành trình kéo dài, xe buýt không còn thu hút hành khách như trước, hoạt động xe buýt trên địa bàn thành phố với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế, kinh phí trợ giá giảm, việc đầu tư thay thế xe buýt mới còn chậm do vướng trạm nạp khí CNG,... Giai đoạn này, sản lượng VTHK đô thị giảm bình quân 4,1%/năm.

- Kể từ năm 2018, hoạt động vận tải hành khách công cộng có dấu hiệu chuyển biến tích cực. Tổng khối lượng vận tải hành khách đô thị năm 2018 đạt 625,4 triệu lượt, tăng 2% so với cùng kỳ năm 2017. Trong 6 tháng đầu năm 2019, khối lượng vận tải hành khách đô thị ước đạt 303,7 triệu lượt, tăng 2,7% so với cùng kỳ năm 2018.

Cụ thể các loại VTHK đô thị như sau:

#### **2.6.2.1. Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt**

##### **a) Mạng lưới tuyến:**

Theo báo cáo của Sở GTVT<sup>10</sup>, tính đến hết năm 2018, trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh có 146 tuyến xe buýt (trong đó 101 tuyến xe buýt có trợ giá và 45 tuyến xe buýt không trợ giá). Tuy nhiên, hiện nay trên địa bàn thành phố chỉ còn

---

<sup>10</sup> Tại Văn bản số 1731/SGTVT-VTĐB ngày 19/3/2019

139 tuyến xe buýt hoạt động <sup>11</sup> (tổng cự ly hơn 3.363 km), trong đó có 101 tuyến xe buýt có trợ giá (tổng cự ly hơn 2.088 km) và 38 tuyến xe buýt không trợ giá (tổng cự ly hơn 1.275 km). Xét theo tính chất tuyến nội tỉnh và liên tỉnh liền kề, có 113 tuyến xe buýt nội tỉnh với tổng cự ly hơn 2.277 km và 26 tuyến xe buýt liên tỉnh liền kề với tổng cự ly hơn 1.086 km. So với cuối năm 2017, số lượng tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố **giảm 06 tuyến** (giảm 04 tuyến xe buýt có trợ giá <sup>12</sup> và giảm 02 tuyến xe buýt không trợ giá <sup>13</sup>).

Mạng lưới tuyến buýt cơ bản đã hình thành, đã kết nối được giữa khu vực trung tâm thành phố với khu vực ngoại thành, giữa nội thành với ngoại thành và giữa thành phố với một số tỉnh liền kề... Nguyên tắc tổ chức mạng lưới tuyến dựa trên mô hình “Tuyến trục chính - tuyến nhánh”. Xác suất để hành khách có thể thực hiện chuyến đi của mình với số tuyến cần đi là từ một đến hai tuyến.

**Bảng 2.6-4: Số lượng tuyến xe buýt qua các năm**

Loại hình tuyến	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	6/2019
Buýt có trợ giá	111	108	110	110	107	105	107	105	101	101
Buýt không trợ giá	36	38	40	35	30	31	35	40	45	38
<b>Tổng cộng</b>	<b>147</b>	<b>146</b>	<b>150</b>	<b>145</b>	<b>137</b>	<b>136</b>	<b>142</b>	<b>145</b>	<b>146</b>	<b>139</b>

*Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2019*

➤ *Một số chỉ tiêu đánh giá tính hợp lý của hệ thống mạng lưới tuyến*

**Bảng 2.6-5: Các chỉ tiêu về mạng lưới tuyến xe buýt Tp. Hồ Chí Minh**

Chỉ tiêu	Đơn vị	Trị số chuẩn	Hiện trạng
Hệ số mạng lưới tuyến	Km/Km	1,5÷3,5	2,12
Mật độ mạng lưới tuyến	Km/Km <sup>2</sup>	2÷2,5	1,67

*Nguồn: Trung tâm quản lý giao thông công cộng Thành phố Hồ Chí Minh, 2018*

Các chỉ tiêu hệ số mạng lưới tuyến, mật độ mạng lưới tuyến đều nằm trong khoảng cho phép.

➤ *Mức độ bao phủ mạng lưới tuyến*

<sup>11</sup> Từ ngày 10/7/2019 tạm ngưng khai thác tuyến xe buýt số 51: Bến xe Miền Đông – Bình Hưng Hòa (Theo Quyết định 2776/QĐ-SGTVT ngày 26/6/2019) nên chỉ còn 138 tuyến.

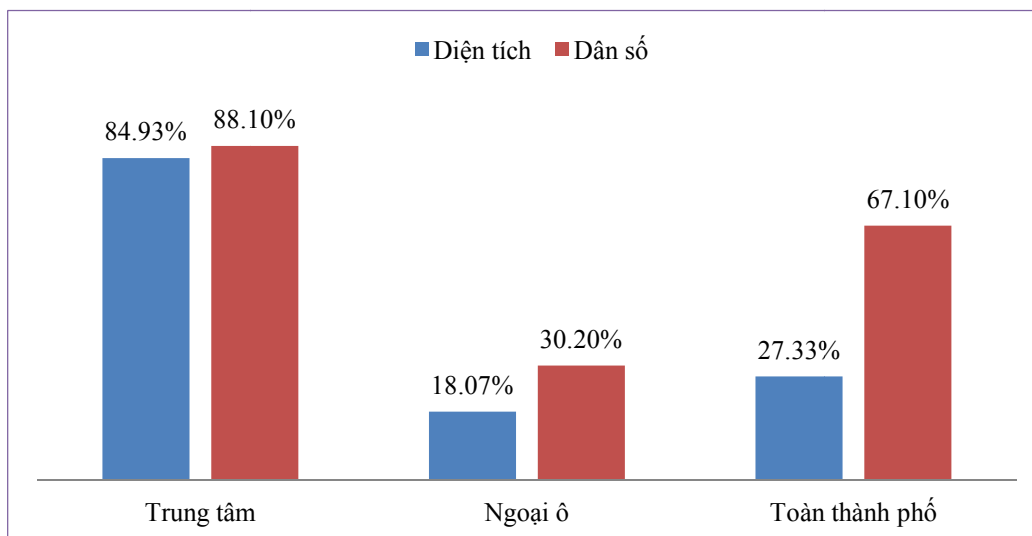
<sup>12</sup> Từ ngày 03/8/2018 đã ngưng hoạt động tuyến xe buýt có trợ giá số 149: Công viên 23/9 - Tân Phú - Bến xe An Sương; Từ ngày 10/8/2018 đã ngưng hoạt động tuyến xe buýt có trợ giá số 40: Bến xe Miền Đông - Bến xe Ngã tư Ga; Từ ngày 01/10/2018 đã ngưng hoạt động tuyến xe buýt có trợ giá số 60: Bến xe An Sương - Khu công nghiệp Lê Minh Xuân; Từ ngày 01/10/2018 đã ngưng hoạt động tuyến xe buýt có trợ giá số 37: Cảng Quận 4 - Nhơn Đức.

<sup>13</sup> Từ ngày 10/01/2018 đã ngưng hoạt động tuyến xe buýt không trợ giá tỉnh liền kề số 12: Bến Thành - Thác Giang Điền; Từ ngày 20/6/2018 ngưng hoạt động tuyến xe buýt vòng không trợ giá số 49: Sân bay Tân Sơn Nhất - Q1.



Mức độ bao phủ mạng lưới gồm tỷ lệ dân số và diện tích trong khu vực bán kính 500m của xe buýt một số khu vực của Thành phố như sau:

**Hình 2.6-9: Mức độ bao phủ mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt (dân số và diện tích) trong vòng bán kính 500m**



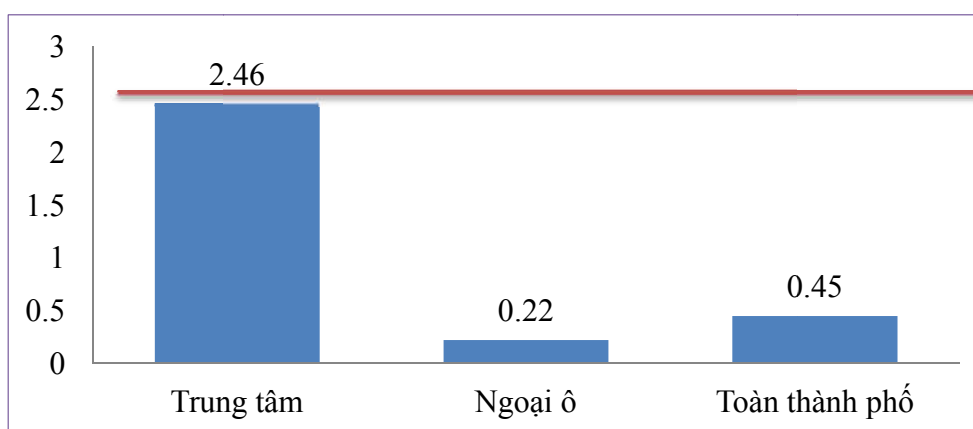
Nguồn: "Đánh giá khả năng tiếp cận giao thông công cộng ở Tp. Hồ Chí Minh", TS. Vũ Anh Tuấn, ThS. Dương Thanh Sơn, 2015.

Dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt bao phủ 27,33% về diện tích và 67,10% về dân số. Tuy nhiên tỷ lệ bao phủ không đồng đều, khu vực trung tâm có tỷ lệ bao phủ cao 88,10% về dân số và 84,93% về diện tích nhưng tỷ lệ bao phủ khu vực ngoại ô thấp (30,2% về dân số và 18,07% về diện tích).

➤ *Mật độ mạng lưới*

Mật độ mạng lưới ( $\text{km}/\text{km}^2$ ) không đồng đều, khu vực trung tâm cao 2,46  $\text{km}/\text{km}^2$ , còn khu vực ngoại ô thấp, chỉ đạt 0,22  $\text{km}/\text{km}^2$ .

**Hình 2.6-10: Mật độ mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt Tp. Hồ Chí Minh**



Nguồn: "Đánh giá khả năng tiếp cận giao thông công cộng ở Tp. Hồ Chí Minh", TS. Vũ Anh Tuấn, ThS. Dương Thanh Sơn, 2015.

Kinh nghiệm thế giới cho thấy, mật độ trung bình vào khoảng 2,5  $\text{km}/\text{km}^2$  và mật độ này cần tăng lên 3÷4  $\text{km}/\text{km}^2$  trong khu vực trung tâm.

*b) Hạ tầng phục vụ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt*

- Bến bãi, điểm đầu cuối tuyến: diện tích bến bãi dành cho hoạt động VTHKCC hiện nay rất thiếu, chỉ đạt 37,42% so với quy hoạch. Có 83 vị trí điểm đầu, điểm cuối của các tuyến xe buýt, trong đó có 23 vị trí mang tính ổn định lâu dài (trong khuôn viên các trường đại học, sân bay, khu du lịch, khu bãi đỗ...), 11 vị trí được bố trí tại bên trong khuôn viên cơ quan, đơn vị, trường học, 07 vị trí bố trí trên đất của người dân và địa phương (doanh nghiệp vận tải ký hợp đồng thuê đất trực tiếp của người dân và địa phương); 39 vị trí đang sử dụng tạm lòng lề đường và 03 vị trí điểm đầu cuối tuyến nằm ngoài địa giới thành phố Hồ Chí Minh. Ngoài ra, còn có 06 bãi đậu xe buýt đang phục vụ việc lưu đậu đêm, sửa chữa, bảo dưỡng xe buýt. Bến bãi xe buýt còn thiếu, phân bố không đồng đều giữa các khu vực quận – huyện dẫn đến khó khăn trong việc bố trí hệ thống mạng lưới tuyến.

- Hệ thống trạm dừng, nhà chờ để phục vụ cho hoạt động xe buýt hiện nay có 4.487 vị trí trạm dừng xe buýt, trong đó có: 540 nhà chờ xe buýt, 2.570 trụ dừng xe buýt, 65 biển treo trạm dừng xe buýt và 1.312 vị trí chỉ có ô sơn dừng xe buýt.

- Bãi giữ xe hai bánh miễn phí: tổ chức giữ xe hai bánh miễn phí khoảng 60.000 lượt, trung bình khoảng 164 lượt/ngày cho hành khách sử dụng xe buýt là đối tượng học sinh – sinh viên, tại Trạm điều hành xe buýt Sài Gòn thuộc Khu B – Công viên 23/9. Với nhu cầu gửi xe hai bánh đi xe buýt ngày càng tăng như hiện nay Trung tâm Quản lý giao thông công cộng đang phối hợp với các cơ quan chức năng và bộ phận liên quan lập thủ tục đề xuất tổ chức thêm bãi giữ xe hai bánh miễn phí cho hành khách sử dụng xe buýt tại Công viên Gia Định – Quận Gò Vấp, Trạm điều hành xe buýt Chợ Lớn – Quận 6 và bãi đậu xe buýt Bình Khánh - Huyện Nhà Bè.

Tổng diện tích các bến bãi sử dụng cho xe buýt hiện nay là 17,1 ha, đạt 21,1% so với quy hoạch theo Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ) vị trí các bến bãi xe buýt phân bố không đồng đều ở các quận, huyện đã có ảnh hưởng nhất định đến hoạt động VTHKCC bằng xe buýt. Việc thiếu các bến bãi, xe buýt phải sử dụng tạm lòng lề đường để đậu đỗ đã có ảnh hưởng một phần đến an toàn giao thông, không thuận lợi cho việc quay trở đầu xe và không thuận lợi cho việc xe buýt đón trả khách. Đặc biệt, khó khăn trong vấn đề nghiên cứu hoàn thiện và phát triển hệ thống mạng lưới tuyến xe buýt, đảm bảo phủ khắp, tạo thuận lợi cho người dân tiếp cận phương tiện đi lại bằng xe buýt; Các xe buýt phải chiếm dụng mặt đường để lưu đậu qua đêm hoặc tại nhà của các chủ xe, không thực hiện được chế độ sửa chữa bảo dưỡng, bảo trì, bàn giao ca... ảnh hưởng đến chất lượng và hiệu quả hoạt động của hệ thống xe buýt; Mạng lưới tuyến xe buýt ngày càng phát triển nhiều để phục vụ cho nhu cầu đi lại của hành khách, tuy nhiên phải chấp nhận độ trùng lặp nhất định do

thiếu các điểm trung chuyển xe buýt.

*c) Hiện trạng phương tiện*

Hiện nay, trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đang có 2.322 phương tiện xe buýt tham gia hoạt động trên 139 tuyến xe buýt (trong đó, có 453 xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch CNG, 2.869 xe buýt sử dụng dầu diesel).

Giai đoạn 2014-2017, có sự thay đổi lớn về cả số lượng cũng như chất lượng đối với đoàn phương tiện tham gia hoạt động trên các tuyến xe buýt. Nguyên nhân của sự thay đổi này là do nhiều tuyến xe buýt đã được đầu tư thay mới phương tiện theo đề án đầu tư xe buýt giai đoạn 2014 – 2017 (Quyết định số 2545/QĐ-UBND ngày 23/5/2014 của UBND Thành phố). Từ đó, số lượng cũng như chất lượng của đoàn phương tiện tham gia hoạt động trên các tuyến xe buýt được nâng lên đáng kể. Giai đoạn 2017 đến nay, do mạng lưới tuyến giảm nên số lượng phương tiện xe buýt cũng giảm. Cụ thể như sau:

**Bảng 2.6-6: Số lượng phương tiện xe buýt**

STT	Loại hình hoạt động	Sức chứa	2015	2016	2017	T6/2019
	<b>Tổng</b>		<b>2.786</b>	<b>2.985</b>	<b>2.603</b>	<b>2.322</b>
1	Buýt có trợ giá	B12	225	129	21	0
		B40	459	647	652	546
		B55	718	825	646	898
		B80	1.131	1.161	1.040	619
		<b>Tổng</b>	<b>2.535</b>	<b>2.762</b>	<b>2.359</b>	<b>2.063</b>
2	Buýt không trợ giá	B12	47	0	0	0
		B40	2	8	8	26
		B55	117	131	125	130
		B80	85	84	111	103
		<b>Tổng</b>	<b>251</b>	<b>223</b>	<b>244</b>	<b>259</b>

*\*) Về xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch*

Theo kế hoạch phát triển phương tiện xe buýt được phê duyệt tại Quyết định 2545/QĐ-UBND, đến nay đã đầu tư và đưa vào khai thác 453 xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG (trong đó có 234 xe 80 chỗ, 218 xe 55 chỗ, 01 xe 40 chỗ) hoạt động trên các tuyến trợ giá, với 04 trạm cung cấp nhiên liệu: Bãi xe buýt Phở Quang, bến xe buýt ĐH Quốc gia, bến xe An Sương và trạm Tân Kiên. Việc đưa vào hoạt động các xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch đã đạt được hiệu quả tích cực, cải thiện chất lượng dịch vụ, tạo hình ảnh mới cho hoạt động xe buýt của thành phố, góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

**Hình 2.6-11: Xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG**



- Cơ chế chính sách hỗ trợ: Theo Quyết định số 2545/QĐ-UBND ngày 23/5/2014 về việc phê duyệt Đề án đầu tư xe buýt giai đoạn 2014-2017, theo đó cơ chế hỗ trợ lãi suất vay vốn của Ngân sách Thành phố cho các đơn vị đầu tư mua sắm xe buýt khí CNG như sau:

+ Hạn mức vốn vay được hỗ trợ một phần lãi suất vay: nhà nước hỗ trợ lãi vay tối đa 70% chi phí đầu tư phương tiện mà nhà đầu tư vay tại các tổ chức tín dụng (như đối với xe buýt sử dụng nhiên liệu Diesel)

+ Mức hỗ trợ lãi suất: nhà đầu tư trả một phần lãi suất vay cố định là 3,0%/năm, ngân sách Thành phố hỗ trợ một phần chênh lệch giữa lãi suất vay thực tế trừ đi 3,0%/năm (đối với xe buýt sử dụng nhiên liệu Diesel là 5,0%/năm)

+ Thời gian hỗ trợ lãi suất là 7 năm kể từ ngày giải ngân lần đầu (như đối với xe buýt sử dụng nhiên liệu Diesel).

Việc sử dụng xe buýt CNG mang lại nhiều lợi ích, tuy nhiên hiện nay việc phát triển rộng rãi loại hình phương tiện này đang gặp một số khó khăn :

+ Khó khăn về cơ chế chính sách hỗ trợ doanh nghiệp cung cấp nhiên liệu: việc đầu tư trạm cung cấp nhiên liệu CNG mất kinh phí lớn (khoảng 1 triệu USD/1 trạm)<sup>14</sup>, tuy nhiên thành phố chưa có chính sách hỗ trợ, doanh nghiệp hoàn toàn tự bỏ tiền ra đầu tư.

+ Cơ chế chính sách hỗ trợ doanh nghiệp VTHK đầu tư phương tiện chưa được ưu tiên rõ rệt theo đúng tinh thần Quyết định 13/2015/QĐ-TTg ngày 05/5/2015 và Quyết định 3446/QĐ-BGTVT ngày 04/11/2016: mặc dù được thành phố hỗ trợ ưu đãi về lãi suất (3%/năm) nhưng doanh nghiệp phải vay ngân hàng và trả lãi suất cao trong khi đầu tư một xe buýt CNG với giá từ 2÷3 tỷ đồng, gấp 02÷03 lần xe buýt thường (1÷1,5 tỷ đồng).

+ Cơ chế chính sách trợ giá cho xe buýt CNG: hiện nay thành phố mới chỉ

<sup>14</sup> Tại Hàn Quốc, chính quyền hỗ trợ xây dựng trạm cung cấp nhiên liệu mức 700.000 USD/trạm

tính trợ giá cho tuyến hoạt động xe buýt CNG tương đương với tuyến sử dụng xe buýt thường. Do vậy chưa thật sự khuyến khích được các doanh nghiệp đầu tư phương tiện xe buýt CNG.

*d) Khối lượng VTHKCC bằng xe buýt*

Năm 2018 khối lượng vận chuyển đạt 290 triệu lượt hành khách, giảm 0,51% so với năm 2017, bao gồm các loại hình: trợ giá phổ thông; trợ giá học sinh, sinh viên, công nhân; không trợ giá phổ thông và không trợ giá khác (học sinh, công nhân và hợp đồng).

**Bảng 2.6-7: Khối lượng vận chuyển VTHKCC bằng xe buýt qua các năm**

*Đơn vị tính: triệu lượt HK*

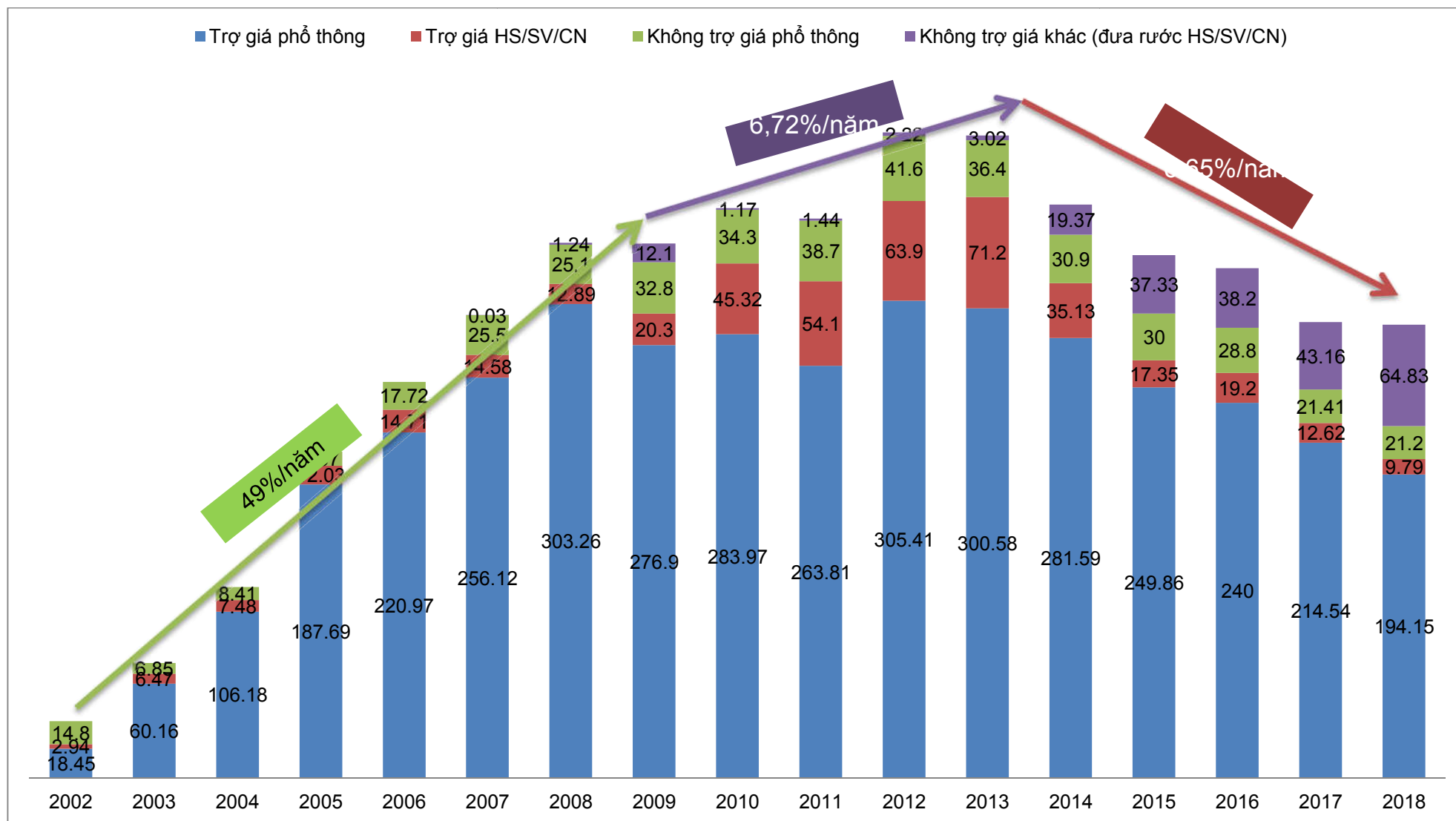
Năm	Có trợ giá						Không trợ giá						Tổng	
	Trợ giá phổ thông		Trợ giá HS, SV, CN		Tổng trợ giá		Không trợ giá phổ thông		Đưa rước công nhân, học sinh và hợp đồng, khác		Tổng không trợ giá			
	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước
2002	18,45		2,94		21,39		14,80				14,80		36,18	
2003	60,16	226%	6,47	120%	66,63	212%	6,85	-54%			6,85	-54%	73,48	103%
2004	106,18	77%	7,48	16%	113,66	71%	8,41	23%			8,41	23%	122,07	66%
2005	187,69	77%	12,03	61%	199,72	76%	8,97	7%			8,97	7%	208,69	71%
2006	220,97	18%	14,71	22%	235,69	18%	17,72	98%			17,72	98%	253,41	21%
2007	256,12	16%	14,58	-1%	270,70	15%	25,50	44%	0,03		25,53	44%	296,23	17%
2008	303,26	18%	12,89	-12%	316,15	17%	25,10	-2%	1,24	4321%	26,34	03%	342,49	16%
2009	276,90	-9%	20,30	58%	297,20	-6%	32,80	31%	12,10	875%	44,90	70%	342,10	0%
2010	283,97	3%	45,32	123%	329,29	11%	34,30	5%	1,17	-90%	35,47	-21%	364,76	7%
2011	263,81	-7%	54,10	19%	317,91	-3%	38,70	13%	1,44	23%	40,14	13%	358,05	-2%
2012	305,41	16%	63,90	18%	369,31	16%	41,60	7%	2,22	54%	43,82	9%	413,14	15%



Năm	Có trợ giá						Không trợ giá						Tổng	
	Trợ giá phổ thông		Trợ giá HS, SV, CN		Tổng trợ giá		Không trợ giá phổ thông		Đưa rước công nhân, học sinh và hợp đồng, khác		Tổng không trợ giá			
	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước	Khối lượng	Tỷ lệ tăng/ giảm so với năm trước
2013	300,58	-2%	71,20	11%	371,78	1%	36,40	-12%	3,02	36%	39,42	-10%	411,20	0%
2014	281,59	-6%	35,13	-51%	316,73	-15%	30,90	-15%	19,37	542%	50,27	28%	367,00	-11%
2015	249,86	-11%	17,35	-51%	267,21	-16%	30,00	-3%	37,33	93%	67,33	34%	334,54	-9%
2016	240,00	-3,94%	19,2	10,66%	259,2	-3%	28,8	-4%	38,20	2,33%	67,00	-0,49%	326,2	-2,49%
2017	214,54	-10,6%	12,62	-34,3%	227,16	-12,36%	21,41	-25,66%	43,16	13%	65,04	-2,9%	291,73	-10,57%
2018	194,15	-9,5%	9,79	-22,42%	203,94	-10,2%	21,2	-0,9%	64,83	50%	86,04	-32,2%	290	-0,6%

Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2019.

**Hình 2.6-12: Khối lượng vận tải của từng loại hình trong hệ thống VTHKCC bằng xe buýt**



Tỷ lệ các loại hình VTHKCC bằng xe buýt trong cơ cấu tổng khối lượng vận chuyển:

- Chủ yếu là trợ giá phổ thông chiếm 66,95%,
- Trợ giá học sinh sinh viên, công nhân chiếm: 3,37%
- Không trợ giá phổ thông: 7,31%
- Không trợ giá khác (học sinh, công nhân, hợp đồng): 22,37%

Phát triển VTHKCC bằng xe buýt có thể chia làm các giai đoạn:

- Giai đoạn 2002-2008: tăng trưởng nhanh, bình quân 49%/năm.
- Giai đoạn 2009-2013: tăng trưởng không ổn định, tuy nhiên tăng trưởng bình quân cả giai đoạn vẫn đạt bình quân 6,72%/năm.
- Giai đoạn 2014-2018: giai đoạn suy giảm, sản lượng vận tải hành khách giảm bình quân 6,65%/năm.

Mặc dù hệ thống VTHKCC bằng xe buýt đã được quan tâm: mở rộng mạng lưới (số tuyến tăng), nâng cấp cải tạo kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt, đầu tư đổi mới phương tiện tuy nhiên khối lượng vận chuyển hành khách liên tục suy giảm từ bắt đầu từ năm 2014. Ngoài những nguyên nhân do ảnh hưởng bởi các phương thức vận tải mới xuất hiện gần đây (như Grab,...), một số nguyên nhân khác dẫn đến VTHKCC bằng xe buýt kém thu hút người dân sử dụng như:

- Tình trạng ùn tắc giao thông gia tăng dẫn đến thời gian hành trình tăng.
- Luồng tuyến chưa hợp lý, hệ số trùng tuyến còn cao.
- Chưa có quy hoạch VTHKCC để nâng cao năng lực của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt (Giai đoạn 2002-2016, Thành phố đã thực hiện 3 lần quy hoạch để trình Ủy ban nhân dân Thành phố, tuy nhiên chưa có quy hoạch nào được duyệt).
- Ngoài ra còn do một số nguyên nhân khác như thói quen đi lại bằng phương tiện giao thông cá nhân (đặc biệt là xe máy do khả năng lưu thông thuận tiện), điều kiện thời tiết, tiếp cận hệ thống VTHKCC bằng xe buýt còn bất cập,...

#### *e) Các đơn vị kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt*

Hiện nay, trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có 31 đơn vị kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt, trong đó 12 đơn vị đảm nhận hoạt động trên 101 tuyến xe buýt có trợ giá (trong tổng số 139 tuyến), cơ cấu các đơn vị vận tải như sau:

- Doanh nghiệp nhà nước (đã cổ phần hóa): 01 đơn vị
- Công ty liên doanh: 01 đơn vị

- Công ty TNHH: 01 đơn vị
- Hợp tác xã: 9 đơn vị

Các hợp tác xã đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu hoạt động hiện nay của VTHKCC bằng xe buýt với thị phần vận tải chiếm khoảng 80%, số lượng phương tiện chiếm khoảng 73%, số lượng tuyến hoạt động chiếm khoảng 68%. Tuy nhiên, mô hình Hợp tác xã trong bối cảnh hiện nay tồn tại những bất cập ảnh hưởng đến việc đổi mới và phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt, cụ thể như sau:

- Về quản lý điều hành: trong hợp tác xã, mỗi thành viên là người sở hữu phương tiện và gia nhập vào hợp tác xã để hoạt động trên tuyến do cơ quan quản lý nhà nước giao, tính độc lập của mỗi đơn vị cao. Mỗi thành viên đều có quyền ngang nhau, Hội đồng Quản trị hoặc Ban Giám đốc không toàn quyền quyết định đối với hoạt động của Hợp tác xã, ảnh hưởng đến việc phát triển của tập thể nói chung (đặc biệt đối với những trường hợp các thành viên không có sự thống nhất) như: chất lượng phục vụ không đồng đều (chất lượng phương tiện, công tác tuyển dụng, đào tạo lái xe và nhân viên phục vụ...), do có nhiều ý kiến khác nhau nên thường gây chậm trễ trong việc định hướng phát triển, chậm trễ trong việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành..., dễ xảy ra những vấn đề nội bộ (tranh giành khách giữa các xe trên tuyến).

- Vấn đề thực hiện các quy định về chế độ chính sách, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế đối với người lao động (cụ thể đối với lái xe và nhân viên phục vụ trên xe) chưa đầy đủ; việc triển khai các chủ trương, kế hoạch của ngành thường chậm và hiệu quả không đạt như mong muốn. Hội đồng Quản trị Hợp tác xã là pháp nhân đại diện để làm việc với cơ quan quản lý. Tuy nhiên, có trường hợp các thành viên không thống nhất với yêu cầu của cơ quan quản lý tuyến (do bị ảnh hưởng đến quyền lợi trực tiếp của họ), nên thường xảy ra tình trạng khiếu nại, khiếu kiện vượt cấp và cơ quan quản lý nhà nước mất nhiều thời gian để giải quyết các vấn đề liên quan đến nội bộ của Hợp tác xã.

- Năng lực tài chính hạn chế do vốn góp của chủ sở hữu (vốn điều lệ do các thành viên đóng góp) chỉ đáp ứng được cho chi phí quản lý điều hành mà không có tích lũy tái đầu tư phát triển, mức độ an toàn về đảm bảo nguồn kinh phí trợ cấp không cao (giá trị về vốn sở hữu thấp hơn nhiều so với giá trị nhận đặt hàng hợp đồng xe buýt do Hợp tác xã ký với cơ quan quản lý tuyến), bộ phận kế toán còn nhiều hạn chế về năng lực,...

Những tồn tại bất cập trên dẫn đến chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt thường không cao, không ổn định, ảnh hưởng đến việc thu hút người dân sử dụng dịch vụ.

#### *f) Quản lý hoạt động VTHKCC bằng xe buýt*

Mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt được quản lý bởi trung tâm Quản lý giao thông công cộng thành phố Hồ Chí Minh (gọi tắt là Trung tâm Quản lý giao thông công cộng), trực thuộc sở GTVT theo Quyết định số 79/QĐ-UBND ngày 09/01/2018 của UBND Thành phố có chức năng, nhiệm vụ như sau:

- Chức năng:

+ Quản lý hoạt động VTHKCC trên địa bàn Thành phố (gồm các loại hình xe buýt, xe taxi, đường sắt đô thị, xe điện, buýt đường thủy, xe đưa rước học sinh, sinh viên, công nhân...); đồng thời thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn do Giám đốc Sở GTVT giao hoặc theo sự ủy quyền.

+ Tổ chức điều hành các hoạt động VTHKCC theo đúng quy định; tuyên truyền, thông tin về hoạt động VTHKCC; quản lý, điều phối, hướng dẫn và kiểm tra giám sát hoạt động khai thác, chất lượng phục vụ VTHKCC. Quản lý, khai thác, sử dụng hệ thống KCHT phục vụ hoạt động VTHKCC (không bao gồm hệ thống KCHT đường sắt đô thị, buýt đường thủy).

- Nhiệm vụ:

+ Xây dựng các đề án, đề tài, kế hoạch phát triển VTHKCC hàng năm, 5 năm và dài hạn trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh và VTHKCC đến các tỉnh liên kề

+ Xây dựng, tham mưu chính sách về vốn, giá vé, cơ cấu vé, mức trợ giá, chi phí, cơ sở phân bổ giữa các loại hình vận tải hành khách công cộng. Tổ chức, quản lý hệ thống vé vận tải hành khách công cộng đa phương thức trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh.

+ Chủ trì thực hiện trong việc quản lý, khai thác hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu thuộc hệ thống giao thông công cộng thành phố bao gồm: dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình xe buýt, xe buýt nhanh BRT, buýt đường thủy, đường sắt đô thị, taxi, xe khách tuyến cố định, và các dữ liệu khác thuộc hệ thống giao thông công cộng; Phối hợp với các cơ quan khác trong việc khai thác dữ liệu từ hệ thống đèn tín hiệu giao thông, camera giám sát giao thông, dữ liệu thuộc hệ thống thẻ, vé liên thông; dữ liệu từ các thiết bị ngoại vi khác liên quan tới hệ thống giao thông thông minh (ITS) trên địa bàn Thành phố.

+ Tổ chức đấu thầu, đặt hàng ký kết các hợp đồng với các đơn vị cung ứng dịch vụ trong hoạt động vận tải hành khách công cộng và quản lý chất lượng dịch vụ theo các quy định của pháp luật.

+ Làm đầu mối tiếp nhận, kiểm tra và thanh quyết toán tiền trợ giá cho các doanh nghiệp vận tải hoặc các đầu mối theo quy định. Xác nhận, tái xác nhận kết quả vận chuyển các hoạt động vận chuyển, làm cơ sở cho báo cáo thống kê, thanh quyết toán trợ giá. Đôn đốc, hướng dẫn các doanh nghiệp vận tải báo cáo quyết toán trợ giá theo đúng thời gian quy định.

+ Quản lý, khai thác, tổ chức duy tu bảo trì và sử dụng có hiệu quả hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng, quản lý khai thác các bãi đậu xe theo phân cấp của Sở Giao thông vận tải (không bao gồm hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và buýt đường thủy).

+ Tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện hợp đồng và xử lý vi phạm hợp đồng được ký kết giữa Trung tâm và các doanh nghiệp vận tải theo quy định hiện hành.

+ Làm chủ đầu tư các dự án đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông công cộng (gồm các dự án xây dựng mới; công tác duy tu, sửa chữa, cải tạo), các dự án đầu tư phương tiện vận tải hành khách công cộng đường bộ, hệ thống công nghệ thông tin, trang thiết bị cho hoạt động vận tải hành khách công cộng của Thành phố và các dự án ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ cho hoạt động quản lý và phát triển hệ thống giao thông công cộng.

+ Tiếp nhận, xử lý hồ sơ cấp phù hiệu, biển hiệu cho xe ô tô tham gia kinh doanh vận tải hành khách đường bộ và một số loại giấy phép của hoạt động vận tải hành khách theo phân cấp của Sở Giao thông vận tải.

+ Tổ chức khai thác các nguồn thu từ hoạt động quản lý điều hành công cộng theo quy định gồm: Nguồn thu từ hoạt động khai thác dịch vụ sự nghiệp; Nguồn thu từ hoạt động do nhà nước đặt hàng đối với dịch vụ công; Nguồn thu phí và lệ phí được để lại theo quy định; Nguồn thu từ các hoạt động khác (nếu có).

+ Quản lý tài chính và tài sản được giao, tổ chức thực hiện ngân sách được phân bổ theo quy định của pháp luật, tổ chức thu các loại phí, lệ phí theo quy định của pháp luật. Quản lý cán bộ, viên chức của đơn vị theo quy định hiện hành và phân cấp quản lý cán bộ của Nhà nước, của Thành phố.

Trung tâm đã được bổ sung thêm nhiều chức năng so với Quyết định số 4196/QĐ-UBND thành phố ban hành ngày 12/9/1996 để phù hợp với yêu cầu phát triển thực thể của hệ thống giao thông vận tải, đặc biệt là chức năng quản lý các loại hình vận tải hành khách đô thị khác ngoài xe buýt như taxi, và các loại hình mới và sắp đưa vào hoạt động như buýt đường sông, ĐSĐT.

Hiện nay toàn bộ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt đều được quản lý và điều hành thông qua Trung tâm, tuy nhiên mô hình hoạt động của Trung tâm vẫn còn tồn tại 02 bất cập là *i)* hoạt động in ấn, phát hành và quản lý vé hiện đang giao trực tiếp cho các đơn vị cung ứng dịch vụ; *ii)* phương pháp xác định, thanh quyết toán kinh phí trợ giá chưa gắn liền với sản lượng vận tải.

Trong giai đoạn tới, khi hệ thống VTHKCC trên địa bàn Thành phố tiếp tục phát triển với nhiều phương thức vận tải đa dạng như xe buýt nhanh BRT, xe



bốn bánh sử dụng động cơ điện, buýt đường sông, đường sắt đô thị... liên tục đưa vào khai thác thì việc tiếp tục duy trì mô hình Trung tâm quản lý Giao thông công cộng như hiện nay sẽ gặp nhất nhiều khó khăn trong hoạt động quản lý, điều hành và phát triển hệ thống VTHKCC.

Trước tính hình đó, cần nhanh chóng hoàn thiện mô hình Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng với vai trò cơ quan duy nhất quản lý toàn bộ các phương thức VTHKCC trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh cần phải nhanh chóng được triển khai và áp dụng. Trong đó, cần đặc biệt chú trọng tới các nội dung sau:

- Thống nhất công tác quản lý, điều hành, giám sát toàn bộ hoạt động VTHKCC trên địa bàn Thành phố bao gồm xe buýt, xe buýt nhanh, buýt đường sông, xe bốn bánh sử dụng động cơ điện, buýt đường sông, đường sắt đô thị,... đảm bảo kết nối liên thông các phương thức.

- Thống nhất hoạt động quản lý, phát hành toàn bộ các loại vé trên hệ thống VTHKCC có trợ giá (bao gồm cả vé giấy và thẻ vé điện tử); Đảm bảo cơ chế thanh toán và trợ giá liên thông giữa các phương thức VTHKCC trên địa bàn thành phố đảm bảo phát huy tối đa tác dụng của nguồn kinh phí trợ giá từ ngân sách nhà nước.

Trên cơ sở mô hình Trung tâm quản lý hợp nhất toàn bộ các phương thức VTHKCC sẽ tiếp tục mở rộng phạm vi quản lý, điều hành của trung tâm tới các phương thức vận tải khác trên địa bàn thành phố như xe buýt, xe hợp đồng, xe du lịch, xe liên tỉnh,... tạo tiền đề để chuyển đổi thành mô hình PTA (Public transport authority) đã rất phổ biến.

#### **❖ Công tác quản lý, điều hành hoạt động xe buýt của đơn vị vận tải**

Hiện nay, các đơn vị vận tải đang bố trí cán bộ thường trực tại Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng để theo dõi, quản lý, điều hành hoạt động của các phương tiện xe buýt của đơn vị mình.

Phòng điều hành tại Trung tâm đã lắp đặt trang thiết bị kết nối trực tuyến với các thiết bị trên phương tiện (GPS, camera,...) để theo dõi lộ trình của phương tiện, việc đón trả khách tại vị trí quy định, thái độ phục vụ hành khách,... Khi phát hiện vi phạm, nhân viên điều hành của đơn vị vận tải sẽ ghi nhận và kết nối trực tiếp với lái xe, nhân viên bán vé để kịp thời xử lý.

**Hình 2.6-13: Một số hình ảnh tại Trung tâm quản lý GTCC**



#### *2.6.2.2. Vận chuyển đưa rước học sinh, sinh viên*

##### *- Về mạng lưới*

Loại hình đưa rước học sinh, sinh viên có trợ giá trên địa bàn thành phố được triển khai từ năm học 2001 - 2002. Năm 2001 – 2002 có 06 trường tham gia, đến năm 2013-2014 có 274 trường tuy nhiên hiện nay giảm xuống còn 133 trường với khối lượng học sinh là: 32.159 học sinh/ngày do 8 doanh nghiệp vận tải đảm nhận vận chuyển trên 15 Quận, huyện trên địa bàn thành phố. Các trường tham gia đưa rước học sinh tập trung nhiều ở các Huyện ngoại thành như Huyện Cần Giờ; Củ Chi; Hóc Môn; Nhà Bè,...

##### *- Về phương tiện:*

Các phương tiện sử dụng cỡ nhỏ và trung bình, phù hợp với đặc thù giao thông từng khu vực:

+ Các huyện ngoại thành mật độ tham gia giao thông của các phương tiện cá nhân ít thường sử dụng các phương tiện có sức chứa lớn (trên 29 ghế).

+ Khu vực nội thành do mật độ tham gia giao thông của phương tiện cá nhân lớn nên sử dụng các phương tiện có sức chứa nhỏ (từ 12÷29 ghế).

##### *- Về kinh phí trợ giá*

Loại hình đưa rước học sinh, sinh viên có sự đóng góp của phụ huynh học sinh trên địa bàn thành phố được sự hỗ trợ một phần kinh phí hoạt động từ ngân sách thành phố thông qua trợ giá. Loại hình đưa rước học sinh, sinh viên từ 2002 đến nay có 02 phương thức trợ giá là:

+ Trợ giá theo chuyến (từ 2001-2006): phương thức trợ giá này thường tổ chức cho các phương tiện hoạt động có lộ trình cố định và có cự ly dài phù hợp với các trường Đại học, cao đẳng trên địa bàn thành phố. Áp dụng phương thức trợ giá = Doanh thu - Chi phí.

+ Trợ giá theo lượt học sinh (từ 2006 đến nay): phương thức trợ giá này

thường tổ chức tại các trường mầm non; Tiểu học; Trung học cơ sở; Trung học phổ thông trên địa bàn thành phố, các phương tiện hoạt động có lộ trình ngắn. Áp dụng phương thức trợ giá = học sinh x mức trợ giá x số lượt đi học. Mức trợ giá đối với mỗi học sinh là 2.830 đồng/lượt/học sinh – sinh viên tối đa 2 lượt/ngày/học sinh – sinh viên; riêng Huyện Cần giờ là 3.537 đồng/lượt/học sinh – sinh viên, tối đa 4 lượt/ngày/học sinh – sinh viên.

*- Đánh giá*

Hoạt động đưa rước học sinh, sinh viên đã góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho việc đưa đón học sinh, sinh viên, giảm áp lực giao thông vào giờ cao điểm, thúc đẩy việc sử dụng VTHKCC. Tuy nhiên trong quá trình hoạt động còn tồn tại một số vấn đề như sau:

+ Về công tác tổ chức: hiện nay hình thức hoạt động dưới dạng xe hợp đồng có trợ giá, tổ chức theo từng trường riêng lẻ dẫn đến tình trạng chưa khai thác hết năng lực vận chuyển của phương tiện, nhiều phương tiện hoạt động trên cùng khu vực (có các cụm trường) gây áp lực lên hạ tầng giao thông

+ Mức trợ giá áp dụng từ năm 2006, không còn phù hợp với tình hình thực tế nên không khuyến khích các doanh nghiệp vận tải thay đổi đầu tư và nâng cao chất lượng. Số lượt trợ giá/ngày/học sinh – sinh viên cũng không còn phù hợp do số học sinh đi học nhiều hơn 2 buổi/ngày tăng cao.

+ Chưa có cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư phương tiện mới.

*2.6.2.3. Vận tải hành khách bằng xe 4 bánh sử dụng động cơ điện (xe buýt điện)*

Sở GTVT đã triển khai thí điểm xe 4 bánh chạy bằng năng lượng điện (xe buýt điện) hoạt động trong phạm vi hạn chế theo Công văn số 879/TTg-KTN ngày 27/5/2016 của Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc việc thí điểm vận hành 03 tuyến xe buýt không trợ giá, sử dụng xe điện 4 bánh 12 chỗ ngồi trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh như đề nghị của Ủy ban nhân dân Thành phố, với thời gian thí điểm 3 năm và Ủy ban nhân dân thành phố đã phê duyệt Đề án thí điểm tại Quyết định số 5882/QĐ-UBND ngày 09/11/2016.

Hiện nay, trên địa bàn Thành phố có 03 tuyến buýt điện, sử dụng loại xe điện 12 chỗ với tổng số 19 xe (trong đó có 16 xe vận doanh, 03 xe dự phòng). Các tuyến hoạt động khu vực Trung tâm Thành phố, Khu đô thị Phú Mỹ Hưng và dọc kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, chủ yếu phục vụ du lịch, thời gian hoạt động từ 05h00-22h00.

Với việc đưa xe buýt điện vào hoạt động đã góp phần làm đa dạng hóa việc lựa chọn phương tiện cho hành khách, góp phần nâng cao chất lượng hệ thống vận tải hành khách công cộng, giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

**Hình 2.6-14: Xe buýt điện tại Thành phố Hồ Chí Minh**



#### *2.6.2.4. Về vận tải hành khách bằng taxi*

##### *a) Phương tiện*

Theo báo cáo của Sở GTVT Tp. Hồ Chí Minh, hiện nay có 8.496 xe taxi đăng ký hoạt động trên địa bàn Thành phố và có không ít taxi đăng ký ở các tỉnh lân cận nhưng vẫn đưa xe về hoạt động trên địa bàn Thành phố. Một phần là do chính sách hạn chế đăng ký mới của Thành phố khiến cho nhiều doanh nghiệp lách luật bằng cách đưa xe các tỉnh về Thành phố hoạt động (theo Công văn số 1547/UBND-ĐTMT ngày 09 tháng 4 năm 2010 của Ủy ban nhân dân Thành phố về giới hạn số lượng phương tiện taxi hoạt động trên địa bàn là 12.654 xe).

##### *b) Cơ sở hạ tầng phục vụ*

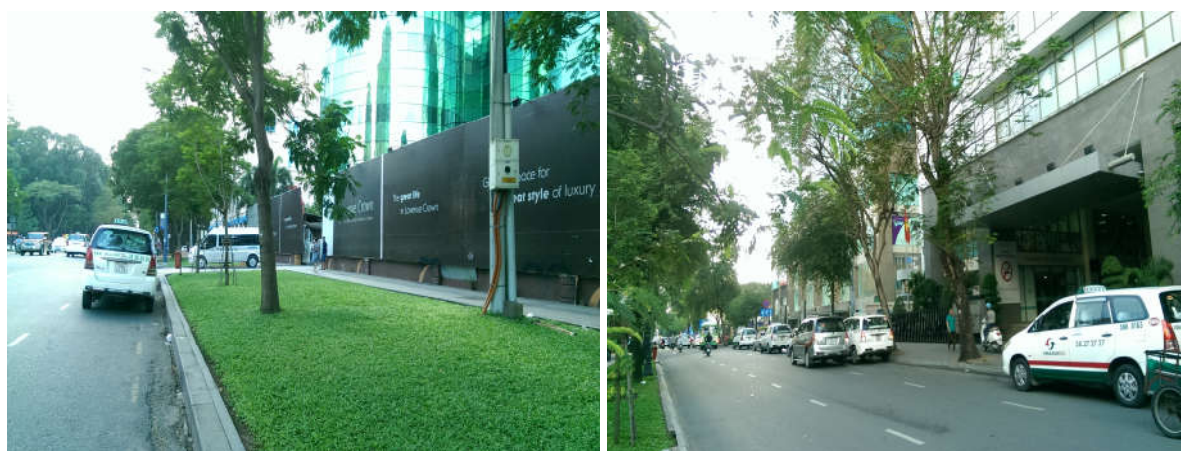
Cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải hành khách bằng taxi bao gồm các điểm đón trả khách, điểm đậu xe taxi.

- Các điểm đón trả khách: hiện tại, ngoài khu vực Cảng hàng không Tân Sơn Nhất có bố trí vị trí đón trả khách dành riêng cho taxi, còn lại hầu hết các khách sạn, bệnh viện, trung tâm thương mại dịch vụ lớn trên địa bàn Thành phố đều không bố trí vị trí đón trả khách cho taxi hoặc có nhưng quy mô nhỏ. Các taxi được tự do đón trả khách trên đường, điều này gây một số tác động tiêu cực đến hoạt động giao thông xung quanh, đặc biệt gây ra tình trạng lộn xộn, mất trật tự an toàn giao thông.

- Các điểm đậu xe taxi: theo số liệu thống kê từ Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh thì hệ thống các bãi đậu taxi chủ yếu thuộc quản lý hoặc sử dụng của các doanh nghiệp với tổng diện tích 5.17ha (kể cả bảo dưỡng sửa chữa). Theo ước tính, diện tích đất dành cho đậu taxi thiếu khoảng gần 40%. Ngoài ra, do tính cơ động trong việc đón trả khách, taxi cũng cần một số vị trí đậu trong một khoảng thời gian ngắn trên đường, hoặc tại các khu dân cư, khu trung tâm thương mại,... để chờ trước khi được điều động đón khách. Hiện nay, việc bố trí khu vực đậu tạm thời cho taxi chưa được xác định, các phương tiện không có chỗ lưu đậu phải chiếm dụng mặt đường, hoặc chạy lòng vòng để tìm chỗ lưu

đậu, gây ảnh hưởng đến dòng giao thông, gây ùn tắc, mất trật tự an toàn giao thông cũng như làm gia tăng chi phí nhiên liệu, ảnh hưởng đến môi trường.

**Hình 2.6-15: Một số vị trí đậu xe taxi tại trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh**



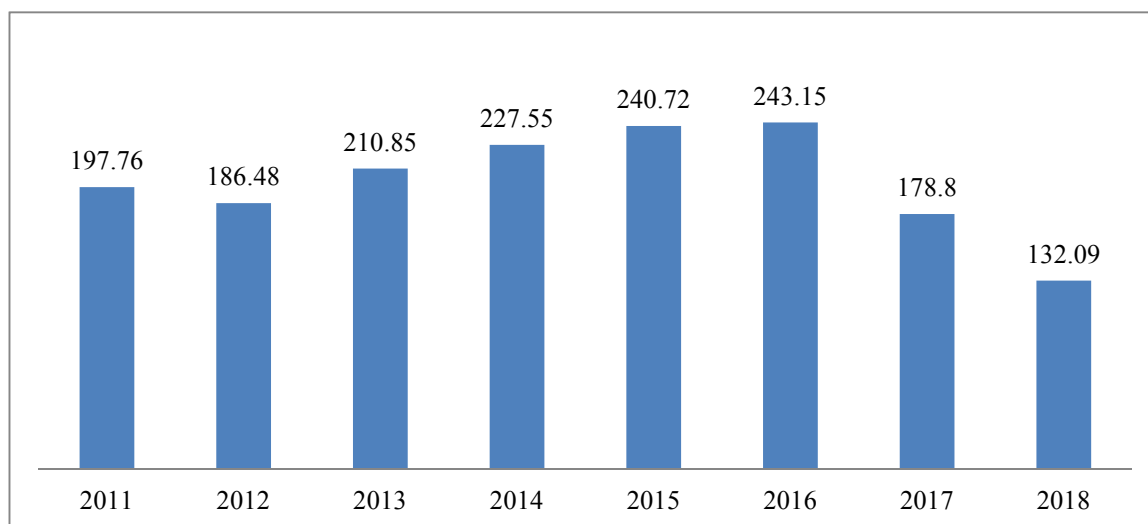
Tại Diamon Plaza

Trước Trung tâm Vincom

### c) Sản lượng VTHK bằng taxi

Năm 2018, tổng sản lượng hành khách vận chuyển bằng xe taxi đạt 132,09 triệu lượt hành khách.

**Hình 2.6-16: Tăng trưởng sản lượng VTHK bằng taxi giai đoạn 2011-2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**



Nguồn: Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2018

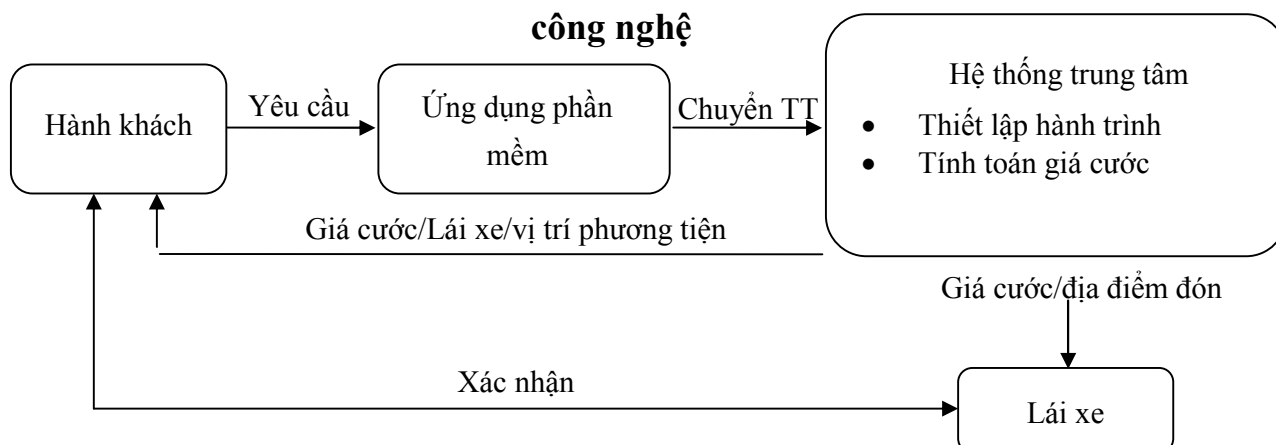
Sản lượng VTHK bằng taxi tăng cao trong giai đoạn năm 2012-2015, bình quân 8,86%/năm. Tuy nhiên đến năm 2016 chỉ tăng 0,42% so với năm 2015. Giai đoạn 2016-2018 chứng kiến sụt giảm mạnh sản lượng VTHK bằng taxi (giảm bình quân 22,83%/năm) do nguyên nhân do sự cạnh tranh của loại hình vận tải mới xuất hiện (như Grab,...) vào cuối năm 2015, đầu năm 2016.

#### 2.6.2.5. Vận tải hành khách bằng xe hợp đồng ứng dụng công nghệ

Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Giao thông vận tải chấp thuận cho 08 đơn vị tham gia thực hiện thí điểm theo Quyết định số 24 của Bộ GTVT. Số lượng xe 09 chỗ trở xuống tham gia kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng tăng rất nhanh qua từng năm, từ 177 xe (năm 2014), 1.877 xe (năm 2015), 17.360 xe (năm 2016), 34.562 xe (năm 2017), 41.651 xe (năm 2018) và 43.269 xe (tháng 5 năm 2019). Số lượng xe ô tô dưới 09 chỗ hoạt động vận tải hành khách trên địa bàn thành phố là 51.765 xe (bao gồm 8.496 xe taxi và 43.269 xe hoạt động theo hình thức hợp đồng điện tử) làm cho công tác quản lý đối với loại hình xe ô tô 09 chỗ trở xuống gặp nhiều khó khăn và phá vỡ quy hoạch taxi.

Đây là phần mềm được cài đặt trên điện thoại di động có kết nối mạng Internet. Qua đó, các đơn vị cung cấp ứng dụng thiết lập môi trường giao dịch trực tuyến, cho phép “người có nhu cầu thuê xe” kết nối trực tiếp với “người có nhu cầu cho thuê xe”. Những tiện ích của Grab là cung cấp thông tin rõ ràng về lái xe, lộ trình, chi phí,... Quy trình điều hành của 2 loại dịch vụ này như sau:

**Hình 2.6-17: Quy trình hoạt động của xe hợp đồng đến 9 chỗ ứng dụng công nghệ**



Quy trình điều hành của cũng tương tự quy trình điều hành của taxi truyền thống. Điểm khác biệt duy nhất giữa hai loại hình là sử dụng môi trường giao dịch trực tuyến và khách hàng biết trước khoản chi phí phải trả khi thực hiện chuyến đi.

Theo thống kê của Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, cuối năm 2015 chỉ có khoảng 300 xe đến 9 chỗ đăng ký hoạt động kinh doanh vận tải hành khách trên địa bàn nhưng đến nay đã có trên 34.000 xe đến 9 chỗ đăng ký. Số lượng này chủ yếu là loại ứng dụng công nghệ hoạt động tương tự taxi.

❖ Đánh giá:

Ưu điểm:

- Đối với hành khách: Giúp tiết kiệm thời gian, chi phí giao dịch, đồng thời đáp ứng xu hướng sử dụng thiết bị thông minh (smart phone, máy tính...).



- Đối với doanh nghiệp: việc ứng dụng công nghệ thông tin để kết nối vận tải hành khách sẽ doanh nghiệp giảm giá thành cước vận tải do tiết kiệm chi phí quản lý, chi phí điều phối xe, chi phí cho quãng đường xe chạy rỗng; mặt khác tạo ra sự minh bạch trong cung cấp dịch vụ cho khách hàng.

- Đối với xã hội: góp phần tối ưu chuyển đi, giảm hệ số chạy rỗng của phương tiện, góp phần giảm ùn tắc giao thông.

Một số bất cập:

- Số lượng phương tiện tham gia thí điểm không có giới hạn cụ thể nên số lượng trên là khó kiểm soát số lượng như thế nào là phù hợp. Dẫn đến sự phát triển “ồ ạt” phá vỡ trật tự vận tải đô thị.

- Về bản chất các phương tiện này khai thác và ảnh hưởng đến thị phần vận tải do loại hình taxi đang đảm nhiệm (*việc đón khách, trả khách, thanh toán và tham gia giao thông như loại hình taxi*).

- Tác động trực tiếp đến quy hoạch số lượng taxi trên địa bàn các thành phố thí điểm - 05 thành phố (*do việc xác định nhu cầu đi lại được dự báo trên cơ sở dự báo thị phần đảm nhận của từng loại hình vận tải đô thị: buýt, taxi, đường sắt đô thị, xe khách liên tỉnh...*).

- Việc bảo hiểm cho hành khách trong quá trình cung cấp dịch vụ vận tải hành khách không có, nếu xảy ra các vấn đề tai nạn, mất an ninh thì quy kết trách nhiệm không rõ ràng.

- Mặc dù giá rẻ vào các giờ thấp điểm, tuy nhiên vào giờ cao điểm mức giá cũng rất cao (khoảng 1,3 lần so với taxi) cũng cần có các biện pháp kiểm soát cho phù hợp.

- Cơ quan quản lý nhà nước (Sở GTVT) hiện nay gặp khó khăn trong việc thống kê số liệu các phương tiện tham gia thí điểm và cung cấp thông tin phục vụ công tác quản lý, điều hành vận tải do chưa có các quy định cụ thể.

### **2.6.3. Vận tải hành khách bằng buýt đường thủy**

#### **a) Luồng tuyến đường thủy nội địa**

\*) Các tuyến liên tỉnh:

- Thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền Tây (ĐBSCL):

+ Thành phố Hồ Chí Minh - Cà Mau - Hà Tiên (Kiên Lương), chiều dài khoảng 320,0 km, tiêu chuẩn sông cấp III;

+ Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Tháp Mười - Tứ giác Long Xuyên chiều dài khoảng 288,0 km, tiêu chuẩn sông cấp III.

- Thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh miền Đông:

+ Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa (Đồng Nai), chiều dài khoảng 53,0 km, tiêu chuẩn sông cấp I cho sông Đồng Nai và cấp II sông Sài Gòn;

+ Thành phố Hồ Chí Minh - Bình Dương (Thủ Dầu Một), chiều dài khoảng 85,7 km tính từ cầu Sài Gòn, tiêu chuẩn sông cấp III.

- Thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tây Bắc thành phố Hồ Chí Minh chiều dài khoảng 44,0 km, tiêu chuẩn sông cấp IV - cấp V.

\*) Các tuyến nối tắt và liên kết nội thành với khu vực cảng biển mới:

- Các tuyến nối tắt:

+ Tuyến rạch Chiếc - rạch Trau Trầu - sông Tắc, chiều dài khoảng 14,0 km, tiêu chuẩn sông cấp IV;

+ Tuyến rạch Giồng Ông Tố - rạch Đồng Trong - rạch Chiếc, chiều dài khoảng 7,4 km, tiêu chuẩn sông cấp IV;

+ Tuyến nối tắt Thị Vải - Đồng bằng sông Cửu Long, chiều dài khoảng 17,6 km, tiêu chuẩn sông cấp IV - cấp V.

- Các tuyến liên kết nội thành - khu cảng biển Gò Dầu - Thị Vải:

+ Tuyến sông Bến Lức - sông Thị Vải, chiều dài khoảng 61,2 km, tiêu chuẩn sông cấp VI;

+ Tuyến kênh Tẻ - sông Thị Vải, chiều dài khoảng 52,2 km, tiêu chuẩn sông cấp IV.

- Các tuyến liên kết nội thành - khu cảng biển Hiệp Phước:

+ Tuyến rạch Đĩa - sông Nhà Bè, chiều dài khoảng 9,8 km, tiêu chuẩn sông cấp IV;

+ Tuyến rạch Ông Lớn 2 - sông Soài Rạp, chiều dài khoảng 9,0 km, tiêu chuẩn sông cấp IV;

+ Tuyến rạch Tôm - sông Soài Rạp, chiều dài khoảng 8,2 km, tiêu chuẩn sông cấp IV;

+ Tuyến rạch Dơi - sông Soài Rạp, chiều dài khoảng 9,0 km, tiêu chuẩn sông cấp VI;

+ Tuyến rạch Dừa - sông Soài Rạp, chiều dài khoảng 11,3 km, tiêu chuẩn sông cấp VI.

- Tuyến Vành đai ngoài, chiều dài khoảng 45,0 km, tiêu chuẩn sông cấp VI.

\*) Các tuyến nội thành:

- Tuyến Vành đai trong: Chiều dài khoảng 30,0 km (không kể đoạn sông Sài Gòn), tiêu chuẩn tuyến sông cấp V;

- Tuyến trục Đông - Tây:

+ Tuyến sông Sài Gòn - sông Chợ Đệm Bến Lức, chiều dài khoảng 13,4 km, tiêu chuẩn sông cấp III;

+ Tuyến rạch Bến Nghé - kênh Tàu Hũ, chiều dài khoảng 12,1 km, tiêu chuẩn sông cấp V.

- Các tuyến riêng lẻ: Tuyến Lò Gốm - ông Buông chiều dài khoảng 3,0 km, tiêu chuẩn sông cấp VI; kênh Ngang số 1 chiều dài khoảng 0,4 km, số 2 chiều dài khoảng 0,4 km, sông 3 chiều dài khoảng 0,4 km, kênh Thanh Đa chiều dài khoảng 1,3 tiêu chuẩn sông cấp V.

\*) Các tuyến liên kết nội thành vùng ven:

- Tuyến nội đô - ven đô: Sông Sài Gòn (Bến Bạch Đằng) - Đền Bến Dược (Củ Chi), chiều dài khoảng 38,0 km, tiêu chuẩn sông cấp V;

- Tuyến nội thành - khu du lịch Cần Giờ: Sông Sài Gòn (Bến Bạch Đằng) - bến du lịch Đền Xanh (xã Long Hòa), tiêu chuẩn sông cấp III.

*b) Vận tải hành khách công cộng, du lịch bằng đường thủy*

Với lợi thế hơn 1.000km đường thủy, hiện nay, Thành phố đang khai thác và triển khai đầu tư các tuyến vận tải hành khách gắn với du lịch đường thủy, cụ thể như sau:

- Vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy (buýt đường sông): 02 tuyến:

+ Tuyến số 1: lộ trình từ Bến Bạch Đằng đi theo sông Sài Gòn, qua kênh Thanh Đa và ra lại sông Sài Gòn, đến khu vực phường Linh Đông (quận Thủ Đức) tại vị trí bến khách ngang sông Bình Quới, chiều dài tuyến dài 10,8km.



Hiện đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng 05 bến/9 bến (bao gồm các bến: Bạch Đằng, bến Bình An, Thanh Đa, Hiệp Bình Chánh, Linh Đông); hoàn thành đóng mới 4 phương tiện tàu buýt thủy, khai thác bình quân khoảng từ 20 đến 30 chuyến/ngày. Trung bình mỗi ngày có khoảng 750 lượt hành khách thông qua tuyến. Đặc biệt các ngày cuối tuần, hành khách tham gia rất đông (đạt khoảng 95% công suất khai thác). Qua thống kê sơ bộ của doanh nghiệp, số lượng hành khách đi lại trên tuyến đạt 25%, còn lại 75% là khách du lịch, tham quan ngắm cảnh sông nước.

+ **Tuyến Buýt đường thủy số 02:** Hiện tại có 02 dự án liên quan, gồm Dự án Cải thiện môi trường nước (Giai đoạn 2) và Dự án đầu tư Công kiểm soát triều Bến Nghé. Qua trao đổi, làm việc với các chủ đầu tư, Dự án đầu tư Công kiểm soát triều Bến Nghé và Dự án Cải thiện môi trường nước (Giai đoạn 2) dự kiến hoàn thành vào năm 2020. Tuyến buýt số 2 sẽ đưa vào vận hành khai thác sau năm 2020.

Ngoài ra, dự án còn xây dựng **Khu bến Bình Triệu (bến Trung tâm) và các bến đầu đổ đón trả khách dọc hai tuyến**. Dự kiến, sau khi hoàn thành đưa vào khai thác, hai tuyến buýt sông sẽ vận chuyển khoảng 1 triệu lượt hành khách/năm trong các năm đầu.

*\*) Đánh giá*

Với việc đưa vào khai thác loại hình vận tải hành khách bằng buýt đường sông sẽ góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, khuyến khích người dân đi lại bằng phương tiện vận tải hành khách công cộng. Tuy nhiên vẫn còn tồn tại một số bất cập sau:

+ Đối tượng hướng đến mới chỉ là khách tham quan, du lịch, chưa thể hiện chức năng vận tải hành khách công cộng trong đô thị.

+ Tần suất phục vụ thấp, thời gian cách giữa các chuyến dài, thời gian hoạt động ngắn: tần suất phục vụ thấp, mới chỉ đạt 12 lượt/ngày cả đi và về, thời gian giãn cách các tuyến là 30 phút, 1 tiếng, 2 tiếng tùy vào thời điểm trong ngày; thời gian hoạt động 13 tiếng (từ 6h30 đến 9h30). Điều này gây bất tiện cho người dân khi lựa chọn buýt đường sông là phương tiện giao thông chính trong sinh hoạt hàng ngày.

+ Các tuyến kết nối còn ít: hiện nay mới chỉ có 03 tuyến xe buýt điện kết nối với các cảng bến, và các tuyến mới chỉ tập trung kết nối tới những khu vực du lịch của Thành phố.

+ Giá vé cao: hiện nay mới chỉ có loại vé duy nhất là vé lượt. Do không được trợ giá nên mức giá còn cao 15.000đồng/vé, đắt gấp 02 lần vé xe buýt phổ thông và gấp nhiều lần so với chi phí khi sử dụng xe máy.



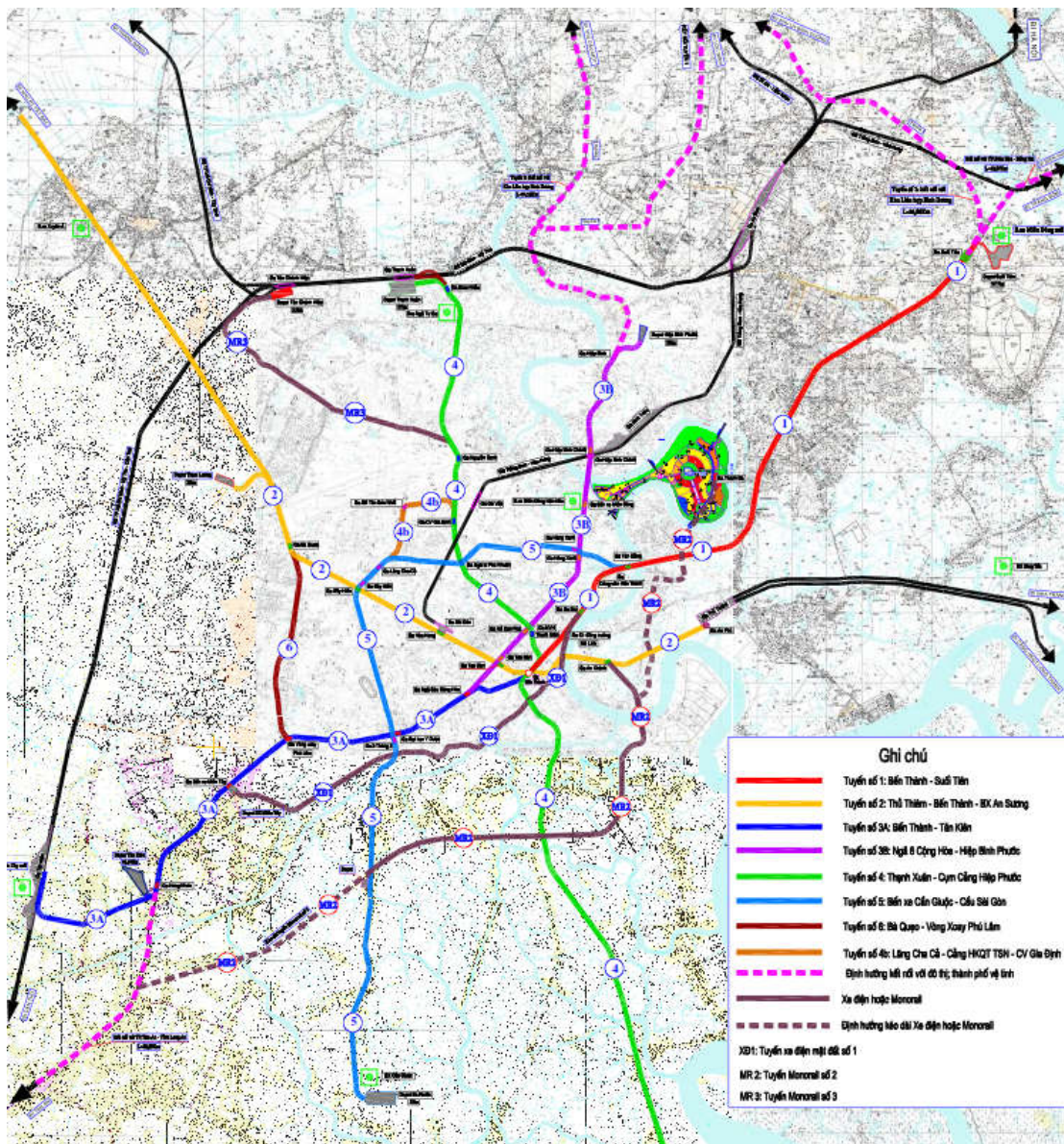
Với các vấn đề còn tồn tại như vậy, hiện nay VTHKCC bằng buýt đường sông vẫn chưa thể thu hút được người dân, chưa thể góp phần giảm tải cho giao thông đường bộ.

#### 2.6.4. Các loại hình vận tải hành khách đô thị sẽ được đưa vào hoạt động trong thời gian tới

##### 2.6.4.1. Vận tải hành khách bằng đường sắt đô thị

Theo Quyết định 568/QĐ-TTg phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT Tp. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020, thành phố Hồ Chí Minh sẽ có 08 tuyến đường sắt đô thị, 03 tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt một ray.

**Hình 2.6-18: Mạng lưới đường sắt đô thị theo Quy hoạch 568**



Các tuyến đường sắt đô thị hướng tâm, kết nối khu vực trung tâm (Bến Thành) tới các quận, huyện ven đô, trong tương lai sẽ là phương tiện VTHKCC

đô thị chủ lực. Ga Bến Thành là nhà ga trung chuyển quan trọng kết nối các tuyến số 1, số 2, số 3A, 3B và số 4. Quy mô trung chuyển hành khách ước tính 380.000 hành khách/ngày. Ga Bến Thành sẽ là trung tâm để phát triển các khu đô thị theo định hướng giao thông công cộng TOD (Transit – Oriented Development).

➤ *Tiến độ thực hiện một số dự án*

Tuyến MRT số 1 (Bến Thành-Suối Tiên) dự kiến hoàn thành vào năm 2022. Tuyến MRT số 2 (Bến Thành-Tham Lương) dự kiến hoàn thành vào năm 2026. Tuyến MRT số 5 (Ngã tư Bảy Hiền-Bến xe Cần Giuộc mới) đang trong quá trình xin chủ trương đầu tư. Các tuyến đường sắt đô thị khác chỉ mới đang trong quá trình nghiên cứu hoặc đang tìm nguồn vốn đầu tư.

Tuyến BRT số 1 được triển khai đầu tư trong dự án Phát triển Giao thông xanh Thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay, dự án đang triển khai công tác điều chỉnh dự án, dự kiến hoàn thành đưa vào vận hành vào cuối năm 2021.

*2.6.4.2. Về VTHKCC bằng xe buýt nhanh BRT*

Theo quy hoạch tại Quyết định 568/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020, thành phố Hồ Chí Minh sẽ có 06 tuyến BRT cụ thể như sau:

**Bảng 2.6-8: Các tuyến xe buýt nhanh BRT trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh theo Quy hoạch 568**

TT	Tuyến	Lộ trình	Chiều dài (km)	Giai đoạn thực hiện
1	Tuyến BRT số 1	Dọc trục Đông Tây	20,5	2013-2015
2	Tuyến BRT số 2	Bến xe miền Tây theo đường Nguyễn Văn Linh đến cầu Phú Mỹ	24,0	2013-2015
3	Tuyến BRT số 3	Dọc theo đường VD2 từ ngã tư An Sương đến Bến xe Miền Tây mới	19,0	X
4	Tuyến BRT số 4	Kha Vạn Cân đến Công viên Chiến Thắng	14,5	2013-2015
5	Tuyến BRT số 5	Ngã tư Bốn Xã – Nguyễn Văn Linh	8,7	X
6	Tuyến BRT số 6	Dọc theo đường Quang Trung	8,5	X

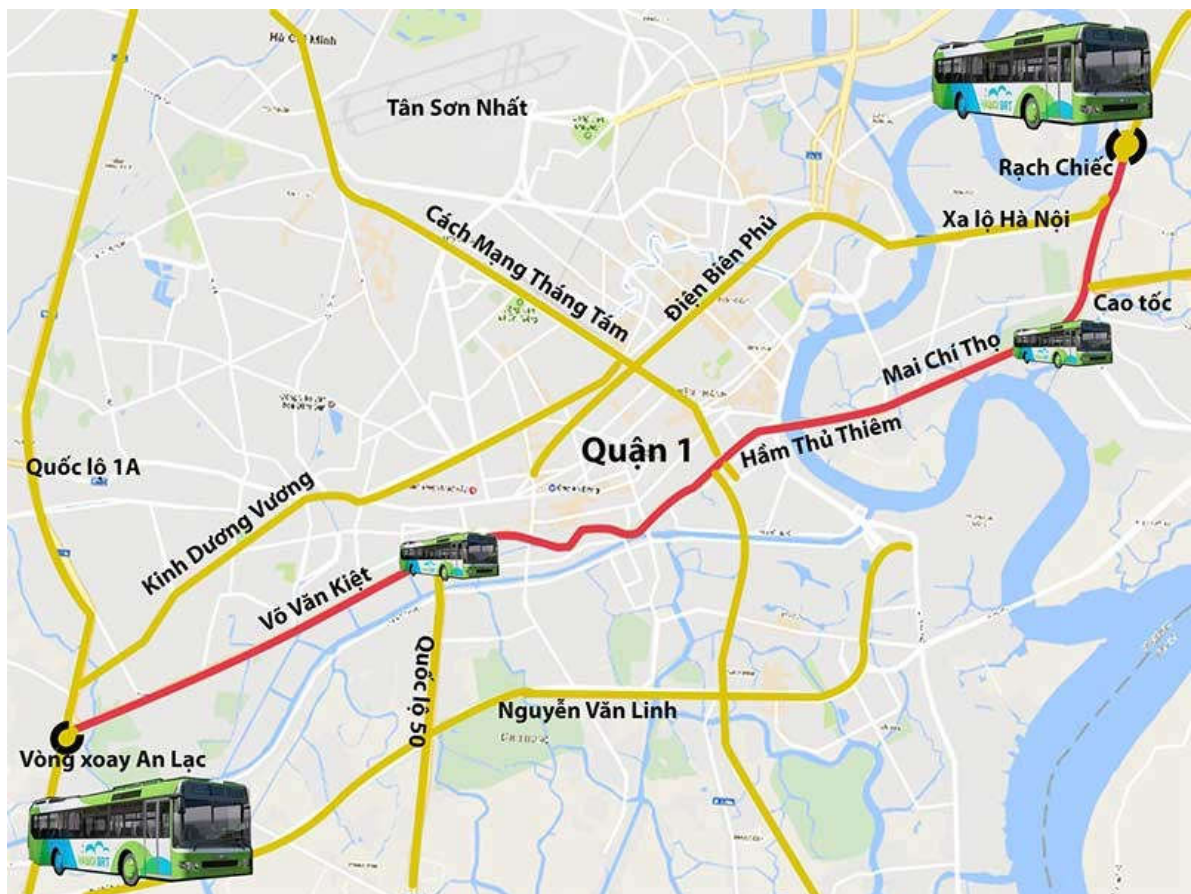
**- Kế hoạch triển khai**

Theo kế hoạch, tuyến BRT số 1 chạy theo lộ trình đường Võ Văn Kiệt qua hầm Thủ Thiêm tới đường Mai Chí Thọ. Điểm đầu sẽ là khu vực Ngã 4 An Lạc và điểm cuối là khu vực Rạch Chiếc. Làm đường hai bên giải phân cách giữa



đường Võ Văn Kiệt và Mai Chí Thọ sẽ được dành cho xe buýt nhanh với 2 chiều xuôi ngược. Sẽ có một số khu vực được cải tạo và có 28 trạm dừng đón khách, xây dựng mới 11 cầu đi bộ, cải tạo 6 cầu đi bộ tiếp cận với các trạm dừng xe buýt nhanh. Xung quanh tuyến sẽ có 8 điểm gửi xe gắn máy để người dân thuận tiện gửi xe và chuyển sang đi xe buýt. Làn xe buýt nhanh sẽ tách biệt các làn đường dành cho các phương tiện giao thông khác. Dự kiến tuyến BRT số 1 đi vào hoạt động năm 2021.

**Hình 2.6-19: Mạng lưới xe buýt nhanh BRT theo quy hoạch trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**



#### 2.6.4.3. Xe đạp công cộng

Xe đạp công cộng là loại hình vận tải hành khách thân thiện với môi trường, hỗ trợ hoạt động VTHKCC trong đô thị hiện đã được phổ biến trên thế giới. Xe đạp được đặt tại bến bãi và được quản lý bằng máy móc tự động.

Trong thời gian sắp tới Thành phố sẽ triển khai thí điểm dịch vụ xe đạp công cộng tại khu vực trung tâm. Một số doanh nghiệp như công ty Mobike của Hàn Quốc đã trình bày phương án đầu tư xe đạp công cộng trên địa bàn Thành phố. Để sử dụng xe đạp công cộng, người dùng sử dụng điện thoại thông minh tải ứng dụng Mobike. Sau đó, tìm xe thông qua bản đồ số và mở khóa bằng mã QR. Người dùng có thể lái xe đạp ở bất cứ đâu trên địa bàn thành phố và trả xe ở bất cứ nơi nào được quy định, để sẵn sàng cho người sử dụng kế tiếp.

Việc triển khai dịch vụ xe đạp công cộng gặp một số khó khăn, chủ yếu do hạn chế về hạ tầng giao thông đường bộ do hiện nay mặt đường phải chia sẻ với nhiều loại phương tiện, trong khi xe đạp công cộng với tốc độ di chuyển thấp, việc đi chung làn với các phương tiện cơ giới gây nguy hiểm và ảnh hưởng đến dòng giao thông.

#### **2.6.5. Thị phần đảm nhận của các phương thức vận tải hành khách**

##### **a) Số chuyến đi trên địa bàn Thành phố**

Theo kết quả khảo sát điều tra phỏng vấn xã hội học thực hiện năm 2017 phục vụ Đề án với quy mô 30.000 phiếu phỏng vấn hộ gia đình trên địa bàn 24 quận huyện khảo sát nhu cầu đi lại của người dân về số chuyến đi vào ngày trong tuần (trừ thứ 7, chủ nhật). Chuyến đi được khảo sát là chuyến đi chính, mỗi chuyến đi là 1 chặng tương ứng. Khảo sát được thực hiện với các nhóm độ tuổi: dưới 11 tuổi, 11-18 tuổi, 19-60 tuổi, 61-70 tuổi và trên 70 tuổi. Kết quả hệ số đi lại bình quân theo các nhóm như sau:

- Dưới 11 tuổi: 1,76 chuyến đi/ ngày đêm
- Từ 11-18 tuổi: 2,15 chuyến đi/ ngày đêm
- Từ 19-60 tuổi: 2,8 chuyến đi/ ngày đêm
- Trên 60 tuổi: 1,85 chuyến đi/ ngày đêm

Đối với Đề án, đối tượng nghiên cứu là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, nếu xét các chuyến đi bằng phương tiện cơ giới đường bộ (không tính đi bộ) thì hệ số đi lại bình quân giữa các nhóm độ tuổi như sau:

- Dưới 11 tuổi: 1,05 chuyến đi/ ngày đêm
- Từ 11-18 tuổi: 1,4 chuyến đi/ ngày đêm
- Từ 19-60 tuổi: 2,55 chuyến đi/ ngày đêm
- Trên 60 tuổi: 1,2 chuyến đi/ ngày đêm

Kết quả khảo sát cũng cho thấy cơ cấu dân số thành phố theo các nhóm độ tuổi như sau:

- Dưới 11 tuổi: chiếm 15,81%
- Từ 11-18 tuổi: chiếm 12,34%
- Từ 19-60 tuổi: chiếm 60,89%
- Trên 60 tuổi: chiếm 10,96%

TT	Chỉ tiêu	Dưới 11 tuổi	11-18 tuổi	19-60 tuổi	Trên 60 tuổi	Tổng
1	Cơ cấu dân số (%)	15,81%	12,34%	60,89%	10,96%	100%
2	Dân số (triệu người)	1,41	1,60	5,41	0,97	8,89
3	Hệ số đi lại bình quân	1,05	1,4	2,55	1,2	-
4	Số chuyến đi/ ngày đêm (triệu chuyến đi)	1,48	1,54	13,8	1,17	17,98
5	Số chuyến đi/ năm	538,66	560,58	5.038,26	426,76	6.564,27

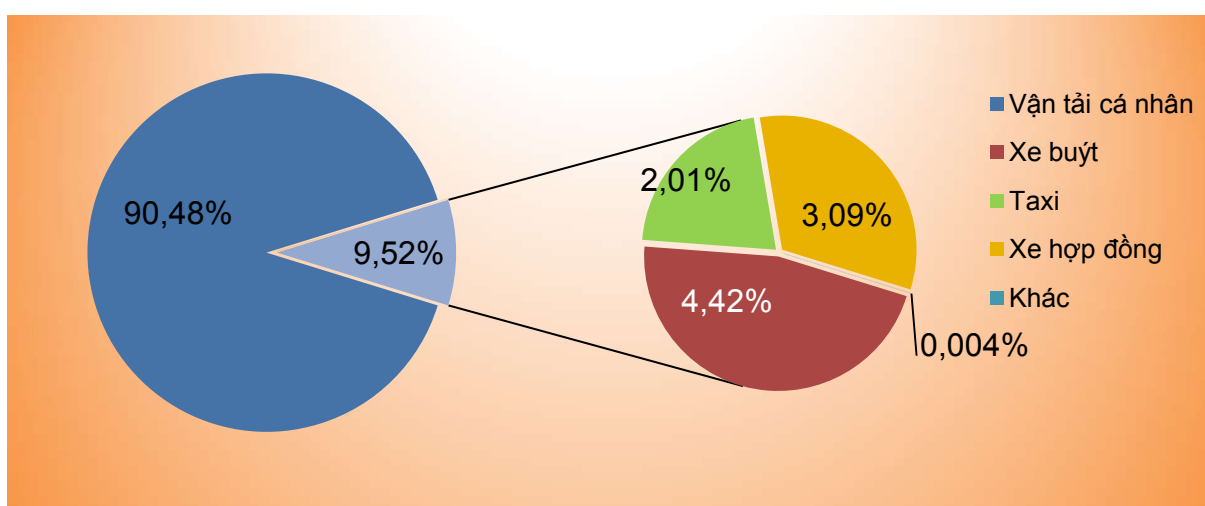
Như vậy, năm 2018, tổng số chuyến đi/ ngày đêm trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh ước đạt 17,98 triệu chuyến đi (không tính các chuyến đi bộ). Hệ số đi lại bình quân đạt 2,02 chuyến đi/ người/ ngày đêm

*b) Thị phần đảm nhận các loại hình vận tải đô thị*

Năm 2018, tổng khối lượng các loại hình vận tải hành khách đô thị đạt 625 triệu lượt HK, tương ứng 1,71 triệu lượt HK/ngày đêm, thị phần đảm nhận đạt 9,52% nhu cầu đi lại. Trong đó:

- VTHKCC bằng xe buýt: 290 triệu lượt HK, chiếm 4,42% nhu cầu đi lại .
- Các loại hình vận tải hành khách khác:
  - + VTHK bằng taxi: 132,09 triệu lượt HK, chiếm 2,01% nhu cầu đi lại.
  - VTHK bằng xe hợp đồng (dưới 9 chỗ): 202,65 triệu lượt HK, chiếm 3,09% nhu cầu đi lại.
  - Khác (Buýt đường sông, xe điện,...): 0,26 triệu chuyến , chiếm 0,004%.

**Hình 2.6-20: Thị phần đảm nhận vận tải hành khách công cộng năm 2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**



Vận tải cá nhân vẫn chiếm phần lớn trong nhu cầu giao thông đô thị với thị phần lên đến 90,48%. Hệ thống vận tải hành khách đô thị mới chỉ đạt 9,52%. Như vậy, rất khó đạt được mục tiêu đến năm 2020 theo mục tiêu đặt ra tại Quyết định 6204/QĐ-UBND ngày 28/11/2016 của UBND Thành phố là khối lượng VTHKCC đô thị đáp ứng được từ 15%-20% nhu cầu giao thông đô thị (trong đó hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và taxi phần đầu đạt từ 15÷17%) trong bối cảnh hiện nay.

#### **2.6.6. Đánh giá tồn tại và hạn chế hoạt động vận tải hành khách đô thị**

1/ VTHKCC bằng xe buýt:

- Về mạng lưới tuyến:

+ Mạng lưới tuyến chưa phân cấp rõ ràng, đa số các tuyến được hình thành kết nối với trung tâm thành phố hoặc trực tiếp giữa 02 điểm có nhu cầu đi lại lớn. Điều này làm giảm khả năng tiếp chuyển của hệ thống và làm mật độ tập trung của các tuyến tăng, đặc biệt ở các cửa ngõ vào thành phố.

+ Mạng lưới bao phủ tốt khu vực trung tâm tuy nhiên do đặc thù cấu trúc đô thị của thành phố tồn tại nhiều hẻm sâu và dài, là nơi sinh sống của phần đông dân cư đô thị dẫn đến việc tiếp cận với VTHKCC bằng xe buýt bị hạn chế.

- Về phương tiện: Các phương tiện đã được đầu tư thay thế mới theo Đề án đầu tư xe buýt giai đoạn 2014-2017 tuy nhiên số lượng phương tiện có tuổi đời còn cao, đặc biệt các phương tiện hoạt động trên các tuyến liên kề, các tuyến khu vực ngoại ô. Đối với các phương tiện chưa được đầu tư thay thế mới trong giai đoạn 2014-2017 chất lượng phương tiện xuống cấp, phát thải khí ô nhiễm cao nhưng chưa có kế hoạch xử lý như lắp đặt thiết bị lọc khí thải phương tiện.

- Về khối lượng vận chuyển

Khối lượng đang có xu hướng giảm dần, bắt đầu từ năm 2014 giảm bình quân 6,65%/năm do nhóm “có trợ giá”, chiếm tỷ trọng lớn trong toàn bộ hệ thống VTHKCC bằng xe buýt (80% về khối lượng), bị suy giảm. Một số nguyên nhân cụ thể như sau:

+ Mạng lưới tuyến chưa hoàn thiện, kết nối các loại hình VTHK khác còn hạn chế; việc phân cấp tuyến chưa rõ ràng, việc phát triển mạng lưới trong giai đoạn hiện nay chỉ dựa vào nhu cầu thực tế đi lại của người dân, chưa có quy hoạch chi tiết cũng như định hướng lâu dài.

+ Đa số mạng lưới đường khu vực trung tâm có bề rộng mặt đường nhỏ, khó tổ chức tuyến buýt nên hệ thống xe buýt khó tiếp cận.

+ Thiếu các bến bãi để hình thành các điểm trung chuyển

+ Tình trạng ùn tắc giao thông gia tăng dẫn đến thời gian hành trình tăng cao.

+ Ứng dụng CNTT trong quản lý điều hành đơn lẻ, không đồng bộ. Cung cấp thông tin tại điểm đầu cuối, điểm dừng nhà chờ, điểm trung chuyển còn thiếu và lạc hậu.

2/ Vận tải hành khách bằng xe hợp đồng đến 9 chỗ ứng dụng công nghệ hoạt động tương tự taxi,... loại hình này phát triển mạnh trong thời gian qua góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân đô thị, tuy nhiên chưa được quản lý chặt chẽ để phù hợp với các loại hình VTHK khác.

3/ Vận tải hành khách bằng xe taxi: đã và đang chuyển đổi từ tổng đài thủ công sang tổng đài điện tử (phần mềm), tuy nhiên một số doanh nghiệp vẫn sử dụng tổng đài thủ công dẫn đến hiệu quả hoạt động thấp và thiếu tính cạnh tranh.

## **2.7. Hiện trạng công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải**

### **2.7.1. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý vận tải đường bộ đang áp dụng**

Công tác quản lý nhà nước hiện đang áp dụng theo hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành. Các nội dung quản lý nhà nước về các lĩnh vực sau: (1) thuế, phí, lệ phí; (2) phương tiện giao thông tham gia giao thông (số lượng, chất lượng, phạm vi hoạt động); (3) xử lý vi phạm hành chính khi tham gia giao thông; (4) điều kiện kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa; (5) người điều khiển phương tiện và một số lĩnh vực khác.

### **2.7.2. Các giải pháp tổ chức giao thông và giảm ùn tắc giao thông đã triển khai thực hiện**

Một số giải pháp chính tổ chức giao thông đã được triển khai trong giai đoạn vừa qua và đã đạt được hiệu quả nhất định, cụ thể như sau:

*a) Hoàn thiện hệ thống quy hoạch, cơ chế chính sách và bộ máy quản lý nhà nước về giao thông đô thị*

- Trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt: bổ sung cầu Cần Giờ thay thế phà Bình Khánh, cầu thay thế phà Cát Lái và đường song hành với Quốc lộ 50 vào Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh; điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030<sup>(15)</sup>; điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050<sup>(16)</sup>.

- Đã phối hợp với Bộ Giao thông vận tải điều chỉnh Quy hoạch chi tiết cảng biển Đông Nam bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

---

<sup>15</sup> Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ.

<sup>16</sup> Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ.

<sup>(17)</sup>; thống nhất hướng tuyến dự án tuyến đường sắt tốc độ cao TPHCM-Cần Thơ; điều chỉnh quy hoạch Cảng hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất...

*b) Khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng giao thông hiện hữu*

- Tăng cường công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại các điểm có nguy cơ ùn tắc giao thông, tổ chức phân luồng phục vụ thi công công trình giao thông kịp thời; Thường xuyên thực hiện công tác bảo trì và xử lý kịp thời các bất cập về hạ tầng giao thông nhằm đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia giao thông. Vì vậy số điểm có nguy cơ ùn tắc giao thông giảm hàng năm.

- Hàng năm ban hành Kế hoạch về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong đó có nội dung chi tiết để xử lý các điểm đen tai nạn giao thông để các đơn vị triển khai thực hiện. Số điểm đen tai nạn giao thông đã giảm dần qua các năm (năm 2016 có 17 điểm đen, năm 2017 có 17 điểm, năm 2018 giảm còn 16 điểm, năm 2019 giảm còn 11 điểm).

- Xây dựng quy trình đánh giá tác động giao thông các công trình tập trung đông người nhằm kiểm soát việc phát triển các khu tập trung đông người có nguy cơ gây ùn tắc giao thông khu vực nội đô.

*c) Phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng*

Đến cuối năm 2019, thành phố đã tập trung thực hiện đầu tư hoàn thành đưa vào sử dụng được 40 dự án giao thông, triển khai thi công 27 dự án. Các công trình giao thông trọng điểm đã đưa vào sử dụng như: Cầu Phú Hữu trên đường Vành đai Đông; Đường Phạm Văn Đồng; Nâng cấp, mở rộng đường vào cảng Phú Hữu; cầu vượt ngã tư Gò Mỹ; Cầu vượt tại nút giao đường Trường Sơn - đường nối Tân Sơn Nhất - Bình Lợi - Vành đai ngoài; cầu vượt thép Ngã 6 Gò Vấp; cầu Nhị Thiên Đường I; hầm chui nút giao An Sương; hầm chui Mỹ Thủy; nút giao thông Đại học Quốc gia; nhánh cầu Nguyễn Kiệm - Nguyễn Thái Sơn...Tuy nhiên, vẫn còn công trình chưa hoàn chỉnh như nút giao Mỹ Thủy (chưa xong giải phóng mặt bằng).

*d) Nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải hành khách và vận tải hàng hóa; quản lý nhu cầu giao thông cá nhân*

- Rà soát và điều chỉnh 21 tuyến xe buýt kết nối với các địa điểm tập trung đông người.

- Triển khai nghiên cứu làn đường ưu tiên cho xe buýt trên đường Điện Biên Phủ - Võ Thị Sáu và đa dạng phương tiện phục vụ vận tải hành khách công cộng qua việc nghiên cứu tổ chức triển khai hệ thống xe buýt nhỏ dưới 17 chỗ,

---

<sup>17</sup> Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT ngày 27 tháng 11 năm 2017 của Bộ Giao thông vận tải.



nghiên cứu xe đạp (xe mô tô điện) công cộng.

- Thực hiện Đề án đầu tư xe buýt giai đoạn 2014 - 2017 (đã được gia hạn đến năm 2020): Các đơn vị vận tải đã đầu tư đưa vào hoạt động 1.224/2.001 xe buýt (đạt tỷ lệ 61,2% so với tổng số xe được duyệt theo Đề án) hoạt động trên 64 tuyến xe buýt có trợ giá; trong đó, có 370 xe buýt sử dụng khí CNG và 854 xe buýt sử dụng dầu diesel.

- Rà soát quỹ đất và đầu tư hạ tầng dành cho phát triển vận tải hành khách công cộng: Triển khai xây dựng Bến xe Miền Đông mới từ tháng 4 năm 2017; phối hợp lập quy hoạch 1/500 và chuẩn bị đầu tư Bến xe Miền Tây mới; đã thực hiện dự án cải tạo bến bãi (bến xe buýt công viên dạ cầu Sài Gòn, bến xe buýt Tân Quy, bến xe buýt Tân Phú, bến xe buýt Chợ Lớn), xây dựng bến xe buýt (Khu chế xuất Linh Trung 2 An Nhơn Tây); triển khai đầu tư xây dựng các bến bãi (bến xe buýt Hóc Môn, Củ Chi; đầu mối trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân, Bến xe buýt Khu công nghiệp Lê Minh Xuân, Bến xe buýt Bến Súc; Bến xe buýt Cầu Kênh Lộ huyện Nhà Bè).

- Phối hợp đẩy nhanh tiến độ các dự án vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn như tuyến đường sắt đô thị số 1 (Bến Thành-Suối Tiên), tuyến tàu điện ngầm số 2 (Bến Thành-Tham Lương) và tuyến xe buýt nhanh BRT số 1.

- Kiểm soát lưu thông đối với phương tiện giao thông cá nhân: Triển khai ứng dụng giải pháp công nghệ quản lý đỗ xe và thu phí sử dụng lòng đường để đỗ xe ô tô theo Nghị quyết 01/2018/NQ-HĐND ngày 16 tháng 3 năm 2018 của Hội đồng nhân dân thành phố kể từ tháng 8 năm 2018 trên địa bàn các Quận 1, 5, 10 và đang xây dựng kế hoạch mở rộng trên toàn địa bàn thành phố.

- Đã đưa vào khai thác tuyến vận tải hành khách bằng đường thủy số 1; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải đẩy nhanh tiến độ dự án Nâng cấp luồng sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bình Lợi đến cảng Bến Súc và nghiên cứu thực hiện các dự án nạo vét luồng kết hợp nâng cấp các cầu trên các tuyến trọng điểm về giao thông thủy của thành phố và kêu gọi đầu tư các cảng, bến thủy nội địa.

*e) Tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ và công nghệ thông tin trong hoạt động xây dựng, quản lý khai thác, điều hành giao thông vận tải*

Thành phố đã tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ và công nghệ thông tin trong hoạt động xây dựng, quản lý khai thác, điều hành giao thông vận tải, cụ thể hoàn thành và đưa vào sử dụng Trung tâm quản lý điều hành giao thông đô thị giai đoạn 1 (đặt tại Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị thuộc Sở Giao thông vận tải) bao gồm các chức năng:

(1) Hệ thống camera giám sát giao thông với 775 camera (hệ thống này được kết nối về Trung tâm điều hành đô thị thông minh của thành phố; đồng thời cũng

được chia sẻ với một số đơn vị nhằm phục vụ cho công tác đảm bảo an ninh trật tự trên địa bàn thành phố);

(2) Hệ thống giám sát và điều khiển đèn tín hiệu giao thông linh hoạt tại 216 chốt (quy mô 36 km<sup>2</sup> khu vực trung tâm thành phố và tuyến đường Võ Văn Kiệt – Mai Chí Thọ) theo tình hình giao thông thực tế và các thời điểm trong ngày thông qua việc thu thập dữ liệu liên tục từ 100 thiết bị VDS (cảm biến nhận diện phương tiện) lắp đặt trên đường;

(3) Cổng thông tin giao thông kết hợp với 70 bảng thông tin giao thông điện tử (VMS) thường xuyên cập nhật, cung cấp trực tuyến cho người dân các thông tin liên quan về tình hình giao thông, các tiện ích trong quá trình tham gia giao thông theo thời gian thực, đồng thời tiếp nhận và xử lý các phản ánh của người dân về các sự cố hạ tầng giao thông;

(4) Hệ thống các thiết bị kiểm soát tốc độ và tải trọng tự động được lắp đặt trên đường nhằm nâng cao hiệu quả công tác xử lý vi phạm về trật tự an toàn giao thông;

(5) Mô hình dự báo giao thông được hoàn thành và đưa vào sử dụng từ đầu năm 2019 phục vụ đánh giá tác động các dự án ngành giao thông trước khi triển khai thực hiện, dự báo các kịch bản phát triển của hệ thống giao thông vận tải thành phố, góp phần hỗ trợ trong việc xây dựng quy hoạch, chiến lược phát triển ngành trong giai đoạn trung hạn và dài hạn.

Hiện nay, Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị đang phối hợp với Công ty TNHH Grab để phân tích, mô phỏng và dự báo tình hình giao thông trên từng tuyến đường, phục vụ cho việc đưa ra giải pháp phối hợp xử lý trật tự an toàn giao thông trên các phương tiện tham gia hợp tác cùng Grab lưu thông trên địa bàn Thành phố.

*g) Đẩy mạnh tuyên truyền giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông*

Hàng năm, Ban An toàn giao thông thành phố, Ủy ban Mặt trận tổ quốc Việt Nam thành phố, Ủy ban nhân dân các quận, huyện, các ban ngành và các tổ chức chính trị - xã hội, các báo đài đều xây dựng kế hoạch và tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật sâu rộng trong tầng lớp nhân dân, tổ chức, doanh nghiệp, đoàn viên, hội viên, cán bộ, công chức, viên chức từng bước nâng cao ý thức chấp hành các quy định về trật tự an toàn giao thông, sử dụng lòng lề đường, vỉa hè. Ngoài ra, thường xuyên đăng các thông tin tuyên truyền về trật tự an toàn giao thông lên hệ thống bảng quang báo điện tử, các thông tin về việc điều chỉnh tổ chức phân luồng giao thông, đặc biệt phục vụ thi công các công trình trọng điểm.

*h) Nâng cao hiệu quả, hiệu lực quản lý nhà nước và thực thi pháp luật về trật tự an toàn giao thông*

Thành phố định kỳ tổ chức họp giao ban định kỳ hàng tháng và hàng quý về tình hình đảm bảo trật tự an toàn giao thông; tổ chức Hội nghị ký giao ước thi đua trong công tác bảo đảm trật tự lòng đường vỉa hè với Chủ tịch Ủy ban nhân dân 24 quận, huyện; thành lập 01 Đoàn Giám sát của Thành ủy và 02 Đoàn kiểm tra liên ngành của thành phố về trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt và Đoàn kiểm tra liên ngành đường thủy để tiến hành kiểm tra thường xuyên đảm bảo thực hiện đồng bộ các giải pháp trong công tác đảm bảo ATGT.

### **2.7.3. Đánh giá chung về công tác quản lý nhà nước**

- Việc phân làn, phân luồng chưa linh hoạt, phù hợp với đặc điểm giao thông từng khu vực của Thành phố. Đồng thời, chưa hướng tới ưu tiên cho phương tiện VTHKCC.

- Quản lý phát triển số lượng phương tiện vận tải hành khách mới chỉ có quy định đối với xe taxi và xe buýt, chưa có chế tài quản lý đối với các loại phương tiện vận tải hành khách đô thị khác, đặc biệt các hình thức vận tải hành khách mới được đưa vào thí điểm do thiếu các cơ sở pháp lý cần thiết.

- Mới chỉ có quy định phạm vi và thời gian hoạt động đối với xe tải, một số loại phương tiện khác như xe hợp đồng, du lịch cỡ lớn (trên 40 chỗ), các xe chuyên dùng (xe rác, xe cắt cây tĩa cành) chưa có quy định giới hạn phạm vi và thời gian hoạt động.

- Chưa có quy định quản lý phạm vi hoạt động đối với phương tiện cơ giới cá nhân (xe ô tô con, xe máy).

- Việc phân làn dành riêng cho các loại phương tiện giao thông chưa thực sự đem lại hiệu quả và còn một số bất cập cần điều chỉnh cho phù hợp với đặc điểm giao thông khu vực nội đô Thành phố.

- Chưa tận dụng được hết lợi thế đường thủy nội địa để phát triển mạng lưới vận tải hành khách và hàng hóa đường thủy hỗ trợ đường bộ (hiện mới đưa vào hoạt động 2 tuyến buýt đường sông).

- Việc điều chỉnh lịch giờ đã bước đầu đạt được những kết quả nhất định, tuy nhiên, tình hình giao thông Thành phố ngày càng phức tạp nên cần điều chỉnh lịch giờ đối với tất cả các đối tượng như: học sinh, sinh viên; cán bộ công chức, viên chức; kinh doanh và dịch vụ.

- Đối với công tác ứng dụng công nghệ thông tin:

- + Chưa có chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước về công tác quản lý, điều hành giao thông; việc ứng dụng giao thông thông minh còn hạn chế:

số tuyến phố lắp đặt hệ thống camera giám sát phục vụ xử phạt nguội còn ít,...

+ Công tác ứng dụng công nghệ trong công tác quản lý, điều hành giao thông thông minh chưa được đầu tư đúng mức.

+ Chưa đẩy mạnh việc ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý và điều hành hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

+ Chưa xây dựng được phương thức hoạt động tuần tra, kiểm soát cho khoa học, hợp lý, ứng dụng công nghệ thông tin, đầu tư các trang thiết bị chưa hiện đại, đồng bộ dẫn đến chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

## **2.8. Hiện trạng tổ chức giao thông và ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường**

### **2.8.1. Hiện trạng về công tác tổ chức giao thông**

#### *2.8.1.1. Hiện trạng giao thông vận tải tại một số khu vực trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh*

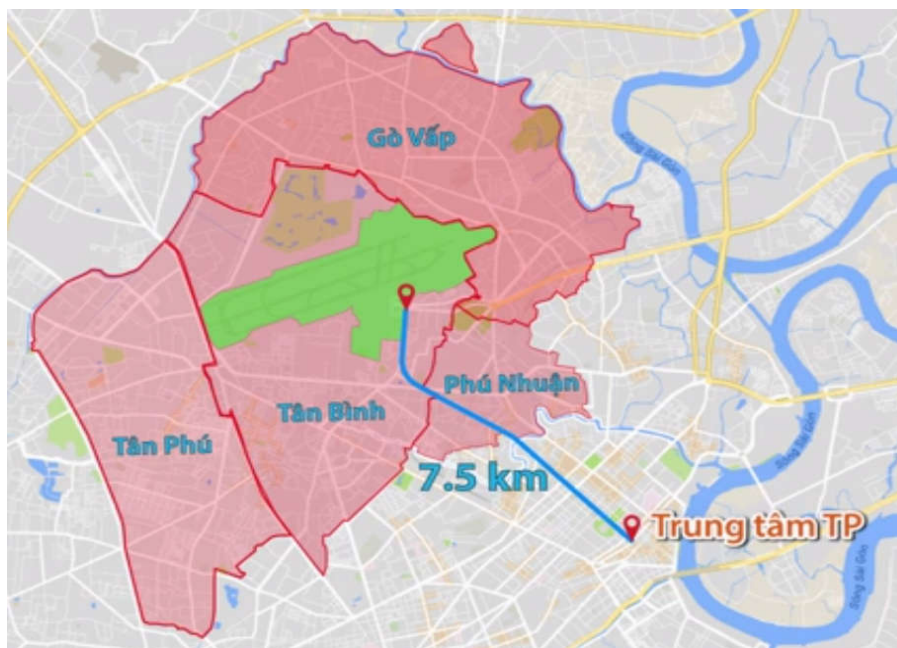
##### *a) Khu vực trung tâm*

Khu vực trung tâm gồm các Quận 1, 3, 5, 10 với mật độ đường dày đặc, có cấu tạo ô bàn cờ với một số trục chính như: Cách Mạng Tháng 8, 3 Tháng 2, Nam Kỳ Khởi Nghĩa, Lý Tự Trọng, Pasteur... và các tuyến đường nhánh kết nối. Đặc điểm ùn tắc tại khu vực trung tâm có thể xảy ra ùn tắc giao thông cục bộ vào các thời điểm kể cả vào thời gian cao điểm và thấp điểm do đây là khu vực trung tâm kinh tế, chính trị và văn hóa của Thành phố, tập trung dân cư buôn bán, văn phòng, nhà hàng khách sạn, dịch vụ, các đơn vị hành chính.

##### *b) Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất*

Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất nằm trong khu vực tập trung đông dân cư của thành phố (theo niên giám thống kê năm 2015 mật độ dân số quận Tân Bình: 20.511 người/km<sup>2</sup>; quận Gò Vấp: 32.125 người/km<sup>2</sup>; quận Tân Phú: 28.922 người/km<sup>2</sup>) cách trung tâm 7,5km.

**Hình 2.8-1: Khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất**



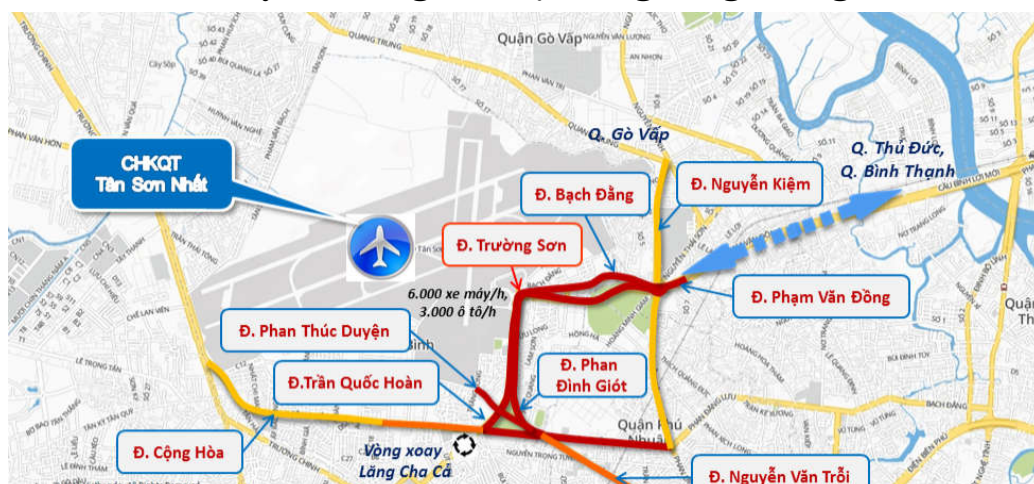
Quanh khu vực sân bay gồm khu dân cư, sân golf và doanh trại quân đội.

- Phía Bắc gồm sân golf và khu dân cư
- Phía Đông và Tây gồm khu dân cư
- Phía Nam gồm khu dân cư và doanh trại quân đội.

Các tuyến đường bao quanh khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất gồm:

- Đường Trường Sơn: tuyến đường chính kết nối trực tiếp vào cảng hàng không, mặt cắt ngang 6 làn xe cơ giới, được tổ chức giao thông 2 chiều
- Đường Bạch Đằng và đường Hồng Hà: đường 2 làn xe cơ giới, được tổ chức giao thông một chiều (đường Bạch Đằng hướng vào, đường Hồng Hà hướng ra cảng hàng không)
- Các tuyến đường bao quanh như Cộng Hòa, Phan Thúc Duyệt, Trần Quốc Hoàn, Nguyễn Kiệm, Phan Đình Giót, Tân Sơn, Quang Trung.

**Hình 2.8-2: Các tuyến đường khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất**



### c) Cảng Cát Lái

Cảng Cát Lái là cảng container quốc tế lớn và hiện tại nhất Việt Nam, nằm tại Quận 2 với năng lực 4,2 triệu TEUs/năm, tiếp nhận tàu cỡ 40.000DWT. Cảng Cát Lái được nối với Quốc lộ 1 (Xa Lộ Hà Nội), Đường vành đai phía Đông (Đường Võ Chí Công), cao tốc Long Thành - Dầu Dây, hàng hóa được lưu thông đến các vùng kinh tế trọng điểm các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, Long An và các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

Có 02 luồng hàng chính phân phối qua cảng Cát Lái gồm:

- Luồng hàng đi các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai theo đường quốc lộ 1 – Xa lộ Hà Nội vào đường Đồng Văn Cống và Nguyễn Thị Định
- Luồng hàng đi Long An và các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long theo đường Vành đai phía Đông: Võ Chí Công – Nguyễn Văn Linh.

**Hình 2.8-3: Khu vực cảng biển Cát Lái**



#### 2.8.1.2. Đánh giá khả năng thông qua tại một số giao lộ trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

Tháng 6, 7, 8/2017, nhóm khảo sát đã tiến hành đếm lưu lượng giao thông tại một số tuyến đường trên địa bàn Thành phố, kết hợp với kết quả khảo sát lưu lượng giao thông tại một số Dự án, nghiên cứu khác để đánh giá mức độ ùn tắc giao thông.

##### ➤ Tính toán khả năng thông hành tại các tuyến đường

Đánh giá tình hình ùn tắc trên tuyến đường theo tiêu chuẩn TCXDVN 104:2007 “**Đường đô thị - Yêu cầu thiết kế**”. Một số chỉ tiêu áp dụng như sau:



- **Xe con quy đổi** (xcqđ): quy ước là xe con với hệ số quy đổi như sau:

**Bảng 2.8-1: Hệ số quy đổi các loại ra xe con**

Loại xe	Tốc độ thiết kế, km/h		
	$\geq 60$	30, 40, 50	$\leq 20$
- Xe đạp	0,5	0,3	0,2
- Xe máy	0,5	0,25	0,15
- Xe ô tô con	1,0	1,0	1,0
- Xe tải 2 trục và xe buýt dưới 25 chỗ	2,0	2,5	2,5
- Xe tải 3 trục trở lên và xe buýt lớn	2,5	3,0	3,5
- Xe kéo móc và xe buýt có khớp nối	3,0	4,0	4,5

Nguồn: TCXDVN 104:2007

⇒ Các nút giao thông trong khu vực đô thị đông dân cư, tốc độ thiết kế từ 30 – 50 km/h nên nhóm nghiên cứu chọn sử dụng nhóm xe quy đổi với tốc độ thiết kế 30, 40, 50 (phần in nghiêng ở bảng trên).

- Khả năng thông hành (KNTH): là suất dòng lớn nhất theo giờ mà các phương tiện có thể thông qua một mặt cắt (làn, nhóm làn) dưới điều kiện đường, giao thông, môi trường nhất định.

- Khả năng thông hành lớn nhất: là khả năng thông hành được xác định theo các điều kiện lý tưởng quy ước nhất định. Trị số KNTH lớn nhất được dùng để xác định KNTH tính toán và KNTH thực tế. Khi điều kiện lý tưởng khác nhau thì giá trị KNTH lớn nhất khác nhau. Khi tính toán có thể áp dụng theo điều kiện nước ngoài và bảng sau:

**Bảng 2.8-2: Trị số khả năng thông hành lớn nhất**

Đơn vị: xe con/ làn

Loại đường đô thị	Đơn vị tính KNTH	Trị số KNTH lớn nhất
Đường 2 làn, 2 chiều	Xcqđ/h.2 làn	2800
Đường 3 làn, 2 chiều	Xcqđ/h.3 làn	4000-4400
Đường nhiều làn không có phân cách	Xcqđ/h.làn	1600
Đường nhiều làn có phân cách	Xcqđ/h.làn	1800

Nguồn: TCXDVN 104:2007

- Khả năng thông hành tính toán: là khả năng thông hành được xác định dưới điều kiện phổ biến của đường được thiết kế. KNTH tính toán được xác định bằng cách chiết giảm KNTH lớn nhất theo các hệ số hiệu chỉnh phổ biến kể tới các thông số thiết kế không đạt như điều kiện lý tưởng. Các hệ số hiệu chỉnh chủ yếu được xét đến là bề rộng làn xe, mức độ trở ngại hai bên đường, thành phần dòng xe. Khi tính toán sơ bộ có thể lấy hệ số hiệu chỉnh phổ biến bằng

$0,7 \div 0,9$ .

⇒ Để xác định khả năng thông hành tính toán, dựa theo điều kiện phổ biến của các nút trên địa bàn thành phố, nhóm nghiên cứu chọn hệ số hiệu chỉnh phổ biến ở mức trung bình là 0,8.

- Hệ số sử dụng khả năng thông hành: là tỷ số giữa lưu lượng xe thiết kế (lưu lượng xe thực tế) với khả năng thông hành tính toán. Hệ số sử dụng KNTH là một thông số đại diện để cụ thể hoá mức phục vụ của một con đường khi thiết kế.

- Mức phục vụ: là thước đo về chất lượng vận hành của dòng giao thông, mà chính người điều khiển phương tiện là hành khách nhận biết được. Các cấp của mức độ phục vụ gồm:

- Mức A – dòng tự do, tốc độ rất cao, hệ số sử dụng KNTH  $< 0,35$
- Mức B – dòng không hoàn toàn tự do, tốc độ cao, hệ số sử dụng KNTH bằng  $0,35 \div 0,50$
- Mức C – dòng ổn định nhưng người lái chịu ảnh hưởng khi muốn tự do chọn tốc độ mong muốn, hệ số sử dụng KNTH bằng  $0,50 \div 0,75$
- Mức D – dòng không ổn định, lái xe có ít tự do trong việc chọn tốc độ, hệ số sử dụng KNTH bằng  $0,75 \div 0,90$
- Mức E – dòng không ổn định, đường làm việc ở trạng thái giới hạn, bất kỳ trở ngại nào cũng gây tắc xe, hệ số sử dụng KNTH bằng  $0,90 \div 1,00$
- Mức F – dòng hoàn toàn mất ổn định, tắc xe xảy ra

Mức phục vụ thiết kế và hệ số sử dụng KNTH được quy định như sau:

**Bảng 2.8-3: Mức phục vụ và hệ số sử dụng KNTH thiết kế của đường phố**

Loại đường	Cấp kỹ thuật	Tốc độ thiết kế (km/h)	Mức phục vụ	Hệ số sử dụng KNTH
Đường cao tốc đô thị	100	100	C	$0,6 \div 0,7$
	80	80		$0,7 \div 0,8$
	70	70		$0,7 \div 0,8$
Đường phố chính đô thị	80	80	C	$0,7 \div 0,8$
	70	70		$0,7 \div 0,8$
	60	60		0,8
	50	50		0,8
Đường phố gom	60	60	D	0,8
	50	50		$0,8 \div 0,9$
	40	40		$0,8 \div 0,9$

Loại đường	Cấp kỹ thuật	Tốc độ thiết kế (km/h)	Mức phục vụ	Hệ số sử dụng KNTH
Đường phố nội bộ	40	40	D	0,8÷0,9
	30	30	E	0,9
	20	20		0,9

Nguồn: TCXDVN 104:2007

➤ *Kết quả khảo sát*

Kết quả khảo sát tại khu vực cửa ngõ, trung tâm và cảng hàng không như sau:

- Về mức phục vụ: lưu lượng giao thông tại các giao lộ đã tiệm cận và vượt khả năng lưu thông hành của giao lộ (tỷ lệ lưu lượng giao thông trên khả năng thông hành nằm trong khoảng 0,9÷1,1, tương ứng với mức phục vụ E và F<sup>18</sup>, các giao lộ xuất hiện tình trạng ùn tắc giao thông).

- Về cơ cấu phương tiện trên đường: xe ô tô con chiếm 14,30% về số lượng tuy nhiên lại chiếm dụng 32,44% diện tích mặt đường vào giờ cao điểm; xe máy chiếm 80,43% về số lượng và chiếm dụng mặt đường 46,61%.

- Nguyên nhân chiếm dụng mặt đường chủ yếu là ô tô con cá nhân, xe máy: chiếm đến 79,05% diện tích mặt đường.

**Bảng 2.8-4: Cơ cấu phương tiện và cơ cấu diện tích chiếm dụng của phương tiện giao thông tại một số nút giao thông khu vực trung tâm, cửa ngõ và CHK quốc tế Tân Sơn Nhất vào giờ cao điểm**

TT	Nút giao thông	Ô tô con		Xe máy		Xe khác	
		I (%)	II (%)	I (%)	II (%)	I (%)	II (%)
1	Trường Chinh - Âu Cơ	14,47%	33,36%	81,03%	47,29%	4,50%	19,34%
2	Nơ Trang Long - Lê Quang Định	18,96%	40,11%	75,56%	40,46%	5,47%	19,43%
3	Ngã 6 Công trường dân chủ	15,62%	34,00%	79,17%	43,62%	5,21%	22,38%
4	Tôn Đức Thắng - Nguyễn Hữu Cánh	13,30%	31,14%	81,22%	48,13%	5,48%	20,73%
5	Cộng Hòa - Hoàng Hoa Thám	12,41%	29,15%	82,72%	49,19%	4,87%	21,66%
6	Trần Hưng Đạo - Nguyễn Tri Phương	17,09%	36,96%	77,70%	42,53%	5,21%	20,51%
7	Xô Viết Nghệ Tĩnh - Điện Biên Phủ	18,13%	39,70%	76,77%	42,56%	5,10%	17,74%
8	Nguyễn Bình Khiêm - Nguyễn Hữu Cánh	11,70%	28,40%	82,89%	50,96%	5,41%	20,64%

<sup>18</sup> Theo TCXDVN 104:2007 - Đường đô thị: yêu cầu thiết kế

TT	Nút giao thông	Ô tô con		Xe máy		Xe khác	
		I (%)	II (%)	I (%)	II (%)	I (%)	II (%)
9	Nguyễn Tất Thành - Tôn Đức	12,29%	29,84%	82,37%	50,63%	5,34%	19,53%
10	Nguyễn Tất Thành - Hoàng Diệu	13,34%	30,23%	80,60%	46,24%	6,06%	23,53%
11	Lý Tự Trọng - Nam Kỳ Khởi Nghĩa	11,84%	27,94%	82,99%	49,58%	5,18%	22,48%
12	Địa điểm: Lý Tự Trọng- Pauster	18,22%	39,32%	76,86%	41,97%	4,92%	18,71%
13	Đường Phan Văn Trị - Phạm Văn Đồng	12,10%	28,14%	81,81%	48,17%	6,10%	23,69%
14	Trường Sơn - Bạch Đằng	18,20%	38,94%	76,63%	41,50%	5,17%	19,56%
	<b>Bq cơ cấu phương tiện thông qua nút</b>	<b>14,30%</b>		<b>80,43%</b>		<b>5,28%</b>	
	<b>Bq cơ cấu diện tích chiếm dụng mặt đường của phương tiện qua nút</b>	<b>32,44%</b>		<b>46,61%</b>		<b>20,95%</b>	

Nguồn: Khảo sát lưu lượng giao thông, Viện Chiến lược và phát triển GTVT, từ tháng 5 đến tháng 8/2017

## 2.8.2. Tình hình ùn tắc giao thông

### 2.8.2.1. Tình hình ùn tắc giao thông

Số điểm thường xuyên xảy ra UTGT năm 2018 là 28 điểm, có thể phân chia thành bốn khu vực ùn tắc giao thông với các đặc điểm khác nhau: khu vực cảng hàng không Tân Sơn Nhất, khu vực cảng Cát Lái, khu vực trung tâm và cửa ngõ. Tình trạng ùn tắc giao thông ngày càng nghiêm trọng về mức độ và xuất hiện nhiều dạng ùn tắc giao thông:

- Ùn tắc giao thông trong khu vực trung tâm, cửa ngõ, tại các đầu mối vận tải lớn như CHKQT Tân Sơn Nhất, cảng Cát Lái.

Tốc độ lưu thông trung bình giờ cao điểm tại một số khu UTGT như sau:

**Bảng 2.8-5: Tốc độ lưu thông bình quân vào giờ cao điểm tại một số khu vực trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

TT	Khu vực	Tốc độ lưu thông trung bình giờ (km/h)	
		Cao điểm sáng	Cao điểm chiều
1	Trung tâm thành phố	20,7	19,3
2	Cảng hàng không Tân Sơn Nhất	22,3	20,3
3	Cảng biển Cát Lái	30	29

Nguồn: Báo cáo Sở GTVT thành phố Hồ Chí Minh, 2017

Theo kết quả khảo sát cho thấy 76% người dân kẹt xe 30 phút/ngày; 13% kẹt xe 2 tiếng mỗi ngày<sup>19</sup>, theo đó toàn thành phố lãng phí khoảng 160 triệu tiếng/năm. UTGT gây thiệt hại về kinh tế khoảng trên 1 tỷ USD mỗi năm<sup>20</sup>.

#### 2.8.2.2. Các nguyên nhân chính dẫn đến ùn tắc giao thông

Nguyên nhân chung dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh được đánh giá bởi các nguyên nhân chính:

- Quy hoạch và phát triển đô thị chưa đồng bộ: phát triển đô thị mất cân đối, chủ yếu tập trung quá cao ở khu vực trung tâm thành phố. Phát triển các khu đô thị, các trung tâm thương mại, cao ốc chưa gắn liền với phát triển giao thông dẫn đến ùn tắc giao thông khi đưa vào khai thác.

- Hệ thống VTHKCC khối lượng lớn mới chỉ có VTHKCC bằng xe buýt, tỷ lệ đảm nhận còn thấp (4,42%) và khối lượng vận chuyển hành khách liên tục suy giảm từ năm 2012.

- Cơ sở hạ tầng giao thông đô thị còn thiếu và chưa hoàn thiện.

- Phương tiện gia cá nhân gia tăng nhanh, vượt quá năng lực đáp ứng của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Ngoài ra còn một số nguyên nhân như điều kiện khí hậu thủy văn (mưa lớn, ngập lụt), do ý thức chấp hành giao thông của một bộ phận người tham gia giao thông còn kém, tình trạng lấn chiếm vỉa hè lòng đường,...

##### a) Ùn tắc giao thông khu vực trung tâm

Một số nguyên nhân chính gây ùn tắc giao thông như sau:

- Lưu lượng phương tiện giao thông vượt quá khả năng thông qua các tuyến đường:

Theo thống kê từ số liệu cung cấp của Sở GTVT cho thấy có đến 65% đoạn tuyến trong khu vực trung tâm có bề rộng mặt đường <10m, dễ dẫn đến nguy cơ có thể xảy ra ùn tắc giao thông cục bộ bất cứ thời điểm nào. Ví dụ điển hình các tuyến đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa, Pasteur, Lý Tự Trọng... thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông cục bộ, kể cả giờ thấp điểm do các tuyến có bề rộng mặt đường hẹp (7÷10m, 2÷3 làn xe), lượng phương tiện tham gia giao thông lớn.

Một số tuyến trục chính kết nối với khu vực ngoại vi trung tâm Thành phố như Cách Mạng Tháng 8, Nguyễn Thị Minh Khai, Nam Kỳ Khởi Nghĩa – Nguyễn Văn Trỗi có mặt cắt ngang rộng (14÷20m, 4÷6 làn xe) tuy nhiên thường

---

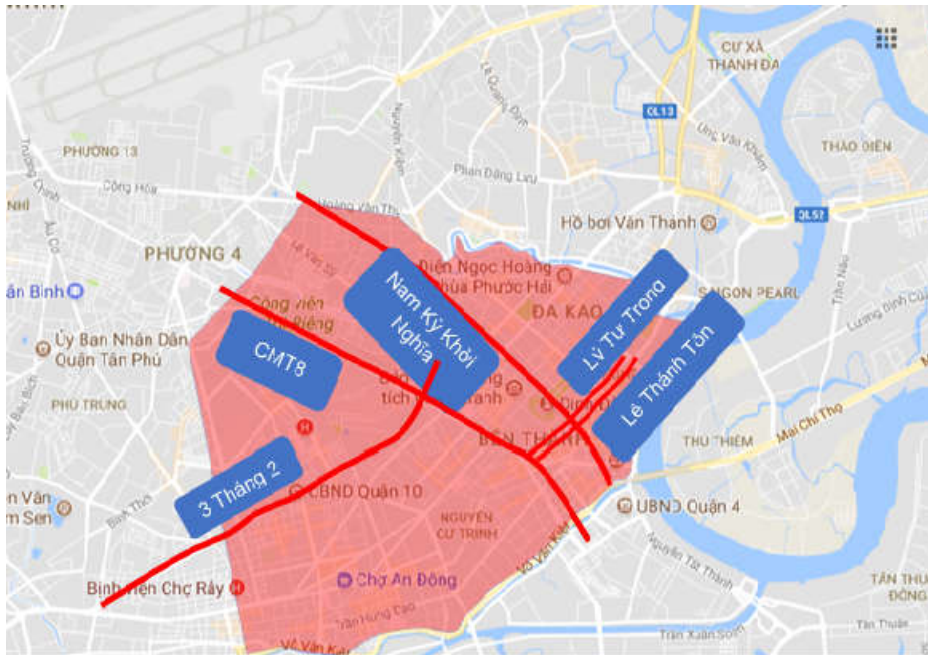
<sup>19</sup> Theo khảo sát từ Uber cùng công ty Audience Project, 2017

<sup>20</sup> Tham luận “Thách thức cho các giải pháp giao thông ở thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn 2050” Theo nghiên cứu của PGS.TS Nguyễn Minh Hòa, khoa Đô thị học trường ĐH Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐH Quốc gia Tp. HCM, 2013

xuân xảy ra ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm do lượng người tham gia giao thông gia tăng đột biến (thời điểm tan tầm, người dân đi học và đi làm)

- Ngoài ra, khu vực trung tâm có mật độ đường và mức độ các giao cắt đồng mức dày đặc làm gia tăng số lượng điểm xung đột; một số công trình xây dựng như tuyến đường sắt đô thị số Bến Thành – Suối Tiên đang thi công cũng là nguyên nhân gây ra ùn tắc giao thông.

**Hình 2.8-4: Khu vực các quận trung tâm thành phố Hồ Chí Minh**



**b) Ùn tắc giao thông khu vực cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất**

Khu vực thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông, đặc biệt vào giờ tan tầm do sự đi lại của người dân trong khu vực, đi qua khu vực và lượng khách ra vào sân bay. Một số nguyên nhân chính gây ùn tắc giao thông như sau:

- Do lượng khách ra vào sân bay: Năm 2018, sản lượng hành khách đạt trên 32 triệu lượt, vượt quá quy hoạch với công suất của cảng hàng không 25 triệu lượt HK/năm<sup>21</sup>, tần suất chuyến bay tăng cao (ngày cao điểm đạt 700-750 lượt đi-đến/ngày) kéo theo lưu lượng phương tiện giao thông đi-đến sân bay tăng đột biến, đặc biệt vào các khung giờ cao điểm

- Người dân lưu thông qua khu vực cảng hàng không (các chuyến đi thông qua): do đặc điểm về vị trí địa lý nằm trên các trục giao thông chính kết nối khu vực ngoại vi vào trung tâm thành phố (huyện Hóc Môn, Củ Chi, Bình Chánh, Quận Tân Phú phía Tây Bắc; Quận 12, Gò Vấp, Thủ Đức khu vực phía Đông

<sup>21</sup> Quyết định số 3193/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2015 về việc điều chỉnh quy hoạch chi tiết cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đến năm 2020, định hướng đến năm 2030



Bắc) nên vào giờ tan tầm, lượng lớn phương tiện lưu thông trên đường Trường Sơn không ra vào cảng hàng không mà mượn đường để thông qua. Cùng với lượng hành khách ra vào sân bay dẫn đến lưu lượng giao thông quá tải, vượt quá khả năng thông hành của hạ tầng giao thông khu vực. Theo đánh giá, các chuyến đi thông qua chiếm đến trên 80% số chuyến đi trong khu vực vào giờ cao điểm.



- Do sự lưu thông của người dân trong khu vực: Bao quanh cảng hàng không là khu dân cư tập trung với mật độ đông nên lưu lượng tham gia giao thông nội bộ của khu vực cũng rất lớn, càng góp phần làm tình trạng ùn tắc giao thông khu vực cảng hàng không trở nên nghiêm trọng hơn.

#### *c) Ùn tắc giao thông khu vực cảng biển Cát Lái*

Hiện nay, tình trạng ùn tắc giao thông khu vực cảng Cát Lái xảy ra tại 02 khu vực chính gồm: trên trục đường dẫn vào trực tiếp vào cảng gồm đường Đồng Văn Cống – Nguyễn Thị Định, và trên tuyến đường kết nối tại Xa lộ Hà Nội.

- Tại đường Nguyễn Thị Định và Đồng Văn Cống: khu vực ùn tắc do mặt cắt ngang đường hẹp (đường Đồng Văn Cống 4 làn xe, đường Nguyễn Thị Định đoạn từ cảng đến vòng xoay Mỹ Thủy 4 làn, đoạn từ vòng Xoay Mỹ Thủy đến đường cao tốc Long Thành – Dầu Dây 2 làn), lượng xe tải và container ra vào cảng làm hàng lớn (bình quân 17.000÷21.000 lượt xe/ngày), thời gian làm thủ tục trong cảng chậm dẫn đến tình trạng các phương tiện phải xếp hàng chờ dẫn đến ùn tắc giao thông. Một nguyên nhân chính nữa, đó là do ảnh hưởng của ùn tắc giao thông tại khu vực dẫn vào cảng trên Xa lộ Hà Nội dẫn đến luồng giao thông bị ùn ứ, gây ách tắc trên các tuyến dẫn vào cảng.

- Trên trục Xa lộ Hà Nội: đây là trục giao thông chính phân phối hàng hóa nên lượng container lớn lưu thông. Đây cũng là trục giao thông kết nối khu vực

cửa ngõ phía Đông (quận 9, quận Thủ Đức) nên lượng ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy vào giờ tan tầm tăng đột biến (người dân vào trung tâm học tập và làm việc).

- Trên trục Xa lộ Hà Nội có nhiều cơ sở công nghiệp và kho tàng, các phương tiện ra vào tạo nhiều xung đột tại các nút giao cắt đồng mức. Khi lượng phương tiện lớn rất dễ gây tình trạng ùn tắc giao thông.

*d) Một số công trình trọng điểm nhằm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh*

Để giải quyết tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố diễn ra ngày càng nghiêm trọng, Thành phố đã xây dựng danh mục các dự án giai đoạn 2016-2020 (chi tiết tại Phụ lục 6), trong đó một số công trình trọng điểm như sau:

➤ *Tại khu vực cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất*

Ngày 28/3/2018, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đã đưa ra Quyết định về việc mở rộng CHKQT Tân Sơn Nhất, theo đó sẽ mở rộng ga T3 với diện tích sàn 200.000m<sup>2</sup>, tăng công suất phục vụ thêm 20 triệu hành khách mỗi năm. Sau năm 2025 xây dựng các công trình phụ trợ như nhà ga hàng hóa, sửa chữa máy bay, logistics và chế biến suất ăn tại khu vực phía Bắc với diện tích 16ha.

Một số tuyến đường mở rộng để phục vụ sân bay sẽ được xây dựng:

- Mở rộng đường Cộng Hòa: đoạn đường hẻm số 2 đường Trần Quốc Hoàn đến đầu đường Thăng Long dài 134m, rộng 5,5÷9m

- Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám đoạn từ giáp sân bay đến đường Cộng Hòa, dài 783,5m, rộng 22m, 4 làn xe.

- Xây dựng mới tuyến nội đường Trường Chinh.

➤ *Tại khu vực cảng biển Cát Lái*

Một số công trình đã được xây dựng nhằm giảm ùn tắc giao thông khu vực cảng biển Cát Lái như: Mở rộng đường Đồng Văn Cống, đường Vành đai phía Đông, đường Nguyễn Thị Định, cải tạo nút giao Mỹ Thủy... Trong đó, nút giao Mỹ Thủy với tổng số vốn đầu tư 840 tỷ, cầu vượt 04 làn xe theo hướng đường Vành đai 2, hầm chui theo hướng rẽ trái từ Vành Đai 2 đi Cát Lái. Công trình đã hoàn thành và đi vào hoạt động vào tháng 6/2018 đã tăng năng lực thông hành của nút giao Mỹ Thủy, góp phần giải quyết tình trạng ùn tắc trên các trục đường chính Nguyễn Thị Định – Đồng Văn Cống và đường Vành đai 2.

**Hình 2.8-5: Công trình xây dựng khu vực cảng biển Cát Lái**



➤ *Tại cửa ngõ phía Đông*

Trên đường song hành trục Xa lộ Hà Nội hiện đang xây dựng 2 hầm chui, dự án khởi công vào tháng 5/2017 và dự kiến hoàn thành tháng 8/2018 với tổng kinh phí 165,4 tỷ đồng. Công trình xây dựng sẽ giải quyết vấn đề ùn tắc tại khu vực cửa ngõ quan trọng của Thành phố.

**Hình 2.8-6: Xây dựng hầm chui khu vực cửa ngõ phía Đông**



Ngoài ra còn một số công trình khác đã được đầu tư xây dựng góp phần làm giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn Thành phố như:

- Tại nút giao An Sương (Quận 12), Sau khi đưa vào khai thác nhánh N1 hầm chui (hướng từ đường Trường Chinh qua Quốc lộ 22) tại khu vực này vào tháng 3-2018, tạo thành nút giao 3 tầng, giải tỏa xung đột giữa các hướng đi và đã cải thiện đáng kể về an toàn giao thông khu vực cửa ngõ phía Tây Bắc. Nhánh hầm N1 dài 445m, đoạn hầm kín dài 125m, tính không cao 4,75m, phần đoạn hầm hở phía đường Trường Chinh dài 140m, phía Quốc lộ 22 dài 120m.

- Tại nút giao Nguyễn Kiệm – Nguyễn Thái Sơn đã hoàn thành và đưa vào hoạt động cầu vượt thép nhánh cuối cùng vào tháng 1/2019. Nhánh cầu này đưa vào khai thác cũng là mốc hoàn thiện toàn bộ dự án cầu vượt tại nút giao này - một trong những dự án được thực hiện theo cơ chế cấp bách nhằm giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông cho khu vực sân bay Tân Sơn Nhất (quận Tân Bình).

### **2.8.3. Tình hình tai nạn giao thông**

Trong năm 2019, thành phố có tổng cộng 3.427 vụ tai nạn, làm chết 641 người và bị thương 2.406 người; so với cùng kỳ năm 2018 giảm 213 vụ (-5,85%), giảm 74 người chết (-10,35%) và giảm 69 người bị thương (-2,79%) . Trong giai đoạn 2012-2019, tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn thành phố giảm đáng kể cả 03 chỉ tiêu số vụ (bình quân -8,9%/năm); số người chết (bình quân -2,57%/năm); số người bị thương (bình quân -12%/năm). Trong 3 tháng đầu năm 2020, tổng cộng có 653 vụ tai nạn, làm chết 125 người và bị thương 442 người; so với cùng kỳ năm 2019 giảm 130 vụ (-16,60%), giảm 18 người chết (-12,59%) và giảm 91 người bị thương (-17,07%). Tuy nhiên, số người bị chết và bị thương vẫn còn cao.

Các nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông là: lưu thông không đúng phân đường, làn đường quy định; vi phạm tốc độ; tránh, vượt không đúng quy định... Trong đó, số vụ tai nạn giao thông có liên quan đến xe máy chiếm trên 70%. Thiệt hại do tai nạn giao thông bình quân hàng năm ước đạt khoảng 2 tỷ USD (thiệt hại về kinh tế của người bị tai nạn, của người thân và chi phí thiệt hại xã hội,...).

**Bảng 2.8-6: Tình hình tai nạn giao thông giai đoạn 2012-2019 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

Năm	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
2012	6.778	786	6.489
2013	5.094	773	4.582
2014	4.329	725	4.029
2015	4.113	689	3.828



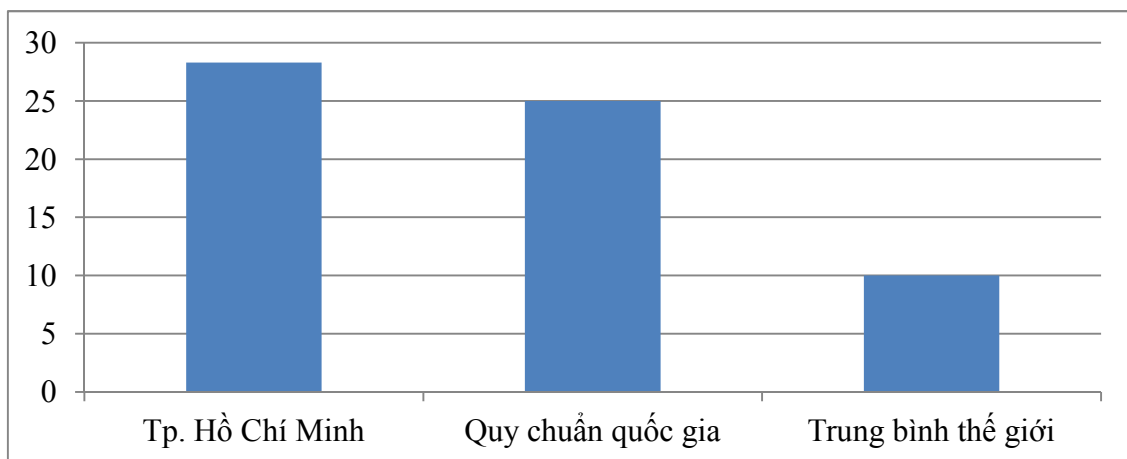
Năm	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
2016	4.007	801	3.201
2017	4.044	723	3.037
2018	3.640	715	2.475
2019	3.427	641	2.406

Nguồn: Ban an toàn giao thông Thành phố, 2020

#### 2.8.4. Tình hình ô nhiễm môi trường

Năm 2018, Tp. Hồ Chí Minh có 14 ngày vượt quá quy chuẩn quốc gia và 175 ngày vượt quá tiêu chuẩn của WHO. Chỉ số chất lượng không khí AQI bình quân là 85 (được xếp vào mức trung bình). Hoạt động GTVT được xác định là một trong những nguyên nhân chính gây ảnh hưởng lớn đến chất lượng môi trường không khí (được đánh giá chiếm khoảng 70%<sup>22</sup> trong 06 nguồn gây ô nhiễm chính gồm: giao thông vận tải; sản xuất công nghiệp; xây dựng và dân sinh; nông nghiệp và làng nghề; chôn lấp và xử lý chất thải).

**Hình 2.8-7: Chỉ số bụi PM 2.5 năm 2018 của Thành phố Hồ Chí Minh**



Kết quả quan trắc môi trường không khí tại 20 vị trí trên các tuyến đường và nút giao thông của Sở Tài nguyên và Môi trường Tp. Hồ Chí Minh vào cuối năm 2017 cho thấy 12/20 vị trí có nồng độ bụi lơ lửng vượt quá QCVN 05:2013/BTNMT. Với số lượng các loại phương tiện giao thông lớn, tốc độ tăng trưởng cao, qua nhiều năm sử dụng có chất lượng khí thải kém đang lưu hành đã làm ảnh hưởng đến sức khỏe người dân, gây ra tình trạng ô nhiễm môi trường ngày càng trở nên nghiêm trọng.

Theo Sở Tài nguyên và Môi trường, kết quả quan trắc không khí tại 06 trạm quan trắc trên địa bàn thành phố gồm Hàng Xanh, Đinh Tiên Hoàng – Điện Biên

<sup>22</sup> Theo số liệu Tổng cục Môi trường, Bộ Tài nguyên và Môi trường

Phủ, Phú Lâm, An Sương, Gò Vấp, Huỳnh Tấn Phát – Nguyễn Văn Linh cho thấy, so với năm 2011, mức độ ô các chất gây ô nhiễm không khí như CO, No<sub>x</sub> hay hàm lượng hạt bụi lơ lửng trong không khí giảm, tuy nhiên vẫn ở mức cao.

**Bảng 2.8-7: Kết quả quan trắc không khí do hoạt động giao thông tại các vị trí do do Sở Tài nguyên và Môi trường quản lý**

Trạm	Số liệu đầu kỳ (tháng 6/2011)	Kỳ báo cáo (quý I/2019)
<b>1. Hàng Xanh</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	12.460,0	9.325,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	404,3	303,5
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	255,7	54,1
<b>2. Đinh Tiên Hoàng – Điện Biên Phủ</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	13.895,0	10.050,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	468,5	333,5
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	330,0	74,0
<b>3. Phú Lâm</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	10.485,7	6.115,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	445,2	502,0
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	280,5	28,1
<b>4. An Sương</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	11.868,4	6.845,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	495,3	489,5
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	395,6	53,0
<b>5. Gò Vấp</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	13.738,9	8.095,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	335,0	719,0
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	339,4	80,7
<b>6. Huỳnh Tấn Phát – Nguyễn Văn Linh</b>		
CO (µg/m <sup>3</sup> )	10.785,0	8.735,0
Bụi lơ lửng (µg/m <sup>3</sup> )	307,0	679,5
No <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	288,8	59,4

➤ Tính toán mức phát thải khí CO<sub>2</sub> đối với các loại phương tiện

Lượng CO<sub>2</sub> phát thải của một phương tiện giao thông phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố như mức tiêu hao nhiên liệu của xe, chất lượng xăng, điều kiện đường xá... Trong đó có 03 yếu tố chính: khoảng cách đi lại; mức tiêu thụ nhiên



liệu của phương tiện và tỷ lệ phát thải CO<sub>2</sub> của nhiên liệu. Công thức xác định:

$$\text{Lượng CO}_2 \text{ phát thải (kg CO}_2\text{)} = \text{Khoảng cách đi lại (km)} * \text{Mức tiêu thụ nhiên liệu (lít/km)} * \text{Tỉ lệ phát thải CO}_2 \text{ của nhiên liệu (kg CO}_2\text{/lít)}$$

### 1/ Khoảng cách đi lại

Hiện nay trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, các phương tiện giao thông cơ giới chính tham gia giao thông gồm xe máy, ô tô con, xe buýt và xe tải. Dựa theo kết quả khảo sát điều tra nhu cầu đi lại và thống kê của Trung tâm GTCC thành phố Hồ Chí Minh, khoảng cách đi lại của một số loại phương tiện giao thông như sau:

TT	Phương tiện	Khoảng cách đi lại bình quân (km/ngày)		Ghi chú
		Tham khảo	Lựa chọn	
1	Xe máy 4 thì <125cc (xe số)	7-12	10	Theo kết quả điều tra nhu cầu đi lại và thống kê Trung tâm GTCC
2	Xe ga (scooter)	7-12	10	
3	Xe buýt	80	80	
4	Ô tô con 4 chỗ	10-16	14	
5	Ô tô con 7 chỗ	10-16	14	
6	Xe tải	85-100	90	

### 2/ Mức tiêu thụ nhiên liệu trên 1km của các loại phương tiện

Theo IPCC 2006 “Hướng dẫn thống kê khí nhà kính cho các quốc gia”, mức phát thải của một số loại phương tiện như sau:

Loại phương tiện	Nhiên liệu	Mức tiêu thụ nhiên liệu (lít/km)
- Xe máy 4 thì (<125cc)	Xăng	0,0459
- Xe ga	Xăng	0,0803
- Xe buýt	Diesel	0,0075
- Ô tô (4 chỗ)	Xăng	0,1838
- Ô tô (7 chỗ)	Xăng	0,2986
- Xe tải	Diesel	0,0075

### 3/ Tỷ lệ phát thải CO<sub>2</sub> của nhiên liệu

Tỷ lệ phát thải CO<sub>2</sub> của xăng và dầu được xác định theo công thức

$$\text{Tỉ lệ phát thải CO}_2 \text{ của nhiên liệu (kg CO}_2\text{/lít)} = \text{Tỉ trọng} * \text{Giá trị calorific tịnh} * \text{mặc định tỉ lệ CO}_2 \text{ phát thải/ 1000}$$

Các giá trị này giả sử 100% lượng Carbon của nhiên liệu bị đốt cháy ngay lập tức hoặc trong quá trình tiêu hao nhiên liệu (đối với tất cả các loại nhiên liệu trong tất cả các loại xe), không kể lượng CO<sub>2</sub> phát thải ra là CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, CO hay NMVOC hay bụi dạng hạt.

Nhiên liệu	Tỷ trọng (kg/ltr)	Giá trị calorific tịnh	Tỷ lệ phát thải CO <sub>2</sub> mặc định (tCO <sub>2</sub> /TJ)	Tỷ lệ phát thải CO <sub>2</sub> của nhiên liệu (kg CO <sub>2</sub> /lít)
Xăng	0,7407	44,75	69,3	2,297
Dầu Diesel	0,8439	43,38	74,1	2,712

Căn cứ vào các chỉ số trên, tính toán lượng CO<sub>2</sub> phát thải do phương tiện giao thông gây ra như sau:

#	Loại PT	Số lượng	Khoảng cách đi lại (km/ngày)	Nhiên liệu	Mức tiêu thụ nhiên liệu (lít/km)	Tỷ lệ phát thải CO <sub>2</sub> (kgCO <sub>2</sub> /lít)	Lượng CO <sub>2</sub> phát thải/ngày	Tỷ lệ (%)
1	Xe máy 4 thì <125cc	4.736.000	10	Petrol	0,0459	2,297	4.993.274	58,18
2	Xe ga	1.184.000	10	Petrol	0,0803	2,297	2.183.877	25,45
3	Xe buýt	2.304	80	Diesel	0,0075	2,712	3.749	0,04
4	Ô tô con 4 chỗ	182.792	14	Petrol	0,1838	2,297	1.080.418	12,59
5	Ô tô con 7 chỗ	12.365	14	Petrol	0,2986	2,297	118.733	1,38
6	Xe tải	165.382	60	Diesel	0,0075	2,712	201.832	2,35
	<b>Tổng</b>	<b>6.282.843</b>					<b>8.581.884</b>	<b>100</b>
Tính toán với số lượng 80% phương tiện cá nhân lưu thông trên địa bàn thành phố Số xe máy 4 thì <125cc (xe số) và xe con 7 chỗ giả thiết bằng 80% số xe máy và ô tô								

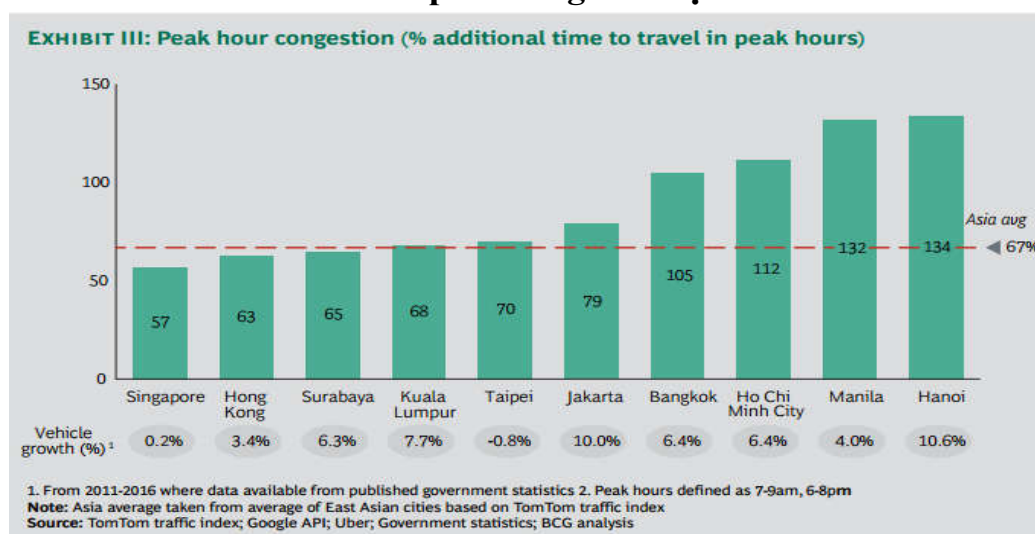
Như vậy, lượng phát thải CO<sub>2</sub> của xe máy chiếm 83,63% tổng lượng phát thải do phương tiện giao thông gây ra, lượng CO<sub>2</sub> phát thải do xe con chiếm 13,79%, trong khi đó xe buýt chỉ chiếm 0,04%.

#### **2.8.5. Đánh giá mức độ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường của thành phố Hồ Chí Minh so với một số thành phố trên thế giới**

Theo kết quả nghiên cứu năm 2017 của Tư vấn quốc tế BCG nghiên cứu ảnh hưởng của phương tiện chia sẻ tại các nước Đông Nam Á, có tham khảo chỉ số giao thông TomTom, Google API đánh giá mức độ ùn tắc giao thông của các thành phố theo chỉ tiêu tỷ lệ % thời gian chuyển đi tăng thêm vào giờ cao điểm. Theo đó, thời gian chuyển đi tăng thêm trong giờ cao điểm bình quân các thành











phố Châu Á là 67%, tỷ lệ này ở Tp.Hồ Chí Minh là 112%, chỉ thấp hơn Manila và Hà Nội.

**Hình 2.8-8: Tỷ lệ % thời gian chuyển đi tăng thêm vào giờ cao điểm một số thành phố trong khu vực**



Theo nghiên cứu của Ngân hàng phát triển châu Á ADB tại 278 thành phố trong khu vực châu Á, chỉ số tắc nghẽn trung bình là 1,24, nghĩa là trung bình cần thêm 24% thời gian để đi lại trong giờ cao điểm so với khung giờ bình thường, trong đó Hồ Chí Minh chỉ số này gấp 2 lần trung bình. Trong đó, Manila (Philippines) là thành phố tắc nghẽn nhất châu Á, Tp. Hồ Chí Minh đứng vị trí thứ 10/278 thành phố.

So sánh về ô nhiễm môi trường, theo bảng xếp hạng chỉ số chất lượng không khí AQI, Tp.Hồ Chí Minh nằm trong top 10 thành phố có chỉ số chất lượng không khí AQI cao nhất thế giới.

1		Delhi, India	385
2		Lahore, Pakistan	183
3		Hanoi, Vietnam	177
4		Chengdu, China	172
5		Karachi, Pakistan	171
6		Guangzhou, China	157
7		Ulaanbaatar, Mongolia	157
8		Kuwait City, Kuwait	155
9		Wuhan, China	153
10		Ho Chi Minh City, Vietnam	153

### **2.8.6. Kế hoạch thực hiện Chương trình giảm UTGT, TNGT**

Ngày 04/10/2018, UBND Thành phố đã ban hành Quyết định số 4341/QĐ-UBND về kế hoạch tổ chức thực hiện Chương trình giảm ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông giai đoạn 2018-2020 với các nội dung chính như sau:

#### **2.8.6.1. Mục tiêu đến năm 2020:**

- + Mật độ đường giao thông đạt 2,2 km/km<sup>2</sup>
- + Tỷ lệ đất dành cho giao thông đạt 12,2% đất xây dựng đô thị
- + Khối lượng VTHKCC đô thị đáp ứng được từ 15% nhu cầu giao thông đô thị
- + Giảm 5% số vụ, số người chết và số người bị thương do TNGT hàng năm so với năm liền kề trước đó

#### **2.8.6.2. Các dự án thực hiện trong giai đoạn 2018-2020:**

a) Xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ: 69 dự án góp phần nâng cao năng lực hạ tầng giao thông đường bộ, cụ thể:

- Đường nối từ cầu Phú Hữu đến nút giao Bình Thái (Xa lộ Hà Nội) dài 3,82km, rộng 67m.
- Đường nối Bình Thái – Phạm Văn Đồng dài 2km, rộng 67,
- Đoạn tuyến kết nối từ đường Phạm Văn Đồng đến nút giao thông Gò Dưa – QL1 dài 2,7km, rộng 67m.
- Đường nối từ QL1 đến đường Nguyễn Văn Linh dài 5,3km, lộ giới 60m (giai đoạn 1 xây dựng 6 làn xe)
- Đường Vành đai 3.
- Mở rộng QL1 (đoạn từ nút giao Tân Kiên đến nút giao Bình Thuận) dài 2,5km, mở rộng lên 35m.
- Đường cao tốc liên vùng phía Nam (Bến Lức – Nhơn Trạch – Long Thành) dài 59km, lộ giới 100m (quy mô 10 làn xe; chiều dài trên địa bàn thành phố 24,77km).
- Xây dựng cầu vượt ngã tư Bốn xã trục thông 2 chiều theo hướng Thoại Ngọc Hầu – Hương lộ 2 dài 280m, rộng 9m.
- Xây dựng nút giao thông Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Hữu Thọ: nút giao 3 tầng khác mức.
- Nút giao An Phú: hầm chui hướng cao tốc – Mai Chí Thọ; xây dựng cầu vượt hướng cao tốc Lương Định Của.
- Nâng cấp mở rộng đường Tân Kỳ Tân Quý rộng 30m.

- Nâng cấp mở rộng đường Trường Chinh rộng 30m.
- Cải tạo đường Cộng Hòa từ hẻm số 2 đường Trần Quốc Hoàn đến đường Thăng Long rộng từ 13,5-18,5m.
- Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám từ cổng doanh trại quân đội (giáp sân bay) đến đường Cộng Hòa rộng 22m.
- Xây dựng đường song hành với đường cao tốc TP.HCM – Long Thành – Dầu Giây (đoạn từ nút An Phú đến đường Đỗ Xuân Hợp), dài 3,95km, rộng 14,0-20,0m.
- Mở rộng đường Đỗ Xuân Hợp rộng 30m.
- Mở rộng đường Đồng Văn Cống rộng 21m.
- Nâng cấp mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh (đoạn từ Vành đai 2 đến đường vào KCN Phú Hữu) rộng 30m.
- Nâng cấp Tỉnh lộ 9 rộng 30m.
- Xây dựng cầu đường Nguyễn Khoái dài 2km, rộng trung bình 30m.
- Nâng cấp đường Huỳnh Tấn Phát (đoạn từ Trần Xuân Soạn đến cầu Phú Xuân) dài 6,5km rộng 14m.
- Xây dựng hệ thống thoát nước và cải tạo mặt đường Huỳnh Tấn Phát (đoạn từ cầu Phú Xuân đến phà Bình Khánh).
- Nâng cấp mở rộng đường Nguyễn Hữu Thọ (đoạn từ cầu Kênh Tẻ đến đường Nguyễn Văn Linh) rộng 40m.
- Xây dựng đường nối từ Đại lộ Võ Văn Kiệt đến đường cao tốc Tp.HCM – Trung Lương rộng từ 11m-14,5m.
- Nâng cấp Tỉnh lộ 10 (đoạn từ đường số 3 đến Mã Lò) rộng 7-8m.
- Sửa chữa đường Nguyễn Hữu Cánh.
- Nâng cấp mở rộng đường Phạm Văn Bạch rộng 8-13,5m.
- Xây dựng tuyến đường gom thuộc đường dẫn cao tốc Tp.HCM – Trung Lương rộng 6m.
- Nâng cấp đường Lương Định Của (đoạn từ Trần Nãi đến Nguyễn Thị Định).
- Cải tạo, nâng cấp, hoàn thiện mặt đường tuyến vành đai phía Đông (từ nút giao thông Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc): mở rộng mặt đường quy mô 02 làn xe ô tô và 01 làn xe 02 bánh.
- Nâng cấp, mở rộng đường Tô Ký (đoạn từ Đặng Thúc Vịnh đến ngã ba Bầu): dài 2,4km, rộng 20m.

- Sửa chữa đường Lê Đức Thọ (đoạn từ cầu Trường Đại đến cầu Cụt) rộng 20m.
- Nâng cấp mặt đường, xây dựng vỉa hè và hệ thống thoát nước tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến KCN Hiệp Phước (Giai đoạn 1) dài 2,2km, rộng 25,5km.
- Xây dựng đường D1 (kết nối Đại học Sài Gòn với đường Nguyễn Văn Linh và khu dân cư Him Lam): dài 1,6km, rộng 20m.
- Xây dựng tuyến đường gom thuộc tuyến đường dẫn cao tốc Tp.HCM – Trung Lương (từ nút giao thông Bình Thuận đến đường Trần Đại Nghĩa) dài 6,8km, rộng 5,5m.
- Sửa chữa nâng cao độ mặt đường Võ Văn Kiệt (từ cầu Lò Gốm đến giao lộ Ký Con).
- Nâng cấp mở rộng đường Nguyễn Bình dài 2,7km, rộng 15m.
- Nâng cấp mở rộng đường Đoàn Nguyễn Tuân dài 2,8km, rộng 10,5m.
- Nâng cấp đường Nguyễn Cửu Phú dài 2,6km rộng 23-30m.
- Nâng cấp đường Bình Đăng (đoạn từ hẻm 189 đường Bùi Minh Trực đến UBND phường 6) dài 1,6km, rộng 32m.
- Nâng cấp mở rộng đường Bến Ba Đình dài 1,7km, rộng 9-12,5m.
- Nâng cấp đường Cao Lỗ dài 1,1km, rộng 24m.
- Nâng cấp mở rộng đường Bình Đông dài 3,2km rộng 15,5m.
- Nâng cấp đường Tăng Nhơn Phú dài 1,9km, rộng 15m.
- Xây dựng đường nối Trần Quốc Hoàn – Cộng Hòa dài 4,3km, rộng 15,5-20m
- Xây dựng cầu rạch Lãng trên đường Phan Chu Trinh hiện hữu dài 24,5m, quy mô 04 làn xe.
- Xây dựng cầu Nam Lý (thay thế đập Rạch Chiếc): cầu BTCT dài 450,2m, rộng 20m.
- Xây dựng cầu Bà Cua – Nhánh phải trên đường Vành đai phía Đông: dài 326,82m, rộng 19,25m.
- Xây dựng mới cầu Tăng Long dài 680m, rộng 23m
- Xây dựng cầu Phước Lộc dài 350,82m, rộng 10,5m
- Xây dựng cầu kết nối giữa cầu Nguyễn Tri Phương với đường Võ Văn Kiệt
- Mở rộng mặt cầu Kênh Tẻ: mở rộng mỗi bên 1,5m.
- Nâng cấp, mở rộng cầu chữ Y.
- Xây dựng cầu Rạch Dơi dài 411m, rộng 10,5m.



- Xây dựng cầu Rạch Tôm dài 148m, rộng 10,5m.
- Xây dựng cầu Phước Long dài 380m, rộng 10,5m.
- Mở rộng cầu Văn Thánh dài 12,5m rộng 48m.
- Xây dựng mới cầu Lấp dài 83m, rộng 19m.
- Xây dựng mới cầu Làng dài 83m, rộng 19m.
- Xây dựng mới cầu Ông Bồn dài 25m, rộng 19m.
- Xây dựng mới cầu Vàm Xuông dài 83m, rộng 19m.
- Xây dựng cầu vượt trước BX Miền Đông mới trên Xa lộ Hà Nội quy mô 08 làn xe, 02 hầm chui.
- Xây dựng tuyến đường kết nối từ cảng Cát Lái đến đường Vành đai 2 dài 1522m, rộng 40-48m.
- Xây dựng mới cầu Bưng dài 560m.
- Xây dựng mới cầu Bà Hom dài 85m, rộng 25m.
- Xây dựng cầu Tân Kỳ -Tân Quý dài 400m, rộng 22m.
- Xây dựng mới cầu Hang Ngoài dài 25m.

b) Xây dựng công trình khác:

- Nâng cấp hệ thống điều khiển giao thông hiện hữu phục vụ công tác điều hành giao thông đô thị: kết nối hệ thống tín hiệu giao thông và lắp đặt camera và 100 nút giao.

- Nạo vét khai thông tuyến rạch Ông Nhiêu.

c) Công trình giao thông tĩnh

- Bến xe Miền Đông mới diện tích 16ha
- Xây dựng BX buýt Củ Chi diện tích 1ha
- Xây dựng BX buýt Nhà Bè (điểm trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân) diện tích 1,6ha.
- BX Quận 8 diện tích 1,6ha.
- BX buýt Hóc Môn diện tích 4ha.
- BX buýt KCN Lê Minh Xuân mở rộng diện tích 1ha.
- BX buýt xã Phú Xuân diện tích 1,6ha.
- Bãi trung chuyển xe buýt tại Khu B, số 152 Điện Biên Phủ diện tích 1,9ha.
- Bãi kỹ thuật xe buýt rạch vĩnh Bình diện tích 2ha.

- Bãi kỹ thuật xe buýt khu vực lân cận 03 xã Vĩnh Lộc A, Vĩnh Lộc B, Phạm Văn Hai diện tích 4ha.

- Bãi kỹ thuật xe buýt gần BX Đa Phước diện tích 3ha.

- Bãi kỹ thuật xe buýt gần Tỉnh lộ 10 trong KDC Bình Lợi (đường Trần Văn Giàu) diện tích 4ha.

d) Công trình vận tải sức chứa lớn:

- Tuyến BRT số 1 dọc trục Đông Tây dài 23km.

- Tuyến ĐSDT số 1 dài 19,7km (gồm 2,6km đi ngầm và 17,1km đi trên cao), 14 ga.

Các công trình sẽ góp phần quan trọng quan trọng trong việc giảm UTGT, đặc biệt tại các khu vực cửa ngõ ra vào Thành phố, CHK QT Tân Sơn Nhất, cảng biển Cát Lái như: đường cao tốc Bến Lức – Long Thành; Nút giao An Phú; Nâng cấp mở rộng đường Tân Kỳ Tân Quý, Trường Chinh, Hoàng Hoa Thám, Đồng Văn Cống.

## **2.9. Kinh nghiệm quản lý nhu cầu giao thông và kiểm soát phương tiện giao thông vận tải cá nhân ở đô thị các nước trên thế giới. Ứng dụng cho thành phố Hồ Chí Minh**

### **2.9.1. Kinh nghiệm thế giới**

Kinh nghiệm về quản lý phương tiện giao thông nhằm giảm ùn tắc giao thông và giảm ô nhiễm môi trường tại một số đô thị trong khu vực và trên thế giới <sup>23</sup> (Jakarta, Quảng Châu, Bắc Kinh, Singapore, Tokyo, New York, London,...) như sau:

#### **❖ Các đô thị ở châu Âu**

Đa phần các đô thị ở châu Âu có hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, hệ thống VTHKCC đã phát triển đáp ứng tốt nhu cầu đi lại của người dân và thói quen sử dụng VTHKCC của người dân đã được hình thành. Do vậy, công tác quản lý phương tiện giao thông được thực hiện trên nền tảng các giải pháp tài chính, kinh tế và áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật về môi trường.

#### **a) Quản lý phương tiện**

---

Tham khảo <https://www.gov.uk/government/publications/2010-to-2015-government-policy-road-network-and-traffic/2010-to-2015-government-policy-road-network-and-traffic>  
<https://www.siemens.com/innovation/en/home/pictures-of-the-future/mobility-and-motors/urban-mobility-public-transport-in-bangkok.html>  
<http://www.environmental-protection.org.uk/policy-areas/air-quality/air-pollution-and-transport/car-pollution/>  
[http://www.livablestreets.info/traffic\\_congestion\\_why\\_its\\_increasing\\_and\\_how\\_to\\_reduce\\_it](http://www.livablestreets.info/traffic_congestion_why_its_increasing_and_how_to_reduce_it)  
[https://www.gsa.gov/portal/ext/public/site/FMR/file/Part102-\\_34.html/category/21858/#wp2022624](https://www.gsa.gov/portal/ext/public/site/FMR/file/Part102-_34.html/category/21858/#wp2022624)

### ***Đối với xe ô tô:***

- Quản lý số lượng: không giới hạn về số lượng đăng ký mới, chỉ quản lý số lượng thông qua các biện pháp tài chính như thu phí ùn tắc giao thông như tại London (Anh), Stockholm (Thụy Điển); phí ra vào khu vực trung tâm như tại New York (Mỹ);

- Quản lý chất lượng: áp dụng tiêu chuẩn khí thải Euro 4 tại London (Anh), Berlin (Đức); phí môi trường đối với phương tiện cũ, phát thải vượt mức tiêu chuẩn; thu hồi phương tiện cũ, thay thế bằng các phương tiện mới tại Berlin (Đức).

### ***Đối với xe máy:***

- Quản lý số lượng: tập trung quản lý số lượng đối với xe máy tại khu vực trung tâm thông qua các giải pháp kinh tế như đấu giá biển số tại Roma (Italia).

- Quản lý chất lượng: quản lý trên cơ sở tiêu chuẩn khí thải đối với xe máy, dán tem quản lý khí thải.

### ***❖ Thu phí ùn tắc giao thông***

Phí giao ùn tắc giao thông nhằm mục đích giảm thiểu số lượng phương tiện (ô tô) di chuyển trong một khu vực đô thị thông qua việc yêu cầu người sử dụng phương tiện cá nhân trả phí khi đi vào một số khu vực nhất định. Loại phí này có thể nhằm các mục đích khác nhau:

- Giảm ùn tắc tại các khu vực trung tâm thành phố:

+ Qua việc khuyến khích người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân chuyển sang phương tiện giao thông công cộng.

+ Qua việc làm nản lòng một phần những người sử dụng phương tiện cá nhân vào một số thời điểm nhất định hoặc trên một số chặng đường nhất định.

- Giảm ô nhiễm môi trường (do mức độ ô nhiễm thường gắn với tình trạng ùn tắc) và cải thiện chất lượng cuộc sống đô thị thông qua việc buộc người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân trả một phần chi phí phụ trội do những tác động tiêu cực mà họ gây ra.

- Tạo ra nguồn tài chính để đầu tư cho các tuyến đường hoặc GTCC.

Mục tiêu chính của các thành phố áp dụng hình thức thu phí trên như London (Anh), Stockholm (Thụy Điển),... là điều tiết lượng ô tô con đi vào trung tâm thành phố và khiến giao thông trở nên thông suốt hơn.

### ***Trường hợp tham khảo tại London:***

Tại London, cơ quan quản lý giao thông thành phố TFL chịu trách nhiệm về toàn bộ chính sách giao thông từ lưu thông đến giao thông công cộng. Đây cũng là cơ quan tiến hành triển khai thu phí khu vực trung tâm thành phố. Việc

thiết lập hệ thống diễn ra qua 02 giai đoạn nối tiếp nhau: trên 22km<sup>2</sup> (năm 2003) và 40km<sup>2</sup> (năm 2007). Hệ thống theo dõi biển số xe bằng camera cho thấy người tham gia giao thông đã tuân thủ nghiêm chỉnh việc đóng phí hàng ngày với tiền phí là 8 bảng Anh. Việc đóng phí là bắt buộc từ 7h đến 18h trong khoảng từ thứ 2 đến thứ 6. Những người dân trong khu vực thu phí được giảm 90% tiền phí khi mua vé tháng hoặc vé năm. Các phương tiện cứu hộ khẩn cấp, phương tiện cho người khuyết tật, phương tiện giao thông công cộng (xe buýt, taxi) và xe công vụ không phải đóng phí. Những mục tiêu được đề ra đối với việc triển khai thu phí giao thông đô thị vào năm 2010 là: Giảm 15% lượng xe không phải là xe 2 bánh lưu thông trong khu vực thu phí; Giảm 20-30% ùn tắc giao thông trong khu vực thu phí; Khuyến khích 20.000 hành khách chuyển sang phương tiện giao thông công cộng vào những giờ thu phí;

Năm 2004, các cuộc điều tra do TFL tiến hành cho thấy, đa số những mục tiêu đề ra đã được thực hiện: Lượng xe trên 2 bánh lưu thông giảm 15% (trong đó số lượng xe ô tô con cá nhân giảm 20%); Ùn tắc giao thông giảm 35% trong khu vực thu phí; Giảm 40-50 triệu lít tiêu thụ nhiên liệu 1 năm; Giảm 100.000 tấn CO<sub>2</sub> phát thải hàng năm toàn thành phố.

Phí tắc nghẽn thu được khoảng 122 triệu bảng Anh/năm, được sử dụng để phát triển hệ thống giao thông đô thị: tăng cường thêm phương tiện xe buýt, cải thiện an toàn giao thông đường bộ...

Việc triển khai thu phí không vấp phải quá nhiều sự phản đối nhờ được áp dụng trên một khu vực hạn chế chỉ có khoảng 15% số người tham gia giao thông sử dụng xe cá nhân vào thời điểm trước khi thực hiện, quá trình thí điểm cũng diễn ra thuận lợi. Tuy nhiên, thời gian lưu thông qua khu vực trung tâm tăng thêm do phương tiện tránh khu vực thu phí làm giảm hiệu quả chung về mặt xã hội.

**Hình 2.9-1: Thu phí giao thông đô thị (phí ùn tắc giao thông) tại London**





b) *Ứng dụng giao thông thông minh*: quản lý phương tiện tham gia giao thông, giám sát, xử phạt vi phạm giao thông và thu phí tự động; lắp đặt thiết bị định vị giám sát hành trình, thiết bị thu phí tự động không dừng trên phương tiện như tại các thành phố New York (Mỹ), London (Anh), Berlin (Đức).

c) *Công tác quản lý giao thông*: phân làn giao thông, quản lý nhu cầu đỗ xe, xử lý vi phạm được ứng dụng phổ biến tại các Thành phố châu Âu như Paris (Pháp), London (Anh), Vacsava (Ba Lan), Berlin (Đức)...

d) *Phát triển VTHKCC và giao thông phi cơ giới*:

Phát triển dịch vụ xe đạp công cộng, làn đường dành riêng cho xe đạp tại một số Thành phố như: Munich, Munster (Đức), Amsterdam (Hà Lan).

Đẩy mạnh tuyên truyền và có chính sách ưu tiên phát triển VTHKCC rõ rệt khi tham gia giao thông (làn đường riêng cho xe buýt, đèn tín hiệu ưu tiên..); phát triển các xe mini buýt trong đô thị trung tâm như Paris (Pháp), Rome (Ý).

#### **Hình 2.9-2: Một số hình ảnh xe đạp công cộng tại một số quốc gia**



Xe đạp công cộng ở Đức



Xe đạp công cộng ở Ấn Độ



Xe đạp công cộng ở Hà Lan



Xe đạp công cộng Bắc Kinh

### Hình 2.9-3: Một số hình ảnh mini buýt hoạt động trên thế giới



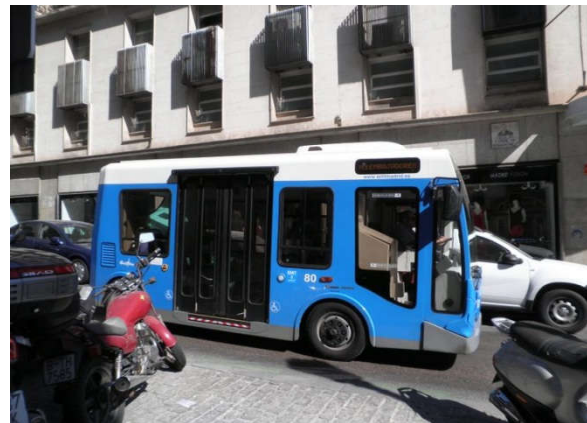
Xe buýt tuk tuk tại Thái Lan



Mini buýt ở Paris (Pháp)



Mini buýt ở Roma (Italy)



Mini buýt ở Madrid (Tây Ban Nha)

#### ❖ Các đô thị ở châu Á

Quá trình phát triển các đô thị tại châu Á đa dạng nên các giải pháp quản lý phương tiện giao thông tại các đô thị cũng rất đa dạng dùng kết hợp giải pháp hạn chế phương tiện và giải pháp tài chính, kinh tế.

##### a) Quản lý phương tiện

**Đối với xe ô tô:** đa phần các đô thị tại châu Á đều áp dụng biện pháp hành chính (quản lý số lượng phương tiện, chất lượng phương tiện, quản lý phạm vi hoạt động) nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, cụ thể:

- Quản lý số lượng: quy định hạn mức đăng ký mới, đấu giá biển số tại Thượng Hải, Bắc Kinh (Trung Quốc), Singapore,...
- Quản lý chất lượng: áp dụng tiêu chuẩn về khí thải tại Singapore, Tokyo (Nhật Bản), Đài Bắc (Đài Loan)...
- Quản lý phạm vi hoạt động: Bắc Kinh (Trung Quốc), Manila (Philippines),...



### Trường hợp tham khảo tại Singapore:

Vì diện tích hạn chế trong khi dân số ngày càng gia tăng và nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân quá lớn, từ năm 1990, Chính phủ Singapore áp dụng Giấy phép sử dụng xe ô tô (Certificate of Entitlement - COE) nhằm kiểm soát lượng người sở hữu xe ô tô chỉ ở phạm vi 15% trong tổng số người dân, thông qua đó giúp đường phố giảm bớt lượng khí thải, hạn chế ách tắc giao thông.

Để có COE, người dân phải tham gia vào buổi đấu thầu được tổ chức trong khoảng từ ngày 1 đến ngày 7 hàng tháng. Hệ thống COE bao gồm 7 hạng mục cho các loại xe ô tô nhỏ, trung bình, hạng sang và xe mô tô, xe gắn máy. Hầu hết COE đều là loại không thể chuyển nhượng.

Mỗi COE có giá trị trong vòng 10 năm và trước khi hết hạn, chủ xe có thể đăng ký gia hạn. Nếu chủ xe không có COE và bị cảnh sát bắt được, xe sẽ bị tịch thu, đưa vào bãi tiêu hủy.

### Trường hợp tham khảo tại Philipines:

Để quản lý các phương tiện cá nhân, tránh ùn tắc giao thông ở Philippines, chính quyền Manila đã đưa ra một số giải pháp và được triển khai, áp dụng ở một số thành phố lớn như cấm xe theo biển số, phương tiện bị cấm lưu thông trong khung giờ cao điểm vào một ngày cụ thể, mà ngày đó được quy định dựa theo biển số xe (các xe có biển số kết thúc bằng số 1 hoặc 2 bị cấm hoạt động vào ngày thứ hai trong tuần). Giải pháp cấm xe theo biển số không được áp dụng đối với xe máy, xe bus trường học, xe bus con thoi, xe chữa cháy, cứu thương, xe chở người cần chăm sóc y tế đặc biệt.

#### ***Đối với xe máy:***

- Quản lý số lượng: không quy định về giới hạn số lượng phương tiện. Công tác quản lý số lượng tập trung vào công tác đăng ký và có chính sách thu hồi đối với phương tiện cũ tại Quảng Châu (Trung Quốc),...

- Quản lý chất lượng: thực hiện việc kiểm định khí thải đối với xe máy. Đối với xe máy chạy trên 05 năm nếu đạt tiêu chuẩn, xe sẽ được dán tem kiểm định có thời hạn trong vòng 02 năm tại Thái Lan, Đài Loan, Ấn Độ,...

*b) Ứng dụng giao thông thông minh:* tổ chức, quản lý và điều hành giao thông thông qua hệ thống giao thông thông minh được ứng dụng tại nhiều Thành phố như Bắc Kinh (Trung Quốc), Tokyo (Nhật Bản), Singapore,...

*c) Công tác quản lý giao thông:* quản lý nhu cầu đỗ xe tại Singapore, Tokyo, Seoul, Bắc Kinh; cấm xe ô tô theo biển số chẵn, lẻ theo ngày Bắc Kinh, Bombay, Jakarta; hạn chế hoạt động của xe máy theo thời gian, theo tuyến đường, theo khu vực và cấm hoạt động trên toàn Thành phố tại Jakarta (Indonesia), Yangon

(Myanmar), các thành phố Trung Quốc.

d) *Phát triển giao thông phi cơ giới*: khuyến khích sử dụng xe đạp, phát triển dịch vụ xe đạp công cộng, tổ chức làn đường dành riêng cho xe đạp Tokyo, Singapore,...

#### ❖ **Cấm xe máy tại một số thành phố**

- **Trung Quốc**: theo thống kê của Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc, tính đến tháng 7/2016 tại Trung Quốc có 170 thành phố hạn chế và cấm xe gắn máy, trong đó có: 4 thành phố trực thuộc Trung ương (Bắc Kinh, Thượng Hải, Thiên Tân và Quảng Châu), 21 thành phố chính thủ phủ của tỉnh (Thành Đô, Hợp Phì, Quý Dương, Nam Ninh, Cáp Nhĩ Tân, Vũ Hán, Trường Sa, Tô Châu, Nam Xương, Trường Xuân, Thái Nguyên, Côn Minh, Hàng Châu...) và 145 thành phố khác. Mức độ cấm xe máy ở các thành phố khác nhau, theo đó có 03 mức: cấm trên một số tuyến phố, cấm theo khu vực và cấm trên toàn bộ thành phố.

#### Trường hợp tham khảo tại Quảng Châu (Trung Quốc):

Thành phố Quảng Châu đã ban hành quy định cấm lưu hành xe gắn máy năm 2007 để cải thiện tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường không khí, tiếng ồn và tai nạn giao thông. Trước đó, Thành phố cũng đã có hàng loạt các giải pháp hạn chế phương tiện giao thông cá nhân như hạn chế đăng ký xe gắn máy, cấm xe mô tô, xe gắn máy mang biển ngoại tỉnh vào nội thành từ 7÷19h tối, ngừng cấp đăng ký mới xe mô tô, xe gắn máy từ năm 1995. Lộ trình thực hiện như sau:

- Tháng 10/1991: cấm lưu thông trong nội thành đối với xe máy ngoại tỉnh từ 7÷19h; giới hạn đăng ký mới 500 xe/tháng.

- Năm 1995: ngừng hẳn đăng ký mới trừ trường hợp thay mới do mất hay đổi chủ sở hữu.

- Năm 1996: cấm trên một số tuyến phố.

- Tháng 3/1998: cấm hoàn toàn đăng ký mới.

- Tháng 1/ 2002: Luật Quản lý mô tô, xe máy tại Quảng Châu được ban hành, xe có thời gian sử dụng trên 15 năm đều bị tiêu hủy (trừ xe đáp ứng tiêu chuẩn khí thải); cấm xe máy tại các tuyến đường nội đô theo khung giờ.

- Tháng 1/2007: cấm xe máy trên toàn thành phố.

Nhiều người dân trước đi làm bằng xe mô tô, xe gắn máy đã chuyển sang đi tàu điện ngầm và xe buýt. Chính quyền thành phố đã thay đổi các tuyến xe buýt để tăng cường xe đón khách bên ngoài các ga tàu điện.

Chính quyền thành phố có chính sách khuyến khích mua lại xe mô tô, xe gắn máy của người dân,...

Sau 8 tháng khi ban hành lệnh cấm: số vụ tai nạn giao thông đã giảm 17,5%, tử vong 2,2%, chấn thương do tai nạn giao thông giảm 20,4%.

Hàng năm: giảm 24.000 tấn CO, 300 tấn CO<sub>2</sub> và 300 tấn chất thải ra không khí.

Về tình hình đi lại, không gian đi bộ toàn thành phố cải thiện rõ rệt, cảnh quan văn minh, bớt nhếch nhác. Hệ thống giao thông công cộng phát triển nhanh chóng với hệ thống tàu điện, buýt, BRT đã cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại người dân.

#### **Hình 2.9-4: Cấm hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy tại thành phố Quảng Châu - Trung Quốc**



**\*) Đánh giá:** Thành phố Quảng Châu đã thành công khi thực hiện chính sách cấm xe máy do áp dụng có hệ thống và theo từng bước. Chính quyền không lựa chọn việc thực hiện dứt điểm và đột ngột mà kéo dài trong suốt 16 năm từ năm 1991 đến năm 2007. Các biện pháp đưa ra được thắt chặt dần, khởi đầu từ việc giới hạn số lượng đăng ký mới, cấm theo giờ, theo từng tuyến đường và tiến tới cấm toàn bộ thành phố. Quá trình áp dụng được chia làm 03 giai đoạn giãn cách nhau đủ dài để tạo điều kiện cho người dân quen với tình hình mới. Các bước đi đều được tham khảo ý kiến chuyên gia.

**- Indonesia:** Thủ đô Jakarta là nơi nổi tiếng với mật độ xe máy dày đặc và tỷ lệ tử vong cao do tai nạn. Tính đến năm 2013, tại thủ đô Jakarta có khoảng 26,4 triệu xe máy trên. Sự gia tăng mạnh mẽ của số lượng xe máy không cân đối với sự gia tăng diện tích đường (0,01%/năm). Chính quyền đã đề ra lộ trình cấm xe máy và công bố cho người dân, đồng thời phát triển xe buýt và cấm ở các tuyến, khu vực có hoạt động vận tải công cộng hiệu quả, cụ thể:

+ Từ tháng 12/2014 đến tháng 1/2015: Thí điểm áp dụng tại một số tuyến đường chính (Alan M. H. ThamrinJalan và Medan Merdeka Barat) để người dân quen với việc “bị cấm”.

+ Từ tháng 2/2015: Cấm hoàn toàn xe máy tại một số khu vực và tuyến đường trung tâm thành phố, nơi có hệ thống giao thông công cộng hiệu quả.

- **Myanmar**: thủ đô Yangon đã cấm xe máy từ năm 2003, lộ trình cấm như sau:

+ Giai đoạn đầu (2003-2007): cấm hoàn toàn trên toàn bộ thành phố.

+ Giai đoạn 2 (2007--2008): nói lỏng lệnh cấm: chính quyền cho phép người dân sử dụng xe máy để tham gia giao thông tại 14 khu vực ngoại thành.

+ Giai đoạn 3 (từ 2009-nay): cấm lại hoàn toàn.

*Khi lệnh cấm được ban hành, chính quyền chưa chuẩn bị sẵn sàng các phương án giao thông thay thế để đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Phương tiện VTHKCC chính của người dân là xe buýt có tuổi đời trên dưới 20 năm và luôn quá tải vì lượng khách khổng lồ. Việc cấm xe máy nhưng các phương thức vận tải khác, đặc biệt là VTHKCC, chưa thay thế được khiến lượng ô tô cá nhân tăng lên nhanh chóng dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông xảy ra thường xuyên và khá nghiêm trọng.*

### **2.9.2. Kinh nghiệm trong nước**

- Hà Nội: tương tự như thành phố Hồ Chí Minh, hệ thống GTVT Hà Nội cũng đang gặp tình trạng quá tải: năng lực kết cấu hạ tầng đường bộ hiện tại không đáp ứng được số lượng phương tiện lưu thông, tập trung chủ yếu là ô tô con và xe máy; trong khi đó tốc độ tăng trưởng phương tiện cơ giới cá nhân gấp nhiều lần tăng trưởng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Hệ thống vận tải hành khách công cộng hiện chỉ có xe buýt, sản lượng chỉ chiếm 4,65% tổng số chuyến đi, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Trước tình hình đó, HĐND thành phố Hà Nội đã ban hành Nghị quyết số 04/2017/NQ-HĐND thông qua Đề án "Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2017-2020 tầm nhìn 2030". Đây là Nghị quyết mang tính lịch sử, với mục tiêu quyết tâm đưa Hà Nội trở thành một thành phố văn minh, hiện đại, một thành phố đáng sống và thu hút các nguồn đầu tư bên ngoài. Theo đó, đến năm 2030, Hà Nội sẽ dừng hoạt động đối với xe mô tô, xe gắn máy trên địa bàn các quận, kèm theo đó là các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng phục vụ nhu cầu đi lại của người dân. Nghị quyết đã nhận được sự đồng thuận cao của các cấp chính quyền và đại diện các tầng lớp nhân dân thành phố.

- Đà Nẵng và Cần Thơ: giống như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, tại Đà Nẵng và Cần Thơ phương tiện tham gia giao thông chủ yếu là ô tô con và xe gắn máy, mức độ tăng trưởng phương tiện cơ giới cá nhân cao hơn nhiều lần so

với tăng trưởng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trong khi hệ thống VTHKCC kém phát triển. Tuy nhiên, so với 02 đô thị đặc biệt Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, mức độ ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường không nghiêm trọng bằng, do kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Đà Nẵng và Cần Thơ về cơ bản vẫn đáp ứng được số lượng phương tiện giao thông hiện nay. Nhận thấy sự tăng trưởng nóng của phương tiện cơ giới cá nhân và hệ quả có thể xảy ra trong tương lai, chính quyền 02 thành phố đã ban hành những quyết định nhằm tăng cường hệ thống VTHKCC và kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, cụ thể như sau:

+ Đà Nẵng: Đề án “Tăng cường vận tải công cộng kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố” đã được các đại biểu HĐND thành phố biểu quyết thông qua ngày 07/7/2017. Nội dung chính của Đề án như sau: mở rộng mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt để đảm bảo tính bao phủ, hiệu quả hệ thống; cấm phương tiện cơ giới cá nhân trên một số trục đường giao thông mà VTHKCC đáp ứng được nhu cầu đi lại; Giới hạn số lượng đăng ký mới ô tô, xe mô tô, xe gắn máy hàng năm; Ngừng hẳn việc đăng ký xe mô tô, xe gắn máy từ năm 2028-2030;...

+ Cần Thơ: Ngày 10/01/2017, UBND thành phố Cần Thơ đã ban hành Quyết định 62/QĐ-UBND về việc thông qua Đề án “Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn; kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố Cần Thơ”. Nội dung chính của Đề án gồm: phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng đa phương thức đồng bộ, hiện đại, có tính kết nối và tiếp cận cao; Tăng cường công tác quản lý hành chính phương tiện cơ giới cá nhân, tăng cường biện pháp về tài chính, kinh tế đối với phương tiện cơ giới cá nhân; Tăng cường công tác tổ chức giao thông đô thị; đẩy mạnh phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị;...

### ***2.9.3. Bài học cho thành phố Hồ Chí Minh***

Qua việc nghiên cứu kinh nghiệm ở một số đô thị châu Âu, châu Á, các đô thị trong nước như Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ đã rút ra những kinh nghiệm cho thành phố Hồ Chí Minh như sau:

- Việc hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân cần chuẩn bị lộ trình đầy đủ, cụ thể chi tiết, thực hiện từng bước. Song song với đó cần phát triển hạ tầng giao thông, hệ thống VTHKCC và thực hiện các biện pháp hỗ trợ đối với việc đi lại của người dân một cách đồng bộ,...

- Cần có sự quyết liệt trong chỉ đạo, quyết tâm chính trị và sự đồng thuận của mọi tầng lớp nhân dân trong việc hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá

nhân tham gia giao thông.

- Ưu tiên kết cấu hạ tầng, tập trung mọi nguồn lực để phát triển VTHKCC đa phương thức là con đường tương lai phát triển tiến tới xây dựng Thành phố văn minh, hiện đại.

## **2.10. Điều tra khảo sát phỏng vấn xã hội học**

Để phục vụ Đề án, Sở GTVT, Viện Chiến lược và phát triển GTVT (TDSI) phối hợp với UBND các phường, xã, tổ dân phố trên địa bàn Thành phố đã tiến hành khảo sát phỏng vấn hộ gia đình và phối hợp với Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng khảo sát phỏng vấn ý kiến hành khách tại 09 đầu mối giao thông vận tải vào tháng 8-9/2017.

### **2.10.1. Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình và cá nhân**

#### **a) Mục tiêu**

- Thu thập thông tin kinh tế xã hội, hành vi đi lại của người dân.
- Thu thập thông tin chuyên trong ngày của người dân làm để đánh giá các chỉ tiêu như hệ số đi lại của người dân, số chuyến đi phân theo các loại hình vận tải... phục vụ phân tích hiện trạng và dự báo cho tương lai.
- Thu thập số liệu về sở hữu phương tiện giao thông để đánh giá số lượng phương tiện lưu thông trên thực tế.
- Khảo sát ý kiến của người dân về hệ thống giao thông, tập trung vào VTHKCC bằng xe buýt.
- Khảo sát quan điểm về các chính sách, giải pháp trong quản lý giao thông của người dân.

#### **b) Quy mô khảo sát**

- Số lượng phiếu: 35.000 phiếu.
- Phạm vi: 24 quận, huyện và tại 09 đầu mối GTVT trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Trong đó:
  - + Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình tại 24 quận, huyện: 30.000 phiếu.
  - + Tại 09 đầu mối GTVT: 5.000 phiếu.

**Bảng 2.10-1: Số lượng phiếu điều tra xã hội học**

STT	Quận, huyện	Số phiếu	STT	Quận, huyện	Số phiếu
<b>I</b>	<b>19 Quận</b>	<b>27.477</b>	<b>II</b>	<b>05 Huyện</b>	<b>2.523</b>
1	Quận 1	2.561	20	Củ Chi	456
2	Quận 2	1.179	21	Hóc Môn	633
3	Quận 3	2.765	22	Bình Chánh	542



STT	Quận, huyện	Số phiếu	STT	Quận, huyện	Số phiếu
4	Quận 4	1.403	23	Nhà Bè	485
5	Quận 5	2.132	24	Cần Giờ	407
6	Quận 6	1.833	<b>III</b>	<b>09 đầu mối vận tải</b>	<b>5.000</b>
7	Quận 7	876	1	Bến xe Miền Đông	900
8	Quận 8	1.362	2	Bến xe Miền Tây	900
9	Quận 9	851	3	Bến xe buýt công viên 23/9	900
10	Quận 10	1.524	4	Bến xe buýt Chợ Lớn	600
11	Quận 11	1.364	5	Bến xe buýt Đại học Quốc gia	600
12	Quận 12	738	6	Bến xe buýt Quận 8	300
13	Quận Gò Vấp	1.344	7	Bến xe An Sương	500
14	Quận Tân Bình	1.200	8	Bến xe buýt Tân Phú	100
15	Quận Tân Phú	1.751	9	Bến xe Củ Chi	200
16	Quận Bình Thạnh	1.422			
17	Quận Phú Nhuận	1.662			
18	Quận Thủ Đức	710			
19	Quận Bình Tân	800			

*c) Phương pháp và đối tượng khảo sát*

- Phương pháp khảo sát: phát phiếu điều tra tới từng hộ gia đình và phỏng vấn trực tiếp hành khách tại đầu mối GTVT.

- Đối tượng khảo sát: các hộ gia đình sống trên địa bàn Thành phố và hành khách tại các đầu mối GTVT.

*d) Nội dung phiếu khảo sát*

Phiếu khảo sát được lập và đưa ra mẫu phiếu cuối cùng sau khi thảo luận kỹ giữa đơn vị Tư vấn, Sở GTVT và các nhà khoa học của Thành phố. Phiếu khảo sát gồm 02 mẫu: mẫu khảo sát hộ gia đình và mẫu khảo sát cá nhân (hành khách) tại các đầu mối GTVT.

- Phiếu khảo sát hộ gia đình gồm 03 phần:

+ Phần 1 - Thông tin chung hộ gia đình: nội dung khảo sát về số thành viên, thu nhập bình quân của hộ, số lượng các loại phương tiện giao thông thuộc sở hữu hộ gia đình.

+ Phần 2 - Thông tin cá nhân: nội dung khảo sát về nghề nghiệp, thu nhập, thời gian đi học/đi làm, số chuyến đi thực hiện trong ngày và loại phương tiện sử dụng đối với mỗi chuyến đi và mức độ sử dụng xe buýt của cá nhân người được hỏi (đại diện cho hộ gia đình) nhằm thu thập thông tin về hành vi đi lại của cá nhân.

+ Phần 3 - Quan điểm và ý kiến: nội dung khảo sát về quan điểm đối với việc sử dụng VTHKCC và các giải pháp hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân (hạn chế hoạt động của ô tô con, ngưng hoạt động của xe máy) và các giải pháp cần thực hiện để giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường như thu phí đối với ô tô khi đi vào một số khu vực trung tâm thành phố, thu phí môi trường đối với các loại phương tiện, giới hạn đăng ký mới đối với ô tô cá nhân.

- Phiếu khảo sát cá nhân (hành khách) gồm 2 phần:

+ Phần 1 - Thông tin cá nhân: nội dung khảo sát về nghề nghiệp, thu nhập, thời gian đi học/đi làm, số chuyến đi thực hiện trong ngày và loại phương tiện sử dụng đối với mỗi chuyến đi và mức độ sử dụng xe buýt của cá nhân người được hỏi (đại diện cho hộ gia đình) nhằm thu thập thông tin về hành vi đi lại của cá nhân.

+ Phần 2 - Quan điểm và ý kiến: nội dung khảo sát về quan điểm đối với việc sử dụng VTHKCC và các giải pháp hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân (hạn chế hoạt động của ô tô con, ngưng hoạt động của xe máy) và các giải pháp cần thực hiện để giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường như thu phí đối với ô tô khi đi vào một số khu vực trung tâm thành phố, thu phí môi trường đối với các loại phương tiện, giới hạn đăng ký mới đối với ô tô cá nhân.

e) Quá trình thực hiện khảo sát

**Bảng 2.10-2: Quá trình thực hiện khảo sát điều tra xã hội học trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

STT	Nội dung công việc	Năm 2017								2018	
		T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T1	T2
1	Lập mẫu phiếu và kế hoạch khảo sát										
2	Thảo luận về nội dung phiếu và đưa ra kết quả cuối cùng										
3	Tiến hành khảo sát thí điểm tại 03 quận (Quận 1, 3, Phú Nhuận)										
-	Tập huấn cho cán bộ Phường, xã về cách thức tiến hành khảo sát, nội dung phiếu khảo sát tại 03 quận thí điểm										
-	Phát phiếu khảo sát tới cán bộ Phường, xã để tiến hành điều tra tới người dân trên địa bàn phụ trách										
-	Thu thập phiếu đã khảo sát tại 03 quận thí điểm										

STT	Nội dung công việc	Năm 2017								2018	
		T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T1	T2
4	Thực hiện khảo sát phỏng vấn cá nhân tại 09 đầu mỗi giao thông (5.000 phiếu)										
5	Tổ chức rút kinh nghiệm từ khảo sát thí điểm, điều chỉnh một số nội dung phiếu khảo sát phỏng vấn hộ gia đình										
6	Tiến hành khảo sát tại 21 quận, huyện còn lại										
-	Tập huấn cho cán bộ Phường, xã về cách thức tiến hành khảo sát, nội dung phiếu khảo sát tại 21 quận, huyện còn lại										
-	Phát phiếu khảo sát tới cán bộ Phường, xã để tiến hành điều tra tới người dân trên địa bàn phụ trách.										
-	Thu thập phiếu đã khảo sát										
7	Xử lý số liệu										

### 2.10.2. Kết quả điều tra phỏng vấn hộ gia đình

Các phiếu tiếp nhận được các chuyên gia phân loại, mã hóa và nhập dữ liệu theo mẫu được xây dựng trong phần mềm. Cụ thể kết quả như sau:

- Số lượng phiếu phát ra: 30.000 phiếu.
- Số lượng phiếu thu về: 21.098 phiếu.

Số liệu phân tích kết quả khảo sát lọc ra theo các chỉ tiêu cụ thể như sau:

#### ➤ Về sở hữu phương tiện

TT	Loại PT	Tổng số phương tiện	Cơ cấu	Số xe BQ/ 1000 dân (*)	Số lượng PT theo độ tuổi			
					< 05 năm	5-10 năm	10-15 năm	>15 năm
1	Xe đạp	5.552	11,7%	76	3.525	1.373	355	299
2	Xe đạp điện	1.340	2,8%	18	850	351		
3	Xe mô tô, xe gắn máy	38.280	80,7%	523	14.325	17.231	4271	2.453
4	Xe máy điện	908	1,9%	16	418	303		
5	Xe ô tô con	1.156	2,4%	16	743	265	73	75
6	Xe tải, bán tải	152	0,3%	2	72	44	11	25

7	Xe khác: .....	29	0,1%	-	20	4	3	2
(*) Tổng số thành viên trong gia đình các hộ được phỏng vấn là 73.183 người								

Tỷ lệ xe máy (bao gồm cả xe máy điện): 539 xe/1.000 dân, đối với ô tô con là 16 xe/1000 dân.

So sánh với tỷ lệ sở hữu phương tiện cá nhân với kết quả khảo sát của Houtrons năm 2002 như sau:

Loại xe	Tỷ lệ sở hữu phương tiện/1000 dân		
	Khảo sát 2017	Khảo sát Houtrons 2002	Thống kê Công an TP và Cục đăng kiểm năm 2017
Xe máy	539	459	864
Ô tô con	16	7	33

Tỷ lệ sở hữu xe máy năm 2017 so với năm 2002 không chênh lệch lớn, gấp 1,14 lần, tuy nhiên tỷ lệ sở hữu ô tô con tăng gấp 2 lần.

Số liệu khảo sát so với thống kê của Công an Thành phố và Cục đăng kiểm có sự chênh lệch khá lớn. Do đó có thể thấy sự chênh lệch lớn giữa số phương tiện lưu thông thực tế so với số liệu thống kê.

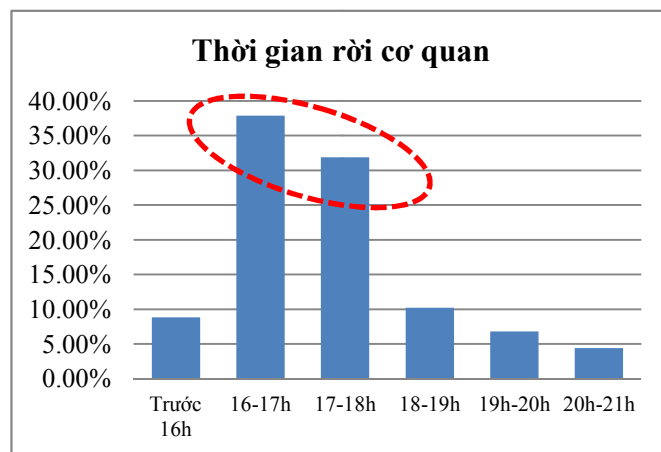
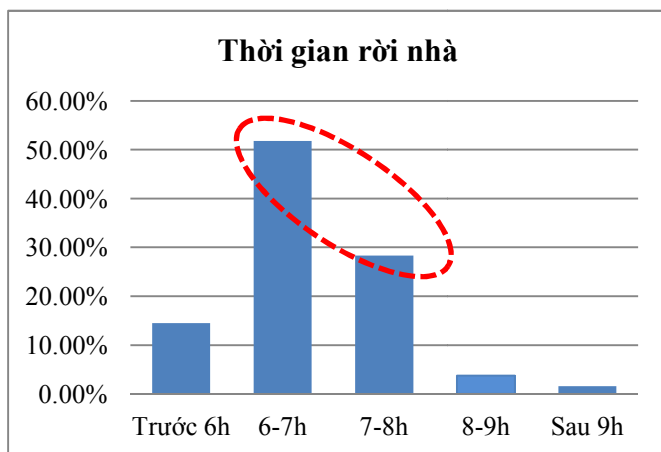
Đa phần các phương tiện có tuổi đời thấp: xe mô tô, xe gắn máy có tuổi đời dưới 15 năm chiếm 93,59% (dưới 10 năm chiếm 82,43%); xe ô tô con có tuổi đời dưới 15 năm chiếm 93,51% (dưới 10 năm chiếm 87,20%).

#### ➤ Về thời gian làm việc

Tỷ lệ thời gian từ nhà đến chỗ học tập/làm việc và trở về nhà như sau:

Thời gian	Tỷ lệ	Thời gian	Tỷ lệ
<b>1. Từ nhà đến chỗ làm/ trường học</b>		<b>2. Rời chỗ làm/ trường học</b>	
a. Trước 6h	14,53%	a. Trước 16h	8,81%
b. 6÷7h	51,82%	b. 16÷17h	37,88%
c. 7÷8h	28,33%	c. 17÷18h	31,87%
d. 8÷9h	3,75%	d. 18÷19h	10,21%
e. Sau 9h	1,58%	e. 19÷20h	6,81%
		f. 20÷21h	4,41%

Tỷ lệ rời nhà vào khoảng từ 6h00÷8h00 chiếm tỷ lệ lớn (80,14%), ứng với giờ cao điểm sáng. Từ 16h00÷19h00 có khoảng 79,96% số người rời cơ quan, trường học.



Đối tượng chủ yếu tham gia giao thông vào giờ cao điểm là nhân viên văn phòng, công chức/viên chức, học sinh/sinh viên và kinh doanh buôn bán.

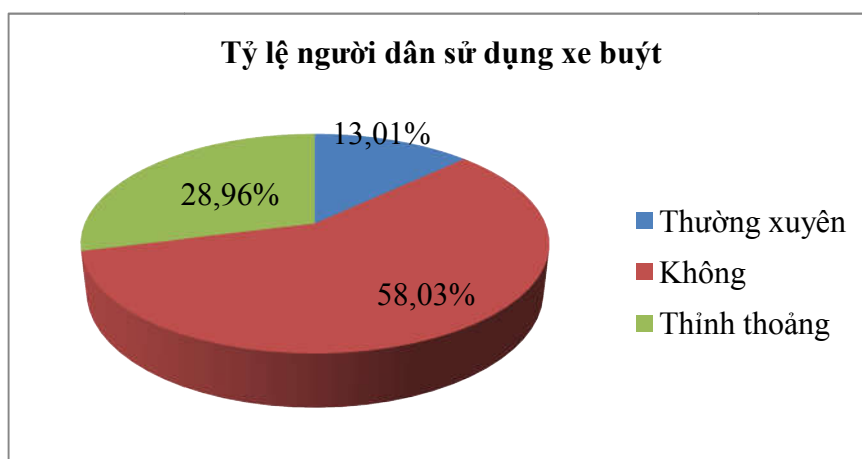
➤ Về phương thức đi lại

Người dân chủ yếu đi lại bằng xe cá nhân chiếm 95,13%, (trong đó xe máy và xe máy điện chiếm 86,93%; ô tô con chiếm 2,75%) trong khi tỷ lệ đi lại bằng xe buýt chỉ đạt 3,52%. Thống kê tỷ lệ đi lại bằng các loại phương tiện như sau:

Số chuyến đi bằng loại phương tiện	Tỷ lệ
Xe đạp	4,43%
Xe đạp điện	1,02%
Xe mô tô, xe gắn máy	86,35%
Xe máy điện	0,59%
Xe ô tô con	2,75%
Xe taxi	1,10%
Xe buýt	3,52%
Xe khác (xe khách, xe cơ quan...)	0,25%

➤ Về VTHKCC bằng xe buýt

- Tỷ lệ người dân sử dụng xe buýt: 41,97% có sử dụng xe buýt trong đó chỉ có 13,01% thường xuyên sử dụng và 28,96% thỉnh thoảng sử dụng.

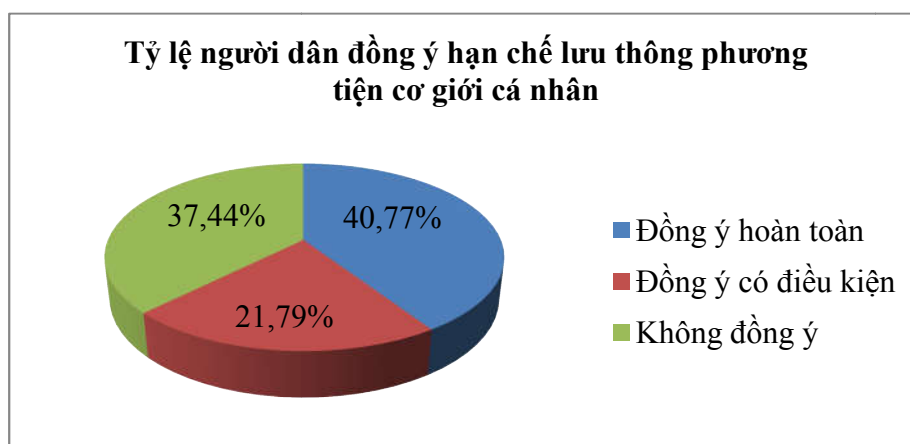


- Mức độ thường xuyên sử dụng xe buýt: trong số những người có sử dụng xe buýt, chủ yếu ở mức 1÷5 lần/tuần và ít hơn (72,47%); có 15,47% số người đi lại thường xuyên bằng xe buýt (trên 10 lần/tuần).

Mức độ	Tỷ lệ
a. > 10 lần/tuần	15,47%
b. 5-10 lần/tuần	12,06%
c. 1-5 lần/tuần	72,47%

- Về hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy)

Có 62,56% ý kiến cho rằng cần phải hạn chế lưu thông ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy (40,77% đồng ý hoàn toàn và 21,79% đồng ý có điều kiện) khi VTHKCC đáp ứng được nhu cầu đi lại.



Trong các lựa chọn "Đồng ý có điều kiện", ý kiến chủ yếu đưa ra là vận tải hành khách công cộng phải đảm bảo được sự đi lại của người dân, phải đảm bảo được yêu cầu về chất lượng, an ninh, an toàn.

- Thời gian hạn chế, khu vực hạn chế:

Trong các lựa chọn đồng ý hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân, cụ thể về thời gian hạn chế, khu vực hạn chế như sau:

Nội dung	Tỷ lệ
<b>Thời gian hạn chế lưu thông</b>	
1. Ô tô con	
- Từ 7÷9h	53,32%
- Từ 9÷16h	9,88%
- Từ 16÷19h	34,88%
- Khác...	1,91%
2. Xe mô tô, xe gắn máy	



Nội dung	Tỷ lệ
- Từ 7÷9h	41,92%
- Từ 9÷16h	14,20%
- Từ 16÷19h	41,49%
- Khác...	2,39%
<b>Khu vực hạn chế lưu thông</b>	
1. Ô tô con	
- Khu vực trung tâm thành phố	60,72%
- Một số tuyến đường	38,31%
- Khác ...	0,97%
2. Xe mô tô, xe gắn máy	
- Khu vực trung tâm thành phố	47,46%
- Một số tuyến đường	51,04%
- Khác ...	1,51%

Các ý kiến chủ yếu cho rằng nên hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân lưu thông vào giờ cao điểm: (88,20% đối với ô tô và 83,41% đối với xe máy).

Có 60,72% cho rằng nên hạn chế ô tô con và 47,46% nên hạn chế xe máy khu vực trung tâm.

- Thời điểm bắt đầu ngưng hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy khu vực các quận nội thành

Thời điểm	Tỷ lệ
- Năm 2025	32,77%
- Năm 2030	28,50%
- Năm 2035	29,13%
- Khác...	9,59%

Có 61,27% số người được khảo sát cho rằng nên ngưng hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy khu vực các quận nội thành trước năm 2030.

- Các giải pháp giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường

Một số giải pháp nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường được nhóm khảo sát ý kiến người dân, kết quả tỷ lệ đồng thuận đối với một số giải pháp chính như sau:

- Điều chỉnh, sắp xếp giờ học, giờ làm việc lệch ca: 80,28%.

- Ứng dụng CNTT (giao thông thông minh) trong quản lý điều hành giao thông: thu phí tự động, xử phạt, tổ chức giao thông...: 85,53%.

- Thu phí đối với xe ô tô vào một số khu vực trung tâm thành phố: 69,69%.
- Thu phí trông giữ ô tô, xe máy cao tại khu vực trung tâm và tăng dần theo thời gian: 62,76%.
- Thu phí môi trường đối với các loại phương tiện cơ giới đường bộ theo mức khí thải khi lưu hành: 68,46%.

TT	Nội dung	Tỷ lệ ủng hộ
1	Mở rộng phố đi bộ tại khu vực trung tâm thành phố	85,96%
2	Điều chỉnh, sắp xếp giờ học, giờ làm việc lệch ca	80,28%
3	Hạn chế sử dụng xe máy trên một số tuyến đường hay khu vực nhất định	77,74%
4	Hạn chế ô tô hoạt động trên một số tuyến đường hay khu vực nhất định theo biển số chẵn-lẻ	80,10%
5	Cấm taxi hay xe ô tô dạng như Grab hoạt động trên một số tuyến đường trong giờ cao điểm	70,80%
6	Ứng dụng CNTT (giao thông thông minh) trong quản lý điều hành giao thông: thu phí tự động, xử phạt, tổ chức giao thông...	85,53%
7	Thu phí đối với xe ô tô khi đi vào một số khu vực trung tâm thành phố	69,69%
8	Thu phí trông giữ ô tô, xe máy cao tại khu vực trung tâm và tăng dần theo thời gian	62,76%
9	Thu phí môi trường đối với các loại phương tiện cơ giới đường bộ theo mức khí thải khi lưu hành	68,46%
10	Giới hạn đăng ký mới đối với ô tô con cá nhân và xe máy	63,17%

### 2.10.3. Kết quả khảo sát ý kiến cá nhân

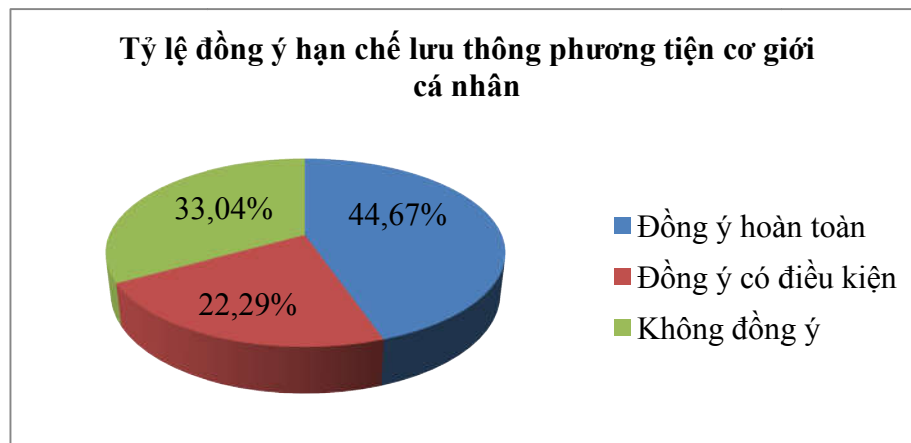
Công tác khảo sát lấy ý kiến cá nhân tại 09 đầu mối giao thông vận tải được thực hiện như sau:

- Số lượng phiếu phát ra: 5.000 phiếu.
- Số lượng phiếu thu về: 5.000 phiếu.

Các số liệu phân tích kết quả khảo sát lọc ra theo các chỉ tiêu, một số chỉ tiêu chính được tổng hợp cụ thể như sau:

- Về hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy)

Có 66,96% ý kiến cho rằng cần phải hạn chế lưu thông ô tô con, xe mô tô, xe gắn máy (44,67% đồng ý hoàn toàn và 22,29% đồng ý có điều kiện).



- Thời gian hạn chế, khu vực hạn chế:

Trong các lựa chọn đồng ý hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân, cụ thể về thời gian hạn chế, khu vực hạn chế như sau:

Nội dung	Tỷ lệ
<b>Thời gian hạn chế lưu thông</b>	
1. Ô tô con	
- Từ 7÷9h	52,26%
- Từ 9÷16h	8,75%
- Từ 16÷19h	38,25%
- Khác...	0,74%
2. Xe mô tô, xe gắn máy	
- Từ 7÷9h	44,00%
- Từ 9÷16h	12,69%
- Từ 16÷19h	41,25%
- Khác...	2,07%
<b>Khu vực hạn chế lưu thông</b>	
1. Ô tô con	
- Khu vực trung tâm thành phố	65,93%
- Một số tuyến đường	33,15%
- Khác ...	0,92%
2. Xe mô tô, xe gắn máy	
- Khu vực trung tâm thành phố	53,13%
- Một số tuyến đường	45,79%
- Khác ...	1,08%

- Thời điểm bắt đầu ngưng hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy khu vực các quận nội thành

Thời điểm	Tỷ lệ
- Năm 2025	44,42%
- Năm 2030	23,87%
- Năm 2035	24,25%
- Khác...	7,46%

Có 68,29% số người được khảo sát cho rằng nên ngưng hoạt động của xe mô tô, xe gắn máy khu vực các quận nội thành trước năm 2030.

➤ Các giải pháp giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường

Một số giải pháp nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường được nhóm khảo sát ý kiến người dân, kết quả tỷ lệ đồng thuận đối với một số giải pháp chính như sau:

- Điều chỉnh, sắp xếp giờ học, giờ làm việc lệch ca: 85,60%;
- Ứng dụng CNTT (giao thông thông minh) trong quản lý điều hành giao thông: thu phí tự động, xử phạt, tổ chức giao thông...: 89,63%;
- Thu phí đối với xe ô tô vào một số khu vực trung tâm thành phố: 76,08%;
- Thu phí trông giữ ô tô, xe máy cao tại khu vực trung tâm và tăng dần theo thời gian: 68,53%;
- Thu phí môi trường đối với các loại phương tiện cơ giới đường bộ theo mức khí thải khi lưu hành: 75,41%.

TT	Nội dung	Tỷ lệ ủng hộ
1	Mở rộng phố đi bộ tại khu vực trung tâm thành phố	85,60%
2	Điều chỉnh, sắp xếp giờ học, giờ làm việc lệch ca	80,09%
3	Hạn chế sử dụng xe máy trên một số tuyến đường hay khu vực nhất định	82,12%
4	Hạn chế ô tô hoạt động trên một số tuyến đường hay khu vực nhất định theo biển số chẵn-lẻ	79,68%
5	Cấm taxi hay xe ô tô dạng như Grab hoạt động trên một số tuyến đường trong giờ cao điểm	72,48%
6	Ứng dụng CNTT (giao thông thông minh) trong quản lý điều hành giao thông: thu phí tự động, xử phạt, tổ chức giao thông...	89,63%
7	Thu phí đối với xe ô tô khi đi vào một số khu vực trung tâm thành phố	76,08%
8	Thu phí trông giữ ô tô, xe máy cao tại khu vực trung tâm và tăng dần theo thời gian	68,53%

TT	Nội dung	Tỷ lệ ủng hộ
9	Thu phí môi trường đối với các loại phương tiện cơ giới đường bộ theo mức khí thải khi lưu hành	75,41%
10	Giới hạn đăng ký mới đối với ô tô con cá nhân và xe máy	70,78%

#### **2.10.4. Kết luận**

Khảo sát đã được thực hiện rộng khắp trên địa bàn 24 quận, huyện và 09 đầu mối giao thông vận tải, với số lượng lớn 35.000 phiếu (30.000 phiếu phỏng vấn hộ gia đình và 5.000 phiếu phỏng vấn cá nhân) và sự tham gia của chính quyền các cấp, tổ dân phố, đoàn thanh niên, Trung tâm quản lý điều hành VTHKCC thành phố Hồ Chí Minh... cho thấy đây là cuộc điều tra khảo sát quy mô lớn, đảm bảo tính đại diện và có độ tin cậy cao. Một số kết quả đạt được như sau:

- Về chính sách hạn lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô con, xe gắn máy): trên 60% số người được hỏi đồng ý.
- Thời điểm ngưng hoạt động xe máy: trên 60% cho rằng trước năm 2030.
- Tỷ lệ cao (trên 70%) đồng ý với việc.
- + Thu phí ô tô vào một số khu vực trung tâm thành phố;
- + Thu phí phương tiện cơ giới cá nhân cao và tăng dần theo thời gian;
- + Thu phí môi trường đối với các loại phương tiện cơ giới

### **2.11. Dự báo nhu cầu vận tải thành phố Hồ Chí Minh**

#### **2.11.1. Phương pháp và mô hình dự báo**

Dự báo nhu cầu vận tải thành phố Hồ Chí Minh sử dụng phần mềm JICA STRADA trên cơ sở phương pháp dự báo “4 bước”. JICA STRADA là phần mềm rất mạnh trong phân tích dự báo giao thông với 17 hợp phần, có thể giải bài toán với 50.000 tuyến đường, 40.000 điểm nút và 3.000 vùng. Phần mềm đã được áp dụng rộng rãi trong dự báo và phân tích giao thông tại các nước phát triển và tại Việt Nam đã được sử dụng trong các nghiên cứu về Phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam (VITRANSS) cũng như trong nhiều quy hoạch phát triển GTVT vùng, tỉnh và thành phố.

Quy trình phương pháp dự báo “4 bước”, cụ thể:

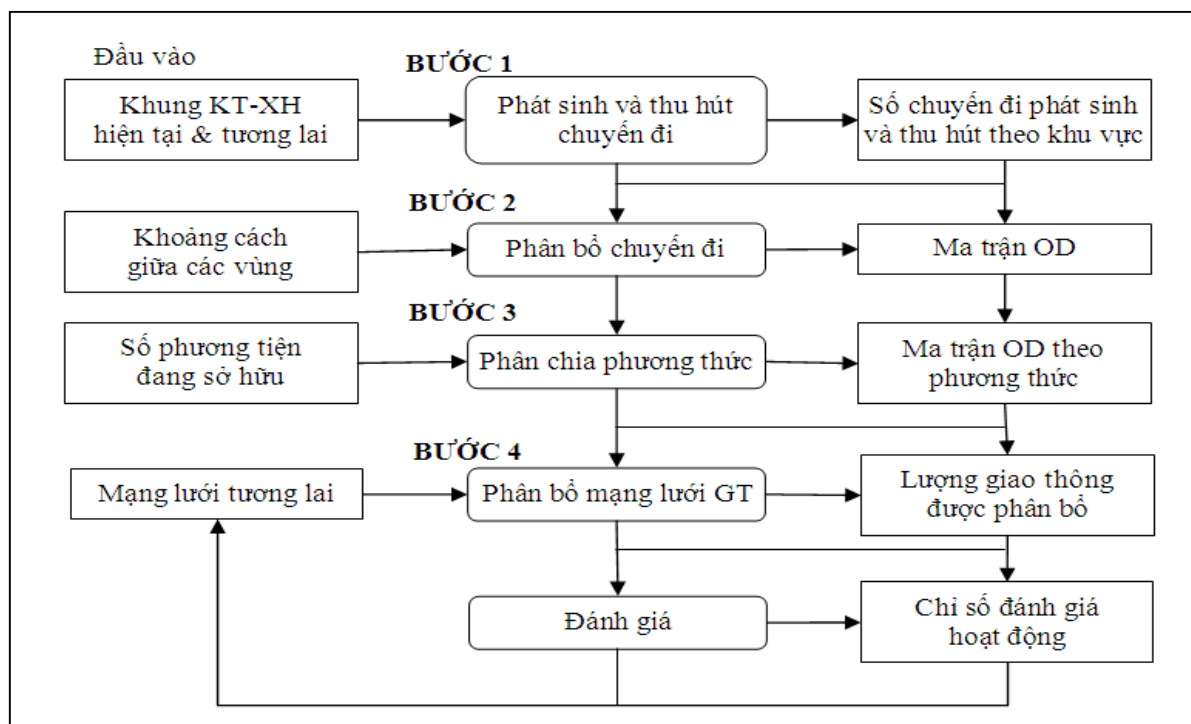
B1: Phát sinh và thu hút chuyến đi (Trip generation): xác định số lượng các chuyến đi phát sinh và thu hút theo từng khu vực phân tích;

B2: Phân bổ chuyến đi (Trip distribution): xác định số lượng chuyến đi thực hiện giữa các khu vực phân tích;

B3: Phân chia phương thức (Model split): xác định số lượng chuyển đi thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau giữa các khu vực;

B4: Phân bổ mạng lưới (Traffic assignment): xác định tuyến đường được sử dụng với mỗi phương thức vận tải.

**Hình 2.11-1: Sơ đồ mô hình 4 bước**



*a. Mô hình phát sinh thu hút chuyển đi*

Dự báo số lượng chuyển đi phát sinh từ các ô giao thông trong vùng quy hoạch tại một thời điểm trong tương lai. Dựa trên các số liệu khảo sát theo dãy số thời gian, người ta xây dựng mô hình hồi quy tuyến tính để tính toán xác định hàm xu thế phát triển của đối tượng trong quá khứ và hiện tại để ngoại suy cho tương lai. Mô hình hồi quy tuyến tính được khai triển như sau:

Phát sinh:  $G_i = \sum a_k . X_{ki} + C$

Thu hút:  $A_{ij} = \sum b_k . X_{ki} + D$

Trong đó:

$X_{ki}$ : Biến số giải thích của vùng i

$X_{ki}$ : Dân số/ Số lượng người lao động/Học sinh, sinh viên,...

$a_k, b_k$ : Là tham số

C,D: Là hằng số

*b. Mô hình phân bổ chuyển đi*



Dự báo số lượng chuyển đi  $Q_{ij}$  giữa 2 khu vực I và J, trong đó I là khu vực phát sinh, J là khu vực thu hút. Mô hình phân bố chuyển đi có 2 loại là nội vùng và liên vùng.

Mô hình chuyển đi nội vùng:

$$T_{ii} = l_{ii} \cdot G_i \cdot A_i$$

Trong đó:  $T_{ii}$  : Số lượng chuyển đi nội vùng của khu vực i.

$l_{ii}$  : Tỷ lệ chuyển đi nội vùng của khu vực i.

Mô hình chuyển đi liên vùng:

Áp dụng mô hình lực hấp dẫn để tính số lượng chuyển đi liên vùng

$$T_{ij} = K \cdot \frac{G_i^\alpha \cdot A_j^\beta}{d_{ij}^\gamma} \quad (i \neq j)$$

Trong đó:  $T_{ij}$  : Số lượng chuyển đi liên vùng giữa khu vực i và j.

$d_{ij}$  : Tác nhân cản trở giữa khu vực i và j.

$K, \alpha, \beta, \gamma$  : Tham số.

### c. Mô hình phân chia phương thức

Dự báo tỷ lệ đảm nhận phương thức vận tải trong quan hệ giao thông giữa ô i và ô j của khu vực quy hoạch. Dùng mô hình hàm thỏa dụng để dự báo. Các phương thức vận tải chia thành 6 nhóm: đi bộ, xe đạp, xe máy, xe con, xe bus và xe tải. Số lượng chuyển đi bộ được ước tính bằng hàm bậc thang theo cự ly liên vùng. Sau đó 5 phương thức còn lại áp dụng hàm số logit theo chi phí đi lại giữa các khu vực.

$$P_{ij}^m = \frac{1}{1 + e^{\alpha \cdot C_{ij}^m + \beta}} \text{ s. t. } \sum_{m \in M} P_{ij}^m = 1$$

$$C_{ii}^m = t_{ij}^m \cdot VT^m + \frac{d_{ij} \cdot VC^m + PC^m}{OP^m}$$

Trong đó:

$P_{ij}^m$  : Xác suất lựa chọn phương thức m giữa khu vực i và j.

$C_{ii}^m$ : Chi phí tổng quát của phương thức m giữa khu vực i và j.

$t_{ij}^m$  : Thời gian đi lại bằng phương thức m giữa khu vực I và j.

$VT^m$  : Giá trị thời gian của người sử dụng phương thức m.

$VC^m$  : Chi phí vận hành phương thức m (đối với xe bus là giá vé).

$PC^m$  : Chi phí đậu xe của phương thức m.

$OP^m$  : Hệ số chuyên chở trung bình của phương thức m.

$\alpha, \beta$  : Tham số.

*d. Mô hình phân bổ giao thông:*

Dự báo số lượng chuyến đi thực hiện trên từng tuyến giao thông trong mạng lưới giao thông Thành phố.

**2.11.2. Cơ sở dữ liệu dự báo**

Dự báo nhu cầu giao thông, nhu cầu đi lại của thành phố Hồ Chí Minh dựa trên các cơ sở dữ liệu chính sau:

1. Chuỗi số liệu tăng trưởng dân số Tp. Hồ Chí Minh; GRDP (2005-2018);
2. Chuỗi số liệu tăng trưởng phương tiện ô tô, xe máy trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh (2005-2018);
3. Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình (30.000 phiếu) và cá nhân (5.000 phiếu) về nhu cầu đi lại và sở hữu phương tiện (TDSI, 2017);
4. Chuỗi số liệu về nhu cầu đi lại, ma trận O-D tham khảo Điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT Tp.HCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;
5. Quy hoạch tổng thể và nghiên cứu khả thi về GTVT Tp.HCM (HOUTRANS);
6. Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam (VITRANSS 2);
7. Quyết định số 84/QĐ-TTg ngày 19/01/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch phát triển đô thị tăng trưởng xanh Việt Nam đến năm 2030;
8. Quyết định số 950/QĐ-TTg ngày 01/8/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển đô thị thông minh bền vững Việt Nam giai đoạn 2018-2025 định hướng đến năm 2030.

**2.11.3. Dự báo nhu cầu giao thông**

Dân số Tp. Hồ Chí Minh năm 2018 theo Niên giám thống kê đạt 8,89 triệu người. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH Tp. Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025, quy mô dân số của Thành phố đến năm 2025 đạt 10 triệu người.

Theo kết quả khảo sát điều tra xã hội học năm 2017: số chuyến đi chính của người dân bằng phương tiện giao thông đạt 17,98 triệu chuyến, hệ số đi lại bình quân đạt 2,02. Dự báo nhu cầu đi lại trong tương lai:

**Bảng 2.11-1: Dự báo nhu cầu đi lại trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh**

Khu vực	2018	2020	2025	2030
Dân số (triệu người)	8,89	9,2	10	10,87
Hệ số đi lại bình quân	2,02	2,06	2,15	2,2
<b>Tổng chuyến đi (triệu chuyến/ngày)</b>	<b>17,98</b>	<b>18,95</b>	<b>21,5</b>	<b>23,91</b>

#### 2.11.4. Phân tích phát sinh, thu hút chuyển đi

##### (1) Phát sinh thu hút chuyển đi:

Nhóm nghiên cứu đã tính toán chuyển đi và sự phát sinh, hấp dẫn bằng cách tham khảo mô hình phát sinh của HOUTRANS và phương pháp dùng tính toán là mô hình hồi quy tuyến tính đa biến và hệ số hiệu chỉnh.

- Phát sinh:  $G_i = \sum a_k . X_{ki} + C$

- Thu hút:  $A_{ij} = \sum b_k . X_{ki} + D$

Trong đó:

$X_{ki}$ : Dân số/ Số lượng người lao động/Học sinh, sinh viên,...

$a_k, b_k$ : Là tham số ; C,D: Là hằng số

**Bảng 2.11-2: Hệ số hiệu chỉnh của chuyển đi và mô hình thu hút**

Biến số	Phát sinh		Thu hút	
	Hệ số	Giá trị	Hệ số	Giá trị
Dân số	1,404	14,5	1,429	14,5
Lao động	2,627	12,8	2,524	12,1
Học sinh, sinh viên	2,284	7,1	2,333	7,1
Hằng số	-1,054	-0,4	-869,5	-0,3

*Nguồn: Nghiên cứu về Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị và Nghiên cứu khả thi ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh (HOUTRANS), JICA, 2004.*

Nhóm nghiên cứu đã tính toán Phát sinh và thu hút chuyển đi bằng việc áp dụng biến số kinh tế xã hội năm 2018 vào mô hình trên cơ sở xem xét với dữ liệu phát sinh, thu hút chuyển đi năm 2011 tại báo cáo Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT năm 2011 (Quy hoạch 568) và tham khảo kết quả khảo phỏng vấn hộ gia đình và khảo sát lưu lượng giao thông năm 2017.

**Bảng 2.11-3: Kết quả khảo sát lưu lượng giao thông giờ cao điểm 2017**

*Đơn vị: xe*

TT	Đường	Xe đạp	Xe máy	Ô tô	Xe khách, buýt		Xe tải				Xe khác
							<2,5T	2 trục 4 bánh	2 trục 6 bánh	> 3 trục	
1	Trường Chinh	108	3253	621	70	39	18	0	0	0	15
2	Âu Cơ	82	2906	600	64	43	22	0	0	0	16
3	Nơ Trang Long	103	3333	619	91	47	9	1	0	0	15
4	Lê Quang Định	113	4171	750	103	48	16	1	0	0	29
5	Xa lộ Hà Nội	48	4949	1569	242	177	171	100	54	35	43

TT	Đường	Xe đạp	Xe máy	Ô tô	Xe khách, buýt		Xe tải				Xe khác
				<9 chỗ	< 25 chỗ	> 25 chỗ	<2,5T	2 trục 4 bánh	2 trục 6 bánh	> 3 trục	
6	Lê Văn Việt	63	4647	878	115	64	64	0	0	0	26
7	3 Tháng 2	132	4824	914	110	68	44	0	0	0	32
8	CMT 8	88	3406	691	101	53	15	0	0	0	13
9	Tôn Đức Thắng	133	3826	901	101	40	20	0	0	0	20
10	Nguyễn Hữu Cánh	172	4822	1995	133	66	29	0	0	0	9
11	Lê Thánh Tôn	184	1850	911	55	27	19	0	8	0	3
12	Hoàng Hoa Thám	108	3892	690	98	45	34	0	0	0	28
13	Cộng Hòa	210	7003	1244	170	103	53	0	0	0	52
14	Xô Viết Nghệ Tĩnh	182	5668	1204	131	62	39	0	0	0	31
15	Điện Biên Phủ	217	6994	1368	165	83	27	0	0	0	52
16	Nguyễn Tất Thành	126	3939	607	100	33	24	0	0	0	24
17	Tôn Đản	94	3097	529	82	27	17	0	0	0	17
18	Phạm Văn Đồng	266	9252	2003	208	143	65	0	0	0	45
19	Hoàng Minh Giám	190	5535	1296	162	95	61	0	0	0	10
20	Nguyễn Tất Thành	126	4458	926	108	64	27	0	0	0	31
21	Hoàng Diệu	125	4281	861	110	69	30	0	0	0	18
22	Lý Tự Trọng	76	2207	422	49	27	14	0	0	0	8
23	Nam Kỳ Khởi Nghĩa	57	1756	236	43	29	20	0	0	0	9
24	Pasteur	96	2975	553	80	41	20	0	0	0	14
25	Mai Chí Thọ	206	5708	1324	263	143	178	44	21	21	474
26	Võ Văn Kiệt	120	5083	1828	251	185	109	62	62	62	20
27	Trường Sơn	103	4301	912	101	54	0	0	0	0	36
28	Nguyễn Thị Định	97	3320	1295	174	134	69	42	42	42	35

Mô hình phát sinh, thu hút chuyển đi sau khi hiệu chỉnh số liệu 2017 như sau:

1. Mô hình phát sinh chuyển đi:

$$G = 1.006536 \times \text{Dan\_so} + 2.63507 \times \text{Lao\_dong} + 1.76379 \times \text{HS\_SV}$$

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0.983146
R Square	0.966576
Adjusted R Square	0.963231
Standard Error	9523.645
Observations	322

ANOVA					<i>Significance</i>
	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>F</i>
Regression	3	8.37E+11	2.79E+11	3074.978	1.8E-234
Residual	319	2.89E+10	90699805		
Total	322	8.66E+11			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95.0%</i>	<i>Upper 95.0%</i>
Pop2002	1.006536	0.048046	20.94959	6.69E-62	0.91201	1.101062	0.91201	1.101062
WRK2002	2.635074	0.104585	25.19559	7.37E-78	2.429311	2.840837	2.429311	2.840837
SCL2002	1.76379	0.174002	10.13659	4.08E-21	1.421453	2.106127	1.421453	2.106127

2. Mô hình thu hút chuyển đi:

$$A = 0.966569 \times \text{Dan\_so} + 2.73488 \times \text{Lao\_dong} + 1.713429 \times \text{HS\_SV}$$

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0.944145
R Square	0.89141
Adjusted R Square	0.887594
Standard Error	17902.31
Observations	322

ANOVA					<i>Significance</i>
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>F</i>
Regression	3	8.39E+11	2.8E+11	872.8808	4.2E-153

Residual	319	1.02E+11	3.2E+08
Total	322	9.41E+11	

		<i>Standard</i>				<i>Upper</i>	<i>Lower</i>	<i>Upper</i>
	<i>Coefficients</i>	<i>Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>95%</i>	<i>95.0%</i>	<i>95.0%</i>
Pop2002	0.966569	0.090315	10.7022	4.83E-23	0.78888	1.144257	0.78888	1.144257
WRK2002	2.734878	0.196596	13.91118	1.03E-34	2.34809	3.121666	2.34809	3.121666
SCL2002	1.713429	0.327085	5.238481	2.95E-07	1.069913	2.356946	1.069913	2.356946

Kết quả phát sinh, thu hút chuyển đi như sau:

**Bảng 2.11-4: Tổng phát sinh thu hút chuyển đi theo quận, huyện 2018**

*Đơn vị: chuyển đi/ngày đêm*

Mã quận, huyện	Quận, huyện	Tổng phát sinh	Tổng thu hút
1	Quận 1	1.678.307	1.629.298
2	Quận 2	263.372	285.064
3	Quận 3	1.041.046	1.068.460
4	Quận 4	648.425	714.073
5	Quận 5	1.104.089	1.168.230
6	Quận 6	960.256	1.046.267
7	Quận 7	496.116	423.068
8	Quận 8	878.978	933.413
9	Quận 9	364.079	364.837
10	Quận 10	937.254	1.033.821
11	Quận 11	750.377	796.818
12	Quận 12	552.043	512.694
13	Quận Gò Vấp	1.005.481	951.039
14	Quận Tân Bình	1.441.019	1.443.949
15	Quận Bình Thạnh	1.454.043	1.517.388
16	Quận Phú Nhuận	695.044	665.257
17	Quận Thủ Đức	727.324	643.341
18	Huyện Củ Chi	297.306	277.727
19	Huyện Hóc Môn	472.236	462.964



Mã quận, huyện	Quận, huyện	Tổng phát sinh	Tổng thu hút
20	Huyện Bình Chánh	557.184	518.015
21	Huyện Nhà Bè	144.054	140.256
22	Huyện Cần Giờ	38.893	33.864
23	Quận Tân Phú	778.590	705.671
24	Quận Bình Tân	698.247	648.247
<b>Tổng số chuyển đi bình quân</b> (chuyển đi/ ngày đêm)		<b>17.983.762</b>	

**Bảng 2.11-5: Tổng phát sinh thu hút chuyển đi năm 2020, 2025 và 2030**

*Đơn vị: chuyển đi/ngày đêm*

Mã quận, huyện	Quận, huyện	2020		2025		2030	
		Tổng phát sinh	Tổng thu hút	Tổng phát sinh	Tổng thu hút	Tổng phát sinh	Tổng thu hút
1	Quận 1	1.768.733	1.717.083	2.006.526	1.947.931	2.231.768	2.166.597
2	Quận 2	277.562	300.423	314.878	340.813	350.225	379.071
3	Quận 3	1.097.137	1.126.028	1.244.639	1.277.413	1.384.356	1.420.809
4	Quận 4	683.361	752.547	775.234	853.721	862.258	949.555
5	Quận 5	1.163.576	1.231.174	1.320.010	1.396.695	1.468.188	1.553.481
6	Quận 6	1.011.994	1.102.639	1.148.049	1.250.880	1.276.923	1.391.298
7	Quận 7	522.846	445.862	593.139	505.805	659.722	562.584
8	Quận 8	926.337	983.705	1.050.876	1.115.956	1.168.842	1.241.228
9	Quận 9	383.695	384.495	435.280	436.187	484.142	485.151
10	Quận 10	987.752	1.089.523	1.120.548	1.236.001	1.246.335	1.374.748
11	Quận 11	790.807	839.750	897.125	952.648	997.831	1.059.588
12	Quận 12	581.787	540.318	660.004	612.959	734.093	681.767
13	Quận Gò Vấp	1.059.656	1.002.281	1.202.119	1.137.029	1.337.063	1.264.667
14	Q. Tân Bình	1.518.660	1.521.748	1.722.832	1.726.336	1.916.229	1.920.126
15	Q. Bình Thạnh	1.532.386	1.599.144	1.738.403	1.814.136	1.933.548	2.017.782
16	Q. Phú Nhuận	732.492	701.101	830.970	795.358	924.251	884.641
17	Q. Thủ Đức	766.512	678.004	869.564	769.156	967.177	855.498

Mã quận, huyện	Quận, huyện	2020		2025		2030	
		Tổng phát sinh	Tổng thu hút	Tổng phát sinh	Tổng thu hút	Tổng phát sinh	Tổng thu hút
18	Huyện Củ Chi	313.325	292.691	355.449	332.041	395.350	369.315
19	Huyện Hóc Môn	497.680	487.908	564.589	553.504	627.967	615.637
20	Huyện Bình Chánh	587.204	545.925	666.149	619.321	740.928	688.843
21	Huyện Nhà Bè	151.816	147.813	172.226	167.685	191.559	186.509
22	Huyện Cần Giờ	40.988	35.689	46.499	40.487	51.719	45.032
23	Q. Tân Phú	820.540	743.692	930.855	843.675	1.035.349	938.382
24	Q. Bình Tân	735.868	683.174	834.800	775.022	928.510	862.022
Tổng chuyển đi bình quân		<b>18.952.716</b>		<b>21.50.761</b>		<b>23.914.332</b>	

Tổng nhu cầu đi lại của người dân trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh tăng trưởng cùng sự tăng trưởng dân số và sự phát triển kinh tế xã hội (từ 17,98 triệu chuyển đi/ngày đêm năm 2018 lên 21,5 triệu chuyển đi/ngày đêm năm 2025 và 23,91 triệu chuyển đi/ngày đêm năm 2030).

## (2) Phân bổ chuyển đi:

$$T_{ii} = l_{ii} \cdot G_i \cdot A_i$$

Trong đó:  $T_{ii}$  : Số lượng chuyển đi của khu vực i.

$l_{ii}$  : Tỷ lệ chuyển đi của khu vực i.

**Bảng 2.11-6: Phân bổ chuyển đi**

STT	Số vùng nghiên cứu	Diện tích (km <sup>2</sup> )	Tỷ lệ chuyển đi	
			Hiện tại	Hệ số điều chỉnh
Tp. Hồ Chí Minh	24	2.061	0,73	0,70
- Quận	19	494	0,57	0,45
- Huyện	5	1.576	0,76	0,71

## (3) Phân chia phương thức:

Dự báo tỷ lệ đảm nhận phương thức vận tải trong quan hệ giao thông giữa ô i và ô j của khu vực quy hoạch. Dùng mô hình hàm thỏa dụng để dự báo. Các phương thức vận tải chia thành: xe đạp, xe máy, xe con, xe buýt, xe tải, áp dụng hàm số logit theo chi phí đi lại giữa các khu vực.

$$P_{ij}^m = \frac{1}{1 + e^{\alpha \cdot C_{ij}^m + \beta}} \text{ s. t. } \sum_{m \in M} P_{ij}^m = 1$$

$$C_{ii}^m = t_{ij}^m \cdot VT^m + \frac{d_{ij} \cdot VC^m + PC^m}{OP^m}$$

$P_{ij}^m$  : Xác suất lựa chọn phương thức m giữa khu vực i và j.

$C_{ii}^m$  : Chi phí tổng quát của phương thức m giữa khu vực i và j.

$t_{ij}^m$  : Thời gian đi lại bằng phương thức m giữa khu vực i và j.

$VT^m$  : Giá trị thời gian của người sử dụng phương thức m.

$VC^m$  : Chi phí vận hành phương thức m (đối với xe bus là giá vé).

$PC^m$  : Chi phí đậu xe của phương thức m.

$OP^m$  : Hệ số chuyên chở trung bình của phương thức m.

$\alpha, \beta$  : Tham số.

**Bảng 2.11-7: Tham số về chi phí**

STT	Phương thức	Giá trị thời gian <sup>(*)</sup> (đồng/giờ)	Chi phí vận hành <sup>(*)</sup> (đồng/km)	Giá vé (đồng/lượt) <sup>(**)</sup>	Chi phí đỗ xe (đồng/lượt) <sup>(***)</sup>	Sức chở bình quân (người/phương tiện)
1	Xe máy	10.672	616	-	3.000	1,2
2	Xe đạp	18.929	78	-	1.000	1,1
3	Ô tô con	39.629	1.621,5	-	18.000	1,7
4	Xe buýt	12.075	18.000	3.708	-	-
5	Xe tải	23.575	3.530,5	-	-	1,3

(\*) Giá trị thời gian: tham khảo báo cáo HOUTRANS, 2002.

Chi phí vận hành: đối với phương tiện cá nhân tham khảo Báo cáo HOUTRANS; đối với xe buýt tính theo chi phí vận hành 2017.

(\*\*) Giá vé: đối với xe buýt, tính bằng tổng doanh thu/ sản lượng hành khách, đơn vị: đồng/ lượt.

(\*\*\*) Chi phí đỗ xe: theo Quyết định 6888/QĐ-UBND, lấy theo mức giá bình quân trong giữ phương tiện ban ngày, đơn vị: đồng/ lượt.

**Bảng 2.11-8: Tham số ước tính của mô hình**

STT	Phương thức	Tham số	
		$\alpha$	$\beta$
1	Xe máy	0,856	1,905
2	Xe đạp	0,325	1,820
3	Ô tô con	0,158	2,930
4	Xe buýt	0,312	3,210
5	Xe tải	0,112	3,820

#### (4) Phân bổ giao thông

Việc phân bổ giao thông trên các tuyến trục chính giữa các quận, huyện khi xét đến các kịch bản phát triển giao thông của Thành phố trong tương lai, căn cứ theo các chính sách tăng cường VTHKCC, kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân cũng như việc thực hiện đầu tư hạ tầng giao thông được trình bày tại các kịch bản phát triển (Mục 2.12.3).

##### 2.11.5. Dự báo tốc độ phát triển phương tiện

Căn cứ vào chuỗi số liệu ô tô và xe máy kết hợp với chuỗi số liệu kinh tế xã hội của Thành phố giai đoạn 2005-2018 và xét đến các yếu tố tác động về kinh tế và khảo sát về nhu cầu sở hữu phương, dự báo nhu cầu phương tiện tương lai của người dân Tp. Hồ Chí Minh như sau:

**Bảng 2.11-9: Chuỗi tăng trưởng các chỉ tiêu KT-XH và phương tiện giao thông Tp. Hồ Chí Minh giai đoạn 2005-2018**

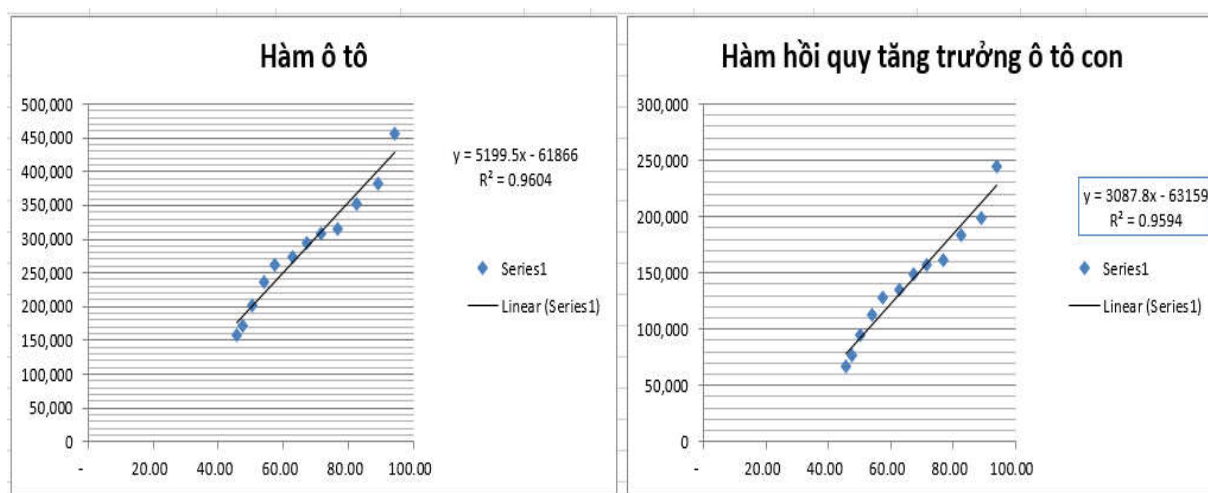
Năm	GRDP ss 2010	Dân số	Tổng ô tô	Ô tô con	Ô tô con/ 1000 dân	Xe máy	Xe máy/ 1000 dân
2005	285.062	6.239.938	158.844	67.585	11	2.566.692	411
2006	311.573	6.541.508	166.435	71.725	11	2.854.440	436
2007	341.172	6.778.867	171.012	73.582	11	3.133.186	462
2008	378.317	7.000.746	190.579	83.628	12	3.427.372	490
2009	413.655	7.201.550	206.891	90.756	13	3.780.572	525
2010	463.295	7.396.446	246.198	111.817	15	4.169.451	564
2011	510.785	7.590.138	293.688	148.158	20	5.029.342	663
2012	557.571	7.791.789	307.724	157.233	20	5.465.356	701
2013	609.280	7.939.752	316.186	161.303	20	5.899.193	743
2014	667.712	8.087.748	352.365	183.327	23	6.352.926	785
2015	733.473	8.247.829	382.524	198.951	24	6.889.351	835
2016	792.518	8.426.000	455.198	245.121	29	7.287.066	865
2017	842.376	8.640.000	516.956	285.612	33	7.443.273	861
2018	912.293	8.850.000	561.643	318.157	36	8.000.000	904

Nguồn: Niên giám thống kê, Cục đăng kiểm Việt Nam, TDSI tính toán, 2019

Căn cứ vào chuỗi số liệu ô tô và xe máy giai đoạn 2005-2016 kết hợp với chuỗi số liệu GRDP, dân số của Thành phố và xét đến các yếu tố tác động khác, sử dụng mô hình hồi quy đa nhân tổ dự báo nhu cầu phương tiện ô tô, xe máy

trong tương lai của người dân Tp. Hồ Chí Minh. Kết quả cụ thể như sau:

**Hình 2.11-2: Hàm hồi quy tăng trưởng ô tô**



**Bảng 2.11-10: Dự báo số lượng ô tô, xe máy phát triển theo xu thế**

*Đơn vị: Chiếc*

Năm	Tổng ô tô	Tăng trưởng	Ô tô con	Tăng trưởng	Ô tô con/ 1000 dân	Xe máy	Tăng trưởng	Xe máy/ 1000 dân
2025	954.830	8,9%	555.070	9,6%	58	8.736.000	0,84%	910
2030	1.415.460	8,2%	839.060	8,6%	84	8.900.000	0,37%	890

*Nguồn: TDSI tính toán, 2019*

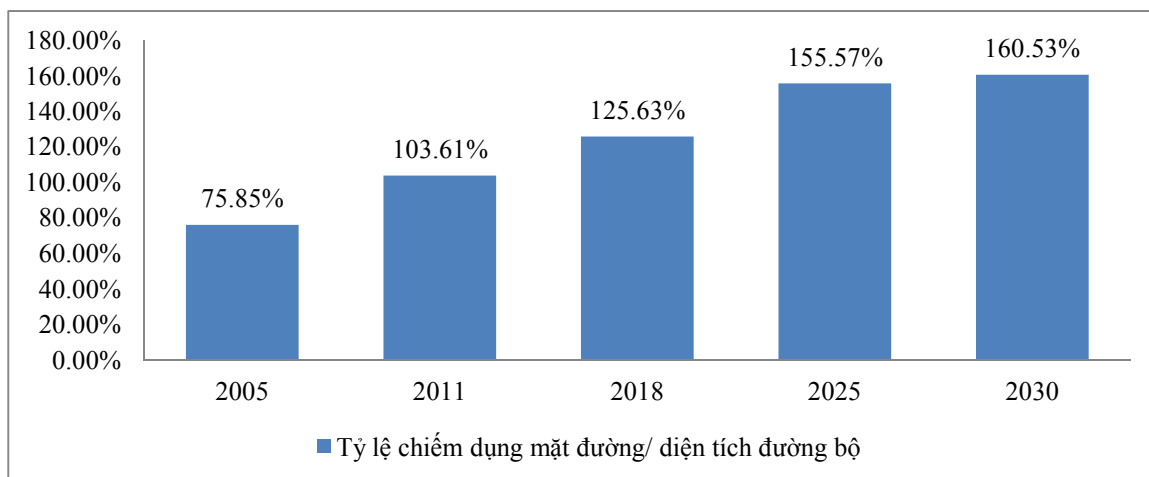
Kết quả dự báo cho thấy cùng với sự tăng trưởng kinh tế, người dân có xu thế chuyển dần từ sở hữu xe máy sang ô tô, đặc biệt là ô tô con do tính lợi ích và tiện nghi, vì vậy giai đoạn 2020-2025 phương tiện ô tô con tăng trưởng mạnh (bình quân 9,6%/năm). Phương tiện xe máy có xu hướng tăng trưởng chậm dần đến khi đạt tỷ 890 xe/1000 dân bắt đầu giảm.

Giao thông đô thị Tp. Hồ Chí Minh đang gặp phải tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng tại khu vực cảng biển, cảng hàng không và các trục cửa ngõ vào thành phố, bên cạnh đó là tình trạng ùn tắc tại nhiều điểm trong khu vực trung tâm vào các khung giờ cao điểm.

Tp. Hồ Chí Minh nếu tiếp tục gia tăng số lượng phương tiện giao thông cơ giới cá nhân theo xu thế như dự báo ở trên mà không có những chính sách mạnh mẽ để hạn chế sự phát triển của phương tiện cơ giới cá nhân thì tình trạng ùn tắc sẽ diễn ra nghiêm trọng hơn trong bối cảnh quỹ đất dành cho giao thông tăng không theo kịp tốc độ tăng của phương tiện giao thông. Cụ thể, nếu đánh giá theo chỉ tiêu diện tích chiếm dụng của phương tiện giao thông so với diện tích

đường bộ đến năm 2025, 2030<sup>24</sup>, diện tích chiếm dụng của phương tiện giao thông cơ giới cá nhân lần lượt sẽ gấp 1,55 lần và 1,60 lần năng lực của hệ thống giao thông đường bộ. Thành phố sẽ trở lên ùn tắc trầm trọng, không chỉ vào giờ cao điểm.

**Hình 2.11-3: Dự báo tỷ lệ chiếm dụng mặt đường so với diện tích đường bộ**



## 2.12. Nhận diện các thách thức đối với hệ thống giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030

### 2.12.1. Nhận diện thách thức

#### a. Thuận lợi

- Với vị trí tâm điểm của khu vực Đông Nam Á, thành phố Hồ Chí Minh là một đầu mối giao thông quan trọng của khu vực.

- Có hệ thống giao thông vận tải đồng bộ với đầy đủ 05 phương thức: đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không với nhiều dự án đã và đang được triển khai.

#### b. Khó khăn

- CHKQT Tân Sơn Nhất và Cảng biển Cát Lái nằm sâu trong Thành phố, gây khó khăn trong việc tổ chức giao thông.

- Điều kiện khí hậu nóng ẩm, nhiệt độ cao, mưa nhiều; điều kiện thủy văn nhiều sông kênh chịu ảnh hưởng dao động triều bán nhật của biển Đông, thủy triều thâm nhập hạn chế tiêu thoát nước khu vực trung tâm, thường gây ngập úng khu vực đô thị. Điều kiện khí hậu cũng là một phần nguyên nhân gây khó khăn cho người dân khi đi bộ.

- Đặc thù đô thị nhiều hẻm sâu, chỉ có thể tiếp cận bằng xe máy thuận tiện

<sup>24</sup> Theo kết Quy hoạch GTVT thành phố Hồ Chí Minh, đất dành cho giao thông đường bộ đạt khoảng 18.015ha



cũng là yếu tố “khuyến khích” người dân sử dụng xe máy.

- Là trung tâm của Vùng, với nhiều tuyến giao thông huyết mạch nên lưu lượng phương tiện qua lại nhiều, tiềm ẩn nhiều tai nạn giao thông.

- Nguồn vốn đầu tư cho hệ thống giao thông đô thị còn quá ít so với nhu cầu dẫn đến các dự án đầu tư theo Quy hoạch, kế hoạch bị chậm tiến độ.

- Hệ thống vận tải hành khách công cộng đối với một đô thị lớn (trên 10 triệu dân) như thành phố Hồ Chí Minh phải là phương thức vận tải đô thị chủ đạo nhưng mới chỉ có VTHKCC bằng xe buýt (khi hệ thống ĐSĐT gặp rất nhiều khó khăn để xây dựng), tuy nhiên gặp phải rất nhiều khó khăn khi cạnh tranh với phương tiện cá nhân, đặc biệt là xe máy về các yếu tố lựa chọn đi lại chính của người dân: mức độ tiện lợi, thời gian di chuyển, chi phí đi lại,...

### *c. Cơ hội*

- Tốc độ phát triển KT-XH nhanh và ổn định là cơ sở tạo tiền đề cho sự phát triển đột phá giao thông đô thị Thành phố.

- Xu thế phát triển của hệ thống giao thông đô thị Thành phố, cụ thể: hệ thống giao thông đối ngoại đã hoàn chỉnh (cao tốc Tp. Hồ Chí Minh – Trung Lương, cao tốc Long Thành – Dầu Dây,...), nhiều dự án kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại được đầu tư (đường sắt đô thị, cầu vượt, hầm vượt sông,...).

- Ứng dụng thành quả cách mạng công nghệ 4.0 hỗ trợ đắc lực cho việc phát triển và quản lý điều hành giao thông đô thị.

- Có tiềm năng thu hút các nguồn vốn ngoài ngân sách (trong và ngoài nước) đầu tư phát triển giao thông đô thị Thành phố.

- Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày 24/11/2017 được Quốc hội ban hành về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP.HCM tạo động lực phát triển mới cho Thành phố.

### *d. Thách thức*

- Tốc độ tăng trưởng dân số cao, khoảng 2,3%/năm, kèm theo đó lượng lớn người dân ngoại tỉnh sinh sống và làm việc trên địa bàn thành phố (năm 2018 theo thống kê dân số Thành phố có 8,89 triệu người, tuy nhiên số người thực tế sinh sống và làm việc trên địa bàn Thành phố ước tính khoảng 11,9 triệu người) và là một trong những thành phố có tốc độ đô thị hóa nhanh nhất khu vực Đông Nam Á<sup>25</sup>, gây áp lực lớn lên kết cấu hạ tầng đô thị nói chung và đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông đô thị.

---

<sup>25</sup> <http://vi.rfi.fr/viet-nam/20160617-thanh-pho-ho-chi-minh-do-thi-hoa-va-thach-thuc>

- Nguồn vốn đầu tư cho hệ thống giao thông đô thị còn quá ít so với nhu cầu dẫn đến các dự án đầu tư theo Quy hoạch, kế hoạch bị chậm tiến độ.

- Bùng nổ tốc độ tăng phương tiện cơ giới đường bộ, trong khi tốc độ phát triển kết cấu hạ tầng giao thông không theo kịp.

- Sự phát triển nhanh chóng của loại hình vận tải đô thị ứng dụng công nghệ, trong khi công tác quản lý nhà nước đối với loại hình này còn nhiều bất cập.

- Sản lượng VTHKCC đang xu hướng giảm, đồng thời hiện chỉ có duy nhất loại hình VTHKCC bằng xe buýt, do đó VTHKCC khó có cơ hội và điều kiện phát triển nếu không có cú hích mạnh mẽ.

- Tình hình ngập lụt, ùn tắc giao thông gia tăng về phạm vi, mức độ, số lượng. Bên cạnh đó, tình trạng ô nhiễm môi trường không khí, tiếng ồn do hoạt động GTVT đô thị vượt mức cho phép đang đe dọa đời sống của người dân.

### **2.12.2. Định hướng giải quyết**

Đứng trước những cơ hội và thách thức như trên, Tp. Hồ Chí Minh cần thực hiện những biện pháp để giải quyết vấn đề giao thông đô thị như sau:

- Cần xác định phải đưa VTHKCC trở thành hệ thống vận tải đô thị chủ đạo, thay thế dần các phương thức vận tải cá nhân như hiện nay. Trong bối cảnh đô thị đã phụ thuộc quá lớn vào vận tải cá nhân (trên 90,48% số chuyến đi bằng phương tiện giao thông cá nhân), thành phố phải thực hiện đồng bộ cả 02 yêu cầu chính như sau:

+ Phát triển hệ thống VTHKCC, tập trung vào các loại VTHKCC khối lượng lớn, trong đó giai đoạn trước mắt ưu tiên nâng cao chất lượng VTHKCC bằng xe buýt làm nòng cốt cho hệ thống vận tải hành khách đô thị, tạo mọi điều kiện cần thiết để tăng cường tính cạnh tranh của phương tiện giao thông công cộng đối với các loại phương tiện cá nhân, đặc biệt ở yếu tố chính đó mức độ tiếp cận thuận lợi, thời gian đi lại và chi phí di chuyển.

+ Cần có những giải pháp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, giảm dần sự phụ thuộc vào phương tiện cá nhân, dần thay thế bằng hệ thống giao thông công cộng văn minh, hiện đại, tiện lợi và an toàn.

Về lâu dài, cần xây dựng và thực hiện đồng bộ giữa các quy hoạch đô thị với quy hoạch phát triển GTVT, cần phân bố lại mật độ dân cư toàn thành phố nhằm kéo dẫn mật độ khu vực trung tâm, hình thành các đô thị vệ tinh với đầy đủ hạ tầng chức năng (hạ tầng giao thông, hạ tầng đô thị), phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD).

### **2.12.3. Các kịch bản phát triển**

Theo Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh

đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/4/2013 (gọi tắt là Quy hoạch 568), chỉ tiêu về phát triển vận tải cụ thể như sau:

Đến năm 2020: giao thông công cộng (xe buýt, đường sắt đô thị, taxi) đảm nhận từ 20÷25%; giao thông cá nhân (ô tô, xe máy, xe đạp) đảm nhận từ 72÷77%; các loại hình giao thông khác đảm nhận 3%.

Đến năm 2030: GTCC (xe buýt, đường sắt đô thị, taxi) đảm nhận từ 35÷45%; giao thông cá nhân (ô tô, xe máy, xe đạp) đảm nhận từ 51÷61%; các loại hình giao thông khác đảm nhận 4%.

**Bảng 2.12-1: Thị phần đảm nhận của các phương thức vận tải**

Năm	Giao thông công cộng (Xe buýt, ĐSĐT, taxi)	Giao thông cá nhân (ô tô, xe máy, xe đạp)	Các loại hình giao thông khác
2020	20÷25%	72÷77%	3%
2030	35÷45%	51÷61%	4%
Sau 2030	50÷60%	35÷45%	5%

Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT Tp. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020

**Bảng 2.12-2: Thị phần đảm nhận VTHKCC của Tp. Hồ Chí Minh**

Năm	Vận tải hành khách công cộng					
	Xe buýt	ĐSĐT	BRT	Taxi	LRT	Tổng cộng
2020	10÷12%	8÷10%	0,5÷1,0%	1,5÷2,0%	-	<b>20÷25%</b>
2030	17÷22%	14÷17,5%	2,0÷2,5%	1,5÷2,0%	0,5÷1,0	<b>35÷45%</b>

Nguồn: Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020.

Tuy nhiên để thực hiện được mục tiêu như đã đề ra trong quy hoạch đòi hỏi tất cả các dự án giao thông công cộng khối lượng lớn như đường sắt đô thị, BRT,... phải được xây dựng và đưa vào sử dụng đúng tiến độ đồng thời kết hợp với nhiều giải pháp mạnh mẽ nhằm tăng cường VTHKCC và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân nhằm khuyến khích người dân chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng.

Thành phố Hồ Chí Minh đã chủ động xây dựng các chương trình với mục tiêu cụ thể nhằm giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông tại Quyết định số 6204/QĐ-UBND ngày 28/11/2016. Trong đó, khối lượng vận tải hành khách công cộng đô thị đáp ứng được từ 15% đến 20% nhu cầu giao thông đô thị (trong đó hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt và taxi phần đầu đạt từ 15÷17%). Tuy nhiên, với tình hình thực tế hiện nay (VTHK đô thị mới chỉ đạt 9,52%), việc thực hiện được chỉ tiêu đề ra là rất khó khăn

**Bảng 2.12-3: Thị phần đảm nhận các phương thức vận tải năm 2018**

STT	Loại hình	Thị phần	Triệu chuyến/ngày đêm
<b>I</b>	<b>VTHK đô thị</b>	<b>9,52%</b>	<b>1,71</b>
1	VTHKCC bằng xe buýt	4,42%	0,79
2	VTHK bằng xe taxi	2,01%	0,36
3	VTHK bằng xe hợp đồng	3,09%	0,56
4	Khác (Buýt đường sông, xe điện,...)	0,004%	0,0007
<b>II</b>	<b>Giao thông cá nhân</b>	<b>90,48%</b>	<b>16,27</b>
5	Xe đạp	4,51%	1,125
6	Xe máy	80,48%	20,57
7	Ô tô con	4,18%	1,05
8	Ô tô tải	1,31%	0,33
	<b>Tổng số</b>	<b>100%</b>	<b>17,98</b>

Trong bối cảnh sau 4 năm Quy hoạch 568 được phê duyệt, tiến độ các dự án VTHKCC khối lượng lớn còn chậm, VTHKCC bằng xe buýt có xu hướng giảm sản lượng giai đoạn 2012-2018, Đề án tiến hành xây dựng **03 kịch bản phát triển** cho các loại hình vận tải đô thị của thành phố như sau:

- **Kịch bản 1:** Kịch bản phát triển theo xu thế hiện nay
- **Kịch bản 2:** Kịch bản phát triển có kiểm soát.
- **Kịch bản 3:** Kịch bản phát triển theo quy hoạch GTVT.

**a) Kịch bản 1: Kịch bản phát triển theo xu thế**

Tại kịch bản này các loại hình vận tải đô thị tại TP. Hồ Chí Minh tiếp tục phát triển theo xu thế, xe cá nhân vẫn chiếm thị phần rất lớn trong vận tải đô thị. Lúc này thị phần VTHKCC chỉ thực hiện được **45÷50%** mục tiêu đã đề ra trong quy hoạch, cần thiết phải điều chỉnh mục tiêu phát triển VTHKCC trong Quy hoạch 568 cho phù hợp với tình hình thực tế.

Dự báo đến năm 2020, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là 18,95 triệu chuyến đi/ngày đêm. Trong đó, VTHK đô thị vận chuyển 1,9 triệu chuyến đi (đáp ứng 10%), vận tải cá nhân vận chuyển 17,06 triệu chuyến đi (đáp ứng 90%). Đến năm 2030, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là 23,91 triệu chuyến đi/ngày đêm. Trong đó, VTHK đô thị vận chuyển 3,57 triệu chuyến đi (đáp ứng 14,93%), vận tải cá nhân vận chuyển 20,34 triệu chuyến đi (đáp ứng 85,07%). Cụ thể dự báo với từng phương thức vận tải như sau:

**Bảng 2.12-4: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị thành phố  
Hà Chí Minh - Kịch bản 1 (Phát triển theo xu thế)**

*Đơn vị: triệu chuyến đi/ ngày đêm*

STT	Loại hình vận tải	2020		2025		2030	
		Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi
<b>I</b>	<b>VTHK đô thị</b>	<b>10,00%</b>	<b>1,90</b>	<b>11,96%</b>	<b>2,57</b>	<b>14,93%</b>	<b>3,57</b>
1	Xe buýt	4,64%	0,88	4,55%	0,98	4,93%	1,18
	<i>Xe buýt thường</i>	<i>4,64%</i>	<i>0,88</i>	<i>4,41%</i>	<i>0,95</i>	<i>4,68%</i>	<i>1,12</i>
	<i>Xe buýt nhanh (BRT)</i>	-	-	<i>0,14</i>	0,03	<i>0,25%</i>	0,06
2	Taxi	2,11%	0,40	2,94%	0,63	3,47%	0,83
3	Đường sắt đô thị	-	-	1,29%	0,28	2,92%	0,70
4	Xe hợp đồng	3,24%	0,61	2,89%	0,62	3,26%	0,78
5	Bus đường sông	0,01%	0,002	0,26%	0,06	0,61%	0,07
6	Khác (xe điện, tramway,...)	-	-	0,03%	0,01	0,04%	0,01
<b>II</b>	<b>Vận tải cá nhân</b>	<b>90,00</b>	<b>17,05</b>	<b>88,04%</b>	<b>18,68</b>	<b>85,07%</b>	<b>20,34</b>
7	Xe đạp	4,51%	0,83	4,95%	1,06	5,2%	1,24
8	Xe máy	80,00%	15,21	74,26%	15,97	69,21%	16,55
9	Ô tô con	4,18%	0,8	7,02%	1,51	8,66%	2,07
10	Xe tải	1,31%	0,22	1,81%	0,39	2%	0,48
	<b>Tổng</b>	<b>100%</b>	<b>18,95</b>	<b>100%</b>	<b>21,25</b>	<b>100%</b>	<b>23,91</b>

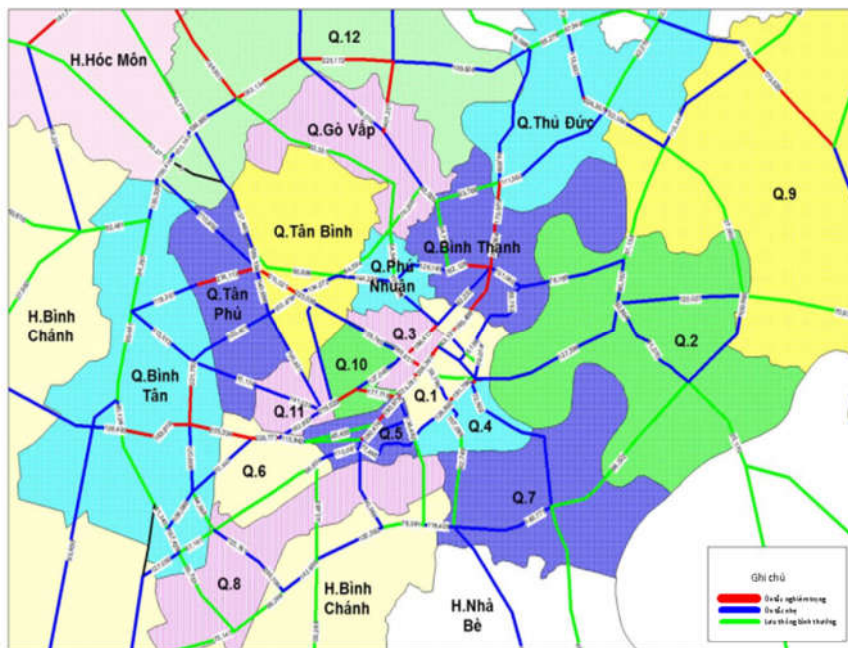
*Nguồn: TDSI tính toán, 2019*

Theo kịch bản này, thị phần VTHKCC có tăng trưởng nhưng còn chậm và chưa đáp ứng yêu cầu. Mục tiêu đề ra tại Quy hoạch 568 chỉ thực hiện được 45÷50%, trong đó:

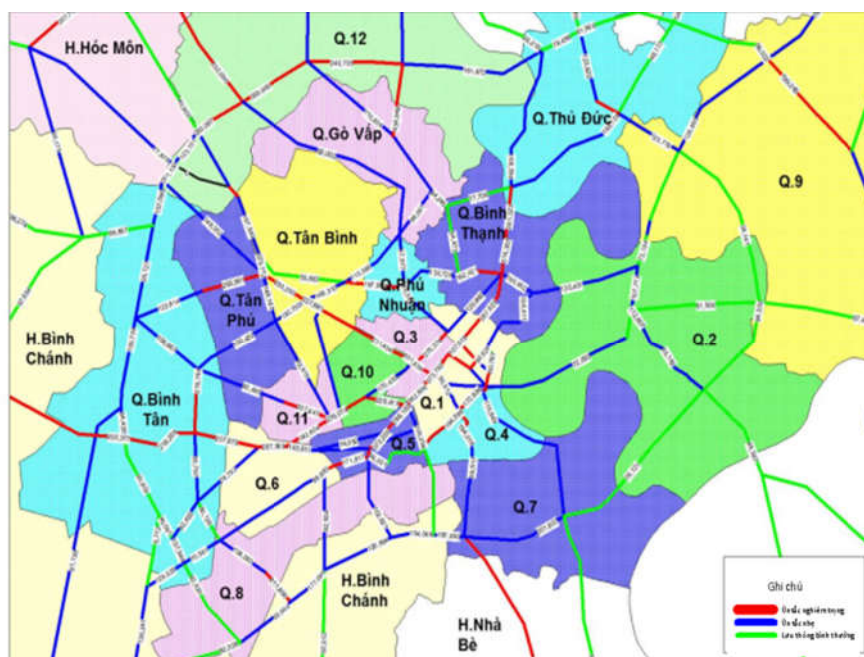
+ Đến năm 2025 có 01 tuyến ĐSĐT, 01 tuyến BRT

+ Đến năm 2030 có 01÷02 tuyến ĐSĐT, 01÷02 tuyến BRT

**Hình 2.12-1: Phân bố lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2025 - Kịch bản 1**



**Hình 2.12-2: Phân bố lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2030 - Kịch bản 1**



Nhìn biểu đồ mô hình cho thấy, tình trạng ùn tắc giao thông tiếp diễn, ngày càng trầm trọng và kéo dài do phương tiện cơ giới cá nhân tiếp tục tăng trưởng theo xu thế (đến năm 2030 có 839.060 ô tô con, 8,9 triệu xe máy) và chiếm thị phần lớn trong vận tải đô thị của thành phố trong khi tốc độ tăng trưởng hạ tầng giao thông không theo kịp. Khu vực ùn tắc tập trung vào các tuyến đường trong trung tâm, CHKQT Tân Sơn Nhất và các trục chính hướng tâm. Mức độ ùn tắc

giao thông trầm trọng, với năng lực hệ thống giao thông đường bộ sẽ bị vượt tải 1,55 lần vào năm 2025 và 1,60 lần vào năm 2030.

Như vậy, nếu thành phố không thực hiện các biện pháp nhằm thúc đẩy VTHKCC và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông một cách mạnh mẽ ngay từ bây giờ thì sẽ ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển kinh tế xã hội, đời sống người dân và hình ảnh đô thị Tp. Hồ Chí Minh.

***b) Kịch bản 2: Kịch bản phát triển có kiểm soát***

Tại kịch bản này, thị phần VTHKCC phải bảo đảm thực hiện được tối thiểu **50÷60%** mục tiêu đã đề ra trong quy hoạch GTVT Tp. Hồ Chí Minh. Tăng cường mạnh mẽ năng lực hệ thống VTHKCC giữ vai trò quan trọng trong vận tải đô thị, bên cạnh đó kết hợp thực hiện các biện pháp nhằm giảm sự phát triển của phương tiện cá nhân tại khu vực trung tâm trong thị phần giao thông vận tải của Tp. Hồ Chí Minh.

Dự báo đến năm 2025, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là **21,5 triệu chuyến đi/ngày đêm**. Trong đó, VTHKCC vận chuyển 3,27 triệu chuyến đi (đáp ứng 15,20%), vận tải cá nhân vận chuyển 18,23 triệu chuyến đi (đáp ứng 84,80%). Đến năm 2030, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là **23,91 triệu chuyến đi/ngày đêm**. Trong đó, VTHKCC vận chuyển 6,09 triệu chuyến đi (đáp ứng 25,48%), vận tải cá nhân vận chuyển 17,82 triệu chuyến đi (đáp ứng 74,52%).

Tại kịch bản này, dự báo đến năm 2025 và 2030 thì xe buýt là phương thức VTHKCC chủ đạo (đảm nhận **7,23%** đến năm 2025 và **12,13%** đến năm 2030 tổng nhu cầu đi lại). Bên cạnh đó cần thiết phải có các biện pháp giảm thiểu việc sử dụng phương tiện cá nhân tại khu vực trung tâm (từ năm 2030) nhằm giảm áp lực lên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trong khu vực này và cũng tạo điều kiện về không gian để hệ thống VTHKCC nâng cao năng lực.

**Bảng 2.12-5: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị thành phố Hồ Chí Minh - Kịch bản 2 (Phát triển có kiểm soát)**

STT	Loại hình vận tải	2020		2025		2030	
		Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi
<b>I</b>	<b>VTHK đô thị</b>	<b>10,00%</b>	<b>1,90</b>	<b>15,20%</b>	<b>3,27</b>	<b>25,48%</b>	<b>6,09</b>
1	Xe buýt	4,64%	0,88	7,23%	1,55	12,13%	2,90
	<i>Xe buýt thường</i>	4,64%	0,88	6,83%	1,47	11,23%	2,69
	<i>Xe buýt nhanh (BRT)</i>	-	-	0,40%	0,09	0,90%	0,22



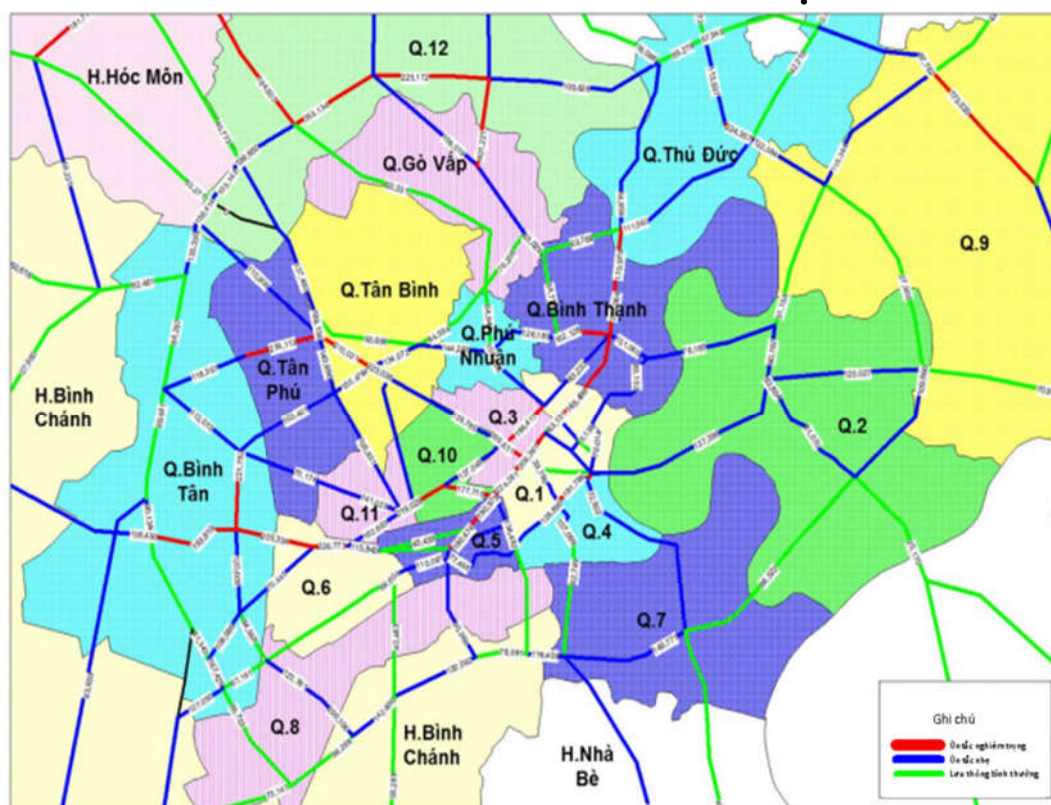
STT	Loại hình vận tải	2020		2025		2030	
		Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi
2	Taxi	2,11%	0,40	<b>3,40%</b>	<b>0,73</b>	<b>3,80%</b>	<b>0,91</b>
3	Đường sắt đô thị	-	-	<b>1,42%</b>	<b>0,31</b>	<b>5,32%</b>	<b>1,27</b>
4	Xe hợp đồng	3,24%	0,61	<b>2,53%</b>	<b>0,54</b>	<b>3,23%</b>	<b>0,77</b>
5	Buýt đường sông	0,01%	0,002	<b>0,12%</b>	<b>0,03</b>	<b>0,20%</b>	<b>0,05</b>
6	Khác (xe điện, tramway,...)	-	-	<b>0,50%</b>	<b>0,11</b>	<b>0,80%</b>	<b>0,19</b>
<b>II</b>	<b>Vận tải cá nhân</b>	<b>90,00%</b>	<b>17,05</b>	<b>84,80%</b>	<b>18,23</b>	<b>74,52%</b>	<b>17,82</b>
7	Xe đạp	4,51%	0,83	6,90%	1,48	7,01%	1,68
8	Xe máy	80,00%	15,21	67,69%	14,55	58,26%	13,93
9	Ô tô con	4,18%	0,8	8,51%	1,83	7,65%	1,83
10	Xe tải	1,31%	0,22	1,70%	0,37	1,60%	0,38
	<b>Tổng</b>	<b>100%</b>	<b>18,95</b>	<b>100%</b>	<b>21,5</b>	<b>100%</b>	<b>23,91</b>

Nguồn: TDSI tính toán, 2019

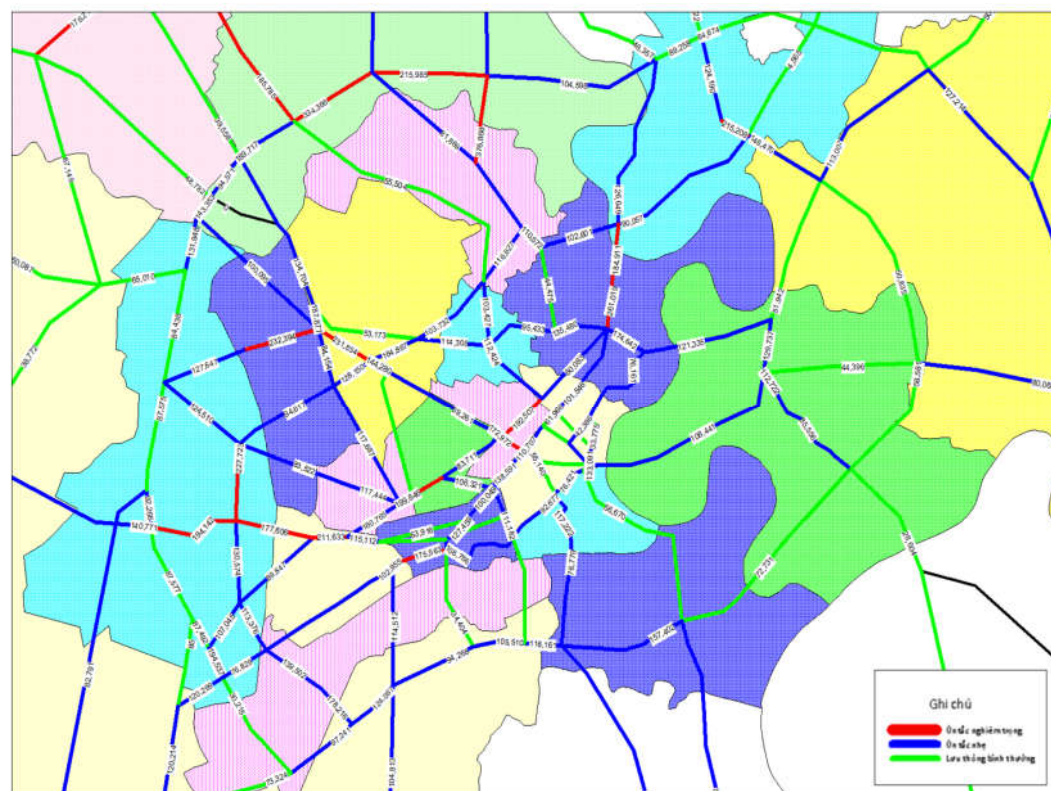
Để đạt được thị phần đảm nhận như trên: VTHKCC bằng xe buýt phải **tối ưu hóa mạng lưới** hiện tại và **phát triển mở mới** bình quân **8÷12** tuyến/năm giai đoạn 2021-2025. Dự kiến đến năm 2025, mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt có khoảng **190÷210** tuyến, **2.800÷3.100** phương tiện; đến năm 2030 có **222÷267** tuyến, **3.600÷4.200** phương tiện.

VTHKCC khối lượng lớn dự kiến hoàn thành **01** tuyến ĐSĐT, **01** tuyến BRT (hoặc xe buýt chất lượng cao) đến năm 2025; **02÷03** tuyến ĐSĐT và **03÷04** tuyến BRT (hoặc xe buýt chất lượng cao) đến năm 2030.

**Hình 2.12-3: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2025 - Kịch bản 2**

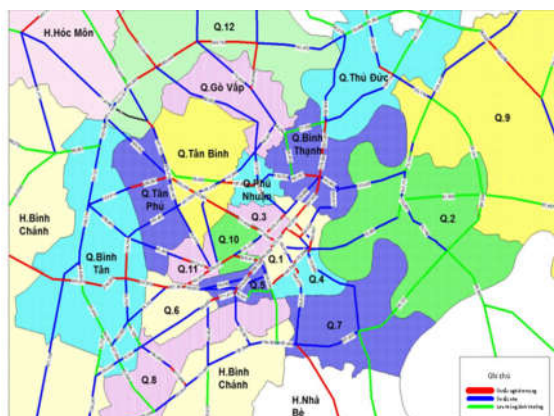


**Hình 2.12-4: Phân bổ lưu lượng giao thông trên một số tuyến trục chính theo mô hình JICA STRADA năm 2030 - Kịch bản 2**

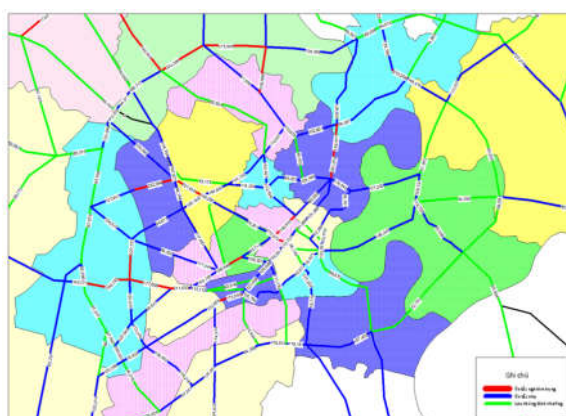


So sánh với kịch bản 1:

**Kịch bản 1 - năm 2030**



**Kịch bản 2 - năm 2030**



So sánh lưu lượng giao thông trên các tuyến trục chính giữa 02 kịch bản vào năm 2030 cho thấy, mức độ quá tải (vượt năng lực của tuyến đường) của mạng lưới đường giao thông trong kịch bản 2 đã giảm đáng kể. Các tuyến ùn tắc nghiêm trọng (màu đỏ) đã được cải thiện, các phương tiện lưu thông bình thường (màu xanh lá cây). Trên một số tuyến vẫn xuất hiện ùn tắc giao thông nhưng chỉ là ùn tắc nhẹ (màu xanh).

### c) **Kịch bản 3: Kịch bản phát triển theo quy hoạch GTVT**

Tại kịch bản này, thị phần VTHKCC đảm bảo thực hiện được mục tiêu đã đề ra trong quy hoạch GTVT Tp. Hồ Chí Minh (Quy hoạch 568).

Dự báo đến năm 2025, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là 21,5 triệu chuyến đi/ngày đêm. Trong đó, VTHKCC vận chuyển 7,11 triệu chuyến đi (đáp ứng 33,08%), vận tải cá nhân vận chuyển 14,14 triệu chuyến đi (đáp ứng 66,92%). Đến năm 2030, tổng nhu cầu đi lại toàn thành phố là 23,91 triệu chuyến đi/ngày đêm. Trong đó, VTHKCC vận chuyển 10,18 triệu chuyến đi (đáp ứng 42,58%), vận tải cá nhân vận chuyển 13,73 triệu chuyến đi (đáp ứng 57,42%).

**Bảng 2.12-6: Dự báo thị phần các loại hình vận tải đô thị Tp. Hồ Chí Minh - Kịch bản 3 (Phát triển theo quy hoạch GTVT)**

STT	Loại hình vận tải	2020		2025		2030	
		Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi
<b>I</b>	<b>VTHK đô thị</b>	<b>10,00%</b>	<b>1,90</b>	<b>33,08%</b>	<b>7,11</b>	<b>42,58%</b>	<b>10,18</b>
1	Xe buýt	4,64%	0,88	14,60%	3,14	20,50%	4,90
	Xe buýt thường	4,64%	0,88	13,00%	2,80	18,00%	4,30
	Xe buýt nhanh (BRT)	-	-	1,60%	0,34	2,50%	0,60

STT	Loại hình vận tải	2020		2025		2030	
		Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi	Thị phần (%)	Số chuyến đi
2	Taxi	2,11%	0,40	2,00%	0,43	1,80%	0,43
3	ĐSĐT	-	-	13,20%	2,84	15,50%	3,71
4	Xe hợp đồng	3,24%	0,61	2,90%	0,62	3,40%	0,81
5	Buýt đường sông	0,01%	0,002	0,08%	0,02	0,08%	0,02
6	Khác (xe điện, tramway,...)	-	-	0,30%	0,06	1,30%	0,31
<b>II</b>	<b>Vận tải cá nhân</b>	<b>90,00%</b>	<b>17,05</b>	<b>66,92%</b>	<b>14,14</b>	<b>57,42%</b>	<b>13,73</b>
7	Xe đạp	4,51%	0,83	5,26%	1,13	7,10%	1,70
8	Xe máy	80,00%	15,21	52,40%	11,27	39,92%	9,55
9	Ô tô con	4,18%	0,8	7,74%	1,66	8,90%	2,13
10	Xe tải	1,31%	0,22	1,52%	0,33	1,50%	0,36
	<b>Tổng</b>	<b>100</b>	<b>18,95</b>	<b>100%</b>	<b>21,25</b>	<b>100%</b>	<b>23,91</b>

Nguồn: TDSI tính toán, 2019

Lúc này, người dân đã hình thành thói quen sử dụng VTHKCC và chủ động chuyển từ phương tiện cá nhân sang sử dụng VTHKCC do sự tiện lợi, làm giảm thiểu tối đa tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường.

Tuy nhiên điều này đòi hỏi nỗ lực rất lớn trong việc phát triển tối đa năng lực của VTHKCC - các dự án VTHKCC khối lượng lớn (đường sắt đô thị, BRT, mono-rail,...) phải hoàn thành đúng tiến độ theo quy hoạch: **08** tuyến đường sắt đô thị (tuyến số 1, số 2, số 3A, 3B, số 4, số 4B, số 5, số 6); **03** tuyến mono-rail (tuyến số 1, số 2, số 3) với tổng chiều dài **216,3** km và **06** tuyến xe buýt nhanh (BRT) với tổng chiều dài **95,2** km. Đây là kịch bản phát triển lý tưởng, tuy nhiên tính khả thi không cao trong bối cảnh tiến độ xây dựng các dự án chậm và nguồn lực đầu tư còn hạn chế.

#### **2.12.4. Lựa chọn kịch bản phát triển**

**Kết luận:** **Lựa chọn Kịch bản 2** cho phát triển GTVT Tp. Hồ Chí Minh trong tương lai hướng tới mục tiêu giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường cũng như bảo đảm tính khả thi trong quá trình thực hiện.

Tuy nhiên trong bối cảnh nguồn lực đầu tư còn hạn chế, các dự án VTHKCC khối lượng lớn triển khai chậm so với tiến độ dự kiến, việc phát triển VTHKCC bằng xe buýt còn nhiều hạn chế cũng như sự hình thành các loại hình vận tải mới làm ảnh hưởng đến nhu cầu sử dụng VTHKCC, do đó để đạt được mục tiêu đề ra đến năm 2025, 2030 cần sự nỗ lực rất lớn của Thành phố.

### CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG KẾT HỢP VỚI KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

#### 3.1. Cơ sở khoa học đề xuất giải pháp

- Căn cứ vào kịch bản phát triển đã lựa chọn (Kịch bản 2): tổng nhu cầu đi lại, số lượng phương tiện phát triển, thị phần vận tải công cộng và cá nhân.

- Căn cứ kinh nghiệm trong nước và trên thế giới: dựa trên kết quả phân tích, đánh giá các giải pháp đã và đang áp dụng tại các thành phố trong và ngoài nước, đề xuất sử dụng phương pháp Quản lý nhu cầu (TDM) là cơ sở khoa học chính đề xuất giải pháp.

##### 3.1.1. Cơ sở khoa học

###### 1. Quản lý nhu cầu giao thông TDM

Quản lý nhu cầu giao thông (Transportation Demand Management - TDM) hay còn gọi là Quản lý nhu cầu đi lại (Travel Demand Management) có mục tiêu là tối đa hóa hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị bằng cách khuyến khích người dân giảm sử dụng phương tiện cá nhân và tăng cường sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, hiệu quả và có lợi cho sức khỏe hơn, nói chung đó là các phương tiện giao thông công cộng và phương tiện phi cơ giới. Phương pháp TDM có thể mang lại rất nhiều lợi ích, cụ thể:

**Bảng 3.1-1: Các lợi ích tiềm năng của TDM**

Lợi ích	Diễn giải
Giảm tắc nghẽn	Giảm tắc nghẽn giao thông cho người sử dụng xe mô tô, xe buýt, người đi bộ và đi xe đạp.
Tiết kiệm chi phí đường bộ	Giảm chi phí để xây dựng, bảo dưỡng và khai thác hệ thống đường.
Tiết kiệm chi phí cho đỗ xe	Giảm các vấn đề liên quan tới đỗ xe và chi phí xây dựng các công trình đỗ xe.
Tiết kiệm cho người tiêu dùng	Tiết kiệm chi phí đi lại cho người tiêu dùng.
Cải thiện lựa chọn đi lại	Tăng các lựa chọn đi lại, đặc biệt là đối với người không biết lái xe.
An toàn giao thông	Giảm nguy cơ tai nạn giao thông tính theo đầu người
Bảo toàn nguồn năng lượng	Giảm mức tiêu thụ năng lượng tính theo đầu người.
Giảm sự phát thải	Giảm khối lượng phát thải gây ô nhiễm tính theo đầu người.
Sử dụng đất có hiệu quả	Quy hoạch những khu dân cư với mật độ tiếp cận cao hơn, giảm diện tích đất đai sử dụng tính theo đầu người.
Sức khỏe cộng đồng	Tăng cường hoạt động thể dục đi kèm với lợi ích về sức khỏe.



Theo kinh nghiệm phát triển đô thị trên thế giới, các đô thị mới hình thành, khi hệ thống giao thông được quy hoạch đồng bộ với quy hoạch giao thông đô thị, quy hoạch sử dụng đất, đảm bảo được các tiêu chí về giao thông vận tải (tỷ lệ km đường/1000 dân, tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông trên diện tích đất xây dựng đô thị, tỷ lệ km đường/ diện tích đất tự nhiên...) kết hợp với xây dựng mô hình giao thông thông minh ITS, việc quản lý nhu cầu giao thông TDM là phù hợp và đạt hiệu quả cao.

TDM có rất nhiều biện pháp và cần lựa chọn, đối với những đô thị cũ, đã được hình thành như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, hai biện pháp cơ bản đáp ứng được mục tiêu nâng cao hiệu quả của hệ thống giao thông là:

- Biện pháp “Đẩy” (PUSH) làm cho các phương tiện cá nhân trở nên kém hấp dẫn. Đối với biện pháp này, sẽ áp dụng những chính sách hành chính và kinh tế để gây khó khăn cho việc sở hữu, sử dụng trong lưu thông đối với phương tiện cá nhân như hạn chế hoạt động theo khu vực, hạn chế đăng ký mới, tăng các mức phí về đăng ký, đỗ xe, phí lưu thông, môi trường...

- Biện pháp “Kéo” (PULL) làm tăng sức hấp dẫn của các phương thức giao thông khác. Song song với việc làm các phương tiện cá nhân trở nên kém hấp dẫn (biện pháp PUSH), việc xây dựng hệ thống giao thông theo hướng ưu tiên đối với hoạt động VTHKCC thông qua việc nâng cao chất lượng dịch vụ, ưu tiên trong lưu thông, giảm chi phí đi lại bằng VTHKCC... sẽ “kéo” người dân từ việc sử dụng phương tiện cá nhân (với nhiều khó khăn trong di chuyển) chuyển sang hoạt động VTHKCC.

Hai biện pháp này có mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau và cần được tiến hành song song để đạt được hiệu quả cao nhất. Bên cạnh đó, các biện pháp khác mang tính hỗ trợ cho hai biện pháp trên góp phần quan trọng để quản lý được nhu cầu đi lại tại các đô thị phát triển như các biện pháp về quản lý quy hoạch, tuyên truyền, ứng dụng CNTT,...

Đối với thành phố Hồ Chí Minh, khu vực Trung tâm được hình thành lâu đời, cấu trúc đô thị cũng như phân bố dân cư được quy hoạch và phát triển phục vụ hoạt động vận tải cá nhân. Đại bộ phận người dân hiện nay đã hình thành thói quen sử dụng phương tiện cá nhân tham gia giao thông, thực hiện 90% số chuyến đi bằng phương tiện cá nhân. Do vậy, việc áp dụng biện pháp Kéo - Đẩy gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng đến cuộc sống của đa số người dân, tuy nhiên điều này rất cần thiết phải làm để kéo giảm tình trạng UTGT và ô nhiễm môi trường như hiện nay.

## *2. So sánh khả năng thông qua mặt cắt ngang của các loại hình vận tải*

Theo nghiên cứu tại tài liệu “Capacity Building for Sustainable Urban Transport in Asia – Need and Challenges for Asia” do tổ chức GTZ thực hiện

cho thấy, khả năng thông qua trên mặt cắt ngang trong 1 giờ của các loại hình vận tải như sau (giả thiết làn rộng 3,5m)

- Xe máy: 14.000 người/ giờ/ hướng
- Ô tô con: 2.000 người/ giờ/ hướng
- Xe buýt: 9.000 người/ giờ/ hướng
- Xe buýt nhanh BRT: 17.000 người/ giờ/ hướng
- Đường sắt nhẹ: 22.000 người/ giờ/ hướng
- Đường sắt đô thị: > 30.000 người/ giờ/ hướng

Có thể thấy đường sắt gồm ĐSDT (MRT, LRT), đường sắt nhẹ có khả năng thông qua rất lớn.

Xe máy với đặc điểm linh hoạt trong lưu thông có khả năng thông qua khá lớn, cao hơn xe buýt và ô tô con.

Như vậy có thể thấy, nếu được tự do di chuyển, trong 03 loại phương tiện giao thông chính hiện nay tại thành phố Hồ Chí Minh thì xe máy chiếm ưu thế nhất. Tuy nhiên, trong điều kiện của Thành phố, đặc biệt trong khu vực trung tâm hạn chế về hạ tầng giao thông cần xem xét đến việc chiếm dụng của từng loại phương tiện. Cụ thể như sau:



**Bảng 3.1-2: Khả năng thông qua mặt cắt ngang các loại phương thức vận tải và diện tích chiếm dụng của dụng**

TT	Phương tiện	Số người thông qua/giờ/hướng (người) (*)	Hệ số sử dụng, người/xe (**)	Số lượng phương tiện (xe)	Diện tích chiếm dụng từng loại phương tiện, m <sup>2</sup> /xe (***)	Diện tích chiếm dụng, m <sup>2</sup>	Diện tích chiếm dụng 1 người theo phương tiện (m <sup>2</sup> /người)	Tỷ lệ TNGT (%)
1	Xe máy	14.000	1,2	11.667	22,4	261.341	18,67	trên 70%
2	Ô tô con	2.000	1,6	1.250	52	65.000	32,5	-
3	Xe buýt	9.000	26	346	99	34.254	3,8	-
4	Xe buýt nhanh BRT	17.000	-	-	-	-	-	-
5	Đường sắt nhẹ (Light Rail)	22.000	-	-	-	-	-	-
6	ĐSDT (MRT, LRT)	>30.000	-	-	-	-	-	-
*) “Capacity Building for Sustainable Urban Transport in Asia – Need and Challenges for Asia”, GIZ, 2009. **) Hệ số sử dụng xe buýt (bình quân) = tổng sản lượng/ số chuyến (năm 2016) ***) Diện tích chiếm dụng lấy theo Bảng 2.3-3 với V= 20-25km/h								

So sánh giữa các phương tiện giao thông cá nhân và VTHKCC hiện hữu (xe máy, ô tô con với xe buýt) cho thấy, với cùng diện tích chiếm dụng, người xe buýt có thể chở số người gấp 5 lần xe máy và 8,5 lần ô tô con.

Như vậy, đối với đô thị hạn chế về hạ tầng như thành phố Hồ Chí Minh, đặc biệt khu vực trung tâm, cần lựa chọn phương tiện tối ưu hơn trong khả năng chuyên chở và chiếm dụng diện tích mặt đường, đó là xe buýt.

### *3. Vai trò của cơ sở hạ tầng đến nhu cầu đi lại theo từng phương thức*

Đối với quản lý nhu cầu giao thông trong phát triển đô thị là việc cân bằng giữa việc cung ứng của hệ thống giao thông và nhu cầu đi lại ngày càng tăng (tăng trưởng về dân số, tăng trưởng hệ số đi lại).

Đối với trường hợp của thành phố Hồ Chí Minh, việc tăng cung của hệ thống giao thông có thể thực hiện theo 03 phương án chính:

- Phương án 1: Mở rộng và xây dựng thêm cơ sở hạ tầng giao thông bằng việc mở rộng, xây dựng mới các tuyến đường bộ, hệ thống giao thông tĩnh để đáp ứng nhu cầu đi lại và sự gia tăng phương tiện.

- Phương án 2: Tăng cường năng lực cung ứng vận tải hành khách đô thị bằng việc xây dựng hệ thống VTHKCC khối lượng lớn như ĐSĐT, BRT.

- Phương án 3: Kết hợp hài hòa giữa các biện pháp nâng cao năng lực mạng lưới hạ tầng giao thông hiện có, đầu tư xây dựng mới cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và tăng cường năng lực cung ứng của hệ thống vận tải hành khách đô thị phù hợp với nguồn lực của Thành phố

#### *a) Đối với Phương án 1:*

Đây là phương án tăng cường năng lực cung ứng của hệ thống giao thông thông qua mở rộng và xây dựng mới các tuyến đường bộ, hệ thống giao thông tĩnh để đáp ứng sự lưu thông của phương tiện. Tuy nhiên trên thực tế đã chứng minh rằng, nếu chỉ thực hiện biện pháp này không còn hợp lý và hiệu quả, cụ thể:

- Quỹ đất dành cho phát triển giao thông, đặc biệt khu vực trung tâm ngày càng hạn hẹp. Giai đoạn 2005-2010, tăng trưởng chiều dài bình quân đạt 3,49%/năm, nhưng giai đoạn 2011-2018 chỉ đạt 1,90%/năm.

- Việc xây mới, mở rộng đường nhưng chưa chú trọng đến các chính sách ưu tiên cho VTHKCC phát triển, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân càng càng làm tình trạng ùn tắc giao thông trở nên nghiêm trọng.

- Để đảm bảo phát triển hệ thống hạ tầng giao thông cần nguồn kinh phí lớn. Theo sở GTVT, giai đoạn 2021-2025 cần 339.946 tỷ đồng phát triển các tuyến đường kết nối liên vùng, các tuyến vành đai và các trục hướng tâm, 71.458 tỷ đồng cho các hạ tầng giao thông tĩnh<sup>26</sup>.

#### *b) Đối với Phương án 2:*

Tăng cường năng lực cung ứng của hệ thống vận tải đô thị thông qua phát triển hệ thống VTHKCC khối lượng lớn (ĐSĐT, BRT...).

---

<sup>26</sup> <https://baomoi.com/tphcm-thieu-von-dau-tu-ha-tang-giao-thong/c/24008229.epi>

Đối với biện pháp này, để đảm bảo theo Quy hoạch được phê duyệt, thành phố cũng cần kinh phí lớn, ước tính trên 30 tỷ USD với 08 tuyến ĐSDT, 03 tuyến mono-rail, 06 tuyến buýt nhanh BRT. Với điều kiện khó khăn về vốn khi triển khai như hiện nay, việc đảm bảo thực hiện theo Quy hoạch là không khả thi.

*c) Đối với Phương án 3:*

Đây là phương án tăng cường năng lực cung ứng của hệ thống giao thông thông qua:

- Tăng cường năng lực hệ thống giao thông đường bộ hiện có: tổ chức giao thông theo hướng ưu tiên cho các phương tiện tối ưu hơn về vận tải (như đã phân tích ở trên đó là xe buýt), ứng dụng giao thông thông minh ITS để quản lý, điều hành dòng giao thông thông suốt.

- Nâng cấp xây dựng mới các tuyến đường: hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ, tập trung đầu tư có trọng tâm, trọng điểm

- Tăng cường năng lực cung ứng hệ thống vận tải hành khách đô thị: tập trung xây dựng các tuyến ĐSDT, xe buýt nhanh BRT đáp ứng khả năng chuyên trở lớn trên các hành lang giao thông chính.

Đây là các biện pháp phát triển bền vững, nâng cao năng lực khai thác hạ tầng giao thông trên nền tảng phát triển phương thức vận tải phù hợp với khu vực đô thị, chú trọng vào khả năng tiếp cận các dịch vụ vận tải để thỏa mãn nhu cầu đi lại của người dân hơn là mục tiêu về sự lưu thông phương tiện. Biện pháp này hiện đã được áp dụng thành công tại các đô thị trên thế giới và đạt được hiệu quả cao.

*4. Mức độ ảnh hưởng và tác động của mỗi loại hình phương tiện đến việc lựa chọn phương tiện tham gia giao thông của người dân*

Việc lựa chọn phương tiện tham gia giao thông được đánh giá trên các yếu tố:

*i) Tính thuận tiện*

*ii) Tính an toàn*

*iii) Thời gian đi lại*

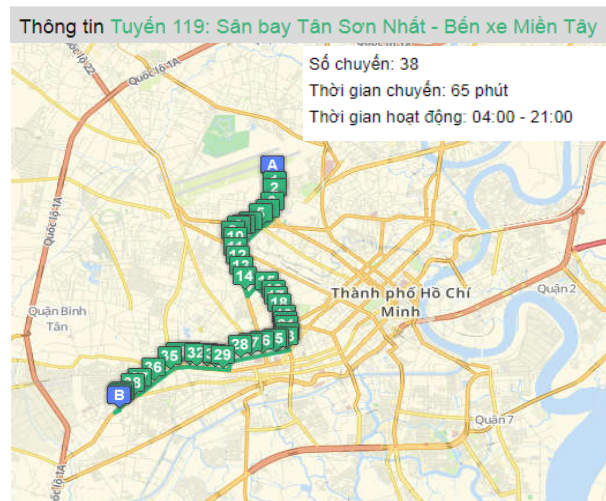
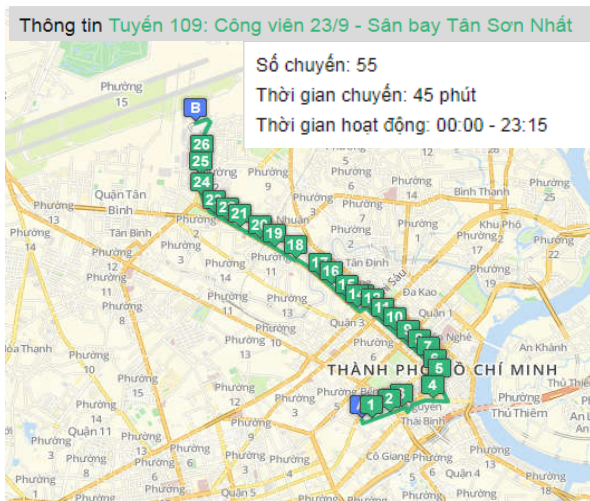
*iv) Tính kinh tế (chi phí đi lại).*

Các yếu tố được so sánh đối với 02 trường hợp: hiện tại và khi thực hiện các cơ chế, chính sách tăng cường VTHKCC kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân. Cụ thể như sau:

- i) Tính thuận tiện:* được đánh giá thông qua yếu tố thuận tiện trong tiếp cận phương tiện (về thời gian và khoảng cách) và thuận tiện khi lưu thông.

- Tiếp cận phương tiện về thời gian: phương tiện giao thông cá nhân chiếm

ưu thế, người dân có thể sử dụng bất cứ thời điểm nào. Còn đối với phương tiện giao thông công cộng hoạt động theo luồng tuyến, theo thời gian biểu và lịch trình định sẵn. Hiện nay, thời gian hoạt động của hệ thống VTHKCC bằng xe buýt thành phố Hồ Chí Minh hầu hết trong khoảng từ 5h00÷21h00, một số tuyến mở sớm trước 5h00<sup>27</sup> và đóng muộn sau 21h00<sup>28</sup>, các tuyến buýt sân bay có thời gian hoạt động dài nhất<sup>29</sup>. Do đó chưa thể đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân vào các khung thời gian trong ngày.



- Tiếp cận phương tiện về không gian: phương tiện cá nhân chiếm ưu thế, đặc biệt xe máy có thể vận chuyển từ cửa đến cửa (door to door). Còn đối với vận tải hành khách công cộng, người dân phải đi đến điểm dừng đón, nhà ga để tiếp cận phương tiện. Khoảng cách tiếp cận hợp lý đối với hành khách công cộng trong vòng bán kính 500m. Đối với thành phố Hồ Chí Minh, tỷ lệ dân số được bao phủ của VTHKCC bằng xe buýt khu vực trung tâm đạt 88,10%, toàn thành phố mới chỉ đạt 67,10%. Tuy nhiên mức độ bao phủ này chỉ được tính theo bán kính từ điểm dừng xe buýt, nếu tính theo khoảng cách người dân đến dưới 500m tỷ lệ này còn thấp hơn. Hiện nay, hệ thống VTHKCC bằng xe buýt vẫn chưa tiếp cận được đối với khu vực hẻm, nơi sinh sống của đa số người dân đô thị. Do vậy, so sánh với phương tiện cá nhân thì xe buýt yếu thế hơn về chỉ tiêu tiếp cận.

- Thuận tiện khi lưu thông: trong dòng giao thông hỗn hợp như hiện nay, với lợi thế diện tích chiếm dụng nhỏ, khả năng linh hoạt trong dòng giao thông

<sup>27</sup> Như tuyến 03: tuyến 02: Bến Thành - BX Miền Tây 4h45-18h30; Bến Thành - Thạnh Lộc 4h55-20h45; tuyến 05: BX Chợ Lớn - Biên Hòa 4h50-19h10; tuyến 08: BX Quận 8 - Đại Học Quốc Gia 4h40-20h30; Tuyến số 04: Bến xe An Sương - Đại Học Nông Lâm: 4h40-20h00

<sup>28</sup> Như tuyến 123 - Phú Mỹ Hưng - Quận 1 7h00-22h00

<sup>29</sup> Tuyến 109 Công viên 23/9-Sân bay Tân Sơn Nhất từ 0h00-23h15, tuyến 119 Sân bay Tân Sơn Nhất - Bến xe Miền Tây: 4h00-21h00

đặc biệt khi ùn tắc, xe máy chiếm ưu thế lớn so với ô tô con và xe buýt. Đối với xe buýt, do chưa có ưu tiên trong lưu thông như làn đường riêng, làn ưu tiên nên bất lợi hơn so với xe máy và ô tô con khi phải sử dụng chung cùng làn đường.

\*) *Đánh giá*: đối với tính thuận tiện, hiện nay, phương tiện cá nhân được đánh giá có ưu thế hơn so với phương tiện giao thông công cộng. Trong tương lai, khi thực hiện các biện pháp ưu tiên trong tham gia giao thông đối với VTHKCC bằng xe buýt như làn đường riêng, đèn tín hiệu ưu tiên kết hợp hạn chế lưu thông phương tiện cá nhân như ngưng hoạt động của xe máy, ngoài ra tăng cường tiếp cận của hệ thống giao thông công cộng như bố trí các minibuses, phát triển xe đạp công cộng,... sẽ làm tăng tính thuận tiện của hệ thống giao thông công cộng hơn nữa.

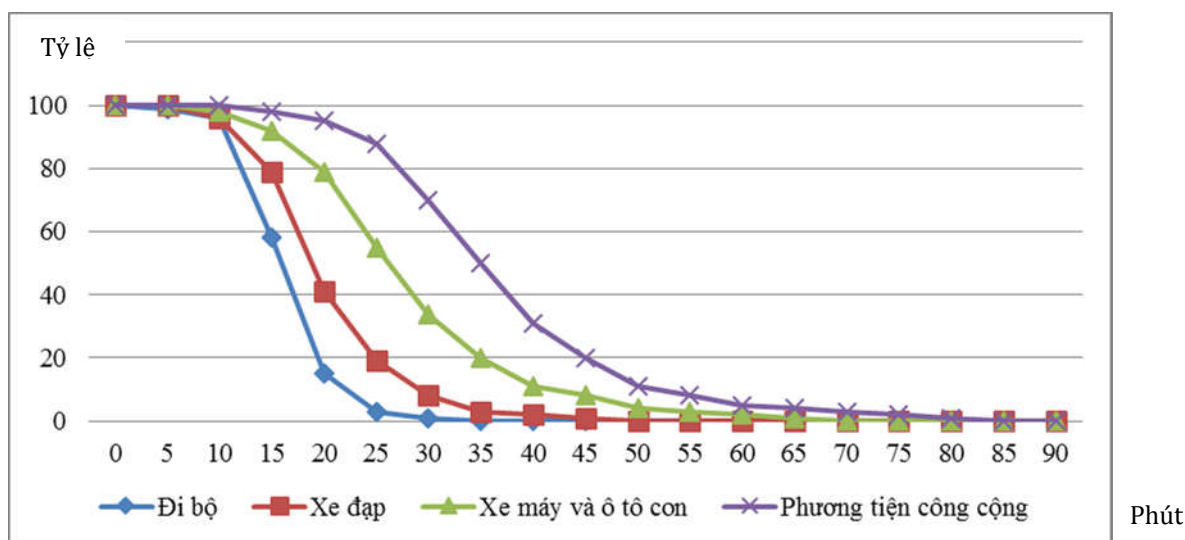
#### ii) *Tính an toàn*

Tính an toàn trong tham gia giao thông của xe máy thấp. Theo thống kê, có trên 70% số vụ tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố có liên quan đến xe máy. Ngoài ra chưa có quy định về kiểm tra an toàn kỹ thuật đối với xe máy đang lưu hành nên không kiểm soát được mức độ an toàn của xe máy, nhiều phương tiện cũ nát, thiếu an toàn vẫn đang còn hoạt động. Ô tô con và xe buýt có tính an toàn cao do thường xuyên được kiểm định định kỳ theo quy định.

#### iii) *Thời gian đi lại*

Thời gian đi lại là yếu tố quan trọng để người dân lựa chọn phương tiện đi lại hàng ngày. Theo các nghiên cứu của Schwanen và Dijst năm 2002, Van Wee và Maat năm 2003, Metz năm 2008 cho thấy, thời gian đi lại phù hợp với người dân đô thị trong khoảng 0,2÷1,1 giờ/ngày.

Thời gian đi lại hợp lý đối với mỗi phương thức vận tải là khác nhau. Cụ thể, tỷ lệ sẵn sàng dành thời gian đi lại của người dân theo lý thuyết như sau:

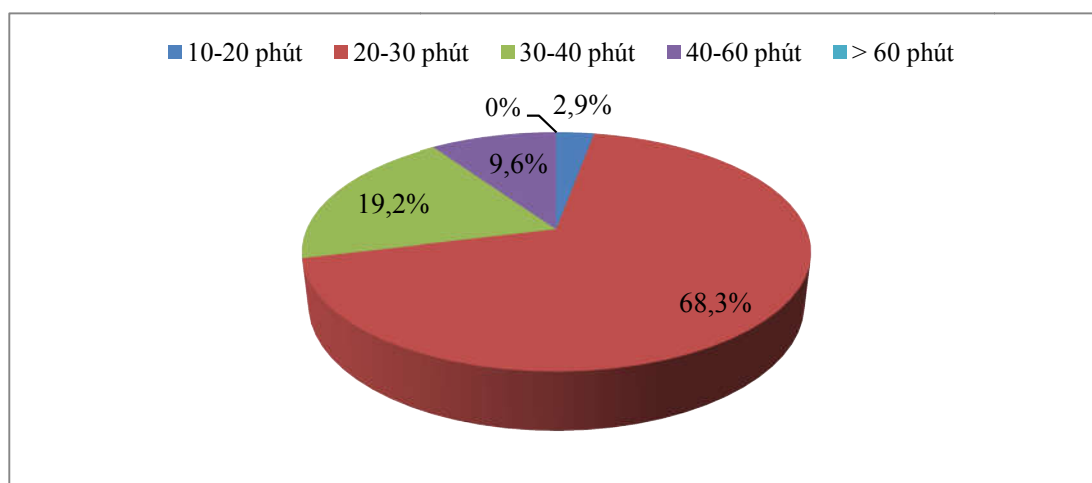


Theo đó, thời gian đi lại hợp lý (tỷ lệ sẵn sàng trên 50%) đối với đi bộ dưới

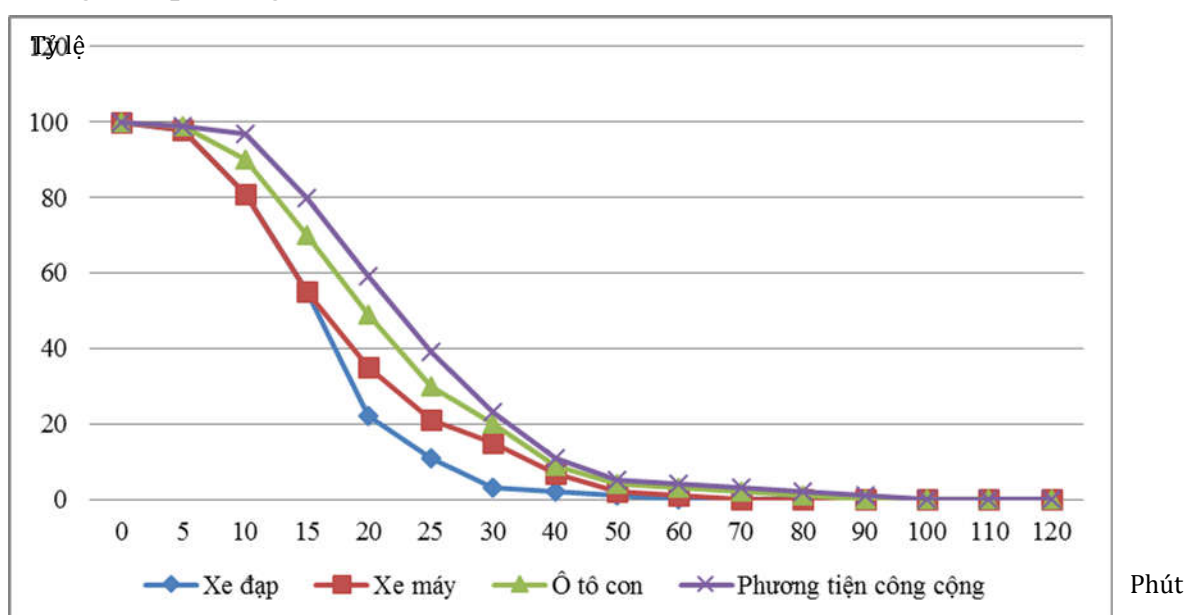
15 phút, xe đạp dưới 20 phút, xe máy và ô tô dưới 27 phút, và phương tiện công cộng dưới 35 phút.

Đối với thành phố Hồ Chí Minh, Tư vấn đã thực hiện khảo sát nhỏ với quy mô 545 người dân, thực hiện phỏng vấn về thời gian đi học, đi làm và thời gian mong muốn đi học, đi làm đối với các loại phương thức vận tải hiện nay. Số lượng người được phỏng vấn bao gồm các thành phần xã hội như: học sinh, sinh viên, người buôn bán, nhân viên văn phòng, công nhân viên chức.

Kết quả khảo sát cho thấy, đa phần người dân hài lòng với thời gian đi học, đi làm dưới 30 phút/chuyến đi (71,2%). Số người dân chấp nhận thời gian đi lại từ 30÷40 phút/chuyến là 19,2% và chỉ có 9,6% chấp nhận thời gian đi lại trên 40 phút/chuyến, trong đó không có ai chấp nhận thời gian đi lại trên 60 phút/chuyến.



Mức độ hài lòng của người dân thành phố Hồ Chí Minh khi đi lại bằng từng loại phương tiện:

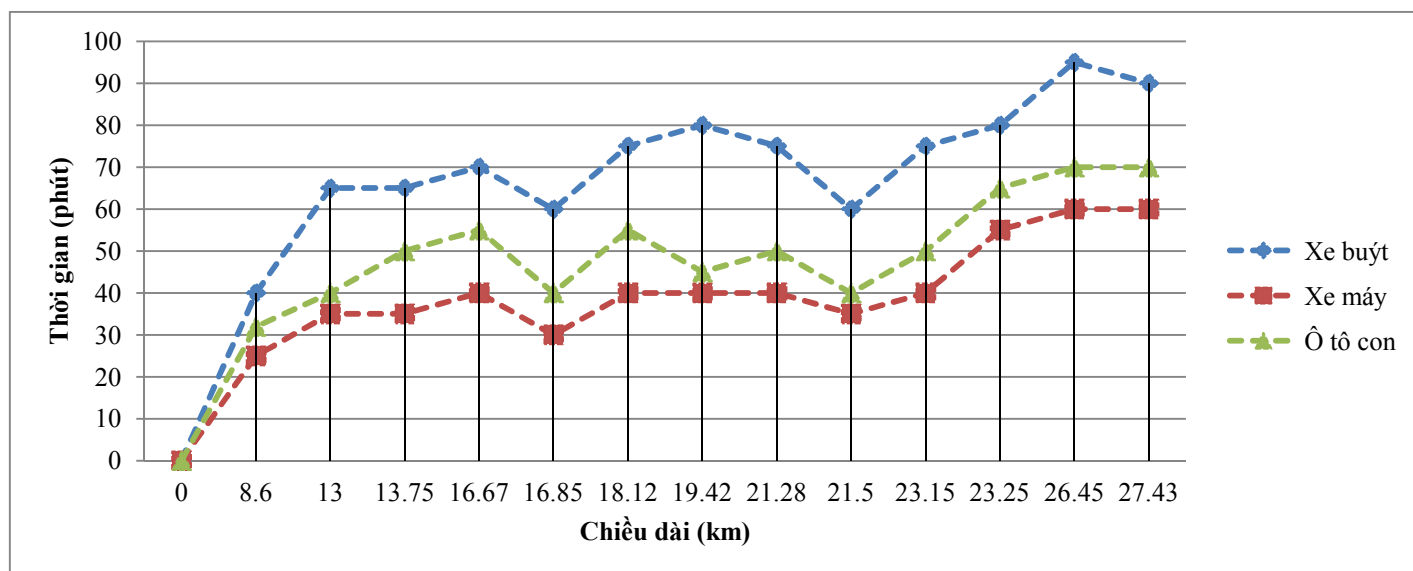


Theo khảo sát so sánh thời gian đi lại bằng các loại phương tiện: xe máy, ô tô con, xe buýt vào giờ cao điểm tháng 3 năm 2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, thực hiện khảo sát trên 13 tuyến buýt có điểm đầu từ khu vực Trung tâm (Bến Thành) đến các khu vực ngoại ô thành phố như: Quận 6, Nhà Bè, Quận 8, Quận 9, Quận 12, Thủ Đức, Huyện Hóc Môn... Cụ thể:

**Bảng 3.1-3: Thời gian di chuyển bằng các loại phương tiện**

TT	Tuyến	Thời gian di chuyển (phút)			Tuyến buýt	
		Xe buýt	Xe máy	Ô tô con	Số hiệu	Chiều dài (km)
1	Bến Thành - BX. Chợ Lớn	40	25	32	01	8,6
2	Bến Thành - Cầu Long Kiểng	65	35	40	86	13,00
3	Bến Thành - BX. Miền Tây	65	35	50	02	13,75
4	Bến Thành - Cộng Hòa - An Suông	70	40	55	04	16,67
5	Bến Thành - Nhà Bè	60	30	40	20	16,85
6	Bến Thành - Thạnh Lộc	75	40	55	03	18,12
7	Bến Thành-Thới An	80	40	45	36	19,42
8	Bến Thành - Đại Học Nông Lâm	75	40	50	93	21,28
9	Bến Thành - Chợ Bình Điền	60	35	40	96	21,5
10	Bến Thành - Chợ Long Phước	75	40	50	88	23,15
11	Bến Thành - Chợ Hiệp Thành	80	55	65	18	23,25
12	Bến Thành-Chợ Xuân Thới Thượng	95	60	70	28	26,45
13	Bến Thành-Đại học Quốc Gia	90	60	70	19	27,43

**Hình 3.1-1: Thời gian di chuyển bằng các loại phương tiện**





Biểu đồ so sánh có thể thấy thời gian đi lại bằng xe buýt gấp từ 1,5÷2,5 lần xe máy và gấp 1,2÷1,8 lần xe ô tô (chưa tính thời gian đợi xe buýt và phải chuyển tuyến).

Như vậy, với quãng đường bình quân đi lại đối với người dân thành phố vào khoảng 7÷8km<sup>30</sup>, nếu đi vào giờ cao điểm, người dân mất từ 25÷30 phút cho mỗi chuyến đi bằng xe máy (nằm trong tỷ lệ “chấp nhận được”), tuy nhiên nếu đi bằng xe buýt phải mất trên 40 phút.

\*) *Đánh giá:* Xét về yếu tố thời gian, phương tiện giao thông cá nhân chiếm ưu thế, đặc biệt khi di chuyển trong giờ cao điểm và khi xảy ra ùn tắc giao thông do khả năng linh hoạt khi di chuyển do kích cỡ phương tiện nhỏ. Với việc tổ chức giao thông chưa có sự ưu tiên như hiện nay, xe buýt hoàn toàn thất thế so với xe máy. Ngoài ra, còn mất thêm thời gian tiếp cận hệ thống và chờ đợi phương tiện nên thời gian di chuyển xe buýt thường gấp nhiều lần so với thời gian di chuyển của phương tiện cơ giới cá nhân. Tuy nhiên, nếu ưu tiên hạ tầng lưu thông cho xe buýt và đưa vào khai thác các loại hình VTHKCC khối lượng lớn như xe buýt nhanh BRT, ĐSĐT, mono-rail với hạ tầng riêng, thời gian đi lại khi sử dụng VTHKCC sẽ được cải thiện và chiếm ưu thế so với sử dụng phương tiện cá nhân.

#### *iv) Tính kinh tế*

Chi phí đi lại rẻ là ưu thế của phương tiện giao thông công cộng so với phương tiện giao thông cá nhân. Khi sử dụng phương tiện giao thông công cộng, người dân không mất chi phí đầu tư phương tiện, chi phí xăng xe, chi phí trông giữ phương tiện, chi phí bảo dưỡng, sửa chữa và các loại phí khác như đăng kiểm (đối với ô tô), bảo hiểm.

Theo kết quả khảo sát phục vụ Đề án “Xây dựng phương án vé cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh phù hợp với mô hình vé thông minh” thực hiện tháng 3/2017 với quy mô 3.300 phiếu cho thấy, chi phí đi lại đối với nhóm thường xuyên sử dụng VTHKCC và nhóm sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân (trong đó có 85,5% sử dụng xe máy, 1,3% sử dụng ô tô con, 13,2% sử dụng các phương tiện khác như đi bộ, xe đạp, xe ôm...), cụ thể như sau:

---

<sup>30</sup> Theo kết quả khảo sát phục vụ Đề án “Xây dựng phương án vé cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh phù hợp với mô hình vé thông minh”, thực hiện tháng 3/2017 với quy mô 3.300 người

Chi phí (đồng)	Tỷ lệ (%)	
	Nhóm đi xe buýt thường xuyên	Nhóm sử dụng phương tiện cá nhân
<150.000	59,6	45,1
150.000-300.000	36,7	
300.000-500.000	3,3	44,8
500.000-1.000.000	0,4	8,7
1.000.000-3.000.000		1,0
>3.000.000		0,4

Có thể thấy, đa phần người thường xuyên sử dụng xe buýt chỉ dưới 300.000 đồng/ tháng để đi lại (96,3%). Còn đối với những người sử dụng phương tiện cá nhân thường chi phí trên 300.000 đồng/tháng.

Như vậy, về chi phí đi lại, VTHKCC bằng xe buýt chiếm ưu thế. Với thu nhập bình quân người dân thành phố Hồ Chí Minh hiện nay, chi phí đi lại bằng xe máy rất thấp chỉ chiếm khoảng 2,5%-4% thu nhập bình quân đầu người, do đó lợi ưu thế về này không rõ rệt so với xe máy.

### **\*) Kết luận**

Trên cơ sở khoa học và thực tiễn được phân tích thông các yếu tố ảnh hưởng đến việc lựa chọn phương tiện giao thông của người dân thành phố Hồ Chí Minh, các yếu tố tác động đến việc lựa chọn phương tiện của người dân khi tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố như sau:

**Bảng 3.1-4: Phân tích xu hướng lựa chọn sử dụng phương tiện khi tham gia giao thông của người dân thành phố Hồ Chí Minh**

TT	Yếu tố	Hiện tại			Trường hợp thực hiện chính sách tăng cường VTHKCC kết hợp kiểm soát PTCGCN		
		PT cá nhân		PT công cộng	PT cá nhân		PT công cộng
		Xe máy	Ô tô con		Xe máy	Ô tô con	
1	Tính thuận tiện	+++	++	-	--	-	++
2	Tính an toàn	---	++	++	--	++	+++
3	Thời gian đi lại	++	+	-	--	-	++
4	Tính kinh tế	+	--	++	-	---	++
	<b>Kết luận</b>	Người dân sẽ có xu hướng lựa chọn phương tiện cá nhân			Người dân sẽ có xu hướng lựa chọn phương tiện công cộng, tuy nhiên sẽ có phản ứng do		

#### **Ghi chú:**

Ký hiệu “-”: kém ưu thế, mức độ tăng dần theo số lượng ký hiệu

Ký hiệu “+”: ưu thế, mức độ tăng dần theo số lượng ký hiệu

- Với điều kiện hiện nay, ngoài nguyên nhân do thói quen đi lại, đặc thù cấu trúc đô thị,... xe máy tuy kém an toàn nhất, nhưng *thuận tiện hơn* và *thời gian đi lại* ít nhất nên người dân có xu hướng lựa chọn xe máy để đi lại.

- Trong tương lai, với việc thực hiện các chính sách phát triển hệ thống VTHKCC và các phương thức vận tải hỗ trợ, đồng thời kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, các yếu tố bất lợi của hệ thống VTHKCC so với phương tiện cá nhân được cải thiện. Và ngược lại, đối với phương tiện cơ giới cá nhân (ô tô con, xe máy), những yếu tố này sẽ bị hạn chế. Do đó, người dân có xu hướng chuyển sang sử dụng VTHKCC.

Do vậy, việc tăng cường phát triển VTHKCC, đồng thời kiểm soát đồng thời kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông là điều kiện tiên quyết thay đổi thói quen sử dụng phương tiện cá nhân của người dân, chuyển đổi phương thức đi lại trong đô thị, trong đó cần nâng cao tính thuận tiện, thời gian đi lại và tính kinh tế đối với VTHKCC và giảm các yếu tố này đối với phương tiện cơ giới cá nhân

### **3.1.2. Cơ sở thực tiễn**

Bài học kinh nghiệm phát triển đô thị tại một số thành phố trong khu vực và trên thế giới cho thấy, cùng với sự tăng trưởng kinh tế, phát triển xã hội, quá trình đô thị hóa, phát triển đô thị đã dẫn đến những hệ lụy về giao thông vận tải, đó là vấn nạn ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và hàng loạt những vấn đề khác có liên quan. Để đánh giá mối liên hệ giữa phát triển kinh tế xã hội ảnh hưởng đến các vấn đề giao thông đô thị, nhóm nghiên cứu tiến hành so sánh một số thành phố trong khu vực có nét tương đồng với thành phố Hồ Chí Minh (về quy mô diện tích, dân số, mật độ dân số,...) giữa các nhóm thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng (thường thuộc các quốc gia đang phát triển) và nhóm giải quyết tốt tình trạng ùn tắc giao thông (thuộc các quốc gia phát triển). Cụ thể như sau:

#### **a) Đối với các thành phố đang phát triển**

**Tại Bangkok (Thái Lan)**, từ những năm 90, bùng nổ kinh tế ở Bangkok đã dẫn theo nhiều hệ lụy về các mặt của xã hội, nhà ở, giao thông và các vấn nạn khác.

Sự gia tăng nhanh chóng số lượng xe ô tô con, phương tiện cá nhân, là một trong những nguyên nhân chính làm tình trạng UTGT ngày càng nghiêm trọng, đặc biệt tại khu trung tâm.

Theo thống kê, trong khoảng 10 năm (1980-1990), dân số Bangkok tăng từ 4,7 triệu lên 5,9 triệu người, thu nhập bình quân đầu người tăng từ 2.740 USD năm 1980 lên đến 5.781 USD vào năm 1990 (tăng 2,1 lần) số xe hơi tại Bangkok tăng gấp 5 lần từ 500.000 xe lên 2,5 triệu xe. Ùn tắc giao thông trở lên

ng nghiêm trọng, gây cản trở trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế, du lịch và làm suy giảm sức khỏe và môi trường sống của người dân. Chính quyền đã đưa ra nhiều giải pháp mang tính lâu dài để giải quyết vấn nạn này như mở rộng hệ thống đường sá. Tuy nhiên việc tăng diện tích giao thông vẫn không phải là giải pháp hữu hiệu để giải quyết triệt để tình trạng UTGT bởi nó lại khuyến khích gia tăng số lượng phương tiện giao thông cá nhân và tình trạng giao thông càng tồi tệ hơn. Chính quyền Bangkok đã phát triển hệ thống xe điện ngầm (MRT), đưa vào hoạt động từ tháng 4-2004 với kinh phí 2,75 tỷ USD. Hệ thống xe điện ngầm ở Bangkok dài 21km, có 18 trạm dừng và nối kết với hệ thống giao thông trên không (skytrain) tại 3 điểm. Hệ thống metro của Bangkok phục vụ cho hơn 200.000 hành khách mỗi ngày và đã giải quyết rất lớn nhu cầu đi lại của người dân Bangkok trong khu trung tâm. Tuy nhiên, chính quyền cũng chưa có các biện pháp quyết liệt hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân dẫn đến tình trạng UTGT vẫn chưa thể cải thiện. Với thu nhập bình quân đầu người đạt 15.192USD (năm 2018), hiện nay tỷ lệ sở hữu ô tô con đạt 338 xe/1000 dân và xe máy đạt 220 xe/1000 dân. Xu thế sử dụng xe hơi ngày càng cao hơn nữa nhằm thay thế xe máy. Theo kết quả khảo sát của BCG cho thấy, có đến 88% người dân Bangkok có nhu cầu mua ô tô trong 05 năm tới. hiện nay, tại Bangkok có khoảng trên 8 triệu xe ô tô con, theo đánh giá Bangkok nằm trong 15 thành phố ùn tắc nhất thế giới. Như vậy có thể thấy, để hạn chế ùn tắc giao thông, ngoài việc đầu tư cho hệ thống VTHKCC, chính quyền thành phố Bangkok cũng cần hạn chế việc sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông một cách đồng bộ.

**Tại Jakarta** (Indonesia): Jakarta là một trong những thành phố tắc nghẽn giao thông tồi tệ nhất thế giới, thiệt hại do ùn tắc giao thông mỗi năm đạt 4,6 tỷ USD.

So với Tp.HCM, UTGT tại Jakarta nghiêm trọng hơn rất nhiều, mặc dù mật độ mạng lưới đường bộ trên diện tích đất tự nhiên cao gấp 5 lần thành phố Hồ Chí Minh (10,47km/km<sup>2</sup> so với 2,04 km/km<sup>2</sup> của Tp.HCM). Hiện nay Jakarta có 2,35 triệu ô tô con, 7,25 triệu xe máy, chưa kể có khoảng 2 triệu phương tiện lưu thông đến từ các khu vực lân cận như Tây Java và Banten. Tỷ lệ sở hữu ô tô con đạt 233 xe/1000 dân (gấp 7 lần Tp.HCM) và xe máy đạt 719 xe/1000 dân (tương đương Tp.HCM). Mặc dù thành phố cũng đã đầu tư mạnh cho hệ thống giao thông công cộng với 06 tuyến đường sắt, 14 tuyến BRT và trên 40 tuyến buýt, tuy nhiên tương tự như Bangkok, chính quyền chưa có những biện pháp mạnh mẽ hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân (cấm lưu thông trên một số tuyến theo biển số chẵn - lẻ) dẫn đến tình trạng UTGT vẫn chưa được cải thiện. Lưu lượng xe vẫn quá lớn dẫn đến nạn ùn tắc giao thông khá nghiêm trọng. Theo kết quả khảo sát cho thấy, phải mất từ 2-3 giờ để di chuyển quãng đường 40 km trong phạm vi các khu vực xung quanh thủ đô Jakarta.

### *b) Đối với các thành phố phát triển*

**Tại Singapore:** Diện tích Singapore chỉ có 719 km<sup>2</sup> (chỉ bằng 1/3 Tp.HCM) với dân số 5,6 triệu người, mật độ dân số đạt 7.789 người/km<sup>2</sup> (gấp 1,8 lần Tp.HCM), thu nhập bình quân đầu người (năm 2018) đạt 58.247USD, nhưng có đến 962.000 xe ô tô, bình quân 1.286 xe/km<sup>2</sup>, trong đó có 612.000 ô tô con (109 xe/1000 dân, gấp 3 lần Tp.HCM). Tuy nhiên, hiện nay Singapore không xuất hiện tình trạng UTGT trên đường, tốc độ lúc giờ cao điểm trên trục lộ cao tốc bình quân là 64 km/giờ, trên trục đường khác khoảng 29 km/giờ trong khi rất ít cảnh sát giao thông điều hành trên đường.

Singapore những năm 1970 cũng đã gặp phải tình trạng ùn tắc giao thông nghiêm trọng mà nhiều thành phố trong khu vực, trong đó có Tp.HCM gặp phải như hiện nay. Trong giai đoạn 1970-1980, thu nhập bình quân đầu người tăng mạnh, từ 926 USD năm 1970 lên đến 5.005 USD năm 1980 (tăng gấp 5,4 lần). Kéo theo đó là sự phát triển bùng nổ xe con cá nhân. Trước tình hình đó, Chính quyền thành phố đã thực hiện quyết liệt các biện pháp kinh tế để hạn chế số lượng xe con cá nhân lưu thông trên đường như thu phí ùn tắc giao thông, hạn chế đăng ký mới, đấu giá đăng ký,... kết hợp đầu tư mạnh mẽ phát triển hệ thống giao thông công cộng với hệ thống ĐSĐT (199km MRT và 29km LRT), 310 tuyến buýt với 5.600 phương tiện và các biện pháp thu hút người dân chuyển đổi từ giao thông cá nhân sang giao thông công cộng. Khi thực hiện việc thu phí ô tô, chính quyền Singapore ban đầu cũng vấp phải sự phản đối của người dân. Tuy nhiên với quyết tâm chính trị, kết hợp với việc cung cấp cho người dân các loại phương tiện đi lại phù hợp, Singapore đã giải quyết thành công bài toán ùn tắc giao thông.

Như vậy có thể thấy, Singapore đã giải quyết rất tốt tình trạng UTGT khi kết hợp mạnh mẽ các giải pháp phát triển hệ thống giao thông công cộng gồm Metro và xe buýt, đồng thời với đó là các biện pháp mạnh mẽ hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông thông qua các biện pháp về kinh tế.

#### ***Tại Đài Bắc:***

Với diện tích 271,8 km<sup>2</sup> nhưng dân số lên đến 2.67 triệu người, mật độ đạt 9.823 người/km<sup>2</sup> (cao 2 lần Tp.HCM), thu nhập bình quân đầu người đạt 25.026 USD (năm 2017), Đài Bắc là một trong những thành phố có tỷ lệ sở hữu xe máy và ô tô con thuộc nhóm cao trên thế giới (383 xe máy/1000 dân 279 ô tô con/1000 dân) nhưng tỷ lệ số chuyển đi bằng phương tiện cơ giới cá nhân rất thấp (20% xe máy, 18% ô tô con), còn lại là các chuyến đi bằng VTHKCC và đi bộ, do đó Đài Bắc thường không xảy ra tình trạng ùn tắc giao thông. Để đạt được kết quả trên, chính quyền cũng đã có những biện pháp mạnh mẽ kết hợp giữa phát triển VTHKCC và kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân.

Những năm 2000, Đài Bắc cũng gặp phải tình trạng căng thẳng về UTGT, đặc biệt là vào giờ cao điểm tại trung tâm và các cửa ngõ thành phố mặc dù cũng đã phát triển cơ sở hạ tầng giao thông công cộng, song tỷ lệ sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân vẫn rất cao, đặc biệt là xe máy. Với nền văn hóa xe máy lâu đời, hầu hết mỗi gia đình Đài Loan đều có 2-3 xe. Dân số đảo 23 triệu người thì có gần 15 triệu xe máy (chưa tính số xe không đăng ký). Riêng Đài Bắc có 10 triệu dân, thì có 5 triệu xe máy. Tỷ lệ xe máy trên đầu người tại đây còn cao hơn cả Việt Nam. Kéo theo đó là tỉ lệ tai nạn giao thông liên quan đến xe máy tăng lên mức 60% ở thời điểm những năm 2000. Trước tình hình đó, Chính quyền thành phố ngoài việc phát triển mạnh cơ sở hạ tầng giao thông (mở rộng đường sá) và VTHKCC (phát triển 05 tuyến ĐSDT, trên 900 tuyến buýt), đã thực hiện các biện pháp hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân mạnh mẽ như kiểm soát khí thải xe máy, thu phí trông giữ phương tiện cao đủ để người dân e ngại, chuyển hướng sang sử dụng VTHKCC, hạn chế số lượng ô tô trông đi vào thành phố (sau 3 rưỡi chiều, ô tô chở dưới 3 người sẽ không được vào trung tâm, hoặc sẽ chịu mức phí rất đắt đỏ),... Nhờ đó, hiện nay ùn tắc giao thông không còn là vấn đề nghiêm trọng đối với Đài Bắc.

*c) Bài học rút ra đối với thành phố Hồ Chí Minh*

Trên cơ sở phân tích các thành phố đặc trưng theo các nhóm, kết hợp tham khảo một số chỉ tiêu phát triển KT-XH và GTVT tại một số thành phố tương đồng khác như Colombo (Sri Lanka), Dhaka (Bangladesh), Surabaya (Indonesia), Surat (Ấn Độ),... có thể thấy rằng, đến năm 2025, khi thu nhập bình quân đầu người của thành phố Hồ Chí Minh đạt khoảng 10.000USD<sup>31</sup>, khả năng sở hữu phương tiện cơ giới cá nhân tăng cao, đặc biệt là ô tô con. Theo kết quả khảo sát tại báo cáo “Unlocking Cities - The impact of ridesharing in Southeast Asia and beyond” của Tổ chức The Boston Consulting Group (BCG) vào tháng 11/2017 nghiên cứu về giao thông đô thị các thành phố khu vực Đông Nam Á, có 81% số người được khảo sát tại thành phố Hồ Chí Minh cho biết có kế hoạch mua ô tô trong vòng 05 năm tới. Trước nguy cơ tình trạng UTGT ngày càng trở lên trầm trọng, Thành phố cần có những biện pháp mạnh mẽ để hạn chế sự gia tăng trong lưu thông của phương tiện cơ giới cá nhân, kèm theo là ưu tiên dành nguồn lực đầu tư phát triển VTHKCC, chuyển đổi từ đô thị phụ thuộc và phương tiện giao thông cá nhân sang đô thị sử dụng VTHKCC là chủ yếu.

---

<sup>31</sup> Theo mục tiêu phát triển tại Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 được phê duyệt tại Quyết định 2631/QĐ-TTg, thu nhập bình quân đầu người đạt từ 8.430-8.822 USD vào năm 2020 và từ 13.340 - 14.285 USD vào năm 2025, tuy nhiên đến năm 2019, thu nhập bình quân đầu người mới chỉ đạt khoảng 6.000USD, do đó dự báo đến năm 2025 thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 8.500USD.

**Bảng 3.1-5: So sánh một số chỉ tiêu phát triển kinh tế xã hội và giao thông vận tải một số thành phố**

TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Hà Nội	Bangkok (Thái Lan)	Đài Bắc (Đài Loan)	Jakarta (Indonesia)	Singapore	Colombo (Siri Lankar)	Dhaka (Bangladesh)
<b>I</b>	<b><i>Kinh tế xã hội</i></b>								
1	Diện tích (km <sup>2</sup> )	2.061	3.359	1.568,74	271,8	662,33	719	3684	302,92
2	Dân số (triệu người)	8,99	8,05	8,28	2,67	10,08	5,6	6	14,4
3	Mật độ dân số (người/km <sup>2</sup> )	4.362	2.397	5.278	9.823	15.219	7.789	1.629	47.537
4	Thu nhập bình quân đầu người (USD)	6.000	4.080	15.192	25.026	6.792	58.247	5.564	6.111
<b>II</b>	<b><i>Kết cấu hạ tầng giao thông</i></b>								
1	Chiều dài đường bộ	4.202,65	20.761,52			6.936	3.499	-	3.000
2	Mật độ mạng lưới đường bộ (chiều dài đường/ diện tích đất tự nhiên)	2,04	6,18	-	-	10,47	4,87	-	9,90
3	Tỷ lệ diện tích đất giao thông/ diện tích đất xây dựng đô thị (%)	8,85%	9,18%	-	-	7,30%	11%	6%	-
<b>III</b>	<b><i>Phương tiện giao thông</i></b>								
1	Ô tô con (xe)	318.157	425.363		745.780	2.350.000	612.000	187.000	-
2	Ô tô/1000 dân	36	53		279	233	109	31	-
3	Xe máy (xe)	8,0 triệu	6.013.582		1.023.759	7.250.000	275.400	261.024	-
4	XM/1000 dân	890	747		383	719	49	44	-
5	Nhu cầu mua ô tô trong 5 năm tới (%)	81%	79%	88%	57%	79%	51%	-	-
<b>IV</b>	<b><i>Hệ thống giao thông công cộng</i></b>								



TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Hà Nội	Bangkok (Thái Lan)	Đài Bắc (Đài Loan)	Jakarta (Indonesia)	Singapore	Colombo (Siri Lankar)	Dhaka (Bangladesh)
1	Tuyến buýt	139	123	198 tuyến	-	14 tuyến BRT, trên 40 tuyến buýt	310	433	152
2	Tuyến/km ĐSĐT	0	0	05 tuyến, 60km	5 tuyến	6 tuyến	- MRT: 5 tuyến, 199km - LRT: 29km	11 tuyến, 531km	0
3	Tỷ lệ trợ giá/ chi phí khai thác vận hành hệ thống GTCC	54%	48,10%	-	-	34,60%	-	6,24%	25,77%
4	Phương thức trợ giá	Đấu thầu	Đấu thầu				-	-	-
5	Tỷ lệ VTHKCC (%)	9,52%	15,50%	42%		25,30%	67%	53,35%	70,22%
6	Tỷ lệ sản lượng hành khách sử dụng metro so với sản lượng giao thông công cộng	0	0	-	-	15,80%	40,50%	7,50%	0,00%
7	Tỷ lệ chi phí đầu tư cho hệ thống GTCC/ tổng đầu tư cho giao thông	-	25%	-	-	25%	-	24,80%	96,20%

TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Surabaya (Indonesia)	Surat (Indonesia)	Thimphu (Bhutan)	Khulna (Bangladesh)	Bhopal (Ấn Độ)	Tehran (Iran)	Ulaanbaatar (Mông Cổ)
I	<b>Kinh tế xã hội</b>								
1	Diện tích (km <sup>2</sup> )	2061	350,5	326,52	26	45	813	750	47.044
2	Dân số (triệu người)	8,99	3,06	5,21	0,61	1,5	2,02	9	3,2

TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Surabaya (Indonesia)	Surat (Indonesia)	Thimphu (Bhutan)	Khulna (Bangladesh)	Bhopal (Ấn Độ)	Tehran (Iran)	Ulaanbaatar (Mông Cổ)
3	Mật độ dân số (người/km <sup>2</sup> )	4.362	8.730	15.956	4.406	33.333	2.482	12.000	68
4	Thu nhập bình quân đầu người (USD)	6.000	5.009	-	1.580	3072	2.864	3.791	4.017
<b>II</b>	<b>Kết cấu hạ tầng giao thông</b>								
1	Chiều dài đường bộ	4.202,65	1.426,65	664	250	360	370	3.536	10.510
2	Mật độ mạng lưới đường bộ (chiều dài đường/ diện tích đất tự nhiên)	2,04	4,07	2,03	9,6	8	0,46	4,7	0,22
3	Tỷ lệ diện tích đất giao thông/ diện tích đất xây dựng đô thị (%)	8,85%	-	-	-	-	-	-	-
<b>III</b>	<b>Phương tiện giao thông</b>								
1	Ô tô con (xe)	318.157	-	119.830	54.661	326.404		4.200.000	309.812
2	Ô tô/1000 dân	36	-	23	90	-	-	-	97
3	Xe máy (xe)	8,0 triệu	1.402.190	1.422.330		677.917		4.000.000	-
4	XM/1000 dân	890	458	273	-	-	-	-	-
5	Nhu cầu mua ô tô trong 5 năm tới (%)	81%	-	-	-	-	-	-	-
<b>IV</b>	<b>Hệ thống giao thông công cộng</b>								
1	Tuyến buýt	139	-	- Buýt: 9 tuyến, 274km, - BRT9 tuyến, 102km	-	10 tuyến	15 tuyến	230 tuyến/ 3000km	126 tuyến
2	Tuyến/km ĐSĐT	0	-	73km	0	0	0	6 tuyến/ 215km	0

TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Surabaya (Indonesia)	Surat (Indonesia)	Thimphu (Bhutan)	Khulna (Bangladesh)	Bhopal (Ấn Độ)	Tehran (Iran)	Ulaanbaatar (Mông Cổ)
3	Tỷ lệ trợ giá/ chi phí khai thác vận hành hệ thống GTCC	54%	0,00%	45,23%	44%	37,4%	0%	54,86%	64,33%
4	Phương thức trợ giá	Đấu thầu							-
5	Tỷ lệ VTHKCC (%)	9,52%	11,17%	3,00%	24,5%	23%	23%	49%	49,6%
6	Tỷ lệ sản lượng hành khách sử dụng metro so với sản lượng giao thông công cộng	0%	-	33,30%	0%	0%	0%	20%	0%
7	Tỷ lệ chi phí đầu tư cho hệ thống GTCC/ tổng đầu tư cho giao thông	-	71%	32%	-	-	15,2%	21%	0,88%

## **3.2. Quan điểm, mục tiêu, chỉ tiêu phát triển**

### **3.2.1. Quan điểm**

#### **a) Quan điểm về vận tải hành khách công cộng**

Vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn (metro, monorail...) là chủ lực quan trọng, góp phần đảm nhận nhu cầu giao thông tại các thành phố lớn. Trong giai đoạn trước mắt vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt vẫn giữ vai trò quan trọng cho đến khi hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn hình thành theo quy hoạch (dự kiến sau năm 2030); Nhà nước giữ vai trò chính trong hoạt động vận tải hành khách công cộng (bao gồm đầu tư hạ tầng và vận hành khai thác). Phát triển vận tải hành khách công cộng là điều kiện để hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân, trong đó phát triển vận tải hành khách khối lượng lớn (đường sắt đô thị, xe buýt nhanh...) hiện đại là điều kiện đảm bảo phát triển vận tải hành khách công cộng bền vững.

#### **b) Quan điểm về hạn chế giao thông cá nhân**

Kiểm soát nhu cầu lưu thông bằng phương tiện cơ giới cá nhân là cần thiết. Các điều kiện cần (về hạ tầng đô thị, mật độ mạng lưới xe buýt, bãi giữ xe mô tô và xe mô tô 2-3 bánh, dịch vụ cung cấp xe đạp hoặc xe mô tô điện công cộng hỗ trợ kết nối với hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt được thuận lợi,...) sẽ phải đạt được trước khi tổ chức hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân. Các giải pháp hành chính và giải pháp kinh tế cần được kết hợp hài hòa và triển khai đồng bộ trong việc kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân (xe ô tô con, xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh).

Việc tổ chức giao thông theo hướng hạn chế lưu thông xe mô tô và xe gắn máy sẽ tổ chức thực hiện có lộ trình, trước mắt là khu vực trung tâm thành phố (Quận 1, Quận 3, Quận 5 và Quận 10), khu đô thị mới Thủ Thiêm, khu đô thị Phú Mỹ Hưng và sẽ phát triển mở rộng, lan tỏa ra các khu vực lân cận khi hạ tầng giao thông và giao thông công cộng đã phát triển tiệm cận các điều kiện.

#### **c) Quan điểm về quản lý quy hoạch, xây dựng đô thị**

Trong quá trình triển khai các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng, việc gắn kết các giải pháp này với quy hoạch đô thị cũng đã được đặt ra. Các khu đô thị mới cần được phải quy hoạch, thiết kế theo quan điểm ưu tiên bố trí hạ tầng cho giao thông công cộng, hạn chế giao thông cá nhân. Do đó, quy hoạch và phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) đang là một trong các cách tiếp cận mà thành phố cần hướng đến để tăng cường hiệu quả, tích hợp phát triển giao thông công cộng vào quy hoạch sử dụng đất.

Mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) giúp hình thành khu vực tập trung, hỗn hợp dân cư, thương mại và dịch vụ công

cộng nhằm tối ưu hóa tiếp cận giao thông công cộng, khuyến khích sử dụng dịch vụ giao thông công cộng trong cự ly thuận tiện cho đi bộ (500-800m) và hạn chế phụ thuộc vào phương tiện cá nhân. Phát triển thương mại và nhà cửa đông đúc dọc hành lang vận tải khối lượng lớn và các nhà ga, đồng thời cải thiện điều kiện đi bộ và đi xe đạp, mức độ tiếp cận chung tăng lên làm giảm hành trình đi lại bằng xe máy, ô tô.

Trong điều kiện giao thông công cộng như xe buýt, xe buýt nhanh... có thể bị ảnh hưởng bởi các phương tiện cá nhân, việc phát triển đường sắt đô thị (sức chở lớn và tốc độ cao) khác mức (đi ngầm hoặc trên cao) là cần thiết đảm bảo sự bền vững cho hệ thống giao thông. Mô hình TOD có thể áp dụng tại các khu vực bị ảnh hưởng từ đường sắt đô thị. Ở cấp thành phố, việc xây dựng các khu đô thị mới phải đảm bảo có kết nối tốt với đường sắt đô thị và các dịch vụ gom khách thích hợp; ở cấp khu vực trong cự ly đi bộ (500-800m) đảm bảo các lối tiếp cận thuận tiện, an toàn, thoải mái cho người đi bộ và đi xe đạp; ở khu vực nhà ga phải đảm bảo có các công trình liên phương thức phù hợp.

Về đảm bảo trật tự vỉa hè và lòng lề đường cho người dân tiếp cận hệ thống giao thông công cộng: Ủy ban nhân dân các quận, huyện phải thường xuyên kiểm tra, xử lý các trường hợp lấn chiếm lòng đường, vỉa hè gây mất trật tự an toàn giao thông, để đảm bảo cho người dân đi bộ, tiếp cận phương tiện công cộng thuận lợi.

### **3.2.2. Mục tiêu phát triển**

#### **a) Mục tiêu chung:**

Phát triển hệ thống giao thông công cộng tạo thuận tiện cho người dân, từng bước thay thế phương tiện giao thông cá nhân trong các chuyến đi, đặc biệt trong khu vực trung tâm thành phố.

Nhanh chóng áp dụng đồng bộ các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng bao gồm cả việc: tái cấu trúc mạng lưới xe buýt, đổi mới phương tiện xe buýt; bổ sung thêm loại hình vận tải hành khách bán công cộng: xe ô tô điện 4 bánh, buýt đường sông, cáp treo...; đẩy mạnh đầu tư các tuyến đường sắt đô thị,...

Đồng thời, áp dụng các giải pháp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân nhằm giảm mật độ phương tiện giao thông cá nhân tham gia giao thông vào giờ cao điểm, giảm ùn tắc, xung đột giao thông trong khu vực trung tâm thành phố, khu vực cảng biển, cảng hàng không.

#### **b) Mục tiêu cụ thể:**

- Đến năm 2025: thị phần vận tải hành khách công cộng toàn thành phố

đảm nhận: 15,20%<sup>(32)</sup>.

- Đến năm 2030: thị phần vận tải hành khách công cộng toàn thành phố đảm nhận: 25,48%<sup>(33)</sup>.

- Khi thị phần đảm nhận của hệ thống vận tải hành khách công cộng tăng từng giai đoạn 2020 – 2025 – 2030, tỷ lệ người dân sử dụng phương tiện cá nhân sẽ giảm tương ứng.

- Hạn chế và tiến tới ngưng hoạt động xe mô tô và xe gắn máy tại một số khu vực thuộc Trung tâm thành phố (Quận 1, 3, 5, 10...) vào giai đoạn 2025 – 2030 và khi hệ thống vận tải hành khách công cộng (xe buýt<sup>(34)</sup>, đường sắt đô thị, xe buýt nhanh (BRT), vận tải khách công cộng đường thủy, bãi giữ xe mô tô và xe gắn máy, dịch vụ cung cấp xe đạp hoặc xe gắn máy điện công cộng,...) đảm bảo nhu cầu đi lại trong khu vực hạn chế, với cự ly tiếp cận trung bình của hành khách đến hệ thống vận tải hành khách công cộng đạt dưới 500 m.

### 3.2.3. Chỉ tiêu phát triển chủ yếu (KPI)

Trên cơ sở phân tích đánh giá hiện trạng và lựa chọn kịch bản dự báo mạng lưới VTHKCC và thị phần đảm nhận các phương thức vận tải, đề xuất một số chỉ tiêu phát triển chính cần đạt được đến năm 2030 (Key Performance Index - KPI) như sau:

1. Đảm bảo cự ly tiếp cận tới hệ thống VTHKCC bình quân là **500m** khu vực trung tâm.
2. Vận tốc lưu thông bình quân của dòng giao thông vào giờ cao điểm đạt **25-30km/h** trên toàn thành phố; đạt 20-25km/h tại khu vực trung tâm thành phố.
3. Sản lượng VTHKCC bằng xe buýt tăng trưởng tối thiểu **6-8%/năm** khu vực các quận trung tâm.

---

<sup>32</sup> VTHKCC bằng xe buýt: thị phần đảm nhận 7,23%; phát triển mới 8-12 tuyến/năm; tổng số phương tiện đạt 2.800- 3.100 xe (trong đó 01 tuyến BRT hoặc xe buýt chất lượng cao, đảm nhận 0,4% thị phần); Đường sắt đô thị: 01 tuyến, thị phần đảm nhận 1,42%; VTHKCC đường sông: 5÷8 tuyến, thị phần đảm nhận 0,12%; Taxi và xe hợp đồng <9 chỗ: thị phần đảm nhận 5,93%; Loại hình khác (xe điện, tram way...): thị phần đảm nhận 0,50%;

<sup>33</sup> VTHKCC bằng xe buýt: thị phần đảm nhận 12,13 %; phát triển mới 10÷15 tuyến/năm; tổng số phương tiện đạt 3.600-4.200 xe (trong đó 03÷04 tuyến BRT hoặc xe buýt chất lượng cao, đảm nhận 0,90% thị phần); Đường sắt đô thị: 02-03 tuyến, thị phần đảm nhận 5,32%; VTHKCC buýt đường sông: thị phần đảm nhận 0,20%; Taxi và xe hợp đồng <9 chỗ: thị phần đảm nhận 7,03%; Loại hình khác (xe điện, tram way...): thị phần đảm nhận 0,8%;

<sup>34</sup> Tuyến xe buýt trục chính, tuyến xe buýt thu gom và tuyến xe buýt kết nối được hình thành và phát triển đồng bộ và liên thông với các phương thức khác.

4. Các điểm trung chuyển phải có hạ tầng tiếp cận cho người đi bộ và hệ thống bãi đỗ xe (theo mô hình Park and Ride), đồng thời khoảng các chuyển tiếp giữa các phương thức tối đa là **500m**. Đảm bảo **100%** các đầu mối vận tải lớn như các nhà ga, trạm trung chuyển..., phải bố trí các bãi giữ xe cá nhân.

#### **3.2.4. Đề xuất các loại hình vận tải hành khách đô thị trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

Phân tích ưu nhược điểm, chức năng từng loại hình vận tải hành khách đô thị, đề xuất các các loại hình vận tải hành khách đô thị phù hợp với điều kiện hạ tầng và kinh tế xã hội thành phố Hồ Chí Minh là hết sức cần thiết để đưa ra những kế hoạch phát triển cũng như các biện quản lý một cách đúng đắn, phù hợp với mục tiêu của Đề án. Tổng hợp kinh nghiệm phát triển VTHK đô thị trên thế giới, đề xuất các loại hình vận tải hành khách trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh như sau:

##### *a) Các phương thức vận tải hành khách công cộng thông thường*

- VTHKCC bằng xe buýt: với ưu điểm có tính cơ động cao, khai thác, điều hành đơn giản, có thể nhanh chóng điều chỉnh chuyến đi, dễ dàng thay thế phương tiện trong thời gian ngắn mà không ảnh hưởng đến hoạt động của tuyến. Xe buýt hoạt động trên mạng lưới đường bộ sẵn có nên chi phí đầu tư, vận hành thấp, linh hoạt. Tuy nhiên năng lực vận chuyển xe buýt không cao, năng suất chịu ảnh hưởng bởi dòng giao thông (đặc biệt dòng hỗn hợp như tại Tp.HCM). Kinh nghiệm phát triển giao thông tại các đô thị trên thế giới cho thấy ở các khu đô thị có quy mô dân số dưới 500.000 người thì xe buýt là phương thức đi lại chủ yếu của người dân (trong cơ cấu các loại hình vận tải hành khách công cộng). Tuy nhiên, do chi phí đầu tư thấp, linh hoạt, khả năng kết nối đến các khu vực dân cư khác nhau cao nên trong giai đoạn đến năm 2030, xe buýt vẫn đóng vai trò chủ đạo đối với vận tải hành khách đô thị với mục tiêu đảm nhận khoảng 23% nhu cầu giao thông trên địa bàn toàn Thành phố (trong tổng số khoảng 37% của toàn bộ hệ thống VTHKCC). VTHKCC bằng xe buýt bao gồm các loại;

+ Xe buýt thường: gồm các loại xe buýt hiện hành, hoạt động theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP, có sức chứa từ 17 chỗ trở lên. Để nâng cao hiệu quả, năng lực hệ thống cần tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng, cải tạo mạng lưới tuyến phù hợp, có những chính sách ưu tiên trong tổ chức giao thông đối với xe buýt

+ Xe buýt nhanh BRT - Bus Rapid Transit: là loại hình vận chuyển sử dụng xe buýt nhưng được khai thác với năng lực và hiệu quả hơn xe buýt thường. Các yếu tố làm tăng năng lực và hiệu quả của BRT thường là sử dụng phương tiện lớn hơn, chạy tuyến riêng hay làn riêng, ít điểm dừng đỗ hơn, thời gian chết giảm thiểu, có hệ thống điều khiển thông minh,... BRT thường được bố trí trên những tuyến có lưu lượng khá lớn, trên những tuyến dài.



+ Minibus: là những phương tiện vận tải hành khách cỡ nhỏ (dưới 17 chỗ) hoặc xe 4 bánh sử dụng động cơ, rất phù hợp để khắc phục những nhược điểm của xe buýt thường (trên 17 chỗ) đó là có thể tiếp cận những khu dân cư trong ngõ hẻm (đặc trưng của đô thị Thành phố). Do đó, trong giai đoạn tới cần nghiên cứu bố trí một số tuyến nhằm kết nối dân cư trong ngõ hẻm tiếp cận hệ thống VTHKCC theo mục tiêu cự ly tiếp cận bình quân đến hệ thống là 500m, hình thành thói quen sử dụng GTCC, là nguồn cung cấp hành khách cũng như giải tỏa hành khách từ các nhà ga, trạm dừng xe buýt.

- Buýt đường sông: đây là loại hình vận tải hành khách phát triển tại một số đô thị trên thế giới có lợi thế về hệ thống sông ngòi như: thành phố Copenhagen (Đan Mạch) gồm 3 tuyến, 10 điểm dừng; Tokyo (Nhật Bản) gồm 8 tuyến, 12 điểm dừng hoạt động trong khu vực Vịnh Tokyo. Với mạng lưới sông kênh thuận lợi, Thành phố cần tận dụng phát triển mạng lưới buýt đường sông để giải quyết một phần nhu cầu đi lại của người dân, hỗ trợ hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, giảm áp lực lên KCHT giao thông đường bộ.

#### *b) Các phương thức vận tải hành khách khối lượng lớn*

- Tàu điện ngầm (Metro): Metro là một loại đường sắt đô thị nhanh và có sức chứa lớn nhất, hiện đại, có tính tự động hóa rất cao và hiệu quả nhất hiện nay. Metro sử dụng 2 ray và năng lượng điện, có thể đi nổi, ngầm hoặc trên cao. Tên gọi khác của Metro theo tiếng Anh là MRT (Mass Rapid Transit), UMRT (Urban Mass Rapid Transit). Đặc điểm chung là tuyến cố định, tuyến đi riêng, yêu cầu kết cấu hạ tầng đặc thù, tiêu chuẩn kỹ thuật cao, điều khiển hiện đại. Ưu điểm là tốc độ nhanh, khối lượng lớn, không ảnh hưởng đến lưu lượng trên đường cộng cộng, an toàn, dễ sử dụng. Nhược điểm là thi công lâu, chi phí đầu tư lớn.

- Đường sắt một ray (Monorail): Đường sắt một ray (Monorail) là phương thức vận tải khách dựa trên một ray đơn, dùng điện năng, thường đi trên cao. Đường sắt một ray chiếm ít không gian hơn, có chi phí xây dựng thấp hơn, có thẩm mỹ đẹp hơn (nếu đi trên cao), gây ồn ít hơn so với loại hai ray. Các nhược điểm là không tương thích được với hệ thống hai ray (phổ biến hơn), bản thân monorail kết nối với nhau cũng phức tạp hơn, thiết bị hạ tầng và phương tiện không thường được cung cấp đồng bộ. Monorail không phổ biến và thường được bố trí ở một số tuyến trong phạm vi hẹp, vận chuyển hành khách từ các khu vực vệ tinh. Hiện nay theo quy hoạch 568 thành phố dự kiến có 03 tuyến mono-rail.

#### *c) Một số loại hình phương tiện vận tải hành khách đô thị sức chứa nhỏ*

- Xe taxi, xe hợp đồng: giải quyết một phần nhu cầu đi lại của người dân, hỗ trợ cho hoạt động VTHKCC trong khi mạng lưới VTHKCC chưa hoàn thiện.

- Xe đạp công cộng: là loại hình vận tải hành khách thân thiện với môi trường, có vai trò giải quyết các chuyển đi ngắn, hỗ trợ mạng lưới VTHKCC, góp phần tạo thói quen sử dụng VTHKCC. Tuy nhiên tốc độ xe đạp không cao, việc đi chung với các phương tiện giao thông cơ giới sẽ gây cản trở giao thông, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn. Do đó, cần bố trí hạ tầng riêng đối với loại hình này.

*d) Một số loại hình phương tiện vận tải hành khách đô thị khác*

Ngoài ra, với việc khó khăn trong đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị như hiện nay, thành phố có thể nghiên cứu xem xét đến các phương thức vận tải khối lượng lớn khác tốn kém ít kinh phí hơn, thời gian đầu tư ngắn hơn đã và đang được nhiều thành phố trên thế giới đưa vào khai thác, cụ thể như:

- Xe điện bánh hơi: Hiện nay có khoảng 300 hệ thống xe buýt bánh hơi đang hoạt động, trong các thành thị của 43 quốc gia. Xe điện bánh hơi, hay còn gọi là Trolleybus, là loại xe buýt vận chuyển trong đô thị chạy bằng động cơ điện. Phương tiện này có kết cấu giống xe buýt hiện nay, chạy trên đường ô tô thông thường. Trolleybus là một sự phát triển đúng hướng bởi ưu điểm của loại hình vận tải bằng điện này là hoạt động không gây ô nhiễm, độ ồn thấp. Những đặc tính kỹ thuật của động cơ điện tạo thuận lợi cho các hoạt động của xe buýt điện, đặc biệt là đặc tính sức kéo điện. Thêm vào đó, động cơ điện có tuổi thọ và hiệu suất kinh tế cao hơn động cơ đốt trong. Việc sử dụng cơ cấu đổi biến bằng bán dẫn cho phép tiết kiệm năng lượng cao, nhất là khi khởi động và hãm. Xe buýt điện có thể đỗ xe sát vỉa hè, đảm bảo hành khách lên - xuống xe thuận lợi và an toàn.

Các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật của loại phương tiện này không khác nhiều so với xe buýt. Tuy nhiên, yêu cầu trang bị phức tạp hơn xe buýt (trạm chỉnh lưu, dây điện, cột điện). Sức chứa xe điện bánh hơi nhiều hơn xe buýt, có thể tăng sức chứa bằng cách kéo thêm rơ - moóc. Tuy nhiên, yêu cầu hoạt động cần có hệ thống tiếp nạp năng lượng điện (mạng lưới đường dây điện bên trên) là nhược điểm so với xe buýt, đặc biệt nếu hoạt động trong các khu vực có không gian đô thị hạn chế.

Đối với thành phố Hồ Chí Minh có thể bố trí loại hình vận tải hành khách kết nối trên các tuyến vận tải trục chính, bố trí hệ thống tiếp nạp năng lượng điện khu vực bên ngoài, còn khi vào khu vực trung tâm sử dụng năng lượng ắc quy hoặc trạm nạp bố trí phía trong Thành phố.



- Xe điện bánh sắt hay xe điện mặt đất (Tramway): Xe điện là một loại phương thức vận tải hành khách công cộng chạy trên đường sắt hai ray nhưng đi chung với đường bộ, do đó thường không có nhiều toa (thường tối đa 3 toa). Một số tên gọi ở các nước khác nhau là Tram, Tramcar, Tramway, Tramlink, Trolley Car, Street Car. Đặc điểm của các loại xe điện là sử dụng chung kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, ổn định nhưng tốc độ không cao do sử dụng chung với các loại phương tiện giao thông khác, không cơ động bằng xe buýt do chạy trên đường sắt cố định. Ưu điểm là triển khai khá nhanh, khai thác đơn giản. Loại hình này có thể khai thác tốt trên các tuyến có bề rộng mặt đường lớn và có nhu cầu lưu thông cao như đường Điện Biên Phủ, 3 Tháng 2, Nguyễn Thị Minh Khai, Nguyễn Văn Trỗi,...



Xe buýt và xe điện là loại hình truyền thống đầu tiên của VTHKCC và xe buýt hiện vẫn thịnh hành ở nhiều nước đang phát triển và phát triển. Khi đường sắt đô thị phát triển thì xe buýt và xe điện vẫn tồn tại và phục vụ tốt những tuyến mà phương thức đường sắt không phục vụ được như tuyến ngắn, tuyến có lưu lượng ít.

- Đường sắt nhẹ LRT: Đường sắt nhẹ (Light Rail Transit - LRT) là một loại đường sắt đô thị dạng 2 ray có tốc độ và sức vận chuyển hơn xe điện và xe buýt nhưng kém hơn so với dạng Metro. Một số tên gọi khác là Light rail, Light railway, Light Rapid Transit,... LRT có năng lực chuyên chở trung bình nhưng cho phép nâng cấp lên thành hệ thống vận tải nặng. Đường ray có thể xây dựng trên cao, mặt đất hay đi ngầm trong lòng đất. LRT thường được chọn để bố trí

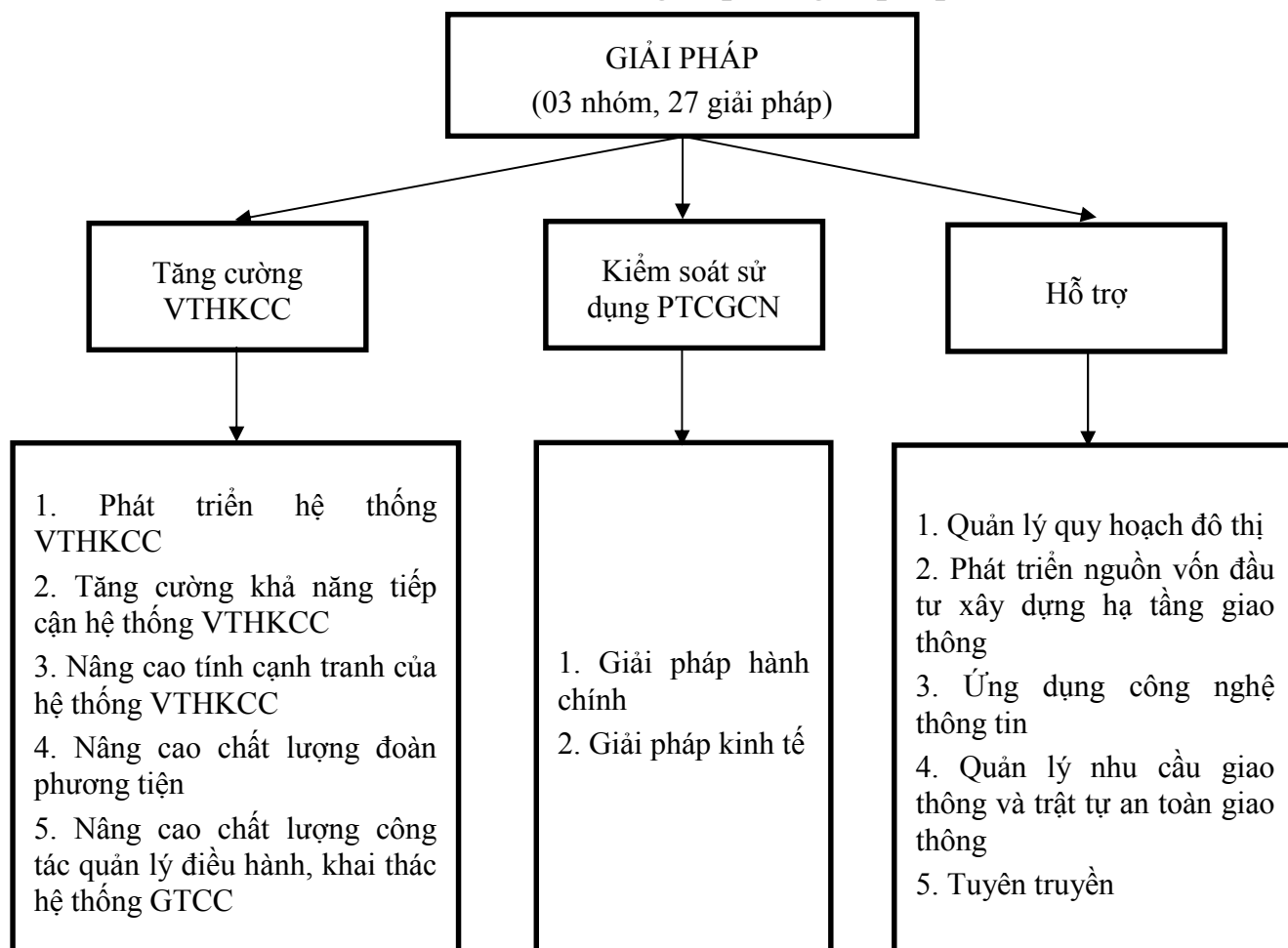
phục vụ tại một khu vực hẹp hay một tuyến lẻ có khối lượng vận chuyển không quá lớn.

### 3.3. Đề xuất các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

Căn cứ điều kiện thực tế của thành phố Hồ Chí Minh; căn cứ kịch bản lựa chọn dự báo giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, 2025 và 2030; căn cứ các quan điểm, mục tiêu phát triển; căn cứ các cơ sở khoa học và thực tiễn, Đề án đề xuất các giải pháp được tổng hợp như sau:

Các giải pháp đề xuất đã giải quyết các nhiệm vụ quản lý nhu cầu giao thông của thành phố, được tổng hợp như sau:

**Hình 3.3-1: Sơ đồ tổng hợp các giải pháp**



**Bảng 3.3-1: Tổng thể các giải pháp tăng cường VTHKCC, kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh**

TT		GIẢI PHÁP	2021-2025	2026-2030
<b>NHÓM GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG VTHKCC</b>				
<b>I</b>		<b><i>Phát triển hệ thống VTHKCC</i></b>		
	<b>1</b>	<b>Tái cấu trúc và phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới tuyến buýt hoạt động có hiệu quả</b>		
	a	- Giai đoạn đến năm 2025: phát triển mạng lưới đạt 190-210 tuyến, 2.800-3.100 phương tiện. Trong đó, xe buýt nhanh BRT có 01 tuyến. - Giai đoạn 2026-2030: tối phát triển mạng lưới đạt 240-280 tuyến, 3.600-4.200 phương tiện. Trong đó, xe buýt nhanh BRT (hoặc xe buýt chất lượng cao) có 05 tuyến.	X	X
	b	Tổ chức lại mạng lưới tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố, trong đó lưu ý mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt kết nối đến khu vực có nhu cầu đi lại lớn như các khu đô thị mới (khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, khu đô thị Thủ Thiêm, khu đô thị đại học - công nghệ cao), khu công nghiệp (Hiệp Phước - Nhà Bè, Tân Tạo - Bình Tân, Tân Phú Trung - Củ Chi), Khu công nghệ cao - Quận 9, đầu mối giao thông (cảng hàng không, bến xe liên tỉnh, cảng biển, cảng thủy nội địa, nhà ga đường sắt đô thị), trường học, bệnh viện, và tổ chức các tuyến buýt kết nối với cảng hàng không Tân Sơn Nhất đến các tỉnh lân cận (Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu,...)	X	
	c	Triển khai dự án Tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị 1, tuyến Bến Thành – Suối Tiên	X	
	d	Triển khai tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị số 2, tuyến Bến Thành – Tham Lương	X	X
	e	Nghiên cứu hình thành một số tuyến buýt hoạt động phục vụ 24 giờ trong ngày và 7 ngày trong tuần qua các khu vực trung tâm	X	
	<b>2</b>	<b>Tập trung ưu tiên nguồn lực triển khai các tuyến đường sắt đô thị và xe buýt nhanh, trong đó đảm bảo hoàn thành đúng tiến độ đưa vào khai thác tối thiểu 03 tuyến đường sắt đô thị số 1, 2, 5 và 01 tuyến BRT trước năm 2030</b>		
	a	Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt đô thị số 1 (Bến Thành - Suối Tiên)	X	
	b	Thực hiện đầu tư nhằm đưa vào khai thác tuyến tàu điện ngầm số 2 thành phố Hồ Chí Minh, tuyến	X	

		Bến Thành - Tham Lương		
c		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 5, giai đoạn 1 (Ngã tư Bảy Hiền - Cầu Sài Gòn)		X
d		Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến xe buýt nhanh BRT số 1	X	
e		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 2-giai đoạn 2 (đoạn Bến Thành - Thủ Thiêm và đoạn Tham Lương - bến xe Tây Ninh)		X
g		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 3a, giai đoạn 1 (Bến Thành - Bến xe Miền Tây)		X
h		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 4b (Công viên Gia Định - Lăng Cha Cả)		X
i		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 2 (Bến xe Miền Tây-Nguyễn Văn Linh-cầu Phú Mỹ)		X
k		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 3 (Ngã tư An Sương-Vành đai 2- Bến xe Miền Tây)		X
l		Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 4 (Kha Vạn Cân-Công viên Chiến Thắng)		X
3		<b>Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải triển khai đầu tư và đưa vào khai thác tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm – Long Thành đồng bộ với tiến độ xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành.</b>		X
4		<b>Nghiên cứu một số loại hình vận tải hành khách công cộng trong đô thị phù hợp với đặc thù hạ tầng giao thông và đặc điểm đi lại của người dân Thành phố như xe điện bánh hơi, tramway, đường sắt nhẹ LRT,...</b>	X	
a		Nghiên cứu đưa vào hoạt động các loại hình vận tải hành khách bằng xe điện bánh sắt (xe điện mặt đất, Tramway) hoặc xe điện bánh hơi (Trolley bus) trên các tuyến có bề rộng mặt đường lớn và có nhu cầu lưu thông cao như đường Điện Biên Phủ, 3 Tháng 2, Nguyễn Thị Minh Khai, Nguyễn Văn Trỗi,...	X	
b		Nghiên cứu xây dựng một số tuyến ĐSĐT theo hình thức Skytrain hoặc monorail (ray treo) kết nối các khu đô thị vệ tinh với nhau và với trung tâm Thành phố	X	
5		<b>Phát triển vận tải khách đường thủy nội địa và liên vùng kết hợp phát triển du lịch</b>	X	X
6		<b>Phát triển, đa dạng hóa các loại hình vận tải thủy (taxi thủy, buýt đường thủy...) phục vụ vận tải hành khách đô thị và du lịch</b>	X	

	7	Xây dựng và triển khai Đề án quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trong khu vực nội thành, kết hợp quy định về vị trí dừng, đỗ đón trả khách		
II		<b>Tăng cường tiếp cận hệ thống VTHKCC</b>		
	8	<b>Phát triển hệ thống xe buýt nhỏ phù hợp với hạ tầng đô thị</b>		
	9	<b>Đầu tư các bến bãi xe buýt, phát triển các đầu mối trung chuyển xe buýt có bãi đỗ xe để kết nối vận tải hành khách công cộng với giao thông cá nhân và kết nối các tuyến vận tải hành khách công cộng với nhau; cải tạo, phát triển trạm dừng, nhà chờ để thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến.</b>		
	a	Thực hiện dự án Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè; Xây dựng bến xe buýt Hóc Môn, xây dựng bến xe buýt Khu công nghiệp Lê Minh Xuân; Xây dựng đường giao thông kết nối Bến xe buýt Hóc Môn; Xây dựng Bến xe Hóc Môn (Giai đoạn 2); Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè (Giai đoạn 2); Mở rộng Bến xe buýt Cần Giờ.	X	
	b	Đầu tư Bãi kỹ thuật xe buýt gần Tỉnh lộ 10 trong KDC Bình Lợi (đường Trần Văn Giàu); Bãi kỹ thuật xe buýt gần bến xe Đa Phước (Quốc lộ 50); Bãi kỹ thuật xe buýt khu vực lân cận 03 xã Vĩnh Lộc A, Vĩnh Lộc B, Phạm Văn Hai; Bãi đậu xe đa phương thức tại Khu công nghiệp Lê Minh Xuân – thành phố Hồ Chí Minh; Bãi kỹ thuật xe buýt, xã Tân An Hội; Bãi kỹ thuật xe buýt giao lộ VĐ 3 và Quốc lộ 1, xã Bình Chánh; Bãi kỹ thuật xe buýt kế cận Bến xe Đa Phước (kế cận Quốc lộ 50 - gần Vành đai 3 thuộc cao tốc Bến Lức - Long Thành)	X	
	c	Cải tạo và xây dựng mới trạm dừng, nhà chờ xe buýt (Quận 2,3, 4,5 6,7, 8, 9,10, 11, Bình Thạnh, Phú Nhuận, Thủ Đức, Gò Vấp, Tân Bình, Bình Chánh, Tân Phú, Bình Tân, Huyện Nhà Bè, huyện Bình Chánh, huyện Cần Giờ)	X	
	d	Xây dựng Bãi đậu xe ô tô Củ Chi, bến xe hàng Quận 9, bãi dọc đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (thuộc Vành đai 3) - Xã Nhơn Đức	X	X
	e	Đầu tư Bến xe Miền Đông mới – Giai đoạn 2	X	
	g	Xây dựng Bến xe Miền Tây mới	X	
	10	<b>Khuyến khích và tạo điều kiện đầu tư theo hình thức xã hội hóa các phương tiện xe đạp công cộng, xe gắn máy điện công cộng... phù hợp với hiện trạng giao thông để hỗ trợ kết nối các phương thức vận tải hành khách công cộng</b>	X	
III		<b>Nâng cao tính cạnh tranh của hệ thống VTHKCC</b>		



	11	<b>Tổ chức giao thông ưu tiên cho xe buýt nhằm đảm bảo tốc độ khai thác và tính đúng giờ của xe buýt thông qua việc bố trí làn đường dành riêng/làn ưu tiên cho xe buýt hoạt động</b>	X	
	12	<b>Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức, bảo đảm kinh phí trợ giá và hỗ trợ đầu tư phương tiện cho vận tải hành khách công cộng</b>		
	a	Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức	X	
	b	Triển khai công tác đấu thầu cung ứng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên các tuyến xe buýt trợ giá.	X	X
	c	Bảo đảm kinh phí trợ giá hoạt động xe buýt phổ thông, đưa rước học sinh, sinh viên	X	X
	d	Bảo đảm kinh phí dịch vụ vận tải hành khách cho tuyến MRT 1 và MRT 2	X	X
	e	Bảo đảm hỗ trợ lãi vay đầu tư xe buýt mới		
IV		<b><i>Nâng cao chất lượng đoàn phương tiện</i></b>	X	X
	13	<b>Xây dựng và triển khai kế hoạch đầu tư phương tiện xe buýt theo từng giai đoạn, phù hợp với hạ tầng cung ứng nhiên liệu và ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch và thân thiện với môi trường (CNG, LPG, năng lượng điện hoặc nhiên liệu thay thế khác phù hợp với xu thế phát triển của các nước trên thế giới)</b>	X	X
V		<b><i>Nâng cao chất lượng công tác quản lý điều hành, khai thác hệ thống VTHKCC</i></b>		
	14	<b>Nâng cao năng lực các đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý, khai thác, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (xây dựng các chương trình đào tạo, nâng cao chất lượng quản lý, điều hành doanh nghiệp vận tải; tổ chức tập huấn cho đội ngũ lái xe, lái tàu, nhân viên phục vụ)</b>	X	X
	15	<b>Tăng cường triển khai ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý điều hành giao thông công cộng</b>		
	a	<i>Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 1)</i>	X	
	b	<i>Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 2)</i>		X
	c	<i>Thực hiện dự án Xây dựng cổng tích hợp thông tin cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt</i>	X	
	d	<i>Thực hiện dự án Triển khai ứng dụng cung cấp thông tin vận tải hành khách công cộng trên thiết bị di động</i>	X	

	16	Triển khai ứng dụng vé thông minh trong hệ thống vận tải hành khách công cộng, đảm bảo áp dụng trên 100% số tuyến buýt vào năm 2025, liên thông với các loại hình vận tải khác (đường sắt đô thị, vận tải hành khách bằng đường thủy, dịch vụ cung cấp xe đạp công cộng)		
	a	Thực hiện thí điểm thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	X	
	b	Xây dựng Khung tiêu chuẩn hệ thống vé thông minh cho giao thông công cộng	X	
	c	Xây dựng chính sách giá vé, khung quản trị và mô hình tài chính thực hiện hệ thống vé thông minh	X	
	d	Xây dựng hệ thống lõi (hạ tầng kết nối nhiều hệ thống thanh toán tự động khác nhau trong vận tải hành khách công cộng và các hình thức thanh toán khác như thẻ ngân hàng, thiết bị di động...)	X	
	e	Mở rộng đầu tư hệ thống thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt	X	
	17	<b>Nghiên cứu, hoàn chỉnh mô hình tổ chức, quản lý giao thông công cộng; xây dựng cơ chế đặc thù đảm bảo hoạt động ổn định và nâng cao năng lực cơ quan quản lý giao thông công cộng</b>		
	a	Rà soát, bổ sung chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng phù hợp với từng giai đoạn phát triển của hệ thống giao thông công cộng	X	
	b	Nghiên cứu xây dựng, đề xuất cơ chế đặc thù đảm bảo thu nhập cho viên chức, người lao động tại cơ quan quản lý giao thông công cộng	X	
	c	Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cơ quan quản lý, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (đào tạo kỹ năng, chuyên môn về công nghệ thông tin, quản lý, điều hành mạng lưới đường sắt đô thị và các loại hình vận tải hành khách khác khi đưa vào khai thác)	X	
<b>NHÓM GIẢI PHÁP KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG</b>				
<b>I</b>		<b>Giải pháp kinh tế kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân</b>		
	18	Nghiên cứu và tổ chức triển khai dự án đầu tư hệ thống Thu phí xe ô tô lưu thông vào trong khu vực trung tâm thành phố	X	
	19	Nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường	X	X
<b>II</b>		<b>Giải pháp hành chính kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân</b>		
	20	Kiểm soát hoạt động của xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh theo lộ trình phù hợp với điều kiện cơ sở hạ tầng và năng lực hệ thống giao thông công cộng.	X	X
<b>NHÓM GIẢI PHÁP HỖ TRỢ</b>				
<b>I</b>		<b>Quản lý quy hoạch đô thị</b>		

	21	Rà soát, tổ chức quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực phát triển đô thị mới, xung quanh các đầu mối giao thông vận tải khối lượng lớn (nhà ga đường sắt đô thị, điểm trung chuyển lớn...)	X	X
II		<i>Phát triển vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông</i>		
	22	Nghiên cứu các hình thức phát triển nguồn thu hỗ trợ phát triển giao thông công cộng	X	
III		<i>Ứng dụng công nghệ thông tin</i>		
	23	Triển khai các dự án giao thông thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng		
	a	Dự án Nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin tại Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị	X	
	b	Dự án Đầu tư hệ thống điều khiển giao thông linh hoạt các trục giao thông chính trên địa bàn thành phố	X	
	c	Dự án Đầu tư bổ sung hệ thống camera giám sát phục vụ kiểm soát giao thông trên địa bàn thành phố	X	
	d	Dự án Trang bị phần mềm, thiết bị phục vụ điều hành, giám sát hoạt động giao thông đường thủy khu vực Thành phố Hồ Chí Minh	X	
IV		<i>Quản lý nhu cầu giao thông và trật tự an toàn giao thông</i>		
	24	Triển khai thực hiện tổ chức không gian đi bộ khu vực trung tâm Thành phố	X	
	25	Rà soát bố trí, sắp xếp giờ làm việc, giờ học lệch ca; thực hiện điều chỉnh thời gian lưu thông một số phương tiện kinh doanh vận tải qua khu vực trung tâm.	X	
	26	Tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về trật tự an toàn giao thông và trật tự đô thị, ô nhiễm môi trường	X	
V		<i>Tuyên truyền</i>		
	27	Đẩy mạnh công tác thông tin và tuyên truyền về các nội dung của giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng theo chủ đề cụ thể và đồng bộ với các giải pháp thực hiện.	X	X

### 3.3.1. Các giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng

#### 3.3.1.1. Phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng

##### Phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt

#### **1. Tái cấu trúc và phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới tuyến buýt hoạt động có hiệu quả**

Theo kịch bản phát triển đã được xác định, đến năm 2030, mục tiêu của hệ thống VTHK đô thị phải đạt được 25,48% nhu cầu giao thông đô thị, trong đó với điều kiện của Thành phố như đã được phân tích, việc lựa chọn xe buýt là phương thức vận tải chủ đạo giải quyết các vấn đề về giao thông đô thị đến năm 2030 là phương án phù hợp nhất. Mục tiêu đến năm 2030, VTHKCC bằng xe buýt cần đáp ứng khoảng 12,13% nhu cầu giao thông đô thị, tương ứng 2,9 triệu chuyến đi/ ngày đêm (so với năm 2019 mới chỉ đáp ứng 4,42% nhu cầu giao thông đô thị, tương ứng 0,8 triệu chuyến đi/ ngày đêm). Như vậy, cần có kế hoạch chi tiết phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt để đảm bảo được mục tiêu đề ra.

a. Mục tiêu phát triển mạng lưới tuyến buýt đến năm 2030 như sau:

- Giai đoạn đến năm 2025: phát triển mạng lưới tuyến bình quân **8-12** tuyến/ năm, nâng tổng số tuyến lên **172-192** tuyến, **2.800-3.100** phương tiện.

- Giai đoạn 2026-2030: tối ưu hóa mạng lưới tuyến, phát triển mở mới bình quân **10-15** tuyến/năm; đến năm 2030 có **222-267** tuyến, **3.600-4.200** phương tiện.

Các nhiệm vụ cần thực hiện để phát triển mạng lưới tuyến buýt đảm bảo mục tiêu được đưa ra:

b. Tối ưu hóa mạng lưới tuyến VTHKCC bằng xe buýt, tái cơ cấu mạng lưới theo hướng các tuyến trục, tuyến nhánh và các tuyến vành đai phù hợp với điều kiện hạ tầng từng tuyến đường (bề rộng mặt đường, tính chất của tuyến) và nhu cầu giao thông trên hành lang vận tải. Trong đó, tuyến buýt trục hoạt động trên các tuyến trục chính, kết nối trực tiếp các điểm thu hút, phát sinh lớn. Các tuyến buýt nhánh có vai trò gom khách cho các tuyến buýt trục chính. Các tuyến buýt vành đai hoạt động trên các đường vành đai, đóng vai trò gom khách và phân bổ lưu lượng giao thông vào khu vực trung tâm. Đối với các mỗi loại tuyến bố trí loại phương tiện lưu thông và tổ chức giao thông ưu tiên phù hợp với điều kiện hạ tầng trên tuyến.

c. Mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt kết nối đến khu vực có nhu cầu đi lại lớn như: các khu đô thị mới (khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, khu đô thị Thủ Thiêm, khu đô thị đại học - công nghệ cao), khu công nghiệp (Hiệp Phước - Nhà Bè, Tân Tạo - Bình Tân, Tân Phú Trung - Củ Chi), Khu công nghệ cao - Quận 9,

đầu mỗi giao thông đối ngoại, các đô thị vệ tinh. Tổ chức các tuyến buýt kết nối với cảng hàng không Tân Sơn Nhất đến các tỉnh lân cận như Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu,...

d. Triển khai dự án Tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị 1, tuyến Bến Thành – Suối Tiên.

e. Điều chỉnh thời gian hoạt động trong ngày trên các tuyến xe buýt cho phù hợp với nhu cầu, quy luật và đặc thù của từng khu vực như: khu dân cư, trường học, cảng hàng không, ga đường sắt, các bến xe khách liên tỉnh, bến thủy, chợ đầu mối, trung tâm thương mại, khu vui chơi giải trí. Nghiên cứu hình thành một số tuyến buýt hoạt động phục vụ 24 giờ trong ngày và 7 ngày trong tuần qua các khu vực trung tâm khi có nhu cầu đi lại.

VTHKCC bằng xe buýt hiện nay chủ yếu phục vụ học sinh, sinh viên, người lao động. Theo khảo sát tại Đề án, một trong những bất cập hiện nay đó là một số tuyến buýt bố trí thời gian hoạt động chưa phù hợp. Học sinh, sinh viên đi học; sinh viên, người lao động, đặc biệt những người hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ (khu vui chơi giải trí, khu vực du lịch), buôn bán (các chợ đầu mối, trung tâm thương mại, siêu thị) thường có thời gian bắt đầu công việc sớm (các chợ đầu mối) và kết thúc muộn (các trung tâm thương mại, siêu thị, khu vui chơi giải trí,...). Đặc biệt khu vực các quận trung tâm có nhu cầu sinh hoạt về đêm lớn. Do vậy, đối với những đối tượng và khu vực đặc thù cần điều chỉnh thời gian hoạt động của các tuyến buýt cho phù hợp.

*\*) Đề xuất:*

- Đối với các tuyến buýt kết nối tới các khu vực tập trung các trung tâm thương mại, khu vui chơi giải trí như khu vực Quận 1 (tuyến số 01, 02, 03, 04, 11, 18, 19, 20, 27, 28, 34, 36, 39, 45, 46, 52, 65, 86, 88, 93, 96, 102, 123, 124, 152...); các tuyến kết nối tới khu vực các trường đại học (tuyến số 10, 50, 56...): kéo dài thời gian hoạt động đến 22h00-23h00.

- Đối với các tuyến buýt kết nối tới các chợ đầu mối (chợ đầu mối Bình Điền - tuyến số 96, tuyến số 14 - chợ hoa Hồ Thị Kỷ, chợ đầu mối Hóc Môn - tuyến số 122, chợ hoa Đầm Sen - tuyến số 11, 15, 144, 148, 38, 64, 69,...): bắt đầu thời gian hoạt động sớm hơn, từ 3h00 - 4h00 tùy nhu cầu từng khu vực.

f. Đổi mới hình thức đưa rước học sinh bằng việc hình thành các tuyến buýt có trợ giá đưa rước học sinh (school bus) theo khu vực và ban hành quy chế hoạt động của loại hình này.

*\*) Đánh giá sự cần thiết:*

Loại hình đưa rước học sinh, sinh viên có trợ giá trên địa bàn thành phố

được triển khai từ năm học 2001 - 2002, đã góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho việc đưa đón học sinh, giảm áp lực giao thông vào giờ cao điểm, thúc đẩy việc sử dụng VTHKCC. Tuy nhiên, loại hình vận tải đặc thù này hiện nay tồn tại một số vấn đề bất cập như sau:

- Công tác quản lý: hình thức đưa đón học sinh hiện nay mới chỉ dưới dạng hợp đồng giữa nhà trường với các đơn vị kinh doanh vận tải. Hoạt động đưa đón học sinh hiện nay được quản lý theo hình thức vận tải hành khách theo hợp đồng, được quy định tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP với các quy định chung như giấy phép kinh doanh, phương án kinh doanh, quy định về lái xe, chất lượng xe,... Tuy nhiên, do đây là loại hình vận tải có tính đặc thù riêng với đối tượng dễ bị tổn thương đó là học sinh nên cần có những cơ chế quản lý riêng.

- Công tác đảm bảo an toàn trong quá trình vận tải: hiện nay, quy trình đưa đón, kiểm soát, đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển học sinh do các trường và đơn vị kinh doanh vận tải tự lập ra dẫn đến sự thiếu đồng bộ, thống nhất chung trên toàn Thành phố. Quy trình đảm bảo an toàn trong đưa đón học sinh cũng chưa được kiểm định, kiểm soát bởi cơ quan có thẩm quyền do thiếu những quy định pháp luật.

- Phương tiện đưa đón học sinh: hiện nay phương tiện đưa đón học sinh theo quy định chung tại QCVN 10:2015/BGTVT về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô khách thành phố và các quy định đối với phương tiện tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP chứ chưa có các quy định riêng để đảm bảo an toàn đối với đối tượng học sinh.

Ngoài ra, một số tồn tại khác như xe không đảm bảo chất lượng, lái xe chưa đảm bảo các điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định, lái xe, nhân viên đưa đón chưa được tập huấn, chưa thực hiện đúng quy trình đưa đón học sinh..., dẫn đến một số trường hợp đáng tiếc xảy ra trong thời gian qua, gây lo lắng và bức xúc trong dư luận, xã hội.

*\*) Kinh nghiệm thế giới*

- **Tại Mỹ:** Theo Hiệp hội Xe buýt trường học Mỹ (ASBC), hơn một nửa số học sinh (khoảng 25 triệu) đi xe buýt đến trường mỗi ngày

Từ tiểu học trở đi, học sinh sẽ phải đi xe buýt của trường gọi là school-bus. Xe buýt đưa đón được xem là cơ sở vật chất bắt buộc của một trường học, là một loại xe buýt thuộc sở hữu, thuê, nhận khoán, hoặc điều hành bởi một trường học hoặc trường huyện. Nó thường được sử dụng để vận chuyển học sinh đến và đi từ các hoạt động liên quan đến trường học hoặc trường học.

Tất cả các xe buýt trường học mới phải đáp ứng các tiêu chuẩn an toàn áp dụng cho các phương tiện vận tải hành khách thông thường như lối thoát hiểm

và cửa sổ khẩn cấp, chỗ ngồi, dây an toàn,... và các trang thiết bị an toàn riêng như ghế được thiết kế an toàn, đạt tiêu chuẩn cao hơn, kính chắn gió được làm rộng hơn, đầu xe thấp hơn, có thêm cửa thoát hiểm trong trường hợp sơ tán khẩn cấp, hệ thống thiết bị cảnh báo trẻ em Child Check-Mate System để đảm bảo không còn sót học sinh trên xe,... Ngoài ra, thiết kế phương tiện school-bus cũng khác biệt, nổi bật để dễ nhận diện.

Giá vé School-bus phụ thuộc vào hệ thống trường học, miễn phí cho mọi học sinh hoặc một số cấp nhất định, hoặc thu phí vé xe và có trợ cấp của tiểu bang. Một số trường có xe buýt cho tất cả mọi người, nhưng một số trường chỉ có cho trẻ em sống ở một khoảng cách nhất định. Nhiều tiểu bang hỗ trợ kinh phí cho các trường học địa phương để giúp trang trải chi phí cho việc vận chuyển học sinh đến trường.

#### **- Tại Hàn Quốc:**

Việc đảm bảo an toàn đối với xe đưa rước học sinh school-bus cũng được chính quyền quan tâm. Hàn Quốc đưa ra quy định yêu cầu tất cả các trường học, cơ sở chăm sóc trẻ ban ngày phải lắp đặt hệ thống "sleeping child check" (phát hiện trẻ ngủ) trên xe đưa đón để tránh trường hợp trẻ em ngủ quên, bị bỏ lại một mình trên xe. Quy định này nằm trong luật giao thông sửa đổi.

Theo công nghệ này, trong vòng 3 phút sau khi xe dừng hẳn, tài xế sẽ đi một vòng kiểm tra rồi nhấn nút ở cuối xe. Hệ thống sau đó tự động phát hiện học sinh còn sót lại nhờ vào các thiết bị được gắn ở cả trong và ngoài xe.

Kết quả sẽ được gửi đến điện thoại của tài xế, phụ huynh và quản trị viên tại trường. Trong trường hợp người lái xe không thực hiện các bước kiểm tra, hệ thống cũng sẽ gửi cảnh báo đến cha mẹ học sinh và nhà trường.

#### **- Tại Singapore:**

Tại Singapore hình thức xe buýt trường học (school bus) rất phát triển nhằm đảm bảo an toàn cho trẻ em khi đến trường.

Việc vận chuyển sinh viên bằng xe buýt thường được cung cấp bởi các dịch vụ xe buýt vận tải công cộng theo lịch trình do nhà nước quy định. Dịch vụ school-bus thường được ký hợp đồng với các công ty xe buýt địa phương, sử dụng xe buýt thông thường được sử dụng cho các mục đích khác khi không sử dụng cho các chuyến đi học. Các Bộ Giáo dục Singapore đã tạo ra Thông báo Hội đồng quản trị Thông tin dành cho xe buýt trường học Dịch vụ nền tảng (IBSB), trên đó các nhà khai thác xe buýt khác nhau có thể nộp hồ sơ dự thầu cơ hội để cung cấp dịch vụ xe buýt.

Giá vé xe buýt của trường ở Singapore được chính phủ hỗ trợ một phần và một phần được chi trả bởi phụ huynh của học sinh.



Yêu cầu kỹ thuật và thiết kế xe buýt đảm bảo theo quy định chung đối với các loại hình phương tiện vận tải khác và phải đảm bảo một số yêu cầu riêng để đảm bảo an toàn trong quá trình vận chuyển học sinh như dây an toàn ba điểm, biển báo “Trẻ em qua đường” phản chiếu với đèn LED nhấp nháy màu đỏ ở phía sau xe và sẽ được kích hoạt khi cửa ra vào hoặc cửa thoát hiểm được mở. Một số quy định về quy trình đưa đón học sinh cũng được yêu cầu đó là những người đưa đón phải có mặt trên xe buýt trường học khi xe chờ từ hơn 30 trẻ em,...

**- Tại Nhật Bản:**

So với các quốc gia phát triển khác, dịch vụ school-bus không phát triển bằng. Chỉ có 1,7% trẻ em Nhật Bản đến trường bằng xe bus, trẻ em hầu hết tự đi bộ và các dịch vụ vận tải hành khách công cộng khác đến trường.

School-bus tại Nhật Bản được vận hành theo hình thức kết nối giữa các khu dân cư, nhà ga,... đến trường học. School-bus được điều hành bởi chính quyền địa phương và trường học.

**\*) Đề xuất hình thức đưa rước học sinh School-Bus**

Hình thức buýt đưa rước học sinh (school-bus) có một số đặc điểm về quản lý và vận hành khác với hình thức trước đây, cụ thể:

	<b>Xe buýt đưa đón học sinh (School bus)</b>	<b>Xe đưa rước học sinh hiện nay</b>
Loại hình	Xe buýt	Xe hợp đồng
Đối tượng	Học sinh, sinh viên	Học sinh, sinh viên riêng của từng trường theo hợp đồng
Tổ chức	Theo khu vực, cụm trường	Từng trường riêng lẻ
Thời gian hoạt động	Trong khoảng thời gian đi học, tan học	Theo hợp đồng với từng trường
Luồng tuyến	Có luồng tuyến cụ thể do nhà nước quy định	Theo hợp đồng vận chuyển
Hình thức trợ giá	Tương tự buýt thường	Theo lượt học sinh/sinh viên/ngày
Phương tiện	Có tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đặc thù riêng	Theo quy định hiện hành

Việc triển khai hình thức này sẽ hạn chế được các vấn đề bất cập còn tồn tại hiện nay trong hoạt động đưa rước học sinh:

- Các tuyến buýt hoạt động theo cụm trường, sẽ tận dụng tối đa năng lực vận chuyển của phương tiện trên tuyến, hạn chế nhiều xe cùng đưa rước học sinh theo từng trường

- Mức trợ giá tương tự xe buýt thường, được xây dựng theo định mức kinh tế kỹ thuật và đơn giá chi phí đảm bảo hỗ trợ tốt hơn cho doanh nghiệp, thu hút các doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ.

- Ngoài ra, các cơ chế chính sách khác về lãi suất vay vốn đầu tư phương tiện, thuế, phí,... cũng sẽ thu hút doanh nghiệp cải thiện chất lượng dịch vụ, thu hút được các đối tượng là học sinh, sinh viên tham gia, góp phần hạn chế phương tiện cá nhân đưa đón, giảm ùn tắc giao thông.

- Hình thức đưa rước học sinh mới sẽ nâng cao tính an toàn đối với việc đưa rước học sinh.

 Phát triển VTHKCC khối lượng lớn

**2. Tập trung ưu tiên nguồn lực triển khai các tuyến đường sắt đô thị và xe buýt nhanh, trong đó đảm bảo hoàn thành đúng tiến độ đưa vào khai thác tối thiểu 03 tuyến đường sắt đô thị số 1, 2, 5 và 01 tuyến BRT trước năm 2030**

Phát triển ĐSĐT:

a. Tuyến số 1: hoàn thành và đưa vào khai thác vào năm 2022

b. Tuyến số 2: hoàn thành và đưa vào khai thác vào năm 2026

c. Tuyến số 5: hoàn thành và đưa vào khai thác vào năm 2027

Phát triển BRT (hoặc buýt chất lượng cao)

d. Tuyến BRT số 1: hoàn thành và đưa vào khai thác năm 2022

**3. Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải triển khai đầu tư và đưa vào khai thác tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm – Long Thành đồng bộ với tiến độ xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành.**

Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, với lịch sử hình thành và phát triển gần 100 năm, là đầu mối giao thông hàng không quan trọng của TP. Hồ Chí Minh cũng như khu vực các tỉnh Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ.

Quy hoạch chi tiết CHKQT Tân Sơn Nhất giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030<sup>35</sup> cấp 4E, công suất 25 triệu HK/năm và 1 triệu tấn hàng hoá/năm. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển bùng nổ của vận tải hàng không tại Việt Nam (tăng trưởng bình quân 22,5%/năm giai đoạn 2011-2018), CHKQT Tân Sơn Nhất đã vượt công suất quy hoạch từ năm 2015 (26,5 triệu HK).

---

<sup>35</sup> Quyết định số 3193/QĐ-BGTVT ngày 7/9/2015.

Vì vậy, điều chỉnh Quy hoạch chi tiết CHKQT Tân Sơn Nhất giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030<sup>36</sup> nâng công suất lên 50 triệu HK/năm (cải tạo, mở rộng nhà ga T1, T2 đạt 30 triệu HK/năm và bổ sung nhà ga T3 công suất 20 triệu HK/năm). Trong bối cảnh sản lượng năm 2018 của CHKQT Tân Sơn Nhất đã vượt 38 triệu lượt HK, cao điểm có 900 lượt cất/hạ cánh/ngày và chất lượng dịch vụ đứng thứ 6/6 theo khảo sát của Cục Hàng không Việt Nam<sup>37</sup>, việc nâng công suất của CHKQT Tân Sơn Nhất lên 50 triệu HK/năm chỉ có thể đáp ứng cho giai đoạn trước mắt, không bảo đảm được nhu cầu đến năm 2025 (dự báo 65,2 triệu HK/năm<sup>38</sup>). Ngoài ra, việc CHKQT Tân Sơn Nhất nằm trong khu vực trung tâm thành phố Hồ Chí Minh cũng dẫn đến việc ùn tắc giao thông.

Ngày 25/6/2015, Quốc Hội thông qua Chủ trương đầu tư dự án CHKQT Long Thành<sup>39</sup> với mục tiêu xây dựng Long Thành là cảng CHKQT cấp 4F, trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế của khu vực, góp phần đáp ứng nhu cầu giao thông hàng không ngày càng lớn của khu vực TP. Hồ Chí Minh, giảm tải cho CHKQT Tân Sơn Nhất.

Theo đó, giai đoạn 1 (chậm nhất năm 2025 hoàn thành và đưa vào khai thác): công suất 25 triệu HK/năm; giai đoạn 2: công suất 50 triệu HK/năm và giai đoạn 3: công suất 100 triệu HK/năm. Báo cáo khả thi (FS) dự kiến hoàn thành tháng 6/2019, trình Quốc hội thông qua và Thủ tướng Chính phủ phê duyệt cuối năm 2019. CHKQT Long Thành khi đi vào hoạt động sẽ đảm nhận các chuyến bay quốc tế trong khu vực.

Việc xây dựng tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm - Long Thành vừa có ý nghĩa kết nối giữa khu vực trung tâm Thành phố với CHKQT Long Thành, vừa có ý nghĩa giải quyết vấn đề UTGT khu vực CHKQT Tân Sơn Nhất.

#### **4. Nghiên cứu một số loại hình vận tải hành khách công cộng trong đô thị phù hợp với đặc thù hạ tầng giao thông và đặc điểm đi lại của người dân Thành phố như xe điện bánh hơi, tramway, đường sắt nhẹ LRT,...**

Trong bối cảnh khó khăn trong đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị theo quy hoạch như hiện nay, thành phố có thể nghiên cứu xem xét đến các phương thức vận tải khối lượng lớn khác tốn kém ít kinh phí hơn, thời gian đầu tư ngắn hơn đã và đang được nhiều thành phố trên thế giới đưa vào khai thác như xe điện bánh hơi, tramway, đường sắt nhẹ LRT để đảm bảo các mục tiêu đảm nhận của hệ thống VTHK đô thị được đề xuất tại kịch bản lựa chọn.

---

<sup>[36]</sup> Quyết định số 1942/QĐ-BGTVT ngày 31/8/2018.

<sup>[37]</sup> Khảo sát được thực hiện từ T10-T12/2018 tại 6 CHK: Cát Bi (4,54); Cam Ranh (4,28); Đà Nẵng (4,23); Nội Bài (4,21); Phú Quốc (3,97); Tân Sơn Nhất (3,91).

<sup>[38]</sup> Nguồn: Báo cáo tổng quan – giai đoạn 1 Cảng hàng không quốc tế Long Thành (12/2018).

<sup>[39]</sup> Nghị Quyết số 94/2015/QH13.

Đề xuất nghiên cứu phát triển như sau:

a. Nghiên cứu đưa vào hoạt động các loại hình vận tải hành khách bằng xe điện bánh sắt (xe điện mặt đất, Tramway) hoặc xe điện bánh hơi (Trolley bus) trên các tuyến có bề rộng mặt đường lớn và có nhu cầu lưu thông cao như đường Điện Biên Phủ, 3 Tháng 2, Nguyễn Thị Minh Khai, Nguyễn Văn Trỗi,...

Bố trí hệ thống tiếp nạp năng lượng điện thông qua mạng lưới dây điện khu vực bên ngoài đô thị, khi vào khu vực trung tâm sử dụng năng lượng ắc quy hoặc trạm nạp bố trí phía trong Thành phố.

b. Nghiên cứu xây dựng một số tuyến ĐSĐT theo hình thức Skytrain hoặc monorail (ray treo) kết nối các khu đô thị vệ tinh với nhau và với trung tâm Thành phố.

#### Phát triển VTHK đường thủy

Với lợi thế hơn 1.000km đường thủy nội địa, với nhiều tuyến sông kênh thuận lợi phát triển vận tải hành khách liên tỉnh đi các tỉnh miền Đông, miền Tây và kết nối nội thành, cụ thể:

- Kết nối nội thành: được thực hiện bằng hàng loạt các kênh rạch nội thành: rạch Bến Nghé, kênh Tẻ, kênh Đôi (Quận 1, 4, 5, 8) các kênh ngang số 1, 2, 3; kênh Tàu Hũ (Quận 8); rạch Tân Hóa - Lò Gốm (Quận 6), rạch Xóm Củi, rạch Cần Giuộc (Quận 8), rạch Ông Lớn, rạch Bà Lào (Quận 7, Nhà Bè), rạch Thị Nghè, rạch Văn Thánh, kênh Thanh Đa,... (quận Bình Thạnh).

- Kết nối liên tỉnh trong khu vực thông qua các hướng tuyến chính sau:

+ Kết nối với khu vực đồng bằng sông Cửu Long: Từ Tp. Hồ Chí Minh thông qua kênh Tẻ - rạch Ông Lớn - kênh Cây Khô - rạch Bà Lào - sông Cần Giuộc - kênh Nước Mặn - sông Vàm Cỏ - rạch Lá - kênh Chợ Gạo - sông Tiền - kênh Măng Thít - sông Hậu hoặc theo kinh Lấp Vò - Sa Đéc và đi các tỉnh miền Tây (vùng Nam sông Hậu -ĐBSCL) hoặc vượt qua sông Tiền, theo sông Vàm Nao để vào vùng vùng Tứ giác Long Xuyên: An Giang hoặc Kiên Giang.

+ Kết nối với khu vực các tỉnh phía Đông thành phố: Từ Tp. Hồ Chí Minh theo sông Sài Gòn – sông Nhà Bè – sông Đồng Nai đi Biên Hòa - Trại An (Đồng Nai).

+ Kết nối với các tỉnh phía Tây -Bắc thành phố: Từ Tp. Hồ Chí Minh theo sông Sài Gòn – Rạch Tra - Kênh xáng Thầy Cai- sông Vàm Cỏ Đông- đi cảng Bến Kéo (Tây Ninh) hoặc sang sông Vàm Cỏ Tây lên cảng Thị trấn Mộc Hóa (Long An) hoặc từ trung tâm thành phố theo sông Sài Gòn đến cảng Thủ Dầu Một (cảng Bà Lụa) và lên đến Bến Súc (Bình Dương).

Nhìn chung khả năng kết nối vận tải của hệ thống giao thông đường thủy thành phố rất thuận tiện, phù hợp phát triển VTHK đô thị và du lịch.

Do đó, cần tận dụng lợi thế này để phát triển hệ thống VTHK trên đường thủy, góp phần giảm tải đối với hệ thống giao thông đường bộ.

Đề xuất một số giải pháp như sau:

### **5. Phát triển vận tải khách đường thủy nội địa và liên vùng kết hợp phát triển du lịch.**

Cụ thể:

- Phát triển tuyến vận tải hành khách bằng tàu cao tốc từ thành phố Hồ Chí Minh đi Côn Đảo.

- Phát triển tuyến VTHK từ bến Bạch Đằng đi trường Đại học Tôn Đức Thắng, khu đô thị Phú Mỹ Hưng, quận 7.

- Phát triển VTHK du lịch quốc tế như quy hoạch phát triển bến tàu khách quốc tế tiếp nhận tàu có tải trọng đến trên 100.000 GT tại khu đô thị biển Cần Giờ; đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng bến tàu khách quốc tế Mũi Đèn Đỏ (quận 7) đưa vào khai thác trước năm 2020.

- Đầu tư các các tuyến vận tải hành khách đường thủy như Tuyến 1 (Sông Sài Gòn - rạch Chiềch - sông Đồng Nai); Tuyến 2 (Sông Sài Gòn - kênh Tẻ - kênh Đoi); Tuyến 3 (Sông Sài Gòn - Mũi Đèn Đỏ - sông Nhà Bè); Tuyến 4 (Sông Sài Gòn - sông Vàm Thuật - cầu An Lộc); Tuyến 5 (Sông Sài Gòn - kênh Tẻ - rạch Ông Lớn - rạch Long Kiểng - sông Mương Chuối - sông Soài Rạp).

- Tổ chức khai thác tạm thời du lịch đường sông nội đô (phương tiện tàu chở khách, tàu nhà hàng được ra vào cập bến đón trả khách du lịch) tại Bến Bạch Đằng, Quận 1.

### **6. Phát triển, đa dạng hóa các loại hình vận tải thủy (taxi thủy, buýt đường thủy...) phục vụ vận tải hành khách đô thị và du lịch.**

\*) *Đề xuất*

Đề xuất phát triển trên các tuyến sông kênh sau:


- Các tuyến sông Sài Gòn (đi Bến Dược – Củ Chi, Mũi Đèn Đỏ - Quận 7), sông Vàm Thuật, sông Soài Rạp, sông Lòng Tàu.

- Hệ thống kênh, rạch: kênh Tẻ, kênh Thanh Đa, kênh Tàu Hủ – Lò Gốm, kênh Đoi, kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè, rạch Bến Nghé, rạch Đĩa, rạch Phước Long, rạch Ông Lớn.

Giai đoạn trước mắt cần đánh giá, rút kinh nghiệm sau khi đưa vào hoạt động tuyến buýt thủy số 01 làm cơ sở để tiếp tục đưa các tuyến khác vào hoạt động. Một số nguyên nhân kém thu hút hành khách khi sử dụng VTHK bằng buýt thủy cần được xem xét khắc phục, cụ thể như sau:

- Cần xác định đối tượng phục vụ hành khách chính, đó là người dân đô thị, qua đó tổ chức hoạt động phù hợp hơn như: tăng thời gian phục vụ và tần suất hoạt động, đặc biệt tần suất vào khung giờ cao điểm; hỗ trợ giá vé (mức giá vé hiện nay quá cao so với thu nhập của người dân để thực hiện một chuyến đi bằng phương tiện công cộng, ngoài ra còn chưa có vé tháng, vé tập)

- Tăng cường kết nối các tuyến buýt tới các bến khách, mở rộng kết nối từ các khu dân cư.

 Phát triển hợp lý các loại hình VTHK đô thị khác

## **7. Xây dựng và triển khai Đề án quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trong khu vực nội thành, kết hợp quy định về vị trí dừng, đỗ đón trả khách.**

Các phương thức vận tải hành khách đô thị cỡ nhỏ (taxi, xe hợp đồng đến 9 chỗ, xe điện, xe ôm, xe ôm công nghệ,...) cũng đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân đô thị, kết nối người dân với hệ thống giao thông công cộng. Tuy nhiên, trong thời gian qua, với việc thí điểm các loại hình phương tiện mới, thiếu cơ chế chính sách quản lý dẫn đến việc phát triển ồ ạt, thiếu kiểm soát làm ảnh hưởng đến hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, cũng như tình hình ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố. Do đó, đối với các loại hình này cần có định hướng phát triển hợp lý.

### *\*) Đề xuất phát triển số lượng taxi*

Theo kết quả dự báo tại Kịch bản lựa chọn, số chuyến đi bằng taxi như sau:

- Đến năm 2025: 0,95 triệu chuyến/ ngày đêm
- Đến năm 2030: 1,08 triệu chuyến/ ngày đêm

Như vậy, đến năm 2025 cần khoảng 19.000 xe; đến năm 2030 cần khoảng 21.500 xe.

### *\*) Kiến nghị*

Theo Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 21/11/2017, theo đó Thành phố sẽ không có thẩm quyền lập các quy hoạch chuyên ngành, do đó để thực hiện giải pháp này cần kiến nghị Chính phủ sửa đổi Luật Giao thông đường bộ cho phép Thành phố được quyết định việc phát triển số lượng phương tiện vận tải để thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông theo Khoản 1 Điều 40 Luật Tổ chức chính quyền địa phương.

### *3.3.1.2. Tăng cường khả năng tiếp cận hệ thống giao thông công cộng*

Theo phân tích trên, một trong những điểm bất lợi lớn nhất hiện nay của xe thành phố khi so sánh với xe cá nhân, đặc biệt xe máy, đó là việc tiếp cận trong bối cảnh đặc thù đô thị Thành phố Hồ Chí Minh với nhiều hẻm nhỏ, sâu nên với

hệ thống buýt hiện nay không thể tiếp cận được đối với người dân sống trong khu vực có bề rộng mặt đường hạn chế. Điều này càng trở lên quan trọng hơn khi thành phố áp dụng các biện pháp hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân. Do đó cần thực hiện những giải pháp sau:

### **8. Phát triển hệ thống xe buýt nhỏ phù hợp với hạ tầng đô thị**

a. Tổ chức hệ thống xe buýt nhỏ dưới 17 chỗ trên các tuyến hạn chế về hạ tầng giao thông, khu vực dân cư nội bộ

b. Tổ chức hệ thống xe buýt nhỏ dưới 17 chỗ trên các tuyến xe buýt thu gom kết nối với các tuyến đường sắt đô thị, tuyến xe buýt nhanh BRT và tuyến xe buýt hoạt động trên các trục chính.

Minibus đóng vai trò là phương tiện kết nối những phương thức vận tải hành khách khối lượng lớn như xe buýt nhanh BRT hay Metro. Việc đầu tư minibus sẽ góp phần tăng cường khả năng tiếp cận VTHKCC tốt hơn theo mục tiêu là cự ly tiếp cận bình quân đến hệ thống là 500m.

Mặc dù đã có nhiều chính sách khuyến khích phát triển hệ thống GTCC, nhưng các loại xe buýt thường đều mắc phải những trở ngại, bao gồm: (1) không có làn đường ưu tiên; (2) Đường đô thị nhỏ, chật và lộn xộn,... năng lực vận động kém, tốc độ chậm; (3) Quy hoạch, thiết kế điểm đỗ xe hạn chế về số lượng và thiếu an toàn; (4) Tiếp cận từ các khu dân cư, trường học, công sở, bệnh viện, trung tâm thương mại/chợ, vui chơi, không gian công cộng, các khu vực hạn chế điều kiện về hạ tầng giao thông (đường nhỏ hẹp, khu vực ngõ hẻm)... không thuận tiện.

Đối chiếu những hạn chế đối với xe buýt thường thì minibus có thể khắc phục những điểm sau: không cần làn ưu tiên, điểm đỗ khá linh hoạt, có thể len lỏi tiếp cận, tốc độ không cần nhanh chỉ cần xuất hiện đều. Chi phí đầu tư thấp và linh hoạt do vậy dễ thu hút đầu tư tư nhân, hấp lực này vô cùng quan trọng vì nó sẽ gia tăng số lượng và chất lượng dịch vụ nhanh chóng, đồng nghĩa với việc thu hút rất nhanh người sử dụng GTCC.

Mặt khác, chính minibus mới đảm bảo yếu tố đầu vào, hình thành một thói quen sử dụng GTCC, là nguồn cung cấp hành khách cũng như giải tỏa hành khách từ các nhà ga, trạm dừng xe buýt.

Trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh có tổng số 4.202,65km đường đô thị, trong đó có 56,5% chiều dài đường nhỏ hơn 7m, khó khăn cho việc bố trí các loại buýt (trên 24 chỗ) như hiện nay hoạt động.

Với đặc thù cấu trúc, phát triển đô thị và phân bố dân cư, hình thành nhiều đường hẻm sâu, là nơi sinh sống của khoảng 70% dân cư đô thị. Người dân sống trong khu vực này gặp khó khăn đối với việc tiếp cận mạng lưới xe buýt do chưa



bố trí được các loại phương tiện phù hợp (xe buýt hiện nay mới chỉ hoạt động trên các tuyến đường có bề rộng mặt đường trên 10m), là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến việc không lựa chọn xe buýt của người dân.

*\*) Điều kiện pháp lý*

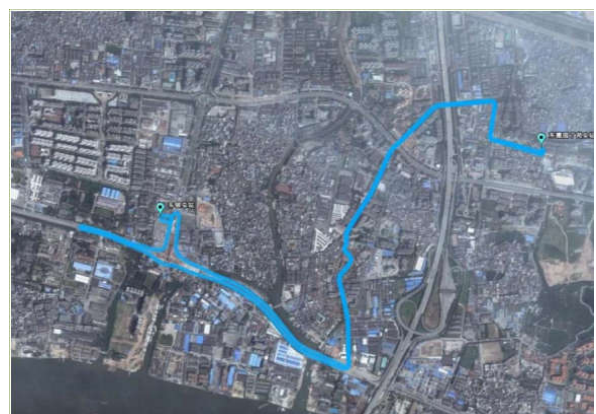
Tại Khoản 2, Điều 16, Nghị định 86/2014/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô quy định: Xe buýt phải có sức chứa từ 17 hành khách trở lên. Vị trí, số chỗ ngồi, chỗ đứng cho hành khách và các quy định kỹ thuật khác đối với xe buýt theo quy chuẩn kỹ thuật do Bộ Giao thông vận tải ban hành. Đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt trên các tuyến có hành trình bắt buộc phải qua cầu có trọng tải cho phép tham gia giao thông từ 05 tấn trở xuống hoặc trên 50% lộ trình tuyến là đường từ cấp IV trở xuống (hoặc đường bộ đô thị có mặt cắt ngang từ 07 mét trở xuống) được sử dụng xe ô tô có trọng tải thiết kế từ 12 đến dưới 17 hành khách.

*\*) Kinh nghiệm phát triển minibus trên thế giới*

Quảng Châu là một trong những thành phố áp dụng thành công việc phát triển mạng lưới minibus phục vụ người dân trong những khu vực hạn chế về hạ tầng giao thông (đường có bề rộng mặt đường hẹp, khu vực ngõ hẻm...)

Bắt đầu từ những năm 1991, Quảng Châu thực hiện chính sách hạn chế phương tiện xe máy cá nhân lưu thông tại một số tuyến đường theo thời gian và đến năm 2003 cấm xe máy trên toàn thành phố. Song song với việc đó, thành phố phát triển hệ thống GTCC, trong đó chú trọng đến người dân sống trong khu vực ngõ hẻm (những người thường xuyên sử dụng xe máy để lưu thông) để đảm bảo nhu cầu đi lại của người dân. Giải pháp được thực hiện đó là bố trí các tuyến buýt sử dụng phương tiện cỡ nhỏ (minibus), có thể đi sâu tiếp cận người dân sống trong khu vực này.

**Hình 3.3-2: Các tuyến buýt số 401 và 403 hoạt động trong khu vực ngõ hẻm tại Quảng Châu (Trung Quốc)**



**Hình 3.3-3: Phương tiện sử dụng tại các tuyến buýt hoạt động trong khu vực ngõ hẻm tại Quảng Châu**



Ngoài ra các thành phố khác như Dhaka (Bangladesh), các thành phố Ấn Độ cũng sử dụng các phương tiện cỡ nhỏ hoạt động vận tải hành khách trong khu vực hạn chế về hạ tầng.

**Hình 3.3-4: Phương tiện cỡ nhỏ VTHK tại Dhaka (Bangladesh)**



**\*) Đề xuất**

Phát triển các loại phương tiện VTHK cỡ nhỏ: xe từ 12÷17 chỗ, xe dưới 12 chỗ (mini-bus), xe 4 bánh sử dụng động cơ hoạt động trên các tuyến đường, khu vực hẻm có mặt cắt ngang phù hợp (trên 05m) gom khách cho các tuyến buýt nhánh, các tuyến buýt trục chính và giải quyết nhu cầu đi lại trong khu vực.

Giai đoạn đến năm 2022, thí điểm mở mới 03-05 tuyến, 30-55 phương tiện.

Giai đoạn đến năm 2025, mở mới 10-12 tuyến, 100-130 phương tiện.



**Hình 3.3-5: Đề xuất bố trí tuyến minibus trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh**



**9. Đầu tư các bến bãi xe buýt, phát triển các đầu mối trung chuyển xe buýt có bãi đỗ xe để kết nối vận tải hành khách công cộng với giao thông cá nhân và kết nối các tuyến vận tải hành khách công cộng với nhau; cải tạo, phát triển trạm dừng, nhà chờ để thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến.**

Như đã phân tích, hệ thống bến bãi hiện nay so với chỉ tiêu được đề ra trong Quy hoạch còn thấp hơn rất nhiều, mới chỉ đạt chỉ đạt 20% về diện tích, 28% về vị trí. Điều này đã ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động VTHK đô thị, đặc biệt VTHKCC bằng xe buýt: gây khó khăn cho việc tổ chức mạng lưới tuyến cũng như thiếu bến bãi giữ xe để người dân chuyển đổi từ phương tiện cá nhân sang sử dụng xe buýt (Park & Ride).

Đề xuất:

a. Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các bến bãi (bến xe buýt Hóc Môn, Củ Chi; đầu mối trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân, Bến xe buýt Khu công nghiệp Lê Minh Xuân, Bến xe buýt Bến Súc)

b. Đầu tư xây dựng bãi kỹ thuật xe buýt rạch Vĩnh Bình, khu vực lân cận 03 xã (Vĩnh Lộc A, Vĩnh Lộc B, Phạm Văn Hai), gần bến xe Đa Phước (Quốc lộ 50), gần Tỉnh lộ 10 trong KDC Bình Lợi (đường Trần Văn Giàu)

c. Cải tạo và xây dựng mới trạm dừng, nhà chờ xe buýt (khu vực trung tâm thành phố, khu vực ngoại thành, kết nối bến xe Miền Đông cũ – bến xe Miền Đông mới, đường Trường Chinh, khu vực trường Đại học Quốc Gia TPHCM)

d. Cải tạo và nâng cấp các điểm dừng xe buýt trên địa bàn quận 3, 5, 10

e. Cải tạo và nâng cấp các điểm dừng xe buýt trên địa bàn quận 12, Bình

Thanh, Thủ Đức và huyện Cần Giờ, Củ Chi, Hóc Môn.

**10. Khuyến khích và tạo điều kiện đầu tư theo hình thức xã hội hóa các phương tiện xe đạp công cộng, xe gắn máy điện công cộng... phù hợp với hiện trạng giao thông để hỗ trợ kết nối các phương thức vận tải hành khách công cộng**

- a. Thí điểm hoạt động hạn chế trong một số khu vực trung tâm
- b. Thí điểm xe đạp công cộng Mobike trên địa bàn Quận 1

*\*) Phân tích:*

Việc đưa xe đạp công cộng vào sử dụng góp phần giải quyết những chuyến đi ngắn (dưới 3km), giảm bớt sự phụ thuộc vào xe máy khi lưu thông, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân tiếp cận dịch vụ VTHKCC, thúc đẩy sự phát triển của giao thông công cộng – mục tiêu thành phố đang hướng đến.

Khó khăn hiện nay đó là việc dành hạ tầng trong lưu thông đối với xe đạp. Do đặc tính lưu thông và vận tốc thấp hơn so với các phương tiện cơ giới nên để đảm bảo an toàn giao thông cần làn đường dành riêng cho xe đạp. Tuy nhiên hiện nay, do điều kiện hạn chế về hạ tầng đường bộ, đặc biệt khu vực trung tâm, mặt đường chia sẻ cho nhiều loại phương tiện sử dụng nên trước mắt chỉ nên phát triển có giới hạn và tại những khu vực phù hợp. Việc phát triển xe đạp công cộng cần đồng bộ với việc phát triển VTHKCC khối lượng lớn và hạn chế phương tiện cá nhân.

*\*) Đề xuất kế hoạch phát triển:*

- Giai đoạn đến năm 2022: do điều kiện khó khăn về bố trí hạ tầng lưu thông dành riêng nên giai đoạn trước mắt thí điểm phát triển với số lượng giới hạn (tối đa 2.000 xe khu vực Quận 1). Đối tượng phục vụ chính là khách du lịch và người dân có nhu cầu đi lại. Bố trí các bãi đỗ tại khu vực trung tâm thương mại, công viên, khu du lịch, văn phòng, gần các điểm VTHKCC, bến khách buýt đường sông.

- Giai đoạn từ 2022 đến năm 2025: tăng cường phát triển trong khu vực trung tâm, bố trí làn riêng cho xe đạp trên một số tuyến đường (Nguyễn Thị Minh Khai, Võ Thị Sáu, Pasteur, Nam Kỳ Khởi Nghĩa...) khi hạn chế lưu thông xe máy. Xem xét bố trí làn đường trên tuyến có vỉa hè đủ rộng (trên 3m). Mở rộng dịch vụ sang các khu vực làng đại học Thủ Đức, khu đô thị tại khu vực Quận 2, dọc theo các ga trên các tuyến đường sắt đô thị,... Dự kiến phát triển khoảng 5.000 xe khu vực trung tâm (để đáp ứng nhu cầu đi lại khi hạn chế phương tiện cá nhân và hỗ trợ VTHKCC bằng xe buýt, buýt đường sông và ĐSDT khi đi vào hoạt động). Các khu vực khác phát triển tùy thuộc vào nhu cầu sử dụng và hạ tầng giao thông.

- Giai đoạn từ 2026-2030: phát triển mạnh trong khu vực trung tâm đồng bộ với lộ trình thực hiện các biện pháp hạn chế lưu thông ô tô, xe máy khu vực trung tâm, đảm bảo tối thiểu 8.000 xe khu vực trung tâm. Tiếp tục mở rộng trên toàn thành phố.

*\*) Phân tích tính khả thi*

- Việc phát triển xe đạp công cộng bằng vốn xã hội hóa, không tốn kém ngân sách thành phố và hiện nay đang được nhiều doanh nghiệp quan tâm.

- Việc bố trí bãi đỗ xe không tốn nhiều diện tích ( $0,9\text{m}^2/\text{xe}$  theo TCXDVN 323:2004), có thể tận dụng vỉa hè.

- Việc phát triển quy mô và bố trí hạ tầng dành cho xe đạp khi lưu thông được đồng bộ với các giải pháp hạn chế phương tiện cá nhân và tăng cường VTHKCC sẽ giải quyết nhu cầu đi lại của người dân (khi phương tiện cơ giới cá nhân bị hạn chế) và hỗ trợ hệ thống VTHKCC. Khi hạn chế phương tiện cá nhân, có điều kiện để bố trí hạ tầng dành cho xe đạp công cộng do hạ tầng giao thông (mặt đường, vỉa hè,...) không phải chia sẻ với nhiều loại phương tiện như hiện nay.

- Việc ứng dụng công nghệ phù hợp với người dân vì hiện nay đa phần người dân đều sử dụng thiết bị di động thông minh.

*\*) Một số vấn đề cần lưu ý*

Giai đoạn đầu thí điểm có thể chưa thu hút được hành khách do người dân chưa có thói quen sử dụng xe đạp công cộng, do vậy thành phố cần có những cơ chế hỗ trợ cho doanh nghiệp như miễn giảm tiền thuê đất tại các bãi đậu xe đạp công cộng; hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng.

*3.3.1.3. Nâng cao tính cạnh tranh của hệ thống VTHKCC*

Xét về yếu tố thời gian di chuyển, hiện nay phương tiện giao thông cá nhân chiếm ưu thế, đặc biệt khi di chuyển trong giờ cao điểm và khi xảy ra ùn tắc giao thông do khả năng linh hoạt khi di chuyển do kích cỡ phương tiện nhỏ. Tính đúng giờ khi sử dụng xe buýt được đánh giá là một nguyên nhân chính khiến người dân thành phố Hồ Chí Minh hiện nay không mặn mà với việc lựa chọn xe buýt làm phương thức đi lại. Với việc tổ chức giao thông chưa có sự ưu tiên như hiện nay, xe buýt hoàn toàn thất thế so với xe máy. Ngoài ra, còn mất thêm thời gian tiếp cận hệ thống và chờ đợi phương tiện nên thời gian di chuyển xe buýt thường gấp nhiều lần so với thời gian di chuyển của phương tiện cơ giới cá nhân. Do vậy, cần thực hiện những biện pháp sau để nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt về yếu tố thời gian di chuyển, cụ thể như sau:

## **11. Tổ chức giao thông ưu tiên cho xe buýt nhằm đảm bảo tốc độ khai thác và tính đúng giờ của xe buýt thông qua việc bố trí làn đường dành riêng hoặc làn ưu tiên cho xe buýt hoạt động.**

Trong giai đoạn trước mắt bố trí làn ưu tiên cho xe buýt lưu thông vào giờ cao điểm trên một số tuyến, hành lang có bề rộng mặt đường và nhu cầu lưu thông lớn như: Võ Thị Sáu, Điện Biên Phủ, Trần Hưng Đạo. Trên cơ sở đó, mở rộng trên những hành lang quy hoạch các tuyến VTHK khối lượng lớn.

### *\*) Tiêu chí chọn tuyến bố trí làn riêng xe buýt*

Việc bố trí làn riêng cần đảm bảo các tiêu chí:

- Đoạn đường nằm trên các trục giao thông chính, có nhu cầu đi lại lớn;
- Đường có bề rộng từ 06 làn xe cơ giới trở lên (bề rộng phần xe chạy trên 18m) nếu là đường 02 chiều; từ 03 làn xe cơ giới trở lên (bề rộng phần xe chạy trên 9m) nếu là đường 01 chiều;
- Đường có tần suất xe buýt hoạt động cao (trên 20 lượt xe buýt/mặt cắt hoặc có trên 06 tuyến xe buýt đi qua);
- Đoạn đường mà hoạt động của vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt bị ảnh hưởng lớn (về tốc độ di chuyển, thời gian đi lại) bởi các loại phương tiện giao thông khác (làm tăng trên 20% thời gian lưu thông so với thời gian vận hành trên đoạn đường đó).

### *\*) Một số vấn đề lưu ý*

Việc bố trí hạ tầng dành riêng ngoài lợi ích đảm bảo tính đúng giờ cho xe buýt của xe buýt, là yếu tố quan trọng trong việc thu hút hành khách, còn góp phần nâng cao năng lực vận tải trên tuyến đó. Tuy nhiên, do điều kiện về cơ sở hạ tầng, đặc biệt trong khu vực trung tâm hạn chế, trong khi lượng phương tiện cơ giới cá nhân lớn khiến việc bố trí làn dành riêng gặp khó khăn. Năm 2003, thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện thử nghiệm Đề án "Tuyến xe buýt ưu tiên trên hành lang Trần Hưng Đạo", theo đó tổ chức ưu tiên làn cho xe buýt đoạn từ Châu Văn Liêm đến đường Nguyễn Tri Phương, tuy nhiên đến năm 2011 việc bố trí làn riêng đã ngưng lại. Năm 2017, Sở GTVT dự kiến thí điểm làn xe buýt trên 02 tuyến Điện Biên Phủ đoạn từ vòng xoay Lý Thái Tổ đến chân cầu Sài Gòn và đường Võ Thị Sáu đoạn từ vòng xoay Dân Chủ đến Đình Tiên Hoàng. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa thực hiện được do mật độ giao thông lớn, có nguy cơ dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông, đặc biệt vào giờ cao điểm. Việc bố trí làn dành riêng có thể sẽ gây ùn tắc giao thông trên tuyến đó (so với việc nếu không bố trí làn dành riêng), tuy nhiên chỉ là ùn tắc đối với những người sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. Đây cũng là động lực để người dân chuyển đổi từ sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân sang sử dụng phương tiện

giao thông công cộng.

#### *3.3.1.4. Nâng cao tính kinh tế khi sử dụng giao thông công cộng*

Chi phí đi lại hiện nay của VTHKCC bằng xe buýt thấp hơn so với việc sử dụng xe máy. Tuy nhiên với thu nhập bình quân người dân thành phố Hồ Chí Minh hiện nay, chi phí đi lại bằng xe máy vẫn rất thấp, chỉ chiếm khoảng 2,5%-4% thu nhập bình quân đầu người, do đó lợi ưu thế về này không rõ rệt so với xe máy. Tuy nhiên, VTHKCC bằng xe buýt và VTHKCC nói chung cần duy trì mức chi phí hợp lý, kết hợp với các giải pháp nhằm tăng chi phí đối với việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân nhằm thúc đẩy người dân chuyển từ sử dụng phương tiện giao thông cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng. Để nâng cao tính kinh tế khi sử dụng hệ thống giao thông công cộng cần thực hiện các giải pháp sau:

### **12. Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức, bảo đảm kinh phí trợ giá và hỗ trợ đầu tư phương tiện cho vận tải hành khách công cộng**

- Trước năm 2021: thực hiện trợ giá đối với loại hình buýt đường sông theo định mức tương tự như xe buýt thường.

- Sau năm 2021: áp dụng hình thức trợ giá linh hoạt cho các loại hình VTHKCC xe buýt, buýt đường sông, BRT, ĐSĐT và các phương thức VTHKCC khác.

#### *\*) Nhiệm vụ cần thực hiện:*

a. Xây dựng và ban hành đơn giá định mức kinh tế kỹ thuật và đơn giá chi phí cho hoạt động các loại vận tải hành khách mới trên địa bàn Thành phố như buýt thủy, xe buýt nhanh BRT, đường sắt đô thị làm căn cứ để thực hiện chính sách trợ giá.

b. Ban hành cơ chế chính sách trợ giá linh hoạt kết nối liên phương thức khi sử dụng thẻ vé thông minh đối với xe buýt, xe buýt nhanh BRT, buýt thủy và đường sắt đô thị.

c. Trợ giá hoạt động xe buýt phổ thông, đưa rước học sinh, sinh viên

d. Bố trí lãi vay đầu tư xe buýt mới

#### *\*) Phân tích:*

Việc trợ giá đối với hệ thống VTHKCC là nhiệm vụ quan trọng nhằm giảm chi phí đi lại, hay nói cách khác, nhà nước bỏ tiền ra “mua nhu cầu” đi lại của người dân. Hiện nay, tại các thành phố có hệ thống giao thông công cộng phát triển cũng như các thành phố có hệ thống giao thông công cộng chưa phát triển



đều có những hình thức trợ giá hoặc hỗ trợ về tài chính đối với hệ thống VTHKCC thông qua nhiều hình thức.

- **Tại Singapore:** Tính từ những năm 2002, Singapore đã đầu tư vào hệ thống giao thông công cộng (đường sắt, xe buýt,...) với kinh phí hơn 17 tỷ đô la Singapore. Chính phủ đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, như: đường hầm tàu điện ngầm, các ga đường sắt, những tài sản vận hành đầu tiên trong ngành đường sắt, hệ thống báo hiệu tàu hỏa, trạm xe buýt, phương tiện vận tải,... Chính phủ Singapore cũng đưa ra nhiều kế hoạch trợ giá vé cho học sinh, sinh viên, người dân có thu nhập thấp, người khuyết tật,... giúp họ thích nghi với việc tăng giá vé. Sự hỗ trợ về mặt tài chính đã góp phần giữ mức giá vé giao thông công cộng ở mức chấp nhận được. Các công ty khai thác vận tải công cộng chịu chi phí hoạt động trong việc vận hành hệ thống, và những chi phí này được thu hồi chủ yếu từ việc bán vé. Nhờ đó, hệ thống VTHKCC đã đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông đô thị, cụ thể: ĐSDT đảm nhận 3,4 triệu chuyến đi/ ngày đêm; xe buýt đảm nhận 4,3 triệu chuyến đi/ ngày đêm, đảm nhận 52% nhu cầu giao thông đô thị.

- **Tại Nhật Bản:** dịch vụ xe buýt tại các địa phương đã xảy ra tình trạng suy giảm số lượng hành khách, do sự phát triển của hệ thống Metro. Chính vì vậy, dịch vụ xe buýt không thể được duy trì nếu không có các chính sách trợ giá từ Chính phủ. Tình trạng không lợi nhuận, nhưng vẫn phải duy trì dịch vụ ở mức xấu hơn đối với doanh nghiệp nhà nước do cơ cấu quản lý công kênh và chi phí quản lý chung lớn. Do vậy, hệ thống xe buýt được Chính phủ chuyển một phần hoặc toàn bộ quyền kiểm soát doanh nghiệp cho khối tư nhân theo một cơ chế chuyển giao minh bạch (kể cả đối với chính sách trợ giá), cũng như xây dựng một cơ chế chuyển giao (cho các đơn vị vận hành), bảo đảm giảm thiểu sự phụ thuộc về tài chính đối với các khoản trợ giá, các cơ chế khen thưởng phải gắn chặt với số lượng hành khách sử dụng dịch vụ.

- **Tại Seoul (Hàn Quốc):** Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới (WB) cho thấy, chi phí chuẩn bị và xây dựng để cải tổ hệ thống xe buýt Seoul khoảng 100 triệu USD. Hiện nay, chính quyền Seoul đang chi khoảng 200 triệu USD/năm (20 USD/người) để trang trải chi phí hoạt động, bù lỗ cho hệ thống xe buýt.

Còn tại Việt Nam, về mặt cơ sở pháp lý, theo chủ trương tại Quyết định số 13/2015/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 05/5/2015 về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển VTHKCC bằng xe buýt: UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ vào nguồn lực địa phương trợ giá hoặc hỗ trợ chi phí cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt. Mới đây, tại Nghị quyết 12/NQ-CP của Chính phủ ngày 19/02/2019, yêu cầu UBND 05 thành phố trực thuộc Trung ương tiếp tục bố trí kinh phí để trợ giá cho hành khách và hỗ trợ phát triển xe buýt thân thiện với môi trường theo quy định hiện hành.

Theo Nghị định 32/2019/NĐ-CP của Chính phủ ngày 10/4/2019 quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên:

+ Khoản 4, Điều 3: Sản phẩm, dịch vụ công ích là sản phẩm, dịch vụ mà việc sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ này theo cơ chế thị trường khó có khả năng bù đắp chi phí hoặc sản phẩm, dịch vụ có tính chất đặc thù; được Nhà nước trợ giá phần chênh lệch giữa giá tiêu thụ, giá sản phẩm dịch vụ theo quy định của Nhà nước hoặc phần chênh lệch giữa số tiền do người được hưởng sản phẩm, dịch vụ công ích thanh toán theo quy định của Nhà nước, với chi phí hợp lý của nhà sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích để sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích do Nhà nước đặt hàng (hoặc giao nhiệm vụ theo quy định của pháp luật chuyên ngành nếu có).

+ Khoản 5, Điều 3: Trợ giá sản phẩm, dịch vụ công ích là khoản hỗ trợ tài chính của ngân sách nhà nước theo mức cố định tính trên từng đơn vị sản phẩm, dịch vụ công ích cho nhà sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích để sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích do Nhà nước đặt hàng (hoặc giao nhiệm vụ theo quy định của pháp luật chuyên ngành nếu có).

+ Khoản 3, Điều 5 và Phụ lục II quy định **Dịch vụ vận tải công cộng** tại các đô thị thuộc danh mục sản phẩm, dịch vụ công ích thực hiện đấu thầu hoặc đặt hàng.

+ Khoản 2, Điều 26: Trách nhiệm Ủy ban nhân dân cấp tỉnh: Ban hành, sửa đổi, bổ sung danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước; danh mục sản phẩm, dịch vụ công ích, thuộc phạm vi quản lý của địa phương theo quy định tại Điều 5 Nghị định này cho phù hợp với tình hình thực tế trong từng thời kỳ;

Với vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông đô thị, vận tải công cộng nói chung, đặc biệt VTHKCC bằng xe buýt đối với các đô thị đặc biệt như Thành phố Hồ Chí Minh là hết sức cần thiết. Hiện nay tại Việt Nam chỉ có Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh có trợ giá cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt, các tỉnh, thành phố khác như Hải Phòng, Cần Thơ,... chỉ hỗ trợ một phần chi phí hoạt động hệ thống VTHKCC bằng xe buýt.

Việc trợ giá đã góp phần thu hút người dân tham gia VTHKCC, cụ thể năm 2018 khối lượng VTHKCC bằng xe buýt tại Hà Nội đạt 453,6 triệu lượt HK (đảm nhận 8,15% nhu cầu đi lại), tại Tp HCM đạt 290 triệu lượt HK (đảm nhận 4,42%). Các tỉnh, thành phố khác thị phần đảm nhận VTHKCC bằng xe buýt chỉ dưới 1% nhu cầu giao thông đô thị. Nhờ có trợ giá, giá vé VTHKCC bằng xe buýt mới phù hợp với đa số người dân, tạo sự hấp dẫn thu hút sử dụng dịch vụ

VTHKCC bằng xe buýt, qua đó hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, giảm ùn tắc giao thông và tạo nếp sống văn minh đô thị.

*\*) Phương án đề xuất*

+ Giai đoạn đến 2022: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt vẫn hoạt động độc lập, triển khai phương án tích hợp khả năng thanh toán với các loại hình VTHKCC mới triển khai trong giai đoạn này (xe buýt nhanh BRT, buýt đường sông,...). Bên cạnh đó, cần thay đổi hình thức trợ giá từ “khoán doanh thu” như hiện nay sang hình thức trợ giá trọn gói.

+ Giai đoạn 2022-2025: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt tích hợp khả năng thanh toán với hệ thống đường sắt đô thị và một số loại hình VTHKCC khác (xe buýt nhanh, buýt đường sông) và ngược lại.

*3.3.1.5. Nâng cao chất lượng đoàn phương tiện*

**13. Xây dựng và triển khai kế hoạch đầu tư phương tiện xe buýt theo từng giai đoạn, phù hợp với hạ tầng cung ứng nhiên liệu và ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch và thân thiện với môi trường (CNG, LPG, năng lượng điện hoặc nhiên liệu thay thế khác phù hợp với xu thế phát triển của các nước trên thế giới)**

*\*) Đề xuất cụ thể:*

- Đến năm 2025 có 20÷25% số lượng xe trong đoàn phương tiện sử dụng nhiên liệu CNG.

- Đối với phương tiện đang chạy bằng động cơ diesel hiện hữu: lắp đặt bộ lọc khí thải cho động cơ. Mục tiêu đến năm 2020 đảm bảo 60÷80% đoàn phương tiện được lắp bộ lọc khí thải.

- Đối với phương tiện thay thế, đầu tư mới: sử dụng xe có mức phát thải đạt tiêu chuẩn Euro 4, Euro 5.

- Từng bước chuyển đổi toàn bộ các phương tiện xe buýt sử dụng xăng, dầu sang các loại phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch CNG, LPG. Nghiên cứu triển khai một số tuyến buýt sử dụng năng lượng điện.

*\*) So sánh phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch CNG, LPG với phương tiện sử dụng xăng, dầu diesel*

- Về mức phát thải: so với động cơ xăng, dầu diesel thì xe buýt sử dụng khí CNG, LPG làm động cơ vận hành êm, lượng khí phát thải CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, HC giảm từ 53÷63% giúp giảm ô nhiễm môi trường không khí. Lượng chất khí gây hiệu ứng nhà kính giảm gần 20%, không có bụi và khói đen, nhiên liệu được đốt cháy triệt để. Bên cạnh đó, do không có Benzen và Hydrocarbon kèm theo, nên khí đốt nhiên liệu không làm phát sinh nhiều khí độc và hầu như không phát sinh

bụi. Nếu trong cùng điều kiện vận hành, xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG, LPG phát thải CO giảm khoảng 75÷90%, mức độ phát thải HC giảm 40÷50% so với xe buýt sử dụng nhiên liệu xăng dầu.

- *Về chi phí vận hành:* nhiên liệu CNG được đốt cháy triệt để nên chi phí vận hành tiết kiệm hơn so với phương tiện sử dụng xăng, dầu Diesel. Theo kết quả khảo sát 3 xe buýt CNG trên tuyến số 01<sup>40</sup>, trung bình mỗi xe sử dụng CNG tiêu thụ 39,6kg CNG/100km, sau 1 năm chạy thử nghiệm đã tiết kiệm hơn 2 tỷ đồng, 23% chi phí nhiên liệu. Ngoài ra, giá bán khí CNG chỉ bằng 60% giá dầu DO, xe buýt CNG tiết kiệm được 20÷30% so với buýt thường<sup>41</sup>.

- *Về chi phí đầu tư phương tiện:* chi phí đầu tư phương tiện sử dụng nhiên liệu CNG, LPG khoảng 2÷3 tỷ đồng/xe, cao gấp 2÷3 lần xe sử dụng nhiên liệu dầu Diesel.

- *Về cung cấp nhiên liệu:* Việc đầu tư trạm cung cấp nhiên liệu đối với xe buýt CNG rất tốn kém, gấp 8÷10 lần so với đầu tư trạm cung cấp xăng dầu (khoảng 1 triệu USD). Ngoài ra, do khó khăn về hạ tầng cung cấp nhiên liệu nên việc cung cấp nhiên liệu CNG gặp nhiều khó khăn.

Do vậy, việc sử dụng rộng rãi xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG còn gặp nhiều khó khăn, thành phố cần từng bước mở rộng hạ tầng cung cấp nhiên liệu và có các cơ chế chính sách hỗ trợ phù hợp khuyến khích doanh nghiệp chuyển đổi dần sang xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch.

*\*) Đánh giá xe buýt sử dụng năng lượng điện và khả năng áp dụng tại thành phố Hồ Chí Minh*

Hiện nay, xu thế các thành phố tiên tiến trên thế giới sử dụng các loại phương tiện sử dụng năng lượng điện. Tại châu Âu, Pháp là một trong những quốc gia đi đầu về các giải pháp hữu hiệu bảo vệ môi trường. Từ năm 2000, chính quyền nhiều thành phố lớn của Pháp (Paris, Lyon, Strasbourg,...), Đức (Berlin, Munchen,...) đã khuyến khích người dân chuyển sang dùng xe điện, hỗ trợ các công ty VTHKCC chuyển sang phương án sử dụng xe điện. Rất nhiều trạm tự động cho thuê xe điện được lắp đặt trên các đường phố.

Đối với xe buýt sử dụng năng lượng điện, trường hợp điển hình tại Trung Quốc: năm 2018, tổng số phương tiện xe buýt chạy điện khoảng 185.000 xe, chiếm 17% đoàn phương tiện của Trung Quốc. Theo quy hoạch đến năm 2020, Trung Quốc sẽ có khoảng 600.000 xe buýt chạy bằng điện. Theo thống kê, 8000 phương tiện buýt truyền thống được chuyển đổi sang phương tiện chạy điện mỗi tháng.

---

<sup>40</sup> Theo tính toán của PGS- TS Nguyễn Thị Bích Hằng, Trường ĐHGTVT cơ sở II

<sup>41</sup> Tham khảo: <http://enternews.vn/xe-buýt-su-dùng-khi-nen-thien-nhien-cng-rao-can-tu-chinh-sach-97586.html>

Một số chỉ tiêu xe buýt sử dụng năng lượng điện như sau:

Danh mục	Chi phí đầu tư hạ tầng
<b>Trạm sạc điện</b>	6.000 – 7.000 USD (140 -160 triệu VND)
<b>Phương tiện</b> 21-40 chỗ ngồi, 61 khách	226.300 - 230.000 USD/ xe (5,3 - 5,38 tỉ VND)
<b>Mức phát thải</b>	Xe buýt điện chạy ắc quy tiết kiệm 600% so với xe buýt chạy nhiên liệu Diezen hoặc khí hóa lỏng CNG và tạo ra lượng khí thải Cacbon dưới 44% so với xe dùng nhiên liệu khí hóa lỏng CNG.

Theo đó, mức phát thải xe buýt điện thấp hơn so với xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG, tuy nhiên mức đầu tư phương tiện cao gấp 2 lần.

*\*) Cơ sở lựa chọn việc phát triển phương tiện sử dụng nhiên liệu CNG (so sánh với việc sử dụng các loại nhiên liệu khác như buýt điện, hybrid):*

- *Về chủ trương phát triển:* tại Quyết định số 6204/QĐ-UBND cũng đã định hướng đổi mới phương tiện vận tải theo hướng sử dụng công nghệ nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường. Trong kế hoạch phát triển của thành phố cũng định hướng đầu tư sử dụng xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG.

- *Nền tảng cơ sở hạ tầng đã có sẵn:* hiện nay, 04 trạm cung cấp nhiên liệu CNG đã đảm bảo cung cấp đủ 299 xe buýt hiện có. Thời gian tới, Công ty cổ phần kinh doanh khí hóa lỏng Miền Nam đang triển khai mở rộng 03 trạm nạp khí CNG hiện hữu (Bến xe buýt Đại học Quốc Gia, Bến xe An Suông và trạm Tân Kiên dời về Bến xe Miền Tây), đáp ứng 200 xe buýt CNG đầu tư mới và dự kiến đầu tư mới 05 trạm nạp khí (Bến xe Chợ Lớn, Bến xe Củ Chi, Bến xe Quận 8, Bến xe Tân Phú và Công viên 23 tháng 9) đưa vào hoạt động năm 2018. Việc cung cấp nhiên liệu CNG cho địa bàn thành phố Hồ Chí Minh thuận tiện do gần Vũng Tàu, nơi sản xuất và cung cấp khí CNG. Do vậy, về khả năng cung cấp nhiên liệu CNG cho hệ thống xe buýt là ổn định và khả thi. Trong khi đó, trên địa bàn thành phố chưa xây dựng các trạm nạp điện phục vụ vận hành khách thác xe buýt điện.

- *Điều kiện về kỹ thuật:* hiện nay đã làm chủ được công nghệ sản xuất và lắp ráp. Các xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG được sản xuất và lắp ráp tại nhà máy ô tô Củ Chi thuộc Tổng công ty SAMCO từ những năm 2013. Trong khi đó, xe buýt hybrid và xe buýt điện hiện chưa được đưa vào khai thác sử dụng, phương tiện phải nhập khẩu từ nước ngoài.

TT	Tiêu chí	Xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG	Xe điện	Xe hybrid
----	----------	--------------------------------	---------	-----------

1	Kế hoạch phát triển	Có kế hoạch phát triển	Chưa có kế hoạch	Chưa có kế hoạch
2	Nền tảng hạ tầng	Có sẵn (trạm cung cấp nhiên liệu)	Chưa có	Có sẵn
3	Mức độ đáp ứng cung cấp nhiên liệu	Đáp ứng	Chưa có	Đáp ứng
4	Cung cấp phương tiện	Tự sản xuất	Chưa tự sản xuất được	Chưa tự sản xuất được

Như vậy có thể thấy, trong các phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, việc đầu tư phương tiện xe buýt sử dụng nhiên liệu CNG là phù hợp với điều kiện hiện nay của Thành phố.

#### *3.3.1.6. Nâng cao chất lượng công tác quản lý điều hành, khai thác hệ thống giao thông công cộng*

**14. Nâng cao năng lực các đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý, khai thác, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (xây dựng các chương trình đào tạo, nâng cao chất lượng quản lý, điều hành doanh nghiệp vận tải; tổ chức tập huấn cho đội ngũ lái xe, lái tàu, nhân viên phục vụ)**

*\*) Kinh nghiệm quản lý điều hành hệ thống VTHKCC bằng xe buýt trên thế giới*

**- Tại Singapore:** Hệ thống VTHKCC bằng xe buýt tại Singapore được quản lý điều hành bởi chính phủ. Theo đó, Chính phủ đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng, phương tiện và thuê các doanh nghiệp vận hành hệ thống. Các doanh nghiệp phải đảm bảo đầy đủ các yêu cầu của Chính phủ theo quy định. Tiền thuê các doanh nghiệp được chi trả một phần từ thu nhập của hệ thống VTHKCC (bán vé, quảng cáo), nếu không đủ Chính phủ sẽ chi trả bằng ngân sách nhà nước.

**- Tại Seoul (Hàn Quốc):** Hoạt động xe buýt Thủ đô Seoul được đánh giá là kiểu mẫu để nhiều nước trên thế giới học tập

Xe buýt Seoul bắt đầu được sử dụng từ những năm 1950 - 1953, đến nay đã trải qua nhiều lần cải tổ, phát triển. Nói đến cải cách vượt bậc nhất, tạo nên thành công của xe buýt Seoul đó là lần tái cơ cấu từ tháng 7/2004.

Khi đó, hệ thống xe buýt đang bị chia nhỏ thành các tuyến riêng biệt và do công ty tư nhân điều hành, dẫn đến nhiều tuyến đường bị chồng chéo, lòng vòng. Bên cạnh đó, Seoul đối mặt với tình trạng tắc đường, ô nhiễm, chất lượng không khí thấp, ảnh hưởng tới sức khỏe người dân đô thị. 60% người sử dụng phàn nàn xe buýt chậm giờ, tài xế đi ẩu, tai nạn...

Do đó, Chính quyền Thành phố cải tổ cơ cấu xe buýt toàn diện: Tổ chức lại

mạng lưới hơn 400 tuyến bằng cách chia thành các tuyến ngắn, tuyến tầm trung, dài và dùng màu đỏ, xanh, vàng, xanh lá cây để phân biệt. Nhờ đó, các tuyến đường dài, lòng vòng bị cắt bỏ và xe buýt tiếp cận được tới những khu vực vốn bị lãng quên. Hơn nữa, người dân có thể dễ dàng chuyển từ xe này sang xe khác hoặc từ xe buýt sang tàu điện ngầm, theo Korea Times.

Đồng thời, thiết lập hành lang riêng dành cho buýt nhanh (BRT) và một làn ưu tiên ở giữa đường. Các làn xe buýt ở giữa đường được xây dựng ở những nơi có từ ba làn xe trở lên mỗi chiều, lưu lượng giao thông cao và tuyến đường kết nối giữa các đô thị vệ tinh với trung tâm Thành phố và các trung tâm phụ cận. Tính tới năm 2014, tổng chiều dài mạng lưới đường dành riêng cho xe buýt là 115,3km, dự kiến sẽ mở rộng lên 223km trong những năm tới.

Lúc này, xe buýt không còn thuộc quản lý của riêng tư nhân mà là sự kết hợp công - tư. Chính quyền thành phố có quyền điều chỉnh tuyến, đảm bảo chất lượng và cải thiện dịch vụ. Một hội đồng tư vấn điều hành xe buýt được thành lập với sự tham gia của chính quyền thành phố cùng các công ty tư nhân, chịu trách nhiệm quản lý doanh thu chung và phân bổ cho các công ty dựa trên chi phí hoạt động cơ sở và lợi nhuận. Lợi nhuận từ các tuyến tốt sẽ bù đắp cho các tuyến lỗ.

Như vậy có thể thấy, mô hình quản lý VTHKCC thành công trên thế giới đó là nhà nước quản lý (trực tiếp hoặc thông qua doanh nghiệp nhà nước), việc vận hành hệ thống nhà nước sẽ thuê các doanh nghiệp. Như vậy, Thành phố sẽ trực tiếp quản lý được chất lượng dịch vụ cũng như thực hiện các chính sách thúc đẩy phát triển VTHKCC bằng xe buýt. Tuy nhiên, mô hình này đòi hỏi nguồn vốn lớn của nhà nước đầu tư cơ sở vật chất, kinh phí hỗ trợ hoạt động VTHKCC trong giai đoạn đầu.

### **15. Tăng cường triển khai ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý điều hành giao thông công cộng**

a. Nâng cấp cơ sở hạ tầng, đầu tư hệ thống trang thiết bị giám sát điều hành xe buýt (camera, hệ thống truyền dẫn, cơ sở dữ liệu...) kết nối đồng bộ với hệ thống điều hành đường sắt đô thị khi đưa vào khai thác.

b. Lắp đặt trang thiết bị hiện đại tại các điểm dừng, nhà chờ, điểm đầu cuối, điểm trung chuyển của mạng lưới tuyến xe buýt phục vụ công tác quản lý điều hành, thông tin cho hành khách theo thời gian thực, cung cấp thời gian hoạt động trong ngày, thời gian giãn cách và thời gian đến của từng tuyến,... Mục tiêu đến năm 2022, trên địa bàn các Quận được lắp đặt 100%.

c. Thực hiện dự án Xây dựng công tích hợp thông tin cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt



d. Thực hiện dự án Triển khai ứng dụng cung cấp thông tin vận tải hành khách công cộng trên thiết bị di động

e. Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 1)

*\*) Phương án đề xuất*

- Giai đoạn đến 2022: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt vẫn hoạt động độc lập, triển khai phương án tích hợp khả năng thanh toán với các loại hình VTHKCC mới triển khai trong giai đoạn này (xe buýt nhanh BRT, buýt đường sông,...).

- Giai đoạn 2022-2025: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt tích hợp khả năng thanh toán với hệ thống đường sắt đô thị và một số loại hình VTHKCC khác (xe buýt nhanh, buýt đường sông) và ngược lại.

**16. Triển khai ứng dụng vé thông minh trong hệ thống vận tải hành khách công cộng, đảm bảo áp dụng trên 100% số tuyến buýt vào năm 2025, liên thông với các loại hình vận tải khác (đường sắt đô thị, vận tải hành khách bằng đường thủy, dịch vụ cung cấp xe đạp công cộng)**

- Giai đoạn đến 2022: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt vẫn hoạt động độc lập, triển khai phương án tích hợp khả năng thanh toán với các loại hình VTHKCC mới triển khai trong giai đoạn này (xe buýt nhanh BRT, buýt đường sông,...).

- Giai đoạn 2022-2025: hệ thống vé cho VTHKCC bằng xe buýt tích hợp khả năng thanh toán với hệ thống đường sắt đô thị và một số loại hình VTHKCC khác (xe buýt nhanh, buýt đường sông) và ngược lại.

*\*) Nhiệm vụ cần thực hiện*

a. Tổ chức thí điểm thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

b. Xây dựng Khung tiêu chuẩn hệ thống vé thông minh cho giao thông công cộng.

c. Xây dựng chính sách giá vé, khung quản trị và mô hình tài chính thực hiện hệ thống vé thông minh.

d. Xây dựng hệ thống lõi lõi (hạ tầng kết nối nhiều hệ thống thanh toán tự động khác nhau trong vận tải hành khách công cộng và các hình thức thanh toán khác như thẻ ngân hàng, thiết bị di động...).

e. Xây dựng, mở rộng hệ thống thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

**17. Nghiên cứu, hoàn chỉnh mô hình tổ chức, quản lý giao thông công cộng; xây dựng cơ chế đặc thù đảm bảo hoạt động ổn định và nâng cao năng lực cơ quan quản lý giao thông công cộng**

a. Rà soát, bổ sung chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Trung tâm phù hợp với từng giai đoạn phát triển của hệ thống GTCC

b. Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực quản lý, vận hành hệ thống GTCC: đào tạo kỹ năng, chuyên môn về công nghệ thông tin, quản lý, điều hành mạng lưới ĐSĐT và các loại hình VTHK khác khi đưa vào khai thác.

c. Hình thành Cơ quan quản lý giao thông công cộng khi mạng lưới đường sắt đô thị hình thành và hoạt động chính thức theo Quy hoạch.

*\*) Phân tích*

Trung tâm Quản lý GTCC (trực thuộc Sở GTVT) là mô hình phù hợp, hiệu quả, có tác dụng tích cực trong công việc quản lý nhà nước, quy hoạch và điều tiết lĩnh vực VTHKCC bao gồm các loại hình khác nhau như xe buýt, ĐSĐT, taxi... Tuy nhiên, với hệ thống GTCC ngày càng hoàn thiện, đặc biệt sau khi các tuyến ĐSĐT, Mono-rail, BRT đưa vào hoạt động theo Quy hoạch 568, quy mô hệ thống GTCC lớn và phức tạp về công nghệ điều hành thì mô hình Trung tâm như hiện nay không còn phù hợp, đủ tầm vóc để thực hiện các chức năng quản lý nhà nước về VTHK.

*\*) Ưu điểm:*

- Mô hình đảm bảo nguyên tắc một Thủ trưởng: Quá trình quản lý hoạt động VTHK thực hiện bởi một cơ quan chuyên trách về VTHK, không có sự chồng chéo về chức năng, nhiệm vụ.

- Mô hình phù hợp với điều kiện thực tế: có sự tham gia của nhiều phương thức VTHKCC, mức độ phức tạp và quy mô lớn.

- Quá trình ra quyết định đơn giản và nhanh chóng.

- Quyền quản lý xuyên suốt từ trên xuống dưới vì Cơ quan quản lý GTCC không phải chia sẻ nhiều quyền hạn quản lý với các phòng ban khác thuộc Sở GTVT.

- Quá trình thu nhận và xử lý, phản hồi thông tin được đơn giản hóa, hợp lý hơn, trực tiếp tới UBND thành phố nên việc ra các quyết định được nhanh chóng và thống nhất.

*\*) Chức năng*

Yêu cầu của cơ quan quản lý và điều hành GTCC đối với việc phát triển VTHKCC của Thành phố được thể hiện qua các chức năng chính như:

- Thực hiện các chiến lược trung và dài hạn cho việc phát triển VTHKCC

phù hợp với quy hoạch đô thị, dự báo và khả năng đáp ứng nhu cầu đi lại trong tương lai.

- Thực hiện quản lý một cách khách quan, độc lập cho từng loại phương thức, tích hợp các phương thức VTHKCC phù hợp với chính sách mục tiêu của UBND Thành phố.

- Cơ quan quản lý và điều hành GTCC thực hiện các chức năng chính về chuyên môn, công cụ hỗ trợ riêng cho VTHKCC trong Thành phố. Chức năng này cần được tách riêng và ưu tiên trong phát triển VTHKCC đối với Thành phố.

**Bảng 3.3-2: Chức năng nhiệm vụ của cơ quan quản lý và điều hành GTCC theo từng giai đoạn**

TT	Nội dung	Giai đoạn chỉ có xe buýt	Giai đoạn VTHKCC đa phương thức (xe buýt, xe buýt nhanh BRT, ĐSĐT...)
1	Cơ quan quản lý	Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng	Cơ quan quản lý và điều hành GTCC
2	Cơ quan chủ quản	Sở GTVT	UBND Thành phố
3	Chức năng	Đại diện cho Sở GTVT thực hiện xây dựng quy hoạch, nghiên cứu khoa học, quản lý và điều hành VTHKCC	Có chức năng trực tiếp tổ chức thực hiện các nhiệm vụ được UBND Thành phố, quản lý Nhà nước về VTHKCC đa phương thức. Có chức năng tích hợp hệ thống các phương thức VTHKCC trong Thành phố.
4	Nhiệm vụ	Chủ yếu xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt trình cấp có thẩm quyền phê duyệt	Tổ chức lập và tham mưu, thẩm định, xây dựng các chính sách, chiến lược, quy hoạch phát triển VTHKCC đa phương thức trên địa bàn Thành phố Cung cấp thông tin quy hoạch mạng lưới VTHKCC; hướng dẫn đầu tư theo quy hoạch và giám sát việc thực hiện đầu tư theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt
		Quản lý cơ sở hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt	Quản lý cơ sở hạ tầng của hệ thống VTHKCC, tích hợp về hạ tầng kỹ thuật các phương thức VTHKCC Quản lý các cơ sở dữ liệu của hệ thống giao thông thông minh trên địa bàn Thành phố: Đèn tín hiệu giao thông, camera giám sát, thiết bị giám sát hành trình...
		Quản lý và điều hành VTHKCC bằng xe buýt	Xây dựng kế hoạch hàng năm về cung ứng dịch vụ VTHKCC đa phương thức trên địa bàn Thành phố UBND ủy quyền ký hợp đồng với đơn vị cung ứng dịch vụ VTHKCC đa phương thức Tổ chức quản lý khai thác có hiệu quả các

TT	Nội dung	Giai đoạn chỉ có xe buýt	Giai đoạn VTHKCC đa phương thức (xe buýt, xe buýt nhanh BRT, ĐSĐT...)
			nguồn vốn hỗ trợ lĩnh vực VTHKCC
		Quản lý doanh thu tiền bán vé, phân bổ tiền trợ giá cho các đơn vị khai thác	Quản lý hệ thống vé điện tử toàn bộ hệ thống, phân phối doanh thu, trợ giá cho các phương thức VTHKCC
		Xây dựng tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt	Xây dựng tiêu chuẩn và quản lý chất lượng dịch vụ cho tất cả các phương thức, quyền khai thác, kiểm tra, giám sát, nghiệm thu kết quả dịch vụ VTHKCC

*\*) Cơ sở pháp lý*

Theo Nghị định số 24/2014/NĐ-CP ngày 04/4/2014 của Chính phủ quy định tổ chức các cơ quan chuyên môn thuộc UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, tại Khoản 4, Điều 9 ”Cơ quan chuyên môn đặc thù khác chỉ được tổ chức khi thật cần thiết, phù hợp với đặc điểm, tình hình phát triển kinh tế - xã hội và đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước ở địa phương. Căn cứ tiêu chí do Thủ tướng Chính phủ quy định, UBND cấp tỉnh xây dựng đề án thành lập cơ quan chuyên môn đặc thù khác, trình HĐND cùng cấp quyết định”.

*\*) Đề xuất các giai đoạn phát triển*

- Giai đoạn đến 2030: đề xuất vẫn giữ Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng trực thuộc Sở GTVT nhưng thêm các chức năng tích hợp quản lý điều hành các phương thức VTHKCC của Thành phố. Trong giai đoạn này, hệ thống VTHKCC của thành phố chủ yếu vẫn là VTHKCC bằng xe buýt và số lượng tuyến buýt đường sông, BRT và ĐSĐT hạn chế nên các yêu cầu về tài chính, kỹ thuật, nguồn lực còn giản đơn, trong giai đoạn trước mắt vẫn sẽ đáp ứng được yêu cầu đề ra. Tuy nhiên về lâu dài, khi hệ thống VTHKCC được mở rộng, tích hợp nhiều phương thức vận tải, mô hình này sẽ gặp phải những vấn đề sau:

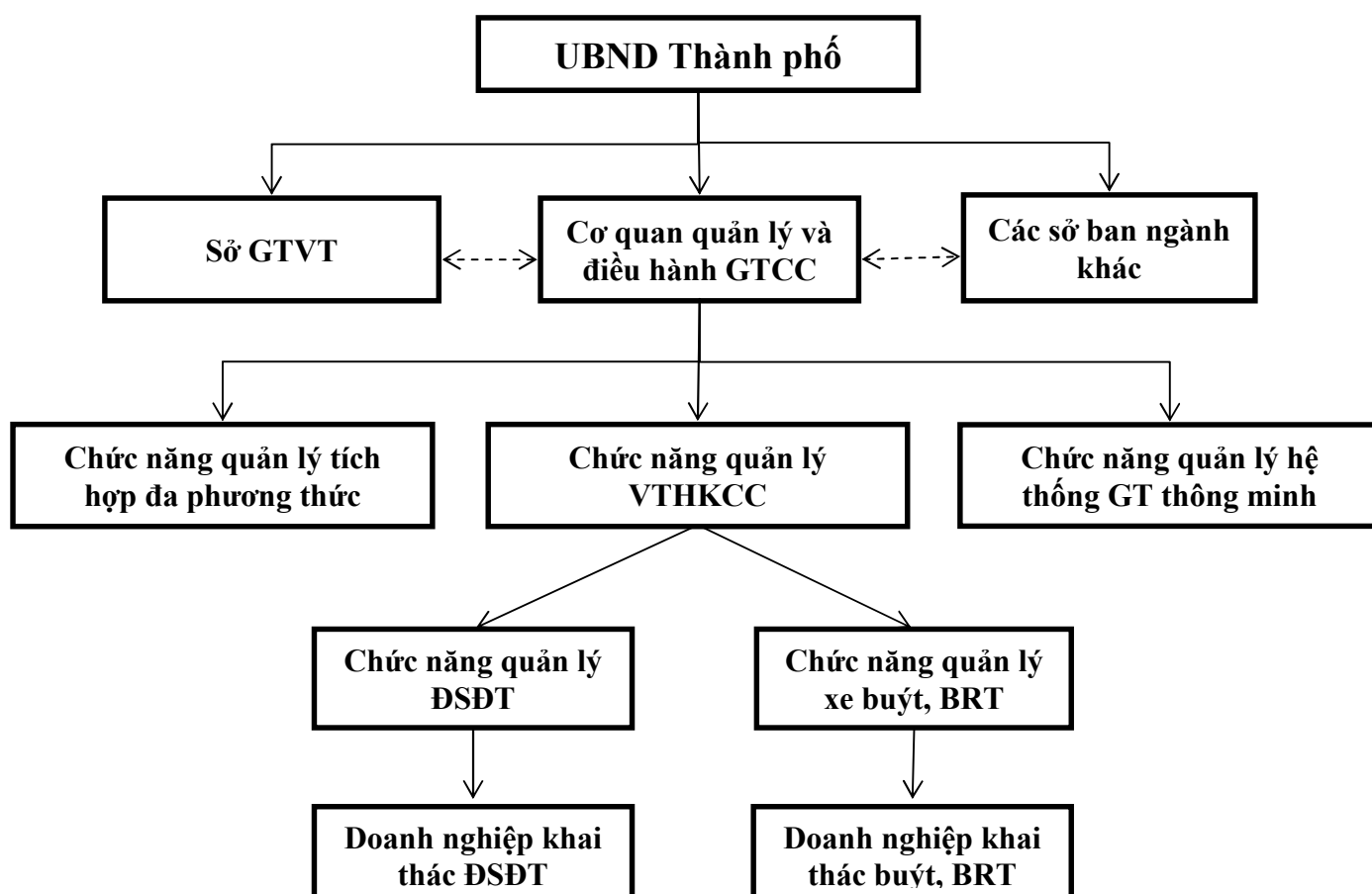
- Nhiều phương thức vận tải (xe buýt, xe buýt nhanh BRT, buýt đường sông, xe điện, ĐSĐT, xe đạp công cộng...) dẫn đến có nhiều hệ thống vé với mức giá vé khác nhau, điều này làm cho mạng lưới GTCC trở nên phức tạp và khó hiểu với người sử dụng làm ảnh hưởng đến sức hấp dẫn của GTCC.
- Chất lượng dịch vụ không đồng nhất giữa các phương thức vận tải.
- Khó khăn trong tiếp cận liên thông giữa các phương thức: việc tiếp cận được các phương tiện GTCC và kết nối giữa các phương thức giao thông là yếu tố quyết định đối với thành công một mạng lưới GTCC. Với việc Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng không được trao đủ thẩm quyền chức năng để gắn kết giữa quy hoạch đô thị và quy hoạch giao thông và

các chức năng quy hoạch ở mức tổng thể sẽ dẫn đến tình trạng tiếp cận và kết nối mạng lưới bị hạn chế.

- Khó khăn trong việc phối hợp giữa các cơ quan chức năng: nhiều cơ quan chức năng, nhiều cấp sẽ không giúp điều phối mạng lưới hiệu quả, gây ra sự cạnh tranh giữa các phương thức và dịch vụ, đồng thời làm tăng chi phí quản lý và vận hành.
- Dễ dẫn đến mâu thuẫn giữa các chính sách về giao thông.

- Giai đoạn sau 2030: dần hình thành Cơ quan Quản lý và Điều hành GTCC trực thuộc UBND thành phố Hồ Chí Minh. Cơ quan này sẽ khắc phục được những tồn tại của Trung tâm Quản lý giao thông công cộng, khi đó cơ quan sẽ có một mức độ độc lập nhất định đối với việc phát triển VTHKCC nhưng vẫn ở trong cơ cấu và chính sách của UBND Thành phố, và sẽ phát triển thành một cơ quan chuyên trách với chức năng và nhiệm vụ rõ ràng.

**Hình 3.3-6: Mô hình cơ quan quản lý và điều hành giao thông công cộng giai đoạn sau năm 2030**



*\*) Một số khó khăn khi thành lập Cơ quan Quản lý và Điều hành GTCC*

- Trong khi điều kiện luật pháp hiện hành nếu thành lập cơ quan mới phải giải trình làm rõ hàng loạt vấn đề liên quan.

- Chức năng nhiệm vụ của Cơ quan Quản lý và Điều hành GTCC trùng lặp với các sở, ban ngành liên quan, do vậy khi thiết lập sẽ gặp những rào cản và ảnh hưởng lợi ích của các tổ chức tham gia quản lý và cung cấp dịch vụ VTHKCC.

- Cơ quan Quản lý và Điều hành GTCC sẽ quản lý nhiều đối tượng, cơ cấu tổ chức phức tạp và thực hiện nhiều chức năng nhiệm vụ đòi hỏi trình độ và chất lượng con người, công nghệ cao.

- Phạm vi và đối tượng quản lý đa dạng phức tạp, có những phương thức mới như ĐSDT, BRT dẫn đến thiếu các quy định quản lý nhà nước cho các đối tượng này như: định mức, đơn giá, các bộ chỉ tiêu khai thác kỹ thuật, quản lý chất lượng dịch vụ của từng phương thức cũng như toàn bộ hệ thống VTHKCC.

### ***3.3.2. Các giải pháp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông***

#### ***3.3.2.1. Giải pháp kinh tế kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân***

Các giải pháp kinh tế thông qua đề xuất các loại phí nhằm tạo khó khăn đối với phương tiện cơ giới cá nhân khi tham gia lưu thông trong một khu vực nhất định, tác động trực tiếp đến hành vi lựa chọn phương tiện của người dân khi tham gia giao thông theo hướng ưu tiên đối với việc lựa chọn phương tiện giao thông công cộng.

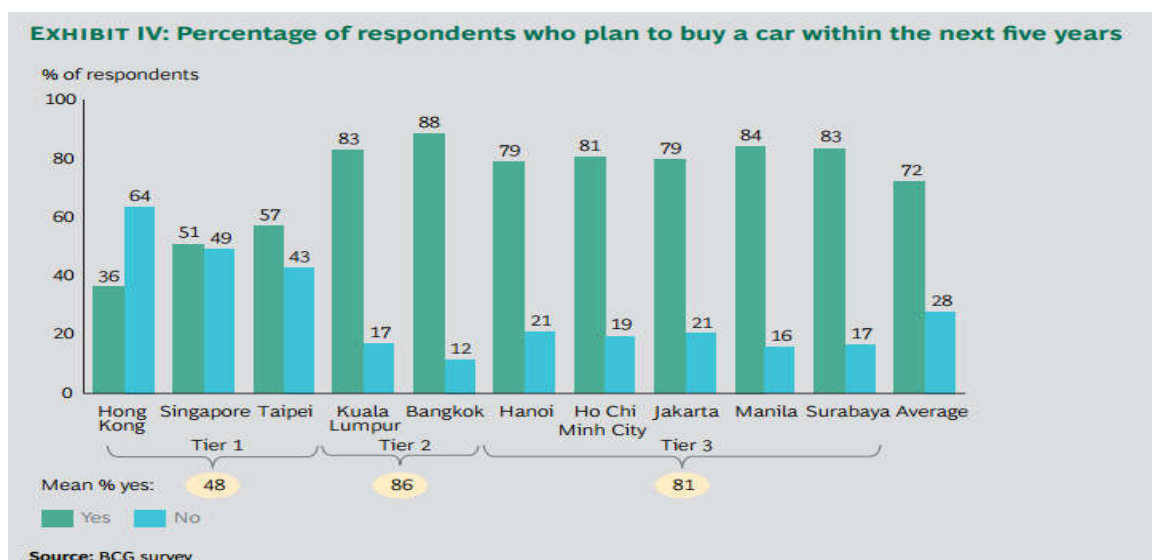
**18.** Nghiên cứu và tổ chức triển khai dự án đầu tư hệ thống Thu phí xe ô tô lưu thông vào trong khu vực trung tâm thành phố

#### ***\*) Phân tích***

Hiện nay, cùng với xe máy, ô tô con là nguyên nhân chiếm dụng mặt đường và có xu thế gia tăng với tốc độ tăng trưởng nhanh (11,77%/năm). Ngoài ra, phát triển kinh tế xã hội, thu nhập bình quân đầu người ngày càng tăng, trong khi các loại thuế, phí nhập khẩu phương tiện (theo Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN - ATIGA áp dụng từ 01/01/2018, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN vào Việt Nam sẽ còn 0%), khiến việc sở hữu ô tô con cá nhân dễ dàng hơn, dẫn đến nguy cơ tăng trưởng phương tiện trong tương lai còn cao hơn nữa.

Theo kết quả khảo sát tại báo cáo “Unlocking Cities - The impact of ridesharing in Southeast Asia and beyond” của Tổ chức The Boston Consulting Group (BCG) vào tháng 11/2017 nghiên cứu về giao thông đô thị các thành phố khu vực Đông Nam Á, có 81% số người được khảo sát tại thành phố Hồ Chí Minh cho biết có kế hoạch mua ô tô trong vòng 05 năm tới. Do vậy, việc cần thiết phải thực hiện ngay đó là hạn chế ô tô, đặc biệt ô tô con cá nhân tham gia giao thông thông qua các biện pháp kinh tế như thu phí ùn tắc giao thông khi lưu thông vào khu vực Trung tâm thành phố.

**Hình 3.3-7: Khảo sát nhu cầu mua ô tô trong vòng 05 năm tới của người dân một số thành phố khu vực Đông Nam Á**



**\*) Cơ sở pháp lý**

Phí ùn tắc giao thông là loại phí mới, chưa có trong danh mục Phí, lệ phí theo Luật Phí, lệ phí (Luật số 97/2015/QH13 ngày 25/11/2015). Tuy nhiên, theo Điểm a, Khoản 2, Điều 5, Nghị quyết 54/2017/QH14 ngày 24/11/2017 được Quốc hội thông qua về thí điểm cơ chế chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh có quy định: Hội đồng nhân dân thành phố quyết định áp dụng trên địa bàn Thành phố: phí, lệ phí chưa được quy định trong danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí.

Do vậy, Hội đồng nhân dân thành phố có thẩm quyền ban hành Phí ùn tắc giao thông và áp dụng trên địa bàn thành phố.

Để thực hiện chính sách, Thành phố cần bổ sung phí ùn tắc giao thông vào danh mục các loại phí, lệ phí vào Nghị quyết 124/2016/NQ-HĐND làm cơ sở triển khai thực hiện thu phí xe ô tô lưu thông vào trong trung tâm thành phố.

**\*) Đề xuất thực hiện**

- Thời điểm triển khai: trong giai đoạn 2021-2025
- Đối tượng: các loại ô tô trừ phương tiện giao thông công cộng (xe buýt, xe buýt nhanh, taxi, xe hợp đồng...)
- Thời gian thu phí: vào giờ cao điểm sáng và chiều
- Khu vực thu phí: trung tâm thành phố

**\*) Một số vấn đề cần lưu ý**

Đây là giải pháp với nhiều vấn đề phức tạp cần nghiên cứu kỹ về các phương án kỹ thuật, mức thu, đối tượng thu để đảm bảo được mục tiêu hạn chế



được ô tô con cá nhân lưu thông trong khu vực trung tâm, do đó cần thực hiện Đề án nghiên cứu cụ thể, chi tiết.

## **19. Nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường**

### *\*) Phân tích*

Tình hình ô nhiễm môi trường không khí trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh diễn biến phức tạp, nồng độ các chất gây ô nhiễm không khí có xu hướng gia tăng, mà nguyên nhân chính ô nhiễm môi trường khu vực đô thị là do hoạt động giao thông vận tải với hoạt động các loại xe cơ giới sử dụng nhiên liệu hóa thạch (phân tích cụ thể tại Mục 2.8.4).

Trong các loại hình phương tiện giao thông thì xe mô tô, xe gắn máy là phương tiện giao thông chủ yếu, chiếm 97% về số lượng và đảm nhận 90% số chuyến đi toàn thành phố.

Theo kết quả quan trắc chất lượng không khí của Trung tâm quan trắc môi trường, Sở Tài nguyên & Môi trường TP.HCM tại 30 vị trí với tần suất 10 ngày mỗi tháng vào hai thời điểm 7h30-8h30 và 15h-16h, nồng độ các chất ô nhiễm (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, bụi lơ lửng, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>...) có sự gia tăng so với những năm trước: bụi lơ lửng tăng gấp 2,19 lần; NO<sub>2</sub> tăng 1,41 lần; CO tăng 1,4 lần; bụi mịn PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> vượt chuẩn là 50%. Số liệu quan trắc tại 19 vị trí giao thông cho thấy hơn mức ồn vượt quy chuẩn cho phép 94%.

Theo báo cáo tại dự thảo tờ trình về việc ban hành quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô tham gia giao thông của Bộ GTVT, tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành đang chiếm 95% về số lượng, chỉ tiêu thụ 56% xăng (không tính diesel) nhưng lại thải ra 94%HC, 87%CO, 57%NO<sub>x</sub> và 33% PM<sub>10</sub> trong tổng lượng phát thải của các loại xe cơ giới.

Bên cạnh đó, xe máy cũ không đủ điều kiện về an toàn kỹ thuật cũng là nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông. Kết quả nghiên cứu năm 2016 của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia cho thấy mối liên hệ giữa số vụ tai nạn và tuổi đời phương tiện. Đối với xe máy từ 1-5 năm có mức độ tai nạn ít nghiêm trọng hơn so với xe máy sử dụng trên 10 năm.

### *\*) Căn cứ pháp lý*

Phí ô nhiễm môi trường là loại phí mới, chưa có trong danh mục Phí, lệ phí theo Luật Phí, lệ phí (Luật số 97/2015/QH13 ngày 25/11/2015). Tuy nhiên, theo Điểm a, Khoản 2, Điều 5, Nghị quyết 54/2017/QH14 ngày 24/11/2017 được Quốc hội thông qua về thí điểm cơ chế chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh có quy định: Hội đồng nhân dân thành phố quyết định áp dụng

trên địa bàn Thành phố: phí, lệ phí chưa được quy định trong danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí.

Do vậy, Hội đồng nhân dân thành phố có thẩm quyền ban hành Phí ô nhiễm môi trường và áp dụng trên địa bàn thành phố.

Để thực hiện chính sách, Thành phố cần bổ sung Phí ô nhiễm môi trường vào danh mục các loại phí, lệ phí vào Nghị quyết 124/2016/NQ-HĐND làm cơ sở triển khai thực hiện.

*\*) Những vấn đề khó khăn*

Hiện nay, theo Quyết định 49/2011/QĐ-TTg ngày 11/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ, từ ngày 01/01/2018, xe mô tô, xe gắn máy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu mới phải đạt tiêu chuẩn khí thải mức Euro 3. Tuy nhiên, đối với các xe đang lưu thông thì chỉ có quy định kiểm soát khí thải đối với ô tô từ 01/7/2008 (theo Quyết định 249/2005/QĐ-TTg ngày 10/10/2005 của Thủ tướng Chính phủ), còn đối với xe máy đang lưu thông chưa có quy định kiểm soát khí thải.

Ngày 17/6/2010, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Đề án kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại các tỉnh thành phố tại Quyết định 909/QĐ-TTg với mục tiêu giai đoạn 2013-2015 thực hiện kiểm định đạt tiêu chuẩn khí thải từ 80÷90% số lượng xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, đến nay Đề án vẫn chưa được triển khai thực hiện do việc kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy là vấn đề phức tạp, nhạy cảm, liên quan đến nhiều thành phần xã hội; chưa có căn cứ pháp lý đủ mạnh và chưa có sự vào cuộc quyết liệt của các cấp chính quyền,...

*\*) Kiểm soát khí thải tại các nước trên thế giới*

Tại Đài Loan lượng xe mô tô, xe gắn máy lớn nhưng chính quyền vẫn kiểm soát được lượng khí thải để đảm bảo mục tiêu bảo vệ môi trường. Việc kiểm định khí thải đã được quy định từ 20 năm trước, theo đó xe mô tô, xe gắn máy lưu thông từ 06 năm trở lên phải đi kiểm tra khí thải hàng năm. Việc kiểm định khí thải rất thuận tiện bởi chủ xe có thể kiểm định tại các đại lý xe mô tô, xe gắn máy với máy kiểm tra do cơ quan có thẩm quyền cấp. Phương tiện không đạt tiêu chuẩn sẽ phải tiến hành sửa chữa, bảo dưỡng nếu không sẽ bị phạt nặng khi lưu thông.

Tại Singapore: việc kiểm tra khí thải đối với xe máy được thực hiện từ năm 2005. Theo đó, việc kiểm tra khí thải sẽ được thực hiện ngay trên đường thông qua máy được đặt trên xe ô tô chuyên dụng của cảnh sát giao thông. Xe máy đi qua chỉ cần dừng lại đặt đầu đo khí thải, nếu như đạt tiêu chuẩn thì được lưu thông, nếu vượt ngưỡng bị phạt 200 đô la Singapore và có thể bị truy tố trước pháp luật nếu lượng khí thải vượt quá nhiều lần.

Tại Ấn Độ: thực hiện việc kiểm tra khí thải tại hầu hết các thành phố lớn bằng cách áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho xe đang lưu hành, thiết lập một hệ thống kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ hiệu quả cho tất cả các phương tiện. Ấn Độ còn quy định bắt buộc dùng dầu máy ít khói cho động cơ 2 kỳ từ năm 1998, bắt buộc loại bỏ xe không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải...

Như vậy, việc đưa ra rào cản kỹ thuật về tiêu chuẩn mức khí thải góp phần giảm thiểu và loại bỏ xe máy tham gia giao thông, góp phần làm giảm UTGT và ô nhiễm môi trường được nhiều thành phố áp dụng và được coi là công cụ kinh tế khi thu phí phát thải của phương tiện cơ giới trên cơ sở dán tem để thu phí và đã được áp dụng thành công.

*\*) Đề xuất cơ chế*

+ Đối tượng: tất cả ô tô, xe máy tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.

+ Kiểm soát khí thải: bằng việc thực hiện dán tem môi trường các mức xanh, vàng, đỏ khi phương tiện kiểm định ở các cơ sở kiểm tra.

+ Hạn chế hoạt động: hạn chế hoạt động theo từng khu vực đối với các phương tiện theo mức phát thải.

+ Thu phí phương tiện: mức phí thu thông qua mức độ phát thải (theo màu tem dán).

+ Thu hồi, loại bỏ: đối với những phương tiện không đủ điều kiện an toàn kỹ thuật, có mức phát thải vượt quá mức cho phép mà không có biện pháp khắc phục.

*\*) Đề xuất lộ trình thực hiện*

- Năm 2020:

+ Hoàn thiện hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

+ Điều tra, rà soát, thống kê số lượng xe máy đang hoạt động trên địa bàn thành phố (theo chủng loại, năm sản xuất...) tạo cơ sở dữ liệu phân loại đối với các loại phương tiện, xác định những phương tiện không đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

+ Đẩy mạnh thông tin, tuyên truyền, phổ biến cho người dân về chính sách.

+ Hình thành một số cơ sở kiểm định khí thải (xe máy), tổ chức đào tạo cho kỹ thuật viên, nhân viên nghiệp vụ đáp ứng theo yêu cầu.

- Giai đoạn 2021-2025:

+ Bước đầu thực hiện kiểm tra khí thải đối với xe máy có dung tích xy lanh từ 175cm<sup>3</sup> trở lên tham gia giao thông trên địa bàn thành phố (đây là xe phân khối lớn, có số lượng ít, cơ sở hạ tầng kỹ thuật có thể kiểm tra ngay được).

+ Tổ chức đánh giá, rút kinh nghiệm và đề xuất phương án triển khai các bước tiếp theo.

+ Phát triển hệ thống, mạng lưới các cơ sở kiểm tra khí thải.

+ Tiếp tục mở rộng phạm vi, đối tượng áp dụng trên toàn thành phố.

+ Bước đầu nghiên cứu hạn chế hoạt động trong phạm vi Quận 1, 3, 5, 10 đối với xe máy có mức khí thải không đạt tiêu chuẩn Euro 3 và ô tô không đạt tiêu chuẩn Euro 4.

+ Thu hồi, loại bỏ đối với những phương tiện cũ nát, không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn khí thải.

- Giai đoạn 2025-2030

+ Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kiểm định khí thải phương tiện.

+ Nghiên cứu mở rộng phạm vi hạn chế hoạt động phương tiện theo mức khí thải trong Vành đai 2.

+ Thu phí theo mức phát thải phương tiện vào theo từng khu vực

*\*) Các kiến nghị*

- Kiến nghị Quốc hội sửa Điều 55-Luật Giao thông đường bộ theo hướng bổ sung xe mô tô, xe gắn máy phải được kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

- Kiến nghị Chính phủ bổ sung quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với người sử dụng xe mô tô, xe gắn máy vi phạm quy định về kiểm soát khí thải.

- Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định quy định Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông, trước mắt quy định xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố phải thực hiện kiểm tra khí thải.

- Kiến nghị Bộ Khoa học và Công nghệ và Bộ GTVT ban hành hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về kiểm soát khí thải xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành.

*3.3.2.2. Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân bằng giải pháp hành chính*

**20. Kiểm soát hoạt động của xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh theo lộ trình phù hợp với điều kiện cơ sở hạ tầng và năng lực hệ thống giao thông công cộng.**

a. Phân vùng hạn chế hoạt động của xe máy phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống VTHKCC.

b. Ngưng hoạt động xe máy tại một số khu vực trung tâm Thành phố khi

đảm bảo đủ điều kiện

*a) Cơ sở pháp lý*

- Theo Khoản 2, Điều 37, Luật Giao thông đường bộ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức giao thông trên các hệ thống đường bộ thuộc phạm vi quản lý. Tổ chức giao thông theo Khoản 1, Điều 37, Luật Giao thông đường bộ gồm: Phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; lắp đặt báo hiệu đường bộ;....

- Theo Điều 4. Nghị quyết số 16/2008/NQ-CP ngày 23/7/2008 của Thủ tướng Chính phủ về từng bước khắc phục ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh: UBND hai thành phố quy định việc cấm mô tô, xe gắn máy và ô tô lưu thông trên một số tuyến phố vào một số giờ nhất định phù hợp với điều kiện cụ thể của từng khu vực trong thành phố.

- Theo Khoản 7, Mục 1: Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/08/2011 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự ATGT: UBND thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh thực hiện các biện pháp để hạn chế xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô lưu thông trên một số tuyến phố vào một số giờ nhất định phù hợp với điều kiện cụ thể của từng khu vực trong thành phố.

- Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021:

+ Mục I - Khoản 7, Thực hiện đồng bộ các giải pháp hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, kiểm soát chặt điều kiện về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của các phương tiện cơ giới, đặc biệt là trong các khu vực trung tâm đô thị.

+ Mục 2 – Khoản 15, UBND các thành phố: Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ, Thành phố Hồ Chí Minh: ...cấm, hạn chế hoạt động phương tiện cơ giới cá nhân để ưu tiên hoạt động của phương tiện cứu hộ và phương tiện giao thông công cộng khi cần thiết;...

*b) Mục tiêu ngưng hoạt động xe máy*

- Giảm hệ lụy do xe máy gây ra (rối loạn giao thông, ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường không khí và tiếng ồn, tác hại đến lối sống, sức khỏe của người dân, trật tự xã hội, an ninh trật tự...).

- Tạo môi trường và điều kiện phát triển hệ thống VTHKCC.

- Xây dựng văn hóa giao thông.

- Xây dựng thành phố Hồ Chí Minh thành đô thị văn minh, hiện đại.

*c) Phân tích kinh nghiệm thế giới và bài học cho thành phố Hồ Chí Minh*

Nhóm nghiên cứu phân tích 02 trường hợp điển hình thực hiện chính sách ngưng hoạt động của xe máy tại thành phố Quảng Châu (đã thực hiện thành công) và Yangon (được đánh giá có nhiều hạn chế), để từ đó rút ra bài học cho thành phố Hồ Chí Minh khi thực hiện chính sách, cụ thể như sau:

- Thành phố Quảng Châu (Trung Quốc): chính sách cấm xe máy được thực hiện theo lộ trình cụ thể (trong vòng 16 năm từ năm 1991 đến 2007); mức độ cấm hoạt động xe máy tăng dần, từ cấm lưu thông trong khu vực nội thành đối với xe ngoại tỉnh từ 7h00÷19h00 và giới hạn đăng ký mới (chỉ cho phép đăng ký 500 xe/tháng) đến mở rộng phạm vi và thời gian cấm (cấm toàn bộ thời gian), cuối cùng cấm hoàn toàn vào năm 2007 trên toàn thành phố. Song song với việc mở rộng mức độ và phạm vi cấm xe máy, thành phố đã chuẩn bị hệ thống VTHKCC thay thế để đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân với việc phát triển hệ thống VTHKCC bằng xe buýt, bố trí các loại buýt cỡ nhỏ, minibus đảm bảo tiếp cận tới mọi người dân và phát triển mạng lưới ĐSDT đảm nhận vận tải hành khách trên các hành lang giao thông chính.

- Thành phố Yangon (Myanmar): thành phố đã thực hiện lệnh cấm bắt đầu từ năm 2003 với việc thực hiện ngay lệnh cấm diện rộng trên toàn bộ thành phố. Khi đó VTHKCC và các phương tiện thay thế chưa được chuẩn bị để đáp ứng nhu cầu đi lại cho người dân. Dẫn đến việc năm 2007, thành phố Yangon phải nới lỏng lệnh cấm, cho phép người dân sử dụng xe máy tham gia giao thông tại 14 khu vực ngoại thành. Tuy nhiên tình hình ùn tắc giao thông không được cải thiện và các vấn đề về tai nạn giao thông do xe máy gây ra, chính quyền thành phố tiếp tục cấm hoạt động xe máy vào năm 2009. Ngoài ra, thành phố thiếu các chính sách đồng bộ để kiểm soát ô tô con cá nhân, thậm chí còn mở cửa thị trường nhập khẩu ô tô vào năm 2011, dẫn đến tăng trưởng ô tô con cá nhân không kiểm soát, tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra nghiêm trọng.

Từ những kinh nghiệm trên cho thấy, để đảm bảo chính sách ngưng hoạt động xe máy đạt hiệu quả, thành phố Hồ Chí Minh cần thực hiện:

- Kiểm soát hoạt động xe máy theo lộ trình tăng dần, phù hợp với năng lực hệ thống giao thông công cộng và các phương tiện thay thế khác.
- Phát triển VTHKCC mạnh mẽ để đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân.
- Kết hợp các biện pháp kiểm soát sử dụng ô tô con.

*d) Điều kiện ngưng hoạt động xe máy*

Việc ngưng hoạt động xe máy cần đảm bảo những nguyên tắc sau:

- Xem xét ngưng hoạt động xe máy trên tuyến và khu vực hạn chế hoạt động xe máy phải có hệ thống VTHKCC và các phương tiện giao thông thay thế đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân (theo kinh nghiệm thế giới, khi hệ thống VTHKCC đảm bảo tối thiểu 40% có thể đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân).

- Tổ chức giao thông hợp lý đảm bảo việc đi lại của người dân trong và ngoài khu vực hạn chế được thuận lợi

- Đảm bảo kết nối giữa các loại hình phương tiện giao thông công cộng với nhau và với giao thông cá nhân

#### *e) Đề xuất lộ trình thực hiện*

Việc ngưng hoạt động xe máy theo các mức độ và phạm vi theo thời gian, không gian tăng dần để người dân làm quen dần với việc hạn chế và tạo điều kiện phát triển dần hệ thống VTHKCC. Đề xuất lộ trình thực hiện như sau:

- Giai đoạn đến 2025: thí điểm ngưng hoạt động xe máy trên một số tuyến theo thời gian

- Tuyên truyền phổ biến chính sách hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân nói chung, hạn chế hoạt động xe máy nói riêng .

- Điều tra, rà soát lưu lượng xe máy đi lại trên một số tuyến dự kiến thí điểm ngưng hoạt động

- Chuẩn bị cơ sở hạ tầng, bố trí bãi giữ xe máy trên tuyến để người dân có thể gửi và chuyển tiếp sang phương tiện giao thông công cộng.

- Lập phương án tổ chức giao thông từ xa cho các phương tiện lưu thông qua khu vực hạn chế.

- Các tiêu chí lựa chọn tuyến thí điểm ngưng hoạt động:

+ Các tuyến có hệ thống VTHKCC phát triển đảm bảo được nhu cầu đi lại trên tuyến.

+ Các tuyến có đường song hành, tránh các tuyến đường độc đạo.

+ Khu vực hạn chế có thể bố trí bãi trông giữ xe người dân chuyển sang sử dụng phương thức vận tải khác.

- Đề xuất một số phương án ngưng hoạt động xe máy:

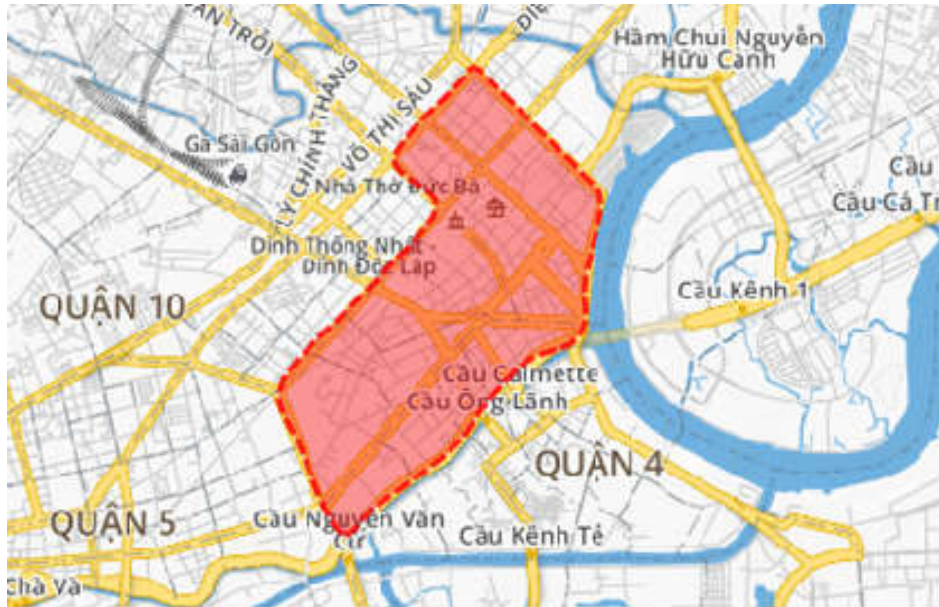
+ Ngưng hoạt động trên một số tuyến vào giờ cao điểm sáng và chiều: trên đường Trường Sơn (Q. Tân Bình); Nguyễn Thị Minh Khai đoạn từ giao Cách Mạng Tháng Tám đến giao Đinh Tiên Hoàng (Q.1); Võ Thị Sáu đoạn từ giao Đinh Tiên Hoàng đến giao Tôn Đức Thắng (Q.1).

+ Ngưng hoạt động trên một số tuyến từ 7h00 đến 19h00: đường Pasteur



đoạn từ giao Lý Tự Trọng đến giao Điện Biên Phủ (Q.1); Nam Kỳ Khởi Nghĩa (đoạn từ giao Điện Biên Phủ đến giao Lý Tự Trọng).

- Giai đoạn 2026-2030: tiếp tục mở rộng phạm vi ngưng hoạt động xe máy tiến trong khu vực Quận 1 khi đảm bảo các điều kiện



- Tổ chức đánh giá rút kinh nghiệm và đề xuất các phương án triển khai giai đoạn tiếp theo.

- Tiếp tục công tác thông tin tuyên truyền phổ biến tới người dân về các phương án ngưng hoạt động của xe máy.

- Chuẩn bị các phương án kỹ thuật để đến năm 2030 ngưng hoạt động xe máy trong khu vực thu phí ùn tắc giao thông toàn bộ thời gian (về cấm biển, tổ chức giao thông phân luồng từ xa, bố trí bến bãi gửi xe...)

- Năm 2030: tiếp tục mở rộng phạm vi ngưng hoạt động xe máy, tiến tới ngưng hoạt động xe máy khu vực Trung tâm khi đảm bảo đủ các điều kiện về kết cấu hạ tầng và năng lực VTHKCC

- Chuẩn bị các phương án kỹ thuật để đến năm 2030 ngưng hoạt động xe máy khu vực Trung tâm thành phố vào năm 2030 toàn bộ thời gian (về cấm biển, tổ chức giao thông phân luồng từ xa, bố trí bến bãi gửi xe...).

- Ngưng hoạt động xe máy trong khu vực Trung tâm gồm Quận 1, 3, 5, 10 vào năm 2030 khi hệ thống VTHKCC (gồm buýt, buýt đường sông, đường sắt đô thị, xe buýt nhanh BRT, xe đạp công cộng...) đảm bảo nhu cầu đi lại trong khu vực hạn chế, đồng thời cự ly tiếp cận trung bình của hành khách đến hệ thống VTHKCC đạt dưới 500m.

*f) Những yêu cầu cần giải quyết để đảm bảo việc đi lại của người dân khi hạn chế hoạt động xe máy*

Việc ngưng hoạt động của xe máy là vấn đề phức tạp, ảnh hưởng lớn tới cuộc sống của người dân đô thị, đặc biệt đối đô thị phụ thuộc vào xe máy như thành phố Hồ Chí Minh hiện nay, nên cần được xem xét dưới nhiều yếu tố và đánh giá được các điều kiện cần thiết phải đạt được. Các điều kiện ngưng hoạt động của xe máy được nhóm nghiên cứu xác định thông qua kinh nghiệm thành công (tại Quảng Châu, Trung Quốc), thất bại (tại Yangon, Myanmar) và chính sách ngưng hoạt động của xe máy vừa được UBND thành phố Hà Nội thông qua tại Nghị quyết 04/2017/NQ-HĐND và Quyết định 5953/QĐ-UBND phê duyệt Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hà Nội, giai đoạn 2017-2020, tầm nhìn 2030” cùng việc tham khảo nhiều ý kiến chuyên gia (thông qua các cuộc hội thảo và diễn đàn trên các phương tiện thông tin), của người dân Thành phố (thông qua điều tra xã hội học). Khi hạn chế hoạt động xe máy cần giải quyết một số vấn đề để đảm bảo việc đi lại của người dân như sau:

*\*) Đảm bảo nhu cầu đi lại*

Theo kinh nghiệm hạn chế xe máy thành công tại Quảng Châu, chính sách cấm máy được áp dụng có hệ thống và theo từng bước trong vòng 16 năm: từ năm 1991 bắt đầu với việc hạn chế lưu thông đối với xe máy có biển đăng ký bên ngoài, tiến tới cấm trên toàn thành phố vào năm 2007. Trước khi cấm hoàn toàn, thành phố chuẩn bị lực lượng VTHKCC và các phương tiện thay thế khác (taxi, xe đạp công cộng, phà,...) với thị phần đảm nhận khoảng 40% nhu cầu đi lại của người dân<sup>42</sup> (số liệu vào năm 2003, 4 năm trước khi cấm hoàn toàn xe máy). Tuy nhiên, tại thời điểm này, số lượng xe máy trên địa bàn Tp. Quảng Châu khoảng 250.000 xe với dân số 12,5 triệu người (bình quân 20 xe máy/1000 dân), tỷ lệ các chuyến đi bằng xe máy khoảng 20%. Việc đi lại của người dân không phụ thuộc vào xe máy như thực trạng của Tp.HCM hiện nay.

Đối với Hà Nội, theo Nghị quyết 04/2017/NQ-HĐND đặt ra mục tiêu đến năm 2030 VTHKCC đảm nhận thị phần khoảng 50-55% trong khu vực trung tâm và sẽ tiến hành dừng hoạt động xe máy trên địa bàn các quận vào năm 2030.

Như vậy, đối với việc phân vùng hạn chế hoạt động xe máy trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh đề xuất nghiên cứu xem xét khi tỷ lệ VTHKCC đáp ứng tối thiểu 40% nhu cầu đi lại của người dân.

*\*) Đảm bảo kết nối giao thông công cộng với giao thông cá nhân*

Nếu xét đến phạm vi lưu thông tại khu vực hạn chế xe máy (điểm đầu – cuối hành trình, OD), các chuyến đi sẽ gồm 03 loại: các chuyến đi nội bộ; các

---

<sup>42</sup> Theo *Motorcycle Ban in Guangzhou and Two-wheeler Issues in China*, ITDP

chuyển đi từ bên trong ra bên ngoài và ngược lại; và các chuyển đi thông qua. Đối với mỗi loại đề xuất các phương án tổ chức giao thông như sau:

- **Đối với các chuyển đi nội bộ trong khu vực hạn chế:** lưu thông bằng VTHKCC (xe buýt, ĐSĐT), taxi,... và phương tiện cá nhân (ô tô con, xe đạp,...). Người dân trong khu vực ngõ, hẻm sẽ tiếp cận hệ thống GTCC thông qua việc bố trí hệ thống minibus, xe đạp công cộng.

- **Đối với các chuyển đi bên trong ra bên ngoài khu vực hạn chế và ngược lại:** bố trí các điểm trung chuyển P&R, khu vực giao giữa Vành đai hạn chế với các đường trục chính; tận dụng lòng đường, vỉa hè các tuyến đường trên và xung quanh khu vực Vành đai, gầm cầu vượt,... để bố trí bãi trông giữ phương tiện cá nhân.

- **Đối với các chuyển đi thông qua khu vực hạn chế:** các phương tiện sẽ di chuyển theo đường vành đai tránh khu vực hạn chế.

- Bố trí các điểm trung chuyển P&R, bãi đỗ xe tại khu vực hạn chế hoạt động xe máy.

Theo tính toán, nhu cầu đi bằng xe máy vào khu vực hạn chế khoảng 1 triệu chuyến đi/ngày đêm, tương ứng với khoảng 830.000 xe máy. Nhu cầu diện tích đỗ xe máy cần 63ha (tính toán với tỷ lệ bình quân 4 lượt xe/chỗ/ngày đêm, 1 chỗ đỗ xe máy có diện tích 3m<sup>2</sup>).

Ngoài các bến, bãi, điểm đỗ xe theo quy hoạch, có thể bố trí các điểm đỗ xe trên vỉa hè các tuyến có bề rộng vỉa hè  $\geq 3\text{m}$  tại các tuyến đường trong bán kính 500-1.000m khu vực vành đai hạn chế xe máy.

Đề xuất một số bến, bãi giữ xe theo Quy hoạch hệ thống giao thông tỉnh như sau:

STT	Địa điểm - vị trí	Quận/ Huyện	Quy mô (ha)
1	Công viên Lê Văn Tám	Quận 1	4,80
2	Sân khấu Trống Đồng	Quận 1	0,15
3	Sân vận động Hoa Lư	Quận 1	1,50
4	Công viên Tao Đàn	Quận 1	1,10
5	Nhà đậu xe cao tầng tại số 139 Cô Giang, Q.1	Quận 1	0,31
6	Bãi xe dự án quảng trường Thủ Thiêm thuộc KĐT mới Thủ Thiêm	Quận 2	2,00
7	Bãi xe dự án Khu dịch vụ cảng và dân cư Cát Lái (62,2ha)	Quận 2	2,32
8	Ngã tư CMT8 - Tô Hiến Thành nối dài	Quận 3	0,50
9	Bố trí trong Ga Hòa Hưng	Quận 3	0,50
10	Khu vực Công viên Hồ Khánh Hội, đường số 48, phường 3 và 5	Quận 4	5,00

STT	Địa điểm - vị trí	Quận/ Huyện	Quy mô (ha)
11	Chợ An Đông	Quận 5	0,30
12	Công viên Thăng Long	Quận 5	0,70
13	Trước Công viên Lê Thị Riêng, Phường 15	Quận 10	0,38
14	Lô B4, khu C30, phường 14	Quận 10	1,00
15	Sân trồng cư xá Lý Thường Kiệt, Phường 7	Quận 10	0,30
16	Bãi xe bên trong Công viên Lê Thị Riêng, p15 (đường Trường Sơn)	Quận 10	0,08
	<b>Tổng</b>		<b>20,94</b>

Ngoài ra đề xuất bố trí các bãi trông giữ xe máy tại một số khu vực:

- Tận dụng lòng đường, vỉa hè, gầm cầu vượt khu vực hạn chế và các tuyến đường xung quanh bố trí các điểm trông giữ phương tiện.

- Tổ chức các điểm trông giữ xe máy tại khu vực lân cận các nhà ga ĐSĐT, bến xe buýt, điểm đầu cuối, bến xe khách

- Xây dựng các bãi đỗ xe ngầm, cao tầng để tiết kiệm diện tích do điều kiện hạn chế hạ tầng giao thông khu vực trung tâm.

#### g) Một số giải pháp hỗ trợ

- Cải tạo vỉa hè, xây dựng hạ tầng giao thông phục vụ cho người đi bộ, xây dựng cầu vượt bộ hành hoặc hầm đường bộ tại các điểm có nhu cầu đi lại cao.

- Bố trí làn đường riêng cho người đi xe đạp và đi bộ trên các trục giao thông chính, trên các tuyến đường đảm bảo điều kiện hạ tầng giao thông (mặt cắt ngang đường, vỉa hè đảm bảo đủ độ rộng,...).

- Khuyến khích chuyển đổi sử dụng xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh sang các phương tiện giao thông công cộng, cụ thể:

- + Miễn, giảm giá vé sử dụng dịch vụ VTHKCC đối với người dân trong khu vực ngưng hoạt động xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh.

- + Miễn, giảm giá trông giữ xe máy cho người dân khu vực ngưng hoạt động xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh tại các bãi đỗ xe, điểm trung chuyển.

- Nghiên cứu xây dựng, ban hành chính sách hỗ trợ người dân thông qua việc thu mua xe cũ với mức giá thay đổi theo năm sử dụng đối với những xe có tuổi đời dưới 10 năm.

Theo kinh nghiệm từ Quảng Châu, chính sách hỗ trợ đi kèm cũng là một yếu tố quan trọng để thực hiện thành công lộ trình hạn chế hoạt động xe máy. Đối với những người dân phải giao nộp xe máy, chính quyền hỗ trợ mức giá trung bình là 180 USD (giá trị tại thời điểm giao nộp) mỗi xe. Số tiền thay đổi

tùy theo năm sử dụng, nếu quá 13 năm lưu hành thì chủ xe sẽ không được nhận tiền bồi thường.

*h) Đánh giá một số tác động:*

- Mặt tích cực:

+ Ngưng hoạt động xe máy sẽ tạo điều kiện phát triển VTHKCC, giải quyết nhu cầu đi lại của người dân đô thị, kết hợp hạn chế phương tiện cá nhân sẽ làm cho giảm tình trạng UTGT đô thị góp phần tiết kiệm thời gian, chi phí nhiên liệu.

+ Góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường (khói bụi, tiếng ồn, ô nhiễm không khí...) nâng cao chất lượng cuộc sống người dân đô thị.

+ Góp phần giảm lượng ngoại tệ dùng để nhập khẩu phương tiện, chi phí sử dụng xe máy (mua mới, bảo dưỡng, sửa chữa,...).

- Mặt hạn chế:

- Xuất hiện tượng ùn ứ cục bộ và chen lấn của người dân tại các điểm trông giữ phương tiện khu vực bên ngoài vành đai hạn chế, điểm dừng, nhà chờ VTHKCC (xe buýt), nhà ga (ĐSĐT) do lượng hành khách sử dụng VTHKCC tăng.

- Ngưng hoạt động xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh trên địa bàn các quận 1, 3, 5, 10 vào năm 2030 sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến khoảng 30% người dân trong vùng và bộ phận người dân các vùng lân cận và người dân thường xuyên đi lại, học tập và làm việc trong khu vực này.

- Thời gian đầu khi triển khai sẽ có những ảnh hưởng đến kinh tế do một số đối tượng bị ảnh hưởng, đặc biệt đối với người dân sinh sống trong khu vực ngưng hoạt động xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh và đối với những người dân sử dụng xe máy là phương tiện trực tiếp mưu sinh (xe ôm, chở hàng...) và các doanh nghiệp kinh doanh xe máy trên địa bàn Thành phố.

- Khi thực hiện ngưng hoạt động xe máy có khả năng làm giá một số phương tiện tăng (xe đạp, ô tô), giá cước phương tiện vận tải (taxi, xe hợp đồng...) gia tăng.

### ***3.3.3. Các giải pháp hỗ trợ***

#### ***3.3.3.1. Quản lý quy hoạch đô thị***

**21. Rà soát, tổ chức quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực phát triển đô thị mới, xung quanh các đầu mối giao thông vận tải khối lượng lớn (nhà ga đường sắt đô thị, điểm trung chuyển lớn...)**

***\*) Các nhiệm vụ cần thực hiện***

a. Tổ chức quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực phát triển đô thị mới, lấy các đầu mối giao thông

vận tải khối lượng lớn (nhà ga đường sắt đô thị, điểm trung chuyển lớn,...) làm trung tâm xây dựng các khu dân cư, trung tâm thương mại, các khu chức năng của đô thị.

b. Tuân thủ nghiêm quy hoạch chung, quy hoạch phân khu phù hợp lộ trình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; hạn chế tối đa việc điều chỉnh và khi thực hiện điều chỉnh quy hoạch chung, quy hoạch phân khu phải đồng bộ với quy hoạch giao thông vận tải.

c. Tiếp tục rà soát tổ chức di dời bến xe, cơ quan, trường học, bệnh viện theo quy hoạch, ưu tiên sử dụng quỹ đất dành cho mục đích công cộng (công viên cây xanh, bãi đậu xe, điểm trung chuyển,...).

*\*) Đánh giá*

Trong thời gian qua, Tp. Hồ Chí Minh đã có nhiều khu đô thị mới được hình thành. Việc phát triển không gian đô thị có tính đến việc kết nối với các đô thị lân cận, diện mạo đô thị đã thay đổi theo hướng ngày càng hiện đại. Tuy nhiên, việc phát triển đô thị có một số bất cập sau đây:

- Cấu trúc không gian đô thị chưa hợp lý, diện tích đất cho giao thông công cộng công cộng chưa nhiều (mới chỉ đạt 8,8% so với diện tích đất xây dựng đô thị, trong khi đó theo quy hoạch là 20-25%).

- Các công trình phát sinh – thu hút nhu cầu giao thông lớn như cơ quan, trường học, bệnh viện, trung tâm thương mại,... vẫn tập trung trong khu vực Trung tâm, dẫn đến thực trạng người dân ở chỗ này (thường ở khu vực các quận, huyện ngoại thành) nhưng đi làm ở chỗ kia (khu vực các quận trung tâm), phát sinh tình trạng giao thông con lắc, tạo áp lực lên hạ tầng giao thông khu vực Trung tâm và các tuyến đường cửa ngõ. Trong khi hạ tầng đường bộ phát triển không theo kịp dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông.

Trên thực tế, không có quốc gia/ thành phố nào có thể mở rộng cơ sở hạ tầng giao thông để bắt kịp với sự tăng trưởng nhu cầu giao thông, nhiều hạ tầng giao thông mới xây dựng cũng nhanh chóng bị quá tải và tắc nghẽn giao thông lại tiếp diễn.

Ngoài việc tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ, hiện đại thì việc tổ chức quy hoạch đô thị phải ứng dụng những mô hình phát triển tiên tiến gắn liền với hệ thống giao thông công cộng (TOD), làm cơ sở cho việc phát triển đô thị. Việc hình thành, kết nối giữa các khu dân cư và các tuyến ĐSĐT để người dân tiếp cận hệ thống giao thông công cộng thuận lợi, chú trọng phát triển các đô thị vệ tinh theo hướng đồng bộ cơ sở hạ tầng, công trình phúc lợi để hạn chế di chuyển người dân vào trung tâm, góp

phần giảm ùn tắc và thúc đẩy chương trình giãn dân ra ngoại thành, các khu đô thị mới. Phát triển đô thị vệ tinh gắn liền với mục tiêu giảm sức hút đơn cực, phát triển các khu dân cư đô thị ngoại vi, đáp ứng nhu cầu nhà ở, tập trung những khu vực phát triển hạ tầng, hạn chế phát triển đô thị phân tán.

Chính vì thế, việc giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông một cách bền vững cần phân bố lại mật độ dân cư toàn thành phố nhằm kéo dẫn mật độ khu vực trung tâm, hình thành các đô thị vệ tinh với đầy đủ hạ tầng chức năng (hạ tầng giao thông, hạ tầng đô thị).

### *3.3.3.2. Phát triển nguồn vốn đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông*

Tính đến tháng 4/2018, sau hơn 2 năm thực hiện Chương trình giảm ùn tắc, tai nạn giao thông trên địa bàn Thành phố giai đoạn 2015-2020, gồm 07 nhóm giải pháp với 160 nhiệm vụ, 172 dự án cần triển khai với nhu cầu vốn đầu tư là 323.997 tỉ đồng, Thành phố mới chỉ làm mới và đưa vào sử dụng gần 98/272 km đường bộ cùng 32/76 cây cầu được xây mới. Khối lượng vận tải hành khách công cộng tuy đạt hơn 63% nhưng hệ thống này còn rất hạn chế về cơ sở hạ tầng, quỹ đất, phương tiện. Tình trạng ùn tắc giao thông ở Thành phố còn rất phức tạp.

Giai đoạn 2016-2018, vốn ngân sách nhà nước mới chỉ đạt hơn 16.000 tỉ đồng, nguồn vốn trung ương là 18.158 tỉ đồng; vốn đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP) hơn 1.600 tỉ đồng; vốn ODA là 18.158 tỉ đồng... để triển khai các dự án. Vì vậy, từ nay đến năm 2020, Thành phố cần hơn 284.000 tỉ đồng để thực hiện các dự án. Do vậy, Thành phố cần thực hiện những chính sách mạnh mẽ thu hút vốn đầu tư từ các nguồn để xây dựng hạ tầng giao thông đảm bảo theo lộ trình thực hiện.

## **22. Nghiên cứu các hình thức phát triển nguồn thu hỗ trợ phát triển giao thông công cộng**

- Lập và triển khai đề án cho thuê cơ sở hạ tầng giao thông theo hình thức xã hội hóa để tạo nguồn thu đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông.

### *\*) Phân tích:*

Hiện nay, nguồn kinh phí từ ngân sách để đầu tư cho phát triển hạ tầng ít, trong khi đó nhu cầu của xã hội ngày càng nhiều, vấn đề UTGT ngày các diễn biến phức tạp. Do đó cần nghiên cứu, đề xuất phương án, giải pháp phù hợp để huy động tất cả các nguồn lực trong xã hội để đầu tư, quản lý, vận hành hạ tầng giao thông thành phố trên nguyên tắc “Nhà nước - Nhà đầu tư - Người dân cùng có lợi”.

- Nghiên cứu thành lập quỹ phát triển giao thông công cộng.

Việc phát triển hệ thống VTHKCC, đặc biệt VTHKCC khối lượng lớn và



phát triển hạ tầng phục vụ các mục tiêu của Đề án cần đảm bảo nguồn lực, nguồn vốn để thực hiện. Hiện nay Thành phố Hồ Chí Minh đã có được những thuận lợi khi Quốc hội thông qua cơ chế chính sách đặc thù. Tuy nhiên, để đảm bảo việc quản lý tốt và sử dụng các nguồn thu phù hợp (từ phí, lệ phí tăng thêm) phục vụ cho việc phát triển đô thị nói chung, và phát triển hạ tầng giao thông nói riêng cần thiết phải có quỹ riêng để đảm bảo đáp ứng các nguồn vốn cần thiết khi triển khai kế hoạch phát triển giao thông công cộng của Thành phố.

#### *3.3.3.3. Ứng dụng công nghệ thông tin*

### **23. Triển khai các dự án giao thông thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng**

Tập trung vào những nội dung cụ thể như:

a. Xây dựng cơ sở dữ liệu về hạ tầng giao thông và phương tiện giao thông, các phần mềm phục vụ công tác quản lý và điều hành giao thông thông minh, điều hành tổ chức giao thông và xử lý vi phạm giao thông.

b. Tổ chức, quản lý, điều hành giao thông gồm quản lý đỗ xe, cảnh báo giao thông, xử phạt nguội thông qua hệ thống camera giao thông, thông tin hướng dẫn cho người sử dụng giao thông công cộng biết để thay đổi điểm đón xe khi có sự cố đổi lộ trình do kẹt xe, ùn tắc giao thông.

#### *3.3.3.4. Quản lý nhu cầu giao thông và trật tự an toàn giao thông*

### **24. Triển khai thực hiện tổ chức không gian đi bộ khu vực trung tâm Thành phố.**

### **25. Rà soát bố trí, sắp xếp giờ làm việc, giờ học lệch ca; thực hiện điều chỉnh thời gian lưu thông một số phương tiện kinh doanh vận tải qua khu vực trung tâm.**

Đây là biện pháp nhằm phân bổ nhu cầu tham gia giao thông tránh vào cùng một thời điểm.

Từ năm 2007, Thành phố đã triển khai thực hiện bố trí lịch giờ tan học từ 15 đến 45 phút đối với các trường học cùng nằm trên tuyến đường trọng điểm; đồng thời bố trí giờ tan học giữa bậc mầm non và tiểu học sớm hơn khoảng 15 phút so với bậc trung học cơ sở hoặc lệch giờ về từ 10 đến 15 phút giữa các khối lớp và giữa các cấp học trong cùng một trường. Bên cạnh đó, thực hiện phân giờ tan học, di chuyển luân phiên của các khối lớp để tránh ùn ứ trước cổng trường để phụ huynh tiện đón học sinh ra về. Sử dụng lối cổng phụ đối với các trường nằm trên các trục đường chính, đường có mật độ giao thông cao. Ngoài ra, Thành phố đã chỉ đạo Ban Quản lý các khu chế xuất - công nghiệp thành phố triển khai bố trí giờ làm lệch ca các doanh nghiệp hạ tầng, các doanh nghiệp trong các khu chế xuất - công nghiệp.

Tuy nhiên, việc bố trí giờ học, giờ lịch ca mới chỉ áp dụng trên đối tượng học sinh và công nhân các khu công nghiệp. Bên cạnh đó, trong quá trình phát triển kinh tế xã hội đã có những vấn đề mới phát sinh, do đó cần nghiên cứu đề bố trí thời gian học tập, làm việc của người dân nhằm đảm bảo mục tiêu đề ra, hạn chế thấp nhất ảnh hưởng tới đời sống người dân.

Đề xuất phương án.

- Đối tượng là cán bộ công nhân viên làm việc tại các cơ quan hành chính sự nghiệp của thành phố được tự lựa chọn ca làm việc phù hợp với bản thân với thời gian bắt đầu làm việc dao động từ 7h30÷8h30 và thời gian kết thúc công việc từ 16h30÷17h30.

- Các trung tâm thương mại, siêu thị lớn, khu vui chơi giải trí, các đơn vị, doanh nghiệp dịch vụ,...: mở cửa sau 10h00

- Cán bộ, nhân viên các doanh nghiệp, công ty trong khu vực trung tâm: khuyến khích bố trí thời gian làm việc, ngày làm việc/ ngày nghỉ linh hoạt.

**26. Tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về trật tự an toàn giao thông và trật tự đô thị, ô nhiễm môi trường.**

\*) Các nhiệm vụ cần thực hiện:

- a. Đảm bảo an ninh trật tự, vệ sinh môi trường tại các điểm đỗ xe buýt

- Tăng cường xử lý các trường hợp vi phạm chiếm dụng gây mất mỹ quan đô thị, an ninh trật tự, vệ sinh môi trường tại bến bãi, trạm dừng, nhà chờ

- Lắp đặt hệ thống camera giám sát an ninh trật tự tại các điểm trung chuyển, nhà chờ

- b. Đảm bảo vỉa hè thông thoáng, tạo thuận lợi cho người đi bộ tiếp cận hệ thống GTCC

- Xây dựng, ban hành kế hoạch và tổ chức kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất, xử lý kiên quyết và nghiêm khắc các trường hợp vi phạm về diện tích đậu đỗ xe, về kinh doanh trên các tuyến đường cấm sử dụng vỉa hè để kinh doanh, buôn bán và cá nhân hoạt động thương mại nhằm tạo hành lang thông thoáng cho người đi bộ đi lại và tiếp cận hệ thống giao thông công cộng, khuyến khích thói quen đi bộ của người dân.

- Áp dụng các biện pháp theo quy định pháp luật buộc tổ chức, cá nhân kinh doanh phải thực hiện đúng giấy phép được cấp hoặc thu hồi giấy phép kinh doanh.

### 3.3.3.5. Tuyên truyền

**27. Đẩy mạnh công tác thông tin và tuyên truyền về các nội dung của**

**giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng theo chủ đề cụ thể.**

- Tuyên truyền đến mọi tầng lớp dân cư đô thị về lợi ích khi sử dụng VTHKCC (an toàn, thuận lợi, tiết kiệm xã hội...) và tính tất yếu phải hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân.

- Tuyên truyền xây dựng văn hóa giao thông và xây dựng hình ảnh vận tải hành khách công cộng thân thiện.

- Thực hiện tuyên truyền nâng cao chất lượng công tác giáo dục, đào tạo chuyên môn nghiệp vụ, thái độ, ý thức cho đội ngũ nhân viên phục vụ, đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ lái xe trong quá trình làm việc, có thái độ phục vụ tận tình, chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT, phòng tránh TNGT.

- Tổ chức tuyên truyền tại các trường tiểu học, trường trung học cơ sở về lợi ích của VTHKCC và định hướng hạn chế phương tiện cá nhân.

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, hướng dẫn sử dụng mạng lưới VTHKCC thông qua mạng internet và các phương tiện thông tin đại chúng.

- Tuyên truyền về việc kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông theo lộ trình hạn chế phương tiện cá nhân.

- Tuyên truyền các đơn vị vận tải có điều kiện tham gia kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt, nâng cao chất lượng phục vụ, thực hiện tốt các quy định của nhà nước về hoạt động và quản lý VTHKCC bằng xe buýt.

- Đẩy mạnh phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông vào sinh hoạt thường xuyên của đoàn thể, tổ chức chính trị - xã hội với nhiều hình thức và nội dung phù hợp theo các chuyên đề. Bên cạnh đó, tuyên truyền vận động cán bộ, công chức, viên chức và nhân dân thành phố hạn chế sử dụng xe gắn máy cá nhân, chuyển đổi phương thức đi lại bằng các loại phương tiện VTHKCC.

- Xây dựng kế hoạch tuyên truyền vận động học sinh, sinh viên đi học, đi làm bằng VTHKCC, bằng xe đưa rước, xe đạp hoặc đi bộ.

- Vận động cán bộ công nhân viên chức, khuyến khích người lao động trên địa bàn Thành phố sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

*Chi tiết Kế hoạch tuyên truyền tại Phụ lục 8*

### 3.4. Lộ trình thực hiện

Đề án đề xuất 27 giải pháp được sắp xếp theo từng nhóm, theo thứ tự ưu tiên kèm theo trách nhiệm các cơ quan và nguồn lực thực hiện (*Chi tiết theo Phụ lục 7*).. Các giải pháp được triển khai đồng bộ, linh hoạt theo 02 giai đoạn:

- **Giai đoạn 2021-2025:** Mở rộng, tái cấu trúc mạng lưới tuyến xe buýt, đảm bảo kết nối đến các khu đô thị mới, khu công nghiệp, đầu mối giao thông, các đô thị vệ tinh, các tuyến vận tải khách khối lượng lớn, các phương thức vận tải khác. Các giải pháp về phát triển vận tải hành khách công cộng sẽ tiếp tục được thực hiện, cụ thể: ưu tiên kinh phí trợ giá hoạt động xe buýt, đầu tư phương tiện; hoàn chỉnh cơ chế, chính sách, mô hình cơ quan quản lý giao thông công cộng; tập trung nguồn lực phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn. Đồng thời, thực hiện một số giải pháp làm cơ sở triển khai các giải pháp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân.

- **Giai đoạn 2026-2030:** Ưu tiên phát triển, đầu tư các phương thức vận tải khối lượng lớn. Các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân và các giải pháp hỗ trợ sẽ được triển khai đồng bộ, tiến tới giảm hoạt động xe mô tô và xe gắn máy tại một số khu vực.

### 3.5. Dự kiến kinh phí thực hiện Đề án

Trong giai đoạn 2021-2030, tổng kinh phí thực hiện dự kiến là 391.646 tỷ đồng, trong đó ngân sách Nhà nước là 57.136 tỷ đồng, trong đó ngân sách Nhà nước là 57.136,7 tỷ đồng, cụ thể:

- Giai đoạn 2021-2025: 18.545,9 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2026-2030: 38.590,8 tỷ đồng.

Nguồn lực từ ngân sách Nhà nước sẽ dành ưu tiên cho phát triển vận tải hành khách công cộng, tập trung thực hiện các nội dung: trợ giá xe buýt và hỗ trợ lãi vay cho doanh nghiệp vận tải đầu tư phương tiện (24.898 tỷ đồng), cung ứng dịch vụ vận tải hành khách trên đường sắt đô thị (21.223 tỷ đồng), đầu tư cơ sở hạ tầng, xe buýt nhanh và dự án giao thông thông minh (10.849,3 tỷ đồng), tư vấn và tuyên truyền (166,4 tỷ đồng).

Nguồn vốn	Kinh phí thực hiện (tỷ đồng)		
	2021-2025	2026-2030	Tổng
Ngân sách Nhà nước (NSNN)	18.545,9	38.590,8	57.136,7
ODA	64.355	258.957	323.312
Xã hội hóa	8.360,5	2.837	11.197,5
Tổng	91.261,4	300.384,8	391.646,2

(Chi tiết tại Phụ lục 7, Phụ lục 8)

Các nguồn lực khác từ xã hội hóa đầu tư hoặc vốn ODA (đầu tư phương tiện xe buýt, hệ thống vé thông minh; tổ chức xe đạp điện công cộng; vận tải hành khách đường thủy; xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn...) dự kiến khoảng 330.680 tỷ đồng.

### **3.6. Đánh giá tác động của Đề án**

Đề án khi được triển khai thực hiện sẽ có tác động tới tình hình kinh tế - xã hội của thành phố Hồ Chí Minh.

#### **3.6.1. Tác động chung của Đề án**

##### *3.6.1.1. Ý nghĩa thực tiễn*

##### *a) Hiệu quả về mặt xã hội*

Tình trạng ùn tắc giao thông sẽ được giảm dần góp phần tiết kiệm chi phí xã hội do ùn tắc giao thông, giảm thời gian đi lại. Bên cạnh đó, việc giảm được vận nạn ùn tắc giao thông sẽ góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường, xây dựng hình ảnh thành phố văn minh, hiện đại, phát triển đô thị bền vững.

##### *b) Hiệu quả về mặt kinh tế*

Tiết kiệm chi phí chung của xã hội về thời gian, nhiên liệu, ô nhiễm môi trường do giảm được ùn tắc giao thông.

Giảm chi phí bảo dưỡng, duy tu hệ thống đường bộ đô thị do bị quá tải, xuống cấp nhanh để dành nguồn vốn cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Giảm số vụ tai nạn giao thông trên địa bàn các thành phố, tiết kiệm chi phí cho xã hội.

##### *3.6.1.2. Tác động của đề án đối với đời sống KT-XH*

##### **➤ Mặt tích cực:**

Phát triển mạnh VTHKCC sẽ giải quyết tốt nhu cầu đi lại của người dân đô thị, kết hợp hạn chế phương tiện cá nhân sẽ làm cho giảm tình trạng ùn tắc giao thông đô thị góp phần tiết kiệm thời gian, chi phí nhiên liệu.

Góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường (khói bụi, tiếng ồn, ô nhiễm không khí...) nâng cao chất lượng cuộc sống người dân đô thị.

Góp phần giảm lượng ngoại tệ dùng để nhập khẩu phương tiện (ô tô, xe gắn máy...) để dành ngoại tệ cho phát triển các ngành kinh tế khác.

##### **➤ Mặt hạn chế:**

Xuất hiện tượng ùn ứ cục bộ và chen lấn của người dân tại các điểm trông giữ phương tiện khu vực bên ngoài vành đai hạn chế, điểm dừng, nhà chờ VTHKCC

(xe buýt), nhà ga (ĐSĐT) do lượng hành khách sử dụng VTHKCC tăng.

### **3.6.2. Đánh giá tác động một số giải pháp chính**

#### **3.6.2.1. Giải pháp “Kiểm soát hoạt động xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh”**

Việc kiểm soát hoạt động xe máy chỉ hạn chế phạm vi hoạt động, không hạn chế sở hữu phương tiện và đây là một trong các hình thức tổ chức giao thông, đảm bảo theo quy định Luật Giao thông đường bộ.

\*) *Ưu điểm:* Giảm ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, nâng cao trật tự giao thông đô thị, tạo điều kiện cho hệ thống VTHKCC phát triển. Giải pháp này cũng ảnh hưởng đến thói quen đi lại và văn hóa giao thông của người dân đô thị theo hướng chuyển sang sử dụng VTHKCC và giảm đi lại bằng phương tiện cá nhân. Với việc tăng cường phát triển hệ thống VTHKCC tốt, việc dừng hoạt động xe máy trong khu 04 Quận sẽ không làm giảm nhu cầu đi lại của người dân trong khu vực, chỉ chuyển dịch từ phương tiện này sang phương tiện khác.

Việc hạn chế hoạt động xe máy khi hệ thống VTHKCC đáp ứng được nhu cầu đi lại (như đã phân tích) và lộ trình ngưng hoạt động xe máy theo các mức độ tăng dần, kết hợp với các biện pháp ưu tiên cho hoạt động VTHKCC làm người dân chuyển đổi dần từ xe máy sang VTHKCC, sự phụ thuộc vào xe máy giảm dần, cùng với đó thực hiện các biện pháp hỗ trợ đi kèm như thu mua, hỗ trợ việc làm với người dân kiếm sống trực tiếp bằng xe máy (xe ôm, chở hàng...) sẽ làm giảm mức độ ảnh hưởng đến cuộc sống và việc đi lại của người dân.

\*) *Nhược điểm:*

- Thời gian đầu khi triển khai sẽ có những ảnh hưởng đến kinh tế do một số đối tượng bị ảnh hưởng, đặc biệt đối với người dân sinh sống trong khu vực hạn chế và đối với những người dân sử dụng xe máy là phương tiện trực tiếp mưu sinh (xe ôm, chở hàng,...).

- Việc ngưng hoạt động xe máy cũng ảnh hưởng tới các doanh nghiệp kinh doanh xe máy trên địa bàn Thành phố, những người trực tiếp kiếm sống bằng xe máy (xe ôm).

- Khi thực hiện ngưng hoạt động xe máy có khả năng làm giá một số phương tiện tăng (xe đạp, ô tô), giá cước phương tiện vận tải (taxi, xe hợp đồng...) gia tăng.

#### **3.6.2.2. Giải pháp “Kiểm soát điều kiện kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện cơ giới đường bộ”**

\*) *Ưu điểm:* việc triển khai kiểm soát khí thải đối với phương tiện cơ giới đường bộ, đối tượng là ô tô con và xe máy sẽ đem lại một số kết quả:

- Giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường, bảo vệ sức khỏe người

dân đô thị, đồng thời góp phần tăng cường thu hút đầu tư thương mại và du lịch.

- Việc kiểm soát được các phương tiện cũ nát, không đảm bảo về điều kiện kỹ thuật và bảo vệ môi trường góp phần giảm tai nạn giao thông trên địa bàn Thành phố.

- Hệ thống quản lý là kho dữ liệu cung cấp đầy đủ các thông tin cả về hành chính và kỹ thuật đối với phương tiện giao thông (hiện nay thiếu dữ liệu thống kê số lượng phương tiện lưu thông thực tế trên địa bàn thành phố, đặc biệt là của xe máy) phục vụ công tác quản lý, điều hành giao thông đô thị.

- Ngoài ra còn là rào cản ngăn chặn xe bất hợp pháp lưu hành.

*\*) Nhược điểm:*

Việc kiểm tra khí thải, đặc biệt đối với xe máy là vấn đề xã hội lớn, nhạy cảm, phức tạp vì liên quan đến đa số người dân với đủ mọi đối tượng, thành phần, lứa tuổi (*đặc biệt là người lao động có thu nhập thấp phải sử dụng xe máy cũ, có chất lượng thấp*).

Theo ước tính sẽ có khoảng 2 triệu phương tiện không đáp ứng được các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (hầu hết là các phương tiện có tuổi đời trên 10 năm) sẽ bị loại bỏ.

### *3.6.2.3. Đánh giá tác động của các giải pháp tăng cường VTHKCC, kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân đến nhu cầu đi lại của người dân*

Việc thực hiện các giải pháp tăng cường VTHKCC, đồng thời kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân lưu thông trên địa bàn thành phố sẽ góp phần chuyển dịch cơ cấu đi lại của người dân hiện nay theo hướng chuyển từ phương tiện cơ giới cá nhân sang vận tải công cộng; giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường do số lượng xe cá nhân lưu thông giảm và kiểm soát được điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe máy. Cụ thể:

*a) Tác động giảm số chuyển đi bằng phương tiện cơ giới cá nhân, tăng số chuyển đi bằng phương tiện giao thông công cộng*

Việc phát triển hệ thống VTHKCC và ưu tiên cơ sở hạ tầng, ưu tiên trong lưu thông đối với VTHKCC bằng xe buýt sẽ làm tăng cường năng lực hệ thống VTHKCC, nâng cao chất lượng dịch vụ (trong đó, đặc biệt 2 yếu tố quan trọng đó là tính thuận tiện và đúng giờ được nâng cao), kết hợp thực hiện các giải pháp hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân đồng bộ sẽ góp phần thu hút người dân sử dụng VTHKCC, thay đổi thói quen đi lại chuyển đổi từ phương tiện giao thông cơ giới cá nhân sang phương tiện VTHKCC.

Chuyển đi được chuyển dịch từ phương tiện giao thông cá nhân sang giao thông công cộng vào các năm 2025, 2030 như sau:



STT	Giải pháp	Tác động		Ghi chú
		2025	2030	
<b>I</b>	<b>Phát triển mạng lưới VTHKCC</b>			
<b>1</b>	<b>ĐSDT</b>			
	Tuyến số 1	+ 0,31 triệu chuyến đi/ ngày đêm (1,42% nhu cầu)	+ 1,83 triệu chuyến đi/ ngày đêm (7,67% nhu cầu)	
	Tuyến số 2	-		
	Tuyến số 5	-		
<b>2</b>	<b>Xe buýt</b>			
	260 tuyến	+ 1,68 triệu chuyến đi/ ngày đêm (7,8% nhu cầu)	-	Việc phát triển mạng lưới theo phương án đề xuất ước tính sẽ góp phần tăng khoảng 70% sản lượng VTHK tăng thêm
	350 tuyến	-	+ 3,06 triệu chuyến đi/ ngày đêm (12,81% nhu cầu)	
<b>II</b>	<b>Ưu tiên cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông đối với VTHKCC</b>	+ 0,72 triệu chuyến đi/ ngày đêm (3,35% nhu cầu)	+ 1,63 triệu chuyến đi/ ngày đêm (6,8% nhu cầu)	Việc ưu tiên cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông đối với VTHKCC bằng xe buýt theo ước tính sẽ góp phần: - Tăng khoảng 30% sản lượng VTHK tăng thêm - Giảm số chuyến đi bằng phương tiện cơ giới cá nhân
		- 3 triệu chuyến đi/ ngày đêm bằng phương tiện cơ giới cá nhân		
		- Tăng tốc độ lưu thông của xe buýt vào giờ cao điểm 60-70%		
<b>III</b>	<b>Hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân</b>			
1	Thu phí UTGT và ô nhiễm môi trường		- 0,24 triệu chuyến đi/ ngày đêm bằng ô tô con	
2	Phân vùng hạn chế hoạt động tiến tới ngưng hoạt động của xe máy tại một số khu vực		- 5,31 triệu chuyến đi/ ngày đêm bằng xe máy	

Nếu so sánh 2 trường hợp giữa việc thực hiện và không thực hiện các giải

pháp tăng cường VTHKCC, kiểm soát phương tiện cá nhân, việc thực hiện sẽ góp phần tăng các chuyến đi bằng giao thông công cộng vào các năm 2025 và 2030 lần lượt là 1,75 lần và 2,46 lần; tương ứng với đó các chuyến đi bằng phương tiện giao thông cá nhân sẽ giảm lần lượt 1,1 lần và 1,35 lần. Cụ thể:

TT	Chỉ tiêu	2025			2030		
		Có	Không	Tăng/ giảm	Có	Không	Tăng/ giảm
<b>1</b>	<b>VTHK đô thị</b>						
-	Thị phần (%)	15,20%	11,96%	+ 3,24% (tăng 1, 27 lần)	25,48%	14,93%	+10,55% (tăng 1,7 lần)
-	Số chuyến đi (triệu chuyến/ ngày đêm)	3,27	2,57		6,09	3,57	
<b>2</b>	<b>Vận tải cá nhân</b>						
-	Thị phần (%)	84,80%	88,04%	- 3,24% (giảm 1,04 lần)	74,52%	85,07%	-10,56% (giảm 1,14 lần)
-	Số chuyến đi (triệu chuyến/ ngày đêm)	18,23	18,68		17,82	20,34	

*b) Giảm ùn tắc giao thông*

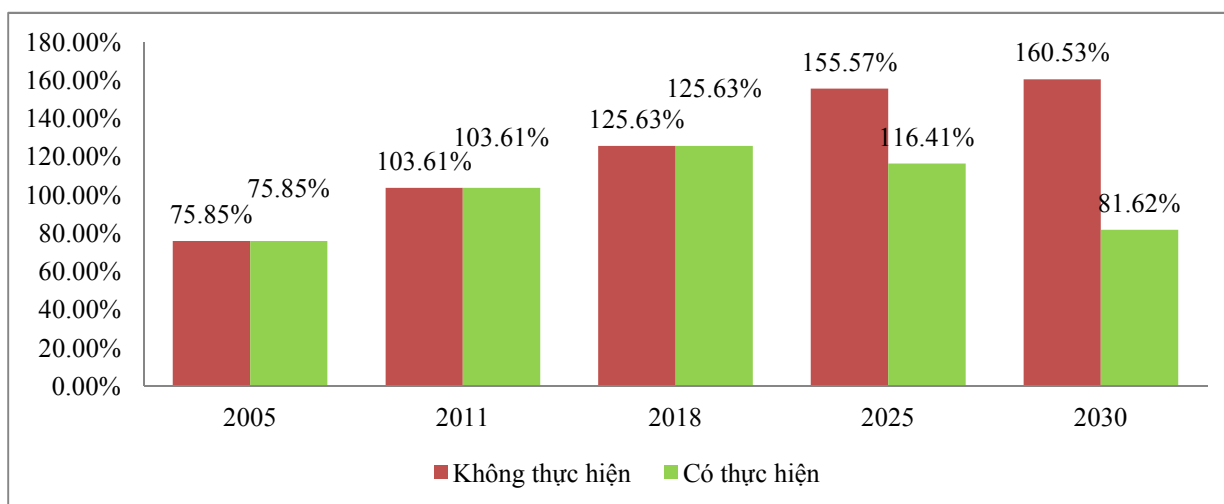
Tương tự như vậy, một số chỉ tiêu về ùn tắc giao thông khi thực hiện các biện pháp tăng cường VTHKCC, hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân như sau:

TT	Chỉ tiêu	2025			2030		
		Có	Không	Tăng/ giảm	Có	Không	Tăng/ giảm
<b>1</b>	<b>Số lượng phương tiện</b>						
-	Ô tô con (triệu xe)	0,49	0,55	-0,06	0,46	0,84	-0,38
-	Xe máy (triệu xe)	7,4	8,74	- 1,34	6,1	8,9	-2,8
-	Xe buýt (xe)	2.800- 3.100	2.500	3.00-600	3.600- 4.200	3.000	600-1.200
<b>2</b>	<b>Diện tích chiếm dụng mặt đường của phương tiện cơ giới cá nhân (km2)</b>						
-	Ô tô con	6,58	7,46	-0,88	6,18	11,28	-5,1
-	Xe máy	202,8	272,56	-69,76	140,4	277,7	-137,3
-	Xe buýt	0,33	0,24	+0,09	0,44	0,24	+0,20
	<b>Tổng</b>	<b>209,71</b>	<b>280,26</b>	<b>-72,55</b>	<b>147,02</b>	<b>289,22</b>	<b>-142,2</b>
<b>3</b>	<b>Tỷ lệ chiếm dụng của phương tiện cơ giới cá nhân so với diện tích mặt đường (%)</b>						
-	Ô tô con	3,66%	4,14%	-0,48%	3,43%	6,26%	-2,83%
-	Xe máy	112,57%	151,3%	-38,73%	77,94%	154,14%	-76,2%
-	Xe buýt	0,18%	0,13%	+0,05%	0,25%	0,13%	+0,12%
	<b>Tổng</b>	<b>116,41%</b>	<b>155,57%</b>	<b>-39,16%</b>	<b>81,62%</b>	<b>160,53%</b>	<b>-78,91%</b>
<p>- Tính toán với giả thiết 60% số lượng phương tiện lưu thông đồng thời vào cùng thời điểm</p> <p>- Diện tích mặt đường theo Quy hoạch GTVT là 18.015ha</p>							

Nhìn bảng phân tích trên có thể thấy, với việc thực hiện các giải pháp tăng cường VTHKCC và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, tỷ lệ chiếm dụng mặt đường đã giảm. Đến năm 2025 tỷ lệ này vẫn là 116,41% (chiếm dụng phương tiện gấp 1,16 lần so với năng lực hệ thống đường bộ) do chưa thực hiện các biện pháp mạnh mẽ hạn chế phương tiện cá nhân. Tuy nhiên, nếu so sánh với việc không thực hiện, tỷ lệ này thấp hơn 39,16% (giảm 1,34 lần).

Đến năm 2030, với việc thực hiện các biện pháp mạnh mẽ hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân, tỷ lệ chiếm dụng mặt đường đã giảm mạnh, chỉ còn 81,62%. Khi đó năng lực hệ thống giao thông đường bộ hoàn toàn đáp ứng được sự lưu thông của phương tiện.

So sánh chiếm dụng của phương tiện cơ giới cá nhân so với diện tích mặt đường trong các trường hợp:



### c) Giảm phát thải gây ô nhiễm môi trường

Với việc thực hiện các biện pháp hạn chế phương tiện giao thông cá nhân sẽ góp phần làm giảm khoảng 4,4 triệu xe máy vào năm 2030; lượng phát thải do xe máy theo tính toán sẽ giảm 20,5 triệu tấn CO, 1,65 triệu tấn HC, 0,29 triệu tấn NOx vào năm 2030 so với việc nếu không thực hiện.

## CHƯƠNG IV: TỔ CHỨC THỰC HIỆN

### 4.1. Những chủ trương cần Thành phố thông qua

Một số chủ trương cụ thể để phát triển VTHKCC và kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân của Đề án:

1. Phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: Ưu tiên nguồn lực từ ngân sách để phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.

2. Đầu tư xây dựng các công trình giao thông trọng điểm: Kiểm soát chặt chẽ, đảm bảo đúng tiến độ đầu tư xây dựng các công trình trọng điểm về giao thông đô thị (đường sắt đô thị, xe buýt nhanh, tramway, monorail); ưu tiên bố trí trạm dừng, nhà chờ thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến; lập lại trật tự vỉa hè, có hệ thống lan can an toàn, biển báo, vạch sơn cho khách bộ hành đi bộ,... và tạo mọi điều kiện tối ưu để hành khách tiếp cận hệ thống giao thông công cộng thuận lợi.

3. Kiểm soát, tiến tới ngưng hoạt động xe máy: Nghiên cứu phạm vi kiểm soát hoạt động của xe máy theo giai đoạn và tiến dần đến ngưng xe máy hoạt động trong khu vực trung tâm, mở rộng đến các khu vực khác trên địa bàn Thành phố.

4. Đề xuất một số loại phí để giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường tạo nguồn vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông: phí ùn tắc giao thông, phí sử dụng hạ tầng giao thông, phí ô nhiễm môi trường.

5. Tuyên truyền, nâng cao nhận thức người dân đô thị tạo sự đồng thuận trong xã hội khi triển khai thực hiện Đề án; kết hợp xử lý, chế tài nghiêm, hiệu quả đối với những hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Thành phố.

### 4.2. Nhiệm vụ của các Sở, ban ngành

#### 4.2.1. Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh

UBND Thành phố xây dựng, ban hành Kế hoạch triển khai các giải pháp của Đề án, đồng thời chỉ đạo việc thực hiện đồng bộ các giải pháp. Tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ ngành liên quan những vấn đề vượt quá thẩm quyền để phục vụ triển khai các giải pháp của Đề án.

#### 4.2.2. Sở Giao thông vận tải

Là cơ quan thường trực có trách nhiệm tham mưu cho UBND Thành phố chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện Đề án. Cụ thể một số nhiệm vụ như sau:

- Chủ trì xây dựng kế hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt hàng năm; xây dựng các chính sách, đề án, phương án nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt, trình UBND Thành phố phê duyệt.

- Chủ trì xây dựng kế hoạch phát triển số lượng taxi theo các giai đoạn, ban hành chính sách quản lý VTHK bằng xe taxi trên địa bàn Thành phố trình UBND Thành phố phê duyệt.

- Chủ trì xây dựng kế hoạch phát triển xe đạp công cộng trên địa bàn Thành phố, trình UBND Thành phố phê duyệt.

- Chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Khoa học và Công nghệ, Sở Thông tin và Truyền thông, Công an Thành phố nghiên cứu xây dựng và triển khai Đề án Thu phí xe ô tô lưu thông vào trong khu vực trung tâm Thành phố.

- Chủ trì, phối hợp với Công an Thành phố, UBND các quận, huyện xây dựng các phương án triển khai hạn chế hoạt động xe máy theo lộ trình, trình UBND thành phố phê duyệt

- Chủ trì, phối hợp với các Sở, ban, ngành có liên quan triển khai các nhiệm vụ cụ thể khác của Đề án.

#### **4.2.3. Công an Thành phố**

- Phối hợp với Viện Nghiên cứu và Phát triển thành phố xây dựng và triển khai Đề án bố trí sắp xếp giờ làm việc, giờ học lịch ca nhằm giảm bớt lưu lượng giao thông vào giờ cao điểm.

- Tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

#### **4.2.4. Sở Quy hoạch Kiến trúc**

Chủ trì, phối hợp với Sở GTVT nghiên cứu quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng GTCC (TOD), trình UBND Thành phố phê duyệt.

#### **4.2.5. Sở Kế hoạch và Đầu tư**

Tham mưu cho Thành phố cân đối, bố trí đủ nguồn vốn để thực hiện các giải pháp của Đề án lồng ghép trong kế hoạch tổng thể KT-XH hàng năm.

#### **4.2.6. Sở Thông tin và Truyền thông**

Chủ trì, phối hợp với các Sở, ban, ngành có liên quan thực triển khai ứng dụng công nghệ thông tin trong cải cách hành chính, công tác quản lý, chỉ đạo và điều hành trong hệ thống các cơ quan hành chính Nhà nước.

Phối hợp với Sở GTVT, Công an Thành phố tuyên truyền vận động, động viên mọi tầng lớp dân cư của Thành phố trong việc hiểu, đồng thuận và đảm bảo thực hiện mục tiêu của Đề án.

#### **4.2.7. Viện Nghiên cứu và Phát triển thành phố**

Chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, Công an Thành phố, Sở Giáo

dục và Đào tạo, Sở Nội vụ và các Sở, Ban ngành có liên quan khác xây dựng, hoàn thiện Đề án bố trí sắp xếp giờ làm việc, giờ học tập lịch ca nhằm giảm bớt lưu lượng giao thông vào giờ cao điểm, trình UBND Thành phố phê duyệt.

#### **4.2.8. Ban Quản lý đường sắt đô thị**

Chủ trì, phối hợp với Sở Kế hoạch Đầu tư, Sở Tài chính tập trung nguồn lực bảo đảm hoàn thành đúng tiến độ các tuyến đường sắt đô thị, xe buýt nhanh BRT đã có dự án và bố trí vốn (tuyến ĐSĐT số 1, 2, 5, tuyến BRT số 1)

#### **4.2.9. UBND các quận, huyện**

Các quận, huyện, thị xã có nghị quyết, kế hoạch cụ thể, bố trí lực lượng, kinh phí, trang thiết bị để triển khai thực hiện Đề án. Công tác tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường là nhiệm vụ trọng tâm, thường xuyên do đó cấp ủy, chính quyền và cả hệ thống chính trị cần phải tập trung lãnh đạo, chỉ đạo từ quận, huyện đến cơ sở đảm bảo các mục tiêu, yêu cầu của Đề án và chịu trách nhiệm đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn.

#### **4.2.10. Các tổ chức, cá nhân có liên quan**

Thực hiện đúng chức năng nhiệm vụ được giao và xây dựng kế hoạch triển khai các nội dung Đề án.

*(Chi tiết tại Phụ lục 7)*

## KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ

### 1. Kết luận

Đề án *“Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh”* đã đề xuất được các nhóm giải pháp phù hợp với hạ tầng giao thông, điều kiện kinh tế - xã hội và tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh. Đề án đã phân tích, đánh giá các nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố. Đồng thời, dự báo sự gia tăng của nhu cầu đi lại và phát triển của phương tiện cá nhân trong giai đoạn từ nay đến năm 2020 và 2030 và đưa ra các thách thức đối với hệ thống giao thông vận tải của thành phố Hồ Chí Minh.

Dựa trên thực trạng, các nguyên nhân, thách thức đối với thành phố Hồ Chí Minh và kinh nghiệm của các đô thị trên thế giới trước tình trạng ùn tắc giao thông và bùng nổ phương tiện cá nhân, Đề án đã đề xuất được các giải pháp phù hợp, trong đó tập trung vào 02 nhóm giải pháp chính và các nhóm giải pháp hỗ trợ khác, như sau: i) *Tăng cường vận tải hành khách công cộng*; ii) *Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông*; iii) *Giải pháp hỗ trợ*.

### 2. Kiến nghị

Các giải pháp đề xuất trong Đề án đã cơ bản tuân thủ theo các quy định của pháp luật hiện hành. Tuy nhiên, có một số giải pháp cần có chủ trương chỉ đạo của Quốc hội, Chính phủ, các Bộ, Ban ngành để sau khi Đề án được phê duyệt UBND Thành phố sẽ chỉ đạo xây dựng phương án cụ thể triển khai thực hiện:

1) **Kiến nghị Quốc hội sửa đổi Luật Giao thông đường bộ:** *quy định kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy; cho phép Thành phố được quyết định việc phát triển số lượng phương tiện vận tải để thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông.*

2) **Kiến nghị Chính phủ sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật** quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với người sử dụng xe mô tô, xe gắn máy vi phạm quy định về kiểm soát khí thải đồng bộ với các quy định kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe máy.

3) **Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ** ban hành quy định Lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông, trước mắt quy định xe mô tô, xe gắn máy tham gia giao thông trên địa bàn Thành phố phải thực hiện kiểm tra khí thải.

4) **Kiến nghị Bộ GTVT** ban hành quy định về mức khí thải, phương pháp, thiết bị kiểm tra khí thải xe gắn máy.





### PHỤ LỤC 1: MỘT SỐ CHỈ TIÊU KINH TẾ - XÃ HỘI

Năm	GDP		Dân số		GDP/dân số (triệu/người)
	GDP (ss 2010) tỷ đồng	Tỷ lệ tăng	Dân số (người)	% tăng trưởng dân số	
2005	285.062		6.239.938c		45,68
2006	311.573	9,3%	6.541.508	4,83%	47,63
2007	341.172	9,5%	6.778.867	3,63%	50,33
2008	378.317	10,9%	7.000.746	3,27%	54,04
2009	413.655	9,3%	7.201.550	2,87%	57,44
2010	463.295	12,0%	7.396.446	2,71%	62,64
2011	510.785	10,3%	7.590.138	2,62%	67,30
2012	557.571	9,2%	7.791.789	2,66%	71,56
2013	609.280	9,3%	7.939.752	1,90%	76,74
2014	667.712	9,6%	8.087.748	1,86%	82,56
2015	733.473	9,8%	8.247.829	1,98%	88,93
2016	792.518	8,1%	8.426.000	2,16%	94,06
<b>2017</b>	<b>842.376</b>	<b>6,3%</b>	<b>8.610.000</b>	<b>2,18%</b>	<b>97,84</b>

**PHỤ LỤC 2: SỐ LƯỢNG PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA  
BÀN TP. HỒ CHÍ MINH**

<b>TT</b>	<b>Chỉ tiêu</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>I</b>	<b>Số ô tô</b>	<b>293.688</b>	<b>307.724</b>	<b>316.186</b>	<b>352.365</b>	<b>382.524</b>	<b>455.198</b>	<b>516.956</b>
	<b>Số ô tô/1000 dân</b>	<b>38,69</b>	<b>39,49</b>	<b>39,82</b>	<b>43,57</b>	<b>46,38</b>	<b>54,02</b>	<b>78,2</b>
1	Số ô tô con	148.158	157.233	161.303	183.327	198.951	245.121	285.612
	Số ô tô con/1000 dân	20	20	20	23	24	29	33
2	Số xe tải	102.861	106.366	109.518	119.762	129.929	149.787	165.382
3	Số xe khách	24.530	25.091	25.255	26.027	25.638	29.591	32.242
4	Số ô tô khác	18.139	19.034	20.110	23.249	28.006	30.699	33.720
<b>II</b>	<b>Số xe máy</b>	<b>5.029.342</b>	<b>5.465.356</b>	<b>5.938.421</b>	<b>6.352.926</b>	<b>6.889.351</b>	<b>7.287.066</b>	<b>7.440.000</b>
	Số xe máy/1000 dân	663	701	748	785	835	865	864

### PHỤ LỤC 3: MỘT SỐ CHỈ TIÊU VỀ KẾT CẤU HẠ TẦNG TP. HỒ CHÍ MINH

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Diện tích đất xây dựng đô thị	km <sup>2</sup>	914,47	914,47	914,47	914,47	914,47	914,47	914,47
2	Chiều dài đường bộ	km	3.850,57	3894,78	3950,48	3981,01	4.044,04	4.076,01	4.202,65
-	Sở GTVT	km	1.239,71	1.252,11	1.293,31	1.180,53	1.348,49	1.350,48	-
-	UBND các quận, huyện	km	2.421,77	2.453,58	2.468,08	2.473,91	2.506,46	2.536,44	-
-	Các đơn vị khác	km	189,09	189,09	189,09	189,09	189,09	189,09	-
4	Diện tích đường bộ	km <sup>2</sup>	31,30	32,30	33,60	34,10	37,80	39,8	41,34
-	Diện tích đường do Sở GTVT quản lý	km <sup>2</sup>	14,57	15,16	16,07	16,50	17,40	17,40	-
-	Diện tích đường do UBND các quận, huyện quản lý	km <sup>2</sup>	14,51	14,96	15,34	15,42	18,21	20,27	-
-	Các đơn vị khác	km <sup>2</sup>	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	-
5	Tỷ lệ tăng trưởng diện tích đường bộ	%/năm		3,19%	4,02%	1,49%	10,83%	5,29%	3,87%
6	Tỷ lệ đất dành cho giao thông/đất xây dựng đô thị	%	6,27	6,38	6,52	7,8	8,4	8,6	8,8
7	Mật độ đường/diện tích đất toàn thành phố	km/km <sup>2</sup>	1,84	1,86	1,89	1,90	1,93	1,95	2

### PHỤ LỤC 4: DIỆN TÍCH CHIẾM DỤNG Ô TÔ CON VÀ XE MÁY

		Năm 2005			Năm 2011			Năm 2012			Năm 2013		
		Số lượng	Giá thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giá thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giá thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giá thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng
<b>1</b>	<b>Ô tô</b>	<b>169086</b>	<b>101.452</b>	<b>4.860.511,2</b>	<b>293.688</b>	<b>176.213</b>	<b>7.967.411,4</b>	<b>307.724</b>	<b>184.634</b>	<b>8.305.374</b>	<b>316.186</b>	<b>189.712</b>	<b>8.516.566</b>
<i>1,1</i>	Ô tô <9 chỗ	67585	40.551	1.297.632	148.158	88.895	2.844.633,6	157.233	94.340	3.018.874	161.303	96.782	3.097.018
<i>1,2</i>	Ô khách	22304	13.382	1.204.416	24.530	14.718	1.324.620	25.091	15.055	1.354.914	25.255	15.153	1.363.770
<i>1,3</i>	Ô tô tài	50474	30.284	1.665.642	102.861	61.717	3.394.413	106.366	63.820	3.510.078	109.518	65.711	3.614.094
<i>1,4</i>	Ô tô chuyên dùng	10242	6.145	337.986	4.020	2.412	132.660	4.062	2.437	134.046	4.027	2.416	132.891
<i>1,5</i>	Xe khác	18481	11.089	354.835,2	14.119	8.471	271.084,8	14.972	8.983	287.462,4	16.083	9.650	308.793,6
<b>2</b>	<b>Xe mô tô, xe gắn máy</b>	<b>2.619.525</b>	<b>1.571.715</b>	<b>12.730.891,5</b>	<b>5.029.342</b>	<b>3.017.605</b>	<b>24.442.602,12</b>	<b>5.465.366</b>	<b>3.279.220</b>	<b>26.561.679</b>	<b>5.899.193</b>	<b>3.539.516</b>	<b>28.670.078</b>
	<b>Tổng</b>	<b>2.788.611</b>	<b>1.673.167</b>	<b>17.591.402,7</b>	<b>5.323.030</b>	<b>3.193.818</b>	<b>32.410.013,52</b>	<b>5.773.090</b>	<b>3.463.854</b>	<b>34.867.053</b>	<b>6.215.379</b>	<b>3.729.227</b>	<b>37.186.644</b>

TT	Loại PT	Năm 2014			Năm 2015			Năm 2016			Năm 2017		
		Số lượng	Giả thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giả thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giả thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng	Số lượng	Giả thiết lưu thông (60% số lượng)	Diện tích chiếm dụng
1	Ô tô	352.365	211.419	9.379.822	382.524	229.514	10.091.011	455.198	273.119	11.906.691,6	516.959	310.175	13.405.847
1,1	Ô tô <9 chỗ	183.327	109.996	3.519.878	198.951	119.371	3.819.859	245.121	147.073	4.706.323,2	285.612	171.367	5.483.750
1,2	Ô khách	26.027	15.616	1.405.458	25.638	15.383	1.384.452	29.591	17.755	1.597.914	32.242	19.345	1.741.068
1,3	Ô tô tải	119.762	71.857	3.952.146	129.929	77.957	4.287.657	149.787	89.872	494.2971	165.385	99.231	5.457.705
1,4	Ô tô chuyên dùng	4.055	2.433	133.815	4.444	2.666	146.652	5.077	3.046	167.541	5.500	3.300	181.500
1,5	Xe khác	19.194	11.516	368.524,8	23.562	14.137	452.390,4	25.622	15.373	491.942,4	28.220	16.932	541.824
2	Xe mô tô, xe gắn máy	6.352.926	3.811.756	30.875.220	6.889.351	4.133.611	33.482.246	7.287.066	4.372.240	35.415.140,76	7440.000	4.464.000	36.158.400
	Tổng	6.705.291	4.023.175	40.255.043	7.271.875	4.363.125	43.573.256	7.742.264	4.645.358	47.321.832,36	7.956.959	4.774.175	49.564.247

**PHỤ LỤC 5: DANH SÁCH CÁC ĐIỂM ÛN TẮC GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA  
BÀN TP. HỒ CHÍ MINH NĂM 2017**

STT	Vị trí/Khu vực	Quận/Huyện	Đơn vị phụ trách
1	Tôn Đức Thắng - Nguyễn Hữu Cánh - Nguyễn Bình Khiêm.	1	Khu 1
2	Nguyễn Văn Cừ - Trần Hưng Đạo	1,5	Khu 1
3	Khu vực Lý Tự Trọng - Pasteur - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Lê Thánh Tôn (xung quanh UBND TP)	1	Khu 1
4	Nút giao An Phú	2	Trung tâm Hầm
5	Đường Nguyễn Thị Định (từ vòng xoay Mỹ Thủy đến cảng Cát Lái)	2	Khu 2
6	Nút giao Mỹ Thủy	2	Khu 2
7	Xa lộ Hà Nội - Thảo Điền - Quốc Hương	2	Khu 2
8	Ngã 6 Công trường Dân Chủ	3,10	Khu 1
9	Đường Nguyễn Tất Thành	4	Khu 1
10	Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Văn Linh	7	Khu 4
11	Huỳnh Tấn Phát - Lưu Trọng Lư	7	Khu 4
12	Ngã tư Tây Hòa	9	Khu 2
13	Lê Văn Việt - Đinh Phong Phú	9	Khu 2
14	Ngã tư Thủ Đức	9, Thủ Đức	Khu 2
15	Đường Lã Xuân Oai (từ cầu Tăng Long đến ngã ba Lò Lu)	9	Khu 2
16	Sư Vạn Hạnh - Thành Thái - 3 tháng 2	10	Khu 1
17	Ngã tư An Suông	12, Hóc Môn	Khu 3
18	Giao lộ Tô Ngọc Vân-TX25	12	Khu 3
19	Ngã tư Bốn Xã	Bình Tân	Khu 1
20	Đường Trường Chinh (đoạn từ Âu Cơ đến Tân Kỳ Tân Quý)	Tân Bình	Khu 1
21	Vòng xoay Lăng Cha Cả	Tân Bình	Khu 1
22	Cộng Hòa - Hoàng Hoa Thám	Tân Bình	Khu 1
23	Phan Thúc Duyện - Trần Quốc Hoàn	Tân Bình	Khu 1
24	Vòng xoay Phạm Văn Đồng – Nguyễn Thái Sơn – Bạch Đằng – Hoàng Minh Giám – Nguyễn Kiệm	Gò Vấp	Khu 1
25	Ngã sáu Gò Vấp	Gò Vấp	Khu 3
26	Phan Văn Trị - Phạm Văn Đồng	Gò Vấp	Khu 1
27	Lê Quang Định - Phạm Văn Đồng	Gò Vấp, Bình Thạnh	Khu 1



28	Đường Phan Văn Trị (đoạn từ cầu Hang Trong đến đường Phạm Văn Đồng)	Gò Vấp	Khu 3
29	Khu vực giao lộ Nguyễn Oanh-Phan Văn Trị	Gò Vấp	Khu 3
30	Quang Trung –Lê Văn Thọ	Gò Vấp	Khu 3
31	Đinh Bộ Lĩnh – Bạch Đằng	Bình Thạnh	Khu 2
32	Đường Xô Viết Nghệ Tĩnh (từ Bạch Đằng đến ngã 5 Đài Liệt sỹ)	Bình Thạnh	Khu 2
33	Đường Hoàng Minh Giám	Phú Nhuận	Khu 1
34	Vĩnh Lộc - Nguyễn Thị Tú - Quách Điều	Bình Chánh	Khu 4
35	Quốc lộ 50 - Nguyễn Văn Linh	Bình Chánh	Khu 4
36	Đường Quang Trung khu vực qua Chợ Hóc Môn	Hóc Môn	Khu 3

**PHỤ LỤC 6: DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THUỘC CHƯƠNG TRÌNH GIẢI ÒN  
TẮC GIAO THÔNG, TAI NẠN GIAO THÔNG GIAI ĐOẠN 2016-2020**

TT	Tên dự án	Địa điểm	Quy mô	Chủ đầu tư
<b>A.</b>	<b>KHOẢNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ (88 dự án)</b>			
<b>I.</b>	<b>Quốc lộ (01 dự án)</b>			
1	Tăng cường khả năng khai thác trên tuyến QL1 (đoạn từ cầu Bình Phước đến ngã tư An Sương)	Quận 12	Từ nút giao Trạm 2 (quận Thủ Đức) đến nút giao An Sương dài 21,5km. Bố trí cầu vượt trên cao quy mô 4 làn xe, rộng 17,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
<b>II.</b>	<b>Nút giao thông (11 dự án)</b>			
2	Xây dựng cầu vượt tại nút giao đường Trường Sơn – đường nối Tân Sơn Nhất – Bình Lợi – Vành Đai Ngoài	Quận Tân Bình	Quy mô nút: giao khác mức trực thông bằng cầu vượt 1 chiều dạng chữ Y theo hướng từ đường Trường Sơn vào Nhà ga quốc nội và Nhà ga Quốc tế.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
3	Xây dựng cầu vượt tại ngã tư Bốn xã	Quận Bình Tân, Tân Phú	Xây dựng cầu vượt trực thông 2 chiều theo hướng đường Thoại Ngọc Hầu – Hương lộ 2. Dài 280m, rộng 9m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
4	Xây dựng cầu vượt tại nút giao Nguyễn Thái Sơn - Nguyễn Kiệm	Quận Gò Vấp	Xây dựng cầu vượt dạng chữ Y theo nhánh Nguyễn Thái Sơn - Hoàng Minh Giám và Hoàng Minh Giám - Nguyễn Kiệm	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
5	Xây dựng nút giao thông Mỹ Thủy	Quận 2	Cầu vượt nút giao: Dài 316,3m, rộng 17m; Hàm rẽ trái từ Vành đai 2 đi Cát Lái: Dài 405m, rộng 9m; Hàm chui dưới đường Nguyễn Thị Định: Dài 85m; rộng 7m; cầu Kỳ Hà 3: Dài 74m, rộng 17m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
6	Cải tạo, mở rộng nút giao thông cầu vượt Linh Xuân	Quận Thủ Đức	Xây dựng hầm vượt hướng Kha Vạn cần đến Quốc lộ 1K với quy mô 6 làn xe. Cải tạo vòng xoay cũ thành vòng xoay mới có bán kính R22m, các đường nhánh rẽ	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
7	Xây dựng hầm chui tại Nút giao thông An Sương	Huyện Hóc Môn, Quận 12	Xây dựng Hầm chui BTCT hướng Trường Chinh - Quốc lộ 22	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
8	Nút giao Ngã 6 Gò Vấp	Quận Gò Vấp	Xây dựng cầu vượt dạng chữ Y, theo hướng Nguyễn Oanh – Nguyễn Kiệm và Phạm Ngũ Lão – Nguyễn Oanh	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3

9	Xây dựng cầu vượt tại ngã sáu công trường Dân Chủ	Quận 10	Nút giao khác mức trực thông bằng cầu vượt theo hướng đường Võ Thị Sáu – đường 3 Tháng 2. Dài 268,2m, rộng 6,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
10	Xây dựng cầu vượt tại nút giao Trường Chinh - Cộng Hòa	Quận Tân Bình	Xây dựng cầu vượt trực thông 1 chiều theo hướng đường Trường Chinh đến Cộng Hòa. Dài 307m, rộng 8m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
11	Xây dựng cầu vượt bằng thép tại ngã sáu Nguyễn Tri Phương - Ngô Gia Tự	Quận 10	Xây dựng cầu vượt trực thông 2 chiều (cầu thép) theo hướng trục đường Ngô Gia Tự. Dài 190,7m, cầu giai đoạn 1 rộng 9m. Trong giai đoạn 2 sẽ làm thêm 1 cầu tương tự nằm bên cạnh.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
12	Xây dựng cầu vượt bằng thép tại ngã bảy Điện Biên Phủ	Quận 10	Xây dựng cầu vượt trực thông 2 chiều (cầu thép) theo hướng trục đường Lý Thái Tổ. Dài 195,84m, rộng 9m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
<b>III. Trục giao thông đối ngoại - nội đô (41 dự án)</b>				
13	Nâng cấp, mở rộng đường Phạm Văn Bạch	Quận Tân Bình, Gò Vấp	Dài 5,8km, bao gồm 5 nhánh, rộng 8-13,5m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
14	Nâng cấp, mở rộng đường Tân Kỳ Tân Quý (Cộng Hòa - Lê Trọng Tấn)	Quận Tân Bình	Dài 644,8m, rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
15	Nâng cấp, mở rộng đường Trường Chinh (đoạn từ Cộng Hòa đến Âu Cơ)	Quận Tân Bình, Quận Tân Phú	Dài 765m. Rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
16	Xây dựng tuyến đường gom thuộc đường dẫn cao tốc TP.HCM – Trung Lương	Quận Bình Tân	Dài 4,39km; Rộng 6m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
17	Cải tạo, mở rộng đường Hoàng Minh Giám (đoạn từ ranh công viên Gia Định đến đường Đào Duy Anh và đoạn vượt nổi đường Phở Quang hiện hữu)	Quận Phú Nhuận	Từ ranh công viên Gia Định đến đường Đào Duy Anh): dài 200m, rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
18	Cải tạo đường Cộng Hòa từ hẻm số 2 đường Trần Quốc Hoàn đến đường Thăng Long	Quận Tân Bình	Dài 110m, rộng từ 13,5m - 18,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1

19	Mở rộng đường Hoàng Hoa Thám từ cổng Doanh trại quân đội (giáp sân bay) đến đường Cộng Hòa	Quận Tân Bình	Dài 810m, rộng 22m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
20	Nâng cấp đường Tỉnh lộ 10 đoạn từ đường số 3 đến cầu Tân Tạo	Quận Bình Tân	Dài 1km, rộng từ 7m-8m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
21	Nâng cấp mở rộng đường Bình Long (từ Tân Kỳ Tân Quý đến ngã tư bốn xã)	Quận Bình Tân, Tân Phú	Dài 2,7km, rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
22	Nâng cấp mở rộng đường Phan Anh (Từ ngã tư Bốn Xã - Bà Hom)	Quận Bình Tân, Tân Phú	Dài 2,015km, rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
23	Nâng cấp mở rộng đường Hương lộ 3 (từ Kênh 19/5 đến Tân Kỳ - Tân Quý)	Quận Bình Tân, Tân Phú	Dài 817m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
24	Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Văn Hưởng đến Xa lộ Hà Nội	Quận 2	Dài 1,5km, Rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
25	Bồi thường giải phóng mặt bằng để phục vụ dự án Xây dựng đường nối từ đường Nguyễn Văn Hưởng đến Xa lộ Hà Nội	Quận 2	Bồi thường với tổng diện tích 48.916 m2	Ban Bồi thường giải phóng mặt bằng Quận 2
26	Nâng cấp, mở rộng đường Trần Nãi	Quận 2	Dài 1,3km, rộng 30m đến 32m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
27	Nâng cấp đường Lương Định Của (đoạn từ Trần Nãi đến Nguyễn Thị Định)	Quận 2	Dài 2,3km, rộng 30m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
28	Xây dựng đường song hành với đường cao tốc Thành phố HCM - Long Thành - Dầu Giây và cầu Ông Cày (đoạn từ đường Đỗ Xuân Hợp đến đường D11)	Quận 2	Dài 475m, rộng 14m trong đó, cầu dài 72,9m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
29	Sửa chữa, nâng cấp mở rộng đường số 1	Quận Thủ Đức	Dài 576,9m, rộng 26m;	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2

30	Cải tạo, nâng cấp, hoàn thiện mặt đường tuyến vành đai phía Đông (từ nút giao thông Mỹ Thủy đến cầu Rạch Chiếc)	Quận 2, Quận 9	Dài 5,4km, mở rộng mặt đường quy mô 02 làn xe ô tô và 01 làn xe 02 bánh	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
31	Xây dựng đường chui dưới cầu Bình Triệu	Quận Bình Thạnh	Dài 377m, trong đó đoạn xử lý bằng BTCT dài 173m, đoạn chui dưới cầu dài 29m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
32	Cải tạo, nâng cấp, mở rộng đường Nguyễn Thị Định (đoạn từ nút giao Mỹ Thủy đến phà Cát Lái)	Quận 2, Quận 9	Dài 1,939km, rộng 60m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
33	Mở rộng đường D1 và hẻm 20 đường D1	Quận Bình Thạnh	Dài 673m, rộng 18m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
34	Mở rộng, nâng cấp đường Chu Văn An (từ ngã 5 Bình Hòa đến cầu Chu Văn An)	Quận Bình Thạnh	Dài 900m, rộng 25m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
35	Xây dựng đường Phan Chu Trinh nối dài (từ đường Nơ Trang Long đến đường Phạm Văn Đồng)	Quận Bình Thạnh	Dài 361m, rộng 31,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
36	Sửa chữa và nâng cấp đường Tỉnh lộ 9 (Đặng Thúc Vịnh).	Huyện Củ Chi	Dài 5,2km, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
37	Nâng cấp, mở rộng đường Tô Ký (đoạn từ Đặng Thúc Vịnh đến ngã ba Bầu).	Huyện Hóc Môn	Dài 2,4km, rộng 20m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
38	Sửa chữa đường Lê Đức Thọ (đoạn từ cầu Trường Đại đến cầu Cụt)	Quận 12, Quận Gò Vấp	Nâng cấp mở rộng mặt đường rộng 20m, dài 590 m, lắp đặt hệ thống thoát nước	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
39	Mở rộng nâng cấp đường Phan Văn Trị (đoạn từ cầu Hang Trong đến đường Tân Sơn Nhất - Bình Lợi)	Quận Gò Vấp, quận Bình Thạnh	- Xây dựng mới cầu Hang Trong - Mở rộng mặt đường Phan Văn Trị rộng 25m, dài 310m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
40	Nâng cấp mặt đường, xây dựng vỉa hè và hệ thống thoát nước tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến Khu công nghiệp	Huyện Nhà Bè	- Dài 2,2 km. - Rộng: 25,5m - Cầu trên tuyến: cầu Sa Sáp dài 60m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4

	Hiệp Phước, giai đoạn 1			
41	Xây dựng đường Liên phường Thới An - Thạnh Xuân (tuyến 2)	Quận 12	Dài 4,5km, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
42	Xây dựng đường D1 (kết nối đại học Sài Gòn với đường Nguyễn Văn Linh và khu dân cư Him Lam)	Quận 7	Dài 1,6km, rộng 20m;	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
43	Xây dựng tuyến đường nối từ nút giao thông cầu Bà Chiêm đến Khu công nghiệp Hiệp Phước (giai đoạn 2)	Huyện Nhà Bè	Dài 2,2km, rộng 20m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
44	Xây dựng đường 15B	Huyện Nhà Bè	Dài 1,6km, rộng 40m, (cầu Rạch Ông dài 20,8m; cầu Mương Ngang dài 45,9m)	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
45	Xây dựng cầu đường Nguyễn Khoái	Quận 1, Quận 4, Quận 7	Dài 2km, rộng 25m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
46	Nâng cấp đường Huỳnh Tấn Phát (đoạn từ Trần Xuân Soạn đến cầu Phú Xuân)	Quận 7	Dài 6,5km, rộng 14m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
47	Xây dựng tuyến đường gom thuộc tuyến đường dẫn cao tốc tp.HCM - Trung Lương (từ nút giao thông Bình Thuận đến đường Trần Đại Nghĩa)	Huyện Bình Chánh	Dài 6,8km, rộng 5,5m (2 bên song hành đường gom)	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
48	Sửa chữa, nâng cao độ mặt đường - đường Võ Văn Kiệt (từ cầu Lò Gốm đến giao lộ Ký Con)	Quận 1, Quận 5, Quận 6	Nâng cao độ mặt đường. Cải tạo mương thoát nước. Nâng cao độ bó vỉa, vỉa hè. Dài 6,25km, rộng 31m	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
49	Xây dựng đường song hành Quốc lộ 1, nút giao Tân Kiên	Huyện Bình Chánh	Xây dựng 04 đường song hành quanh nút giao Tân Kiên, dài khoảng 1,866km; quy mô 2 làn xe	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
50	Nâng cấp mở rộng Đường Tên Lửa (đoạn từ đường số 29 đến Tỉnh lộ 10)	Quận Bình Tân	Dài 400m, rộng 40m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
51	Nâng cấp đường Tỉnh lộ 10 (đoạn từ đường số 3 đến Mã Lò)	Quận Bình Tân	Dài 2,85km, rộng 7m-8m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1

52	Mở rộng đường Tân Kỳ - Tân Quý	Quận Bình Tân	Dài 2km, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
53	Dự án Bồi thường giải phóng mặt bằng phục vụ dự án Mở rộng đường Tân Kỳ - Tân Quý	Quận Bình Tân	Dài 2km, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
<b>IV.</b>	<b>Công trình cầu đường bộ (31 dự án)</b>			
54	Xây dựng mới cầu Bung	Quận 1, Quận 4	Dài tuyến và cầu vượt kênh 558m, rộng từ 21-24m (cầu dài 212m).	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
55	Xây dựng công trình cầu rạch Lãng trên đường Phan Chu Trinh hiện hữu, kể cả phần đường dẫn hai bên để kết nối đến đường Nơ Trang Long.	Quận Bình Thạnh	Dài 24,50m, quy mô 04 làn xe. Xây dựng nút giao đường Chu Văn An - Phan Chu Trinh.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
56	Xây dựng cầu Nam Lý (thay thế đập Rạch Chiếc)	Quận 9	Cầu BTCT dài 450,2m, rộng 20m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
57	Xây dựng cầu Giồng Ông Tố 1 và nút giao thông hai đầu cầu	Quận 2	Cầu dài 388m, rộng 17m; đường dẫn dài 510m, rộng 40m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
58	Xây dựng cầu Bà Cua – Nhánh phải trên đường Vành đai phía Đông	Quận 2	Dài 326,82m, rộng 19,25m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
59	Mở rộng cầu Văn Thánh	Quận Bình Thạnh	Dài 12,5m, rộng 48,0m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
60	Xây dựng mới cầu Tăng Long	Quận 9	Dài 680m, rộng 23m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
61	Xây dựng mới cầu Chùm Chụp	Quận 9	Dài 83m, rộng 19m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
62	Xây dựng mới cầu Lấp	Quận 9	Dài 83m, rộng 19m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
63	Xây dựng mới cầu Làng	Quận 9	Dài 83m, rộng 19m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
64	Xây dựng mới cầu Ông Bồn	Quận 9	Dài 25m, rộng 19m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2

65	Xây dựng mới cầu Vàm Xuông	Quận 9	Dài 83m, rộng 19m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
66	Xây dựng cầu nối giữa đường TTN08, Quận 12 và đường Phạm Đăng Giảng	Quận Bình Tân	Xây dựng cầu BTCT rộng 17m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
67	Xây dựng mới cầu Hang Ngoài	Quận Gò Vấp	- Xây dựng mới cầu Hang Ngoài: dài 25m. - Nâng cấp, mở rộng đường Nguyễn Văn Nghi, Lê Quang Định: dài 625m, rộng 25m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3
68	Xây dựng cầu Phước Lộc	Huyện Nhà Bè	Dài 350,82m, rộng 10.5m; đường vào cầu dài 454,93m;	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
69	Sửa chữa nâng cấp cầu Nhị Thiên Đường I	Quận 8	Dài 161,10m, rộng 12m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
70	Xây dựng cầu Phú Xuân 2B	Quận 7	Dài 510m; rộng 32m;	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
71	Xây dựng cầu Rạch Dơi	Huyện Nhà Bè	Dài 411m, rộng 10,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
72	Xây dựng cầu Rạch Tôm	Huyện Nhà Bè	Dài 148m, rộng 10,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
73	Xây dựng cầu Phước Long	Quận 7, Huyện Nhà Bè	Dài 380m, rộng 10,5m; đường vào cầu 2 bên dài 120m, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
74	Xây dựng cầu kết nối giữa cầu Nguyễn Văn Cừ với đường Võ Văn Kiệt	Quận 5	Xây dựng 02 nhánh cầu kết nối với đường Võ Văn Kiệt, rộng 6,5m	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
75	Xây dựng cầu kết nối giữa cầu Nguyễn Tri Phương với đường Võ Văn Kiệt	Quận 5	Xây dựng 02 nhánh cầu kết nối với đường Võ Văn Kiệt.	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
76	Xây dựng đường chui dưới cầu Bà Dạt	Quận 2	Xây dựng 04 nhánh đường chui.	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
77	Xây dựng đường nối Trần Quốc Hoàn - Cộng Hòa	Quận Tân Bình	Dài 4,3km, rộng: 15,5-20m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1



78	Xây dựng cầu qua đảo Kim Cương (đường ven sông), đoạn từ Khu dân cư Thanh Mỹ Lợi đến đường Mai Chí Thọ).	Quận 2	Tuyến dài: 530m, rộng 27m Cầu dài: 307,2m, rộng: 27m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
79	Xây dựng tuyến đường kết nối từ cảng Cát Lái đến đường Vành đai 2.	Quận 2	Tuyến dài: 1,552m, rộng: 40-48m Cầu qua rạch Nghi: dài 123,5m, rộng: 35m, Cầu qua rạch Ông Keo: dài 123,5m, rộng: 35m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2
80	Sửa chữa đường Nguyễn Hữu Cánh	Quận Bình Thạnh	Nâng cấp mặt đường, thoát nước toàn tuyến dài 3,2km	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
81	Mở rộng mặt cầu Kênh Tẻ	Quận 4, Quận 7	Mở rộng mặt cầu mỗi bên 1,5m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
82	Nâng cấp, mở rộng cầu chữ Y	Quận 5, Quận 8	Nâng cấp, mở rộng cầu và đường vào cầu. Dài 780m (cầu 494m; đường 303m). Mở rộng phần mặt đường xe chạy từ 9m thành 12m.	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
83	Xây dựng mới cầu Mỹ Thuận trên đường An Dương Vương	Quận 6	Dài 145m, rộng 30m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
84	Xây dựng mới cầu Bà Hom	Quận Bình Tân	Dài 85m, đường vào cầu dài 300m; rộng 25m	Khu Quản lý giao thông đô thị số 1
<b>V.</b>	<b>Công trình khác (04 dự án)</b>			
85	Nâng cấp hệ thống điều khiển giao thông hiện hữu phục vụ công tác điều hành giao thông đô thị	Tp. Hồ Chí Minh	Kết nối hệ thống tín hiệu giao thông và lắp đặt camera trên 78 tuyến đường, 300 nút giao	Trung tâm Quản lý đường hầm sông Sài Gòn
86	Nạo vét tuyến sông Tắc	Quận 2, Quận 9	Dài 11,5km	Khu Quản lý đường thủy nội địa
87	Nạo vét rạch Giồng Ông Tố - rạch Đồng Trong - rạch Chiểu	Quận 9	Dài 7,4 km	Khu Quản lý đường thủy nội địa
88	Nạo vét khai thông tuyến rạch Ông Nhiêu	Quận 9	Dài 8,65km, rộng 36m; - Cao độ nạo vét: - 4.9m; - Khối lượng nạo vét: ~525487 m <sup>3</sup>	Khu Quản lý đường thủy nội địa
<b>B</b>	<b>KHỐI VẬN TẢI (4 dự án)</b>			
89	Xây dựng bến xe Buýt Củ Chi	Huyện Củ Chi	Xây dựng bến xe buýt trên diện tích 1 ha	Khu Quản lý giao thông đô thị số 3

90	Xây dựng bến xe Buýt Nhà Bè	Huyện Nhà Bè	Xây dựng bến xe buýt trên diện tích 1,6 ha	Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng
91	Xây dựng bến xe Buýt Cần Giờ	Huyện Cần Giờ	Xây dựng bến xe buýt trên diện tích 0,5ha	Khu Quản lý giao thông đô thị số 4
92	Xây dựng bãi trung chuyển xe buýt tại Khu B, số 152 Điện Biên Phủ.	Quận Bình Thạnh	Diện tích 1,9ha, hệ thống đường dẫn, thoát nước, chiếu sáng cầu vượt đường ống cấp nước D2000	Khu Quản lý giao thông đô thị số 2

**PHỤ LỤC 7: TỔNG HỢP CÁC GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG VTHKCC KẾT HỢP KIỂM SOÁT PHƯƠNG TIỆN  
CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
					91.261,4	300.384,8	57.136,7	11.197,5	323.312
I	<b>Phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng</b>								
1	Tái cấu trúc và phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh nhằm hình thành mạng lưới tuyến buýt hoạt động có hiệu quả				82,947	83,5	82,957		
	<i>Tổ chức, mở mới các tuyến xe buýt theo danh mục mạng lưới tuyến xe buýt được Ủy ban nhân dân thành phố công bố</i>	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT	3	2,5	5,5		
	<i>Tổ chức lại mạng lưới tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố, trong đó lưu ý mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt kết nối đến khu vực có nhu cầu đi lại lớn như các khu đô thị mới (khu đô thị Tây Bắc Củ Chi, khu đô thị Thủ Thiêm, khu đô thị đại học - công nghệ cao), khu công nghiệp (Hiệp Phước - Nhà Bè, Tân Tạo - Bình Tân, Tân Phú Trung - Củ Chi), Khu công nghệ cao - Quận 9, đầu mối giao thông (cảng hàng không, bến xe liên tỉnh, cảng biển, cảng thủy nội địa, nhà ga đường sắt đô thị), trường học, bệnh viện, và tổ chức các tuyến buýt kết nối với cảng hàng không Tân Sơn Nhất đến các tỉnh lân cận (Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu,...)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Ban QLDA CTGT Các ĐVVT UBND QH					
	<i>Triển khai dự án Tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị 1, tuyến Bến Thành – Suối Tiên</i>	2021-2025	Sở GTVT	Các ĐVVT UBND QH	79,947		79,947		
	<i>Triển khai tăng cường khả năng tiếp cận và tổ chức kết nối các tuyến xe buýt với nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị số 2, tuyến Bến Thành – Tham Lương</i>	2026-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT UBND QH		80	80		
	<i>Nghiên cứu hình thành một số tuyến buýt hoạt động phục vụ 24 giờ trong ngày và 7 ngày trong tuần qua các khu vực trung tâm</i>	2021-2025	Sở GTVT	Các ĐVVT UBND QH	1		1		

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
2	Tập trung ưu tiên nguồn lực đảm bảo hoàn thành đúng tiến độ đưa vào khai thác tối thiểu 03 tuyến đường sắt đô thị số 1, 2, 5 và 01 tuyến BRT trước năm 2030				64.355	232.050	7.593		288.812
	<i>Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt đô thị số 1 (Bến Thành - Suối Tiên)</i>	2021-2025	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành	14.752				14.752
	<i>Thực hiện đầu tư nhằm đưa vào khai thác tuyến tàu điện ngầm số 2 thành phố Hồ Chí Minh, tuyến Bến Thành - Tham Lương</i>	2021-2025	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành	46.567				46.567
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 5, giai đoạn 1 (Ngã tư Bảy Hiền - Cầu Sài Gòn)</i>	2026-2030	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành		44.157			44.157
	<i>Hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến xe buýt nhanh BRT số 1</i>	2021-2025	Ban QLDA CTGT	Sở GTVT Các Sở ngành	3.036				3.036
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 2-giai đoạn 2 (đoạn Bến Thành - Thủ Thiêm và đoạn Tham Lương - bến xe Tây Ninh)</i>	2026-2030	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành		33.901			33.901
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 3a, giai đoạn 1 (Bến Thành - Bến xe Miền Tây)</i>	2026-2030	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành		41.860			41.860
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến đường sắt đô thị số 4b (Công viên Gia Định - Lăng Cha Cả)</i>	2026-2030	Ban QLĐSDT	Sở GTVT Các Sở ngành		104.539			104.539
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 2 (Bến xe Miền Tây-Nguyễn Văn Linh- cầu Phú Mỹ)</i>	2026-2030	Ban QLDA CTGT	Sở GTVT Các Sở ngành		3.169	3.169		
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 3 (Ngã tư An Suông-Vành đai 2- Bến xe Miền Tây)</i>	2026-2030	Ban QLDA CTGT	Sở GTVT Các Sở ngành		2.509	2.509		
	<i>Chuẩn bị và triển khai đầu tư tuyến xe buýt nhanh BRT số 4 (Kha Vạn Cân-Công viên Chiến Thắng)</i>	2026-2030	Ban QLDA CTGT	Sở GTVT Các Sở ngành		1.915	1.915		
3	Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải triển khai đầu tư và đưa vào khai thác tuyến đường sắt nhẹ Thủ Thiêm – Long Thành đồng bộ với tiến độ xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành	2026-2030	Bộ GTVT	UBND các quận-huyện	34.500				34.500

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
4	Nghiên cứu một số loại hình vận tải hành khách công cộng trong đô thị phù hợp với đặc thù hạ tầng giao thông và đặc điểm đi lại của người dân thành phố như xe điện bánh hơi, tramway, đường sắt nhẹ LRT,...	2021-2025	Sở GTVT	Ban QLĐSĐT Công ty ĐSĐT số 1	0,498		0,498		
5	Phát triển vận tải khách đường thủy nội địa và liên vùng kết hợp phát triển du lịch								
	<i>Nghiên cứu đầu tư các tuyến vận tải hành khách đường thủy từ thành phố Hồ Chí Minh đi các tỉnh Tiền Giang, Long An</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở KHĐT, Sở DL	1		1		
6	Phát triển, đa dạng hóa các loại hình vận tải thủy (taxi thủy, buýt đường thủy...) phục vụ vận tải hành khách đô thị và du lịch				195	114	153	156	
	<i>Đầu tư tuyến buýt đường thủy: tuyến 1 (Sài Gòn-Quận 7), tuyến 2 (sông Sài Gòn-Bình Lợi, Bình Hòa), tuyến 3 (sông Sài Gòn-kênh Tê-kênh Đới-sông Chợ Đệm), tuyến 4 (Bạch Đằng - Hiệp Phước-sông Nhà Bè - sông Soài Rạp)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Nhà đầu tư Sở KHĐT, Sở DL, Sở TNMT UBND QH	195		99	96	
	<i>Đầu tư tuyến buýt đường thủy: tuyến 5 (Bạch Đằng - Rạch Chiếc-phân khu phía đông VinCity), tuyến 6 (sông Sài Gòn - sông Vàm Thuật - rạch Bến Cát - sông Trường Đại - kênh Tham Lương)</i>	2026-2030	Sở GTVT	Nhà đầu tư Sở KHĐT, Sở DL, Sở TNMT UBND QH		114	54	60	
7	Xây dựng và triển khai Đề án quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi trong khu vực nội thành, kết hợp quy định về vị trí dừng, đỗ đón trả khách.	2021-2025	Sở GTVT	CATP UBND QH	7,7		7,7		
II	<b>Tăng cường tiếp cận hệ thống vận tải hành khách công cộng</b>								
8	Phát triển hệ thống xe buýt nhỏ phù hợp với hạ tầng đô thị	2021-2025	Sở GTVT	Các ĐVVV	34,5			34,5	
9	Đầu tư các bến bãi xe buýt, phát triển các đầu mối trung chuyển xe buýt có bãi đỗ xe để kết nối vận tải hành khách công cộng với giao thông cá nhân và kết nối các tuyến vận tải hành khách công cộng với nhau; cải tạo, phát triển trạm dừng, nhà chờ để thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến.				8211,1	700	1.599,1	7.312	

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	<i>Thực hiện dự án Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách xe buýt tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè; Xây dựng bến xe buýt Hóc Môn, xây dựng bến xe buýt Khu công nghiệp Lê Minh Xuân; Xây dựng đường giao thông kết nối Bến xe buýt Hóc Môn; Xây dựng Bến xe Hóc Môn (Giai đoạn 2); Xây dựng điểm đầu mối trung chuyển hành khách tại xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè (Giai đoạn 2); Mở rộng Bến xe buýt Cần Giở.</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TNMT Sở QHKT UBND QH	426,6		427		
	<i>Cải tạo và xây dựng mới trạm dừng, nhà chờ xe buýt (Quận 2,3, 4,5 6,7, 8, 9,10, 11,Bình Thạnh, Phú Nhuận, Thủ Đức, Gò Vấp, Tân Bình, Bình Chánh, Tân Phú, Bình Tân, Huyện Nhà Bè, huyện Bình Chánh, huyện Cần Giở)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TNMT Sở QHKT UBND QH	913		913		
	<i>Xây dựng Bãi đậu xe ô tô Củ Chi, bến xe hàng Quận 9, bãi dọc đường cao tốc Bến Lức - Long Thành (thuộc Vành đai 3) - Xã Nhơn Đức</i>	2021-2030	Sở GTVT	Sở TNMT Sở QHKT UBND QH	259,5		260		
	<i>Bãi kỹ thuật xe buýt gần Tỉnh lộ 10 trong KDC Bình Lợi (đường Trần Văn Giàu); Bãi kỹ thuật xe buýt gần bến xe Đa Phước (Quốc lộ 50); Bãi kỹ thuật xe buýt khu vực lân cận 03 xã Vĩnh Lộc A, Vĩnh Lộc B, Phạm Văn Hai; Bãi đậu xe đa phương thức tại Khu công nghiệp Lê Minh Xuân – thành phố Hồ Chí Minh; Bãi kỹ thuật xe buýt, xã Tân An Hội; Bãi kỹ thuật xe buýt giao lộ VĐ 3 và Quốc lộ 1, xã Bình Chánh; Bãi kỹ thuật xe buýt kế cận Bến xe Đa Phước (kế cận Quốc lộ 50 - gần Vành đai 3 thuộc cao tốc Bến Lức - Long Thành)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TNMT Sở QHKT UBND QH	3130	700		3.830	
	<i>Đầu tư Bến xe Miền Đông mới – Giai đoạn 2</i>	2021-2025	SAMCO	Sở GTVT Sở TNMT Sở QHKT	2.341			2.341	
	<i>Xây dựng Bến xe Miền Tây mới</i>	2021-2025	SAMCO	Sở GTVT Sở TNMT, Sở QHKT	1.141			1.141	

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
10	Khuyến khích và tạo điều kiện đầu tư theo hình thức xã hội hóa các phương tiện xe đạp công cộng, xe gắn máy điện công cộng... phù hợp với hiện trạng giao thông để hỗ trợ kết nối các phương thức vận tải hành khách công cộng	2021-2025	Sở GTVT	Nhà đầu tư UBND Q.1	168			168	
III	<b>Nâng cao tính cạnh tranh của vận tải hành khách công cộng</b>								
11	Tổ chức giao thông ưu tiên cho xe buýt nhằm đảm bảo tốc độ khai thác và tính đúng giờ của xe buýt thông qua việc bố trí làn đường dành riêng hoặc làn ưu tiên cho xe buýt hoạt động	2021-2025	Sở GTVT	CATP UBND QH	30	15	45		
12	Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức, bảo đảm kinh phí trợ giá và hỗ trợ đầu tư phương tiện cho vận tải hành khách công cộng	2021-2030			15.610	30.517	46.127		
	<i>Xây dựng chính sách trợ giá cho hoạt động giao thông công cộng liên phương thức</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TC Công ty ĐSĐT số 1	0,8		0,8		
	<i>Triển khai công tác đấu thầu cung ứng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên các tuyến xe buýt trợ giá.</i>	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT Sở TC	3	2,5	5,5		
	<i>Bảo đảm kinh phí trợ giá hoạt động xe buýt phổ thông, đưa rước học sinh, sinh viên</i>	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT Sở TC	10.432	14.041	24.473		
	<i>Bảo đảm kinh phí dịch vụ vận tải hành khách cho tuyến MRT 1 và MRT 2</i>	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT Sở TC	5.070	16.153	21.223		
	<i>Bảo đảm hỗ trợ lãi vay đầu tư xe buýt mới</i>	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT Sở TC	104	321	425		
IV	<b>Phát triển đoàn phương tiện</b>								



TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
13	Xây dựng và triển khai kế hoạch đầu tư phương tiện xe buýt theo từng giai đoạn, phù hợp với hạ tầng cung ứng nhiên liệu và ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch và thân thiện với môi trường (CNG, LPG, năng lượng điện hoặc nhiên liệu thay thế khác phù hợp với xu thế phát triển của các nước trên thế giới)	2021-2030	Sở GTVT	Sở TC Sở KHĐT Các ĐVVT	1.450	2.077		3.527	
V	<b>Nâng cao chất lượng quản lý điều hành, khai thác vận tải hành khách công cộng</b>								
14	Nâng cao năng lực các đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý, khai thác, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (xây dựng các chương trình đào tạo, nâng cao chất lượng quản lý, điều hành doanh nghiệp vận tải; tổ chức tập huấn cho đội ngũ lái xe, lái tàu, nhân viên phục vụ)	2021-2030	Sở GTVT	Các ĐVVT	25	25	50		
15	Tăng cường triển khai ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý điều hành giao thông công cộng	2021-2030			138,6	82,2	220,8		
	<i>Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 1)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT	136,6		136,6		
	<i>Thực hiện dự án Nâng cấp hệ thống điều khiển phục vụ công tác quản lý điều hành vận tải hành khách công cộng (giai đoạn 2)</i>	2026-2030	Sở GTVT	Sở TTTT		82,2	82,2		
	<i>Thực hiện dự án Xây dựng cổng tích hợp thông tin cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT	1		1		
	<i>Thực hiện dự án Triển khai ứng dụng cung cấp thông tin vận tải hành khách công cộng trên thiết bị di động</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT	1		1		
16	Triển khai ứng dụng vé thông minh trong hệ thống vận tải hành khách công cộng, đảm bảo áp dụng trên 100% số tuyến buýt vào năm 2025, liên thông với các loại hình vận tải khác (đường sắt đô thị, vận tải hành khách bằng đường thủy, dịch vụ cung cấp xe đạp công cộng)	2021-2025			128	160	288		
	<i>Thực hiện thí điểm thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt</i>	2021-2025	Sở GTVT	Zion, Vietbank					

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	<i>Xây dựng Khung tiêu chuẩn hệ thống về thông minh cho giao thông công cộng</i>	2021-2025	Sở GTVT	Tổng LSQ Anh Sở KHCN Ban QLĐSĐT Công ty ĐSĐT số 1					
	<i>Xây dựng chính sách giá vé, khung quản trị và mô hình tài chính thực hiện hệ thống về thông minh</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TC Ban QLĐSĐT Công ty ĐSĐT số 1					
	<i>Xây dựng hệ thống lõi (hạ tầng kết nối nhiều hệ thống thanh toán tự động khác nhau trong vận tải hành khách công cộng và các hình thức thanh toán khác như thẻ ngân hàng, thiết bị di động...)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Ban QLDA ĐTXD CTGT	128	160	488		
	<i>Mở rộng đầu tư hệ thống thanh toán tự động cho vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt</i>	2021-2025	Sở GTVT	Các ĐVVV					
17	Nghiên cứu, hoàn chỉnh mô hình tổ chức, quản lý giao thông công cộng; xây dựng cơ chế đặc thù đảm bảo hoạt động ổn định và nâng cao năng lực cơ quan quản lý giao thông công cộng	2021-2025			14	10	24		
	<i>Rà soát, bổ sung chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Trung tâm Quản lý Giao thông công cộng phù hợp với từng giai đoạn phát triển của hệ thống giao thông công cộng</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở Nội Vụ	2		2		
	<i>Nghiên cứu xây dựng, đề xuất cơ chế đặc thù đảm bảo thu nhập cho viên chức, người lao động tại cơ quan quản lý giao thông công cộng</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở Nội Vụ	2		2		
	<i>Đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cơ quan quản lý, vận hành hệ thống vận tải hành khách công cộng (đào tạo kỹ năng, chuyên môn về công nghệ thông tin, quản lý, điều hành mạng lưới đường sắt đô thị và các loại hình vận tải hành khách khác khi đưa vào khai thác)</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở Nội Vụ Ban QLĐSĐT Ban QLDA CTGT	10	10	20		

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
VI	<b>Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân</b>								
18	Nghiên cứu và tổ chức triển khai dự án đầu tư hệ thống Thu phí xe ô tô lưu thông vào trong khu vực trung tâm thành phố	2021-2025	Sở GTVT	Sở TC, CATP UBND QH	260		260		
19	Nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường	2021-2030	Sở GTVT	Cục Đăng kiểm Sở TNMT CATP	3		3		
20	Kiểm soát hoạt động của xe mô tô và xe gắn máy 2-3 bánh theo lộ trình phù hợp với điều kiện cơ sở hạ tầng và năng lực hệ thống giao thông công cộng.	2021-2030	Sở GTVT	CATP UBND QH					
VII	<b>Quản lý quy hoạch đô thị</b>								
21	Rà soát, tổ chức quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD) tại các khu vực phát triển đô thị mới, xung quanh các đầu mối giao thông vận tải khối lượng lớn (nhà ga đường sắt đô thị, điểm trung chuyển lớn...)	2021-2030	Sở QHKT	UBND QH Sở TNMT Sở GTVT Sở XD					
VIII	<b>Phát triển nguồn vốn hỗ trợ giao thông công cộng</b>								
22	Nghiên cứu các hình thức tạo nguồn thu hỗ trợ phát triển giao thông công cộng	2021-2025	Sở GTVT	Sở TC Sở KHĐT Sở Nội vụ	11		11		
IX	<b>Ứng dụng công nghệ thông tin</b>								
23	Triển khai các dự án giao thông thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng				454,4		454,4		
	<i>Dự án Nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin tại Trung tâm Quản lý điều hành giao thông đô thị</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT CATP	172		172		
	<i>Dự án Đầu tư hệ thống điều khiển giao thông linh hoạt các trục giao thông chính trên địa bàn thành phố</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT CATP	180		180		
	<i>Dự án Đầu tư bổ sung hệ thống camera giám sát phục vụ kiểm soát giao thông trên địa bàn thành phố</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT CATP	60		60		

TT	NHIỆM VỤ	Thời gian triển khai	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp	Kinh phí (tỷ đồng)		Kinh phí (tỷ đồng)		
					2021-2025	2026-2030	NSNN	XHH	ODA
	<i>Dự án Trang bị phần mềm, thiết bị phục vụ điều hành, giám sát hoạt động giao thông đường thủy khu vực Thành phố Hồ Chí Minh</i>	2021-2025	Sở GTVT	Sở TTTT CATP	42,4		42,4		
X	<b>Quản lý nhu cầu giao thông và trật tự an toàn giao thông</b>								
24	Triển khai thực hiện tổ chức không gian đi bộ khu vực trung tâm thành phố	2021-2025	Sở GTVT	Sở QHKT, Sở XD UBND Q.1	49,8	20,6	70,5		
25	Rà soát thực hiện điều chỉnh thời gian lưu thông một số phương tiện kinh doanh vận tải qua khu vực trung tâm.	2021-2025	Sở GTVT	UBND QH CATP	2		2		
26	Tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về trật tự an toàn giao thông và trật tự đô thị, ô nhiễm môi trường								
	<i>Xử lý nghiêm các vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông, đặc biệt là các hành vi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông</i>	2021-2030	CATP	Sở GTVT					
	<i>Kiểm tra, xử lý tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường cản trở người đi bộ và các phương tiện lưu thông</i>	2021-2030	UBND QH	Sở GTVT CATP					
	<i>Kiểm tra, xử lý tình trạng chiếm dụng trạm dừng, nhà chờ gây mất mỹ quan đô thị, an ninh trật tự và vệ sinh môi trường</i>	2021-2030	UBND QH	Sở GTVT CATP					
XI	<b>Tuyên truyền</b>								
27	Triển khai công tác thông tin và tuyên truyền về các nội dung của giải pháp tăng cường vận tải hành khách công cộng và kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng theo chủ đề cụ thể.	2021-2030	Sở GTVT	Sở TTTT, Sở GDĐT Liên đoàn Lao động Thành Đoàn TP Ban ATGT TP Đơn vị liên quan	30,031	30,031	60,061		

**PHỤ LỤC 8: KẾ HOẠCH TUYÊN TRUYỀN TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG TRÊN  
ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH GIAI ĐOẠN 2020-2022**

TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
							3.003	6.006	6.006
1	Mạng lưới tuyến xe buýt và các hình thức đưa rước								
	<i>Hoạt động của các tuyến xe buýt phổ thông</i>	Người dân	Tin đăng	Trung tâm QLGT	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	100	47,40	94,80	94,80
			Chương trình	Trung tâm QLGT	HTV, VTV, DN vận tải	5	48,50	97	97
	<i>Hoạt động các tuyến xe buýt kết nối sân bay, nhà ga, các bến xe</i>	Người dân	Bài đăng	Trung tâm QLGT	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	30	49,25	98,50	98,50
			Chương trình	Trung tâm QLGT	HTV, VTV, DN vận tải	5	48,50	97	97
	<i>Hoạt động của tuyến xe buýt kết nối hệ thống trường Đại học, bệnh viện, khu công nghiệp</i>	Người dân, Người lao động	Bài đăng	Trung tâm QLGT	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	30	49,25	98,50	98,50
			Báo cáo chuyên đề	Trung tâm QLGT	Trường Đại học, bệnh viện, khu công nghiệp, DN vận tải	5	-	-	-
			Chương trình	Trung tâm QLGT	HTV, VTV, DN vận tải	5	48,50	97	97
	<i>Hoạt động đưa rước học sinh</i>	Học sinh, sinh viên	Bài đăng	Trung tâm QLGT	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	30	49,25	98,50	98,50
			Báo cáo chuyên đề	Trung tâm QLGT	Các trường THCS, THPT, Đại học, DN vận tải	5	-	-	-
			Chương trình	Trung tâm QLGT	HTV, VTV, DN vận tải	5	48,50	97	97

TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
	<i>Hoạt động đưa rước công nhân</i>	Công nhân	Bài đăng	Trung tâm QLGC	Cơ quan truyền thông; DN vận tải	10	33,85	67,70	67,70
			Báo cáo chuyên đề	Trung tâm QLGC	Các Khu công nghiệp; DN vận tải	5	-	-	-
			Chương trình	Trung tâm QLGC	HTV, VTV; DN vận tải	5	48,50	97	97
2	Phát triển xe buýt nhanh và đường sắt đô thị						-	-	-
	<i>Giới thiệu dự án và tình hình thực hiện tuyến MRT 1 và MRT 2</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Ban QLĐSDT	Cơ quan truyền thông; Công ty ĐSDT số 1	125	66,65	133,3	133,3
			Chương trình	Ban QLĐSDT	HTV; Công ty ĐSDT số 1	5	48,5	97	97
	<i>Giới thiệu dự án và tình hình thực hiện tuyến BRT 1</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Ban QLDA CTGT	Cơ quan truyền thông	125	66,65	133,3	133,3
			Chương trình	Ban QLDA CTGT	HTV, VTV	5	48,5	97	97
3	Phát triển vận tải hành khách đường thủy								
	<i>Hoạt động tuyến buýt sông số 1 và kế hoạch thực hiện tuyến buýt sông số 2</i>	Người dân	Bài đăng	Sở GTVT	Công ty TNHH Thương Nhật, Cơ quan truyền thông	25	19,25	38,50	38,50
			Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV	5	48,5	97	97
	<i>Hoạt động vận tải hành khách thủy nội địa kết hợp du lịch</i>	Người dân	Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông, Sở Du lịch	25	19,25	38,50	38,50
			Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV	5	48,5	97	97

TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
4	Nâng cao khả năng tiếp cận dịch vụ giao thông công cộng								
	<i>Hoạt động xe trung chuyển tại các bến xe</i>	Người dân	Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông, Công ty CP Bến bãi, SAMCO, DN vận tải	25	19,25	38,50	38,50
			Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV	5	48,5	97	97
	<i>Đầu tư nhà chờ, trạm dừng xe buýt</i>	Người dân	Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông	25	19,25	38,50	38,50
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV	5	48,5	97	97
	<i>Phát triển các phương thức kết nối khác (mini buýt, xe đạp điện, mô tô điện...)</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, Grab Việt Nam, Công ty Trí Nam	125	66,65	133,3	133,3
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV	5	48,5	97	97
			Sự kiện	Trung tâm QLGTCC	DN, Cơ quan truyền thông	5	-	-	-
			Tiểu phẩm	Trung tâm QLGTCC	VOV	100	160	320	320
5	Chất lượng dịch vụ giao thông công cộng								
	<i>Tổ chức giao thông cho xe buýt</i>	Người dân	Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, Trung tâm QLHTGTĐB	30	49,25	98,50	98,50
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV	5	48,5	97	97

TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
	<i>Công tác đào tạo tài xế, tiếp viên</i>	Tài xế, tiếp viên, người dân	Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	30	49,25	98,50	98,50
			Chương trình		HTV, VTV	5	48,5	97	97
	<i>Đầu tư phương tiện</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	125	66,65	133,3	133,3
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV	5	48,5	97	97
			Sự kiện	Trung tâm QLGTCC	DN vận tải	5			
6	Hiện đại hóa hoạt động vận tải hành khách công cộng								
	<i>Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, điều hành</i>	Người dân	Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, DN vận tải	10	33,85	67,7	67,7
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV	5	48,5	97	97
	<i>Thí điểm sử dụng vé thông minh cho xe buýt</i>	Người dân Học sinh, sinh viên	Tin đăng, Bài đăng	Trung tâm QLGTCC	Cơ quan truyền thông, Zion, Vietbank, DN vận tải	192	96,65	308,1	308,1
			Chương trình	Trung tâm QLGTCC	HTV, VTV Zion, Vietbank	9	48,5	194	194
			Sự kiện	Trung tâm QLGTCC	Zion, Vietbank DN vận tải	7	-	-	-
			Tiểu phẩm	Trung tâm QLGTCC	VOV Zion, Vietbank Các trường Đại học	175	200	600	600
7	Quản lý sử dụng phương tiện								



TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
	cá nhân								
	<i>Quản lý thu phí đỗ xe ô tô dưới lòng đường</i>	Người dân	Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông Viettel, TNXP UBND Quận-huyện	40	49,25	117,75	117,75
			Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV Viettel, TNXP UBND Quận-huyện	5	48,5	97	97
			Tiểu phẩm	Sở GTVT	VOV	175	200	600	600
	<i>Nghiên cứu thu phí xe ô tô lưu thông vào khu vực trung tâm thành phố</i>	Người dân	Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông, UBND Quận-huyện	30	49,25	98,50	98,50
			Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV	5	48,5	97	97
			Báo cáo chuyên đề	Sở GTVT	MTTQ Việt Nam TPHCM, Hội Cầu đường cảng	5	-	-	-
	<i>Thí điểm kiểm tra khí thải xe mô tô, xe gắn máy 2-3 bánh</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông, Các đơn vị đăng kiểm	31	115,35	-	-
			Chương trình	Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam	HTV, VTV, Sở GTVT, Sở TNMT	2	97	-	-
			Sự kiện		Sở GTVT	5	-	-	-
			Tiểu phẩm	Sở GTVT	VOV	25	200	-	-
	<i>Lộ trình kiểm soát hoạt động xe mô tô và xe gắn máy 2-3</i>	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Sở GTVT	Cơ quan truyền thông	182	96,65	289,95	289,95

TT	Nội dung tuyên truyền	Đối tượng tuyên truyền	Hình thức	Đơn vị chủ trì	Đơn vị phối hợp	Số lượng	Kinh phí (triệu đồng)		
							2020	2021	2022
	<i>bánh</i>		Chương trình	Sở GTVT	HTV, VTV	9	48,5	194	194
8	Giới thiệu về Đề án đến Sở ban ngành, quận-huyện, cơ quan đoàn thể	Người dân	Tin đăng, Bài đăng	Sở GTVT	Sở TTTT		63,95	127,90	127,90
		Người lao động	Báo cáo chuyên đề	Sở GTVT	Sở ban ngành, UBND QH, Liên đoàn Lao động, Thành đoàn TP. HCM, Hội liên hiệp phụ nữ, Hội LHTN TP.HCM				
9	Cung cấp thông tin về dịch vụ vận tải hành khách công cộng tại bệnh viện, trường học, cơ quan địa phương, khu vui chơi, công viên, khu chế xuất và công nghiệp	Người dân, Người lao động, Học sinh, Sinh viên, Công nhân	Tờ rơi, bản đồ, bảng thông tin	Trung tâm QLGTCC	Sở Y tế, Sở Du lịch, Sở Xây dựng, Sở GDĐT, UBND các quận huyện, HEPZA				
10	Cung cấp thông tin về an toàn giao thông tại bệnh viện, trường học, cơ quan địa phương, khu vui chơi, công viên, khu chế xuất và công nghiệp	Người dân, Người lao động, Học sinh, Sinh viên, Công nhân	Báo cáo chuyên đề	Ban An toàn Giao thông thành phố	Sở Y tế, Sở Du lịch, Sở Xây dựng, Sở GDĐT, UBND các quận huyện, HEPZA, CA Thành phố				