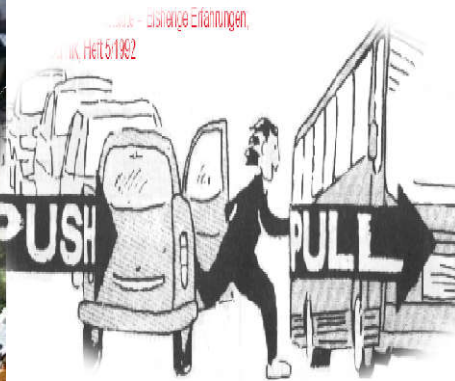




Đề án: Tăng cường VTHKCC kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh





I

NHỮNG VẤN ĐỀ VỀ GIAO THÔNG ĐÔ THỊ VÀ Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG TRÊN ĐỊA BÀN TP. HỒ CHÍ MINH



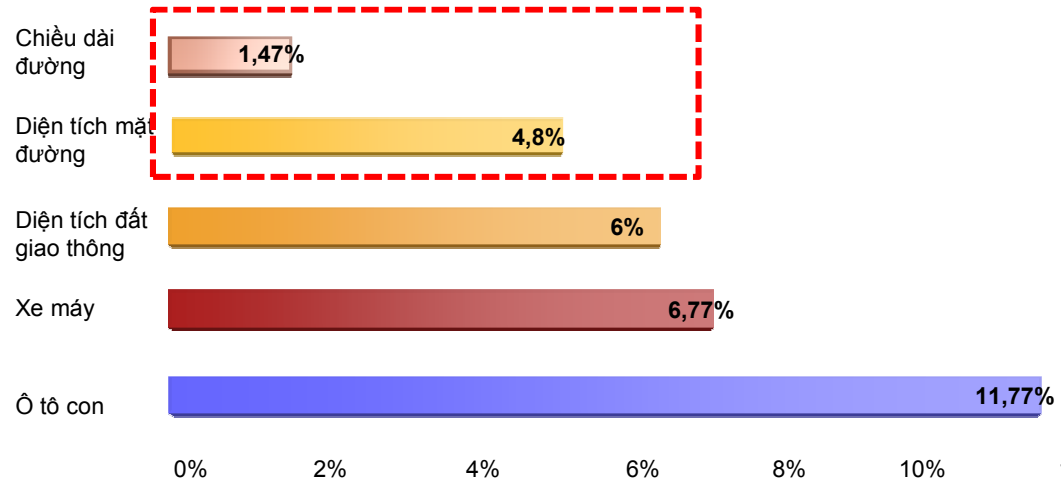
1. KCHT GIAO THÔNG ĐÃ ĐƯỢC QUAN TÂM ĐẦU TƯ, TUY NHIÊN CÒN NHIỀU HẠN CHẾ, CHƯA ĐÁP ỨNG ĐƯỢC YÊU CẦU



Kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng được yêu cầu so với chỉ tiêu !!!

- ❖ Chiều dài đường bộ: **4.202km**
- ❖ Mật độ: 2,01 km/km² (Theo QCXDVN 01:2008/BXD phải đạt 10-13,3km/km²)
- ❖ Tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông/ diện tích đất xây dựng đô thị thấp, khoảng **8,8%** (theo Nghị quyết 1210 tối thiểu đạt **18%**)
- ❖ Mật độ đường giao thông đạt **2,1** km/km² (theo Nghị quyết 1210 tối thiểu đạt **10** km/km²)

Tăng trưởng giai đoạn 2011-2018



Các công trình trọng điểm GTĐT chậm tiến độ !!!

- ❖ **ĐSĐT kéo dài, chậm tiến độ**: hiện mới chỉ đang xây dựng tuyến số 1 (theo quy hoạch có 08 tuyến, đến năm 2020 xây dựng 03 tuyến)
- ❖ Đã đầu tư cải thiện bộ mặt GTĐT nhưng **chưa thực sự đồng bộ** (thiếu kết nối TOD, chưa ứng dụng ITS mạnh mẽ,...)



Phát triển KCHT không đáp ứng được tiến độ, cần có những giải pháp tháo gỡ

2. PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN PHÁT TRIỂN ĐÁNG BẢO ĐỘNG

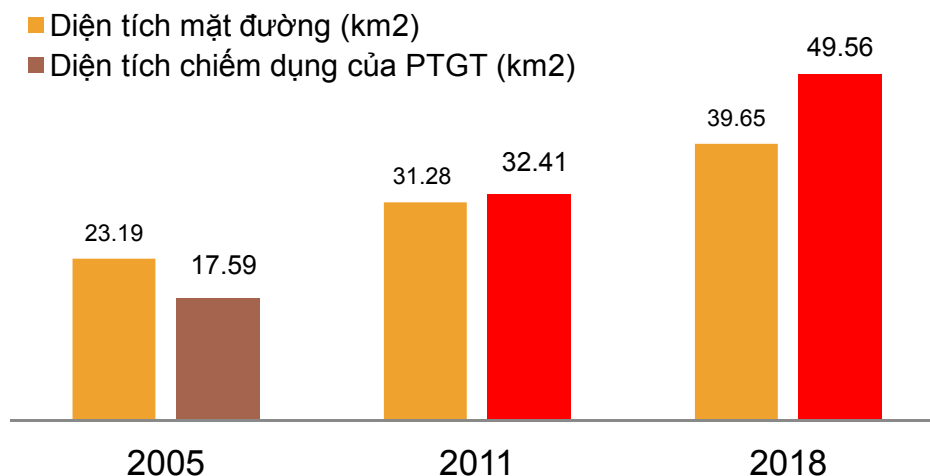


- SỐ LƯỢNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN LỚN, DIỆN TÍCH CHIẾM DỤNG ĐÃ VƯỢT QUÁ NĂNG LỰC KCHT GIAO THÔNG (1,25 LẦN) (*)

□ Năm 2020

- Xe máy: **7,5** triệu (**834** xe/ 1000 dân)
- Ô tô con: **791,2** ngàn (**88** xe/1000 dân)

(*): Giả thiết 60% số lượng phương tiện đồng thời lưu thông với vận tốc 20km/h

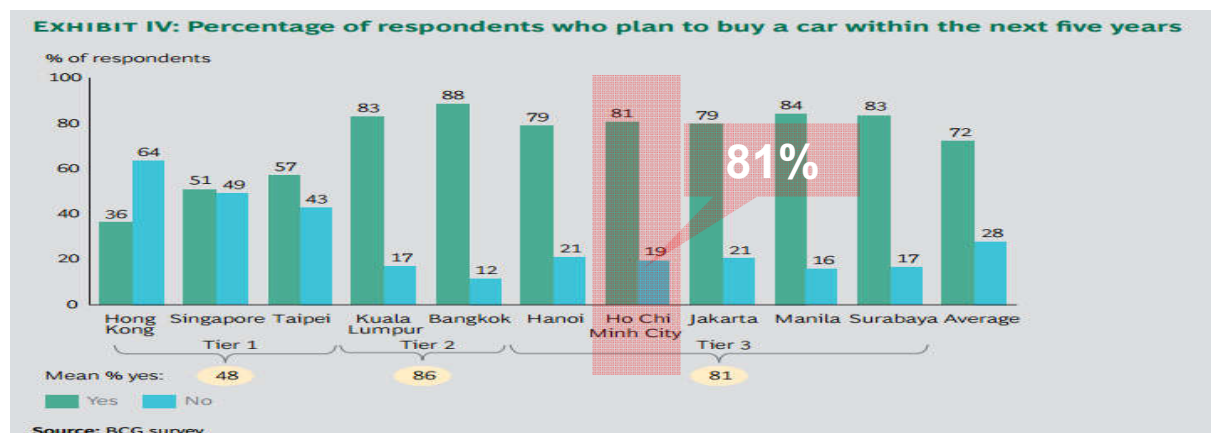


- TĂNG TRƯỞNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN

□ Giai đoạn 2011-2019

Xe máy	6,77%/năm
Ô tô con	11,77%/năm

Khảo sát nhu cầu mua ô tô trong 05 năm tới (nguồn báo cáo BCG 2017)

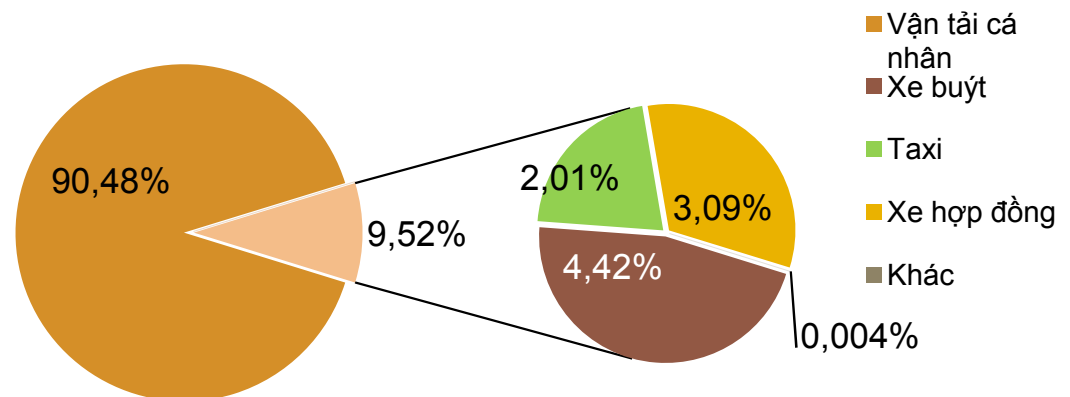


3. HỆ THỐNG VTHKCC HOẠT ĐỘNG CHƯA HIỆU QUẢ

VTHKCC BẰNG XE BUÝT:

- **Mạng lưới bao phủ không hợp lý**, chủ yếu tập trung khu vực trung tâm. Tính đến 12/2020, có 127 tuyến (90 tuyến buýt có trợ giá).
- **Phương tiện không đa dạng**, chưa phù hợp với đặc thù đô thị: 2.261 xe (có trợ giá), chủ yếu xe sức chứa 80 HK (44%), 300 xe buýt sử dụng NLS. Chưa có xe có thể tiếp cận khu vực hẻm.
- **Tiếp cận VTHKCC của người dân còn nhiều hạn chế: 40%** dân số sống trong ngõ hẻm tiếp cận >500m
- **Tính đúng giờ thấp**, chưa được ưu tiên trong lưu thông
- 12 đơn vị kinh doanh VTHKCC bằng xe buýt hoạt động trên các tuyến có trợ giá, chủ yếu là các hợp tác xã (09 đơn vị), **mô hình hoạt động còn nhiều bất cập**
- Sản lượng năm 2019 đạt **248** triệu lượt HK, **liên tục suy giảm** (bình quân giai đoạn 2013-2018 giảm 6%/năm)
- **Thị phần đảm nhận thấp: 4,42%** nhu cầu

Thị phần đảm nhận vận tải hành khách công cộng năm 2018 trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh



Chưa có VTHKCC khối lượng lớn MRT, LRT...



❑ SO SÁNH VỚI MỘT SỐ THÀNH PHỐ

TT	Chỉ tiêu	Tp. HCM	Hà Nội	Băng Cốc	Đài Bắc	Jakarta	Singapore	Colombo	Tehran (Iran)
I	Kinh tế - xã hội								
1	Diện tích (km ²)	2061	3359	1568,74	271,8	662,33	719	3684	750
2	Dân số (triệu người)	8,99	8,05	8,28	2,67	10,08	5,6	6	9
3	Thu nhập bình quân đầu người (USD)	6.000	4.080	15.192	25.026	6.792	58.247	5.564	3.791
II	Hệ thống GTCC								
1	xe buýt (tuyến)	139	123	198	900	40	310	433	230
2	ĐSĐT	0	0	4 tuyến, 76,4km	5 tuyến	6 tuyến	5 tuyến, 199km	11 tuyến, 531km	6 tuyến/ 215km
3	Tỷ lệ VTHKCC (%)	9,70%	15,50%	43%	46,1%	25,30%	67%	53,35%	49%

4. QUY HOẠCH VÀ THỰC HIỆN QUY HOẠCH CÒN NHIỀU BẤT CẬP



❖ QUY HOẠCH GTVT

Phương thức vận tải	Quy hoạch	Thực hiện
• ĐSĐT	08 tuyến	Đang xây dựng 02 tuyến - MRT 1 (2022) - MRT 2 (2026)
• Tramway hoặc Mono-rail	03 tuyến	Chưa thực hiện
• BRT	06 tuyến	Đang thiết kế chi tiết tuyến BRT số 1

❖ QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

1. Định hướng phát triển theo mô hình đô thị vệ tinh chưa đảm bảo: tình trạng xây dựng tự phát, phát triển dọc theo các tuyến giao thông chính
2. Phát triển nhà ở phân tán, chủ yếu là nhà thấp tầng dẫn đến thiếu diện tích đất dành cho giao thông
3. Cấu trúc mạng lưới giao thông với nhiều hẻm (70% dân cư), người dân gặp khó khăn tiếp cận hệ thống xe buýt
4. Các đầu mối GTVT lớn (CHKQT, cảng biển) nằm xen lẫn khu dân cư
5. Quá trình lập, phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng thay đổi vị trí, quy mô so với quy hoạch chung, một số vị trí quỹ đất có chức năng bến bãi phục vụ VTHKCC bị thay đổi chức năng.

5. ÒN TẮC GIAO THÔNG CÓ XU HƯỚNG DIỄN BIẾN PHỨC TẠP



❑ 28 điểm UTGT, tại 03 khu vực chính:

- Khu vực trung tâm, CHKQT Tân Sơn Nhất, cảng biển và có xu hướng lan rộng
- Không chỉ tại mặt đất mà còn trên bầu trời

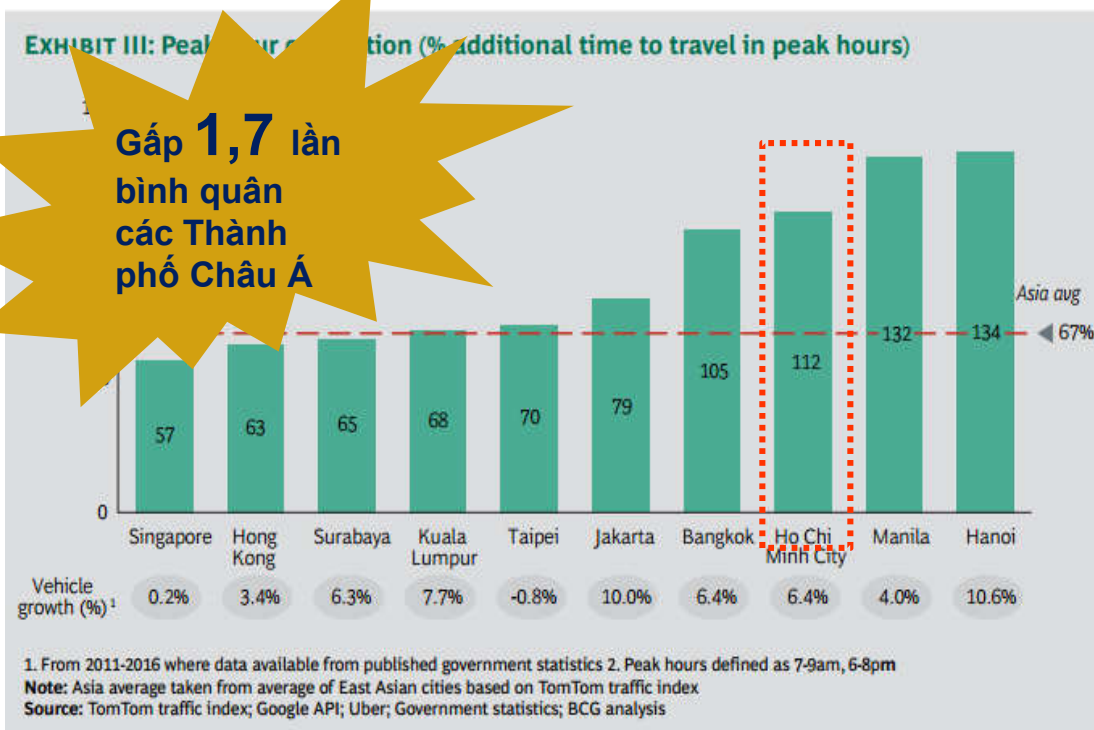
Thiết hai ước tính:

- ✓ 1,2 triệu giờ công lao động/ năm
- ✓ 1,3 tỷ USD/năm do UTGT

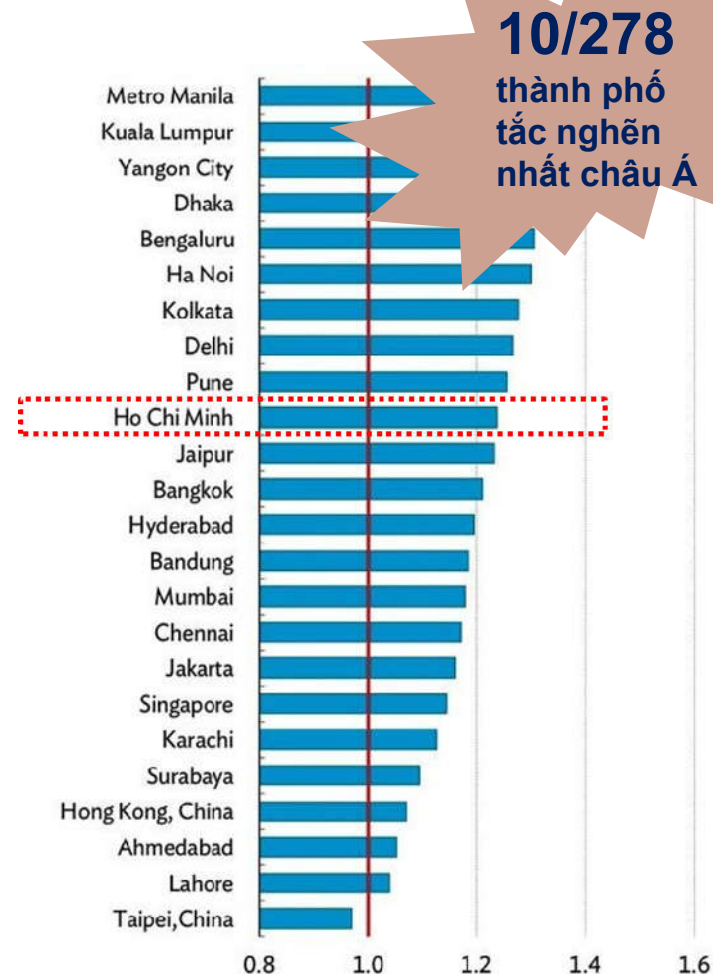


❑ SO SÁNH MỨC ĐỘ UTGT CỦA TP. HCM VỚI MỘT SỐ THÀNH PHỐ

Ùn tắc giao thông giờ cao điểm (% thời gian chuyển đi tăng thêm trong giờ cao điểm) - BCG 2017



Nguồn: Nghiên cứu ảnh hưởng của phương tiện chia sẻ tại các nước Đông Nam Á, BCG, 2017



Nghiên cứu của Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), 2018

6. Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG NGÀY CÀNG TRỞ LÊN NGHIÊM TRỌNG

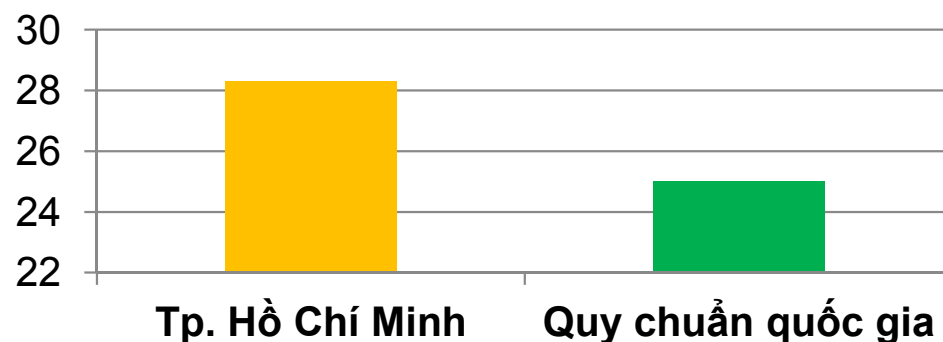
Năm 2017

- ★ **14** ngày vượt quy chuẩn quốc gia
- ★ **175** ngày vượt tiêu chuẩn của WHO.
- ★ Nồng độ bụi mịn PM2.5: **28,3** $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (gấp **1,13** lần quy chuẩn là **25** $\mu\text{g}/\text{m}^3$).
- ★ **12/20** vị trí có nồng độ bụi lơ lửng vượt quá QCVN 05:2013/BTNMT)

Năm 2019

- Kết quả quan trắc 30 vị trí (T9/2019): **gia tăng đột biến** của các chất ô nhiễm như bụi lơ lửng, NO_2 , SO_2 , CO ...: Bụi lơ lửng tăng gấp **2,19** lần, NO_2 tăng **1,41** lần, CO tăng **1,4** lần.
- Bụi mịn PM10, PM 2.5 gia tăng từ **1,9-2,2** lần, **gây ảnh hưởng rất lớn đến sức khỏe.**

CHỈ SỐ Ô NHIỄM BỤI PM2.5 NĂM 2017



1		Delhi, India	385
2		Lahore, Pakistan	183
3		Beijing, China	177
4		Guangzhou, 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

Top 10
thành phố có
chỉ số AQI cao
nhất thế giới

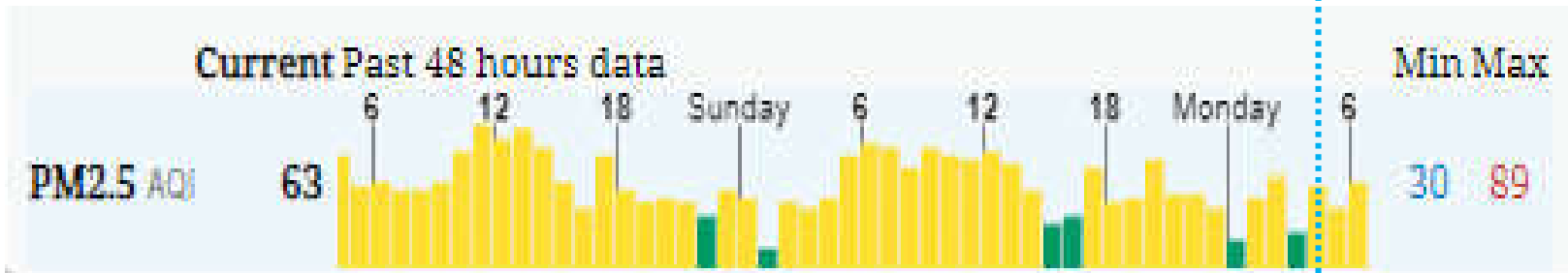


❑ Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG KHÔNG KHÍ ĐÔ THỊ CHỦ YẾU DO HOẠT ĐỘNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

Chỉ số ô nhiễm không khí cao gấp nhiều lần khi so sánh với thời điểm thực hiện giãn cách xã hội do dịch Covid-19

Ho Chi Minh City US Consulate AQI:

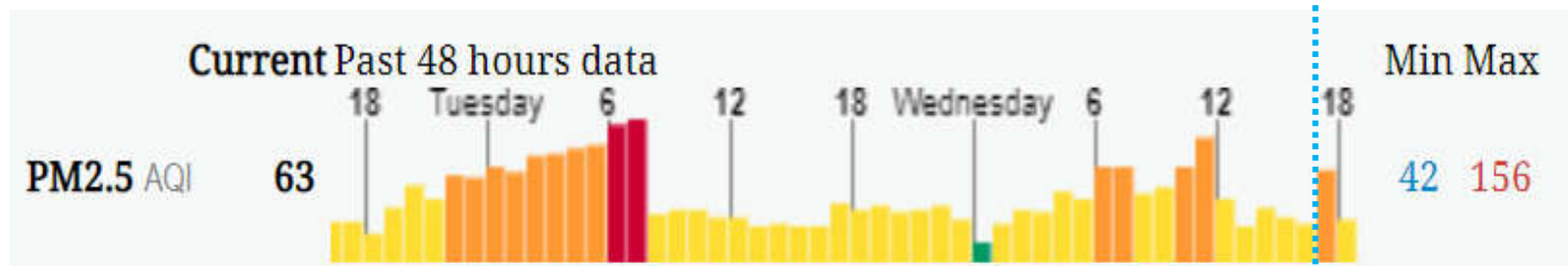
Chỉ số AQI ngày 20-21/4/2020



Trung bình:
ở mức chấp
nhận được



Chỉ số AQI ngày 25-26/5/2020



Mức xấu:
hạn chế ra
ngoài

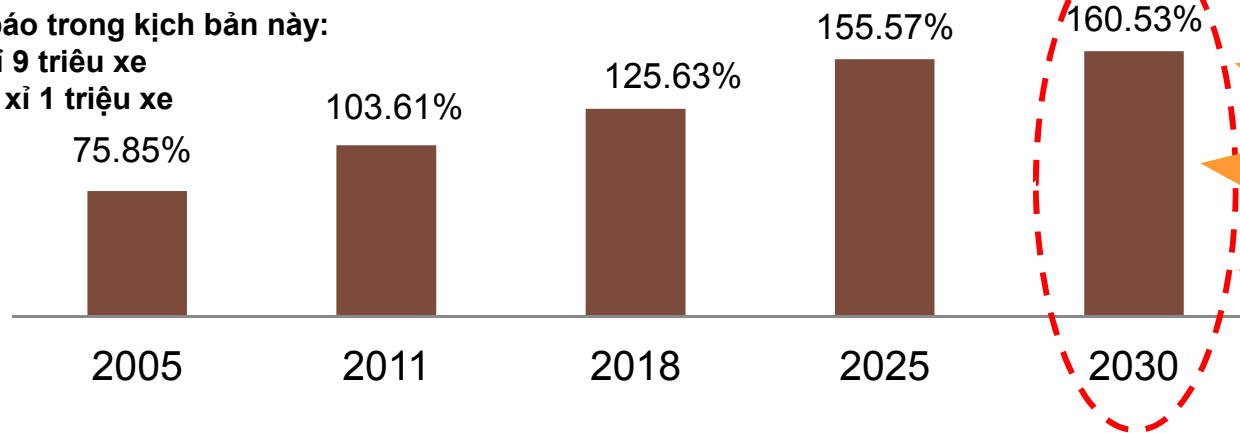
7. NHỮNG NGUY CƠ XẢY RA NẾU KHÔNG CÓ NHỮNG HÀNH ĐỘNG

*) Ùn tắc giao thông xảy ra ngày càng nghiêm trọng

■ Chiếm dụng mặt đường của phương tiện giao thông

Năm 2030 dự báo trong kịch bản này:

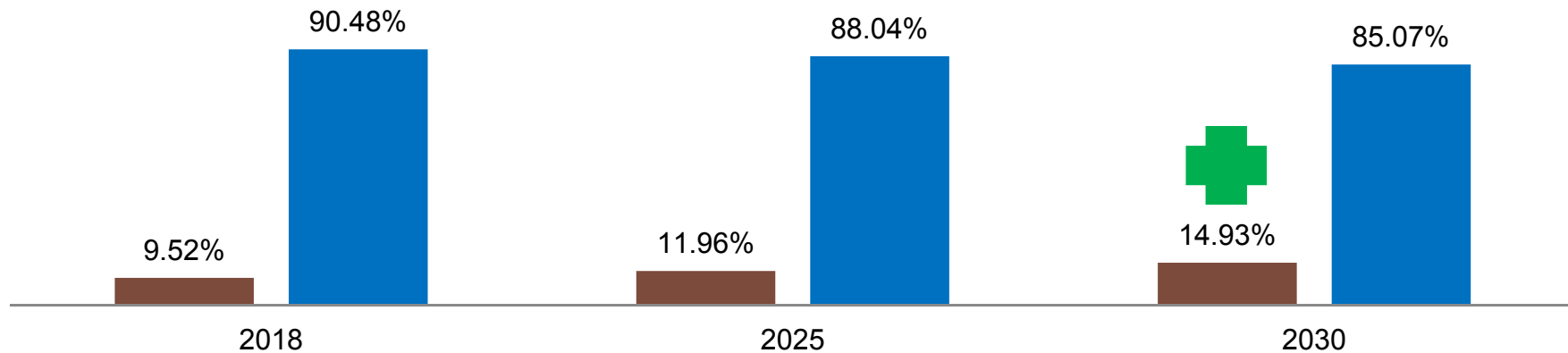
- Xe máy xấp xỉ 9 triệu xe
- Ô tô con: xấp xỉ 1 triệu xe



Diện tích
chiếm dụng
gấp **1,6**
lần

*) VTHKCC khó có cơ hội tăng thị phần đảm nhận !

■ VTHKCC ■ VT cá nhân

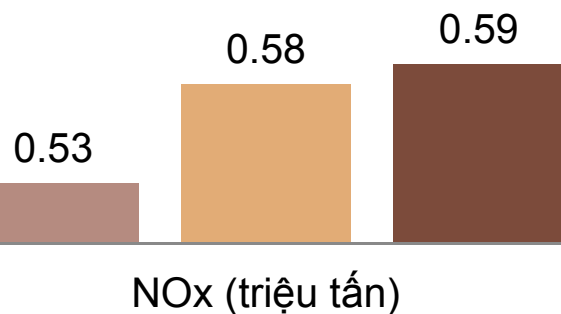
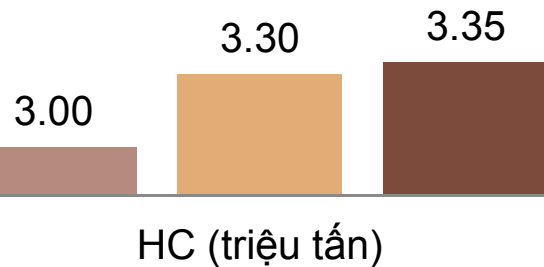
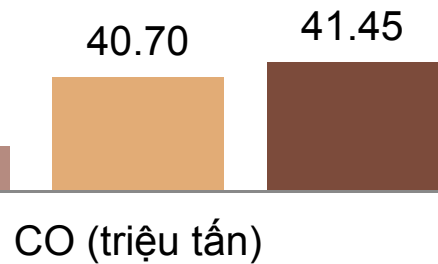


7. NHỮNG NGUY CƠ XẢY RA NẾU KHÔNG CÓ NHỮNG HÀNH ĐỘNG



***) Phát thải các chất gây ô nhiễm không khí CO, HC, NOx từ phương tiện giao thông gia tăng nghiêm trọng, ảnh hưởng đến sức khỏe người dân**

■ 2018 ■ 2025 ■ 2030



8. HẦU HẾT CÁC THÀNH PHỐ TRÊN THẾ GIỚI ĐỀU ĐÃ TRẢI QUA NHỮNG VẤN ĐỀ VỀ GTĐT VÀ CÓ CÁC GIẢI PHÁP



Châu Âu

- Đô thị phát triển lâu đời
- Hạ tầng giao thông hoàn thiện, mạng lưới VTHKCC phát triển
- Điều kiện khí hậu



- **Ô tô:** Quản lý thông qua các biện pháp hành chính và kinh tế:

- + Thu phí UTGT, phí đỗ xe cao (Copenhagen, London,...)
- + Kiểm soát khí thải (các thành phố của Đức, Pháp,...)

- **Xe máy:** không quản lý số lượng, chỉ quản lý theo tiêu chuẩn khí thải (Rome)

Châu Á

- Đô thị đang phát triển
- Diện tích chật hẹp, dân số đông
- Thu nhập người dân ở mức trung bình
- Điều kiện khí hậu



- **Ô tô:**

- + Quy định hạn mức đăng ký mới (Singapore, Bắc Kinh, Thượng Hải,...)
- + Đấu giá biển số (Thượng Hải, Bắc Kinh, Quảng Châu,...)
- + Áp dụng tiêu chuẩn khí thải (Singapore, Tokyo,...)

- **Xe máy:**

- + Cấm xe máy (140 thành phố Trung Quốc, Jakarta, Yangon,...)
- + Giới hạn số lượng đăng ký mới (Bắc Kinh, Thượng Hải, Thành Đô, Quảng Châu,...)
- + Kiểm định khí thải (Singapore, Đài Loan, Ấn Độ...)

❑ CẦN THỰC HIỆN ĐỒNG BỘ GIỮA PHÁT TRIỂN VTHKCC VÀ HẠN CHẾ PHƯƠNG TIỆN CÁ NHÂN



❖ Bangkok (Thái Lan)

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	1980	1990
1	Dân số	Triệu người	4,7	5,9
2	Thu nhập bình quân đầu người	USD	2.740	5.781
3	Ô tô con	triệu xe	0,5	2,5

↑ 1,25 lần

↑ 2,1 lần

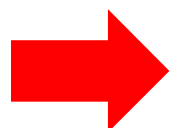
↑ 5 lần

Giải pháp đã thực hiện

- Mở rộng hệ thống đường giao thông (khoảng **10** tỷ USD)
- Phát triển hệ thống MRT (2004-2018): kết nối hệ thống giao thông trên không skytrain, kinh phí khoảng **12,7** tỷ USD

Tuy nhiên **chưa có biện pháp quyết liệt hạn chế lưu thông phương tiện cơ giới cá nhân**:

- Xe máy: 220 xe/ 1000 dân
- Ô tô con: 338 xe/1000 dân, nhu cầu mua trong 05 năm tới: 88% (khảo sát BCG)



Bangkok vẫn nằm trong **top 15** thành phố UTGT nhất thế giới (2018)

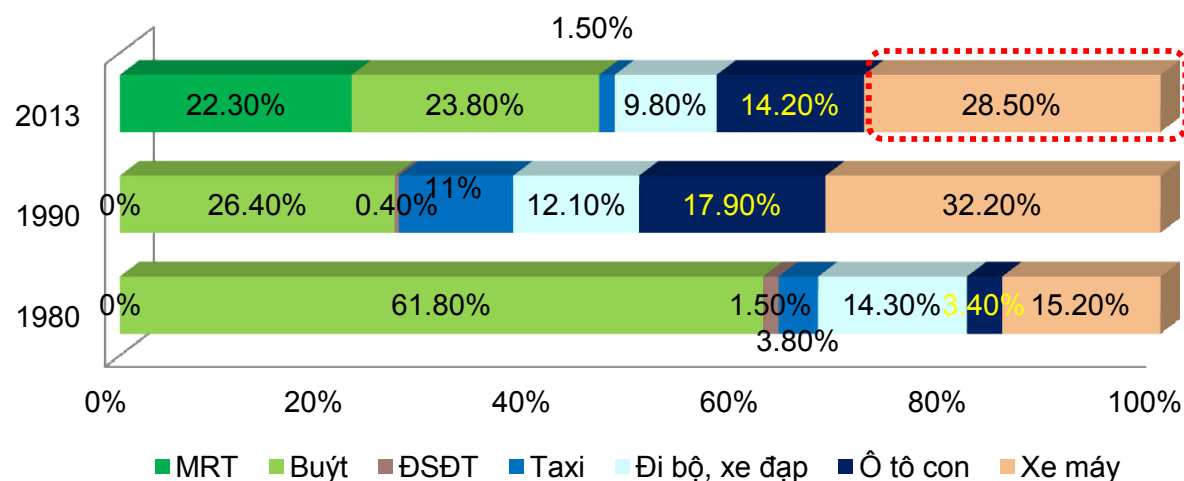
❑ CẦN THỰC HIỆN ĐỒNG BỘ GIỮA PHÁT TRIỂN VTHKCC VÀ HẠN CHẾ PHƯƠNG TIỆN CÁ NHÂN



❖ Tại Đài Bắc

Năm 2018: không UTGT

- Diện tích: 271,8km² (bằng 1/3 Tp.HCM)
- Dân số 2,67 triệu người (bằng 1/3 Tp.HCM)
- Mật độ: 9.832 người/km² (gấp 2 lần Tp.HCM)
- Thu nhập bình quân đầu người: 25.026 USD (gấp 4,2 lần Tp.HCM)
- Ô tô con/ 1000 dân: **279** (gấp 9 lần Tp.HCM)
- Xe máy/1000 dân: **383**
- Thị phần VTHKCC: **46,1%**
- Thị phần xe máy: **28,5%**



*) Nguồn: Sustainable Urban Transport Index for Asian Cities, UNESCAP, 2017

Những năm 2000:

- UTGT tại trung tâm và cửa ngõ thành phố, TNGT liên quan đến xe máy: 60%

Các biện pháp:

- Dành nguồn lực, phát triển mạnh hạ tầng GTCC: 05 tuyến ĐSĐT, trên 900 tuyến buýt
- Hạn chế sử dụng xe cá nhân: kiểm soát khí thải, thu phí trông giữ phương tiện, hạn chế ô tô trống đi vào Thành phố

9. SỰ VÀO CUỘC MẠNH MẼ CỦA CHÍNH QUYỀN ĐÔ THỊ



❖ **Nhật Bản - Cuộc chiến tranh giao thông những năm 1960-1970**

- Trong thời gian 5 năm, từ 1955 đến 1960, số xe ô tô tăng gấp 3 lần và lượng xe máy tăng gấp 2 lần; số người chết tăng từ 6.379 người lên đến 12.055 người, số người tử vong phần lớn là trẻ em dưới 15 tuổi.
- Chính phủ Nhật Bản đã có những thay đổi kịp thời mang tính chiến lược với quyết tâm chính trị cao: cải cách toàn diện, thành lập cơ quan phụ trách ATGT riêng, ban hành các chính sách ATGT mạnh mẽ và triệt để: Luật ATGT, 3E,...

❖ **Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ - Ban hành chính sách tăng cường VTHKCC và hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân**

- **Hà Nội: Nghị quyết 04/2017/NQ-HĐND** ban hành các biện pháp hành chính, kinh tế quản lý phương tiện giao thông: phân vùng hạn chế hoạt động xe máy, thu phí phương tiện giao thông cơ giới vào một số khu vực ùn tắc giao thông,...
- **Đà Nẵng: Nghị quyết 102/2017/NQ-HĐND** ban hành Đề án “Tăng cường VTHCC kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân,...”: cấm phương tiện cơ giới trên một số trục đường, giới hạn số lượng đăng ký mới ô tô, xe máy,...
- **Cần Thơ: Quyết định 62/QĐ-UBND** thông qua Đề án “Tăng cường VTHCC kết hợp kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân,...” với các biện pháp: thu phí xe ô tô vào giờ cao điểm, hạn chế sử dụng xe máy trên một số trục chính, khu vực trung tâm

Các kịch bản phát triển thị phần vận tải đô thị TP. Hồ Chí Minh

<u>KỊCH BẢN 1</u> Phát triển thấp	- Thực hiện 45%÷50% mục tiêu đề ra trong QH 568. - Các loại hình vận tải đô thị tiếp tục phát triển với xu thế hiện nay
<u>KỊCH BẢN 2</u> Phát triển trung bình	- Thực hiện 50%÷60% mục tiêu đề ra trong QH 568. - <u>Tăng cường mạnh mẽ VTHKCC</u>, đồng thời kết hợp với các biện pháp kiểm soát sử dụng PTCN tại khu vực trung tâm (giai đoạn 2025-2030).
<u>KỊCH BẢN 3</u> Phát triển cao	- Thực hiện đạt mục tiêu đề ra trong QH 568.

Mục tiêu đặt ra theo Quy hoạch 568:

Năm	Giao thông công cộng (Xe buýt, đường sắt ĐT, taxi)	Giao thông cá nhân (ô tô, xe máy, xe đạp)	Khác
2020	20% ÷ 25%	72% ÷ 77%	3%
2030	35% ÷ 45%	51% ÷ 61%	4%
Sau 2030	50% ÷ 60%	35% ÷ 45%	5%

❑ DỰ BÁO NHU CẦU VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

- Tăng cường mạnh mẽ VTHKCC, đồng thời kết hợp với các biện pháp kiểm soát sử dụng PTCN.

-VTHKCC:

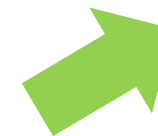
+ Buýt: đến năm 2025 có khoảng 190-210 tuyến, đến năm 2030 có 222-267 tuyến

+ ĐSĐT: đến năm 2025 có 01 tuyến, đến năm 2030 có 2-3 tuyến

+ BRT (buýt chất lượng cao): đến 2025 có 01 tuyến, đến 2030 có 3-4 tuyến

+ Đẩy mạnh ứng dụng loại hình VTHKCC khác (tramway, cable...)

TT	Loại hình vận tải	2020	2025	2030
I	VTHK đô thị	10,00%	15,20%	25,48%
1	Xe buýt	4,64%	7,23%	12,23%
-	Xe buýt thường	4,64%	6,83%	11,32%
-	Xe buýt nhanh (BRT)	-	0,40%	0,90%
2	Taxi	2,11%	3,40%	3,80%
3	Đường sắt đô thị	-	1,42%	5,32%
4	Xe hợp đồng	3,24%	2,53%	3,23%
5	Buýt đường sông	0,01%	0,12%	0,20%
6	Khác (xe điện, tramway,...)	-	0,50%	0,80%
II	Vận tải cá nhân	90,00%	84,80%	74,52%
7	Xe đạp	4,51%	6,90%	7,01%
8	Xe máy	80,00%	67,69%	58,26%
9	Ô tô con	4,18%	8,51%	7,65%
10	Xe tải	1,31%	1,70%	1,60%
	Tổng	100%	100%	100%



- CẦN DÀNH NGUỒN LỰC TẬP TRUNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG GTCC

- THỰC HIỆN CÁC BIỆN PHÁP KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PTCN ĐỂ NGƯỜI DÂN CHUYỂN ĐỔI SANG SỬ DỤNG GTCC

❖ **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

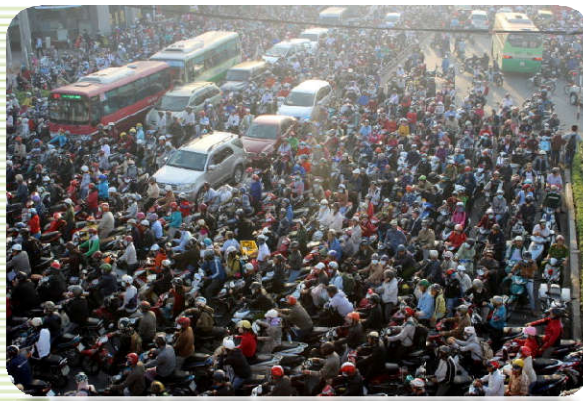
❖ **Mục tiêu**

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.

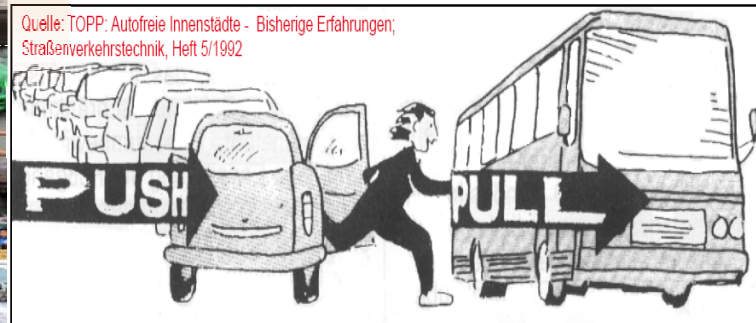


II

GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG VTHKCC KẾT HỢP VỚI KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PTCG CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG TRÊN ĐỊA BÀN TP. HCM



Quelle: TOPP: Autofreie Innenstädte - Bisherige Erfahrungen;
Straßenverkehrstechnik, Heft 5/1992



GIẢI PHÁP

TĂNG CƯỜNG
VTHKCC

17 giải pháp

- Nhóm 1.** Phát triển hệ thống VTHKCC
- Nhóm 2.** Tăng cường tiếp cận hệ thống VTHKCC
- Nhóm 3.** Nâng cao tính cạnh tranh của hệ thống VTHKCC
- Nhóm 4.** Phát triển đoàn phương tiện
- Nhóm 5.** Nâng cao chất lượng quản lý điều hành, khai thác hệ thống GTCC

KIỂM SOÁT SỬ DỤNG
PHƯƠNG TIỆN CƠ
GIỚI CÁ NHÂN

03 giải pháp

- Nhóm 1.** Biện pháp kinh tế
- Nhóm 2.** Biện pháp hành chính

HỖ TRỢ

07 giải pháp

- Nhóm 1.** Quản lý quy hoạch đô thị
- Nhóm 2.** Phát triển nguồn vốn hỗ trợ GTCC
- Nhóm 3.** Ứng dụng CNTT
- Nhóm 4.** Quản lý nhu cầu giao thông và trật tự ATGT
- Nhóm 5.** Tuyên truyền

❑ TĂNG CƯỜNG VTHKCC (PULL) - 17 GIẢI PHÁP



1

Phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn Tp. HCM đến năm 2030 nhằm hình thành mạng lưới tuTái 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.

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

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 CHKQT Long Thành

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,...

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.

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.

7

Xây dựng và triển khai Đề án quản lý hoạt động kinh doanh VTHK bằng xe taxi trong khu vực nội thành, kết hợp quy định về vị trí dừng, đỗ đón trả khách

❑ TĂNG CƯỜNG VTHKCC (PULL) - 17 GIẢI PHÁP



8

Phát triển hệ thống xe buýt nhỏ phù hợp với hạ tầng đô thị

9

Đầu tư các bến bãi xe buýt, phát triển các đầu mối trung chuyển xe buýt để tạo các điểm thu hút, hình thành các điểm Park and Ride, kết nối VTHKCC với giao thông cá nhân và kết nối các tuyến VTHKCC với nhau và cải tạo, phát triển trạm dừng, nhà chờ thuận lợi cho hành khách dễ dàng tiếp cận và chuyển tuyến

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

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

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

❑ TĂNG CƯỜNG VTHKCC (PULL) - 17 GIẢI PHÁP



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)

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)

15

Tăng cường triển khai ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý điều hành giao thông công cộng

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)

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

❑ KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN (PUSH)



1. 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
2. Nghiên cứu phân vùng kiểm soát khí thải kết hợp với thu phí ô nhiễm môi trường
3. 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.



1

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...)

2

Nghiên cứu các hình thức tạo nguồn thu hỗ trợ phát triển giao thông công cộng

3

Triển khai các dự án giao thông thông minh trong lĩnh vực giao thông công cộng

4

Triển khai thực hiện tổ chức không gian đi bộ khu vực trung tâm thành phố

5

Rà soát, thực hiện điều chỉnh thời gian lưu thông một số phương tiện kinh doanh vận tải qua khu vực trung tâm.

6

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

7

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.

- Mở rộng mạng lưới tuyến xe buýt, đảm bảo kết nối đến các KĐT mới, KCN, đầu mối giao thông, các đô thị vệ tinh, các tuyến VTHK khối lượng lớn, các phương thức vận tải khác.
- Các giải pháp về phát triển VTHKCC sẽ tiếp tục được thực hiện, cụ thể: **ưu tiên phát triển xe buýt** và tập trung nguồn lực phát triển hệ thống VTHKCC khối lượng lớn.
- Thực hiện một số giải pháp **làm cơ sở triển khai kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân**; tổ chức giao thông hạn chế lưu thông xe máy tại khu vực trung tâm.



2021-2025



2026-2030

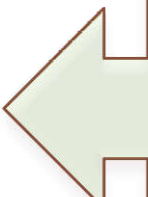
Ưu tiên phát triển, **đầu tư các phương thức VTHK khối lượng lớn**. Các giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng, kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân và các giải pháp hỗ trợ sẽ được triển khai đồng bộ, tiến tới **ngưng hoạt động xe máy tại một số khu vực**

❑ SƠ BỘ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG KINH TẾ - XÃ HỘI - MÔI TRƯỜNG



Việc triển khai thực hiện các giải pháp của Đề án góp phần nâng cao hiệu quả của hoạt động GTVT trên địa bàn TP. HCM. Cụ thể:

1. Góp phần giảm chi phí xã hội (nhiên liệu, chi phí mua mới, sửa chữa phương tiện cá nhân,...) do chuyển từ sử dụng phương tiện cá nhân sang GTCC: các chuyến đi bằng phương tiện GTCC **tăng 2,46** lần, bằng phương tiện cá nhân **giảm 1,35** lần
2. Tăng vận tốc dòng phương tiện GT đô thị, giảm UTGT.
3. Giảm chi phí thời gian, nhiên liệu.
4. Giảm thiệt hại kinh tế do UTGT và ô nhiễm môi trường



**Hiệu
quả
kinh tế**



**Hiệu
quả xã
hội và
môi
trường**

1. Cải thiện tình trạng ô nhiễm không khí, tiếng ồn do hoạt động GTVT: giảm **20,5 triệu** tấn CO, **1,65 triệu** tấn HC vào năm 2030 nếu so với việc không thực hiện các giải pháp
2. Giảm UTGT và TNGT sẽ tiết kiệm chi phí xã hội và giảm gánh nặng cho xã hội: tỷ lệ chiếm dụng mặt đường của phương tiện giao thông giảm khoảng **1,9** lần so với việc không thực hiện các giải pháp
3. Góp phần tiết kiệm hàng triệu giờ công lao động hàng năm do UTGT được giảm thiểu.